

船舶事故調査報告書

平成26年4月24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12月24日 02時30分ごろ
発生場所	長崎県五島市女島 ^め 南南西方沖 女島灯台から真方位207° 20.8海里（M）付近 （概位 北緯31° 41.0′ 東経128° 10.0′）
事故調査の経過	平成25年12月24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 ^{めいゆう} 明勇丸、14トン KM2-3997（漁船登録番号）、個人所有 14.83m（Lr）×4.26m×1.51m、FRP ディーゼル機関2基、漁船法馬力数160、平成5年3月31日
乗組員等に関する情報	船長 男性 64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52年3月18日 免許証交付日 平成24年7月12日 （平成29年7月11日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	<p>本船は、船長、甲板員A、甲板員B及び甲板員Cが乗り組み、女島南南西方沖で錨泊して操業中、平成25年12月24日02時30分ごろ、甲板員3人が、機関室入口蓋のある区画（以下「機関室入口区画」という。）付近の右舷通路で絡まった3人の釣り糸を解こうとしていたとき、甲板員Aが、焦げ臭い臭いに気付き、船尾にいた船長に報告した。</p> <p>甲板員Aは、船長の指示を受け、機関室入口区画の蓋を開けたところ、煙が出て来たので、船長に主機の停止を要請した上、機関室船首端に降り、船尾側のFRP製隔壁上部に付設の引き戸（約25cm角）の中央開口部（直径約20cm）から船室（以下「船員室」という。）内に火炎を認めた。</p> <p>船長は、操舵室に行き、左舷発電機の出力維持のために回転数毎分約800で運転中であった左舷主機を停止した。</p>

	<p>本船は、2機2軸船であり、2台の発電機が、各主機の前部出力取出軸に装備されたクラッチを介し、それぞれVベルトで駆動されるようになっていた。</p> <p>本船は、左舷主機が停止されたことから、出力が2kWの集魚灯5個及び0.5kWの作業灯3個を含めた全照明が消えて真っ暗になり、消火活動に支障を来した。</p> <p>船長は、操舵室で右舷主機を始動して右舷発電機での給電を行い、照明を復旧した後、船員室内の火災の状況を確認しようとし、船尾出入口から操舵室内に上半身を差し入れた前屈みの姿勢になり、床の船員室出入口の蓋（約60cm角）に両手を掛けて開けた際、熱気が噴出し、同蓋が吹き飛ばされると同時に後方に倒れ込んだ。</p> <p>甲板員Bは、船員室の出入口の蓋が吹き飛び、火炎が噴出し始めたので、持ち運び式粉末消火器での消火を諦め、甲板員Cと共に散水ポンプでの放水に切り替えたものの、火勢が強くて消火することができなかった。</p> <p>船長は、甲板員Aが機関室に散水ポンプのホースを引き込み、船員室に向けて放水しようとしていたが、火勢が更に増したので、消火活動を断念させ、全員を船首に退避させた。</p> <p>本船乗組員は、02時45分ごろ、火炎が船首付近まで接近しており、助かるには海に飛び込むしかないと思い、全員の身体をペンドル（防舷材）付きのロープで縛るなどしていたが、近づいてくる僚船の灯火に気付き、救助されると確信し、ロープを解いて僚船を待った。</p> <p>僚船は、本船の集魚灯が早い時刻に消えた後、その方向に火炎が見えるようになったので、本船で火災が発生したと思い、操業を中止して本船の救助に向かったものの、火勢が強くて接舷できず、本船乗組員を海に飛び込ませて救助した。</p> <p>船長は、本船が、僚船の船尾から南方約1Mの海上において、約30分間燃え続け、火炎が海面上に水平に拡がった後、視認できなくなったので、沈没したものだと思った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約10m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>上甲板には、船体中央のやや船尾寄りに操舵室があり、同室下方の前面壁の船首方に床（上甲板）からの高さが約1mであり、2人が頭を船首側にして横になることができる船室（以下「甲板員室」という。）が、同室の船首側に機関室入口区画がそれぞれあった。</p> <p>上甲板下には、船首側から4倉の魚倉、機関室入口区画、甲板員室直下の機関室及び船長の寝起きしていた操舵室船尾寄りの床下に位置する船員室があった。</p> <p>機関室には、機関室入口区画の右舷端付近の天井に付設された船首尾方向約40cm、船幅方向約60cmのヒンジ式の蓋のある開口部が</p>

	<p>ら、また、甲板員室には、カーテンで仕切られた約80cm角の操舵室前面壁の開口部からそれぞれ出入りするようになっていた。</p> <p>配電盤は、甲板員室の出入口右横の壁面に設置されていた。</p> <p>操舵室には、船尾側壁面の上甲板からの出入口天井付近に空調機が1台設置され、夏場の暑い時にだけ使うようにしており、本事故当時は使用していなかった。</p> <p>船員室には、天井に蛍光灯1灯及び同灯用スイッチが、壁に空調機1台がそれぞれ設置され、各電線が室内側から見えないように化粧合板の裏側に配線されており、本事故当時、蛍光灯は消灯し、空調機は、使用していなかったものの、配電盤で電源が切られておらず、リモコンスイッチを操作すれば、いつでも運転できる状態であった。</p> <p>本船は、整備業者に電気機器、電線等の交換及び絶縁抵抗測定を依頼したことがなかった。</p> <p>本船乗組員は、全員が、操業中、下着の上に合羽のズボン及び上着のヤッケを着込み、長靴を履いて作業に当たっており、本船内に救命胴衣を置き、着用していなかった。</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>なし あり なし</p> <p>本船は、女島南南西方沖で錨泊して操業中、船員室から出火したことから、火災が発生したものと考えられる。</p> <p>本船は、船員室の蛍光灯、空調機等の電気配線が漏電するなどして発火し、電線被覆が燃え、周囲の化粧合板等に延焼した可能性があると考えられるものの、本事故後、本船が沈没したものと考えられ、発見されていないことから、出火及び延焼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、本船が女島南南西方沖で錨泊して操業中、船員室から出火したため、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。 ・船員室等の操業中に不在となる船室には、火災探知器及び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。 ・甲板で操業に従事する場合、救命胴衣等の適切な着用を心掛けること。