

## 船舶事故調査報告書

平成24年4月26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1月30日 01時30分ごろ
発生場所	東京都新島村式根島南方沖 式根島港突堤灯台から真方位190° 3.3海里（M）付近 （概位 北緯34° 15.9′ 東経139° 12.5′）
事故調査の経過	平成24年1月31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 第三十五 <sup>ほうこう</sup> 豊幸丸、69.91トン SO2-3621（漁船登録番号）、豊幸漁業株式会社 25.30m（Lr）×5.27m×2.31m、鋼 ディーゼル機関、漁船法馬力数350、昭和56年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 57歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和54年1月19日 免状交付年月日 平成21年7月24日 免状有効期間満了日 平成26年7月23日 機関長 男性 32歳 五級海技士（機関） 免許年月日 平成11年12月27日 免状交付年月日 平成22年1月28日 免状有効期間満了日 平成27年1月27日
死傷者等	なし
損傷	配電盤の配線用遮断器及び配線用遮断器入力側配線被覆焼損
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか12人が乗り組み、式根島南方沖を北西進中、平成24年1月30日01時30分ごろ操舵室で航海当直中の甲板員が船首マスト下部にある漁ろう用デリックの電動ウインチモーター付近で火花を認めると同時に船内電源がブラックアウトした。 機関長は、機関室上段の船首側で機関室当直中、ブラックアウトしたのを認めて主機停止を依頼するため、操舵室に向かおうとして上段右舷側通路を通って階段に差し掛かったところ、配電盤下部付近で炎を認め、持運び式泡消火器を使用して消火活動を行い、本船は鎮火した。 甲板員として乗船していた船舶所有者は、主機が運転可能であったものの操舵機用電源の遮断器が焼損して操舵不能となり、また、本船が式根島及び東京都神津島村神津島に近くて危険と判断し、海上保安庁に救助を要請した。

	<p>本船は、僚船及び巡視船が救助に来援したものの、機関長が焼損した遮断器をバイパスさせて応急配線したことにより自力航行が可能となり、航行を再開して同日12時10分ごろ静岡県沼津市沼津港に入港した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 5、視界 良好 海象：波高 約4m</p>	
その他の事項	<p>本船は、船体のやや後方に操舵室が、その後部の甲板下に機関室が配置されており、操舵室の床の蓋を開けると機関室へ降りる階段があった。</p> <p>機関室は、2段からなり、下段中央に主機が、その両側に発電補機が、上段の左舷船尾寄りに配電盤が設置されていた。</p> <p>配電盤の下部には、船首動力用、船尾動力用、操舵機用などの各遮断器が取り付けられており、船首及び船尾動力用電源の遮断器からは、それぞれ漁ろう用デリックの電動ウインチ駆動用モーターなどに配線されていた。</p> <p>配電盤下方の遮断器は、本事故前、全て「ON」の状態であったが、本事故後は全て「OFF」となっていた。</p> <p>本船は、本事故後、焼損した遮断器の開放点検を行った結果、引き外し装置周辺に焼損がなく、また、接点に異状は認められなかった。</p> <p>漁ろう用デリックの電動ウインチモーターの操作ボタンは、船首左舷側に取り付けられており、本事故後、操作箱が外れて内部に海水が入っているのが確認され、また、漁ろう作業が終了するとロープの端が網から外され、ロープは、ウインチ付きドラムに巻かれていたが、本事故後、ドラムは、ロープを巻ききった上、ロープが何かに引っ掛かって硬く巻かれた状態であった。</p> <p>本事故当時は、船首方向からの波が高く、波が船首甲板に打ち込む状況であった。</p> <p>本船は、本事故発生時、式根島及び神津島から約3Mの場所に位置していた。</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>不明 あり あり</p> <p>本船は、式根島南方沖を北西進中、船首漁ろう用デリックの電動ウインチモーターが過負荷となって電気配線に過電流が流れたことから、機関室内の配電盤の遮断器付近から出火したものと考えられる。</p> <p>本船は、漁ろう用デリックの電動ウインチモーター操作用の操作箱が打ち込んだ波で破損し、海水が入ってスイッチが入った状態となってモーターが回転し、ウインチ付きドラムが回ってロープが巻かれていたところ、ロープが何かに引っ掛かってモーターが過負荷となった可能性があると考えられる。</p> <p>漁ろう用デリックの電動ウインチモーターは、過負荷になったものの、何らかの要因で遮断器が作動しなかったものと考えられるが、本事故後の</p>

		遮断器の分解調査において、異状が発見されなかったことから、遮断器が作動しなかった要因を明らかにすることはできなかった。
原因	本事故は、夜間、本船が、式根島南方沖を北西進中、船首漁ろう用デリックの電動ウインチモーターが過負荷となって電気配線に過電流が流れたため、機関室内の配電盤の配線用遮断器付近から出火したことにより発生したものと考えられる。	
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"> <li>・ 電動甲板機器用の電源は、使用時以外「OFF」としておくこと。</li> </ul>	