

青函連絡船

洞爺丸転覆の謎

田中正吾

交通研究協会発行

交通ブックス 211

成山堂書店

田中正吾

青函連絡船
洞爺丸転覆の謎

交通研究協会発行
成山堂書店発売

交通ブックス
211

著者略歴

田中正吾（たなかしょうご）

1940年 東京高等商船学校（現東京商船大学）航海科卒
三井物産(株)船舶部（現大阪商船三井船舶）入社

1955年 日本国有鉄道入社
青函連絡船航海士

1957年 同 船長

1959年 国鉄本社船舶局海務課補佐

1967年 中国支社船舶部長などを経て本社船舶局次長

1973年 国鉄退社
「慟哭の海」「日本パイロット協会25年史」「海洋会史」「船用機関技術史」などの編さんに従事
現在 海難史の研究

青函連絡船 洞爺丸転覆の謎

交通ブックス211

平成9年3月15日 初版印刷

©1997

平成9年3月18日 初版発行

著者 田中正吾

発行者 (財)交通研究協会

理事長 住田正二

印刷者 亜細亜印刷(株)

東京都新宿区南元町4番51

(〒160) 成山堂ビル

発売元 株式会社 成山堂書店

TEL 03 (3357) 5861

FAX 03 (3357) 5867

振替口座 00170-4-78174

Printed in Japan

ISBN 4-425-77101-X

まえがき

一九五四（昭和二九）年九月二六日、一四三〇名の乗客・乗員と洞爺丸など五隻の青函連絡船が、台風一五号（洞爺丸台風・台風マリー）の荒れ狂う函館の海に沈み、日本海難史上最悪の惨事となった洞爺丸事件から、四〇年余の歳月が流れた。

洞爺丸事件の十字架を負った青函連絡船は、八八年三月、国民に惜しまれながらも津軽海峡の王座を青函トンネルに譲り、永遠にその英姿が津軽の海から消えた。四〇年の歳月と青函連絡船の消滅は、洞爺丸事件の風化を一段とすすめ、九四年九月二六日の新聞にはわずかに四〇年目の慰霊祭が、その片隅に報じられているに過ぎなかった。

洞爺丸事件の風化を憂い、語り継ぐとすることは、再び「洞爺丸事件」を起こしてはならないと、念願するからである。洞爺丸の惨事を、単に函館における青函連絡船の台風海難と矮小化するのではなく、台風国日本の船舶が遭遇する台風災害という視点で見るとき、「洞爺丸」から今日の意義のある重大な教訓を汲み取ることができると思うのである。

私は洞爺丸事件の翌年、一九五五年に航海士として青函連絡船に乗船、船長を経て五九年に国鉄本

社船舶局海務課に転勤した。以来七三年に停年退職するまで、短い期間を除き国鉄本社にあって、洞爺丸裁判やその事後処理、連絡船改善対策の推進や安全管理の責任者として「洞爺丸」と係わった。洞爺丸の惨事には直接遭遇しなかったとはいえ、私の国鉄連絡船における原点は「洞爺丸」に他ならなかった。当時、国鉄本社船舶局にあって、元船長で高い見識を持った荒木善之氏というよき指導者にめぐまれ、よき同僚後輩に囲まれて「洞爺丸」の教訓を生かし、再び繰り返さないために、連絡船乗組員とともに研鑽の日々であった。

国鉄退職後も機会あるごとに、洞爺丸海難審判・裁判の不当・不条理な点を訴え、洞爺丸事件とはなにか、なにが教訓として遺されたかを書き続けてきた。このたび、交通ブックスに「洞爺丸」をまとめるに当たって、「語りべ」の一人として、「洞爺丸」に関連する書物は文芸書に至るまで考えつく限り集録しようと心掛けた。本書では学生や一般の人を念頭におき専門用語等はできるだけ避け、読みものとして平易な読みやすい表現とするが、専門家に対しても資料として役立つよう正確を期している。

プロローグには、洞爺丸事件対策の総仕上げとしての青函トンネルの開通と青函連絡船の終えん。エピソードは「洞爺丸」がどんな形で語り継がれてきたかを、文芸作品まで手を伸ばす。本文では青函連絡船の生い立ちとその環境、連絡船の使命から書きおこす。そして洞爺丸事件の経過を詳細に記

述した。

犠牲者遺族の無念の思いも、被害者でありながら加害者呼ばわりされた乗組員やその遺族の忍従の日々も視野に入れて、新聞記事や投書、エピソードなども集録した。以下原因を究明する。事件後判明した事実や実験、検証の結果なども考察のうえ、私の原因解明を試みる。さらに海難審判による原因判断とその反論。そして最後に、再建に苦闘する連絡船船員の日々や、洞爺丸の教訓を生かして甦る青函連絡船の姿を、一九七〇年まで書く。

無念の思いで函館の海に沈んだ一四三〇名の鎮魂と慰霊を祈念して本書を捧げる。

一九九七年一月

著 者 識

目次

プロローグ	1
-------	---

洞爺丸事件	1
-------	---

津軽海峡の主役交替―洞爺丸対策の総仕上げ	5
----------------------	---

第一章　しょっぱい川	13
------------	----

三潮の険	13
------	----

青函定期航路	19
--------	----

国鉄青函連絡航路	22
----------	----

戦後の復興	27
-------	----

連絡船ダイヤの話	32
----------	----

第二章	一九五四年九月二六日	37
-----	------------	----

悪魔のいたずら	二分間の停電	49
---------	--------	----

茜色の夕焼け	56
--------	----

最初のいけにえ	64
---------	----

第三章	台風との闘い	67
-----	--------	----

慟哭の記録	67
-------	----

日本海難史上最悪の惨事	81
-------------	----

阿鼻叫喚の七重浜	91
----------	----

生と死と	97
------	----

第四章	台風が去って	102
-----	--------	-----

驚天動地の第一報	102
----------	-----

弔慰金 全面解決に一七年	125
--------------	-----

惨事の原因と世論	132
----------	-----

第五章 洞爺丸は何故沈んだか……………147

原因究明の論理……………147

あとでわかったこと……………152

私の原因究明……………157

洞爺丸海難審判……………162

審判庁の原因究明―第一審……………165

審判庁の原因究明―第二審……………169

裁決は生き残った……………173

第六章 甦る青函連絡船……………178

再建の道のり……………178

連絡船の近代化……………186

親しまれ信頼される連絡船……………194

エピソード……………197

四〇年目の洞爺丸……………197

節目の洞爺丸……………199

あれから三〇年……………201

洞爺丸の遺した文芸作品……………204

連絡船船員の作家……………210

あとがき

索引

プロローグ

洞爺丸事件

台風マリー

一九五四年九月二六日日曜日の朝、台風マリー（台風一五号 洞爺丸台風）は中国地方を横断し日本海に出たあと、速度を一一〇キロに速め午後五時頃には北海道南部か、津軽海峡を抜けると報じられていた。

その日の午後、函館港の国鉄栈橋に着岸していた青函連絡船洞爺丸（四三三七トン）は、ほぼ満員の乗客と乗組員など一三一四名を乗せて、出港の体制を整えて台風の動向をうかがっていた。また、函館港内や港外には九隻の連絡船が、台風を警戒して避泊していた。

午後五時過ぎ、函館の空に青空がのぞき一時風も和らいだ。夕焼けを思わせる茜色の雲が西の空を染めたとき、函館海洋気象台の予報官や連絡船の船長達は、一様に予報通り台風の眼が通過したと考え、あとは強い北西の吹き返しがあったとしても長続きはしないと予想した。

運命のドラ 午後二時四〇分の出港を延期し、台風の動向を見極めていた洞爺丸船長近藤平市は、

台風眼の観測後一時間以上も待つて、出港を決意し午後六時三九分出港のドラを鳴らした。出港から二〇分後、防波堤を通過し、青森に船首を向けたとき、突然予報にもない南西の烈風が襲ってきた。右船首方向からの強風に前途の難航を案じた近藤船長は、続航を中止し午後七時一分港外に錨を入れた。その後予想もしない五〇メートルの南西風が約四時間も連吹し、函館港外は狂乱怒濤の逆巻く地獄絵が繰りひろげられることになる。

千余人が海に消えた

強風で混乱している函館港内から脱出し港外の錨地に出た第十一青函丸（三二四三トン）は、午後八時頃怒濤にもまれていくうちに船体切断、瞬時に沈没し乗組員九〇名全員が死亡（行方不明を含む。以下同じ）。

港外に投錨避泊していた洞爺丸はじめ北見丸（二九二八トン）、日高丸（二九三二トン）、十勝丸（二九一二トン）は、いずれも五〇メートルの南西風と六メートル余の狂濤のなかで、車両甲板からの浸水で機関使用不能となり悪戦苦闘を強いられる。

午後一〇時三〇分北見丸は、SOSを打電する暇もなく右舷に転覆、乗組員七六名中七〇名が死亡した。

洞爺丸も機関使用不能のまま風と波浪に押し流され、七重浜一〇〇〇メートル沖合にできた砂洲に搁座した。砂浜の海岸に乗り揚げたと思ったので、もう大丈夫だと乗客に放送のあと船体は急激に右

舷に傾斜し再び起き上がることなく転覆した。時に午後一〇時四三分。荒れ狂う海に投げ出された乗客は、海岸に流れ着く前に大半は海に沈んだ。乗客・乗組員など一一五五名が死亡した。

十勝丸と日高丸は、最後まで激浪と狂風を凌いだが、風もやや収まりかけた午後一一時四〇分頃相次いで転覆し逆巻く怒濤の下に消えた。それぞれ七六名の乗組員のうち、十勝丸は五九名、日高丸は五六名が再び生きて相まみえることがなかった。

この五隻の連絡船による死亡者一四三〇名。この大惨事を「洞爺丸事件」と呼ぶ。

世界最大の海難といわれる一九一二年のタイタニック号事件に次ぐこの大惨事は、日本中を震撼させた。

「何故台風がきているのに船を出港させたのか」と、怒りに震える遺族の怨嗟の声は巷に溢れ、国鉄の責任を問う世論が澎湃としてまきあがった。

騒然とした社会情勢も時が経つにつれ落ち着きを取り戻してくると、トンネルで陸続きになっていたならこんな大惨事も防げたのではないかという意見が次第に大きくなった。

青函トンネルは、戦後間もない一九四六年に調査委員会が発足し細々ながら調査が続いていた。しかし、いろいろな事情から国のプロジェクトとしては発展しなかったが、この洞爺丸事件を契機として急速に工事計画が展開していった。

タイタニック号事件とは

世界最大の海難といわれる英国ホワイトスター社の豪華客船タイタニック号（四万六三二八トン）の沈没は、その華やかな処女航海で大西洋を西航中に起きた。あと二日でニューヨークに着くことが予定されていた北緯四一度四六分西経五〇度一四分の地点で、晴天の暗夜（注）にその存在が予想されていた氷山と衝突したのである。一九一二年四月一四日午後一時四五分のことである。本船には乗客一三一六名、乗組員八八五名が乗船していたが、氷山に衝突した三時間後の一五日午前二時二〇分に沈没、乗客八一七名、乗組員はスミス船長ら六七三名計一四九〇名が死亡した。乗客にはホワイトスター社のメイズ筆頭専務がいたが救助され、また日本人一名も救助されている。

原因調査は審判委員会によって審理され、三か月後の七月三〇日に報告書が提出された。そのなかでスミス船長に対しては「多くの船長達が経験によって無事故だった航法をとったのだから過失として責められないが、将来同様のことが起きたら疑いもなく過失となる」とされた。この海難事件の教訓として一九一四年に国際人命安全条約が結ばれた。

乗客乗組員や犠牲者の数は審判委員会の正式報告書によった。文献により犠牲者は一五〇三名、一五二七名などの数字もあるが、それは密航者によるといわれる。

（注）晴天の暗夜―月が出ていない晴れた夜のこと。視界は良好である。

津軽海峡の主役交替―洞爺丸対策の総仕上げ

洞爺丸事件以後、青函連絡船の安全対策について管理体制の改革や連絡船の代替新造、乗組員教育や訓練の深度化等あらゆる方面の改善がはかられ、安全で快適なしかも正確確実な連絡船として国民に親しまれてきた。一方、事件後大きな世論となった青函トンネルの掘削は、その実現に向けて大きく動き出した。天候に左右されないで安全な輸送が確保できる海底トンネルの工事がすすめられ、いろいろな難関に拒まれながらも、事件後三四年の一九八八年三月一三日営業運転が開始され、一番列車が函館と青森を発車した。そしてその日夕刻、八〇年の歴史を閉じる最後の連絡船が函館と青森の栈橋を出港した。

洞爺丸事件対策の総仕上げともいうべき青函トンネルが開通し、洞爺丸事件の悲しき舞台となった青函連絡船は、国民に惜しまれながらもその罪業を背負って自らの幕を引いたのである。

青函トンネルの開通

神話が現実となった 八八年三月一三日午前七時、早春の函館はこの日少し気温が和らいだとはいえ、駅のホームには肌寒い風が吹き抜けていた。しかし、一番列車「はつかり一〇号」の出発式は熱気を帯び、見送りのVIPをはじめ数百人の人びとでごった返していた。七時二三分四番線では函館有斗高のプラスバンドがドボルザークの「新世界」を演奏。見送りの横路孝弘北海道知事は「私達の理想

が実現した」と大きく手を振っていた。

「ミスタートンネルマン」と呼ばれた持田豊（元鉄建公団海峽部長）は、「はつかり一〇号」を感慨深く見送りながら、傍らに浮かぶ連絡船を見やって「なにか悪いことをしちゃったようで」といたずらっぽく笑った。しかし、腹のなかでは洞爺丸事件で海に沈んだ千余人の犠牲者やその遺族の苦悩を思い浮かべながら、「あの事件がなかったら、トンネルはできなかった」と思っていたに違いない。持田は、「青函トンネルから英仏海峽トンネルへ」（中公新書、九四年刊）で「青函トンネルは安全な交通手段を確保し、重大事故が今後起こらない輸送サービスをしなければならない、という人命尊重の第一義から出発したことを明記したい」と述べている。

一番列車の運転士松下洸の父は、この日限りで姿を消す連絡船の二等機関士だった。「父が働いてただけに連絡船がなくなるのは淋しい」

元トンネルマンの安保富士男は「妻の姉とその息子を洞爺丸でなくした。安全な海底トンネルに一生をかけた」

東こうの夫は、洞爺丸の乗組員であの日荒れ狂う海に船とともに沈んだ。「早くトンネルができていればね」とうつむいた。

お先にくす玉が 青森駅三番ホームでは午前七時に石原慎太郎運輸大臣を迎えて、開業セレモニーが行われた。そのとき、一番列車の発車を心待ちにしている人びとの気持ちをあらわすように、セレ

モニの開幕を待ち切れず玉の一つが突然開いて紙吹雪が舞った。

七時三二分、二分遅れで発車した一番列車「海峡一号」の乗客のなかに、「ホラやす」の三人娘と姉が乗っていた。半世紀前の一九三九年にトンネル構想を打ち出したのは、元鉄道省技師故桑原弥寿雄こと「ホラやす」であった。列車がトンネルにさしかかると、遺影とビールをそっと窓際において「父と一緒にトンネルを渡れて感慨無量です」と目をうるませた。

取材の記者に名を告げなかった老婦人は、ただ「洞爺丸の遺族です」といっただけで、「海峡一号」に乗り込んでいった。おそらく胸には遺影を納めているのだろう。「あなたの犠牲も無にならなかった」と語っているのではないか。

青函連絡船の終えん

十字架を背負って 誰も沈むなどと考えもしなかった青函連絡船が、台風で五隻も沈み千四百余人もの犠牲者が海に消えた。その衝撃は国鉄への非難と怒りに変わり、特に犠牲者の多い東日本では市民の冷やかな視線を背に受けて、国鉄職員とわかる服装で街を歩くことがはばかれる空気さえあった。ましてその当事者である連絡船船員は十字架を背負った毎日であった。事件の有責、無責のいかにかわらず、国民の信用を回復し安心して乗っていただけの連絡船とする努力は、国鉄をあげてすすめられた。詳細は後述するが、当時の石田禮助監査委員長（のちの国鉄総裁）の一言が発端となつて、全連絡船が新造代替され運航システムも新しくなった。ハード、ソフト両面からの改革に対し、