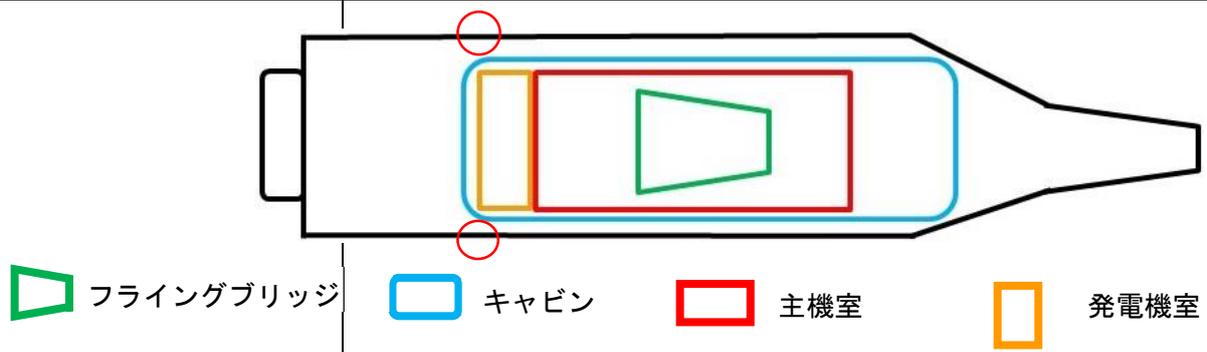


船舶事故調査報告書

令和7年1月22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5年7月19日 13時00分ごろ
発生場所	京浜港東京区第3区 東京木材投下泊地防波堤西灯台から真方位150° 2.3海里（M）付近 （概位 北緯35° 35.1′ 東経139° 50.5′）
事故の概要	プレジャーボート ^{ファントム メナス} Phantom Menaceは、航行中、主機室から火災が発生した。 Phantom Menace は、発電機室等に焼損を生じた。
事故調査の経過	令和5年7月20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 Phantom Menace、12トン 235-45897東京、株式会社World Nexrea（A社）ほか1人 11.57m（Lr）×3.90m×2.33m、FRP ディーゼル機関2基、船内機、397.18kW（合計）、平成17年6月、使用燃料軽油
乗組員等に関する情報	船長 72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 昭和63年3月23日 免許証交付日 令和5年2月6日 （令和10年3月22日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	発電機室、主機室及び操舵室を兼ねたキャビン等に焼損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	本船は、船長及び船舶所有者（以下「所有者」という。）が乗り組み、知人8人を同乗させ、令和5年7月19日07時00分ごろマリナーレジャーを行う目的で、京浜港東京区第3区所在のマリーナを出航し、千葉県富津市富津岬西方沖に向かった。（図1参照）



▭ フライイングブリッジ
 ▭ キャビン
 ▭ 主機室
 ▭ 発電機室

図1 船体平面略図

本船は、09時00分ごろ富津岬西方沖に到着して、所有者及び知人全員がマリンレジャーを行った後、帰途につくこととし、知人1人がフライイングブリッジ左舷側の助手席に腰を掛け、所有者及び知人7人が‘操舵室を兼ねたキャビン’（以下「キャビン」という。）及び後部甲板のソファ等に腰を下ろした。

船長は、12時00分ごろフライイングブリッジ右舷側の操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、機関回転数毎分2,400 (rpm)、21~22ノットの対地速力で北進した。

本船は、13時00分ごろ、東京ゲートブリッジ南方沖を北進中、同乗していた所有者が、両舷船尾部船体外板に設けられた‘主機室及び発電機室用ベンチレーター’（以下「ベンチレーター」という。）から白煙が排出しているのを認め、船長に停船するよう伝えた。船長は、煙が出ていることを聞き後方を見たところ、ベンチレーターから黒煙混じりの白煙が排出されていた。

船長は、すぐに主機を停止してベンチレーターを見たところ、黒煙混じりの白煙の排出が収まったので、主機から噴出したものではないと思い、主機室及び発電機室を点検することなく主機を始動した。

船長は、航行を開始し、機関回転数を2,000rpmまで上げてベンチレーターを見たところ、再び黒煙が排出されるのを認め、すぐに主機を停止したものの、黒煙の排出は止まらなかった。

(図2 参照)

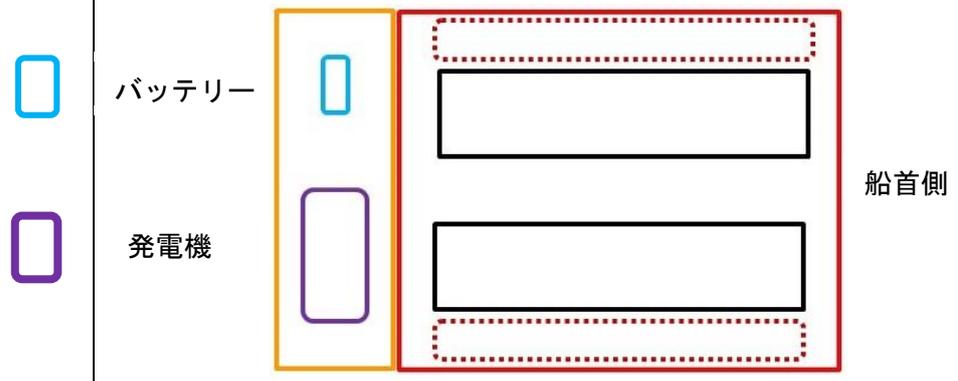


図2 主機室及び発電機室略図

	<p>所有者は、機関回転数が上昇したとき、ベンチレーターから排出される黒煙及びキャビンに立ち込め始めた黒煙の中に炎を認め、知人全員に海へ飛び込むよう指示した後、自身も飛び込んだ。</p> <p>船長は、黒煙の排出元を確認しようとしてフライングブリッジを降り、キャビンを見たところ、黒煙が充満し、その中に炎を認めて危険と判断して、携帯電話で海上保安庁に通報した後、海に飛び込んだ。</p> <p>乗船者全員は、付近を航行中の船舶2隻にそれぞれ救助された後、東京都中央区の消防庁の棧橋に搬送された。</p> <p>本船は、13時54分ごろ来援した消防艇及び巡視艇による消火活動中、発生場所付近で沈没し、後日、所有者が手配した業者により台船に引き揚げられ、消防庁及び海上保安庁による調査が終了した後、廃船処理された。</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>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 船長は、令和4年2月ごろ、所有者と自身の会社との間で契約を結び、本船の管理及び整備等を委託された。 2. 船長によれば、絶縁計測^{*1}、主機及び‘原動機付発電機’（以下「発電機」という。）の整備状況等は、次のとおりであった。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 本船に主機及び発電機の整備来歴簿がなかったため、委託前の整備内容を確認することができなかった。 (2) 委託前の絶縁計測結果を記録した書類はなく、委託後の絶縁計測は、発電機の運転及び機器の作動中、異状を認めなかったため行わなかった。 (3) 主機及び発電機の整備について、主機は熱交換器の整備を行ったが、発電機は異状を認めなかったため行わなかった。 3. 船長によれば、主機室及び発電機室の点検状況等は、次のとおりであった。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 本事故当日、所有者から本船の操船を頼まれた。 (2) 本事故当日、出航する際、主機室及び発電機室を見回したが異状を認めなかった。 (3) 本船の機関監視盤で確認できる主機の警報は、潤滑油圧力（低）及び冷却水温度（高）であり、本事故当時、鳴らなかった。 (4) 本船には、主機室に小型船舶用自動拡散型粉末（ABC型）消火器1本及びキャビンに持運び式粉末（ABC型）消火器2本がそれぞれ設置されていた。本事故当時、持運び式粉末消火器を使用して消火活動を行うことができず、また、自動拡散型粉末消火器の作動状況を確認することもできなかった。

^{*1} 絶縁計測とは、電気機器等の電気配線は絶縁物で覆い導体から絶縁しているが、年々進む絶縁物の劣化に伴い、温度、湿気、汚れ、化学反応、損傷が加わると絶縁破壊が起こり、火災の発生や感電のおそれが生じて大変危険になるので、定期的に絶縁抵抗計で絶縁抵抗値を測定することである。

	<p>(5) ベンチレーターから黒煙混じりの白煙の排出を認め、主機を停止してベンチレーターを見た際、排出が止まったことと、約10分でマリーナに到着できることを踏まえ、戻ってから主機室及び発電機室の点検を行おうと思い、すぐに主機を始動した。</p> <p>4. 所有者は、令和3年11月本船を中古で購入した後、管理及び整備を船長に委託したので、整備内容等を把握していなかった。</p> <p>5. 消防庁は、本船の調査並びに船長、所有者及び知人の説明を踏まえ、‘発電機室に設置した発電機又は分電盤’（以下「発電機等」という。）から出火した可能性があると推測したが、原因箇所を特定するまでには至らなかった。（写真4、写真5参照）</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>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、京浜港東京区第3区において航行中、発電機室から出火して火災が発生したものと考えられる。</p> <p>本船は、発電機等に異状が発生して出火し、発電機等の付近の可燃物に燃え広がって、発電機室を経て主機室に延焼した可能性があると考えられるが、物理的痕跡を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ができなかった。</p> <p>船長は、出航する際、発電機等に異状を認めなかったことから、支障を生じることなく運航できると判断し、発電機等の点検を行っていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、京浜港東京区第3区において航行中、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、航行中、定期的に主機室及び発電機室の点検を行い、また、操船中、異状を認めた場合、主機を停止した後、機関室及び発電機室に赴いて確認を行うこと。



写真4 船首部からの状況（消防提供）



写真5 船尾部からの状況（消防提供）

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、定期的に発電機及び他の機器の絶縁計測を行うこと。・ 船舶所有者は、船齢の経った船舶を購入する場合、主機及び発電機等の整備来歴を調査し、必要に応じて発電機等の整備、発電機等の電気設備に関する整備及び絶縁計測を機関又は電気修理業者に依頼することが望ましい。 |
|--|---|

付図1 事故発生場所概略図

