

平成4年門審第29号

瀬渡船甲丸転覆事件

言渡年月日 平成4年12月10日

審判庁 門司地方海難審判庁（綱島記康、高橋昭雄、亀井龍雄、谷口武夫、大楠丹）

理事官 佐々木幸一、尾崎邦輝

損害

船体は大破して全損釣客9名が溺水して死亡

原因

復原性に対する配慮不十分、旅客過載

主文

本件転覆は、復原性に対する配慮不十分で、最大搭載人員を著しく超えた釣客を乗せ、乾舷の減少と復原力の低下した状態で、風浪の高まった海域を航行したことに因って発生したものである。

受審人Aの一級小型船舶操縦士の業務を3箇月停止する。

理由

（事実）

船種船名 瀬渡船甲丸

総トン数 5.5トン

機関の種類 ディーゼル機関

出力 264キロワット

最大搭載人員 旅客24人 船員2人 計26人

受審人 A

職名 船長

海技免状 一級小型船舶操縦士免状

事件発生の年月日時刻及び場所

平成4年1月12日午後1時40分

山口県吉見漁港沖合

## 1 甲丸建造の経緯

受審人Aは、昭和57年に定員18人で40馬力の船外機を搭載した長さ約9メートル、総トン数3トンの和船型FRP製遊漁船を使用して山口県吉見漁港と同県蓋井島間の瀬渡業を始めた。開業当初は釣客もほとんどなかったものの、やがて釣具店などからの紹介を通じて徐々に利用客も増え、昭和61年11月ごろには休日を中心に月平均40人ないし50人の釣客を扱うようになり、船体が小さく航行上、また釣客を岩場に瀬渡す際の安全上から、新造して船体を大型化するとともに船首に槍出しを設けることを計画し、翌62年1月ごろB社に新船の相談を持ちかけ、C社に甲丸の建造を依頼することになった。

B社は、A受審人から甲丸の建造依頼を受け、協議の結果、自社が取扱うC社のモデル船GA-45V（長さ11.90メートル、幅2.80メートル、深さ0.79メートル、重量4.60トン、甲板上の構造物の重量280キログラム）を基本船型として選定したうえで、操舵室の前部と後部の甲板下に各客室及び釣客を岩場へ安全に瀬渡しさせるため、船首部に槍出しをそれぞれ設置することにした。

こうして、甲丸は、同62年3月中旬D社において建造が始まり、翌4月下旬C社製6GH-UT360馬力の機関を搭載して進水した。

## 2 構造及び設備

本船は、モデル船GA-45Vに比べて船体重量約1トン、甲板上の構造物の重量約90キログラムをそれぞれ増加した、長さ11.97メートル、幅2.80メートル、深さ0.79メートル、甲板上容積17.424立方メートル、甲板下容積19.132立方メートル、総重量5.79トン、軽荷状態における喫水が船首0.35メートル船尾0.48メートルのFRP船で、甲板上には船首方から前部客室囲壁に続いて船体中央部に操舵室、機関室囲壁および後部客室囲壁がそれぞれ配置され、また、ブルワークの高さが、船首部で約80センチメートル（以下「センチ」という。）船体中央部から船尾部にかけて約40センチで、その頂部に高さ約30センチのストーム・ハンドレール及び甲板上に接する両舷側には長さ約12.5センチ高さ約2.5センチの放水口各5個がそれぞれ設けられ、一方甲板下には船首方から倉庫、前部客室、機関室、後部客室、舵機室及び倉庫がそれぞれ配列され、機関室直下両舷船底部には各300リットル入りの燃料タンクが設置されたが、清水タンク、固定バラスト及びバラストを搭載できる空所などは設けられなかった。

進水後に行われた試運転による速力及び動揺試験の結果、最高速力が機関2, 300回転で27ノット、動揺周期が2.25秒と計測され、同船型の標準値3.7秒を十分に満足する復原性が保持されていることが確められたのち、さらに、第1回定期検査受検のための船体及び機関の各予備検査を受けたうえで、A受審人に引き渡された。

A受審人は、本船の引き渡しを受けて引き続き第1回定期検査を受検したのち、さらに、操舵室後部天井の延長上に長さ約60センチ幅150センチの雨除け用ひさし及び後部客室入口にフードを取り付ける追加工事を行った。その結果、船体重量がさらに約30キログラム増加することになった。

こうして本船は、船体工事を終えたうえで、40人分の救命胴衣及び救命浮環2個を船首部倉庫に格納され、また陸上との交信が可能な携帯電話を装備された。

### 3 検査及び最大搭載人員

新造された本船は、長さ12メートル未満の船舶であるので、日本小型船舶検査機構の検査対象船であり、A受審人からB社を通じて昭和62年4月30日付けで、最大搭載人員が旅客24人船員2人の計26人の旅客船として検査の申請書が提出された。

同検査機構下関支部は、前示申請書に基づいて検査員を派遣し、山口県涌田漁港において甲丸の実測検査を行い、申請書どおり最大搭載人員26人、用途及び航行区域を旅客船及び限定沿海区域に指定した。その際、最大搭載人員の決定にあたって、操舵室前部客室の入口寸法が、客室の脱出口として必要な大きさの縦180センチ横60センチに満たないものであったことから、同室を旅客搭載場所としては認めない旨を指示し、申請された最大搭載人員の旅客24人を操舵室後部客室に9人及び甲板上暴露部に15人のほか操舵室に船員2人を定めた。

ところで、その用途が磯、瀬など本来一般の利用客が乗降に適さないような場所へ釣客を案内することを主目的とする瀬渡しであり、利用客が釣客に限られていることから、海上運送法の適用対象外船であったので、A受審人は、同法適用対象船に課せられる種々の安全審査及び運航管理規定の作成等が義務づけられなかった。

こうして、本船は、第1回定期検査を受け、その後同検査機構による船体、機関及び各種設備等について次のとおりの検査を受けていた。

昭和63年5月20日 第1種中間検査

同年11月30日 臨時検査

(プロペラ及び同軸取替えのため)

平成元年5月12日 第1種中間検査

同2年4月26日 第1種中間検査

同3年5月15日 第2回定期検査

また、平成元年10月1日「遊漁船業の適正化に関する法律」が施行されたが、その主な

内容は、遊漁船業を営もうとする者は県知事に届け出ること及び船の営業所に利用客名簿を備え置くことなどが義務付けられ、違反者に対する罰金30万円の罰則規定があり、各県が指導することになったが、特に同法の施行に伴う船体検査及び追加工事を行う必要はなかった。

#### 4 受審人Aの瀬渡業開業の経緯

A受審人は、もともと会社員であったが、釣りが好きで休日などを利用して海釣りを楽しんでいるうちに、昭和52年ごろ四級小型船舶操縦士の海技免状を取得してからは、小型レジャーボートで蓋井島に釣りに行くようになり、時折知人も同乗させていた。

A受審人は、昭和57年長さ約9メートルのFRP製小型遊漁船で、会社に勤めながら休日を利用して吉見漁港と蓋井島間の瀬渡業を開始した。

開業にあたって、当時、蓋井島への瀬渡業者が結成し活動していた協議会に対して、瀬渡業を始めたく同会への入会を求めたところ、すでに同島への瀬渡しを利用する釣客に対し瀬渡船4隻が稼働しており、これ以上運航船が増えては過密状態になるとの理由で、新規に参入することを断られたことから、どの会にも属さずに単独で同業を始めた。開業から2年ばかりの間ほとんど利用客もなかったが、その後利用客もほかに増えるようになった。

こうして、A受審人は、同59年ごろ会社勤めの兼業を止め専業として瀬渡業を行うようになり、その後平成元年10月1日に施行された「遊漁船業の適正化に関する法律」に基づき、翌2年山口県下関水産事務所に山口県知事宛に遊漁船業の届出を行い、さらに地元瀬渡業者らの自主的な組織である下関地区遊漁瀬渡安全対策協議会に加入し、年1回程度行われる会合に出席するようになっていた。

なお、同法の施行に基づき、遊漁船の安全指導策の1つとして設立された社団法人全国遊漁船業協会が、適正営業規程を作成し、これに従って営業すると申し出た遊漁船業者を登録のうえ、登録された遊漁船業者には優良業者のしるしとして「マル適マーク」を交付し、営業所や遊漁船に標示することができるようになったが、A受審人は、同協会には登録せず、同マークを取得してはいなかった。

#### 5 甲丸の運航基準

A受審人は、本船の用途上から法によって規制されるような運航基準を定めることを要しなかったが、釣客に対して乗船予約制を採用していたことから運航の有無を前日に決定する必要がある、その決定基準である気象・海象については、運航前日午後6時における気象電話及び同7時前のNHKテレビの放送による天気予報で、強風注意報及び波高3メートル以上の波浪注意報が発表されたときには欠航することになっていた。また、運航当日予

報と異なるときには、吉見漁港での風の強さと同港防波堤にあたる波のしぶきが防波堤上に舞い上がる状態のとき及びこれまでの経験から蓋井島周辺の風の強さが吉見漁港でのそれより2倍ないし3倍であることを考慮し、改めて検討のうえ、その場で運航するかしないかを定めることにしていた。

A受審人は、運航中予想に反する天候の悪化に対しては、常時船内備付けの電話やテレビによって事前に悪化する天気予報を知ることができ、釣客を瀬渡したのちも蓋井島で待機しているため、気象・海象の状況が欠航基準に達するおそれのあるときには、直ちに釣客を連れて帰ることで避難が遅れることはないと考え、さらに海上の状況によっては島で待機することも考慮はしていたが、これまでは帰港便を欠航するような事態はなかった。

## 6 釣客の輸送と管理

A受審人は、専ら吉見漁港から蓋井島への瀬渡便を運航し、その態様が、午前中に瀬渡便を午後にその帰港便を出す日帰り運航の予約制で、グループ利用する客に対しては、そのグループの代表者及び個人利用客からそれぞれ乗船予定の前日夕方までに予約申込みを受付、その予約客数に対応したおおよその運航便数と運航時間を決め、運航予定の前日夕方の天気予報によって翌日の運航を決定したのち、改めて電話により予約客のグループの代表者及び個人客に対して、乗船者数の確認と乗船希望時間を問い合わせ、各運航便の最大搭載人員まで利用客を振り分けて各便を発航していたが、後刻、電話の確認が取れなかった予約客のうちで乗船を申し出た者に対しては増便せずに、すでに決定している各便に振り分けて乗船させるようにしていたので、最大搭載人員を超えて運航することもあった。

また、A受審人は、「遊漁船業の適正化に関する法律」により遊漁船の利用の開始及び終了の年月日ごとの利用者の氏名などを記載した利用者名簿を備え置くことが義務付けられているが、予約を確認するために必要な程度の予約グループの代表者及び個人客の顧客リストを作成してただけで、各便ごとの乗船者名簿を作成しておらず、復航便においては乗船者数の確認も行っていなかった。

## 7 蓋井島から網代鼻にかけての水路状況

蓋井島は、玄界灘に面した山口県西部沿岸にある吉見漁港の北西側にあたる網代鼻から、さらに北西方3.5海里ばかり沖合に位置し、島の周辺は、がけの多いところであるが、冬場には、黒鯛などがよく釣れる絶好の釣場として磯釣客によく知られ、また、島の南側に位置する蓋井島漁港と吉見漁港との間に定期的船便も通うなど交通の便も良く、北九州方面から多くの釣客が訪れるところである。

ところが、吉見漁港からその北西側にかけての沿岸から500メートルないし800メー

トル沖合にかけての水深が、約20メートルと岸から沖合に向かって遠浅の海底地形になっているので、強い西風が吹くと、蓋井島及び同島南東側に位置する水上岩である水島付近の浅礁水域から網代鼻付近の水域にかけては、高波が発生し易いことが地元漁業関係者をはじめ瀬渡業者の間でよく知られているところであり、特に小型船の運航にあたる者にとっては、気象及び海象の状況に対して十分な注意が要求され、A受審人も、当該水域の気象及び海象の特徴について熟知していた。

## 8 当時の気象及び海象

### (1) 天気概況及び天気予報

平成4年1月11日、日中、黄海にあった移動性高気圧が西日本を覆い、やがて東に遠ざかったのち、同夜、弱い気圧の谷が通過したが、翌12日には再び高気圧に覆われ、同夜には再度気圧の谷が接近し、天気は下り坂の状況であった。

このため、福岡管区気象台は、福岡、北九州地方に対して12日午前6時「今日は西のち北の風が吹き晴れ時々曇りで、波の高さは1.5メートルになる見込みである。」旨の天気予報を発表していた。

また、下関地方気象台でも、同12日昼前から西風がしだいに強まり、同日午後0時に毎秒4.9メートルの西風を、続いて同1時には毎秒7.3メートルを観測するようになり、同日午後0時45分山口県西部及び北部に対して波浪注意報、さらに同3時15分同西部に対して強風波浪注意報を発表した。

また、蓋井島から南西約6海里のところにある白島での気象及び海象の観測資料によれば、本件発生時前後の気象状況は、午後1時平均風速が西南西毎秒9.1メートル、瞬間最大風速が西南西毎秒14.4メートル、平均波高が0.73メートル及び最大波高1.69メートル、波の周期5秒が観測され、同2時にかけて最悪の状況を呈したのち、しだいに静まっていったことが観測されていた。

### (2) A受審人が入手した天気予報

A受審人は、事故の前日に当たる11日午後6時50分ごろからNHKテレビ及び気象電話により、財団法人日本気象協会下関支部が発表した気象予報を入手した。その内容は、「高気圧に覆われて晴れていますが、12日は西の風、海上の波の高さは西部及び北部で約1.5メートルとなる。13日の夜は冬型となりましょう。」旨のものであった。

ところが、A受審人は、本件当日の12日においては、天気予報の入手を全く行っていないので、同日午後0時45分下関地方気象台発表の「弱い気圧の谷が通過しています。このため山口県西部及び北部の沿岸の海上では波が高くなっていますので、船舶は注意して下さい。西の風で波の高さは3メートルに達し、突風のおそれがあります。今夜にはおさまる見込みです。」旨の、及び同県西部北部に波浪注意報が発表されたことを知らなかった。

## 9 本件発生に至る経過

A受審人は、平成4年1月12日運航予定の吉見漁港から蓋井島への瀬渡客の予約について、これまで通り前日11日夕方まで予約を受け付けたところで、同日夕方入手した天気予報により、翌12日の運航には支障ないものと判断し、グループ予約客に対してはその代表者に、個人予約客に対しては各人に、電話でそれぞれの乗船確認をとり、さらに配乗が決まったのちも乗船を希望してきた予約客を受け入れ、翌12日には午前3時発第1便で30人、同4時30分発第2便で27人、同6時発第3便で27人及び同10時発最終便となる第4便で17人の合計101人の釣客を運ぶことにした。

こうして、A受審人は、予定どおり同12日午前3時吉見漁港から第1便を発し、蓋井島の南岸、西岸及び水島の各岩場に釣客を運んだのち、折り返し第2便及び第3便の運航を続け、蓋井島の南岸から西岸にかけての各岩場に瀬渡しを終え、その後、最終の第4便を運航するまでの間、蓋井島東側で待機中、同9時ごろ同島西岸を見回ったところ、波高約1.5メートルの波浪が発生して西寄りの風も次第に強く吹き始めていることを知り、波浪が高くなって一部釣りを続けることができない状況になっていたので、瀬替りを希望する釣客を東岸に瀬替りさせたのち、引き続いて同10時発最終の第4便を運航し、同10時50分ごろ主に同島東岸を中心とした釣場への瀬渡しを終え、予定していたすべての瀬渡し運航を完了した。

A受審人は、蓋井島北東岸付近で最終便の瀬渡しを完了したところで、天候が朝方の風状態から同9時ごろ釣客の一部を瀬替りさせるほど変わり、さらに、その後西風が強まり波浪が高くなっていることが気になり、蓋井島北岸の泉水鼻等を見回ったところ、すでに風が強く波高約二メートルに及ぶ波浪が発生しており、さらに海上模様が悪くなる状況であったが、前日の天気予報から考えてこれ以上しげ模様になることもあるまいと思い、一方で、同島の西岸から南岸及び水島の低い瀬に渡した釣客をこのまま残したとき、回収することができない状況になるおそれを感じ、いったん蓋井島の東側に避難させることにした。

蓋井島の北端を廻り、北西岸から各釣場に寄せて釣客17人を収容しながら南下したA受審人は、続いて南岸及び水島の各釣場から釣客21人を含む合計38人の釣客を収容したのち、同日午後0時ごろ蓋井島230メートル頂から78度（真方位、以下同じ。）1,050メートルばかりにあたる同島東岸の通称大崎（以下、「大崎」という。）に寄せ、収容してきた38人の釣客のうち、その後の釣客収容のための補助員として2人を残して釣客を上陸させた。

A受審人は、そのとき上陸者数を確認しなかったため、後部客室内に4人が居残っていたことに気付かず、同補助員2人を含む計6人の釣客を乗せたまま、さらに避難させる必要のある残りの釣客を収容しようとして蓋井島北岸に回航して10人の釣客を回収し、再び大崎に戻って釣客を上陸させるかたわら、第2便以降の釣客で東岸の岩場に瀬替りを望む

釣客に対して乗船するように促した。

ところで、A受審人は、釣客のうち特にグループで来た釣客に対して、その代表者を介して乗船便数や同時間を連絡する方法にしていたので、同代表者からそのグループの各人に対してまでは予定乗船便数を必ずしも知らされていないこともあって、すべての釣客に対し各自の乗船便数及び帰港時間が徹底されていなかったうえ、乗客名簿も予約客の乗船を確認するに足る程度の、グループ代表者と個人客が分かるものしか作成しておらず、各便ごとの乗客名簿を作成し備え付けてはいなかった。

瀬替りを終えたA受審人は、第1便帰港者が待機している大崎に寄せ、第1便帰港者に乗船を促したところ、当時、大幅に瀬替り及び避難させたので、すでに第1便帰港の発航予定時間を過ぎていたうえ、乗船便数を知らない第1便以外の釣客や、帰りを急ぐ他の便の釣客が乗船するのを知ったので、船内マイクを介して「第1便のお客さんだけ乗船するようにして下さい。」と要請したものの、一部釣客がその要請に応じただけで、最大搭載人員を大幅に超えた釣客が乗船した状態であったが、乗船者数を確認することなく、すでに釣客の瀬替り避難を開始した蓋井島北西岸において、強い西寄りの風と波高約2メートルの風浪が発生している状況であったのに、発航地点付近の水域が、島陰であるため風浪もなく穏やかな状態であったことから、最大搭載人員を超えて釣客が乗船していても運航上支障ないものと思い、さらに、蓋井島230メートル頂から89度1，100メートルばかりにあたる同島東岸の通称一本松（以下、「一本松」という。）に寄せて3人の釣客を乗船させた。

こうして、当初、A受審人は、第1便で瀬渡した30人の釣客から順次乗せて吉見漁港に戻ることにしていたところ、第1便で瀬渡した30人を大幅に超え、船首部甲板上に座った状態で8人、操舵室に立った状態で3人、後部客室内に4人、操舵室後部機関室から後部客室にかけての囲壁上及び同付近甲板上に合わせて17人、並びに船尾甲板上に立った状態の14人を含む合計46人で、各自が磯釣り用救命胴衣を着用した総重量約3、250 kilogramsの釣客を乗せ、また、46人の釣客のほかに乗船を希望しながらA受審人の要請で一部下船して後便で帰港することになった釣客の分を含む、計55人分の携帯品総重量約667 kilogramsの大半を前部甲板上に約1メートルの高さに積上げ、燃料約400リットルを搭載した状態で、船首0.43メートル船尾0.71メートルの喫水をもって、同1時過ぎ一本松を発し、吉見漁港に向け帰港の途に就いた。

発航時、船体が左舷側に傾斜しているのを認めたA受審人は、乗客に右舷側に寄るように指示して傾斜を修正したのち、同1時15分ごろ蓋井島230メートル頂から82度1，200メートルばかりの地点で、針路を網代鼻に向首する118度に定め、主機を2，000回転の全速力前進にかけ、約18ノットの速力で進行したが、同島を替わったところから西寄りの強い風と波高1.5メートルばかりの風浪を右舷後方から受ける状況になり、同時20分ごろ水島から15度800メートルばかりの地点で、1，900回転に下げて約14ノットに減速し、同時21分ごろさらに風が強まり、ところどころ白波が現れ、水



島を替わったころには、時折波高約2メートルに達する状況となった。

この様な風浪を右舷後方から受けて船体が大きく左舷側に傾斜するようになったのを認めたA受審人は、マイクで乗客に対して右舷側に移るように再度要請し、6人の釣客を後部客室上及び機関室囲壁上に移動させるなどして、傾斜の修正に努めたものの、その後左舷側へ大きく横揺れ傾斜するたびに船首部甲板上の携帯品が左舷側に移動して傾斜が戻らないまま続航した。

その後、船体がゆっくりと横揺れしながら、左舷側に傾いたまま波に乗って滑走する状態となり、A受審人は、同1時31分ごろ来留見瀬灯標から326度2.5海里ばかりの地点に達したところで、主機を1,000回転に下げ約7ノットに減速して進行していたところ、同時36分ごろ網代鼻まで約1,200メートルばかりの地点に達したころ、左舷側への傾斜が大きくなり、危険を感じて主機を約500回転に減じて続航中、同時38分ごろ右舷後方から波高約2メートルの高波を受け、船体が波がしらに乗り、左舷側に大きく傾斜する状態となったので、操舵室から後方の甲板上に居る釣客に対して「右舷側に寄るように」との指示を出したところ、左舷側に傾いた状態で、さらに高波を受けて船首が右に振られながら傾斜を増し、急いで主機を最低の約400回転に下げたが、同1時40分来留見瀬灯標から340度3,350メートルばかりの地点において、約4ノットの速力となって波に横を向く状態で復原力を喪失し、左舷側に転覆した。

当時、天候は晴で風力5の西寄りの風が吹き、海上は最大波高約2メートルの高波が発生する状況で、当日午後0時45分に下関地方气象台から波浪注意報が発表されていた。

## 10 救助模様及び損傷状況

A受審人は、転覆直後、船底を海面に出して浮いている自船に泳ぎつき、後部客室内に人が残っていないことを確かめたのち、海上に投げ出された釣客とともに付近に浮いているクーラー・ボックスにつかまり、また、転覆した甲丸の船底には上がった釣客らとともに、折からの西風に圧流されながら網代鼻付近に向かって漂流を始めた。

同2時15分ごろ来留見瀬灯標から352度3,000メートルばかりの海岸で、磯釣り中の釣り人が、転覆した甲丸の船底につかまって救助を求めている釣客を発見して電話により警察に連絡し、警察及び消防署の職員ほか地元住民や近くの水産大学の学生らが現場に駆けつけて救助活動が開始され、船体とともに次々に網代鼻付近の海岸に打ち寄せられてくる釣客の救助に当たり、また、連絡を受けた第7管区海上保安本部や下関水上警察署の巡視艇、警備艇及び海上自衛隊のヘリコプターも出動し、近くの漁船も加わって総合的な救助及び捜索が行われた。

その結果、E、F、G、H、I、J、K、L、及びMの9人が病院に収容後、溺水による急性心不全等で死亡し、船体は網代鼻海岸に打ち上げられて大破し、全損となった。

なお、本船が運んだ101人の釣客のうち島に残った55人は、同日風浪が静まった夕方に臨時の市営定期船や地元漁船などによって吉見漁港に引き返した。

#### (原因に対する考察)

本件は、海上に波浪注意報が発表された状況の下で、最大搭載人員を大幅に超えた釣客及び多人数の釣道具等の携帯品を搭載して航行中、船尾から高波を受けて転覆したもので、以下その転覆原因について検討する。

#### 1 船体及び復原性に関する検査

甲丸の復原性については、長さ12メートル未満で人の運送に供する船舶として建造され、第1回定期検査を受けた昭和62年4月当時に適用されていた小型船舶安全規則により、その船舶に搭載する最大搭載人員によって定められた。

最大搭載人員は、搭載重量が旅客1人につき60キログラム手荷物5キログラムとして算出され、その結果、後部客室に9人及び暴露甲板に15人の旅客のほか船員2人を含む合計26人と決定されたもので、最大搭載人員の搭載時の復原性諸要素は次のとおり算出される。

船体総重量	8,040キログラム
平均喫水	0.49メートル
乾舷	0.30メートル
重心位置	1.00メートル
横メタセンター高さ	0.85メートル

また、横揺れ固有周期の標準値（財団法人日本小型船舶工業会、後編昭和54年8月刊行の「船舶安全法関係省令の解説」中に記載）によれば、本船型で3.7秒とされているが、甲丸は、軽荷状態での実測値が2.25秒であり、前示最大搭載人員の搭載時では2.7秒と推定される。

#### 2 本件発生時の復原性

転覆時においては、釣客等の搭載総重量が約4,000キログラムとなり、定められた最大搭載人員の総重量の2.5倍強と大幅に規定重量を超過していた。

船体総重量	10,200キログラム
喫水船首	0.43メートル
船尾	0.71メートル
平均	0.57メートル

乾舷 0.22メートル  
重心位置 1.20メートル  
横メタセンター高さ 0.41メートル  
横揺れ固有周期（推定値） 4.0秒

さらに、上甲板舷端が水没する船体傾斜角度が約9度であることが認められる。

転覆時においては、最大搭載人員の搭載時に比べて、乾舷の減少、重心位置の上昇、復原でこの減少及び上甲板舷端が水没する傾斜角度が小さくなっており、これらはいずれも復原性に著しく悪い影響を与えるものである。

最大搭載人員を大幅に超えた釣客等を搭載したことは、船体沈下を生じて乾舷の減少となり、その結果、復原力喪失角度及び復原性を著しく悪化させることにより、波浪等の外力の影響で容易に傾斜し、いったん傾斜すると復原が極めて遅いものであった。

このような状況で右舷後方から高波を受けていたが、一般に船体が斜め後方から風浪を繰返し受ける状態において、追い波と船との相対的位置によって水線面積や船体没水部の形状が変わるので、これに応じて横メタセンターの高さや復原てこが変わり、波の谷が船体中央部に位置したときには復原てこが増加し、波の山が船体中央部に位置したときには復原てこが減少する状態となり、当時この状態を繰返しながらか航行を続けていたとき、右舷後方から高波を受け、船体中央部がちょうど波の山に位置した状態となった。

そのため、復原てこが減少する状態に陥って左舷側に大きく傾斜しながらも、一時的に傾斜したまま静止した状態となったが、復原力が極めて小さいために復原しにくい状態のまままで続く高波を受けたとき船首が右回頭し、左舷方向への傾斜モーメントが加わり、転覆に至ったものである。

### 3 気象・海象による影響

#### (1) 気象・海象に対する状況判断

本件当日早朝の海象は、A受審人が判断を下したとおり風の状態であったが、早くも午前7時半ごろ蓋井島西岸では西寄りの風が強くなり、うねりの発生が認められ、間もなく同島北岸でも波高が1.5メートルないし2メートルの風浪が打ち寄せるようになって、明らかに気象・海象の変化が生じ始めたことが認められる状況となった。

ところが、同人は、同9時ごろ同島西岸を見回り波高約1.5メートルの風浪が出て西寄りの風も次第に強く吹き始めていたことを知り、釣客の一部を風下の東岸に瀬替りさせ、さらにその後、同10時50分ごろ第4便の運航を済ませたところで、蓋井島の西岸、北岸及び南岸並びに瀬の低い水島に釣客を留めて置くことに危険を感じて東岸に避難を始めている。

こうして、避難を終えたのち、午後1時ごろ帰港するとき、発航地点付近水域の気象及び

海象の状況は、蓋井島東岸の風下側でもあったことから風波もなく穏やかな状態であったが、その後島陰を替ると再び西寄りの風浪を右舷後方から受けるようになった。

#### (2) 地域的な高波発生の特殊事情

吉母と吉見間の沿岸は、遠浅な海底線を形成しており、西寄りの風波が高まった場合、その沖合には返し波による高波が発生することが一般的に知られており、転覆した地点である網代鼻沖合水域は特に顕著で、A受審人もこの点について一応理解していた。

### 4 A受審人の運航状況の適否

#### (1) 釣客管理状況

A受審人は、乗船者名簿を作成していたし、本件時は乗船者名をメモしたものを持っていたと供述しているが、それは乗船予約の確認を行うためのグループ代表者及び個人の各釣客の連絡名簿であり、各便ごとに各乗船者名を記載した乗船者名簿は作成していなかった。

さらに、帰港便の乗船客数を確認していなかったことにより、行方不明者の救助捜索に困難を生じたことから、A受審人が供述する乗船者名簿とは、営業上の顧客リストであって安全運航上から求められたものではなかった。

#### (2) 最大搭載人員を大幅に超過しての釣客搭載

A受審人は、本件帰港時の乗船者数が30人を少し超えた位なので大丈夫と思って発航したと供述しているが、すでに当日第1便で最大搭載人員を超えて30人を運び、さらに避難便として38人を乗せて蓋井島東岸に運航しており、いずれも最大搭載人員を超過した状態での運航に当たって乗船客を制していないのに、本件帰港時同島東岸大崎に寄せて帰港する釣客が多数乗船するのを見て、初めてこれを制している。

このような事実からしても、A受審人が乗船者数が30人を少し超えた位しか釣客を乗せていなかったという供述は極めて根拠のないものであり、最大搭載人員を大幅に超過して釣客を搭載していることを知りながら運航に当たったものである。

#### (3) 操船方法

本船は、A受審人が、機関の回転数を増減しながら波浪の進行速力と一致することを避けるようにして操船していたところ、転覆直前右舷後方からの高波により船尾部船体が持ち上げられた状態となって左舷側に大きく傾斜し、続いて波高約2メートルの高波を受けたとき、船首が右に回頭して船体が波に平行するようになり、傾斜を増して転覆した。

これは、ブローチング現象を起こしたと認められるが、当時風浪を右舷後方から受けた状態で、機関を増減速しながら航行していた操船方法が不適切であったと認めることはできない。

### 5 まとめ

検討の結果、数便に分けて瀬渡した釣客を帰港させるに当たり、乗客数や携帯品に対する

確認を十分に行わなかったため、最大搭載人員を著しく超える釣客を搭載した状態で高波が予想される海域を航行することになり、最大搭載人員を搭載した状態と比較して、乾舷の減少、重心位置の上昇、復原でこの減少及び横揺れ周期の増大等による著しく復原性を悪化させた状況となったことにより転覆したものである。

(原因)

本件転覆は、山口県蓋井島から吉見漁港に釣客を乗せて帰港する際、復原性に対する配慮不十分で、最大搭載人員を著しく超えた釣客及びその携帯品を甲板上に搭載し、乾舷の減少及び復原力の著しく低下した状態で風浪の高まった海域を航行中、右舷後方から高波を受けて傾斜が増大し、復原力を喪失したことに因って発生したものである。

(受審人の所為)

受審人Aが、瀬渡しを行った釣客を乗せ、蓋井島から吉見漁港に帰港する第1便を発航するに当たり、天候の悪化が予想される状況で同便に乗船する予定の釣客以外の釣客が乗船することを認めた場合、最大搭載人員を厳守するなどして、乾舷の減少及び復原力の低下を生じないようにすべき注意義務があったのに、これを怠り、最大搭載人員を超えてもなんとか航行できるものと思い、乾舷の減少及び復原力の低下を生じさせたことは職務上の過失である。A受審人の所為に対しては、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、同人の一級小型船舶操縦士の業務を3箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。