

船舶事故調査報告書

令和8年1月21日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	火災
発生日時	令和6年10月21日 17時00分頃
発生場所	沖縄県北大東村沖大東島南東方沖 北大東島灯台から真方位168°121.2海里（M）付近 （概位 北緯23°58.0′ 東経131°45.0′）
事故の概要	漁船希栄丸は、操業中、機関室から火災が発生した。
事故調査の経過	令和6年10月23日、主管調査官（那覇事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	漁船 希栄丸、19トン ON2-0462（漁船登録番号）、個人所有 第282-15476号（船舶検査済票の番号） ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力423kW、回転数毎分2,084、6気筒、使用燃料A重油、機関製造年月日不詳、昭和60年10月8日進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特定 機関長、三級（機関）（履歴限定）
負傷者	なし
損傷	主配電盤の電気配線等に焼損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約3m
事故の経過	<p>本船は、船長及び機関長ほか6人（日本国籍1人、インドネシア共和国籍5人）が乗り組み、漁場を移動しながらまぐろ延縄漁の操業を続け、沖大東島南東方沖合121Mの地点から揚縄を開始した。</p> <p>本船は、機関長が操舵室にて操舵を行い、船長ほか乗組員で船首甲板にて操業中、操舵室の照明が消え、揚縄作業中の幹縄巻上機（ラインホーラー）が停止し、船内電源が途絶えた。</p> <p>機関長は、機関室に向かったところ、同室が白い煙で充満し、電気ケーブルの焼けたような臭いから電気火災が発生したと思い、タオルで口を覆い、懐中電灯と消火器を持ち、機関室右舷側に設置された主配電盤に向かった。</p> <p>機関長は、主配電盤から電気ケーブルの焼けたような臭い、少し煙が出ているのを認め、また、同盤にある220V給電盤のブレーカー（以下「本件ブレーカー」という。）が遮断状態になっていることを確認した。</p> <p>機関長は、煙が消えたのを確認した後、軸発電機及びディーゼル発電機から交流220Vの電源が供給できないと判断し、操業をやめ</p>

	<p>た。また、主機に異状がなく航行可能であったので、漁業無線にて付近で操業中の僚船に状況を説明して自力で沖縄県那覇市泊漁港に向かう旨を伝えた。</p> <p>本船は、船長が操舵室からトランシーバーで操舵指示を出し、乗組員が操舵機を手動で操作しながら航行し、途中、僚船から通報を受けて来援した海上保安庁の巡視船に伴走されて泊漁港に入港着岸した。</p> <p>現場調査にて、主配電盤内部は、焼損していない電気配線被覆に劣化があり、本件ブレーカーの上部にある電気配線被覆全体が、また、軸発電機から本件ブレーカーに配線されている主配電盤内の三相交流220V電気配線（以下「本件配線」という。）の被覆がそれぞれ激しく焼損していることが確認された。</p> <p>本船は、本事故後、機関長が電気修理業者に依頼し、主配電盤の電気機器類、電気配線等を新替えした。</p> <p>機関長は、本船が船舶検査時での約9年間の乗船勤務中、船舶検査時にはいつも絶縁抵抗測定を業者に任せていて船内の電気設備に問題が生じることがなかったため、自身で主配電盤内部、電気配線等の外観の点検及び絶縁抵抗値の計測を行ったことがなかった。</p> <p>船舶所有者は、本船の進水時から本事故発生時までの約39年間、一度も本件配線及び本件ブレーカーを新替えしたことはなかった。</p> <p>電気修理業者は、主配電盤において、本件配線の被覆が焼損しており、焼損していない電気配線の被覆に劣化が見られたので、湿気により本件配線の絶縁が低下して短絡が生じ、過電流が流れて被覆が発火したと思った。</p> <p>運輸安全委員会の地方分析集「漁船の電気火災を防止しましょう」によれば、高温多湿の環境下におかれた船舶において、湿気が電気配線の絶縁を低下させ、漏れ電流によって絶縁物を熱的に劣化させる。この電気配線に漏電が発生して過電流が流れ、端子に付着したゴミや埃を炭化させたほか、短絡により電気配線の被覆が燃えて火災の原因となることが記載されている。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、操業中、本件配線の被覆が劣化した状態で短絡によって過電流が流れ、本件配線の被覆が燃えて主配電盤で火災が発生したものと考えられる。</p> <p>本船は、高温多湿な環境の中、本件配線及び本件ブレーカーの絶縁が低下していたものと考えられる。</p> <p>機関長は、約9年間の本船乗船勤務中、自ら主配電盤内部、電気配線等の外観の点検及び絶縁抵抗値の計測を行ったことがなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、機関長が主配電盤内部の電気配線等外観が約9年間確認していなかったため、本船が操業中、絶縁が低下した本件配線が被覆の劣化によって短絡して過電流が流れ、本件配線の被覆が燃えて主配</p>

	電盤で火災が発生したものと考えられる。
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止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">・ 機関長は、定期的に電気配線及び各ブレーカー等電気機器類の外観点検及び船内の電気配線系統における線間の絶縁抵抗計測を行うこと。・ 船舶所有者は、主配電盤の電気配線及び各ブレーカー等電気機器類の保守管理を行い、必要に応じて新替えを行うこと。