

は大した濃度でもなかったのに、港内の低層では特に濃かったことから推して、蒸気霧が加わっていたと考えられる。

今ここで当時の水温と気温差から、大気が完全に静止し、海面からの蒸発が平衡に達したと仮定した時、海面近くの低層における水蒸気の凝結すべき密度を計算してみよう。

当日6時24分に気温は、 -2.8°C (当日の最低気温) に下り、港内の水温 13.7°C との間に、 16.5°C という大きな温度差を生じている。水温および気温に対する飽和水蒸気圧の差から、凝結すべき水蒸気の密度、 $8.6\text{gr}/\text{m}^3$ が得られる。コンラート氏の測定によると、霧の含水量は多いもので、 $4.5\text{gr}/\text{m}^3$ 内外、少ないものでは、 $0.5\text{gr}/\text{m}^3$ にも達しないとのこと、また含水量が $4.5\text{gr}/\text{m}^3$ 程度の場合、視程は20m以下になるといわれているのに比べ、 $8.6\text{gr}/\text{m}^3$ という非常なほく大な水蒸気密度になる。

実際には計算どおりの密度はなかったとしても、海面近くの低層では、十分蒸気霧が発生し得たことと思う。なお当時現場での視程は、50~200mであった。

昭和28年2月9日、鹿児島湾内における千歳丸の事故も、蒸気霧による海難の1例であろう。

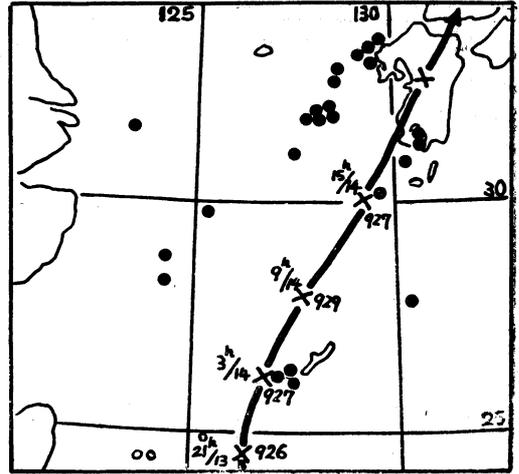
(F) 台風による海難(昭和26年10月14日ルース台風によるもの)

ルース台風の経過については、すでに多くの詳しい報告が出ているので、これにゆずることにして、ここでは、この台風が多く海難を招いた原因について検討してみよう。

1. この台風は東海に入って最盛期を保持し、中心示度927mbを示す強烈なものであった。
2. 10月中旬という、いくぶん季節おくれのものであったため、蒙古方面には1020mbの大陸高気圧が現われており曇りも加わって、台風の北西象現おにいても暴風半径は約1,000kmに達し、台風がまだ沖縄附近にあった頃から、東海北部で北東の風が20m/sを越した。
3. 台風が13日宮古島の南々東約200海里的の海上に来て、進路を今までの北西から北々東に転向する気配をみせたので、進路の予想は、13日の晩に至るまで「台風は北々東ないし北東に進行し、琉球列島の東側を通る」ものとされていた。ところが、これは台風の蛇行現象にだまされたもので、台風は予想に反し、13日の夜半ごろ、宮古島と沖縄島との間を抜けて東海に侵入した。

4. 東海に入ると進行速度を40~50kmに急増した。

以上の諸因により、退避の時期を失し、遭難した船が多い。第12図にルース台風の進路と船舶の遭難地点の分布を示してあるが、漁場と航路に沿うた分布をしている



第12図 1951年10月のルース台風進路(太実線)と船舶の遭難地点(黒丸)を示す。

ことがわかる。鹿児島島の南方沖で、中心近く巻き込まれて沈没した漁船が2隻あったが、これらの船はラジオの設備を持っていなかったため、台風の進行速度が早くなったことを知らず、魚がよく採れるままに、退避の時期をおくらせ、ついにルースのぎせいになったものである。

§ 9. むすび

以上東海における異常気象によって起った海難について、若干の統計的調査を行った。得られた結果は大体常識的にも考えられることであるが、これによって海難の実態がある程度明らかにされたことと思う。

最後に、本調査遂行に当って、海難資料の収集に御便宜をいただいた長崎海上保安部および種々御指授いただいた菊池調査課長に厚くお礼申上げる。

参考文献

- (1) 岡田武松, 1951: 雨. 岩波書店
- (2) 久米庸孝: 真冬の海上に発生する蒸気霧の一例, 予報解析検討資料 第11号

お詫び

先に行われた気象学会役員選挙に関する告示文中に、候補者、須田滝雄、渡辺和夫両氏の所属などに誤記がありました。時間的な関係などでこれを訂正する余裕がなくこのため会員各位に御迷惑をおかけしたことに深くお詫びします。

日本気象学会選挙管理委員会