

# 船舶事故調査報告書

平成24年12月13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	衝突
発生日時	平成24年4月29日 22時20分ごろ
発生場所	鳴門海峡大鳴門橋中央部北方付近 徳島県鳴門市所在の孫崎灯台から真方位084°680m付近 （概位 北緯34°14.4′ 東経134°39.0′）
事故調査の経過	平成24年5月7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	A 貨物船 泰光丸、499トン 135532、齊宮海運株式会社 72.06m (Lr) × 12.00m × 7.01m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成8年5月 B 貨物船 大島丸、498トン 130667、大島物流株式会社 71.61m (Lr) × 12.50m × 6.70m、鋼 ディーゼル機関、1,324kW、平成2年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 64歳 一級海技士（航海） 免許年月日 昭和56年8月19日 免状交付年月日 平成20年6月18日 免状有効期間満了日 平成25年9月18日 B 船長B 男性 61歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和54年12月17日 免状交付年月日 平成20年10月14日 免状有効期間満了日 平成26年8月10日 機関士B 男性 53歳 四級海技士（機関） 免許年月日 平成6年12月26日 免状交付年月日 平成21年12月1日 免状有効期間満了日 平成26年12月25日
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船尾部外板に擦過傷 B 右舷中央部外板に凹損及び破口</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長Aほか4人が乗り組み、山口県徳山下松港<sup>とくやまくだまつ</sup>から鋼材約1,599tを積載して千葉県千葉港葛南区に向け、平成24年4月29日22時15分ごろ、大鳴門橋中央部から北西方約1海里(M)を速力約10.5ノット(kn)(対地速力、以下同じ。)で南東進中、B船がA船の左舷側を追い越し、B船船尾とA船船首の船間距離が約60~70mとなり、徐々に船間距離は開いていった。</p> <p>A船は、22時18分ごろ、大鳴門橋中央部北方付近において、速力約6.5knで南東進中、突然、B船がA船側に後退して接近してきたので、船長Aが、船間距離を開けて衝突を回避するための右舵を取り、続いてキックによる左舷船尾の接近を防ぐための左舵を取る一連の操船を3回繰り返したが、22時20分ごろ、大鳴門橋中央部北方付近において、船首方位約210°(真方位、以下同じ。)速力約6.5knでA船の左舷船尾部とB船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、愛媛県四国中央市三島川之江<sup>みしまかわのえ</sup>港から紙製品約879tを積載して京浜港に向けて航行中、22時15分ごろ、大鳴門橋中央部から北西方約1Mにおいて、A船を速力約11.5knで追い越して南東進した。</p> <p>B船は、22時18分ごろ、大鳴門橋中央部付近において、機関の回転数が低下して速力約2.5knとなり、船長Bが右舷正横約30mにA船を認めて船間距離を確保するために転舵を繰り返したが、22時20分ごろ、大鳴門橋中央部北方付近において、船首方位約180°でB船の右舷中央部がA船の左舷船尾部に衝突した。</p> <p>A船は、衝突後、右転しながら前進し、B船は、北方(後方)に圧流されて離れた。</p> <p>船長Bは、主機関が停止していることに気付き、3度目の遠隔操作で主機関は再起動した。</p> <p>機関士Bは、前直者の機関長から当直を引き継ぎ、21時45分から22時15分の間、機関室の点検整備を行い、異状のないことを確認後、機関室監視室において当直中、船長からの機関停止の連絡を受け、直ちに機関の点検確認を行ったが、機関に異状は認められなかった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約50cm、潮流 北流約4.7kn</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、三島川之江港で紙製品を積載して京浜港東京区芝浦に揚げ荷する専用船であった。</p> <p>B船の機関停止原因については、メーカーの見解では、主機関側では特定できなかった。</p> <p>船長Bは、通常、相手船がタグボート等の低速の船舶でない場合</p>

	<p>は、鳴門市瀬ノ肩鼻以西で追越しを完了できそうになれば、追越しを行わなかったが、今回は、京浜港入港時間に間に合わせたいと考えて追越しを継続した。</p> <p>船長Bは、三島川之江港の出港時間が約1時間遅れたが、京浜港の荷役開始時刻に間に合わせたいと考え、明石海峡通過の航海計画を鳴門海峡に変更した上、潮流の最強時に鳴門海峡を通過できるように増速し、A船の左舷側を通過する際の船間距離も通常の半分の約0.15Mとした。</p> <p>船長Bは、衝突に至る間、汽笛及びVHFを使用しなかった。</p> <p>機関士Bは、船長からの連絡の約1分前に機関の回転数が下がっていったので、船橋で機関を停止させたと思っていた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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>	<p>A なし、B なし A なし、B あり A なし、B なし</p> <p>A船は、大鳴門橋中央部北方付近を南東進中、B船の主機関が停止したことから、B船が北流の潮流に圧流されて接近し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、大鳴門橋中央部付近を南東進中、主機関が停止したことから、北流の潮流に圧流されてA船に接近し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、京浜港の荷役開始時刻に間に合わせたいと思い、追越しなどを行っていた。</p> <p>B船の主機関の停止原因は、製造メーカーが点検したが、主機関側では特定できなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、大鳴門橋中央部北方付近において、A船及びB船が南東進中、A船を追い越したB船の主機関が停止したため、B船が北流の潮流に圧流されてA船に接近し、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>本事故後、船長Aは、次の改善措置を採った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・狭水道通過時は、速力を調整して前船との船間距離を少なくとも約0.3M確保して航行することとした。</li> </ul> <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"> <li>・狭水道通過時には、他船との安全な船間距離を確保すること。</li> <li>・本船に異状が発生の際には、周囲の航行船舶に対し、VHF等により直ちに状況を発信して注意を喚起すること。</li> </ul>