

### 3. 居眠りによる事故の事例

#### 1 居眠りをしていた操船者の身体の動きを当直警報装置が検知し、警報が作動しなかった事例

**事故の概要：**貨物船（A 船、9,589 トン、18 人乗組み）が漂泊中、貨物船（B 船、498 トン、5 人乗組み）が東北東進中、B 船が A 船に衝突した。A 船は、左舷後部船側外板に破口等を生じ、また、B 船は、船首部に圧壊を生じた。両船共に死傷者はいなかった。

#### 事故の経過

A 船

B 船

3月・10時台発生

航海士 A は、レーダーにより、A 船に向けて東北東進する B 船を認めた。

航海士 A は、B 船が約 1.5 マイルに接近しても針路を変えずに航行していることに疑問を感じ、汽笛を吹鳴し、VHF で B 船を呼び出した。

船長 A は、汽笛を連続して吹鳴するとともに、VHF で B 船を呼び出したが、B 船からの応答はなかった。

船長 B は、単独で船橋当直につき、自動操舵により東北東進中、周囲に船舶が少なく、視界が良かったので、目視による見張りを行っていた。

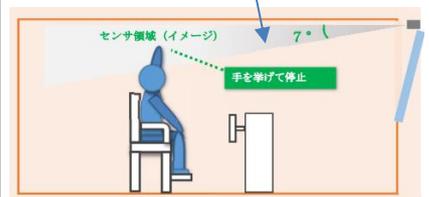
船長 B は、椅子に腰を掛けて航行を続けていたところ、居眠りに陥った。

船長 B は、汽笛音に気付いて顔を上げたところ、右舷船首方至近に A 船を視認し、衝突の危険を感じて全速力後進とした。

B 船の船首部と A 船の左舷後部船側部とが衝突

- ・船長 B は、本事故当時、船長としての職務のほか B 社（B 船船舶所有者兼運航者）における運航管理等の業務も行っており、不定期で休暇をとっていたものの、船長職の交替者が見つからず、**長期間乗船により疲労が蓄積**していた。
- ・当直警報装置は、一定時間船橋当直者の動きが検知されない場合警報が鳴り、手を挙げて警報を停止させる仕様となっていた。
- ・装置の**センサーがメーカー推奨位置よりも下方に向けられ**、装置が作動している状況下、居眠りに陥った船長 B の身体や足の動きを検知したことから、警報が作動しなかった。

手を挙げなければ警報を停止できない位置及び角度



メーカー推奨のセンサー領域

**原因：**船長 B が居眠りに陥ったのは、**長期間の乗船で疲労が蓄積していたこと、周囲に船舶が少なかったこと、椅子に腰を掛けて自動操舵で当直に当たっていたこと、及び居眠りに陥っても警報が作動すると思っていたことから、覚醒水準が低下したこと**によるものと考えられる。

当直警報装置は、**センサーがメーカー推奨位置よりも下方に向けられ、居眠りに陥った船長 B の身体や足の動きを検知したことから、警報が作動しなかった可能性**があると考えられる。

#### 再発防止に向けて（事故の防止対策）

- ・運航者は、乗組員が適切に船橋当直業務を遂行できるよう、**適切な間隔で休暇を付与**するとともに、乗組員に対し、当直中に眠気を催した場合には、**椅子から立ち上がって外気に当たるなどし、眠気を払拭するよう指導**すること。
- ・当直警報装置を備える船舶の船舶所有者、船長及び船橋当直者においては、**装置を過信せず、居眠り運航の防止に努める**とともに、**装置の航行中における常時作動及び発航時における作動状況の点検を徹底し、また、センサーの取付角度等を適切に調整し、設定時間（休止時間）を可能な限り短く設定するなどの措置**を採ること。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しています。（2019（平成31）年3月28日公表）

[https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-3-2\\_2018tk0019.pdf](https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-3-2_2018tk0019.pdf)