

2

大型事故の傾向



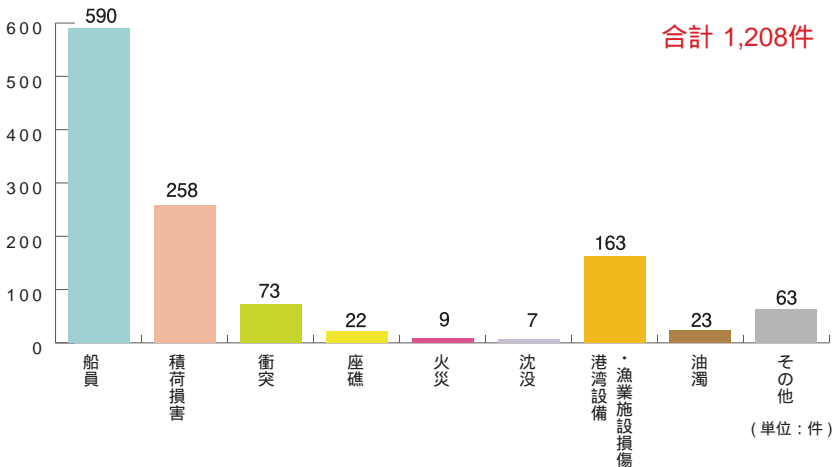
大型事故では、どのような事故が多いのか、その内訳を外航船・内航船毎にまとめました。

外航船

先ず外航船について、前述の大型事故 1,208 件について、事故の種類別にその件数と保険金に分けてグラフ 9 及び 10 にまとめました。

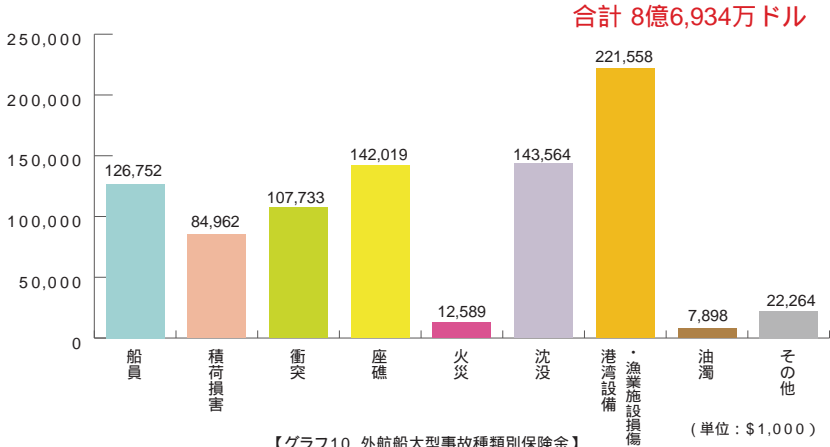
件数では、船員クレームが 590 件で全体の半数近くを占めています。次いで、積荷損害が 258 件、港湾設備・漁業施設損傷が 163 件と続いています。衝突、油濁、座礁、火災及び沈没は、前述の件数上位の事故と比較すると件数では大分少なくなっています。一方、保険金では港湾設備・漁業施設損傷が 2 億 2,156 万ドルで最も大きく、続いて沈没及び座礁が各々 1 億 4,356 万ドル、1 億 4,202 万ドル、船員クレームが 1 億 2,675 万ドルとなっています。

外航船大型事故種類別件数



【グラフ 9. 外航船大型事故種類別件数】

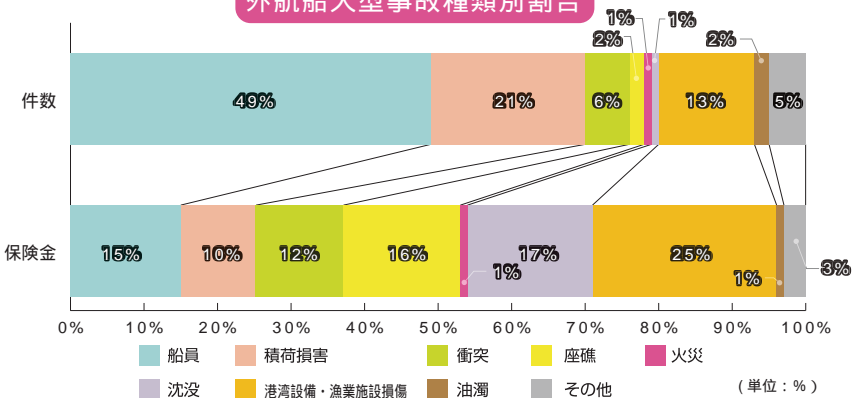
外航船大型事故種類別保険金



外航船の大型事故種類別の件数及び保険金の割合をみると、以下のグラフ 11 の通りです。船員クレームの件数は全体の 49% であるのに対し保険金では 15% です。件数が多いものの、1 件当りの保険金は比較的少ないということが分かります。一方で座礁及び沈没事故は、件数では各々 2%、1% であるのに対し、保険金では各々 16%、17% を占めており、1 件当りの保険金が非常に大きいことが分かります。従って、件数が多い船員クレームの削減と 1 件当りの保険金が多い座礁及び沈没事故の防止が、保険成績改善の今後の課題のひとつになると言えます。

また港湾設備・漁業施設損傷は件数では 13%、保険金では 25% を占めており、件数では船員クレーム、積荷損害に次いで多く、保険金割合では最も大きい事故で、事故削減対策が必要と言えます。

外航船大型事故種類別割合

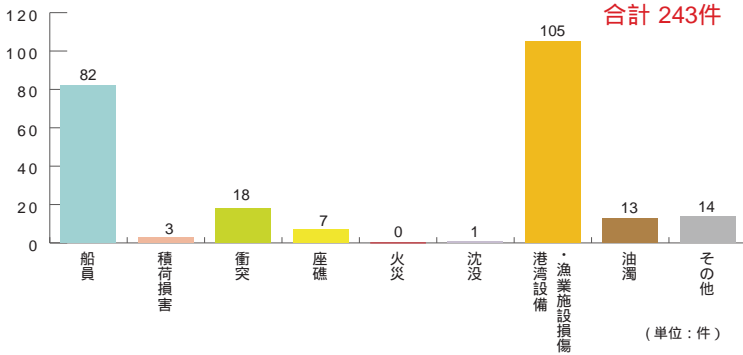


内航船

次に内航船の大型事故 243 件を外航船と同様に事故種類別にその件数と保険金に分けてグラフ 12 及び 13 にまとめました。

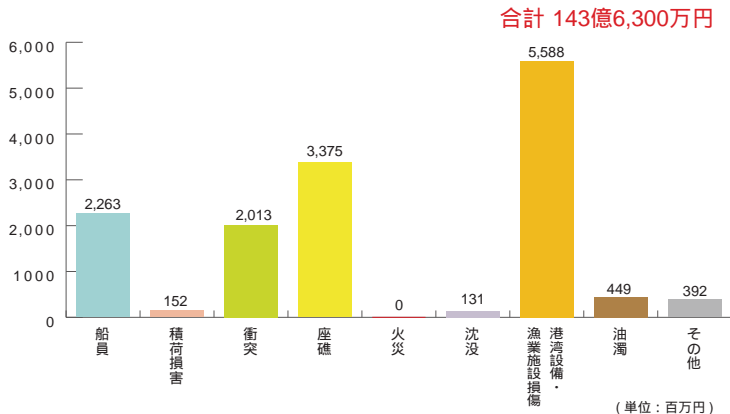
件数では、港湾設備・漁業施設損傷が 105 件と全体の半数近くを占め船員クレームが 82 件と続いています。港湾設備・漁業施設損傷及び船員クレーム以外の事故件数は、前述の 2 事故と比較すると大幅に少なく、20 件未満となっています。一方、保険金では港湾設備・漁業施設損傷が 55 億 8,800 万円と圧倒的に大きく、件数が少なかった座礁及び衝突がそれぞれ 33 億 7,500 万円、20 億 1,300 万円と続いています。また、船員クレームでも 22 億 6,300 万円が支払われています。

内航船大型事故種類別件数



【グラフ 12 内航船大型事故種類別件数】

内航船大型事故種類別保険金



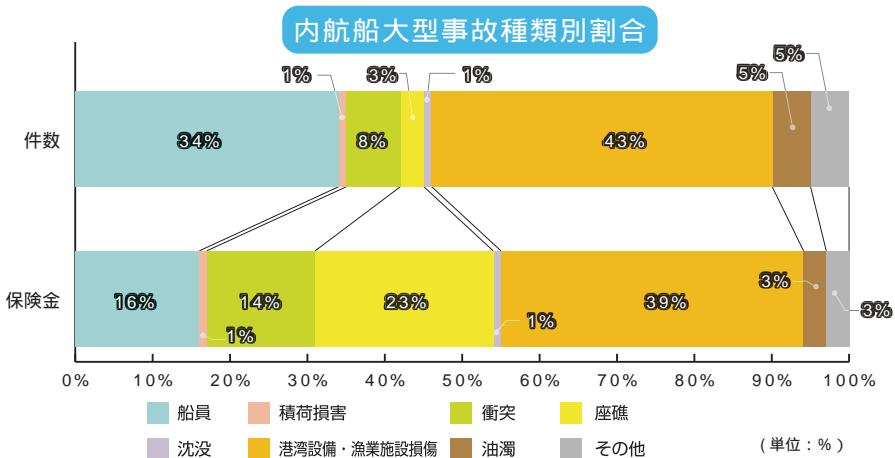
【グラフ 13 内航船大型事故種類別保険金】

内航船の大型事故別の件数及び保険金の割合をみると、下記グラフ 14 の通りです。内航船の大型事故では港湾設備・漁業施設損傷の割合が件数で 43%、保険金では 39% なので最も気を付けなければならない事故です。沈没は 1 件で 1 億 3,100 万円の事故です。

一方で衝突及び座礁事故は、件数では 8%、3% と比較的小さい割合ですが、保険金では各々 14%、23% を占めており、1 件当りの保険金が非常に大きいことが分かります。従って、件数・保険金共に大きい港湾設備・漁業施設損傷の削減と 1 件当りの保険金が大きくなっている衝突、座礁及び沈没事故の防止が、内航船における保険成績改善の今後の課題と言えるでしょう。

船員クレームの件数は全体の 34% であるのに対し保険金では 16% と、件数割合に比べると、他案件と比較して保険金の割合はやや小さいですが、注意が必要な案件といえるでしょう。なお、外航船に比べ保険金の割合が少ない理由のひとつは、日本人船員の場合“船員保険”へ加入しており、当組合のてん補対象となるものが限定されていることがあります（死亡給付金、後遺障害手当等）。

また外航船に比べ内航船では、積荷損害が非常に少ない傾向にありますが、これは今までの国内海上運送の商習慣により、船主側の過失で積荷損害が発生した場合でも貨物保険で処理されることが多く、船主へのクレームがほとんどなかったためです。従って、基本的な内航 P&I 保険では積荷損害に関する船主殿の責任は当組合のてん補対象としていないため、当組合で扱う事故はほとんどありませんでした。しかしながら、近年積荷損害が発生した場合に船主殿に対する荷主側や貨物保険者からのクレームが見られるようになってきたため、別途積荷損害保険をご手配頂くことで、積荷損害に関する船主殿の責任もてん補対象とさせていただきます。詳しくは最寄りの当組合事務所までお問い合わせ下さい。



【グラフ 14. 内航船大型事故種別割合】

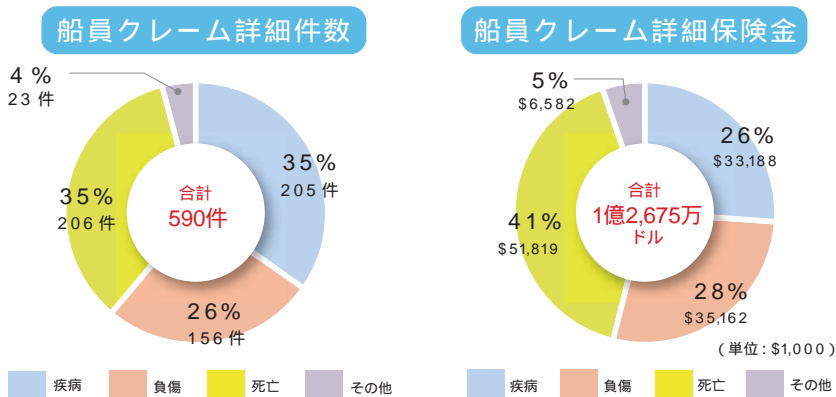
以上から外航船・内航船ともに大型事故といえば座礁、沈没、衝突等のイメージが強いのですが、前述してきたようにこれらの事故も少なからず発生していますが、実際には船員クレームや港湾設備損傷等といった比較的身近な事故が多いことが統計から判ります。そして、このような身近な事故でも、高額化する可能性が十分にあり、気を付ける必要があることを今一度ご理解頂ければと思います。

それでは大型事故の種類別の傾向を外航船のデータをもとにご説明します。

2 - 1. 船員クレーム

前述の通り、大型事故の中で船員クレームは当組合の扱う事故の中で最も件数が多く、船員クレームの対応に頭を悩まされている組合員の方も多いためです。

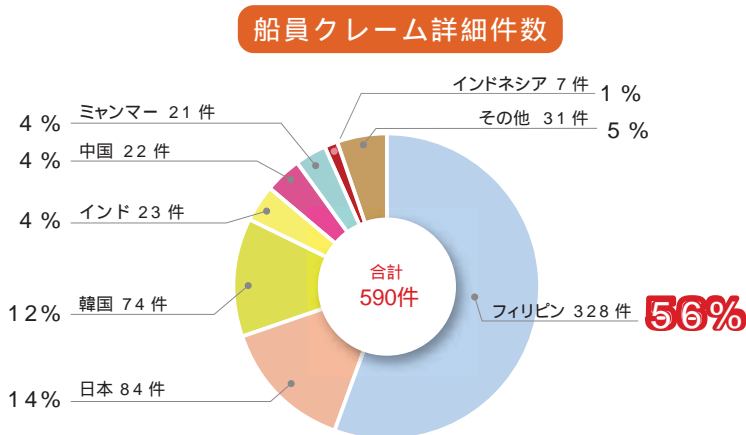
船員クレームの内訳をグラフ 15 に示します。このグラフは船員クレームを疾病、負傷、死亡及びその他に分け、それらの件数と保険金を表したものです。死亡には、疾病や負傷が原因で最終的に死亡された件を示しており、その他には脱船等が該当します。件数別にみると、疾病が 205 件及び死亡が 206 件と多く、これらに比べると負傷は 156 件とやや少なくなっています。一方、保険金では、死亡が 5,182 万ドルと最も多く、疾病及び負傷は約 3,500 万ドル前後でほぼ同じとなっています。疾病及び負傷の保険金はほぼ同じ発生水準ですが、残念ながら最終的に死亡された事案では高額化する傾向にあると言えます。



【グラフ 15. 船員クレーム詳細 件数と保険金】

次に船員の国籍別の傾向をグラフ 16 に纏めてみました。近年の本船運航には外国人船員は欠かせません。とりわけ、世界的にもフィリピン人船員が多く配乗されています。当組合にご加入頂いている船舶にも数多くのフィリピン人船員が配乗されている現状にあります。従って、グラフ 16 にあるように、フィリピン人船員による件数が圧倒的に多く、全体の 56% に達します。以下、日本人、韓国人船員と続いており、

その他には、ベトナム人、ロシア人、バングラディッシュ人、台湾人船員等が含まれています。国籍別の統計ですから、国籍別配乗総人数を分母にして件数割合を比較しないと、国籍別の事故率比較になりませんが、残念ながら国籍別配乗人数が把握出来ないため件数の比較となりました。



【グラフ 16 . 船員クレーム国籍別件数】

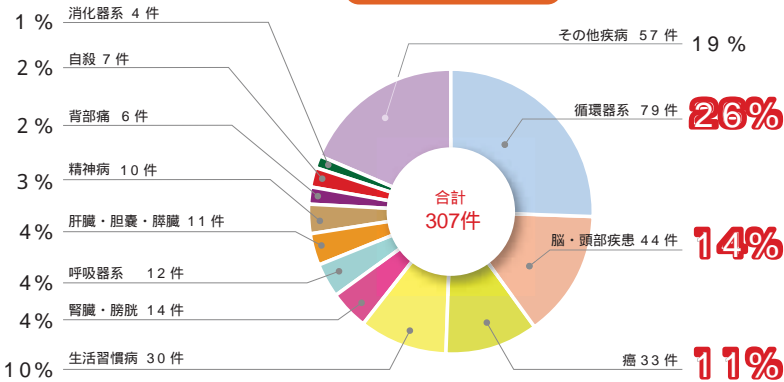
それでは、疾病及び負傷事故ではこういった大型事故が多いのか、その件数割合の比較をグラフ 17 に纏めました。

疾病案件で件数割合が最も多いのは、心不全等の循環器系に関する疾病です。続いて、脳卒中や脳梗塞等の脳や頭部疾患、癌、更に高血圧、糖尿病等の生活習慣病が多い傾向であることが見て取れます。このことから疾病の多くは生活習慣に関係していると考えられます。

また近年よく耳にする機会の多い精神病も注意すべき疾病です。件数は少ないですが、大型事故で取り扱う精神病のほとんどは海賊による拘束が原因です。海賊に襲われた恐怖で PTSD (心的外傷後ストレス障害) 等の後遺障害が発生したケースです。更に、精神病にも関係がありそうな、本船上での自殺も見受けられます。船上生活によるストレス、特に国籍が違うことによる人間関係が原因で心が病む案件も発生しているので、船内において乗組員同士のコミュニケーションがうまく取れる環境作りが重要になってきます。

なお、疾病の保険金割合についてはグラフを掲載していませんが、ほぼ件数割合と同じ割合となっています。

疾病詳細割合



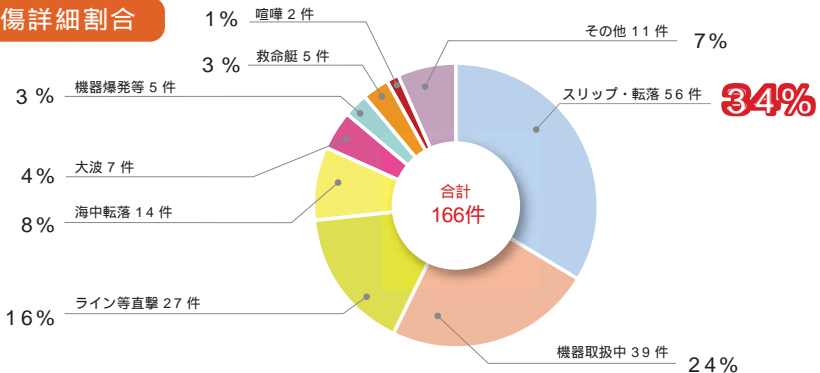
【グラフ 17. 疾病詳細割合】 疾病が原因で死亡した案件も含む

一方、負傷事故の詳細割合をグラフ 18 に纏めました。負傷では、スリップによる骨折やカーゴホール드에転落して負傷する事故が全体の 34% を占め、最も多い事案となっています。また本船上の機器の取り扱い中に負傷する事故や係船索が破断して船員を直撃して負傷する事故も度々見られます。

また件数は少ないものの、船員同士の喧嘩による負傷案件もあり、前述の精神病や自殺案件同様、船員間のコミュニケーション不足が懸念されます。

負傷においても、保険金割合についてはグラフを掲載していませんが、疾病案件同様件数割合とほぼ同じ割合となっています。尚、負傷が原因で後遺障害が残った場合、負傷船員との雇用契約に基づく後遺障害手当を支払う必要が生じるので、必然的に保険金が高額化する傾向にあります。

負傷詳細割合



【グラフ 18. 負傷詳細割合】 負傷が原因で死亡した案件も含む

特にフィリピン人船員の場合は自国で訴訟に発展するケースが多く、雇用契約上の高額な手当ての他に弁護士費用等の防訴費用が発生し、これらの費用が当組合の保険金成績に与える影響も小さくはありません。大型事故以外でも、疾病では高血圧や糖尿病等の生活習慣病が一定割合を占めており、また負傷ではスリップによる転倒やカーゴホールドへの落下事故がよく見られます。これらの事故を防ぐには、各船員の日頃の生活習慣の改善や安全に対する意識の向上が重要となってきます。

2 - 2. 貨物損害

「貨物保険が手配されているのに、なぜP&I保険が関係してくるのか?」といったご照会を度々受けることがあります。当組合の貨物損害事故の傾向をまとめる前に、この点について簡単に説明します。

一般的には荷主が当該貨物に対し貨物保険（註）を付保しており、基本的に当該貨物に何かしらの損害が発生した場合には、貨物保険でその損害が保険でん補されます。その後、貨物損害の原因が本船ハッチからの水漏れ等、運送人（B/Lの署名者）に責任があると考えられる場合に貨物保険者がその原因者である運送人に対し代位求償（一般的なカーゴクレーム）をしてきます。当組合では、組合員が前述の運送人として当該貨物に対して負った責任、すなわち貨物損害に対する賠償責任を保険でん補対象としています。以上から実務的には貨物に対する損害が明らかになった段階で当組合にご連絡頂き、事件原因や事実関係の調査を開始することで、後日の貨物保険者からのカーゴクレームに備えています。

（註）

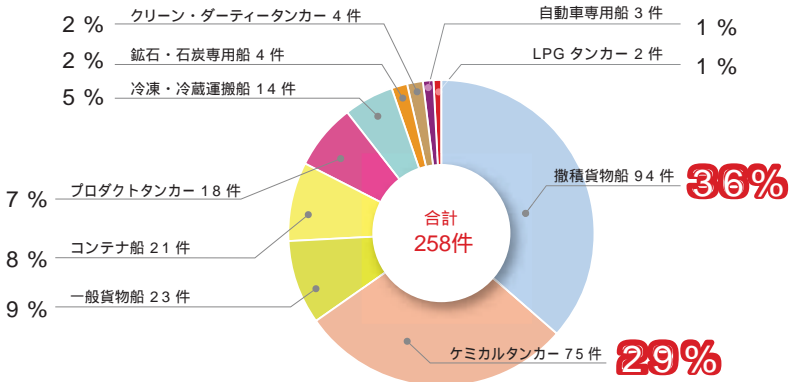
貨物保険：荷主が自身の財産である貨物を事故等によって損傷した場合に備え、その自身の財産的損失をカバーするもの。（船体保険や自動車の車両保険と同じ）

P&I 保険：船主が荷主の所有物である貨物に損害を与えてしまった場合に、荷主からの損害賠償請求に備えて船主自身の責任をカバーするもの。（賠償責任保険）

***内航船の場合はオプション!!

当組合の貨物損害事故の傾向を船種毎に見てみると、グラフ 19 のようになります。貨物損害の大型事故は撒積貨物船、ケミカルタンカー、一般貨物船、コンテナ船で多く発生しています。撒積貨物船では淡水・海水の浸水における貨物濡損害、また濡損害と同時に荷不足損害が発生する等の複合ケースが多く発生しています。ケミカルタンカーでは前荷や航海中に海水が当該貨物に混入することで起きる品質劣化（o-spec）損害が多く、また、一般貨物船では積付不良と荒天が原因による荷崩れが発生し、当該貨物の損傷が発生する事例が多くあります。コンテナ船では甲板積コンテナの本船固縛資材（デッキソケットなど）の整備不良と荒天が原因によるコンテナの海中落下事故が多く見られます。ケミカルタンカーで品質劣化損害が発生すると、貨物の単価が比較的高額であること、また1つのカーゴタンク全損となって損害が大きくなるケースも少なくなく、最終的なカーゴクレーム金額が非常に高額なものになる可能性がありますので注意が必要です。

貨物損害船種別件数



【グラフ 19 貨物損害船種別件数】

2 - 3. 衝突

外航船の大型衝突事故は 7 年間で 73 件発生しています。

衝突事故においては複数の関係者が存在し、様々な利害関係が生じるのでクレーム処理も複雑になります。貨物損害同様、「誰がどの損害をカバーするのか?」といった照会をよく受けますので、先ず、各保険者のてん補対象について簡単にご説明します。それぞれの損害に適用される保険は以下の通りです。



*注 1 : 本船 (加入船) が他船と衝突した結果生じた相手船船体、相手船上の貨物及びその他の財物の損害は基本的に船舶保険の衝突損害賠償金てん補条項 (RDC : Running Down Clause) でてん補されますが、引き受け条件によっては前述の損害の一部を P&I 保険がてん補する場合があります。例えば、Lloyd s によって引き受けられ、世界的に利用されている船舶保険契約 (ITC Hulls) では、船舶保険者が相手船損害の 3/4 相当を、P&I 保険が残る 1/4 相当を保険てん補対象としています。なお、内航船保険の場合は本船船舶保険者のてん補対象になっています。

衝突は衝突相手船と衝突責任割合を決定した上で各々の損害を解決していきます。例えば衝突責任割合が 40:60 で本船有利であったとします。この衝突責任割合に基づいて、本船船主は相手船の損害額の 40% 相当を、相手船は本船の損害額の 60% 相当について責任を負うこととなります。そして、本船の保険者は相手船の損害額の 40% を保険で補償し、本船の損害の 60% 相当を相手船から回収すべく交渉します。



当組合の大型衝突事故は、船種、地域、時期に関係なく発生しています。その中で近年では中国沿岸海域における中国漁船との衝突が度々発生しており、一つの注目すべき傾向といえます。本船若しくは相手船が沈没したり、油流出や乗組員（特に漁船員）が負傷・死亡しているケースでは高額な保険金が支払われています。

衝突事故は、沈没・座礁・座州・火災とならび『船舶の5大危険』と呼ばれていますが、場合によっては莫大な損害が発生する恐れがあります。例えば、多くの船舶が行きかう航路で大型タンカーと衝突してタンカーが沈没。更に大量の油が海上に流出して運悪く漁業が盛んな近くの海岸に漂着したという事故が不幸にも起きてしまったら……その損害は計り知れません。年々、世界的にも環境への意識が高まっているなかで一度でもそのような事故を起こせば、船主は世間からの批判的となるだけでなく、会社そのものの信用問題にもかかわってくる可能性が高くなります。そのような事態とならないためにも、衝突事故防止に対して日頃から十分注意を払う必要があります。

2 - 4. 座礁

当組合での大型座礁事故は、過去 7 年間に 22 件発生し、衝突事故同様、船種や地域、時期に関係なく発生しています。

座礁事故が大型事故になるかどうかは、“燃料油の海上流出の有無”が一つのポイントになってきます。座礁した地点が岩礁やテトラポッド等の場合で、船底が損傷すると燃料油等の流出事故につながる可能性が高くなります。燃料油の流出事故は、その清掃費用だけでもかなりの費用が発生し、更に漁業損害等にもつながる危険性を孕んでいます。特に珊瑚礁での座礁事故は、国際的な環境問題につながる恐れがありますので、注意が必要です。また、船底の損傷部分から海水が船内に浸水することにより本船機器（特に機関室内の機器）に損傷が発生する場合もあり、ケースによっては本船が全損と判断されて大切な本船を手放すという苦渋の決断を迫られる可能性もあります。そして、本船が全損となれば、本船は船骸扱いになり、その撤去作業を行う必要があります。本船の大きさや座礁地点にもよりますが、船骸撤去作業にも時間と非常に高額な費用がかかります。

2 - 5. 火災

『船舶の5大危険』のひとつである火災事故は、過去7年間に9件発生しています。発生地域や原因も様々ですが、当組合がこれまでに取り扱っている事故は、主にアジア圏内で発生しているケースがほとんどです。

幸い、当組合で扱った事故はメディアに取り上げられる様な悲惨な事故ではなく、火災によって積荷に損害が発生しただけで収まっているものが殆どです。しかし、中には火災により船員が命を落とすといった例もありました。

火災は重大で悲惨な事故につながる危険性が非常に高い事故です。ボヤ程度の火災でも爆発事故に繋がれば、積荷や環境への損害もさることながら、船員の人命だけでなく本船自体の存続にも影響が出てきます。

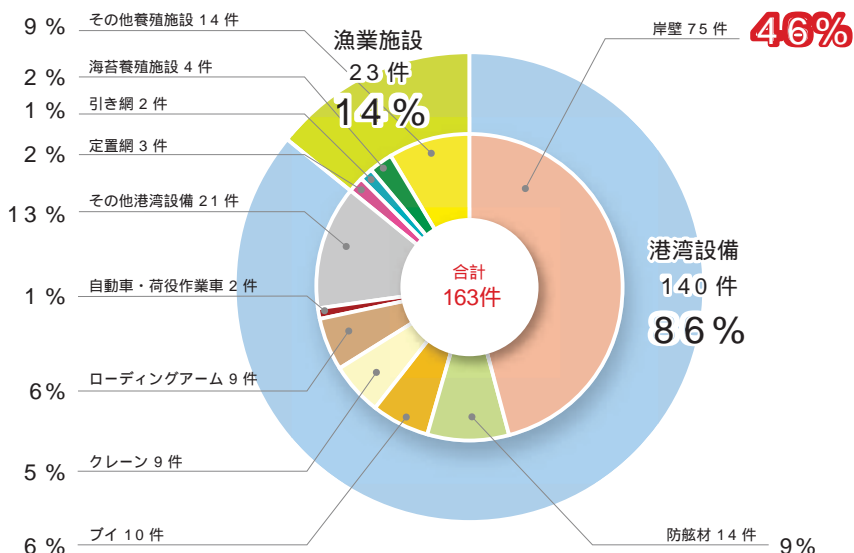
2 - 6. 港湾設備・漁業施設損傷

P&I 保険のてん補対象と聞いて、「港湾設備や漁業施設の損害」を一番に思い浮かべる方は多いのではないのでしょうか。P&I 保険の代表的なてん補対象である“第三者に与えた責任”としてイメージしやすい事故です。前述した通り、港湾設備・漁業施設損傷事故は、当組合において件数、保険金共に注意すべき事故の代表です。グラフ 20 の外側に港湾設備・漁業施設損傷事故件数の内訳を示します。過去7年間で港湾設備損傷が140件（86%）、漁業施設損傷が23件（14%）です。また、各々の損傷施設別の割合を内側の円グラフに示しています。

港湾設備損傷に関する大型事故で最も多いのは岸壁損傷で、全体の約半数を占めています。“岸壁”には、栈橋やドルフィンも含まれており、本船着岸時に損傷を与える例が多く、ケーソンタイプの岸壁に穴をあけた、ドルフィンの杭に曲損を与えたという案件では大掛かりな復旧工事が必要となり、高額な工事費用が発生します。岸壁損傷に続いて防舷材（フェンダー）損傷が多く、岸壁損傷と併発することも度々見受けられます。フェンダーには様々な種類があり、その価格も比較的安価なものから高価なものまであります。中には1本当り価格が1,000万円を超える大型のフェンダーもあり注意が必要です。その他の港湾設備は、海底ケーブル、コンベアー、ホッパー等の港湾設備が該当します。件数割合は少ないのですが、陸上クレーンやローディングアーム等を損傷させた場合は、高額な修理費用と、場合によっては不稼働損害が発生します。

一方、漁業施設損傷には大きく分けて、「定置網や引き網等の漁網に損傷を与えた事故」と「海苔、マグロ、ホタテ、ワカメ等の養殖施設に損傷を与えた事故」の2種類に分類することが出来ます。当組合の案件では養殖施設損傷案件の方が多く発生していますが、大型事故以外の案件も含めると漁網に損傷を与えた事故が圧倒的に多くなっています。

港湾設備・漁業施設損傷案件件数割合



【グラフ 20 . 港湾設備・漁業施設損傷 件数割合】

陸上クレーン・ロートディングアームや養殖施設に損傷を与えた場合は、現状復旧のための修理費用も相当高額となりますが、修理期間中の逸失利益等、間接損害にも注意を払う必要があります。例えば、養殖施設に損傷を与えた場合において、施設所有者より「本来事故が無ければ得られたであろう漁獲高等の収入」を逸失利益として請求されることがありますが、このような請求があった時にはその内容や金額について精査する必要があるので、請求を受けましたら、先ず当組合にご相談下さい。

2 - 7. 油濁事故

大型油濁事故は過去7年間で23件発生しています。

衝突事故の項目でも触れましたが、油濁による環境損害に対する意識が年々高まっています。当組合では船種や地域にはばらつきがあるものの、年間数件の割合で大型油濁事故が発生しており、その多くが補油作業中に発生しています。サウンディングを誤り燃料タンクが満杯になってエアバントから燃料油がオーバーフローする、或いはバルブ操作を誤ってオーバーフローさせた燃料油が海上に流出してしまう事故等です。

大型油濁事故のほとんどで大量の燃料油が流出し、清掃費用だけでも高額なものになっています。流出油による漁業損害はよく耳にしますが、この他にも港内に流出油が侵入して係留している漁船や、ヨット、プレジャーボート等の他船に付着して汚損が発生するという事故も発生しています。

流出油は大きく分けて、ガソリン、灯油、軽油などの揮発性が高い“白物油”と原油や重油等の“黒物油”の2種類があります。流出油が“白物油”場合、気化が早く進むので、火気による火災や爆発を防ぐために警戒作業が清掃作業よりも重要になってきます。一方、“黒物油”の場合、その水に溶けにくく浮きやすい、粘度が高いため付着しやすいと言った性質を持っているので、流出油の拡散を抑えるための早急な油防除体制が必要になってきます。しかしながら、本船の所持している油濁防除資材には限りがあり、海上に流出した油の拡散を止めるには十分ではない状況にあります。従って、流出した油が拡散しない早期の段階で清掃業者によるオイルフェンスの展張、油吸着剤による回収等が必要になってきます。また清掃作業には、多くの作業員の他に、流出状況に加えて気象、海象条件を考慮しながら漂着場所に適した清掃作業を行うことが重要となります。油処理剤を使用する際には当局の許可が必要となりますが、無断で油処理剤を使用すると、後日当局や現地の漁協と思わぬトラブルが発生する可能性もありますので注意が必要です。油流出事故では、清掃作業体制の確立と当局や関係者との交渉を滞りなく進めるためにも、対応に慣れたサーベイヤーや清掃業者の起用がポイントとなってきます。当組合では案件毎に適切なサーベイヤーや清掃業者を手配していますので、可能な限り事故発生から早い段階で当組合にご連絡下さい。