

船舶事故調査報告書

平成23年3月31日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲 也
 委員 石川 敏 行

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年7月16日 03時40分ごろ
発生場所	鳴門海峡一ツ箸 ^{ひとつばえ} の岩礁 徳島県鳴門市 鳴門飛島灯台から真方位039° 820m付近 （概位 北緯34° 14.26′ 東経134° 39.25′）
事故調査の経過	平成22年8月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1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 乗組員等に関する情報	貨物船 いなりゆう、499トン 140402、有限会社稲垣汽船 76.05m×12.60m×6.60m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成18年9月 船長 男性 62歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和46年9月3日 免状交付年月日 平成18年8月7日 免状有効期間満了日 平成23年8月6日
死傷者等	なし
損傷	バルバスバウ先端から船尾方13.5mの左舷船底部に、長さ約8cm、幅約1cmの亀裂などが生じた。
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、合成樹脂約1,118tを積載し、船首約3.2m、船尾約4.0mの喫水で岡山県倉敷市水島港に向かうため、鳴門海峡を南流最強時に航行することを避け、南流最強時の約1時間後に通過するつもりで、漂泊して時間調整を行ったのち、鳴門海峡に向けて北進した。 船長は、単独の船橋当直につき、レーダーを3海里（M）レンジとし、大鳴門橋橋梁灯（C1灯）（以下「C1灯」という。）の白灯を船首目標として約11ノット（kn）の速力で手動操舵により北北西進した。 船長は、鳴門市飛島の東方を通過したころ、霧のため急速に視界不良となってC1灯が視認できなくなったので、一等航海士に昇橋して見張りにつくように指示した。 船長は、大鳴門橋付近に差し掛かったころ、潮流により急激に右方に圧流され、大鳴門橋東側の橋脚灯が見えた直後、平成22年7月16日03時40分ごろ一ツ箸の岩礁に乗り揚げた。 本船は、03時50分ごろ自力で離礁し、船内各部を点検したところ、

	特に大きな損傷や浸水がなかったことから、航行を継続して香川県小豆島池田湾に錨泊した。	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 1、視程 約0.3M 本事故後の05時30分に海上濃霧警報が発表された。</p> <p>海象：潮汐表によれば、南流の最強は03時11分で潮速9.0kn、転流時刻は06時21分であった。</p>	
その他の事項	<p>本事故時、本船の付近を航行する船舶はいなかった。</p> <p>本船は、池田湾において、潜水士により船底外部の損傷状況を調査し、損傷箇所の応急修理を行ったのち、20日15時10分ごろ岡山県倉敷市水島港に入港した。</p> <p>海図W112（鳴門海峡）によれば、一ツ箸の最浅部の水深は、最低水面下0.8mとなっている。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、霧のため急速に視界不良となった鳴門海峡を南流強潮時に北北西進中、大鳴門橋付近に差し掛かった際、潮流により急激に右方に圧流されたことから、一ツ箸の岩礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、鳴門海峡を南流最強時に航行することを避けるため漂泊して時間調整を行い、南流最強時の約1時間後に通過する予定であったところ、最強時の約30分後に通過したのと考えられる。</p> <p>船長は、飛島の東方を通過し、大鳴門橋まで約600mとなったころ、霧のため急速に視界不良となり、船首目標としていたC1灯が視認できなくなったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、霧のため急速に視界不良となった鳴門海峡を南流強潮時に北北西進中、大鳴門橋付近に差し掛かった際、潮流により急激に右方に圧流されたため、一ツ箸の岩礁に乗り揚げたことにより発生したのと考えられる。</p>	