

海上輸送の安全にかかわる情報

(令和3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21条」に基づき、令和3年度の輸送の安全にかかわる情報を公表するものです。

事業者の安全に係る事項の透明性を向上させ、事業者の「輸送の安全の確保」に対する意識を高め、海上輸送の安全の確保を図ることを目的としております。

目 次

1	事故及び運航管理監査の状況	
	(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) 運航管理監査の実施状況	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（指導対象となった事案）	8

1 事故及び運航管理監査の状況

(1) 船舶事故等の発生状況

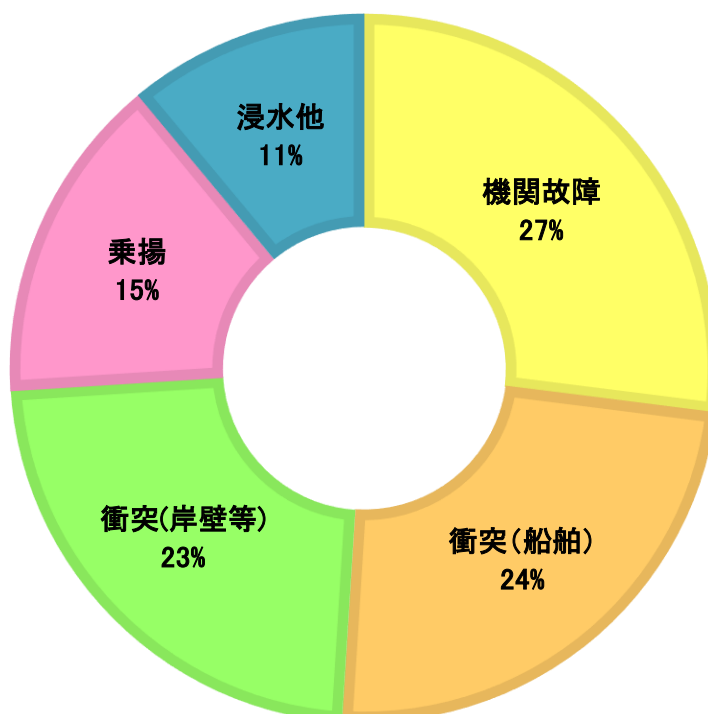
令和3年度に海上運送法及び内航海運業法に基づき、船舶運航事業者から報告された事故等の発生件数は、対前年度比71件（約34%）減の135件となりました。

事故等種類別の割合（直近過去3ヶ年平均）では、「機関故障」が全体の約27%を占めており、以下、「衝突（船舶）」が約24%、「衝突（岸壁等）」が約23%、「乗揚」が約15%となっています。

（件）

事故種類別	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	3年間 の合計
機関故障	35	72	28	135
衝突（船舶）	44	51	24	119
衝突（岸壁等）	33	42	38	113
乗揚	24	30	21	75
油流出	4	2	6	12
浸水	5	2	4	11
火災	5	2	2	9
漂流	4	3	2	9
沈没	1	1	2	4
その他	4	1	8	13
合計	159	206	135	500

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

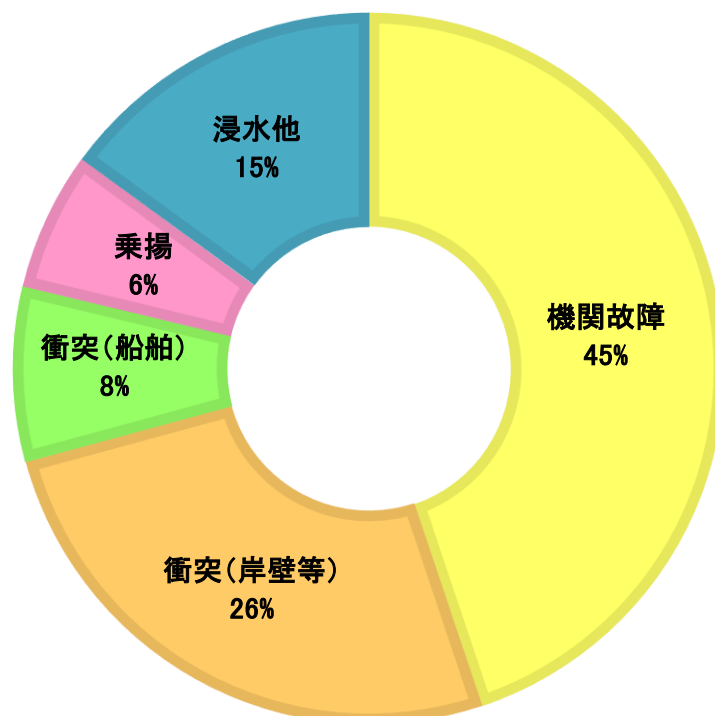
令和3年度の旅客船の事故等の発生件数は、対前年度比25件（約26%）減の71件となりました。

事故等種類別の割合（直近過去3ヶ年平均）をみると、「機関故障」が約45%、「衝突（岸壁等）」が約26%、「衝突（船舶）」が約8%、「乗揚」が約6%となっています。

(件)

事故種類別	令和元年度	令和2年度	令和3年度	3年間の合計
機関故障	29	65	21	115
衝突(岸壁等)	25	19	22	66
衝突(船舶)	10	3	7	20
乗揚	8	2	6	16
漂流	3	3	2	8
浸水	4	1	2	7
油流出	3	1	3	7
火災	1	1	2	4
沈没	0	1	0	1
その他	3	0	6	9
合計	86	96	71	253

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

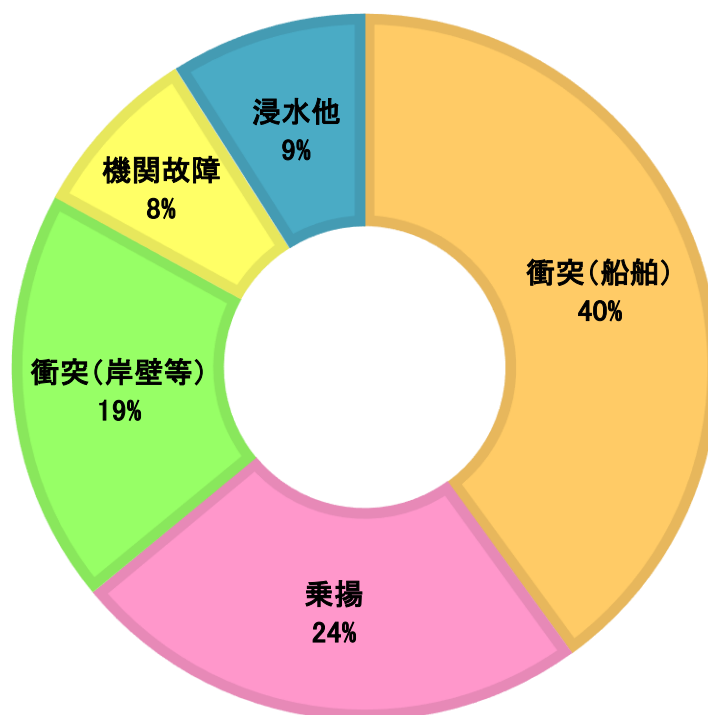
令和3年度の貨物船の事故等の発生件数は、対前年度比46件（約42%）減の64件となりました。

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40%、「乗揚」が約24%、「衝突（岸壁等）」が約19%、「機関故障」が約8%を占めています。

（件）

事故種類別	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	3年間 の合計
衝突（船舶）	34	48	17	99
乗揚	16	28	15	59
衝突（岸壁等）	8	23	16	47
機関故障	6	7	7	20
油流出	1	1	3	5
火災	4	1	0	5
浸水	1	1	2	4
沈没	1	0	2	3
漂流	1	0	0	1
その他	1	1	2	34
合計	73	110	64	247

貨物船の事故等種類別の割合（直近過去3ヶ年平均）



(3) 運航管理監査の実施状況

令和3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1,371件の運航管理監査を実施しました。

監査の結果、問題等が認められ、処分又は指導を行った事業者は17事業者であり、うち3事業者については「海上運送法又は内航海運業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。

運航管理監査の実施状況及び処分等状況

(件)

	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度
監査実施件数 (うち事故発生時等の監査実施件数(注①))	2,876 (72)	1,919 (45)	1,371 (53)
安全確保命令発出事業者数(注②)	3	2	3
指導事業者数(注③)	14	15	14

注①：事故発生時等に緊急に行われる監査を実施した件数

注②：輸送の安全の確保に関する命令(処分)を発出した事業者件数

注③：輸送の安全の確保に関する指導を行った事業者件数

令和3年度の運航管理監査における処分等内容の内訳

処分等内容の内訳		命令	指導
輸送の安全を確保するための事業運営方針に関するもの	安全方針、安全重点施策に関するもの	0	0
	関係法令等の遵守に関するもの	2	4
輸送の安全を確保するための事業管理体制に関するもの	組織体制等、事業者管理体制に関するもの	0	1
	経営責任者の責務に関するもの	2	1
輸送の安全を確保するための事業管理方法に関するもの	船舶の運航管理に関するもの	3	14
	事故、災害等に係る対応に関するもの	0	11
	安全教育、訓練に関するもの	3	10
	その他	0	3
合計		10	44

※ 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62箇所の地方運輸局等に配置されている運航労務監理官が、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運航管理監査を実施しています。

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運航管理監査を実施し、海上運送法又は内航海運業法の違反の有無の確認等を行い、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3年度は、「輸送の安全を阻害している事実がある」と認められた旅客船を運航する2事業者及び貨物船を運航する1事業者に対して、海上運送法第19条第2項又は内航海運業法第20条に基づき、「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、改善措置が講じられたことを確認しました。

これら事案の概要については、以下のとおりです。

事案1 貨物船の船長が酒気帯び状態で当直及び操船したことを受け発出した命令

事業者 : 三菱ケミカル物流(株) (内航海運業)
発出年月日 : 令和3年5月17日
所管局 : 関東運輸局

【概要】

令和2年12月7日午後4時頃、乗組員6名、ペトロコクス2, 200トンに乗せた貨物船「菱幸丸」(749トン)が、東京湾浦賀水道付近を航行中、航路を逆航し、海上交通法違反として、海上保安庁による事情聴取を受けた。海上保安庁職員が船長に対して、アルコール検知器を用いた検査を行ったところ、呼気1リットル中0.65ミリグラムのアルコール濃度を計測し、酒気帯び状態での当直が確認されたことから、地方運輸局に対し通報がなされた。

【原因】

安全管理規程に基づくアルコール検査体制を定めた検査要領(社内規定)について、当直者に対して誰が検査を行うのか明示されていなかった。

アルコール検知器が正常に作動しておらず、定期的な点検を実施していなかった。

船長は以前より検査記録を偽造し、その行為を周囲が見逃していた。

【命令内容】

1. 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社内及び船舶所有者に周知徹底するとともに、安全管理体制の継続的改善を主導すること。
2. アルコール検査体制について、酒気帯び状態での当直を確実に防止するための具体策を講じ、実効性のある安全管理体制を確立すること。
3. 貴社の安全管理規程第35条に基づくアルコール検査体制を定めた検査要領である社内規定において、出港時における航海当直者に対するアルコール検知器による検査の実施及びその検査記録の保存について規定するなど整備すること。
4. 運航する船舶の船舶所有者及び乗組員に対して、本件事案を踏まえた酒気帯び当直の禁止に係る教育及び輸送の安全を確保するため必要と認められる事項についての安全教育を定期的実施し、また、当該安全に

係る事項の緊密な報告の励行を徹底させること。

事案2 旅客船が船舶安全法に基づく中間検査の受検時期を超え営業運航していたことを受けて発出した命令

事業者 : (株) 串本海中公園センター (旅客不定期航路事業)
発出年月日 : 令和4年1月13日
所管局 : 近畿運輸局

【概要】

令和3年7月1日午後1時頃、和歌山県東牟婁郡串本町の旅客不定期航路「枯木灘周遊航路」において、海上保安庁と合同で夏季多客期前安全点検を実施したところ、旅客船「ステラマリス」(19トン)が、船舶安全法に基づく中間検査期限(同年6月3日)を超えて計4日間営業運航していた。

【原因】

安全統括管理者が運航管理者から受け取った記載済の中間検査の船舶検査申請書の提出を失念していた。

【命令内容】

1. 船舶安全法に基づく船舶検査が、その有効期限内に確実に実施される方法を確立すること。
2. 安全統括管理者及び運航管理者は、安全管理規程第50条に定める安全教育の実施にあたり、本件類似事案の再発防止のため、法令に基づく各種有効期限に関して、確実に遵守されるよう教育を実施すること。

事案3 旅客船が船舶安全法に基づく中間検査の受検時期を超え営業運航していたことを受けて発出した命令

事業者 : 三洋汽船(株) (一般旅客定期航路事業)
発出年月日 : 令和4年2月17日
所管局 : 中国運輸局

【概要】

令和3年10月11日午前9時頃、岡山県笠岡市の一般旅客定期航路「笠岡～佐柳本浦航路」において、航路利用者からの運航ダイヤの遅延に関する通報をきっかけに事業者を確認したところ、旅客船「ニューかさおか」は、船舶安全法に基づく中間検査期限(同年9月27日)を超えて計12日間営業運航しており、事案当日は中間検査を受検中であった。

【原因】

安全統括管理者等が中間検査の受検時期を把握しておらず、検査期間が

6ヵ月間あることから、受検時期にまだ余裕があると思いついでいた。

【命令内容】

1. 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及び安全最優先の原則を社内に周知徹底するとともに、安全管理体制の継続的な改善を主導すること。
2. 安全統括管理者及び運航管理者は、輸送の安全確保が重要であることを自覚し、自らの責務を再認識するとともに、今回のような事案の再発防止のため安全管理規程並びに関係法令を役職員が理解し、遵守できるような安全教育を定期的を実施し、記録すること。
3. 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検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。
4. 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に掲示等を行うこと。

3 その他輸送の安全に関する事項（指導対象となった事案）

令和3年度は、事故等を起こした14事業者に対して、輸送の安全確保に向け、再発防止のための指導文書を発し、改善措置が講じられたことを確認しました。

これら事案の概要については、以下のとおりです。

事案1 旅客船が突風を受け、岸壁に接触した事故

事業者 : 川口汽船（有）（一般旅客定期航路事業）
発出年月日 : 令和3年4月9日
所管局 : 九州運輸局

【概要】

令和3年2月17日午後3時頃、佐賀県唐津市の一般旅客定期航路「小川島～呼子航路」において、乗客25名を乗せた旅客船「そよかぜ」（85トン）が、着岸間際に、突風を受け、船舶が流され、岸壁に接触した。乗客等に怪我は無かった。

【原因】

入港中止基準を上回る風速及び波高であったが、島民の葬儀・火葬のため遺族や遺体等を運送する必要があると判断し、入港中止措置を講じなかった。

【指導内容】

1. 運航中止基準を遵守すること。なお、現在の基準を変更する場合は、海上運送法第10条の3に基づく安全管理規程の変更届出 процедуруをとること。
2. 事故やインシデントが発生したときは、速やかに運輸局、海上保安官署、その他関係機関等へ連絡・報告を行うこと。
3. 船内巡視を実施したときは、都度、巡視結果を巡視記録簿に記録すること。
4. 全乗組員について、出航前にアルコールチェッカーを使用したアルコール検査を実施し、アルコール検査体制を確立すること。
5. 小川島港における係留方法について、2月25日に確認したところ、認可を受けている内容と異なっていたので、今後もこの方法をとるときは、海上運送法第11条に基づく事業計画変更認可申請 procedureをとること。

事案2 貨物船同士が衝突し、沈没した事故

事業者 : プリンズ海運（株）（内航海運業）
発出年月日 : 令和3年6月29日
所管局 : 神戸運輸監理部

【概要】

令和3年5月27日午後11時頃、乗組員12名、車両284台等に乗せた自動車運搬船「白虎」（11,454トン）が、愛媛県来島海峡付近を航行中、外国籍ケミカルタンカーと衝突した。「白虎」は事故発生から約3時間で沈没した。乗組員3名が死亡、1名が負傷をした。

【原因】

監査の結果、運航管理体制の不備に起因した事故とは確認されなかったが、事故発生時、地方運輸局への通報がなかった。

【指導内容】

1. 事故の再発防止と輸送の安全を確保するため、安全管理規程の内容を理解・浸透させるための全社的再教育を実施すること。

事案3 旅客船が海上浮遊物に衝突した事故及び浅瀬に乗り揚げた事故

事業者 : (有) 知床遊覧船 (旅客不定期航路事業)
発出年月日 : 令和3年7月20日
所管局 : 北海道運輸局

【概要】

令和3年5月15日午前11時頃、北海道斜里郡斜里町の旅客不定期航路「知床半島沖合航路（知床岬コース）」において、乗客19名に乗せた旅客船「KAZUI」（19トン）が、カムイワッカの滝付近を航行中、漂流しているロープの塊に接触した。接触の衝撃により、乗客3名が負傷をした（打撲・擦り傷）。

また、同年6月11日午前10時頃、乗客21名に乗せた旅客船「KAZUI」（19トン）が、プユニ岬付近を航行中、浅瀬に乗り揚げた。乗客等に怪我は無く、事故後、自力航行により帰港した。

【原因】

2件とも乗組員の見張り不十分。

【指導内容】

1. 法令を遵守し、法令に抵触する改造等を行わないこと。
2. 安全統括管理者は、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、安全確保を最優先する意識の定着を図ること。
3. 運航基準に規定されている運航管理者への定時連絡を確実に実施すること。
4. 安全統括管理者（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。
5. 海上運送法第11条第1項但し書き（法第23条による準用）に係る変

- 更の届出を速やかに提出すること。(主機換装による連続最大出力変更)
6. 運航の可否判断、運航中止の措置及び協議内容を運航記録簿に記載すること。
 7. 最新の速力基準表を船橋に掲示すること。
 8. 定期的に船内巡視を実施し、巡視結果を巡視記録簿に記録すること。
 9. 毎日陸上施設の点検を実施し、点検簿に記録すること。
 10. 浮遊物に接触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。

事案 4 旅客船が船舶安全法に基づく中間検査の受検時期を超え営業運航していた事案

事業者 : おのみち渡し船(株) (一般旅客定期航路事業)
発出年月日 : 令和3年8月24日
所管局 : 中国運輸局

【概要】

令和3年8月3日、広島県尾道市の一般旅客定期航路「富浜～尾道駅前」において、旅客船「むかいしまー1」及び「むかいしまー2」(各19トン)が、船舶安全法に基づく中間検査期限(令和3年7月24日)を超えて計10日間営業運航していたことが事業者からの報告により発覚した。

【原因】

本年4月、2社から事業を譲り受けた際、適切な業務引継がなされていなかった。

【指導内容】

1. 違反の再発防止と輸送の安全確保を図るため、関係法令を遵守し、安全運航を図るための措置を講じること。
2. 経営トップから現場まで一丸となった管理体制の構築を図ること。

事案 5 旅客船に搭乗前の乗客が海中転落した事故

事業者 : 白鳥観光(有) (旅客不定期航路事業)
発出年月日 : 令和3年9月15日
所管局 : 中国運輸局

【概要】

令和3年8月18日午後6時頃、島根県松江市の旅客不定期航路「松江～宍道湖周遊～松江航路」において、旅客船「はくちょうⅢ」(17トン)の係船作業中、乗客1名が乗船しようとし、海中転落し、翌日、遺体で発見された。

【原因】

作業員の制止に従わず、係留前の船舶に乗船しようとした。

【指導内容】

1. 安全管理規程に基づき、旅客等の遵守すべき事項及び注意すべき事項の周知徹底を図ること。
2. 事故処理基準に基づき、事故発生時、関係機関へ速やかに連絡ができるよう体制の構築を図ること。

事案6 旅客船が遊漁船と衝突した事故

事業者 : ブルーカンパニー（株）（旅客不定期航路事業）
発出年月日 : 令和3年11月24日
所管局 : 東北運輸局

【概要】

令和3年9月26日午後0時頃、青森県八戸市の旅客不定期航路「八戸港内航路」において、乗客20名を乗せた旅客船「新井田丸」（19トン）が、八戸港内を周遊中、遊漁船と衝突した。衝突により、乗客1名が全治10日の負傷（裂傷及び打撲）をした。

【原因】

船長の見張り不十分。

【指導内容】

1. 事故処理基準に定める事故等については、海上保安官署に対しては救助の必要への備え又は事後となったとしても情報提供として、また運輸局に対しては社会的対応及び原因究明と再発防止検討のため、迅速に報告すること。
2. 事故・インシデントの意義を再認識し、安全管理規程の内容について全社員に再教育を行うなど、安全管理規程の理解を一層深め、安全管理規程に定める事項を確実に履行するよう徹底すること。

事案7 旅客船が航行中に浸水した事故

事業者 : （株）OneOsakaリバークルーズ（旅客不定期航路事業）
発出年月日 : 令和3年12月16日
所管局 : 近畿運輸局

【概要】

令和3年9月16日午後4時頃、大阪府大阪市の旅客不定期航路「大川・道頓堀航路」において、乗客31名を乗せた旅客船「WONDER CRUISE II」（33トン）が、東横堀川を航行中、水門前後の水位を調整するために水門内で待機し、水門内の注水作業が行われていたところ、水門の排水口から船体の

排水口に向かって川の水が逆流し、船体が浸水した。バッテリーがショートし、機関が停止したため、最寄りの船着場に緊急着岸した。乗客等に怪我は無かった。

【原因】

水門内の水位調整を行う時に、船体排水口の位置を踏まえた船舶の位置取りが不適切であった。

【指導内容】

1. 安全管理規程に基づく運航管理の的確な実施
 - ・ 運航の可否判断にかかる記録の作成
2. 事故発生時の適切な処理の実施
 - ・ 旅客の安全確保のための救命胴衣着用の指示
 - ・ 非常連絡表に基づく関係機関への迅速な通報
3. 安全に関する教育訓練の適切な実施
 - ・ 定期的な安全教育実施後の記録の作成
 - ・ 最低年1回の事故処理訓練実施後の記録の作成

事案8 フェリーの車両積み込み作業中、車両が岸壁に接触した事故

事業者 : 日豊汽船(株) (一般旅客定期航路事業)
発出年月日 : 令和4年1月20日
所管局 : 九州運輸局

【概要】

令和3年9月27日午後4時頃、宮崎県延岡市の一般旅客定期航路「島浦～浦城航路」において、フェリー「につぼう3」(196トン)が、車両積み込み作業中、ランプウェイ上の車両1台が岸壁に接触した。ドライバーに怪我は無かった。

【原因】

車両積み込み作業完了前に、作業員がフェリーを岸壁に留めるために結ぶロープを外したことで、フェリーが徐々に離岸してしまい、フェリーと岸壁とを繋ぐランプウェイが岸壁からずれ落ちた。

【指導内容】

1. 係船索を掛けた状態で旅客及び車両の乗下船作業を行うこと。また、乗船作業時に船体位置を調整するため係船索を外す場合、作業員は船舶及び周囲の状況を常に確認すること。
2. 作業基準第2条のとおり、船長は諸作業に必要な要員を配置した上で船橋から船内作業員を適切に指揮すること。
3. 安全管理規程第50条のとおり、安全統括管理者及び運航管理者は、運航管理補助者、陸上作業員及び乗組員に対し安全管理規程(運航基準、作業基準、事故処理基準及び地震対策基準を含む)をはじめ、輸送の安全を確保するために必要と認められる安全教育を定期的実施すること。

事案 9 フェリーが船体動揺により荷崩れ等した事故

事業者 : 野母商船(株) (一般旅客定期航路事業)
発出年月日 : 令和4年2月15日
所管局 : 九州運輸局

【概要】

令和3年12月8日午前1時頃、福岡県福岡市と長崎県長崎市を結ぶ一般旅客定期航路「福江～青方～博多」において、乗客51名、車両11台を乗せたフェリー「太古」(1,598トン)が、福岡県糸島市付近を航行中、船体が動揺し、車両1台が横転するとともに、車両の積荷である冷凍魚が荷崩れを起こした。乗客等に怪我は無かった。

【原因】

急な一発大波(稀に発生する通常より高い大波)を受け、船体が動揺した。

【指導内容】

1. 船長及び運航管理者は、運航の可否判断を行った場合、その内容を安全管理規程に基づいて航海日誌等に記録すること。
2. 固縛マニュアルについて、現在では使用していない固縛方法も含まれていることから、現状に合った固縛マニュアルの見直しを行うこと。

事案 10 旅客船が防波堤に接触した事故

事業者 : 西海市 (一般旅客定期航路事業)
発出年月日 : 令和4年3月1日
所管局 : 九州運輸局

【概要】

令和3年5月10日午後9時頃、長崎県西海市の一般旅客定期航路「釜浦～瀬戸航路」において、乗客19名を乗せた旅客船「New 松島」(99トン)が、釜浦港に入港直前、防波堤に接触した。接触の衝撃により、乗客3名が負傷をした(擦過傷等)。事故後、船首左舷上部側に破孔が生じていたが、運航管理者は、浸水の可能性が低く、島民等の移動に影響を及ぼすとの考えから、最終便を運航させた。

【原因】

船長の体調が急変し、一時的に操船不能な状態に陥った。

【指導内容】

1. 船長又は運航管理者は、自船に事故が発生したときは、安全管理規程に

に基づき、速やかに海上保安部や運輸局等に事故の状況を連絡するとともに、講じた措置等について上記関係機関に助言を求めるなど安全管理規程の理解を深めること。

2. 安全統括管理者及び運航管理者は、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記録を残しておくこと。

事案 1 1 貨物船が岩場に乗り揚げた事故

事業者 : 松栄（株）（内航海運業）
発出年月日 : 令和 4 年 3 月 4 日
所管局 : 九州運輸局

【概要】

令和 3 年 9 月 2 日午後 1 1 時頃、乗組員 5 名を乗せた貨物船「第百三十六鳳生丸」（4 9 9 トン）が、愛媛県松山市釣島付近を航行中、岩場に乗り揚げた。乗組員に怪我は無かった。

【原因】

操船中の一等航海士が居眠りした。

【指導内容】

1. 船長は運航基準に基づいて運航の可否判断を行うこと。また、運航基準が実状に合っていない場合は、運航管理者は必要に応じて運航中止条件等の見直しを行うこと。
2. 運航管理者は事故が発生した場合、速やかに運輸局等の関係官署に事故概要及び事故処理状況を報告すること。
3. 安全統括管理者及び運航管理者は、船員及び陸員に対して、運航基準や事故発生時の対応を含め関係法令の遵守等、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こと。
4. 安全統括管理者及び運航管理者は、事故処理に関する訓練計画を作成して、当該訓練を実施し、また、操練及び訓練を行ったときはその概要を記録すること。
5. 安全統括管理者及び運航管理者は、船舶、事業所等に最新の安全管理規程を備置すること。
6. 船長は、速力基準を船橋内及び機関室の操作する位置から見易い場所に掲示すること。

事案 1 2 旅客船が機関の警報作動により航行停止した事故

事業者 : 丸文松島汽船(株) (一般旅客定期航路事業)
発出年月日 : 令和4年3月10日
所管局 : 東北運輸局

【概要】

令和4年3月6日午後3時頃、宮城県塩竈市の一般旅客定期航路「松島観光棧橋～松島観光棧橋航路」において、乗客126名を乗せた旅客船「第三芭蕉丸」(129トン)が、航行中、機関の警報作動を確認し、船長がすぐに航行を停止させ、投錨した。その後、自社の旅客船が本船に横付けし、乗客は全員帰港した。乗客等に怪我は無かった。

【原因】

船底の冷却水取込口に海中漂流物が張り付き、冷却水の取込みができなくなった。

【指導内容】

1. 事故処理基準に定める事故等については、海上保安官署に対しては救助の必要への備え又は事後となったとしても情報提供として、また運輸局に対しては社会的対応及び原因究明と再発防止検討のため、迅速に報告すること。

事案13 フェリーで勤務中の機関長が自室で飲酒していた事案

事業者 : 有明海自動車航送船組合 (一般旅客定期航路事業)
発出年月日 : 令和4年3月23日
所管局 : 九州運輸局

【概要】

令和4年1月22日午後5時頃、長崎県雲仙市の一般旅客定期航路「多比良～長洲航路」において、乗客38名、車両16台を乗せたフェリー「有明みらい」(698トン)の機関長が、勤務中にもかかわらず、自室で飲酒しており、飲酒から事案発覚までの間、当直業務を行っていなかった。

【原因】

飲酒に係る定期的な社内教育が不十分であった。
以前から飲酒の疑いがあったものの、関係者間での情報共有が図られていなかった。

【指導内容】

1. 安全統括管理者は組合船員、陸上職員及び派遣船員間の情報伝達並びにコミュニケーションを充実させるための体制を構築し、適切に情報共有を図ること。
2. 安全統括管理者及び運航管理者は有明海自動車航送船組合内において、船員法及び海上運送法等の関係法令その他輸送の安全を確保するための

安全教育とあわせて、飲酒にかかる教育を定期的に行うこと。

事案 1 4 フェリーで運送が認められていない危険物を運送した事案

事業者 : 宗像市（一般旅客定期航路事業）
発出年月日 : 令和 4 年 3 月 2 9 日
所管局 : 九州運輸局

【概要】

令和 3 年 3 月以降、福岡県宗像市の一般旅客定期航路「大島～神湊～地島航路」において、フェリー「おおしま」（198トン）が、危険物船舶運送及び貯蔵規則においてフェリーでの運送が認められていない危険物の「次亜塩素酸ナトリウム」を計 6 回運送した。各運送にあたり、乗客等に怪我は無かった。

【原因】

本来、船舶に危険物を積載する場合は、法令に基づく当該船舶の適合証により当該危険物が積載可能である旨確認する必要がある。本船の適合証では「次亜塩素酸ナトリウム」の積載が認められていないにも関わらず、担当者が誤認識のもと、適合証の確認を怠った。

【指導内容】

1. 安全管理規程第 5 1 条に関連して、安全統括管理者及び運航管理者は継続的に危険物運送に関する具体的安全教育を運航管理員、陸上作業員、乗組員等に対し実施し、その概要を記録すること。
2. 作業基準第 5 条に関連して、荷送人に対し、危険物運送の申込後速やかに危険物明細書の提出を求めること。また、安全統括管理者及び運航管理者は申込のあった危険物を本船において運送することの法的適合性を事務所側・船側の両者が当該運航の事前に判断可能とする体制を構築すること。
3. 作業基準第 5 条に規定する危険物の取扱いを遵守すること。なお、実態にそぐわない場合には安全統括管理者及び運航管理者は、同条の見直しを検討すること。