

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（灯浮標）
発生日時	令和7年5月21日 15時40分頃
発生場所	千葉県千葉港葛南区（千葉港市川第1号灯浮標） 千葉市稲毛ヨットハーバー灯台から真方位282°4.1海里（M）付近 （概位 北緯35°38.2′ 東経139°58.5′）
事故の概要	貨物船ひろしまは、南南東進中、灯浮標に衝突した。
事故調査の経過	令和7年6月2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	貨物船 ひろしま、499トン
船舶番号、船舶所有者等	142218、東広海運株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 右舷外板に擦過傷 灯浮標 頭標に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風速 約14m/s、視界 良好 海象：波高 約1.0m 千葉県千葉市には、5月21日04時13分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	<p>本船は、船長ほか5人が乗り組み、空船で、千葉港葛南区にある千葉港市川市所在の企業専用岸壁を出航した。</p> <p>船長は、出航後、1.5Mレンジ及び0.75Mレンジに設定したレーダーを作動させ、単独で船橋当直につき、自動操舵で操船に当たり、約8ノットの対地速力で本船を市川水路に沿って南南東進させた。</p> <p>船長は、南西方からの風を受けて本船が東方に圧流されていたので、手動操舵に切り替えて当て舵を取り、千葉港市川第2号灯浮標（以下、灯浮標については「千葉港市川」を省略する。）に意識を向けて圧流状況を見るとともに錨泊するかどうかを考えていた。</p> <p>船長は、単独で操船中、風を受けて本船が圧流されていること及び錨泊するかどうかを考えることに意識を向けたまま、レーダー等を見ることなく、第1号灯浮標に接近していることに気付かずにいたところ、本船は、南南東進を続け、第1号灯浮標に衝突した。</p> <p>（付図1 航行経路図 参照）</p> <p>船長は、海上保安庁及びA社に本事故の発生を通報した後、本船を自力航行させて千葉県船橋市北岸壁に着けた。</p>

	<p>船長は、本事故発生場所付近を約30回航行した経験があったので、レーダー等で船位の確認を行わずに操船していた。</p>
分析	<p>本船は、南東進中、船長が、風を受けて本船が圧流されていること及び錨泊するかどうかを考えることに意識を向け、レーダー等で船位の確認をしていなかったことから、第1号灯浮標に向かっていることに気付かず、第1号灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、慣れた海域であったことから、レーダー等を見ずに操船していたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、南東進中、船長が、風を受けて本船が圧流されていること及び錨泊するかどうかを考えることに意識を向け、レーダー等で船位の確認をしていなかったため、第1号灯浮標に向かっていることに気付かず、第1号灯浮標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"> ・ 船長は、風に圧流される状況で航行中、レーダー等を活用して船位の確認を適切に行うこと。 ・ 船長は、手動操舵に切り替えることによって、見張りや船位の確認など業務量が増える場合は、他の乗組員を昇橋させて見張りの補助等をさせること。

付図1 航行経路図

