

船舶事故調査報告書

令和4年8月31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3年4月24日 16時05分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市猿島北北西方沖 横須賀港東北防波堤東灯台から真方位105°1,260m付近 (概位 北緯35°18.9′ 東経139°41.3′)
事故の概要	遊漁船第二忠丸は、北北西進中、また、プレジャーボートDreamブリッジは、漂流中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和3年5月25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 遊漁船 第二忠丸、13トン 235-32868 神奈川、株式会社野毛屋 B プレジャーボート Dream Bridge、5トン未満（長さ6.32m） 211-16013 神奈川、有限会社ティーテックサービス
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 船長B、一級小型
負傷者	なし
損傷	A 船首部右舷外板に擦過傷 B 船首部右舷外板に擦過傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A 船は、船長Aほか1人が乗り組み、釣り客23人を乗せ、神奈川県横浜市金沢区の平潟湾を出発し、東京湾内の第2海堡付近で遊漁をした後、15時ごろ、帰航することとし、船長Aが操縦席に腰を掛け、手動操舵により約15ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北北西進を始めた。 船長Aは、A船が約15knの速力で航行すると、船首浮上により船首方に死角が生じることを知っていたが、ふだん、夕刻に他船をほとんど見掛けたことがなかったので、船首方に航行の支障となる船舶はいないと思い、GPSプロッターを見ながら、漂流中のB船に気付かないまま、同じ針路及び速力で航行を続け、A船の右舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人1人を乗せ、横須賀市深浦ポートパークを出発し、猿島北北西方沖で機関を中立運転として、船首を南方に向けて漂流し、船長Bが、船尾方を向いて釣りをを行いながら振り返ったところ、船首方から接近するA船を認めたものの、航行

	<p>しているA船がB船を避けてくれると思い、そのまま釣りを続けた。</p> <p>船長Bは、しばらくして船首方に視線を戻したところ、A船が船首至近となっていることに気付いたものの、どうすることもできず、A船とB船とが衝突した。</p>
分析	<p>A船は、船首方に死角がある状態で北北西進中、船長Aが、GPSプロッターを見ながら、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、漂泊中、船長Bが、船首方から接近するA船を認めたものの、航行しているA船がB船を避けてくれると思い、釣りを続けたことから、船首至近となっているA船に気付いたものの、どうすることもできず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が船首方に死角がある状態で北北西進中、B船が漂泊中、船長Aが、GPSプロッターを見ながら、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、航行しているA船がB船を避けてくれると思い、釣りを続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>船長Aは、本事故後、視線を高くする目的で、操縦席の高さを上げた。</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"> ・ 船長は、航行中、船首方に死角が生じる場合、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを行うこと。 ・ 船長は、漂泊中であっても、常時、適切な見張りを行い、接近する船舶を認めたときには、相手船が避けてくれると思わず、衝突を回避する措置を採ること。 ・ 船舶所有者は、新たに船舶を建造する場合には、その設計、建造に際し、できる限り船首方の視界を確保することに留意すること。