

## 船舶事故調査報告書

令和6年10月2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5年5月16日 05時00分ごろ
発生場所	大分県佐伯市 <sup>きん</sup> 芹埼東方沖 沖黒島灯台から真方位146° 4.7海里付近 (概位 北緯32° 48.9′ 東経132° 05.2′)
事故の概要	漁船 <sup>しんえい</sup> 申栄丸は、帰航中、機関室で火災が発生した。
事故調査の経過	令和6年1月22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 船舶番号、船舶所有者等	漁船 申栄丸、19トン MZ2-3223（漁船登録番号）、有限会社申栄丸水産（A社） ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力603kW、回転数毎 分1,450、6気筒、ボア160mm、使用燃料A重油、機関製造 年月日不詳、昭和55年7月17日進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	主機排気管、油圧ホース及び電気配線等に焼損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：波高 約1m
事故の経過	<p>本船は、船長ほか1人が乗り組み、巻き網船団の運搬船として、漁獲物を水揚げする目的で宮崎県延岡市北浦漁港に向けて帰航中、操舵室で操船に当たっていた船長が、操舵室に設置されたインバーター（電圧及び周波数を調整する電子機器）の警報音に気付き、操舵室後方の機関室に向かったところ、機関室からの発煙を認めた。</p> <p>船長は、操舵室に戻って主機及び油圧ポンプを停止し、乗組員に本事故発生を僚船に無線で連絡するよう指示し、持運び式消火器1本を持って再び機関室に向かった。</p> <p>船長は、機関室内を見たところ、主機の右舷側に敷設された雑用海水ポンプの油圧モーターに接続している油圧ホース（以下「本件ホース」という。）から作動油が噴出し、主機の排気管に降り掛かった箇所から火炎を認めた。</p> <p>船長は、持運び式消火器1本で初期消火を行った後、水で浸した合羽を火元に覆うようにかぶせ、機関室のドア等を閉めた。</p> <p>船長は、その後、来援した僚船から持運び式消火器2本を受け取って火元に掛け、火炎が鎮火したことを確認し、本船は、同僚船に<sup>えい</sup>航され、北浦漁港に到着した。</p> <p>船長は、本事故の約1年前に本件ホースを自ら交換し、ふだん、機</p>

	<p>関室の見回りを行った際、本件ホースから作動油の漏れの点検を行っていたものの、本件ホースの亀裂及びひび割れ等の点検を行っていなかった。</p> <p>A社担当者は、本件ホースが焼失していたが、本件ホースが主機の振動によって機関室内で擦れて亀裂を生じたのではないかと本事故後に思った。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、本件ホースの亀裂及びひび割れ等の点検が行われていない中、帰航中、本件ホースから作動油が噴出したことから、主機の排気管に降り掛かって出火し、付近の可燃物に延焼したものと考えられる。</p> <p>本件ホースは、主機の振動によって機関室内で擦れたことから、亀裂を生じて作動油が噴出した可能性があると考えられるが、焼失しており、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、本件ホースの亀裂及びひび割れ等の点検が行われていない中、帰航中、本件ホースから作動油が噴出したため、主機の排気管に降り掛かって出火し、付近の可燃物に延焼したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<p>A社は、本事故後、作動油配管を油圧ホースから鋼管に交換した。</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、機関室で見回り等を行う際、油圧ホースに亀裂及びひび割れ等の不具合の有無を確認すること。</li> </ul>