

船舶事故調査報告書

令和7年7月23日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年11月7日 11時30分ごろ
発生場所	静岡県御前崎港東方 御前崎灯台から真方位 $080^{\circ} 990\text{m}$ 付近 (概位 北緯 $34^{\circ} 35.8'$ 東経 $138^{\circ} 14.1'$)
事故の概要	プレジャーヨット Azul ^{アズール} は、北進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年11月21日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	プレジャーヨット Azul、5トン未満（長さ 8.64m）
船舶番号、船舶所有者等	241-10004 兵庫、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	船底に擦過傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風速 約 $4 \sim 5\text{m/s}$ 、視界 良好 海象：波高 約 $0.5 \sim 1.0\text{m}$ 、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）1人を乗せ、兵庫県西宮市所在のマリーナへの回航の目的で、途中の寄港地の静岡県御前崎港所在のマリーナに向けて神奈川県三浦市所在のマリーナを機走かつ手動操舵で出航した。</p> <p>船長は、GPSプロッターを作動させていたものの、取扱いに慣れていなかったため、レンジを広域表示にした状態のまま詳細表示にすることができず、同プロッターで船位を正確に確認することができなかった。そのため、目視のみで大体の船位を確認していた。</p> <p>本船は、御前崎港に向けて対地速力約4ノットで航行中、予定より西寄りの進路で御前崎港へ向けて北西進していたので、北方に向かうこととして右転し、陸岸に沿って北進中、御前崎港元根鼻南方に拡延している浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、直ちに携帯電話で118番通報を行い、本船は、来援した船舶により本件浅所から引き出され、御前崎港東ふ頭にえい航された。</p> <p>船長は、事故発生場所付近を操船するのは初めてで、事前に御前崎港への予定進路を計画した際、より広範囲に海図等で水路調査を実施しておらず、本件浅所の存在を知らなかった。</p> <p>海図W1077（御前崎港付近）によれば、本事故発生場所付近の水深は、約 $0.8 \sim 2.5\text{m}$である。</p> <p>本船は、水面から船底のセンターキール下端までの垂直距離が約</p>

	<p>1. 6 mであった。</p> <p>(図1 参照)</p> <p>図1 事故発生場所概略図</p>
分析	<p>本船は、御前崎港に向けて北進中、船長が、目視のみで船位を確認し、GPSプロッターによる船位の確認を適切に行わなかったことから、本件浅所に接近していることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターの取扱いに慣れておらず、レンジを拡大表示させることができなかつたことから、同プロッターで正確に船位の確認を行うことができなかつたものと考えられる。</p> <p>船長は、事故発生場所付近を操船するのが初めてで、事前に御前崎港への予定進路を計画した際、より広範囲に海図等で水路調査を実施しなかつたことから、本件浅所が広がっていることを知らず、本事故当時、本件浅所に向けて北進したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、御前崎港に向けて北進中、船長が、GPSプロッターを適切に操作することができず、船位の確認を目視のみに頼ったため、本件浅所に接近していることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小型船舶の船長は、航行中、目視のみに頼ることなく、GPSプロッターを活用して船位の確認を適切に行うこと。 ・小型船舶の船長は、GPSプロッターの操作方法を取扱説明書等により習熟しておくこと。 ・小型船舶の船長は、初めて操船する海域においては、予定進路付近だけではなく、事前により広範囲に海図等で水路調査を行い、操船する海域付近の浅所等の存在を把握しておくこと。