

## 船舶事故調査報告書

令和6年3月27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	乗組員死亡
発生日時	令和4年12月8日 04時30分ごろ
発生場所	北海道函館市恵山岬北北東方沖 恵山岬灯台から真方位030° 19.6海里（M）付近 （概位 北緯42° 06.0′ 東経141° 24.0′）
事故の概要	漁船第七十八宝伸丸 <sup>ほうしん</sup> は、刺し網の投入作業中、甲板員1人が落水して死亡した。
事故調査の経過	令和4年12月16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 第七十八宝伸丸、19トン HK2-23529（漁船登録番号）、個人所有 18.30m（Lr）×4.33m×1.92m、FRP ディーゼル機関、736kW、平成5年7月5日 第210-42968号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 60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 平成元年11月17日 免許証交付日 平成30年12月7日 （令和6年11月16日まで有効） 甲板員A 72歳
死傷者等	死亡 1人（甲板員A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西北西、風力 4、視界 良好、気温 約 3.3℃ 海象：波高 約1.5m、海面水温 約12.5℃
事故の経過	本船は、船長、甲板員Aほか1人が乗り組み、すけとうだら刺し網漁の目的で、令和4年12月7日21時ごろ北海道函館市概法華漁港 <sup>とどほっけ</sup> を出航した。（写真1、2参照）



写真1 本船船首部



写真2 本船船尾部

船長は、23時ごろ恵山岬北北東方沖の漁場に到着した後、前日に投入した刺し網の揚収作業を開始し、翌8日04時ごろ同作業を終え、あらかじめ上甲板の船尾部（以下「後部甲板」という。）に準備しておいた別の刺し網（以下「本件刺し網」という。）の投入作業を行うこととした。

本件刺し網は、2枚の身網の底部を長さ約50mのロープ（化学繊維製、直径約2cm、以下「中瀬縄」という。）で連結して約2Mの長さとなっており、高さ約5mの身網の上部が浮子網、下部が沈子網となっており、沈子網には約7.5m間隔で鉄環（重さ約2.5kg、外径約13.5cm、内径約7.5cm）が取り付けられていた。（図1参照）

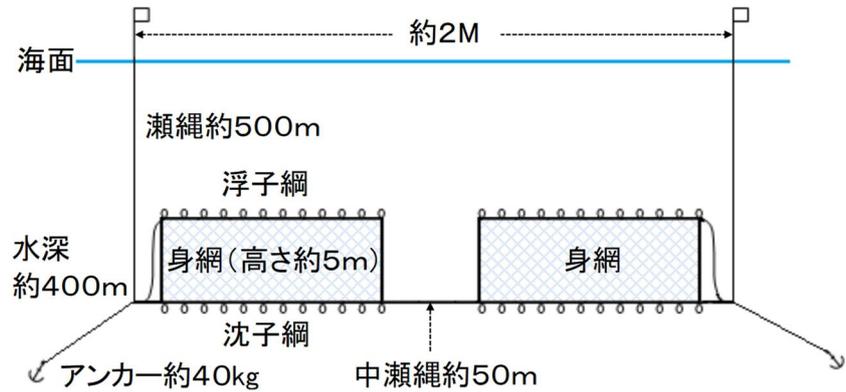


図1 本件刺し網の状況（イメージ）

船長は、甲板員Aを後部甲板右舷側に、もう1人の甲板員（以下「甲板員B」という。）を同左舷側にそれぞれ配置して本件刺し網の投入作業を行わせ、自身は、操舵室で操船に当たり、同室内に設置された船尾監視カメラのモニターで、時折、同作業の状況を確認しながら、約7ノットの対地速力で、本船を南南東進させた。

船長は、1枚目の身網が海中に投入され、中瀬縄が船外に繰り出され始めた頃、甲板員Aが船尾方に引っ張られる様子が船尾監視カメラのモニターに映ったので異状を察し、本船の主機を中立運転として後部甲板に駆けつけたところ、甲板員Aが落水したことに気付いた。

船長は、甲板員Bと共に包丁で刺し網を切断して操舵室に戻り、本船を旋回させ、サーチライトで海面を照らして甲板員Aを探したが、発見できず、漁業無線で付近の僚船に連絡し、同船を介して所属する漁業協同組合及び海上保安庁に事故の発生を連絡した。

甲板員Aは、海上保安庁（巡視艇2隻、ヘリコプター1機）及び本船を含む漁船約15隻によって捜索が行われたものの、発見されず、行方不明となった。

甲板員Aは、後日、死亡認定により死亡届が受理され、除籍された。

（付図1 事故発生場所概略図 参照）

その他の事項

本船の後部甲板は、縦約3.4m、横約5mの区画となっており、右舷の舷側から約1mのところ、同区画の船首端から船尾端にかけて、高さ約80cmの仕切り板（厚さ約4.5cm）が設置され、その上部に凹状の台（FRP製、以下「シューター」という。）が船尾舷外まで張り出す形で取り付けられていた。（図2参照）

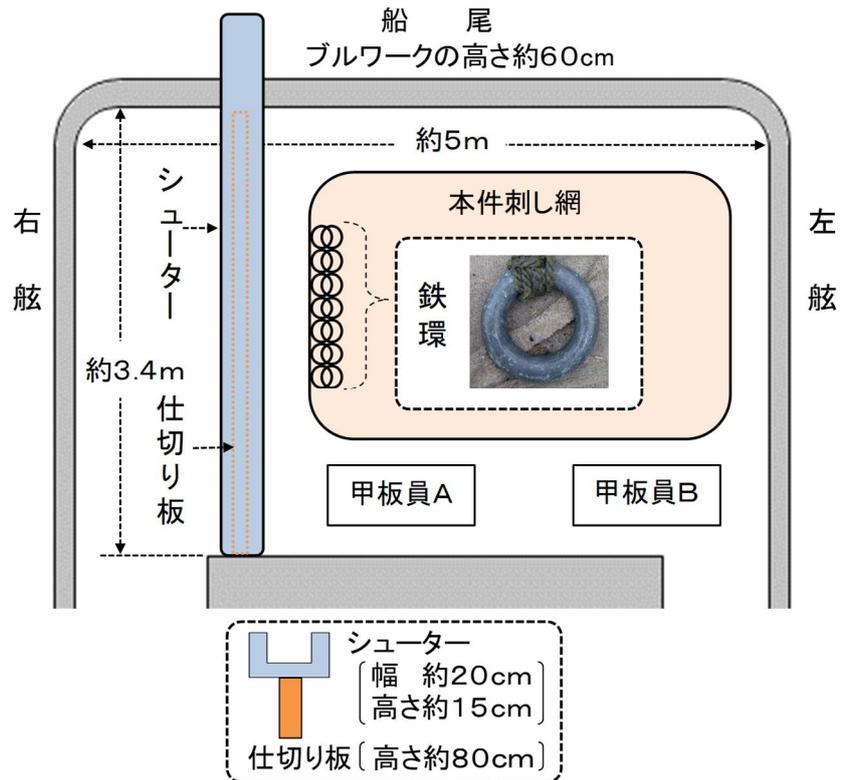


図2 後部甲板の状況（イメージ）

本船の刺し網の投入作業は、沈子網側を右舷に向けて身網、コイルされた中瀬縄、身網の順に畳まれた状態の刺し網を、航行しながらボンデンから順に船尾ブルワーク越しに海中に投入するもので、沈子網の鉄環が船尾ブルワークに当たったり、同網が絡まったりするのを防ぐ目的で、シューターに鉄環を載せる作業を行う必要があり、本事故当時、甲板員Aが、船尾方を向いて、同作業に当たっていた。

甲板員Aは、本船において、すけとうだら刺し網漁などの漁労経験が約20年あった。

甲板員Aは、本事故当時、体調不良を訴えておらず、ふだんと変わった様子にはなかった。

甲板員Aは、白地に青の模様が入ったカッパの上下、ゴム長靴、ゴム手袋及び緑色の野球帽を着用し、救命胴衣を着用していなかった。

船長は、ベスト型の救命胴衣を着用すると作業の邪魔になるとの考えから、乗組員に対して救命胴衣の着用を指示しておらず、自身も救命胴衣を着用していなかった。

本件刺し網の投入作業中、担当する業務が特になかった甲板員Bは、甲板員Aの横にいたところ、足に中瀬縄が絡んでいる状態の甲板員Aが船尾ブルワーク越しに落水するのを目撃した。

船長は、中瀬縄の上に足を置かないと足に同縄が絡むことがないので、甲板員Aが、1枚目の身網が海中に投入され、同縄が残りの身網

	<p>の上に見えている状態のときに同縄の上に足を置いたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、網や浮子などが絡まった際、甲板員Aが網の上に足を置いて解こうとすることがあったので、網などの上に足を置かないようふだんから注意していた。</p> <p>本件刺し網は、本事故後に僚船によって揚収された。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>不明 なし なし</p> <p>甲板員Aは、落水して行方不明となり、後日、死亡届により除籍された。</p> <p>本船は、恵山岬北北東方沖において、本件刺し網の投入作業中、甲板員Aの足に中瀬縄が絡まったことから、甲板員Aが同縄に引かれて落水したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、後部甲板上に置かれた中瀬縄の上に足を置いたことから、足に同縄が絡まった可能性があると考えられるが、足に同縄が絡むに至った状況を目撃した者がおらず、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>甲板員Aは、本事故当時、救命胴衣を着用していなかったものと認められる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、恵山岬北北東方沖において、本件刺し網の投入作業中、甲板員Aの足に中瀬縄が絡まったため、甲板員Aが同縄に引かれて落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>船長は、本事故後、ウエストベルト型の膨張式救命胴衣を購入し、甲板上で作業を行う乗組員に対し、同救命胴衣の着用を徹底させることとした。</p> <p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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>・ 漁船の乗組員は、漁具の投入作業中、足に網や綱などが絡まることのないよう、足を漁具の上に置かないなど、足下に十分注意しながら作業を行うこと。</li> <li>・ 漁船の乗組員は、甲板上で作業を行う場合、必ず救命胴衣を着用すること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

