

防災歳時記（40）

—濃霧で紫雲丸が沈没す—

NHK 放送用語委員会専門委員

元 気象庁天気相談所長

宮 澤 清 治

紫雲丸沈没から 50 年

1955(昭和30)年5月11日午前6時40分、国鉄(現・JR)宇高連絡船の上り便紫雲丸(1,500 トン)が宇野港(岡山県玉野市)に向かって高松港を出港した。出港して間もない6時56分、高松港北西約4kmの女木島沖で濃霧のため、国鉄貨車輸送船下り便第3宇高丸(1,200 トン)と衝突し、紫雲丸はわずか数分後に沈没した。

約800人の乗船者のうち、修学旅行中の小・中学生100人を含む166人が死亡した。

琴平旅行帰りの広島県の小学校の生徒たちが乗船していた。上甲板にいた男生徒は、いち早く第3宇高丸に乗り移ってほとんどが助かったが、船室へ土産を入れた荷物を取りに戻った女生徒に、逃げ遅れた人が多かった。

高松地方気象台では、11日午前5時30分に次のような濃霧注意報を出した。

「きょうは沿岸の海上で局地的に濃霧の発生するおそれがあり、視程50m以下となる見込み」

沿岸にある高松海上保安部の観測では、海上の視程は午前6時に1km、7時ごろには約200m、8時ごろには最小視程が30～400m

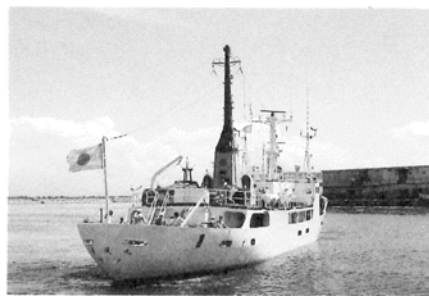


写真1 海洋気象観測船「春風丸」
(神戸海洋気象台、1983年)

になった。

気象観測では、視程1km未満になると「霧」と呼ぶ。視程50m以下の濃霧となれば、ひどい場合には船のブリッジに立っても触先が見えないことがあるという。

死者の大半が婦人・子供という悲しい惨事から、今年は50年という節目の年にあたる。

しけは極楽、濃霧は地獄

春から初夏にかけて、瀬戸内海は霧に包まれることが多い。春になって日本の南海上から暖かい南風が吹いてくると、瀬戸内海から東シナ海にかけて、また、黄海や朝鮮

半島の東岸海域などで霧が発生しやすい。南からの高温多湿な空気が、冷たい海面上を吹き渡るうちに冷やされ、湿度 100% 近くになって霧が発生する。この霧を移流霧と呼ぶ。

季節が進み 6 月～8 月ころになると、暖気が北上して三陸沖や北海道東方海上で移流霧が多発する。霧は周囲を覆い隠し、船乗りたちは方向を見失い、遭難することがある。「しけ(時化)は極楽、濃霧は地獄」と言っていて、霧を恐れる。

日本で発生する霧は、地方によっていろいろな特徴がある。主な地点の年間の霧発生日数と多発する月をみると、次のようになる(1971～2000 年の 30 年平均)。

1. 軽井沢(134 日、6～10 月)
2. 豊岡(114 日、9～12 月)
3. 根室・釧路(108 日、6～8 月)
4. 松山(11 日、3～6 月)
5. 高松(9 日、4～6 月)

長野県軽井沢や関越自動車道で発生する霧は、主にやませ(梅雨時の東寄りの風)が山腹を上昇するときに、空気が冷えてできる滑昇霧である。3 日に 1 度は霧がかかる。

兵庫県豊岡盆地、広島県三次盆地や岐阜県高山盆地(年間発生日数 41 日)などは、霧の本場である。山あいの盆地で晴れた朝、放射冷却で空気が冷やされて発生するのが、放射霧または盆地霧である。雨上がりの水蒸気たっぷりの朝、急に冷えると霧で一丈先が見えない。秋に発生することが多く、俳句で霧を秋の季語とするわけがここにある。

根室や釧路の霧は移流霧で、海霧、じり、ガス、かいむなどと呼ばれる。

瀬戸内海は全国的には特に多いというほ



写真2 志賀高原から長野盆地の雲海(きりぐも)を望む

どではないが、小さな島が多く、狭水道を行き交う船が多いので、ひとたび濃霧がかかると事故が大きくなる可能性がある。

霧の種類には、このほか前線の近くで暖気と冷気が混じり合っでできる前線霧や混合霧というものもある。一般には、霧の原因や種類を特定することは難しい場合が多い。海洋気象観測船で霧の観測が行われている。

願いがかなった瀬戸大橋

昔は、宇野港を出港した連絡船は、順調なら約 1 時間の航海だが、霧がでると高松港を指呼の間に望みながら停泊を余儀なくされた。「橋さえあれば」という願いは、四国に住むものは誰でも一度は持った。

紫雲丸の沈没事故をきっかけに、本州四国連絡架橋問題が具体化し、約 30 年後の 1988 年 4 月に瀬戸大橋が開通した。瀬戸大橋は、香川・岡山県を中心とした近畿・中国地方の経済圏に大きな影響を与えることになった。

橋が完成してもフェリーなどの海上交通は多い。また近年は山間部を走る高速道路が増えている。霧が船や自動車などの悲惨な衝突事故の原因になりかねない。霧の対策から気を緩めるわけにはいかない。