

MSI Marine News

トピックス

●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご覧ください。(http://www.ms-ins.com/marine_navi/)



台風による船舶事故について

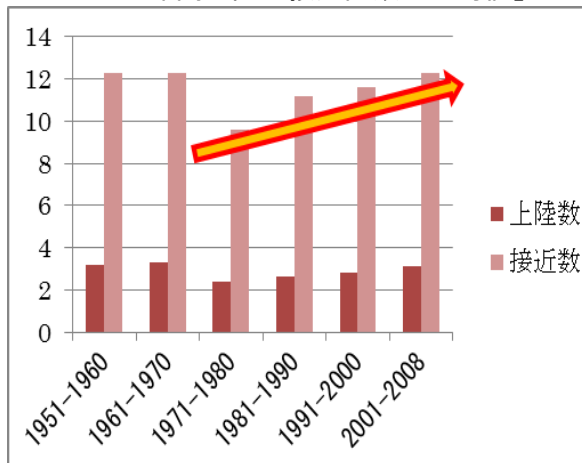
1. はじめに

今年の台風発生件数は8月11日時点で13件を記録しており、日本にも7月と8月に台風第8号と第11号がそれぞれ上陸した影響により各地で竜巻や大雨による浸水被害等が相次ぎました。台風による被害は陸上だけでなく、海上を航行する船舶にも及びます。台風による船舶の海難事故の原因を究明し今後の対策を講じるための参考として、近年の台風の傾向や影響、および過去の事故の発生状況につきご紹介いたします。

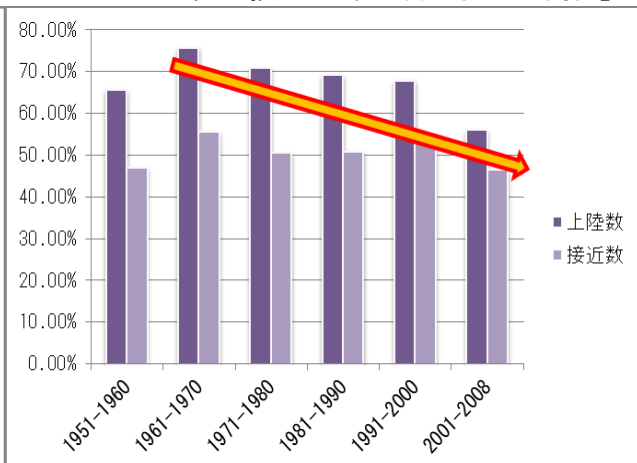
2. 近年の台風の傾向

1951年以降の台風の発生件数および日本への接近回数(300km以内)・上陸回数の統計によると、上陸・接近回数は徐々に増加傾向にあります。また、その推移にはばらつきがあるものの、近年の傾向として、8、9月以外の上陸頻度が高まっています。

【1951年以降10年毎の台風の年間上陸・接近回数の平均値】



【1951年以降10年毎、1年のうち台風の8、9月に占める割合】



(株式会社インターリスク総研 HP)

3. 台風による高波の影響

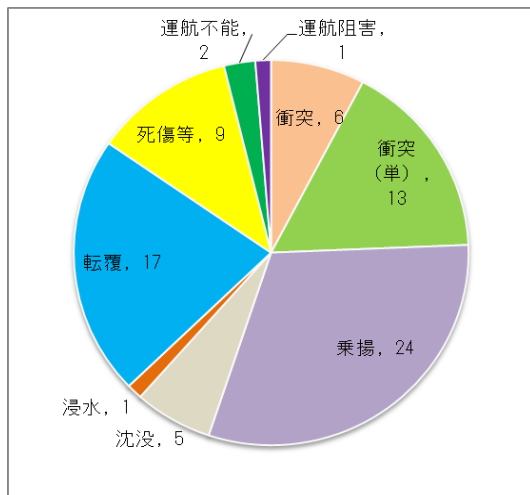
波は風の発生地に生じる「風浪(ふうろう)」と、他の場所で発生した風浪が伝わってくる、または風が静まった後に残された「うねり」の2種類に分類することができ、風浪とうねりを合わせて「波浪」と呼びます。

夏から秋にかけて発生する台風は太平洋高気圧の周りをまわって日本に接近します。台風の移動に伴い次々と発生するうねりが高波となるため、台風接近前でも高波に対する注意が必要です。

4. 船舶事故の発生状況

(1) 事故種類について

2008年10月～2012年12月までに、運輸安全委員会が事故調査報告書を公表した船舶事故のうち、台風が関係する事故は78件(84隻)あり、事故種類に関する統計は以下のとおりです。



衝突	・走錨して圧流され、錨泊中の他船と衝突した。
衝突(単)	・岸壁係留中、強風により船体が岸壁に衝突した。
乗揚げ	・錨泊中、走錨して岩場に乗揚げた。
沈没	・係留中、港内に打ち寄せた大波を受け、大量の海水が船内に流入し浮力を失った。
転覆	・台風接近の影響による波浪を受け、転覆した。
死傷等	・船首方から波を受け、船体が上下に動揺し、船長及び乗船者が船体に当たって負傷した。

※1：衝突(単)とは、岸壁および防波堤等と船舶との衝突事故のことをいう。

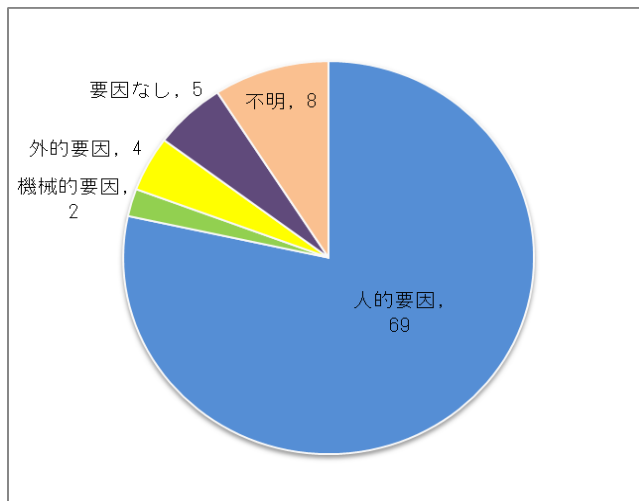
※2：死傷等とは、乗船者の海中転落、遊泳者との接触など、人の死傷が発生した事故のことをいい、衝突・乗揚・火災等による死傷は含まない。

(国土交通省 HP)

(2) 事故要因について

台風環境下における船舶事故の要因を分析すると、以下のグラフのとおり約80%が人的要因(ヒューマンエラー)に関連して発生していることがわかります。

また人的要因(69件)の中でも、大きく「行動エラー(39%)」「不安全行動(34%)」「判断エラー(20%)」の3つの区分に分けることができます。



行動エラー	39%	・圧流時の操船を適切に行わなかった。 ・速力に対する注意が不足していた。
不安全行動	34%	・水路調査をしたことがなかった。 ・救命胴衣を着用していなかった。
判断エラー	20%	・うねりが予測されたが、発航を中止しなかった。 ・単錨泊で台風能耐えられると判断した。
その他	7%	上記複合型、発見失敗等

(国土交通省 HP)

5. おわりに

台風の発生に伴う船舶事故の多くがヒューマンエラーによるものであることがわかります。台風に関する知識の欠如、過信等に伴う判断・行動ミスが事故の引き金になってしまう恐れがあることを常に意識することが大切です。

<参考文献一覧>

国土交通省 HP <http://www.mlit.go.jp>

海上保安庁 HP <http://www.kaiho.mlit.go.jp>

気象庁 HP <http://www.jma.go.jp>

株式会社インターリスク総研 HP <http://www.irric.co.jp>

以上