

船舶事故調査報告書

令和5年4月19日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和3年10月18日 17時16分ごろ
発生場所	関門港下関区 門司埼灯台から真方位041° 1.4海里付近 (概位 北緯33°58.8′ 東経130°58.9′)
事故の概要	ケミカルタンカーGAS HARMONYは、南西進中、操舵ができなくなり、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和3年10月19日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	ケミカルタンカー GAS HARMONY（パナマ共和国籍）、3,385トン 9226607（IMO番号）、KF POWER SHIPPING S.A.
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 機関長（大韓民国籍）、締約国資格受有者承認証 機関長（パナマ共和国発給）
負傷者	なし
損傷	左舷中央部船底外板に凹損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 転流時
事故の経過	<p>本船は、船長及び機関長ほか13人（全員、インドネシア共和国籍）が乗り組み、船長が、航海士2人を見張りにつけ、機関長を操舵室内で機関操作に当たらせ、操舵手に指示して関門港を関門航路に沿って手動操舵で南西進中、追越し禁止の早瀬瀬戸水路に近づき、前方の船舶との間隔を広げようと減速していたところ、操舵スタンドの警報が鳴るとともに僅かに右舵が取られた状態のまま操舵ができなくなった。</p> <p>機関長は、操舵室内がパニック状態となる中、操舵スタンド上面の電動油圧操舵装置の切替えスイッチを押し、使用していた2号系統から1号系統に切り替えたが舵を動かすことができず、すぐに舵機室へ向かったところ、両系統の始動器の電気の流れを示す表示灯が消えていることに気付いた。</p> <p>その間、本船は、徐々に右回頭を続けながら山口県下関市側の陸岸へ向かい、後進がかけられたが、関門航路外の浅所（底質は砂）に乗り揚げた。</p> <p>機関長は、本事故後、舵機室で電動油圧操舵装置両系統の始動器の点検を行い、ヒューズを抜いて切れていないことを確認して再び差し</p>

	<p>込むなどしていたところ、両始動器ともに通電されるようになったことが分かった。</p> <p>本船は、タグボートにより引き出されてえい航され、関門港門司区田野浦沖に錨泊後、翌19日夕方、1号系統の電動油圧操舵装置を使って大韓民国麗水港へ向けて出航した。</p> <p>本船の喫水は、船首約5.00m、船尾約5.55mであった。</p> <p>機関長は、電気系統の接触不良により、舵機室の舵取機を動かす電動油圧ポンプを作動させる電動油圧操舵装置に電流が流れなくなって油圧ラインが制御不能となり、操舵ができなくなったものと思っただが、その後、不具合の現象に再現性がなく、原因の特定には至らなかった。</p>
分析	<p>本船は、関門港を関門航路に沿って南西進中、舵取機を動かす電動油圧ポンプを作動させる電動油圧操舵装置に電流が流れなくなったことから、僅かに右舵が取られた状態のまま操舵ができなくなり、徐々に右回頭を続けながら航路外の浅所に乗り揚げたものと考えられるが、その後、不具合の現象に再現性がなく、電動油圧操舵装置への電流が流れなくなった状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、関門港を関門航路に沿って南西進中、舵取機を動かす電動油圧ポンプを作動させる電動油圧操舵装置に電流が流れなくなり、僅かに右舵が取られた状態のまま操舵ができなくなったことにより、発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 機関整備担当者は、早期に異常個所を発見できるよう、日頃から操舵装置の通電状況などを確認すること。 ・ 乗組員は、操舵装置の取扱説明書を読み、非常時対応訓練を行い、トラブル発生時の対処方法など、取り扱いに熟知しておくこと。