



船舶事故調査報告書

平成28年5月12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8月30日 22時30分ごろ |
| 発生場所 | 京浜港横浜第2区 横浜貯木場防波堤灯台から真方位090° 220m付近 （概位 北緯35° 26.6′ 東経139° 39.7′） |
| 事故の概要 | プレジャーボート ^{アート} ART GARAGE ^{ガレージ} は、係留中、火災が発生した。 ART GARAGE は、全損となった。 |
| 事故調査の経過 | 平成27年9月2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 ART GARAGE、15トン 296-24117 神奈川、個人所有 12.28m (Lr) × 4.42m × 2.24m、FRP ディーゼル機関2基、654.60kW（合計）、平成9年3月 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 68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 昭和49年10月4日 免許証交付日 平成27年1月29日 （平成32年1月28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 北北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏 |
| 事故の経過 | 本船は、横浜市中区新山下所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）に係留中、平成27年8月30日22時30分ごろ通行人が火災を認めて消防署に通報した。 船長は、23時00分ごろ連絡を受け、本船に向かったが、本船全体が炎上しているのを認めた。 本船は、消防署による消火活動により、31日01時20分ごろ鎮火し、その後、沈没して油が流出した。 本船は、本件マリーナが手配した業者により油の処理及び引揚げ作業が行われ、その後、廃棄処分された。 |

| | |
|---|--|
| | <p>(写真1、写真2参照)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>写真1 焼損状況 (右舷船尾方向から撮影) 写真2 焼損状況(左舷船尾部付近) (船尾甲板から撮影)</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>本船は、船長が平成27年2月ごろ中古で購入し、月に1回程度、週末に釣りなどのレジャーを目的に使用されていた。</p> <p>本船は、平成26年4月24日に定期検査を受け、船長が本事故の1週間前に使用していたが、電気系統の異常は認められなかった。</p> <p>船長は、本事故当日、10時ごろから、本件マリナーで、1週間後に控えた三宅島への出港準備のために船内の清掃、釣り具の用意及び故障した冷凍装置の圧縮機を取り外す作業等を行い、燃料を満タンにして16時00分ごろ帰宅したが、本船に異常を認めていなかった。</p> <p>本船は、本件マリナーに係留中、陸上電源から遮断器に接続されていたキャブタイヤコードのプラグを‘本船の左舷船尾甲板内壁に取り付けたコンセント’（以下「本件コンセント」という。）に挿入して電源が供給されていた。</p> <p>本船は、陸上電源で供給された200V交流電源をインバータ（周波数と電圧を調整する機器）を介して100V交流電源に変換して冷蔵庫等に使用し、また、コンバータ（交流を直流に変換する機器）を介して12V直流電源に変換し、蓄電池2個（容量250Ah）に充電していた。</p> <p>船長は、陸上電源を使用していなければ、火災が生じることはなかったと本事故後に思った。</p> <p>本船は、船首より船尾甲板付近の焼損が激しく、左舷船尾部に集中していた電気配線が焼損しており、船尾甲板下の機関室にはほとんど焼損が見られず、本件コンセントは見当たらなかったものの、陸上電源からのキャブタイヤコードが激しく焼けた状態で船尾甲板の舷縁上に残っていた。</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>不明 不明 なし</p> <p>本船は、本件マリナーで係留中、船尾甲板付近から出火したものと考えられる。</p> |

| | |
|-----------|--|
| | <p>使用していたキャブタイヤコードの焼損が激しいことから、絶縁抵抗が低下していた可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、陸上電源にキャブタイヤコードを接続していたことから、同コードが漏電又は短絡して出火した可能性があると考えられるが、焼損が激しいことからその状況を明らかにすることはできなかった。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、本船が、本件マリーナで係留中、船尾甲板付近から出火したことにより発生したものと考えられる。</p> |
| 参考 | <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"> ・ 電気配線の絶縁計測を行い、漏電や短絡につながる被覆の衰耗状態を点検すること。 |