

# シーマンシップって何だ？

終身会員 橋本 進

## 要旨

シーマンシップは海事関係者であればよく聞く言葉である。しかし、具体的に「シーマンシップって何だ？」と聞かれると困ってしまう。

本稿では、シーマンシップを一般の人々の目線で説明することを目的としている。そのために、咸臨丸の北太平洋横断航海記録に焦点を絞り、水先案内役のアメリカ海軍大尉ジョン・マーサー・ブルックと咸臨丸乗組員とのエピソードを紹介しながら、シーマンシップについて考える。

キーワード：教育、シーマンシップ、咸臨丸

## 1. はじめに

海事関係者は、よくシーマンシップ (Seamanship) という言葉を口にする。ところが、改まって「シーマンシップって何だ？」と問われるとハタと困ってしまう。シーマンシップは理屈でなく身体が覚えているものであるからである。これを真正面から説明しようとしても、一般の人たちにはなかなか理解してもらえない。

ここでは、船乗りのテリトリーで説明するのではなく、一歩退いて一般の人々の目線でシーマンシップを説明しようと思う。そのためには、身近なエピソードを交えて具体的に話を進めるのがよいと考え、話題を咸臨丸の北太平洋横断航海に絞り、その中のいくつかのエピソードを紹介しながらシーマンシップを説明することとする。

## 2. シーマンシップ

シーマンシップといった場合、そこには純粋な航海技術（操船術、運用術等）を指す面と、それを支える海上生活の行動・慣習から自然と身についた心構えや身のこなしなどを指す面とが考えられる。

前者について、元高等海難審判庁長官・斎藤浄元氏は「海難を防ぎ、所期の地点に船を進め、または停泊するための技術」（海難論、日本海事振興会）、すなわち、海難を惹起する諸因を未然に防止しながら、人や貨物を安全・確実・迅速に目的地まで運ぶ技術であるとする。

後者については、元航海訓練所長・千葉宗雄氏は「（シーマンシップは）舟で海へ乗り出し、風波にもまれて働くあいだに身につけた生活の知恵であり作法である。」とする。そして、「それは狭い場所を広く住みわけ、隅から隅まであます所なく活用し、物

は何一つ粗末にせず役に立てる。そしてすべての物は在るべき所に置かれ、いざという時にはすぐに間に合うように整頓されている。眼は常に自然の変化から離れず、心は変化の機先を制して労を省きながら安全をはかる。」（ラメール・第6号、日本海事広報協会）と説明する。

## 3. 咸臨丸の北太平洋横断航海にみるシーマンシップ

### 3.1 咸臨丸に乗ったキャプテン・ブルック

咸臨丸には幕府軍艦奉行木村撰津守（喜毅）と船将（船長）勝麟太郎（義邦）のほか94名が乗組み、さらに咸臨丸の北太平洋横断航海の水先案内役としてアメリカ海軍大尉ジョン・マーサー・ブルックと彼の部下10人が乗船した。

ところが、ブルック大尉以下の外国人が咸臨丸に乗船するまでにはいろいろなトラブルがあつた。それは、この渡航は日本人だけの力でやりたいという意見が咸臨丸士官たちの間に強くあつたからで、彼らが長崎海軍伝習所で学んだ知識・海上経験一僅か1年半であつたがーの自負と、攘夷論が世上に広まってきたことなどによるものであつた。勝船将も外国人の力は絶対に借りない、「外蛮」の力は借りないと明言していた。

ところが、木村軍艦奉行はその慎重な性格から、日本人だけの力でいきなり太平洋を横断することは無理であるとして、早くから老中を通じてアメリカ公使タウンゼンド・ハリスに適当な案内役を依頼していたところ、推薦されてきたのがブルック大尉であつた。

遠洋航海の経験を持たず不安を抱いていた勝麟太郎は、ブルック大尉に会った途端、その人物や航海

者としての力量に惚れ込み、願ってもない案内者として認め、却って士官達を説得するまでになった。

ブルック大尉は 1858 年の秋、アメリカ水路探検隊の測量艦フェニモア・クーパー（排水量 96 トン）のキャプテン（艦長）となり、サンフランシスコを発航してホノルル、マニラ、香港、琉球近辺の測量を続けながら 1859 年（安政 6 年）7 月下旬神奈川・横浜に着いた。彼の次の任務は、アメリカ公使ハリスが開港の約定を取り付けた神奈川（横浜）、箱館（函館）、長崎、新潟、兵庫（神戸）の諸港を測量することであった。ところが、その交渉のため江戸に赴いた留守中の翌 8 月 7 日に暴風が来襲し、フェニモア・クーパーは座礁・破船した。ブルック艦長ははじめ乗組員は、帰国の便船を待つために横浜に留まっていたところへ咸臨丸の話が出てきたのである（以後、キャプテン・ブルックとする）。

1860 年 2 月 6 日（万延元年正月 15 日）キャプテン・ブルックらは横浜停泊中の咸臨丸に乗船した。翌 2 月 7 日抜錨、その日の夕刻浦賀に入港した。この横浜・浦賀間の航海に限っていえば、ブルックは咸臨丸乗組員の航海技量を高く評価し大変満足していた。このとき、木村 31 歳（数え歳、以下同じ）、勝 38 歳、ブルック 34 歳であった。

### 3.2 キャプテン・ブルックの見た軍艦咸臨丸の乗組員

ブルックは咸臨丸乗艦について、自分は日本政府の要請とタットナル提督（水路探検隊指揮官）の命令により、航海技術などについて咸臨丸艦長を援助するために搭乗したのだという自負をもっていた。しかし咸臨丸乗組員はそうは見えていなかったのである。

ブルックは咸臨丸乗船中のさまざまな出来事を『咸臨丸日記』(KANRIN MARU JOURNAL) に書き遺している。以下にその内容を要約する。〔注：（ ）内は筆者〕

2 月 11 日：明け方、目を覚ました。船は激しく横揺れしている。デッキに出てみると、2 段縮帆したメイントップスル（主檣のトップスル）が裂けていた。その帆を畳む。フォースル（前檣の大帆）の半分も破れている。それも畳む。…（略）日本人は全員船酔いだ。提督（木村）はまだ自室にいる。艦長（勝）も同様。

2 月 13 日：日本人達もだんだん船酔いから回復し

てきた。提督も艦長もまだ病気である。

2 月 14 日：午前 10 時、日本人が無能なので帆を十分に揚げるができない。士官たちは全く無知である。たぶん悪天候の経験が全然ないのだろう。命令はすべてオランダ語で下される。私は日本人が彼ら自身の航海用語を持つべき必要を強く感じる。舵手は風を見て舵を取ることができない。…（略）天測のチャンスなし。…（略）雨。甲板が非常に滑りやすいので、私は転んでしまった。この船は砂を積んでいない。航海のはじめから不愉快なことだ。

2 月 15 日：萬次郎が言うには、昨夜彼が日本の水夫たちに登楼を命じたとき、彼らは萬次郎を帆桁（ヤード）に吊るすぞと脅したそう。彼らがもしそのおどしを実行に移すようなことをしたらすぐ私に知らせろ、命令に反抗する奴らは、艦長が私に権限を与えてくれ次第、すぐ吊るしてやると彼に言っていた。

われわれの乗組員が操舵や見張りなど当直士官のなすべきことを皆やっている。今朝日本人がフォアマスト（前檣）のトップスルを畳んだ。艦長（勝）はまだ寝台に寝たきり、提督（木村）も同様。

2 月 16 日：ドアを開け放しにし、それがバタンバタンとあおり、自分たちのコップや皿や、やかんが床の上をころげ回るにまかせ、全くだらしないこと言語道断。

当直に水夫は 2 人ずつしか立たない。船の中で、秩序とか規律とかいうものは全く見られない。事実、わが国の軍艦に見るような、規律とか秩序とかは日本人の習慣に相容れないものだ。日本人水夫は、船室で火鉢と熱いお茶と煙管とをそばに置かなければ満足しないのだ。

2 月 19 日：この日の夕方、私は日本人たちの無神経さに全く驚かせた。暴風の兆しがはっきり現れているのに、ハッチ（船倉開口部）もしっかり閉めていないし、そのうえ羅針箱（操舵用磁気コンパス箱）の明かりも非常に薄暗いままであった。

これらの日記の内容からも分るように、咸臨丸乗組員の船内マナーの悪さや船内規律のルーズさ、運航技術の拙劣さに辞易したブルックは、木村奉行や勝船将にその教育についてたびたび進言したが受け入れられることはなかった。

このことについて、勝は『勝義邦航米日誌』の 2 月 11 日（新暦 3 月 2 日）の項に、「亜（アメリカ）カピタンブロック、船内無規律、水夫働く者少なく、

士官等また同断、此の如くにしては我其の裨益ある事を伝えんと欲すとも其の詮無し、宜敷く規制を定め、航海学を研究せしむべしと置いて置かず。」と記録している。

このようなキャプテン・ブルックの進言が受け入れられたのは3月1日であった。彼の日記を見てみよう。

3月3日：3月1日に私は士官途や艦長と話し合いがついた。これまで日本人達があまりに無能力であったため、私自身常時警戒をしていることが必要だったし、また私の部下を当直に立てねばならなかった。向かい風になったので、私は士官達に上手回し(タッキング)の技術を教えようと申し出た。ところが彼らは非常に物ぐさで、デッキに出てこない。種々の言い訳等をしている。そこで私は部下全員を集め、私の承諾なしには何もするなと言いつつ船室に入らせた。そして艦長に、もし士官途が協力しないなら、もうこの船の面倒をみない、と申し送った。艦長は士官達を説き諭し、彼らを私の配下につけたので私も当直をデッキに送った。艦長と提督はまだ自室に閉じこもっているが、提督の方は今夕デッキに2、3分出てきた。よい月夜(旧暦13日)だが霧が深い。

この記録は非常に興味深い。仮に、「艦長は士官途を説き諭し、彼らを私の配下につけた」とするならば、一時的にしろ艦長の権限をブルックに委譲したことになりはしないだろうか。木村奉行も勝船将も自室にこもったままだったからなおさらである。

#### 4. キャプテン・ブルックのシーマンシップ教育

『咸臨丸日記』2月20日の項に興味深い記事がある。浦賀出港10日後のことである。

2月20日：今日私は水夫や士官の当直を割り当て、部署を決めるよう提案した。しかし予期しなかった困難にぶつかった。尉官級の6人の士官のうち、何人かは職務に全く無知である。提督は能力のある者を当直につけたがらない。つまり、彼らが無能な者ほどに身分が高くないからというのである。結局、提督は誰にも部署、当直を割り当てず、もとのままにしておくことを望んでいるのだ。提督自身も船舶運用に関して何一つ知らない(The

Commodore :knows nothing whatever of seamanship)。彼は私が船を動かすことができるのだから安心だと思っている。…(略)とはいえ、私は下船するまでに、何とかこの点を議論して改めさせよう。

ここで初めて「シーマンシップ」の言葉が出てくる。ブルックの言うシーマンシップは、彼が日記の中で並べ立てた咸臨丸乗組員に対する不満、すなわち、乗組員の船内マナーの悪さや船内の無規律さ、拙劣な運航技術などを総称していることは明らかである。

一方、このままでは咸臨丸は沈没してしまうのではないかという不安感からか、船内には不穏な空気が流れていた。そのような船内の空気を察したブルックは、自分がサンフランシスコで下船するまでの間に、咸臨丸乗組員全員にシーマンシップを教えようと決意した。そこには、自分がサンフランシスコで下船した後の咸臨丸を、無事日本へ帰着させるための願いも込められていたのである。

キャプテン・ブルックが始めた最初のシーマンシップ教育は、船乗りとして必要な船内生活のマナー—船内生活のための必要最低限の常識—を実行させることから始めた。

次は船内規律の確立であった。その手始めが航海当直制の確立である。

勝は咸臨丸の出航に先立ち『船中申合書』をつくって、船内の規律とその維持についての遵守事項を乗組員に厳しく申し渡していた。しかし、荒天に遭遇し、勝自身も部屋にこもりきりであったことから、大時化で散々の体たらくの乗組員には船内規律を守る意思も気力もすっかり消え失せていたのである。

最後にブルックが取り組んだのは、咸臨丸乗組員の帆船運用技術と航海技術の再教育であった。しかし、ブルックがシーマンシップ教育に熱心になればなるほど、彼の態度に反感を持つ者が現れ、ブルックと乗組員の間は何となくギクシャクした雰囲気、いまひとつ胸襟を開くことがなかった。

咸臨丸はさまざまな問題を抱えながらも順調に航海を続け、西経170度の子午線を越え、往航も半ばを過ぎた頃に飲料水事件が発生した。この事件は、アメリカ水兵の1人が無断で真水(飲料水)を使って下着の洗濯をしているところを公用方(事務長)・吉岡勇平がを見つけ、この水兵を足蹴にしたことが発端であった。

足蹴にされた水兵は何かわめきながらその場を去

ったが、すぐに仲間を連れて現れ吉岡に向かってピストルを構え、吉岡も刀の柄を握って身構えたところに、何事が始まったかと日本の士官途やブルックが上甲板に出てきた。この次第を聞いたブルックはガヤガヤ騒ぐ自分の部下を制し、静かに日本側に向かって、「よろしい、斬りなさい。共同生活の掟を破ったわれわれの敵ですから。」とすすんで処刑を求めたのである。

この事件は、勝船将とキャプテン・ブルックの握手となって収まったが、このキャプテン・ブルックの毅然とした態度は、武士道を貫く古武士の風格にも似て、日本人達を甚く感激させた。この時、咸臨丸乗組員はシーマンシップの何たるかを悟ったのである。

この事件がきっかけで、咸臨丸乗組員のブルックを見る目が変わり、ブルックの教育・指導は彼の目論見どおり、大いに効果をあげ始めたのである。

そのようなこともあってか、ブルックは『咸臨丸日記』に書いた日本人の無能ぶりについて、外部にほとんど漏らしていない。サンフランシスコに到着したときも同地の新聞記者に日本人の技術を褒めこそすれ、自分のしたことは一切話していない。

ブルックが咸臨丸を去るにあたり、木村奉行は持参の千両箱を開けて、「この中から好きなだけ持っていくよう」すすめたがブルックは固辞した。ブルックは、「日本と日本人をアメリカとアメリカ人に初めて紹介した名誉」の一事に満足し、他には何の報酬も求めなかったのである。キャプテン・ブルックはそういう人物であり、そういう指導者にシーマンシップ教育を受けたからこそ、咸臨丸は無事に日本へ帰着できたのである。

## 5. おわりに

シーマンシップのなんたるかを日本人に伝えたのは、キャプテン・ブルックと中浜万次郎(ジョン・マン)であった。特に万次郎は新航海術(位置の線航法)を初めて日本に伝えた航海者であったことを付記しておきたい。

最後に、「片手は船のため、片手は自分のために使う」という言葉が帆船訓練に語り継がれているが、これは「帆船のマスト作業では、一瞬の気の緩みが船や自分を破滅に追いやることもある。両手は船と自分のためにバランスよく使え」という意味で、ヨーロッパの帆船乗りから伝わった格言である。

ところが、映画「ローマの休日」の主演を演じ一

世を風靡したオードリー・ヘプバーン(1929～1993)は、晩年、ユニセフ(国連児童基金)の親善大使として世界各地で活躍したことはよく知られているが、そのヘプバーンが、「一方の手は自分のため、もう一方は他人のためにあるのです」という言葉を遺していることを新聞記事(1998年1月22日朝日「この人この言葉」)で知って驚いた。われわれ帆船乗りには言い伝えられてきたこの言葉を、なぜ彼女が知っているのだろうか。早速、オードリー・ヘプバーンの出自を調べた。

父ジョセフ・アントニー・ヘプバーンはアイルランド系イギリス人の銀行家、母エッラ・ファン・ヘームストラはオランダ貴族ヘームストラ男爵家の出で、両親ともに「海」に関係の深い地に育っていたのである。両親は子育てのなかで、いつもこの言葉を口にしていたのであろう。