

船舶事故調査報告書

令和3年4月28日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

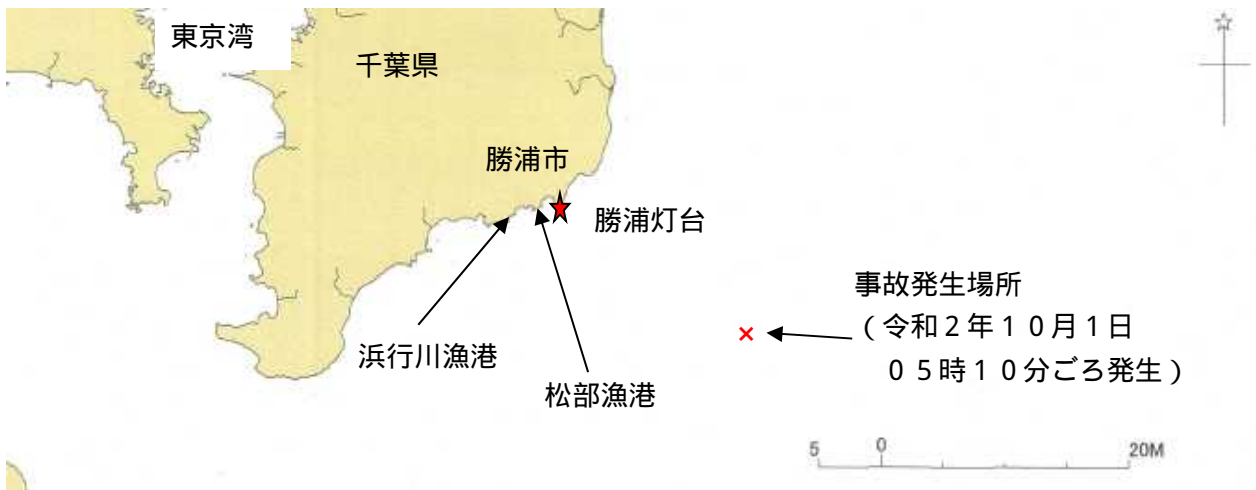
委員 佐藤 雄二（部会長）
委員 田村 兼吉
委員 岡本 満喜子

事故種類	火災
発生日時	令和2年10月1日 05時10分ごろ
発生場所	千葉県勝浦市南東方沖 勝浦灯台から真方位148°13.0海里（M）付近 （概位 北緯34°57.3 東経140°27.6 ）
事故の概要	漁船新栄丸は、漂流中、機関室で火災が発生した。 新栄丸は、船長が負傷し、機関室等に焼損を生じた。
事故調査の経過	令和2年10月22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 新栄丸、4.79トン CB3-71030（漁船登録番号）、個人所有 10.56m（Lr）×2.36m×0.80m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数 90、昭和46年3月1日 第232-04899号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 84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51年5月21日 免許証交付日 平成28年6月6日 （令和3年7月31日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（船長）
損傷	機関室等に焼損（全損）
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南南西、風力 3、視界 良好、気温 18.0 海象：うねり 約2m、波高 約0.5m、水温 24.9
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、金目鯛1本釣り漁の目的で、令和2年10月1日02時20分ごろ、千葉県勝浦市南東方沖の漁場に向けて勝浦市浜行川漁港を出港し、05時10分ごろ漁場に到着した。 船長は、主機を中立運転として作業灯を点灯し、操舵室右舷側の甲板上で漁の準備をしていたところ、機関室右舷船首側天井にある出入口用ハッチ（以下「本件ハッチ」という。）の隙間から煙が出ているのを認め、本件ハッチを開けて機関室内を覗き込み、原因を調査した

	<p>ところ、機関室の船尾側壁面に設置しているバッテリー付近に火炎と火花が見え、白煙が発生しているのを認めた。</p> <p>船長は、船首の倉庫に入れていた持ち運び式泡消火器を取り出し、本件ハッチから消火作業を行ったものの消火できず、火勢及び煙が酷くなり、自らの消火は不可能であると考え、帰航することとし、クラッチを前進に入れて航走を開始した。</p> <p>船長は、火勢が強くなり、操舵室にも延焼してきたので、05時30分ごろ前部甲板に避難して家族及び仲間に携帯電話で火災の発生を伝えていたところ、主機が停止して作業灯も消灯し、さらに火勢が強くなったので、危険を感じ、船首部にあった防舷物を身体に巻き付けて海中に飛び込んだ。</p> <p>付近を航行中の僚船の船長は、船首方約2Mに黒煙を上げていた本船を発見し、接近して周囲を確認していたところ、本船から約200m離れた場所に漂流している船長を発見し、付近を航行中のもう1隻の僚船に船長の救助を依頼した。</p> <p>船長の救助を依頼された僚船の船長及び乗組員は、意識がもうろうとした状態の船長を06時10分ごろ救助した後、千葉県情報通信センターに本事故の発生を通報するとともに救急車の要請を依頼し、千葉県勝浦市松部漁港まで搬送した。</p> <p>船長は、救急車で勝浦市所在の病院に搬送され、医師により低体温症と診断された。</p> <p>本船は、千葉県情報通信センターから通報を受けて来援した巡視艇により、07時45分ごろ消火活動が開始されたが、09時00分ごろ沈没した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 本船配置図、写真1 本船、写真2 沈没時の本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本船を昭和46年3月に購入し、1か月当たり平均20日程度、主に金目鯛1本釣りの漁に従事していた。</p> <p>船長は、7月から9月まで金目鯛の禁漁期間であったので、7月に取外したバッテリーを9月27日に取り付けた後、約4時間本船の試運転を行った。</p> <p>本船は、配電盤が約20年以上前に換装されていたが、絶縁抵抗測定等の電氣的な点検整備が実施されていなかった。</p> <p>船長は、本船の電線等電路について、今まで不具合が発生していなかったため、被覆の損傷について確認をしていなかった。</p> <p>本船は、機関室に火災探知器及び自動拡散型消火器を装備していなかった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>あり</p>

<p>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 なし</p> <p>本船は、20年以上電氣的な整備が行われていない中、勝浦市南東方沖で漂泊中、機関室内にある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ことにより発生した可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、本件ハッチを開けて機関室を覗き込んだ際、機関室の船尾側壁面に設置しているバッテリー付近で火災と火花を見たことから、機関室内にある電線の被覆が破れたと認めたと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、20年以上電氣的な整備が行われていない中、勝浦市南東方沖で漂泊中、機関室内にある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ことにより発生した可能性があると考えられる。</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、火災等緊急事態が発生した場合、直ちに関係部署等に連絡し、救助を要請すること。 ・ 船長は、定期的に電気配線の点検を行い、被覆の損傷等があれば補修又は交換を行うこと。 ・ 船長は、定期的に絶縁抵抗測定等の測定を行い、漏電の有無を確認することが望ましい。 ・ 船長は、法令で火災探知器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 本船配置図

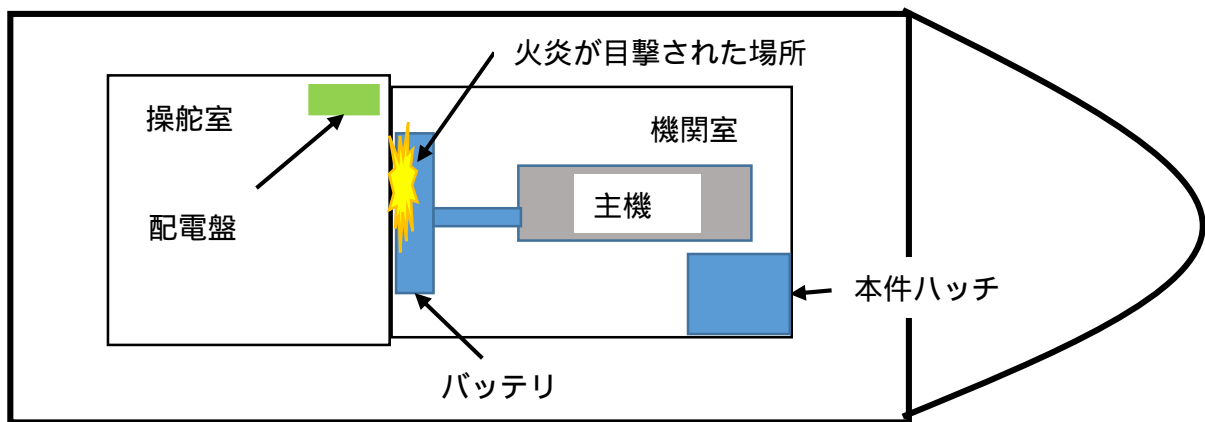


写真1 本船



海上保安庁提供

写真2 沈没時の本船



海上保安庁提供