

# 船舶事故調査報告書

令和4年10月26日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	火災
発生日時	令和3年9月2日 19時13分ごろ
発生場所	東京都八丈町八丈島南南東方沖 八丈島灯台から真方位163°228海里（M）付近 （概位 北緯29°26.0′ 東経141°09.0′）
事故の概要	漁船第十八和丸 <sup>かず</sup> は、南進中、機関室で火災が発生した。 第十八和丸は、機関室等に焼損を生じた。
事故調査の経過	令和3年9月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 第十八和丸、76.57トン 124803、個人所有 24.25m（Lr）×5.50m×2.30m、FRP ディーゼル機関、船内機、411kW、昭和56年10月25日 4サイクル、回転数毎分790、6気筒、ボア200mm、使用燃料 A重油
乗組員等に関する情報	船長 47歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成7年6月15日 免状交付年月日 令和2年4月6日 免状有効期間満了日 令和7年9月20日 機関長 41歳 四級海技士（機関）（履歴限定、機関限定） 免許年月日 平成14年6月19日 免状交付年月日 平成29年6月8日 免状有効期間満了日 令和4年6月18日
死傷者等	軽傷 1人（機関長）
損傷	機関室等に焼損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.0～1.5m 日没時刻：17時57分ごろ
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか7人（フィリピン共和国籍）が乗り組

み、まぐろはえ縄漁の目的で、令和3年8月31日15時30分ごろ東京都小笠原村南鳥島南方沖の漁場に向けて大分県津久見市保戸島港を出港した。

本船は、船長及び機関員の1人が船橋で当直につき、八丈島南南東方沖を約9ノットの対地速力で南進中、9月2日19時13分ごろ機関室区域の火災探知器が警報を発した。

船長は、船橋に設置されたリモートコントロール装置のインディケータパネルに異常が見られなかったため、火災探知器の誤動作ではないかと思い、火災探知器のリセットボタンを押したところ、再び警報が発したので機関室に向かった。

船長は、機関室を見たところ、主機の過給機排気管付近から炎が約1m立ち上がっているのを目撃した。

船長は、居室にいた機関長に本事故の発生を知らせて消火作業を機関長に託し、操舵室に戻って衛星電話で僚船に救助を要請してから、機関室に向かった。

機関長は、機関室の中段にある持運び式粉末消火器を用いて消火作業を試みたものの、黒煙に巻かれ、電動の海水ポンプを用意したが、熱気と黒煙によって同作業ができず、その際、両腕に火傷を負った。

船長は、消火不可能と判断して乗組員に退船の指示を出し、甲板員の1人と共に救命筏を降下した後、レーダトラスポンダー等を持ち出し、救命胴衣を着用して船首甲板に出たところ、船尾方煙突後方付近から炎が立ち上がっているのを見た。

船長は、船首甲板に集まってきた乗組員に救命胴衣を着用させて救命筏への移乗を指示し、19時40分ごろ乗組員全員を救命筏に移乗させ、その後、本船と繋がっているロープを解いた。

船長は、救命筏で漂泊中、甲板の1人が19時55分ごろ、航行する船舶（以下「A船」という。）を見つけて発煙筒を点火させたところ、A船の乗組員が救命筏に気付いたので、双方向無線電話装置で救助を要請した。

本船の乗組員は、21時00分ごろ救命筏からA船に救助され、9月3日01時25分ごろ僚船の連絡を受けて来援した船舶（以下「B船」という。）に移乗した。

本船の乗組員は、B船で本船の警戒監視を行い、03時00分ごろ巡視船が到着した後、本船の警戒監視を巡視船に引き継いでB船により三重県尾鷲市尾鷲港<sup>おわす</sup>に向かい、9月5日00時00分ごろ同港に到着した。

本船は、来援した僚船が警戒監視する中、巡視船により消火作業が行われたが、9月3日12時10分ごろ本事故発生付近において沈没した。

（付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船延焼中の状況、写真2

	本船沈没時の状況 参照)
その他の事項	<p>本船の機関室は、下段、中段、上段及び最上段の4つの階層からなり、下段には、中央部に主機、その両側に発電機が設置され、中段から最上段までは、中央が吹き抜けとなっており、その中を主機及び発電機2台の各排気管がそれぞれ立ち上がっていた。</p> <p>主機は、平成5年9月に換装され、本事故当時、過給機排気出口側の伸縮継手の表面が一部露出している箇所があった。</p> <p>主機は、常用の回転数毎分が約630～700で運転しているとき、過給機出口の排ガス温度が約390～450℃であった。</p> <p>機関室は、下段及び中段に持運び式粉末消火器が、中段の配電盤の裏に自動拡散型消火器がそれぞれ設置されていた。</p> <p>船長は、乗組員が機関室の上段にふだんから洗濯物を干していたので、洗濯物が主機の過給機排気出口側付近に落ち、着火して付近が延焼したと思った。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	不明 不明 なし 本船は、八丈島南南東方沖を南進中、機関室から出火したものと考えられる。 本船は、船長が主機の過給機排気管付近から炎が立ち上がっていることを見ていたことから、機関室の上段から落下した洗濯物が過給機排気出口側の伸縮継手付近に接触して出火し、付近の可燃物に燃焼した可能性があると考えられるが、本船が沈没しており、出火に至った状況を明らかにすることはできなかった。
<b>原因</b>	本事故は、夜間、本船が八丈島南南東方沖を南進中、機関室から出火したことにより発生したものと考えられる。
<b>再発防止策</b>	今後の同種事故等による被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶所有者は、排気管の断熱材を隙間なく巻くこと。</li> <li>・乗組員は、洗濯物を着火する可能性がある場所には干さないこと。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

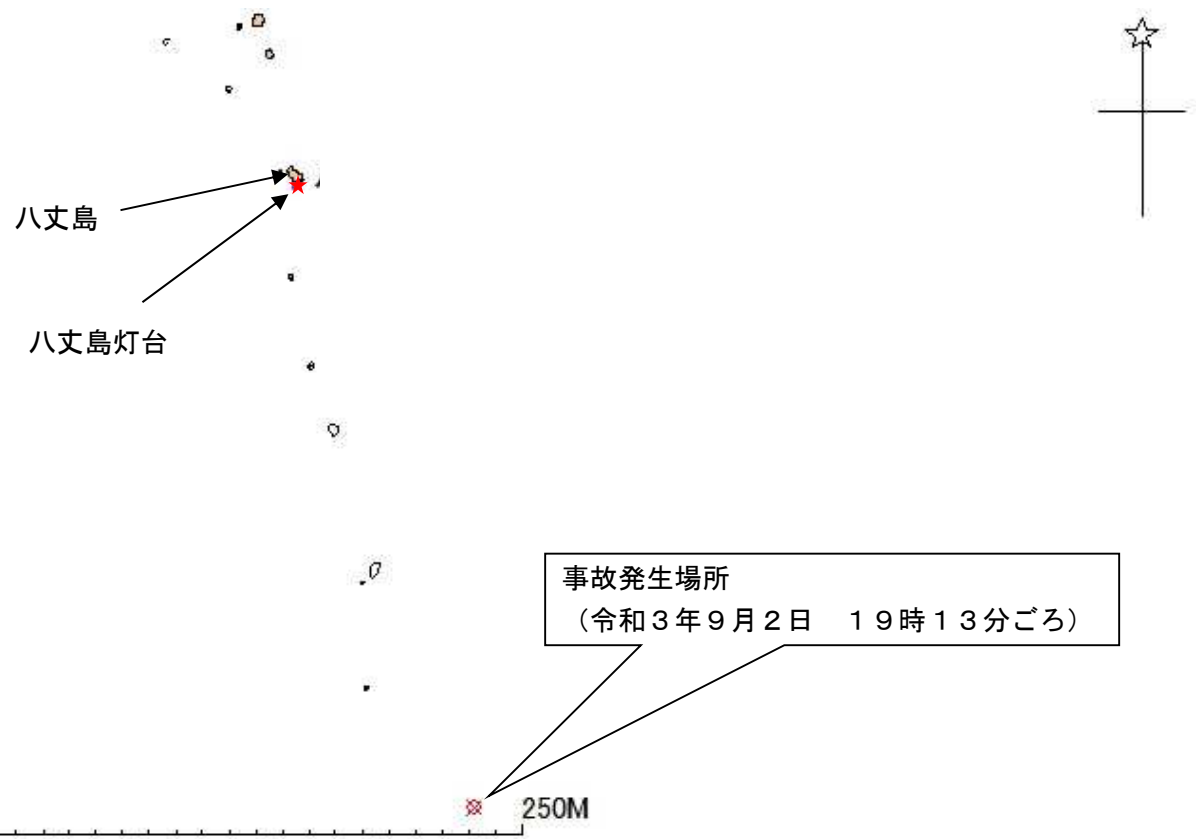


写真1 本船延焼中の状況



海上保安庁提供

写真2 本船沈没時の状況



海上保安庁提供