

## 2. 発生状況

平成20年10月～平成25年12月までに、運輸安全委員会が調査対象とし、事故等調査報告書を公表した船舶間衝突事故のうち、船首方の視界に制限のあった船舶（視界制限船）に関連する事故は75件でした。

以下、これらの事故について、統計資料を図示します。

### 死傷者の状況

死傷者数は、計72人でした。

内訳は、死亡6人（8.3%）、重傷12人（16.7%）、軽傷54人（75.0%）となっています。

（図1参照）

死傷者発生の有無別に事故発生件数をみると、死傷者が発生した事故が48件（64.0%）、死傷者なしの事故が27件（36.0%）となっています。（図2参照）

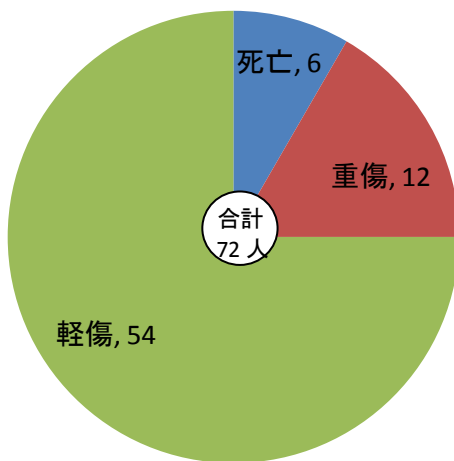


図1 死傷者数

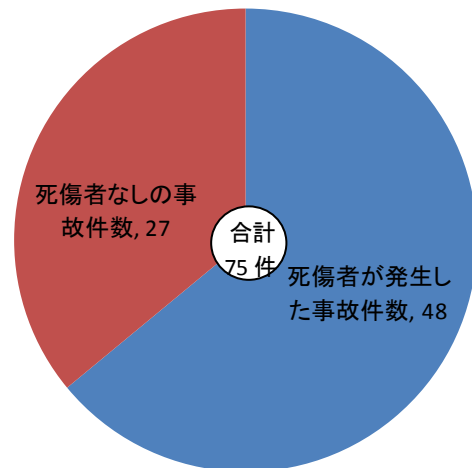


図2 死傷者発生の有無別件数

### 発生月の状況

#### 初夏から秋にかけて多発

発生月別の状況を見ると、5月、6月及び8月がそれぞれ9件（12.0%）、10月が8件（10.7%）などとなっており、比較的、初夏から秋にかけての時期における発生が多く、冬から春にかけての時期には少なくなっています。（図3参照）

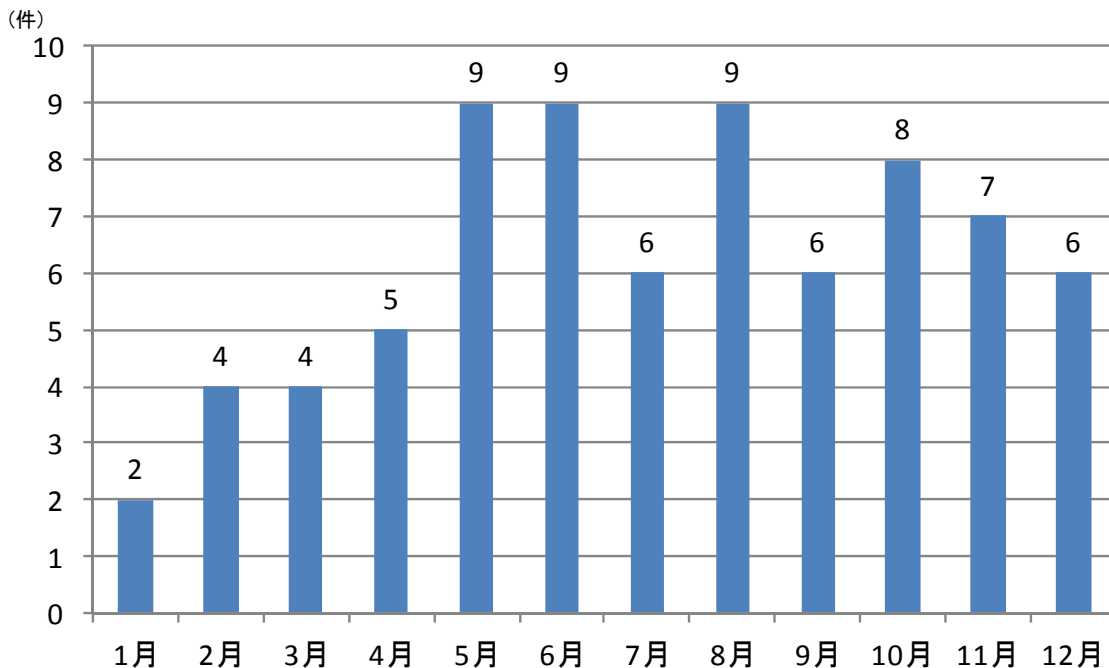


図3 発生月別件数

## 発生時間帯の状況

### 13時台に多発

発生時間帯別の状況を見ると、13時台が11件（14.7%）と最も多く、次いで8時台及び15時台がそれぞれ7件（9.3%）などとなっています。（図4参照）

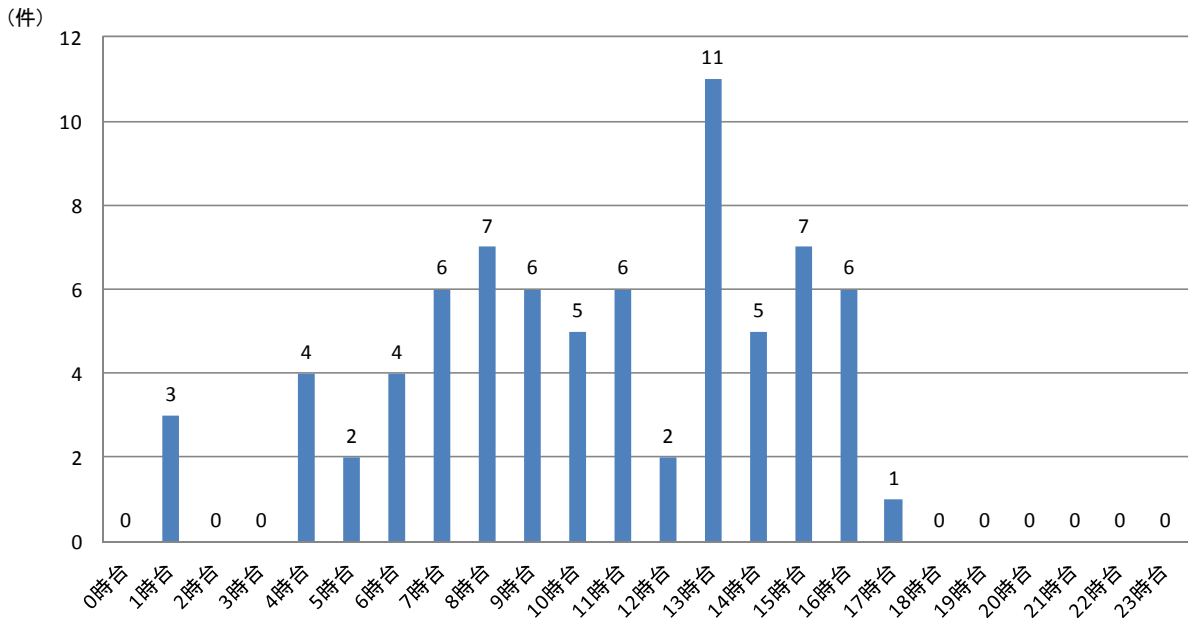


図4 発生時間帯別件数

## 気象・視界の状況

### 大半が平穏な気象、視界良好時に発生

天気の状態別にみると、晴れが54件（72.0%）と最も多く、次いで、曇りが18件（24.0%）などとなっています。（図5参照）

風力階級の状況別にみると、風力1が21件（28.0%）、なし及び風力2がそれぞれ20件（26.7%）などとなっており、なしから風力2までで全体の8割以上を占めています。

（図6参照）

海上の視界の状況別にみると、良好が71件（94.7%）であり、大部分の事故が視界は良好という状況で発生しています。（図7参照）

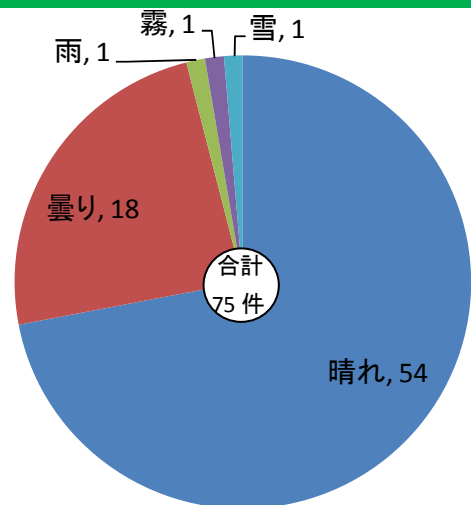


図5 天気の状況別件数

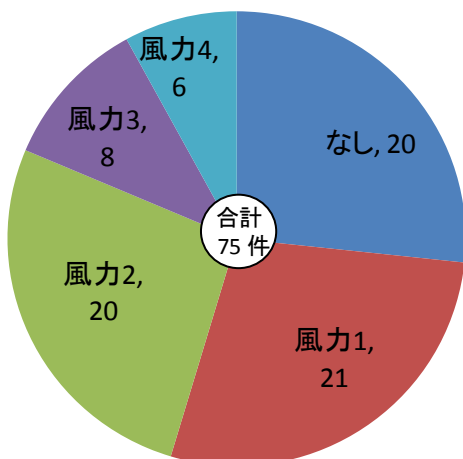


図6 風力階級の状況別件数

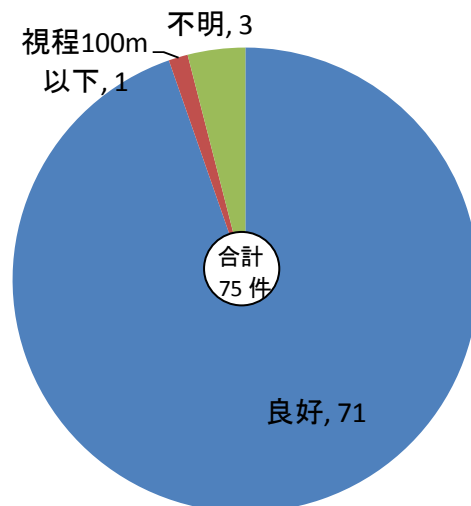


図7 海上の視界の状況別件数

## 発生場所の状況

発生場所は、九州北岸及び西岸が 22 件 (29.3%) と最も多く、次いで瀬戸内海等が 19 件 (25.3%)、本州南岸中部が 10 件 (13.3%) の順となっており、これらの発生場所で全体の約 7 割を占めています。(図 8 参照)

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。併せてご利用ください。  
(URL : <http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>)

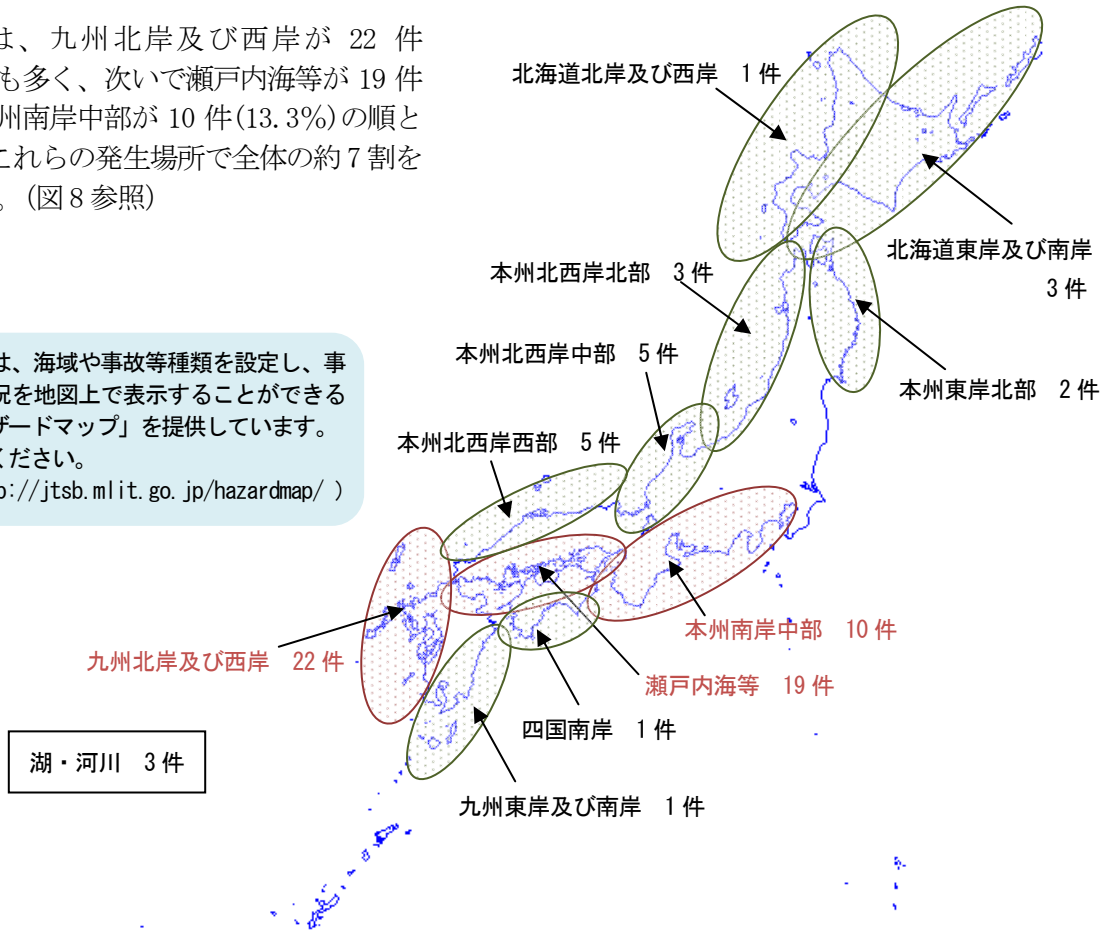


図 8 発生場所

## 視界制限船の状況

### 漁船、5トン未満が大半を占めている

視界制限船を船種別にみると、漁船が 53 隻 (70.7%) と最も多く、次いで遊漁船が 15 隻 (20.0%)、モーターボートが 7 隻 (9.3%) となっています。(図 9 参照)

また、視界制限船をトン数別にみると、5 トン未満が 54 隻 (72.0%) と最も多く、次いで 5~20 トン未満が 20 隻 (26.7%) などとなっています。(図 10 参照)

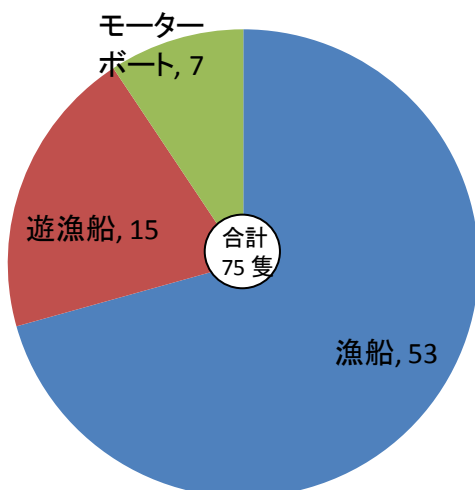


図 9 視界制限船の船種別隻数

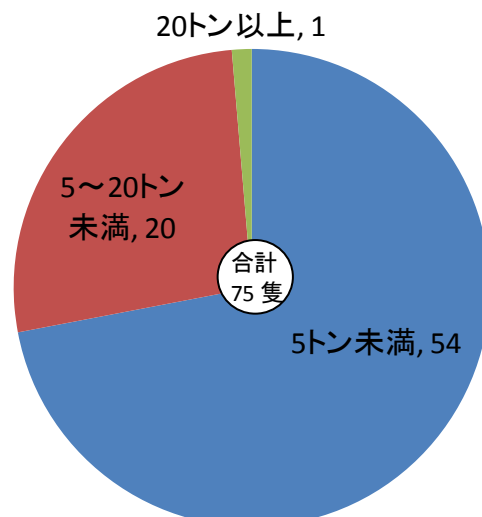


図 10 視界制限船のトン数別隻数

## 速力の状況

事故発生前における視界制限船の速力は、9～16ノット未満のものが46隻（61.3%）となっており、10ノットを超えるものが全体の7割以上を占めています。

（図11参照）

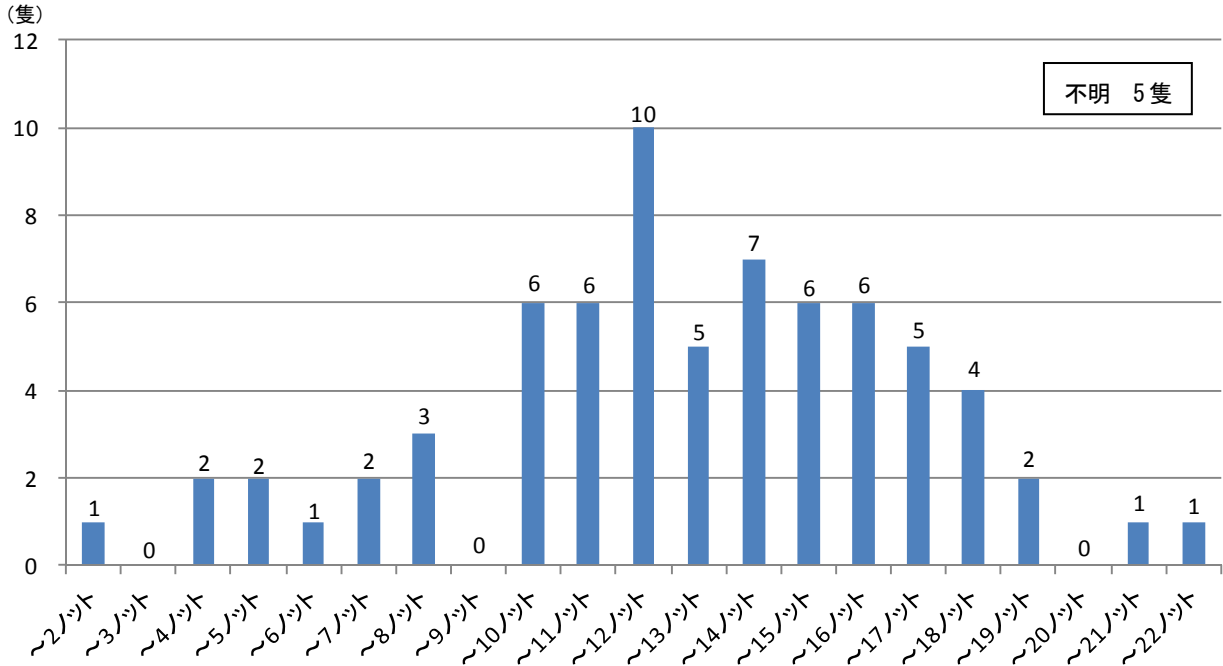


図11 視界制限船の速力区分別隻数

## 死角の状況

視界制限船の死角の角度が判別できたのは、29隻でした。

死角の角度別にみると、10～20° 未満及び20°～30° 未満が、それぞれ11隻（37.9%）と最も多く、次いで10° 未満が3隻（10.3%）などとなっており、10～30° 未満で約8割を占めています。

（図12参照）

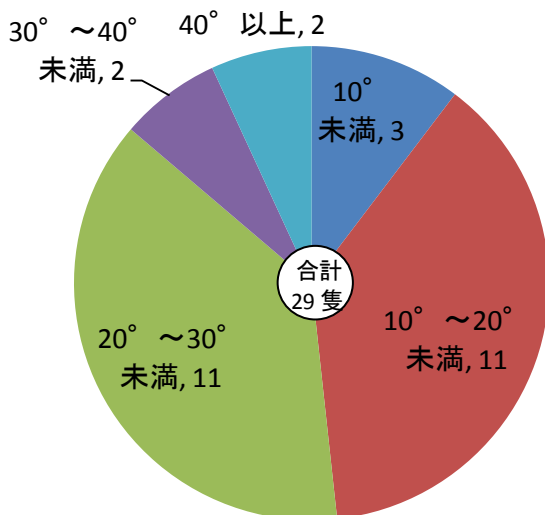


図12 視界制限船の死角角度区分別隻数

## 事故発生時の操船状況

### 「思い込み」により多発

視界制限船の事故発生時の操船状況は、「他船はいないものと思った(思い込み)」ものが44隻（58.7%）、「他のことに注意が向いていた」ものが13隻（17.3%）などとなっています。その他の状況としては、「レーダーを見ながら椅子に腰掛けていた」ものや「他の乗組員が見ているものと思った」ものなどが挙げられます。（図13参照）

操船者において、日常とられている視界の制限を補う方法として、船首を左右に振る、立って身体を左右に動かすといったことが挙げられています。

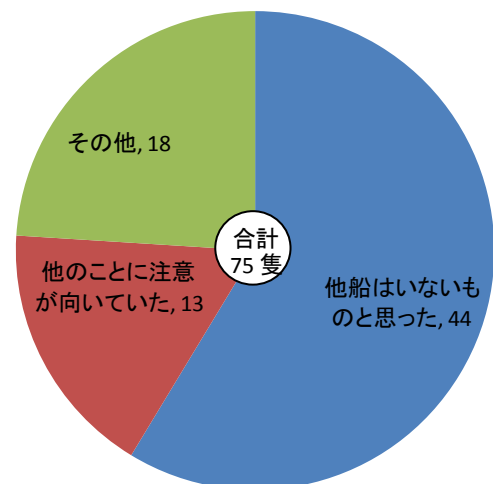


図13 事故発生時の操船状況別隻数

## 衝突相手船等の状況

衝突相手船等の船種別にみると、モーターボートが 35 隻 (46.7%) と最も多く、次いで漁船が 29 隻 (38.7%)、ミニボート及び手漕ぎボートがそれぞれ 3 隻 (4.0%) などとなっており、モーターボート及び漁船で約 9 割を占めています。(図 14 参照)

衝突相手船等の長さ(全長又は登録長)別にみると、5~10m 未満が 50 隻 (66.7%)、5m 未満が 13 隻 (17.3%)、10~15m 未満が 10 隻 (13.3%) などとなっており、10m 未満の船舶等で 8 割以上を占めています。(図 15 参照)

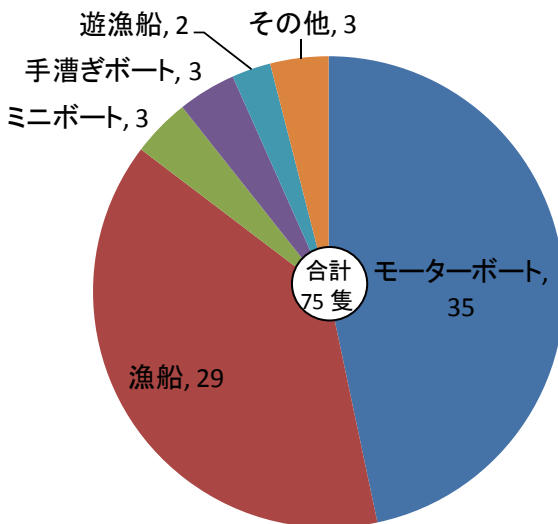


図 14 衝突相手船等の船種別隻数

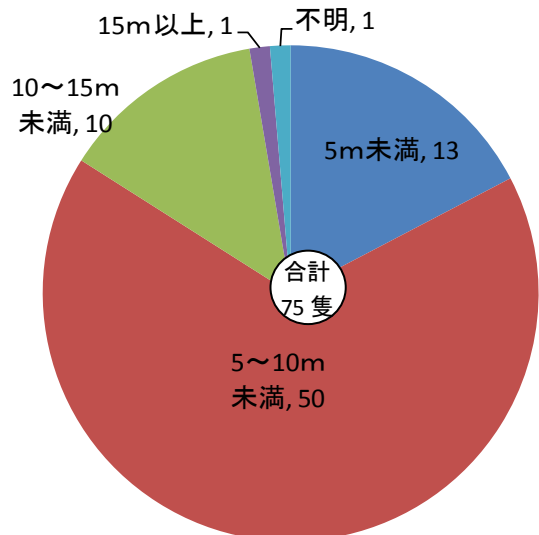


図 15 衝突相手船等の長さ別隻数

## 衝突相手船も「思い込み」により多発

衝突相手船等の動静別にみると、漂泊中が 37 隻 (49.3%)、錨泊中が 21 隻 (28.0%)、低速で航行中が 9 隻 (12.0%) などとなっており、釣りなどで漂泊中又は錨泊中であつたものが約 8 割を占めています。(図 16 参照)

また、視界制限船の接近に気付いた衝突相手船等 47 隻のうち、衝突相手船の対応別にみると、「(視界制限船が) 避けてくれると思った、前後を通過すると思った」が 21 隻 (44.7%) と最も多く、次いで「手を振った、声を出した、笛を吹いた」が 16 隻 (34.0%)、「避航動作(前進、後進、転舵)を行った」が 5 隻 (10.6%)、「(視界制限船が) 何かの用事で接近すると思った」が 3 隻 (6.4%) などとなっており、相手船の接近に気付いても、「思い込み」により、衝突を避ける動作がとられないものが約半数を占めています。(図 17 参照)

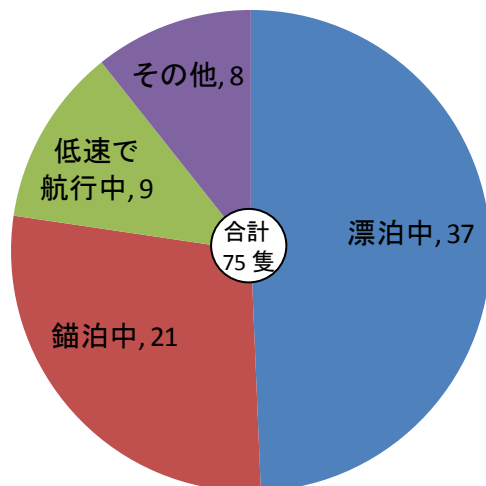


図 16 衝突相手船等の動静別隻数

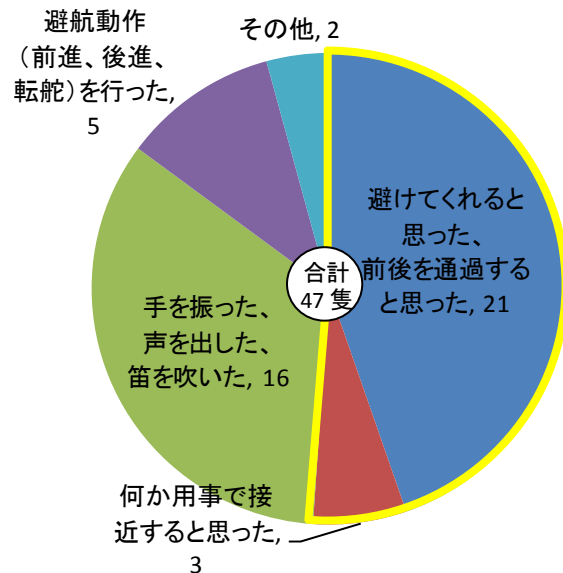


図 17 衝突相手船等の対応別隻数