

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10月30日 09時40分頃
発生場所	兵庫県南あわじ市阿那賀漁港 伊毘港沖防波堤北灯台から真方位343° 1,640m付近 (概位 北緯34° 16.2' 東経134° 40.1')
事故の概要	漁船富士丸は、係留中、機関室から出火した。
事故調査の経過	令和7年11月5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
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	漁船 富士丸、3.0トン HG3-36178（漁船登録番号）、個人所有 第260-42866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220.65kW、回転 数毎分2,600、6気筒、ボア105.9mm、使用燃料軽油、機関 製造年月日不詳、昭和62年10月8日進水
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 北東、風力 2、視界 良好 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、しばらく主機を動かしていないので、試運転の目的で、阿那賀漁港の定係地で係留したまま主機を始動した。</p> <p>船長は、本船の係留地の西側の岸壁で漁具の整理を行っていたところ、焦げたような臭いがするので、本船に戻った。</p> <p>船長は、岸壁から見て船外に煙を認めなかったものの、操舵室右舷側の窓から炎らしきものが見えたので、操舵室の床の機関室の上蓋を開けたところ、炎及び黒煙が吹き出した。</p> <p>船長は、本船に消火器を装備していないので岸壁に避難し、119番通報しようとしたが、気が動転して通報できず、携帯電話のリダイヤルを押したところ、所属する漁業協同組合に繋がりに、同組合員に消防への通報を依頼した。</p> <p>依頼を受けた漁業協同組合の職員は、消防本部に本船の火災発生を通報した。</p> <p>船長は、対岸の倉庫で機械の整備作業をしていた大学の教員を認め、対岸の倉庫まで自家用車で行き、携帯型粉末消火器2台を借用し、本船に戻って機関室の消火活動を開始した。</p>

	<p>船長が携帯型粉末消火器を2台使用して消火活動を行った結果、黒煙が白煙に変わって火勢が弱まってきた。その後、来援した消防隊員の放水によって鎮火した。</p> <p>船長は、本船を昭和62年10月に新船で購入し、一本釣り漁に従事していたが、最近では専ら警戒船業務に使用しており、操業に使用することはほとんどなく、令和7年10月に操業に使用したのは1日のみであった。</p> <p>本船は、建造後38年経過しており、主機が2度換装されていたが、船長は、電気設備の点検要領を知らず、定期的な絶縁抵抗測定や目視点検などの電気設備の点検及び整備を行っていなかった。</p> <p>船長は、最近になって何度かバッテリーの電圧低下等の状況を認めたが、セルモーターが回って主機を始動できていたので不具合が発生していると思わず、セルモーター用電線の点検を行っていなかった。</p> <p>現場調査の結果、本船は、機関室内の主機右舷側後部に設置されたセルモーター付近に著しい焼損が認められ、セルモーター用電線が経年劣化によって被覆が破れ、熔融粒を伴って溶断している箇所が発見された。</p> <p>本船は、機関室に自動拡散型消火器を装備していたが、同消火器は、同室左舷側後部の床面近くに設置されていたので、本事故時に作動しなかった。</p> <p>(写真1 機関室上部、写真2 セルモーター、写真3 溶断した電線、写真4 自動拡散型消火器 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>(1) 本船は、機関室内の主機右舷側後部に設置されたセルモーター付近に著しい焼損が認められ、セルモーター用電線が経年劣化によって被覆が破れ、溶断している箇所が発見されたことから、同箇所がエンジンケーシングと接触して短絡したものと推定される。</p> <p>(2) 短絡して発生した火花は、付近の可燃物（ゴミ、ほこり等）に着火し、機関室内で延焼したものと推定される。</p> <p>(3) 船長は、バッテリーの電圧低下等の状況を認めたものの、セルモーターが回って主機を始動できていたことから、電気系統に不具合が生じていると思わず、セルモーター用電線の点検を行っていなかったものと考えられる。</p> <p>(4) 船長は、電気設備の点検要領を知らなかったことから、定期的な絶縁抵抗測定や目視点検などの電気設備の点検及び整備を行っていなかったものと考えられる。</p> <p>(5) 本船は、機関室に自動拡散型消火器を装備していたが、同消火器は、同室左舷側後部の床面近くに設置されていたことから、本事故時に作動しなかったものと考えられる。</p> <p>(6) (1)～(5)から、本船が係留状態で試運転中、機関室のセルモーター</p>

	ター付近から出火したものと考えられる。
原因	本事故は、船長がセルモーター用電線の点検を行っていなかったため、本船が係留して試運転中、経年劣化によって被覆が破れた同電線が、エンジンケーシングと接触して短絡し、発生した火花が付近の可燃物に着火し、機関室内で延焼したことにより発生したものと推定される。
再発防止策	<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"> ・ 船舶所有者は、定期的に電気配線の点検を行い、劣化等を認めた場合は早めに交換すること。また、定期的に絶縁抵抗測定や目視点検などを行い、漏電の有無を確認することが望ましい。 ・ 船舶所有者は、迅速な消火活動に有効な場所に小型船舶用消火器を設置すること。 ・ 船舶所有者は、火災が発生する可能性のある場所を考慮した上で、適切な場所に自動拡散型消火器を設置すること。 ・ 船舶所有者は、法令で火災探知器等の設置が求められる船舶以外の小型船舶であっても、機関室に火災探知器等を設置することが望ましい。

写真1 機関室上部



写真2 セルモーター

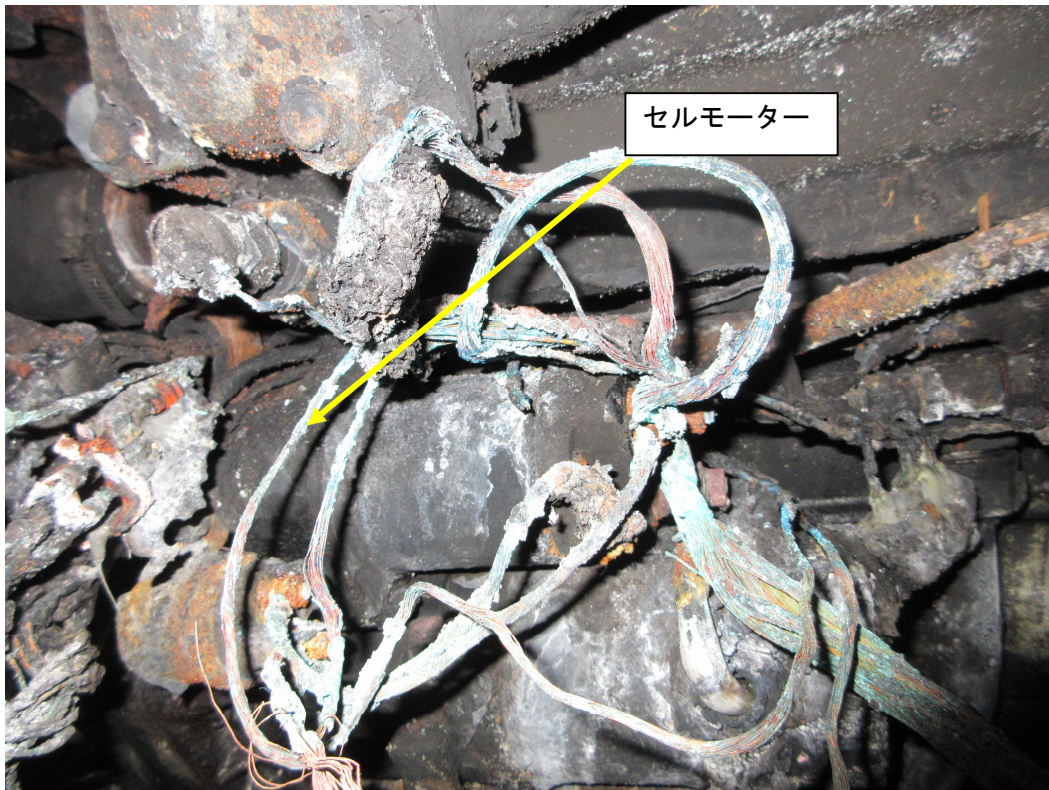


写真3 溶断した電線

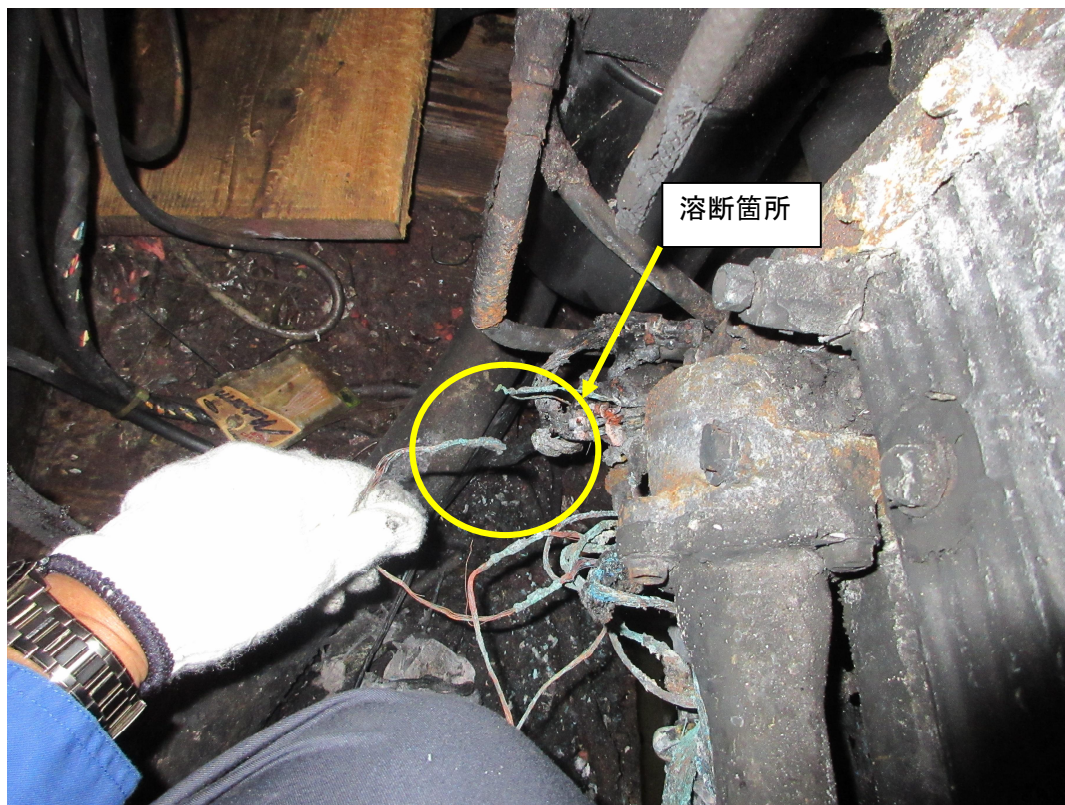


写真4 自動拡散型消火器

