

昭和45年函審第27号

機船波島丸遭難事件

言渡年月日 昭和46年7月15日

審判庁 函館地方海難審判庁（愛沢新五、佐藤鉄郎、大沢三、参審員杉浦次郎、菅田義道）

理事官 柳沢誠三郎、松井蔵雄

損害

倉内に浸水転覆、船長ほか18名死亡

原因

異常な海象・気象

主文

本件遭難は、波島丸が冬季留萌において特洗粉炭をやや過載して、鋼製倉口ぶたの上にターポリンを敷きバツテンバー、くさび及びラッシングロープで固縛して和歌山に向け航行の途、北海道の西岸に沿って南下中、夜になって北寄りの風浪が増大してきて海水が上甲板及び倉口を洗うようになり、第2番倉において凍っていたラッシングロープ及びくさびが解けて固縛がゆるみ、倉口のターポリンがめくれて左舷側に棒状に寄せられ、甲板及び倉口を洗っていた海水が倉口ぶたのすきまから倉内に侵入し、甲板上の滞留水と相まって船体が動揺しながら右舷側に傾斜しはじめ、重量約2.5トンの倉口ぶた1個が倉口からはずれてさらに大量の海水が倉内に侵入し、奥尻島稲穂岬のほぼ北東4海里ばかりの地点で遭難通信を発し同地点から前示の風浪を左舷側から受けるように反転して進行中、さらに倉口ぶた1個がはずれてますます傾斜を増大し水垂岬のほぼ北東微北900メートルばかりのところに投錨したが、ついに復原力を失うに至ったことに因って発生したものである。

理由

（事実）

船種 船名 機船波島丸

総トン数 2,302トン

受審人 A

職名 一等機関士

海技免状 乙種一等機関士免状（効力を内燃機関に限る）

指定海難関係人 B

職名 D株式会社専務取締役

指定海難関係人 C

職 名 D株式会社常務取締役

事件発生年月日時刻及び場所

昭和45年1月17日午後9時54分ごろ

北海道奥尻海峡

第1 船体構造設備

- 1 船 型 全通一層甲板を有する船首楼、船尾楼付船尾機関型1軸船
- 2 用 途 貨物船
- 3 航 行 区 域 近海区域
- 4 船 級 資 格 NS*MNS*
- 5 主 要 寸 法 長さ(垂線間) 86.00メートル
幅 13.50メートル
深さ 7.10メートル
- 6 計画軽荷喫水 1.780メートル
計画満載喫水 5.855メートル(載貨重量3,913キロトン)
- 7 主 機 関 2,400馬力ディーゼル機関1個
- 8 速 力 試運転最高 14.52ノット
航海 12.05ノット
- 9 無 線 装 置 主送信機 250ワット 1台
補助送信機 75ワット 1台
救命艇用無線機 1台

10 荷役装置

- (1) 第1番倉 10トンブーム1本 5トン揚貨機3台(後側)
- (2) 第2番倉 10トンブーム2本 (前、後部各1)
5トン揚貨機 6台 (前、後部各3)

11 貨物倉

- (1) 第1番倉 倉口寸法 縦16.4メートル
横7.4メートル
倉口容積 102立方メートル
倉内容積 1,886立方メートル
- (2) 第2番倉 倉口寸法 縦30.719メートル
横7.4メートル
倉口容積 191立方メートル
倉内容積 3,073立方メートル

12 倉口縁材

上甲板からの高さ約1.2メートル、側縁材の内側に上端から約21センチメートル(以下単にセンチという。)下方に幅約22センチの倉口ぶた防撓材が設置され、側縁材及び端縁材に倉口ターポリ

用帯金受が約0.6メートルごとに、また、同ターポリン縛索用の環付ボルトが約1.8メートルごとにそれぞれ取り付けられていた。

1.3 ブルワーク

高さ約1.1メートルで船首楼から船尾楼にいたる上甲板両側に設置され、第1番倉口中央真横付近から第2番倉口後端真横付近まで約20センチごとに、上甲板からの高さ約18センチのところから上方に幅約20センチ、前後の長さ約3.7メートルの排水孔が両舷に設けられていた。

1.4 上甲板の開口部

(1) 上甲板から貨物倉に出入するためのマンホール

(イ) 第1番倉、船首楼内及びウインチプラットホーム下前側各1個

(ロ) 第2番倉、ウインチプラットホーム下後側及び船尾楼前側各1個

いずれも蝶ねじによって密閉できる鉄ぶた付き。

(2) マシュルーム通風筒

(イ) 第1番倉、船首楼後端付近及びウインチプラットホーム前側各2本

(ロ) 第2番倉、ウインチプラットホーム後側及び船尾楼前側付近各2本

いずれも上甲板からの高さ約5メートル。

(3) 空気管

二重底の空気管は各倉2個あて、ブルワークの内側近くで上甲板からの高さ約1メートル、グースネック型。

(4) 測深用開口

二重底及びビルジウェルの測深用開口は上甲板にあり、いずれもねじ込み式真鍮ぶた付き。

1.5 救命設備

(1) 25人乗救命艇各舷1隻（右舷艇発動機付）

(2) 15人乗膨張式救命いかだ1個（左舷側）

(3) 救命胴衣25（SK1型合成繊維チョッキ式）

(4) 救命浮環8個

1.6 航海計器

(1) レーダ（10インチ） 1個

(2) ジャイロコンパス 1個

(3) 自動操舵装置 一式

(4) ファクシミリ 1個

(5) 方向探知器 1個

(6) 音響測深機 1個

1.7 鋼製倉口ぶた

長さ7.77メートル幅2.05メートル厚さ両端において21センチ中央において32センチの長方形箱型で、上面、側面及び端面は厚さ0.8センチの鋼板でおおわれていたが、下面は幅約22センチの帯状鋼板が長辺なりに約22センチごとに取り付けられ、ガーダ以外のところで幅約22センチの3個所の空間があった。ただし、下面も完全に鋼板で張りつめた倉口ぶたが第2番倉に2個設備されていた。倉口ぶたは1個の重量約2.55トンで第1番倉には8個、第2番倉には15個がそれぞれ倉口

ぶた防撓材に置かれるのみで止めピンがなく、四すみにはつり上げ用穴があり、閉鎖された場合、各1個ごとに船首尾方向に約1ミリメートル、船横方向に約3ミリメートルのすき間があった。

第2 気象状況

1 概況

昭和45年1月14日午前9時に1,014ミリバールの弱い低気圧が渡島半島に発生し、15日午後9時まで停滞し、16日午前3時に樺太の南部に進み、北ないし北東進するかに見えたが、その後上空の空気の流れに支配されて、17日午前3時宗谷海峡、同日午後3時には再び石狩湾へ南下し、同日午後9時には低気圧は不明瞭となり18日午前3時に消滅したが、優勢な1,054ミリバールの高気圧が大陸の北緯46度東経116度付近にあり、勢力の強い988ミリバールの低気圧が太平洋の北緯40度東経157度付近にあり、前示の低気圧の影響もあって西高東低の気圧配置がやや顕著になったため、北海道の西方海上では気圧の傾きがやや強くなった。

2 海上警報など

1月17日函館海洋気象台から次のような警報が発表された。

(1) 午前6時8分、檜山、津軽沖、津軽海峡、日高沖に対し海上強風警報発表。

本文、北海道近海では今日西ないし北西の風が強まる。最大風速は、北海道の南西ないし南海上では30ないし40ノットに達し、北海道の東ないし南東海上では30ノットに達する見込み。

(2) 正午檜山、津軽沖、津軽海峡、日高沖、釧路沖、北海道東方海上警報発表。

本文、北海道の南西ないし東海上では北西ないし西の季節風が今日午後から強まり最大30ノットに達する見込み。

(3) 午後5時41分、檜山、津軽沖、津軽海峡、日高沖、釧路沖、北海道東方海上警報発表。

本文、北海道近海では北西の季節風が強まり、南西ないし南海上では今夜から、南東ないし東海上では明朝から30ノットに達する見込み。

3 実況

1月17日から18日に至る北海道瀬棚郡瀬棚港修築事務所における風向風速は次のとおりである。

1月17日午前6時から正午まで風向北西 風速

最大8.5メートル(午前6時)

最小5.5メートル(午前11時)

午後1時から同4時まで風向西 風速

最大6.5メートル(午後2時)

最小4メートル(午後3時)

午後5時風向北東 風速 2メートル

午後6時風向北 風速 1.6メートル

以後18日午前7時まで風向北 風速

最大 1.6メートル(午後10、11時)

最小 0.6メートル(午前7時)

すなわち17日午後5時から同6時の間に2メートルから1.6メートルに急に増吹したことがうかが

える。

第3 乗組員

1 乗組員は総数20名で内訳は次のとおりである。

船長 甲板部職員 3名、部員6名
機関部職員 3名、部員3名
通信長 1名
司厨部 部員3名

2 船長、一等航海士の氏名、海技免状及び略歴。

(1) 船長E 甲種一等航海士免状

昭和7年10月県立鹿児島商船学校卒業、貨物船の三等航海士及び二等航海士を約10年
一等航海士を約20年、船長を2年4ヶ月、昭和44年9月19日波島丸乗船。

(2) 一等航海士F 乙種一等航海士免状

漁船甲板員を約11年、漁船及び運搬船の一等航海士を約6年タンカー及び貨物船の二等航
海士を約1年昭和44年10月ごろ波島丸二等航海士として乗船昭和45年1月11日一
等航海士に繰り上がる。

3 船長の叙勲

船長Eは、昭和45年1月18日勲五等に叙せられ瑞宝章を授与された。

第4 受審人の所為

受審人Aは、昭和44年11月3日G株式会社から派遣されて本船に乗り組んだものであるが、翌45年1月17日午前9時ごろ留萌出港時の機関当直後自室において休息し、同日午後3時45分ごろ前直者から起こされ、同4時機関員Hとともに、機関の回転が226で他に異状はないとのことで二等機関士Iから引継いで機関当直にあたり、同8時機関長Jと交替した。そのころの天候については、甲板上に出ないのではっきりわからなかったが、船橋からの通知によれば右舷後方から風力5の風が吹いており、船体の動揺からかなりの風が吹いていると思った。同受審人は、入浴した後まかない室において通信長K、甲板手Lらと夜食としてインスタントラーメンを作って食べ同9時ころ就寝した。同10時ごろ同受審人は、救命胴衣を持ったJ機関長に、「浸水している、船が沈むぞ。」と大声で起こされ、「皆を起こしたか。」と聞いたところ、「まだだ。」ということであったので、部員居住区の通路で大声で、「皆起きろ、船が沈むぞ。」とどなって、自室に引き返し救命胴衣を着けて船橋に向かったが、そのころ本船は右舷に7、8度傾斜していた。昇橋したところ既に防寒服に救命胴衣を着けた船長E、一等航海士F、三等航海士M、J機関長及び甲板手2名が在橋していたが、いずれも沈痛な面持ちで船橋前側に立っており、そのうち同受審人は、左舷側に見えなければならないはずの北海道本島が右舷側に見え、右舷側のブルワークがほとんど海水につかり、第2番倉倉口のターポリンがめくられて倉口上で左舷側に棒状に寄せられ、同倉の最後部の倉口ぶた1個がなく、海水が倉口の右舷側約半分を洗っており、動揺のたびごとに倉口ぶたの間から海水が1メートルも吹きあげているのに気づいた。同時30分ころ同受審人は、J機関長に命ぜられて機関室に降り、前部の主機始動ハンドル付近の空気弁を開けるなどして、船橋で操作ができるように主機遠隔操縦装置に切り換えたが、圧縮空気圧力が21キロばかりに下がっ

ていたので、空気圧縮機を作動して27キロばかりに圧力をあげ船橋にもどった。同受審人は、機関室に降りた際、主機の回転が170回転ばかりに減じており、また、当直をJ機関長に引き継いだときには作動していなかったビルジポンプが作動しているのに気づいた。そのうちM三等航海士が、「2番倉の倉口ぶたの2枚目もなくなった。」と報告したので同受審人は、同倉口をのぞきおりから救命艇を用意するため点じられた作業燈の明かりで船尾側から2個目がなくなって黒々とした石炭を認めたが、なくなった倉口ぶた2個は甲板上には見えずどこにあるか気づかなかった。その後救命艇の降下準備を手伝ったが右舷の発動機付救命艇は波浪と動揺と行き足などのため底部をたたかれて流れてしまい、また、左舷側後部の膨張式救命いかだは投下しても移乗困難と認め使用しないこととなった。同時53分ごろF一等航海士と甲板手が船首に行って投錨したが、傾きが増すばかりでもっと陸岸に近寄るため錨を揚げることになったので同受審人は、揚錨機の蒸汽弁を開けるためI二等機関士とともに再び機関室に降り、その際ボイラの蒸気圧力が5キロばかりに下がっていたので8キロばかりに蒸気圧力をあげて船橋にもどった。投錨時に主機を使用しているし、さらに揚錨して主機を使用することになれば圧縮空気が不足するおそれがあるので、同受審人は、3たび機関室に降り空気圧を点検したところ25キロばかりに下がっている程度であったが、圧縮機を作動して27キロに気圧をあげて船橋にもどった。そのころ本船の傾斜は40度にも達し、転覆が時間の問題となり、J機関長、同受審人及びK通信長らが、「これ以上船にはとどまれない、全員退船ということにしてはどうですか。」とE船長に進言し、同人も、「もうだめか、それでは全員退船しよう。」と言ったので、同受審人らは、「それでは全員退船します。」と復唱し、船長をうながして端艇甲板に降り、「全員退船。」と大声で叫び、甲板をはって左舷側救命艇に乗り込んだ。乗艇後人員点検したところ船長がおらず、皆で船長、船長と大声で呼んだが返事もなく姿も見えないまま、本船の転覆の危険も切迫したので、同11時50分ごろ係索を切断し、救命艇を舷側から離れた。同艇には19名が乗艇しているためオールを使うこともできず風浪におし流されて本船の船尾をかわって60メートルばかりのところ右舷側に転覆し、乗組員は海中に投げ出され、大部分の者が北海道瀬棚郡北檜山町字新成の海岸に打ちあげられ、異変を知って同海岸に駆けつけた地元民によって翌18日午前0時30分ごろ助けあげられ、近くのN宅において手厚く介抱されたが、当日は荒天でかなり降雪もあって交通がままにならず医師の到着をおくれ、同受審人及び甲板員Oの両名は生命をとりとめたけれども、他の18名は死亡した。

第5 指定海難関係人の所為

D株式会社は昭和40年10月16日設立され、船舶整備公団と共有で、愛媛県今治市P株式会社において波島丸を建造することとなり、指定海難関係人Cが主として本船の建造計画及び監督などにあたり、特に倉口ぶたについては従来のビーム及びハッチボード式のものに比し、開閉作業が簡便なこと、ビームピンが不用であること及び木材を甲板積みする場合に適していることなどの理由から鋼製倉口ぶたを、また、デリックは第1番倉は後側に、第2番倉は前、後にそれぞれ中央1本のものを採用することとし、翌41年10月本船の完成引渡しを受け直ちにQ株式会社と5ヶ年間の用船契約を締結し、その後同会社によって運航されていたが、所有船は本船1隻であるため乗組員の確保にはかなりの努力を要する状況であった。E船長は、昭和44年9月本船に乗り組んだが、当時の一等航海士Rが部下に対しやかまし過ぎるというようなことから同航海士と甲板長Sとの間に意見の衝突を来し、E船長の要請に基づいて、翌45年1月10日、本船が留萌から東京に着いたとき、指定海難関係人Bが海務課

長Tを伴って本船に行き事情を聴取してR一等航海士及びS甲板長を下船させ、S甲板長の後任者として予め待機させてあったUを乗り組ませたが、一等航海士の後任者は得られないままF二等航海士を繰り上げて一等航海士とし、二等航海士を欠員のまま留萌に回航させ、留萌において二等航海士としてVを乗り組ませた。このような状況で和歌山に向け留萌を発した本船が遭難するにいたり、この通報を受けたB、C両指定海難関係人は、現場に急行して、乗組員、船体、転覆地点付近の水産物に与えた被害の対策など事後の処理にあたり、遺族に対する補償問題などを解決して、D株式会社は同年5月31日解散し、C指定海難関係人が残務整理にあたった。

第6 事実の経過

波島丸は、建造後、主として毎年4月ごろから9月ごろまでは北洋材、10月ごろから翌年3月ごろまでは北海道炭の輸送にそれぞれあたっており、国内港相互間の輸送のときは積載量の関係から航行区域を沿海区域に変更していたが、樺太の材木積み込みのため昭和44年4月15日から近海区域となっていた。本船は、同年1月28日今治において第2種中間検査に合格し、神戸において雑貨を積んで上海へ、三池において石炭を積んで水島へ、三池においてコークスを積んで富山へ、空倉で新潟へ回航、同地において塩を積んで酒田へそれぞれ航海し、酒田から空倉で留萌に回航、同地において翌45年正月を迎え石炭を積んで東京に至り、空倉で1月16日未明再び留萌に入港し、先船があったので同日午後1時20分ごろ同港南岸壁1号バースに出船に左舷側を係留し、和歌山港揚げの赤平特洗粉炭をQ株式会社貨物船部近海課の指示により第1番倉には船首部上方に約100トンの空積を残して約1,300トンを、第2番倉には倉口に約50トンの皿状の空積を残して約2,300トンをそれぞれ積載した。同炭は山元で貨車に積み込まれ毎日約3,000トンが同港の貯炭場に運ばれ、2日ごとに5,000トン級貨物船1隻に船積みが可能であった。同炭の水分は、山元では12ないし13パーセントで貨車で運ばれている間に8パーセント程度にへらされ、貯炭場に置いてある間に降雪などがあっても、船に積み込む前に除雪車または作業員の手によって除雪されるので、積載されたものは約10パーセントであった。同炭の積み込みは、同1時30分ごろから開始されベルトに載った同炭が船積機により倉内に降ろされた同機先端のテレスコピックシュート及びシュート下端の旋回式トリンマによって倉内のすみずみ及び天井裏まで空積なく噴射積みが行なわれ、翌17日午前1時ごろに荷役を終了し、一等航海士F、貨物の取扱者W株式会社X及び本船の代理店Y株式会社Zがそれぞれ立ち会いのうえ、船首、中央部及び船尾の各喫水を確認し、船首5.34メートル船尾6.34メートル平均5.84メートルであることを認めた。満載喫水線規則第29条及び第36条の各規定により、北緯43度12分（北海道古宇郡川白岬付近）以北の北海道沿岸は12月1日より翌年2月末日までは冬季満載喫水線によらなければならないことになっており、本船の冬季満載喫水線は5.733メートルであるから、約110トン過載の状態となった。水先人AAは、水先修業生ABとともに、同日午前6時20分ごろ乗船し喫水を確認したのち、船長室において船長Eと話をし、現在南東風が吹いているが積丹半島付近に行くと低気圧接近のため風が強くなるようなことがあれば小樽港外に避難した方がよいのではないかと述べたところ、同人もそのつもりでいる旨答え、さらに甲板部乗組員が貨物船の経歴が少なく航海その他全般にわたって不安を感じており、人員の関係から自分も航海当直にあたっていたなどの話をして、同時45分ごろ鋼製倉口ぶたを施した状態で係留索を放して岸壁を離れ、同時52分ごろ右舷錨を揚げて第4区に向かい、AA水先人及びAB修業生は、同7時20分ごろ第3区の中央付近において下船し、本船

は、その後留萌港南防波堤燈台の西方約500メートルのところに投錨し、E船長は、乗組員に命じて各倉のデリックを下げて格納し、倉口ぶた上にターポリンを二重にかけ、ターポリン周縁をバツテンバー及びくさびで固くおさえたのち、ラッシングロープによって千鳥型に縛止させたが、ラッシングロープ及びくさびは、前航海においてぬれていたところへ留萌における気温の関係から凍っていた。このようにして本船は、出港準備を整え、船首5.34メートル船尾6.34メートル船体の中央における乾舷約1.3メートルの状態と同9時ごろ抜錨し、11.5ノットばかりの全速力をもって進行した。航海及び機関の各当直は、4時、8時がF一等航海士、受審人A、0時、4時が二等航海士V、二等機関士I、8時、0時が三等航海士M、機関長Jで、船橋では自動操舵中は甲板手1名が、機関部においては機関員1名が各直につき、E船長は随時昇橋して貨物船の経歴の少ない各航海士に注意を与えており、従前の航海においては、航海士が当直交替後倉口などの異常の有無を点検したり、夜間で船橋から見えにくい時には投光器を点じて点検したりしていた。E船長は、留萌港外からはほぼ西南西（磁針方位、以下360度分法で示すものは真方位、その他は磁針方位である。）の針路とし、神威岬燈台に3.5海里ばかりの距離で並航した同日午後2時50分ごろ、それまでは風向も一定せず風力も強くなかったところ、風力6の北北東の風に増勢しその後一たん弱まり、ほぼ南西4分の3南に転針して続航し、同7時20分ごろ茂津多岬燈台を3海里ばかりに並航し、奥尻海峡のほぼ中央を通る予定でほぼ南南西に転針して続航中、同8時ごろ北寄りの風、風力5程度で海水が排水孔から甲板上に侵入していたが、その後増勢して風力7の風となり波浪も高まって海水がブルワークを越えて甲板上に打ち込むようになり、絶えず第2番倉口上を洗うようになった。このような状況から凍っていたラッシングロープ及びくさびが解けてきて固縛がゆるみはじめ、同倉口のターポリンがめくれて左舷側に棒状に寄せられ、甲板及び倉口を洗っていた海水が倉口ぶたのすき間から倉内に侵入し、甲板上の滞留水と相まって船体が動揺しながら右舷側に傾斜しはじめ、そのうち同倉の最後部の倉口ぶた1個が倉口からはずれ倉内への浸水が増すばかりで右舷への傾斜が増大してきたので、同9時45分ごろE船長は、稲穂岬燈台を22.6度4海里ばかりに見る地点において、当直中のM三等航海士に命じて自動操舵を手動に切り換え前示の風浪を左舷側から受けるように反転してほぼ北東に向け、機関を半速力に減ずるとともに、船橋にJ機関長、F一等航海士及び通信長Kを呼び、船位を確認させ、現状を説明して同時54分ごろ、「本船稲穂岬22.6度4海里にてハッチ内浸水救助されたい。」との遭難通信を発した。当時天候は曇でときどき降雪があり、北寄りの風力7の風が吹き波浪が高かった。八戸海上保安部が同時56分ごろ同通信を受信し、「遭難2156500カンド2ないし3JRRR位置奥尻西その他不明方位310ないし315変動大。」と各通信所あて発信した。本船においては釧路海上保安部との連絡はとれたが、同10時12分ごろ最寄りの函館海上保安部とようやく連絡がつき、同時22分ごろ「現在水垂岬に向け航行中。」同時35分ごろ「本船の位置水垂岬12.5度3海里です。」と連絡し、ほぼ東に転針したが傾きが増大したので、作業燈を点じ左、右両舷の各救命艇を準備させた。そのころM三等航海士が「2番倉の倉口ぶたの2枚目がなくなった。」と報告したので、E船長はじめ一同が同倉口をのぞき船尾側から2個目がなくなっていて倉内に黒々とした石炭を認めた。右舷の発動機付救命艇は波浪と動揺と行き足のため底部をたたかれて流れてしまい、また、左舷側後部の膨張式救命いかだは投下しても移乗困難であるという理由で使用しないこととした。同時53分ごろF一等航海士を船首にやり、水垂岬燈台からほぼ北東微北約900メートル水深約20メートル底質あらい石のところに左舷錨を投じ、その旨同保安部に連絡したが、同保安部から巡視船ひやま及びりしりを江差から派遣する旨連絡を受けた。そのころ右舷へ

の傾斜が約40度に達し第2番倉口の右舷側半分が海水につかっている状況で、傾斜がなお増大する傾向にあり転覆のおそれが出てきたので、E船長は、同保安部に対し付近海岸が砂浜であるかどうかを確かめたりして、付近海岸に任意乗り揚げることにし、同11時20分ごろ再びF一等航海士を船首に行かせ、錨鎖を巻こうとしたけれども揚錨機のクラッチがはいらないので巻くことができず、次にはシャックルを切断することになったが、シャックルの位置が悪く切断するにしても約1時間を要するというのでこれも断念せざるを得なくなり、同保安部に対し巡視船の到着時刻をたずね、陸岸よりの救助を依頼し、また救助用飛行機の派遣を依頼したが飛行機は夜間飛べないという返電で、いよいよ転覆の危険を感じ、J機関長及びA受審人らの進言もあって、同時45分ごろ総員の退船を命じたが、自らは救命胴衣をつけたまま船橋を去らなかった。E船長を除く19名を乗せた左舷救命艇は、船長の到着を待ったが本船が転覆するおそれがあり、同時50分ごろ係索を切断したところ、たちまち本船舷側を離れ本船船尾を左舷側から右舷後方に押し流されはじめたが、艇内が窮屈でオールの使用もできないまま、本船の船尾をかわって60メートルばかりのところ右舷に転覆し全員海中に投げ出され、乗組員は、船底を上にした同艇にすがって漂流中、同時52分ごろ本船は、ほぼ前示の投錨地点において右舷に転覆した。当時天候は曇るときどき降雪があり、北寄りの風力7の風が吹き北西のうねりを伴う波浪が高く、微弱な南西流があり、潮候は下げ潮の初期で、月令9日の月があつてときどきぼんやりと見えることもあつた。乗組員は、はじめのうちは大部分の者が船底外板につかまっております、そのうち1人へり2人へりして、また寒冷のため気を失い風浪に押し流されるままとり、大部分の者が北海道瀬棚郡北檜山町字新成の海岸に、こわれた発動機付救命艇及び救命いかだなどととも打ちあげられ、前記のようにA受審人及び甲板員Oの両名は生命をとりとめたけれども、F一等航海士以下17名は凍死し、また、最後まで船橋に残っていたE船長の救命胴衣をつけた遺体も付近海岸において収容された。転覆した本船は、マストが海底につかえたようで翌18日には北檜山町通称あいどまり海岸の北西約500メートルの付近に左舷側のビルジキールを海面に出したままであつたが、その後北西の風浪に押圧されなからこえて31日ごろまで認められたけれども、その後の荒天で大破し、屑鉄業者が残りを整理した。また、本船の燃料及び潤滑油の残油約60キロリットルが海中に流出して、北は鵜泊港付近から南は尾花岬付近まで浮遊し、指定海難関係人B及び同C、瀬棚海上保安署並びに地元民らが協力して、油除去剤及びむしろなどを使用して被害を極少にとどめるよう努めたが、同海岸付近の魚貝、海草類にある程度被害を与えた。

(原因判断)

本件遭難は、海難審判法第2条第1号及び第2号に該当し、波島丸が、冬季留萌において特洗粉炭をやや過載して、鋼製倉口ぶたの上にターポリンを敷きバツテンバー、くさび及びラッシングロープで固縛して和歌山に向け航行の途、北海道の西岸に沿って南下中、夜になって北寄りの風浪が増大してきて海水が上甲板及び倉口を洗うようになり、第2番倉において凍っていたラッシングロープ及びくさびが解けて固縛がゆるみ、倉口のターポリンがめくれて左舷側に棒状に寄せられ、甲板及び倉口を洗っていた海水が倉口ぶたのすき間から倉内に侵入し、甲板上の滞留水と相まって船体が動揺しながら右舷側に傾斜しはじめ、重量約2.5トンの倉口ぶた1個が倉口からはずれてさらに大量の海水が倉内に侵入し、奥尻島稲穂岬燈台のほぼ北東4海里ばかりの地点で遭難通信を發し、同地点から前示の風浪を左舷側から受けるように反転して進行中、さらに倉口ぶた1個がはずれてますます傾斜を増大し、水垂岬燈台の

ほぼ北東微北900メートルばかりのところ投錨したが、ついに復原力を失うに至ったことに因って発生したものである。

従前の航海においては当直航海士が当直交替時に倉口などの異常の有無を点検しており、夜間で状況が船橋から見えにくい時には投光器を点じて点検していたのであるが、この航海において倉口のターポリンがめくれはじめた時、当直航海士がこれに気づいたかどうか、船長が報告を受けて応急措置を講ずるよう命じたかどうか、その措置をとったとするならばなぜターポリンがめくれるに至ったものか、また、遭難通信を発した地点から奥尻島北端までは約4海里であり、同島の風下側に向け南下する方が距離的には近いし、同島かげに避難すれば人的被害は少なかったと思われるが、なぜ同島風下側に向けて続航しなかったものか、受審人Aが当直交替後就寝した午後9時ごろ以後遭難通信を発するまで船橋にあった船長E、一等航海士F、二等航海士V及び三等航海士Mら航海当直関係者がいずれも死亡し確たる証拠が得られず、同人らの所為が本件発生の原因となったかどうかについては断定することができない。

(法令の適用)

受審人A、指定海難関係人B及び指定海難関係人Cの各所為は、いずれも本件発生の原因とならない。

波島丸のように鋼製倉口ぶたを使用している船舶においては、本件の発生にかんがみ、バツテンバー及びくさびによる倉口閉鎖ばかりでなくさらにロッキングバーを使用することが望ましい。

よって主文のとおり裁決する。