

## 2. 発生状況

平成20年から平成24年12月までに発生し、当委員会が調査、公表した旅客船の「事故及びインシデント」（事故等）は398件(401隻)となっており、平成24年においては75件(75隻)でした。それらのうち、これまでに333件(336隻)について、事故調査報告書を公表しています。

全隻数に占める割合は、平成24年においては5.3%であり、近年、5%前後で推移しています。（図1参照）  
以下、これらの調査対象となった旅客船事故等の状況について、統計資料を図示します。

### ■ 旅客船事故等発生状況の推移

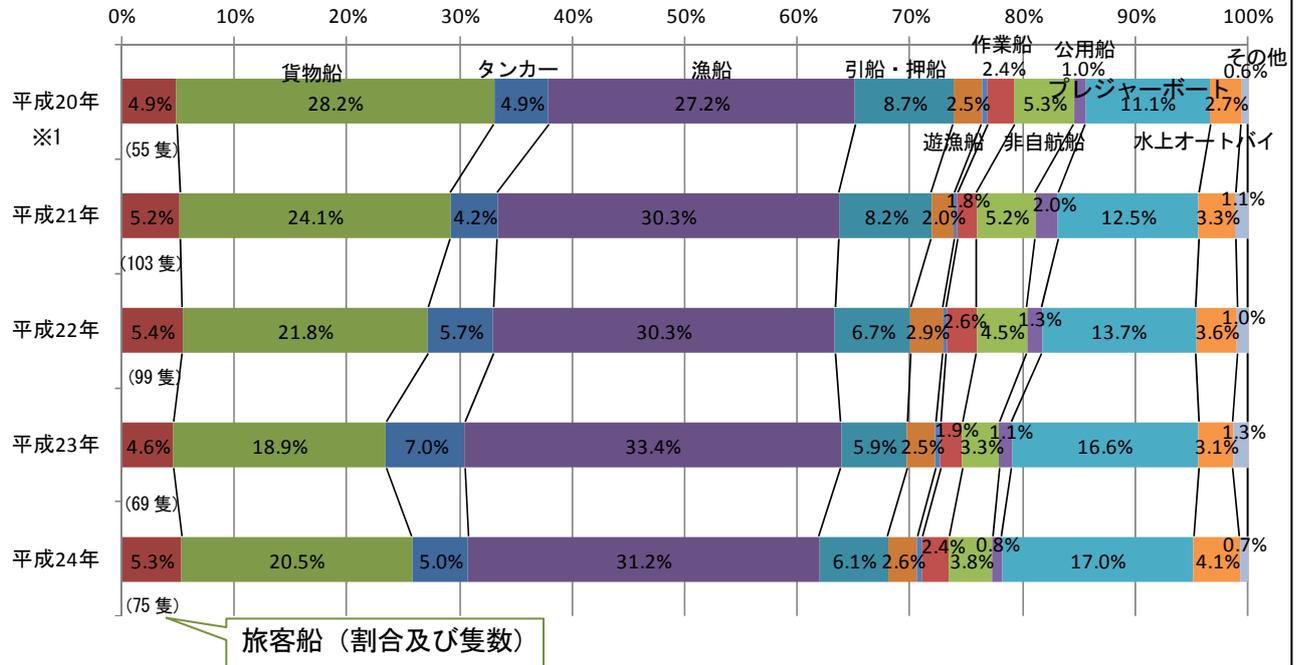


図1 旅客船事故等発生隻数及び調査対象の全隻数に占める割合の推移

### ■ 事故等種類別発生状況の推移

一方、旅客船事故等種類別に発生件数をみると、平成24年においては、死傷等（※2）16件(21.3%)、衝突（単）（※3）14件(18.7%)、乗揚11件(14.7%)、運航阻害10件(13.3%)、衝突9件(12.0%)、運航不能6件(8.0%)、火災4件(5.3%)、浸水3件(4.0%)などとなっています。

短期的には、衝突や乗揚の発生は若干減少傾向が読み取れます。（図2参照）

※1：平成20年発生分は、当委員会が発足した平成20年10月以降に調査対象となったものである。

※2：死傷等とは、乗船者の海中転落、遊泳者との接触など、人の死傷が発生した事故のことをいい、衝突・乗揚・火災等による死傷は含まない。

※3：衝突（単）とは、岸壁及び防波堤等と船舶との衝突事故のことをいう。

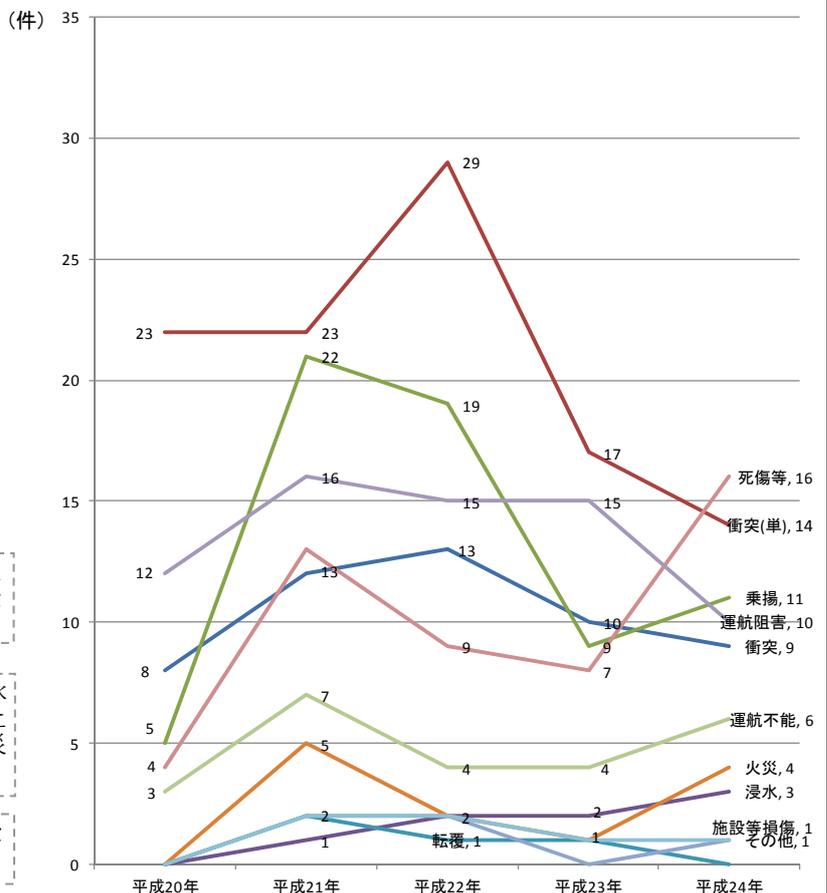


図2 旅客船事故等種類別発生件数の推移

## ■ 死傷者数の状況

旅客船事故等による死傷者数の推移をみると、平成 24 年においては、死亡 4 人(11.8%)、重傷 10 人(29.4%)、軽傷 20 人(58.8%)の合計 34 人となっています。

死傷者数は、大きな衝突事故が相次いだ平成 20 年以降は減少傾向にありましたが、平成 23 年以降再び増加傾向に転じています。(図 3 参照)

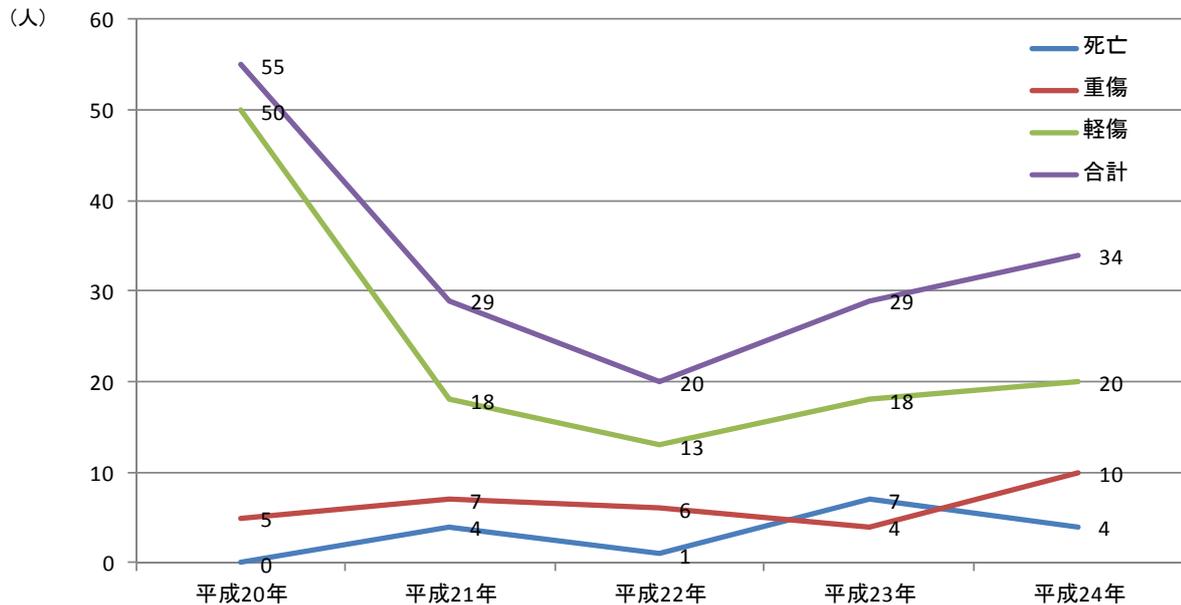


図 3 旅客船事故等による死傷者数の推移（死傷区分別）

一方、死傷者の属性別に発生件数をみると、平成 24 年においては、旅客 20 人(58.8%)、乗組員 8 人(23.5%)、その他(※4) 6 人(17.6%)となっています。

いずれの年においても旅客の死傷が最も多く、全体の死傷者数の 5~6 割以上となっています。(図 4 参照)

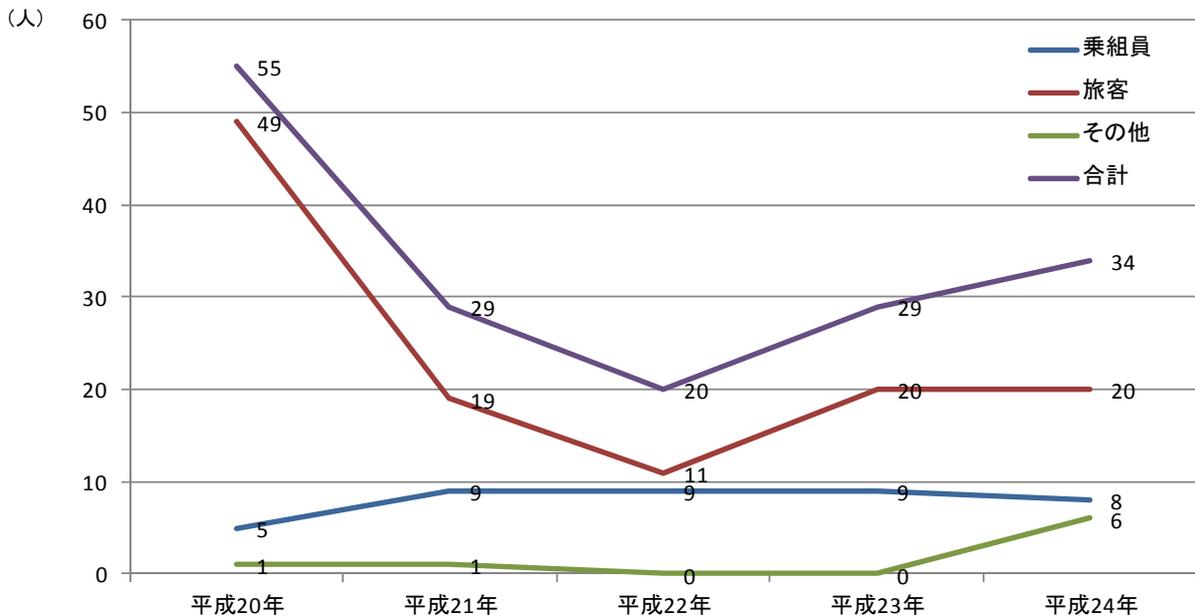


図 4 旅客船事故等による死傷者数の推移（死傷者種類別）

※4:「その他」とは、荷役作業員等をいう。

## ■ トン数別の状況

トン数別にみると5～20トン111隻(27.7%)、20～100トン46隻(11.5%)、100～200トン58隻(14.5%)、200～500トン及び500～1,600トンがそれぞれ31隻(7.7%)などとなっており、500トン未満の各区分で、全体の約7割を占めています。(図5参照)

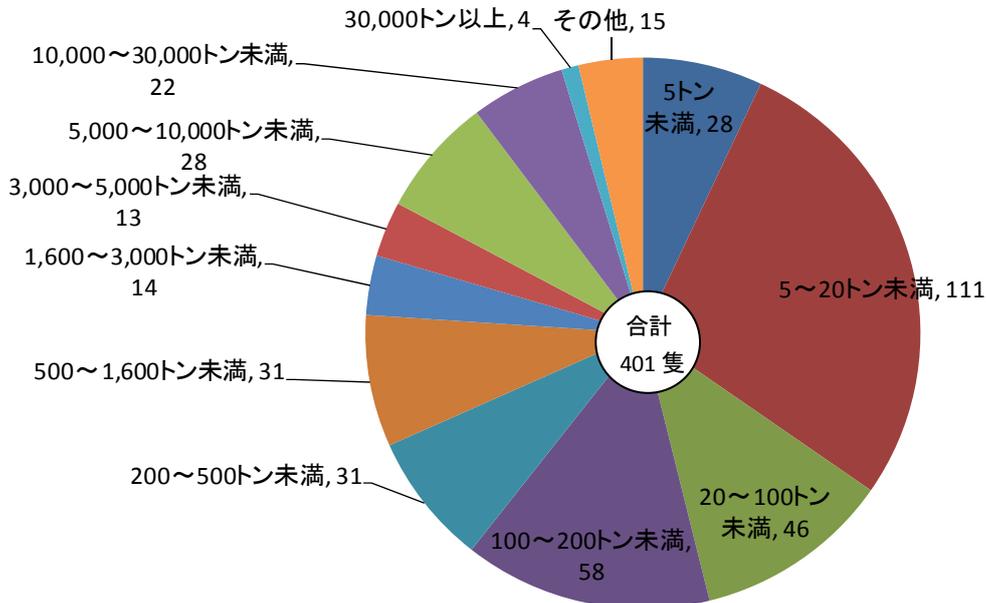


図5 トン数別発生隻数

## ■ 発生時間帯の状況

発生時間帯は、14時台が41件(10.3%)と最も多く、次いで10時台が36件(9.0%)、11時台及び15時台がそれぞれ32件(8.0%)の順となっています。8時～17時台に計286件となっており、全体の約7割を占めています。日中の時間帯でも、12時台では15件(3.8%)と少なくなっていますが、その前後の4時間を比較すると、8時台～11時台が116件(29.1%)であるのに対し13時台～16時台が130件(32.6%)となり、午後において事故等発生件数が比較的多い傾向にあります。(図6参照)

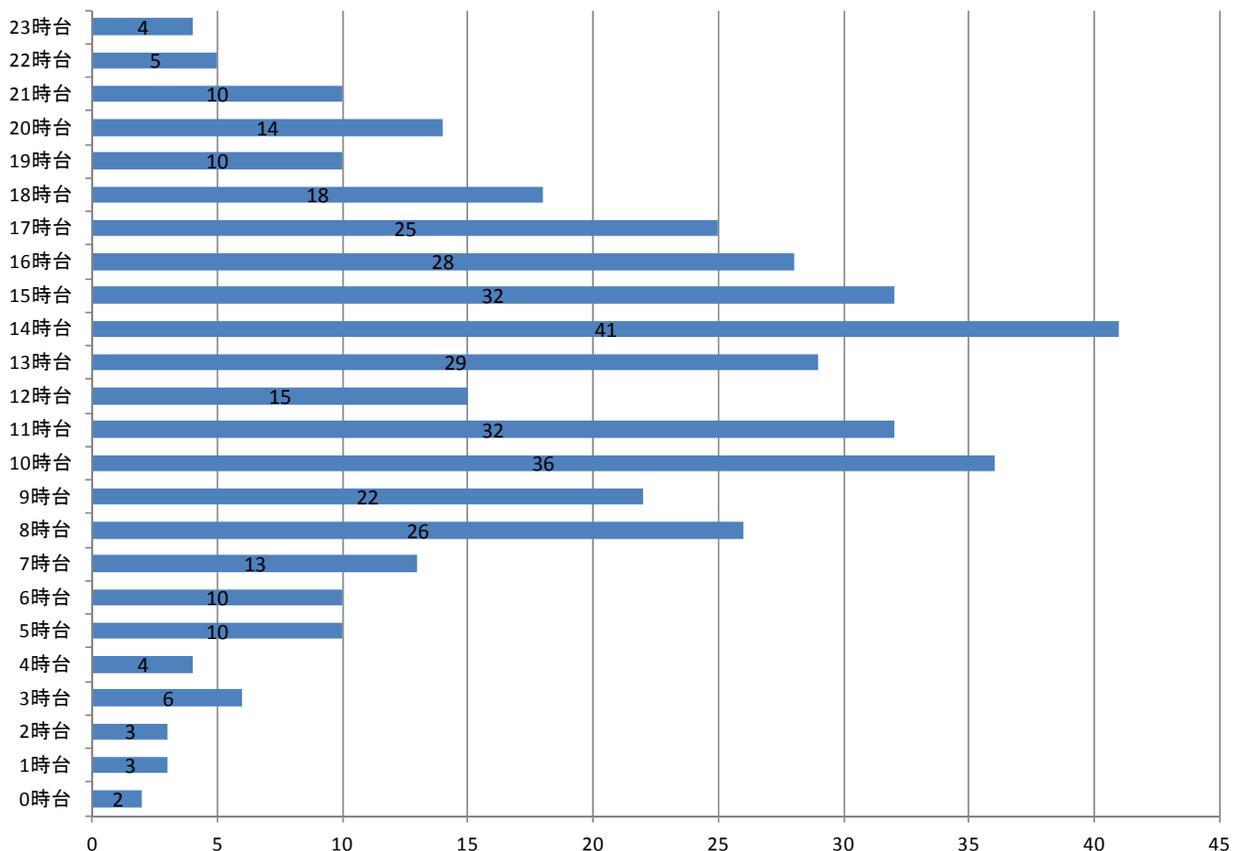


図6 発生時間帯

(件)

## 発生場所の状況

発生場所は、瀬戸内海等が 137 件(34.4%)と最も多く、次いで、南西諸島が 74 件(18.6%)、九州北岸及び西岸が 65 件(16.3%)、本州北岸中部が 29 件(7.3%)の順となっており、これらの発生場所で全体の約 8 割を占めています。(図 7 参照)

さらに、瀬戸内海等の内訳をみると、備後灘・燧灘～安芸灘・広島湾が 63 件(46.0%)と最も多く、次いで紀伊水道～播磨灘が 31 件(22.6%)、備讃海域が 27 件(19.7%)などとなっています。(図 8 参照)

また、これらの発生場所別に事故等種類をみると、衝突及び衝突(単)が瀬戸内海等でそれぞれ 24 件及び 48 件、乗揚及び死傷等が、南西諸島でそれぞれ 22 件及び 14 件と最も多くなっています。(表 1 参照)

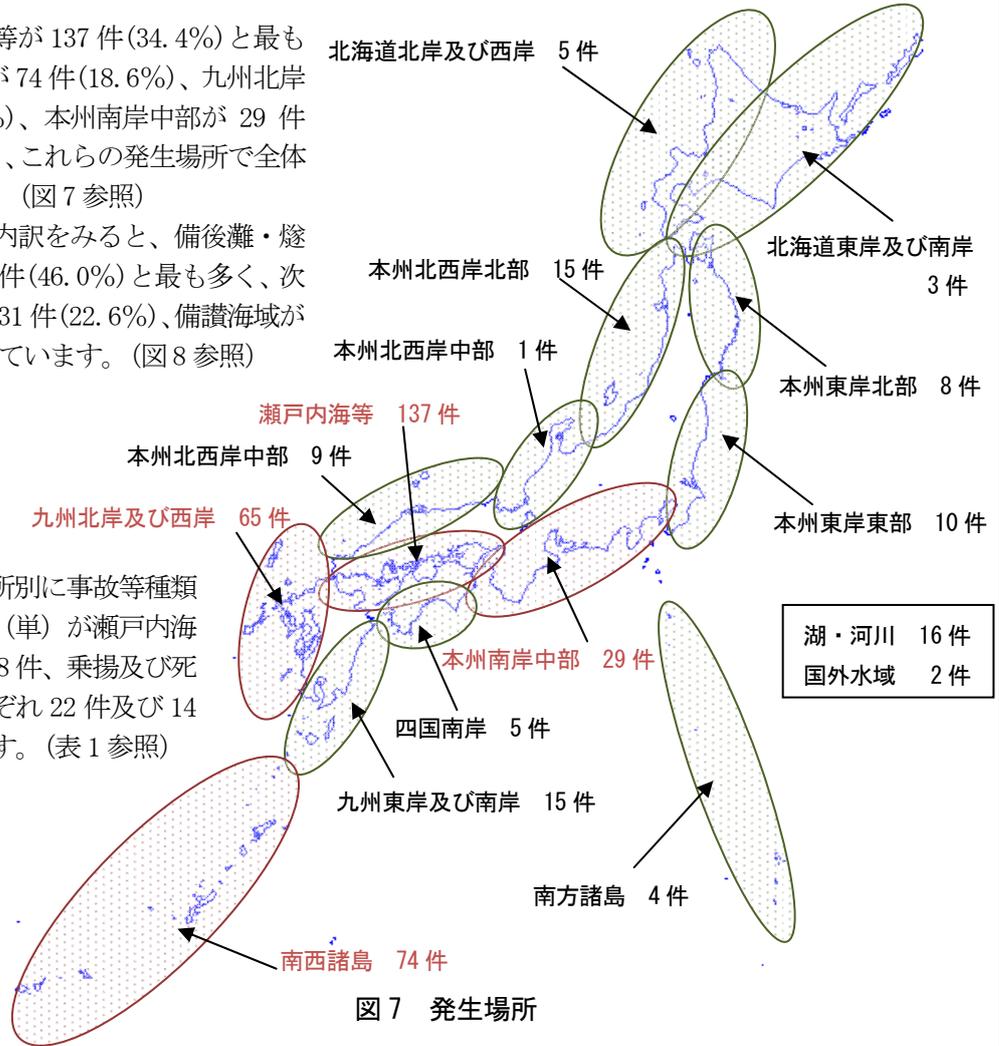


図 7 発生場所

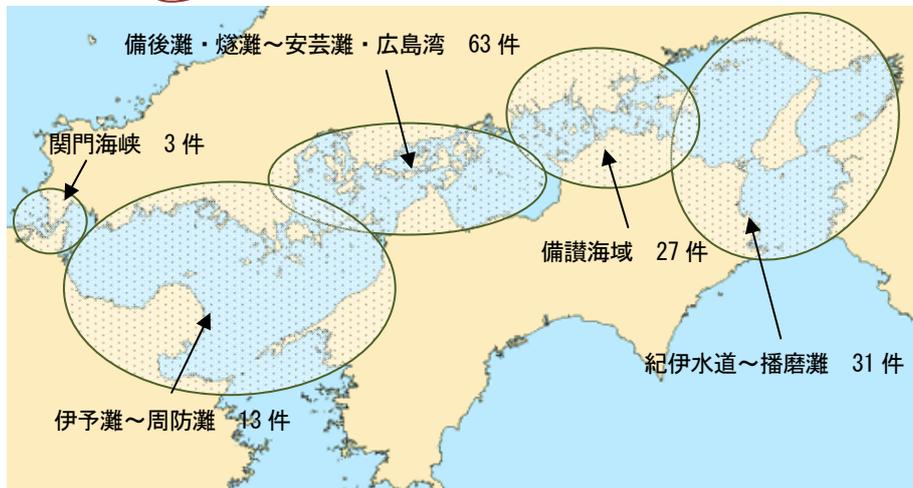


図 8 発生場所(瀬戸内海等)

表 1 事故等種類(発生場所別)

事故等種類	衝突	衝突(単)	乗揚	浸水	転覆	火災	爆発	施設等損傷	死傷等	行方不明	運航不能	座席	安全阻害	運航阻害	その他	合計
瀬戸内海等	24	48	16	3	0	5	0	4	9	0	6	0	0	22	0	137
紀伊水道～播磨灘	8	8	2	1	0	1	0	4	2	0	2	0	0	3	0	31
備讃海域	5	11	2	0	0	1	0	0	2	0	1	0	0	5	0	27
備後灘・燧灘～安芸灘・広島湾	10	26	9	1	0	3	0	0	2	0	2	0	0	10	0	63
伊予灘～周防灘	1	3	3	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4	0	13
関門海峡	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	3
南西諸島	6	19	22	1	1	1	0	0	14	0	3	0	0	7	0	74
九州北岸及び西岸	6	11	14	2	0	1	1	0	5	0	5	1	1	17	1	65
本州南岸中部	5	8	2	0	0	2	0	0	5	0	2	0	0	4	1	29

## 原因分類の状況

### 約7割が人的要因により発生

事故等調査報告書記載の事故原因を、人的要因、機械的要因、環境的要因、組織的要因の各項目に当てはめて分類すると、人的要因が121件(36.3%)、機械的要因が72件(21.6%)、人的、環境的要因が57件(17.1%)、などとなっています。また、全体の約7割が「人的要因、または人的要因が関連する複合要因」となっています。(図9参照)

また、人的要因を、必要なものが発見できない「発見失敗」、気をとられたなどによる「失念」、思い込み、憶測などの「判断エラー」、技量不足や動作の乱れ、粗雑な作業などの「行動エラー」、外圧の影響、手順省略などの「意図的行動」、「居眠り・眠気」、各エラータイプの「複合型」に分類すると、「行動エラー」が95件(43.4%)と最も多く、次いで「複合型」が32件(14.6%)、「判断エラー」が31件(14.2%)、「意図的行動」が30件(13.7%)などとなっています。(図10参照)

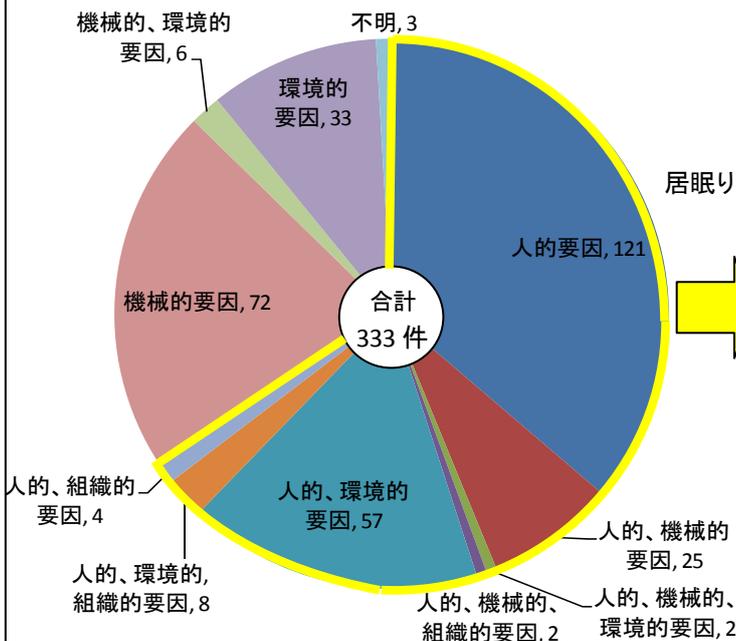


図9 原因分類別件数

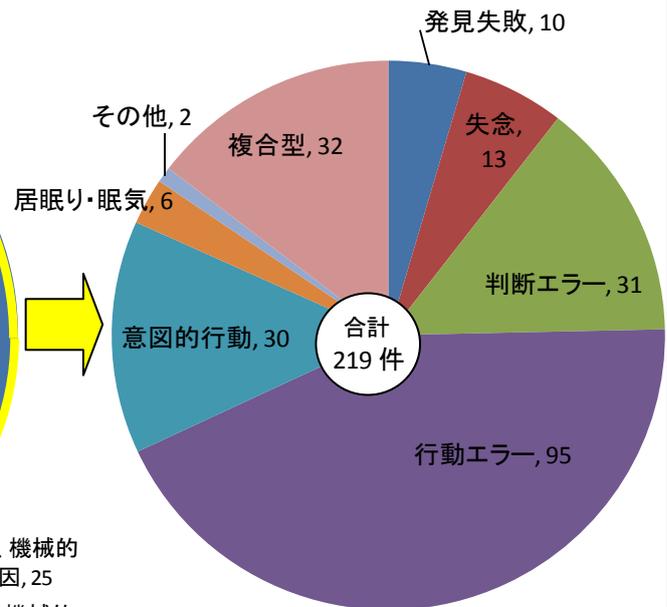


図10 人的要因エラータイプ別件数

#### 人的要因の例

##### 発見失敗

- 漁網に気付かなかった

##### 失念

- 隣の棧橋に着棧中の旅客船に気をとられて減速が遅れた

##### 判断エラー

- 他船が暗岩付近を通過したので本船も通過できると思い込み、暗岩に乗り揚げた
- 岸壁との距離を正確に把握していなかった

##### 行動エラー

- 過大な速力で着棧態勢に入った
- 圧流時の操船を適切に行わなかった
- 足場の確保が適切でなく、落下した

##### 意図的行動

- 船位の確認を行わなかった
- 荒天時操船マニュアルを遵守しなかった

#### 機械的要因の例

- 高圧ゴムホースの経年劣化
- 漏電又は短絡による発火
- クラッチの損傷
- 主機操縦位置切換え弁のパッキン劣化
- 排気弁弁傘部欠損

#### 環境的要因の例

- 強風による圧流
- 台風による天候急変
- 霧による視界制限状態
- 潮位の低下
- 航走波による動揺
- 操舵室内の高温

#### 組織的要因の例

- 安全管理規程未改訂
- 乗組員安全教育未実施