

船舶事故調査報告書

平成24年12月6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9月7日 09時45分ごろ
発生場所	北海道函館市戸井漁港東方沖 函館市所在の戸井港南防波堤灯台から真方位085° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯41°43.2′ 東経141°03.1′）
事故調査の経過	平成24年9月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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18勝丸 ^{かつ} 、7.52トン HK2-18863（漁船登録番号）、個人所有 12.51m（Lr）×2.81m×0.94m、FRP ディーゼル機関、220kW、昭和54年10月22日
乗組員等に関する情報	船長 男性 77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1月17日 免許証交付日 平成21年4月20日 （平成26年11月21日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損（全焼、沈没）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、使用していたいか釣り機1台が故障したので、修理のために帰港することとし、戸井漁港の東方沖を約7.0ノットの対地速力で西南西進中、平成24年9月7日09時45分ごろ、自動操舵の設定針路から曲がり出したので、船長が、手動操舵に切り替え、舵輪を回して戸井漁港方向へ向けようとしたが、舵が効かなかった。 船長は、異常を感じ、主機関の回転数のハンドルをアイドル状態まで下げたところ、主機関が止まった。 船長は、不審に思い、ブリッジから機関室のある後方へ振り向いたところ、機関室左舷側にある出入り口付近及び機関室の船尾側に設けられた船員室の後壁にある出入り口付近のいずれからも白い煙が出ているのを認めた。

	<p>船長は、煙の勢いが強かったので、機関室及び消火器 1 本を置いてあった船員室に近寄れず、初期消火が困難と思い、救助を要請しようとし、慌てて僚船へ携帯電話を掛けたが、僚船が電話に出なかった。</p> <p>船長は、火の回りが早いため、危険を感じてブリッジから船首に避難した。</p> <p>船長は、船首にある倉庫内で救命胴衣を探したが、気が動転していて見付けることができず、火炎が迫ってきたので、いざというときに海に飛び込むことを考え、つかまる浮きに使用するためにシーアンカー用のボンデンに縄をつないだ。</p> <p>船長は、僚船から折り返し、携帯電話が掛かってきたので、救助を依頼した。</p> <p>船長は、約 10 分後に来援した僚船に救助され、本船は、戸井漁港内の生けす等に影響するのを防ぐために南沖へ僚船でえい航された。</p> <p>本船は、付近の定置網漁船が来援し、えい航が引き継がれたものの、船体全体に燃え広がり、えい航していたロープが破断した。</p> <p>本船は、来援した巡視船が放水による消火活動を行っていたところ、11 時 57 分ごろ戸井漁港から東南東方 9.2 M 付近において沈没した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本船が自動操舵の設定針路から曲がるまで、何も異常を感じなかった。</p> <p>ブリッジにあるいか釣り機の集中制御盤は、主機関が回転数毎分約 1,000 以下になれば、主機関駆動による 10kW (AC 220V) 発電機の発電電圧が低下し、いか釣り機の電圧低下の警報を発するよう設定されていたが、船長が異常を感じて主機関回転数のコントロールハンドルを下げたとき、警報が鳴らなかった。</p> <p>船長は、舵が効かず、後ろを振り向いて機関室出入口付近等から煙が出ているのが見えたので、機関室にある操舵機用の油圧ポンプを駆動するゴム製ベルトが火災で焼け切れて操舵機が使用できなくなったものと思った。</p> <p>本船は、操舵機用の油圧ポンプから船尾の操舵機までの油圧用パイプが金属製であった。</p> <p>本船は、平成 24 年 6 月から、燃料費の関係があり、昼間のいか漁だけに出漁していたので、集魚灯を使用していなかった。</p> <p>本船は、船体中央付近にあるブリッジの船尾側から順に機関室と船員室があり、機関室と船員室の間の壁面に機関室への出入り用の戸が、船員室後壁に同室への出入り用の戸がそれぞれあり、機関室へ空気を取り入れるため、いずれも常に開けており、また、機関室への出入り用の戸が、機関室左舷側囲壁中央付近にあり、天候等によって開</p>

	<p>閉していた。</p> <p>本船は、機関室天井に吸排気用のファンが1台あり、常時、排気用に使用されていた。</p> <p>発電機は、主機関によるベルト駆動の10kW船内電源用及び3kW（DC24V）バッテリー充電用があり、いずれも主機関の右舷側に備えられて使用中であり、また、80kW（AC220V）集魚灯用が、電気クラッチを介して主機関の船首側に備え付けられていたが、夜間のいか漁に出漁していなかったため、使用されていなかった。</p> <p>バッテリーは、船内電源用及び主機関始動用がそれぞれ2台ずつ主機関の左舷側に設置され、主機関が運転中、絶えず充電されていた。</p> <p>いか釣り機は、両舷にそれぞれ4台備え付けられており、故障した1台を修理後、いか漁を続ける予定であったことから、スイッチが入れられたままであり、岸壁に横着けする右舷側が置まれ、左舷側が振り出されていた。</p> <p>本船は、集魚灯用の安定器を船員室に7個、船員室床下の部屋に8個の計15個を備えており、船員室床にある出入り用の蓋を放熱のために常に開けていた。</p> <p>船員室には、消火器1本及び安定器のほかに何も置かれていなかった。</p> <p>船員室床下の部屋は、安定器のほかに何も置かれていなかった。</p> <p>本船は、船長が約33年前に新造船で購入以来、電気系統の配線を交換したことがなく、また、絶縁抵抗の計測を行ったこともなかった。</p> <p>船長は、7日朝の出港時に機関室を見回ったが異常はなく、出港後から本事故発生時まで機関室を点検していなかった。</p>
<p>分析</p> <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 なし</p> <p>本船は、戸井漁港の東方沖を西南西進中、機関室及び船員室の出入口付近から煙が出ていたが、船員室及び船員室床下の部屋には集魚灯用の安定器のほかに発火源となる物がなく、安定器は平成24年6月ごろから使用されていなかったことから、機関室から出火したものと考えられる。</p> <p>本船は、機関室の電気配線の被覆が、30年以上の使用で経年劣化したことにより、絶縁抵抗が低下するなどして発火し、付近の可燃物へ延焼した可能性があると考えられるが、本船が沈没したことから、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、戸井漁港の東方沖を西南西進中、機関室から出火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">・ 火災防止の観点から定期的に機関室の見回りを行うこと。・ 早期に火災等の異常を発見するため、機関室への火災検知器又はモニター用小型カメラの設置が望まれる。
-----------	---