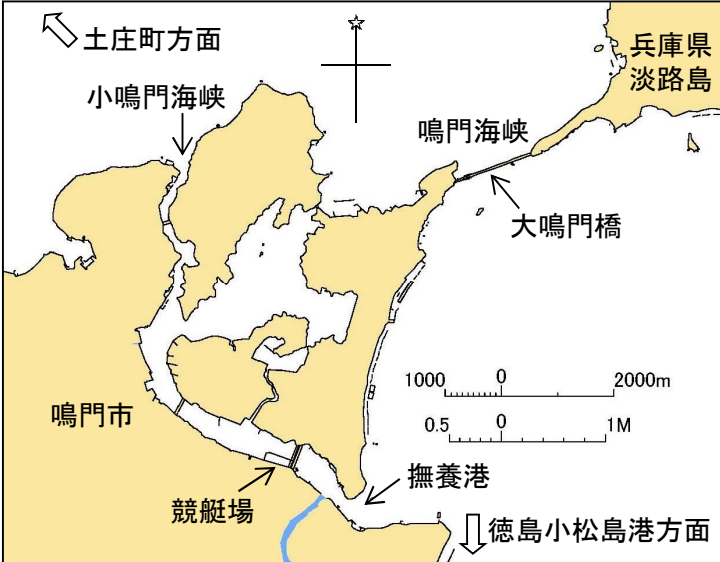


船舶事故調査報告書

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8月10日 12時45分頃
発生場所	徳島県鳴門市撫養港 中瀬灯標から真方位344° 150m付近 (概位 北緯34° 11.0′ 東経134° 37.6′)
事故の概要	プレジャーヨットINDIGOは、航行中、岩場に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年8月13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手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	プレジャーヨット INDIGO、5トン未満（長さ9.76m）
船舶番号、船舶所有者等	280-11954香川、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定 乗員A、二級小型・特殊
負傷者	なし
損傷	船底に破口、マストの折損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約95cm（亀浦）
事故の経過	<p>本船（セイリングクルーザー）は、船長が1人で乗り組み、乗員Aほか同乗者2人を乗せ、4日後に開催されるヨットレースに備えて徳島県徳島小松島港に回航する目的で、香川県土庄町所在のマリーナを機走で出航した。</p> <p>船長は、鳴門海峡の潮流が南流最強となる頃であったので、大鳴門橋下方を通過せずに小鳴門海峡から撫養港を経由して徳島小松島港に向かうこととした。（図1参照）</p> 
図1 鳴門海峡付近	

船長は、小鳴門海峡付近に到着した際、乗員Aと操船を交替することとした。

船長はコックピットの左舷側の椅子に、乗員Aはコックピットの右舷側の椅子に、同乗者2人はコックピット後方の床面にそれぞれ座っていた。(写真1参照)

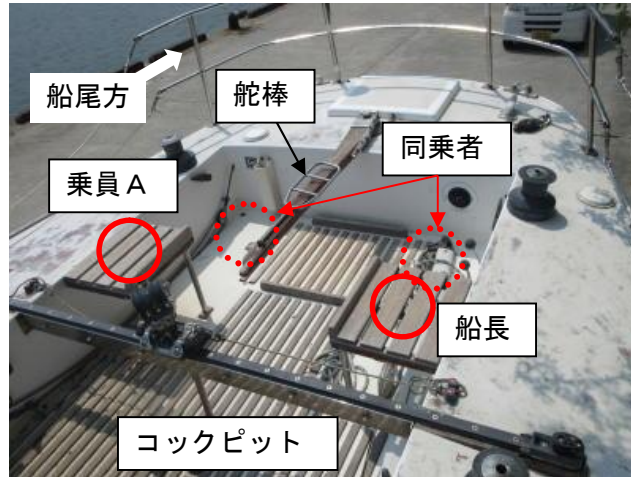


写真1 乗船者の位置

船長は、操船を交替する際、乗員Aから、以前別のヨットで撫養港方面から小鳴門海峡方面に向かった際に鳴門市所在の競艇場付近の海域で座洲しそうになったことがある旨を聞いたので、同海域までは乗員Aの操船に助言を行っていた。

船長は、乗員Aには撫養港での操船経験があると思い込んでいたので、本船が競艇場付近の海域を通過した後は、予定針路について認識を共有することなく乗員Aに操船を任せてコックピット下方のキャビンに降り、当日の航程についてメモを記載していた。

乗員Aは、以前、撫養港方面から小鳴門海峡方面に向かった際、知人が操船するヨットに同乗していたが、撫養港での操船経験がなかった。また、本船を操船した経験が約5回あった。

乗員Aは、撫養港において本船を約8.5ノットの対地速力で南東進させていたところ、船首方に中瀬灯標を、右舷船首方に鳴門市岡崎海岸をそれぞれ視認した。

海図W1216（撫養港、栗津港）によれば、撫養港には、標識の位置が航路の右側（水源^{*1}に向かって）の端であることを示す右舷標識の中瀬灯標（構造：赤色円すい形頭標1個付。赤塔形）が設置されており、中瀬灯標の南側が可航海域になっている。

乗員Aは、中瀬灯標を左舷方に見て通過するものと理解しており、同灯標の北側及び南側がいずれも可航海域であると思っていた。

*1 「水源」とは、標識の示す左舷、右舷の基準となるものである。港・湾・河川及びこれらに接続する水域の場合、港若しくは湾の奥部又は河川の上流であり、瀬戸内海（関門海峡を含み、宇高航路を除く）の場合、阪神港である。

乗員Aは、南側の陸岸から距離を取り、中瀬灯標の北側海域を通ることにした。

船長は、キャビンからコックピットに戻った際、乗員Aが中瀬灯標の北側に向けて操船していることに気付かなかった。本船は、船長がコックピットに戻った約1分後に中瀬付近の岩場（以下「本件岩場」という。）に乗り揚げた。

(図2 参照)



図2 事故発生経過概略図

本船は、その後、右舷側に転覆した。

船長、乗員A及び同乗者2人は、落水することなく本船の左舷側外板に上がった。

船長は、鳴門市所在のマリーナに電話をして救助を依頼した。

マリーナの代表者は、本事故の発生を118番通報するとともにマリーナの船舶で救助に向かった。

乗員Aは、その後、本船が波を受けて動揺した際に落水し、船尾部の手摺りに掴まっていた。

船長、乗員A及び同乗者2人は、マリーナの船舶に救助されて鳴門市土佐泊漁港に運ばれた。

本船は、翌日、船長が手配した業者によって鳴門市の陸岸までえい

	<p>航されて陸揚げされた。</p> <p>船長、乗員A及び同乗者2人は、本事故当時、救命胴衣を着用していた。</p> <p>本船は、海面からバラストキールの下端までが約2.0mであった。</p>
分析	<p>(1) 乗員Aは、中瀬灯標が右舷標識であり、水源（阪神港）に向かって左側が可航水域であることを知らなかったことから、同灯標の北側を通過しようとしたものと考えられる。</p> <p>(2) 船長は、乗員Aには、撫養港での操船経験があると思い込んでいたことから、乗員Aに右舷標識である中瀬灯標の南側が可航海域であることを伝えずに操船を任せていたものと考えられる。</p> <p>(3) 船長は、乗員Aから以前別のヨットで撫養港方面から小鳴門海峡方面に向かった際に鳴門市所在の競艇場付近の海域で座洲しそうになったことがある旨を聞いたことから、乗員Aが競艇場付近までは無難に操船していて撫養港での操船経験があると思い込んだものと考えられる。</p> <p>(4) (1)～(3)から、本船は、航行中、本件岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、撫養港において南東進中、乗員Aが中瀬灯標の南側が可航海域であることを知らなかったため、同灯標の北側海域を通過し、本件岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 小型船舶の操船者は、航路標識の意味を理解し、安全な水域を航行すること。 ・ 小型船舶の船長は、有資格者である同乗者と操船を交替する際、海域を安全に航行するために必要な目標物及び予定針路等に係る情報を共有すること。