

船舶事故調査報告書

平成24年5月24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27日 23時05分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市若宮島北西方沖 壱岐市所在の若宮灯台から真方位287° 11海里付近 (概位 北緯33° 55.4′ 東経129° 28.5′)
事故調査の経過	平成24年1月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 <small>しんしょう</small> 信勝丸、6.3トン NS2-15759（漁船登録番号）、個人所有 11.99m (Lr) × 2.71m × 0.98m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数100、平成7年6月12日
乗組員等に関する情報	船長 男性 39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3年5月23日 免許証交付日 平成23年4月7日 (平成28年5月22日まで有効)
死傷者等	負傷 1人（船長）
損傷	全損（沈没）
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、若宮島北西方の漁場において、1灯3kWの「集魚灯としてのメタルハライド放電灯」（以下「集魚灯」という。）を操舵室より船首側に11灯、船尾側に4灯の合計15灯点灯し、いか1本釣り漁の操業を開始した。</p> <p>本船は、5台のいか釣り機が装備され、同機が釣り上げたイカが、操舵室及び休憩室の両舷側に設置された長さ約3m幅約20cmの「海水ポンプ（以下「いか流しポンプ」という。）で汲み上げた海水で船首方にいかを流し送る溝」（以下「いか流し溝」という。）に落ちるようになっていた。</p> <p>船長は、本事故当時、7隻出漁していた船団仲間との定時連絡を済ませ、平成24年1月27日23時05分ごろ、船首甲板でイカの箱詰め作業を再開した際、機関室辺りからの低い「ドン」という異音に気付き、周囲を見渡し、他船に衝突された音ではないことを確認したのち、船首側が休憩室となっている操舵室から白煙と火炎が上がっているのを確認した。</p> <p>船長は、急いで左舷のいか流し溝と休憩室の間の狭い通路を抜けて船尾方に向かったが、操舵室横まで来たとき、2回目の「ドン」という異音と共に操舵室船尾出入口から火炎が噴き出してきたので、船首甲板に逃げ、付近にあった手持ち排水ポンプやいか流しポンプを運転して消火しようと</p>

	<p>したものの、いずれも電源が落ちていて運転できなかった。</p> <p>船長は、火勢が増したので、救命胴衣を着用し、さらに、付近にあった発泡スチロール製の黄色のペンドル（防舷材）を外して身体に巻き付けた上、海に飛び込んだ。</p> <p>火災に気付いた操業中の僚船が、漁協に連絡し、現場に急行した救助船により船長が救助されたのち、救急車で病院に搬送されて低体温症と診断されて3日間入院し、治療を受けた。</p> <p>なお、本船は、28日00時15分ごろ沈没した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5m、水温 約14.2℃</p>	
その他の事項	<p>本船は、操業中、主機駆動発電機により発生した電力が、集魚灯用安定器（以下「安定器」という。）15個を介して集魚灯に供給されていた。</p> <p>本船は、安定器がバッテリーと共に操舵室直下の区画に設置されており、船長が本事故の3日前にコンデンサーを新替えして整備済みの約4年間使用された中古品の安定器に全て交換した。</p> <p>船長は、本事故発生直後は集魚灯全てが点灯していたが、操舵室から噴き出した火炎により同室屋根の右舷側に沿って分けて配線されていた電線束の船尾側が先に燃え、船尾側の4灯が消えたのを確認した。</p> <p>本船は、安定器のため、安定器及びバッテリーを設置している区画の温度を45℃以上に上げないように換気扇2台を常時運転していた。</p> <p>本船は、魚群探知機、GPSプロッター、レーダー、水温計及び集魚灯を使用していたほか、休憩室天井灯の40W白熱電球を点灯していた。</p> <p>本船は、主機始動用2個及び無線装置を含めた弱電機器用2個の同型バッテリー4個が、主機駆動発電機により充電器を介して常時充電されていた。</p> <p>本船は、船長が平成16年8月より使用していた主機始動用及び弱電機器用の各バッテリーのバッテリー液を点検し、夏場は頻りに蒸留水を補充していたが、冬場は同液が減少しないので、ほとんど補給することがなかった。</p> <p>本船は、弱電機器用バッテリーの電圧降下が早く、帰港後、主機始動用と共に4個全てを新品と交換する予定にしていた。</p> <p>船長は、2回目の「ドン」という異音を聞き、休憩室内左舷船尾方の棚に置いていたカセット式卓上コンロのガスボンベが火災の熱を受けて爆発したものだと思った。</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>なし</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、若宮島北西方沖で操業中、機関室付近から出火し、操舵室及び休憩室に延焼したものと考えられる。</p> <p>本船は、集魚灯が本事故発生直後も点灯していたことから、主機駆動発電機、安定器及び集魚灯並びに各関係配線等には異常がなかったものと考えられる。</p> <p>本船は、沈没したことから、機関室付近から出</p>

	火した状況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、若宮島北西方沖で操業中、機関室付近から出火し、操舵室及び休憩室に延焼したことにより発生したものと考えられる。
参考	<p>今後の同種事故等による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"> ・ 持運び式粉末消火器を分散して複数個所に備えること。 ・ 作業用救命胴衣を着用すること。 ・ 防水型携帯電話を常時携帯すること。 ・ 機関室には自動拡散型消火器を備え付けることが望ましい。