

## 船舶事故調査報告書

平成28年12月15日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	火災
発生日時	平成28年5月27日 00時05分ごろ
発生場所	東京都御蔵島南東方沖 御蔵島港ふ頭灯台から真方位137°17.6海里（M）付近 （概位 北緯33°40.9′ 東経139°49.7′）
事故の概要	漁船第一八三佐賀明神丸は、南南東進中、機関室内で火災が発生した。 第一八三佐賀明神丸は、甲板員1人が負傷し、船体に延焼し、沈没した。
事故調査の経過	平成28年5月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 第一八三佐賀明神丸、168トン 133887、明神水産株式会社 43.45m×6.07m×2.86m、FRP ディーゼル機関、772kW、平成6年1月20日
乗組員等に関する情報	船長 男性 38歳 四級海技士（航海、履歴限定） 免許年月日 平成22年12月21日 免状交付年月日 平成27年2月12日 免状有効期間満了日 平成32年2月11日 漁労長 男性 42歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成13年1月16日 免状交付年月日 平成28年1月13日 免状有効期間満了日 平成33年1月15日 機関長 男性 39歳 四級海技士（機関、機関限定） 免許年月日 平成22年12月14日 免状交付年月日 平成27年2月12日 免状有効期間満了日 平成32年2月11日
死傷者等	軽傷 1人（甲板員）



	<p>乗組員は、04時00分ごろ、遭難情報を受信して来援した漁船に救助され、その後、巡視船に移乗して静岡県下田市下田港に搬送された。</p> <p>本船は、巡視船等が警戒監視中、11時33分ごろ沈没した。</p> <p>甲板員の1人は、操舵室付近にあった機関室から配管された清水管の蛇口を開けて消火作業をしようとした際、熱湯がかかり、後日、高知市の病院で右下腿熱傷と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船の火災の状況、写真2 本船の火災の状況(拡大) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船体中央付近に操舵室が、前部甲板下に19か所の魚倉が、同魚倉の船尾側に機関室が、機関室に隣接して船尾側の甲板上及び甲板下に船員室が、それぞれ配置されていた。</p> <p>燃料油タンクは、機関室内及び船尾甲板下の区画に6か所あり、本事故当時、A重油が合計で約76.5kl残っていた。</p> <p>本船は、機関室の中央付近に主機を配し、主機の右舷側に1号発電機を、左舷側に2号発電機をそれぞれ据付けていた。</p> <p>本船は、発電機始動用のバッテリー(12V、150Ah)が1号発電機の船尾側及び2号発電機の船首側にそれぞれ約50cmの距離を置いてバッテリー収納箱に2個ずつ備えられていた。(図2参照)</p> <div data-bbox="544 1115 1422 1635" data-label="Diagram"> </div> <p>← 船尾側 船首側 →</p> <p>図2 一般配置図</p> <p>1号発電機は、前端出力軸からVベルト駆動のダイナモで直流(約28V)を発電し、充電器を経由してバッテリーを充電するようになっていた。</p> <p>バッテリーは、本事故当時、充電中であった。</p> <p>給気ダクトは、機関室の天井に設けられ、吹出口が1号発電機付近及び1号発電機のバッテリー収納箱の後方から船尾方に向けられていた。</p> <p>本船は、持運び式粉末消火器が、機関室に4本、食堂に1本、操舵</p>

	<p>室に1本それぞれ備えられていた。</p> <p>機関室内には、火災探知器がなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、漁場に向けて南南東進中、機関室内から出火したものと考えられる。</p> <p>本船は、漁労長等が破裂音を聞いており、機関長が1号発電機の船首側から船尾側にかけて炎が上がっていたことを確認し、当直機関員が1号発電機付近で火花を見ていたことから、1号発電機付近から出火して周辺に延焼したものと考えられるが、本船が沈没したことから、出火の状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>破裂音は、バッテリーが充電中であったことから、過充電となって発生した水素ガスに引火した際に生じた可能性があると考えられるが、同音が発生するに至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>乗組員は、漁労長がEPIRB及びレーダートランスポンダを持ち出し、作動させたことから、遭難情報を受信した付近の漁船に早期に救助されるに至ったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、漁場に向けて南南東進中、機関室内から出火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>・始動用バッテリーは、通風換気が良好な場所にバッテリー室を設けるなどして保管することが望ましい。</li> <li>・自動拡散型炭酸ガス消火器は、機関の上方に備えることが望ましい。</li> <li>・機関室には、火災探知器等の設置が要求されていない船舶であっても備えることが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

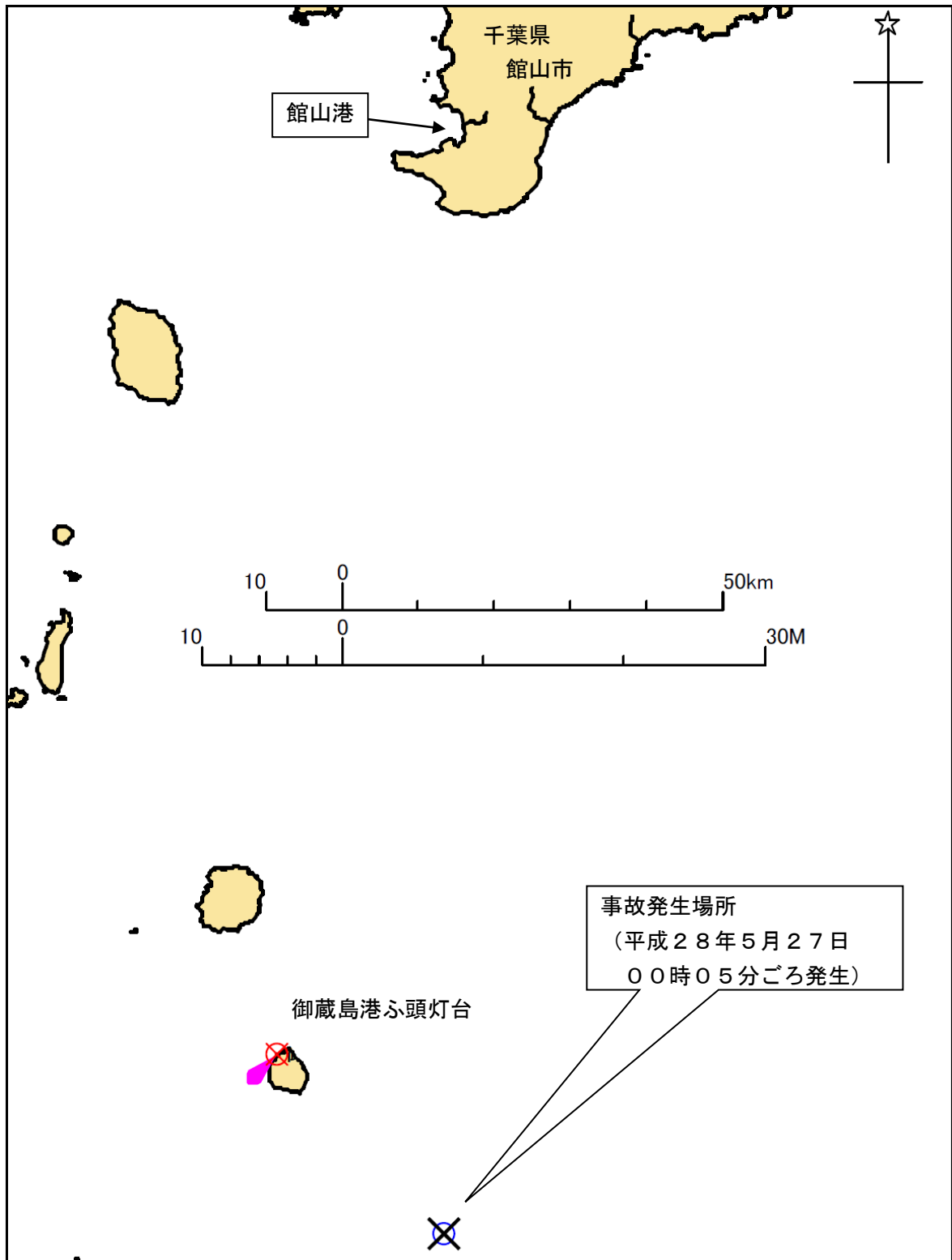


写真1 本船の火災の状況



写真2 本船の火災の状況（拡大）



(写真は海上保安庁提供)