

### 小型漁船の事故に関する情報提供について

運輸安全委員会が公表した船舶事故調査報告書に基づき、平成 24 年から 28 年までに発生した小型漁船による事故の状況を分析したところ、以下のとおりであったので、日本漁船保険組合へ情報提供を行いました。

#### 1. 総トン数 5 トン未満の 1 人乗り漁船による落水事故

(1) 96 件 96 隻で発生していた。

内訳は、平成 24 年が 15 件、25 年が 26 件、26 年が 23 件、27 年が 21 件、28 年が 11 件であった。

(2) 発生月は 2 月が 15 件で最も多く、1 月が 12 件、4 月、10 月及び 12 月がそれぞれ 10 件などであった。

(3) 96 件で 76 人が死亡、5 人が行方不明後に死亡認定、15 人が行方不明であった。なお、死亡者の死因は、68 人が溺水、2 人が窒息、1 人が脳内出血、1 人が頸椎骨折及び頭部打撲、4 人は不詳であった。

(4) 判明した操船者の状況は以下のとおりであった。

① 年齢は 70 歳代が 40 人、60 歳代が 30 人、80 歳代が 17 人、50 歳代が 7 人などであり、高齢者（65 歳以上）は 70 人であった。

② 免許証を失効したまま操縦していた者は 1 人であった。

③ 無資格であった者は 1 人であった。

④ 船長の免許登録から事故発生時までの年数は、判明した 95 人のうち、30 年～40 年未満が 70 人、20 年～30 年未満が 10 人、40 年以上が 8 人などであった。

(5) 発見時に救命胴衣の着用状況が判明した 78 人の状況は、着用が 21 人、非着用が 57 人であった。

(6) 落水事故の調査報告書に記載された主な再発防止策は以下のとおりであった。

① 救命胴衣を着用し、適切に装着すること。

② 防水型の携帯電話（又は防水パック入りの携帯電話）を常に携行し、落水時の連絡手段を確保すること。

③ 自船の性能から安全に航行できない場合には出漁を見合わせる事。

④ 携帯型の救急通信装置を装備すること。

⑤ エンジン非常停止装置等を装備すること。

## 2. 総トン数 20 トン未満の漁船の操船者による居眠り事故

(1) 137 件 137 隻で発生していた。

内訳は、平成 24 年が 24 件、25 年が 32 件、26 年が 25 件、27 年が 36 件、28 年が 20 件であった。

(2) 事故の種類は乗揚事故が 65 件、船舶同士の衝突事故が 39 件、護岸等への衝突事故が 28 件、施設等損傷事故が 5 件となっていた。

(3) 発生月は 5 月が 19 件で最も多く、6 月が 15 件、12 月が 14 件、9 月が 13 件などであった。

(4) 発生時間帯は 4 時台が 15 件で最も多く、5 時台及び 6 時台がそれぞれ 14 件、3 時台が 13 件などであった。

(5) 判明した運航状況は帰航中が 68 隻、発航中が 20 隻であった。

(6) 判明した操舵状況は自動操舵が 115 隻、手動操舵が 15 隻であった。

(7) 居眠り事故の 63 件は、帰航中に自動操舵であった。

(8) 判明した操船者の状況は以下のとおりであった。

① 判明した 129 隻では全て単独当直であった。

② 年齢は 50 歳代が 18 人、30 歳代が 16 人、60 歳代が 16 人、40 歳代が 11 人などであった。

③ 操船姿勢は椅子等に座っていたのは 120 人、床等に横になっていたのは 6 人、立っていたのは 4 人、壁や椅子に寄りかかっていたのは 2 人であった。

④ 免許証を失効したまま操縦していた者は 1 人であった。

⑤ 無資格であった者は 7 人であった。

(9) 居眠り事故に至る主な要因等は以下のとおりであった。

① 作業が続き疲労や睡眠不足を感じていた。

② 椅子に座るなど同じ姿勢であった。

③ 周囲に他船を認めなかったため、ほっとした。

④ 目的地に近づいたので、ほっとした。

⑤ 入港までもう少しで、眠気を我慢できると思った。

⑥ 体調を崩して薬を服用していた。

(10) 居眠り事故の調査報告書に記載された主な再発防止策は以下のとおりであった。

① 椅子から離れて立ち、身体を動かすこと。

② 外気に当たること。

③ 適度に休息すること。

④ コーヒーを飲んだり、ガムをかんだりすること。

⑤ レーダー等の接近警報を使用すること。

⑥ 船橋航海当直警報装置を設置すること。

⑦ 乗船者が複数の場合、複数人で当直すること又は当直を交替すること。