

新シーマンシップ考

杉 崎 昭 生

(社団法人海洋会会長、東京商船大学名誉教授、東京海洋大学名誉教授)

目 次

- 1 シーマンシップと接尾辞-ship
- 2 シーマンシップの検証
- 3 新しいシーマンシップの枠組み
- 4 将来の展望

1 シーマンシップと接尾辞-ship

Seamanshipという言葉にかぎらず、わが国で現在使用されている海事用語の多くは西洋型の船員教育がされてから定着したものが多い。明治時代のseamanshipの扱いは、西洋人の教師にその教育が任されていたこともあり、英語のseamanshipそのものが使用されていたが、大正時代以降は「運用術」で長い間定着していた。

海事用語を学術用語にすべく、1962年日本航海学会に海事用語選定準備委員会（委員長故依田啓二先生）が設置され、4,500語余の海事用語集を14年の審議の末まとめられた。この成果を基にして、学術用語に相応しい用語にすべく、1976年同学会に航海用語委員会（委員長故千葉宗雄先生）が設置され、精力的な審議によって、2年後の1978年に1,486語の航海用語（日本語）の選定と対応する英語が定められた。Seamanshipもその中に収録されており、「運用術」では正確さを欠き、内容を十分表現しきれないとの理由で、片仮名書きのシーマンシップに落ち着いた経緯がある。検討過程では、千葉委員長自ら多数の欧米の文献に当たってその調査結果が紹介され、また筆者も、後述する接尾辞-shipとの関わりで本質的に議を進めるべきとの意見の表明とその展開の概略を述べた。

筆者が接尾辞-shipに着目したことには二つの理由がある。その一つは、英語の世界で、ある集団が社会から特化されていると認識されたところに、その集団名に-shipがつけられ、名詞として使用されていると判断できること、もう一つは、接尾辞-shipの持っている意味を知れば、seamanshipの本来的な姿を知る手がかりが得られる、すなわち本質論に迫れると考えたからである。

接尾辞-shipの語源的意味は明確にできなかったが、さまざまな辞書から得られた内容を整理・分類し、接尾辞-shipファミリーとして図1に示すとおりのもを得た。図中、背景にある文字列「state/condition」は、接尾辞-shipの基本的というか全般的な意味を示し、接尾辞-shipの持つさまざまな意味にかかわっていることを表した。分類は接尾辞

-ship が当該の名詞に付けられたものに限ることとし、六つに区分した。



図1 接尾辞-shipファミリー

しかし一つひとつの言葉を一つの区分におさめるには、無理であることは否めない。そのよい例の一つがleadershipであろう。一般には統率力がleadershipに充てられているが、統率力はその主要素になり得るものの、リーダーであることも含めたleadershipを持つ意味全体との間にギャップが存在していることは確かである。

同様にscholarshipは学者であることの意味で状態・性質に入っていると同時に奨学金の意味で(地位の)報酬等にも入っている。つまり接尾辞-shipを持つ言葉は、その一つすなわち代表的な意味で決め込むことに若干の無理があることの方が一般的であると言ってもよいであろう。

おそらくseamanshipについても同じことが成り立っていると考えるべきで、一般にはあまりいわれないが、当然のこととして「船員であること」も成り立っていると見るべきである。

2 シーマンシップの検証

2.1 シーマンシップの歴史的検証

わが国の海事教育で明治時代から昭和時代中期までの長きにわたり大きな役割を果たしたシーマンシップの教本は、つぎの二つとってよいであろう。

Austin M. Knight Knight's Modern Seamanship 1901

Admiralty Manual of Seamanship 1908

これらはいずれも20世紀の初めに英語で書かれた軍艦乗組員のための教本で、前者は米

国海軍の、後者は英国海軍のものである。2冊とも現在まで改訂に改訂を重ねて、多くの人に利用され続けている。20世紀初期に両者がシーマンシップとして扱った内容は、主として船舶を運航するための技術が中心となっている。すなわち船体構造、索具と滑車、船用機械装置、航海計器、繰艇法、錨取扱い法、操船、衝突予防法、避航法、嚮導法、入渠法、気象と低気圧、荒天避航法、艦隊編成法、曳航法、人命救助法、落水者救助法、座礁離礁法等が収録されており、さらに Admiralty Manual of Seamanship では、儀礼、階級章、組織、当直心得等も入っている。版が進むと、この傾向が時代の進歩に合わせて顕著になっている。

上述の2冊はいずれも海軍の乗組員向けであるが、軍艦も商船もシーマンシップについては異なる部分がある反面、共通の部分が多いとの記述から、商船の乗組員にも十分適用できるものである。このことは Knight's Modern Seamanship 1901 の序文にも記述がある。

この2冊より古いシーマンシップに関する教本に、1777年に書かれた William Hutchinson の A Treatise on Practical Seamanship がある。おそらくこの分野に影響をもたらした最初の著作で、シーマンシップに関する153の項目からなる想定問答集の形式をとっていた。この教本によって18世紀の後半には seamanship という用語が流布していたことが分かる。

同様な内容をもつ教本として、1792年に William Nicholson の A Treatise on Practical Navigation and Seamanship が、1819年に Darcy Lever の The Young Sea Officer's Sheet Anchor, or a Key to the Leading of Rigging and to Practical Seamanship が刊行された。

1841年には Richard Henry Dana, Jr. が商船の乗組員向けに、The Seaman's Friend ; containing A Treatise on Practical Seamanship を発刊した（図2の目次参照）。

Part 1 A Plain Treatise on Practical Seamanship	Part 2 Customs and Usages of the Merchant Service
General Rules and Observations	The Master
Cutting and Fitting Standing Rigging	The Chief Mate
To rig Masts and Yards	Second and Third Mates
To send down Masts and Yards	Carpenter, Cook, Steward, &c.
Bending and unsending Sails	Able Seamen
Work upon Rigging, Rope, Knots, Splices, Bends, Hitches	Ordinary Seamen
Blocks and Purchases	Boys
Marking and taking in Sail	Miscellaneous
General Principles of working a Ship	Part 3 Laws Relating to the Practical Duties of
Tacking, Wearing, Boxing, &c.	Master and Mariners
Gales of Wind, Lying-to, Getting aback, By the Lee, &c.	The Vessel
Accidents	Master's relation to Vessel and Cargo
Heaving-to by Counter-bracing, Speaking, Sounding,	Master's relation to Passengers and Officers
Heaving the Log	Master's relation to the Crew
Coming to Anchor	Passengers
Getting under Way	Mates and Subordinates
	Seamen
	Seamen's Wages
	Seamen---concluded

図2 'The Seaman's Friend' の目次

ここで注目すべき点は、シーマンシップを階層的に捉え配列している点である。構成は第1部のシーマンシップ、第2部の船員の役割と責任（慣習等を含む）および第3部の船長・乗組員の責務に関する法規となっており、シーマンシップの形成に大きく影響したと

考えられる。

2.2 日本におけるシーマンシップの検証

現在わが国ではシーマンシップが仮にも正当に扱われているとはいえないが、この状況に立ち至ったことについて考察を加えてみることにする。

明治時代は英国人教師による指導で英国流のシーマンシップが教育されており、正統なシーマンシップがわが国に芽生える状況であった。しかし大正時代、日本文化への回帰ということもあり、正確な年代は分からないが、seamanshipに「運用術」という日本語が充てられ、シーマンシップは本来の姿からずれ始めた。それでも当時の船員の大勢は正統派のシーマンシップに留まっていたと考えられる。昭和の時代に入り、大戦になるころ、精神論が盛んとなり、戦後は、精神論的な事項は主張することもはばかれ、シーマンシップは本来の意味から外れた「運用術」そのものであり続けたのである。

その中で特筆すべきは千葉船長で、シーマンシップについて、船員の特殊性をかたちづくるもので、シーマンの技術、行動、生活様式、情意などに一貫してあらわれる特性とし、その教授方法として訓練を薦めていた。千葉船長はシーマンシップの重要性を示すために、先人の社会学者の言葉や考え方を重ね合わせ、また経験や実例を駆使してさまざまな試みをしてきたが、具体的展開に帆船での船員が用いられ、現代の船員を対象とした展開がなかったこと、さらにシーマンシップの涵養には帆船が不可欠であるとした点が批判に曝される原因になったようである。千葉船長の主張は、有効なツールとしての帆船を強調したもので、当を得た正論であった。論破されにくい正論は往々にして根拠のない批判を生み出す例にもれず、人々は正論に耳をかさず、帆船を前提とするシーマンシップは現在社会には不要であるとの意見が政府の会議にまで登場する状況に至っているのが現状である。本質を理解せず、単に要不要の結論のみを急ぐ社会に日本はなってしまった感がある。

このような現状に立ち至った要因は、船員に関係する諸機関ですべきことをしなかったことに尽きる。すなわち、海事社会全体がシーマンシップの重要性を認識して、そのことを世の中に訴えるのが遅すぎた結果というべきであろう。

なお筆者はシーマンシップ論を、千葉型（千葉、谷、橋本、大杉、久々宮）、杉崎型（杉崎、石田）および辞書・辞典型の三つに区分している。

3 新しいシーマンシップの枠組み

すでに見てきたとおり、千葉船長のシーマンシップ論は、シーマンシップがいかに素晴らしいものであるかを示す視点から展開されたものであったといえる。千葉船長のシーマンシップ論をはじめ多くは、現象論、意味論、また船員のあるべき論であったといっよいであろう。

筆者の視点は、千葉船長の考え方を是としつつも、シーマンシップを教育対象とするところにある。シーマンシップの現象論等も重要であるが、普遍的な教育対象とするには、シーマンシップの本質は何か、またその構造（構成要素を含む）はどのようになっている

かを明らかにすることが必須と考えたからである。それによって、シーマンシップをシステムの的にとらえることが可能となり、カリキュラム展開をしやすくし、評価や見直しが円滑に行えるようになると考えている。

3.1 定義と枠組み

シーマンシップを改めて定義すれば、船舶の運航に関する技術、制度、習慣等に関する知識（情報）とそれらを技術的および行動的に駆使するための規範に支えられた船舶運航を遂行できる船員（厳格には海員）の才能・能力そのものであり、その才能・能力等によって船員の地位にあることを示すことから、船員の備え、かつ発揮すべき機能の総称として定義できる。この定義を支えるためのシーマンシップの構造は、技術とその運用を定める考え方と不可分であるとの見方から、図3のとおり提案でき、知識、技術を状況によって適用する判断基準（これを技術規範と呼ぶことにする）および行動規範の三つと、それを駆使する才能・能力からなっていると見ることができる。とくに知識、技術規範および行動規範の三つは、主として船舶運航に関連し、また船舶運航を位置づけている海事社会にも関連している。

まず知識は、形式知、暗黙知を問わず、船舶とその運航に直接関係する技術の選択・運用はもとより、さまざまな事象の判断、事項の評価等にも不可欠であり、重要性の認識のもと、系統的に扱うことが必要となる。

技術規範は、行動規範を広く捉えればその一部ともいえるが、技術の適用にはさまざまな条件や手続きが必要であるとのことから、独立的に扱い要素の一つとした。船舶運航では、一つの事象に一つの技術が対応するとは限らず、複数の技術があることもあれば、直接対応技術がないこともある。そのときの対応の基準が技術規範である。その内容は、技術の選択、留意事項、適応順序等を技術の評価（効果を含む）を前提に決定するための基準のことである。

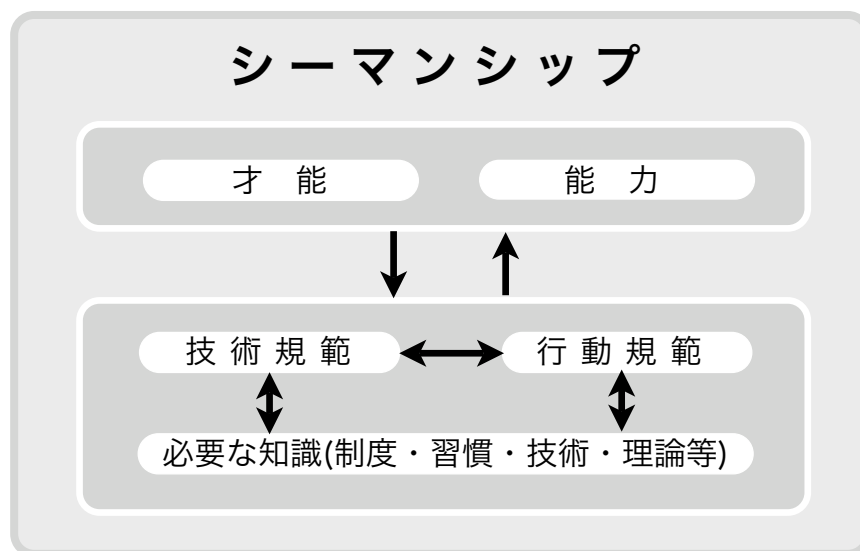


図3 シーマンシップの構造

行動規範は、船員としてどのような基準で行動すべきかの判断基準である。船舶、貨物、人命等の安全や船内秩序の保全を確保するため、マナー、習慣、タブー、規律という情報に従うことも当然ある。

才能や能力は、とくに述べる必要がないであろう。ただ付言しておきたいことは、努力して修得できるものばかりではないし、また才能や能力によって修得できる時間や範囲のみならず、修得した内容の質も変わってくることに留意すべきことである。資質は一般には生来の性質や能力を指す言葉としてとられるので、あえて資質という言葉を使用していないが、資質もシーマンシップに大きく関わっていることは事実である。

3.2 教育対象としてのシーマンシップ

教育対象としてとらえたシーマンシップを総括的に見れば、

シーマンシップリテラシー（シーマンシップ素養論）

技術論（経験則を含む）

管理論（経験則を含む）

管理を超越した機能論（危機対応機能、安全対応機能、未体験対応機能）

の四つに区分できると考える。それぞれに必要な知識（情報を含む）とそれを駆使する機能・能力が前提となることはいうまでもないが、その機能・能力は、シーマンシップを発揮することによって高められていくことも確かである。

シーマンシップの構造とその構成要素を知れば、時代の推移につれて船員に対する全機能的なニーズに対しても、何をどのレベルで教育してよいかについて、その船員および海事社会の進歩進展の予測に対応した提案（具体的にはカリキュラム）が可能となる。すなわちニーズに関する要件が定まれば、具体的なカリキュラムが定まるということである。

一人の技術者で見れば、日々さまざまな機能を発揮することでシーマンシップは豊かさを増し、レベルも高まっていく。技術者であり続ける船員にシーマンシップのゴールはなく、状況に応じて常に進化・向上して行くのがシーマンシップなのである。

4 将来の展望

4.1 新しいシーマンシップの意義

すでに見てきたように、船員とシーマンシップは表裏一体の関係にあると明言できる。単に船員の必要を論ずれば事足りると思われるが、船員の質が問題視され始め、その実現に即効薬的な処方箋が経済至上主義に支えられて表舞台に出てきたことで、シーマンシップを前面に出して行くことが不可欠な状況に立ち至ってきたのである。船員が船員であるための原点は、船舶に乗り、海上を目的に応じて移動することが安全にしてかつ能率的に可能にすることである。それを叶えてくれるのがシーマンシップともいえる。

そのため、シーマンシップの基本中の基本として船員がまずすべきことは、移動の場である海と海で起こる諸現象を知ることであり、体得することであり、それを基にした対応能力を向上させることである。危機対応や安全対応能力、あるいはリーダーシップもそこ

から育つ。船員が身につけたシーマンシップに自信と誇りが持つことで仕事にやりがいを持ってようになり、船員という職業に魅力が出てくるはずである。別の言い方をすれば、シーマンシップの基本は自然とのコミュニケーション力であり、自然とのコミュニケーション力があれば、システムおよび人とのコミュニケーション力も同様にあり、シーマンシップに広がりをもたらすはずである。

4.2 新しいシーマンシップの展望

シーマンシップは船員の在り方そのものである。船舶の運航が系統的に進展していく中で、そこに係わる人的資源である船員の在り方も進化発展することが円滑な運用をもたらすはずである。ここに新しいというより進化発展するシーマンシップの意義がある。

古い形式のみを重視し、その形式がただ今様でないために本体までを否定することが多い現代社会にあってこの図式を保持するためには、形式に内在する本質を正当に評価し、その上で本質と調和する形式を模索する行き方に支えられて、新技術の導入など時代の要請に応えられるシーマンシップにしておく営みが必要となる。これによって革新に結びつくのである。

船員という技術者が存在するかぎり、人命尊重を前提とした船舶の安全運航・能率運航を支えるシーマンシップも常に進化していくべきであり、進化させる環境を整備することが海事社会構成者の務めと考える。

今後も簡単には実現しないと考えているが、輸送ロボットすなわち無人化船の導入が盛んとなり、その全盛期が訪れたときには、船員が主体的存在から退き、そのときシーマンシップは死語になるかも知れないが、それまでは生き生きとした内容をもつものとして存続し、また存続させるべきではないだろうか。

参考文献

- 1 辞書類などを中心に16文献（参考文献の詳細については、下記の7に掲載した。）
- 2 シーマンシップについて記載した各種歴史的文献 -本論文中に掲載されたものなど- 8文献（こちらも詳細については、下記の4に掲載した。）
- 3 千葉 宗雄 船員教育 その目標と方法 海洋第650号 海洋会 1968
- 4 千葉宗雄先生追悼集 海王第10号 1993
- 5 千葉 宗雄 帆船実習必要論 1968
- 6 千葉 宗雄 船舶運航技術とシーマンシップ トランスポート 1984
- 7 杉崎 昭生 シーマンシップに基づく船長論 日本船長協会月報 'Captain' 第376号 2006