

船舶事故調査報告書

令和6年5月8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5年7月28日 14時25分ごろ
発生場所	兵庫県明石市明石港南南東方沖 江崎灯台から真方位007° 1,820m付近 (概位 北緯34°37.4′ 東経134°59.8′)
事故の概要	遊漁船第二恵比寿丸は、北北西進中、機関室から火災が発生した。 第二恵比寿丸は、船長が負傷し、機関室等に焼損を生じて沈没した。
事故調査の経過	令和5年8月1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	遊漁船 第二恵比寿丸、4.5トン 250-12818兵庫、タケウチ有限会社 11.94m (Lr) × 2.95m × 0.83m、FRP ディーゼル機関、船内機、279.4kW、昭和61年12月 4サイクル、回転数毎分2,200、6気筒、ボア117.8mm、使用燃料軽油、機関製造年月日不詳
乗組員等に関する情報	船長 41歳 二級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成25年3月28日 免許証交付日 令和5年7月25日 (令和10年8月20日まで有効) 乗組員 54歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成26年11月27日 免許証交付日 平成31年4月8日 (令和6年11月26日まで有効)
死傷者等	軽傷 1人（船長）
損傷	機関室、操舵室及び上甲板に焼損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長ほか乗組員1人が乗り組み、知人1人（以下「同乗

	<p>者」という。) を乗せ、回航の目的で、令和5年7月28日14時15分ごろ明石港に向けて兵庫県淡路市所在の造船所を出航した。</p> <p>本船は、約14ノットの対地速力で明石海峡航路を北北西進中、操舵室右舷側で立った姿勢で操船していた乗組員が、14時25分ごろボンという異音を聞き、船尾排気口から煙が出ているのを認めて主機を中立とした。</p> <p>乗組員は、主機の冷却清水の温度計が120℃以上を示しているのを見て、操舵室後方に行き機関室の扉を開けたところ、機関室から黒煙とともに火炎が立ち上がったので、操舵室に戻って主機を停止した。</p> <p>乗組員は、船長が船首部の物入れから取り出した持ち運び式粉末消火器を受け取って、機関室内に向けて消火活動を行ったが、その消火器を使い切っても火勢が衰えず、船長が14時30分ごろ118番通報して救助を要請した。</p> <p>船長、乗組員及び同乗者は、火炎が機関室から操舵室の方にも広がってきたので船首部から海に飛び込み、付近を航行していたプレジャーボートに救助された。</p> <p>船長は、右手に軽度の火傷を負った。</p> <p>本船は、来援した巡視艇により消火活動が行われ、鎮火を確認しようとしていたところ、19時07分ごろ沈没した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船、写真2 本船の火災状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、主機の整備を定期的に行っていて、冷却海水ポンプ駆動用のVベルトを令和4年4月ごろ、冷却海水ポンプのインペラを令和5年4月ごろ交換していた。</p> <p>船長は、冷却海水の取入口が、海中のゴミ等の異物が張り付くなどして閉塞されたことで、主機に冷却海水が供給されなくなり、冷却海水が排出されるゴム製の排気管が過熱して発火したのではないかと本事故後に思った。また、出航前に主機の冷却海水が排気口から排出されているかどうか確認していなかったため、確認しておけば良かったと思った。</p> <p>乗組員は、本船が出航してから明石海峡航路を横断している間、他船の動向に意識を向けていたので、出航してから異音を聞くまでの間、主機の冷却清水の温度が120℃以上に達していることに気付かなかった。</p> <p>本船は、機関室に自動拡散型消火器が設置されていなかった。</p> <p>船長、乗組員及び同乗者は、固形型チョッキ式救命胴衣を着用していた。</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>なし</p> <p>あり</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>本船は、明石海峡航路を北北西進中、機関室から出火したものと考えられる。</p> <p>本船は、冷却海水の取入口が、海中のゴミ等の異物が張り付くなどして閉塞されたことで、主機に冷却海水が供給されなくなり、冷却海水が排出されるゴム製の排気管が過熱して発火した可能性が考えられるが、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。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、明石海峡航路を北北西進中、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。</p>
<p>再発防止策</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、出航前に主機の冷却海水が正常に排気口から排出されているか確認するとともに、航行中も冷却清水の温度変化に注意を払うこと。 ・ 小型船舶の所有者は、機関室に火災警報装置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

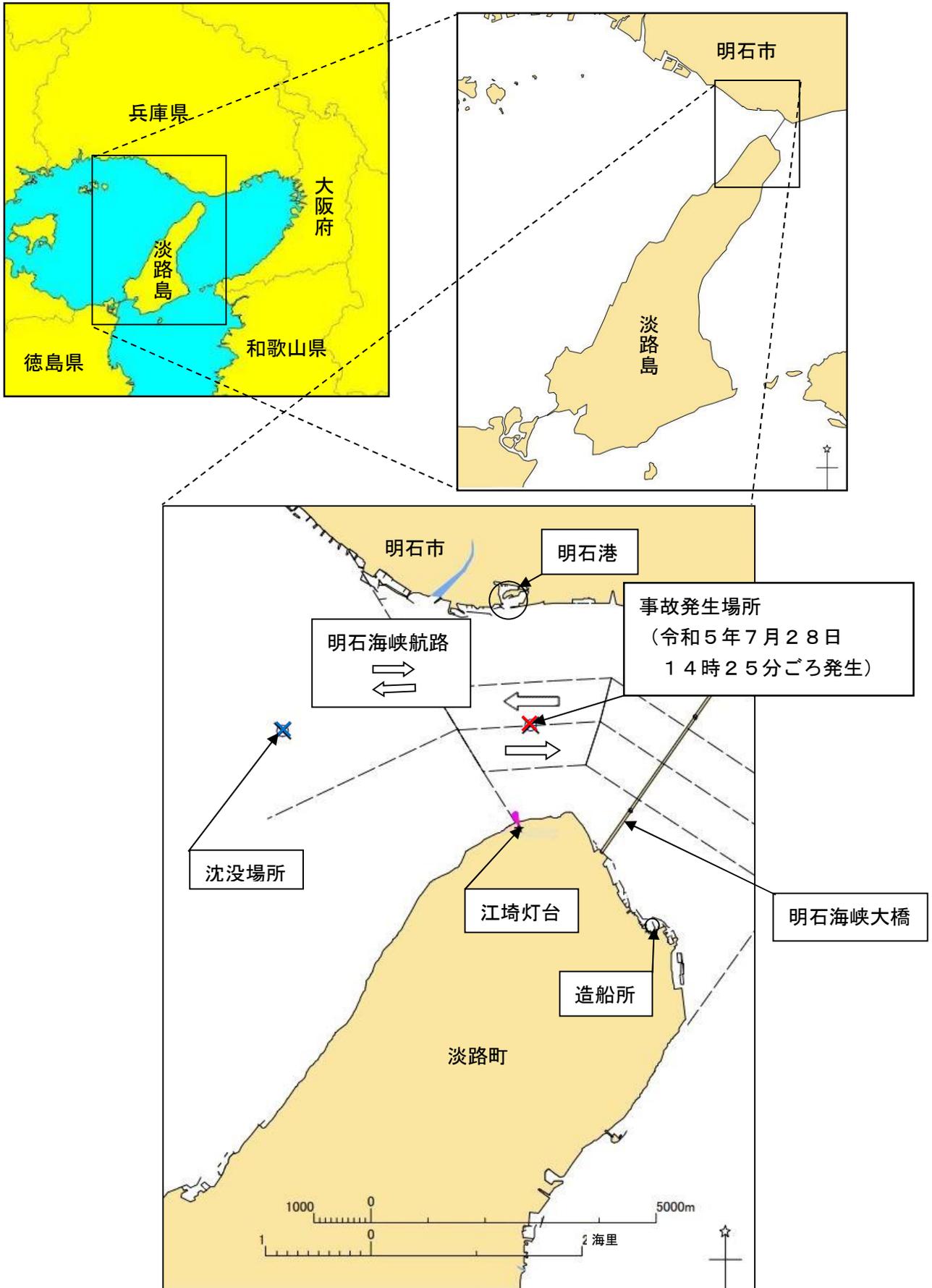


写真1 本船



写真2 本船の火災状況

