

船舶事故調査報告書

令和4年4月20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2月12日 10時40分ごろ
発生場所	静岡県浜松市舞阪漁港西南西方沖 浜名港口離岸導流堤灯台から真方位247° 5.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 38.2′ 東経137° 29.7′）
事故の概要	漁船憲神丸は、操業中、機関室で火災が発生した。 憲神丸は、機関室等に焼損を生じた。
事故調査の経過	令和3年5月6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 憲神丸、4.0トン S03-21148、個人所有 9.99m（Lr）×2.84m×0.96m、FRP ディーゼル機関、船内機、281.00kW、平成2年9月 第242-31932号（船舶検査済票の番号） 4サイクル、回転数毎分2,130、6気筒、ボア117.9mm、使用燃料軽油
乗組員等に関する情報	船長 44歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成29年7月24日 免許証交付日 平成29年7月24日 （令和4年7月23日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関室、操舵室等に焼損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、舞阪漁港南西方沖でとらふぐ延縄漁を行う目的で、令和3年2月12日05時40分ごろ同港を出港した。 船長は、後部甲板に立ち、10時15分ごろ、舞阪漁港西南西方沖で主機を回転数毎分約600とし、約6ノットの対地速力でリモコン

操作によって西進しながら延縄を投入していた。

船長は、針路の調整をしようとしてリモコンを操作したところ、反応がなく、操舵室に設置してあるレーダー、GPSプロッター及び魚群探知機を見たところ、全ての機器の電源が切れていたため、10時40分ごろ、操舵室前方下部の機関室を確認すると、白煙が発生しているのを認めた。

船長は、操舵室内左舷前部のアクリル板の引き戸を開けて機関室を覗いたところ、煙が勢いよく噴出してきたので、操舵室内右舷前部にあった持ち運び式消火器を取りに行くことができずに後部甲板に移動した。

船長は、携帯電話で僚船に本事故の発生を連絡し、火炎が回ってきたので、クーラーボックスとボンデン2本を海に投入した後、自身も海に飛び込み、それらにしがみついで救助を待った。

船長は、僚船から連絡を受け、来援した別の僚船に救助され、舞阪漁港に到着後に待機していた救急車で病院に搬送され、低体温症の直前との診断を受け、入院せずに帰宅した。

本船は、陸上で本事故の目撃者が119番通報し、消防署から連絡を受けた海上保安庁の巡視艇が来援し、消火作業中、12時33分ごろ沈没した。

本船は、3月27日サルベージ船に引き揚げられ、解体処分された。(写真1参照)



写真1 サルベージ船上に引き揚げられた本船

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

本船は、平成27年4月に中古で購入され、本事故の約2年前に主機の排気管の消音器に破口を生じて交換した以外に修理をしたことはなく、本事故当時の発航前点検でも異常はなかった。

発電機(1kVA)は、機関室右舷前部に1台あり、主機出力軸前端部からクラッチ及びプーリを経てVベルトで駆動されるようになっ

	<p>ており、同室左舷船尾部に船横方向で直列接続された2台の電装品用バッテリー（各12V）に配線されていた。</p> <p>本船は、令和2年4月に日本小型船舶検査機構の定期検査を受けて合格していたが、電氣的な検査を受けたことがなかった。</p> <p>消防署によれば、長年の使用から配線の劣化または損傷が考えられ、機関室右舷側が最も焼損が強く、主機右舷側に接続されているオルタネータの接続端子及び配線付近からの出火の可能性が高いが、物的証拠が乏しく調査が困難なため出火原因を不明とした。</p> <p>本船は、消火設備として操舵室に持運び式消火器が2本とバケツが1個備えていたが火災探知器は設置されていなかった。</p>
分析 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 <p>本船は、操業中、機関室内から出火したものと考えられる。</p> <p>本船は、中古で購入してから少なくとも6年間電氣的な点検整備が行われていない中、オルタネータ付近の電線の絶縁劣化に起因して出火し、付近の可燃物に延焼したことにより火災が発生した可能性があるものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、操業中、機関室内から出火したことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船舶所有者は、定期的にスイッチ及び電気配線等の点検を行い、通電中にスイッチのカバーを触診して発熱や電線の被覆に硬化が認められた場合、スイッチ及び電線等の交換を行うこと。 ・ 船舶所有者は、機関室火災を想定して持運び式消火器の設置場所を考えること。 ・ 船舶所有者は、法令で火災探知器及び自動拡散型消火器の設置が求められる船舶以外の小型船舶にあっても、機関室には火災探知器及び自動拡散型消火器を設置することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

