

船舶事故調査報告書

令和7年1月22日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	沈没
発生日時	令和5年12月5日 10時00分ごろ
発生場所	北海道鹿部町鹿部漁港東北東方沖 鹿部港東防波堤灯台から真方位78°18.2海里（M）付近 （概位 北緯42°05.7′ 東経141°13.6′）
事故の概要	漁船第十八加代丸は、すけとうだら固定式刺し網漁の揚網作業中、左舷側に傾斜したまま沈没した。
事故調査の経過	令和5年12月26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。
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	漁船 第十八加代丸、17トン HK2-22926（漁船登録番号）、個人所有 15.80m（Lr）×4.17m×1.82m、FRP ディーゼル機関、569kW、昭和55年11月 第200-34172号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 59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60年12月6日 免許証交付日 令和2年8月19日 （令和7年12月5日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	沈没（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、令和5年12月4日20時30分ごろすけとうだら固定式刺し網漁の目的で鹿部漁港を出港し、同港東北東方約18Mの漁場に到着後、同漁場付近で待機して、指揮船の操業開始の合図を待っていた。 本船は、前部甲板下に魚倉を備えていたが、同魚倉に漁獲物を収納すると、水揚げ時の漁獲物搬出作業に手間が掛かるので、前部甲板の上に取り外しが可能な架設甲板を敷き、前部甲板と架設甲板の間（以下「仮魚倉」という。）に漁獲物を収納して、容易に水揚げ作業ができ

るようにしていた。

なお、架設甲板は、前部甲板下魚倉のハッチ上面（甲板上高さ約20cm）から約50cmの高さのところに篋の子状の板を船横方向に敷き詰めたもので、仮魚倉は、敷板を支える枠組みの板で仕切られているほか、船首尾（前後）に2か所の仕切り板を設け、漁獲物が移動しない構造となっていた。（図1参照）

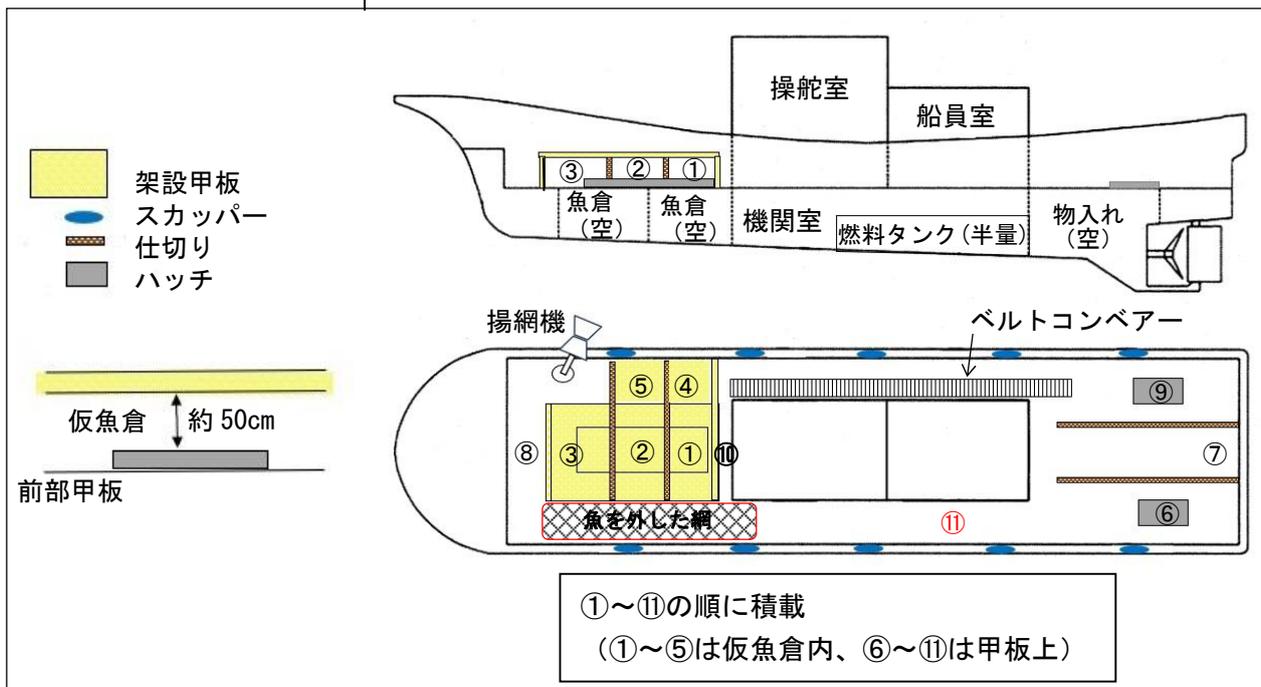


図1 本船配置図

本船は、翌5日00時00分ごろ指揮船の合図を受けて、南北方向約2Mに渡って敷設された計120反（「反」は網1枚を示す単位、図2参照）の刺し網の南端から北端へ向けて揚網を開始した。

揚網中の本船は、船長が操舵室で操船に当たって主機を中立運転とし、乗組員が前部甲板右舷側に装備された揚網機で網を巻き上げることにより、平均約0.2ノットの対地速力で北進しながら作業を進めた。（図2参照）

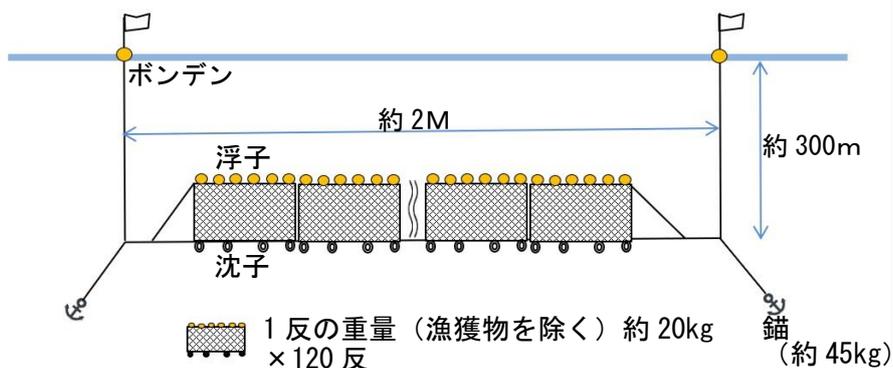


図2 漁具の状況

	<p>本船は、最初の1反からこれまで経験したことがない程の豊漁であり、乗組員全員が夢中で作業を行い、仮魚倉内に（図1の①～⑤の順）計約10tの漁獲物を積み込んだところで仮魚倉が一杯となった。（図1参照）</p> <p>船長は、仮魚倉が満載になった頃、他船も豊漁かもしれないので、漁獲物の値が落ちないうちに市場に水揚げしようと思い、速やかに揚網作業を終えて帰港する目的で、以降は網から魚を外さず、魚が掛かったままの網を積み込む方法に切り替えることとした。</p> <p>また、本船は、これまで仮魚倉以外に漁獲物を積載したことはなかったが、船長が甲板上各所にバランスを取りながら積載すれば支障ないと思い、刺し網の1反ごとの繫ぎ目を解いて、甲板上に積載を続け（図1の⑥～⑩の順）、船員室左舷側の通路（図1の⑪）に網1反（以下「本件網」という。）を積んだところ、船体が僅かに左舷側に傾斜した。（図1参照）</p> <p>船長は、次に揚がる網を右舷側に積んで傾斜を修正しようとしたものの、本件網が最後の1反で、既に刺し網の端にある錨に繋がるロープを巻き上げている状況であり、左舷側に傾斜したままの状態が続いたので、乗組員に本件網を海中に投棄するよう指示した。</p> <p>本船は、本件網を海中に投棄する作業を行ったものの、同作業の間に左舷側への傾斜が進行し、操舵室内の船長が何かに掴まって体を支える必要がある程に傾斜したので、船長は傾斜の復原を諦め、付近で本船の漁模様を見ていた僚船に避難することを決めた。</p> <p>船長は、乗組員に後部甲板右舷側に集まるよう指示し、僚船に漁業無線で救助を求めて、08時40分ごろ接舷した僚船に船長を含む乗組員全員が移乗した。</p> <p>本船が所属する漁業協同組合は、08時50分ごろ僚船から連絡を受けて、所属漁船に救助を依頼するとともに、海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、来援した別の僚船に移乗した船長が状況を見守っていたところ傾斜が進行し、左舷ブルワークを越えて海水が船内に浸入して沈下を始め、中立運転としていた主機のエンジン音が聞こえなくなっから数分後の10時00分ごろマストが海中に没して船体が完全に沈没した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船 参照）</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約1.5mであった。</p> <p>本船の舷側に設置されたスカッパ（排水口）は、各舷5か所の計10か所であり、漁獲物等で詰まらないよう、船内側に格子状のカバーを設けていた。</p> <p>本船は、本件網を積んで左傾斜する前、スカッパ等から海水が浸入することも、漁獲物が荷崩れすることもなかった。</p>

	<p>本船の操舵室、船員室等各部屋の出入口扉は、いずれも船齢による緩みが生じており、密閉できない扉もあった。</p> <p>船長によれば、本船のすけとうだら固定式刺し網漁の漁獲量は、通常3～4 t、減多にない大漁の際は仮魚倉が一杯になる約10 tであり、本事故時の漁獲物積載量は、船長がこれまで経験したことがない約16 tであった。</p> <p>架設甲板は、上面がブルワークより低い位置に設置されており、架設甲板には、網からこぼれた魚が僅かにある以外に積載物はなかった。</p> <p>本船は、甲板下の両舷に、容量1.5klの燃料タンクを1基ずつ装備しており、両タンクは均等に燃料が消費される構造で、本事故時の残量は両タンク共にほぼ半量であった。また、漁具を含む漁獲物及び燃料以外の重量物は積載していなかった。</p> <p>船長は、搭載していた小型のビルジポンプでは、傾斜による浸水が始まると排水が間に合わないと思い、傾斜の復原を断念し、乗組員の無事を優先して、早期に僚船へ避難することとした。</p> <p>乗組員全員は、いずれも膨張式の救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、これまで経験のない豊漁で気持ちが高揚して揚網を続けていたが、仮魚倉が一杯になった時点で揚網を中断し、翌日に残りを揚網するべきであったと思った。</p> <p>船長は、魚倉が空倉のまま仮魚倉に漁獲物を満載し、また、甲板下の燃料タンク内の燃料を半分ほど消費していたので、重心が高い状態となっており、横揺れの間隔（横揺れ周期^{*1}）が長くなっていた筈だが、豊漁で気持ちが高揚していて異常に気付かなかったと思った。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、鹿部漁港東北東方沖において、すけとうだら固定式刺し網漁の揚網作業中、甲板下の魚倉が空倉で、燃料タンク内の残量がほぼ半量の状況下、大量の漁獲物を仮魚倉及び甲板上に積載したことから、重心が高い状態となって、本件網を積載した際に生じた左舷側への傾斜が進み、左舷ブルワークを越えて海水が船内に浸入して沈没したものと考えられる。</p> <p>船長は、これまで仮魚倉以外に漁獲物を積載したことがなかったものの、甲板上各所にバランスを見ながら積載すれば支障ないと思ったことから、仮魚倉が満載となった以降も甲板上に漁獲物の積載を続けたものと考えられる。</p>

*1 「横揺れ周期」とは、船が左右両舷側に傾き、元の姿勢に戻るまでの周期をいい、重心が高い場合は、復原力が減少して周期が長くなる。

	<p>船長は、豊漁で気分が高揚していたことから、漁獲物の積載に伴って次第に重心が高くなり、本船の横揺れ周期が長くなっていることに気付かなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、鹿部漁港東北東方沖において、本船が、すけとうだら固定式刺し網漁の揚網作業中、甲板下の魚倉が空倉で、燃料タンク内の残量がほぼ半量の状況下、船長が、バランスを見ながら積載すれば支障ないと思い、大量の漁獲物を仮魚倉及び甲板上に積載したため、重心が高い状態となって、本件網を積載した際に生じた左舷側への傾斜が進み、左舷ブルワークを越えて海水が船内に浸入して沈没したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 漁船の船長は、漁獲物を積載する際、重心が高くないよう甲板下の魚倉に積載し、積載に伴う横揺れ周期の変化に注意を払うこと。また、過積載とならないよう喫水の状況を監視し、魚倉が満載になった時点で揚網を中止すること。

付図1 事故発生場所概略図

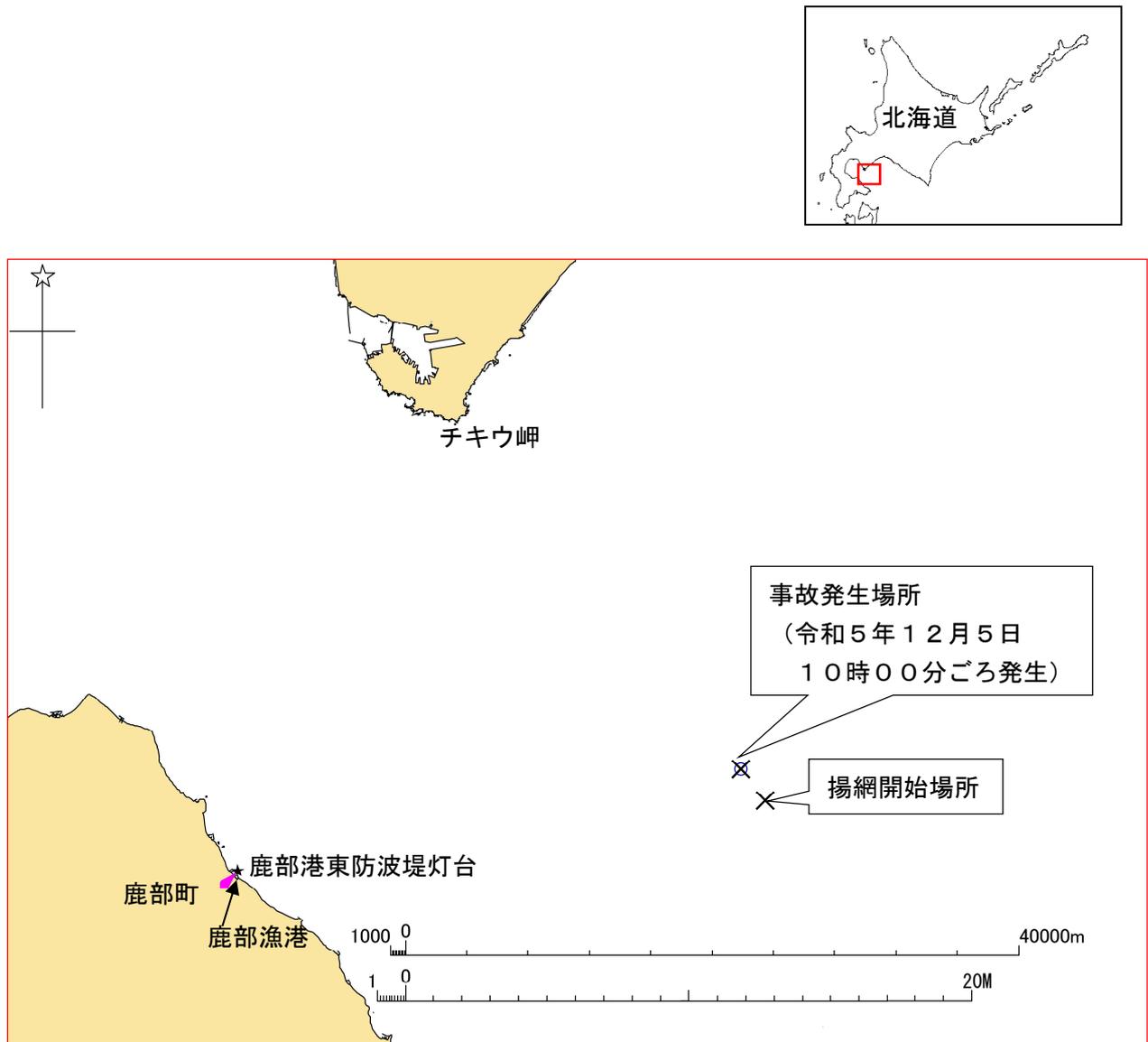


写真1 本船の状況（本事故発生前）

