

船舶事故調査報告書

令和7年3月5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6年3月17日 08時00分ごろ |
| 発生場所 | 長崎県壱岐市壱岐島北方沖 若宮灯台から真方位339° 6.0海里（M）付近 （概位 北緯33° 57.8′ 東経129° 38.6′） |
| 事故の概要 | 遊漁船 ^{かいま} 海希丸は、漂泊中、機関室で火災が発生した。 海希丸は、機関室等に焼損を生じ、消火作業中に沈没した。 |
| 事故調査の経過 | 令和6年3月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 | 遊漁船 海希丸、6.6トン FO2-6687（漁船登録番号）、福岡県漁業協同組合連合会、 個人（船舶借入人） 13.04m（Lr）×2.98m×0.99m、FRP ディーゼル機関、船内機、302kW、平成12年4月10日、 4サイクル、回転数毎分2,616、6気筒、ボア110mm、使用 燃料軽油 第293-34731号（船舶検査済票の番号） （写真1 参照） <div style="text-align: center;">  </div> |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 42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12年4月10日 |

| | |
|-------|---|
| | 免許証交付日 令和2年2月5日 (令和7年4月9日まで有効) |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 機関室等に焼損(全損) |
| 気象・海象 | 気象: 天気 雨、風向 北西、風力 2、視程 0.5~1.0M 海象: 海上 平穏 |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客7人を乗せ、遊漁の目的で、令和6年3月17日05時40分ごろ壱岐島北方沖の釣り場に向け、福岡県糸島市船越漁港を出港した。</p> <p>本船は、07時30分ごろ釣り場に到着後、主機を中立運転として漂泊し、遊漁を開始した。</p> <p>船長は、07時40分ごろ冷機運転を終えた主機を停止し、08時00分ごろ操縦席で周囲の見張りを行っていたとき、異臭がしたので、操舵室前方にあるキャビンの右舷前方の床板を外して機関室をのぞき込んだところ、機関室に黒煙が充満しているのを認めた。</p> <p>船長は、操舵室に戻り、‘機関室から操舵室右舷側の電装品配電盤及び操舵室船尾側の集魚灯配電盤に配線を通す孔’(以下「配線孔」という。)から機関室を見ると、機関室右舷壁に敷設された配線(以下「本件配線」という。)付近から火炎が上がっているのを目撃した。</p> <p>船長は、本件配線付近を更に確認しようと操舵室左舷側床下の機関室出入口ハッチ(以下「機関室出入口ハッチ」という。)を開くと、炎が噴き出したので、声を上げて操舵室から退出した。</p> <p>(図1 参照)</p> |

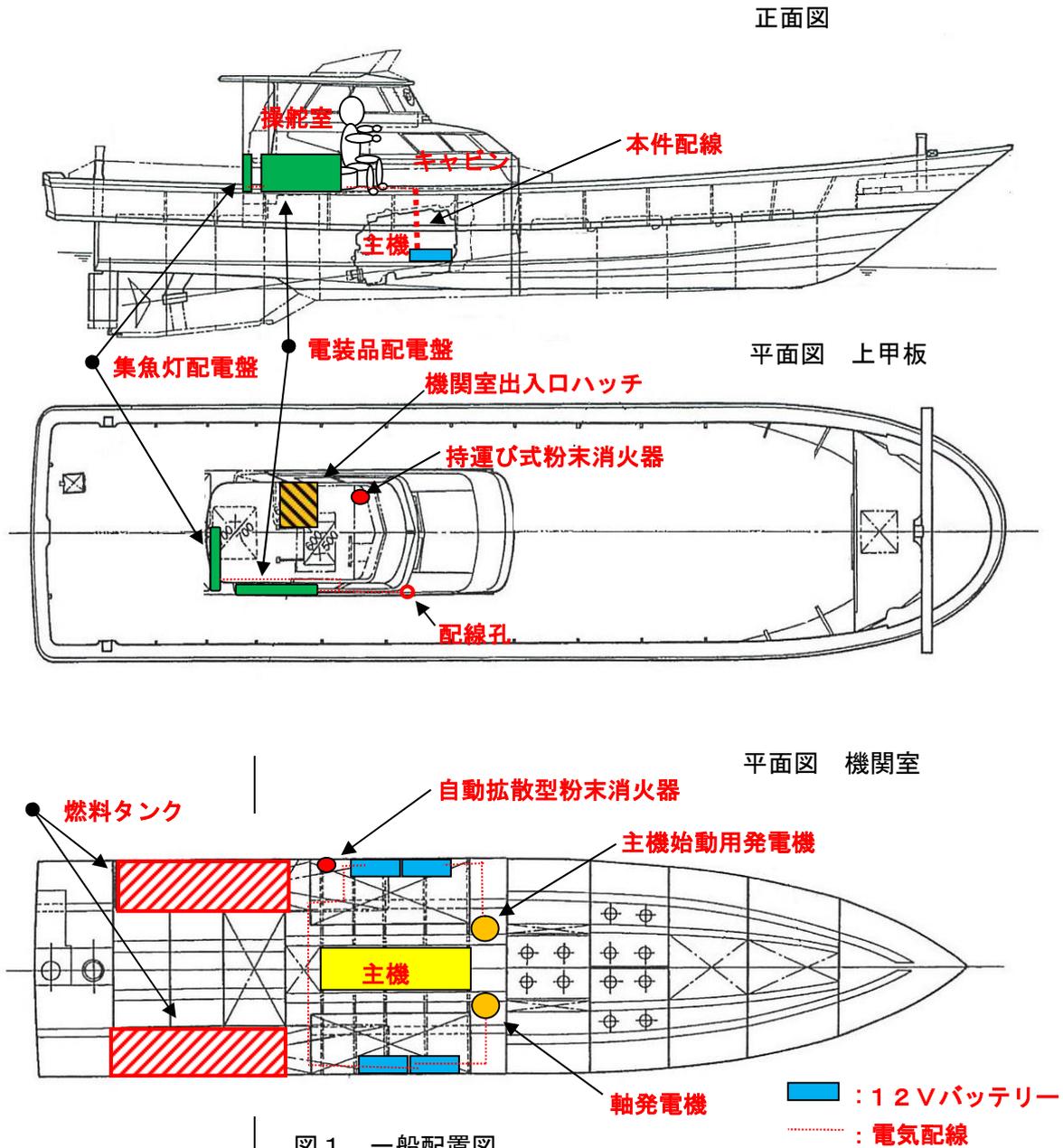


図1 一般配置図

船長は、機関室出入口ハッチの前方に持運び式粉末消火器を備えていたが、火炎と煙の勢いが強くて取ることができず、本事故の発生に気付いた釣り客から海水を汲んだバケツを受け取り、機関室出入口ハッチから本件配線付近に向けて約10杯掛けたが、火勢が弱まらなかった。

船長は、本船の近くで操業をしていた漁船（以下「漁船A」という。）が火災に気付いて本船に接近してきたので、声を掛けて救助を求めた。

船長は、来援した漁船に放水可能なホース等の器具がないことを聞き、消火活動を断念し、漁船Aに釣り客全員と共に移乗していたところ、突然、本船の主機が始動したので爆発する危険を感じ、急いで移

| | |
|---------------|--|
| | <p>乗を済ませ、本船から離れるように漁船Aの船長に伝えた。</p> <p>船長は、その後、携帯電話で僚船に救助を求めるとともに本事故の発生を海上保安庁に通報し、来援した僚船に釣り客全員と共に漁船Aから移乗した。</p> <p>僚船は、本船を監視しながら漂泊中、巡視艇と会合した後、壱岐市勝本港に入港した。</p> <p>本船は、巡視艇により、消火活動が行われたが、10時16分ごろ沈没した。(写真2参照)</p>  <p>写真2 延焼中の本船(海上保安庁提供)</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>(1) 船長に関する情報</p> <p>船長は、本事故発生の約24年前から沿岸漁業に従事し、また、平成29年8月17日に福岡県知事から遊漁船業者の登録を受け、自らを遊漁船業務主任者として遊漁船業を営んでいた。</p> <p>(2) 本船に関する情報</p> <p>本船は、船長が本事故発生の約7年前に主機が換装された中古船として購入したもので、月に10～20日運航されていた。</p> <p>本船は、令和3年5月に中間検査を受検し、合格していた。</p> <p>(3) 機関室に関する情報</p> <p>機関室には、前部に右舷側から順に軸発電機、主機始動発電機(オルタネーター)、中央に右舷側から順に集魚灯用バッテリー2台(12V直列接続)、主機、主機駆動用及び電装品用バッテリー2台(12V直列接続)、後部に右舷側から順に右舷燃料油タンク、左舷燃料油タンクが配置されていた。</p> <p>機関室には、本事故当時、ウエス等の可燃物は置かれておらず、両舷の燃料タンクに、合計約1,000ℓの軽油が積載されていた。</p> <p>(図1 参照)</p> <p>(4) 消火設備に関する情報</p> <p>旅客船以外の小型兼用船であって、航行区域を限定沿海とする</p> |

| | |
|---------------------------------|---|
| | <p>本船に必要な消防設備は、小型船舶安全規則（昭和49年運輸省令第36号）によれば、次のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 小型船舶用液体消火器又は小型船舶用粉末消火器（以下「持運び式消火器」という。）3個を備え付けなければならない。 ・ 遠隔操作装置により操作される主機を設置した通常乗組員が近づかない機関室には、自動拡散型消火器又は検査機関が適当と認める消火装置を備え付けなければならない。機関室に自動拡散型消火器を備え付けた場合は、持運び式消火器1個を減ずることができる。 ・ 消防用バケツ又は手おけを備え付けた場合は、持運び式消火器1個を減ずることができる。 <p>本船は、甲板上にバケツが3個、操舵室に持運び式粉末消火器が1個、機関室に自動拡散型粉末消火器が1個設置されていた。なお、火災探知器は設置していなかった。</p> <p>(5) 機関室の発航前点検に関する情報</p> <p>船長は、ふだん機関室の点検を週に2～3回行っており、本事故当日、船越漁港を出港する前に主機の暖気運転を行い、異状を感じなかったので、機関室の点検を行っていなかった。</p> <p>(6) 本件配線等に関する情報</p> <p>本船は、本事故当時、レーダー、GPSプロッター、魚群探知機及び無線に給電されていた。</p> <p>船長は、ふだん、本件配線を含めた電気配線を目視で点検し、ひび割れ等の劣化を発見した場合、自身で交換していたが、絶縁抵抗試験*1を行ったことはなかった。</p> <p>船長は、本件配線が^{こす}擦れて被覆に傷が入っていることに気付かず^{こす}に使用し、短絡（ショート）して出火したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>(7) 文献による情報</p> <p>文献*2によれば、短絡による火災事故の要因として、次のとおり記載がある。</p> <p>電灯配線やコードなどの被覆が損傷し、絶縁が破壊して心線（電線の導体部分）が互いに直接接触したとき、負荷の少ない短い回路を電流が流れる。この状態を短絡（ショート又は層間短絡）と言い、このとき、電線に大電流が流れ、電気火花が飛んだり、接触箇所が溶断したりする。また、大電流が流れるためジュール熱が発生する。</p> |
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> | <p>あり</p> |

*1 「絶縁抵抗試験」とは、測定部分の電流が規定値以上に通電していないかを測定する試験のことをいう。

*2 「火災原因調査要領（火災調査基礎知識の解説編）」財団法人消防科学総合センター（平成11年3月発行）

| | |
|--|---|
| <p>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 なし</p> <p>本船は、壱岐島北方沖で漂流中、機関室から出火したものと考えられる。</p> <p>本船は、次のことから、本件配線の被覆の損傷により短絡して発火し、船体に延焼した可能性があると考えられるが、沈没して物的証拠がなく、本件配線の被覆の損傷により短絡して発火するに至った状況を明らかにすることができなかった。</p> <p>(1) 船長が配線孔から本件配線付近に火炎が上がっているのを目撃したこと。</p> <p>(2) レーダー、GPSプロッター、魚群探知機及び無線の電装品に給電されていたこと。</p> <p>(3) 本件配線の絶縁抵抗試験を行ったことがなく、目視では気付くことができない被覆に損傷があった可能性があること。</p> <p>船長は、操舵室に持運び式粉末消火器が1個設置されていたものの、火炎と煙の勢いが強く、持ち出して使用することができなかったことから、初期消火が遅れて鎮火させることができず、船体に延焼し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、壱岐島北方沖で漂流中、機関室から出火したことにより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絶縁抵抗試験を行い、不具合があれば交換すること。 ・ 船長は、火災の際の初期消火を確実にを行うため、複数の持運び式消火器を用意することが望ましい。 ・ 船長は、火災発生を早期に発見できるように機関室に火災探知器を設置することが望ましい。 |

付図1 事故発生場所概略図

