

海難の現況と対策について

第六管区海上保安部

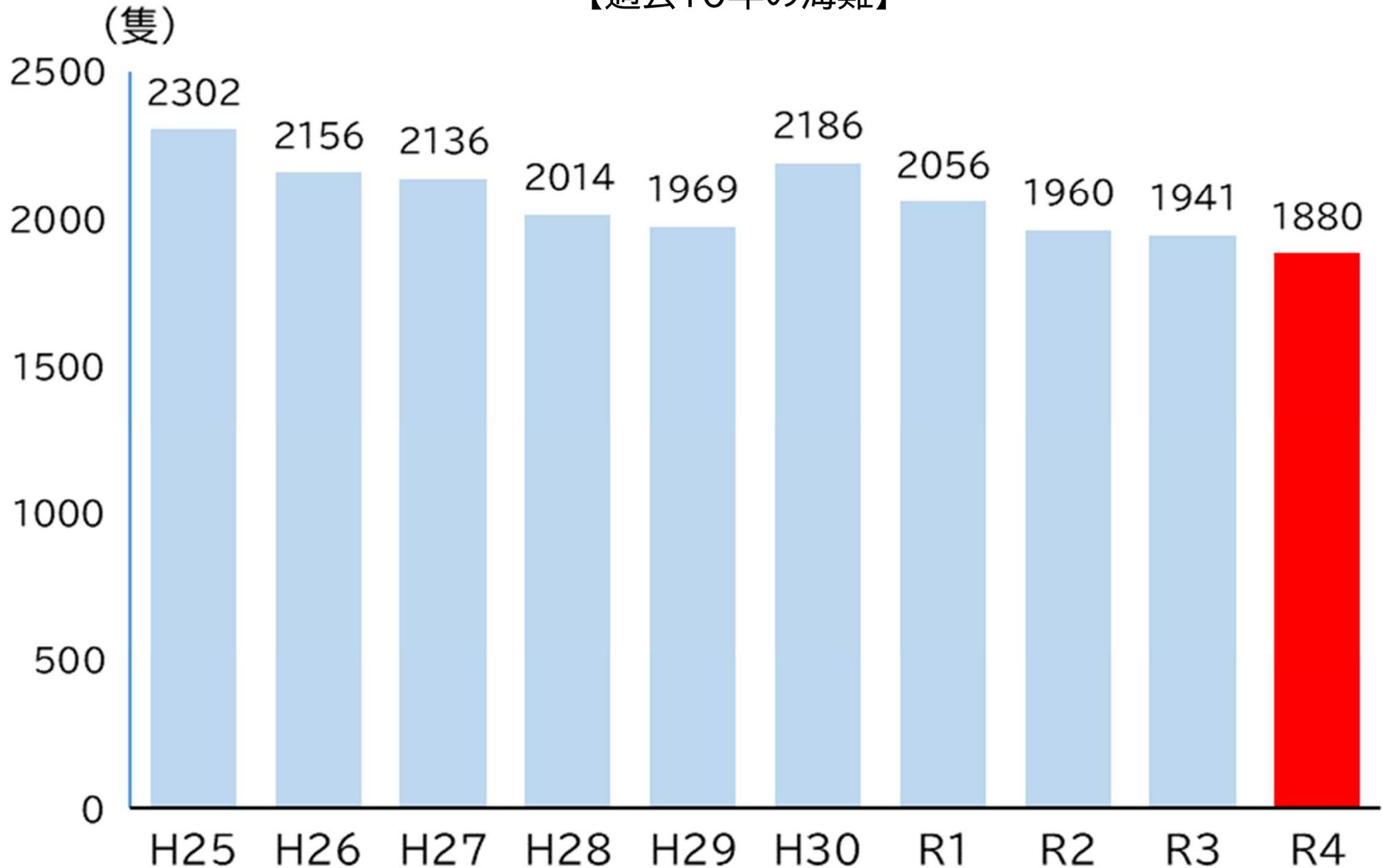
令和6年1月30日

海難発生状況

※第一管区から第十一管区のH25～R4(10年間)における海難隻数

(1) 全国の海難発生状況

【過去10年の海難】

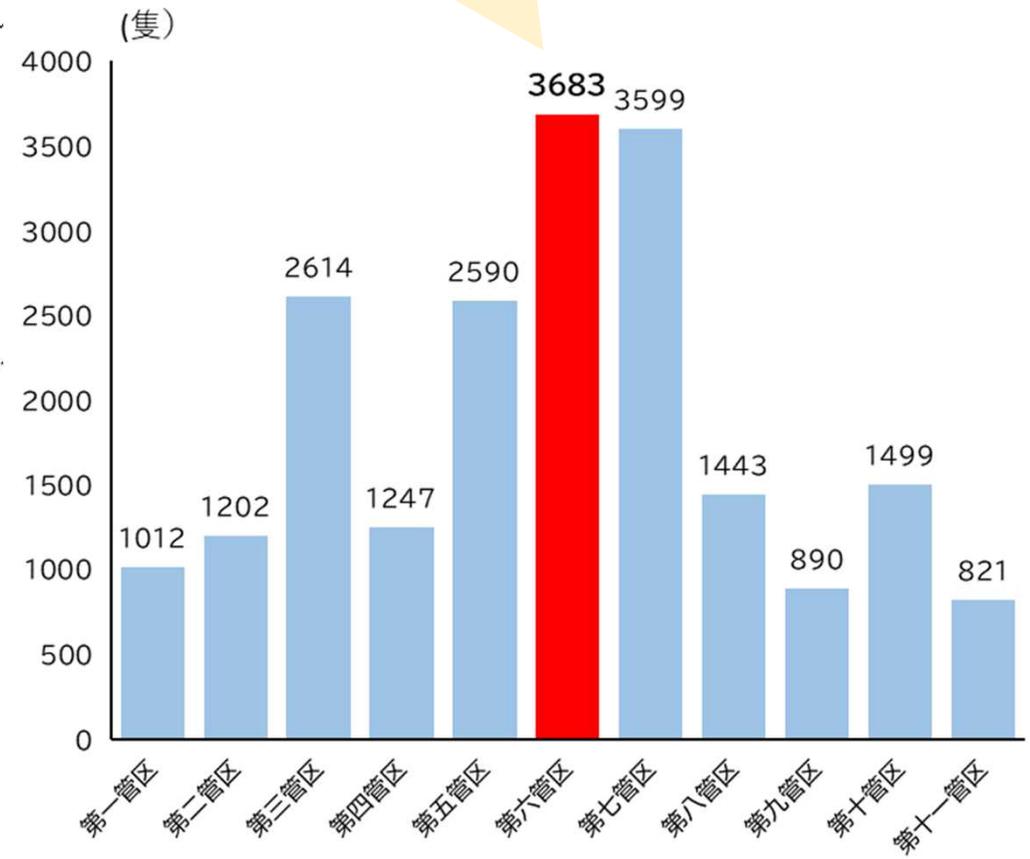


1 海難発生状況

(1) 全国の海難発生状況



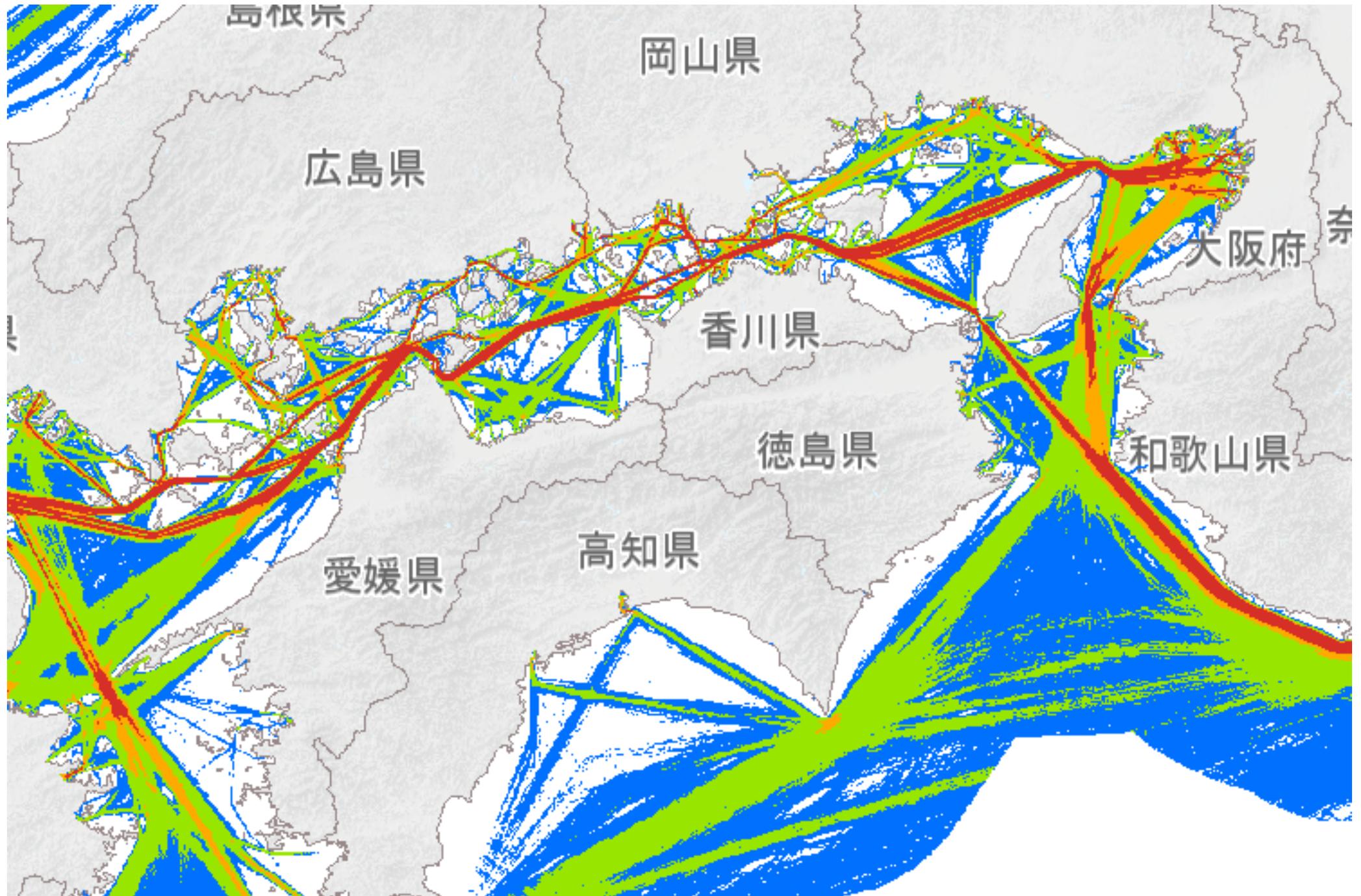
第六管区管内で発生する海難が
全管区で最も多い



【管区別】

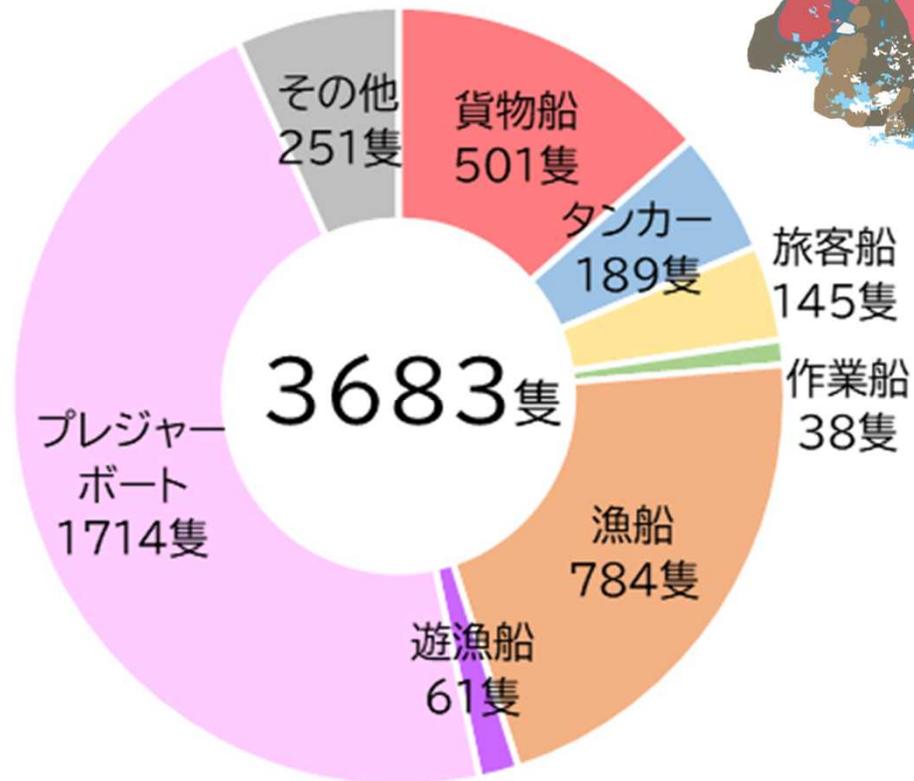
※山口県は山口市以東の瀬戸内海が六管区

(2) 瀬戸内海の船舶航行状況

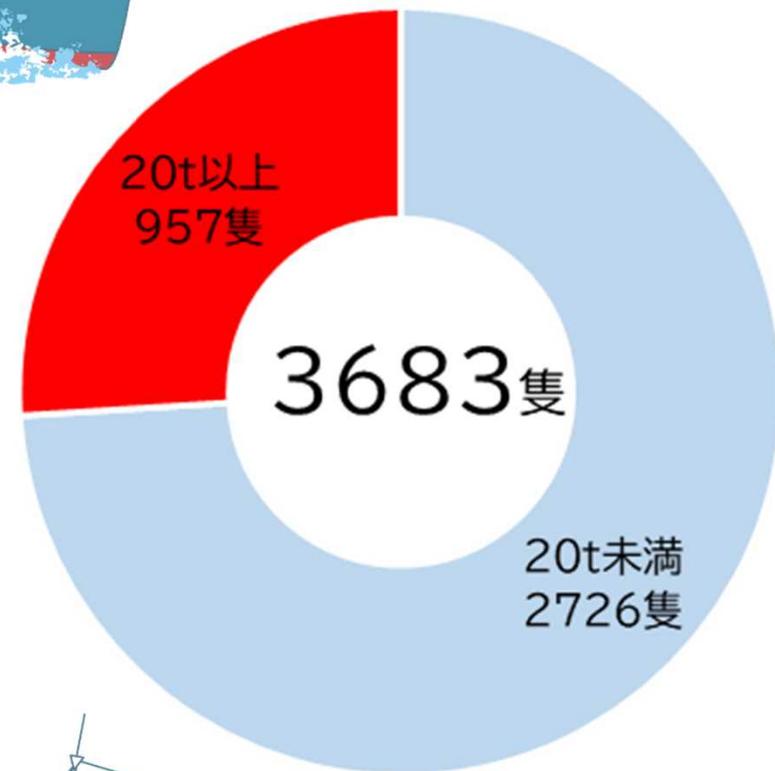


(3) 第六管区管内の海難発生状況

【船種別】

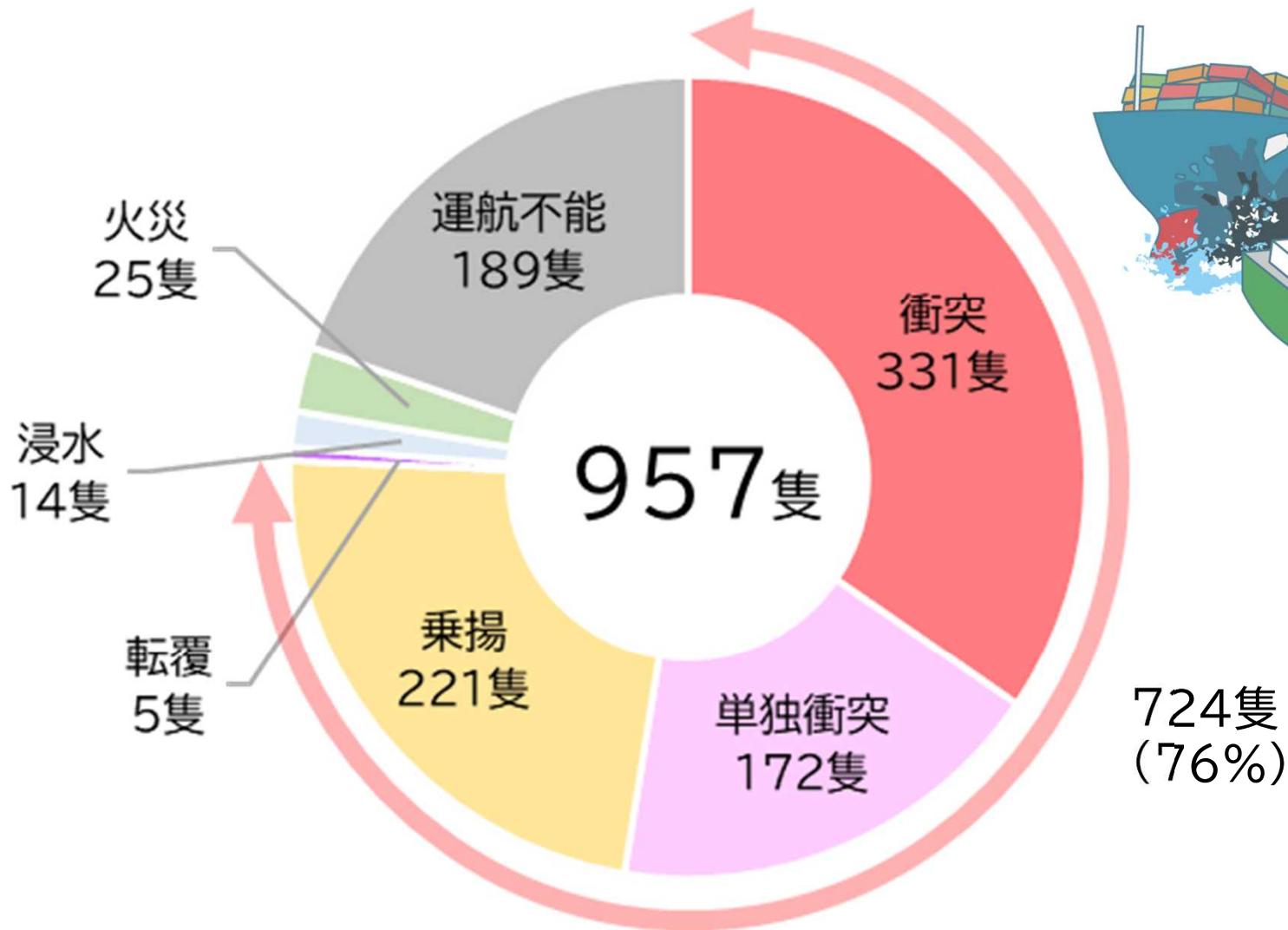


【トン階別】



(3) 第六管区管内の海難発生状況

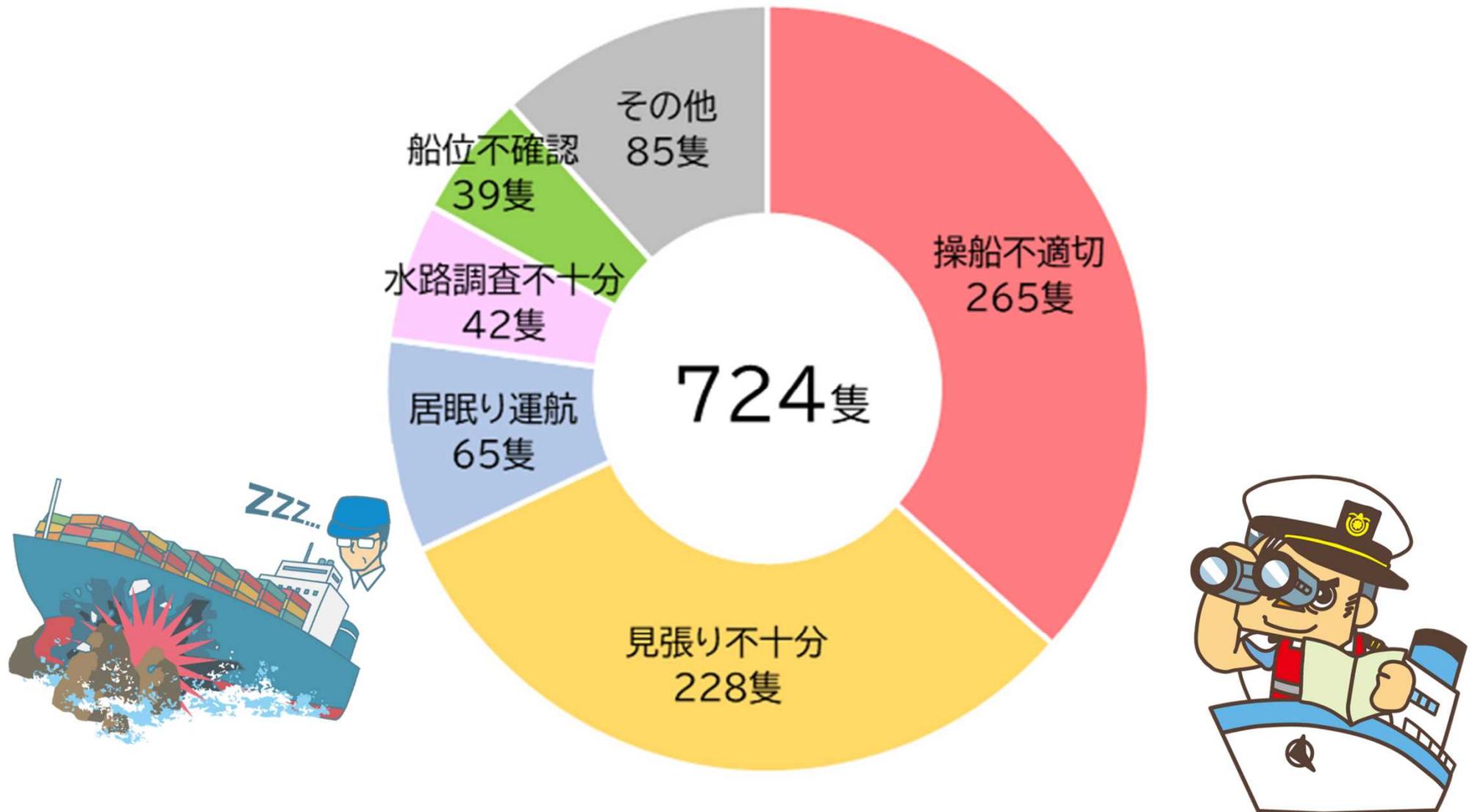
【海難種類別(20t以上の船舶)】



主に操船不適切や見張り不十分により起こる衝突、単独衝突及び乗揚が多く発生している

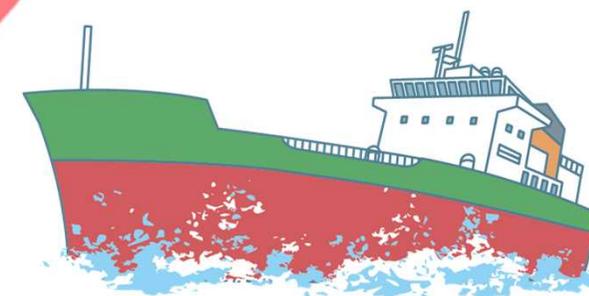
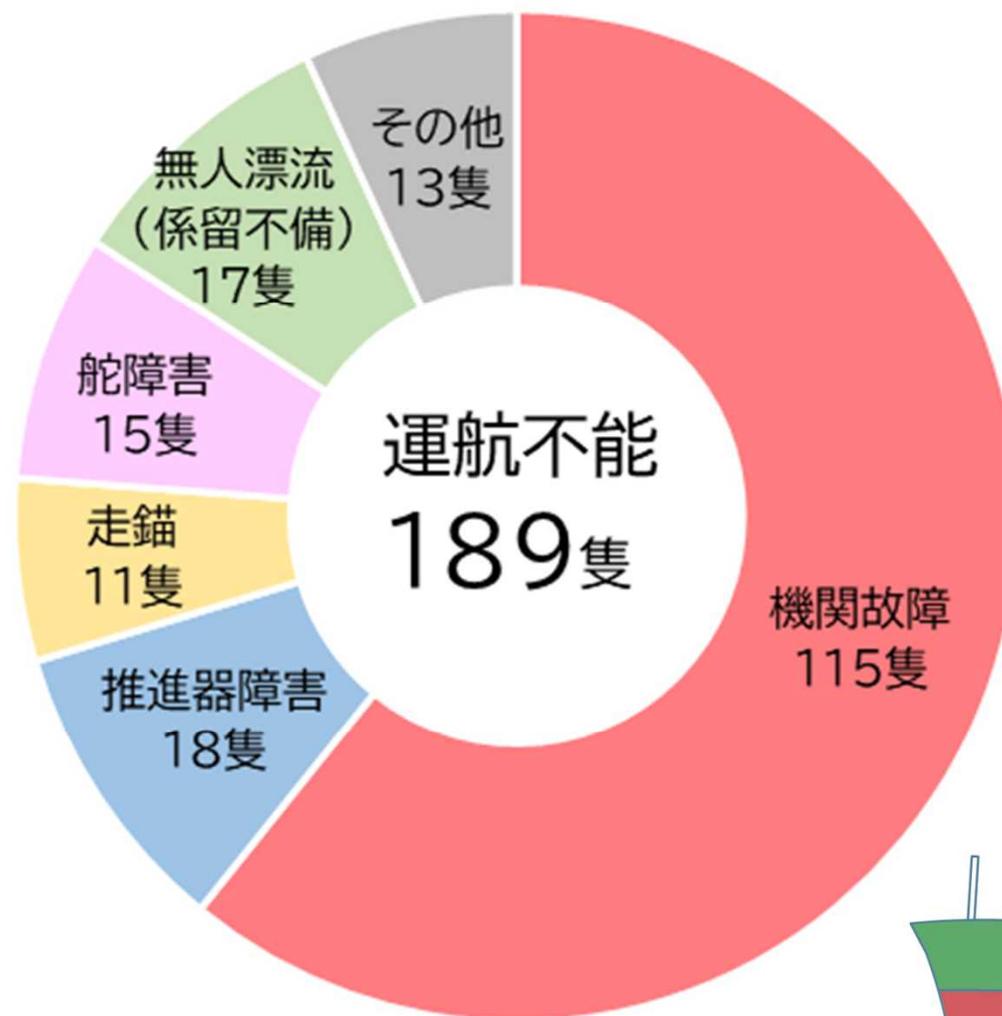
(3) 第六管区管内の海難発生状況

【衝突、単独衝突及び乗揚の原因(20t以上の船舶)】



(3) 第六管区管内の海難発生状況

【運航不能の詳細(20t以上の船舶)】

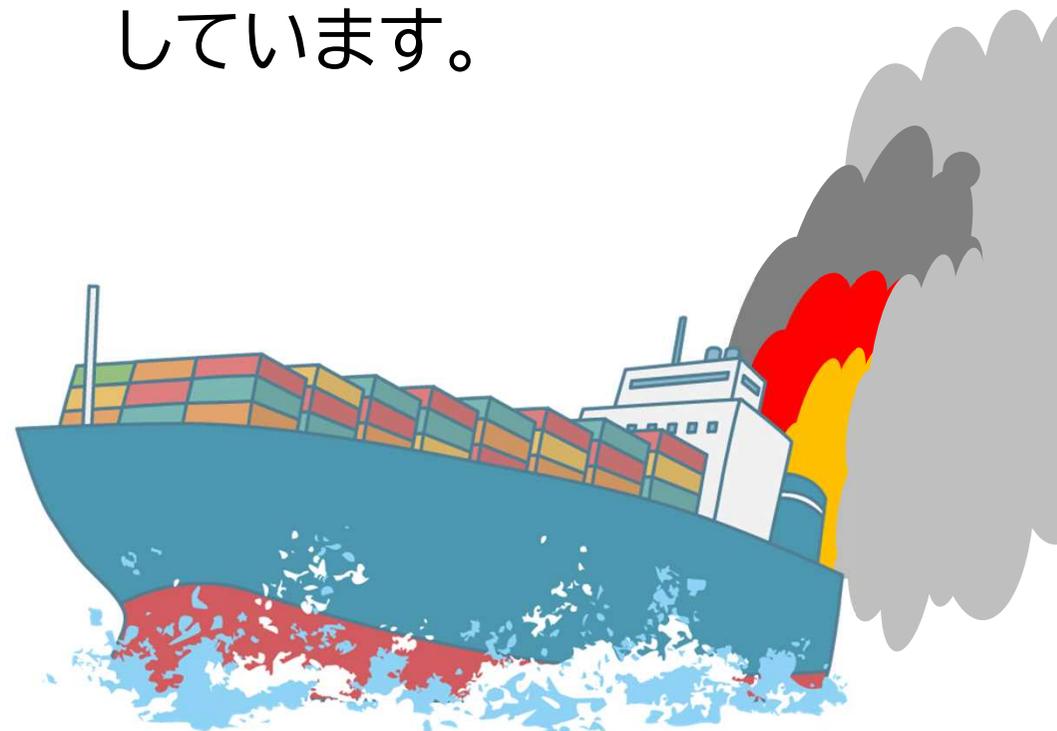


(3) 第六管区管内の海難発生状況

【機関故障後の二次海難(20t以上の船舶)】

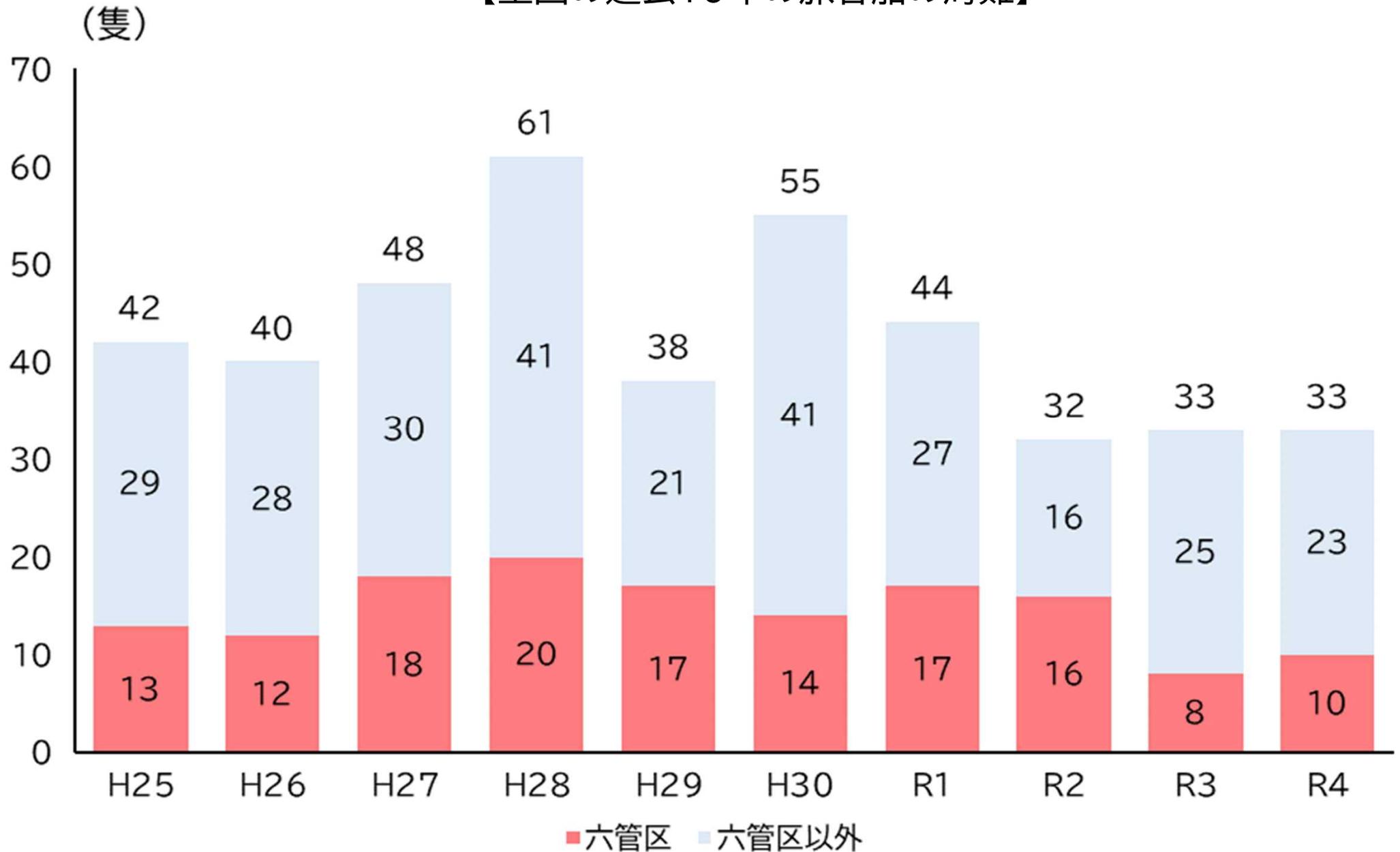


機関故障後、115隻のうち
22隻(19%)で単独衝突や
乗揚などの二次海難が発生
しています。



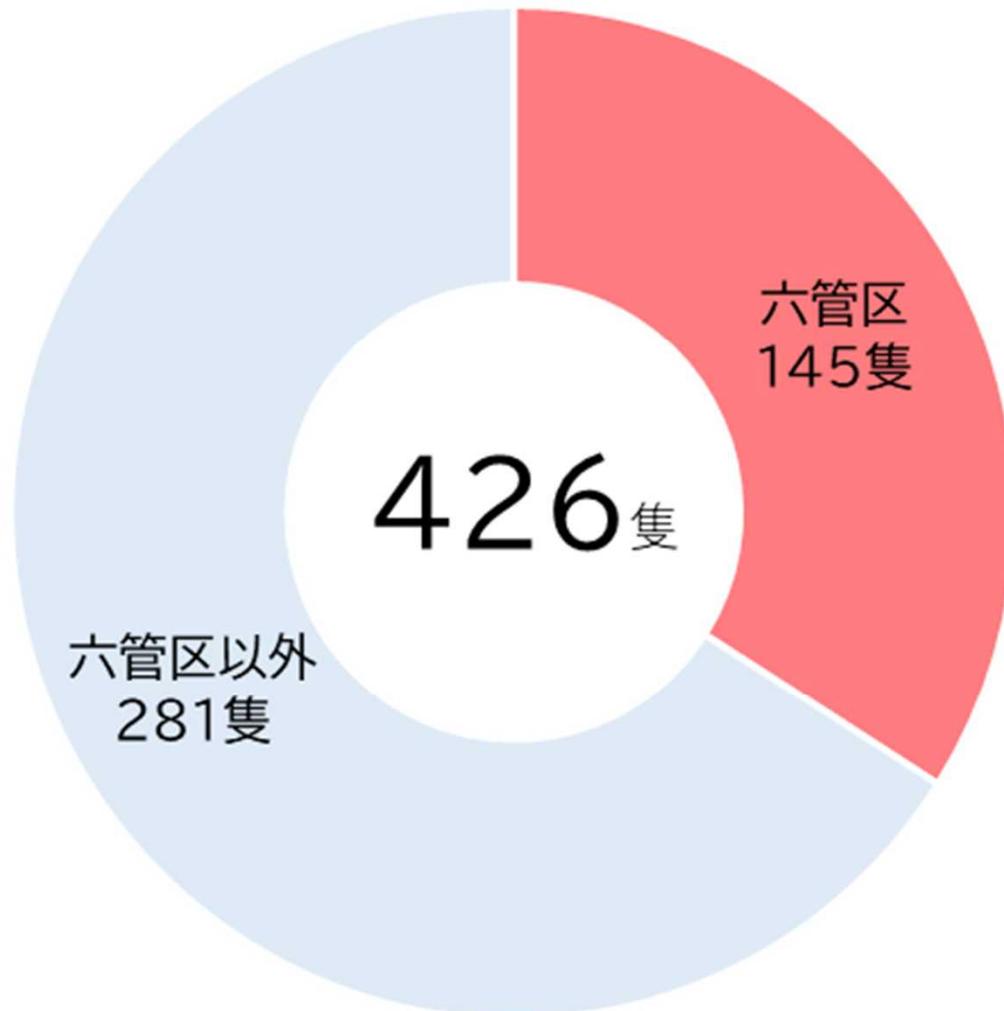
(4) 旅客船の海難

【全国の過去10年の旅客船の海難】



(4) 旅客船の海難

【全国の過去10年の旅客船の海難】

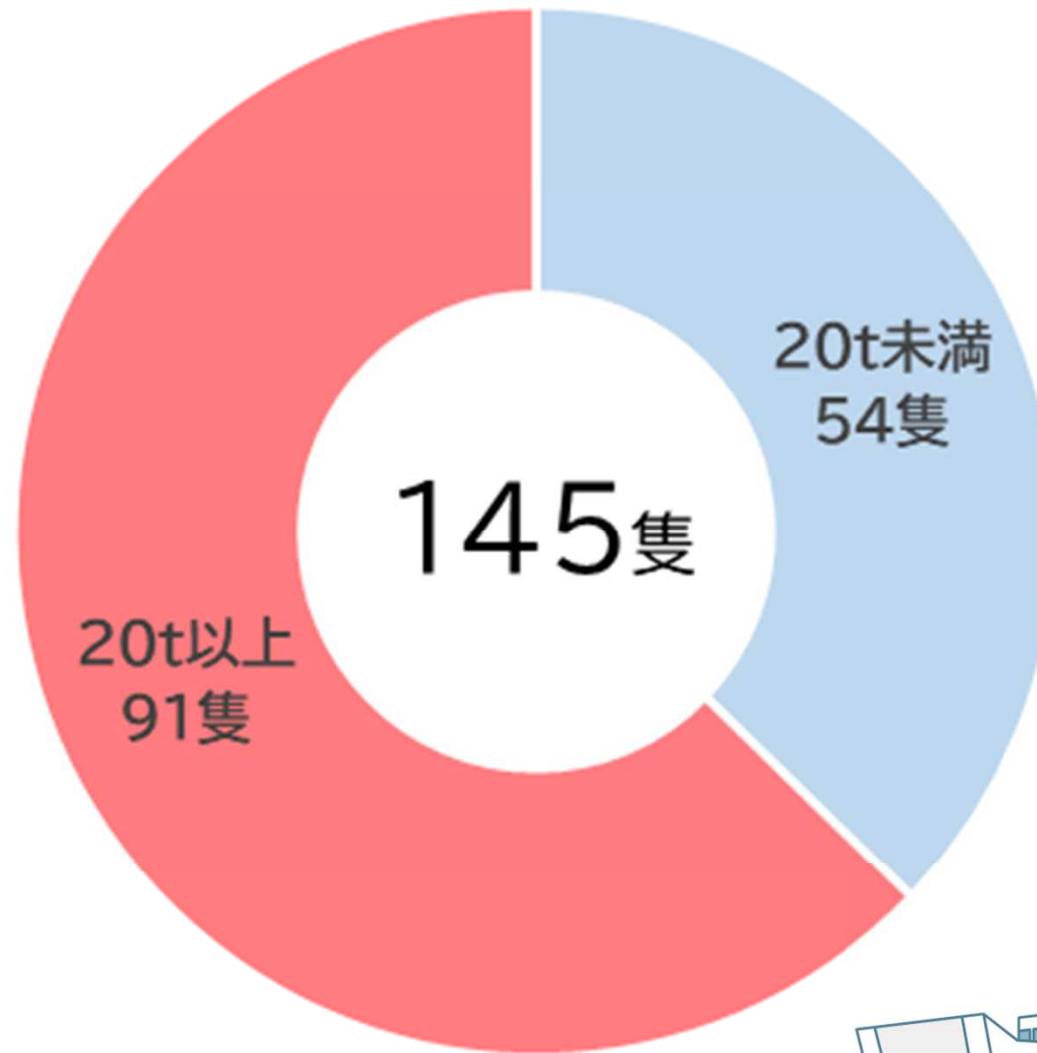


旅客船海難の34%が
六管区で発生



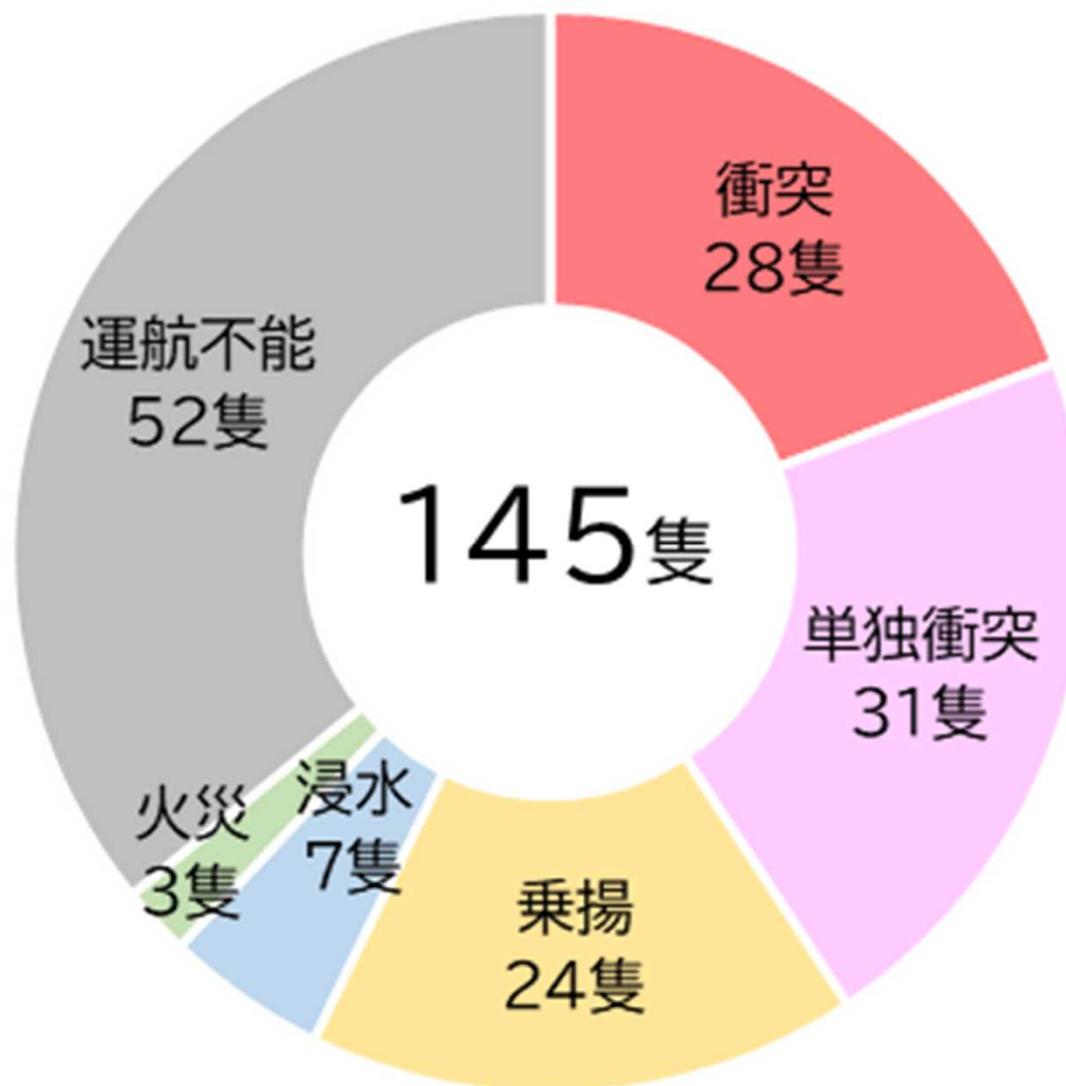
(4) 旅客船の海難

【六管区のトン階別】

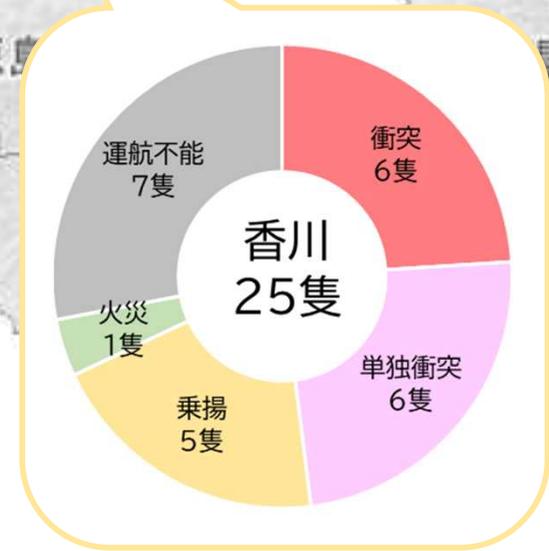
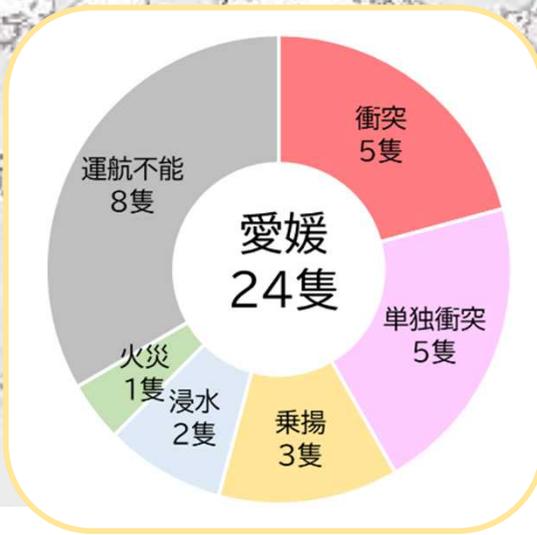
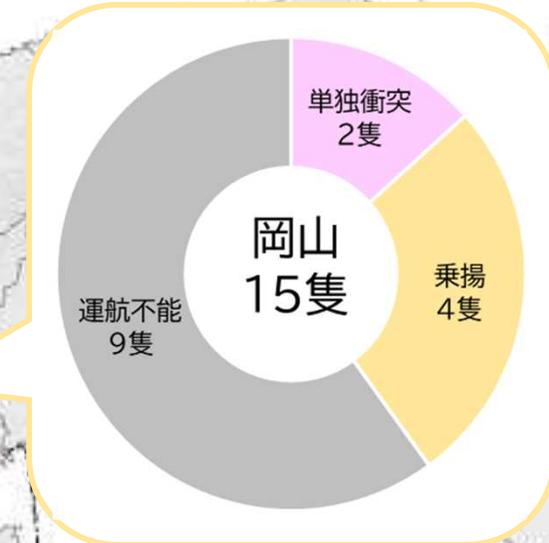
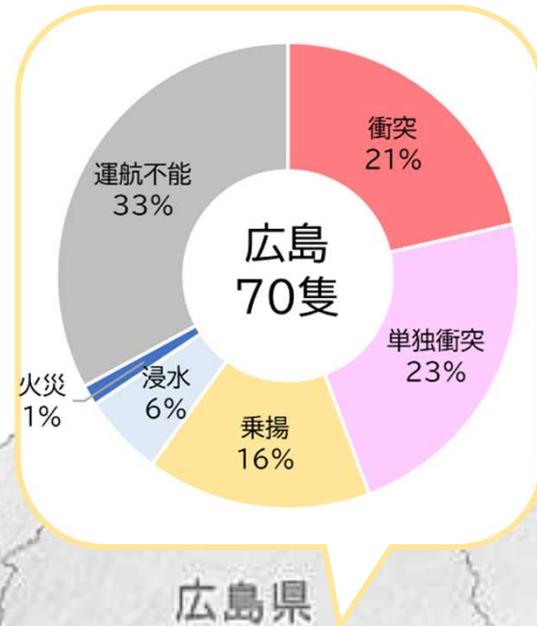
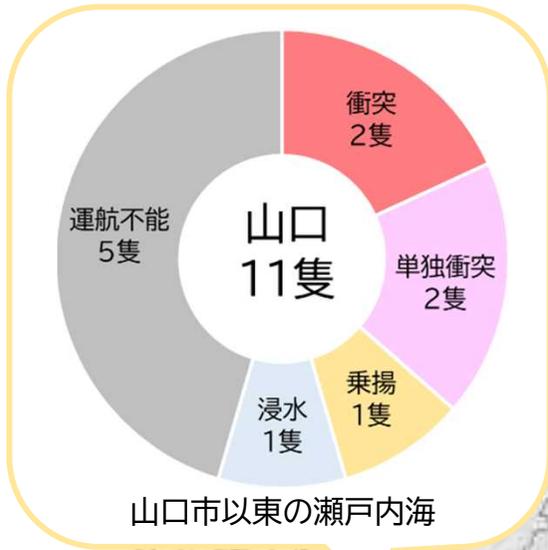


(4) 旅客船の海難

【六管区の海難種類別】

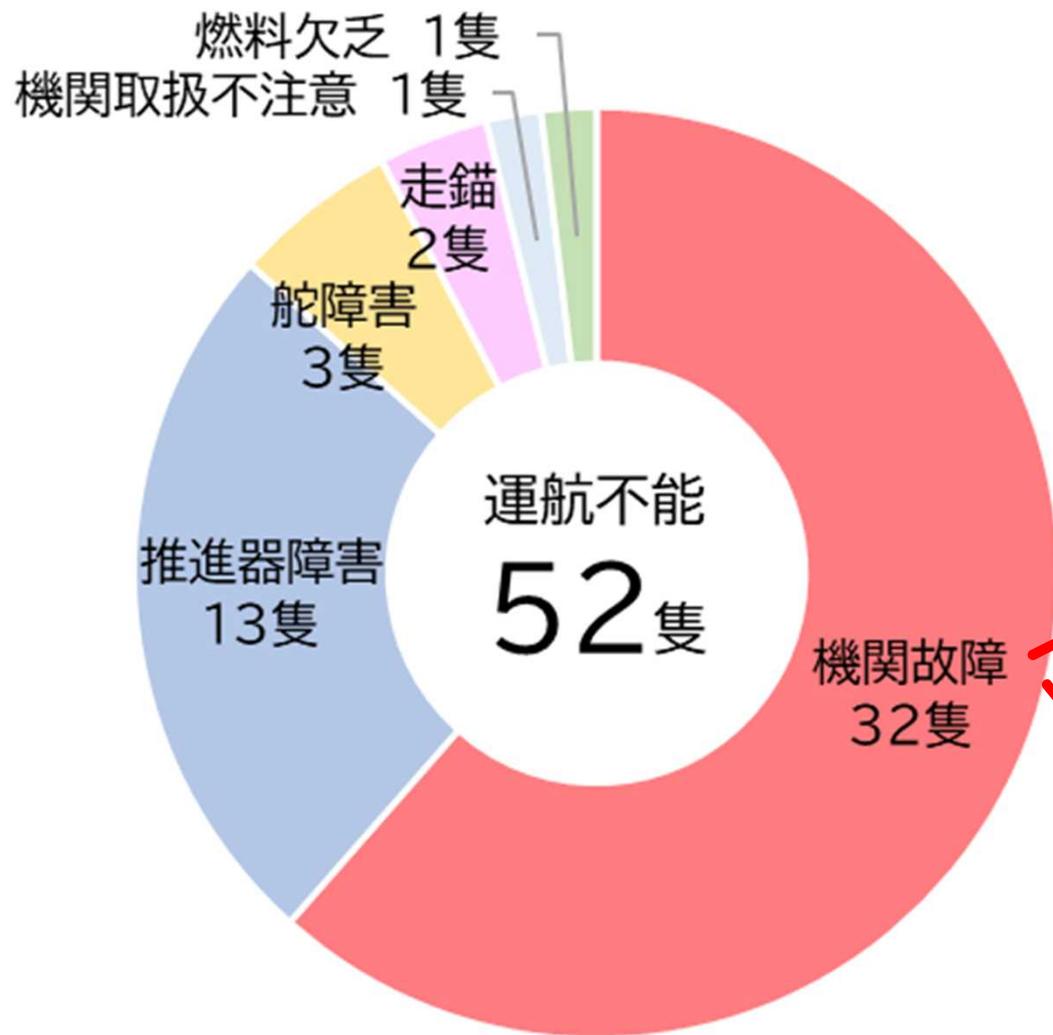


(4) 旅客船の海難 【県別】

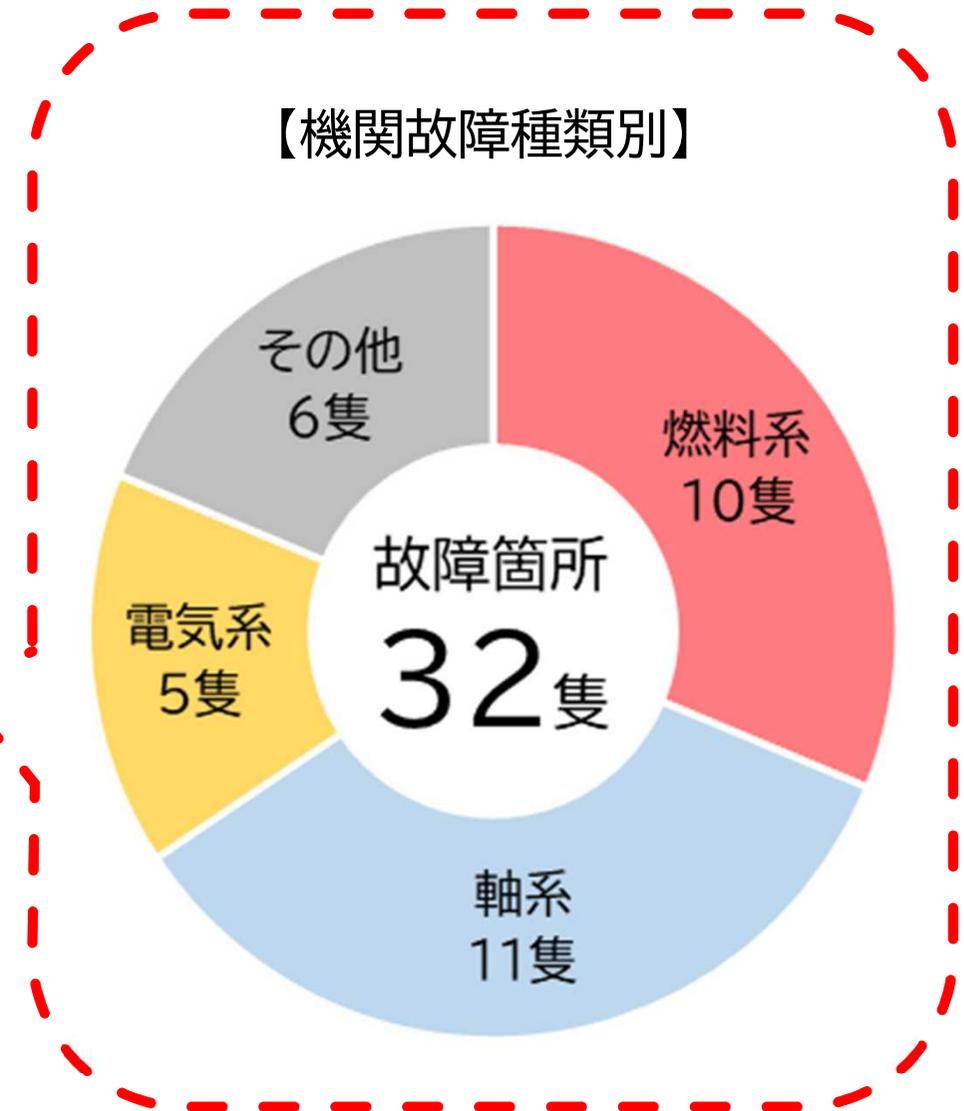


(4) 旅客船の海難

【六管区の運航不能詳細】



【機関故障種類別】



(4) 旅客船の海難

具体的な原因



燃料系

軸系



電気系



(4) 旅客船の海難

具体的な原因



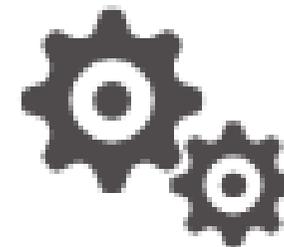
燃料系とは？

- 燃料フィルターが目詰まりにより燃料が欠乏し、機関が突然停止
- エア混入による機関の突然停止

など

(4) 旅客船の海難

具体的な原因



軸系とは？

- クラッチの欠損、ボルト脱落、クラッチワイヤー劣化、Oリング破損による作動油漏油などによるクラッチ不具合

など

(4) 旅客船の海難

具体的な原因



電気系とは？

- 配電盤短絡によるブラックアウト
- 制御基板や電圧調整版の不具合
- バッテリー充電器のヒューズ切れ

など

(4) 旅客船の海難

機関故障により衝突や乗揚等の二次海難につながることも

ポンプ内に異物が混入し、一時的に燃料供給が出来なくなったため発電機が停止してブラックアウトとなり、近くに係留していた船舶に衝突した。

出港後に発電機が停止し、そのまま流され乗揚げた。



機関故障を起こした32隻のうち14隻が、機関故障後に衝突、単独衝突及び乗揚を起こしています。

(4) 旅客船の海難

機関故障しないためには？

業者による定期点検

発航前点検

プロの目で定期的な点検

バッテリーなどの部品交換

自分では点検できない箇所を点検



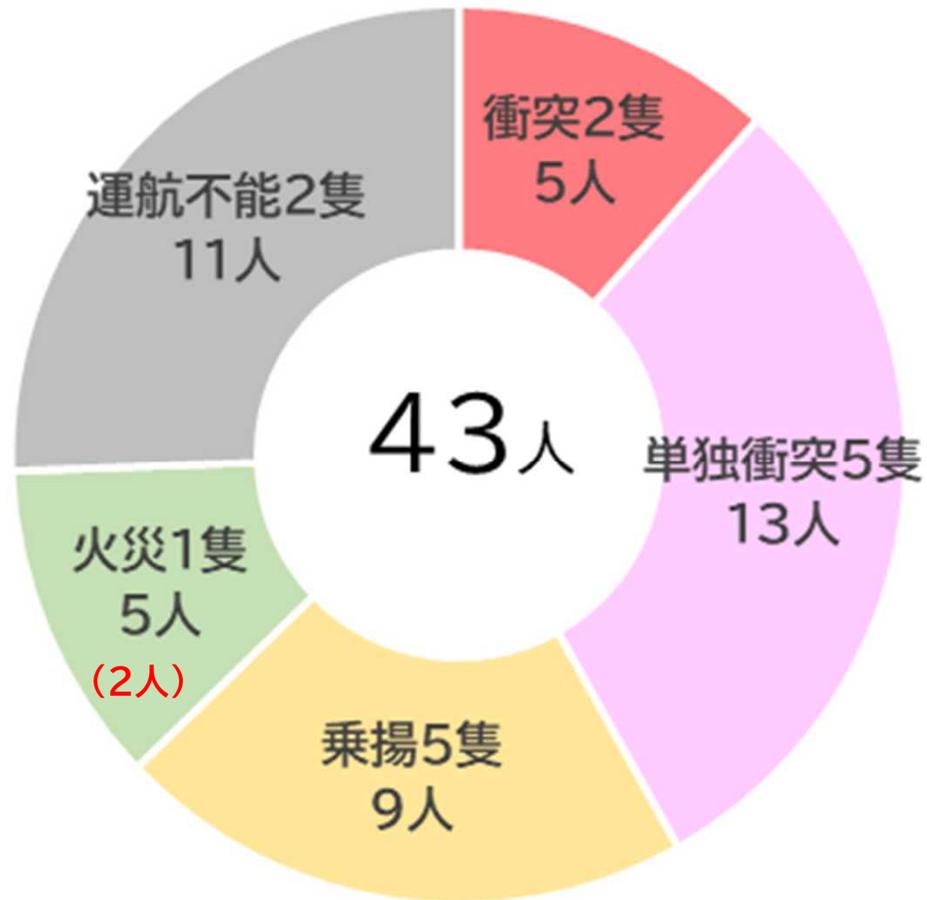
エンジンオイルは大丈夫？

端子は緩んでないですか？

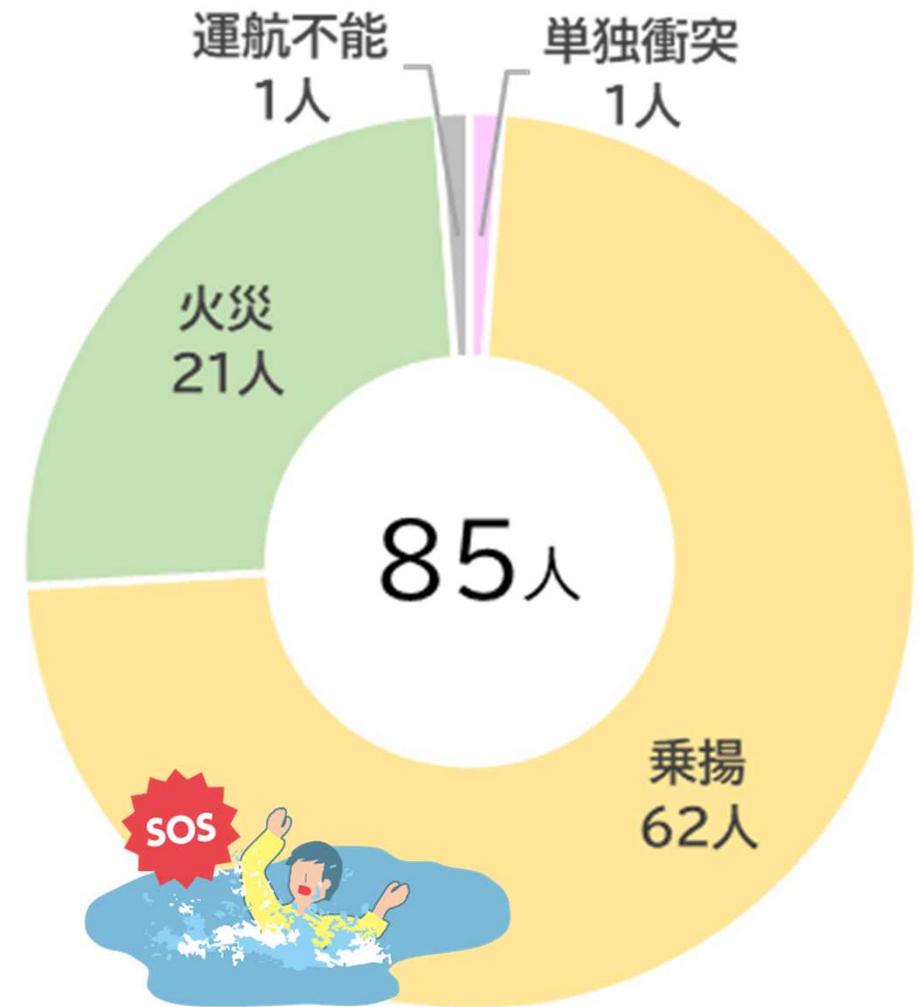
いつもと違うところは？

(4) 旅客船の海難

【海難に伴う死傷者】



【海難に伴う海中転落者】



※括弧内は死者数

(4) 旅客船の海難

※「令和3年海難の現況と対策 (海上保安庁)」より引用

救命胴衣の点検を！



The diagram illustrates the components and operation of an automatic inflatable life jacket. On the left is a full view of a red and black life jacket labeled "自動膨張式救命胴衣". To its right is a close-up of the "自動膨張装置" (automatic inflation device). Further right are two views of the pump's piston: "使用前" (before use) and "使用后" (after use), with a red arrow pointing to the "ポンプの封板" (pump's piston seal).

自動膨張式救命胴衣

自動膨張装置

使用前

使用后

ポンプの封板

(『小型船舶用膨張式救命胴衣「保守・点検」マニュアル」
(日本小型船舶検査機構) 等より引用)



救助を待つ事故者



救助状況



吊上げ状況

(4) 旅客船の海難



日頃から救命胴衣の点検・整備

事前に周知・もしもの時に乗員が指示

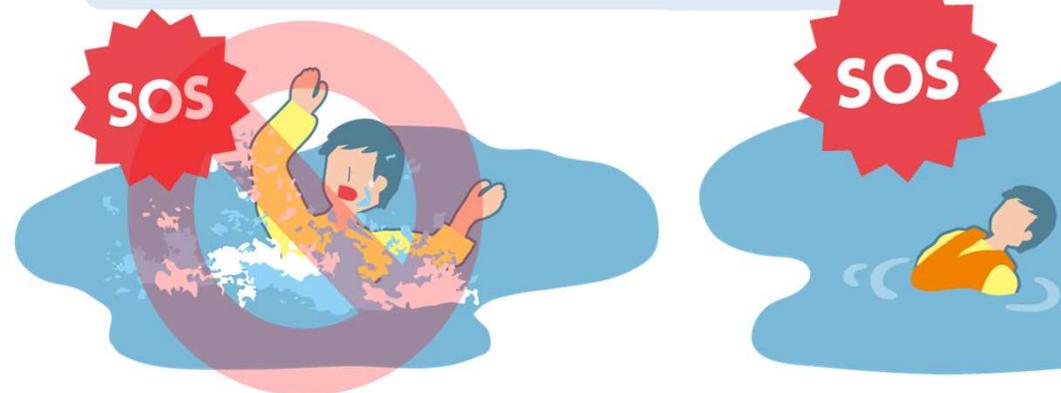
救命胴衣の場所

救命胴衣の正しい着用方法

避難経路

避難方法

など



事故発生時は適切な誘導を！

海難事例

事例1 貨物船は機関故障後に単独衝突

【発生時間】 0600頃

【発生場所】 港内

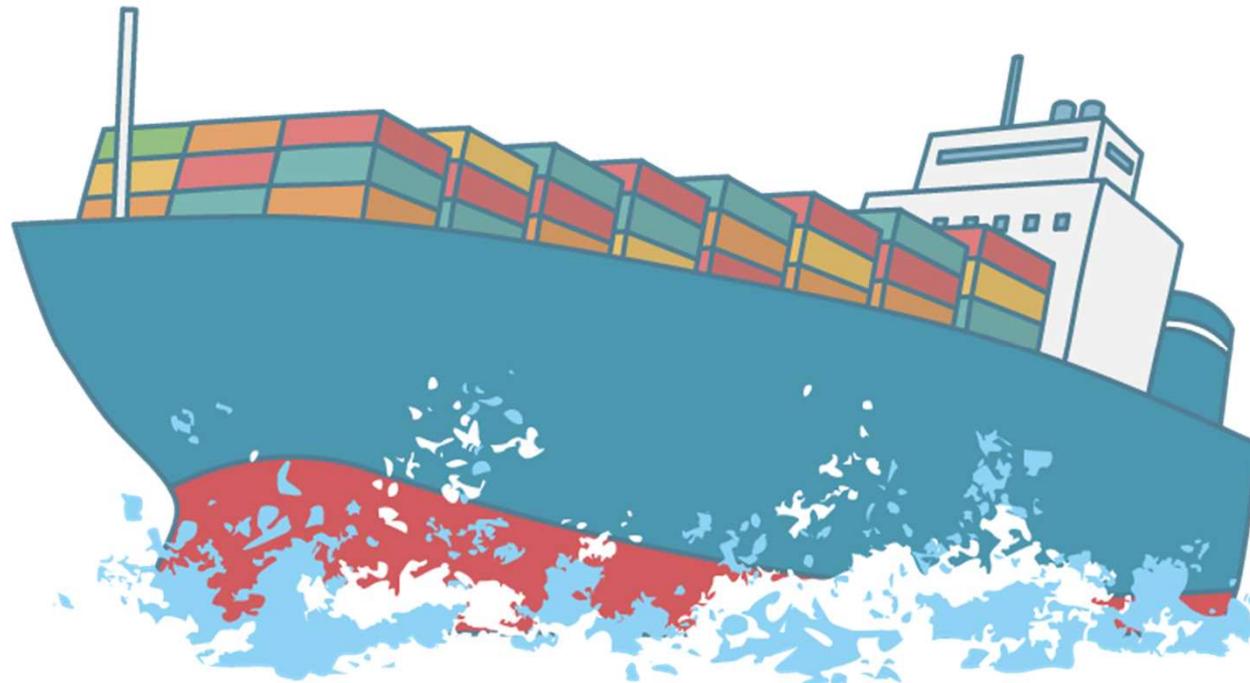
【海難船舶】 貨物船（5人乗船）

【海難概要】 海難船舶は、出港作業中機関故障し、クラッチ操作が不可能になり、機関停止や転舵の措置とったものの間に合わず岸壁に単独衝突しました。

（機関室内に装備された電磁クラッチセレクターバルブの、シールOリングの磨耗による送気漏れが発生しており、このため電磁クラッチが正常に操作されなかった）

乗船者にけがはなく、海難船舶は他船にえい航救助されました。

【気 象】 晴れ、西の風2m/s、海上平穏、視程良好



事例1 旅客船の乗揚

海難防止ポイント

リングなど各種交換を要する部品の交換時期は確認しておきましょう。

海難発生後の対応

とくに港内や狭水道など、狭いエリアで機関故障が発生した場合は周囲の状況を勘案し、投錨も検討しましょう。



事例2 旅客船の乗揚

【発生時間】 1500頃

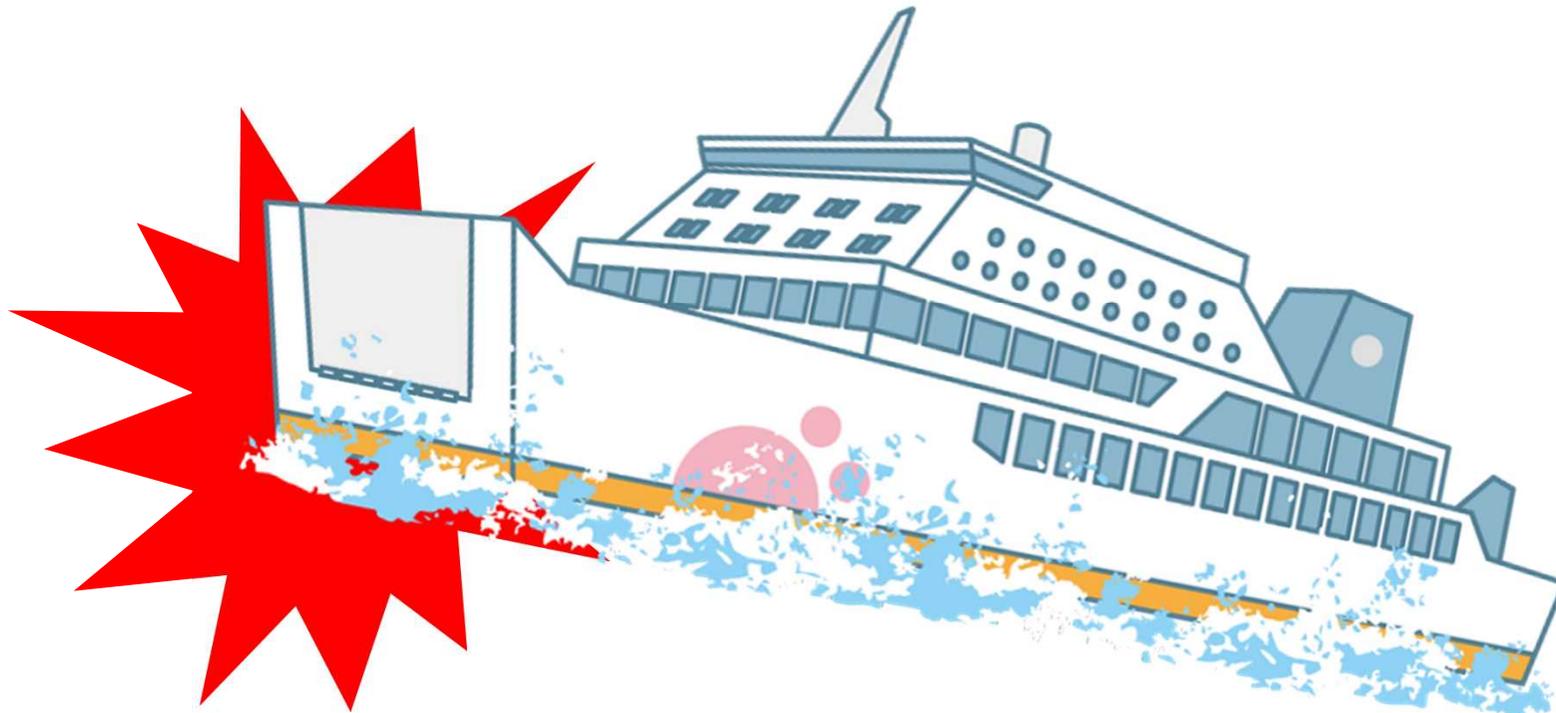
【発生場所】 磯付近

【海難船舶】 20t以上の旅客船（171人乗船）

【海難概要】 海難船舶は、乗客162人及び乗員(ホールスタッフを含む。)9人を乗船させ航行中、強風及び潮流に圧流されていたものの、コンパスで目標としている方位が変化していることも確認せず、自船の位置を確認することなく航行させ、磯に乗揚げました。

乗船者にけがはありませんでした。海難船舶は船底から浸水がありました。

【気 象】 曇り、北西の風10m/s、海上平穏、視程良好



事例2 旅客船の乗揚

海難防止ポイント

航行中は常にレーダーやGPSを確認して「自船の位置」を確認してください。

瀬戸内海は島が多いうえ、潮流が速く複雑な海域も多く、少し「自船の位置」の確認を怠っただけで、今回の事故のように乗揚や衝突に繋がることも。

ワッチに入っているのが複数であればお互いに確認しあって運航してください。



事例3 旅客船の乗揚、62人が海中へ

【発生時間】 1700頃

【発生場所】 岩場付近

【海難船舶】 20t未満の旅客船（62人乗船）

【海難概要】 海難船舶には、修学旅行中の小学校児童及び教諭等(60名)が乗船し、1530頃高松港を出港、瀬戸大橋付近をクルージングして坂出港向け航行中に発生したもので、与島南方から時計周りに回り羽佐島北方を通過する際に底触により浸水しました。

乗船者62名は、全員無事救助され、海難船舶は沈没しました。

【気 象】 曇り、南の風3m/s、海上平穏、視程良好



事例3 旅客船の乗揚、62人が海中へ

海難防止ポイント

いつも通っている海域だからと過信せず、航行中は常にレーダーやGPSを確認して「自船の位置」を確認してください。

海難発生後の対応

今回のケースは浸水が酷く船舶が沈没しましたが、乗員・乗客は幸いなことに全員助かりました。

救命胴衣を適切に着用させ、全員でまとまって「浮いて待つ」を実行し、かつ周囲の航行船舶が早急に救助にあたったことによります。



事例4 旅客船が機関故障し岸壁に単独衝突

【発生時間】 0900頃

【発生場所】 港内

【海難船舶】 20t以上の旅客船（34人乗船）

【海難概要】 海難船舶は、乗客21人及び乗員13人を乗船させ航行中、入港作業直前にクラッチが脱となり失速、左舷主機関が使用できないまま、残りの機関で入港可能と判断し接舷を試みたところ岸壁に2度、単独衝突しました。
乗船者にけがは無く、船体についてはタグボートを使用して着岸しました。

【気 象】 晴れ、南の7m/s、海上平穏、視程良好



事例4 旅客船が機関故障し岸壁に単独衝突

海難防止ポイント

業者による定期点検や発航前点検を適切に行いましょう。

海難発生後の対応

故障箇所があっても入港できると判断し2度入港していますが、2度岸壁に単独衝突しています。風潮流の影響などをよく検討し、安全に入港できないと判断した時点でタグなどを使用しましょう。



最近の事例1 旅客船が無人の台船に衝突

【海難船舶】 20t未満の旅客船（50人乗船）

【海難概要】 海難船舶は夜間航行中、錨泊している無人の台船に衝突し、乗客1名が負傷しましたが、幸い命に別状はありませんでした。
衝突により、船体には擦過傷が生じました。



最近の事例1 旅客船が無人の台船に衝突

海難防止ポイント

普段航行する慣れた海域でも、今回のように、いつも船舶が錨泊していない場所に、錨泊している船舶等がある可能性があります。水路調査をしっかりとうえで、「適切な見張り」を心がけましょう。



最近の事例2 旅客船が火災、乗船者は海上に

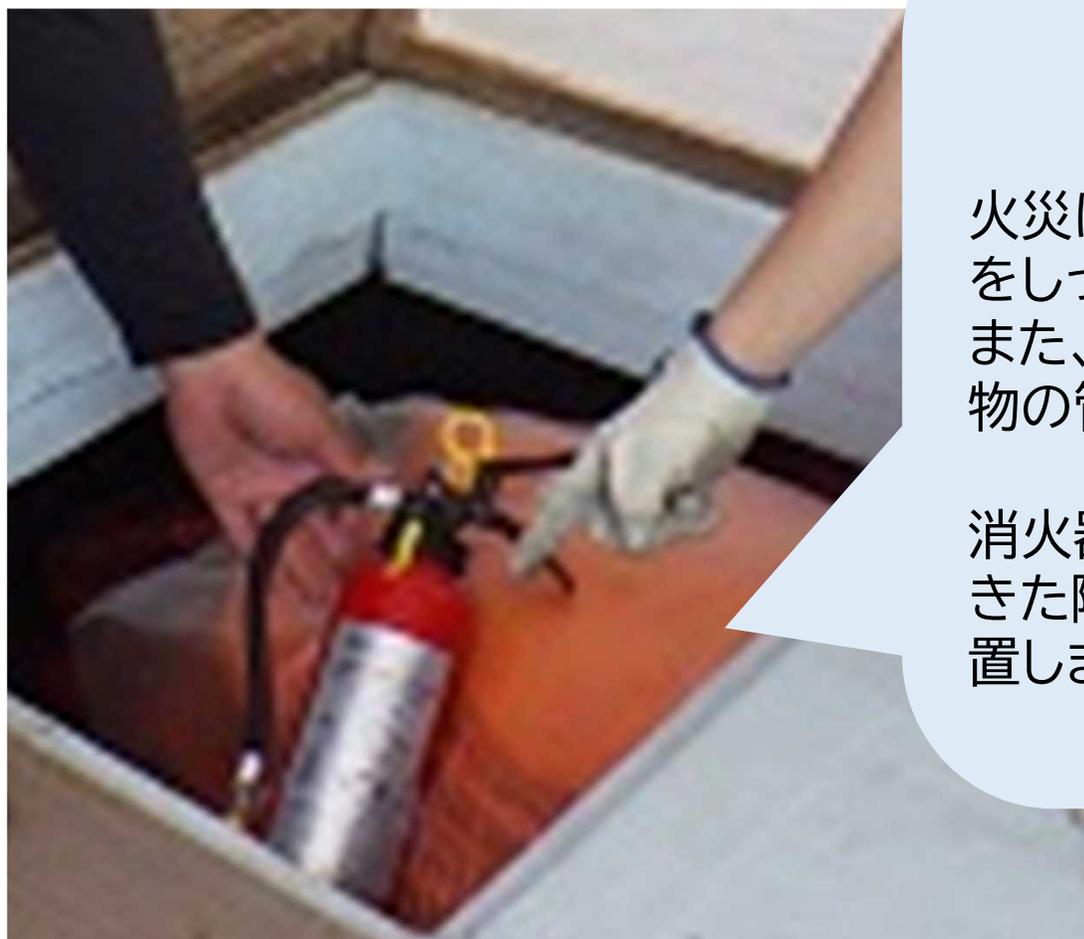
【海難船舶】 20t未満の旅客船（16人乗船）

【海難概要】 海難船舶は航行中、発電機区画から出火して船内で消火できず、乗船者は海上に全員飛び込み避難しました。避難後すぐに付近航行船舶に救助されたため、けが人等はありませんでした。

海難船舶は巡視船等が消火活動にあたりましたが、沈没しました。



最近の事例2 旅客船が火災、乗船者は海上に



海難防止ポイント

火災に発展しそうな箇所の整備点検をしっかりと行いましょう。
また、火災につながる可能性のある物の管理を徹底しましょう。

消火器は取り出しやすく、火災が起きた際、すぐに対応できる場所に設置しましょう。

ご清聴ありがとうございました。

海上保安庁

JAPAN COAST GUARD

令和4年
海難の現況と対策

～大切な命を守るために～



船舶事故及び人身事故の現況と防止対策
救助状況及び救助・救急への取組

WEB版



参考出典

令和4年海難の現況と対策
～大切な命を守るために～

全国の統計資料等が掲載されて
おりますので、よろしければご覧
ください。

WEB版

