

船舶事故調査報告書

平成22年4月22日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲 也
 委員 根本 美 奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成21年3月31日（火） 05時30分ごろ
発生場所	佐賀県呼子港 呼子港南防波堤灯台から真方位231°480m付近 （概位 北緯33°32.90′ 東経129°53.45′）
事故調査の経過	平成21年3月31日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	モーターボート ^{しゅんえい} 俊栄丸、4.6トン 294-20872佐賀、個人所有 11.87m×2.96m×0.79m、FRP ディーゼル機関、404.5kW、進水年月日不明
乗組員等に関する情報	船長 男性 57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17年9月22日 免許証交付日 平成17年9月26日 （平成22年9月25日まで有効）
死傷者等	負傷 4人（船長及び同乗者3人）
損傷	船首部圧壊
事故等の経過	<p>本船は、船長ほか同乗者3人が乗船し、船長が、作動していたレーダーを使用せずに目視による見張りをを行い、呼子港南防波堤灯台（以下、灯台名については呼子港を省略する。）から215°（真方位、以下同じ。）900m付近で、針路を約359°に定め、機関を回転数毎分約1,300にかけて約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、右舷側の新呼子先方防波堤（以下「本件防波堤」という。）の先端に設置された新呼子先方防波堤標識灯（以下「本件標識灯」という。）を過ぎてから呼子港東口に向けて右転する予定で、操縦スタンド前に立って手動操舵で航行した。</p> <p>船長は、平成21年3月31日05時29分ごろ、南防波堤灯台から221°770m付近で、右舷船首方約350mのところに反航船の紅灯を認めたため、右転して避航することとし、針路を約025°に転じた。</p> <p>船長は、反航船が本船の左舷側を通り過ぎたのを確認後に前方を見たところ、呼子港東口の南防波堤灯台の緑灯及び中防波堤南灯台の紅灯が明るく見えたことから、両灯台に接近していて、本件標識灯は既に右舷後方に過ぎたものと思い、その後船首方をよく見ないで航行したため、</p>

	<p>本件標識灯に向けて航行していることに気付かなかった。</p> <p>本船は、約025°の針路及び約10knの速力で航行中、05時30分ごろ本件防波堤に衝突した。</p> <p>船長は、浸水がないことを確認後、自力で航行して係留地に戻り、119番及び118番に通報した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 ほぼ低潮時、海面 平穏</p>	
その他の事項	<p>本船のGPSプロッターには、約3年前に築造された本件防波堤は表示されなかった。</p> <p>船長は、衝突後に本件標識灯の緑灯を認めた。</p> <p>船長は、航行中、船長の左側に立っていた同乗者に見張りの補助を依頼しなかった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、呼子港内を北進中、船長が、右舷船首方約350mに反航船の紅灯を認め、避航するために右転したのち、南防波堤灯台の緑灯及び中防波堤南灯台の紅灯が明るく見えたことから、両灯台に接近していて、本件標識灯を通り過ぎたと思い込み、船首方の適切な見張りを行っていなかったため、本件標識灯に向首して航行していることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長が、船長の左側に立っていた同乗者に見張りの補助を依頼していれば、本事故の発生を回避することができた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、呼子港内を北進中、船首方の適切な見張りを行っていなかったため、本件標識灯に向首していることに気付かずに航行し、本件防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	