

船舶事故調査報告書

平成26年7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24年10月11日 10時27分ごろ～30分ごろの間
発生場所	島根県出雲市大社港 大社港西防波堤灯台から真方位090° 270m付近 (概位 北緯35° 24.1′ 東経132° 40.0′)
事故調査の経過	平成24年12月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 ^{かいゆう} 海祐丸、9.95トン SN2-2343（漁船登録番号）、個人所有 14.47m (Lr) × 3.14m × 0.98m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、昭和57年7月29日
乗組員等に関する情報	船長 男性 49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56年10月21日 免許証交付日 平成20年1月9日 (平成25年3月24日まで有効) 機関長 男性 45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6年7月5日 免許証交付日 平成21年5月28日 (平成26年7月4日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	機関室及び操舵室が焼損
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか1人が乗り組み、大社港の係留場所を出発し、同港の燃料給油所で給油した後、氷を積み込むため、平成24年10月11日10時27分ごろ同所を離れ、10時30分ごろ製氷所近くの岸壁に着岸した。 本船は、着岸する際、燃料給油所から陸行で来ていた機関長が、機関室から黒煙が出ていることに気付き、船長に主機を停止するように連絡し、主機が停止された。 本船は、乗組員によって消火活動が実施されたが、火勢が弱まらず、

	<p>その後、消防車による消火活動で鎮火した。</p> <p>本船は、後日、解撤処分された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>本船は、係留場所及び燃料給油所を出発する際、機関長が機関室で主機を始動しているが、異臭等はなく、異常はなかった。</p> <p>本船は、機関室左舷側壁及び天井中央部から左舷寄りが激しく焼損しており、主機及び床面等の焼損は少なかった。</p> <p>機関室左舷後方側壁付近に配置された主配電盤と同室右舷船首方側壁付近に配置された空気圧縮機間の電気配線に球状の短絡痕が認められた。</p> <p>短絡痕のあった電気配線は、主配電盤から左舷側壁及び天井を経て空気圧縮機に接続されており、焼損の激しかった天井部付近で操舵室からの電気配線と一緒に束ねられた状態であった。また、短絡痕は、焼損の激しかった天井部付近に位置していた。</p> <p>空気圧縮機は、主機動力取り出し軸に取り付けられたエアークラッチ用であり、24Vの直流モーターで駆動され、エアータンクが付設されており、自動運転状態となっていた。</p> <p>主配電盤のスイッチは入り状態となっており、空気圧縮機までの電気配線は通電状態となっていた。</p> <p>本船は、中古で購入された平成18年7月から電気配線の交換及び絶縁抵抗試験が行われていなかった。</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	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、大社港で係留場所の移動中、機関室の主配電盤と空気圧縮機間の電気配線が平成18年7月から使用されており、被覆材の劣化で短絡して火花を発生したことから、被覆材が発火して周囲の可燃物に燃え広がって火災になった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、大社港で係留場所の移動中、機関室の主配電盤と空気圧縮機間の電気配線が平成18年7月から使用されており、被覆材の劣化で短絡して火花を発生したため、被覆材が発火して周囲の可燃物に燃え広がっ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"> ・ 日頃から目視による電気配線の状態確認を行っておくこと。 ・ 定期的に電気配線の絶縁抵抗試験を行っておくこと。