

# 船舶事故調査報告書

令和5年5月10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12月3日 09時00分ごろ
発生場所	岩手県大船渡市崎浜漁港西方沖 陸中崎浜港東防波堤灯台から真方位277° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯39° 06.3′ 東経141° 49.6′）
事故の概要	漁船 <sup>こしん</sup> 広進丸は、操業中、機関室から火災が発生した。
事故調査の経過	令和3年12月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 広進丸、1.8トン IT3-31240（漁船登録番号）、個人所有 8.20m（Lr）×2.10m×0.80m、FRP ディーゼル機関、船内機、80.90kW、昭和59年7月28日 第210-24893号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 80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50年1月23日 免許証交付日 平成29年4月24日 （令和5年4月1日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関室、操舵室及び船体中央付近甲板から後部甲板にかけて焼損（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 1、視界 良好 海象：波高 約2.5m
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、令和3年12月3日08時10分ごろたこ籠漁の目的で、船長が船首部中央付近に設置した操舵装置の前に立って操船に当たり、崎浜漁港を出港し、機関回転数毎分（rpm）1,800及び約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、崎浜漁港西方沖の漁場に向かった。 船長は、08時25分ごろ漁場に到着して主機を中立運転とし、すぐに前部甲板でたこ籠の引揚げ作業を行った後、引き続きたこ籠の投入作業を始め、08時57分ごろ船尾方を見たところ、操舵室

	<p>から白煙が立ちのぼっているのを認めた。</p> <p>船長は、白煙が操舵室下方の機関室から立ちのぼっているのを認め、すぐに修理業者に連絡して状況を説明し、修理を依頼した後、たこ籠の投入作業を中止し、船首中央付近に設置した操舵装置の前に立って操船に当たり、1,250rpm及び約5knの速力で、帰航することとした。</p> <p>本船は、崎浜漁港に向け、約180m航走した09時00分ごろ船長が、煙の状況を確認しようと操舵室を見たところ、黒煙が立ちのぼって炎が上がっているのを認めた。</p> <p>本船は、その後、舵が効かなくなり、発生場所付近で旋回を始めるとともに徐々に減速して停船した。</p> <p>船長は、バケツで海水を汲み消火作業を行っていたところ、発生場所周辺の養殖施設で作業をしていた漁船11隻が、本船の火災を認め、それぞれ来援した。</p> <p>船長は、火災が延焼拡大しているのを見て、本船にこれ以上とどまるのは危険だと判断し、先に来援した漁船に移乗した後、集結した漁船がそれぞれの散水ホースで消火作業を始めた。</p> <p>本船は、その後、消火作業により火災が鎮圧状態になったので、09時47分ごろ来援した漁船にえい航され、大船渡市越喜来漁港に向かった。</p> <p>本船は、10時10分ごろ越喜来漁港に到着し、すぐにスロープに上架した後、待機していた消防隊が、消火放水を始めて11時20分ごろ鎮火したものの、その後廃船処理された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>1. 本船の操舵装置等の状況</p> <p>(1) 本船には、船首中央付近と操舵室に操舵装置が設置されていたが、主機の発停は、操舵室でのみ可能であった。</p> <p>(2) 本船の船首中央付近にある操舵装置は、舵輪、燃料ハンドル及びクラッチハンドルで構成され、船長は、ふだん、操舵装置の前に立って操船に当たり、本事故当日も同様であった。</p> <p>2. 本事故発生前の状況</p> <p>(1) 船長は、主機の整備を年2回、修理業者に依頼していた。</p> <p>(2) 船長は、ふだん機関室点検を出港前と入港後に行っており、本事故前日の入港後に機関室を点検した際、異状がなかった。</p> <p>(3) 船長は、本事故当日、出港前に機関室を点検した際、燃料管、オイルミスト管、排気管等の外面に異状がなかったため、主機を始動した。</p> <p>(4) 船長は、主機の運転状況を確認して異状がなかったため、漁場に向けて崎浜漁港を出港し、途中、機関室から異音も発煙も認めなかった。</p>

	<p>(5) 本船の主機過給機付近には、オイルミスト管、過給機排気管及び主機排気管がそれぞれ配管されており、それらの管は、外面を点検したが異状を認めなかったため、数年間交換していなかった。</p> <p>3. 本事故発生後の状況</p> <p>(1) 船長は、白煙が立ちのぼっているのを認めたものの、航走が可能であったので、崎浜漁港に帰港することとした。</p> <p>(2) 船長は、操業中、操舵室下方の機関室から白煙が立ちのぼっているのを認めた際、機関室に立ち入るのは危険だと判断し、修理業者に連絡した後、帰航した。</p> <p>(3) 本船は、操舵室に持ち運び式消火器1個を備え置いていたが、船長は、操舵室から炎が上がっていたので、近づくのは危険だと判断した。</p> <p>消防署は、本船の主機過給機付近の焼け跡が他の箇所と違って黒く焦げていたことを踏まえ、経年劣化により「主機過給機付近に配管された主機過給機潤滑油管又は主機潤滑油管」（以下「主機過給機潤滑油管等」という。）に亀裂又は潤滑油管継手に緩み（以下「亀裂等」という。）が生じ、亀裂等から潤滑油が噴き出して高温状態にある主機過給機に降りかかって発火したものと推測したが、物的証拠を得られず、出火箇所を特定できなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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</p>	<p>なし あり なし</p> <p>本船は、操業中、機関室から出火したものと考えられる。</p> <p>本船は、経年劣化により主機過給機潤滑油管等に亀裂等が生じたことから、亀裂等から潤滑油が噴き出して高温状態にある主機過給機に降りかかって発火した可能性があると考えられるが、物的証拠が得られなかったことから、出火に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、操業中、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。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止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"> <li>・ 船長は、漁場への往復航時、支障のない限り操舵室で操船に当たり、機関室の状況及び主機の運転状態を随時確認することが望ましい。</li> <li>・ 船長は、主機過給機潤滑油管等が、目視による確認ができない亀裂等が進行していることが考えられるので、主機整備に合わせて取り外し、点検を行うことが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

