

昭和33年神審第49号

機船南海丸遭難事件

言渡年月日 昭和35年3月8日

審判庁 神戸地方海難審判庁（松岡圭介、前地武一、松林俊雄、参審員堀尚靖、川上吉蔵）

理事官 木村清四郎

損害

船体沈没、旅客全員139名、乗組全員28名死亡又は行方不明

原因

不明

主文

本件遭難は、その発生原因が明らかでない。

理由

（事実）

船種 船名 機船南海丸

総トン数 494トン

純トン数 261トン

航行区域 沿海区域

資格 第三級船

機関 ディーゼル発動機1基

長さ 46.50メートル

幅 8.10メートル

深さ 3.60メートル

喫水（軽荷） 1.94メートル

同（満載） 2.42メートル

排水量（軽荷） 334.13トン

同（満載） 479.30トン

航海速度 13.5ノット

最高速度 15.1ノット

操舵装置 手動式

通信施設 無線電話1台

最大とう載人員 旅客二等112人、同三等332人、乗組員28人、合計472人

救命設備

救命艇 2隻

救命浮器 21個  
救命浮環 6個  
救命胴衣 795個

指定海難関係人 A

職 名 B株式会社取締役技術部長

事件発生年月日時刻及び場所

昭和33年1月26日午後6時28分ころ

紀伊水道沼島西方

南海丸は、C株式会社（昭和31年11月26日B株式会社と改称された。）が和歌山・小松島間において旅客輸送に用いるためD株式会社に注文し、昭和31年4月同社向島工場においてしゅん工した航行区域を沿海区域とする第三級船であって、その建造基本計画は、総トン数500トン未満、船長50メートル以下、航海速度13.5ノット、旅客定員特別二等約40名、普通二等約60名、三等255名以上、乗組員28名、積載貨物約50トン、ジーエムは500ミリメートルないし800ミリメートルとする等であった。D株式会社設計部においては、同航路が外洋に面しているので設計にあたり特に耐波性及び復原性に意を用い、耐波性をよくするために船首楼を設け、さらに安全度を高めるために上甲板の客室出入口には鋼製水密扉を設け、その内側に木製扉を取り付けて二重にし、また重心を下げするため甲板間の高さを低くして2メートルとし、甲板には木甲板より軽いデッキコンポジションを使用して上部重量の軽減を計った。本船は全通の上甲板の上方に順次遊歩甲板（前部は船首楼甲板となる。）及び船橋甲板があり、船橋甲板には前方から順に操舵室、船長室及び無線室を設け、操舵室には通常の航海計器のほかレーダーを装備し、無線室には超短波無線電話機及びラジオ受信器を備え、無線室後部に容量各半トンの衛生タンクと飲料水タンクとが配置されていた。遊歩甲板には前部に特別二等客室及び普通二等客室を設け、中央部の機関室囲壁の両側に甲板部高級船員室、二等客便所、洗面所等があり、後部は船客の遊歩場となり救命艇2隻（定員各50名）、救命浮器等を備えてあった。上甲板には船首楼の普通船員居住区に続いて前部三等客室（定員48名）を設け、機関室囲壁の両側及び後側に三等客便所、洗面所、浴室、賄所、機関部高級船員室、郵便室等があり、その後方は荷物置場になっており、両側には観音開きの鋼製扉が設けられ、中央に縦約1.2メートル横約2.2メートルの倉口があり、つづいて後部三等客室（定員91名）及び操舵器室を設けてあった。上甲板上の前部及び後部の三等客室には各舷それぞれ2箇所出入口があり、前記のようにその外側にクリップを装置した鋼製水密扉を、内側に約1メートル隔てて木製扉を設けてあり、出入口の縁材の高さは外側において150ミリメートル内側において230ミリメートルであった。これらの水密扉を全部閉鎖すると各客室は孤立することになり、船客が便所に行くにもその都度開閉しなければならない構造のものであった。上甲板下には船首水倉に続いて順次錨鎖庫、普通船員室、前部三等客室（定員125名）機関室、貨物倉、後部三等客室（定員60人名）及び船尾水倉を設けてあり、前部三等客室には前部及び後部に階段があり、後部三等客室には中央部に階段があってそれぞれ上部の三等客室に通じていた。機関室下部には4つに区画された全容量約32トンの燃油倉とその後部に2つに区画された全容量約6トンの清水倉とが設けてあ

り、容量約12トンの船首水倉には平常海水を満水し、容量約23トンの船尾水倉には清水をはり、これからパイプで清水倉に流し込むようになっていた。上甲板の各構造物の外側と高さ約1メートルの舷しょうとの間は各幅約1メートルの通路となり、舷しょうの上縁と遊歩甲板外縁のカーテンプレートとの間は4つに区分され、船尾部を除き各舷とも長さ約30メートルにわたりキャンバス・スクリーンを張る装置があつて、平常航海中風波のある場合には風上側のものはほとんど張られていた。舷しょうの下部には当初水はけを良くするため、後部と中部に長い放水口各1個（長さ約8.40メートル及び6.70メートル、幅各約0.20メートル）前部に短い放水口1個（長さ約0.80メートル幅約0.20メートル）、片舷の総面積約3.20平方メートルの放水口が設けられてあつたところ、本船船長予定者として艤装に立会っていたEが航海中放水口から海水が打ち上げのおそれがあるとの理由で改造を希望したので、船舶検査官の認可を得て各舷フラッパー付きの短い放水口7個（片舷の総面積約1.25平方メートル）に縮小改造されたが一般配置図は改正されなかった。本船は中国海運局尾道支局の行った船舶安全法による検査に合格し、同31年4月27日付で乙種船舶検査証書が交付され、C株式会社に引き渡された。当時船舶復原性規則はまだ施行されていなかったが、本船はその復原性算定の結果、運輸省船舶局の通牒による旅客船の復原性判定規準甲、乙及び丙のうち甲及び丙基準は満足したが、毎秒19メートル（以下風速は毎秒のものを示す。）の定常風を横方向に受け、且つこの定常風によって生じた波で横揺れしている場合に本船が最も風上に傾斜したとき突風（風圧増加50パーセント）を受けても安全であるとする乙基準に、軽荷状態及び空倉入港状態において僅かではあるが満足しなかったので、担当の船舶検査官Fは、検査証書交付の際、軽荷状態及び空倉入港状態において運航する場合船首船尾水倉にちょう水する必要があることなど本船復原性の特徴及び運航上の注意事項を記載した汽船南海丸復原性通知書を同時に交付した。翌5月から本船は和歌山・小松島間の定期旅客輸送に就航したが、前示基本計画に予定されていた貨物はほとんど集荷の見込みがなかったので暗車の適当な深度保持の点も考慮の上、翌6月中旬小松島において、かます入り小石バラスト15トンで貨物倉内のシャフト・トンネル両側の凹所に約1メートルの高さに積載して復原性を改善した。このバラストは特に固定の措置は施さなかったが船体の動揺によって移動するおそれはなかった。翌32年6月本船はD株式会社向島工場において第1回中間検査を受けたが、その際船体の動揺緩和の目的でビルジキールの改造を行い、幅250ミリメートル長さ10.80メートルであつたものを幅450ミリメートル長さ17.40メートルに拡大し、その他客室の一部に改造を加え、改めてその復原性に関する諸事項を測定計算したところ、前示復原性通知書記載の軽荷状態及び空倉入港状態においても、昭和31年12月28日運輸省令第76号をもって制定され翌32年2月1日から施行された船舶復原性規則第11条第2項に規定する規準を満足し、本船はその復原性については同規則に規定するすべての基準に合格した。又ビルジキールの改造の結果船体の動揺周期は8.96秒から9.08秒となった。本船は船舶復原性規則の規定のすべてに合格したとはいっても、もともと同規則においては、船舶の航行区域によってそれぞれ適用する基準が定められており、沿海を航行区域とする船舶は近海以上を航行区域とする船舶と違って陸岸に近い海域を航行するものであるから、荒天の場合直ちに安全な場所に避難し得ることを前提として復原性判定規準が軽減されているのであって、本船の風波に対する安定基準は前示南海丸復原性通知書に記載されていたように、甲板上の諸開口が完全に閉鎖されている状態において19メートルの定常風を横方向に受け、且つこの定常風によって生じた波で横揺れしている場合に本船が最も風上に傾斜したとき風圧増加50パーセントの突風、すなわち風速約23メートルの突風を受ける場合であり、な

お各基準に含まれていない外力及びこれらが相乗的に作用する場合も考えられるので、それ以上の風波を横方向に受けることは極力避けなければならないものであった。本船が遭難当時の推定状態において、19メートルの定常風を横方向に受け、且つ平均波高5メートルの波で横揺している場合に船体が風上に最も傾斜したとき30メートルの突風を受けると風下に約27度傾斜することになる。しかしそれだけでは未だ転覆するにいたらないが、これに他の原因が重なれば転覆の可能性がある。この場合、乗客のほかには船内移動物がなく、船内への浸水もほとんどないものとして、船体の傾斜によって当時の乗客の半数約70人が平均約2.5メートル横に移動するものとし、さらに波浪の打ち込みによって海水がブルワーク内に滞留する状態においては、その水量に応じて復原力が減少し、滞水量が約10トンの場合、つづいて29メートルの風を受ければほとんど復原力を喪失し、滞水量20トンの場合には23メートルの風を受ければ復原力を失うことになり、転覆の危険があるものであった。

本船主機関はG株式会社製作の単動4サイクル空気過給機付ディーゼル機関で、定格出力は1,040軸馬力回転数毎分310、普通航海状態における全速力回転数は毎分270ないし280、和歌山・小松島間片航海の燃料油消費量は270ないし300リットルで運転状態は良好に維持され、就航以来燃料油の不良に基因する故障が1回あったのみであった。本船では通常航海状態において全速力回転の場合主機操縦用指針の位置は35附近であり、荒天航行中船体の激しい動揺により主機の回転が急激に変動する場合は燃油調整ハンドルを適宜動かして回転の調整が行なわれていた。また航行中船橋からテレグラフで機関用意が令された場合には、主機操縦に必要な起動用空気塞止弁を開いてからテレグラフの指針を機関用意の位置に合わせて応答するのを常とし、その間に要する時間は2、30秒であった。

指定海難関係人Aは、同31年5月本船のしゅん工後間もなく同社に入り取締役技術部長に就任し、船舶の新造計画及び改造修繕、陸上施設の管理及び保守、燃料及び消耗品の調達配給、船員の運航技術の指導訓練、事故防止及びその処理等に関する事項を担当した。同指定海難関係人は、本船の就航当初前示復原性通知書についてE船長に説明し、軽荷状態や空倉入港状態に近い状態のときは船首尾倉を満水状態にし、燃料油は十分とっておくよう注意したが、同人は運航実務の経験がなく、また他に航海運用面の指導にあたる適任者がいなかったため、担当事項のうち船員に対する運航技術の指導については、機関の運転整備など機関関係に限られ、航海運用面の指導は行なわなかった。船舶の運航、配船、船員の配乗、気象関係などを担当していた同社取締役運輸部長Hは、従来から運航の安全については、船長がその航路の気象海象等に最も精通しており、法的にも船長にその権限があるのだからという見解で、出航するか欠航するかはすべて船長の判断に一任し、つねづね無理な航海はしないよう注意を与えていた。気象関係については、B社和歌山港営業所から和歌山地方気象台発行の天気図を各船に配布し、気象注意報や警報が発布された場合は直ちに各船長に通知していた。その後同32年4月12日機船第五北川丸沈没事件の発生にかんがみ、同社においては翌13日付社長通達をもって、船長はその天候を把握し無理な航海をしないこと、乗客定員を厳守することなど5項目にわたる注意事項を指示し、これら指示事項を厳重に実行して運航の安全を期するよう通達した。

本船しゅん工と同時に船長として乗り組んだEは乙種二等航海士の海技免状を受有し、昭和21年10月以降本船に乗り組むまで由良・加太間、深日・小松島間の定期旅客船に船長として歴乗し、当方面の航海に多年の経験を有していた。本船は就航後和歌山・小松島間を1日2航海する2便制定期をとっていたが、同32年4月下旬本船と同型の僚船わか丸が同航路に就航し、その後は両船で1日3航海の3便制に変更された。

当日の気象状況は、前日本邦を覆っていた移動性高気圧が東方に去るに従って本邦南岸沖を東西に走る前線が現われ、一方オホーツク海から南西にのびる気圧の谷が当日朝日本海と支那海を結ぶ線上に達したとき前線上の東支那海に1, 020ミリバールの低気圧が発した。諸資料を総合して後日調査されたところによれば、その後同低気圧は発達しながら九州西方海上を約100キロメートルの速度（以下低気圧の速度は毎時のものを示す。）で北東に進行し、当日正午前に対馬海峡を通過したが、夕刻から夜半にかけて日本海沿岸沖を進むころには速度は50キロメートル前後に低下し、中心示度は1, 008ミリバール以下になった。これに伴いその低気圧から東方にのびる顕著な温暖前線は当日昼ころから夜にかけて関東以西の太平洋岸を徐々に北上し、その低気圧から南西方にのびる寒冷前線は約40キロメートルの速さで東に移動した。この低気圧はその後奥羽西岸に沿って衰えながら北上したもようであるが、これより先この低気圧が山陰沖にあった午後3時ころ前線の閉塞点に当る瀬戸内海西部に別の弱い低気圧が発生し、これが近畿中部を経て夜半ころ本州中部に達するころ急に発達し中心示度は1, 000ミリバール以下になって東方に進み翌日早朝には関東北部を経て太平洋に抜けた。さきに東方に移動した高気圧は海上に出てから優勢となり、温暖前線が本州にさしかかったころには本州南方海上に強く張り出して暖域内の南寄りの風を増加させたため、本州南岸地方及び近海は温暖前線通過後の当日午後から南寄りの暴風となり、寒冷前線通過後に西へ変りその後全般的に季節風が強吹した。この低気圧は東支那海に発生してから日本海南部に達するまでの進行速度が極めて速かったこと、寒冷前線通過前の低気圧の暖域において南寄りの強風を吹かせたことなどがその特徴があったが異例のものでなかった。

紀伊水道周辺においては、室戸岬測候所、潮岬測候所、徳島地方气象台及び和歌山地方气象台の各観測によれば、低気圧の進行に伴い北上してきた温暖前線は、当日午後1時から同2時の間に室戸岬を、同2時ころ徳島を、同2時33分に和歌山を、同3時55分に潮岬を各通過し、一方低気圧から南西方にのびていた寒冷前線は西から東へ移動し、同8時ころ徳島を、同9時15分に和歌山を、同10時から同11時の間に室戸岬を、同11時46分に潮岬を各通過しており、当日午後3時ころから同8時ころまでは紀伊水道内の海域は温暖前線と寒冷前線との間の低気圧の暖域内にあったものと認められる。外洋に面する室戸岬及び潮岬では温暖前線が通過するとそれぞれ風速10メートル以上の南寄りの強い風が吹きはじめ、風力は次第に増大し、午後5時室戸岬で南南西の15.2メートル潮岬で南の13.5メートル、南海丸遭難時前後の午後6時ないし同7時には室戸岬で南南西ないし南西の約19メートル潮岬で南ないし南南西の約17メートルであった。そして室戸岬では寒冷前線通過前の午後9時30分に南西の30.4メートルの最大風速を、同9時50分に南西の41.9メートルの瞬間最大風速を測った。紀伊水道に面する徳島及び和歌山では温暖前線が通過すると、やはり南寄りの風が強まったが、外洋に面するところより風は弱く、午後3時徳島で南東の7.4メートル和歌山で南南西10.5メートル、その後風速には大した変化がなく、南海丸遭難時前後の午後6時ないし同7時には徳島で南の約7メートル和歌山で南南西の約10メートルであった。最大風速は和歌山では寒冷前線通過前の午後7時20分に南南西の15.5メートルが、徳島では通過後の午後11時20分に西北西の13.2メートルが、瞬間最大風速は和歌山では午後7時19分に南南西の20.2メートルが、徳島で午後9時53分に西北西の17.7メートルがそれぞれに観測された。気圧は前示各地とも当日午後から下降を続け、それぞれ寒冷前線通過のころ最低気圧が観測され、午後6時から同7時にかけての天候は各地とも雨であった。南海丸遭難現場に最も近い沼島風向風速観測所（同観測所は沼島西部の高さ100メートルの山頂に設けられているが、その南方近くには117.6メートルの高所があってその南側が急傾斜

をなして海岸に迫っているので地形上特に南寄りの風に対する同所の風速は海上風速よりやや弱いものと考察される。)の観測(自記風向風速計よりの読取值)によると、当日午後2時以後の風向は記録されておらず不明であるが、風速は午後5時6.9メートル同6時8メートル、南海丸遭難時ころの同6時30分11.7メートル同7時9.6メートル同8時15.2メートルであった。又沼島の北西方約3海里の淡路島南淡町灘村海岸では、当日午後5時半ころから南南東の風が強くなり同6時半ころ最も強く、雨で視界が悪かった。友ヶ島では当日午後3時から北東の風が南東にかわり、同5時から附近海上は白波が見え初め、風向南東、風力、波浪、うねり共に4(以下風力、波浪、うねりの数字は気象庁船舶気象報規則による各階級である。)同7時風力5波浪うねり共に5であった。

一方海上においては、当日午後4時33分友ヶ島水道を通過して南下中であつた機船あふりか丸(総トン数8,354トン)では同5時友ヶ島灯台から約南16度西(以下方位は、360度分法によるものは真方位、その他は磁針方位である。)5.7海里の地点において風向南風力7うねり南1を、同6時30分日ノ御埼灯台から約北67度西4.3海里の地点において風向南風力8ないし9うねり南3を、又同5時21分友ヶ島水道を通過して南下中であつた機船協明丸(総トン数7,711トン)では同6時友ヶ島灯台から約南10度西9海里の地点において風向南南東風力8を、同7時日ノ御埼灯台から約北28度西6.5海里の地点において風向南風力9を各観測し、波浪は同6時から一段と増大し南のうねりも高まり、船体の動揺が激しくなって両船共に速力が著しく減少した。機船大文丸(総トン数4,027トン)は同4時47分友ヶ島水道を通過して同じく南下中であつたが、同6時風向南風力8波浪7うねり5を観測し、増大した波浪及びうねりのため船体の縦揺が激しくなったので同時50分日ノ御埼灯台から約北23度西8.4海里の地点から引き返し洲本沖に避難した。同4時19分日ノ御埼灯台沖を通過して友ヶ島水道に向け北上中であつた機船三原山丸(総トン数913トン)では同5時同灯台から約北37度西3.4海里の地点において風向南風力7波浪うねり共に6を、同6時30分友ヶ島灯台から約南7度西8.6海里の地点において風向南風力7波浪うねり共に6を観測し、追風追波であつたが船体の動揺はかなり激しかった。生魚運搬船喜志丸(総トン数19トン)は当日午後6時ころ福良を發して大阪に向かい同6時30分ころ南海丸遭難地点の北北西方約3海里の淡路島南西端潮崎附近を接岸航行中であつたが、そのころ天候は小雨、風は南の15メートル程度で波浪はかなり高く相当の難航ではあつたが淡路島南岸沿いに続航し無事目的地に入港した。また、漁船運隆丸(総トン数4.7トン)は当日午後3時30分ころ蒲生田崎の北方約6海里の青島を出て福良に帰航中、同5時ころ吉野川口沖合にさしかかったころから南の風波が強まり船尾から波をかぶるようになった。同6時ころ大磯崎沖から小浦ノ鼻附近に向け同時30分ころ鳴門海峡の潮筋に入ったが、そのころ天候は小雨で視界が悪く、南の風約15メートルで、潮波が高く、難航したが辛うじて潮筋を通り抜け、同7時30分ころ福良に帰港した。

当日神戸海洋気象台は午後2時30分瀬戸内海及び四国沖に対し「九州の西にある低気圧は発達しつつ東進するので今夜から明日にかけて風波が高くなるから小型船は注意を要する、風は東後北西、15ないし20メートルの見込。」との海上気象警報を、同4時兵庫県南部(淡路島を含む)に対し「低気圧が発達しながら日本海を通過するので今夕から明日にかけて南よりの風後北西の風が強くなる。陸上で10ないし15メートル、海上で15ないし20メートル、雨量は少い見込。」との風雨注意報を發表し、それぞれ所定のところに通知した。

和歌山地方気象台は午後4時「低気圧が日本海を通過する見込です、県下全域とも風が強くなります、

今夕から強くなり明日もまだ続きます。南西の風後北西の風で陸上の最大は10メートルないし15メートル、海上の最大は15メートルないし20メートルの見込です。」との強風注意報を発表し、同3時50分から同4時20分までの間に所定のところへ通知し、B株式会社和歌山港営業所（以下単に和歌山港営業所という。）へは同3時55分ころ電話で通知した。

徳島地方気象台は午後5時「低気圧が日本海を通過する見込み、全域とも風が強くなります、今夜半から強くなる、明日もまだ続く、南後西の風、陸上の最大風速は10ないし15メートル、海上の最大風速は15ないし20メートル」との強風注意報を発表し、午後4時45分から同5時5分までの間に所定のところに通知した。

I株式会社では午後4時59分に「今日午後和歌山県と徳島県地方に対し強風注意報が出されました」と放送し、日本放送協会徳島放送局では午後5時13分から11分間一般天気概況の最後に「徳島県地方には午後5時に、和歌山県地方には午後4時に強風注意報が出されています」と反復放送した。

本船は昭和33年1月26日午後1時54分下り2便として和歌山を発し、ほぼ定刻の同4時23分小松島に入港し、新港南岸壁B株式会社小松島港営業所（以下単に小松島港営業所という。）前に左舷を横付けして次便に備えた。本船は小松島入港前午後4時20分ころ和歌山港営業所からの無線電話により和歌山地方気象台午後4時発表の前示強風注意報を入手し、入港後同5時ころ小松島港営業所から当時の気象状況として「徳島気象台発表、概況、低気圧が東支那海から対馬海峡の方に進んでいる、この低気圧は今夜対馬海峡を通過して山陰沖に進む見込み、今夜は南よりの風強く天気は雨、明日朝は西寄りの風に変る見込み、本日の風は南の風10米乃至15米の見込み、午後5時徳島気象台発表、低気圧が山陰沖を北東に発達しながら進行中、今夜半前から南の風が強くなる明朝頃より西に変わり海上15米乃至20米の風がふく」と記入したメモを入手したが、定期どおり同5時30分上り3便として、旅客139名、郵便物5個、小荷物3個を載せ、船首及び船尾水倉を各満水し、飲料水倉には清水約3トン、燃料油倉には重油約6トンを保有し、船首1.50メートル船尾1.82メートルの喫水で、和歌山に向け小松島を出航した。当時新港南岸壁附近では風速6、7メートルの南東風が吹いていて、小雨が降ったり止んだり天候で、入港時の状況と変りはなかった。

E船長は解らんと同時に機関を種々に使用して一旦船尾を港内北方に振り、後左回頭して同時35分港口を通過し、機関を1時間13.5海里ばかりの全速力にかけ、レーダーを発動した。従来本船は、南寄りの風波が強いときは港口通過後和歌山に向け直航する針路をとらないで、沼島の北側をう回する北方航路をとるのを常としていたが、同時40分ころ「沼島まわりをするから和歌山到着は約10分遅れる」旨を無線電話で小松島港営業所に連絡し、同時48分於亀瀬灯標を右舷側近距離に並航後ほぼ沼島の北端に向かう北東4分の3東の針路で進行した。その後本船から何らの連絡もなかったところ、同6時28分ころ突然「南海丸危険」を約20回、続いて「南海丸エス・オー・エス」を約10回無線電話で発信したまま消息を断った。当時遭難場所附近の海上の状態は、前に述べた紀伊水道周辺の陸上及び航行中の船舶の気象観測資料を総合して、風向南ないし南南東で平均風速17ないし20メートル、平均波高4ないし5メートルばかりの風及び波があったものと認められるが、低気圧による暖域内にあって、大気が一般に不安定な状態で風力が急に増強する場合も認められ、本船が遭難時にどのような状態の風及び波に遭遇したものかわからない。

当時の天候については雨で、視界が悪く、潮侯は上げ潮の初期であったが、南東の1時間約半海里の潮流があった。鳴門においては、南流の末期であった。

小松島港営業所長 J は、和歌山港営業所からの依頼により海上模様を問い合わせため本船を無線電話で呼び出そうとしたところ、前示のように本船の遭難信号を聞き、「南海丸位置知らせ」を繰り返し発信したが応答がなかったため、直ちに和歌山の本社及び営業所に連絡するとともに関係方面に救難を依頼した。わか丸は下り 3 便として同日午後 7 時和歌山を出港する予定であったところ、本社の指示により定期便を取り止め、同 7 時過ぎ和歌山を発して南海丸の救助に向かい、同 8 時 20 分ころ沼島北側に到着したが、そのころ西の風約 20 メートルで波浪が高く船体の傾斜は 30 度を超えることがあり、難航しながら同島附近海上一帯を捜索したが南海丸の乗客及び乗組員を発見することができなかった。その後も捜査が続行され、翌々 28 日午後 4 時ころ、本船が北緯 34 度 8.8 分東経 134 度 46 分（沼島南西端から 260 度 2.4 海里）水深約 40 メートル、底質軟泥のところ船首を約北東に向け、左舷に約 110 度傾斜した状態で沈没しているのを発見した。その後調査の結果、マストの一部が折損し、船殻全般にわたり軽微な凹傷が認められた他には異状は認められず、客室の出入口の水密扉は完全閉鎖の状態になっておらず、客室の窓は全部閉鎖されており、船橋の硝子窓は前面中央の 1 枚が半開きになっている他は閉っており、船橋テレグラフの指針は機関用意を指示しているが、機関室からの指針は全速力前進を指示したままであり、操舵系統、推進器に異状はなく、舵角指示器の指針は左舷 7 度を指示し、舵板はこれに応じて左舵 7 度がとられており、舵板上にはすくいあげられた様に泥土が載っていた。又主機には格別の異常は認められず、主機操縦装置の目盛板の指針はほぼ 12 を示し、テレグラフは船橋よりの指針は機関用意を、機関室よりの応答針は全速力前進より少し過ぎた位置を各指示し、エヤスターティングハンドルは停止の位置にあり、主機操縦ハンドル前のエヤストップバルブ左舷前部上下両エヤタンクの各エヤ元弁はいずれも閉鎖されており、主機操縦装置に手動逆転ハンドルが挿入されていた。

遭難の結果、旅客 K 外 138 名乗組員船長 E 外 27 名全部が死亡又は行方不明（昭和 33 年 10 月 8 日現在死亡 158 名、行方不明 9 名）となり、死体収容状況は船内より 86 体、船外より 72 体で内 1 体が救命胴衣を手に持っていた外いずれも救命胴衣は着けておらず、救命胴衣はおおむね所定の場所に格納されたままであった。E 船長の死体は船橋前部中央付近において、当直一等機関士 L、同操機長 M、同操機手 N の各死体は機関室内右舷側においてそれぞれ発見された。

その後本船は翌々 3 月 9 日浮揚作業に成功し、一旦小松島横須沖に引きつけられた後、同月 24 日尾道にえい航され、同地 D 株式会社向島工場において修理され、船尾楼を作るなどの改装して、なると丸と改め再用された。

#### （原因判断）

本件遭難は、海難審判法第 2 条第 1 号及び第 2 号に該当する海難であって、その原因を探求すれば次のとおりである。

南海丸は、船舶安全法上沿海区域を航行区域とする第三級船の資格の船舶であって、成規の検査に合格しており、同法上何ら違反の事実はなく、船体若しくは機関の構造、材質及び工作、若しくは性能に運航上特に適当でない認められるものはない。本船の船体、機関又は操舵機等に事故を生じて遭難したものでないことは、遭難後の本船の状態から認め得るのである。

本船が小松島を出港する前に和歌山及び徳島両地方气象台から強風注意報が発せられているが、それによると当日夕刻若しくは夜半前から本船航路附近に南寄り後西寄りの 15 ないし 20 メートルの風



が吹くこと及びそれは日本海を通過する低気圧によって生ずることは知り得る内容のものではあるけれども、その低気圧の南南西方、瀬戸内海西部の閉塞点に低気圧が新たに発生し、その低気圧から東方に温暖前線及び南西方に寒冷前線が延びて、その両前線が通過する間が南方の風が強吹するということが何ら示されていなかった。本船は強風注意報発令下の海域を航行して海上の様相を知って小松島に入港したものであり、注意報の内容が前記のごとく日本海の低気圧によるものであり、新しく発生した低気圧の暖域内の南風が強吹するという状況は知るよしもないのであって、本船が通常の航海を取り止めねばならぬ程の具体的事実はなかった。本船が小松島を発して和歌山に向かうに当り、通常の航路をとらないで沼島の北方を通過する針路をとったことは、当時の海上の様相を考慮してとられたものと考えられる。附近航行中の船舶及び陸上の気象観測資料を総合すれば、本船遭難地点附近において、当時風向南ないし南南東平均風速17ないし20メートル、平均波高4ないし5メートルの風及び波があったことは推定できるが、実際本船が遭難当時如何なる状態の風波にどのように遭遇したか詳らかでない。航行中の船舶が風波による危険があるとき、この危険を避けるため一般的にとる運用の方法としては、自船の大小、構造、強度、耐波性、復原性及び速力等の風波の状況を考慮の上、風波を船首或は船尾方向に受けて、風波との角度又は速力を調節して航行或はちゅうして転覆、船体及び機関の損傷等の事故を防止するものであるが、南海丸船長が当時発生した危険な風波をどのように認知し、対処したかは明らかにすることができない。即ち当時の危険な風波が予知し得るものであって、注意して適当な運航がなされたが遭難を免かれ得なかったのか、それらが不注意にもなされないため遭難するにいたったのか、或は予知して対処するいとまもなく突如として起った風波が本船の性能を超えて遭難するにいたったのかそれを認定するにつき証拠が十分でなく、従って本件が人の過失によるものか異状な風波によって遭難したものか明らかでない。

以上述べたところにより、結局本件遭難の発生原因を明らかにすることができない。

(法令の適用)

指定海難関係人Aに対しては勧告しない。

よって主文のとおり裁決する。