

令和4年那審第3号

裁 決

引船A乗組員負傷事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）（履歴限定）

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官甲斐繁利出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の三級海技士（航海）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2年8月3日11時45分

沖縄県那覇港

2 船舶の要目

船種	船名	引船A	台船B
総トン数		154トン	1,087トン
全長		32.00メートル	60.00メートル
機関の種類		ディーゼル機関	

出 力 735キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

ア A

Aは、平成25年4月に進水し、船首楼甲板に上層を操舵室とする2層の甲板室を設け、同甲板に揚錨機、係船機及び各係船柱を、船尾甲板に曳航装置^{えい}及び各係船柱を装備し、船首部から船尾部にかけての外板に防舷材を取り付け、船首部舷しょう外周、乾舷及び船尾部の外板に防舷物を固縛し、バウスラストを備えた全通一層甲板型の鋼製引船で、操舵室に自動操舵及び機関遠隔操縦の各装置を組み込んだコンソールを据え付け、同コンソールの左舷寄りの棚上部にGPSプロッターが設置されていた。

防舷材は、幅及び厚さとも約25センチメートル（以下「センチ」という。）長さ約2.5メートルの半円形ゴム製で、垂直、平行及び斜行の各形として十数本が締結金具によって取り付けられていた。船首部舷しょうは、高さ約1.3メートルで、その頂部と船首楼甲板とのほぼ中間の内周に幅約15センチの補強材が水平方向に溶接されていた。防舷物は、幅約50センチ直径約1メートルの航空機が使用したタイヤで、吊した状態として十数個が鎖によって固縛されていた。

イ B

Bは、平成2年6月に進水し、全面に滑り止めを施工した船首、中央及び船尾の各甲板を設け、土砂等を積載できる貨物倉を有した平甲板型非自航式の鋼製台船で、両舷の中央甲板下方に各空所が区画されていた。

船首甲板は、ランプウェイ、門型ポスト、係船機各1台及び各

係船柱を備え、幅約5メートル長さ約7メートルとなるランプウェイのヒンジ部から後方約8メートルまでの間の両舷縁沿いに高さ約1.3メートルの舷しょうを設け、同甲板の左舷寄り下方に発電機等を据え付けた機械室を区画し、船首甲板の右舷寄りに荷役運搬車両の格納庫が設置されていた。

中央甲板は、両舷の幅が約1メートル長さが約50メートルで、各係船柱を備え、Bに移乗した乗組員が船首及び船尾の各甲板間の通路として利用するほか、他船からの各係留索に係止する際の作業場としても兼用されていた。また、船尾甲板は、マスト、揚錨機1台及び各係船柱が備えられていた。

貨物倉は、ランプウェイのヒンジ部の後方約8メートルから船尾甲板までの間にハッチカバーを装備しない幅約16メートル長さ約50メートル深さ約4メートルの箱型で、同ヒンジ部を除く全周を各甲板にかさ上げされた側壁で囲まれていた。

側壁は、ランプウェイのヒンジ部から後方約14メートルまでの間が高さ約1.3メートル、その間の後端から後方約36メートルまでの間が高さ約2.0メートルで、各甲板の高さ約85センチのところに直径約4センチの手すりが外周に沿って取り付けられていた。

(2) a 受審人の経歴等

a 受審人は、(途中省略)。そして、那覇港でAの船尾にBを曳航し、沖縄県本部港本部地区で土砂等を積み、同県平良港までの間の輸送に従事していた。

(3) 那覇港の状況等

那覇港は、沖縄県沖縄島南部の西岸に位置し、同港南部の宮古口及び唐口から北部の倭口に向け、南北方向に延びる那覇防波堤及び

新港第1防波堤、東西方向に延びる浦添第1防波堤で囲まれた港奥の那覇、泊、新港及び浦添の各ふ頭地区からなる港湾で、那覇港新港第1防波堤北灯台（以下「新港北灯台」という。）が新港第1防波堤の北端に設置されていた。

(4) 気象・海象の状況等

令和2年8月1日15時沖縄島の南方海上で発生した台風第4号（以下「台風4号」という。）は、気象庁の位置表によると、翌々3日09時の中心位置が那覇港の西方沖合に当たる、北緯25.0度、東経123.5度、中心気圧が985ヘクトパスカル、最大風速が毎秒30メートル、暴風域半径が東側110キロメートル（以下「キロ」という。）西側55キロ、強風域半径が東側390キロ西側165キロと記されていた。

沖縄気象台は、同月2日04時38分沖縄県那覇市に雷及び波浪注意報を、翌3日04時07分波浪注意報の継続をそれぞれ発表し、同日05時沖縄島中南部について、南東の風がやや強く、海上における最大風速が毎秒13メートル、波が3メートル後2.5メートル、うねりを伴う旨を報じて警戒を呼び掛けていた。

a 受審人は、台風4号の発生を自身のスマートフォン用気象情報サイトで知り、今後、那覇港で南東風が強まって波が高くなり、うねりを伴う予報なので、自身の経験上、発航地付近の水域が穏やかであっても倭口付近にうねりや波浪が生じるものと見込み、同4号の情報の入手に努めるなか同港に波浪注意報が発表されたことを同サイトで確かめていた。

(5) 本件発生に至る経緯

Bは、令和2年8月1日21時30分新港北灯台から030度（真方位、以下同じ。）460メートルの地点（Bの地点について

は貨物倉中央部の位置をいう。) で、船首甲板を浦添第1防波堤南面に向け、同甲板の左舷寄りに曳航索を用意し、船尾甲板から錨を投じ、1節の長さが27.5メートルの錨鎖約5節を水深約17メートルの海中に繰り出したのち、門型ポスト及びマストの作業灯を点灯して各甲板を照射し、無人で空倉のまま、船首尾とも0.3メートルの喫水の状態となって錨泊していた。

Aは、a受審人ほか4人が乗り組み、Bに乗組員を移乗させる目的で、船首2.6メートル船尾3.9メートルの喫水をもって、翌々3日11時30分新港ふ頭地区北部に所在する造船所の岸壁を発し、Bに向かった。

ところで、a受審人は、平素、Bの船首甲板の左舷寄り又は右舷寄りに曳航索を用意したのち、船首部を同索に近い同船の中央甲板の舷側に接舷し、うねりなどによる船体動揺を受けて船首が同舷側方に振れると、船首楼甲板が空倉のBの中央甲板よりも高いところに位置するので、船首部舷しょうの防舷物が同甲板上方に入り込むことを承知していた。

また、a受審人は、移乗者として曳航の経験が豊富な乗組員に同経験が浅い乗組員を随伴させ、船首部舷しょうからBの中央甲板への移乗時機を各乗組員の判断に委ねていた。そして、各乗組員は、補強材を踏み台として船首部舷しょうを登って防舷物頂部に腰を掛けた姿勢をとり、移乗時機を各自で見定め、順次、同甲板に跳んで移乗していた。

a受審人は、一等航海士及び機関長が所定の配置で作業を行うなか乗組員を移乗させるため曳航の経験が豊富な救命胴衣を着用していない二等航海士に同経験が浅い救命胴衣を着用した機関員を随伴させ、同航海士に対して救命胴衣の着用を指示しないまま船首楼甲

板に待機させながらコンソール後方に立って操船に当たり、内防波堤（北）と内防波堤（南）との可航域中央部を通過したところ、Bが振れ回っている状況を視認した。

a 受審人は、Bを目視しながら接近したところ、倭口付近に西方からのうねりが生じていることを認め、11時43分半僅か前新港北灯台から039度400メートルの地点（以下、Aの地点及び発生地点については船首の位置をいう。）で、針路をBに向く335度に定め、2.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

a 受審人は、11時44分新港北灯台から034度420メートルの地点に達し、接舷するとき、船首部をうねりと同じ方向になるBの左舷中央甲板の舷側に接舷すると、うねりによる船体動揺を受けて船首が振れ、船首部が同舷側を離れ移乗する者が海中に転落したり船首部舷しょうの防舷物が同甲板上方に入り込み移乗した者が同防舷物と側壁との間に挟まれたりして危険な状況に陥るおそれがあったが、何とか接舷できると思い、自船の乾舷をうねりと反対方向になるBの右舷中央甲板の舷側に接舷するなど、移乗者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 受審人は、11時45分少し前速力を僅かな前進行きあしに減じ、右舷船首部をうねりと同じ方向になるBの左舷中央甲板の舷側に接舷し、バウスラスト及び舵を併用して態勢を維持しながら二等航海士を同甲板に、続いて機関員も左舷中央甲板に移乗させたところ、うねりによる船体動揺を受けて船首が右方に振れ、右舷船首部舷しょうの防舷物が左舷中央甲板上方に入り込み、11時45分新港北灯台から027度455メートルの地点において、Aは、340度に向首したとき、原速力のまま、同航海士が船首甲

板に退避していたものの、機関員が同防舷物と側壁との間に挟まれた。

当時、天候は曇りで風力5の南東風が吹き、視界は良好で、潮候は下げ潮の末期にあたり、西方から約1.5メートルのうねりがあった。

その結果、機関員が胸部打撲傷と診断された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗組員負傷は、波浪注意報が発表された那覇港において、西方からのうねりが生じ、錨泊中のBに乗組員を移乗させる目的で接舷する際、安全確保の措置が不十分で、船首部をうねりと同じ方向になる同船の左舷中央甲板の舷側に接舷し、うねりによる船体動揺を受けて船首が振れ、船首部舷しょうの防舷物が同甲板上方に入り込み、左舷中央甲板に移乗させた機関員が同防舷物と側壁との間に挟まれたことによって発生したものである。

a 受審人は、波浪注意報が発表された那覇港において、西方からのうねりが生じていることを認め、錨泊中のBに乗組員を移乗させるため接舷する場合、船首部をうねりと同じ方向になる同船の左舷中央甲板の舷側に接舷すると、うねりによる船体動揺を受けて船首が振れ、船首部が同舷側を離れ移乗する者が海中に転落したり船首部舷しょうの防舷物が同甲板上方に入り込み移乗した者が同防舷物と側壁との間に挟まれたりして危険な状況に陥るおそれがあったから、自船の乾舷をうねりと反対方向になるBの右舷中央甲板の舷側に接舷するなど、移乗者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。しかし、同受審人は、何とか接舷できると思い、移乗者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、船首部をうねりと同じ方向になるBの左

舷中央甲板の舷側に接舷し、うねりによる船体動揺を受けて船首が振れ、船首部舷しょうの防舷物が同甲板上方に入り込み、左舷中央甲板に移乗させた機関員が同防舷物と側壁との間に挟まれる事態を招き、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三級海技士（航海）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 4 年 1 0 月 2 5 日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 永 木 俊 文