

昭和24年第134号

汽船青葉丸遭難事件

言渡年月日 昭和26年9月7日

審判庁 神戸地方海難審判庁（増田、木村、椎原、参審員徳永、松平）

理事官 中沢佐久三

損害

船体沈没、旅客69名乗組員19名死亡、旅客28名乗組員25名行方不明

原因

不可抗力（デラ台風）

主文

本件遭難は、汽船青葉丸が予報と著しく相違した進路をとったデラ台風に遭遇したことに基因して発生したものである。

理由

（事実）

船種 船名 汽船青葉丸

総トン数 599トン

船質 鋼

機関の種類・数 往復動3聯成汽機2個

推進器の種類・数 螺旋推進器2個

船級及び航行区域 第3級軽構船、沿海区域

船舶の用途 貨客船

造船者 A株式会社泉州工場

進水年月 昭和22年12月

完成引渡年月 昭和23年3月

完成傾斜試験成績

項目	軽荷状態	満載状態
排水量（珎）	510.54	682.41
前部喫水（メートル）	1.603	2.491
後部喫水（メートル）	2.654	2.863
平均喫水（メートル）	2.129	2.677
トリム（メートル）	1.051（船尾）	0.372（船尾）
KM（メートル）	4.180	3.765

KG (メートル)	3. 4 3 1	3. 1 8 3
GM (メートル)	0. 7 4 9	0. 5 8 2
乾舷の高さ (メートル)	1. 6 2 1	1. 0 7 3
最大GZ (メートル)	0. 3 1 0	0. 2 1 0
最大GZを与える角度	29度	25度
GZ消滅角度	45度	43度
同上角度迄の動的復原挺 (メートル)	0. 1 4 9	0. 0 9 6

風圧面積及び水中側面積

項 目	軽荷状態	満載状態
風圧側面積m ²	3 0 1. 0	2 7 5. 0
水中側面積m ²	1 0 2. 5	1 2 8. 5
同 比	2. 9 3	2. 1 4

事件発生の年月日時刻及び場所

昭和24年6月21日午前3時30分ころ

内海周防灘

青葉丸は、A株式会社が戦事中、自家用引船として計画建造に着手し、船体工事の約60パーセント外殻板張り方終り進捗にして終戦をむかえ工事中止となっていたものを昭和21年末B株式会社の注文により、これを小型貨客船に製作替し、船台にあった船体をその中央にて切断して、之を約20メートル引延し、船首楼甲板、遊歩甲板、短艇甲板、船室を新設し、前後に倉口を設け、上甲板下を貨物倉となし、揚貨装置を、併置したものであって、固定バラストとして、フェロメント合計25キロトンを助骨番号54乃至70及び12より26間の船底助骨間に、各その半量を配置し、昭和23年2月18日、近畿海運局の第1回定期検査を、又、同年8月16日、日本海事協会の入級検査を受けたものである。本船は、今治、高浜と、関門港間の貨客輸送に就航していたが、昭和24年6月20日午後7時30分ころ今治から高浜に入港した。当時天候は、弱雨で風なく、海上は平穏であったがデラ台風が内地に接近しつつある警報を受けていたので、船長Cは続航するや否やを決するにあたって、その進路状況を確認する必要を感じたので、直ちに、松山測候所に照会したところ、台風は奄美大島付近にあり、土佐沖を経て、伊豆半島方面に向け進行する中心付近では風速40メートル同日午後12時ころ、姫島付近においては、風速10乃至15メートルの北西風が吹くであろうとの報告を得たので、船内幹部及び代理店員と協議検討した上、出港することに決し、旅客合計99人（内身許不明6人）貨物8トンを搭載したまま、船首2.30メートル船尾2.90メートルの喫水で同9時、関門港に向け、高浜を発した。その後の状況について、船長以下当時の運航責任者が全部死亡、又は、行方不明となっているため、確認することが出来ないが、後述する諸証拠により推定するに、高浜を発航するや、機関を1時間10海里ばかりの全速力にかけ、やがて、伊予灘掃海水路に入り、折柄吹きはじめた東北東の軟風を船尾に受けて進航し、同12時ころ屋島灯台を通過したが、そのころから風力は急に増勢して強風となり波浪これに伴って高まり、之に加うるに豪雨となって展望不良となった。その後風浪は次第に増大するとともに風向は右方に回り、翌21日午前2時ころには、東に転じた。姫島灯台通過は同時30分ころと推定

されるが、このころ船長は、いよいよ台風の接近せることを感じ、総員を配置につかせ、万一を憂慮して、旅客に救命胴衣を配布した。姫島通過後の針路については、船体の沈没位置が掃海水路から約4海里も南方に偏在している点から、

- 1、風浪の関係上、周防灘掃海水路に沿う針路を保持することが出来ず西（磁針方位）に向けスカッディングしたものか、
- 2、針路はそのままであったが、風圧と台風による異常の潮流のため、船位がかくも偏寄されたもの
- 3、D及びEの両証人が午前3時ころ、急に船体の横動が大きくなったと供述している点から同時ころ船長は風向が次第に南方に変わるので国東半島のかげに避泊する目的で、かなり、大角度に船首を左転して進航したものか

の三様に考えられる。

沈没時刻は同時30分ころで折柄の東南東の激風と高浪を左舷正横に受け、瞬時にして横転沈没したものであって、何が故に風浪を左舷正横に受けるようになったかについては、確証はないが潜水夫の報告により舵のクオード・ランドが左舷に約15度偏したまま船首が東方に向き沈没している点から船長は風浪を船尾に受けることが危険となったので、船首を風浪にたてるため左舵を命じ左回頭中であつたのではないかと推察される。

当時天候は曇天にして東南東の激風吹き風速30メートル以上に達し、波浪高く潮候は、張潮の末期であつた。

船体はその後搜索の結果、同年11月6日、姫島西端三ツ石鼻から略真方位280度11海里半の地点に船首を東方に向け、右舷に約45度傾斜したまま沈没しあるを発見したが、本件遭難により、旅客69人、乗組員19人は死亡し旅客28人乗組員25名は行方不明となった。

デラ台風の経路については、同月11日、西カロリンに発生した熱帯性低気圧は、13日には、ゆっくり、北西に動き始め、18日ころから、急に中心示度を深め、フィリッピン北東海上でデラ台風と名付られた。19日午前3時ころには中心示度は980ミリバール以下となり、北に進路を変じ、その後、次第に中心示度を深めつつ、進路を右方に転ずるとともに速度を加え、琉球列島に沿って北東方に進み、20日午後9時ころには屋久島に達した。同島を過ぎてから、突然、進路を真北に転じ毎時60キロの速さで佐田岬に達し、掛宿をかすめ、20日午後11時過ぎには鹿児島島の最低気圧は、970.2ミリバール最大風速は、北東24.4メートル瞬間風速は31.3メートルに達し、非常な暴風雨であつた。21日午前0時には人吉の西方を通り、九州背梁山脈に沿って毎時50キロの速さで北上し、同1時ころ熊本に達した。その後次第に、中心示度を弱めるとともに、速力を減じつつ毎時35キロ位で北に進み、同2時ころ阿蘇山を通過してから進路を北北西に転じ同3時ころ英彦山の南西方に達した。このころから台風は衰弱の度を強め、同4時には飯塚市西方を通り、福岡市をかすめて、同5時、海上に出たものである。而して、前示屋久島通過の20日午後9時ころまでは、一般気圧状況から台風は、そのまま、北東方に進行し、四国、本州、南方洋上を東進するものと観測され警報の放送もまた、そのように発せられていたもので、屋久島から突如進路を北に転じ九州南部に上陸した警報が初めて発せられたのは、21日午前2時乃至2時30分であつた。

(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、汽船青葉丸が愛媛県高浜を發し、関門港

に向う航行中、発航当時、九州南方に在り北東方に進行して、四国及び本州南方海上を通過する旨の予報を受けていたデラ台風が、その後、急に進行方向を変じ、九州を縦断北上したため、同船は、その暴風圏内に入り、激風とこれに伴う高浪のため、船体大傾斜して安定を失ひ横転するにいたったことに基因して発生したものである。

船長Cが高浜を発してから汽船青葉丸が沈没するにいたるまで採った措置については、同人及びその他の運航責任者の全部が死亡又は行方不明となっているので、詳かにすることができず、従って、その可否についても断定することはできない。

よって主文のとおり裁決する。