

船舶事故調査報告書

平成23年11月10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 庄 司 邦 昭
 委員 石 川 敏 行

事故種類	衝突（防波堤）	
発生日時	平成23年7月24日（日） 00時10分ごろ	
発生場所	関門港若松第5区 福岡県北九州市若松区所在の若松洞海湾口防波堤灯台から真方位 247°30m付近 （概位 北緯33°56.5′ 東経130°51.0′）	
事故調査の経過	平成23年7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。	
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 乗組員等に関する情報	モーターボート ^{こうせい} 幸生丸、4.89トン 290-61687福岡、個人所有 10.47m (Lr) × 2.65m × 0.82m、FRP ディーゼル機関、140kW、昭和53年7月 船長 男性 64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15年4月7日 免許証交付日 平成20年3月31日 （平成25年4月6日まで有効）
死傷者等	軽傷 2人（同乗者A 頭部打撲傷、同乗者B 右耳挫創）	
損傷	船首部に亀裂を伴う凹損、操舵室上部前面窓ガラスを破損	
事故の経過	本船は、船長1人が乗り組み、同乗者4人を乗せ、山口県下関市蓋井島付近での釣りを終え、平成23年7月23日23時00分ごろ、船長が手動操舵により操船に当たり、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示し、関門港小倉区の定係地に向けて帰途についた。 船長は、夜間航海が初めてであったので、昼間は約18ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行していたものの、用心して約5knの速力で同港若松第5区を南東進した。 船長は、昼間に洞海湾口付近を数回航行したことがあったので、若松洞海湾口防波堤（以下「洞海湾口防波堤」という。）があることを知っており、また、夕方に航行した際、洞海湾口防波堤の北東端にある若松洞海湾口防波堤灯台（以下「防波堤灯台」という。）が赤色の灯光で数秒ごとに点灯しているのを覚えていた。 船長は、操舵室天井の開口部から頭部を出して屋根に設けた見張り用の窓（以下「見張り窓」という。）から見張りを行い、防波堤灯台の赤光が右舷前方に見えるものと思い、同赤光が工場群の灯火に紛れているのではないかと右舷前方に注意を向けて探していたものの、視認することができな	

	<p>かった。</p> <p>船長は、前方約20～30mに釣り人の姿が見えたので洞海湾口防波堤があることに気付き、機関を後進にかけたが、24日00時10分ごろ、洞海湾口防波堤の先端から約30mのところに衝突し、前部甲板で座っていた同乗者4人のうち2人が負傷した。</p> <p>船長は、00時20分ごろ海上保安庁に118番通報して救助を要請した。</p> <p>本船は、巡視艇に伴走され、自力航行して定係地に戻り、負傷者が救急車で病院に搬送された。</p> <p>(写真1 本船、写真2 操舵室の状況 参照)</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好</p> <p>海象：波 ほとんどなし</p>								
その他の事項	<p>船長は、約1年前に本船を譲り受けたが、操舵室前部に設置されていたGPSプロッター及び魚群探知機によって前方の見通しが良くなかったため、操舵室の屋根に窓ガラス及び屋根付きの見張り窓を設け、操舵室に設置した高さ約1.3mの脚立に腰を掛けて見張り窓から頭部を出し、見張りを行うことができるように改修した。</p> <p>洞海湾口防波堤は、洞海湾口北側の響灘岸壁の東端から約067°方向に延びる長さ約560mの防波堤であり、同防波堤の先端に防波堤灯台(単閃赤光、毎6秒に1閃光)が設置されているが、このほかには同防波堤に灯火は設置されていなかった。また、響灘岸壁の東端付近には、海上保安庁の若松港口信号所が設置されており、夜間も電光表示板により港内信号が表示されている。</p> <p>船長は、衝突後に防波堤灯台の赤光を視認し、防波堤灯台が左舷船首方にあることを知った。</p> <p>本船には、GPSプロッターが設置されていたが、レーダーは設置されておらず、海図が備え付けられていなかった。</p> <p>GPSプロッターは、操舵室前部に設置されていたので、脚立に腰を掛けた状態では、GPSプロッターの画面を見ることができず、同画面を見るときには、その都度脚立から降りていた。</p> <p>船長は、本事故当時、GPSプロッターを作動していたが、同プロッターにより船位を確認しておらず、また、同プロッターの取扱いに慣れていなかったため、同プロッターの機能を十分に活用することができなかった。</p> <p>同乗者4人は、本事故当時、前部甲板で座っていたが、防波堤灯台に気付かなかった。</p> <p>船長及び同乗者4人は、全員救命胴衣を着用していた。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、関門港若松第5区の洞海湾口付近を南東進中、船長が、見張り窓から目視による見張りを行い、GPSプロッターを活用するなどして船位を確認していなかったことから、洞海湾口防波堤に向かっていることに気付かずに航行し、同防</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、関門港若松第5区の洞海湾口付近を南東進中、船長が、見張り窓から目視による見張りを行い、GPSプロッターを活用するなどして船位を確認していなかったことから、洞海湾口防波堤に向かっていることに気付かずに航行し、同防</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、関門港若松第5区の洞海湾口付近を南東進中、船長が、見張り窓から目視による見張りを行い、GPSプロッターを活用するなどして船位を確認していなかったことから、洞海湾口防波堤に向かっていることに気付かずに航行し、同防</p>								

	<p>波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、防波堤灯台の赤光が右舷前方に見えるものと思ひ込み、同赤光が工場群の灯火に紛れているのではないかと右舷前方に注意を向けて探していたので、同赤光が左舷船首方にあり、本船が洞海湾口防波堤に向かっていることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、夜間航海が初めてであり、夜間航海に慣れていなかったことが、本事故の発生に関与したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、関門港若松第5区の洞海湾口付近を南東進中、船長が、GPSプロッターを活用するなどして船位を確認していなかったため、洞海湾口防波堤に向かっていることに気付かずに航行し、同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>
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"> ・初めての夜間航海を行うに当たっては、海図などで予定コース付近の障害物、航路標識の状況などを十分に調査しておくこと。 ・航行中に目標の確認ができなくなったときは、停止するなどして目標の確認を行って航行すること。 ・GPSプロッターの取扱いに習熟し、予め予定コースを入力しておくか又は航跡を記憶させておくこと。 ・GPSプロッターのコース離脱警報機能などを活用すること。

写真1 本船

写真1 本船



写真2 操舵室の状況

