

昭和51年第二審第31号
汽船栄光丸乗揚事件〔原審横浜〕

言渡年月日 昭和54年8月30日

審判庁 高等海難審判庁（松本金十郎、岡辺康荘、佐藤鉄郎、諏訪欣二、久保田季廣）

理事官 乗田道雄、君島通夫

損 害

フォアピークタンク船底外板破口凹損、第1番第2番貨油倉船底外板凹損、内部要材曲損、コリジョンバルクヘッド破損原油流出

原 因

船員の常務違反

二審請求者 理事官君島通夫

主 文

本件の海難原因は、行会い船において航海の一般原則が守られなかったことである。

受審人Aを懲戒しない。

受審人Bを懲戒しない。

理 由

（事実）

船種船名 汽船栄光丸

総トン数 115,667トン

重量トン数 231,799トン

長 さ 309.68メートル

幅 50.80メートル

深 さ 25.90メートル

受 審 人 A

職 名 船長

海技免状 甲種船長免状

船種船名 機船えすこうとくいん

総トン数 103トン

受 審 人 B

職 名 船長

海技免状 乙種一等航海士免状

事件発生の年月日時刻及び場所

昭和50年6月4日午前8時16分

東京湾中ノ瀬

栄光丸は、原油215,867ロング・トンを積載し昭和50年5月14日午後4時45分（現地時刻）イランのカーグアイランドを発し、千葉港に向かった。

受審人Aは、東京湾にさしかかる前に喫水を船首19.17メートル船尾19.24メートルに調整し、6月3日朝入港に関する連絡事項を諸関係先に通報し、翌4日午前6時（日本標準時、以下同じ。）少し前霧のため視界がやや狭められたので、入航用意を令し、機関を港内全速力の回転数（65回転、12.6ノット）とし、見張員を配置につけ、霧中信号を吹鳴しながら浦賀水道航路南口に接近し、すでに待機していた進路警戒船えすこえとくいんを自船の左舷船首0.7海里に、同おりおん1号を同右舷船首0.6海里にそれぞれ配備し、同7時20分浦賀水道航路中央第1号燈浮標を左舷側300メートルばかりに通過して、同航路に沿う0度（真方位、以下同じ。）の針路とし、11ノットばかりの航力で進行した。同時37分ごろ同航路中央第2号燈浮標を左舷側300メートルばかりに通過して325度の針路に転じ、同時56分すぎ第2海堡燈台を右舷側680メートルばかりに通過したが、A受審人は、当時中ノ瀬航路内には水深19メートルの沈船があり、喫水16メートル以上の船舶は当分の間中ノ瀬航路を航行しなくてもよいことになっていたもので、自船の喫水が20メートル近くあることから、今回も水深に余裕のある中ノ瀬西方海域を航行することにして続航し、浦賀水道航路中央第6号燈浮標の手前1,000メートルばかりにさしかかった同8時2分ごろ徐々に右転を開始し、同燈浮標を左舷側350メートルばかりに通過して針路を350度としたとき、レーダによりイースタン・パルマス（以下パルマスという。）の映像を正船首2.9海里ばかりに認めたので、同時4分ごろ東京湾中ノ瀬A燈浮標（以下、東京湾中ノ瀬各燈浮標については、その名称中の東京湾中ノ瀬を省略する。）西方約380メートルを通過する355度の針路とした。

ところで、第3管区海上保安本部では、中ノ瀬西方海域における交通の安全を図るため南下船は、同瀬西側の各燈浮標を1,000メートル以上離して航行するよう指導しており、このことは北上船と互いに左舷を対して安全に航過することになるのであるが、浦賀水道北口からA燈浮標までの距離は1.5海里弱にすぎないので、同航路右側を出てのち中ノ瀬近くを北上しようとする船舶が前路に南下船を認めた場合にはその動向についての判断に迷い、衝突の危険性が大きく、特に行動の鈍重な深喫水の巨大船にあってはとるべき措置に窮するおそれがあった。

かかる状況の下で、A受審人は、前示針路速力のまま進行中、浦賀水道航路中央第6号燈浮標通過後3分ばかり経過した同8時7分ごろほぼ正船首約2海里に双眼鏡により、ようやくパルマスの船影を認め、しばらくして、その左舷を見せている状況から、同船とは左舷を対して航過しうる態勢であったのでそのまま続航した。

一方、えすこえとくいんにおいては、おりおん1号が同航路北口を通過後A受審人から警戒業務を解除されたのち、受審人Bが自船を栄光丸のほぼ進路線上約0.7海里のところ占有させ、霧中信号を

吹鳴しながら警戒業務を続行中、同時7分ごろほぼ正船首方約1.3海里にパルマスを認め、栄光丸との連絡で左舷対左舷で替わすことになったので、パルマスにその旨を伝えるため、機関の回転数を1,300回転に上げ、14ノットばかりの速力とし、少し右転してパルマスの左舷船首部から注意喚起信号を連吹しながらこれに接近した。

ところで、外国船に対する意思伝達方法には統一されたものはなかったが、言葉の使用が不自由であることから、手信号によりこれをせざるを得なかったので、B受審人は、同時9分半ごろパルマスに500メートルばかりに近づいたとき船橋の左舷側に出て、左手を前方水平にあげ、左方に4、5回水平に後方に振り、右転の要請をしたところ、同船は期待に反し急に左転を開始した。

A受審人は、左舷対左舷で航過する自船の意図がえすこうとくいんからパルマスに伝えられているものと思っていたところ、同8時10分少し前A燈浮標から216度700メートルばかりの地点で左舷船首3度1海里ばかりにパルマスを認めるようになったとき、同船が意外にも前示のように左転を始め、自船の方に向首する態勢を示したので、衝突の危険を感じ、第拾雄洋丸の衝突事故のような悲惨な結果を防止するためには、なんとしても衝突だけは避けなければならないと考え、激右舵、機関停止、全速力後進を令したところ、辛うじて衝突は回避できたが、すでに中ノ瀬の浅所に著しく接近していた。このため同受審人は、乗揚げを避けるよう、同時11分半ごろ激左舵、全速力前進を令したが及ばず、同時16分ごろA燈浮標から9度0.5海里ばかりの地点において船首が349度を向いたとき船首船底を乗揚げた。

当時、天候は霧模様で視程は1.5海里ばかり、風力2の北風が吹き、潮候は上げ潮の初期で、乗揚地点付近にはほとんど潮流がなかった。

パルマスは、リベリア共和国モンロビアに船籍港を定め、C株式会社所有の総トン数3,011トンの貨物船で、Dが船長として乗組み、雑貨5,218トンを積載し、同日午前6時55分京浜港横浜区高島C岸壁を発し、シンガポールに向かった。同7時37分横浜航路第1号燈浮標から105度1,000メートルばかりの地点を通過し、176度の針路に定め、当時視界が狭められていたので、D船長は、霧中信号を吹鳴しながら、機関を半速力にかけ7.8ノットばかりの航力で進行し、同8時ごろB燈浮標から335度820メートルばかりの地点で針路を180度に転じた。

ところで、D船長は、中ノ瀬西方海域においてはD、C、B各燈浮標を左に見て南下する船舶がこれらの燈浮標を1,000メートル以上離して航行するよう要請した前示第3管区海上保安本部による中国文の通報を発航前に受けていたのであるから、浦賀水道航路北口に向かうにあたり、北上する船舶との行会いを考慮し、あらかじめB燈浮標を十分離して進行すべきところ、同燈浮標に接近する針路のまま続航し、同8時3分ごろ同燈浮標を左舷側350メートルばかりに通過し、浦賀水道航路北口に向首して進行した。同時7分ごろD船長は、左舷船首6度2海里ばかりに、レーダで栄光丸の映像を認め、同時9分ごろ左舷船首約10度800メートルばかりにえすこうとくいんを、更にその後方に栄光丸の船影をそれぞれ視認し、まもなくえすこうとくいんの注意喚起信号を聞き、同船の船橋で手を振っているのを見たがこれを左転の合図ととり、同時10分少し前栄光丸が左舷船首8度1海里ばかりとなったとき、左転すれば同船の前路を塞ぐことになるのであるから右転して左舷を対して航過するよう進行すべきであったのに左舵を令した。しばらくしてD船長は、栄光丸が右転したのを認めたがそのまま左転を続け、同時24分ごろ1回転して浦賀水道航路に向け続航し、その後栄光丸が乗揚げたことを知った。

乗揚後、船底に損傷を受けて原油が流出しはじめたので、A受審人は、このことを関係先に連絡すると同時に流出原油の拡散防止と油処理のため両警戒船の援助を得てオイル・フェンスを展開し、油処理剤を散布するとともに、タンク内の油をシフトして流出を防ぎ、のち瀬取りをして船体を浮上させ、翌5日午前11時38分ごろ引船により引出しA燈浮標から291度1.2海里ばかりの地点に投錨し、残油を全部瀬取りした。

乗揚の結果、フォアピークタンク船底外板に長さ4メートル幅1.5メートルばかりの破口を伴う凹傷を、また第1番、第2番貨油倉の船底外板に凹傷を生じて内部要材を曲損し、コリジョンバルクヘッドが破損して原油181ロング・トンが流出した。

(原因判断)

本件の海難原因は、航海の一般原則が守られなかったことである。

すなわち、イースタン・パルマスが、京浜港横浜区から浦賀水道航路に向け南下中、中ノ瀬西方各燈浮標を1,000メートル以上離して航行することが要請されていたのにこれらに接近する進路をとったため、前路に警戒船を配置し浦賀水道北口を出たのち中ノ瀬に接近してその西側を北上中の巨大船栄光丸と行会い関係となり、かつ、栄光丸の前路で右転することなく左転したことが海難の原因である。

(法令の適用)

受審人Aの所為に対しては、同人を懲戒しない。

受審人Bの所為に対しては、同人を懲戒しない。

よって主文のとおり裁決する。

(参考) 原審裁決主文 (昭和51年9月21日横審言渡)

本件乗揚は、受審人Aが、イースタン・パルマスが不当運航したため、同船との衝突を回避したことに因って発生したものである。