

船舶事故調査報告書

平成24年5月10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	不明（平成23年12月14日 12時59分ごろ～13時45分ごろの間）
発生場所	北海道室蘭市室蘭港第二区 室蘭港南防波堤灯台から真方位117°860m付近 （概位 北緯42°20.8′ 東経140°57.6′）
事故調査の経過	平成24年1月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報	<p>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</p> <p>貨物船 <small>あしゅうざん</small> 阿州山丸、498トン 135146、阿波海運有限会社 73.55m×11.60m×6.80m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成8年1月</p>
乗組員等に関する情報	<p>船長 男性 57歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年9月5日 免状交付年月日 平成20年10月30日 免状有効期間満了日 平成26年2月25日</p> <p>機関長 男性 27歳 四級海技士（機関） 免許年月日 平成19年7月3日 免状交付年月日 平成19年7月3日 免状有効期間満了日 平成24年7月2日</p>
死傷者等	なし
損傷	機関長室全体、船長室及び一等航海士室の一部、乗組員居住区通路、船橋の天井及び壁等の焼損
事故の経過	<p>本船は、船長、機関長、一等航海士及び二等航海士が乗り組み、室蘭港に錨泊中、平成23年12月14日09時00分ごろ、船長、一等航海士及び二等航海士が、ハッチカバーの錆打ち作業を、機関長が、機関室で整備作業をそれぞれ開始した。</p> <p>機関長は、12時40分ごろ、整備作業を終え、機関長室に戻って電気ストーブ（以下「ストーブ」という。）の電源を「強」に入れ、自宅の家族と携帯電話で通話をしたのち、12時59分ごろ、昼食を摂らずに作業を続けている船長らの様子をうかがうために機関長室を出た。</p> <p>機関長は、ストーブの電源スイッチを入れた状態のままであることを認識していたが、すぐに機関長室に戻るつもりであったため、あえて電源ス</p>

	<p>イッチを切らなかった。</p> <p>機関長は、甲板上で船長に錆打ち作業の進捗状況を尋ねたところ、船首部倉内のダンネージの準備作業も残っている旨の返答があったので、船首部倉内で同作業を行うことを申し出て一等航海士と共に同作業を行ったが、ストーブの電源のことを失念していた。</p> <p>船長は、二等航海士に仕上げとして錆止め塗料を塗るよう指示し、二等航海士が、船首方のハッチカバーに向けて移動中、13時45分ごろ、船橋から煙が噴出しているところを発見し、船長に報告した。</p> <p>船長は、二等航海士に一等航海士及び機関長へ火災発生を知らせるよう指示するとともに、すぐに船橋までの階段を駆け上がって水道水で消火活動を始め、船橋直下の乗組員居住区へ降りたところ、機関長室からチラチラと炎が上がっているのが見えたので、同室が火元であると思った。</p> <p>機関長は、船首部倉内でダンネージの準備作業を行っていたところ、船体中央部のハッチ開口部から、二等航海士による火災が発生した旨の音が聞こえ、すぐに機関長室のストーブの電源スイッチを入れた状態であることを思い出し、急いで消火ポンプ及び消火器等のある機関室へ向かった。</p> <p>本船は、乗組員全員による消火活動により、14時05分ごろ鎮火した。鎮火後、付近の他船から通報を受けた海上保安部からの指示により、自力で室蘭港第一区西3号ふ頭に着岸した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 機関長室及び本船の状況</p> <p>本船は、船橋直下が乗組員居住区であり、左舷側から順に機関長室、一等機関士室、一等航海士室及び船長室となっており、各部屋の船尾側に出入口ドアが設けられていた。</p> <p>機関長は、機関長室右舷側壁面に設置された鏡台のコンセントにストーブを接続して使用していた。ストーブは、鏡台付近の壁面沿いの床に直接置かれていた。</p> <p>機関長は、機関長室の出入口付近にカーテン、網状の籠及び作業服等を掛けていた。</p> <p>本船は、本事故当時、空調機が故障し、停泊中は船内が寒いので、船長は、ストーブを購入して乗組員に配布していた。</p> <p>機関長は、本事故当時、ストーブのほか、機関長室の他のコンセントにテレビ、冷蔵庫及び携帯電話の充電器を接続していた。</p> <p>本船に火災警報装置はなかった。</p> <p>(2) 焼損の状況</p> <p>機関長室内は、右舷側壁面部の焼損が激しく、室内全体が焼損していた。室内のほぼ中央に配置されていたソファは、左舷側より右舷側の焼損が激しかった。</p> <p>本船の船橋構造物等の外板は、焼損していなかった。</p> <p>機関長室の右舷側隣にある一等機関士室は、一等機関士が休暇で乗船しておらず、扉が閉じた状態であったため、扉は焼損したが、室内は焼損していなかった。</p> <p>一等機関士室の右舷側にある一等航海士室、更に右舷側にある船長室は、扉を開けた状態であったため、内部が一部焼損した。</p>

	<p>機関長は、喫煙者であったが、鎮火後に機関長室から発見されたガラス製の灰皿の燃焼程度は弱かった。</p> <p>(3) ストーブの使用状況等</p> <p>機関長は、空調機が故障して船内が寒いため、食堂で食事をする際もストーブを持参して使用していた。</p> <p>機関長は、ふだん機関長室で寝ている間はストーブを使用していなかったが、連続で約3～4時間ストーブを使用したことがあった。</p> <p>船長及び機関長は、鏡台のコンセント差し込み口付近に「600Wまで」の記載があったが、気付かなかった。</p> <p>機関長は、ストーブの消費電力が最大で約1,000Wであることは認識していた。</p> <p>機関長は、休暇明けで12月上旬から本船に乗船していた。</p> <p>機関長は、本事故発生前夜、食堂で食事をするためにストーブを持参しようとした際、ストーブのプラグ及びコンセント差し込み口の一部が溶融していることに気付いて船長に報告し、船長から電源スイッチを入れたストーブから目を離さないよう注意を受けていた。</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>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、室蘭港において錨泊中、機関長が、機関長室において、コンセントの許容電力を超える消費電力のストーブを接続して使用していたことから、配線が過負荷状態となって発火し、機関長室壁面部及び周囲の可燃物に延焼したものと考えられる。</p> <p>機関長は、12時59分ごろ機関長室を離れ、二等航海士が、13時45分ごろ船橋から煙が噴出しているところを発見したことから、この間において、機関長室が火災になったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、室蘭港において錨泊中、機関長が、機関長室において、コンセントの許容電力を超える消費電力のストーブを接続して使用していたため、配線が過負荷状態となって発火し、機関長室壁面部等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>本事故後、船長は、改善措置として、空調機の故障を修理し、ストーブを使用しないこととした。</p> <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"> ・コンセントの許容電力を把握するとともに、ストーブを適切に使用すること。 	