

船舶事故調査報告書

平成26年3月20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 根 本 美 奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成25年10月13日（日） 04時15分ごろ
発生場所	関門港若松第6区 福岡県北九州市所在の若松洞海湾口防波堤灯台から真方位303° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯33°57.3′ 東経130°49.5′）
事故調査の経過	平成25年10月15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	瀬渡船 ^{ほくよう} 北洋、7.3トン 290-28530山口、個人所有 11.85m (Lr) × 2.94m × 0.94m、FRP ディーゼル機関、367.75kW、昭和61年4月
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 昭和50年3月18日 免許証交付日 平成22年2月23日 （平成27年4月4日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 船首船底に破口 防波堤 ペイントが付着
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客10人を乗せ、平成25年10月13日04時00分ごろ関門港若松第6区の安瀬 ^{あんせ} 公共岸壁から出発し、北九州市藍島漁港防波堤に5人を、続いて北九州市馬島西方の磯2か所に3人及び2人をそれぞれ渡すため、安瀬泊地を北東進した。 船長は、操舵室の座席に腰を掛け、手動操舵により、約10ノットの対地速力とし、GPSプロッターを使用し、目視で見張りを行い、響灘東1号防波堤（以下「本件防波堤」という。）の東端と安瀬航路第6号灯浮標の間に船首を向けて航行を続けた。 船長は、GPSプロッターのディスプレイ表示の幅が2Mとなる縮小表示としており、本船の表示が地図に比較して大きくなり、本件防

	<p>波堤の先端と本船の接近状況がよく分からなかったものの、本船の表示が本件防波堤の東端と重なったので、そろそろ本件防波堤の東端を過ぎたと思い、小さく左舵を取ったとき、前方に本件防波堤の消波ブロックが見え、機関を後進としたが、04時15分ごろ本船の船首が本件防波堤に衝突した。</p> <p>本船は、前部を本件防波堤に乗り揚げて停止した。</p> <p>船長は、後進をかけたが、本船が消波ブロックから降りそうもなかったもので、釣り客全員を消波ブロックに揚げ、海上保安庁に連絡し、来援した仲間の船に釣り客を乗せた後、仲間の船が、船長の乗った本船を引き降ろしてえい航を開始したところ、本船は、機関室に浸水して安瀬泊地で沈没した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮時</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、かねてから北九州市の釣り客を瀬渡しするときは、安瀬公共岸壁から乗せていたので、付近の水路状況をよく知っていた。</p> <p>船長は、レーダーを装備していたが、視界が良かったので、レーダーを使用していなかった。</p> <p>本件防波堤は、消波ブロックを組み合わせて築造されたものであり、灯火はなかった。</p> <p>本件防波堤の先端から約200m東方沖に安瀬航路第6号灯浮標が設置されており、同先端と同灯浮標の間は小型船が安全に通航できた。</p>
<p>分析</p> <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、関門港若松第6区の安瀬泊地を北東進中、船長が、GPSプロッターのディスプレイ表示の幅が2Mとなる縮小表示とし、本件防波堤の先端と本船の接近状況を確認できない状態で使用していたことから、本船の表示が本件防波堤の東端と重なったので、本件防波堤の東端を過ぎたと思い、左舵を取ったところ、前方に本件防波堤の消波ブロックが見え、機関を後進としたが、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、関門港若松第6区の安瀬泊地を北東進中、船長が、GPSプロッターのディスプレイ表示の幅が2Mとなる縮小表示とし、本件防波堤の先端と本船の接近状況を確認できない状態で使用していたため、本船の表示が本件防波堤の東端と重なったので、本件防波堤の東端を過ぎたと思い、左舵を取ったところ、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>

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">・GPSプロッターの使用は、水域の状況に応じて適正なレンジとすること。・夜航海に際しては、レーダーを適切に使用すること。
-----------	---

付図1 事故発生経過概略図

