

船舶事故等調査報告書

平成24年2月23日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | | |
|--|--|---|
| 事故等番号 | 2011門第159号 | |
| 事故等種類 | 衝突（灯標） | |
| 発生日時 | 平成23年9月18日 03時10分ごろ | |
| 発生場所 | 関門港若松航路 若松航路第7号灯標 北九州市所在の若松洞海湾口防波堤灯台から真方位232° 2,600m付近 （概位 北緯33° 55.6′ 東経130° 49.7′） | |
| 事故等調査の経過 | 平成23年11月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 乗組員等に関する情報 | 貨物船 ^{きんえい} 金栄丸、199トン 133550、博竜海運有限会社 船長、五級海技士（航海） | |
| 死傷者等 | なし | |
| 損傷 | 本船 船尾塗装剥離 灯標 レーダーリフレクター海没、枠支柱曲損、マーキングパイプ折損 | |
| 事故等の経過 | 本船は、船長ほか6人が乗り組み、関門港の若松航路を約10ノットの対地速力で西進中、船長が、前方約100～150mに出航船の灯火を視認し、出航船を避けようとして急左転したところ、平成23年9月18日03時10分ごろ若松航路第7号灯標に衝突した。 本船は、航行に支障がなかったので、若松海上保安部に報告の上、航海を続けた。 | |
| 気象・海象 | 気象：天気 雨、風向 南東、風力 1、視程 約200～300m 海象：潮汐 下げ潮の中央期 | |
| その他の事項 | 本船の喫水は、船首約1.0m、船尾約2.5mであった。 本船は、航行中にマストを倒す準備作業を行い、リギンワイヤが触れると危険なのでレーダーを作動させていなかった。 出航船は、プッシャーバージであった。 | |
| 分析 | 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 | あり なし なし 本船は、関門港の若松航路を西進中、船長が、レーダーを使用して適切な見張りを行わなかったことから、出航船を前方約100～150mに初認し、これを避けようとして左転したところ、若松航路第7号灯標に衝突したものと考えられる。 本船は、船を止めてマストを倒したのち、レーダーを作動させて航行していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。 |

| | |
|----|--|
| 原因 | 本事故は、夜間、本船が、関門港の若松航路を西進中、船長が、レーダーを使用して適切な見張りを行わなかったため、出航船を前方約100～150mに初認し、これを避けようとして左転したところ、若松航路第7号灯標に衝突したことにより発生したものと考えられる。 |
|----|--|