

航行中に船首方の視界が制限された船舶による  
衝突事故の防止に関する情報提供について

運輸安全委員会が平成 20 年 10 月から平成 25 年 10 月末までに公表した船舶事故等調査報告書に基づき、船首方の視界が制限された漁船、遊漁船等の船舶（以下「視界制限船」という。）による衝突事故（以下「船首方視界制限起因事故」という。）の発生状況等を分析したところ、以下のとおりであったので、国土交通省及び水産庁へ情報提供を行いました。

1. 事故の発生状況等

- (1) 船首方視界制限起因事故は、68 件発生しており、これらの事故において、5 人が死亡し、53 人が負傷している。
- (2) 船首が浮上することなどによる船首方の視界が制限される範囲は、約 10° ～ 30° のものが多く、60° や 90° に及ぶものもあった。
- (3) 船首方視界制限起因事故の約 9 割においては、視界制限船が、船首方において、錨泊、漂泊等の動きが少ない状態の船舶と衝突している。
- (4) 船首方視界制限起因事故の約 6 割においては、視界制限船の操船者が、航行前の見張りや航行中に船首を振るなどして船首方の見張りを行ってはいないものの、その際、他船を認めなかったことなどから、船首方に他船がないものと思込み、その後、見張りを適切に行っていなかった。

なお、小型漁船等の船首方の視界が制限される要因としては、これらの船舶は滑走型のものが多く、船舶が滑走状態になるまでの間に船首が浮上して船首方の視界が制限されることとなるとともに、漁船にあつては、これに加えて漁ろう関連設備等の甲板上への搭載により、更に船首方の視界が制限される傾向にある。

また、現存船の一部では、耐航性、復原性、総トン数等の制約から、視界の制限を完全に解消することが、容易でない例も見受けられる。

2. 再発防止策

船首方視界制限起因事故の再発防止策としては、次の (1) 又は (2) 記載の措置が考えられる。

- (1) 新たに船舶を建造する場合には、その設計、建造等に際し、できる限り、船首方の視界を確保することに留意すること。
- (2) 視界制限船については、操船方法等により、制限された船首方の視界を補う措置を講じること。