

船舶事故調査報告書

平成29年4月20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28年5月22日 22時40分ごろ
発生場所	神奈川県横浜市万国橋 ^{ばんこく} 付近 横浜貯木場防波堤灯台から真方位289° 2,070m付近 （概位 北緯35° 27.0′ 東経139° 38.4′）
事故の概要	屋形船第二すずよしは、無人で係留中、火災が発生した。 第二すずよしは、客室等に焼損を生じ、同船に横付けしていた僚船は、客室右舷側等に焼損を生じて沈没し、また、浮棧橋等に焼損を生じた。
事故調査の経過	平成28年5月22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	屋形船 第二すずよし、27トン 140045、有限会社すずよし 15.16m (Lr) × 4.83m × 2.06m、FRP ディーゼル機関、235.4kW、平成7年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 55歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成11年12月6日 平成28年1月19日をもって失効していた。
死傷者等	なし
損傷	本船 客室等に焼損（全損） 僚船 客室右舷側等に焼損、沈没（全損） 浮棧橋等 焼損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約1m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、平成28年5月15日17時00分ごろ万国橋付近の浮棧橋（以下「本件浮棧橋」という。）を離れ、横浜市弁天橋付近の発着場で旅客約30人を乗せて屋形船として運航した後、21時30分ごろ本件浮棧橋に右舷着けした状態で主機を停止した。 本船は、船長ほか4人が、本船の清掃等を行い、船長がプロパンガ

	<p>スの元栓の閉鎖及び各電源のブレーカの遮断等を行い、火気を点検した後、2台の発電機を停止し、陸電設備から船内の調理室付近に置かれていた冷蔵庫及び冷凍庫に電力を供給する措置を講じ、23時00分ごろ帰宅し、無人の状態となった。</p> <p>僚船は、22日夕方、本船と同様に屋形船として運航した後、21時30分ごろ本船の左舷側に横着けし、乗組員が、火気等の点検を終えた後、主機及び発電機を停止して帰宅し、無人の状態となった。</p> <p>万国橋付近を通行していた人は、本件浮棧橋に係留中の本船から火炎が上がっていることを認め、22時40分ごろ119番に通報した。</p> <p>船舶所有者担当者は、22時45分ごろ消防署から本船及び僚船から火災が発生している旨の連絡を受け、船長、僚船船長等に伝えて本件浮棧橋に向かった。</p> <p>本船及び僚船は、23日02時14分ごろ消防隊の消火作業によって鎮火したものの、沈没するなどして全損となった。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 船体構造等</p> <p>本船は、船体中央部に屋根があり、床が畳敷きの客室となっており、客室の下に機関室が、客室後方の中央付近に操舵室が、左舷側に調理室がそれぞれ配置されていた。</p> <p>本船は、操舵室に発電機及び主機の始動器盤があり、それぞれにバッテリー充電用メインスイッチが付設されていた。</p> <p>本船は、客室の天井に、蛍光灯(30W型)、業務用エアコン及び換気ファンが付設されていた。</p> <p>本船は、船内の天井付近を含めて電気配線を交換したことがなかった。</p> <p>(2) 機関室の機器類</p> <p>本船は、機関室に船首側から順に発電機2台、主機1台が設置されており、主機始動用バッテリー(5時間率130Ah)及び発電機始動用バッテリー(5時間率105Ah)がそれぞれ2個ずつ備えられていて、電磁接触器を介して主機及び発電機に配線されていた。</p> <p>(3) 消火設備</p> <p>本船は、機関室に自動拡散型粉末消火器を3個備えていた。</p> <p>(4) 燃料油等の搭載状況</p> <p>本船は、軽油を船首部甲板下の燃料油タンクに約1kℓ、プロパンガスボンベ(10kg)2本を調理室付近に搭載していた。</p> <p>(5) 陸電設備</p> <p>本件浮棧橋側には、陸電設備として引込開閉器盤が設けられ、電力が漏電遮断器及び延長コードを使用して電気機器に供給でき</p>

るようになっており、本事故当時、本船の調理室付近の冷蔵庫及び冷凍庫に電力が供給されていた。

(6) 本船及び僚船の焼損状況

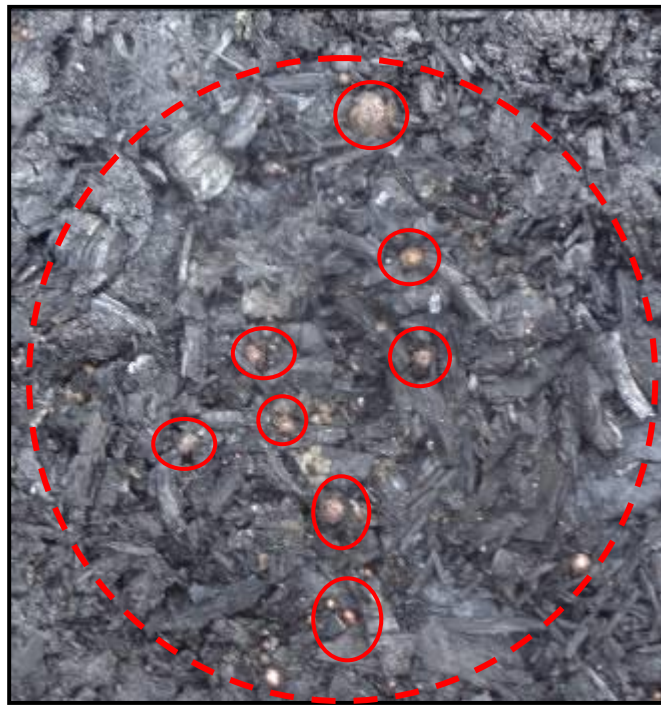
本船は、客室の右舷側窓枠及び調理室が焼け残ったものの、左舷側窓枠及び屋根全部が焼失し、客室床面の左舷側に電気配線の短絡痕状の球体が確認されたが、電力が供給されていた冷蔵庫及び冷凍庫の電気配線には短絡痕が確認されなかった。(写真1～写真3参照)



写真1 本船の焼損状況（右舷船尾方より）



写真2 本船の焼損状況（客室船尾方より）



○で囲んだ部分：
短絡痕状の球体

写真3 本船の客室左舷側の床面で確認された短絡痕状の球体

僚船は、客室の左舷側窓枠が焼け残り、右舷側窓枠が焼失していた。

(7) その他

本船は、運航が終了した後、客室に敷かれた畳を上げて機関室内の油漏れ、ビルジの有無等の点検が行われており、異常がないことが確認されていた。

本船は、たばこの灰皿を水洗いして片付け、吸い殻を陸揚げしていた。

消防署の署員は、本件浮棧橋に到着した際、本船が火炎に覆われており、本船から僚船に延焼したことを確認していた。

分析

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

不明
あり
なし

本船は、本件浮棧橋に無人の状態に係留中、出火したものと考えられる。

本船は、本事故後、短絡痕状の球体が確認されたことから、電気配線から出火した可能性があると考えられるが、本事故発生の前7日間に本件浮棧橋に右舷着けした後、主機及び発電機を停止していたこと、陸電設備から延長コードを用いて電力が供給された調理室付近の冷蔵庫及び冷凍庫を除いて電力の供給が遮断されていたこと、及び本事故後、冷蔵庫及び冷凍庫の電気配線に短絡痕が認められなかったことから、出火した状況を明らかにすることはできなかった。

	僚船は、本船に横付けして係留中、本船から延焼したものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、本件浮棧橋に無人の状態に係留中、出火したものと考えられる。

付図1 事故発生場所概略図

