

講 演 録

「船 長 雑 感」

(社) 日本船長協会会長

森本 靖之

(於. 海運ビル2階「海運クラブ ホール」)

平成 19 年 12 月 4 日 (火)

【森本】 船長協会の森本でございます。先ほど川勝先生の壮大なグラウンドデザインの話の後で、いささか気後れするのですが、私のほうはちょっと文学的に迫ってみたいと思います。私が海の話をするときには、いつも一番初めにこの三好達治さんの詩（スライド P2）を引用させていただいております。実は子供たちに「海と船を語る」ということで、お呼びがかかれば全国どこへでも行って、海と船の話をしに行っております。なぜあの詩が好きかといいますと、子供たちに向かって、あなたたちが生まれてくるまでの 10 カ月間、お母さんのお腹の中で優しく大切に羊水というお水に守られて育ってきたんだよと。羊水が海と成分がほとんど同じなんだと。それは私たちの命が遠い昔海で誕生したんだからだよというような話（スライド P3）をしますと、子供たちは非常に目を丸くして聞いてくれます。これは（スライド P4）講演が終わった後の質問タイムで活発な質問が出ているところの風景でございます。

それからさらに先ほどもちょっと触れられましたが、日本は世界で 59 番目の小さな国だけれども、6 番目の大きな海を持っているんだと（スライド P5）。これはロシア、あるいは中国よりも大きな海を持って、日本人ほど海の恩恵に浴している国民はいないんだよというような話もいたします。それから海運についての話もいたします（スライド P6）。そういうふうな話を 7 年間活動してまいりまして、過去 6 年間は日本財団さんのご支援をいただいてやっておりましたが、今年度からは日本船主協会と共催でやっております。これまで 31 の都道府県、55 の学校、小学校、中学校ですが、延べ 1 万 2 千人の子供たちに、この海の話をしてまいりました。

昨年行きました岩手県のちょっと山深い学校ですが、生徒に聞いてみましたらなんと 3 分の 1 が「海を見たことがない」と答えてくれました。

また最近の新聞によりますと、近畿運輸局さんが、海無し県の奈良、あるいは滋賀県で中学の進路指導担当の先生に調査をした結果、船員という職業については、ほぼ 7 割の子供たちは知らないだろうというふう

に答えてきたそうであります。

私は、船会社での最終章といいますか、最後は客船「飛鳥」の建造プロジェクトに参画いたしました。客船はトータル・リゾート・ビジネス（スライド P7）と言われますけれども、それは食べること、あるいは遊ぶこと、これは体を使って遊ぶこと以外に頭を使って遊ぶことも含めてです。それから非常に快適な空間で過ごしていただくというリゾートの大事な要素が3つ入っているわけです。これだけであれば別に陸上のリゾートホテルとなんら変わりませんが、これが無事に成立するためには、この安全というのがちゃんと確立していないと、三要素は成立しません。これはお客様の目に見えないところ、**behind the seen** で、どちらかというと「あひるの水かき」ではなくて、「白鳥の水かき」という感じで、ここを私は担当してまいりました。

海上におけるいろんな危険というのは、こういうふうに公海上、航路上、寄港地等々というところで危険がいろいろ潜在しているわけでございますけれども、一番初めに私が勉強しましたのは、これは 1990 年でございますけれども、まだニューヨークの同時多発テロが起こる 11 年も前のことですが、実はセキュリティーが客船では一番大事だと。ロンドンのあるセキュリティーの大手の会社に、一週間みっちり研修に行きました。例えば「お前の船に爆弾を仕掛けたよ」という電話が会社の事務所なり、あるいは船に入ってきたとき、どんな対応をするか。これはその対応の仕方のこつを知っているのと知っていないのとでは、本船のお客様に大変な迷惑をかけてしまう恐れがあるわけです。そういう電話を受けたときに、お客様に知らせて対応するのか、知らせないで密かに対応するのか。それからあの広い複雑な客船の空間の中で、小さな紙袋に包まれているかもしれない爆弾をどのようにして見つけ出していくか。これはやはりコツがありますし、ちゃんとその船にあったマニュアルを作って、日頃からそういう訓練をしておく必要があるわけです。

そういうふうなしっかりとしたマニュアルと定期的な訓練で、客船の安全というものを保っていかなければなりませんし、そういうソフトウェアのほかに、舷門とか表を監視する監視カメラ、あるいは外来者が来たときに検査する手荷物検査用のレントゲン、金属探知機等々いろんな装備をします。それとこれは今走っております飛鳥Ⅱ、実は青函にはない、第二の無線室があります。もし仮にシージャックに遭って、ブリッジも無線室もエンジンコントロールルームも占拠されたとしても、外部とちゃんと連絡できる装置を持っています。

いろんな場合を想定した対策を立てております。そういうふうなマニュアル作り、そういう装置を付けろという話を、1990年—ニューヨークテロの11年前に聞いたわけですから、はっきり言いまして私自身は大変なカルチャーショックを覚えました。そしてそのときに初めて知ったのが、このテロ組織であります。世の中には、宗教上の問題、あるいは宗派間の争い、民族間の争い等々で、いろんなテロ集団（スライド P8）がいるというのを、この1990年にこれだけの名前を私もノートを見て書いたわけですが、本当に「そんなの関係ない」（笑）と、そんな感じがしたのが正直な気持ちであります。

実はさっき申し上げたいはずら電話かもしれない、「お前の船に爆弾を仕掛けたぞ」というのは、97-8%はいたずら電話です。ただ残りの2-3%が本物である可能性がありますので、先ほど申しあげたようないろんな訓練、いろんなマニュアルに基づいた対策をちゃんと作って、お客様の目に見えないところで、そういう対策をします。だから「白鳥の水かき」と表現させていただいたわけです。最近では飛鳥も世界一周の何回目かをやっておりますけれど、当初、初めての世界一周に行ったときは、相当に厳しくやらせてもらいました。外地の港で、観光から帰って、気持ちよく帰ってこられたお客様。さあ早く船に戻ってグランドスパに行きたいとか、自分の部屋の風呂に入りたいというようなお客様に、舷門で「ちょっと待て」と。手荷物検査をします。そのときの日本人のお客さ

んの反応ですが、まあ関西系のおばさまの口調を借りれば、「あんた、私を疑ごうてはるんでっか」と、こういうふうになるんですね。非常に不評でありました。

だけでも米国人、あるいはヨーロッパ人の客船は、もしセキュリティーがルーズであれば、絶対に乗りません。非常に厳しいセキュリティーがあります。だけでもお客様は「この船は大丈夫だ」という評価になるんです。客船の場合、日本の客船ですから、食事は全部日本食、使っている言葉も日本語。いわば自分の滞在しているホテルが、港に動いている。あるいは別の言い方をすれば、ホテルのほうに外国の港が来てくれるというふうな言い方もできるわけです。ですからタラップを降りたら、そこがいきなり外国になるわけです。平均年齢 70 歳ぐらいの非常にのんびりしたお客様が、やはりちょっと治安に問題があるような街中で買い物をされる。そうすると買い物の途中に、買い物袋にひょっとしたら何か変なものを入れられているかも分からない。われわれはそこで手荷物の検査をさせていただくわけです。

そういうふうなことは、最近では非常にお客様も納得してくださっております。日本人のお客様も。ご存じの方も多いと思いますけれど、今からちょうど 10 年前の 1997 年 11 月、エジプトのルクソールというところで、イスラム原理主義者が機関銃を無差別に発砲して、62 人の観光客が亡くなりました。そのとき 6 分の 1 にあたる 10 人も日本人から犠牲者が出ています。それでは、あの観光地にはいつも日本人が大体 6 分の 1 ぐらいの割合で行っているのかといえ、決してそうではないのです。もっともっと比率は小さいのです。

だけでもなぜあれだけ日本人に多くの犠牲者が出たのか。欧米の人たちは、機関銃の音が聞こえたとき、パッと身を伏せたそうです。ところが日本人は「あれ、何の音だろう？」ということで、ちょっとぼーっと立っている間に撃たれたと。従って日本人にたくさんの被害が出たというふうに言われております。

さて、海上のほうの安全に話を進めたいと思いますけれど、海上には今日の複雑な国際関係を反映した、特に人為的な危険が多く存在しています。2004年、ペルシャ湾のバスラという港で、荷役をしようとしていた日本の大型タンカー、この船をめがけて、テロのボートらしきものが近付いてきた。ますます怪しい動きをしているということで、多国籍軍のパトロールボートがそれを誰何しようとしても振り切って、本船を目がけてきた。もう少しで本船に突入というときに多国籍軍の銃撃によって撃沈され、それと共に自爆したんですね。その船の船長は私も大変よく知っている船長ですが、帰ってきてから聞いた話では、鉄の扉がひん曲がるくらいのもものすごい爆風で、爆弾の破片と共にテロリストのものと思われる片腕がデッキの上に散乱していたということでございます。

それからこれはもう皆さんもよくご存じだと思いますけれど、マラッカ海峡、あるいはソマリアの沖に海賊が多数出没しております。幸いマラッカのほうは日本財団さんの財政的な支援と、海上保安庁の技術的な指導、そしてマラッカ海峡協議会が沿岸三カ国である、シンガポール、マレーシア、インドネシアをうまくコーディネートして、最近ではお蔭様で海賊の件数も減りつつあります。ただご存じの通りインドネシアというのは、世界最大のイスラム教国です。もし、今は海賊ですけども、これがあるこの辺の団体と結びついたときに、大変怖いことになるのではないかと危惧いたしますが、そういうことのないように祈っております。

ソマリアのほうは最近是非常にたちが悪いですね。向こうの海賊というのは、組織力、機動力、それから火力。二百海里沿岸から離れていても出かけてくるほどの機動力を持っています。この間も、つい先日ですが、日本の船社が運航するケミカルタンカーが襲われましたね。その後どうなっているのか分かりませんが。それから北朝鮮の貨物船も襲撃を受けたわけですけど、それを「変だな」と思ったそこをパトロールしていた米国海軍がその北朝鮮の船を救出したというような報告が、IMB

（国際商工会議所国際海事局）のほうから入っております。こういうようなマラッカ、あるいはペルシャ湾、あるいはソマリアというような、わが国の貿易上非常に重要なルートでありますけれど、そういうルートでこういうふうな事件が今現在起こっているんだよということは、一般の国民の方はあまりご存じないようです。残念ながら。私たち船乗りはそういうふうな海域を通り、一応わが国の経済を支えていると自負しているのですが、好き嫌いは別にしまして、やはり多国籍軍がそういうふうな非常に危険な海を見張ってくれているというのは大変心強く思っております。

わが国にはただ今ちょっと危機管理に関する意識、生意気な言い方ですけど、あるいは自己責任という意識がいささか欠乏しているのではないかというふうに思います。ちなみに今現在多国籍軍というのは、20カ国の国、46隻の軍艦で構成されているそうではありますが、こうした海上ルートをわが国経済のために利用させてもらっている日本はご存じの状態でございます。

話題は少し変わりますけれど、実は私どもの協会が過去3年にわたりまして、日本の主要港に来港する外航船の船長に対してアンケート（スライド P9）をとりました。回答が 853 ございます。まだ少し集まっている分もありますけれど、今時点で 853。船長の国籍はここに表示してある通りで、韓国、フィリピン、中国とやはりアジア系の人が多いです。日本人も 11%おります。設問は「日本の港湾設備はどうですか？」あるいは、「日本の航路システムはどうですか？」それから例えば東京マーチスなど海上保安庁が運営してくださっている「交通センターの情報はどうですか？」「ポートサービスの情報はどうですか？」「パイロットのサービスはどうですか？」というふうな大きく言ったらこういう設問をいたしました。5段階評価で、お蔭様で各項目に渡って非常にいい評価をくれております。それとあと自由意見欄も設けておりますが、その自由意見欄に漁船と小型船の航行マナーに関しまして、非常に多くの指摘が

あります。なかには小さく書いておりますけれど、船には電話がない。あっても非常に高いものですから、停泊中に電話をかけるクルーがたくさんいるんですね。ところが日本の岸壁には（公衆）電話が少ないと。あっても非常に遠いというようなクレームもございました。

では、このように漁船と小型船の航行マナーが悪いと言われる原因はどこにあるのかということでございますが、海上の交通ルールというのは、国際規則で定められています（スライド P10）。国際的に統一の規則がないと、ある国は右側通行、また別の国は左側通行なんていう規則であれば、当然海の上は衝突だらけということになるわけです。上にありますのが、これは COLREG と言っておりますけれど、国際規則です。ここでは漁労に従事している船舶については、狭水道においては、他の船舶の航行を妨げてはならない。Shall not impede というふうに書いてありますが、わが国の海上衝突予防法になると、ちょっと趣が違います。

「漁労に従事している船舶の進路を避けなければならない」と、まず漁船に優先権があります。ただし後段の方で「漁船が通航を妨げることができるとするものではない」というふうな表現になっております。これは魚好きのわが国の国民性を反映した非常に苦心の作だと思います。ただこの文言を再び英語に訳すると、果たして国際規則の原文にもどるのか、ちょっと私には分かりません。

これでは問題になるということで、わが国には海上交通安全法という独自の法律を設けまして、瀬戸内海、伊勢湾、それから東京湾に航路を設定して、航路に沿って航行している巨大船と衝突する恐れがあれば、その巨大船を避けなさいよと、初めてここで「shall not impede」というのが出てくるわけです。巨大船というのは、200 メートル以上の船ですが、では 200 メートル以下の船はどうなんだと、ここでは敢えて申しません。瀬戸内海にあります航路筋では春になりますと、私も大好きですけど、こませ漁でイカナゴだとかいろんなおいしいお魚が採れます。その春のある時期の非常にひどい例（スライド P11）でございませう。

ど、これが海上交通安全法上の航路です。この航路にこのこませ漁というのは、潮の流れを利用して、お魚を網にひっかける漁ですが、これが航路を完全に閉塞してしまうような格好で張られていまして、このとき一日に巨大船、268 メートル、300 メートルという船が、ドラフト（喫水）15.78 メートルの巨大船が4隻通りましたが、どこも航路を通してもらえなかったから、こういうふうな豊島の礼田崎に、20 メートル等深線ですけど、もうぎりぎりのところ。あるいは男木島側の 20 メートル線いっぱいを通って行ったという実例を見ていただきました。

外国人船長が、この国の漁船のマナーは何だと、疑問を抱くのも無理からぬところでございます。こういう状態になっていますので、航路筋は大型船のものだというわけにもいきませんし、といってじゃあ漁船だけのものかと、そうでもないわけですから、やはり例えば操業の時間と大型船の航行の時間がある程度分けて、その海面を共有し合うとか、何か工夫をして対策を立てないと、そのうち大きな事故を起こしてしまう恐れがあると思います。その辺で私としては、警告を発しておきたいと思います。

これは（スライド P12）平成 16 年の台風の経路図でございます。台風は年平均 2.6 個来るとというのが最近の情報ですが、この年は 10 個も台風が日本に上陸しました。そのときにこの台風 10 個によって、合計 268 隻（スライド P13）の海難が発生しました。圧倒的に日本船が多いですが、これは漁船であり、プレジャーボートであり、500 トン以下の小型船です。ところが台風被害によって発生した死者の数を見ますと、今度は逆に日本人は 7 人に対して、外国人は 28 人の方が亡くなっておられます。一番大きかった事故は（スライド P14）、このインドネシアの貨物船ですが、20 名の方が亡くなられたと。それからあとベトナムの人が 4 人、カンボジア籍船、この船長はロシア人だったのですが、4 人というふうな事故が発生しております。なかでもこのインドネシアの船は瀬戸内海の山口県の笠戸島というところにのし上げて、全損状態にな

って、乗組員も全員亡くなられたという海難事故でございます。

それから皆さんまだよく覚えていらっしゃると思いますが、06年10月で鹿島港に大型の鉱石船が3隻海難事故を起こしましたね。1隻は港外で停泊中、あと残りの2隻は港内の岸壁に係留中、それが外に出ようとして、脱出することに失敗して、のし上げたわけです。特に港外で錨泊中のジャイアントステップという鉱石船ですが、これがのし上げて船体が割れて乗組員10名が亡くなっています。そういうことは新聞にも載っていたわけですが、これからお話しすることは、全く新聞なんかには載っていない話です。実はそのジャイアントステップ号では錨が引けて、船長以下、どうしようかと四苦八苦しているそのとき、鹿島港には石油のバースもあるのですが、そこの原油栈橋で荷役中でありました大型原油タンカーのロープも強風のため切れ出してきたんです。タンカーの船長は直ちに荷役をストップさせて、出港を決意しました。港にある6隻のタグボート全部を呼んで、強風でまとわりつくオイルフェンス（油の流出・拡散に備え、タンカーの周囲等に巡らせるフェンス）を何とか振り払って、強行脱出して無事に港外に退避しております。この船は日本人の船長、日本人の機関長の日本の船です。こういうふうに苦労して無事に逃れても、それが当たり前ということなのか一切新聞には載りません。この大きな3件の事故の裏には、そういうふうにちゃんと動いていた日本船があったということをご記憶いただければと思います。

船の種類、タンカーだとか、あるいは風の影響を受けやすい自動車専用船、あるいは高速で突っ走るコンテナ船、それぞれ船の種類によって、運動性能が大きく変わってきます。また同じ船でありましても、そのときの積荷の状態、あるいは気象の状態、あるいは海象の状態、潮が強い弱い、海の深さがある、ない。色んな条件によって、与件によって、その同じ船でも船体の運動性能というのは変わってくるんです。そういうふうなことの基本を知らずに、操船をいたしますと転覆させたり、あるいはのし上げたりという大きな海難を引き起こす恐れがあるわけです。

先ほども出ました通り、日本の商船隊の9割近くは外国人に任せているわけですが、その外国人の中には今申しあげたような船の操船の基本、あるいは極東特有の気象条件、そういうものに非常に疎い船長もおられます。そういうふうな状況でありまして、実はそういうふうな船員を管理しているところ、国際船員労務協会というところから、私どもの協会が外国人船長に向けて何か操船のためになるいい本を作ってくれないかと言われました。これは表紙（スライド P15）ですが、180 ページの本を作りました。ここでちょっとその中身をご覧いただきたいと思いますけれども、例えばスクリューを（スライド P16）、プロペラを逆転させたときに、船体はどんな運動をするか。あるいは浅いところ（スライド P17）を航行すれば船体は沈むんですが、どういうふうに沈んでいくか。ここで数式とかはできるだけ省いて分かりやすいように書いております。これは要するに、船の速さが速ければ、沈下量は増えてきます。それだとか、この（スライド P18）海底の深さと船の旋回径の関係。これ同じ船です。浅くなればなるほど、この赤い文字はこれが深さ、これが喫水。ですから例えばマラッカ海峡で、24 メートルの水深のところを大型タンカーが 20.5 メートルの喫水で走りますと、これよりもまだ舵利きが悪くなる。先ほど言いましたように、ワンファズムバンクだとか、そういうふうな浅いところで、相手船を避けるために舵をきらなければいけない。そういうふうな場合、行き足を落とせば、船体沈下量は少なくて済むんですが、行き足を落としちゃうと、舵が利かなくなるわけですね。その辺を常に船長は勘案しながら、進んでいくわけですし、船長の心労の一部を少しでもご理解いただければと思います。

それから（スライド P19）錨で船を泊めているときに、強風が吹いてきたら、船体はどのような運動をするか。そしてさらに強い風のために錨が走り出したら、どんな運動で船が流れていくのかとかですね。あるいはこれが一番大事なことです（スライド P20）、この前もどこかの会社で、新品の自動車をいっぱい積んだ自動車専用船がバラスト（船に

重しとして積載する海水) 張替え中に、ひっくり返りましたですね。自分の復元力というものをちゃんと数字でつかんでおくのは、船長にとってはイロハのイです。それから(スライド P21) 追い波に気をつけろと言いますが、大型船でも追い波で転覆してしまう可能性があります。追い波による転覆のメカニズムとか、それから先ほどもちょっと触れましたけれど、極東特有の気圧配置(スライド P22)。どういうことに気をつけたらいいとか、あるいはこれは(スライド P23) 台風ですね。皆さんご存じの、**Buys Ballot Law** というふうに風を背中に受けて、ちょっと斜め前に左手を出したら、そこがセンターだよというようなこと。それから(スライド P24) 日本近海での漁船が使っている漁法。それから(スライド P25) これは来島海峡の航法ですが、全世界どこでも必ず右側通行というのは、これはわれわれ身体に染み付いているわけです。ところが世界でこの来島海峡だけは潮の流れによって、右側通行が左側通行に変わるんです。これは長い間の経験で先輩たちが編み出した生活の智慧と言いますか、この航法が一番理にかなっているということです。そういうふうな情報。

それから(スライド P26) これはマラッカ・シンガポール海峡を通るときにどういうところから船が出てきて、どういう船の動静に注意しなさいよとかですね。これはシンガポールの沖ですね。そういうふうないろんな船長に直に役に立つような情報を詰め込んで、この教本を作りました。できるだけ図を多用して、分かってもらいやすいように作ったつもりです。ただし中身については今日もお見えですけど、東京海洋大学の大津教授の厳しいチェックを受けておりますので、間違いは絶対ないと思っております。この本が日本商船隊の安全と環境保全に役に立てばという願いを込めて、私ども協会が作ったと言えれば非常にカッコイイですけど、心の片隅には敵に塩を送っているのではないのかな、というような忸怩たる想いが全くないわけでもございません。

海難というのは、飛行機だとか鉄道の事故と違いまして(スライド

P27)、一般の市民が犠牲になる例が少ない、フェリーボートとかでもし仮に事故があれば別ですけど、ほとんどの場合は漁師さんが海中に転落したとか、そういうふうな要するにプロの人が被害に遭っているわけです。そういうことであるが故に、新聞やテレビには載りにくいと。従って海の安全というものについて、わが日本国の一般の方たちはほとんど関心がないと言いますか、知らないというのが実情ではないかと思います。

あとこれは私の雑感であります、ただ今大手船社はフィリピンを始めとする諸外国に独自にそれぞれ学校を創設したり、あるいは奨学金を出して勉学を応援したり、日本商船隊が増えつつある、その運航員を養成するために、いろいろ一生懸命にやっておられます。それは当然経営戦略上の必要なことであると思いますが、これを日本商船隊という規模で考えるのであれば、各社バラバラにではなくて、ここにあります日本船主協会が音頭とりになるとか、あるいは ODA の仕組みを活用させていただくなり、そういうふうなことで各社が協同で連携してそういうような海外への教育投資というものをなさって、そうすることによって浮いたお金を日本人の船員の教育にぜひ回して欲しいと思っております。これはちょっとひがみになるわけですけど、このひがみは私も歳をとってきたからかなと思っております。

外国人は、やはり船乗り稼業というのはお金を稼ぐ手段と割り切っております。非常に流動性の高い労働力ですから、日本の船社が育て上げたその果実を外国の船社が「ご馳走さま」「いただきます」というようなことにならないように、十分注意してもらいたいと思います。

先日、日曜日の夜の NHK の視聴者参加型の番組を見ておりました。そのときのテーマは農業問題でした。もしもっと安い値段になるのであれば、農業製品が自由に外国から入ってきたっていいと思うかと視聴者から答えを求めた結果、「ノー」でありました。やはり一定の税金なりバリアーを設けて、日本の農業を、即ち農民を守るというのが国民大半の

意識であると思います。先ほど申しあげました日本の海運、年間9億5千万トンのカーゴが私たちの生活を支えているわけですが、その海運の現場に従事する人たちの9割を日本人ではない人に委ねているというこの実態は、一般の国民の人はまずご存じないですね。もしそういうことをお知りになれば、今申しあげたNHKのアンケートと同じような農政の何分の1かの国の施策が日本人船員をキープするためにあってもいいのではないかというふうに答えて下さるものと私は勝手に確信しております。

今年は本当に皆さんのお蔭で、海洋基本法（スライドP28）が誕生いたしました。この海洋基本法で、わが国が真の海洋国家として、誇りのある日本を構築する原動力になってくれることを心からお願いいたします。私の話を終わりたいと思います。

どうもありがとうございました。