

船舶事故調査報告書

平成27年12月10日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（灯浮標）
発生日時	平成27年5月4日 11時42分ごろ
発生場所	関門港若松区 <small>まきやま</small> 牧山船舶通航信号所から真方位259° 1.28海里付近 （概位 北緯33° 53.1′ 東経130° 47.2′）
事故の概要	プレジャーボート <small>ふくしん</small> 福神丸は、東進中、奥洞海航路第6号灯浮標に衝突した。 福神丸は、船体に破口を生じ、奥洞海航路第6号灯浮標は、標体に凹損を生じた。
事故調査の経過	平成27年5月7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	プレジャーボート 福神丸、4.64トン 290-48446福岡、個人所有 10.43m (Lr) × 2.42m × 0.84m、FRP ディーゼル機関、279.49kW、昭和54年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 61歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成16年10月29日 免許証交付日 平成26年2月17日 （平成31年10月31日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部に破口 奥洞海航路第6号灯浮標 標体に凹損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、船長の家族1人を乗せ、遊覧のため福岡県北九州市洞海湾に向かい、若松第1区まで航行した後、帰航することとし、奥洞海航路を手動操舵により約9ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東進した。 船長は、洞海湾の航行は初めてであったが、両岸を見てほぼ中央を航行すれば安全に通航できると思い、立った姿勢で左右の状況を見な

	<p>がら操船していた。</p> <p>船長は、本船の船首が浮上して船首方に死角があったので、時折、船首を左右に振りながら航行した。</p> <p>船長は、奥洞海航路第8号灯浮標（以下灯浮標については、「奥洞海航路」を省略する。）を通過し、両岸の幅が広がり、その先の両岸が少し狭まり左方に曲がっていることを確認した。</p> <p>船長は、他船を見掛けず、船首方には障害となるものはないものと思い、その両岸の中央に向けようと左転したところ、平成27年5月4日11時42分ごろ第6号灯浮標に衝突した。</p> <p>船長は、衝突後に118番通報をした。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
その他の事項	<p>本船は、約9knの速力で航行中、舵輪の手前に立つと船首方に約20°の死角が生じていた。</p> <p>船長は、GPSプロッター及びレーダーを使用していなかった。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、奥洞海航路を東進中、船長が、船首方には障害となるものはないものと思い、船首方の死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、洞海湾の両岸を見てほぼ中央に向けようと左転したところ、第6号灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、他船を見掛けず、また、第6号灯浮標に気付いていなかったことから、船首方には障害となるものはないと思ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、奥洞海航路を東進中、船長が、船首方には障害となるものはないものと思い、船首方の死角を補う見張りを適切に行っていなかったため、洞海湾の両岸を見てほぼ中央に向けようと左転したところ、第6号灯浮標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"> ・ 死角を補う見張りを適切に行うこと。 ・ 船長は、出港前に海図等によって予定航路の調査を行い、適切な針路を設定しておくこと。

