

船舶事故調査報告書

令和7年2月26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11月8日 09時00分ごろ																																								
発生場所	石川県輪島市輪島港 輪島港第1防波堤灯台から真方位230° 400m付近 (概位 北緯37° 24.0′ 東経136° 54.1′)																																								
事故の概要	漁船勝英丸は、係留中、機関室から火災が発生し、係留中の漁船喜久丸及び漁船洗貴丸に延焼した。																																								
事故調査の経過	令和5年11月9日、主管調査官（神戸事務所）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	A 漁船 勝英丸、9.7トン IK2-5188（漁船登録番号）、個人所有 第244-22535号（船舶検査済票の番号） ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力450kW、回転 数毎分2,160、6気筒、ボア142.9mm、使用燃料軽油、 機関製造年月日不詳、昭和63年9月17日進水 B 漁船 喜久丸、4.4トン IK3-14786（漁船登録番号）、個人所有 C 漁船 洗貴丸、3.7トン IK3-22063（漁船登録番号）、個人所有																																								
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊																																								
負傷者	なし																																								
損傷	A 上部構造物等に焼損（全損） B 上部構造物等に焼損（全損） C 上部構造物等に焼損（全損）																																								
気象・海象	気象：天気 曇り 本事故発生場所の南南西方約1.1kmに位置する輪島特別地域気象 観測所の11月8日における観測値は、次のとおりであった。 <table border="1" data-bbox="555 1630 1412 2027"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻 (時:分)</th> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> <th rowspan="2">気温 (°C)</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>08:40</td> <td>北</td> <td>2.6</td> <td>北</td> <td>4.4</td> <td>15.3</td> </tr> <tr> <td>09:00</td> <td>北</td> <td>2.4</td> <td>北北西</td> <td>3.7</td> <td>15.4</td> </tr> <tr> <td>09:20</td> <td>北</td> <td>3.5</td> <td>北</td> <td>5.7</td> <td>15.5</td> </tr> <tr> <td>09:40</td> <td>北</td> <td>3.5</td> <td>北</td> <td>5.6</td> <td>16.2</td> </tr> <tr> <td>10:00</td> <td>北</td> <td>3.3</td> <td>北</td> <td>5.6</td> <td>16.6</td> </tr> </tbody> </table> 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期	時刻 (時:分)	平均		最大瞬間		気温 (°C)	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	08:40	北	2.6	北	4.4	15.3	09:00	北	2.4	北北西	3.7	15.4	09:20	北	3.5	北	5.7	15.5	09:40	北	3.5	北	5.6	16.2	10:00	北	3.3	北	5.6	16.6
時刻 (時:分)	平均		最大瞬間		気温 (°C)																																				
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)																																					
08:40	北	2.6	北	4.4	15.3																																				
09:00	北	2.4	北北西	3.7	15.4																																				
09:20	北	3.5	北	5.7	15.5																																				
09:40	北	3.5	北	5.6	16.2																																				
10:00	北	3.3	北	5.6	16.6																																				

事故の経過

A船、B船及びC船は、多数の漁船と共に無人の状態で、輪島港の北東方向に張り出した岸壁（以下「本件岸壁」という。）に、船首又は船尾を本件岸壁に向けて係留されていた。

船長Aは、本件岸壁に船首着けしていたA船に乗り込み、08時30分ごろ主機を始動して発電機を運転し、船尾部でたら刺し網漁の準備作業を始めた。

船長Aは、09時00分ごろ船首部に向かって右舷側通路を移動中、機関室の出入口付近から煙が出ているのを見て扉を開けたところ、機関室内から大量の黒煙が噴出した。

船長Aは、黒煙で機関室内の様子が見えず火元も確認できなかったため、操舵室に移動して主機を停止し、配線用遮断器（ブレーカー）を全て断とした後、機関室からの黒煙の勢いが強く、初期消火ができる状況ではないと判断し、本件岸壁上に避難した。

本件岸壁でA船から上がる黒煙を見た人が、09時13分ごろ119番通報した。

船長Aは、本件岸壁にいた僚船の船長等と共に、A船の両舷側に係留されていた僚船2隻の係船索を解くなど、それぞれの離岸作業を手伝った。（図1参照）

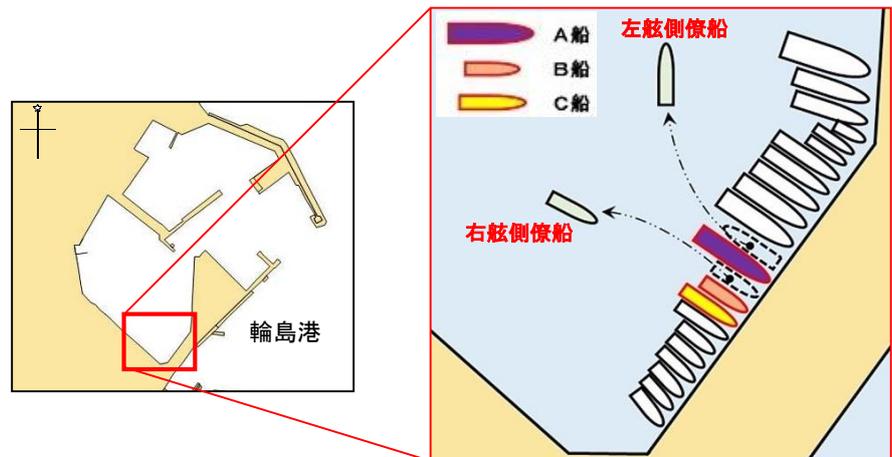


図1 A船等の係留状況

A船は、火災が上部構造物に広がり、風により船尾方に延焼し、船尾に繋いであった錨索（化学繊維索）が燃えて切断され、船尾が風下となる右舷方に流されてB船に当たった。

B船は、A船の火炎や火の粉により左舷暴露甲板上辺りの可燃物に引火して火災が発生し、その後右舷側に延焼した。

B船の右舷側に係留していたC船は、B船から引火して火災が発生し、左舷暴露甲板を中心に延焼した。

A船、B船及びC船は、09時26分ごろ来援した消防隊の消火活動により、09時56分ごろ火勢が鎮圧され、13時37分ごろ鎮火が確認されたが、いずれも暴露甲板上にある可燃物及び上部構造物等

	<p>が焼損して、後日、陸揚げされた後、廃船処分された。</p> <p>船長Aは、令和5年8月ごろ機関整備業者に本船の主機の整備を依頼した際、主機の過給機から煙突に向かう排気管に装備されているベローズ型伸縮継手が破損し、機関室内の右舷壁面等に黒い煤が付着していたのを認めたので、応急措置として厚さ約1.6mmの高耐熱紡織品（アルミ箔付ガラスクロス）を巻いてもらっていた。</p> <p>消防によれば、本事故はA船から出火したが、本事故の原因（発火源、経過、着火物）は不明であった。</p>
分析	<p>A船は、係留中、船長Aが主機を始動して漁の準備作業を行っていたところ、機関室から出火したものと考えられる。</p> <p>A船は、機関室内の主機排気管のベローズ型伸縮継手が応急措置された状態のままであったことから、同継手から高温の排気ガスが噴出し、付近の可燃物が発火した可能性があると考えられるが、機関室内の焼損が激しく、出火の状況を明らかにすることができなかった。</p> <p>B船は、A船の風下に係留中、炎上したA船の船尾が北風により右舷方に流されて接舷したことから、延焼したものと考えられる。</p> <p>C船は、B船の風下に係留中、B船から延焼したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、係留中、船長Aが主機を始動して漁の準備作業を行っていたところ、機関室から出火し、係留中のB船及びC船に延焼したことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・船長は、主機排気管の継手に破損が生じた際、速やかに新替えをすること。