

船舶事故調査報告書

平成25年10月10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10月5日 03時00分ごろ
発生場所	福岡県北九州市北方沖（関門港の関門航路） 北九州市所在の門司埼灯台から真方位070° 1.96海里付近 （概位 北緯33° 58.4′ 東経131° 00.2′）
事故調査の経過	平成24年10月5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 ^{ハオダ} HAODA6（カンボジア王国籍）、1,496トン 8864282（IMO番号）、VAST SPEED DEVELOPMENT LIMITED 75.95m×12.00m×7.11m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成4年1月17日
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍） 男性 43歳 締約国資格受有者承認証 船長（カンボジア王国発給） 交付年月日 2011年4月13日 （2015年5月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	積荷の金属スクラップの一部が焼損
事故の経過	本船は、船長ほか8人が乗り組み、金属スクラップ約988tを積載し、三等航海士及び甲板員が当直に就き、中華人民共和国寧波港 ^{ニンポフ} に向けて北九州市東方沖の周防灘 ^{すおうなだ} を西進中、関門海峡に近づいたので、船長が昇橋した。 船長は、平成24年10月5日03時00分ごろ（日本標準時、以下同じ。）、関門航路を西進中、焦げた臭いがあるので、甲板員に確認させたところ、操舵室前の貨物倉の左舷側後部に設けられた通風筒から僅かに煙が出ている旨の報告を受けて火災と判断し、火災警報装置のベルを作動させて乗組員に火災発生を知らせるとともに、放水による消火の指示を行い、03時10分ごろVHF無線電話で海上保安庁に火災発生を通報した。 本船は、03時25分ごろ関門航路外に出て関門港田野浦ふ頭沖400m付近に投錨し、‘貨物倉の油圧式ハッチカバー’（以下「ハッチ

	<p>カバー」という。)を中央付近から船首尾方に開放したところ、貨物倉後部付近から煙が出ていたが、炎は見えなかった。</p> <p>乗組員は、消火水ラインに取り付けた3本の消火ホースを持って放水による消火を行った。</p> <p>本船は、来援した巡視艇の指示によってハッチカバーを閉鎖し、巡視艇及び消防艇の放水による貨物倉外板の冷却が行われ、09時45分ごろハッチカバーの隙間から出ていた煙は認められなくなった。</p> <p>本船は、貨物倉外板の温度が計測され、17時00分ごろから同温度と外気温度との温度差がなくなり、10日12時30分ごろ鎮火したものと海上保安庁が判断し、15日18時56分ごろ揚錨して寧波港に向けて発進した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約1m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船尾船橋型であり、貨物倉は、長さ約39.5m、幅約6.5m、深さ約6.3mであった。</p> <p>本船は、10月12日、鎮火後に初めてハッチカバーの中央付近が船首尾方へ約2m開放され、その開放箇所から煙の発生した貨物倉後部付近を見通すことはできなかったが、開放箇所付近の貨物倉内を点検したところ、次のとおりであった。</p> <p>(写真1参照)</p> <div data-bbox="715 1137 1238 1527" data-label="Image"> </div> <p>写真1 ハッチカバー開放箇所付近の貨物倉内の金属スクラップ</p> <p>金属スクラップは、プレスされておらず、貨物倉の頂部付近までばら積みされていた。</p> <p>金属スクラップは、電線、バッテリー、モーター等の電気製品、金属製の薄板、パイプ、ラジエーター等のほか、合成樹脂製品、合成繊維製品等が混在していた。</p> <p>ハッチカバーが開放された箇所の金属スクラップには、焼損、煤<small>すす</small>の付着等は認められなかった。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>不明</p>

<p>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</p> <p>本船は、関門航路を西進中、積荷の金属スクラップに混在していたバッテリーが短絡するなどして火花が発生し、周囲の可燃物が発火した可能性があると考えられるが、火花が発生した状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、関門航路を西進中、積荷の金属スクラップから出火したことにより発生した可能性があると考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 貨物倉には、火災探知器及び固定式鎮火性ガス消火装置の設置が望まれる。