

船舶事故調査報告書

令和2年8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2年2月29日 19時44分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市観音埼東方沖 観音埼灯台から真方位109° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯35° 14.8′ 東経139° 46.7′）
事故の概要	貨物船第百六十八鳳生丸は、北進中、また、引船大永丸は、台船T-78をえい航して北進中、第百六十八鳳生丸とT-78とが衝突した。
事故調査の経過	令和2年3月18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 第百六十八鳳生丸、499トン 141156、鳳生汽船株式会社 B 引船 大永丸、122トン 142384、崎永海運株式会社 C 台船 T-78、3,000トン なし、崎永海運株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 球状船首部に凹損等 B なし C 右舷船尾部に凹損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南西、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、船長Aが単独の船橋当直につき、浦賀水道航路南口に向けて約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北進し、右舷船首方約800mを先航するC船をえい航中のB船（以下「B船引船列」という。）が浦賀水道航路を北進していたので、その左舷方を追い越すこととした。 A船は、同航路に入航して北進中、船長Aが、B船引船列の左舷側を安全に追い越すことができると思い、左舷方の街灯りを見ながら考え事をしていたところ、船首方至近にC船の船尾灯を認め、右舵を取ったものの、A船の船首部とC船の右舷船尾部とが衝突した。 B船引船列は、船長Bほか6人が乗り組み、船長Bが操船指揮をとり、航海士を見張りにつけ、浦賀水道航路を約6knの速力で北進し、船長Bが、速力が遅いB船引船列が後続の船舶の航行の妨げとなるので、針路をやや左に転じて同航路中央寄りを航行した。

	<p>船長Bは、レーダーでA船が後方から接近していることに気付いたものの、A船がB船引船列の右舷側を追い越していくものと思い、北進を続けていたところ、VHFでA船から呼び出され、えい航していたC船とA船が衝突したことを知った。</p>
分析	<p>A船は、北進中、船長Aが、右舷船首方のB船引船列の左舷側を安全に追い越すことができると思い、考え事をしながら航行を続けたことから、船首方至近となったB船引船列に気付くのが遅れ、右舵を取ったものの、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船引船列は、北進中、船長Bが、A船がB船引船列の右舷側を追い越していくものと思い、航行を続けたことから、えい航していたC船が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船及びB船引船列が共に北進中、船長Aが、B船引船列の左舷側を安全に追い越すことができると思い、考え事をしながら航行を続け、また、船長Bが、A船がB船引船列の右舷側を追い越していくものと思い、航行を続けたため、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"> ・ 船橋当直者は、継続的に周囲の船舶の動向を監視し、常時、適切な見張りを行うこと。 ・ 船橋当直者は、接近する他船を認めた場合、早期にVHFで操船意図を確認すること。