

船舶事故調査報告書

令和4年5月25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7月30日 04時49分ごろ
発生場所	長崎県 <sup>おぢか</sup> 小値賀町小値賀島西方沖 五島白瀬 <sup>ごとうしろせ</sup> 灯台から真方位276°27.4海里（M）付近 （概位 北緯33°13.5′ 東経128°15.7′）
事故の概要	ばら積み貨物船 <sup>アンドレア パラディオ</sup> ANDREA PALLADIOは、南南東進中、また、漁船101 <sup>ゆうしょう</sup> 祐将は、東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和3年8月2日、主管調査官（長崎事務所）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 ばら積み貨物船 ANDREA PALLADIO（パナマ共和国籍）、 50,907トン 9414890（IMO番号）、FORWARD GLORIA NAVIGATION S.A. B 漁船 101祐将、18トン NS2-23374（漁船登録番号）、丸一水産株式会社 第292-47951号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長 （パナマ共和国発給） 航海士A（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 航海士 （パナマ共和国発給） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に擦過傷 B 船首部に破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 4、視界 良好 海象：うねり 波向南西、波高約1m
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか19人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、法定灯火を表示し、航海士A及び甲板手が船橋当直につき、レーダー1台を6Mレンジとし、自動操舵により小値賀島西方沖を約13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南進していた。 航海士Aは、04時27分ごろ、レーダーで右舷船首40°6.8M付近に東進するB船を探知し、CPA（最接近距離）がA船の船尾方約1.2Mであることを知った。 航海士Aは、B船の動静をレーダーで監視し、CPAが減少しているものの、B船が同じ速力で航行しており、B船がA船の船尾方を通

	<p>過するつもりで航行していると思っていたところ、04時43分ごろ、B船が右舷船首39° 1.7M付近に接近し、衝突の危険を感じて汽笛を吹鳴し、手動操舵に切り換えて甲板手に左舵5°を命じた。</p> <p>航海士Aは、B船が更に接近するので、甲板手に左舵を命じ、再度汽笛を吹鳴して左転していたところ、A船の右舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、法定灯火を表示し、東シナ海の漁場を出発し、船長が、背もたれ付きの椅子に腰を掛けた姿勢で操舵に当たり、12Mレンジとしたレーダーを作動させ、所属するまき網漁の船団と共に小値賀島西方沖の漁場に向け、約12～13knの速力で自動操舵により、東進していた。</p> <p>船長Bは、レーダーで左舷船首45° 7～8M付近にA船を探知し、双眼鏡でA船の白灯2個及び緑灯を確認し、A船のエコートレイルを見てB船の前路を右方に通過するよう見えたと、B船がA船の船尾方を通過していくと思い、航行を続けていたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長Bは、衝撃を受けて目が覚め、A船と衝突したことを知り、船体の損傷状況を確認したところ、船首部の破損を認め、僚船船長に本事故の発生を連絡し、僚船船長が118番通報した。</p> <p>船長Bは、居眠りした後、風波による圧流が小さくなってB船の針路が右方に変わりA船と衝突したのかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、船団の操業指揮をとっており、不漁続きによる悩み事で熟睡できない状態が続き、睡眠不足の状態であった。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、風力4の南風及び南西からの波高約1mのうねりを受ける状況下、南進中、航海士Aが、B船の動静をレーダーで監視し、B船がA船の船尾方を通過すると思い、ほぼ同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船が接近した際、衝突の危険を感じて左舵を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、B船の動静をレーダーで監視し、CPAが減少しているものの、B船が同じ速力で航行していたことから、B船がA船の船尾方を通過すると思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、風力4の南風及び南西からの波高約1mのうねりを受ける状況下、自動操舵で東進中、船長Bが、B船がA船の船尾方を通過していくと思い、航行を続けるうちに居眠りに陥り、風波の影響による圧流量が減り、B船が右方に偏位してA船に向かっていることに気付かず航行を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、睡眠不足の状態椅子に腰を掛けた姿勢で航行を続けていたことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>

<b>原因</b>	本事故は、夜間、風力4の南風及び南西からの波高約1mのうねりを受ける状況下、A船が南進中、B船が自動操舵で東進中、航海士Aが、B船がA船の船尾方を通過すると思い、ほぼ同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、B船がA船の船尾方を通過していくと思い、航行を続けるうちに居眠りに陥り、風波の影響による圧流量が減り、B船が右方に偏位してA船に向かっていることに気付かずに航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。
<b>再発防止策</b>	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。 <ul style="list-style-type: none"><li>・ 大型船舶の船橋当直者は、小型船舶が自船の船尾方を近距離で通過する情報を得た場合、自船の操縦性能及び外力の影響を考慮し、早めに変針するなどして小型船舶との安全な航過距離を保つこと。</li><li>・ 船長は、睡眠不足の状態では椅子に腰を掛けた姿勢で操船を続けず、立って身体を動かすなど居眠り運航の防止措置を採ること。</li></ul>