

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6年8月5日 02時00分頃																																												
発生場所	青森県深浦町 ^{へなし} 鱸作漁港 舳作港西防波堤灯台から真方位135° 100m付近 （概位 北緯40° 36.5′ 東経139° 51.7′）																																												
事故の概要	漁船第三龍神丸 ^{りゅうしん} は、係留中、機関室から火災が発生し、係留中の漁船3隻に延焼した。																																												
事故調査の経過	令和6年8月7日、主管調査官（仙台事務所） 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 第三龍神丸、2.4トン AM3-31949（漁船登録番号）、個人所有																																												
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	上部構造物等に焼損（全損）																																												
気象・海象	気象：天気 晴れ 事故発生場所の北東方約3.9海里に位置する深浦特別地域気象観測所の8月5日における観測値は、次のとおりであった。 <table border="1" data-bbox="558 1153 1412 1545"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻 (時:分)</th> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> <th rowspan="2">気温 (°C)</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>00:30</td> <td>北東</td> <td>1.8</td> <td>北北東</td> <td>3.1</td> <td>22.3</td> </tr> <tr> <td>01:00</td> <td>北東</td> <td>2.0</td> <td>北東</td> <td>3.3</td> <td>22.2</td> </tr> <tr> <td>01:30</td> <td>東北東</td> <td>1.7</td> <td>東北東</td> <td>2.8</td> <td>22.1</td> </tr> <tr> <td>02:00</td> <td>北東</td> <td>2.1</td> <td>北東</td> <td>3.9</td> <td>22.2</td> </tr> <tr> <td>02:30</td> <td>北東</td> <td>1.4</td> <td>北東</td> <td>2.5</td> <td>22.0</td> </tr> </tbody> </table> 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期					時刻 (時:分)	平均		最大瞬間		気温 (°C)	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	00:30	北東	1.8	北北東	3.1	22.3	01:00	北東	2.0	北東	3.3	22.2	01:30	東北東	1.7	東北東	2.8	22.1	02:00	北東	2.1	北東	3.9	22.2	02:30	北東	1.4	北東	2.5	22.0
時刻 (時:分)	平均		最大瞬間		気温 (°C)																																								
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)																																									
00:30	北東	1.8	北北東	3.1	22.3																																								
01:00	北東	2.0	北東	3.3	22.2																																								
01:30	東北東	1.7	東北東	2.8	22.1																																								
02:00	北東	2.1	北東	3.9	22.2																																								
02:30	北東	1.4	北東	2.5	22.0																																								
事故の経過	(1) 火災の発生 本船は、他の6隻の漁船と共に無人の状態で、鱸作漁港北東部に位置する漁船の係留場所（以下「本件係留場所」という。）において、船首を海側に向けて他船の舷と約1mの間隔を空け、岸壁から見て左から2番目の位置に係留されていた。（図1参照）																																												

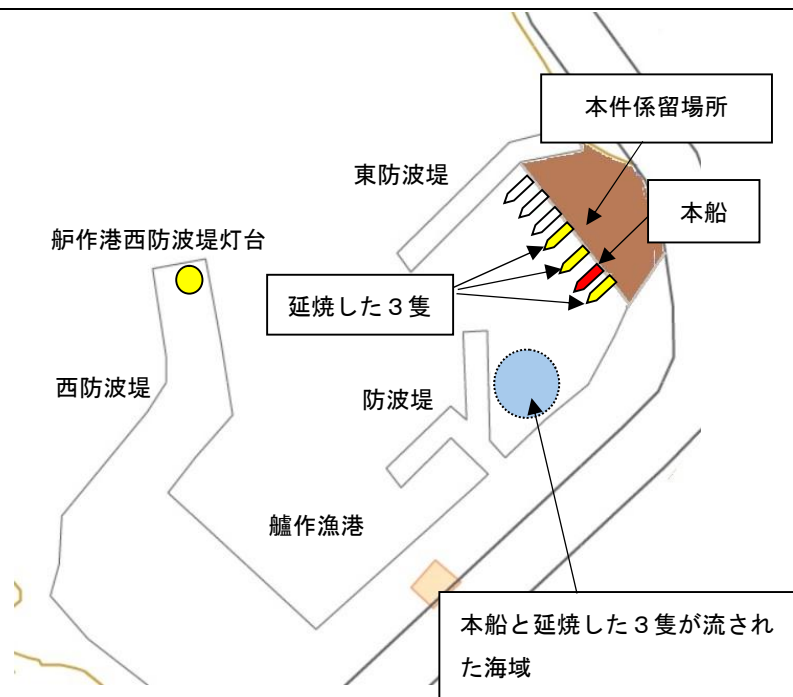


図1 本船と延焼した3隻が流されていた場所概略図

岸壁から見て左から7番目の位置に係留されている漁船の船長（以下「本件船長」という。）は、02時00分頃、漁の準備の目的で本件係留場所に来たところ、岸壁から見て1番目から4番目までの4隻の漁船が燃えながら本件係留場所から舳作漁港内に流されているのを発見した。本件船長は、直ちに携帯電話で119番通報を行った。

本船及び他の3隻は、02時30分頃来援した消防署による消火活動が行われ、その後鎮火が確認されたが、いずれも暴露甲板にある可燃物及び上部構造物等が焼損しており、翌日、陸揚げされた後、廃船処分された。

(2) 火災発生の要因に関する情報

消防署によれば、火災の状況は、次のとおりであった。

- ① 本船は、他の3隻と比較して広範囲に燃損していたので、本船から火災が発生して上部構造物に広がり、船首及び船尾に繋いであった係留索（化学繊維製）が火炎によって焼き切れて、舳作漁港内の海域に流された。
- ② 他の3隻は、炎上していた本船からの炎や火の粉が暴露甲板の可燃物に引火して火災が発生した。その後、上部構造物に延焼し、係留索が火炎によって焼き切れて、舳作漁港内の海域に流された。
- ③ 本船は、機関室船尾側に設置されたバッテリーからメインスイッチに延びる電気配線（以下「本件電気配線」という。）の被覆に炭化が認められた。これは発熱や火花の影響で被覆が燃え

	<p>たことを示すものである。</p> <p>④ 本船は、係留中、船長がメインスイッチを切断していたが、本件電気配線が通電状態にあり、短絡すると発熱や火花が発生する状態であった。</p> <p>⑤ 船長は、本船を購入してから本事故発生までの約15年間、本件電気配線の点検及び絶縁抵抗の測定を行ったことがなかった。</p>
分析	<p>(1) 消防署の調査によって、機関室船尾側に設置されたバッテリーからメインスイッチに延びる本件電気配線の被覆に炭化が認められたことから、出火元は本件電気配線付近と考えられる。</p> <p>(2) 次のことから、出火した要因は、電気配線の短絡である可能性があるものと考えられる。しかしながら、出火状況を目撃した者がいなかったこと及び本件電気配線の劣化状況について客観的な情報が得られなかったことから、出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>① 火災発生時、本件電気配線は通電状態であった。</p> <p>② 船長は、本件電気配線の点検及び絶縁抵抗の測定を行っていなかった。</p> <p>(3) 本船に近接して係留されていた3隻については、無人であったため、延焼を食い止めることができなかった。</p> <p>(4) (1)～(3)から、本船は、機関室から出火し、係留されていた他の3隻に延焼したのと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、船長が本件電気配線を点検整備していなかったため、本船が、無人の状態に係留中、本件電気配線が短絡して出火し、付近に係留中の3隻に延焼したことにより発生した可能性があると考えられる。</p>
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"> ・ 小型船舶の船長は、定期的に電気配線及び電気機器の点検及び絶縁抵抗測定を行い、絶縁抵抗値の変化を把握すること。 ・ 小型船舶の船長は、電気配線が耐用年数を超えた場合には、速やかに交換すること。 ・ 小型船舶の船長は、係留中、バッテリー端子から電気配線を取り外しておくことが望ましい。