

令和6年函審第1号

裁 決

漁船A乗組員負傷事件

受 審 人 a

職 名 A船長

操縦免許 小型船舶操縦士

指定海難関係人 b

職 名 A甲板員

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の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和5年6月22日00時17分

北海道羅臼港

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

総 ト ン 数 19トン

登 録 長 17.43メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

漁船法馬力数 1 9 0

3 事実の経過

(1) 構造及び設備等

Aは、昭和62年6月に進水し、船体ほぼ中央部に操舵室を配した刺網漁業に従事する鋼製漁船で、同室前部中央に舵輪、その左舷側にレーダー及びGPSプロッター、舵輪右舷側にレーダー、機関遠隔操縦レバー及びダイヤル式遠隔操縦装置（以下「リモコン」という。）、同レバー後方に操縦席、操舵室後部左舷側に魚群探知機及び船尾方監視用モニター（以下「船尾モニター」という。）をそれぞれ備えていた。

船首甲板は、後部中央にキャプスタン、その前方に頂部直径25センチメートル（以下「センチ」という。）及び20センチの各鋼製係船柱が前後に並んで配置され、後方の係船柱から左舷方へ1.7メートル離れたところに、直径15センチ高さ90センチの鋼製係船柱（以下「左舷タツ」という。）が設置されており、同甲板周囲のガンネル上に設置された手すりの間の5か所に、高さ27センチ幅30センチのオープンチョックがそれぞれ配置されていて、左舷タツとその左舷方のオープンチョックとの間隔が50センチであり、また、前部甲板との境に鳥居型マストが配置され、その上部に作業灯1個が設置されていた。

(2) マイナス4.0メートル岸壁の状況

マイナス4.0メートル岸壁（以下「4M岸壁」という。）は、羅臼港北東部に位置し、ほぼ南北方向に延びる長さ60メートルの岸壁で、7.5メートル間隔で配置された複数の係船用ビットを備え、同岸壁西方に屋根を備えた第4荷さばき所と称される魚市場が

築造され、その屋根の下部に複数の照明灯が配置されていたが、夜間は点灯していなかった。

(3) a 受審人及び b 指定海難関係人の経歴
(省略)

b 指定海難関係人は、(省略) a 受審人の離着岸時の操船方法を十分承知していた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人及び b 指定海難関係人ほか3人が乗り組み、船首1.0メートル船尾2.5メートルの喫水をもって、令和5年6月22日羅臼港第3西防波堤灯台（以下「第3西灯台」という。）から339度（真方位、以下同じ。）250メートルの地点付近で、4M岸壁に左舷着けで係留していた。

ところで、a 受審人は、日頃、左舷着けの状態から離岸する際、長さ約20メートル直径約2.5センチの合成繊維製で先端部が直径約70センチのアイ状（以下「先端アイ」という。）になっている船首係留索（以下「スプリング」という。）を左舷タツに巻き付け、その左舷方のオープンチョックから延出して岸壁の係船用ビットに掛けて折り返し、同オープンチョックを介して先端アイを左舷タツにかけてバイトにとり、他の係留索を回収したのち、左舵をとって機関を極微速力前進にかけ、船尾が岸壁から離れた段階で、スプリングを放して舵を中央とし、機関を極微速力後進にかけて後進しながら岸壁から離れる方法を採用しており、また、夜間の場合、船尾作業灯は点灯するものの、船首作業灯は点灯していなかった。

a 受審人は、操業のため、羅臼港南方沖合の漁場に向けて出航することとし、同日00時10分出航準備を令し、b 指定海難関係人を船首に、3人の甲板員を船尾にそれぞれ配置させ、操舵室前方の

窓を開け、ふだんと同様、スプリング及び船尾係留索 1 本を残して他の係留索を回収するように指示し、スプリング及び残した船尾係留索を 4 M 岸壁の係船用ビットにバイトにとって準備を整えたのち、00 時 16 分船尾係留索を放して回収させ、00 時 16 分半少し前操縦席に腰を掛けた姿勢でリモコンを操作し、左舵一杯として機関を極微速力前進にかけ、船尾が同岸壁から離れたところで機関を停止して舵を中央とし、00 時 16 分半第 3 西灯台から 339 度 250 メートルの地点で、操縦席から立ち上がって開けた窓から顔をのぞかせて b 指定海難関係人にスプリングを放して回収するよう指示した。

このとき、a 受審人は、スプリングを回収し終える前に後進を始め、その途上で先端アイがオープンチョックに引っ掛かると、スプリングが緊張して b 指定海難関係人が巻き込まれるおそれがあったが、いつもスプリングが引っ掛かるようなことはないので、このときも無難にスプリングが回収されるものと思い、スプリングの回収を確認してから後進するなどして、乗組員の安全を確保する措置を十分にとらなかった。

一方、b 指定海難関係人は、左舷タツに巻き付けていたスプリングの一部を抜き取り、スプリングを緩めて先端アイを左舷タツから抜き取って甲板上に投げ、a 受審人にスプリングを放した旨の返事をした。

a 受審人は、00 時 16 分半少し過ぎ操縦席に腰を掛けて機関を極微速力後進にかけ、船首を 014 度に向け、194 度の方向へ、後方を向いて船尾モニターの画面を見ながら、手動操舵によって後進を始めた。

b 指定海難関係人は、00 時 17 分僅か前後進するにしたがって

スプリングが船外へ引き出される途中で先端アイが左舷側オープンチョックに引っ掛かったことを認め、甲板上のスプリングが左舷タツから抜き取られたままの形状になっている状態で、後進中に先端アイを外そうとオープンチョックに近づくと、スプリングが緊張して巻き込まれるおそれがあったが、a 受審人にスプリングの回収状態の報告を十分に行わなかった。

こうして、Aは、a 受審人が船尾モニターの画面を見ながら後進を続け、b 指定海難関係人が、先端アイを外そうとオープンチョックに近づき、スプリングの間に足を踏み入れ、00時17分第3西灯台から339度250メートルの地点において、船首が014度を向き、1.0ノットの後進速力（対地速力、以下同じ。）となったとき、スプリングが緊張してb 指定海難関係人の右足が巻き込まれた。

当時、天候は曇りで風力1の北西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期であった。

その結果、スプリングの切断を生じ、b 指定海難関係人が右下腿切断を負った。

（原因及び受審人の行為）

本件乗組員負傷は、夜間、羅臼港の4M岸壁において、漁場に向けて出航する際の離岸操船中、乗組員の安全を確保する措置が不十分で、先端アイがオープンチョックに引っ掛かり、スプリングが緊張して甲板員の右足が巻き込まれたことによって発生したものである。

運航が適切でなかったのは、4M岸壁から船尾を離したのちに後進する際、船長が乗組員の安全を確保する措置を十分にとらなかったことと、船首配置の甲板員が船長にスプリングの回収状態の報告を十分に行わな

かったこととによるものである。

a 受審人は、夜間、羅臼港の 4 M 岸壁において、漁場に向けて出航する際の離岸操船中、同岸壁から船尾を離れたのちに後進する場合、スプリングを回収し終える前に後進を始め、その途上で先端アイがオープンチョックに引っ掛かると、スプリングが緊張して b 指定海難関係人が巻き込まれるおそれがあったのだから、スプリングの回収を確認してから後進するなどして、乗組員の安全を確保する措置を十分にとるべき注意義務があった。ところが、同受審人は、いつもスプリングが引っ掛かるようなことはないので、このときも無難にスプリングが回収されるものと思い、乗組員の安全を確保する措置を十分にとらなかった職務上の過失により、後進を始め、b 指定海難関係人が引っ掛かった先端アイを外そうとオープンチョックに近づいてスプリングの間に足を踏み入れ、スプリングが緊張して巻き込まれる事態を招き、同人を負傷させるに至った。

以上の a 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 2 号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を 1 か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 6 年 7 月 2 日

函館地方海難審判所

審判官 米 倉 毅