

船舶事故調査報告書

令和5年5月17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4年5月22日 01時47分ごろ
発生場所	関門港若松第5区堺川第2号灯浮標 小倉日明 ^{ひあがり} 第2防波堤灯台から真方位346° 1,010m付近 （概位 北緯33° 55.2′ 東経130° 52.6′）
事故の概要	貨物船第八天照丸 ^{てんしょう} は、右回頭中、灯浮標と衝突した。
事故調査の経過	令和4年5月27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 第八天照丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	140888、株式会社中土佐海運
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 左舷船首部に擦過傷 灯浮標 アンテナに破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮流 北西流約1.7ノット
事故の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、関門港小倉区日明航路奥の岸壁に着岸する目的で、船長が船橋で操船に当たり、関門港西山区の錨地を出発した。</p> <p>船長は、関門航路を横切った後、南進し、電子海図上に表示させていた予定針路線を確認しながら堺川航路入口の北側に位置する堺川第2号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）の北東方沖に至り、予定針路線に沿って同航路に入航しようと右転を始めたところ、周囲の灯火の状況などに違和感を覚えた。</p> <p>船長は、改めて電子海図の画面表示を確認したところ、入航しようとしている航路を誤っていることに気付いて日明航路へ向かうこととし、前路に本件灯浮標が迫っていたが、右転を続けてその北側を通過できると思い、本件灯浮標に接近する態勢で右転を続けたところ、本船の左舷船首部が本件灯浮標と衝突した。</p> <p>船長は、関門海峡海上交通センターに本事故の発生を通報し、堺川航路北方沖に錨泊した。</p> <p>船長は、夜間、日明航路に入るのが約1年ぶりで、錨地を出発する前、電子海図の広範囲に画面表示させた一部分だけを見て日明航路と同様に関門航路から南西方に向かって掘り下げられた水路となっている堺川航路を誤って拡大表示し、日明航路北方の堺川航路に予定針路線を設定していた。</p>

	<p>船長は、周囲の灯火の状況などに違和感を覚えるまで、予定針路線を確認しながら航行すればよいと思い、予定針路線に沿って操船し、本件灯浮標の灯火が日明航路入口付近にある小倉日明防潮堤灯台の灯火ではないことに気付いていなかった。</p>
分析	<p>本船は、日明航路に向けて航行中、船長が、電子海図上の誤って設定した予定針路線に沿って右転を始めた後、航路を誤っていることに気付いた際、前路に本件灯浮標が迫っていたものの、右転を続けてもその北側を通過できると思い、本件灯浮標に接近する態勢で右転を続けたことから、本件灯浮標と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、電子海図上に設定した予定針路線に沿って航行すればよいと思っていたことから、本件灯浮標の灯火を日明航路入口付近にある小倉日明防潮堤灯台の灯火ではないことなどに気付くのが遅れ、右転を始めた後に入航する航路を誤っていることに気付いたものと考えられる。</p> <p>船長は、電子海図上に予定針路線を設定する際、広範囲に画面表示させた一部分だけを見て堺川航路を誤って拡大表示したことから、航路を誤っていることに気付かずに堺川航路に予定針路線を設定したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が日明航路に向けて航行中、船長が、電子海図上の誤って設定した予定針路線に沿って右転を始めた後、航路を誤っていることに気付いた際、前路に本件灯浮標が迫っていたものの、右転を続けてもその北側を通過できると思い、本件灯浮標に接近する態勢で右転を続けたため、本件灯浮標と衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 船長は、前路の灯浮標等と接近する場合、灯浮標等との距離、自船の運動性能を考慮し、灯浮標等からの距離を十分に離して避航することができるように余裕を持って操船を行うこと。 ・ 船長は、電子海図上に設定した予定針路線を確認するだけでなく、周囲の航路標識の灯質やレーダー画面を確認すること。 ・ 船長は、電子海図上に予定針路線を設定する場合、針路を間違いないよう、電子海図上で航行予定海域の全体像を把握したうえで設定すること。