

昭和39年第二審第41号

機船第一宗像丸機船タラルド・ブロビーグ衝突事件 [原審横浜]

言渡年月日 昭和41年5月31日

審判庁 高等海難審判庁(松野守次、大泉荘介、小松孝、小野寺道敏、玉屋文男、参審員小泉英一、
黒田静夫)

理事官 滝川文雄 内山三郎 高山益夫

損害

宗像丸—左舷中央部外板破口、火災の結果機関室油倉を除く他の区画ほとんど焼損、37名水死
ブロビーグ—船首右舷側外板破口、船首楼、船尾楼、船員室倉庫焼損、1名死亡

太平丸—爆発により損傷、1名死亡、1名水死

宝栄丸—全焼2名死亡

原因

海上衝突予防法第25条第1項違反

二審請求者 理事官中島幸松、受審人A、同B

主文

本件衝突は、第一宗像丸船長及び受審人Aの運航に関する各職務上の過失に因って発生したものである。

理由

(事実)

船種	船名	機船第一宗像丸
総トン数		1,972トン
全長		87.00メートル
幅		12.60メートル
深さ		6.50メートル
機関の種類		ディーゼル発動機1個

指定海難関係人 E

職名 G株式会社代表取締役

船種 船名 機船タラルド・ブロビーグ

総トン数 21,634トン

全長 209.06メートル

幅 26.21メートル
深 さ 14.32メートル
機 関 の 種 類 ディーゼル発動機1個

受 審 人 A
職 名 水先人
海 技 免 状 本件発生当時東京湾水先区水先免状受有

船 種 船 名 機船第二鶴洲丸
総 ト ン 数 351トン
全 長 45.10メートル
幅 7.30メートル
深 さ 3.65メートル
機 関 の 種 類 ディーゼル発動機1個

受 審 人 B
職 名 船長
海 技 免 状 乙種二等航海士免状

船 種 船 名 機船第十八鳳生丸
総 ト ン 数 406トン
全 長 43.42メートル
幅 7.60メートル
深 さ 3.80メートル
機 関 の 種 類 ディーゼル発動機1個

受 審 人 C
職 名 船長
海 技 免 状 乙種二等航海士免状

船 種 船 名 機附帆船太平丸
総 ト ン 数 89トン
全 長 25.75メートル
幅 5.80メートル
深 さ 2.30メートル
機 関 の 種 類 ディーゼル発動機1個

指定海難関係人 D

職 名 甲板員

海 技 免 状 ない

指定海難関係人 F

職 名 第3管区海上保安本部長

事件発生の年月日時刻及び場所

昭和37年11月18日午前8時14分ごろ

京浜港横浜区京浜運河

京浜運河は、京浜港横浜第4区に属し、横浜市鶴見区末広町2丁目から川崎市浮島町にいたる埋立地と対岸の扇島埋立地及びその東方に連なる防波堤との間に東西にわたって横たわる長さ約7,500メートル、幅500メートルないし600メートルの水域で、1万トン（総トン数、以下同じ。）級船舶の通航を目途として開削され、東京、横浜間を航行する小型船の水路にもなっていたが、産業の発展に伴い、同運河附近一帯の埋立地には、発電、製粉、造船、瓦斯、製鉄、製油などの工場やガソリンの油槽所、LPGの貯蔵所などの施設が建設されて本邦屈指の臨海工業地帯になり、同運河沿いに設けられた栈橋を使用する船舶が年ごとに増加するばかりか、同運河から北方に向けて分岐する旭、境、田辺、池上、塩浜、大師の各運河は、枝運河として同工業地帯の奥部に通じ、かつ、水路で互いに連結されているので、多数の船舶が京浜運河を経由してこれらの枝運河や水路にも出入するようになり、中でも近年特に需要のふえた原油、ガソリン、LPGなどの危険物を積載した船舶の航泊するものが飛躍的に増加し、本件発生当時において、京浜運河の中央部からその東方大師運河にかけての水域に入航した2万トン以上の危険物積載船は月に15隻、また、京浜運河に入航した3万トン以上の専用貨物船は月に8隻を数え、同運河の西口にある鶴見航路を入出航若しくはこれを横切る船舶は、日に830隻にも上り、そのうち9割が、いわゆる小型船で、小型船のうち3割が500トン以下の油送船及び油舫となっており、1日のうちでも日出時から午前10時までの間と、午後2時から日没時までの間とが特にふくそうし、小型鋼船、機附帆船、引き船、雑種船、引き船列などが京浜運河の水域一面に広がって航行し、船舶交通の安全上最も警戒を要するときであった。そのうえ京浜運河の東口は、水深が浅くて軽喫水の小型船しか通航できず、したがって同運河の東部におもむこうとする船舶は、鶴見航路を経て狭長な水域を航行することになり、また、川崎第10号燈浮標以東大師運河にいたる間の京浜運河もその南側は水深が浅く、川崎第10号、同第12号、同第14号及び同第16号の各燈浮標を設置して同浅所の北縁を表示し、そのため航路筋の幅は280メートルばかりにせばめられ、更にシェル石油株式会社扇島栈橋は、その東方のK1係船浮標とともに、扇島埋立地から100メートルばかり沖合の同運河内に設けられているため、同所附近の航路筋の幅は長さ約600メートルにわたって400メートルばかりにせばめられ、京浜運河における船舶交通の混雑に拍車をかけていたばかりか、前記各枝運河の入口、指定バースを連絡してくれる東洋信号通信社鶴見見張所及び京浜運河沿いの栈橋の大部分が、同運河の北側にあることから、小型船にとって同運河の北岸寄りのところを航行する方が好都合で、自然その航路の左側に偏して東行するものが多く、同航路筋の右側を西行する他船と行き会い関係を生ずることになり、かつ、各枝運河は幅が狭く、その方向が京浜運河に対してほぼ直角で、分岐点附近には高い建築物やタ

ンクなどが建ち並んでいるため、枝運河を出航する船舶と京浜運河を航行する船舶とが、前広に視認しあうことが困難な状況になっており、これらのことは、船舶の交通に混乱を生じやすくさせ、また、危険物積載船が他船と衝突し、あるいは他船の火気から引火して火災や爆発を起こす危険も潜在しており、更に工場の煙突から排出する煤煙によって煙霧が発生し、視界がせばめられて航行上の防げとなり、その傾向は朝夕に著しかった。指定海難関係人Fは、昭和37年3月5日第3管区海上保安本部長に就任し、爾来京浜港長を督励して各船舶に対し港則法をはじめとする関係法令の遵守を要望するほか、航法違反船の取締り、航行の管制、危険物積載船に対する監督の強化、港内船舶の火気取締り及びえい航の制限など港内における船舶交通の安全と港内の整頓に努めてきたが、交通量の増加に応ずる巡視船艇や人員、信号所その他の施設の不足などもあって、その混乱を十分取り締まるまでにはいたりえず、ことに京浜運河は、境運河を境にして、東側は、いわゆる川崎港と称される川崎市の港湾区域に、西側は横浜市の港湾区域になっていて、両市の港湾管理者がそれぞれ直接管理にあたっており、特に前者は、近年工業港として急激な発展をみせ、これに伴う船舶交通量の増加及び船舶の大型化に港湾施設が追いつかない状況で、隣接の横浜市においても、川崎市の発展に歩調を合わせて計画性のある港湾管理運営にあたってはいたが、管理者として根本的に解決しなければならない重大問題が多く、かつ、横浜第4区においては、両市が直接運営する棧橋は川崎市宮埠頭があるだけで、他はすべて民間会社の専用バースになっており、したがって着岸、離岸の指示などは、各社が思い思いに行なっているありきまで、これらのことは、船舶交通の混乱と無秩序をきたすもとにもなっていたが、危険物取扱施設及び危険物積載船専用水面の分離、沖合係留施設の採用及び油舢専用泊地の設置、陸上及び海上における化学消防施設の強化、海底掘下げによる航路筋の拡張並びに煤煙対策などとともに、F指定海難関係人だけの権限では処理できない問題であって、港内における船舶交通の安全及び港内の整頓についての施策が遅れがちになるのを防ぎえない状態であった。元来川崎第10号燈浮標以西の京浜運河の南側にも浅所があったので、昭和29年12月10日同浅所の北縁を表示する川崎第4号燈浮標が設置されたが、日本鋼管株式会社は、同社扇島原料センター岸壁に大型船を着岸させるため同岸壁前面の海底を掘り下げる必要に迫られ、工事の妨げになる同燈浮標の移設方を申請し、これにより第3管区海上保安本部においては、同37年2月14日同燈浮標を扇島埋立地東端の三角点から253度半（真方位、以下360度分法によるものは真方位、その他は磁針方位である。）1,010メートルのところ（海図記載位置のほぼ東北東約400メートル）に一時移設し、これを同月24日水路通報で告示し、その後掘下げ工事が終わったけれども、同燈浮標を元の位置に復すると、今度は同岸壁に着岸する船舶の操船上のじゃまになるというので、そのままにしていた。他方第2港湾建設局は、昭和35年度及び同36年度において、川崎第10号燈浮標以西の京浜運河南側の浅所を水深12メートルに掘り下げ、海上保安庁水路部が、同37年3月から同年4月にかけて同掘下げ区域の水深測量を行ない、同年7月14日水路通報をもって海図の改補を告示し、これにより同海上保安本部では、一時移設中の川崎第4号燈浮標が不用になったので、他に転用することを考慮していたが、航路標識法に基づく航路標識の廃止告示を行なっていなかったため、同燈浮標は、たといその存在意義を失ったとしても、有効な航路標識で、その浮標式が偶数番号を付した紅塗り浮標であるからには、京浜運河の航路筋の南側の限界を示す右舷浮標であることにかわりはなく、したがって鶴見防波堤燈台から川崎第10号燈浮標にいたる間の京浜運河の航路筋の北側線は、同運河の北側埋立地の南岸に沿う10メートル等深線で、その南側線は、同燈台の北方約10メートルのところ、シェル石油株式会社扇島棧橋北西側、同棧橋北東端、K1係船浮標、川崎第4号燈浮

標及び同第10号燈浮標を順次結んだ線であった。

第一宗像丸（以下単に宗像丸という。）は、K株式会社所有の油送船で、G株式会社がこれを裸用船としていたものであるが、同社はK株式会社船舶部が発展的に解消して昭和37年10月1日に設立され、指定海難関係人Eが代表取締役となって、同船のほかに自社船である第三、第五及び第六宗像丸を運航し、営業、船員、経理及び工務の4課を置き、積荷、水路、港湾及び気象関係の業務を営業課長Lに、船舶の修理、新造及び保安関係の業務を工務課長Mにそれぞれ担当させ、これらの4課を取締役Nに統括させていた。E指定海難関係人は、K株式会社関西支店長として約2年大阪市に在勤し、昭和36年3月本社に復帰して同社船舶部に籍を置くようになり、宗像丸船長O（甲種一等航海士免状受有）とは、同船長が入社した昭和22年以來の知己で、G株式会社創立後日は浅かったが、無理な運航をしないよう同船長を指導し、また、N取締役は、K株式会社船舶部の船舶課長を7年ばかり勤め、その間O船長が乗り組んでいた社船を含め所属船舶に船長服務心得ほか各種の資料を配布して海難の防止に努め、新会社設立後も、水路の現状については水路通報を所属船舶に送付して周知徹底を期し、他方宗像丸では、炭酸ガス消火器、泡沫消火器、ガソリン消火ポンプ及びガス検定器などを備えつけ、その消防設備が船舶設備規程を上回っており、また、非常配置表を定めるとともに随時防火操練を実施していた。宗像丸は、ガソリン（商品名赤アポロ、比重0.7386、蒸気圧摂氏40度で毎平方センチメートルにつき0.587キログラム、オクタン価87.30、引火点氷点下摂氏20度以下、自然発火点摂氏500度ないし550度）を積載するにあたり、第1番左舷油倉に392キロリットル、同右舷油倉に389キロリットル、第2番左舷油倉に364キロリットル、同右舷油倉に363キロリットル、第3番左舷油倉に362キロリットル、同右舷油倉に364キロリットル、第4番左舷油倉に360キロリットル、同右舷油倉に361キロリットル、第5番左舷油倉に360キロリットル及び同右舷油倉に361キロリットル、合計協定量3,642キロリットルを載せ、船首5.50メートル船尾5.45メートルの喫水をもって、昭和37年11月14日午後4時30分山口県徳山を發して京浜港に向かったが、途中天候の都合で渥美湾に避泊し、こえて18日午前2時30分同港横浜市鶴見防波堤燈台からほぼ南2分の1東1,300メートルばかりのところ投錨仮泊のうえ、同7時46分ころ抜錨して同所を發し、川崎市水江町K株式会社川崎油槽所棧橋にいたる航行の途、抜錨すると直ちに機関を1時間約4海里の微速力前進にかけ、その後は機関を種々に使用し、同8時ごろ鶴見防波堤信号所を右舷側ほぼ南微東2分の1東140メートルばかりに通過して機関を微速力前進、つづいて1時間8海里ばかりの半速力前進にかけ、同時1分ごろ微速力前進に減じ、船首を徐々に右転して京浜運河に入り、同時6分ころ同信号所からほぼ北東830メートルばかりのところ同運河に沿うほぼ東北東に針路を定め、航路筋のほぼ中央を進行した。これより先、宗像丸の後方をこれと同航していた第十八鳳生丸（以下単に鳳生丸という。）は、同時4分ころ鶴見防波堤信号所を右舷側ほぼ南微東2分の1東140メートルばかりに通過して機関を1時間約9海里の半速力前進にかけ、船首を徐々に右転して京浜運河に入り、同時6分少し過ぎ、同信号所からほぼ北東2分の1北600メートルばかりのところ先航する宗像丸に向首するほぼ東北東の針路にしたところ、しだいに同船に近づくので、同時6分半ころ受審人Cは、機関を1時間約6海里の微速力前進に減じたが、同船を追い越すことに翻意し、同時7分ころ機関を半速力前進に復するとともに針路を少し左転し、同時8分半ころ横浜市鶴見区安善町2丁目埋立地南東角からほぼ南西微南450メートルばかりのところにおいて、宗像丸を右舷側50メートルばかり隔てて追い越し、

原針路にもどして進行中、同時9分少し過ぎ、前記埋立地南東角からほぼ南微西2分の1西320メートルばかりのところへ達したとき、ほぼ正船首1,000メートルばかりのところへ引き船富士丸を認め、自船が田辺運河に入航するのと富士丸を右舷側にかわすため船首を1点左転し、ほぼ北東微東の針路として続航したところ、前方から機附帆船が来航するのと、富士丸と右舷を相対し6、70メートル隔てて航過できる態勢になったので、同時10分ころ前記埋立地南東角からほぼ南東微南2分の1南210メートルばかりのところへ、船首を約2分の1点右転したとき、右舷船首約1点1,000メートルばかりのところへ、タラルド・ブロビーグ（以下単にブロビーグという。）の船橋を、ついでその船体を認め、同時12分ころ川崎市大川町埋立地南東角からほぼ南南西200メートルばかりのところへにおいて、同船と互いに右舷を対し150メートルばかり隔てて航過し、間もなく自船は、左舵を取って田辺運河に入航した。また、宗像丸の後方をこれと同航していた第二鶴洲丸（以下単に鶴洲丸という。）は、同時5分ころ鶴見防波堤信号所を右舷側ほぼ南微東2分の1東150メートルばかりに通過して機関を1時間約10海里4分の3の全速力前進にかけ、船首を徐々に右転して京浜運河に入り、同時6分ごろ同信号所からほぼ北北東470メートルばかりのところへにおいて、先航する宗像丸を船首少し右舷に望み、同運河に沿うほぼ東北東の針路として進行し、同時9分少し前、東洋信号通信社鶴見見張所を左舷側200メートルばかりに通過したとき、受審人Bは、機関を停止して同見張所からバースの指定を受け、同時9分半ごろ機関を1時間5海里ばかりの微速力前進にかけ、原針路のまま航路筋の左側に偏して続航し、同時10分ころ安善町2丁目埋立地南東角からほぼ南微西4分の3西300メートルばかりのところへにおいて宗像丸を右舷側約60メートルを隔てて追い越し、同時10分半ころ同埋立地南東角からほぼ南2分の1西240メートルばかりのところへ達したとき、右舷船首約2分の1点1,000メートルばかりのところへ、ブロビーグを認め、同船と宗像丸とがほとんど真向かいに行き会う態勢にあるのを知りブロビーグが宗像丸を避航するため船首を右転してきた場合には、自船は左舵を取ってこれを避けよよいと思ひ、依然航路筋の左側に偏したまま、鳳生丸の後方を同一針路で進行のうえ、同時13分半ころ前記埋立地南東角からほぼ東4分の3南420メートルばかりのところへ、ブロビーグと互いに右舷を対し約80メートルを隔てて航過し、その後川崎市夜光町P株式会社棧橋に係留した。このようにして鳳生丸と鶴洲丸とに追い越された宗像丸においては、同時11分ころ船首少し右舷90メートルばかりのところ（宗像丸の船首、船橋間の距離は約62メートル、ブロビーグは約77メートルである。）に京浜運河を出航中のブロビーグの船橋を見る態勢になったとき、O船長は、機関を停止したが、航路筋の右側につくことなく、同時12分ころ機関を再び微速力前進にかけて同一針路のまま続航し、同時13分ころ船首少し右舷300メートルばかりのところへ相手船の船橋を望む態勢になったとき、相手船を左舷側にかわそうとして右舵一杯を令し、短音1回の針路信号を行ない、同時13分半ころ船首が右転しはじめたとき、更に短音1回を鳴らしたが、同時14分半ころ航路筋のほぼ中央、すなわち川崎市安善町2丁目埋立地南東角から115度370メートルばかりのところ、（当時使用の昭和33年12月18日刊行の海図第67号では、川崎市大川町日清製粉株式会社鶴見工場南西隅の三角点から130度330メートルばかりのところ。）において、ブロビーグの船首が、ほぼ東微南4分の1南に向首した宗像丸の左舷中央部に前方から約3点の角度で衝突した。

当時天候は曇で煙霧がかかり、北の軽風が吹き、潮候は上げ潮の末期で微弱な西流があり、視程は1,500メートルばかりであった。

また、プロビーグは、油送船であるが、川崎市浮島町R株式会社棧橋に右舷側を横づけして入り船に係留し、原油を揚げたあとの油倉にバラストとして海水約12,500トンを入れ、船首5.87メートル船尾7.70メートルの喫水をもって、同日午前7時35分同棧橋を発し、サウジアラビア国ラストヌラにいたる航行の途、水先のため乗船した受審人Aは、解らんすると直ちに船首にとつた富士丸と船尾にとつた関東丸とに引かせ、機関と舵を種々に使用して大師運河を後退し、川崎第16号燈浮標の北側水域で左舷回頭を行ない、同時50分ごろ船首が西方を向いたとき、関東丸を放し、同時51分ごろ機関を1時間7海里2分の1ばかりの微速力前進にかけ、同時52分ごろ同燈浮標から280度420メートルばかりのところ自船の船橋がきたとき、富士丸を放し、千鳥町埋立地南岸沿いにこれを200メートルばかり隔てるほぼ253度に針路を定め、そのころ煙霧がかかっていたので、船長Sは、船首に一等航海士Tを立てて見張りにあたらせ、富士丸はプロビーグの右舷船首約150メートルのところを、関東丸はプロビーグの右舷船尾100メートルばかりのところを、それぞれその態勢を保ちながら同航した。同時55分半ごろプロビーグが川崎第14燈浮標を左舷側150メートルばかりに通過したとき、A受審人は、ほぼ242度に、同時59分半ごろ同第12号燈浮標を左舷側約150メートルに通過したとき、ほぼ240度に各転針し、同8時5分ごろ同第10号燈浮標を左舷側約100メートルに通過したとき、242度に転針のうえ、航路筋の左側に偏して続航し、同時9分半ごろ同第4号燈浮標を左舷側100メートルばかりに通過したが、航路筋の右側を航行すれば右方にあたる枝運河から出航して来る他船を突然近距離に認めた場合、自船が大型船で操船が意にならないのでその進路を避けることができず、京浜運河の北岸から約100メートル以内の水域には、多数の舁や引き船列が航行していて、これらの船舶との衝突のおそれがあり、また、同北岸に係留している船舶の係船索を破断する心配があるばかりか、多くの船舶が航路筋の方へ錨を投じていることなどもあって、航路筋の右側を航行することに危険を感じ、同燈浮標のところから、しだいに幅の広まる航路筋の中央に向く同一針路のまま進行中、同時10分ごろ安善町2丁目埋立地南東角からほぼ78度1,020メートルばかりのところ達したとき、ほぼ正船首1,250メートルばかりのところ煙霧の中から現われた宗像丸を、その右方にあたり鶴洲丸を、また、同船の手前に鳳生丸をそれぞれ認め、いずれも入航して来ることを知り、これら各船の動向を見きわめるため、機関を1時間約4海里2分の1の最微速力前進に減じたところ、その後宗像丸とはほとんど真向かいに行き会う態勢のまま近づいたが、このような場所では自船が大型船なので舵を使って相手船を避譲することは困難と考え、同時11分ごろ機関を停止し、同時12分ごろ船首少し右舷620メートルばかりのところ宗像丸を望み、鳳生丸と右舷を相対し約150メートルを隔てて航過したとき、機関を再び最微速力前進にかけたところ、船首少し左舷近距離のところに来航する引き船列を認めて直ちに機関を停止し、同時13分ごろ船首少し右舷340メートルばかりのところ宗像丸の船首を見る態勢になったとき、はじめて衝突の危険を感じ、機関微速力後退、つづいて全速力後退を令するとともに短音3回の針路信号を行なったところ、同時13分半ごろ船首少し右舷200メートルばかりのところ宗像丸の船首を望み、鶴洲丸と互いに右舷を対し約80メートルを隔てて航過したとき、宗像丸が短音1回を吹鳴し、その船首が右転しはじめ、自船の前路に向けて進出して来るのを認め、直ちに右舷錨を投じ、錨鎖1節余りを延出してこれを引き、一方S船長は、緊急全速力後退を令して短音3回を吹鳴したが、船首がほぼ245度を向いたとき、前示のとおり衝突し、機関を停止した。A受審人は、衝突直後船首におもむき、自船の船首が相手船の舷側に食い込み、破口からガソリンが流出しているのを認め、両船を引き離さずにおいた方が積荷の流失を防ぎ、かつ、

火災発生危険が少ないものと考え、富士丸の無線電話で東京湾水先人組合事務所に事故の発生を知らせ、その間船橋で指揮をとっていたS船長は、同時22分ごろ機関を微速力後退にかけ、両船を分離しようと試みたけれども成功せず、流出するガソリンから火災が発生するのをおそれ、同時22分半ころ機関を停止した。他方宗像丸においては、第4番左舷油倉から第5番左舷油倉にかけての舷側外板に生じた喫水線上の破口部からガソリンが勢いよく流出しはじめたが、同時14分50秒O船長は緊急通信を發し、同時16分「SOS、K社第一宗像丸横浜沖より川崎沖シフト中、京浜港4区鶴見火力発電所前にて外国船と衝突、本船ガソリン満載につき発火のおそれあり、附近船注意請う、ダイナモ停止、補助にて發信中」と發信し、引きつづき、「SOS、本船今タグにて引っぱっていますが、外国船が突っ込んでますから離れません、ガソリンが附近に流れ出し危険です、よろしく」と發信し、同時21分「SOS、乗組員は無事だが、油が流れているので他船の通航を止めてほしい」と發信し、これらの通信は、第3管区海上保安本部通信所で受信され、同本部警備救難部を通じてF指定海難関係人及び京浜港長に報告され、同時20分同港長は、巡視艇あやめ及び同さつきに出動を命じ、F指定海難関係人は、同港長のとった措置を確認した。

これより先、太平丸は、B重油160キロリットルを載せ、同日午前7時30分ごろ、横浜市鶴見区大黒町U株式会社横浜製油所棧橋を發し、東京に向かったが、發航時船長Vが健康上の理由で下船していたので、同船機関長W（丙種機関長免状受有）、甲板長X及び指定海難関係人Dが乗り組み、W機関長が操舵して京浜運河に入り、本件衝突の発生した時刻には、鶴見防波堤信号所からほぼ北北東300メートルばかりのところを機関を1時間5海里ばかりの全速力前進にかけて東行していたが、宗像丸の破口部から流出したガソリンが、さえぎるものもないまま風潮の影響により約100メートルの幅で同船の南南西方200メートルばかりのところまで拡散している海面に進入したため、ガソリン・ガスが操舵室に入り込み、同時23分半ごろ前示衝突地点からほぼ南微西2分の1西150メートルばかりのところさしかかったとき、たまたま同室内にあったなんらかの火気から引火して爆発し、同室の屋根や窓ガラスを吹き飛ばし、たちまち海面に浮いているガソリンに燃え移って火災になった。船尾甲板下の船員室で朝食の用意をしていたD指定海難関係人は、同室船尾側の出入口から顔を出していたため、火災になると同時に左舷側から火焰を浴びて右頬に火傷を被り、驚いて同室から出ようとしたけれども、自船の周囲の海面が炎上しているため、そのまま室内に閉じこもっているうち、火災を起こしている海面を通り過ぎたのに気づき、急いで甲板上に飛び出したところ、W機関長が全身に火傷を負い、操舵室わきの甲板上にいたX甲板長が、顔面に火傷を被って海中に転落しているのを知り、操舵装置に故障を生じた太平丸は日本鋼管株式会社扇島岸壁にたどり着き、W機関長とD指定海難関係人は、他船に救助されて同社の病院に収容された。

このようにして太平丸から発生した火災は、たちまちのうちにガソリンの拡散している海面一帯に広がり、宗像丸及び生ゴム65トンを載せて太平丸の後方を東行中の機附帆船宝栄丸（62トン、焼玉発動機1個）に燃え移り、ついでプロビークにも延焼したが、火災の発生を認めたO船長は、同時24分、「火が出た、退船する」旨の最後の遭難通信を發し、救命艇を降下するいとまがなかったため、他の乗組員とともに海中に飛び込んだけれども、ガソリンの炎上している海面から脱出できず、他方S船長は、同時26分ごろ機関を微速力後退、つづいて半速力後退にかけ、盛んに燃えている宗像丸から自船を離そうと試みたところ、自船が船尾を左方へふりながら右舷錨を引いて後退し、前記扇島岸壁に接近するので、同時27分ころ、ひとまず機関を停止したが、そのころプロビークの左舷側の火勢が物凄く、熱

気とガスと黒煙のために消火作業が不可能であったばかりか、爆発の危険さえ予想されたので、退船命令を発し、救命艇を降下のうえ、同時35分ころS船長、A受審人及び乗組員は、同艇に移乗して退船し、これと前後して少数の乗組員は海中に飛び込み、その後プロビーグは、前記岸壁の西端から9メートルばかり内方のところに船尾を接触し、なおも船尾が左方へふれ回っているうち両船が分離し、プロビーグの左舷側と宗像丸の左舷側とが接して燃えつづけ、宗像丸の揚錨機が熱せられて制動装置がきかなくなったため、安善町2丁目埋立地南東角から南東2分の1東450メートルばかりのところと同船の両舷錨が自然に落下し、プロビーグの左舷錨も揚錨機の制動装置が焼損して自然に落下した。第3管区海上保安本部通信所においては、宗像丸の発した前示最後の遭難通信を受信し、一方京浜港長は、同時25分ころ鶴見防波堤信号所から火災発生の報告を受け、直ちに消防艇おとわ及び同なちを現場に急派し、同時26分同信号所にOG旗（港は閉塞せりの意）と6信旗（入出航を禁止するの意）を掲揚させ、同時30分ころ横浜、川崎両市の消防局に事故発生を通報して消火作業の協力方を要請するとともに、Y横浜支店、Z株式会社及びK株式会社川崎油槽所などの関係先に流出油除去作業について指示し、同時40分横浜、川崎両市港湾局、東洋信号通信社、東京湾水先人組合、船主会、横浜、川崎海難事故防止会及び東部油槽船海運組合などに鶴見航路の入出航が禁止されたことを通知し、また、陸上においては、同時30分から同9時18分までの間、安善町2丁目、大川町及び扇町の各埋立地に川崎市消防局及び川崎臨港消防置の化学消防車2台、普通消防車8台及び救急車2台などが護岸警備に出動し、海上においては、海上保安庁の消防艇及び巡視艇、横浜市2隻、東京都4隻及び米軍3隻の各消防艇のほか引き船など20隻に上る船艇が消火活動に努めた結果、同日午後0時45分ごろ第1次消火に成功し、翌19日午後1時40分ころプロビーグが、同4時45分ごろ宗像丸が、それぞれ完全に鎮火した。

衝突及び火災の結果、宗像丸は、衝突箇所の外板の上縁の幅約3メートル高さ4メートルばかりのくさび型破口を生じ、これに接するフレーム37番から同41番にかけての外板及び甲板を破損し、附随の諸要材を曲損するほか機関室及び油倉を除く他の区画をほとんど焼損し、プロビーグは、船首材に接する右舷側外板の水面上約0.60メートルの箇所に幅約0.5メートル長さ1メートルばかりの破口を生じ、船首材からフレーム76番にかけての左舷側外板及び船首材からフレーム97番にかけての右舷側外板の水線上の部分78枚と附随の諸要材、船首楼、船尾楼船員室、倉庫及び救命艇1隻とをそれぞれ焼損するほか、岸壁との接触により船尾外板を破損し、太平丸は、前示爆発による損傷以外に、操舵室内囲壁を焼損し、宝栄丸は全焼したが、宝栄丸を除く他の3隻は、修理のうえ再用され、また、宗像丸では、O船長以下36名の全乗組員が水死し、プロビーグでは、機関部ポンプ・マン、AB（23才）が一酸化炭素中毒で死亡し、太平丸では、W機関長が火傷により死亡し、X甲板長が水死し、D指定海難関係人が前示のとおり火傷を負い、宝栄丸では、船長AC（小型船舶操縦士免状受有）及び機関長AD（乙種二等機関士免状受有）が死亡し、宗像丸はガソリン797キロリットルを流失した。

本件発生後、京浜港長は、港長権限により鶴見航路の航行管制を強化するとともに横浜第4区からの出航制限の措置をとり、船舶交通の安全を図る目的で遊漁船などの航行、停留禁止区域を設定し、海難防止対策の一環として港則法及び関係法令の周知徹底に努め、船舶交通安全思想を広く関係業者及び船員に普及させるための説明会を催し、船舶保安対策委員会を結成して港内の船舶交通安全対策の樹立及び研究を行ない、港湾管理者及び石油会社などに対して消防体制の強化と火気取締りの徹底を要望し、昼間は京浜運河に巡視艇を出動させて航法の指導及び法令違反の取締りに当たらせ、また、川崎第4号燈浮標については、同年12月25日廃止した旨の告示がなされ、同月26日港則法施行規則の一部が

改正されて、従来の航行管制がいっそう強化され、翌38年4月1日京浜運河東口に川崎航路が新たに設けられて大型船の通航が可能になった。A受審人は、原審判庁における裁決言渡後、昭和39年7月15日業務を廃止したので、その事由を記載した書面を添えて水先免状を運輸大臣に返納し、翌40年7月12日同人の免許の効力が失われたので、同日水先人名簿の登録が抹消された。

(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、第一宗像丸船長Oが、狭い水道である京浜運河を東行する場合、海上衝突予防法第25条第1項の規定に違反して航路筋のほぼ中央を進行し、かつ、他船に近づいてから針路を右転し、その前路に進出した同人の運航に関する職務上の過失及び受審人Aが、タラルド・プロビーグを水先して京浜運河を西行する場合、海上衝突予防法第25条第1項の規定に違反して川崎第4号燈浮標附近においては航路筋の左側を進行し、同燈浮標のところから、しだいに幅の広まる航路筋のほぼ中央に向く針路のまま続航し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。受審人B及び同Cが、京浜運河を東行するにあたり、いずれも海上衝突予防法第25条第1項の規定に違反して航路筋の左側を進行したことは遺憾であるが、本件発生の原因とならない。指定海難関係人D及び同Eの各所為は、ともに本件発生の原因とならない。指定海難関係人Fが川崎第4号燈浮標が存在意義を失っていたのに撤去に手間取り、そのためにK1係船浮標、川崎第10号燈浮標間の京浜運河の航路筋の幅を多少せばめていたことは遺憾であるが、これをもって本件発生の原因をなしたものと認めない。太平丸の操舵室内にあったなんらかの火気により同室内に侵入していたガソリン・ガスに引火して爆発の起きたことは明白であるが、その火気がなんであったかを認定するに足る証拠がないので、火災の原因を明らかにすることができない。

京浜運河における船舶交通の混雑緩和及び航法違反防止のため、川崎第10号燈浮標以東の浅所の掘下げが喫緊事であることは、いうまでもないが、港内の安全を期するうえからも、信号施設を強化するとともに、航法違反や火気取扱いについての指導取締りに当たる巡視船艇とその要員を確保し、原油、ガソリン、LPGなどの危険物積載船の火災に対処しうる化学消防艇を充実し、危険物積載船の操船を援助する引き船に初期消火に有効な化学消防施設を設け、油拡散防止せきを備えておくことが望まれ、また、油送船の火災拡大防止及び消火、流出油対策上から、ボイド・スペースの利用法の研究及び個々の油倉、特に大型船における舷側油倉の容量制限の必要性が強調され、流出油による海面火災に対しては、脱出用の特殊救命艇などの開発が要望され、将来造成される埋立地に石油コンビナートのような危険物を取り扱う施設を建設する場合には、他の施設から分離するようにし、危険物積載船のうち、大型船については沖合係留施設を、小型船については専用泊地の採用が切望される。

(法令の適用)

受審人Aの所為に対しては、同人の水先人の免許がすでに取り消されているので、懲戒できない。

よって主文のとおり裁決する。

(参考) 原審裁決主文(昭和39年6月10日横審言渡)

本件衝突は、第一宗像丸船長及び受審人Aの運航に関する各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及び川崎第4号燈浮標が撤去されないまま置かれていたこともその一因をなすものである。

Aの東京湾水先区水先人の業務を1箇月停止する。

Bを戒告する。