

目次

1. はじめに	2
2. 大型事故傾向	12
2 - 1. 船員クレーム	20
2 - 2. 貨物損害	26
2 - 3. 衝突	28
2 - 4. 座礁	30
2 - 5. 火災	32
2 - 6. 港湾設備・漁業施設損傷	32
2 - 7. 油濁事故	34
3. 大型事故原因分析と再発防止対策	38
3 - 1. 乗組員関係	38
3 - 2. 貨物損害	42
3 - 3. 衝突	44
3 - 4. 座礁	50
3 - 5. 火災	54
3 - 6. 港湾設備・漁業施設損傷	56
3 - 7. 油濁	60
4. 事故例紹介	64
4 - 1. 船員クレーム	64
4 - 2. 貨物損害	70
4 - 3. 衝突	78
4 - 4. 座礁	82
4 - 5. 港湾設備・漁業施設損傷	86
5. おわりに	90

Table of Contents

1. Introduction	3
2. Large Claims Trends	13
2 - 1. Crew Claims	21
2 - 2. Cargo Damages	27
2 - 3. Collisions	29
2 - 4. Groundings	31
2 - 5. Fires	33
2 - 6. Damage to Harbor Facilities and Fishing Facilities	33
2 - 7. Oil Spills	35
3. Large Claims Cause Analysis and Countermeasures	39
3 - 1. Crew Claims	39
3 - 2. Cargo Damages	43
3 - 3. Collisions	45
3 - 4. Groundings	51
3 - 5. Fires	55
3 - 6. Damage to Harbor Facilities and Fishing Facilities	57
3 - 7. Oil Spills	61
4. Case Studies	65
4 - 1. Crew Claims	65
4 - 2. Cargo Damages	71
4 - 3. Collisions	79
4 - 4. Groundings	83
4 - 5. Damage to Harbor Facilities and Fishing Facilities	87
5. Conclusion	91

1

はじめに

近年の船舶の大型化に伴い、港湾設備損傷や衝突、座礁といった海難事故では大型化・被害額の高額化が進んでいます。最近では、大型旅客船の座礁・沈没やサンゴ礁への乗り上げ、大型船同士の衝突等、これまでに類を見ない大型で悲惨な事故が発生していることは皆さんのご記憶にも新しいものと思います。

本稿では、2007年から2013年の7年間に当組合で扱った大型事故の傾向・原因を分析し、事故軽減につながる対応策等を取り纏めましたのでご案内します。なお、大型事故は多数の利害関係者が絡むことが多く、解決するまでに長い時間を要します。そのため、近年発生した大型事故で今回の分析の対象とならない事例もあり、保険てん補金額の大きさを比較する上では、必ずしも直近の傾向を反映していると言えない点をお含みおき下さい。

外航船及び内航船の過去7年間の傾向は以下の通りです。

外航船

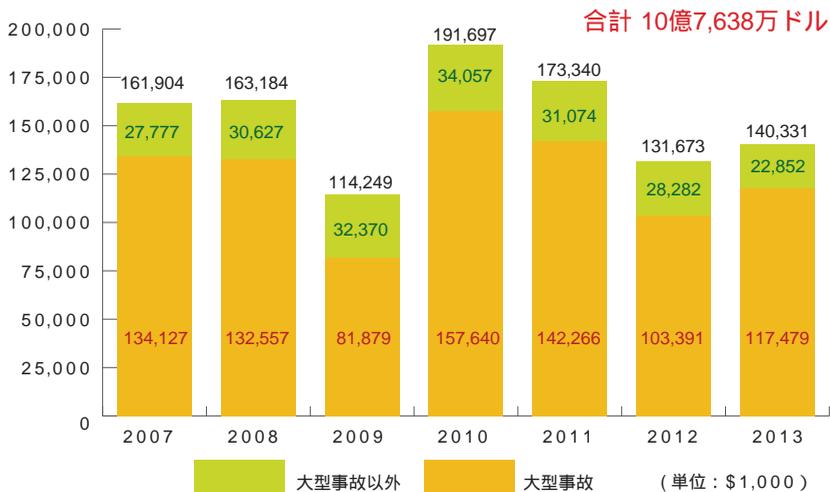
グラフ1及び2は2007保険年度から2013保険年度に発生した外航船の事故件数及び実際に支払った保険金と保険金支払見込み額の合計(以下“保険金”)を保険年度毎にまとめたものです。なお、保険金が10万ドル以上の案件を“大型事故”と位置付け、グラフ中の黄色い部分に示しています。

2007保険年度から2013保険年度の7年間の外航船の事故件数は25,071件、保険金は約10億7,638万ドルで、この内大型事故は1,208件、保険金は8億6,934万ドルを占めています。グラフ3の通り、事故件数は2010保険年度をピークに漸減しており、2013保険年度の事故発生件数は3,070件でした。加入船の1隻当りの事故発生率(事故件数÷期初加入隻数)も2010保険年度は1.50でしたが、2013保険年度は1.28まで減少しており、約15%の減少になっています。事故が多発すると事故対策を立案して事故防止を図る船主殿が多く、その対策が功を奏しているものと判断出来ますが、ともすれば、その対策が形骸化してくると事故率は上昇に転じます。事故件数や事故率が減少したからと言って安心せず、さらに事故防止対策を継続していくことが必要です。また、大型事故も2013保険年度は118件まで減少していますが、保険金について見ると、発生した事故によって大きく変動しています。7年間の単純平均では1億5,300万ドルの支払いになっていますが、その大部分が大型事故に充てられています。



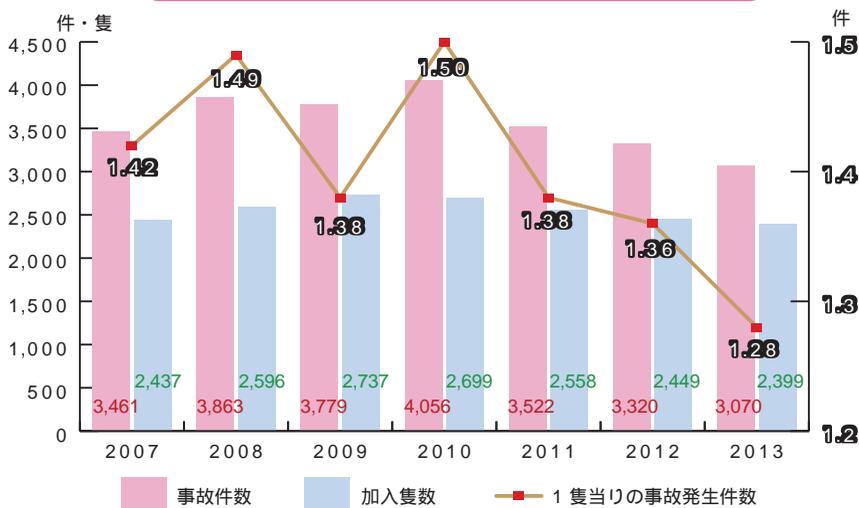
【グラフ 1. 2007 保険年度～2013 保険年度 外航船事故件数推移】

外航船保険金推移



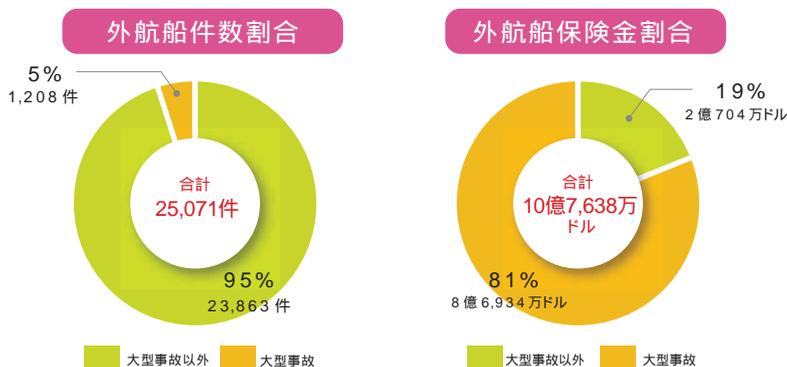
【グラフ 2. 2007 保険年度～2013 保険年度 外航船保険金推移】

外航船事故件数・加入隻数・事故発生率推移



【グラフ 3. 2007 保険年度～2013 保険年度 外航船事故件数・加入隻数・加入船1隻当りの事故発生率推移】

外航船の全体の件数及び保険金に対する大型事故の占める割合をみてみると、下記グラフ 4 に示すとおり、件数ベースでは僅か 1,208 件（5%）であるのに対し、保険金ベースでは 8 億 6,934 万ドル（81%）にもなります。



【グラフ 4 2007 保険年度～2013 保険年度 外航船件数及び保険金に対する大型事故割合】

内航船

内航船の傾向は以下の通りです。外航船と同様に、グラフ 5 及び 6 に 2007 保険年度から 2013 保険年度に発生した内航船の事故件数及び保険金を保険年度毎にまとめています。内航船の大型事故は、保険金が 1 千万円以上の案件と設定し、グラフの黄色い部分に表しています。

過過去 7 年間の内航船の事故件数は 1,964 件、保険金は約 166 億 200 万円で、この内大型事故は 243 件、保険金は 143 億 6,300 万円を占めています。内航船事故の件数は 2007 保険年度が 361 件（内大型事故 49 件）と最も多く、年々減少傾向にあると言えますが、外航船同様に 1 隻当りの事故発生率で見ると 2009 保険年度から上昇傾向にあります。前述したように事故対策が形骸化し、その扱いがマンネリ化しているかも知れません。一方、保険金は外航船と同じく発生した事故種別によって大きく変動しますが、2009 保険年度が 45 億 1,700 万円で突出しています。それ以外の保険年度は 12 億円～31 億円の支払いがなされており、その大部分が大型事故に充てられています。保険金も 2009 保険年度以降は減少傾向にあると言えるでしょう。一方、内航船の全体の件数及び保険金に対する大型事故の占める割合をみてみると、下記グラフ 8 に示すとおり、件数ベースでは僅か 243 件（約 12%）であるのに対し、保険金ベースでは 143 億 6,300 万円（約 87%）にもなります。

内航船事故件数推移



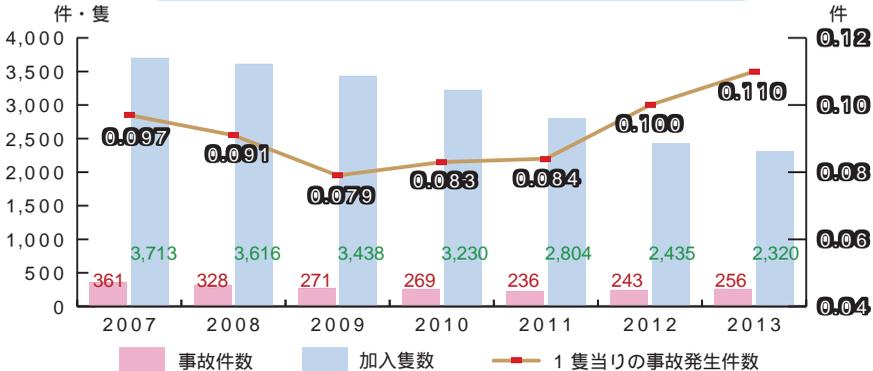
【グラフ5. 2007保険年度～2013保険年度 内航船事故件数推移】

内航船保険金推移



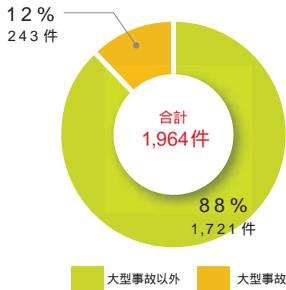
【グラフ6. 2007保険年度～2013保険年度 内航船保険金推移】

内航船事故件数・加入隻数・事故発生率推移

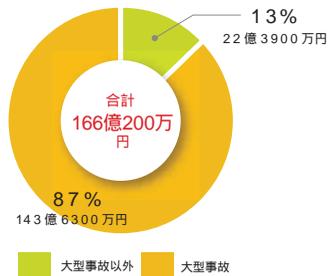


【グラフ7. 2007保険年度～2013保険年度 内航船事故件数・加入隻数・加入船1隻当りの事故発生率推移】

内航船件数割合



内航船保険金割合



【グラフ8. 2007保険年度～2013保険年度 内航船件数及び保険金に対する大型事故割合】

上記の通り、外航船・内航船共に大型事故の件数割合は少ないものの、保険金に与える影響は非常に大きいことが判ります。このことから大型事故を削減することが出来れば、保険成績の大幅な改善に繋がります。組合員の皆様と当組合、両者にとって望ましい状況を作り出すことが出来ます。

ご参考までに、過去7年間合計の外航船の Loss Ratio (= 保険金 ÷ 保険料、以下“L/R”)は75.9%で、この内訳は大型事故が61.3%、大型事故以外の案件が14.6%となっています。これは、組合員の皆様よりお預かりした保険料の75.9%を保険金として支払っており、この内61.3%は大型事故に充てられているという事を表しています。もし仮に、大型事故を半減出来た場合、全体のL/Rは45.2%になります。また、過去7年間の内航船のL/Rは89.4%であり、大型事故が77.3%、大型事故以外の案件が12.1%となっています。外航船同様に大型事故が半減したらL/Rは50.7%まで減少します。このことから大型事故が保険金に与える影響の大きさと大型事故削減の重要性が改めてご理解いただけるものと思います。