

船舶事故調査報告書

令和7年12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7年4月11日 13時30分頃
発生場所	関門港関門航路（関門航路第36号灯浮標） 部埼灯台から真方位315° 1.2海里付近 （概位 北緯33° 58.4′ 東経131° 00.3′）
事故の概要	引船幸運丸がクレーン台船幸栄をえい航して航行中、幸栄が灯浮標に衝突した。
事故調査の経過	令和7年7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 船舶番号、船舶所有者等	A 引船 幸運丸、180トン 143542、株式会社廣瀬産業海事工業所（A社） B クレーン台船 幸栄、約1,407トン なし、A社 C 作業船 第八広瀬丸、4.8トン 260-43510福岡、A社
乗組員等に関する情報	A 船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A なし B 船底に擦過傷 C なし 灯浮標 浮体頭部に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮流 東流約6.0ノット (kn)
事故の経過	A船は、船長ほか7人が乗り組み、C船を右舷船尾に横抱きしたB船を、約60mのえい航索で連結して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成していた。 A船引船列が関門港田野浦区太刀浦ふ頭 ^{たちのおら} に向けて関門航路第32号灯浮標北方を約9knの速力（対地速力、以下同じ）で東北東進していたところ、船長は、関門海峡海上交通センターから、A船引船列の後方を同航するコンテナ船がA船引船列と同じ太刀浦ふ頭に向けて航行中であるとの情報提供を受けた。 船長は、同情報に基づきレーダーでコンテナ船の動静を確認したところ、同コンテナ船の速力はA船より速く約13knであった。 船長は、速力の速いコンテナ船を先に行かせようと思い約7knの速力に減じ、関門航路第36号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）

と太刀浦ふ頭北端の中間付近を航行しようとして右舵を取った。

船長は、右舷船尾方のコンテナ船の動きを目視のみにより確認していたところ、コンテナ船が近づいてこないのに減速したと思い、A船の周囲を見渡した際、A船の左舷船尾方約30mの所に本件灯浮標を認めた。

船長は、B船と本件灯浮標との衝突は回避できないと思い、衝突の衝撃を和らげようとA船の機関を中立とした後、B船の左舷船首部が本件灯浮標に衝突した。

本件灯浮標は、B船の船底下に入り込み、その後、B船の右舷側に浮上した。(図1参照)

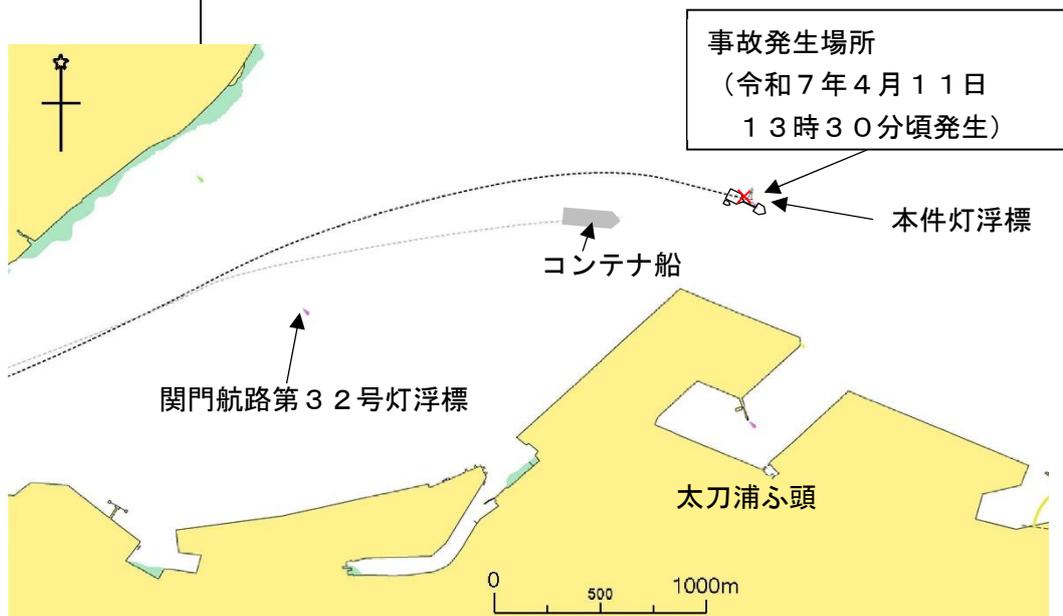


図1 事故発生経過概略図

船長は、太刀浦ふ頭に到着後、関門海峡海上交通センターから問合せを受けて、本事故の発生を報告した。

本事故発生時、事故発生場所付近には約6.0knの東向きの潮流があった。

分析

A船引船列は、関門航路において約6.0knの東向きの潮流を受けながら右転中、B船が本件灯浮標の方向に圧流されて本件灯浮標に衝突したものと考えられる。

船長は、右転に際し、A船引船列の左舷船首方にあった本件灯浮標の位置を操船目標としていたことから、本件灯浮標の存在を認識していたものと考えられる。

船長は、A船引船列の後方を同航していたコンテナ船を先に行かせようと思い、右舷船尾方のコンテナ船の動きを目視により確認することに意識を向けていたことから、B船が潮流により本件灯浮標の方向へ圧流されていることに気付かなかったものと考えられる。

原因

本事故は、A船引船列が関門航路において約6.0knの東向きの潮

	<p>流を受けながら右転中、船長が、左舷船首方にあった本件灯浮標の存在を認識していたものの、潮流による船体の圧流を考慮していなかったため、B船が本件灯浮標の方向に圧流されて本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長が潮流による船体の圧流を考慮していなかったのは、コンテナ船の動きに意識を向けていたことによるものと考えられる。</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、潮流の強い航路を航行中、周囲の他船の動きをレーダー等も活用して確認するとともに、潮流の影響を考慮した上で、航路標識等と安全な距離を確保できるよう操船すること。