

船舶事故調査報告書

平成29年10月18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 | 平成29年4月9日 11時25分ごろ |
| 発生場所 | 鳴門海峡 鳴門飛島灯台から真方位040° 775m付近 (概位 北緯34° 14.2′ 東経134° 39.2′) |
| 事故の概要 | 貨物船 ^{かず} 一丸は、通峡中、浅所に乗り揚げた。 |
| 事故調査の経過 | 平成29年4月19日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済 |
| 事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 | 貨物船 一丸、498トン 135515、有限会社幸宝海運、明港汽船株式会社（船舶借入人） |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、五級（航海） |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | 右舷船尾部船底に凹損及び擦過傷、プロペラ翼に欠損等 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮流 南流約8.6ノット |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、鳴門海峡の最狭部付近を北北西進中、航海士2人を補佐に当たらせて操船中の船長が、潮流を遡れなくなったのでしばらく通峡を待つこととし、船首方の反航船2隻及び右舷船尾方の西進する遊覧船1隻が接近していたので、3隻と離れたところで左回頭して兵庫^{ひくろ}県南あわじ市福良港沖に向かうつもりで、南流に圧流されながら主機を適宜前進に使用して後退していたところ、東方へ寄せられ、一ツ^{ひとつばえ}礮の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、鳴門海峡の潮流を調べて南流の最強時に当たることを知っていたものの、何とか潮流を遡ることができると考えて通峡していた。</p> <p>船長は、本船が複雑な流れの影響を受けて東方へ寄せられたと本事故後に思った。</p> |
| 分析 | 本船は、南流が最強時の鳴門海峡を通峡したことから、潮流を遡れなくなり、通狭を待つこととして南流に圧流されながら主機を適宜使用していた際、複雑な流れの影響を受けて東方へ寄せられ、一ツ礮の浅所に乗り揚げたものと考えられる。 |
| 原因 | 本事故は、本船が、南流が最強時の鳴門海峡を通峡したため、潮流を遡れなくなり、通峡を待つこととして南流に圧流されながら主機を適宜使用していた際、複雑な流れの影響を受けて東方へ寄せられ、一ツ礮の浅所に乗り揚げたものと考えられる。 |

| | |
|-----------|--|
| 参考 | 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。 <ul style="list-style-type: none">・潮流の状況を考慮し、無理のない通峡計画を立てること。 |
|-----------|--|