

船舶事故調査報告書

令和3年3月24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	令和2年3月18日 18時50分ごろ
発生場所	宮城県気仙沼市気仙沼漁港 気仙沼港導灯（後灯）から真方位281°1,280m付近 （概位 北緯38°54.2 東経141°34.9）
事故の概要	漁船第七宏伸丸は、係留中、火災が発生した。 第七宏伸丸は、操舵室及び全船員室が焼損した。
事故調査の経過	令和2年3月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 第七宏伸丸、435トン 132859、株式会社渡會 56.70m×8.80m×3.84m、銅 ディーゼル機関、735kW、平成5年4月6日
乗組員等に関する情報	船長 59歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年7月27日 免状年月交付日 平成30年11月9日 免状有効期間満了日 令和5年11月8日 機関長 62歳 四級海技士（機関）（機関限定） 免許年月日 昭和57年12月6日 免状交付年月日 平成30年11月9日 免状有効期間満了日 令和5年11月6日
死傷者等	なし
損傷	操舵室及び全船員室が焼損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 1 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか22人（日本国籍4人、インドネシア共和国籍18人）が乗り組み、冷凍品の陸揚げを終え、令和2年3月18日14時30分ごろ気仙沼漁港の岸壁に船尾着けとし、陸上から電力供給を受ける状態で係留された。

機関長は、船員室の1室において、インドネシア共和国籍の乗組員数人に対し、船舶所有者が同国籍の乗組員の船員室暖房用に手配し、‘気仙沼漁港で納入されたオイルヒーター’（出力1,200W、12A）（以下「本件オイルヒーター」という。）を組み立て、電源プラグを冷蔵庫専用の1口コンセントに差し込む様子を見せた。

機関長は、船員室の2～3室で同じ作業を行い、電源を必ず各船員室に備えられている冷蔵庫専用コンセントから取ること及び本件オイルヒーターの3段階温度設定の一番高い温度設定で使用してはならないことの注意を与えるとともに、6室に分かれて在船することとなる他のインドネシア共和国籍の乗組員に対して組み立て方法と注意事項を伝達するよう指示した後、帰宅した。

右舷側最船首に位置する第1船員室居住のインドネシア共和国籍の乗組員（以下「乗組員A」という。）は、ふだんから以前乗船していた乗組員が残した3口のテーブルタップ（以下「本件テーブルタップ」という。）を寝台枕元の蛍光灯付設のコンセント（以下「本件コンセント」という。）に接続してベッド脇に延伸し、冷蔵庫及び携帯電話の充電器の電源として使用していた。

乗組員Aは、18時30分ごろ、本件オイルヒーターのプラグを本件テーブルタップに接続した後、電源を入れて本件オイルヒーターを一番低い温度設定とし、同室の3人と一緒に上陸した。

インドネシア共和国籍の乗組員（以下「乗組員B」という。）は、18時50分ごろ、左舷側最船尾の第14船員室で家族に電話していたところ、異臭に気付き、在船していたインドネシア共和国籍の乗組員と一緒に各船員室を見て回ったところ、第1船員室のドアの隙間から煙が出ていることを発見し、ドアを開けたところ黒い煙が噴出したので持ち運び式消火器で初期消火に当たろうとしたものの、煙とガスが多かったため初期消火を断念し、陸上に避難した。

本船の船尾付近に居たタクシーの乗務員は、本船から降りた乗組員Bが電話をする手振りと本船からの白煙を認め、火災が発生していると判断し、19時20分ごろ、タクシー無線で会社に119番通報の依頼をした。

通報を受けた消防本部は、19時33分ごろから消火活動を開始し、19日02時52分ごろ鎮火した。

（写真1～3 参照）



写真1 焼損状況（船首部から望む）



写真2 第1 船員室の状況（船尾方から望む）



写真3 操舵室の状況（右舷方から望む）

（付図1 事故発生場所概略図 参照）

その他の事項

消防本部の回答書によれば、本船は、第1船員室から見つかった本件テーブルタップのコードに溶融痕が認められたものの、本件テーブルタップに接続した本件オイルヒーター、冷蔵庫及び携帯電話の充電器のケーブル並びに本件コンセントには異常が認められなかった。

溶融痕が認められた部分周辺の素線は、一部に曲がっているものが確認された。(写真4～6 参照)

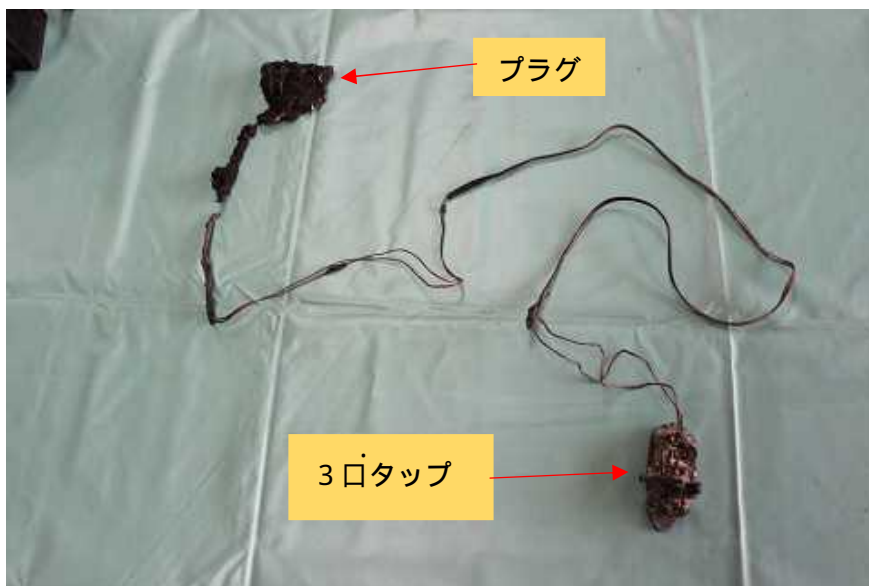



写真4 本件テーブルタップの状況



写真5 本件テーブルタップの断線部

	 <p style="text-align: center;">写真6 断線部拡大 本船は、船員室に火災警報装置がなかった。</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>あり あり なし</p> <p>本船は、気仙沼漁港に係留中、許容電流が低下していた本件テーブルタップに本件オイルヒーターを接続して使用したことから、本件テーブルタップのケーブル内の素線が発熱して配線被覆が溶融して異極線間の短絡が発生、又は素線の赤色化後に断線が発生し、スパークが生じて付近の寝具に着火して延焼したものと考えられる。</p> <p>本件テーブルタップは、ケーブルの途中が繰り返して曲げられたことから、許容電流が低下していた可能性があるものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、気仙沼漁港に係留中、許容電流が低下していた本件テーブルタップに本件オイルヒーターを接続して使用したため、本件テーブルタップのケーブル内の素線が発熱して配線被覆が溶融して異極線間の短絡が発生、又は素線の赤色化後に断線が発生し、スパークが生じて付近の寝具に着火して延焼したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、船内でテーブルタップの使用を許可する場合、使用状況によって許容電流が変化することを認識し、個々に使用状況を確認して使用させること。 ・ 船長は、通電中のテーブルタップに部分的な発熱がないか等を、定期的に点検を行わせることが望ましい。

	・ 船員室に火災警報装置を設置することが望ましい。
--	---------------------------

付図1 事故発生場所概略図

