船舶事故調査報告書

平成２５年４月２５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１１月１２日　２２時２０分ごろ
発生場所	大分県国東（くにさき）市大分空港南東方沖 大分県杵築市所在の臼石鼻（うすいしはな）灯台から真方位０７５°５．９海里付近 （概位　北緯３３°２６．０′　東経１３１°４８．９′）
事故調査の経過	平成２４年１１月１５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　第二山寿（やまじゅ）丸、４．９トン ＯＴ３－８９３８（漁船登録番号）、個人所有 １１．００ｍ（Lr）×３．０６ｍ×０．７８ｍ、ＦＲＰ ディーゼル機関、４８kW（動力漁船登録票による）、平成２年６月８日
乗組員等に関する情報	船長　男性　７２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１２月２日 免許証交付日　平成２２年４月２３日 （平成２７年１０月２４日まで有効）
死傷者等	重傷　１人（船長）
損傷	全焼
事故の経過	本船は、船長が１人で乗り組み、大分空港南東方沖を約２ノットの速力でえい網中、船長が、平成２４年１１月１２日２２時００分ごろ、船尾甲板上での魚の選別作業を終え、操舵室でテレビを見ながら食事をとり始め、時々、近くに船がいないかと周囲を見るとともにレーダー画面を見ていた。 船長は、操舵室内が霞んできたように思えたので、２２時２０分ごろ、後方の窓から外を見たところ、船尾甲板に設けられた機関室出入口の蓋の隙間から煙が出ているのを認め、直ちに操縦ハンドルを中立位置とし、操舵室を出てその蓋を開けたところ、炎が噴き出した。 船長は、操舵室に戻って無線で救助を求めようとしたが、気が動転してチャンネルを合わせることができず、携帯電話で自宅に火災が発

	生したことを知らせた。 　船長は、火勢が強いために消火活動ができず、救命浮環を持って船首部に退避したが、救命浮環だけでは不安になり、船首部のたつに固縛している歩み板を持ち出そうとしていたとき、炎で左手に火傷を負い、２２時３０分ごろ海に飛び込んだ。 　船長は、２３時１５分ごろ本船の火災に気付いて近寄って来た僚船に発見されて救助され、別の僚船に移乗したのち、杵築市美濃崎漁港に送られ、待機していた救急車で病院に搬送された。 　本船は、翌１３日００時３０分ごろ、火災発生場所付近で沈没したが、油の流出はなかった。
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　西、風速　約３m/s、視界　良好 海象：海上　平穏
その他の事項	機関室には、自動消火器、火災警報装置及び換気ファンはなかった。 　本船は、就航以来、電気機器及び電気配線の絶縁抵抗測定が実施されたことはなかったが、本事故前の数年間、主機、電気設備等に不具合はなかった。 　船長は、１２日１７時１５分ごろ、美濃崎漁港を出港した際、主機の潤滑油量等を点検したが、機関室内に異常を認めなかった。
分析 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	 不明 あり なし 　本船は、大分空港南東方沖においてえい網中、機関室から出火したものと考えられる。 　本船は、全焼により沈没し、また、火災に気付いた際の出火場所の状況等が分からなかったことから、出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、本船が、夜間、大分空港南東方沖においてえい網中、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。
参考	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。 ・電気機器及び電気配線の絶縁抵抗測定を定期的に実施すること。 ・機関室には火災警報装置及び自動消火器の設置が望まれる。