

## 船舶事故調査報告書

令和5年9月1日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	火災
発生日時	令和4年4月26日 23時04分ごろ
発生場所	鹿児島県屋久島町 <small>くちのまらぶ</small> 口永良部島西方沖 野埼灯台から真方位260° 9.8海里付近 (概位 北緯30° 27.4' 東経129° 57.7')
事故の概要	巡視船あかつきは、航行中、火災が発生した。
事故調査の経過	令和4年12月12日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	巡視船 あかつき、7,448トン
船舶番号、船舶所有者等	143790、国土交通省
乗組員等に関する情報	船長、一級（航海） 業務管理官、一級（機関） 機関長、一級（機関）
負傷者	なし
損傷	主機排気管防熱材等に焼損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南西、風速 約11m/s、視界 良好 海象：うねり 約2.5m
事故の経過	<p>本船は、船長、業務管理官（以下「火元責任者」という。）及び機関長ほか46人が乗り組み、口永良部島西方沖を航行中、機関長が、船橋機関操縦盤の警報音とともに火災警報の表示を認め、機関室に行った。</p> <p>機関長は、第二機関室のファンネル内での火災発生を確認して船内にその旨を一斉放送した後、船橋の乗組員に3号主機を停止する旨を伝え、所属の海上保安庁に本事故の発生を報告した。</p> <p>火災は、乗組員による持ち運び式消火器での消火作業の結果、警報の発報から約50分後に完全鎮火した。</p> <p>本船は、本事故後、海上保安庁による火災発生の調査が行われた結果、予備品の電源供給ケーブルを巻いた木製リール（以下「本件リール」という。）が燃えており、3号主機排気管の防熱材に生じた焦げ跡の形状が、本件リールの縁の形状と一致し、本件リールが船体動揺により転がって移動し、本件リールの縁部が稼働状態の3号主機排気管と長時間又は複数回接触（150℃の温度で約7時間）したことで、本件リールの水分が抜け、熱が逃げにくい材質に変化して本件リールが低温発火した可能性が高いと判断された。</p> <p>本件リールは、重さが約100kgで、ふだんは、第二機関室の左舷側入口付近に、転がらない状態で保管されていたが、令和4年2月の</p>

	<p>定期修理時に、工事の都合により、第二機関室ファンネル内の3号主機排気管と4号主機排気管の間に移動されていた。</p> <p>船長は、本事故後、本件リールの移動状況や保管状態を調査したが判明せず、海上保安庁の調査結果から、本件リールは、移動の際に転がすようにして移動させ、そのまま転がる状態で置いていた可能性が高いと思った。</p> <p>本船は、定期修理後から本事故当日までの間、荒天下での海難対応や20時間以上連続航行したことがあった。</p> <p>本船のファンネル内は、巡検経路及び航海当直で実施する点検箇所に含まれていなかった。</p> <p>火元責任者は、火元責任者の責務として運航前の安全点検の徹底等組織的なチェックを行い、移動する物の固縛をしていれば防げたと思つた。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、航行中、第二機関室のファンネル内に保管していた本件リールが、船体動揺により転がって3号主機排気管と接触していたことから、低温発火して出火した可能性があると考えられる。</p> <p>本件リールは、令和4年2月の定期修理時に、工事の都合により、第二機関室のファンネル内の3号主機排気管と4号主機排気管の間に移動され、その後、航行中に転がって3号主機排気管に接触しているうちに水分が抜けたことから、低温発火する状態になっていたものと考えられる。</p> <p>火元責任者は、本件リールの保管状態を確認していなかったことから、本件リールが航行中に転がって3号主機排気管に接触していたことに気付かなかつたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、航行中、第二機関室のファンネル内に保管していた本件リールが、船体動揺により転がって3号主機排気管と接触していたため、低温発火して出火した可能性があると考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>海上保安庁は、本事故後、次の措置を講じた。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 乗組員は、使用したものを元の位置に戻し、移動する物を固縛する等船艇勤務における基本事項の徹底</li> <li>(2) 船内点検時にファンネル内の安全確認の追加</li> <li>(3) 船長及び幹部等による定期的な点検による危険・不安全箇所の随時洗い出し及び是正、また、毎運航前の火元責任者として俯瞰的な視点での多重チェックの実施</li> <li>(4) 乗組員への安全教育及び危険予知活動による安全意識の醸成</li> </ol> <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>・船長及び火元責任者は、転がる状態のまま物を保管せず、また、移動する可能性がある物の場合、必ず動かないよう固縛すること。</li> </ul>