

船舶事故調査報告書

平成24年2月2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 石 川 敏 行
 委員 根 本 美 奈

事故種類	火災
発生日時	平成23年7月3日 07時30分ごろ
発生場所	パプアニューギニア独立国ニューギニア島北東沖240海里付近 （概位 南緯0°37′ 東経148°06′）
事故調査の経過	平成23年8月11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 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 第十八常磐丸 ^{とまきわ} 六号艇、2.6トン 210-46760新潟、大倉漁業株式会社 7.60m×2.99m×0.87m、軽合金 ディーゼル機関、242kW（連続最大）、平成11年6月
乗組員等に関する情報	第十八常磐丸船長 男性 37歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成16年1月26日 免状交付年月日 平成20年5月9日 免状有効期間満了日 平成26年1月25日 第十八常磐丸機関長 男性 47歳 三級海技士（機関） 免許年月日 平成2年6月29日 免状交付年月日 平成21年10月16日 免状有効期間満了日 平成27年6月28日 本船艇長（第十八常磐丸甲板長） 男性 53歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和54年5月18日 免許証交付日 平成18年8月25日 （平成23年8月24日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	主機排気管伸縮継手破孔、機関室内電線、主機のスターター、オルタネーター等焼損
事故の経過	第十八常磐丸（349トン、まき網漁船）は、船長及び機関長ほか20人が乗り組み、第十八常磐丸六号艇（以下「本船」という。）ほか2隻を搭載し、まき網漁の目的で平成23年5月26日に静岡県焼津市焼津港を出港して南進した。 第十八常磐丸は、7月3日06時50分ごろ、ニューギニア島北東沖の漁場において、本船を降ろして操業を開始した。

	<p>本船は、艇長及び甲板員が乗り組み、第十八常磐丸の揚網作業を手伝っていたとき、07時30分ごろ機関室の通風孔から黒煙が出始めた。</p> <p>艇長は、甲板員が開けた機関室入口蓋から黒煙の噴出を認めて機関室の火災と判断し、主機を停止したのちに第十八常磐丸に無線連絡した。</p> <p>機関長は、第十八常磐丸で揚網作業を行っていたが、本船の機関室火災の連絡を聞き、一等機関士と共に持運び式炭酸ガス消火器を持ち、本船に移乗して消火作業を行った。</p> <p>本船は、鎮火したのちに別の搭載艇に引かれ、第十八常磐丸に揚収された。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れから雨、風向 北西から南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>								
その他の事項	<p>本船主機のバッテリーから主機のスターターに至る電気配線（以下「スターター配線」という。）は、機関室右舷船尾寄りに置かれた2個のバッテリーから主機の排気管が配置されている右舷船側を通り、主機のスターターに接続されていた。</p> <p>主機の排気管伸縮継手は、スターター配線が敷設されている側に破孔が生じており、同継手のラギングが黒く焦げて穴が空いていた。</p> <p>本船は、本事故後、乗組員により応急修理が施され、焼津港に帰港したのち、修理業者による修理が行われた。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、ニューギニア島北東沖において操業中、主機の排気管伸縮継手に破孔が生じ、高温の排気ガスがスターター配線にかかったことから、同配線の被覆が溶損して芯線が短絡し、出火して付近の可燃物に延焼したものと考えられる。</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>本船は、ニューギニア島北東沖において操業中、主機の排気管伸縮継手に破孔が生じ、高温の排気ガスがスターター配線にかかったことから、同配線の被覆が溶損して芯線が短絡し、出火して付近の可燃物に延焼したものと考えられる。</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>本船は、ニューギニア島北東沖において操業中、主機の排気管伸縮継手に破孔が生じ、高温の排気ガスがスターター配線にかかったことから、同配線の被覆が溶損して芯線が短絡し、出火して付近の可燃物に延焼したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、本船がニューギニア島北東沖において操業中、主機の排気管伸縮継手に破孔が生じ、高温の排気ガスがスターター配線にかかったため、同配線の被覆が溶損して芯線が短絡し、出火して付近の可燃物に延焼したことにより発生したものと考えられる。</p>								
参考	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・排気管伸縮継手を定期的に点検又は取り替えること。 ・機関室に火災探知器を設置することが望ましい。 								