

昭和62年第二審第7号

漁船第五十二惣寶丸遭難事件〔原審函館〕

言渡年月日 昭和63年11月15日

審判庁 高等海難審判庁（君島通夫、古川正一、近岡廣、平野静雄、小竹勇）

理事官 三川清人、佐々木吉男

損害

大傾斜して海水が機関室に流入し主機が停止、のち船体は沈没

乗組員2人死亡、18人行方不明

原因

荒天下に漁獲物を揚収して船尾トリムにしたことと出入口の扉を閉めなかったこと

乗組員死亡は操練不十分で膨脹式救命いかだの取扱いが適切でなかったこと

二審請求者 忍田理事官

主文

本件遭難は、荒天下、スタントロールに従事中、多量の漁獲物を揚収して著しい船尾トリムの状態にしたことと、コンパニオン出入口の扉を閉鎖しなかったことに因って発生したものである。

なお、多数の乗組員が死亡したのは、緊急事態に対処する操練が十分に行われず、膨脹式救命いかだの取扱いが不適切であったことに因るものである。

受審人Aの三級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

理由

（事実）

船種 船名 漁船第五十二惣寶丸

総トン数 349トン

機関の種類 ディーゼル機関

出力 912キロワット

受審人 A

職名 船長兼漁ろう長

海技免状 三級海技士（航海）免状

指定海難関係人 B社

事件発生の年月日時刻及び場所

昭和60年2月26日午後3時（日本標準時）ごろ

カムチャツカ半島南方沖合

## 一 指定海難関係人B社

指定海難関係人B社は、昭和41年2月26日設立され、底びき網、まき網、いか一本釣り及びいか流し網等の各漁業並びに水産物の売買、倉庫業及び製函業を行っており、これらの事業を統括するため経理部及び事業部の2部を置き、事業部の海上部門に遠洋底びき網漁船、沖合底びき網漁船、いか釣り漁船及びまき網4船団等の漁船あわせて24隻と乗組員約280人が所属していた。

B社は、幹部役員が代表取締役社長D、専務取締役C及び常務取締役事業部長Eで、所属の漁船及び乗組員の管理をE事業部長に担当させていたものの、関係官庁からの安全及び災害防止に関する文書等を各船に配布通報するのみで、操業及び運航に関する安全上の指導教育が十分でなかった。

## 二 受審人A

受審人Aは、水産高等学校を卒業後漁船に乗り組み、同38年初めて船長となり、同43年からいわゆる北転船（ほとんど総トン数349トン型の遠洋底びき網漁船で、北緯48度以北、東経153度以東及び西経170度以西における北太平洋、オホーツク海及びベーリング海の各海域を操業区域とし、本邦沿岸漁場から北洋漁場に転換した漁船の通称である。）の船長兼漁ろう長の職を執り、同54年その経験を買われてB社の旧第五十二惣寶丸（349トン型北転船）の船長兼漁ろう長になった。

同57年5月A受審人は、旧第五十二惣寶丸の代船として建造中の第五十二惣寶丸（以下「惣寶丸」という。）の艤装に携わり、同年9月同船のしゅん工とともに船長兼漁ろう長として乗船したが、乗組員の火災防止についての関心が薄く、操業中乗組員に作業用救命衣の着用を励行させず、また、船内の非常配置表を作成して緊急事態に対処できる退船、防火、防水等の体制を整えることなく放置し、膨脹式救命いかだについては、B社の手配で、入渠の機会を利用して一部の乗組員に整備業者が行う投下の手順を見学させるにとどまった。

## 三 惣寶丸

### 1 建造の経緯

B社は、会社設立当時、北転船を2隻所有していたが、同52年カナダ、アメリカ合衆国及びソビエト社会主義共和国連邦（以下「ソ連」という。）が200海里漁業専管水域を設定したのに伴って減船を余儀なくされ、旧第五十二惣寶丸のみを運航していたところ、高性能の代船を建造することとし、同57年4月宮城県石巻市のF社に発注した。

受注したF社は、所定の諸手続を経て関係官庁の許可を得たうえ、翌5月建造に着手し、基本的な設計、設備に関しては、B社と打合せのうえ決定したが、漁ろう設備などの細部に関しては、A受審人の意見を聞きながら工事を進め、同年9月しゅん工した。

### 2 主要目及び船型

従業制限第2種

全長 57.20メートル

長さ（登録） 49.98メートル

幅（型） 9.20メートル  
深 さ 5.63メートル  
総 ト ン 数 349.55トン  
計画満載喫水 3.54メートル  
船首尾形状 バルバスバウ、クルーザスタン  
主 機 関 G社製ディーゼル機関  
最 大 出 力 1,912キロワット  
プ ロ ペ ラ H社製ハイスキュード可変ピッチプロペラ  
最大とう載人員 船員27人

惣寶丸は、長船首楼付2層甲板型スタントロール漁船で、魚倉容積が大きく、高出力の主機関を搭載し、大口径のプロペラを装備するところからスタンプレームが大型で、同フレームのシューピースがベースラインから約1.4メートル垂下し、計画トリムを1.85メートルとする船型であった。

### 3 主要配置

(1) 最上層全通甲板（以下「上甲板」という。）の前部の長さ約23メートルの長船首楼を設け、同楼内は主として居住区にあてられ、船首楼甲板上で、船首端から約13メートル後方のところに操舵室を設け、同室には各種航海及び漁ろう計器のほか主機及びトロールウインチのブリッジコントロールスタンド等が配置されていた。

船首楼後方の上甲板がいわゆる漁ろう甲板で、その前部に大型トロールウインチを装備し、漁ろう甲板の両舷側に高さ約1.8メートルのブルワークがあり、その下部に長さ約6メートル高さ約20センチメートル（以下「センチ」という。）の放水口を各4個設け、同甲板の両舷側から約3メートルのところに甲板上の高さ約70センチ長さ約15メートルのインナーブルワークを取り付け、スリップウェイ前端近くに荒天時の追波打込防止用銅製扉があった。

船首楼甲板上で、船首端から約8.5メートル及び約21メートル後方のところに1番ハッチ及び2番ハッチを、また、漁ろう甲板上で、船首楼後壁から約9メートル、約20.5メートル及び約25.5メートル後方のところに3番ハッチ、漁獲物落し口（以下「油圧ハッチ」という。）及び左、右4番ハッチをそれぞれ設けた。

漁ろう甲板上で、船尾端から約12メートル前方の両舷側に長さ約3.5メートル幅約1.7メートル高さ約2メートルのコンパニオンをそれぞれ設け、その各後壁に高さ約40センチのコーミングを有する幅約60センチ高さ1.25メートルの出入口があり、これに鋼製扉を取り付け、漁ろう甲板と全通第2甲板及び機関室との通路としており、なお、波浪が後方から漁ろう甲板上に打ち込んでも、海水が同出入口から直接侵入しないようコンパニオン後壁の後方約80センチのところに幅約1メートル高さ約2メートルの鋼製波除板を立て、同板とブルワーク及びコンパニオンとの間に天井板を張り、そのブルワークにも長さ約50センチ高さ約20センチの放水口を設けた。

(2) 全通第2甲板（以下「第2甲板」という。）がいわゆる工場甲板で、その前部から順に第1作業場、凍結準備室及び凍結室、第2作業場があり、同作業場は前部が漁獲物処理場、後部が魚仮置場に分かれ、魚仮置場の両舷側に機械室、次いで第3作業場となっており、また、魚仮置場から漁獲物を前方に移送するベルトコンベアを両舷に各1列設け、第2作業場前部の両舷に二重の海水打込防止用ダンパー付きで上甲板上に開口部があるダスターシュートをそれぞれ設置し、両機械室の前方及びダスター

シュートの下方に計4箇所のビルジウェルと排水専用の水中ポンプを設けた。

(3) 第2甲板下は、前部から船首タンク、1、2、3番各魚倉、機関室、ディープタンク及び船尾タンクの順に区画され、船底は各魚倉及び機関室の一部が二重底となっており、ディープタンクが清水タンク、その他のタンク及び二重底がいずれも燃料等の油タンクであった。

#### 4 救命設備

救命いかだは、I社製の乙種膨脹式救命いかだで、操舵室上部右舷側に定員19人のTRB-19型(以下「右舷いかだ」という。)及び同室上部左舷側に定員13人のTRB-13型(以下「左舷いかだ」という。)をそれぞれ取り付け、救命胴衣及び作業用救命衣各28個、救命浮環4個並びに遭難信号自動発信器2個を備えた。

#### 5 改造工事

(1) 惣寶丸は、漁船法に基づく動力漁船の性能の基準による魚倉容積として、1番魚倉93.14立方メートル、2番魚倉113.41立方メートル及び3番魚倉142.47立方メートルの計349.02立方メートルが認められていたが、新造検査後に第2、第3作業場間に隔壁を設け、第3作業場の内部を防熱して冷凍管を取り付け、更にスタンションと差板をもって9区画に仕切ることのできる容積77.98立方メートルの4番魚倉とし、魚倉総容積が427立方メートルとなった。

(2) 新造時、直径3.700ミリメートルのプロペラが装備されていたが、同58年6月直径3.750ミリメートルのものに換装された。

(3) 同60年1月漁ろう甲板の3番ハッチ後方に幅約1.5メートル長さ約1メートルの手動で閉鎖するハッチが増設させた。

#### 四 惣寶丸の操業模様

惣寶丸は、釧路港を基地としてすけとうだらを主要対象魚とする北洋底びき網漁業に従事し、1年毎にベーリング海とソ連許可水域の千島列島北部東方沖合とを交互に出漁し、同漁業は、8月1日から翌年の5月14日までが許可された期間となっているが、特にすけとうだらの魚卵採取に適する冬期に集中して操業していた。

ソ連許可水域における操業は、1航海10日前後の出漁を繰り返すものであり、惣寶丸は、漁獲能率をあげるため、コッド・エンド(以下「コッド」という。)に足しコッドを取り付けてその長さを長くし、無理な操業をするなどして、1航海に700トン前後の水揚げをすることもしばしばあり、その際には満載喫水線を大幅に超えることになるが、B社は、形式的に安全操業を指示するのみでこれを黙認し、無理な操業の回避及び安全対策についての指導を行わず、A受審人の経験と判断に任せていた。

#### 五 本件発生に至る経過

惣寶丸は、ソ連許可水域での底びき網漁業に従事するため、同59年12月30日青森県八戸港を発して釧路港に至り、以後同港を基地として操業を続け、翌60年2月21日午前9時(日本標準時、以下同じ。)A受審人ほか21人が乗り組み、燃料油約200キロリットル、清水約16トン及び砕氷約35トンを載せ、船首1.80メートル船尾5.46メートルの喫水をもって、釧路港を発し、同水域の漁場に向かった。

同月23日午後1時ごろA受審人は、北緯49度5分東経154度57分ばかりの地点に至り、オッタートロールの操業を開始し、翌24日にかけて5回のえい網を行い、約95トンのすけとうだらを漁獲し、これに砕氷を混ぜて約60トンの漁獲物を4番魚倉ほぼ一杯に、次いで残りの約35トンを1番魚倉にそれぞれ積み付けたところ、船首1.07メートル船尾6.31メートルの喫水となり、計画トリムを3.39メートル超える状態となった。

これより先、北海道南部にあった低気圧が、同月23日午後3時には中心気圧980ミリバールで北緯42度東経149度付近に、翌24日午後3時には中心気圧988ミリバールで北緯43度東経156度付近に東進し、漁場付近では風速25メートルばかりの東風となり、北東ないし東寄りの波浪が高まったので、同時30分ごろA受審人は、操業を中止して支えに入り、機関を微速力前進にかけ、約2ノット半の航力で、ほぼ45度（真方位、以下同じ。）の針路として北上し、一方、低気圧は翌々26日午前9時には中心気圧976ミリバールに発達して、北緯49度東経176度付近に移動した。

同日午後0時50分ごろA受審人は、ソ連許可水域外の北緯50度20分東経157度ばかりの地点に至り、天候が回復し始めたとはいうものの、いまだ風速15メートル前後の北東風が吹き、同方向からの波浪と東寄りのうねりがあって時折三角波が発生しているなかで操業を再開することとし、乗組員に作業用救命衣を着用するよう命じないまま投網し、針路をほぼ265度に定め、約4ノットの速力でえい網し、同2時20分ごろ揚網にとりかかり、約20メートルの足しコードをして全長約45メートルのコードに入った漁獲物をネットモニタの記録及び水面に浮かんだコードの状態から約90トンと推定し、これを2回に分けて揚収することとした。

しかして、A受審人は、同時船体が複雑な動揺をし、船尾トリムが大きく、海水が船尾及びスリップウェイから漁ろう甲板上に打ち込み易い状態であったが、コンパニオン出入口の扉を閉鎖しないまま、自らは船橋にあって漁ろう及び操船全般の指揮を執ってトロールウインチの遠隔操作盤の操作にあたり、一等航海士Jを操舵に、機関長Kを機関室に、通信長Lを無線室にそれぞれ配し、甲板長Mを漁ろう甲板上の作業指揮にあたらせたほか、残りの乗組員を漁ろう甲板と工場甲板とに分けて配置し、ほとんど停止の状態、風波を船尾方から受けながらコードの前部をスリップウェイから漁ろう甲板上に揚収し、約50トンのすけとうだらを油圧ハッチから魚仮置場に落とし込み、同ハッチを閉鎖した。

ところで、A受審人は、更にトリムが大きくなったから、魚仮置場に落とし込んだ漁獲物を船首部の魚倉に積み付けたのちコード後部の約40トンの漁獲物を揚収する必要があったが、なるべく早く揚網を終えて操業水域を離れたかったので、落とし込んだ漁獲物を処理しないまま、同2時40分ごろ後部のコードをスリップウェイに揚収したところ、船首喫水が約0.85メートル、船尾喫水が約6.65メートルとなってトリムが著しく増大し、多量の海水が漁ろう甲板に打ち込むので、このままでは危険と思い、漁獲物の一部をコードの末端部のチャックを開けて投棄することとし、風波を右舷船首約2点に受けるほぼ20度の針路とし、機関を微速力前進にかけ、約4ノットの速力で進行した。

A受審人が10トンばかりの漁獲物を投棄したころ、約10度のローリング及びかなりのピッチングを繰り返していた船体は、右舷正横方からの大きなうねりと船首方からの三角波を受け、大きく左舷に傾斜すると同時にスリップウェイから多量の海水をすくい上げ、約30トンの漁獲物で径約1.6メートル長さ約15メートルとなっていたコードが、左舷側のインナーブルワークを越え、コンパニオン及び波除板後方のブルワークにもたれかかって同板後方の放水口をふさぎ、すくい上げた多量の海水が左舷側漁ろう甲板上に滞留して左舷に大傾斜し、同2時55分ごろ復原しなくなった。

A受審人は、この事態に驚き、直ちに無線電話で船を大傾斜させた旨僚船に急報するとともに、傾斜を直そうとし、J一等航海士に命じて左舵一杯、全速力前進にかけて左回頭中、海水が左舷コンパニオンと波除板との間にあるブルワークの放水口から同コンパニオン出入口を経て機関室内に流入し、ほぼ1回頭した同3時ごろ北緯50度20分東経156度50分の地点において電源が切れ、続いて主機が停止した。

当時、天候は雪で風力7の北東風が吹き、東寄りの大きなうねりと波高が約5メートルの風浪とがあり、気温は零下約10度、水温は約2度であった。

そのころ、危険を感じて操舵室付近に集まった乗組員は、各いかだの責任者が定められていなかったのと、平素から緊急時の退船訓練が実施されておらず、また、A受審人からの指示もなかったため、勝手に操舵室上部両舷側のいかだを投下したところ、右舷いかだは操舵室後部の船首楼甲板上で、左舷いかだは海上で、それぞれ展張し、救命胴衣を着用しないまま15人の乗組員が左舷いかだに乗り移った。

やがて、船内の浸水量が更に増加して船体の左舷傾斜が増大し、海水が左舷ブルワーク頂部を越えるようになり、同3時10分ごろA受審人は、転覆が免れないものと判断して退船を決意し、1人で右舷いかだを左舷ブルワーク付近まで移動させたとき、船体が左舷に横転し、残りの6人とともにいったん海中に投げ出されたが、たまたま近くに浮いていた右舷いかだにつかまってこれに乗り移り、付近で泳いでいた甲板員Nを助け上げたものの他の5人の姿はなく、同いかだが風下に向けて流され始めたころ、船体は船尾から沈み始め、船首部が直立した状態でしばらく浮上しているうち、1番ハッチが破裂し、ハッチボード、魚箱等を飛散させながら沈没した。

一方、左舷いかだは、もやい綱をとったままにしていたため惣寶丸から余り移動せず、その後両いかだは離ればなれとなって漂流した。

## 六 救助模様及び乗組員の死傷模様

第二十三鹿島丸は、惣寶丸の無線電話を受信して同船の遭難を知り、レーダーで北方10海里ばかりにその映像を認めて急行し同日午後3時50分ごろ破損して水浸しとなっていた左舷いかだから仮死状態の機関員Oを船内に収容し、次いで右舷いかだに向かい、同4時15分ごろ全身打撲傷を負ったA受審人及びN甲板員の両人を救助したものの、O機関員は看護の効なく死亡した。

また、第二十八正寿丸は、惣寶丸の無線電話を受信し、同4時ごろ遭難地点付近に到着し、気室に大小あわせて7個の破口やき裂を生じていた左舷いかだを揚収したところ、気室下面でロープに絡まっていた操機長Pを発見して収容したが、既に死亡していた。

その後来援した巡視船のほか僚船8隻も加わって捜索を行ったが、効なく、K機関長、L通信長、J一等航海士、M甲板長、一等機関士Q、二等機関士R、冷凍長S、冷凍手T、司厨手U、甲板員V、同W、同X、同Y、同Z、同A-2、同B-2、同C-2及び同D-2の18人は行方不明となった。

表一 釧路発航時の状態

		重量 ( t )	⊗G(m) (前部⊖)	モーメント(t-m)		K G (m)	モーメント (t-m)
				(前部⊖)	後 部		
乗組員・所持品		3.30	⊖12.79	42.21		6.60	21.78
食料品		2.50	⊖19.09	47.73		6.60	16.50
清 水		16.48	20.53		338.33	3.50	57.68
燃 料 油	F・P・T	0					
	No.1 (P・S)	57.80	⊖15.31	884.92		1.07	61.85
	No.2 (P・S)	48.34	⊖ 5.72	276.50		0.78	37.71
	〃 ( C )	24.11	⊖ 5.90	142.25		0.71	17.12
	No.3 (P・S)	25.34	3.39		85.90	0.57	14.44
	〃 ( C )	25.16	3.68		92.59	0.45	11.32
	No.4 ( P )	10.63	11.94		126.92	0.83	8.82
	〃 ( S )	8.62	10.22		88.10	0.54	4.65
	No.5 (P・S)	0					
	〃 ( C )	0					
No.6 ( C )	0						
小 計		200.00	⊖ 4.55	910.16		0.78	155.91
潤 滑 油	L.O.T (S)	4.45	14.13		62.88	1.06	4.72
	L.O.S.T (C)	4.18	13.30		55.59	0.04	0.17
	小 計	8.63	13.73		118.47	0.57	4.89
小 出 油	F.O.G.T (P)	1.19	17.96		21.37	5.53	6.58
	F.O.S.T (P)	1.19	17.96		21.37	5.53	6.58
	R.O.G.T (P)	0.26	13.13		3.41	5.76	1.50
	K.O.G.T (P)	0.25	13.13		3.28	4.72	1.18
	L.O.G.T (S)	0.51	12.05		6.15	5.15	2.63
	M.O.T (S)	0.50	11.51		5.76	5.15	2.58
	小 計	3.90	15.73		61.34	5.40	21.05
油 圧 油	O.T (P)	2.42	9.76		23.62	0.22	0.53
	G.T (P)	0.76	⊖21.66	16.46		5.47	4.16
	小 計	3.18	2.25		7.16	1.47	4.69
漁 具	オッターボード	9.40	29.00		272.60	8.20	77.08
	予 備 網	6.50	6.00		39.00	6.60	42.90
	使用中の網	3.00	9.00		27.00	6.30	18.90
	ワ ー プ	16.88	⊖ 1.18	19.92		6.80	114.78
	No.4 魚倉改造重量	5.00	20.90		104.50	5.60	28.00
	後部倉庫(道具類)	3.00	25.50		76.50	5.80	17.40
	第二甲板上のスタン ション及び差板	11.00	0		0	4.50	49.50
	小 計	54.78	9.12		499.68	6.36	348.56
漁 獲 物 及 び 氷	No.1 魚倉(氷)	8.00	⊖16.00	128.00		2.20	17.60
	No.2 魚倉(氷)	10.00	⊖ 6.58	65.80		2.00	20.00
	No.3 魚倉(氷)	10.00	3.14		31.40	1.70	17.00
	No.4 魚倉(氷)	7.00	21.23		148.61	5.50	38.50
	原 料 置 場 コッド(甲板) 魚 箱	2.00	0		0	4.40	8.00
	小 計	37.00	⊖ 0.37	13.79		2.73	101.10
倉 庫 品		2.00	⊖22.78	45.56		5.70	11.40
軽 荷 状 態		677.96	3.47		2,352.22	4.04	2,740.92
合 計		1,009.73	2.30		2,317.75	3.45	3,484.48
G	M	0.994	m				
船 首 喫 水		1.803	m				
船 尾 喫 水		5.464	m				
トリム(船尾)		3.661	m	(計画トリムを超過 1.181m)			

表二 約95トンを漁獲したときの状態

		重量 ( t )	⊗G(m) (前部⊖)	モーメント(t-m)		K G (m)	モーメント (t-m)
				(前部⊖)	後 部		
乗組員・所持品		3.30	⊖12.79	42.21		6.60	21.78
食料品		2.50	⊖19.09	42.00		6.60	14.52
清 水		12.00	20.53		246.36	3.50	42.00
燃 料 油	F・P・T	0					
	No.1 (P・S)	0					
	No.2 (P・S)	38.92	⊖ 5.72	222.62		0.78	27.24
	〃 ( C )	12.00	⊖ 5.90	70.80		0.71	8.52
	No.3 (P・S)	10.00	3.39		33.90	0.11	1.10
	〃 ( C )	25.16	3.68		92.59	0.45	11.32
	No.4 ( P )	10.63	11.94		126.92	0.83	8.82
	〃 ( S )	8.62	10.22		88.10	0.54	4.65
	No.5 (P・S)	25.36	25.34		642.62	4.38	111.08
	〃 ( C )	19.67	22.37		440.02	3.73	73.37
No.6 ( C )	11.64	27.04		314.75	4.40	51.22	
小 計		162.00	8.92		1,445.48	1.84	297.32
潤 滑 油	L.O.T (S)	4.45	14.13		62.88	1.06	4.72
	L.O.S.T (C)	4.18	13.30		55.59	0.04	0.17
	小 計	8.63	13.73		118.47	0.57	4.89
小 出 油	F.O.G.T (P)	1.19	17.96		21.37	5.53	6.58
	F.O.S.T (P)	1.19	17.96		21.37	5.53	6.58
	R.O.G.T (P)	0.26	13.13		3.41	5.76	1.50
	K.O.G.T (P)	0.25	13.13		3.28	4.72	1.18
	L.O.G.T (S)	0.51	12.05		6.15	5.15	2.63
	M.O.T (S)	0.50	11.51		5.76	5.15	2.58
	小 計	3.90	15.73		61.34	5.40	21.05
油 圧 油	O.T (P)	2.42	9.76		23.62	0.22	0.53
	G.T (P)	0.76	⊖21.66	16.46		5.47	4.16
	小 計	3.18	2.25		7.16	1.47	4.69
漁 具	オッターボード	9.40	29.00		272.60	8.20	77.08
	予 備 網	6.50	6.00		39.00	6.60	42.90
	使用 中 の 網	3.00	9.00		27.00	6.30	18.90
	ワ ー プ	16.88	⊖ 1.18	19.92		6.80	114.78
	No.4 魚倉改造重量	5.00	20.90		104.50	5.60	28.00
	後部倉庫(道具類)	3.00	25.50		76.50	5.80	17.40
	第二甲板上のスタン ション及び差板	11.00	0		0	4.50	49.50
	小 計	54.78	9.12		499.68	6.36	348.56
漁 獲 物 及 び 氷	No.1 魚倉(氷)	40.00	⊖14.66	586.40		2.20	88.00
	No.2 魚倉(氷)	10.00	⊖ 6.58	65.80		2.00	20.00
	No.3 魚倉(氷)	10.00	3.14		31.40	1.70	17.00
	No.4 魚倉(氷)	67.00	21.23		1,422.41	5.50	368.50
	魚 板 置 場 コッド(甲板)						
	No.1 魚倉付近の氷	3.00	⊖16.00	48.00		4.00	12.00
	魚 箱	2.00	0		0	4.00	8.00
	小 計	132.00	5.71		753.61	3.89	513.50
倉 庫 品		2.00	⊖22.78	45.56		5.70	11.40
軽 荷 状 態		677.96	3.47		2,352.22	4.04	2,740.92
合 計		1,061.95	5.04		5,354.55	3.79	4,020.63
G	M	0.907	m				
船 首	喫 水	1.067	m				
船 尾	喫 水	6.312	m				
トリム(船尾)		5.245	m	(計画トリムを超過 3.395m)			

表三 約90トンを漁獲したときの状態

		重量 ( t )	⊗G(m) (前部⊖)	モーメント(t-m)		K G (m)	モーメント (t-m)
				(前部⊖)	後 部		
乗組員・所持品		3.30	⊖12.79	42.21		6.60	21.78
食料		2.00	⊖19.09	38.18		6.60	13.20
清 水		10.00	20.53		205.30	3.50	35.00
燃 料 油	F・P・T	0					
	No.1 (P・S)	0					
	No.2 (P・S)	38.92	⊖ 5.72	222.62		0.78	27.24
	〃 ( C )	0					
	No.3 (P・S)	10.00	3.39		33.90	0.11	1.10
	〃 ( C )	25.16	3.68		92.59	0.45	11.32
	No.4 ( P )	10.63	11.94		126.92	0.83	8.82
	〃 ( S )	8.62	10.22		88.10	0.54	4.65
	No.5 (P・S)	25.36	25.34		642.62	4.38	111.08
	〃 ( C )	19.67	22.37		440.02	3.73	73.37
No.6 ( C )	11.64	27.04		314.75	4.40	51.22	
小 計		150.00	10.11		1,516.28	1.93	288.80
潤 滑 油	L.O.T (S)	4.45	14.13		62.88	1.06	4.72
	L.O.S.T (C)	4.18	13.30		55.59	0.04	0.17
	小 計	8.63	13.73		118.47	0.57	4.89
小 出 油	F.O.G.T (P)	1.19	17.96		21.37	5.53	6.58
	F.O.S.T (P)	1.19	17.96		21.37	5.53	6.58
	R.O.G.T (P)	0.26	13.13		3.41	5.76	1.50
	K.O.G.T (P)	0.25	13.13		3.28	4.72	1.18
	L.O.G.T (S)	0.51	12.05		6.15	5.15	2.63
	M.O.T (S)	0.50	11.51		5.76	5.15	2.58
	小 計	3.90	15.73		61.34	5.40	21.05
油 圧 油	O.T (P)	2.42	9.76		23.62	0.22	0.53
	G.T (P)	0.76	⊖21.66	16.46		5.47	4.16
	小 計	3.18	2.25		7.16	1.47	4.69
漁 具	オッターボード	9.40	29.00		272.60	8.20	77.08
	予 備 網	6.50	6.00		39.00	6.60	42.90
	使用中の網	3.00	9.00		27.00	6.30	18.90
	ワ ー プ	16.88	⊖ 1.18	19.92		6.80	114.78
	No.4 魚倉改造重量	5.00	20.90		104.50	5.60	28.00
	後部倉庫(道具類)	3.00	25.50		76.50	5.80	17.40
	第二甲板上のスタン ション及び差板	11.00	0		0	4.50	49.50
小 計	54.78	9.12		499.68	6.36	348.56	
漁 獲 物 及 び 氷	No.1 魚倉(氷)	45.00	⊖14.66	659.70		2.20	99.00
	No.2 魚倉(氷)	10.00	⊖ 6.58	65.80		2.00	20.00
	No.3 魚倉(氷)	10.00	3.14		31.40	1.70	17.00
	No.4 魚倉(氷)	67.00	21.23		1,422.41	5.50	368.50
	魚 板 置 場	45.00	14.10		634.50	4.95	222.75
	コッド(甲板)	40.00	16.60		664.00	7.00	280.00
	No.1 魚倉付近の氷	3.00	⊖16.00	48.00		4.00	12.00
	魚 箱	2.00	0		0	4.00	8.00
	小 計	222.00	8.91		1,978.81	4.63	1,027.25
倉 庫 品		2.00	⊖22.78	45.56		5.70	11.40
軽 荷 状 態		677.96	3.47		2,352.22	4.04	2,740.92
合 計		1,137.75	5.81		6,613.31	3.97	4,517.54
G	M	0.757	m				
船 首 喫 水		0.848	m				
船 尾 喫 水		6.653	m				
トリム(船尾)		5.805	m	(計画トリムを超過 3.955m)			

## (原因に対する考察)

本件は、惣寶丸が、荒天下、カムチャツカ半島南方沖合において、スタントロールに従事中、多量の漁獲物の入ったコッドを揚収した際、左舷に大横斜して横転沈没し、乗組員多数の人命を失うに至ったもので、以下その原因について検討する。

### 一 遭難の原因について

#### 1 復原性について

事故発生前約90トン漁獲したときの状態は、表3のとおりで、横メタセンター高さが約0.76メートルであるから、甲板上に多量の海水が打ち上がっただけでは復原性が特に悪い状態にならず、復原力が不足して本件が発生したとは考えられない。

#### 2 漁獲物の積み付けと船尾トリムについて

船尾トリムが大きい状態で、荒天時操業を行えば、多量の海水が容易にスリップウェイから漁ろう甲板上に打ち上がり、コッドの移動など危険な状態を生ずるので、各船とも漁獲物を前部魚倉から順次後方に積み付けてトリムを小さくしている。ところで、惣寶丸は、約95トンの漁獲物のうち約60トンを4番魚倉に、残りを1番魚倉に積み付けたとき、表2のとおり船尾トリムが約5.25メートルとなり、その後90トンの漁獲物のうち約50トンを魚仮置場に落とし、これを前部の魚倉に移送しないまま、更に約40トン入ったコッドを引き上げたとき、表3のとおり船尾トリムが約5.81メートルとなって、計画トリムを約3.96メートル超過し、船尾からの海水の打ち上げを容易にし、コッドが左舷側に移動して船体の左舷傾斜を増加させたもので、本件遭難の原因となる。

#### 3 船内積載物の移動について

魚倉内の漁獲物の移動が考えられるが、各魚倉がスタンション及び差板で多数の区画に細分されているので、ほとんど移動することはなく、また、燃料油及び清水についても、その積載場所が二重底タンク及び専用のタンクであるので、大きく移動することはなく、いずれも遭難の原因とはならない。

#### 4 船内への海水侵入について

先づ、各ハッチ及びダスターシュートから船内への海水侵入が考えられるが、油圧ハッチはコッド内の漁獲物を魚仮置場に落とすときのみ開放し、これが終われば閉鎖するものであり、その他のハッチは完全に閉鎖されていたことから、いずれのハッチからも海水の侵入はなく、ダスターシュートには二重の海水打込防止用ダンパーがついており、その構造上から各ダンパーに多少のすきまがあったとしても、多量の海水が同シュートから船内に侵入することはない。

次に、コンパニオン出入口の扉を開放していたことについては、船体が左舷に大きく傾斜して左回頭中、海水が左舷コンパニオンと波除板との間にあるブルワークの放水口を経て、同出入口から機関室内に流入して同室左舷側に滞留し、傾斜を一層増大させたものであり、本件遭難の原因となる。

### 二 乗組員多数の人命を失った原因について

本件発生後、近くにいた僚船2隻が、1時間足らずで救助に駆け付け、惣寶丸の救命いかだ2個を発見揚収しておりながら、わずかに乗組員2人が救助されたのみで、他の20人が死亡又は行方不明となった。

B社とA受審人とが、平素から非常配置表を定めず、緊急時の諸操練を実施していなかったことから、

船体が左舷に大きく傾斜し復原しなくなって、乗組員が退船するに際し、無統制となり、同受審人の指示のないまま勝手に両舷のいかだが投下され、右舷いかだは甲板上で展張し、左舷いかだに定員以上の乗組員が移乗したが、船体が横転沈没する以前に同いかだのもやい綱を切り離して、安全な距離を保つ措置をとる時機を失し、同いかだに多数の破口やき裂を生じて浮力を失う事態になり、このことは、救命いかだの取扱い不適切によるものであって、乗組員多数の人命を失った原因となる。

#### (原因)

本件遭難は、冬期、荒天下の北洋漁場において、スタントロールに従事中、多量の漁獲物を揚収して著しい船尾トリムの状態にしたことと、コンパニオン出入口の扉を閉鎖しなかったこととにより、船尾から打ち上がった海水がコッド・エンドを移動させて船体が大傾斜し、多量の海水が同出入口から船内に侵入したことに因って発生したものである。

なお、多数の乗組員が死亡したのは、緊急事態に対処する操練が十分に行われず、膨脹式救命いかだの取扱いが不適切であったことに因るものである。

#### (受審人等の所為)

受審人Aが、冬期、荒天下の北洋漁場において、スタントロールに従事中、多量の漁獲物の入ったコッド・エンドを揚収する場合、漁ろう甲板上の海水の打ち上げを考慮し、船尾トリムを小さくするよう魚仮置場の漁獲物を処理するとともに、コンパニオン出入口の扉を閉鎖すべきであったのに、これを怠り、同漁獲物を処理することも同扉を閉鎖することもしないままコッド・エンドを引き上げて著しい船尾トリムとし、海水を船内に侵入させたことは職務上の過失であり、その所為に対しては、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2号を適用して同人の三級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

指定海難関係人B社が、乗組員に対する操業及び運航に関する安全上の指導教育を十分に行わなかったことは、本件発生の原因となるが、その後関係官庁の指導を受け、所属漁船の運航基準、運航管理規定及び事故処理基準を作成し、各船毎に総員退船部署、防火部署及び防水部署の非常配置表を提出させるなど改善に努めるほか、北洋の遠洋底びき網漁業から撤退したこと及び事故時の代表取締役社長Dが辞任したことに徴し、勧告するまでもない。

よって主文のとおり裁決する。

#### (参考) 原審裁決主文（昭和62年2月12日函審言渡）

本件遭難は、船尾斜後方からのうねりに乗った船体が、予測を越える水線面積の変化により一時的に復原力をそう失し、大傾斜したことと、傾斜時の防水対策が適切でなかったこととに因って発生したが、船舶所有者の災害防止についての乗組員に対する安全教育が不十分であったこともその一因をなすものである。

受審人Aの三級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。