

船舶事故調査報告書

令和元年11月6日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（灯浮標）
発生日時	平成30年7月14日 16時17分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港第4区（名古屋港北航路第3号灯浮標） 名港中央大橋橋梁灯（C3灯）から真方位200° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯35° 02.1′ 東経136° 51.2′）
事故の概要	引船第十七宏龍丸は、起重機船第13宏龍をえい航して北北東進中、第13宏龍が灯浮標に衝突した。 第13宏龍は、起重機クレーンジブ先端部の構造用鋼材に曲損を生じ、また、灯浮標は、マーキング装置の破損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年7月23日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 引船 第十七宏龍丸、19.85トン 250-8795愛知、株式会社橋本潜水興業 11.93m (Lr) × 4.18m × 1.77m、鋼 ディーゼル機関、759.00kW、昭和57年3月 B 起重機船 第13宏龍、286トン なし、株式会社橋本潜水興業 27.00m × 15.00m × 2.00m、鋼 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	船長 男性 69歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成7年11月29日 免許証交付日 平成27年11月24日 (令和2年11月28日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A なし B 起重機クレーンジブ先端部の構造用鋼材に曲損 灯浮標 マーキング装置及び太陽電池パネル鳥よけに破損、防護枠及び昇降梯子に曲損、やぐら柱に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約3～4m/s、視界 良好

	<p>海象：波高 約0.3～0.5m、潮汐 上げ潮の中央期（19時30分ごろ満潮）、潮高 約136cm（名古屋）、潮流 北東流約0.3ノット（kn）</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長が1人で乗り組み、A船の後部えい航フックにつないだ長さ約8mのえい航索を作業員3人が乗ったB船のセンタービットに接続して全長約47mの引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、平成30年7月14日15時47分ごろ名古屋港第4区金城ふ頭に向け、同港第3区の作業場所を出航した。</p> <p>A船引船列は、船長が操舵スタンド前にある椅子に腰を掛けて操舵に当たり、約4.5knの速力（対地速力、以下同じ。）で名古屋港東航路東方沖を同航路に沿って航行したのち、名古屋港北航路東方沖を北北東進した。</p> <p>船長は、名古屋港北航路西側に所在する金城ふ頭方向に針路を変えて同航路を横切ることにして左転し、ふだんと同じように同航路の西端に設置されている名古屋港北航路第3号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）の南方沖に船首を向けて北西進した。</p> <p>船長は、本件灯浮標を右舷正横に見て通過した頃、名港中央大橋の西塔の南方沖に南航船1隻を認め、同塔に向けて北北東進して南航船と行き会うこととし、右舵を取り、右転を始めた。</p> <p>船長は、A船の船首が北北東に向いたとき、右転を止め、北東の潮流がふだんよりも速いと感じたので、本件灯浮標とB船が近くなるか確認する目的で後方を振り返ったところ、B船の船尾部が本件灯浮標に著しく接近していることに気付いた。</p> <p>A船引船列は、船長が、左舵を取るとB船が更に本件灯浮標に接近する状況となるので、右舵を一杯に取ったが、16時17分ごろ、B船のクレーンジブ先端部が本件灯浮標に衝突した。</p> <p>A船引船列は、船長が名古屋港海上交通センターに通報した後、金城ふ頭に着棧した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 B船、写真2 A船、写真3 B船のジブ先端部の損傷状況、写真4 本件灯浮標の損傷状況（マーキング装置及び太陽電池パネル鳥よけの破損）、写真5 本件灯浮標の損傷状況（昇降梯子の曲損） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、起重機クレーンのジブ先端部が、船尾部後端から約2.7m後方であり、海面からの高さが約4.4mであった。</p> <p>本件灯浮標は、防護枠の高さが海面から約4.4mであった。</p> <p>船長は、本事故当時、視界が良好であったので、レーダーを使用せず、GPSプロッターを見ながら航行していた。</p> <p>船長は、約20年間、引船で起重機船をえい航し、本事故発生場所付近の海域を多数回航行する経験を有していた。</p> <p>船長は、ふだん、本件灯浮標の南方で右転する際、目視で後方を見</p>

	<p>ながらB船の中央部が本件灯浮標の正横を通過したことを確認した後、右転を始め、無難に本件灯浮標を通過できていた。</p> <p>船長は、本事故当時、A船が本件灯浮標の正横を通過してB船の前端が通過する頃、早く南航船と行き会い関係に持って行きたいと思い、ふだんの変針点よりも早く右転を開始した。</p> <p>本件灯浮標は、本体上部の外周の直径が2.6mで、長さ25mの錨鎖で沈^{ちんすい}錘に、三ツ目環を介して鎖でつながれていた。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	あり なし なし <p>A船引船列は、名古屋港第4区において、本件灯浮標南方沖を北西進中、船長が、北北東に針路を転じる際、早く南航船と行き会い関係に持って行きたいと思い、ふだんの変針点より早く右に転針したことから、B船が本件灯浮標と接近する状況となり、本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船引船列が、名古屋港第4区において、本件灯浮標南方沖を北西進中、船長が、北北東に針路を転じる際、早く南航船と行き会い関係に持って行きたいと思い、ふだんの変針点より早く右に転針したため、B船が本件灯浮標と接近する状況となり、本件灯浮標に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、台船等をえい航中、灯浮標などの障害物の付近で転針する場合、引船列全体の長さ等を考慮すること。

付図1 事故発生経過概略図

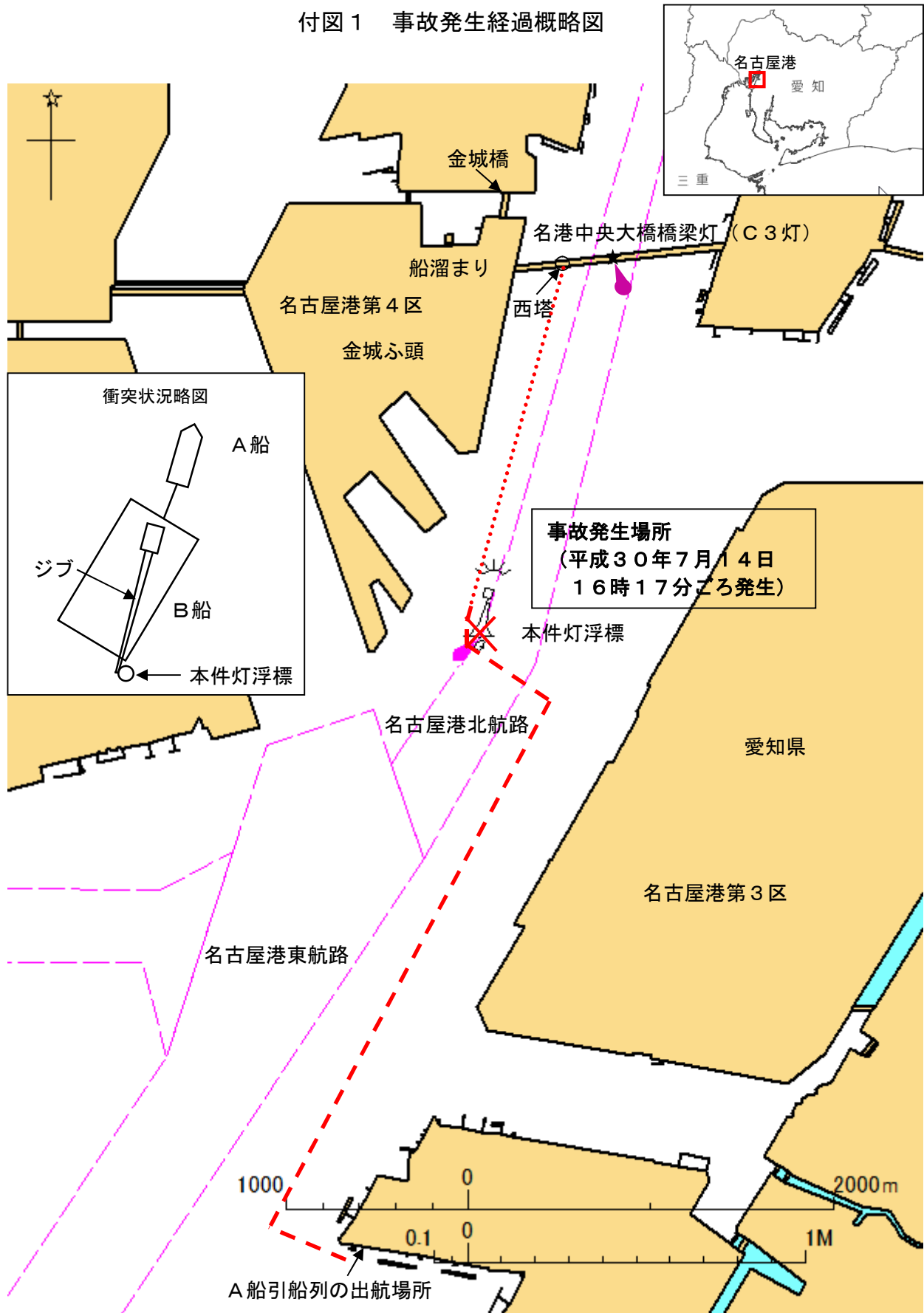


写真1 B船

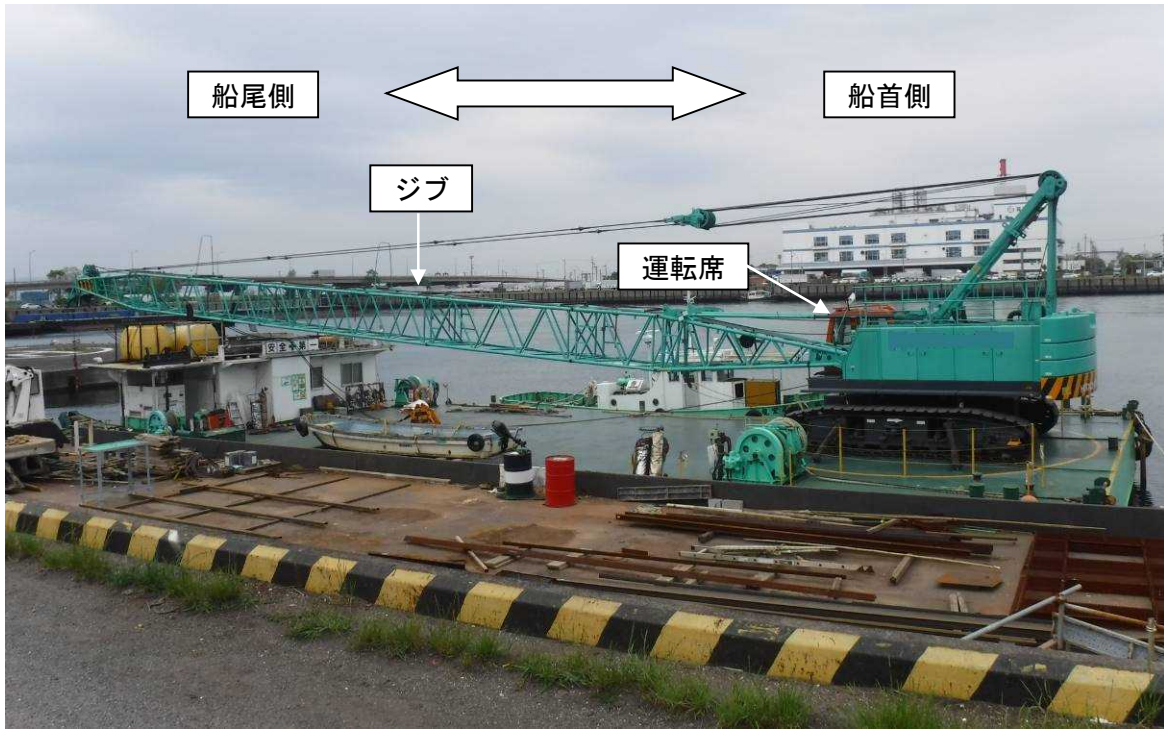


写真2 A船



写真3 B船のジブ先端部の損傷状況

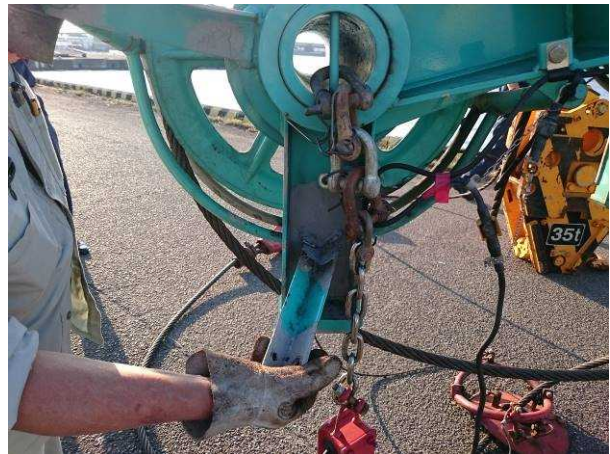
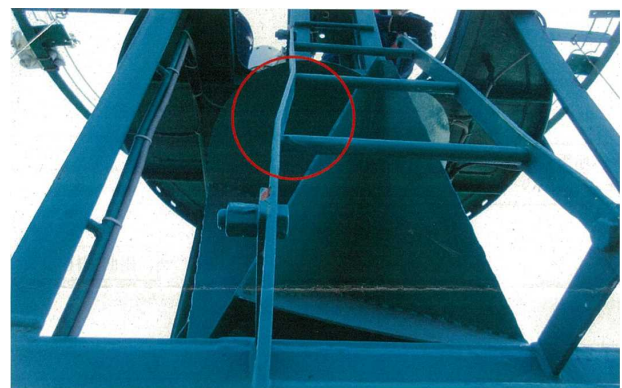


写真4 本件灯浮標の損傷状況
(マーキング装置及び太陽電池パネル
鳥よけの破損)



写真5 本件灯浮標の損傷状況
(昇降梯子の曲損)



(写真4、写真5 第四管区海上保安本部提供)