

船舶事故調査報告書

平成30年4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29年8月27日 05時50分ごろ
発生場所	北海道室蘭市追直 ^{おいなおし} 漁港 追直港島防波堤南灯台から真方位070° 210m付近 (概位 北緯42° 18.4′ 東経140° 58.2′)
事故の概要	漁船 ^{さんきち} 三吉丸は、東進中、また、ミニボート（船名なし）は、漂流中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成29年9月26日、主管調査官（函館事務所）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 漁船 三吉丸、0.58トン HK3-59968（漁船登録番号）、個人所有 B ミニボート（船名なし）、総トン数なし（全長3.2m） なし、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・特殊・特定
負傷者	A なし B 軽傷 1人（同乗者B）
損傷	A なし B 左舷船側部外板に擦過傷、オールの曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1m
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、漁場に向けて追直漁港の島防波堤北側を約10ノットの対地速力で手動操舵により東進していた。 船長Aは、A船の船首が浮上して船首方に死角を生じていたが、早朝であったので、船首方に他船がないものと思い、死角を補う見張りを行わずに航行を続けていたところ、衝撃を感じ、A船とB船とが衝突したことを知った。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人1人（以下「同乗者B」という。）を乗せ、島防波堤に向けて追直漁港を航行していたところ、船外機が突然停止し、ほぼ北方を向いて漂流状態となった。 船長Bは、船外機が停止した後、ほぼ左舷正横約150mにB船に向けて航行するA船を視認したが、A船がB船の東南東方約200mにある追直漁港の出入口に向かっており、いずれ変針してB船の後方を通過していくと思ったので、船外機を始動せずに漂流を続けた。 B船は、船長Bが、A船の動向を見ていたところ、A船が針路を変えずに接近して来るので、慌てて船外機を始動させ、A船を避けよう

	<p>としたが、船外機が始動した直後にA船と衝突した。</p> <p>同乗者Bは、肩及び背中への打撲傷を負った。</p> <p>船長Bは、以前から船外機の調子が悪いと感じていた。</p>
分析	<p>A船は、船長Aが、船首方に他船がないものと思い、死角を補う見張りを行っていなかったことから、漂流中の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、船長Bが、A船がいずれ変針してB船の後方を通過していくと思い、A船との衝突を避けるための動作が遅れたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が東進中、B船が漂流中、船長Aが船首方の死角を補う見張りを行わず、また、船長BがA船との衝突を避けるための動作が遅れたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・ 船首方に死角がある場合は、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。 ・ 早朝であっても、他船がないとは限らないので、常時適切な見張りを行うこと。 ・ 他船と衝突のおそれがある場合は、十分に余裕のある時機に衝突を避けるための動作をとること。