

船舶事故調査報告書

平成23年10月20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 石 川 敏 行

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年9月23日 07時05分ごろ
発生場所	関門港門司区 福岡県北九州市門司大里防波堤灯台から真方位233° 850m付近 （概位 北緯33° 54.3′ 東経130° 55.5′）
事故調査の経過	平成22年9月24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	ケミカルタンカー <small>オリエント バイオニーフ</small> ORIENT PIONEER（大韓民国）、3,814トン 9168336（IMO番号）、HEUNG-A SHIPPING CO.,LTD 105.00m×16.80m×8.40m、鋼 ディーゼル機関、3,089kW、1998年2月
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍） 男性 46歳 二級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2002年4月19日 （2012年4月18日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	右舷船首部船底外板にペイント剥離
事故の経過	<p>本船は、船長ほか16人が乗り組み、船長が操船指揮に当たり、一等航海士が補佐に、三席甲板手が手動操舵に就き、機関をスタンバイとし、約14ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で関門港関門航路を西進していた。</p> <p>船長は、平成22年9月23日06時52分ごろ、関門航路の大瀬戸付近に至り、航路の湾曲に沿って右転したのち、三席甲板手に対し、舵を中央に戻して針路を保持するように指示したところ、舵が中央で止まり、その後、ハードポートの状態での制御不能となった。</p> <p>船長は、操舵機が故障したものと判断して直ちに機関を停止し、非常操舵部署を発令して機関部乗組員と二等航海士を操舵機室で応急修理に、昇橋した三等航海士を補佐に、首席甲板手を手動操舵に当たさせた。</p> <p>本船は、関門航路内で大きく左転して反転し、07時00分ごろ、対地針路約047°（真方位、船首方位を含め以下同じ。）、船首方位約025°、速力約1.7knとなっていたとき、操舵機が復旧して操舵可能となった。</p> <p>船長は、前方から西進船が接近していたので、衝突を避けようとし、右舵一杯をとり、機関を半速前進へと徐々に増速しながら右転していたとこ</p>

	<p>ろ、07時05分ごろ、対地針路約160°、船首方位約165°、速力約5.3knで航行中、航路外の浅所に船首部が乗り揚げた。</p> <p>本船は、サルベージによって引き降ろされ、関門港門司区の航路外に錨泊した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海面 平穏、潮汐 上げ潮末期、潮流 憩流時</p>	
その他の事項	<p>操舵機は、油圧系統のソレノイドバルブのリングが硬化し、油漏れが生じていたためリングを交換して復旧された。</p> <p>乗り揚げた浅所は、水深が約3.7mであり、本船の船首喫水が約6.0mであった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、関門港関門航路の大瀬戸付近を西進中、操舵機が故障して左回りで反転した際、操舵機が復旧し、船長が、前方の西進船との衝突を避けようとして右転したため、航路外の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、操舵機復旧後、西進船が通過するまで関門航路を東進していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、関門港関門航路の大瀬戸付近を西進中、操舵機が故障して左回りで反転した際、操舵機が復旧し、船長が、西進船との衝突を避けようとして右転したため、航路外の浅所に乗り揚げたことによって発生したものと考えられる。</p>	