

船舶事故調査報告書

平成26年6月12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	乗揚
発生日時	平成25年10月17日 14時25分ごろ
発生場所	北海道白老町 ^{しろおい} 白老港の東防波堤基部付近 白老町所在の開発局白老高砂沖人工リーフB灯標から真方位229° 1.6海里付近 (概位 北緯42° 31.3′ 東経141° 19.5′)
事故調査の経過	平成25年11月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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	監督測量船 はやぶさ、19トン 235-34848 北海道、国土交通省 16.75m (Lr) × 4.18m × 2.06m、FRP ディーゼル機関2基、926.74kW (合計)、平成8年2月
乗組員等に関する情報	船長 男性 65歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年6月6日 免許証交付日 平成21年7月14日 (平成26年10月11日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	両舷プロペラの欠損及び曲損、左舷プロペラ軸の曲損等
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、北海道開発局室蘭建設部苦小牧港湾事務所（以下「開発局」という。）の職員2人を乗せ、白老港の東防波堤基部付近に設置され、「白老港東防波堤港内 ^{しょうはこう} 消波工」と称される潜堤施設（以下「本件施設」という。）の海底状況調査のため、平成25年10月17日14時20分ごろ同港内で漂泊し、音波を発する観測機器を右舷船尾に取り付けた。 本船は、船長が操舵室右舷側に設置された椅子に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、甲板員及び開発局職員2人が船尾甲板で待機し、本件施設へ向けて航行を開始した。 船長は、本件施設の港口側及び港奥側の2か所に設置された消波ブロックの先端付近にそれぞれ設置された黄色の潜堤標識灯（以下「本件標識灯」という。）間において、徐々に東防波堤側に接近して東防

	<p>波堤と平行に本件施設内を往復航行しようと思った。</p> <p>本船は、北東進して港口側の本件標識灯に近づき、船長が、港口側の本件標識灯を本船の右舷正横に認め、両舷主機を中立とし、船首を東防波堤側へ向けるため、少し右に舵を取った。</p> <p>船長は、本船が西風に流され、思ったより右舷側に寄り過ぎたので、右舷主機を前進として船体を立て直そうとしたところ、14時25分ごろ、港口側の本件標識灯から北東方70m付近において、右舷主機のプロペラに軽い衝撃を感じ、続いて左舷主機のプロペラに大きな衝撃を感じた。</p> <p>船長は、続航すれば、本船の損傷が大きくなると思い、船首を東防波堤側に向けて両舷主機を後進とし、本船は、自力で本件施設から離れて白老港第1商工区の岸壁に着岸した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本件施設の状況(港奥側から港口側を望む)、写真2 本件施設の状況(港口側から港奥側を望む) 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 4～5、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ高潮時</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 本件施設</p> <p>本件施設は、海図、水路誌等には記載されていなかった。</p> <p>本件施設は、港内の波浪を軽減させるため、東防波堤から港内側に消波ブロックが約20m突出するように港口側(南西)及び港奥側(北東)に2か所設置されており、両消波ブロック間の距離は約170mであった。</p> <p>本件施設は、昆布等の藻場の着生及び魚介類の産卵生育環境の創出機能も有しており、その海底には、多数の消波ブロック(以下「海底ブロック」という。)及びほたて貝殻試験礁(鋼製の籠にほたての貝殻を入れて魚類の産卵状況等を調査するもの。)が敷設されていた。</p> <p>本件施設付近の水深は、東防波堤から港内側へ向けて傾斜が設けられ、東防波堤側で約0.5m、本件標識灯付近で約4.5mであった。</p> <p>(2) 本船</p> <p>本船は、開発局から船舶運航業務委託を受けて船舶運航会社が運航を行っており、事前に通知された1か月分の運航スケジュールに従い、主に苫小牧港東区、同港西区及び白老港の港湾施設の点検業務に当たっていた。</p> <p>本船の本事故当時の喫水は、船首約0.8m、船尾約1.4mであった。</p> <p>本船の操舵室から海底ブロックを視認することはできなかった。</p>

	<p>本船の行う海底状況調査は、海底ブロックの崩落の有無及びほたて貝殻試験礁の状況確認であった。</p> <p>(3) 船長</p> <p>船長は、平成20年4月から本船に乗り組んでいた。</p> <p>船長は、平成22年度に本件施設が設置された際、本船で水深調査を行っており、本件施設付近の水深が4m以上であることを認識していたが、海底ブロックが敷設されていること、及び最浅部の水深が約0.5mであることは知らなかった。</p> <p>船長は、本件標識灯は突出した消波ブロックの先端付近に対しての注意喚起のため、設置されているものと思っていた。</p> <p>船長は、開発局職員と事前打合せを行った際、本件施設の水深及び海底ブロックが敷設されている旨が記載された図面等の提供がなかったため、図面等の資料はないものと思い、開発局職員に水深及び海底の状況を尋ねるなどの確認を行わなかった。</p> <p>船長は、海底ブロックが敷設されていることを知らなかったため、徐々に東防波堤側に接近しようと思っており、事前打合せの際、開発局職員に対し、その旨を告げていたが、開発局職員からは水深及び海底ブロックが敷設されている旨の説明はなかった。</p> <p>開発局職員は、平成22年度に本件施設が設置された際、船長が、本船で水深調査を行っていたため、海底ブロックが敷設されていることを認識しているものと思い、図面等の資料を提供していなかった。</p>
<p>分析</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>あり なし あり</p> <p>本船は、白老港の本件施設付近を北東進中、船長が、港口側の本件標識灯を右舷正横に認めた際、東防波堤側に接近しようとしたことから、東防波堤側に向けて右に舵を取って航行していたところ、西風に圧流されて東防波堤側の海底ブロックに接近し、海底ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件施設に海底ブロックが敷設されていることを知らなかったこと、及び本件標識灯は突出した消波ブロックの先端付近に対する注意喚起のためのものと思ったことから、東防波堤側に接近しようとし、東防波堤側に向けて右に舵を取ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、白老港の本件施設付近を北東進中、船長が、港口側の本件標識灯を右舷正横に認めた際、東防波堤側に接近しようとしたため、東防波堤側に向けて右に舵を取って航行していたところ、西風に圧流されて東防波堤側の海底ブロックに接近し、海底ブロックに乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>

参考	<p>船長、船舶運航会社及び開発局は、本事故後、開発局から図面等の資料を提供して情報の共有を図ることとした。</p> <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">・ 船長、船舶運航会社及び船舶所有者は、防波堤基部に接近する場合、慎重を期し、船舶の安全運航に重要な水深等に関する情報については相互に確認を行うこと。
-----------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

付図1 事故発生経過概略図

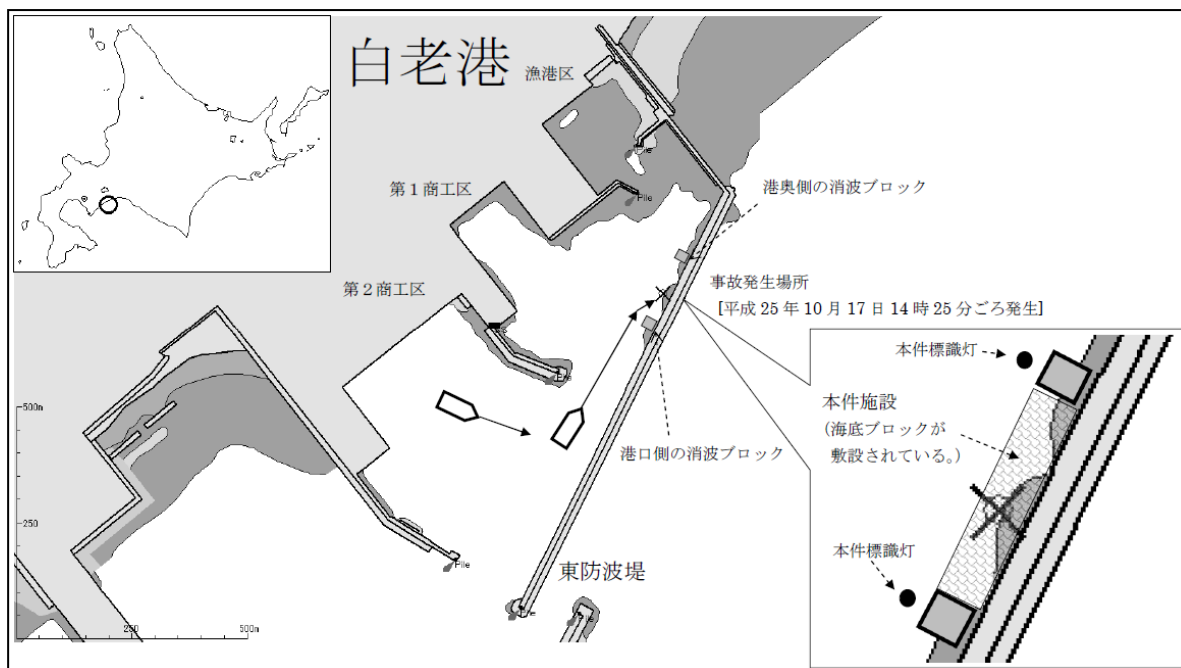


写真1 本件施設の状況（港奥側から港口側を望む）



写真2 本件施設の状況（港口側から港奥側を望む）

