

船舶事故調査報告書

令和7年4月23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 高橋 明 子

事故種類	火災
発生日時	令和6年1月13日 01時45分ごろ
発生場所	北海道苫小牧港第4区所在のマリーナ 開発局苫小牧港東港区中防波堤灯台から真方位324° 2.7海里（M）付近 （概位 北緯42° 37.3′ 東経141° 44.0′）
事故の概要	遊漁船タマリスクは、無人で係留中、機関室から火災が発生した。 タマリスクは、機関室等に焼損を生じた。
事故調査の経過	令和6年1月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 タマリスク、9.25トン 200-26554北海道、株式会社タマリスク 12.53m（Lr）×3.18m×0.99m、FRP ディーゼル機関、船内機、356.70kW、昭和52年5月
乗組員等に関する情報	船長 55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 平成14年3月18日 免許証交付日 令和5年2月27日 （令和9年4月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関室等に焼損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風速 約2.0m/s、視界 良好 気温 約-3.6℃（気象データ：苫小牧特別地域気象観測所） 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客8人を乗せ、令和6年1月5日12時00分ごろ苫小牧港第4区所在のマリーナ（以下、単に「マリーナ」という。）南西方沖での遊漁を終え、マリーナに帰航した。 船長は、13時00分ごろマリーナの岸壁に左舷着けとし、船首部に3本及び船尾部に2本の係留索をそれぞれ取り、主機を停止したのち、釣り客を下船させた。

船長は、岸壁上に設置された陸上施設から給電することとし、陸上施設からケーブルを本船に接続して給電を開始し、主機の海水及び清水の各冷却水の凍結防止の目的で機関室に置いていた600Wの電気ファンヒーター（以下、単に「ファンヒーター」という。）3台を温度感知による自動運転にして機関室を暖めることとした。

船長は、本船の戸締まり及び係留索の状態を確認するなどし、帰宅した。

船長は、1月5日以降、本船に1日に1回来ては、ファンヒーター3台の運転状態を確認するなどして帰宅した。

マリーナの駐車場にいた釣り客は、1月13日01時45分ごろ本船から炎が上がっているのを見て、消防署に通報した。

船長は、13日04時ごろ就寝していたところ、来宅した警察署の署員から本船で火災が発生したことを伝えられ、マリーナに向かい、本事故の発生を認めた。

本船は、到着した消防署隊員により消火作業が行われ、04時13分ごろ鎮火した。

本船は、陸上に揚げられ、後日解体された。（写真1、2参照）



写真1 本船の事故後の状況（右舷側）



写真2 本船の事故後の状況（左舷側）

（付図1 事故発生場所概略図 参照）

その他の事項

(1) 船体等に関する情報

船体中央付近に操舵室が、同室の下方に機関室が、前部甲板及び後部甲板上には、それぞれ客室が配置されていた。

操舵室には、レーダー、GPSプロッターのほか魚群探知機、主機の計器盤、配電盤等が設置されており、ウエス等の可燃物はなかった。

機関室には、左舷側に航海計器及び主機始動用の各バッテリーが設置されており、同バッテリー付近に可燃物はなかった。

機関室内の右舷側の燃料油タンクには軽油が約100ℓ、前部甲板下の左舷側の燃料油タンクには軽油が約500ℓ、それぞれ積載されていた。

消火設備は、持運び式粉末消火器が操舵室に1個、客室に1個、自動拡散型粉末消火器が機関室に1個備えられていた。

(2) 主機の冷却水系統に関する情報

シリンダ等を冷却する清水は、清水ポンプによって送水され、シリンダライナー等を冷却した後、膨張タンク、熱交換器に流れ、その後排気集合管を冷却して清水ポンプに戻るよう循環されていた。

空気冷却器を冷却する海水は、海水ポンプによって送水されたのち、同冷却器を流れて熱交換器を経由した後、排出されていた。

機関取扱説明書によれば、主機の海水及び清水の各冷却水系統は、主機各部の凍結による破損を防ぐ目的から同冷却水を抜く必要があり、また、冷却清水にはメーカーが推奨する不凍液を入れることによって、冷却清水の凍結を防止できることが記載されている。

(図1 参照)

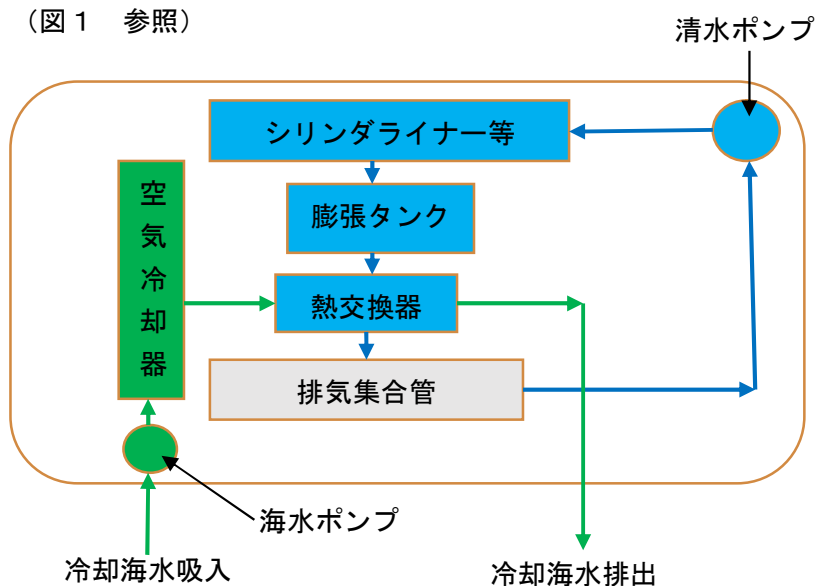


図1 主機の冷却水系統図

(3) ファンヒーターの設置に関する情報

船長は、主機の冷却水（海水及び清水）系統の凍結防止として、冷却水を抜く作業を知っていたが、同作業の手間を省く目的で、ファンヒーターを置いて、天気予報などから予想される最低気温にあわせてファンヒーターの運転台数を変えるなどし、ファンヒーターの自動運転を行い、機関室を暖めていた。

機関室の温度計は、ファンヒーター３台を自動運転していた際、約１０℃を示していた。

船長は、１２月から３月までの冬期間、機関室にファンヒーターを置いて暖めることを約１３年前から行っていた。

機関室に置いていたファンヒーター３台は、令和５年１２月頃購入されていた。

(4) 火災の要因に関する情報

機関室内は、ファンヒーターが左舷側（図２①）、右舷側船首部（図２②）及び右舷側船尾部（図２③）にそれぞれ１台ずつ置かれ、②及び③のファンヒーターは焼失しておらず、左舷側の①のファンヒーターは焼失して内部部品の焼け残りがあった。（図２、表１参照）

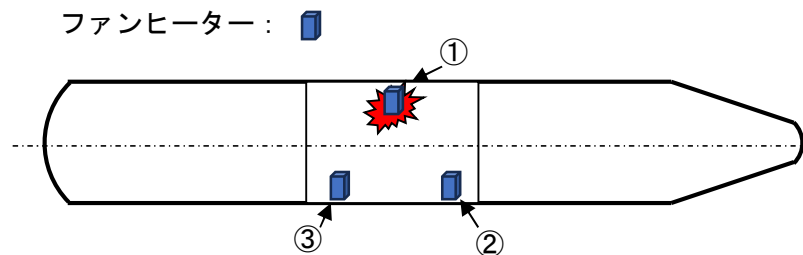


図２ 機関室内のファンヒーターの設置状況

表１ 機関室内のファンヒーターの焼損状況等

写真	状況
	ファンヒーター（①） 左舷側に置かれていたが、焼失している。 内部部品の焼け残りは、取り除かれている。
	ファンヒーター（②） 右舷側船首部に置かれており、一部焼けているが、残っている。

	ファンヒーター（③） 右舷側船尾部に置かれており、一部焼けているが、残っている。
	※写真は、消防署提供 機関室に設置されたバッテリー等の電気配線は、経年使用による硬化及び短絡した状態ではなかった。 主機は、煤が付着しているものの、著しい焼損はなかった。
分析 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	あり なし なし 本船は、マリーナで無人にして係留中、機関室から出火したものと考えられる。 本船は、機関室内に置いていた自動運転中の３台のファンヒーターのうち、左舷側のファンヒーターが焼失していたことから、同ファンヒーターから出火した可能性があると考えられるが、物的証拠が乏しく、出火に至った状況を明らかにすることができなかった。 船長は、次の目的で機関室内に３台のファンヒーターを置いて自動運転していたものと考えられる。 (1) 機関室内を暖機して、主機の各冷却水が凍結するのを防止すること。 (2) 主機の各冷却水の抜く手間を省くこと。
原因	本事故は、夜間、本船が、マリーナで無人にして係留中、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。
再発防止策	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。 ・ 船長は、発航前などにおいて、主機の暖機運転を行うこと。 ・ 船長は、寒冷地において、主機の運転を長期間行わない場合には海水及び清水の各冷却水を排出すること又は機関製造業者が推奨する不凍液を冷却清水に投入すること。

付図1 事故発生場所概略図

