

船舶事故調査報告書

令和6年10月2日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（灯浮標）
発生日時	令和6年3月19日 15時10分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港北航路第6号灯浮標 名港中央大橋橋梁灯（R3灯）から真方位193°390m付近 （概位 北緯35°03.0′ 東経136°51.6′）
事故の概要	貨物船第百八十八鳳生丸は、南進中、灯浮標に衝突した。
事故調査の経過	令和6年4月17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手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	貨物船 第百八十八鳳生丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	142113、鳳生汽船株式会社
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 バルバスバウに擦過傷 灯浮標 はしごに曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風速 約8m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	<p>本船は、船長ほか6人が乗り組み、名古屋港昭和ふ頭での揚げ荷役を終えた後、三重県南伊勢町吉津港に向け、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、約12.5ノットの対地速力で南南西進していた。</p> <p>船長は、右舷側を航行する同航船との距離を取ろうと、左舵を取った後、自動操舵により南進を始めたものの、名古屋港北航路第6号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）に向かっていることに気付かなかった。</p> <p>船長は、1.5海里レンジのレーダーで同航船の状況及び反航船の有無に注意を向けたまま南進を続け、船首甲板に設置されたガットクレーンによりできた前方の死角を補う見張りを行わなかったため、本件灯浮標に向かっていることに気付かず、本船のバルバスバウが本件灯浮標に衝突した。</p> <p>船長は、レーダーを1.5海里レンジ及びGPSプロッターを6海里レンジとして使用していたので本件灯浮標は表示されていなかった。</p>
分析	本船は、本件灯浮標の北方を南南西進中、船長が、同航船との距離を取ろうと、レーダーで同航船の状況及び反航船の有無に注意を向けたまま南進を続け、船首甲板に設置されたガットクレーンによりできた前方の死角を補う適切な見張りを行っていないため、本件灯浮

	<p>標に向かっていることに気付かず、本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、レーダーを1.5海里レンジ及びGPSプロッターを6海里レンジとして使用していたので本件灯浮標は表示されていなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、本件灯浮標の北方を南南西進中、船長が、同航船との距離を取ろうと、レーダーで同航船の状況及び反航船の有無に注意を向けたまま南進を続け、船首甲板に設置されたガットクレーンによりできた前方の死角を補う適切な見張りを行っていなかったため、本件灯浮標に向かっていることに気付かず、本件灯浮標に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、航行中、レーダー画面のみを見ることなく、常時周囲の適切な見張りを行い、航路標識等と安全な距離を隔てて航行すること。</li> <li>・ 船長は、ガットクレーンが作業等をする場合、前方が視認できなくなるので、停船しているときに行うこと。</li> </ul>