

## 船舶事故調査報告書

平成26年8月7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	衝突（消波ブロック）
発生日時	平成25年11月19日 02時45分ごろ
発生場所	北海道稚内市稚内港の北副防波堤西端付近 稚内港北防波堤灯台から真方位323°480m付近 （概位 北緯45°25.1′ 東経141°41.6′）
事故調査の経過	平成25年12月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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。
<b>事実情報</b> 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	漁船 第八栄光丸 <sup>えいこう</sup> 、19トン AM2-5460（漁船登録番号）、個人所有 18.99m (Lr) × 4.37m × 1.78m、FRP ディーゼル機関、294.2kW、平成5年3月20日 第212-7769号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 62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5月8日 免許証交付日 平成21年12月17日 （平成27年5月8日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 船首船底外板に亀裂、凹損及び擦過傷
事故の経過	本船は、船長ほか甲板員2人が乗り組み、北海道礼文町礼文島南南西方沖でのいか一本釣りの操業を終え、水揚げのため、稚内港に向けて航行した。 本船は、船長が、単独で操舵室中央の舵輪の後方に立ってレーダー及び目視で見張りに当たり、視界が良く、月明かりの下で防波堤を視認することができたので、近道しようと思い、稚内港北防波堤と北副防波堤との間の水路（以下「本件水路」という。）に向け、自動操舵の操舵用ダイヤルで針路を微調整しながら、約8～9ノットの対地速力で南南東進中、平成25年11月19日02時45分ごろ北副防波堤西端付近に設置された消波ブロック（以下「本件消波ブロック」という。）に衝突した。 本船は、船長が衝撃を感じて直ちに機関を後進にかけたところ、本

	件消波ブロックから離れ、自力航行して稚内港の岸壁に着岸した。
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮時</p> <p>日出時刻 18日16時33分、月齢 15.1</p>
その他の事項	<p>北副防波堤は、北防波堤の東方沖に築造された東西に延びる長さ約950mの防波堤であり、西端付近に複数の消波ブロックが設置されており、高潮時には同ブロックの一部が水面下になるような高さであった。</p> <p>船長は、ふだん、稚内港を出港するときには本件水路を航行していたので、本件消波ブロックが存在することを知っており、夜間の入港時には本件水路を航行することはほとんどなく、北副防波堤東側の広い水路を航行していた。</p> <p>船長は、稚内市野寒布岬沖<sup>のしゅっぱ</sup>を通過後、陸岸に近づき過ぎないように、右舷方の海岸線等に注意を向けて航行していた。</p> <p>本船の操舵装置は、操舵用ダイヤルを左又は右に5°以上回せば、それぞれの側に舵が取られ、0°にすれば、再び自動操舵の状態に戻るようになっていた。</p> <p>甲板員2人は、後部の船室で仮眠をとっていた。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.7m、船尾約1.8mであった。</p>
<b>分析</b> 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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、稚内港に入港しようとし、本件水路に向けて南南東進中、船長が、右舷方の海岸線等に注意を向けていたことから、北副防波堤寄りを航行していることに気付かず、本件消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、稚内港に入港しようとし、本件水路に向けて南南東進中、船長が、右舷方の海岸線等に注意を向けていたため、北副防波堤寄りを航行していることに気付かず、本件消波ブロックに衝突し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>・夜間、稚内港に入港する場合は、北副防波堤東側の広くて安全な水路を航行し、見張りを適切に行うこと。</li> </ul>