

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10月30日 00時40分頃
発生場所	千葉県千葉港葛南区市川水路南口付近 浦安沖灯標から真方位067° 3.9海里付近 （概位 北緯35° 38.3′ 東経139° 58.1′）
事故の概要	引船三澄徳丸は、はしけ扇翔をえい航して西北西進中、扇翔が浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年11月11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	A 引船 三澄徳丸、19トン 273-8978千葉、有限会社長生 B はしけ 扇翔、約381トン なし、J-ロジテック株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B 船尾部船底に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約95cm（市川）
事故の経過	A船は、船長が1人で乗り組み、鋼製コイル約500tを積載したB船に作業員1人を乗せ、B船を長さ約30mのロープでえい航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、千葉港葛南区に向けて同港千葉第2区を出航した。 船長Aは、航行時、周囲に航行の支障となる他船の存在を認めなかった。 船長Aは、操舵室中央の舵輪の前に立って手動操舵で操船に当たり、船橋第6号灯浮標東北東方で市川水路南口の変針予定場所に向け、約4ノットの対地速力でA船引船列を西北西進させた。 船長Aは、千葉港の船橋水路を横切った頃、眠気を感じていなかったものの疲れを感じたので、背もたれ付きの操縦席に腰を掛けて操船を続けていたところ、市川水路南口の手前でいつしか居眠りした。 A船引船列は、変針予定場所を通過して航行を続け、船長Aが、ふと目を覚ました際、右舷船首方に市川水路を示す灯浮標が見えたので同水路に向かうつもりで右転したところ、B船が同水路南口西北西方の浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。 船長Aは、携帯電話でB船に浸水や漏油がないことをB船作業員か

	<p>ら報告を受け、関係会社に本事故の発生を連絡するとともに、118番通報した。その後、B船を繋いでいたロープを離し、一旦A船を事故発生場所より水深が深いところへ移動させ、潮位の上昇によってB船を流失しないよう別のロープを取り直した。しばらくして、B船が自然離礁したので、A船はB船をえい航して千葉港葛南区の岸壁に着けた。</p> <p>船長Aは、これまで操船中に居眠りしたことがなく、ふだんはしけへの積み荷役作業中に約2～3時間の仮眠をとっていたが、本事故前日午後の同作業中、眠気を感じなかったため仮眠をとらず同作業の様子を見ていた。</p> <p>A船の喫水は、船首約1.0m、船尾約2.5mであり、B船の喫水は、船首約2.0m、船尾約2.8mであった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>船長Aは、眠気を感じていなかったものの、操船中、居眠りしたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、次のことから居眠りした可能性があると考えられる。</p> <p>(1) 本事故前の荷役作業中、ふだんと異なって仮眠をとらず、同作業の様子を見ていた。</p> <p>(2) 立って操船していたところ、疲れを感じて椅子に腰を掛けた姿勢のまま操船を続けていた。</p> <p>(3) 航行時に注意を要する気象・海象条件ではなく、また、支障となる他船の存在を認めておらず安心していた。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船引船列が、手動操舵で西北西進中、船長が居眠りしたため、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、航行中、同じ姿勢で操船を続けることなく、体を時々動かしたり、外気に当たったりするなど、居眠り運航の防止措置を採ること。 ・ 船長は、操船に支障を及ぼすような疲労を蓄積させないように、計画的に休息をとること。

付図1 事故発生経過概略図

