

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	衝突（防波堤）
発生日時	令和7年4月13日 04時05分頃
発生場所	石川県能登町鵜川漁港 鵜川港導流堤灯台から真方位063° 260m付近 （概位 北緯37° 15.2′ 東経137° 05.4′）
事故の概要	漁船漁道丸は、出港中、港内の防波堤に衝突した。
事故調査の経過	令和7年7月2日、主管調査官（神戸事務所）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 漁道丸、8.01トン
船舶番号、船舶所有者等	IK2-3807（漁船登録番号）、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	本船 左舷船首部外板に破口 防波堤 擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期 日出時刻：05時20分頃
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、鵜川漁港内に設置した定置網に漁獲物の収穫に行く目的で、法定灯火を表示し、船首及び操舵室上方に設置された作業灯を点け、GPSプロッターを作動させていない状態で、同港内の係留場所から約3～4ノットの対地速力で東南東進を開始した。（写真1参照）</p>  <p style="text-align: center;">写真1 本船</p> <p>船長は、ふだん、次の手順で定置網に向けて操船していた。</p> <p>(1) 離岸して東南東進後、鵜川漁港内の導流堤南端から北東方に延びている防波堤（以下「西防波堤」という。）北東端の標識灯</p>

- (白色の不動光) が右舷正横に見えたら右舵を取る。
- (2) 西防波堤と、西防波堤の東方に設置されている防波堤（以下「東防波堤」という。）の間の海域を南東進する。
  - (3) 東防波堤南端の反射テープが巻かれた棒（以下「反射棒」という。）を船首方に視認する（本船の作業灯によって照らされる）。
  - (4) 反射棒を左舷に見るように右舵を取った後、左舵を取って定置網に向かう。
- (図1 参照)



図1 事故発生経過概略図（国土地理院地理院地図を加工して作成）

船長は、後部甲板に立って舵柄（チラー）を持ち、手動操舵で操船中、目視で西防波堤北東端の標識灯が右舷正横に見えたので、ふだんどおり大体の感覚で右舵を取ったが、本船には舵角を示す機器がないので、ふだんより小さな角度で右舵を取ったことに気付いていなかった。（写真2、写真3参照）



写真2 船長の操船状況(再現)

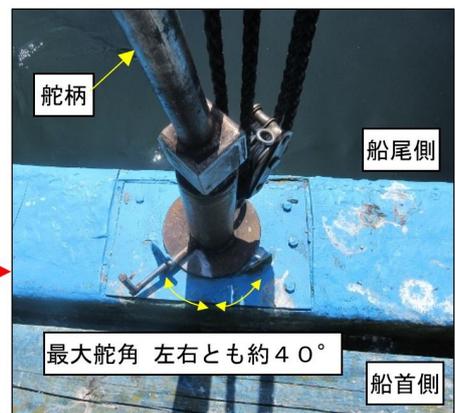


写真3 本船の操舵装置

船長は、本船を南東進させていたところ、船首方に東防波堤南端の反射棒が見えなかったが、いずれ見えてくるであろうと思い、同じ針路及び速力で操船中、本船の作業灯に照らされた東防波堤を船首方至近に認め、主機操縦レバーを後進としたが、本船の左舷船首部が東防波堤に衝突した。

船長は、主機操縦レバーを中立にして本船の損傷状況を確認したところ、自力航行が可能であったので、海上保安庁に通報せずに操船を再開し、定置網で漁獲物を収穫して出航場所に戻った。

海上保安庁の担当者は、後日、鶴川漁港に係留されていた本船の損傷を認め、船長に損傷理由を確認し、本事故の発生を認知した。

東防波堤南端には、以前、標識灯（白色の不動光、西防波堤の標識灯と似たもの）が設置されていたが、令和6年1月に発生した能登半島地震により倒壊した。

本事故時、東防波堤南端の標識灯は復旧されておらず、鶴川漁港を出入りする漁船の乗組員により、反射棒が設置された状態であった。

（写真4参照）



写真4 西防波堤の標識灯・東防波堤の反射棒（本船出航場所から撮影）

現場調査時に本船のGPSプロッターを作動させたところ、東防波堤が表示されることが確認された。（写真5参照）



写真5 本船のGPSプロッターの画面

船長は、鶴川漁港を操船して出入りした経験が約40年あり、定置網までは距離も近く慣れたコースであったので、目視のみでも操船に

	<p>支障がないと思い、GPSプロッターを作動させていなかった。</p> <p>本船にレーダーは搭載されていなかった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していた。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、鵜川漁港を南東進中、船長が、目視のみに頼って操船していたことから、ふだんよりも小さな角度で右舵を取った後、東防波堤に接近していることに気付くのが遅れ、東防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、鵜川漁港を操船して出入りした経験が約40年あり、定置網までは距離も短く慣れたコースであったことから、目視のみでも操船に支障がないと思い、GPSプロッターを作動させずに目視のみに頼って操船していたものと推定される。</p> <p>本船のGPSプロッターには東防波堤が表示されることから、船長が、目視とGPSプロッターを併用して操船していれば、本船が東防波堤に接近していることに早期に気付くことができた可能性があると考えられる。</p> <p>本船には舵角を示す機器がなく、また、船長は、大体の感覚で操舵を行っていたことから、本事故時、ふだんよりも小さな角度で右舵を取ったことに気付いていなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、鵜川漁港を南東進中、船長が、慣れたコースであり目視のみでも操船に支障がないと思い、GPSプロッターを作動させずに目視のみに頼って操船していたため、東防波堤に接近していることに気付くのが遅れ、東防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> <li>・ 船長は、夜間に防波堤等が存在する海域を操船する場合、慣れた海域であっても目視のみに頼らず、GPSプロッターを活用して進路及び船位を確認すること。</li> <li>・ 船長は、船舶事故が発生した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。</li> </ul>