

# 船舶事故調査報告書

令和2年9月9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（灯標）
発生日時	令和元年10月14日 14時12分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港第5区（名古屋港東航路第6号灯標） 名古屋港高潮防波堤中央堤西灯台から真方位156° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯34° 58.9′ 東経136° 48.9′）
事故の概要	押船第三十五福德丸は、被押起重機船徳龍と押船列を構成し、徳龍に作業船第二十六福德丸及び作業船第二十五福德丸を横抱きした状態で航行中、第二十六福德丸が灯標に衝突した。 第二十六福德丸は、船首部外板に塗装の剥離等を生じ、また、灯標は、プラットフォームの床板に曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和元年10月25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 押船 第三十五福德丸、19トン 240-66530愛知、株式会社河崎海事（A社） 13.98m（Lr）×6.00m×1.80m、鋼 ディーゼル機関2基、1,518kW（合計）、平成28年3月 B 起重機船 徳龍、1,709トン なし、A社 56.50m×22.00m×4.00m、鋼 なし、不詳 C 作業船 第二十六福德丸、19トン 243-40506愛知、株式会社キヌウラリース工業、A社 （船舶借入人） 13.90m（Lr）×5.80m×1.80m、鋼 ディーゼル機関、448kW、平成28年2月 D 作業船 第二十五福德丸、5トン未満 243-35002愛知、A社 9.50m（Lr）×3.40m×0.95m、鋼 ディーゼル機関、213.3kW、平成13年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 49歳

	<p>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9年6月30日  免許証交付日 平成29年4月3日  (令和4年6月29日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A なし  B なし  C エンドローラー及び船首部外板に塗装の剥離  D なし</p> <p>灯標 プラットフォームの床板及び昼標板に曲損、防護枠に破断及び曲損、マーキング装置取付け部(2か所)に曲損、灯火高調整用ユニットガードリングに全損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約3m/s、視程 約2M  海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期(18時13分ごろ満潮、大潮)、潮高 約124cm(名古屋)、潮流 北東流約0.6ノット(kn)</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、B船は、甲板員2人が乗り、‘A船の船首部をB船の船尾凹部に<sup>かんごう</sup>嵌合した押船列’ (以下「A船押船列」という。)を構成し、C船をB船の右舷船尾部に、D船をB船の右舷船首部に横抱きした状態とし、名古屋港第4区飛鳥ふ頭U5棧橋を撤去する目的で、令和元年10月14日11時00分ごろ愛知県常滑市常滑港の係船場所を出港した。(図1参照)</p> <div style="text-align: center;"> <p>図1 A船押船列の状況</p> </div> <p>A船押船列は、13時42分ごろ‘名古屋港第5区の名古屋東航路(以下「本件航路」という。)の南東端に設置されている本件航路第2号灯標(以下、灯標については「本件航路」を省略する。)付近に向けて針路を約035°の自動操舵とし、約5knの対地速力で航行した。</p> <p>船長は、第4号灯標を右舷船首方に認め、13時46分ごろ、第2号灯標を右舷正横に見て通過し、次の第6号灯標(以下「本件灯標」という。)が右舷船首方に見え始め、GPSプロッターで船位が本件航路上右側端付近にあることを確認した。</p>

	<p>船長は、北東の潮流がふだんよりも速いと感じ、GPSプロッターの進路表示線が本件航路の針路線よりも3～5°右方に向いていたので、自動操舵の設定針路を左方に3～5°当て舵を取って航行中、13時58分ごろ、第4号灯標を右舷正横に見て通過し、GPSプロッターの進路表示線が本件航路の針路線に沿っていることを確認した。</p> <p>船長は、船尾方から船が来ていないか気を配っていたところ、B船の右舷船首側にいた甲板員からトランシーバーで本件灯標との距離が近いという報告を受け、A船押船列が右舷方約10°約150mの距離にある本件灯標に向かって接近していることに気付いた。</p> <p>A船押船列は、船長が、左舵一杯を取った後、船尾が右方に押されて更に本件灯標に接近する状況となったので、キックで避けようとして右舵を一杯に取ったが、14時12分ごろC船の船首部が本件灯標に衝突した。</p> <p>A船押船列は、本件航路の東方に出て停止し、船長が電話でA社担当者に本事故発生の報告を行い、名古屋港海上交通センターに通報を依頼した後、U5 棧橋に到着した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船押船列、写真2 C船、写真3 本件灯標の損傷状況(1)、写真4 本件灯標の損傷状況(2) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件灯標は、本体上部の外周の直径が3.5mで、防護枠の高さが海面から約3.3mであった。</p> <p>船長は、約30年間、押船又は引船に乗船しており、起重機船を押航して本件航路を航行する経験を多数回有していた。</p> <p>船長は、ふだん、A船押船列で本件航路を航行する際、速力が遅いので、後方の他船に邪魔にならないようにできる限り本件航路の右寄りを航行していた。</p> <p>船長は、A船のGPSプロッターでは、進路表示線の表示に一定時間の遅れが生じていたので、速い北東の潮流で圧流され、A船の更新された進路表示線の表示が遅れ、本件航路の針路線よりも右方に外れていることに気付くのが遅れたのではないかと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>A船押船列は、北東の潮流で圧流されている状況下、本件航路を約5knの速力で北東進中、船長が、左方に当て舵を取っていたことにより本件航路の針路線に沿って航行していると思い、船尾方に意識を向けて航行を続けたことから、本件灯標に接近し、本件灯標に接近していることに気付くのが遅れ、C船と本件灯標とが衝突したものと考えられる。</p>

	<p>船長は、GPSプロッターの進路表示線の表示に遅れが生じていたことから、A船の更新された進路表示線が本件航路の針路線よりも右方に外れていることに気付くのが遅れたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、A船押船列が、北東の潮流で圧流されている状況下、本件航路を約5knの速力で北東進中、船長が、左方に当て舵を取ったことにより本件航路の針路線に沿って航行していると思い、船尾方に意識を向けて航行を続けたため、本件灯標に接近し、本件灯標に接近していることに気付くのが遅れ、C船と本件灯標とが衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・ 船長は、潮流の影響がある航路等狭い水路を航行する場合、圧流を考慮して当て舵を十分に取り、頻繁にGPSプロッターやレーダー等を使用して船位を確認し、航路標識から十分距離を離して航行すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

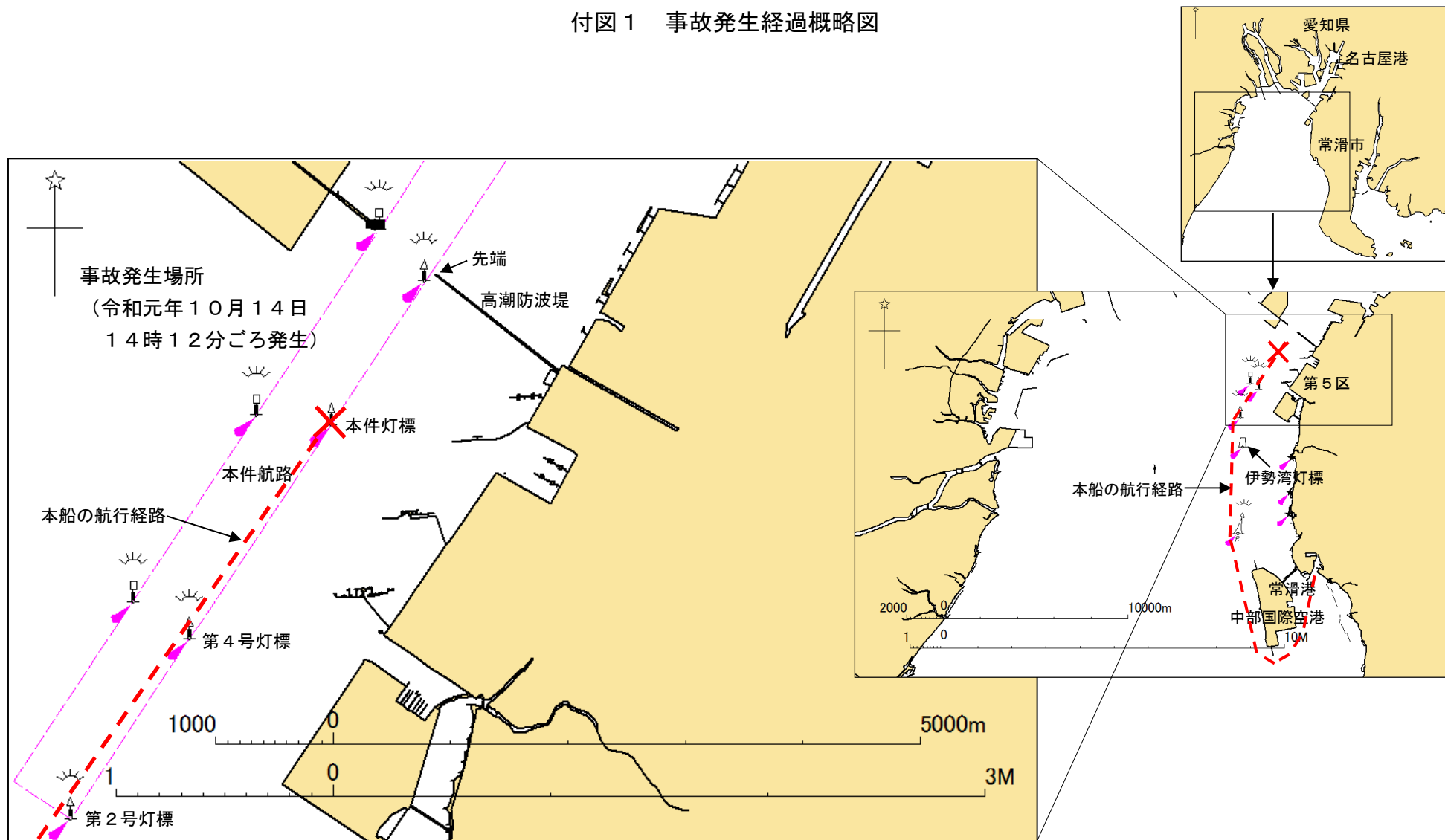


写真1 A船押船列



写真2 C船



写真3 本件灯標の損傷状況(1)

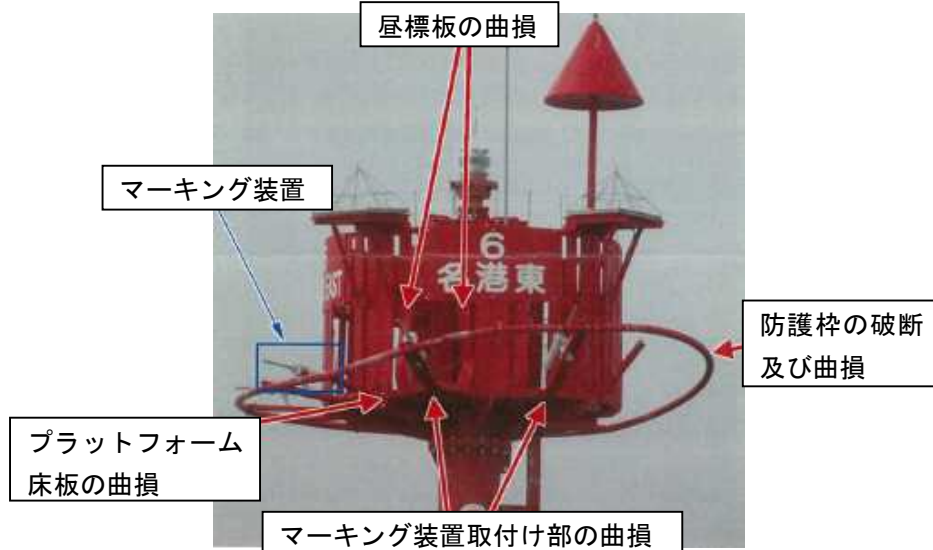


写真4 本件灯標の損傷状況(2)



(写真3、写真4 第四管区海上保安本部提供)