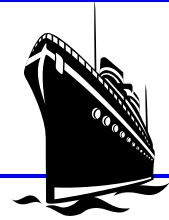


MSI Marine News

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/)



平成 28 年の船舶事故発生状況と海難防止について

1. はじめに

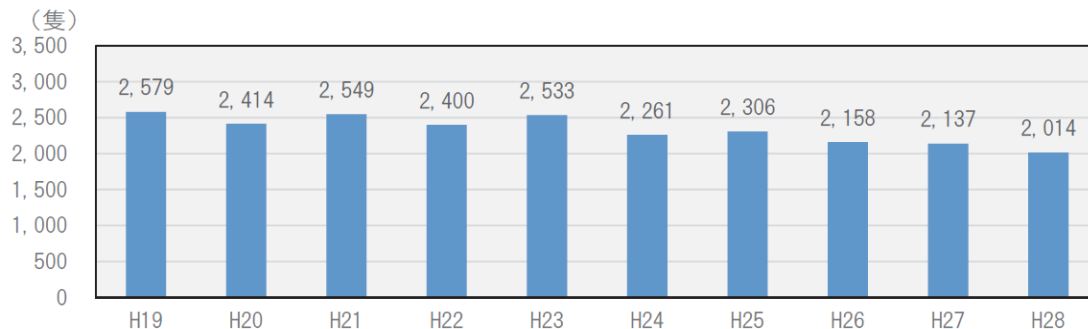
毎年、海上保安庁から前年（1月～12月）に発生・認知した海難の傾向や分析を踏まえた防止策等を取りまとめた「海難の現況と対策」が発表されています。本稿では今回、平成 29 年 3 月に発表された「平成 28 年海難の現況と対策」の統計データの一部と、船舶事故の防止につながる対策をご紹介します。

2. 平成 28 年の船舶事故発生状況

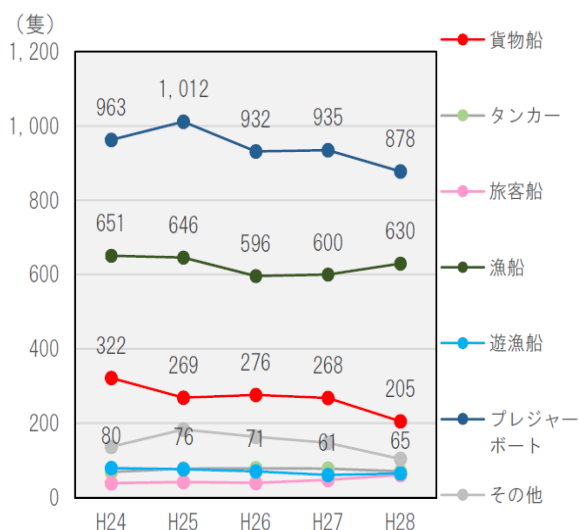
(1) 事故隻数の推移

平成 28 年に海上保安庁が認知した船舶事故隻数は 2,014 隻であり、過去 10 年間では最少となっていますが、それでも年間で多くの船舶事故が発生していることが分かります。（図 1）船舶種類別ではプレジャーボートおよび貨物船の事故隻数が減少しています。（図 2）

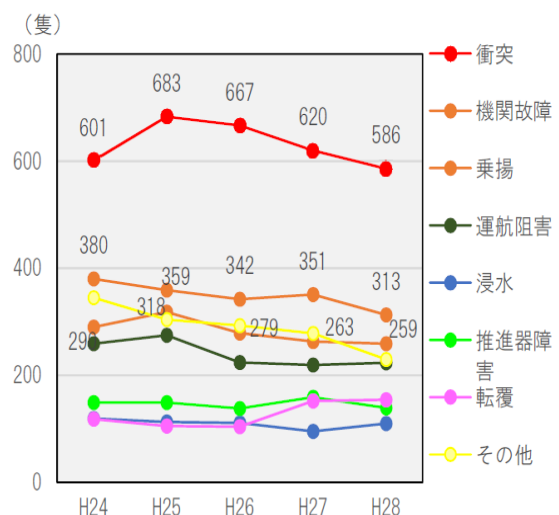
(図 1) 【船舶事故隻数の推移（過去10年間）】



(図 2) 【船舶種類別の推移（過去5年間）】



(図 3) 【事故種類別の推移（過去5年間）】



(2) 事故種類別

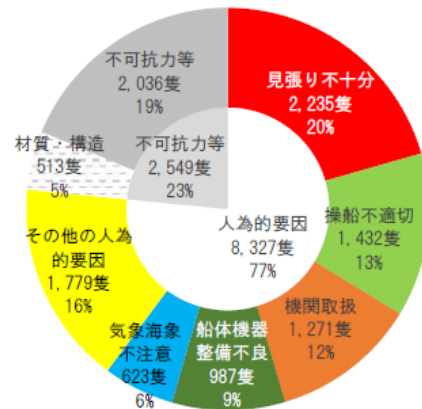
他船等との衝突事故の発生隻数が最も多く、過去5年間も同様の傾向です。(図3)

(3) 事故原因別

過去5年間累計のデータによると人為的要因が全体の約4分の3を占めており、さらにその中でも、不十分な見張り・不適切な操船によるものが多くなっております。(図4)

出典(図1-4)：平成28年海難の現況と対策

(図4) 【事故原因別の割合(過去5年間)】



3. 海難事故防止のために

近年では大型船を中心に高性能のレーダーやAIS※等の様々な機器が搭載され、海難防止に役立つ様々な情報を取得しながら航行することが可能となっていますが、これらの機器は航行上の補助的なツールとして活用し、基本動作を怠らないことが事故防止のために極めて大切です。その中でも衝突事故および乗揚事故を防止するうえで有効な基本動作をご紹介します。

※AIS：Automatic Identification System(船舶自動識別装置)

(1) 衝突事故防止

- 適切な見張りの徹底
船舶の輻そう状況や視界の状況(夜間・濃霧等による視界制限状態)に応じ、レーダーやAIS等を積極的に活用しつつ常時適切な見張りを行い、的確に他船の動静を把握する。
- 船舶間コミュニケーションの促進
行会いや横切りの関係になると想定される相手船とは、無線等により積極的に船舶間のコミュニケーションを取る等、避航動作等に関する意思の疎通を図る。
- 早めかつ適切な避航動作
相手船との衝突を避けるための動作は、十分に余裕のある時期に相手船が容易に認めることができるように大幅に行う。また、避航動作を取っても、衝突の恐れが無くなるまでは相手船の動静確認を継続的に行う。

(2) 乗揚事故防止

- 十分な水路調査
レーダー等の機器の画面上での確認のみならず、海図などで注意すべき浅瀬や障害物等がないかの確認をしっかりと行う。
- 適切な操船、見張り
慣れた海域での思い込みによる航行を原因とする乗揚げが多いことを念頭に置き、常に基本動作である見張りを励行する。

<参考文献一覧>

海上保安庁HP <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/info/marinesafety/genkyototaisaku/2017/index.html>

以上

海損部・中国海損グループ