

# 船舶事故調査報告書

平成26年7月24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25年6月22日 15時15分ごろ   |
| 発生場所  | 京浜港横浜第3区の大黒ふ頭T-6岸壁<br>神奈川県横浜市所在の横浜大黒防波堤西灯台から真方位313°<br>940m付近<br>(概位 北緯35°27.2' 東経139°41.2')  |
| 事故調査の経過   | 平成25年6月23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。<br>原因関係者から意見聴取を行った。  |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | 自動車運搬船 ゴールデン ファン (パナマ共和国籍)、27,650トン<br>8511263 (IMO番号)、JAFETT SHIPPING INC.<br>152.68m (Lr) × 26.80m × 23.45m、鋼<br>ディーゼル機関、8,879kW、1985年  |
| 乗組員等に関する情報  | 船長（バングラデシュ人民共和国籍） 男性 55歳<br>締約国資格受有者承認証 船長資格証明書（パナマ共和国発給）<br>交付年月日 2012年1月18日<br>(2016年11月12日まで有効)  |
| 死傷者等  | なし  |
| 損傷  | 2番船倉4番カーデッキの内部、積荷の中古車両8台等が焼損  |
| 事故の経過   | 本船は、船長ほか22人が乗り組み、積荷の中古車両765台を積載して平成25年6月22日07時06分ごろ京浜港横浜第3区の大黒ふ頭T-6岸壁に着岸した。<br>本船は、船首側から順に水密戸を備えた隔壁で仕切られた船倉が1番～4番まであり、カーデッキが、1番及び4番船倉には下方から順に5番～10番まで、2番及び3番船倉には船底側から順に1番～10番まで設けられ、10番カーデッキの上方は居住甲板となり、その上は船橋甲板となっていた。<br>本船は、08時30分ごろ中古車両の積荷作業を10番カーデッキから開始し、順次下方の1番カーデッキまで計771台（積荷車両合計1,536台）の積載を行い、15時00分ごろ5番カーデッキ船尾にあるランプウェイ（船と岸壁とを橋渡しする斜道であり、車両が自走して積み降ろしできる荷役設備、以下「ランプ」という。）の揚 |

収作業を始めた。

本船は、15時08分ごろファン付き通風口を含む全ての船倉の通風装置を閉鎖した。

航海士A及び甲板長は、積み残した車両1台を積むこととなり、2人の甲板員がメインデッキ（5番カーデッキ）でランプの準備を始めた。

右舷舷梯付近で舷門当直をしていた甲板員は、15時15分ごろ荷役検数員からカーデッキで煙を発見した旨の連絡を受け、2番船倉の4番カーデッキ（以下「本件船倉」という。）から5番カーデッキに出て来ている煙を認めて船橋に報告した。

本船は、15時16分ごろ火災警報が鳴り、航海士A、甲板長、甲板員等が、船橋からの指示により、3番船倉の4番カーデッキ及び3番カーデッキにある消火ホースを用意した。

航海士A及び甲板長は、3番船倉の4番カーデッキから2番船倉への水密ドアを少し開けて火災の発生場所を確かめようとしたものの、充満している煙及び火炎を認めてすぐに水密ドアを閉め、船橋に火災の状況を報告した。

乗組員は、15時27分ごろ、E HQ（緊急対策室）で点呼を行い、全員の無事が確認され、船長が、火災が発生したことを海上保安部へ通報して消火の援助を要請した。

乗組員は、15時28分ごろ、非常消火ポンプを準備し、隔壁の冷却のため、4番船倉の5番カーデッキにある消火ホースを準備した。

本船では、1番消火区画（2番船倉の1～4番カーデッキ）への炭酸ガス（以下「CO<sub>2</sub>」という。）の放出による消火の準備が行われ、15時42分ごろ～15時55分ごろの間、CO<sub>2</sub>が放出された。

救援の11台の消防車及び消防士は、15時59分ごろ本船係留岸壁へ到着した。

海上保安部の消防艇は、16時00分ごろ到着し、本件船倉付近の左舷外板への冷却放水の準備、監視等を実施した。

本船では、16時01分ごろ、右舷外板の火災場所付近の温度計測が行われ、約37℃であった。

全ての乗組員は、下船して岸壁で待機し、消防士4人が、16時13分ごろ～16時18分ごろの間、船内に入って火災現場を調査した。

本船では、16時45分ごろ～16時53分ごろの間及び18時04分ごろ～20時00分ごろまでの間、1番消火区画へのCO<sub>2</sub>の放出が行われた。

消防士5人は、20時04分ごろ酸素及びCO<sub>2</sub>の濃度を計測するため、ランプから3番船倉の4番カーデッキに入った。

本船は、20時25分ごろ全乗組員が船内に入り、21時35分ご

|               |  |
|---------------|--|
|               | <p>ろ2番船倉の通風口が開放され、22時25分ごろ各船倉の通風ファンを始動し、照明が点灯された。</p> <p>本船では、消防士により、23時31分ごろ～23時50分ごろまで、3番船倉の4番カーデッキの酸素及びCO<sub>2</sub>の濃度が計測され、23日04時00分ごろから1番消火区画の強制排気が、07時00分ごろから同区画の開放作業がそれぞれ実施され、08時48分ごろ消防士及び海上保安部職員によって鎮火が確認された。</p> <p>(写真1 右舷船首、写真2 船尾、写真3 本件船倉右舷船首側、写真4 本件船倉右舷船尾側 参照)</p>   |
| <p>気象・海象</p>  | <p>気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 2、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、中央火災警報盤が船橋に設置され、火災警報ベルが、各船倉区画、居住区及び共用区画に設置され、居住区画には通路にあり、全乗組員は、居住区画の火災警報が鳴った際は、EHQに集まることとなっていた。</p> <p>本船は、消火設備とし、消火ポンプ1台、雑用ポンプ1台、持ち運び式消火器計160本、CO<sub>2</sub>消火設備のCO<sub>2</sub>タンク1個（容量約17.5t）等が備えられていた。</p> <p>乗組員は、本事故当時、航海士A及び甲板長がランプ、船長及び航海士Aが船橋、甲板員1人が右舷舷梯昇降口、機関長等が機関室等に配置され、航海士B及び甲板員3人が岸壁から積み込まれる車の乗り入れの指示及び見習航海士1人がパイロットの迎えに当たっていた。</p> <p>本船は、本停泊中、溶接作業等を行っていなかった。</p> <p>本件船倉は、11時50分ごろ積荷作業が終了し、12時10分ごろ3番船倉との間の水密戸が閉められ、2番船倉の1番～4番カーデッキは、積荷車両を含め、異常は認められなかった。</p> <p>本船では、1台の車両を岸壁から船内への積込みに掛かる時間が約5分程度であり、積込み前に積荷車両のエンジンが始動されて積込み終了時に切られていた。</p> <p>本船は、本事故後の地方事故調査官、関係機関等による調査により、次のことが判明した。</p> <p>① 本件船倉では、積荷車両6台、船倉内に備え付けられていた長い消火ノズル5本、泡式長い消火ノズル10本、船倉の電灯8個等が焼損していた。</p> <p>② 本件船倉の6台の焼損車両のうち、第3船倉との水密隔壁から船首側へ5.0m、船体中央線から右舷側へ1.4m付近に前側を船尾方向へ向けて積み付けられていた中古車両（トラック、以下「本件車両」という。）は、キャビン内、運転席及びその下方のエンジン部等の金属材料以外の部分が完全に焼失していた。</p> <p>③ 本件車両の右舷側の中古車両（トラック）は、左側前輪等が焼け</p> |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>ずに残っており、キャビン内は焼失しているものの、エンジン下方に焼損した様相が認められなかった。</p> <p>④ 本件船倉に積み付けられたその他4台の車両は、主にライト、サイドミラー等が焼損していた。</p> <p>⑤ 2番船倉の5番カーデッキは、本件車両の真上となる約5m四方の甲板がすすで汚損し、中古車両2台の左側前輪のタイヤ等の一部、船内電話等が焼損していた。</p> <p>⑥ 2番船倉の1番～3番カーデッキは、ラッシング用のデッキ穴のほとんどが、燃えたペンキのすすで汚損していた。</p> <p>本件車両は、関係機関等による本事故後の調査において、次の状況が認められた。</p> <p>① 焼損した車両のうち、最も焼損が激しく、出火原因を特定するものは発見されなかった。</p> <p>② 電気配線は、全体に焼損が激しく、ヒューズ及びリレー類も焼けており、出火原因の判断材料がなかった。</p> <p>③ キャビン及び運転席は、焼損が激しく、可燃物はほとんど焼けていた。</p> <p>(写真5 本件車両積付場所、写真6 本件車両真上の天井焼損状況参照)</p> |
| <p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与<br/>船体・機関等の関与<br/>気象・海象の関与<br/>判明した事項の解析</p> | <p>なし<br/>あり（積荷）<br/>なし</p> <p>本船は、京浜港横浜第3区の大黒ふ頭T-6岸壁に着岸して中古車両の積荷作業中、本件船倉の本件車両から出火し、付近の車両、本件船倉に敷設された電気配線、照明器具等へ延焼したものと考えられる。</p> <p>本件車両は、キャビン、エンジン部分等の焼損が激しいことから、出火し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、京浜港横浜第3区の大黒ふ頭T-6岸壁に着岸して中古車両の積荷作業中、本件船倉の本件車両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>参考</b></p>   | <p>今後の同種事故等による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>・CO<sub>2</sub>の消火設備を備えている船舶は、火災発生の際には、乗組員等の安全を確認し、できる限り、早期にCO<sub>2</sub>の放出による消火を実施することが望ましい。</li> </ul>  |

写真1 右舷船首



写真2 船尾



写真3 本件船倉右舷船首側

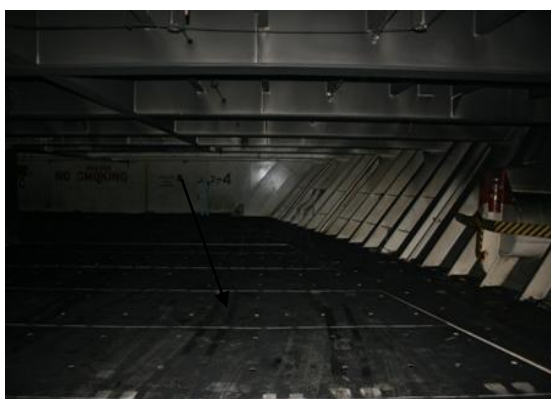


写真4 本件船倉右舷船尾側



写真5 本件車両積付場所



写真6 本件車両真上の天井焼損状況

