

本報告書は、[令和5年11月30日に公表した報告書](#)を、[令和6年7月25日に公表した正誤表](#)により訂正したものです。

## 船舶事故調査報告書

令和5年11月1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6月2日 14時23分ごろ
発生場所	福島県いわき市小名浜港 小名浜港大剣防波堤灯台から真方位299°520m付近 (概位 北緯36°55.1′ 東経140°51.6′)
事故の概要	プレジャーボートらお丸は、離棧準備中、独立駆動発電機原動機付近から火災が発生した。 らお丸は、機関室等に焼損を生じて沈没した。
事故調査の経過	令和4年6月6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 らお丸、17トン 281-31041福島、個人所有 11.98m (Lr) × 4.13m × 1.61m、FRP ディーゼル機関2基、船内機、559kW (合計)、平成5年10月4サイクル、回転数毎分2,200、6気筒、ボア117.8mm、使用燃料軽油、平成3年機関製造
乗組員等に関する情報	船長 69歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成15年11月6日 免許証交付日 平成29年11月24日 (令和5年11月5日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	本船 機関室、サロン及び後部甲板に焼損（全損） 小名浜港のマリーナ 棧橋に焼損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、令和4年6月2日08時30分ごろ独立駆動発電機原動機（以下「発電機原動機」という。）を起動後、主機を始動し、いわき市のマリーナを出発して、係留地である小

	<p>名浜港のマリーナに向かった。</p> <p>本船は、09時30分ごろ棧橋に着棧後、船長は、主機及び発電機原動機を停止して、機関室内の点検を行ったが異状を認めなかった。</p> <p>船長は、本船の操縦性能を確認することとし、13時10分ごろ発電機原動機を起動後、機関室船首側中央付近に移動して主機の始動準備に取り掛かり、その後、14時23分ごろ何気なく機関室後方を振り返ったところ、発電機原動機付近から霧雨のような煙が立ちのぼっているのを認めた。</p> <p>船長は、何が起きているのか分からなかったので、機関室前方の出入口からサロンに上がって船尾方を見たところ、白煙を認めて火事かもしれないと思い、サロンに備え置いていた持ち運び式消火器を持ち、再び機関室に降り、すぐに発電機原動機付近に目を向けると黒色の煙と共に炎が上がっているのが見えた。</p> <p>船長は、危険を感じて機関室前方の出入口からサロンに上がり、操縦席に置いていた船舶検査手帳等を持って、サロン後方の出入口から後部甲板に避難した。</p> <p>本船は、その後、サロン内が灰色の煙で充満し、それを見た船長は、本船にとどまることが危険だと判断して、14時25分ごろ棧橋に移動後、すぐに海上保安庁及び消防本部に本事故の発生を通報するとともにいわき市のマリーナに連絡をした。</p> <p>船長は、持ち運び式消火器を持って避難したが、気が動転していたので、どこを消火すればよいか分からず、そのまま棧橋で救助を待つこととし、その後、来援した消防署が、消火放水を始め、16時43分ごろ鎮火したものの、本船は、沈没し、後日、手配した業者により、引き揚げられて、解体処理された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長によれば、次のとおりであった。</p> <p>(1) 本船は、令和3年11月大阪市のマリーナから中古で購入し、12月初旬ごろ回航の目的で小名浜港に向けて同マリーナを出発し、途中、左舷主機に故障が生じたので、修理のため和歌山市のマリーナに向かった。</p> <p>(2) 本船は、左舷主機の修理を終え、令和4年2月初旬ごろ和歌山市のマリーナを出発し、小名浜港に向かう予定であったが、途中、両舷主機駆動発電機に不具合を生じたので、茨城県大洗町のマリーナに向かった。</p> <p>(3) 本船は、両舷主機駆動発電機の修理を終え、2月16日大洗町のマリーナを出発後、発電機原動機の運転状態が良くなかったため、福島県いわき市のマリーナにおいて整備することとした。</p> <p>(4) 本船は、2月16日の昼ごろいわき市のマリーナに到着し、</p>

	<p>経年劣化した海水管、燃料管及び潤滑油管の取替え並びに機関室右舷船尾側に設置した発電機原動機の原動機整備に取り掛かり、6月1日に取替え及び整備等を終え、海上試運転を行って結果は良好であった。</p> <p>(5) 本船を購入する際、機器の来歴を調べなかったため、発電機原動機の発電機の整備をいつごろ行ったのか、確認しなかった。</p> <p>(6) 発電機原動機の原動機を整備すれば、発電機原動機は良好になると思ったので、発電機の整備は行っていなかった。</p> <p>(7) 航海計器や電気配線の絶縁抵抗計測について知らなかったため、本船を購入する際、絶縁抵抗計測をいつごろ行ったのか、確認しなかったが、本事故後、計測の必要性を教えてもらい理解できた。</p> <p>(8) 発電機原動機付近には、発電機から主機、サロン等に延びる電線が配線されていたが、他の機器は設置されていなかった。</p> <p>いわき市のマリーナによれば、次のとおりであった。</p> <p>(1) 発電機原動機の原動機を点検した後、潤滑油、オイルフィルタ、燃料フィルタ、海水インペラ、海水ゴムホース等の取替えを行った。</p> <p>(2) 発電機原動機の発電機整備、原動機のセルモータ整備、セルモータ、航海計器、機関室内の電気配線の絶縁抵抗計測は行っていなかった。</p> <p>(3) 整備期間は、令和4年2月16日から4月1日までの間であった。その後、5月22日に主機、発電機原動機の試運転を行った結果、良好であった。</p> <p>消防署は、本船及び船長の調査を踏まえ、機関室右舷船尾側に設置した発電機原動機付近から出火したものと推測したが、物的証拠を得られず、出火箇所を特定できなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、小名浜港のマリーナ棧橋において離棧準備中、発電機原動機付近から出火したものと考えられる。</p> <p>本船は、船長が、発電機原動機付近から出火しているのを認めていたことから、発電機原動機付近に異状が発生して出火し、発電機原動機付近の可燃物に燃え広がって、キャビン及び後部甲板を経て棧橋へ延焼した可能性があると考えられるが、物的証拠が得られなかったことから、出火に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、小名浜港のマリーナ棧橋において離棧準備中、</p>

	<p>発電機原動機付近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><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>・ 船長は、定期的に航海計器、発電機原動機のセルモータ及び機関室内の電気配線の絶縁抵抗計測を行うこと。</li> <li>・ 船長は、定期的に発電機原動機を整備する際、原動機に加え、セルモータ及び発電機も整備すること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

