

運輸安全委員会は、平成30年9月27日(木)、  
船舶事故等調査報告書29件(事故26件,インシデント3件),及び軽微事案の船舶事故等  
調査報告書34件(事故30件,インシデント4件)を、ホームページで公表しました。

29件のうち、事故26件の内訳は、(乗組員等の)死傷等7件、船舶間の衝突7件、(棧橋等への)衝突5件、火災3件、乗組員行方不明2件、転覆及び乗揚各1件であり、また、インシデント3件は、運航不能3件(機関故障2件、マスト倒壊1件)です。

このうち、重大【東京】事案1件[旅客フェリーの火災事故]の概要を、別紙のとおりご紹介します。  
公表された事故等調査報告書をもとに、当協会の責任で編集しましたので、ご参考にしてください。  
なお、詳細は、運輸安全委員会のホームページでご確認願います。

[http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2018/MA2018-9-1\\_2015tk0005.pdf](http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2018/MA2018-9-1_2015tk0005.pdf)

また、軽微事案34件のうち、事故30件の内訳は、船舶間の衝突10件、乗揚7件、(岸壁等への)衝突6件、施設等損傷4件、浸水、乗組員の負傷及び転覆各1件であり、インシデント4件はいずれも運航不能(燃料供給不能2件、機関故障及び絡網各1件)です。

【事故概要】 A船(11, 401トン)は、旅客71人を乗せ、車両等160台を積載し、北海道苫小牧港に向けて北進中、第2甲板で火災が発生した。

A船は、乗組員が消火作業を行ったものの延焼し、総員退船が行われ、行方不明となった二等航海士以外が救助された。

二等航海士は三日後に発見されて死亡が確認され、A船は函館港に曳い航され、二酸化炭素ガス注入による消火作業が行われた。

【発生日時】 平成27年7月31日 17時10分

【発生場所】 北海道苫小牧市苫小牧港南方沖(約50海里)

【死傷者】 死亡1人(二等航海士)

《原因》 第2甲板に積載されたトラックの車載冷凍ユニットから出火し、乗組員による消火及び延焼防止が的確に行われなかった。

トラックの車載冷凍ユニットからの出火については、不適切な方法による結線箇所から電気火災が発生した可能性があるが、出火要因の特定に至らなかった。

#### 〈背景要因等〉

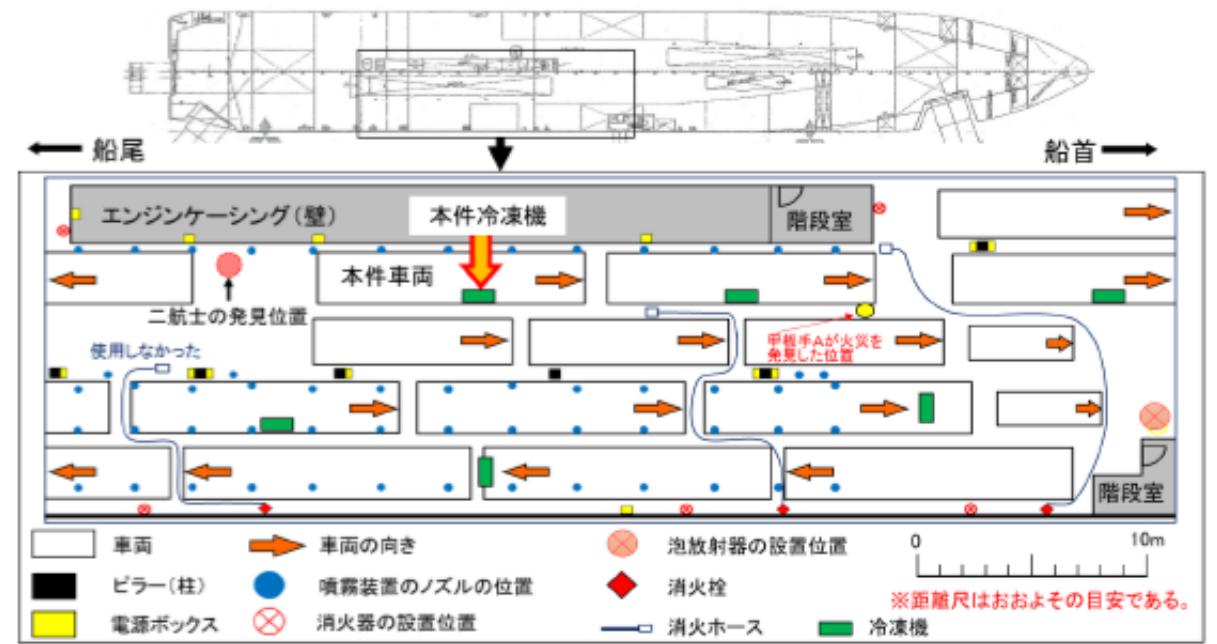
① 消火器による初期消火が失敗したのは、火元が冷凍ユニットのカバー内部であり、火元に効果的に消火剤を放射できなかったことによる。

② 消火ホースによる消火及び延焼の拡大防止ができなかったのは、消防員装具を着用した上で組織的な消火作業が行われなかったこと、固定式加圧水噴霧装置の使用法の理解が不足していたこと、消火作業を行うために必要な空所がなかったことによる。

③ 消火及び延焼防止が的確に行われなかったのは、乗組員に対する実践的な教育及び訓練が不足していたことによる。

④ 二等航海士が死亡したのは、火災発生場所の風下に立ち入り、二酸化炭素を吸い込んだもので、火災発生時における有毒ガスの危険性に関する教育を行うことにより、二等航海士が有毒ガスの危険性をより強く認識できた。

本事故時の第2甲板の状況



#### 〈再発防止策・・・対運航者〉

- (1) 所定の防火部署信号を発し、組織的な消火作業を行うこと。
- (2) 消防設備及び所定用具の使用法に習熟し、火元や延焼の状況に応じて適切に使用すること。
- (3) 消火作業の実施が可能な空所を確保すること。
- (4) 消火作業に当たっている乗組員の動向等を常に把握し、火災現場の安全を確保すること。
- (5) 上記(1)～(4)に関する実践的な教育及び訓練の実施