

船舶事故調査報告書

令和元年8月7日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

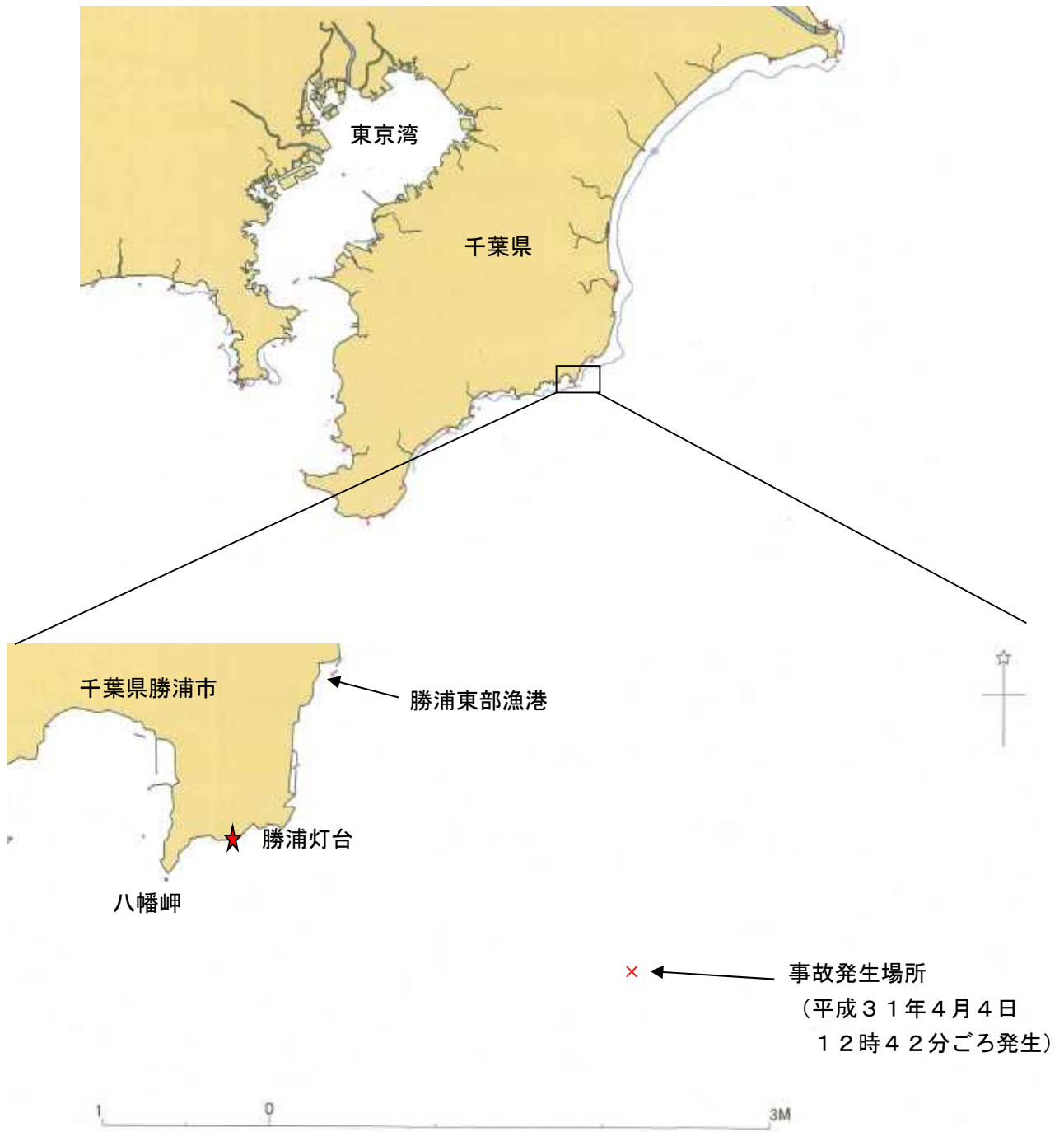
委員 岡本 満喜子

事故種類	火災
発生日時	平成31年4月4日 12時42分ごろ
発生場所	千葉県勝浦市勝浦東部漁港南東方沖 勝浦灯台から真方位104° 2.8海里（M）付近 （概位 北緯35° 07.6′ 東経140° 22.5′）
事故の概要	漁船政栄丸は、航行中、機関室で火災が発生した。 政栄丸は、機関室内の電線等に焼損を生じた。
事故調査の経過	平成31年4月17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 政栄丸、4.94トン CB3-83742（漁船登録番号）、個人所有 10.53m（Lr）×2.82m×0.73m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和55年12月3日 第232-6989号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 75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50年3月7日 免許証交付日 平成27年3月30日 （令和2年4月10日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関室内の電線等に焼損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、千葉県鴨川市浜荻漁港を出港し、勝浦市八幡岬東方沖の漁場でかつお1本釣り漁を行った後、帰航する目的で勝浦東部漁港南東方沖を約13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南進中、平成31年4月4日12時30分ごろ、主機の回転数が低下し、速力が約8knに低下した。 船長は、主機を停止させて操舵室前面下部にある機関室内を覗き込み、原因を調査したところ、12時42分ごろ、機関室内から白煙が

	<p>発生し、主機の後部右舷側にあるセルモータ及びバッテリー付近に火炎を認めた。</p> <p>船長は、直ちに帰航しようと思い、主機を再び始動しようとしたが、始動できなかった。</p> <p>船長は、前部甲板に移動しながら携帯電話で家族を通じて所属する漁業協同組合に救助を依頼し、船首の倉庫に入れていた携帯型泡消火器を取り出し、操舵室前に戻った。</p> <p>船長は、消火作業を開始するつもりで機関室内を覗き込んだところ、白煙が薄くなって火炎が小さくなり、間もなく自然に鎮火したことを確認した。</p> <p>所属する漁業協同組合の担当者は、船長の家族からの連絡を受け、海上保安庁に本事故の発生を通報し、救助の要請を行った。</p> <p>本船は、来援した巡視船にえい航されて勝浦東部漁港に向かい、僚船に引き継がれ、15時01分ごろ同漁港に着岸したのち陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 機関室配置図、写真1 本船、写真2 機関室内 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本船を平成29年11月に中古で購入し、1か月当たり平均20日間、主にかつお1本釣りの漁に従事していた。</p> <p>本船は、建造後30年以上が経過しており、主機が平成19年に換装されていたが、絶縁抵抗測定等の電氣的な整備の実施状況については不明であった。</p> <p>船長は、本船を購入してから何度かセルモータの回転低下等の状況を認めたが、不具合とは思わなかったため、セルモータ用電線の点検は行っていなかった。</p> <p>海上保安庁及び消防本部によれば、本事故は、機関室内にあるセルモータ用電線が経年劣化により被覆が破れ、溶断している箇所が発見され、被覆が破れた箇所がエンジンケーシングと接触して短絡し、周囲の可燃物（油、ほこり等）に引火したことにより発生したものと判定された。</p> <p>本船は、機関室に自動拡散型消火器を装備していなかった。</p> <p>(写真3 電線溶断箇所 参照)</p>
<p>分析</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>なし</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、勝浦東部漁港南東方沖を南進中、機関室内にあるセルモータ用電線が経年劣化により被覆が破れて短絡したことから、出火し、周囲の可燃物に引火したものと推定される。</p> <p>船長は、セルモータの回転低下等の状況を認めたものの、不具合と</p>

	<p>思わなかったことから、使用上支障はないと思い、セルモータ用電線の点検を行っていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、勝浦東部漁港南東方沖を南進中、機関室内にあるセルモータ用電線が経年劣化により被覆が破れて短絡したため、出火し、周囲の可燃物に引火したものと推定される。</p>
再発防止策	<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"> ・ 定期的に電気配線の点検を行い、要すれば修理等行うこと。 ・ 消火器は、すぐに消火活動が行える場所に設置すること。 ・ 定期的に絶縁抵抗等の測定を行い、漏電の有無を確認することが望ましい。 ・ 法令で火災探知器等の設置が求められる船舶以外の小型船舶にあっても、機関室には、火災探知器等を設置することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 機関室配置図

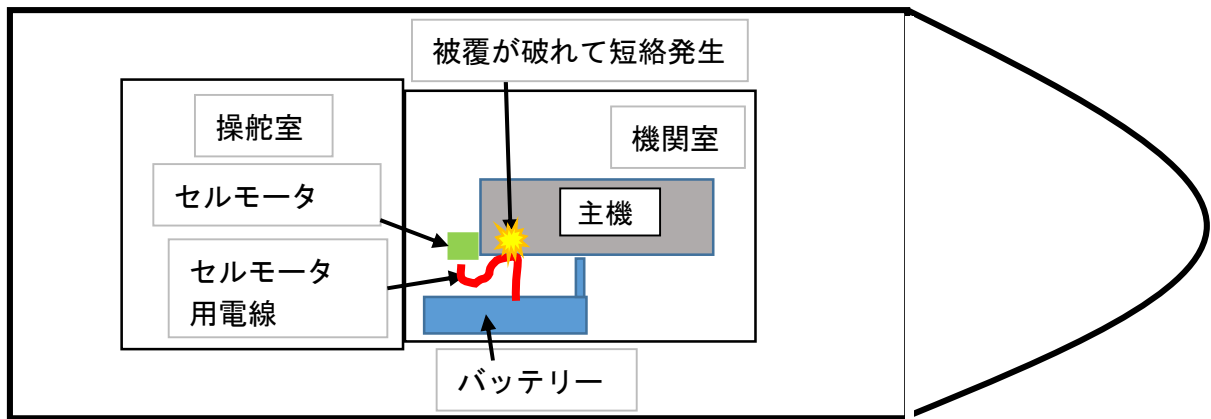
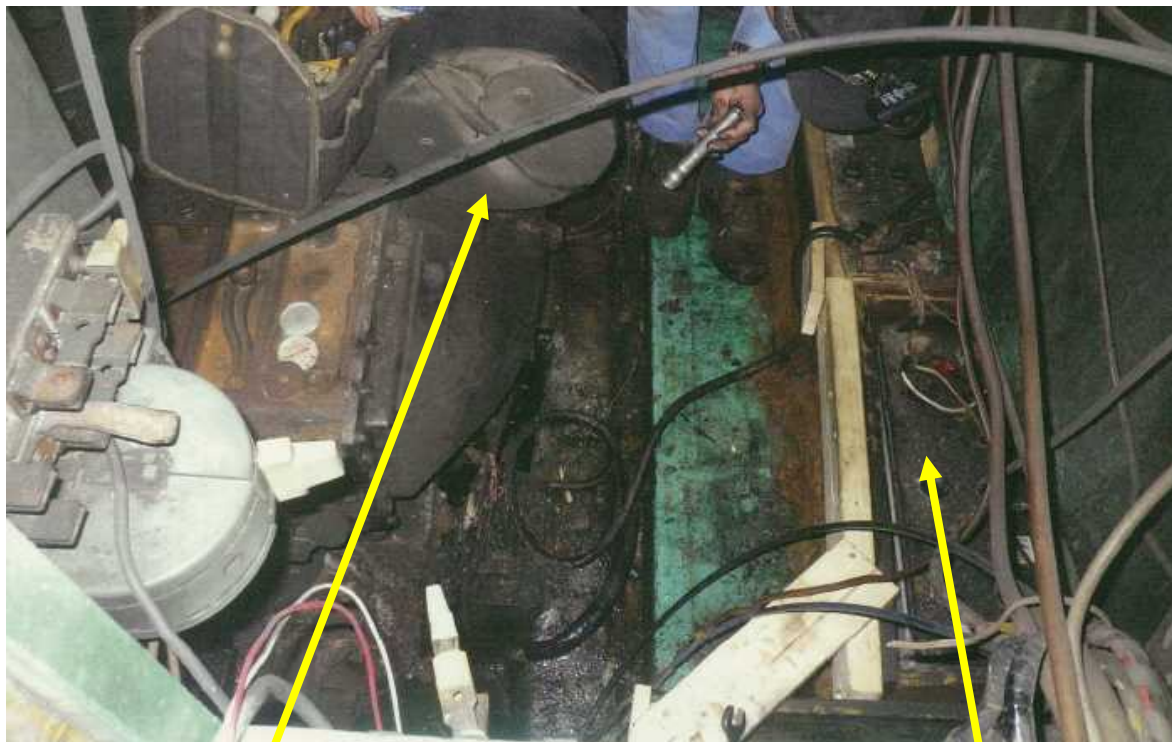


写真1 本船



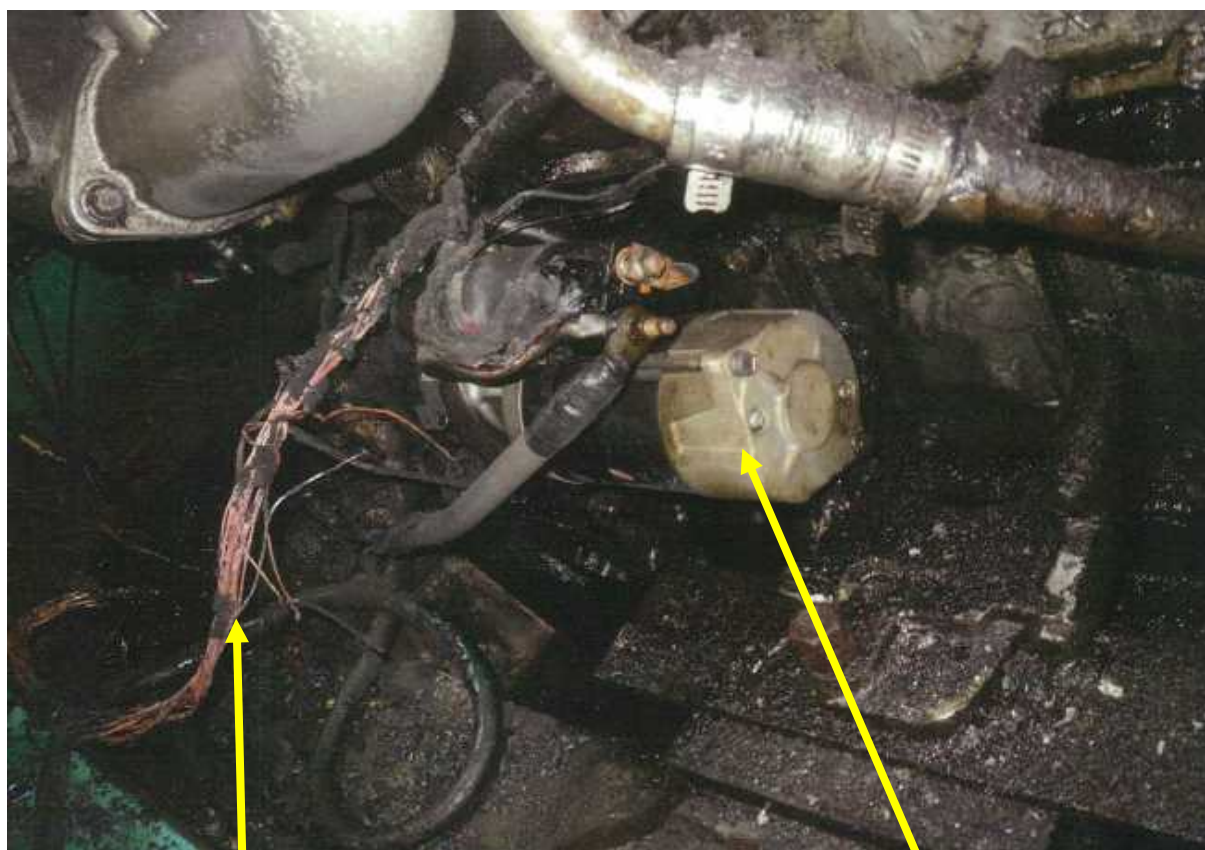
写真2 機関室内



主機

バッテリー

写真3 電線溶断箇所



電線溶断箇所

セルモータ