

2. 居眠りによる事故の発生状況

事故種類別の状況

事故種類別にみると、乗揚が35件(78%)と約8割を占め、次いで船舶どうしの衝突が9件(20%)、防波堤への衝突が1件(2%)となっています。(図2参照)

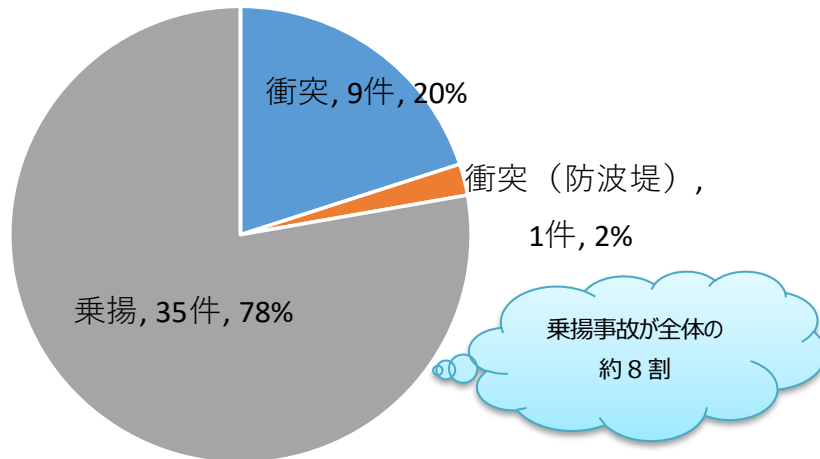


図2 事故種類別の状況

船種別・総トン数別の状況

対象船舶を船種別にみると、貨物船が38隻(84%)と8割以上を占めています。(図3参照)

また、総トン数別にみると、200～500トン未満が28隻(62%)と6割以上を占め、次いで100～200トン未満が11隻(25%)、500～1600トン未満が6隻(14%)となっています。(図4参照)

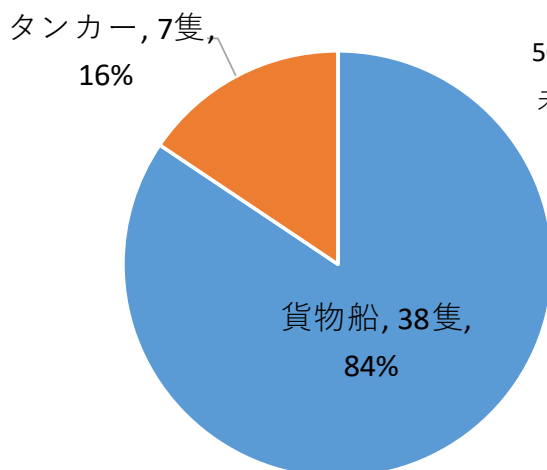


図3 船種別の状況

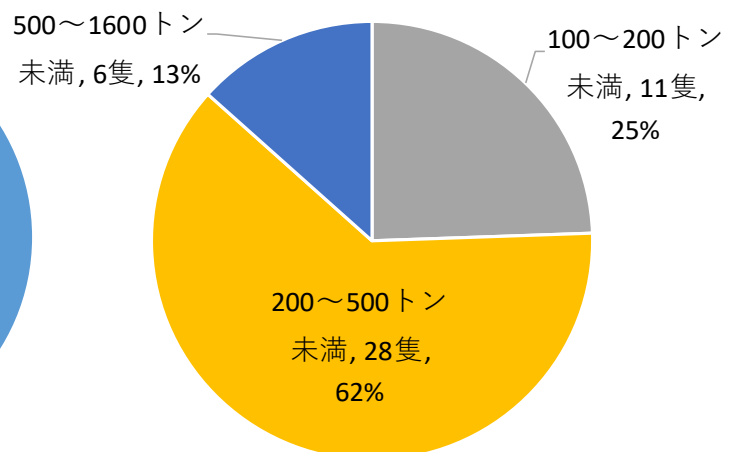
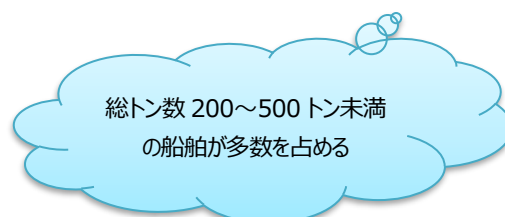


図4 総トン数別の状況



発生場所別の状況

発生場所別にみると、瀬戸内海等（大阪湾～関門海峡）が25件(56%)と約6割を占め、次いで本州南岸中部（東京湾～和歌山県沿岸）が6件(13%)、九州北岸及び西岸（福岡県北部沿岸～鹿児島県西部沿岸）が4件(9%)となっています。（図5参照）

また、運輸安全委員会「船舶事故ハザードマップ」で、瀬戸内海周辺の発生状況を見ると、愛媛県松山市クダコ島周辺海域で4件の乗場事故が集中して発生するなど、狭水道付近において乗場事故が多く発生しています。（図6参照）

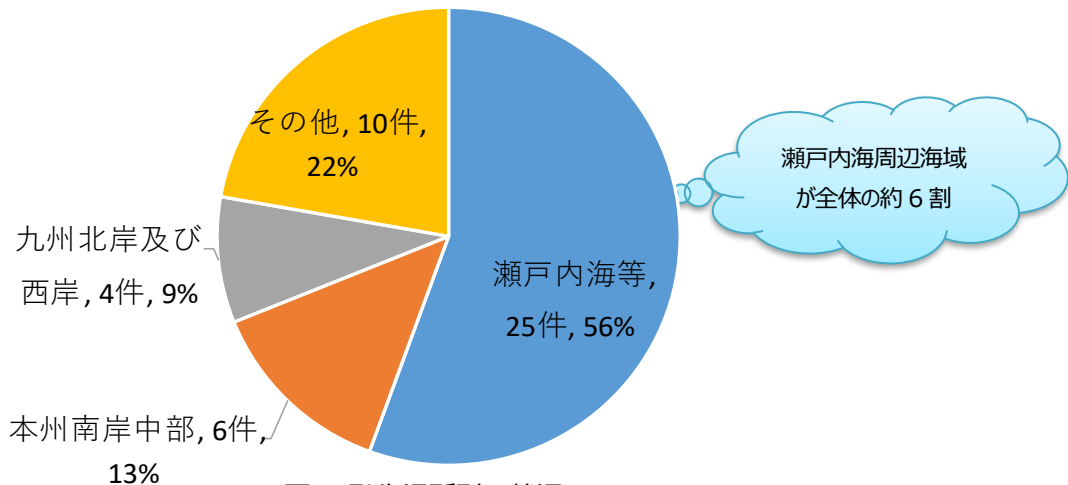


図5 発生場所別の状況

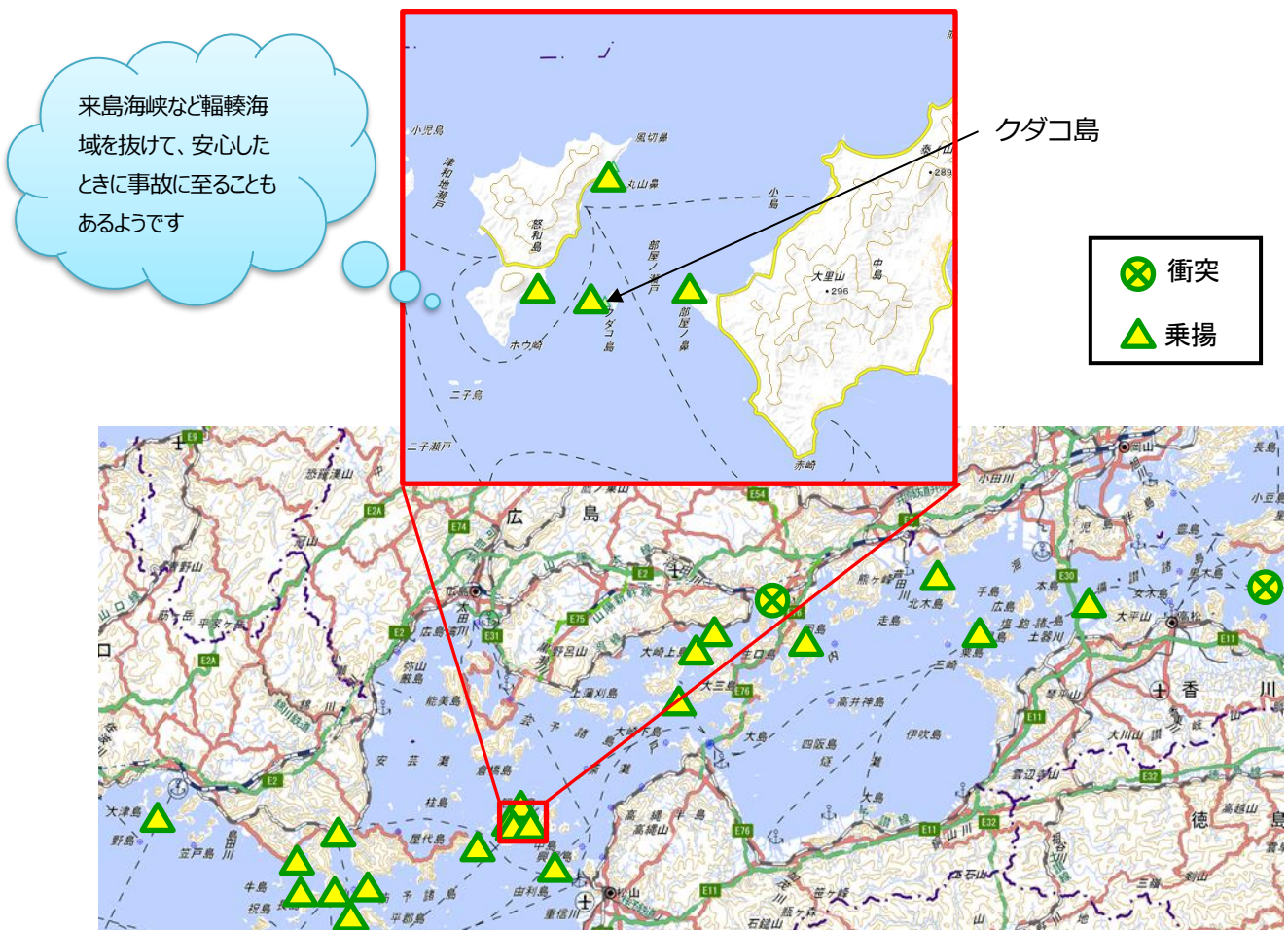


図6 船舶事故ハザードマップによる発生状況

発生時間帯別の状況

発生時間帯別にみると、2時台が7件(16%)と最も多く、次いで21時台が6件(13%)であり、21時台～5時台までの時間帯に計39件(87%)と、全体の約9割を占めています。(図7参照)

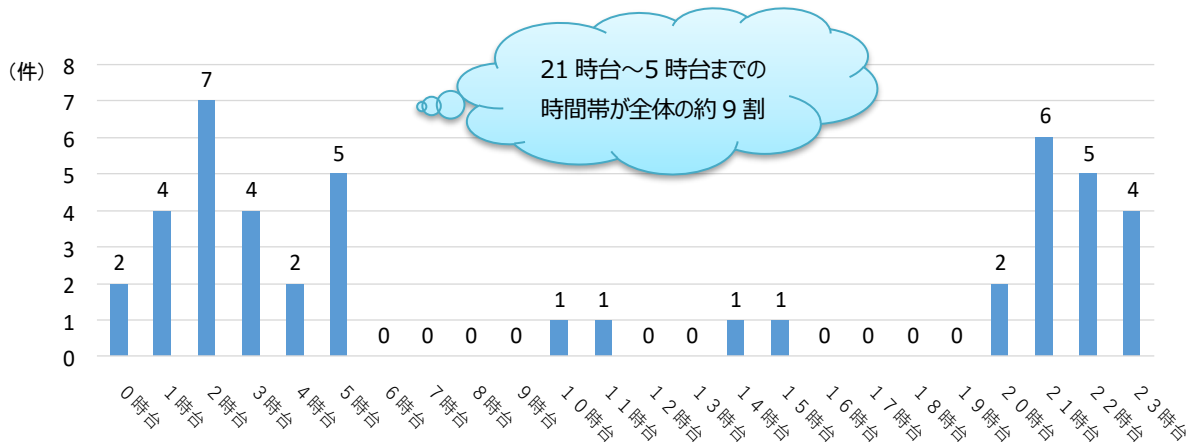


図7 発生時間帯別の状況

乗組員数別・当直者数別の状況

対象船舶を乗組員数別にみると、4人が14隻(31%)と最も多く、次いで5人が11隻(24%)であり、3～6人で計43隻(96%)を占めています。(図8参照)

また、船橋当直者数別にみると、単独当直が43隻(96%)を占め、2人当直が2隻(4%)となっています。

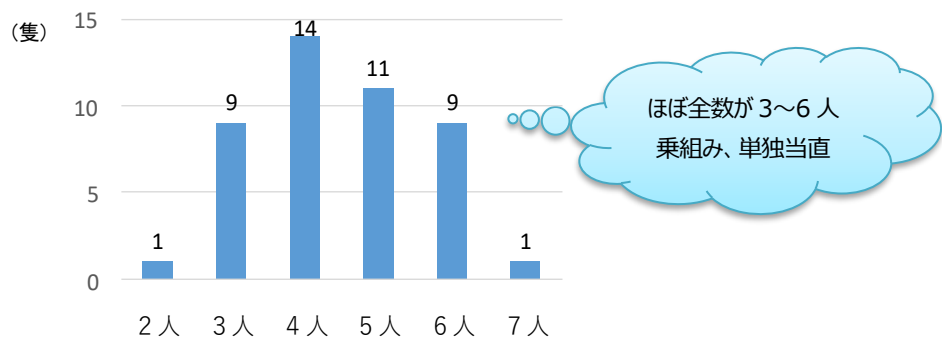


図8 乗組員数別の状況

当直姿勢別・自動操舵装置使用の状況

船橋当直者の当直姿勢別にみると、椅子等に腰掛け操船していたものが29隻(65%)と約7割を占め、次いで操舵装置等に肘をつき操船していたものが6隻(13%)、壁等に寄りかかり操船していたものが5隻(11%)となっています。(図9参照)

また、自動操舵装置使用の状況をみると、使用していたものが43隻(96%)を占めています。

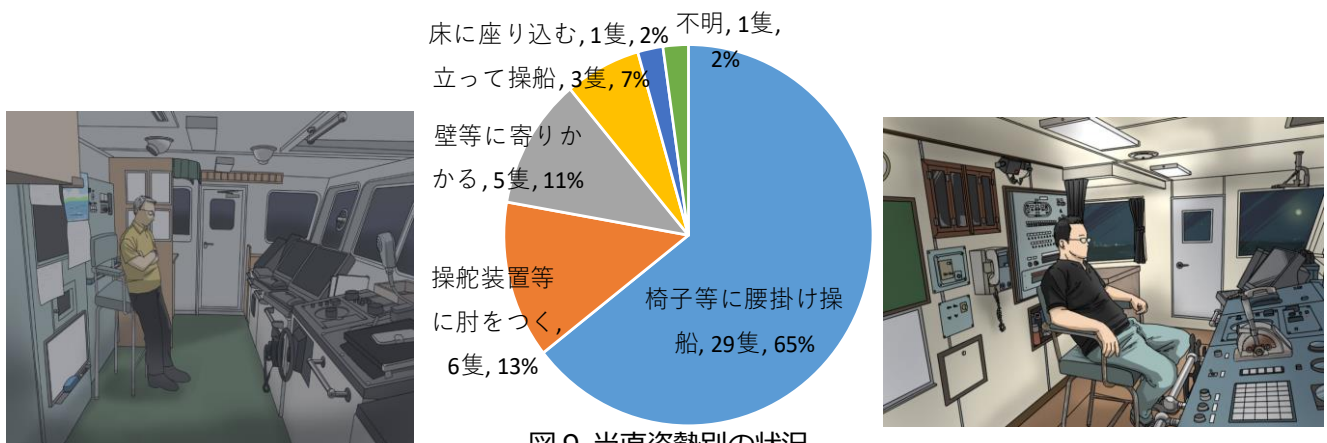


図9 当直姿勢別の状況

船橋航海当直警報装置使用の状況

事故発生時において、船橋航海当直警報装置（居眠り防止装置、以下「当直警報装置」という。）を備えていたことが判明した船舶は45隻中40隻でした。

これら40隻のうち、当直警報装置を作動させていたものは34隻(85%)、電源を切っていたことなどにより作動させていなかったものは6隻(15%)でした。(図10参照)

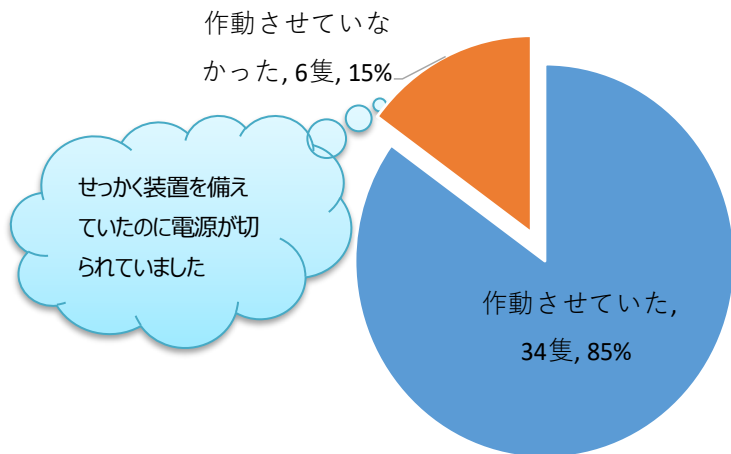


図10 当直警報装置の作動状況

当直警報装置は、2011(平成23)年、総トン数500トン未満の内航船を含む船舶に対して、設置等が義務付けられました。

(当直警報装置の設置等義務化についての詳細：平成23年7月発行「運輸安全委員会ニュースレター」より)

https://www.mlit.go.jp/jtsb/bunsekikankoubutu/jtsbnewsletter/jtsbnewsletter_No11/No11_pdf/jtsbnl-11_02.pdf

当直警報装置を作動させていた34隻中33隻については、いずれも事故発生までに警報が作動していませんでした。

警報が作動しなかった理由として考えられるものは、居眠りをしていた操船者の身体の動きが通常の動作と誤認され、センサーが検知した可能性があったもの(例：6ページの事例)が16隻(48%)と約半数を占めていました。一方で、操船者が居眠りに陥ってから短い時間で事故が発生したため、事故が発生するまでの間に警報が作動するまでの設定時間(休止時間)を経過しなかった可能性があったもの(例：7ページの事例)は9隻(27%)でした。(図11参照)

また、設定時間(休止時間)を経過しなかった可能性があったもののうち、4隻が設定時間(休止時間)を10分以上に設定していました。

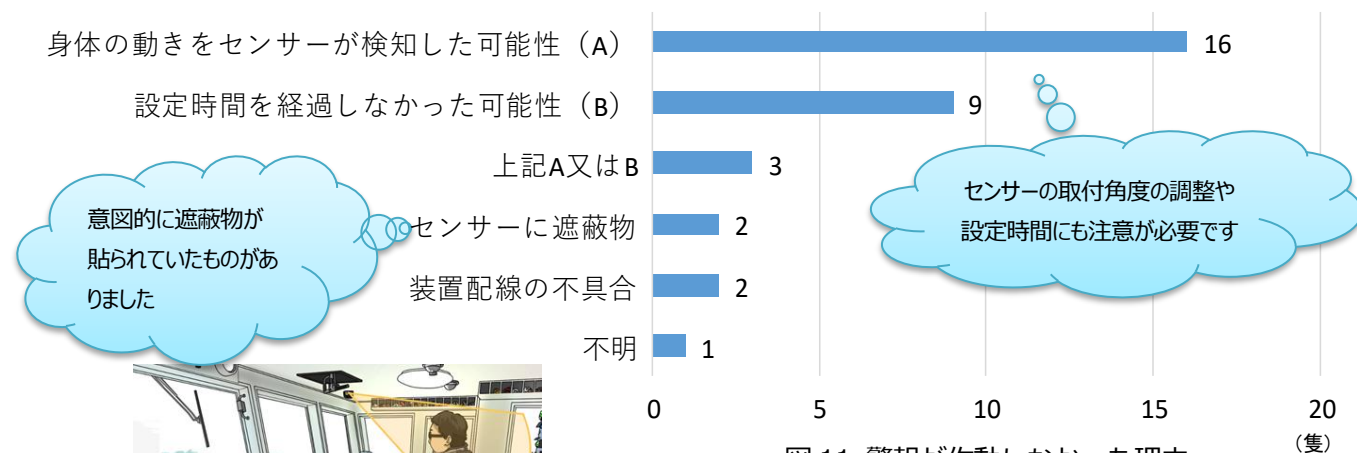


図11 警報が作動しなかった理由