

## 船舶事故調査報告書

平成25年12月12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 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	火災
発生日時	平成25年6月16日（日） 04時45分ごろ
発生場所	福岡県福岡市小呂島 <sup>おろの</sup> 東方沖 小呂島港西2号防波堤灯台から真方位073° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯33° 52.2′ 東経130° 03.7′）
事故調査の経過	平成25年6月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1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。
<b>事実情報</b> 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	プレジャーモーターボート <sup>はま</sup> 浜丸、5トン未満 290-50235福岡、浜田電工株式会社 9.94m（Lr）×2.59m×0.86m、FRP ディーゼル機関、198kW、平成9年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 74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8年11月21日 免許証交付日 平成23年2月22日 （平成28年11月20日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全焼
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、平成25年6月15日18時00分ごろ小呂島東方沖で投錨し、20時00分ごろいか一本釣りを始めて翌16日03時00分ごろ終え、船長が、暑いので、‘操舵室後壁の左舷側に設けられた入口’（以下「操舵室入口」という。）の引き戸を開けて操舵室で仮眠をとった。 （写真1 船尾方から見た本船 参照） 船長は、04時30分ごろ起床し、朝食をとろうとしてインスタントの味噌汁のお湯を沸かすため、カセットコンロを操舵室入口後方約50cmの船尾甲板の上に置き、やかんに水を約1ℓ入れ、スイッチのつまみを回して火力をほぼ最大限としてお湯を沸かした。 船長は、カセットコンロでお湯を沸かしながら、船尾甲板で釣り道

	<p>具の後片付けを行っていたところ、04時45分ごろ、操舵室入口の室内側に置いていた停止中のポータブル発電機（以下「本件発電機」という。）の上面から<sup>かす</sup>微かに炎が出ていることを認め、直ちにカセットコンロの火を消し、本件発電機を持ち出して船尾甲板から海へ放り投げた。</p> <p>船長は、振り返って操舵室入口の方を見たところ、本件発電機の上方に掛けられていた雨合羽が燃えていたので、本件発電機の近くに置いていた持運び式消火器で消そうとしたが、炎で同消火器を持ち出すことができず、2ℓ入りペットボトルの水をかけたものの、間もなくカーテン等に燃え移り、操舵室内に炎が広がった。</p> <p>船長は、危険を感じて救命胴衣を着用して船首部に退避しようとしたものの、操舵室に置いていた救命胴衣を炎のために持ち出すことができず、04時50分ごろ、船首部において、携帯電話で友人の船に救助を求め、その後、警察に火災発生を通報し、05時00分ごろ来援した友人の船に移乗した。</p> <p>本船は、火勢が強く、友人の船は、近づくことも、消火活動もできず、錨索が燃えて漂流し始めた。</p> <p>本船は、来援した巡視船、消防艇及び警備艇によって消火活動が行われたが、07時20分ごろ火災発生場所から南方約1.5M付近で沈没した。</p> <p>海上には、油の流出が少量あったが、巡視船等による航走攪拌によって消滅した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 1、視界 不良</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日出時刻 05時08分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、平成10年ごろ本船を購入し、年に4～5回釣りをを行うために使用していた。</p> <p>船長は、カセットコンロを年に1～2回使用し、使用していないときはガスボンベを取り外して操舵室に保管していた。</p> <p>船長は、本事故の2年前ごろ、主機駆動のバッテリー充電用発電機が故障したときなどのために本件発電機を購入し、操舵室入口の室内側に置いていた。</p> <p>本件発電機は、高さ430mm、幅300mm、奥行515mmであり、ケース内に発電機、発電機駆動用ガソリン機関、容量3.7ℓのガソリントank等が収納され、重量が22kgであった。</p> <p>本件発電機は、ケース上面にガソリン給油用の燃料キャップが取り付けられており、同キャップの頂部には燃料キャップレバー（以下「キャップレバー」という。）が取り付けられていた。</p> <p>本件発電機は、キャップレバーがONの位置において、燃料キャップ下面に少し隙間が生じてガソリントank内が外気と通じ、OFFの</p>

	<p>位置において、燃料キャップ下面の隙間がなくなってガソリントankが密閉状態となる構造であった。</p> <p>本件発電機の取扱説明書には、運転中、ガソリン機関へガソリンが供給されるようにキャップレバーをONとし、停止中、キャップレバーをOFFとするよう、記載されていた。</p> <p>船長は、本事故の約2か月前に自ら主機を整備した際、本件発電機を運転して間もなく停止したため、各部を点検したところ、キャップレバーがOFFになっていたため、ONに切り替えて運転した後、本件発電機を停止したが、その後、本事故発生までキャップレバーの位置については覚えていなかった。</p> <p>船長は、嗅覚機能の低下で病院に通ったことがあったものの治らず、火災発生前、本件発電機付近及び操舵室内にガソリン臭を感じなかった。</p> <p>雨合羽は、上下裏地付きの薄手のナイロン製であり、2着が本件発電機の上方向となる操舵室左舷壁の船尾寄りに掛けられていた。</p> <p>船長は、火災発生時、海上保安庁に通報しようとしたが、緊急通報用電話番号（118番）が記憶違いのために通じず、警察に通報した。</p>
<p><b>分析</b></p> <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>	<p>不明 あり なし</p> <p>本船は、小呂島東方沖において、カセットコンロでお湯を沸かしていたとき、同コンロの近くに置いていた本件発電機から出火したことから、同発電機上方に掛けていたナイロン製雨合羽等に延焼した可能性があると考えられる。</p> <p>本件発電機は、キャップレバーがONとなっていたことにより、ガソリントank内の気化したガソリンが燃料キャップ下面の隙間から外に漏れ、カセットコンロの炎で引火した可能性があると考えられるが、海中に没したことから、キャップレバーの位置等の状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、小呂島東方沖において、カセットコンロでお湯を沸かしていたとき、同コンロの近くに置いていた本件発電機から出火したため、同発電機上方に掛けていたナイロン製雨合羽等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>
<p><b>参考</b></p>	<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"> <li>・ 持運び式消火器及び救命胴衣は、操舵室のほか、操舵室外にも保管しておくことが望まれる。</li> <li>・ ガソリン機関駆動のポータブル発電機の使用に当たっては、ガソ</li> </ul>

リタンク付き弁の開閉を確実にし、停止中も、同弁の開閉状態、ガソリンの漏えいの有無等を適切に確認すること。

写真1 船尾方から見た本船

