

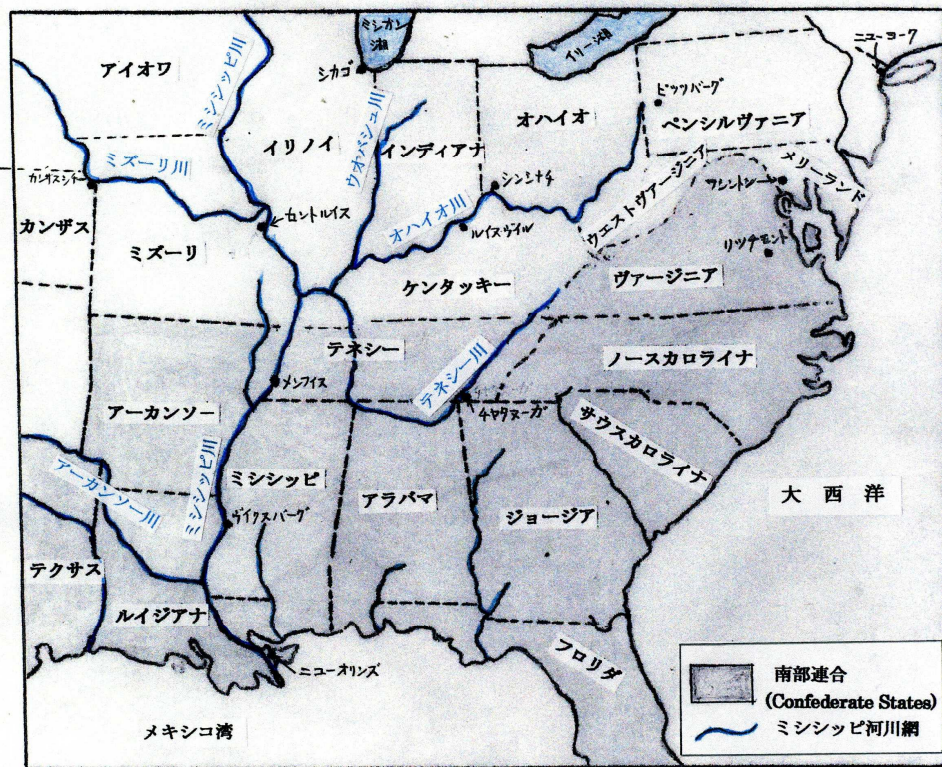
# 第1章 近代の大海難事故

## 1.1 外輪蒸気船“Sultana”爆発事故

### ミシシッピ川の外輪蒸気船

アメリカ大陸中央部を南北に縦貫してメキシコ湾に注ぐミシシッピ川と網の目状の支流、アーカンソー川、ミズーリ川、テネシー川、オハイオ川、ウオバシュ川その他の河川網は、人や物の重要な交通路であった。（第1図）参照。

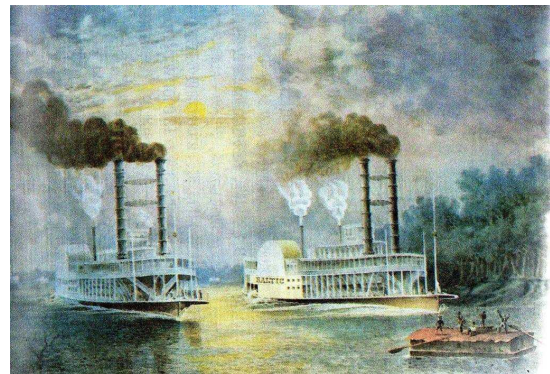
18世紀より開発された蒸気機関は船舶にも適用され、1819年には外輪蒸気船“Savannah”が大西洋を横断した。間切り航法等の操船の余地が少なく、流れに逆らった遡行の必要もある川船には蒸気船が最適で、19世紀中葉のミシシッピ流域では外輪蒸気船が多用された。鉄道網の未整備の当時、南部の綿花を北部工業地帯に運ぶ大動脈であった。



（第1図） ミシシッピ河川網

有名な Mark Twain の小説にもある様に、ミシシッピの外輪蒸気船は（第2図）の様なロマンチックな姿であったが、（第2表）に示す様にボイラーの爆発事故が多発して多くの犠牲者が出た。

蒸気機関の進歩とともにボイラーの蒸気圧も徐々に高くなったが（註1）ボイラー容器の材料である鉄材の品質が追付かなかった現象であった。鉄よりも炭素含有量が低く強靱な鋼(Steel)の実用化は1880年代となった。



（第2図）ミシシッピ外輪蒸気船

(第 2表)19世紀 ミシシッピー川 蒸気船爆発事故

発生年月	船名	犠牲者数	発生年月	船名	犠牲者数
1832年 4月	Brandy Wine	155	1855年 6月	Lexington	30
1837年 1月	Ben Sherrod	200	1859年 4月	St. Nicholas	60
1844年10月	Lucy Walker	60	1860年 6月	B.W.Lewis	40
1847年 6月	Edna	20	1860年10月	H.R.W.Hill	39
1847年12月	A.N.Johns	60	1863年 9月	City of Madison	156
1849年11月	Louisiana	86	1865年 4月	Sultana	1238
1850年 6月	G.P.Griffin	300	1866年 1月	Missouri	65

(参考) 南北戦争 1861~1865

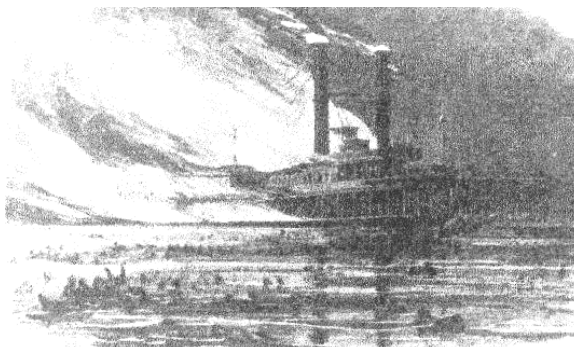
### “ Sultana ” 爆発事故

1861年に勃発した南北戦争では、北軍はミシシッピー河川網を攻め下ると同時に、河口のニューオリンズを攻略してミシシッピー川流域を制圧し、戦争の終結も近い1865年にはセントルイス・ニューオリンズ間(1200km)の定期航路も再開した。

外輪蒸気船“ Sultana ”(GT660T、L79m)は1865年1月にセントルイスを出てニューオリンズに向かったが、4基のボイラー中3基に亀裂が入り蒸気漏れを起こした。ニューオリンズで応急修理し、4月23日にセントルイスへの帰路に就いた。

“ Sultana ” の旅客定員は367名であったが、当日は南軍支配下での捕虜生活から解放された北軍兵士1500名が加わり、定員を大幅に超えていた。過剰積載状態で川を遡行する“ Sultana ”のボイラーは当然ながら過負荷の状態であった。

4月26日の夕方にメンフィスに寄港して石炭や水や食料を補給した“ Sultana ” は午後11時に出港して上流へ向かった。



(第3図) “ Sultana ” 爆発事故

翌朝午前2時頃、メンフィス市民は大爆発音に驚かされた。ボイラーの爆発の衝撃で船体は砕け散り、残存の船体の一部も炎に包まれて、遭難現場は地獄絵であった。

この事故での犠牲者数は1238名に及び、その大部分が苦難の捕虜生活から解放されて故郷へ向かう復員兵士であったのも痛ましかった。

犠牲者の数からして“ Titanic ” なみの海難(川難?)事故であったが、アメリカ国内の川船であることから、あまり海難史上の話題にはならない。

この事件を契機として翌1866年、ボイラーの安全性の検査や損害保険を業務とする最初の会社、**The Hartford Steam Boiler Inspection & Insurance Company (HSBI)**がコネチカット州のハートフォード市に設立された。同社は現在でもボイラー、原子力機器、圧力容器、原動機等のエンジニアリング、検査、保険等を業務とする会社として健在である。

頻発する爆発事故にもめげず、製錬技術や冶金学等のハード面の技術開発、HSBIの様なソフト面での工夫で、蒸気機関は船用機関の先駆けとして定着して行った。

現在の原子力発電問題も必ず打開の道はあるやに思うが。

#### (註1) ボイラーの蒸気圧

19世紀中頃の船用ボイラーの蒸気圧力はせいぜい1.5~2kg/cm<sup>2</sup>程度と思われる。

“ Titanic ”(1911年)で15kg/cm<sup>2</sup>、現在の船用主ボイラーは60kg/cm<sup>2</sup>程度。

## 1.2 遊覧船炎上 “General Slocum”

### 悲劇のピクニック

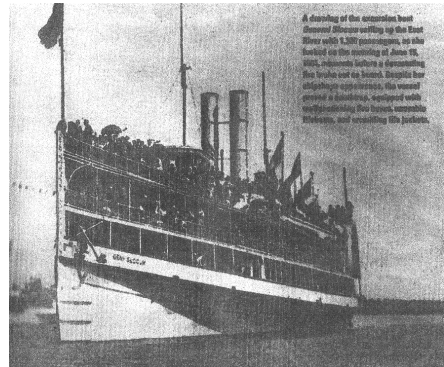
木造外輪船 “General Slocum” (600GT、L71m) はニューヨーク港のイースト河の遊覧船であった。

1904年6月15日朝、“General Slocum” はセント・マークス教会主催のピクニックに傭船され、婦女子を含むドイツ系移民の家族1600名の乗客を乗せて東三番街埠頭を離れた。目的地はイースト河の北東のロングアイランド湾であった。Schaick 船長以下24名の乗組員が乗船していたが、航海士と機関長の他は臨時雇いの未熟練者やヤコック等であった。

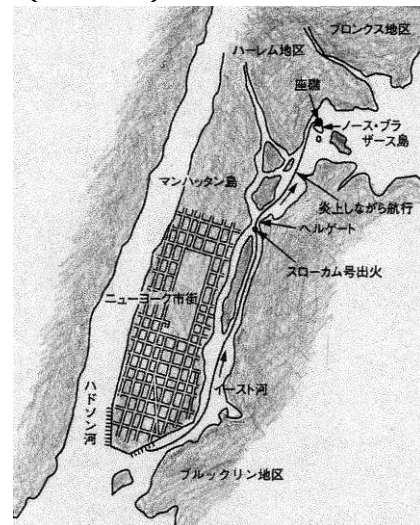
埠頭を離れてイースト河を30分遡航し、河端が最も狭いヘルゲートを通過する頃に、船首部の調理室から出火した。調理中のフライパンの油が燃え出したのが原因であった。調理員達は逃げ出し、火は食堂から客室へと燃広がり、乗客達はパニック状態となった。

両岸には石油精製所や倉庫が並んでおり、接岸は危険と判断した Schaick 船長はノース・ブラザーズ島を目標に全力前進を命じ、両岸には石油精製所や倉庫が並んでおり、接岸は危険と判断した Schaick 船長はノース・ブラザーズ島を目標に全力前進を命じた。全力航行の “General Slocum” は正面からの風を受けて災は急速に全船を焼き尽くした。

航海士は乗組員を指揮して消火を試みたが、ホースや消火栓等の消火装置は不具合、救命胴衣は穴だらけ、消火作業を諦めた航海士や船員達は船長に無断で一斉に河に飛び込みマンハッタン島へ逃亡した。ノース・ブラザーズ島の南西岸に乗り上げた “General Slocum” は、炎上しつつ船尾から沈み、焼残った乗客達も泳げぬ者が多く、溺死し、犠牲者数は1031名に達した。



(第4図) “General Slocum”

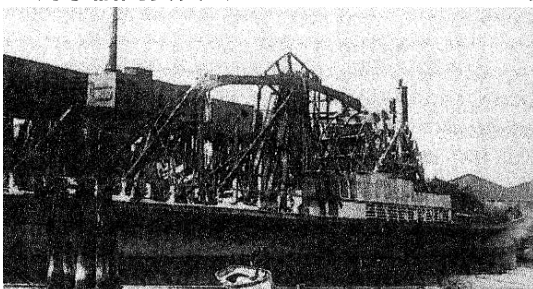


(第5図) 悲劇の航跡

### 海事諮問委員会

激怒した大統領 Theodora.Roosevelt は連邦政府に調査を命じたが、“General Slocum” は事故の10日前の連邦蒸気船検査局の定期検査に際して、検査官を買収して検査を省略して、救命や消火の設備は完備との報告書を偽造していた事実が判明した。

海事諮問委員会は “General Slocum” 炎上事件に対して下記の最終結論を出した。



(第6図) 引揚げられた残骸

- 船主 Knickelbocker 社の全役員 有罪  
(安全点検の怠慢と虚偽報告)
- 船長 Schaick 有罪  
(事故の直接責任に対する罪)
- 航海士 Flanagan 有罪  
(火災時の責任放棄と逃亡)
- 連邦蒸気船監査局検査官 有罪  
(検査の虚偽報告と収賄)

### 1.3 豪華客船“Titanic”の悲劇

1912年の豪華客船“Titanic”の衝突事故は、犠牲者の数と多彩さ、沈没に際しての数々の物語、船舶安全関連法規への影響等からして、海難史上随一の事件であるとともに、19世紀以来の華やかなヨーロッパの黄金時代の終末を告げる予兆でもあった。

#### “Titanic”建造の経緯

19世紀後半より蒸気船時代が到来し、ヨーロッパ諸国とアメリカ大陸を結ぶ幹線航路としての北大西洋定期航路が繁栄し、各汽船会社は次々と新鋭客船を投入して、その速度を競った。1840年頃より各年の最短時間で横断の船にブルーリボンが授与されていた。

Cunard社もWhite Star社もその常連の伝統ある船会社であった。19世紀末になると隆盛著しいドイツ帝国が大西洋航路でも優勢となり、1897年以来の10年間はドイツ船がブルーリボンを独占していた。ドイツ各社に反撃したいCunard社と、White Star社にアメリカのモルガン財閥の資本が入った事に危機感を抱くイギリス政府の利害が一致し、Cunard社は政府の貸付金を得て“Mauretania”“Lusitania”の姉妹船2隻を建造した(1907年)。有事の際は巡洋艦に改造出来る構造となっていた。

Cunard社に対抗してWhite Star社のBruce Ismay社長は、より巨大で豪華な姉妹船“Olympic”“Titanic”の建造を計画した。

#### “Titanic”の設計思想

1907年にIsmay社長は一流造船所Harland&Wolf社に建造を命じ、設計を開始した。ライバルのCunard船との主要目比較を(第3表)に示す。

(第3表) Lusitania 及び Titanic 性能比較

船名	造船所	建造年	主要寸法(m)		総トン数 (排水量)	機関 形式	馬力 IHP	速力 ノット	水密隔壁
			船長 x 線幅 x 船深						
Lusitania	Clydebank Works	1907	230.3 x 26.7 x 18.2		30,822T (44,060T)	タービン	70,000	25.5	横隔壁 & 縦隔壁
Titanic	Harland & Wolf	1911	257.6 x 27.9 x 19.5		45,000T (60,000T)	レシプロ & タービン	46,000	21.0	横隔壁

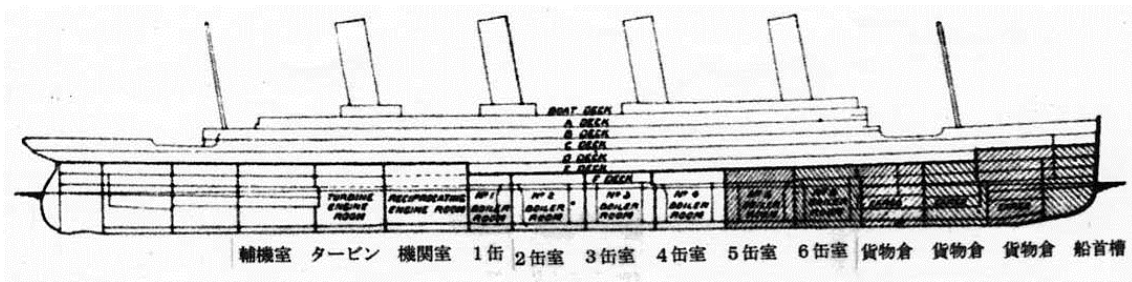
“Titanic”クラスは“Lusitania”クラスに比較して速力よりも豪華性と運航採算に重点を置いていた。大型化による余裕のある居住空間、より小型の機関による燃料消費量の減少を図った。主機関は新機軸ではあるが実績の少ない蒸気タービンを主力とせず、従来型の三段膨張レシプロ機関を主力とし、その排気でタービンを廻す複合方式を採用した。従ってプロペラは3軸となった。

船体は16の水密区画に区切られ、どの2区画に浸水しても船は沈まず、前部の4区画に浸水しても浮いている計算で、不沈船と称されていた。ただし軍艦へ改造の可能性のある“Lusitania”が設置していた縦隔壁は設置していなかった。

後で問題になる救命ボートの数については、当時のBOT(英国商務省)の規則に拠れば1万トン以上の船では16隻の救命ボートの設置が義務づけられていた。これは“Titanic”の様な4万トンを越える大型船の乗客や乗組員の総数には足りないのは明白であった。(“Titanic”の場合、乗客のみで定員2435名、救命ボート定員1178名)

当時のコンセプトとしては、1万トンを越える様な大型船が瞬時に沈む事は無く、事故の場合に救助船へのフェリー・ボートとして乗客を移動させる目的が主であった。無線電信機普及もあり、交通の頻繁な大西洋では救助船はすぐ駆けつける筈であった。

旅客定員は一等船客 735 名、二等船客 674 名、三等船客 1026 名であったが、当時の階級差別の世情を反映し、一等船客と三等船客の待遇には格段の差があった。

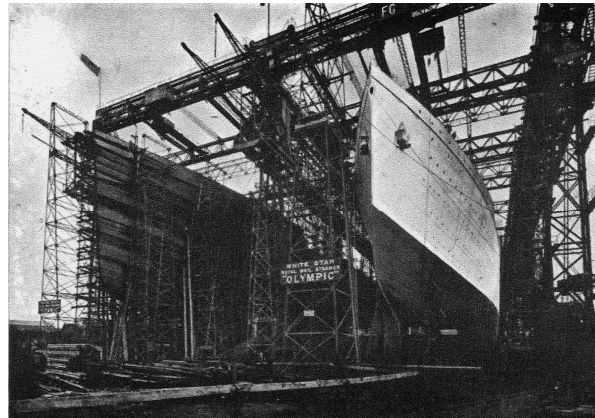


(第7図) “Titanic” 水密区画図 (斜線部は衝突時の浸水区画)

### “Titanic” の建造

“Olympic” と “Titanic” の姉妹船は Harland & Wolf 社の Queens Island 造船所の第 2 船台と第 3 船台で並行して建造された。同造船所はガントリークレーンを備えた最新設備の造船所であった。“Titanic” は 1909 年 3 月 31 日に起工、3 年の工期を費やし 1912 年 3 月に完成した。同型船 “Olympic” は 1 年早く就航していた。

“Titanic” の船体の建造に使用されたリベット総数は 300 万本に及び、他船の建造も多忙で、此の時期の造船所の作業員総数は 14,000 人に達した。



(第8図)

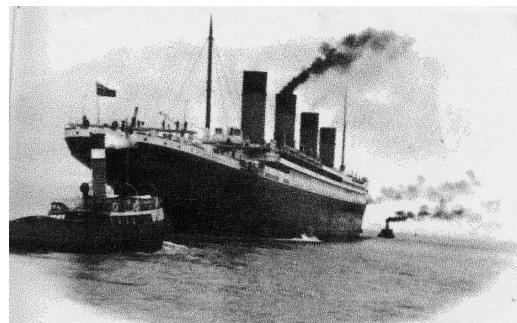
ガントリー付き船台上で並行建造中の “Olympic”(右) と “Titanic”(左)

### 処女航海に於ける衝突事故

1912 年 4 月 10 日、史上最大の客船 “Titanic” はサザンプトンよりニューヨークへの処女航海に出航した。北フランスのシェルブール港に寄港した後に、南アイルランドのクイーンズ・タウンで最後の乗客を積み、乗客 1316 名、乗組員 885 名の計 2201 名となった。乗客には多くの政治家や富豪等の社交界の名士が含まれていた。(註 2)

船長は老練な Edward J. Smith 船長 62 才で、この航海を最後に引退する予定であった。更に、White Star 社の会長 Bruce Ismay と設計を担当した造船技師 Thomas Andrews も同乗していた。4 月 11 日にクイーンズ・タウンを出航した船は 3 日間平穏な航海を続けた。速度は設計速度を上回る 22 ノットが出ていた。

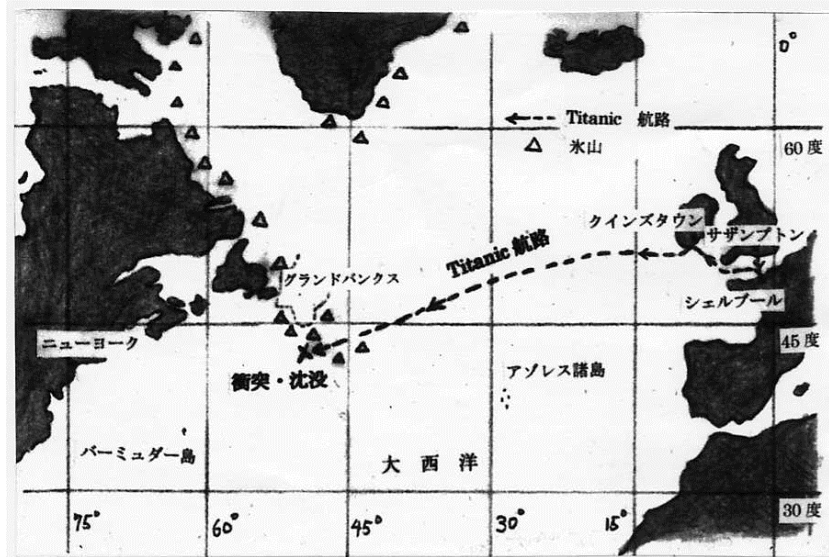
14 日早朝、Cunard 社の汽船 “Caronia” から 「北緯 42 度、東経 50 度付近に流氷あり」との無線電信が入った。その後他船からの流氷警報を頻繁に受信した。暖冬の為か流氷原が例年よりも南下して定期航路路線に達していた。警報は直ちに船橋へ上げられたが、Smith 船長も Ismay 会長も無関心の様子であった。船長は針路を少し南へ換えたが速度は落とさなかった。



(第9図) 出航する “Titanic”

同日夜の午後 11 時頃、ボストンに向け西航中のレイナンド社の貨物船“ Californian “の通信士 C.Evans は「本船流氷に阻まれ停船中」と通報しようとしたが、“ Titanic “の無線電信室は乗客の普通電報の発信に忙殺されており、通信士 J.Fillips は「Keep out! 」と言って交信を拒絶した。いつまで待っても送信出来ず Evans は怒って 11 時 30 分頃に通信室を閉じて寝てしまった。後述するが、これが悲劇の一つの要因となった。

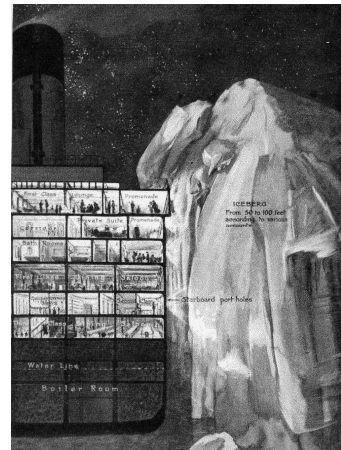
(第 10 図)  
“ Titanic ”  
航路図  
(印は流氷)



“ Titanic ”は新月だが快晴の穏やかな海を航海していたが、11 時 40 分前部マスト上の見張員は前方真正面に冰山を発見し警鐘を乱打し「真正面に冰山! 」と船橋に電話した。冰山の位置は前方 450 m 程度と後で逆算されたが、海面が静かで冰山の全面に白波が立っていなかった事が発見を遅らせた。見張員が双眼鏡を携行していなかった事実もあるが、発見時期には影響は無かっであろうと言われている。船橋上の当直 W.Maldoch 一等航海士は直ちに「取り舵(左舵)一杯、後進全速」を命じた。冰山は船首右舷側を擦って通過しつつ船首部に亀裂を生じさせた。ガリガリと擦る音がしたが巨船への衝撃は小さく、大部分の乗客は気付かなかった。北緯 41 度 46 分、西経 50 度 14 分の位置であった。

直ちに Smith 船長は損害の状況調査を命じ、その結果船首より第 5 ボイラー室迄確実に浸水、第 6 ボイラー室も危ないとの報告を得た。造船技師 Andrews は 6 区画に浸水した状態では 1 時間半後に沈没すると診断した。(第 7 図) 参照。  
(結果論であるが、“ Titanic ”が舵を切らずに直進して冰山に正面衝突しておれば、浸水区画は船首部の 3 区画程度に留まり、沈没は免れたとも云われている。)

Smith 船長は救命艇の降下準備と乗客の誘導を命じた後、自ら無線室に駆けつけ無線士に救難信号 SOS の発信を命じた。4 月 15 日 0 時 15 分であった。この救難信号に应答した船は Cunard 社の客船“ Carpathia ”(距離 58 哩)、ドイツ国籍の“ Frankfurt ”(距離 140 哩)、姉妹船“ Olympic ”(距離 430 海里)等で、直ちに救援に向かった。最短距離の“ Californian ”(距離 9 哩)は“ Titanic ”の灯火が目視出来る距離であったが、前述の様に通信士は寝てしまって应答せず、“ Titanic ”が発射したロケット信号を見ても Lord 船長は反応しなかった。後で Lord 船長は非難される事となる。  
(更に近くに、あざらし密漁船“ Samson ”がいた事が 60 年後に船長の遺言で判明した。)

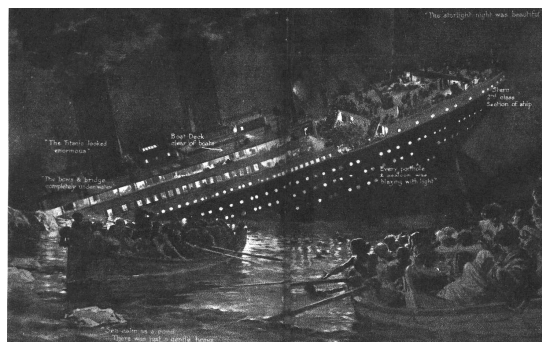


(第 11 図) 衝突状況

0 時 45 分頃から救命艇の降下が始まり、乗船順位は先ず婦女子、次ぎに等級順、最後が乗組員であったが、救命艇降下訓練もした事は無く、かなり無秩序であった。また降下の

際の落下を怖れて救命艇を満載にしなかった事もあり、収容人数は艇の定員を大幅に下回った。海面に降りた救命艇の多くは空席があるにも係わらず一目散に漕ぎ去り、引き返して救助に当たった艇は僅かであった。

午前2時20分“Titanic”は船首から沈没を始め遂に全没した。氷山に衝突して2時間40分後であった。



沈没直前の数々の英雄的物語や悲劇等は他（第12図）“Titanic”沈没（想像画）書に譲るとしても、最後の瞬間まで発電機を動かして灯火を消さなかった機関部員や、傾き行く甲板上で最後まで演奏を続けて乗客を励ました本船専属の楽団の行為（真偽には疑問もある様だが）は海員魂の発露として記憶すべきであろう。

午前4時頃遭難現場に到着した“Carpathia”が漂流中の救命艇から711名の生存者を收容した。Smith船長もIsmay会長も生存していたが、両者とも辛い生涯を送る事となる。犠牲者は1490名となった。生存者の比率は一等船客62.5%、二等船客41.4%、三等船客25.2%、乗組員24%であった。性別に見た生存比率は成人女性74.4%、成人男性20.3%、子供52.3%であった。

### “Titanic”海難事件の波紋

本海難事件に関する海難調査委員会の結論を要約すると、「船長は流氷の報告を受けていながら全速力で航走したが、従来から北大西洋航路の定期船では流氷があっても減速しない事が習慣となっており、Smith船長の責任は問わない。今後はこの様な場合には減速するか針路を変える事を規定化する必要がある。」であった。

更に旅客船は船のトン数や船体構造の如何に係わらず乗客全員を收容出来る数の救命艇を装備すべき事、全ての外航船に無線機の装備し24時間勤務態勢とする事等を答申し、後に答申に沿って法制化された。氷山の監視に就いては国際氷山観測及び哨戒委員会を設置し、実務は米国沿岸警備隊が受け持つ事となった。

### 80年後の事実

近年の深海探査技術の発展は目覚ましいものがあるが、1985年9月には英・仏合同のチームが、ソナーやビデオカメラを設置したロボット潜水艇を使用して、“Titanic”の沈没船体を発見した。沈没直前に二つに割れた事実が判明した。氷山擦過による亀裂は想像よりも小さい事も判明した。

1998年には米英仏等の協同チームが有人潜水艇により、遺品の一部を收拾し使用鋼材の試片の採集にも成功した。沈没の直接原因は衝突の衝撃によりリベットが破断し外板が外れたものと判定された。リベットや外板の化学分析により、低温脆性破壊に弱い鋼材が使用されている事実が判明したが、当時の製鋼技術水準からすれば当然であろう。

“Titanic”の船体の一部や遺品の引き揚げを促進するか、あるいは海底の墓標として現状を維持すべきかに就いて意見が分かれているが、筆者は海難史の記念碑としても、犠牲者の神聖な墓標としても現状維持に留めるべきと思う。

（註2）乗船人員数は2208名、2228名等の記録があるが、海難調査委員会報告の数字を採用。

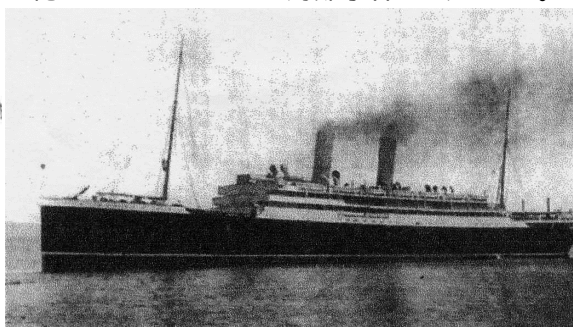
## 1.4 セントローレンス河口の衝突事故

### 客船 “Empress of Ireland”

“Titanic” 事件から2年後の1914年、カナディアン・パシフィック社（CPR）の定期客船 “Empress of Ireland”（14,000T）がセントローレンス河口で他船と衝突沈没した。乗客の犠牲者数としては“Titanic” 事件を凌ぎ、総犠牲者数でも“Titanic” に次ぐ大海難事件であったが、リパプールとケベック間の地味な定期航路で話題性に富む乗客も少なく、2ヶ月後に勃発した第一次世界大戦の大事件に隠されて忘れられた海難事件と云われる。



(第13図) セントローレンス河口  
(大内健二「海難の世界史」より転載)

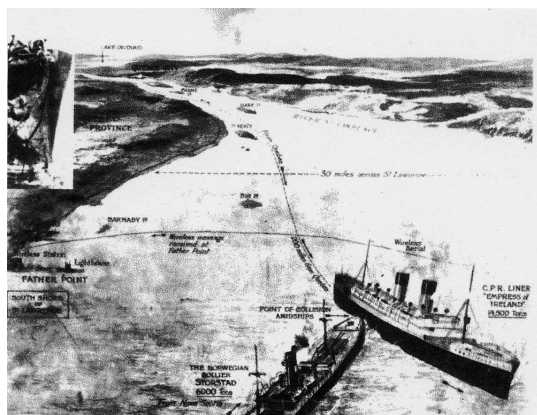


(第14図) “Empress of Ireland”

### 霧の中の衝突事故

5月28日の夕刻午後4時、“Empress of Ireland” は乗客1057名（1<sup>st</sup>87、2<sup>nd</sup>253、3<sup>rd</sup>717）と乗組員420名と貨物1000Tを積んで、カナダのケベックを出航した。

翌29日の深夜1時にファザーポイント（第13図）でパイロットを降ろした後に、



(第15図) 両船衝突の状態

(上側 “Empress of Ireland”)

(即ち “E.of Ireland” が “Storstad” の左舷を通過) と思った。更なる安全を期して船を20度右へ変針させるとともに、就寝中の船長 T.Andersen を船橋へ呼んだ。その時、突然セントローレンス水路名物の霧が突然発生し視界はゼロに近くなったが、両船はそのままの針路で航行した。

午前1時40分 “E of Ireland” の Kendall 船長は右舷前方の至近距離の霧の中を直進して来る船を発見し、直ちに汽笛吹奏と後進全速を命じた。1分遅れて1時41分 “Storstad” の方も前方の “E of Ireland” に気が付き、Andersen 船長も後進全速を命じた。

両船共かなりの高速であった為に咄嗟の操船も間に合わず、1時45分頃 “Storstad” の船首が “E of Ireland” の右舷喫水線付近に突き刺さった。“Storstad” は氷海の航行を考慮

セントローレンス湾に向けて徐々に増速しつつ設定航路へ進んだ。午前1時26分 C.H.Kendall 船長は右舷前方に対向船の灯火を認めた。対向船はノルウェー貨物船 “Storstad” (6000t) で、1万Tの石炭を積んでケベックへ向かう途中で、パイロット乗船の為ファザーポイントに立ち寄る直前であった。

狭水路に限らず船舶は右側通行に決まっているが、Kendall 船長はこのまま進んでも対向船の針路を横断出来ると判断し増速した。

一方 “Storstad” の一等航海士は航行規則から判断して相手は当然右に針路を変える筈



した砕氷構造の頑丈な船首であった為に、“E of Ireland”の舷側を深々と切り裂いてしまった。更に不運なのは後進全速状態で衝突した“Storstad”が衝突直後に“E of Ireland”の船体から離脱した為に、破孔から大量の水が“E of Ireland”に流れ込んだ事であった。

Kendall 船長は救命艇降下を命じ、救難信号も発信出来たが、“E of Ireland”はたちまち右舷に傾き、衝突から10分後には横倒しとなり、更に4分後には船体は完全に水没してしまった。真夜中の出来事であったので大部分の乗客や非番中の乗組員が就寝中であったし、出航第一夜で乗客達は船内の交通にも不案内であった為に短時間の脱出は困難となり、船と運命を共にした乗客が多かった。

“E of Ireland”が降ろし得た一部の救命艇、“Storstad”の全救命艇、ファザーポイントから駆け付けた数隻の救命艇が救助に全力を挙げたが、濃霧の影響もあり作業は難航した。犠牲者の総数は乗客840名(犠牲率79%)、乗組員172名、総数1012名であり、乗客に就いては“Titanic”海難や、1年後の“Lusitania”撃沈事件をも上回る犠牲者数となった。貨物船“Storstad”の方にも20名の犠牲者が出た。

## 二つの海難法廷

カナダに於ける海難法廷では、“E of Ireland”側に就いて退避義務違反と停船規則違反、“Storstad”側に就いては航路規則違反と停船規則違反が問われ、激しい論戦が交わされた。双方とも責はあるが“Storstad”の方がより責が重い判決となった。

ノルウェー側は満足せず、自国で別の海難法廷を開催し、“Empress of Ireland”側に責がある判決を下したと云われる。

狭水海域に於ける衝突事故は海難史上の例も多いが、“Titanic”の姉妹船“Olympic”も1911年にサザンブトン水路で軽巡洋艦“Hawke”との衝突事故を起こしている。

“Empress of Ireland”の大事故は典型的な対航船同士の衝突事故である。筆者は操船に就いては素人である故に論評する能力に欠けるが、昭和63年(1988)浦賀水道で起きた潜水艦“なだしお”と釣り船“富士丸”との衝突事件(註3)を想起させる。

船舶の右側通行の原則からすれば“E of Ireland”に責がある様にも思うが、各種の周辺事情により一概にも言えぬのであろう。

### (註3) 潜水艦“なだしお”衝突事故

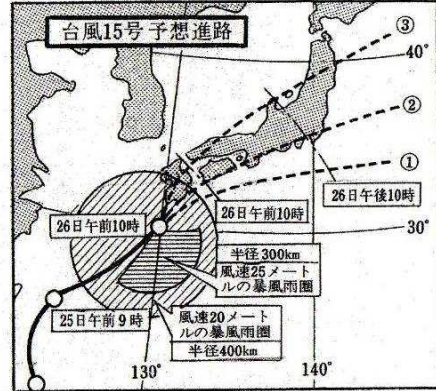
1988年(昭和63)7月23日、東京湾浦賀水道で海上自衛隊潜水艦“なだしお”(2,200T)と釣り船“第一富士丸”(154T)が衝突し、“第一富士丸”は轟沈して乗客30人が死亡した。海難審判では事故の主因は“なだしお”側にあるとしたが、“第一富士丸”側も定員過剰や救命胴衣不着用の過失もあった。横浜地裁は“なだしお”艦長、“第一富士丸”船長とも執行猶予付の禁固刑に処した。

# 15 青函連絡船“洞爺丸”の遭難

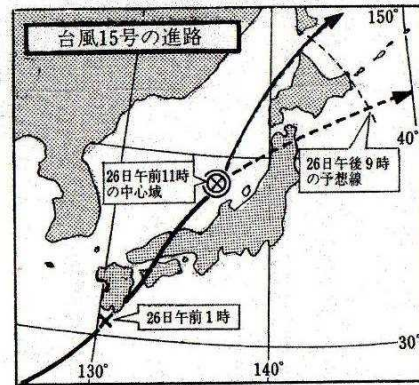
## 異常台風15号とその被害

毎年秋に来襲する台風で津軽海峡に影響を及ぼす迄に北上する台風は全体の10%程度であり、津軽海峡が台風の右半円(危険暴風域)に入るのは1~2%であった。

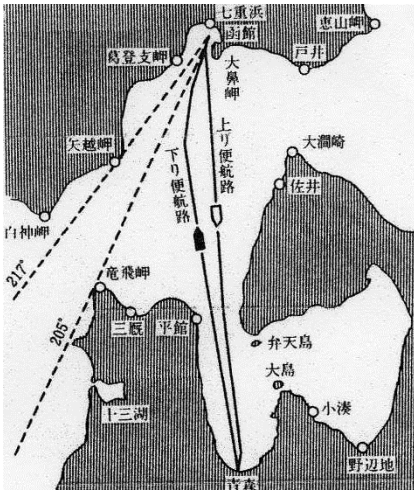
昭和29年(1954)9月26日の午前1時過ぎに九州南端に上陸した台風15号も26日朝の予報では日本列島を縦断の後、三陸方面へ抜けるものとしていた。しかし26日午前9時頃日本海へ出た台風は、発達しつつ速度を落として北上を続けて夕刻に津軽海峡を直撃した。函館湾は台風の右半円に入り、函館湾口が日本海方面に開かれている地形も影響し、青函連絡船に甚大な被害を与えた。



台風15号の予想進路  
(9月26日朝日新聞朝刊より)



台風15号の進路  
(9月26日朝日新聞夕刊より)

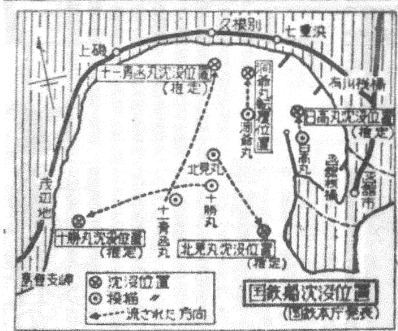


(第16-1図) 青函連絡船航路

(第16-2図) 台風15号進路

未だテレビが普及していない時代であり、事件の第一報は26日の新聞夕刊に報じられた。5隻の青函連絡船が沈んだが、中でも“洞爺丸”は乗船者1314名中1155名が犠牲となり、“Titanic”に次ぐ大海難事件となった。特に乗船者中の犠牲者数率は87%強に及び、“Titanic”や“Empress of Ireland”の60~70%を凌ぐ大災害であった。

船名	犠牲者数	救助人数
洞爺丸	1,155	159
第11青函丸	90	0
北見丸	70	0
日高丸	66	20
十勝丸	59	17

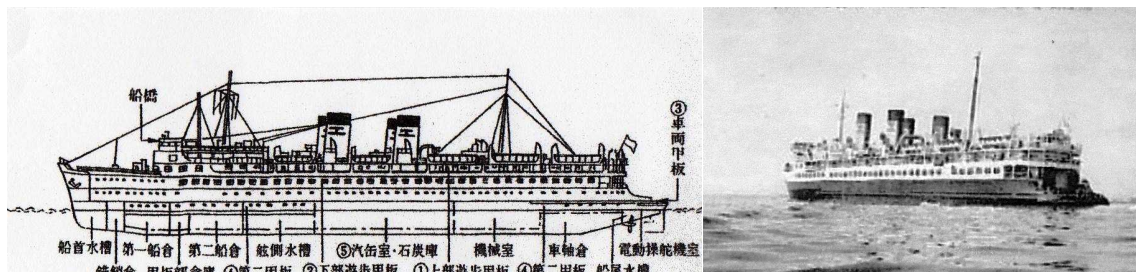


(第17図) 9月27日、朝日新聞夕刊

## 新鋭連絡船“洞爺丸”

太平洋戦争末期に壊滅した青函連絡船隊の再建計画として、昭和23年(1947)に就航した“洞爺丸”(三菱・神戸建造)は、4337GT、船長113.2m、乗客定員1209名、積載車輛19輛の当時としては豪華な連絡船で、商船としては初のレーダーも装備した。

遭難の1ヶ月程前の昭和29年8月には、北海道国体に臨席される昭和天皇皇后両陛下の御召船になる栄誉にも輝く、国鉄青函連絡船隊の旗艦的存在の船であった。



(第18-1図)“洞爺丸”配置図及び絵葉書

“洞爺丸”の近藤船長は船長経歴13年で操船技術抜群の定評があり、「天気屋」と渾名されるほど気象に関心の深い人物であった。

### “洞爺丸”の出航と遭難

9月26日正午のニュースは「台風15号は今日の夕方奥羽地方北部から北海道に達する見込み」とあった。函館地方は昼前から風速15mの東風と豪雨であった。

- 11.05 “洞爺丸”青森港より函館港着。函館港出航予定は14.40
- 14.40 先に出航した“第11青函丸”が気象通報により函館港へ引き返し、その乗客(米軍兵士、家族等)の“洞爺丸”移乗の為、定時出航出来ず。
- 15.10 出航しようとしたが停電(2分間)の為、船尾のタラップが上がらず。近藤船長は「本船テケミ」(天候険悪出航見合わせ)を発令。乗客は船内待機。
- 17.30 雨が止み青空が見えた。船長は台風の目に入ったと判断。実はこの晴天は閉塞前線(註4)に起因し、台風は速度を落とし未だ西方日本海にあった。
- 18.39 台風は去りつつあると判断し、“洞爺丸”は定刻を4時間遅れて出航。
- 19.01 風速40mの強風の為、航行を中止し防波堤の外側1500m地点で投錨。
- 20.30 船尾開口部(第19図)より車輛甲板へ浸水し、滞水が機関室へ浸水。
- 22.12 「両エンジン不良のため漂流中」 風圧(風速50m以上)で走錨始まる。
- 22.26 七重浜沖1000m地点で座礁、右舷に30度傾斜。SOS発信。
- 22.43 転覆、沈没(七重浜沖700m、水深8m)



(第18-2図)

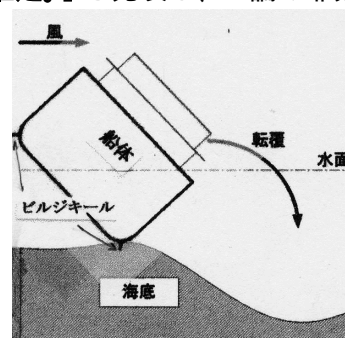
運命の函館出港  
(住吉恭一画)

## “洞爺丸”事故の原因と海難審判

大惨事の翌27日、国鉄当局は「災害は不可抗力によると推定。」と発表し、世論の非難を浴びた。

大事故の原因や問題点が次々と浮き彫りにされた。東大の水槽実験により、車輦甲板への滞水は事件当夜の海象（波高6m、波周期9秒）に同期して起こる滞留現象と判明した。

機関室や缶室への浸水で主機関が止まった“洞爺丸”は走錨しつつ七里浜方面へ流された。七里浜の遠浅の海底の砂には台風の影響による波動により、数条の大きな畝状の起伏が出来ていたが、転覆の直接原因は、右舷ビルジキールが海底の畝部につきさり、一点支持の不安定な船体に大波が来襲し



（第19図）転覆の機構

て、転覆したものと判明した。近藤船長の出航決断の妥当性に就いて議論が分かれたが、鉄道ダイヤと連結して運航されている連絡船の宿命として、運航時間優先の傾向があったのは否み得ない。また国鉄の現場軽視の風潮も問題となった。新鋭船“洞爺丸”の性能への過信もあったと思われる。

気象情報に就いては15号台風は異常台風で、津軽海峡西側海域で停滞し発達するとは誰も予想不能であった。函館海洋気象台でも閉塞前線を台風の目と誤認していた。

昭和30年（1955）函館地方海難審判庁で「洞爺丸海難審判判決」が申し渡された。

主文「本件遭難は洞爺丸船長の運航に関する業務上の過失に起因し発生したものであるが、本船の船体構造および青函連絡船の運航管理が適当でなかったこともその一因である。指定海難関係人十河信二（国鉄総裁）に対して勧告する。」

中央気象台長、函館海洋気象台長、青函鉄道管理局長への勧告は見送られた。

勧告に沿って以後の船は車輦甲板後部開口部に水密扉の設置、復元力の増大等の改善が行われた。運航管理面では異常気象時の出航は青函管理局と船長の合議事項とされた。

“洞爺丸”遭難の教訓により中央気象台は気象庁として再編強化された（昭和31年）。昭和63年（1988）青函トンネルの完成により、青函連絡船は80年の歴史を閉じた。

### 運命の岐路

大惨事は種々な異聞を輩出したが、偶然により生死が分かれた例も多かった。

数度に亘る出港延期に嫌気を感じて、テケミ中に50余名の乗客が下船して死を免れたが、トラップの故障中に車両甲板から岸壁に飛び降りた連中もあり、遭難者の特定の支障となった。葬式準備中の家族の元へ、湯の川温泉に宿泊中の本人からの電話が届いた例もあった。

国鉄は予備船員をプールして、休暇を取った船員を補充していたが、遭難当日に予定された“洞爺丸”対“羊蹄丸”の野球試合の為に休暇を取った選手の船員達は難を逃れた。

その反面、出航を諦めて引き返した“第11青函丸”から“洞爺丸”に移乗した米軍兵士達57名中の生存者は1名のみで、帰国を前にした気の毒な災難であった。

遭難した5隻の船の高級船員（船長、機関長、通信長、事務長、一等航海士、一等機関士）は一人も生還しなかった。“洞爺丸”の近藤船長の遺体は遭難の7日後に揚がったが、救命胴衣は装着せず、左手に双眼鏡を握っていた。当時の日本の海員魂を物語るものである。

国鉄は翌昭和30年にも、宇高連絡船“紫雲丸”（播磨造船建造）の衝突事故で修学旅行生を含む犠牲者数168名の惨事を惹き起こした。

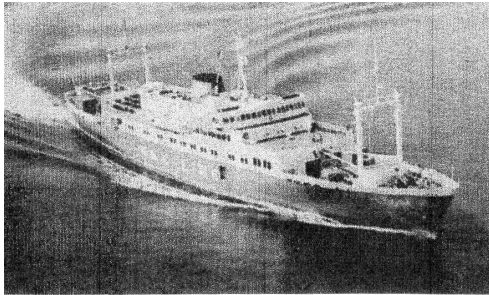
（註4）閉塞前線；先行の温暖前線に寒冷前線が追い付き不連続面を生じ天気が急変する。

## 1.6 史上最悪の海難 “Doña Paz”

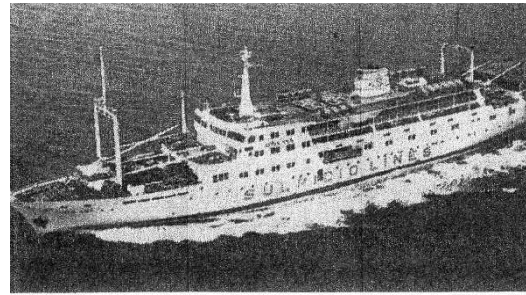
### 小型客船 “Doña Paz”の来歴

フィリピン共和国は無数の島々から成る島国であるが、第二次大戦終了後に独立国となり、国内が安定すると海上交通網の整備が急務となり、1970年代には手っ取り早い手段として日本から中古の中型客船の購入が盛んであった。

フィリピンの海運会社 **Sulpicio Line** は1976年に琉球海運・沖縄航路の“ひめゆり丸”（2640GT、旅客532名、尾道造船建造）を購入し、“Don Sulpicio”と改名して国内航路に就航させが、就航3年後に失火により全焼した。Sulpicio Line は更に同船を蘇生・改造し大きな居住区画を乗せ旅客定員1518名の“Doña Paz”と改名してマニラ・レイテ島間の定期航路に就航させた。



(第20図) “ひめゆり丸”



(第21図) “Doña Paz”

### 衝突・炎上による大惨事

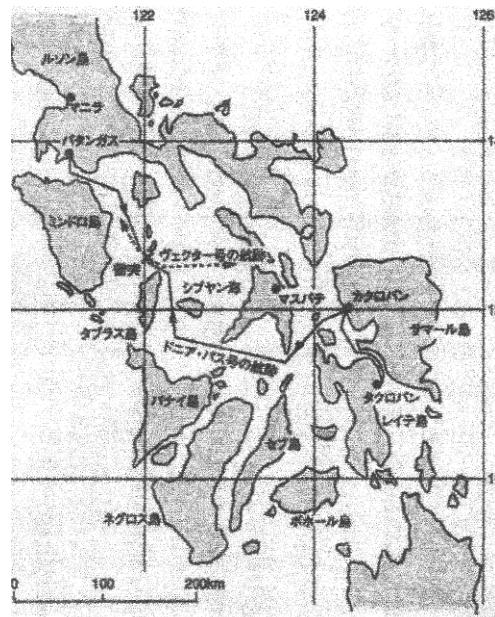
1987年12月20日朝 “Doña Paz” は乗客約1300名でレイテ島タクロバンを出港の後、サマル島カタロバンに寄港し、クリスマス休暇でマニラに向かう多くの乗客を乗せた。当時のフィリピン国内航路の常とし旅客定員は有名無実で乗船名簿も不確であったが、旅客総数は4000名以上で、船内は超満員で立錐の余地もない状態であった。

12月20日午後3時にシブヤン海に入った “Doña Paz” は北西に進み、午後9時半頃にタブラス海峡に入ったが、海上は時化模様で月明かりは無く闇夜に近かった。午後10時頃にガソリンを満載して反航する小型石油タンカー “Victor” (650GT) と衝突し、2隻の船は全船火達磨となった。

両船ともに生存者は少なく、運行責任者の高級船員も全滅し、衝突前後の経緯は推測するのみであるが、“Victor” は衝突の衝撃で船体が裂けて、積荷のガソリンに引火して爆発、“Doña Paz” もガソリンを浴びて瞬時に燃え上がったものと思われる、両船とも救難信号を発していない。

付近を航行中の船が駆け付けたが、翌日も荒天の為に炎上する両船に近付けない間に、両船とも燃え尽き、収容遺体は僅か250体のみであった。僅かに “Doña Paz” の乗客22名と “Victor” の船員2名、合計24名が救助された。

Sulpicio Line は “Doña Paz” 海難事故の犠牲者数を4375名と公表したが、正確な乗船名簿も無く、信憑性に欠ける数字である。



(第22図) “Doña Paz” の航跡