

船舶事故調査報告書

令和5年10月25日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	火災
発生日時	令和4年12月26日 08時25分ごろ
発生場所	大阪府岬町 ^{たんのわ} 淡輪漁港北西方沖 淡輪漁港沖防波堤西灯台から真方位314° 5.8海里（M）付近 （概位 北緯34° 24.3′ 東経135° 05.0）
事故の概要	漁船 ^{すみよし} 住吉丸は、操業中、ネットローラ付近から火災が発生した。 住吉丸は、船長及び甲板員が負傷し、左舷船尾部等に焼損を生じた。
事故調査の経過	令和5年1月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 住吉丸、9.7トン OS2-1864（漁船登録番号）、個人所有 17.18m（Lr）×3.17m×1.01m、FRP ディーゼル機関、48kW、平成2年12月23日
乗組員等に関する情報	船長 61歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和60年3月6日 免許証交付日 令和2年1月24日 （令和7年3月5日まで有効） 甲板員 30歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年6月23日 免許証交付日 令和4年1月17日 （令和9年1月25日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）、軽傷 1人（甲板員）
損傷	左舷船尾部、ネットローラ、操舵装置、オーニング等に焼損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、令和4年12月26日05時30分ごろ、底引き網漁の目的で大阪府泉南市 ^{せんなん} 岡田漁港を出港し、関西国際空港西方沖の漁場で2回操業した後、淡輪漁港北西方沖

の漁場に移動し、07時45分ごろ3回目のえい網作業を始めた。

船長は、えい網作業を終え、揚網しようと主機を中立として、左舷中央部のネットローラの操作レバーを巻き取り方に操作し、船首方を向いて揚網作業中、08時25分ごろ、船長の船首方にあった左舷側通路上に露出していたネットローラのゴム製油圧ホース（以下「本件ホース」という。）から作動油が霧状になって船尾方に噴出し、船長の体及び同作動油が左舷船尾部で暖を取る目的で使用していたドラム缶のたき火に降り掛かり、引火して火災が発生した。（写真1～2参照）



写真1 乗船位置（再現）

写真2 船長の操作状況（再現）

船長は、作動油が船尾方に噴出したと同時に船尾方から迫った炎が背中等に燃え移り、周囲のオーニング等の可燃物に延焼したため、船首方に逃れた。

甲板員は、右舷船尾部で船尾方を向いて揚網の状況を見ていたところ、プシューという音が聞こえたので、船首方を振り返った際、船首方から炎が迫って船尾方に倒れたが、炎の勢いが緩んだ隙に立ち上がり、船長の声が聞こえた船首方に右舷側通路を通って向かった。

甲板員は、機関室隔壁近くで頭部と背中が燃えている船長を発見し、自身の着衣を脱いで炎を覆い消火した。

船長は、08時40分ごろ、自身の携帯電話が焼損して使用できなかったため、甲板員の電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した。

本船は、船尾の生け簀の水を甲板員が桶ですくって消火活動を行っていたところ、付近で操業していた漁船が、本船の火災を目撃して駆けつけ、本船左舷側側面部の消火活動を行い、鎮火した。

甲板員は、鎮火を確認後、本船の救助を僚船に依頼してほしいと漁師仲間に電話した。

船長は、来援した僚船に移乗して淡輪漁港に到着後、救急車で病院に搬送され、熱傷負傷13～17.5%の顔面、背部、右大腿及び両上腕にSDB（浅層Ⅱ°）、一部ddb（深層Ⅱ°）と診断され、11日間の入院加療を受けた。

	<p>本船は、操舵装置が焼損して航行不能となり、来援した僚船の乗組員により底引き網が揚網された後、岡田漁港にえい航された。</p> <p>甲板員は、帰港後、病院に行き、右顔面、両手、両前腕にⅠ°の軽度熱傷と診断され、治療を受けて帰宅した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真3 本船、写真4 本船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、本事故当時、中央部に取り付けられたヤリダシを船縁から正横に張り出し、引き網のワイヤ等を長さ約300m伸出させ、約3ノットの対地速力で水深約25～30mのえい網を終え、揚網作業を開始したところであった。(図1参照)</p> <div data-bbox="558 604 1404 1097" data-label="Diagram"> <p>The diagram illustrates the fishing gear setup. At the top right, a box labeled 'ヤリダシ' (Yaridashi) is connected to a line labeled '引き網' (Hikinetsumi). This line passes through a square component labeled '開口板' (Kaihekoban) and then through a section labeled 'ロープ' (Rōpu). Below the rope, there is a shaded area labeled '袖網' (Sodekama). The main part of the gear is a large, shaded area labeled '袋網' (Fukurokama). The diagram shows the gear extending from the ship's side into the water.</p> </div> <p>図1 操業図</p> <p>船長は、令和4年6月ごろ、本件ホースの屈曲部にひび割れを発見し、本件ホースを交換していたので、裂けるようなことはないと思っていた。</p> <p>船長は、ふだん、1か月に1回程度本件ホースの見える範囲を目視で確認し、不具合等があれば交換していたが、異常が見当たらなければ2～3年交換しないこともあった。</p> <p>船長は、約80kgの開口板が海面に浮上したときに本件ホースから作動油が噴出したので、本件ホースに大きな圧力が掛かった際、本件ホースの劣化等していた部分が内圧に耐えられず、本件ホースが裂けたのではないかと本事故後に思ったが、本件ホースが裂けた可能性のある箇所は、本件ホースがほぼ消失していて確認できなかった。</p> <p>本船は、主機駆動の発電機からの給電で駆動する散水ポンプを備えていたが、本事故時、主機が停止してしまい使用することができなかった。船長は、本船に持ち運び式消火器を備えておけば良かったと本事故後に思った。</p> <p>本船は、操舵室がなく、船長及び甲板員は、寒さをしのぐ目的で、左舷船尾部の甲板上にドラム缶を置き、薪を燃やして暖を取っていた。</p> <p>船長は、以前、僚船において、本件ホースが裂けて作動油が上方に</p>

	<p>噴出してオーニングに掛かり、僚船船長が頭から作動油をかぶった話を聞いたことがあったが、左舷船尾部の甲板上のドラム缶の位置まで、作動油が噴出するとは思っていなかった。</p> <p>船長及び甲板員は、救命胴衣を着用していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、淡輪漁港北西方沖において、揚網作業中、左舷中央部のネットローラの本件ホースが裂けて作動油が船尾方向に噴出したことから、暖を取る目的で使用していたドラム缶のたき火に引火して、船長の体に燃え移り、また、付近の可燃物等に延焼したものと考えられる。</p> <p>本船は、ドラム缶のたき火を左舷船尾部の甲板上に置いていたことから、本件ホースから噴出した作動油が引火したものと考えられる。</p> <p>船長は、1か月に1回程度本件ホースの点検を行っていたが、令和4年6月ごろに本件ホースを交換したばかりであったことから、裂けることはないと思ひ、本件ホースの異常に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>本件ホースは、左舷側通路上に露出していたことから、乗組員や物が当たって傷が付いて劣化等し、本件ホースに大きな圧力が掛かった際、本件ホースの劣化等していた部分が内圧に耐えられず裂けた可能性があると考えられるが、本件ホースがほぼ消失しており、本件ホースが裂けた状況を明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、淡輪漁港北西方沖において、揚網作業中、左舷中央部のネットローラの本件ホースが裂けて作動油が船尾方向に噴出したため、暖を取る目的で使用していたドラム缶のたき火に引火して、船長の体に燃え移り、また、付近の可燃物等に延焼したことにより発生したと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>船長は、本事故後、船内に持ち運び式消火器を設置した。</p> <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"> ・ 船長は、ゴム製油圧ホース全面を定期的に点検し、損傷や経年劣化等の異常がないか確認し、不具合があれば交換すること。 ・ 船長は、油圧ホースが裂けて油が噴出するなど、火災が発生する可能性がある場所で裸火を使用しないこと。 ・ 小型船舶の所有者は、船内に持ち運び式消火器を備えること。 ・ 暴露甲板上で作業を行う乗組員は、救命胴衣を着用すること。

付図1 事故発生経過概略図

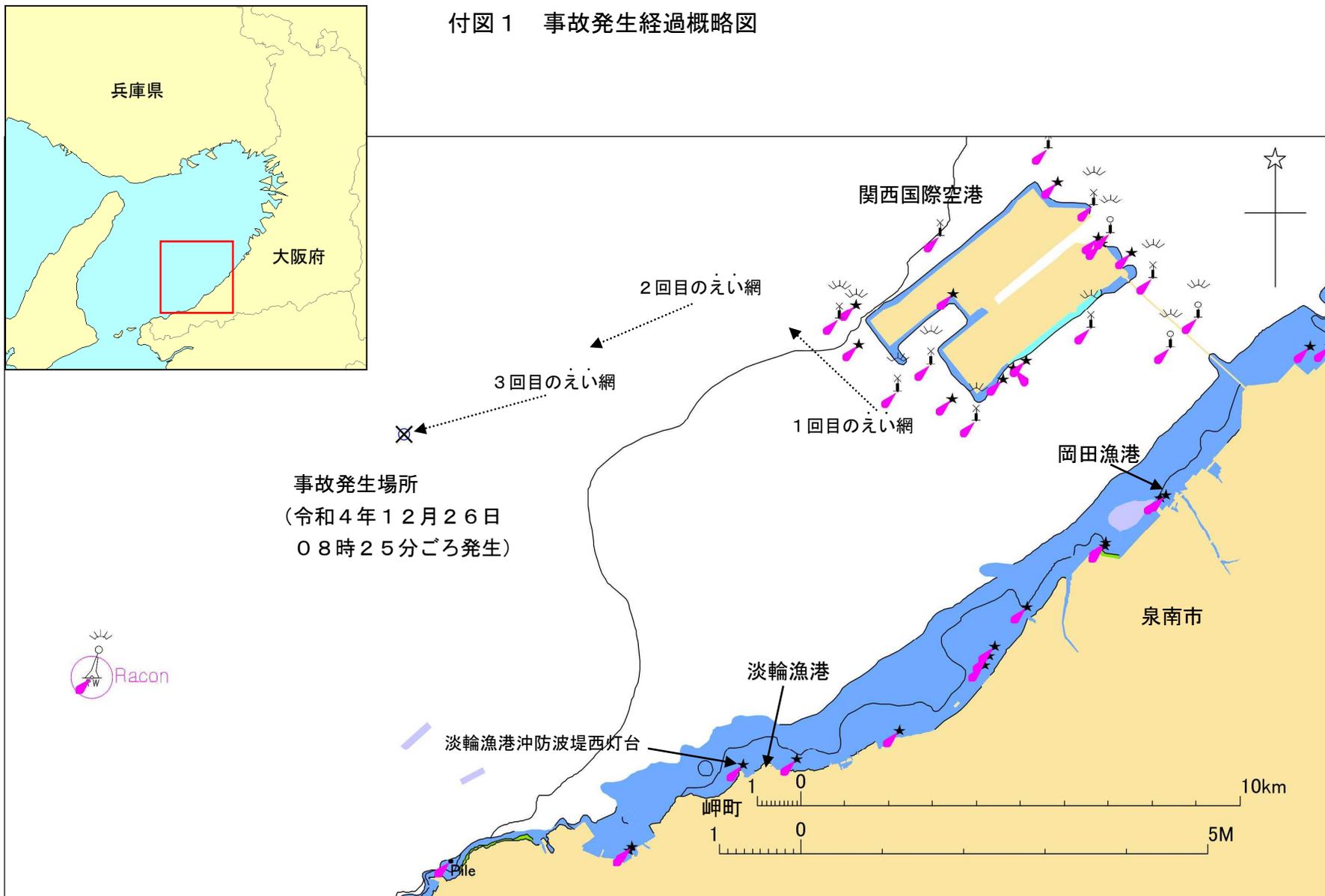


写真3 本船



写真4 本船の損傷状況



(海上保安庁提供)