

## 船舶事故調査報告書

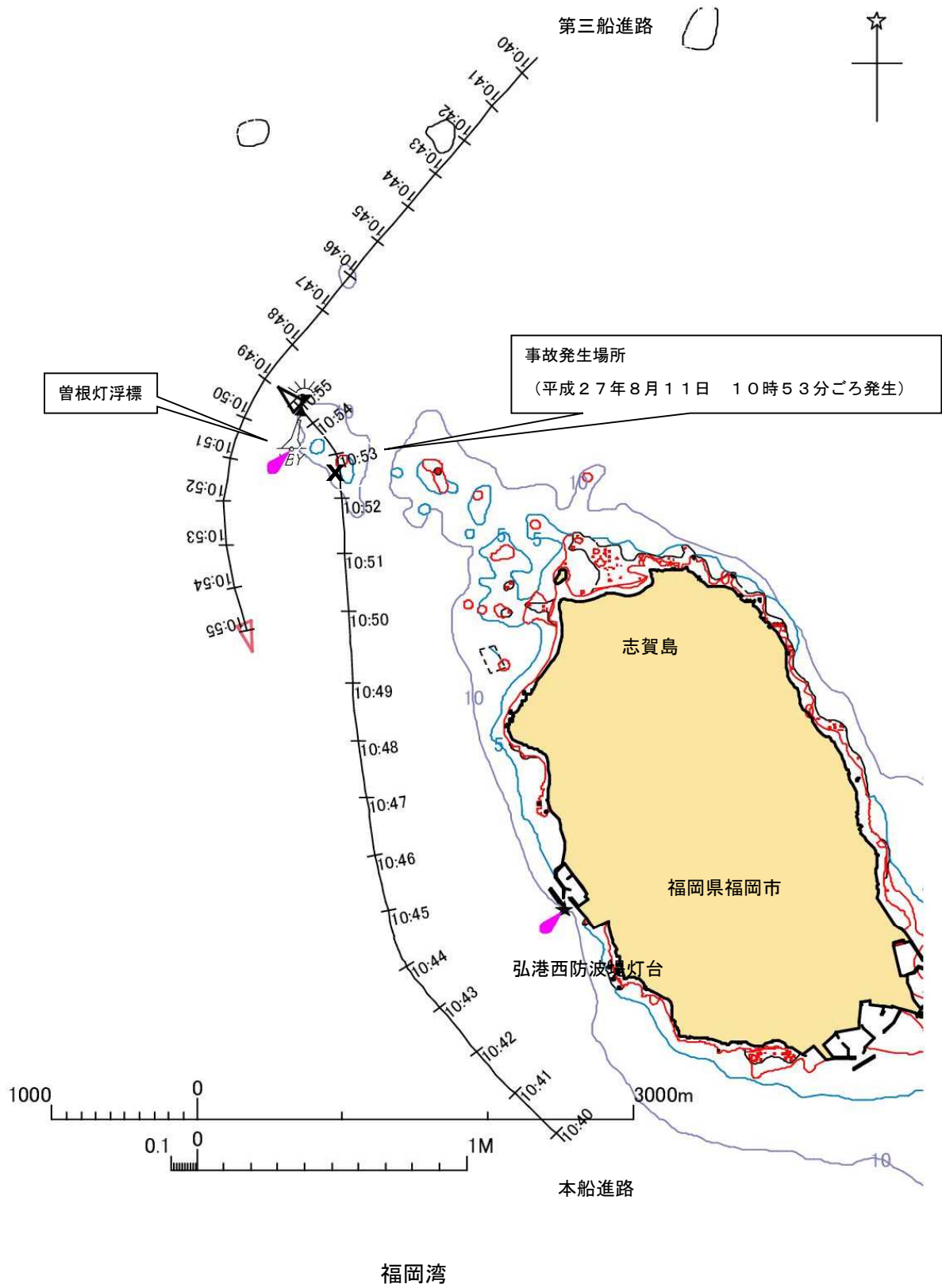
平成28年3月24日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成27年8月11日 10時53分ごろ
発生場所	福岡県福岡市志賀島北西方沖 弘港西防波堤灯台から真方位334° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯33°41.8′ 東経130°16.4′）
事故の概要	コンテナ船MERRY STARは、北進中、乗り揚げた。 MERRY STAR は、船体に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成27年8月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	コンテナ船 MERRY STAR（大韓民国籍）、3,997トン 9128324（IMO番号）、NAM SUNG SHIPPING CO., LTD 98.14m（Lr）×17.20m×8.30m、鋼 ディーゼル機関、3,353kW、1996年11月13日
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍） 男性 49歳 一級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2013年3月20日 （2018年6月24日まで有効） 航海士A（ミャンマー連邦共和国籍） 男性 29歳 締約国資格受有者承認証 三等航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2014年8月21日 （2016年12月31日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船尾船底に破口等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約119cm
事故の経過	本船は、船長及び航海士Aほか13人（大韓民国籍5人及びミャンマー連邦共和国籍8人）が乗り組み、船首約5.12m、船尾約6.92mの喫水で、平成27年8月11日10時00分ごろ福岡県福岡市博多港から島根県浜田市浜田港に向け出港した。 航海士Aは、博多港中央航路の出口付近で船長から操船を引き継ぎ、甲板長を操舵につけ航海当直に当たった。

	<p>船長は、操船を引き継ぎ自室で休憩していた。</p> <p>航海士Aは、約13ノット(kn)の対地速力で北進中、シタエ曾根灯浮標(以下「曾根灯浮標」という。)の南方約2Mにおいて、海図に記載された予定進路上に約5隻の漁船を確認し、その漁船を避けるため、予定進路よりも東方に進路を変更し、また、右舷船首方から接近する船舶(以下「第三船」という。)を確認して左舷対左舷で通過するため更に東方に進路を取ったところ、本船が、曾根灯浮標の東方に船首が向くこととなった。</p> <p>航海士Aは、船首方の漁船の動静を確認しつつ、第三船とVHF無線電話で連絡を取ろうとAISで船名を探したが、機器の取扱いに不慣れで見付けることができず、また、第三船も南進して曾根灯浮標に接近して来たので、曾根灯浮標の西方に向けることができず、更に減速する余裕もなく、船体に衝撃を感じ、浅瀬に乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>船長は、衝撃及び本船の傾きにより乗揚に気付いて昇橋し、減速して本船の周辺を確認したところ、曾根灯浮標の付近を航行していたので浅瀬に乗り揚げたと思い、付近で錨泊して各タンクの測深を行い、浸水を確認した。</p> <p>本船は、海上保安庁に本事故の状況を連絡し、応急修理後に大韓民国釜山港に修理のため向かった。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、航海士Aが、三等航海士の経験が約2年あり、本船よりも大きいがほぼ同様のコンテナ船に乗り組み、日本への航行経験があり、航海当直に関しての問題はない旨を本人から聞いていた。</p> <p>航海士Aは、本船には本事故の2日前に乗船し、福岡湾を通航するのは初めてであった。</p> <p>航海士Aは、曾根灯浮標が西方位標識であること及び曾根灯浮標の東方に浅瀬があることを知っていた。</p>
<p><b>分析</b></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>なし</p> <p>本船は、志賀島北西方沖を北進中、航海士Aが、第三船を避けるに当たり、機器の取扱いに不慣れで、反航する第三船に操船の意図を伝えることができずに曾根灯浮標の東方に向けて航行したことから、曾根灯浮標の東方の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士Aが曾根灯浮標の東方に向けて航行したのは、福岡湾の航行経験がなく、機器の取扱いに不慣れであったことによるものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、志賀島北西方沖を北進中、航海士Aが、第三船</p>

	<p>を避けるに当たり、機器の取扱いに不慣れで、反航する第三船に操船の意図を伝えることができずに曾根灯浮標の東方に向けて航行したため、曾根灯浮標の東方の浅瀬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>・ 操船者は、操船等に不安がある場合、速やかに船長に連絡を取り、指示を仰ぐこと。</li></ul>

付図1 航行経路図



付表 1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
10:40:04	33-39-15.1	130-17-22.3	313	311.0	12.7
10:41:04	33-39-23.9	130-17-11.2	315	314.0	12.8
10:42:04	33-39-33.4	130-17-01.0	320	320.0	12.8
10:43:03	33-39-43.1	130-16-51.2	319	319.0	12.7
10:44:00	33-39-52.3	130-16-42.3	335	325.0	12.7
10:45:03	33-40-05.0	130-16-37.4	346	347.0	12.6
10:46:03	33-40-17.3	130-16-34.0	351	348.0	12.7
10:47:02	33-40-29.9	130-16-31.7	351	351.0	12.7
10:48:02	33-40-42.7	130-16-29.6	352	352.0	12.8
10:49:02	33-40-55.5	130-16-27.9	358	356.0	13.1
10:50:14	33-41-11.3	130-16-26.9	357	356.0	13.1
10:51:14	33-41-24.5	130-16-25.9	357	356.0	13.1
10:52:14	33-41-36.7	130-16-25.1	354	355.0	12.7
10:53:06	33-41-46.6	130-16-23.5	325	345.0	9.1
10:54:14	33-41-53.5	130-16-17.4	317	320.0	7.8
10:55:03	33-41-58.4	130-16-12.2	313	317.0	7.4

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、船首方位及び対地針路は真方位である。