

船舶事故調査報告書

令和5年10月25日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	火災
発生日時	令和4年8月15日 07時08分ごろ
発生場所	広島県広島港第3区 広島港西防波堤灯台から真方位281° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 20.9′ 東経132° 25.9′）
事故の概要	プレジャーボート黒潮 ^{くろしお} Ⅶは、南西進中、発電機室から火災が発生した。 黒潮Ⅶは、全焼して沈没した。
事故調査の経過	令和4年8月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 黒潮Ⅶ、19トン 290-48279広島、株式会社七福商事 14.20m (Lr) × 4.44m × 2.61m、FRP ディーゼル機関2基、604kW（合計）、平成2年4月
乗組員等に関する情報	船長 71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 平成22年3月2日 免許証交付日 令和2年2月19日 （令和7年3月1日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全焼
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人等（以下「同乗者」という。）15人を乗せ、レジャーの目的で、令和4年8月15日07時05分ごろ、広島県江田島市岸根鼻 ^{がんね} 周辺に向け、広島県広島市所在のマリーナを出港した。 船長は、操舵室内右舷寄りの操縦席に座って操船し、07時08分ごろ、広島港第3区を約21ノット（kn）の対地速力で南西進中、船尾付近でうっすら煙のようなものが出ているのを発見した。 船長は、07時10分ごろ、約23knの対地速力で広島市似島 ^{にの} 北方

沖を航行中、船内モニタの画面が消えてエアコンが止まったので、100Vの船内電源の供給が止まったことに気づき、しばらくしてかすかな異臭に気付いた。

船長は、機関を中立運転として本船を停止させ、船尾の方を点検に行こうと思い、操舵室から船尾デッキにある発電機室のハッチ（以下「本件ハッチ」という。）の方を見たところ、黒い煙が本件ハッチから漏れていることに気付いた。（図1参照）

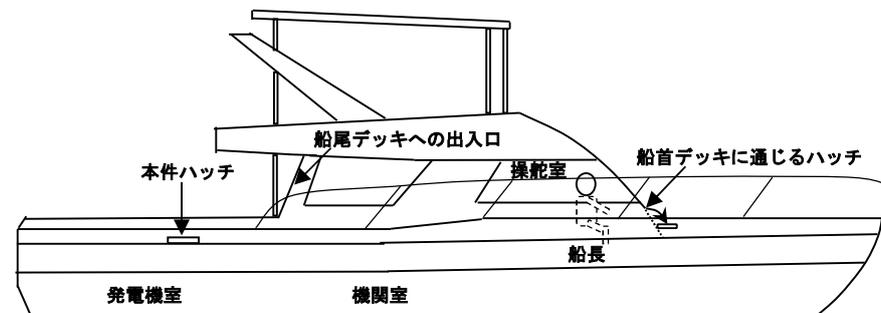


図1 本船の側面から見た状況

船長は、船内に入り込んだ黒い煙を換気しようと本船を全速力で走らせ、船内から煙を追い出しながら、07時20分ごろ同乗者に依頼して本件ハッチを開けた途端、発電機室内から炎が上がっているのが見えた。

船長は、再び機関を中立運転として本船を停止させ、発電機室からの煙で操舵室後方の船尾デッキへの出入口から船尾に行けないので、窓から操舵室外に出て状況を確認したところ、火勢が強まって発電機室から燃え広がっていたので、危険を感じて118番通報した。

船長は、同乗者全員を船首デッキへ誘導して同乗者と共に海に飛び込んだ。

船長は、同乗者全員と共に泳いで本船から離れて救助を待っていたところ、付近にいたプレジャーボート2隻によって救助された。

本船は、08時10分ごろ来援した巡視艇及び消防艇が消火活動を行ったが、08時35分ごろ全焼して沈没した。（写真1参照）



(海上保安庁提供)

写真1 巡視艇及び消防艇の消火活動の状況

本船は、本事故後、船長が手配したサルベージ会社によって台船に引き揚げられた後、広島市草津漁港に陸揚げされ、解体処分された。
(写真2参照)



写真2 台船に引き揚げられた本船

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

船長ほか同乗者全員は、救命胴衣を着用していた。

本船は、船齢が約32年であり、船長が平成21年に中古で購入し、主として夏場(5月～8月)に年間約100時間使用していた。

本船の発電機室は、機関室の後方にあり、機関室と隔壁で仕切られていた。

本船は、発電機を令和3年1月に船長が購入し、自ら作業して交換したが、電気配線は、発電機交換前のものをそのまま継続使用していた。

船長は、本事故の前まで電气的な不具合が生じていなかったもので、

	<p>本船を購入してから電気配線等の点検整備を行っていなかった。</p> <p>船長は、火災の原因は漏電で、発電機室内の電気配線が過熱して出火したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>本船は、消火設備として、発電機室内の本件ハッチ付近に小型船舶用粉末消火器1本を備えていたが、本事故当時、煙と炎によって近づけなかったため、使用できなかった。</p> <p>本船には、自動拡散型消火器が機関室に2台設置されていたものの、発電機室には設置されていなかった。また、火災探知器は設置されていなかった。</p> <p>消防署の見解は、次のとおりであった。</p> <p>各火源について検討した結果、主機エンジン用バッテリー、発電機及び電気配線にそれぞれ出火の起因となった可能性が認められるものの、いずれについても原因特定に至る確たる証拠が得られないことから、出火原因は不明とする。</p> <p>発火源 不明、経過 不明、着火物 不明</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</p> <p>不明</p> <p>なし</p> <p>本船は、広島港第3区を南西進中、発電機室から出火したものと考えられる。</p> <p>本船は、平成21年に購入されてから電気配線等の点検整備が行われていない中、令和3年1月に発電機を交換していたものの、交換前の発電機で使用していた電気配線をそのまま継続使用していたことから、同配線が経年劣化により漏電し、過熱して出火した可能性があると考えられるが、本船の損傷が激しく、出火に至る状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、広島港第3区を南西進中、発電機室から出火したことにより発生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"> ・ 船長は、ふだんと違う煙のようなものや、異臭に気付いた場合、直ちに火災の有無を確認すること。 ・ 船舶所有者は、電気配線等の点検整備を定期的に行うこと。 ・ 船舶所有者は、発電機室等における火災を想定して直ちに消火作業ができるように持運び式消火器を操縦スタンド等に設置することが望ましい。 ・ 船舶所有者は、法令で火災探知器及び自動拡散型消火器の設置が求められる機関室以外の場所であっても、発電機室等の火災が発生する可能性がある場所には火災探知器及び自動拡散型消火器を

	設置することが望ましい。
--	--------------

付図1 事故発生経過概略図

