大船渡港での地震津波遭遇状況報告

乗組員の全力を出しきって乗り越えた東日本大震災と巨大津波

太平洋沿海汽船株式会社 「陸龍丸」船長　岩﨑　正幸

<突然、突き上げるような衝撃>（3月11日）

平成２３年３月11日14時46分、大船渡港野島桟橋Bバースに於いて今まで経験した事の無い揺れと突き上げる様な衝撃に直面し、直ぐさま自室の窓から桟橋と本船の舷側を見る。桟橋は上下左右に大きく揺れ、ベルトコンベア上のセメントが白煙を吹き上げていた。

本船は桟橋から１～4 メートル位離れ、動揺している。ホーサー（係留策）が切れないかと心配している矢先、会社から電話、「即座に離桟する」と告げ電話を切る。

１～2分で揺れが落ち着いた。間髪入れず一航士、甲板長が「地震です」と報告に来る。「すぐに出す」と告げた。

機関部に緊急のエンジンスタンバイをかけると同時に、三航士に乗組員は全員在船しているかどうか、確認するように指示。

ブリッジに駆け上がると、周囲はセメントの白煙で見づらい。本船の甲板部数人が駆けずり回っている姿を視認し甲板部全員がいることを確認できた頃、三航士より「機関長が上陸中で不在」との報告があった。直ぐに帰ることと即刻連絡を入れる様に指示する。

本船のホーサーがＡバース接岸中の他船の「ホーサーの下になっているから外せない」とオモテ（船首）から連絡がきた。「何が何でも外せ」と指示する。どうしても外れなければ切ればいい。「切る道具を準備しろ」と告げる。

<離桟を急ぐもラインマンは来ず>

機関長が帰り次第すぐに離桟するつもりで機関部に「エンジンを回しておけ」と指示を出した。しかし、「機関長が帰らないと２人では回せない。」と言う返事があり落胆した。

辺りを見回すとホーサーが緩み、見る見る潮が引く、漁船が一斉に沖出ししているのが分かった。この間、地震発生から10分位だろうか？機関長はまだか？　もどかしい思いで待つ。代理店から電話で「避難するから綱離しには行けない。」と連絡が入る。

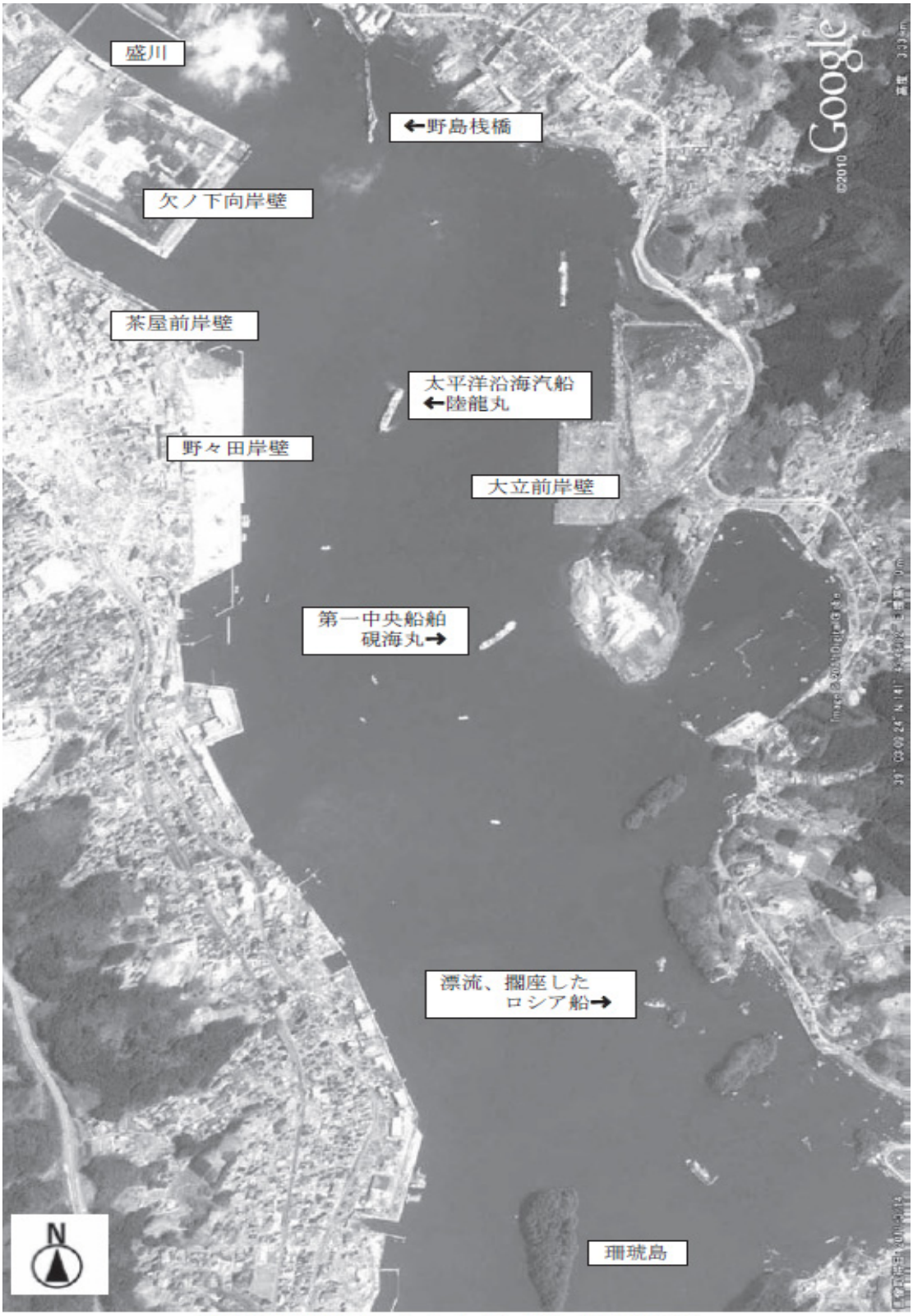
セメント専用船：陸龍丸（6,544 総トン）
全長：132.7m　　幅：19.5m
載貨重量トン：10,836 トン

甲板部各員の働きでオモテ（船首）、トモ（船尾）のホーサーが１本ずつになった頃、「機関長が帰りました。」との連絡が入る。「エンジンをすぐに回してくれ」と伝え、「ホーサー切断用のナイフは準備してあるか？」確認した。甲板長が「自分が桟橋に上がって、最後のホーサーを離すからオモテを着けておいてください。」とオモテにジャコブス・ラダー（縄梯子）を下げた。やはり出来たら切りたくはないようだ。

機関室から「エンジンが準備できました。」との待ち焦がれた連絡が入る。司厨長が「何か手伝う事は無いですか？」と嬉しいヘルプも入る。この間地震発生から15分位。先程より潮が引いた。

トライ・エンジン（主機試運転）もスラスター（船体を横移動させる推進装置）のテストもせず「トモ、オールラインレッコー！」（船尾の係船索全てを離せ）を発令。甲板長が桟橋を走る。電話は鳴りっぱなしだが応答する暇がない。

オモテのオールラインレッコー（船首の係船索すべて離せ）して、スラスターでオモテを寄せる。甲板長がジャコブス・ラダーを登るのを確認してから桟橋を離岸した。トモの出港配置を解くと同時に「右舷アンカースタンバイ（投錨用意）」を発令した。



震災直後の大船渡港（Google Earth より　画像取得日2011．3．14）

＜想像を絶する大波に遭遇＞

船の全長ほど、桟橋から離れた位置で陸上のけたたましいサイレンが響く。後ろを振り返ると先程まで接岸していた桟橋が水没しているのを視認し津波が来たと確信した。

前方を向くと、先程とは港内の雰囲気が一変し、大きくて見たことのない大波に映画さながらに一隻の漁船が昇る。船体の長さ１０m以上の漁船が真上から見る形でオモテからトモまではっきり映像のように見えた。ひっくり返ると思ったが乗り越えた。二隻目から一斉に港内に逃げ込んで来た。陸上の家、建物は津波による濁流に瞬く間に呑み込まれている。本船の直ぐ横をロシア船が渦に巻かれたかの様に、もの凄い勢いで流れていく。

これは本船もダメかもと一瞬脳裏に浮かんだ。マイクを握り「やるだけやるから、ダメな時は・・・」覚悟を皆に伝えた。各人より力強い返事が返ってきた。

一発目の津波に備える。大船渡港内ほぼ中央、桟橋寄りに本船は位置している。針路を南方（湾口方向）にある珊瑚島方向に向ける。野々田岸壁前及び大立岸壁前は、流れが川下りの激流に見える。この流れに入ったら終わり、幸い中央付近はそこまで無い。

＜瓦礫の流れの中、主機と錨で押し寄せる波に対抗＞

「右舷アンカー・レッコー」エンジンはスローアヘッドでやや前進行き足、本船の位置は、陸の建物で判断した。行き足が止まる、アンカーを徐々に出だす。「３シャックル・オン・デッキでホールド・オン」と指示した。それ以上、出すと錨鎖が切れると思い、アンカーをドレッヂングさせたかった。

錨鎖の出方を見て、エンジン増幅すべく「ハーフ・アヘッド」としたが、津波に流されてそれでも下がる。

錨鎖が出終わった頃、「フル・アヘッド」を発令。錨鎖が張ってきて「アンカー、一杯」とオモテから連絡があり、「フル・アヘッド」をかけると船体は思ったより下がらない。

周りは漁船、無人漁船、浚渫船、コンテナ、家、車、ガレキの山、油、タンク、火が点いている物まで次々に流れて行く。５分間位しただろうか。野々田岸壁方面を見るとＹ（ワイ）潮（反対方向の流れ）が流れ出した。津波が引き波に変わると確信した。

瓦礫の中で、苦闘する陸龍丸
（第一中央船舶所属・硯海丸機関長の平　良和さん撮影。同船も同じく大船渡港で津波に翻弄されている）

＜沖に引いていく波との戦い＞

ブリッジ内は、「本船が下がっています」、「昇っています」と正反対な答えが飛び交う。「浮遊物の流れに惑わされるな。レーダーに頼らず、陸上の動かない物標で判断しろ。夜になると真っ暗になるから自分で分かる物標を見つけておけ」と一喝した。

それから緊張感が増したのかアンサーの声が大きくなった。

オモテから「アンカーが弛んで来た」と報告を受ける。徐々にエンジンをストップに戻す。トモが右に落とされ出し、オモテが左になる。

引き波だ。左回頭して流れに立てようと思い「スラスター左フル、ハードポート、デッド・スローからフル・アヘッド」までエンジンをフルに活用した。

流れの勢いで最短で回頭でき、針路を野島桟橋方面に向ける。視界に恐怖を感じさせる引き波が広がる。川は土石流に見え、野島桟橋を呑み込み欠ノ下向岸壁から茶屋前岸壁に架けて高さ5～6mは充分あろう段差がナイアガラの滝のように流れ渦を巻いている。土煙を上げながら陸上がそのまま動いているかのように赤茶色化した濁流の激流だ。

「左舷アンカースタンバイ」を告げる。右舷はまだ弛んでいる。「左舷アンカーレッコー」やはり「３シャックルオンデッキでホールドオン。」と指示した。エンジンをフルに活用し耐える。

＜巨大な上げ波・引き波　そして漂流船＞

正横の陸上を見て本船が流されていないことを確認する。周囲はガレキの山、漁船、家、油、タンク、車、コンテナ、次々に流れて来る。

先程、流されたロシア船が正面から流れて来た。右に左に流れが曖昧。オモテから「距離２００m」と連絡が入る。下手に避けると本船が流れに対して横になるので立て直せない可能性の方が高いと判断、衝突も覚悟する。

「残り１００m」と報告があり、そのうちに、ロシア船がトコトコ動き出し安堵する。幸い引き波にも流されない。

上げ波、引き波が6回位繰り返す。潮変わり船首が振れた方向にスラスター、エンジンをフルに活用し回頭、耐えること2時間位だろうか。大船渡港内の自船の位置の確保だけに集中した。この間、時折、スラスターの異常アラームが鳴り響き、ガレキの山、家、コンテナの亀裂等を目にして本船主機プロペラのダメージに心配が付きまとう。徐々に周期、流れが落ち着きだした。

＜ガレキの中に被災者が流れていないか。
見つけたら助けるぞ。＞

若干の余裕ができた頃、船橋配置員に「ガレキの中に被災者が流れてないか注意深く監視しろ。見つけたら助けるぞ。」と告げる。

辺りは薄暗くなり始め、アンカーがダブルクロス状態になっていると思うので、片舷のアンカーを引き揚げたいと思い、今までの回頭数と回頭方向を思い出しながら潮位の変化に合わせて右回頭２回し、左舷アンカーの揚錨作業を開始。オモテから「錨鎖はクロスしていない。」との報告。やはり間違い無かった。回頭数を数えておいて良かった。左舷アンカーが揚がると錨爪に右舷錨鎖が引っかかっていると報告があった。アスターン・エンジンで右舷アンカーがやや張った状態で左舷アンカーを再びレッコーした。

錨爪から錨鎖が外れ、19 時 00 分、上手い具合に左舷アンカーを納めた。

情報を知りたいが、携帯電話は全く不通。甲板手にテレビを見て来るように言った。

５分位して気仙沼、陸前高田、東北太平洋沿岸の被災状況の報告を受けた。改めて事の重大さに慄然とした。

硯海丸の舷窓より見える大船渡港内、港内は漂流する多数の瓦礫により、航泊禁止となる（第１中央船舶、硯海丸提供）

＜陸上からの情報も当てにならず＞

船橋でも本船の携帯電話で、ワンセグ放送を写すように指示し、緊急地震速報及び被災状況が確認できた。大船渡の津波が３．７mを観測したとの放送だが、「馬鹿な、そんなもんじゃ無い。」と船橋内で罵声が飛び交う。（気象庁は４月５日、同港の津波を１１．８mと訂正した。）辺りは暗く成り、潮位の変化が分かりづらい。陸上では、大船渡病院の非常用電気が薄暗く灯り、火災箇所だけが異常に明るく感じる。津波の上げ下げは野々田岸壁付近が一番早く現れる。

探照灯で「野々田岸壁を照らせ」と指示した。双眼鏡で注意深く潮位の変化を見守る。外気が冷え、周囲に油の臭いが立ち込める。

オモテの配置員とブリッジの配置員を交代させた。潮位の変化は相変わらずで、周期は長く３m位の潮差がある。引く時は岸壁の支柱が見え、上げは岸壁が水没する。エンジンは回しっぱなし長期戦になりそうだ。

周りは有人漁船が１５隻程度、上げ下げに併せてトロトロ走っている。21 時を過ぎた頃からエンジンを使わなくてもアンカーだけで流れに応じて船体が立つ位に落ち着いて来た。

＜港内中央にやっと転錨＞

21 時 20 分、右舷アンカーを揚げ大船渡港内中央にアンカー・シフトし、右舷４シャックルオンデッキとする。

野島桟橋から潮汐の干満の際の上げの最短距

離、下げの最長距離をレーダーバリアスマーカーで補足した。

21 時 50 分頃、オモテ配置を解く。主機をフィニッシュとする。機関部に何時でも回せる状態で自室待機、甲板部は当直（ワッチ）の者だけとし、残りはワッチに備え休むよう指示した。

会社には、約１時間おきに現状報告の電話を入れた。この夜は風も穏やか、静まり返った大船渡港内、大船渡病院の薄暗い灯り、漂う有人漁船の灯り、本船の停泊照明以外、町は真っ暗である。ガレキはそこら中に浮遊し油臭い、消防が来ないのを良い事に我が物顔で燃え広がる火災だけが勢いを増している。

船橋内では携帯ワンセグ放送が各地の被害状況を伝えていた。余震は地震発生から頻繁に続く。潮位の変化を注意深く監視し翌朝まで潮位の上げ下げに応じてアンカーの張り具合や回頭を繰り返す様を見守った。

＜人影など一切ない大船渡＞（３月12日）

12 日、辺りが明るくなりだし大船渡港内、大船渡市内の被害状況が目の前に広がる。以前の面影は無くなり、津波に依る被害に唖然とした。人影など一切無い。午前9時頃でも潮位の変化が1～3mあり余震も頻繁に続く。

朝から会社との電話の応対に勤め、上手く現況が伝えられずもどかしい思いで食料、水、燃料の残トンを報告した。

12 時頃、潮位の変化が見られなくなり、石巻海上保安より大船渡港内の安全が確認されるまで出入港（航泊）禁止命令が発令される。

節水と食料を長持ちさせるため、献立の理解を求める記述を食堂前に書き出し、風呂は１つにした。

＜震災後、強風のため２度３度と転錨＞

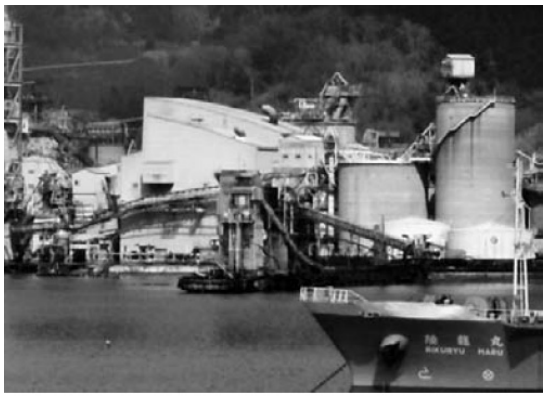
13 日、大船渡港内は北西の強風が吹き、船尾距離が岸壁と１２０m位しかなく、安全のためアンカーシフト（転錨）した。

右舷アンカー4シャックルオンデッキとし、船尾と岸壁の距離は２５０mとなる。昼間、荷役機械のトライアルをするが異常はない。周囲はガレキの山、油それ以外人影もなく、ヘリコプターが時折、飛んでゆく位で変化は見られない。

翌 14 日、変わりなく朝を迎え相変わらず北西の強風が吹いている。11 時頃、自室窓から見える景色が何か変に感じ船橋へ上がる。レーダーを覗くと船尾が１２０m位しかない。ここまでは下がる事は無い、当直者に「エンジンスタンバイ」を告げる。

10 分位でエンジン使用可能になったが長く感じた。船尾の離岸距離が２０～３０mになったところでシフト開始、事なきを得る。

今度は野々田岸壁１５０m位で左舷アンカーで５シャックルオンデッキとし、船尾距離２８０mを確保した。当直者に「船位がおかしい等、不安、心配があればすぐに知らせること。」の念を押した。この日も周囲に格段の変化は見られず、大船渡港内への出入港船は漁船以外なし。



走錨の危険を監視しながら錨泊する陸龍丸。（硯海丸提供）

＜巻き上げた錨にはワイヤー、ロープ、網などが＞（3月15～17日）

１５日０６時、北西の風5～8m/ｓ。9時頃から翌１６日１５時頃まで、東よりの風が吹き、１６日１５時頃から北西の強風予想となった。東よりの風は、野々田岸壁に近づくので北西方向に本船が立っている間に０８時頃、右舷アンカーを2シャックルオンデッキ投錨、振れ止め錨とする。１６日１５時頃から北西の強風が吹き出したら容易に巻き取れる計算。

案の定、１６日１７時頃、北西の強風が吹き出し右舷アンカー揚錨、ワイヤー、ロープ、網等が絡んで上がってくる。左舷アンカーを6シャックルオンデッキとし、船尾距離を２５０mとした。

この日から甲板部員を休ませ、士官を当直に入れ交代させた。大船渡港内周囲に自衛隊等の人影が見えだし、夜、陸上の電気が若干点くようになる。

翌１７日午前中、前日右舷アンカーに絡んだワイヤー、ロープ、網などをジャコブスラダーを降ろしてナイフ、ガス溶接機にて切断し取り外した。大船渡港内周囲、格段の変化見られず。

大船渡港は多数の家屋も流しだされてきて、港内を埋め尽くした。（硯海丸提供）

＜本船は安全圏を求めて転錨を繰り返す＞（３月１８～19 日）

翌１８日、自衛隊、各国救援隊、救援物資トラック、重機が次々に到着しヘリコプターも飛び交い救援作業を見守り淡々と過ごす。

翌１９日０８時頃、作業船２隻が入港、震災後初めてである。１０時頃から作業船２隻で大船渡港内及び珊瑚島周辺の掃海作業を開始する。昼頃、東亜建設工業から野島桟橋側にアンカーシフトの依頼の電話があったが、地震前に野島桟橋前は浚渫工事中のため、フロー管が海底に敷設されており安全が確認されないとシフト出来ない旨を伝える。

１４時頃、東亜建設工業より安全であるからと再度、アンカーシフトの要請の電話が入り、どこで安全を確認したのかと矛盾を感じつつ渋々シフトを開始した。３０分後、欠ノ下向岸壁前にシフトし、左舷５シャックルオンデッキとする。１６時頃から欠ノ下向岸壁、盛川方面から常時１５m/ｓ以上の北西の強風が吹きつけ「エンジンスタンバイ」とする。

１７時頃、本船がアンカーしていた所に巡視船入港錨泊した。巡視船から VHF で現在の港口周辺の情報を得る。

１９時頃、風が落ち着いてきたので「エンジン・フィニッシュ」とした。この間最大２７m/ｓの北西の強風が吹きつけた。

＜携帯電話は通信不能＞（3月２０～21 日）

２０日未明、携帯電話の受信音があったが、混雑のためか繋がらない。朝から巡視艇の小型ボートが測量を開始している。０８時より作業船２隻で大船渡港内及び珊瑚島周辺の掃海作業を開始する。１３時頃、港外からゴムボートで自衛隊ダイバーが到着。

２１日１２時頃、石巻海上保安署より「間もなく出港出来そうですからエンジンスタンバイお願いします。」との電話連絡がある。直ぐさまエンジンスタンバイ待機。１４時頃、巡視艇が珊瑚島周辺及び港口の浮遊物等の安全を確認したとの情報を得た。

＜重層して浮遊する瓦礫の中から１０日間の苦闘の果て出港＞（3月21日）

21 日１４時２０分、揚錨を始め出港した。

珊瑚島東水路を航行する。東水路は大量のガレキが厚く重層して浮遊し、本船１隻がやっとの状態で何とか珊瑚島の南を通過した。

目の前に太平洋、大船渡港口が広がる。防波堤が津波により破壊され、無くなっているので異常に広く感じる。後方の指向灯を見ながら慎重に防波堤付近を通過した。

最後に、巨大地震と大津波の遭遇から大船渡防波堤通過まで約１０日間の二度と経験したく無い体験でしたが、シーマンシップを最大限に発揮し、危険を顧みず的確に指示に応えてくれた本船の全乗組員に対し、誇りに思うと同時に深く感謝していることを述べて巨大地震・津波遭遇報告といたします。（平成 23 年３月２８日記）

【出典】
社団法人日本海難防止協会情報誌
海と安全Ｎｏ．５４９（４５巻夏号）より

自船が巨大地震と大津波に遭遇する中でロシア船を救助

上陸して帰れぬ乗組員を除く 6 人のみで緊急離桟

第一中央船舶株式会社　硯海丸船長　川﨑直喜

1　本船の動静

（3 月 11 日）

1100　セメントの積荷役終了。東京での荷揚げスケジュール調整のため翌朝まで待機。

1446　東日本太平洋沖地震発生、大津波警報が発令される。

1505　私（以下、船長という）は、直ちに帰船し緊急離桟配置を発令する。同桟橋反対側に着桟していた陸龍丸は離桟出港作業に入る。

1515　在船中の乗組員 6 人のみで緊急離桟を実施する。上陸中の 5 人については後述。

1545　大船渡湾内に錨鎖 3 節で投錨。

1730　緊急 S/B（出入港配置）を解除し、船長と二航士での交互の船橋内での錨泊当直とする。

（3 月 12 日）

0500　座礁ロシア船 KHREZOLITOVYY 号から救命艇で乗組員 13 人が来船し、救助を要請。直ちに本船内に収容。

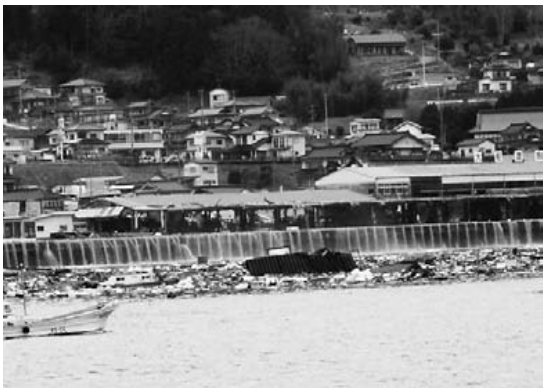
セメント専用船：硯海丸（4906 総トン）
全長：114.8m　幅：17.5m
載貨重量トン：7477 トン

（3 月 13 日）

1000　同港、海保よりの通達で航泊禁止となる。

1100　本船二航士、ロシア人二航士がロシア船の救命艇で上陸のうえ消防隊に援助を求める。同号の陸上避難中の船員をさらに 2 人収容。同号全乗組員（15 人）の安全を確保した。

1300　負傷ロシア人船員（1 人）を消防隊のヘリコプターで大船渡病院に搬出する。



一度押し寄せた津波が引き、岸壁から瓦礫とともに濁流となって流れ落ちる。
写真は硯海丸から平　良和・機関長が撮影

（3 月 14 日）

1320　陸上で避難していた三航士と甲板長がロシア船救命艇で復船。

（3 月 18 日）

1920　残ったロシア人船員は、ロシア船救命艇で下船、ロシア副領事アテンドにより帰国の途に着く。

（3 月 19 日）

1400　陸上で避難していた甲板手２人が自転車に乗って公共岸壁に到着のうえ、そこからロシア船救命艇で復船。甲板部 6 名（体制）となり連続 24 時間航海が可能な体制となる。

（3 月 21 日）

1640　航路啓開（水路障害物を取除き船が航行できる状態にすること）、測深作業終了と海保より連絡あり、巡視船先導のもと出

港する。

出港後、沖合は大量の瓦礫が浮流していて、夜間航行は危険で不可能。黎明待ちのため港外でドリフティング（漂泊）。

（3月22日）

1140　東京向け出港

2　緊急離桟作業

3月11日14時46分、東日本太平洋沖地震発生、船長は、15時05分頃、上陸先より急ぎ帰船した。二航士が桟橋上で待機しており、在船者は船長を含み6名（二航士、機関長、一機士、二機士、司厨長）、出港準備は完了、ホーサーのレッコー（係留索放し）は二航士より「私が行います」との申し入れを受けた。

帰船していない乗組員への懸念もあったが、すでに引き波が終わり、目に見えて海面が上昇中であり、在船者・本船・貨物の安全を考え緊急離桟を決断した。

二航士により、船尾・船首の順序でホーサーを放したことにより、本船は桟橋より数メートルも離れてしまい、スラスターを全速回転させて岸壁に近づけようとしたが、なかなか岸壁に近づかなかった。

船尾作業を終え船首に向かっていた二機士がとっさの判断で本船のハンドレールを掴んで体を舷外に乗り出し、二航士に目一杯に腕を伸ばすよう指示し、かろうじて船内に引揚げることができた。

この時点で、海面は桟橋上面を洗う状態であった。主機全速前進とすることにより、やっと前進行き脚を得ることができ、桟橋沖約0.5マイルに錨泊していた陸龍丸をギリギリの距離でかわしたうえ、桟橋沖約0.8マイル沖に錨鎖3節にて投錨した。

3　投錨後の津波への対応

投錨後も走錨（錨を引きづったまま、船体が流される）が繰り返され、二航士・二機士を継続して船首配置としたうえ、津波の引き波・満ち波に対抗しながら、機関の前進・後進を繰り返し、船首・船尾スラスターの繰り返し使用により船首方位を湾口（出港針路）に向け続けることに傾注した。このため一機士・司厨長の2人にレーダーに組込んだＧＰＳ情報に基づく船位・流速などを連続観測させ逐次報告させた。

最大潮流は、離桟・投錨後の引き波で約６ノットを観測した。

太平洋セメント工場のセメントサイロ上に避難した上、後日、復船した甲板長によれば、その時の引き波により野島桟橋付近は海底が見えるほど、海面が下がっていたとの事であった。

なお、接近してきた大量の漂流物（家屋・コンテナ・船舶など）は、船首スラスターにより船体姿勢を調整する事により避け続けた。

3月11日17時30分、津波の影響がやや収まってきたため船首配置を解除し、船長と二航士での交互の船橋での錨泊当直とした。

4　ロシア人船員救助

翌12日の05時頃に座礁したロシア船KHREZOLITOVYY号の乗組員13人が救命ゴムボートに乗って救助を求めて来船したので、即刻、全員を収容した。内1人は左脚に骨折と思われる負傷を負っていた。第二管区海上保安本部に連絡するも、他の人命救助優先中につき本船での対応を指示された。

13日朝、本社指示により陸上に負傷者救助を依頼するため、本船二航士、ロシア人二航士の２人をロシア船救命ボートにより上陸させた。途中で消防隊に出会い、救助してもらえるとの情報を確認し、同日午後、ヘリコプターにより負傷者は大船渡病院に搬出された。

なお、帰船時の救命ボートで、陸上避難していた同号の乗組員2人とも会えたので追加収容し同号の全乗組員15人の安全が確認された。

以後、大船渡湾に航泊禁止措置が取られたため、停泊期間の長期化が予想され、本社と連絡を密にとりながら、燃料・食料・清水の節水に努めるとともに、救命ボートによりロシア船か

ら食料調達を実施した。

漂流し擱座したロシア船・KHREZOLITOVYY 号
硯海丸から平良和・機関長が撮影

なお、ロシア人乗組員は、救出翌日より彼ら自身により調理を実施することとした。

ロシア船船主による彼らの救出に関する情報は、同船の代理店を通じ本社（第一中央船舶）へ順次提供され、その都度、本社より本船へ連絡されロシア人乗組員に伝えた。

16 日、船主手配のサルベージ船が湾外に到着したが、海上保安庁及び第二管区保安本部により航路啓開・水路測深が終わっていないため、二次災害防止の観点より入湾・救助は認められなかった。ロジア人乗組員は落胆の色を隠せない様子であった。

瓦礫が重層して流れる大船渡港内
硯海丸から平良和・機関長が撮影

18 日 17 時頃本社より、また、ロシア領事館よりロシア人船長に、救助のため手配したチャーターバスが新潟から大船渡に向かっており、数時間後に到着するとの電話連絡があり、彼らは涙を流しながら大喜びしていた。

同日 19 時 20 分、バスの到着に合わせ、救命ボートにより全員が下船し、入院していた船員 1 名をピックアップのうえロシア副領事のアテンドのもと帰国の途についた。

5　上陸中に大震災に遭遇した乗組員たち

三航士は、雇い入れ届出手続きのため上陸し、船渡市役所付近にいたが大地震に遭遇し、急遽タクシーで本船に向かったが交通渋滞のため下車し、走って太平洋セメント付近まで来た。横を流れる川が氾濫し始めたため危険を感じ、無我夢中で走って高台に向かう。途中、トラックに拾われ、大船渡病院に避難することができた。

翌々日 13 日、同じく陸上避難した甲板長と再会、以後行動をともにした。14 日、消防署に設置された臨時電話より本船に連絡を取ることができ、同日午後、ロシア船救命艇で無事に帰船した。

甲板長は自転車に乗って上陸していて地震発生時には同じく大船渡市役所付近にいたが、自転車のため三航士と別れ急ぎ本船に向かい太平洋セメント構内に辿り着き、本船が桟橋付近にいることを確認したが、すでに海面は本人の靴を洗う状態であったため帰船を諦め、太平洋セメント構内のセメントサイロによじ登り難を逃れた。

津波が引いた後、太平洋セメント職員の方に発見され保護された。13 日大船渡病院に移動、三航士と再会し、以後行動をともにした。

甲板手Ａは、地震発生時には消防署付近にいたが、急ぎ自転車で本船に向かうも太平洋セメント付近まで来たところ、川が氾濫を始めたため、危険を感じ高台に向かい難を逃れた。14 日朝まで大船渡北小学校に避難していたが、携帯電話不通であり本船と連絡が取れないため帰船できず、また自宅（気仙沼市）とも連絡がとれ

なく心配なため、自転車で 10 時間をかけ自宅に戻り、家族ならびに自宅の安全を確認した。

15 日会社と連絡が取れ、19 日、地震発生時に自宅で休日を取っていた甲板手Bとともに自転車も合わせて、残置されたロシア船救命ボートにより復船した。

一航士は、休日を付与され、隣接の気仙沼市の自宅で被災し、津波襲来に伴い家族とともに高台に避難し無事であったが、自宅が全損となったため、本社指示により同日付けで陸上休暇員となった。

甲板手Bは、一航士と同じく陸上休暇を付与され気仙沼市の自宅で地震に遭遇したが、家族・自宅ともに無事であったため、本社と連絡が可能となった時点で早期復船を希望し、19 日、甲板手Aと同道のうえ復船した。

揚錨して検錨したところ、大量のロープや網が錨に絡まっているのを甲板長が除去している。

シーマンシップを発揮して
有効・適切な行動で危機を乗り切る

在船していた乗組員が少なかったにも関わらず、各自が最も有効・適切な行動をとってくれました。ロシア人船員の救助に際しても危険を顧みず献身･果敢に行動してくれたこと､また、上陸中であったにもかかわらずシーマンシップを発揮して目前の本船を気遣いながら、危険を乗り越えて無事に避難し復船してくれた乗組員、そして各自の協力により、船体に殆んどダメージがなく出港できました。

最後に、本社からの適切なアドバイスとサポートに感謝し、大船渡港での東日本大震災遭遇報告といたします。　　（2011 年 3 月 31 日）

本船の無事を願い、陸上サイドから本船を支援した

取締役海務部長の並河　眞（まこと）さんに聞く

Q　貴社の会社概要からお話しください。

並河　第一中央汽船㈱の関連会社で、内航船 8 隻と外航船 4 隻の船舶管理を行っています。日本人乗組員は関連会社を含み 122 人です。内航船は､セメント運搬船 3 隻､石灰石運搬船 1 隻、石炭灰運搬船 1 隻、石炭運搬船 1 隻、タンカー 2 隻です。外航船４隻は、セメント運搬船です。

Q　3 月 11 日地震発生後、並河さんはどうされていましたか。

並河　大阪の本社事務所にいました。長時間にわたる異様な揺れを感じ、その後テレビで知りました。

Q　本船のおかれた状況を知った後、並河さんや他の会社担当者は本船に、どの様な対応ができましたか。

並河　テレビで、東北地方にとてつもない大地震が発生し、大津波警報が発令されたことを知り、担当者より碧海丸が大船渡港に停泊中との報告を受けました。

本船に急ぎ出港・沖出しを指示するため電話連絡をとりましたが、対応に出た機関長から在船しているのは 4 人のみで、船長も上陸中との報告を受けました。機関長には、とにかく出港スタンバイのうえ船長の帰船を待つよう指示しました。その後、本船は緊急離桟と大津波に対処するため電話に出ることができず、また上陸中の乗組員の携帯電話は不通状態が続きました。

乗組員全員の無事の知らせに安堵

Q　もう少し、詳しくお願いします。

並河　15 時 30 分頃、やっと本船と電話で話すことができるようになり、電話に出た司厨

取締役海務部長の並河　眞（まこと）さん

長が「船長が帰船のうえ無事離桟できた。現在、船長は操船に専念しているため電話に出られない。また、現在の乗組員は 6 人である。」との報告を受けました。

会社全員で吉報を喜んだのは云うまでもありませんが、力が抜けてホットしたというか、未だ信じられない思いで、とにかく「船長に余裕ができれば本社に電話連絡するよう」伝えました。

17 時過ぎになって、やっと心待ちにしていた船長から電話の第一報が入り、出港時の状況、その後の津波と本船との「格闘」の様子、上陸中で帰船できなかった乗組員の概況、湾内・陸上の状況などに関する報告を受けました。

以後、可能であれば 30 分毎に情況を報告するよう指示し、その後 21 時まで連絡を取り合いました。

本社では同日 21 時に、社長を本部長、常務を副本部長とした対策本部を立ち上げ、その後、本船との連絡体制の強化とアテンド、上陸して復船できずにいる乗組員の現状把握と家族対策、救助したロシア船員対策などで忙殺されました。

16 日に硯海丸の全乗組員の安否と被災地区在住の乗組員・家族の無事を確認し解散しましたが、その後も海務部（安全運航管理、船員労務管理担当）では、大船渡港に閉じ込められている硯海丸への支援とアドバイス、救助したロシア人船員へのケアおよびロシア領事館や代理店などと帰国方法などの打合わせや、被災地区在住の乗組員への優先休暇付与、福島原発事故に伴う各種の対応を継続しました。

緊急時の通信手段の重要性を痛感

Q　情報通信の手段は何が有効で、何がダメでしたか。

並河　衛星船舶電話とＦＡＸが、唯一の通信手段でした。因みに阪神大震災時には携帯電話が活躍しましたが、15 年間の携帯電話の爆発的な普及が裏目に出て、使い物になりませんでしたね。　従来の有線電話も同様です。

今後は、本社被災時に備え、衛星携帯電話の設置を検討すべきだと思っています。

Q　絶望的な状況で本船が、津波と走錨と戦っているとき、会社にいる者としてどう思われましたか。

並河　経験したことのない大津波に接し、機関長から本船在船者 4 人、船長も上陸中との報告を受けてから、15 時 30 分に司厨長が電話に対応してくれるまでの約 1 時間、テレビを睨みながら、社長以下全社員がただひたすら、本船と乗組員の無事を祈ることしかできませんでした。何もできないのが残念というか悔しい思いでいっぱいでしたね。

Q　今回の大地震で、船舶の危機管理について感じたことがあれば。

並河　緊急離桟、引き続く大津波との対応については、例えタイムリーに船長と連絡がとれたとしても、時事刻々と変化する状況に対して的確な指示・助言を与えることは不可能です。

未曾有の甚大な被害を出した大津波に打ち勝てたのは、船長のリーダーシップと卓抜した操船技量、それに乗組員個々の統一的な英雄的行為によるものと思います。

これは、船乗りだけが持つ、時化や大自然などと日常的に遭遇することによる危機管理に対する意識が一般人と違いがあるのと、シーマンシップが最大限に発揮された結果ではないかと思います。

本社の支援体制は、それ以後もロシア人船員

の帰国に向けた関係先（ロシア船代理店、海上保安本部、運航者など）との折衝、長期停泊に対する食糧・清水さらには燃料の確保や精神面でのケア、陸上避難した乗組員への対応、福島原発沖航行への情報収集・助言などを実施しました。

危機対応には優秀な船員の確保に尽きる

Q　最後に読者にひとことお願いします。

並河　当社の場合、幸いにも硯海丸のみならず被災地区に住む２０人の乗組員・家族が無事で良かったのですが、未曾有の大震災で、多くの方々がお亡くなりになり、また、被災された方々に心よりお見舞い申し上げるとともに、被災地の一日も早い復興を心からお祈り申し上げます。

ロシア船の救命ボートが大活躍した。左は錨鎖に絡んだロープ、漁網などを除去するのに苦労する甲板長。

24 日に東京に入港した硯海丸には、高橋章雄常務と小職が訪船しました。乗組員の元気な姿を確認できた時、本当に涙が出る思いと感謝の気持ちで一杯でした。

また、本船荷主である太平洋セメントと運航者である第一中央汽船の担当者にも訪船していただきまして、船長と乗組員に対し敬意と謝辞を述べてくれました。

遺憾なくリーダーシップを発揮し、卓抜した操船技量により本船の安全を確保した船長、危険を顧みず英雄的ともいえる行為でホーサーを離しに桟橋に降りてくれた二航士、その二航士を助けた二機士、不慣れな係船装置・航海計器などを適切に操作し、また本社との連絡役をしてくれた一機士と司厨長。機関室で孤軍奮闘してくれ、また、貴重な現場写真を撮ってくれた機関長、更に座礁したロシア船乗組員の救助を実施した在船者の６人、また、津波襲来時には帰船できなかったが、自らの命をも顧みず、本船の安全を最優先に考え帰船しようと努力し、最終的には複船できた３人、船内休暇付与により在宅中に被災したが、本船出港のため自転車で半日をかけ復船してくれた１人に、彼らのグッド・シーマンシップに対し心より敬意を表し、お礼を言いたい。この度の本船乗組員の活躍は、今後の当社の語り草になるだろうと思います。

【出典】

社団法人日本海難防止協会情報誌

海と安全Ｎｏ．５４９（４５巻夏号）より