

船舶事故等調査報告書

平成27年5月28日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2015門第3号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成26年12月3日 10時03分ごろ
発生場所	関門港新門司区南東方沖 新門司防波堤灯台から真方位140°3,840m付近 (概位 北緯33°50.78' 東経131°02.21')
事故等調査の経過	平成27年1月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	作業船 <sup>はくよう</sup> 白洋丸、4.98トン
船舶番号、船舶所有者等	292-26082福岡、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士
死傷者等	なし
損傷	プロペラ翼に曲損及び欠損、プロペラ軸に曲損、舵心材に曲損
事故等の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、作業員ほか1人を乗せ、船長による操船指揮の下、作業員が操舵につき、北九州空港東側護岸から約18～19mの距離を隔て、約4.5ノットの対地速力で南南東進しながら、深淺測量を行っていた。 本船は、予定測量区域南端までの測量を終えた直後、平成26年12月3日10時03分ごろ、護岸沿いに敷設された水面下の消波ブロックに乗り揚げた。 本船は、自力航行により定係地に向けて帰航した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穩、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約220cm
その他の事項	海図W1238（関門港新門司及付近）によれば、本事故発生場所である予定測量区域南端は、護岸沿いに敷設された消波ブロックの拵延域境界付近である。 船長は、本事故発生場所付近が、消波ブロックの拵延域境界にあたることを承知していた。 船長は、本事故時、海図W127（関門海峡東口及付近）を使用し、測量区域の南端が水深0.7mの等深線内にあり、付近の水深が浅いという漠然とした認識をもっていたが、本事故発生の直前まで、測量機器に表示される水深が十分にあったので、乗り揚げる危険はないと思っていた。 船長は、本船の喫水を把握していなかった。 本事故時、測量に使用していた測深器の送受波器は、水面下約

	<p>0.8mに位置しており、本事故発生場所には、水面下に突出した物体が存在し、著しく水深が浅くなっている状況が、測量機器に記録されていた。</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>あり</p> <p>本船は、北九州空港東側護岸付近において、同護岸に沿って深淺測量を行いながら南南東進中、船長が、付近には十分な水深があると思い、消波ブロックの拡延域に進入したことから、突出した消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、北九州空港東側護岸付近において、同護岸に沿って深淺測量を行いながら南南東進中、船長が、付近には十分な水深があると思い、消波ブロックの拡延域に進入したため、突出した消波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>
<p><b>参考</b></p>	<p>船長が所属する測量会社は、本事故後、次の再発防止策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 構造物周辺に浅所等が存在する場合、発注者から施設の断面形状等についての情報を得て事前に確認を行い、関係者で情報共有した上、無理のない測量計画を立てる。</li> <li>・ 消波ブロックの敷設状況等が大きく変化する地点においては、護岸に直交する方向に試走し、危険箇所を把握した上で測量を実施する。</li> </ul> <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>・ 消波ブロック敷設域においては、突出した消波ブロックが存在するおそれがあることに留意すること。</li> </ul>