

船舶事故調査報告書

平成元年12月18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	平成31年4月20日 07時39分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市猿島北東方沖 横須賀港西防波堤灯台から真方位050° 2海里付近 (概位 北緯35° 18.6′ 東経139° 43.0′)
事故の概要	貨物船第百三十八鳳生丸は、北東進中、また、プレジャーボート PEACHは、漂流中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和元年5月30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 貨物船 第百三十八鳳生丸、499トン 134434、鳳生汽船株式会社 B プレジャーボート PEACH、1.3トン 235-53886 神奈川、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.0～1.5m
事故の経過	A 船は、船長Aほか6人が乗り組み、船長Aが単独で船橋当直につき、約12ノットの対地速力で北東進した。 船長Aは、目視及びレーダーにより他の船舶を認めなかったため、前路に他の船舶はいないと思い、専ら目視による見張りを行いながら航行を続けていたところ、海上保安庁から連絡を受け、B船と衝突したことを知らされた。 船長Aは、B船がA船の船首部に設置された旋回式起重機の死角に入っていたのかもしれないと本事故後に思った。 船長Aは、本事故当時、波高が1m以上あったので、レーダーの海面反射をふだんより抑制していた。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、シーアンカーを投入し、機関を停止して船首を北西方に向け、船長Bが右舷方に釣り竿を振り出して右舷方を向き、釣りをしながら漂流していた。 B船は、船長Bが、ふと左舷方を見た際、B船に接近するA船を認め、機関を始動し、B船との衝突を避けようとしたものの、左舷船首部とA船の船首部とが衝突した。

<p>分析</p>	<p>A船は、北東進中、船長Aが、前路に他の船舶はいないと思い、航行を続けたことから、船首部の旋回式起重機により生じた死角に入っていたB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船のレーダーは、ふだんよりも海面反射が抑制されていたことから、B船の反射波も除去され、B船の映像が映らなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、漂流中、船長Bが、釣りに意識を向けて漂流を続けたことから、接近するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が北東進中、B船が漂流中、船長Aが、前路に他の船舶はいないと思い、航行を続けたため、船首部の旋回式起重機により生じた死角に入っていたB船に気付かず、また、船長Bが、釣りに意識を向けて漂流を続けたため、接近するA船に気付くのが遅れ、両船が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"> ・ 船橋当直者は、他船がいないと思い込むことなく、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。 ・ 航海当直者は、FRP製の小型船舶等がレーダーで探知されにくい場合があることを考慮し、レーダーの海面反射抑制等の調整を適切に行うこと。 ・ 漂流中においても、周囲の適切な見張りを行って接近する他船の早期発見に努めるとともに、接近する他船認めた場合、余裕のある時機に衝突を避けるための措置をとること。