

船舶事故調査報告書

平成24年4月12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23年9月24日 13時15分ごろ
発生場所	東京都三宅村三宅島南西方沖 三宅村三宅島所在の阿古港防波堤灯台から真方位217° 6.2海里付近 （概位 北緯33° 59.0′ 東経139° 24.2′）
事故調査の経過	平成23年9月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 第七廣 ^{こうりょう} 漁丸、71トン SO2-5346（漁船登録番号）、有限会社廣漁丸 23.00m（Lr）×4.90m×2.00m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数200、昭和57年12月15日
乗組員等に関する情報	船長 男性 46歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年3月27日 免状交付年月日 平成22年10月7日 免状有効期間満了日 平成28年3月26日 機関長 男性 52歳 六級海技士（機関） 免許年月日 平成16年7月26日 免状交付年月日 平成20年9月1日 免状有効期間満了日 平成26年7月25日
死傷者等	なし
損傷	船体焼損（全損）
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか5人が乗り組み、平成23年9月24日06時30分ごろ静岡県下田市下田港を出港し、東京都御蔵島村御蔵島の南方海域の金目鯛はえ縄漁の漁場に向かった。 船長及び機関長以外の乗組員は、13時00から10分ごろの間、操舵室前方の魚倉から船尾甲板へ右舷通路を通過して餌を運んだ際、開けていた右舷側の機関室入口ドアから機関室内をのぞいたが、異状を認めなかった。 本船は、三宅島南西方沖を南東進中、13時15分ごろ、船長が、焦げくさい臭いに気付き、主機を中立とし、操舵室を出て機関室に向かい、右舷の機関室入口ドアから機関室内を確認すると同室に火災と煙が充満していた。 船長は、乗組員に火災の発生を知らせるとともに、乗組員に指示して持運び式泡消火器及び水により消火作業を行わせたが、本船は鎮火しなかつ

	<p>た。</p> <p>このため、船長は、海上保安庁及び船舶所有者に救助を要請するとともに、乗組員と共に救命筏で脱出し、その後、全員が付近を航行していた貨客船に救助された。</p> <p>本船は、来援した巡視船による消火活動によって鎮火したのちに転覆し、その後、下田港にえい航された。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 曇りのち晴れ、風向 東北東、風力 3～4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2.5m</p>								
その他の事項	<p>本船は、船体上甲板中央部に操舵室を、その後方に機関室入口及び漁具置き場を配置しており、また、操舵室の甲板下には、機関室が、その後方に調理室及び船員室が配置されていた。</p> <p>機関室は、上段と下段の2段構造であり、下段には、ほぼ中央部に主機が、その両側に原動機付き発電機が、主機の前方に燃料油移送ポンプが設置されており、一方、上段には、右舷側に燃料油タンク及び潤滑油タンクが、前方に冷凍機が設置され、右舷後方に機関長室への出入口ドアがあった。</p> <p>バッテリーは、下段左舷発電機の後方、上段冷凍機の左右にそれぞれ置かれていた。</p> <p>機関長は、1日に数回機関室の見回りを行っており、火災発生前の1～2時間前に見回りを行っていたが、異状を認めていなかった。</p> <p>機関室では、油の漏えいは余りなかった。</p> <p>主機の排気管系統からの排気の漏えいはなかった。</p> <p>機関長は、自室から脱出する際、プラスチックが燃えるような臭気を感じ、機関室は黒煙で充満して炎が見えたが、炎の場所までは確認することができなかった。</p> <p>機関室は、開口部とし、上甲板両舷の機関室入口ドア、調理室からの入口ドア、送風ダクトがあり、調理室からの入口ドア以外は、開放されていた。</p> <p>機関室に火災警報装置は、なかった。</p> <p>本船は、陸揚げされて解体処理された。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>不明</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>不明</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、三宅島南西方沖を南東進中、機関室から出火したことから、周囲の可燃物に延焼したものと考えられる。</p> <p>本船は、乗組員が火災に気付いた時点で煙及び火炎の勢いが強く、また、鎮火後も焼損が激しかったことから、出火に至る状況を明らかにすることはできなかった。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	不明	船体・機関等の関与	不明	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、三宅島南西方沖を南東進中、機関室から出火したことから、周囲の可燃物に延焼したものと考えられる。</p> <p>本船は、乗組員が火災に気付いた時点で煙及び火炎の勢いが強く、また、鎮火後も焼損が激しかったことから、出火に至る状況を明らかにすることはできなかった。</p>
乗組員等の関与	不明								
船体・機関等の関与	不明								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、三宅島南西方沖を南東進中、機関室から出火したことから、周囲の可燃物に延焼したものと考えられる。</p> <p>本船は、乗組員が火災に気付いた時点で煙及び火炎の勢いが強く、また、鎮火後も焼損が激しかったことから、出火に至る状況を明らかにすることはできなかった。</p>								
原因	<p>本事故は、本船が、三宅島南西方沖を南東進中、機関室から出火したため、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>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"> ・機関室に火災探知器を設置することが望ましい。 								