

昭和38年第二審第38号

機船りつちもんど丸機船ときわ丸衝突事件〔原審神戸〕

言渡年月日 昭和39年9月24日

審判庁 高等海難審判庁（松野守次、大泉荘介、佐々木宗平、小野寺道敏、玉屋文男）

理事官 滝川文雄、愛沢新五

損 害

りつちもんど丸—船首材及びこれに接する右舷側外板軽微凹傷

ときわ丸—右舷側船尾圧壊沈没、旅客40名死亡3名負傷、乗組員7名死亡

原 因

見張り不良、不当運航、臨機の措置緩慢

二審請求者 受審人A、同C、理事官椎原茂武

主 文

本件衝突は、主として受審人Aの運航に関する職務上の過失に因って発生したが、ときわ丸航海士E及び受審人Cの運航に関する各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3箇月停止する。

Cを戒告する。

理 由

（事実）

船種 船名 機船りつちもんど丸

総トン数 9,547トン

機関の種類 ディーゼル式発動機1個

操舵装置 テレモーダー

船の長さ 151.20メートル

幅 20.50メートル

深 さ 12.50メートル

最大搭載人員 旅 客 12人

船 員 46人

合 計 58人

救命器具 救命艇 2隻

救命浮器 ない

救命浮環 8個

救命胴衣 58個

受 審 人 A  
職 名 船長  
海 技 免 状 甲種船長免状

受 審 人 B  
職 名 二等航海士  
海 技 免 状 甲種一等航海士免状

船 種 船 名 機船ときわ丸  
総 ト ン 数 238トン  
機 関 の 種 類 焼玉式発動機1個  
操 舵 装 置 手動  
船 の 長 さ 40.45メートル  
幅 6.23メートル  
深 さ 2.59メートル  
最大搭載人員 旅 客 130人  
船 員 14人  
合 計 144人  
救 命 器 具 救命艇 2隻  
救命浮器 4個  
救命浮環 4個  
救命胴衣 157個

受 審 人 C  
職 名 船長  
海 技 免 状 乙種二等航海士免状

指定海難関係人 D  
職 名 甲板員  
海 技 免 状 ない

事件発生の日時及び場所  
昭和38年2月26日午前1時6分半  
神戸港外

りつちもんど丸は、砂糖4,750トン、雑貨1,837トンを載せ、船首5.65メートル船尾8.27メートルの喫水で、昭和38年2月26日午前0時30分神戸港第3突堤M岸壁を発し、名古屋に

いたる航行の途、離岸後受審人Aは、右舷に回頭し、神戸港第1防波堤東燈台を正船首よりわずかに左舷に望みながら、第1航路をたどって進行し、同時54分ごろ160度（真方位、以下360度分法によるものは真方位、他は磁針方位である。）の針路で第1航路防波堤入口のほぼ中央を通過し、機関を1時間約14海里（回転数毎分約80）の港内全速力とし、ついで友ヶ島水道に向かう207度の針路とするため右舵を令し、出港部署を解き、同時56分ごろ機関用意を解除し、やがて予定の針路に向くころ、前路にあたり機附帆船らしい船の紅燈が見えたので、これを避けるため同時57分ごろいったん210度の針路とし、同紅燈が左舷にかわる見込がつき、同1時少し前和田岬燈台から154度2、100メートルばかりのところ、針路を207度に定め、1時間17海里ばかりの全速力で進行した。当時第1、第2及び第3の各倉口のデリックブームを立てたままであり、また、ともあしで船首が高くっており、前路の看視の防げとなる状態であったが、A受審人は、船橋前面のガラス窓を全部しめたままで、特に見張員を配置することもなく、船橋中央にあるジャイロレピーターの右側に立って操船の指揮にあたっていたところ、同時2分ごろ左舷船首約22度1海里半ばかりのところ、一機附帆船の白緑2燈を認め、やがて相手船において本船の進路を避けるものと考え、一方、そのころ受審人Bは、当直につくため昇橋し、ジャイロコンパス、コースレコーダーなどの作動状況を調べ、海図にあたって針路を確かめ、レーダにより前路に4、5隻の船の映像を認め、別に気にもとめず、A受審人に報告しないまま、操舵室の前部右端にいたり、ガラス窓越しに見張りについて続航中、同時4分ごろ右舷船首約30度1、500メートルばかりのところ、ときわ丸が白緑2燈を表示しながら来航しており、両船が原針路のまま続航すれば、互いに右舷を対して無難に航過できる態勢にあったが、A、B両受審人ともこれに気づかず、A受審人は、前示機附帆船が避航する気配がないので、同時刻長音1回を鳴らし、右舵を命じたが、B受審人は、このときはじめて前記機附帆船の燈火に気づいた。このようにして右舷に回頭をつづけているうち、同6分ごろA受審人は、左舷船首間近かに迫ったときわ丸の白緑2燈をはじめて認め、衝突の危険を感じ、微速力前進、停止、右舵一杯を命じ、短音1回を吹鳴し、ついで全速力後退に令したが、機関が後退にかからないうち、同時6分半和田岬燈台から196度4、300メートルばかりのところにおいて、292度を向いたりつちもんど丸の船首は、ときわ丸の右舷側船尾から4メートルばかり前方にほぼ直角に衝突した。

当時天候は半晴で、北東の至軽風が吹き、潮候は下げ潮の末期で、衝突地点附近では微弱な北西流があった。

また、ときわ丸は、鳴門、阪神間の定期旅客船で、旅客54人雑貨、野菜合わせて約100トン及び生豚12籠を載せ、船首1.20メートル船尾2.90メートルの喫水で、同月25日午後8時10分鳴門港桑島岸壁を発し、神戸にいたる航行の途、同時50分ごろ淡路島潮崎沖合で、受審人Cは、一等航海士F（丙種船長免状受有、39才死亡）に当直をゆだね、操舵室後方の自室に退いて休息した。同10時30分ごろ由良瀬戸のほぼ中央を通過したとき、航海士E（甲板長として乗り組み乙種二等航海士免状受有、35才、死亡）はF航海士から当直を引き継ぎ、C受審人に報告しないまま、従前の例にない、北東微北の針路とし、指定海難関係人Dと10分ないし15分ごとに操舵を交替し、操舵していない者が船橋で見張りにあたりながら、1時間8海里半ばかりの全速力で進行した。翌26日午前0時55分ごろD指定海難関係人は、E航海士に前記針路を引き継いで操舵をゆずり、船橋の右舷側にある重油ストーブの前のベンチに腰をかけて見張りにあたった。同1時ごろ右舷船首約1点2.4海里ば

かりのところに、りつちもんど丸が白白緑3燈を示して来航しつつあって、同時5分少し前紅燈をも示すようになったが、D指定海難関係人は、これに気づかず、同時5分ごろ右舷船首約4点900メートルばかりのところに、りつちもんど丸の白白紅3燈をはじめて認め、その旨をE航海士に報告した。D指定海難関係人は、E航海士がうなずいたのみで転舵する模様がなないので、不安を感じ、かわるかかわるかと同航海士に呼びかけているうち、同時6分ごろ右舷船首約5点300メートルばかりのところに相手船が迫り、このままでは衝突の危険があり、かつ、そのとき相手船の短音1回を聞いたが、E航海士は、機関も舵も使用することなく、D指定海難関係人に対し、投光器を点滅するように命じ、D指定海難関係人が船橋右舷側の屋上に備えつけられ、船橋内からハンドルで操作できるようになっている投光器を相手船に向け点滅していたところ、両船急速に接近し、E航海士は、左舵を取ったが、ほぼ原針路、全速力のまま、前示のとおり衝突した。

自室で休息中のC受審人は、りつちもんど丸の短音1回を聞き、急いで右舷側の甲板に出て見たところ、すでに衝突寸前でどうするいとまもなかった。衝突と同時に、ときわ丸は、左舷に2、30度傾斜し、甲板積み貨物がほとんど海中に転落し、船尾部が圧壊して機関の運転は止まり、船内の浸水は激しく、傾斜は間もなく10度ばかりに回復したが、電池による点燈設備がなかったので、機関の停止にもなって、航海燈をはじめ船内の電燈はいっせいに消え、旅客に対する放送設備も全く用をなさなくなった。C受審人は、衝突の衝撃により倒れたが、直ちに立ち上り、一等旅客室の出入口から出てきた者に向かい、旅客を誘導し、救命艇を用意するように叫び、自ら第1号艇に近づき、くぎ付けにしてあった同艇のトタン板張りのおおいの一部を取りはずし、救命浮器の固縛を解き、ついで船橋にはいって信号紅焰を探し、そこへはいつてきた2、3の乗組員とともに船長室右舷側の甲板上や船橋内においてこれをたき、また、救命焰はかんの上下に金槌で穴をうがち、そのまま海中に投下した。救命胴衣は、各旅客室に分け、旅客の取り出しやすい位置に格納し、救命胴衣着用法説明書も掲示してあったが、C受審人は、船員法による非常配置表を定めておかず、また、操練については、かつて大阪港に停泊中、消防署の要請により、防火訓練を1回行なったにすぎなかった。かくて電燈が消えると室内は暗黒となり、旅客は、誘導する者もなく、全く手探りで自ら脱出しなければならない状況となり、救命胴衣を持ち出すこともできず、かろうじて端艇甲板へ脱出してきた者は、旅客も乗組員も右舷側の第1号艇に集り、そのうちに次第に船尾が沈下し、第1号艇のところまで海水がきて同艇は自然に浮き、最初から同艇の降下準備に従事していたD指定海難関係人は、旅客や乗組員とともにこれに乗り込んだ。そのころ船橋前部の甲板上では、なお倉口蓋板をはずして海中に投下している者もあったので、C受審人は、これらの者に早く本船を離れるよう促していたが、同時13分ごろ和田岬燈台から196度半4、300メートルばかりのところで、ときわ丸は、船尾から沈没し、せっかく浮揚した第1号艇は、船底栓を差し込んでいなかったため、浮揚後間もなく浸水のため安定を失って転覆し、転覆した端艇や救命浮器などにすがりついていた多数の遭難者は、いずれも救命胴衣を着用しておらず、おりからの寒冷期の海水中にあって力つき次々と脱落して行き、第2号艇は、本船の沈没にともない自然に浮揚したが、トタン板のおおいをしたままで乗艇者もなく漂流をつづけた。一方、A受審人は、衝突すると直ちに機関を停止して船橋の右端に出たところ、右舷側2、30メートル隔てたところに、電燈が消え、船尾が低くなり、左舷に傾斜したときわ丸の船影を認め、人の叫び声を聞き、沈没のおそれがあることを知ったが、相手船は本船の舷側に沿い船尾の方に過ぎ去って行った。そこでA受審人は、相手船に近づこうとしたが、機関が全速力後退にかけてもなお行き足が大きく、衝突地点まで引き返してくるのに時間がかかり、

かつ、万一漂流者などがあればこれに危害を加える懸念があり、右舷にひとまわりして衝突地点に引き返す方が良いと考え、機関を微速力前進にかけ、船内の放送設備により、総員起こし、救命艇用意を命じ、右舵を取ったまま続航した。自室で休息中の三等航海士G及び一等航海士Hは、汽笛を聞くとともに機関の運転に異常を感じ、不審を抱いて直ちに昇橋したが、A受審人は、すみやかに、レーダにより両航海士に他船のゆくえを追跡看視させたり、コンパスやレーダにより船位を確認させたり、あるいは船橋に備えつけの救命焔を投下させたりせず、単に探照燈や投光器を点燈し、海面を照射させながら、機関を極微速前進、あるいは停止に使用し、舵を中央に戻したり、右舵を取ったりして進行し、ひとまわりしてすみやかに相手船に近づくとする当初の意図にそわない行動をとり、同時18分第5管区海上保安部あて「午前1時7分ごろ北緯34度37分5東経135度10分2にて機帆船らしきものと衝突し附近海面を捜索中」の打電し、同時49分緊急通信に切り替え、同部と連絡を取りながら捜索をつづけたが、相手船や漂流物を発見するなど手がかりがつかめないまま、同時32分和田岬燈台から192度2, 400メートルばかりの地点に投錨した。B受審人は、A受審人の命を受けて投錨後直ちに第1号艇を降下し、投錨地点の南方附近を1時間余にわたり捜索したが、何物も発見できずに引き返し、その後も艇長以下全艇員の交替を行なって引き続き午前5時半ごろまで捜索したが、りつちもんど丸側では、遂に何物も発見できず、捜索は徒労に終わった。他方、第5管区海上保安部においては、りつちもんど丸からの無電連絡により、同1時37分神戸海上保安部所属の救命艇2隻を出動させ、同2時ごろりつちもんど丸に到着した救助艇は、A受審人から事情を聴取した後捜索にあたった。たまたま明石瀬戸を経て大阪へ向け航行中の春興丸及び久宝丸が漂流中の遭難者を発見し、生存者19名と3遺体を収容し、また第5管区海上保安本部は、救助に出動した巡視艇からの報告により遭難者が多く、その収容地点がりつちもんど丸の報告による衝突地点よりも西方に偏していることを知り、更に神戸海上保安部所属の全艇を出動させるほか管下の他の船艇にも指示して救助にあたらせた。

衝突の結果、りつちもんど丸は、船首材とこれに接する右舷側外板に軽微な凹傷を生じたのみであったが、ときわ丸は、衝突箇所がほとんど切断されるまでに圧壊して前示のように沈没し、I（67才）ほか39人の旅客とF航海士ほか6人の乗組員が死亡し、J（46才）ほか2人の旅客が負傷した。

#### （原因判断）

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、主として受審人Aが、夜間神戸港沖合を航行中、他船と互いに右舷を対して無難に航過できる態勢にある場合、見張り不十分のため、他船の来航に気づかず、その前路に向け転舵進出し、かつ、衝突により相手船が沈没のおそれがあることを知りながら、これを見失った場合、すみやかにレーダにより他船のゆくえを追跡看視したり、船位を確認したり、救命焔を投下したりして、救助活動に万全を期すべきであったのに、これを怠り、衝突現場に引き返す措置が当を得なか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が、ときわ丸航海士Eが、衝突の危険が切迫した場合、臨機の措置が緩慢であった同人の運航に関する職務上の過失及び受審人Cが船員法による非常配置表を定めず、かつ、操練の実施不十分のため救助措置が適切に行なわれなか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。受審人Bの所為は、船長補佐に欠けるきらいはあるが、強いて過失とは認めない。指定海難関係人Dの所為は、本件発生の原因とならない。

ときわ丸のような旅客船にあつては、救命胴衣の格納場所、出口などを示す非常用点燈装置を備え、

かつ、夜光塗料によりこれを標示し、また、沈没の際自動的に浮揚して、燈火を示し、電波を発する装置をした浮標を備え、膨張式救命筏を設備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2号を適用して同人の甲種船長の業務を3箇月停止する。

受審人C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38年8月27日神審言渡)

本件衝突は、主としてときわ丸甲板長の運航に関する職務上の過失及び受審人C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。

Cの乙種二等航海士の業務を2箇月停止する。

Aを戒告する。