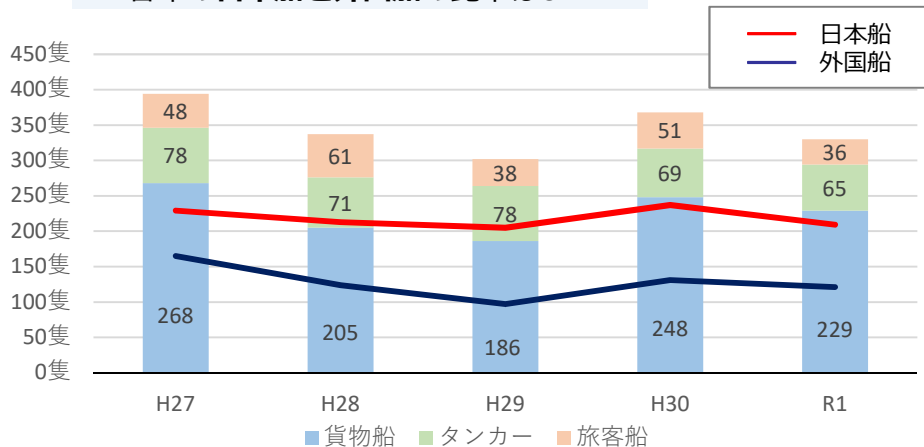


貨物船等の海難発生状況と対策

貨物船等(貨物船、タンカー、旅客船)の海難発生状況等①

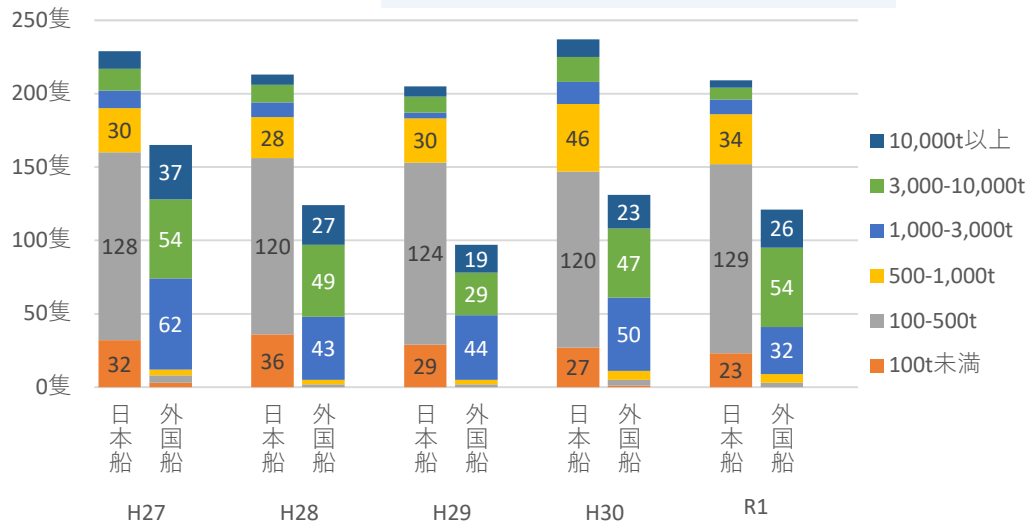
貨物船等の海難隻数の推移

- **350隻前後**を推移
- 各年の**日本船と外国船の比率は6:4**



【トン階別発生状況】

- **500t未満**の船舶が**全体の4割**

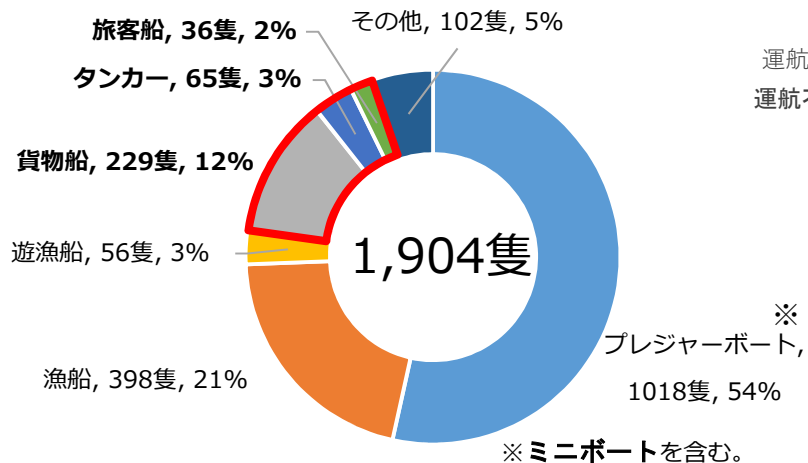


令和元年における海難発生状況

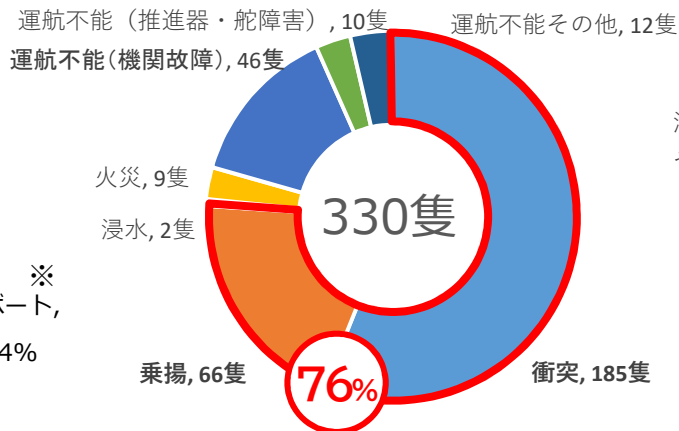
- 貨物船、タンカー、旅客船は、**全体の17%**

【貨物船等の海難発生状況】

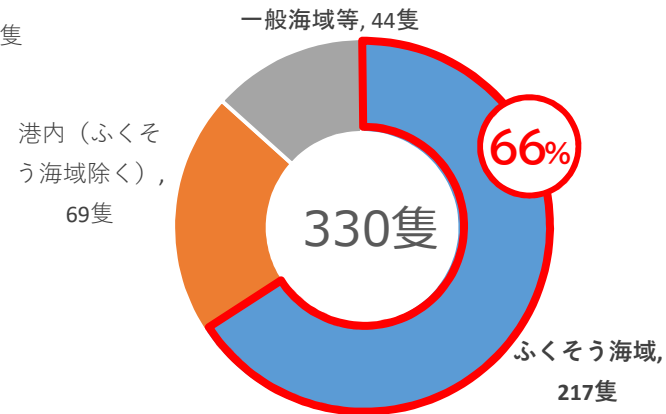
【用途別】



【海難種類別】



【海域別】

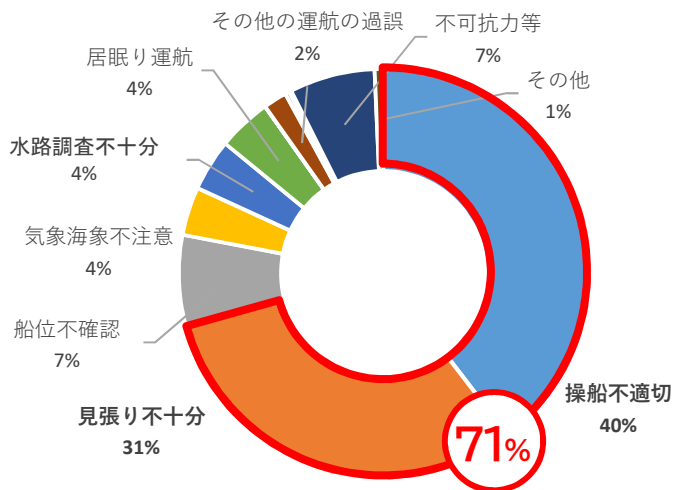


貨物船等(貨物船、タンカー、旅客船)の海難発生状況等②

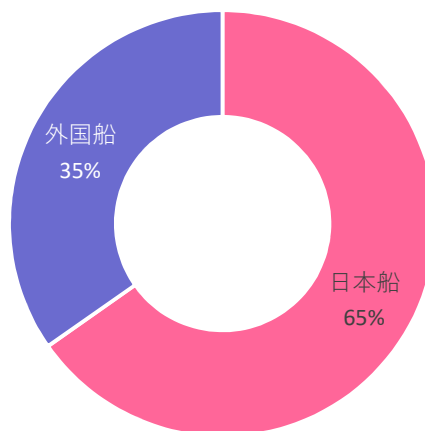
衝突・乗揚海難の状況

※5年平均

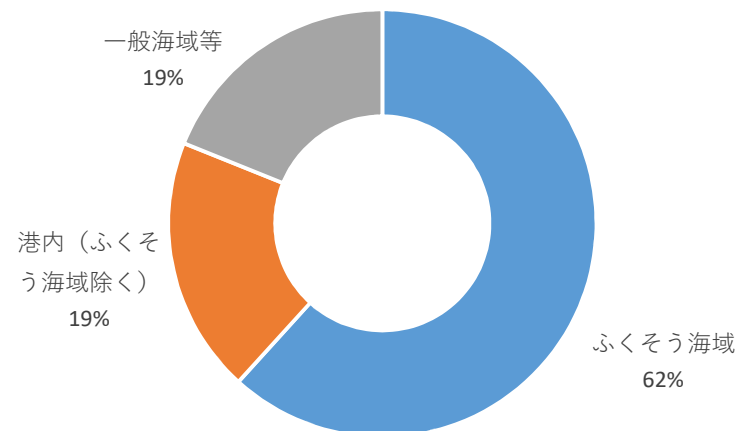
○海難原因別



○船籍別



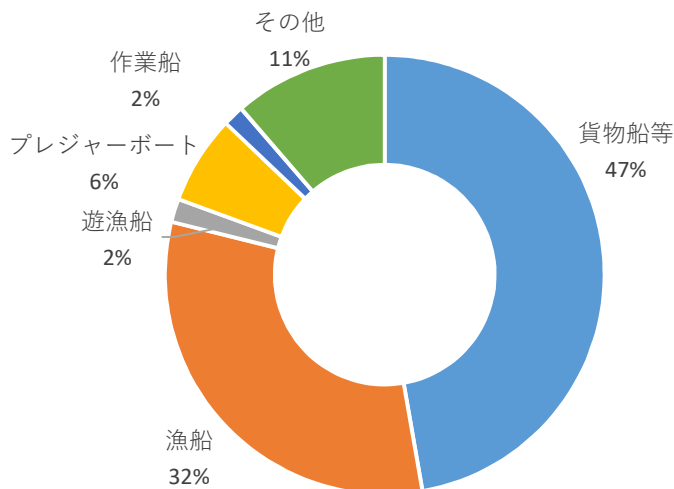
○海域別



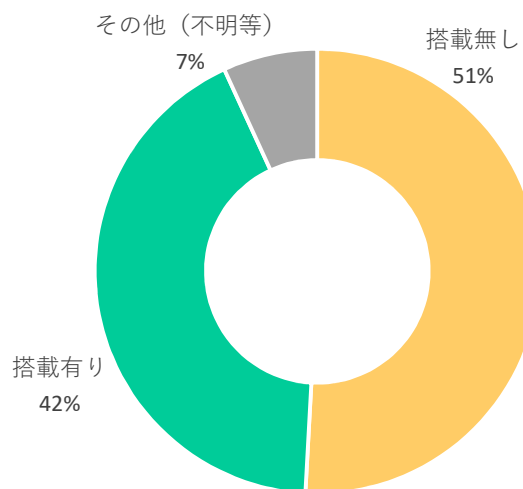
船舶同士の衝突海難の状況

※5年平均

○相手船用途別



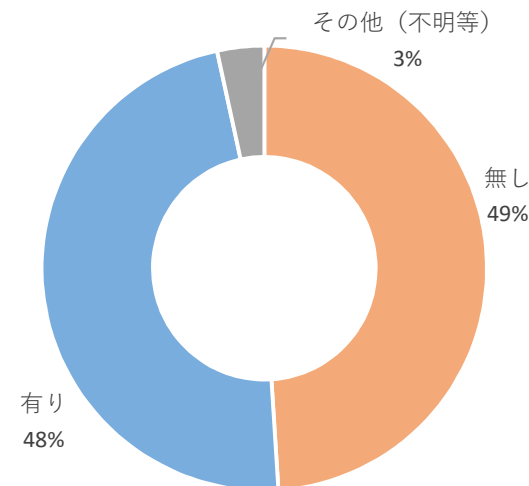
○相手船のAIS搭載状況



乗揚海難の状況

※5年平均

○事前の水路調査の状況



貨物船等(貨物船、タンカー、旅客船)の安全対策

貨物船等の船舶事故の特徴

- 貨物船等の船舶事故隻数は全体の約17% (330隻)
 - 海難種類別では、衝突・乗揚が約76% (251隻)と最も多く発生
 - 海域別では、ふくそう海域で約66% (217隻)と最も多く発生
- ➔ 主な海難発生原因は、操船不適切が約40%、見張り不十分が約31%と多い傾向

船舶に対する情報提供や指導、海事関係者に対する啓発活動等が必要！

主な取組み

- 海上交通センターによる情報提供等
巨大船等が航路に順序よく入航できるよう、入航順序の時間調整を行うとともに、海難を未然に防止するため、視界不良時等における航路外待機指示や情報提供等を実施

令和元年における情報提供等

- 船舶への接近に関するもの(衝突)
情報提供 12,383隻
勧告 1613隻
- 浅瀬などへの接近に関するもの(乗揚)
情報提供 1,765隻
勧告 62隻

- 巡視船艇による、ふくそう海域の安全確保
東京湾などの海上交通安全法の航路及びその周辺海域においては、船舶交通の安全を確保するため、巡視船艇を常時配備し、情報提供や航法指導を実施



- 啓発活動の実施
全国的、地域的なキャンペーンを展開し、海事関係者(運航者・船員)に対する継続的な啓発活動を実施



第4次交通ビジョンの推進

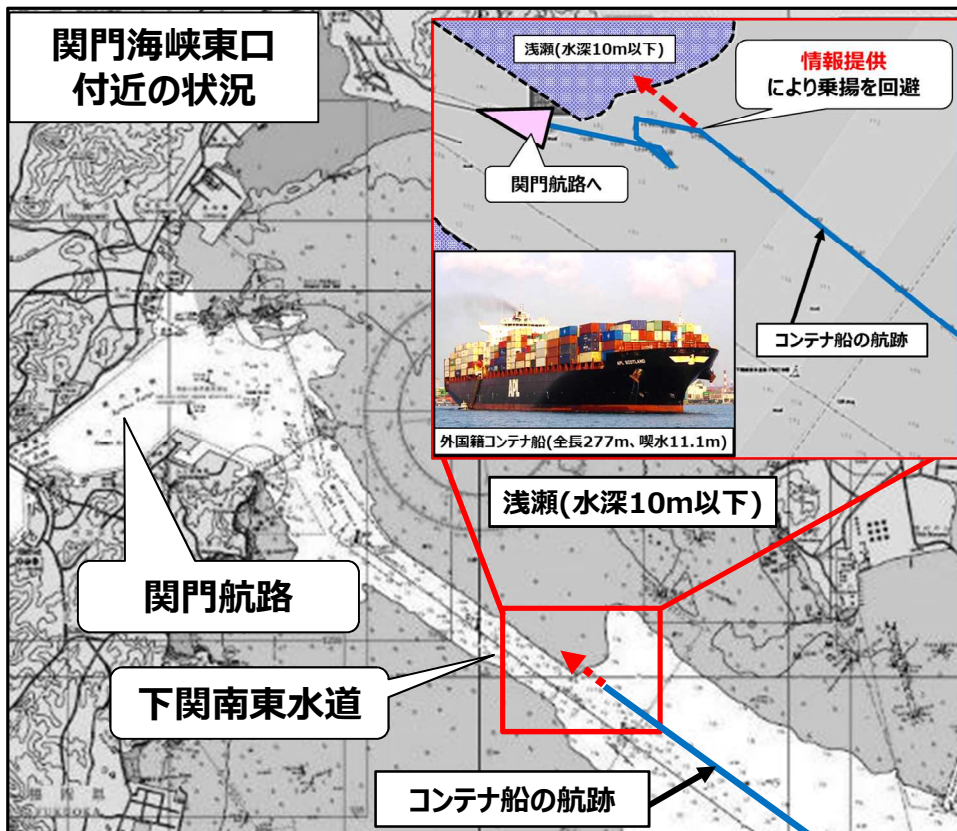
- 東京湾における巨大船通航間隔の見直し
北航の巨大船(危険物積載船を除く。)が連続入航する場合、通航間隔を15分から『10分』とする新基準を適用
※400m級コンテナ船を除く

- 準ふくそう海域における安全対策
官学民による調査研究委員会において、伊豆大島西岸沖に続き、潮岬沖にも推薦航路を設置することが望ましいとの結果が得られ、現在、国際海事機関への提案に向け準備中

- AISを活用した橋梁への衝突防止対策
平成30年に発生した大島大橋への衝突事故を契機に同種事故防止対策として、AIS装置のプログラムを改修、同橋梁を含む全国15箇所の橋梁を航行する船に対し、情報提供や注意喚起を開始

海上交通センターの情報提供による危険回避事例

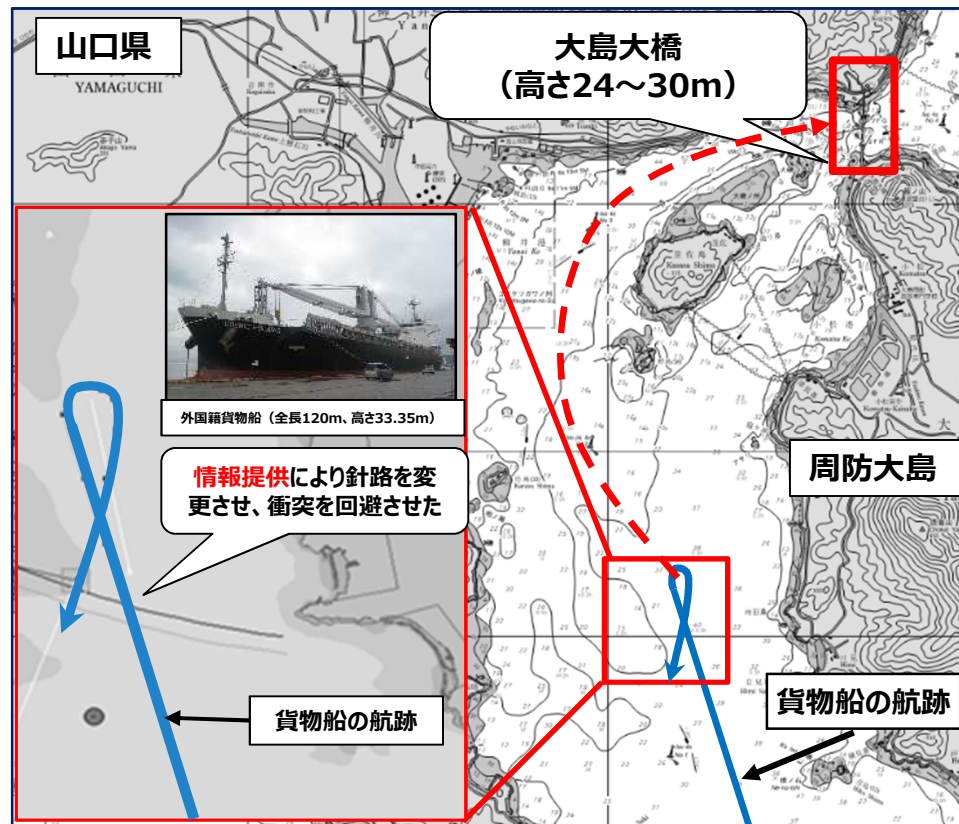
外国籍コンテナ船が浅瀬向け航行中のところ、関門海峡海上交通センターからの情報提供により乗揚を防止した事例



事案の概要

令和元年11月28日、午前11時50分頃、関門海峡海上交通センターは、大阪から韓国向けの外国籍コンテナ船（総トン数65,792t、全長277m、喫水11.1m）が関門航路東方の水深が確保された下関南東水道から外れ、浅瀬（水深10m以下）に向かっていることを確認したため、再三にわたる**情報提供を実施**し、該船が浅瀬の直前で停止左転し、乗揚を回避させた。

外国籍貨物船が橋梁（大島大橋）向け航行中のところ、来島海峡海上交通センターからの情報提供により橋梁への衝突を防止した事例



事案の概要

令和2年9月11日、午前1時30分頃、来島海峡海上交通センターは、博多港から広島港向けの外国籍貨物船（総トン数9,929t、全長120m、高さ33.35m）が、大島大橋（高さ24~30m）の南方海域を北航していることを確認したため、AIS及びVHFにより**橋梁の高さの情報提供**を行い、大島大橋への衝突を回避させた。