

4. まとめ

本号で紹介した事故調査事例（4 事例）及びそのほかの同種事故の調査から得られた発生状況及び再発防止に向けての教訓について、以下のとおりまとめました。

■ 視界制限船による衝突事故の発生状況

◆ 気象・視界の状況

天気の状況別にみると、晴れが 54 件（72.0%）、風力階級の状況別にみると、なしから風力 2 までで全体の 8 割以上を占め、海上の視界の状況別にみると、良好が 71 件（94.7%）と、大部分の事故において、視界は良好という状況で発生しています。

◆ 視界制限船の状況

視界制限船を船種別にみると、漁船が 53 隻（70.7%）と最も多く、また、視界制限船をトン数別にみると、5 トン未満が 54 隻（72.0%）と最も多くなっています。

◆ 速力の状況

事故発生前における視界制限船の速力は、9～16 ノット未満のものが 46 隻（61.3%）と、全体の過半数を占め、10 ノットを超える速力は全体の 7 割以上を占めています。

◆ 死角の状況

死角の角度別にみると、10～20° 未満及び 20°～30° 未満が最も多く、10～30° 未満で約 8 割を占めています。

◆ 事故発生時の操船状況

視界制限船の事故発生時の操船状況は、「他船はいないものと思った（思い込み）」ものが 44 隻（58.7%）と多発しています。

◆ 衝突相手船等の状況

衝突相手船等の動静別にみると、釣りなどで漂流中又は錨泊中であつたものが約 8 割を占めており、視界制限船の接近に気付いた衝突相手船の対応別にみると、「（視界制限船が）避けてくれると思った、前後を通過すると思った」が 21 隻（44.7%）と最も多く、衝突相手船についても「思い込み」によるものが多発しています。

■ 事故調査事例から得られた教訓

- 教訓① 船首を左右に振ったり、操舵室の外に出るなどにより、目視で死角を補う見張りを行うこと。
- 教訓② レーダーを活用して周囲の見張りを適切に行うこと。
- 教訓③ 海面反射などの影響でレーダー画面に障害が出た場合は、調整を行うこと。
- 教訓④ 接近する船舶があれば、早期に注意喚起信号を行うこと。
- 教訓⑤ 漂流中に他船が接近して来ることに気付いたときは、安全に通過するまで動静を監視すること。
- 教訓⑥ 汽笛を有しない船舶は、漂流中又は錨泊中に接近する他船を認めた場合、有効な音響による信号を行い、注意を喚起すること。

事故防止分析官のひとこと

船首方の視界制限による衝突事故は、多くの場合、天気、視界ともに良好な状況で発生しており、視界制限船及び衝突相手船ともに操船者の「思い込み」により多発していることから、見張りに対して油断が生じていることが、事故発生に関与していることがうかがえます。

常に気を張って操船を行うことは心労を伴うものですが、船首を左右に振ったりレーダーを適切に使用したり、といった簡単な対処法で多くの事故を防止できることから、日頃からこうした点を気に留めていただければと思います。

「運輸安全委員会ダイジェスト」についてのご意見や、講師派遣のご依頼をお待ちしております。

〒100-8918

東京都千代田区霞が関 2-1-2
国土交通省 運輸安全委員会事務局
担当：参事官付 事故防止分析官

TEL 03-5253-8111 (内線 54234)

FAX 03-5253-1680

URL

<http://www.mlit.go.jp/jtsb/index.html>

e-mail jtsb_analysis@mlit.go.jp