

昭和46年神審第118号

機船日幸丸転覆事件

言渡年月日 昭和47年10月30日

審判庁 神戸地方海難審判庁（久保田季広、松林俊雄、木村一夫）

理事官 折笠満

損害

船体転覆沈没

原因

船舶安全法第5条違反、頭部過重のまま出航した。

主文

本件転覆は、指定海難関係人Aの業務上の過失に因って発生したものであるが、受審人B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を勧告する。

Bを戒告する。

理由

（事実）

船種 船名 機船日幸丸

総トン数 199トン

指定海難関係人 A

職名 船舶所有者

受審人 B

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45年1月21日午前10時25分ごろ

徳島県小松島港南東沖

日幸丸は、大分県臼杵市C造船所において建造され、昭和44年10月12日海上公試運転を終え、製造検査及び第1回定期検査に合格した吸込式砂利採取兼運搬船で、船尾に船橋、機関室などを集め、船体の中央部に機関室と接して1箇の船倉を備え、同倉は長さ14.70メートル、幅6.30メートル

ル、深さ2.35メートル、容量約212立方メートルで、同倉と同じ長さ及び幅の倉口が取り付けられ、ハッチコーミング（以下単にコーミングという。）の高さは615ミリメートル（以下単にミリという。）となっており、倉口と船首楼との間の上甲板に1個のジブクレーンがすえられ、同クレーンの甲板下で、錨鎖庫と船倉との間及び船倉側壁と両舷側との間にはかなり大きい空所が設けられ、船倉及び各空所の下方は二重底構造となっていた。指定海難関係人Aは、昭和28年ごろから砂利輸送専門の海運業を営み、同40年まで船舶所有者を兼ね海技従事者として同貨の輸送に従事し、その後はもっぱら陸上で経営者としての職につき、本船の建造にあたっては、自ら造船所との交渉及び工事の監督をしていたが、前示の検査に合格したのち、このままでは思うように貨物が積載できないので、ひそかに過載することを意図し、そのためコーミングの高さを延長する一方コーミングと両舷しょうとの間を利用してエアタンク（以下単にタンクという。）さえ備えておけば、過載した際にも船体の浮力を保つことができると考え、また、地元の僚船でもこの種の方法をとっていたものが多かったところから大丈夫と思ひ、翌々14日本船の建造を担当していた技師Dに前示要領の改造工事を申し入れた。D技師は、A指定海難関係人の意図を察知し、同工事は、困難なことであるばかりでなく、臨時検査を受けなければならないし、また、満載喫水線を標示している限り、これを越えて積載することは危険なことで許されない点から無謀なことであると戒め、その申し入れを断わるとともにA指定海難関係人の反省を求めたが、同人は、いっこうにD技師の忠告を聞き入れないで、同工事についての責任はすべて船舶所有者が負い、一方貨物の輸送は夜間に行なうため、海上保安官署に過載を発見される心配はない旨を強調すると同時に本船の引渡期日が1箇月半ばかり遅れていた弱味につけ入り、同工事を強要して止まなかった。そこでD技師は、これ以上A指定海難関係人の申し入れを断わることができなくなり、施工に先だち、同人にタンクを気密に保つことは、これを設置する場所の構造上から保証できない旨を告げ、同人の了承を得たところで同工事が始められ、すべて電気溶接を施し、まずコーミングの高さを500ミリばかり延長し、次いで船橋楼前面及びコーミング後面の各中央に長さ900ミリ、幅65ミリ、厚さ6ミリの等辺山型鋼材を立て支柱としたのみで、その上に厚さ4.5ミリの鋼板を船橋楼前面からコーミング前面にわたり、コーミングをコの字型に取り囲み、両舷側いっぱいまで張り、これをタンクの頂板とし、タンクの前面はコーミングの前面と一線に合わせ、タンクの外側面にあたる両舷しょうの下部に設けられていた長さ15.70メートル、幅200ミリ及び長さ600ミリ、同200ミリの各放水口は閉鎖されたが、上甲板上で船橋楼前面の両すみのところに取り付けられていた舷外への径約65ミリの排水孔はそのままとしていたため、タンクは気密になっていなかったばかりでなく、船足が満載喫水線を越えてはいるに従い、同孔から海水がタンクに侵入する構造となったが、A指定海難関係人は、これに気づかないまますべての工事が終わったものと認め、越えて22日本船を引き取り、受審人Bを船長として乗り組ませ、同人に砂利を過載するように指示していた。ところで貨物の積み込みは、サンドポンプにより、海底の砂利を海水とともに直接船倉内に流し込むので、その海水を排出するため、船倉前部隔壁付近の両すみに倉底から倉口に達する縦約300ミリ、横約400ミリの鉄塔が設けられて排水路となり、同塔の船尾側面は囲いがなく、自由に取りはずしできる差板がはめ込まれるようになっており、また、両鉄塔の底部からそれぞれ径約300ミリの排水管が船倉前部隔壁を貫通して前示ジブクレーン下方の二重底頂部付近に設けられた各2個の止め弁を経て左右舷外に導かれており、両塔に集まって来る海水量に応じて差坂を順次そう入し、前示の各止め弁を開くことにより水圧で自然に排水されるが、船足のはいるに従って同排水ができなくなり、その後は海水が貨物の上に溜まるに任せておき、倉口い

っぱいに積み終わったところで各止め弁を閉め、残りの海水を互いに導管で連結した倉底のビルジ溜に落とし、ビルジポンプによって排出していた。そのため貨物の積み込みが進むにつれて船倉内に滞溜する海水及び前示の排水孔からタンク内に侵入する海水が増量し、頭部過重となるとともに同倉及びタンクの海水は自由水となっており、従来満載になるころB受審人は、タンク頂部のすみあたりから空気の吹き出す音を聞くことがあり、不審を抱いたが、そのままA指定海難関係人の指示に従って本船の運航に当たっていた。かくて本船は、空倉のまま、船首約0.40メートル船尾約2.00メートルの喫水で、翌45年1月21日午前6時40分徳島県津田を発し、同7時40分同県小松島南東沖、和田ノ鼻燈柱から南東4分の3南（磁針方位、以下同じ。）3.7海里ばかりのところに達し、両舷錨を投げ、錨鎖をそれぞれ1節ばかり繰り出して停泊し、同時50分砂利採取を始め、同10時ごろ同貨を倉口までほぼいっぱい載せたところ、同地の砂利は意外に重く、船首約3.20メートル、船尾約4.10メートルの喫水で、上甲板は水面下に平均25センチメートルばかり没し、満載喫水線を越えること60センチメートルばかりとなり、同貨と船倉及びタンク内の海水とを合わせ約635トンに達し、船体が不安定となっていたが、そのころ僚船紅洋丸がすでに和歌山県由良に向け先航しており、B受審人は、これまで同地に入航したことがなかったので、同船に追いつくため船倉内の海水は排出しながら航行しても大丈夫と思い、船体の安定性について深く留意しないまま発航を急ぎ、倉口前部の僅かのところのみハッチボードを敷き、倉口にハッチカバーをかけ、同時20分ごろ船首がほぼ南にむいたまま揚錨と同時に4ノットばかりの微速力で前進し始め、やがて目的地に向かう東の針路に定めるつもりで、左舵いっばいにとり回頭しているうち、船体が右舷に大きく傾斜したので驚き、同傾斜をなおすため右舵いっばいにとったが効なく、同時25分ごろ前示投錨地点付近において、船首がほぼ東にむいて右舷側に転覆した。当時天候は晴で風力3の西の風が吹き、潮侯は下げ潮の末期であった。転覆と同時に乗組員全員は、海中に投げ出されたが、間もなく僚船に救助され、船体は、沈没し、マスト、ジブクレーンなどを損傷したが、のちサルベージの手によって引き揚げられ修理された。

（原因判断）

本件転覆は、海難審判法第2条第1号に該当し、指定海難関係人Aが、所有船である砂利採取兼運搬船日幸丸を新造して所定の検査に合格したのち、同船を引き取るまでの期間を利用し、ひそかに過載することを意図し、造船所に強要して船舶安全法第5条第1項第4号に規定する臨時検査を受けることなく船体の要部を改造させ、かつ、貨物を積載するにあたり、船長に過載を指示し、満載喫水線を著しく越え載荷させていた同人の業務上の過失に因って発生したものであるが、受審人Bが、船舶所有者に指示されるまま満載喫水線を著しく越えて載荷し、頭部過重となっていたばかりでなく、船倉内に滞溜した海水及びハッチコーミング周辺を改造して設けた不完全なエアータンクに侵入した海水が自由水となり、船体が不安定な状態となっていたことに深く留意することなく発航した同人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。

（法令の適用）

指定海難関係人A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1項第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

機船日幸丸転覆事件

指定海難関係人 A

右の事件に関し、昭和47年10月30日当海難審判庁において、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、所有船である砂利採取兼運搬船日幸丸を新造して所定の検査に合格したのち、同船を引き取るまでの期間を利用し、ひそかに過載することを意図し、造船所に強要して船舶安全法第5条第1項第4号に規定する臨時検査を受けることなく船体の要部を改造させ、かつ、貨物を積載するにあたり、船長に過載を指示し、満載喫水線を著しく越え載荷させていたことが主因であると認められ、船舶所有者の業務上遺憾とするところである。

今後船舶所有者としてその業務を遂行するにあたっては、船舶の堪航性及び人命の安全を確保するため最善の努力を払い、ことに満載喫水線は、船舶の堪航性を保持するために必要な限界を明示したもので、これを越えて積載することは、その船舶の安全性が失われることであるから、厳に慎まなければならない。

過去において、多数の砂利運搬船が過載により、しばしば全損となったのみならず、とうとい人命をも失うという惨事を招き、これを防止するためこの種船舶においても満載喫水線の標示を義務づけ、過載を規制しているのに、なお法を軽視しがちで、この種事故が絶えない社会状況であるが、深く反省して海難を未然に防止するよう切望する。

右勸告する。