

## 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12月7日 06時52分ごろ
発生場所	石川県珠洲市長手埼南東方沖 長手埼灯台から真方位125° 14.5海里付近 (概位 北緯37° 27.0′ 東経137° 21.6′)
事故の概要	貨物船CHANG PINGは、南東進中、また、漁船第一寶来丸は、西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和3年12月9日、主管調査官（神戸事務所）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 貨物船 CHANG PING（シエラレオネ共和国籍）、1,464トン 9109172（IMO番号）、CHANG PING SHIPPING CO.,LTD B 漁船 第一寶来丸、16トン IK2-4171（漁船登録番号）、有限会社まると魚類 第244-23557号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍）、免状不詳 航海士A（ベトナム社会主義共和国籍）、免状不詳 B 船長B、一級小型・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷中央部外板に擦過傷 B 船首部の圧壊等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：海上 波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか7人（中華人民共和国籍3人、ベトナム社会主義共和国籍2人、ミャンマー連邦共和国籍2人）が乗り組み、約7.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南東進中、単独で船橋当直についていた航海士Aが、左舷船首方に進路が交差する態勢のB船を認めたとしたが、これまでも漁船がA船を避けてくれたので、B船がA船を避けてくれると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたところ、B船と衝突した。 A船は、同船のAISの記録から、衝突前後に針路及び速力の変化が認められなかった。 B船は、船長Bほか3人（日本国籍1人、インドネシア共和国籍2人）が乗り組み、約10.5knの速力で自動操舵により西進中、単独で船橋当直についていた船長Bが、疲れを感じ、眠ってはいけないと思って窓を開け、床の上に横になってレーダーを監視しながら当直をしていたが、いつしか居眠りに陥り、A船と衝突した。

<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、南東進中、航海士Aが、B船がA船を避けてくれると思 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、西進中、単独で船橋当直についていた船長Bが、疲れを感 じ、眠ってはいけないと思って窓を開け、床の上に横になってレーダ ーを監視しながら当直をしていたところ、居眠りに陥ったことから、 右舷船首方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考え られる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船が南東進中、B船が西進中、航海士Aが、B船がA 船を避けてくれると思、同じ針路及び速力で航行を続け、また、単 独で船橋当直についていた船長Bが、床の上に横になってレーダーを 監視しながら当直をしていたところ、居眠りに陥ったため、右舷船首 方から接近するA船に気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・当直者は、他船と衝突のおそれのある見合い関係になった場合、 相手船に避航義務がある場合であっても、状況に応じて余裕のある 時機に衝突を避けるための措置を採ること。</li> <li>・当直者は、単独で当直中に眠気を催す可能性がある場合には、立 って見張りをしたり、2人で当直に当たったりするなど、居眠り 運航の防止措置を講じること。</li> </ul>