

船舶事故調査報告書

令和3年6月16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

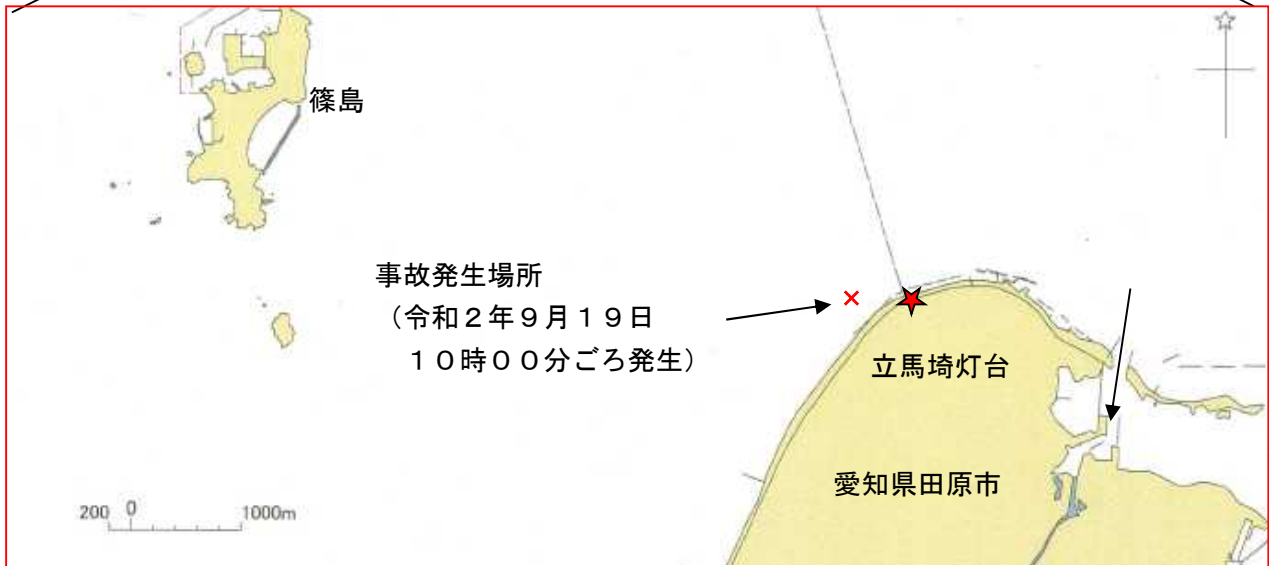
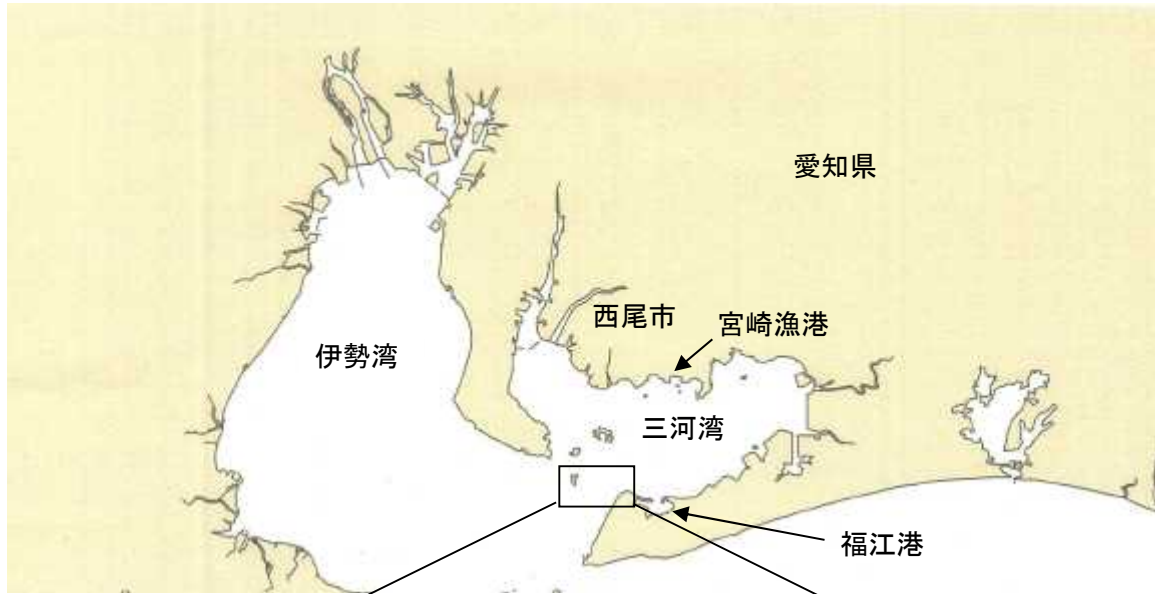
事故種類	火災
発生日時	令和2年9月19日 10時00分ごろ
発生場所	愛知県田原市立馬埼西方沖 立馬埼灯台から真方位273° 350m付近 (概位 北緯34° 39.6′ 東経137° 04.0′)
事故の概要	漁船日一丸は、立馬埼西方沖で漂泊中、機関室で火災が発生した。 日一丸は、機関室等に焼損を生じた。
事故調査の経過	令和2年10月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 日一丸、9.7トン AC2-4311（漁船登録番号）、個人所有 14.86m (Lr) × 3.71m × 1.32m、FRP ディーゼル機関、船内機、257.0kW、平成7年6月、4サイクル、回転数毎分2,400、6気筒、ボア110mm、使用燃料軽油第240-40621号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	本件船長 56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60年4月2日 免許証交付日 平成31年4月26日 (令和7年4月1日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	機関室、操舵室等に焼損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、本件船長が1人で乗り組み、底引き網漁の目的で令和2年9月19日05時00分ごろ立馬埼西方沖の漁場に向けて愛知県西尾市所在の吉良漁港を出港した。 本船は、漁場に到着後、主機を中立運転として操業中、本件船長が、甲板上で漁獲物のえいに刺されて出血し、強い痛みを感じたので、操業の継続は困難だと判断し、10時00分ごろ揚網の後、帰港

	<p>することとした。</p> <p>本件船長は、クラッチレバーを前進にいれ、スロットルレバーを倒して主機の回転数を上げようとした際、クラッチは前進に入るものの、主機の回転数が上がらないのを認め、操舵室左舷側に設置された機関室の窓を開けて機関室を覗き込んだところ、機関室内部から黒煙が噴出し、主機の船首側から炎が上がっているのを認めた。</p> <p>本件船長は、操舵室内にあった可搬式泡消火器を使用し、機関室左舷側から消火作業を開始したものの消火できず、火炎が燃え広がってきたので、自力での消火は困難であると判断し、操舵室内の漁業無線で僚船に救助を求めた後、後部甲板で避難していた。</p> <p>付近を通行していた人が、本船の火災を目撃して、119番に通報し、通報を受けた消防指令センターが10時27分ごろ海上保安署に通報した。</p> <p>付近を航行していた漁船の船長は、本船の火災を目撃し、本船の後部甲板で避難していた本件船長を救助し、本船をえい航しようとしたが、風の影響でえい航できなかった。</p> <p>漁船の船長は、本件船長が負傷し、出血がひどいので119番通報して救急車を要請し、近くの田原市福江港に搬送することとした。</p> <p>本件船長は、福江港で待機していた救急車で田原市内の病院に搬送され、えいに刺されたことによる左足挫滅創と診断された。</p> <p>本船は、間もなく来援した巡視艇が消火活動を開始したが、風の影響で南東方に流され、立馬埼西方の護岸に漂着した後、消防署が消火活動に加わり、18時10分ごろ鎮火が確認された。</p> <p>本船は、漂着場所で錨泊し、後日、漁業協同組合関係者の手配により、西尾市宮崎西港に陸揚げされて解体された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 機関室配置図、写真1 本船延焼中の状況、写真2 陸揚げ時の本船、写真3 本船の同型船、写真4 操舵室(同型船)、写真5 主機船首側(同型船、主機型式は異型式)、写真6 自動拡散型消火器(同型船)、写真7 主機 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件船長は、本船を平成7年に新造で購入後、1か月に10日程度漁に出るほか、ほぼ毎日漁具の運搬作業等に使用していた。</p> <p>本船は、令和2年2月に定期検査を受検した際、異常は認められなかった。</p> <p>本船は、機関室右舷側に設置したバッテリーをセルモータ等動力用に使用し、左舷側に設置したバッテリーは航海計器及び無線機等に使用していた。</p> <p>本船は、火災探知器を装備していなかったものの、自動拡散型消火器を機関室船尾側壁面に、可搬式泡消火器を機関室右舷側にそれぞれ装備していた。</p>

	<p>本件船長は、操舵室内の可搬式泡消火器に続いて機関室右舷側に設置していた可搬式泡消火器を使用しようとしたが、煙の勢いがひどく、機関室内に入れなかった。また、自動拡散型消火器が作動したのを確認できなかった。</p> <p>主機のセルモータは、主機の船首左舷側に装備されており、機関室右舷側に設置されたバッテリーから主機の船首側に敷設された電線により給電されていた。</p> <p>機関室内の主機の船首側には、セルモータ用電線以外に発熱する可能性のある物は存在しなかった。</p> <p>本件船長は、延焼が早かったので、パニック状態となり、携帯電話を持参していたが使用せず、漁業無線で僚船に救助を求めた。</p> <p>本件船長は、出火した機関室から船首側に延焼し、その後本船全体に広がったことを移乗した漁船の船上から認めた。</p> <p>本船は、建造後から絶縁抵抗測定等の電氣的な整備の実施状況を示す記録が残されていなかった。</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</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、電気配線の点検が行われていない状態で、立馬埼西方沖で漂泊中、本件船長が機関室内で主機の船首側で火炎を認め、主機の船首側に敷設されていたセルモータ用電線が漏電して過熱したことから、発火し、周囲の可燃物に引火した可能性があると考えられる。</p> <p>機関室内の主機の船首側には、セルモータ用電線以外に発熱する可能性のある物は存在しなかったことから、セルモータ用電線から発火した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、自動拡散型消火器が機関室船尾側壁面に設置されていたことから、機関室船首側で発生した火災に対して早期に作動しなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、電気配線の点検が行われていない状態で、立馬埼西方沖で漂泊中、本件船長が機関室内で主機の船首側で火炎を認め、主機の船首側に敷設されていたセルモータ用電線が漏電して過熱したため、発火し、周囲の可燃物に引火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、定期的に電気配線の点検を行い、必要であれば修理等を行うこと。 ・ 自動拡散型消火器は、すぐに消火活動が行える適切な場所に設置すること。

	<ul style="list-style-type: none">・ 定期的に絶縁抵抗測定等を行い、漏電の有無を確認することが望ましい。・ 法令により火災探知器等の設置が求められる船舶以外の小型船舶であっても、機関室にも火災探知器等を設置することが望ましい。
--	---

付図1 事故発生経過概略図



付図2 機関室配置図

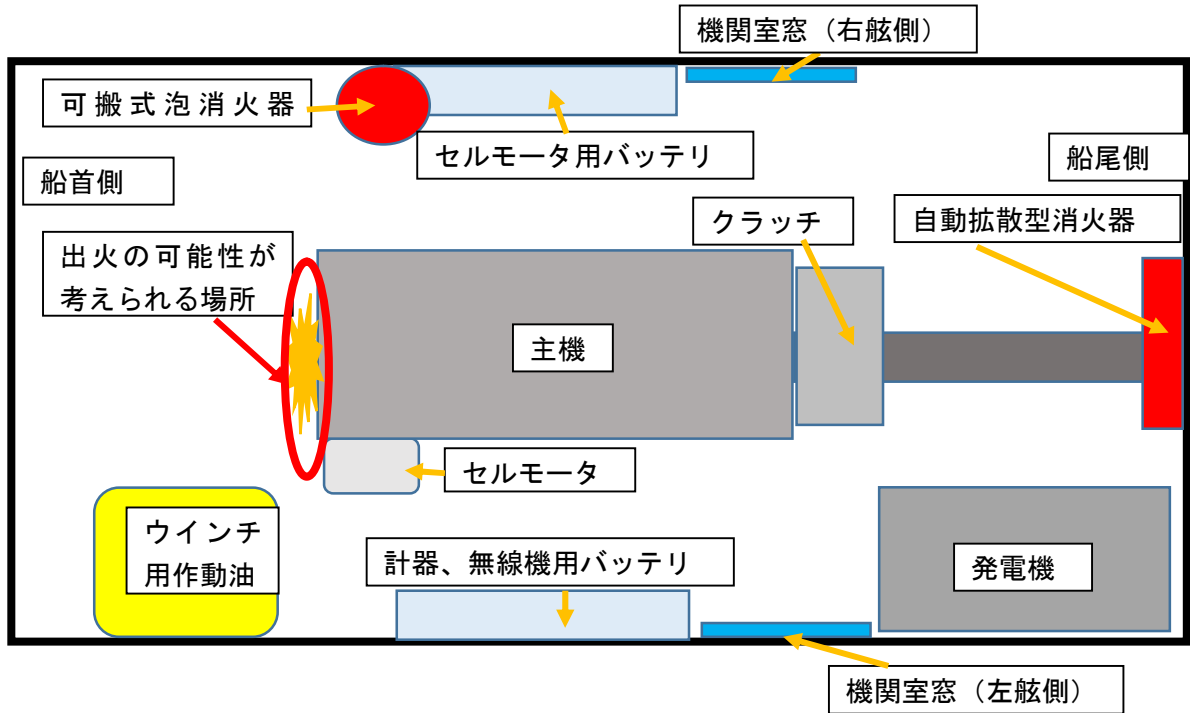


写真1 本船延焼中の状況



海上保安庁提供

写真2 陸揚げ時の本船



漁業協同組合提供

写真3 本船の同型船



写真4 操舵室（同型船）



写真5 主機船首側（同型船、主機型式は異型式）



写真6 自動拡散型消火器（同型船）

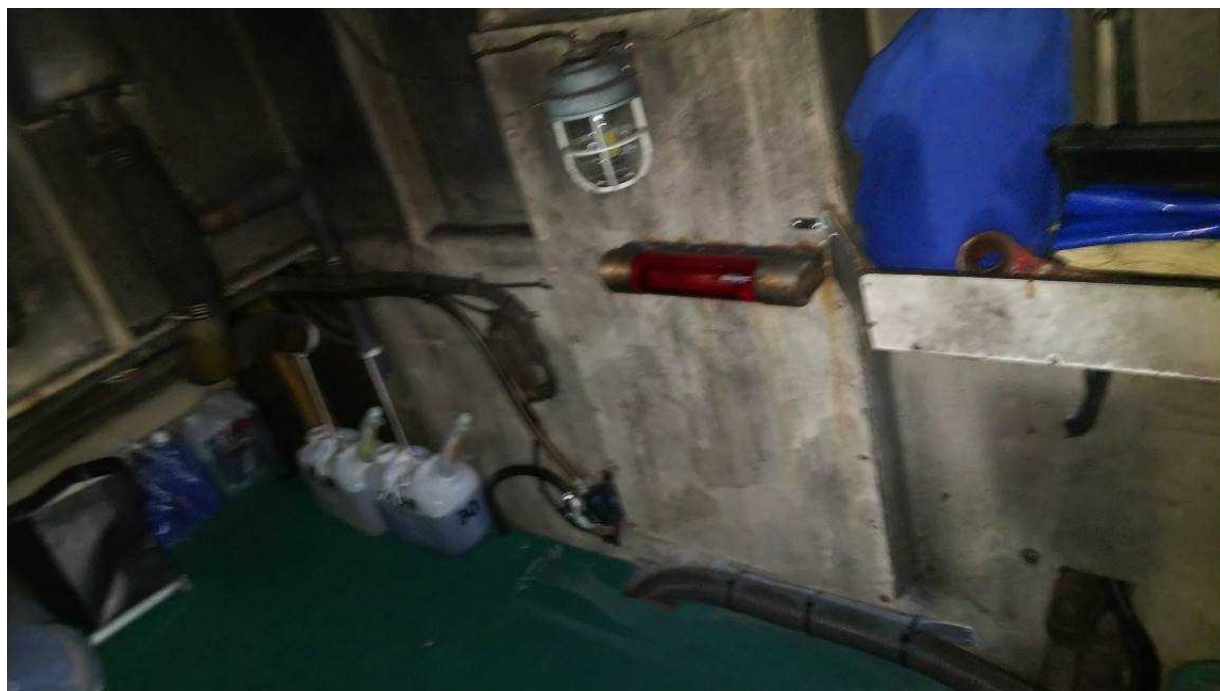


写真7 主機

