

船舶事故調査報告書

令和7年11月19日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和7年2月11日 18時50分頃
発生場所	愛知県名古屋港第3区 名古屋港高潮防波堤中央堤西灯台から真方位 128° 1.5 海里 (M) 付近 (概位 北緯 34° 59.6' 東経 136° 49.5')
事故の概要	引船名鳳丸は、南西進中、防波堤に衝突した。
事故調査の経過	令和7年6月2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	引船 名鳳丸、199トン
船舶番号、船舶所有者等	135715、日東物流株式会社（A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 船首部外板に凹損 防波堤 コンクリート部に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約8m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5m
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、名古屋港に入港するコンテナ船の入港補助作業の目的で、同港金城ふ頭を出港した。 本船は、法定灯火を表示して、名古屋港東航路を約8.4ノットの対地速力で手動操舵により南西進していた。 船長は、コンテナ船の水先人から高潮防波堤知多堤（以下「本件防波堤」という。）付近でえい航索を取るよう連絡を受けた。 船長は、レーダーを3Mレンジで使用してコンテナ船の動静及び周囲の船舶を警戒し、目視で船首方の見張りを行っており、GPSプロッターは起動していたが見ていなかった。 船長は、暗くて本件防波堤が見えていなかったが、まだ本件防波堤までは距離があると思い、操船を続けていたところ、本件防波堤が目の前にえたので主機を後進としたものの、本船が本件防波堤に衝突した。 船長は、損傷箇所を確認した後、事故の発生をA社担当者に連絡したが、海上保安庁には通報しなかった。 本船は、コンテナ船の入港補助作業を終えた後、自力航行して金城ふ頭に戻った。 乗組員3人は、操舵室に居たが誰も本件防波堤に気付かなかった。
分析	本船は、南西進中、船長が、見張りを目視のみに頼り、GPSプロッターを使用して航路を確認していないこと、また、乗組員3人が操舵室に居たが誰も本件防波堤に気付かなかったこと等が、事故の原因とされる。

	<p>ロッターを用いた船位の確認を適切に行っていなかったことから、船首方の本件防波堤に気付かず、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、目視で船首方の見張りを行っており、暗くて本件防波堤が見えていなかったが、まだ本件防波堤までは距離があると思い、G P S プロッターを使用しなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、南西進中、船長が、見張りを目視のみに頼り、G P S プロッターを用いた船位の確認を適切に行っていなかつたため、船首方の本件防波堤に気付かず、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・船長は、夜間は見張りを目視のみに頼らず、G P S プロッターを活用して船位の確認を行いながら操船すること。 ・船長は、船舶事故等を生じさせた場合、適切な助言や支援を受けられるよう海上保安庁に速やかに通報すること。