

# 船舶事故調査報告書

令和2年11月4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2年1月10日 14時35分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港東航路南口沖 伊勢湾灯標から真方位291° 1.8海里付近 (概位 北緯34°56.9′ 東経136°45.5′)
事故の概要	漁船新栄丸は、操業をしながら北北西進中、錨泊中のコンテナ船公龍丸に衝突した。
事故調査の経過	令和2年2月13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 コンテナ船 公龍丸、749トン 141399、山九株式会社（船舶所有者）、親和海運株式会社（船舶借入人） B 漁船 新栄丸、9.7トン AC2-3645（漁船登録番号）、個人所有 第240-51118号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長A、三級（航海） 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 船尾部外板及び左舷船尾部居住区甲板に凹損及び擦過傷 B 船首部外板に破損、櫓に凹損及び曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約6m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 微弱な北北東流
事故の経過	A船は、船長Aほか5人が乗り組み、船首を北西に向けて錨泊していた。 船長Aは、船橋で停泊当直を行い、レーダーを監視しながら周囲に操業中の漁船数隻を確認し、B船がA船の左舷方至近を操業しながら頻りに往復して通過するのを認めた。 船長Aは、ふだん錨泊中に至近を通過する操業船を認めていたので、B船がA船を避けて通過すると思い、書類の整理作業等を行っていたところ、船体に衝撃が起き、A船の船尾部にB船の船首部が衝突したことに気付いた。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、貝桁網を引きながら手動操舵で約4.5ノットの対地速力で北北西進していた。 船長Bは、左舷船首方約10°約500mに錨泊中のA船を視認した後、右舷船首方を同航していた僚船1隻が左回頭して引き返したの

	<p>で、同船を右舷側に避けて通過しようと思い、左舵を取った後、元の針路に戻し、船尾甲板で漁獲物の選別作業に集中していたところ、衝撃が起き、B船の船首部がA船に衝突したことに気付いた。</p>
<b>分析</b>	<p>A船は、錨泊中、船尾部にB船の船首部が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、貝桁網を引きながら北北西進中、船長Bが、左舷船首方のA船を視認した後、右舷船首方から引き返した僚船1隻を右舷側に避けて通過しようとして左方に向く針路とした後、元の針路に戻したものの、船尾甲板で漁獲物の選別作業に集中していたことから、左舷船首方に錨泊中のA船に接近していることに気付かず、A船に衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、B船が、貝桁網を引きながら北北西進中、船長Bが、船尾甲板で漁獲物の選別作業に集中していたため、左舷船首方に錨泊中のA船に接近していることに気付かず、A船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>・ 操業中の船長は、特定の作業に集中せず、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。</li> </ul>