

昭和51年第二審第20号

汽船祥和丸乗揚事件〔原審横浜〕

言渡年月日 昭和53年3月27日

審判庁 高等海難審判庁（玉屋文男、清水信重、上野將、三田達三、諏訪欣二）

理事官 古賀春次、田原不二三

損害

船底中央部外板破口、凹損、原油流出拡散

原因

水路調査の怠り、航路標識の故障

二審請求者 補佐人 a（A、B 両受審人選任）

主文

本件乗揚は、運航の基本原則が守られなかったことに因って発生したが、航路標識が消燈していたこともその一因をなすものである。

受審人Aの甲種船長の業務を1箇月停止する。

受審人Bを戒告する。

理由

（事実）

船種	船名	汽船祥和丸
総トン数		116, 136トン
重量トン数		237, 698トン
長さ		309.56メートル
幅		52.40メートル
深さ		25.70メートル
機関の種類		蒸気タービン1個
出力		34,000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 一等航海士

## 海 技 免 状 甲種船長免状

指定海難関係人 C

職 名 D株式会社海務部長

事件発生の年月日時刻及び場所

昭和50年1月6日午前5時48分（船内使用時）

シンガポール海峡

### 1 シンガポール海峡メイン・ストレートの航路標識について

シンガポール海峡のメイン・ストレートには、顕著なラッフル燈台の外各所に燈台、燈標及び燈浮標がそれぞれ設置されているが、そのうち水路の要所にあるバッファロ・ロック燈浮標は、昭和49年12月8日未明祥和丸がペルシャ湾への往航途中、同所を通過した際は異状がなかったところ、その後同月17日までの間に消燈し、翌50年1月6日本件が発生したのち、同月10日にいたりようやく復旧されたが、同燈浮標が消燈したことについて一般船舶に対する周知がなされていなかったため、受審人Aはこのことを知らず、また、水路の南側にあるヘレン・マース燈標は、昭和49年12月13日から業務を開始した新設の燈標で、同燈標に関する海上保安庁発表の水路通報は、共同ニュースとともにファックスにより、同月20日及び翌21日に一般船舶向け放送され、そのころペルシャ湾にいた祥和丸においても同水路通報を受信していたが、A受審人はこれを見落とし、同燈標が新設されたことを知らなかった。

### 2 祥和丸の運航経過

本船は、アラブ首長国連邦ジャバル・ダーナ及びサウジアラビア王国ラス・タヌラ両港において、原油合計228,679ロング・トン積載し、昭和49年12月23日ラス・タヌラを発し、マラッカ及びシンガポール両海峡経由で本邦向け帰途につき、途中荷主の要請で12ノットばかりの減速航行を続け、喫水を船首尾とも19.80メートルにととのえて翌50年1月4日マラッカ海峡に入り、翌々6日午前0時30分（船内使用時、シンガポール標準時から51分遅れ、以下同じ。）ごろA受審人は、シンガポール海峡の通航に備えて昇橋し、自ら運航の指揮にあたり、同1時ごろ昇橋した員外航海士E（甲種船長免状受有、巨大船船長見習のため乗船中）及び同4時から当直に立った受審人Bの両人がA受審人の補佐にあたった。

A受審人は、シンガポール海峡を通航するにあたり、フィリップ・チャンネルを経由する航路をえらび、同チャンネルを針路43度（真方位、以下同じ。）で進行し、プロ・サキャン・ペルパア燈台の方位が48度になったときこれに向首してメイン・ストレートに入り、バッファロ・ロック燈浮標の方位が95度になったとき針路を65度に転じ、同針路のままバッファロ・ロック燈浮標を右舷側2ケーブルばかりに通過し、セント・ジョン島のロコス岬沖に向かう通航計画を立てていた。

同4時31分ごろA受審人は、機関用意を令し、約11.5ノットの港内全速力とし、同時54分ごろタコン・ケチル燈台から215度3.9海里ばかりの地点で針路を43度に定めてフィリップ・チャンネルに入り、途中機関を適宜使用し、小角度の変針を繰り返して漁舟群を替わしたのち、同5時1分ご

る原針路及び港内全速力に復し、同時16分ごろ同燈台を左舷正横0.5海里ばかりに並航し、ついで同時20分ごろからふたたび漁舟群を前回同様に替わし、このため船位が少し左方に偏しながら続航した。

タコン・ケチル燈台に並航するころ、A、B両受審人及びE員外航海士らは、右舷船首約2点3.5海里ばかりにヘレン・マース燈標を、その少し左方6.5海里ばかりにバッファロ・ロック燈浮標をそれぞれ認めたが、前示のとおりA受審人は、ヘレン・マース燈標が新設されたことを知らず、また、B受審人及びE員外航海士もこのことを知らず、三者はいずれも各燈標の燈質を確かめなかったため、近くに見えるヘレン・マース燈標（群閃白光、毎5秒に2閃光）をバッファロ・ロック燈浮標（明暗白光、毎3秒に1光）と、遠くに見える同燈標をさらに遠くに見えるはずのバツ・バーハンティ燈標（群閃白光、毎12秒に4閃光）とそれぞれ見誤った。

同5時27分ごろA受審人は、前示の漁舟群を替わし終えて原針路及び港内全速力に復し、そのころプロ・サキャン・ペルペア燈台の方位が48度を超えたので同時29分ごろ48度への転針を命じ、ついでE員外航海士に対し、次の転針目標であるバッファロ・ロック燈浮標と思いこんでいたヘレン・マース燈標の方位を測らせたところ、同方位が予定した95度を既に超えている旨の報告があったので、同時31分ごろ同燈標から295度1.4海里ばかりの地点で針路を65度に転じたが、同転針地点に到達するのが計画に比べてかなり早過ぎ、速力と経過時間とを考慮すれば、容易にこの矛盾に気づくはずであるのに、A受審人は漁舟群を避航することに気をとられ、また、バッファロ・ロック燈浮標が消燈していたこともあってこれに気づかずそのまま続航中、みたび前路に漁舟群を認め、前回同様これらを左、右に替わし、その際右舷側を航過した1漁舟の燈火を同燈浮標（閃白光、毎5秒に1閃光）と見誤り、ほぼ予定した進路を進行しているものと思い、同時40分ごろ同漁舟群を替わし終えて原針路及び港内全速力に復した。

一方B受審人は、左舷側にスコールがあつてラッフル燈台がレーダ・スコープ上に現れないので、右舷側のヘレン・マース燈標をバッファロ・ロック燈浮標と思いこんだまま、レンジを3海里としたレーダで同燈標を測り、同5時31分から数回にわたり誤った船位を海図上に記入していた。

ところが同5時42分ごろE員外航海士は、それまでバツ・バーハンティ燈標と思いこんでいたバッファロ・ロック燈浮標が意外に近いので不審を抱いてその旨をA受審人に報告し、A受審人も同じく不審を抱いていたので急ぎその燈質を確かめ、初めて見誤っていたことに気づき、直ちにバッファロ・ロック燈浮標の発見につとめ、同時45分ごろB受審人及びE員外航海士は、相ついで左舷船首2点半0.8海里ばかりに消燈中の同燈浮標を発見し、ついでB受審人は、レーダによりロコス岬を測り、バッファロ・ロック燈浮標から276度1,350メートルばかりの浅所（水深15.4メートル）に接近した船位を得てこれをA受審人に報告し、驚いたA受審人は急ぎ左舵一杯、機関停止につづいて全速力後進を各令したがとき既に遅く、同時48分船首がほぼ40度に向いて同浅所に乗り揚げた。

当時天候は曇で、風力2の南西風が吹き、潮候は下げ潮の初期で、乗揚地点付近では潮流はほとんどなく、ほぼ日出時であるがスコールが近いためまだかなり暗かった。

指定海難関係人Cは、本社（東京）において勤務していたものであるが、新年休暇あけの1月6日出社し、共同通信社から送付されたファックス文によりヘレン・マース燈標が新設されたことを知ったが、既に本件が発生したあとであった。

乗揚の結果、本船は船首水倉から後方約180メートルの長さにわたり、船底中央部外板に幅2ない

し5メートルの破口を、その両側に各凹傷をそれぞれ生じ、オイル・フェンスを展開するなどして原油の拡散に対する防護措置をとったが及ばず、同貨約1,000ロング・トンが流出して拡散し、船体は、同月15日サルベージの援助を得て離礁し、応急修理のうえ本邦に回航し修理された。

(原因判断及び法令の適用)

本件乗場は、海難審判法第2条第1号に該当し、祥和丸が夜間シンガポール海峡を通航するにあたり、ヘレン・マース燈標をバッファロ・ロック燈浮標と誤認して進路を誤ったことに因って発生したが、水路の要所にあるバッファロ・ロック燈浮標が消燈していたこと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。

受審人Aが原油を満載した巨大船祥和丸を運航して、夜間シンガポール海峡を通航するにあたり、ファックスによる水路通報を見落として同海峡に燈標が新設されたことを知らず、かつ、各燈標の燈質を確かめなかったため、転針目標をとり違えて進路を誤り、船位に対する留意不十分のまま進行したことに職務上の過失がある。

受審人Bが当直航海士として夜間シンガポール海峡を通航するにあたり、各燈標の燈質を確かめなかったため、これらを誤認して船位を誤り、船長補佐に欠けたことに職務上の過失がある。

A受審人の所為に対しては、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。

B受審人の所為に対しては、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。

(参考) 原審裁決主文 (昭和51年6月17日横審言渡)

本件乗場は、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15日停止する。

Bを戒告する。