

船舶事故調査報告書

平成22年9月30日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 山本 哲也

委員 根本 美奈

事故種類	火災
発生日時	不明（平成21年12月2日 23時00分ごろ～翌3日 03時30分ごろの間）
発生場所	旧江戸川 千葉港葛南市川灯台から真方位295°4,100m付近の株式会社あみ貞専用棧橋 （概位 北緯35°40.9′ 東経139°53.6′）
事故調査の経過	平成21年12月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか2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	旅客船 あみ貞 ^{てい} 、36トン 136937、株式会社あみ貞 15.32m (Lr) × 4.96m × 1.95m、FRP ディーゼル機関、161kW、平成1年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 31歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成11年9月8日 免状交付年月日 平成21年9月4日 免状有効期間満了日 平成26年10月13日 船舶所有者 男性 54歳
死傷者等	なし
損傷	全損（平成21年12月22日船底部等回収）
事故の経過	本船は、平成21年12月2日16時50分ごろ、船長ほか2人が乗り組み、乗客37人を乗せ、屋形船として運航したのち、23時00分ごろ、東京都江戸川区にある専用棧橋に戻った。 船長は、棧橋の配電盤からの100V陸上電源（以下「陸電」という。）のキャブタイヤコード（電線）のプラグを本船側のコンセントに接続し、発電機を停止して船内電源を切り、本船及び棧橋の戸締りをして事務所に戻った。 翌3日、03時30分ごろ、本船の火災に気付いた付近住民が消防署に通報し、船舶所有者及び船長らが駆けつけたとき、船体全体が火炎に包まれて燃えており、その後陸からの消火活動で鎮火したが、沈没した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 1 海象：穏やか
その他の事項	船長ほか2人の乗組員は、本船を離れる際、以下の作業を行った。 (1) ガスコンロ及び配管の元栓を閉鎖した。

	<p>(2) 残った天ぷら油を凝固剤で固め、天かすとともに陸揚げした。</p> <p>(3) 灰皿は水洗いして片付け、集めた吸殻を陸揚げした。</p> <p>(4) 客室内に掃除機をかけたとき、コンセント周辺に異状はなかった。</p> <p>陸電は、棧橋係留中に飲み物を冷やす業務用冷蔵庫及びビールサーバーを運転するため、防波堤及び棧橋に設置した各ブレーカーボックスを経て、キャブタイヤコードにより本船に導かれ、船首入口屋根の左舷脇にぶら下げていた防水型コンセントを介し、屋根裏を経て、船尾運転台下の配電盤に導かれていた。</p> <p>業務用冷蔵庫は、購入後約2年で、半年ごとに製造業者が訪船メンテナンスし、これまで異常はなかった。</p> <p>陸電のブレーカーは、過去に数回過電流のために、棧橋側のものが自動遮断したことがあったが、原因調査を行っていなかった。</p> <p>本事故時も自動遮断されていたことが確認された。</p> <p>事故後、引き揚げられた船体等の焼損状況については、次のとおりであった。</p> <p>(1) 船体は、中央に配置された客室の船首部分直下が清水タンク、コファダム（空倉）、燃料タンクとなっていたが、それぞれのタンク内面の塗装ペイントと上甲板が一部焼け残っていた。客室の後部及び船尾部分は床（上甲板）が完全に焼け落ち、客室部分が最も激しく焼損していた。</p> <p>(2) 機関室は、客室の中央直下にあつて、船首側から2台の発電機（設置台は焼けていなかった。）及び主機が焼損していたが、燃料等の配管には損傷がなかった。</p> <p>(3) 船尾端の調理室には、ガスコンロ周囲のステンレス鋼板で覆った石膏ボードが焼け残っていた。</p> <p>(4) 客室後方の運転台は、焼失し、付近にあった配電盤、業務用冷蔵庫及びプロパンガスボンベ等は回収されなかった。</p> <p>(5) 棧橋の足場に残っていた陸電用キャブタイヤコードは、先端のプラグはなく、先端部のゴム被覆が焼け、電線の素線がばらけて10cmほどむき出しになっていた。</p>		
分析	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="520 1447 815 1608">乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1447 1452 2078"> <p>不明 あり なし</p> <p>本船は、江戸川区にある専用棧橋で陸電を使用して係留中、出火し、船体中央の客室が最も激しく焼損していたが、当時、火種となるものは船内に残されていなかったものと考えられる。</p> <p>本船は、棧橋に係留中、陸電がキャブタイヤコードで供給され、陸電の棧橋側のブレーカーが、過去に数回、過電流のため自動遮断したことがあったことと、本事故後、陸電用ブレーカーの遮断が確認されていたことから、本船内の陸電配線が劣化するなどして短絡し、配線被覆材が発火して火災となった可能性があると考えられるが、陸電配線は火災発生後に短絡した可能性もあること、</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>不明 あり なし</p> <p>本船は、江戸川区にある専用棧橋で陸電を使用して係留中、出火し、船体中央の客室が最も激しく焼損していたが、当時、火種となるものは船内に残されていなかったものと考えられる。</p> <p>本船は、棧橋に係留中、陸電がキャブタイヤコードで供給され、陸電の棧橋側のブレーカーが、過去に数回、過電流のため自動遮断したことがあったことと、本事故後、陸電用ブレーカーの遮断が確認されていたことから、本船内の陸電配線が劣化するなどして短絡し、配線被覆材が発火して火災となった可能性があると考えられるが、陸電配線は火災発生後に短絡した可能性もあること、</p>
乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>不明 あり なし</p> <p>本船は、江戸川区にある専用棧橋で陸電を使用して係留中、出火し、船体中央の客室が最も激しく焼損していたが、当時、火種となるものは船内に残されていなかったものと考えられる。</p> <p>本船は、棧橋に係留中、陸電がキャブタイヤコードで供給され、陸電の棧橋側のブレーカーが、過去に数回、過電流のため自動遮断したことがあったことと、本事故後、陸電用ブレーカーの遮断が確認されていたことから、本船内の陸電配線が劣化するなどして短絡し、配線被覆材が発火して火災となった可能性があると考えられるが、陸電配線は火災発生後に短絡した可能性もあること、</p>		

	<p>及び本船の焼損が激しく、また、沈没後に多くの物品が流失したことから、発火した状況については、明らかにすることができなかった。</p> <p>過去に陸電用ブレーカーが自動遮断した際、絶縁抵抗を測定するなどして原因を調査し、対処していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が東京都江戸川区にある専用棧橋で陸電を使用して係留中、船内の陸電配線が劣化するなどして短絡したため、配線被覆材が発火して、火災となったことにより発生した可能性があると考えられる。</p>