

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いかったこと」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、これを要因別にみると、

- (1) 酸素又はガス濃度の計測を行っていないかったこと。（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いかったこと。（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いかったこと」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。

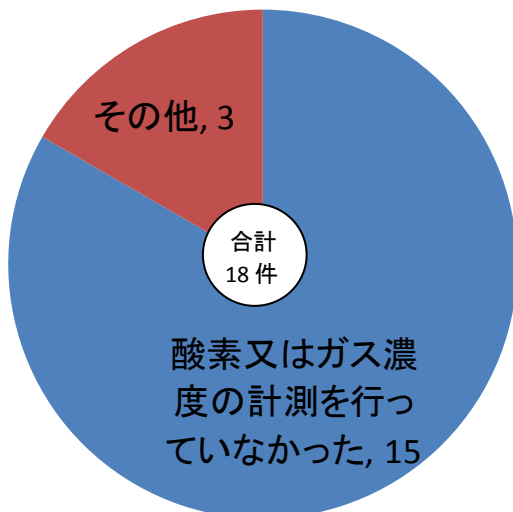


図1 要因別発生件数

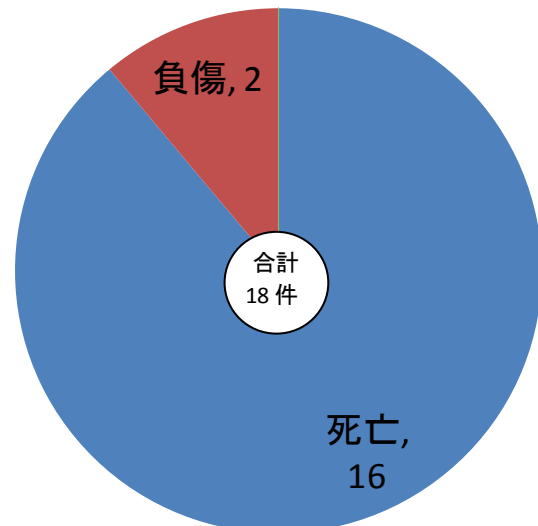


図2 事故種類別発生件数

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）

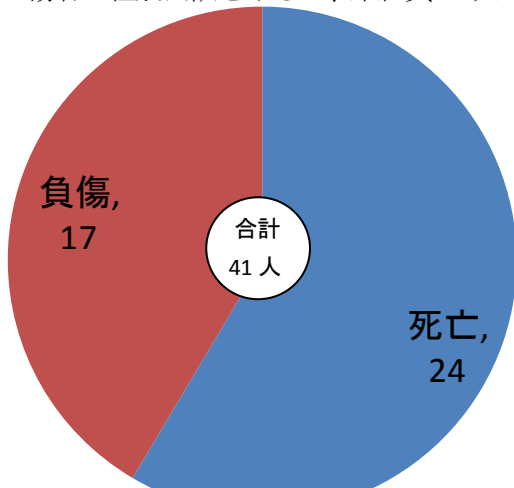


図3 死傷者数

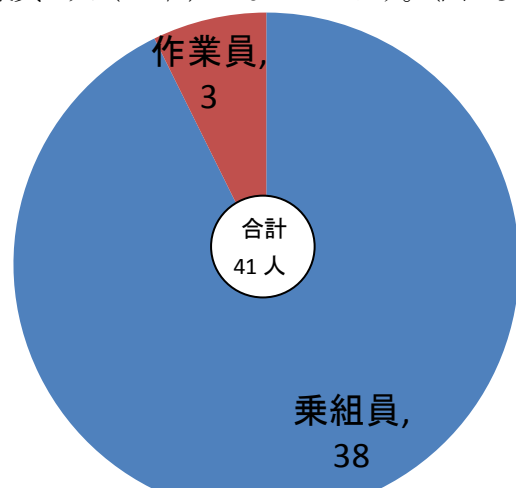


図4 死傷者の種別内訳

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)

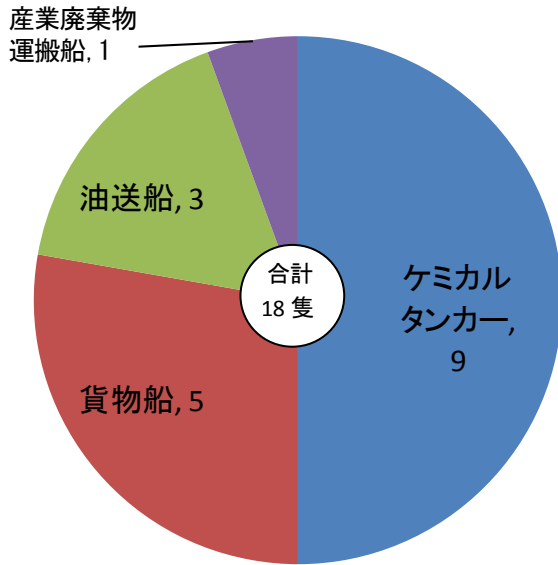


図5 船種別発生隻数

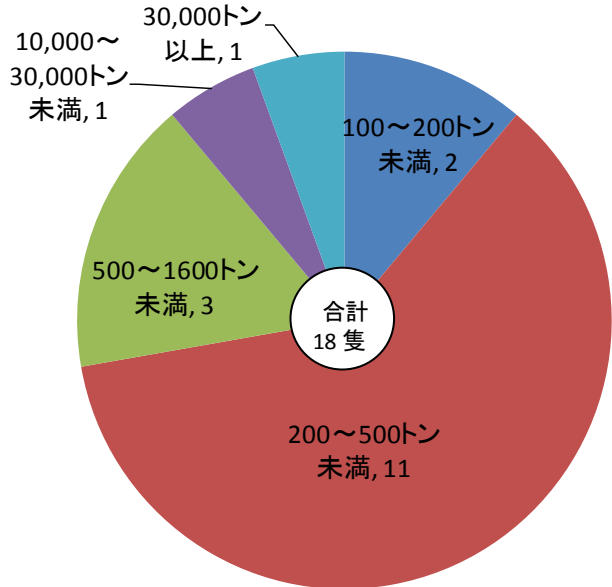


図6 トン数別発生隻数

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。併せてご利用ください。

(URL : <http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>)

