

船舶事故調査報告書

令和7年8月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（突堤）
発生日時	令和6年12月25日 22時13分頃
発生場所	東京都三宅村阿古漁港 阿古港突堤灯台から真方位261°30m付近 （概位 北緯34°04.1′ 東経139°28.6′）
事故の概要	プレジャーヨットEARTH 5は、阿古漁港に入港中、突堤に衝突した。
事故調査の経過	令和7年1月16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 EARTH 5、9.7トン
船舶番号、船舶所有者等	280-30272 神奈川、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	右舷船首部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約12m/s、視界 良好 海象：波向 西、波高 約2m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか1人が乗り組み、ミクロネシア連邦へのクルージングの目的で、12月25日00時頃に神奈川県横浜市磯子区所在のヨットハーバーを出航し、最初の寄港地である東京都八丈町神湊漁港に向かった。</p> <p>本船は、東京都三宅島東方沖を南進していたところ、荒天に遭遇し、一旦、引き返して北進した。</p> <p>本船は、三宅島東北東方沖まで北進した25日の明け方頃、気象・海象が穏やかになったものの、神湊漁港までは距離があったので、計画を変更して三宅島西岸の阿古漁港に入港することとした。</p> <p>本船は、阿古漁港西方沖に至り、機走により最微速として、船長が手動操舵を行い、乗組員が船首部で懐中電灯により船首方を照らし、阿古港突堤灯台（以下「本件灯台」という。）に向けて東北東進した。</p> <p>船長は、阿古漁港への夜間の入港が初めてであったが、夜間でも懐中電灯の明かりがあれば目視で突堤を確認して入港できると思い、GPSプロッターを作動させていたものの、画面を広範囲の表示としていた。</p> <p>（図1 参照）</p>

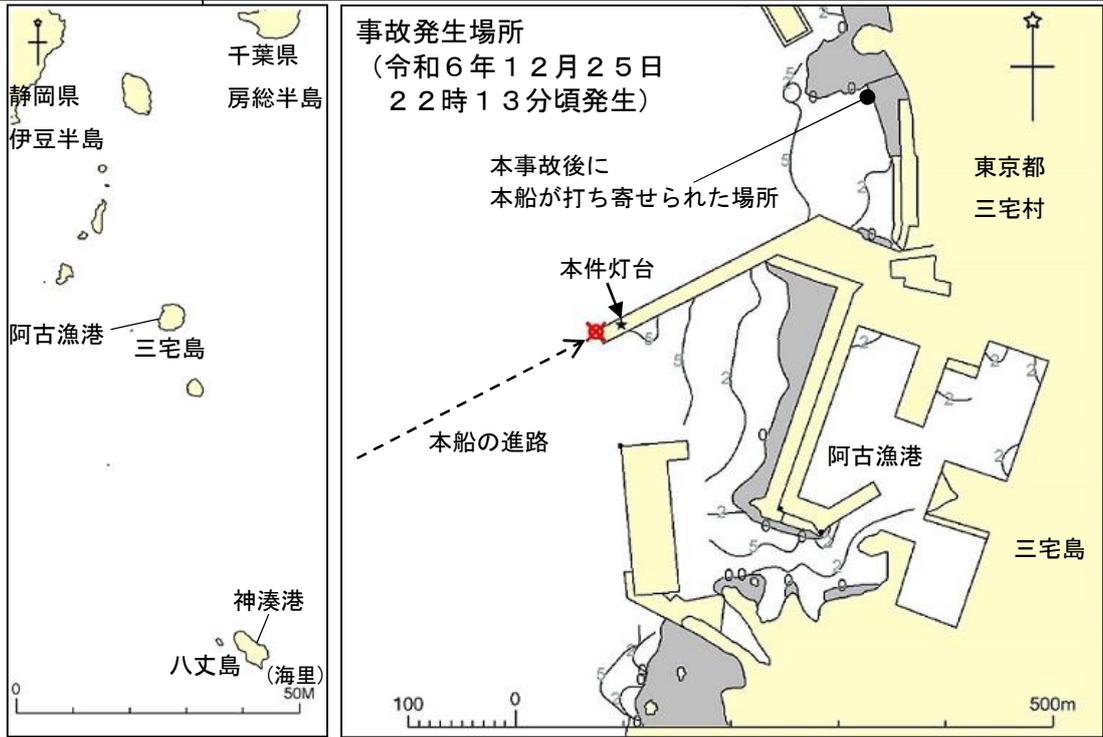


図1 事故発生場所概略図

船長は、船首部からの懐中電灯の明かりで阿古漁港北部から西南西方に延びる突堤（以下「本件突堤」という。）を視認できないまま操船を続けていたところ、本船の右舷船首が本件突堤の先端に衝突した。

本件突堤の先端は、本件灯台から西南西方約30mにあった。

本船は、本事故後、船長が、本件突堤から離れるように操船したものの、北西からの風波により、阿古漁港北方の海岸に打ち寄せられた。

船長は、乗組員と共に本船から海岸に退避した後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。

本船は、打ち寄せる波により損傷し、その後、廃船処理された。

船長は、ヨットの乗船経験が約32年あり、本船には年間30回程度乗船し、阿古漁港の昼間の入港経験が年1回程度あった。

分析

本船は、阿古漁港に入港する際、船長が、GPSプロッター画面を広範囲の表示としたまま活用せず、船位の確認を適切に行っていなかったことから、本件突堤の先端に衝突したものと考えられる。

船長は、阿古漁港への夜間入港が初めてであったが、懐中電灯の明かりがあれば目視のみで入港できると考えていたことから、GPSプロッターを活用しなかったものと考えられる。

原因

本事故は、夜間、本船が、阿古漁港に入港する際、船長が、懐中電灯の明かりがあれば目視のみで入港できると思い、GPSプロッターを活用せず、船位の確認を適切に行っていなかったため、本件突堤の先端に衝突したものと考えられる。

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">・ 船長は、搭載している航海計器（GPSプロッター等）を有効に活用すること。
--------------	--