



船舶事故調査報告書

平成28年3月24日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	火災
発生日時	平成27年7月18日 11時40分ごろ
発生場所	静岡県沼津市静浦港 静浦港多比船越突堤灯台から真方位272°460m付近 （概位 北緯35°02.9′ 東経138°53.5′）
事故の概要	プレジャーボート ^{バンデル} BANDELは、係留中、火災が発生した。
事故調査の経過	平成27年7月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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。
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	プレジャーボート BANDEL、19トン 240-62686静岡、清水リース&カード株式会社 14.65m (Lr) × 4.55m × 2.57m、FRP ディーゼル機関2基、1,052.00kW（合計）、平成22年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 49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9年4月8日 免許証交付日 平成24年2月20日 （平成29年4月7日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、知人6人（以下「同乗者」という。）を乗せ、静岡県沼津市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）で係留中、船長及び乗組員が出航準備作業を行っていた。 船長及び乗組員は、主機を始動して運転状況を確認した後、船尾デッキの床下に配置された機関室で清水ポンプの調整をしていたところ、平成27年7月18日11時40分ごろ、船室で同乗者が声をあげたので機関室出入口から船首方向を見て船室の奥から白煙が出ているのを認めた。 船長は、同乗者を陸上に避難させ、機関室の配線用遮断器が作動していないことを確認した後、運転していたエアコンを含めて全ての電

	<p>源を切り、船室から噴き出している煙が白色から灰色に変わるのを認めた。</p> <p>船長は、煙がエアコンのダクトから噴き出していたのでその吸込み口付近のパネルをはぐったが、出火場所が見付けられなかったので自力での消火活動を断念し、11時49分に海上保安庁と本件マリナーに通報した。</p> <p>本船は、12時00分ごろ地元消防署により消火活動が開始されて16時15分ごろ鎮火した。</p> <p>(写真1、写真2参照)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真1 焼損状況 (右舷船尾方から撮影)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真2 焼損状況 (右舷船首方から撮影)</p> </div> </div>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、新造から約5年経過し、2年前から本件マリナーに係留されており、年間使用日数が約30日、主機の運転時間が年間約30時間であった。</p> <p>船長は、本事故当時、電気配線の被覆材が燃焼時に発生する臭いを感じた。</p> <p>船長は、外板と船室壁との間に設置された電気配線等から出火した可能性が高いと思ったが、出火場所がわからない状態で消火剤を噴射しても消火をすることができないと思い、装備されていた粉末消火器を使用しなかった。</p> <p>本船は、本事故当時、交流100Vの陸上電源が供給されており、交流100Vの電源系統がエアコン及び冷蔵庫等に使用され、コンバータ（交流を直流に変換する機器）を介して変換された直流24V及び12Vの電源系統が主機の始動及び制御系統、航海計器、無線、清水ポンプ等に供給されていた。</p> <p>本船は、電気配線が機関室から右舷側の内張り内部を通過して操縦席付近のスイッチパネルに集約されてから各所に分配されていた。</p> <p>本船は、操縦席付近右舷側の内張りの内部に増設された交流110V、直流12V及び24V電源系統の配線に激しく燃焼したことにより発生したと思われる緑青^{ろくしょう}が認められ、その付近からフライングブリッジ及び船尾方向に延焼した痕跡が認められた。</p> <p>(写真3、写真4参照)</p>

	<div style="text-align: center;">  </div> <p>写真3 操縦席付近右舷側の内張りの焼損状況</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>写真4 内張りの内部から取り出された激しく焼損した配線</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし あり なし</p> <p>本船は、本件マリーナで係留中、操縦席付近右舷側の内張りの内部から出火したものと考えられる。</p> <p>本船は、火災発生後も交流110V電源系統でエアコンが運転されていたことから、操縦席付近右舷側の内張りの内部に増設された直流12V及び24V電源系統の電気配線から出火した可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が本件マリーナで係留中、操縦席付近右舷側の内張りの内部から出火したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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"> ・定期的に電気系統の絶縁抵抗の計測を行うこと。