

昭和42年第二審第72号

機船芦屋丸機船やそしま衝突事件〔原審神戸〕

言渡年月日 昭和44年11月8日

審判庁 高等海難審判庁（早川義男、玉屋文男、柳沢厚、松本金十郎、岡辺康荘、参審員小泉英一、
楠順三）

理事官 内山三郎、高山益夫

損害

芦屋丸一船首部軽微損傷

やそしま一左舷船尾外板凹損、防舷材、船底外板及び竜骨軽微損、傷船体沈没後修理、旅客20名死亡、
35名及び乗組員2名負傷

原因

海上衝突予防法第29条違反、部下監督不十分、部下に対する指示不十分

二審請求者 理事官古橋義寿、受審人B、同C

主文

本件衝突は、受審人Aの運航に関する職務上の過失と受審人Bの機関取扱に関する職務上の過失とに
因って発生したものである。

Aの丙種船長の業務を1箇月停止する。

Bの乙種機関長の業務を1箇月停止する。

理由

（事実）

船種船名 機船芦屋丸

総トン数 149トン

長さ 26.40メートル

幅 7.40メートル

深さ 3.50メートル

機関の種類 2サイクル単動5気筒ディーゼル機関2個

馬力 各機600軸馬力

受審人 A

職名 船長

海技免状 丙種船長免状

受 審 人 B
職 名 機関長
海 技 免 状 乙種機関長免状

船 種 船 名 機船やそしま
総 ト ン 数 22トン
長 さ 15.24メートル
幅 3.81メートル
深 さ 1.35メートル
機関の種類 4サイクル単5気筒ディーゼル機関1個
馬 力 75軸馬力

受 審 人 C
職 名 船長
海 技 免 状 丙種船長免状

事件発生の年月日時刻及び場所
昭和40年8月1日午前10時50分
大阪港

芦屋丸は、昭和34年11月広島県因島市D株式会社で建造され、2個の変ピッチ・プロペラと遠隔操縦装置とを備えた引き船兼旅客船（最大とう載人員旅客186人、船員12人計198人）で、主として大阪港内でE株式会社桜島工場の新造船、修繕船などの引き船及び作業員の送迎などに従事していたものであるが、船体中央部に機関室があり、上甲板上には、機関室囲壁の前方にハウスが設けられ、前方からサロン、通路、賄室、浴室及び便所にくぎられ、その上方に操舵室、さらにその上方に上部船橋が設けられていた。主機関は、E社5B&WVO可変ピッチ・プロペラ装置を有する定格出力600軸馬力毎分回転数310のE社B&Wアルファ495VO型2サイクル単動5気筒ディーゼル機関2個（オール・スピード・ガバナー付非逆転式機関で、操縦ハンドルはいずれも左舷側に設けられている。）機関室前部中央に定格出力25キロボルト・アンペアの60ヘルツ三相交流主発電機（電圧225ボルト、電流64.2アンペアで、毎分回転数720、37.5軸馬力3気筒ディーゼル機関によって駆動される。）、その右舷側に定格出力15キロボルト・アンペアの同種の交流補助発電機（電圧225ボルト、電流38.5アンペアで、毎分回転数720、25軸馬力2気筒ディーゼル機関によって駆動される。）、その右舷側で舷側に沿って配電盤が設置され、また、ヘルショウ式電動油圧式舵取装置の電動機（交流220ボルト2馬力）の起動器が機関室後壁に取り付けられていた。遠隔操縦装置は、F所製のもので、主機関が機関室で始動された後、その操縦を船橋の遠隔操縦装置に切り替え、通常の航海では上部船橋の右舷寄りに設置された縦43センチメートル（以下単にセンチという。）横54センチ高さ105センチのスタンド型主操縦盤により、翼角操縦、クラッチかん脱及び主機回転数の調整を行なうものであるが、同操縦盤は、左右両側面に各プロペラの翼角操縦ハンドルを、その内側に操縦及び追従用各指針

(目盛は、中央を0として船首方向を前進、船尾方向を後退とし、それぞれ12まで刻まれている。)を備え、同盤上面に主機回転計受信器、翼角確認計(円形、中央を0として右側を前進、左側を後退とし、目盛は0から前進後退各9まで刻まれている。)、主機ガバナー・モーター作動スイッチ、ピッチ・モーター作動スイッチ、クラッチかん脱モーター作動スイッチ及びクラッチかん脱表示燈各2個をそれぞれ左右対称に設け、後部側面の上部に非常用切替スイッチ2個(左右両舷機の自動手動切替用)、クラッチかん脱表示燈光度加減器及び照明灯照明加減器各1個、その下方に警報ブザー・ストップ・スイッチ2個(交流及び直流の各無電圧警報ブザー用)、操縦切替スイッチ(主及び副操縦盤切替用)、さらにその下方に交流及び直流用電源表示燈各2個(切断の場合は赤色、接続の場合は緑色)、操縦位置表示燈(緑色)2個が設けられていた。これら遠隔操縦装置の電源には、交流及び直流のいずれも110ボルトの2系統の電流が使用され、交流電源は、表示燈、照明燈、翼角操縦及び主機回転数調整用に、直流電源は、クラッチのかん脱及び翼角変更の各駆動用として用いられていたが、故障のため遠隔操縦装置が作動できなくなった場合には、操縦盤の操作を機関室の機側操縦に切り替えて、翼角操縦、クラッチかん脱及び主機回転数の調整の各操作を、いずれも手動ハンドルで行なうことができるようになっていた。また、主操縦盤内に3ボルトの乾電池を電源とする無電圧警報装置があつて、発電機からの電源が切断された場合には、前示表示燈及びブザーによって警報するようになっていたが、湿気などによって乾電池が端子間放電を起こし、その接続電線にも腐食を生じたので、昭和35年6月同電池が取りはずされ、その後警報装置の作動不能の状態のまま復旧されていなかった。上部船橋と機関室との連絡装置として、上部船橋にブザー及び押しボタンが、機関室に電鐘及び押しボタンがそれぞれ装備されていたが、その電源は交流110ボルトであつたので、電源故障の際の連絡装置は、ボイスチューブのみであつた。主発電機の回路遮断器は、配電盤の上部船尾端に備え付けられ、瞬時電流(300パーセント・約193アンペア)、過電流(125パーセント・約80アンペアで20秒に調整)及び原動機の回転数が約300、電圧が約70ボルトとなつた際、はずれるように設計された三極気中遮断器であつて、昭和38年7月ごろ遮断器のかん合部の爪がやや不良となつてはずれたことがあつたが、これを修理した後は異状がなかつた。同遮断器の船首寄りには、補助発電機の遮断機が備え付けられており、これは従前からははずれたことがなかつた。舵取装置は、船尾甲板下の操舵機室に設けられており、航海中発電機の回路遮断器がはずれたとき、起動器のスイッチをそのままにしておいても、同遮断器を入れると、ただちに自動的に作動するような機構になっていた。可変ピッチ・プロペラ装置は、クラッチかん脱装置とともに1個のケーシング内に収め主機クランク軸の後部に連結されており、同ケーシング内の中央部に歯車ポンプ、船首側に多板式クラッチ、船尾側に翼角変更装置を備え、主機運転中同ポンプは常に作動してその圧力油によってクラッチのかん脱及び翼角の変更を行なうもので、クラッチのかん脱は、切替コックを「+」側、または「-」側として圧力油の作動方向を変えることによつて行ない、翼角を変更するには、翼角設定駆動軸を回転させ(ケーシング上部に前進、後退とも0から120までの目盛がある。)、圧力油によつてプロペラ軸内の変節軸に直線運動を与えることにより、プロペラ翼を回転して翼角を変更し、追従装置によつて翼角を所要の状態に保持するようになっていた。受審人Aは、建造以来ひきつづき船長として乗船しており、前示のとおり、遠隔操縦装置の警報装置の乾電池が取りはずされたことを知っていたが、その後乾電池を取り付けさせることなく、警報装置を作動不能の状態のまま放置していた。芦屋丸は、昭和40年8月1日午前9時50分ごろE株式会社桜島工場乾dock入口の定係場を発し、同工場D岸壁に係留中の外国船(総トン数約6,000トン)の離岸作業を終わ

り、ドックマスター以下8人の作業員を載せ、南海岸通船だまり波除堤内の大阪税関前棧橋にいたり、税関に船陸交通許可の標識旗を返納し、船首2.40メートル船尾3.20メートルの喫水で、同10時44分ごろ同棧橋を発し、前示定係場に向かう途中、A受審人は、主操縦盤につき、操舵手Gを舵輪につかせ、後退して波除堤の外まで出て左回頭し、同時45分ごろ主機回転数毎分約280、操縦ハンドルを前進7とし、1時間8海里半ばかりの全速力で進行した。同時47分少し前中央突堤北西端を右舷側100メートルばかりに通過し、北海岸通船だまり波除堤北燈柱（以下単に北燈柱という。）を右舷船首約1点にのぞむほぼ北東微北（磁針方位、以下同じ。）の針路としたとき、A受審人は、右舷船首約半点230メートルばかりのところに、同航するやそしまを認め、その後同船との距離をしだいに縮めながら続航中、同時48分半少し過ぎ北燈柱を右舷側80メートルばかりに通過したとき、いったん関西電力株式会社春日出第2発電所の煙突に向首するほぼ北東微東の針路としたが、正船首少し右舷70メートルばかりのところにやそしまを見るようになり、そのままではこれに接近するおそれがあったので、A受審人は、「左にとっていこうか。」とって左手で針路左転の合図をし、G操舵手は、ただちに左舵をとり、針路を約4分の3点左転し、E社桜島工場の乾ドック西側の80トンクレーンに向首するほぼ北東4分の1東の針路とした。同時49分ごろ天保山記念碑からほぼ西南西460メートルばかりのところで、G操舵手は、右舷船首約5点半50メートルばかりのところにやそしまを見る態勢のとき、北東微東の針路にもどそうとして右舵約10度を取り、目的の針路になる少し前舵をもどそうとして舵輪をまわしはじめたとき、たまたま主発電機の回路遮断器がはずれ、操舵不能となった。G操舵手は、舵輪を中央にもどし、さらに左方にまわしたところ、その手ごたえがいつもより重く感じたが、操舵機が作動していないことに気づかなかった。主操縦盤についていたA受審人は、回路遮断器がはずれたとき、警報装置が作動すれば、ブザーの音によって電源の故障を知り得たところ、警報装置が作動しなかったので、ブザーは鳴らず、またこのとき電源表示燈の緑燈が消えたが、昼間のことで表示燈の点滅を見わけにくく、電源が切断して遠隔操縦と操舵とがともに作動不能となったことに気づかなかった。G操舵手は、左舵をとっているのに、右回頭が止まらないので、「船長、舵がおかしい。」と叫び、A受審人は、ただちに舵角指示器を確かめたところ、左舵がとられており、操舵装置などに故障が生じていることに気づかず、なおも右回頭をつづけてやそしまの前路に向かって進行していたが、すみやかに音響などによりやそしまの注意を喚起することなく、左舵一杯を令するとともに、操縦ハンドルを後退一杯に引き、翼角追従指針が前進7のところ止まって操縦ハンドルに追従しないのを見て操縦ハンドルの故障かと思い、同5時10分少し前右舷船首15メートルばかりのところにやそしまが迫ったとき、操縦ハンドルの作動を確かめるため、さらに同ハンドルを前進にしてから後退一杯に引いたが、翼角追従指針が追従しないので、クラッチかん脱モーター作動スイッチを脱したところ、そのころ機関室では回路遮断器が入れられて電源が回復されたが、同時50分船首がほぼ東微南を向いたとき、天保山記念碑から西南西330メートルばかりのところにおいて、芦屋丸の船首が、やそしまの左舷側船尾から2.60メートルばかりのところに、後方から約4点の角度で衝突し、やそしまは右舷側に転覆し、甲板上の多数の船客は海中に転落した。

当時天候は晴で西の至軽風が吹き、潮候は下げ潮の初期で、衝突地点付近にはごく微弱な下げ潮流があった。

芦屋丸は、衝突の直後電線回復とともにクラッチが離脱した状態となってそのまま惰力で前進し、つづいて安治川口岸壁のほぼ中央部に右舷側を横付けしていたメルスク号（長さ約110メートル、幅約

15メートル)の左舷船首錨下方の外板に衝突し、さらに同岸壁北東端付近に接触した。その後間もなく、A受審人、G操舵手両人は、多数の救命胴衣を海面に投下したのち、海中に飛び込み、転落した船客の救助にあたった。

受審人Bは、芦屋丸建造以来機関長として乗り組み、自ら機関全般を指揮監督するとともに、操機長Hに左舷主機の、機関員Iに右舷主機の、また、機関員Jに主補両発電機の各運転をそれぞれ担当させ、機関当直については、作業が不規則でおおむね短時間であるところから、H操機長を通じて「1人は必ず機関室にいるよう」指示を与えたのみで、当直者に対して十分な指導を行わず、また、当直割についても明確な指示をしなかった。同年7月31日午後1時ごろ大型船の注水試験の際、主発電機を運転し、雑用ポンプを始動してポンプ出口で毎平方センチ約5キログラムの圧力をもってホースにより放水していたところ、同発電機の回路遮断器が2、3回はずれたので、J機関員は、そのつど遮断機を投入し、同ポンプを引きつづき運転して注水試験を終わり、遮断器がはずれた旨をH操機長に報告した。

当時B受審人は、所用のため工場に行き、同3時ごろ帰船してH操機長からこのことを聞いて、ただちに同遮断器を点検したが、発熱箇所はなく、また、ほかになんらの異状も見あたらず、その原因がわからなかった。翌8月1日午前8時50分ごろB受審人は、J機関員からどちらの発電機を運転したらよいかと聞かれ、大型船の離岸作業のため主発電機を運転したほうがよいと考えてその旨を伝えたが、その際前日同機の回路遮断器がはずれたことがあるし、本船では、回路遮断器がはずれて電源が切れると、操舵装置及びクラッチかん脱を含めた操縦装置が一斉に作動不能となるのに、このことに深く留意することなく、遮断器がはずれた場合の対策についてなんらの注意も与えなかった。その後前示定係場から大阪税関前棧橋までの間を往復し、その間B受審人は、機関室にはいって主発電機の回路遮断器の状態をしばらくみていたが、とくに異状を認めなかった。同9時50分ごろB受審人は、主機を始動した後、なんらの指示を与えることなく当直を部下に任せて甲板上に上がった。J機関員は、主機の始動時から引きつづいて機関室にいたが、同10時45分ごろから同人1人が機関室に残り、空気圧縮機を運転してエアをチャージし、その後各部の点検を行ない、北燈柱を通過する同時48分少し過ぎ室内は相当に暑かったので、ひと息入れようと思い、機関室上段に上がって右舷側入口のところにもたれかかって外をながめているうち、同時49分少し過ぎ主発電機の回路遮断器が突然はずれたが、これに気づけなかった。当時H操機長は、操舵室の前部左舷寄りに立って外をながめていたが、船首の右転が止まらないので不安を感じ、同室後部左舷側階段を駆け降り、機関室左舷側入口から同室内をのぞいたところ、室内灯が消えており、当直中のJ機関員が反対側の右舷側入口のところで外を見ていたので、「J、電気が消えているのではないか。」とどなるとともに、配電盤の前に駆けつけ回路遮断器がはずれているのを認めて急ぎこれを投入した。B受審人は、左舷甲板上的サロン側壁のところに置かれた腰掛けに腰をかけて休息中、H操機長がただならぬ様子で機関室にはいるのを目撃し、急ぎ機関室左舷側入口から同室内にはいろうとしたとき、同室内灯が点灯しているのを確かめ、配電盤のほうへ駆け降りたところ、H操機長が回路遮断器を押さえているのを見て遮断器がはずれたことを知り、ただちに補助発電機の始動を命じ、回路遮断器を切り替えさせたうえ、甲板上に上がり、船客の救助作業に従事した。

また、やそしまは、昭和39年2月神戸市有限会社Kで建造され、遠隔操縦装置を備えた旅客船(最大とう載人員旅客110人、船員3人、計113人)で、主として大阪港内で観光遊覧船として運航されていたものであるが、船体は、前方から操縦席、客室、機関室及び暴露甲板客席となり、操縦席は、

中央に舵輪、その右側にテレグラフ、クラッチハンドル及び燃料ハンドル、右前方に主機回転計及び操舵機油圧計があり、操船者は、操縦席のいすに腰をかけ、燃料ハンドルにより機関回転を遠隔操縦し、舵輪により手動油圧式操舵機を操作して操舵するようになっており、また、舵輪の左側舷に船客案内用のマイクロホン装置が置かれていた。客室は、中央道路の左右に3人掛けの腰掛け各7脚（42人分）が置かれ、両舷側に縦49.5センチ横50センチのガラス窓（中央で上下二段に分かれ、上段は固定され、下段は上下に開閉できる。）各8個、前面中央に縦46センチ横62センチのガラス窓（下方を押し開きできる。）1個、その左右に縦46センチ横56センチのガラス窓（下方を押し開きできる。）各1個、両舷側前端に三角型ガラス窓（固定されている。）各1個がそれぞれ設けられていた。暴露甲板客席は、機関室囲壁外側左右甲板上に同囲壁に沿って置かれた3人掛けの腰掛け各2個（計12人分）と、機関室後方の甲板両舷側に置かれた4人掛けの腰掛け各7個（計56人分）とがあつて、両舷側に高さ30センチのブルーワークがあり、その高さ60センチばかりの鉄製スタンを約1メートルの間隔に立て、これに2本のワイヤロープを横に張って手すり代わりとし、甲板上の高さ約2メートルのところにオーニングが取り付けられていた。救命具としては、救命胴衣25人分が客室内の各腰掛けの下の木箱に入れてあり、救命浮環2個が船尾甲板手すり代わりのワイヤロープの外側にかけてられ、救命筏8人用4個12人用5個が客室の屋根上に固縛しないで積み重ねてあつた。操船者は、操縦席のいすに腰かけたままでは前方及び左右両舷側方向の見張りはできるが、両舷正横付近から後方にかけては、身体を中腰に浮かしてふり向き、ガラス窓をとおして見なければならず、また、正船尾方向から両舷各1点の間の見通しは、機関室囲壁で全くさげられていた。やそしまは、和歌山県橋本市本小学校児童会の団体客49人（内児童26人）、一般客6人（内児童2人）計55人を載せ、船首0.50メートル船尾1.35メートルの喫水で、同日午前10時15分ごろ天保山棧橋の東側にあるL株式会社の専用棧橋（天保山記念碑から南西約50メートル）を発し、観光港内めぐりのため、安治川の右岸に沿って下航し、梅町棧橋沖合から大関門に向かい、係船浮標第1番付近から内航航路を東方に横切って係船浮標第10番付近にいたり、第11番、第12番、第13番、第14番の各係船浮標を右舷側近距离に隔てて通過し、前示発航地点に向かう途中、同時46分少し前中央突堤北西端を右舷側50メートルばかりに通過したとき、受審人Cが自ら操舵し、北燈柱を右舷船首約1点にのぞむほぼ北東微北4分の1北の針路とし、機関回転数を毎分約750に定め、1時間6海里ばかりの全速力で進行し、同時48分少し過ぎ同燈柱を右舷側70メートルばかりに通過したとき、安治川口岸壁に係留していた前示メルスク号を右舷側に約20メートル隔てて同船にほぼ平行する北東微東の針路として続航した。そのころ暑かったので、船客で客室にいた者はなく、後部甲板客席で腰をかけ、あるいは立ったまま付近を見物していた。案内係Mは、発航後客室最前部左舷側でマイクロホンにより、船客に対して港内の施設や船舶のことなどを説明しており、甲板員Nは、梅町棧橋沖合を航行しているとき客室内の掃除を始め、中央突堤西側沖合を航行しているとき掃除を終わったので、同室内の左舷側後方の腰掛けに右舷側を向いて腰をかけており、機関長Oは、機関始動後は甲板上にいたが、中央突堤に近づいてから機関室に入り、エアのチャージ及びビルジの排出などの作業に従事していたので、甲板上に船客だけで乗組員は1人もいなかった。同時49分半ごろ前示メルスク号の船尾左舷側方にさしかかったとき、C受審人は、左舷船尾約3点半50メートルばかりのところに芦屋丸をはじめて認めたが、同船の速力が速く、その針路が自船の針路よりもやや左方に向いており、自船の左舷側方をやがて無難に航過して行くものと思ひ、その後はもっぱら前路の監視にあたり、芦屋丸が接近することに気づかず、同時50分少し前左方にふ

り返り、左舷正横後約4点の方向から芦屋丸の船首が自船の左舷船尾に向かい約5メートルのところに迫っているのに気づき、衝突の危険を感じたので、機関の回転を900ばかりに上げるよう燃料ハンドルを一杯に引いたが、効なく、原針路のまま前示のとおり衝突し、やそしまは船尾を押されながら右舷側に傾いて転覆し、船尾甲板上にいた多数の船客は海中に転落した。C受審人は、芦屋丸乗組員及び付近にいた船舶の乗組員とともに、ただちにこれら船客の救助にあたったが、やそしまの船客Pほか19人（内児童9人）が溺死し、同Qほか34人とやそしま乗組員2人が負傷し、芦屋丸はやそしまとの衝突では損傷を生じなかったが、メルスク号との衝突により船首部フェンダーがゆるみ、上部船橋右舷側オーニング・スタンション2本を曲損、風防ガラス及びひさしを損傷し、やそしまは、左舷船尾ブルーワーク及び外板に凹損を、防舷材、船底外板及び竜骨に軽微な損傷を生じ、船体は沈没したが、のち引き揚げて修理された。

（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、受審人Aが、遠隔操縦装置の警報装置を作動不能の状態のまま放置し、かつ、大阪港安治川において他船を右舷船首近距離に見て同航中、回路遮断器が切断して操縦不能となり、右に回頭して他船に接近し、衝突の危険が迫った際、音響などにより他船の注意を喚起することなく進行した同人の職務上の過失と、受審人Bが、発電機の回路遮断器がはずれると操舵装置をはじめ遠隔操縦装置が一斉に作動不能となるのであるから、平素機関当直者に対する指導監督を十分に行なうべきであり、とくに前日同遮断器がはずれたばかりであったから、その対応策について入念な指示を与えるべきであったのに、これらを怠った同人の機関取扱に関する職務上の過失とに因って発生したものである。受審人Cの所為は本件発生の原因とならない。

（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丙種船長の業務を1箇月停止する。

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乙種機関長の業務を1箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

（参考）原審裁決主文（昭和42年5月9日神審言渡）

本件衝突は、受審人Aの運航に関する職務上の過失と受審人Bの機関取扱に関する職務上の過失とに因って発生したものであるが、受審人C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。

Aの丙種船長の業務を1箇月15日停止する。

Bの乙種機関長の業務を1箇月15日停止する。

Cを戒告する。