

船舶事故調査報告書

令和8年1月28日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 高橋 明 子

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年11月22日 21時00分頃
発生場所	青森県五所川原市十三漁港（十三湊地区） 十三港南突堤灯台から真方位193°1,230m付近 （概位 北緯41°01.5′ 東経140°19.1′）
事故の概要	漁船邦丸は、十三漁港（十三湊地区）に入航中、同漁港の西防波堤突端の北側に設置されていた消波ブロックに乗り揚げた。 邦丸は、右舷船首部外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和6年11月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 邦丸、3.7トン AM3-32913（漁船登録番号）、個人所有 10.80m(Lr)×2.90m×0.73m、FRP ディーゼル機関、214kW（動力漁船登録票による）、昭和61年7月7日
乗組員等に関する情報	船長 44歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 令和4年5月16日 免許証交付日 令和4年6月21日 （令和9年6月20日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	右舷船首部外板に亀裂、左舷船底外板に破口、プロペラ軸等に曲損（全損）
気象・海象	気象：天気 雨、視界 不良 本事故発生場所の北北東方約2.3海里（M）に位置する市浦地域気象観測所における11月22日の観測値は、次のとおりであった。

時刻 (時:分)	平均		最大瞬間	
	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	風向
20:00	1.8	西南西	5.2	南西
20:10	2.8	西	7.6	西北西
20:20	1.7	南西	5.1	南西
20:30	1.3	西南西	3.7	西南西
20:40	1.6	西南西	4.9	西南西
20:50	2.2	西南西	6.2	南西
21:00	2.0	南西	6.0	南南西

海象：波向 西南西、波高 約2～3m

青森地方气象台が22日17時に発表した青森県津軽の天気予報及び22日16時06分に発表した注意報等は、次のとおりであった。

(1) 22日17時

今夜 西の風 後 南西の風 海上 では 西の風
やや強く 雨 所により 雷 を伴う
海

今夜 波 1.5メートル 後 3メートル

(2) 22日16時06分

(注意警戒事項)

津軽では、高波に注意してください。(略)

五所川原市 [発表]波浪注意報(略)

雷(略)

波 注意期間 22日夜遅くから 23日夕方にかけて
以後も続く ピークは23日朝

波高4メートル

付加事項 (略)

事故の経過

本船は、船長ほか2人が乗り組み、法定灯火を表示し、青森県東通村尻屋崎東方沖の漁場に向け、まぐろ一本釣り漁の目的で、令和6年11月22日03時頃に「十三漁港(十三湊地区)」(以下「十三漁港」という。)を出港した。

本船は、08時頃漁場に到着して操業を行い、13時頃帰航を開始し、燃料を補給するために青森県大間町大間港に立ち寄った後、津軽海峡を西進するなどして青森県中泊町小泊岬西方沖に至った。

船長は、小泊岬西方沖に至ったとき、雨で視界が悪い上に波も高く、また、十三漁港への夜間入港は初めてであったが、後日計画していた予定があったので、そのまま帰航することとした。

船長は、舵輪の後方に立ち、GPSプロッターを作動させ、約10ノットの対地速力とし、手動操舵で針路を十三漁港の港口に向く南南

東とした。

船長は、十三漁港の港口の北北西方1,200m付近に至り、十三港南突堤灯台の灯光を左舷側に確認した後、そのまま南南東進を続け、十三漁港の西防波堤突端付近に設置されている簡易標識灯（赤灯）のぼんやりとした灯光を頼りにしながら、時折GPSプロッターの画面に視線を移して操船を続けていたが、西防波堤突端の北側に設置されていた消波ブロック（以下「本件消波ブロック」という。）に接近していることに気付かなかった。

船長は、本船を同じ速力で港口に向けて航行させていたところ、21時00分頃船体に衝撃を感じたので周囲の状況を確認し、本船が本件消波ブロックに乗り揚げたことが分かった。

船長が機関を後進にかけるとして離礁させた後、本船は自力で十三漁港の岸壁に着岸した。

船長は、着岸後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。

本船は、船長が手配したクレーン車によって陸揚げされ、後日、廃船処理された。

（図1 参照）

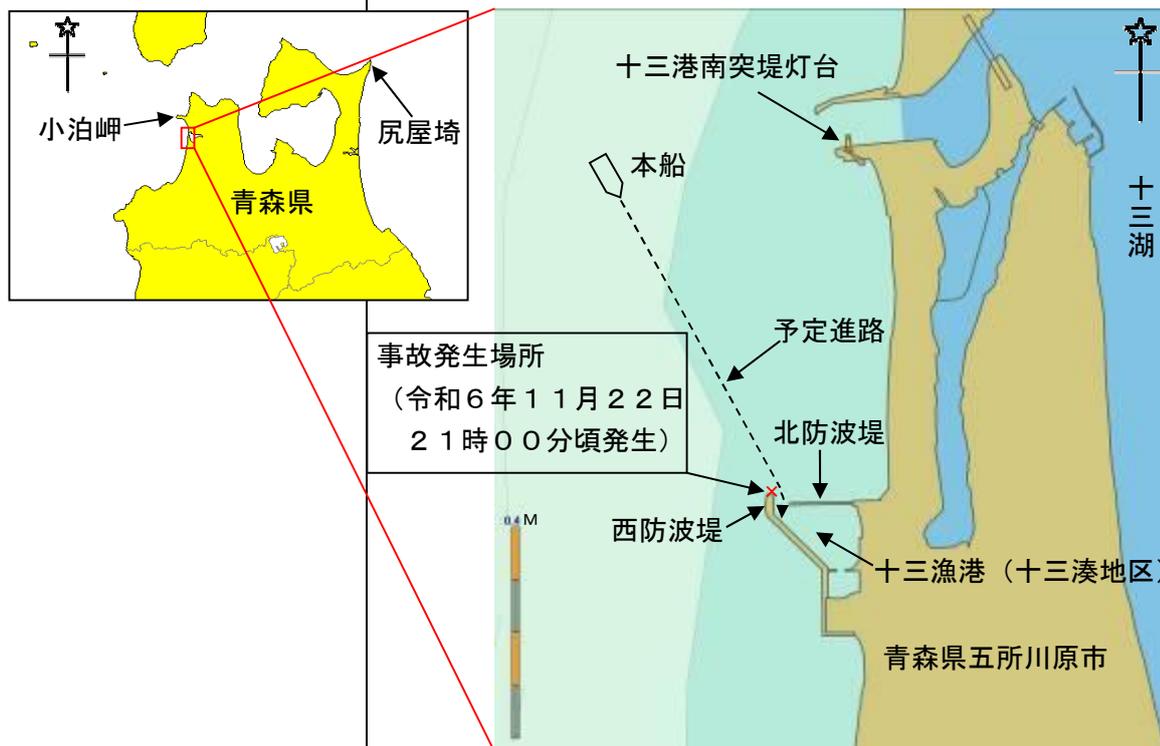


図1 予定進路及び事故発生場所概略図

一般財団法人日本水路協会発行の航海用電子参考図（new pec）を使用

（写真2 本船の損傷状況 参照）

その他の事項

船長は、本船に令和6年6月頃から乗り始め、漁師としての経験は約5か月であった。また、本事故当時、健康状態に問題はなかった。

本船の乗組員2人は、本事故当時、操業の疲れや体調不良を感じていたため、操舵室内などでそれぞれ休息しており、見張りにはついて

いなかった。

十三漁港の西防波堤と北防波堤との間には、幅約60mの港口があり、西防波堤突端付近には簡易標識灯1個（赤光 毎4秒に1閃光 光達距離4.5km）が、北防波堤突端付近には簡易標識灯1個（緑光 毎4秒に1閃光 光達距離5.5km）がそれぞれ設置されていた。

（写真1 参照）



写真1 十三漁港の港口の状況

十三漁港を管理する水産事務所の担当者によれば、本事故後に海上保安庁から北防波堤に設置されている簡易標識灯（緑灯）の点灯状況について問合せを受け、漁業協同組合を通じて状況の確認を行ったところ、点灯していないことが判明した。

十三漁港を管理する水産事務所の担当者によれば、毎月1回、日中に見回りを行っており、夜間の見回りは行っていなかったものの、漁業協同組合に対して簡易標識灯の消灯を認知した際には報告するように連絡体制を整えていた。

本船には、レーダーは設置されていなかった。また、本船のGPSプロッターは、型式が古く、十三漁港の詳細な地図データが入力されていなかったため、本件消波ブロックや防波堤等は同プロッターに表示されていなかった。

船長は、ふだんから日中に帰港していて本件消波ブロックの存在は知っており、また、帰航に際しては目視で本件消波ブロックや防波堤を確認していたので、GPSプロッターに本件消波ブロック等の位置情報を入力していなかった。

分析

乗組員等の関与
船体・機関等の関与
気象・海象等の関与
判明した事項の解析

あり

なし

あり

(1) 事故発生の状況

本船は、視界不良下、船長が、夜間初めて十三漁港に入航する

	<p>際、十三漁港の港口に向けて手動操舵で操船中、西防波堤、北防波堤及び本件消波ブロックの位置が表示されていないGPSプロッターを使用していたことから、自船と本件消波ブロックとの位置関係を確認できず、本件消波ブロックに向かう進路となっていることに気付かないまま、本件消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>(2) 事故発生の要因に関する解析</p> <p>① 気象の状況 天気は雨であり、視界は不良であったものと考えられる。</p> <p>② 船長の見張りの状況 船長は、他の乗組員が体調不良等で休息していたことから、見張りの補助を頼むことなく、単独で見張りを行っていたものと考えられる。</p> <p>③ 船長の操船の状況</p> <p>a 船長は、降雨による視界不良下、夜間初めて十三漁港に入航する際、単独で見張りに当たりながら西防波堤突端付近に設置されている簡易標識灯（赤灯）のぼんやりとした灯光を頼りに手動操舵によって操船を行っていたものと考えられる。</p> <p>b 船長は、GPSプロッターの画面に本件消波ブロックや十三漁港の防波堤等が表示されていなかったこと、また、本件消波ブロックの存在は知っていたが、視界不良で本件消波ブロックを目視でも確認できなかったことから、本件消波ブロックに向かう進路となっていることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>c 船長は、ふだんから日中に帰港しており、その際は目視で本件消波ブロック等を確認していたことから、GPSプロッターに本件消波ブロック等の位置情報を入力していなかったものと考えられる。</p> <p>(3) 北防波堤の簡易標識灯が消灯していたことによる本事故への影響 北防波堤の簡易標識灯（緑灯）が消灯しており、港口の明示が十分でなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、降雨による視界不良下、本船が、夜間初めて十三漁港に入航する際、船長が、西防波堤、北防波堤及び本件消波ブロックの位置が表示されていないGPSプロッターを使用していたため、自船と本件消波ブロックとの位置関係を確認できず、本件消波ブロックに向かう進路となっていることに気付かないまま、本件消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>十三漁港を管理する水産事務所は、北防波堤に設置されている簡易</p>

標識灯の消灯が判明した後、速やかに予備の部品を使用して仮復旧工事を行った。その後、新替えした簡易標識灯を設置した。

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。

- ・ 船長は、操船に当たって、GPSプロッターには最新の海図情報を入力しておくこと又は水路調査に基づいた障害物等の情報を自ら入力しておくこと。
- ・ 小型船舶の船長は、夜間や視界不良時に航行する場合には、可能な限り、他の乗組員を操舵室及び甲板上に配置し、見張りを強化すること。また、GPSプロッター等の航海計器で船位や障害物との位置関係を確認して航行すること。

写真2 本船の損傷状況



※ 写真は全て漁業協同組合が提供