

船舶事故調査報告書

平成28年5月12日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	火災
発生日時	平成27年11月8日 09時10分ごろ
発生場所	愛媛県松山市波妻ノ鼻 ^{はづま} 西北西方沖 波妻ノ鼻灯台から真方位300° 1.5海里付近 （概位 北緯34° 00.7′ 東経132° 44.4′）
事故の概要	貨物船 ^{ソヤ マル} SOYA MARUは、南西進中、火災が発生した。 SOYA MARU は、船首隔壁等に焼損を生じた。
事故調査の経過	平成27年11月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 SOYA MARU（ベリーズ籍）、1,924トン 8907462（IMO番号）、GREEN OCEAN MARINE CO., LIMITED 88.99m×13.20m×6.20m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、1989年建造
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍） 男性 37歳 暫定締約国資格受有者承認証 船長（ベリーズ発給） 交付年月日 2015年10月23日 （2016年1月22日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首隔壁、第1貨物倉部分の船体外板及び混合金属スクラップに焼損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	本船は、船長ほか9人（中華人民共和国籍7人、バングラデシュ人民共和国籍2人）が乗り組み、‘混合金属スクラップ’（以下「本件スクラップ」という。）約989tを積載し、平成27年11月7日16時30分ごろ、中華人民共和国海門 ^{ハインメン} 港に向けて阪神港大阪区を出港した。 甲板長は、本船が波妻ノ鼻西北西方沖を南西進中、8日09時10分ごろ、第1貨物倉左舷側の甲板上の掃き掃除をしていたところ、第1貨物倉ハッチカバーの左舷船首方から立ち上る白煙を発見し、直ちに船橋当直中の船長に知らせた。

	<p>船長は、全乗組員を防火部署につけ、ハッチカバーを閉鎖した状態で消火ホースを用いて第1貨物倉の外周を冷却するように指示するとともに、国際VHF無線電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長は、減速するとともに、船橋及び居住区が風下とならないよう針路を変更した。</p> <p>本船は、船長が、第1貨物倉の船首から1枚目のハッチカバーと2枚目のハッチカバー上部の左舷側の隙間から炎が噴出しているのを認め、ハッチカバーを開けて消火活動を行うよう乗組員に指示し、乗組員によって同ハッチカバーが開けられて放水活動が続けられたが、火勢が収まらなかった。</p> <p>本船は、その後、愛媛県松山市睦月島南東方沖で投錨し、来援した巡視船艇及び消防局の消防艇によって消火活動が行われ、11日15時00分ごろ鎮火が確認された。</p> <p>(写真1 本事故後の船体(右舷側)、写真2 本事故後の船体(左舷側)、写真3 本事故後の第1貨物倉 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船首側から第1貨物倉、第2貨物倉に区画されていた。</p> <p>第1貨物倉の寸法は、長さ約27m、幅約12m、深さ約5mであり、ハッチの大きさが、長さ約22m、幅約9m、ハッチコーミングの高さが約2mである。</p> <p>第1貨物倉には、本事故当時、ハッチコーミングの上縁から約1m下方まで本件スクラップが積載されていた。</p> <p>本件スクラップは、アルミニウム、鉄、銅管等の金属類のほか、冷蔵庫、扇風機、エアコン等の家電製品と共に破砕されたビニール被覆電線、発泡スチロール、プラスチック等が含まれていた。</p> <p>本件スクラップの積込みは、11月6日08時30分ごろ～16時30分ごろの間に、スクラップ置き場からトラックで運んで岸壁に降ろした後、陸上移動式クレーンのグラブバケットで行われていた。</p> <p>本船は、出港後から本事故発生までほとんど船体動揺がなかった。</p> <p>本船の消火設備は、持運び式消火器14個、消火ポンプ及び非常ポンプ各1台であった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>本船は、波妻ノ鼻西北西方沖を南西進中、第1貨物倉の本件スクラップから出火したことから、火災になったものと考えられる。</p> <p>本件スクラップは、混在した金属同士が接触して火花を生じ、その火花が付近の可燃物に引火して出火し、延焼した可能性があると考えられるが、出火に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>

原因	本事故は、本船が、波妻ノ鼻西北西方沖を南西進中、第1貨物倉の本件スクラップから出火したため、発生したものと考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none">・ 貨物倉内の火災に対しては、可能な限り、ハッチカバーを閉鎖して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。

写真 1 本事故後の船体（右舷側）



写真2 本事故後の船体（左舷側）

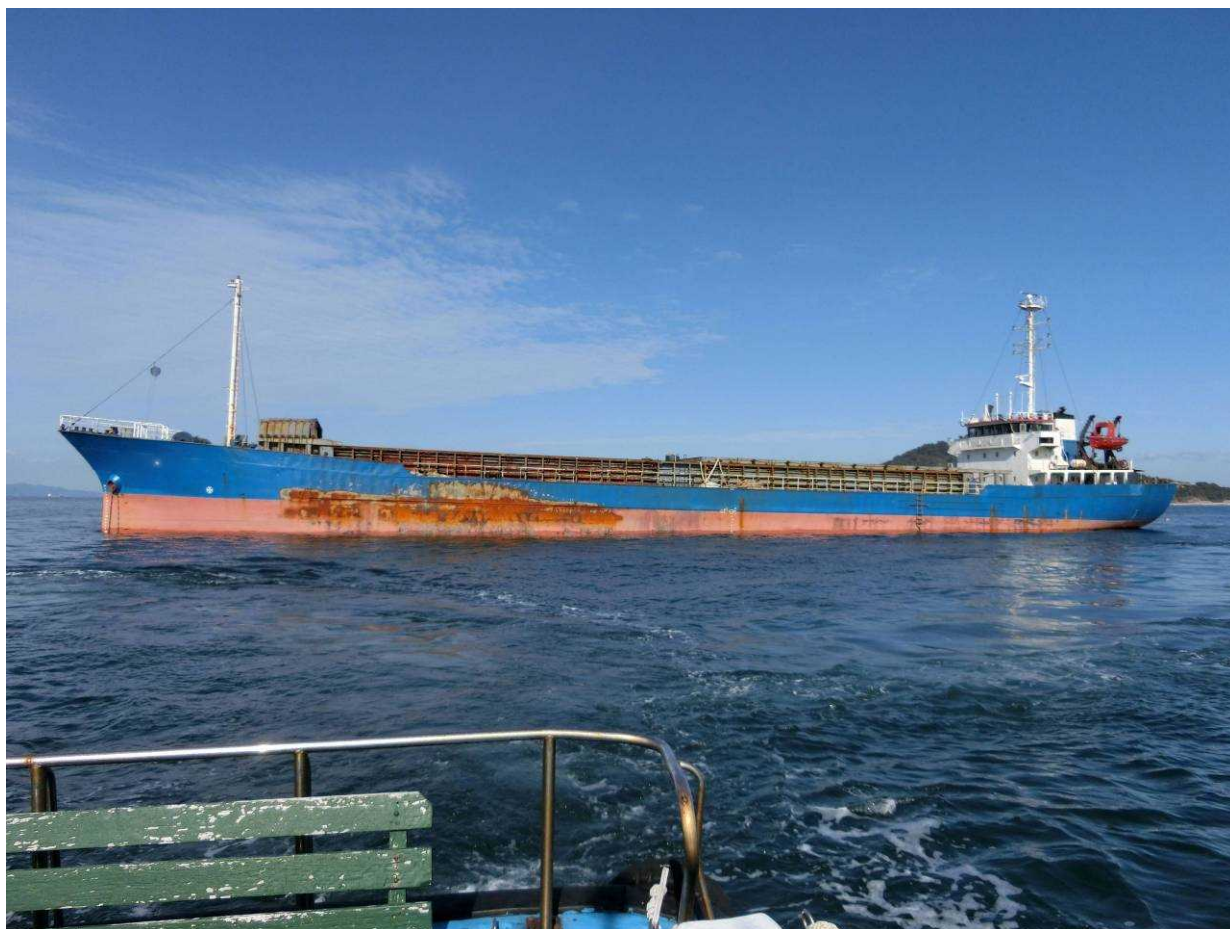


写真3 本事故後の第1貨物倉

