

昭和33年横審第59号

汽船カロニア防波堤衝突事件

言渡年月日 昭和33年12月20日

審判庁 横浜地方海難審判庁（滝川、保田、柳沢、参審員生野、児玉）

理事官 愛沢新五

損害

船首材高さ約7メートル巾約3メートル破口、東水堤灯台折損倒壊

原因

水先法第17条違反（船長が水先人に水先をさせなかった）、異常気象、（突風）、不注意運行

主文

本件防波堤衝突は、出航中のカロニアが、京浜港横浜区内防波堤入口に差しかかった場合突風性の強い風が吹いたことと、カロニアの運航その当を得なかったことによって発生した。

理由

（事実）

船種 船名 汽船カロニア

総トン数 34,172トン

機関の種類 タービン機関

出力 28,000馬力

推進器の種類 外まわり双暗車

受審人 A

職名 水先人

海技免状 東京湾水先区水先免状

事件発生年月日時刻及び場所

昭和33年4月14日午後4時20分ころ

京浜港横浜区東水堤北端

カロニアは、世界一周の観光船で昭和29年来日以来今度が5度目であった。世界一周観光客412人を乗せ、船首9.58メートル船尾8.97メートルのバイ・ザ・ヘッドの吃水で昭和33年4月14日午後3時59分横浜区第1区山下町さん橋ピー・シー係船場を発し、ホノルル経由ニューヨークに向かった。これより先受審人Aは、カロニアの出帆予定午後4時の連絡を横浜市港湾局から受けていたので早目に同船に乗り込みB船長に挨拶し、天候の様態と本船が大形船であることを考慮して、引船

を大東丸など3隻手配した旨を告げた。船長は引船を2隻使えばよいというので、A受審人は引船2隻では無理と思ったので引船大東丸は133トン、1,020馬力、引船第二祝津丸は143トン600馬力であると引船の性能を説明し、それでよいかと云ったら、B船長はそれでいいと云った。そこでA受審人は、それでは大東丸を船尾に、第二祝津丸を船首にとるのがよいと云えば、B船長は、それとは反対に強力な大東丸を船首に弱い第二祝津丸を船尾にとって呉れと云ったのでA受審人はB船長の意見どおりに、大東丸を船首に、第二祝津丸を船尾にとり、残り1隻は船橋の附近に待期させておいた。大東丸は、カロニアの左げん船首から出した8インチのホーサーのアイをトウイング・フックに掛け引索の長さを3,40メートルに整え、また第二祝津丸はカロニアの右げんコーターから出した8インチのホーサーのアイを船体の中央上部にある引索用フックに掛け引索の長さを約50メートルに整えた。B船長は、水先人に船の出し方を説明した。それによると船尾の引船は早く放ち機関を使用して船を回頭させ、強力な大東丸を船首において長く使う考えである。水先人は引船の指図をしてもらいたい旨など打ち合せた。やがて出帆予定の時刻になったのでB船長が指揮し、各号令を船長自ら下し、前述の時刻にラスト・ラインにした船首のもやいを放した。当時カロニアは船名旗、エッチ旗、その他2、3の旗を掲げていたが、汽笛による短音3回の針路信号を行わず、はじめ第二祝津丸に左げん横の方に引かせて船尾を岸壁から離し、両げん機関を種種に使用して後退しつつ、大東丸には岸壁に船首がつかえないように、適宜に船首を左げんに引かせた。たまたま、入航中であったエル・エス・テー578（総トン数2,719トン）はC（海技免状甲種船長）が船長として乗り組み（前任D船長と横浜検疫びょう地に仮泊中、揚びょうの1時間ばかり前に交代した。）空倉のまま船首2,13メートル船尾3,73メートルの喫水で、14日午後3時57分横浜外防波堤北燈台から93度（真方位、以下度で示したものはすべて真方位である。）440メートルのところのびょう地を発し、瑞穂町岸壁デー係船場に向かった。午後4時2分外防波堤入口を通過し、午後4時11分内防波堤入口を通過した。揚びょう当時本船備品の携帯用風力計で測定した風力は11、2メートル毎秒であったが、内防波堤通過のときは、風速20メートル毎秒を測定したので、C船長は係船場に着岸するのを断念し、内防波堤入口通過後は、瑞穂町岸壁の南東端の西側地先に向けて進行した。そのころ山下町さん橋を離れて間もないカロニアが、引船を使い港内操船をしているのを認め、後方からは700トン位の貨物船1隻が入航しているのを認めた。午後4時23分横浜北水堤燈台から296度1,470メートルのところ、パウ・アンカーを投じて仮泊し風のなぐのを待った。また、第一大洋丸（総トン数13トン、長さ13メートル、巾約2メートル）は、E（海技免状丙種航海士）が船長として乗り組み、舳番号不詳であるが、いずれも横浜丸と呼ぶ空舳2隻を、第一大洋丸と1番舳との間隔は15メートルに1番舳と殿船舳との間隔は、5、6メートルに引索（それぞれ径30ミリメートルのマニラ・ロープ）をいずれも調節して、引船列の全長62、3メートルで、各舳には船頭が乗って操だに当り、同日午後2時50分ころ京浜港横浜区第4区日清製粉株式会社岸壁を発し、横浜区第1区の帝蠶倉庫前のプール向け航行の途中であって、午後3時50分ころ内防波堤入口を横浜北水堤灯台寄りに通過した。E船長は、同灯台に並航する少し前から山下町さん橋ピー、シー係船場に係留停泊中のカロニアを認めたが、同船は何時出港するのか判らないし、当時南寄りの風が強くなったので、防波堤入口付近までは1時間3海里半ばかりの速力で引航したが、同入口付近では2海里半ばかりの速力に落ち、風は、なおも強くなりつつあったので、平素のように税関岸壁9番係船場の北東角に向けて進行するよりも、早く税関岸壁の風下にたどり着くのが良策と考え内防波堤入口を通過すると山下町さん橋と税関岸壁東側突堤との間のほぼ中央に向首させながら

引航をつづけたが、風はますます強くなり、艇列の航跡は弓形を画きつつ続航した。前示のように左げんに回頭しながら後退して来たカロニアと引船列とが互に近寄ったときは、北水堤切通しを抜けて税関岸壁の東に向けて来航した艇列のような状況であった。第二祝津丸にはF（海技免状乙種二等航海士）が、船長として乗り組み、カロニアが動きはじめる5分時ばかり前に、前示のようにカロニアの右げん船尾から引索をとり、引き船する準備が完了した。第二祝津丸ははじめカロニアの船尾を本船の左げん正横の方に引き出し、さん橋からカロニアの船尾を離し、それからカロニアの船尾を真直ぐに後退させるように引き、暫らくしてカロニアの中央部が山下町さん橋の北東端に来たところ、平素ここで引船をしたようにカロニアの右げん正横にまわり、カロニアが後退するのに調子を合わせて、自船の船位をカロニアの正横に正横にと保ちながら、全速力で引きつづけた。午後4時4分半カロニアの船首が山下町さん橋の北東角を替わって係船場とオール・クリアーになったときは、カロニアの向きは同さん橋の向きから約1点左げんに回頭し、カロニアの船尾は同さん橋の延長線上に来ていた。F船長は、カロニアの船首が同さん橋の北東端からカロニアの船丈の半分ほど離れたとき第一大洋丸の艇列が航行しているのを自船の右げん前方に認め、このままカロニアが左げん回頭をつづけて後退すれば、その艇列が邪魔にならなければよいがと思ったが、同人は専ら後ろ向きでカロニアの方を見ながら引船作業に従事した。その後艇列と次第に接近し邪魔になるので向こうに行け、向こうへ行かぬかとメガホンで引船列に合図をした。艇列では第二祝津丸のこの合図が通じなかったし、引船第一大洋丸のE船長は、被引艇の後方を十分あらいて、カロニアが替わり行くものと思っていたので、はじめはそのまま引航していたが、案外に早くカロニアが近寄って来たので、針路を約1点右転して続航した。第二祝津丸のF船長は、艇列が邪魔でカロニアの船尾右げん側正横に自船を保ちつつ、カロニアを引くことが出来なくなり、第二祝津丸の速力を落したら、カロニアの後進が早いので第二祝津丸は取残される形となって、遂に第二祝津丸がカロニアに引きずられ、引船第一大洋丸とは最も接近したとき2、30メートルで替わったが、艇列の殿船とは5、6メートルの近距離に接近した。船首を依然左げんに回頭しつつ後退をつづけ、船首方向が約南で船尾の位置が山下町さん橋の北東端から約北東微北（磁針方位、以下点で示した方位は、すべて磁針方位である。）約400メートルのところにカロニアの船尾が来た午後4時5分、ついに第二祝津丸はカロニアの船尾にとった引索で引きずられて横滑り、船体は右げんに14、5度傾き、カロニアの船尾と接触しそうになった。カロニアに向かって引索をスラックと英語で連呼したが応ぜず、第二祝津丸の船体が転覆する危険が迫ったので、F船長は自らの判断で、カロニア船尾にとった引索を放った。丁度そのころ、港内警戒中の横浜海上保安部所属巡視船からも右かじ一杯にとれとE船長は注意をされ、そのようにして針路を4、5点右転して第一大洋丸の艇列は続航した。引索を放したときF船長がカロニアの船橋を見上げると、A受審人がこの有様を見ていたが、別に指図がないので、カロニアの船尾から別の引索を再びとるよりも、カロニアの船首右げんを押した方がよいとF船長は思ったので、第二祝津丸は引索を放したままで左げん回頭をしてカロニアの右げん船首に行き、カロニアの右げん船首を押せば、ちょうどそのときA受審人からもカロニアの右げん船首を押せと指図があった。カロニアは左げん船首を大東丸に引かせ右げん船首を第二祝津丸に押させ、左げん機は全速力後進に、右げん機は停止又は前進の種種に使用して左げん回頭を行いつつ後退をつづけ午後4時9分両げん機を半速力前進に令し、船首を左げんへ引いていた大東丸を放せとB船長の命令が出た。やがて、カロニアは当時G所属船榛名山丸（総トン数6,889トン）が船首を風に立て船尾を瑞穂町岸壁の方にして係留停泊していた第10番係船浮標まで、カロニアの船尾が、その船丈ばかりの距離に接近し、横浜東水堤灯

台を左げん船首35度ばかりに望む約南東微南に向首して後退の行脚が停止した。そのとき右げん船首を押していた第二祝津丸をも放した。カロニアは、午後4時9分から右げん機は半速力前進にづづけて使い左げん機は半速、全速、半速に使い午後4時11分に停止したとき船首を引いていた大東丸は解放し、カロニアは3、4節の行脚がつき、内防波堤入口の方に進行した。風は離岸してから次第に吹きつゝのり、風位は当時南南西で、カロニアはほぼ右げん側正横にその風を受けるので、船首が風上に切り上り船尾が風下に落されて船首が左げんに回頭せず内防波堤入口に向かないまま圧流されつつ進行した。午後4時12分両げんびょうの投びょう用意が出来たし、午後4時12分半から両げん機を種種に使い船体をひねり内防波堤入口に船首を向けようとしたが、船首はあまり左転せず、ほぼ南東微東を向いたままで、内防波堤の手前500メートルばかりに接近した。A受審人は、風上に切り上るのが大きくて横浜東水堤に近寄る危険があるので、B船長に防波堤の附近は浅いから近寄るなと告げた。B船長はうなずいた。当時第5番及び第6番係船浮標には日本通運扱い船ハイサン（総トン数7,223トン）がともおもてを浮標つなぎにして停泊していた。船尾機関室型2本マストの一星丸（総トン数997トン、船の長さ65メートル、幅10メートル）は、I（海技免状甲種船長）が船長として乗り組み、バラ積み小豆230トンを載せ、船首1.63メートル船尾3.52メートルの喫水で宇部を発し、横浜区第17番係船浮標に係留する予定で、4月14日午後4時9分機関用意を令し、午後4時11分微速力とし、午後4時13分横浜外防波堤入口をその中央より少し北寄りに通過した。そのころI船長は山下町さん橋の北東端の北方6、7百メートルのところで船首を南東方にし、東水堤の中央部附近に向首させ港内操縦中のカロニアを認めたので、内防波堤入口の附近で両船が行き会わないように、横浜北水堤灯台を左げん船首約半点に見ながら横浜航路を北寄りに進行し、午後4時18分半速力前進とし午後4時19分全速力前進つづいて機関を停止し、航路のほぼ北界線上のあたりに圧流されて横浜北水堤灯台の手前約600メートルのところで、船首を風に立て同灯台の東方約500メートルのところに投びょうしようと操縦した。午後4時12分B船長は、前示のように運航しながら横浜航路を入航し来る一星丸をはじめ認めたので、短音1回の針路信号を行い、一星丸の動静を看守したが同船は針路を変えないので、B船長は一星丸をしてその航路を無事に通過せしむるよう、カロニアを停止させようとしてそのまま出航することを短い期間であったがためらった。一星丸は入航する船であるから、内防波堤入口付近で両船が出会う処がある見合関係となれば、カロニアの進路を避けることは港則法第15条の規定によって、判り切っていることであるから、カロニアは内防堤入口に近寄って操船の手段を変更するには運航水域が既に狭ばまったし、且つ南寄りの強風が増吹していたこの場合は、一星丸の運航に思い過ぎた疑心をいなくことなく、出航の操縦を継続してためらうことなく出航すべきで、もし必要あらば一星丸に対して注意喚起の信号を行いながら、さっさと出航するのが良策であった。カロニアは出航をためらったために船首は約130度にまで風上に切り上った。午後4時17分半まで両げん機を種種に使用して船首を左げんに回頭させて内防波堤入口に向けようとしたが、意の如くならず午後4時19分半カロニアの船首が横浜東水堤北端の手前約100メートルに接近したとき両げん機をダブル・リング全速力後退に令したが、ついに同水堤の北端を替わすことに奏効せず午後4時20分半カロニアの船首は、92度に向き、横浜東水堤灯台及び同水堤北端の西側に、同水堤の向きとほぼ直角にゆるい前進惰力で衝突した。当時天候は晴、突風性の疾強風が吹き、風位は南南西と南西の間をよるめき、最大瞬間風速は20メートル毎秒に達し、海面は横浜東水堤の内側に浪が打ちつける有様に変った。潮候は高潮後の約2時間半であった。カロニアは、衝突後各水密隔壁のスルース・ドアーを密閉し、機関を種種に使い、

左げん船尾を大東丸に押させて、衝突したままの状態を継続した。前示のように、一星丸は、横浜水堤灯台の東方500メートルのあたりで投げようとしてカロニアの進路を避けようとしていたところ、カロニアが横浜東水堤灯台と衝突し、船首が同水堤に当って船首が同一の方向を保ち停っていたので、南寄りのこの強風を受けてカロニアが内防波堤入口を封鎖し、第1区に入航出来なくなると案じ、入るなら今の間と考え、午後4時22分全速力前進とし、午後4時25分横浜北水堤灯台を右げん側25メートルばかり離して、内防波堤入口を通過した。当時カロニアは、まだ衝突したままの船首方向であった。午後4時33分第17番係船浮標に係留した。午後4時36分半カロニアは、自力で横浜東水堤から分離しB船長が操縦して、午後4時40分内防波堤入口を通過し、午後4時45分半外防波堤入口を通過し、午後5時3分本牧第4号灯浮標の東約4分の3海里のところに右げんびょうを投じて仮泊した。衝突の結果カロニアは船首材を水際附近において高さ約7メートル幅約3メートルに亘って破口を伴う損傷を生じ、横浜東水堤灯台は下部土台から高さ約5.15メートル附近で折損し、上部は西方に向いて倒壊し頂部が海没して底部が約2メートル水面上に露出して同水堤の西側に寄りかかった。

(原因判断)

本件防波堤衝突は、海難審判法第2条第1号に該当し、カロニアが水先法第13条の規定により、水先人を乗り込ませなければならぬ水域にある京浜港横浜区山下町さん橋ピー・シー係船場を発しニュー・ヨークに向かった場合、同船は受審人Aを水先人として乗り込ませた。水先法第1条の水先の定義は、水先区において船舶に乗り込み、当該船舶を導くことであって、この場合船舶を導くとは船長をして航方に関し水先人の指図に従うことを強制するものではないが、船長の単なる相談相手になる程度の低いものではない。航方上の船舶の指揮を水先人に委せるのが、わが国の水先事情であって、これは水先人の高度な専門的知識を船長が深く信頼する結果である。船長がその船舶を運航した場合、本件では水先人を乗り込ませたのだから、水先人に船舶の操縦を委せなかったとて、直ちに水先法第13条の違反にならないが、水先区における航行上の特別の知識は、水先人が最もよくこれを有しているし、その船固有の航行上の特別の知識は船長が最もよくそれを有していると解するのが妥当である。そうだとすれば、離岸から初針決定までの所謂港内操船においても、その船固有の性能の外に、その場固有の地勢による風潮の影響、行動水域における他船舶の地方的運航事情及び地方的に定められた航法等を十分了解した上で、はじめて危なげのない船舶の操縦が期待される。カロニアは、同船B船長の云う如く、横浜区の現状では確かに大形船に属するが、だからとて前示の範疇から除外されるものではない。船長は、水先人が船舶におもむいたときは、任意水先の場合と強制水先の場合との別なく、水先法第17条の規定により正当な理由がある場合の外水先人に水先をさせなければならない。また、水先人は船舶におもむいた場合において、任意水先なれば船長から要招されてこそ水先人が船舶におもむくから、船長から水先を求められていることがはじめから明らかである。強制水先の場合といえども、水先人は船舶に乗り込んだ場合水先法第18条の規定により水先人は船長から水先を求められたときは正当な事由のある場合の外、その求に応じ、且つ誠実に水先をしなければならない。船長から水先を求められないときは、その船を導かないというならば、水先法第1条による水先をしたことにならないから、水先法第22条の水先料を水先人は請求できない。本件の場合水先人は平素のように船舶を導くことを全面的に委せられなかったが、水先法第22条の規定により水先人は成規の水先料を請求し、また、船長はわが国の水先事情をよく知ってか知らずか兎に角その指揮する船を導くことを全面的に委せなかったが、成規

の水先料は支払っているから、船長と水先人との間で水先人は水先をした、船長は水先をさせたとの理念に争のないことは明らかであるし、本件ははじめてのことであるから船長は水先法第17条に、水先人は水先法第18条にいずれも違反しないと認めるが、前示港内操船の安全を確保しようとする範ちゅうで批判すれば横浜区は強制水先を実施しているわが国の主要港の1つであり、その港の水先人につき具体的な事実をあげないで、船長がただそう思ったのみで、水先の技術を信頼せず、わが国の水先事情から外れて水先人には引船の部署の見張りをすることのみを指示し、わが国の水先慣習の現状の一角を崩してその船を導くことを水先人に委かせなかったし、水先人は引船3隻を必要として手配したのに、カロニア船長の引船2隻説にあい、簡単に引船を2隻に減じ、然かも強力な引船を船尾に使い南西の強風の場合に離岸後小まわりして内防波堤入口に遠距離から余裕をもって船首をたてようとする自説を引き込め、カロニア船長の云いなりに弱い力の引船を船尾に使ったことは水先人としても強制水先の公共性の認識がまことに不足していたものといわなければならない、もつと積極的な水先をしようとする主張しなければならないところで、いずれも遺憾である。引船第二祝津丸が、カロニア船長の欲しくないときに、その引索を放ったことは、カロニアの港内操船を困難に陥らしめたことは明白であるが、それはカロニアが山下町さん橋を離れ左へ回頭をしながら後進中の出来ごとであって、まだ運航水域についても、時間的にも安全操船に回復し得る余裕が残っていたから、これがために手段と措置に窮し、カロニアが横浜東水堤北端に衝突を余儀なくさせられた原因にはならない。船尾につけた引船第二祝津丸は、カロニア船長の予期しないときに引索を放った。思うがままに使いこなせぬ引船は頼むに足らぬ、却って手足まといで、寧ろ機関のみを使って自力で操船の方が安気で確実だと思わせることもあるが、そう考えなくても引船を使えば使っただけの効果がある。カロニアが十分内防波堤入口に向首し行脚が適当につかない内に、船首につけた強力な大東丸を放ち、機関の力に頼って左げん回頭を試みたが、右げん正横の方角から受ける強風はますます増吹し、船首は風上に切り上り船尾は風下に圧流されて困難している最中、カロニア船長は入航し来る一星丸を認めたのでカロニアは行脚を落した。突風性の風は急に強くなったし機関の作用と舵効のみでは左回頭が更に困難となった。一星丸は、外防波堤入口を通過したころから山下町さん橋の北東方で港内操船をしているカロニアを認め、同船船長Iは内防波堤入口付近で両船が行き会う（パッシング・ウイズ）ことを避けるつもりで、横浜航路内を北寄りに進行し内防波堤入口付近で出会う（メット・ウイズ）虞の起きないように心掛けた。港則法第15条の出会う虞のあるときは、出会うかも知れないと予測されるときのことである。であるから出会った結果からさかのぼって出会う虞があったと判断される場合の外に、出航船がその出航を中断した場合、または出航船がそのまま出航を継続した場合であって出会った結果が起らなくても、ここでいう出会う虞のあるときが起りうる。このように出会う虞のあるときを広義に解し、現場運航をそのように実行しているのがわが国の防波堤入口又は入口付近における航法の実情である。そうであるから、カロニアは入航中の一星丸を認めても同船と防波堤入口又は入口付近で出会う虞のある見合関係になるときは、一星丸は防波堤外でカロニアの進路を避けなければならないし、カロニアはその出航をためらうことなく操船してよい場合であった。入航船を認め、出航を一寸ためらったカロニア船長は、船舶交通量の多い横浜内防波堤入口の出航事情に不馴れで精通せず不安を感じたものというべく、また、一星丸は横浜航路内を北寄りに横浜北水堤灯台を少し左げん船首に見て進行した。若し当時南寄りの風が強吹していなければ同水堤に向首したままで一星丸はカロニアと行きすぎたであろうが、南寄りの風が強く吹いていたから、速力が減じるとともに一星丸は船首を次第に左転し、徐々に風上に船首が向くように操縦し、同灯台の東方約500メートル

ルの附近で、カロニアの進路を避けようとした。そのとき一星丸の船首が内防波堤入口の方に向いていたからとて、港則法第15条の規定に従って一星丸はカロニアの進路を避ける事態にあったし、カロニアは内防波堤入口の近くに接近し、既に前路の広さは出航をためらうほどの余裕がない場合であったし、南寄りの突風性の風はますます増吹していたのであるから、カロニアは必要ならば一星丸に対し注意喚起信号を行いつつ、ためらうことなくさっさと出航の操船を行わなければならない場合であった。

畢竟本件防波堤衝突は、カロニア船長が水先人Aにその船舶を導かせるに当り委せなかったことと、同船長が京浜港横浜区の地方的港内事情に精通しないため、港内操船に引船を十分活用しないで機関のみを使い、強風中に回頭しようとして期待したことと、たまたま、カロニアが内防波堤入口に向首させようと操縦中の最も大切な時機に短い期間であったが、カロニア船長が横浜内防波堤内口における船舶交通の地方的事情に精通しないため一星丸の運航に対し取り過ぎた疑心を引き起こしカロニアの出航を一寸ためらったことと、ちょうどそのころ突風性の強風が一段と増吹したことによって発生した。

(法令の適用)

受審人Aが、カロニアを水先して出航するに当り、カロニア船長が港内操船中南西の風が吹きつづいた場合、A受審人は内防波堤入口に遠距離から余裕をもって船首を立てることがよいと考えていたのに、カロニア船長が小まわりして同入口に船首を立てようと固執していたのを同船長のするがままにして積極的な船の導きをしようとしなかったことは、強制水先の公共性を認識することの不足というべく、まことに遺憾であるが、強いて過失と認めないから同人を懲戒しない。

よって主文のとおり裁決する。