

船舶事故調査報告書

令和3年11月24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3年2月24日 06時25分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港東航路（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157° 1.77海里（M）付近 （概位 北緯34° 58.9′ 東経136° 48.9′）
事故の概要	砂利運搬船第十一白砂丸は、東進中、灯標に衝突した。 第十一白砂丸は、右舷船首部ハンドレールに折損等を生じ、また、灯標は、プラットフォーム部の防護柵の折損等を生じた。
事故調査の経過	令和3年5月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	砂利運搬船 第十一白砂丸、749トン 135658、株式会社G LINE JAPAN、個人所有 80.00m×14.30m×7.80m、鋼 ディーゼル機関、2,574kW、平成12年7月
乗組員等に関する情報	船長 79歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和51年4月2日 免状交付年月日 平成30年6月6日 免状有効期間満了日 令和5年6月5日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首部ハンドレールに折損及び曲損 灯標 プラットフォーム部の防護柵に折損等、床板に凹損、マーキング装置の発射及び水没、ステップリングに亀裂等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 5、視界 良好 海象：波高 約0.5m、海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期 日出時刻：06時28分ごろ
事故の経過	本船は、船長ほか6人が乗り組み、碎石1,568トンを積載し、名古屋港第3区横須賀ふ頭での揚げ荷役の目的で、令和3年2月24日06時10分ごろ同港第6区の錨地を出航し、名古屋港東航路（以下「東

航路」という。)に向かった。(図1参照)

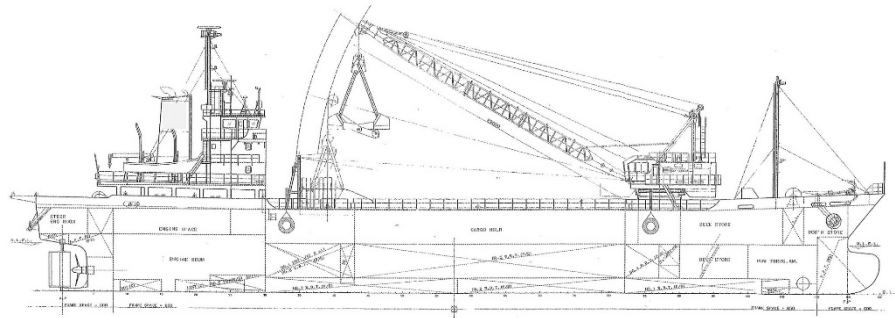



図1 本船(一般配置図)

船長は、単独で船橋当直に当たり、約7ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で東航路に向けて東進を始めた頃、右舷方2M付近で東航路に入航する自動車運搬船(以下「本件大型船」という。)を初認し、06時18分ごろ、本件大型船の前路を先導するタグボートから、東航路に入航したのち本件大型船の船首を横切って東航路の右端に寄って航行するようVHF無線電話で連絡を受けた。

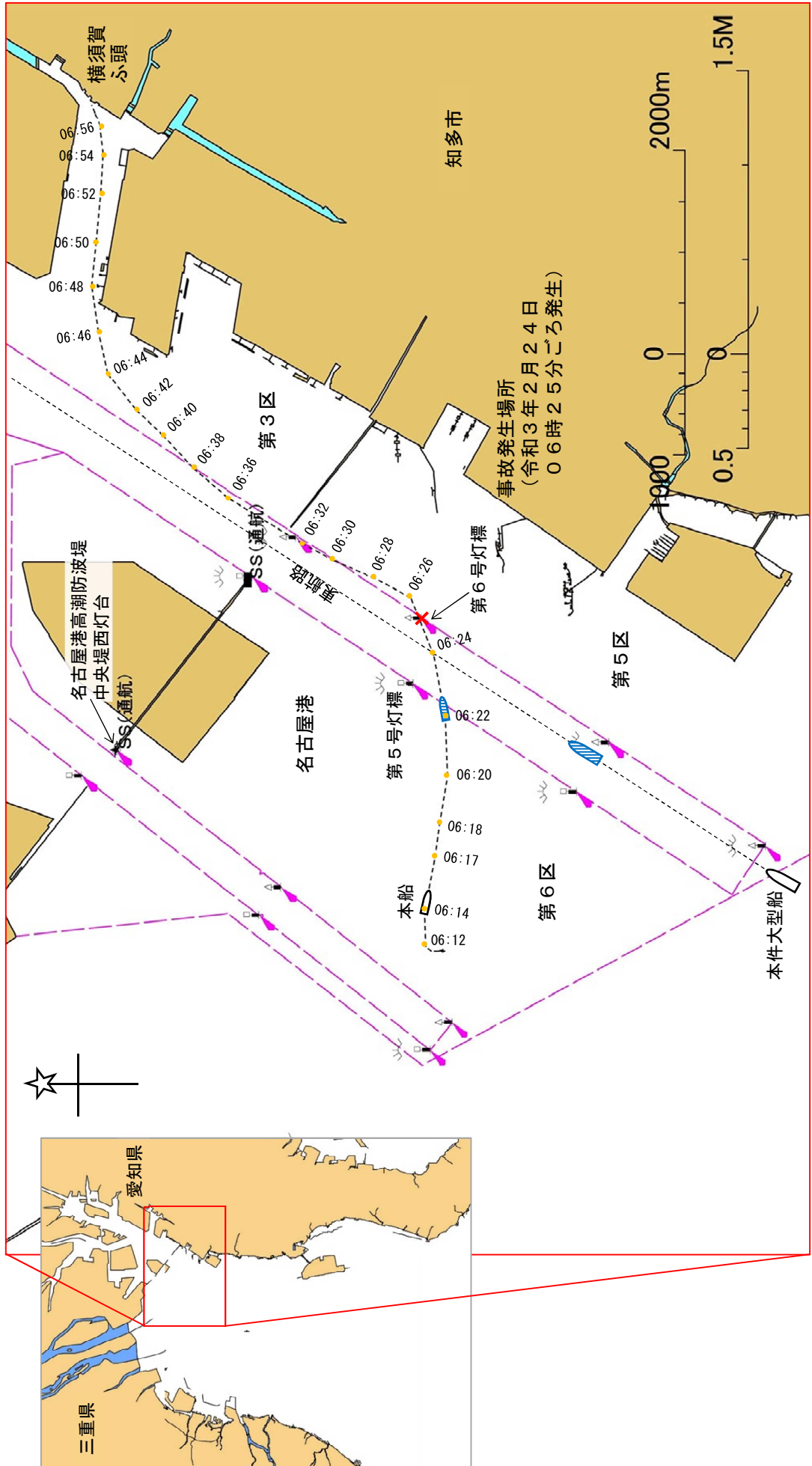
船長は、本件大型船が約11~12knの速力で航行しており、いずれ本船を追い越すつもりだと思い、約9knの速力で名古屋港東航路第5号灯標(以下、灯標については「名古屋港東航路」の冠称を省略する。)の南側から東航路に入航した際、本件大型船が右舷方0.8M付近まで接近していたので、早く東航路の右端に寄せようとして航路入航後も左転せずに東進した。

船長は、右舷後方から接近する本件大型船が気になり、東航路を反航してくる船舶がなかったので本件大型船を見ながら航行していたところ、06時25分ごろ、右舷船首至近に第6号灯標を認めてすぐに左舵を取ったものの、本船の右舷船首部が第6号灯標に衝突した。

船長は、第6号灯標の損傷状況が分からなかったので横須賀ふ頭に着岸して本船の損傷状況を確認した後、運航会社に本事故の発生を報告し、海上保安庁からの連絡で第6号灯標の損傷状況を知った。(写真1参照)

	 <p style="text-align: center;">(海上保安庁提供)</p> <p style="text-align: center;">写真1 第6号灯標 (損傷状況)</p> <p style="text-align: center;">(付図1 事故発生経過概略図、付表1 GPS記録 (抜粋) 参照)</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>なし</p> <p>本船は、名古屋港第6区を東進中、船長が、第5号灯標付近から東航路に入航した際、航路の右端に寄せようと航路入航後も東進を続け、右舷後方から接近する本件大型船に意識を向けて航行を続けていたことから、船首方の第6号灯標に接近していることに気付くのが遅れ、同灯標に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件大型船を先導するタグボートから、本件大型船の船首を横切って東航路の右端に寄って航行するよう連絡を受けたものの、本件大型船が本船よりも約2～3kn 速い速力で、本船を追い越す状況で接近していたことから、本件大型船に意識を向けて航行していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、日出前の薄明時、本船が、名古屋港第6区を東進中、船長が、第5号灯標付近から東航路に入航した際、航路の右端に寄せようと航路入航後も東進を続け、右舷後方から接近する本件大型船に意識を向けて航行を続けていたため、船首方の第6号灯標に接近していることに気付くのが遅れ、同灯標に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"> ・航海当直者は、特定の対象のみに意識を向けず、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。 ・航海当直者は、航路に入航する際、自船と航路を航行する船舶との距離及び速力を確認し、余裕を持った操船を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図



付表1 GPS記録(抜粋)

日時 (年/月/日 時:分)	船位	
	北緯(°)	東経(°)
2021/2/24 6:00	34.98059444	136.7799667
2021/2/24 6:02	34.98059167	136.7799972
2021/2/24 6:04	34.98058056	136.780025
2021/2/24 6:06	34.98062778	136.7800083
2021/2/24 6:08	34.98097222	136.7799028
2021/2/24 6:10	34.98155556	136.7798694
2021/2/24 6:12	34.98208056	136.7803778
2021/2/24 6:14	34.98219444	136.784075
2021/2/24 6:17	34.98126111	136.7898889
2021/2/24 6:18	34.98080556	136.7934833
2021/2/24 6:20	34.98011389	136.798575
2021/2/24 6:22	34.98029444	136.8050444
2021/2/24 6:24	34.98134167	136.8115722
2021/2/24 6:26	34.983375	136.8178
2021/2/24 6:28	34.98648611	136.8199194
2021/2/24 6:30	34.99014444	136.8217694
2021/2/24 6:32	34.99288056	136.823525
2021/2/24 6:36	34.99954167	136.828475
2021/2/24 6:38	35.00254167	136.8317222
2021/2/24 6:40	35.00518056	136.8352028
2021/2/24 6:42	35.00765	136.8379806
2021/2/24 6:44	35.01015278	136.8418278
2021/2/24 6:46	35.01095833	136.8463139
2021/2/24 6:48	35.0115	136.8512111
2021/2/24 6:50	35.01116111	136.8559528
2021/2/24 6:52	35.01069444	136.8612639
2021/2/24 6:54	35.01048611	136.8654083
2021/2/24 6:56	35.01078056	136.8684417
2021/2/24 6:58	35.01125278	136.8698083
2021/2/24 7:00	35.01155278	136.8706833

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。