

紫雲丸

雨が降った日の翌日、霧がかかることが多いのですが、瀬戸内では、晴れた日の翌日も霧になることがあります。

本州四国連絡橋ができる前、本州と四国を結ぶ最大の輸送路は、岡山から鉄道で宇野を經由し、高松に至る、旧国鉄の宇高連絡船でした。1955年(昭和30)5月11日、高松から宇野に向かって紫雲丸が、濃霧の中で第三宇高丸と衝突して沈没しました。

日の出から約1時間後の6時20分、宇野港鉄道第二岸壁から乗組員42名、貨車18両を載せた貨物船第三宇高丸(1,282t)が出航しました。無線連絡で、高松地方気象台5時30分発表「沿岸の海上で局地的な濃霧が発生するところがあり、視界は50m以下の見込み」の濃霧注意報の情報が入っていた

のですが、付近に霧はなく、天気は曇、風は弱く、波も穏やかでした。12.5ノット(23km/h)の全速力で高松に向かっていました。

6時40分、高松港鉄道第一岸壁から乗組員63名、旅客781名、貨車等19両を載せた客貨船紫雲丸(1,480t)が出航しました。港を出てすぐに霧に遭遇しています。航路の前方右手にある女木島付近は霧におおわれ、女木島の標高217mの山頂は見えるものの、山裾はまったく見えませんでした。女木島に近づくにつれ、霧が濃くなって視程が100m程度になり、レーダーと汽笛で相手の船を確認しながら、減速せずに10.8ノット(20km/h)の速度で進んでいます。

規定では左舷対左舷(右側通行)で衝突を避けることになっているのですが、なぜか、紫雲丸は逆の方向に進み、第三宇高丸の進路をささざる形になり、6時56分に第三宇高丸と衝突しています。紫雲丸は衝突から約5分後に沈没しました。第三宇高丸は船首を破損したものの、沈没をまぬがれ、紫雲丸の乗員の救助にあたりました。この事故で、一般乗客

166名、紫雲丸船員2名の計168名が亡くなっています。この中に修学旅行中の小中学生100名(男子19名、女子81名)と教諭・随行者8名が含まれていたことから大きな社会問題になり、この事故の後、本四架橋建設を求める声が高まりました。

紫雲丸がなぜ航路をはずれたのか、理由はよくわかりません。亡くなった紫雲丸の船員2名の中に、操舵を指示していた船長が含まれているからです。当時の船員法では、船長は船内に一人でも人が残っていれば退船できないことになっており、最後まで乗客の救助にあたっていました。

冬の瀬戸内海は海水温がかなり低くなります。春になり気温が高くなっても、海水はなかなか暖まらず、海水温の低い状態が続きます。そんなときに陸上の暖かく湿った空気が海上に流れ出すと、冷たい海面で冷やされて霧が発生します。海峡部や島陰など潮流が強い場所は、水深の深いところにある冷たい海水が表面に押し上げられて、局所的に海面水温が低い部分ができるため、特に濃い霧が発生します。

事故前日の高松の天気は快晴、最高気温は24.6℃で平年よりもやや高め、湿度は70%前後とかなり高くなっていました。上空は日本海の低気圧に向かって南西風が吹いていたのですが、盆地状の地形の影響で、地上付近は逆方向の弱い東風が吹いていました。このため、湿った空気が滞留しやすくなっていました。事故当日の朝、滞留していた暖かく湿った空気が放射冷却で冷えて湿度が高まり、さらに冷たい海水によって冷やされ、局地的な濃霧が発生したと思われる。

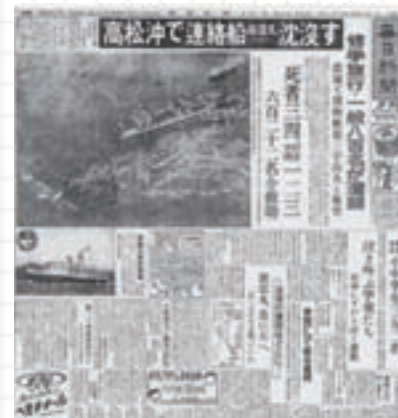
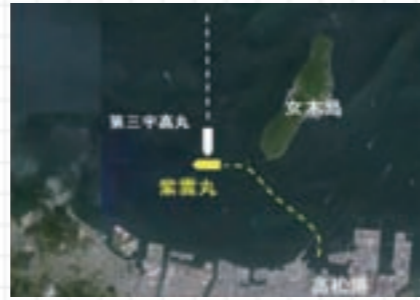
2004年5月、各地で50回忌法要が行われました。これを機に、中断した修学旅行をやり直した人たちがいました。5月12日、京都の三十三間堂に同級生28人の遺影を手にした高知市立南海中学校の卒業生たちと80歳になる担任教諭の姿がありました。追悼旅行を知った寺から「重い荷を背負い続けてきた生存者を慰め、犠牲者を供養したい」との申し出があり、本尊の千手観音像の前でしめやかに追悼法要が行われました。

暮らしを彩るノベルティ
ジャカルタ生活では、日本に比べて安く手に入るものがある。例えば、蛇革を使った財布やキーケース。オーダーメイドの蛇革製品は、日本の半分以下の値

段だ。訪問販売が盛んで、蛇革製品を売り歩く現地のおばさん(通称「蛇革おばさん」)がいる。他にもサンダルおじさんやアクトおじさんや○○おじさんがいて、彼らの商品がジャカルタライブを彩っている。

ジャカルタ生活が1年を超えた妻のお気に入り、食器のジェンガラ(バリ島)。3歳の娘のお気に入り、本格的アジアテイストのウドウンチェアだ。いずれも手ごろな価格で購入できた。私はと言えば、ジェンガラに盛り付けられた妻の手料理を食べながら、ビンタン

気象予報士 (株)富士ピーエス顧問 松嶋 憲昭



毎日新聞 1955年5月11日夕刊

パティックを着ての会議風景

別だ。普段は作業着を着ているスタッフが、パティック(インドネシアのフォーマルウェアの一つ)を着て働く。11時30分〜13時の間は事務所裏の礼拝所で

パティックを着ての会議風景

「キラキラ」のない現場を目指して
私の仕事場・タンジュンプリオク高架橋は、ジャカルタ北部の国際貿易港(世界コンテナ取扱数22位(東京港27位)へのアクセス改善と高速道路ネットワーク・バイパス機能の改善を目的に計画された。現在、建設の最盛期を迎えている。PC工事もピークを迎えており、PCU桁と橋脚頭部の緊張・グラウト作業が連日行われている。PC工事には、他の土木工事には無い緻密さが求められるので、専門業者と緊密にコミュニケーションをとりながら工事を進めている。



現場周辺の渋滞



現場前の洪水



高架橋スラブの施工

響き渡るアザインの調べ
ジャカルタの朝は早い。朝4時半ごろにアザイン(周辺住民に礼拝を呼びかける拡声器を使った放送)が流れ、モスリムたちは礼拝に向かう。私はモスリムではないため礼拝には行かないが、毎日アザインを聞く度に自分が異国にいることを実感する。

現場でもモスリムたちは礼拝を欠かさない。そこで、現場事務所の裏手にも礼拝所が設けられている。礼拝の時間にはほとんどのスタッフが礼拝所に集まるので、事務所はもぬけの殻だ。
インドネシア人にとって、金曜日(特に)は特別だ。普段は作業着を着ているスタッフが、パティック(インドネシアのフォーマルウェアの一つ)を着て働く。11時30分〜13時の間は事務所裏の礼拝所で

段だ。訪問販売が盛んで、蛇革製品を売り歩く現地のおばさん(通称「蛇革おばさん」)がいる。他にもサンダルおじさんやアクトおじさんや○○おじさんがいて、彼らの商品がジャカルタライブを彩っている。

ビンタンビールとジェンガラに盛られた手料理 蛇革製品の訪問販売

今後求められる
インドネシアのインフラ整備
ジャカルタの交通渋滞と雨季の洪水は深刻な社会問題だ。普段は、現場まで1時間ぐらいで通勤できるが、渋滞で4時間近くかかったこともある。雨季の大雨では、現場前の道路がしばしばひびきで冠水する。こうした状況の改善に、首都ジャカルタでさえまだまだインフラ整備が必要で、インドネシア全土に目を向ければ、膨大なインフラ整備が必要なのは火を見るより明らかだ。
インドネシアの更なる発展の礎となるインフラ整備、日本のASEAN外交やエネルギー政策上重要となる資源産出国インドネシアでのODA工事は、益々その必要性と重要性が増しているのではないかと考えている。



鹿島建設株式会社
タンジュンプリオク
高架橋工事事務所
鈴木 和仁

カオスからの変貌
熱気と活気に満ち溢れたジャカルタにて

はなく近くのモスクまで行って礼拝する。当然、その前後はほとんどの仕事が中断してしまう。

ビール(日本の約半額で癖がなく飲みやすい)を飲むことに幸せを感じている。