

船舶事故等調査報告書

平成21年12月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2008横第109号
事故等種類	火災
発生日時	平成20年11月27日 16時50分ごろ
発生場所	京浜港東京第3区建材ふ頭 東京木材投下泊地防波堤西灯台から真方位328° 1.3海里付近 (概位 北緯35° 38.2′ 東経139° 48.2′)
事故等調査の経過	平成20年12月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	警戒船 第一ユーカリみな丸、10.4トン
船舶番号、船舶所有者等	230-5003東京、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士
死傷者等	なし
損傷	前部甲板下の船室（以下「前部船室」という。）及び船体上部構造物焼損
事故等の経過	<p>本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、近くの工事事務所で業務終了の確認を得るために甲板員を上陸させる必要があったことから、船長は、操舵室前部左舷側のいすに腰掛け、着岸する建材ふ頭の中央部に向け、約6ノットの速力で手動操舵によって北進した。</p> <p>船長は、当日初めて本船に乗り組み、操船に慣れていなかったため、早めに減速して、わずかな前進を繰り返して建材ふ頭前面に船首着けしようと考えて操船に当たったが、周囲が暗くなっていたことと持病の悪化で視力が低下していたことから、建材ふ頭までの距離感が正確に掴めず、過大な前進を繰り返して建材ふ頭に着岸した。</p> <p>一方、本船は、平成15年ごろから船舶所有者が対震自動消火装置付きの家庭用石油ストーブ（以下「石油ストーブ」という。）を船内に持ち込み、狭い船内で必要に応じて移動できるように冬季には固定せずに使用していた。本事故当日早朝、甲板員は、操舵室前部右舷側から前部船室に下りるために設けてある段差約1.2mの階段間近のところ（以下「船室出入り口」という。）に置いてあった石油ストーブに点火して使用していた。</p> <p>船長は、船室出入り口から石油ストーブが落ちた音を聞かず、上陸した甲板員が戻るまでわずかな前進速力で船首をふ頭前面に押しつけておくつもりで操船に専念していたところ、平成20年11月27日16時50分ごろ船室出入り口から一気に吹き上がる黒煙に気付いたものの、自身の髪や衣服が焦げる状況となったため船外に逃れた。</p> <p>本船は、駆けつけた東京消防庁により20時41分ごろに鎮火した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北北東、風速 約4m/s、気温 約9℃、日没時刻 16時32分</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の初期</p>

分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり なし なし 本船は、建材ふ頭に過大な前進行きあしで船首着けしたことから、石油ストーブが慣性により船室出入り口から前部船室に転げ落ち、出火したものと考えられる。 石油ストーブから飛散したり、漏れ出たりした灯油が、ストーブの芯等の高熱部に接して発火した可能性があると考えられる。 船長は、周囲が暗くなっていたこと、及び視力が低下していたことから、建材ふ頭までの距離を正確に判断できず、過大な前進行きあしで建材ふ頭に接近した可能性があると考えられる。 船内で石油ストーブを使用するときは、転倒防止策を講じ、また、石油ストーブから離れるときは必ず消火すべきである。
原因	本事故は、夜間、本船が京浜港東京第3区において、建材ふ頭に着岸する際、過大な前進行きあしで船首着けしたため、船室出入り口に固定せずに置いてあった石油ストーブが前部船室に転がり落ち、出火したことにより発生したものと考えられる。 本船が過大な前進行きあしで船首着けしたのは、船長が建材ふ頭までの距離を正確に判断できなかったことによる可能性があると考えられる。	