

船舶事故調査報告書

令和2年6月24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	令和元年10月14日 20時30分ごろ
発生場所	静岡県下田市爪木 ^{つめき} 埼東方沖 爪木埼灯台から真方位088° 4.3海里（M）付近 （概位 北緯34° 39.7′ 東経139° 04.5′）
事故の概要	ケミカルタンカー ^{ほくりゅう} 法竜丸は、東北東進中、また、プレジャーヨット ^{ウイール} WILL BE BACKは、帆走により南進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和元年11月15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 ケミカルタンカー 法竜丸、499トン 141153、甲子汽船有限会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 B プレジャーヨット WILL BE BACK、5トン未満（長さ9.2m） 235-43230静岡、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 左舷中央部外板に擦過傷及びハンドレールに曲損 B 船首部に破口
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 5、視界 良好 海象：うねり 波向東南東、波高約2m
事故の経過	A 船は、船長Aほか4人が乗り組み、法定灯火を表示し、約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東北東進中、単独の船橋当直についていた船長Aが、目視及びレーダーで船首方約1～2Mに同航船4隻を認めたが、周囲に航行の支障となる船舶はいないと思い、船橋後部の海図台で書類の作成と主にレーダーによる見張りを交互に繰り返し、航行した。 船長Aは、翌日、千葉県千葉港に入港後、海上保安庁からの連絡でB船と衝突したことを知った。 船長Aは、本事故当時、波浪が高かったので、レーダーの海面反射をふだんよりも抑制していた。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人1人を乗せ、法定灯火を表示し、約5knの速力で帆走により南進中、船長Bが、周囲に他の船舶はいないと思い、自動操舵としてキャビンに入り、GPSプロッターの操作を行っていたところ、船首部とA船の左舷船首部が衝突した。
分析	A 船は、東北東進中、船長Aが、周囲に航行の支障となる船舶はい

	<p>ないと思い、海図台で書類を作成しながら航行を続けたことから、B船の接近に気付かず、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、帆走により南進中、船長Bが、周囲に他の船舶はいないと思い、キャビンに入ってGPSプロッターの操作を行いながら航行を続けたことから、A船の接近に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船が東北東進中、B船が帆走により南進中、船長Aが海図台で書類を作成しながら航行を続け、また、船長Bがキャビンに入ってGPSプロッターの操作を行いながら航行を続けたため、共に互いが接近する状況に気付かず、両船が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"> ・ 船橋当直者等は、航行中、特定の作業を行わず、レーダーを適宜使用しながら目視による見張りを励行し、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。 ・ レーダーを使用する場合、FRP製の小型船舶等がレーダーで探知され難い場合があることを考慮し、その時の状況に応じてレーダーの海面反射抑制等の調整を適切に行うこと。