昭和５０年神審第６６号
機船土佐丸機船カクタス・クイーン衝突事件

言渡年月日　昭和５１年3月３１日
審　判　庁　神戸地方海難審判庁（古橋義寿、三川清人、久保田季廣）
理　事　官　古賀春次、前田喜市

損　　　害
土佐丸－右舷後部外板損傷船体爆発炎上
カ　号－右舷船首外板破口、火災発生

原　　　因
国際海上衝突予防規則第２５条ａ項違反

主　　　文
　本件衝突は、受審人Ａの運航に関する職務上の過失に因って発生したものであるが、受審人Ｂの運航に関する職務上の過失もその一因をなすものである。
　Ａの甲種船長の業務を１箇月停止する。
　Ｂを戒告する。

理　　　由
（事実）
船　種　船　名　機船土佐丸
総　ト　ン　数　４２，７９０トン

受　　審　　人　Ａ
職　　　　　名　船長
海　技　免　状　甲種船長免状

受　　審　　人　Ｂ
職　　　　　名　三等航海士
海　技　免　状　甲種二等航海士免状

船　種　船　名　機船カクタス・クイーン
総　ト　ン　数　７１，３３７トン

指定海難関係人　Ｃ
職　　　　　名　船長

海　技　免　状　リベリア国船長免状

事件発生の年月日時刻及び場所
昭和５０年４月１７日午後１１時１０分ごろ
シンガポール海峡

　土佐丸は、空倉のまま昭和５０年４月９日午前６時５分（日本標準時以下特記するものの外シンガポール標準時である。）京浜港川崎を発し、原油積取のためペルシャ湾に至る航行の途、バラストとして海水約３５，０００トンを張り、船首６．８０メートル船尾１０．２０メートルの喫水をもって目的地向け続航中、越えて同月１７日午後１０時３５分ごろブロテンバックル燈台から７１度（真方位、以下方位は総べて同じ。）７．５海里ばかりの地点で受審人Ａは、右に寄っていたので針路を２４０度に定め、１４ノットばかりの全速力で折からの南西流に乗じて進行中、同時４０分機関用意を令したが、速力はそのまま行く旨機関室に伝え進行した。同時４８分当直中の受審人Ｂは船位を測定し、未だ右に寄っている旨Ａ受審人に報告し、その後同時５１分半ごろ右舷船首約４度に白白紅３燈及び上下に連掲した紅燈３燈を表示して反航するカクタス・クイーン（以下カ号という。）を認め、レーダで距離を７．８海里と測り、また、その右方約１０度５．５海里ばかりのところで、ハンバット礁の南方にある沈船燈浮標の西北西方に、本船の前路を左方へ横切る態勢で数個の白燈を点燈しているデソトをも認め、これらについてＡ受審人に報告した。デソトはその後方位が明らかに変らないまま接近し、このままではカ号、デソト及び本船とは前示沈船燈浮標、バッバーハンテ燈浮標、バッファローロック燈浮標及びガソングタワー燈標に囲まれた狭い水道の東口付近で行き会う態勢であったが、その後Ａ、Ｂ両受審人は見張り不十分のためこれに気付かず、デソトの点燈模様から同船は停泊して作業している船であり無難に航過できるから、カ号のみに注意していればよいものと思い進行中、同時５８分ごろＢ受審人が船位を入れもう少しで針路に乗るとの報告を受けたＡ受審人は、同１１時２分ころブロテンバックル燈台から１２５度１．５海里ばかりの地点で２４５度として進行した。丁度そのころカ号は正船首よりやや左方３海里ばかりに紅緑両舷燈を表示して迫っており、Ａ受審人は接近したらもう少し右へ寄せればよいものと思い、前示狭い水道の右側を通航するよう変針することなく進行していたところ同時５分ごろ前方を見張っていたＢ受審人は右舷船首近くに迫っているデソトを認め、これをＡ受審人に報告し、Ａ受審人は双眼鏡で見たところ船尾にスクリュー・カレントが見え本船の前路を左方へ横切る態勢となっているのか分り、衝突の危険を感じ機関を微速力前進に令すると共に短音１回を発してスターボードイージーを、次いでハードスターボードを命じていたところ２、３度左方に回頭したところ、デソトが急に左転して緑燈を表示して来たので、同時６分ごろ全速力前進を令すると共に左舵一杯を命じ、やがて右回頭がとまり少し左方に回頭をはじめたのでいったん舵を戻していたところ、デソトと著しく接近するので再び左舵一杯とし、左回頭をはじめて間もなくデソトとは無難に替わったが、同時７分ごろ今度はカ号が船首１海里ばかりとなり、右舵一杯としてもカ号との衝突は避けられないものと思い、そのままにしていたところカ号は右舷に替わり、同時１０分少し前カ号も右転している模様なので、今度は右舵一杯としてキックで替わそうとしたが効なく同時１０分船首が２０５度を向いたとき、バッバーハンテ燈台から２８１度１．８海里ばかりの地点においてカ号の船首は土佐丸の右舷船尾に船首から約３０度の角度で衝突した。

当時天候は晴で、風力２の北北東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期で、潮流は１ノットばかりの南西流があった。

また、カ号は、原油１２１，２４０トンを載せ、船首１５．３６メートル船尾１６．４５メートルの喫水をもって同月６日午前３時５０分（現地標準時）ミナ・アル・アマデイを発し、水島に至る航行の途、越えて同月１７日マラッカ海峡を経てシンガポール海峡に入り、同日午後１０時５０分ごろバッファローロック燈浮標を右舷側０．３海里ばかりに通過し、針路を７０度に定め、１３ノットばかりの港内全速力で折からの南西流に抗し前示狭い水道の右側に沿い進行中、丁度そのころ指定海難関係人Ｃは左舷船首約６度８．５海里ばかりのところに白白紅緑４燈を表示して反航する土佐丸を、また、左舷船首約３０度３海里ばかりのところに白緑２燈を表示して本船の前路を右方へ横切る態勢のデソトをそれぞれ認め、デソトに注意を喚起するつもりで長音１回を鳴らし進行した。同時５８分ころＣ指定海難関係人は６７度に変針続航し、その後は土佐丸とはほとんど真向いに行き会う態勢で、また、デソトは前路を右方へ横切る態勢でそれぞれ接近していたので、これらの状況から事態は複雑となっているので、同１１時１分ごろ土佐丸及びデソトに対してモールス信号を５回発して注意を喚起し、同時３分機関を半速力に、同時５分微速力に落として進行し、その後間もなく土佐丸と著しく接近して航過するのを恐れ短音１回を発して徐々に右転し、同時６分ごろ極微速力に落とし、同時７分ごろ土佐丸との距離１海里ばかりとなったとき機関を停止し土佐丸及びデソトに対して長音１回を鳴らし進行中、デソトは左方に無難に替わったが、一たん紅燈を見せてデソトを避けていた土佐丸が、今度は両舷燈を見せて来たので、右一杯を令したところ、間もなく緑燈のみとなって本船の前路を右方へ横切る態勢となったので、短音２回を発して左舵一杯を命じ相手船を見守っていたところ、ますます接近するので、衝突の危険を感じ同時９分ごろ短音３回を鳴らし全速力後退を令したが及ばず、船首が５５度を向いたとき前示のとおり衝突した。

衝突の結果、土佐丸は右舷後部４番タンク付近外板に損傷を生じ、衝突直後火災が発生し、乗組員全員は退船し他船に救助され、船体は爆発炎上し、翌１８日午後３時ごろ船首の一部を露出して沈没し、カ号は右舷船首外板上部に破口を生じ、船首楼倉庫に火災が発生したが、翌１８日午前４時ごろ鎮火し、後修理が加えられた。

（原因判断）

本件衝突は、海難審判法第２条第１号に該当し、受審人Ａが巨大船であるタンカーを操船してシンガポール海峡中部をこれに沿い西航中、ハンバット礁南方の沈船燈浮標とその東方のバッバーハンテ燈浮標の間の狭い水道を通航するにあたり、国際海上衝突予防規則第２５条ａ項の規定に従い航路筋の右側を通航すべきであったのにこれを怠りその左側に進出し、かつ、自船の運動性能を熟知して第三船を避けるのに早目に行動すべきであったのに、見張り不十分のためこれが遅れ他船と著しく接近してから激左転して第三船を避け左方の他船の前路に進出するにいたった同人の運航に関する職務上の過失に因って発生したものであるが、受審人Ｂが当直中前路の見張り不十分のため、第三船の接近に気付くのがおそく、船長補佐が不十分であった同人の運航に関する職務上の過失もその一因をなすものである。

指定海難関係人Ｃの所為は、本件発生の原因とならない。

（法令の適用）
　受審人Ａの所為に対しては、海難審判法第４条第２項の規定により、同法第５条第１項第２号を適用して同人の甲種船長の業務を１箇月停止する。
　受審人Ｂの所為に対しては、海難審判法第４条第２項の規定により、同法第５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。