

船舶事故調査報告書

平成26年8月7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26年2月28日 04時30分ごろ
発生場所	千葉県千葉港の千葉区の袖ヶ浦ふ頭F-1岸壁 千葉県袖ヶ浦市所在の袖ヶ浦東京ガスシーバース灯から真方位125° 1.3海里付近 (概位 北緯35° 27.8' 東経139° 59.5')
事故調査の経過	平成26年3月3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	貨物船 MING XIANG（カンボジア王国籍）、1,299トン 8609307（IMO番号）、TONGDA SHIPPING CO., LIMITED 68.45m (Lr) × 11.50m × 6.70m、鋼 ディーゼル機関、1,029.7kW、1986年5月
乗組員等に関する情報	船長（インドネシア共和国籍） 男性 57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 2013年12月4日 (2016年6月20日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	スクラップ、機関室配電盤等の焼損
事故の経過	本船は、船長ほか9人（バングラデシュ人民共和国籍2人、中華人民共和国籍7人）が乗り組み、千葉港千葉区の袖ヶ浦ふ頭F-1岸壁において、混合金属スクラップ約500tを積載して停泊していたところ、平成26年2月28日04時30分ごろ、巡回警備をしていた甲板員の1人が貨物倉から上る煙を発見して一等航海士へ連絡し、一等航海士が船長へ報告した。 本船は、船長が、直ちに乗組員を招集して防火部署を発令したものの、火元上部にある貨物倉後部ハッチを開放することができず、消火栓からの放水が火元に届かずに延焼が続き、船長ほか9人の乗組員は、船外へ退避し、岸壁で警戒中の保安要員が、火災の発生を消防へ通報した。 本船は、来援した消防車及び巡視船により、消火作業が行われ、11時47分ごろ鎮火が確認された。

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北北西、風速 約4.3m/s、視程 約5km 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>積み込まれたスクラップは、中国に向けて輸出される混合金属スクラップ（Mixed Metal Scrap）であり、配電盤の外殻、アルミサッシ、電線、電動機、スクーター等の廃材が含まれる種々雑多な金属類を主としていた。</p> <p>スクラップは、トラックから降ろされて千葉港千葉区の貨物置場に仮置きされ、発火及び引火する可能性のある物が取り除かれた後、トラックで運搬されて岸壁上の油圧ショベルで本船の貨物倉に積まれていた。</p> <p>燃え残ったスクラップの中には、バッテリーが取り付けられたスクーター、ビニールシート、プラスチック製容器で構成された家電製品、燃料タンク等の廃品が混在していた。</p> <p>本船は、袖ヶ浦ふ頭F-1岸壁において、2日に分けて混合金属スクラップを約1,100t積載する予定であった。</p> <p>消火作業に従事した消防官は、消火液がスクラップ中の油分を洗い流して海へ流出していることを認めた。</p> <p>本船は、貨物倉の隔壁に隣接する機関室上段右舷船首側に設けられた配電盤及び電路が、輻射熱を受けて発火し、焼損したほか配電盤付近の隔壁及び天井が焼損した。</p> <p>本船の消火設備は、可搬式消火器15個、雑用兼消火ポンプ及び非常用消火ポンプ各1台であった。</p>
<p>分析 乗組員等の関与 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 なし</p> <p>本船は、千葉港千葉区の袖ヶ浦ふ頭F-1岸壁において、混合金属スクラップ約500tを積載して停泊していたところ、積荷のスクラップが発火して付近の油分やプラスチック類等の可燃物に引火したことから、火災が発生した可能性があると考えられるが、発火源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、千葉港千葉区の袖ヶ浦ふ頭F-1岸壁において、混合金属スクラップ約500tを積載して停泊していたところ、積荷のスクラップが発火して付近の油分やプラスチック類等の可燃物に引火したため、発生した可能性があると考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>荷役会社は、再度、次の再発防止策を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物置場への引火性及び可燃性物質の持込みを防ぐため、輸出会社へ引火の虞のある物質の持込みをしないよう、要請を行うこと。 <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</p>

	<p>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、酸素の供給を遮断した状態で消火作業を行うことが望ましい。
--	--