

# 船舶事故調査報告書

平成27年6月11日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成26年12月22日 23時57分ごろ
発生場所	山形県酒田市酒田港南南西方沖 酒田灯台から真方位196° 5.5海里（M）付近 （概位 北緯38° 51.54′ 東経139° 46.80′）
事故調査の経過	平成26年12月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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	貨物船 <sup>エム</sup> STAR 1（パナマ共和国籍）、4,382トン 9102837（IMO番号）、M STAR SHIPPING S.A. 100.50m×17.50m×9.50m、鋼 ディーゼル機関、2,942kW、1994年3月25日
乗組員等に関する情報	船長（ミャンマー連邦共和国籍） 男性 48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 2014年10月16日 （2016年12月31日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	プロペラの2翼の先端に欠損及び1翼の先端に曲損、両舷ビルジキールに曲損、船底に擦過傷
事故の経過	本船は、船長ほか17人が乗り組み、船首約1.45m、船尾約4.25mの喫水で、平成26年12月18日08時00分ごろ秋田県秋田船川港に向けて仁川港（大韓民国）を出港した。 本船は、船長が、22日20時00分ごろ三等航海士及び甲板手と共に船橋当直につき、荒天のため既に自動操舵から手動操舵に切り替えられた状況でレーダー2台を使用し、レンジを適宜切り替えながら操船を指揮し、風速約10～13m/sの西北西風及び波高約2～3mの北からの波を受けながら山形県鶴岡市西北西方沖を対地速力約7.5ノットで北東進した。 本船は、酒田港西方沖を北東進中、20時45分ごろ風速約20m/s、波高約3～5mとなって船体の動揺が激しくなり、また、左転しようとしても風波により操船が困難な状態となった。 船長は、陸岸に比較的近い場所を北進している船舶をレーダー映像

で認め、陸岸に近い方が安全に航行できるものと思い、右転して陸岸に向けたものの、船体の動揺による危険を感じて21時00分ごろ118番通報し、22時00分ごろ海上保安庁から西方に向けるよう指示されたので右転して西方に向けようとしたが、西進できずに南南西進した。

本船は、酒田港南南西方沖において、22時55分ごろ右転して北方に向けたが風波によって陸岸方向に圧流されながら北東進し、23時30分を過ぎた頃に左舷錨を入れて錨鎖7節を伸出したものの、走錨し、23時57分ごろ酒田市赤川河口から北西方約800mの海岸に乗り揚げた。

乗組員は、全員が航空自衛隊所属のヘリコプターで救助された。

本船は、30日にタグボートによって離礁し、酒田港の岸壁に着岸後、平成27年1月4日修理のために大韓民国へ向けて自力で航行を開始した。

(付図1 航行経路図、写真1 乗揚状況 参照)

気象・海象

(1) 気象

① 乗組員の観測値

天気 雪、風向 西北西、風速 約20m/s、視程 約3M

② 気象観測値

事故現場の北東方約4.4Mに位置する酒田測候所の本事故当日の観測値は、次のとおりであった。

時刻 (時:分)	気温 (°C)	10分間平均		最大瞬間	
		風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	風向
20:40	2.5	12.2	西北西	22.8	西北西
21:00	2.5	11.0	西北西	20.6	西北西
21:20	0.8	13.1	北西	21.8	北西
21:40	1.8	13.7	西北西	23.9	西北西
22:00	0.6	13.4	北西	22.3	西北西
22:20	1.4	14.3	西北西	25.8	西北西
22:40	0.5	13.4	北西	23.4	北西
23:00	0.6	11.6	西北西	20.4	西
23:20	-1.5	12.7	西北西	21.6	西北西
23:40	-0.3	13.5	西北西	27.8	北西
24:00	-0.7	13.4	西北西	21.3	西北西

(2) 海象

① 乗組員の観測値

波向 北西、波高 約3~5m

② 全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）による波浪観測値

	<p>酒田港（事故現場の北北東方約5M）における本事故当日の波浪観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1" data-bbox="547 248 1425 842"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻 (時:分)</th> <th colspan="2">有義波</th> <th rowspan="2">波向</th> </tr> <tr> <th>波高 (m)</th> <th>周期 (秒)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>20:40</td><td>3.68</td><td>8.0</td><td>北</td></tr> <tr><td>21:00</td><td>4.09</td><td>8.0</td><td>北</td></tr> <tr><td>21:20</td><td>4.73</td><td>8.1</td><td>北</td></tr> <tr><td>21:40</td><td>3.89</td><td>8.2</td><td>北</td></tr> <tr><td>22:00</td><td>4.46</td><td>8.3</td><td>北</td></tr> <tr><td>22:20</td><td>4.59</td><td>8.2</td><td>北</td></tr> <tr><td>22:40</td><td>5.21</td><td>8.7</td><td>北</td></tr> <tr><td>23:00</td><td>5.64</td><td>8.8</td><td>北</td></tr> <tr><td>23:20</td><td>5.49</td><td>8.9</td><td>北</td></tr> <tr><td>23:40</td><td>5.84</td><td>9.7</td><td>北北西</td></tr> </tbody> </table> <p>(3) 気象警報、注意報の発表状況</p> <p>山形県庄内北部地域には、12月20日16時44分に波浪注意報が、22日14時37分に暴風雪警報が発表され、本事故後の23日00時43分に波浪警報が発表された。また、本事故当時、佐渡沖及び秋田沖には、海上強風警報が発表されていた。</p>	時刻 (時:分)	有義波		波向	波高 (m)	周期 (秒)	20:40	3.68	8.0	北	21:00	4.09	8.0	北	21:20	4.73	8.1	北	21:40	3.89	8.2	北	22:00	4.46	8.3	北	22:20	4.59	8.2	北	22:40	5.21	8.7	北	23:00	5.64	8.8	北	23:20	5.49	8.9	北	23:40	5.84	9.7	北北西
時刻 (時:分)	有義波		波向																																												
	波高 (m)	周期 (秒)																																													
20:40	3.68	8.0	北																																												
21:00	4.09	8.0	北																																												
21:20	4.73	8.1	北																																												
21:40	3.89	8.2	北																																												
22:00	4.46	8.3	北																																												
22:20	4.59	8.2	北																																												
22:40	5.21	8.7	北																																												
23:00	5.64	8.8	北																																												
23:20	5.49	8.9	北																																												
23:40	5.84	9.7	北北西																																												
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、ふだんから、船橋当直経験の少ない三等航海士と共に船橋当直につき、三等航海士を指導していた。</p> <p>本船は、気象情報を入手できるようになっていたが、アジア地域の気象情報であり、海上警報及び地方の気象情報を入手していなかった。</p> <p>船長は、冬季の酒田沖を航行した経験が何度もあったが、操船が困難になったことは初めてであった。</p> <p>本船は、本事故当時、主機、舵等に異状又は故障はなかった。</p>																																														
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</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、酒田港西方沖を北東進中、北～北西方からの風波に圧流されて操船が困難となったことから、左舷錨を投下したものの、走錨し、酒田港南南西方沖の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> <p>本船は、船長が当直を開始した後、急速に天候が悪化し、風波に圧流されて操船が困難な状況に陥ったものと考えられる。</p> <p>本船は、アジア地域の気象情報を入手していたが、地方の気象及び海象情報を入手していなかったものと考えられる。</p>																																														

	<p>本船は、左舷錨だけを投下したものの走錨しており、両舷錨を投錨していれば走錨することなく、本事故を回避できた可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が酒田港西方沖を北東進中、北～北西方からの風波に圧流されて操船が困難となったため、左舷錨を投下したものの、走錨し、酒田港南南西方沖の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>・ 地方の気象及び海象情報を適確に把握し、操船が困難となる前に、適切な避航措置をとること。</li> <li>・ 状況に応じて両舷錨を投下するなど、錨を適切に使用すること。</li> </ul>

付図1 航行経路図

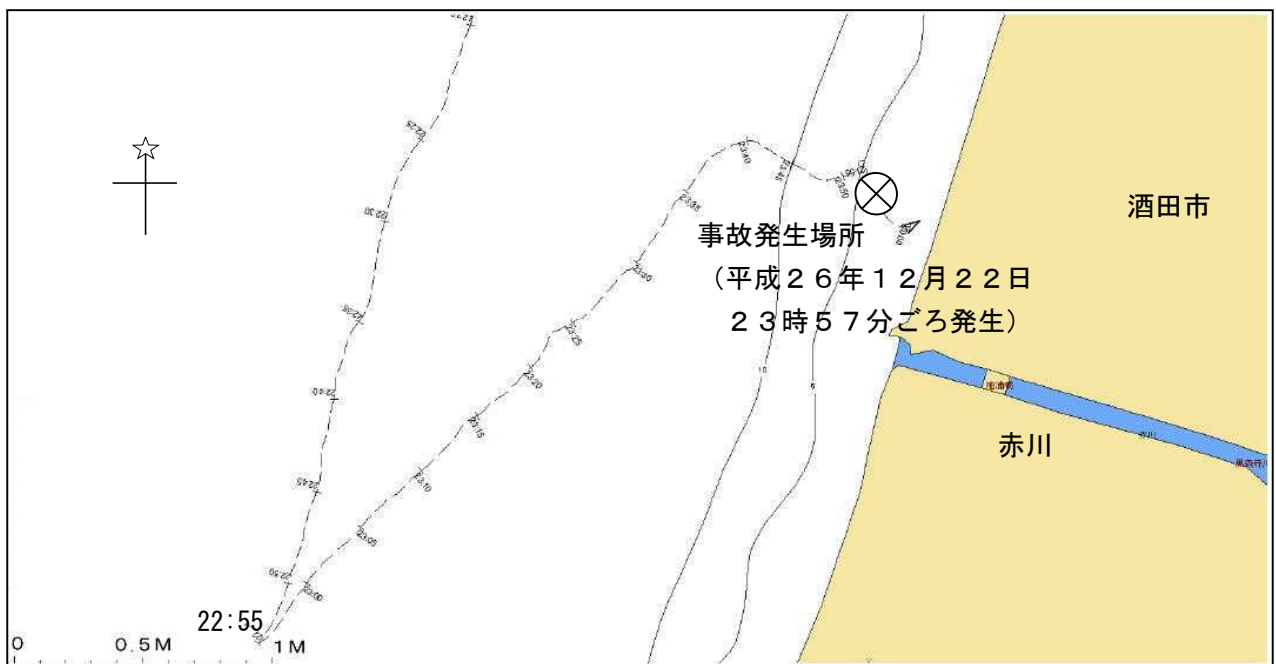
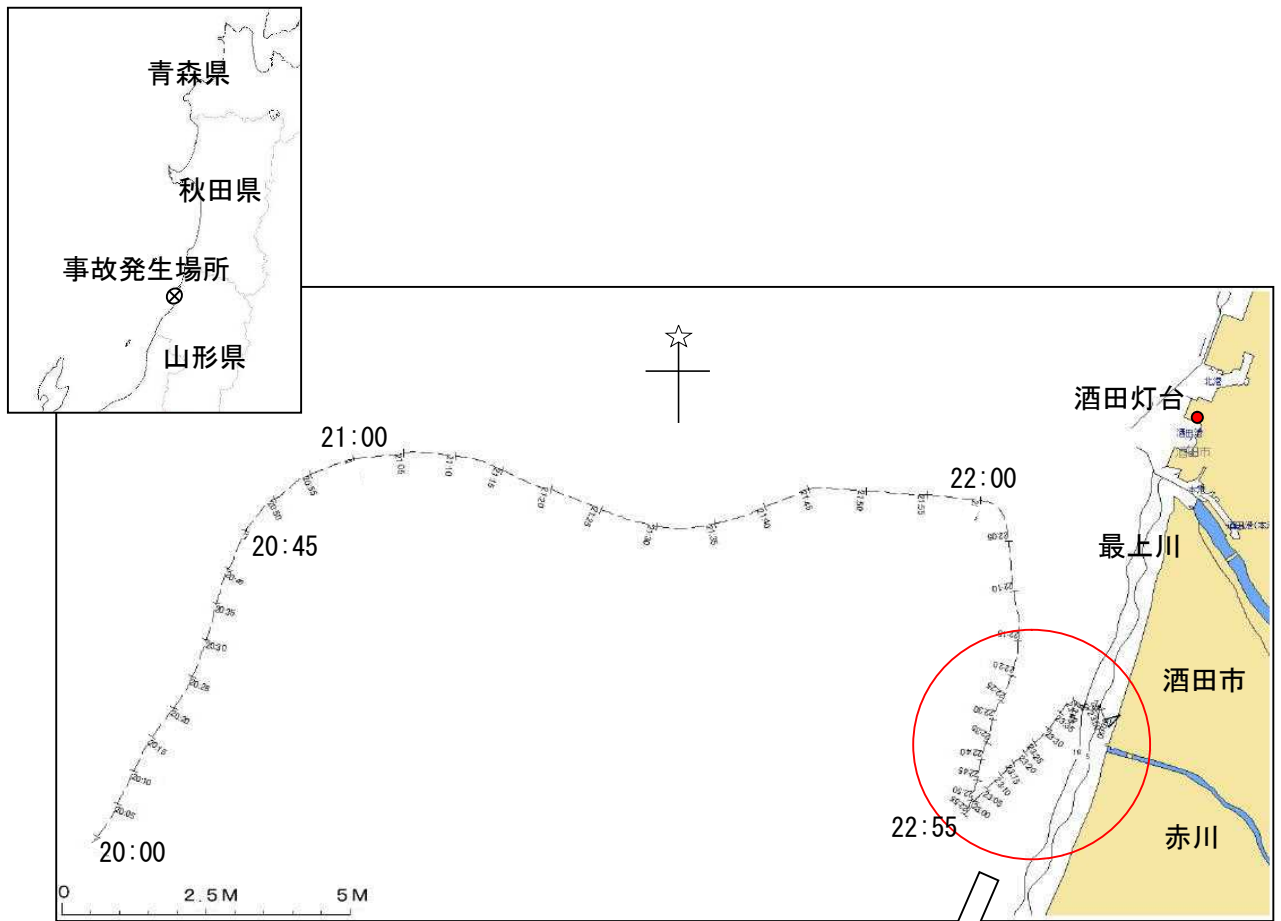


写真1 乗揚状況

