

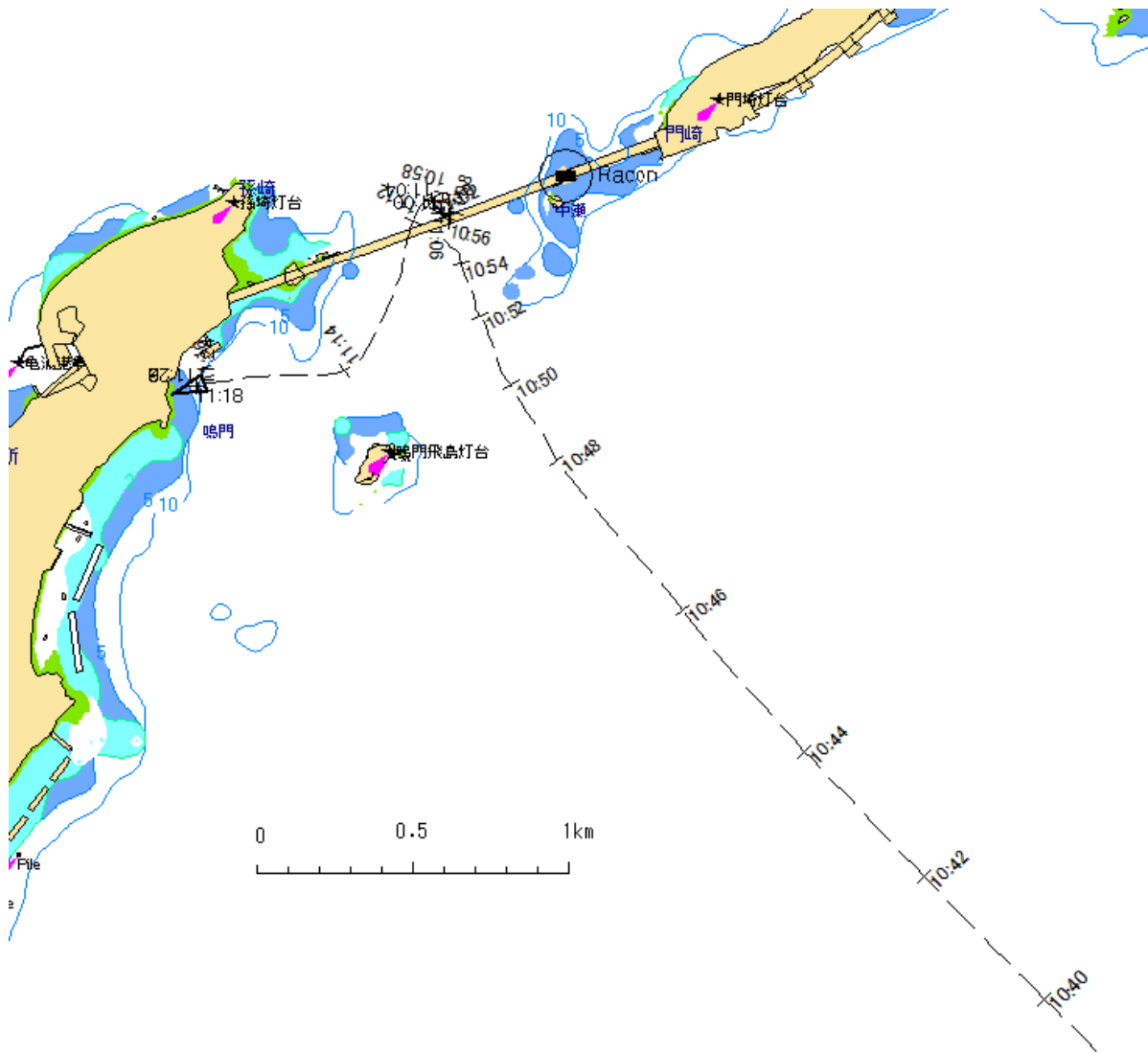
## 船舶事故調査報告書

平成24年10月18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 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

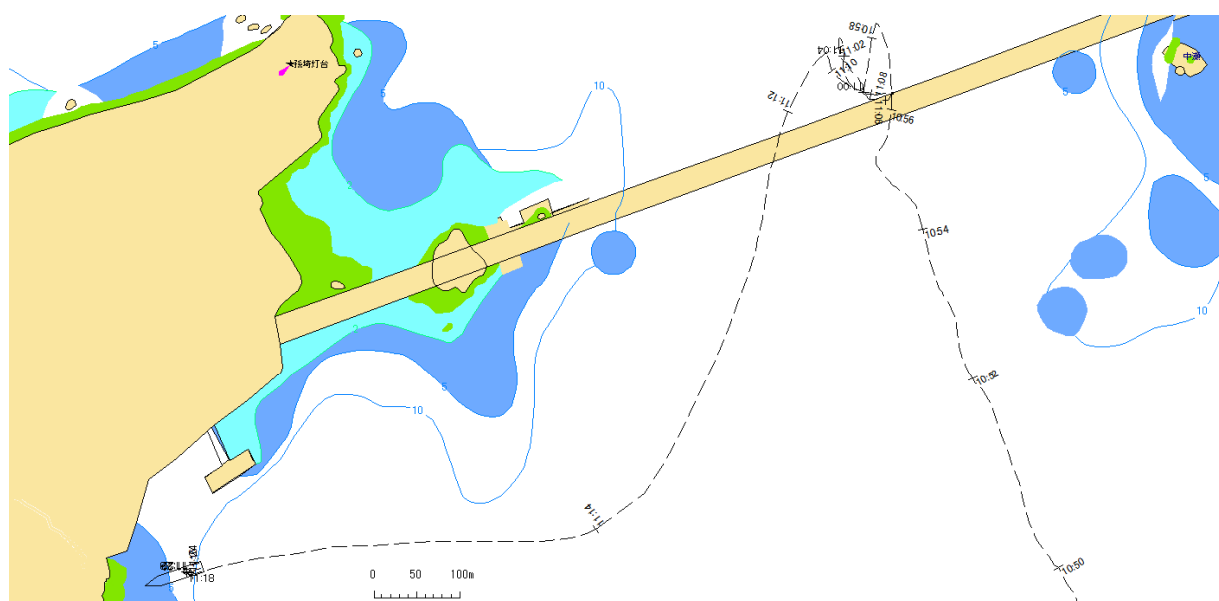
事故種類	乗揚
発生日時	平成23年7月3日 11時16分ごろ
発生場所	鳴門海峡 徳島県鳴門市孫崎南方の海岸 鳴門市所在の鳴門飛鳥灯台から真方位288°650m付近 （概位 北緯34°14.0′ 東経134°38.5′）
事故調査の経過	平成23年7月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
<b>事実情報</b> 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	貨物船 JIA YANG（パナマ共和国籍）、1,427トン 8842167（IMO番号）、SEA JOY SHIPPING LTD.（船舶所有者）、 WEIHAI JIAYANG INTERNATIONAL（船舶管理会社） 71.82m×12.80m×6.20m、鋼 ディーゼル機関、735kW、1989年11月（建造）
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍） 男性 39歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2009年3月30日 （2012年8月21日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首船底部に破口を伴う凹損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか14人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、スクラップ約1,950tを積載し、大韓民国群山に向けて航行中、船長が、鳴門海峡の通過に備えて操船の指揮を執り、二等航海士をテレグラフに、操舵手を手動操舵にそれぞれ就け、全速力前進の速力約9.0～9.5ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で同海峡に向けて北西進した。</p> <p>本船は、鳴門海峡の大鳴門橋の中央部に向けて航行中、同橋に近づくに従って速力が低下し、同橋を通過して間もなく南流の強い水域に入って前進できなくなり、南方に圧流され始めた。</p> <p>船長は、大鳴門橋付近まで圧流されると潮流が弱くなったので、再度、北進を始めたが、同橋の北側では前進できなくなり、増減速を繰り返しながら北進を試みたものの、北進することができなかった。</p> <p>本船は、圧流されて船首が西方に向き、孫崎南方の海岸に向けて西</p>

	<p>進し、平成23年7月3日11時16分ごろ同海岸に乗り揚げた。</p> <p>本船は、乗揚を目撃した者により、海上保安庁へ118番通報された。</p> <p>本船は、船首部のバラストタンクに浸水したが、燃料油などの流出はなく、翌4日07時23分ごろタグボートの支援により離礁し、自力航行して徳島県徳島小松島港に入港した。</p> <p>(付図1 本船のAIS記録による推定航行経路図、付図2 本船のAIS記録による推定航行経路図、付表1 本船のAISの記録(抜粋) 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮時、潮高 約130cm(孫埼)、潮流(鳴門海峡) 南流約6kn、転流時 09時45分、南流最強 13時05分 約9.2kn</p>
その他の事項	<p>船長は、本船の船長として乗船後、約10回鳴門海峡を通過したことがあり、本事故前に潮汐表により鳴門海峡では南流が強いことを確認したが、これまで逆潮時でも本船が止まることなく航行することができたので、本事故時の流速でも航行できると思った。</p> <p>本船は、船長、一等航海士及び二等航海士による4時間交替3直制の船橋当直体制を採っており、各直に操舵手1人を就けていた。</p> <p>本船は、船首約4.45m、船尾約4.96mの喫水であった。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、鳴門海峡を北進して通過する際、船長が、予め潮汐表により鳴門海峡では南流の潮流が強いことを確認したものの、これまでも南流時に通過したことがあったので、南流時でも同海峡を通過できるものと思込み、南流時に同海峡を通過しようとしたことから、大鳴門橋を通過して間もなく前進できなくなって船首が西方に向き、孫埼南方の海岸に向けて西進し、同海岸に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、鳴門海峡を北進して通過する際、船長が、南流時でも同海峡を通過することができるものと思込み、南流時に同海峡を通過しようとしたため、大鳴門橋を通過して間もなく前進できなくなって船首が西方に向き、孫埼南方の海岸に向けて西進し、同海岸に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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"> <li>・鳴門海峡を通過する場合には、潮流の流向及び流速を確認するとともに、船舶の速力などを考慮して無理のない通過計画を立てること。</li> </ul>

付図1 本船のAIS記録による推定航行経路図



付図2 本船のAIS記録による推定航行経路図



付表1 本船のAISの記録（抜粋）

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
10:40:09	34-12-59.0	134-40-15.8	320	315.0	9.0
10:45:10	34-13-31.6	134-39-38.3	321	317.6	8.9
10:48:40	34-13-54.1	134-39-15.8	341	338.3	7.5
10:51:09	34-14-06.4	134-39-07.8	340	344.0	3.8
10:53:09	34-14-12.0	134-39-05.1	331	322.1	2.3
10:54:19	34-14-14.7	134-39-04.0	337	345.7	2.6
10:56:19	34-14-19.1	134-39-02.6	345	006.3	3.4
10:58:20	34-14-21.8	134-39-01.7	327	193.6	2.2
10:59:20	34-14-19.9	134-39-01.3	記録なし	191.6	1.5
11:00:10	34-14-18.8	134-39-01.3	333	013.2	0.5
11:01:10	34-14-20.5	134-39-00.8	333	325.4	1.1
11:05:10	34-14-19.8	134-39-01.2	340	129.3	1.2
11:10:09	34-14-20.8	134-38-59.8	334	343.3	1.0
11:12:10	34-14-19.1	134-38-57.9	259	203.8	6.0
11:14:17	34-14-03.4	134-38-49.2	253	244.1	7.7
11:15:10	34-14-02.9	134-38-40.6	268	268.5	8.1
11:16:10	34-14-01.7	134-38-31.0	254	256.6	5.1
11:16:26	34-14-01.7	134-38-30.8	251	008.2	0.0
11:16:40	34-14-01.7	134-38-30.8	251	059.4	0.0
11:18:00	34-14-01.8	134-38-30.8	251	078.1	0.0