

船舶事故調査報告書

平成24年7月19日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	火災
発生日時	平成24年1月21日 18時00分ごろ
発生場所	福岡県宗像市筑前大島北北東方沖 宗像市所在の筑前大島灯台から真方位015° 18.0海里付近 (概位 北緯34° 12.0′ 東経130° 30.2′)
事故調査の経過	平成24年1月22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	貨物船 ^デ ^テ ^{ヨン} DE CHENG（カンボジア王国籍）、1,451トン 8852136（IMO番号）、RUNLI SHIPPING Co. Ltd. 74.55m×12.00m×6.90m、鋼 ディーゼル機関、1,323.9kW、1991年
乗組員等に関する情報	船長 男性 63歳（インドネシア共和国籍）
死傷者等	なし
損傷	ハウス前面、船倉、船倉部分の船体外板及び機関室の一部が焼損
事故の経過	本船は、船長ほか8人が乗り組み、ミックススクラップと称する、鉄、アルミニウム、プラスチック、木材、紙等の廃材が含まれる種々雑多なスクラップ約924tを積載し、平成24年1月18日12時15分ごろ（日本標準時、以下同じ。）愛知県三河港を出港し、関門海峡を通過したのち、燃料補給予定の大韓民国釜山港 ^{プサン} に向け、北西進していたところ、21日18時00分ごろ、筑前大島北北東方沖において、船内巡視中の三等機関士が、ハッチカバーの隙間のうち、船倉中央左舷寄りの2か所から立ち上る白煙を発見し、船橋で航海当直中の一等航海士に知らせた。 一等航海士は、直ちに火災警報を鳴らして船内に知らせ、VHFを使用して海上保安庁に救助を要請した。 船長は、18時05分ごろ昇橋し、直ちに総員に消火配置に就くよう指示した。 船長は、風を後方から受けるよう操舵を指示し、ハッチカバーを開放させた。 機関長は、電動雑用ポンプ2台を運転して消火ラインへの送水を開始した。 本船は、乗組員7人が上甲板右舷側で消火ラインに取り付けた3本の各消火ホースを、1人がディーゼル機関駆動の持ち運び式消防ポンプを使用して消火に努めたが、同放水等により、船体が右舷に約3°傾いていたところ、徐々に左舷側に傾きが変わっていった。 本船は、左舷に約15°傾いた状態で火勢が拡大し、火炎が船橋ハウス

	<p>高さに達して危険な状況となったので、22時00分ごろ船長が総員退船を決め、救命いかだ及び救命艇に乗って退船したのち、本船からの救助要請を受けて来援した海上保安庁の消防船、巡視船及び巡視艇に乗組員全員が救助された。</p> <p>本船は、22日になって火勢は衰えたものの、鎮火には至らず、無人で左舷に約15°傾斜した状態で響灘を漂流した。</p> <p>本船は、船舶所有者が救助契約を結んだサルベージ会社が、08時10分ごろ海上保安庁の協力を得て本船船尾にえい航用ワイヤロープを取り、プロペラ軸をワイヤロープ等で固定した上、08時17分ごろ同サルベージ会社手配のタグボートによりえい航が開始された。</p> <p>本船は、12時50分ごろ筑前大島南方沖にえい航されたが、鎮火が確認できず、タグボートが引き続き警戒に当たり、鎮火が確認された28日10時00分ごろまで監視されたのち、タグボートにより関門港門司区第6号岸壁に着岸後、損傷状況等の確認が行われた。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 5～6、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2.0m</p>								
その他の事項	<p>本船のハッチカバーは13枚に分割されて船倉船首端に格納できるようになっていた。</p> <p>本船の積荷のスクラップには、冷蔵庫等の家電廃品が混じっていた。</p> <p>本船は、船倉隔壁に隣接する非常用発電機室及び同室後方の機関室上段右舷船首寄りの天井付近が、船倉隔壁越しの火炎の熱放射を受けて焼損し、また、ディーゼル機関駆動の非常用発電機及び天井灯の一部が焼損していた。</p> <p>本船は、非常用発電機以外の機関室の主機及び各機器が支障なく運転できる状態であった。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、筑前大島北北東方沖を北西進中、積荷の金属スクラップが船体動揺により金属接触して火花が発生し、付近の油分や紙類等が燃え上がった可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>火勢が拡大したのは、本船がハッチカバーを開放して火災の消火に当たったことによる可能性があると考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	なし	船体・機関等の関与	あり	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、筑前大島北北東方沖を北西進中、積荷の金属スクラップが船体動揺により金属接触して火花が発生し、付近の油分や紙類等が燃え上がった可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>火勢が拡大したのは、本船がハッチカバーを開放して火災の消火に当たったことによる可能性があると考えられる。</p>
乗組員等の関与	なし								
船体・機関等の関与	あり								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、筑前大島北北東方沖を北西進中、積荷の金属スクラップが船体動揺により金属接触して火花が発生し、付近の油分や紙類等が燃え上がった可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>火勢が拡大したのは、本船がハッチカバーを開放して火災の消火に当たったことによる可能性があると考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、本船が、筑前大島北北東方沖を北西進中、積荷のスクラップが燃え上がったことにより発生した可能性があると考えられる。</p>								
参考	<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"> ・船倉内火災に対しては、可能な限り、ハッチカバーを閉鎖した状態で消火作業を行うことが望ましい。 ・船倉内火災に対して、酸素の供給を断つために炭酸ガス消火装置等のハッチカバーを閉鎖した状態で使用できる船倉内消火装置を備えることが望ましい。 								