

海は広いな、大きいな

関西大学 社会安全研究センター 小澤 守

子供の頃に「カモメの水兵さん」, 「海は広いな大きいな」など歌っていた。

地球表面の7割程度を占め、人々の冒険心を掻き立てる海は、大規模物流の中心として位置付けられ、さらには日本を取り囲んで重要な蛋白源確保の場として機能してきた。しかし内海航路ならまだしも大洋に出ていけば、海洋気象の影響を大いに受ける。大荒れ、時化の時だってあり、決して安全な場所ではない。大航海時代を迎え、造船技術、操船技術が大きく進歩しても、やはり海難は大きな課題で、それが周知の海上保険制度、具体的にはロイズ保険が成立することにも繋がった。先にこのコラムで取り上げたタイタニックの海難を持ち出すまでもなく、現在でも大型客船の座礁や船舶の衝突などが頻繁に発生している。

1980年代のはじめに要救助海難統計（海上保安統計年報中の項目）を調べたことがある。1970年代では1年間に約2000件の海難事故が一貫して発生し、年間約400人の死者・行方不明者が発生していた。最近では件数が1600件程度に減少し、死者・不明者が100人弱にまで落ちている。減ったとはいえ半世紀近くたっても件数でみて20%程度安全性が向上しただけである。陸上交通と異なり、航路整備などできない海上では、船舶の転覆防止などの安全性を向上させ、かなり精度のあがった海上気象予測をよく検討し、操船技術の向上と運行管理をきちんと行うことが強く求められる。その場その時に起こることを正確に予測することはできず、事前に想定して判断する以外に安全確保の道はないからであり、常日頃から危険に対する感度をあげ、たとえ周囲から運行を強く望まれたとしても、立ち止まる必要があるのである。

そのような状況を裏打ちするかのようには、本年4月23日に北海道知床沖で観光船の海難事故が発生した。乗員乗客全員が死亡もしくは行方不明となり、海上保安庁、海上自衛隊などの懸命の捜索にも関わらず、この原稿を執筆している5月30日現在でもまだ12名の方が行方不明状態にある。海底に沈んだ観光船が引き上げられたことで、いよいよ船体の調査や船内に残されているはずの運行に関わるデータの分析などが開始され、いずれ事故の詳細が明らかになるものと思う。

それにしても、通信機器が事実上機能していなかったことも含めて運航管理がまるできいていない状況であったようだが、事故について概要や推測された背景などをニュースで見聞きするにつれ、構造的には軽井沢スキーバス事故、関越道高速バス事故などと同じものに見える。さらに船体や搭載された設備・機能についても疑念があると聞く。それを第三者として厳正に検査をするはずの船舶検査が機能不全になっていたとすれば、運航会社のみならず検査機関までも含めた組織事故ともなり得るだろう。もはや運航に関わるありとあらゆる人の認証が必要なのもかもしれない。

筆者は山の子で、海は学校から出かけた高砂や別府の海水浴しか知らなかった。そのために海に対するある種の夢を描いていたのか、大学受験を控えて商船大学を、しかし機関科を受験したいと思っていた。まだ日本人の船員が活躍していた時期のことである。そのことを母に言うと、とんでもないと猛反対を食らっ

た. 板子一枚下は地獄だと言う. 自身はそれほど強固な思いでもなかったしセンサーに反対されたら元も子もないのであきらめて, 商船大学から商船を外し, 機関科を機械科に変更して, 語呂合わせではないが当時主流であったタービン船の汽缶, つまりはボイラを生業にするようになった. そんな半世紀前とは何もかも大きく異なった現在でも, 船が「板子一枚下は地獄」であるのは間違いもない. いきなり 2℃や 3℃の海に投げ出されたらごく短時間で低体温状態になるのは必定. あの童謡の 2 番には「海は大波, 青い波」とある. それを決して忘れてはいけないと思うのだが.

