

船舶事故調査報告書

平成22年2月25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	平成21年9月21日 13時30分ごろ
発生場所	愛知県衣浦港 衣浦港西防波堤灯台から真方位024° 1,570m付近 (概位 北緯34° 50.0′ 東経136° 56.7′)
事故調査の経過	平成21年9月24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	モーターボート ヒロポン1、15トン 290-33981愛知、個人所有 15.50m×3.88m×2.34m、FRP ディーゼル機関、440kW、昭和63年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 48歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成13年8月13日 免許証交付日 平成18年7月21日 (平成23年8月12日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	全損（平成21年9月25日解撤）
事故の経過	<p>本船は、平成21年9月21日（月・祝日）09時00分ごろ、船長が知人6人を乗せ、愛知県豊川市<small>とよかわ</small>にあるマリーナを発航し、釣りをした後、定係港である愛知県栄生漁港（中根地区）に帰港しようとしたが、低潮時であるため、同漁港に入港することができる状況となるまで衣浦港内で漂泊して待つこととした。</p> <p>本船は、両舷主機をアイドル状態で運転していたところ、13時30分ごろ、左舷主機の冷却清水の高温警報ランプが点灯するとともに、排気管から黒煙が噴出したので、左舷主機を停止した。</p> <p>船長は、舷側にある機関室の空気取入れ口からも黒煙が出始めたので、キャビンの床にある機関室入口から同室内に向けて持運び式消火器を放射し、また、バケツを用いた注水により消火を試みたが、火勢を抑えることができなかった。</p> <p>船長は、13時40分ごろ、右舷主機が停止していることに気付いた。船長及び同乗者は、その後来援したプレジャーボートに救助された。巡視艇は、14時20分ごろ到着して消火作業を始め、その後付近の岸壁に係留している台船に本船を横着かせ、消防署の応援を得て消火</p>

	作業を続けたが、16時35分ごろ、本船は沈没した。	
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 3 海象：潮高 約72cm、潮汐 上げ潮の初期	
その他の事項	<p>1 船体構造</p> <p>本船は、船体中央部にキャビンがあり、その船首側が船室、船尾側が後部甲板となっていた。キャビン及び後部甲板の下に機関室があり、船首側から隔壁によって主機区画、燃料タンク区画並びに補機及びバッテリー区画に分けられていた。</p> <p>2 配線等</p> <p>本船は、直流24Vの電線をバッテリーから各区画の天井部及び隔壁の貫通穴を通して船室内の配電盤に導き、そこからウィンチ、主機始動用セルモータ及び魚群探知機等の機器に配線していた。</p> <p>本船は、事故当時、両舷主機及び補機を運転し、魚群探知機を使用していたが、照明灯等は点灯していなかった。</p> <p>船長は、平成13年ごろに本船を購入した後、電気器具及び電線の絶縁抵抗の測定等を実施していなかった。</p> <p>3 焼損状態</p> <p>本船の焼損状態は、次のとおりであった。</p> <p>(1) 甲板上の上部構造物はすべて焼損していた。</p> <p>(2) 右舷側は、船尾部の水面上外板がほぼ全面にわたり、また、中央部から船首部にかけての舷側厚板部が焼損していた。</p> <p>(3) 左舷側は、船体中央部の外板が焼け焦げていた。</p> <p>(4) キャビン内の中央部床は焼損していなかった。</p> <p>(5) 後部甲板は焼損していたが、燃料タンク及びバッテリー区画内に焼損はなかった。</p> <p>(6) 機関室の天井は、左舷側が左舷主機の横から船首方にかけて焼損していた。</p> <p>(7) 両舷主機は、過給機エアフィルタが消火剤や煤で目詰まり^{すす}していたが、焼損していなかった。また、燃料系統の付属配管に破損箇所はなかった。</p> <p>(8) ウィンチ用の電線に焼損等はなかった。</p> <p>(9) 主機始動用セルモータの電線（以下「主機始動用電線」という。）は、バッテリー端子の近くでプラス側の被覆が焼損していた。</p> <p>(10) 主機始動用電線を含む数本の電線に短絡時に生じる熔融痕があった。</p>	
分析	乗組員等の関与	あり
	船体・機関等の関与	あり
	気象・海象の関与	なし
	判明した事項の解析	<p>本事故は、機関室天井部に取り付けられた電線が漏電又は短絡して発火し、その被覆に延焼して配電盤から船体上部に燃え広がっていった可能性があると考えられる。</p> <p>右舷側の船尾部外板が、ほぼ全面にわたって</p>

	<p>焼損したことについては、その原因を解明することができなかった。</p> <p>なお、本事故発生時、左舷主機の冷却清水の高温警報ランプが点灯したことについては、電氣的短絡が生じて温度スイッチが入ったことによる可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、衣浦港において、本船が両舷主機をアイドル運転状態にして漂泊中、機関室の天井部で電線が漏電又は短絡して発火したため、電線被覆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>