

# 船舶事故調査報告書

平成26年1月23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25年10月11日 23時45分ごろ
発生場所	長崎県五島市 <sup>おう</sup> 黄島東方沖 黄島灯台から真方位082°14.3海里付近 (概位 北緯32°36.0′ 東経129°11.0′)
事故調査の経過	平成25年10月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 <sup>こうしん</sup> 向進丸、19.98トン MZ2-10333（漁船登録番号）、株式会社向進水産 15.41m (Lr) × 3.60m × 1.45m、FRP ディーゼル機関、471kW（動力漁船登録票による）、昭和57年 3月20日 第294-23768号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	操縦者 男性 41歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成20年3月7日 平成25年3月9日をもって失効していた。 機関担当者 男性 74歳 五級海技士（機関）（機関限定） 免許年月日 昭和39年5月1日 平成23年9月11日をもって失効していた。
死傷者等	軽傷 1人（機関担当者）
損傷	全損
事故の経過	本船は、操縦者、機関担当者、甲板員A及び甲板員Bほか「漁労作業員で雇入れのインドネシア国籍の技能実習生」（以下「実習生」という。）4人が乗り組み、台風の余波のために操業を中止し、漁場から水揚げ港である長崎県長崎市長崎漁港（三重地区）に向けて黄島東方沖を機関の回転数毎分約1,300及び対地速力約8.5ノットで東北東進した。 船員室で仮眠中であった甲板員Aは、平成25年10月11日23時45分ごろ、目を覚まし、機関室上方の同室入口区画の船首側が赤

	<p>く明るくなっていることを船員室の船首側隔壁にある扉のガラス窓から認め、火災に気付いた。</p> <p>甲板員Aは、船員室で仮眠をとっていた機関担当者及び実習生3人を起こした後、船尾から雑用ポンプで機関室入口の火炎に向けて放水し、消火していたところ、同ポンプが停止したので、消火を断念して実習生3人と共に船首方に逃げた。</p> <p>機関担当者は、起こされてすぐに裸足で操舵室後方区画で仮眠中の操縦者に知らせに行き、一緒に帰航中の本船前方にいた僚船に救助を要請するように促した後、機関室の船尾入口まで戻って来たところ、すでに同入口及び右舷上甲板にも火が回っており、右舷船尾に設置していた救命筏<sup>いかだ</sup>を海面に降下したものの、うまく開かなかったため、救命胴衣を着けていなかったが、逃げようと思い、ペンドル（防舷材）を抱いて海に飛び込んだ。</p> <p>操縦者は、機関担当者を起こされたとき、煙及び火炎が操舵室の床から漏れ出ていたことから、主機を停止したものの、消火器や無線電話の使用を諦めて外に出るしかなく、携帯電話がつながりにくかったので、操舵室上部のマストに昇るなどして携帯電話で付近を航行中の僚船Aに連絡を取った。</p> <p>船橋当直中の甲板員B及び実習生1人は、火災の発生には全く気付いておらず、操縦者の指示により、すぐに船首方に逃げた。</p> <p>操縦者は、機関担当者を除く乗組員2人及び実習生4人と共に船首付近まで逃げていたものの、火炎が近くに迫って来たため、全員が船首倉庫に格納していた救命胴衣を着用して海に飛び込み、投げ入れた救命浮環、ペンドル等を浮子<sup>うき</sup>代わりにして救助を待った。</p> <p>本船乗組員は、僚船Aから連絡を受けて来援した僚船Bに全員が救助された後、長崎漁港（三重地区）に入港した。</p> <p>本船は、僚船Aからの救助要請により、来援した巡視船1隻及び巡視艇2隻によって消火活動が行われたが、12日04時05分ごろ沈没した。</p> <p>機関担当者は、左足裏に軽い火傷を負い、後日、病院で治療を受けたが、他に負傷者はいなかった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風速 約6～7m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5～2.0m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、上甲板上には、操舵室があり、その船尾方に同室と同じ高さの機関室入口区画（船首尾方向、船幅方向が共に約1.5m）が、その船尾方に船員室入口区画が船首尾方向にそれぞれ並んで設けられていた。</p> <p>両入口区画は、いずれも船尾方から出入りするようになっていた。</p> <p>上甲板下には、操舵室前方の中央に3つの餌用魚倉及びその両舷に4つずつの漁獲物用魚倉があり、また、操舵室直下が機関室となって</p>

	<p>おり、機関室の船尾側隔壁を隔てて船員室があり、同隔壁（船員室の船首側）にガラス窓のある使用していない扉が設けられていた。</p> <p>本船は、持ち運び式粉末消火器を操舵室、船員室及び機関室に1本ずつ設置していたが、火の回りが早く、いずれも使用することができなかった。</p> <p>機関室には、中央に主機が、その両舷に補機がそれぞれ設置されており、右舷船首方に配電盤があり、その船首側に無線用バッテリーが2個置かれ、右舷船尾方に主機及び補機の始動用バッテリーが2個ずつ4個置かれていた。</p> <p>機関室入口区画には、船首側隔壁に強制循環ポンプ（餌用魚倉の海水循環用）及び散水ポンプ（作業中の海面に向けての海水散水用）の各始動器が設置されており、本事故発生時、餌のイワシが餌用魚倉に残っていたので、強制循環ポンプが運転されていた。</p> <p>機関担当者は、甲板員Aに起こされた際、主機及び左舷側の2号補機が異常なく運転中であり、主機周りには火炎や煙がなかったことを船員室の船首側隔壁にある扉のガラス窓から確認していた。</p> <p>本船は、ふだん、電気関係の修理を依頼している整備業者に対し、電気機器及び電線類の絶縁抵抗測定を依頼したことがなかった。</p>
<p><b>分析</b></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>なし あり なし</p> <p>本船は、漁場から長崎漁港（三重地区）に向けて黄島東方沖を東北東進中、機関室入口区画に設置されている運転中であつた強制循環ポンプの始動器付近から出火したことから、同区画等へ延焼したものと考えられる。</p> <p>本船は、強制循環ポンプの始動器付近から出火しており、同始動器、配線等から漏電して出火した可能性があると考えられるものの、本船が、消火作業中に沈没したことから、出火した状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が漁場から長崎漁港（三重地区）に向けて黄島東方沖を東北東進中、機関室入口区画に設置されている運転中であつた強制循環ポンプの始動器付近から出火したため、同区画等へ延焼したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> <li>・定期的に整備業者に依頼するなどし、電気機器、配線等の絶縁抵抗測定を行い、漏電原因等の除去に努めること。</li> <li>・機関室には、天井等に船舶用自動拡散型粉末消火器を設置することが望まれる。</li> </ul>