

令和7年函審第11号

裁 決

漁船A乗組員負傷事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）（履歴限定）

指定海難関係人 a 2

職 名 A漁ろう長

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。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和6年10月9日11時00分

北海道網走港北方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

総 ト ン 数 160トン

全 長 38.36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6年7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二層甲板船尾トロール型鋼製漁船で、上甲板船首部に操舵室、その後方に漁ろう作業用甲板、船尾部にスリップウェイ、第二甲板に漁獲物処理工場、同甲板下に前部から主として加工品を保管する魚倉2個及び機関室をそれぞれ配し、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2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。

漁ろう作業用甲板は、船体中央部から船尾部にかけて、各舷ブルワークから約2.6メートルの位置に設けられた同甲板上高さ約0.3メートルないし約0.7メートルの2列のインナーブルワークによって船首尾方向に3分割され、木甲板となっている中央部分がスリップウェイに通じ、船首側から油圧駆動でドラム直径約2,600ミリメートル（以下「ミリ」という。）、幅約2,000ミリのトロールウインチを両舷各1基、船首尾方向に長さ約10.0メートルないし長さ約9.5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約6.5メートル、幅約5.2メートルの門型マストを装備していた。

(2) 漁具及び漁法

Aが行う沖合底びき網漁は、直径約22ミリ長さ2,200メートルのワープワイヤと称する鋼製えい網索2本に、袋網、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全長75.75メートルの漁網を連結して行うかけ回し式で、右舷側のえい網索に連結した直径約1.5メートル長さ約2.5メートルのゴム製標識樽をスリップウェイから海面に投げ、同索を逆V字状に繰り出しながら12ノットの速力で時計回りに航行したところで、機関を中立運転として僅かな前進行きあしのまま、えい網索端部に連結した漁網を順次海中に投入し、同網に引き続き、漁網に連結した左舷側のえい網索をV字状に繰り出しながら再び12ノットの速力でひし形を描くように標識樽を投じた地点に向かい、同地点に至ったら、漁ろう作業用甲板に配された機関員が、標識樽をスリップウェイから両舷インナーブルワーク間に回収し、同樽につないでいたえい網索を右舷側のトロールウインチに再連結するとともに標識樽を切り離す作業（以下「標識樽分離作業」という。）を行い、同機関員が両舷インナーブルワーク間外の安全な区画への退避を終えた後、極微速力をもって左右両舷側のえい網索をそれぞれのトロールウインチに巻き込みながら張り合わせて投網を完了し、2ノットないし3ノットの速力で約30分引いたところで、トロールウインチでえい網索を巻き込み、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5年5月から船長として乗船し

ていた。

(4) a 2 指定海難関係人の経歴

a 2 指定海難関係人は、（一部省略）令和2年頃から漁ろう長職を執るようになった。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a 1 受審人及びa 2 指定海難関係人ほか14人が乗り組み、操業の目的で、船首2.1メートル船尾5.2メートルの喫水をもって、令和6年10月9日00時20分網走港を発し、同港北方沖合約50海里の漁場に向かった。

a 2 指定海難関係人は、05時00分前示漁場に至り、a 1 受審人から操業指揮を引き継ぎ、同受審人が機関遠隔操縦装置前方で立った姿勢で操船指揮、操舵及び機関操縦に当たり、乗組員14人を漁ろう作業用甲板に配し、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いて4回の操業を行い、10時40分5回目の操業を始め、標識樽、右舷側のえい網索、漁網及び左舷側のえい網索を順次海中に投じ、10時50分能取岬灯台から356度（真方位、以下同じ。）51.8海里の地点で、船首を180度に向け、機関を中立運転にかけて漂泊し、漁ろう作業用甲板に配された機関員が、標識樽をスリップウェイから両舷インナーブルワーク間に回収し、同樽につないでいたえい網索の右舷側のトロールウインチへの再連結を終え、標識樽分離作業を始めた。

機関員が標識樽分離作業を始めたときa 2 指定海難関係人は、同作業の終了及び機関員の両舷インナーブルワーク間外の安全な区画への退避を待たずに、えい網索の巻き取りを始めて緊張させると、標識樽分離作業に当たっている機関員が同索とインナーブルワークとの間に挟まれるおそれがあったものの、作業手順を遵守しなかつ

た。

一方、a 1 受審人は、a 2 指定海難関係人が作業手順を遵守せず、標識樽分離作業の終了及び機関員の両舷インナーブルワーク間外の安全な区画への退避を待たずに、えい網索の巻き取りを始めて緊張させると、同作業に当たっている機関員が同索とインナーブルワークとの間に挟まれるおそれがあったが、慣れた作業なので、経験豊富な同指定海難関係人に改めて指示するまでもないものと思い、操業指揮に当たる a 2 指定海難関係人に対して作業手順遵守の指示を徹底するなど、乗組員に対する安全確保の措置を十分にとらなかった。

こうして、a 1 受審人は、乗組員に対する安全確保の措置を十分にとらないまま、a 2 指定海難関係人が、標識樽分離作業の終了及び機関員の両舷インナーブルワーク間外の安全な区画への退避を待たずに、えい網索の巻き取りを始めて緊張させたところ、11時00分能取岬灯台から356度51.8海里の地点において、Aは、船首が180度を向いたまま、同作業に当たっていた機関員の上体及び右腕がえい網索と右舷側インナーブルワークとの間に挟まれた。

当時、天候は晴れで風力1の南西風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

その結果、機関員が両側肋骨骨折等を負った。

(原因及び受審人の行為)

本件乗組員負傷は、網走港北方沖合において、沖合底びき網漁業の投網作業を行う際、乗組員に対する安全確保の措置が不十分で、標識樽分離作業を終える前にえい網索が巻き取られて緊張し、同作業に当たっていた機関員の上体及び右腕が同索と右舷側インナーブルワークとの間に

挟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、沖合底びき網漁業の投網作業を行う際、船長が、乗組員に対する安全確保の措置を十分にとらなかったことと、操業指揮に当たる漁ろう長が、作業手順を遵守しなかったことによるものである。

a 1 受審人は、網走港北方沖合において、沖合底びき網漁業の投網作業を行う場合、a 2 指定海難関係人が作業手順を遵守せず、標識樽分離作業の終了及び機関員の両舷インナーブルワーク間外の安全な区画への退避を待たずに、えい網索の巻き取りを始めて緊張させると、同作業に当たっている機関員が同索とインナーブルワークとの間に挟まれるおそれがあったのだから、操業指揮に当たる同指定海難関係人に対して作業手順遵守の指示を徹底するなど、乗組員に対する安全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、同受審人は、慣れた作業なので、経験豊富な a 2 指定海難関係人に改めて指示するまでもないものと思い、乗組員に対する安全確保の措置を十分にとらなかった職務上の過失により、操業指揮に当たる同指定海難関係人が、作業手順を遵守せず、標識樽分離作業の終了及び機関員の両舷インナーブルワーク間外の安全な区画への退避を待たずに、えい網索の巻き取りを始めて緊張させ、同作業に当たっていた機関員の上体及び右腕が同索と右舷側インナーブルワークとの間に挟まれる事態を招き、同機関員を負傷させるに至った。

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。

よって主文のとおり裁決する。

令和 8 年 1 月 1 4 日

函館地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁