


# 船舶事故調査報告書

令和8年4月22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7年1月4日 06時50分頃
発生場所	徳島県阿南市伊島西方沖 伊島港西防波堤東灯台から真方位234° 1,350m付近 (概位 北緯33° 50.3′ 東経134° 47.6′)
事故の概要	瀬渡船 <sup>しんこう</sup> 真光丸は、航行中、機関室で火災が発生した。
事故調査の経過	令和7年1月8日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
<b>事実情報</b> 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	瀬渡船 真光丸、5.7トン TO2-2718（漁船登録番号）、個人所有 第280-20283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264.8kW、回転数 毎分2,200、6気筒、ボア117.9mm、使用燃料軽油、機関製 造年月日不詳、昭和61年3月16日進水 (写真1 参照)
	
	写真1 本船
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	機関室等に焼損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客20人を乗せ、瀬渡しの目的で、阿南市 <sup>つばきどまり</sup> 椿泊漁港を出航し、同市 <sup>たなご</sup> 棚子島南西岸の磯に向けて約10ノットの対地速力で航行していた。 船長は、操縦席に座って手動操舵で操船に当たっていたところ、操縦席内の下部（操縦者の足下付近）に設置されている計器盤付近からビニールが焼けたような鼻につく臭いがしたので不審に思い、主機を停止した。

船長は、計器盤の回転計の奥側に赤い炎が見えたので、計器盤に接続されている電気配線が燃えていると思った。

船長は、操舵室内に備え置いていた小型船舶用粉末消火器（以下「持運び式粉末消火器」という。）2本を取り出し、消火ノズルを計器盤の隙間に挿入して消火剤を放出し、初期消火を開始した。

船長が持運び式粉末消火器2本を使い切った後に操縦席後部の右舷側床板を開けて機関室内を確認したときはまだ火がくすぶっていた。その後、釣り客がバケツで機関室内に海水を何度か掛けて火災は鎮火した。

別の釣り客は、本船に火災が発生したことを知り、118番通報した。

（写真2 参照）



写真2 操舵室の状況（消火後）

阿南市伊島漁港から同市橘港に向けて航行していた漁船の船長は、煙を上げている本船と船上で釣り客が手を振っているのを見て本船に向かった。

漁船の船長は、本船に到着後、本船のセルモーター始動用スイッチが焼損して主機を始動することができなかつたので、本船を伊島漁港にえい航した。

(1) 本船が伊島港に到着後、船長が船内を確認したところ以下のとおりであった。

- ① 機関室船首側の配電盤と計器版の間の電気配線（以下「本件配線」という。）及び計器盤が著しく焼損していた。
- ② 機関室内の他の電気配線も焼損していたものの、主機等の機器に焼損はなかつた。

(2) 機器の管理及び整備の状況

本船の機関室は、操舵室下方に配置されており、主機、発電機、燃料油タンク等が設置されていた。

船長は、本船を昭和61年に新船で購入し、約3年前にGPS

プロッターを交換したが、その際、新造時から使用している本件配線及び他の電気配線には異状がなかったため、本事故発生時まで交換及び日頃の目視点検を行っていなかった。

本船は、日本小型船舶検査機構（第9回定期検査）の検査を令和5年5月29日に受けて合格していたが、検査の対象外となる絶縁抵抗試験等の検査を新造時から今まで受けたことがなかった。

(図1 参照)

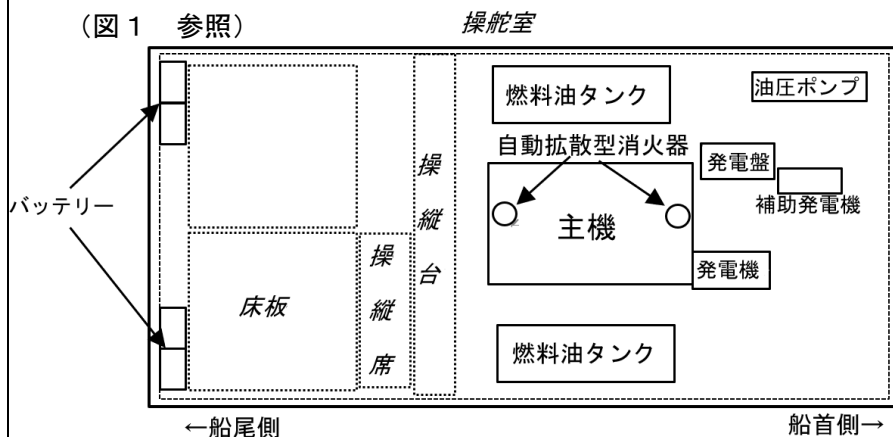


図1 機関室機器配置図

(破線標記の装置は床板上部に、実線標記の装置は床板下部にそれぞれ設置)

### (3) 消防設備

小型船舶安全規則（昭和49年運輸省令第36号）によれば、本船は、機関室に自動拡散型消火器を備え付け、船内に小型船舶用液体消火器又は持運び式消火器2個を備え付ける必要があった。

持運び式粉末消火器3個は、操舵室後部に置かれており、うち1個は使用期限がかなり前に切れており、使用しなかった。また、船内に消防用バケツを備えていた。なお、本船に火災探知器はなかった。

自動拡散型消火器は、主機直上の天井に船首尾方向に2個設置されており、船長が、鎮火後に確認したところ、同消火器が作動していることが確認された。

### (4) 文献による情報

「メンテナンスガイド 船内機・船内外機船」（日本小型船舶検査機構、令和3年9月発行）\*1には、電気系統にある各配線類の被覆に亀裂がないか点検することが推奨されており、亀裂等があるとショートし火災のおそれがあると記載されている。

## 分析

(1) 本事故後、本件配線及び計器盤が著しく焼損していたことが

\*1 [https://jci.go.jp/jikomannual/pdf/maintenance\\_inboard.pdf](https://jci.go.jp/jikomannual/pdf/maintenance_inboard.pdf)

	<p>ら、出火元は、同付近と考えられる。</p> <p>(2) 船長は、本船を購入後約39年間、機関室内の電気配線に異状が認められず、その間、本件配線の交換が行われなかったことから、本件配線の被覆が劣化し絶縁劣化を生じていた可能性が考えられる。</p> <p>このため、本件配線内に流れた電流によって被覆が燃え、短絡して火花が飛び、周囲のほこり等に着火した可能性があると考えられる。</p> <p>(3) 船長は、船舶検査の際に絶縁抵抗試験が求められていなかったことから、本船を購入後、同試験を実施したことがなかった。</p> <p>(4) (1)～(3)から、本事故は、本船が航行中、機関室内の本件配線付近から出火したことから発生したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、船長が機関室内の電気配線の絶縁抵抗試験等を行っていなかったため、本船が航行中、機関室内の本件配線が短絡して火花が飛び、周囲のほこり等に着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>
<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>・ 船長は、定期的に電気配線の絶縁抵抗測定、目視点検等の点検や清掃を行い、劣化や亀裂等がある場合には直ちに新替えを行うこと。また、電気配線は、高温多湿及び潮気がある環境化にある場合、一定期間ごとに交換することが望ましい。</li> <li>・ 船舶所有者は、法令により火災探知器の設置が求められている船舶以外の小型船舶であっても、機関室には火災探知器を設置することが望ましい。</li> </ul>