

小型船からの海上転落事故

海技大学校 名誉教授 福地 章

はじめに

海難事故で統計には出てこない船からの転落事故を取り上げることにする。手漕ぎボートから始まっていつでも起こりうる事故であり、身近な出来事でもある。ここでは新聞に載った事件を取り上げどうして転落事故が起きたのか見てみたい。

生還した例

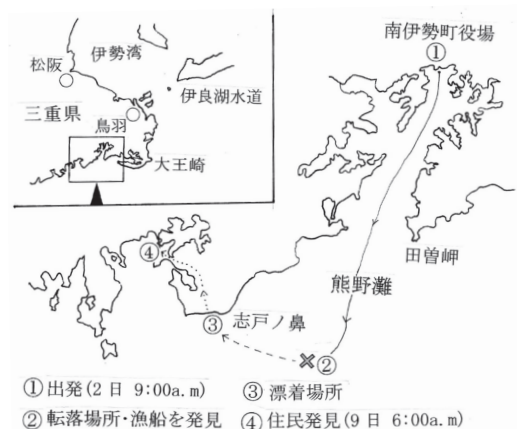
a).2009年9月27日、午前10:45、高知県土佐市沖でプレジャーボートから男性が海中に転落し行方不明になったと海上保安部に通報があった。6時間後付近を搜索していた漁船が男性を救助した。男性は救命胴衣を着けてなく、立ち泳ぎをして救助を待ったという。

救助されたのは高知県長浜の会社員 Oi さん(当時36)。この日朝5時半頃 Ok さん(当時61)が操縦するプレジャーボート「エピソード」(全長10m)に2人で釣りに出て、帰る途中の午前10:15~10:30に姿が見えなくなったという。巡視艇、航空機、県水難救済会所属の地元漁船が現場付近を搜索。搜索は難航したが、地元漁船は海上のごみがたまりやすい潮目を中心に探し見つけたという。

Memo: モーターボートで5~15分も走ってしまうと分からなくなる例である。救命胴衣は着けるべきである。水温が高いのが幸いしている。地元漁船の経験と勘が救助を早めた。

b).2012年2月2日、午前9:00、三重県南伊勢町五ヶ所浦の漁師 Ko さん(当時68)は所有する漁船(2.9トン)の調子を見るため1人で沖に出たが11時半頃足を滑らせ転落した。流木に捕まって漂流し、夜、阿曽浦の海岸にたどり着いた。ところがそこは山に囲まれ近くに民家もなく、雨水や湧き水を飲みながら野宿を重ね、7日間かけて山越えしたという。歩いている Ko さんを男性が見つけた。家族が言うにはこの日、事故に区切りをつけるため、死んだものとして海辺で献花しようとしていたとのことであった。

Memo: 一人乗りの漁船は転落と、機関故障に注意。また陸との通信法を確立しておくこと。



c).2009年9月25日、午後11:00、カツオ1本釣り漁船「久丸」(14トン)から「船長が海に転落した」との通報で海上保安部が搜索、6時間後に船長Hiさん(当時49)を救助した。船長は救命胴衣を着けずに泳いでいた。漂流中は立ち泳ぎや平泳ぎをしていた。水温は27℃、波高は1.5m。乗組員は全部で5名、鹿児島種子島で食料補給をした後、高知県東洋町甲浦港に戻る途中だった。乗組員が寝室で仮眠中のHiさんを起こしに行ったが姿がなく、船内にも見当たらなかったという。巡視船の搜索で26日午前5:00、高知県沖ノ島南の沖合20kmの海上を泳いでいるHiさんを赤外線カメラで見つけたもの。

Memo: 仮眠後に甲板に出ての事故、この場合中々救命胴衣を着けることはしないだろう。通報が早かったこと、水温の高いことが幸いしている。

d).2009年11月1日、午後9:13、高知県室戸岬東沖合52kmの海上でヨット「ミーモ」(全長9m)に乗っていたAsさん(当時51)が海中に転落、行方不明になった。船に同乗していた家族が遭難信号を出し海上保安本部が巡視船3隻とヘリコプター2機で搜索。11時間後の2日午前8:30、転落地点から東へ50kmの海上で、救命胴衣を着て漂流するAsさんを発見、救助した。ヘリからの発見は通常なら難しいが、今回はうまく見つけた。

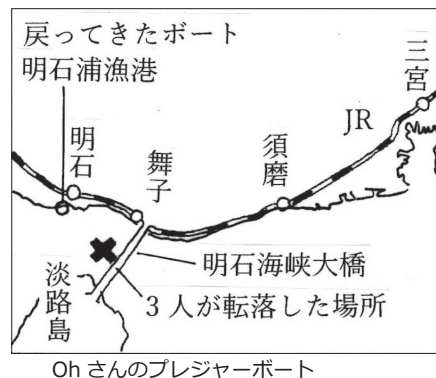
室戸地方気象台によると、室戸岬沖周辺の沿岸では1日午前9:40頃、波の高さが3mに達し波浪注意報が発令されていた。

Asさんは妻と息子の3人で東京湾から沖縄県を経由して香港に向けて航海中だった。風速15m/sの風が吹いて波が高く大波に飛ばされて転落した。「救命胴衣を着けていたが、カップも着ていて、腕の部分をつ縛って水が入らないようにしていたのも良かった。黒潮の温かさに助けられた」という。

Memo: 思った以上の波が襲ってきたもよう。自然は侮りがたい。同乗者の早い通報と救命胴衣着用が大きい。

遭難した例

e).2000年7月9日、午後12:00頃、会社経営Ohさん(当時37)のプレジャーボート(長さ8m、5.6トン、定員12人)が明石海峡大橋付近の海上でタコ釣りをして帰港途中で長男M君(当時6)が船から転落、父が助けに飛び込むと妻・Maさん(当時32)が長女・Y子さん(当時8)に「Y子はどこにいなさい」と告げて相次いで海に飛び込んだ。そして3人が行方不明になった。その後、残されたA君(当時3)と一緒にY子さん(当時8)が操縦するボートが明石浦漁港に戻ってきて防波堤に衝突したのを港の人が気づき事情を聞くと両親と弟が転落していないと。早速、海上保安部や明石署は



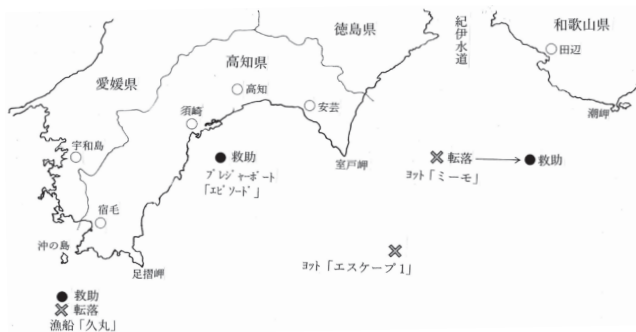
巡視艇を出動させ捜索にあたった。

Y 子さん (当時 8) は 2 時間半も 1 人で操船して戻ってきたが、最初は船が安定しないでクルクル回っていた。「今までの父のやり方を見ながら何となく覚えていた」という。エンジンが 2 基あり、スロットルレバー (アクセル) と前後のクラッチを動かす仕組みである。「3 人とも姿が見えないので、とにかく岸に帰ろうと思った」と話した。祖父母がかけつけるとワッと泣き出した。

二人は服を着たまま飛び込んでいる。そして当時の明石海峡の潮流は最も早い時速 5km であった。

Memo: 悲しいですね。救命胴衣をしてなかったよう。子連れの際は特に転落に注意。渦流に巻かれては自殺行為。Y 子さん (当時 8) の気丈でしっかりしているのに感心する。

f).2002 年 7 月 20 日、No さん (当時 76) は自ら設計したヨットに小学生を体験乗船させた後、新西宮ヨットハーバーに帰港。栈橋に係留中、手からロープが離れた。流される愛艇を止めようと海にはいる。そして帰らぬ人となった。



松山市の生まれ。少年時代に大工や漁師に船の構造や操船の基本を学んだ。旧制松山高校 (現愛媛大) ではヨット部を創設。大阪大学の教授として大型タンカーの操縦性で日本を代表する研究者となり、高度経済成長期の造船ラッシュを支えた。

1992 年、世界最大のヨットレース「アメリカズカップ」に初挑戦した日本艇の設計とクルーの訓練の責任者を務めた。「風の力だけでどこまでも行けるのが本来のヨットの姿」これが口癖だった。大阪大学退官後は 1 年の 2/3 を愛艇で日本各地を訪れていた。

Memo: ・これだけのベテランでも間違えてしまった。

- ・慣れから来るミスか。年齢もだが何故入水したのか。後から応援を頼めばよかった。
- ・No さんは映像式の操船シミュレーターを早くから手掛けており、その先駆者であった。研究室へ見学に行ったことを思い出す。
- ・この例は転落ではなく、入水であるが敢えて例として取り上げた。

g).1997 年 4 月 23 日、午後 8 : 11、「SAIL OSAKA97 香港 - 大阪国際レース」に参加していたヨット「エスケープ 1」から Na さん (当時 46) が舵輪を越えて反対側に転落、行方不明となる。それは室戸岬南南東 58km で起きた。Na さんは過去 2 回アメリカズカップで「ニッポンチャレンジ」の中心メンバーで活躍した日本を代表するヨットマンである。

12 人のクルーのうち、8 人がデッキにいた。午前中から海が荒れだし、Na さんは皆に

ハーネス（命綱）と救命胴衣の着用を指示、着けていなかったのは Na さんだけだった。艇は時速 15km で走っていた。風は 15m/s を越え波高は 4 ～ 5m に。そこへ周期的な波とは違う大波が Na さんの背後から襲った。艇のやや後方、暗闇の中、小山のような波は誰にも見えず正に不意打ちであった。転落後クルーはすぐに緯度・経度を記録、遭難信号を出し、目印のライフポールを投下した。Na さんは艇を走らせることに集中していて自分のことを考える余裕がなかったのだろうか。

Memo: ・その道のエキスパートでも不覚をとるのか。自然の怖さを感じる。

・この事故の 2 か月前に神戸元町で Na さんの講演を聞いていたのでショックであった。

究極の転落

h)1994 年 2 月 11 日、ヨット（全長 13.14m）の Mr さん（当時 56）は環太平洋ヨットレースに参加するため兵庫県・西宮港を出帆、ロスアンゼルスを目指す。3 月 7 日、オアフ島の西北西 3300km で無線交信したのを最後に連絡が途絶える。その翌日 3 月 8 日午前 2 時頃北風が吹き荒れる大時化となった。波高は 10m を越えている。作業中、左舷から大波を受けて転覆して元に戻ったが、Mr さんは海中に投げ出された。艇は数メートル先にある。これで一貫の終わりと思ったとき第二の大波で船が近づき自分も波に持ちあげられて船尾のウィンドベーンに取りついた。艇の他のどの部分にとりついてキャビンに戻ることはできない、正にここしかないという所にしがみつくなることができた。しかし、安全ベルトのハーネスをしていたにも拘わらず簡単に外れたことに対し、後日 Mr さんは裁判を起こすことになる。この後ヨットはマストが折れ、右舷のホールド（窓）が壊れて浸水する。そして 6 月 7 日まで漂流し、九十二日目の 6 月 8 日に貨物船に助け出されるのである。

Memo: ・詳しくは「九十二日目の天国」（産経新聞社）を。

・ Mr さんは海技大学校卒、関西汽船の船長を早期退職してレースに臨んだ。

・ 後日、海技大学校主催で、また 2016 年に NPO 法人ピースフォレストで講演をもらった。

まとめ

小型船からの転落は荒天時はもちろん、気を付けている積りでも起こる危険をはらんでいる。転落した場合、風や海潮流によって思わぬ方向に流されたりするので通報の速さ・救命胴衣の着用は重要である。また風の強さや波の高さ、海水温によって水中での耐えられる長さが違ってくる。1 人乗りの漁船で転落すると通報の遅れが避けられない。耐水性の袋にいれたスマホを身に着けることを勧めたい。子供を乗せる場合は細心の注意がいる。

小型船において船室の外における救命胴衣着用は今まで奨励であったが、2018 年（平成 30 年）より義務化された。それには着用しても暑くなく薄手で作業がしやすく着やすい胴衣が望ましい。



台風付近の海上はどうなっているのか？ ～ドローンによる海洋観測～

海上保安大学校 准教授 南 宏樹

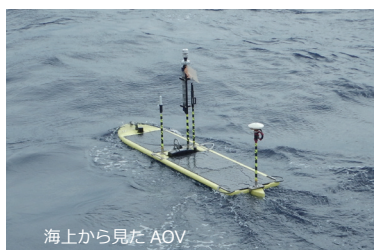
「…台風が沖縄本島や奄美方面に接近しており、海上は波の高さが6メートルを超える大しけとなるでしょう…」天気予報でこのような言葉を聞いたことが無い読者はいないでしょう。これからの季節、海で仕事をされている方にとって最も脅威となるのが台風です。

かく言う私も3年前までは、海上保安庁の測量船やサルベージ会社が運航する作業船(300トンくらいでタンカーよりはずっと小さいですが、一般的な漁船よりはずっと大きいですね)に乗って、沖縄周辺や奄美周辺の海域で海洋調査をしていました。調査期間中に台風が接近してくると、奄美大島の薩川湾や沖縄本島の名護湾などに避港して、台風の通過を待っていたものでした。穏やかな湾の中で、天気予報を聞いて、台風の通過と海象の回復を待ちながらも、「波の高さが6メートルを超えるって…いったい今、湾の外ではどのような暴風、高波になっているのだろう？」とよく思ったものでした。読者の皆さんも似たような経験をされた方は多いのではないのでしょうか？

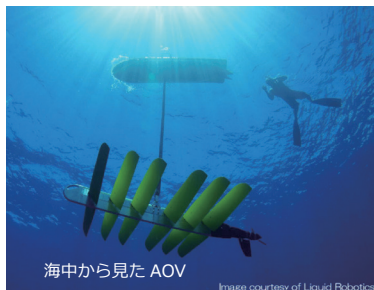
前置きが少し長くなりましたが、最新の海洋観測機器によって、「台風の中心付近ではどれくらいの風が吹き、波が立っているのか？」が分かるようになってきました。今日はその成果を紹介させて頂きたいと思います。

その主役は海のドローンです。海上保安庁では2016年度からAOV(えい・おー・ぶい)と呼ばれる海のドローンを導入しました(写真1)。

海面部はサーフボード、海中部は「むかで」のような形をしています。風向・風速、波高、気温、気圧に加え、流向・流速、水温、塩分まで測ってくれる粋なやつです。「きびなご号」や「のどぐろ号」といった、親しみの持てるかわいい名前が付いています。普段は海面をぷかぷか浮きながら、自前のソーラーパネルで日光浴を楽しんでいますが、ひとたび、台風が来ると、かわいい名前とは裏腹に荒れ狂う暴風・大しけの中に飛び込み、波に揉まれながら観測をして、おまけに、衛星通信を使ってドヤ顔で「これが本日の釣果や!」と成果を勝手に送ってくれます。



海上から見た AOV



海中から見た AOV

Image courtesy of Liquid Robotics

少し前の話になりますが、成果を2例紹介します。2016年9月に台風17号が石垣島から波照間島の南方を通過した際には、AOV「アノマ号」は最大波高12.5 m、最大風速52.3 m/sを観測しました（松永ほか2018）（図1）。

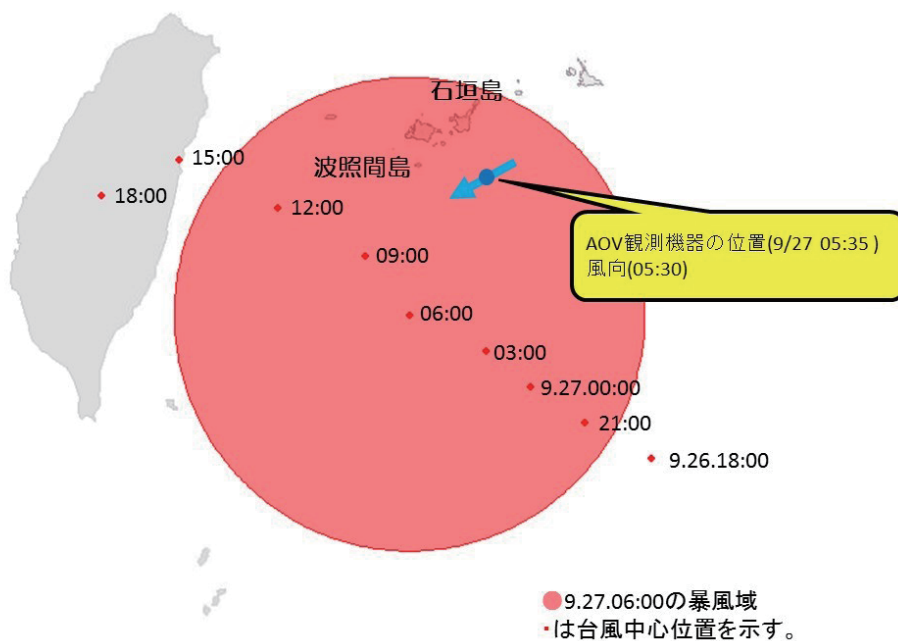
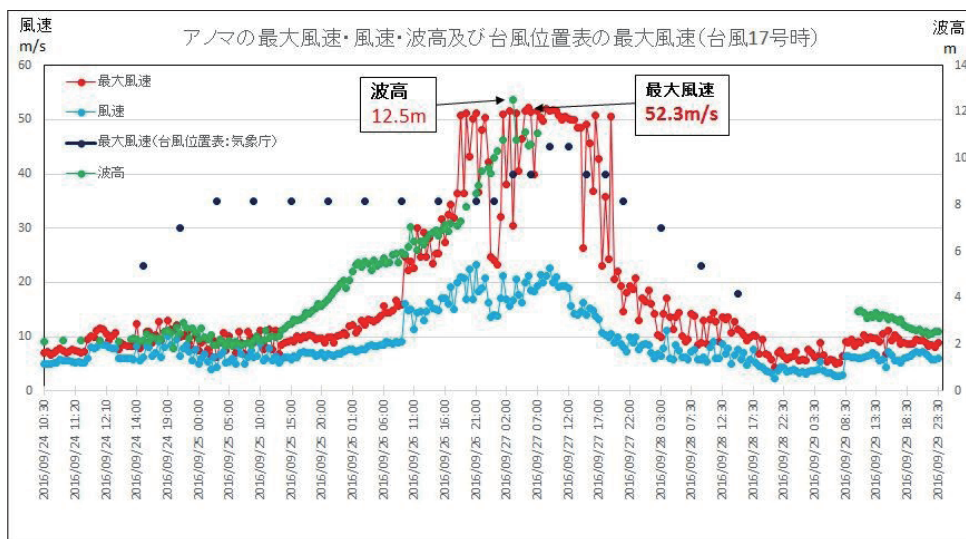


図1 2016年に台風17号の通過に伴いAOV「アノマ」が観測した波高と風速の時系列（上図）及びAOVの位置図（下図）（松永ほか，2018）

また、翌 10 月に台風 18 号が長崎県五島列島の西方を通過した際には、AOV は最大波高 9.9 m、最大風速 51.8 m/s を観測しました（松永ほか 2018）（図 2）。どちらとも恐るべき数字ですね。

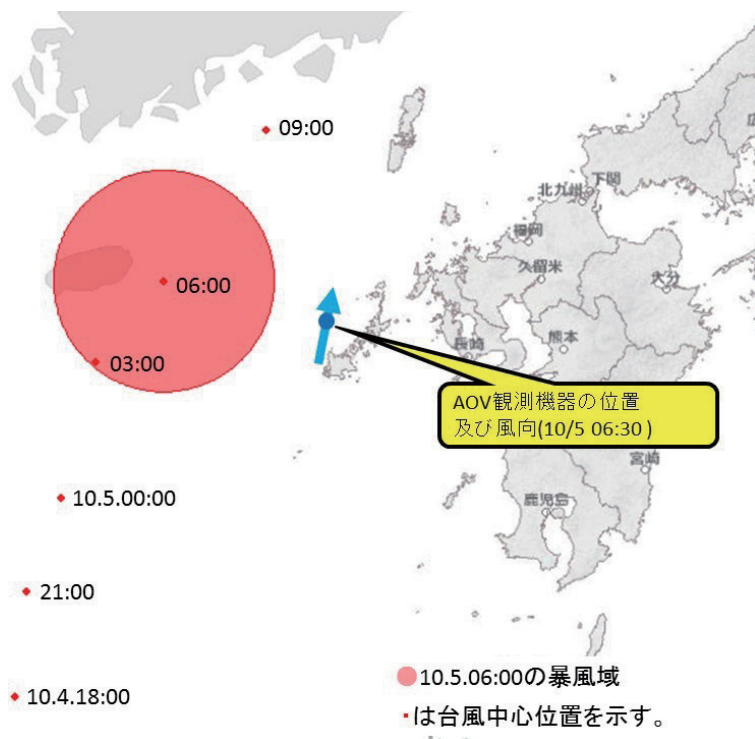
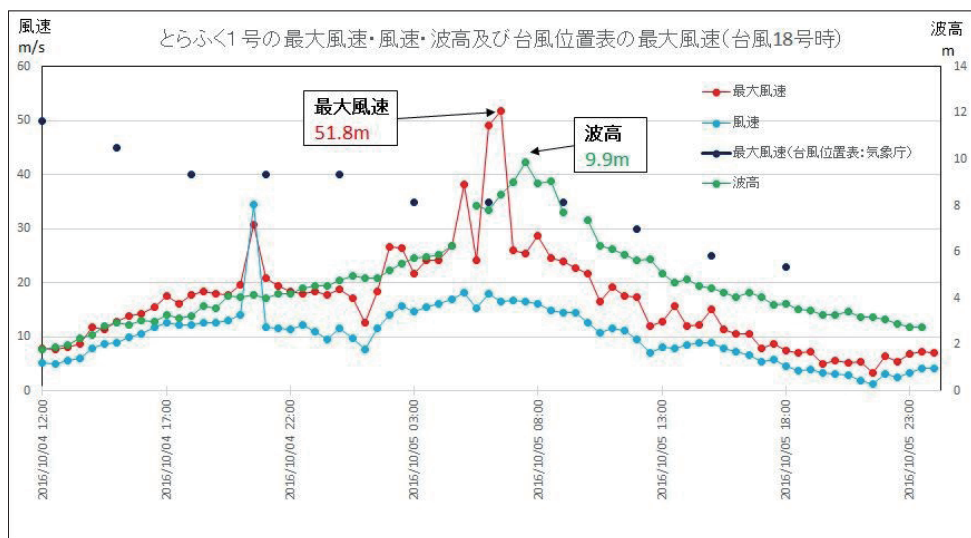


図 2 2016 年に台風 18 号の通過に伴い AOV「とらふく 1 号」が観測した波高と風速の時系列（上図）及び AOV の位置図（下図）（松永ほか，2018）

これらの風速の比較対象として思い出していただきたいのが、2018 年 9 月に台風 21 号が関西に上陸した際に、関西国際空港沖に錨泊中のタンカーが走錨し、連絡橋に衝突した事故です。当時の関空島での最大瞬間風速は 58.1 m/s でした（運輸安全委員会事務局，2019）。陸上だと風速が 40m/s を超えると走行中のトラックが横転、50m/s を超えると老朽化した木材住宅は倒壊することがあるようです（日本風工学会，2016）。

こうした観測結果は海上保安庁のホームページでリアルタイムに公開されていますので、冒頭に書いたように「今、湾の外ではどうなっているのだろうか？」と思ったときに、運良く、この AOV が台風の近くにいれば、そして、皆さんがインターネットにつながる環境にいれば、風速や波の高さを知ることができます。

AOV 観測状況 | 海上保安庁 海洋情報部

https://www1.kaiho.mlit.go.jp/KANKYO/AOV/aov_index.html



AOV は実は、台風の来ない普段も海面をぶかぶか浮きながらも、ちゃんと観測はしていて、結果を衛星通信で送っています。こういった、これまで観測できなかった場所での、リアルタイムの観測データが読者の皆様に伝わり、気象・海象を正確に見極め、事前の対策を取ることで海難の防止につながることを心から期待して終わりとさせていただきます。皆様、今日もどうかご安全に！

【参考文献】

- ・ 海上保安庁第七管区海上保安本部（平成 28 年 8 月 3 日），「海の今」がわかるようになりまして～ AOV 観測データの公開～，広報資料．
- ・ 松永ほか（2018）、自律型海洋観測装置（AOV）の運用、海洋情報部研究報告第 56 号．
- ・ 日本風工学会（2016），瞬間風速と人や街の様子との関係（ver2.0），
<https://www.jawe.jp/ja/gust.html>
- ・ 運輸安全委員会事務局首席船舶事故調査官（2018），非常に強い台風時の走錨による事故防止対策について．

LONDON

JAMS London
Representative Office

ロンドン事務所

北西および西アフリカ沿岸国による搜索救助に関する取組み

本年3月にモロッコの首都ラバットで開催された北西および西アフリカ沿岸国による海上における搜索救助に関する会合（North West and West Africa SAR regions Event）にオブザーバーとして出席する機会を頂きましたので、その概要をご報告させていただきます。

2000年10月にイタリアのフィレンツェで国際海事機関（IMO）が開催した搜索救助（SAR）並びに海上における遭難および安全に関する世界的な制度（GMDSS）に関する会議において採択された決議によって、アフリカには、ケニアのモンバサ、南アフリカのケープタウン、ナイジェリアのラゴス、リベリアのモンロビアおよびモロッコのブズニッカの順に計5カ所、各地域の搜索救助調整機能を司る地域海難救助調整センター（Regional Maritime Rescue Coordination Center : RMRCC）が設置され、アフリカ大陸のモロッコからソマリアに至る大西洋およびインド洋に面する全周の海域をカバーしています。

このうち、モロッコのブズニッカに設置されたラバット RMRCC は 2011 年 3 月に完成し、本会合は、翌年の 2012 年からラバット RMRCC がカバーする北西アフリカ海域の沿岸 6 カ国（モロッコ、モーリタニア、カーボベルデ、セネガル、ガンビアおよびギニアビサウ）により、各国の搜索救助能力向上や連携強化などを目的に定期的に開催されています。2015 年には、より多くの知識や経験を共有すべく、リベリアのモンロビアに設置された RMRCC がカバーする西アフリカ海域の沿岸 5 カ国（リベリア、ガーナ、コートジボアール、シオラレオネおよびギニアコナクリ）による会合と統合して開催することになり現在に至っています。今次会合も主に各国 MRCC または MRCC の管轄官庁から代表者が出席していたほか、隣接する地域からナイジェリアが、また、国際海事機関（IMO）および国際海難救助連盟（IMRF）がオブザーバーとして出席していました。なお、IMRF は 2012 年から IMO と協力しアフリカ地域の搜索救助に関する能力開発を支援しています。

今次会合の日程は 3 月 3 日から 6 日までの 4 日間で、1 日目および 2 日目に会議を行い、3 日目は救難艇の運航に関する訓練指導者向けの研修、4 日目はラバット MRCC の見学が行われました。

会議においては、冒頭、会合のホスト国を務めるモロッコの海洋漁業省で搜索救助体制の構築を長年にわたり担い、また、IMRF の役員も務めている Mohammed Drissi 氏から、海上安全の確保、自然災害や難民への対応などの業務が重要度を増しており、各国が共通する課題に直面していることから、情報および知識・経験を共有できる良い機会にしたい、当地域では訓練指導者の育成に力を入れており、今回は救難艇の運航に関する訓練指導者

向けの研修を準備しているなどのコメントがありました。

その後、各国の搜索救助に関する現状や取組みについて情報共有が行われました。いずれの国も搜索救助体制は異なるものの、日本の海上保安庁のように MRCC の機能と搜索救助勢力を合わせ持つ組織を持たずに、MRCC が船艇や航空機を保有する組織と調整し搜索救助ユニットを編成するといった体制の国も多くありました。また、地域的な特徴として、多数の難民が乗った船舶の救助などを行う機会もあることから、大規模海難救助（Mass Rescue Operations）への対応や、ギニア湾を中心に横行する海賊への対策などが課題として挙がっていました。

当地域では訓練指導者の育成に力を入れているということで各国の訓練担当者のリストを作成しており、また、各国の訓練や技術的支援に関するニーズについてもリスト化しており、これらの確認および更新も行われました。実施すべき訓練としては、搜索救助計画の立案や搜索救助活動の指揮者向けの研修、GMDSS に関する研修や遭難信号を受信した場合を想定した訓練、救難艇の運用訓練、広報対応訓練、必要な英語研修などが挙げられており、参加国からの提案により、医療機関から助言を受けつつ救助活動を行う場面を想定した訓練や Mass Rescue Operations に関する訓練が追加されていました。

さらに、洋上救急体制の確立が各国共通の課題となっており、これをトピックとして取り上げ、その現状や取組みについて情報共有が行われました。医師による現場臨場までの体制を整えている国もあれば、助言を受ける体制のみである国、まったく体制が整っていない国など、参加国によって状況は様々なようですが、特に料金形態をどう整えていくべきかといった点について多くの国が関心を示していました。



3 日目に行われた救難艇の運航に関する訓練指導者向けの研修では、南アフリカの海難救助隊（The National Sea Rescue Institute : NSRI）の訓練指導官を講師として招き、IMRF が作成し発行している救難艇運航マニュアルを使用して、訓練指導者に求められる

要素や技術、搜索救助活動において艇を運航するうえで必要となる要素などについて講義が行われました。

また、講師から南アフリカの搜索救助活動において使用されている支援ツールについて紹介がありました。一つは、南アフリカ政府などが開発した「Coastal Operations at Sea Decision Support Tool」というツールで、風、潮流、波浪などのデータを用いて遭難船舶や流出油の漂流予測を立てるのに使用されており、現在は南アフリカ周辺海域でのみ利用可能であるもののアフリカ周辺海域をカバーすべく作業が進められているとのことでした。また、「Safe Trx」という無料の携帯端末用のアプリケーションソフトについても紹介がありました。これは、あらかじめ自船の基礎情報や緊急連絡先、航海計画、帰港予定時刻を登録しておくことで、航行中の自船の航跡などを家族などにリアルタイムで共有することや、万が一海難に遭遇した場合には救助を要請するとともに自船の基礎情報、位置、航跡などを MRCC に定期的に送信することが可能であり、さらに帰港予定時刻までに設定が解除されない場合は自動的に海難に遭遇したとして扱われるというシステムのようです。現在は南アフリカなど一部の国で利用が可能とのことでした。

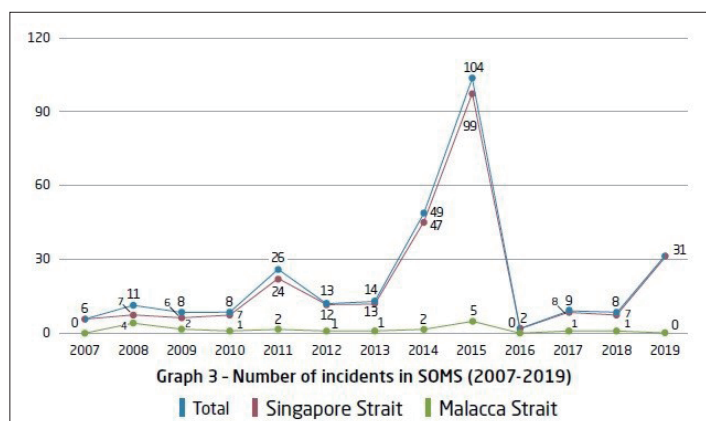
4 日目はラバト RMCC の見学に同行させていただきました。ラバト RMCC は海洋漁業省が管轄しており同省および海軍の職員が 24 時間体制で遭難信号の受信や搜索救助活動の調整に当たっています。国内の MRCC はこの 1 カ所のみで、他に海洋漁業省の救助艇の基地を 40 カ所に有しており、海難が発生した場合は MRCC が必要に応じて海軍、空軍、憲兵隊などとも調整して搜索救助ユニットを結成し、搜索救助活動が行われます。搜索救助に関する訓練のほか、大勢の難民を乗せた船舶の救助を想定した訓練や油防除訓練なども定期的を実施しているとのことでした。また、海上での航空機事故への対応を見据え、今後 MRCC の機能を強化することを計画しているとの話もありました。

(所長 若林 健一)

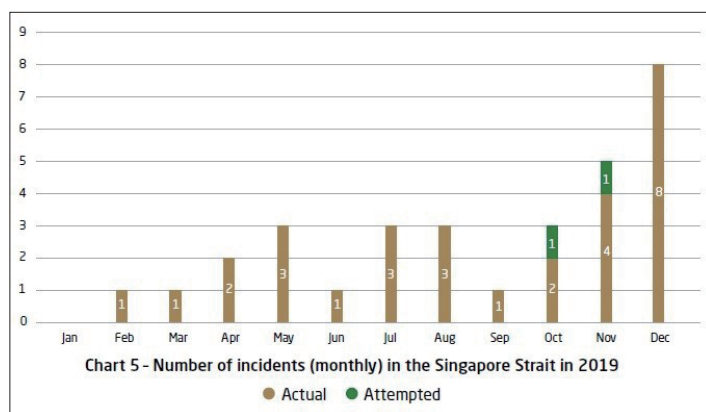


シンガポール海峡における海賊・武装強盗事件の発生状況

シンガポール海峡における海賊・武装強盗事件の発生件数は、2015年の99件をピークに、2016年から2018年にかけては、それぞれ、2件、8件、7件と落ち着いた状況が続きましたが、昨年は31件と前年に比べ大幅に増加し、特に月別では、11月に5件、12月に8件と終盤にかけて増加傾向にありました。（統計は、アジア海賊対策地域協力協定情報共有センター（ReCAAP ISC）によるもの。以下同じ。）



2007年～2019年 マラッカ・シンガポール海峡 事件発生数

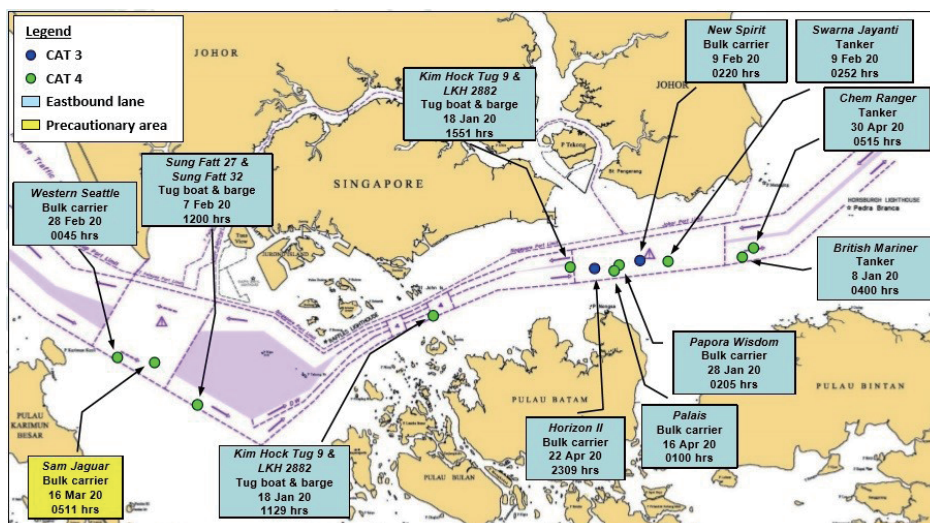


2019年 シンガポール海峡 事件発生数（月別）

2020 年に入っても、1 月から 4 月までの事件の発生件数は 12 件と、前年同期の 4 件に比べて大幅に増加しています。最近では 4 月 16 日から 30 日までの間に 3 件の事件が発生し、ReCAAP ISC は 4 月 30 日にシンガポール海峡における今年 3 回目のインシデントアラートを発表しました。2019 年は、インシデントアラートの発表回数は通年で 6 回でした。昨年 11 月以降の発生状況の特徴としては、シンガポール海峡における分離通行帯の東航レーンを航行中の船舶に対する違法乗船という形態が多くなっています。

ReCAAP ISC は、シンガポール海峡の状況について引き続き懸念を示しており、全ての船舶に対して、シンガポール海峡を通航する際の最大限の警戒監視を含む予防策を強化し、また事件や接近してくる疑わしい小型船の存在を認めた場合は最寄りの沿岸国に直ちに通報するよう勧告しています。ReCAAP はまた、沿岸国に対して、管轄海域の巡視と法執行を強化するとともに、沿岸国間の協力を強化し、犯人を逮捕・訴追するための最新情報や事件に関与する犯罪組織の情報を共有するよう求めています。

そうした中、V L C C および喫水 15 m 以上の船舶の 2019 年の通航隻数は対前年 7.7% 増の 8093 隻となりました。2015 年以降、ポスト・パナマックス級の大型コンテナ船の急増をはじめとして大きく増加しています。一方、喫水 15 m 未満のコンテナ船の通航隻数は 2018 年の 2 万 4578 隻から 3.9% 減少し、2 万 3620 隻となっており、船舶の大型化が進んでいることが見てとれます。



2020 年 1 月～4 月 シンガポール海峡 事件発生状況

本稿に関する ReCAAP ISC の発表資料については、次のサイトをご参照ください。

<https://www.recaap.org/reports>

(所長 谷川 仁彦)

主な船舶海難

2020.02～2020.04 発生の主要海難 海上保安庁提供

No.	船種・総トン数（人員）	発生日時・発生場所	海難種別	気象・海象	死亡 行方不明
①	遊漁船 19 トン（乗船者 23 人）	2 月 16 日 12：27 頃 （情報入手時刻） 茨城県鹿嶋市沖	単独 衝突	天気 雨 風 NE 3m/s うねり 1m	0 人
	遊漁を終えて帰港中、防波堤に衝突し、乗組員 2 人と釣り客 6 人の計 8 人が負傷したもの。				
②	貨物船 1989 トン（乗船者 14 人）	2 月 29 日 22：17 頃 （情報入手時刻） 青森県六ヶ所村沖	衝突	調査中	13 人
	漁船 138 トン（乗船者 15 人）				
	航行中の貨物船と漁船が衝突し、その後貨物船が沈没して乗組員 13 人が行方不明となったもの。				
③	プレジャーボート（ミニボート） 1 トン未満（乗船者 2 人）	4 月 25 日 17：00 頃 愛知県西尾市沖	転覆	天気 晴れ 風 SSE 5m/s 波浪 1.5m	1 人
	釣りを終えて帰港するため、反転しようとしたところ、横波を受け転覆し、1 人が死亡、1 人が負傷したもの。				

船舶事故の発生状況

2020.02～2020.04 速報値（単位：隻・人）

用途	海難種類	衝突	単 独 衝突	乗 揚	転 覆	浸 水	火 災	爆 発	（機 関 故 障）	運 航 不 能 （推 進 器 障 害）	運 航 不 能 （無 人 漂 流）	運 航 不 能 （そ の 他）	そ の 他	合 計	死 亡 者 数 ・ 行 方 不 明 者
貨物船		25	9	10	0	1	1	0	9	0	0	4	0	59	13
タンカー		3	1	4	0	0	0	0	4	1	0	0	0	13	0
旅客船		1	2	4	0	0	2	0	2	0	0	0	0	11	0
漁 船		20	3	14	8	4	6	0	7	2	10	3	0	77	6
遊漁船		2	1	1	0	0	0	0	1	2	0	0	0	7	2
プレジャーボート		18	5	21	4	5	3	0	69	15	5	22	4	171	5
その他		7	4	5	0	0	4	0	0	2	3	1	1	27	0
計		76	25	59	12	10	16	0	92	22	18	30	5	365	26

※衝突とは、船舶が他の船舶に接触し、いずれかの船舶に損傷が生じたことをいう。

※単独衝突とは、船舶が物件（岸壁、防波堤、栈橋、流水、漂流物、海洋生物等）に接触し、船舶に損傷が生じたことをいう。

月 日	会 議 名	主 な 議 題
3.13	第 2 回通常理事会〔書面審議〕	①規程の改正 ②役員候補の選任 ③令和 2 年度事業計画 ④令和 2 年度収支予算
3.13	第 2 回社員総会(臨時)〔書面審議〕	①規程の改正 ②役員の選任 ③令和 2 年度事業計画 ④令和 2 年度収支予算
3.19	第 1 回 7MW 風車及び浮体等の撤去実証に係る船舶航行安全対策調査委員会（鹿児島港）	①事業計画 ②鹿児島港周辺の現況 ③風車解体工法概要 ④船舶航行安全対策（素案） ⑤報告書（骨子）
3.24	第 2 回 7MW 風車及び浮体等の撤去実証に係る船舶航行安全対策調査委員会（福島沖）	①第 1 回委員会議事概要 ②船舶航行安全対策（案） ③報告書（案）
4.20	宮古港大型クルーズ船航行安全対策検討第 2 回 委員会〔書面審議〕	①ビジュアル操船シミュレーション実施結果 ②航行安全対策（案） ③報告書（案）
4.27	第 2 回 7MW 風車及び浮体等の撤去実証に係る船舶航行安全対策調査委員会（鹿児島港）〔書面審議〕	①報告書（案） ②第一回委員会における主な指摘等と対応

その他の委員会は新型コロナウイルス感染症の拡大防止のため、中止となりました。