

船舶事故調査報告書

平成29年7月27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29年3月3日 02時00分ごろ |
| 発生場所 | 長崎県対馬市美津島漁港東方沖 沖ノ島灯台から真方位302° 12.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 21.4′ 東経129° 53.3′） |
| 事故の概要 | 漁船第二十二海宝丸は、操業中、操舵室で火災が発生した。 第二十二海宝丸は、操舵室等に焼損を生じ、鎮火後に沈没した。 |
| 事故調査の経過 | 平成29年3月6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 第二十二海宝丸、18トン NS2-16998（漁船登録番号）、個人所有 22.65m×3.97m×1.62m、FRP ディーゼル機関、610kW（動力漁船登録票による）、平成元年1月12日 第290-46885号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 67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49年10月25日 免許証交付日 平成27年3月16日 （平成32年5月9日まで有効） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 操舵室等に焼損、沈没（全損） |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 6、視界 良好 海象：波高 2.5～3.0m |
| 事故の経過 | 本船は、船長及び甲板員2人（以下「甲板員A」及び「甲板員B」という。）が乗り組み、平成29年3月2日16時00分ごろ、いか一本釣り漁を行う目的で美津島漁港を出港し、18時45分ごろ同漁港東方沖の漁場に到着した後、パラシュート型シーアンカーを投入し、漂泊しながら操業を開始した。 船長は、3日02時00分ごろ、操舵室内の寝台でテレビを見てい |

たところ目の前を白煙が流れるのを認め、機関室の火災と思い、機関室の点検を行ったが異常が認められなかったので操舵室に戻ったところ、操舵室の白煙は消失していた。

船長は、02時04分ごろ、操舵室内で使用していた電気ストーブが発煙元と考え、電気コードのプラグを抜き、同コードの臭いを嗅ぐなどの点検をしていたところ、‘操舵室右舷側の壁にある24V系の分電盤’（以下「本件分電盤」という。）からスパーク音と共に火花が発生するところを目撃した。

船長は、本件分電盤からの出火を認めたので、配電盤の220V系の電路を遮断するため、主機の回転数を操作して主機駆動発電機の発電周波数を下げ、同系の電路が自動的に遮断されたことを確認した後、甲板員Aが持ってきた持運び式消火器で初期消火を行い、02時10分ごろ火炎が見えなくなったので火災を消し止めたと思った。

船長は、依然として主機が低速で運転していたので主機を停止しようと試みたが、煙が操舵室内に充満して入ることができず、通風を遮断することによってくすぶっている火を消火しようと、各開放部の閉鎖を甲板員2名と共に行った。

甲板員Bは、02時03分ごろ携帯電話で僚船（以下「僚船A」という。）の乗組員に電話をかけたが、応答がなかった。

甲板員Bは、02時22分ごろ携帯電話のSMS（携帯電話やPHS同士で短いテキスト（文章）メッセージを送受信するサービス）機能を使って、別の僚船（以下「僚船B」という。）の乗組員に、本船で火災が発生した旨を送信したところ、直ちに同乗組員からの返信を確認した。

僚船Bの船長は、乗組員からの報告を受け、無線で本船の火災発生情報を同じ漁業協同組合に所属する漁船に連絡した。

本船は、05時10分ごろ、僚船A、僚船B及び別の僚船（以下「僚船C」という。）が来援した後、僚船B及び僚船Cが併走する中、僚船Aにより美津島漁港に向けてえい航され始めた。

本船の主機は、06時00～30分ごろの間に自然に停止した。

本船は、07時50分ごろ、操舵室から漏れ出る煙の量が増え始め、08時30分ごろ再び火炎が認められる状況となり、船長、甲板員A及び甲板員Bが僚船Aに避難した。

併走していた僚船Cは、08時33分ごろ地元の消防署に本船の火災発生を通報した。

消防署は海上保安庁に本船の火災発生を通報した。

本船は、10時00分ごろ来援した巡視船2隻及び巡視艇1隻によって消火活動が開始され、12時00分ごろ鎮火し、漂流していたところ、17時45分ごろ沈没した。

（付図1 事故発生場所概略図 参照）

| | |
|---------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>その他の事項</p> | <p>船長は、平成26年に本船を中古船として購入した後、経年劣化した220V系の配線及び配線用遮断器を全て新替えしたが、24V系の配線及び配線用遮断器については、電圧が低いので交換の必要はないと考え、継続して使用していた。</p> <p>船長は、操業中の諸作業を甲板員A及び甲板員Bに行わせ、往航及び復航の航海当直を自身が行い、操業中は操舵室で休息していた。</p> <p>本船は、本事故発生直前、警報等は発生していなかった。</p> <p>本船は、配電盤の220V系の電路が自動的に遮断された後は、消火水を送ることのできる電動ポンプ類が使用できなくなった。</p> <p>甲板員A及び甲板員Bは、通風遮断の作業後は、操舵室の両舷側に分かれて、バケツでくみ上げた海水を操舵室の側壁等に掛けて冷却消火を試みた。</p> <p>船長は、えい航中、15～20分おきに見回りを行い、操舵室内の状況を窓越しに確認していた。</p> <p>船長は、24V系の配線及び配線用遮断器の経年劣化に加え、塩気のある通風で絶縁が低下し、線間短絡したことにより電気スパークが発生して出火したと本事故後に思った。</p> <p>船長、甲板員A及び甲板員Bは、ふだんから救命胴衣を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・海象等の関与 判明した事項の解析</p> | <p>なし あり なし</p> <p>本船は、美津島漁港東方沖で操業中、本件分電盤の配線用遮断器付近から電気スパークが発生したことから、付近の配線の被覆に着火したものと考えられる。</p> <p>本船は、船長が本件分電盤の配線用遮断器付近から電気スパークが出るところを目撃しており、24V系の配線や配線用遮断器の経年劣化に加え、塩気のある通風で絶縁が低下して線間短絡により電気スパークが発生し、付近の配線の被覆に着火して出火した可能性があると考えられるが、本船が沈没しており、出火に至った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、美津島漁港東方沖で操業中、本件分電盤の配線用遮断器付近から電気スパークが発生したため、付近の配線の被覆に着火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"> ・配線及び配線用遮断器は、適宜、交換すること。 ・配線を含めた電気機器の絶縁抵抗は、整備業者に依頼するなどして定期的に計測し、漏電防止を図ること。 |

付図1 事故発生場所概略図

