

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26年1月3日（金） 16時10分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市高後崎西方沖 高後崎灯台から真方位268° 1,970m付近 （概位 北緯33°06.1′ 東経129°38.7′）
事故調査の経過	平成26年1月6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	遊漁船 ささ丸、4.9トン NS3-508134（漁船登録番号）、個人所有 11.90m（Lr）×2.43m×0.88m、FRP ディーゼル機関、169.17kW、昭和61年9月20日 第292-28088号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 74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53年7月14日 免許証交付日 平成24年11月2日 （平成29年11月19日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	客室照明用電線の焼損
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客6人を乗せ、高後崎西方沖を東進中、平成26年1月3日16時10分ごろ、釣り客が、本船の船速が低下したことから、港に着いたものと思い、客室から後部甲板に出たところ、船尾から黒煙が排出されていることに気付き、船長に知らせた。</p> <p>船長は、すぐに機関を停止したところ、黒煙が操舵室前面壁に付設の空気取入口から出始めたので、機関室で火災が発生しているものと思い、海上保安部に連絡した後、船首の上甲板下の物入れにあった持ち運び式粉末消火器2本を使用し、操舵室後方の客室の床板の一部を開放して消火活動を行った。</p> <p>本船は、機関室天井左舷角に配線されていた客室照明用電線（以下「本件電線」という。）を焼損したのみで鎮火した。</p>

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、平成10年4月中旬ごろ、主機の開放整備工事後、機関室の床に這わせてあった主機の心線入りビニールホース製のオイルミスト抜き管（以下「オイルミスト管」という。）が、中央部分が持ち上がった状態で固定されており、機関室点検時、通行の邪魔になったので、同管を更に持ち上げて本件電線に接触させ、針金入りの結索バンド（以下「本件結索バンド」という。）で本件電線に固定した。</p> <p>本件電線は、本件結索バンドを介し、電線被覆等に常にオイルミスト管の重みが掛かった状態で使用されており、本事故後、本件結索バンド固定位置付近に1次短絡痕が認められた。</p> <p>船長は、本事故発生まで業者に依頼するなどして電気機器及び電線の絶縁抵抗測定を実施したことがなかった。</p> <p>船長及び釣り客は、全員が救命胴衣を着用していた。</p>
<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</p>	<p>あり あり なし</p> <p>本船は、高後埼西方沖を東進中、本件電線が短絡して出火したことから、電線被覆に延焼したものと考えられる。</p> <p>本件電線は、本件結索バンドを介し、常に電線被覆等にオイルミスト管の重みが掛かった状態で使用されており、本事故後、本件結索バンド固定位置付近に1次短絡痕が認められたことから、機関及び船体の振動を受けると、本件結索バンド付近で電線被覆が破損して短絡し、出火したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が高後埼西方沖を東進中、本件電線が短絡して出火したため、電線被覆に延焼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"> ・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。 ・機関室には、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。