

## 船舶事故調査報告書

令和4年1月26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3年6月9日 16時25分ごろ
発生場所	福井県おおい町 鋸 <sup>のこぎり</sup> 崎南西方沖 鋸崎灯台から真方位260° 2.3海里（M）付近 （概位 北緯35° 32.4′ 東経135° 36.9′）
事故の概要	漁船第三大 <sup>たいりょう</sup> 漁丸は、漂流している障害物の周囲を航行中、火災が発生した。 第三大漁丸は、機関室及び操舵室を焼損し沈没した。
事故調査の経過	令和3年6月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 第三大漁丸、2.4トン FK3-11727（漁船登録番号）、大島漁業協同組合 7.87m（Lr）×2.47m×0.86m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数40、平成12年9月22日 第251-19023号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 63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 昭和50年11月7日 免許証交付日 平成30年6月22日 （令和6年3月26日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関室及び操舵室に焼損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、令和3年6月9日16時00分ごろ、漁業協同組合がおおい町 <sup>もとどり</sup> 髻島西方沖に設置された定置網付近に障害物が漂流しているとの連絡を海上保安署から受け、定置網所有者からもどのような障害物であるのか確認して欲しいとの依頼を受けたことから、福井県大島漁港を出港した。 船長は、16時20分ごろ、障害物を確認し、同障害物が牽引可能かどうか機関を操作しながら周囲を航行中、16時25分ごろ操舵室

にいた船長がゴムの焼けるような異臭に気付き、甲板部に設けられた機関室の出入口から室内を見たところ、白い煙が充満する中、右舷側に炎を認めた。

船長は、火の勢いから危険を感じて初期消火を行わず、甲板員がいた船首部に逃れたのち、付近を通りかかった漁船に救助を求め、16時30分ごろ本船に接舷した同船へ甲板員と共に移乗した。

本船は、来援した巡視艇1隻によって消火作業が行われ、20時00分ごろ鎮火した。

本船は、巡視艇により沖合へえい航中に20時35分ごろ沈没し、後日引き上げられた。(写真1、写真2参照)



写真1 炎上中の本船



写真2 引き上げられた本船

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

#### その他の事項

本船は、甲板下に船首部から順に物入れ、機関室が配置され、船体中央部やや船尾寄りに、屋根付きで、後方が開放状態の操舵室が設けられていた。

機関室は、操舵室前部に出入口引戸、その後ろに空気取入口が設けられ、火災発生当時、出入口引戸は開放した状態であった。

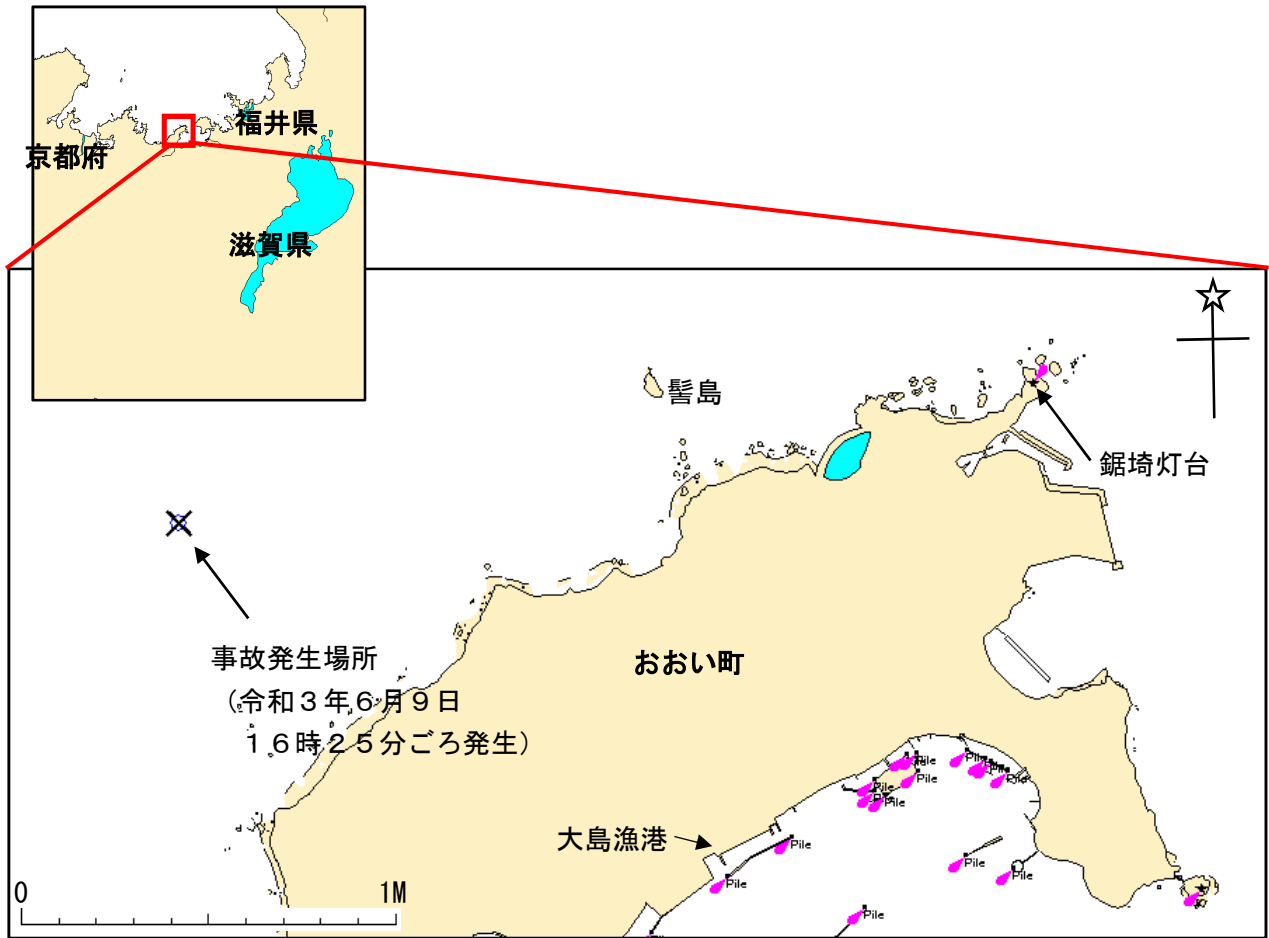
機関室は、中央に主機、主機の左右両舷側に燃料タンク、左舷側に配電盤及び24V電源の主機セルモータが取り付けられ、船内電源用の直流12Vのバッテリーが左右両舷船尾側に1個ずつ設置されていた。

主機セルモータの動力は、左右両舷のバッテリーから、電気配線により供給されていた。

	<p>機関室に火災警報装置はなかったが、携帯式の消火器が設置されていた。</p> <p>機関室は、配電盤、主機セルモータ、バッテリー及び電気配線等が火災により全焼し、主機は、船体から脱落し、沈没地点付近でも確認されなかった。</p> <p>本船は、海上保安署、消防分署、船長及び機関整備業者による船体引き揚げ後の実況見分が行われ、次のことが判明した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主機セルモータとバッテリーを結ぶ、電気配線の焼損が最も激しいことが確認された。</li> <li>・機関室に残っていた、バッテリーターミナルには、ゆるみ等は確認されなかった。</li> </ul> <p>主機キースイッチは、イグニッションキーを停止位置から運転位置に回すと計器類が始動し、運転位置から始動位置に回すとセルモータが回転し、すぐに運転位置に戻るようになっていた。</p> <p>船長は、機関を始動するため、イグニッションキーを回した際、いつもより固いと思ったが、機関が始動したので、イグニッションキーの位置が運転位置に戻ったことまでは確認していなかった。</p> <p>本船の機関整備業者によると、小型漁船の場合、海水等が付着した手でイグニッションキーを触ること、また、小型漁船の多くが、イグニッションキーを抜かずに係船しているので、イグニッションキーが経年により腐食し、キースイッチが固くなって始動位置に戻らなくなる可能性があるとの見解であった。</p> <p>本船のイグニッションキーは、白く変色していた。</p> <p>消防署の回答書によれば、本船は、エンジン始動操作の時にイグニッションキーが始動位置から運転位置に戻っておらず、セルモータが回ったままの状態<sup>つた</sup>で過熱され、耐油性ゴムで被覆された電気配線に着火し、電気配線を伝いエンジンルームへ延焼したものと推定した。</p> <p>(付図2 機関室配置図 参照)</p>
<p><b>分析</b></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、髻島西方沖を航行中、操舵室のイグニッションキーが始動位置から運転位置に戻らず、セルモータが回転状態のまま過熱され、電気配線に着火したことから、同配線を伝い機関室が火災に至ったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が髻島西方沖を航行中、操舵室のイグニッションキーが始動位置から運転位置に戻らず、セルモータが回転状態のまま過熱され、電気配線に着火したことから、同配線を伝い機関室が火災に至ったものと考えられる。</p>

<b>再発防止策</b>	<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"><li>・ イグニッションキーの腐食を防止するために、海水等が付いた手で同キーに触るのを控え、操船が終われば同キーを抜いて管理することが望ましい。</li><li>・ 火災は、早期発見と初期消火が重要であり、自動消火器が有効に機能するためには機関室内の通風が遮断される必要があるため、火災警報装置を設置することが望ましい。</li></ul>
--------------	---

付図1 事故発生場所概略図



付図2 機関室配置図

