

船舶事故調査報告書

平成26年3月20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7月24日 12時30分ごろ
発生場所	長崎県対馬市銘漁港北方沖 対馬市所在の三根港新埼灯台から真方位258°0.9海里付近 （概位 北緯34°26.7′ 東経129°15.9′）
事故調査の経過	平成25年10月10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 11宝漁 ^{ほうりょう} 、19.89トン NS2-16664（漁船登録番号）、個人所有 16.41m（Lr）×3.55m×1.42m、FRP ディーゼル機関、187kW、昭和54年11月20日
乗組員等に関する情報	船長 男性 40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3年6月13日 免許証交付日 平成20年10月6日 （平成26年2月23日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関室囲壁頂部、機関室排気ファン、作業灯、電線、補機駆動発電機、操舵室後部、エアコン、レーダー、GPSプロッター等が焼損、配電盤等が濡損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、銘漁港北方沖を同漁港に向けて航行中、平成25年7月24日12時30分ごろ、船長が、船尾方で何かが破裂したような音を聞き、確認のために操舵室を出たところ、機関室囲壁頂部付近から炎が出ており、その炎で作業灯が割れたことを認めた。 船長は、操舵室に戻って操縦ハンドルを中立とした後、操舵室に置いていた持運び式消火器を持って操舵室を出たが、 ^{つまず} いて同消火器を海へ落としてしまったため、海水ポンプを運転し、放水による消火を行ったところ、13時00分ごろ鎮火させることができた。 船長は、主機の損傷状況が不明のため、携帯電話により、同航して

	いた僚船に救援を依頼し、来援した同船にえい航され、14時30分ごろ銘漁港に入港した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風速 約8m/s、視界 良好 海象：波高 約2m
その他の事項	<p>本船は、船舶所有者が平成25年4月に中古で購入し、試運転を行った際に電気系統に異常が認められず、機関室ファン等の電気機器及び電線の絶縁抵抗測定は行われなかった。</p> <p>船長は、5月末ごろから本船に船長として乗船していたが、電気系統に異常を認めなかった。</p> <p>機関室ファンは、‘機関室囲壁頂部に設けられた通風筒’（以下「通風筒」という。）の中に装備され、本事故当時、排気ファンとして運転されていた。</p> <p>機関室頂部は、通風筒付近の焼損が最も激しく、合成樹脂製の通風筒及び機関室ファンの羽根が溶損し、電源線も焼損して線心の露出が認められた。</p> <p>本船は、焼損箇所が広い上、建造後、約34年経過していることから、廃船となった。</p>
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 <p>本船は、銘漁港北方沖を航行中、機関室ファンから出火し、同ファンの通風筒、電線等に延焼した可能性があると考えられる。</p> <p>機関室ファンは、焼損状況等から、電源線の短絡等によって発火した可能性があると考えられるが、焼損が激しく出火した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、本船が、銘漁港北方沖を航行中、機関室ファンから出火し、同ファンの通風筒、電線等に延焼したことにより発生した可能性があると考えられる。</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"> ・ 建造後長年月を経過した船を中古で購入した場合、電気機器及び電線の絶縁抵抗測定を実施することが望ましい。