

船舶事故調査報告書

令和元年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	令和元年6月21日 13時40分ごろ
発生場所	山口県岩国市柱島北西方沖 柱島港来見沖防波堤北灯台から真方位320° 2.1海里付近 (概位 北緯34°03.0′ 東経132°23.7′)
事故の概要	貨物船兼交通船第五金比羅丸は、南東進中、漂泊中のプレジャーボート山田丸に衝突した。
事故調査の経過	令和元年7月1日、主管調査官（広島事務所）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 貨物船兼交通船 第五金比羅丸、13.7トン 291-16532山口、個人所有 B プレジャーボート 山田丸、2.4トン 270-48552広島、個人所有
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、二級小型
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷 B 右舷船首部ハンドレール及びオーニングに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	A 船は、船長Aが1人で乗り組み、軽自動車（以下「本件自動車」という。）を柱島に運搬する目的で、約8ノットの対地速力で南東進中、両側のスライドドアを開けた状態で前部甲板に横向きで積載された本件自動車により、正船首方約20°の視界は確保できていたものの、その両舷側にそれぞれ約50°の死角を生じていた。 A 船は、船長Aが、船首方約1,800mにB船を視認した際、B船以外の他の船舶がいなかったため、視界が確保された正船首方にB船を見ながら航行し、更に近づいてからB船を避ける方が安全だと考え、B船に向かう針路で航行を続けた。 船長Aは、B船が船首方約70mとなったとき、約30°左舵を取り、B船が右舷船首方の死角に入ったものの、B船を通過したと思い、針路を戻す目的で右舵を取ったところ、右舷船首方至近にB船の帆柱が見え、衝撃は感じなかったもののB船に衝突したと思った。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人4人を乗せ、船首を北西方に向けて釣りをしながら漂泊中、船長Bが、後部甲板右舷側で帰り支度をしていたところ、前部甲板で釣りをしていた知人の大きな声を聞

	<p>き、船首方を見たところ、至近に迫ったA船を認めたもののどうすることもできず、右舷船首部にA船の右舷船首部が衝突した。</p>
分析	<p>A船は、本件自動車により両舷船首方に死角が生じた状況で南東進中、船長Aが、漂泊中のB船を避けようと左転した後、死角に入ったB船を確認しないまま右転したことから、B船に向かう針路となり、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、釣りをして漂泊中、至近距離で右転したA船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、本件自動車により両舷船首方に死角が生じた状況で南東進中、船長Aが、漂泊中のB船を避けようと左転した後、死角に入ったB船を確認しないまま右転したため、B船に向かう針路となり、B船に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"> ・ 船長は、他の船舶を避ける際、確実に同船舶を避けるまで目視等で確認すること。 ・ 船長は、積載車両等により生じた死角を補うことが困難な場合、見張り要員を乗船させることが望ましい。