

船舶事故調査報告書

平成25年5月9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14日 18時00分ごろ
発生場所	北海道函館市大鼻岬 ^{おおほな} 南方沖 函館市所在の渡島 ^{おしま} 住吉港東防波堤灯台から真方位194° 3.4海里（M）付近 （概位 北緯41° 41.9′ 東経140° 42.3′）
事故調査の経過	平成24年11月16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 第十八 ^{たかよし} 隆吉丸、7.3トン HK2-22973（漁船登録番号）、個人所有 12.67m（Lr）×3.37m×1.16m、FRP ディーゼル機関、389kW、昭和61年8月7日
乗組員等に関する情報	船長 男性 62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 平成5年2月12日 免許証交付日 平成20年1月16日 （平成25年2月11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、大鼻岬の南方沖において、パラシュート型シーアンカーを投入して船首を函館山に向け、主機をアイドルリング状態の回転数毎分1,300とし、集魚灯用発電機を運転して集魚灯の点灯を行い、まぐろ漁のえさにする目的でいか漁の作業を行っていた。 本船は、平成24年11月14日18時00分ごろ、主機が急に停止し、操舵室の計器、電灯、集魚灯等の電気が消えたので、船長が、機関室の右舷壁後部にある主機のリモートコントロール用の電気配線が結線された操作盤の異常で停止したのではないかと思い、機関室の状況を見ようと、船員室船尾側にある出入り口に向かった。 船長は、船員室の出入り口から見たところ、船員室と機関室の間の壁付近が燃えており、船員室と機関室との出入り口の上方から船員室

	<p>側に煙が出ていることや機関室内に炎を認め、また、船員室内の集魚灯用の安定器がある付近からも煙が巻くように立ち上がって煙全体が船員室の出入り口から外に出ていたため、機関室又は船員室から出火したものと判断した。</p> <p>船長は、機関室の下の方には煙が見えなかったため、24V用バッテリーと24V駆動の生簧に海水を張るためのセントルポンプが、使用できるものと思い、スイッチを入れるために前部甲板に行き、スイッチを入れてすぐに船員室出入り口に戻り、セントルポンプのホースを持って海水を掛けて消火しようとしたが、煙と炎が激しくなっており、セントルポンプの海水の圧力も、それほど強いものではなかったため、危険を感じて消火を諦めた。</p> <p>船長は、操舵室に向かい、携帯電話を取って前部甲板へ逃げ、18時10分ごろ付近で操業をしていた僚船へ携帯電話を掛け、救助を依頼し、18時30分ごろ来援した僚船に救助された。</p> <p>船長は、前部甲板へ逃げるとき、機関室付近で大きな音がしたので、機関室と船員室の間の壁の中央辺りに備えつけていた自動噴射式消火器が火災の熱で作動したと思った。</p> <p>本船は、その後、来援した巡視船により、放水等の消火作業が行われ、20時30分ごろ火災が鎮火したものの、半沈没状態で漂流し、巡視船が監視警戒中、21時00分ごろ大鼻岬南南東約3.8Mにおいて沈没した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約2～3m、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、9年前に船長が中古船を購入したものであったが、船長は、電気系統の配線が新造以来交換されていないものと思った。</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の右舷寄りに機関室への出入り用の引き戸が、船員室後壁右舷寄りに同室への出入り用の引き戸がそれぞれあり、機関室及び船員室の換気のため、いずれも常に開けており、本事故当時も開けていた。</p> <p>また、機関室には、機関室への出入り用の引き戸が、操舵室後壁の右舷側及び機関室右舷側囲壁の船首側付近にそれぞれあり、出入りで使用するとき以外はいずれも閉めており、本事故当時も閉めていた。</p> <p>船員室には、船長が本船を購入時に新換えされた集魚灯用の安定器が、機関室後壁から約1m船尾方のところから船員室左舷側壁に沿って船員室後壁にかけて設けられた長さ約2.0m、幅約0.3m、高さ約0.9mの2段になった棚に計22個置かれ、また、持運び式消火器1本及び工具が、置かれていた。</p> <p>船員室及び機関室を点検したのは、出港前及びいか釣りを始める前の集魚灯の点灯時であり、異常はなかった。</p>

	<p>発電機は、機関室の主機の右舷船首側に集魚灯用の200V80kVA、左舷船首側に船内電源用の200V15kVAのものがそれぞれ1台あり、本事故当時、いずれも運転されていた。</p> <p>バッテリーは、機関室船首寄りの床上に船内電源用及び主機開始動用が2台ずつ両舷に分けて設置され、主機関が運転中、絶えず充電されていた。</p> <p>機関室には、吸排気ファンが200V駆動のものが1台、24V駆動のものが2台設けられており、本事故当時、200Vのものが吸気として運転され、200Vファンの運転時には、いつも、空気が、機関室から船員室を通過して船員室の出入口から船外へ出ていた。</p> <p>セントルポンプは、機関室床上に設置されていた。</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、大鼻岬の南方沖において、いか釣り漁の操業中、機関室から出火したものと考えられる。</p> <p>本船は、機関室及び船員室の出入口付近から煙及び炎が出ていたが、船員室には集魚灯用の安定器のほかに発火源となる物がなく、安定器が船員室と機関室との間の壁から約1m離れており、また、機関室のファンが吸気として駆動され、空気が機関室から船員室に流れていたことから、機関室から出火して船員室へ延焼した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、機関室の電気配線の被覆が、約25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、夜間、本船が、大鼻岬の南方沖において、いか釣り漁の操業中、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>
<p>参考</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"> ・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。 ・火災等の異常を早期に発見するため、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。