

九州西岸における 居眠り運航事故の状況



平成27年8月
運輸安全委員会事務局長崎事務所



～地図から探せる事故とリスクと安全情報～
<http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>
(平成25年5月29日～ 公開開始)

「モバイル版」もできました こちらも併せてご利用ください



1 居眠り運航の事故の発生状況

① 発生場所

事故の発生場所は、次のとおりである。

△・・・乗揚 ⊗・・・衝突(単) ◆・・・施設等損傷



[運輸安全委員会ホームページの船舶事故ハザードマップから抜粋]

② 事故の種類

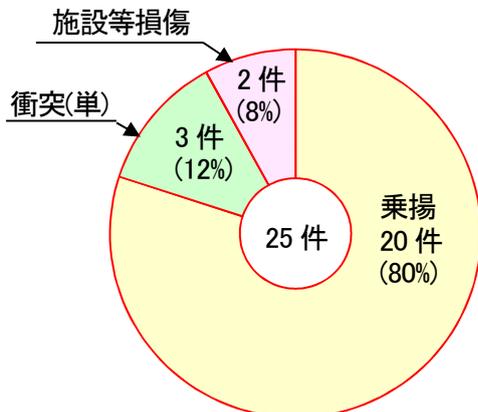


図1:事故の種類

事故の種類についてみると図1に示すとおり、事故の全体のうち、乗揚が20件で80%、衝突(単)が3件で12%、施設等損傷が2件で8%を占めている。

また、全てが単独操船中に居眠りしたものである。

※「衝突(単)」→防波堤、消波ブロックとの衝突
 「施設等損傷」→定置網、養殖施設の損傷

③ 発生時間帯

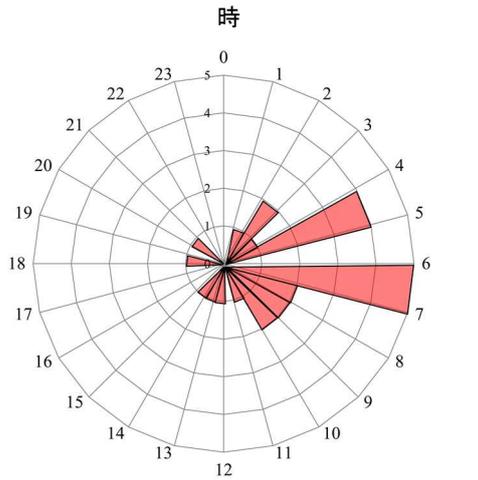


図2: 発生時間帯

事故の発生時間帯についてみると図2に示すとおり、06時台が5件、04時台が4件、02時台が2件、01時台及び03時台が1件と、深夜から早朝にかけて多く発生しており、全体の48%を占めている。

04時～06時台の早朝に発生した9件のうち、7件が漁船の事故である。

④ 船舶の種類と総トン数

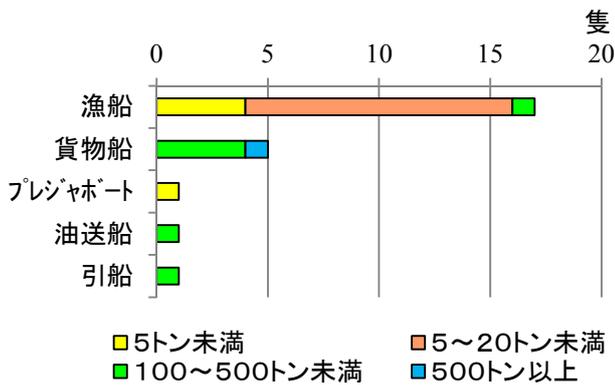


図3: 船舶の種類と総トン数

船舶の種類についてみると図3に示すとおり、漁船が17隻、貨物船が5隻であり、この種で全体の88%を占めている。

漁船は、16隻が20トン未満の小型船舶であり、貨物船は、全てが100トン以上の船舶である。

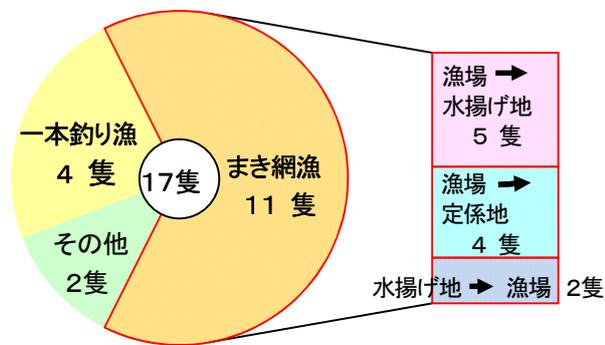


図4: 漁船の操業種類とまき網船の運航形態

また、漁船17隻の操業種類についてみると図4に示すとおり、まき網漁が11隻と最も多く、一本釣り漁が4隻、その他が2隻となっている。

まき網漁は、投網と揚網を繰り返して夜通し操業しており、月夜間と称する満月の前後数日を休漁する以外は、ほぼ周年、操業している。

まき網漁船の運航形態についてみると、漁場から水揚げ地へ向け航行中のものが5隻、漁場から定係地へ向け航行中のものが4隻となっており、漁場から帰航中のものが全体の約82%を占めている。

⑤ 操船中の姿勢と操舵方法

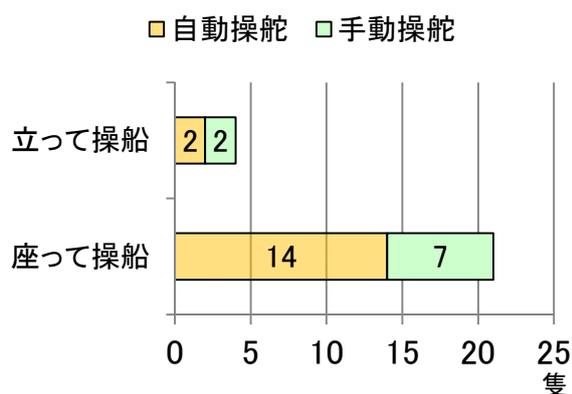


図5: 操船中の姿勢と操舵方法

操船中の姿勢をみると図5に示すとおり、座って操船していたものが21隻と全体の84%を占めており、また、操舵方法についてみると、自動操舵で航行していたものが16隻と全体の64%を占めている。

自動操舵で、かつ、座って操船していたものは14隻で、全体の56%を占めている。

⑥ 居眠りに至った主な背景要因

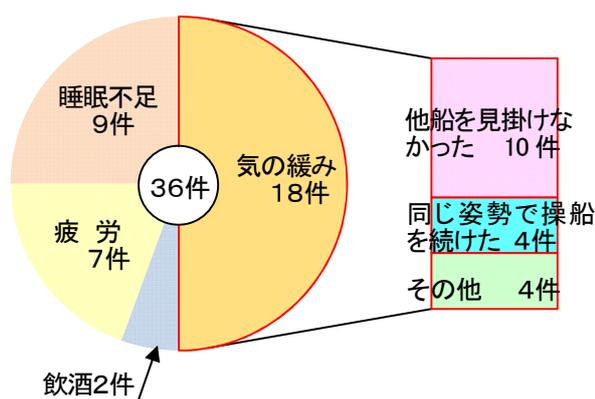


図6: 居眠りに至った背景要因

居眠りに至った主な背景要因をみると図6に示すとおり、気の緩みが18要因と全体の50%を占めており、睡眠不足や疲労も大きな要因となっている。

気が緩んだ主な理由は、前方又は周囲に他船を見掛けなかったことからくるものが10要因と多くなっている。

なお、複数の要因が絡んだ事故もあるため、事故発生件数（25件）よりも多くなっている。

⑦ 船橋航海当直警報装置（居眠り防止装置）の使用状況

25隻中、油送船、貨物船、引船の3隻が船橋航海当直警報装置を装備しており、使用状況は次のとおりであった。

船種	総トン数	操舵方法	操船姿勢	作動設定	作動状況
貨物船	199トン	自動操舵	背もたれ付きの椅子に腰を掛けて操船	約5分ごとに警報発生	操船者の動きに反応して警報が止まり、次の警報が鳴るまでの間に事故発生
油送船	297トン	手動操舵	右手で操舵スタンドをつかみ左手で舵輪を握り、立って操船	5分ごとに警報発生	操船者が警報を止めてから次の警報が鳴るまでの間に事故発生
引船	166トン	自動操舵	操舵スタンドに両手をついた姿勢で操船	5分間動くものがなければ警報発生	身体が動き、装置が作動しなかった可能性

2 船舶事故事例

① まき網漁船の船長が漁場から水揚げ地へ向けて航行中、居眠りに陥って乗り揚げた事例

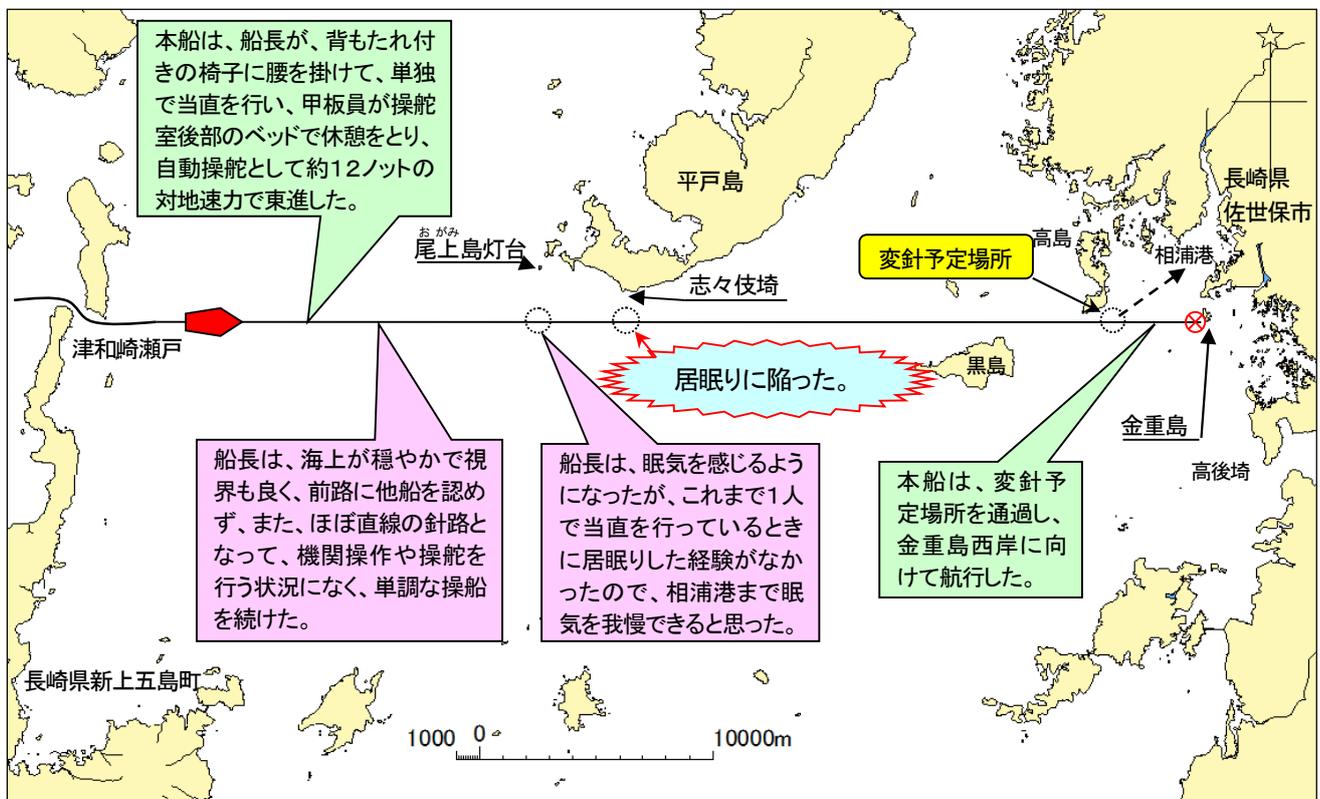
事故の発生状況

概要：本船（19トン）は、船長及び甲板員が乗り組み、長崎県平戸市平戸島志々伎南方沖を自動操舵で東進中、単独で当直中の船長が居眠りに陥った。

本船は、変針予定場所を通過して航行し、平成25年8月17日06時00分ごろ、長崎県佐世保市金重島西岸の岩場へ乗り揚げた。

本船は、プロペラ翼、プロペラ軸及び舵軸に曲損を、船首船底外板及びシューピースに亀裂及び凹損をそれぞれ生じた。

天気：晴れ、風：なし、視界：良好、海上：平穏



原因

本事故は、本船が、志々伎南方沖を自動操舵で東進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して金重島西岸に向けて航行し、同島西岸の岩場へ乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。

教訓

- 当直中に眠気を感じた場合は、椅子から離れて身体を動かしたり、ガムをかんだりして眠気を払うこと。眠気を払うことができないときは、休憩中の乗組員を起こして2人当直とするか、当直を交代すること。
- 船橋航海当直警報装置を設置することが望ましい。

② 夜間、貨物船の船長が積み荷役を終え揚げ荷地へ向けて航行中、居眠りに陥って乗り揚げた事例

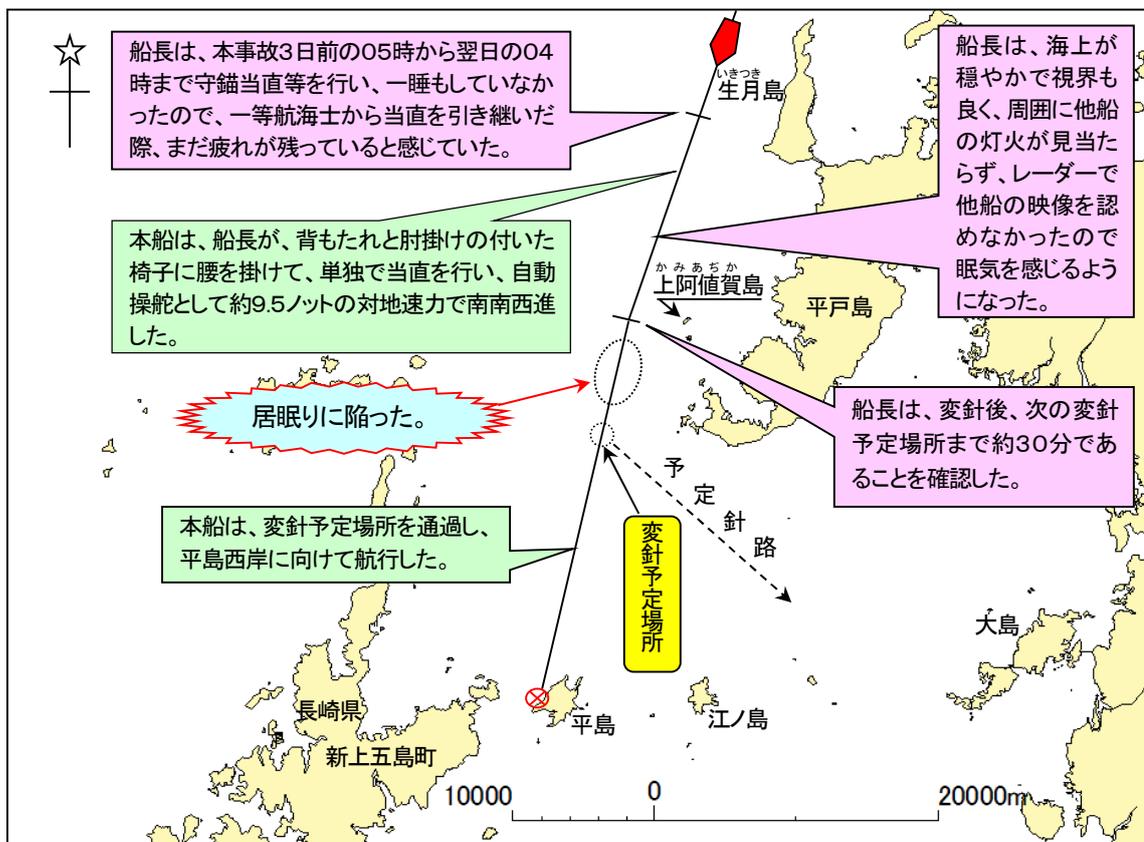
本事故の発生状況

概要：本船（499トン）は、船長ほか5人が乗り組み、砂約1,540tを積載し、長崎県壱岐市芦辺港から沖縄県金武中城港に向けて航行中、単独で当直中の船長が、長崎県平戸市平戸島西方沖を自動操舵で南南西進中、居眠りに陥った。

本船は、変針予定場所を通過して航行し、平成24年9月19日02時20分ごろ、長崎県西海市平戸島西岸の岩場に乗り揚げた。

本船は、球状船首部に破口及び凹損を、船底外板に破口、凹損及び擦過傷をそれぞれ生じた。

天気：晴れ、風向：南西、風速：約4～5m/s、視界：良好、海上：平穏、潮流：北西流約1ノット以上



原因

本事故は、夜間、本船が、平戸島西方沖を自動操舵で南進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して平戸島西岸に向けて航行し、同島西岸の岩場に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。

教訓

- 当直中に眠気を感じた場合は、椅子から離れて身体を動かしたり、外気に当たったりして眠気を払うこと。眠気を払うことができないときは、2人当直とするか、当直を交代すること。
- 十分な睡眠や休息をとって、睡眠不足や疲労の蓄積を防止すること。
- 本件後、本船には、船橋航海当直警報装置を設置した。

3 事故の教訓

- ◎ 単独で操船する場合は、座ったまま同じ姿勢を続けず、ときどき立って操船したり、手動操舵にしたりするなどして、居眠りに陥らないようにすること。
- ◎ 眠気を感じたときは、次の措置をとって居眠り防止に努めること。
 - ・椅子から離れて身体を動かす。
 - ・ガムをかんだり、コーヒーを飲む。
 - ・顔を洗ったり、外気に当たる。
 - ・2人当直とするか、当直を交代すること。
 - ・安全な場所で錨泊して仮眠する。
- ◎ 十分な睡眠や休息をとって、睡眠不足や疲労の蓄積を防止すること。

まとめ

長崎事務所の管轄区域では、居眠り運航による乗揚や防波堤などへの衝突事故が後を絶ちません。

まき網漁船や貨物船で、また、単独当直で、自動操舵装置を使用し、椅子に座った状態で操船中、気の緩みや睡眠不足、疲労の蓄積から多く発生しています。

単独で操船する場合は、座ったまま同じ姿勢を続けず、ときどき立って操船したり、舵輪による手動操舵にしたりするなどして、居眠りに陥らないようにし、もし眠気を感じたときは、早期に眠気を払拭する措置をとって居眠り防止に努めましょう。また、日頃から、十分な睡眠や休息をとって、睡眠不足や疲労の蓄積を防止し、体調管理に努めましょう。

「九州西岸における居眠り運航事故の状況」が、船舶の乗組員はもとより、海事関係者の安全運航に対する理解を一層深め、同種事故の再発防止に寄与することができれば幸いです。

問合せ先

運輸安全委員会事務局長崎事務所

〒850-0921

長崎県長崎市松が枝町 7-29

長崎港湾合同庁舎 4階

TEL 095-821-3537

FAX 095-828-1954

e-mail : nagjim-u63b7@mlit.go.jp

