

4. まとめ

本号で紹介した事故調査事例（4 事例）及びそのほかの事故調査から、衝突事故の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。

■ 対象海域における衝突事故の発生状況

◆船種の状況

船種別にみると、貨物船 39 隻 (36.4%)、漁船 28 隻 (26.2%)、タンカー 12 隻 (11.2%) の順になっています。貨物船とタンカーについて、対象海域における衝突事故の発生隻数を一般海域におけるそれと比較してみると、対象海域における発生比率が約 2 倍高くなっています。

◆死傷者の状況

50 件中 10 件で 18 人の死傷者が発生し、漁船 4 隻、遊漁船、プレジャーボートそれぞれ 3 隻はすべて 5 トン未満の小型船であり、死亡 3 人(釣り客 1 人、漁船の船長 2 人)、重傷 1 人、軽傷 14 人となっています。

◆原因分類

原因を事故単位でみると、人的要因が 40 件(80.0%)、人的、環境的要因が 8 件(16.0%)などとなっており、全てが「人的要因又は人的要因が関連する複合要因」となっています。また、人的要因を船舶単位でみると、「判断エラー」は 33 隻(36.3%)中 32 隻が「思い込み」という特徴があります。

■ 事故調査事例から得られた教訓

- 目視だけでなく、レーダー等を有効に活用して適切な見張りを行うこと。
- 操船以外の作業を行う場合は、周囲の船舶の状況を適確に把握し、安全を確認したのち、適切な見張りの妨げとならないよう、速やかに作業を終了すること。
- 互いに進路を横切の場合は、衝突のおそれについて、十分に判断することができるよう、常時適切な見張りを行うこと。
- 推薦航路に沿って航行する船舶は、推薦航路の中央線の右側を航行すること。
- 他船が衝突を避けるための動作をとっていない場合には、直ちに警告信号を行うこと。
- 自船が保持船となる場合は、衝突を避けるための最善の協力動作をとること。
- 自船が避航船となる場合は、他船から十分に遠ざかるため、できる限り早期に、かつ大幅に動作をとること。

来島海峡航路西口付近では…

- 船舶管理会社は、
 - ・ 船員に対し、視界制限状態となった際の遵守すべき事項（船長への報告等）の指導を強化する。
 - ・ 来島海峡航路の潮流が南流時、梶取ノ鼻北方沖では、来島海峡航路入航船と出航船は進路が交差する状況となることがあるので、視界制限状態において、反航船を認めた場合には、VHF 無線電話を活用して反航船の操船状況等の確認を行うことを指導する。

事故防止分析官のひとこと

同一海面を利用する船舶の輻輳する海域では、交通量の多さに伴って操船時にふだんよりも高い注意力が求められるものと思います。

しかしながら、対象船舶の 4 割弱では「他船はいないだろう」、「相手船が避けてくれるだろう」という思い込みによる『だろ運航』の結果、危険な状況に陥ってしまいました。

本紙で紹介した内容を他山の石とし、「他船はいるかもしれない」、「相手船が避けてくれないかもしれない」といった『かもしれない運航』を実践してみてはいかがでしょうか。

「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



～地図から探せる事故とリスクと安全情報～

<http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>