

令和5年門審第8号

裁 決
引船A乗組員負傷事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A一等航海士

海技免許 四級海技士（航海）

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 1 の三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 a 2 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3年10月1日09時07分

大分港

2 船舶の要目

船種船名 引船A

総トン数 99トン
全長 33.13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

Aは、平成17年6月に竣工し、船体前部に操舵室を配した鋼製引船で、同室前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台、右舷側にGPSプロッター及び機関遠隔操縦装置を備え、後部甲板には船尾から約4メートル前方にトウイングビーム、その約6メートル前方にロープリール、さらに約4メートル前方にトウイングウインチをそれぞれ装備していた。

(2) 関係人の経歴等

ア a1受審人

a1受審人は、(一部省略)平成30年から同船の船長職に就いていたものの、平素、出入港操船をa2受審人に任せていた。

イ a2受審人

a2受審人は、(一部省略)平成30年から機関長又は一等航海士として乗り組み、平素、出入港操船を自らが行っていた。

(3) 作業手順書

作業手順書には、予想される災害として、えい航索に跳ねられたり挟まれたりする災害が想定されており、同索回収作業時、無線等を使い安全確認を行う旨、規定されていた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a1及びa2両受審人ほか2人が乗り組み、作業員10人を乗せ、喫水が船首2.0メートル船尾2.5メートルの非自航式

鋼製クレーン船兼杭打船第三十八B以下「台船」という。)を、その船首部両舷の各ビットにそれぞれ係止した直径36ミリメートル(以下「ミリ」という。)長さ20メートルの各ブライドルワイヤの頂部にシャックルで連結した直径95ミリ長さ40メートルの合成繊維のえい航索を、トウイングウインチから4メートル繰り出した直径50ミリのえい航ワイヤにシャックルで連結して船尾に引き、Aの船尾から台船の後端までの距離が105メートルの引船列を構成し、船首2.3メートル船尾3.6メートルの喫水をもって、令和3年9月30日12時10分山口県岩国港を発し、大分港に向かった。

a2受審人は、伊予灘を南下し、翌10月1日04時00分大分港北東方約20海里沖合で、昇橋して単独の船橋当直に就き、手動操舵で操船に当たり、08時30分同港港外に到着して引き続き入港操船を行い、鶴崎泊地に入域した後、08時45分台船を切り離してえい航索を回収するためにa1受審人及び乗組員2人を後部甲板に配置した。

a2受審人は、台船の係留予定岸壁付近に到着し、09時05分大分港鶴崎東防波堤灯台(以下「鶴崎東灯台」という。)から160.5度(真方位、以下同じ。)1.47海里的地点で、船首を南南西方に向けて漂泊を開始し、台船が自船の船尾から約40メートル離れた状態で、えい航索回収作業を始めた。

ところで、Aのえい航索回収作業は、台船の作業員がブライドルワイヤをビットから外して海中に放し、自船の正船尾方に延出された同索が左舷側若しくは右舷側になるように舵と機関を使用して船尾を振り、a1受審人がえい航索をロープリール後方から舷側付近まで抱えて移動し、同索を引き揚げて足で踏み、後部甲板

にたるませて緊張が解けたえい航索とえい航ワイヤの連結部のシャックルを乗組員2人が外した後、同索をロープリールで巻き込み、ブライドルワイヤを船上に引き揚げるものであった。

a 2受審人は、09時06分操舵室後壁の窓から台船の作業員がブライドルワイヤをビットから外して海中に放したのを視認したことから、船尾を右方に振るために右舵一杯として機関を極微速力後進にかけ、僅かな後進行きあしで台船に接近を始めた。

一方、a 1受審人は、えい航索回収作業の現場指揮に当たり、a 2受審人が船尾を右方に振り始めたことから、ロープリール後方で同索の船首側に立ち、船尾方を向きながらえい航索を抱えて左舷側に移動を始めた。

a 2受審人は、09時06分少し過ぎ漂泊開始地点付近で、船首が南方を向いたとき、操舵室後壁の窓から後部甲板の左舷側付近でえい航索を抱えたa 1受審人を視認したことから、舵を中央に戻して機関を中立運転とし、漂泊を再開した。

a 1受審人は、09時06分半えい航索を引き揚げていたとき、機関を使用すると同索が推進器翼に巻き込まれるおそれがあったが、えい航索を両手で引き揚げることに気をとられ、a 2受審人に対し、機関を使用しないように指示することなく、えい航索を左足で踏み、同索の引き揚げを続けた。

a 2受審人は、09時07分少し前船尾から約20メートルのところとなった台船を認めたとき、台船への接近を止めるために機関を使用することとしたが、これまでえい航索が推進器翼に巻き込まれたことがなかったので、無難に機関を使用できるものと思い、a 1受審人に報告して同索の状態を確かめるなど、機関を使用する前にえい航索の確認を十分に行わなかった。

こうして、a 2 受審人は、09時07分僅か前えい航索が推進器翼付近でたるんでいることに気付かずに機関を極微速力前進にかけ、同翼に巻き込まれて緊張した同索にa 1 受審人が跳ねられ、09時07分鶴崎東灯台から160.5度1.47海里の地点において、Aは、船首が180度を向き、行きあしがなくなったとき、同人の右腕がえい航索と左舷船尾外板との間に挟まれて締め付けられた。

当時、天候は曇りで風力3の北西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

その結果、a 1 受審人が右上腕開放骨折を負った。

(原因及び受審人の行為)

本件乗組員負傷は、大分港において、えい航索回収作業を行う際、安全確保の措置が不十分で、船長の右腕が同索と左舷船尾外板との間に挟まれて締め付けられたことによって発生したものである。

安全確保の措置が十分でなかったのは、船長が、船橋当直者に対し、機関を使用しないように指示しなかったことと、船橋当直者が、機関を使用する前にえい航索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、大分港において、えい航索回収作業を行う場合、同索が推進器翼に巻き込まれることのないよう、a 2 受審人に対し、機関を使用しないように指示すべき注意義務があった。しかるに、a 1 受審人は、えい航索を両手で引き揚げることに気をとられ、a 2 受審人に対し、機関を使用しないように指示しなかった職務上の過失により、同人が機関を前進にかけ、推進器翼に巻き込まれて緊張した同索に自らが跳ねられ、a 1 受審人の右腕がえい航索と左舷船尾外板との間に挟まれて締め

付けられる事態を招き、自らが負傷するに至った。

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 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。

a 2 受審人は、大分港において、えい航索回収作業中、台船への接近を止めるために機関を使用する場合、同索が推進器翼に巻き込まれることのないよう、a 1 受審人に報告してえい航索の状態を確かめるなど、機関を使用する前に同索の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、a 2 受審人は、これまでえい航索が推進器翼に巻き込まれたことがなかったので、無難に機関を使用できるものと思い、機関を使用する前に同索の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、えい航索が同翼付近でたるんでいることに気付かずに機関を前進にかけ、推進器翼に巻き込まれて緊張した同索に a 1 受審人が跳ねられ、同人の右腕がえい航索と左舷船尾外板との間に挟まれて締め付けられる事態を招き、a 1 受審人を負傷させるに至った。

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 5 年 9 月 2 7 日

門司地方海難審判所

審判官 管 啓 二