

船舶事故調査報告書

平成29年8月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|-------------|---|
| 事故種類 | 火災 |
| 発生日時 | 平成29年4月19日 08時35分ごろ |
| 発生場所 | 関門港関門航路 門司埼灯台から真方位067° 1,050m付近 (概位 北緯33° 58.0′ 東経130° 58.4′) |
| 事故の概要 | 貨物船 ^{ほうしゅ} 宝珠は、航行中、火災が発生した。 |
| 事故調査の経過 | 平成29年4月19日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済 |
| 事実情報 | |
| 船種船名、総トン数 | 貨物船 宝珠、498トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 140604、明港汽船株式会社 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、四級（航海） 機関長、四級（機関） |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | 船倉内壁（木製）の一部及び船尾防水シートに焼損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 西、風力 5、視界 良好 海象：海上 平穏 |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長及び機関長ほか3人が乗り組み、広島県福山港に向け、空倉状態で、関門港関門航路を東北東進していた。</p> <p>船長は、異臭に気付いて船橋から出たところ、船橋左舷階下の通風機から黒煙が噴出しているのを認めた。</p> <p>船長は、船内指令装置と肉声で乗組員に火災発生を知らせた後、海上保安庁に通報し、同庁の指示で本船を北九州市門司区部埼南東方沖に錨泊させた。</p> <p>機関長ほか3人は、船内指令装置等で火災発生を知り、船尾部の船倉通路右舷側の出火場所に急行し、消火器及び放水による消火活動を行い鎮火させた。</p> <p>本船は、本事故後、機関室100V系分電盤にある2つの配線用遮断器が、自動遮断状態（電路に過大に流れた電流を検知して、自動的に回路から負荷を遮断した状態をいう。）となっていた。</p> <p>自動遮断状態となっていた配線用遮断器は、1つが屋外灯光用照明灯（反射形白熱電球500W）用として使用されており、もう1つが出火場所付近の天井灯用として使用されていた。</p> <p>屋外灯光用照明灯は、本事故後、出火場所に敷かれていた麻袋の上に置かれており、同照明灯付近の燃え方が激しく、延焼範囲の中心に位置していることが判明した。</p> <p>機関長は、船倉内点検の目的で屋外灯光用照明灯を使用した後、数</p> |

| | |
|-----------|---|
| | <p>秒で消灯した記憶があった。</p> <p>出火場所付近の天井灯は、以前から電源が供給されていたが、本事故当時、全て消灯していた。</p> |
| 分析 | <p>本船は、航行中、屋外灯光用照明灯が点灯した状態で麻袋の上に置かれていたことから、同照明灯の熱によって麻袋が発火し、周囲に燃え広がって火災となったものと考えられる。</p> <p>機関長は、船倉内点検の目的で屋外灯光用照明灯を使用した後、消灯したと記憶しており、同照明灯が点灯して出火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> |
| 原因 | <p>本事故は、本船が、航行中、屋外灯光用照明灯が点灯した状態で麻袋の上に置かれていたため、同照明灯の熱によって麻袋が発火し、周囲に燃え広がって火災となったものと考えられる。</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"> ・ 照明灯等の高温部と可燃物とを近づけないこと。 |