

## 船舶事故調査報告書

平成24年1月12日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 石 川 敏 行  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年8月3日 07時23分ごろ
発生場所	新潟県新潟港 新潟港西区西突堤灯台から真方位022° 1.45海里（M）付近 （概位 北緯37° 58.9′ 東経139° 04.8′）
事故調査の経過	平成22年8月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 貨物船 <sup>ひらおざん</sup> 平尾山丸、2,983トン 136376、鶴丸海運株式会社 94.69m×16.00m×7.30m、鋼 ディーゼル機関、2,647kW、平成12年7月5日 B 漁船 第二 <sup>こうき</sup> 弘氣丸、19トン FK2-2301（漁船登録番号）、個人所有 19.55m（Lr）×4.36m×1.77m、FRP ディーゼル機関、736kW（漁船法馬力数）、平成15年4月10日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 55歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年3月11日 免状交付年月日 平成18年2月3日 免状有効期間満了日 平成23年3月10日 B 船長B 男性 33歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成14年3月8日 免許証交付日 平成19年1月25日 （平成24年3月7日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾部に擦過傷 B 右舷船首部外板に亀裂及び凹損
事故の経過	A船は、船長ほか9人が乗り組み、新潟港に向けて約143°（真方位、以下同じ。）の針路及び約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行中、平成22年8月3日06時50分ごろ、操船に当たっていた船長Aが右舷船首方5M付近に東進するB船を認め、右舵をとってB船を通過させたのちに針路を戻した。

	<p>船長Aは、07時12分ごろ、機関用意として乗組員を船首尾に配置し、三等航海士を操舵に、機関長を機関の操作に就けて港口に接近し、07時15分ごろ、船首方を左方に通過したB船が左舷船首方1M付近で左旋回して1回転し、再び東方へ向かったのを認め、入港の時間調整を行って東方の漁港へ向かったものと思った。</p> <p>船長Aは、新潟港の第2西防波堤（以下「本件防波堤」という。）の突端北方1.2M付近で港口に向けて右転し、約165°の針路で航行していたところ、B船が左舷船尾に向かって接近していることに気付き、汽笛を鳴らし、左舵50°を指示したが、07時23分ごろA船の左舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長ほか3人が乗り組み、いか漁の操業を行って佐渡島<sup>はじき</sup>埼沖で僚船の漁獲物を積み込み、04時30分ごろ新潟港に向けて出発し、操舵に当たっていた船長Bが、新潟港の本件防波堤の突端北東方0.6M付近をGPSプロッターの目的地に設定して約127°の針路及び約1.1knの速力で自動操舵により航行した。</p> <p>船長Bは、椅子に腰を掛けて操船し、目的地まで約20Mのところでは眠気を感じたが、新潟港まで短時間なので居眠りすることはないと思い、単独で当直を続けるうちに居眠りに陥った。</p> <p>B船は、GPSプロッターに設定した目的地を通過して左旋回を始め、2回転目の左旋回を行っているとき、船長BがA船の汽笛を聞いて目覚め、A船の左舷船尾を認めて全速力後進をかけたが、A船と衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突後、海上保安庁に通報し、両船は自力で航行して新潟港に入港した。</p>						
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好 海象：潮汐 ほぼ高潮時、波高 約0.5m</p>						
<p>その他の事項</p>	<p>B船は8月1日10時ごろに出港して操業を繰り返し、船長Bは、2日から翌3日にかけて漁場で約2時間睡眠をとったが、操業中から眠気を感じていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、GPSプロッターの到着警報を目的地から0.1～0.2Mの範囲に設定していた。また、レーダーのガードリングを2～4Mに設定していた。</p> <p>船長Bは、ふだん眠くなったときは、コーヒーを飲んだり、ガムをかんだりして眠気を払っていたが、本事故当時は、このような居眠り防止措置をとっていなかった。</p> <p>B船は、船長BがA船の汽笛を聞いて目覚めたとき、自動操舵装置が左舵45°をとっていた。</p> <p>GPSプロッターの製造会社によれば、GPSプロッターによるルート航法は、設定した目的地に達すると設定を解除しない限り目的地に向けて針路をとる。目的地を左に見て通過すれば左方向に引き返す針路を、右に見て通過すれば右方向に引き返す針路をとり、GPSプロッターから出力される方位やコースずれに関する信号により自動操舵装置が舵角を決定する。</p>						
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	あり	気象・海象の関与	なし
乗組員等の関与	あり						
船体・機関等の関与	あり						
気象・海象の関与	なし						

	<p>判明した事項の解析</p>	<p>A船は、新潟港の本件防波堤の突端北方沖を南東進中、船長Aが、右舷船首方から左方に通過したB船が左旋回して1回転したのを認めていたが、入港の時間調整を行って東方の漁港に向かっているものと思い、入港操船に意識を集中し、B船に対する適切な見張りを行っていなかったことから、B船が左舷船尾方から接近していることに気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、新潟港の港口に向けて航行中であり、本件防波堤に接近していたことから、入港操船に意識を集中し、B船に対する適切な見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、新潟港の本件防波堤の突端北方沖を左旋回中、船長Bが居眠りしていたことから、衝突直前までA船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、GPSプロッターに本件防波堤の突端北方沖を目的地として設定し、佐渡島弾埼沖から新潟港に向けて航行中、目的地の約20M手前で居眠りに陥り、B船が、目的地を通過したので、GPSプロッターから出力された信号により自動操舵装置が左舵をとり、目的地に向けて左旋回を繰り返してA船に向けて接近したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、漁場で短時間しか睡眠をとっていなかったことから、睡眠が不足した状態であったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、眠気を感じた際に居眠り防止措置をとらず、椅子に腰を掛けた姿勢で当直を続けたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、新潟港の本件防波堤の突端北方沖において、A船が南東進中、B船が左旋回中、船長Aが、B船に対する適切な見張りを行っておらず、また、船長Bが、居眠りしていたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	
<p>参考</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>・漁場から新潟港に入港する際、GPSプロッターに設定する目的地は、船舶交通量の多い場所から離れたところにする。</li> <li>・居眠り防止装置を装備して活用することが望ましい。</li> </ul>	