

# 船舶事故調査報告書

令和8年3月18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 高橋 明 子

事故種類	火災
発生日時	令和6年9月19日 07時05分頃
発生場所	長崎県佐世保市鹿町町 禰崎地区 臼浦港楠泊 東防波堤灯台から真方位329° 2.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 14.6′ 東経129° 33.5′）
事故の概要	漁船耕洋丸は、棧橋に係留中、機関室で火災が発生した。 耕洋丸は、操舵室、機関室等に焼損を生じた。
事故調査の経過	令和6年11月6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。
<b>事実情報</b> 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 耕洋丸、14トン NS2-13616（漁船登録番号）、カネイヨシウラ株式会社（A社） 16.30m（Lr）×3.61m×1.38m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数160、昭和60年12月16日、4サイクル、回転数毎分1,800、6気筒、ボア148.0mm、使用燃料A重油又は軽油 （写真1 参照）



写真1 本船（本事故前に上架中の状態、左舷中央部付近から船尾方を撮影、船長提供）

乗組員等に関する情報	<p>船長 68歳</p> <p>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 昭和53年7月14日</p> <p>免許証交付日 令和4年7月19日</p> <p>(令和10年4月21日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>操舵室、機関室等に焼損（写真2参照）</p> <div style="text-align: center;">  <p>焼損部分</p> <p>右舷船首付近から船尾方を撮影</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>焼損部分</p> <p>左舷中央部付近から船尾方を撮影</p> </div> <p>写真2 本船の焼損状況（A社提供）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
事故の経過	<p>(1) 本船の係留から本事故発生までの状況</p> <p>本船は、佐世保市内の造船所において魚群探知機の発信器の交換、船体塗装等が行われた後、船長が操船して<sup>しほ</sup>崎地区に回航し、令和6年9月18日08時00分頃いつも係留している北側の棧橋に左舷着けした。（図1参照）</p>

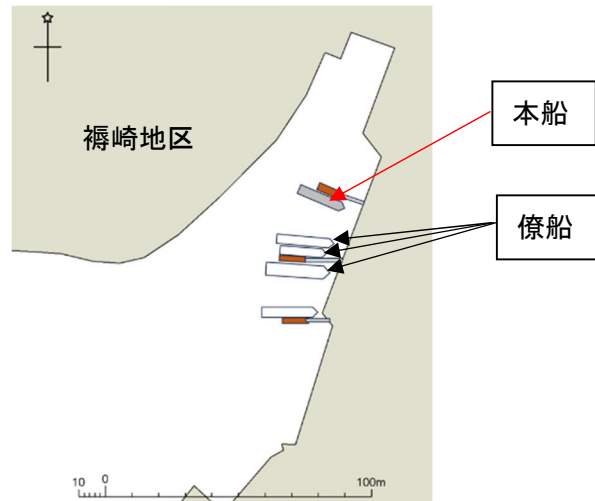


図1 本船の係留状況

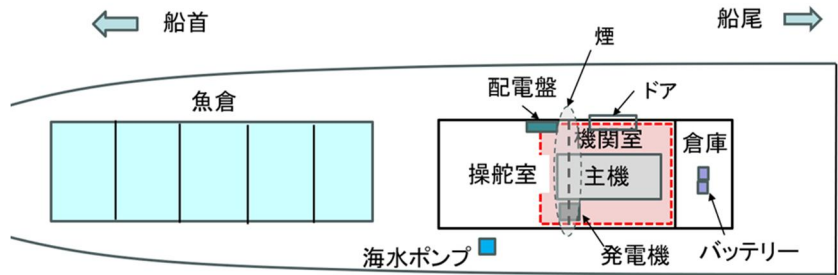
本船は、A社が保有する船舶で構成されるまき網船団の運搬船であり、出漁に備え禰崎地区の南方にある佐世保市神崎漁港こうざきに移動し、魚倉に氷を積み込む予定であった。

船長は、19日07時00分頃、本船に乗船し、主機の点検を兼ねて魚倉の清掃をしようと思い、操舵室において、主機及び主機駆動の発電機を起動した。

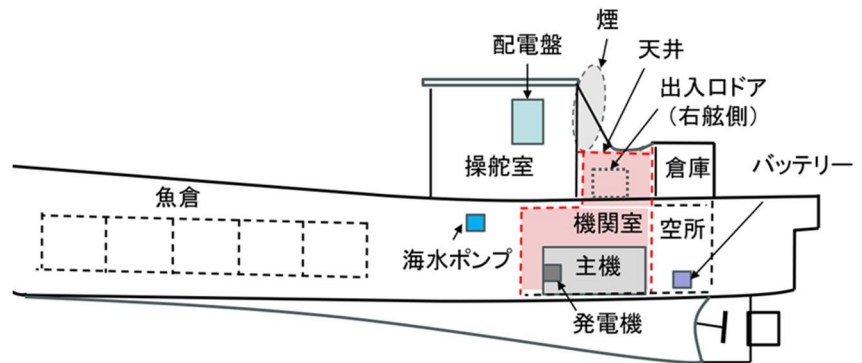
船長は、主機及び発電機の作動状況に異状がなかったので、07時05分頃操舵室左舷側にある海水ポンプを駆動するモーター（以下「海水ポンプ用モーター」という。）を始動し、ホースによって操舵室前の魚倉に放水を始めたが、すぐに海水ポンプ用モーターが停止した。

船長は、操舵室に行き、右舷側に設置されている配電盤を見たが異状は認められず、機関室の状況を確認しようと思い、操舵室右舷側に出たところ、機関室天井と操舵室後壁の隙間付近から灰色の煙が出ているのを見た。

（図2 参照）



① 上方から見た図



② 左舷方から見た図

図2 本船の構造及び機器の配置

(2) 本事故発生後の消火活動等の状況

船長は、機関室の状況を確認しようと機関室囲壁右舷側にある出入口ドア（以下「出入口ドア」という。）を開けたところ、同室内に煙が充満し、出入口ドアのすぐ下付近に赤い炎のようなものが見えたので、操舵室に小型船舶用液体消火器（以下単に「消火器」という。）を取りに戻った。

船長は、消火器を持ってきたが、煙及び強い熱気によって機関室内に入ることができなかったので、機関室の外側から同室内に向けて消火剤を噴射して消火を始めた。

船長は、しばらくして消火剤が切れたので、本船の近くに係留していた僚船から消火器4本を借りて戻って来たが、火炎が機関室出入口まで広がっていたので、同室に近づくことができず、棧橋から消火活動を続けた。

船長は、鎮火させるのが困難と思い、僚船の乗組員に消防に連絡するように依頼した。

本船は、来援した消防隊員によって消火が行われて鎮火し、後日、消防署による実況見分調査（以下「消防実況見分」という。）が行われた。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

(1) 消防実況見分の情報

消防実況見分の結果の主な内容は、次のとおりであり、出火箇所は機関室右舷側と判定された。

- ① 操舵室は、FRP製の外壁を残し右舷側寄りに倒壊し、操舵室、機関室及び倉庫の天井は、焼損して崩れ落ち床面に堆積しているのが認められた。
- ② 操舵室及び機関室の右舷側の側壁、機器等には多くの焼損が認められた。
- ③ 機関室右舷側前部の電気配線は、他の電気配線に比べて強く焼損しており、一部が断線し、断線部に短絡痕が認められた。

(図3 参照)

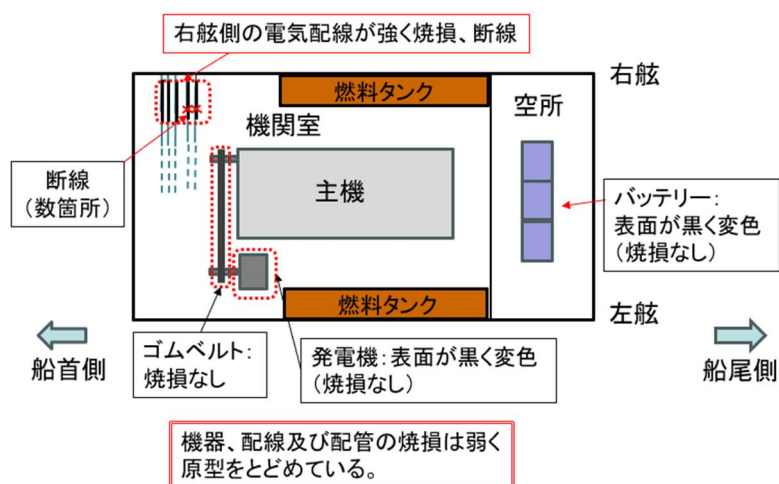


図3 機関室の主な焼損等の状況 (消防実況見分を参考)

(2) 本船に関する情報

① 船舶検査の受検状況

本船は、A社が平成10年頃に中古で購入して以降、専ら本邦の海岸から12M以内で操業する漁船として運航されており、船舶安全法(昭和8年法律第11号)の適用が除外されていた。

② 電気系統

a 主要電路の状況

本船の主要電路は、図4に示すとおりであり、本事故時、発電機で発生した電気(交流200V)が配電盤を通じて海水ポンプ用モーターに給電されていた。

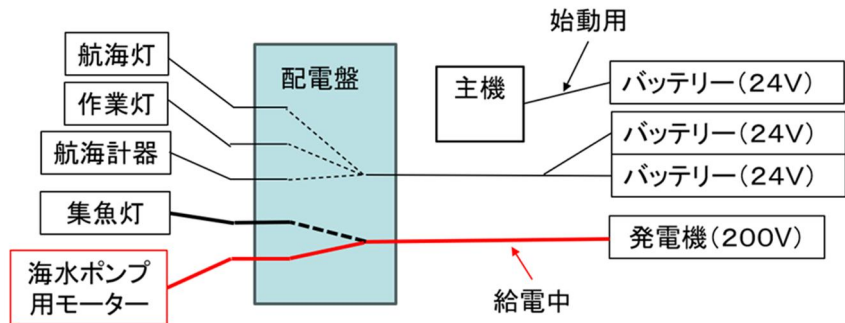


図4 本船の主要電路図

なお、電気配線は、ほとんどが配電盤から機関室前部を  
 通って各機器に繋がれており、機関室内では交流200V電  
 源用電気配線と直流24V電源用電気配線に分けて括られ、  
 ケーブルラックなどには収められていない状態であった。

b 電気配線の整備状況

本船は、船齢39年の小型漁船であり、A社が平成10年  
 頃に中古で購入して以降、無線設備が増設され、航海計器等  
 の交換、修理等が行われていたが、ほとんどの電気配線につ  
 いては、交換、絶縁抵抗測定等の点検整備が行われていな  
 かった。

なお、本船がA社に譲渡される前の電気系統等の整備状況  
 は不明である。

③ 海水ポンプ

a 海水ポンプの設置状態

海水ポンプは、操舵室の左舷側の甲板の下に設置（固定）  
 され、後方に海水ポンプ用モーターが接続されていた。（写真  
 3参照）

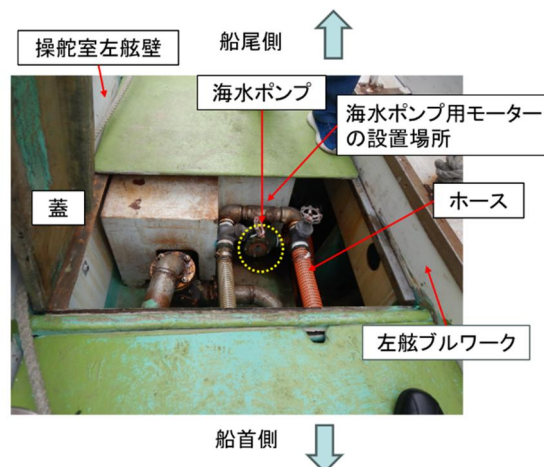


写真3 僚船の海水ポンプの設置状態（本船の  
 海水ポンプとほぼ同じ状態）

	<p>b 海水ポンプの性能</p> <p>海水ポンプの性能は、次のとおりであり、海水ポンプ用モーター（出力3.7kW）によって駆動されるようになっていた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・吐出圧：0.5～5.0kg/cm<sup>2</sup></li> <li>・所要馬力：0.4～5.5kW</li> </ul> <p>c 海水ポンプの整備等の状況</p> <p>海水ポンプ用モーターは、時々整備会社によって修理が行われ、本事故時、異状は認められていなかった。</p> <p>なお、発電機と海水ポンプ用モーターとの間の電気配線（以下「本件電気配線」という。）の点検整備は行われていなかった。</p> <p>④ 消防設備</p> <p>本船は、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ず、機関室への自動拡散型消火器の備付け義務はなかった。</p> <p>(3) 文献の情報</p> <p>文献（「漁船の電気火災を防止しよう！」、一般社団法人日本船舶電装協会、2022年9月改訂）には、集魚灯安定器の内部で老朽化した電線が、異常発熱したり短絡したりして大きな電気火災の原因になっていること、有効な対策として定期的に安定器内の電路の絶縁抵抗を測定すること及び電線の被膜の変色や断線等がないか点検し、不良箇所があれば早急に新替えることが記載されている。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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</p>	<p>あり 不明 なし</p> <p>(1) 本船は、次のことから、機関室右舷前部付近から出火した可能性があると考えられる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 船長が、機関室内に煙が充満し、同室右舷前部側に炎のようなものを認めたこと。</li> <li>② 消防実況見分において、一部の電気配線が、他の電気配線に比べて強く焼損して断線し、短絡痕が認められたこと。</li> </ol> <p>(2) 本船は、本事故発生時、本件電気配線の一部が導線の損傷などの異常な状態で、発電機の交流200Vの電源を使用して海水ポンプ用モーターを作動させたことから、通電された本件電気配線が短絡した可能性があると考えられる。</p> <p>(3) 本船は、平成10年頃に中古で購入して以降、本件電気配線の交換、絶縁測定等の点検整備が計画的に実施されていなかったも</p>

	<p>のと推定される。これは、本船が船舶検査の対象外であり、点検整備が運航に当たり重要な部分のみの実施に偏っていたものと考えられる。</p> <p>そのため、本件電気配線等が大きく劣化した状態にあったものと考えられる。</p> <p>(4) (1)～(3)から、長期間点検整備がなされていなかった本件電気配線が一部断線及び短絡したことにより、出火した可能性があると考えられるが、船長が出火したところを目撃していないことから、出火状況の詳細を明らかにすることができなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本件電気配線の点検が行われていなかったため、本船が禰崎地区の栈橋に係留中、船長が発電機を始動した後、交流200Vの電源から海水ポンプ用モーターに給電された際、本件電気配線が一部断線及び短絡したことにより、機関室右舷前部付近から出火した可能性があると考えられる。</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"> <li>・ 船長は、電気配線の劣化状況等に係る点検整備を計画的に実施し、劣化の兆候が認められる場合は、早めに同配線を交換することが望ましい。</li> <li>・ 船長は、使用中の電気機器が停止した際には、当該電気機器及び給電経路を速やかに点検すること。</li> <li>・ 船長は、定期的に船内の電気系統の絶縁抵抗計測を行うことが望ましい。</li> <li>・ 船舶所有者は、1人乗組み船舶の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。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

