

## 教訓を活かして台風海難の防止を・・・



多くの教訓を残した「青函連絡船洞爺丸の遭難」、一方で、難を逃れた連絡船も

半世紀前の函館湾での出来事は、今日にも繋がる数多くの教訓を残しました。その一方で、沈没という最悪の事態を免れることができた大雪丸についても、隠れた教訓として語り継がれています。

現在、函館港内に係留され、青函連絡船記念館となっている摩周丸の船内に、『生還した大雪丸』と題したパネルが展示されています。その中の一節・・・

### 生還した大雪丸

「南西の風のときは木古内に行け」 (木古内湾は函館港の西南西約 14 海里)

大雪丸二等航海士が先代の船長から聞かされていた言葉です。その日、大雪丸の船長は関門航路から移ってきたばかりの人でした。大雪丸(洞爺丸に続いて出航)は函館湾を出て二等航海士の進言どおりに木古内を目指しました。そこは津軽海峡に突き出た松前半島が南西の風を遮る地形となっていました。午後 10 時頃、浸水のため機関が停止し沈没の危機に陥りました。しかし、何とか回復させ、午前 0 時過ぎ、ついに木古内湾に錨を降ろすことができたのです。



この「大雪丸の生還」は、積荷がなかったことなど他の連絡船と条件の違いはありますが、乗組員の船長に対する進言の大切さを物語っていますし、混乱の中でそれに耳を傾けた船長の冷静さがこの危機を乗り切ったと言えます。



### 運航管理体制の形骸化を防止しよう！

旅客船の台風海難の事例では、運航管理者と船長との間の協議が不十分であったことが背景にあって、無理な運航に繋がっていることから、運航管理体制の形骸化を招かないようにする必要があります。船長が誰に相談して良いか迷うようではだめですし、運航管理者と船長とは、日頃から意見交換を行って意思の疎通を図り、しっかりとした信頼関係を築いておくことが大切です。

昨年、JR 西日本の福知山線脱線事故をはじめとして、各公共交通機関でのトラブルが相次ぎ、海上においても、カーフェリーが濃霧の中で防波堤に衝突して多数の旅客が負傷

する海難が発生するなどしたため、各公共交通機関に対する安全性の確保と信頼の回復が強く求められています。

事業者においても、あらためて安全を最優先とする企業風土の確立と安全管理体制の構築の重要性を再確認し、運航管理体制の形骸化を防止して旅客輸送の安全確保に万全を期しましょう。

### 外国船に対するサポートを十分に！

最近では、台風海難と言えば、外国船海難の代名詞と言えるほどで、台風海難全体に占める外国船の隻数こそ少ないものの、全損海難に至るケースが多く、死亡・行方不明者も突出して多くなっています。

外国船が関わる海難事例からは、台風の危険性に対する認識が甘く、台風避難の経験が少ない上に、台風や避難海域についての情報が不足していることなどが、その要因として挙げられます。また、着岸中においては、代理店などを通じて、台風情報の提供や避難勧告などの伝達が行われていますが、台風に対する危険意識が希薄なためか、避難時機が遅れて海難に至るケースが目立っています。

そのため、台風や地理に不案内な外国船に対しては、台風の危険性を理解させるとともに、避難海域の情報を提供するなどのサポートを十分に行うことが大切です。また、台風の進路や進行速度などに変化があった場合には、速やかに最新の情報を提供して避難時機を失することがないようにしましょう。

### 風を読む

台風海難を防止するためのポイントは、「風を読む」ことです。

台風避難の際に錨地を選定したり、錨泊方法を決定したりする上で、台風の進路予報をもとに、最大風速とその時の風向を予測することに最も注意を払っていると思います。その予測を誤って不適切な錨地を選定したり、状況の変化への対応が遅れたりして事故に至るケースが見受けられます。できることなら、主要な避泊海域ごとに、最大風速とその時の風向、波浪の侵入の有無と波高など、錨泊船に向けたきめ細かな予報がほしいところです。

そこで、予報とはいきませんが、本書末尾に「主な避泊海域における台風に伴う風と波の予測」を掲載しましたので、台風避難に当たっての参考資料としてご利用ください。



コラム

# 9月26日は何の日？

9月26日？



昭和29(1954)年9月26日は、台風15号(洞爺丸台風)により我が国の海難史上最大となった青函連絡船洞爺丸が遭難した日です。

その後も、同じ9月26日に大型の台風が襲来して、日本各地に大きな災害をもたらしています。



昭和33(1958)年9月26日には、台風22号(狩野川台風)が上陸し、東海地方と関東地方では大雨による土砂災害や河川の氾濫が相次ぎ、伊豆半島中部では、集中豪雨となり、大量の雨水が流れ込んだ静岡県の狩野川が氾濫しました。また、神奈川県や東京都でも、市街地の浸水やがけ崩れなどにより、大きな被害がありました。この狩野川台風では、1,200人以上の死亡・行方不明者が発生しました。

その翌年の昭和34(1959)年9月26日には、台風15号(伊勢湾台風)が上陸し、勢力が強く暴風域も広がったため、広い範囲で強風が吹き、九州から北海道にかけての日本列島のほぼ全域で、20m/sを超す強風と30m/sを超える最大瞬間風速を観測しました。特に、紀伊半島沿岸一体と伊勢湾沿岸では、高潮、強風、河川の氾濫により甚大な被害を受け、愛知県や三重県の各地では、高潮により短時間のうちに大規模な浸水が起きました。この伊勢湾台風では、5,000人以上の死亡・行方不明者が発生しました。



こうしてみると、日本では、9月26日は「台風の危険日」と言えそうです…