

船舶事故調査報告書

平成24年7月19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6月19日 04時10分ごろ
発生場所	秋田県 ^{かたがみ} 潟上市江川漁港の南西方沖 秋田県 ^{おが} 男鹿市所在の脇本港第5防波堤灯台から真方位130° 3.4海里 付近 （概位 北緯39° 51.9′ 東経139° 57.1′）
事故調査の経過	平成23年6月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 ^{にししょう} 日勝丸、4.77トン AT3-6266（漁船登録番号）、個人所有 11.90m（Lr）×2.35m×0.78m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和53年12月19日
乗組員等に関する情報	船長 男性 78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50年7月17日 免許証交付日 平成22年3月15日 （平成28年3月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関室及び操舵室を焼損
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、江川漁港南西方沖を南進中、平成23年6月19日04時10分ごろ主機が停止し、操舵室の船首方左舷側下部に設置された引戸上部から黒煙が噴出した。 船長は、機関室の火災に気付き、持運び式粉末消火器により初期消火を行ったが消火できず、燃料系統への延焼を阻止するため、機関室両舷の燃料油タンクの取出し弁を閉鎖し、バケツで海水をかけて消火していたところ、04時22分ごろ本船は鎮火した。 船長は、携帯電話で親族に救助を依頼し、本船は、来援した僚船 ^い にえい航されて江川漁港に帰港した。 本船は、のちに廃船となった。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、気温 11.3℃ 海象：海上 平穏
その他の事項	本船の機関室出入口は、同室の右舷側及び船尾側の2か所にあり、船尾側の出入口が、操舵室の船首方左舷側下部に設けられていた。 本船は、主機を運転する際の換気を良くするため、機関室の船尾側出入口の引戸上部を網戸に取り換え、更に右舷側出入口の引戸を開けていた。

	<p>本船は、持運び式粉末消火器を操舵室の船首方左舷側下部の出入口付近に設置し、同室左舷側にロープ付きのバケツを置いて海水くみ上げに使用していた。</p> <p>本船は、容量約250ℓの燃料油タンクが機関室船首方面舷に配置され、本事故発生時、両燃料油タンクには各150ℓの燃料油が残っていた。</p> <p>船長は、本事故発生時、プラスチックが焦げるような臭いを嗅いだ。</p> <p>機関室内の電気配線は、14年前の主機換装時以来交換されることがなく、被覆が劣化していて損傷箇所があり、また、長く余った部分が巻いて束ねられた状態で設置されていた。</p> <p>機関室の電気配線の被覆は、鎮火後に調査したところ、大部分が焼失していた。</p> <p>船長及び乗組員は、救命胴衣を着用していた。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="515 663 815 712">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 663 1457 712">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 712 815 759">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 712 1457 759">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 759 815 806">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 759 1457 806">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 806 1457 1346">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 806 1457 1346"> <p>本船は、江川漁港南西方沖を南進中、機関室内の電気配線が相間短絡を生じたことから、電線被覆が発火して付近の可燃物に延焼した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、機関室内の電気配線が、長期間使用されて被覆材が劣化し、また、長く余った部分が巻いて束ねられた状態で設置されており、相間短絡を生じやすい状況になっていた可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、主機が停止した状態であり、船長が、燃料油タンクの取出し弁を閉鎖したことにより燃料油系統への延焼が防止でき、バケツで海水をかけることで鎮火した可能性があると考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	あり	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、江川漁港南西方沖を南進中、機関室内の電気配線が相間短絡を生じたことから、電線被覆が発火して付近の可燃物に延焼した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、機関室内の電気配線が、長期間使用されて被覆材が劣化し、また、長く余った部分が巻いて束ねられた状態で設置されており、相間短絡を生じやすい状況になっていた可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、主機が停止した状態であり、船長が、燃料油タンクの取出し弁を閉鎖したことにより燃料油系統への延焼が防止でき、バケツで海水をかけることで鎮火した可能性があると考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	あり								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、江川漁港南西方沖を南進中、機関室内の電気配線が相間短絡を生じたことから、電線被覆が発火して付近の可燃物に延焼した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、機関室内の電気配線が、長期間使用されて被覆材が劣化し、また、長く余った部分が巻いて束ねられた状態で設置されており、相間短絡を生じやすい状況になっていた可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、主機が停止した状態であり、船長が、燃料油タンクの取出し弁を閉鎖したことにより燃料油系統への延焼が防止でき、バケツで海水をかけることで鎮火した可能性があると考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、本船が、江川漁港南西方沖を南進中、機関室内の電気配線が相間短絡を生じたため、電線被覆が発火して付近の可燃物に延焼したことにより発生した可能性があると考えられる。</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"> ・ 定期的に電気配線を点検し、被覆の劣化や損傷を認めた場合は交換すること。 ・ 機関室火災においては、燃料油系統への延焼を防止するため、可能な限り、燃料油タンクの取出し弁の閉鎖を行うこと。 								