

*Once a Sailor, Always a Sailor*



008号 (10 Dec. 2015)

定期貨物船・有馬山丸

(24 May 1962~16 Mar 1963)

さて、いよいよ私の職業人としての船乗り人生のスタートです。昔の船乗りは最初に乗った船を親船と言ってました。船乗りとして育てられた船ですね。私の親船は熊野丸か？有馬山丸か？やはり、正規の乗組員として、また航海士の免状に裏付けされた給与を初めて得た、この船が親船というにふさわしいでしょう。

当時の定期貨物船と言うのは、空船でまず門司港に行き、そこから積荷を開始します。これを、門司起こし、と呼びます。それから瀬戸内海を通過して神戸、名古屋、清水、横浜などの各港で積荷を続けて、横浜から海外に向け出港と言うケースがごく普通の内地スケジュールでした。航路によっては逆に横浜起こしと言うこともあり得ますが、それは稀でした。行先は色々。北米西岸、中南米西岸、北米東岸、ニューヨーク、南米東岸、東南アジア、イン・パ(インド・パキスタン)、アフリカ東岸、アフリ

カ西岸、欧州、などなど。そして有馬山丸は中米ガルフ定航。

この中で異色なのはニューヨーク定航、この航路は横浜を出港したらもうどこにも寄らず、パナマ運河を経てニューヨーク向けまっしぐら、ここへの物流が群を抜いて多く、競争も激しかった証拠でしょう。船も最新鋭の高速船が配置されていました。

\*

有馬山丸はこんな船。全長145.5m、全巾18.9m、深さ12.0m、総トン数は8658.12トン。実習で乗った熊野丸に比べると、ずっと船らしい。

三層、六ハッチの当時のライナーliner=定航船の典型です。



六ハッチ hatch (艙口)、即ち貨物艙が六つ。三層とはそれぞれの貨物艙がアッパー・ツウイン upper twin deck (上層中甲板)、ローワー・ツウイン lower twin deck (下層中甲板)、ホールド lower hold (下艙)の三段に仕切られているんです。括弧内の日本語は無理に訳したもので、口語としてはこういう日本語は使いません。普通はカタカナ

ナで書いた呼称のみでした

実習で乗った熊野丸はハッチが三つ。ツウイン・デッキは一番艙に一層あるだけで、二番・三番の重量物用のメイン・ハッチには中甲板は一切なし。ホールド内はがらんどろ、それが重量物船の特殊なところですよ。

この有馬山丸の泣き所は1937年建造という古さ、1940年生まれの私より3年先輩。この時すでに船齢25年、一般的な商船としては相当なご老体です。

しかし、古船ながら、というか、古船ゆえに、建造当時の仕様がかなり上質で、古さを感じさせない良い船でした。

戦後に急増した船の多くは正に粗製乱造、走ればいい、使えればいいというだけだったのに比べると格段の良さがありました。戦前に建造された大型外航船で戦後まで生き残った船はそう多くはありません。横浜港に係留されている氷川丸をはじめ、日昌丸、高砂丸、興安丸、信濃丸など、まともな船は数えるのに両手は足りないという状態だったようです。だからこれらは「幸運船」などとも呼ばれたらしい。これらの内何隻かは戦後の在留邦人引き揚げに貢献したので私と同世代以上の方はいくつかの船名をご記憶かも知れません。

わが有馬山丸もその数少ない幸運船の一つでした。有馬山丸が生き残れた最大の理由、それは勿論“幸運”に恵まれた事は確かでしょう、しかし戦争中、病院船として徴用されたことがそれ以上の意味を持っていたことは間違いありません。

この船のアップパー・ツウィン・デッキ（上甲板のすぐ下、最上層のカーゴ・スペース）の外板には直径40センチ程の円形の溶接跡がずらっと並んでいました。病院船当時、船側外板を切り抜いて丸窓をつけてあったのを戦後また鉄板を溶接してふさいだ跡です。空調などなかった筈ですから鉄板に囲まれたスペースに開口部がなければ病室としては困りますが、逆に貨物を積む場所になれば窓は不要です。

貨物船らしからぬこのずらりと並んだ窓があったからこそ戦火を逃れ得たわけで、前記の幸運船と呼ばれた船は、病院船だったが故に生き残ったというのが多いのです。例の氷川丸しかり、高砂丸もしかり。国際法で交戦国はお互いに病院船は攻撃しないという協定があったんですね。

しかし、不思議な事に有馬山丸のブリッジ **bridge**（船橋）の両ウイング **wing**（両翼）やフォクスル **fore castle**（船首楼）などには機関銃座の跡だと言うものが残っていました。病院船でありながら機関銃座とは？ ちょっと矛盾するんじゃないか？

病院船は、船体を白色に塗装する、赤十字の標識を明示する、武装しない、夜間も照明を消さない、兵員や軍需物資の輸送をしない、等々色々な規制があります。機関銃座は明らかにこれに反します。多分、戦争になってすぐ、一般商船にも最小限の自衛措置をとということで機関銃を据えた、けれど、その後病院船として徴用されたので取り払ったということなのでしょう。

とにかく、有馬山丸は古色蒼然ながら、中々風格のある船でした。

まず、居住区内の床は全て木甲板でした、一部は既に老朽化した為リノリウムを貼って補修してありましたが、人の往来が少ない場所はまだ建造当時のままの綺麗なウッド・デッキが残っていました。また、ドアの金具や、通路の手すりの金具、階段のステップの縁、各部屋のネーム・プレートなどはピカピカの真鍮でした。あの練習

船・進徳丸や日本丸など戦争よりはるか以前の船の良さを十分備えていました。

それに比べると、熊野丸は新しいことは新しいけれど、こういう金具類は全てアルミか鉄にとって代わり、味気ないことこの上ありません。しかし、見るだけなら真鍮ピカピカは素晴らしいけれど、掃除する人は大変で、真鍮磨きだけでもかなりの時間を取られます。とてもやっちゃオレン、と悲鳴を上げたくなるでしょう。何しろ建造当時の余裕タップリの乗り組み定員からは大幅に減員されているんですからね。

だから、大部分の真鍮金具は透明ニスを塗ってしまっていました。

客室も二室残ってました。古い貨物船には大抵客室がいくつかあったもので、一般の海外旅行などない頃、旅客機に代わる安い海外向けのアシとして使われたのです。

さらに、サロン saloon（上級士官食堂）には暖炉にマントルピース mantelpiece、ステンド・グラス stained glass までありました。私はこんな貨物船、後にも先にも

この有馬山丸しか乗った事はありません。

各部屋のネーム・プレートも特筆もので、その真鍮板には全て日本語の職名が彫り込まれていました。まず、上位から言うと、船長。これはいいですね、普通、船内で

の呼び名はキャプテンですが、船長と言う職名には違和感はありません。

次が面白い。一等運転士、二等運転士、三等運転士、と続きます。航海士じゃないんです。これにはビックリ。現在は勿論ですが、私が船に関わるようになって以

来、運転士なんて言葉は聞いたことありませんでした。

船医、や通信長、なども船内での呼び名はドクター、とか局長さん、ですが真鍮板の名札と当時の正式な職名は共通でした。また、通信士の等級は二等・三等ではなく、

次席又は三席通信士で、名札もそのまま。呼び名は次席さん・三席さん。

そのほかの珍しい名札は水夫長、船匠、庫手、舵手、水夫、などで、意味は通じます

が、当時でさえ既に死語に等しかったでしょう。 船内での言い方はボースン、大工さん、ストーキ番、クォーター・マスター、セーラー。これは前に話しましたね。その頃の船員手帳上の職名としては、水夫長は甲板長、船匠・庫手・舵手をひっくるめて甲板手、水夫は甲板員でした。 でも、この船の建造当時、開戦以前にはこのネーム・プレートのような職名だったのでしょうか？ その他の部署、機関部や事務部などは特別気になるプレートはなかったように思います。 機関長や機関士は、船の建造当時も、現在も変わりなくそのまま機関長、一等機関士です。但し呼び名はチーフ・エンジニア、訛るとエンジャになってしまいます。オッサと同じ。

\*

さて、ここでまた例の船員手帳、雇い入れ公認欄です。 私のプロとしての初乗船、職名は員外次席三航（三等航海士）、初任給は13,600円。 アレッ、当時の流行歌13,800円にちょっと足りませんねー。

また、何故、員外なのか？ 私は甲種二等航海士の口述試験の結果が出たらすぐ有馬山丸に乗船するよう指示されていました。 だから、試験に合格してはいたものの、この1962年5月24日の初乗船時にはまだ海技免状は交付されておらず、従って正規の航海士の資格はなかった、その結果、員数外。 員外・次席というダブル接頭辞付の職名になったのです。員数外じゃ給料安くてもシャーないか。

船名		航行区域又は 航業別	
汽船有馬山丸		遠洋区域	
総トン数	8658.12	主機の種類、 噸数及び出力	蒸動機 / 型 額定出力7000 馬力
船舶所有者の 住所及び名称 又は名称	船長の住所氏名		
船名	員外次席三航	給 料	13,600
年齢十八歳に 到達する年月日	昭和 年 月 日	平 白	航海士等の登 録に依る
雇入期間	不定	その他の特 別関係	航海士等の登 録に依る
雇入年月日 及び雇入地	昭和 37.5.24 日 東京	公 認 年月日 及 所 官庁名称	

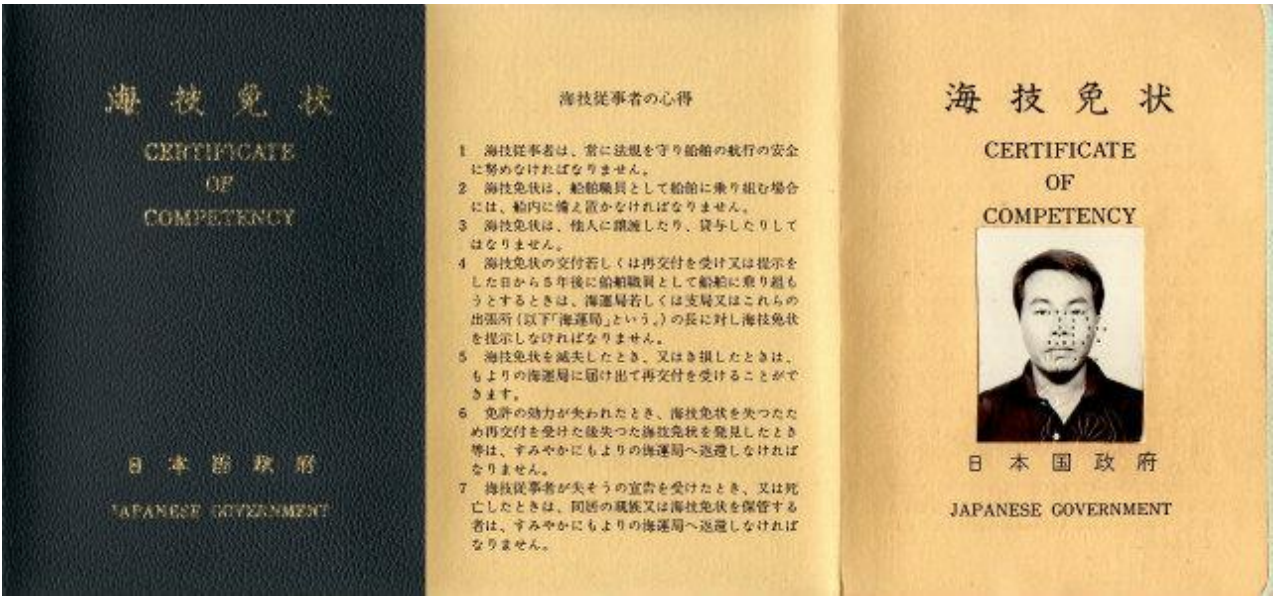
事 項		公認年月日	
契約	員外次席三航 13600	公認	昭和 年 月 日
更新	又三航 15,000	更新	昭和 37.6.8 日
変更	本給 5627.05	更新	昭和 37.8.23 日
停止理由		公認	年月日 及び 官庁名称
停止年月日 及び停止地		更新	年月日 及び 官庁名称

そして、乗船後しばらくして海技免状が手元に届き、右頁の雇い入れ契約変更公認。接頭辞の一つ員外がとれて、次三航（次席三等航海士）、次席ながら海技免状の裏付けのある正式の航海士です。船内での呼び名はフォース・オフィサー Fourth Officer。本給もちよっぴりアップして15,000円。流行歌の文句をわずかながら上回れた



のです。メダタシ!!

その時、私が手にした初めての海技免状、甲種二等航海士（現在の三級海技士）の現物は今手元にありません。 上級免状を取得すればそれ以下の免状は不要となるので多分どこかで処分してしまったのだと思いますが記憶にありません。 記念品と考える人もいるかもしれませんが、まあただの紙切れですからね。 次の画像はその後、海上履歴がついて口述試験の受験資格が出来てからじきに取得した甲種船長（現在の一級海技士相当）の海技免状です。 1971年に取得した時はボール紙の表紙でしたが、その後1974年にこのビニール表紙のものに変更されました。



(日本語免状面)

(英訳面)

9 X 1 3 c m、この一冊の小さな手帳が生涯のメシの種。

日本語の頁の右上の隅に「一級小型船舶操縦士」の免許交付と言うゴム印が押してあります。 私が初めて海技免状を取得した時点では、どの免状もそれより下級の全ての免状をカバーするもので、それには小型船舶操縦士の資格も含まれていました。その後、1974年に法改正があって、それまで一階級のみだった小型船舶操縦士の免許が4階級（その後一時6階級、現在は3階級）に分かれ、同時に上級免状即ち各種船長・航海士の免状を取得しても小型船舶は別枠、カバーされない事になりました。しかし、この法改正以前に上級免状を持っていた者は既得権を認められ、小型免許の最上級即ち一級小型船舶操縦士の免許を自動的に交付されたのです。

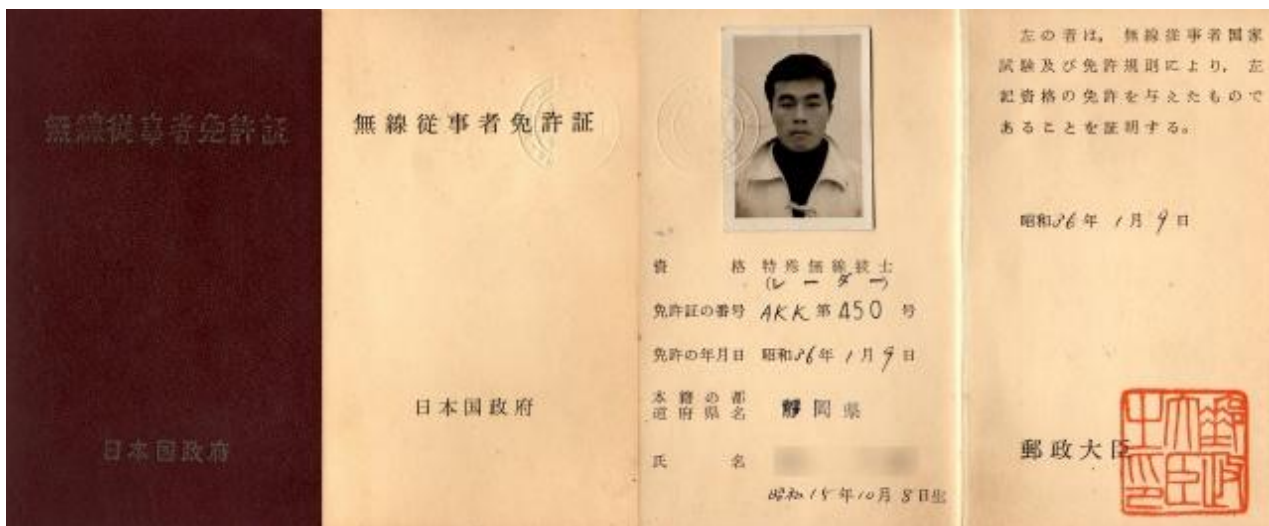
その証拠がこのゴム印です。

\*

これと同じ事が車の運転免許でもありました。 私が普通車の運転免許を取ったのは1964年だったと思いますが、その時は普通免許取得者には250ccまでの軽自動二輪車の運転免許が含まれていました。 その後の法改正で軽自動二輪車と言うものがなくなり、私の普通免許は既得権により大型自動二輪、ハーレーだって運転が出来るようになったのです。これも現行法になるまで多くの変遷がありましたね。

\*

もうひとつのメシの種が次の特殊無線技士の免許証。これは最も重要な航海計器の一つ、レーダーを操作する為に必要な免許です。

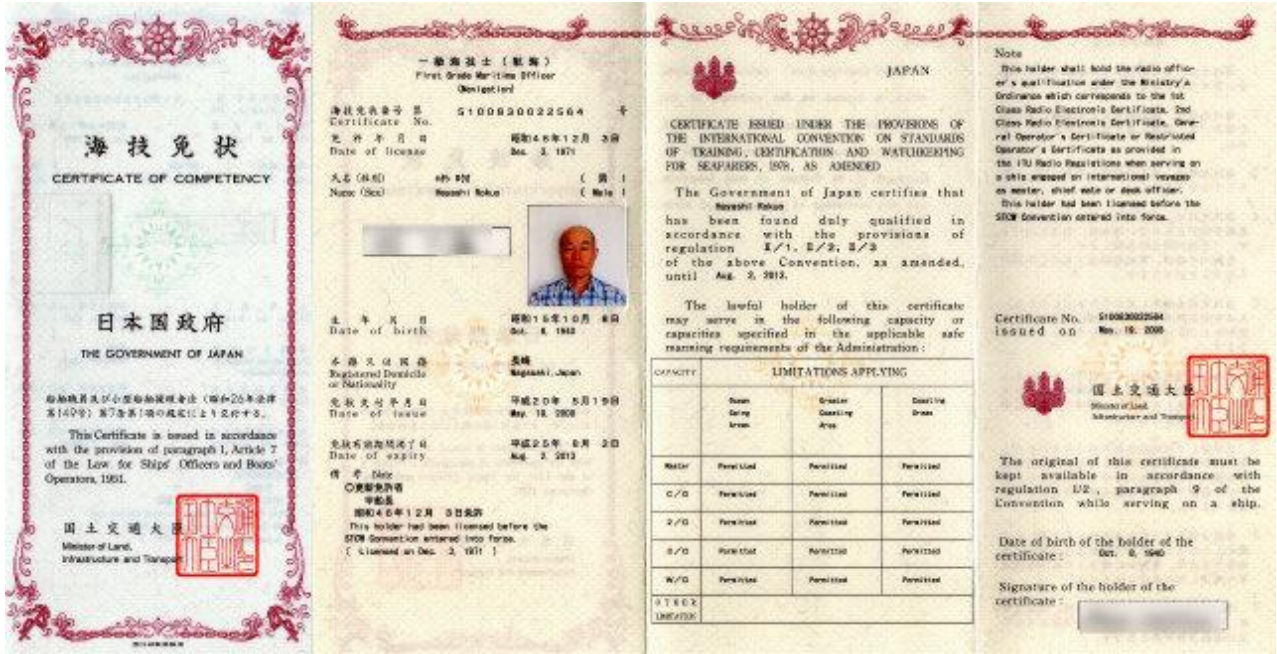


この免許もその後の法改正で第一級海上特殊無線技士と変わり、運用資格の範囲もレーダーだけでなく、VHF交信などかなりの範囲に広がりました。



こうして振り返ってみると、海上も陸上もずいぶん法改正が重ねられたものだと驚きます。私自身、これらにより損をした訳ではありませんが、全ての法改正が絶対必要だったのかどうか首をかしげたくなる部分もあります。

特に海技免状については何故、甲種船長となっていた免状が、一級海技士（航海）なんて名前に変わらねばならなかったか理解できません。日本語で甲種船長と言っていた時代の英語表記は前掲の画像の通り **Master of the first grade** でどう見てもこれ以上があるとは思えません。日本語だって甲の長より上がある筈がないですね。



これが国土交通省に代わってから書き換えられた新しい免状。A4判横置きサイズ。一番左が表紙、あとの三面が免状の中身で三つ折りになっています。写真の上、トップの記載が肝心の資格です。今まで甲種船長だったのが一級海技士（航海）という表記に代わってしまっています。そして、その英語訳は **Master of . . .** ではなくて **First grade maritime officer (Navigation)**。

**Master** ではなく **Officer** となってしまいます。全くの「素直な」直訳です。この訳が悪いとは言いませんがドダイその元となる日本語の職名がナットランのです。この免状に変わって間もないころ、ある国の臨検で検査官に「キャプテン、あなたの免状は船長免状 **Master licence** ではありませんね」と言われてしまいました。確かにこの免状には **Master** = 船長という言葉は使われていません。「いえいえ、ここをよく見て下さい」と私。免状の中央下段に表があって、その表によれば全ての海



域の全ての職務（船長・航海士の）を **Permitted**=許可される、と書いてあります。検査官もそれを見て納得はしてくれましたが、「何故こんな表が必要なんだろう」と不思議そうな面持ちでした。その表はこんな風になっています。

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING		
	Ocean Going Areas	Greater Coasting Area	Coasting Areas
Master	Permitted	Permitted	Permitted
C/O	Permitted	Permitted	Permitted
2/O	Permitted	Permitted	Permitted
3/O	Permitted	Permitted	Permitted
W/O	Permitted	Permitted	Permitted
OTHER LIMITATION			

要するにどの海域のどの職も **Permitted**=許可、ということです。わざわざこんな表を免状に付け加えなくても **Master of the first grade** の一行で充分じゃないですか。

しかも最下段は **Other Limitation**=その他の制限、無記入。即ち制限なし。

改定後の他のグレードの免状はどうなのか、私は見たことがないので知りませんが、二級以下の免状にはトン数に対する制限がある筈です。でも、この表に関する限りトン数に関する記述がありません。ここにあるように15項目について **Permitted** と事細かに言っているのにトン数については触れないと言うのもおかしな話です。

要するにこの免状保有者は一切の制限なく海上職が出来ると言うわけ。それならやはり **Master of the first grade** の単語五つで必要にして十分じゃないか。

前述の指摘をしたのは、確かアメリカのコースト・ガードの検査官だったと思います。

アメリカでは安全確保の為、コースト・ガードの臨検が入港の都度あるんです。安全設備をはじめ航海に関する機能全般、職員の資格など厳しく検査されるのです。幸い、それ以来同じ質問はされませんでした。その頃には日本の新しい海技免状の表記が各国の関係者に知れ渡ったのだと思います。同時に、日本人はやはり解りにくいナー、とも。船長が **Officer** だという事に違和感を持つのは当たり前。

この免状に変わったのは運輸省が国交省に代わってからの事です。省庁再編で以前のマトモな考えのお役人様はそっくり別部門に換えられてしまったか？

\*

ところで **Master** と **Captain** はどう違うのか。海事用語としては、文書等の正式な職名としてはマスター、呼びかけや口語ではキャプテンと考えていいでしょう。先程の検査官の「キャプテン、あなたの免状は **Master** ではありませんね」という言い方。

また、**Captain** は **Mister** と同じように敬称の一つだとも言えるでしょう。

**Captain Cook** とは言うけれど、**Mister Captain Cook** とは言いませんね。

敬称は一つで充分、先生様という日本語もヘンでしょう？

\*

さて、毎度のことですが、有馬山丸の話がとんでもない脱線をしてしまいました。

船に戻りましょう。

有馬山丸への乗船地は東京。東京でも特に港湾地帯の変わり方はハンパじゃなく、今のお台場周辺の様子しか知らない人には、多分その頃の東京港のたたくまいは想像もできない事でしょう。もともと、そう言う私自身、もう20年近く東京港に行ったことはないのです、何をかいわんや、です。

有馬山丸は晴海ふ頭の対面にある豊洲の岸壁で石炭の揚げ荷をしていました。現在はこの更に沖にお台場の一大埋立地があり、更にその沖にも廃棄物処理場などの広ーい埋立地が出来ているようですが、その当時は豊洲埠頭が東京港の一番沖の施設でその先は東京湾の海面だったのです。

現在、豊洲埠頭はどうなっているのか知りませんが、その頃は石炭の山だけが目立つ至って殺風景な所でした。今、グーグル・ストリート・ビューで見る限り石炭の山などどこにも見当たりません。半世紀以上前の話なんだから当たり前と言えは当たり前か？でも、日本の、特に大都市の変化の凄まじさには、とても付いていけません。

ヨーロッパの田舎町の落ち着きというか変化のなさ比べると、つい……。

とにかく、有馬山丸は豊洲で石炭を揚げていました。この石炭はニューオーリンズで揚げ荷を終えた後ミシシッピ河の流域で積んできたのです。

そして、揚げ荷が終わると沖出しして投錨、ホールド水洗いです。石炭を積み・揚げした後だからホールド hold＝船艙内は勿論、船中汚れ放題。これを隅から隅まで水洗いします。ホールド内は広いし汚れもひどいのでまず海水でよく洗い流し、仕上げに清水で洗って塩分を落とします。

フォース・オフィサーも早速オーバーオール（つなぎ作業服）に着替えて甲板部員の清掃作業のお手伝い。こういう作業を通じて、新入りのフォー助も少しずつ乗組員みんなに仲間入りを認めてもらうのです。

フォー助とは言うなれば愛称的隠語、面と向かって、「オイッ、フォー助」と言う人はいません。呼び名はあくまでフォース・オフィサー、長ったらしいので早口になるとフォース・オッサになってしまうのが常です。チーフ・オフィサーはチョフサー、その他セカンド・オッサ、サード・オッサ、元はれっきとした英語、でも、これは完全に日本語化した船乗り用語。

\*

ホールド掃除が終わると、船は岡山県玉野市にある三井造船（通称・玉ドック）でドック＝入渠です。当時の船舶安全法では定期検査（定検）と言うのが四年に一度、中間検査（中検）というのが毎年ありました。まあ、車検を厳しくしたようなもの。また当時は半年一回程度に底洗いと称して船底部のペンキの塗直しをしていました。その後はペイントの性能も良くなったし、無駄な出費は極力省こうと検査以外でのドック入りは特別の故障がない限りしないようになりました。

この時のドックは定期検査で、かなり大がかりな補修工事もあり、入渠期間も10日程あったと記憶しています。その内段々世の中全体が世知辛くあわただしくなり、定検でも5日ぐらいで済ませてしまうようになりましたが、この頃はまだのんびりとドック入りをしていました。

\*

船乗りにとってはドックと言うものは楽しみな行事でもありました。日中は工事箇所の見回り、整備作業とそれなりに忙しかったのですが、夕方からは殆ど確実に休息が出来たし、上陸も沖泊まりや岸壁からよりもずっと便利です。所帯持ちにはドッ



ク・ハウスというキッチン付き宿泊所が無料提供されたし、チョンガーには独身寮がありました。　ドライ・ドックに入ってしまうと水がなくなるのでバス・ルームもトイレも使えなくなるのです。

ドック中は当直がないわけですから、乗船早々のフォー助も乗組員の皆と同じ時間帯での仕事で、友好を深める良い機会を持ってました。　私にとってはもうひとつ有難い事がありました。　このドック期間があったお陰で内地出港前に海技免状の交付を受けることが出来、前記の通り員外という無用の肩書が取れ、正規の次席三等航海士として雇い入れ契約の変更が可能になったのです。

＊

定期検査も無事終了、船もすっかりお化粧直しが出来て、古いながらも一段と見栄えがよくなりました。　乗り組みの面々も、所帯持ちはドック・ハウスで家族とのつかの間の憩いの時間を持ってたし、ヒトリモンはヒトリモンでそれぞれ夜の巷に繰り出して大いにエンジョイできたわけ。　フォー助もたびたび誘われて、誘われるままに出かけては盛り上がりました。　酒の席では職の上下は関係なし、年長者がやや幅を利かす程度。　私は陸上での就業経験が皆無なのでその世界を全く知りませんが、船の世界は船上の業務では上下一本の線にきっちりはめられますが、ひとたび船務を離れると極めてフリーだったと思います。　少なくとも私の周りにはそうでした。　単に私がツイていたとは思えません。　その理由を色々考えると思い当たることは只一つ、船上には同位職というものが存在しなかったからではないでしょうか。

＊

さて、船はドックを出て瀬戸内海を西航し「門司起こし」で次の航海、中米ガルフ定航＝定期航路に就航。　この航路は内地は前に言ったように門司・神戸・名古屋・清水・横浜で積荷をして外地初港ロス・アンジェルスに向け出港の筈でした。

ところが門司での積荷を終え神戸に向かう途中、瀬戸内海来島海峡を抜けた所でとんでもないことが起きてしまったのです。　衝突です。

＊

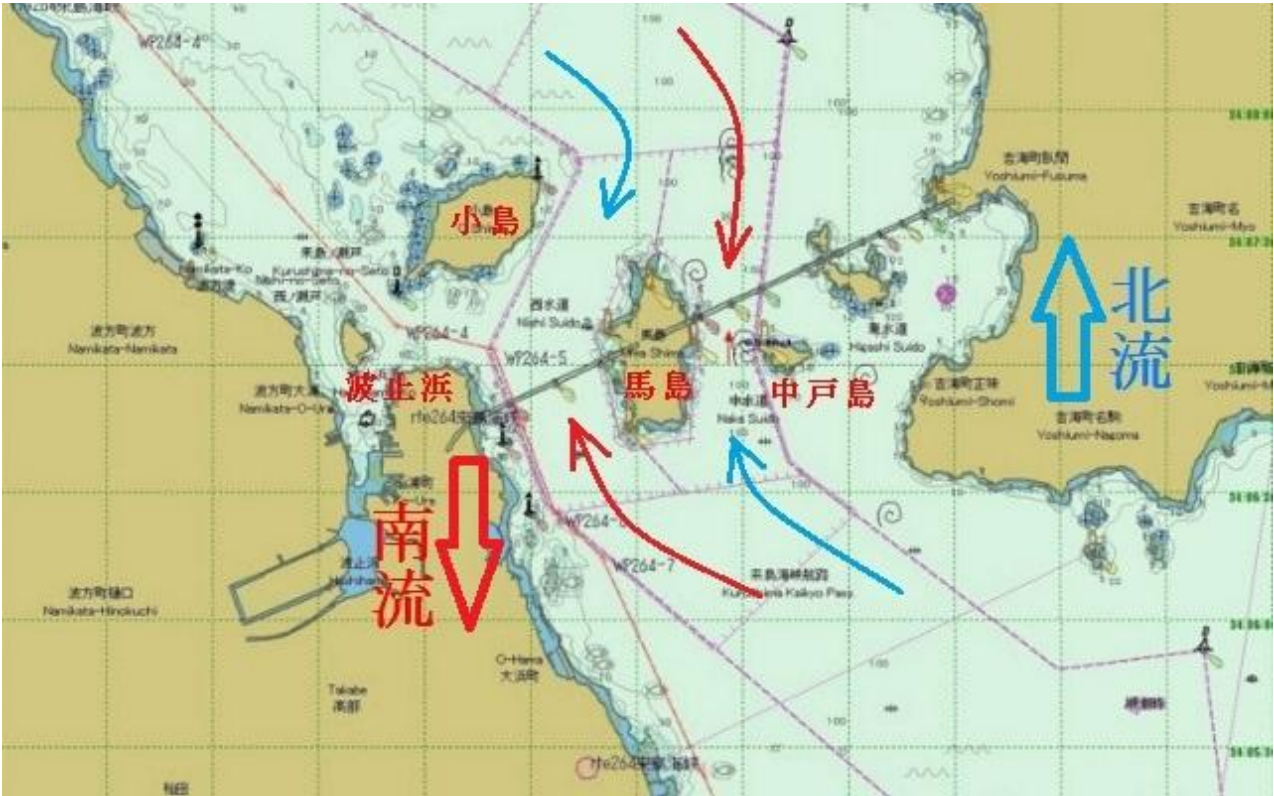
来島海峡は、狭い水路の多い瀬戸内海の中でも大型船にとっては特別な場所です。

海上の交通ルールは COLREG という条約を基にした国内法・海上衝突予防法というもので細かく規制されています。しかし、どんな法律でも完璧に全てを規制するのは難しく、海上衝突予防法と同様です。特に島国日本は狭い水路の多い特殊な事情があって、条約を基にした衝突予防法だけでは具合の悪い場所が多々あります。そういう場所での特別な交通ルールを特定水域航行令といい、そこでは衝突予防法に優先して適用されます。

これは1973年以降、海上交通安全法と言う名前に変わり、内容も変化・進化していますが、要するに、一般的な衝突予防のルールだけでは海難を予防する事が難しい場所での特別な交通ルールである点は同じです。その場所とは、浦賀水道、伊良湖水道、明石海峡、備讃瀬戸、そして、問題の来島海峡もその一つです。

\*

次の画像は来島海峡の中心部の海図です。図の中央付近に馬島がありますね、この島の東側(右側)を中水道、西側(左側)を西水道と言います。これ以外にも島々の間に色々な水路がありますが大型船にとっては無きも同然、中水道・西水道の二つだけが大型船の通行可能な航路です。



海上衝突予防法では右側通行、即ち、相手とすれ違う場合は左舷対左舷で通過するの

が原則です。日本の道交法とは逆です。このことはナローボートの運河巡航記でもさんざんお話ししましたね。しかし、来島海峡がこの原則と大きく違う点は次の通りです。

まず、潮流が北向きの場合は青の矢印の通りに進みます。次に潮流が南向きの場合はその逆、赤の矢印に沿って進まなければなりません。言い換えれば潮流の向きによって中水道と西水道は逆向きの一方通行になる訳です。潮流が速く、且つ狭い場所で大型船がすれ違う危険を避ける為の工夫です。

\*

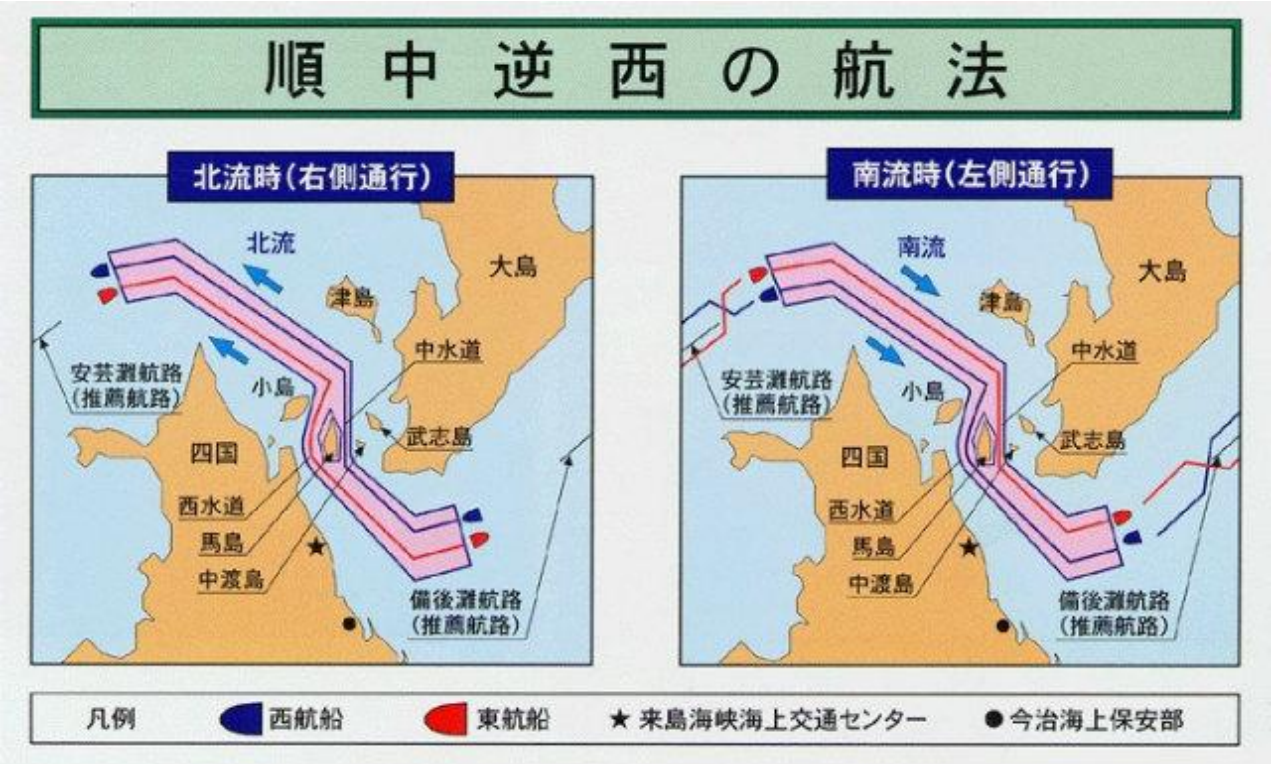
そして、中水道を通る時は順流、西水道では逆流になります。中水道はより狭いけれど比較的直線的に通過できますが、西水道は少し広い代わりに屈曲度がより強い、そのためにこう言う通過方法が採用されたのです。何故、順流では中水道、逆流では西水道か？船は順流の場合舵効きが悪く、逆流の方が舵効きがいいんです。だから、比較的真っすぐで走りやすい中水道は順流、屈曲が激しくコース取りが難しい西水道は舵効きの良い逆流で通過するようにしたんですね。

これは、一見、合理的ではありますが。しかし、別の面で困った事もあるんです。衝突予防法では、左舷対左舷ですれ違うのが原則でしたね。潮流が北向きの場合は青の矢印、即ち馬島を挟んでお互いを左舷に見て通過するわけで衝突予防法の原則と矛盾しません。ところが、潮流が南向きになると、赤矢印で進むわけですから馬島を挟んでお互いに右舷を見て通過です。

\*

この特定な水域・来島海峡にだけ通用する特別な航法を「順中逆西」と言います。次の図でもう一度整理してみましょう。今度の色分けは赤線は東航船(南航)、紺色の線は西航(北航)です。先程の色分け、北流の青、南流の赤、とは関係ありません。図上でピンクに色付けされた水域、これが特定水域・来島海峡航路です。この航路内にいるときは衝突予防法は適用されず、前述の通り潮流の方向次第で航法が変わるのです。しかし、この水域に入る直前まではどの船も互いに進路の右側に寄って相と左舷対左舷ですれ違えるようにしています。





\* [19頁へ](#)

潮流の方向が北向きなら左側の図の通り、西航船(北航)は順流で中水道、東航船(南航)は西水道を通行します。これならお互いに馬島を挟んで左舷対左舷の見合い関係になり、衝突予防法と矛盾しませんから、左側の図のように航路に入る前の走り方即ち進路の右側に寄って走ればそのまま自然に夫々中水道・西水道に入れます。

\*

ところが潮流が南流だと、右側の図のように東航船(南航)は中水道、西航船(北航)は西水道を進まなければなりません。それは馬島を挟んでお互いに右舷対右舷ですれ違う事になり、衝突予防法の規定とは逆になってしまいます。これが大いなる危険を生ずることになります。右の図でピンクの航路の出入り口付近を良くご覧ください。航路の東口・西口付近で西航・東航の夫々の船のコースが交差してますね。南流時の海峡通過方法が、衝突予防法のすれ違い方法と逆であるがゆえにこの交差を生ずる、即ちこの付近での衝突の危険が非常に高まるのです。

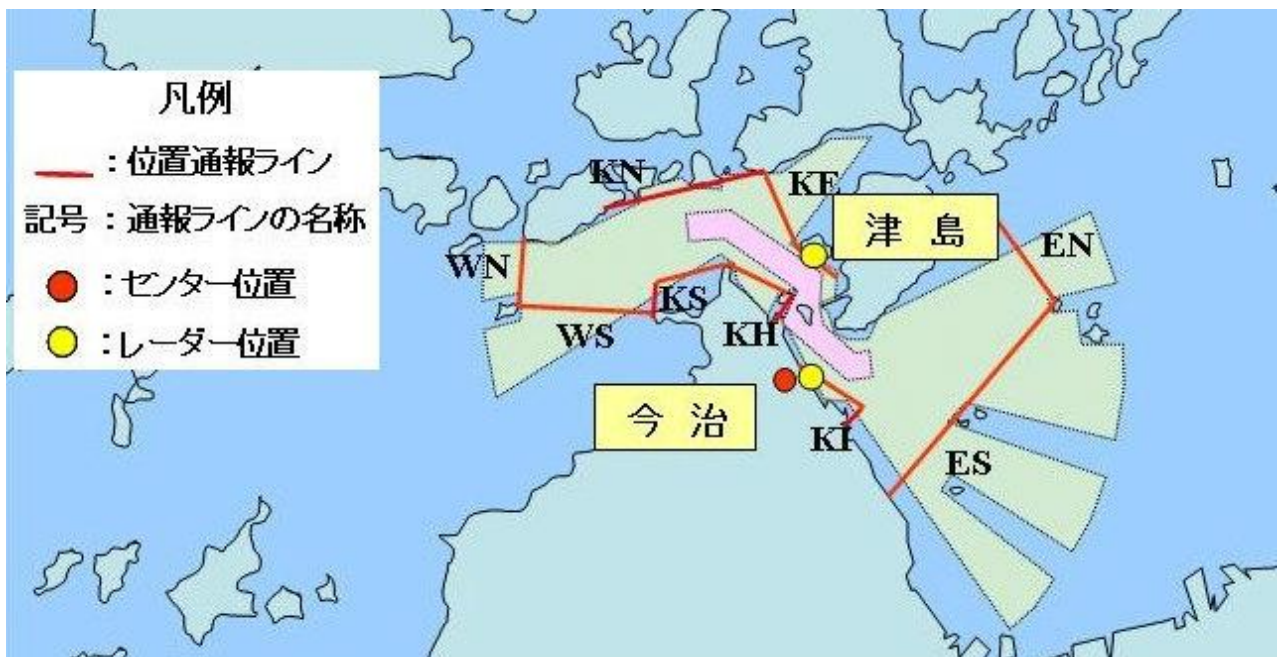
\*

実際にはまだまだ他にも危険一杯です。なぜなら潮流は必ずいつか反転します。又反転する直前にはごく短時間ですが憩流時 slack water または slack tide と言って

どちら方向にも流れがない時間帯があります。航路を或る程度進んだ時スラック・ウォーターになったらどうするか？ 次の瞬間には潮流は逆向きになってしまいます。こうした諸々の事態を想定して特定水域航行令(現・海上交通安全法)は色々と細かく規定しています。ここは航海法規の教室ではありませんから、これ以上細部に触れることはやめておきましょう。とにかく、ここは危険が一杯の海域である事はご理解いただけたと思います。

\*

現在この海域を通過する船は、保安庁の海上交通センターの航路管制下におかれ、色々な情報をやり取りできるので、通過する船同士お互いの動静を把握できて衝突回避には大いに役立っている事でしょう。



長さ50m以上の船舶はこの海域に近付き、上の図の赤線で示された通報ラインを通過した時点で、交通センター当てにVHF(超短波無線電話)で位置通報をします。センター側では津島・今治双方に設置したレーダーによって通報した船舶を識別しマークします。以後海峡航路を通過し終わるまで、各船はセンターの監視下に置かれ、安全の為の情報を得たり、航法上の指示を受けたりするわけです。このシステム(交通センター)は1998年に設立されたそうですが、以後この海域での海難事故は激減した筈です。安全航行の為には随分と価値のある存在です。私自身はこのシステムが機能してからこの海峡を通る機会はありませんでした。

\*

私が有馬山丸で初めてここを通った1962年には航行補助設備と言えば潮流信号所があっただけ。それも現在ではデジタル電光掲示板らしいですが、当時は鉄塔の上に設置した腕木の先に赤丸の標識を付けて、それを上下させて潮流の流向を知らせるという旧式な物でした。当時の航海士は「赤丸や上はウエスト、下ひがし」と覚えて潮流の方向を間違えないよう気をつけたのです。

また、船舶同士や保安庁などと手軽に連絡する手段、VHF電話なども存在しませんでした。VHFがいつから一般に使用されるようになったか、シカと記憶はありませんが、あちこちの港湾管制にも使われるようになって一般に普及したのは、私がチョフサーになって暫くしてから、1970年代後半になってからだったように思います。

いつもの通り、とんだ航法の講義になってしまいました。改めて、有馬山丸の衝突事件にもどりましょう。

有馬山丸は積荷を終えて、夕刻、門司港を出港、次の積地・神戸に向けて瀬戸内海を東に進んでいました。それは夜中の2時過ぎの事、ズシンという重い振動、頭がヘッドボードに当たる程の強い衝撃で目が覚めました。各部屋のベッドは殆ど例外なく船首尾の方向に、勿論頭部を船首方向に向けて配置されています。その方が常時縦揺れ横揺れを繰り返す洋上では寝易いと言う配慮です。

とにかく、体が前方にずれるほどで、経験未熟なフォー助でさえ、これはただ事ではない、と直感するほどの強い衝撃でした。飛び起きて着替える時には既にエンジン音も振動もありません、そして船内が何となくざわついている様子も感じられました。着替えを終え、通路に出たと同時にチョフサーの「オーイツ、フォース・オフィサー、右舷艇を下ろすぞー、お前も来ーいっ」という野太いどなり声が聞こえました。右舷のライフボートに飛んでゆくと、そこではもう甲板部の何人かがボートを固縛してあるロープ類をほどいて下ろす用意にかかっていた。私とその作業に加わると、そばのセーラー(甲板員)の一人が、衝突したらしいよ、相手の船はもう沈んじやっらしい、と教えてくれました。



やがて用意が整うとチョフサーと私、その他数名の甲板部員が乗り込んでボート降下です。着水と同時にエンジンもなんの問題もなくかかりました。ドック中に念入りに整備してあった事が思わぬところで役に立ったわけです。

\*

船からのサーチライトとスピーカーのどなり声を頼りに進んでゆくと前方に船の残骸らしきものが見えました。どうやら小型内航船の船首部分らしい。この間、頼りになるのはボート上のクルーの目と耳と五感だけ。何しろその頃は単三六本入りの強力トーチもない、簡易無線通信機なんてありっこない、という時代でしたからね。

今ではスーパーの駐車場整理係のオジさんだっ持っているのに・・・。

そうして、その小型船の周辺を探しまわっていると・・・イマシタ。五人の人が互いに助け合って泳いでいるのが見つかったのです。

これはほんとにラッキー、まさに不幸中の幸いでした。真夜中の事で、ブリッジにいたのは多くても二人、小型内航船の常として多分一人だったと思いますが、それ以外はぐっすり寝ていたところを突然海中に放りだされたに違いありません。ライフ・ジャケットなんて着る間はずっととてもない筈、それよりも部屋から這い出すことが出来ただけでも大ラッキーです。奇跡と言ってもいい位。

とにかく大急ぎで船に助け上げました。すると、船長らしき最年長に見える人が、船の後ろはもう沈んでしまっただが、前半分はまだ浮いているのでアンカーを打ってきてもらいたいと言うのです。これには、驚き、と言うより或る種の感銘を受けました。だって、真夜中の突然の出来事、しかも自分たちは今の今まで生死も確かでなく波間に漂っていたのに、やっと助け上げられたのちの第一声がこれですからねー。

サスガーッ、と頭が下がる思いでした。

海上に、しかも交通が輻輳する危険な海域に無灯火の漂流物があつてはなりません。せめてアンカーを打って漂うことを止めるだけでも、レーダーでの監視には引っ掛かり、危険度は多少少なくなるというもの。早速、甲板員の一人が残骸によじ登りアンカーを二つとも投錨しました。そして、チョフサーの指示で、あるったけのトーチを残骸のあちこちに縛り付けたのです。これで益々、危険度は小さくなりました。

間もなく夜もあけるし、それまではトーチの電池もなんとかもってほしい。

\*

この衝突現場は15頁の例の「順中逆西」の画像の右側の図、即ち南流時の航法図で航路東口のすぐ外側、要するに、ズバリ最も危険度の高い場所だったのです。そして、この五人乗り組みの小型内航船は、中水道の東側に位置する大島方面から四国方面に向けて南下してきたのです。一方、有馬山丸は南流時の東航ですから中水道を通過してから航路内を東に進み、航路を出たところでそれまで進んできた航路左側から前方の瀬戸内海推薦航路の右側に付くべく進路を調整中だったと思われます。

\*

[15 頁へ](#)

瀬戸内海の大型船主要航路にはほぼ全域に亘って推薦航路が設定されています。道路上のセンター・ラインみたいなものですが、勿論海面に白線など引けるわけもなく、船が引いてあるのは海図上の事、実際の海面には何もない仮想のセンター・ラインです。このラインの所々に灯浮標があって、それを左手に見て進めば推薦航路の右側を走ることになり、前から来る船と互いに相手を左舷に見てすれ違える、ひとまず正面衝突と言うことは避けられる、という仕組みです。

ところで「思われる」などと言うと他人事のように、無責任な言い草に聞こえるかもしれませんが、衝突時の当直は二等航海士、来島海峡と言う狭水道通過中の事ですから当然船長昇橋中の出来事、私・フォー助は爆睡中。

船員法には「船長は、船舶が港を出入りするとき、船舶が狭い水路を航過するとき船舶に危険のおそれがあるときは、甲板にあつて自ら船舶を指揮しなければならない」と言う条文があり、これに当たるわけです。

船員法の第二章「船長の職務及び権限」というくくりがあつて、第七条から第二十条までに亘って船長職について色々と規定しています。「〇〇できる」という言葉で終わる「権限」もいくつかありますが、その多くは「XXしなければならない」とか「XXしてはならない」という「義務」についての規定です。

とにかく、そういう状況下で起きたことですから、フォー助などがやたらに聞き回るのには憚られます。これは後で其の時の当直クォーターマスターと相ワッチ（同じ当

直) になった時ポツポツと問わず語りに聞いた話。

その話の内容からは次のような事が解ります。まず、相手の内航船は航路のすぐ外側(東側)を南下していた。本船(有馬山丸)は航路内を東進していた。このことから本船から見ると相手は左舷前方に見えていた。当然相手からは本船が右舷前方に見えた筈。こういう見合い関係の場合、海上衝突予防法は次のように規定しています。

「二隻の動力船が互いに進路を横切る場合において衝突する恐れがある時は、他の動力船を右舷に見る動力船は当該他の動力船の進路を避けなければならない」

相手を右手に見る側、即ち内航船は相手を避航する義務を負う、有馬山丸を避けなければならない。これを避航船と言います。(避航義務)

一方相手を左手に見る有馬山丸は進路・速力を保持する義務を負います、避航動作をする方に不審感を持たせてはいけないわけ。これを保持船と言います。(保持義務)

これだけならば、非は明らかに内航船側にありますね。しかし衝突予防法には次のような条文もあります。

「保持船は、避航船と間近に接近したため、当該避航船の動作のみでは避航船との衝突を避けることができないと認める場合は、第一項の規定にかかわらず、衝突を避けるための最善の協力動作をとらなければならない」(第一項とは保持義務の事)

法律ってやつはウマく逃げ道を用意してますねー。ナンテ言っちゃーいけないか。あらゆる場面を100パーセント予測して、それに対して100パーセント対応できる条文を作っておく事は殆ど不可能、結局、最終的には現場の当事者の判断・能力に頼らざるを得ない。だからこそ海技免状と言うものがあり、安全をゆだねられる法的裏打ちのある有資格者を乗り組ませているんだ、と言うことでしょうね。

\*

ところで、ついでに・・・と、また脱線!!

日本の船員法第二章には船長の職務と権限について事細かに規定していることは前述のとおりですが、その中には次のような規定もあります。曰く。

「船長は、旅客の乗込みのときから旅客の上陸の時まで、自己の指揮する船舶を去ってはならない」 また、別の条文では「船長は、船舶に急迫した危険があるときは、



人命の救助並びに船舶及び積荷の救助に必要な手段を尽くさねばならない」

これらの条文を見て、何か思い浮かぶことはありませんか？ そう、近年某国で起きたフェリー転覆事故のTV画像。あの画像では船長とされる人物が、いち早く救助隊員の手を借りてブリッジのウィング部分から退避するところが写っていました。

しかもサルマタいっちょ、というようなみっともない格好で・・・。

救助隊の方もオカシイと言えばオカシイ。もし、私が救助隊の指揮官であったなら、現場に到着したらまず、「キャプテンはどなたですかー？」と大声を上げるでしょうね。そして、船長とサシで、救助活動について手短に且つ的確な相談するでしょう。あの時の救助隊員が下半身下着姿の彼を船長であると認識していたとは思えません。逆に、もし、私がああ船の船長であったなら、救助隊が到着し次第、指揮官を探し、自らも名乗りでて、「まずこの区画の乗客の救助を最優先して下さい」などと最も危険度の高い部分を指摘して、救助活動がより効果的に運ぶ算段をするでありましょう。幸い私はこういう急迫した危険に遭遇したことはありませんでしたが、もし、仮に私があのような状況に置かれたとしたら、是非、そうでありたい。

有馬山丸に戻りましょう。

私達ボート・クルーは内航船の乗組員全員を収容して本船に戻り、早速彼らに熱い風呂に入って貰いました。初夏とは言え、暗い海中に不安なまま何十分か浸かっていたのですから、皆激しく震えていました。幸いなことに大きな怪我は誰にもなく、風呂から上がって本船クルーが用意した乾いた清潔な服を着ると、やっとホッとした表情を見せるようになりました。

夜が白々と明ける頃、海上保安庁の巡視船が到着しました。そして、本船船長、二等航海士、当直操舵手の三人が取り調べを受けました。取り調べは案外簡単に終わり朝食時間を過ぎる頃には、巡視船は内航船乗組員全員を乗せて帰ってゆきました。巡視船は今治海保の所属でした。内航船側は今治海保に着いてからキッチリ取り調べを受けたのでしょう。なんとと言っても、双方の見合い関係、衝突の場所が航路の出口至近距離だったこと、などから責任の所在は明確で、有馬山丸側の落ち度と言えば先程アンダーライン付き赤字で示した「衝突を避けるための最善の協力動作」が適

切かつ有効であったかどうかには尽きます。衝突という結果に終わったのだから有効でなかった事は確かですけどね・・・。

車の衝突でも加害者・被害者の責任の度合いが100対0パーセントで終わることは少ないと思います。具体的な法令違反はゼロに近くても最終的には前方不注意と言う一言が付きまとうでしょう。

しかし結果的に、有馬山丸側には大きな落ち度はない、ということになったのでしょう。船長も二等航海士もその航海は乗船したまま出港出来ました。このことも現在ならちょっと考えられない事です。主たる責任の所在は相手側にあったにせよ、です。結局、下船したのは次に日本に帰ってからで、それ以後二人とも海難審判に呼び出された筈です。

相手の船は真っ二つでしたが、有馬山丸の方は言わば軽傷で、船首付近の外板のリベットに少し緩みが出た程度でした。そうなんです、この船はなんともはや古色蒼然、外板は溶接ではなくリベット打ちだったんです。其の当時でさえリベット船なんて殆どなかったでしょう。この辺が幸運船と呼ばれる戦前からの生き残りの証拠。有馬山丸はその日すぐ三井・玉ドックへ再入渠。このドックは地理的にも神戸への途中にあったので思いがけずも好都合。

積荷は門司港で積んだほんの少々ですから、そのままドライ・ドックに入り、水線下の船底を総点検した上、船首部の緩んだリベット周辺を昼夜兼行で溶接し、翌日にはもう神戸港向け出港出来ました。ドックの従業員には、アレっ、もう次のドックかヨ、なんて冗談言われて・・・。

さて、とんだ事件のお陰もあって、またまた長っパナシになりました。まだ、乗船以来半月しか経っていないと言うのに・・・。今号はここまでとします。

さようなら。

\*

**次回更新予定は2015年12月20日です**

\*

[この号の一頁目に戻る](#)

[TOP\(目次\)頁に戻る](#)