

船舶事故調査報告書

令和4年10月12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4年2月25日 13時53分ごろ
発生場所	熊本県熊本市百貫港 ^{ひやっかん} 西北西方沖 百貫港灯台から真方位279° 1.6海里（M）付近 （概位 北緯32° 48.3′ 東経130° 34.3′）
事故の概要	漁船 ^{しやうえい} 勝栄丸は、出航して間もなく、火災が発生した。 勝栄丸は、機関室等に焼損を生じた。
事故調査の経過	令和4年3月1日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 勝栄丸、4.8トン KM3-49701（漁船登録番号）、個人所有 12.66m（Lr）×2.58m×0.97m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、平成9年9月23日
乗組員等に関する情報	船長 51歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成13年4月16日 免許証交付日 令和3年3月18日 （令和8年4月15日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関室等に焼損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、回航の目的で、令和4年2月25日13時40分ごろ熊本県天草市 ^{あまくさ} 所在のマリーナに向け、百貫港を出航した。 船長は、GPSプロッターを作動させ、操縦席に腰を掛けて操船に当たり、約8ノットの対地速力で、手動操舵により西北西進し、百貫灯浮標を左舷側に見て左転し、南南西進を開始して間もなく、13時53分ごろ足元から白煙が上がるのを視認し、主機を停止した。 船長は、操縦スタンド下部にある木製の床板を外して機関室内 ^{のぞ} を覗いたが、黒煙が充満していて機関室内の様子が分からず、近くにあっ

	<p>た500mlのペットボトルで汲んだ海水を機関室内に撒きながら、携帯電話で自身が勤務する会社（以下「A社」という。）の同僚に助けを求めるとともに海上保安庁に本事故発生^まの通報を行った。</p> <p>同僚が乗り組んだ僚船（以下「僚船A」という。）は、14時10分ごろ来援した。</p> <p>僚船Aの船長は、僚船Aを本船の近くに寄せ、船長を僚船Aに移乗させた後、散水ポンプにより本船の消火活動を開始した、</p> <p>本船の付近でのり網漁等を行っていた4～5隻の漁船及び本船の船舶所有者が所有する別の僚船（以下「僚船B」という。）は、本船の火災に気付いて来援し、それぞれの船舶の散水ポンプにより消火活動に加わった。</p> <p>本船は、15時00分ごろ鎮火し、僚船Bによって熊本市塩谷漁港^{しおや}にえい航された後、陸揚げされた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船舶所有者が新造船を購入後、これまでに電氣的な不具合が発生していなかったため、電気配線の交換等の電氣的な整備を行ったことがなく、令和3年の夏ごろから塩谷漁港に係船されたままであった。</p> <p>本船は、令和4年2月4日にA社が船舶所有者から購入した後、名義変更手続の申請中で、本事故時、整備等の目的でマリナーに回航中であった。</p> <p>本船は、機関室に主機が据え付けられており、同室左舷側には主機始動用のメインバッテリーが、右舷側にはアクセサリバッテリーが設置されており、それぞれ12Vのバッテリー2個を直列に繋いだ24Vであった。</p> <p>船舶所有者は、本船を長期間使用しておらず、メインバッテリーの容量が不足していることを船長に伝えていた。</p> <p>船長は、出航前、メインバッテリーを本船から取り外し、充電器を使用して約1時間充電した後、元の場所に戻した。</p> <p>船長は、マリナーに回航後、大掛かりな修理や調整を行うことになっていたため、操舵室のスイッチ回りの確認は行ったものの、機関室内の電気配線等の点検を行わなかった。</p> <p>船長は、本船が長期間使用されていないことを知っていたため、出航前に機関室内の電気配線等の点検を行っていれば絶縁被膜の劣化に気付いていたと本事故後に思った。</p> <p>本船は、持ち運び式消火器を備え付けていなかった。</p> <p>本船は、散水ポンプを備えていたものの、本事故時、主機を停止しており、散水ポンプが主機駆動の発電機からの給電で駆動するものであったので使用することができなかった。</p> <p>本船は、本事故後、機関室内左舷船尾側の壁面に設けられた電気配</p>

	<p>線の一部に短絡痕があり、他所に比べて燃焼状況が激しかった。</p> <p>船舶所有者は、機関室内に油のしみが残っており、それらに延焼したのではないかと本事故後に思った。</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>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、百貫港を出航して間もなく、操舵室下部の機関室内から出火したものと推定される。</p> <p>本船は、航行中、機関室内左舷船尾側の壁面に設けられた電気配線の一部に短絡が生じたことから、過電流が同配線に流れて過熱し、絶縁被覆に着火して付近の可燃物に延焼した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、船舶所有者が新造船を購入後、電氣的な不具合が発生していなかったことから、絶縁被膜が劣化した電気配線の交換等の電氣的な整備が行われず、また、船長がマリーナに回航後、大がかりな修理や調整を行うことになっていたことから、機関室内の電気配線等の点検を行わずに出航し、絶縁被膜の劣化が確認されなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、絶縁被膜が劣化した電気配線の交換等の電氣的な整備が行われていない中、百貫港を出航して間もなく、機関室内左舷船尾側の壁面に設けられていた電気配線の一部に短絡が生じたため、過電流が同配線に流れて過熱し、絶縁被覆に着火して付近の可燃物に延焼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、長期間使用されていない船舶を運航する場合、出航前に電気配線等の点検を行い、不具合があれば補修又は交換を行うこと。 ・ 小型船舶の所有者は、船内に持ち運び式消火器を備えること。 ・ 小型船舶の所有者は、機関室に火災検知器及び適当数の自動拡散型消火器（J C I 型式承認品）を備えることが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

