

船舶事故調査報告書

令和7年2月26日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和6年9月18日 13時52分ごろ
発生場所	愛知県常滑市中部国際空港西方沖 常滑港りんくう地区南防波堤灯台から真方位229° 2.4海里付近 (概位 北緯34° 50.7′ 東経136° 47.6′)
事故の概要	作業船八潮は、北進中、また、警戒船鶴栄丸は、漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年9月20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 船舶番号、船舶所有者等	A 作業船 八潮、16トン 240-23605 愛知、イーライン株式会社 B 警戒船 鶴栄丸、5トン未満（長さ11.16m） 240-69151 愛知、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型・特殊・特定 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B 左舷船尾部外板に破損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約5～6m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	A 船は、船長Aが乗り組み、工事現場監督者1人を乗せ、中部国際空港西方沖の工事区域（以下「本件区域」という。）に設置されたオイルフェンス及び灯浮標を点検する目的で、常滑市常滑港を出港した。 船長Aは、レーダー映像で船首方のB船を確認した後、自船の船尾部の排気口から黒い排気ガスが発生していることが気になり、航行に支障はなかったが、対地速力を約5～6ノットとして、操縦席から船尾方を振り返り見ながら北進を続けた。 船長Aは、船首方に視線を戻したところ、至近にB船を認め、慌てて左舵を取ったが間に合わず、A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。 B船は、船長Bほか1人（以下「乗組員B」という。）が乗り組み、本件区域の警戒業務を行う目的で、船首を北東方に向け、主機を停止し漂泊していた。 船長Bは、操舵室で乗組員Bと左舷船首方で操業中の漁船が本件区

	<p>域に進入しないように同漁船の動静に意識を向けながら、会話をしてきたところ、接近するA船に気付かないまま、B船とA船とが衝突した。</p>
<b>分析</b>	<p>A船は、北進中、船長Aが、船尾部の排気ガスの排出を振り返り見て、船首方の見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊しているB船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、船尾部の排気口から黒い排気ガスが発生していることが気になっていたことから、船尾方を振り返り見ながら航行していたものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を北東方に向けて漂泊中、船長Bが、乗組員Bと共に左舷船首方で操業中の漁船が本件区域に進入しないように同漁船の動静に意識を向け、船尾方の見張りを行っていなかったことから、接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、漂泊して本件区域の警戒を行っていた際、漁船の動静に意識を向けていたことから、接近するA船に気付かなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、A船が北進中、B船が船首を北東方に向けて漂泊中、船長Aが、船尾部の排気ガスの排出を振り返り見て、船首方の見張りを行っていなかったため、前路で漂泊しているB船に気付くのが遅れ、また、船長Bが、操業中の漁船が本件区域に進入しないように同漁船の動静に意識を向け、船尾方の見張りを行っていなかったため、接近するA船に気付かず、両船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、航行中、一方向だけを見ずに、常時、適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 船長は、航行中、自船に異状を認めた場合は、安全な場所で停船した後、点検を行うこと。</li> <li>・ 船長は、漂泊中であっても、他船が自船に気付かずに航行している場合があるので、特定の対象だけに意識を向けることなく、常時、適切な見張りを行うこと。</li> </ul>