

# 船舶事故調査報告書

令和5年3月1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1月21日 06時30分ごろ
発生場所	沖縄県北大東村沖大東島南方沖 北大東島灯台から真方位183°340海里（M）付近 （概位 北緯20°16.0′ 東経131°00.0′）
事故の概要	漁船第二十八克丸は、航行中、火災が発生した。 第二十八克丸は、機関室等に焼損を生じて船体が行方不明となった。
事故調査の経過	令和4年1月24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 第二十八克丸、19.89トン ON2-0321（漁船登録番号）、個人所有 14.96m（Lr）×3.81m×1.46m、FRP ディーゼル機関、559kW、昭和54年12月1日
乗組員等に関する情報	船長 68歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成15年9月18日 免許証交付日 平成30年7月2日 （令和5年9月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関室等に焼損（船体行方不明）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 4 海象：波高 約2.0m 日出時刻：1月21日07時02分ごろ（北大東島）
事故の経過	本船は、船長ほか7人（全員インドネシア共和国籍）が乗り組み、令和3年12月24日11時00分ごろ、まぐろはえ縄漁の目的で沖縄県那覇市泊漁港を出港し、31日に東シナ海南東方沖で操業を開始した。 船長は、令和4年1月21日04時30分ごろ、乗組員全員を休ませて、約5ノットの対地速力で次の漁場に移動を始めた。 船員室で就寝していた乗組員の1人（以下「乗組員A」という。）

	<p>は、06時30分ごろ、プラスチックが燃えるような臭いを感じ、別の乗組員（以下「乗組員B」という。）を起こして、船員室の下にある機関室を確認するよう伝えた後、船長の居る操舵室へ報告しに行った。</p> <p>乗組員Bは、機関室内を確認した際、機関室後部に設置されていた主機始動用バッテリー付近の電線から青い火花が出ていて、火が電線に引火している状況を見て、機関室に備え付けられていた持ち運び式の粉末消火器で消火を試みたが火は消えず、機関室出入口に備え付けられていた同式の粉末消火器を持ってきたときには、火が大きくなって煙が出ていたので、消火活動を断念して操舵室へ報告に向かった。</p> <p>船長は、乗組員Aの報告を受けて機関室へ向かっていた際、乗組員Bと出会い、2人で機関室内を確認しようとしたが、機関室内に煙が充満していて確認することができなかつたので、乗組員全員に救命いかだを下ろして本船から退避するよう指示して、06時53分ごろ、船舶所有者に衛星電話で火災が発生し退避することを連絡し、海上保安庁への通報を依頼した。</p> <p>乗組員全員は、船尾甲板に集合して救命胴衣を着用し、救命いかだに移乗した後、退避してきた船長を乗せて、本船から離れた。</p> <p>救命いかだは、漂流中、海上保安庁から救助要請を受けた貨物船に発見され、11時50分ごろ、船長及び乗組員7人は同貨物船に救助された後、僚船及び巡視船に乗り継ぎ、24日13時30分ごろ那覇市那覇港に入港した。</p> <p>本船は、海上保安庁の巡視船及び航空機により捜索が行われたが、発見できず、行方不明となった。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船の同型船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船舶所有者は、本船の主機始動用バッテリーを令和2年3月の定期検査時に交換したが、同バッテリーに接続する電線は、長年、点検及び交換を行っていなかった可能性があると思った。</p> <p>本船は、機関室等に持ち運び式の粉末消火器7本と機関室内に自動拡散型消火器2本が設置されていたが、火災探知装置は設置されておらず、また、乗組員Bは自動拡散型消火器が作動したかどうか分からなかつた。</p> <p>本船は、船舶職員及び小型船舶操縦者法に定められた乗組み基準を受けて、六級海技士（機関）の免状を有する機関長を乗船させる必要があつたが、出航直前に乗船予定の機関長が急病で、代替りの機関長を手配できず、機関の点検等は主に乗組員Bが行っていた。</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>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、航行中、バッテリーに接続する電線が短絡を起こして出火したことから、同電線に引火し、機関室で火災が発生したものと考えられる。</p> <p>主機始動用バッテリーに接続する電線は、乗組員Bが、電線から青い火花が出るのを見たこと並びに長年、点検及び交換が行われていなかったことから、電線が、経年劣化を起こしていることに気付かず、短絡を起こして出火したものと考えられる。</p> <p>船舶所有者は、法令に定められた機関長を本船に乗り組ませていなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、長年主機始動用バッテリーに接続する電線の点検及び交換が行われていない中、航行中、バッテリーに接続する電線が短絡を起こして出火したため、同電線に引火し、機関室で火災が発生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"> <li>・ 船舶所有者は、定期的に電気配線の点検及び交換を行うこと。</li> <li>・ 法令で火災探知機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、火災探知機を設置することが望ましい。</li> <li>・ 船舶所有者は、法令に定められた船舶職員を所有船舶に乗り組ませること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

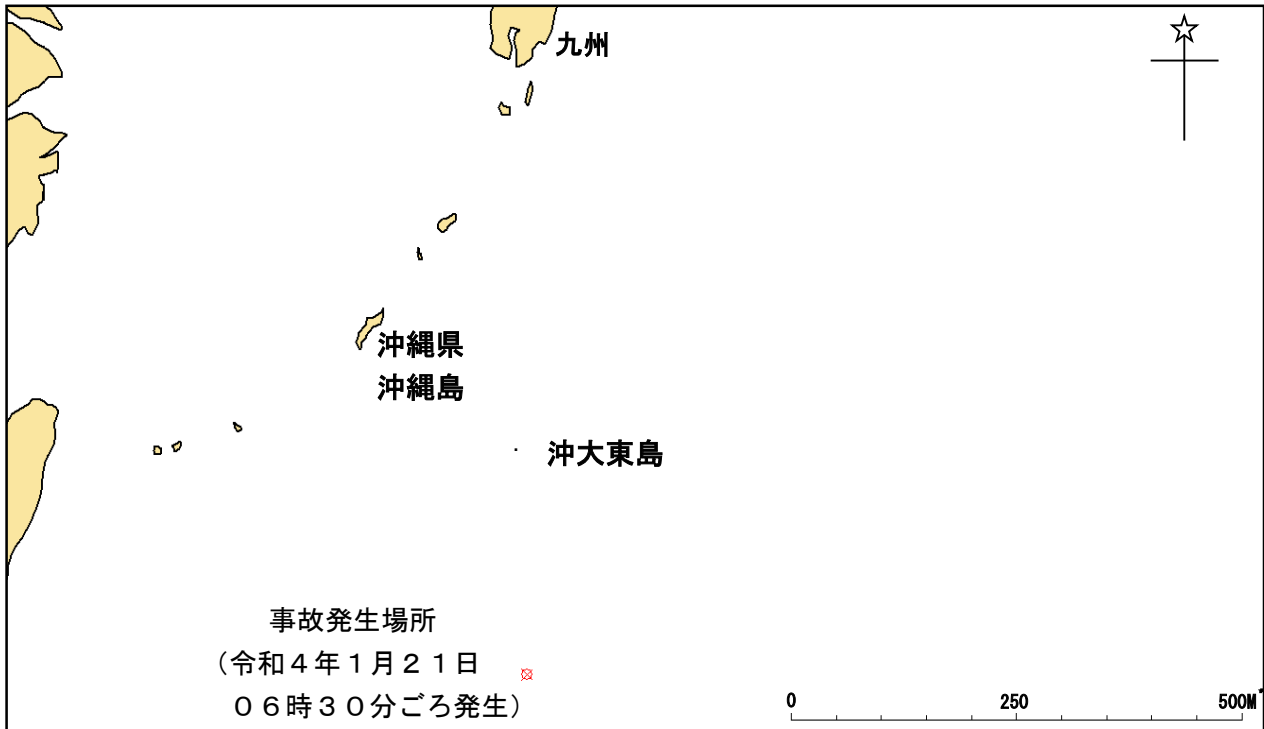


写真1 本船の同型船

