

昭和43年第二審第43号

機船大井川丸試錐やぐら損傷事件 [原審神戸]

言渡年月日 昭和45年5月25日

審判庁 高等海難審判庁 (早川典夫、太田垣虔甫、柳沢厚、松本金十郎、清水信重)

理事官 内山三郎

損 害

やぐら倒壊水没

原 因

海上衝突予防法第29条違反

二審請求者 理事官愛沢新五、補佐人 a (受審人A選任)

主 文

本件試錐やぐら損傷は、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。
Aを戒告する。

理 由

(事実)

船種船名 機船大井川丸

総トン数 61、564トン

長さ 248.91メートル

幅 40.20メートル

深 さ 21.80メートル

船橋から船首までの長さ 約203メートル

受 審 人 A

職 名 船長

海技免状 甲種船長免状

受 審 人 B

職 名 汽船ユナイテッド・フォアワード水先人

海技免状 内海水先区水先免状

事件発生の年月日時刻及び場所

昭和41年11月24日午前5時41分ごろ

明石瀬戸東口

大井川丸は、船橋、船員居住区及び機関室を船尾部に設けた大型油送船であるが、千葉港で原油を揚げたのち、タンク掃除作業員45人を載せ、中間検査のため、昭和41年11月22日午後3時10分同港を発し、タンク掃除及びガス抜き作業を行ないながら広島県因島に向かった。受審人Aは、翌々24日午前3時ごろ由良瀬戸にさしかかる前に昇橋して自ら運航の指揮にあたり、機関用意を令し1時間約11海里半のスタンバイ全速力で進行し、同時45分同瀬戸を通過して大阪湾に入り、同4時10分ごろ洲本沖燈浮標の東方1海里ばかりのところを針路をほぼ10度（真方位、以下360度分法で示すものは真方位、その他は磁針方位である。）に定め、成規の船燈を掲げ、喫水を船首6.00メートル船尾8.50メートルばかりに調整するため船首タンクに海水をはりながら進行した。当時、一等航海士がタンク掃除の監督にあっていた関係上、同人に代わって次席三等航海士Cが当直中で、同5時20分C航海士は、レーダにより船位を測定して岩屋航空路燈台から99度4.7海里ばかりの地点を海図第131号上に記入し、A受審人にこれを報告した。そのころA受審人は針路を左転して308度とし明石瀬戸の中央部に向かうつもりであったところ、たまたま左舷前方に漁船群らしい白燈数個を認めたので、同地点での転針を取りやめ、同時20分ごろ念のため再び機関用意を令し、次いで1時間約7海里半の微速力に減じて進行し、同時25分ごろ同漁船群がかわったので針路を徐々に左転しはじめ、同時30分少し前平磯燈標から155度2.400メートルばかりの地点でほぼ280度の針路とした。これより先、昭和38年10月から明石瀬戸では本州四国連絡道路開設のための地質調査が行なわれており、試錐やぐらが、1地点の調査が終わればこれを撤去して次の地点へと、順次第1号から第22号まで設置されたが、そのつど海上保安官から一般船舶に通報されていた。当時設置中の第22号試錐やぐら（以下単にやぐらという。）は、昭和41年11月9日岩屋港東防波堤燈台から36度40分2.960メートルの地点（北緯34度36.6分東経135度02.5分）に円筒部分が設置され、同月22日その上部にやぐらが構築されたもので、直径約2メートルの鋼造円筒を上部が水面から約5メートル出るよう海中に立て、その四方200メートルの海底に50トンのタンクアンカー及び16トンアンカーを入れ、円筒上部からこれらアンカーに径42ミリメートルのワイヤロープ8本をとって円筒を支え（同ワイヤロープは円筒の中心から20メートル隔たったところで水中にはいていた。）円筒上に四角なピラミッド型にやぐらを組み、水面上約16メートルの同頂上にD製日光弁つき赤色標識燈（12ボルト120アンペアアワーの蓄電池を電源とする40ワットの赤色不動燈）を、また、やぐらの四すみに各1個ずつ3段に、竹安式自動点滅標識燈（1.5ボルトの乾電池80個を電源とする10ワットの赤色燈）計12個をそれぞれ取り付け、そのほか円筒の中心から100メートル隔たった周囲に6個の浮標を設置してこれらにやぐらのものと同じ点滅標識燈を各1個ずつつけ、さらに赤色回転燈、携帯用探照燈2個及び手動サイレンをそれぞれ備えた小型監視船2隻をやぐらの南北に配し、他船が接近して危険が予想される場合には、探照燈でやぐらを照らしたり、他船に向けて同燈を点滅したり、または、サイレンを鳴らしたりして警戒していたが、やぐらの燈火の光達距離は頂上のもので約3キロメートルその他のもので約2キロメートルにすぎなかった。同やぐらの設置については、海上保安庁から同月9日「前示地点に円筒型構造物（高さ水面上約5メートル）を設置、構造物上に赤旗1本及び赤燈4個を掲げ、周囲に赤燈つき浮標4個が設置してあるほか200メートル以内にワイヤロープが張ってあるため航行には注意を要する。」旨、さらに、同月22日「同円筒型構造物上にやぐら（高さ水面上

約16メートル)を設置、やぐらには赤旗及び多数の赤燈が、また、やぐらの周囲には赤燈つき浮標(4基)が設置してあり、周囲200メートル以内にはワイヤロープが張ってあるため航行は危険である。視界不良の際はサイレンを吹鳴する。」旨それぞれ通報され、これらの通報によりA受審人は同やぐらの位置及び燈火の状況を知り、また、前に設置されていた試錐やぐらについての通報やその付近を通った経験から、やぐらの付近には監視船が配置されていることもよく知っており、前示海図上にやぐらの位置を記入し、その付近に紅燈4個、燈船、230メートル以内航行禁止などと付記していた。A受審人は、280度の針路とした直後、レーダ(6海里レンジ使用)をのぞき、船首少し左舷方に松帆埼の映像とその北東方に航行船らしい多数の映像を認め、まもなくレーダを離れ、その後は進路近くをあいついで反航する小型船をかわすことに専念し、岩屋港北方沖合を東行中のユナイテッド・フォアワード(以下単にユ号という。)に気づかないまま進行するうち、反航船をいずれも左舷側にかわしたためと強い北西流の影響とにより船位が次第に北方に寄り、同時3分ごろひとまず小型船群をかわし終わって原針路にもどしたとき、ほぼ正船首1,600メートルばかりに監視船の回転燈とやぐらの標識燈らしいものを初めて認め、かなり北方に偏位したことに気づき、やぐらの北側を通ろうか南側を通ろうかと思案したが、おりから左舷船首近距離のところに両舷燈を示して反航する小型船がいたので、これに注意を奪われて前方の航行船の状況を十分確かめないまま、左舷船首1点たらず2,200メートルばかりのところを白・白・紅・緑4燈を示して反航中のユ号に依然気づかず、やぐらの向う側に緑燈が多いのを見て、これらは松帆埼の方から垂水沖に向かって同瀬戸を横切る船で、やぐらの潮下にあたる北側を通るとこれらの船を避ける際北方陸岸に接近しすぎるおそれがあるように思い、やぐらの潮上にあたる南側を通ろうとすれば、北西流を左舷正横付近から受けて航路筋を横切る状況となることに十分な考慮を払わないまま、その南側を通ることに決め、前示小型船に注意しながら針路を徐々に左転し、やぐらの手前千2,3百メートルのところで、同船を左舷側約200メートル隔てて航過したので、やぐらをできるだけ離すつもりで左舵一杯を令したところ、船首がほぼ260度に向いた同時37分少しすぎ右舷船首約4分の3点千5,6百メートルのところに、本船の前路を左方に横切る態勢で接近するユ号を初めて認め、あわててあて舵のつもりで少し右舵を令したが、同船の速力が意外におそくかわりそうもないので右舵一杯を令した。A受審人は、右舷前方近距離のところにやぐらがあり、息のつまるような思いでユ号の方を見まもっているうち、やぐらまで3,4百メートルに接近し船首が300度ばかりに向いた同時40分ごろ、同船と互いに左舷側を対して400メートルばかりの距離で航過したので、左舵一杯を令したが、すでにやぐらが右舷船首至近のところに迫ったのを認め、キックを利用してやぐらとの接触を防止しようとして右舵一杯、つづいて全速力前進を令したが、効なく、同時41分ごろ船首がほぼ305度に向いたとき、船首から約150メートル後方の右舷外板がやぐらに接触した。

当時、天候は晴で北寄りの至軽風が吹き、明石瀬戸は西流の最強時で、やぐら付近では3ノットばかりの北西流があり、当日の日出は午前6時42分で東の空はようやくしらみかかっていた。

接触の結果、大井川丸には損傷がなかったが、やぐらは倒壊水没した。受審人Bは、船籍港をリベリア国モンロビアに定める総トン数7,282トンのリバティ型貨物船ユ号に、同僚のEとともに水先人として乗船し、同月23日午前7時船首3,80メートル船尾6,10メートルの喫水で関門港下関区を発し、E水先人と交代で本船を水先して神戸に向かった。翌24日午前2時ごろ播磨灘を航行中、B受審人は、E水先人と交代して水先にあたり、同5時20分ごろ江崎燈台から338度1,100メートルばかりの地点を通過し、針路を90度に定め、1時間約10海里4分の1の全速力で、成規の船燈

を掲げて進行し、同時26分ごろ大石鼻の海底電線標識燈を右舷側1,600メートルばかりに並航して115度に、同時29分ごろ再び同燈に並航して125度にそれぞれ転針して続航中、同時30分ごろ左舷船首約3点1海里ばかりにやぐらの標識燈を同時31分少しすぎ左舷船首約2点4分の1、2海里半ばかりに大井川丸の白、白、紅3燈をそれぞれ認め、同時33分少しすぎ岩屋港東防波堤燈台からほぼ14度2,000メートルばかりの地点で、松帆崎がほぼ正船尾になるよう90度に転針し、潮流のためかなり左方に寄せられながら進行した。B受審人は、大井川丸がやぐらの北側を通るものと思っていたところ、同時36分少しすぎほぼ正船首2,000メートルあまりのところでは同船が両舷燈を示すようになったので、やぐらの南側を通ろうとしていることに気づき、まもなく125度に転針し、同時38分少し前やぐらを約500メートル隔てて通過し、前示のように大井川丸と航過したのち、同時40分ごろ福田川口にある気象観測塔の紅燈に並航して針路を90度に転じ神戸に向かった。

(原因判断)

本件試錐やぐら損傷は、海難審判法第2条第1号に該当し、受審人Aが、大型油送船を運航して西流の最強時に明石瀬戸を西行する場合、海図上の推せん航路線の分岐点付近に試錐やぐらが設置されており、同やぐらを認めたころには船位がかなり北方に寄っていたのであるから、低速力でその潮上にあたる南側を通航しようとするれば、北西流を正横付近から受けて航路筋を横切ることになるので、推せん航路線に沿い同やぐらの潮下にあたる北側を通航すべきであったのに、これについて十分な考慮を払うことなく、進路近くを反航する小型船を避けることに注意を奪われて前方の航行船の状況を十分見きわめないまま針路を左転して同やぐらの潮上に出たため、大型船と行き会い窮地におちい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。航路筋に設置された同やぐらは、恒久的でない孤立施設で、これによって水路が二分されるとすることは相当でないので、受審人Bが、これに近寄って東行したことは、過失とは認められないが、同やぐら付近で操縦が困難な巨大船と行き会うおそれがあったのであるから、同船に十分な余地を与えるよう配慮して操船することが望ましい。

(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43年9月27日神審言渡)

本件試錐やぐら損傷は、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。
Aを戒告する。