

船舶事故調査報告書

平成29年8月31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11月12日 17時50分ごろ
発生場所	大分県大分市大分港北方沖検疫錨地 大分港日吉原泊地北防波堤北灯台から真方位008° 1,340m 付近 （概位 北緯33° 16.4′ 東経131° 46.1′）
事故の概要	貨物船DONGMYUNG HOPEは、錨泊中、また、プレジャーボート竜美丸は、西進中、両船が衝突した。 竜美丸は、船長が死亡し、船首部に圧壊を生じ、また、DONGMYUNG HOPE は、左舷船尾部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成28年11月14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 貨物船 DONGMYUNG HOPE（大韓民国籍）、1,994トン 9115602（IMO番号）、DONGMYUNG SHIPPING CO., LTD. 82.00m×13.80m×7.40m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、1995年1月20日 B プレジャーボート 竜美丸、4.1トン OT3-36547（漁船登録番号）、個人所有 11.39m（Lr）×2.88m×0.97m、FRP ディーゼル機関、302kW（動力漁船登録票による）、平成 19年3月8日 第294-23576号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（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 2016年1月12日 （2021年7月2日まで有効） 航海士A（大韓民国籍） 男性 60歳 三級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2016年4月12日

	<p>(2021年4月25日まで有効)</p> <p>B 船長B 男性 67歳</p> <p>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定</p> <p>免許登録日 平成19年11月20日</p> <p>免許証交付日 平成24年10月31日</p> <p>(平成29年11月21日まで有効)</p>
死傷者等	死亡 1人(船長B)
損傷	A 左舷船尾部外板に擦過傷 B 船首部に圧壊
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 3、視程 約1km 日没時刻 17時13分 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか9人(大韓民国籍3人、ミャンマー連邦共和国籍6人)が乗り組み、空倉の状態、積荷役待機のため、平成28年11月11日22時20分ごろ大分港外に右舷錨を投じて錨鎖7節を伸出し、錨泊を開始した。</p> <p>A船は、航海士Aが、12日16時00分ごろから停泊当直につき、レーダーを0.75海里(M)レンジのヘッドアップ表示として見張りに当たり、日没後、船首及び船尾に錨泊中を示す灯火を表示し、甲板を照明する作業灯を点灯した。</p> <p>A船は、航海士Aが、左舷正横少し後方0.7MにB船の両舷灯及び白灯1個を認め、B船がA船に接近する態勢であることを知り、B船に注意を促そうと、汽笛で短音を連続吹鳴し、昼間信号灯でB船を照射して注意喚起を行ったものの、17時50分ごろ船首が南西方を向いた状態で、その左舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人1人(以下「同乗者B」という。)を乗せ、12日05時00分ごろ大分県津久見市沖無垢島^{おきむく}東方沖の釣り場に向けて大分市家島の小中島川^{おなかしま}右岸の係留地を出航した。</p> <p>B船は、目的地に至り、豊後水道を移動しながら釣りを行った後、17時30分ごろ大分市高島付近の釣り場を発して帰航を開始し、両舷灯、白色全周灯及び船尾灯を表示して約25ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で西進中、A船と衝突した。</p> <p>同乗者Bは、操舵室左舷船尾の出入口付近にいたところ、A船に気付き、船長Bに向かって危ないと叫んでその場にしゃがんだ直後、衝突のショックを感じた。</p> <p>同乗者Bは、衝突後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長Bは、来援した海上保安庁の巡視艇で大分港へ運ばれ、救急車で病院に搬送されたが、死亡が確認された。</p>

	<p>船長Bの死因は、腹腔内出血であった。</p> <p>B船は、巡視艇によりえい航されて、大分港に係留した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 B船の損傷状況 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、連続する短い汽笛音を聴いて急いで昇橋したところ、左舷正横少し後方からA船に接近するB船と、航海士Aが汽笛を吹鳴し、B船に昼間信号灯を照射するのを認めた。</p> <p>船長A及び航海士Aは、B船の速力を25knくらいだと思った。</p> <p>同乗者Bは、衝突直前、船長Bが右舵を取り、主機遠隔操縦装置を後進に操作するのを認めた。</p> <p>同乗者Bは、B船の速力が50km/hくらいだと思った。</p> <p>同乗者Bは、本事故後、船長Bが操舵室の外に歩いて出たので、B船がA船から離れないように自ら操縦し、海上保安庁の船の到着を待った。</p> <p>同乗者Bは、衝突後、巡視艇が到着するまでのいつの時点か船長Bがスパンカー近くに座っているのを認め、しばらくして、船首部右舷側に移動して横になっていることに気付いた。</p>
分析 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>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、大分港外において船首を南西に向けて錨泊中、航海士Aが、接近するB船に気付いて汽笛を鳴らし、昼間信号灯でB船を照射したものの、B船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、大分港外を西進中、船長Bが、衝突直前に右舵を取って減速する操作をしたものの、A船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bの操船状況については、船長Bが本事故で死亡していることから、明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、大分港外において、A船が錨泊中、B船が西進中、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"> ・常時適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

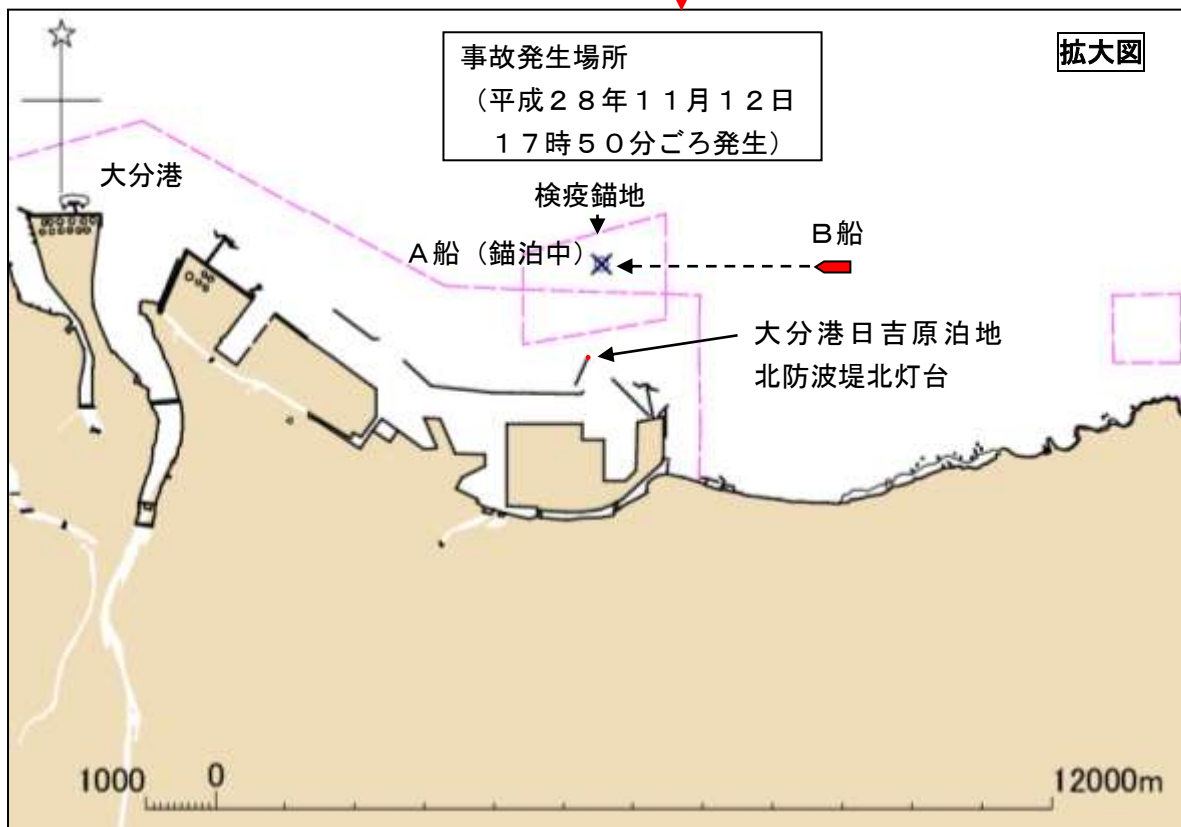
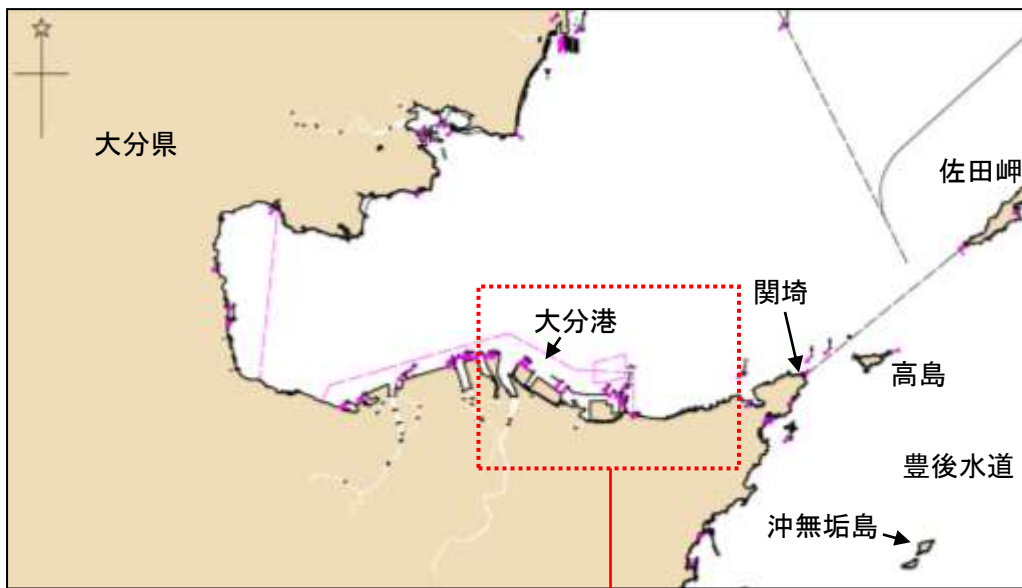


写真1 B船の損傷状況

