

昭和25年第二審第8号

汽船花咲丸遭難事件 (原審横浜)

言渡年月日 昭和25年9月11日

審判庁 高等海難審判庁 (長屋、藤枝、大越、藤井、中島、参審員滝山、岡田)

理事官 寺田武

損害

全損

原因

微粉硫化鉍輸送に対する注意不十分

主文

本件遭難は、受審人Aと同Bの各運航に関する職務上の過失及び指定海難関係人CとD株式会社田老鉦山鋏ヶ崎受渡事務所主任Eの各業務上の過失に因って発生したものである。

Aの受有する甲種船長免状の行使を2箇月停止する。

Bを戒告する。

Cに対し勸告をする。

理由

(事実)

船種 船名 汽船花咲丸

総トン数 1,463トン

受審人 A

職名 船長

海技免状 甲種船長免状

受審人 B

職名 一等航海士

海技免状 甲種二等航海士免状

指定海難関係人 C

職名 日本海事検定協会検査員

事件発生の年月日時刻及び場所

昭和24年5月31日午後1時18分

鹿島灘

本船は、船舶運営会において傭船中のもので、昭和24年5月28日午前7時50分微粉硫化鉍積取りのため塩釜から岩手県宮古に入港し、岸壁に左舷を接して横付けした。船舶運営会本部においては、船川宮古積硫化鉍による事故の頻発に鑑み、特にシフティング・ボードを設備した錦昭丸を本貨積取に専用していたが同年5月初旬ころの鉍山ストライキの余波で各肥料工場とも硫化鉍が不足し、本貨の急送が必要となったので、錦昭丸は船川一港積とし、宮古積硫化鉍輸送のため特に花咲丸を配船したものであるが、両受審人は、いずれもこれまでに本貨を輸送した経験がなく、且つ本貨に関する知識が皆無であったので同月25日塩釜停泊中船舶運営会塩釜支部において本貨の特質を調査したが要領を得ず、又本船にはこれに関する何等の書類も見当らなかったため、兎に角宮古で検査員と相談してくれとの同支部員の言を唯一の頼みとした。日本海事検定協会青森出張所長である同協会検査員のC指定海難関係人は船舶運営会塩釜支部からの電話依頼により、花咲丸の硫化鉍積荷検査のため同船入港の前日宮古に到着した。同人は同年2月検査員に就職したばかりで然も、初めての検査であり、過去16年の海上生活中1度も本貨を輸送した経験がないのであるから特に慎重を期すべきであった。然るに同人は、予め書類の上で研究をし、先輩の検査員につきその所見を聞いて含有水分が問題となることは承知していたが、本貨の特質に対する認識が浅く、積荷開始に当り、出荷主側田老鉍山鉍ヶ崎受渡事務所主任Eの本船積硫化鉍の水分は7、8パーセントで長期間貯蔵してあるので乾燥度は良好であるとの不実な言を鵜呑にし、この程度の水分であればシフティング・ボードを設備しなくとも水平にならしさえすれば積荷は移動しないものと考え、この旨積荷担当者たるB受審人に指示した。

本船には、バラストとして第1番倉に50トン第3番倉に40トン第4番倉に600トンの石炭を積んでいたため各倉底バラスト石炭の上面を2重の苅で覆った上に、また第2番倉には石炭が無かったため直接床板の上に、同月28日午前8時30分から積荷を開始した。C指定海難関係人は、貯鉍壇からトラックで船側に運ばれた硫化鉍を数回掌で握って見ただけで含有水分について漫然と主任の言を信じ、自ら水分の検定も行わず、また出荷主側に依頼して科学的水分の検定によってこれを確かめることもしなかった。かくて引続いた晴天に恵まれ、昼間荷役のみで翌々30日午前10時までに第1番倉に約129トン第2番倉に約555トン第3番倉に約400トン第4番倉に約123トン合計1,207トン、ジー・エム1.35メートルばかりに納めて積終り、同11時にC指定海難関係人とB受審人は、各倉を見まわり荷ならしがよく行われていることを確かめた。

田老鉍山においては原鉍を、貧鉍処理法により先づ200メシンの微粉とし、浮撰器において含銅硫化鉍と硫化鉍に分離し、次いで濾過器にかけ、水分を除去するものであるが濾過器の真空の度合使用帆布の新旧及び鉍液の濃度等により幾分の相違はあるが大約11パーセント程度の含有水分のものとし、これを一旦山元貯鉍壇に貯めついで索道によって約13.7キロメートル隔てた宮古鉍ヶ崎の貯鉍壇に送り、これよりトラックにより船側に運び船積するものであって比重4乃至5、水に対する親和性が乏しいものである。

戦前までは火力によりこれを乾燥し、水分を8、9パーセントに減じた由であるが炭価の騰貴に禍されこの乾燥作業は休止して現在に至っている。本船積取微粉硫化鉍の水分は11パーセントを下らないものであって、然も第2番倉バラスト用の石炭もなく、全積取量の約半量を占めた。各下倉の高さは約12呎4吋であって、第1番倉はバラスト石炭の高さ約2呎積荷の高さ約5呎第2番倉は積荷の高さ

7 呎第 3 番倉はシャフトトンネルの両側にバラスト石炭高さ約 1 呎半積荷の高さ約 8 呎にして、シャフトトンネル上約 1 呎に達し、第 4 番倉は第 3 番倉同様シャフトトンネルの両側にバラスト石炭高さ約 2 呎積荷の高さ約 5 呎として、各倉共その上部はほぼ均し、第 1、2 番倉間及び第 3、4 番倉間には隔壁がなく、第 1 番倉後部及び第 2 番倉前部においてはいずれも約 4 5 度の傾斜を以て倉底に達し、この中間における倉底床板は露出しており、且つ第 2 番倉積荷の上部は落とし込みにおいて幾分皿状の凹みをなしていた。

積取り終了当時の圧水槽の状況は 1 番は飲料水、2、3、4、5 番は何れも養缶水であって各槽共何れもハーフ・タンクの状態であり、飲料水合計 5 4 トン養缶水合計 1 3 3 トンを有し、2、3 番のみ左右に区劃されており、燃料炭は右舷 4 8 トン左舷 3 6 トンを所持していた。瘠型の本船においてかかる重量の配分状態においては、両受審人はよし適確なジー・エムの計算はできなくとも当然甚しいボトム・ヘビーであることを知り各圧水槽は整理排水すべきであった。尚この種重量貨物積付に当ってはその 4 分の 1 乃至 5 分の 1 を中甲板積として重心をたかめ横揺の周期を緩和すべきであるのに両受審人及び指定海難関係人いずれも甚しい重心の低下による急激な船体の動揺によって生ずる本貨及び船体に及ぼす影響に深く留意せず、これ等の点を等閑に付した。

本貨は前述の製造工程よりして水分の含有は不可避であってその含有量が 1 0 パーセント以上のものは一般に船舶輸送には不適とされ、錦昭丸の如く半恒久的な移動防止の装置を施すか或は乾燥せる丸太等を上積し、又は動揺の虞ある場合は逸早く避難し得るか又は短距離航海の場合に限るを妥当と認められ、1 0 パーセント以下のものであっても船体の横揺による危険については、特に意を用い、横揺と不可分の関係にある風浪については更に慎重を期さなければならないものである。かくて本船は、同日正午船首 4. 5 2 メートル船尾 5. 2 6 メートルの喫水にて、僅かに左舷に傾いたまま京浜港に向け宮古を出帆したが、当時東海西部及び本邦南方に小低気圧があり、これを結び東に延びる不連続線があつて本船が南下するにつれ天候の悪化は当然予想されたのであるが、A 受審人は、南下するにつれ風速は 1 5 メートル位にはなるが追風だから大丈夫で、支那海にある低気圧が来るまでには東京湾に入れるものと判断し、横揺等については別に意に介しなかった。同日午後 1 1 時 1 3 分金華山灯台を北 7 0 度西（以下方位はすべて磁針方位である）距離 3 海里に通過して南 1 5 度西に転針し、1 時間 8 海里ばかりの速力で続航、正午には既に東の軽度のスエルに乗り横揺しており、翌 3 1 日午前 4 時には更に横揺を増し、周期も僅 6、7 秒ばかりであるから同人の前途の天候の予想においては、当然仙台湾の適当な錨地に引返すべきであったが、かかる横揺に対し本貨の特質が如何なる作用を生ずるものであるかに認識のない両受審人は、検査員や出荷主側の言を信じ何等の不安も抱かず倉内の点検等も行わなかったが、同 1 1 時ごろ船体が左右両舷に各 2 0 度ばかり動揺するようになってから A 受審人は不安を感じて昇橋したが、正午には既に船体は左舷側に少なくとも 3 度は傾いていたから左舷炭庫を焚き続けた。同受審人は正午の付置を北緯 3 6 度 3 7 分東経 1 4 1 度 1 4 分と推定し、犬吠埼まではあと 5 8 海里ばかりあるので不安に思いながら風位は北方に少しづつ変っていたから塩釜へ引返すよりも犬吠埼をかわれば楽になるものと考え、なお同一の針路で続航し、昼食後食堂で B 受審人に対し積荷移動のおそれはないかと訊ねたところ同人は、大丈夫と答えたが A 受審人はなお不安を感じながら敢て B 受審人に倉内の巡視を命ずることもしなかった。同 1 時 1 8 分推測位置北緯 3 6 度 2 4 分東経 1 4 1 度 1 3 分において船体が左舷に 3 0 度ばかり傾斜すると共に船首部において 2 回相次いで異常な音響を発し、船体は左舷側に約 2 0 度傾斜したまま復元しないで A 受審人は、積荷が移動したことを直感し、直ちに昇橋し、や

がて機関室から機関が使いにくくなったとの報告を受けた。

此処に至るまでに積荷の2分の1に当たる大量を収容した2番倉の積荷は「バラスト」用石炭の下積もなく従って藁も用いていない状態にあったので本貨の特質たる比重と水分との関係及び短周期横揺によって水分を頂部凹みに溜め徐々に泥状化し、且つ波浪の衝撃により漸次左舷側に移動し、偶々波浪と横揺が同調した際急激に左舷に移動傾斜したものである。当時天候は曇、北東の雄風吹き、海上は波高く、東方のスエルがあり、波は上甲板に打上げ倉内を検査することはできなかった。同人は、機関の使用が不能にならない先に安全な海岸に到着したいと考え、小名浜に避難したかったが船体の動揺を最小に保つため針路を南65度西に転じ、茨城県鹿島郡荒井の浜附近に向け総員配置につけて進行し、各倉のビルヂは異状はなかったが同時45分から49分まで遭難信号を発信し、また2番右舷圧水槽に注水した外米石炭などを左舷側より右舷側に移動させ船体の傾きを減らすことに努め、同4時30分ごろは船体の傾きは20度を保ち、急迫した危険から一応脱出したものと認め遭難信号を取消し、遭難信号により本船に向いていた大永丸には救助を断わった。同8時荒井の浜沖約2海里の水深9メートル底質砂のところ右舷7節左舷6節を以て双錨泊し、直ちに倉口を開き各倉を検査したところ第1、3、4番倉の積荷には異状はなかったが、第2番倉は積荷が左舷に移動し、その上層部の厚さ約1尺ばかりが泥状になり、船体が動揺する毎に流動して左舷側外板上部と中甲板裏面とを打続けた。投錨後船首は北々東に向き船体は依然左右各舷に20度乃至30度動揺した。B受審人指揮のもとに直ちに全力を挙げて荷繰りを開始したが作業困難を極め6月1日午前3時ごろに至り辛うじて傾斜を約12度に戻し得たのと作業員の疲労状況を考え、荷繰りを休止し、A受審人は引続き船橋にあって様子を見ていた。かくて同6時半頃から船体の傾きが増しはじめたので荷繰作業を再開し、その時泥状の部分が以前より幾分軟かさを増し、船首の方に拡張していたので、外板を注意して検査したところ、同7時ごろ第2番下倉左舷側外板の中甲板より下方1呎ばかりのところ変形し、鉸が2本脱落し、数本が弛緩し、海水が浸入しているのを始めて発見した。

この時A受審人は、コリジョンマットのことは考慮しなかった。なお引続き荷繰りを継続したが同8時ごろには船体の傾きが再び約20度となり、倉内昇降用梯子の上部固着部、右舷側倉内梁支柱2本の上部固着部が破損しやがて積荷の泥状の全体が激しく移動し始め、到底荷繰によって船体の傾くのを喰い止められず遂に約25度傾き、横揺のため倉口より浪が打ち込み始め危険が迫ったので、同人は任意坐洲しようと決心し、倉口を閉めさせ、同時33分ごろ揚錨して、機関を全速力前進に使用したまま、針路を南75度西にとり、海岸に直角に1時間8海里ばかりの速力で突進し、同時55分茨城県鹿島郡白島村下沢の遠浅の砂浜に乗揚げた。5、6分過ぎて船尾が右転に振れ始めたので右舷錨を投じ同9時10分船首は南南東に向いて海岸とほぼ平行になり浪は上甲板を乗り越え、舷窓を破壊して浸入し、船体は左舷に25度傾き危険なため漁船の援助を得て同11時までに全員無事陸上に退避し、翌2日午前5時30分ごろ船体は中央部において折損し、翌々4日遂に同所において折断し、全損となった。

(原因判断)

本件遭難は、海難審判法第2条第1号に該当し、含有水分の多い微粉硫化鉍を積載する場合何等移動防止の方法を講ぜず、然も積付不良であって本船をして極めてステフの状態にあらしめたのが本件発生の素因であって、出荷主側田老鉍山鉄ヶ崎受渡事務所主任Eは、検査員たるC指定海難関係人が本貨に対する認識浅く且つ船長、一等航海士たる両受審人が全く本貨に対する知識を有しない事を知りながら

含有水分を検出することなく過少にこれを告げ、検査員並びに本船側に移動防止に対する適切な処置を採る機会を与えなかったこと、またC指定海難関係人が経験なきにかかわらず研究不十分のまま本船の微粉硫化鉍の積荷検査を引受け、最も重要な水分の含有量を確認する方法を講ぜず漫然出荷主側の言分を鵜呑にし、本船側に対し積付に関する適切な指示勧告を与えなかったこと及びA受審人が本船が比較的ファインなるにもかかわらず積付につき重心を考慮せず、不必要に多量の清水を保有し、極めてステフの状態にあることに気付かず、各積荷関係人の言を過信し、航海の前途に天候悪化の兆あることを予知しながら、これを軽視して漫然進行したこと、並びに積付担当者であるB受審人が未経験未知の貨物積取りに当り出荷主側及び検査員の言を過信し、出港後倉内を1度も点検しなかったことがともに本件発生の各一因をなすものであって右4人の責任に帰すべきものである。なお受審人Aの遭難後の措置は、当時の状況から判断してやむを得ないものである。この種海難を防止するには積地における含有水分の検出並びにその方法、船積し得る含有水分の限度、シフティング・ボードの設備等を規定した法令の適用が望ましいが、

- 1、出荷主側に対しては、水分の除去になお一段の工夫と適確な水分の検出に努め、進んで過去の各船の実情を披歴し乗組担務者の参考に資し、
 - 2、船舶所有者または運航業者に対しては、できるだけ小型船舶を配船して極力荒天等の場合、容易に避難し得る如くすること及び可能な限りシフティング・ボードを設置し、専用船とし或は一部呷入として堤防を造り、除水並びに移動の防止に資し、或は乾燥せる木材等を上積する等、積荷移動防止に積極的であり、
 - 3、検査員に対しては、本貨の特質を十分認識し、積付に当っては乗組担務者である船長、一等航海士のよりよき助言者であり、相談相手であり、なお所属協会においては、できるだけ経験のある検査員の派遣に努むべきであり、
 - 4、乗組担務者である船長、一等航海士に対しては、本貨の特質に鑑み、適度の重心を保つよう積付に対しては特に慎重を期し、常に天候と積荷の現状に留意し、以て苟くも前途に対し不安を生じた場合避難の機を逸することなく、
- 右4者一体となって本貨輸送の万全を期すべきである。

(法令の適用)

本件の場合船舶所有者たるF株式会社傭船者たる船舶運営会に対しては定期傭船の切換期であって、当時の実情に鑑み、その責任は強いて問うべきものではなく、田老鉍山鉞ケ崎受渡事務所主任Eに対しては、同人が指定海難関係人でないので勧告することはできない。指定海難関係人Cの所為に対しては、海難審判法第4条第3項の規定により勧告する。

受審人Aの所為に対しては、同法第4条第2項の規定により、同法第5条第2号を適用して、同人の受有する甲種船長免状の行使を2箇月停止する。

受審人Bの所為に対しては、同法第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。

勸告書

汽船花咲丸遭難事件

指定海難関係人 C

職 名 日本海事検定協会青森出張所長検査員

右の事件に関し、昭和25年9月11日当審判庁において右の者に対し勸告する旨の裁決があったが、本件発生は同人が微粉硫化鉍の船積輸送について経験皆無なるにかかわらず研究不十分のまま本貨物の積荷検査を引受け、最も重要な水分含有量を確認する方法を講ぜずして出荷主側の言分を鵜呑にし、本船側に対し積付に関する適切な指示勸告を与えなかったことがその一因をなすものと認められ検査員の職責上遺憾とする処である。

爾今検査員として本貨物の積付検定に当っては、その経験と良識とに従って、公正妥当な判断を以て、本船乗組員に対し、積付は勿論航海についても適切な指示勸告をなすべきであるとともに、その水分の含有量が積付方法を決定する根本をなすものである点に鑑み、自ら水分の含有量を確認し、これと本貨物の特質を考慮して船型並びにその現状に応じて積付けを指導せられんことを望む。

右勸告する。

昭和25年9月11日

高等海難審判庁

審判長 海難審判庁審判官 長 屋 千 棟