

VI 特別話題

29号台風による海難事故に関する研究会

日時 1965年10月12日 午後2時30分～5時
場所 清水市東海大学海洋学部
議長 岩下光男(東海大学)
挨拶 水産海洋研究会長 宇田道隆(東京水産大学)
資料提供 静岡県水産試験場長 五十嵐正治
東海大学丸船長 井桁勇三
主な討論者 宇田道隆(東京水産大学) 川口健太郎(清水漁港協会々長)
五十嵐正治(静岡県水産試験場長) 盛田友武(鹿児島大学)
佐々木忠義(東京水産大学) 柴田恵司(長崎大学)
松平康雄(広島大学) 速水頌一郎(京都大学) 木村喜之助(東北大学)
井上元男(東海大学) 元田茂(北海道大学) 中井甚二郎(東海大学)
坂本市太郎(三重大学) 渡辺信雄(東海大学) 内田氏(宮崎水試)
その他静岡県下漁業協同組合、船主多数。

最後に宇田会長より、本海難に対し別項のステートメントを発表した。

水産海洋研究会は昭和40年10月6日、29号台風によつてマリアナ海域アグリガン島周辺において起つた、集団海難事故を重要視し、関係各位に対して、衷心より御同情申上げるとともに、今後この種海難の絶無を期して、水産、海洋学的立場から原因究明のため一層の研究を推進するものであります。

1 討論内容

岩下議長挨拶：このたび静岡県下大型鰹漁船が南方マリアナ諸島アグリガン島周辺で操業中、台風29号にあい、7隻が集団的に遭難し209名の死行方不明を出した大事件については衷心より憂慮しお見舞申上げると共に、吾々として純学問的立場から今後どういう方向の研究をすべきかを中心にこの研究会を急に催した次才である。

表1 表 マリアナ海カツオ漁船(海難にあつた)特性

船名	3金比羅丸	3千代丸	8海竜丸	8国生丸	5福德丸	11弁天丸	3永盛丸
トン数	181.14	215.59	223.20	178.68	167.71	160.60	159.89
馬力	D-450	D-650	D-470	D-380	D-400	D-510	D-470
進水年月	昭30.3	昭33.5	昭28.10	昭29.8	昭25.2	昭38.3	昭30.3

宇田道隆 参考のため関東東海漁業気象連絡会発行「漁業と気象」№21、1965.12・25より先づ台風29号の経過を摘記する。台風29号は昭和40年10月2日ボナベ島北東方350Kmの海上に弱い熱低(1006mb)として発生、はじめ西北西に進み、4日12時グアム島の東 $12^{\circ}40'N$ 、 $151^{\circ}30'E$ に達し中心気圧996mbに低下、台風となつた。その後北西進、6日正午サイパン島の北150Kmに達し、このころから進路を北に変えた。そして中心気圧も6日に入つてから急ピッチに下り、7日8時にはこの台風生涯での最深気圧914mbを示すにいたつた。この時の台風に伴う最大風速も実に $70m/s$ に達した。台風はその後ほぼ1日の間この勢力を保つたまま北上し、8日になつてからはしだいに衰えはじめると共に、幾分速度を増しながら9日15時には銚子南東700Kmの海上に達し(中心気圧960mb)このころから進路をしだいに北東に変え、10日9時には北海道東方洋上で温低になつた。この台風の特徴をあげると、(1)最深気圧は914mbで、台風28号の915mbと共に、今年の台風のうちで最も強いものであつた。(2) $20^{\circ}N$ よりも南の海上で急激に発達した。

河井健太郎(清水漁港海難防止実行委員会々長)：マリアナ群島に大台風ができて静岡県下漁船10隻に未曾有の損害を生じたが、そのうち2~3隻は台風を避けており、後の7~8隻が損害をおもつた。私共のかねて力説している「漁船センター」が出来ていたらこういう憂目に会わなかつたであろう。すなわち、浮上測候所として1~2隻に気象技術者を乗せて予報警戒に当るといふ考である。またアメリカに頼んで陸上の群島に測候所をつくることもかねて建議していた。「そんなに漁をしに危険な遠くまで行かなくてもよいじゃないか」という人もあるが今の漁業者はグアム島以南に出漁せざるを得ない。国の力でマリアナ群島に測候所又は漁船センターをつくつて、気象放送をしてほしい。御前崎によく35トン型の沿岸警備船はできた。国の援助で2,000~2,500噸航続できる準巡視船をお願いしたい。漁業は今ヤルカ、トルカの境である。国の力で海難を未然に防ぐことは出来ぬものではない。マリアナ海から船員が帰港したら海上保安部のオブザーバーになつて色々突っこんで聞きたい。

五十嵐正治(静岡県水産試験場長)：マリアナ海は漁場を開発して行き馴れた漁船員たちには庭先みたいなものである。人員構成を見ても、15才4名、16才9名、17才14名、18才6名、19才2名以上10台35名、20台63名、30台68名、40台50名、50台4名60台1名で、船が良いから親も安心して乗せ若い人も多い。船長は26才2名、28才1名、36才、37才、39才、各1名。漁撈長は37才、38才、39才、44才、50才、57才で、ベテランぞろいであつて人員構成は悪くない。10月7日の午前6時ごろ事故が起つたと推定される。島の西側が漁場なので、場所はアグリガン島西方に10隻全部集つて数哩の間に見えシケ待ちの状態であつた。7日6.30アグリガン島へ坐礁して8.30上陸、助かつた才11弁天丸の乗組員は40名中39名。3時~5時北東~北の風、5時最高北々東風、6時北西風フルスピードで支えても後へ流され、船体危険。10隻のうち7隻が遭難、漂流物は附近の海上で見出されたが東方で発見されたものが多かつた。前日の6日23時ごろ台風眼中に入り、台風が真上を通つた。7日6時02分SOSを発した船がある。台風のコース通報にミスがあつたのではな

いかと思われる点がある。この方面に出る鰹漁船水揚は年間40～60億円に上る。1、2、3月南西諸島、沖縄方面、4、5、6月豆南小笠原方面、7月金華山沖、8月小笠原方面、9、10、11、12月マリアナ諸島方面と漁場が変わる。漁船数250隻（無線局登録300隻）、清水海岸局に登録している50隻中28隻がマリアナ海鰹漁をしている。1航17日位（11弁天丸の場合平均水揚60トン、450～500万円）で優秀漁船とされている。最近マグロが悪くなったので安定して楽なカツオ漁に変えた船が少なくない。往復6～7日の航海日数で1週間位操業マリアナ漁場は昭和初年に静岡船が発見して以来得意の漁場で、100トン未満の船でも相当漁をするが、ただ生エサワシをどうして活けるかが問題になっている。

井桁勇三（東海大学丸船長）：9月18日館山を出港して、21日小笠原北端通過、9月27日南下シアナタハン南側漁場調査夕方同島南30哩附近で漂泊。12・50台風28号発生を聞く（1004mb、15°20'N 144°08'E 辺）。9月28日終日船を流す。12時中心983mb（16°0'N、144°50'E 附近）9月29日台風北上おそい。17時まで再び南下。9月30日南西～南々西風5。雨後曇。10月1日。やつと日が出た。3日間全く太陽を見ながつたが、同2日帰航についたが、28号台風（29.5°N、143°E）は北上よりウネリ高かつた。帰港中アグリガン西方でカツオの厚い魚群を見、多数漁船の集つて行つたことを報じている。28号台風を凌いで安心した後、又続けて29号台風襲来のあつたことが一つの海難要因となるであろう。

盛田友武（鹿児島大学水産学部）：自分も練習船敬天丸（船長）で5～6年前漁航海を経験した海域である。この方面の海は気象データが少ないので、気象予報も間々大へん不正確だから気象庁の発表だからといって過信することに問題がある。昭和32年敬天丸でボルネオ海へ航海中、大東島附近で熱低に出会つた。副低気圧に突然はさまれた。又サンゴ海でシケに遭遇、おくれて警報が入り間に合わぬことがあつた。間に合わぬのも当然前で、データが大へん少ない。あの辺に出漁している船自身データを送信すべきである。大型船同様に漁船も信頼できるデータを気象庁に送るべきである。漁船員でも気象情報を交換のあつて適切な判断のできるよう、等圧線を書いて天気図を書けるぐらいの教育をすべきである。

今度の場合、島かげに避泊せずに船を流していたら助かつたのではないか？ シケの場合島蔭は完全な港でもアブナイ。沖に出れば、ウネリ、三角波をあつても船を横にしたりしなければ大てい支えられる。台風の内に入らした後の措置はむづかしいが未然に難を避けるように荒天準備などはどうだつたであろうか？ 鰹船はイクスを持ち、船体は深い。イクスを大切にするために危険になることがよくある。荒天の場合、サンゴ礁島蔭にいてアンカーが上らぬと困る。台風が異常発達したことも重要である。島周りにいて、島にうちかけて返す波とがぶつかつて屏風のような大波の立つことがある。三角波になる。「島がかり」については荒天の場合は考えねばならない。

大塚一志（東京水産大学）：漁船から報告を多く送り、台風の正確な情報をもらえるようにしなければならぬ。

河井健太郎：40年も海洋生活中に3時間位にこんなに急激に気圧の低下することは考え難い稀有の事がらである。災害を今後無くする上に本当にこうだということを知りたい。三角波を喰つて転覆したのか？ 生残り船員からありのままのことを赤裸々に聞くことである。台風時は無風の台風眼のあと「吹返し」がこわい。

高橋（東海大学丸一航）：40°N, 155°Eのトンボ縄漁場で45 m/s位の風にあつたことがある。波が砕けてシブイて来る。マリアナ海域で12月31日に台風にはいり、正月8カ日間懸命に船を支えた経験がある。南西よりも北に廻る風が強かつた。視界0で、海錨をひいた。風上に船を立てて凌いだ。

坂本市太郎（三重県立大学水産学部）：漁船々型、性能と合つた避航法を考えねばならない。シケてくるとオカに行こうとするのは人情だが岸へ寄るとコワイ。

五十嵐：漁船の報告は気象庁で船位置がはつきりしないことを嫌つて使わぬことがあるときだが、気圧計等正確な計器を支給し、正しい報告を漁船から送つて、それに基づいた通報を出してもらうようにしたい。

渡辺信雄（東海大）：気象センターで気象特性の特異性を究明するように希望する。

元田茂（北海道大学水産学部）：IIOE参加途中海錨丸で台風退避、操船技術の重要な経験をした。

宇田道隆：全く予想外の大海難であるが、急速発達ということについて岡田・藤原の法則……「低気圧は近づき合い、高気圧と低気圧とは隔離せんとする傾向を有す」があてはまる、このように低緯度で発生した台風初期の場合には問題となるので検討を要する。マリアナ海海面の当時の海況と、赤道前線（熱帯収束線）への北東貿易風と南半球から赤道をこえて来た豪州近海からの南西季節風との衝合によつてこのような稀有の猛烈な発達に導いたのか調査を要する。何故避泊をアグリガン島の西の島がけにえらんだか？ 台風のくるまでできるだけ漁をし、通つたあとも漁を続けたいという漁場操業の便という見地が主ではなかつたか？ 比較的安全な場合で避泊に便利と考えたことは前の台風28号の通過もここで凌げたということがあつたからだろう。だがこんなに異例のきわめて急に発達した大型台風の出現で、「支えて行ける」と経験的に判断したことが当らなかつた。

この近海が好漁場で渦流をなし、台風時にシオ波が立つて、ことに島周りは複雑な三角波の重なりで操船舵利きのきかぬ危険な「魔の海」に一変すると思われる。アグリガン近海は大渦流でカツオの「たまり場」として10月頃一番カツオ群の濃集をみる。今回の台風転向点はアグリガン島附近になつていて、その辺を台風中心の通過時に風も最強になつている。そこへ運悪く船を集めて寄り合つていたという最悪の事態になつた。7日当日の大シケのあと救助は7、8、9日がヤマであつたらう。迅速救難体制を、日米協定の上、飛行機、パトロール船を配置し、島々の基地も利用したい。大気象レーダーを群島に設置、海上に海洋気象観測ブイを配置したい。航空機による台風観測通報を防衛庁、気象庁協力してほしい。漁業気象観測通報整備こそ最大の課題である。漁船側の協力が必要である。台風の異常発達、異常経路のなぞも解かれねばならない。

岩下議長：28号台風で心身共に疲れていた後へ続いて29号台風が来て戦い破れた不運であつた。海錨整備の間もない悪条件であつた。台風急速異常発達には台風中心に入つた船の場合、ウネリ、返し波など悪条件が重なつて総乗積で来てこのような大事になつたと思われる。今後研究と施設、対策によつてこの種海難の絶無を期したい。（文責 宇田道隆）

附 記

（前記の「漁業と気象」才21号に今後の問題点として掲げてある文章は参考になるので摘要付記した。）

才29号台風については、船の遭難の原因がどこにあつたかを早急に断定することは困難であるが、今後に残る問題点のいくつかをあげてみよう。

- (1) 台風の急速な発達 現在の台風知識は発生についてはよくわからない点もあり、発生の理論は学者の間でも必ずしも意見が一致していない。しかし発生に比すれば発達の理論はかなりよくわかっている、とはいへ台風にしばしばみられる急激な発達については、まだ十分な説明は与えられていない。したがつてその予報もほとんど不可能に近い。そこで現段階としては、過去の事例から見て急激な発達の可能性について、もつとよく知つておく必要がある。20°N以南では台風はあまり発達しないという迷信的な常識があつたのではないか？ 昭和34年の伊勢湾台風は、ちょうど今回と同じマリアナ海域で24時間の間に91 mbも中心気圧がさがつている。
- (2) 気象通報の利用のしかたに誤りはなかつたか？ 気象通報は絶対正しいと考えることは現在の段階では無理である。天気図は3時間毎にしかつくりえないからその間の時間的変化は知ることができない。南の海では観測点が少ないから大局的な状態しかわからない。気象通報と同時に自分の現在位置での天気観測を併せて考え、利用せよ。気象通報を利用する立場にならなければ天気は立ちむかえない。
今回の場合でも才12海錨丸は自船の観測と気象通報とをあわせ考えて適切な判断をぐだし、危険をのがれている。
- (3) 避難の方法が適切であつたか？ 古くから「台風は島蔭なし」といわれているのに、28号の場合に避難して安全であつたからというだけの理由でアグリガン島へ集つた傾向はなかつたか？ 台風が接近して通る場合には風向の急激な変化が起るから、島蔭は決して安全な避難場所ではない。島蔭が安全なのは風向がほぼ一定な季節風の場合や、台風がかなり速くを通つて風向の変化が比較的ゆるやかに起る場合に限られる。