

船舶事故調査報告書

令和7年1月15日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）
委員 上野 道 雄
委員 岡本 満喜子

事故種類	火災
発生日時	令和5年11月15日 10時20分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市瀬尻島南西方沖 青砂埼灯台から真方位190° 3.3海里（M）付近 （概位 北緯33° 16.6′ 東経129° 33.0′）
事故の概要	漁船楓帆は、南進中、機関室で火災が発生した。 楓帆は、バッテリー等に焼損を生じた。
事故調査の経過	令和5年11月17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 楓帆、16トン NS2-23238（漁船登録番号）、個人所有 17.04m（Lr）×3.90m×1.36m、FRP ディーゼル機関2基、漁船法馬力数180（合計）、平成12年 12月8日 4サイクル、回転数毎分2,280、6気筒、ボア124.9mm、 使用燃料A重油（写真1参照）
	 <p>写真1 本船の外観</p>
乗組員等に関する情報	船長 51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 平成8年8月1日 免許証交付日 令和4年4月26日 （令和9年4月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	バッテリー等に焼損

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、回航の目的で、定係地である佐世保市長串漁港^{なぐし}に向け、令和5年11月15日10時00分ごろ長崎県平戸市所在の造船所を出航した。</p> <p>本船は、瀬尻島南西方沖において、船長が操縦席に腰を掛け、主機回転数毎分約1,500とし、約16ノットの対地速力で、手動操舵によって南進していた。</p> <p>船長は、10時20分ごろ、主機から異音がすることに気付くとともに主機の回転数が減少したので、主機を中立運転として本船を漂泊させた。</p> <p>船長は、操舵室の窓から外を見て黒煙が上がっているのを認めたものの、火災が発生しているとは思わず、主機の不調による排気の黒煙と考え、機関室の状況を確認しないまま、機関整備業者及び電気修理業者に電話連絡し、定係地帰港後に点検及び修理を行うこととした。</p> <p>船長は、残航程が約2.5Mであったので、何とか航行できると考え、微速力で航行を再開したところ、しばらくして操舵室内に居られないほど黒煙が流入してきたので、主機の不調ではなく火災が発生していると思い、主機を停止し、操舵室から出て携帯電話で海上保安庁に救援を依頼した。</p> <p>本船は、来援した巡視艇の乗組員によって機関室内の消火作業が行われ、11時35分ごろ鎮火したのち、僚船にえい航され、12時50分ごろ定係地に着岸した。</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>本船の機関室には、ディーゼル機関2基が主機として横列に据え付けられ、2基の主機の上に設置された固定枠の中に、12Vの船舶用バッテリー6個が横置きで縦列に設置され、バッテリー上部に、機関室の床板が敷かれており、バッテリー周辺には可燃物は存在しなかった。</p> <p>バッテリーは、船首方向から2個ずつD型ターミナルを用いて直列に接続して24Vとし、船首側2個を右舷主機始動用、中央2個を左舷主機始動用、船尾側2個を航海計器用としており、各バッテリーから配線されている電線の被覆は全て熔融し、焼失していた。(図1参照)</p>

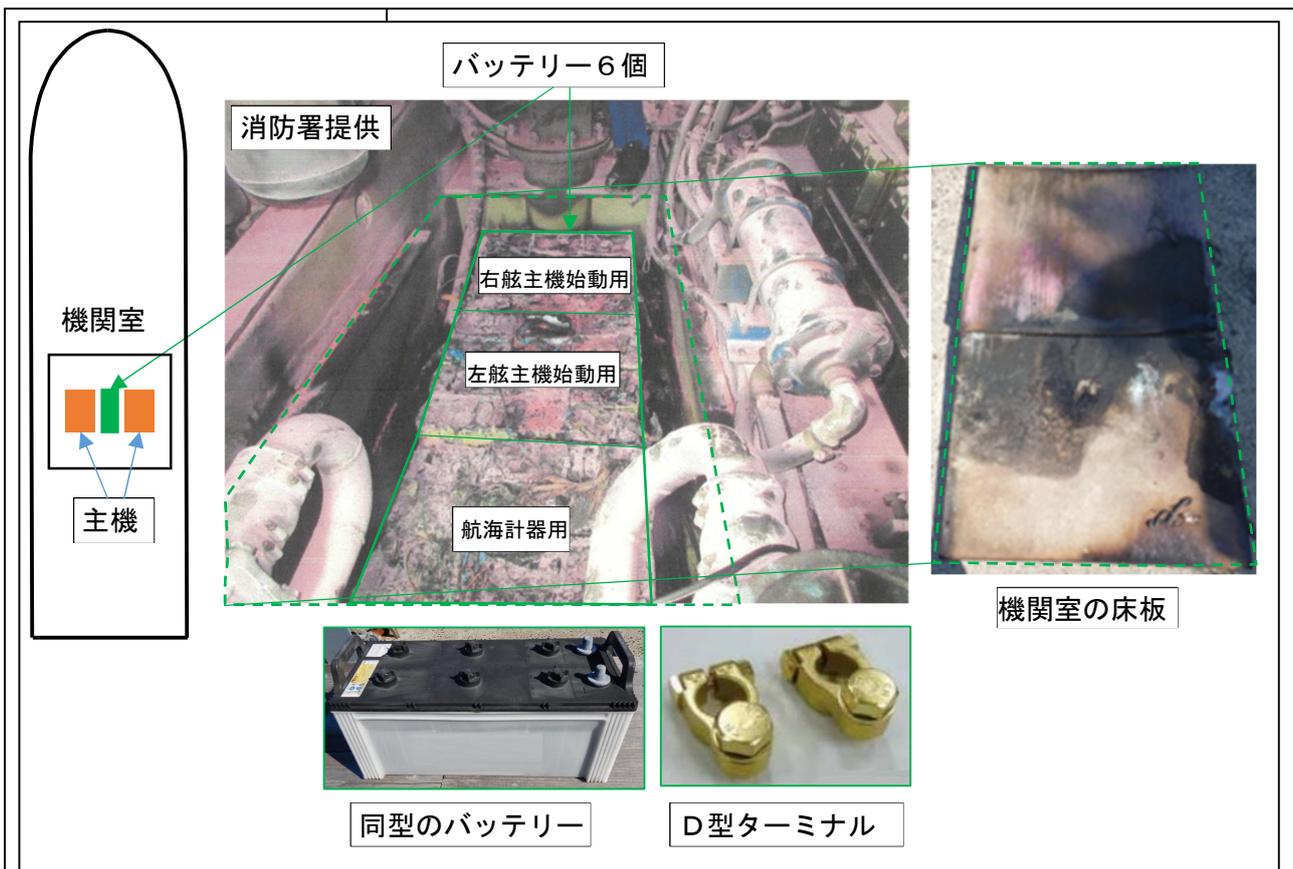


図1 本事故発生後の機関室の状況

船長は、約2年ごとに6個のバッテリーのうち2個ずつ新替えるようにしており、本事故発生の約1年3か月前に船首側のバッテリー2個を新替えていたが、他のバッテリー4個の交換時期について、記憶になかった。

船長は、本事故発生の2日前、定係地を出航する前に、潤滑油及び冷却水の量並びにバッテリーターミナルの緩みの有無について点検を行っていた。

本船は、本事故前、造船所において、上架して船底の掃除及び塗装を行ったが、機関の整備等を行っていなかった。

本船は、専ら本邦の海岸から12海里以内の海面において従業する20トン未満の漁船であり、船舶安全法が適用されないことから、機関室内に火災探知器が設置されておらず、自動拡散型消火器及び小型船舶用消火器（粉末又は液体）等を備えていなかった。

分析

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

不明
不明
なし

本船は、瀬尻島南西方沖を南進中、機関室から出火したものと考えられる。

本船は、2基の主機の上に設置された12Vの船舶用バッテリー6

	<p>個から配線されている電線の被覆が全て熔融し、焼失していたことから、機関室のバッテリー付近から出火した可能性があると考えられるが、出火の状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、主機の異音及び回転数減少に気付いた際、操舵室の窓から外を見て黒煙が上がっているのを認めたものの、火災が発生しているとは思わず、主機の不調による排気の黒煙と考えたことから、機関室の状況を確認しなかったものと考えられるが、黒煙が上がっているのを認めた際に、直ちに機関室を点検していれば、延焼を抑制することができ、被害を軽減できた可能性があるものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が瀬尻島南西方沖を南進中、機関室のバッテリー付近から出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>
再発防止策	<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"> ・ 船舶所有者は、適宜バッテリーの性能について調査し、配線及び配線被覆の点検を行い、劣化や不具合があれば、交換修理を行うこと。 ・ 船長は、船体から黒煙が発生しているのを認めた際は、まず黒煙の発生元を確認し、その後の措置に当たること。 ・ 船舶所有者は、直ちに使用できる場所に、小型船舶用消火器（粉末又は液体）を備えることが望ましい。 ・ 船舶所有者は、無人となる機関室には自動拡散型消火器及び火災探知器を設置することが望ましい。

付図 1 事故発生経過概略図

