

船舶事故調査報告書

令和5年11月15日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（灯浮標）
発生日時	令和5年3月20日 09時39分ごろ
発生場所	関門港 <sup>すなづ</sup> 砂津航路（砂津航路第2号灯浮標） 砂津防波堤灯台から真方位037°900m付近 （概位 北緯33°54.0′ 東経130°54.0′）
事故の概要	貨物船第十八すみふく丸は、航行中、灯浮標に衝突した。
事故調査の経過	令和5年4月10日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	貨物船 第十八すみふく丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	142354、三福海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 左舷船尾部外板に擦過傷 灯浮標 浮体銅板に擦過傷、マーキング装置1本に折損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時、潮流 西流約2.6ノット（kn）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、船長が単独で手動操舵により操船し、関門港小倉区西方の企業専用棧橋に向けて同港小倉区砂津東部岸壁を出航した。</p> <p>船長は、砂津航路を北東進中、左舷前方に関門航路を東進する貨物船（以下「東航船」という。）を、右舷前方に漁労中と思われる2隻の漁船をそれぞれ認めたとき、関門海峡海上交通センターから国際VHF無線電話で東航船の後方から関門航路に入航するように情報提供を受け、約5.0knの対地速力となるよう調整しつつ、東航船及び同漁船2隻の動静を見ながら航行した。</p> <p>船長は、東航船の後方から関門航路に入航しようと左転し、砂津航路第2号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）の東方に向けて北西進中、西方への潮流により圧流されて本件灯浮標に接近していることに気付き、衝突の危険を感じて増速し本件灯浮標から離れようとしたが、本船の左舷船尾部が本件灯浮標に衝突した。</p> <p>船長は、東航船及び漁船2隻の動静を見ながら操船していたので、本船が西方に圧流されながら本件灯浮標に接近していることに気付くのが遅れたと本事故後に思った。</p>
分析	本船は、約2.6knの西方への潮流を受ける状況下、砂津航路から関門航路に向けて北西進中、船長が、東航船の後方から同航路に入航しようと、東航船及び漁船の動静に意識を向けて操船していたことから、本

	船が西方に圧流されながら本件灯浮標に接近していることに気付くのが遅れ、左舷船尾部が本件灯浮標に衝突したものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、本船が、約2.6knの西方への潮流を受ける状況下、砂津航路から関門航路に向けて北西進中、船長が、東航船の後方から同航路に入航しようと、東航船及び漁船の動静に意識を向けて操船していたため、本船が西方に圧流されながら本件灯浮標に接近していることに気付くのが遅れ、左舷船尾部が本件灯浮標に衝突したものと考えられる。
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・ 船長は、航行中に他船を認めた場合、他船の動静のみに注意を向けることなく、風、潮流等の影響を考慮した上で、航路標識等との安全な距離を確保するなど、周囲の状況を常時把握し安全運航に努めること。</li> </ul>