

重大海難事件の概要

事件名・海難の様相別	発生の日時・場所	海難の状況	損害	原因
1 旅客船の遭難・衝突等				
汽船洞爺丸遭難事件 (4, 337総トン)	昭和29年9月26日 午後10時45分 函館港	青函連絡船洞爺丸が、乗客、乗組員等1, 314人、車両12両等載せて、函館から青森に向けて、台風(後に洞爺丸台風と命名)が接近している中、出航したところ、函館港内で激しい風浪に遭遇し、西防波堤付近で転覆、沈没した。	船体 全損 乗客1, 041人、乗組員73人、 その他41人計1, 155人死亡	船長の運航に関する職務上の過失、 本船の船体構造及び青函連絡船の 運航管理が適当でなかったこと
機船内郷丸遭難事件 (長さ11. 58m)	昭和29年10月8日 午後1時5分 相模湖	木造遊覧船内郷丸が、旅客定員の4倍の修学旅行中の生徒75人と先生2人を乗船させて離岸し始めてまもなく、客席に多量の水が入り込み、船尾から沈没した。	船体 軽微な損傷 生徒22人死亡	船主の業務上の過失、船頭の運航 に関する職務上の過失、最大搭載 人員を超えて旅客を搭載したこと
汽船紫雲丸 (1, 480総トン) 機船第三宇高丸 (1, 282総トン) 衝突事件	昭和30年5月11日 午前6時56分 香川県高松沖	宇高連絡船紫雲丸が、乗客781人と貨車15両等載せて高松から岡山県宇野に向け航行中、宇高連絡船第三宇高丸が、貨車18両を載せて宇野から高松に向けて航行中、視程約100mの濃霧の中で衝突し、紫雲丸は沈没した。	紫雲丸 右舷外板大破口等 乗客166人、乗組員2人死亡 又は行方不明 乗客及び乗組員122人負傷 第三宇高丸 船首部に損傷	紫雲丸船長及び第三宇高丸船長の 運航に関する各職務上の過失
機船第五北川丸 (39総トン) 沈没事件	昭和32年4月12日 午後0時41分 瀬戸内海三原瀬戸	定期旅客輸送に従事していた木造旅客船第五北川丸が、観光シーズンで臨時の旅客輸送のため、瀬戸田から尾道に向け航行中、船尾船底を暗礁に乗り揚げて、急激に右舷に傾斜し、沈没した。 最大搭載人員84人のところ、約3倍の人が乗船していた。	船体 全損 乗客112人、乗組員1人死亡 乗客49人負傷	船長の運航に関する職務上の過失、 本船の運航管理が適当でなかった こと(前路の監視の怠り、旅客過載)
機船南海丸遭難事件 (494総トン)	昭和33年1月26日 午後6時28分 紀伊水道沼島西方	旅客船南海丸が、小松島から和歌山に向けて航行中、突然「南海丸危険」を約20回、続いて「南海丸SOS」を約10回発信したまま消息を絶った。当時、海上15～20mの南東風、強風注意報発表中	船体 軽微な損傷、再用 乗客139人、乗組員28人死亡 又は行方不明(乗船者全員)	人の過失によるものか、異状な風波 によるものか、証拠が十分でなく、 原因を明らかにすることができない。
機船りっちもんど丸 (9, 547総トン) 機船ときわ丸 (238総トン) 衝突事件	昭和38年2月26日 午前1時6分半 神戸港沖	貨物船りっちもんど丸が、砂糖及び雑貨を積載して神戸から名古屋に向け航行中、鳴門から神戸へ向けて阪神間の定期航路就航中の旅客船ときわ丸と衝突した。 ときわ丸は、船尾部を圧壊し、衝突後6分ほどで沈没した。乗客は仮眠中であり、救助作業は困難を極めた。	りっちもんど丸 船首部に軽微 な損傷 ときわ丸 全損 乗客、乗組員 47人死亡 乗客3人負傷	りっちもんど丸船長の運航に関する 職務上の過失(見張り不十分、前路 進出) ときわ丸船長及び航海士の運航に 関する各職務上の過失(臨機の 措置不適切、操練実施不十分)
機船ふたば (1, 933総トン) 機船グレート・ビクトリー (7, 519総トン) 衝突事件	昭和51年7月2日 午後7時44分 広島湾口譜島水道 ミルガ瀬戸	旅客船兼自動車渡船ふたばが、乗客58人、車両24台を載せ、細島から広島に向け航行中、広島で修理工事を終えて空倉のまま徳山に向け航行中の貨物船グレート・ビクトリー(パナマ船籍)と衝突した。 ふたばは、左舷中央部に大破口を生じて、横転、沈没した。	ふたば 全損 乗客4人死亡又は行方不明 乗組員1人死亡 乗客、乗組員10人負傷 グ号 船首部凹傷	両船が狭水道における適切な航法を 守らなかったこと ふたば船長の職務上の過失 グ号船長の措置不適切

瀬波船開洋丸転覆事件 (6総トン)	昭和60年3月31日 午前5時 鹿児島県甕海峡	開洋丸は、釣客26人を載せ、瀬波しの目的で、串木野港から下甕島へ向かったが、北西風が強吹いていたので、直航することを避けて上甕島へ向けて自動操舵で北上するうち、さらに風浪が高まり、大波を受けて復原力を失い、左舷側に傾斜、転覆した。	船体 機関等濡損 船長、釣客26人死亡又は行方不明	船体に改造が加えられたこと、最大搭載人員を超過する釣客を乗せたこと、釣客の多量の携帯品が甲板上に積載されていたことにより、乾舷の減少と海上模様が悪化などの悪条件が重なったこと
潜水艦なだしお (2,250トン(排水量)) 遊漁船第一富士丸 (154総トン) 衝突事件	昭和63年7月23日 午後3時38分 横須賀港第5区	横須賀港を基地とする海上自衛隊所属のなだしおが、伊豆大島北東方沖合で自衛隊展示訓練を行った後帰途につき、浦賀水道航路西側の境界線付近を航行中、遊漁の目的で乗客39人を載せて航行中の第一富士丸と衝突した。 第一富士丸は、なだしおの艦首に乗り揚げ、船首部に破口、浸水し、船尾が沈下して左舷側に大傾斜し、横転、沈没した。	なだしお 右舷艦首部に凹傷 第一富士丸 全損 乗客及び乗組員30人死亡、 17人負傷	なだしおが、第一富士丸に対する動静監視不十分で衝突を避ける措置を取らなかったこと、操舵命令が確實に伝達されず、右転の措置が遅れたこと、第一富士丸が、なだしおに対する動静監視不十分で衝突を避ける措置を取らず、著しく接近してから左転したこと
2 危険物運搬船の衝突・火災				
機船第一宗像丸 (1,972総トン) 機船タルド・プロビーグ (21,634総トン) 衝突事件	昭和37年11月18日 午前8時14分半 京浜港横浜区 京浜運河	油送船第一宗像丸が、ガソリン3,642klを積載し川崎市水江町のA社油槽所に向け航行中、油送船タルド・プロビーグ(ノルウェー船籍、水先人乗船中、海水12,500トン積載)が、サウジアラビア国ラストヌラに向け航行中、衝突した。タ号の船首が宗像丸の左舷中央部に食い込み、宗像丸から流失したガソリンのガスが付近を航行中のB重油160klを載せた大平丸(89総トン)の操舵室に侵入、引火し、爆発した。さらに、その後方を航行していた宝栄丸(62総トン)に燃え移り、その後、第一宗像丸にも延焼した。	第一宗像丸 外板に大破口、 焼損 乗組員36人死亡、2人負傷 タ号 船首に破口等 乗組員1人死亡 太平丸 爆発による損傷 乗組員2人死亡、1人負傷 宝栄丸 全焼 乗組員2人死亡	第一宗像丸の船長の運航に関する職務上の過失 タ号水先人の運航に関する職務上の過失
機船ヘイムバード (35,355総トン) 棧橋衝突事件	昭和40年5月23日 午前7時10分 室蘭港	油送船ヘイムバード(ノルウェー船籍)が原油約26,757ロングトン を載せて横浜から室蘭に向かい、水先人が乗船してB社室蘭製油所の原油棧橋着機のため回頭中、船首右舷側が棧橋の角に衝突した。外板に破口を生じて、原油が噴出して海面に広がり、網取船港隆丸(7,16総トン)の煙突からの火の粉が発電機から発生した電気火花が原油蒸気に引火し、海面が火災となり、火災は周囲の海面に広がって港隆丸を包み、さらにヘ号タンク内の原油蒸気に引火し、大爆発を起こした。火災は27日間続いた。	ヘ号 沈没、全損 乗組員8人死亡、3人負傷 港隆丸 沈没、全損 乗組員2人死亡	水先人の運航に関する職務上の過失 (操船不適切)
汽船海蔵丸火災事件 (20,949総トン)	昭和40年8月5日 午前9時(現地時刻) サウジアラビア国 ラス・アル・カフジ港	油送船海蔵丸が、原油21,900トン を載せ、サウジアラビア国ラス・アル・カフジで積荷を始めたところ、荷役中のタンクから放出される石油ガスが居住区に入り込み、ダイニング・サルーンで乗組員がたばこを吸おうとしてマッチをすったところ、石油ガスに引火、火災は全船に広がった。爆発を繰り返した。	船体 全損 乗組員 10人死亡又は行方不明、17人負傷 積荷関係者等4人死亡、 11人負傷	船長及び一等航海士の各職務上の過失(タンカーにおける火気取り扱い、火災及び消火についての研究、指導不適切)

<p>機船第拾雄洋丸 (43, 623総トン) 機船パシフィック・アレス (10, 874総トン) 衝突事件</p>	<p>昭和49年11月9日 午後1時37分 東京湾中ノ瀬航路 北口</p>	<p>危険物タンク船第拾雄洋丸は、ライトナフサ、プロパン、ブタン計47, 476キロトンを載せ、サウジアラビア王国ラストヌラから京浜港川崎区に向け、東京湾中ノ瀬航路を北上中、貨物船パシフィック・アレス(リベリア共和国船籍)は、鋼材14, 835トンを載せ、木更津港から米国ロスアンゼルスへ向け航行中、衝突した。第拾雄洋丸は、衝突箇所右舷外板に大破口を生じ、積荷のナフサに引火して火炎を噴き上げ、ナフサが流失して海面が火の海となり、パ号は火炎を浴びて、瞬時に船首楼等が燃え上がった。</p>	<p>第拾雄洋丸 引航され、海上自衛隊による砲撃等により海沈 乗組員5人死亡、7人負傷 パ号 船首部圧壊、甲板上構造物焼失 乗組員28人死亡、1人負傷</p>	<p>パ号の不当運航 第拾雄洋丸船長の職務上の過失</p>
--	---	--	---	-----------------------------------

3 大型貨物船の遭難

<p>機船ほりばあ丸遭難事件 (33, 768総トン)</p>	<p>昭和44年1月5日 午前10時30分 野島崎南東方沖合 N33-0 E144-36</p>	<p>ほりばあ丸が、ペルー国サンニコラスで鉄鉱石53, 746キロトンの鉄鉱石を積込み、京浜港川崎区に向け航行中、突然船体が2番貨物倉付近から折損し、航行不能となった。機関を停止して遭難信号を発し、救命艇降下の準備中、船首を下にして沈没した。本船は、就航後3年3か月であった。</p>	<p>船体 全損 乗組員31人行方不明、 2人負傷</p>	<p>船側構造及び二重底の各強度が不足していたところ、パラスタンク内が予想外に腐食し、船体主要鋼材の腐食衰耗箇所に応力集中を来した結果、折損したなどと考えられるが、船体の折損状況を確認できないので、原因を断定できない。</p>
-------------------------------------	--	--	---------------------------------------	---

<p>機船かりふおるにあ丸遭難事件 (34, 001総トン)</p>	<p>昭和45年2月9日 午後10時30分 (船内時刻) 野島崎東方沖合 E35-10 N143-55</p>	<p>かりふおるにあ丸が、アメリカ合衆国ロスアンゼルスで60, 157トンのペレットを積載して和歌山に向け、荒天の続く太平洋を航行中、異常な大波を受けて左舷船首部外板に破口が生じて浸水した。SOSを発信して救助を求め、救助の貨物船に乗組員が移乗したが、その後、船首を下にして沈没した。 (ペレット—鉄鉱石の微粉を固めたもの)</p>	<p>船体 全損 乗組員5人行方不明、8人負傷</p>	<p>予知できなかった高層気象の変化に伴い激しい突風が起こり、この影響で海面に発生した混乱波が同調して異常な大波となり、これが本船と遭遇したこと</p>
--	---	--	---------------------------------	--

<p>貨物船尾道丸遭難事件 (33, 833総トン)</p>	<p>昭和55年12月30日 午後2時30分 (船内時刻) 野島崎南東方沖合 N31-00 E156-11</p>	<p>尾道丸が、米国アラバマ州モービルで粉炭53, 902トンを載せ、坂出に向けて太平洋を激しいピッチングを繰り返しながら航行中、前方から大きな波浪を受け、その後の深い平らな谷に突っ込んだ際、一番倉後端部が折損し、船首が上方に向けて屈曲、座屈部の上甲板面を境にして上下動を繰り返すうち、船首部が切断して分離、海没した。その後、船体は、サルベージ船により曳航中沈没した。</p>	<p>船体 全損 (乗組員 全員救助)</p>	<p>満載状態で荒天航海中の大型貨物船の船首部スラミングの実態が解明されていなかったため、荒天避航、荒天中の操船、船体前部の剛性の確保について十分な方策が講じられていなかったこと</p>
------------------------------------	---	--	-----------------------------	---

4 漁船の遭難・転覆等

<p>マリアナ海域漁船集団遭難事件 第三永盛丸(159総トン) 第八海竜丸(228総トン) 第十一弁天丸(160総トン) 第五福德丸(169総トン)</p>	<p>昭和40年10月7日 マリアナ諸島アグリガン島東岸</p>	<p>太平洋に出漁中のかつお・まぐろ漁に従事する多数の漁船が、台風の進路を避けてマリアナ諸島アグリガン島の島影で漂泊していたところ、予想に反して台風の中心が同島付近を通過し、7隻の漁船が沈没した。同島付近の海上は、気圧940ミリバール、風速毎秒70メートル以上の大時化だった。 付近で難を逃れた漁船、航行中の船舶、航空機の1か月間の捜索で、</p>	<p>漁船7隻沈没 乗組員 死亡及び行方不明者209人</p>	<p>台風の予測困難な異常の発達による希有の荒天に遭遇したこと</p>
--	--------------------------------------	--	---	-------------------------------------

第八国生丸(178総トン) 第三千代丸(215総トン) 第三金刀比羅丸 (181総トン)		2人が救助された。		
漁船第二十八あけぼの丸転覆事件 (549・64トン)	昭和57年1月6日 午後4時57分 (船内時刻) 北緯54度5分 西経178度25分	第二十八あけぼの丸が、冬季ベーリング海で遠洋底引き網漁業に従事中、スケウダラ50トンが入った足し袋網及び袋網を水切り後、船首を波浪に立てようとして左回頭をしているとき、原料置き場の差し板壁が壊れ、漁獲物処理工場の魚などが流動化し、船体動揺とが相まって激しく横揺れしたとき、開放したままの右舷後部船側外板開口(ガベージシュート)から海水が流入し、転覆、沈没した。 当時 15mの東風、5mの波浪	船体 全損 乗組員32人死亡又は行方不明 (1人のみ救助)	荒天揚網の際、荷崩れが生じたこと及び船側外板の閉鎖装置が開放されていたことのため、船体の動揺と傾斜とに伴って同開口から海水が流入し、復原力を喪失したこと
漁船第十一協和丸 (349総トン) 漁船第十五安洋丸 (279総トン) 衝突事件	昭和59年2月15日 午前4時 北緯54度3分 西経174度34分	第十一協和丸が、ベーリング海で操業中、第十五安洋丸が、米国籍オブザーバーを載せるため、ダッチハーバーに寄港したのち、第十一協和丸ほか2隻にオブザーバーを移乗させるため、金合地点に向け、魚群探索に当たりながら航行中、第十一協和丸は、自船のオブザーバーを受け取るため、金合地点に向け航行中、衝突した。当時の視程約100m 第十一協和丸は、衝突箇所の魚倉に浸水して沈没した。 当時 雷、風力7、5mの波浪	第十一協和丸 全損 乗組員16人死亡又は行方不明、 5人負傷 第十五安洋丸 船首部に凹損等	第十五安洋丸の運航が適切でなかったこと(視界制限状態における運航不適切) 第十一協和丸の運航が適切でなかったこと(視界制限状態における運航不適切)、衝突後の防水措置がとられなかったこと、救命いかだの取り扱いが不適切だったこと
漁船第五十二惣寶丸 遭難事件 (349総トン)	昭和60年2月26日 午後2時55分 カムチャッカ半島南東 沖合	第五十二惣寶丸が、スケウダラを漁獲したのち、大時化となったので、一旦操業を中止したが、再開して新たな漁獲物を得て、約40トン入りのコッドを引き揚げたところ著しい船尾トリムとなったため、漁獲物の一部を投棄したものの、右舷側からの大きなうねりにより船体が左舷側に大傾斜し、多量の海水が船内に流入し、横転、沈没した。 当時 雷、風力7、5mの波浪	船体 全損 乗組員20人死亡又は行方不明 (2人救助)	荒天下、スタントロールに従事中、多量の漁獲物を揚収して著しい船尾トリムの状態にしたこと、コンパニオン出入口の扉を閉鎖しなかったこと、乗組員に対する操練不十分 (コンパニオン昇降口)
漁船第七十一日東丸 沈没事件 (124・95総トン)	昭和60年4月23日 午前1時30分 樺太北知床岬南方 沖合	第七十一日東丸が樺太南部東側海域で操業中、次第に南風が増勢して波浪が載貨門から打ち込んで海水が漁獲物処理場に滞留し、やがて魚倉の蓋の隙間から倉内に海水が落下、滞留するようになり、曳網作業に伴って左舵をとったところ、滞留した海水が流動して左舷側に大きく傾斜し、載貨門から多量の海水をすくい込んで復原しないようになった。その後、機関が停止して電気が消え、左舷側に大傾斜して沈没した。当時 霧、風力5	船体 全損 乗組員13人死亡又は行方不明 (5人が救命いかだに乗り移り、漂流中2人が死亡し、3人が凍傷を負ったが漂着して救助された。)	船側外板に設けられた載貨門の開閉管理が不適切で、これを開放したまま曳網中、波浪が船内に侵入し、浮力を喪失したこと 船舶所有者の乗組員に対する載貨門の管理についての安全指導不十分
潜水支援調査船へりおす 遭難事件 (50総トン)	昭和61年6月16日 午前5時38分 福島県相馬市鶴の尾 埼東方沖合	へりおすが、北海道で漁礁調査等を行う目的で羽幌港に向かう航行中、荒天となり、機関室等の開口部から船内に波浪が流れ込み、右舷側に大傾斜して横転し、遭難信号を行わないまま、沈没した。	船体 全損(のち引揚げられた。) 乗組員及び調査員9人死亡 又は行方不明	荒天時速やかに避難できるよう陸岸に接航する針路をとらなかったこと、開口部の閉鎖不十分

本表は、(公財)海難審判・船舶事故調査協会ホームページ(<http://www.maia.or.jp>)・裁決録検索システム及び海難審判制度百年史(平成9年11月・(財)海難審判協会)に基づき作成した。