

## 船舶事故調査報告書

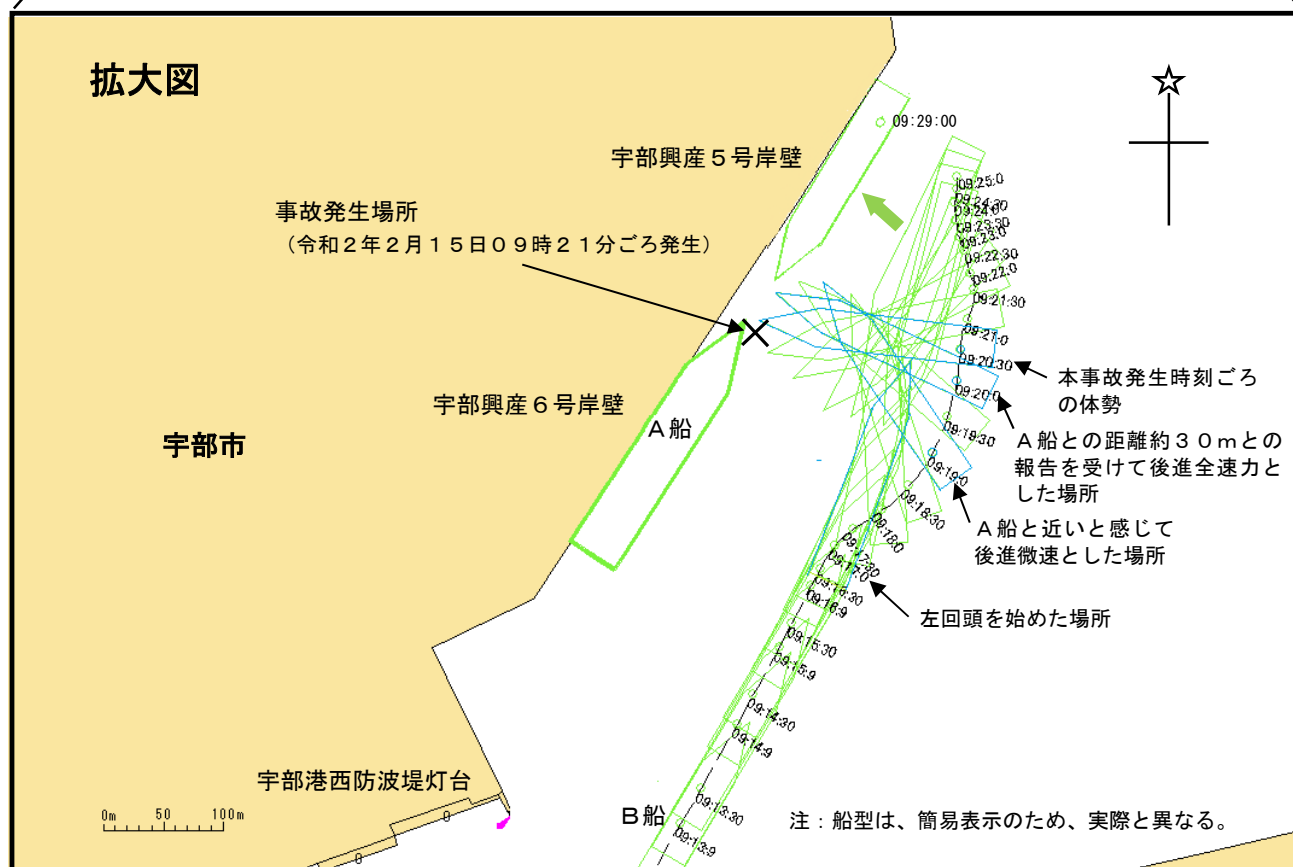
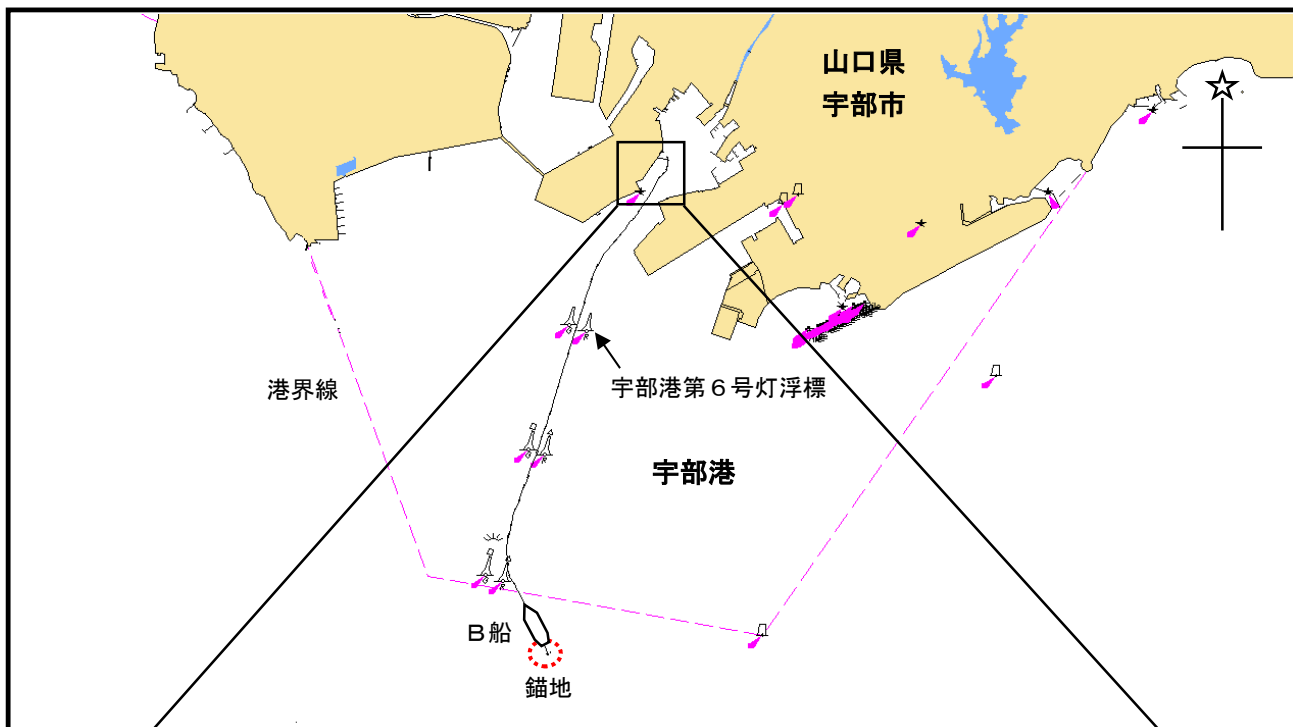
令和2年10月28日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委 員 佐藤 雄 二（部会長）  
 委 員 田 村 兼 吉  
 委 員 岡 本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和2年2月15日 09時21分ごろ
発生場所	山口県宇部港 宇部港西防波堤灯台から真方位030°440m付近 （概位 北緯33°56.5′ 東経131°14.1′）
事故の概要	貨物船 <sup>オリエント スカイ</sup> ORIENT SKYは、着岸操船中、着岸中の貨物船 <sup>セージ</sup> SAGE SAGITTARIUSに衝突した。 ORIENT SKY は、左舷船首部外板に凹損を、SAGE SAGITTARIUS は、右舷船首部ハンドレールに曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和2年2月25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。
<b>事実情報</b> 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 貨物船 SAGE SAGITTARIUS（パナマ共和国籍）、73,427トン 9233545（IMO番号）、HESPERUS MARITIMA S.A. 234.93m×43.00m×25.40m、鋼 ディーゼル機関、15,300kW、2001年3月30日 B 貨物船 ORIENT SKY（パナマ共和国籍）、34,321トン 9792022（IMO番号）、MI-DAS LINE S.A. 198.00m×32.26m×18.60m、鋼 ディーゼル機関、8,370kW、2017年4月24日
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍） 男性 44歳 船長免状（パナマ共和国締約国資格受有者承認証 不詳） B 船長B（ミャンマー連邦共和国籍） 男性 47歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2017年5月4日 （2021年2月4日まで有効） 水先人B 男性 61歳 内海水先区一級水先人水先免状 免許年月日 平成28年1月21日 免状交付年月日 平成28年1月21日 有効期間満了日 令和3年1月20日
死傷者等	なし

損傷	<p>A 左舷船首部外板に凹損</p> <p>B 右舷船首部ハンドレールに曲損等</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 東南東、風速 約6m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
事故の経過	<p>A 船は、船長Aほか22人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、令和2年2月14日12時50分ごろ宇部港宇部興産6号岸壁に船首を北東に向けて入船状態で左舷着けした。</p> <p>B 船は、船長Bほか19人（全員ミャンマー連邦共和国籍）が乗り組み、水先人Bを乗せ、空船で、水先人Bの操船指示の下、船長Bが操船指揮を行い、2月15日08時36分ごろ宇部興産5号岸壁に向けて宇部港沖の錨地を発した。</p> <p>B 船は、約7.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で港内航路を北東進して宇部港第6号灯浮標付近に至り、水先人Bの指示で左舷船首及び左舷船尾に各1隻のタグボートのえい航索を取るとともに右舷船首付近にタグボート1隻を伴走させ、その後減速しながら航行した。</p> <p>水先人Bは、いつもどおりに着岸中のA船と距離を約120m離して航行し、A船と平行に並んだ辺りで機関を停止した。</p> <p>水先人Bは、B船の船首がA船の船首端から少し出たところで、A船船首側の宇部興産5号岸壁に左回頭して出船状態で右舷着岸するには左回頭する時機が少し早いと感じたものの、前進行き足があるので大丈夫だろうと思い、舵中央の状態左舷船尾のタグボートにB船の左舷船尾を押させて左回頭を始めた。</p> <p>水先人Bは、B船の船首が岸壁に対して右約25°の体勢となったとき、A船に近いと感じて機関を後進最微速とし、さらにB船の船首が岸壁に対して左約10°の体勢となったとき、船首配置の乗組員からA船との距離約30mとの報告を受けて機関を後進全速力とした。</p> <p>B船は、左回頭を続け、09時21分ごろ左舷船首部外板がA船の右舷船首部張出し甲板の手すり部と衝突した後、90°回頭して機関が停止した。</p> <p>水先人Bは、無事に回頭ができたと思っていたところ、船首配置の乗組員からA船と衝突した旨を知らされ、B船がA船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、その後宇部興産5号岸壁に右舷着岸した。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 B船のAIS記録（抜粋）、写真1 A船船首部張出し甲板の状況、写真2 A船の損傷状況、写真3 B船の損傷状況 参照）</p>
その他の事項	<p>B船では、水先人Bと船長Bとのコミュニケーションが十分に図られており、船長Bが水先人Bの操船指示通りに操船指揮を行っていた。</p>

	<p>水先人Bは、B船の船首が本事故時の左回頭の場所よりも約50m先に至った場所で左回頭を行っていたら、A船に衝突せずに左回頭ができたと思っただろう。</p>
<p><b>分析</b></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 A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、宇部港で着岸中、B船が衝突したものと考えられる。 B船は、宇部港で着岸操船中、左回頭する時機が早すぎたことから、岸壁中のA船との船首間距離が十分にとれず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>水先人Bは、A船船首側の宇部興産5号岸壁に左回頭して出船状態で右舷着岸するには左回頭する時機が少し早いと感じたものの、前進行き足があるので左回頭できると判断し、左回頭を指示したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、宇部港において、B船が、着岸操船中、左回頭する時機が早すぎたため、着岸中のA船との船首間距離が十分にとれず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<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"> <li>・着岸船の近くで着岸操船を行う場合には、乗組員から着岸船との船首間距離等の報告を受けるなどにより操舵時機の判断を適切に行い、着岸船との距離を十分に取る。</li> </ul>

付図1 航行経路図



付表1 B船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位		対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
09:13:09	33-56-15.3	131-13-58.3	031.2	031	3.3
09:13:30	33-56-16.2	131-13-58.9	031.8	031	3.2
09:14:09	33-56-18.0	131-14-00.0	028.8	031	2.8
09:14:30	33-56-18.8	131-14-00.6	028.7	031	2.6
09:15:09	33-56-20.1	131-14-01.4	027.9	030	2.2
09:15:30	33-56-20.7	131-14-01.8	027.2	029	2.0
09:16:09	33-56-21.7	131-14-02.4	027.3	027	1.7
09:16:30	33-56-22.2	131-14-02.7	028.3	025	1.5
09:17:00	33-56-22.8	131-14-03.2	034.1	021	1.3
09:17:30	33-56-23.3	131-14-03.8	053.0	012	1.4
09:18:00	33-56-23.8	131-14-04.8	057.6	357	1.8
09:18:30	33-56-24.4	131-14-05.6	045.9	342	2.0
09:19:00	33-56-25.3	131-14-06.4	032.3	326	2.0
09:19:30	33-56-26.3	131-14-06.9	020.7	311	2.0
09:20:09	33-56-27.3	131-14-07.2	011.4	295	1.9
09:20:30	33-56-28.1	131-14-07.3	006.8	277	1.8
09:21:00	33-56-28.9	131-14-07.5	016.3	259	1.5
09:21:30	33-56-29.7	131-14-07.8	009.0	242	1.4
09:22:00	33-56-30.2	131-14-07.6	356.0	226	1.1
09:22:30	33-56-30.8	131-14-07.4	342.1	213	1.0
09:23:00	33-56-31.2	131-14-07.2	332.1	201	1.0
09:23:30	33-56-31.6	131-14-07.2	339.7	194	0.8
09:24:00	33-56-32.1	131-14-07.1	356.1	194	0.8
09:24:30	33-56-32.4	131-14-07.2	005.6	199	0.8
09:25:00	33-56-32.8	131-14-07.2	356.1	206	0.6
09:29:00	33-56-34.1	131-14-04.8	312.0	215	0.2

※ 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、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真1 A船船首部張出し甲板の状況



張出し甲板

写真2 A船の損傷状況



写真3 B船の損傷状況



損傷箇所