

令和7年函審第7号

裁 決
漁船A遭難事件

受 審 人 a 1
職 名 A船長
海技免許 四級海技士（航海）
受 審 人 a 2
職 名 A二等航海士
海技免許 五級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官田之上輝美出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 を戒告する。

受審人 a 2 を戒告する。

理 由

（海難の事実）

- 1 事件発生 of 年月日時刻及び場所
令和6年8月26日08時00分
北海道紋別港北東方沖合
- 2 船舶の要目
船 種 船 名 漁船A

総 ト ン 数 160トン

全 長 37.60メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 1,029キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能

Aは、平成17年6月に進水し、可変ピッチプロペラを装備した沖合底びき網漁業に従事する一層甲板船尾トロール型鋼製漁船で、上甲板上に船首から操舵室、油圧駆動でドラム直径2,600ミリメートル（以下「ミリ」という。）、幅1,950ミリのトロールウインチを両舷各1基、船首尾方向に長さ9.0メートルないし長さ10.1メートルのデリックブームを両舷各1組及びその船首側基部にカーゴウインチを両舷各1基装備した甲板上高さ4.0メートル、幅3.9メートルの門型マスト、操舵室後方の上甲板下に魚倉4個、船尾部にスリップウェイをそれぞれ配し、操舵室前面には、旋回窓を装備する窓ガラス7枚、背面に窓枠によって4分割された旋回窓を装備する窓ガラス、同室前部中央に舵輪、その左舷側に機関遠隔操縦装置及びレーダー1台、右舷側にレーダー1台及び潮流計、右舷後方にGPSプロッター、後方に操縦席、後部中央にトロールウインチ及びカーゴウインチの操作盤（以下「操作盤」という。）をそれぞれ備えていた。

(2) 漁具及び漁法

漁具は、長さ3.75メートルの袋網、長さ37.5メートルの胴網及び左右一対となった浮子と沈子を備える袖網で構成された漁網に、左右一対となったコンパウンドロープと称する芯にワイヤストランドの挿入された化学繊維製の手綱、鋼製オッターボード及び直

径 22 ミリ長さ約 2,500 メートルのワープワイヤと称する鋼製曳網が順次連結されていた。

漁法は、漁場に到着したら、3ノットの速力で、袋網、胴網及び袖網を船尾から順次海中に投じ、延出した手網にオッターボードを連結して投下し、オッターボードの開き具合を見ながら、船尾両舷から曳網を水深の3倍ないし5倍の長さに繰り出して約1時間引いた後、トロールウインチで曳網を巻き込み、漁網をカーゴウインチによって引き揚げて5分ないし10分で揚網し、門型マストに備えた補助ウインチでつり上げた袋網のファスナーを開放して、漁獲物を上甲板に広げて選別するものであった。

(3) a 1 受審人の経歴

a 1 受審人は、（一部省略）令和2年12月から船長として乗船していた。

(4) a 2 受審人の経歴

a 2 受審人は、（一部省略）令和4年1月から二等航海士職を兼務していた。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a 1 及び a 2 両受審人ほか7人が乗り組み、操業の目的で、船首2.0メートル船尾5.2メートルの喫水をもって、令和6年8月26日00時00分紋別港を発し、僚船と共に同港北東方沖合の漁場に向かった。

a 2 受審人は、04時50分前示漁場に至り、a 1 受審人から操船を引き継ぎ、同人が機関遠隔装置前方で立った姿勢で操舵及び機関操縦に当たり、乗組員7人をデリックブーム及びスリップウェイ周辺で揚網作業に配し、自らは操作盤前方で操業指揮並びにトロールウインチ及びカーゴウインチの操作に就き、曳網、漁網及びもう

一方の曳網を順次海中に投じてえい網を行った後、07時30分紋別灯台から061度（真方位、以下同じ。）39.1海里の地点で、船首を010度に向け、可変ピッチプロペラの翼角を0度として機関を運転したまま漂泊を開始し、トロールウインチで曳網を巻き込み始め、右舷前方で操業中の僚船と約200メートルの離隔距離を確保したものの、07時40分同船の漁網後端が自船の漁網前端に絡んだ状態でスリップウェイに揚がってきたのを知り、07時45分操業を中断して絡網の解消作業を始めた。

絡網の解消作業を始めたときa2受審人は、可変ピッチプロペラの翼角を0度として機関を運転したまま、僚船の漁網を介して僚船とつながるとともに揚網途中の自船の漁網が船尾部付近で浮遊する状態で、絡んだ僚船の漁網が緊張すると船尾方に引かれて移動し、自船の漁網が推進器に絡まるおそれがあったが、同漁網は海面近くを浮遊するようになるので、まさか絡網することはないものと思い、船尾配置の甲板長に指示して自船の漁網の方向等を随時報告させるなど、同漁網と推進器との接近状況の確認を十分に行わなかった。

一方、a1受審人は、可変ピッチプロペラの翼角を0度として機関を運転したまま、揚網途中の自船の漁網が船尾部付近で浮遊する状態で、絡んだ僚船の漁網が緊張すると船尾方に引かれて移動し、自船の漁網が推進器に絡まるおそれがあったが、経験豊富なa2受審人に任せておけば無難に絡網の解消作業を完遂してくれるものと思い、絡網防止対策を講じるなど、自ら操船の指揮を執らなかった。

こうして、a2受審人は、絡んだ僚船の漁網に引かれて船尾方へ僅かに移動したものの、自船の漁網と推進器とが接近する状況となったことに気付かず、絡網の解消作業を継続中、08時00分紋別灯台から061度39.1海里の地点において、Aは、原針路のま

ま、同漁網が推進器に絡まり、航行不能となった。

当時、天候は晴れで風力 2 の南風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好であった。

その結果、推進器翼に欠損等を、漁網に損傷をそれぞれ生じたが、後にいずれも修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件遭難は、紋別港北東方沖合において、操業中、自船の漁網が僚船の漁網に絡み、同漁網を介して僚船とつながるとともに揚網途中の自船の漁網が船尾部付近で浮遊する状態で、可変ピッチプロペラの翼角を 0 度として機関を運転したまま、絡網の解消作業を行う際、同漁網と推進器との接近状況の確認が不十分で、自船の漁網が推進器に絡まり、航行不能となっ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、自船の漁網が僚船の漁網に絡み、同漁網を介して僚船とつながるとともに揚網途中の自船の漁網が船尾部付近で浮遊する状態で、可変ピッチプロペラの翼角を 0 度として機関を運転したまま、絡網の解消作業を行う際、船長が、自ら操船の指揮を執らなかったことと、操船に当たる二等航海士が、自船の漁網と推進器との接近状況の確認を十分に行わなかったことによるものである。

a 1 受審人は、紋別港北東方沖合において、操業中、自船の漁網が僚船の漁網に絡み、同漁網を介して僚船とつながるとともに揚網途中の自船の漁網が船尾部付近で浮遊する状態で、可変ピッチプロペラの翼角を 0 度として機関を運転したまま、絡網の解消作業を行う場合、絡んだ僚船の漁網が緊張すると船尾方に引かれて移動し、自船の漁網が推進器に絡まるおそれがあったのだから、絡網防止対策を講じるなど、自ら操船の指揮を執るべき注意義務があった。しかるに、同人は、経験豊富な a

2 受審人に任せておけば無難に絡網の解消作業を完遂してくれるものと思い、自ら操船の指揮を執らなかった職務上の過失により、操船指揮に当たる a 2 受審人が、自船の漁網と推進器との接近状況の確認を十分に行わずに同漁網が推進器に絡まり、航行不能となる事態を招き、推進器翼及び漁網に損傷を生じさせるに至った。

以上の a 1 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。

a 2 受審人は、紋別港北東方沖合において、操業中、自船の漁網が僚船の漁網に絡み、同漁網を介して僚船とつながるとともに揚網途中の自船の漁網が船尾部付近で浮遊する状態で、可変ピッチプロペラの翼角を 0 度として機関を運転したまま、絡網の解消作業を行う場合、絡んだ僚船の漁網が緊張すると船尾方に引かれて移動し、自船の漁網が推進器に絡まるおそれがあったのだから、船尾配置の甲板長に指示して同漁網の方向等を随時報告させるなど、自船の漁網と推進器との接近状況の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、自船の漁網は海面近くを浮遊するようになるので、まさか絡網することはないものと思い、同漁網と推進器との接近状況の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、自船の漁網と推進器とが接近する状況となったことに気付かず、絡網の解消作業を続けるうち、同漁網が推進器に絡まり、航行不能となる事態を招き、推進器翼及び漁網に損傷を生じさせるに至った。

以上の a 2 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 7 年 1 0 月 2 8 日

函館地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁