


船舶事故調査報告書

令和 8 年 2 月 1 8 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 高 橋 明 子

事故種類	乗組員負傷
発生日時	令和 7 年 5 月 1 0 日 0 7 時 3 0 分頃
発生場所	北海道白糠町白糠漁港南西方沖 釧路白糠港南防波堤灯台から真方位 2 3 2° 5. 2 海里（M）付近 （概位 北緯 4 2° 5 3. 9′ 東経 1 4 3° 5 9. 6′）
事故の概要	漁船第二十一 ^{りゅうほう} 龍宝丸が定置網の設置作業中、乗組員が負傷した。
事故調査の経過	令和 7 年 9 月 4 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 第二十一龍宝丸、1 6 トン HK 2 - 2 0 9 1 8（漁船登録番号）、個人所有 1 8. 7 6 m（Lr）× 4. 4 6 m × 1. 6 6 m、FRP ディーゼル機関、5 4 0 kW（動力漁船登録票による） 昭和 6 3 年 8 月 9 日 （写真 1 参照）
	
	写真 1 本船
乗組員等に関する情報	船長 4 4 歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成 2 3 年 2 月 1 4 日 免許証交付日 令和 2 年 8 月 1 3 日 （令和 8 年 2 月 1 3 日まで有効） 乗組員 A 2 2 歳
死傷者等	重傷 1 人（乗組員 A）

損傷	なし												
気象・海象	<p>気象：天気 霧、風 ほとんどなし、視程 約 1 km 海象：海上 平穏 （気象及び海象は、船長の観測値） 本事故発生場所の北東方約 5 Mに位置する白糠気象観測所における観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1" data-bbox="584 450 1385 647"> <thead> <tr> <th>時刻</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>06:00</td> <td>北北東</td> <td>1.6</td> </tr> <tr> <td>07:00</td> <td>北北東</td> <td>1.8</td> </tr> <tr> <td>08:00</td> <td>北</td> <td>1.8</td> </tr> </tbody> </table> <p>海上保安庁の北海道沿岸水路誌（令和 6 年 1 2 月刊行）によれば、襟裳岬～納沙布岬の海流について、次のとおり記載されている。 沿岸の海流は、夏季及び冬季ともに海岸線に沿う南西流（流れ去る方向）が通例であり、流速は概ね夏季が 0.3～0.8 ノットである。</p>	時刻	風向	風速 (m/s)	06:00	北北東	1.6	07:00	北北東	1.8	08:00	北	1.8
時刻	風向	風速 (m/s)											
06:00	北北東	1.6											
07:00	北北東	1.8											
08:00	北	1.8											
事故の経過	<p>本船は、船長及び乗組員 A ほか 9 人が乗り組み、船長ほか 10 人が乗り組んだ僚船と共に白糠漁港南西方沖に定置網（音さけ定第 1 号）（以下「本件定置網」という。）を設置する目的で、令和 7 年 5 月 10 日 04 時 00 分頃に白糠漁港を出港した。</p> <p>本件定置網は、囲い網、昇り網、箱網、垣網及び掛網（端部に錨を設置）で構成され、本船が垣網を、僚船が囲い網、昇り網及び箱網を海水面に設置する作業分担としていた。</p> <p>本船は、小型船をえい航しながら、04 時 30 分頃に僚船と共に本件定置網を設置する海域に到着した。</p> <p>本船の乗組員は、小型船に移乗して僚船の乗組員と共に沖側から陸側に向かって囲い網、昇り網及び箱網を設置した後、小型船から本船に戻った。</p> <p>船長は、あらかじめ海水面に投入されていた掛網（垣網が海中で横に揺れ動くことを防ぐ目的で設置された網）の中心に沿って沖側から北西方の陸側に向かい、後進して垣網を投入することとし、主機操縦レバーを中立として漂泊を開始した。</p> <p>（図 1、2 参照）</p>												

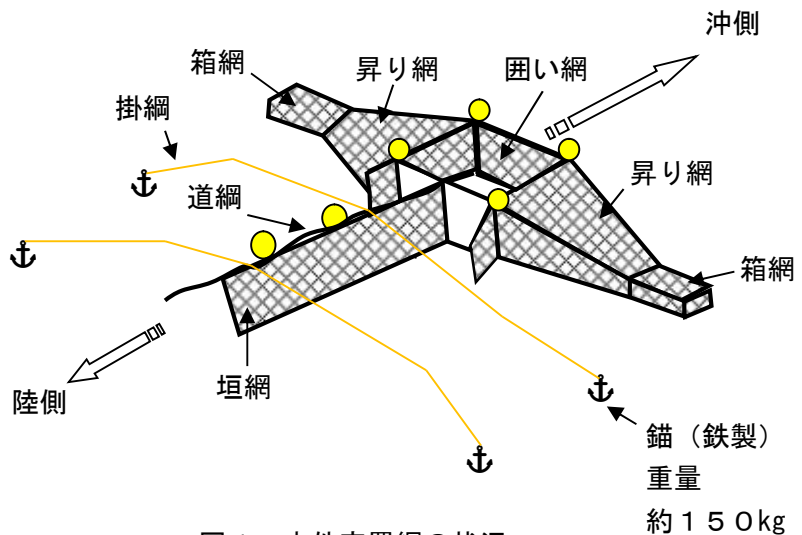


図1 本件定置網の状況

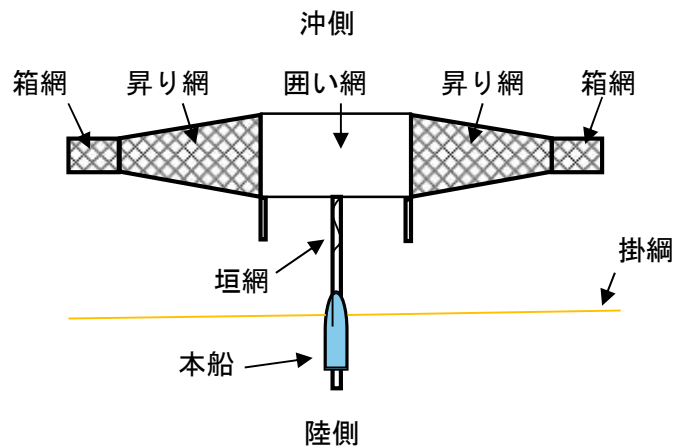


図2 上方から見た本件定置網及び本船の状況

船長は、操舵室の上で作業の指揮をとり、乗組員Aほか2人が右舷船首部に、乗組員3人が左舷船首部に、乗組員4人が船尾部に就き、07時00分頃に海水面への垣網の投入を開始した。

船首右舷側のキャプスタン付近にいた乗組員は、本船が左舷側から潮流を受けて右舷方へ5～6m流されたので(図3①)、掛網の中央に合わせて船内から垣網を投入する必要から同キャプスタンに掛網を2～3回巻き付けて時計回りに回転させ(図4②)、船体が流された分、船体の左舷方への移動を開始した(図4③)。(図3、4参照)

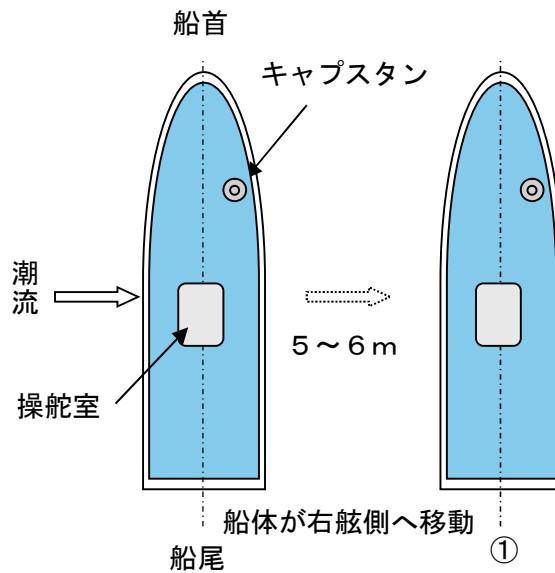


図3 船体が流された状況

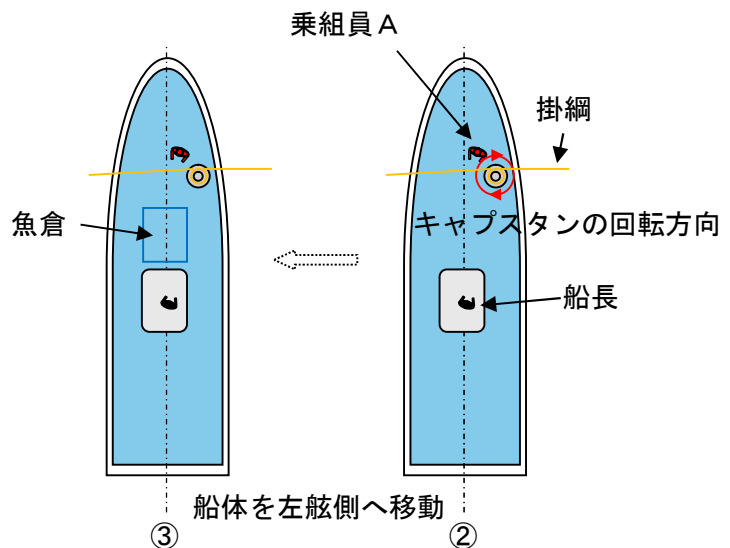


図4 船体が流された分、左舷側へ移動させた状況

乗組員Aは、前部甲板の魚倉内に納めた垣網を取り出す目的で魚倉に向かうこととし、右舷船首側のキャプスタンの掛網を越えて魚倉に向かった方が近いので、回転状態のキャプスタンに掛網が巻かれていたものの、掛網に足が巻かれることはないと思い、掛網をまたごうとした。

乗組員Aは、船尾方を眺めたまま、右足で掛網をまたぎ、続いて左足を上げたところ、07時30分頃カッパのズボンの裾がキャプスタンと掛網との間に巻き込まれ、続いて左足が巻き込まれた。(写真2参照)



写真2 乗組員Aがキャプスタンと掛網との間に左足を巻き込まれた状況（船首方から撮影）

キャプスタン付近にいた乗組員は、乗組員Aの状況を見て、直ちにキャプスタンの操作レバーで反時計回りに回転させ、巻き込まれた乗組員Aの左足を掛網から外した。

船長は、船首部にいた乗組員が発した大声を聞き、船首方を見て、本事故の発生を知り、乗組員Aの様子を確認して横たわらせた。

船長は、垣網を海水面に投入する作業を中止して僚船と共に帰航を開始し、所属の漁業協同組合に本事故の発生を漁業無線で連絡した。

連絡を受けた漁業協同組合担当者は、救急車を要請し、08時05分頃に消防本部から海上保安庁へ通報された。

本船は、08時30分頃に白糠漁港に入り、乗組員Aは、陸上で待機していた救急車で総合病院へ搬送され、左大腿骨骨幹部骨折と診断された。

（付図1 事故発生場所概略図 参照）

その他の事項

(1) 本件定置網に関する情報

垣網は、底に網がない囲い網にさけを導き、四方を網で囲まれた昇り網と箱網は、昇り網が囲い網に導いたさけを箱網に導き、箱網が導かれたさけをタモ等で漁獲する場所であった。

掛網（長さ約250m、直径約22mm）は、垣網の上部に張られた道網に結ばれて設置されていた。

(2) キャプスタンに関する情報

船首右舷側のキャプスタンは、架台の高さ約47cm、全体の高さが約92cmであった。（写真3参照）

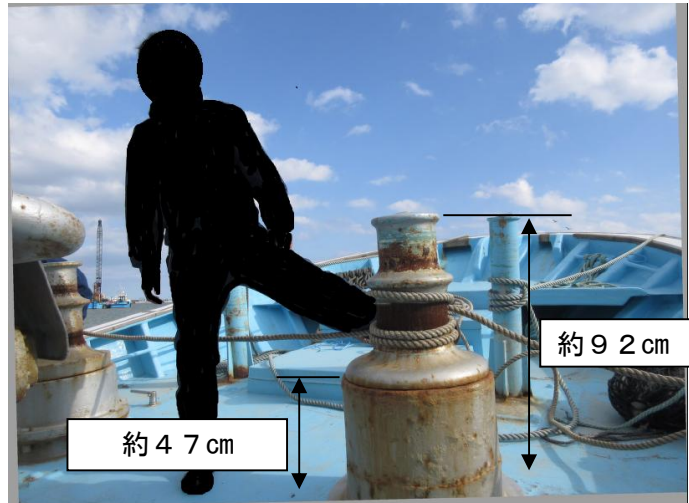


写真3 キャプスタンの状況

(3) 安全操業に関する情報

船長は、キャプスタンで掛網を巻き上げる際には指を挟むおそれがあるので、ふだんから乗組員に注意喚起していた。しかし、足等の身体が挟まれることはないと思っており、乗組員が掛網をまたぐ動作については、注意を払うこともなく、改めて乗組員に注意喚起もしていなかった。

(4) 乗組員Aの作業経験等に関する情報

乗組員Aは、定置網の操業経験が約6年あり、本事故当時、ジャンパー及び作業用救命胴衣を着用し、カッパのズボン、長靴を履いていた。

(5) 運輸安全委員会ダイジェストの情報

運輸安全委員会が同種事故の再発防止を目的として発行している運輸安全委員会ダイジェスト^{*1}によれば、小型漁船における漁ろう活動中の死傷等事故の再発防止に向けて、教訓が次のとおり記載されている。

(安全作業の徹底)

- 網や縄、漁具、錨などを揚収中が過半数となっています。

巻き込まれ等に至る状況として、「回転している揚収用の漁ろう機器に手を近づけた」、「作業状況等の確認が行われていなかった」、「ロープや船体設備が破損した」などが挙げられます。

揚網中は、慎重に作業を行うことを心掛け、網に手を出さないようにしましょう。

- 船長は、常に作業の安全性を考慮し、乗組員に対して安全作業を徹底させましょう。

- 荒天時の無謀な操業は避けましょう。

^{*1} 運輸安全委員会ダイジェスト第16号「小型漁船における漁ろう活動中の死傷等事故の防止に向けて」
https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/jtsbdigests_No16/No16_pdf/jtsbdi-16_all.pdf

	<p>他方、荒天時以外の事故も少なくありませんでした。晴天時でも油断のないよう心がけましょう。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、白糠漁港南西方沖の本件定置網の設置海域において、回転状態の船首右舷側のキャプスタンに掛網が巻かれていた状況下、乗組員Aが、右足で掛網をまたいだ後、左足でまたいだことから、キャプスタンに接近した左足のカップのズボンの裾が掛網とキャプスタンとの間に巻き込まれ、続けて左足が巻き込まれたことにより負傷したものと考えられる。</p> <p>乗組員Aは、垣網の入った魚倉に向かう際、キャプスタンに巻かれている掛網をまたいで行く方が近かったことから、掛網をまたいだものと考えられる。</p> <p>乗組員Aは、左足で掛網をまたぐ際、船尾方を眺めていたことから、左足がキャプスタンに接近していることに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、白糠漁港南西方沖の本件定置網の設置海域において、回転状態の船首右舷側のキャプスタンに掛網が巻かれていた状況下、乗組員Aが掛網をまたいだため、左足のカップのズボンの裾が掛網とキャプスタンとの間に巻き込まれ、続けて左足が巻き込まれたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 小型漁船の乗組員は、回転中の機器や巻き取り中の漁具に近づいたり、またいだりしないこと。近づく場合には必ず事前に機器の運転を停止すること。 ・ 小型漁船の船長は、常に作業の安全性を考慮し、乗組員に対して安全作業を徹底させること。

付図1 事故発生場所概略図

