

船舶事故調査報告書

令和5年5月17日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和4年3月9日 13時01分ごろ
発生場所	関門港門司区大里 ^{だいり} の船溜まりの防波堤 門司大里防波堤灯台から真方位025° 370m付近 （概位 北緯33° 54.8′ 東経130° 56.1′）
事故の概要	ケミカルタンカー ^{ブラックパール} BLACK PEARLは、航行中、操舵ができなくなり、防波堤に衝突した。
事故調査の経過	令和4年3月10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 BLACK PEARL（大韓民国籍）、5,637トン 9554834（IMO番号）、NATIONAL BITUMEN CORPORATION.
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍）、一級航海士免状（大韓民国発給） 機関長（大韓民国籍）、二級機関士免状（大韓民国発給）
負傷者	なし
損傷	本船 球状船首部外板に凹損 防波堤 一部破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮流 南西流約2.7ノット（kn）
事故の経過	<p>本船は、船長及び機関長ほか15人（インドネシア共和国籍8人、大韓民国籍5人、ミャンマー連邦共和国籍2人）が乗り組み、船長、航海士及び操舵手の3人が在橋し、関門航路を約8knの対地速力で手動操舵によって北東進中、関門港門司区大里沖に至り、右舵を取った後、左舵を取ろうとしたとき、操舵スタンドから警報音が鳴るとともに操舵ができなくなった。</p> <p>船長は、操舵スタンドに近寄り、手動操舵から自動操舵に切り替えたが舵を操作できず、本船が右回頭を続けながら門司区大里の船溜まりへ向かう状況となり、機関長に同状況を連絡した。</p> <p>機関長は、船橋からの連絡を受けて主機を中立運転としてから徐々に減速し、その後、全速力後進としたが、行きあしが止まらず、本船の船首部が船溜まりの防波堤に衝突した。</p> <p>本船は、本事故後、機関長が電動油圧操舵装置を1号系統から2号系統に切り替えたところ舵を操作できるようになり、海上保安庁の指示により、門司区新浜ふ頭西方沖に錨泊後、翌日タグボートにえい航されて同区部^部埼南東方沖で投錨し、2号系統の操舵装置に異常がないことが確認された。</p>

	<p>本船は、本事故後、機関長が電動油圧操舵装置の1号系統を確認したところ、電磁弁に不具合が生じていたことが判明した。</p> <p>機関長は、本事故後、乗組員に対し、操舵機に不具合が生じた場合、迅速に対処するために操舵装置に関連した教育と訓練が必要だと思った。</p>
分析	<p>本船は、操舵機に不具合が生じた場合の教育及び訓練が行われていない中、関門航路を北東進中、使用していた電動油圧操舵装置の電磁弁に不具合が生じて舵の操作ができなくなった際、主機を全速力後進としたものの、同装置の系統の切り替えに時間を要したことから、操舵ができない状態で右回頭を続けながら前進を続け、航路外に出て船溜まりの防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、操舵機に不具合が生じた場合の教育及び訓練が行われていない中、関門航路を北東進中、使用していた電動油圧操舵装置の電磁弁に不具合が生じて舵の操作ができなくなった際、主機を全速力後進としたものの、同装置の系統の切り替えに時間を要したため、操舵ができない状態で右回頭を続けながら前進を続け、航路外に出て船溜まりの防波堤に衝突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"> ・乗組員は、操舵装置の取扱説明書を読み、また、電動油圧操舵装置の系統の切り替えなどの訓練を行い、不具合発生時の対処方法など、取扱いを熟知しておくこと。