

令和2年神審第34号

裁 決

漁船A乗組員死亡事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 五級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官高木省吾出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生年月日時刻及び場所

令和元年12月6日09時35分

石川県金沢港西方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 漁船A

総トン数 98トン

登録長 28.50メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 500キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備等

Aは、昭和63年6月に進水し、船体のほぼ中央に操舵室を設け、9月から翌年の6月までべにずわいがにかご漁業に従事する鋼製漁船で、船首部に幹綱を巻き上げるローラー、同綱を船尾甲板に繰り込むロープワインダー、船首甲板から船尾甲板にかにかご（以下「かご」という。）を送るリフトをそれぞれ備えていた。また、右舷船尾甲板には、投かご作業時のかごの投入口となるスロープ（以下「スロープ」という。）が、同スロープの左舷側の、同甲板よりも約1.7メートル低い位置に、幹綱を収納して枝綱を幹綱に取り付ける作業を行うホールド（以下「幹綱艙」という。）がそれぞれ設けられていた。

#### (2) Aの行うべにずわいがにかご漁業

##### ア 漁具

幹綱は、直径28ミリメートル（以下「ミリ」という。）長さ約6,000メートルの合成繊維製で、先端にかごを連結した直径12ミリ長さ約6メートルの合成繊維製の枝綱120本をほぼ50メートル間隔に取り付けたものを1連としていた。

かごは、上面の直径が約90センチメートル（以下「センチ」という。）、底面の直径が約120センチ、高さが約80センチ及び重さが約35 kilogramsの円すい台形をした鉄枠を網で覆ったもので、細索で底面の網を開閉してべにずわいがにの取り込みと餌の取り替えを行うようになっていた。

##### イ 操業方法

操業は、べにずわいがにを漁獲対象として金沢港西方沖合の水深1,500メートル付近の漁場で行い、1航海約5日の間に約

10連の揚げかご作業と投かご作業を行うもので、漁場に到着すると、前回の漁の際に投入したかごの揚げかご作業を行い、その後投かご作業を行い、揚げかご作業と投かご作業を繰り返すもので、1連の揚げかご作業に約4時間、同投かご作業に約40分を要するものであった。

揚げかご作業終了後、枝綱は一端が幹綱から取り外され、他端がかごに取り付けられたままの状態船首甲板に置かれ、幹綱は、ロープワインダーで幹綱艙に送られ、同綱は、甲板員により、コイル状に同艙に収納されていた。

船首甲板に置かれたかごは、リフトで船尾甲板の左舷側に運ばれ、同甲板の右舷側から左舷側に3列、中央やや右舷寄りのところまで上面を船尾側に向け、船尾から船首方向に重ねて置かれていた。

また、投かご作業は、右舷側列に置かれたかごがスロープから投入され、かごが投入されるにつれ、右舷側列のかごが少なくなると、他列のかごを右舷側列に補充し、常に右舷側列に置かれたかごを投入することとし、投入したそれぞれのかごが絡まないよう、幹綱が張った状態となる、9.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）とし、約20秒おきに1個ずつ投入し、常時、スロープに6個のかごが並ぶようにしていた。また、最初に投入する6個のかごについては、同作業に先立ち、甲板員が、枝縄を幹綱に取り付けておき、それらがスロープに並べられていた。

#### ウ 投かご作業配置等

投かご作業は、一等航海士が操船に当たる中、a1受審人が船尾甲板で同作業の指揮を執り、機関長、甲板長、甲板員a2を含む2人の甲板員及びインドネシア共和国籍の技能実習生5人がそ

れぞれ船尾配置に就き、かごの底面の網を閉じてかごを渡す係、そのかごを幹綱艙付近の乗組員に渡す係、そのかごを機関長に渡す係、幹綱艙で機関長からかごを受け取って幹綱に枝綱をつなぐ係である甲板長、及び同艙で甲板長の補助を行い、かごをスロープ船首側に置き、海中に投下する係がそれぞれ船尾甲板に配置され、いずれも救命胴衣を着用して同作業に従事していた。

(3) 関係人の経歴等

ア a 1 受審人

(省略)

イ a 2 甲板員

a 2 甲板員は、10年以上Aに乗り組み、司厨長を兼務し、揚かご作業時には、幹綱艙で幹綱をコイル状にして収納し、投かご作業時には、最初に投入する6個のかごの枝綱を幹綱に取り付けてスロープに並べた後、船尾甲板の右舷側に並べてあるかごの底面の網を閉じ、技能実習生に同かごを渡す係を担当していた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a 1 受審人ほか6人及びインドネシア共和国籍の技能実習生5人が乗り組み、操業の目的で、船首1.2メートル船尾3.2メートルの喫水をもって、令和元年12月4日07時00分金沢港を発し、同港西方沖合の漁場に向かった。

金沢港を発航するに先立ち、a 1 受審人は、同港西方沖合の漁場で操業を行うにあたり、a 2 甲板員に船尾甲板で投かご作業を行わせることとしたが、改めて言わなくても同人はわかっているものと思い、打ち合わせを行って、投入前のかごとスロープとの間に位置しないことや複数が重なった状態のかごがスロープに向かっても、かごを制止しようとしなないことなど、船尾甲板で投かご作業の配置

に就く a 2 甲板員に対し、漁ろう作業時の安全についての指示を十分に行わなかった。

a 1 受審人は、16時00分頃前示漁場に着き、揚かご及び投かごの各作業を行い、翌5日は荒天のため操業を中止し、翌々6日04時00分操業を再開し、船首甲板で作業指揮を執り、前々日に投入したかごの揚げかご作業を行った。

a 1 受審人は、揚げかご作業を終え、枝網の一端が幹綱から取り外されていることを確認した後、09時15分船尾甲板に移動して投かご作業に備えた。

一方、a 2 甲板員は、幹綱艙で幹綱をコイル状にして収納し、最初に投入する6個のかごの枝網を幹綱に取り付けてスロープに並べた後、一旦、食事の準備のため厨房室に向かった。

一等航海士は、09時30分北緯36度57分東経135度28分の地点（以下「基点」という。）から270度（真方位、以下同じ。）550メートルの地点で、針路を190度に定めて自動操舵とし、4.0ノットの速力で進行し、09時32分基点から247.5度640メートルの地点に至り、9.0ノットの速力として投かご作業を開始した。

投かご作業を開始したとき、a 1 受審人は、a 2 甲板員が船尾甲板に戻ってきたことを確認したのち、最初にスロープに並べられていた4番目に投入するかごと5番目に投入するかごが重なった状態でスロープから海中に落下したのを視認し、幹綱艙で作業をしていた甲板長と甲板員に同艙の方を向いてその原因を尋ねていたところ、a 2 甲板員の大声を聞き、右舷方を振り向くと、投入前のかごとスロープとの間に位置していた同人が、かごを制止しようとしたものか、複数重なった状態のかごに乗ったままスロープに近づいたの

を認めたものの、どうすることもできず、09時35分基点から215度1,300メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力で航行中、a2甲板員が、前示かごとともにスロープから海中に転落した。

当時、天候はみぞれで、風力7の北北西風が吹き、北方からの高さ約4メートルの波浪があった。

その結果、a2甲板員が、行方不明となり、翌令和2年2月20日海岸に漂着しているところを発見され、搬送された病院で溺死の疑いと検案された。

#### (原因及び受審人の行為)

本件乗組員死亡は、金沢港を発航するにあたり、漁ろう作業時の安全についての指示が不十分で、船尾甲板で投かご作業の配置に就いていた乗組員が、海中に転落したことによって発生したものである。

a1受審人は、金沢港西方沖合の漁場で操業を行うこととして同港を発航するにあたり、船尾甲板で投かご作業の配置に就く乗組員が海中に転落することのないよう、打ち合わせを行って、投入前のかごとスロープとの間に位置しないことや複数が重なった状態のかごがスロープに向かっても、かごを制止しようとしめないことなど、船尾甲板で投かご作業の配置に就く乗組員に対し、漁ろう作業時の安全についての指示を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、a1受審人は、改めて言わなくても同乗組員はわかっているものと思い、同人に対し、漁ろう作業時の安全についての指示を十分に行わなかった職務上の過失により、船尾甲板で投かご作業の配置に就いていた乗組員が海中に転落して行方不明となり、後に死亡と認定されるに至った。

以上のa1受審人の行為に対しては、海難審判法第3条の規定により、

同法第4条第1項第3号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年9月13日

神戸地方海難審判所

審判官 前 田 昭 広