

令和6年函審第4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

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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和5年6月19日08時10分

北海道鹿部漁港東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

総 ト ン 数 18トン

登 録 長 19.90メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

漁船法馬力数 670キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 構造及び設備等

Aは、平成28年3月に進水し、船体の船尾中央やや左舷側に操舵室を配した定置漁業に従事するFRP製漁船で、操舵室前部左舷寄りに舵輪、その左舷側に機関遠隔操縦レバー、同右舷側にGPSプロッター兼魚群探知機及びレーダーをそれぞれ装備していた。

操舵室前方の甲板には、ハッチカバー付きの魚倉が配置され、その後方ほぼ中央に揚貨装置、その左舷側にキャブスタンがそれぞれ設置されていた。

#### (2) 揚貨装置

揚貨装置（以下「クレーン」という。）は、屈曲可能なブームが長さ12メートルまで伸縮可能なもので、カーゴフォールとして全長51メートル直径10ミリメートル（以下「ミリ」という。）の亜鉛メッキを施した破断荷重78.4キロニュートンの6本寄り鋼製ワイヤロープ（以下「カーゴワイヤ」という。）が、ブームの先端に取り付けられた滑車を経由して使用され、カーゴワイヤの先端に長さ114ミリ直径19ミリのステンレス製U字型ピンシャックル（以下「Uシャックル」という。）が、そのU字部分にカーゴワイヤを2回巻き付けていかり結びで直接結び付けることによって取り付けられ、Uシャックルに、長さ約400ミリのステンレス製フック（以下「先端フック」という。）が取り付けられていた。

クレーンの取扱説明書には、カーゴワイヤ及びつり具等の付属品の状況を定期的に確認する、作業中はつり荷の下に入らない、カーゴワイヤには定期的に注油するかグリースを塗布する並びに、カーゴワイヤが、その直径に対して5パーセント以上が破損、摩耗、腐食した場合、その直径に対して7パーセント以上細くなった場合及

びストランドにねじれやキンクが見られた場合等に交換する必要がある各旨が記載されていた。

a 受審人は、平素、クレーンを使用する場合には、事前に目視で各部の点検を行っており、また、カーゴワイヤを年に一度新替えるようにして、本件時、新替えてから約10か月経過した状態で、約6か月前にカーゴワイヤとUシャックルとの取付部分（以下「シャックル取付部分」という。）に傷を認めたため、同じ方法で結び直して使用しており、付近の同業者もカーゴワイヤとUシャックルとを同じ方法で取り付けていることから、カーゴワイヤとUシャックルの取付方法については問題ないと考えていた。

### (3) 定置漁業及び漁具設置方法

鹿部漁港東方沖合には、平成31年1月1日から同35年12月31日までの間として、鹿部漁業協同組合が北海道知事から免許を受けた、免許番号鹿まぐろ・いか・さけ定第1号の定置漁業の漁場区域（以下「鹿定1号区域」という。）が、鹿部港東防波堤灯台から082度（真方位、以下同じ。）1.4海里、094度1.7海里、118度1.1海里及び114度1,840メートルの各地点を順次結ぶ線によって囲まれた海域に設定されていた。

定置漁業の漁具は、毎年6月頃、鹿定1号区域内に、長さ約150メートル直径40ミリの6つ打ち合成繊維製で中心がワイヤで構成されるロープ（以下「型綱」という。）を多数つなぎ合わせ、約1.5メートル間隔で直径600ミリの浮子を取り付け、錨及び土嚢によって固定して敷設することで、側張と称される漁具の骨組みとなる部分を構成し、その側張に登網及び箱網等を取り付けることによって設置されていた。

型綱は、直径約300ミリのアイ状に加工した端部に、5重の環

状にした直径36ミリの3つ打ち合成繊維製索（以下「環状索」という。）を、直径20ミリの8つ打ち合成繊維製索（以下「細索」という。）を用いて接続し、その環状索に、次につなぎ合わせる型綱の端部を細索で接続することによってつなぎ合わせ、敷設されていた。

また、a受審人は、型綱の端部に環状索を接続する際、既に敷設した型綱をAの甲板上に引き揚げ、その端部と、新たにつなぎ合わせる型綱の端部に陸上で事前に接続しておいた環状索とに、細索で巻き結びを行い、先端フックに細索の先端に作った輪を掛けてつり上げ、かかる荷重によって結び目を締め込み、更に木づち及びプラスチック製ハンマーで結び目付近をたたいて締め込みの度合いを高める作業（以下「密着作業」という。）を行ったのちに甲板上へ下ろし、細索で新たに同じ部分へ巻き結びを行い、クレーンでつり上げて再度密着作業を行うという一連の作業を10回繰り返すことによって接続してから海中に延出して敷設しており、1本の型綱を設置するのに約45分間を要していた。

#### (4) 関係人の経歴等

a受審人は、（一部省略）約25年間定置漁業の総指揮を執る立場に就いていて、Aの船長経験が約5年間であった。

#### (5) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか2人及びインドネシア共和国籍4人の各甲板員が乗り組み、漁具設置の目的で、令和5年6月19日05時00分鹿部漁港を発し、鹿定1号区域に向かった。

発航に先立ち、a受審人は、クレーンの各部を目視で点検したものの、シャックル取付部分を結び直したのが約6か月前であり、その状態のままクレーンを使用するとカーゴワイヤに荷重がかかって

破断するおそれがあったが、日頃、クレーンで漁獲物や漁具を揚げ下ろす際、密着作業中よりも負荷のかかる重量物をつり上げており、先端フックに物を掛けるときにカーゴワイヤとUシャックルとの取付状況を目視で点検しているため、密着作業中に破断強度の劣る細索の状態に注意していれば無難に作業を行うことができると思い、接続金具を用いてUシャックルにカーゴワイヤを取り付けるなど、シャックル取付部分の強度確保の措置を十分にとらなかった。

a 受審人は、鹿定1号区域に到着し、05時15分鹿部港東防波堤灯台から088度1.4海里の地点で、作業の指揮を執って型網の敷設作業を始め、既に設置していた型網の端部を甲板上に引き揚げ、新たな型網の端部をつなぎ合わせて敷設する作業を3回行い、その後4本目の型網の敷設を始め、07時25分機関を中立運転として漂泊し、乗組員に対して保護帽の着用を指示しないまま、敷設した型網の端部と新たに敷設する型網に接続しておいた環状索とに細索で巻き結びを行い、クレーンのブームを12メートルまで伸ばして先端フックに細索を掛け、つり上げて密着作業を行ったのち、2回目の密着作業を始め、08時04分鹿部港東防波堤灯台から100度1.2海里の地点で、型網と環状索に細索で巻き結びを行ってから細索を先端フックに掛けて環状索が甲板上約1メートル、先端フックが甲板上約7メートルとなる状態までつり上げた。

こうして、Aは、a 受審人が甲板員に結び目付近を木づち等でたたくように指示し、甲板員2人が向かい合って密着作業を行っていたところ、08時10分鹿部港東防波堤灯台から100度1.2海里の地点において、カーゴワイヤがシャックル取付部分で破断し、Uシャックル、先端フック及び型網が落下して甲板員2人にそれぞれ当たった。

当時、天候は晴れで風力2の北北西風が吹き、潮高は下げ潮の末期であった。

その結果、甲板員2人が頭蓋骨陥没開放骨折等及び右手関節打撲傷をそれぞれ負った。

(原因及び受審人の行為)

本件乗組員負傷は、鹿部漁港において、鹿定1号区域に向けて発航する際、シャックル取付部分の強度確保の措置が不十分で、密着作業中にカーゴワイヤが破断して先端フック等が落下し、甲板員2人に当たったことによって発生したものである。

a 受審人は、鹿部漁港において、鹿定1号区域に向けて発航する場合、カーゴワイヤのシャックル取付部分を結び直したのが約6か月前であり、その状態のままクレーンを使用するとカーゴワイヤに荷重がかかって破断するおそれがあったのだから、接続金具を用いてUシャックルにカーゴワイヤを取り付けるなど、シャックル取付部分の強度確保の措置を十分にとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、日頃、クレーンで漁獲物や漁具を揚げ下ろす際、密着作業中よりも負荷のかかる重量物をつり上げており、先端フックに物を掛けるときにカーゴワイヤとUシャックルとの取付状況を目視で点検しているのに、密着作業中に破断強度の劣る細索の状態に注意していれば無難に作業を行うことができると思い、シャックル取付部分の強度確保の措置を十分にとらなかった職務上の過失により、密着作業中にカーゴワイヤが破断して先端フック等が落下し、甲板員2人に当たる事態を招き、同員2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9月25日

函館地方海難審判所

審判官 米 倉 毅