

## 船舶事故調査報告書

令和5年4月5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4年6月5日 06時10分ごろ
発生場所	千葉県南房総市野島埼西南西方沖 野島埼灯台から真方位247° 4.0海里（M）付近 （概位 北緯34° 52.5′ 東経139° 48.8′）
事故の概要	プレジャーボート <sup>デリシャス</sup> DELICIOUS-Iは、南東進中、機関室で火災が発生した。 DELICIOUS-Iは、上部構造物に焼損を生じ、沈没した。
事故調査の経過	令和4年6月7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 DELICIOUS-I、5トン未満 232-19093千葉、個人所有 10.07m (Lr) × 2.75m × 1.03m、FRP ディーゼル機関、船内機、169.17kW、平成3年7月 4サイクル、回転数毎分2,900、6気筒、ボア94mm、使用燃料軽油、機関製造年月不詳
乗組員等に関する情報	船長 41歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年7月17日 免許証交付日 令和2年4月16日 （令和7年4月15日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	上部構造物に焼損（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 高潮時
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人1人（以下「同乗者」という。）を乗せ、釣りの目的で、令和4年6月5日05時00分ごろ野島埼沖に向けて千葉県鋸南町保田漁港を出港した。 船長は、同乗者と共にフライングブリッジに上がって操船に当たり、野島埼西南西方沖を約15～16ノットの対地速力で南東進し、06時10分ごろ、釣り場に到着して主機を中立運転とし、同ブリッ

ジを降りようと後方へ振り返ったところ、後部甲板右舷側に設けられた機関室出入口のハッチ周辺から煙が出ていることに気付いた。(図1参照)

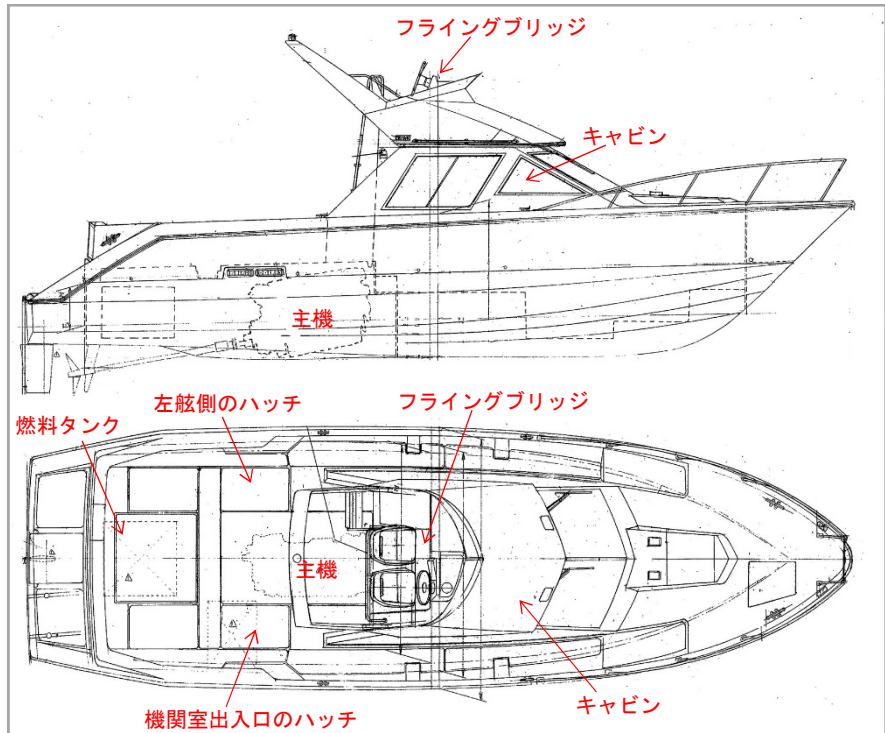


図1 同型船の一般配置図

船長は、同乗者と共に後部甲板に降り、右舷側のハッチを開けると機関室内に煙が充満しており、主機の右舷側に炎が見えたので、次に左舷側に設けられたハッチを開けたところ、右舷側のハッチ開口部から炎が吹き出した。

船長は、右舷側のハッチ開口部からバケツで汲んだ海水を掛けて消火に当たったが火勢が衰えなかったので、主機を停止したのち同乗者と共に船首部に避難した。

船長は、付近で釣りを行っていた船舶が火災に気付いて救助に来てくれたので、同乗者と共に同船に移乗した後、海上保安庁に本事故の発生を通報し、同船で千葉県館山市富崎漁港とみさきに送られ下船した。

本船は、来援した巡視艇による消火作業中、08時05分ごろ沈没した。(写真1参照)



(海上保安庁提供)

写真 1 延焼中の本船

(付図 1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

本船の機関室は、船体中央部に主機が、船尾部に燃料タンクがそれぞれ設置されており、左舷側のハッチ下がバッテリーの設置区画となっていた。

船長は、年に50回程度本船を利用し、出航前に潤滑油の補充やVベルトの確認、冷却水温度、電圧等の点検などを行っており、本事故前には5月上旬に乗船し、船体及び主機共に異常はなかったが、主機燃料管系統の整備や絶縁抵抗試験等の点検を行っていなかった。

本船は、平成27年3月に船長が友人らと共に中古で購入しており、購入以前の整備状況については不明であった。

本船は、消火設備として、キャビンに持運び式消火器1本、後部甲板にバケツ1個を備えていたが、火災探知機及び自動拡散型消火器は設置されていなかった。

船長は、本事故当時、炎を見て気が動転し、持運び式消火器を使用しなかった。

消防署は、本事故について、本船の機関室右舷側を出火箇所と推定し、次のことから、主機又は電気配線から出火した可能性が考えられるが、本船が沈没して物的証拠がないために出火原因を不明とした。

本船は、中古船として購入されてから7年以上経過し、購入前の整備状況について不明であること、また、購入後、機械関係の修理が行われていないことから、次の(1)又は(2)の可能性が考えられる。

- (1) 経年劣化及び船の振動により、主機の燃料供給のパイプ及びホースの亀裂又は抜け落ちにより漏油し、又は、燃料噴射ポンプ取付ナットが緩んでポンプ本体が揺動し、燃料配管に亀裂が生じて漏油し、排気管等の高温部に飛散して出火した。
- (2) 経年劣化により、電気配線の被覆の破れ及び内部の劣化、端子の緩みにより、ショートしてスパークが発生し、周囲の可燃物に引火して出火した。

<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>本船は、野島埼西南西方沖を航行中、機関室右舷側から出火したものと考えられる。</p> <p>本船は、中古船として購入されてから7年以上経過し、主機燃料管系統の整備や絶縁抵抗試験等が行われていない中、主機燃料管系統の漏油又は電気配線の短絡等により出火した可能性があると考えられるが、本船が沈没しており、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><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、野島埼西南西方沖を航行中、機関室右舷側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及び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>・ 船舶所有者は、主機、電気配線等の点検整備を定期的実施すること。</li> <li>・ 船長は、消火器を常に持ち出しやすい場所に保管し、火災発生時には適切な初期消火を行うこと。</li> <li>・ 船舶所有者は、法令により設置が求められていない小型船舶であっても、機関室に火災探知機及び自動拡散型消火器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

