

昭和29年横審第133号

機船内郷丸遭難事件

言渡年月日 昭和30年3月4日

審判庁 横浜地方海難審判庁（滝川、保田、玉屋、参事員生野、伊藤）

理事官 板橋巳之吉

損害

遊覧船沈没、乗客22名死亡

原因

小型船舶安全規則第19条違反（旅客定員超過）

主文

本件遭難は、指定海難関係人Aの業務上の過失と指定海難関係人Bの運航に関する職務上の過失とによって発生した。

A及びBに対してそれぞれ勧告する。

理由

（事実）

船種 船名 機船内郷丸

船の長さ 11.58メートル

巾 2.04メートル

機関の種類 電気着火式発動機（アメリカ、フォード33年型）1箇

軸馬力 24馬力

指定海難関係人 A

職名 船主

海技免状 なし

指定海難関係人 B

職名 船頭

海技免状 なし

事件発生の日時及び場所

昭和29年10月8日午後1時5分

相模湖

内郷丸は、昭和22年春Cが、相模川で渡船及び遊覧に使う目的で、船大工Dを建造にあたらせ、水運組合の地先県道ばたで、はじめ敷をおき、次に、たな及び戸建をすえ、船底に汚水抜孔を設けず、オール4本を備えた、底の浅い、川船式手法によって製造された。昭和26年ごろ簡単な屋根をつけて屋形船とし、4馬力ばかりの機関を備え、これを昭和28年自動車用発動機（アメリカ・フォード）に取り替えた。昭和22年7月神奈川県相模川河水統制事業の一部として、標高165メートルある相模貯水池が、吉野・与瀬両町と内郷・日連両村との間の相模川に竣工し、満水時には、たん水面積258万6千平方メートル最深部の水深45メートルある風光の美しい相模湖ができ、附近一帯は観光地と化し賑いを呈し、渡船の必要が生じ、同船はE村観光組合の所有船となって、内郷と与瀬との間の渡船に使われていたところ、昭和24年4月相模湖遊船連合会の創立に伴い、E村観光組合もその会員として加入し、昭和28年4月から12月まで指定海難関係人Aが内郷丸の委託経営をした。昭和29年2月23日船舶検査官Fが、内郷丸の検査を行ったが、最大とう乗人員の算定が終了しなかったので、翌3月4日船舶検査官Gが、これを引き継ぎ、船舶安全法第5条ノ2の規定の該当船として、小型船舶安全規則第27条第1号による検査を昭和29年3月4日に終り、同規則第21条及び第22条の規定による復原力の算定に基準して最大とう乗人員を旅客19人船員2人と定めた。この基準は、横の傾斜による危険に対する警戒は厚くても、縦の傾斜に対する考慮が手薄い憾みがあることは、A指定海難関係人は知るよしもなく、昭和29年4月15日同船が同人の所有となるや、内郷丸の外観を美化し、客席を増し、併せて遊覧客への奉仕を厚くする意図で、船首に甲板を、船尾に甲板兼用の展望台をそれぞれ新設し、両げん船縁を各710ミリメートルばかり高め、客席の両げん内壁にベニヤ板を張る等の工事を、千木良村の大工Hに依頼した。そのころは、学童の遠足シーズンが近づいていたので、H大工は、依頼者A指定海難関係人の立場を考慮して工事を急ぐこととし、昭和29年5月8日から着工し、時には浅川から友人3名を招いて手伝わせたりして、翌7月15日に工事を完了した。その工事の概要は、船首材の上端を90ミリメートルばかり切り落して船体前部のシャーを小さくし、その上に厚さ30ミリメートルの板で船首部の形に合わせて作った甲板を被らせて固着し、船首材の上端を思わせるように作った高さ170ミリ・メートルの木片をすえ付け、船首材上部を仮装し、それより後方へ両げんとも約1.4メートルの波除材を新設した。船尾では、戸建より前方1.4メートルまでのげん端における船形の曲線を深く考慮しないで125ミリ・メートルの角材で作った長さ約1.83メートル幅約1.75メートルの、はしご型わく組を、その前端はハウスの後側に接着し、わく組の両縦材はそれぞれ船縁の上に、わく組の後部横木はかじ台の上に乗せて固着し、わく組の横木とかじ台とは鋼製山形材を介してボルトで接合し、わく組が戸建の後方にはみ出した部分には、ベニヤ板を使って丸味を持たせた体裁の良い船尾突出部を作り、わく組の前部には厚さ30ミリ・メートルのくり材の板を張り、船尾突出部には厚さ60ミリ・メートルのくり材の板を厚みの半分だけわく組に切りはめて張り、展望台の甲板を作った。その両げん及び船尾を回わして波除材及びガス管を曲げて作った高さ760ミリ・メートルのハンド・レイルを設けた。展望台の面積は、約2.7平方メートルの広さがあり、改造後は救命浮環2箇がハンド・レイルにツワインで縛りつけてあった。内郷丸は、19人の旅客定員を有し、もっぱら相模湖において旅客定期航路事業に使用されていた汽船で、海上運送法第43条但書に規定された船舶に該当する。また、旅客運送の用に供していた汽船であるから、船舶安全法第2条第2項第1号括弧内に該当する船舶であるが、同法第5条ノ2及び船舶安全法施行規則第8条ノ2の各規定により、船舶安全法施行規則の適用外の船舶であって、小型船舶安全規則第2条第1項第1号に該当する船舶で同規則

の適用を受ける。小型船舶安全規則第7条第1項の規定により、内郷丸は、最大とう乗人員21人の30パーセントを収容することができる救命器具を備えておかなければならないことに一応読まれ、救命浮環2箇は収容能力4人であるが、内郷丸は、小型船舶安全規則施行の際現に存した小型船舶であるから、同規則の附則第5項の規定により船燈以外の設備は同規則施行の日から1年間は備えなくてもよいことになっているから、昭和29年11月20日までは救命器具の備付は猶予されている。改造後は、船尾の外観は一段と立体美を備えたが、展望台とそれを受ける船縁との固着方法は、水密にすることが不可能な構造で、わく組の縦材とげん端との間及びわく組の横木とかじ台との間には、それぞれ高さ約16ミリ・メートルのすき間があって、船尾喫水が深くなれば、展望台の下でこのすき間から浸水する危険があった。展望台が船尾に張り出しているために、船尾の喫水が深くなった場合、このすき間よりの浸水による危険をも予知し難い極めて悪い構造であった。船体の中央部における客席は、両げんとも小縁の上方に、それと同じ厚さの貫板2枚を屋根の支柱の外側に、外板と見えるような平張りとし、貫板に対して屋根の支柱の内側にベニヤ板を張りつめて、客席の内壁とし、支柱を挟んだ貫板とベニヤ板との空間は、かい物を施さず、そのままにして、両げんにそれぞれ5本ある屋根の支柱間には、前示貫板とベニヤ板との頂部にまたがらせて、長さ1.90ないし1.96メートルの敷居をはめ、上部にみぞつきけたを仕込み、高さ0.85メートルの各窓には、それぞれガラス張りの引違戸を建てて蔽囲し、ハウスの前面右げん側操縦席の前方はガラス張りの窓とし、左げん側は開放して出入口とし、ふみ子2つのはしごを設け、ハウスの後面は中央に幅0.65メートルの出入口をあけ、平素は開放してあるが、荒天の場合は波除板が閉められるように作り、ふみ子1つのはしごを設け、出入口の両側はいずれも長軸0.445メートル短軸0.230メートルのだ円形ガラス窓を縦に設けた板張りとした。貫板と小縁との接続は、両材の木質がことなるためと、工事が悪かったために、最大5ミリ・メートルのすき間があった。その接続線の外側に幅75ミリ・メートル厚さ36ミリ・メートルの目かくし板を張り、赤色に塗り、防げん材を思わせる形状としたが、目かくし板の附着も悪く最大12ミリ・メートルのすき間があって、水密でなかった。板張の屋根は、両げんとも180ミリ・メートルばかり小縁より外に広がっていたが、その部分を切り落し、クリンカー・ビルトであったのをカーベル・ビルドに張り直してから、新しくトタン板を被らせ、軒端には丸味を持たせた。主機に、客席の後部にすえて、ベルト駆動装置によりら旋軸を回転させていたのを、客席を広めるのと、船の操縦上の便宜のために、客席の前部に移動し、機関の前後方向を振り替えてすえ、ワンマン・コントロール式とし、クランク軸・中間軸及びら旋軸を直結しユニバアサル・ジョイント2箇を装置して、直径32ミリ・メートルのシャフトを直接左回りに回転させ、スラスト・ペヤリングは管胴材（ひのき材）の前端から450ミリ・メートル前方のところに設け、管胴材は4分のボルト10本で数に固着し、中間軸の軸受は3箇所設け、シャフトの覆箱はその上面を座席に利用できるように作られた。主機の排気管は、内径58ミリ・メートル厚さ3ミリ・メートルのガス管で、客席の右げん側腰掛の下を通過して船尾に導かれ、敷の下面より524ミリ・メートルの高さで戸建を突き出し放しとして、水止め工事を怠り、排気管の周囲には最大7ミリ・メートルのすき間があった。また、直径3ミリ・メートルの鋼索を使用した操だ索2条は、排気管の右方300ミリ・メートル下方47ミリ・メートルのところ、別別の直径6ミリ・メートルの貫通孔で戸建を抜け、船外に導かれていたが、そこも水密となっていなかった。定員が旅客19人では不満であったA指定海難関係人は、定員を増加させる方法を船舶検査官に尋ねたところ、砂箱を船底に積み、重心を下げる手段があると聞き、同人は定員増加及び消火の目的で重さ約18キロ・グラムの砂

箱1箇を左げん側腰掛の下に、主機を客席の後部から前部に移動したために生じたトリムの調節も考えて砂箱2箇を展望台の下に、それぞれバラストとして積み付けた。元来内郷丸は、川船であって、甲板及び展望台を新設しバラストを入れて重心を下げて、多数の旅客をとう載するには無理な船であった。昭和29年3月4日終了した前示検査の結果、同年6月9日小型船舶検査証書がA指定海難関係人に交付され、船の長さ11.90メートルと記載されていたが、実長は11.58メートルで幅2.04メートル深さ0.55メートルである。船舶改造の結果、証書面記載と実体とは非常に異なる船舶となり、また見掛け上の外観と実質とが異なる船舶となったが、遊覧船の春のかき入れどきであったので、A指定海難関係人は、小型船舶安全規則第47条の規定に違反して、その届出を怠り、内郷丸の構造上の欠陥が船舶検査官に指摘される機会を失った。指定海難関係人Aは、海上運送法第3条第1項に規定するところに従い、昭和29年6月16日相模湖1周間の旅客定期航路事業及び同年8月18日相模湖三角間の旅客定期航路事業の各免許を受けた。さて、麻布中学校(校長I)2年生227人は、教員J等に引率されて、貸切りバス6台に分乗して、昭和29年10月8日午前7時渋谷駅前を発し、高尾山登山口で下車し、高尾登山を終え、大だるみ公園から再びバスに乗り、同11時半ごろ相模湖畔の嵐山橋のもとに着いたが、降雨のため、弁天島・発電所・ダム等の見学をして与瀬のバス溜場に集合する予定を取り止め、運転手の照介で白須茶店を借り、茶の接待を受けながら、昼食をしているうち、茶店の主婦から遊覧船に乗らないかとすすめられたが、旅行の予定になかったので、生徒の希望者だけ船賃25円を各自に払って遊覧船に乗ることとなり、希望者を募ったら80名あった。そのとき、小学生40名を乗せる予約があって、対岸から所有船内郷丸を白須茶店の船着場に回航させ、白須茶店に来たA指定海難関係人は、まだ予約の小学生の団体が到着しないので、麻布中学校の生徒を誘い、生徒の乗船を先生と約束した。内郷丸を見ると小さいので、K先生が、乗船希望者が80名あるのだがというと、大人の定員は60名だが、小供なら80名位乗せたことがあるといわれて、そんなものかと思い、L・M両先生が附添って乗船し、湖を1周してから与瀬公園の下に着船して、下船する予定にした。K先生は、乗船希望の生徒が茶店前の藤たなのあたりに集ったので、今から3・40分したらバスを与瀬のバス溜場に回すから、そこに集合するようにと告げ、生徒たちは、先生・船主・船頭のいずれからも乗船の心得は注意されなかった。藤たなのある広場の南寄りから降りる曲った細い坂道を下ったところに、船賃を受け取る小屋があって、小屋に入ったA指定海難関係人は、切符売の小窓で生徒から個人別に船賃を受け取り、窓口は多少混雑して、生徒75人から船賃を受け取ったが、正確な人数を確かめなかった。生徒たちは、その手回り品をバスの中に預けて身軽になり、カメラを持っていたのは16人で、船着場に約30度の角度で左げんおもて着けをしていた内郷丸に、客席の前部出入口から1人ずつ順序よく静かに乗り込み、おおむね両げんと中央とに設けられた座席に着席したが、展望台に7・8人立ったものもあり、生徒75人(総重量約3,535キロ・グラム)が乗船し、同日午後0時55分L・M両先生(総重量約123キロ・グラム)が最後に乗船した。指定海難関係人Bは、昭和29年4月16日丙種航海士についての免許を受け、内郷丸の運航にたずさわっていたところ、同年11月25日その免許を無効とされたものであるが、同船には当分の間船舶職員として海技従事者を乗り組ませなくてもよいことになっている。かくて、生徒75人教員2人を乗せた内郷丸は、ほぼ船首0.199メートル船尾0.650メートルの喫水で、両げん外板に大きく内郷丸と書いた文字がその高さの約半分水につかり、窓の下かまちから水面まで約25センチ・メートルとなるまで船脚を入れて排気管が戸建の右げん側で突き出し放しになっているところ及び操だ索2条が別別の孔で戸建を貫通しているところから、浸水が毎

分23キロ・グラムばかりの割合で、既にはじまって、船尾へのトリムは漸次増えつつあった。

10分時ばかり費して、全部の客が乗船し終ると、指定海難関係人Bは、人数を確かめることなく、喫水及びトリムについて何の懸念もなく、船賃を取り終って船着場に來たA指定海難関係人から、早く回って来いといわれ岸づたいに右回りで湖上を一巡して、3、40分時の後には与瀬ボートのところに着けて客を揚げ、直ぐ白須に帰る予定で、手に持ったもやいで船首を船着場に引き着けていたのを、もやいを手に持ったままで、前部甲板に飛び乗り、同日午後0時55分少しすぎ竹竿で岸を2回ほど突き、船首を約5メートル岸から離して、操縦席に着き、客席の方を見て、かなり乗ったなと思ったが、平素と別に変ったことは感じないで、機関を微速力前進にかけ漸次増速して全速力前進とし、1時間約4海里の速力とした。白須茶店の船着場で客が乗った場合は、その人数を茶店に告げるようになっていたのであるが、A指定海難関係人は、客を乗せて発航した内郷丸の船尾の排気管が水につかりあまりに下がっているので同管の突き出し口からの浸水が気になり、内郷丸を呼び止めたが通じないので人数を茶店に告げるいとまもなく、がけをかけ上り、そこにあった自転車に乗って約300メートル離れた内郷船着場に行き、第三内郷丸に乗って、内郷丸の後を追った。内郷丸は、岸を離れて2、3分過ぎたころ、客席の後部にはビルジが足元に現れ、そこにいた客のうちには足がぬれるのを避けて展望台に出るものもあったが、この浸水に対して不審を抱かず、ただ足がぬれるのを避けて客席の外に出ただけで、客席の前部では事情がよく判らないから、左げん側座席の最前端に着席していた先生は、生徒に「静かにしなさい」と甘い注意をしていたが、船は漸次船尾が沈み、船首が上り気味で、展望台に15人ばかり出た同1時3分ごろには、ビルジは客席の前部にいた客の足元にも現われ、座席に上ったり、足をあげたりして、船内はようやく不安にかられて、総立ちになりそうな気配があつて、船が左右にゆれ、転覆するのを案じたL先生は、「静かに」と叫び、また、B指定海難関係人は客に「静かにするように」といい、ついでL先生から「水だ」と告げられ、振り返って見れば、客席の前部フロアーには足を下ろしてられないくらいビルジが滑り、足を上げている人も見え、後方では腰掛けの高さの半ばぐらいまで、運転台ではグレーチングが8分目ぐらいまで水につかつており、ビルジの面は動揺をしていなかった。B指定海難関係人は、岸を離れて、間のないころから船首が少し上ったように感じたが、危険があるとは気づかず足元が水につかりはじめ、船内がさわがしくなった気配がして「水だ」といわれ、はじめて危いと思い、同時5分少し前機関を停止し、音響信号を行って救助を求め、取かじ一杯にとつたが、そのころは多量の水が、展望台の下から船尾船縁を越えて船内に侵入し、浸水が急激に増し、だ効が現れないうちに、本船は船尾から沈没しはじめ客は、出入口、または、窓から船外に逃れ、または、屋根によじ登ったが、同時5分内郷丸は、船首を西方に向け船体は船尾を低くして5度ばかりに傾き、宝峰（三角点374メートル標高）の北東方約1キロ・メートルの青田鼻附近で日連村地先距岸100メートルばかりの水深約25メートルの地点において、船尾から沈没した。当時天候は、小雨、東の軽風が吹き、湖上は平穏で、気温摂氏12.6度水温摂氏16度たん水面は海拔164.56メートルであつた。沈没と同時に操縦席から脱出したB指定海難関係人は、泳ぎながら身近に浮いていた生徒某の手を引き船にすがらせ、直ぐ屋根に上り、手を振って陸に向け救助を求めた。内郷丸は沈没したが、間もなく、水面上に平らに、わずかに屋根を浮き揚げ、附近で泳ぎながら避難中の客は、それにすがりつき、または、それにはい上って救助を待っていたところ、沈没後10分時ばかり過ぎて、遭難現場に到着した第一振興丸・勝瀬第一号・A指定海難関係人の操縦した第三内郷丸その他多数の救助船に生徒N外52人及びL・M両先生は救助されたが、生徒O外21人は水中に沈み死亡し、翌9日午後3時30分までにOを

最後に、いずれも死体となって、沈没地点附近の湖底から引き揚げられて収容された。内郷丸は、ハウスのガラス張り引違戸のガラスが破れ、戸のかまちが4、5枚漂流し、外板に軽微な損傷を生じた。

(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、昭和29年3月4日内郷丸は小型船舶安全規則第27条第1号の規定により行った検査に合格し、同年6月9日その所有者である指定海難関係人Aに対し小型船舶検査証書が交付されたが、その検査後において船体及び機関の要部を改造し、それについて重要な変更を生じたのに、同人が小型船舶安全規則第47条の規定に違反して、遅滞なく、その旨を管海官庁に届け出ず、また規則第19条の規定に違反して、最大とう載人員をこえて旅客をとう載した同人の業務上の過失と指定海難関係人Bが、同規則第19条の規定に違反して、最大とう載人員をこえて旅客をとう載し、船尾より浸水がはじまり次第にとも脚になって、船の安全性が阻害されていたのに、危険が切迫するまで、これに気づかないまま航行した同人の運航に関する職務上の過失とによって発生した。

(法令の適用)

指定海難関係人A及び同Bに対しては、海難審判法第4条第3項の規定により、それぞれ勧告する。

よって主文のとおり裁決する。

勸告書

機船内郷丸遭難事件

指定海難関係人 A

職 名 船主

指定海難関係人 B

職 名 船頭

昭和29年10月8日相模湖で発生した右事件は、船主Aがその所有船内郷丸の船体及び機関の要部を改造し、それについて重要な変更を生じたのに、小型船舶安全規則第47条の規定に違反して、遅滞なく、その旨を管海官庁に届け出ず、また、同規則第19条の規定に違反して、最大とう載人員をこえて旅客をとう載した同人の業務上の過失と船頭Bが、同規則第19条の規定に違反して、最大とう載人員をこえて旅客をとう載し、危険切迫するまで、これに気づかないまま航行した同人の運航に関する職務上の過失とによって発生したものと裁決した。この種、海難の再発を防止するには、

- 1、船舶の要部について、重要な変更を生じた場合は、遅滞なく、その旨を管海官庁に届け出で、公の手續を経て、船舶の安全を遅滞なく再確認しておかなければならない。小型の旅客船においては、多数の客が片げんに移動し、または、高所に登ることの危険については、周知されているが、船の前方、または後方に片寄って縦の復原力に大きく働らく場合も危険であるから、船舶の外観を現代化し、併せて客への奉仕を厚くする場合でも、船舶の安全を阻害しないよう慎まなければならない。
- 2、小型船舶の最大とう載人員（定員）は、旅客の乗り方が、座席に適当に着席して乗ることを前提とし、当該船舶のたん航性（安全性）を保持するために必要な限界を明示したものであって、小型船舶における定員超過は、即ち、その船の安全性が失われたことである。ややもすれば定員を軽視しがちである現下の社会状況ではあるが、水上の危険は、その襲いくるや待ったなきを深く銘記して、定員を厳守し、船舶を運航しなければならない。

よって、海難審判法第4条第3項の規定により、指定海難関係人A及び同Bに対し、それぞれ勸告をする。

昭和30年3月4日

横浜地方海難審判庁

審判長 審判官 滝川文雄