

昭和31年第二審第11号

汽船紫雲丸機船第三宇高丸衝突事件〔原審神戸〕

言渡年月日 昭和35年8月29日

審判庁 高等海難審判庁（増田一衛、滝川文雄、大泉莊介、佐々木宗平、玉屋文男）

理事官 岡積早苗

損 害

紫雲丸一右舷側外板大破口沈没、船客164人及び船長外乗組員1人溺死、船客2人行方不明、船客107人及び乗組員15人負傷

宇高丸一船首材屈曲、船首の外板及び舷しょう損傷

原 因

海上衝突予防法第16条第1項及び第2項各違反、宇高連絡船運航規程違反

二審請求者 理事官木村清四郎

主 文

本件衝突は、紫雲丸船長及び受審人Bの運航に関する各職務上の過失によって発生したものである。
Bの甲種一等航海士の業務を2箇月15日停止する。

理 由

（事実）

船 種 船 名 汽船紫雲丸

総 ト ン 数 1,480トン

機 関 の 種 類 蒸気タービン

推進器の種類及びその旋回方向 外旋双暗車

長 さ 72.37メートル

巾 13.20メートル

深 さ 5.00メートル

支水隔壁水密扉 1、機関室の後部軸路の入口

1、機関室と缶室との間

1、後部中甲板三等客室と操舵機室との間

1、前部中甲板船員室内

レ ー ダ スペリー・マリン・レーダ

無 線 電 話 超短波無線電話

最大とう載人員 二等旅客 294人

三等旅客 1,297人

船員	63人
合計	1,654人
救命設備	
端艇	3隻
救命浮器	36個
救命浮環	4個
救命胴衣	1,221個

受審人 A
職名 次席二等運転士
海技免状 甲種二等航海士免状

船種 船名 機船第三宇高丸
総トン数 1,282トン
機関の種類 ディーゼル式発動機
推進器の種類及びその旋回方向 外旋双暗車
長さ 72.53メートル
巾 14.50メートル
深さ 5.20メートル
支水隔壁水密扉 1、機関室の後部軸路の入口
1、機関室と缶室との間
1、後部中甲板三等客室と操舵機室との間
1、前部中甲板船員室内
レーダ スペリー・マリン・レーダ
無線電話 超短波無線電話
最大とう載人員 二等旅客 ない
三等旅客 42人
船員 42人
合計 84人
救命設備 端艇 2隻
救命浮器 ない
救命浮環 6個
救命胴衣 92個

受審人 B
職名 船長
海技免状 甲種一等航海士免状

受審人 C

職 名 首席二等運転士
海 技 免 状 甲種一等航海士免状

事件発生の年月日時刻及び場所

昭和30年5月11日午前6時56分

高松沖合

宇野高松間には、紫雲丸型客船3隻及び第三宇高丸外貨物船2隻が配船され貨客輸送に従事し、宇高連絡船運航規定により、高松から宇野に行く船（上り便）は、直島水道を通り、宇野から高松に行く船（下り便）は、葛島水道を通ることとし、上り便と下り便とが航海の途中において出会うことを避けてあった。そして運航時間は、大型船の上り便は1時間5分、下り便は1時間10分で、小型船の上り便は1時間35分、下り便は1時間45分と定められ、客船が着岸してから列車が発車するまでの接続待合時分は、宇野においては13分間が2列車、15分間、19分間、21分間が各1列車等で、高松においては8分間が2列車、5分間、10分間、12分間、15分間、17分間が各1列車等であった。日本国有鉄道船舶事故報告規程第4条第16号（2）項は、運航遅着の項目で、同条の〔注〕第3項に運航遅着は、2時間以内の航路においては、旅客便は5分以上、貨物便は10分以上の場合とする旨が規定されてあった。そこで、客船にあつては5分以上、貨物船にあつては10分以上遅れて着岸した場合は、その事由が天候濃霧等による場合も含めて、船長は船舶事故報告書を提出し、遅着の事情をそ明していた。このように連絡船と列車との接続時分は、かなり切り詰められており、その上宇高連絡船の航路は、瀬戸内海を通航する航洋船の主航路と交さし、中型船小型船との行き会い、また、漁船との出会いも多かった。国鉄当局は、航海安全確保のため昭和26年12月紫雲丸型客船に、同28年4月第三宇高丸に建造と同時にマリン・レーダを設置した。当時は、わが国の船舶にマリン・レーダの装備が普及されはじめたところで、レーダ装備の有無は霧中の見張り能力に極めて大きな相違のあることが、現実に示されたが、その性能については、十分に理解されず、その使用当を得ない者もあった。連絡船運航規程によれば、連絡船相互が行き会う場合は、200メートル以内に接近しないようになっており、また、各船長は行き会う時刻及び場所を予め熟知して危険の防止に努めていた。連絡船は、折り返し運航を行い、かつ宇野及び高松における各停泊時間が短く、その上当航路のほとんど全域が船員法第10条で船長に甲板上の指揮を要求する海域であるから、連絡船の船員構成は一般船舶と異り、ダブル・ハンド・システムが採用され、船長については、乗組船長の外に一等運転士兼船長の職名のもとに船舶職員法の規定に従って、当該船舶の船長として執職することができる資格のある海技従事者を予め任命しておき、その者を当務船長と呼び、紫雲丸及び第三宇高丸では、5往復のうち2往復の指揮を執らせ、なお航海中1人の運転士に船長の職務を補佐するため副直の任務に当らせていた。かくて、紫雲丸は一等運転士兼船長E（当54才、乙種一等航海士免状を受有する。）が、船長として指揮をとり、船客781人貨車15両手荷物及び郵便物車4両を載せ、喫水船首3.46メートル船尾3.96メートル、乾舷1.15メートルをもって、昭和30年5月11日午前6時40分第8便として高松港鉄道第1棧橋を定時に発し、宇野における待合わせ時間15分間で3246列車に接続する予定で宇野に向かった。出港に先立ち受審人Aは、高松棧橋無線係から、「今日は沿岸の海上では局地的な濃霧が発生するおそれがあります。視程は50メートル以下の見込みです。」との濃霧警報を受け、これをE船長

に報告し、同船長の命によりレーダを用意してから船首で出港配置についた。E船長は、解らん後間もなく機関を両舷全速力前進にかけ、当時女木島付近の海面近くに霧堤が立ちこめ、同島の頂は見え、そのすそあたりは見え、付近の海面近くの視程は500メートルばかりであったが、同時43分少し前機関用意及び出港部署を解き、ついで左舵を令し、同時43分左へ徐々に回頭しながら高松港西防波堤燈台を左舷側60メートルばかりに通過した。宇高連絡船基準航路によれば、中ノ瀬燈浮標以南の海域においては、上り便航路は高松港防波堤入口中央から0度500メートルの地点（イ点という。）に達し、それより311度の針路で同燈浮標にいたり、下り便航路はオゾノ瀬下端燈浮標を90度300メートルの地点から125度半の針路でイ点に達することになっていたが、E船長は、同基準航路によらず、同時44分ころ高松港西防波堤燈台の北微東（磁針方位、以下点で示すものは磁針方位、その他は真方位である。）約100メートルのところで北西に定針した。間もなく機関の回転は183に整定し、1時間10海里8の全速力で進行した。A受審人は、出港部署が解除になると直ちに副直の任務につくため昇橋してレーダの使用を開始し、2海里のレンジ・スケールで受信感度を調整してE船長に渡した。同船長はレーダ・スコープをのぞき、「これなら、はっきり良く出ている」とうなづき、レーダ・スコープを注視しながら指揮した。A受審人は、三等運転士F及び操舵手Gとともに、船橋にあつて見張りに従事した。同時45分ころ前路にあたり濃淡浮動の霧が深く、視界が著しくしゃへいされているので、F三等運転士はE船長の命により霧中信号を開始した。同時50分ころ第三宇高丸の長音1回の霧中信号を船首から少し右舷に聞き、E船長の命によりF三等運転士が、長音1回で応答した。当時レーダによっても、第三宇高丸の映像をとらえ、その存在を知っていたが、直ちに機関を停止することなく依然全速力のまま進行し、また、無線電話によって、相手船との連絡を試みなかった。同時51分北西4分の1西に転針し、その後2回ほど第三宇高丸の霧中信号を聞き、その都度霧中信号を行って応答した。A受審人は、第三宇高丸の汽笛では相手船が右方へ替わるように感じたので、E船長に「第三宇高丸は、女木島に突かけるようですね」といったところ、同船長は「そうだ」とうなづき、レーダ・スコープを依然注視していた。同時52分ころ女木島217メートル頂の付近が右舷正横になったとき、見張りに従事中のG操舵手が、女木島に並航したと報告し、間もなく濃霧のなかに進入して展望が全くしゃへいされ、E船長は同時53分少し前機関用意を令した。航海中機関用意が発令された場合は、機関の回転を少し減らす取り決めがあつたので、機関室では1時間10海里ばかりの速力に落した。E船長は依然第三宇高丸の映像を見守りながら指揮し、同時54分少しすぎ、はじめて両舷機停止を令した。このときF三等運転士は、E船長の命により無線電話で第三宇高丸を呼び出そうとしたが、自船の霧中信号に妨げられその目的を果さず、同時55分ころE船長はレーダを注視したまま左舵を令し、H操舵手は舵角15度の左舵をとった。同時56分少し前F三等運転士が、再び無線電話で連絡を試みているとき、レーダについていたE船長は「あらら、おかしい」とつぶやき、見張りに従事中のA受審人、F三等運転士及びG操舵手の3人は、ほとんど同時に右舷船首4点半約100メートルのところを紫雲丸の船橋のあたりに向けて進行してくる第三宇高丸を認め、右舵一杯を令し、同時56分右舵一杯に取り切り、船首がほぼ西微南に向いたとき、女木島217メートル頂から246度2, 500メートルの地点において、第三宇高丸の船首が、紫雲丸の船尾から約23メートルのところで、機関室補助復水器及び主配電盤の近くで、フレーム第33番付近の右舷側外板に前方から約70度の角度で衝突した。

当時天候は濃霧で風なく、視程は約100メートル、潮候は下げ潮の末期で、衝突地点付近では1時間約4分の1海里の東流があつた。

また、第三宇高丸は、一等運転士兼船長の受審人Bが船長の職をとり貨車18両を載せ、喫水船首3.40メートル船尾3.60メートル、乾舷1.50メートルをもって、同日午前6時10分第153便として宇野鉄道第2栈橋を定時に発し高松に向かい、同時12分両舷機を全速力前進にかけ、同時13分機関用意を解き、宇高大型連絡船下り便基準航路により、葛島水道をたどって南下した。発航後10分時ばかりして第三宇高丸は無線電話で紫雲丸が受けたのと同様の濃霧警報を宇野栈橋長から連絡を受け、三等運転士Iはレーダを用意した。同時20分宇野港口飛州燈標を左舷側約300メートルに、同時25分犬戻鼻燈標を右舷側約400メートルに、同時35分オゾノ瀬下端燈浮標を左舷側約100メートルにそれぞれ通過した。同燈浮標を通過したころB受審人は前路に濃霧があるのを認めたので、中ノ瀬燈浮標を見ておこうと考え、女木島南端に向く120度に定針し、1時間約12海里半の全速力で進行した。定針後間もなく霧模様となり、I三等運転士は、B受審人の命によりレンジ2海里でレーダの使用をはじめた。B受審人は、その後霧が次第に濃くなったので中ノ瀬燈浮標を見ておこうとしたはじめての考えをやめ、自船を基準航路に早く乗せるつもりで、同時40分130度に転針し、やがて濃霧に進入して展望がさえぎられ、霧中信号を開始したが、水手長J外水手3名を船首に、操舵手Kを船橋に見張りにたてたのみで、減速しなかった。B受審人とI三等運転士とが、交互にレーダ・スコープを注視したり、霧中信号を行ったりして続航中、同時50分ころI三等運転士は船首方向指示線上約2海里のところ紫雲丸の映像をはじめて認め、その旨をB受審人に報告し、レーダを同人に渡して前路の見張りについた。B受審人は、自らレーダで相手船の映像を確かめ、そのとき相手船の長音1回の霧中信号を船首の方向にはじめて聞き、汽笛の音色や時刻などにより相手船が紫雲丸であると判断したが、直ちに機関を停止することなく依然全速力のまま進行し、また、無線電話によって、相手船との連絡を試みなかった。受審人Cは、非番であったが、霧中信号が聞えたので、同時50分少しすぎ自発的に昇橋し、B受審人の要請によりレーダの操作にあたり、受信感度を調整のうえ、レーダ・スコープを注視したところ、船首方向指示線上で約1.5海里に紫雲丸の映像を認め、その旨をB受審人に報告した。この報告を受けたB受審人は、紫雲丸と左舷を相対して航過しようと考え、同時52分140度に転針し、依然全速力のまま進行した。C受審人はレーダ・スコープをつづけて注視し、同時53分半ころ紫雲丸の映像を船首方向より左約4分の3点距離0.9海里に、同時54分半ころ船首方向より左約1点距離0.5海里に測定したので、その都度その旨をB受審人に報告した。同時56分少し前船首の見張人J水手長が「見えた」と叫ぶと同時に、B受審人は左舷船首約1点距離約100メートルのところ、船首を左転しながら自船の前路を右方に横切りつつ進行している紫雲丸を認め、機関用意を令すると同時に左舵一杯を令し、舵を一杯に取り切ったとき、ほぼ原針路のまま前示のように衝突した。

紫雲丸においては、非常事態発生の場合、船長は船橋にあつて全般的な指揮をとり、一等運転士は現場を担当し、退船の必要があるときは汽笛長声2発を数回、ブザー長声2発を数回及び口頭で伝達し、事務長は船客を誘導するよう規定せられ、一等運転士兼船長が当務船長として運航の指揮をとっているときは、鉄道管理局から指示のあるまで当務船長が、じ後処理の指揮をとることになっていた。衝突と同時に紫雲丸においては、船内電燈が全部消え、また端艇甲板の無線室後部に非常用交流発電機が備えてあったが、起動する余裕がなく、船内放送、船内電話、無線電話等は使用不能となった。E船長は、衝突後間もなく何等の指示を与えないまま、船橋右舷後部入口より端艇甲板に出て、同甲板上から損傷

状況を確認して船橋に引き返してくるとき、A受審人とすれ違い、同人に「やったー」いって船橋に入り、その後その姿を見た者はなかった。A受審人は、衝突と同時にF三等運転士が船橋で非常用のブザーを鳴らしたのを見届け、端艇降下の作業に行く途中、船長の指示を受けるため昇橋してきた事務長Lと出会い、船客に救命胴衣を着けさせ、直ちに端艇甲板に誘導するよう告げておき、乗組員を指揮して左舷側端艇のポート・ラッシングを解き、カバーを外してポートをつりあげ、ポート・チョックから少し浮いたとき、船体が急に左へ傾き、端艇の降下ができなくなったので、救命浮器を用意しようとしたところ、傾きのため救命浮器とともに海中に滑り落ちた。L事務長はA受審人の指示どおり、船客の誘導につとめた。F三等運転士は、衝突と同時に船橋でブザーを鳴らし、退船をしらせ、引きつづき水密扉の電動装置を駆動したが、パイロット・ランプがつかなかったので機関室に電話連絡を試みたが通話できず、機関室の水密扉を閉めるよう指図することもできなかった。そこでやむなく、端艇甲板に出たところ、船体は左舷にやや傾き、船尾の方が沈下していたので、車両甲板左舷側にある手動開閉装置で、機関室前後部の両水密扉を閉めることをやめ、H操舵手に舵中央を命じ、同人とともに端艇甲板に出て救命浮器のラッシングを解いているうち、浸水のため船体が不安定の状態となり、同7時ころ左舷へ急激に横転した。紫雲丸の客室は上部遊歩甲板と機関室後方の車両甲板下にあるが、衝突の当時船客の大部分は上部遊歩甲板の客室内及び同甲板上にいたところ、第三宇高丸の船首が紫雲丸に深く食い込んでいたので、約半数の船客は上下の遊歩甲板等から第三宇高丸へ乗り移り、残りは海中に転落し、あるいは船内から脱出し得なかった者もあった。機関室では、衝突と同時に電燈が消え、浸水や噴出する蒸気音で、もはや駄目と直感した機関長Mは、船橋と連絡をとるいとまも、また機関室前後の両水密扉を手動で閉めるいとまもなく、部下とともに退避した。他方、第三宇高丸においては、B受審人は、紫雲丸の浸水を緩和すると、船客の移乗を図るため、機関を全速力前進にかけ左舵一杯にとったままで紫雲丸を押し、両船一体となって移動していたとき紫雲丸が急激に左舷に傾きはじめていたので、同7時ころ機関をはじめて停止した。同7時少しすぎ紫雲丸は船首を150度に向けて、女木島217メートル頂から245度2,400メートルばかりの地点において、左舷に横転しながら沈没した。B受審人は、衝突後直ちに高松棧橋に無線電話で救助を依頼し、端艇を降ろし、舷側に多数のロープを下げ、救命胴衣の投下を命じ、漂着する紫雲丸の船客及び乗組員を船内に引き揚げるなど人命の救助につとめた。また、来援した漁舟、海上保安庁巡視船及び国鉄所属の引船等も人命救助にあたったが、船客N(当68才)外163人及びE船長(当54才)外乗組員1人は溺死し、船客O(当30才)外1人は行方不明となり、船客107人及び乗組員15人は負傷した。衝突の結果、紫雲丸は、右舷側外板にフレーム第33番を中央に高さ約4.50メートル巾約3.20メートルのくさび形大破口を生じ、車両甲板等を損傷し、また、第三宇高丸は、船首材を屈曲し、船首の外板及び舷しょう等を損傷した。

(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、紫雲丸船長Eが、宇高連絡船上り便として、高松から宇野に向かうにあたり、宇高連絡船運航規程により、基準航路によらなければならなかったのに、これによらず、同航路の左側に著しく偏した針路で航行し、かつ、濃霧となった場合、海上衝突予防法第16条第1項の規定に違反して過大な速力で進行し、また、自船の前路にあたり第三宇高丸の霧中信号を聞いた場合、レーダで同船の映像をとらえていたとはいえ、そのみでは、同船の動静について同条第2項の規定にいうところの、その位置を確かめ得たとはいえなかったのに、同規定に違反

して、機関の運転を止めず、依然過大の速力で進行し、また、無線電話により相手船と連絡をとることなく、第三宇高丸に接近して船首を左転した同人の運航に関する職務上の過失と、受審人Bが、濃霧となった場合、同条第1項の規定に違反して過大の速力で進行し、また、自船の前路にあたり紫雲丸の霧中信号を聞いた場合、レーダで同船の映像をとらえていたとはいえ、それのみでは、同船の動静について、同条第2項の規定にいうところのその位置を確かめ得たとは、いえなかったのに、同規定に違反して機関の運転を止めず、全速力のまま進行し、また、無線電話により相手船と連絡をとるなど注意して運航しなかった同人の運航に関する職務上の過失とによって発生したものである。

(法令の適用)

受審人A及び同Cが、当時とった所為は、それぞれ本件発生の原因とならない。

受審人B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一等航海士の業務を2箇月15日停止する。

よって主文のとおり裁決する。

(参考) 原審裁決主文(昭和31年1月17日神審言渡)

本件衝突は、紫雲丸一等運転士兼船長及び受審人Bの運航に関する各職務上の過失に基因して発生したものである。

Bの甲種一等航海士の業務を3箇月停止する。