

船舶事故調査報告書

平成30年11月14日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

| | |
|---|--|
| 事故種類 | 火災 |
| 発生日時 | 平成30年7月23日 15時40分ごろ |
| 発生場所 | 青森県むつ市大湊港大平地区 大湊港下北防波堤灯台から真方位295°820m付近 (概位 北緯41°16.7′ 東経141°10.0′) |
| 事故の概要 | プレジャーボート山海は、漂流中、火災が発生した。 山海は、機関室等に焼損を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 平成30年7月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 山海、5トン未満 210-21025青森、個人所有 8.45m (Lr) × 2.76m × 0.63m、FRP ディーゼル機関、166.96kW、昭和57年1月 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長A 男性 66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58年6月23日 免許証交付日 平成28年3月29日 (平成33年3月28日まで有効) |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 機関室、操舵室、上甲板等に焼損（全損） |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏 |
| 事故の経過 | 本船は、船長Aが1人で乗り組み、家族2人（以下「家族A」及び「家族B」という。）を乗せ、むつ市田名部川河口の北岸付近にあるみなとオアシスおおみなとしもきた克雪ドーム（以下「本件ドーム」という。）を見学する目的で、平成30年7月23日15時15分ごろ定係地であるむつ市浜奥内漁港を出港した。 本船は、本件ドーム付近を航行して見学後、休憩する目的で西進して大湊港大平地区（以下「本件地区」という。）に向かい、15時35分ごろ本件地区南側から微速力前進で北進し、本件地区のほぼ中央で主機を中立運転として漂流し、船長Aが着岸場所を探した。 |

| | |
|---------------|---|
| | <p>本船は、本件地区に到着したとき、船長Aが本船の中央部にある操舵室で操船し、家族Aが操舵室の船首側にある船室に入って休憩し、家族Bが船長Aの近傍で操船を見学していた。</p> <p>船長Aは、本船が漂泊して間もなく、家族Aから焦げるような臭いがすると聞き、周りを見渡したが異状を認めず、機関室の天井を外したところ、機関室から黒煙が立ち上り、炎が上がるのを認め、直ちに家族Aを船室から出して、家族Bと共に船尾部に避難させた。</p> <p>本件地区の北岸に係留していた漁船（以下「B船」という。）の船長（以下「船長B」という。）は、本件地区の北岸にある作業場で作業をしながら南方を見ていたところ、本船が本件地区に進入してくるのを認め、岸壁の方へ歩いて行った。</p> <p>船長Bは、本船が岸壁から約30mの距離に近付いた時、本船から煙が出ているのを認め、火災だと思い、直ちにB船で救助に向かった。</p> <p>船長Aは、消火活動を行おうとしたが、炎が広がり、船室の前部倉庫に入れていた消火器を取りに行くことができず、家族2人と共に船尾部のトランサムステップに乗り、かがんで炎を避けようとした。</p> <p>船長Bは、B船が本船に近づいたときには、既に炎が本船全体に広がり、船長A及び家族2人が船尾の方でかがんでいるのを認めたので、B船の左舷側を本船の船尾部に近づけて家族2人をB船に移乗させた時、炎が迫ってきたので船長Aに飛び込むよう指示し、B船を本船から離れた。</p> <p>船長Aは、海に飛び込んだ後、B船に救助された。</p> <p>船長Bは、B船を本件地区の東岸に着岸させ、船長A及び家族2人を上陸させた。</p> <p>本船は、15時47分ごろ目撃者の通報により出場した消防車が本件地区に駆けつけたが、岸壁から本船までの距離が30mぐらいあり、放水が届かず、本船が東からの風に流されて本件地区の西岸に漂着した後、消火活動が開始され、16時41分ごろ鎮火した。</p> <p>本船は、船長Aが、油が流出するおそれがあると判断し、手配したクレーンによって本件地区の北岸に陸揚げされ、海上保安庁及び消防による実況見分が終了した後、7月24日に廃船処分された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船、写真2 船首部、写真3 船尾部、写真4 主機焼損状況、写真5 セルモータ用電線焼損状況、写真6 セルモータ用電線溶断部 参照）</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>本船は、ふだん、4月から10月までは、定係地である浜奥内漁港に係留され、5月にかれい釣り、9月及び10月はたい釣りに使用されていたが、その他の期間は、同港北側の倉庫に陸揚げされていた。</p> <p>主機の使用時間は、平成28年6月に船長Aが購入してから約30時間であり、建造してから約150時間であった。</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>本船は、平成30年7月19日に陸揚げされて船底塗装された後、20日に海上で試運転を約30分間行った際、不具合は発見されなかった。</p> <p>海上保安庁の情報によれば、本船は、機関室、操舵室及び上甲板が焼損し、実況見分が実施された際、機関室内にあるセルモータ用電線に溶断している箇所が発見され、漏電による短絡の痕跡が認められた。</p> <p>本船は、建造後30年以上が経過しており、この間に絶縁抵抗測定等の電氣的なメンテナンス及び消火装置の点検が行われた記録はなかった。</p> <p>船長Aは、機関室に自動拡散型消火器を装備していると聞いていたが、作動したかどうかは分からなかった。</p> <p>船長A、家族A及び家族Bは、本事故当時、救命胴衣を着用していた。</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>なし あり なし</p> <p>本船は、本件地区において、主機を中立運転として漂泊中、機関室内にあるセルモータ用電線が経年劣化して短絡したことから、出火し、周囲の可燃物に引火したものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、本船が、本件地区において、機関を中立運転として漂泊中、機関室内にあるセルモータ用電線が経年劣化して短絡したため、出火し、周囲の可燃物に引火したものと考えられる。</p> |
| <p>再発防止策</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"> ・消火器は、すぐに消火活動が行える場所に設置すること。 ・定期的に自動拡散型消火器の点検を行い、期限切れ等がないことを確認すること。 ・定期的に電気配線の点検を行い、特に老朽船については、絶縁抵抗測定等電氣的なメンテナンスを実施することが望ましい。 ・法令で火災探知器等の設置が求められる船舶以外の小型船舶にあっても、機関室には、火災探知器等を設置することが望ましい。 |

付図1 事故発生場所概略図



写真1 本船



写真2 船首部

船室



操舵室

写真3 船尾部



トランサムステップ

写真4 主機焼損状況



写真5 セルモータ用電線焼損状況



写真6 セルモータ用電線溶断部

