

# 船舶事故調査報告書

令和元年5月22日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）  
委員 田村 兼吉  
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成30年11月8日 16時50分ごろ
発生場所	三重県志摩市浜島港 浜島港灯台から真方位148° 800m付近 (概位 北緯34° 17.1' 東経136° 46.2')
事故の概要	旅客船おおさきは、南進中、また、遊漁船ほっぺ毛丸は、東進中、両船が衝突した。 ほっぺ毛丸は、船長が負傷し、船首部外板に破口等を生じ、また、おおさきは、右舷船尾部ブルワークの破損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年11月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 旅客船 おおさき、19トン 243-29798三重、志摩マリンレジャー株式会社 14.48m (Lr) × 4.27m × 2.12m、FRP ディーゼル機関、357.00kW、平成9年6月 B 遊漁船 ほっぺ毛丸、4.0トン ME3-66405（漁船登録番号）、個人所有 11.10m (Lr) × 2.59m × 0.93m、FRP ディーゼル機関、243.00kW、平成3年9月 第240-33558号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 31歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成20年10月30日 免許証交付日 平成26年1月16日 (平成31年2月22日まで有効) B 船長B 男性 39歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成27年6月9日 免許証交付日 平成27年6月9日 (令和2年6月8日まで有効)
死傷者等	A なし

	B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷船尾部ブルワーク及び防舷材に破損、右舷船尾部ビットに折損 B 船首部外板に破口を伴う擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、旅客が乗船していない状態で、平成30年11月8日16時45分ごろ、志摩市御座漁港に向けて浜島港の乗船岸壁を離岸した。</p> <p>A船は、船長Aが、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて手動操舵により操船に当たり、目視で見張りをを行いながら約7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、浜島港大矢取沖灯浮標を右方に見て右転した後、御座漁港口の御座港西防波堤灯台を船首目標に定め、南進した。</p> <p>A船は、船長Aが、南進を開始した頃、右舷前方0.8～1海里（M）付近にB船を初認した後、時々B船の動向を見ながら操船し、B船の船首方を通過できると思い、同じ針路及び速力で航行した。</p> <p>A船は、船長Aが、右舷前方に接近したB船を認め、互いに通過する距離が近いと感じたものの、船長Bも見張りをしてA船に気付いているので、B船がA船の船尾方をぎりぎりに通過してくれるだろうと思い、同じ針路及び速力で航行していたところ、16時50分ごろ、右舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが運航管理者に本事故発生との連絡を行い、運航管理者が118番通報し、海上保安庁の指示により乗船岸壁に戻った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客1人を乗せ、16時30分ごろ、英虞湾奥の志摩市布施田の係留場所に向け、三重県南伊勢町田曾崎南方沖の釣り場を発進した。</p> <p>B船は、船長Bが、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けてリモコン装置を操作して自動操舵によって操船に当たり、目視で見張りをを行いながら約15knの速力で東進した。</p> <p>船長Bは、白浜海水浴場北方沖に差し掛かった頃、自動操舵から遠隔操舵に切り替えて航行していたところ、右舷前方2km付近に停泊している僚船を視認した。</p> <p>船長Bは、僚船の様子が気になって、パーソナル無線で交信を試みたが、応答がなかったので、僚船を見ることに意識を集中して呼出しを続けていたところ、応答があり、ようやく通じたと思い、ふと前方を見たところ、左舷船首方至近にA船を視認し、リモコン装置を後進及び左舵に操作しものの、効果がなくA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、額を航海計器にぶつけて負傷したが、船長Aに118番通報を依頼し、釣り客を御座漁港で下船させた後、A船の係留場所で</p>

	<p>海上保安庁の調査を終え、B船の係留場所に戻った後、自ら病院を受診し、右前額部挫創と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、B船が右舷前方に接近してきたとき、減速していれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、しっかり前方を見ていればA船に気付いたと思うが、僚船の様子が気になり、A船に気付くのが遅れたと本事故後に思った。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、浜島港を南進中、船長Aが、右舷前方に接近するB船を認めた際、船長BがA船に気付いてA船の船尾方を通過してくれるだろうと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、浜島港を東進中、船長Bが、右舷前方に視認した僚船を見ることに意識を集中し、無線で僚船の呼出しを行いながら航行を続けたことから、左舷方から接近するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、浜島港において、A船が南進中、B船が東進中、船長Aが、右舷前方に接近するB船を認めた際、船長BがA船に気付いてA船の船尾方を通過してくれるだろうと思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、右舷前方に視認した僚船を見ることに意識を集中し、無線で僚船の呼出しを行いながら航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・航行中は、接近する他船がある場合、衝突のおそれがあるかどうかを判断し、衝突のおそれがある場合は、早期に汽笛等による信号を行い、また、減速するなど早期に衝突を避ける措置をとること。</li> <li>・航行中は、操船に専念し、常時、適切な見張りを行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

