

令和4年6月30日  
運輸安全委員会

貨物船WAKASHIO乗揚事故に係る意見に基づく報告について

運輸安全委員会は、標記につきまして令和4年6月30日付けで国土交通大臣に対して意見を行っていたところですが、今般、意見に基づく措置の報告がありましたのでお知らせします。(別添)

なお、この通知については、意見の内容を反映したものとなっています。

国海安第32号  
令和4年6月30日

運輸安全委員会事務局  
総務課長 殿

国土交通省海事局  
安全政策課長

貨物船 WAKASHIO 乗揚事故に係る意見について（回答）

令和4年6月30日付運委総第101号にて意見のあった標記の件について、令和4年6月30日付国海安第30号を一般社団法人日本船主協会へ発出し、傘下事業者を通じ、その船舶管理会社、用船者等の関係者に対し、外航海運事業の安全向上と安全文化醸成に向けて、積極的に取り組むよう要請したので、別添のとおり送付する。



国海安第30号  
令和4年6月30日

一般社団法人 日本船主協会 会長 殿

国土交通省 海事局  
安全政策課長

### WAKASHIO乗揚事故を受けた再発防止対策の徹底について

貨物船 WAKASHIO 乗揚事故に関しては、当課より令和3年3月24日付事務連絡「Wakashio 座礁事故を受けた再発防止対策にかかる推奨事項について（周知）」（別添1）を発出済みであり、貴会の傘下事業者においては、当該事務連絡に基づいて、既に再発防止対策に取り組んでいただいているものと承知しております。

今般、運輸安全委員会より、貨物船 WAKASHIO 乗揚事故に関する「船舶事故調査の経過報告について」（別添2）が公表されました。

同報告書では、日本商船隊の同種の事故の発生を防止する観点から、本事故の概要、本事故調査の経過及び現時点で確認された乗揚時の事実情報等の報告とともに、国土交通大臣に対し、船舶管理会社、用船者等の関係者を指導するよう意見が述べられたところです。

貴会におかれましては、傘下事業者を通じ、その船舶管理会社、用船者等の関係者に対し、昨年の再発防止対策に係る推奨事項とともに下記事項の周知及び徹底を図っていただき、引き続き、外航海運事業の安全向上と安全文化醸成に向けて、積極的に取り組んでいただきますよう、要請致します。

### 記

(1) 船舶管理会社にあつては、以下の事項を実施すること。

- ① 乗組員に対し、私的な事由で航路を変更するなどの不安全行動を取らないよう、教育及び訓練を繰り返し行い、危険取行性の抑制に努めるよう指導を徹底すること。

- ② 船長及び航海士に対し、航行予定海域の適切な海図等の水路図誌を入手し、船舶の安全が十分に確保されるような航海計画を立てるとともに、常時適切な見張り及び船位確認を行って船舶の安全運航に努めるよう指導を徹底すること。
- ③ 乗組員に対し、自社の安全管理マニュアルに定める適切な人員で船橋当直が行われるように指導を徹底すること。
- ④ 新たに管理船舶に乗り組む乗組員に対し、自社の安全管理マニュアルの内容を正確に理解させた上で乗船させ、また、乗船後も同マニュアルの教育を継続的に実施すること。

また、陸上部門において船舶の動静把握・監視が出来る体制が構築されるまでの間、船長と船舶管理会社との間で、船舶の位置情報を適時に共有する体制を整備するよう指導することが望ましい。

- (2) 用船者にあっては、用船している船舶の航行の安全を確保するため、船舶管理会社が実施する安全対策（上記(1)）に積極的に関与すること。
- (3) 加えて、関係者にあっては、陸上と異なる船上生活の特殊性に鑑み、長期間の国際航海に従事する船舶については、定額課金制でデータ通信が可能な機器の導入などの船上生活における利便性の確保等、船員が働きやすい労働環境に改善していくことが望ましい。

以上

事務連絡  
令和3年3月24日

一般社団法人 日本船主協会 会長 殿

国土交通省 海事局  
安全政策課長

Wakashio 座礁事故を受けた再発防止対策にかかる推奨事項について（周知）

現地時間令和2年7月25日19時25分（日本時間7月26日0時25分）頃、Okiyo Maritime Corp. が所有し、長鋪汽船(株)が管理する「WAKASHIO」（(株)商船三井が定期用船）が中国からブラジルに向けて航行中、モーリシャス共和国の南東岸から約0.9nmの位置においてサンゴ礁に乗揚げ座礁しました。

その後、同年8月6日には右舷の燃料タンクが損傷した結果、約1,000トンの燃料油が流出し、船舶撤去処理に時間を要しただけでなく、モーリシャス共和国沿岸に流出油が漂着したことにより、同国の貴重な自然環境に深刻な影響を及ぼすなど、世界的にも極めて大きな注目が集まることとなりました。

また、本事案におけるインパクトの大きさもあり、(株)商船三井においては、社会的責任の観点から、モーリシャス共和国への社会貢献活動等の対応が取られることとなりました。このように、ひとたび、重大な事故が発生すれば、責任者である船主（及び代理人である管理会社）のみならず、用船者（オペレーター）であっても、何らかの対応をとらざるを得ない場合もあり得るという一例となりました。このことを踏まえ、安全な運航に関しては、船主（及び代理人である管理会社）のみが担保するだけではなく、用船者（オペレーター）も安全運航の維持に努める必要があるといえます。

事故原因の究明については、現在、パナマ共和国、モーリシャス共和国及び我が国の運輸安全委員会において、調査が実施されているところですが、同調査結果を待つことなく、(株)商船三井及び長鋪汽船(株)においては、事故の推定原因及び再発防止対策について、検討や取組を進めてきており、先般、両社から再発防止策等について当局に対し報告がありました。これを受け、専門家の意見を踏まえ、今般の事故の推定原因及び同種事故の再発防止策についての推奨事項として以下のとおりとりまとめました。

貴会におかれましては、本内容について傘下事業者にも周知のうえ、本内容を参考にさせていただき、外航海運事業における更なる安全向上と安全文化醸成に向けて取り組んでいただきますよう、お願い申し上げます。

## 記

### 1. 推定原因

#### (1) 乗組員の安全意識の不足

- ・大型船が陸岸に接航することに対し、危険であるという認識が不足していた。
- ・座礁以前にも航海中に陸岸へ複数回接航していた事実が判明したが、その際の成功体験から不安全行為に対する慣れ（危険感受性の低下・規則遵守意識の低下）が生じ、不安全行動（再度の陸岸への接航）を行った可能性がある。

#### (2) 安全航海に必要な規程の認識不足及び履行不十分

##### ①電子海図の運用について

- ・電子海図情報表示システム（ECDIS）で使用していた小縮尺海図<sup>[注]</sup>が、沿岸航海に適さない水深等の情報量の少ない海図であることを理解していなかった。

[注]：小縮尺海図は、広い範囲を簡略に表示した海図。大縮尺海図は、狭い範囲を詳細に表示した海図。（例 1/3, 500, 000：1/22, 000＝小縮尺：大縮尺）

##### ②航海当直について

- ・事故発生前の計画航路変更の際し、新たな航海計画が作成されておらず、針路上の危険について適切な検証がなされていなかった。
- ・レーダーによる離岸距離の測定や目視での状況確認を怠っていた。
- ・当直者が携帯電話を船橋に持ち込み、当直中に船長らとともに携帯電話を使用していた。
- ・事故発生時に当直体制は航海士1名のみであり、日没後においても操舵手は航海当直に配置されていなかった。

### 2. 推奨する再発防止対策

#### (1) 乗組員に対する安全意識の更なる醸成

- ①本海難事故に関し、推定原因等を含む注意喚起文書の発出等による安全意識、規律遵守意識の向上
- ②訪船や乗船前ブリーフィング等を通じた乗組員との対話等による安全に関わる意識と知識の実態把握とそれを踏まえた必要な対応

#### (2) 教育訓練の実施

- ①航海計画策定及び変更時等に関して必要な各規程・手順書等について、その存在（最新版であることの確認を含む）と、乗組員の理解、遵守状態を再確認すること
- ②電子海図情報表示システム（ECDIS）等、航海機器の機能や適切な使用方法について、e-Learning等を通じて再確認すること。なお、便利な航海機器に頼り過ぎることは逆に、危険感受性を低下させることや、航海機器の故障時等は、事故を惹起する可能性があるため、航海機器への過信は禁物であるとの注

意を促すことや目視の重要性を再認識することも必要である

- (3) オペレーターと船主との安全管理に関する更なる信頼・連携関係を強化
  - ・定期的な連絡会や相互訪問等の実施による、オペレーターと船主間の安全管理に関する緊密なコミュニケーションを実施し、安全管理に関する更なる信頼・連携関係を強化すること
- (4) 陸上サポート体制の強化
  - ・船主、用船者（オペレーター）等の輸送に係る陸上部門の安全運航の重要性への更なる理解と船側への支援強化を図ること
- (5) ハードウェアの活用
  - ①福利厚生面での船陸間通信環境の改善に努めること
  - ②電子海図を利用するにあたっては、航路をカバーしている適切な縮尺の海図を利用できるようにするほか、可能であれば、陸上に接近すれば自動的に大縮尺海図に切り替わるシステム等の利用も検討することが望ましいこと
  - ③AIS 情報を確認出来るシステム等の導入により、陸上部門において船舶の動静把握・監視が出来る体制の構築を図ること

## 船舶事故調査の経過報告について

令和4年6月30日  
国土交通省 運輸安全委員会

令和2年7月25日、モーリシャス共和国モーリシャス島南東部の浅所で発生した貨物船<sup>ワカシオ</sup>WAKASHIO乗揚事故については、環境への深刻な被害を含むことから、SOLAS条約に基づく事故調査コード上の「非常に重大な海上事故」に該当するとともに、日本商船隊<sup>\*</sup>が関係する事故であるため、同コードに基づき、本事故の海上安全調査国であるパナマ共和国（旗国）及びモーリシャス共和国（沿岸国）から、日本も実質的な利害関係国として海上安全調査国となることについて、合意を得たことから、現地調査を含め鋭意調査を進めているところである。

今後、本事故により発生した油の流出等について更なる調査及び解析を実施することとなるため、最終的な報告書を取りまとめるまでには、なお一層の時間を要することが見込まれる。

しかしながら、日本商船隊の同種の事故の発生を防止する観点から、運輸安全委員会は、本事故の概要、本事故調査の経過及び現時点で確認された乗揚時の事実情報等を報告し、公表するとともに、国土交通大臣に対し、意見を述べることとした。

なお、本経過報告の内容については、今後、新たな情報が判明した場合、変更することがあり得る。

---

<sup>\*</sup> 「日本商船隊」とは、我が国外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいい、①日本籍船（日本国民、日本の法令により設立された会社等が所有している船舶）、②外国籍船（外国企業（我が国外航海運企業の海外子会社を含む。）から用船（チャーター）している船舶）で構成されている。なお、日本の海上貿易量のうち63.1%の輸送を日本商船隊が担っている。（出典元：国土交通省 海事レポート2020）



# 貨物船<sup>ワカシオ</sup>WAKASHIO乗揚事故に係る船舶事故調査について（経過報告）

## 1 船舶事故の概要

貨物船<sup>ワカシオ</sup>WAKASHIO（以下「本船」という。）は、船長ほか19人が乗り組み、ブラジル連邦共和国トゥバラン港に向けて航行中、令和2年7月25日19時25分ごろ（モーリシャス時間<sup>\*2</sup>）、モーリシャス共和国モーリシャス島南東部の浅所に乗り揚げた。

本船は、乗組員に死傷者はいなかったが、船体に座屈<sup>\*3</sup>等を生じ、のちに燃料油が流出した。

## 2 船舶等に関する情報

### 2.1 船舶の主要目

IMO 番号	9337119
船籍港	パナマ（パナマ共和国）
船舶管理会社	<sup>ながしき</sup> 長鋪汽船株式会社（以下「A社」という。）
用船者	株式会社商船三井（以下「B社」という。）
船舶所有者	OKIYO MARITIME CORP.（以下「C社」という。）
船級	一般財団法人日本海事協会
総トン数	101,932トン
L×B×D	299.95m×50.00m×24.10m
船質	鋼
機関	ディーゼル機関1基
出力	16,860kW
推進器	4翼固定ピッチプロペラ1個
進水年月日	平成19年3月9日

（写真1 参照）

<sup>\*2</sup> モーリシャス時間は、協定世界時（UTC）から4時間進んでいる（日本標準時から5時間遅れている）現地時間である。

<sup>\*3</sup> 「座屈」とは、構造物に加える荷重（主に圧縮）を次第に増加すると、ある荷重で釣合いが不安定となり急に大きなたわみが生じ、急激な耐力低下が生じることをいう。



写真1 本船

## 2.2 船舶構造等に関する情報

一般配置図によれば、本船は、船尾船橋型のケープサイズ<sup>\*4</sup>のばら積み貨物船で、船首から順に1番から9番の貨物倉を有し、その両舷側及び下部に12個のバラスト水タンクが、船尾部に機関室とその両舷側に3つの燃料油タンク等がそれぞれ配置されていた。(図1参照)

---

<sup>\*4</sup> 「ケープサイズ」とは、船体がパナマ運河及びスエズ運河も通航できない大きさであるため、航路としてインド洋～大西洋を南アフリカ共和国の喜望峰 (Cape of Good Hope) 回りで、また、大西洋～太平洋をチリ共和国のホーン岬 (Cape of Horn) 回りで行き来する船舶のことをいう。(ただし、スエズ運河は、近年の改良により、喫水制限を満たした船舶の通航が可能である。)

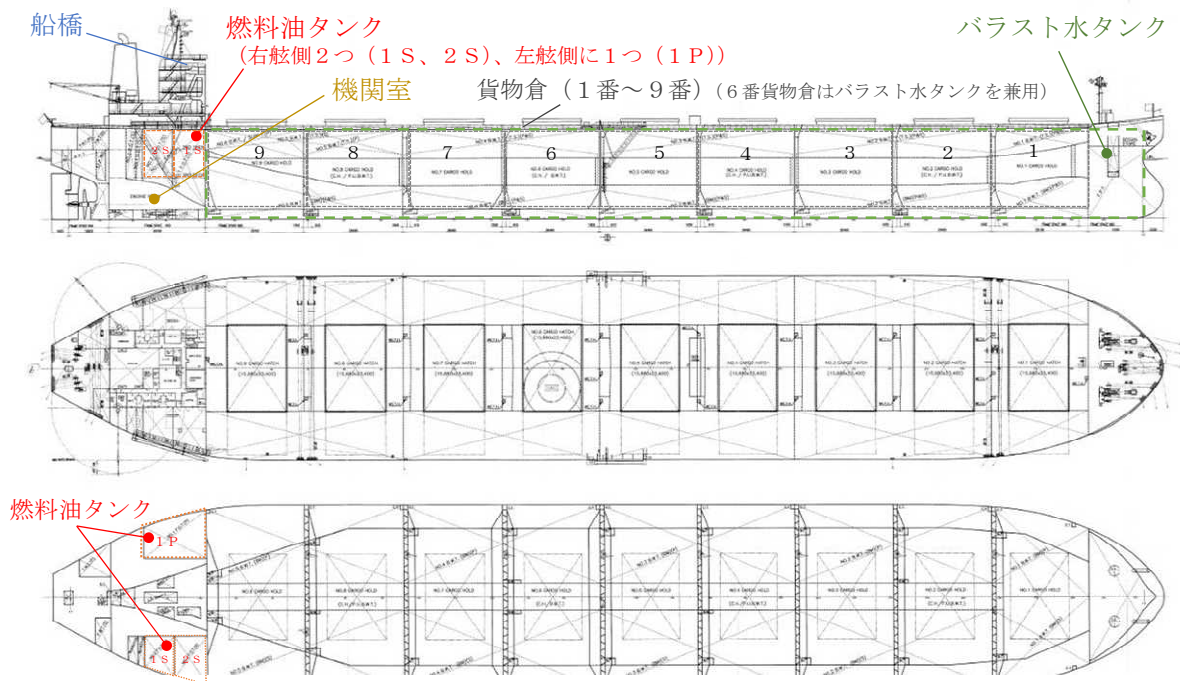


図1 一般配置図

A社の回答書によれば、本事故当時、積荷はなく、喫水は、船首約7.91m、船尾約11.16mであり、船体、機関及び機器類に不具合及び故障はなかった。

### 3 人の死傷、船舶等の損傷

#### 3.1 人の死傷

死傷者はいなかった。

#### 3.2 船舶の損傷

本船は、乗揚後、隔壁部に座屈等が生じ、船体が二つに分断され、全損となった。  
(写真2参照)



写真2 分断された船体













































































