



〈連載(253)〉

## 爆弾低気圧とフェリー



大阪府立大学大学院・海洋システム工学分野・教授  
池田 良穂

4月3日朝、筆者は大阪空港で松山行きの飛行機の搭乗を待っていた。天気予報によると九州の西にある低気圧が急速に発達する可能性があり、松山空港に降りることができるか微妙な状況となっており、大阪空港へと戻る可能性もあるとのアナウンスが流れていた。この日は、松山空港から八幡浜港に行って、約半年間にわたって船体運動の計測とレーダーによる波浪計測を行ってきた九四オレンジフェリーの「おれんじ九州」から計測装置を下ろすことになっていた。

松山空港には20分ほど遅れたものの無事に着陸し、そこからレンタカーで八幡浜へと向かった。雲は厚く垂れこめ、風が次第に強くなっていった。八幡浜港に着くと、臼杵から到着した「おれんじ九州」が停泊しており、ちょうど宇和島運輸のフェリー「おおいた」が出航していくところであった。

「おれんじ九州」のブリッジに設置していた運動計測装置を学生と共に撤去しながら、次第に強くなる風の中で、「もう一日だけ計測を延ばしたら、貴重な船体運動計測結

果がとれるかも・・・」といった気持ちになりかけたが、また改めて装置の撤去に来るわけにもいかない。



八幡浜港に停泊する「おれんじ九州」と出航する「おおいた」

撤去が終わりかけた頃、急激に風雨が激しくなり、前線が通り過ぎていったのが分かった。八幡浜と臼杵または別府を結ぶフェリー航路は、船も比較的大型なので、この爆弾低気圧でも欠航をしない予定だが、佐田岬の先端の三崎港からでる九四国道フェリーの便は、終日運休との情報が入ってきた。波静かな八幡浜港では想像ができないほど、岬の先端では南からの風波の影響が大きいという。撤去作業を終えた後、そ

の状況を見るために佐田岬の先端へと向かった。

佐田岬の道路は、40キロ余りも刀のように長く伸びた岬の中心線上を貫く高い峰の上を通っており、両側に開ける素晴らしい海の景色を見ながらドライブとなった。左は宇和海、右は瀬戸内海の伊予灘だ。途中、荒れる宇和海を船首で大きな波しぶきをあげながら九州に向けて航行する宇和島運輸のフェリーの姿をキャッチすることができた。

三崎港には、八幡浜から40分ほどのドライブで到着したが、雨は上がったものの、風は相変わらず非常に強いままであった。三崎港のフェリー埠頭は、強風で巻きあがる波しぶきが頻繁に打ち上げられる状況で、少し沖合に、国道九四フェリーのフェリー「ニュー豊予2」がアンカーリングされて嵐に耐えているのが見えた。港には十分な長さの防波堤がなく、海に突き出した栈橋があるだけの状態なので、港内での停泊と荷役は、このように海が荒れると難しいようだ。八幡浜発着のフェリーが3000総トン級なのに対して、三崎発着のフェリーは700総トン型と小型なのも、終日欠航となった原因になっているのであろう。



三崎港の沖合でアンカーリングして嵐を耐える「ニュー豊予2」

その後、この爆弾低気圧は日本列島を縦断して、各地で台風並みの被害を与えた。前述の「おれんじ九州」での実験は、レーダーによる波浪計測結果と船体運動の計測結果を使って、危険な横揺れを判定して、安全な航行のための情報を提供するシステムを構築して、こうした荒天時におけるフェリーの安全航海へ寄与するための基礎的データをとることを目的としており、もうすぐシステムも完成する予定だ。

佐田岬から松山に戻り、道後温泉に宿をとった。朝からの運転で疲れた体には、温泉は嬉しい。翌朝は、まず松山市内の3つのフェリー港、すなわち三津浜港、高浜港、松山観光港を順次回った。

これらの港から、対岸の山口県と広島県との間にフェリー便や高速船便があるが、瀬戸大橋、しまなみ海道の2つの橋の影響で廃止された航路も少なくない。特に、関西との間の幹線航路が廃止となってしまい、現在運航されている大型のカーフェリーは、関西汽船の北九州航路船だけになってしまった。また瀬戸内海を横断する航路以外としては、沖に浮かぶ中島への中島汽船の航路があり、フェリーと高速船が就航している。



松山の高浜港を出港する高速船「いそかぜ」

この後、海岸線の道路を走って、今治へと向かった。今治市は、いまや、海事都市として、海運オーナー業そして造船の一大拠点となっている。途中、大西町では新来島どっく、そして波止浜では今治造船本社工場で建造中の船の姿が見えた。

今治の海の玄関口である今治港は、架橋の影響で、航路廃止が相次いだため、今では使われていないフェリー施設も多くなり、ずいぶん寂れた状況になっていた。かつては大型フェリーを運航していた関西汽船、三宝海運、愛媛阪神フェリーの船は、港から姿を消してしまった。

今治からは、瀬戸大橋経由で特急列車と新幹線を乗り継いで3時間余りで大阪に着けることを考えると、関西圏との間のフェリーの旅客需要が激減したことも首肯でき

るところであるが、このフェリーという海の幹線道路が消えたことによって、四国の物流貨物が韓国のハブ港へと流れて、神戸と大阪のハブ港機能の弱体化の一因ともなっているようにも思われる。

今治港にどのような機能を再生して、海事都市にふさわしい海の玄関口とするかに知恵が必要とされている。



今治港

新  
刊  
案  
内

東日本大震災 そのとき海上保安官は

(財)海上保安協会 編著・海上保安庁協力

3月11日の午後2時46分。東日本大震災の発生一。

あれから1年一。海沿いに拠点を置いている海上保安庁は、大きな被害を受けながらも、人命救助・捜索・被災者の支援などに全力をあげてきた。今もなお、捜索を待っている人々のため、そして支援を待つ人々のため、海上保安官たちの活動は続いている。

本書は、東日本大震災の発生、そして津波襲来時の海上保安官たちの対応や、人命救助・捜索活動において海上保安官たちが見たもの、感じたもの、それらを自身の生々しい記録文書と写真で振り返る記録写真集である。本書に掲載されている写真はすべて海上保安官自身が撮影したものであり、現場の緊迫感や心情までもが、誌面を通して伝わってくる。

震災時の対応を振り返る、海上保安官たちの独白、インタビュー、関連記事を30本収録している。震災や津波の悲惨さを伝えるだけでなく、復興への思いも込められた。

未曾有の大惨事を前に、海上保安官たちは何を思い、どう立ち向かってきたのか。陸上からはなかなか見えないが、海上保安庁、そして現場の海上保安官たちの決死の活動を知るきっかけとなる一冊だ。



B5判・フルカラー・96頁・定価2,520円(5%税込)

東北地方太平洋沖地震により被災された皆様にお見舞い申し上げます。

一日も早く復旧がなされますよう心よりお祈りいたします。

発行所 (株)成山堂書店

〒160-0012 東京都新宿区南元町4-51 成山堂ビル

電話：03-3357-5861 / FAX：03-3357-5867

ご注文アドレス：order@seizando.co.jp