

平成元年門審第94号

瀬渡船第二海王丸転覆事件

言渡年月日 平成2年5月21日

審判庁 門司地方海難審判庁（有山昭二、北野洋三、須貝壽榮、南四郎、原田久明）

理事官 綱島記康

損害

船体は沈没、釣客1人で救助され、船長及び釣客8人が行方不明

原因

気象・海象に対する判断、配慮不十分

主文

本件転覆は、気象、海象の状況把握が不十分で、帰港時の悪天候を予測することなく発航したことに因って発生したものである。

理由

（事実）

船種 船名 瀬渡船第二海王丸

総トン数 9トン（船質FRP）（用途小型遊漁兼用船）

機関の種類 ディーゼル機関（航海速力約24ノット）

漁船法馬力数 100（航行区域沿海区域）

指定海難関係人 A 釣船業協同組合

指定海難関係人 B

職名 船舶所有者

事件発生の年月日時刻及び場所

平成元年4月24日午前10時10分ごろ

福岡県玄界島北方沖合

1 第二海王丸の来歴、構造等

（1）来歴

第二海王丸は、当初協栄丸と命名され、昭和53年9月長崎県下県郡美津島町で進水し、一本釣漁業に従事していたが、その後転売され、主機が2回換装され、同62年7月に指定海難関係人Bが名義上の所有者兼使用者となり、実質的には、父親のC（一級小型船舶操縦士免状受有）がこれ

を買い受け、船橋前後部にそれぞれ取外し可能な仮設テント張り客室と船首部に瀬渡用歩み板通称やり出し（以下「やり出し」という。）を取り付けるとともに、操舵室周辺、船室等の改造を行い、船名を第二海王丸と改め、同年7月18日付けをもって九州運輸局福岡海運支局長からの船舶検査証書の交付を受けるとともに漁船登録をなし、用途を小型遊漁兼用船とし、Cが船長となって単独で乗り組み、同年12月には使用者名義を同人に変更し、博多漁港福岡船だまり（以下「福岡船だまり」という。）を基地として福岡市西区小呂島等に主に瀬渡船として運航されていたものである。

（2）船体構造等

① 改造前

第2海王丸は、当初、もじゃこ漁を目的とし船体の検査を必要としない漁船として建造されたもので、船速を速くする必要から、船首部を鋭いV型とした一層甲板船で、上甲板上の張出し甲板の外縁端に甲板上からの高さが約60センチメートル（以下「センチ」という。）の、船首部にフレアを有するブルワークで囲み、その下端張出し甲板内側に、船首寄りの船倉横から船尾端にかけて左右両舷対称に長さ約2センチ、幅約3センチの排水口が各5箇所と、直径約3.5センチのもの2個ずつ並んだ排水口が各2箇所ずつ設けられていた。

上甲板下の区画は、船首から船尾にかけて、船首部空気室と、長さ93センチ幅98センチの倉口を有する、船幅いっぱいの船倉及び3番魚倉と、中央寄りに長さ93センチ、幅62センチの倉口を有する、左右に仕切られた2番と1番の各活魚倉が船体中央部まであり、その後方に機関室、船室、船倉、舵機室の順に配置されていた。なお、機関室の後部左舷側と船室前側中央部とにそれぞれ長さ約55センチ幅約65センチの開口部が上甲板上約50センチの高さの所にあるほか、船尾船倉の開口部は、長さ約58センチ幅約63センチ、舵機室の開口部は、長さ約86センチ幅約63センチで、それぞれ上甲板中央寄りに接近して左右対称に各1個ずつあった。これら甲板下の各倉には、上甲板上に各倉口ごとに高さが約9センチのコーミングが設けられ、それを覆うFRP製のさ蓋によって閉鎖されるようになっていて、甲板上に取り付けられているリングに、ロープを通してさ蓋を固縛する方法がとられていた。

機関室は、船体中央部から後方にあり、船底内部に床面から天井までの高さが220センチ、長さが315センチ、幅が164センチの区画で、その両舷側の上甲板までの部分が燃料タンクとなっており、機関室の天井はブルワークの上線と同じ高さで、これが操舵室と船室の床面となっていた。また、機関室、後部船室及び舵機室の各隔壁は、各隔壁の上部に一部配線等による小穴があるほか水密構造となっていた。

操船する場所は、上甲板上、船体の中央から後方にかけて、長さ約410センチ、幅約164センチ、高さ前部で約135センチ、後部で約200センチの、2層に分かれて前面と側面に窓があり、船尾側の開口部に引き戸を設けた、FRP製の側壁で囲まれた船橋構造物の中に、2箇所設けられており、操船は、最前部の右前側座席に腰掛けた状態と、1段高くなった後部囲壁の内側で立った状態とでそれぞれできるようになっていたが、座席での操船は見通しがあまり良くないため、通常立って操船にあたるよう設計者は考えていた。この構造物の後部内側の床面に、機関室と船室の出入口があった。

② 改造後

旧船名協栄丸を購入したC船長は、船体の主要部分は現状のままとし、昭和62年6月ごろ、同

船を瀬渡船として稼働させるため、岩場での乗客の乗下船の便宜を図り、床面に鉄製チェッカープレート、ハンドレール部にステンレス製のパイプをそれぞれ使用し、先端に古タイヤを取り付けた、床面の全長約450センチ、先端の幅約70センチ、後端の幅約180センチ、ハンドレールの高さ約81センチのやり出し（材料約200キログラム使用）を船首先端に新設するとともに、乗客を風雨や波しぶきから保護するため、船橋構造物の前後に、取外し可能な仮設テント張り客室を設けることとして、同工事の鉄工部分を、知り合いの軽合金製高速艇の建造や修理にたずさわっているD社に口頭で依頼した。C船長は、このほか、前部操舵室の操縦席の天井から身体を乗り出して操船ができるように同操舵室天井前部に、後部操舵室にあった舵輪や機関の遠隔操縦装置を移設し、同室前側の2番3番魚倉の上に板張りの座席を設けるとともに、同室後部の船室内の床部分に発泡スチロール板を敷きその上にカーペットを敷くなどして改装を施したほか、交信用の無線機、魚群探知器、その他集魚灯関係設備等の漁ろう設備を増設し、船体のブルワークと水線下の各部分を濃いオレンジ色に、船側部分を白色にそれぞれ塗装し、夏場は仮設テントを天井部分だけ使用して就航した。

改造の際取り付けられた仮設テント張りの客室のうち、操舵室前部側のものは、長さ約220センチ、幅約164センチ、高さ約20センチの側面を持ち、前側1箇所側面2箇所に縦18センチ横25センチばかりの、透明ビニール製の採光窓のある防水帆布で覆われ、船首側の面の両側に高さいっばいのファスナーが取り付けられ、これを開閉することにより客室の出入り口となっていて、倉口の上に板敷きの床が設けられていた。また、船橋構造物の後部側のものは、長さ約298センチ、幅約164センチ、高さ約242センチの側面を持った、後部操縦席の高さに合わせて一体化した外観で船尾舵機室上部まで続く客室が設けられ、これには前側両側面に高さいっばいの幅20センチのファスナー付き出入り口と、後側両側面は、天井から下方約140センチのところまで、長さ約150センチ、高さ約125センチの透明ビニール製の採光窓が取り付けられ、船尾側の側面は全体に透明ビニール製の素材を使用し中央で二分されていた。また、前部操舵室の内部は、同室の床板部（機関室天井）左半分全面は、取外し可能なものとし、同室左舷側の後壁面は引き戸式の出入口がそのまま残された。更にこの内部に建造当初からある甲板下の船室に通じる、操舵室の床面と同じ高さの所で、長さ55センチ幅65センチの出入口はそのまま残し、船室内については、出入口の部分では床面からの高さが約91センチあるが、その他の所は、約54センチで、長さが約140センチであったところ、高さはそのまま、船尾側の船倉との隔壁の中央部分を開口して長さ約206センチ、幅約164センチの区画を作り、その床面に発泡スチロール板の上にカーペットを敷き、釣客が横になって休めるように改造したが、右舷側には船尾に通じる排気管や電池などがむき出しのままであった。

操縦席は、船橋構造物の右舷前側で背もたれ付きのいすがあり、前壁には各種指示計とともに組み込まれたラットがあり、その左側にレーダー、無線機を含む照明灯関係の配電盤があり、右側に主機を遠隔操作するクラッチ用とガバナー用のハンドルが一体となって配置されていた。同席の上部に天蓋付きの開口部があり、その前面に下部と同じラットとハンドルが設置され、いすの上に立つと、元の後部操縦席とほぼ同じ高さで操船できるように改造された。

なお、本船を瀬渡船として使用するほか、釣船として使用できるようにこれまであった活魚倉は、そのまま残した。

(3) 関係法規

- ① 本船は、昭和53年9月9日進水の総トン数9.44トン、長さ12.89メートルのFRP製漁船で、就航水域が12海里未満であるとして、船舶安全法第32条の政令で定める20トン未満の漁船に該当することになり、同法の適用から除外されて建造された。
- ② 小型船造船業法の適用もなく、設計上の規制もなく、従って、主任技術者を必要としないFRP造船所で建造された。
- ③ 第二海王丸となって、小型遊漁兼用船としての検査は、本船の長さが12メートルを超えるため、運輸局の検査となるが、原則的には遊漁船として使用する場合、旅客定員が12人であるところから、客船としての法規は適用されず、漁船として使用する場合、小型漁船安全規則の適用を受けることになり、復原性能に関しては、同規則第44条により、検査機関が十分と認める復原性を保持できるものでなければならないことになる。

2 指定海難関係人及び関係者等

(1) 指定海難関係人A釣船業協同組合

① A釣船業協同組合設立に至るまでの経緯

A釣船業協同組合は、任意団体として結成されていたE遊漁船組合及びF釣船組合が統合して後に中小企業等協同組合法に基づく正式法人となったものであるが、当初結成されたE遊漁船組合は、昭和58年7月1日付けで規約を定め、組合結成の目的として、その規約第4条（事業）に

(I) 釣客の安全を確保し並びに海難の防止対策に関する事

(II) 釣客に緊急事態が発生した場合の連絡及び救助体制の確立に関する事など、7項目を定めたほか、事故防止規約として、

第1条 船長は、テレビ、ラジオ、新聞等により、最新の気象、海象情報の入手に努める。

第2条 船長は、気象の変化に細心の注意を払い、遊漁船との連絡を密にして情報交換を行う

第3条 船長は、気象、海象の悪化が予想される場合は、出港を中止し加入全船に出港中止を連絡する

第4条 事務所及び各船内に利用者名簿を置き、釣客に住所、氏名、電話番号を記入してもらう

第5条 船長は、出港前に海技免状、船舶検査証、船舶検査手帳等の法定書類の確認を行う。船体、機関及び燃料の点検

第6条 救命胴衣、救命浮環等、法定備品の確認

第7条 船長は、万一事故が発生した場合、直ちに現場に急行し、他の遊漁船との連絡を密にして協力する

第8条 船長は、釣人がルールやマナーに反する行為を目撃したら、直ちに安全の為に注意する

第9条 瀬渡船の船長は、釣場の状況について釣人に充分周知させておく事、及び釣人との連絡の方法、釣場からの揚収時刻の確認を忘れずに

第10条 瀬渡船の船長は、釣人の安全を守る為、明るいうちに揚収し日没までに帰港できる様、余裕のある安全速力で航行する

第11条 船長は、岩場付近に瀬渡しした釣人の人員及び安全であるか、定期的に見回りをを行い、釣人の安全を常に注意する

第12条 船長は、天候の悪化の兆しを感じたら直ちに釣人を揚収し、磯釣事故防止に努める

第13条 本組合は、事故防止の為、積極的に海難防止講習会を開催し、事故対策の徹底を図る以上のものが作られていた。

当時、Cが代表理事で、現代表理事のGが副組合長としてそれぞれその任にあっていたが、特に問題もなく、平穩無事に過ごしていたところから、単に規約の制定にとどまり、役員も停滞したままであった。

その後E遊漁船組合は、釣船仲間で結成されていた任意団体のF釣船組合を統合し、役員もほとんど同じで、名称をA釣船業協同組合と改め、まだ正式な組合でなく任意団体のままであったが、昭和60年4月に定款を作成し、それに目的として、

第1条「本組合は、組合員の相互扶助の精神に基づき、組合員及びその所属員や家族のために必要な共同事業を行い、もって組合員の自主的な経済活動を促進し、その経済的社会的地位の向上を図ることを主たる目的とする」と規定し、

第6条「この定款に定めるもののほか、必要な事項は、規約で定める」とし、その事業として、第7条に、8項目の事業種目を定めそのうち(3)として、「組合員及び利用客のためにする災害や遭難防止の安全対策普及事業」が明記されていた。

このほか第16条(6)項に、その他理事会において、課金又は除名処分の議決をされた組合員は総会の議決により除名処分ができる旨が規定されていた。更に、同組合は、昭和61年10月10日付けをもって安全運航の内規として

(ア) 風速10メートル以上のとき(強風波浪注意報発表中)

(イ) 波高2メートル以上のとき

出港を中止する旨を定めた。

その後無線局の設置、燃料共同購入、また、融資などの問題のためには中小企業等協同組合法に基づく協同組合にすることが必要で、そのためには、同法の定めるところにより、定款、事業計画等についても、同法の趣旨に沿ったものに改め、行政庁の認可が必要ことが分かり、福岡県中小企業団体中央会の指導を受け、定款を改め、所定の手続を経て、同62年11月21日付けをもって認可され、同年12月1日付けをもって法人としての登記を済ませ、正式にA釣船業協同組合が発足し、Cが同組合の代表理事として登記された。

② 正式発足後のA釣船業協同組合

定款に示された事業目的

ア 組合員の利用に供するための無線局の設置

イ 組合員の事業に必要な釣具、餌、燃料等の共同購買

ウ 組合員のために行う共同企画、イベント等の共同宣伝事業

エ 組合員に対する事業資金の貸付け(手形の割引を含む。)及び組合員のためにするその借入れ

オ 商工組合中央金庫、中小企業金融公庫、国民金融公庫、銀行、相互銀行、信用金庫、信用協同組合に対する組合員の債務の保証またはこれらの金融機関の委任をうけてする組合員に対するその債権の取立て

カ 組合員の事業に関する経営及び技術の改善向上又は組合事業に関する知識の普及を図るための教育及び情報の提供

キ 組合員の福利厚生に関する事業

ク 前各号の事業に附帯する事業

なお、旧定款に定められていた（（3）組合員及び利用客のためにする災害や遭難防止の安全対策普及事業）の項目は、中小企業等協同組合法の規定により、これを定款上に記載すれば、それなりの予算措置を講じたり、事業報告書作成等事務が煩雑となるなどの事由により定款に記載しないこととしたが、安全運航に関する内規は、そのまま残された。

③ 本件発生までの同組合の活動

同組合の事業目的の1つであった無線局の設置問題は、C代表理事が個人的に無線機を所持使用していたことや、アンテナ設置敷地問題など、設備に伴う問題や資金面の問題等から、実現されるまでに至らず、わずかに年1回チャリティ釣大会を福岡市とともに行ったほかは、特に組合として海難防止のための指導も行われず、活動も低迷したままで、中小企業等協同組合法に基づく組合となったのに、旧態依然とした状態が続き、理事会も単なる親睦会的な会合に終始し、議事録も残されていなかった。

（2）指定海難関係人B

B指定海難関係人は、事件当時前示組合の代表理事であった、第二海王丸の船長Cの長女で、昭和54年ごろ、当時電気製品の販売事業を営んでいたC船長が趣味として所有していたモーターボートの所有者名義を、H名義とし、以後2隻の船の名義上の船舶所有者となり、その後、事業に失敗したC船長が同56年夏ごろ客船タイプの瀬渡船第二海王丸（初代）を購入し、瀬渡業に転業した際も、債務の都合で名義上の船舶所有者となり、更に、同56年12月自営で家庭電気製品の卸販売業を営むIと結婚して別所帯となった後も、名義上の船舶所有者を続け、同62年4月初代第二海王丸を売り、2代目第二海王丸を買ったときも、資金面には関与していなかったが、名義上の船舶所有者となり、漁船登録及び小型遊漁兼用船としての検査を済ませ、同62年7月18日船舶検査証書の交付を受けた。

結婚後B指定海難関係人は、福岡市城南区茶山に住み、家事、育児にあたりるとともに夫の事業の手助けを行い、第二海王丸については、没交渉で、実質的な船舶所有者としての責務をC船長が果たしていたところから、すべてを同人に任せ、全くの名義だけの船舶所有者となっていた。

（3）第二海王丸船長C

C船長は、電気製品の販売事業を営むかわら趣味としてモーターボートを所有し、同55年10月一級小型船舶操縦士の免状を取得し、これを遊漁に使用していたところ、同販売事実失敗し、同56年夏ごろから、瀬渡船業務に転業し、当時の所有船の名義をこれまでどおり、C船長の長女であるBとし、以後妻Jとともに同業務に従事し、定員43人乗りの軽合金製の「第二海王丸」を購入し、瀬渡船業務を行っていたものであるが、同58年7月に至り、対外的信用を得るため同業者とはかり、C船長が発起人の1人となって、釣客の安全を確保し、海難の未然防止を図り、健全な秩序ある業界の向上と発展を図ることを目的としたE遊漁船組合を作り、C船長自ら代表理事に就任し事務所を同人宅においた。その後同60年4月に組織を改め、A釣船業協同組合となったが、引続き同人が代表理事を務め、以後同62年初代第二海王丸を好条件で購入希望者があつたところからこれを売船し、その後、中古漁船の協栄丸を購入、改造してこれを再び第二海王丸と命名した後も、所有者をB名義とし、自らは船長として同船の運航にあたりるとともに、同年12月中小企業

等協同組合法に基づくA釣船業協同組合の設立認可を受けた際、その代表理事として就任し、以後その運営にあっていたが、特記する組合活動も行わず、無線局を自宅に設置して主として自船との交信に使用したり、代表理事でありながら、積極的な海難防止活動も行わないまま時を過ごし、事件発生前、健康上の理由で役員の前辞任を申し出ていたところ、平成元年4月20日の理事会でこれが承認され、Gが新代表理事に就任することとなったが、総会での正式承認までには至らなかった。

3 小呂島及び同島に至る海域の状況

小呂島は、博多港港界から北西方19海里ばかりの、玄界灘にある南北の長さ約1.5キロメートルの孤島、人口2百人余り、住民のほとんどが漁業で生計を維持しており、福岡市西区に属している。

同島の南側に福岡県が管理する、第4種漁港が構築されており、昭和34年第2次整備計画から順次整備され、同漁港を囲む既存の防波堤の更に北西側に、第7次計画として西2号防波堤が新設され、同防波堤上からメジナ、イサキ、チヌ等が釣れるところから小呂島に訪れる釣人が増加した。

ところで、小呂島と博多港姪浜間には、福岡市営の客船おろしま（35トン旅客定員35人）が、毎日1便、小呂島発午前6時45分姪浜着同8時10分、姪浜発午後2時小呂島着同3時25分のスケジュールで運航されていたが、同島には一般宿泊施設はなく、滞在することができないため、ここを訪れる釣人は、通常博多港から出る瀬渡船を、乗合い或いはチャーターするなどして夜中に島に渡り、釣りを楽しんだ後、夕方までに同じ船で博多港に戻るという方法を取り、組合所属の各瀬渡船にはそれぞれ常連客がつくようになった。

この小呂島と博多港との間の海域は、玄界灘と呼称されている荒海の一部であるが、特に福岡湾口北西方にある玄界島の北側2、3海里的海域は、海底の地形、潮汐流、風等の影響により、複雑な高波が発生しやすい海域で、このことは地元の関係者は皆知っていた。

昔からの漁業者でない、瀬渡業関係者でもこのことは知っており、同海域を釣客を乗せて往復とも通航する瀬渡船としては、復航の天候も十分考慮して航海計画を立てる必要があった。

4 本件発生前後の気象及び海象

(1) 福岡、北九州地方の注意報発表状況

福岡管区气象台では平成元年4月22日午後8時30分波浪注意報を発表した。その内容は、「低気圧が九州の南海上を東北東進しています。このため福岡、北九州地方の海上では明日、早朝から北東の風になり波が次第に高くなりましょう。波の高さは3メートルに達し突風を伴いますので船は注意して下さい。明後日は次第におさまりましょう。」というものであった。

その後翌23日は前示注意報が継続され、同气象台では翌々24日午前7時20分強風波浪注意報を発表した。その内容は、「房総半島沖の低気圧は、発達しながら東北東進し、かわって大陸から高気圧が北に偏って張り出してきました。このため福岡県では風が強くなっています。北東の風で最大風速は、陸上で10から15メートル、海上では15から17メートルに達し、突風を伴いましょう。今夜はおさまりましょう。また、福岡、北九州の沿岸の海上では、引き続き波の高い状態となっています。波の高さは、4メートルに達しましょう。明日にはおさまりましょう。陸上、海上とも注意して下さい。」というものであったが、同注意報についてはC船長も同人の妻Jも知らなかった。

(2) 海上警報発表状況

平成元年4月21日午後06時10分発表海上風警報

平成元年4月22日午前05時10分解除

平成元年4月23日午前05時40分発表海上風警報

平成元年4月23日午後05時00分発表海上風警報

平成元年4月24日午前05時55分発表海上風警報

平成元年4月24日午前10時40分発表海上強風警報

平成元年4月24日午後05時10分発表海上強風警報

平成元年4月24日午後2時25分発表海上風警報

平成元年4月25日午前05時00分解除

となっていた。

(3) 壱岐、対馬方面の注意報等発表状況

① 巖原測候所の注意報等発表状況

同測候所では、自動応答電話による通報のほか、直接問合わせあった場合、天気予報、雨、風、波などの予想、実況、注意報、警報などについて説明を行っており、事件関係日時のものとしては、

平成元年4月23日午前6時10分発表

「九州の南海上に低気圧があってゆっくり北東に進み、大陸の高気圧が張り出してきています。このため壱岐、対馬地方では、これから明日まで北東の風がやや強くなりましょう。沿岸の海域では波が高く、突風のおそれもありますから、船は注意して下さい。明日も続きます。」

平成元年4月23日午後1時40分発表

「23日午前6時10分に発表した波浪注意報を強風波浪注意報に切り替えます。低気圧が四国沖にあって北東に進み、大陸からは高気圧が張り出してきました。このため壱岐、対馬地方はこれから明日朝にかけ、北東の風が強まり、引き続き波の高い状態が続きましょう。陸上の最大風速は10ないし12メートル、海上の最大風速は12ないし15メートルに達し沿岸の波の高さは2.5ないし3メートルで突風を伴いましょう。船は十分注意して下さい。」

平成元年4月24日午後8時20分発表

「23日午後1時40分に発表した強風波浪注意報を波浪注意報に切り替えます。四国沖にあった低気圧が北東に進み、大陸の高気圧におおわれてきました。壱岐、対馬地方では、引き続き波の高い状態が続いています。波の高さは4メートルのち3メートル、突風のおそれもありますので、海上の船舶は、注意して下さい。波の高い状態は、明日には次第におさまるでしょう。」というものであった。このほか、若宮灯台の船舶気象通報資料、巡視船よしの航海日誌記録、及び津屋崎の九州大学固定ステーションの観測資料は次のとおりである。

(4) 若宮灯台船舶気象通報資料

日 時	天 気	風 向	風 速	波 高
一三日午後 三時		北北東	六メートル	一メートル
〃 六時		北北東	八メートル	一メートル
〃 七時		北北東	八メートル	一メートル
〃 九時		北北東	八メートル	一メートル
一四日午前 〇時		北北東	八メートル	一メートル
〃 三時		北	一メートル	一メートル
〃 六時		北北東	一メートル	二メートル
〃 七時		北	二メートル	二メートル
〃 八時		北	二メートル	二メートル
〃 九時		北北東	二メートル	二メートル
〃 一〇時		北北東	二メートル	二メートル
〃 一一時		北	二メートル	二メートル
〃 午後 〇時		北	二メートル	三メートル
〃 一時		北	二メートル	二メートル
〃 三時		北	二メートル	二メートル
〃 六時		北	一〇メートル	二メートル

(6) 九州大学応用力学研究所津屋埼海岸災害実験所固定ステーション・定時観測データ

日 時			平均(二分)			最 大			有義波高		最大波高	
時	分	秒	風向 (三六〇 度分法)	風速 m/s	風向	風速	波高 m	周期 s	波高	周期	波高	周期
一八時	〇〇	〇〇	〇二〇	九・九	三六〇	一四・一	〇・七	四・二	一・一	三・八		
一五時	〇〇	〇〇	〇二〇	九・八	〇〇五	一三・六	一・一	六・一	一・八	八・九		
一四時	〇〇	〇〇	〇一九	一〇・〇	〇二一	一四・九	一・三	六・四	二・一	七・四		
二三時	〇〇	〇〇	〇二二	一二・五	〇一九	一八・四	一・六	六・三	二・八	六・四		
一二時	〇〇	〇〇	〇二三	一三・六	〇二三	一九・五	一・六	六・二	二・五	六・七		
一一時	〇〇	〇〇	〇二二	一四・〇	〇〇一	二〇・〇	一・五	五・八	二・二	五・五		
一〇時	〇〇	〇〇	〇二六	一四・七	〇二〇	二二・九	一・六	五・九	二・三	六・三		
〇九時	〇〇	〇〇	〇二一	一三・八	〇二一	二二・一	一・四	五・五	二・〇	五・三		
〇六時	〇〇	〇〇	〇二三	五・四	〇二二	七・七	〇・八	五・五	一・二	四・三		
〇三時	〇〇	〇〇	〇〇七	三・三	〇二五	四・五	〇・八	五・八	一・五	五・四		
二四日〇〇時	〇〇	〇〇	〇二三	五・一	〇二八	七・四	〇・六	五・五	一・〇	四・五		
二二日	〇〇	〇〇	〇一九	六・七	〇二〇	九・八	〇・五	四・二	〇・九	五・一		
二三日一八時	〇〇	〇〇	〇〇三	五・三	〇〇二	七・五	〇・二	二・五	〇・三	二・五		

転覆時、津屋埼では最大風速は北北東の2.2メートル毎秒が吹いていたことになる。

(7) その他の気象、海象資料

白島山頂の観測資料によれば事件発生時の前後は風速約1.9メートル毎秒の北北東風が観測されており、また、同島の波浪観測資料で午前11時最大波高4.33メートルが観測され、午後3時以降ようやくおさまりだしているところから、事件発生当時が最悪の状況であったものと推測される。

5 本件発生沈没に至るまでの経緯

(1) 運航形態と釣客が乗船するまでの経緯

通常第二海王丸では、釣具店を通じた個々の釣客や、既に常連となった釣客から直接自宅への電話申込み等により、集められた釣客を乗合いで、小呂島の新設防波堤上に瀬渡しする業務に従事していたものであるが、C船長が単独で第二海王丸の運航を受け持ち、同人の妻Jが、出港までの客

の対応にあたるほか、C船長を補佐して、気象情報の収集や同人宅と本船間の無線連絡にもあたっており、釣客は出港時刻に合わせて適宜福岡船だまりに直行して乗船していた。

なお、当時の運航スケジュールとしては、福岡船だまりを午前0時ごろ出港し約1時間で小呂島に到着し、同島新防波堤上に運んだ後、正午ごろに納竿し、福岡に戻ることにしていた。

(2) 出港判断基準

C船長自ら代表理事となっている、A釣船業協同組合では、前示のとおり内規で、風速10メートル、波高2メートル以上の場合出港を見合わせる旨定めていたが、実効に乏しく、また、天気予報がときには当たらないこともあるところから、同人は指導者的立場にありながらこれを軽視していた。C船長は、同人の妻がテレビの天気予報、NTTの電話による天気予報、福岡管区気象台への問合せのほか、自宅にある無線機により、萩見島灯台や若宮灯台の船舶気象通報を傍受して得た情報を参考に、独自の判断で、これまでの経験から出港するかどうかを決めていたが、予定の釣客が3人までの場合、天候に関係なく経済的理由から出港しないこととしており、逆に、釣客の多い場合にはよほど天候の悪化が予想されない限り、出港することとし、出港前のテレビによる午後7時前の天気予報を聞いた後最終判断を行っていた。

(3) 当時の釣客の状況

平成元年4月23日は日曜日であったが、第二海王丸の乗船予定者は釣具店経由が4人、直接電話申込みが4人あり、応待にあたった妻Jは、最終出港決定時刻を午後7時とし、予約客にこの旨を知らせた。

一方当日小呂島行きを予定していた同組合所属の磯丸に7人、第三彰栄丸に6、7人の予約釣客があった。

(4) 第二海王丸と他の同業船の動向

4月23日磯丸第三彰栄丸とともに、小呂島から帰ったC船長は、当日の天気が、前日福岡管区気象台が発表した天気予報に反して波高も低く風も弱かったところから、引続き海上風警報が発表されていたことを気かけず、後の気象情報の入手や客の対応を妻に任せ、深夜の出港に備え、午後6時ごろから仮眠し、また、妻Jもあまり天気予報に信頼を置かず、同日午後7時前のテレビの天気予報を聞き、更に若宮灯台からの船舶気象通報も聞いたが当時北北東風速8メートル、波高1メートルとの情報で、翌日の帰港時の天候に配慮を欠いたまま、出港を見合わせることなく予約釣客に対し、予定どおり出港する旨の電話連絡を行った。

一方磯丸の船長Kは、当日5人グループと2人の計7人の予約客があったが、午後7時前の天気予報で壱岐、対馬方面に強風波浪注意報が発表されていることを知り、西の方から天候が変わるところから出港中止を決め、この旨を予約客に伝えた。また、第三彰栄丸の船長Lも、当日6、7人の予約客があったが、同人も、平素から対馬方面の気象状況に留意しており、厳原測候所の情報で強風波浪注意報が発表され、波高も3メートルとなることが予想され、いずれこの影響が玄界島付近にも及ぶものと判断し、出港を取り止めることにし、予約客に伝えた。

(5) 福岡船だまり発航から小呂島在港中の状況

C船長は仮眠をとった後、平成元年4月23日午後11時15分ごろ自宅を妻Jに見送られて出港し、約10分後に福岡船だまりに到着し、直接来船した1人の釣客を加え、合計9人の釣客を乗せ、出港準備を整えたうえ、推定喫水船首0.20メートル船尾1.00メートルをもって、翌2

4日午前0時ごろ、福岡船だまりを発して小呂島に向かい、同1時15分ごろ同島南側にある小呂島漁港に入港し、釣客を同漁港西2号防波堤に上陸させた後同漁港内に係留し船内で仮眠した。

一方妻Jは、自宅事務室に設置してある無線機で第二海王丸と交信を開始し、逐次状況を把握していたが、同1時15分ごろC船長から小呂島に着いたので無線を切って休むようにとの連絡で、無事入港したことを知ったが無線機を切らずに休息した。

(6) 小呂島発航までの経緯

24日午前7時ごろ、風の音で目覚めた妻Jは、自宅から空を眺め天候が悪化していることを知り不安を感じたが、小呂島に入港すると無線連絡が困難になるところから、M漁業協同組合に依頼して電話で連絡をとることにし、M漁業協同組合が開く、同8時30分ごろまで待つことにした。

ところでこれより先福岡管区气象台では、同日午前7時20分、福岡県の海上では北東の風が15から17メートルに達し、突風を伴う、波の高さは4メートルに達する旨の強風波浪注意報を発表していたが、妻Jは、この情報を入手しないまま、M漁業協同組合に同8時30分ごろ自宅に電話するようC船長に伝えることを依頼した。

M漁業協同組合からの知らせで、船内に休息していたC船長は、同8時45分ごろ、上陸してM漁業協同組合に赴いた後、近くの公衆電話から妻Jと連絡をとり、風が強くなってきていることを知らされ、自分ではさして心配は感じなかったが、妻の懸念を了承し、予定を切り上げて帰港することとしたが、天候悪化の状況を確認して、同港で避難することなく、同9時少し前西2号防波堤に赴き、釣客に納竿を10時ごろにして帰港する旨伝えたところ、防波堤上で釣りを行っていた釣客達は、釣糸が風に飛ばされ釣りを続けることに困難を感じていたため、即刻帰港することになり、全員がそれぞれ船に戻るのを待った。釣客の1人であった飲食業を営むNは同9時5分ごろ帰船すると、自分の釣竿と荷物を船首部の魚倉に入れ、舷側の甲板上に2匹の魚が入ったクーラーを置き、自分は、後部客室の甲板下の客室に入り、横になって休息し、他の釣客も前、後部のテント張りの客室に分かれて入り、全員が帰船して同9時十分ごろ小呂島漁港西2号防波堤を発して帰途についていた。

(7) 小呂島発航後転覆に至るまでの経過

C船長は、発航後間もなく針路を玄界島の東側に向く、南40度東（磁針方位、以下360度分法によるものは真方位、他は磁針方位である。）に定め、機関を約13.5ノットの半速力とし、左舷後方から風浪を受けながら進行し、その後同9時40分ごろ自宅に無線電話で連絡し、ゆっくり帰港中でまだ玄界島に達していない旨を伝え、以後5分ぐらいおきに自宅にいる妻と連絡をとりながら続航した。

やがて同10時ごろ第二海王丸は、玄界島まで2海里ばかりの、高波の発生しやすい海域に入り、突風による影響も加わって、急速に風浪が増大し、海水が甲板上に打ち込むようになり、固縛していないさ蓋を経て、機関室後部の客室内に浸水し、動揺も大きくなった。このためC船長は、機関の回転を下げ更に減速して続航していたが、仮設テント張りの船体後部に突風による圧力も加わり、操船が困難になってきたところ、左舷後方からの大波が打ち込み甲板上にあふれて滞留し、後部入口を経た大量の海水が機関室にも打ち込み、機関を停止させ、流動水となって船体の傾斜を増大させるとともに、乾舷も減少して復原力を喪失させ、同10時10分ごろ玄界島灯台から340度1.1海里ばかりの地点で右舷側に大傾斜した後、大波にもまれて転覆した。当時天候は、に

わか雨で突風を伴う風力6の北風が吹き、付近海上には複雑な高波が発生し、潮候は、上げ潮の末期であった。

(8) 転覆後の経過

当時後部客室で仮眠をとっていたN釣客は、船体の動揺が激しくなるとともに、船尾側の船倉のさ蓋から海水が浸入してきたので目覚めたものの、そのまま横になっていたところ、同10時10分少し前ごろ突然船体が右舷側に大傾斜し、ブルワークと同じ高さの所にある同客室出入口のさ蓋が外れ、大量の海水が流れ込んできたため、同人は、危険を感じ同出入口から船外に脱出したが、他の釣客は既に海中に逃れており、船底を上にして浮かんだ第二海王丸に原船長ほか3人の釣客が船尾部分につかまっているのを認め、N釣客も泳ぎ着き舵部分につかまり、更に、もう1人が船体に泳ぎ着き、合計6人が船体にしがみついていたが、既に他の4人は付近に見当たらなかった。その後釣客は、次々と大波にさらわれ3人だけが船体にしがみついて漂流していたところ、同日午後1時30分ごろ、付近航行中のタンカー金洋丸に発見され、懸命の救助活動にもかかわらず、N釣客のみが救助され、間もなく船体は沈没した。

6 本件発生以後の関係者の対応

(1) 関係者への連絡

C船長と無線電話で交信していた妻Jは、同10時10分ごろ船からの呼び掛けがあった直後、急に雑音が多くなり交信不能となった。このためしばらくC船長の応答を求めている妻Jは、不安を感じ、同10時半ごろ、平素懇意にしていた港の近くにあるD社の社長Oに電話で状況を伝えた。連絡を受けたO社長は、共通の知人で船舶所有者の1人である玄界島に在住のPに依頼し玄界島から様子を見てもらうことにした。その後O社長自身も中央区荒津の石油ふ頭に赴き博多港を遠望し、風雨が激しく波も高くなっていることを認め、事態が深刻であることを知った。一方妻Jはその後Pからの連絡で船が航行できるような状態ではなく、第二海王丸も発見できないが、この波では3時間かかってもおかしくない旨の知らせを受け、しばらく様子を見ることにしたが、不安が募るためO社長と相談し、同人を通じて福岡海上保安部に捜索を依頼することにした。

また、当時A釣船業協同組合のG副理事長は自宅で同2時40分ごろJから連絡を受け、異常事態の発生を知り、組合加入の第三彰栄丸に2人の理事を乗せて捜索に向かわせることとし、同船は福岡船だまりを発して玄界島北西海域に向かい、G副理事長は以後組合事務所から捜索の指揮をとった。

第三彰栄丸は、沈没現場付近で捜索中、空からの捜索に加わった海上保安庁のヘリコプターの誘導により、同2時45分から3時20分の間に、3人の遺体とクーラー等の遺品を回収し、3時間ばかり捜索の後、その日の捜索を打ち切った。

(2) 金洋丸の救助模様

金洋丸は総トン数699トンの内航タンカーで、博多港西戸崎のQ社で一部揚荷後、ガソリン800キロリットルを載せ、船首2.00メートル船尾4.00メートルの喫水をもって平成元年4月24日午後0時15分同港を発して佐賀県唐津港に向かう航行の途中、同1時30分ごろ玄界島の北側に達したとき、玄界島灯台から297度1.3海里ばかりのところ、船底を上にして漂流している第二海王丸を発見し、その船尾推進軸や舵につかまっている3人の生存者を認め、直ちに

VHFにより門司海上保安部に通報するとともに救助活動を開始した。

金洋丸では、船長R以下乗組員全員が操船困難な荒天下、波浪と闘いながら救助作業にあたり、中でも、一等航海士Sは、自ら海中に飛び込み、船上に助け上げようとしたが、疲労困ぱいの極にあった釣客は力尽きて海中に没し、同2時ごろ、N釣客1人だけが救助された。

(3) 海上保安庁

① 救助、捜索状況等

事件発生を知った同庁では、直ちに巡視船艇、航空機を出動させるとともに、同日午後4時瀬渡船第二海王丸海難対策本部を福岡海上保安部に設置した。また、当日午後2時23分から同3時20分の間に同庁ヘリコプターが漂流中の4遺体を発見し、その誘導により、漁船梅福丸が1遺体、第三彰栄丸が3遺体を収容した。

その後同月29日まで巡視船艇延62隻、航空機延15機による洋上における行方不明者の捜索を行ったが手がかりはなく、付近海域及び海岸で救命胴衣、クーラー等約50点を揚収した。

一方、沈没地点付近では、同月25日早朝から、特殊救難隊、「げんかい」潜水士による行方不明者及び第二海王丸の船体の潜水捜索を開始し、翌26日からは、第7管区海上保安本部水路部所属船「はやとも」を参加させサイドスキャンソナーによる海底探査を行った。その後、28日からは同ソナーを3台に増設し、自航式水中テレビカメラを加えて捜索中のところ、反応があり、潜水士の潜水調査により同月29日午後1時25分西浦岬灯台から347度3、450メートルばかり、水深約31メートルの地点付近で、船首を200度に向け、船底を上にして着底し船橋構造物が押しつぶれた第二海王丸の船体を確認し、翌30日船体を引き揚げたが、行方不明者の発見に至らなかった。

その後操業中の漁船等により5月4日から6月7日までの間に5遺体が収容され捜索は終了した。

② その後の措置

福岡海上保安部では、平成元年5月11日付けの「瀬渡船の事故防止について」と題する書面をもって、A釣船業協同組合ほか管内の瀬渡船及び遊漁船関係組合に対し、後記事項を含めた改善対策を早急に講じ、実効を期すよう措置されたいとの指示を行った。

③ 指示事項の内容

- (I) 運航中止基準の検討及び遵守
- (II) 気象、海象情報の入手強化
- (III) 救命胴衣の着用遵守
- (IV) 緊急時の連絡方法の強化
- (V) 乗船名簿の作成、保管の徹底
- (VI) 船長等運航者の安全思想の徹底
- (VII) 運航者に対する海難防止講習会の開催等、安全教育の徹底

④ 海難防止講習会の開催

福岡海上保安部では平成元年5月23日同部において、A釣船業協同組合の所属組合員を集めて海難防止に関する講習会を開催し指導を行った。

(4) A釣船業協同組合

① 事後対策

事件発生前の4月20日理事会が開かれ、代表理事に副理事長のGが就任することになっていたところ、事件発生の事態となり、G副理事長が捜索の指揮をとるとともに、同組合の運営指揮にあたり、5月9日第3回定期総会で選出され正式の代表理事となった。

同総会の緊急議題として

- (Ⅰ) 第二海王丸海難事故の総括
- (Ⅱ) 安全対策委員会の設置、委員長T
- (Ⅲ) 賠償責任及び船客傷害保険の件
- (Ⅳ) 安全自主規制（内規）の再確認、内規の出港中止基準を実効のあるものにするため、強風波浪注意報が発表中のとき及び波高が3メートル以上あるときに改めた。

そのほか、一般議案として

船舶無線の問題、組合費値上げ、新法令思考についてなどを含む9議案が提案議決された。

② 瀬渡船の事故防止対策

同組合では先の福岡海上保安部の指示事項について十分に反省するとともに、【G伊藤】新代表理事のもと、同種事故の再発防止を決意し、種々改善対策を講じ、この旨を同海上保安部長に報告した。その概要は、

- (Ⅰ) 理事会の諮問機関として安全対策委員会を新設し、安全対策問題を専門的に検討のうえ、次に述べる「安全運航規制」や「安全な瀬渡しのための自主規制」を制定した。

ア 安全運航規制の内容

第1条（目的）

A釣船業協同組合（以下、組合と称する）は、組合定款第6条の規定により、この『安全運航規制』（以下規制とする）を定める。

組合員が本規制を遵守することにより、船釣・遊漁船・瀬渡船（以下、釣り船等と称する）の利用者の安全確保ならびに利便の一層の増進を図ることを、その主たる目的とする。

第2条（安全対策委員会）

前条の目的達成のため、組合はその理事会の諮問機関として安全対策委員会（以下、委員会と称する）を設ける。

委員会は、理事会が任命する委員長と、委員長が任命する4名の委員から成り、組合員以外でもその委員となる資格を有する。

委員会の議決は、その過半数を以って決定するものとする。

第3条（海上気象の情報収集）

組合員及び委員会は、気象台及び下記機関等から、海上気象の情報の入手の強化を図ることとする。また、委員会は組合員に対し必要に応じて、之の情報を提供するものとする。

- (イ) 海上保安庁の各灯台・・・若宮、三島、美津島
- (ロ) 周辺の各漁業組合・・・小呂島、玄界島、志賀島
- (ハ) 渡船（フェリー）・・・小呂島、志賀島など

第4条（通信網の整備・推進事業）

委員会は、無線等の連絡の効率化を図るため、組合員の通信諸設備の充実を図り、海岸局の基地

設備の整備推進に努力して、尚一層の安全の確保を図るものとする。

第5条（安全点検）

委員会は、毎年所定の様式により、当該組員立会の上で、各種設備及び書類等の検査を実施する。

尚、本条の点検・検査は、委員会が必要と認めたときは、いつでも実施できるものとする。

第6条（講習会等の開催）

委員会は、組員の海難防止と安全思想の高揚のため、適宜、講習会及び研修会を開催する。

第7条（運航中止及び避難基準）

委員会は、『運航中止及び避難基準』を定める。なお、この基準算定に当たっては、各船から『実態調査表』を提出させ、委員会の審議を経て定める。

第8条（安全の為の安全運航自主規制）

委員会は、『安全の為の自主規制』を定める。組員は、各船並びに各事業所の見えやすい場所に之を掲示する。

第9条（乗船名簿及び運航報告）

釣り船等が利用客を乗せ、遊漁又は瀬渡しをする場合には、必ず『乗船名簿及び運航報告書』に住所、氏名、連絡先等を記入して、営業所と各船両方に備え、また、速やかにファックスで組合に報告しなければならない。

第10条（遊漁時間の制限）

漁場の資源安定を図るため、また、過労からの諸事故防止のため、釣り船等が利用客を乗せ、遊漁または瀬渡しをする場合には、原則として昼間は早朝より午後3時まで、夜間は夕方から翌日の午前3時までとする。

但し、待ち合わせ等事情があつて中途時間に出港した場合はこの限りではないが、その場合でも遊漁時間は10時間を越えてはならない。

第11条

委員会は、本規則を真に実効あるものにするため、下記の適用を理事会に対して書面を以って、答申することができる。

1. 注意・勧告
2. 改善勧告
3. その他の事項

イ 安全な瀬渡しの為の自主規制の内容

- 1、出港前に気象、海象を十分に把握し、悪天候が予想される場合には、出港を致しません。
- 2、釣客からの、安全を無視した要求はお断りします。
- 3、乗船名簿を必ず備え付け、全員に必要な事項を記入して戴きます。
- 4、乗船定員は、厳守致します。
- 5、如何なる場合でも、救命胴衣を着用しない者は、絶対に乗船をさせません。
- 6、釣場の移動や納竿の時期等については、船長の指示に従って頂きます。
- 7、その他、乗客は、安全確保の為に船長が指図することに従って頂きます。

(II) 運航中止・避難基準の内容概略

ア 「風雨波浪警報」が発表中は、全船出港中止とする。

イ 「風雨波浪注意報」が発表中は、みだりに出港してはならない。但し、やむを得ず出港するときは、行先等を明確にして安全対策委員に相談の上、出港するものとする。

ウ 各船の大きさ、性能別に基準最大風速を設定しこの基準を最大限に遵守すること。

(Ⅲ) 組合員相互や組合事務所との通信連絡を密にするため、

平成元年5月23日までに最新のファクシミリ電話装置をすべての組合員事務所に設置完了した。

(Ⅳ) 海上保安の重要な柱である海上無線問題については現在海岸基地局の開局に向け鋭意検討中である。(その後同年12月5日組合事務所内に基地局を開設し、所属組合員船舶との広範囲な交信が可能となり、海難防止上成果をあげている。) などであった。

③ その他

本件を契機としてA釣船業協同組合では、これまでのあり方を反省し、新役員のもと安全運航の徹底、事故の再発防止に努め、その他平成元年10月1日施行の「遊漁船業の適正化に関する法律」の趣旨に基づき組合全体として積極的に全国遊漁船業協会に加盟し、資質の向上を図っている。

(原因に対する考察)

本件は、元電気製品販売業を営んでいた者が、海技免状を取得し、営業上何ら規制のない遊漁船事業に転業し、FRP製の中古一本釣漁船を、一部改造して瀬渡船とし、小型遊漁兼用船としての運輸局の検査を受け、自ら船長となり、主として博多港から小呂島への釣客輸送にあたっていたところ、荒天が予想される状況下、他の2隻の同業船が出港を中止するなかを、釣客9人を乗せ博多港を出港して小呂島に至り釣りを行ったが、風が強くなり予定を切り上げて帰途につき、高波の立ちやすい玄界島北方沖合を北の強風を船尾方から受けながら航行中転覆し、漂流中1人の釣客だけがタンカーに救助されたというもので、同種海難防止の見地からこの原因について種々検討する。

1、船体の安定性

(1) 復原性に関する鑑定書の内容

① 復原性に関する通用法規

本鑑定書は、船舶安全法の船舶復原性規則の考え方に基づき、検討が行われているが、同規則の適用該当船舶は、

(Ⅰ) 総トン数5トン以上の旅客船

(Ⅱ) 平水区域を除く長さ24メートル以上の旅客船以外のもの

(Ⅲ) 総トン数20トン以上の漁船

(Ⅳ) 総トン数5トン以上の水中翼船

であり、一方小型遊漁兼用船である第二海王丸は、

(Ⅰ) 旅客定員が12人なので、旅客船に該当しない

(Ⅱ) 総トン数が20トン以下なので、漁船として使用する場合、小型漁船安全規則の復原性についての規定が通用される

(Ⅲ) 航行区域は限定沿海である

以上のことから本船に適用される具体的な適用規定はないことになるが、本鑑定は旅客船とし、

限定沿海（風速15メートル毎秒）としての検討が行われている。

② 一般配置図、船体線図及び諸計算

本船は、転覆沈没後、引き揚げられた後、損傷箇所を復元し、船体形状を計測し、改めて各図面を作成して排水量等計算書及び復原力交叉計算書を作成している。

③ 転覆時の船体の重量及び重心の推定

本船での実験が不可能のため、同型船の大徳丸を使用して重心試験を行い、軽荷重量と重心の位置を、大徳丸の線図から計算した排水量等計算書で計算し、これを第二海王丸の軽荷重量及び重心位置とし、転覆当時の人員燃料油等をそれぞれの位置に置き、転覆時の状態を推定している。なお、転覆時の左右の傾斜としては、大徳丸が重心試験時に右舷に傾斜していたことから、これを基に、第二海王丸の転覆時は積荷を左右の位置に置いて計算し、この結果、転覆時は左舷に5度傾斜した状態であったとしている。

このような条件のもとで復原力曲線がかかれ、復原性が論じられている。

(2) 鑑定書に記述されている検討結果

① 甲基準（復原性規則第11条第1項）

一般に、旅客の乗り降りのときの安全性についての基準であるが、GM（メタセンター高さ）の大きさについては、十分であるとしている。

② 乙基準（第11条第2項第1号）

風速15メートル毎秒の風を真横から受けて（各仮設テント客室を含む） θ 度傾斜し、その傾斜角度を中心として当時の海面における波を受けて動揺しているとき、風上に傾斜したときに18メートル毎秒の突風を受けた場合に本船が有している動的復原力があるかどうかという計算が行われ、本船では、最初左舷に5度傾斜しており、左舷から15メートルの風を受けて3度傾き、その角度を中心にして動揺し、左舷に最大傾斜したとき左舷から18メートル毎秒の突風を受けると、本船では、右舷に傾斜し、その角度がブルワークトップまでの角度39度を超えるので同所から海水が浸入し、転覆するものと考えられるとしている。

③ 丙基準（第11条第2項第2号）

海水打ち込み等傾斜させるモーメントが突如として加わる場合の安全性についてであるが、本船ではこの基準を満たしているとしている。

④ ブローチング現象等

同現象発生要件の1つである船速の波進行方向成分と波速の関係から同現象の発生はなかったのではないかと判断されているが、船の状態を更に悪化させ転覆を促進させたものと考えられるとしている。

(3) 鑑定書の内容についての補足検討

① 復原性規則の適用

第二海王丸について復原性の検討をする場合、小型漁船安全規則の第十二条の規定が適用されるとすれば、鑑定書中記載の動揺周期数値2.73秒であることから、問題なかったものと考えられる。

鑑定にあたって適用している旅客船についての規則は、一般の客船を考慮しており、転覆した船、転覆せずに安全に航海している船について、ある計算規定により、安全計算を行い、ボーダーライ

ンをどこに置くかを定めて作られた規則であり、この規則に合格すれば絶対に安全というわけでもなく、一般の旅客船として、航海区域に応じた気象に耐えられ、かつ、操船が十分なされるような状態であれば、少なくとも安全であるための復原力はこの程度持たなければならないとして定めた1つの基準であり、これに合格しているから即安全な船とは言い難いが、現行法規上の面から検討すれば、より厳しい客船の基準を基に検討された鑑定結果は正しく、問題はないものと考えられる。

しかしながら実際問題として、第二海王丸のような小型船は、大型船と異なり、波浪中では波浪、風力の影響が大きく、たとえこの基準を満たす復原性を有していたとしても、定量的に把握することのできない操船の技術如何によっては転覆する場合がある。

一般的にいえば、小呂島航路の客船のごとく、旅客を安全に運ぶことが懸念されるような気象、海象のもとでは欠航するという前提のもとで、復原性規則は有効であるといえる。

漁船や瀬渡船の場合も、この規則を準用して基準を満たしていたとしても、気象、海象の影響を非常に受けやすく、これによる安全の範囲を超えた突然の高波による打ち込み海水の滞留による重心位置の変化や、操船不能によっても転覆する場合があり、規則に合格即安全と考えてはならず、操船者は、自船の能力を考えるとともに、海上の危険性に十分留意しなければならないことになる。

② 動的復原力

(I) 初期傾斜

鑑定書の記載では、初期に5度左に傾斜した状態を設定しており、これは転覆の条件としては、有利な設定である。改めて初期傾斜を0として計算してみると、約40度で動的復原力が保持されていたものが約55度まで傾斜することになり、更に悪い状態になる。

(II) 仮設テントの影響

本船は船橋構造物のほか、その前後に仮設のテントが設置されており、乙基準で計算をすれば、仮設テントがある場合は不合格で、これがなければ合格となる。なお後部テントのみない場合でも合格になる。

このことは、仮設テントが有るために、復原エネルギーを消耗させてしまうことになり、与える影響は大きい。

(III) 波による復原力の変動

追い波による復原でこの減少については、一般的には鑑定書記載のとおりである。しかし、波長/船長が2.2ないし3.0になるから変動幅が少ないと記載されているが、文献によれば19.9総トンの底引網漁船での計算として、静水中の値の60パーセント程度になるともいわれており、いずれにしてもこれを定量的に決めることは困難である。

(IV) ブローチング現象

鑑定書中記載の同現象の一般的発生条件は正しく、狭義の意味での同現象は発生していないとすることに異論はないが、斜め追い波による舵力の低下現象は発生したはずで、追い波による回頭モーメントが大きくなれば結局舵の効きが悪くなり、操船困難となる。

なお、船首に増設されたやり出しは、静水面上約1メートルしかなく、波浪により海面に浸り、振り回された可能性もあり、そうなれば、到底舵力にて補うことは不可能である。

当時の諸条件を考察すれば転覆時の海象からブローチング現象が生じていないとは言い切れず、従って、当時の状況から、操船が極めて困難な状態であったものと推定され、原因の一部となって

いるものといえよう。

2、検査関係

第2海王丸は、有効期間昭和62年7月18日から昭和68年7月17日までの船舶検査証書の交付を受けており、検査関係上の問題はなかったものと考えられる。

3、定員関係

本船の最大乗員は、遊漁をする場合15人で、事件当時10人であったところから、定員上の問題はなかったものと考えられる。また、釣客の携帯品についても、1人平均約20キログラムと推定され、約3人分の増加となるが定員の範囲内であり、問題はない。

4、気象、海象が及ぼす影響

(1) 改造後の船型と突風による船体傾斜

本船の風圧面積を改造前と改造後と比較すると、約6平方メートル増加したことになり、計算上、風速15メートル毎秒の風では455キログラム、20メートル毎秒では810キログラムの外力が作用することになり、改造前とではそれぞれ107キログラム、192キログラムずつ増加し、傾斜角は、風速15メートルで7度から8度に、20メートルでは12度から15度に増加することになり、突風の加圧により復原エネルギーの消耗が大きくなる。このことから、本船の仮設テントの転覆に及ぼした影響は極めて大きいことになる。

(2) 海水の打ち込みによる影響

当海難審判庁の計算によれば、海水が船尾から甲板上に打ち上げられて次第に後部客室及び舵機室に浸水し、次に機関室に浸水したと仮定すると、浸水の増加途中で G_0M （自由水を考慮したメタセンター高さ）が0と算出され転覆するものと推定される。従って大波が打ち込むような荒天時に、排水できるような排水口も設備されておらず、運航できるような船ではないといえる。

(3) 地域的な高波発生の特事情

本件発生地点である玄界島の北方海域は、既に述べた如く、海底の地形形状による水深の減少、潮の干満による福岡湾からの潮汐流、島による波の回折及び風のう回による波への影響等のために、複雑な高波や三角波が発生する所であり、他の気象資料から風力、波浪とも当日の最悪のとき、本船のような船で同海域を航行していたこと自体に問題があり、この海域の事情を知っていたはずのC船長の出港判断にかかわってくることになる。

5、操船者の状況判断と操船模様

(1) 状況判断

① 博多出港時の気象判断と出港の是非

小呂島の瀬渡船業務は単に小呂島に往路無事に行ければそれで良いものではなく、博多港に無事帰港してはじめてその業務が遂行されたことになるはずで、復路の状況判断を適切に行うことが肝要である。

ところが、他の2隻が対馬方面の気象情報から翌日の天候悪化を予想して出港を断念しているのに、C船長は、日頃天気予報が的中しないこともときどきあって、状況を軽視し、十分な指示を与えないまま気象情報収集を妻に任せ、若宮灯台の船舶気象通報と福岡地方の天気予報を聞いただけで出港したうえ、小呂島で天候悪化を妻から知らされたのに、同港に待機するとかして、危険を回

避する方法が残されていたにもかかわらず、あえて帰途につき、前示海域を航行していたことは、その意志がなかったものと考えられ、そうであるならば博多出港時に復路の気象と特殊海域のことを十分考慮して出港するかどうかを決めるべきであった。従って、就航海域と本船の船体構造等から、無理な出港であったと認めざるを得ない。

② 小呂島出港時の気象判断と玄界島付近海域の状況予測

当日朝7時20分福岡管区气象台では強風波浪注意報を発表しており、これを知っておれば、別の対応があったかも知れないが、C船長はこのことを知らず、同人の妻も調べていない。従って同港で待機することは考え及ばなかったものと思われる。

(2) 操船模様

① 機関使用模様

生存者の証書、実況見聞調書記述から推定すれば、減速して航行していたものと認められ、特に原因として取り上げるまでもない。

② 操舵模様

本船には自動操舵装置はなく、生存者が甲板下の船室で仮眠中であつたうえ、C船長が死亡しているため、どのような操舵操船が行われた不明である。しかしながら、当時の客観的状況から、左後方からの高波に加え、特殊海域による三角波等が発生し、本船の特殊構造と相まって、大波にほんろうされ操船は困難を極めていたものと推察され、操船技術上の問題を論じることはできない。

③ 追い波の監視状況

荒天航海中、襲来する波の状況を把握しながら操舵操船にあたることは操船技術上重要なことであるが、操舵席の後方には仮設テント張りの客室があり、後部側面は透明ビニールが使われているものの、雨や波しぶきによって見通しが悪くなっているはずで、本船の構造では、後方の波の状況を把握しながら操船することはできず、このことを原因として取り上げるまでもない。

(3) 荒天準備模様

① 開口部の閉鎖状況

本船の開口部の閉鎖装置はさ蓋式のもので、固縛されてなく、実況見聞調書の記述によれば、船橋後部の扉も、機関室天井（操舵室床）も存在せず、これが沈没後引揚げの際流出したものか、あるいは当初からなかったものか特定はできない。ただ仮に存在していたとしても、本船のような小船であれば、後部扉等は大波によって容易に打ち破られると考えられ、生存者の証言を加味すれば、開口部に置かれただけのさ蓋では水密構造とはいえず、甲板上に海水が滞留すれば、さ蓋が浮き上がり同開口部から浸水は容易である。

② 活魚倉

本船には建造当時からあつた活魚倉がそのまま残されており、時折、使用されていた模様であるが、もし当時使用されていたとすれば、予備浮力が減少するので転覆に関係してくることになる。ただし、当時釣果もなく、瀬渡船として運航されていたことから、使用されず空倉であつたものと推定するのが妥当で、原因には直接関係ないものといえる。

③ 救命胴衣の着用状況

本船には法定備品として定員数を上回る17個の救命胴衣が船首倉庫と船尾客室に置かれてあつたが、これらは使用されておらず、原船長の釣客に対する着用指示がなされたかどうか疑問であ

る。後に自己の救命胴衣を着けた釣客の1人が死体で発見され、これを着けていれば必ず助かるというものではないことになるが、やはり助かる可能性は高いはずであるから、救命胴衣の着用は励行されなければならない。

(4) 避難時の通信連絡体制

本件の場合、遭難から救助まで約4時間かかっており、遭難者が荒天にもまれ、体力を消耗し力尽きた点を考えれば、関係方面への連絡が遅れたことも指摘できる。しかしながら、これまで未経験な事態の発生であることからその非を責めるのは酷であるが、平素から非常事態を想定して通信連絡方法が確立されていれば、もっと多くの人を救助し得たのではないかと考えられる。

(5) 瀬渡船・遊漁船の運航上の規制等

- ① 瀬渡船は客を運ぶことでは、一般の旅客船と同じであるが、海上運送法の適用も受けず、運航管理体制の整備も義務づけられていない。
- ② 船舶職員法上特に規制はなく、二級小型船舶操縦士以上の海技従事者の免許が有れば誰でも運航にたずさわることが可能で、陸上の旅客運送業事実の運転者のような、特殊な資格は必要としない。
- ③ 瀬渡船・遊漁船業としては、それを規制するものはなく、誰でも船と海技従事者の免許があれば、これを行うことができる事業であった。(平成元年10月1日から「遊漁船業の適正に関する法律」の施行により所轄の都道府県に届出が義務づけられた。)

(6) 指定海難関係人の所為についての検討

① A釣船業協同組合

本組合が中小企業等協同組合法に基づいて設置された法人であり、登記された定款に従って事業を行うことについて異論はない。しかし本組合が、釣客の輸送業務に従事する集団である点を考慮すれば、海難防止について組合としてこれに取り組み、釣客の安全確保、利便の増進を図ることは、定款に明示されていなくても当然組合の事業目的に含まれるものと解され、また、定款第6条の規定に基づき組合員の意思によって定められた内規は、組合員各自がこれを遵守するのは当然のことであり、更に、指導的立場で影響力を行使し得る組合役員は、率先して内規の遵守を一般組合員に呼び掛け、平素から人命を預かる者としての自覚に立った行動をとり、組合員全体に海難防止に努めるよう指導することは、役員の本務であると考えられるが、その指導が十分であったとは認められない。

また、当初提出された定款により、組合が内規を定め、種々海難防止上の対策を講じているかのごとく主張していたものが、一転して同組合にはそのような事業目的を定めた定款もなく、組合員を指導監督する立場にない旨主張するに至ったことは、安全運航を基盤としなければならない同組合としては、遺憾である。

しかしながら、本組合が遊漁船事業を営む個人の集団であり、組合が遊漁船を所有して船長を雇用し、釣客を組合の名によって集めて事業を行っているわけではなく、運航管理も行っておらず、組合員各自が自己の所有船を管理したうえ、個別に釣客と契約を結んで運航しており、出港するかどうかの判断は、船長の専決事項であるから、組合が、船長の出港判断にまで立ち入って監督する義務も権限もないものと考えられる。

そのうえ、本件海難の原因は、天候の悪化が予想され、出港を見合わせた他の2隻の同業船がある中、第二海王丸船長が、十分状況を把握しないまま出港したと認められるから、組合の所為

は、本件発生の原因とならないものとする。

近年、国民の余暇時間の増大により、釣りその他の遊漁もますます盛んになっており、これにかかわる遊漁船関係者にとって、この事業の健全な発展を図り、利用者が安心して遊漁を楽しむことができるようにしなければならないことは、同事業者の使命である。そのためには、個々ではできない安全面での施設の充実や資質の向上を組合を通じて図ることが、組合員の経済的、かつ社会的地位の向上につながるものと考えられ、当面の遊漁船業の適正化を目指す行政施策とも合致する。このことから、組合が、海難防止に徹し、本件発生により失墜した社会的信用の回復に努め、今後健全な発展を目指して努力することが望まれる。

② B

同人が、第二海王丸の船舶所有者であることは、検査証書、漁船登録票の記載から明らかであるが、C船長とは住居も異なり、家事と育児の傍ら、夫の電気製品販売業の手伝いをし、遊漁船事業の実務には全く携わっておらず、名義だけの所有者であって、第二海王丸の行動を把握し、助言し得る立場にはなかったことが認められる。

したがって、同人の所為は本件発生の原因とならないものとする。

(原因)

本件転覆は、気象、海象の状況把握が不十分で、高波の発生しやすい海域に留意することなく、気象、海象の悪化が予想される状況下、仮設テント張り客室の増設などにより風圧面積が大きくなり、荒天時の航海には不向きな船に、釣客を乗せて発航したため、帰途荒天の高波に遭遇し、打ち込んだ大量の海水により、乾舷が減少し、復原力を喪失したことに因って発生したものである。

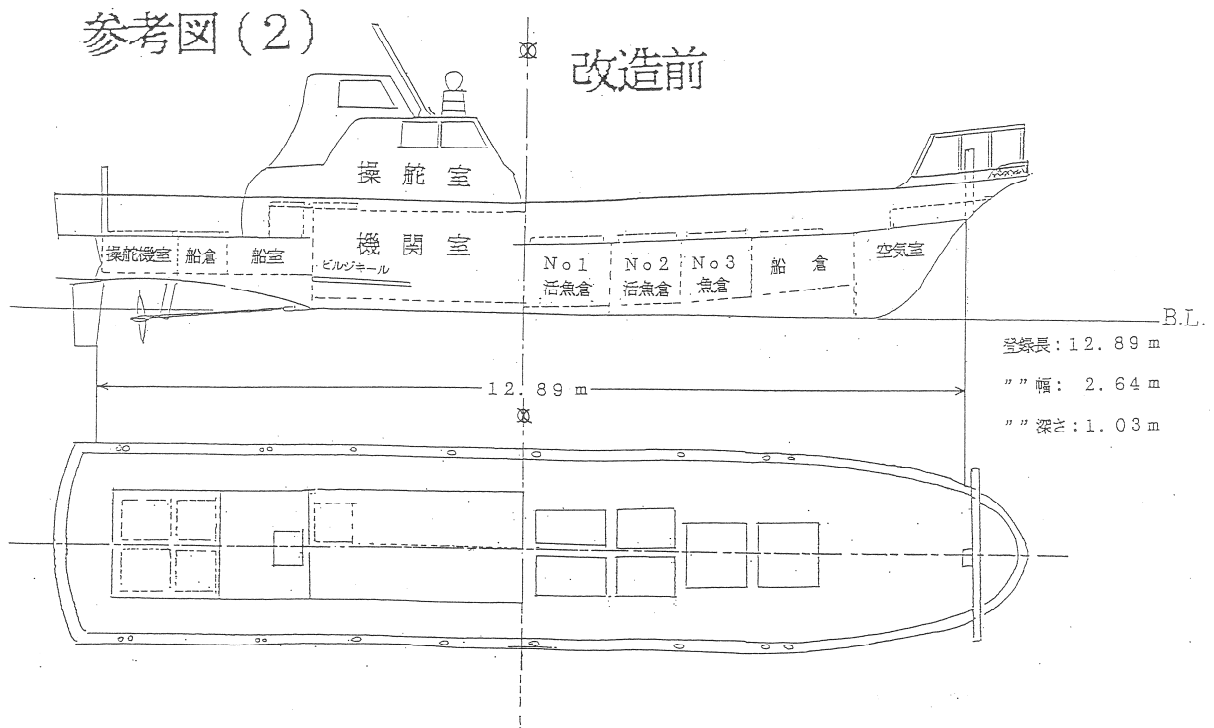
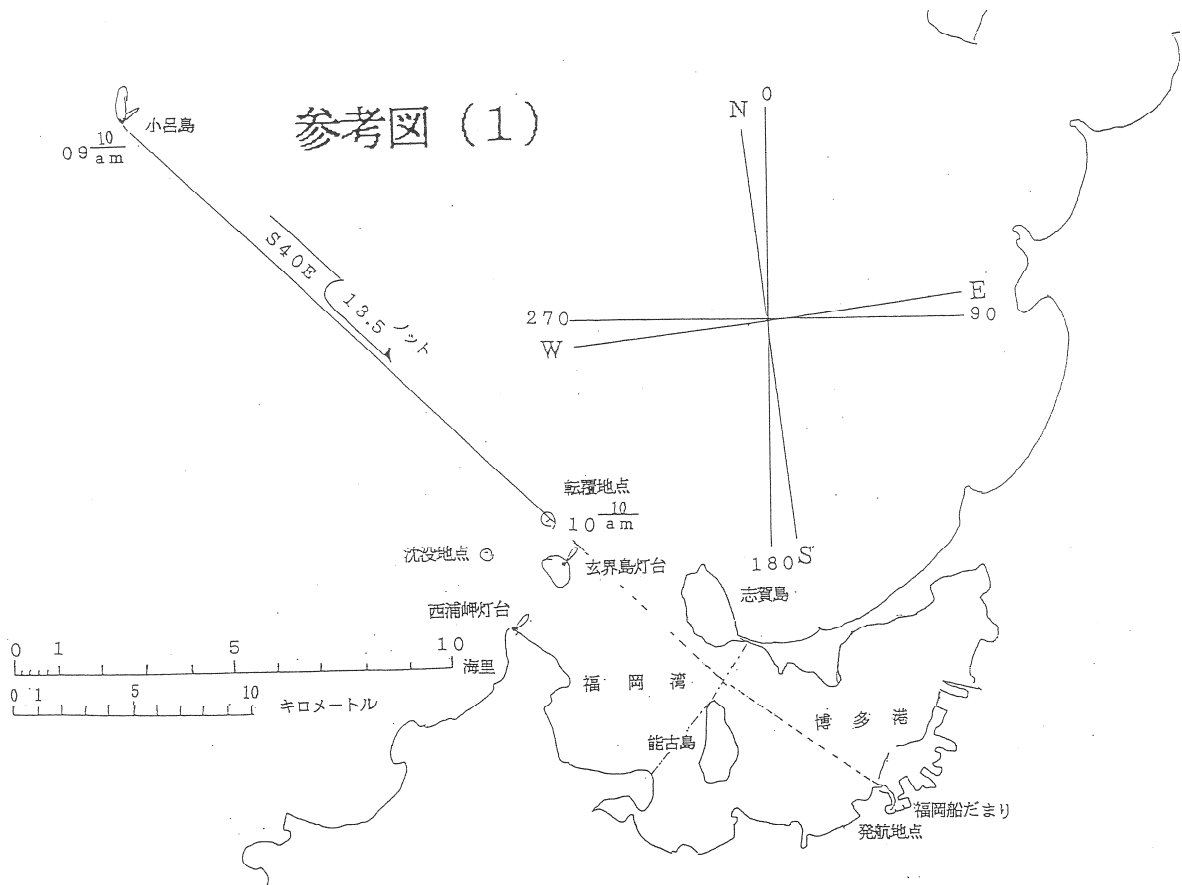
なお、転覆によって乗組員、釣客9人が死亡したことは、通信途絶後の対応に時間がかかり、捜索、救助活動の開始が遅れたこと、荒天の波浪にほんろうされて疲労困ぱいし、遭難者自身の体力が急激に消耗したこと、救助活動が困難を極めたことなど、悪条件が重なったことによるものである。

(指定海難関係人の所為)

指定海難関係人A釣船業協同組合の所為は、本件発生の原因とならない。

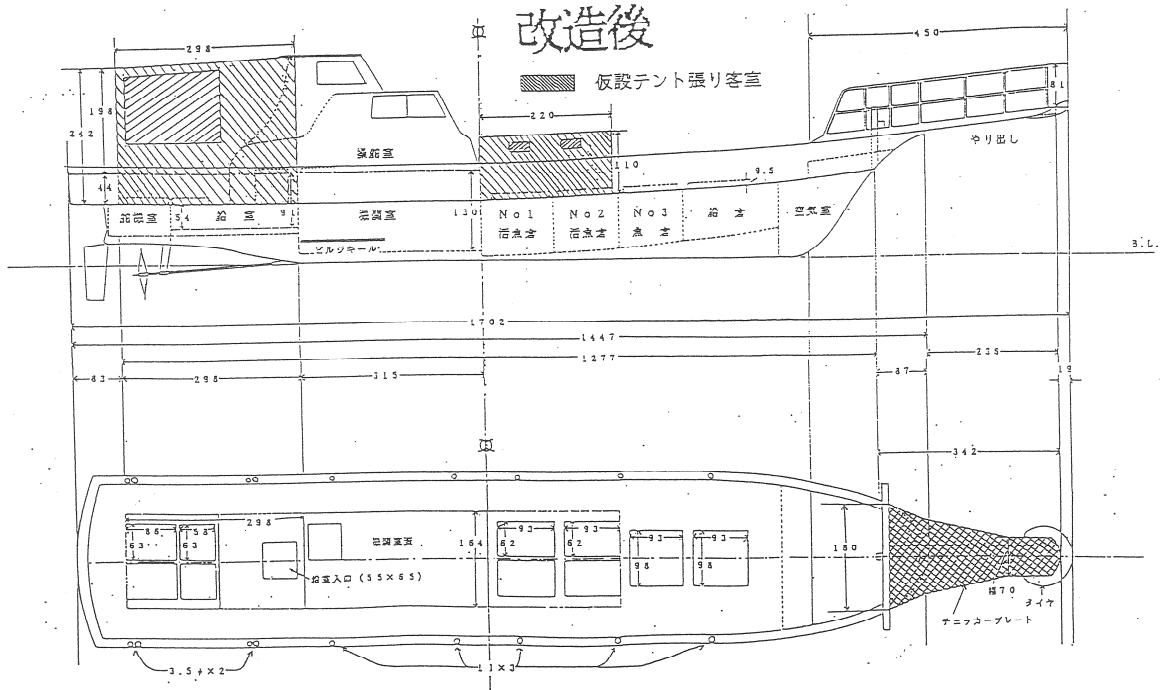
指定海難関係人Bの所為は、本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。



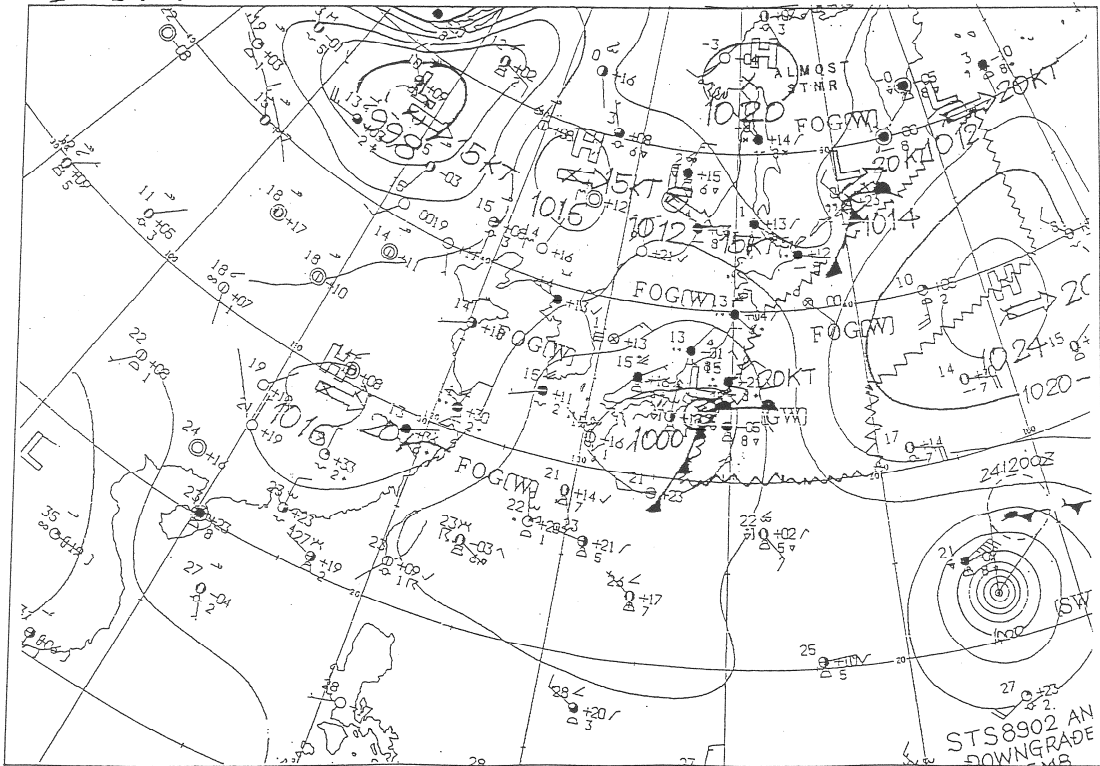
参考図 (3)

単位：センチメートル(実測値)



参考図 (4)

平成元年4月23日午後9時の天気図



参考図 (5) 平成元年4月24日午前9時の天気図

