

船舶事故調査報告書

平成24年10月25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 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	火災
発生日時	平成24年7月17日 14時20分ごろ
発生場所	長崎県五島市奈留島西方沖 五島市所在の掛り先鼻灯台から真方位313°520m付近 （概位 北緯32°49.4′ 東経128°54.6′）
事故調査の経過	平成24年7月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 第二十五美代丸、9.1トン NS2-14842（漁船登録番号）、有限会社カネモ水産 18.50m×3.48m×1.00m、FRP ディーゼル機関、504kW（動力漁船登録票による）、昭和62年4月29日
乗組員等に関する情報	船長A 男性 44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3年5月16日 免許証交付日 平成23年3月9日 （平成28年3月8日まで有効） 船長B 男性 60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23年4月15日 免許証交付日 平成23年4月18日 （平成28年4月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、平成24年7月17日12時20分ごろから奈留島西方に10個設置されたいけすにおいて、僚船（以下「B船」という。）と共にいけすの魚に餌を与えたり、網を入れていけすの魚を船体前方の魚倉に積み込んで加工場に運搬する準備をしたりしていた。 B船に1人で乗り組んでいた船長Bは、いけすの魚に餌を与えていたところ、A船が操舵室両舷外壁面のサイドローラー（以下「本件口

	<p>ローラー」という。)の左舷側を使用して魚網を揚げていた際、14時00分ごろ本件ローラーが急に止まり、すぐに魚網の重みで本件ローラーが逆回転し始めたのを認めた。</p> <p>船長Bは、A船に移乗して操舵室に入り、操縦席の椅子を固定していた唯一の機関室出入口である蓋を同椅子ごと開けて上から機関室内を見たところ、オイルが飛散していたので、ローラー用油圧ポンプ(以下「本件ローラーポンプ」という。)のオイル漏れと判断した。</p> <p>船長Bは、魚網を揚げるには船長Bのほか、A船乗組員2人の合計3人が必要であったことから、船長Aに対し、B船が餌やりをしている間にA船を機関整備会社近くの岸壁に移動させ、本件ローラーポンプを修理してもらってくるように指示した。</p> <p>船長Aは、船長Bからの本件ローラーポンプの修理の指示を受けたのち、本件ローラーポンプの使用を停止したので大丈夫と思い、機関室に入って本件ローラーポンプの異常箇所を点検することなく、14時10分ごろ修理地に向けて航行を開始した。</p> <p>船長Aは、14時20分ごろ機関室からの「ボン」という異音を聞き、操縦席下の機関室出入口付近から黒煙が操舵室内に入ってきたので、出入口から見たが、すでに機関室内部が炎に包まれていた。</p> <p>船長Bは、A船の操舵室付近から黒煙が出始めたのでB船で救助に向かい、14時30分ごろ船長A及び甲板員をB船に移乗させたのち、B船の海水ポンプでA船の操舵室付近の火炎に向けて放水し、消火作業を開始した。</p> <p>A船の消火作業には、付近にいたまき網船団の網船が14時40分ごろから加わり、A船は、機関室両舷の船体付き燃料タンクの焼損を免れ、14時50分ごろ鎮火した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 快晴、風向 南西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、発航前に主機の潤滑油、清水及び燃料等の量を確認していた。</p> <p>A船は、持ち運び式粉末消火器を機関室及び操舵室に各1本、合計2本を積載していたが、操舵室の火の回りが早く船長A及び甲板員は船首方に逃げるのに精一杯であり、同消火器を使えなかった。</p> <p>A船は、平成2年2月に中古で購入後、電気機器の修理や配線の交換等の工事を実施していないが、本事故後、バッテリー配線や機関室船首付近に散乱していた電線類に短絡痕は認められなかった。</p> <p>A船は、主機の排気管が、主機左舷船首上部に装備の過給機から主機の上方を右舷船尾に向かって配管されていたが、断熱材が主機上部で長さ約60cmにわたって剥がれており、同管が露出していた。</p> <p>A船は、本件ローラーポンプが機関室船首側の左舷端に設置され、本件ローラーポンプの吐出口に金属バンドで固定されていた高圧ゴム</p>

	ホースが吐出口から長さ約10cmのところでは切損していた。
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 あり なし A船は、奈留島西方沖を本件ローラーポンプの修理の目的で修理地に向けて南進中、機関室において出火し、機関室天井及び操舵室に延焼したものと考えられる。 A船は、本件ローラーポンプの高圧ゴムホースが吐出口付近で切損していたことから、本件ローラー使用中に同ホースが切れ、オイルが周囲に飛散した可能性があると考えられる。 A船は、南進中、「ボン」という異音と共に機関室から出火したことから、主機排気管の断熱材のない箇所に降りかかったオイルが、排気温度の上昇で気化し同箇所上で自然発火温度に達して燃え上がった可能性があると考えられるが、出火前に主機排気管にオイルがかかっていた状況を確認できず、出火に至った状況を明らかにすることはできなかった。
原因	本事故は、A船が、奈留島西方沖を本件ローラーポンプの修理の目的で修理地に向けて南進中、機関室において出火し、機関室天井及び操舵室に延焼したことにより発生したものと考えられる。
参考	今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 機関室内の機器に油漏れ等の異常が発生した際、主機を停止して異常箇所を点検した上、主機の継続使用が可能か判断すること。 ・ 機関室天井付近に自動拡散型粉末消火器を装備することが望ましい。