

船舶事故調査報告書

平成30年2月21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25日 03時00分ごろ |
| 発生場所 | 青森県大間町大間港 大間港北防波堤北灯台から真方位156° 260m付近 (概位 北緯41° 32.0′ 東経140° 54.4′) |
| 事故の概要 | 漁船第十八泉宝丸は、係留中、火災が発生した。 |
| 事故調査の経過 | 平成29年6月6日、主管調査官（仙台事務所）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 | 漁船 第十八泉宝丸、19トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | AM2-5369（漁船登録番号）、個人所有 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、一級小型 |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | 機関室、操舵室等に焼損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏 |
| 事故の経過 | <p>本船は、大間港の岸壁に係留中、平成29年4月24日17時00分ごろ、船長が、‘陸上からのAC200V電源’（以下「陸電」という。）で主機始動用のバッテリーの充電を始め、一旦帰宅し、21時00分ごろ帰船して充電状況を確認したところ、まだ満充電となっていなかったため、翌朝まで充電を続けることとして帰宅し、無人の状態となった。</p> <p>本船が所属する漁業協同組合事務所の当直者は、25日03時00分ごろ本船から煙が出ているのを認めた僚船の乗組員から無線で火災ではないかとの連絡を受け、同事務所の近くの本船に向かい、黒い煙等を認めて火事だと思い、03時09分ごろ119番通報した。</p> <p>船長は、漁師仲間により本船の出火を知らされた船舶所有者から連絡を受けて本船に向かい、化粧煙突及びベンチレータから煙が出ているのを認め、出港の準備で付近にいた消防団員でもある僚船の乗組員と共に消火を行おうと本船の機関室の窓ガラスを割って陸上の消火ホースを準備して放水したが、煙が増大するのを認めた。</p> <p>本船は、通報を受けた消防署の消防車、所属する漁業協同組合の同僚達が駆けつけ、03時21分ごろ消火活動が開始され、05時25分ごろ鎮火が確認された。</p> <p>船長は、本事故後に機関室内を見たところ、左舷側出入口の船首側囲壁付近にある充電用陸上電源と充電用発電機との切換スイッチ（以下「本件スイッチ」という。）付近がひどく焼けていたので、本件ス</p> |

| | |
|------------------|---|
| | <p>スイッチ付近の電気配線等の漏電により出火したのではないかと思った。</p> <p>機関室は、船首側に集魚灯用変圧器、主機始動用及び船内電源用バッテリー等が、左舷壁中央付近にある出入口の船首側に本件スイッチ等が取り付けられた分電盤その他の機器類及び配線類が、分電盤の下方に陸電によるバッテリー充電用の変圧器及び充電器が備えられていた。</p> <p>陸電によるバッテリー充電用の配線は、AC200Vの陸電用キャブタイヤケーブルの船側端子が充電用陸上電源側とされた本件スイッチにつながれており、その後配線用遮断機、AC200VをAC100Vに降圧する変圧器、充電器及びバッテリーに接続されていた。</p> <p>バッテリーは、6個あり、2個が直列に接続されて主機の始動用の24V電源として、4個が2個ずつ直列に接続されて2系列とされ、その2系列が並列で船内用電源として使用されていた。</p> <p>本船は、毎年、電気配線の絶縁抵抗の計測を行っており、異状が認められなかった。</p> |
| <p>分析</p> | <p>本船は、大間港で係留中、機関室から出火したものと考えられる。</p> <p>本船は、主機始動用のバッテリーを充電していた際、本件スイッチ等のある分電盤付近が過電流又は漏電などを生じ、出火に至った可能性があると考えられるが、焼損が激しいことから、過電流又は漏電などが生じ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、本船が、大間港で係留中、機関室から出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"> ・バッテリーの充電中は、定期的に充電状況等を点検すること。 ・定期的に電気配線等の絶縁抵抗を計測すること。 |