

昭和50年第二審第18号

機船第拾雄洋丸機船パシフィックアレス衝突事件

言渡年月日 昭和51年5月20日

審判庁 高等海難審判庁（玉屋文男、柳沢厚、清水信重、上野将、林至、参審員永瀬章、同横山茂
晴）

理事官 高山益夫、伊藤幸一、古矢柏衛

損害

雄洋丸一船体炎上し大爆発、乗揚、後、湾外に引出し、砲、爆、雷撃が加えられ沈没、乗組員5名死亡、
7名火傷

パ号一船首部圧壊大破、雄洋丸からの火炎に包まれ大火災となり、乗組員28名死亡、1名入院加療

原因

海上衝突予防法第29条違反

二審請求者 理事官西村昌雄、同関野省三、受審人A、補佐人a（A受審人選任）

主文

本件衝突は、パシフィック・アレスの不当運航に因って発生したが、受審人A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。

理由

（事実）

船種 船名 機船第拾雄洋丸

総トン数 43,623トン

長さ 227メートル（全長）

幅 35.80メートル

深さ 20.75メートル

船橋の位置 船尾端から約42メートル

機関の種類 G社B・W884-VT2 BF-180型ディーゼル機関1個

出力 18,400馬力

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

受 審 人 C
職 名 次席三等航海士
海 技 免 状 甲種二等航海士免状

指定海難関係人 D株式会社

船 種 船 名 機船パシフィック・アレス
総 ト ン 数 10,874トン
長 さ 154.10メートル（全長）
幅 22.20メートル
深 さ 12.10メートル
船 橋 の 位 置 船尾端から約33メートル
機 関 の 種 類 G社B・W762-VT2BF-140型ディーゼル機関1個
出 力 8,400馬力

指定海難関係人 E株式会社

船 種 船 名 機船おりおん一号
総 ト ン 数 62トン
消 防 設 備 泡沫消火装置（原液保有量4,000リットル）
ドライケミカル消火装置（消火剤容量2,000キログラム）

受 審 人 F
職 名 船長
海 技 免 状 甲種二等航海士免状

事件発生の年月日時刻及び場所

昭和49年11月9日午後1時37分少し前

東京湾中ノ瀬航路北口

1 東京湾中部における航路の現状

東京湾中部には、海上交通安全法（昭和47年法律第115号）に基づき浦賀水道航路及び中ノ瀬航路が設定され、両航路の海域は、同法施行令（昭和48年政令第5号）別表第2の定めるとおりであるが、航路の出入口、屈曲部その他要所にあたる境界線上に燈浮標が設置され、航路の内外を見分けられ

るようになっていた、同法は、長さ50メートル以上の船舶が東京湾口から京浜港川崎区に入航しようとするときは、浦賀水道航路の右側及び中ノ瀬航路を航路に沿って航行しなければならないとし、航路をこれに沿って航行している船舶と航路外から航路に入り、又は航路を横断しようとする船舶とが衝突するおそれがあるときは、後者に避航すべきことを命じている。浦賀水道航路には、12ノットをこえてはならないという速力の制限及び第3海堡付近に航路への出入又は航路の横断禁止区域があるが、中ノ瀬航路には、これらの制限がなく、ただ、北の方向への一方通行を定めたのみである。

また、木更津港には、港則法施行規則（昭和23年運輸省令第29号）別表第2の定める航路（以下木更津航路という。）があって、同航路の西側境界線を示す木更津港第2号燈浮標から300度（真方位、以下同じ。）1,400メートルのところ、港界線上に木更津港口第2号燈浮標が、同じく木更津港第1号燈浮標から325度1,050メートルのところ、港界線上に木更津港口第1号燈浮標がそれぞれ設置されていた。木更津港口第2号燈浮標から中ノ瀬航路北口の東側までは、約1,800メートルあるが、木更津港から東京湾外に出航しようとする船舶は、木更津航路を出てから、中ノ瀬航路西方水域に進出したうえ、浦賀水道航路に入ることになる。そして、木更津航路の出航基準針路は、300度であるが、航路の中央をたどってのち、そのままの針路を保持して続航してゆけば、中ノ瀬航路の北側境界線を示す中ノ瀬航路第8号燈浮標を左舷側560メートル、同第7号燈浮標を左舷側670メートルそれぞれ隔てて通過することになる。また、中ノ瀬航路北口は、同航路を北上した船舶にとっては、川崎、東京、千葉に向かう変針地点にあっている。

2 東京湾内における船舶航行の安全確保についての行政指導など

海上交通安全法は、昭和47年7月3日公布され、翌48年7月1日施行されたが、これにともない、海上保安庁では、同法に関する指導用パンフレット（海の新ルール及び巨大船等の航行に関する通報と巨大船等に対する指示、両者とも英文のもの添付）を作成し、日本船主協会その他関係の向に配付した。昭和48年9月から10月にかけて浦賀水道航路南口付近、中ノ瀬航路北口付近及び横浜港外で相ついで3件の衝突事故が発生し、第3管区海上保安本部では、同年10月27日三警救第508号をもって、「浦賀水道付近海域における船舶交通の安全確保等について」という名目を掲げた通達を出し、日本船主協会、日本外国船協会、水先人会その他関係の向に配付する一方、管下各海上保安部に対して指導が周知徹底するよう指示した。

通達の要旨は次のとおりである。

- (1) 海上交通安全法に定められている航法を厳守すること。過大な速力による航行、航路の横断禁止区域間における横切、右側通行及び一方通行の違反等は重大な事故につながるため、厳に戒めるとともに航路通行時は見張りを増強し、適正な運航を図ること。
- (2) 巨大船、危険物積載船は、法に基づく指示事項の警戒船を配備し、特に外国船は、水先人の乗船について励行を図ること。
- (3) 航路出入口付近では航路に入航しようとする船舶と航路から出航しようとする船舶とが交叉し、また、航路に出入する船舶と航路出入口付近を航行する船舶との間で危険が多いので、十分余裕のある航路の出入航、迂回等船舶の運航に留意すること。

特に、東京湾北部海域は、横浜、東京、千葉、木更津に入出港する各種船舶の交通が混雑する海域であり、常時衝突の危険が潜在しているため、同海域を通航する船舶は、慎重な操船はもとより

見張りを増強するなど細心の注意を払い、航行の安全を図ること。

(4) 狭視界時は、海上衝突予防法の規定する霧中等の基本航法を厳守すること。

D株式会社では、昭和48年11月日本船主協会会長宛の右通達写を受領し、その写を第拾雄洋丸（以下単に雄洋丸という。）に配付したほか、右通達の全文を掲載した船舶通報（日本船主協会発行48-77）をも配付した。また、E株式会社では、右船舶通報をパシフィック・アレスに配付したほか、昭和49年1月同船が広島入港の際社員を現地に派遣し、前示の指導用パンフレット（英文のもの）に基づき、東京湾、瀬戸内海などの海図にあたって説明させるとともに、右通達の趣旨をも伝えさせた。

なお、本件発生後第3管区海上保安本部では、昭和49年12月17日三警航第295号をもって、「東京湾内における船舶航行の安全確保について」という名目を掲げた通達を出し、英文のものをも添付して前示の団体に配付し、ここで、木更津方面から出港して中ノ瀬航路出口付近海域を通航する船舶は、航路の北端から約1,500メートル以上離れて航行することと具体的に明らかにするとともに、中ノ瀬航路の航行についても原則として速力を12ノット以下とすること、外国船舶は、浦賀水道通航に際し水先人を乗船させることなどを指導している。また、昭和50年2月10日中ノ瀬航路第8号燈浮標から21度1,500メートルのところの木更津港沖燈浮標（塗色紅）が設置されている。

3 浦賀水道、中ノ瀬両航路における航行管制及び哨戒

第3管区海上保安本部では、海上交通安全法第22条の規定により、巨大船（長さ200メートル以上の船舶）、危険物積載船及び長大物引航船舶に対し、予め航路航行予定時刻などを内容とする通報を行わせ、これに基づき危険防止上必要な指示、例えば、視程が1海里以下になった場合や緊急事態が発生した場合は航路航行を禁止する、巨大船同士が同一時刻に同一航路に入るような場合は入航予定時刻を変更させるなどの指示を行っていた。また、高性能の巡視艇4隻が交代で哨戒にあたり、常時1隻が浦賀水道、中ノ瀬両航路を南行又は北行して巡回し、現場における指導及び取締りを実施していた。本件発生当時哨戒にあっていたのは、巡視艇さざりで、衝突時中ノ瀬航路第1号燈浮標の南方500メートルばかりのところを北上中であった。

4 進路警戒船

海上交通安全法第23条及び同法施行規則（昭和48年運輸省令第9号）第15条の各規定によれば、危険物積載船である巨大船に対して進路を警戒する船舶の配備を指示することができるようになっており、また、液化ガス積載船で、総トン数25,000トン以上のものに対して消防設備を備えている船舶の配備を指示することができるとなっている。前示の指導用パンフレットの説明によれば、当面の指示の基準として、液化ガスを積載した巨大船が浦賀水道、中ノ瀬両航路を航行する場合、進路警戒船の配備と粉末消火設備を有する警戒船の配備とを必要としている。第3管区海上保安本部では、昭和49年3月15日三警救第99号をもって、「進路警戒船の運用等について」という名目を掲げた通達を引船運航会社その他あてに出し、進路警戒船は、巨大船等と航路入航前に会合し、航路入航から出航まで、航路航行中の進路警戒にあたること、進路警戒船は、巨大船の進路前方にあって、巨大船等の目となって行動し、必要な情報を巨大船等に通報し、巨大船等の安全航行を援助するとともに、巨大船等が航路を航行中であることを他の一般船舶や漁ろう船等に通報すること、事故発生の際、人命救助、初期消火、関係先や他船への連絡等の応急措置をとること、進路警戒にあたっては、当該海域に配備中の航路警戒

巡視艇とできる限り連絡をとることなどを指導した。なお、進路警戒船であることを表示する標識の定めはなかった。

H株式会社は、おりおん一号及びおりおん二号の2隻を使用して進路警戒業務を営んでいたところ、D株式会社の要請により、消火設備を有する進路警戒船としておりおん一号（以下単におりおんという。）が雄洋丸に配備されることになった。

5 雄洋丸のタンク配置、積荷、消火設備など

雄洋丸は、昭和41年3月広島県因島市G株式会社において進水した危険物タンク船（ただし、沸点は摂氏零下46度以上の液化石油ガス）で、しゅん工以来サウジアラビア王国ラストスラ、京浜港川崎区間の石油液化ガス及びナフサ輸送に従事していたものであるが、タンクの配置は、フォア・ピーク・タンクの後方に、レザーブ・カーゴ・オイル・タンク、1番左舷カーゴ・オイル・タンク、1番エル・ピー・ジー・タンク（中央）、1番右舷カーゴ・オイル・タンク、2番左舷カーゴ・オイル・タンク、2番エル・ピー・ジー・タンク（中央）、2番右舷カーゴ・オイル・タンク、3番左舷カーゴ・オイル・タンク、3番エル・ピー・ジー・タンク（中央）、3番右舷カーゴ・オイル・タンク、4番左舷カーゴ・オイル・タンク、4番エル・ピー・ジー・タンク（中央）、4番右舷カーゴ・オイル・タンク、5番燃油タンクと順次つづき、その後方が機関室その他となっており、載貨重量トン数53,684トン、夏期満載喫水線12.028メートルであった。

本件発生の航海は、第62次航であるが、受審人Aは、本航海を含め7航海ほど船長として乗船した経験をもち、従前の航海と同様に積み付け、ライト・ナフサをレザーブ・タンクに3,496キロトン、1番左舷タンクに2,177キロトン、1番右舷タンクに2,179キロトン、2番左舷タンクに2,267キロトン、2番右舷タンクに2,264キロトン、3番左舷タンクに2,265キロトン、3番右舷タンクに2,266キロトン、4番左舷タンクに1,959キロトン、4番右舷タンクに1,958キロトン計20,831キロトン、プロパンを1番中央タンクに6,125キロトン、2番中央タンクに7,045キロトン、3番中央タンクに7,032キロトン計20,202キロトン、ブタンを4番中央タンクに6,443キロトン積載し、喫水は、船首、船尾ともに12.00メートルとなった。

消火設備としては、バタワース・ポンプ、ジー・エス・ポンプ、エマージェンシー・ファイヤー・ポンプ、炭酸ガス消火装置、泡沫消火装置及び蒸気消火装置を備え、炭酸ガス消火装置の制御は、船橋及びその下方カーゴ・コントロール・ルームの2箇所、泡沫消火装置の制御は、上甲板上11箇所それぞれ行うようになっていた。また、移動式のものとして、炭酸ガス消火器4個及び泡沫消火器34個を各所に配していた。

6 E株式会社とパンフィック・アレス

E株式会社は、外国船籍の船舶を用船して往航雑貨及び鋼材、復航木材などの輸送に従事するとともに、日本国内各港に寄港する外国船の船舶代理業を行っていたものであるが、昭和48年11月Iと用船契約を締結し、パンフィック・アレスを期間5箇年として用船した。同船の乗組員は、総数29人台湾在籍者で、船長Jは、リベリヤ共和国船長の免許を受けていた。昭和49年7月K株式会社が同船を前示乗組員のまま、期間6箇月として再用船したが、海務関係資料の配付など同船の運航管理については、終始E株式会社がこれにあたっていた。

7 衝突までの運航経過

雄洋丸は、前示のとおりライト・ナフサ20, 831キロトン、プロパン20, 202キロトン、ブタン6, 443キロトン合計47, 476キロトンを積載し、船首、船尾ともに12.00メートルの喫水をもって、昭和49年10月22日午後4時（現地標準時）サウジアラビア王国ラストヌラを発し、京浜港川崎区にいたる航行の途、翌2月9日午前10時10分（日本標準時、以下同じ。）ごろ伊豆大島燈台の北西方約2海里のところにおいて、A受審人は、昇橋し、針路を54度に定め、機関を約16ノットの全速力にかけ、船首12.00メートル船尾11.85メートルの喫水をもって進行中、同時50分ごろ第3管区海上保安本部から無線通信により、「視界不良のため貴船の航路進入を禁止する」との指示を受け、そのまま続航しているうち、同11時45分ごろレーダで、釧埼を左舷正横5.5海里ばかりに並航し、機関用意を令したが、間もなく入航禁止解除の通報があったので、機関を種々に使用して浦賀水道航路南口に向け進行した。

同日午後0時20分ごろ浦賀水道航路中央第2号燈浮標から180度1海里付近において進路警戒船おりおんと会合し、海上交通安全法第27条及び同法施行規則第22条の各規定による標識、すなわち、巨大船であることを示す黒色円筒形の形象物及び危険物積載船であることを示す第1代表旗の下にB旗を船橋上方に掲げるとともに、レーダ・マスト上に点滅する紅燈1個を掲げ、当直中の二等航海士L（免許甲種一等航海士）のほか、受審人B及び受審人Cも昇橋し、主としてL航海士がレーダ看守に、B受審人がおりおんとの連絡に、C受審人がエンジン・テレグラフの操作にそれぞれあたり、また、操舵中の甲板手のほかに甲板員1人が見張りに立ち、正船首よりわずか右舷約1,000メートルのところにおりおんを位置させて続航し、同時30分ごろ同燈浮標を左舷側400メートルばかりに通過したとき、機関を約10.7ノットの半速力にかけ、その後短時間港内全速力としたほか半速力のまま、浦賀水道航路の右側をたどって北上した。

同1時5分ごろ浦賀水道航路中央第5号燈浮標を左舷側150メートルばかりに通過し、間もなく針路を徐々に右転して中ノ瀬航路に移り、同時9分半ごろ機関を14ノット弱の港内全速力とし、やがて針路をいったん19度に定め、同時18分ごろ中ノ瀬航路第2号燈浮標を左舷正横200メートルばかりに並航し、おりからの逆風潮の影響に、浅水域における速力の減少も加わって約12.6ノットの航力となったが、そのとき、視程約2海里で、おりおんとの距離は約700メートルに縮まっていた。

A受審人は、本船の港内全速力がおりおんの全速力よりも勝っていることを知っていたが、中ノ瀬航路では速力の制限はないし、一方通行であるから大型船が反航船として航路内に入ってくることもあるまいと考え、港内全速力のまま続航し、同1時20分ごろ右舷側200メートルばかり隔てたところをM株式会社所有高千穂丸（総トン数9,536トン）が追い越してゆき、同船が遠ざかるのを待って基準針路21度に定め、同時24分ごろ中ノ瀬航路第3号燈浮標を左舷正横200メートルばかりに並航したとき、おりおんとの距離は、さらに縮まり、400メートル弱となった。

中ノ瀬航路で反航船に行き会うおそれはないにせよ、木更津航路からの出航船があれば、これと中ノ瀬航路北口付近で出会うことがありうるから、木更津航路からの出航船の有無を確かめることが肝要であり、そのためには、レーダ看守を励行するとともに、おりおんを前方1,000メートル前後のところに配して進路警戒船として十分に活用すべきところ、A受審人は、レーダについていたL航海士に対し特別の指示を与えることなく、また、減速することもなく、依然港内全速力のまま進行し、ますます

おりおんとの距離を縮めていった。本船には、レーダを2基備えているが、1基ずつ交互に使用するのが例であって、当時左舷側のものを使用していた。

同1時25分ごろレーダで、右舷船首およそ3海里ぐらいにパシフィック・アレスの映像を認めうる態勢にあったが、A受審人は、L航海士からなんら報告がないまま、これに気づかず、同時30分少し過ぎ中ノ瀬航路第5号燈浮標を左舷正横200メートルばかりに並航し、本船船橋の右舷正横100メートルばかりのところにおりおんを見る態勢となったとき、同船に対し、B受審人を介してそのままの態勢で同航するよう指示を与えた。

同1時31分少し過ぎ船橋前部中央で操船指揮にあっていたA受審人は、L航海士から右舷に横切り船がある旨の報告を受け、右舷船首38度弱1.5海里ばかりのところにパシフィック・アレスを視認し、自らコンパスでその方位を測るとともに、右傍らにいたC受審人に「あの船は錨を入れているか」と尋ね、C受審人は、ただちに双眼鏡でのぞき、相手船が船首で波を切って航行中であることを確かめ、その旨を報告し、同時32分ごろA受審人は、汽笛長音一回をC受審人に吹鳴させ、相手船の避航を期待しながら、コンパスで相手船の方位を看守していたところ、その方位に明確な変更が認められないと感じ、また、相手船が東京湾中ノ瀬D燈浮標にほぼ向首しており、両船の針路が中ノ瀬航路北境界線より外方で交差しているものと判断した。

同1時33分ごろ右舷船首ほぼ39度1海里ばかりのところに相手船を見る態勢となったが、A受審人は、まだ余裕があるものと思い、すみやかに機関を停止、後進に令してゆきあしを減殺する措置をとることなく、なおも相手船の動静を見きわめようとして続航しているうち、ようやく不安を覚え、同時33分半機関半速力前進、同時34分微速力前進、同時34分半停止を令し、その間相手船においても針路を転ずるなり、機関を後進にかけるなりして遅讓の措置をとってくれるものと期待していたところ、その気配がなく、危険を感じ、同時36分少し前右舷船首間近に相手船が迫ったとき、全速力後進に令するとともに汽笛短音3回を吹鳴し、同時36分A受審人自らエンジン・テレグラフを操作して重ねて全速力後進に令したが、同1時37分少し前船首がほぼ25度を向き、およそ9ノット強の前進惰力をもっているとき、中ノ瀬航路第7号燈浮標からほぼ76度290メートルばかりの地点において、パシフィック・アレスの船首が雄洋丸の右舷側前部（船首端から約30メートル後方で、レザーブ・タンク後端付近）にほぼ直角に衝突した。

当時天候は曇で、もやがかかり、視程約2海里、北北東3の風が吹き、潮候はほぼ高潮時で、衝突地点付近では、約0.3ノットの西南西流があった。

おりおんは、横須賀港久里浜を基地として進路警戒業務に従事していたものであるが、9日午前11時ごろ受審人Fは、霧のため浦賀水道航路が入航禁止となっていることを知り、このことを雄洋丸に知らせようとして出航予定を早め、船首船尾とも1.40メートルの喫水をもって、同時25分同基地を発し、浦賀水道航路南口に向かい、同時40分ごろ浦賀水道航路第1号燈浮標付近にいたり、雄洋丸の来着を待っているうち、トランシーバーで同船と連絡がとれ、他方基地から入航禁止解除の連絡があったので、その旨を同船に伝え、同日午後0時20分ごろ同船と会合し、同時27分半ごろ同航路中央第1号燈浮標を左舷側500メートルばかりに通過し、同船から特に指示があったわけではないが、いつもの例にならい、同船の前方約1,000メートルのところに位置し、機関を全速力よりやや低い速力として同距離を保ちながら、進路警戒にあたった。

同1時2分半ごろ浦賀水道航路中央第5号燈浮標を左舷側200メートルばかりに通過し、間もなく針路を右転して中ノ瀬航路に向かい、同時5分ごろF受審人は、雄洋丸が同燈浮標を通過した旨をおりから哨戒中の巡視艇さぎりに報告し、同時16分ごろ中ノ瀬航路第1号燈浮標を左舷側300メートルばかりに通過したとき、針路を21度に定め、雄洋丸に追いつかれる傾向にあったので、機関を全速力にかけ、約11ノットの航力で続航した。

おりおんの乗組員は、F受審人と機関長N及び一等機関士Oの3人で、当時F受審人が遠隔操縦による機関操作をしながら操船指揮をとり、N機関長が見張りにあたり、O機関士が操舵中であつた。また、本船のレーダは、P製FRA、出力10キロワット、6段切替、7インチ、24海里レンジであつて、3人とも本器の取扱に慣れていた。F受審人は、浦賀水道航路から中ノ瀬航路に移るころ、レーダをのぞき、前方に警戒すべき航行船舶の映像が見あたらないのを確かめたのち、レーダ看守をN機関長にまかせ、N機関長は、主として3海里レンジでレーダ看守にあたっていたが、パシフィック・アレスの映像をとらえられないうち、雄洋丸との接近にともなうレーダ干渉のため、映像の判別が困難となり、同1時30分少し過ぎ中ノ瀬航路第5号燈浮標を左舷正横300メートルばかりに並航し、雄洋丸に追いつかれたころ、レーダ看守をやめ、もっぱら肉眼による見張りを行うことにし、F受審人は、雄洋丸からの指示に従い、その態勢のまま同航した。

同1時31分少し過ぎF受審人は、右舷船首38度弱1.4海里ばかりのところパシフィック・アレスを視認し、その動向を注視しているうち、雄洋丸に接近するおそれがあると感じ、パシフィック・アレスの注意を喚起するため、モーター・サイレンを連続吹鳴しながら針路を右転し、同船の前路に向け進行したが、同船に避航の気配がなく、同時36分少し過ぎ右舷船首近距離に迫ったパシフィック・アレスと左舷正横間近の雄洋丸との衝突が避けられない状況となったとき、自船の危険をも感じて退避するため、右舵一杯をとったところ、間もなく前示のとおり衝突した。

また、パシフィック・アレスは、鋼材14,835キロトンを積載し、船首8.30メートル船尾9.26メートルの喫水をもって、水先人R水先のもとに、9日午後0時35分木更津港新日本製鉄東岸壁第2号を発し、アメリカ合衆国ロスアンゼルスにいたる航行の途、同時58分少し前木更津港第11号、第12号両仮設燈浮標間のほぼ中央を通過したとき、R水先人は、針路を300度に定め、機関を約9ノットの半速力にかけ、航路のほぼ中央をたどって進行し、同1時10分ごろ木更津港第4号燈浮標から100度600メートルばかりのところにおいて、機関を6ノット弱の微速力に減じ、同時17分ごろさらに5ノット弱の極微速力とし、J船長に対し、使用中の海図に木更津港口第1号、第2号両燈浮標の記載が欠けていたので、この点を指摘し、前方に見えた2個の燈浮標を指差しながら、「あれが木更津港口第1号、第2号である、視界があまりよくないから注意して行くように」と助言して下橋し、同時20分ごろ木更津港第2号燈浮標から350度270メートルばかりのところにおいて離船した。

当時J船長ほか二等航海士、三等航海士及び操舵員の3人が在橋し、一等航海士ほか1人が船首の配置についていた。また、使用中の海図は、海上保安庁刊行の第1062号で、木更津港口第1号、第2号両燈浮標が記載されていなかったが、中ノ瀬航路及び付近の各燈浮標は、すべて現状どおり記載されており、東京湾中ノ瀬D、C、B及びA各燈浮標からいずれも四方へ約500メートル隔てた地点を順次に結ぶ針路線が鉛筆で記入されていた。

同1時25分ごろレーダで、左舷船首およそ3海里ぐらいに雄洋丸の映像を認めうる態勢であつたが、

その前後においてJ船長は、機関を半速力に復し、同時28分ごろ木更津港口第2号燈浮標を左舷側200メートルばかりに通過したころ、ほぼ290度の針路とし、おりからの風潮の影響で2度ばかり左方に圧流されながら進行中、同時29分少し過ぎ左舷船首ほぼ53度2海里ばかりのところ、雄洋丸を視認しうる状況となり、そのまま続航すれば、中ノ瀬航路北境界線の北方わずか200メートルばかりのところ、相手船の針路線上を横切ることとなるが、針路を右転して同航路北口を十分隔てた迂回する針路とするなり、機関を停止して相手船の航過し終わるのを待つなりの措置をとらなかった。

その後相手船の方位に明確な変更が認められないまま、両船互いに近寄ったが、J船長は、見張り不十分のため相手船の来航に気づかなかったか、あるいは、レーダか肉眼で相手船の来航に気づきながら、横切り船の航法規定により、自船が保持船の立場にあると判断したか、そのいずれかの理由で避航の措置をとることなく続航し、同1時36分ごろ左舷船首間近に相手船が迫ったとき、機関を全速力後進に令し、次いで右舵一杯を命じたが、機関が後進にかかった直後、船首がほぼ295度を向き、およそ8ノットの前進惰力を持ち、前示のとおり衝突した。

8 火災発生以後の救助、消火などの模様

雄洋丸は、レザーブ・タンク後部にあたる右舷側外板に大破口を生じ、衝突と同時に積荷のナフサに引火して黒煙に包まれた火炎が高く噴き上げ、たちまち右舷側海面が火の海となるとともに、パシフィック・アレスの船首楼から上甲板、船橋へと火が移っていった。A受審人は、火炎が噴き上がったのを見て、B、C両受審人に命じて炭酸ガス消火装置の弁を開放させ、おりおんに対し、海上保安部に連絡するよう依頼し、相手船から引き離すためしばらく全速力後進をつづけ、同1時43分機関を停止し、船首錨投下を命じたが、熱気のため船首楼に近寄れず、投錨を断念し、そのころ火勢はいよいよ強く、右舷救命艇も炎上し、レザーブ・タンクに隣接するタンクが爆発する危険を感じ、間もなく総員退船を命じ、乗組員は、海に飛び込み、あるいは、左舷救命艇、おりおん及び巡視艇に移乗して脱出し、A受審人は、甲板長Sとともに船橋にとどまっていたところ、巡視艇からの退船勧告もあって、同2時5分ごろ全員退船したことを見届けたうえ脱出し、乗組員総数38人中、33人は救助されたが、一等航海士T（当32才）、二等航海士L（当28才）、甲板手U（当46才）、同V（当37才）及び同W（当26才）の5人ができ死し、また、C受審人ほか6人が熱傷または擦傷を負った。

船体は、炎上しながら中ノ瀬付近を南西方に漂流し、消防艇6隻及び引船10隻による消火活動も効なく、同4時40分ごろ大爆発を起こし、なおも火勢を増して漂流をつづけ、同8時20分ごろ横須賀港に近づいたとき、東京湾中部の安全な場所に引航する準備にとりかかり、同9時26分ごろ横須賀港東北防波堤東燈台から63度1.3海里ばかりの地点において引船2隻による引航が開始され、同11時36分ごろ中ノ瀬航路第4号燈浮標から120度1.5海里ばかりのところ、船首を北北東方に向けて乗り揚げたが、その後も爆発を繰り返しながら炎上をつづけ、同月18日第3管区海上保安本部長から海上交通安全法第33条の規定に基づく除去命令が出され、翌々20日午前8時20分ごろ引き降ろし作業に成功し、東京湾外に引き出され、海上自衛隊の艦艇及び航空機による砲、爆、雷撃が加えられ、同月28日午後6時47分ごろ北緯33度40分東経145度55分、水深6,000メートルのところ、沈没した。

おりおんでは、衝突直後F受審人がブイ・エッチ・エフで、横浜海上保安部を呼び出し、「中ノ瀬7番ブイで雄洋丸と外国船が衝突、火災発生」と急報し、了解の返答があつて間もなく、雄洋丸から海上

保安部への連絡依頼があったが、すでに連絡済みと回答した。その後おりおんは、雄洋丸の左舷船尾付近で、同船乗組員の救助にあたり、15人を収容し、爆発の被害から免れるため、同船から離れて待機しているうち、9日午後1時46分ごろ巡視艇さざりが到着し、その指示にしたがい、救助及び消火活動にあたった。

また、パシフィック・アレスは、船首部を圧壊大破し、衝突直後機関を停止したが、雄洋丸から吹き出した火炎を船首楼から上甲板全般にわたって浴び、瞬時にして全船火炎に包まれる大火災となった。二等機関士Xは、機関室内主機7番シリンダ後側において衝突の衝撃で転倒し、起き上がったとき、機関室内に黒煙が入り込むのを認めるとともに、火災と叫ぶ声を聞き、急ぎ制御室に赴き、ボイラの火を止め、水に浸したタオルを口鼻にあてたうえ、ボイラ掃除用マスクをつけ、懐中電燈を持ち、停電となった機関室から上がろうとしたが、火炎と黒煙のため脱出することができず、やむなく制御室に戻り、床に座っているうち失心し、やがて意識を取り戻したときにはすでに夜間で、下火となっており、甲板上に出て懐中電燈を振りながら救助を求め、10日午前4時35分ごろ引船夏島丸に発見救助され、びらん性ガス吸入、接触による肺炎、気管支炎などにかかっていたが、26日間の入院加療の結果全治した。乗組総数29人中、X機関士のほかに生存者はなく、船長J（当47才）ほか27人が焼死またはでき死した。

船体は、炎上しながら中ノ瀬付近を西南西方に漂流し、消防艇及び引船による消火活動が効を奏して9日午後5時10分ごろ部分的な内部燃焼を残すのみとなり、同6時30分ごろ本牧防波堤燈台から185度3.9海里ばかりの地点において引航が開始され、同10時45分ごろ扇島シーバース北東端から131度2.7海里ばかりの地点に投錨し、上部構造物の可燃物のすべてを焼きつくし、翌10日午前5時30分ごろ鎮火し、その後横須賀港係船浮標C3に転係され、積荷を瀬取りしたうえ、修理のため尾道に回航された。

（原因判断及び法令の適用）

1 航法の適用

本件発生当時もやのため視程約2海里で、視界がやや狭められた状況にあった。そこで、まず、霧中航法の規定が適用されるか、どうかについて検討する。本件発生地点付近は、海上交通安全法の規定が適用される海域で、その東方は、港則法の規定が適用される区域に隣接する。すなわち、両船間に見合関係が生ずるころ、雄洋丸は、中ノ瀬航路を航行中であり、パシフィック・アレスは、木更津航路を出航し終わって中ノ瀬航路北口付近に向け進行中であつた。このような場合、両船とも港内全速力をこえる速力で進行することは考えられない。そして、このことは、視界の広狭に関係なく行われるべきことで、霧、もや発生以前の問題である。これを前提とすれば、視程2海里の場合、両船の各停止距離など運動力を考慮し、見合関係を生じてからでも衝突を回避する十分な余裕があるものと認められる。また、当時視界不良による航路航行の禁止はなく、海上交通安全法の航法規定遵守上妨げとなるものはなんらなかったものであり、もし、霧中航法の規定が適用されとなれば、海上交通安全法の航法規定、とくに第3条の規定などの適用が困難となる。したがって、本件は、海上衝突予防法第15条及び第16条の各規定を適用する余地はない。

次に、海上交通安全法第3条第1項の規定か、海上衝突予防法第19条の規定か、それとも同法第29条の規定に基づく船員の常務かいずれによって律せらるべきかについて判断する。雄洋丸においては、

衝突の5－6分前右舷船首38度弱1.5海里ばかりに相手船を初認し、このとき、パシフィック・アレスにおいても、左舷船首ほぼ53度1.5海里ばかりに相手船を視認しうる態勢にあったのであり、その後両船互いに相手船の方位に明確な変更が認められないまま近寄ったもので、衝突のおそれがある関係にあったことは明らかである。

ところで、雄洋丸は、航路をこれに沿って航行している船舶であるが、パシフィック・アレスは、航路外を航行中の船舶であって、航路外から航路に入り、航路から航路外に出、若しくは航路を横断しようとし、または航路をこれに沿わないで航行しているものに該当しないから、本件は、海上交通安全法第3条の規定は適用されない。航路の境界は、海上衝突予防法第25条にいう狭い水道の場合と異なり、明文の規定をもって明確に定められているのであり、海上交通安全法第3条の適用については、類推または拡張解釈は許されない。

それでは、海上衝突予防法第19条の規定はどうかについて検討する。およそ、航法規定の適用は、見合関係が生じたときに開始され、これによって定まった権利義務の関係は、その後の状況の変化によって左右されることのないのが原則である。雄洋丸において、相手船を初認したのは、衝突の5－6分前、距離1.5海里ばかりで、当時の視程約2海里と合わせ考え、この時点は、見合関係を生じて間もないときである。このときの両船の関係は、互いに進路を横切り衝突のおそれがある場合である。しかしながら、パシフィック・アレスは、航路外を航行中で、行動の自由を制約されていないのに反し、雄洋丸は、中ノ瀬航路内を航行中であって、同航路をこれに沿って北行すべきことを、海上交通安全法第4条及び第11条第2項、同法施行規則第3条などの各規定により義務づけられ、行動の自由を制約されている。同法第4条には、「海難を避けるため又は人命若しくは他の船舶を救助するためやむを得ない理由があるときは、この限りでない」との但書の規定があるが、これは、海上衝突予防法第21条但書、第27条及び第29条の各規定に基づく、いわゆる臨機の処置をとる段階で考慮されるべきことであり、ここでいう航法の適用にあたって考慮されるべきことではない。このように行動の自由を制約されている雄洋丸には、同法第19条の規定による避航義務を負わせることはできない。そして、その後雄洋丸が航路の北境界線から航路外に出たからといって、その時点において同条の規定が適用されるということにはならない。衝突時雄洋丸船尾がわずかながら航路の北境界線にかかっていたのであるが、仮に、パシフィック・アレス側の主張するように、航路の北境界線から航路外へ600メートルほど進出して衝突したものとしても、同様のことがいえる。また、雄洋丸が航路内を航行しているときは、海上交通安全法第3条第1項の規定により、パシフィック・アレスが、避航義務を負い、雄洋丸が航路の北境界線を通過して航路外に出たとたん、海上衝突予防法第19条の規定により、雄洋丸に避航義務が移るといようなことにもならない。したがって、本件は、海上衝突予防法第19条の規定も適用されない。

以上述べたところにより、本件は、海上交通安全法第3条の規定も、海上衝突予防法第19条の規定も適用されないのであって、同法第29条の規定に基づく船員の常務によって衝突を回避すべき場合である。すなわち、両船間に見合関係が生じたとき、雄洋丸は、航路をこれに沿って航行中であるから、ただちに避航の措置をとる要はなく、危険が切迫した段階で、臨機避讓の措置をとることになるが、パシフィック・アレスとしては、雄洋丸が航路を出てから他船を避航しうる十分余裕のある距離の範囲内に進入しないことが船員の常務として要求され、そのためには、針路を右転して航路の出口を十分隔てた迂回する針路とするなり、機関を停止して同船の航過し終わるのを待つなどの措置をとるべきところ

であって、パシフィック・アレスに避航義務がある。

2 衝突の原因

本件は、海上交通安全法施行後わずか1箇年余で、同法に十分なじまない時期に発生していること、木更津航路からの出航針路が中ノ瀬航路北口に向いていること、事件当時木更津港沖燈浮標が設置されておらず、中ノ瀬航路北口付近における航法についての具体的な行政指導がなされていなかったこと、もやのため視界がやや狭められた状態であること、雄洋丸が巨大船で、しかも、危険物積載船であること、外国船であるパシフィック・アレスが水先人を下船させた後であることなど幾多の悪条件のもとで発生している。とくに、航路関係では、木更津航路からの出航船が中ノ瀬航路を横切ることになれば、海上交通安全法第3条の規定の適用を受け、同出航船に避航義務があることが明確となり、また、木更津航路からの出航船が中ノ瀬航路北口の外方遠距離のところを通ることになれば、中ノ瀬航路を北上する船舶にとっては、航路外に出てからでも避航の措置をとる余裕ができるわけであるが、木更津航路からの出航船が中ノ瀬航路北口の外方600メートル程度のところを通るのでは、海上交通安全法第3条、海上衝突予防法第19条など定型的航法規定を適用することができなくなるという特殊事情がある。

そこで、まず、パシフィック・アレスのとった措置について検討する。パシフィック・アレスでは、見合関係を生ずる前からレーダにより、雄洋丸が中ノ瀬航路を北上中であることを知りえたのであるから、この段階で針路を右転して同航路北口を十分隔てた迂回する針路とすることが望ましいところであったが、見合関係を生じてからでも衝突を回避する十分な余裕があったのである。衝突の約7分前左舷船首2海里ばかりのところに雄洋丸を視認しうる状況となったとき、針路を右転するなり、機関を停止するなりして前示のような避航措置をとるべきところ、その措置をとることなく、同航路北口に著しく接近する針路のまま、雄洋丸の前路に進出したのであって、パシフィック・アレスのこの不当運航が衝突の主たる原因である。

次に、雄洋丸のとった措置をみるに、A受審人は、衝突の約5分前右舷船首1.5海里ばかりのところにパシフィック・アレスを初認し、衝突の3分あまり前両船間の距離1海里弱となったとき、半速力に減じ、その後微速力、停止とし、衝突の1分たらず前全速力後進に令している。この場合、転舵による避譲は危険をとまなうおそれがあり、ゆきあしを減殺する方法のみで衝突を避けようとしたのは妥当な運用である。しかしながら、自船が港内全速力14ノット弱で進行中であること及び巨大船で、しかも、危険物積載船であることを考慮すれば、衝突の4分たらず前両船間の距離1海里ばかりとなった時点において、まず、機関を停止に令し、ついで後進とすべきところであって、A受審人のとった避譲措置は緩慢といわざるをえない。相手船を初認してから避譲に着手すべき時機まで2分間たらずで、この間に相手船の動静を見きわめてとるべき行動を判断し、しかるのちに実行に移すのであるから、十分な時間的余裕があったとはいいがたいが、たとえ短時間の看守であっても、相手船の方位に明確な変更が認められない以上、近距離に追った相手船に避航の気配がないときは、ただちに機関を停止して避譲の処置をとるべきものであって、ひたすら相手船の避航を期待しながら、その動静を見守っていて、自船が避譲の処置をとる時機を失したことは、容認できない。それに、当時の視程は、約2海里であり、レーダ看守を励行し、見張りを十分に行えば、より早期に相手船を発見しえたのである。また、進路警戒船を前方に配置し、これを活用すれば、さらに早期に発見しえたのであり、このためには、港内全速力では過大で、適宜減速すべきところであった。このように、レーダ看守及び進路警戒船の活用が十分

であれば、2海里をこえる距離から相手船の存在を知り、2海里のところまで船体を視認したのであり、低速力であることと相まって十分な時間的余裕をもって適切な処置がとれたものと認められる。したがって、A受審人のレーダ看守及び進路警戒船の活用不十分と臨機避讓の処置緩慢との過失は、衝突の原因となる。

最後に、おりおんのとった措置をみるに、雄洋丸と接近してからはレーダ干渉のため映像の判別が困難となったのであり、それ以前中ノ瀬航路第3号燈浮標付近を航行中、レーダ看守を十分に行えば、パシフィック・アレスの映像をとらえられたかも知れないが、装備レーダの性能、乗組員の現状などに徴し、F受審人にレーダ看守不十分の過失があったとは認めない。

3 受審人に対する懲戒

本件では、多数の人命が失われ、雄洋丸は全損に帰し、パシフィック・アレスは全焼し、結果は、きわめて重大である。しかしながら、前示のとおり、本件は、幾多の悪条件のもとで発生したばかりでなく、パシフィック・アレス側の不当運航が主因をなしている。これらの事情をも考慮して、A受審人の所為に対しては、業務停止1箇月が相当である。

4 結論

本件衝突は、海難審判法第2条第1号及び第2号に該当し、パシフィック・アレスにおいて、木更津航路を出て東京湾外に向かうため、木更津港口第2号燈浮標付近を西行中、左舷船首2海里ばかり、中ノ瀬航路内を他船が北上していた場合、針路を右転して同航路北口を十分隔てた迂回する針路とするなり、機関を停止して他船の航過し終わるのを待つなりの措置を講ずべきところ、その措置をとることなく、同航路北口に著しく接近する針路のまま、他船の前路に進出した不当運航に因って発生したが、受審人Aが、巨大船で、しかも、危険物積載船である雄洋丸を運航して、中ノ瀬航路を北上する場合、木更津航路から出航する他船があれば、中ノ瀬航路北口付近で出会うことがありうるし、もやのため視界がやや狭められていたから、他船の有無を確かめるため、レーダ看守を励行するとともに、適宜減速し、進路警戒船を前方に配置して十分活用すべきところ、これらを怠り、他船の来航に気づくのが遅れたばかりでなく、臨機避讓の処置緩慢であった同人の運航に関する職務上の過失も本件発生の一因をなすものである。

衝突後の措置について不当な点はない。

受審人Fの所為は、レーダ看守不十分のきらいはあるが、過失と認めない。

受審人B、同C、指定海難関係人D株式会社及び同E株式会社の各所為は、本件発生の原因とならない。

本件発生後、中ノ瀬航路第8号燈浮標から21度2、500メートルのところの木更津港沖燈浮標が設置されるとともに、木更津方面からの出航船は、中ノ瀬航路の北端から1、500メートル以上離れて航行するよう具体的な行政指導がなされてはいるが、中ノ瀬航路北口付近における船舶航行の安全確保につき、なお改善すべき余地がある。

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。

よって主文のとおり裁決する。

(参考) 原審裁決主文 (昭和50年5月23日横審言渡)

本件衝突は、受審人Aの運航に関する職務上の過失及びパシフィックアレスの不当運航に因って発生したものである。

Aの甲種船長の業務を1箇月15日停止する。