

5. まとめ（チェックリスト）

船舶の存在に気付かなければ、衝突事故は防げない！

- 船橋当直中に海図台などで長時間にわたる作業を行わないこと！
- 他のことをしながらの見張りは、注意力の低下を招く！
- 船橋を無人にすることは避け、必要に応じて他の乗組員と交替すること！
- 他船や一つの方向に注意が向き過ぎると、別の方向から船舶が来ていることも！
- 構造物による死角がある場合は、一カ所にとどまらず、船橋内を移動して見張りを！
- レーダーでの見張りは、レンジ（近距離⇄長距離）の切り替えを適宜適切に！

船舶の存在に気付いた後は、継続的な見張りで余裕のある時機に避航を！

- 安全に通過する態勢か判断するには、継続的な見張りが必要不可欠！
- 相手船の行き先や動向を憶測で判断せず、AIS 搭載船同士であれば AIS 情報を確認し、国際 VHF 無線電話でコミュニケーションをとるなどして確実な情報入手に努めること！
- 自船が保持船であっても、相手船が避けない場合の対応を早めに準備！
- 相手船を避ける場合は、余裕のある時期にできる限り大きな動作で！
- 視界制限状態では、安全な速力、霧中信号、見張り体制の強化を忘れずに！
- 潮流の影響が大きい海域では、十分な船間距離を保つこと！
- 狭い水道では右側端航行の原則を守ること！

漁船が自船に気付いていない可能性も想定した対応を！

- 陸岸に向けて航行する漁船を見掛けたら、漁獲物の整理を行っている可能性も！
- 汽笛や発光による注意喚起を行い、漁船が気付いているか確認することも有効！
- 自船の操縦性能を考慮して余裕のある時機に回避すること！
- 航行する海域特有の漁法、操業時期などの情報を事前に得ておくこと！

必要な技量を有する者を船橋当直に！ 船橋内の情報共有を大切に！

- 無資格者を単独の船橋当直につかせないこと！
- 複数の者で船橋当直を行う場合は、全ての当直者が情報を共有できる体制作りを！

事故防止分析官のひとこと

船舶同士の衝突の要因は、見張りが適切でないことによるものが多いことを分かっていただけだと思いますが、「認知」、「判断」、「操作」の各段階でヒューマンエラーは発生しており、「認知」・「判断」のエラーを減少させるには、AIS の更なる普及が有効であると考えます。

また、3月や7月は、内航貨物船・内航タンカーの衝突事故が増加する傾向にありますので、見張りを確実に実施し、他船と危険な関係になる前に針路を変更するなど、慎重かつ余裕のある運航を心がけましょう。

「運輸安全委員会ダイジェスト」についてのご意見や、出前講座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 54237)

FAX 03-5253-1680

URL <http://www.ml.it.go.jp/jtsb/index.html>

e-mail

hqt-jtsb_analysis@ml.ml.it.go.jp