

# 船舶事故調査報告書

令和4年5月25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	令和3年4月8日 14時20分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市芦名のマリーナ 佐島港B防波堤灯台から真方位333° 1,100m付近 (概位 北緯35° 13.6′ 東経139° 36.2′)
事故の概要	プレジャーボートSEA RIDERは、出航準備中、機関室から火災が発生した。 SEA RIDERは、機関室に焼損を生じた。
事故調査の経過	令和3年8月24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 SEA RIDER（マーシャル諸島共和国籍）、 161トン 70952（マーシャル諸島共和国発給）、L'ANGE COSMETIQUE INC （日本）（A社） 32.00m×6.30m×3.50m、FRP ディーゼル機関2基、船内機、2,984kW（合計）、2004年 （建造） 4サイクル、回転数毎分2,350、16気筒、ボア130mm、使用燃料軽油
乗組員等に関する情報	船長 58歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和62年5月28日 免状交付年月日 平成29年9月1日 免状有効期間満了日 令和4年9月25日
死傷者等	なし
損傷	機関室に焼損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 2 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長及び甲板員3人が乗り組み、令和3年4月8日14時15分ごろ、神奈川県横浜市金沢区のマリーナに向けて帰港する目的で、横須賀市芦名のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）にお

いて出航準備を行っていた。(写真1参照)



写真1 本船

船長は、14時20分ごろ、フライングブリッジで両舷主機を始動させてヘッドラインを外すよう綱取り業務係に指示したところ、警報が鳴って左舷主機の異常警告ランプの点灯を認めたので両舷主機及び発電機(50kVA)2台を停止させ、係留索を張り合わせるように甲板員に指示した。

甲板員の1人は、船尾から灰色の煙が出ていることに気付き、機関室の扉を開けると煙がまん延していたので近づくことができず、甲板上に出て船長に火災の発生を報告した。

船長は、海上保安庁に本事故の発生を通報して綱取り業務係に119番通報を指示し、甲板員3人の安否を確認した後、甲板員3人及び火災に気付いて駆け付けた本件マリーナの職員と共に、本船の通風口から機関室に本件マリーナの持運び式消火器及びゴムホースを用いた放水(水道水)により消火活動を行い、その後、消防署の職員に引き継がれて15時57分ごろ鎮火させた。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

#### その他の事項

本船は、船齢が約17年であり、平成26年7月にA社が中古船として購入し、年間約30日使用していた。

本船は、本事故の約3年前に電気業者により絶縁抵抗試験等の電氣的な点検が行われて異常はなく、その後、特に不具合も無かったので電氣的な整備は行っていなかった。

機関室は、消火設備として自動拡散型消火器6本、持運び式消火器1本が設置されていた。

本船は、本事故後、機関室左舷側の左舷主機下方に敷設されていた蓄電池から左舷主機セルモータ間の左舷主機始動用配線(以下「本件

配線」という。)が激しく焼損し、一部は原型をとどめておらず、残った本件配線に微細な電気痕\*1が認められた。(写真2参照)



写真2 本件配線

本件配線は、プラス配線及びマイナス配線が同じ回路ボックス内に並列で配線されていた。

消防局によれば、本船は、本件配線が何らかの要因で絶縁劣化を起こして両極間で短絡し、他の電気配線類の被覆に着火して出火したものと推定した。(写真3参照)



写真3 機関室焼損状況

### 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

あり  
あり  
なし

本船は、中古で購入してから少なくとも約3年間電氣的な点検整備が行われていない中、本件マリーナで出航準備中、本件配線が、絶縁劣化を生じたことから、短絡して過熱されて出火し、周囲の可燃物に引火して延焼したものと考えられる。

本件配線は、プラス配線とマイナス配線が同じ回路ボックス内で並列に配線されていたことから、船体による振動等で擦れて絶縁劣化を生じた可能性があると考えられる。

\*1 「電気痕」とは、電気配線の被覆が損傷したり、熱により焼失したりした場合、導線同士が接触して短絡を発生し、その部位に球形にできる痕のことをいう。

<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、中古で購入してから少なくとも約3年間電氣的な点検整備が行われていない中、本件マリーナで出航準備中、本件配線が、絶縁劣化を生じたため、短絡して過熱されて出火し、周囲の可燃物に引火して延焼したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</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>・ 船舶所有者は、定期的にスイッチ及び電気配線等の点検を行い、通電中にスイッチ類のカバーを触診して発熱や電線の被覆に硬化が認められた場合、スイッチ及び電線等の交換を行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

