

国土交通大臣

齊藤 鉄夫 殿

運輸安全委員会

委員長 武田 展雄

貨物船 WAKASHIO 乗揚事故に係る意見について

令和 2 年 7 月 25 日、モーリシャス共和国モーリシャス島南東部の浅所で発生した貨物船 WAKASHIO 乗揚事故については、鋭意調査を進めているが、今後、本事故により発生した油の流出等について更なる調査及び解析を実施することとなるため、最終的な報告書を取りまとめるまでには、なお一層の時間を要することが見込まれるところである。

これまでの調査及び分析から、本船は、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ものと考えられる。

現時点において、本事故の再発を防止するためには、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取らないことが必要であると考えられる。

他方、本船乗組員が安全管理マニュアルに定められている事項を遵守していなかったことや、船舶管理会社等が、本船の不安全行動に関し、それを直ちに認識して注意喚起できる体制にはなかったこと等も今回の調査を通じて明らかになったところであり、これらの点には運航船舶の安全を損なう可能性が潜在していると考えられる。

また、本船の運航のような複数の会社に関わる形態は、他の日本商船隊についても、該当する場所があるところである。

こうした問題に対処するためには、船舶の運航に関わる会社が、同種船舶の乗組員に対する教育等を通じて安全運航の指導の徹底を図ることはもとより、安全対策に関する会社間の緊密な連携及び協力体制の構築並びに船舶の位置情報を適時に共有できる体制の整備を進めることが必要と考えられる。

さらに、船上生活における利便性の確保等、船員の労働環境に対する配慮も、安全

運航の確保のためには重要と考えられる。

上記を踏まえ、運輸安全委員会は、複数の会社とその運航に関わっている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、これまでの調査及び分析結果をもとに、運輸安全委員会設置法第28条の規定に基づき、下記のとおり、意見を述べる。

なお、この意見を受けて何らかの措置を講じられた場合は、その内容を通知方よりしくお取り計らい願いたい。

## 記

(1) 船舶管理会社に対し、以下の事項を実施するよう指導すること。

- ① 乗組員に対し、私的な事由で航路を変更するなどの不安全行動を取らないよう、教育及び訓練を繰り返し行い、危険取行性の抑制に努めるよう指導を徹底すること。
- ② 船長及び航海士に対し、航行予定海域の適切な海図等の水路図誌を入手し、船舶の安全が十分に確保されるような航海計画を立てるとともに、常時適切な見張り及び船位確認を行って船舶の安全運航に努めるよう指導を徹底すること。
- ③ 乗組員に対し、自社の安全管理マニュアルに定める適切な人員で船橋当直が行われるように指導を徹底すること。
- ④ 新たに管理船舶に乗り組む乗組員に対し、自社の安全管理マニュアルの内容を正確に理解させた上で乗船させ、また、乗船後も同マニュアルの教育を継続的に実施すること。

また、陸上部門において船舶の動静把握・監視が出来る体制が構築されるまでの間、船長と船舶管理会社との間で、船舶の位置情報を適時に共有する体制を整備するよう指導することが望ましい。

(2) 用船者に対し、以下の事項を実施するよう指導すること。

用船している船舶の航行の安全を確保するため、船舶管理会社が実施する安全対策（上記(1)）に積極的に関与すること。

加えて、陸上与異なる船上生活の特殊性に鑑み、長期間の国際航海に従事する船舶については、定額課金制でデータ通信が可能な機器の導入などの船上生活における利便性の確保等、船員が働きやすい労働環境に改善していくよう関係者に指導することが望ましい。

なお、本案件に関しては、別紙のとおり、令和3年3月に国土交通省海事局から一般社団法人日本船主協会宛てに本事故を踏まえた再発防止と安全向上について事務

連絡が発出されているところ本経過報告書記載の事実情報及び事故発生状況の分析を踏まえ、あらためて、取組みの徹底を求める。

事務連絡  
令和3年3月24日

一般社団法人 日本船主協会 会長 殿

国土交通省 海事局  
安全政策課長

Wakashio 座礁事故を受けた再発防止対策にかかる推奨事項について（周知）

現地時間令和2年7月25日19時25分（日本時間7月26日0時25分）頃、Okiyo Maritime Corp. が所有し、長鋪汽船(株)が管理する「WAKASHIO」（(株)商船三井が定期用船）が中国からブラジルに向けて航行中、モーリシャス共和国の南東岸から約0.9nmの位置においてサンゴ礁に乗揚げ座礁しました。

その後、同年8月6日には右舷の燃料タンクが損傷した結果、約1,000トンの燃料油が流出し、船舶撤去処理に時間を要しただけでなく、モーリシャス共和国沿岸に流出油が漂着したことにより、同国の貴重な自然環境に深刻な影響を及ぼすなど、世界的にも極めて大きな注目が集まることとなりました。

また、本事案におけるインパクトの大きさもあり、(株)商船三井においては、社会的責任の観点から、モーリシャス共和国への社会貢献活動等の対応が取られることとなりました。このように、ひとたび、重大な事故が発生すれば、責任者である船主（及び代理人である管理会社）のみならず、用船者（オペレーター）であっても、何らかの対応をとらざるを得ない場合もあり得るという一例となりました。このことを踏まえ、安全な運航に関しては、船主（及び代理人である管理会社）のみが担保するだけでなく、用船者（オペレーター）も安全運航の維持に努める必要があるといえます。

事故原因の究明については、現在、パナマ共和国、モーリシャス共和国及び我が国の運輸安全委員会において、調査が実施されているところですが、同調査結果を待つことなく、(株)商船三井及び長鋪汽船(株)においては、事故の推定原因及び再発防止対策について、検討や取組を進めてきており、先般、両社から再発防止策等について当局に対し報告がありました。これを受け、専門家の意見を踏まえ、今般の事故の推定原因及び同種事故の再発防止策についての推奨事項として以下のとおりまとめました。

貴会におかれましては、本内容について傘下事業者にも周知のうえ、本内容を参考にいただき、外航海運事業における更なる安全向上と安全文化醸成に向けて取り組んでいただきますよう、お願い申し上げます。

## 記

### 1. 推定原因

#### (1) 乗組員の安全意識の不足

- ・大型船が陸岸に接航することに対し、危険であるという認識が不足していた。
- ・座礁以前にも航海中に陸岸へ複数回接航していた事実が判明したが、その際の成功体験から不安全行為に対する慣れ（危険感受性の低下・規則遵守意識の低下）が生じ、不安全行動（再度の陸岸への接航）を行った可能性がある。

#### (2) 安全航海に必要な規程の認識不足及び履行不十分

##### ①電子海図の運用について

- ・電子海図情報表示システム（ECDIS）で使用していた小縮尺海図<sup>[注]</sup>が、沿岸航海に適さない水深等の情報量の少ない海図であることを理解していなかった。

[注]：小縮尺海図は、広い範囲を簡略に表示した海図。大縮尺海図は、狭い範囲を詳細に表示した海図。（例 1/3,500,000：1/22,000＝小縮尺：大縮尺）

##### ②航海当直について

- ・事故発生前の計画航路変更の際し、新たな航海計画が作成されておらず、針路上の危険について適切な検証がなされていなかった。
- ・レーダーによる離岸距離の測定や目視での状況確認を怠っていた。
- ・当直者が携帯電話を船橋に持ち込み、当直中に船長らとともに携帯電話を使用していた。
- ・事故発生時に当直体制は航海士1名のみであり、日没後においても操舵手は航海当直に配置されていなかった。

### 2. 推奨する再発防止対策

#### (1) 乗組員に対する安全意識の更なる醸成

- ①本海難事故に関し、推定原因等を含む注意喚起文書の発出等による安全意識、規律遵守意識の向上
- ②訪船や乗船前ブリーフィング等を通じた乗組員との対話等による安全に関わる意識と知識の実態把握とそれを踏まえた必要な対応

#### (2) 教育訓練の実施

- ①航海計画策定及び変更時等に関して必要な各規程・手順書等について、その存在（最新版であることの確認を含む）と、乗組員の理解、遵守状態を再確認すること
- ②電子海図情報表示システム（ECDIS）等、航海機器の機能や適切な使用方法について、e-Learning等を通じて再確認すること。なお、便利な航海機器に頼り過ぎることは逆に、危険感受性を低下させることや、航海機器の故障時等は、事故を惹起する可能性があるため、航海機器への過信は禁物であるとの注

意を促すことや目視の重要性を再認識することも必要である

- (3) オペレーターと船主との安全管理に関する更なる信頼・連携関係を強化
  - ・定期的な連絡会や相互訪問等の実施による、オペレーターと船主間の安全管理に関する緊密なコミュニケーションを実施し、安全管理に関する更なる信頼・連携関係を強化すること
- (4) 陸上サポート体制の強化
  - ・船主、用船者（オペレーター）等の輸送に係る陸上部門の安全運航の重要性への更なる理解と船側への支援強化を図ること
- (5) ハードウェアの活用
  - ① 福利厚生面での船陸間通信環境の改善に努めること
  - ② 電子海図を利用するにあたっては、航路をカバーしている適切な縮尺の海図を利用できるようにするほか、可能であれば、陸上に接近すれば自動的に大縮尺海図に切り替わるシステム等の利用も検討することが望ましいこと
  - ③ AIS 情報を確認出来るシステム等の導入により、陸上部門において船舶の動静把握・監視が出来る体制の構築を図ること