

## 第5章 船舶事故等調査活動

### 1 調査対象となる船舶事故・船舶インシデント

#### <調査対象となる船舶事故>

##### ◎運輸安全委員会設置法第2条第5項（船舶事故の定義）

「船舶事故」とは、次に掲げるものをいう。

- 1 船舶の運用に関連した船舶又は船舶以外の施設の損傷
- 2 船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷

#### <調査対象となる船舶インシデント>

##### ◎運輸安全委員会設置法第2条第6項第2号（船舶事故の兆候の定義）

船舶事故が発生するおそれがあると認められる国土交通省令（委員会設置法施行規則第5条）で定める事態

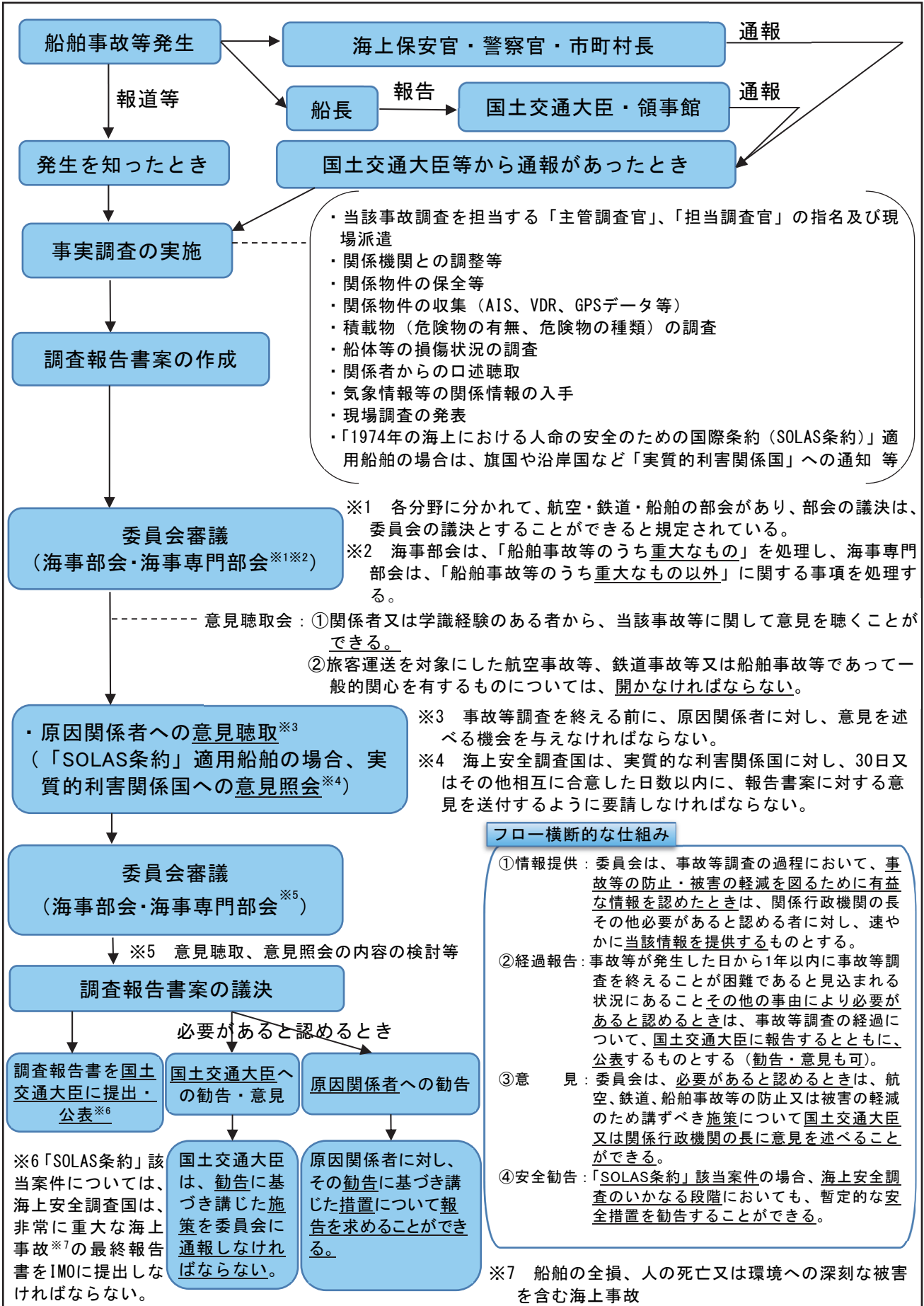
##### ○運輸安全委員会設置法施行規則第5条

- 1 次に掲げる事由により、船舶が運航不能となった事態
  - イ 航行に必要な設備の故障
  - ロ 船体の傾斜
  - ハ 機関の運転に必要な燃料又は清水の不足
- 2 船舶が乗り揚げたもののその船体に損傷を生じなかった事態
- 3 上記に掲げるもののほか、船舶の安全又は運航が阻害された事態

#### 船舶事故等の種類

	調査対象となる船舶事故等	船舶事故等の種類
船舶事故	船舶の運用に関連した船舶又は船舶以外の施設の損傷	衝突、乗揚、沈没、浸水、転覆、火災、爆発、行方不明、施設損傷
	船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷	死亡、死傷、行方不明、負傷
船舶インシデント	航行に必要な設備の故障	運航不能（機関故障、推進器故障、舵故障）
	船体の傾斜	運航不能（船体異常傾斜）
	機関の運転に必要な燃料又は清水の不足	運航不能（燃料不足、清水不足）
	船舶が乗り揚げたもののその船体に損傷を生じなかった事態	座洲
	船舶の安全又は運航が阻害された事態	安全阻害、運航阻害

2 船舶事故等調査の流れ



### 3 事故等区分による調査担当組織、部会等

「船舶事故等のうち重大なもの」は、東京の事務局の船舶事故調査官が調査を担当し、海事部会で審議が行われます。なお、「特に重大な事故<sup>※1</sup>」及び「非常に重大な事故<sup>※2</sup>」については、総合部会等で審議が行われます。

「船舶事故等のうち重大なもの以外」については、全国8か所に配置された地方事務所の地方事故調査官が調査を担当し、海事専門部会で審議が行われます。

※1 総合部会は、次に掲げる特に重大な事故（航空事故、鉄道事故及び船舶事故のうち、航空部会、鉄道部会、海事部会及び海事専門部会で審議されるものを除く。）に関する事項その他委員会が必要と認める事項<sup>※2</sup>を処理する（運輸安全委員会運営規則第1条第2項）。

①10人以上の死亡者又は行方不明者が発生したもの

（航空事故及び船舶事故にあつては、旅客を運送する事業の用に供する航空機又は船舶について発生したものに限る。②において同じ。）

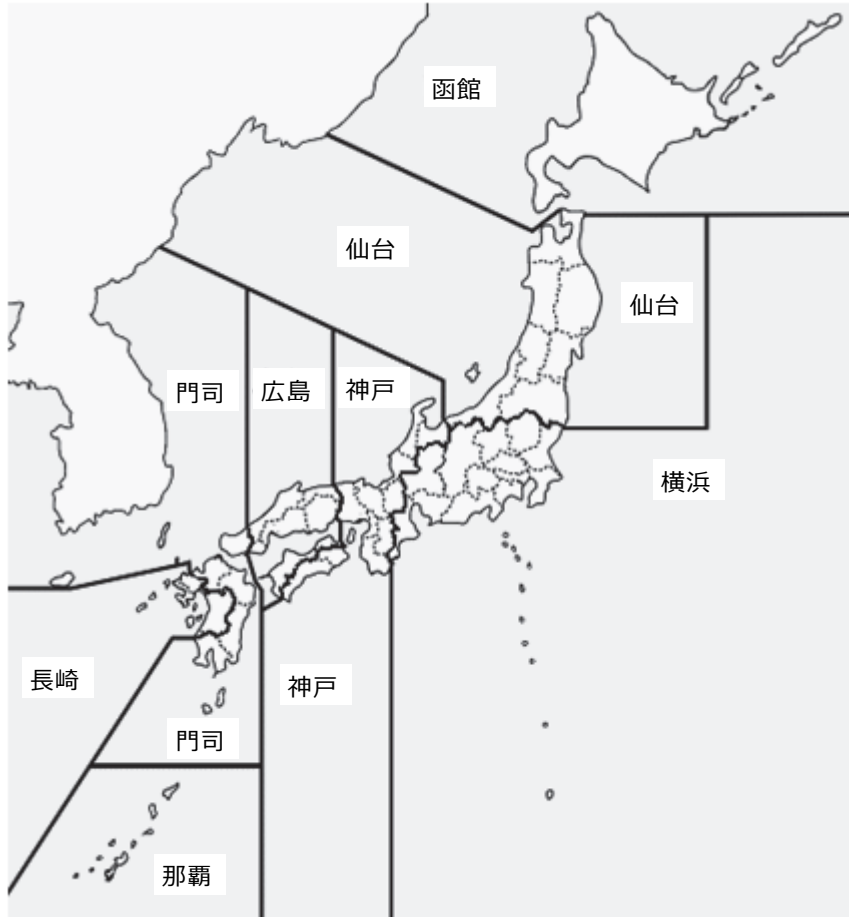
②20人以上の死亡者、行方不明者又は重傷者が発生したもの

※2 被害の発生状況、社会的影響その他の事情を考慮し非常に重大な事故と委員会が認める事故その他委員会が必要と認める事項に関する議決は、委員会で行わなければならない（運輸安全委員会運営規則第2条第5項）。

船舶事故等のうち 重大なもの	調査担当組織：船舶事故調査官 審議・議決部会：海事部会
◎船舶事故等のうち重大なもの <sup>の定義</sup> （運輸安全委員会事務局組織規則第9条） <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客のうちに、死亡者若しくは行方不明者又は2人以上の重傷者を生じたもの</li> <li>・5人以上の死亡者又は行方不明者が発生したもの</li> <li>・国際航海<sup>※1</sup>に従事する船舶<sup>※2</sup>に係る事故であつて、当該船舶が全損となったもの又は死亡者若しくは行方不明者が発生したもの                         <ul style="list-style-type: none"> <li>※1 一国の港と他の国の港との間の航海をいう</li> <li>※2 総トン数500トン未満の物の運送をする事業の用に供する船舶及び全ての漁船を除く</li> </ul> </li> <li>・油等の流出により環境に重大な影響を及ぼしたもの</li> <li>・船舶事故等又は事故に伴い発生した被害について先例がないもの</li> <li>・次のイからハまでのいずれかに該当するものとして委員会が認めたもの                         <ul style="list-style-type: none"> <li>イ 特に重大な社会的影響を及ぼしたもの</li> <li>ロ その原因を明らかにすることが著しく困難なもの</li> <li>ハ 船舶事故等の防止及び事故の被害の軽減のための重要な教訓が得られるもの</li> </ul> </li> </ul>	
船舶事故等のうち 重大なもの以外	調査担当組織：地方事故調査官 審議・議決部会：海事専門部会

#### 4 船舶事故等の管轄区域図

船舶事故等調査の対象となる水域は、我が国の河川や湖沼を含む世界の水域となっており、地方事務所（8か所）に配置された地方事故調査官が、船舶事故等のうち重大なもの以外の調査を担当しています。なお、船舶事故等のうち重大なもの調査は、東京の事務局の船舶事故調査官が担当しています。



地方事務所の管轄区域図

## 5 船舶事故等調査の状況

(令和4年12月末現在)

令和4年において取り扱った船舶事故等調査の状況は、次のとおりです。

船舶事故は、令和3年から調査を継続したものが669件、令和4年に新たに調査対象となったものが714件あり、このうち、調査報告書の公表を728件行い、638件が令和5年へ調査を継続しました。

また、船舶インシデントは、令和3年から調査を継続したものが127件、令和4年に新たに調査対象となったものが192件あり、このうち、調査報告書の公表を129件行い、179件が令和5年へ調査を継続しました。

公表した調査報告書857件のうち、勧告を行ったのは1件、意見を述べたものは1件となっています。

令和4年における船舶事故等調査取扱件数

(件)

区 別	令和3年から継続	4年に調査対象となった件数	非該当件数等	東京への移行	計	公表した調査報告書	(勧告)	(安全勧告)	(意見)	5年へ継続	(経過報告)
船舶事故	669	714	△17	0	1,366	728	(1)	(0)	(1)	638	(9)
東 京 (重大なもの)	21	3	0	1	25	7	(0)	(0)	(1)	18	(9)
地 方 (重大なもの以外)	648	711	△17	△1	1,341	721	(1)	(0)	(0)	620	(0)
船舶 インシデント	127	192	△11	0	308	129	(0)	(0)	(0)	179	(0)
東 京 (重大なもの)	0	0	0	0	0	0	(0)	(0)	(0)	0	(0)
地 方 (重大なもの以外)	127	192	△11	0	308	129	(0)	(0)	(0)	179	(0)
合 計	796	906	△28	0	1,674	857	(1)	(0)	(1)	817	(9)

(注) 1. 「4年に調査対象となった件数」は、令和3年以前に発生し、令和4年に運輸安全委員会に通知されて調査対象となったもの等を含む。

2. 「非該当件数等」は、調査等の結果、設置法第2条にいう事故等に該当しないとされた件数などである。

3. 「東京への移行」は、調査等の結果、重大なものとされ、地方管轄から東京管轄に変更となった件数である。

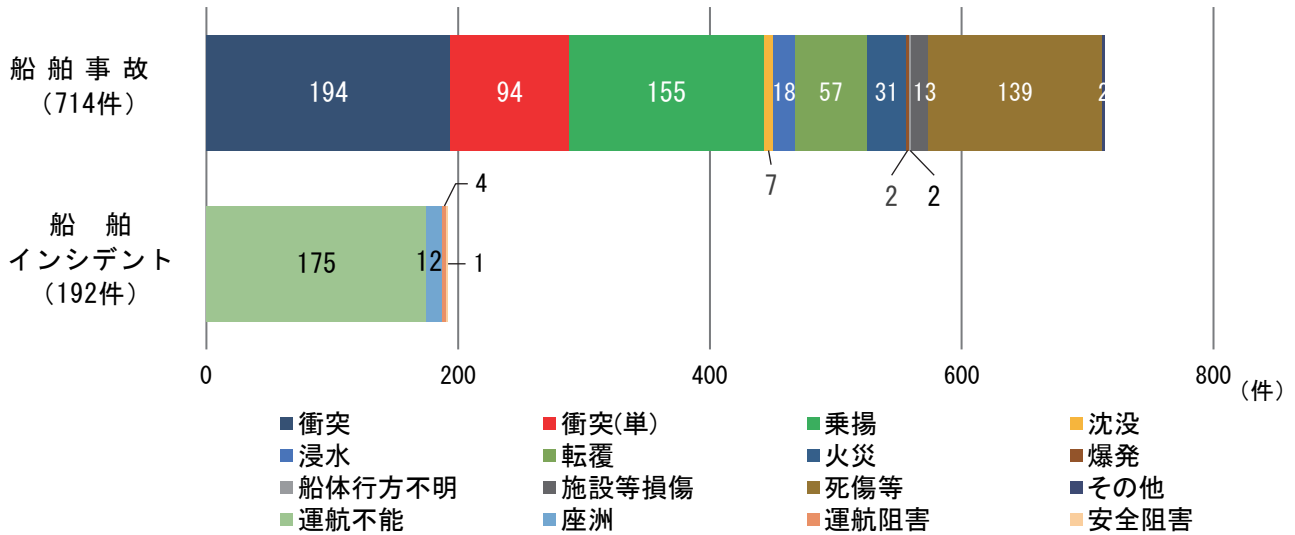
## 6 調査対象となった船舶事故等の状況

(令和4年12月末現在)

### (1) 事故等種類

令和4年に調査対象となった船舶事故等906件を事故等種類別にみると、船舶事故では、衝突194件、乗揚155件、死傷等（他の事故種類に関連しないもの）139件、衝突（単）94件などとなっており、船舶インシデントでは、運航不能175件、座洲12件、運航阻害4件、安全阻害1件となっています。また、衝突（単）の対象物は、岸壁28件、防波堤15件、栈橋10件などとなっています。

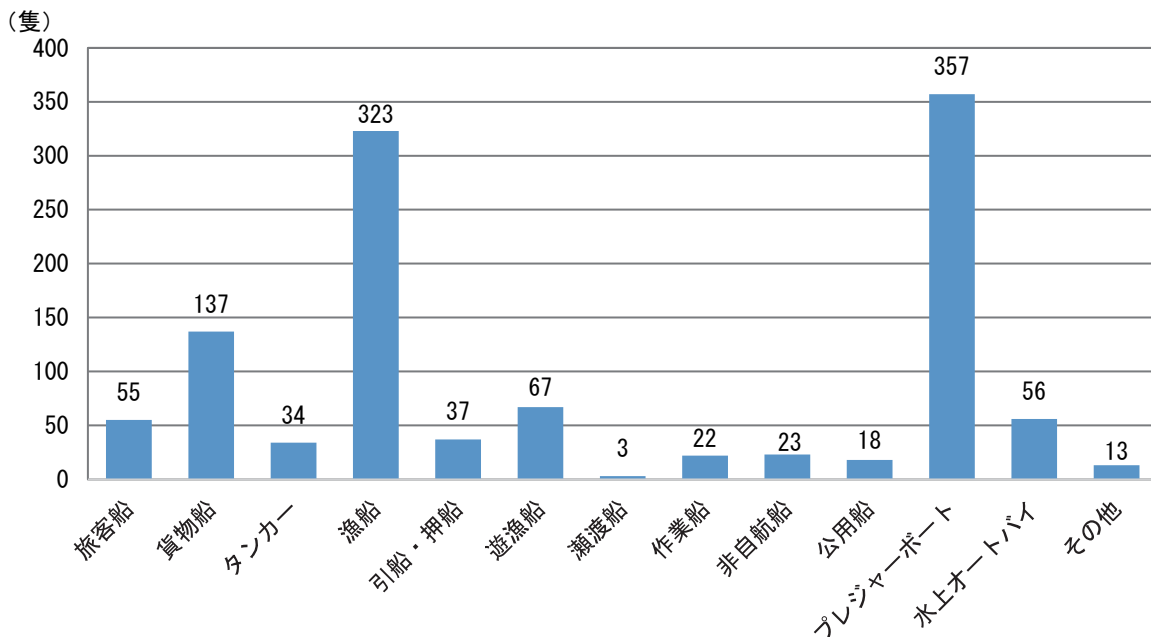
令和4年に調査対象となった船舶事故等種類別件数



### (2) 船舶の種類

船舶事故等に関わった船舶は1,145隻あり、船舶の種類別にみると、プレジャーボート357隻、漁船323隻、貨物船137隻、遊漁船67隻、水上オートバイ56隻などとなっています。

令和4年に調査対象となった船舶事故等に関わる船舶の種類別隻数





また、船舶事故等に関わった外国籍船舶の隻数は32隻で、事故等種類別をみると、衝突20隻、衝突（単）5隻、乗揚4隻などとなっています。船舶の国籍等をみると、パナマ14隻、韓国7隻、ベリーズ3隻などとなっています。

船舶の国籍等の状況

(隻)

パナマ	14	韓国	7	ベリーズ	3
香港	3	その他	5		

(3) 死亡、行方不明及び負傷者

死亡、行方不明及び負傷者は、計351人であり、その内訳は、死亡が78人、行方不明が15人、負傷が258人となっています。船舶の種類別では、漁船114人、プレジャーボート74人、旅客船51人などとなっており、事故等種類別では、死傷等139人、衝突85人、衝突（単）35人、浸水26人、転覆26人などとなっています。

また、死亡及び行方不明者は、漁船40人、旅客船26人、プレジャーボート15人などとなっており、漁船での死亡・行方不明者が多く発生しています。

死亡、行方不明及び負傷者の状況（船舶事故）

(人)

令和4年										
区分	死亡			行方不明			負傷			合計
	船員	旅客	その他	船員	旅客	その他	船員	旅客	その他	
旅客船	2	18	0	0	6	0	5	19	1	51
貨物船	2	0	0	0	0	0	5	0	0	7
タンカー	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
漁船	33	0	1	6	0	0	73	0	1	114
引船・押船	1	0	0	0	0	0	2	0	0	3
遊漁船	0	0	0	0	0	0	4	32	0	36
瀬渡船	0	0	0	0	0	0	0	13	0	13
作業船	2	0	0	0	0	0	4	0	1	7
非自航船	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
公用船	1	0	0	0	0	0	2	0	0	3
プレジャーボート	10	0	2	2	0	1	27	0	32	74
水上オートバイ	0	0	0	0	0	0	10	0	23	33
その他	2	0	3	0	0	0	1	0	2	8
合計	54	18	6	8	6	1	134	64	60	351
	78			15			258			

※ 上記統計は、調査中の案件も含まれていることから、調査・審議の状況により変更が生じることがあります。

## 7 令和4年に発生した重大な船舶事故等の概要

令和4年に発生した重大な船舶事故等の概要は次のとおりです。なお、概要は、調査・審議の状況により変更が生じることがあります。

(船舶事故)

1	発生年月日・発生場所		事 故 名
	R4.3.21 鹿児島県種子島南東約185kmの海上		漁船 第五十一勇仁丸 火災
	概要	本船は、鹿児島県種子島南東約185kmの海上にて火災が発生した。	
2	発生年月日・発生場所		事 故 名
	R4.4.23 北海道知床岬西側カシュニの滝付近海域		旅客船 KAZU I 浸水
	概要	旅客船KAZU Iは、船長及び甲板員1人が乗り組み、旅客24人を乗せ、知床半島西側カシュニの滝沖を南西進中、浸水し、短時間のうちに、同滝沖において、沈没した。 この事故により、旅客18人、船長及び甲板員が死亡し、旅客6人が行方不明となっている。(令和4年12月末現在)	
3	発生年月日・発生場所		事 故 名
	R4.6.5 和歌山県和歌山市地ノ島付近		遊漁船 第二恵比須丸 死傷等
	概要	本船は、航行中釣り客1人が行方不明となり、他船に発見されたが、搬送先で死亡が確認された。	



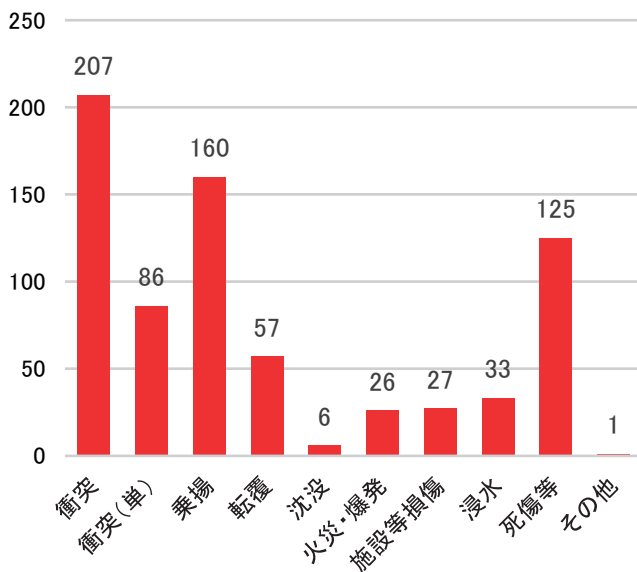
### 8 公表した船舶事故等調査報告書の状況

令和4年に公表した船舶事故等の調査報告書は857件であり、その内訳は、船舶事故728件（うち、重大な事故7件）、船舶インシデント129件となっています。

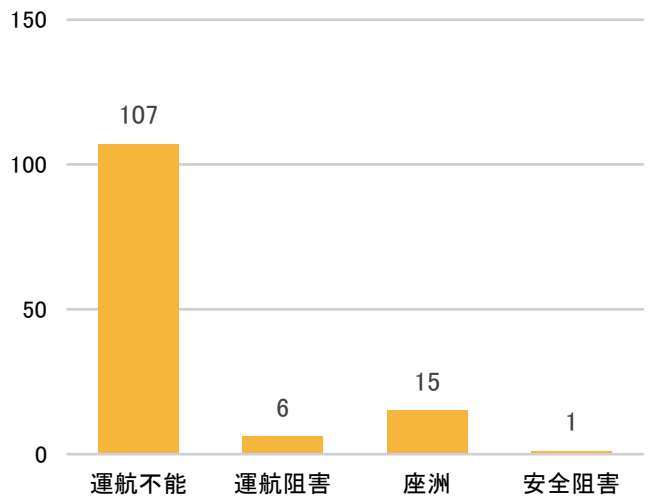
事故等種類別にみると、船舶事故では、衝突207件、乗揚160件、死傷等125件、衝突（単）86件などとなっており、船舶インシデントでは、運航不能107件（航行に必要な設備の故障98件、燃料等不足9件）、座洲15件、運航阻害6件、安全阻害1件となっています。

また、衝突（単）の対象物は、岸壁26件、灯浮標8件、栈橋8件などとなっています。

令和4年に報告書を公表した船舶事故（728件）



令和4年に報告書を公表した船舶インシデント（129件）



また、船舶の種類別にみると、船舶事故等に関わった船舶は1,124隻あり、船舶事故では、漁船282隻、プレジャーボート262隻、貨物船153隻、遊漁船48隻、水上オートバイ47隻などとなっており、船舶インシデントでは、プレジャーボート79隻、漁船22隻、旅客船7隻、貨物船6隻などとなっています。

令和4年に報告書を公表した船舶事故等に関わる船舶の種類別隻数

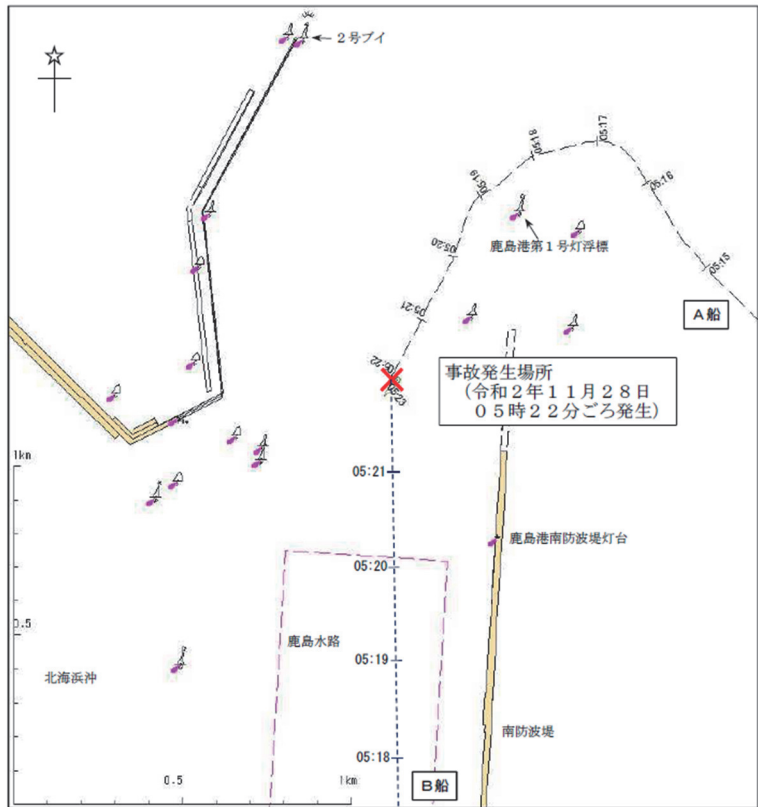
(隻)

区分	旅客船	貨物船	タンカー	漁船	引船・押船	遊漁船	瀬渡船	作業船	非自航船	公用船	プレジャーボート	水上オートバイ	その他	計
船舶事故	37	153	41	282	45	48	3	25	27	17	262	47	7	994
船舶インシデント	7	6	5	22	1	5	1	2	0	0	79	1	1	130
計	44	159	46	304	46	53	4	27	27	17	341	48	8	1,124
構成比 (%)	3.9	14.2	4.1	27.0	4.1	4.7	0.4	2.4	2.4	1.5	30.3	4.3	0.7	100.0

なお、令和4年に公表した重大な船舶事故の調査報告書の概要は、次のとおりです。

公表した重大な船舶事故の調査報告書（令和4年）

1	公表日	発生年月日・発生場所	事故名
	R4.2.17	R2.11.28 茨城県鹿島港	貨物船 はやと（A船） 遊漁船 第五不動丸（B船） 衝突
概要	<p>A船は、船長ほか4人が乗り組み南南西進中、また、B船は、船長ほか1人が乗り組み、釣り客10人を乗せ北進中、茨城県鹿島港において両船が衝突した。</p> <p>B船は、釣り客1人が死亡し、船長及び7人の釣り客が負傷したほか、右舷中央部の破口等を生じ、A船は、球状船首先端部に擦過傷を生じた。</p>		
原因	<p>本事故は、夜間、鹿島港口付近において、A船が鹿島港北海浜前面海域の錨地に向けて南南西進中、B船が大洗町沖の釣り場に向けて北進中、A船の船長が、B船がA船の進路を避けると思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、B船の船長が、A船が鹿島水路に向けて南下してB船の右舷方を通過すると思い、同釣り場に向かう際の針路目標としていた鹿島港第2号灯浮標付近に向かう針路とすることに意識を向けて航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>A船の船長が、B船がA船の進路を避けると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたのは、これまでの経験及び港則法では特定港において小型船舶がそれ以外の船舶の進路を避航するという認識から、港内では接近する小型船舶が自船の進路を避けてくれると思っていたことによるものと考えられる。</p> <p>B船の船長が、A船が鹿島水路に向けて南下してB船の右舷方を通過すると思ったのは、これまで鹿島港北海浜前面海域に向かう貨物船をあまり見たことがなかったこと及び自船が鹿島水路の左側（西側）にいと認識していたことによるものと考えられる。</p> <p>B船の船長が、鹿島港第2号灯浮標付近に向かう針路とすることとしたのは、遊漁船の船長としての経験及び夜間航行の経験が少なく、追尾できれば安心だと思っていた同じ運航者の僚船がレーダーレンジの範囲外となって映像が確認できなくなったこと及び操船訓練時に大洗町沖の釣り場に向かう際の針路目標として僚船船長から教えられていたことによるものと考えられる。</p> <p>B船の船長が、A船が接近している状況に気付かず、その後、至近に接近するまでA船に気付かなかつたのは、遊漁船の船長としての経験及び夜間航行の経験が少ない中、出港前に不慣れた作業及びB船を遊漁船として使用する準備が重なって時間的余裕がなくなり、ふだんは行っているAIS情報による他船の動向の確認等を行うことができず、また、操船及び機器の操作に不慣れたB船を操縦することから、不安及び焦りを感じ、気持ちに余裕がない状態で操船していたことが関与した可能性があると考えられる。</p>		
事故等の後 の措置	<p><b>A船の船舶所有者により講じられた措置</b></p> <p>A船の船舶所有者は、本事故後、A船乗組員による安全会議を開催するとともに、所有船舶へ本事故等の情報展開を実施した。</p>		



	<p><b>A船運航会社により講じられた措置</b>                  A船運航会社は、本事故後、運航船舶の船長及び船舶所有者等に対し、小型船舶との衝突防止について注意喚起文書を周知するとともに、A船の船長ほか乗組員4人に対し、本事故の振り返りや事故事例の解説などの安全会議を開催し、安全指導を実施した。</p> <p><b>B船の運航者により講じられた措置</b>                  B船の運航者は、安全対策を取りまとめ、乗組員に対し、次の(1)～(3)の事項を厳守するとともに、チェックリスト（遊漁船出港時及び発航前検査）による安全確認の励行、転倒や落水等による怪我や事故の防止、海難が発生したときの対処、釣り場の選定や漁場の制限などについての指導を定期的に行い、釣行中の安全対応への知識の修得と意識啓蒙を行うとともに、5S活動（整理、整頓、清掃、清潔、しつけ）を行うこととした。                  (1) 釣り場への往復、釣り場での移動などの航行中に、常時適切な見張りを行う。                  (2) 漂泊又は錨泊中であっても見張りを行い、必要に応じて避航する。                  (3) (1)及び(2)ほか、衝突事故の特徴を把握のうえ、業務規程の内容を遵守し利用者の安全の確保に努める。</p> <p><b>茨城県農林水産部漁政課により講じられた措置</b>                  茨城県農林水産部漁政課は、本事故を受け、令和2年12月8日付で、「遊漁船の海難防止に係る安全啓発について（通知）」と題する文書を、所管する漁業協同組合代表理事組合長あて及び専業業者あてに、また、「遊漁船の安全確保の徹底について（通知）」と題する文書を、茨城県遊漁船協議会会長あてにそれぞれ発出し、事故防止に係る安全啓発及び遊漁船利用者の安全確保に万全を期すよう指導の徹底について周知した。</p>	
<p>報告書</p>	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2022/MA2022-2-1_2020tk0013.pdf">https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2022/MA2022-2-1_2020tk0013.pdf</a>  <a href="https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/p-pdf/MA2022-2-1-p.pdf">https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/p-pdf/MA2022-2-1-p.pdf</a>（説明資料）</p>	
<p>2</p>	<p>公表日</p>	<p>発生年月日・発生場所</p>
<p>R4.4.28</p>	<p>R1.9.9 京浜港南本牧はま道路</p>	<p>事故名 貨物船 BUNGO PRINCESS（パナマ） 衝突（橋梁）</p>
<p>概要</p>	<p>本船は、令和元年台風第15号が接近し、東京湾を含む関東海域北部に海上台風警報が発表されている状況下、船長ほか16人が乗り組み、京浜港横浜区の本牧ふ頭沖に錨泊中、台風の影響に伴い増勢した風波を受けて走錨し、南方に圧流され、南本牧はま道路（橋梁）に衝突した。                  本船は、船体右舷側外板及び球状船首（バルバスバウ）に圧壊等を生じ、また、南本牧はま道路は、橋梁に圧壊、割損等を生じた。乗組員に死傷者はいなかった。</p>	
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、台風第15号が接近し、東京湾を含む関東海域北部に海上台風警報が発表されていた状況下、台風避泊の目的で京浜港Y2錨地にほぼ空船状態で錨泊中、台風による風波が増勢した際、単錨泊を続けていたため、走錨し、主機を全速力前進にしたものの、船体の姿勢が制御できず、圧流されて南本牧はま道路の橋梁に衝突したものと考えられる。                  本船が単錨泊を続けていたのは、船長が、錨泊時における複数錨の同時使用を自ら実施した経験がなかったこと、絡み錨の可能性や操船上の自由度が低下する等の問題が生じるとの認識があったことに加え、台風による影響が自己の経験を超えるものではないと思ひ込み、台風に備える荒天錨泊として8節の錨鎖を伸出したことで風波に堪えられなかったことによるものと考えられる。                  主機を全速力前進としたものの、船体の姿勢が制御できなかったのは、風波の影響を受け、船体が後退し、プロペラ翼が失速して揚力が発生しなくなり、十分な前進推力を得ることができなくなったことによるものと考えられる。</p>	
<p>事故等の後の措置</p>	<p><b>海上保安庁等により講じられた施策等</b>                  (1) 海上保安庁は、台風第15号の影響による走錨事故発生後、更に台風第19号が接近していたことから、早期に実現可能な追加的な走錨事故防止対策が必要であるとして、海事関係者への東京湾からの湾外避難にかかる推奨周知文の発出など強力な指導</p>	

を行った。さらに、港長と東京マーチス（海上保安庁東京湾海上交通センター）が連携し、走錨事故を起こしやすい船舶に対する錨泊方法の事前確認や錨泊自粛の指導、走錨初期における転錨、ちちゅう<sup>\*1</sup>等への移行に関する段階的かつ多重的な勧告の発出等の対策をとった。その結果、追加的な走錨事故防止対策が効果的に機能して、走錨船舶の衝突事故は発生しなかった。

(2) 海上保安庁は、平成30年9月に台風第21号により発生した関西国際空港連絡橋への油タンカー衝突事故を受け、船舶交通の安全確保の観点から、平成31年1月31日より、同空港周辺海域での海上交通安全法に基づく新たな規制の運用を開始するとともに、平成31年4月には、同空港周辺海域に加え、全国各海域において40箇所を重要施設（交通やライフライン等の断絶、代替手段がないことによる不利益等をもたらす施設）として選定し、これらの周辺海域において荒天時に錨泊制限等を実施していたが、本事故が発生したことから新たに「南本牧はま道路」を重要施設と位置付け、同道路の海上橋梁部を中心とした半径2海里（一部海域を除く。）の範囲をそれまでの走錨対策強化海域と合わせて一体的に運用することとした。

(3) 東京湾等における荒天時の走錨等に起因する事故防止対策検討委員会は、令和2年6月、走錨事故防止対策の基本事項、優先検討対象施設・海域ごとの走錨事故防止対策、令和元年の台風シーズンにおける走錨事故防止対策の検証等に関する報告書（「東京湾等における荒天時の走錨等に起因する事故防止対策について」）をまとめ、湾外避難の推進、船上対応に関する対策、運航管理に関する対策及び施設管理者による対策等に関する提言をした。

特に、船上対応に関する対策として、船長を含む船舶運航者等に対し、走錨事故防止対策に関する幅広い知識・技能を付与することが必要であるという認識に立ち、ガイドライン（「走錨事故防止ガイドライン」）、リーフレット等（「荒天時東京湾避泊の手引き」、「Guide to Harborage in Tokyo Bay During Stormy Weather」等）の送付及び講習会の開催等により、同知識・技能が確実に船舶運航者等に伝達されるよう、官民一体となり周知啓発活動を展開している。

(4) 近年の異常気象の頻発・激甚化に伴う走錨等に起因する事故に適切に対応するため新たな海上交通安全基盤の拡充強化について、現行制度及び取るべき措置等について、上記検討委員会の提言も踏まえ、令和2年7月から、交通政策審議会において検討が進められ、令和3年1月28日、国土交通大臣に「頻発・激甚化する自然災害等新たな交通環境に対応した海上交通安全基盤の拡充・強化について」が答申された。

(5) 上記(4)を受け、海上保安庁は、異常気象等による船舶交通の危険を防止するとともに、海上保安庁が管理するブイ等の航路標識の迅速な復旧を確保することなどにより、船舶交通の一層の安全の確保を図るための「海上交通安全法等の一部を改正する法律案」（三大湾（東京湾、伊勢湾、大阪湾）等における湾外避難勧告・命令制度等の創設等）を提出し、令和3年3月2日に閣議決定、5月25日に成立、7月1日に施行された。

この法改正により、東京湾においても、台風接近時等に、大型の高乾舷船、危険物船等の湾外への避難等の勧告を行うことが可能となり、湾内の混雑緩和が図られることとなった。

これを受けて、各船舶の走錨リスクや堪航性に応じて、湾外及び湾外への避難勧告等を行うことで、港内を含む湾内全体の混雑が緩和され、走錨事故の防止が図られることが期待される。

(6) 国土交通省は、平成30年9月に台風第21号により発生した関西国際空港連絡橋への油タンカー衝突事故等を踏まえ、台風等の荒天時に強風等により船舶が流され、他船や陸上施設に衝突する事故（走錨事故）の再発防止等のための総合対策を実施しており、同省海事局は、この総合対策の一環として、船員が錨泊検討地点における自船の走錨リスク（走錨の可能性）を判定し、リスクに応じた走錨事故防止対策（錨泊地／錨泊方法の変更等）の実施を支援する「走錨リスク判定システム」（愛称：錨ing（イカリング））を開発し、令和3年7月1日（英語版は8月6日）に公開を開始した。

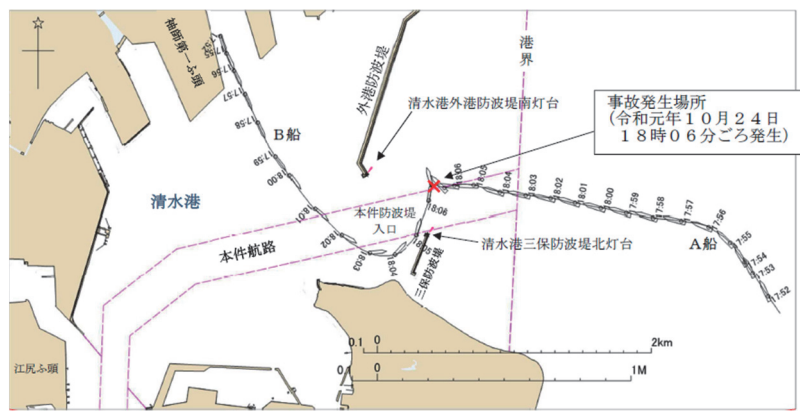
#### 本船の船舶管理会社によって講じられた措置

(1) 管理船舶の全ての船長に対する同事故に関する情報提供及び注意喚起  
事故の経過概要及びコメント（注意事項、教訓等）をメールにて配布し、注意喚起を行った。

(2) 管理船舶に対する指示文書(General Instruction)の発行  
台風接近時又は荒天が予想される場合の錨泊(Anchoring when approaching Typhoon or Rough weather is expected)と題し、本事故の概要及び同種走錨事故の防止策(Countermeasures)に関する指示書を発行した。



	<p>(3) SMSマニュアルにおける投錨・抜錨・守錨手順書(Anchoring)の見直し及び追加以下の内容を追加した。</p> <p>① 走錨検知作業を1時間に一回以上行い、早期の走錨検知に努めること。</p> <p>② 荒天時の守錨当直要領において、陸上施設・構造物との安全な距離を保持すること。</p> <p>③ 荒天時の守錨当直要領において、抜錨に要する時間を考慮すること。</p> <p>(4) 守錨当直におけるチェックリストの変更</p> <p>(5) 荒天が予想される場合、管理船舶に対する走錨事故に向けた注意喚起</p> <p>*1「ちちゅう(脚躡)」とは、荒天時に舵効を失わない程度にエンジンによる前進力を使い、風浪を少し船首斜めに受けて、その場にとどまる操船法をいう。</p>				
報告書	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2022/MA2022-4-1_2019tk0020.pdf">https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2022/MA2022-4-1_2019tk0020.pdf</a></p>				
3	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width:20%;">公表日</th> <th style="width:40%;">発生年月日・発生場所</th> <th style="width:40%;">事 故 名</th> </tr> </table>		公表日	発生年月日・発生場所	事 故 名
公表日	発生年月日・発生場所	事 故 名			
R4.6.30	<p>R1.10.24 静岡県静岡市清水港</p>	<p>コンテナ船 SITC BANGKOK (A船、香港) コンテナ船 RESURGENCE (B船、バハマ) 衝突</p>			
概要	<p>A船は、船長ほか18人が乗り組み、水先人の水先により静岡県静岡市清水港の航路を清水港袖師第一ふ頭に向けて入航中、また、B船は、船長ほか16人が乗り組み、同ふ頭を離岸後、大韓民国釜山港に向けて出航中、外港防波堤と三保防波堤の間の防波堤の入口付近において両船が衝突した。</p> <p>A船は、船首部外板の破口等を生じ、B船は、右舷船首部外板に凹損を生じたが、両船共に死傷者はいなかった。</p>				
原因	<p>本事故は、夜間、清水港において、A船が袖師第一ふ頭に向けて入航中、B船が同ふ頭を離岸して同港港外に向けて出航中、A船の船長及び水先人が、清水港の航路内でB船と左舷を対して行き会うことができると思い入航を続け、また、B船の船長が、外港防波堤と三保防波堤の間の水域に向けて左転をする時機が遅れ、清水港の航路を南側に外れて三保防波堤に接近し、同防波堤との衝突を回避する目的で左舵一杯を取り、北方に急旋回して、清水港の航路を北北東方に横切る針路で出航したため、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>A船の船長及び水先人が、清水港の航路内でB船と左舷を対して行き会うことができると思い入航を続けたのは、B船が清水港の航路により出航すると思ひ、清水港の航路を北北東方に横切る針路で出航するとは思わなかったことによるものと考えられる。</p> <p>B船の船長が、外港防波堤と三保防波堤の間の水域に向けて左転をする時機が遅れたのは、外港防波堤と三保防波堤の間の水域に向けて左転をすれば船首方を航行しているタグボートに右舷船尾部が衝突する態勢で接近すると思ひ、同タグボートの動静に意識を集中して操船を続けたことによるものと考えられる。</p> <p>A船が清水港の航路により入航を始めた際に入出航の順番についての再確認が行われなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。</p>				
事故等の後の措置	<p><b>清水水先区水先人会により講じられた措置</b></p> <p>本事故当時のA船の水先人が入会している清水水先区水先人会は、本事故後、次の再発防止策を全会員に周知し徹底を図った。</p> <p>(1) 出入航船間等、危険な見合い関係の発生が予想される場合は、VHF通信を利用し、本船間又は清水船舶情報センターを通じ、相手船の意図及び航過予想時間等の事前確認を行うこと。</p> <p>(2) 特に水先人が乗船していない船舶と港口付近で出会うおそれがあるときは、港外で安全な距離をとって左舷対左舷で航過できるように針路及び速力を調整し、相手船の防波堤入口通過を確認してから入航すること。</p>				



		<p>(3) 清水港水域利用調整の手引きに基づく余裕を持った清水船舶情報センターによる運航時間調整とその情報の連絡と共有化体勢を強化すること。</p> <p>また、清水水先区水先人会は、本事故当時のA船の水先人に対し次の措置をとった。</p> <p>(1) 本事故発生の翌日以降、事故処理対応等のため、全ての水先業務を10日間停止し、自粛させることとした。</p> <p>(2) 日本水先人会連合会主催の安全研修を自費で受講させ、安全運航に係る意識の再構築を図ることとした。</p> <p><b>清水船舶情報センターにより講じられた措置</b></p> <p>清水船舶情報センターは、本事故を受けて、緊急を要する際は、操船中の水先人に直接連絡をとることとした。</p>	
	報告書	<a href="https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2022/MA2022-6-1_2019tk0024.pdf">https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2022/MA2022-6-1_2019tk0024.pdf</a>	
4	公表日	発生年月日・発生場所	事 故 名
	R4.7.28	R2.8.7 千葉県千葉港京葉シーバース東バース	油送船 かいもん丸 衝突（棧橋）
	概要	<p>本船は、船長ほか21人が乗り組み、水先人及びバースマスター*1を乗せ、揚荷の目的で同バースに着棧作業中、北西方へ圧流され、棧橋に衝突した。</p> <p>本船は、左舷船首部に亀裂を伴う凹損を生じ、また、棧橋の一部に損傷を生じた。</p> <p>*1「バースマスター」とは、バース側責任者として、シーバースに入港するタンカーの受入れや荷役作業を監督し、操船には直接関与しないものの、水先人及び船長に離着棧作業に関する情報を与えるとともに、強風など気象条件が悪く安全に作業ができないと判断したときに、着棧中止の宣言を行う。</p>	
	原因	<p>本事故は、本船が千葉港において、本件棧橋に向かう潮流の流速が約30~52cm/sの状況下、水先人が、固定式潮流計の測定値よりも実際の流速値が自身の着棧中止の目安である30cm/s未満になると予期し、着棧操船を開始したため、予定していた停止位置から棧橋に向けて圧流され、本件棧橋に衝突したものと考えられる。</p> <p>水先人は、固定式潮流計の2回目の流速値が下がっており、同潮流計の流速に不信感があり、また、警戒船が計測した潮流値が20cm/s以下であったことから、自身の着棧中止の目安である約30cm/sより下がると予期し、着棧操船を開始したものと考えられる。</p> <p>船長及びバースマスターは、水先人がベテランであり、信頼して任せていたことから、潮流情報を逐次入手せず、着棧を見合わせることや着棧中止の宣言を行うことが遅くなったものと考えられる。</p>	
事故等の後の措置	<p><b>東京湾水先区水先人会により講じられた措置</b></p> <p>東京湾水先区水先人会は、本事故後、会員に対し、本事故の概要とともに、再発防止策として、次の事項を周知した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東京湾においては、夏場の大潮の時期に異常な潮流が観測されることがあり、異常な潮流が観測された際は、関係者と協議し早めに着棧中止を判断する。</li> <li>・強潮流時においては、今回の様に喫水が浅く、バース前に十分な水域がある場合は、棧橋から十分離して一旦停止し、タグによる押し曳き効果を確認してから、着棧の可否を判断する。</li> <li>・着棧中止を決定した際の状況によるが、強潮流による棧橋への圧流を受けながら、低速で前進し棧橋を航過することは、タグの力を減ずることとなるので、一旦速力をゼロにしてバースからの離隔距離を十分にとった後、後進により引き返すことが適切な判断であった。</li> </ul> <p><b>船舶所有者により講じられた措置</b></p> <p>本船の船舶所有者は、本事故後、管理船舶の船長に対し、本事故の概要を周知するとともに、再発防止策として次の改善措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・社内基準書に「ターミナル基準を遵守」を明記する。</li> <li>・「ターミナル基準等の適用に迷う場合は、より厳しい方を採用すること」を社内基準書に明記する。</li> <li>・本事案の全管理船への水平展開、船機長研修会での紹介を含め、過去の事故例をシステム文書化する。</li> </ul>		

	<b>同パースの管理会社により講じられた措置</b>		
	<p>同パースの管理会社は、本事故後、同パースを利用する全船社へ代理店等を通じて通知を行い、入港船舶長に対し、シフト中の外力の影響を常に監視して操船にあたるよう指導を求めるとともに、再発防止策として次の改善措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「着棧操船列図遵守」の徹底</li> <li>・「危険物専用岸壁承認願*2」に記載している着棧、離棧運用基準に12万DWT（載貨重量トン数）船級の基準となる流速値を明記する。</li> <li>・関係先への再発防止の徹底</li> </ul> <p>*2「危険物専用岸壁承認願」とは、特定の危険物を大量に荷役する際は、荷役船舶に応じた岸壁・棧橋などの設備を整えるとともに、漏油や火災などを防止するための知識と経験を有する者を配置した荷役安全管理体制を確立させ、取り扱う危険物に応じた防災資器材の配置を行って、港内航行船舶や付近住民の安全を確保する必要がある、一般貨物を取り扱う岸壁・棧橋と区別し、岸壁区分では「D岸壁」と呼ばれる「危険物専用岸壁」として港長の承認を得て荷役を開始することとしている。</p>		
	報告書	<a href="https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2022/MA2022-7-2_2020tk0007.pdf">https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2022/MA2022-7-2_2020tk0007.pdf</a>	
5	公表日	発生年月日・発生場所	事 故 名
	R4.7.28	R2.9.12 長崎県対馬市三ツ島	貨物船 CHANG SHUN 1（パナマ） 乗揚
	概要	<p>本船は、対馬海峡西水道において、主機を停止して漂流中、主機が始動できなくなり、風波に圧流されて三ツ島北側の浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が負傷し、船体が複数のブロックに分離して沈没した。</p>	
	原因	<p>本事故は、夜間、本船が、令和2年台風第9号及び第10号（以下「本件台風」という。）を回避する目的で、両舷錨が使用不能の状態を出港し、また、強風注意報が発表されている状況下、釜山港入港待機の目的で対馬海峡西水道において主機を停止して漂流中、主機を始動することができず、風波により南方へ圧流されたことにより、三ツ島北側の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、釜山港係留中、本件台風の接近により右舷錨鎖及び左舷揚錨機ブレーキに関する修理を終えることができなかったことから、両舷錨が使用不能の状態を出港したものと考えられる。</p> <p>本船は、調速機の燃料供給量設定目盛りのおりに内部機構が連動しなかったことから、主機が始動しなかったものと考えられる。</p>	
	報告書	<a href="https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2022/MA2022-7-1_2020tk0009.pdf">https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2022/MA2022-7-1_2020tk0009.pdf</a>	
6	公表日	発生年月日・発生場所	事 故 名
	R4.8.25	R2.9.6 福島県会津若松市中田浜沖（猪苗代湖）	プレジャーボート 剛健Ⅲ 被引浮体搭乗待機者死傷（猪苗代湖）
	概要	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人ら同乗者9人を乗せ、福島県会津若松市の猪苗代湖中田浜西岸沖に敷設された小型船舶教習用ブイ付近を北東進中、また、水上オートバイ（以下「D船」という。）がえい航する被引浮体に搭乗する順番を待っていた搭乗待機者4人は、小型船舶教習用ブイ付近で浮遊中、本船が浮遊状態の搭乗待機者らに衝突し、推進器等が接触した。</p> <p>搭乗待機者4人のうち、1人が死亡し、2人が負傷した。</p>	
	原因	<p>本事故は、中田浜がプレジャーボート等で大変混雑し、各々の速力で航行し、遊走する状況下、同浜西岸沖に設定された保全誘導ゾーンにおいて、本船が北東進して同浜西岸沖に敷設された小型船舶教習用ブイ2列（以下「本件ブイ列」という。）の東側の列の南端にあった色あせた薄赤色のブイ（以下「本件ブイ」という。）付近の搭乗待機者らに向かって接近し、また、D船がえい航する被引浮体の搭乗待機者4人が本件ブイ付近で搭乗する順番を待って浮遊状態であったため、本船の船長が本件ブイ付近にいた搭乗待機者らに気付かず本船を衝突させ、推進器等が搭乗待機者らに接触したことにより発生したものと考えられる。</p> <p>本船が北東進して本件ブイ付近の搭乗待機者らに向かって接近したのは、本船は、漂流</p>	





	<p>状態から東北東進したとき、右舷船首方にいた本船船長の友人のプレジャーボート（以下「B船」という。）が湖心に向けて材木山左端に向首するよう左転し、本船船首の前方に寄ってきたことから、本船の船長が、B船を避けてその左舷側を追い越す目的で、増速し、材木山を見ながら左舵を取ってB船よりも西寄りに針路をとったことによるものと考えられる。</p> <p>本船の船長が本件ブイ付近にいた搭乗待機者らに気付かなかったのは、本船の船長は、これまでの経験から中田浜西岸沖に人が本件ブイ列付近で浮遊しているとは思ってもよらず、本件ブイの方を目視で確認しなかったこと、また、複数の水上オートバイが同浜西岸沖で遊走して航走波を発生させていた状況及びB船が左転してきた動きに意識を向けていたこと、さらに、B船を追い越す目的で本船を増速したとき、船首方の見通しが悪くなって死角が広がったことによるものと考えられる。</p> <p>搭乗待機者4人が本件ブイ付近で浮遊状態であったのは、D船の船長及びその友人である水上オートバイの船長が、プレジャーボート等が遊走等して混雑した中田浜東岸沖及び船舶航行区域を避け、同浜西岸沖が猪苗代湖利用区分マップで水上オートバイの操縦等が可能であると考えて移動してきたこと、また、同浜西岸沖では、着棧中のプレジャーボート等の出航準備及び動向を見れば航行してくることがすぐに分かり、周囲には水上オートバイグループのみが、安全な速力で遊走や漂泊をしており、プレジャーボート等が航行してきても自分達の存在に気付くと思ったことなどから、本件ブイ列付近で被引浮体をえい航して水上オートバイを遊走させようと思ったことによるものと考えられる。</p> <p>中田浜西岸沖に設定された保全誘導ゾーンにおいて、本船、D船及び搭乗待機者らが水面利用活動を行っていたのは、会津若松ゾーニング計画における中田浜のゾーニング、利用ルール等が、水面利用者及び水面利用事業者に対し、十分に周知徹底されていなかったことから、水面利用者が、ゾーニング、利用ルール等を正確に認知しておらず、プレジャーボート、水上オートバイ、被引浮体のえい航等が混在し、ゾーニング等とは関係なく、湖岸から150m以内の水域を各々の速力で航行し、遊走する状況があったものと考えられる。</p>
<p>事故等の後 の措置</p>	<p><b>猪苗代湖水面利活用基本計画推進協議会及びその構成員等の関係者により講じられた措置</b></p> <p>(1) 会津若松地域部会の開催 本事故後の令和2年9月15日、会津若松地域部会が開催され、次の事項について情報共有し、議論が行われた。</p> <p>① 中田浜における水難事故について ② 安全な利活用に向けた対策について 主に中田浜におけるゾーニングについて議論された。</p> <p>(2) 中田浜の利用に関する掲示板の設置 会津若松地域部会は、本事故後、「中田浜の利用ルール」に関するA2サイズの掲示板（以下「中田浜利用ルールに関する掲示板」という。）を中田浜に2箇所設置し、同掲示板には、利用禁止区域及び次の注意事項を記載した。</p> <p>① ウィンドサーフィン、カヌー、水上オートバイ、手こぎボート、モーターボートは、利用禁止区域には入れません。 ② 船舶航行区域に出るまでは原則徐行運転 ③ 船舶航行区域内でウェイクボード等を使用する場合は、見張りを立てるなど、周囲の安全に充分注意し、行うこと。 ④ 湾内で船舶を航行する際は周囲の安全に充分注意すること。</p> <p>(3) 船舶航行区域への誘導ブイの敷設 中田浜船舶安全協会及び湊町観光協会は、本事故後、船舶航行区域に誘導ブイを直列に敷設した。このことにより、船舶は、船舶誘導区域を徐行し、船舶航行区域においては誘導ブイに沿って航行するよう示した。</p> <p>(4) 猪苗代湖各浜の利用ルールに関する情報の更新及び公表 猪苗代湖水面利活用基本計画推進協議会事務局は、各地域部会が定めた中田浜を含む猪苗代湖各浜のゾーニング、利用区分等を取りまとめ、猪苗代町内の関係機関等で組織されている対策協議会に情報提供を行い、同協議会は、当該情報を反映したものを、令和3年7月1日、最新版の猪苗代湖利用区分マップとして更新及び公表した。 「猪苗代湖利用区分マップ」 <a href="https://www.town.inawashiro.fukushima.jp/cb/hpc/Article-25-5351.html">https://www.town.inawashiro.fukushima.jp/cb/hpc/Article-25-5351.html</a></p>
<p>報告書</p>	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2022/MA2022-8-2_2020tk0008.pdf">https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2022/MA2022-8-2_2020tk0008.pdf</a> <a href="https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/p-pdf/MA2022-8-2-p.pdf">https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/p-pdf/MA2022-8-2-p.pdf</a>（説明資料）</p>
<p>参照</p>	<p>この一年の主な活動（10ページ）</p>

7	公表日	発生年月日・発生場所	事故名
	R4.8.25	R3.2.8 高知県土佐清水市足摺岬南南東方沖	貨物船 OCEAN ARTEMIS (A船、香港) 潜水艦 そうりゅう (B船) 衝突
概要	<p>A船は、船長ほか20人が乗り組み、岡山県倉敷市水島港に向けて北東進中、また、B船は、艦長含め約90人が乗り組み、船体の全てが海面下に没した状態から潜望鏡等の一部を海面上に露出することのできる深度まで上昇しながら南南東進中、高知県土佐清水市足摺岬南南東方沖において、両船が衝突した。</p> <p>B船は、乗組員3人が負傷するとともに右舷潜舵（セイル（艦橋等が設けられた船体上部構造物）の両舷に装備された1枚舵）の曲損等を生じ、A船は、球状船首部右舷外板に亀裂を伴う凹損等を生じた。</p> <div data-bbox="630 459 1380 795" style="text-align: center;"> </div>		
原因	<p>本事故は、足摺岬南南東方沖において、A船が北東進中、B船が全没*1した状態で潜航中、B船の艦長及び哨戒長*2が、パッシブソーナー*3（以下「ソーナー」という。）で探知した船舶までの距離が十分にあり、露頂（潜望鏡等の一部を水面上に露出して潜航すること）に支障となる船舶はいないと判断し、海面下のB船に気付かずに航行を続けるA船の針路上の海面に向かって南南東進し露頂作業（露頂深度まで深度変換する作業）を開始したため、B船がA船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船の艦長及び哨戒長が、ソーナーで探知した船舶までの距離が十分にあり、露頂に支障となる船舶はいないと判断したのは、西南西進していたコンテナ船の方位線（音源からの放射音の方位がソーナー画面*4に経時的に連続表示されることにより描かれる線）とA船の方位線とが組み合わせられた方位線をコンテナ船のみの方位線として評価したことによるものと考えられる。</p> <p>B船の艦長及び哨戒長が、コンテナ船の方位線とA船の方位線とが組み合わせられた方位線をコンテナ船のみの方位線として評価したのは、次のことによるものと考えられる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) A船の方位線とコンテナ船の方位線がほぼ同じ方位となって重なる以前にA船の方位線が探知されておらず、A船の方位線を船舶以外の音源によるものと解釈し船舶として認識していなかったこと。</li> <li>(2) コンテナ船の方位線付近の聴音が変化したことの報告を受けておらず、別の船舶の航走音を聴知した可能性に気付くことができなかったこと。</li> <li>(3) A船の方位線がコンテナ船の方位線として再び自動探知*5されたこと。</li> </ol> <p>B船のソーナー当直員長*6が、A船の方位線の探知操作を行わず、また、コンテナ船の方位線付近の聴音が変化したことの報告を行わず、A船の方位線をコンテナ船の方位線として再び自動探知したのは、次の要因が複合して発生したことによるものと考えられる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) A船の方位線とコンテナ船の方位線がほぼ同じ方位となって重なる以前、A船の方位線付近における映像の感度が高いものではなく、船舶の航走音が聴こえなかったことにより、A船の方位線を船舶によるものとは認識していなかったこと。</li> <li>(2) 上記(1)により、A船の方位線とコンテナ船の方位線がほぼ同じ方位となって重なったのち、1隻の船舶の方位線が表示され続けている中、その方位付近にはコンテナ船1隻しかおらず、引き続きコンテナ船の方位線が表示されていると認識していたこと。</li> <li>(3) コンテナ船の方位線付近の聴音の変化に気付いた際、上記(2)の認識及び自艦が変針した後であったことから、自艦変針等による対勢の変化でコンテナ船の聴音が変化したと解釈し、緊急性及び重大性のある状況の変化ではないと判定したこと。</li> </ol> <p>なお、B船のソーナー当直員長が、A船の方位線の探知操作を行わず、また、探知した船舶の聴音変化の報告を行わなかったことについては、海上自衛隊において、ソーナーにおける方位線の探知操作、及び探知した船舶の聴音の変化を認めた場合における報告の要否が、いずれも個々の隊員の裁量に委ねられていたことが関与した可能性があると考えられる。</p> <p>*1「全没」とは、船体の全てが水面下に没している状態をいう。</p>		

	<p>*2「哨戒長」とは、艦長の命を受けて操艦する当直士官をいう。</p> <p>*3「パッシブソナー」とは、自らは音波を放射することなく、他の船舶等の音源が放射している音波を受波、解析し、その音源に関する情報（存在、方位、特徴等）を得るための技術又は装置をいう。一方、自らが放射した音波が、ある離れた物体に反射して帰ってくる音波を受波、解析することにより、その物体の方位と共に距離情報を得ることができる技術又は装置を「アクティブソナー」という。</p> <p>*4「ソナー画面」とは、横軸に方位、縦軸に経過時間、信号レベル等を表示し、また、信号レベルを輝度などで映像表示した画面をいう。</p> <p>*5「自動探知」とは、ソナーで検出された放射音の方位の値が自動的にソナー画面上に継続して表示される処理等をいい、方位線を自動探知すれば目標番号が付される。一方、操作者が都度操作を行い、目標番号を付して放射音の方位の値を表示させる処理等を「手動探知」といい、「手動探知」及び「自動探知」の操作を総称して「探知操作」と呼んでいる。</p> <p>*6「ソナー当直員長」とは、各当直の水測員（ソナー（SONAR:Sound Navigation and Ranging）を使用して水中の音源を探知する業務に従事する者）の長をいう。</p>
<p>事故等の後の措置</p>	<p><b>海上自衛隊により講じられた措置</b></p> <p>海上自衛隊は、本事故後、再発防止策として、次の措置を講じるとともに、ソナーの搜索要領、露頂中止の判断基準、今後の教育訓練等について、必要な対策の検討を進めている。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 潜水艦全乗員等に対し、露頂準備*7 中における水上航行船舶の動静把握の再徹底に関する命令を発出した。</li> <li>(2) 潜水艦全乗員等に対し、露頂作業要領の再確認及び過去の同種事故に関する教育を実施した。</li> <li>(3) 潜水艦全乗員等に対し、目標の対勢判断等に関する教育を実施している。</li> <li>(4) 行動中の潜水艦に衛星携帯電話を配布した。</li> </ol> <p>*7「露頂準備」とは、乗組員が所定の配置につくとともに、周囲の船舶等をソナーで搜索してその動静を把握し、露頂時の安全を確認する作業をいう。</p>
<p>報告書</p>	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2022/MA2022-8-1_2021tk0001.pdf">https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2022/MA2022-8-1_2021tk0001.pdf</a>  <a href="https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/p-pdf/MA2022-8-1-p.pdf">https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/p-pdf/MA2022-8-1-p.pdf</a>（説明資料）</p>
<p>参照</p>	<p>この一年の主な活動（11ページ）、第2章（28ページ）</p>

## 9 令和4年に行った情報提供（船舶事故等）

令和4年に行った情報提供は1件（船舶事故）であり、その内容は次のとおりです。

### 旅客船KAZU I 浸水事故に関する情報提供

（令和4年8月10日情報提供）

運輸安全委員会は、令和4年4月23日に北海道知床岬西側のカシュニの滝付近海域で発生した旅客船KAZU I 浸水事故に関して、これまでの調査の過程で明らかになった事実情報及び知床半島付近海域の過去の船舶事故の情報について、令和4年8月10日、国土交通省海事局へ情報提供を行いました。

#### 船舶事故の概要

旅客船KAZU I は、船長ほか1人が乗り組み、旅客24人を乗せ、令和4年4月23日10時00分ごろ北海道斜里町ウトロ漁港を出港して航行中、浸水し、その後船長との連絡が途絶え、のちに知床岬灯台から南西約14kmの地点で沈没している船体が確認された。乗組員2人・旅客24人の計26人が死亡・行方不明となった。

#### 海事局への情報提供の内容

情報提供の内容は、別添のとおり。

なお、本事故の原因等については、今後詳細な調査を行う予定である。

※別添を含む情報提供の内容は、当委員会ホームページに掲載されています。

[https://www.mlit.go.jp/jtsb/iken-teikyo/s-teikyo20\\_20220810.pdf](https://www.mlit.go.jp/jtsb/iken-teikyo/s-teikyo20_20220810.pdf)



## コラム

## 海外調査を通じて国際協力の重要性を実感

## 船舶事故調査官

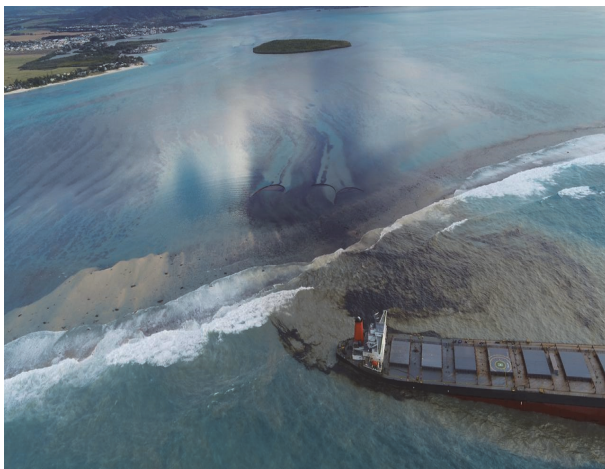
令和2年7月25日、日本の船会社が運航するパナマ船籍の貨物船がモーリシャス島南東部の浅所に乗り揚げの事故が発生しました。その後、船体が分断され燃料油が流出し、同島南東部の海岸等に漂着して広範囲にわたる油汚染の被害をもたらしました。

本事故は国際条約上の「非常に重大な海上事故」に該当するとともに、日本の商船隊に起因する事故であったため、条約に基づき、日本が調査実施国となることについて、船籍国のパナマ及び沿岸国のモーリシャスから合意を得たことから、調査団をモーリシャスに派遣するなど、調査を進めてきました。外国の領海で発生した外国船籍船の事故に対する調査団派遣は、本事故の調査が日本として初めてのものとなりました。

令和4年6月には、当委員会は、日本商船隊の同種の事故の発生を防止する観点から、それまでに確認された本事故の概要、乗揚時の事実情報等を経過報告として公表しました。事故発生までの状況として、「同貨物船はモーリシャス島の詳細な海岸線等が記載された海図等が入手されていない中、同島東北東方沖を西南西進中、乗組員のスマートフォンの電波を受信する目的で同島に接近する針路で航行を続けたことから、同南東部の浅所に乗り揚げた。」と分析しました。

また、これらの事故発生状況の分析を踏まえた再発防止策として、「乗組員が沿岸海域を航行する場合、当該海域の詳細な海岸線等が記載された海図等を事前に入手するとともに、私的な事由で陸岸等に接近するなどの不安全行動をとらないことが必要である。」としています。

さらに、当委員会は、同経過報告において今回事故を起こした貨物船のように複数の会社はその運航に関わっているケースが多い日本商船隊の安全性をより高め、同種事故を防止するため、国土交通大臣に対して、船舶管理会社及び用船者による乗組員教育等について同管理会社等を指導するように意見を述べたところです。



乗り揚げた船体からの油流出



分断した船体

今回、海外での現地調査の実施に当たっては、新型コロナウイルス感染症への対応のほか、様々な困難を伴いました。例えば、モーリシャス国内では、当該事故に関連した裁判が継続中であり、当事者である船長などの乗組員との接触にも制限がありました。このため当初は所要の調査が円滑にできるかどうか懸念されました。

しかしながら、モーリシャス政府当局による理解と協力が得られたことにより、関係者からの口述聴取、事故海域、船体の確認等を限られた派遣日程において効率的に進めることができました。また、これらの調査をもとに取りまとめた上記の経過報告の公表に際しても、照会手続き等に関して同関係国政府等から多くの支援を受けることができました。

これは当該関係国政府のみならず、在モーリシャス日本国大使館などの在外公館をはじめとする外務省等の日本の関係当局のご尽力のおかげです。

海外における調査に当たっては、状況によりその調整等に相当の時間を要するなど、通常の国内調査とは事情が大きく異なりますが、今回の調査を通じて、海外調査を円滑に遂行するためには、慎重かつ丁寧な対応により、関係国との信頼関係を構築し、さらにそれを推進することがとても重要であるということを実感しました。

今後も関係国政府等との良好な国際協力関係を維持しつつ最終報告書の公表に向けて作業を進めていきます。



モーリシャス政府当局への訪問



乗組員からの口述聴取