



遭難事故を振り返って

海技大学校 名誉教授 福地 章

プロローグ

空光丸事件で一航士が船長の代理として責任を感じ殉職したことを本連載に寄稿した。この時代こうした殉職の例は空光丸のときだけにとどまらない。また旅客船において乗客を船室に押し留めた結果、犠牲者を多く出す事故があった。今回はこの二つのことに焦点をあてて話を進めてみることにする。

一つ目の問題点：船長の最後退船

振り返ればこのシリーズで取り上げた遭難の中で船長が船と共に亡くなる例がいくつかあった。それを振り返ってみることにする。

・空光丸の場合

船長が事務連絡で上陸しており船に戻る時には海が時化て戻れない中、K一航士がその代わりをしたことは海と安全 2021、No.590 で話した通りである。1970年1月30日、小名浜港の西防波堤沖に錨泊中、31日の未明折しも発達した南岸低気圧の強風にあおられ、強い波に押し流されて座礁、転覆した。覚悟を決めたK一航士は自分をロープでマストに縛り船もろとも海に消えたのである。K一航士、31才。

・カリフォルニア丸の場合

1970年2月9日夜半、6万トンのカリフォルニア丸は野島崎沖の時化のなかで遭難し、沈没の危険がせまるなか10mの波の中をオーテ・アロア号から救命艇が出され決死の救命作業にあたる。その際、S船長とF二航士が退船を拒む。しかし、船長の説得で船長だけがとどまり、その10分後に船は沈んだ。船長と4名の乗組員が行方不明となった事件である。この時、S船長が二航士に「君はまだ若い、将来があるのだから」と説得したとのことだが、その船長でさえまだ45才と若い。

さらにさかのぼって以前に報告した、洞爺丸と紫雲丸遭難の時はどうだっただろうか。

・洞爺丸の場合

1954年9月26日、台風15号が北海道の西岸を通過中であつた。この時つかの間の晴れ間があり、通過したと思つた船長は函館港を出港する。しかし、防波堤を越えたところで予想以上の波に合い、投錨する。それから3時間激浪にもまれて走錨する。岸へ岸へと運ばれて4時間後七重浜に座礁し大きく傾く、やがて横転して犠牲者1155人という大惨事となつた。この時、船橋にとどまつたKo船長(54才)は死を覚悟しての殉職である。

・紫雲丸の場合

1955年5月11日、夜も明けた朝、濃霧の中、高松港をでた紫雲丸は宇野から高松に向かってくる第三宇高丸と行き会う。レーダ監視の中、不安を感じやや左転したところに第三宇高丸が衝突し、大きく損傷して6分後に沈没した事件である。この時、乗船していた小中学校の生徒に多くの犠牲者が出た。衝突後船長は外に出て損傷状況を確認した後、「やったな〜」とつぶやいて船橋に戻ってきて閉じこもる。死を覚悟しての行動である。

社会問題化とその対策

私に取り上げたこのシリーズの海難だけでも船長の殉職の記事にあふれている。この1954、55年のころはその他にも船長の殉職が続き社会問題化したのがやがて沈静化した。そしてそれから15年後の1970年に再び船長の殉職が相次ぎ、再び社会問題化したのである。

どうしてこう相次いで船長が殉職することが起きたのか考えてみると、戦前からの社会通念、戦時中の滅私奉公、社会の崇高な価値観がそうさせたのだという。

また船員法第12条にある「船長は船舶に急迫した危険があるときには、人命、船舶および積荷の救助に必要な手段をつくし、かつ旅客、海員、その他船内にあるものを去らせた後でなければ、自己の指揮する船舶を去ってはならない」とあり、さらに罰則規定第123条では「船長が第12条の規定に違反したときは、5年以上の懲役に処する」とある。世にいう「船長の最後退船の義務」というものである。つまり船内で一人でも取り残された者がおれば船長は退船できない。つまり結果として船と運命を共にせよということになる。

例えば、1970年1月17日、北海道奥尻沖で遭難沈没した波島丸の場合、U船長(60才)はあくまでも退船を拒み殉職した。そしてこれを取り上げた一部のマスコミが「無責任時代に活を入れた老船長」としてたえ美談として称揚した。そして、政府は日本船員の伝統精神の発露であるとして勲五等瑞宝章を贈ったのである。まさにこの時代の世相を反映させたできごとであったといえよう。

しかし、これは時代錯誤の日本海員魂であり、船は沈んでも建造できるが、人間の生命はかえられないという世間の声があり、日本船長協会、海員組合の働きかけで船員法第12条の改正がなされた。それは「船長は自己の指揮する船舶に急迫した危険があるときは、人命の救助並びに船舶及び積荷の救助に必要な手段を尽くさなければならない」(1970年5月15日付)に変わった。罰則規定第123条はそのままである。

両者の違いは「最後に船を去れ」だったのが「必要な手段を尽くせ」というところである。早いものでそれから50年がたつのである。

二つ目の問題点：船客の閉じ込め事故

二つ目の問題点として事故の際、船客が部屋に閉じ込められて亡くなる例である。

・例えば先に挙げた紫雲丸の場合、霧の中で第三宇高丸が紫雲丸の横腹にぶつかってき

た。大きく穴が開いたため第三宇高丸はそのまましばらく横を押し続けるが4分後に大きく傾いたため押すのをやめるが、やがて横転して沈没する。衝突から沈没までわずか6分の出来事であった。この時、二航士が事務長に救命胴衣をつけ直ちにデッキに集まるよう指示したのは的確でよかったのだが、全員に伝わらなかった。デッキにいた子供たちがお土産を取りに戻って閉じ込められたケース、また脱出口が狭く外にでられなかったケース、そして女子教師が生徒を連れて出口に行くと乗組員から押し留められたケースなどがあり、犠牲を大きくしたのである。

この混乱の中、二航士の伝達が的確に皆に伝わらなかったのが残念である。船が傾くまでわずか4分であったことが災いしている。

・洞爺丸事故の場合：函館湾に投錨した洞爺丸に40m/sを越える風が吹き、15mの高さの船橋にも波が襲ってくるありさまであった。船は横を向き右舷に大きく傾いて走錨する。船長は救命胴衣の着用を指示する。次第に浅瀬に移動していく。この時、給仕・乗組員が波にさらわれると危ないと、客を部屋にとどめ1か所を残して各部屋の鍵を閉めて回った。そして大きく傾斜、転覆となり大勢の者が閉じ込められたのである。乗客・乗組員1314人で生存者159人、死者1155人という大惨事になった。

洞爺丸は浅瀬の方へ走錨し、かつ風波も沖から砂浜に向かっている状態であればたとえ海に投げ出されて溺れる者がいても閉じ込められていなければ多くの者が助かる見込みが大きかったといえる。船の全体がわかるのは船橋である。船橋から避難について事務部的に的確に連絡をする必要がある。この時、船橋では船の危機的状況の把握で頭がいっぱいで的確な指示が船客へ伝わらなかったようである。

・第一富士丸の場合、1988年(S.63)7月23日、遊漁船富士丸(154総トン)は東京湾の横須賀防波堤灯台3km沖で自衛隊の潜水艦なだしおと15:38に衝突し、潜水艦の船首に乗りあげてから2分後に沈没した。第一富士丸は乗員9名、乗客39名であった。そして17名が重軽傷をおい30名が死亡した。そのうち28名は沈没した船体の中から発見された。ごく一部の甲板にいた者を除き、多くは船内にいて閉じ込められたのである。

・セウォール号の場合、2014年(H.26)4月16日、韓国の旅客船6825トンが珍島付近の海域で08:49針路変更した際バランスを崩し船は大きく傾き、その後体勢が戻らず危険を感じた船から管制センターにSOSをだす。元々安定性に課題を抱えていたうえに積荷の車両が移動してバランスを崩したと伝えられる。

波は高くなく、視界も悪くなくそれまで穏やかな航海だったようだ。その時船内からは「そのまま動かないでください」という放送を皆が聞いているが、その後特に避難指示はなかったようだ。そして船がさらに傾き、転倒し多くの者が閉じ込められて亡くなってしまった。乗客乗員462人、高校生徒・教員339人が乗船しており304人の犠牲者をだ

した事故である。

犠牲者を防ぐための提言

「大船に乗ったよう」と昔から言われるように大船の中は安全なものという考えがある。しかし、ここで取り上げてきたように、事故のさい部屋に閉じ込められるとどいうことになるか考えてみよう。船が傾き、そして横転すればそれは死を意味するということになる。

- ・船がわずかに傾くだけで出入口に行くことが困難になる。
- ・旅客船の場合、いかに乗客を誘導するかの日頃からのイメージ訓練が大事である。
- ・一般に乗客と直接接するのは事務部であり、船の運航の現状がわかるのは船橋の船長をはじめとする航海士である。
- ・非常時、船橋では船の運航に神経が行ってしまい、乗客のことを忘れてしまうことはないか。
- ・何かあったとき事務部と船橋の両者の連携は非常に重要でそれがないと事務部の一人相撲になってしまう。
- ・事務部は船のおかれた現状がわからないことがあり、兎に角部屋に待機せよと発信するケースである。これが悲劇を招くことになる。
- ・閉じ込められては 100%窒息死するが、海に投げ出されて溺死する方がはるかに被害が少ないと心得るべきである。

エピソード

この記事をもとめている時の 4 月 23 日、北海道知床半島沖で知床観光船（19 トン）カズワンの事故が起きた。船は沈没してしまい乗客・乗組員 26 名が全員、死亡が行方不明になった。波が高かったようだが、亀裂による浸水の結果なのか、波による横転なのか、座礁したのか良くわからない。

この時期、西日本の太平洋岸の水温は 19℃～20℃あるが知床半島の海域はまだ水温が低い。出港したウトロから知床岬にかけて水温差が大きく 5℃から 2℃と低くなる。救命胴衣を着けていても最大生存時間は 30 分～1 時間で救助は時間との勝負である。

今回、私は船内閉じ込めは死を意味することを述べてきたが、カズワンではその閉じ込めはなかったのだが、低水温が皆の命を奪ったようだ。

参考文献：

- ・「釣船轟沈 - 検証・潜水艦「なだしお」衝突事件」松岡・浦田・榎本著（昭和出帆）
- ・海と安全 2015、No.566「洞爺丸遭難す！」
- ・海と安全 2016、No.570「あゝ！紫雲丸」

航路標識協力団体制度の創設 ～地域の実情に応じた航路標識管理の充実のために～

◆はじめに

海上保安庁では、航路標識及び周辺環境を利活用する民間団体などと連携して、地域の実情に応じた航路標識の管理の一層の充実を図る目的で、令和3年に航路標識法を改正し、同年1月1日に航路標識協力団体制度を創設しました。本稿では、本制度の概要などについて紹介します。

◆航路標識協力団体制度の概要

本制度は、地域の実情に応じ、自らの費用で自発的に航路標識の維持管理や航路標識に関する知識の普及及び啓発などを行う民間団体などを航路標識協力団体（以下「協力団体」といいます。）に指定し、航路標識管理体制の充実や地域の活性化に資することを目的としています。

協力団体が行う活動は、次のとおりです。

- ① 航路標識に関する工事又は航路標識の維持
例) 灯台のさび落としや塗装、手すりの設置、清掃、草刈り、簡易な点検など
- ② 航路標識の管理に関する情報又は資料収集及び提供
例) 灯台に関する歴史資料の収集や保管など
- ③ 航路標識の管理に関する調査研究
例) 灯台の歴史調査や構造調査など
- ④ 航路標識の管理に関する知識の普及及び啓発
例) 灯台の一般公開、歴史資料の展示、ライトアップ、ワークショップなど
- ⑤ 上記①～④の活動に附帯する活動
例) 入場料の徴収、ツアーガイドやキャンプ場の開設、記念品の販売など



環境美化活動（清掃など）



灯台一般公開



灯台のライトアップ

◆協力団体に関するHPの運用

本制度の運用開始に併せ、当庁のホームページ（以下「HP」といいます。）に「航路標識協力団体制度」のコーナーを開設しています。当該HPから、協力団体制度のリーフレットや協力団体の指定に関するガイドラインなどをご覧ください。



協力団体制度のHP

お問合せ			
本制度に関するご質問やお問い合わせは、次の管区海上保安本部交通部企画課(第十一管区海上保安本部は「交通企画課」)までご連絡ください。			
管区本部名	電話番号	管区本部名	電話番号
第一管区海上保安本部	0134-27-0118	第七管区海上保安本部	093-321-2931
第二管区海上保安本部	022-363-0111	第八管区海上保安本部	0773-76-4100
第三管区海上保安本部	045-211-1118	第九管区海上保安本部	025-285-0118
第四管区海上保安本部	052-661-1611	第十管区海上保安本部	099-250-9800
第五管区海上保安本部	078-391-6551	第十一管区海上保安本部	098-867-0118
第六管区海上保安本部	082-251-5111		

(作成:令和3年10月)

問合せ先

<https://www.kaiho.mlit.go.jp/so-shiki/koutsuu/post-15.html>

HPのURL



HPの二次元コード

◆協力団体の募集・指定

令和3年度の第1回目の募集では、23団体から全国36の灯台について40件の申請があり、個々に申請資格を確認し、審査基準などに照らし合わせて、計画している活動の内容が適切であることを確認し、令和4年2月22日、申請のあった23団体の全てを協力団体に指定しました。

今後とも、当庁では、毎年期間を定めて協力団体の募集を行うこととしています。

<注>

注1 募集の詳細などについては、HPをご覧ください。か管区海上保安本部へお問い合わせください。

注2 令和4年度の募集は、令和4年11月1日から12月16日までの期間を予定しています。

◆おわりに

最後に、本稿を通じて、より多くの皆様に協力団体制度への理解が深まるとともに、本制度が航路標識管理体制の充実や地域の活性化に資することを期待しています。

LONDON

JAMS London
Representative Office

ロンドン事務所

英国の航路標識業務を担う Trinity House

前回の寄稿では、英国における航路標識業務に関して、航路標識（AtoN）の設置や管理に関する責務を有する General Lighthouse Authorities (GLAs)、GLAs の一つとしてイングランド、ウェールズなどを管轄する Trinity House の業務、GLAs の運用資金に充てるための General Lighthouse Fund (GLF) やその原資となる灯台税（Light Dues）などの概要についてご紹介させて頂きました。今回、イングランド東部のハリッジに位置する Trinity House の庁舎を訪問し、航路標識の管理方法や航路標識に関する研究開発の現状などについて、実際に現場で業務に当たられている職員の方からお話をうかがうとともに施設を見学する機会を得ることができましたので、紹介させて頂きます。

◆オペレーション・プランニング・センター

今回訪問した Trinity House のハリッジ庁舎は、北海に面するイングランド東部の街ハリッジに位置しています。ロンドンからハリッジまでの移動は鉄路で約1時間20分を要します。最寄駅のハリッジ・タウン駅を降りると、一見煙突のように見えるレンガ造りの灯台（High Lighthouse）が出迎えてくれます。この灯台は1818年に建造され、同じく近くに建造された Low Lighthouse とともに、ハリッジ港に向かう船舶のための導灯として活躍していましたが1862年にその役目を終え、現在は地元の郷土博物館の一部となっています。



High Lighthouse

Trinity House ハリッジ庁舎の敷地は、航路標識の管理などを担うオペレーション・プランニング・センター（OPC）や航路標識に関する研究開発部門などが入る本庁舎、ブイなどの航路標識の製造、修繕、保管などを行う建屋およびヤード、作業船のための棧橋などから構成されています。棧橋には、Trinity House が保有する最大の作業船 Galatea が停泊していました。

OPCでは、複数のモニター画面を使用して、6人のスタッフが交代制勤務により365日24時間体制で管轄区域内の灯台（65基）、灯台船（7隻）およびブイ（約40基）から送られてくるデータをリモートで監視しており、航路標識の点灯状況、バッテリーの状態、灯台への人の出入りなどを常に把握することが可能です。航路標識に異常があれば、作業船を確認・復旧作業のために現場に向かわせるほかNAVTEXを使用して付近航行船舶などに周知を行っています。NAVTEXによる周知は、OPCから連絡を受けた英国水路部（UKHO）が発信しています。



ハリッジ本庁舎

OPCでは作業船の運航や航路標識の点検・修繕の計画も策定しています。Trinity Houseは設標作業も可能な作業船を複数保有していますが、船舶の輻輳具合など海難の発生リスクの度合いに応じて英国周辺の海域を区分し、各海域に事故発生時の現場到着までのレスポンスタイムを設定し、これを満たせるように作業船を配置しています。作業船は、航路標識のメンテナンス作業のほか、海難により沈没船が発生した場合には、付近海域の測量を実施して船舶交通の安全に支障がないかを判断し、必要な場合にはブイを設置するといった役割も担っています。

Trinity Houseは他のGLAs（スコットランドおよびマン島を管轄するNorthern Lighthouse Board、北アイルランドおよびアイルランド全域を管轄するIrish Lights）とも連携しており、GLAsがそれぞれ保有する作業船を適宜融通し合い、また、航路標識のモニタリングシステムを共有することで、GLAs間でのサポート体制を確立しています。さらに、業務委託により、灯台の点検や輸送業務などに使用するヘリコプター2機を他のGLAsと共同で運用するなど、業務の効率化も図っています。

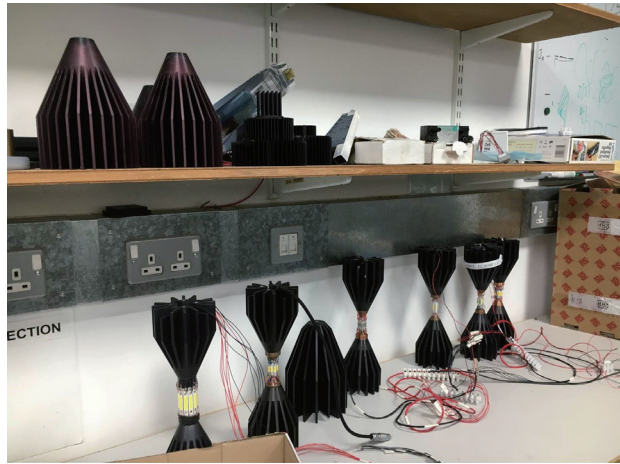


オペレーション・プランニング・センター

また、Trinity Houseは英国気象庁の業務も支援しており、ブイや灯台船の上部には、気象データを収集・送信するための機器も設置されています。

◆研究開発チーム（GRAD）

GLAs は、GLAs の業務を支援するための研究開発チーム（GRAD）も共有しています。GRAD とは「GLA Research and Development」の略称であり、Trinity House のハリッジ庁舎内に設置されています。GRAD では、Blue-Sky-Thinking（既存概念にとらわれない独創的発想をすること。）を大切にしており、12 人の職員により、灯台、



ブイ、電波航法システムなどを対象とした様々な技術やシステムの研究開発が行われています。また、IALA など多様なパートナーと協力し、国際基準やガイドラインの策定などを通じて、海上交通の安全の改善に取り組んでいます。

GRAD は、VHF データ交換システム（VDES）の開発や船舶自動識別装置（AIS）のデータの真正性の向上などの「e-Navigation」、新たな光源やディーゼル発電機に替わる燃料電池の開発などの「物理的な航路標識」、海上交通にとって強靱で信頼性の高い衛生測位システムの開発などの「Resilient PNT」、および「各 GLAs が個別に抱える課題の解決支援」を業務の 4 本柱として、戦略的に取り組んでいます。

（GRAD のウェブサイトはこちら→ <https://www.gla-rad.org/>）

◆作業船 Galatea

敷地内の棧橋には作業船 Galatea が停泊していました。同船は、全長 84.2メートルで、40 人分の居室、ブイの搭載・設置が可能な 30t クレーン、マルチビームやサイドスキャンソナーを使用した測量機器、ヘリ甲板などを備えています。

当日、同船は棧橋に停泊しながら工事区域などの特別な

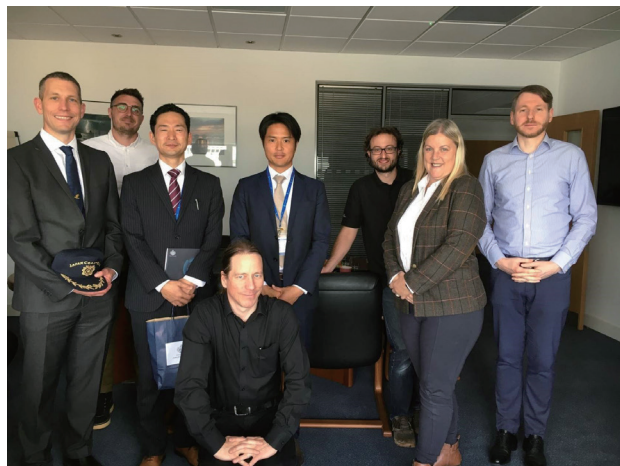


航路標識を搭載する作業船 Galatea

区域の境界を示すために設置する特殊標識や可航域を示すために設置する方位標識の搭載作業を行っていました。これらの標識は、北海で新たに建設される洋上風力発電所の周囲に設置される予定とのことで、当該業務は洋上風力発電所の管理者からの委託を受け実施しているものであり、英国およびアイルランドに寄港する船舶から徴収される灯台税を原資とする GLAs としての公的な業務とは区別される商業的なものであるとの説明がありました。Trinity House が GLA に指定され、灯台税を原資とした公的な業務を行うと同時に、法人独自の商業的な活動を行うことにより収益を得ているといことを改めて確認することができました。

◆おわりに

Trinity House をはじめ GLAs はそれぞれが保有する作業船を適宜融通し合い、また、ヘリコプター、航路標識のモニタリングシステムなどを共有することにより、相互の支援体制を確立しつつ少人数で効率的に業務を実施している印象を受けました。研究開発部門である GRAD に相当する我が国の組織としては海上保安庁の試験研究センターが考えられ、相互交流を



Trinity House 職員の皆様と

促進することでお互いの強みを生かしつつ研究開発を進めることが出来るのではないかと感じました。今回の訪問にご協力いただきました Trinity House ハリッジ庁舎の職員の皆様に感謝申し上げますとともに、日ごろから現場第一線で船舶交通の安全のために業務に従事している GLAs の職員の方々に心から敬意を表します。

(所長 若林 健一)

シンガポールの海事関連動向

1. シンガポール海事週間

毎年春、シンガポール海事港灣庁（MPA）が主催し、海事関係者が一堂に会して開催されるシンガポール海事週間（Singapore Maritime Week）は、今年は「成長のための変革」をテーマとして、4月4日から8日までマリーナ・ベイ・サンズ会場とオンラインのハイブリッド方式で開催され、イノベーション、持続可能性、海事サービス、人材という4つの課題が話し合われました。

開会式では、ヘン・スイキヤット副首相が、シンガポール海運業界の業界変革マップ（Industry Transformation Map）の改定を発表し、2025年までに20億シンガポールドルの成長をさせ、1000人の新規雇用を創出するとの新たな目標を掲げ、4つの戦略として、①シンガポール港の持続可能性向上と混乱に対する回復力強化、②海洋技術の技術革新、③中小企業や新興企業の支援、④人材誘致・育成を示しました。なお、2018年に発表された当初の業界変革マップでは、2025年までに45億ドルの成長と5000人の新規雇用を目標としていました。

また、イスワラン運輸大臣は、パンデミックと進行中の地政学的変化から海事部門が直面した混乱を振り返り、信頼性、回復力、将来への備えを確保するために、海事業界は変革を遂げ、継続的なイノベーション、境界のないコラボレーション、強力な人材育成を具現化する必要があると訴えました。世界はすでにパンデミック後の回復を見せ始めており、2021年の世界貿易額は2019年から約13%増加したとしつつ、しかし、サプライチェーンはより変化しやすく地域中心的なものになりつつあり、海運業界もそれに適応し続ける必要があると強調しました。さらに、シンガポールは奨学金などにより人材を誘致し、キャリアアップの途中段階にいる人々が進路を変えるのを支援するとし、2018年以降、200人を超える中途採用労働者が海事関係のスキルトレーニングを受けており、今後はデータ分析、データサイエンス、ソフトウェアエンジニアリングおよび持続可能性管理の処理などを新たな分野として追加すると述べました。

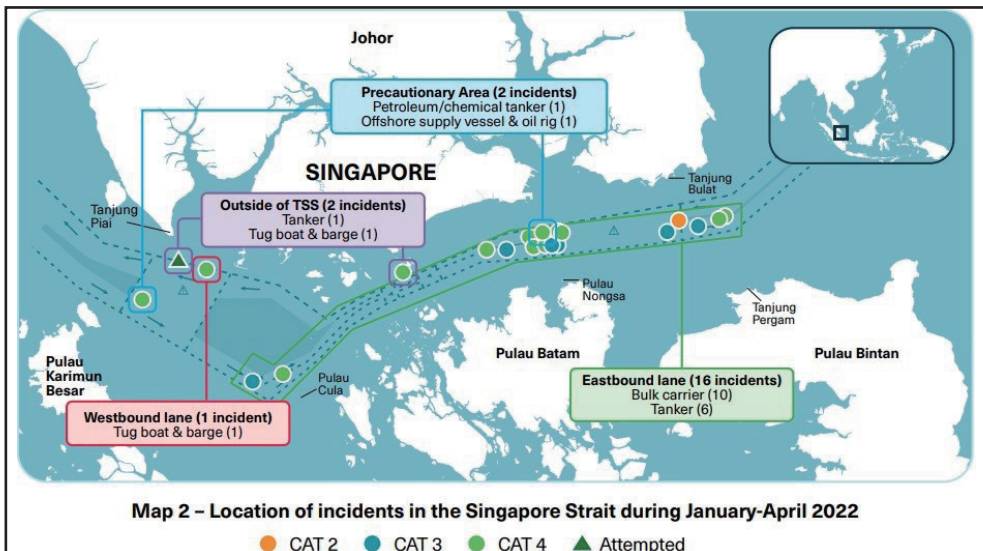
同大臣は、さらに脱炭素化の問題に関して、新技術によりゼロエミッション船の運航を可能とし、そのための代替燃料の供給を可能とするインフラを港に整備することで、グリーン輸送回廊を構築するというクライドバンク（Clydebank）宣言に、日本などの他の22カ国とともに、シンガポールが参加すると発表しました。

2. 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

アジア海賊対策地域協力協定情報共有センター（ReCAAP ISC）は、シンガポール海事

週間にあわせ、4月5日、アジアやアフリカでの海賊行為防止への取組みに関する会議をオンラインで開催しました。同会議における ReCAAP ISC による報告によると、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、2022年1月から3月の間に17件を記録し、2021年の同時期の2倍以上に相当します。アジア全体の発生件数も前年同期より29%増加して22件となりました。ReCAAP ISCの研究担当アシスタントディレクターである Lee Yin Mui 氏は、Covid-19の経済的影響により、人々が公海で犯罪に訴えるようになった可能性があるとして述べました。

その後2022年1月から4月までの、シンガポールでの発生件数は21件（前年同期12件）、アジア全体では33件（前年同期24件）となっています（ReCAAP ISC発表）。一方、4月19日には、タグボートの金属くずを盗もうとした者8人および共謀した乗組員1人をシンガポール警察沿岸警備隊が逮捕しています。



2022年1月～4月 シンガポール海峡 事件発生状況

ReCAAP ISCは、シンガポール海峡での事件の継続的な発生、特にその71%が集中する、バタム島 Pulau Nongsa およびビンタン島 Tanjung Pergam（両島ともインドネシア領）沖での事件発生に懸念を示しており、航行する船舶の船長・乗組員に対して、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強く勧告しています。ReCAAP ISCはまた、沿岸国に対して、管轄海域の巡視と法執行の強化を継続し、船舶から報告された事件に迅速に対応するとともに、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。

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

2022.02 ~ 2022.04 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	漁船 19 トン（乗船者 8 人）	3月21日07:24頃 （情報入手時刻） 鹿児島県南種子町沖	火災	—	5人
	漁船から火災が発生し、沈没したものを。				
②	旅客船 19 トン（乗船者 26 人）	4月23日13:13頃 （情報入手時刻） 北海道斜里町沖	—	—	26人
	旅客船から浸水している旨の救助要請があったものを。				
③	貨物船 1470 トン（乗船者 8 人）	4月29日04:00頃 山口県下関市沖	乗揚	—	0人
	貨物船が浅瀬に乗揚げたものを。				

※「-」は調査中

船舶事故の発生状況

2022.02 ~ 2022.04 速報値（単位：隻・人）

用途	海難種類													合計	行方不明者
	衝突	単独衝突	乗揚	転覆	浸水	火災	爆発	（機関故障不能）	（運航不能）	（推進器障害）	（無人漂流）	（その他）	その他		
貨物船	7	11	13	0	0	1	0	6	1	0	0	0	0	39	0
タンカー	2	1	2	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	9	0
旅客船	2	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	6	26
漁船	17	3	4	5	3	8	0	5	6	11	3	0	0	65	13
遊漁船	4	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	8	0
プレジャーボート	23	5	25	9	6	3	1	45	13	8	18	1	0	157	1
その他	7	8	0	0	1	4	0	1	0	1	2	0	0	24	0
計	62	29	46	14	10	19	1	58	20	20	27	1	1	308	40

※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、流氷、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
3.1	第 3 回 港湾専門委員会	①港湾計画の改訂（1 港中城湾港） ②港湾計画の一部変更（2 港油津港、名瀬港）
3.3	国家石油備蓄基地（志布志地区）の機動性向上に関する航行安全対策調査検討委員会第 2 回委員会	①第 1 回委員会議事概要（案） ②第 1 回委員会の課題と対応 ③ビジュアル操船シミュレーション検証結果 ④夜間開始荷役及び夜間離着積の安全対策案 ⑤報告書（案）
3.4	第 3 回 LNG バンカリング事業に係る安全対策に関する調査検討会	①第 2 回委員会議事概要（案） ②報告書（案）
3.10	第 2 回海運・水産関係団体打合せ	①第 1 回打合会議事概要（案） ②伊勢湾商船航行情報図の作成 ③報告書（案） ④次年度事業計画（案）
3.16	第 3 回海事の国際的動向に関する調査研究委員会（海洋汚染防止）	①第 2 回委員会議事概要（案） ②IMO 第 77 回海洋環境保護委員会（MEPC77）の審議結果 ③IMO 第 9 回汚染防止・対応小委員会（PPR9）対処方針
3.22	第 2 回通常理事会【書面審議】	①令和 4 年度事業計画 ②令和 4 年度収支予算 ③役員候補の選任 ④職務執行状況
3.22	第 2 回臨時社員総会【書面審議】	①役員の選任 ②令和 4 年度事業計画 ③令和 4 年度収支予算
3.25	海運・水産関係団体連絡協議会	①令和 3 年度事業計画 ②伊勢湾商船航行情報図 ③報告書 ④令和 4 年度事業計画
4.15	第 1 回海事の国際的動向に関する調査研究委員会（海上安全）	①委員会実施計画（案） ②調査テーマ（案） ③IMO 第 104 回海上安全委員会（MSC104）審議結果 ④IMO 第 105 回海上安全委員会（MSC105）対処方針（案）の検討
5.27	第 1 回海事の国際的動向に関する調査研究委員会（海洋汚染防止）	① 2022 年度事業実施計画 ② IMO 第 9 回汚染防止・対応小委員会（PPR9）の審議結果 ③ IMO 第 78 回海洋環境保護委員会（MEPC78）対処方針
5.31	第 1 回通常理事会	①令和 3 年度事業報告 ②令和 3 年度決算 ③令和 4 年度定時社員総会の招集 ④役員候補の選任 ⑤職務執行状況