

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）

「船舶事故の兆候」とは、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（運輸安全委員会設置法施行規則 第5条）で定める事態をいう。

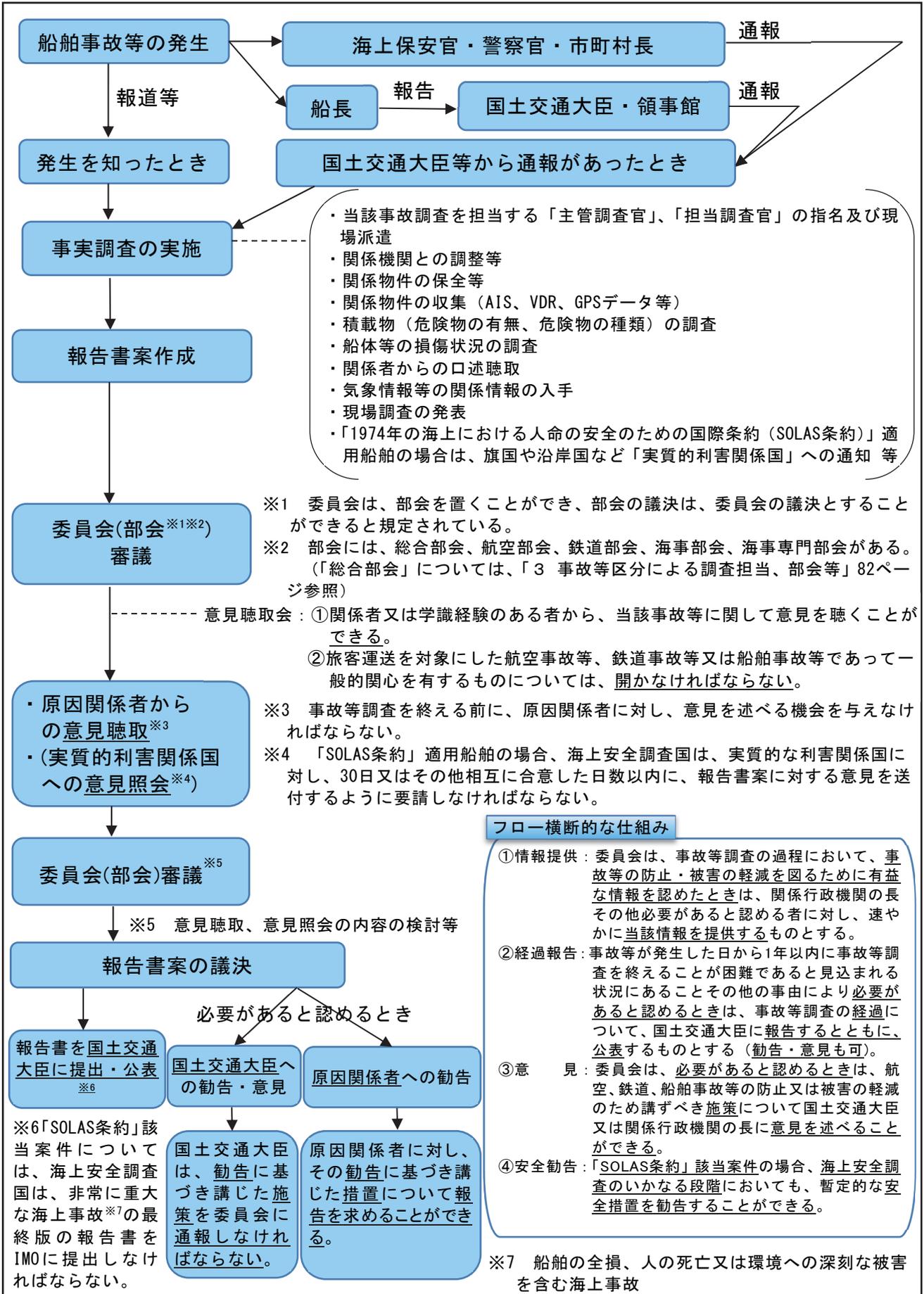
○運輸安全委員会設置法施行規則 第5条

- 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、部会等

下表にある「船舶事故等のうち重大なもの」については、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^{※1}」及び「非常に重大な事故^{※2}」については、総合部会等で審議が行われます。

下表にある「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。）

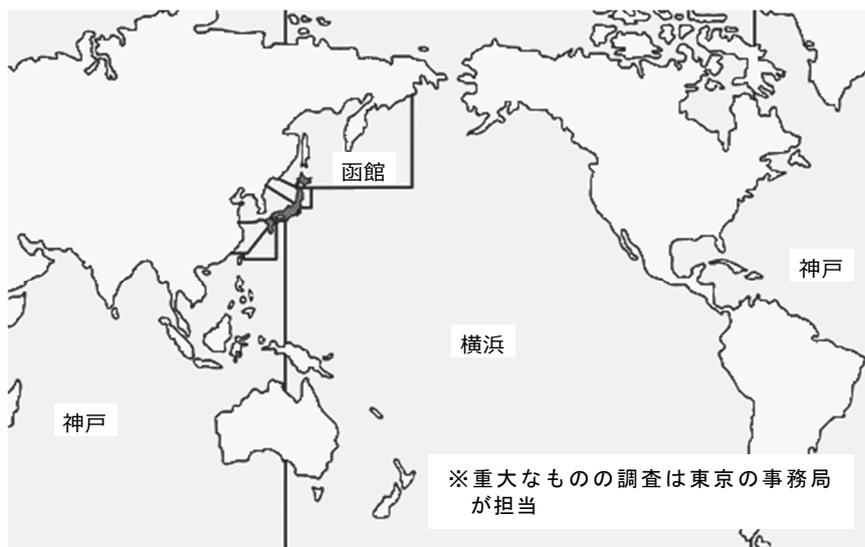
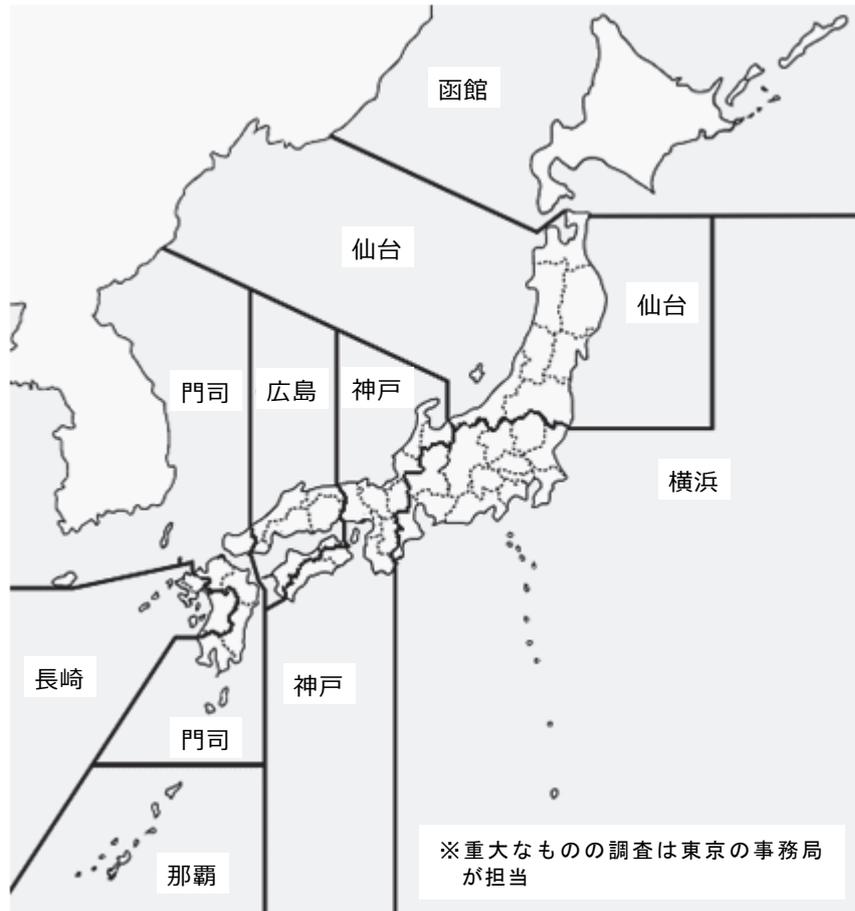
②20人以上の死亡者、行方不明者又は重傷者が発生したもの

※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： 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 ^{の定義} （運輸安全委員会事務局組織規則 第9条第1項） <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・5人以上の死亡者又は行方不明者が発生したもの ・国際航海^{※1}に従事する船舶^{※2}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"> ※1 一国の港と他の国の港との間の航海をいう ※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 ・油等の流出により環境に重大な影響を及ぼしたもの ・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 ・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"> イ 特に重大な社会的影響を及ぼしたもの ロ その原因を明らかにすることが著しく困難であるもの ハ 船舶事故等の防止及び船舶事故が発生した場合における被害の軽減のための重要な教訓が得られるもの | |
| 船舶事故等のうち 重大なもの以外 | 調査担当： 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。



地方事務所の管轄区域図

5 船舶事故等調査の状況

(令和6年12月末現在)

令和6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5年から調査を継続したものが604件、令和6年に新たに調査対象となったものが610件あり、このうち、調査報告書の公表を638件行い、576件は令和7年へ調査を継続しました。

また、船舶インシデントは、令和5年から調査を継続したものが148件、令和6年に新たに調査対象となったものが94件あり、このうち、調査報告書の公表を162件行い、80件は令和7年へ調査を継続しました。

公表した調査報告書800件のうち、勧告を行ったのは0件、意見を述べたものは1件となっています。

令和6年における船舶事故等調査取扱件数

(件)

| 区 別 | 令和5年から継続 | 令和6年に調査対象となった件数 | 東京への移行 | 計 | 公表した調査報告書 | (勧告) | (安全勧告) | (意見) | 継続 | (経過報告) |
|------------------|----------|-----------------|--------|-------|-----------|------|--------|------|-----|--------|
| 船舶事故 | 604 | 610 | 0 | 1,214 | 638 | (0) | (1) | (1) | 576 | (6) |
| 東 京 (重大なもの) | 16 | 9 | 1 | 26 | 12 | (0) | (1) | (0) | 14 | (6) |
| 地 方 (重大なもの以外) | 588 | 601 | △1 | 1,188 | 626 | (0) | (0) | (1) | 562 | (0) |
| 船舶 インシデント | 148 | 94 | 0 | 242 | 162 | (0) | (0) | (0) | 80 | (0) |
| 東 京 (重大なもの) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | (0) | (0) | (0) | 0 | (0) |
| 地 方 (重大なもの以外) | 148 | 94 | 0 | 242 | 162 | (0) | (0) | (0) | 80 | (0) |
| 合 計 | 752 | 704 | 0 | 1,456 | 800 | (0) | (1) | (1) | 656 | (6) |

(注) 1. 「令和6年に調査対象となった件数」は、令和5年以前に発生し、令和6年に運輸安全委員会に通報されて調査対象となったもの等を含む。

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

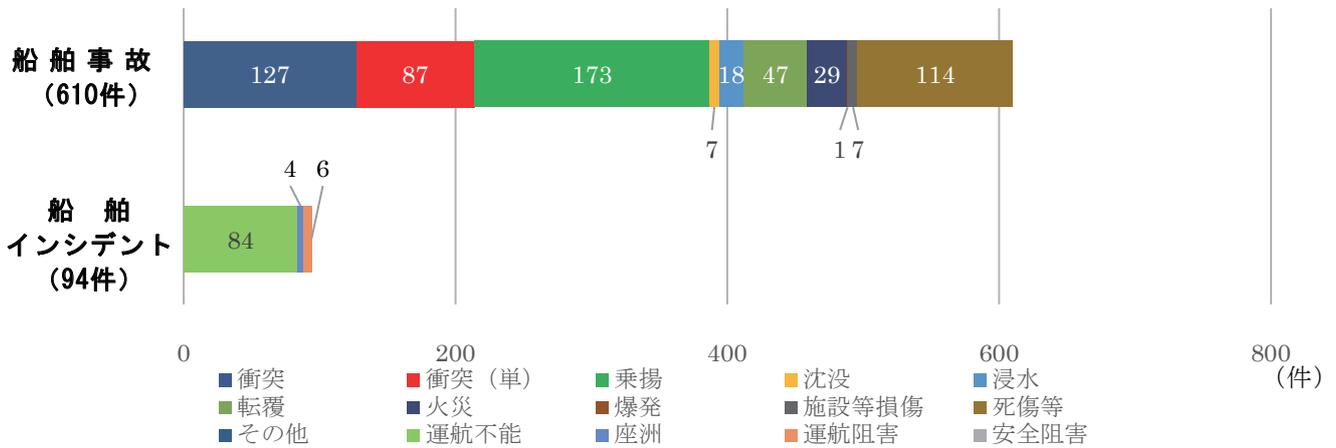
6 調査対象となった船舶事故等の状況

(令和6年12月末現在)

(1) 事故等種類

令和6年に新たに調査対象となった船舶事故等610件を事故等種類別にみると、船舶事故では、多い順に乗揚173件、衝突127件、死傷等（他の事故種類に関連しないもの）114件、衝突（単）87件などとなっており、船舶インシデントでは、運航不能84件、運航阻害6件、座洲4件となっています。また、衝突（単）の対象物は、岸壁21件、防波堤15件、栈橋11件、灯浮標9件などとなっています。

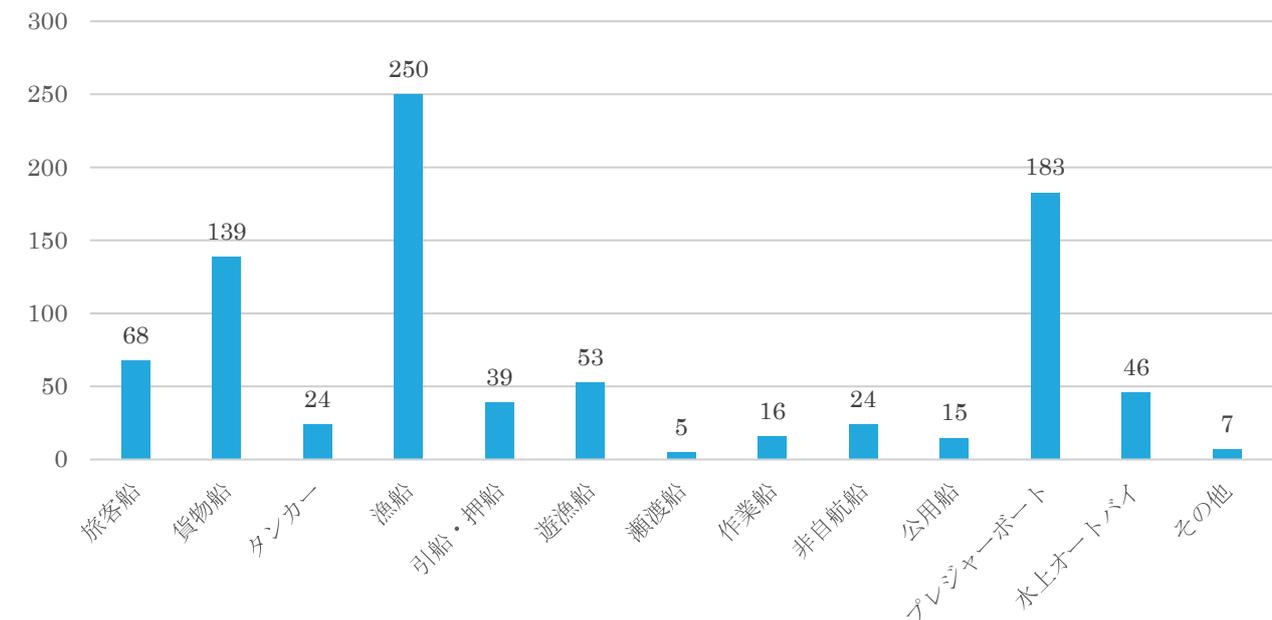
令和6年に調査対象となった船舶事故等種類別件数



(2) 船舶の種類

船舶事故等に関わった船舶は869隻あり、船舶の種類別にみると、漁船250隻、プレジャーボート183隻、貨物船139隻、旅客船68隻、遊漁船53隻などとなっています。

令和6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16隻、衝突（単）10隻、乗揚3隻などとなっています。船舶の国籍等をみると、パナマ12隻、韓国5隻、リベリア4隻などとなっています。

船舶の国籍等の状況

(隻)

| | | | | | |
|-----|----|---------|---|------|---|
| パナマ | 12 | 韓国 | 5 | リベリア | 4 |
| バハマ | 2 | マーシャル諸島 | 2 | その他 | 7 |

(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333人であり、その内訳は、死亡が87人、行方不明が16人、負傷が230人となっています。船舶の種類別では、漁船106人、旅客船52人、プレジャーボート45人などとなっており、事故等種類別では、死傷等120人、衝突（単）74人、衝突68人、乗揚29人などとなっています。

また、死亡及び行方不明者は、漁船53人、プレジャーボート24人、タンカー10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6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 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 41 | 2 | 52 |
| 貨物船 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 5 | 16 |
| タンカー | 8 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 12 |
| 漁船 | 41 | 0 | 2 | 10 | 0 | 0 | 51 | 0 | 2 | 106 |
| 引船・押船 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 5 |
| 遊漁船 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 47 | 0 | 54 |
| 瀬渡船 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 作業船 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 非自航船 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 公用船 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 4 |
| プレジャーボート | 14 | 0 | 7 | 3 | 0 | 0 | 9 | 2 | 10 | 45 |
| 水上オートバイ | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 1 | 18 | 30 |
| その他 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 |
| 合計 | 73 | 2 | 12 | 16 | 0 | 0 | 96 | 92 | 42 | 333 |
| | 87 | | | 16 | | | 230 | | | |

※ 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6年に発生した重大な船舶事故等の概要

令和6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。

(船舶事故)

| 1 | 発生年月日・発生場所 | 事故名 |
|----|---|---|
| | R6. 1. 16 静岡県静岡市清水区折戸湾 | 被えい船 13 転覆 |
| 概要 | 本船はえい航され航行中、転覆した。 本船の釣り客1人が、投げ出され、救助されたが意識がなく、病院に搬送され、死亡が確認された。 | |
| 2 | 発生年月日・発生場所 | 事故名 |
| | R6. 3. 20 山口県下関市六連島沖 | ケミカルタンカー KEOYOUNG SUN 転覆 |
| 概要 | ケミカルタンカーKEOYOUNG SUNは、山口県下関市六連島沖で転覆した。 | |
| 3 | 発生年月日・発生場所 | 事故名 |
| | R6. 5. 20 宮城県石巻市石巻港 | 貨物船 EVER FELICITY 作業員死傷 |
| 概要 | 貨物船EVER FELICITYは、岸壁に係留中、船倉内で荷役作業中の作業員2人が倒れているのが発見され、その後、病院に搬送されたが、うち1人の死亡が確認された。 | |
| 4 | 発生年月日・発生場所 | 事故名 |
| | R6. 7. 2 北海道苫小牧市苫小牧港 | 旅客船兼自動車渡船 シルバーブリーズ 衝突（消波ブロック） |
| 概要 | 旅客船兼自動車渡船シルバーブリーズ（8,901トン、21人乗組み、乗客119人）は、苫小牧港に入港中、同港西部の護岸消波ブロックに衝突した。 | |
| 5 | 発生年月日・発生場所 | 事故名 |
| | R6. 7. 28 境港 | 遊漁船 第二愛丸 衝突（消波ブロック） |
| 概要 | 遊漁船第二愛丸は、境港へ帰港中、境港第2防波堤の消波ブロックに衝突した。 | |
| 6 | 発生年月日・発生場所 | 事故名 |
| | R6. 10. 16 佐賀県唐津市小川島東方沖 | 遊漁船 登美福丸 釣り客死亡 |
| 概要 | 遊漁船登美福丸は、唐津市小川島東方沖を航行中、釣り客1人が落水して死亡した。 | |
| 7 | 発生年月日・発生場所 | 事故名 |
| | R6. 11. 10 福岡県宗像市大島沖 | 掃海艇 うくしま 火災 |
| 概要 | 掃海艇うくしまは、エンジンルームから火災が発生した。 掃海艇うくしまの乗組員1人が行方不明となり、1人が煙を吸って病院に搬送された。 | |
| 8 | 発生年月日・発生場所 | 事故名 |
| | R6. 11. 23 阪神港神戸区神戸西航路付近 | 貨物船 YIANNIS N.G. (A船) 押船 奨栄丸 (B船) 台船中央2000 衝突 |
| 概要 | 貨物船YIANNIS N.G. 及び台船中央2000は、神戸西航路付近で衝突し、B船が転覆した。 | |

以上の内容は、調査の進捗等により変わることがあります。

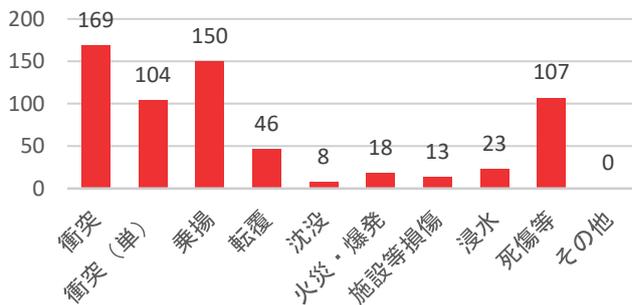
8 公表した船舶事故等調査報告書の状況

令和6年に公表した船舶事故等の調査報告書は800件であり、その内訳は、船舶事故638件（うち、重大な事故12件）、船舶インシデント162件となっています。

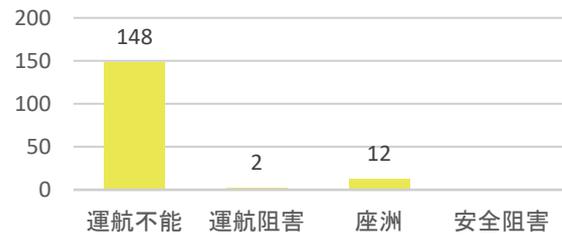
事故等種類別にみると、船舶事故では、衝突169件、乗揚150件、死傷等107件、衝突（単）104件などとなっており、船舶インシデントでは、運航不能148件（航行に必要な設備の故障139件、燃料等不足9件）、座洲12件、運航阻害2件となっています。

また、衝突（単）の対象物は、岸壁31件、防波堤16件、消波ブロック11件などとなっています。

令和6年に調査報告書を公表した船舶事故（638件）



令和6年に調査報告書を公表した船舶インシデント（162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1,005隻あり、船舶事故では、漁船261隻、プレジャーボート187隻、貨物船126隻、遊漁船63隻、旅客船53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101隻、貨物船17隻、漁船16隻、遊漁船8隻などとなっています。

令和6年に調査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 | 53 | 126 | 29 | 261 | 33 | 63 | 2 | 18 | 18 | 13 | 187 | 31 | 7 | 841 |
| 船舶インシデント | 5 | 17 | 3 | 16 | 3 | 8 | 0 | 3 | 1 | 1 | 101 | 6 | 0 | 164 |
| 計 | 58 | 143 | 32 | 277 | 36 | 71 | 2 | 21 | 19 | 14 | 288 | 37 | 7 | 1005 |
| 構成比 (%) | 5.8% | 14.2% | 3.2% | 27.6% | 3.6% | 7.1% | 0.2% | 2.1% | 1.9% | 1.4% | 28.7% | 3.7% | 0.7% | 100% |

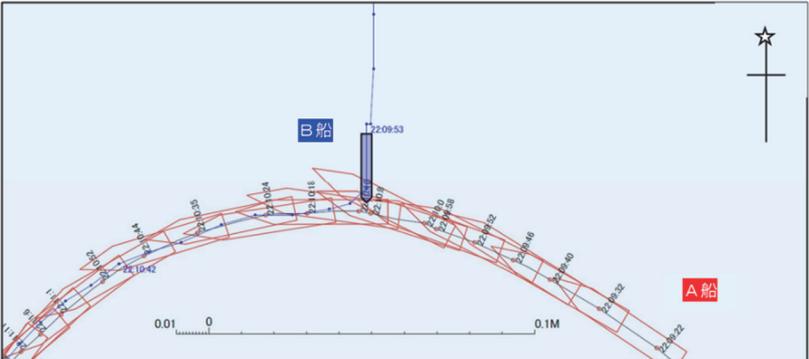
令和6年に公表した重大な船舶事故の調査報告書の概要は、次のとおりです。

公表した重大な船舶事故の調査報告書（令和6年）

| 1 | 公表日 | 発生年月日・発生場所 | 事故名 |
|---|-----------|---|------------------------------|
| | R6. 2. 29 | R2. 11. 30 米国ハワイ諸島西北西方沖 | コンテナ船 ONE APUS コンテナ積付台等損傷 |
| | 概要 | 本船は、船長ほか23人が乗り組み、米国ハワイ諸島ニイハウ島西北西方沖を東南東進中、横揺れにより荷崩れが生じ、コンテナが海中に落下した。 本船は、コンテナ積付台の破孔等を生じた。 | |

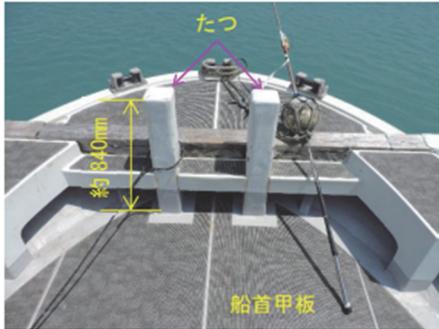
| | | | |
|----------------------|---|------------------------------------|---|
| |  | | |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、本船が、ハワイ諸島ニイハウ島西北西方沖を東南東進中、北西及び北北西方向から約5～6mのうねりを左舷船尾部に受ける状況下、船長が、横揺れを軽減しようとして針路約140°で航行したため、同うねりの方向が‘本船の正船尾から左舷30°～60°に波を受ける危険範囲’に近い状態となり、横傾斜角が20°以上生じ、1回目の荷崩れが発生したものと考えられる。</p> <p>その後、本船は、船長が、横揺れが更に激しくなるのを感じて、針路を約120°に変針して航行を続けたため、うねりの方向が‘本船の正船尾から左舷30°～60°に波を受ける危険範囲’に入ることとなり、横傾斜角が25°以上生じ、2回目の荷崩れが発生したものと考えられる。</p> <p>本船は、荷崩れが発生したことにより、積載していたコンテナが倒壊するなどしてコンテナ積付台等の甲板上構造物が損傷し、本事故に至ったものと考えられる。</p> <p>船長が、針路を140°とし、うねりの方向が‘本船の正船尾から左舷30°～60°に波を受ける危険範囲’に近い状態となったのは、夜間で海象状態を適切に把握できなかったことによるものと考えられる。</p> <p>船長が、針路を約120°とし、うねりの方向が‘本船の正船尾から左舷30°～60°に波を受ける危険範囲’に入ったのは、本船の横傾斜角が約5°程度に収まり、このままの針路及び速力を保持して航行すれば、安全に航行できると判断したことによるものと考えられる。</p> <p>本船は、横揺れが始まった11月30日21時40分ごろから針路を大きく変えた12月1日00時59分ごろまでの間、パラメトリック横揺れ^{*1}が発生しやすい状況で航行していたものと考えられる。</p> <p>^{*1}パラメトリック横揺れとは、船体の横揺れ周期と波の出会い周期が一定の関係になった場合、船体の横揺れが急激に増幅する共振現象である。</p> | | |
| <p>必要と考えられる再発防止策</p> | <p>船舶管理会社は、引き続きパラメトリック横揺れ等の荒天が予想される場合の航海計画の決定に関し、必要に応じて船長を支援する体制を整えること。</p> | | |
| <p>調査報告書</p> | <p>https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2024/MA2024-2-1_2022tk0001.pdf</p> | |  |
| <p>2</p> | <p>公表日</p> | <p>発生年月日・発生場所</p> | <p>事故名</p> |
| | <p>R6. 3. 28</p> | <p>R5. 1. 24 沖縄県竹富町竹富島北西方沖</p> | <p>貨物船 XIN HAI ZHOU 2 (パナマ) 乗揚</p> |
| <p>概要</p> | <p>本船は、沖縄県石垣市石垣島西方沖において、時間調整の目的で漂泊していたところ、風波を受けて圧流され、主機を始動して航行中、十分な推進力及び舵効が得られずに圧流され続け、竹富島北西方沖の浅礁に乗り揚げた。 本船は、後に船体が中央部で分断した。</p> | | |

| | | | |
|----|---|--|---|
| 原因 | <p>本事故は、沖縄南方海上及び東シナ海南部に海上強風警報が、石垣市及び竹富町に強風注意報及び波浪警報が、それぞれ発表されている状況下、本船が、南方に本件浅礁が存在する石垣島西方において漂流し、北方からの風波を左舷方から受けて南方に圧流されたが、風波が増勢した後も本件浅礁との距離が約3Mに接近するまで漂流を続け、その後に主機を始動して北進しようと航行中、外力に勝る十分な推進力及び蛇効が得られなかったため、船体制御ができない状態で圧流され続け、本件浅礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船が主機始動後においても十分な推進力及び舵効が得られなかったのは、船長が、主機を使用可能な最大の出力とせず、半速力前進の回転数で使用を続け、主機の出力が連続最大出力の約40%であったことによる可能性があると考えられる。</p> <p>本船が、主機を使用してちちゅう^{*1}するなどの避泊方法をとらず、南方に本件浅礁が存在して北方からの風波を受ける石垣島西方沖で漂流したのは、船長が、海外の気象情報ウェブサイトから入手した気象情報のみにより、予報どおりの気象海象であれば航行に支障はないと思っていたことによるものと考えられる。</p> <p>本船が、風波が増勢した後も本件浅礁との距離が約3Mに接近するまで漂流を続けたのは、船長が、予報どおりの気象海象条件であれば航行に支障はないと思い、当直航海士に対して漂流中の船位の確認及びその維持並びに気象海象の変化等に関する船長への報告事項及びその時期について、指示していなかったことによるものと考えられる。</p> <p>^{*1}「ちちゅう（踟躕）」とは、荒天時に舵効を失わない程度に主機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> | |  <p>海上保安庁提供</p> |
| | <p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船長は、航海計画の変更を行う必要がある場合、変更後の目的地及び気象海象に関する最新の資料及び情報を、船舶管理会社や現地の船舶代理店等から入手すること。 ・船長は、地元気象当局の予報を含む複数の気象情報から総合的に判断して天気予察を行い、気象海象の悪化が予測される場合、より安全な避泊地が港内にある場合は、早期の入港が可能となるよう船舶代理店等と調整を図り、適切な避泊地が得られない場合には、陸岸から離れた安全な海域へ避難し、主機を使用して船首を風上に向け、ちちゅうするなどの方法も考慮すること。 ・船長は、漂流する場合、予測される気象海象及び地理的条件に適した、風下に浅礁等がない漂流場所を選定すること。 ・船長は、船体制御が困難となる場合に備え、タグボートの手配可能性をあらかじめ確認しておくとともに、タグボートを使用する場合は、時間的余裕を持って要請すること。 ・船長は、漂流する際、当直航海士に対し、船位の確認及びその維持並びに気象海象の変化等に関する船長への報告事項及びその時期について明確に指示し、浅礁等へ接近する危険度が高まる前の可能な限り早期に安全な海域へ避難できるよう、船長に報告させること。 ・船長及び航海士は、操縦性能及び機関性能を十分に理解した上で、荒天に遭遇した場合には、早期に安全な海域に避難するための十分な推進力が得られるよう、主機を使用可能な最大出力までの範囲で対処すること。 ・船長は、船橋と機関室との間で、操船の状況、主機の使用の状況などについて情報共有を行い、在橋する乗組員だけでなく、機関室の乗組員からも主機使用に関する助言を受けることのできる運航環境を確立すること。 <p>^{*2}「船舶代理店」とは、船舶が港に入出港する際、契約に基づき、船会社又は船長の代理者として、岸壁等の確保、荷役手配の調整、各官庁への入出港手続、水先人やタグボートの手配等を行う事業者をいう。</p> | | |
| | 調査報告書 | <p>https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2024/MA2024-3-1_2023tk0001.pdf</p> | |
| 3 | 公表日 | 発生年月日・発生場所 | 事故名 |
| | R6. 4. 25 | R5. 4. 12 | 旅客船 デルフト |

| | | | |
|--|--|---|---|
| <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">必要と考えられる再発防止策</p> | <p>長崎県佐世保市</p> | <p>旅客死亡</p> | |
| | <p>概要</p> | <p>旅客船デルフトは、船長が1人で乗り組み、旅客7人を乗せ、テーマパーク内の運河を航行中、旅客1人が落水して死亡した。</p> | |
| | <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、本船がハウステンボス内の運河を航行中、旅客Aが落水し、溺水したことにより発生したものと考えられる。旅客Aは、船尾甲板左舷側の舷門付近から落水した可能性が考えられるが、目撃者がおらず、客観的情報も得られなかったことから、落水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> |  |
| | <p>必要と考えられる再発防止策</p> | <p>本船は、一般旅客定期航路事業に従事する船舶であると同時にテーマパークのアトラクションであり、本件会社を含め、テーマパークで船舶を運航する事業者は、ソフトとハード両面から、乗船者に不安を感じさせない安全対策を講じることが望まれる。</p> <p>本件会社は、本事故後カナルクルーザーの運航を休止したが、次の措置を講じたうえで、令和5年4月18日から運航を再開した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 船尾甲板に乗船する旅客に対し、救命胴衣の着用を求める旨、船尾甲板に掲示（4か国語（日本語・英語・韓国語・中国語））するとともに乗船前及び出航時に放送で周知（4か国語）することとし、船尾甲板の客席上に救命胴衣を備えた。併せて安全管理規程を変更した。 航行中、旅客に席を移動しないよう求める旨、船尾甲板に掲示（4か国語）するとともに乗船前及び出航時に放送で周知（4か国語）することとした。 船尾甲板及び船室後部に録画機能のあるカメラを設置し、操縦席に設置したモニターを表示した。 身を乗り出さないよう求める旨を、船尾甲板に本事故前より大きな文字で掲示（4か国語）した。 舷門の上のロープに加え、その内側にもロープを設置した。 本船及び船外機船に、夜間における旅客の安全確保に資するために、携帯用のライトを備えた。 <p>なお、今後の同種事故の被害の軽減に資する措置として次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 夜間における落水者の捜索や意識がない落水者の救助などの運航中に生じ得る様々な事故対応を想定した訓練を行うことが望ましい。 | |
| <p>調査報告書</p> | <p>https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2024/MA2024-4-1_2023tk0005.pdf</p>  | | |
| <p>4</p> | <p>公表日</p> <p>R6. 5. 30</p> | <p>発生年月日・発生場所</p> <p>R2. 2. 29 青森県六ヶ所村中山埼東方沖</p> | <p>事故名</p> <p>貨物船 GUO XING 1 (A船、ベリーズ) 漁船 第八富丸 (B船) 衝突</p> |
| <p>概要</p> | <p>A船は、船長ほか13人が乗り組み、大韓民国唐津市に向けて北進中、また、B船は、船長ほか14人が乗り組み、青森県八戸港に向けて南進中、青森県六ヶ所村中山埼東方沖において、両船が衝突した。</p>  | | |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、六ヶ所村中山埼東方沖において、A船が大韓民国に向けて北進中、B船が操業を終えて八戸港に向けて南進中、A船が右転してB船の針路延長線の東方へ向</p> | | |

| | | | | |
|---|---------------------------|---|--|---|
| | | <p>かい、B船の東側で先航して南進していたC船に約0.6Mまで接近したとき、急激に左転して北西進を開始し、同じ速力で航行を続け、また、B船が、同じ針路及び速力で航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>A船が、B船の針路延長線の東方へ向かった後、急激に左転して北西進を開始し、同じ速力で航行を続けたのは、C船との衝突を回避しようとした可能性があると考えられるが、A船の船橋当直に当たっていた航海士A2が行方不明となっており、詳細、特に急激に左転した原因を明らかにすることができなかった。</p> <p>B船が、同じ針路及び速力で航行したのは、漁労長Bが、前方約3MにA船の红灯及びマスト灯2つを視認した際、A船がB船の前方を安全に通過し、C船と左舷対左舷で安全に通過するものと思ひ、魚群探知機を見ていて、A船が針路を左に転じてB船に接近していることに気付かなかったことによるものと考えられる。</p> | | |
| | 必要と 考えられる 再発防止 策 | <p>同種事故等の再発防止及び事故に伴う被害の軽減を図るため、次の措置を講じる必要がある。</p> <p>(1) 船橋当直者は、レーダーなどを活用して周囲の見張りを適切に行い、他の船舶との衝突を避けるための動作を行う場合、早い時機に大幅に針路を転じたり、大幅に速力を減じたりして、接近することのないように心掛けること。</p> <p>(2) 船橋当直者は、接近する他船を認めた場合、互いに安全に通過する状況であっても、通過するまで動静監視を適切に行うこと。</p> <p>(3) 船橋当直者は、ほぼ同じ針路で互いに間隔を空けずに反航する複数の船舶を認めた場合、それらの船舶の針路延長線内に入ると避航が困難となるおそれがあることから、できるだけ早い時機にそれらの船舶の針路延長線から離れること。</p> <p>(4) 船長は、航行中、事故に伴い船体への浸水が発生した場合、直ちに主機を停止して、船体沈没の危険を判断し、船体沈没のおそれがある場合、速やかに退船の措置を採ること。</p> <p>乗組員は、退船部署が発令された場合、体温の低下を防止するため可能な限り厚着をし、救命胴衣を着用（着用する時間がない場合は携行）したうえで、非常配置表により指定された物品（衛星非常用位置指示無線標識(EPIRB)^{*1}、レーダートランスポンダーなどの無線救命器具、毛布等の防寒用具、食料・飲料水、指定の書類等）を携行して、あらかじめ指定された退船配置につくこと。</p> <p>船長は、乗組員が救命いかだ、イマーションスーツ、無線救命器具等、退船における救命設備について熟知し、使用方法等に習熟するよう措置すること。</p> <p>^{*1} 「EPIRB：Emergency Position Indicating Radio Beacon」とは、人工衛星に向けて遭難信号を発するブイ方式の無線装置をいい、船舶が沈没したときに水圧センサーが働いて自動的に浮揚し、遭難信号を発信するものをいう。</p> | | |
| | 調査 報告書 | <p>https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2024/MA2024-5-1_2020tk0003.pdf</p> | |  |
| 5 | 公表日 | 発生年月日・発生場所 | | 事 故 名 |
| | R6. 5. 30 | R5. 4. 2 秋田県男鹿市加茂漁港西方沖 | | 遊漁船 崑美丸 釣り客死亡 |
| | 概要 | 本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、男鹿市加茂漁港西方沖で遊漁をしながら漂泊中、釣り客1人が落水して死亡した。 | | |
| | 原因 | 本事故は、本船が男鹿市加茂漁港西方沖で遊漁をしながら漂泊中、釣り客Aが落水して溺水したことにより発生したものと考えられる。 釣り客Aは、本船の左舷側のいずれかの場所で、船体動揺がある状況下で、中腰もしくは立ち上がった状態から舷外に落水した可能性が考えられるが、目撃者がおらず、落水した状況を明らかにすることができなかった。 | | |
| | 必要と 考えられる 再発防止 策 | <p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遊漁船の船長は、航行中か水産動植物の採捕中かにかかわらず、乗船者の状況を常に監視するなどして、その安全の確保に最大限の注意を払うこと。 ・遊漁船の船長は、乗船者が持参した救命胴衣が、国土交通省の形式承認基準に適合した小型船舶用救命胴衣であるかを確認し、同基準に適合していないものである場合は、乗船者に対し、船内に備付けの同基準に適合した救命胴衣を着用させること。 | | |

| | | | |
|---------------|--|--|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> ・遊漁船の乗船者が着用する救命胴衣は、股ひもの付いたものであることが望ましい。 ・遊漁船の乗船者は、救命胴衣を着用する際、落水時に脱げたりすることがないように、ファスナーなどを確実に締め、締め具を身体に合わせて調整し、適切に着用すること。股ひもを有している場合は、必ず股ひもを使用すること。 | |
| | 調査報告書 | https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2024/MA2024-5-2_2023tk0004.pdf |  |
| 6 | 公表日 | 発生年月日・発生場所 | |
| R6. 7. 25 | R3. 11. 9 徳島県徳島小松島港小松島区赤石地区－10m岸壁 | 事故名 コンテナ船 DONGJIN FORTUNE (韓国) 陸上作業員死亡 | |
| 概要 | <p>本船は、船長ほか16人が乗り組み、赤石地区－10m岸壁に右舷着けで着岸作業中、同岸壁上で同船の係留索を係船柱にかける作業を行っていた陸上作業員1人が、跳ね上がった係留索に当たって重傷を負い、その後死亡した。</p>  | | |
| 原因 | <p>本事故は、本船が、徳島小松島港小松島区において、着岸作業中、本件ラインが本件防舷材の下部に引っ掛かって緊張している状況下、陸上作業員Aが、本件ラインの状態を確認しようと、本件岸壁の上縁付近から本件防舷材の下部をのぞき込んだため、頭部が本件ラインの跳ね上がる範囲の中に入り、本件ラインが、引っ掛かった本件防舷材の下部から外れて跳ね上がった際、陸上作業員Aの頭部に当たったことにより発生したものと考えられる。</p> | | |
| 必要と考えられる再発防止策 | <p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・綱取り作業を請け負う事業者は、繫離船作業を行う陸上作業員に対し、緊張状態の係留索が破断して跳ね返るスナップバックの危険性及び障害物等に引っ掛かって引っ張られ、緊張状態にある係留索が急に解放されて跳ね上がる場合の危険性について、事故事例を示したり危険範囲を明示したりするなど、個別具体的な安全教育を実施すること。また、作業前の打合せにおいても、係留索が船体と防舷材に挟まって緊張して張力が掛かるような場合は、離着岸する船舶側に同係留索を緩めさせるなど、作業段階毎の具体的な注意事項を明示し、厳守させること。 ・綱取り作業を請負う事業者は、離着岸する船舶の乗組員と陸上作業員との意思疎通の向上を図るため、あらかじめ合図等を取り決め、その周知と活用を協力を取引先に依頼しておくことが望ましい。 <p>本件会社は、本事故後、次のとおり同種事故の防止に向けた措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社内の組織体制を見直して現場作業を担う各部署に安全衛生管理責任者を置き、よりきめ細かな安全管理を行う体制とした。 ・船側との意思疎通の向上を図るため、綱取り放し手信号（以下「手信号」という。）を整理し、同信号の説明や使い方に関する資料を、代理店を通じて取引先に配付するとともに、船側での活用と協力を依頼した。 ・綱取り作業時、繫離船作業にあたる陸上作業員とは別に、離着岸する船舶の乗組員の作業状況及び繫離船作業状況全体を監視し、手信号による船側との意思疎通や必要な安全指示にあたる監視員を配置した。 ・現場作業の内容、手順と共に、監視員の配置と役割、手信号による船側との意思疎通及び作業時の危険箇所の明示など、具体的な注意事項等を明記した船舶綱取り放し作業手順書を作成し、作業の開始前の打ち合わせにおいて、これを用いて作 | | |

| | | | |
|---|---------------|--|---|
| | | <p>業内容及び手順の確認と安全指導を実施することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> 支店、事業所毎に月1回安全衛生会議を開催し、作業員に対し、作業手順書や事故事例を用いた安全指導、安全教育を実施することとした。 現場作業における様々なリスクを収集し、改善策等と共にヒヤリハット報告書としてとりまとめ、社内の各部署、各現場に共有・周知することとした。 | |
| | 調査報告書 | https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2024/MA2024-7-1_2022tk0005.pdf |  |
| 7 | 公表日 | 発生年月日・発生場所 | 事故名 |
| | R6. 7. 25 | R5. 5. 7 沖縄県南城市久高島南方沖 | 遊漁船 成翔丸 釣り客負傷 |
| | 概要 | <p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客10人を乗せ、久高島南方沖を南南東進中、船首部が大きく上下に動揺した際に船首部にいた釣り客2人が負傷した。</p>  | |
| | 原因 | <p>本事故は、南方からのうねり及び波がある状況下、久高島南方沖を約9knの速力で南南東進中、船長が、主機の回転数を下げて十分に減速したと思ひ、釣り客を船首甲板に乗せた状態で航行を続けたため、波高約2.0mの高波を船首に受け、船首部が大きく上下に動揺した際、釣り客Aが臀部及び背中を船首甲板に、釣り客Bが左顔面をたつにつけ負傷したことにより発生したものと考えられる。</p> | |
| | 必要と考えられる再発防止策 | <p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 遊漁船の船長等は、業務規程に定められた出航中止基準を遵守し、最新の気象・海象情報を事前に入手して出航の可否を判断すること。 遊漁船の船長等は、利用者に対し、船体動揺により船首部が大きく上下動して身体へ危険が及ぶ可能性があること、乗船中、船室内にいる場合を除き、救命胴衣を着用することなど、船上における注意事項を乗船前に確実に伝えて遵守させること。 遊漁船の船長等は、航行中、波の高さや方向に注意を払うとともに、波の影響により船体が動揺するとき、自船の航行時の船体動揺特性等を考慮して、波に対する進路の変更及び安全な速力までの十分な減速による船体動揺の軽減、利用者を船体中央部より後方に移動させる指導を行うなど、運輸安全委員会が令和5年2月16日に水産庁長官に述べた意見の内容に従ひ、業務規程の船体動揺による利用者の負傷事故防止に関する規定を遵守すること。 遊漁船の船長及び遊漁船業者は、外国人観光客が遊漁船を利用することを想定し、分かりやすいイラストを用いた注意事項を複数の言語に翻訳したリーフレットの利用者への配布、多言語音声翻訳アプリケーションをインストールしたタブレット端末の活用をするなど、外国人の利用者に注意事項等を確実に伝えられるよう対策を講じることが望ましい。 本船船長は、本事故が、波高約1.5mの海上を航行中、不意に受けた約2.0mの高波で発生したことに鑑み、本船の安全運航及び乗客の安全確保の両面から、業務規程に定める客観的な出航中止基準及び帰航基準を見直すことが望ましい。 | |
| | 調査報告書 | https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2024/MA2024-7-2_2023tk0006.pdf |  |
| 8 | 公表日 | 発生年月日・発生場所 | 事故名 |

| | | | |
|-----------|---|---|---|
| 9 | R6. 8. 29 | R5. 3. 15 福井県美浜町早瀬漁港北東方沖 | 遊漁船 新漁丸 (A船) 遊漁船 Sea Bravo (B船) 衝突 |
| | 概要 | <p>A船は、釣り場に向けて北進中、また、B船は、遊漁を終えて南進中、両船が衝突した。</p> <p>A船は、釣り客のうち1人が死亡し、1人が重傷を、1人が軽傷を負い、右舷船首部から操舵室右舷側にかけての圧壊等を生じ、また、B船は、船首部及び右舷船底部に破口等を生じた。</p> | |
| | 原因 | <p>本事故は、夜間、早瀬漁港北東方沖において、A船が釣り場に向けて北進中、B船が遊漁を終えて南進中、船長Aが、携帯電話で同業者との会話に意識を向け、針路目標である左舷船首方の本件緑灯を見ながら航行を続け、正船首方の見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、早瀬漁港まで約1Mとなった地点で前路に他船を認めず、船首方に航行の支障となる船舶はないと思いつみ、船首浮上による死角が生じた状態で航行を続け、船首方の死角を補う見張りを適切に行っていなかったため、両船が互いの存在に気付かず接近し、衝突したものと考えられる。</p> | |
| | 必要と考えられる再発防止策 | <p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船長は、日頃から慣れている海域であっても、経験上での時間帯による船舶交通の傾向のみに頼って他船の有無を判断することなく、常時、適切な見張りを行うこと。 ・船長は、変針地点付近において、変針目標などの特定の物標に注意し過ぎることなく、全周にわたり適切な見張りを行うこと。 ・入出港時、変針地点付近、他船と接近時など、注意を要する状況では、携帯電話や無線による通話を控え、操船に集中すること。 ・入出港する船舶の船長は、防波堤等の港湾設備により他船の存在が視界から遮られる場合があるので、突然、近距離で相手船舶を視認しても臨機の避航措置が採れる安全な速力で航行すること。 ・船首方に死角の生じる船舶を操船する船長は、船首を左右に振る、操舵室から顔を出す、レーダーを活用するなど、あらゆる方法で死角を補い、接近する他船の早期発見に努めること。 ・船長は、航海用レーダー反射器の備付けが免除されている小型船舶であっても、安全確保の観点からこれを備え付けることが望ましい。 ・船舶所有者は、船舶を建造又は改造する場合には、できる限り船首方の視界を確保することが望ましい。船長Aは、本事故後、次の措置を講じた。船首部に赤外線カメラを設置して、夜間の見張りを強化した。船長Bは、本事故後、次の措置を講じた。 <ol style="list-style-type: none"> (1) レーダーを新替えして使用できる状態とした。 (2) 船尾部に船首浮上を軽減させるトリムタブ（船尾に取り付け、油圧により角度を調整することで船体の傾きを制御する可動翼）を取り付け、船首方の死角を解消した。 | |
| 調査報告書 | https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2024/MA2024-8-1_2023tk0002.pdf | |  |
| 公表日 | 発生年月日・発生場所 | | 事故名 |
| R6. 9. 26 | R5. 3. 28 京都府亀岡市篠町王子裏山の保津川 | | 旅客船 9号 転覆 |
| 概要 | <p>本船は、船頭4人が乗り組み、旅客25人を乗せ、保津川を下流に向けて航行中、左岸の岩場に乗り揚げた後に転覆し、船頭2人が死亡するとともに旅客19人が負傷した。</p> <p>本船は、左舷船首部、左舷船尾部船底及び右舷船首部船底等に破損等を生じた。</p> | | |

| | | |
|----------------------|--|---|
| <p>原因</p> | <p>本事故は、本船が、本件航路を航行中、船頭Bが空舵により落水し、舵のシュモクが川に浸かった状態となったため、船頭Cが急ぎ代わりに舵を取りに行ったものの、舵を元の状態に戻すことができず、操舵不能の状態となって左岸寄りに進路を外れ、船首部が左岸の岩場に乗り揚げた後、転覆したものと考えられる。</p> |  |
| <p>必要と考えられる再発防止策</p> | <p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船頭の落水防止措置（分析(2)①） 川下り船事業者は、舵持ちがバランスを崩し落水することがないように、舵持ちの足場等に落水を防止する措置を講じること。 ・舵のずれ防止措置（分析(2)②） 川下り船事業者は、舵持ちが舵を手離すような事態となっても、舵を操舵可能な状態に保持することができるよう、舵のずれを防止する措置を講じること。 ・船頭の救命胴衣着用の徹底（分析(4)①a） 川下り船事業者は、出船時、各船頭の救命胴衣の着用状況を確認し、着用を徹底させるとともに、着用にあつては体に適当なサイズのもを着用させること。 ・旅客に対する救命胴衣着用の徹底と十分な説明の実施（分析(4)①b） 川下り船事業者は、旅客に対し救命胴衣の着用を徹底し、着用にあつては大人・小児共に体に適当なサイズの救命胴衣を着用させるとともに、救命胴衣の着用、緊急時の操作方法等について、十分な説明を行うこと。 ・救命胴衣の定期的な点検等の実施（分析(4)①b） 川下り事業者は、救命胴衣の膨張装置（ガスボンベ）等の点検を定期的に行い、一定の期間を経過し交換が望ましい場合は交換すること。 ・通信手段の確保及び連絡体制の構築（分析(4)②） 川下り船事業者は、IP無線機を全船に配備するなど通信手段を確保するとともに、運航航路において、あらかじめ通話、通信可能地点を確認して組織全体で共有を図り、緊急時における救助機関への迅速な連絡が可能となるよう連絡要領を策定し、連絡体制を構築すること。 ・定期的な訓練の実施（分析(4)③） 川下り船事業者は、救助要領を策定するとともに、救助体制を構築し、必要に応じてマニュアル化を進め、これらに基づく実質的な訓練を少なくとも年1回以上定期的に行うこと。 ・運航休止基準の見直し（分析(5)①） 川下り船事業者は、必要に応じて、運航休止の水位基準を見直すなど、より安全側に立った運航が可能となるよう措置すること。 ・船頭の育成、操船技量の維持、向上（分析(5)②） 川下り船事業者は、船頭の操船技量の維持、向上を図るために、操船技量水準を定期的に評価し、必要な訓練、育成を行うとともに、定期的な研修等を実施すること。また、必要に応じて、船頭の操船技術等をマニュアル化すること。 ・危険箇所の把握と情報共有（分析(5)③） 川下り船事業者は、運航に携わる全ての者が、運航航路上の危険箇所を把握するよう措置するとともに、ヒヤリハット情報、航行中の危険情報などについても共有を図ること。 | |
| <p>調査報告書</p> | <p>https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acc/2024/MA2024-9-1_2023tk0003.pdf</p> |  |
| <p>公表日</p> | <p>発生年月日・発生場所</p> | <p>事故名</p> |

| | | | |
|-----------------|--|-----------------------------|---------------------|
| 10 | R6. 9. 26 | R5. 8. 16 沖縄県宮古島市下地島北西方沖 | ダイビング船 クリスタルM 転覆 |
| 概要 | <p>本船は、船長が1人で乗り組み、ダイビング客12人及びインストラクター7人を乗せ、下地島北西方沖を航行中、浸水して転覆した。 本船は、機関室の濡損等を生じた。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="421 353 895 667">  <p>同業船による救助活動</p> <p>宮古島海上保安部提供</p> </div> <div data-bbox="919 353 1393 667">  <p>巡視船による救助活動</p> <p>宮古島海上保安部提供</p> </div> </div> | | |
| 原因 | <p>本事故は、下地島北西方沖において、本船が、乗客のダイビング中に、風向きが南西方から北西方に変化し、激しい風雨及び高波が発生した状況下、オープントランサム^{*1}型の船尾部を北西方に向けて船尾から錨を入れた状態で錨泊を続けたため、船尾から上甲板に波が打ち込み、海水等が船尾収納庫等から機関室内に流れ込んだことで乾舷が減少し、更に乗客を乗せて、排水ができないまま波高約2mの波を受ける中、船尾下降を伴う航行を続けたため、波の打ち込みにより浸水が進み、船尾部上甲板が水没し、主機が停止して操縦不能となり、転覆したものと考えられる。</p> <p>船尾から波が打ち込んだのは、船尾部の仕切り板が取り外されていたことに加え、重量のある潜水器材を積載していたことで、船尾の乾舷が減少していたことによるものと考えられる。また、船尾収納庫等に浸入した海水等が機関室内に流れ込んだのは、本船が油圧配管の修理後に本船開口部及び本船貫通部を塞がずに開いたままの状態としていたことによるものと推定される。</p> <p>本船が、船尾部を風波が来る方向と同じ北西方に向けて錨泊を続けたのは、本船船長が、上甲板上に入った水は船内に滞留することなく船外に排出されるので、波が打ち込んで支障ないと認識していたことによるものと考えられる。</p> <p>本船船長が、最新の気象・海象情報や雲の発生状況等から悪天候を早期に察知し、気象・海象が悪化する前に避難するなどの判断ができなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。</p> <p>^{*1} 開口部の広い船尾部</p> | | |
| その他判明した安全に関する事項 | <p>(1) 船尾形状の変更への対応 本船について、第1回定期検査の後に仕切り板を取り外して船尾形状を変更したことは、「復原性に著しい影響を及ぼすおそれのある変更」に該当するが、同変更については、船舶所有者からの申出がなく、以後の日本小型船舶検査機構(JCI)の定期検査等における指摘もなかったことから、見過ごされてきたものと考えられる。</p> <p>(2) 潜水器材の積載による復原性への影響 本船は、本事故当日、船尾上甲板を中心に約1,000kgの潜水器材を積載していたが、同器材の積載によって船尾部の乾舷が減少し、本事故の原因で記載したとおり、復原性の低下に影響を及ぼしていた可能性が考えられる。一般的にダイビング船は、本船と同様に、重量のある潜水器材を積載して航行していることから、その復原性の確保が課題であるものと考えられる。</p> <p>(3) 関係行政機関の関与 A社は、令和4年においては約4,500人(うち本船は約1,000人)のダイビング客を乗船させ、運航事業者とダイビング会社間の運航契約に基づいて反復継続して運航を行っていたが、「ダイビング船に対する関係機関の指導等」及び「関係機関による指導等に関する解析」に記載のとおり、関係行政機関の取組は現状では必ずしも十分ではないと考えられる。</p> | | |
| 必要と考えられる再発防止策 | <p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <p>ダイビング船の船長、船舶所有者及びダイビング船の運航に携わる事業者は、ダイビング船の同種事故防止のため、次の措置を講ずる必要がある。</p> <p>(1) 船長</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船尾乾舷が小さいオープントランサム型のダイビング船にあっては、船尾から波が打ち込みやすい構造であることを認識し、特に、錨泊中、波の打ち込みが予 | | |

| | | | |
|---------------------|------------|---|-------------------------------------|
| その他判明した安全に関する事項への対応 | | 想される場合は、投錨位置を船首側とすること。 ・自船の排水能力や構造を理解し、浸水を認めた場合は、直ちに、浸水箇所及び浸水量を確認し、船体の安全が損なわれるおそれがある場合は、速やかに排水及び救助を要請する等の必要な応急措置を行うこと。 ・常に最新の気象・海象情報を収集し、沖合で、雲の状況等から天候の悪化を察知した場合は、速やかにダイビングを中止し、避難を開始すること。 ・転覆、沈没等のおそれがある場合、同乗しているインストラクターと連携して、乗客の避難誘導に当たること。その際、インストラクターは、パニック防止、救命胴衣の装着、救助機関への連絡等について船長を支援するとともに、ダイビング客や乗組員が海上へ避難した後は、浮力の確保、携帯型浮き等による視認性の確保及び漂流拡散の防止等に努めること。 (2) 船舶所有者 ・船尾構造の変更など復原性に著しい影響を及ぼすおそれのある変更を行う場合は、JCIに申し出た上で、臨時検査等を受検すること。 ・上甲板下の区画に開口部があると、打ち込んだ海水等が浸入したときに他の区画へ浸水が拡大し、転覆や沈没などの危険な状態に直結するので、板などで開口部を塞ぎ、海水等の浸入の拡大を防ぐこと。 ・浸水を早期に知るために、浸水警報装置等を設置しておくことが望ましい。 ・潜水器材を積載することで喫水等の変化が大きくなる場合は、JCIにその旨を申し出て指導を受けるなどして、ダイビング船の復原性を確保する必要がある。 (3) ダイビング船の運航に携わる事業者 ・A社のように、ダイビング事業者の需要に応じて、旅客定員を有するダイビング船を運航する事業者は、天候が急変した場合、適切に避難等の判断ができるよう、管理船舶の堪航性を十分考慮した上で、波高や風速等の運航基準を文書などで明確に定める必要がある。 ・地域の同業者と緊急時の連絡や気象・海象等の情報を共有することができる体制を構築しておくこと。 | |
| | | (1) 復原性に関する検査の実効性の確保 船尾構造の変更や重量がある潜水器材の積載は、船舶の復原性に影響を及ぼすものである。船舶所有者等も自ら注意する必要があることはもちろんであるが、JCIは、構造変更が外観上明確に認められる場合や、船舶の用途の聞き取り内容から必要な復原性が得られないおそれがあると認められる場合には、検査申請者からの構造変更等の申出がなくとも、適切な指摘や助言を行い、船体の外観検査等の実効性を高める必要があると考えられる。 (2) 関係行政機関の取組 ① 重層的な取組の必要性等 ダイビング船の航行の安全と多数の旅客の人命の安全を確保するためには、運航者の自主的な運航管理に加えて、関係行政機関においても、ダイビング船の運航の実態の把握に努め、取り組みの現状を検証し、安全運航に係る重層的な安全管理及び指導等がなされるべきであると考えます。 ② 現場における関係行政機関による指導啓発等 第十一管区海上保安本部及び内閣府沖縄総合事務局は、ダイビング船の航行の安全及びダイビング客等の安全確保の観点から、ダイビング船の運航者等に対し、安全キャンペーン等を通して同種事故防止のための指導・啓発を実施することが望ましい。 | |
| | 調査報告書 | https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2024/MA2024-9-2_2024tk0003.pdf | |
| 11 | 公表日 | 発生年月日・発生場所 | 事故名 |
| | R6. 10. 31 | R5. 9. 21 山口県徳山下松港第2区K-1棧橋 | 石炭運搬船 ENERGIA CENTAURUS 乗組員死亡 |

| | | | |
|----------------------|--|---|--------------|
| <p>概要</p> | <p>本船は、徳山下松港第2区K-1棧橋に着棧して荷役作業中、甲板長が、上甲板で点検作業を行っていた際、走行中の荷役装置と上甲板上の構造物の間に挟まれて死亡した。</p> |  | |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、本船が、K-1棧橋に着棧して荷役作業中、貨物倉ハッチカバーの開閉作業終了後、甲板長が、本件点検作業の目的で要注意区域である本件走行レール付近に立ち入ったため、船首方に走行してきた本件SULのSUL走行部と本件支柱の間に体を挟まれたことにより発生したものと考えられる。</p> <p>甲板長が、本件点検作業の目的で要注意区域である本件走行レール付近に立ち入っていたのは、本件点検作業に入る前、本件点検作業が短時間で完了すると思っていた可能性があり、本件油圧配管の漏油箇所を特定した後、荷役航海士に報告すれば足りると考えたことによるものと考えられる。</p> <p>本件SULが船首方に走行してきたのは、2番貨物倉等のハッチカバーが開放され、荷役作業員から荷役航海士等に荷役作業を開始する旨の連絡が入ったこと、並びに甲板長及び乗組員Aが本件点検作業に入る前、荷役航海士等に連絡していなかったことによるものと考えられる。</p> <p>甲板長が、本件走行レール付近で本件点検作業を続けていたのは、本件ステージ等の下に入り込んだ乗組員Aの様子を見るために本件支柱寄りに立って前かがみの姿勢でのぞき込み、視界が制限されるとともに、周囲の騒音により本件SULの走行中の警報音が聞こえず、その接近に気付かなかったことによるものと考えられる。</p> <p>本件SULの接触式検出装置が、本件走行レール付近にいた甲板長を検知することができず、本件SULを非常停止させることができなかったのは、同装置の船首側フレームがメカニカルストッパーとの接触を避けるために左右幅が狭められており、同フレーム端と本件支柱の間には約400mmの間隙があったことによるものと認められる。</p> | | |
| <p>必要と考えられる再発防止策</p> | <p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船長は、乗組員に対し、SMSマニュアル及びその他の規定に定める荷役作業の取決め及び手順を再認識させ、荷役作業中、危険エリアに入って点検作業や保守整備作業を行うことがないように繰り返し指導すること。また、乗組員は、同点検作業等を行う必要性が生じたときには、本船の荷役作業責任者に報告して許可を得た後、荷役作業員との連絡及び荷役装置の停止を確認し、見張り員を配置するなどの安全を確保してから実行すること。 ・船長及び各部の安全担当者は、乗組員に対し、荷役装置の点検作業や保守整備作業について、安全が確保できる適切な時期に計画して実行することを、再度指導すること。 ・船長及び船舶管理会社は、日頃から荷役装置に関する安全装置の点検を行うとともに、荷役装置の運用に関するヒヤリハットなどの情報を収集し、それらの結果を基にリスクアセスメント^{*1}を行って、安全装置の改修を行うなどのリスク低減措置を採ること。 <p>^{*1} 「リスクアセスメント」とは、リスク特定、リスク分析及びリスク評価の全般的なプロセスをいう。事業者は、リスク低減措置を決定し、その結果に基づき適切な対策を講じる必要がある。</p> | | |
| <p>調査報告書</p> | <p>https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2024/MA2024-10-1_2023tk0008.pdf</p> |  | |
| <p>12</p> | <p>公表日</p> | <p>発生年月日・発生場所</p> | <p>事 故 名</p> |
| <p>R6. 11. 28</p> | <p>R5. 12. 6 宮崎県宮崎市宮崎港</p> | <p>遊漁船 五六丸 転覆</p> | |
| <p>概要</p> | <p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、宮崎港の定係地へ向けて帰航中、同港の南航路入口付近において、転覆した。</p> <p>本船は、船長及び釣り客1人が死亡し、釣り客4人が負傷したほか、船体の破損等を生じた。</p> | | |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、大淀川の河口に位置する南航路入口付近（中導流堤及び北導流堤の東端東方）の海域において、磯波及び三角波を伴う波高約2mの波浪が発生している状況下、</p> | | |

| | | |
|--|----------------------|--|
| | | <p>本船が、宮崎港の定係地に帰航する目的で南航路から入港しようとした際、船長が、船尾方から波を受ける状況で、速力を減じて当該海域に接近したため、本船を追い越そうとする波の下り斜面において、船尾が持ち上げられた姿勢で船体が加速され、船首が前方の波の斜面に突っ込むような船体挙動となったことにより、左舷船首部ブルワークが水没し、転覆したものと考えられる。</p> |
| | <p>必要と考えられる再発防止策</p> | <p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 宮崎港を使用する小型船舶の船長は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南航路は、外洋に面した大淀川河口に設定されており、気象・海象により、航行が危険となる波高の増大や磯波等が発生することがあることから、あらかじめ北航路や他の港湾の活用等を考慮しておくこと。 ・高い追波の中での航行は、転覆のおそれが高くなることから、発航前に気象・海象情報を十分収集し、自船の操縦性能から航行が危険と感ずる場合等には、出航を見合わせたり、早期に帰航したり又は安全な港湾に入港したりすること。 <p>また、過去に5件の転覆事故が発生している一ツ瀬川の河口を航行する小型船舶の船長に対しても、上述の内容が参考になると考えられる。</p> |
| | <p>調査報告書</p> | <p>https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2024/MA2024-11-1_2023tk0010.pdf</p> |



9 令和6年に行った情報提供（船舶事故等）

令和6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。

| | |
|---|--|
| <p>旅客船の着岸時の衝撃による旅客負傷事故に関する情報提供 (令和6年11月28日情報提供)</p> | |
| <p>運輸安全委員会は、令和6年5月2日に広島県呉市御手洗港で発生した旅客船兼自動車渡船みかどにおける旅客負傷事故に関して、これまでの調査の過程で明らかになった事実情報及び過去の同種事故の発生状況について、11月28日、国土交通省海事局及び一般社団法人日本旅客船協会へ情報提供を行いました。</p> | |
| <p>1. 船舶事故の概要</p> | <p>発 生 年 月 日 令和6年5月2日12時10分ごろ 発 生 場 所 広島県呉市御手洗港 久比第2棧橋</p> |
| <p>2. 情報提供の内容</p> | <p>事故の経緯 旅客船兼自動車渡船みかどは、船長ほか1人が乗り組み、旅客5人を乗せ、広島県呉市三角港を出港し、久比第2棧橋に着岸（さん）した際、棧橋に接触した衝撃で旅客3人が転倒する等して負傷した。</p> |
| <p>現在までの調査で明らかになった事実は、以下のとおり。</p> | |

(1) 本船の要目

総トン数 19トン

最大搭載人員 32人（旅客30人、船員2人）

航路 御手洗港（三角港）～久比第2棧橋

(2) 負傷者 旅客3人（軽傷）

(3) 着棧時の注意喚起の状況

船長は、着棧前に、着棧時の衝撃で転倒等するおそれがあること、衝撃に備えること等を旅客に注意喚起していなかった。

3. 過去の同種事故の発生状況

着棧時等の衝撃で旅客が負傷した事故（以下「着棧時旅客負傷事故」という。）で、令和6年10月末までに当委員会が調査報告書を公表したものは、27件で、72人の旅客が負傷している。

最近の着棧時旅客負傷事故は、令和5年9月から令和6年5月までに本事故を含めて3件発生し、5人の旅客が負傷している。

これら3件の着棧時旅客負傷事故では、船長が、着棧前に、着棧時の衝撃で転倒等するおそれがあること、衝撃に備えること等を旅客に注意喚起していなかった。これら3件のうち、令和6年11月に公表された2件（別表参照）の調査報告書では、同種事故の再発防止及び被害の軽減に役立つとして次の再発防止策を提示している。

- ① 旅客船の運航者は、乗組員に対して、着棧等の前に、着棧等の衝撃で転倒等するおそれがあること、衝撃に備えること等を旅客に注意喚起するよう指導すること。
- ② 乗組員は、着棧等の前に、着棧等の衝撃で転倒等するおそれがあること、衝撃に備えること等を旅客に注意喚起すること。

※別表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://jtsb.mlit.go.jp/iken-teikyo/s-teikyo21_20241128.pdf

