

船舶事故調査報告書

令和7年12月17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7年7月7日 03時30分頃
発生場所	茨城県那珂湊漁港平磯地区 那珂湊港平磯東防波堤灯台から真方位004° 25m付近 (概位 北緯36° 21.2' 東経140° 36.8')
事故の概要	漁船豊進丸は、西南西進中、消波ブロックに乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年7月23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	漁船 豊進丸、1.9トン
船舶番号、船舶所有者等	I G 3 - 7 0 4 5 (漁船登録番号)、個人所有 第232-47881号 (船舶検査済票の番号)
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	船首部船底に破口等
気象・海象	気象：天気 霧、風向 北、風速 約1m/s、視界 不良 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期 ひたちなか市には、7月5日16時01分に濃霧注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、那珂湊漁港平磯地区（以下「平磯漁港」という。）東方沖で刺し網漁を行う目的で平磯漁港を出航した。 船長は、出航時に霧が発生していたが、航行の支障になるほど視程が悪くはなかったこと、霧中で目的の漁場を往復したことが過去に何度もあったこと、前日に仕掛けた網を回収しなければならないと思ったことから、出港を控えることはしなかった。 船長は、操業を終えて漁場を出発する際、出航時よりも霧が濃くなつて視程が約5～10mとなっていたが、レーダー及びGPSプロッターを使用すれば帰航できると思い、レーダーを2.5海里(M)レンジにGPSプロッターを5Mに設定し、約3ノットの対地速力で帰航を開始した。 船長は、ふだんから視力が低下していてレーダー及びGPSプロッターを見ても平磯漁港口にある平磯東防波堤が分からなかつたが、過去の経験から同防波堤まではまだ距離があると思い、船位を把握していない状態で西南西進を続けていたところ、突然、衝撃を感じて本船が動かなくなり、同防波堤に敷設されている消波ブロック（以下「本件消波ブロック」という。）に乗り揚げたことに気付いた。

	<p>船長は、本件消波ブロックから離脱できなかつたので、航行するのを諦め、本件消波ブロックに避難し、平磯東防波堤に上陸して同防波堤を歩いて帰宅した。</p> <p>本船は、後日、クレーン車により陸揚げされた。</p> <p>船長は、出航前に気象情報を確認しており、ひたちなか市に濃霧注意報が発表されていることを知っていた。</p> <p>船長は、ふだんから視力が低下していたが、病院で受診していないかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約0.7mであった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していた。</p>
分析	<p>本船は、霧により視界が不良となっている状況下、操業を終えて平磯漁港東方沖を西南西進中、船長が、ふだんから視力が低下していてレーダー及びG P S プロッターを見ても平磯漁港口にある平磯東防波堤が分からず、船位を把握していなかったことから、平磯東防波堤まで距離があると思い、平磯東防波堤に向かっていることに気付かず、本件消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、霧中で平磯漁港東方沖の漁場まで往復したことが何度もあったことから、視界が不良となっていたものの、帰航を継続したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、霧により視界が不良となっている状況下、操業を終えて平磯漁港東方沖を西南西進中、船長が、ふだんから視力が低下していてレーダー及びG P S プロッターを見ても平磯漁港口にある平磯東防波堤が分からず、船位を把握していなかったため、平磯東防波堤まではまだ距離があると思い、平磯東防波堤に向かっていることに気付かず、本件消波ブロック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、霧等で視界が制限されている中で操船する場合は、沿岸の施設等への衝突や乗揚、他船との衝突を防止するため、レーダー及びG P S プロッター等を有効活用し、周囲の見張り及び船位確認を徹底すること。 ・小型船舶の船長は、視力が低下している場合、レーダー及びG P S プロッターを見ても防波堤等が分からず、船位を把握できなくなるので、速やかに病院で受診すること。