

船舶事故調査報告書

平成23年4月28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 石川 敏行

委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年9月26日（日） 07時00分ごろ
発生場所	関門港若松区洞海湾口 福岡県北九州市若松洞海湾口防波堤灯台から真方位090° 200m付近 (概位 北緯33° 56.5′ 東経130° 51.2′)
事故調査の経過	平成22年10月12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 漁船 ^{こうえい} 幸栄丸、4.3トン FO3-32908（漁船登録番号）、個人所有 11.10m (Lr) × 2.83m × 0.79m、FRP ディーゼル機関、246kW（漁船法馬力数）、昭和57年12月10日 B プレジャーモーターボート てんぐ丸、5トン未満 290-34378福岡、個人所有 7.34m (Lr) × 2.01m × 0.79m、FRP ガソリン機関、66.2kW、平成元年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 69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 昭和49年9月30日 免許証交付日 平成22年3月11日 (平成27年8月1日まで有効) B 船長B 男性 53歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和60年8月8日 免許証交付日 平成22年7月1日 (平成27年8月7日まで有効)
死傷者等	A なし B 負傷 2人（船長B及び同乗者B）
損傷	A 左舷船首部に擦過傷 B 左舷後部外板に破口
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、関門港若松区洞海湾口を約12ノットの対地速力で手動操舵により関門航路第9号灯浮標に向けて東北東進

	<p>中、船長Aが、主に左方の若松洞海湾口防波堤や後方を見ていたことから、前路のB船に気付かずに航行し、平成22年9月26日07時00分ごろ、A船の左舷船首部とB船の左舷後部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者B1人を乗せ、若松洞海湾口防波堤先端の東方沖約200mにおいて、釣りのため漂流中、船長Bが接近してくるA船に気付いていたが、B船が防波堤の先端近くにいるので、A船がB船を避けていくものと思い込んでいた。</p> <p>船長Bは、衝突の約2～3秒前に機関を始動してA船を避けようとしたが間に合わず、両船が衝突した。</p> <p>船長B及び同乗者Bは打撲等を負ったが、A船に死傷者はなく、A船がB船を横抱きにして北湊泊地までえい航した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：波 なし、潮流 弱い東流</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、操業で使用する氷を積み込むために下関漁港に向かっていった。</p> <p>A船は、定係地から出航する際、若松航路の北側の航路側線と若松洞海湾口防波堤との間を航行した。</p> <p>B船は、事故発生の約5分前から漂流していた。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>A船は、関門港若松区洞海湾口を東北東進中、船長Aが、適切な見張りを行っていなかったため、前路で漂流中のB船に気付かず、B船に向けて航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船が、港則法第12条の規定に従い、若松航路内を航行していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、関門港若松区洞海湾口において、釣りのため漂流中、船長Bが、B船に接近するA船を視認していたが、A船がB船を避けるものと思い込んでいたことから、衝突直前まで漂流を続けていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、関門港若松区洞海湾口において、A船が、東北東進中、B船が、釣りのため漂流中、船長Aが、適切な見張りを行っていなかったため、B船に向かって航行し、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	