

船舶事故調査報告書

平成22年2月4日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 横 山 鐵 男（部会長）
 委 員 山 本 哲 也
 委 員 根 本 美 奈

事故種類	火災
発生日時	平成21年2月9日 04時40分ごろ
発生場所	南カロリン諸島東方沖 (概位 北緯09°58.0′ 東経155°34.0′)
事故調査の経過	平成21年2月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか、平成21年4月1日、2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	漁船 第一 ^{ほうしん} 芳新丸、101トン 127011、個人所有 30.7m×5.40m×2.25m、FRP ディーゼル機関、507kW、昭和58年12月22日
乗組員等に関する情報	船長 男性 42歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免 許 年 月 日 平成2年4月5日 免 状 交 付 年 月 日 平成16年8月20日 免状有効期間満了日 平成22年4月4日 機関長 男性 43歳 五級海技士（機関）（機関限定） 免 許 年 月 日 平成4年12月17日 免 状 交 付 年 月 日 平成19年4月11日 免状有効期間満了日 平成24年12月16日
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	本船は、船長ほか8人（うち4人がフィリピン人甲板員）が乗り組み、ミクロネシア連邦付近でまぐろ延縄漁業に従事中、平成21年2月9日03時15分ごろ揚縄を終了し、乗組員が分担して後片付けを行った。 04時00分ごろ、漁労長が操舵室上に設置され凹甲板上を照らすサーチライトや船首マスト付設の下方を照らす照明灯など、船首部の照明をすべて消灯し、主機を毎分約370回転のアイドリング運転として漂泊し、乗組員は、洗濯当番のフィリピン人甲板員2人を除いて、次の投縄まで休憩待機することとなった。 04時40分ごろ、漁労長は、休憩を終えて操舵室に赴いたところ、フォクスル右舷側の船首配電盤付近の壁面が赤く見え、左舷側にある唯一のフォクスル出入口からは火炎が出ていたので、消火のために内部に

	<p>入ることは困難な状況であると判断し、船尾楼中央通路の洗濯室で洗濯をしていた甲板員（以下「甲板員 A」という。）に、「火災だから、乗組員全員を起こせ。」と指示した。</p> <p>船長は、揚縄後、上甲板右舷船尾の浴室で入浴中であったが、甲板員 A が「ファイア、ファイア」と叫びながら知らせに来たので、急ぎ操舵室に向かった。</p> <p>漁労長は、操舵室に来た船長に救命いかだを降下して風上側の右舷船尾に回し、退船準備をするよう伝えた。</p> <p>機関長は、甲板員 A に起こされたあと主機及び補機を停止しようと機関室に入ったが、火炎は見えなかったものの、においと煙が充満しており、フォクスの火炎を見るまでは機関室の火災だと思っていた。</p> <p>04時50分ごろ、漁労長は、付近にいた仲間の漁船（以下「僚船」という。）に救援を依頼したのち、主機を遠隔停止し、乗組員全員に退船を命じ、全員が救命いかだに乗り込んだのを確認し、最後に救命いかだを本船につないでいたロープを切り離してから海中に飛び込み、救命いかだに乗り移った。</p> <p>05時30分ごろ、僚船が現場に到着し、05時40分ごろ、全員無事に僚船に移乗し、本船の監視を続けていたところ、15時30分ごろ、本船は沈没した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約 1.5 m</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>フォクスル内の船尾側壁面のほぼ中央に、船首配電盤が設置されており、ラインホーラー、ブランリール、コンベヤ及びスローコンベヤ（以下「甲板機器」という。）等甲板上で使用する装置に給電するようになっていたが、揚縄終了時、甲板機器は、使用を終えていた。</p> <p>船首配電盤の下には、12個の電源差込み口が並べて付設され、船首配電盤から給電されていたが、当時、そのひとつに、魚倉の海水を船外に排出するため移動ポンプ1台が接続され、連続使用中であった。</p> <p>フォクスル内には、「パーチ」と称する干物を干すときの紙のほか、缶入りのペイントやシンナーなど、燃え易いものが多数置かれていた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="560 1473 842 1518">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="842 1473 1452 1518">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="560 1518 842 1563">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="842 1518 1452 1563">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="560 1563 842 1608">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="842 1563 1452 1608">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="560 1608 842 2031">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="842 1608 1452 2031"> <p>火災は、フォクスル内の船首配電盤付近で発生したものと考えられる。</p> <p>船首配電盤から給電されていた交流220Vの甲板機器は、連続使用していた移動ポンプを除いて、揚縄終了時使用を終えていたことから、船首配電盤内又は移動ポンプ用のモータ及び配線に短絡又は漏電が生じて発火し、周囲の可燃物に着火して延焼した可能性があると考えられるが、火災発生状況は明らかにすることができなかった。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	なし	船体・機関等の関与	あり	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>火災は、フォクスル内の船首配電盤付近で発生したものと考えられる。</p> <p>船首配電盤から給電されていた交流220Vの甲板機器は、連続使用していた移動ポンプを除いて、揚縄終了時使用を終えていたことから、船首配電盤内又は移動ポンプ用のモータ及び配線に短絡又は漏電が生じて発火し、周囲の可燃物に着火して延焼した可能性があると考えられるが、火災発生状況は明らかにすることができなかった。</p>
乗組員等の関与	なし								
船体・機関等の関与	あり								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>火災は、フォクスル内の船首配電盤付近で発生したものと考えられる。</p> <p>船首配電盤から給電されていた交流220Vの甲板機器は、連続使用していた移動ポンプを除いて、揚縄終了時使用を終えていたことから、船首配電盤内又は移動ポンプ用のモータ及び配線に短絡又は漏電が生じて発火し、周囲の可燃物に着火して延焼した可能性があると考えられるが、火災発生状況は明らかにすることができなかった。</p>								

原因	本事故は、本船が南カロリン諸島東方沖で操業中、フォクスル内の船首配電盤内又は移動ポンプ用のモータ及び配線に短絡又は漏電が生じたため、発火して周囲の可燃物に着火し、延焼したことにより発生した可能性があると考えられる。
----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------