

船舶事故調査報告書

平成23年9月8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

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成22年9月4日（土） 20時35分ごろ
発生場所	福岡県福岡市博多港第3区の博多港北防波堤 博多港東防波堤灯台から真方位032° 2,400m付近 （概位 北緯33° 38.3′ 東経130° 24.0′）
事故調査の経過	平成22年9月6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	プレジャーモーターボート ^{ウイングツー} Wing II、13トン 242-24454福岡、東邦ハウジング株式会社 10.76m (Lr) × 3.84m × 2.28m、FRP ディーゼル機関、419.24kW（2基合計）、平成12年2月
乗組員等に関する情報	船長 男性 26歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成21年9月3日 免許証交付日 平成22年7月14日 （平成26年9月3日まで有効）
死傷者等	軽傷 6人（同乗者）
損傷	本船 船首部大破
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者8人を乗せ、福岡市東区の香椎浜で行われる花火大会観覧のため、平成22年9月4日20時15分ごろ、同市西区のマリーナを出航して博多港第3区の香椎かもめ大橋付近に向かった。船長は、出航前に花火の打上げ場所を地図検索サイトで調べたものの、海図等で予定航行経路の調査を行っていなかった。</p> <p>船長は、フライングブリッジで手動操舵に当たり、マリーナを出て間もなく針路を約060°（真方位、以下同じ。）とし、対地速力を約19ノットとして航行した。</p> <p>船長は、GPSプロッターを作動させていたものよく見ておらず、また、日頃からレーダーを作動させずに目視のみで見張りを行っていたので、博多港の北防波堤（以下「北防波堤」という。）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、北東進中、20時35分ごろ、北防波堤の中央付近に衝突した。</p> <p>本事故当時、フライングブリッジに4人及び船室に4人の同乗者がいたが、そのうちそれぞれ3人が軽傷を負った。</p> <p>本船は、5日に業者の救援を得て北防波堤から引き出され、係留場所に</p>

	えい航された。	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の初期</p>	
その他の事項	<p>船長は、花火大会が20時～21時の予定であることを承知しており、花火大会開始時刻を過ぎてから出航することになっていたため、急いではいなかった。</p> <p>船長は、免許取得後に本船を操縦して15回航海したことがあり、昼間に東区雁ノ巣付近に3回航海したことがあったが、北防波堤付近の航行経験がなく、夜間航海の経験もなかった。</p> <p>本船には、海図2枚等を備え付けていた。</p> <p>船長及び同乗者8人は救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>GPSプロッターには、マリーナからかもめ大橋付近までが表示されていたが、船長は、本事故当時、同画面を見ていなかった。</p> <p>北防波堤は、博多港第1区の箱崎ふ頭の北方に築造された長さ約800mの防波堤であり、約328°方向に延びており、両端に標識灯が設置されていた。</p> <p>北防波堤の標識灯は、南東（根元）側が灯高約2.7m、灯色赤、灯質2秒1閃光、光達距離6.5kmであり、北西（先端）側が灯高約3.3m、灯色赤、灯質4秒1閃光、光達距離7.5kmであった。</p> <p>船舶職員及び小型船舶操縦者法には、小型船舶操縦者は、小型船舶の暴露甲板の乗船者には、小型船舶用救命胴衣等を着用させるよう努めるものと規定されている。</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、博多港第3区を北東進中、船長が、出航前に海図等で予定航行経路の調査を行っておらず、また、適切な見張りを行っていなかったことから、船首方に北防波堤があることに気付かずに同防波堤に向けて航行し、同防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、両端に標識灯（赤光）を設置した北防波堤があることを知らなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、博多港第3区を北東進中、船長が、出航前に海図等で予定航行経路の調査を行っておらず、また、適切な見張りを行っていなかったため、船首方に北防波堤があることに気付かずに同防波堤に向けて航行し、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"> ・不慣れな夜間航海をする場合には、出航前に海図等で予定航行経路の調査を行うこと。 ・GPSプロッター及びレーダーを活用すること。 	

	また、小型船舶操縦者は、小型船舶の暴露甲板にいる乗船者には、被害軽減のために小型船舶用救命胴衣等を着用させるように努めること。
--	---