

船舶事故調査報告書

平成24年2月9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

事故種類	火災
発生日時	平成22年12月1日 14時05分ごろ
発生場所	北海道室蘭市追直 ^{おいなおし} 漁港 追直港島防波堤南灯台から真方位228°58m付近 （概位 北緯42°18.4′ 東経140°58.0′）
事故調査の経過	平成22年12月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）ほか1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 第二十五 ^{しょうぼう} 勝寶丸、9.97トン HK2-18526（漁船登録番号）、個人所有 12.95m（Lr）×3.14m×1.09m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数65、昭和55年9月8日
乗組員等に関する情報	船長 男性 56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 昭和51年5月21日 免許証交付日 平成22年6月25日 （平成27年12月12日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	本船は、船長ほか甲板員1人が乗り組み、追直漁港を出航中、平成22年12月1日14時05分ごろ、甲板員が、機関室からの異臭に気付き、後部甲板付近の機関室出入口から機関室内部を確認したところ、機関室船尾側の下方に煙と炎を認めた。 本船は、消火器等により初期消火を行いながら、係留岸壁に引き返して着岸したが、消火できなかったことから、所属漁業協同組合を通じて消防署に通報し、消防署による消火活動によって鎮火した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3、視界 良好、湿度 69.8%
その他の事項	機関室は、船首側よりも船尾側の方が激しく焼損しており、特に、船尾側壁面に配された機器及び電気配線の焼損が激しかった。 船尾側壁面に配された電気配線のうち、「バッテリーから主機のスターター用中間スイッチに至る2線（+線、-線）の電気配線」（以下「スターター用電気配線」という。）は、固定金具で壁面に止められており、ほぼ同じ位置で、それぞれの芯線に光沢のある溶融痕が認められた。 焼損した電気配線は、スターター用電気配線以外には溶融痕が認められなかった。

	<p>本船は、進水時から約30年が経過しており、さらに、平成19年に中古で購入された後、電気配線系統の外観検査や絶縁抵抗試験が行われていなかった。</p>	
分析	<p>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</p>	<p>あり あり なし</p> <p>本船は、追直漁港を出航中、次に掲げた事由により、スターター用電気配線の芯線が被覆材の経年劣化によって短絡したことから、被覆材が発火して延焼したものと考えられる。</p> <p>① 機関室は、船尾側壁面に配された機器及び電気配線の焼損が激しかった。</p> <p>② スターター用電気配線は、ほぼ同じ位置で、それぞれの芯線に光沢のある溶融痕が認められた。</p> <p>③ 焼損した電気配線は、スターター用電気配線以外には溶融痕が認められなかった。</p> <p>④ 本船は、進水時から30年が経過し、中古で購入された後、電気配線系統の外観検査や絶縁抵抗試験が行われていなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が追直漁港を出航中、スターター用電気配線の芯線が被覆材の経年劣化によって短絡したため、被覆材が発火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"> ・定期的に電気配線の外観検査等を実施すること。 	