

船舶事故調査報告書

令和7年9月17日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和7年3月21日 08時16分頃
発生場所	千葉県千葉港千葉第2区 千葉港市原防波堤灯台から真方位097° 2.3海里付近 （概位 北緯35° 33.1′ 東経140° 06.9′）
事故の概要	アスファルト運搬船第十一菱 ^{りょうえい} 栄丸は、着棧作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和7年4月17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 船舶番号、船舶所有者等	アスファルト運搬船、第十一菱栄丸、749トン 142991、山岡汽船株式会社（A社）、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 球状船首右舷側に圧損 岸壁 ゴムフェンダーに破損、コンクリート部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長ほか5人が乗り組み、船長が単独で操船に当たり、千葉港千葉第2区の千葉南部地区と八幡地区との間にある水路（以下「本件水路」という。）にある企業専用棧橋（以下「本件棧橋」という。）に入船右舷着けする目的で、千葉港の市原航路を約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行していた。 本船は、本件水路に向けて右転し、本件水路に入ると本件棧橋の南側に船首を向けて東南東進していた。 船長は、今までの経験から、本件水路では本件棧橋がある浜野川と千葉県村田川が合流することから、本船がその流れの影響を受けて減速すると思った。このため、本件水路に入る際に増速し、簡易型電子海図の速力表示を見ながら行きあしを強めに残すつもりで、主機を停止した。 船長は、簡易型電子海図の速力表示を見て、これまでと違って、本件棧橋付近で約3kn以下にまで減速していないことに気付いた。 船長は、本件棧橋南側で行きあしを止めようと主機を微速力後進としたが、速力が思うように下がらず、衝突の危険を感じて全速力後進とし、左舷錨を投入させたものの、本船は、右舷船首部が本件棧橋南側の岸壁に衝突した。

	船長は、本船を一旦後進させて左回頭し、本件棧橋に着棧させた後、乗組員に負傷者がいないこと及び損傷状況を確認した上で、本事故の発生をA社及び運航会社に連絡した。 船長は、船長経験が約20年あり、本件棧橋の着棧経験が10回程度あった。いずれも問題なく着岸できていたので、自分の感覚に頼って操船し、速力を適切に調整しなかった。 (付図1 航行経路図 参照)
分析	本船は、本件棧橋への着棧操船中、船長が、これまでの経験から河川の流れに圧流されて減速されると思うあまり、速力を適切に調整しなかったことから、衝突の危険を感じて主機を全速力後進としたものの、本件棧橋南側の岸壁に衝突したものと考えられる。 船長は、本件棧橋の着棧経験が10回程度あり、いずれも問題なく着岸できていたので、自分の感覚のみに頼って操船していたことから、速力を適切に調整しなかったものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、本件棧橋への着棧操船中、船長が、これまでの経験から河川の流れに圧流されて減速されると思うあまり、速力を適切に調整しなかったため、衝突の危険を感じて主機を全速力後進としたものの、本件棧橋南側の岸壁に衝突したものと考えられる。
再発防止策	A社は、本事故後、着棧操船中、船長以外に乗組員1人を船橋配置することとした。 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。 ・船長は、着棧のため棧橋に接近する際は、自身の感覚のみに頼ることなく、船速が過大にならないよう、速力を適切に調整すること。 ・船長は、河口付近で着棧する際、潮汐や河川の流れについての情報を事前に収集し、それらの影響を考慮した上で安全な速力で操船すること。 ・船長は、事故が発生した場合、必要な安全措置を採るとともに、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 航行経路図

