

船舶事故調査報告書

平成30年11月21日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（灯標）
発生日時	平成30年4月25日 22時00分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港 伊勢湾灯標から真方位004° 1,600m付近 （概位 北緯34° 57.1′ 東経136° 47.5′）
事故の概要	押船第六十八さだ丸は、バージかいせいを押航して南西進中、かいせいが灯標に衝突した。
事故調査の経過	平成30年5月1日、主管調査官（横浜事務所）を指名原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 押船 第六十八さだ丸、141トン 136806、盛徳海運建設株式会社 B バージ かいせい、約2,383トン なし、盛徳海運建設株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長、五級（航海） 航海士、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	A なし B 左舷船首部ハンドレールに破損 灯標 太陽光パネルに破損等、防護柵に曲損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 5、視界 良好 海象：波高 約1.5m
事故の経過	A 船は、船長及び航海士ほか7人が乗り組み、船首部をB船の船尾部に嵌合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、航海士及び機関士が船橋当直につき、三重県南伊勢町吉津港 <small>よしづ</small> に向け、約8ノットの対地速力で自動操舵により名古屋港の東航路を南西進していた。 本船は、航海士が操舵スタンドの後方に立って見張りを行っていたところ、B船の左舷船首部が名古屋港東航路第2号灯標（以下「本件灯標」という。）に衝突した。 航海士は、本件灯標の存在を知っており、船首方に視線を向けていたものの、GPSプロッターやレーダーで確認していなかったため、本件灯標に接近していることに気付かなかったと本事故後に思った。
分析	A船押船列は、航海士が、船首方に視線を向けていたものの、レーダー等を使用して見張りを適切に行っていなかったことから、本件灯標に接近していることに気付かずに航行し、B船の左舷船首部が本件灯標に衝突したものと考えられる。

原因	本事故は、夜間、A 船押船列が南西進中、航海士 A が、船首方に視線を向けていたものの、レーダー等を使用して見張りを適切に行っていなかったため、本件灯標に接近していることに気付かずに航行し、B 船の左舷船首部が本件灯標に衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 船橋当直者は、目視だけでなく、レーダー等を併用して常時適切な見張りを行うこと。