

船舶事故調査報告書

令和4年11月30日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	火災
発生日時	令和3年8月28日 08時20分ごろ
発生場所	愛知県衣浦港 衣浦港東防波堤西灯台から真方位033° 1海里付近 (概位 北緯34° 50.0′ 東経136° 57.3′)
事故の概要	プレジャーボート第三愛美丸 <sup>まなみ</sup> は、航行中、機関室で火災が発生した。
事故調査の経過	令和3年9月22日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	プレジャーボート 第三愛美丸、5トン未満（長さ10.20m） 240-22962愛知、個人所有 ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力187.55kW、回転 数毎分2,300、6気筒、使用燃料軽油、平成元年3月進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	主機排気管等に焼損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、操舵室で操船に当たり、愛知県碧南市中部電力碧南火力発電所（以下「本件発電所」という。）の西側を約8ノットの対地速力で航行中、操舵室前方の機関室のハッチカバーの隙間から白煙が上がった。</p> <p>船長は、主機を中立として機関室のハッチカバーを開けた際、煙が白色から黒色に変わって充満し、主機を停止したところ、本船が右舷側に徐々に傾き始めたので海に飛び込んだ。</p> <p>本件発電所付近にいた通行人は、本事故の発生を目撃して118番通報を行った。</p> <p>船長は、付近を通り掛かった船舶に救助された後、船舶所有者に連絡を取り、来援した船舶所有者の船舶に移乗して係留地に到着した。</p> <p>本船は、来援した海上保安庁のボートが警戒監視する中、船首部を水面上に出して、水船状態になり、本事故当日にクレーン台船により係留地に引き揚げられた。</p> <p>消防局によれば、本事故は、主機の排気管に接続されたゴム製継手から出火したことにより発生し、電気配線の被覆等に延焼したものと判定された。</p> <p>排気管は、船底中央部に設けられた海水取入口から吸引された海水</p>

	<p>が、清水冷却器で主機を循環する清水を冷却したのち、排気と共に船外に排出される構造となっていた。</p> <p>船長は、航行中、海水取入口がゴミ等の異物で閉塞して排気管から海水の流量が減少したと本事故後に思った。</p> <p>本船は、本事故後、船長による点検整備の結果、海水ポンプのインペラ等に損傷はなく、冷却海水管に詰まりはなかった。</p> <p>本船は、消火設備として機関室に自動拡散型消火器が設置され、甲板上にバケツが備えられてあった。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、主機の排気管に接続されたゴム製継手が過熱され、出火して付近の可燃物に延焼したものと考えられる。</p> <p>主機の排気管に接続されたゴム製継手は、海水取入口がゴミ等の異物で閉塞したことから、海水の流量が減少して過熱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>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、主機の排気管に接続されたゴム製継手が過熱され、出火して付近の可燃物に延焼したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 船長は、航行中においても、適宜、排気管から海水が排出していることを確認することが望ましい。</li> </ul>