

昭和56年長審第62号

遊漁船栄福丸転覆事件

言渡年月日 昭和57年4月27日

審判庁 長崎地方海難審判庁（堂田昌文、川村和夫、綱島記康）

理事官 小田雄一

損害

転覆、15名死亡、1名行方不明、2名負傷

原因

気象、海象に対する留意不十分

主文

本件転覆は、気象及び海象に対する留意が十分でなく、荒天時に敢えて出港し、航行中船体に大波を受けたことに因って発生したものである。

理由

（事実）

船種 船名 遊漁船栄福丸

総トン数 19トン

機関の種類 ディーゼル機関2個

出力 720馬力

航行区域 近海区域

ただし、長崎県男女郡島の15海里以内の水域及び隣接する沿海区域のうち長崎県五島列島から熊本県天草島、鹿児島県屋久島の各海岸より20海里以内の水域に限る。

最大搭載人員 旅客 12人

船員 4人

その他の乗組者 2人

計 18人

事件発生の年月日時刻及び場所

昭和56年2月17日午前7時23分ごろ

五島列島福江島南方

1 栄福丸建造までの経緯と船体の構造等

本船の所有者であり、また船長であったA（一級小型船舶操縦士免状受有）は、以前長崎港と五島列島福江港間の定期貨物船の運航に当たり、海運業を営んでいたところ、これを廃業して福江港を基地と

した付近海域での釣客瀬渡業務に従事しているうち、長崎港から長崎県男女群島への釣客輸送を思い立ち、Bと本船の建造契約を締結した。

こうして本船は、昭和53年4月10日起工され、同年6月5日進水し、ぎ装工事ののち諸試験が施行され、成規の検査に合格のうえ、同年8月17日に引き渡されたのであるが、これより先、建造契約時において旅客定員を34人としていたものの、運航開始後の船舶検査費の関係から、所有者の要請により、進水の1箇月ばかり前、定員の変更申請がなされ、旅客定員は12人となった。

ところで本船は、一層甲板型船であって、船体中央部よりやや前部に船橋を、その下方から船首側の甲板下に客室を、また船尾甲板下には賄室及び船員休憩室をそれぞれ有し、客室と船員休憩室との間は機関室となっていた。操舵室内には、液体磁気羅針儀、主機遠隔操縦盤、自動操舵装置、レーダー、船舶電話、SSB送受信機及びラジオなどが備えられ、同室内後部中央に客室への昇降階段が設けられており、賄室及び船員休憩室への出入口は、船尾甲板上に設けられていた。

2 釣客のあっせんとその輸送形態

A船長は、昭和53年9月ごろ栄福丸による長崎港と男女群島間の釣客輸送を開始したが、釣客の要望に応じて日帰り航海の場合と、男女群島で1泊する2日がかりの航海の場合との2形態をとることとし、いずれも長崎出港時刻を通常午前0時と定め、日帰りの場合の長崎帰港は午後9時ごろ、2日がかりの場合は午後6時ごろで、時折補助の船員を雇っていたが適任者がなく、ほとんど単独でその運航に当たり、釣客のあっせんについては、同船長が海運業経営当時からの友人であったC株式会社長崎支店倉庫課倉庫手のD（以下、D仲介人という。）に依頼し、D仲介人と長崎市内や福岡市内の各釣具店との連絡によって釣客の乗船予定日が定められていたところ、昭和55年10月ごろ長崎市内の元船町に、E連絡事務所を設けて妻を福江市から移住させ、帰港時における休息所とするかたわら、自らも釣客との連絡を行っていた。

3 本件発生時の気象と海象

昭和56年2月16日午前9時上海付近において発生した低気圧は、同日午後9時には発達して五島列島近海に達し、その後九州を横断して本州の南岸沿いを東進し、翌17日午前9時には、すでに八丈島付近に遠ざかり、中国大陸から高気圧が張り出してきたが、その張り出しは九州よりやや北にかたより、九州の南海上を気圧の谷が次々に通過する状況で、この間五島列島近海においては、かなりのしけ模様が続いており、長崎海洋气象台では、16日午後4時35分風雨・波浪注意報を発表ののち、同日午後9時30分大雨・強風・雷雨・波浪注意報に、17日午前5時35分強風・波浪注意報に、それぞれ切り替えており、同气象台、福江測候所及び女島灯台において観測された16日午後0時から17日午前12時までの天気、風向、風速はそれぞれ次表のとおりであった。

一二	九	六	一七 午前 三	一二	九	六	三	一六 午後 〇	日時	長崎 海洋 気象 台
曇	晴	曇	曇	曇	雨	雨	曇	曇	天気	
北北東	北	北北東	北	北	南南西	南南西	北	北	風向	
五・三	三・七	六・六	五・五	四・七	四・二	三・一	二・九	二・五	風速 メートル	福江 測候 所
曇	曇	曇	曇	曇	曇	曇	雨	曇	天気	
北北東	北北東	北北東	北北東	北	南	東	北北東	東北東	風向	
一一・〇	九・八	九・四	一一・三	七・四	一・二	二・二	二・〇	一・八	風速 メートル	女島 灯台
曇	曇	曇	曇	曇	雨	曇	曇	曇	天気	
北北東	北北東	北北東	北北東	北北西	西	南	南西	東南東	風向	
九・〇	一〇・〇	一四・〇	一四・二	五・〇	一五・〇	一五・〇	九・三	七・〇	風速 メートル	

また、17日午前3時から同12時までの福江島波浪（福江島西岸の三井楽町丑ノ浦郷字長崎鼻西方沖約1,500メートルの地点において観測したもの）の状況は次表のとおりであり、女島付近においては高さ2メートル前後の風浪があった。

一二	八	六	一七 午前 三	日時	福江 島波 浪
三・五	五・〇	四・八	四・三	有義波高 メートル	
五・四	八・二	七・三	六・六	最大波高 メートル	

4 栄福丸の発航前における経緯

本船は、昭和56年2月15日から2日がかりの航海を終え、翌16日午後6時ごろ定係場所としている長崎港内の元船物揚場岸壁（長崎港元船突堤灯台からほぼ北東（磁針方位、以下同じ。）約460メートル）に帰着して係留したが、そのころA船長は、天候模様を勘案し、17日午前0時に予定して

いた出港を中止することに決めていたので、岸壁に出迎えていたD仲介人とF釣具店の責任者にその旨を伝えたのち、D仲介人とともに事務所に赴いた。

D仲介人は、かねて乗船予約をしていた福岡市内のG釣具店に電話連絡をし、出港中止の旨を伝えたところ、釣客はすでに福岡を出発したとの回答を得たものの、同釣客が到着しても引き返してもらわねばならないことになるなど船長と話し合ったのち午後9時ごろ同人は事務所を出て帰宅したが、A船長は、係留中の本船の様子が気にかかり、間もなく事務所を出て見回ったところ異常がなかったので、直ちに引き返して休息していた。

しかして当時、長崎地方では、低気圧通過のため、風力4ないし5の南南西風が吹き、雷を伴う激しい降雨状態となっており、A船長は、再び船の様子が気になったので、午後10時40分ごろ事務所を出て見回りに行ったが、そのころから雨は次第に小降りとなり、天候が回復しそうな気配であったものの、その後風向は北よりに急転し、風力は一層強まる傾向にあり、前示のように気象の注意報は継続して発表されていたが、すでに岸壁に集まって待機していた釣客らの要請もあったところから、午後11時ごろ同船長は、急きょ予定を変更して出港することとし、その時刻を17日午前3時と決定のうえ、その旨をF釣具店あてに電話連絡し、同釣具店において待機中の釣客らも逐次岸壁に集まり、適宜船内に乗り込んで出港を待ち、A船長は、17日午前0時50分ごろいったん事務所にもどって休息した。

5 栄福丸発航後事件発生に至るまでの経過及び救助模様等

出港時刻が迫った昭和56年2月17日午前3時少し前、A船長は、服装などを整えて事務所を出て栄福丸に至り、午前3時30分ごろ釣客18人を乗せて前示係留岸壁を離したのち、日本冷蔵株式会社高砂営業所岸壁（長崎港旭町防波堤灯台からほぼ北東微北4分の3北約690メートル）に寄せて砕氷0.5トンを載せ、喫水不祥のまま午前4時ごろ同岸壁を発して港外に向かい、同時20分ごろ伊王島灯台を左方近距離に隔てて航過したとき、機関を19ノットばかりの全速力にかけ、針路を男女群島に向くほぼ西南西に定め、操舵を自動として進行したが、付近海域においては北北東よりの風が強吹しており、これに伴う高い波浪を右舷正横後4点ばかりの方向から船体に受けて続航中、午前7時ごろには大波による船体動揺により、客室内の長椅子に寝ている釣客が床上にころげ落ちる状況であったが、原針路、原速力のまま目的地に向かって進行するうち、同時23分ごろ笠山鼻灯台からほぼ南2分の1西18.2海里ばかりの地点において大波を受けた際、船体は瞬時にして左方に転覆した。

当時天候は曇りで、風力7の北北東風が吹き、付近には高い波浪があった。

本船転覆後間もなく、前部客室内に居た釣客の1人であるHは、操舵室を経て開放状態となっていた同室の左舷側入口から船外にもぐり出て、展張していた救命筏に乗り移り、漂流中のところ、翌18日午前9時50分ごろ通航中の富江漁業協同組合所属の勝富丸に救助され、また転覆船体は、同日午前8時12分ごろ小値賀漁業協同組合所属の広丸に発見されて福江海上保安署に通報され、その後巡視船の救助活動によって、船内からK、L、M、N、O、P、Q、R、S、T、U及びVの12名が、いずれも溺死体として収容され、のち船体が福江港に引き着けられた際、船底内で生存していたW及びXが奇跡的に救出され、両人とも低酸素脳症などの疾病のため入院加療された。

なおA船長、Y、Z及びAAの4人は行方不明となったまま、いずれもその遺体は発見されず、A船長以外の3人はのち死亡と認定され、船体は、機関及び電気系統に濡損を生じた。

(原因)

本件転覆は、栄福丸が長崎港から男女群島への釣客輸送航行中における海難であるが、同船の長崎発航前には大雨・強風・雷雨・波浪注意報が発表されており、発航時ごろは低気圧の中心が通過したばかりで、降雨はおさまっていたものの、同注意報はなお発表継続中であり、かかる状況下において、本船のような小型船が沖合に出れば、強風や高い波浪に遭遇し、極めて危険な状態にひんすることは容易に予測できたところ、そのことについての留意が十分になされないまま敢えて発航し、荒天の海域を続航するうち、船体に大波を受けたことに因って発生したものである。

(遊漁船の運航について)

近年の釣ブームにより、釣客の著しい増加が見られるとともに、釣果を楽しむのあまり、その遊漁地が遠隔化し、男女群島のような離島にまで赴く状況となっており、その輸送に当たっては、栄福丸のような小型船舶が使用されているようであるが、運航者側においては、尊い人命を預かるという認識を強く持ち、気象情報をつぶさに把握して航海の安全を期すとともに、釣客側においても遊漁地が遠隔の特殊な場所であることを考慮し、自らも気象情報の入手に努め、運航者側の判断と相まって身の安全を期すことが望ましい。

また本件においては、当時栄福丸に釣客18人が乗船しており、これは旅客定員を6人越えるものであり、そのことが本件発生の原因をなすとは認められないが、このような状況となったのは、釣客あっせんの方策が系統的でなかったことによるものと考えられ、この種の遊漁船運航に当たっては、運航者側と釣客あっせんに当たる釣具店との密接な連絡によって定員の厳守がなされるべきである。

よって主文のとおり裁決する。