

## 船舶事故調査報告書

平成24年2月16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5月30日 22時00分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市宇久島東方沖 佐世保市所在の肥前長崎鼻灯台から真方位092°4.5海里付近 （概位 北緯33°16.2′ 東経129°14.8′）
事故調査の経過	平成23年7月7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 第二十六 <sup>たいよう</sup> 太洋丸、14トン NS2-13638（漁船登録番号）、明星水産有限会社 16.25m（Lr）×3.63m×1.56m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数160、昭和61年9月20日
乗組員等に関する情報	船長 男性 40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12年3月29日 免許証交付日 平成21年10月5日 （平成27年3月28日まで有効） 本船には、平成23年3月下旬から船長として乗り組んでいた。
死傷者等	なし
損傷	集魚用発電機、発電機駆動用ベルト、機付き発電機、主機始動用セルモーター、電線等に焼損
事故の経過	本船は、まき網船団の灯船兼運搬船であり、船長が1人で乗り組み、宇久島東方沖で錨泊し、平成23年5月30日20時00分ごろ主機の動力取出し軸に架けたベルトで駆動される発電機を運転したのち、同発電機から給電される3kWの集魚用外灯（以下「集魚灯」という。）を2個点灯して集魚を開始した。 船長は、22時00分ごろ、機関室から異音が生じて集魚灯が点滅したので、発電機駆動用のベルトが切れたものと思い、機関室囲壁の右舷側に設けられた機関室出入口ドアを開けたところ、同室内が煙で充満しているのを認めた。 船長は、消火器がなかったので、直ちに操舵室に戻り、無線機で近くにいた網船に火災が発生したことを連絡した。 網船は、22時10分ごろ本船に横着けして持運び式消火器（以下「消火器」という。）10本を本船に運び込み、船長及び網船の機関長が、機関室出入口や機関室の天井に設けられた蓋付きの開口部から消火器を使用し

	<p>て消火活動を行ったところ、22時30分ごろ鎮火した。</p> <p>本船は、主機が遠隔制御用配線等の焼損により運転不能となったため、僚船にえい航されて佐世保市神崎漁港に入港した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約5m/s</p> <p>海象：波高 約1m</p>	
その他の事項	<p>本船は、甲板下に船首方から順にいけす、機関室、船員室が設けられ、甲板上には中央付近に操舵室、同室の後方に機関室が配置されていた。</p> <p>船長は、本船に乗り組んで以降、集魚灯の点灯状況に異常を認めたことがなかった。</p> <p>発電機端子台は、電線端子部に短絡痕が認められ、同端子台付近の焼損が最も激しかった。</p> <p>発電機端子台は、本事故後、ほこりや油分付着等の防止のためのカバー（以下「カバー」という。）が取り外されていたことが判明したが、船長は、そのことを知らなかった。</p> <p>本事故以前に本船の電気設備の整備を行ってきた業者は、カバーの有無について記憶がなかった。</p> <p>発電機駆動用ベルトは、本事故後、焼損して破断していた。</p> <p>船長は、本事故当日13時ごろの出港時、主機始動前に機関室に入って主機の潤滑油量等を点検したが、その後、本事故まで機関室内の点検を行っていなかった。</p> <p>機関室換気ファンは、本事故当時、故障していたので運転していなかった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、宇久島東方沖で錨泊して集魚灯を点灯中、発電機端子台の電線端子部が短絡したことから、火花が発生して周囲の可燃物に延焼したものと考えられる。</p> <p>発電機端子台は、カバーが取り付けられていなかったことから、電線端子部の経年劣化及び同端子部のほこり、油分等の堆積により絶縁が低下し、同端子部が短絡した可能性があると考えられる。</p> <p>発電機端子台にカバーが取り付けられていなかった理由については、明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が宇久島東方沖で錨泊して集魚灯を点灯中、発電機端子台の電線端子部が短絡したため、火花が発生して周囲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>1 船舶所有者は、本事故後、本船に消火器2本及び自動消火器4本を搭載し、故障していた機関室換気ファンを新替えした。また、船長は、本事故後、機関室内の点検を適宜行うようにした。</p> <p>2 今後の同種事故等の再発防止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"><li>・ 発電機端子台、ノーヒューズブレーカーなどの電線の端子部は、短絡防止のため、ほこり、油分などが付着、堆積しないようにカバーを掛け、適宜、掃除を行うこと。</li><li>・ 発電機端子台等の電線ターミナル部の絶縁が低下していないか、適宜、点検すること。</li></ul>
--	---