

# 海上輸送の安全にかかわる情報

(令和元年度)

国土交通省海事局

## はじめに

本報告書は、「海上運送法第19条の2の2」及び「内航海運業法第25条の2」に基づき、輸送の安全にかかわる情報を公表するものです。

本報告書は、令和元年度の輸送の安全にかかわる情報、その他輸送の安全に関する情報をとりまとめたものです。

## 目 次

1	事故及び立入検査の状況	
	(1) 船舶事故等の発生状況	1
	(2) 船種別事故等の発生状況	2
	(3) 立入検査の状況	4
2	命令に係る事項	5
3	その他輸送の安全に関する事項（指導対象となった主な事案）	9

## 1 事故及び立入検査の状況

### (1) 船舶事故等の発生状況

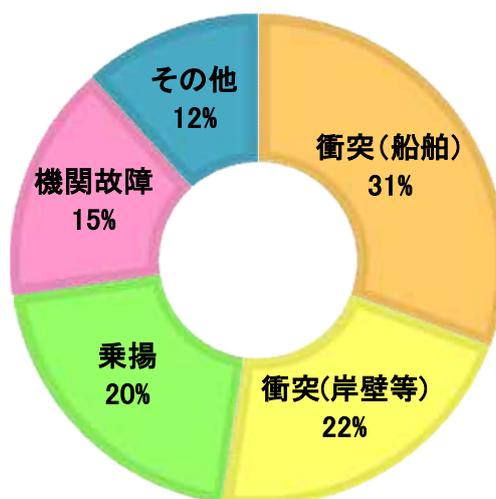
令和元年度に海上運送法及び内航海運業法に基づき、船舶運航事業者から報告された事故等の発生件数は、対前年度比5件（約3%）減の159件となりました。

事故等種類別の割合（直近過去3ヶ年平均）では、「衝突（船舶）」が全体の約31%を占めており、以下、「衝突（岸壁等）」が約22%、「乗揚」が約20%、「機関故障」が約15%となっています。

（件）

事故種類別	平成 29年度	平成 30年度	令和元年度	3年間 の合計
衝突(船舶)	68	49	44	161
衝突(岸壁等)	45	36	33	114
乗揚	48	35	24	107
機関故障	20	27	35	82
火災	4	6	5	15
浸水	6	4	5	15
油流出	4	4	4	12
漂流	1	1	4	6
沈没	1	0	1	2
その他	5	2	4	11
合計	202	164	159	525

事故等種類別の割合（直近過去3ヶ年平均）



## (2) 船種別事故等の発生状況

### ① 旅客船

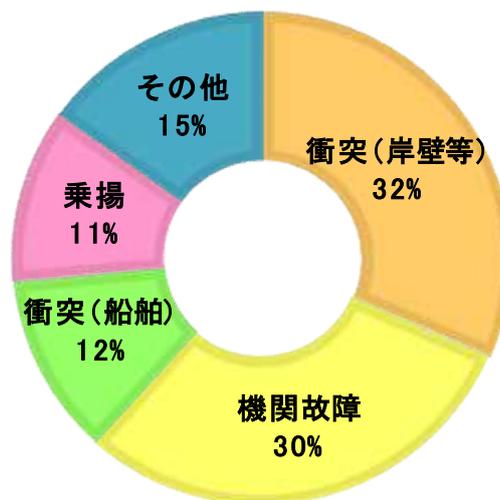
令和元年度の旅客船の事故等の発生件数は、対前年度比13件（約18%）増の86件となりました。

事故等種類別の割合（直近過去3ヶ年平均）をみると、「衝突（岸壁等）」が約32%、「機関故障」が約30%、「衝突（船舶）」が約12%、「乗揚」が約11%となっています。

(件)

事故種類別	平成 29年度	平成 30年度	令和元年度	3年間の 合計
衝突(岸壁等)	21	23	25	69
機関故障	16	21	29	66
衝突(船舶)	5	11	10	26
乗揚	9	8	8	25
浸水	2	1	4	7
油流出	2	2	3	7
漂流	1	1	3	5
火災	2	4	1	7
沈没	0	0	0	0
その他	1	2	3	6
合計	59	73	86	218

旅客船の事故等種類別の割合（直近過去3ヶ年平均）



② 貨物船

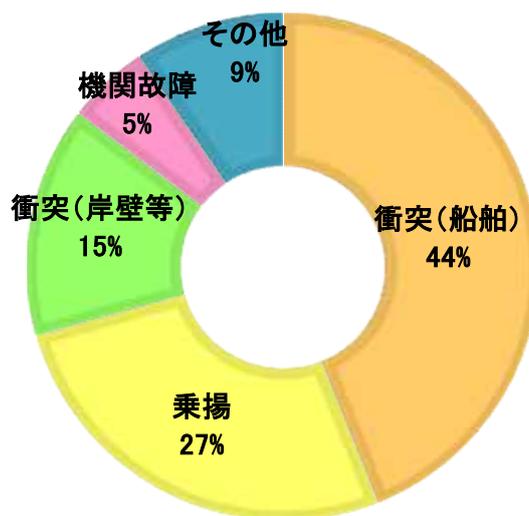
令和元年度の貨物船の事故等の発生件数は、対前年度比18件（約20%）減の73件となりました。

事故等種類別の割合（直近過去3ヶ年平均）をみると、「衝突（船舶）」が約44%、「乗揚」が約27%、「衝突（岸壁等）」が約15%、「機関故障」が約5%を占めています。

（件）

事故種類別	平成 29年度	平成 30年度	令和元年度	3年間の 合計
衝突(船舶)	63	38	34	135
乗揚	39	27	16	82
衝突(岸壁等)	24	13	8	45
機関故障	4	6	6	16
火災	2	2	4	8
浸水	4	3	1	8
油流出	2	2	1	5
沈没	1	0	1	2
漂流	0	0	1	1
その他	4	0	1	5
合計	143	91	73	307

貨物船の事故等種類別の割合（直近過去3ヶ年平均）



### (3) 立入検査の状況

令和元年度は、旅客船及び貨物船の船舶運航事業者の船舶及び事業場に対して2, 876件の立入検査を実施しました。

立入検査の結果、問題等が認められた事業者に対する処分等（指導を含む。）は66件であり、うち3件については「海上運送法に基づく輸送の安全の確保に関する命令」を発出しました。

#### 立入検査実施状況及び処分状況

(件)

	平成29年度	平成30年度	令和元年度
事故発生時等の立入検査（注①）実施件数	63	66	72
通常時の立入検査（注②）等実施件数	2,843	2,880	2,804
合 計	2,906	2,946	2,876
処分等実施件数（注③）	41	50	66
うち、安全確保命令発出件数（注④）	3	2	3

注①：事故発生時などに緊急に行われる検査

注②：通常時定期的に行われる検査

注③：輸送の安全確保に関する指導又は処分を行った件数

注④：安全確保に関する命令（処分）を発出した件数

※ 国土交通省では、適切な船舶の運航管理を通じ、旅客船及び貨物船の輸送の安全を確保するため、全国の地方運輸局等に配置された運航労務監理官が、通常時から定期的に海上運送法及び内航海運業法に基づき、船舶運航事業者等に対してその業務に関する報告を求めるほか、船舶運航事業者等が運航する船舶及び事業場に対して立入検査を実施するなどの監査を行っています。

特に、船舶事故が発生した場合等には、海上保安庁等と連携しつつ、迅速に特別監査と称する立入検査を実施し、海上運送法又は内航海運業法の違反の有無、事故原因の究明を行い、安全管理体制の再構築や運航管理の徹底等のため、法令に基づく関係者の処分や指導など再発防止に努めています。

## 2 命令に係る事項

令和元年度は、「輸送の安全を阻害している事実がある」と認められた事案3件に対して、海上運送法第19条第2項に基づき、「輸送の安全を確保するため必要な措置」をとるよう命令を発しました。これら事案の概要については、以下のとおりです。

### 事案1 旅客船が暗礁に乗り揚げ、負傷者が出た事故を受けて発出した命令

#### 【事業者概要等】

事業者名等 : (有)丸は宝来水産(旅客不定期航路事業)  
発出年月日 : 令和元年7月30日  
所 管 局 : 北海道運輸局

#### 【事故概要】

令和元年6月26日、旅客船「カムイワッカ55」(総トン数14トン)は乗客37名を乗せ、北海道知床半島のポンベツ川河口付近を航行中、暗礁に乗り揚げ、左肘骨折の重傷者1名を含む10名が負傷した。

#### 【原因】

安全管理規程(運航基準)に規定された基準経路を逸脱して運航したことによるもの。

#### 【命令内容】

1. 全従業員に対し、安全管理規程(運航基準、作業基準、事故処理基準を含む。)に係る安全教育を定期的に行い、その目的及び手順の周知徹底を図ること。
2. 社内で航行海域に潜在する暗礁等の危険を共有するとともに、全乗組員に対し、基準経路の遵守に係る指導を継続的に行い、不適切な操船に起因する事故の撲滅を図ること。
3. 乗客が転倒する恐れのある状況が予見される場合には、船内放送により注意を喚起するなど、安全を確保するために必要な事項の周知徹底を図ること。
4. 全乗組員に対し、常日頃より、不測の事態に際しては航行継続の中止を含む適切な措置を躊躇なく講じるよう明確な指示を与え、安全の確保を優先する意識の定着浸透を図ること。
5. 安全統括管理者及び運航管理者は、常に連絡を取れる状態を維持し、事故発生時等に際しては確実に報告を受け、必要な措置を講じられる体制を確立すること。

- 年1回以上、全社を挙げて対応すべき規模の事故を想定した実践的な事故処理訓練を実施し、関係官署への速報を含む非常連絡に係る規定の遵守を徹底すること。

**【改善措置の確認】**

- 上記の命令に従い改善措置を実施していることを北海道運輸局において確認した。

**事案2** 中間検査未受験のまま運航したこと等を受けて発出した命令

**【事業者概要等】**

事業者名等 : 福本フェリー（株）（一般旅客定期航路事業）  
発出年月日 : 令和元年9月4日  
所 管 局 : 中国運輸局

**【法令違反等概要】**

平成31年4月15日、一般旅客定期航路事業「向島～尾道航路」を運航するフェリー「第拾貳小浦丸」（総トン数125トン）が、中間検査の有効期限を1日越えて営業運航（船舶安全法違反）していたことが判明した。また、平成31年3月15日に起こした事故（栈橋の防舷材周辺に接触）を関係官署へ報告していなかったことが判明した。さらに、監査により、栈橋において係船索を係止して着栈していないこと及び令和元年6月5日には、同航路を運航するフェリー「第拾五小浦丸」（総トン数92トン）が、クラッチ不具合により漂流したことも判明した（負傷者等なし）。

**【原因】**

- ・ 中間検査未受験については、所有船の受験時期の把握ができる体制が確保されていなかったことによるもの。
- ・ 事故発生時の未報告については、安全管理規程に定められた非常連絡表どおりの体制が整っていなかったことによるもの。
- ・ 係船索を係止していなかったことについては、ロープが切れていたり、綱取りのフックが無くなっていたりするなどにより、船員が綱取りをしないことが常態化していたことによるもの。
- ・ クラッチ不具合については、機器の老朽化に対応した点検整備ができていなかったことによるもの。

**【命令内容】**

- 安全統括管理者は、事業所として就航船舶の状態を一元的に管理するため、船舶安全法に定める検査の受験計画に留意した配船計画の策定などの措置を講じること。また、船舶検査証書の有効期間や中間検査の検査時期等について、複数の担当者により確認できるよう、常に就航船舶の船内及び事業所内での掲示等を行うこと。
- 安全統括管理者は、事故等における関係機関への報告を徹底するため、

安全管理規程の事故処理基準に定める「事故等の範囲」や「非常連絡表」について就航船舶の船内での掲示等を行うこと。

3. 安全統括管理者は、安全管理規程に定める作業基準に基づき、乗下船作業の手順を船内に掲示するなどして、現場作業員に着岸作業における係船索の係止を徹底させること。
4. 安全統括管理者は、就航船舶の各種機器等の定期的点検整備が確実に励行されるよう、今後の点検整備計画を策定し、確実に実施させ記録するなどの改善策を講じること。点検整備計画には、少なくとも、これまでの安全運航の支障要因ともなっている機器の故障（操舵不能、ランプドア作動不能、主機関停止、クラッチ操作不能）の再発防止策を含むものとする。また、発航前点検においても、これらの機器に故障が生じていないか確認するとともに、点検簿に結果を記録すること。

#### 【改善措置の確認】

- 上記の命令に従い改善措置を実施していることを中国運輸局において確認した。

### 事案3 旅客船が高波を受けて動揺し、負傷者が出た事故を受けて発出した命令

#### 【事業者概要等】

事業者名等 : (株)なんきゅうドック (一般旅客定期航路事業)  
発出年月日 : 令和2年2月19日  
所 管 局 : 九州運輸局

#### 【事故概要】

令和元年12月2日、一般旅客定期航路「根占～指宿航路」において、旅客船「なんきゅう10号」（総トン数19トン）は乗客55名を乗せ、根占港沖を航行中、船首方から高波を受け、船体が上下に大きく動揺し、腰椎骨折等の重傷者5名を含む14名が負傷した。

#### 【原因】

気象・海象が安全管理規程（運航基準）に規定された運航中止基準に達していたにもかかわらず運航したことによるもの。

#### 【命令内容】

1. 船長は、気象・海象に関する情報を入手し、運航の可否判断を的確に行うため、運航の中止に係る判断が困難と認める時は運航管理者と協議を行い、運航中止基準に達したと認めるとき又は達するおそれがあると認めるときは、運航中止の措置をとること。
2. 陸上においては、運航管理者及び運航管理補助者が気象・海象に関する情報を把握するとともに、運航が中止されるべきと判断した場合にお

いて、船長から運航中止する旨の連絡がないとき又は運航する旨の連絡を受けたときは、船長に対して運航の中止を指示すること。

3. 船長及び運航管理者は、運航中止基準にかかる情報、運航の可否判断、運航中止の措置及び協議の結果等を記録すること。
4. 安全統括管理者及び運航管理者を兼務している社長は、船員及び陸員に対して、事故発生時の対応を含め関係法令の遵守と安全最優先の原則等、輸送の安全を確保するために必要と認められる事項について安全教育を実施し、その周知徹底を図るとともに、全社的体制で処理する規模の事故を想定した実践的な事故処理に関する訓練を実施し、その記録を残すこと。

**【改善措置の確認】**

- 上記の命令に従い改善措置を実施していることを九州運輸局において確認した。

### 3 その他輸送の安全に関する事項（指導対象となった主な事案）

令和元年度、事故等を起こした事業者に対し、輸送の安全確保に関し、文書により再発防止のための指導を行いました。主な事案については、以下のとおりです。

#### 事案1 旅客船が機関故障した事故

##### 【事故概要】

令和元年7月14日、一般旅客定期航路を運航する旅客船が、冷却装置の海水給水管の腐食により、運航中にエンジンルームに海水が浸水し、運航中止となった。

##### 【事故を起こした事業者に対する指導内容】

- 発航前検査の他、毎年運航開始前及び運航時季途中で主機関の全般的な点検整備を実施するに当たり、経年を考慮して、機関整備事業者を通じてメーカーの見解を確認のうえ、各部品がメーカー推奨交換時期に達していないかも含めて、点検箇所の詳細化、確実化を検討することとし、その手順、内容を文書化し、船長、運航管理者、運航管理補助者等現場要員と管理要員にて組織的に管理、確認することを検討すること。
- 今後も緊急入港先となり得る港について、常に安全な入港と乗下船方法が確保されるよう、随時、航路筋と係留可能箇所の状況確認を行っておくこと。
- 事故処理基準に定める事故等の範囲については、狭義にとらえず、運航阻害事象も含むものと理解の上、海上保安官署に対しては救助が必要な場合への備えとして、また運輸局に対しては協同しての原因究明と再発防止検討のため、迅速に報告すること。
- 旅客航路事業における安全重点施策は、安全統括管理者や運航管理者を主体として経営トップも関与して組織的に、過年度の事故、インシデント、不具合、ヒヤリ・ハット、旅客の苦情・要望、船員の提案等の実態に基づいて策定及び見直しを毎年実施すること。
- 安全統括管理者並びに運航管理者は、運航管理補助者、船長ほか乗組員、管理要員である陸員に対して安全管理規程並びに各基準についての教育を定期的に行い、実施状況を記録すること。
- 安全統括管理者並びに運航管理者は、運航管理補助者、船長ほか乗組員、管理要員である陸員をして、事故処理に関する訓練を年1回以上実施し、実施状況を記録すること。
- 事故の原因及び事故処理の適否の調査、事故の再発の防止及び事故処理の改善を図る任務は、船長兼運航管理者1名の担当とせず、組織的に行うことを検討すること。

## 事案2 小型旅客船が船体動揺し、乗客が負傷した事故

### 【事故概要】

令和元年8月14日、乗客8名を乗せた小型旅客船が、突発的に発生した複数の高波（波高約1.5m）を避けきれず、ほぼ正面から乗り越し、船首部が上下に動揺し、乗客が座席から落下するなどにより、2名が負傷した。

### 【事故を起こした事業者に対する指導内容】

- 安全管理規程（運航基準）に定める運航の可否判断を慎重に行い、気象海象が悪化した場合にあっては、周囲の状況を確認の上、船舶の減速や停止を含む、乗客の安全を最優先とした操船を行うこと。
- 発航前及び乗客が座席を移動した際は、手近な手すり等を乗客に確認させ、転針や波を越える時など乗客が転倒する恐れのある場合には、事前に着席及び手すり等にしっかりと掴まるよう、的確に指示すること。
- 乗客や乗組員が負傷した場合又は負傷した可能性がある場合は、事故又はインシデントと認識の上、安全管理規程（事故処理基準）に基づき、関係官署への速報等を行うこと。
- 事故又はインシデントが発生した際における対応手順をはじめ、安全管理規程に係る安全教育を定期的に行い、各種基準に定める手順の周知徹底を図ること。
- 年1回以上、全社を挙げて対応すべき規模の事故を想定した実践的な事故処理訓練を実施し、関係官署への速報を含む非常連絡に係る規定の遵守徹底を図ること。

## 事案3 旅客船が海苔網に乗り上げた事故

### 【事故概要】

令和元年11月16日、船長が航路付近に、海苔網が設置されていることについて事前に把握していなかったことにより、旅客船が沖合の海苔網に乗り揚げた。

### 【事故を起こした事業者に対する指導内容】

- 経営トップ自らが輸送の安全確保のために、関係法令等の遵守と安全最優先の原則を徹底するとともに、安全管理体制の見直し・改善を図ること。
- 運航の安全確保のために必要な情報の収集及び把握を確実に行うこと。
- 運航管理補助者の選任も含め、運航管理体制の見直し・改善を図ること。
- 事故発生の実事を知ったときは、安全管理規程の事故処理基準に基づき、遅滞なく関係官署に通報すること。
- 年1回、事故処理に関する訓練を実施すること。