

船舶事故調査報告書

令和8年4月22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3月17日 10時30分頃  |
| 発生場所                             | 香川県観音寺市伊吹島北西岸<br>伊吹港北浦西防波堤灯台から真方位291°930m付近<br>(概位 北緯34°08.2′ 東経133°31.6′)   |
| 事故の概要                            | 引船第55令和丸が台船No.3をえい航中、えい航索が破断し、No.3が漂流して島岸に乗り揚げた。   |
| 事故調査の経過                          | 令和7年5月2日、主管調査官（広島事務所）を指名<br>原因関係者から意見聴取手続実施済   |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等 | A 引船 第55令和丸、19トン<br>260-33440愛媛、伊豫運送株式会社（A社）<br>B 台船 No.3、総トン数不詳（全長約36.00m）<br>なし、A社   |
| 乗組員等に関する情報                       | A 船長A、二級小型・特殊・特定   |
| 負傷者                              | なし   |
| 損傷                               | A なし<br>B 船底外板に亀裂を伴う凹損   |
| 気象・海象                            | 気象：天気 曇り、風向 西南西、風力 4、視界 良好<br>海象：波向 西、波高 約1.5m、潮汐 上げ潮の初期<br>松山地方气象台が3月16日23時に発表した愛媛県東予の翌日の天気予報は、次のとおりであった。<br>明日 西の風 やや強く 後 東の風 海上では 西の風 強く<br>くもり 未明 雪か雨<br>波 1.5m 後 0.5m<br>愛媛県上島町には、3月16日10時15分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。（松山地方气象台発表）<br>瀬戸内海には、3月16日23時35分に海上強風警報が発表され、本事故当時も継続中であった。（高松地方气象台発表） |
| 事故の経過                            | A船は、船長Aほか1人（以下「航海士A」という。）が乗り組み、無人のB船を長さ約35mのえい航索（以下「本件えい航索」という。）でえい航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成していた。（図1参照）   |

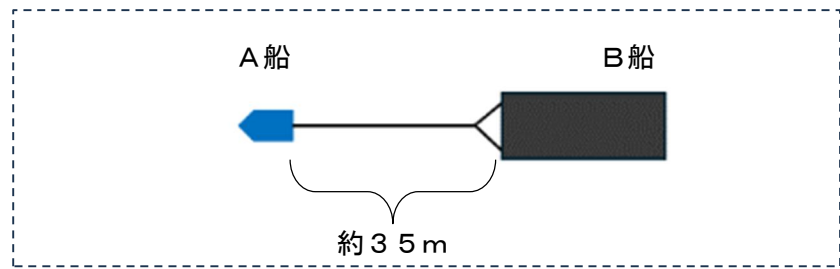


図1 A船引船列の概要

A船引船列は、船長Aが船橋当直につき、航海士Aが見張りに当たり、香川県丸亀市丸亀港に積荷の舵板を運搬する目的で愛媛県西条市東予港を出航した。

船長Aは、出航前、気象庁のホームページ等で気象及び海象を確認し、海上は波が1.5mの予報であることは知っていたが、出航時の海象が予報の数値に比べて穏やかであったので、目的地まで時間を要する可能性はあるものの、問題なくA船引船列を航行させることができると思い、出航した。

船長Aは、操舵スタンドの前に置いた椅子に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、愛媛県今治市梶島南南東方沖の変針点に至った頃、備讃瀬戸南航路を目指して航行しようと、針路を香川県三豊市讃岐三埼灯台に向け、約4ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)でA船引船列を北東進させた。

船長Aは、A船引船列が梶島南南東方沖付近を航行していた際、目視で海象を観測したところ、波高が約1.5mまで高くなっており、出航時に比べて海象が悪化していたことに気付いた。

船長Aは、積荷の運搬を優先したいとの思いから、引き返すことはせず、速力を下げればA船引船列の航行を続けることができると思い、約1.5knに減速し、速力調整を行いながら同じ針路で操船を続けた。

船長Aは、A船引船列が約1knの速力で上島町江ノ島南南東方沖を航行していた際、A船の速力が急に増速したように感じたので、後方を確認したところ、本件えい航索が破断していた。

船長Aは、B船が漂流しないよう、直ちにB船の右舷側にA船の左舷側を接近させ、航海士Aと共にA船とB船とを係船索で繋いで横抱きしようと試みたが、波の影響で動揺するB船に移乗することができず、A船でB船を横抱きすることができないまま、B船は東方に漂流した。

船長Aは、東方に向かって漂流するB船をその場で確保することが難しいとの判断から、海上保安庁に本件えい航索が破断してB船が東方に漂流している旨の通報を行うとともに、A社担当者に同旨の連絡を行い、周囲を警戒しながら漂流するB船をA船で追従した。

B船は、風波の影響でそのまま東方に流されていたところ、伊吹島北西岸に乗り揚げた。  
 (図2 参照)

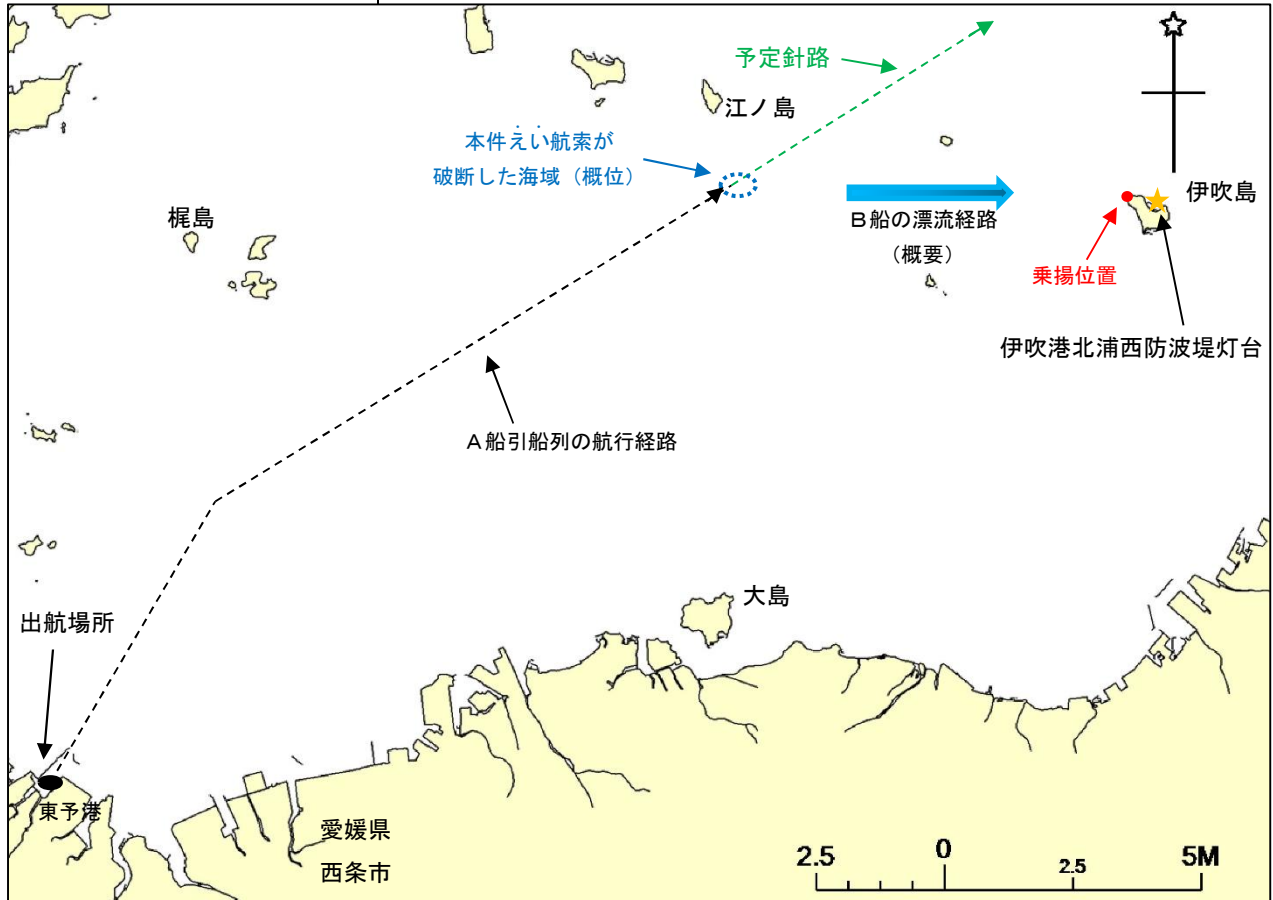


図2 事故発生経過概略図

船長Aは、乗り揚げたB船を付近海域で監視し、海象が回復した後、A船でB船を引き出して再び引船列を構成し、A船引船列を自力航行させて三豊市詫間港に向かった。

B船の喫水は、船首約0.6m、船尾約0.6mであった。

本件えい航索は、直径50mmの特殊ポリエチレン製ロープで、本事故当時、A船の船尾部から約10mの位置で破断していた。なお、A船には、本件えい航索以外にも、同型のえい航索が予備として5本積まれていた。

本件えい航索は、約2年前から使用されており、船長Aがふだんと同様に航前出航前に摩耗や損耗状況を目視して、目立った摩耗等がないことを確認した上でえい航作業を開始していた。

A社では、おおむね2年間を経過したえい航索は交換するようしており、本件えい航索についても、新たなえい航索を購入後に交換する予定であった。

船長Aは、A船の船長として約2年2か月の乗船経験があり、ふだんから事故発生場所付近でA船引船列を航行させており、A船引船列

|                     |  |
|---------------------|--|
|                     | <p>の操船にも慣れていたが、波高約 1.5 m の海域で A 船引船列を航行させた経験はなかった。</p> <p>A 社は、A 船引船列のみを保有しており、A 船引船列の運航計画や出航判断について船長 A に一任しており、本事故当時も、船長 A の判断で A 船引船列は出航した。また、A 船引船列についての運航基準を設けていなかった。</p>  |
| <p><b>分析</b></p>    | <p>(1) 船長 A は、出航時の海象状況が天気予報に比べて穏やかであったことから、B 船のえい航を安全に実施できると思い、A 船引船列を出航させたものと考えられる。</p> <p>(2) 船長 A は、波高約 1.5 m の海域で A 船引船列を航行させた経験はなかったものの、船長として積荷を確実に運搬しなくてはならないという責任感があったこと、また、速力調整をしながらであれば、A 船引船列を航行させることができるのではないかという主観的判断があったことから、約 1.5 kn 以下の低速力で A 船引船列を航行させ続けたものと考えられる。</p> <p>(3) 本件えい航索は、強度が弱かったこと及び波浪によって衝撃を受けたことから、えい航中に破断した可能性があると考えられる。</p> <p>(4) A 社は、A 船引船列に関する運航基準を設けておらず、運航計画や出航判断について船長 A に一任していたことから、船長 A に対して安全な航海のための助言等を行っていなかったものと考えられる。</p> <p>(5) (1)～(4) から、A 船引船列が航行中、本件えい航索が破断し、B 船が伊吹島北西岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> |
| <p><b>原因</b></p>    | <p>本事故は、A 社にえい航の可否判断をする運航基準が定められていない中、船長 A が、波高が約 1.5 m の状況下、積荷の運搬を優先して A 船引船列を航行させ続けたため、本件えい航索が破断し、B 船が伊吹島北西岸に乗り揚げたものと考えられる。</p>  |
| <p><b>再発防止策</b></p> | <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"> <li>・ 引船列の船長は、被えい航物件等をえい航して航行中、気象及び海象が悪化した場合、波による船体動揺でえい航索が緊張して破断する可能性があることを想定し、引き返したり、最寄りの港に避難したりするなどして、引船列の安全を確保した上で、気象等の回復を待つて航行を再開すること。</li> <li>・ 引き船列の所有者は、運航基準を設定した上で、所有する船舶の船長に対し、安全な航海のための助言等を行うこと。</li> <li>・ 船長は、出航前に最新の気象情報を確認し、波浪注意報等が発表されている場合、出航の段階で発表内容よりも気象及び海象が穏やかであっても、航行を予定している海域の気象等が悪化するこ</li> </ul>  |

とを想定し、船舶所有者等とも相談し、出航の可否判断及び航海計画を慎重に検討すること。

- ・ 船長は、航行中、自身が経験したことのない気象・海象状況となった場合、無理に航行を続けず、引き返したり、最寄りの港に避難したりするなどして、自船の安全を確保すること。