

6. まとめ

大雨、大雪、強風等に関連する鉄道事故及び船舶事故ともに、台風が多く発生、接近した年や自然災害の発生した年に多発する傾向があることがわかりました。また、同種事故の再発防止に向けては、気象情報の有効活用や的確な状況把握、荒天に遭遇した時への備えの必要性、といったことも共通していることもわかりました。

以下、本号で調査対象とした鉄道事故等及び船舶事故等の発生状況についてまとめました。

■ 鉄道事故等の発生状況

◆ 事故等発生件数の推移

観測史上最多となる10個の台風が上陸した平成16年、及び大雪が大きな被害をもたらした同17年、同18年において、多数の事故が発生しています。

◆ 発生日・発生時間帯の状況

発生日では、12月～3月に多発し、雪害に関連した事故等により占められています。

発生時間帯では、夜及び午前中に多発しています。

◆ 原因分類

点検実施時期・方法や除雪体制、運転規制についての基準、及び安全管理施策の周知徹底といった組織的要因が半数近くの事故等発生に関連しています。

■ 船舶事故等の発生状況

◆ 事故等種類・発生件数の推移

事故等種類別にみると乗揚、転覆が多く、発生件数の推移をみると、日本への台風の接近数が多い年となった平成24年が最も多くなっています。

◆ 船種別・トン数別発生状況

船種別にみると、貨物船、漁船、プレジャーボートで多くを占め、トン数別にみると、20トン未満の区分で半数以上を占めています。

◆ 発生場所の状況

本州南岸中部、特に、多くの船舶が台風の接近に備えて錨泊し、混雑した状態となる東京湾内での発生が多発しています。

◆ 原因分類

注意不足などの「行動エラー」が最も多く、次いで、救命胴衣の不着用といった「不安全行動」などとなっており、これら人的要因に関連した事故等の発生が全体の約8割を占めています。

事故防止分析官のひとこと

事故等調査の結果から得られた関連データの統計、分析を行うにあたっては、各運輸モードにおける発生傾向や再発防止策の検討を行うことのみならず、モードを越えて広い視野で俯瞰する、といった姿勢が求められます。

本号でご紹介した「洞爺丸遭難事故」のような極めて重大な事故は、その社会的認知度も高いことから、あらゆる気象現象の影響を受ける各運輸モードに関係するみなさんにとって、貴重な教訓となりうるものと考えています。

事故の再発防止に向け、過去の経験から得られた教訓が確実に活かされることを願っています。

「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



船舶事故
ハザードマップ

～地図から探せる事故とリスクと安全情報～

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