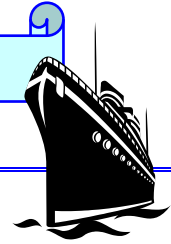


[船舶]

MS&AD Marine News

トピックス



内航船における海難事故の件数と種類の変遷

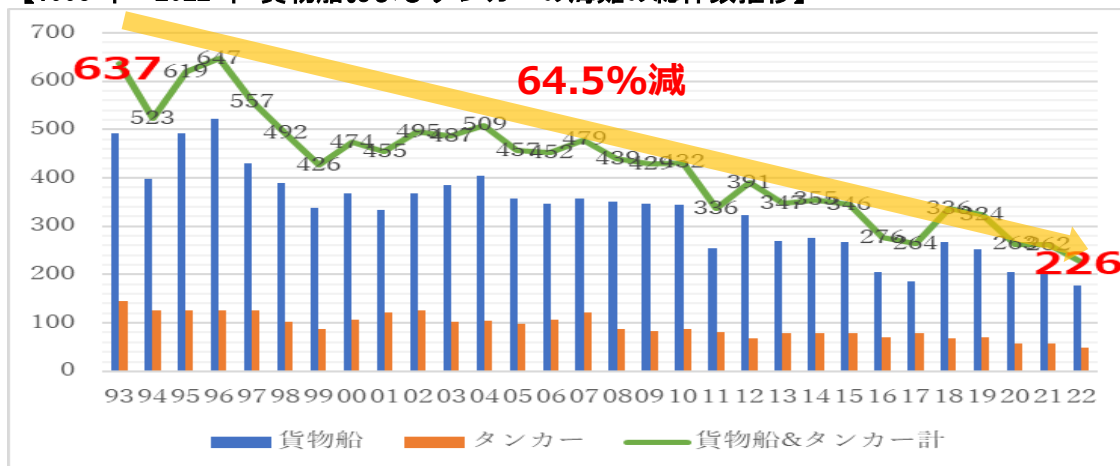
国土交通省は運輸業界の安全管理体制の強化を進めています。2023年6月に「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」が改訂され、海運業界も一層の安全管理体制の強化が求められています。

本稿では、内航船の隻数の8割強を占める貨物船およびタンカー（油槽船）に着目し、将来の海難のトレンドを考察するための情報を紹介します。

1. 海難発生件数の推移

1993年～2022年の貨物船およびタンカーの海難発生件数※1の推移は以下の通りです。過去30年で64.5%減少しており、海難は長期的には着実に減少傾向にあります。

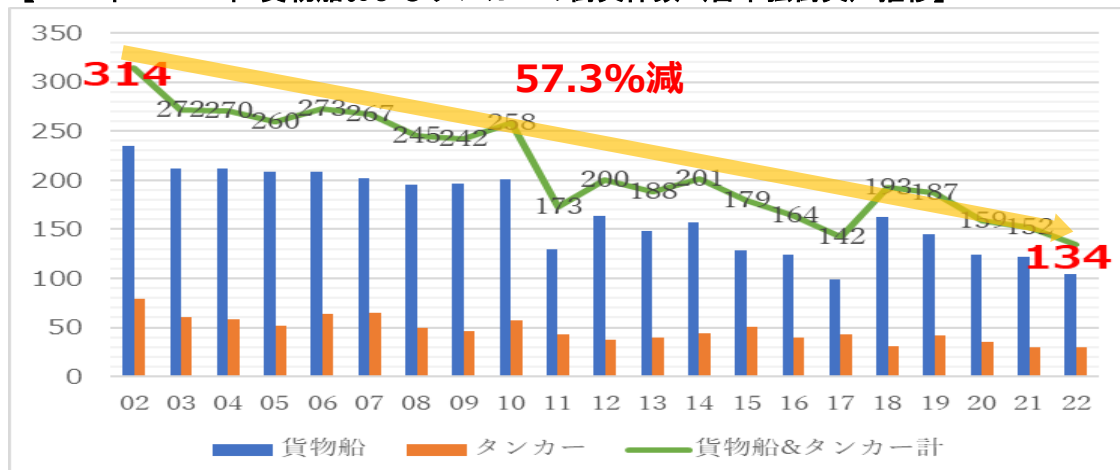
【1993年～2022年 貨物船およびタンカーの海難の総件数推移】



【出典：海上保安庁 HP 掲載統計資料を基に集計・作成】

続いて、2002年～2022年の貨物船およびタンカーの衝突件数（含単独衝突※2）の推移です。衝突件数は過去20年で57.3%減少しており、海難の総件数と同様に減少傾向にあります。

【2002年～2022年 貨物船およびタンカーの衝突件数（含単独衝突）推移】



【出典：海上保安庁 HP 掲載統計資料を基に集計・作成】

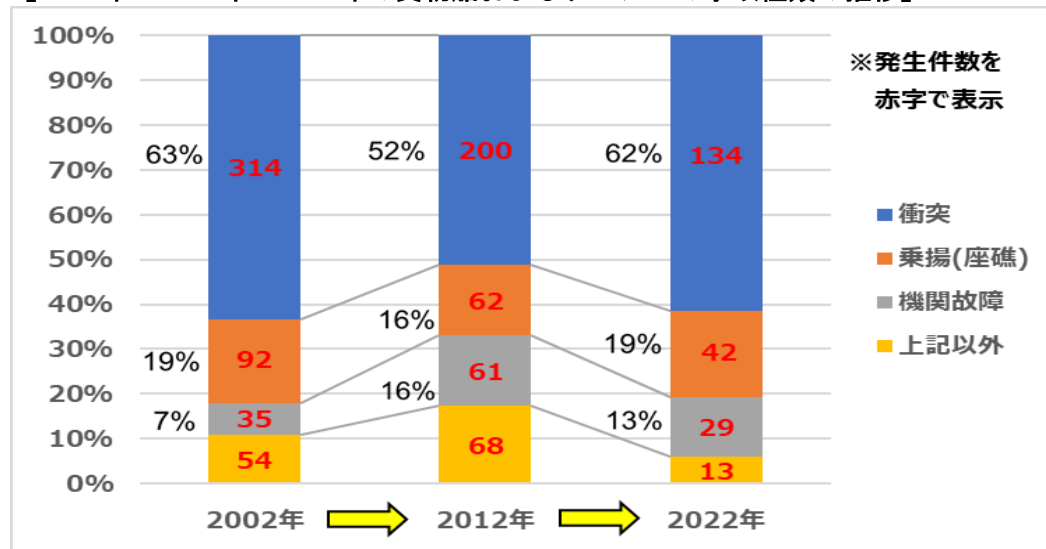
※1) 海上保安庁の海難件数はいずれも海上保安庁が実際に出勤・対応した件数がベースとなる。

※2) 海上保安庁では船舶と物件（橋脚等の構造物）の衝突を単独衝突と定義。また海難に浮流物接触は含まれない。

2. 海難事故種類の推移

以下は2002年、2012年、2022年の貨物船およびタンカーで発生した海難の事故種類の内訳です。前述1.のとおりに過去20年で海難の件数は減少する一方、海難の上位を占める衝突、乗揚（座礁）、機関故障の順位には変化が見られませんでした。また、他の事故種類の減少により、機関故障は件数が減少したものの、海難の総件数に占める割合は増加したことが特徴として挙げられます。

【2002年・2012年・2022年の貨物船およびタンカーの事故種類の推移】



【出典：海上保安庁 HP 掲載統計資料を基に集計・作成】

3. おわりに

2002年に6,593隻あった内航船の隻数は2022年で5,213隻と21%減少していますが、海難の件数は495件から226件と54%減少し、隻数の減少を上回っているのが実態です。

上記は複合的な要因の結果と考えられますが、海事関係の専門家からは背景要因として少なからず以下が関係しているとの意見がありました。

ソフト面：安全管理規程の着実な履行

ハード面：AIS（Automatic Identification System、船舶自動識別装置）等の計器の発達

ソフト・ハード両面に関係するターニングポイントとして、2002年7月1日以降のISMコード（International Safety Management Code、国際安全管理コード）が挙げられます。具体的には、国際航海に従事する高速旅客船を含む客船、500総トン以上の全ての貨物船及び移動式海底資源掘削ユニットへのISMコードの適用です。

荷主が安全運航に関わる管理体制の確立を求めようになり、内航運航業者がISMコードに準拠した管理を推進していること、特定船舶にAIS搭載が義務化されたこと、なども内航船の海難の減少に寄与していることが窺えます。

今後も海難の減少基調が継続することが予想されるものの、ひとたび海難が発生すると船主、傭船者、荷主などの関係者に多大な影響を及ぼしかねません。そのため、ソフト・ハードの両面で着実な安全管理を徹底することが引き続き重要であると考えられます。

<参考文献一覧>

・海上保安庁 HP 「統計資料－海難の現状と対策」

<https://www.kaiho.mlit.go.jp/doc/hakkou/toukei/toukei.html>

・公益財団法人日本海事広報協会 HP 「日本の海事 SHIPPING NOW 2023-2024」

https://www.kaijipr.or.jp/shipping_now/

以上