

船舶事故調査（ケミカルタンカーKEOYOUNG SUN 転覆）について
（経過報告）

令和7年2月20日
運輸安全委員会（海事部会）

運輸安全委員会は、令和6年3月20日、山口県下関市沖において発生した船舶事故（ケミカルタンカー KEOYOUNG SUN 転覆）について、令和6年3月から原因を究明するための調査を進めてきたところであるが、これまでの調査で得られた情報をもとに、更に事実の確認や分析を進めるとともに、国外の関係者からの意見聴取等を行う必要がある。このため、本件調査については、本事故が発生した日から1年以内に調査を終えることが困難であると見込まれる状況にあることから、運輸安全委員会設置法第25条第4項の規定に基づき、以下のとおり当該調査の経過を報告する。

なお、本経過報告の内容については、今後、新たな情報の入手等により、修正されることがあり得る。

また、本調査は、本事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、船舶事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行うものであり、本事故の責任を問うために行うものではない。

1. 船舶事故の概要

令和6年3月20日07時55分ごろ、山口県下関市沖において、ケミカルタンカー KEOYOUNG SUN（総トン数870トン）（以下「本船」という。）が錨泊中、転覆した。

2. 調査の概要

運輸安全委員会は、令和6年3月20日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか1人の船舶事故調査官を指名した。現時点までに、船体調査、関係者からの口述聴取、気象及び海象に関する情報収集等を実施した。

3. 判明している主な事実情報

(1) 事故の経過

本船は、船長（大韓民国籍）ほか10人（大韓民国籍1人、インドネシア共和国籍8人、中華人民共和国籍1人）が乗り組み、アクリル酸約980tを積載し、令和6年3月18日14時30分ごろ大韓民国釜山港に向けて兵庫県姫路市姫路港を出港した。

本船は、瀬戸内海から関門海峡を経て響灘に出た辺りから徐々に船体が左に傾き始め、19日21時（日本時間）ごろ、同海峡から約5.4海里進んだ辺りで釜山港へ向けて続航することを断念し、山口県下関市沖へ向けて折り返した。

本船は、20日02時（日本時間）ごろ下関市沖で投錨し、錨泊を開始したが、断続的に走錨するとともに徐々に傾斜が大きくなり、07時55分ごろ転覆した。（図1参照）

本船の乗組員11人のうち9人は海上保安庁等の回転翼機により救助されたが、8人が死亡した。他の2人のうちの1人は本事故の翌日、転覆した船内から救助されたが死亡した。残る1人は行方不明となっていたが、令和6年9月3日に下関市筋ヶ浜町付近の海岸に漂着した遺体が当人と確認され、生存者は1人となった。

本船は、令和6年5月下旬に転覆状態から引き起こされ、積荷の抜取り等を行った後、6月初旬、解体のため大韓民国へえい航された。



図1 本事故発生場所

(2) 船舶の主要目

I M O 番号 9146924

船籍港 済州 (J e j u) (大韓民国)

船舶所有者 KeoYoung Shipping Co.,LTD

船舶管理会社 KeoYoung Shipping Co.,LTD

総トン数 870トン

L × B × D 68.82m × 10.60m × 4.60m

船質 鋼

機関 ディーゼル機関1基

出力 1,177kW (連続最大)

推進器 固定ピッチプロペラ 1個

進 水 年 月 平成8年（1996年）5月



写真1 本船（本事故前）

(3) 人の死傷

死亡10人、負傷1人

(4) 船舶の損傷

船体主要部（外板、貨物タンク、バラストタンク等）に損傷は確認されなかった。

(5) 気象・海象

本事故発生場所から南東に約13km離れた下関地方気象台における本事故当時の観測値は、次のとおりであった。

3月20日07時00分 天気 曇り、気温 8.3℃、風向・平均風速 西北西・10.3m/s、風向・最大瞬間風速 北西・19.6m/s、視程 20km

4. 今後の調査

本事故の原因及び本事故に伴い発生した被害の原因の究明並びに事故の再発防止策の検討のため、これまでの調査で得られた情報をもとに、更なる事実確認や分析のほか、国外の関係者からの意見聴取等を行う必要がある。

本委員会は、これまでの調査、分析等によって得られた結果を踏まえて、引き続き本事故の原因等の調査を進める。