

船舶事故調査報告書

令和8年3月4日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 高橋 明 子

事故種類	衝突
発生日時	令和7年10月8日 06時37分頃
発生場所	東京都江東区豊洲運河 晴海信号所から真方位053° 1.5海里付近 (概位 北緯35°39.7′ 東経139°47.8′)
事故の概要	作業船十二号千羽丸は南東進中、作業船80号千羽丸はバージ60号千羽丸を押して北西進中、十二号千羽丸と60号千羽丸とが衝突した。 十二号千羽丸は、同乗者1人が死亡し、船長ほか5人が軽傷を負い、操舵室区画の圧壊等を生じ、また、60号千羽丸は、左舷船首部に擦過痕を生じた。
事故調査の経過	令和7年10月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか2人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 作業船 十二号千羽丸、7.3トン 230-27318東京、株式会社中川船舶（A社） 12.00m×3.30m×1.30m、鋼 ディーゼル機関、324kW、平成4年8月 B 作業船 80号千羽丸、4.6トン 273-14142東京、A社 10.00m×3.50m×1.10m、鋼 ディーゼル機関、262kW、令和4年4月 C バージ 60号千羽丸、237トン なし、A社 30.00m×9.00m×2.60m、鋼 なし、平成25年12月 (写真1～3 参照)



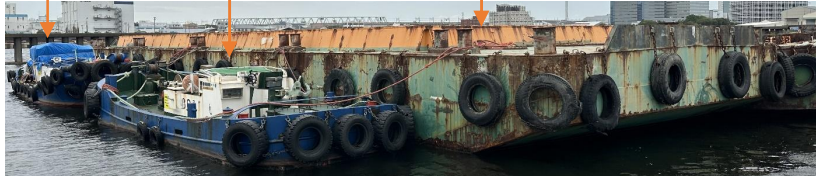
	  <p>写真1 A船</p> <p>写真2 B船</p>  <p>写真3 A船、B船及びC船</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 70歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成8年7月23日 免許証交付日 令和7年6月20日 (令和12年6月19日まで有効)</p> <p>同乗者A₁ 58歳</p> <p>B 船長B 41歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成14年2月28日 免許証交付日 令和7年6月20日 (令和12年6月19日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A 死亡 1人(同乗者A₁)、軽傷 6人(船長A、作業員2人、同乗者3人)</p> <p>B なし</p> <p>C なし</p>
損傷	<p>A 左舷舷側に凹損、操舵室区画の圧壊、窓ガラスの割損等</p> <p>B なし</p> <p>C 左舷船首部に擦過痕 (写真4～6 参照)</p>



写真4 A船損傷状況
(左舷船首から)

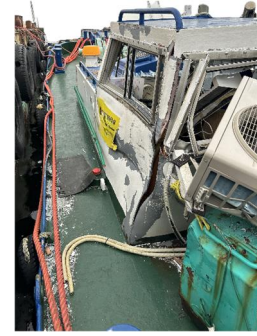


写真5 A船損傷状況
(左舷船尾から)



写真6 C船左舷船首部

気象・海象

気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約3m/s、視界 良好
海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約200cm

事故の経過

A船は、船長Aほか作業員2人（以下「作業員A₁」及び「作業員A₂」という。）が乗り組み、作業員である同乗者A₁及び他の作業員4人（以下「同乗者A₂」、「同乗者A₃」、「同乗者A₄」及び「同乗者A₅」という。）を同乗させ、同乗者を12号地貯木場（以下、単に「12号地」という。）に運ぶとともに、12号地に係留されている台船を運搬する目的で、令和7年10月8日06時25分頃、東京都中央区月島の係留場所を出航した。

船長Aは、操舵室の中央に設置された操縦席に腰を掛け、手動操舵で操船していた。

作業員A₁は左舷船尾の甲板上で、作業員A₂は操舵室区画右舷側の甲板上で、それぞれ船首方に向けて立っていたが、12号地から運搬する台船に乗って作業を行う予定であり、12号地までの航行中には見張り等の職務が割り当てられていなかった。

同乗者5人は、それぞれ船尾部の上甲板（以下「船尾甲板」という。）上で、横方向に設けられたえい航索受け用のバー（以下「船尾部バー」という。後記写真12参照）等に腰を掛けるなどしていた。

A船は、朝潮運河を北東進して佃水門を通過した後、豊洲水門西側の豊洲貯木場跡を右方に見て右転し、北西側から豊洲水門の左側のゲートに向かって南東進した。（写真7参照）



写真7 佃水門から豊洲水門（北方から見る）

その頃、船長Aは、船尾甲板の同乗者が会話をしていたので、どのようなことを話しているのかと会話の内容が気になっていた。

豊洲水門は、ゲートが2門あったが、本事故当時、門扉工事が行われていて北東側（A船から見て左側）のゲートが開き、南西側のゲートが閉じていた。日中の工事が行われている時間帯は、船舶の接近状況に応じて北西（貯木場跡）側、南東（豊洲橋）側、どちらからの進入が可能かを示す信号が点灯されていた。（写真8参照）



写真8 豊洲水門（北西方から見る）

船長Aは、豊洲水門の手前に往来する船舶がおらず、また、早朝であったものの豊洲水門に設置された信号に、進入が可能なことを意味する青信号が表示されていることを確認し、周囲に航行の支障となる船舶はいないと思い、豊洲水門へ進入した。

‘作業員A₁及び作業員A₂並びに同乗者A₁～A₅’（以下「作業員等」という。）のうち船首方を向いていた複数の者は、豊洲水門の手前で、豊洲運河を反航してくるバージに気付いており、A社所有のバージだろうなどと会話していた。

船長Aは、A船が豊洲水門を通過した後、船首方約200mに架かる豊洲橋の橋桁及び橋梁上の街路灯を見上げ、A船を同橋の中央に向け、その後、舵輪を握った状態で船尾方を振り返って同乗者の会話に耳を傾けながら、約5～6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南東進した。（写真9参照）

橋桁中央部街路灯

豊洲水門

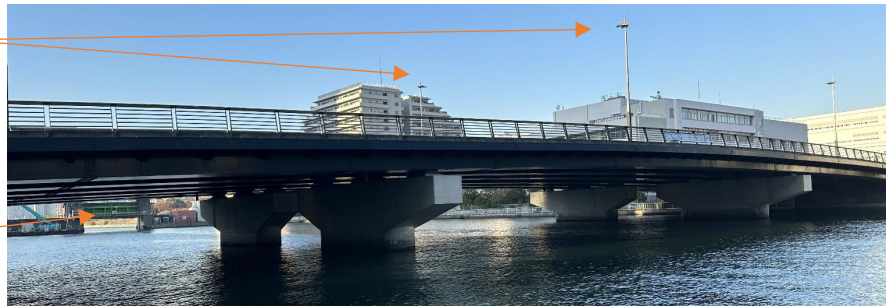


写真9 豊洲橋（南方から見る）

作業員等の一部は、作業船の船長経験もあり、反航してくるバージが見えており、A船が同バージと左舷を対して通過できるように運河の右側に寄せることなく、橋の中央に向かっていて針路がおかしいと思ったが、船長Aが船首方を見ていると思い、会話を続けていた。

A船は、船長Aが引き続き船尾甲板に意識を向けながら操船中、橋脚間の中央付近を航行して豊洲橋を通過し、南東進を続けていた。

同乗者A₂は、A船がC船と間近に接近していることに気付いて「やばい」と叫び声を上げた。作業員A₁は、同乗者A₂の声を聞いて船首方を見た後、船長Aに対して「何やってんだ、避けるよ」と叫んだ。

船長Aは、操舵室区画の右舷側甲板上に立っていた作業員A₂の「前」、「ぶつかる」といった大声が聞こえ、船首方を見て初めてC船に気付き、右転して衝突を避けようと、右舵を一杯に取り、主機スロットルレバーを一杯に操作して全速力前進とした。

作業員A₁は、A船が右回頭し始めたものの、衝突が避けられない状態であったので、他の乗船者に対して「ぶつかるぞ」、「つかまれ」と大声で叫ぶとともに、自身も右舷側に移動して船尾部バーにしがみついた。

A船は、06時37分頃、増速しながら右回頭中、左舷前部とC船の左舷船首部とが衝突し、左舷側が複数回C船と接触した。（図1参照）

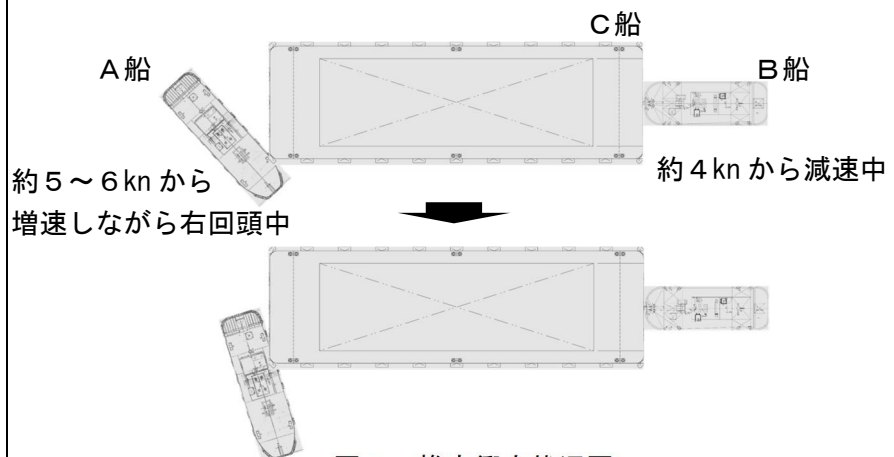


図1 推定衝突状況図

同乗者 A₁は、A 船の船尾甲板に設けられた舵箱（舵機が格納されたボックス）の上部に自身が持ち込んだクーラーボックスを載せ、その上に^{あぐら}胡坐をかいた姿勢をとっており、衝突の衝撃で船尾甲板上に落下した。

同乗者 A₁以外の作業員等は、衝突の衝撃に備えて右舷側に移動したり、船尾部バー等の構造物につかまったりしたものの、それぞれ体に衝撃を受けた。

また、船長 A は、操舵室囲壁が圧壊して同室のガラス窓が割れ、ガラスによって頭部等に切創を負った。

作業員 A₁は、船尾甲板上に倒れた同乗者 A₁が、意識はあったものの強く痛みを訴えていたので、A 社担当者に電話を掛け、本事故の発生を連絡するとともに救急車の要請を依頼した。

A 船は、負傷者を救急車へ引き継ぐため、月島の係留場所に自力で航行して戻った。

同乗者 A₁は、救急車で病院に搬送されたものの、死亡が確認され、後日、死因が右胸背部を圧迫されたことによる大量血胸と検案された。

その他の A 船の乗船者 7 人は、それぞれ病院に搬送され、1 人を除く 6 人が挫創、打撲、頸椎^{けい}捻挫等と診断された。

B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、月島の係留場所を出航し、06 時 00 分頃に 12 号地の近くで作業員 1 人（以下「作業員 B」という。）を乗船させた。

B 船の本事故当日の業務は、当初、12 号地からバージ 52 号千羽丸（以下「52 号」という。）を運搬して隅田川上流の作業現場（以下、単に「作業現場」という。）に向かう予定であったが、前日の夕方に予定変更の指示がスマートフォンのグループチャットアプリで周知された。変更後の予定では、先に別の作業船が 52 号を 12 号地から作業現場に運搬し、B 船は、単独で月島から作業現場に向かい、作業現場において 52 号を移動させることになっていた。

船長 B は、予定変更の指示を見て、現場到着時刻が早まったことを確認したが、作業内容が変更されていることに気付かず、12 号地から 52 号を運搬して作業現場に到着できるよう、時間を早めて作業員 B と待ち合わせていた。

船長 B は、作業員 B と共に B 船で 12 号地の A 社所有バージの係留場所に行き、同場所には 2 隻のバージが係留されているのを見た。2 隻のうち、1 隻の船名が 52 号ではなかったので、もう 1 隻の C 船が 52 号であると思い、C 船の船名を確認しないまま、52 号と同型の C 船を船首に連結して押船列（以下「B 船押船列」という。）を構成し、06 時 10 分頃、作業現場に向けて 12 号地を出発した。

B 船押船列は、C 船の甲板が B 船の上甲板よりも約 1.5 m 高く、

B船操舵スタンドからでは船首方が見えないので、B船の機関操縦及び操舵のリモートコントローラー（以下、単に「リモコン」という。）をC船に延ばし、C船上からB船を操船しており、押航中のB船は無人であった。B船には音響信号設備が装備されているものの、C船には音響信号や発光信号を行う設備がなかった。（図2参照）

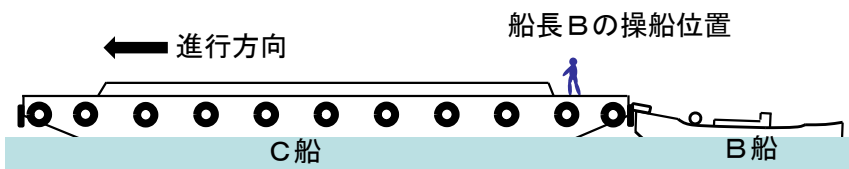


図2 B船押船列状況図（計画喫水による水面上を表す）

船長Bは、作業員Bと共にC船の船尾部甲板上に立ち、同甲板の中央部で船首方を向いてリモコンを持って操船し、B船押船列を曙運河、砂町運河、東雲運河の順に通航させた後、約4knの速力で豊洲運河を北西進した。

船長Bは、豊洲運河に入った後、反航する2隻の作業船を認め、B船押船列の進路を運河の中央よりも右寄りとし、いずれもA社の作業船であったので、朝凧橋を通過する手前で2隻と挨拶をしながらすれ違った。（写真10参照）

朝凧橋



豊洲橋 写真10 朝凧橋（南方から見る）

船長Bは、2隻の作業船とすれ違った後、もう1隻、A社の作業船であるA船が豊洲水門を通過して反航してくるのを視認した。引き続きB船押船列を運河の中央よりも右に寄せて航行していたところ、A船が豊洲橋の中央に向かってきていることに気付いた。（写真11参照）

豊洲橋

汐浜運河

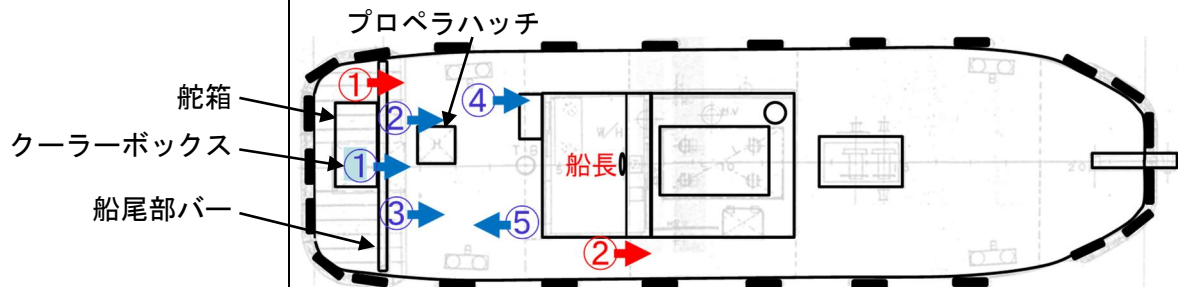


豊洲水門 写真11 豊洲橋（南方から見る）

	<p>船長Bは、A船が運河の中央を通ってB船押船列に向かって接近していたが、A船の操船者がB船押船列に気付いていないとは思わず、A社の船であったので同僚がふざけて意図的に接近しているのではないかとも思いながら北西進を続けた。</p> <p>船長Bは、A船がいずれ針路を右に寄せてB船押船列が安全に通過できると思っていたが、A船が豊洲橋を通過しても運河の中央を航行し続けていたので衝突の危険を感じ、リモコンを操作して主機のクラッチを中立として減速させた。その頃、A船上から「危ない、ぶつかる」といった声が聞こえ、A船の操船者がB船押船列に気付いていなかったことが分かった。</p> <p>船長Bは、B船押船列を既に運河の中央より右に寄せて航行しており、船首方には豊洲橋の橋脚があったので、舵を取ることができなかった。</p> <p>船長Bは、A船が右転しながらB船押船列の至近となってC船の死角に入り、その後、A船の船首部がC船の左舷船首から左方に見えた頃、C船左舷船首部とA船左舷前部とが衝突し、複数回の衝撃を感じた。</p> <p>船長Bは、A船の船尾甲板上看えた同乗者A₃に電話を掛け、負傷者多数と聞いたが、同乗者A₃からそのまま現場に向かうように指示を受け、B船押船列の航行を継続した。</p> <p>(付図1 推定航行経路図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 船長Aに関する情報</p> <p>船長Aは、A社での経験が30年以上あり、台船上での作業員としての業務を経験した後、作業船の船長業務を行うようになり、約25～26年の船長経験があった。A社に入る前から、小型船舶操縦士免許（旧制度四級小型）を受有し、趣味として小型船舶を操縦しており、A社に入った後に一級小型船舶操縦士免許を取得した。</p> <p>(2) A社における安全教育及び訓練</p> <p>A社では、安全教育及び訓練を定期的実施することとしていた。教育・訓練記録簿によれば、令和7年4月22日代表取締役社長ほか現場の監督を行う職員3人が参加し、救命訓練及び事故事例教育が行われていた。</p> <p>(3) A船に関する情報</p> <p>A船は、A社が所有する鋼製の作業船兼交通船（揚錨船）で、速力基準表によれば、最大速力10kn、旋回能力50m、停止惰力50m/20秒であった。</p> <p>操舵室には、中央部に操縦席があり、前面中央に舵輪が、その右舷側に主機操縦レバーが設置されていた。レーダー、GPSプロッター等の航海計器はなかった。</p>

(4) A 船乗船者の乗船位置及び受傷の状況

A 船乗船者の乗船位置及び受傷の状況は、図 3、表 1 のとおりであった。



※ 赤数字は作業員 A₁ 及び A₂、青数字は同乗者 A₁ ~ A₅ を、矢印は航行中の体の向きをそれぞれ示す。

図 3 A 船乗船者の乗船位置

表 1 A 船乗船者の姿勢及び受傷の状況

	航行中	衝突時	受傷の状況
船長 A	腰掛け (操縦席)	腰掛け (操縦席)	頭部等に切創
作業員 A ₁	立位 (上甲板)	右舷側に移動 船尾部バーにつかまる	頸椎捻挫・腰部捻挫疑い
作業員 A ₂	立位 (上甲板)	操舵室屋根の手すりにつかまる	右肩・右側胸部挫傷、 右示指挫創
同乗者 A ₁	胡坐 (クーラーボックス上)	不明	死亡 (左背胸部圧迫による大量血胸)
同乗者 A ₂	腰掛け (船尾部バー)	右舷側に移動 船尾部バーにつかまる	背部・右手・両下腿打撲傷
同乗者 A ₃	腰掛け (船尾部バー)	船尾部バーにつかまる	なし
同乗者 A ₄	立位 (上甲板)	操舵室屋根につかまる	頸椎捻挫、腰椎捻挫、 左胸部打撲傷、両前腕打撲傷
同乗者 A ₅	座位 (上甲板)	座位 (上甲板)	右肩・肘・前腕挫傷、 右手挫傷、右下腿挫傷

(5) 同乗者 A₁ が受傷した場所の状況

同乗者 A₁ が胡坐をかいていたクーラーボックスは、長さ約 43 cm、幅約 26 cm、高さ約 33 cm であった。

舵箱は、長さ約 52 cm、幅約 105 cm、甲板上高さ約 34 cm であった。

舵箱の船首側には、船尾部バーがあり、その寸法は、直径約 7 cm、頂部の甲板上高さ約 60 cm であった。

船尾部バーの前側の中央よりも左舷側にプロペラ点検用のハッチ（以下「プロペラハッチ」という。）があり、その寸法は、長さ

約55cm、幅約60cm、甲板上高さ約24cmであった。

本船は、操縦席以外の座席はなく、甲板、プロペラハッチ共に鋼製であった。

同乗者A₁は、衝突後、プロペラハッチの右舷側の船尾甲板上に倒れていた。

(写真12及び図4 参照)

衝突によって脱落した
エアコン室外機

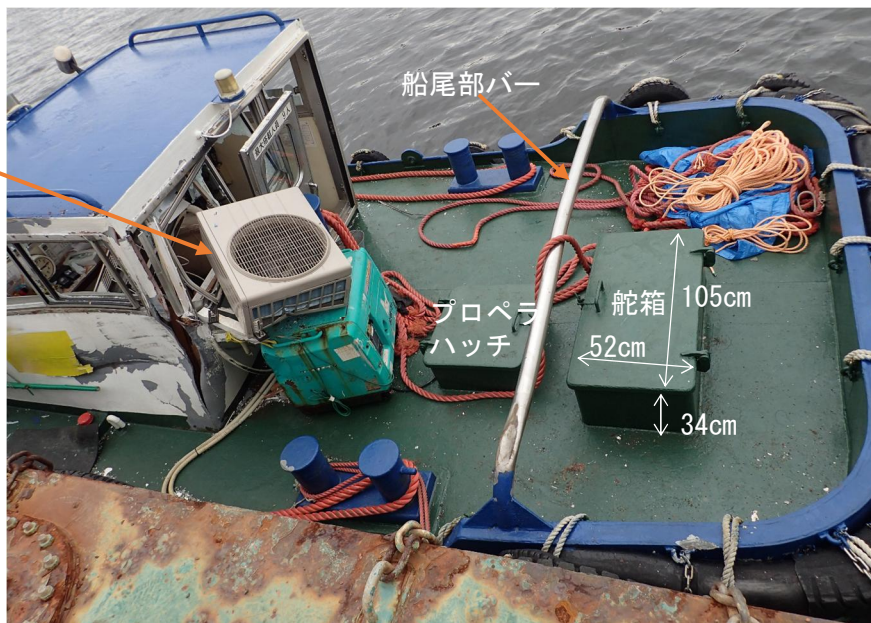


写真12 A船船尾甲板

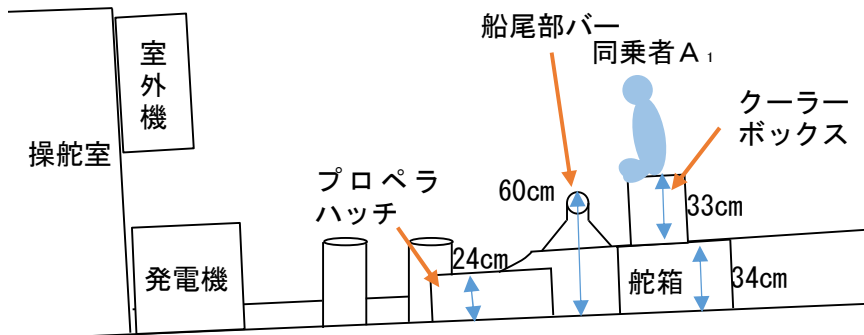


図4 A船船尾甲板概略図

(6) A船及びB船の乗船者の保護具等

A船及びB船の乗船者は、全員が作業着、安全靴及び救命胴衣を着用し、操舵室にいた船長A以外はヘルメットを着用していた。

(7) A社における作業員の運搬に関する情報

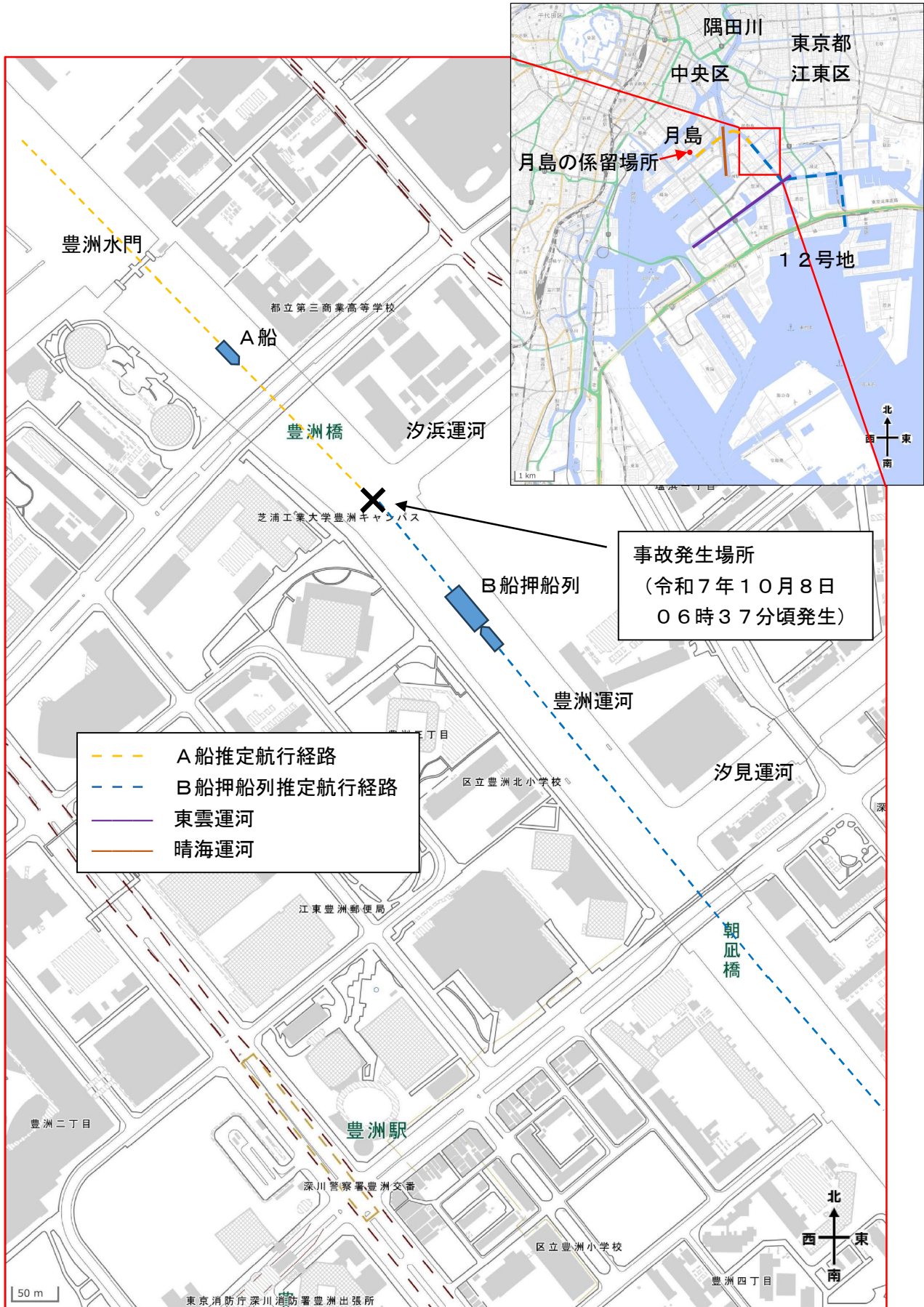
A社では、始業時刻を06時25分としており、12号地において作業を開始する作業員を、月島の係留場所から12号地に向かう作業船に乗せて運搬していた。

	<p>A社では、使用船舶、船長、作業員の組合せが固定されておらず、配船及び業務内容は前日にグループチャットアプリで各船長及び作業員に指示されていた。</p> <p>本事故当日は業務都合で他の2隻の作業船が始業時刻よりも早く月島の係留場所を出発していたので、A船に乗船した作業員の数がふだんより多かった。</p> <p>(8) 事故発生場所付近の状況</p> <p>豊洲運河は、江東区豊洲の北東側を、北西端で晴海運河に、南東端で東雲運河にそれぞれ至る運河で、途中、汐浜運河と汐見運河が合流しており、豊洲橋と朝凧橋の2本の橋梁が架けられている。</p> <p>本事故発生場所は、汐浜運河の合流地点付近で、その北西約150mに豊洲橋があり、更に北西約200mに豊洲水門がある。</p> <p>豊洲橋は、中央の橋脚間に約43mの可航幅があり、中央部桁下高がA.P.（荒川工事基準面：ほぼ大潮の干潮水位に当たる、河川・港湾工事で使用される基準面）+6mで、橋梁上には街路灯6基（中央及び両側に3基×2）が設置されている。</p> <p>（前記写真9、11 参照）</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり、C なし A なし、B なし、C あり A なし、B なし、C なし</p> <p>(1) A船について</p> <p>① 船長Aは、操船中、豊洲水門の手前に往来する船舶がいなかったこと及び同水門に進入が可能なことを意味する青信号が表示されていたことから、水門を通過して短時間ならば前を向いていなくともたちまち衝突の危険はないと思い、操船よりも船尾甲板の同乗者の会話に意識が向いていたものと考えられる。</p> <p>② 作業員等の一部は、B船押船列の反航に気付いていたが、B船押船列は操舵室の船長Aからも視認可能な位置にいたことから、助言するまでもなく、船長Aも気付いていると臆断していたものと考えられる。</p> <p>③ ①及び②から、船長Aが、前方の見張りを行わないまま、反航するB船押船列に気付かずにA船を航行させて避航動作をとるのが遅れ、A船はC船と衝突したものと考えられる。</p> <p>④ 死傷者が発生したことについては、作業員等がいたA船の船尾甲板には座席が無く、また、衝突前に身構える時間的余裕も十分に無かったことから、不安定な姿勢をとっていた作業員等</p>

	<p>が、衝突によって甲板上の構造物等に体を打ち付けたことによるものと考えられる。</p> <p>A船が衝突前に増速したことは、衝突時の衝撃を増大させ、被害の拡大につながった可能性があると考えられる。</p> <p>A船の作業員等がヘルメットを被っていたこと及び一部の作業員等が構造物につかまるなどの衝突の衝撃に備える姿勢を咄嗟にとったことは、負傷の軽減に役立った可能性があると考えられる。</p> <p>(2) B船押船列について</p> <p>① 船長Bは、操船中、A船が運河の中央を反航しながら接近するのを認めたものの、相互が右に寄って通過できると臆断したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船がB船押船列に気付いていないとは思わず、また、A社所有のA船が同僚であるB船押船列に意図的に接近しているのかと思っていた。</p> <p>② B船押船列は、操船場所に汽笛等の音響信号を行う装置がなかったことから、音響によってA船に警告信号等を行うことができなかった。</p> <p>③ ①及び②から、船長Bが避航動作をとるのが遅れ、C船はA船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、豊洲運河において、A船が南東進中、B船押船列が北西進中、船長Aが、操船よりも同乗者の会話に意識が向き、船首方の見張りを行っていなかったため、反航するB船押船列に気付かず、また、船長Bが、A船が運河の中央を反航しながら接近するのを認めたものの、相互が右に寄って通過できると臆断し、避航動作をとるのが遅れたため、互いに接近してA船とB船押船列のC船とが衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故の発生を受け、乗組員等の安全教育を行うとともに、再発防止策として次の措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 押航しているバージ等でも音響信号が行えるよう、バージ等に警告旗、ホーン、拡声器を備えた。 ・ 業務予定の配布スケジュールを見直すとともに、当日の出航前にスケジュール確認を乗組員が職員と共に行うこととした。 ・ 作業船と交通船を区別し、手すり、座席等の装備の無い作業船を作業員運搬用として使用しないこととした。 <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"> ・ 小型船舶の船長は、常時適切な見張りを行うこと。特に、単独で操船する場合は、操船に関係がない周囲の動き等に気を取られることなく、操船に集中すること。

	<ul style="list-style-type: none">・ 小型船舶の船長は、操船中、見張りを行う際は、他の乗組員に見張りの補佐をさせたり、レーダー等の航海計器を併用したりすること。船長以外の乗組員は、衝突等を避けるために、異常等を認知した場合は躊躇なく進言すること。・ 狭い運河等を押航したり、えい航したりする船舶の操船者は、運動性能、可航水域の制限等を考慮し、接近する他船に対しては余裕のある時機に積極的に汽笛等の音響信号で注意喚起を行うこと。・ 操船者は、常時安全な速力で航行し、切迫した危険を避ける場合においても、増速させることなく、減速することが望ましい。・ 作業船等の運航を管理する会社は、乗組員に対して、定期的に、安全運航について事故事例等を示しつつ教育を行ったり、現場の運航状況の点検を実施したりすること。
--	--

付図1 推定航行経路図



※ 国土地理院 Web サイトの地理院地図を加工して作成