

## 船舶事故調査報告書

令和元年7月24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11月22日 18時45分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港（名古屋港東航路第5号灯標） 名古屋港高潮防波堤中央堤西灯台から真方位167° 1.6海里付近 （概位 北緯34° 59.0′ 東経136° 48.5′）
事故の概要	貨物船第十八充山丸 <sup>じゅうざん</sup> は、南西進中、灯標に衝突した。
事故調査の経過	平成30年12月3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	貨物船 第十八充山丸、499トン 134656、有限会社協和海運、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（船舶所有者）、エスオーシー物流株式会社（運航者）
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 右舷船尾部ハンドレールに曲損 灯標 防護枠に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 5、視界 良好 海象：海上 平穏 日没時刻：16時43分
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、名古屋港横須賀ふ頭の岸壁を離岸した後、船長が1人で船橋当直に当たっていたところ、北寄りの風が強く、目的地での荷役まで時間があつたので、同港外で錨泊待機することとした。 本船は、船長が、適切な錨泊場所を探してGPSプロッターの操作に意識を向けながら、名古屋港東航路を南西進中、名古屋港東航路第5号灯標（以下「本件灯標」という。）に衝突した。
分析	本船は、名古屋港東航路を南西進中、船長が、GPSプロッターの操作に意識を向けながら航行を続けたことから、本件灯標に接近していることに気付かず、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、本船が、名古屋港東航路を南西進中、船長が、GPSプロッターの操作に意識を向けながら航行を続けたため、本件灯標に接近していることに気付かず、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。

- |  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 操船者は、ひとつの作業のみに意識を向けることなく、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。</li><li>・ 運航計画の策定は、錨泊場所の選定も含め発航前に行うことが望ましい。</li></ul> |
|--|---|