

# 船舶事故調査報告書

令和8年4月8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12月17日 08時55分頃
発生場所	長崎県壱岐市手長島 <sup>たなが</sup> 北西方沖 手長島灯台から真方位298° 8.1海里（M）付近 （概位 北緯33° 53.8′ 東経129° 30.9′）
事故の概要	漁船 <sup>しんこう</sup> 新幸丸は、操業しながら航行中、機関室から火災が発生した。 新幸丸は、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7年1月20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	漁船 新幸丸、5.7トン NS2-15582（漁船登録番号）、個人所有 12.01m（Lr）×2.63m×0.91m、FRP ディーゼル機関、船内機、330.90kW、昭和58年9月16日 4サイクル、回転数毎分2,471、6気筒、ボア116mm、使用 燃料A重油 第290-64889号（船舶検査済票の番号） （写真1～4 参照）

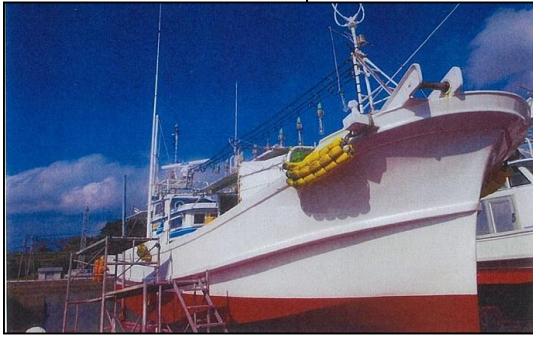


写真1 本船（船首方から見る）  
漁業協同組合提供

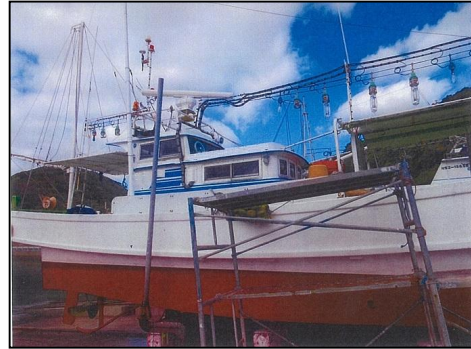


写真2 本船（右舷方から見る）  
漁業協同組合提供



写真3 本船同型船（船首方から見る）

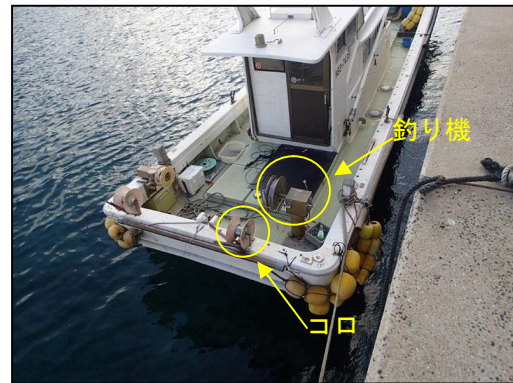


写真4 本船同型船（船尾方から見る）

乗組員等に関する情報	<p>船長 67歳</p> <p>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定</p> <p>免許登録日 平成元年3月16日</p> <p>免許証交付日 令和6年2月1日</p> <p>(令和11年3月15日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	機関室等に焼損、沈没（全損）
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風速 7m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5m</p>
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、ぶりひき縄釣り（トローリング）の目的で、手長島北西方沖の七里ヶ曾根付近の漁場に向け、令和6年12月17日07時15分頃に壱岐市長島所在の大島（壱岐）漁港（以下「長島港」という。）を出航した。</p> <p>船長は、七里ヶ曾根付近の漁場に到着後、主機を中立運転として本船を漂泊させ、08時50分頃に船尾甲板で釣り機（漁業で使用するロープやワイヤを巻き取って魚を吊り上げるための装置）に巻いているワイヤを引き出し、先端の針に餌のいかを引っ掛けてコロ（滑車）を介して船尾から海中に約90m投入した。</p> <p>船長は、本船を約4ノットの対地速力で南西進させながらワイヤを約200mまで投入した08時55分頃、操舵室船首方からゴムが焼けるような異臭を感じた。</p>

船長は、釣り機でワイヤを巻き上げるとともに主機を停止した際、操舵室船首方の機関室送風機（200V用・24V用）2台及び‘操舵室両舷外壁にそれぞれ設置された2か所の機関室通風口’（以下「通風口」という。）から黒煙が噴出していたのを認めた。

船長は、通風口から瞬く間に火炎が噴出して船尾方に延焼しているので、船尾甲板から動くことができず、操舵室内に設置された小型船舶用粉末消火器で初期消火を行うことができなかった。

（図1 参照）

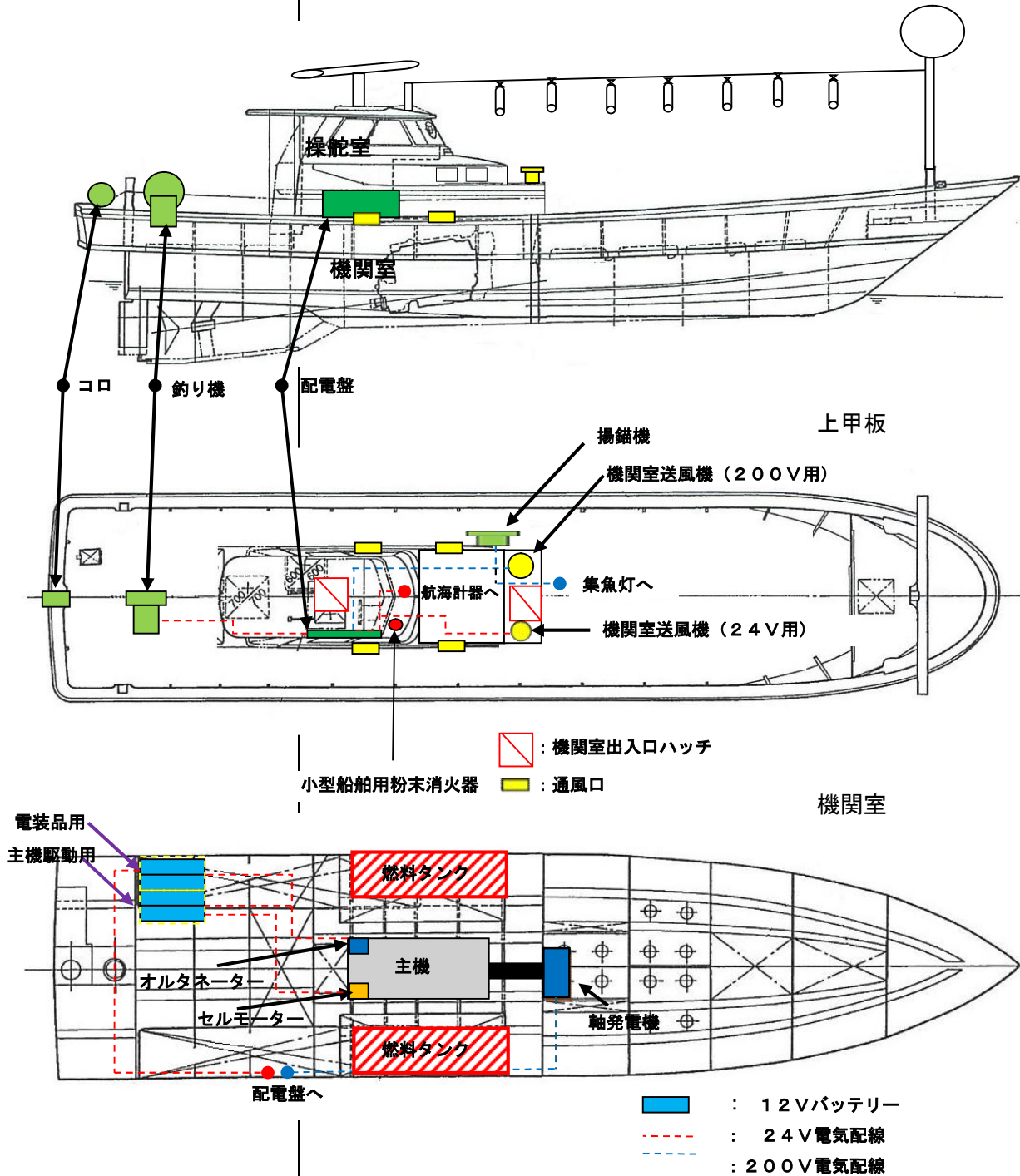


図1 一般配置図

本船は、船首が南に向き、黒煙が西風を受けて右舷側から左舷側へ流れる中、操舵室の火災が拡大した。

船長は、本船付近で操業していた僚船が本船の火災に気づき、救助に向かって来るのを認めた。

船長は、釣り機を停止し、既にベスト型の自動膨張式救命胴衣を着用していたが、腰にペンドル（防舷材）も巻き付けて海中に飛び込み、僚船の方に向かって泳ぎ、09時05分頃、僚船に救助された。

僚船は、船長を乗せて10時30分頃、長島港に到着した。

本船は、巡視艇による消火活動中、10時54分頃、手長島西北西沖で沈没した。（写真5参照）



写真5 延焼中の本船（海上保安庁提供）

（付図1 事故発生場所概略図 参照）

#### その他の事項

##### (1) 船長に関する情報

船長は、学校を卒業後、約50年漁師をしており、刺し網漁、いか釣り漁、ひき縄釣りなどを行っていた。

##### (2) 本船に関する情報

本船は、船長が約23年前に中古で購入後、約14年前に主機を新替えし、年間約200～250日操業を行っていた。

本船は、令和5年4月頃に日本小型船舶検査機構による定期検査を受検し、限定沿海区域の航行区域で合格していた。

主機は、令和6年8月頃に修理会社で開放点検され、ピストン、シリンダライナー等の交換が行われていた。

釣り機は、本事故発生の2日前に新替えされた。

##### (3) 機関室に関する情報

船長は、本事故当日の発航前点検において、機関室の点検を行った際、異状を認めなかった。

本事故当時、操縦席操作盤において、主機の異状を示す警報装置は作動していなかった。

機関室には、前部に軸発電機、中央部に、右舷側から順に右舷

燃料タンク、主機、左舷燃料タンク、左舷後部に、右舷側から順に電装品用バッテリー2台（12V直列接続）、主機駆動用バッテリー2台（12V直列接続）が、それぞれ1組ずつ配置されていた。

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700ℓのA重油が積載されていた。

（図1 参照）

#### (4) 電気配線等に関する情報

船長は、本事故当時、200Vの交流電力を発生させる軸発電機は使用しておらず、電装品用バッテリーから操舵室右舷側の配電盤を介し、24V電気配線を通じてレーダー、GPSプロッター、魚群探知機、無線、機関室送風機（24V用）及び釣り機に電力を供給していた。

船長は、ふだん、日差しを受けて劣化しやすい甲板上の電気配線の目視点検を行い、ひび割れや硬化が認められた場合、自ら又は修理会社に依頼して交換していたが、操舵室及び機関室の電気配線の目視点検や絶縁抵抗試験<sup>\*1</sup>を行ったことがなく、劣化の状況を確認していなかった。

#### (5) 文献による情報

文献（「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）によれば、短絡による火災事故の要因について、次の記載がある。

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相互が直接接触し、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）と言ひ、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。

#### (6) 消防設備に関する情報

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。

- ・ 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。）を2個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、乗組員が入室しない機関室には、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。

\*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。

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p>本船には、操舵室に小型船舶用粉末消火器が 1 個、船首甲板に消火用バケツが 1 個設置されていたが、火災探知器は設置していなかった。</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>不明 不明 なし</p> <p>(1) 事故の発生に関する解析 本船は、手長島北西方沖でぶりひき縄釣りをしながら南西進中、機関室から出火したものと考えられる。</p> <p>(2) 火災発生に関する解析</p> <p>① 本船は、約 4 か月前に主機の開放点検が行われており、また、本事故当時、主機の異常を示す警報装置が作動しなかったことから、主機の異常により発火した可能性は低いと考えられる。</p> <p>② 本船は、次の状況下から、操業中に機関室内の電気配線が被覆の劣化等で短絡したことから、発火し、船体に延焼した可能性があると考えられるが、本船が沈没しており、物的情報がなく、発火に至った状況を明らかにすることができなかった。</p> <p>a 通風口から黒煙及び火炎が噴出していた。</p> <p>b 本事故当時、24V 電気配線を通じてレーダー、GPS プロッター、魚群探知機、無線、機関室用送風機（24V 用）及び釣り機に電力を供給していた。</p> <p>c 船長は、操舵室及び機関室の電気配線の目視点検や絶縁抵抗試験を行ったことがなく、劣化の状況を確認していなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、手長島北西方沖で操業しながら航行中、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><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 小型漁船の船長は、ふだんから操舵室及び機関室の電気配線も含めて目視点検を行うとともに、定期的に絶縁抵抗試験を実施して電気配線の被覆の劣化状況を確認し、必要に応じて電気配線の交換等の整備を行うこと。</li> <li>・ 小型漁船の船長は、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し、併せて法令による自動拡散型消火器の設置が求められていない場合であっても、自動拡散型消火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

