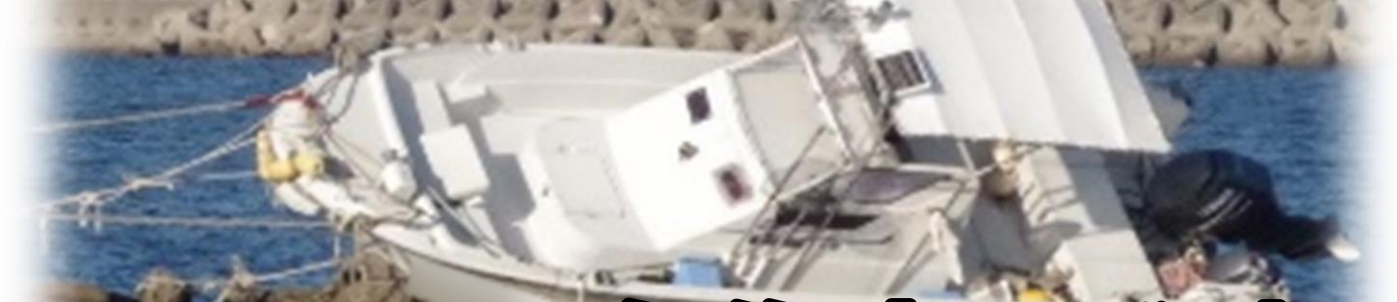




BACKNUMBER (二次元コードは右側をご利用ください。)

[https://www.kaiho.mlit.go.jp/07kanku/gyoumu/kyunan/marine\\_anzen\\_report/](https://www.kaiho.mlit.go.jp/07kanku/gyoumu/kyunan/marine_anzen_report/)

## 乗揚げ事故発生!



船位不確認により乗揚げた  
プレジャーボート

## 負傷者も発生!

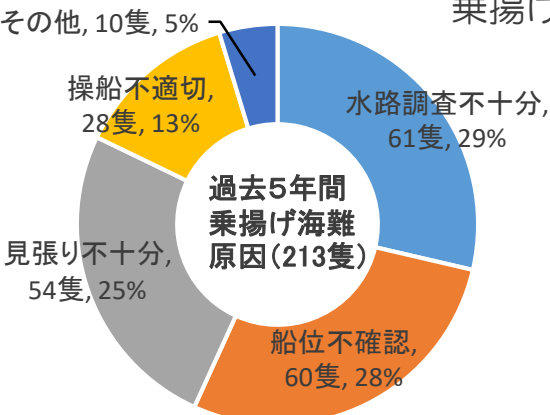
### 事件事例1 (船位不確認)

プレジャーボートA丸船長は、夜間、船釣りのため友人2名を乗船させ航行中、何度も航行している慣れた海域であったことから、目視や自船のGPSプロッター等で位置を確認することなく漫然と航行したため、岩礁に乗揚げたもの。乗揚げ後、乗船者が118番通報により海上保安庁に救助を要請、乗船者は海上保安官等により救助された。乗船者は裂傷、骨折により全治3週間の怪我を負った。乗揚げたA丸は後日、船長手配の船により引き出し救助された。

### 事件事例2 (水路調査不十分)

プレジャーボートB丸船長は、小型船舶操縦者免許を取得後初めての航海であったが、水路調査を実施することなく、釣りのため友人3名を乗船させ定係港を出港した。出港後、友人に釣りをを行う前に景色を見せようと思い、不慣れた海域を漫然と航行したため、浅瀬の存在に気がつかないまま船底を浅瀬に抵触させたもの。抵触後、エンジンの回転数及び速力が低下していなかったことから、損傷はないだろうと判断し、そのまま航行していたところ、船底の破口から機関室に浸水し、エンジンが停止した。船長は自力航行は不可能と判断し、118番通報により海上保安庁に救助を要請し曳航救助された。

乗揚げ海難原因別割合 (H29~R3)



第七管区内の過去5年間に発生した乗揚げ海難を原因別にみると、水路調査不十分61隻(29%)、船位不確認60隻(28%)、見張り不十分54隻(25%)と8割以上が単純な調査、確認不足が原因で乗揚げ海難が発生しています。

# 乗揚げ海難を防ぐための様々な防止措置

## 水路調査の実施

出港前に適正な海図等により水路調査を実施し、水深の浅い水域や浅瀬等に接近しないコースを設定しましょう。航海計器の測深警報を設定して浅瀬等に近づかないことも有効です。



「他の船が通っているから大丈夫」、「一回通れたから大丈夫」などの思い込みは厳禁です！

## 船位の確認

航行に慣れた海域であっても、思い込みや経験のみに頼らずに海図、航路標識、目視及びレーダーやGPS等の航海計器等を適切に使用し、常に自船の位置を確認しましょう。航行に安全な海域及び危険な海域を常に確認するよう心掛けましょう。視界不良時や夜間の航行は自船がどこにいるのか把握しづらくなるので、特に注意するようにしましょう。



## 見張りの徹底

目視及び航海計器等あらゆる手段を利用して適切な見張りを行い、浅瀬等への接近を回避しましょう。



居眠りによる乗揚げ海難も発生していることから、少しでも眠気を感じたら、

- ・操舵席に座らずに立つ
- ・外気に当たる
- ・ガムを噛む

等の対策を取るようにして居眠りをしないようにしましょう！

下の二次元コードから運輸安全委員会作成の「注意喚起情報」を確認することが出来ます。「注意喚起情報」では、事故多発水域での注意すべき点や過去に発生した事故の状況、事故防止策が掲載されています。航行予定の海域がある場合はよく確認しておきましょう。

二次元コードはこちら→

