

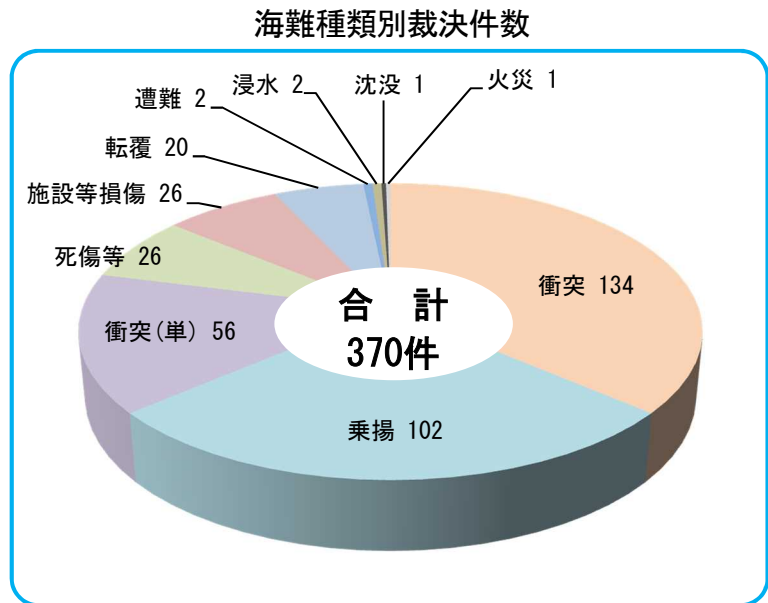
## 裁決の状況と原因

### 1 裁決の状況

#### (1) 海難種類別裁決件数

平成28年には、370件の裁決が言い渡されました。

海難種類別では、衝突が134件と最も多く、全件数の36.2%を占めており、以下、乗揚が102件(27.6%)、衝突(単)が56件(15.1%)、死傷等が26件(7.0%)、施設等損傷が26件(7.0%)、転覆が20件(5.4%)などとなっています。



#### (2) 船種・海難種類別隻数

裁決の対象となった船舶は525隻となっており、船種別では、漁船が199隻で最も多く、全隻数の37.9%を占め、次いでプレジャーボートが129隻(24.6%)となっています。

海難種類別では、衝突が275隻と最も多く、全隻数の52.4%を占めており、次いで乗揚が106隻(20.2%)となっています。

#### 船種・海難種類別隻数

(単位：隻)

船種	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	死傷	施設損傷	火災	浸水	合計
旅客船	3	3	5			1	5				17
貨物船	43	9	14					10			76
油送船	13	2	3					1			19
漁船	108	24	43		12	1	7	3		1	199
引船	5	2	5		1				1		14
押船	2	2	2		1			3			10
作業船	5	1					1	2			9
遊漁船	12	2	3				1	2			20
瀬渡船			4		1		1				6
プレジャーボート	75	12	18	1	6		12	5			129
交通船			1					1			2
公用船	1		2					1			4
非自航船	6	3	4					1			14
その他	2		2		1					1	6
合計	275	60	106	1	22	2	27	29	1	2	525

※ 「非自航船」とは、はしけ、バージ、台船等をいう。

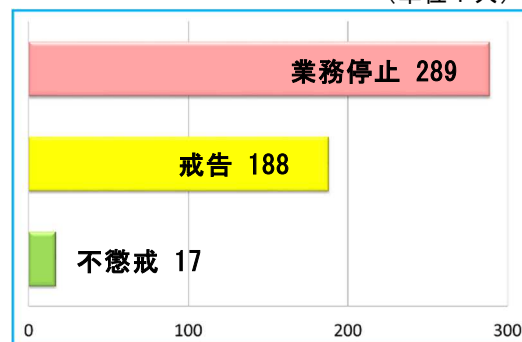
(3) 免許種類別懲戒の状況

懲戒の状況 (単位：人)

① 懲戒の状況

平成28年に言い渡された370件の裁決のうち、受審人は494人で、業務停止を言い渡された者が289人(58.5%)、戒告が188人(38.1%)、不懲戒<sup>(※1)</sup>が17人(3.4%)となっています。

なお、懲戒免除<sup>(※2)</sup>はありませんでした。



② 受審人の免許種類別

受審人の免許種類別では、一級小型船舶操縦士が267人と全体の54.0%を占め最も多くなっており、次いで二級小型船舶操縦士が76人(15.4%)となっています。

(※1) 「不懲戒」・・・受審人の行為に職務上の故意又は過失が認められず、懲戒されなかったもの。

(※2) 「懲戒免除」・・・懲戒すべきところを本人の経歴等を考慮して免除したもの。

免許	懲戒	免許取消	業務停止	戒告	不懲戒	懲戒免除	合計
海技士(航海)	一級		5	1			6
	二級		1				1
	三級		16	12	1		29
	四級		31	13	3		47
	五級		13	19	1		33
	六級		8	8			16
海技士(機関)	一級						0
	二級						0
	三級					1	1
	四級				1		1
	五級				2		2
	六級						0
小型船舶操縦士	一級		170	90	7		267
	二級		34	40	2		76
	特殊		10	1	2		13
水先人	一級		1	1			2
	二級						0
	三級						0
合計		0	289	188	17	0	494

※ 小型船舶操縦士のうち「特殊」には、「一級」又は「二級」との併有者は含まない。

## 2 裁決における原因

### (1) 原因総数

裁決で原因とならなかった船舶 36 隻を除く 489 隻の原因総数は、合計 563 件となっています。

### (2) 原因分類別

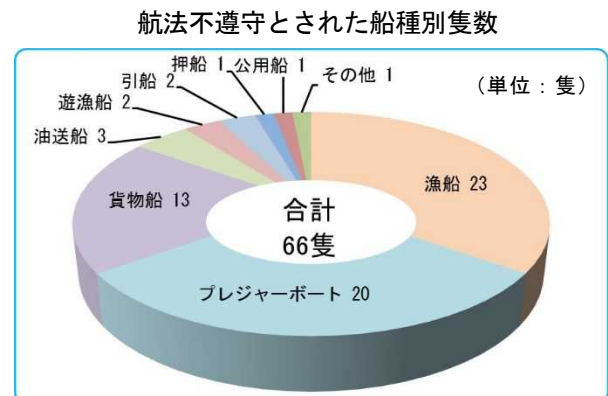
原因分類別にみると、「見張り不十分」が 186 件と最も多く、原因総数の 33.0%を占めており、次いで「船位不確認」が 67 件(11.9%)、「航法不遵守」が 66 件(11.7%)、「居眠り」が 64 件(11.4%)、「信号不履行」が 43 件(7.6%)となっています。(※原因分類の詳細については、本書資料編の「資料1」及び「資料2」を参照。)

次の項では、原因分類別で「航法不遵守」の船種別・適用法令別にみた状況と、裁決から、海難発生防止の教訓となる『主な事例』として航法別に5事例を紹介します。

### (3) 「航法不遵守」が原因とされた海難

#### ① 船種別

「航法不遵守」が原因とされた 66 件 (66 隻) について、船種別にみると、漁船が 23 隻 (34.8%) と最も多く、次いでプレジャーボートが 20 隻 (30.3%)、貨物船が 13 隻 (19.7%) などとなっています。

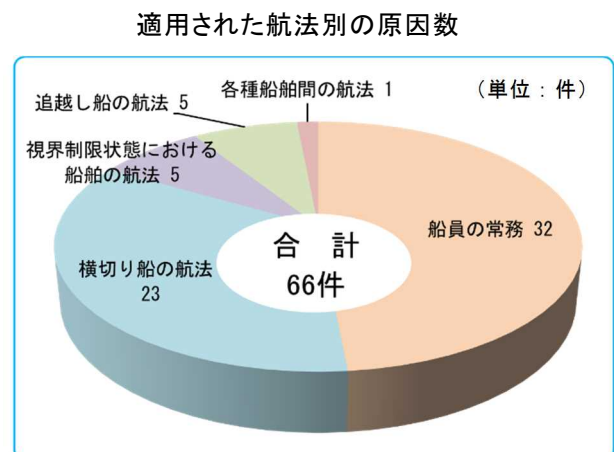


#### ② 適用法令別

「航法不遵守」が原因とされた 66 件全てに海上衝突予防法が適用されたものとなっています。

#### ③ 適用された航法

海上衝突予防法が適用された海難 66 件では、「船員の常務」が 32 件(48.5%)と最も多く、次いで「横切り船の航法」が 23 件(34.8%)、「視界制限状態における船舶の航法」が 5 件(7.6%)などとなっています。

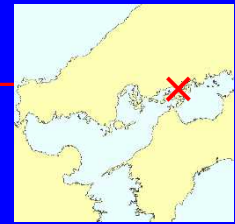


## ①狭い水道等・視界制限状態における船舶の航法

(海上衝突予防法第9条及び同19条)

油送船A丸 油送船B号 衝突事件 【A丸船長：業務停止1箇月】

霧で視界制限状態となった狭い水道で油送船同士が衝突した事例



### 原因

本件衝突は、霧で視界が制限された青木瀬戸において、東行中のA丸が、航路筋の右側端に寄って航行しなかったばかりか、霧中信号を行わず、レーダーによる動静監視が不十分で、西行中のB号と著しく接近することを避けることができない状況となったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかったこと、B号が、航路筋の右側端に寄って航行しなかったばかりか、霧中信号を行わず、レーダーによる見張り不十分で、A丸と著しく接近することを避けることができない状況となったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかったこととによって発生したものである。

**油送船A丸** (12人乗り組み)  
 総トン数/3,520トン  
 富山県伏木富山港→広島県尾道糸崎港  
 右舷中央部外板に破口、貨物油倉に浸水

**油送船B号** (キリバス共和国船籍, 5人乗り組み)  
 総トン数/299トン  
 広島県尾道糸崎港→インドネシア共和国スマラン  
 球状船首に破口、船首部に圧壊

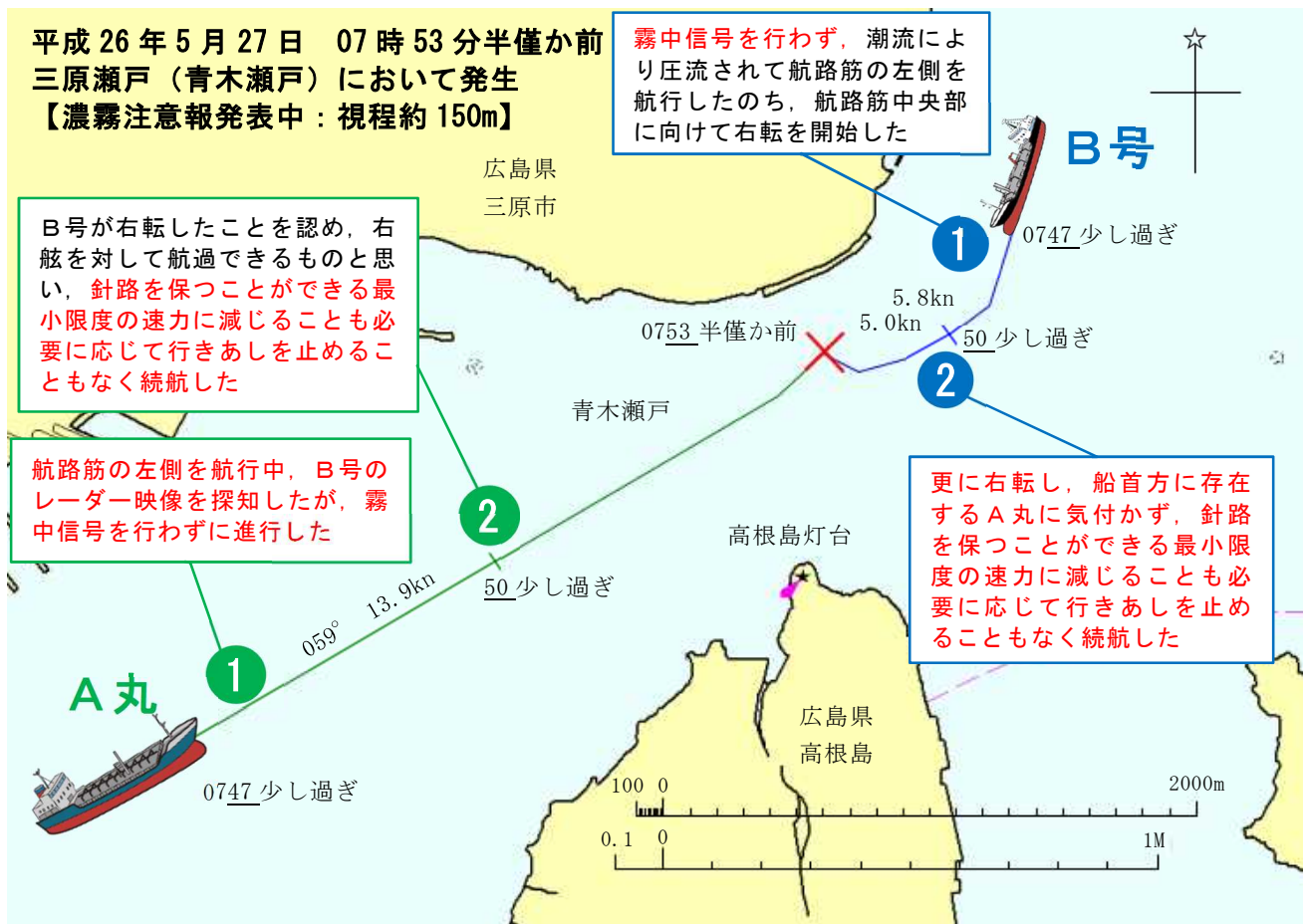
平成26年5月27日 07時53分半僅か前  
 三原瀬戸(青木瀬戸)において発生  
 【濃霧注意報発表中：視程約150m】

霧中信号を行わず、潮流により  
 圧流されて航路筋の左側を  
 航行したのち、航路筋中央部  
 に向けて右転を開始した

B号が右転したことを認め、右  
 舷を対して航過できるものと思  
 い、針路を保つことができる最  
 小限度の速力に減じることも必  
 要に応じて行きあしを止めるこ  
 ともなく続航した

航路筋の左側を航行中、B号の  
 レーダー映像を感知したが、霧  
 中信号を行わずに進行した

更に右転し、船首方に存在  
 するA丸に気付かず、針路を  
 保つことができる最小限  
 度の速力に減じることも必  
 要に応じて行きあしを止め  
 ることもなく続航した



### 教訓

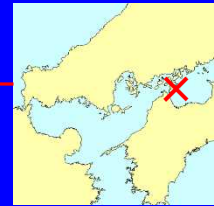
狭い水道等では右側端に寄って航行すること。  
 視界制限状態においては、探知した他船のレーダー映像を継続して観察すること。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/28nen/7ns/ns2802/27ns020.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/28nen/7ns/ns2802/27ns020.html)

## ②追越し船の航法

(海上衝突予防法第13条)

貨物船A丸 貨物船B号 衝突事件 【A丸甲板長：業務停止1箇月】  
 貨物船A丸が貨物船B号を追い越す態勢で接近して衝突した事例

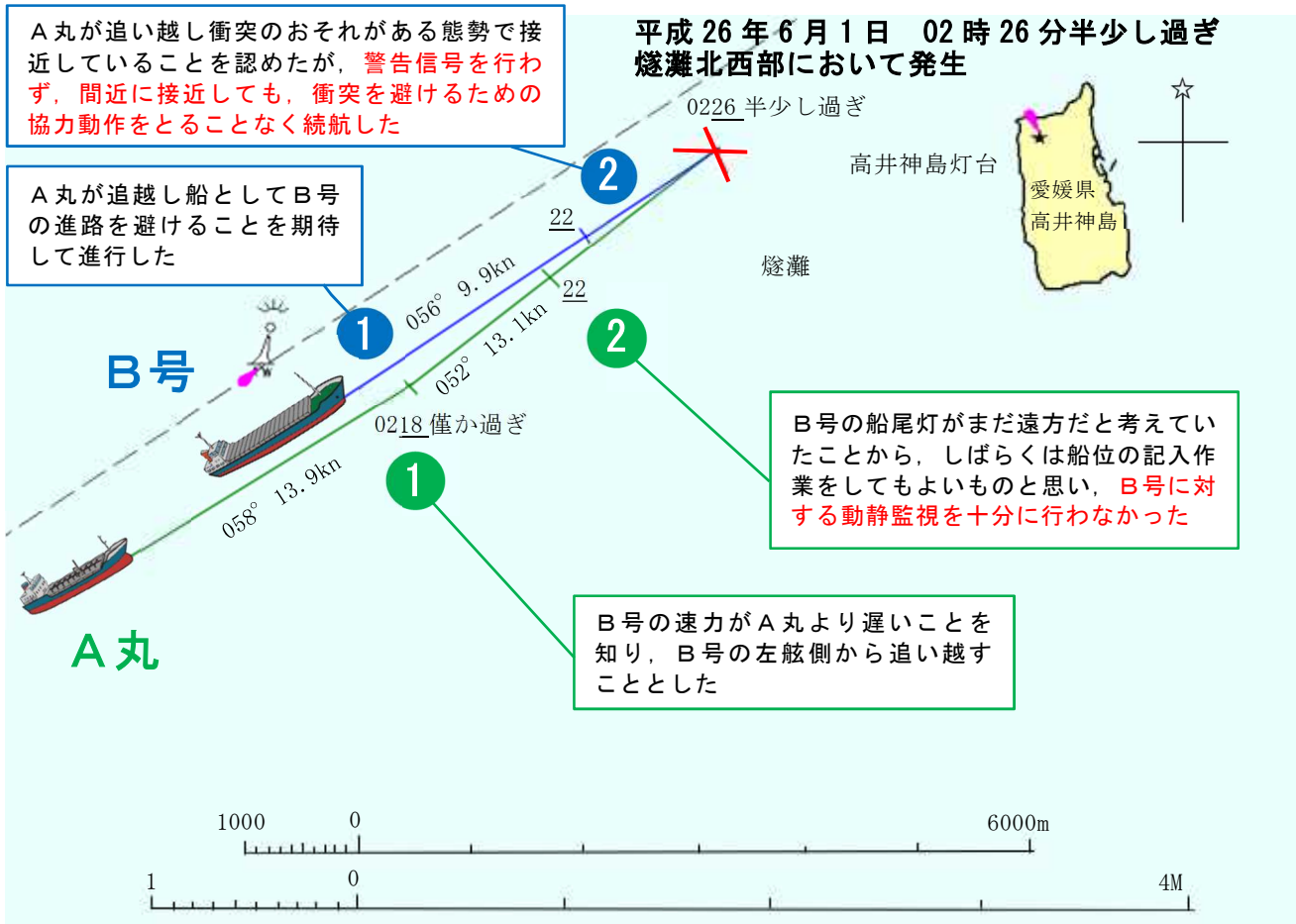


### 原因

本件衝突は、夜間、燧灘北西部において、B号を追い越すA丸が、動静監視不十分で、B号を確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまでその進路を避けなかったことによって発生したが、B号が、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

**貨物船A丸** (5人乗り組み)  
 総トン数/498トン  
 大分港→岡山県水島港  
 船首部外板に亀裂を伴う圧壊等

**貨物船B号** (ベリーズ船籍, 12人乗り組み)  
 総トン数/1,997トン  
 関門港→岡山県片上港  
 右舷船尾外板に破口を伴う凹損等



### 教訓

他船を追い越す場合、船首方に他船の船尾灯を視認したときには、目測だけでなく、レーダー等を活用して他船との接近状況を十分に確認すること。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/28nen/5hs/hs2801/27hs034.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/28nen/5hs/hs2801/27hs034.html)

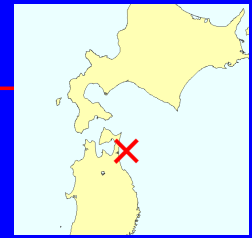
### ③横切り船の航法

(海上衝突予防法第15条)

#### 油送船A丸 漁船B丸 衝突事件

【B丸船長：業務停止1箇月 A丸一等航海士：戒告】

油送船と漁船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突した事例



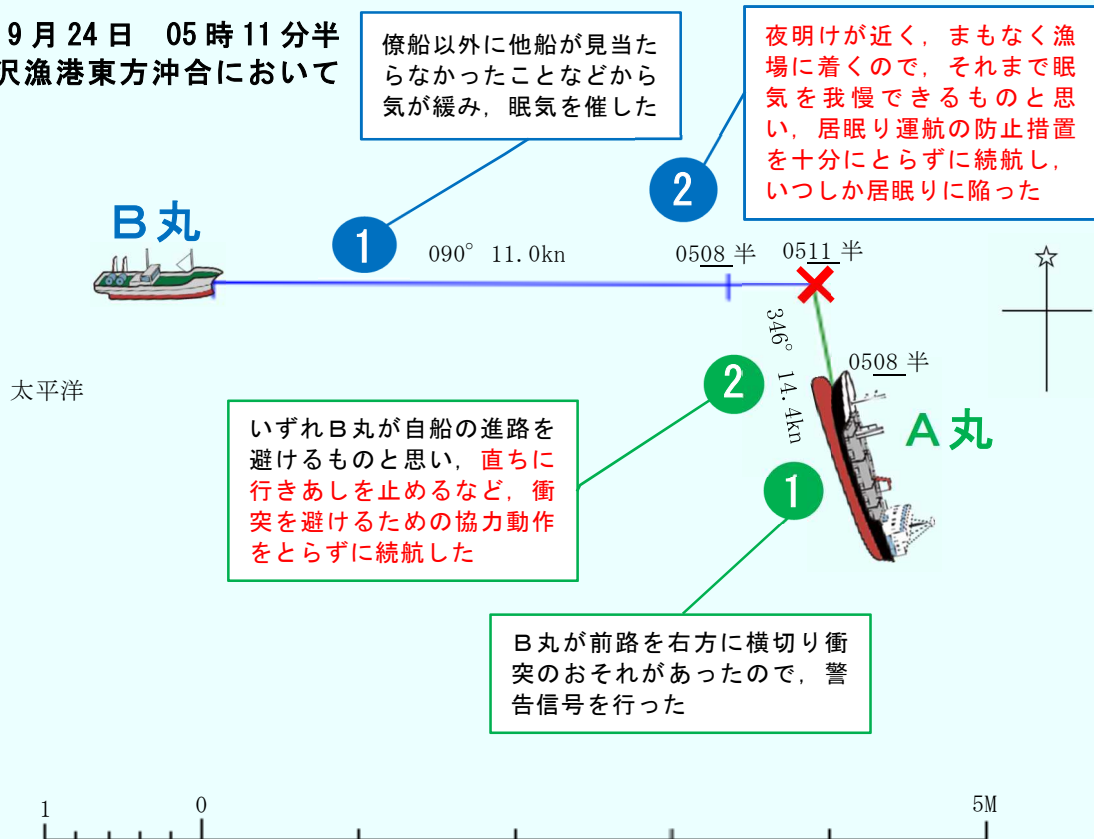
### 原因

本件衝突は、日出前の薄明時、青森県三沢漁港東方沖合において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近中、東行するB丸が、居眠り運航の防止措置が不十分で、前路を左方に横切るA丸の進路を避けなかったことによって発生したが、北上するA丸が、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

**油送船A丸** (11人乗り組み)  
 総トン数/3,796トン  
 京浜港川崎区→北海道石狩湾港  
 左舷船尾部外板に凹損を伴う擦過傷

**漁船B丸** (3人乗り組み)  
 総トン数/9.7トン  
 青森県三沢漁港→漁場  
 右舷船首部ブルワークに亀裂を伴う擦過傷

平成27年9月24日 05時11分半  
 青森県三沢漁港東方沖合において発生



### 教訓

単独の航海当直に就き、椅子に腰を掛けた姿勢で眠気を催した場合、居眠り運航とならないよう、椅子から立ち上がるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとること。  
 避航船と間近に接近し、同船の動作のみでは衝突を避けることができないと認める場合には、直ちに行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとること。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/28nen/2sd/sd2812/28sd022.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/28nen/2sd/sd2812/28sd022.html)

### ④各種船舶間の航法

(海上衝突予防法第 18 条)

漁船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件【A 丸船長：業務停止 1 箇月 B 丸船長：戒告】  
航行中の漁船と漁ろうに従事している漁船が衝突した事例

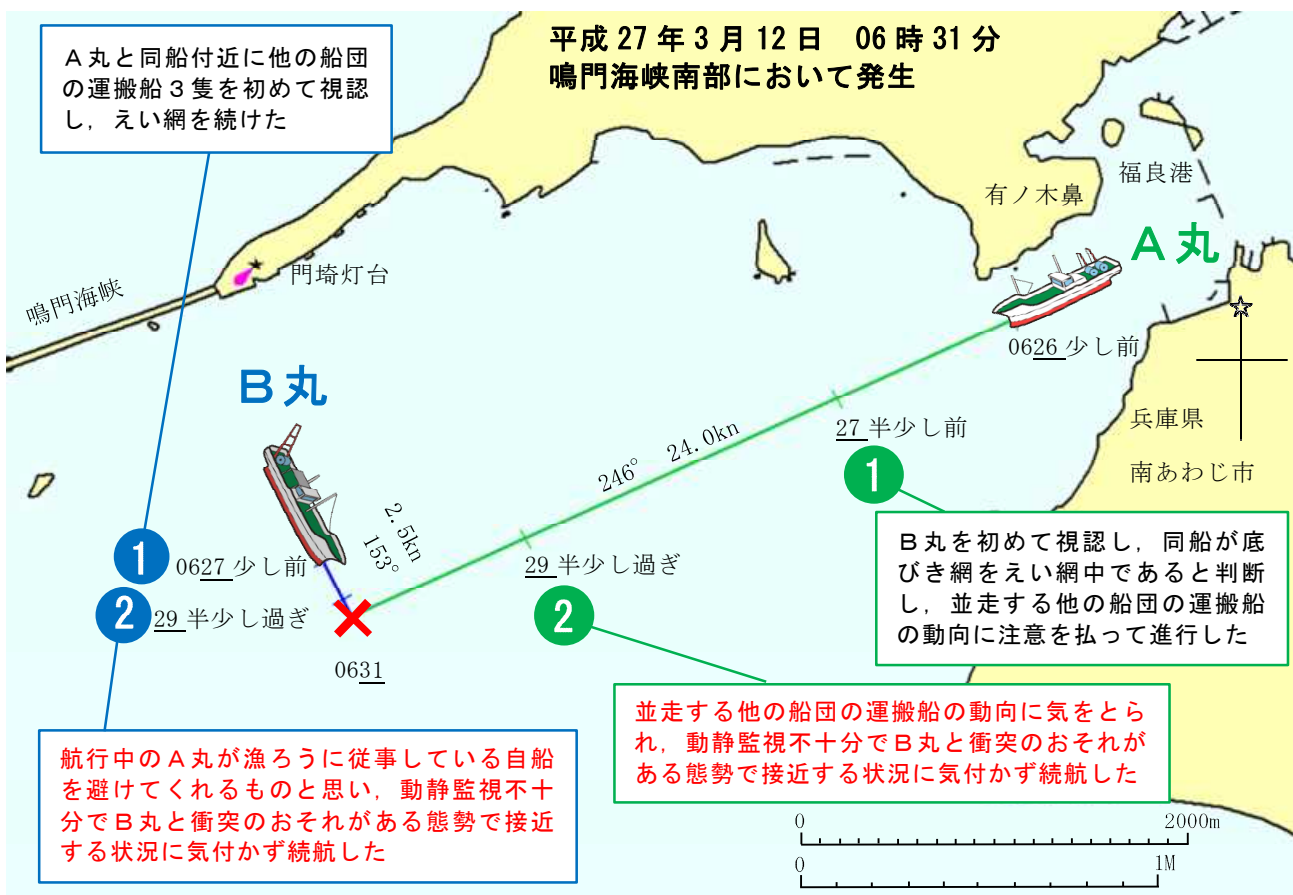


### 原因

本件衝突は、鳴門海峡南部において、漁場に向けて航行中の A 丸が、動静監視不十分で、漁ろうに従事している B 丸の進路を避けなかったことによって発生したが、B 丸が、動静監視不十分で、避航を促す音響信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

**漁船 A 丸** (1 人乗り組み)  
総トン数/8.5 トン  
兵庫県福良港→漁場  
船首部に亀裂等

**漁船 B 丸** (2 人乗り組み)  
総トン数/4.9 トン  
兵庫県門埜南東方の漁場で操業中  
操舵室及び揚網用ローラー等に損壊を生じて転覆、全損  
船長が左前頭部裂創等



### 教訓

接近する他船を認めた場合には、衝突のおそれの有無を判断できるよう、動静監視を継続して行うこと。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/28nen/4kb/kb2811/28kb017.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/28nen/4kb/kb2811/28kb017.html)

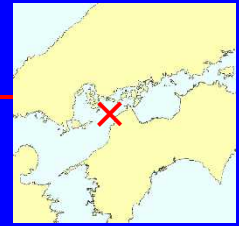
## ⑤ 船員の常務

(海上衝突予防法第 38 条及び同 39 条)

### 遊漁船 A 丸 モーターボート B 丸 衝突事件

【A 丸船長：業務停止 1 箇月 B 丸船長：戒告】

### 航行中の遊漁船と漂流中のモーターボートが衝突した事例

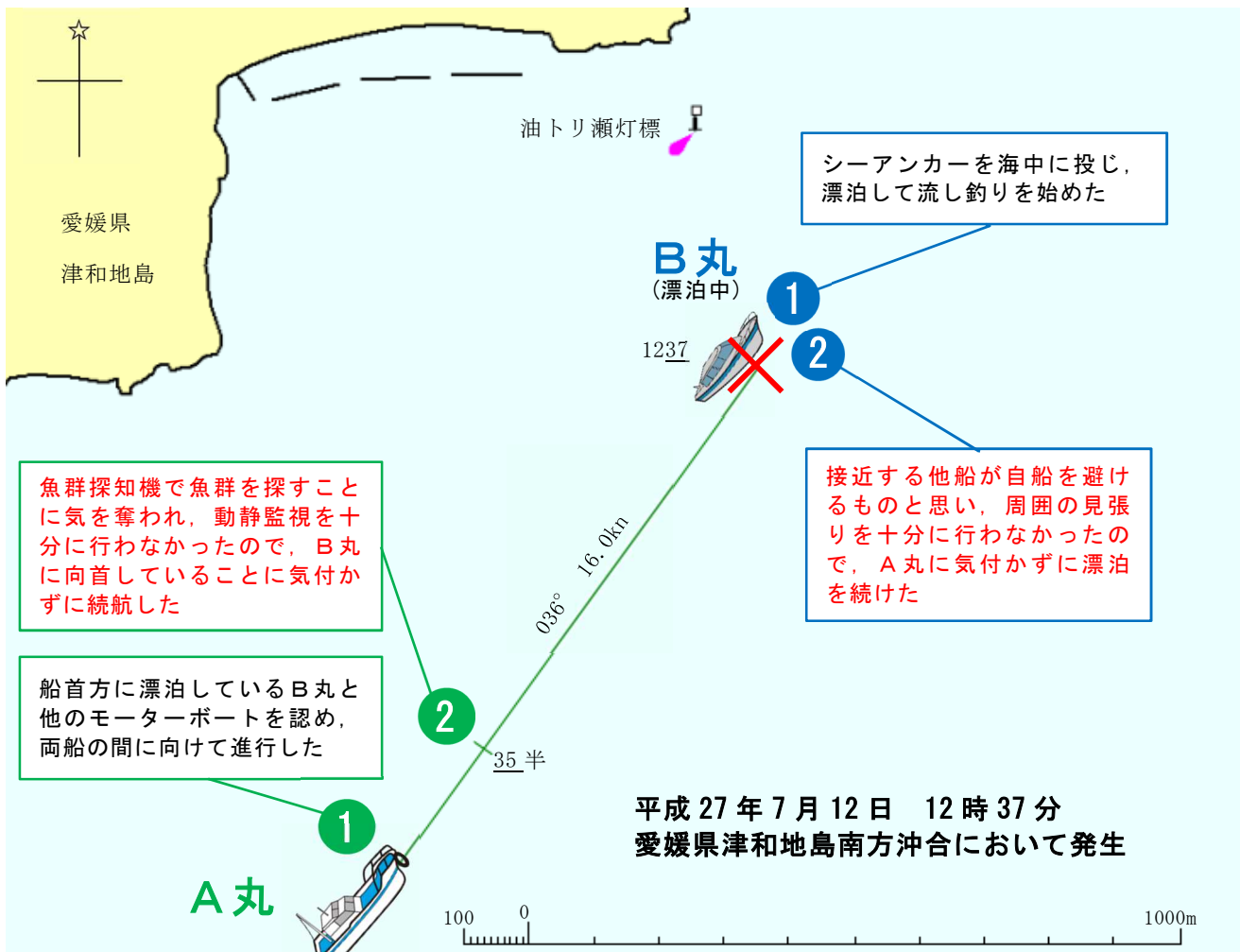


## 原因

本件衝突は、愛媛県津和地島南方沖合において、釣り場に向けて航行中の A 丸が、動静監視不十分で、前路で漂流中の B 丸を避けなかったことによって発生したが、B 丸が、見張り不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

**遊漁船 A 丸** (1 人乗り組み, 釣り客等 10 人)  
 総トン数 / 3.5 トン  
 広島県安芸郡坂町の係留地 → 釣り場  
 左舷船首部外板に擦過傷

**モーターボート B 丸** (1 人乗り組み, 同乗者 3 人)  
 登録長 / 7.14m  
 広島県呉市警固町所在のマリーナ → 釣り場  
 右舷船首部外板に亀裂, 同部ハンドレールに曲損等



## 教訓

航行中、船首方に漂流中の船舶を認めた場合は、動静監視を十分に行うこと。また、漂流中の船舶も周囲の見張りを十分に行うこと。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/28nen/5hs/hs2810/28hs024.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/28nen/5hs/hs2810/28hs024.html)



#### (4) 船種別による海難の原因分類

裁決の対象となった船舶のうち、旅客船、貨物船、油送船、漁船、遊漁船、瀬渡船及びプレジャーボートについて、その原因を分類してみると、次のとおりとなります。

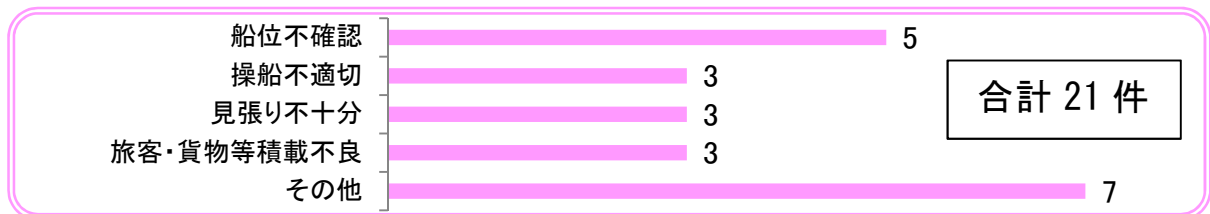
なお、裁決では1隻の船舶について複数の原因を示すことがあるので、船舶隻数と原因数が同数にならない場合があります。

「主な船種」の原因分類別にみた状況と、裁決から、海難発生防止の教訓となる『主な事例』として船種別に7事例を紹介します。

##### ① 旅客船

「乗揚、死傷」が最も多く、原因分類別では「船位不確認」が多くなっています。

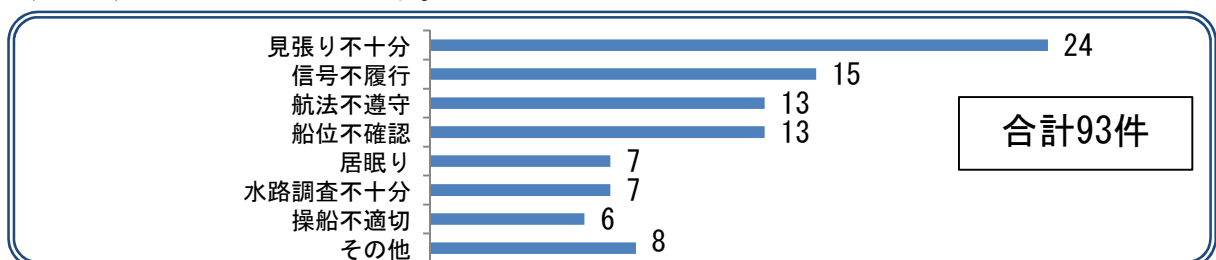
旅客船の海難は17隻（船種別の海難総隻数については、本書8ページの「船種・海難種類別隻数」を参照。以下同じ。）であり、このうち乗揚、死傷が5隻と最も多く、原因分類別では、合計21件の原因が示されており、「船位不確認」が5件（23.8%）、「操船不適切」、「見張り不十分」及び「旅客・貨物等積載不良」がそれぞれ3件（14.3%）などとなっています。



##### ② 貨物船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」が多くなっています。

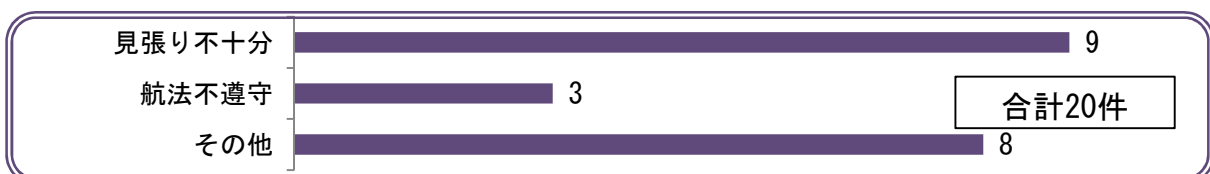
貨物船の海難は76隻であり、このうち衝突が43隻と最も多く、原因分類別では、合計93件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く24件（25.8%）、次いで「信号不履行」が15件（16.1%）、「航法不遵守」及び「船位不確認」がそれぞれ13件（14.0%）などとなっています。



##### ③ 油送船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」が多くなっています。

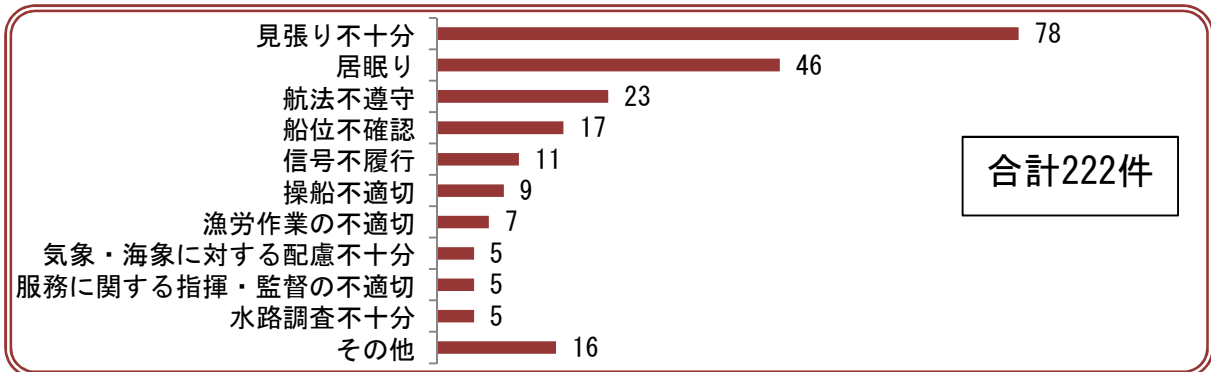
油送船の海難は19隻であり、このうち衝突が13隻と最も多く、原因分類別では、合計20件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く9件（45.0%）、次いで「航法不遵守」が3件（15.0%）などとなっています。



④ 漁船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」、「居眠り」が多くなっています。

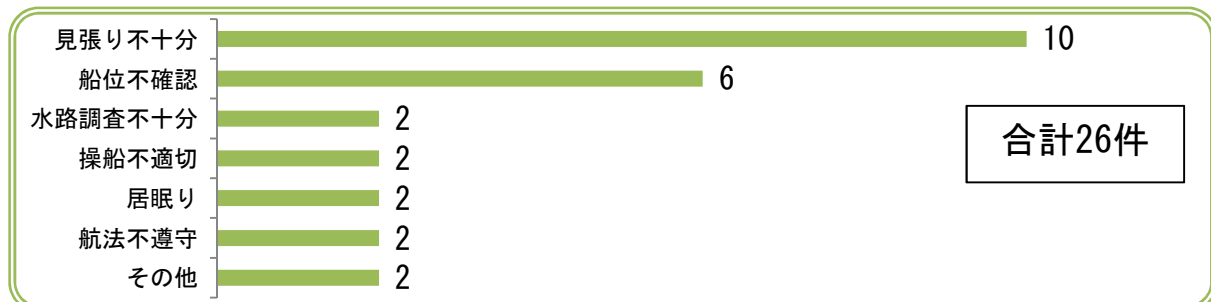
漁船の海難は199隻であり、このうち衝突が108隻と最も多く、原因分類別では、合計222件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く78件(35.1%)、次いで「居眠り」の46件(20.7%)、「航法不遵守」の23件(10.4%)などとなっています。



⑤ 遊漁船・瀬渡船

「衝突」が最も多く、原因分類別では「見張り不十分」が多くなっています。

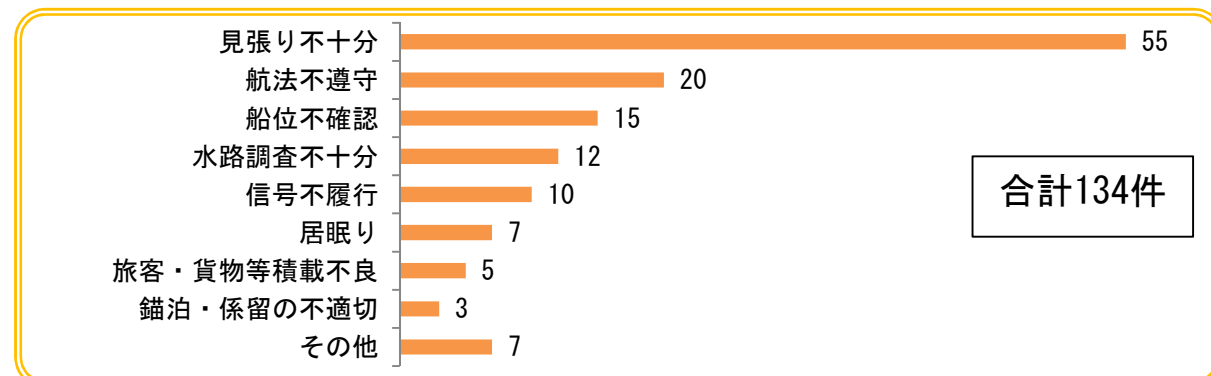
遊漁船・瀬渡船の海難は26隻であり、このうち衝突が12隻と最も多く、原因分類別では、合計26件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く10件(38.5%)、次いで「船位不確認」の6件(23.1%)などとなっています。



⑥ プレジャーボート

「衝突」が最も多く、原因別では「見張り不十分」が多くなっています。

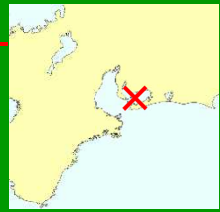
プレジャーボートの海難は129隻であり、このうち衝突が75隻と最も多く、原因分類別では、合計134件の原因が示されており、「見張り不十分」が最も多く55件(41.0%)、次いで「航法不遵守」の20件(14.9%)、次いで「船位不確認」の15件(11.2%)などとなっています。



## ①旅客船A丸 旅客負傷事件

(A丸船長：業務停止1箇月 A丸甲板員：懲戒しない)

波浪により船首部が上下に動揺して旅客が跳ね上げられ、身体を椅子席に打ち付けて負傷した事例



### 原因

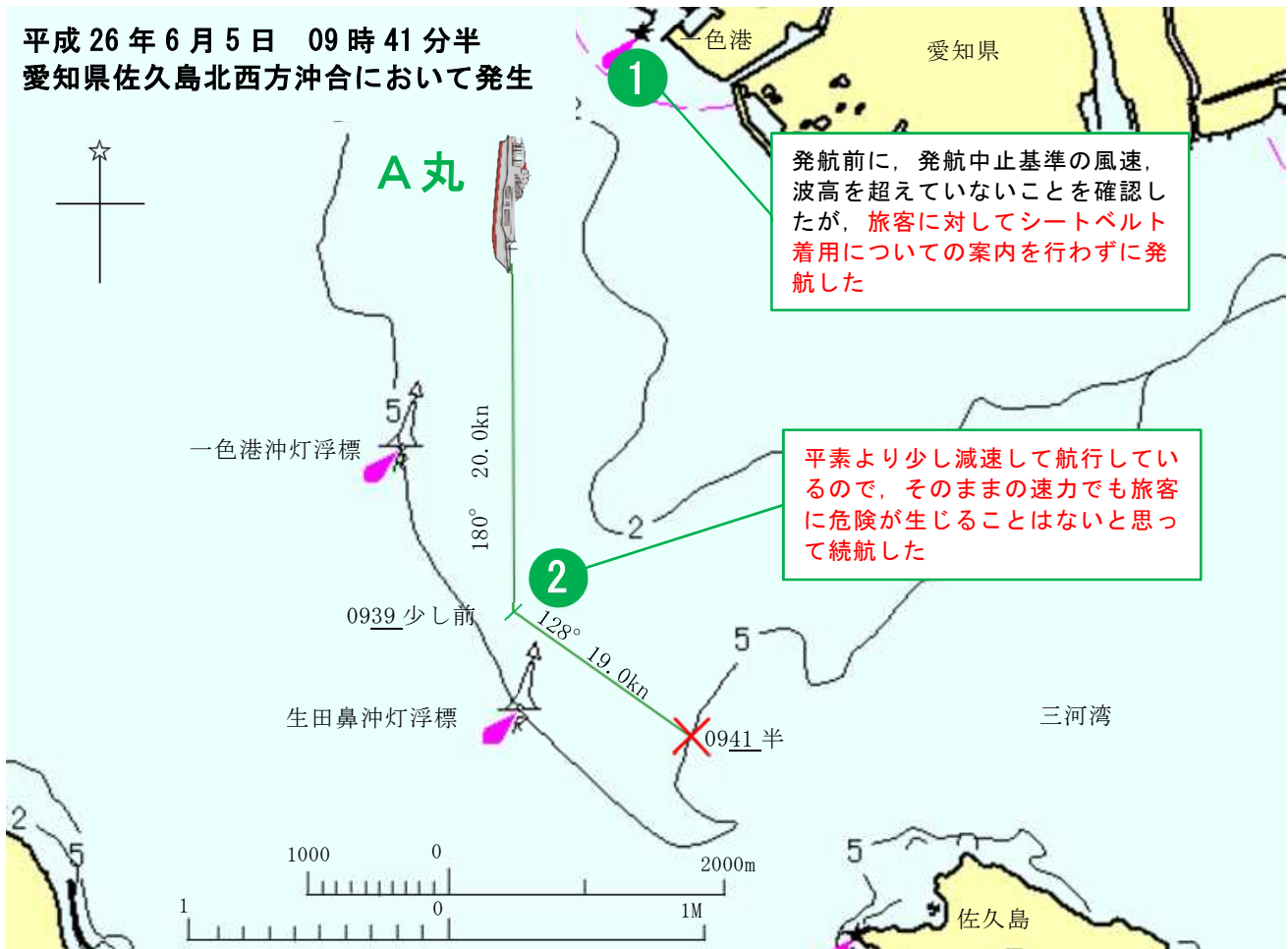
本件旅客負傷は、強風、波浪注意報及び海上波浪警報が発表され、東風が連吹する状況下、一色港発航時にシートベルト着用についての案内が行われず、佐久島北西方沖合を航行中、佐久島漁港への航行経路付近で波浪が高まり、増勢した波浪を左舷船首方から受ける状況となった際、減速が不十分で、波浪により船首部が上下に激しく動揺して椅子席の旅客が跳ね上げられ、身体を同席に強く打ち付けたことによって発生したものである。

**旅客船A丸** (2人乗り組み, 旅客9人)  
 総トン数/19トン  
 愛知県一色港→愛知県佐久島漁港  
 旅客3人が肋骨骨折, 胸椎圧迫骨折等

#### 運航基準

航行中に船体の動揺等で旅客の歩行が著しく困難となるおそれがあるときは、減速・変針等の適切な措置を取らなければならない

平成26年6月5日 09時41分半  
 愛知県佐久島北西方沖合において発生



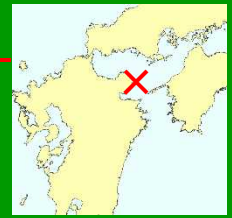
### 教訓

航行中に船体の動揺が予想される場合は、発航時にシートベルト着用の案内を行うこと。  
 航行中に波浪が高まったのを認めた場合は、十分に減速すること。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/tokyou/tk28/27001.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tk28/27001.html)

## ②油送船A丸 漁船B丸 衝突事件

(A丸船長：業務停止1箇月 B丸船長：戒告)



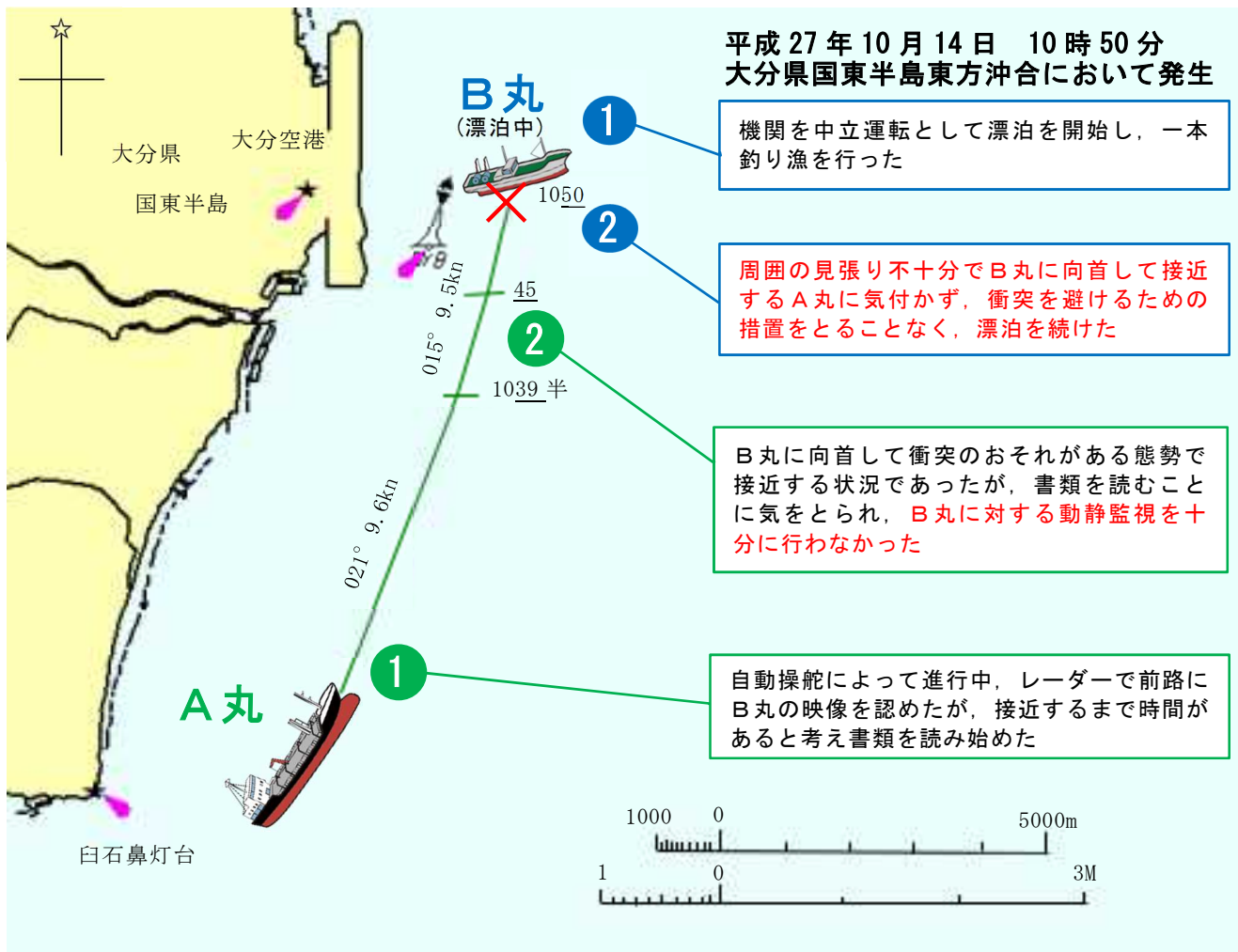
航行中の油送船が漂流中の漁船に衝突した事例

### 原因

本件衝突は、国東半島東方沖合において、北上中のA丸が、動静監視不十分で、漂流中のB丸を避けなかったことによって発生したが、B丸が、見張り不十分で、避航を促す音響信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

**油送船A丸** (4人乗り組み)  
 総トン数/297トン  
 大分港→長崎県大村港  
 船首部に擦過傷

**漁船B丸** (1人乗り組み)  
 総トン数/4.57トン  
 大分県武蔵港→漁場  
 右舷中央部外板に破口及び割損



### 教訓

航行中は、見張りに専念し、動静監視を十分に行うこと。  
 また、漂流中の船舶も周囲の見張りを十分行うこと。

### ③貨物船 A 丸 乗揚事件

(A丸船長：業務停止1箇月 A丸三等航海士：戒告)



貨物船が船位の確認不十分で、浅所に進行して乗り揚げた事例

#### 原因

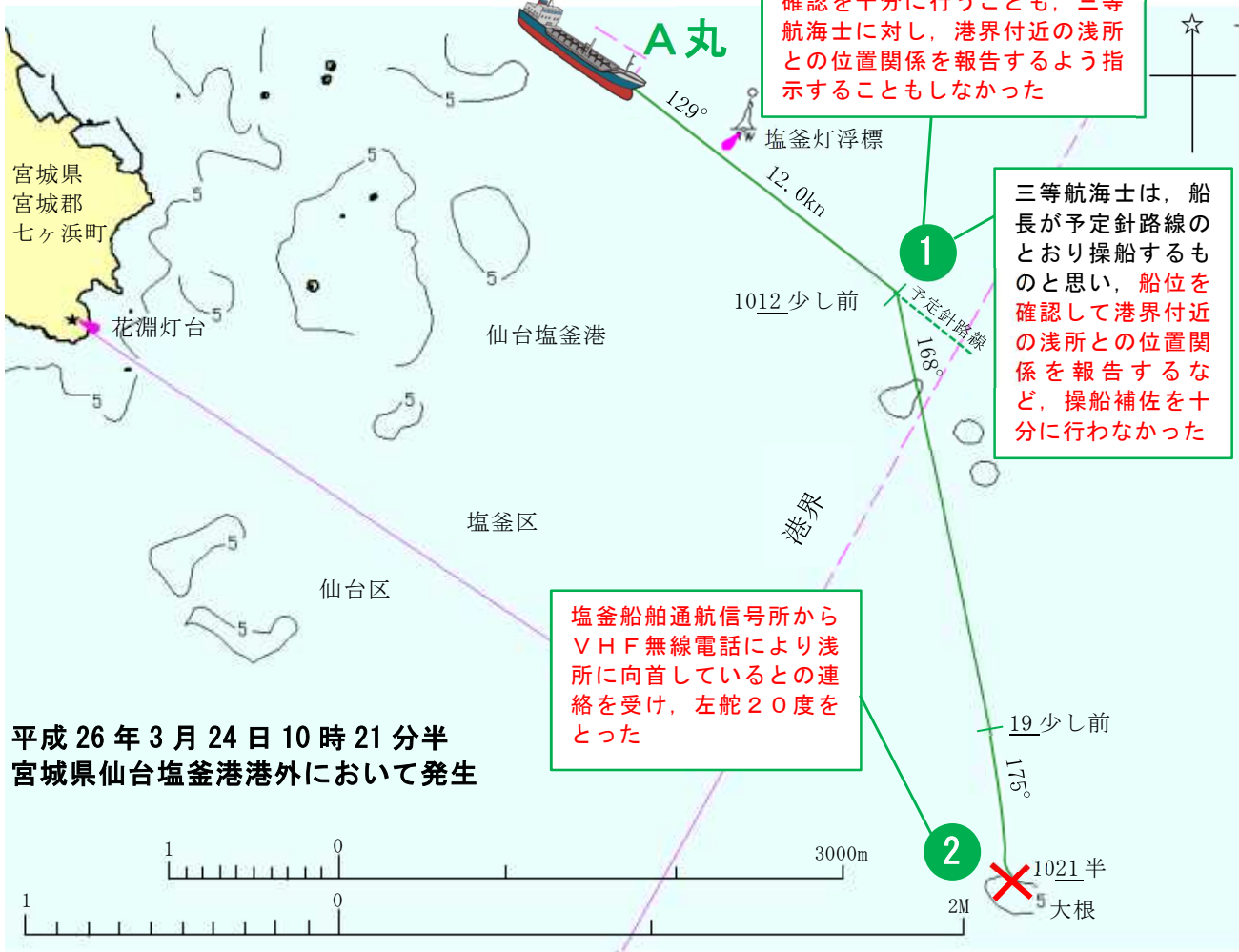
本件乗揚は、仙台塩釜港の港界付近において、出航中、船位の確認が不十分で、大根に向首進行したことによって発生したものである。

**貨物船 A 丸** (11人乗り組み)  
 総トン数/4,953トン  
 仙台塩釜港塩釜区→京浜港横浜区  
 船底に破口等を生じ、後に全損

船長は、船尾方の塩釜灯浮標が遠方となったように見えたことから港界付近の浅所の北方を通過したものと思い、自ら船位の確認を十分に行うことも、三等航海士に対し、港界付近の浅所との位置関係を報告するよう指示することもしなかった

三等航海士は、船長が予定針路線のとおりに操船するものと思い、船位を確認して港界付近の浅所との位置関係を報告するなど、操船補佐を十分に行わなかった

塩釜船舶通航信号所からVHF無線電話により浅所に向首しているとの連絡を受け、左舵20度をとった



平成26年3月24日10時21分半  
 宮城県仙台塩釜港港外において発生

#### 教訓

浅所のある海域を航行する場合、浅所に向け針路を転じることのないよう船位の確認を十分に行うこと。  
 浅所との位置関係を報告するなど操船補佐を十分に行うこと。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/tokyou/tk28/27003.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tk28/27003.html)

## ④ 漁船 A 丸 漁船 B 丸 衝突事件

(A 丸船長:戒告 B 丸船長:戒告)

出漁中の漁船と帰港中の漁船が衝突した事例



### 原因

本件衝突は、宗谷岬北方沖合において、A 丸及びB 丸両船がほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近する際、西行中の A 丸が、見張り不十分で、針路を右に転じなかったことと、東行中の B 丸が、見張り不十分で、針路を右に転じなかったこととによって発生したものである。

#### 漁船 A 丸 (2 人乗り組み)

総トン数/4.9 トン

北海道宗谷漁港→漁場

左舷側に転覆 機関及び航海計器等に濡損並びに船首部外板に破口及び擦過傷等

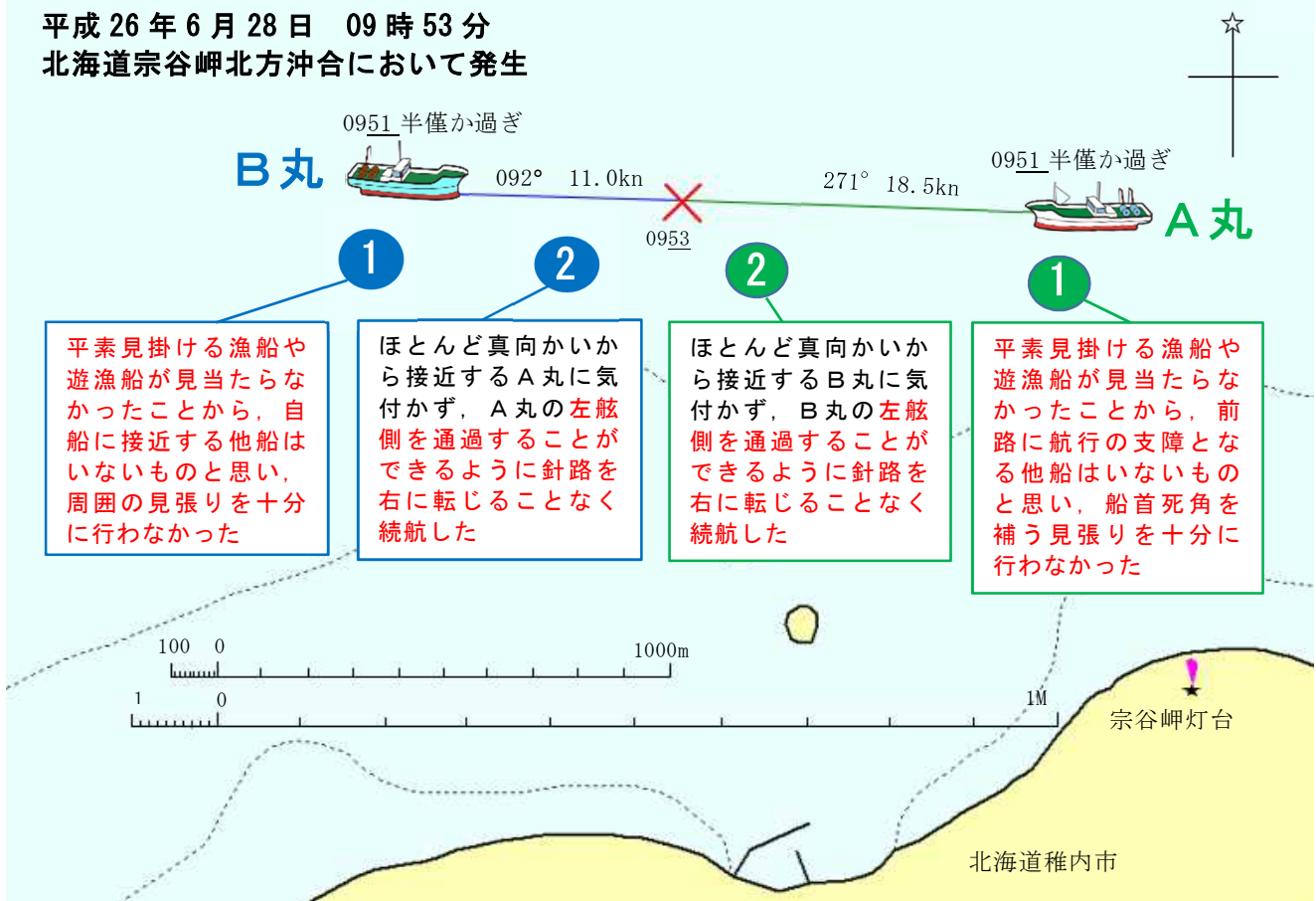
#### 漁船 B 丸 (2 人乗り組み)

総トン数/4.89 トン

漁場→北海道宗谷漁港

船首部のブルワーク、外板及び防舷材に破損並びにマスト及びタツの倒壊

平成 26 年 6 月 28 日 09 時 53 分  
北海道宗谷岬北方沖合において発生



### 教訓

航行中は、前路の他船を見落とすことのないよう、死角を補う見張りを十分に行うこと。

本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/28nen/1hd/hd2807/27hd002.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/28nen/1hd/hd2807/27hd002.html)

## ⑤ 漁船 A 丸 乗揚事件

(A 丸船長：業務停止 1 箇月)



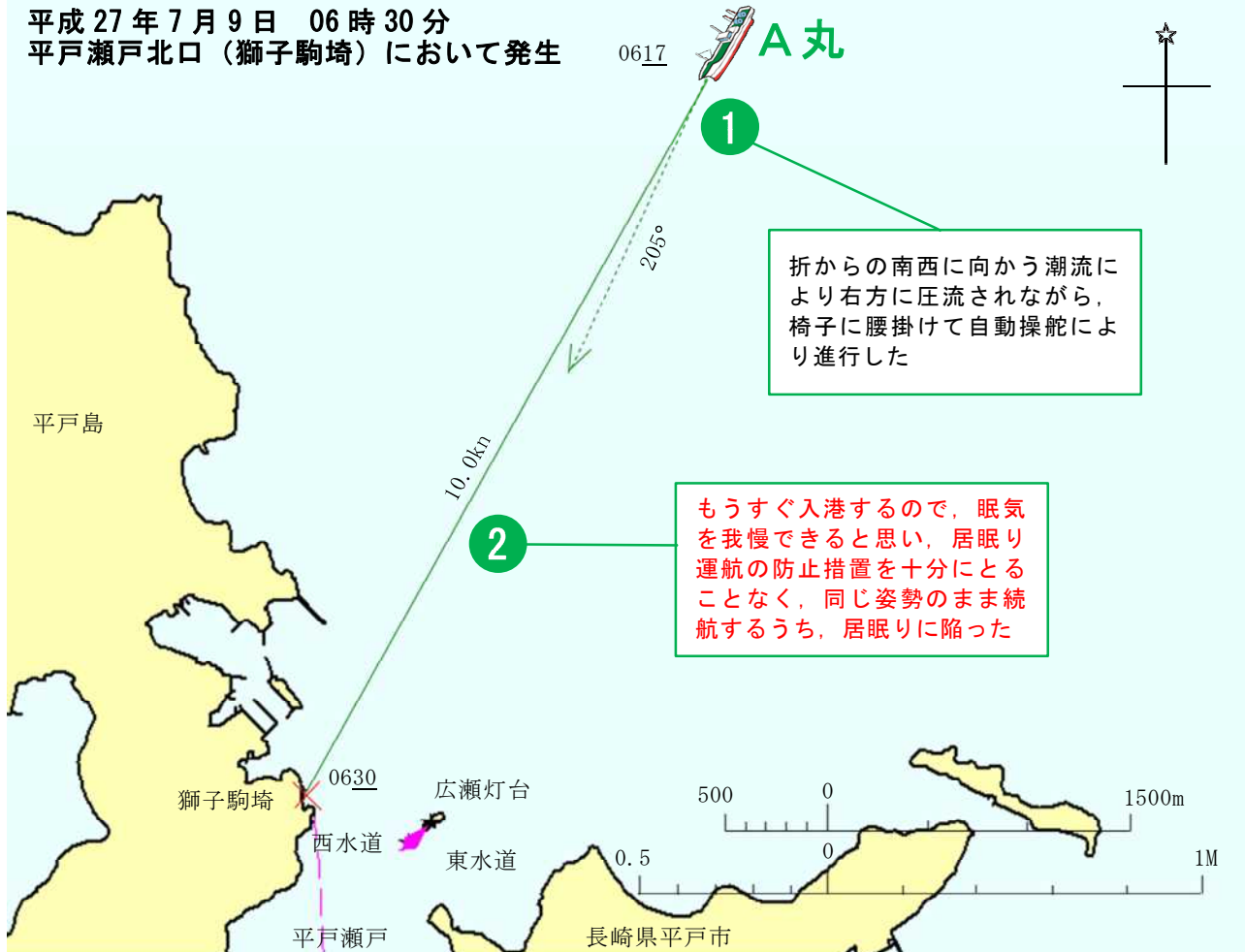
漁船の船長が睡眠不足から居眠りして岩場に乗り揚げた事例

### 原因

本件乗揚は、平戸瀬戸北口において、漁場から神崎漁港に向けて帰航中、居眠り運航の防止措置が不十分で、獅子駒埼に向かって進行したことによって発生したものである。

**漁船 A 丸** (1 人乗り組み)  
 総トン数 / 18 トン  
 漁場 → 長崎県神崎漁港  
 船首部船底に破口、推進器翼に曲損等

平成 27 年 7 月 9 日 06 時 30 分  
 平戸瀬戸北口 (獅子駒埼) において発生



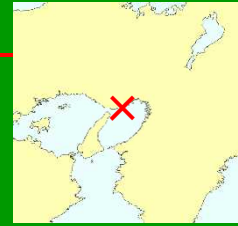
### 教訓

航行中、睡眠不足から眠気を催した場合、もうすぐ入港するというときでも、立ち上がって体を動かすなど、居眠り運航の防止措置を十分にとること。

## ⑥モーターボートA丸 防波堤衝突事件

(A丸船長：業務停止1箇月)

花火見物を終えて帰航中、別の花火大会の花火に気をとられ、見張り不十分で防波堤に衝突した事例



### 原因

本件防波堤衝突は、夜間、阪神港尼崎西宮芦屋第2区において、花火大会の見物を終えて帰航する際、見張り不十分で、西宮防波堤に向首進行したことによって発生したものである。

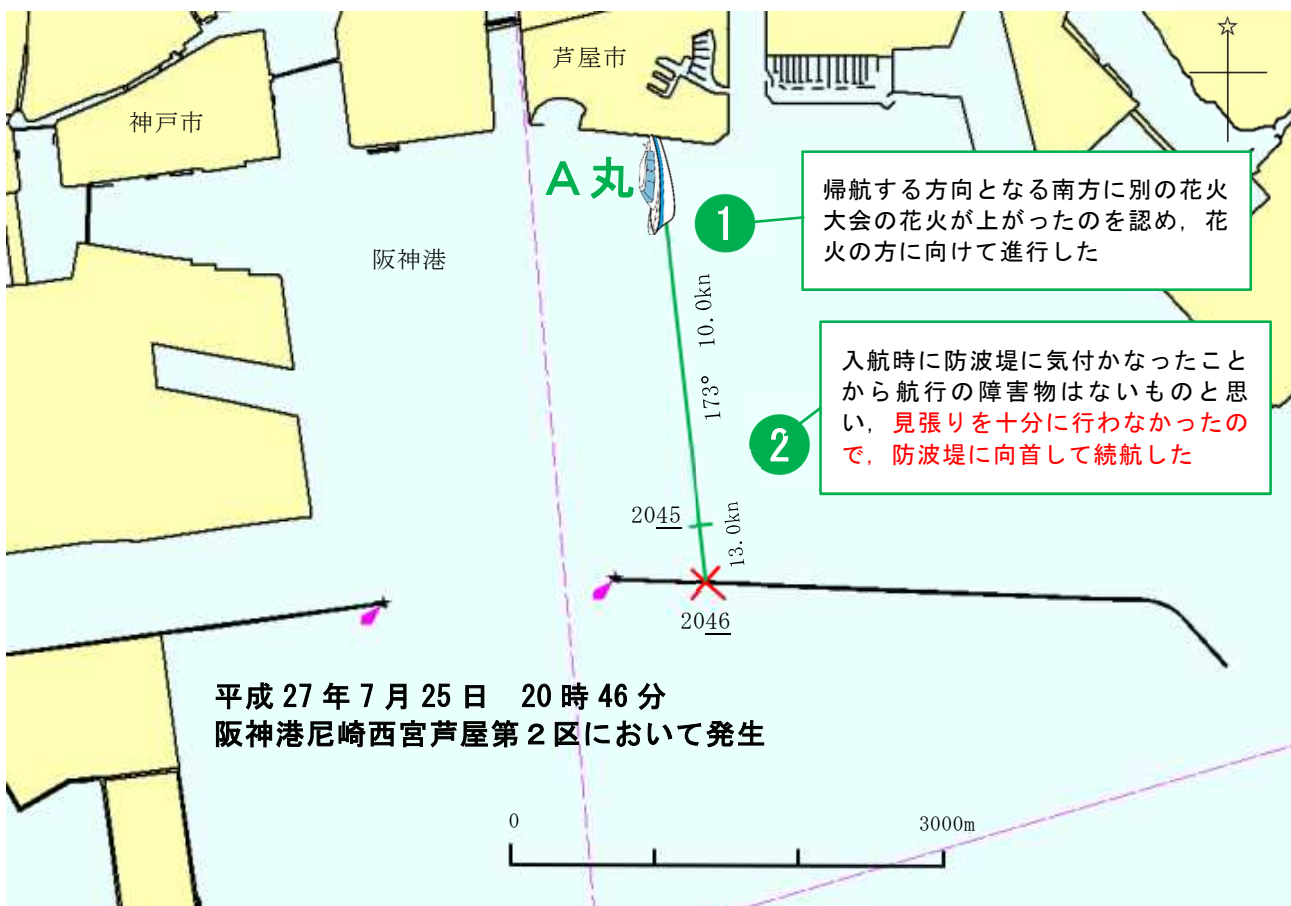
### モーターボートA丸 (1人乗り組み、同乗者8人)

総トン数/8.5トン

阪神港→大阪府泉佐野市所在のマリーナ

船首部に割損、後に沈没

船長が鼻骨骨折等、同乗者8人が肋骨骨折等



### 教訓

花火大会の見物を終えて帰航する場合、航行の障害物の有無を確かめることができるよう、レーダー画面を見るなど、見張りを十分に行うこと。

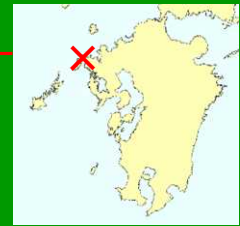
本件の裁決書 [http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/28nen/4kb/kb2809/28kb012.html](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/28nen/4kb/kb2809/28kb012.html)



## ⑦瀬渡船A丸 乗揚事件

(A丸船長：戒告)

強風及び波浪両注意報が発表された状況下、航行中に主機が停止し、強風と波浪により圧流されて乗り揚げた事例

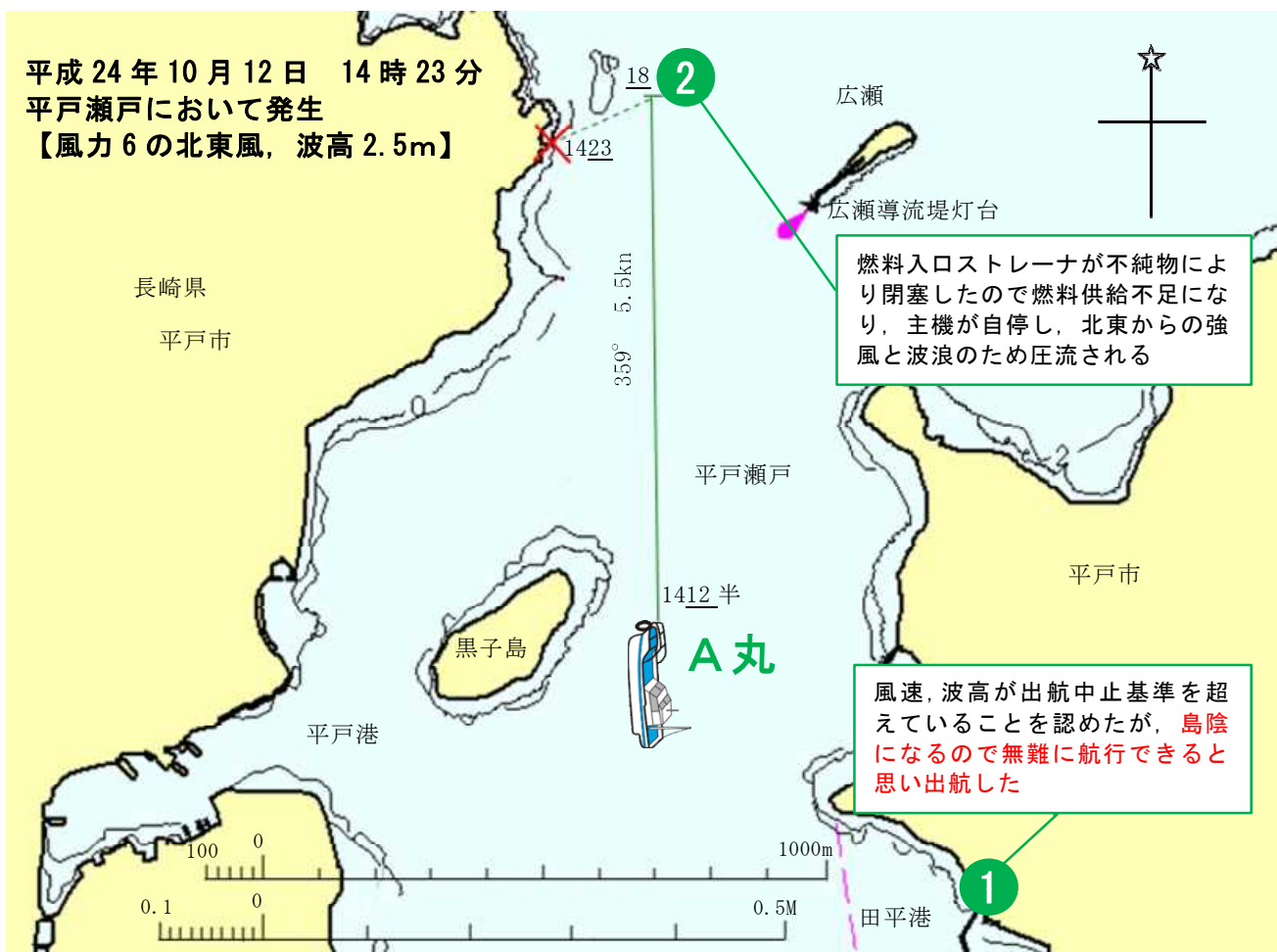


### 原因

本件乗揚は、主機の燃料油系統の整備が不十分であったことと、田平港において、風速及び波高が業務規程に定める出航中止基準を超えた際、出航を中止しなかったことにより、平戸瀬戸を北上中、主機が自停して強風と波浪のため短時間のうちに同瀬戸北口西岸沖の浅所に向け圧流されたことによって発生したものである。

**瀬渡船A丸** (1人乗り組み、釣り客5人)  
 総トン数/10トン  
 長崎県田平港→長崎県横島  
 船体は損壊、後に廃船処理 釣り客1人が死亡  
 船長及び釣り客4人が肋骨骨折、全身打撲等

出航中止基準  
 出航地から案内する釣り場までの間において、波高2.5m又は風速10m毎秒以上



### 教訓

整備期限を迎えた燃料油一次こし器エレメントは、新替えをすること。  
 出航中止基準を超える風速や波高を認めた場合は、出航しないこと。