

## 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。

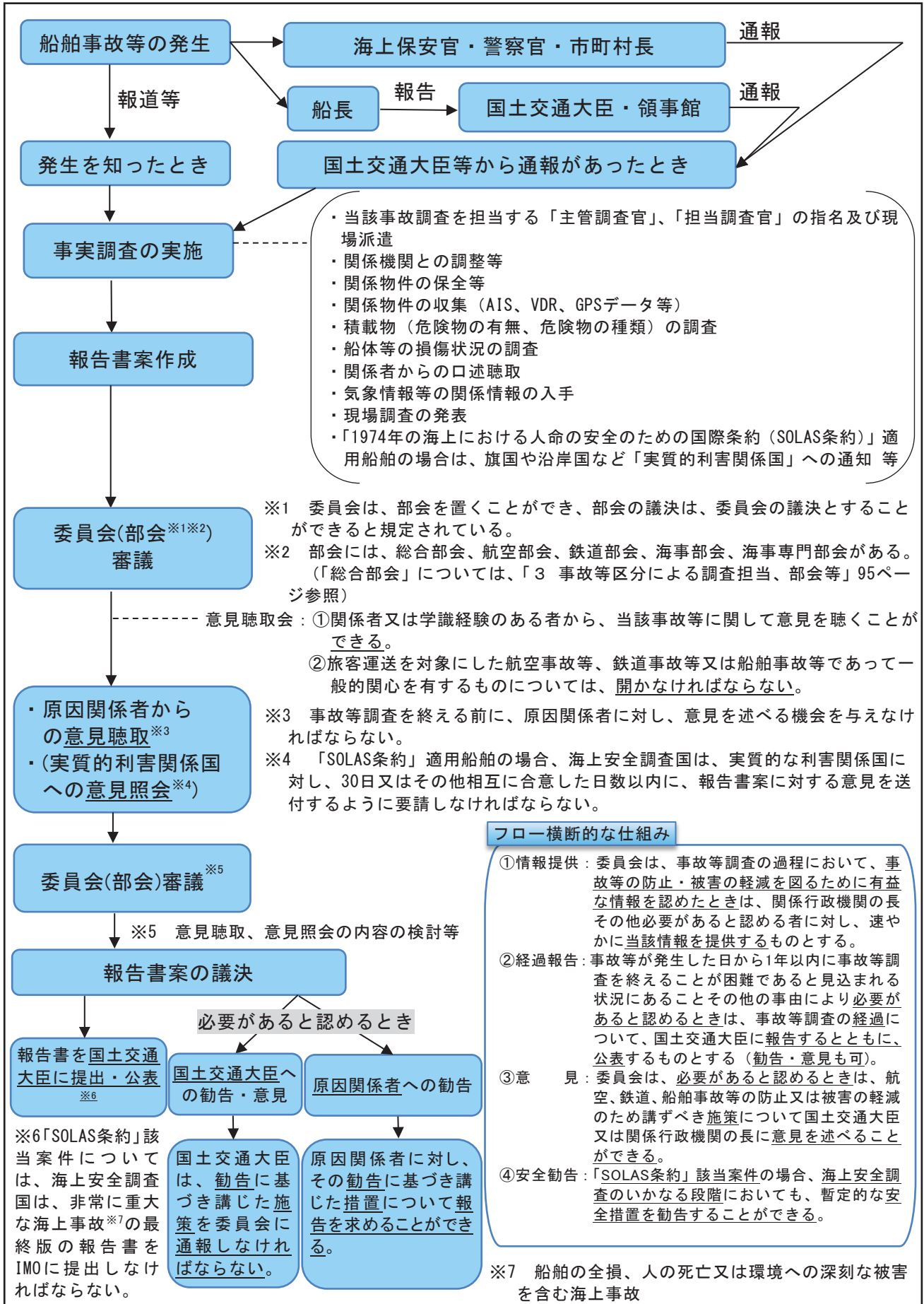
##### ○運輸安全委員会設置法施行規則 第5条

- 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



第5章

### 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<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。

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。）

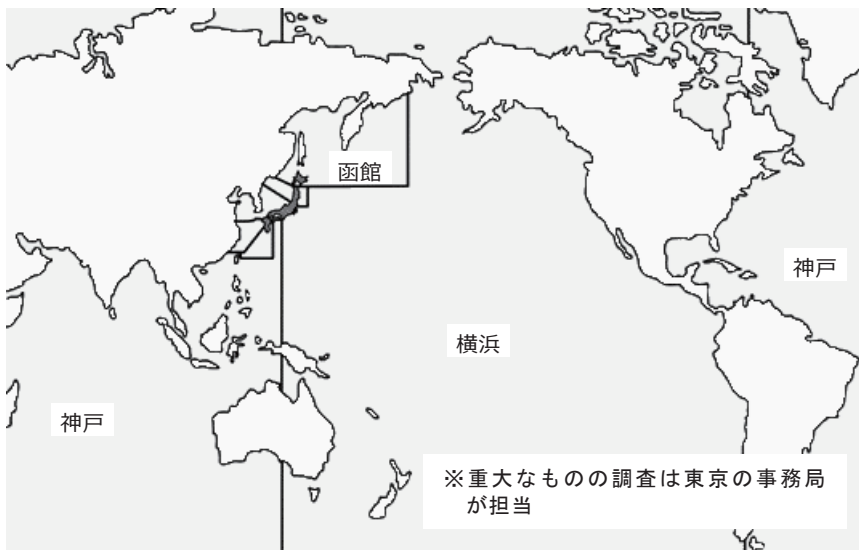
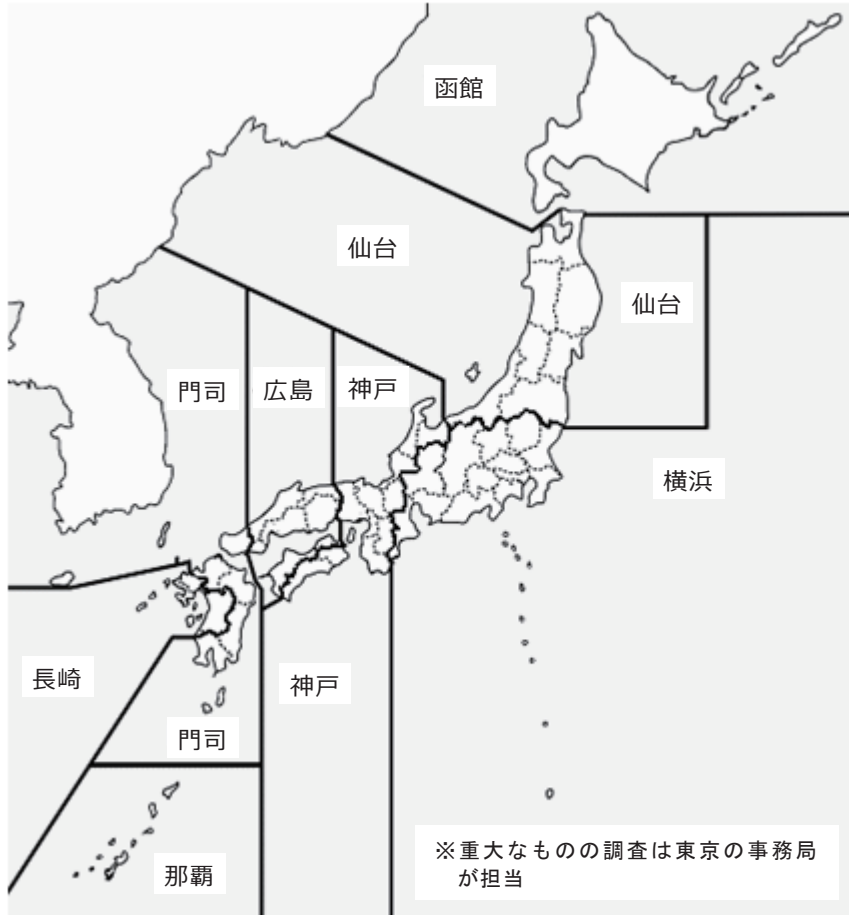
②20人以上の死亡者、行方不明者又は重傷者が発生したもの

※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 <sup>の定義</sup> （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"> <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つ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であるもの</li> <li>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</li> </ul> </li> </ul>	
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7年12月末現在)

令和7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6年から調査を継続したものが571件、令和7年に新たに調査対象となったものが585件あり、このうち、調査報告書の公表を570件行い、586件は令和8年へ調査を継続しました。

また、船舶インシデントは、令和6年から調査を継続したものが76件、令和7年に新たに調査対象となったものが63件あり、このうち、調査報告書の公表を64件行い、75件は令和8年へ調査を継続しました。

公表した調査報告書634件のうち、勧告を行ったのは0件、意見を述べたものは0件となっています。

令和7年における船舶事故等調査取扱件数

(件)

区 別	令和6年から継続	令和7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	571	585	0	1,156	570	(0)	(0)	(0)	586	(4)
東 京 (重大なもの)	13	6	1	20	9	(0)	(0)	(0)	11	(4)
地 方 (重大なもの以外)	558	579	△1	1,136	561	(0)	(0)	(0)	575	(0)
船舶インシデント	76	63	0	139	64	(0)	(0)	(0)	75	(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)	76	63	0	139	64	(0)	(0)	(0)	75	(0)
合 計	647	648	0	1,295	634	(0)	(0)	(0)	661	(4)

(注) 1. 「令和7年に調査対象となった件数」は、令和6年以前に発生し、令和7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、重大なものとして、地方管轄から東京管轄に変更となった件数である。

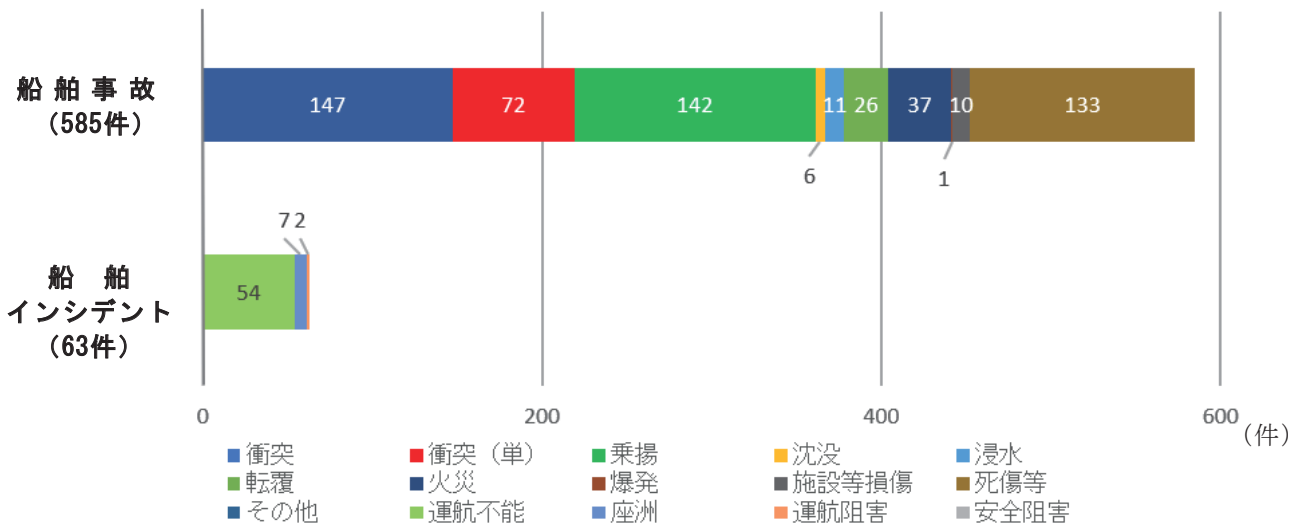
## 6 調査対象となった船舶事故等の状況

(令和7年12月末現在)

### (1) 事故等種類

令和7年に新たに調査対象となった船舶事故等648件を事故等種類別にみると、船舶事故では多い順に衝突147件、乗揚142件、死傷等（他の事故種類に関連しないもの）133件、衝突（単）72件などとなっており、船舶インシデントでは運航不能54件、座洲7件、運航阻害2件となっています。また、衝突（単）における対象物は、防波堤26件、岸壁17件、栈橋6件、灯浮標6件などとなっています。

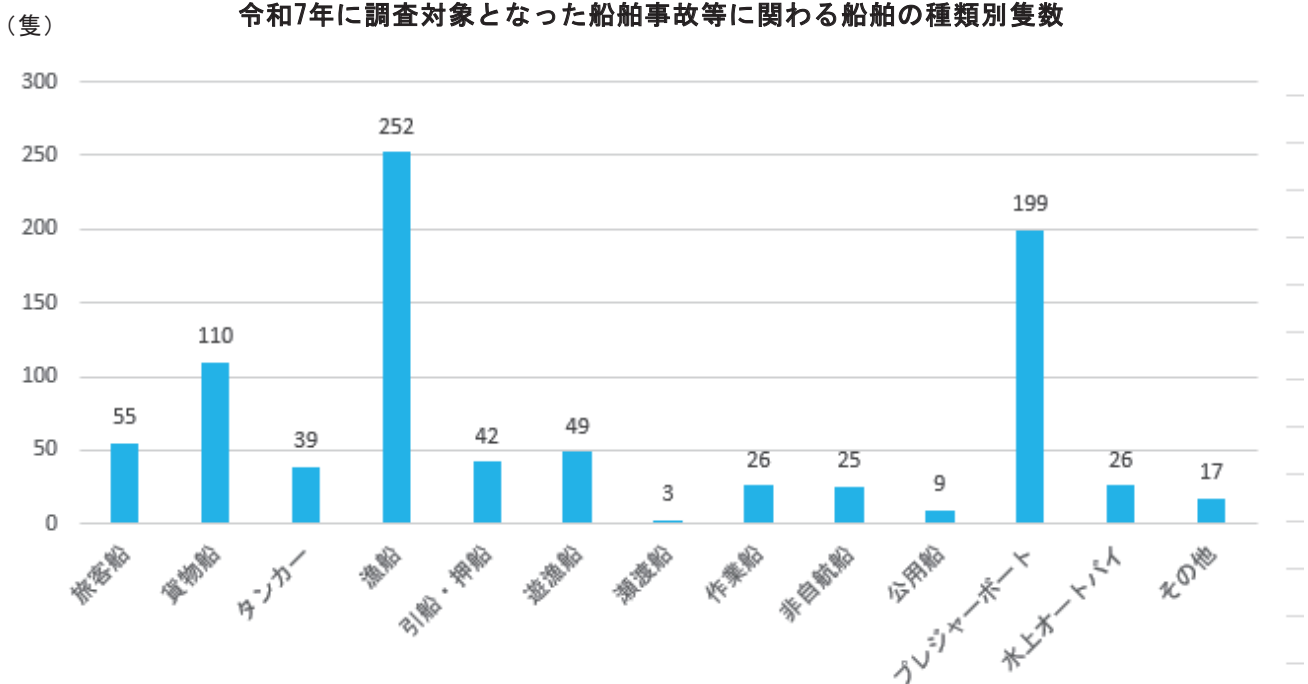
令和7年に調査対象となった船舶事故等種類別件数



### (2) 船舶の種類

船舶事故等に関わった船舶は852隻あり、船舶の種類別にみると、漁船252隻、プレジャーボート199隻、貨物船110隻、旅客船55隻、遊漁船49隻などとなっています。

令和7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24隻あり、事故等種類別にみると、衝突13隻、火災3隻、死傷等3隻などとなっています。船舶の国籍等別にみると、パナマ12隻、韓国5隻などとなっています。

船舶事故等に関わった外国籍船舶の国籍等別隻数

(隻)

パナマ	12	韓国	5	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370人であり、その内訳は、死亡が66人、行方不明が21人、負傷が283人となっています。船舶の種類別にみると、漁船110人、プレジャーボート93人、旅客船47人などとなっており、事故等種類別にみると、死傷等145人、衝突(単)86人、衝突78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、船舶の種類別にみると、漁船47人、プレジャーボート27人、貨物船3人、水上オートバイ3人などとなっており、漁船での死亡及び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7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	5	39	3	47
貨物船	3	0	0	0	0	0	10	0	2	15
タンカー	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9
漁船	36	0	0	11	0	0	59	0	4	110
引船・押船	1	0	0	1	0	0	2	0	0	4
遊漁船	0	2	0	0	0	0	4	35	0	41
瀬渡船	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2
作業船	1	0	0	0	0	0	8	0	4	13
非自航船	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2
公用船	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
プレジャーボート	11	0	7	6	0	3	29	0	37	93
水上オートバイ	1	0	2	0	0	0	4	0	18	25
その他	1	0	0	0	0	0	5	0	3	9
合計	54	2	10	18	0	3	136	75	72	370
	66			21			283			

※ 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7年に発生した重大な船舶事故等の概要

令和7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
	R7. 1. 6 茨城県鹿島港東方沖	漁船 第八大濱丸 転覆
概要	本船は、鹿島港東方沖で転覆した。乗組員17人が、救助され、うち2人の死亡が確認された。乗組員3人が行方不明となっている。	
2	発生年月日・発生場所	事故名
	R7. 1. 26 和歌山県日ノ御埼沖	遊漁船 仲政丸 釣り客死亡
概要	遊漁船仲政丸は、遊漁を終え帰港後、釣り客1人が行方不明となっていることが判明し、捜索したところ、同釣り客が発見され、死亡が確認された。	
3	発生年月日・発生場所	事故名
	R7. 3. 15 三重県鳥羽市小築海島沖	遊漁船 第八大進丸 乗揚
概要	遊漁船第八大進丸は、愛知県南知多町豊浜港へ帰港中、三重県鳥羽市小築海島沖で乗り揚げ、その後沈没した。	
4	発生年月日・発生場所	事故名
	R7. 8. 4 山口県下松市民間会社専用岸壁	貨物船 KEUM YANG 3 乗組員死亡
概要	貨物船KEUM YANG 3は、民間会社専用岸壁に係留中、乗組員がハッチカバーに挟まれ負傷し、その後病院に搬送され、死亡が確認された。	
5	発生年月日・発生場所	事故名
	R7. 10. 5 静岡県沼津市沼津港	旅客船 ちどり 衝突（岸壁）
概要	旅客船ちどりは、沼津港内を航行中、岸壁に衝突した。	
6	発生年月日・発生場所	事故名
	R7. 10. 15 神奈川県藤沢市江の島沖	遊漁船 第十島吉丸 釣り客死亡
概要	遊漁船第十島吉丸は、遊漁中、釣り客1人が、海中に転落し、救助され病院に搬送された後、死亡が確認された。	

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。

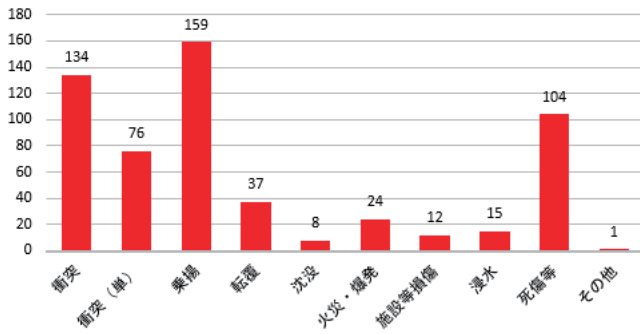
## 8 公表した船舶事故等調査報告書の状況

令和7年に公表した船舶事故等の調査報告書は634件であり、その内訳は、船舶事故570件（うち、重大な事故9件）、船舶インシデント64件となっています。

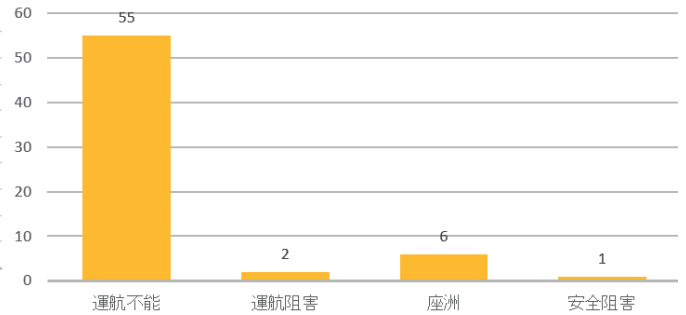
事故等種類別にみると、船舶事故では乗揚159件、衝突134件、死傷等104件、衝突（単）76件などとなっており、船舶インシデントでは運航不能55件（航行に必要な設備の故障52件、燃料等不足2件、絡網1件）、座洲6件、運航阻害2件、安全阻害1件となっています。

また、衝突（単）における対象物は、防波堤20件、栈橋13件、岸壁11件などとなっています。

令和7年に調査報告書を公表した船舶事故（570件）



令和7年に調査報告書を公表した船舶インシデント（64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825隻あり、船舶事故では漁船230隻、プレジャーボート145隻、貨物船121隻、遊漁船44隻、旅客船43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25隻、漁船12隻、貨物船8隻、タンカー7隻などとなっています。

令和7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	43	121	30	230	35	44	3	21	21	17	145	36	14	760
船舶インシデント	5	8	7	12	1	1	0	0	1	1	25	3	1	65
計	48	129	37	242	36	45	3	21	22	18	170	39	15	825
構成比 (%)	5.8%	15.6%	4.5%	29.3%	4.4%	5.5%	0.4%	2.5%	2.7%	2.2%	20.6%	4.7%	1.8%	100%

令和7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7年）

1	公表日	発生年月日・発生場所	事故名
概要	R7.1.30	R6.1.16 静岡県静岡市清水区折戸湾	被えい船 13 (A船) 転覆
		<p>A船は、釣り客1人が乗り、カセ（小舟）釣りと称する遊漁の目的で、引船により他の遊漁船（被えい船）4隻と共にえい航され、静岡県静岡市清水区折戸湾を南進中、令和6年1月16日転覆した。</p> <p>A船は、釣り客1人が死亡し、甲板上設備に濡損を生じた。</p> <p>●：船長位置 ○：釣り客位置</p> <p>※被えい船は、船尾を進行方向に向けてえい航されている</p>	
原因		<p>本事故は、A船が、折戸湾で引船により他の被えい船4隻と共にえい航されて南進中、引船の航跡波を含む波の打ち込みを受け続ける状況下、船長が、十分な減速を行わなかったため、波の打ち込みが続き、危険を感じた釣り客Aが、B船に乗り移ろうとして、</p>	


必要と 考えられる 再発防止 策	<p>左方に移動した際、船体が左傾斜して横転し、転覆したものと考えられる。</p> <p>A船は、次のことから、引船の航跡波を含む波の打ち込みを受け続けたものと考えられる。</p> <p>(1) 海上が平穏であったことから、引船がふだんよりも速い5~6knの速力で航行しており、そのため、引船の航跡波を含む波の波高が高くなっていた。</p> <p>(2) 釣り客Aと手荷物が前方の船尾部甲板に寄っていたため、ふだんよりも前方の乾舷が低下しており、また前方の甲板凹み部に徐々に海水が溜まったことにより、その重みで更に前方の乾舷が低下していた。</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"> <li>・引船の船長は、釣り客に対し、被えい船に波が打ち込むことにより姿勢が変化して危険な状態となる可能性を十分説明し、被えい船の船体中央部より後方の位置に乗船するよう指導すること。</li> <li>・引船の船長は、えい航中、引船による航跡波の状況の監視及び被えい船の状態の確認を適切に行い、波が打ち込む等により、船体が危険な状態となることが予想される場合は、安全な速力まで十分な減速又は停船することにより、被えい船の安全な航行を確保すること。</li> <li>・被えい船をえい航する遊漁事業者は、被えい船を並列してえい航する業務形態に鑑み、えい航する速力、釣り客及び手荷物の配置による船体姿勢、えい航ロープの長さ、被えい船が受ける引船の航跡波を含む波の影響といった特殊性を考慮した業務規程を作成することが望ましい。</li> </ul>		
	調査 報告書	<a href="https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-1-1_2024tk0001.pdf">https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-1-1_2024tk0001.pdf</a>	
2	公表日	発生年月日・発生場所	事 故 名
	R7.3.27	R6.7.28 境港第2防波堤	遊漁船 第二愛丸 衝突（消波ブロック）
	概要	<p>本船は、遊漁を終え境港に向けて西南西進中、消波ブロックに衝突した。</p> <p>本船は、釣り客2人が重傷を、船長及び釣り客8人が軽傷を負い、左舷船首部に破口を生じ、また、消波ブロックは、擦過傷を生じた。</p>	
	原因	<p>本事故は、本船が、本件係留場所に向けて自動操舵により約15knの速力で西南西進中、船長が、途中で眠気を感じるようになり、眠気を覚まそうとしていたものの、椅子に腰を掛けたままの姿勢で操船を続け、居眠りしたため、本件消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時、疲労の蓄積、睡眠不足及び睡眠の質が低下した状況にあったことが複合的に関与し、居眠りした可能性があると考えられる。</p> <p>釣り客は、ほぼ全員が眠っており、衝突の衝撃に備えることができなかったことから、負傷したものと推定される。</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"> <li>・船長は、業務を行う前に睡眠時間を十分に確保すること。</li> <li>・船長は、疲労の蓄積を避けるような業務形態を採ること。</li> </ul>	





		<ul style="list-style-type: none"> <li>・船長は、操船中、眠気を感じた場合、椅子に座ったまま同じ姿勢で操船を続けず、体を動かしたり、外気に当たったり、カフェインを含む飲料を摂取したりするなどして、居眠り運航の防止措置を採ること。</li> <li>・船長は、航行中、常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・早朝又は夜間、航行を行う遊漁船の船長は、見張り機能のあるレーダー又は接近警報機能を有するスマートフォンアプリを導入し活用することが望ましい。</li> <li>・船長は、航行の安全に係る事故の発生時には、速やかに海上保安庁に通報すること。</li> </ul>	
	調査報告書	<a href="https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-3-1_2024tk0006.pdf">https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-3-1_2024tk0006.pdf</a>	
3	公表日	発生年月日・発生場所	事故名
	R7. 4. 24	R6. 5. 20 宮城県石巻市石巻港雲雀野北ふ頭	ばら積み貨物船 EVER FELICITY (パナマ) 陸上作業員死傷
	概要	<p>本船は、宮城県石巻市石巻港の雲雀野北ふ頭において、荷役作業中、令和6年5月20日07時35分頃陸上作業員2人が船倉内で意識を失って倒れ、病院に搬送されたが、1人が死亡し、1人が負傷した。</p>	
原因	<p>本事故は、本船が、本件ふ頭で積荷役作業中、事前に第1船倉の作業環境測定が行われなかったため、同船倉内に入った作業員A及び作業員Bが、標準大気よりも酸素濃度が低く、二酸化炭素濃度が高い空気を吸引して意識を失い、PKS（パーム椰子殻）上に倒れたことにより発生したものと考えられる。</p> <p>事前に第1船倉の作業環境測定が行われなかったのは、荷役会社が、積荷役作業の実施に当たり、船倉内の作業環境測定を含むリスクアセスメントを記載したRA（リスクアセスメント）作業手順書を作成せず、作業員に対し、船倉内作業の関連法令に基づく安全管理を行わなかったことによるものと考えられる。</p> <p>本件積荷作業の実施に当たり、RA作業手順書が作成されなかったのは、次のことによるものと考えられる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 荷役会社担当者は、本船が空船で入港することで船倉に危険性がなく、揚げ荷役と逆の手順で作業を行えばよいと考え、本件積荷役作業が安衛システム（安全衛生システム）に示す作業方法等を新規に採用するなどの作業に当たるものではないと判断した。</li> <li>(2) 荷役会社では、前記(1)の荷役会社担当者の判断に対し、新たなRA作業手順書を作成しなければならないとの指示、指摘等はなく、本件積荷役作業の実施に当たり、ばら積貨物の積荷役に関する経験や手順を基に従来の方法で安全に作業ができると考え、計画表による作業実施を作業員に指示した。</li> <li>(3) 荷役会社担当者及び作業員は、船倉にPKSの積載が進む過程において、作業環境が変化することに思い至らず、船倉で作業環境測定を行う必要があることを定める関係法令（労働安全衛生法、労働安全衛生法施行令、酸素欠乏症等防止規則等）に該当する認識がなかった。</li> </ol>		

必要と考 えられる 再発防止 策	<p>同種の事故の再発防止を図るため、次の措置を講じることが必要である。</p> <p>(1) 作業員を現場に派遣している荷役会社は、荷役作業を安全に実施するために、関係法令を確認しつつ、次の措置を講じること。</p> <p>① 作業員に対し、船倉内作業を行う場合、法令に定められている作業環境測定の必要性を認識させ、安全確保のために同作業の前には同測定を必ず実施するよう必要な作業手順を示して、指導すること。同測定の結果を踏まえ、標準大気よりも酸素濃度が低下するなどが確認された場合、自然換気だけでなく強制換気等も含めた作業環境の改善を行うこと。</p> <p>また、作業員が、船倉内作業の手順に疑義が生じた場合には、作業責任者等に申し出るよう、事業場での安全管理に関する体制を構築すること。</p> <p>② 荷役作業において、作業方法若しくは作業手順を新規に採用又は変更が生じたときには、リスクアセスメントを確実に実行するよう、安衛システムに係る運用の仕組みに関して、必要な見直しを行うこと。</p> <p>③ PKSのように新たな貨物の取扱いを行う際、事前に有害性等に関する情報収集を行い、リスクを考慮した荷役作業における必要な作業手順を定めること。</p> <p>(2) 荷役会社は、前記(1)を実行するため、管理者及び作業員が出席する職場での会議などを有効に活用して、安衛システムを確実に運用すること。</p> <p>荷役会社の各支店等を管理監督する部署は、各支店等において、安衛システムが有効に機能していることを管理し、必要な指導及び支援を実施すること。</p>		
	調査 報告書	<a href="https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-4-1_2024tk0004.pdf">https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-4-1_2024tk0004.pdf</a>	
4	公表日	発生年月日・発生場所	事 故 名
	R7. 4. 24	R6. 7. 2 北海道苫小牧市苫小牧港西港区	旅客船兼自動車渡船 シルバークリーズ 衝突（消波ブロック）
概要	<p>本船は、苫小牧港西港区に向けて入港中、港内護岸の消波ブロックに衝突した。</p> <p>本船は、バルバスバウの破口等を生じ、また、護岸は、コンクリート製消波ブロックに破損を生じた。</p>		
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、苫小牧港に向けて苫小牧港南方沖の本件経路線の西側を役16knの速力で北進中、船長が、正確な船位を把握していなかったため、本件水路に向けた右転を本件灯台を通過するまで遅らせ、本件水路から西方に外れ、本件護岸への衝突を避けようとして右舵を取ったものの、本件護岸の消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長が、正確な船位を把握していなかったのは、ふだんから、夜間、視界が良ければ、本船の船位をレーダー等を使用して正確に把握することはせず、自身の感覚に頼って入港操船を行っており、本事故当日においても、本件灯台の方位を目測するのみであったことによるものと考えられる。</p> <p>船長が、本件水路に向けた右転を本件灯台を通過して十分に離れるまで遅らせたのは、本事故当時、針路010°で操船を引き継ぎ、本船が本件灯台に近い東寄りの進路を北進していると思ったことから、東島防波堤に近寄り過ぎないようにしたことによるものと考えられる。</p> <p>次の船長の行動は、本事故の発生に関与したものと考えられる。</p> <p>① 昇橋が遅れたこと、本件灯台までの横距離が近くなるように感じたこと及び針路010°で引継ぎを受けたことによって、ふだんの入港操船と手順が異なり、本船と本件灯台との位置関係を把握しづらい状況に陥っていたこと。</p> <p>② 当直航海士から引継ぎを受ける際、SMSマニュアルを適切に運用することなく、また、コミュニケーションが不十分であり、正確に本船の船位を把握していなかったこと。</p> <p>③ 本船が本件水路を航行する際、ふだんから目測で本件灯台という単一の物標の方位のみを目安にして操船していたこと。</p>		
必要と考	<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</p>		






	えられる再発防止策	<p>られる。</p> <p>① 船長は、夜間の入港操船時、進路目標となる物標の目視による方位の確認とともに、航海計器による方位及び距離の確認を行い、本船の船位及び進路を適切に把握すること。</p> <p>② 船長は、出入港時、自船の旋回性等の操縦性能を再認識し、適切な操船を行い、安全な航行を確保すること。</p> <p>③ 船長は、可能な限り港口の遠方から港口の水路の延長線上を直線的に入港する操船が、進路を修正する際に容易であり、港口付近の通航船舶等の状況も把握しやすいことに留意し、入港計画を立てること。</p> <p>④ 船長は、前記①～③と共に、衝突が切迫するなどの緊急時には、危険の回避及び被害の軽減のための操船を躊躇なく行うこと。</p> <p>⑤ 船長及び乗組員は、船橋チームによるBRM/BTMを機能させ、当直交代時の引継ぎでは船位等の情報及び自船の状況を確認し、独断的な操船に陥ることがないように効果的なコミュニケーションを取ること。</p> <p>また、操船者の操船方法がふだんと異なり、その操船に疑義を感じた場合、船橋チームの当直者は、躊躇することなく減速、船位の確認等を申し出るよう安全運航の向上を図ること。</p> <p>BRM/BTMの機能強化については、操船シミュレーター訓練、本件航路を航行する船舶に乗船して操船手順、航海計画の立案、入港準備等を学ぶ実船訓練等を取り入れた実践的な訓練の導入を検討すること。</p> <p>⑥ 船舶所有者は、船員が当直交代時の引継ぎ、船位の確認等のSMSマニュアルにある記載事項を遵守して実施するよう、運用状況にまで立ち入った内部監査の強化を図る改善措置を講じ、安全管理システムを有効に活用することを目指した持続的な船員教育に取り組むこと。</p> <p>運航者は、船舶所有者等が行ったSMSマニュアルに関連する船員教育の記録について、内部監査等を通じて確認し、船員の技量向上及びSMSの遵守を目的とした改善提案及び追加指導を実施すること。</p> <p>また、船舶所有者及び運航者は、安全管理システムの運用状況の確認、内部監査の内容及び手法に関する情報共有を行い、同監査の実効性を高めるよう取り組むこと。</p>	
	調査報告書	<a href="https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-4-2_2024tk0005.pdf">https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-4-2_2024tk0005.pdf</a>	
5	公表日	発生年月日・発生場所	事 故 名
	R7.5.29	R5.8.24 和歌山県日ノ御埼北西方沖の紀伊水道	コンテナ船 CONTSHIP UNO (リベリア) (A船) 貨物船 いずみ丸 (B船) 衝突
	概要	<p>A船は、船長ほか17人が乗り組み、台湾基隆港に向けて南進中、また、B船は、船長ほか4人が乗り組み、岡山県水島港に向けて北西進中、令和5年8月24日23時29分ごろ、和歌山県日ノ御埼北西方沖の紀伊水道において、両船が衝突し、B船が転覆した。</p> <p>B船は、乗組員2人が死亡し、3人が重傷を負った。A船は、船首部に破口等を生じたが負傷者はいなかった。B船は、転覆した状態で漂流していたところ、26日02時50分ごろ沈没した。</p>	
	原因	<p>本事故は、夜間、紀伊水道において、A船が南進中、B船が北西進中、横切り船の航法により避航船となるB船の航海士B<sub>1</sub>が、後方の海図台に向かって作業を行い、周囲の見張りを行っていなかったため、間近に接近するまでA船に気付かず避航動作が遅れ、また、航海士A<sub>1</sub>が、B船がA船を避航すると思い、接近するB船に対し、VHFによる操船の意図確認や警告信号を行わないまま、左右小角度の操舵による避航動作を繰り返したのみであったため、B船を避航する機会を失し、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船において周囲の見張りが行われていなかったのは、航海に対する安全意識が希薄化し、船橋当直の引継ぎが適切に行われていなかったことで、前直者の降橋後に、航海士B<sub>1</sub>が船橋当直交代時に行うべき作業を行っていたことによるものと考えられる。</p> <p>A船において、VHFによる操船の意図確認や警告信号を行わず、左右小角度の操舵による避航動作を繰り返したのみであったのは、A船においてBRM/BTMが有効に機能してい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	<p>同種事故等の再発防止及び被害の軽減のため、次の措置を講じる必要がある。</p> <p>(1) 船橋当直者は、周囲の状況及び他の船舶との衝突のおそれについて十分に判断</p>		

	再発防止策	<p>することができるように、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りを行うこと。特に、船舶が輻輳する海域では、優先すべき事項ではない業務を行わず、操船に集中すること。</p> <p>(2) 船長、航海士等は、チェックリストを活用するなどし、針路、速力、予定する進路及び周囲の状況等について適切に引き継ぎ、前直者は、全ての必要な情報が次直者に引き継がれた後に降橋すること。また、引継ぎ時においても、周囲の見張りを適切に行うこと。</p> <p>(3) 船橋当直者は、他船と接近するおそれがある状況において、他船が自船の存在を認識していない場合があることを念頭に置き、早期にVHF、汽笛等を使用することにより自船の存在及び操船意図を他船に知らせること。</p> <p>(4) 船橋当直者は、自船が保持船であっても、避航船と間近に接近し、避航船の動作のみでは避航船との衝突を避けることができないと認める場合は、減速して大きく右転するなど、できる限り、十分に余裕のある時機に、かつ大幅に、衝突を避けるための動作をとること。あらゆる手段を尽くしても、衝突が避けられないと判断される場合には、被害が最小限となるよう、躊躇なく主機を使用して減速するとともに、衝突角度が浅くなるよう操船すること。</p> <p>(5) 船舶所有者、船舶管理会社及び運航者は、関係船舶が法令、規程、会社の安全管理マニュアル等の方針・指示等を遵守することを徹底し、乗組員の安全意識の維持、向上に努めること。</p> <p>(6) 船舶所有者、船舶管理会社及び船長は、当直航海士の責務について啓発するとともに、状況に適したリソースが確実に得られるよう、BRM/BTMの強化を図ること。</p> <p>(7) 簡易型AISを装備した船舶の船名等が表示されないAIS送受信機又はレーダーを使用している船舶は、ファームウェアを更新することにより表示が可能となることがあるので、最新版に更新して使用することが望ましい。</p>	
	調査報告書	<a href="https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-5-1_2023tk0007.pdf">https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-5-1_2023tk0007.pdf</a>	
6	公表日	発生年月日・発生場所	事 故 名
	R7. 8. 28	R2. 12. 23 和歌山県西牟婁郡すさみ町の南西約30kmの沖合	活魚運搬船 第八しんこう丸 沈没
	概要	<p>本船は、船長ほか5人が乗り組み、愛媛県南宇和郡愛南町鹿島沖を出航し、三重県尾鷲市尾鷲港に向けて航行中、令和2年12月22日19時30分ごろ、他社の活魚運搬船の乗組員に目撃された後、乗組員全員と共に行方不明となった。</p> <p>本船は、令和6年2月17日、海上保安庁の調査により、和歌山県西牟婁郡すさみ町の沖合に沈没していることが確認された。</p>	
	原因	<p>本事故は、本船が尾鷲港に向けて航行中、令和2年12月23日04時00分前ごろ、すさみ町の沖合で沈没したものと考えられるが、沈没に至った状況を明らかにすることはできなかった。</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"> <li>・ AISを備える船舶は、航行中、常時AISを作動させることが望ましい。</li> </ul>	
	調査報告書	<a href="https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-8-1_2020tk0014.pdf">https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-8-1_2020tk0014.pdf</a>	
7	公表日	発生年月日・発生場所	事 故 名
	R7. 8. 28	R6. 10. 16 佐賀県唐津市小川島北方沖	遊漁船 登美福丸 釣り客死亡



8	概要	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客8人を乗せ、福岡県糸島市福吉漁港に帰航中、釣り客1人が落水して死亡した。</p>		
	原因	<p>本事故は、本船が福吉漁港に帰航する目的で航行中、船長が釣り客Aの着座位置や姿勢等を確認して釣り客Aの安全を確保することなく航行を開始したため、風浪を受けて右舷側に傾斜した際、釣り客Aが体を支えることができず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。</p> <p>釣り客Aが体を支えることができなかったのは、足腰が悪く、右手に痺れがでるなど身体面が壮健でなかったことから、落水を防止する動作を取ることができなかった可能性があると考えられる。</p> <p>救命胴衣を着用していた釣り客Aが、落水から救助までの間(約24分間)に死亡に至ったことについては、釣り客Aの身体面が壮健でなく、高齢であり体力等がなかったことにより、波を不規則にかぶるなか呼吸の姿勢(口元の高さ)を確保することができなかったことが関与した可能性があると考えられる。</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"> <li>遊漁船の船長は、航行を開始するときなど、船体の動揺や傾斜が想定されるときは、利用者に対し、固定されているものにつかまる等、安全な姿勢の確保を徹底させ、特にブルワークの低い遊漁船は、舷側から離れるように注意喚起を行うこと。</li> <li>遊漁船の船長は、大きな横波を受ける際は、急激な操舵を避け、波浪に対して角度をつけた針路を取るなど船体動揺を軽減する操船を行うこと。</li> <li>遊漁船の船長は、体調面に不安のある者や高齢者は、落水などにより死亡に至るリスクが高いことから、その乗船について安全が確保できるかを船体設備や海況などを踏まえて十分に検討すること。</li> <li>船舶所有者は、ブルワークの低い遊漁船においては、航行時の船体動揺による釣り客の落水防止のため、脱着可能な柵等を設置することが望ましい。</li> <li>遊漁船の船長は、落水者があった場合、直ちに自船で救助・救命活動にあたるとともに海上保安庁に救助要請すること。</li> </ul>		
	調査 報告書	<a href="https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-8-2_2024tk0007.pdf">https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-8-2_2024tk0007.pdf</a>		
公表日		発生年月日・発生場所	事 故 名	
R7. 10. 30		R3. 5. 27 愛媛県今治市梶取ノ鼻北北東方沖	ロールオン・ロールオフ貨物船 白虎 (A船) ケミカルタンカー ULSAN PIONEER (B船) 衝突	
概要		<p>A船は、船長ほか11人が乗り組み、来島海峡航路西口を出て安芸灘南航路に向けて南西進中、また、B船は、船長ほか12人が乗り組み、来島海峡航路西口に向けて北東進中、令和3年5月27日23時53分38秒頃、愛媛県今治市梶取ノ鼻北北東方沖において、両船が衝突した。</p>		
原因		<p>本事故は、夜間、来島海峡航路で南流時の航法が指定されている時間帯に、同航路西口から南進しようとしていたA船と安芸灘南航路から来島海峡航路西口に向け北東進中のB船とが互いの進路を交差する状況で接近中、A船が、同航路出航後に安芸灘南航路に針路をとってもB船との衝突のおそれはないものと判断し、来島海峡航路を出航後間もなく、両船が1M程度の距離まで接近した時期に、B船に対して操船意図を無線で伝えないまま左方に30°変針して針路を230°としたため、A船の船尾側を通過することを想定して同航路西口の北側を目指していたB船と短時間のうちに接近することとなり、また、B船の船橋内が予測していなかった突然のA船の変針に混乱する中、航海士B1</p>		

		<p>が船長Bに了承を得ないままA船に対して無線で「Port to Port」（お互いの左舷を対して通過する通航方法）で通過したい旨を伝え、これに同意したA船が同意したものの、B船が、船長Bの「Hard port」（左舵一杯）の指示により、A船との合意どおりに「Port to Port」で避航しなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>A船が、安芸灘南航路に向けて左方に30° 変針する際にB船に操船意図を伝えなかったのは、変針前に航海士A1がレーダーの機能を用いて試行操船を行った結果、B船と左舷を大してCPA0.2M程度で通過できると判断し、衝突の危険性を認識していなかったことによるものと考えられる。航海士A1が想定したA船とB船の間の通過距離は不十分であるとともに、航海士A1は試行操船の結果が示す小さいCPA値の意味を十分理解していなかった可能性があると考えられる。</p> <p>船長Bが「Hard port」を指示した意図は明らかにできなかったが、A船が230° に針路を定めた頃、両船間の距離は約0.5Mしかなく、30knを超える相対速力で急速にB船に迫ってきたA船の船影を目の前にして、冷静な判断に基づく操船ができなかった可能性があると考えられる。</p> <p>A船においては、来島海峡航路西口付近を航行していたにもかかわらず船長Aが在橋していなかったことにより、周囲の見張り、状況判断及びB船との無線交信を適切に実施できる体制ではなかったものと考えられ、このことも本事故の発生に関与したものと考えられる。</p> <p>また、B船が、当初は北流時に来島海峡航路を通過する計画であったのに、速力調整等を行わず、南流時に同航路に近づいてから通航経路を変更したことは、A船と同航路西口付近で接近する状況を招き、さらに、航海士B1が必ずしも十分な乗船経験がない中、船長Bが昇橋して操船指揮をとる時機が遅れたことも、周囲の見張り及び状況判断に影響を及ぼすこととなり、本事故の発生に関与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>同種事故の再発防止のためには、次の措置を講じる必要があると考えられる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 船橋当直者は、他船の動静を注意深く監視し、他船の接近を認めた場合又は他船の動静に疑問を感じた場合、他船の動静を思い込みで判断することなく、早めにVHFによる交信を積極的かつ適切に行うことにより、互いの操船意図を早期に確認すること。</li> <li>(2) 船橋当直者は、目視による十分な見張りと同航路計器を併用するとともに、CPA値など航海計器が示す情報の持つ意味を十分理解した上でそれら情報に基づいた操船判断ができる能力を養うこと。特にCPA値を用いる場合、船の長さが考慮されていないことに注意すること。</li> <li>(3) 船長は、船員法に定められた狭水道での操船義務及び運航基準に定められた航路操船義務等を遵守し、船舶の輻輳状況が解消されるなど、安全が確認されたと判断した後に、当直航海士へ操船を引き継ぐこと。</li> <li>(4) 船長及び当直航海士は、安全管理規程、安全管理マニュアル、Master's Standing Order for Navigation等に定められた当直体制を守ること。</li> <li>(5) 船長及び当直航海士は、船舶の輻輳が予想される狭水道等を航行するに当たって、その特別な航法や航行する針路及び海域の特性等について事前の準備を十分に行い、適切な運航に努めること。特に、来島海峡航路等特別な交通方法が定められた航路を航行しようとする船舶は、自船の船位、速力等を鑑み、航路入航予定時刻を常に把握し、航路入航に備える必要がある。来島海峡航路においては、転流時刻を確認し、自船が順潮若しくは逆潮のいずれの場合に入航するのかを常に意識して針路、速力等を調整すること。</li> </ol>	
	調査報告書	<a href="https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-10-1_2021tk0006.pdf">https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-10-1_2021tk0006.pdf</a>	
9	公表日	発生年月日・発生場所	
	R7.10.30	R7.1.26 和歌山県日ノ御埼西方沖	遊漁船 仲政丸 釣り客死亡
	概要	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、日ノ御埼西方沖での遊漁を終えて帰航中、釣り客1人が落水して死亡した。</p> 	
原因	本事故は、海上風警報が発表されている中、本船が、北北西方からの風と波を受ける		

		<p>状況で、日ノ御崎西方沖での遊漁を終え、東方に向けて帰航中の12時00分頃から12時05分頃までの間に、釣り客Aが落水したため、同人が溺水したことにより発生した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、甲板上の釣り客の安全が確保されていない状態で帰航を開始し、帰航中に北北西方からの風波を左舷やや後方から受けたことによる船体動揺により、左舷甲板にいた釣り客Aが落水した可能性があると考えられる。</p> <p>船長が、釣り客Aが行方不明となっていることに気付くのが遅れたことは、釣り客Aの捜索・救助に時間を要したことに関与したと考えられる。</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"> <li>・遊漁船の船長は、航行中の船体動揺による落水等の事故を防ぐため、あらかじめ釣り客を船室に移動させたり、甲板上の釣り客に対しては、重心を低くして固定物につかまらせたり、舷側から離れさせたりするなど、安全が確保されたことを確認してから航行を開始すること。航行中は釣り客が立って甲板上を移動することがないように注意喚起を行うこと。</li> <li>・遊漁船の船長は、航行中及び釣り中は、釣り客が落水しないよう、釣り客の位置及び姿勢を常に監視しておくこと。また、船長は、構造物などの死角により釣り客を監視できない場合は、釣り客を監視できる位置へ移動させること。それが困難な場合は、定期的に状況を確認するなど、釣り客の異変に気付くことができる体制をとること。監視カメラ、バックミラーなどを設置することも有効である。</li> <li>・遊漁船の船長は、落水に限らず、乗船者の負傷、急病などの場合には、直ちに海上保安庁に通報すること。また、緊急時に備え、操舵室の目立つ場所への通報先の掲示、非常時における連絡体制の確認、訓練の実施など、日頃からの準備を整えること。</li> <li>・遊漁船の船長は、業務規程の内容を理解し、遵守すること。特に、出港中止基準及び帰航基準に係る情報収集は出航前から継続的に実施すること。</li> <li>・落水者は、体温低下を防ぐため、むやみに動かさず体温を維持できるように足を抱えて両腕を交差させる体勢で救助を待つことが望ましい。</li> </ul>	
	<p>調査報告書</p>	<p><a href="https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-10-2_2025tk0002.pdf">https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-10-2_2025tk0002.pdf</a></p>	

### 9 令和7年に行った情報提供（船舶事故等）

令和7年に行った情報提供はありませんでした。