

## 4. まとめ

本号で紹介した事故調査事例（5事例）及びそのほかの調査・公表した旅客船の事故等調査から導かれた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。

### ■ 旅客船事故等の発生状況

#### ◆死傷者数の状況

#### 旅客の死傷が最も多く、死傷者数は増加傾向

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 人となっており、平成 23 年以降増加傾向に転じています。

毎年、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。

#### ◆発生時間帯の状況

#### 日中午後において発生件数が多い

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、日中の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。

#### ◆原因分類の状況

#### 約 7 割が人的要因により発生

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、または人的要因に関連する複合要因」となっています。

### ■ 事故等調査事例から得られた教訓

#### ◆小型高速船について

教訓① 旅客を比較的船体動揺の小さい後方座席へ誘導すること。

教訓② シートベルト装備船については、船内巡視などにより、シートベルトの適切な着用の確認を確実にし、旅客のシートベルトの適切な着用を確保すること。

#### ◆川下り観光船について

教訓③ 航路におけるリスクを認識し、事故のおそれのある状況になった場合における適切な操船方法を検討し、リスクを含む検討の成果を船頭や運航管理を行う者の間で共有するための取組みを実施すること。

教訓④ 適切な救命設備の備付け及び救命胴衣の着用、救命クッションの使用法の説明等の救命設備を適切に使用するための措置を実施すること。

#### ◆フェリー船体傾斜について

教訓⑤ 荒天時の運航ガイダンスに記載されている追い波状態で航行する場合の危険性について安全管理規程（運航基準）などに掲載するとともに、船舶の運航に携わる者に対し、安全教育を実施して同危険性の周知徹底を図ること。

教訓⑥ 積載貨物に対する効果的な固縛方法について検討するとともに、車両区域甲板への滑り止め塗料の塗布並びに桁材及び着脱式コーンなどの移動防止措置の設置について検討すること。

#### 事故防止分析官のひとこと

比較的小型の川下り船から、高速船、大型フェリーに至るまで、旅客船にはさまざまな運航形態がありますが、事故発生の要因となるものは、周囲の確認不足や粗雑な作業、思い込み、失念といった人的要因が大多数を占めていることが共通しています。

旅客船の運航事業者におかれては、自身の安全を確保するのみならず、「たくさんのお客様の命をお預かりしている」という使命の重さを誇りにして基本動作の励行に立ち戻り、引き続き、日々の安全運航に努められることを願っております。

#### ご意見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](mailto:jtsb_analysis@mlit.go.jp)