

船舶事故調査報告書

平成29年8月10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

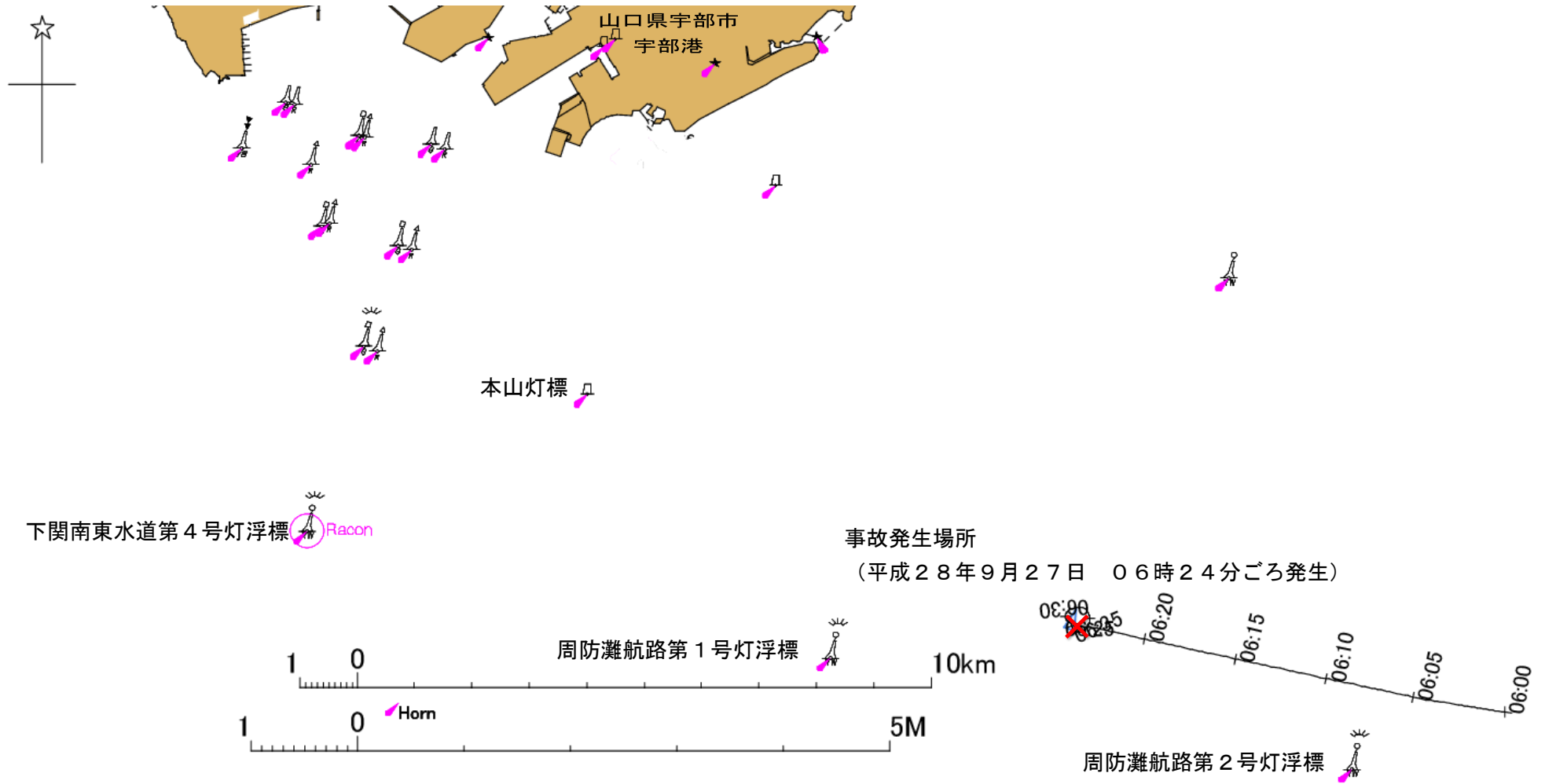
| | |
|---|---|
| 事故種類 | 衝突 |
| 発生日時 | 平成28年9月27日 06時24分ごろ |
| 発生場所 | 山口県宇部市宇部港南東方沖 本山灯標から真方位115° 5.1海里（M）付近 （概位 北緯33° 50.7′ 東経131° 20.5′） |
| 事故の概要 | ケミカルタンカー ^{スカイ エース スリー} SKY ACE 3は、西北西進中、また、漁船第三 ^{しょうえい} 正栄丸は、北東進中、両船が衝突した。 第三正栄丸は、甲板員が負傷し、後部甲板の割損等を生じ、また、SKY ACE 3は、船首部外板に擦過傷を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 平成28年9月28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 | A ケミカルタンカー SKY ACE 3（大韓民国籍）、741トン 9062192（IMO番号）、KEOYOUNG SHIPPING CO.,LTD 65.95m×10.00m×4.70m、鋼 ディーゼル機関、735kW、1992年9月29日（建造） B 漁船 第三正栄丸、3.8トン YG3-57689（漁船登録番号）、個人所有 10.33m（Lr）×2.60m×0.80m、FRP ディーゼル機関、214kW（動力漁船登録票による）、平成7年6月24日 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長（大韓民国籍） 男性 61歳 二級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2013年5月6日 （2018年5月5日まで有効） 航海士A（大韓民国籍） 男性 67歳 一級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2012年12月7日 （2017年12月6日まで有効） B 船長B 男性 52歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成2年11月1日 |

| | |
|-------|---|
| | 免許証交付日 平成27年9月28日 (平成32年10月31日まで有効) |
| 死傷者等 | B 軽傷 1人(甲板員B) |
| 損傷 | A 船首部外板に擦過傷 B 後部甲板に割損、舵柱及び推進器軸に曲損、オーニング支柱に曲損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 東北東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m 日出時刻：06時06分ごろ(日出方位角 091°) |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長A及び航海士Aほか8人(大韓民国籍4人、ミャンマー連邦共和国籍3人、インドネシア共和国籍1人)が乗り組み、トルエン約960tを積載し、宇部港南東方沖を約10.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)、真方位282°の針路で自動操舵により航行していた。</p> <p>A船は、航海士Aが、単独で当直に当たり、レーダーを3Mレンジ、ヘッドアップ(レーダー画面の真上が船首方向となる表示方法)及びオフセンターにより前方約5Mまで映る設定で使用するとともに目視による見張りを行っていたところ、左舷船首方にB船を認めた。</p> <p>A船は、航海士Aが、目視及びレーダーにより、B船が、左舷船首方約2.5M先で止まっていること、また、現在の針路で航行すれば左舷方に約100m離して航過できることを確認し、同じ針路で航行を続けた。</p> <p>航海士Aは、B船の動静に注意しながら見張りを行っていたところ、止まっていたB船が、左舷船首20°200m付近から突然右方へ移動を開始したことに驚き、避航動作をとることができず同じ針路及び速力で航行し、平成28年9月27日06時24分ごろA船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突音を聞き、直ちに昇橋して操船指揮に当たり、B船の様子を確認していたところ、B船が、来援した僚船1隻にえい航されて行くところを確認した。</p> <p>A船は、航海士Aが、VHF無線電話により海上保安庁に本事故の発生を通報し、その指示に従って山口県徳山下松港に錨泊した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、宇部港南東方沖で、漂泊してかに網を揚収した後、甲板員Bが、かに網の整理を行い、船長Bが、船尾部の操船場所に立ち、北東方の漁場に向けて約5knの速力で手動操舵により北東進を開始した。</p> <p>B船は、船長Bが、甲板員Bの叫び声を聞き、周囲を見たところ、右舷前方約50mから接近するA船を認め、A船の船首方を通過するつもりで全速力前進としたが、A船と衝突した。</p> <p>B船は、本事故後、機関が止まって自力で航行できなかったため、</p> |

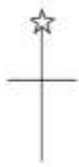
| | |
|--|--|
| | <p>船長Bが、無線で僚船2隻に救助を求め、僚船1隻にえい航されて宇部市宇部岬漁港に帰り、他の僚船1隻が海上保安庁に118番通報した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図(拡大)、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>航海士Aは、B船を初認した後、その動静に注意しながら見張りを行っていたが、B船が止まった状態であったので、A船が通過するまで動くことはないと思った。</p> <p>船長Bは、右舷前方約50mにA船を認めた際、B船を減速、又は停止させるとA船と衝突するおそれがあると思ったので、全速力前進としてA船の船首方を横切るつもりであった。</p> <p>船長Bは、揚網場所付近で周囲を確認した際、太陽の方向が眩しく、見えづらかったが、航行の支障となる船舶を見掛けなかったため、他船はいないものと思っていた。</p> <p>B船にレーダーはなかった。</p> <p>船長Bは、サングラスを使用して見張りを行っていれば、A船に気付くことができたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、携行していたサングラスが油で汚れていたため、使用しなかった。</p> <p>B船の揚網場所から本事故の発生場所における06時20分ごろ～06時24分ごろのB船から見た太陽の方向は、真方位約093°～094°及び高度約2.3°～3.2°の範囲であった。</p> |
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p> | <p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A船は、宇部港南東方沖を西北西進中、航海士Aが、止まっていたB船が、左舷船首20°200m付近から移動を開始してA船の前路に進出したことから、避航動作をとることができず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、B船が初認したときから漂泊状態であったことから、引き続き動くことはないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、宇部港南東方沖において、操業を終えて発進する際、船長Bが、太陽光の海面反射により東方が見えにくい状況下、サングラスを用いるなどして東方の見張りを適切に行っていなかったことから、接近するA船に気付かずに北東進を開始し、A船の前路に進出してA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、サングラスを携行していたものの、油で汚れていたことから、使用しなかったものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、宇部港南東方沖において、A船が西北西進中、B船が操</p> |

| | |
|-----------|--|
| | <p>業を終えて発進する際、太陽光の海面反射により東方が見えにくい状況下、船長Bが、サングラスを用いるなどして東方の見張りを適切に行なっていなかったため、東方から接近するA船に気付かず北東進を開始し、A船の前路に進出して両船が衝突したものと考えられる。</p> |
| 参考 | <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">・ 漁船等からの航過距離を十分にとること。・ 太陽光により見張りをしにくいときは、サングラスを使用することが望ましい。 |

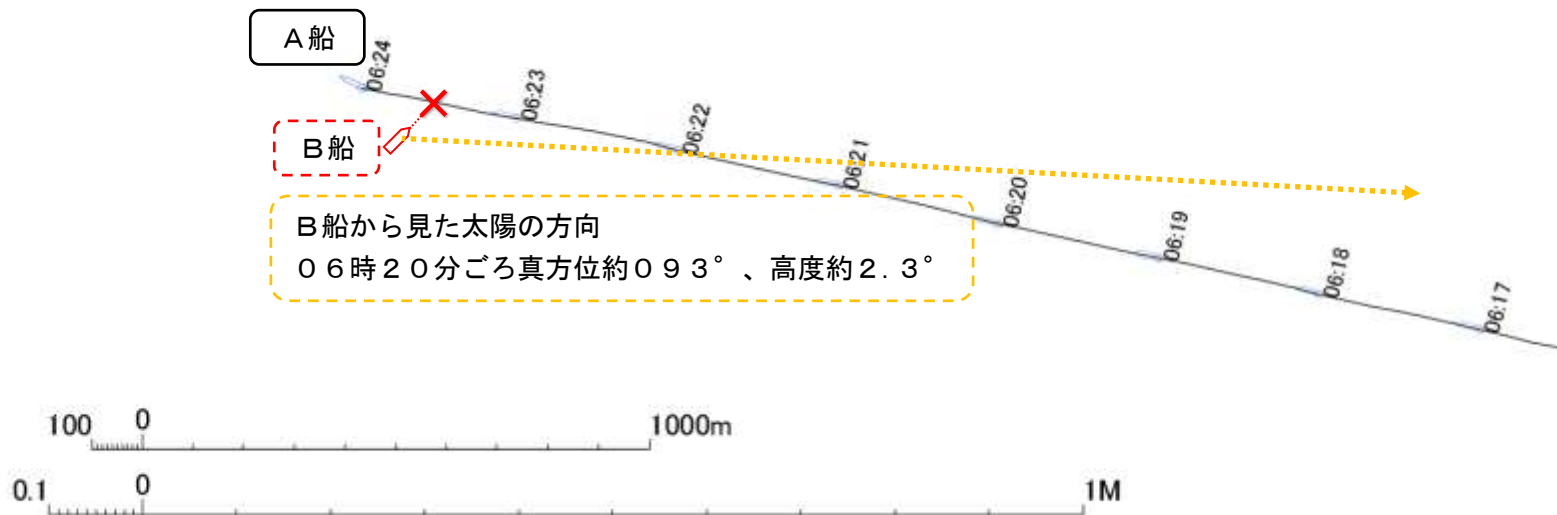
付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図（拡大）



事故発生場所
(平成28年9月27日 06時24分ごろ発生)



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

| 時刻 (時:分:秒) | 船位※ | | 船首方位※ (°) | 対地針路※ (°) | 対地速力 (kn) |
|---------------|-----------------|-----------------|--------------|--------------|--------------|
| | 北緯 (° -' -") | 東経 (° -' -") | | | |
| 05:59:51 | 33-49-53.2 | 131-25-26.3 | 280 | 278.2 | 10.5 |
| 06:02:01 | 33-49-56.8 | 131-24-59.3 | 280 | 280.4 | 10.4 |
| 06:03:13 | 33-49-58.7 | 131-24-44.6 | 280 | 279.5 | 10.5 |
| 06:04:02 | 33-50-00.0 | 131-24-34.5 | 279 | 278.3 | 10.5 |
| 06:04:52 | 33-50-01.5 | 131-24-24.2 | 286 | 284.9 | 10.4 |
| 06:05:52 | 33-50-03.8 | 131-24-12.0 | 283 | 281.2 | 10.4 |
| 06:07:01 | 33-50-06.4 | 131-23-57.7 | 282 | 280.8 | 10.5 |
| 06:08:01 | 33-50-08.5 | 131-23-45.5 | 284 | 283.4 | 10.4 |
| 06:09:01 | 33-50-10.6 | 131-23-33.2 | 283 | 280.5 | 10.5 |
| 06:10:01 | 33-50-12.8 | 131-23-20.9 | 282 | 280.7 | 10.5 |
| 06:10:53 | 33-50-14.7 | 131-23-10.4 | 284 | 283.1 | 10.5 |
| 06:12:02 | 33-50-17.2 | 131-22-56.3 | 284 | 283.3 | 10.5 |
| 06:13:02 | 33-50-19.5 | 131-22-44.0 | 282 | 281.1 | 10.5 |
| 06:14:02 | 33-50-21.8 | 131-22-31.7 | 282 | 282.2 | 10.5 |
| 06:15:02 | 33-50-23.9 | 131-22-19.3 | 284 | 282.9 | 10.5 |
| 06:15:51 | 33-50-25.8 | 131-22-09.0 | 282 | 281.1 | 10.5 |
| 06:17:02 | 33-50-28.4 | 131-21-54.7 | 284 | 283.2 | 10.5 |
| 06:18:02 | 33-50-30.7 | 131-21-42.4 | 284 | 282.9 | 10.5 |
| 06:19:02 | 33-50-33.0 | 131-21-30.1 | 282 | 282.3 | 10.5 |
| 06:20:02 | 33-50-35.2 | 131-21-17.7 | 284 | 283.3 | 10.5 |
| 06:21:02 | 33-50-37.6 | 131-21-05.6 | 282 | 281.6 | 10.4 |
| 06:22:02 | 33-50-39.9 | 131-20-53.3 | 284 | 283.2 | 10.5 |
| 06:23:02 | 33-50-41.9 | 131-20-41.0 | 281 | 279.6 | 10.4 |
| 06:24:02 | 33-50-43.8 | 131-20-29.1 | 294 | 282.9 | 9.1 |

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である、また、船首方位及び対地針路は真方位である。