

船舶事故調査報告書

令和5年8月2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3月22日 06時37分ごろ
発生場所	関門港関門航路第35号灯浮標 部埼灯台から真方位334° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯33°58.8′ 東経131°00.6′）
事故の概要	訓練支援艦くろべは、航行中、灯浮標に衝突した。
事故調査の経過	令和4年3月22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	訓練支援艦 くろべ、2,200トン（排水量）
船舶番号、船舶所有者等	4202（艦船国籍証書の番号）、防衛省
乗組員等に関する情報	艦長、運航1級（防衛省基準） 航海長、運航1級（防衛省基準）
負傷者	なし
損傷	本艦 右舷艦尾部外板に擦過傷 灯浮標 マーキングセンサー2本に折損等、標体に擦過傷
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.1m、潮汐 上げ潮の初期、潮流 東流約1.3ノット（kn）
事故の経過	<p>本艦は、艦長及び航海長ほか134人が乗り組み、艦橋に16人、右舷ウイングに3人、左舷ウイングに1人及び前部甲板に13人を配置し、先行する僚艦2隻に続いて関門航路東口から入航した。</p> <p>本艦は、僚艦との間に数隻の西航船が、また、後方に後続船が存在する状況下、前方のタンカー（以下「先行船」という。）の左舷後方約0.4Mの距離を保って約8.6knの速力（対地速力、以下同じ。）で関門航路に沿って北西進した。</p> <p>本艦は、西航船の列に関門港田野浦区から発航した大型船が加わり、同船に後続することとなった先行船を含む各西航船が減速を始めたので、先行船との距離を保持する目的で減速した。</p> <p>艦長は、速力が約6.4knとなったとき、先行船が航路に沿って左転を始めたので更に減速したものの、先行船と安全な距離を確保できないと判断し、右舵を取って先行船の船尾と関門航路第35号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）の間を抜けて航路外に出るよう航海長に指示した。</p> <p>艦長は、約5.0knの速力で航行中、右舷ウイングに出て本艦と本件灯浮標との位置関係を確認したところ、接近し過ぎていると感じたので、本艦の艦首右舷正横10～15m付近に本件灯浮標を認めた</p>

	<p>頃、接触を避ける目的で、増速して舵効を高め、右舵を取って艦尾を左方に振るよう航海長に指示した。</p> <p>本艦は、東への潮流がある状況下、増速して右舵を取ったものの東方へ圧流され、約5.3knの速力で右舷艦尾部が本件灯浮標に衝突した。</p> <p>艦長は、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>艦長は、先行船との位置関係に意識を向けていたので、本件灯浮標への接近に気付くのが遅れ、また、航路外に出ることを躊躇し、東方に流れる潮流がある状況下、本件灯浮標の西側（潮上側）を通過したが、本件灯浮標に接近すると感じた時点で速やかに右転し、本件灯浮標の東側（潮下側）を通過していれば本事故の発生を防止することができた可能性が高かったと本事故後に思った。</p> <p>航海長は、先行船の動向に意識を集中し、航路外に出るよう指示されるまで本件灯浮標への接近に気付かず、減速して東流の影響でより右へ偏移するようになったので、早い段階で後続船と連絡を取って減速し、先行船との距離を確保すべきであったと本事故後に思った。</p> <p>右舷ウイングにいた乗組員の1人は、右舵が取られる前、本件灯浮標の存在を把握していたが、衝突するとは思わず、本件灯浮標との位置関係を艦長等に報告しておらず、他に本件灯浮標の位置を捕捉し、報告していた乗組員はいなかった。</p>
<p>分析</p>	<p>本艦は、東流がある状況下、関門航路を先行船及び後続船と共に北西進中、先行船が減速した際、艦長が、先行船との距離と位置関係に意識を向け続けたことから、先行船が左転を始めて更に接近する状況となったとき、右舵を取って先行船の船尾と本件灯浮標の間を抜けて航路外へ出ようとしたが、東方へ圧流されて本件灯浮標に接近していることに気付くのが遅れ、急いで避航動作を取ったものの、本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>航海長が、先行船の動向に意識を集中し、航路外に出るよう指示されるまで本件灯浮標への接近に気付かず、また、他の乗組員が、本件灯浮標との位置関係について報告を行っていなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本艦が、東流がある状況下、関門航路を先行船及び後続船と共に北西進中、先行船が減速した際、艦長が、先行船との距離と位置関係に意識を向け続けたため、先行船が左転を始めて更に接近する状況となったとき、右舵を取って先行船の船尾と本件灯浮標の間を抜けて航路外へ出ようとしたが、東方へ圧流されて本件灯浮標に接近していることに気付くのが遅れ、本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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、狭水道を先行船に追従して航行中、先行船との安全な距離を確保して航行し、また、距離を確保することだけに意識を向けることなく、周囲の状況を常時把握し、航路標識等に著しく接近することがないように注意すること。・ 船長は、狭水道を先行船に追従して航行する場合は、乗組員に対し、航路標識等との相対位置関係を適宜報告するよう指示しておくこと。・ 船長は、潮流がある状況下、狭水道を先行船に追従して航行する場合は、航路標識等への衝突を避けようとする場合は潮下側を通過できるように操船すること。・ 船橋当直者は、狭水道を先行船に追従して航行中、進路上の障害物や航路標識等との相対位置関係を逐次船長に報告すること。
--	---