

船舶事故調査報告書

平成25年3月14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7月9日 06時30分ごろ
発生場所	宮崎県延岡市島浦島東方沖 延岡市所在の島野浦島灯台から真方位098°4海里（M）付近 （概位 北緯32°39.5′ 東経131°53.9′）
事故調査の経過	平成24年10月4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 第二十五大黒丸、19.00トン MZ2-3163（漁船登録番号）、有限会社大黒丸 19.30m（Lr）×4.73m×1.40m、FRP ディーゼル機関、603kW（動力漁船登録票による）、平成元年 11月15日
乗組員等に関する情報	船長 男性 63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51年2月10日 免許証交付日 平成23年8月19日 （平成28年10月23日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関室、操舵室等が焼損
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、平成24年7月9日05時00分ごろ、大分県佐伯市芹埼東方沖約4～5Mの漁場で操業を終え、網船と共に延岡市島野浦漁港に向けて帰航の途についた。 甲板員は、漁場を発進した際に機関室に降りてビルジ量を確認するなどして室内を点検したが、異常を認めなかった。 本船は、06時30分ごろ、島浦島東方沖を約8ノットの速力で航行中、操舵室にいた船長と甲板員が異臭に気づき、甲板員が操舵室を出て機関室右舷側の出入口引戸から室内を見たところ、煙が充満しており、右舷側に炎を認めた。 甲板員は、消火器1本を使用して消火活動を行ったが、機関室右舷側の出入口引戸から煙と炎が噴き出してきたので、船長及び甲板員が危険を感じて船首部に退避していたところ、主機が停止した。

	<p>網船は、本船の火災に気付き、06時40分ごろ本船に接舷し、船長及び甲板員が網船へ移乗した。</p> <p>本船は、巡視艇1隻及び島野浦漁港から来援した僚船2隻によって消火活動が行われ、09時20分ごろ火災は鎮火した。</p> <p>本船は、11時20分ごろ別の僚船にえい航されて島野浦漁港に入港したが、機関室及び操舵室が全焼していたので解撤された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>本船は、甲板下に船首方から順に魚倉、機関室、船員室が配置され、機関室囲壁上方の船首寄りに操舵室が設けられていた。</p> <p>機関室囲壁には、両舷の船首寄りに空気取入口、両舷の船尾寄りに出入口引戸、頂部にスカイライトが設けられ、火災発生当時、左舷側の出入口引戸及びスカイライトが閉められ、右舷側の出入口引戸が開いた状態であった。</p> <p>主機付きのセルモーター及びセルモーター用充電器は、主機の右舷側に装備されていた。</p> <p>機関室は、後部に24V電源の主機セルモーター用及び船内電源用の各バッテリーが設置され、右舷壁に配電盤及び主機セルモーター用のメインスイッチが取り付けられていた。</p> <p>船内電源用充電器は、機関室右舷側に設置され、主機前部の動力取出軸によりベルト駆動されていた。</p> <p>機関室の焼損状況は、右舷側に設備された配電盤、電気配線の焼損が激しかった。</p> <p>機関室には、火災警報装置はなかったが、天井に自動消火器2個が設置されており、また、機関室囲壁頂部には、機関室の排気ファンが1台設置され、同ファンの発停スイッチが配電盤に設けられていた。</p> <p>機関室の排気ファンは、火災発生当時、運転されていた。</p> <p>本船は、電気機器及び電気配線の絶縁抵抗測定が行われたことがなかった。</p>
<p>分析</p> <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>不明</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、島浦島東方沖を航行中、機関室から出火したものと考えられる。</p> <p>火災は、機関室の右舷側に設けられた電気配線等が短絡し、発火して延焼した可能性があると考えられるが、機関室内の焼損が激しくその状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、島浦島東方沖を航行中、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">・ 火災は、早期発見と初期消火が重要であり、自動消火器が有効に機能するためには機関室内の通風が遮断される必要があるので、火災警報装置を設置するとともに、機関室の排気ファンを操舵室で停止できるよう、同ファンの発停スイッチを操舵室にも設置することが望まれる。・ 電気機器及び電気配線は、定期的に絶縁抵抗測定を実施すること。
-----------	--