

# 船舶事故調査報告書

令和5年10月18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5月13日 19時03分ごろ
発生場所	福岡県宗像市地ノ島北北東方沖 倉良瀬灯台から真方位048° 3.6海里（M）付近 （概位 北緯33° 57.5′ 東経130° 31.8′）
事故の概要	プレジャーボートclovisは、航行中、機関室から火災が発生した。 clovisは、機関室等に焼損を生じ、消火作業中に沈没した。
事故調査の経過	令和4年5月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 clovis、13トン 271-21724鳥取、有限会社 FUNAZAWA（A社） 10.64m×4.22m×2.43m、FRP ディーゼル機関2基、船内機、470kW（合計）、平成元年6月4サイクル、回転数毎分2,600、8気筒、ボア114mm、使用燃料軽油
乗組員等に関する情報	船長 48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14年7月15日 免許証交付日 令和元年6月24日 （令和6年6月23日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関室等に焼損、沈没（全損）
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北西、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、海水温度 約18℃ 日没時刻：19時09分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、定期整備地へ回航の目的で、令和4年5月13日06時30分ごろ、鳥取県境港市所在のマリーナを出航し、鳥根県浜田市浜田港にて燃料を搭載後、福岡県福岡市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）に20時00分ごろ入航する予定で航行していた。 船長は、フライングブリッジにおいて操船に当たり、地ノ島北北東

	<p>方沖を自動操舵で約15ノットの対地速力で南西進中、18時50分ごろ、右舷主機の冷却清水の温度計（以下「本件水温計」という。）の表示温度が高いことに気付き、右舷主機の排気の状態を見ようと右舷船尾方向に目を向けたところ、右舷船尾排気口から排出される排気に白い水蒸気が混ざっているように見えた。</p> <p>船長は、右舷主機を微速（回転数毎分1,000）まで下げて様子を見たが、本件水温計の表示温度が急激に最大値まで上昇した後0℃となったのを見て右舷主機に異常が発生していると判断し、右舷主機を停止するとともに、左舷主機を微速とした。</p> <p>船長は、再度船尾の排気を確認したところ、両舷の排気口から白煙が出ているのを認め、フライングブリッジでの見張りを同乗者に任せ、機関室の確認目的でキャビンに移動した。</p> <p>船長は、18時55分ごろ、キャビン床の機関室入口ハッチを開けたところ、機関室内からキャビンに白煙が漏出し、充満しそうになったので、機関室入口ハッチを閉め、フライングブリッジで見張りに当たっていた同乗者に左舷主機の停止を指示するとともに、換気の目的でキャビンの窓を開放したが、機関室から漏出する煙の勢いが徐々に強くなっていくのを認めた。</p> <p>船長は、19時03分ごろ、予定どおりの時刻に到着できなくなった旨を本件マリーナの担当者に電話連絡しながら、右舷甲板上から右外舷の空気取り入れ口を覗き込んだところ、空気取り入れ口の隙間から、内部の赤い炎が見え、機関室で火災が発生していることを認めた。</p> <p>船長は、キャビン及び機関室内に設置している持ち運び式消火器を使用して消火に当たろうとしたが、既にキャビン内には黒煙が充満し始め、更に煙の勢いが激しくなり立ち入ることができず、消火器を取り出すことができなかつたので消火作業を断念し、同乗者と共に船首甲板に移動した。</p> <p>船長は、19時05分ごろ、船内に炎が燃え広がっていることを認め、本船を放棄することを決断し、118番通報して救助を要請するとともに、約40mのロープを本船のバウクリートに結び、反対側の索端に結びつけたフェンダーを抱えて同乗者と共に海に飛び込んで救助を待った。</p> <p>船長と同乗者は、海上保安庁からの救助依頼により19時30分ごろ来援した貨物船に19時50分ごろ救助され、20時25分ごろ、現場に到着した巡視艇に移乗し、関門港若松区に入港した。</p> <p>本船は、巡視艇による消火作業中、22時20分ごろ沈没した。 （付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船 参照）</p>
その他の事項	<p>本船は、両舷主機の間の船首側にバッテリーが、同船尾側に発電機が設置されており、本事故時に発電機は運転されていなかった。</p>

(図 1 参照)

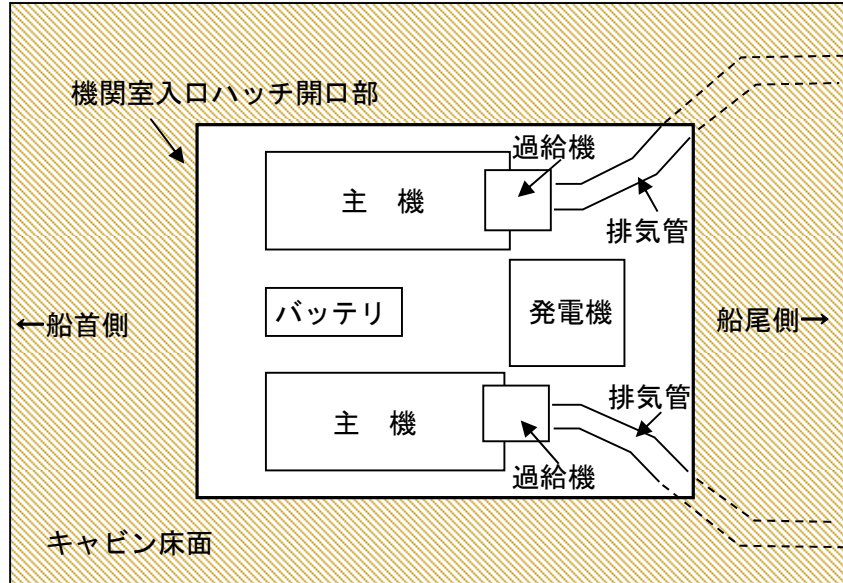


図 1 機関室主要配置

船長は、出航前に機関室内を点検していたが、異常を認めなかった。

船長は、機関室入口ハッチを開放した際、主機本体よりも船尾側から発煙しているように見えたので、主機から船尾方向に設置された排気管から出火した可能性があるとして、本事故後に思った。

船長は、本船が、平成 28 年 6 月に A 社に中古で購入されて以来定期的に船舶検査を受けており、令和 3 年 10 月の中間検査でも異常はなかったが、排気管については購入時以降交換していないので、経年劣化が進んでいた可能性があったかもしれないと、本事故後に思った。

『小型船舶の火災・爆発事故防止のために』（日本小型船舶検査機構 平成 22 年 7 月発行）には、「冷却装置の故障によりオーバーヒートし排気管被覆材が燃える事例が多発している」旨記載されている。

本船は、火災探知器及び自動拡散型消火装置が設置されていなかった。

### 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

不明

不明

本船は、地ノ島北北東方沖を航行中、機関室から出火したものと考えられる。

本船は、冷却清水システムの不具合により主機の排気温度が上昇し、経年劣化が進んでいた排気管から高温の排気ガスが漏出したことから、

	排気管の被覆材に引火して発生した可能性があると考えられるが、本船が沈没しており、火災の原因や延焼の状況等を明らかにすることはできなかった。
<b>原因</b>	本事故は、本船が、地ノ島北北東方沖を航行中、機関室から出火したことにより発生したものと考えられる。
<b>再発防止策</b>	<p>今後の同種事故等による被害の軽減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、定期的に主機排気管の点検を行い、異常があれば補修又は交換を行うこと。</li> <li>・ 船舶所有者は、法令により火災探知器及び自動拡散型消火装置の設置が義務づけられていない小型船舶にあっても、機関室に火災探知器及び自動拡散型消火装置を設置することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

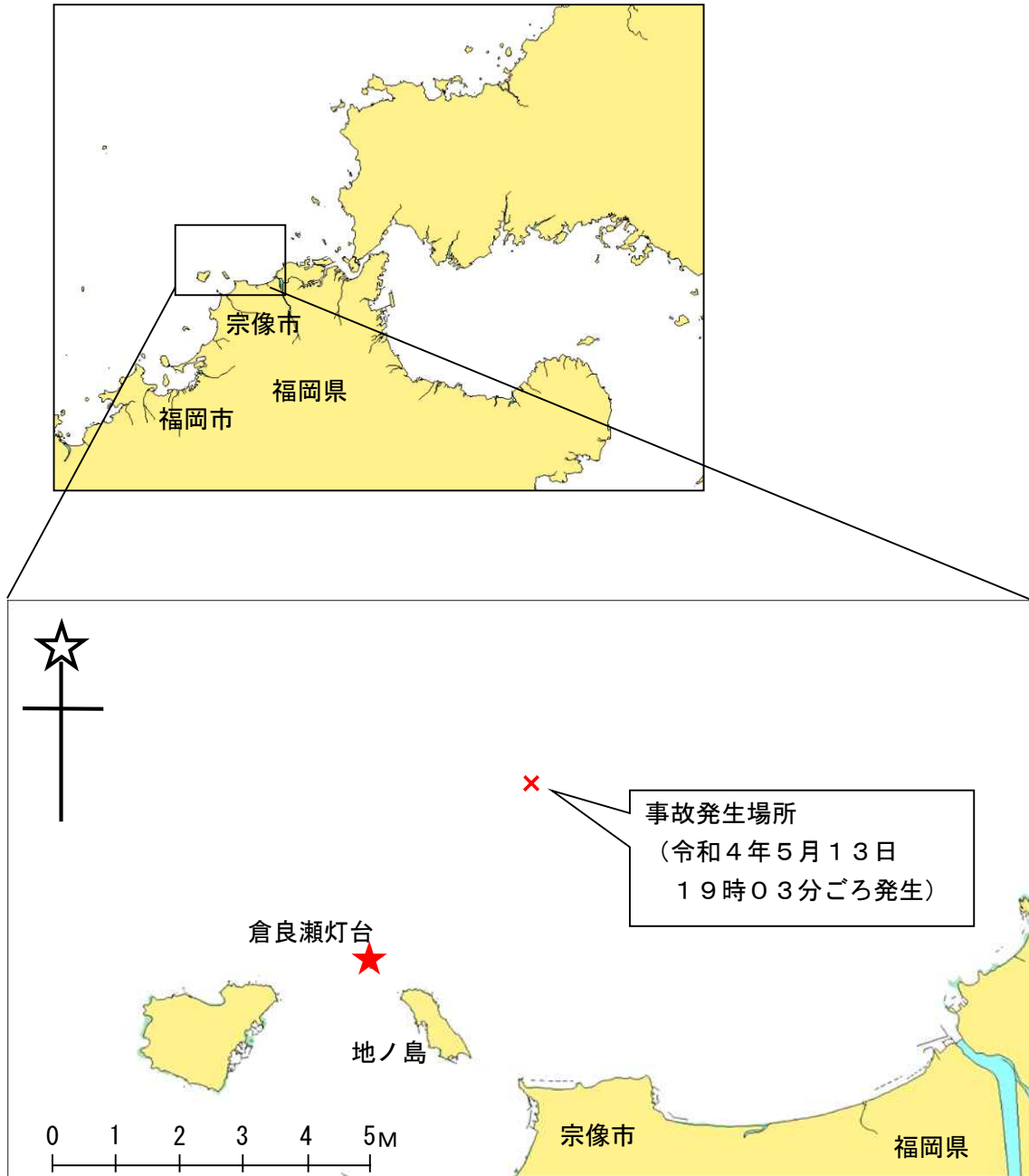


写真1 本船

