

船舶事故調査報告書

令和8年1月21日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（橋脚）
発生日時	令和7年5月29日 14時55分頃
発生場所	山口県大島瀬戸（大島大橋第4橋脚） 大磯灯台から真方位067°800m付近 （概位 北緯33°57.4′ 東経132°11.1′）
事故の概要	引船菜穂は、起重機船第十八久栄号をえい航して西南西進中、第十八久栄号が橋脚に衝突した。
事故調査の経過	令和7年6月5日、主管調査官（広島事務所）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 船舶番号、船舶所有者等	A 引船 菜穂、19トン 260-31983 広島、上田船舶株式会社 B 起重機船 第十八久栄号、総トン数不詳（全長50m） なし、株式会社久栄建設
乗組員等に関する情報	船長A、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B 左舷船尾部外板に凹損等 橋脚 第4橋脚防衝工（緩衝材）に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風速 約2m/s、視程 約2海里 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時 潮流 大島瀬戸東口から同瀬戸中央に向かう南西流及び大島瀬戸の大島大橋中央付近に西流約4.3ノット（kn）
事故の経過	A船は、B船の回航の目的で、空船のB船をえい航して山口県防府市西浦泊地に向け、広島県江田島市秋月沖を出航した。A船及びB船は、A船船尾部とB船船首部の間を約60mとしてえい航索で繋いで引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、A船には、船長Aほか1人（以下「機関員A」という。）が乗り組み、B船には作業員6人を乗せていた。 船長Aは、A船引船列が15時頃に大島瀬戸を通航する予定とし、出航前に潮汐表を見て同瀬戸中央付近に1.5～2.0kn程度の西流があると予測していた。 船長Aは、操舵室でレーダー及びGPSプロッターを作動させ、操舵室中央に立った姿勢で操船を行い、操舵室左舷側の扉付近で機関員Aに見張りを行わせていた。 A船引船列は、山口県周防大島町田ノ尻鼻北方沖を約4knの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により南西進した。

船長Aは、大島瀬戸に架かる大島大橋から東方1,000m付近で、進路目標とした‘大島大橋の第3橋脚と第4橋脚の間’（以下「本件水路」という。）の中央を目視で確認し、右舵を取りA船引船列を西南西進させた。（図1参照）

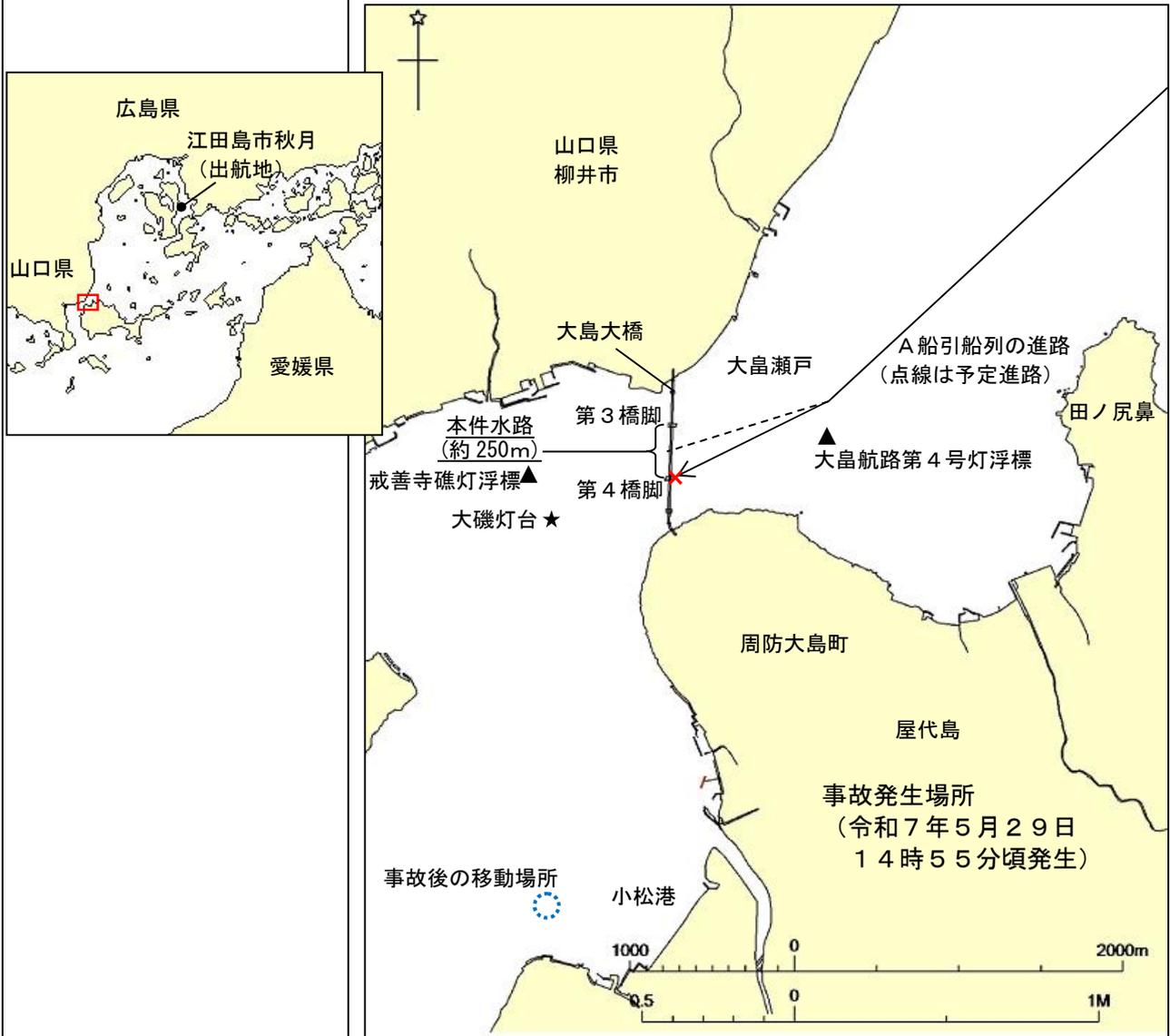


図1 事故発生場所概略図

船長Aは、慣れた海域なので目視により周囲の状況を確認しながら船位を把握していたところ、A船引船列の進路が本件水路の中央よりも南側に寄っているように感じて、右舵を取った。

船長Aは、A船が大島大橋から東方200m付近に至った頃、機関員Aから、B船が本件水路の中央よりも南側に寄っているとされてその状況に気付き、B船が第4橋脚に衝突するかもしれないと思い、B船と第4橋脚との距離をとろうとして更に右舵を取り、速力を約6knに増速した。

船長Aは、B船が第4橋脚に衝突するおそれのある状況が続いていると思い、B船を本件水路の中央部に寄せようとして左舵を取ったも

のの、B船の左舷船尾部が第4橋脚防衝工の北東角に衝突した。

船長Aは、A船引船列を周防大島町小松港沖に移動させ、A船をB船に横着けして錨泊し、B船の作業員の負傷の有無及び損傷の状況を確認した後、本事故の発生を118番通報した。

A船の喫水は、船首約1.0m、船尾約2.8mで、B船の喫水は、船首約1.2m、船尾約1.4mであった。

船長Aは、引船の操船経験が約15年あり、大島瀬戸の通航経験は西航及び東航がそれぞれ年8回程度であった。

大島瀬戸は、海上交通安全法（昭和47年法律第115号）第25条に基づき告示（昭和50年4月4日海上保安庁告示第59号）により航行経路が指定されており、その概要は次のとおりである。（図2参照）

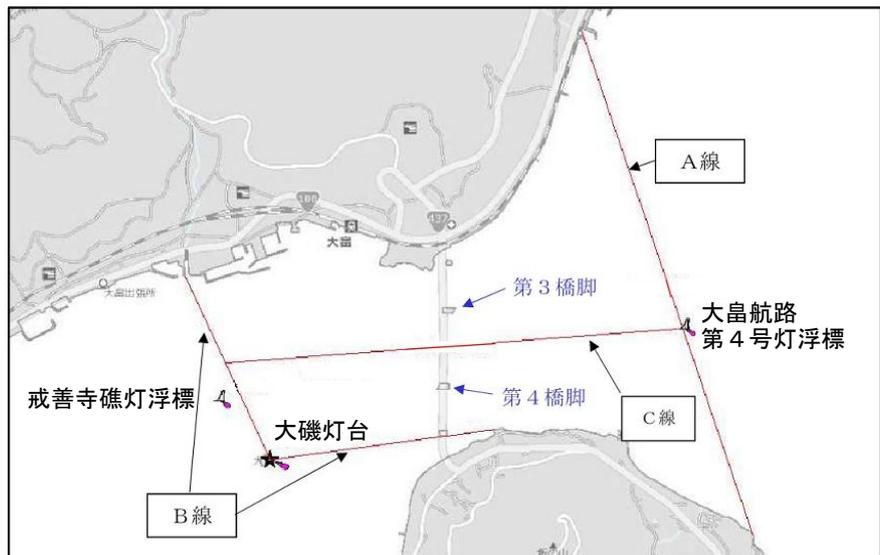


図2 大島瀬戸における経路の指定に関する告示 概略図

- (1) 図2のA線、B線の順に横切って航行しようとする総トン数5トン以上の船舶（西行船）は、次の各号によらなければならない。
 - ① C線以北の海域を航行すること。ただし、大島大橋の橋脚付近の海域において他の船舶と行き会わないときは、この限りでない。
 - ② 大島大橋の第3橋脚と第4橋脚との間を経て航行すること。
- (2) 図2のB線、A線の順に横切って航行しようとする総トン数5トン以上の船舶（東行船）は、次の各号によらなければならない。
 - ① C線以南の海域を航行すること。ただし、大島大橋の橋脚付近の海域において他の船舶と行き会わないときは、この限りでない。

	<p>② 大島大橋の第3橋脚と第4橋脚との間を経て航行すること。</p> <p>③ 戒善寺礁北方の海域を経て航行すること。</p>
分析	<p>A船引船列は、西南西進中、船長Aが、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、B船が本件水路の中央よりも南側に寄ったまま航行していることに気付くのが遅れ、A船の転舵及び増速を行ったものの、A船にえい航されるB船が第4橋脚に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、GPSプロッターを作動させていたものの、慣れた海域であったことから、目視のみで船位を把握し、同プロッターに表示された情報を活用していなかったものと考えられる。</p> <p>本事故当時、大島瀬戸東口から同瀬戸中央には向かう南西流及び同瀬戸中央付近に約4.3knの西流があり、船長Aは通航予定時刻の潮流の情報の確認を適切に行っておらず、船長Aの予測よりも強い潮流があったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、大島瀬戸通航時、あらかじめ順潮であることを予測していたこと、また、B船をえい航していることを踏まえ、A船引船列の操縦が難しくなることを認識しつつ、慎重にかつ継続的に船位の確認を行う必要があったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船引船列が大島瀬戸東口から約4.3knの西流がある同瀬戸中央に向かって西南西進中、船長Aが、目視のみで船位を把握し、GPSプロッターによるA船引船列の船位の確認を適切に行わなかったため、A船にえい航されるB船が本件水路の中央よりも南側に寄ったまま航行していることに気付くのが遅れ、B船が第4橋脚に衝突し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"> ・ 小型船舶で他船をえい航する船長は、潮流の発生している海域を航行する場合、目視に加えて自船に搭載している航海計器（GPSプロッター等）に表示された情報を有効に活用し、常に自船の船位及びえい航する船舶の被えい航状況を確認しながら操船すること。 ・ 船長は、潮流の流速及び流向の変化が大きい海域を航行する場合、航行予定時刻に予測される潮流の情報の確認を適切に行い、自船の操縦性から安全に航行できる時機に同海域を通航すること。