

船舶事故調査報告書

平成31年1月23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（係船浮標）
発生日時	平成30年1月13日 20時30分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港第4区58番係船浮標 名古屋港高潮防波堤中央堤西灯台から真方位009°2海里（M）付近 （概位 北緯35°02.5′ 東経136°48.5′）
事故の概要	漁船 ^{たいへい} 太平丸Ⅱは、係留地に向けて北進中、係船浮標に衝突した。 太平丸Ⅱは、船長及び甲板員が負傷し、船首部の破口等を生じ、係船浮標は、本体側面に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成30年1月16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	漁船 太平丸Ⅱ、1.8トン AC3-29252（漁船登録番号）、個人所有 7.92m（Lr）×2.14m×0.83m、FRP ガソリン機関、84.6kW、平成3年8月 第243-22593号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 58歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成16年12月15日 免許証交付日 平成26年10月1日 （平成31年12月14日まで有効） 甲板員 女性 54歳 操縦免許 なし
死傷者等	重傷 2人（船長及び甲板員）
損傷	本船 船首部に破口、左舷船首部に亀裂 係船浮標 本体側面に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、平成30年1月13日20時00分ごろ、名古屋港高潮防波堤鍋田堤付近の漁場で、えむし漁（しゃこなどの釣り餌をとる漁）を終えたのち、同堤東端北方沖で釣

	<p>りを行い、20時20分ごろ愛知県飛島村<small>とびしま</small>所在の<small>いかだがわ</small>筏川船だまり内の係留地に向け、法定灯火を表示して手動操舵で帰途についた。</p> <p>本船は、船長が操舵室内右舷側の椅子に腰を掛けて操船に当たり、甲板員が左舷側の椅子に腰を掛け、名古屋港飛島ふ頭西灯浮標西方沖で、船首を第1貯木場南側の潜堤がある入口付近に設置されている黄色灯浮標（以下「入口灯浮標」という。）の灯光の少し右に向け、約16ノットの対地速力で北進した。</p> <p>船長は、時折、前路から視線を外し、甲板員の方を向いて会話をしながら舵を操作していたところ、名古屋港第4区の飛島ふ頭と<small>やとみ</small>弥富ふ頭との間（以下「本件海域」という。）に設置された8基の係船浮標のうち、東側3基の一番南の57番係船浮標の影を右舷船首方に認めた。</p> <p>船長は、ふだんのように、一旦入口灯浮標の西へ向けるつもりであったが、前路から視線を外して甲板員の方を向き、会話を続けながら右舵を取った。</p> <p>本船は、20時30分ごろ、船長が前路に視線を戻したとき、船首部が東側3基の南から2番目の58番係船浮標（以下「本件浮標」という。）に衝突した。</p> <p>船長及び甲板員は、衝撃により、船長が操舵輪に胸部を、また、甲板員が前面の台に顔面をそれぞれ打ち付けたのち、床に倒れた。</p> <p>船長は、機関を中立運転とし、携帯電話で119番に連絡して救急車を要請するとともに第1貯木場にある通船の乗り場に向かうことを告げ、その後、本船を操船して同乗り場に着陸させた。</p> <p>船長及び甲板員は、通船の乗り場に着いた後、到着していた救急車で病院に搬送され、船長が胸骨骨折、甲板員が上顎歯槽骨骨折などと診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船右舷側、写真2 操舵室内前面の状況、写真3 船首部の損傷状況、写真4 本件浮標の損傷状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、23歳ごろから、夜間を含めて何度も本件海域を操船した経験を有していた。</p> <p>船長は、本件海域に灯火設備のない係船浮標8基が存在することを知っており、ふだん、夜間に沖合から係留地に向かう際は、名古屋港飛島ふ頭西灯浮標の灯光に向けて北東進し、その後、入口灯浮標の灯光を目標にして一旦入口灯浮標の西方へ向けたのち、入口灯浮標に接近するに従って右舵をとりながらその東方を北上するようにしていた。</p> <p>8基の係船浮標は、灯火設備がなかったが、付近のふ頭の照明灯で、接近すれば夜間でも同浮標の影を認めることができた。</p> <p>船長は、本船がレーダーやGPSプロッターなどを装備していなか</p>

	<p>ったものの、ふだんから夜間に係留地に向けて北進する際は、入口灯浮標の灯光が、その手前に設置されている係船浮標によって隠れることがないように針路をとれば安全に航行できると考えていた。</p> <p>船長は、本事故当時、前路に他船の表示する灯火を認めなかったことに安心し、甲板員と会話をしながら、時折、前路から視線を外して舵を取り、その後、予定針路に向けたと思って前路の入口灯浮標との位置関係を確認していなかったため、ふだんよりも針路を右に向け、本件浮標に向かう状況であることに気付いていなかったと本事故後に思った。</p> <p>本件浮標は、本体上部の外周の直径が4.2mで、3方向に向けて長さ50mの錨鎖と6トンの錨で固定された重さ8トンの沈錘に、長さ17.7mの鎖でつながれていた。</p> <p>入口灯浮標は、光達距離4.5km、4秒1閃光の黄色の光源を有していた。</p>
<p>分析</p> <p>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</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、名古屋港第4区を北進中、船長が、予定針路に向いていると思い、前路から視線を外して甲板員との会話に意識を向け、本件浮標に向かう状況であることに気付かずに北進を続けたことから、衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、名古屋港第4区を北進中、船長が、予定針路に向いていると思い、前路から視線を外して甲板員との会話に意識を向け、本件浮標に向かう状況であることに気付かずに北進を続けたため、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"> ・ 経験が豊富で、慣れた海域であっても、前路に障害物が点在する海域を航行する場合は、前路から視線を外したり、同乗者との会話に意識を向けたりすることなく、常時操船に集中すること。

付図1 事故発生経過概略図



写真1 本船右舷側



写真2 操舵室内前面の状況



写真3 船首部の損傷状況



写真4 本件浮標の損傷状況

H30.1.15 撮影



名古屋港管理組合提供