

運輸安全委員会は、平成30年10月25日(木)、
船舶事故等調査報告書28件(事故27件,インシデント1件),及び軽微事案の船舶事故等
調査報告書28件(事故25件,インシデント3件)を、ホームページで公表しました。

28件のうち、事故27件の内訳は、(乗組員等の)死傷等12件,乗揚5件,船舶間の衝突3件,(棧橋等への)衝突3件,
火災,乗組員行方不明,転覆及び浸水各1件であり,また,インシデント1件は,運航不能(機関故障)です。

このうち,重大【東京】事案2件[貨物船の火災事故,油タンカーの乗揚事故]の概要を,別紙のとおりご紹介します。
公表された事故等調査報告書をもとに,当協会の責任で編集しましたので,ご参考にしてください。
なお,詳細は,運輸安全委員会のホームページでご確認願います。

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2018/MA2018-10-1_2017tk0007.pdf

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2018/MA2018-10-2_2017tk0006.pdf

また,軽微事案28件のうち,事故25件の内訳は,船舶間の衝突12件,乗揚4件,(岸壁等への)衝突4件,転覆2件,
乗組員の負傷2件及び浸水1件であり,インシデント3件は,運航不能2件(機関故障)及び運航阻害1件です。

【事故概要】A船(1,972トン ベリーズ船籍)は、福岡県博多港において、金属くず等の雑品スクラップ(スクラップ)の積込み作業の待機中、船尾側貨物倉で火災が発生した。

A船は、消火活動中に沈没して全損となり、油が流出した。

【発生日時】平成29年4月24日 13時20分ごろ

【発生場所】福岡県福岡市博多港箱崎ふ頭16号岸壁

【死傷者】なし

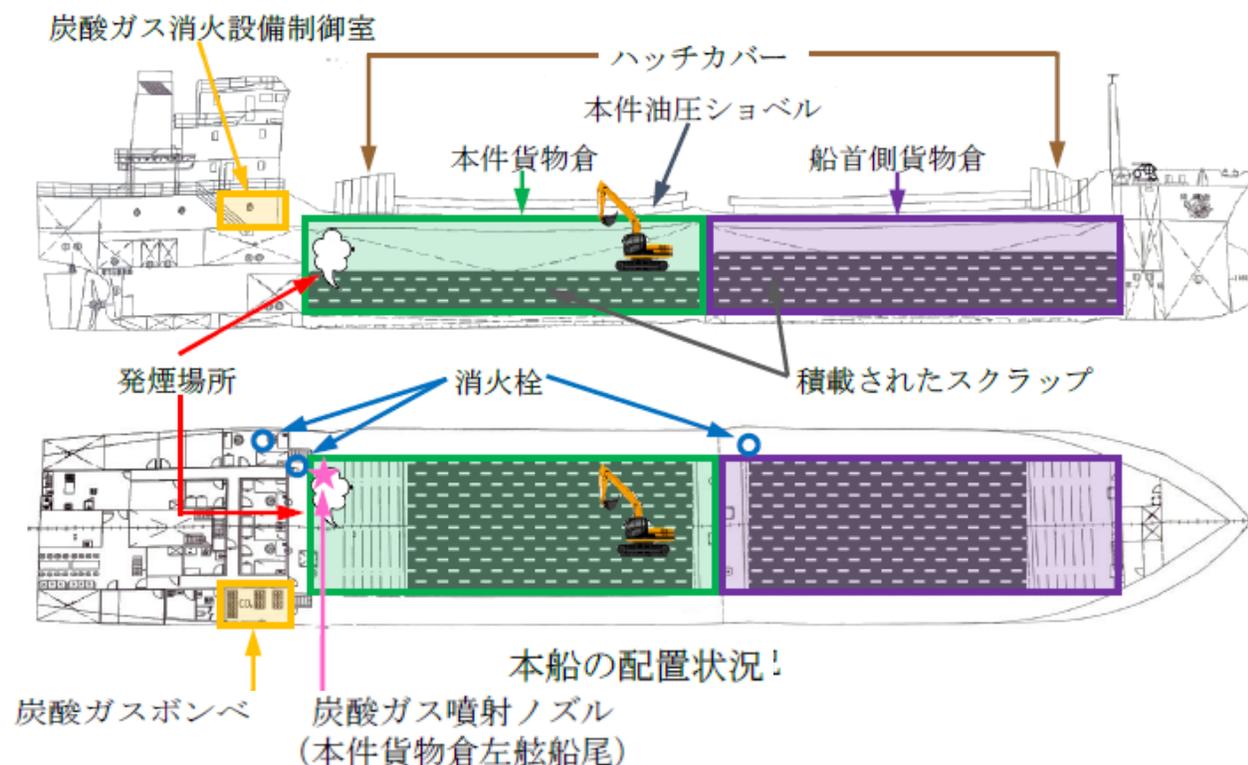
《原因》積載されたスクラップ内部で出火した際、放水による消火が効果的でなく、炭酸ガス消火設備を使用した適切な消火方法がとられなかったため、延焼した。

〈背景要因等〉

- ① 炭酸ガス消火設備を使用した適切な消火方法がとられなかったのは、船長が同設備の使用に思い至らなかったことによる。
- ② 同設備の使用に思い至らなかったのは、船長が本船貨物倉の火災を想定した消火訓練の経験がなかったこと、本船及び荷主兼荷役業者が効果的な消火方法に関する情報を共有していなかったことによる。
- ③ 放水消火が効果的でなかったのは、放水した水がスクラップ表層部に遮られて内部の火元に届かなかったことによる。
- ④ スクラップ内部で出火したことについては、金属同士の接触による火花、電池類等が発火源となり、可燃物に引火したと考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。

〈再発防止策・・・抜粋〉

- (1) 船長は、事前に、貨物の特性に応じた消火方法を検討・決定してその情報を荷役業者に伝達し、消火活動を適切かつ円滑に行うための万全な体制を構築する。
- (2) 船長は、スクラップ内部の火災の消火方法について、次のことに留意する。
⇒続く(留意事項)



⇒続き ①放水消火で水が火元に届かない可能性 ②放水により貨物倉内で水面が上昇しても、比重の軽い可燃物が水面上に浮揚して燃焼が継続する可能性 ③炭酸ガス消火設備が効果的であること ④他の貨物倉のハッチカバーを閉鎖し延焼拡大を防止すること (3) 船長は、消防機関に消火設備の情報を確実に伝える。(4) 船舶所有者は、船長が(1)～(3)の措置を確実に講じるように指導を徹底し、訓練を行う。(5) 荷役業者は、貨物の特性を理解してその情報を船舶への提供し、消火設備を確認し、消火活動体制を構築する。(6) 船長及び船舶所有者は、エア抜き管の閉鎖、オイルフェンスの設置等、流出油防除のための措置を講じる。

【事故概要】 A船(5,404トン、パナマ船籍)は、鹿児島県南さつま市野間半島西方沖を北東進中、主機故障で始動不能となって漂流し、同県諏訪之瀬島南西岸に乗り揚げ、船底外板の破口等を生じて全損となった。

【発生日時】 平成29年2月11日 06時00分ごろ

【発生場所】 鹿児島県十島村諏訪之瀬島南西岸

【死傷者】 なし

《原因》 主機が、掃気室で火災が発生し、修理することができず始動できなくなったため、運航不能となって漂流を続け、強風と波浪により東南東方の諏訪之瀬島南西岸に圧流された。

〈背景要因等〉

- ① 主機は、使用していたピストンリングが過大摩耗及び折損してピストンとシリンダライナの気密を保てなくなり、始動することができなくなった。
- ② 船長が、本事故発生場所に近づいた際に船舶借入人及び代理店に救助要請を行ったものの荒天となったことから、救助できなくなり漂流を続けた。

〈経過状況〉

- ① 掃気室火災により主機を停止したのは、2月2日17時00分ごろが最初で、その後異なるシリンダで同様の事態が6回発生し、予備のピストンリングを2回目ですべて使用して予備がなくなり、3回目以降はクラウン及びリング溝清掃を繰り返して主機を再始動した。
- ② 船長は、2月10日08時42分船舶借入人に対し、その後代理店に対しても、タグボートの早急な手配を要請した。以前の実績から、主機の始動を待つて、救助要請が遅れた可能性がある。

〈再発防止策〉

- (1) 機関長は、シリンダライナ及びピストン(ピストンリングを含む)を定期的に点検し、使用許容値以内であるか把握する。
- (2) 船長は、主機の修理が不可能と報告された場合、速やかに救助要請を行う。

* 本事故調査報告書は、H30.10.25に公表されました。詳細は、運輸安全委員会のHPでご確認ください。

