2. 発生状況

■ 要因別・事故種類別にみた発生状況 ■

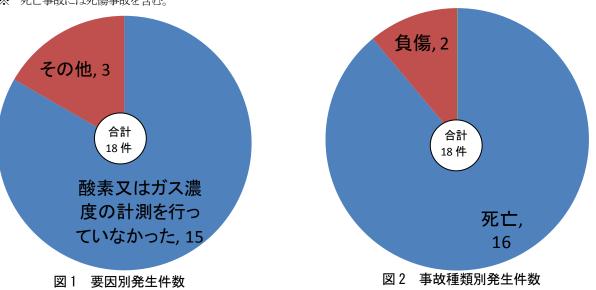
「酸素又はガス濃度の計測を行っていなかったこと」による発生が大半

運輸安全委員会の船舶事故調査報告書及び旧海難審判庁の裁決書によれば、平成元年以降(運輸安全委員会にあっては平成20年以降)に発生したケミカルタンカー等で酸欠又はガス中毒により死傷した事故は、18件(18隻)であり、これを要因別にみてみると、

- (1) 酸素又はガス濃度の計測を行っていなかったこと。(15件)
- (2) ポンプ軸シールを整備する措置を採らず、呼吸具を装着せず、立会者を置いていなかったこと。 (1件)
- (3) 貨物タンク洗浄水の混合により化学反応したこと。(1件)
- (4) 船内の貨物倉内通風用ダクトが撤去されており、貨物倉内で発生したガスが各船員室に漏れたこと、また、荷送人が、貨物の運送を委託する際、運航管理者に対して危険物であることを通知しておらず、運航管理者が、積荷の危険性について調査を行っていなかったこと。(1件)

によるものであり、「酸素又はガス濃度の計測を行っていなかったこと」による事故が大半を占めています。(図1参照)

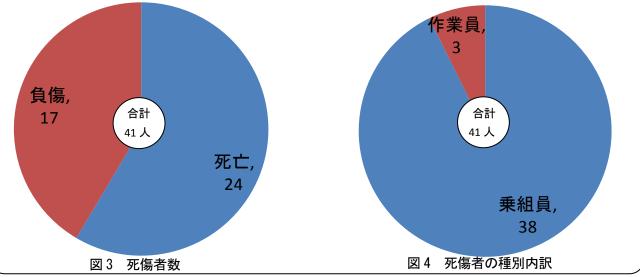
事故種類別にみると、死亡事故 16 件 (88.9%)、負傷事故 2 件 (11.1%) となっています。(図 2 参照) ※ 死亡事故には死傷事故を含む。



■ 死傷者の状況 ■

18 件の事故による死傷者数は、計 41 人でした。内訳は、死亡 24 人(58.5%)、負傷 17 人(41.5%)となっており、死亡者が過半数を占め、当該事故が発生した場合の危険性の高さを示唆しています。 (図 3 参照)

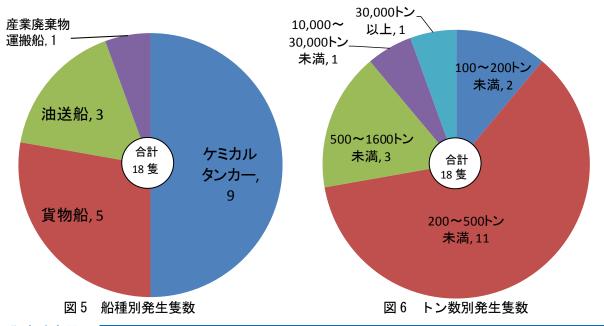
死傷者の種別内訳をみると、乗組員38人(92.7%)、作業員3人(7.3%)となっています。(図4参照)



■ 船種別・トン数別発生状況

船種別にみると、ケミカルタンカーが9隻(50.0%)と最も多く、次いで、貨物船が5隻(27.8%)、油 送船が3隻(16.7%)などとなっており、船倉、密閉された区画等での作業を伴い、危険物を扱う可能性 が高いケミカルタンカーにおける発生が目立っています。(図5参照)

トン数別にみると、100~200 トン2 隻(11.1%)、200~500 トン11 隻(61.1%)、500~1,600 トン3 隻 (16.7%)などとなっており、100~500トンの比較的小型の船舶での事故が、全体の約7割を占めていま す。(図6参照)



発生地点図

発生地点をみると、東京湾付近における発生が7件(38.9%)を占めています。 また、関門海峡付近における発生が3件(16.7%)となっています。

※ 当委員会では、海域や事故等種類を設定し、事故等の発生状況を地図上 で表示することができる「船舶事故ハザードマップ」を提供しています。 併せてご活用ください。 (URL: http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/)

ケミカルタンカー

死亡2人、負傷2人

(H17.4.8 発生)

貨物船(H19.4.23 発生) 油送船(H1.9.13 発生) 死亡1人、負傷3人

æ

問門自動車道

南西泊港下門港與門海峡

死亡2人

ケミカルタンカー (H24. 2. 7 発生) 死亡1人

18. M

しながわ

声绿区<mark>人</mark>操于区

逗子前**×**

南房総市

ケミカルタンカー (H13. 12. 27 発生) 死亡1人

ケミカルタンカー (H23, 6, 28 発生) 死亡2人、負傷2人

油送船(H11.4.3 発生) 死亡1人

睦沢明

若松港 こくら 関門港 UC 北九州港 VG がはた 322 / 北九州空港 関門海峡付近拡大図

洞海湾、福浦港

貨物船(H8.4.5 発生) 死亡1人、負傷2人

急転傷 とばた

貨物船(H21.6.13発生) 死亡3人

油送船(H21.8.27 発生) 死亡1人

貨物船 (H6. 10. 25 発生) 死亡1人

ケミカルタンカー (H22.3.10 発生) 死亡1人

> 貨物船(H4.5.21 発生) 死亡1人、負傷1人

> > ケミカルタンカー (H18.5.22 発生) 死亡3人、負傷1人

☑匝曄 ケミカルタンカー (H13. 1. 24 発生) 死亡2人、負傷1人

> ケミカルタンカー (H23.7.7 発生) 負傷1人

ケミカルタンカー (H13.5.30 発生) 死亡1人

産業廃棄物運搬船 (H15. 6. 12 発生) 負傷4人

東京湾付近拡大図

つうえの 佐倉市

未更净市

鴨川市

富津市

館山市