

日本ビジネス航空協会 会報



2012年1月号 隔月刊

(NPO法人) 日本ビジネス航空協会

◇ 巻 頭

日本ビジネス航空協会
会長 北 林 克比古



新年あけましておめでとうございます

会員のみなさまにおかれましてはますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

昨年は東日本大震災及び世界規模の経済低迷によりたいへん厳しい一年となりました。震災で被災されたみなさまに心よりお見舞い申し上げますとともに一日も早い復興をお祈り申し上げます。

さてビジネス航空の分野におきましては2010年に引き続き昨年も大きな前進がございました。おかげさまで各方面よりの関心も高まりつつあるように存じます。

1月には内閣府行政刷新会議の「規制・制度改革に関する分科会」の中間報告でビジネス機に関する規制緩和の必要性が取り上げられ、4月には閣議決定がなされました。6月には航空局に設置された「ビジネスジェット推進に関する委員会」の中間報告においてビジネス航空の必要性と有用性が再確認されるとともに成田空港を中心とした新たな取り組みが報告されました。

中でも長年の懸案でありました首都圏空港におけるビジネス航空専用施設の今春開設の発表は大変明るいニュースでありました。

我が国は首都圏における空港要件の制約によりビジネス航空によるアクセスの困難な国であるとみなされてきました。一昨年来の首都圏空港におけるビジネス航空用の発着枠の拡大、利用条件の緩和に加え、成田空港での新たな取り組みを広く世界に向け発信し、我が国のアジアにおけるゲートウェイとしての地位向上に努めてまいりたいと存じます。航空局におかれましても10月にラスベガスで開催されたNBAA2011に代表が参加され、日本政府としてビジネス航空を推進してゆく旨の表明をされました。

今年は空港要件とともに当協会の重要課題であり、我が国ビジネス航空産業発展に欠かすことのできない規制の緩和に一層の努力をしまっている所存です。昨年12月には航空局主催の「安全に関する技術規制のありかたの検討に係る有識者会議」が開かれ今後、ビジネス機についても検討がなされる予定です。その過程では会員の皆様のご協力を仰ぐ場面が多々あるかと思われますのでよろしくお願い申し上げます。

今年のもう一つのテーマは当協会の法人格の変更であります。日本ビジネス航空協会は1996年5月に発足し、2003年5月に東京都より特定非営利活動法人（NPO法人）の認証を取得し今日に至っております。

しかしその後の環境変化もあり、最近ではNPOがともするとボランティアによる市民活動の意にとらえられがちで、「我が国のビジネス航空の普及、発展を目指す」という協会の目的を必ずしも正確に反映していない嫌いがあります。

またNPO法人は、活動するにあたり、種々の制約があり、より自由で迅速な活動を可能とする法人格への変更につき検討をしまいいりました。幸い平成20年12月1日より施行された「公益法人制度改革3法」により、一般社団法人の設立が容易となっており、当協会を「一般社団法人日本ビジネス航空協会」に変更する方針が12月に開催された理事会にて承認されました。具体的な内容、手続き等につきましては今年度の総会にお諮りする予定です。

当協会は今年もビジネス航空の基盤確立を目指した努力を加速してまいり所存です。皆様の引き続きのご指導、ご支援のほどお願い申し上げます。

本年も皆様にとって良い年でありますよう、心からお祈り申し上げます。

◇ ビジネス航空界のトピックス ・ 新着情報

航空局主催「安全に関する技術規制のあり方検討会」開催

航空局主催の「安全に関する技術規制のあり方検討会（安全に関する技術規制のあり方の検討に係る有識者会議）」の第1回会議が、12月6日に開催されました。

この検討会は、航空分野の技術規制について、鈴木真二東京大学教授を座長、航空関係の有識者や専門家を委員として、航空業界全体がグローバルな厳しい競争にさらされていく中で、国際的に不利にならないように規制を見直すことを主眼として開催されます。

第1回は主として定期航空会社から出ている要望を中心に議論が行われましたが、今後はビジネス航空関係の要望も取り上げていただけることになっています。

「ビジネスジェットの推進に関する委員会」の座長をつとめておられる戸崎 肇早稲田大学教授がビジネス航空からの代表委員として参加されており、協会も要望元の立場でオブザーバーとして参加しております。

検討会の詳細につきましては、国土交通省ホームページ、航空—基本情報—審議会・委員会等—安全に関する技術規制のあり方検討会、

http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk19_000001.html

をご参照下さい。

◇ 協会ニュース

協会の法人格変更について

冒頭の巻頭言で会長が触れておりますように、協会の法人格を現行の NPO 法人から一般社団法人に変更する方針が、12月5日開催の理事会にて承認されました。具体的な内容、手続き等につきましては5月の総会にお諮りする予定です。

当協会規制緩和要望に関する航空局によるヒアリング

昨年4月に航空局長宛に規制緩和に関する要望書を提出し、その後も個別に説明、折衝を行ってきましたことはすでにお知らせしてきました通りです。今般、航空局内に上記「ビジネス航空界のトピックス・新着情報」欄記載の「安全に関する技術規制のあり方検討会」が始まり、そこでビジネス航空関係の規制緩和問題もとりあげていただけることになったこともあり、あらためて航空局による当協会に対するヒアリングが12月19日に開催されました。

このヒアリングは、航空局内の関係各課（航空戦略課、航空事業課、安全部各課（安全企画課、運航安全課、航空機安全課、航空事業安全室））から室長、総括課長補佐以下それぞれ3、4名の方が出席されるというもので、時間も3時間超にわたり局側もかなり力を入れていただいていることがわかる会議でした。これで少し遅れ気味でした安全関連の規制緩和問題の折衝が本格的に始動することになりました。

主要協会活動（11－12月）

- 11月7日 四役会開催
- 11月15日 日本ヘリコプター事業促進協議会定例会に参加
- 11月21日 電子航法研究所主催講演会に参加
- 12月2日 日本ヘリコプター推進協議会講演会に参加
- 12月5日 理事会開催
- 12月6日 「安全に関する技術規制のあり方検討会」をオブザーブ
- 12月7日 日本航空協会と会議
- 12月9日 成田国際空港（株）と会議
- 12月16日 経済産業省航空機武器宇宙産業課長訪問
- 12月16日 国土交通省航空局航空戦略課と会議
- 12月19日 当協会規制緩和要望に関する航空局によるヒアリング
- 12月21日 宮城県と会議



◇ 投稿

世紀の海難事故—タイタニック号事件（I）

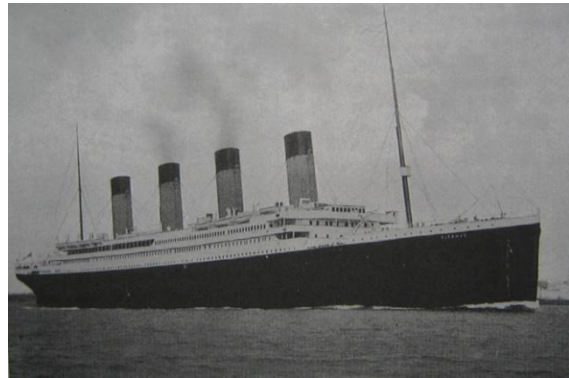
元日本海運㈱ 常務取締役 高島 健

丸木舟の 1 万年前を振り返るまでもなく、メソポタミアの帆掛け舟出現以来 6000 年に亘る船の歴史は、ライト兄弟から僅か 110 年の航空が挑んで及ばぬものがあります。Vehicle としての操作、運用、航行技術のほとんどを先駆者の船舶、海運から学び取った航空ですが、本号では航空の世界をちょっと離れ、船のエキスパートに海の世界へ導いて頂きました。

悲劇のタイタニック遭難にまつわる 2 回の連載です。 柳井

今年タイタニック号沈没 100 周年ということで、世界各地で様々な記念のイベントが計画されています。この節目の年に、時代の最先端を往く航空業界の皆様方の会報に、空には全くの門外漢であり素人であるオールドシーマンが、事件の一端を書かせていただくことになりました。

これも何かのご縁ということでお読み頂ければ幸いです。



タイタニック号

1. タイタニック号事件とは

1912年4月14日午後11時40分、イギリス、ホワイトスター・ライン所属の超豪華客船タイタニック号は、処女航海でサウザンプトンからニューヨークに向けて航行中、北大西洋上ニューファウンドランド島沖南南東約300海里の海上で冰山に衝突、2時間半のちの15日午前2時20分、呆気なく3,800メートルの海底深く沈んでしまった。乗客、乗員約2,200人のうち救助されたのは僅か700余人で、1,500人以上が犠牲になるという大惨事であった。

全長269メートル、総トン数46,328トン、最新の造船技術を駆使して3年の歳月をかけて造られ、絶対に沈まない船、所謂「不沈船」と自他共に認められていた世界最大の巨船が、竣工後14日目、大西洋に乗り出してからわずか3日目にして海の藻屑となって消えてしまったということで、世界中で大きな反響を呼び、話題となった事件であった。

事故発生の直接の原因は、事故の直後、イギリスで開かれた査問委員会（事故調査委員

会)の報告書に、冒頭、結論として「当委員会は上記船舶の海難事故に関し慎重に審査した結果、付属書類にあるとおり、当該船舶の沈没は過度のスピードによる運航のためもたらされた氷山衝突が原因であると判断する。**(The Court, having carefully enquired into the circumstances of above mentioned shipping casualty, finds, for the reasons appearing in the Annex hereto, that the loss of the said ship was due to collision with an iceberg, brought about by the excessive speed at which the ship was being navigated.)**」と述べられているが、この背景には、構造上の問題、運用上の問題、組織体制上の問題、法規的な問題、その他外的要因(気象、海象、救助船)など様々な要因が存在し、それらが複雑に絡み合って史上最悪の大惨事に繋がったと云えるのである。

ここでは紙面の都合もあり、衝突そして沈没に至った原因を中心に探ってみよう。

2. タイタニック号とはどんな船だったのか

<巨大、豪華、贅沢> タイタニック号のオーナーはイギリスのホワイトスター・ラインで、この船は、ライバルのキュナード・ラインが、1907年に建造した2隻の大型高速客船モレタニア号、ルシタニア号(3万トン級 25~26ノット)に対抗するため計画されたもので、ホワイトスター・ラインとしては、このタイタニック号を含む3隻の姉妹船(第1船オリンピック号、第2船タイタニック号、第3船ジャイギャンティック号=後にブリタニック号に改名)を建造して、イギリス/ニューヨーク間のウィークリーサービスを実現させる予定であった。

ただ、キュナードの高速船に対して更にスピードで競争するという事は、燃料消費量が増大するばかりでむしろマイナスであると考え、スピードは22~23ノット程度に押さえる代わりに、旅客が如何に快適な船旅を過ごせるかをモットーに、船の大きさと、豪華さと、最新式の贅沢な設備で勝負するというコンセプトのもとで建造が進められた。

建造価格も、キュナード船の1隻当たり100万ポンド(現在価格約160億円)に対して、タイタニック号は150万ポンド(約240億円)という巨額なものであった。

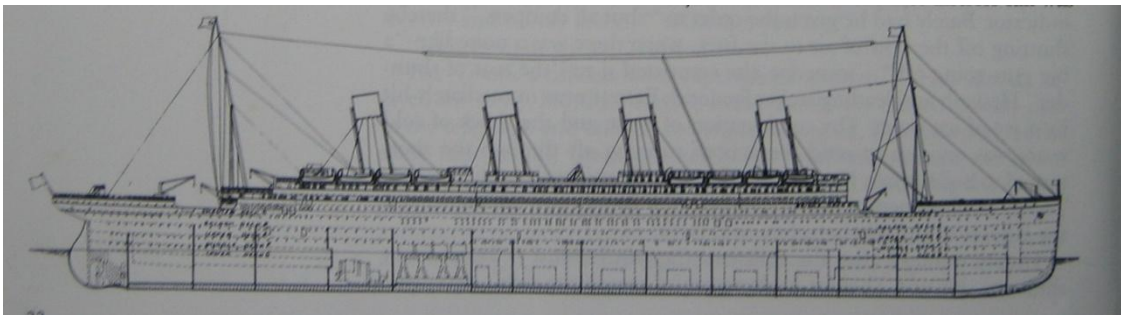
この贅沢な船客の設備について、当時日本の通信省の技官で、タイタニック号事件の頃英国に派遣されていた山本幸男氏(明治33年東大卒)が、帰国後通信省と商船学校で、「タイタニック号の事故について」という題で講演を行っており、その速記録の中に、「華美設備」と題して次のように記されているので紹介する。(原文のまま)

『如何ニ立派ナ客船デアッタカハ大抵一等客ヲ九百人以上モ乗セ得ルト云フノテ既ニ御分リニナリマセウカ、トウモ時ノ流行テ旅客ノ要求テアルカラ、ナカナカ壮ナ設備カ附イテ居ル、例ヘハ「スイミングバス」泳場テアルトカ体操場テアルトカ土耳其風呂、電気風呂、「ラケットホール」、「パームハウス」、「レストラン」、「カフェー」、サウ云フモノカ備ヘテアル、ソレカラ「スイト」ト称スル貴族的ノ室ガ澤山アル、其ノ各室ニハ特別ノ名前カ附イテ居ル、即チ「エンパイア」トカ「クイーンアン」トカ「イタリアンルネッサンス」トカ名付ケテアル、其ノ内部ノ装飾ハ、古代的或ハ近代的美術ノ模範ヲ採ッテ、之レニ因ンダ名ガ附ケテアル、其ノ内特ニ贅澤ナ部屋ヲ「パラースイト」ト云フ、ソレカ

四ツアル、之レハ各「シッテングルーム」カーツ、「ベツドルーム」カニツ、押入カニツ、竝ニ浴場ト便所トヲ以ッテ成立ッテ居ル、又此部屋ノ客ニ特占ヲ許シテアル散歩場モアル此部屋ヲ占領スルニハ一航海片道ニ八千七百圓（約1500万円・・著者註）ノ賃金ヲ拂ハネバナラヌノデアリマス』

この船のもう一つの特徴は、超上流階級を対象とした豪華船であると同時に、新天地アメリカで一旗挙げようとするヨーロッパからの移民者たちの設備も備えており、移民船の役目も果たしていたことである。処女航海の乗客約1,300人のうち半数以上は3等の移民客で、彼等の中には英語を解さない者も多く、退船時の混乱に拍車をかけていた。

<不沈構造> この船が、絶対に沈まない船、所謂「不沈船」といわれたのは、一つには初めて船底全部にわたって二重底が採用されたことである。これにより座礁などで船底に損傷を受けても安全であったが、二重底の高さはビルジキール（船体下部の湾曲した部分）付近までしかなく、氷山のように比較的浅い部分で船側に衝突した場合は、全く役に立たなかった。



水密隔壁位置図

二つ目は、船体が15の水密隔壁で16の区画に仕切られ、このうち4つの区画にまで浸水しても、充分浮力が保てる構造になっており、各隔壁には、ブリッジから遠隔操作できる電動の水密扉が設けられていた。通常船が衝突した場合、前後の区画の中間に衝突したとしても損害は2区画で済み、それ以上の区画にまで影響を及ぼすことはなく、タイタニック号は「不沈船」として自他共に認められ、業界の専門誌「シップビルダー」からも盛んにもてはやされていた。

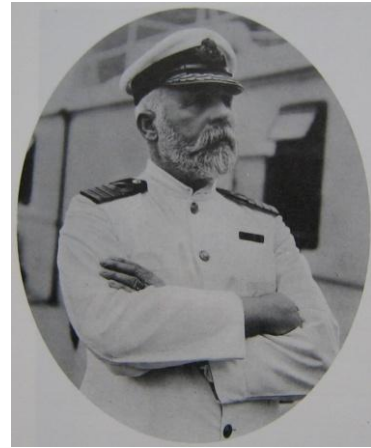
ただ、この船の場合、豪華さ、贅沢さを追求するあまり、安全面が軽視されていた。例えば15個設けられた水密隔壁も、船体中央部付近では、高さが喫水線上約3MのEデッキまでしかなく、それより上は、広大な食堂やサロンなど贅沢な旅客の設備となっており、壁や柱などは極力省かれてしまっていたのである。

3. 初代船長

この船の初代船長は、ホワイトスター・ライン最古参で超ベテランのエドワード・J・スミスで、当時62歳、17歳で船乗りの道に入り、船長になってから25年、17隻の

船の船長を務め、タイタニック号には1年前に出来た姉妹船の第1船オリンピック号から転船して来た。

お客からの評判も良く、船旅に慣れた常連客は、わざわざこの船長の船を選んで乗船したというほどで、現役の船長の中では最高の1, 250ポンド(約2千万円)の年収があり、富豪船長とも言われていた。ホワイトスター・ラインの船だけで200万マイル(地球90周)を航海した実績を持っていた。この航海を最後の花道として引退する予定であったが、この事故により、彼の人生もタイタニック号と共に北大西洋に消えてしまったのである。

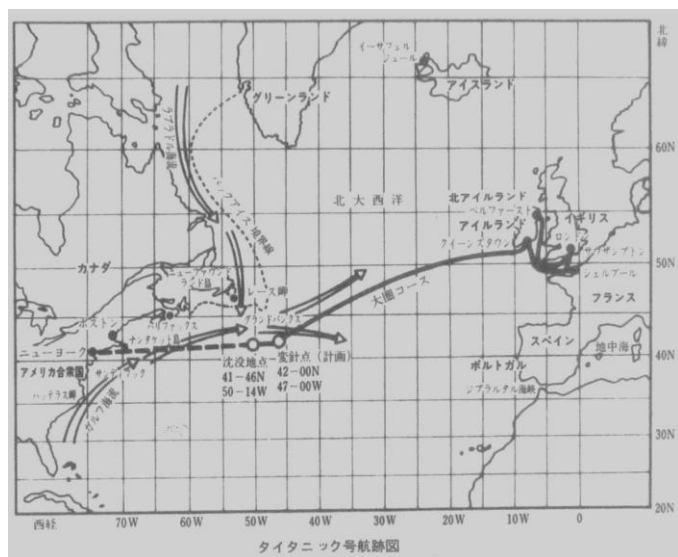


E. J. スミス船長

船長はまた、大西洋横断の安全航海の実績に関しても誇りを持っており、出港前の新聞記者のインタビューに、「私の50年になんなんとする海上生活について述べるならば、全く平穩無事な生活であったと言えよう。話に値するようなどんな種類の事故に巻き込まれたこともないし、遭難に会ったことも、勿論遭難したこともない。また、どんな種類であれ、海難が起こるような困難な状態になったこともなかった」と豪語していたが、この自慢にもかかわらず、スミス船長は色々事故も起していた。中でも大きいのは、1899年に彼がジャーマニック号(5,008トン)の船長をしていた時、ニューヨーク港で棧橋係留中、甲板上に氷結した氷の重みで本船が転覆してしまった事故であり、その他にも、1年前に出来たオリンピック号の初代船長時代には、ニューヨークで着岸する際、自分の船のプロペラにタグボートを巻き込んで大破させたり、イギリスのサウザンプトンを出港する時、ワイト島付近の狭い水道で巡洋艦と衝突、右舷後部に大きな損傷を受けたり、大西洋の真ん中でプロペラを脱落させたりと、3回も大きな事故を起こしており、実際は本人の云うほど“安全第一”の船長ではなかったということが云える。

4. 高速航海

タイタニック号が、ヨーロッパ最後の港クイーンズタウンを出港して14日の夜冰山に衝突するまでの3日半の間に、合計8通の冰山情報がタイタニック号に入っていた。そしてこれらの情報を注意して見れば、14日には、巨大な氷の帯が約78海里にわたってタイタニック号の行く手を遮っており、しかも夜の10時頃には、すでに警告された冰山群の中に入



タイタニック号の航跡図 (点線は予定航路)

っていることに気がつく筈であった。スミス船長も、当然このような氷山の存在を承知していたのだが、何故か漫然と全速航海を続けてしまったのである。その理由としては次のことが挙げられる。

<情報の軽視> 通常冰山情報のような航海に関する重要な事項は、全て船長に報告されるのであるが、タイタニック号の場合、最初の情報と14日朝の情報は船長に報告され、船長から確実に当直の航海士に伝達されているが、それ以外のものについては、ブリッジまで届けられたものの船長に伝わっていなかったり、無線室からブリッジまで届いたかどうかさえ曖昧なものもある。



北大西洋の冰山

これは、当時の船内における通信士の位置づけに問題がある。無線電信は1896年、グリエルモ・マルコーニが実用化に成功した新しい通信手段で、その後急速に普及し、1912年頃には数百隻の船が設備していた。しかしこの航海上極めて有効な通信手段も、この頃はまだそれほど活用されておらず、むしろ乗客の家族への通信等私信のために使われる方が多かった。

船長や航海士たちも、無線電信がもたらす冰山情報が極めて有効であり、また重要であるということは判ってはいたのだが、特に身近なものとしての認識が甘く、軽視しがちであったと云える。というのは、無線電信が普及する以前の冰山情報は、氷山に遭遇した船が港に入って来て初めて報告されるので、情報としてはすでに古くなっており、あまり役には立たないものと考えられていた。しかし、無線電信はこれを一気に **up to date** な生々しい情報に変えていたのである。

ただ、船内組織そのものは昔のままで、通信士は無線部として独立したものではなく、船客係や厨係と同じ司厨部(**victualling dept.**)に属しており、また、通信士もマルコーニ無線会社からの派遣員で船会社の社員ではなかった。氷山の位置を示した緯度・経度など、船にとって運航上極めて重要なまた緊急な情報も、彼らにとってはあまり理解できず、また関心もなく、通常の電報と同じ程度にしか考えていなかったのである。

<不沈船であるという先入観> タイタニック号が出来た時、人々はその巨大さに目を眩り、大きいから安全であるという錯角にとらわれ、タイタニック号は「不沈船」であると誰もが信じて疑わなかった。スミス船長もまたその一人で、船長としての腕に対する自信と、タイタニック号は不沈船であるという先入観が、沢山の冰山情報を受けながら、特別な警戒態勢をとることもなく漫然と航海を続け、大惨事を惹き起こしてしまったと云える。

このタイタニック号は「不沈船」であるという先入感、この事件に関係した全員に言

えることで、特に、タイタニック号の遭難現場の最も近くにいなから救助に向かわなかったとして、後に大変な非難を浴びたカリフォルニアン号のロード船長も、自船が氷塊に閉じ込められて停船している時、遠方にタイタニック号らしき大型の客船が停止し、傾いてきたように見え、そのうちロケットが打ち上げられるなど、事件の兆候を色々眼にしながら、タイタニック号が沈没するなどということは露ほども考えていなかったため、大失態を演じている。

カリフォルニアン号が停船したのは、タイタニック号が氷山に衝突する少し前の10時20分で、ロード船長は近くにタイタニック号がいることを通信士から聞き、自船が氷塊に囲まれて停船していることをタイタニック号に知らせるよう指示し、通信士が早速同船を呼び出そうとしたが、この時、タイタニック号の通信士はうず高く溜まった船客の故郷への電報の山に追われ、「うるさい。黙ってくれ。今レース岬（カナダの無線電信中継所）と交信中で忙しいんだ。」**“Shut up. Shut up. I am busy with Cape Race.”**と云ってこの極めて重要な情報を断ってしまった。

この約30分後、タイタニック号は氷山に衝突、SOS（CQD）を発信したのだが、カリフォルニアン号の通信士は既にベッドに潜り込んでしまった後で、結局ロード船長がタイタニック号の遭難を知ったのは、次の日の朝、他船からの無電によるものであった。

（註）SOSはCQDに代って1908年に制定された新しい遭難信号で、この当時は双方が使われていた。

<過去の事故例> 氷山に衝突したという事例は、過去にも間々あったのだが、いずれもそれほど的大事には至っていなかった。有名なのは、1879年11月、アリゾナ号（5,164）という船の事件で、ニューファウンドランド沖を東に向けて航行中氷山に衝突、前部を大破したが、コリジョンバルクヘッド（衝突隔壁）は無事で、その場で応急手当をして一人の犠牲者も出さず、何とか無事にカナダのセントジョンまでたどり着いている。この事故は、氷山というものの危険性よりは、むしろ、氷山に対する船舶の安全性の高さの証明という、奇妙な論理の転換になったのである。

この後にも、1899年のコンコルディア号、1907年のクロンプリンツ・ヴィルヘルム号、1911年のコロンビア号など、いずれも氷山に衝突したもののすぐに救助船が駆けつけて来るなどして、大事故には至っていない。こういった様々な事例が、氷山というものに対する警戒心の薄さにつながっている。

但し、無線電信が普及する以前の事故については、氷山に衝突して助かったという事例は色々報告されて判明しているが、遭難して行方不明になった船に関しては、その原因が暴風によるものか、氷山衝突か、或いはその他の原因によるものか真相が掴めていないのが実情で、実際には、かなりの船が氷山の犠牲になっていたとも考えられるのである。数少ない例の一つとして、1856年にパシフィック号という船が遭難した時、船客がその状況をボトルに入れて海に流し、その記録が後にヘブライ諸島（スコットランド西方）沿岸に流れ着いて発見されているのがある。

「リヴァプールからニューヨークまでパシフィック号に乗船。船は沈みかけている。船内

混乱。氷山が本船を取り巻いている。助かる見込みなし。友人たちが今後気をもむことのないようここに原因を記す。これを見つけた人はどうか公に発表して頂きたい。 WM. グラハム」

(On board the *Pacific* from Liverpool to N.Y.---Ship going down. Confusion on board---icebergs around us every side. I know I cannot escape. I write the cause of our loss that friends may not live in suspense. The finder will please get it published. WM. GRAHAM)

<スケジュール厳守と社長の存在> この航海には、ホワイトスター・ラインのイズメイ社長も処女航海の視察を兼ねて乗船していた。スミス船長には、定期航路の客船の使命であるスケジュールを守ってニューヨークには予定どおり到着したいという気持ちが常に頭の中にあり、ましてや処女航海で、しかも乗船している社長の手前もあり、若干無理をしてスピードを上げていたということは容易に想像がつく。

査問委員会で委員の質問に対し、社長は、「自分がスミス船長にスピードを出せと強要したことは一切ない」と証言しており、これは正に嘘偽りの無い言葉ではあろうが、この社長の存在が、船長に対して無言の圧力になっていたことは否めない。

5. 氷山の発見が遅れたのは

前部マストの中央付近にある見張り台の見張り員から、氷山発見の知らせがブリッジに届き、当直の1等航海士マードックが“左舵一杯”をきってから氷山に衝突するまでの時間は、査問委員会における様々な検証により、約37秒であったと推定されている。これは当時のタイタニック号のスピード22.5ノットで計算すると430メートルの距離に当たり、ある程度のタイムラグを見ても、氷山を見つけたのは約500メートル手前であったということになる。晴天暗夜（月の無い晴れた夜）では、一般的には、氷山は1～2海里の距離で容易に発見できるとされているのだが、タイタニック号の場合発見が何故このように遅れたのか。

<波が全くなく鏡のような海面だった> 氷山は、多少なりともウネリや波があると、裾に砕ける波の反射光で暗夜でも比較的容易に発見されやすいが、この夜は月が無く、風が全く無く、波も無く、海面は鏡のように平穏であったため、発見しにくかったということが云える。スミス船長も夜9時頃、この航海が最後ということで、お馴染みの船客に招かれていた晩餐会を中座してブリッジに上って来て、当直のライトラー2等航海士に、風も波も全く無いため氷山が発見しにくいので十分警戒するように、と注意を与えていた。

<霧が発生> 生還して査問委員会に証人として出席した見張り員によると、丁度この頃、前方に一時的に霧が発生して視界が悪くなった、と証言している。

この日のように快晴であれば、霧など発生する筈がないという説もあるが、この付近の

海域は、北からのラブラドル海流（寒流）と南からのガルフ海流（暖流）がぶつかり合う場所で、春から夏にかけて霧が発生しやすい場所であり、この日も、一時的に霧堤（フォグバンク）が発生したことは十分考えられる。

但し、タイタニック号が氷山に衝突した時、運航要員として航海に携わっていた乗組員の中で、生還したのは二人の見張り員のみで、ブリッジにいた当直士官はみな死亡しており、実際に霧が発生したか否かについては不明である。

<双眼鏡> サウザンプトンを出港した後、前部マストの見張り台の双眼鏡がなくなっており、見張り員から双眼鏡が無いと士官に報告があったのだが、誰も所在がわからず、結局見張り員に双眼鏡が無い状態で航海が続けられていた。通常、双眼鏡のような航海に関する道具や計器類は、2等航海士の所管になっているが、タイタニック号の2等航海士がサウザンプトンで交替したため、双眼鏡の保管場所がわからず、そのままウヤムヤになってしまったのが原因と云われている。新造船であるが故での出来事なのだが、このような一見些細なことが結局史上空前の大惨事を惹き起こす遠因の一つとなっている。

双眼鏡の使用については査問委員会でも採り上げられ、暗夜での双眼鏡の有効性について論議されており、双眼鏡は対物レンズから入る光が収斂されて瞳孔に入るため肉眼より見え易いが、反面、視野が狭くなるので必ずしも有効とはいえない、などの意見もあり、委員会の結論としては、双眼鏡の使用はその時の状況に応じて判断すべきである、ということでは落ち着いた。

<当直交替20分前> 衝突したのは午後11時40分で、当直を交替する20分前であった。この日は、昼間から気温がどんどん下がってきており、真夜中頃には摂氏0度に達するほどで、前部マストに設けられている吹きさらしの見張り台は、骨を刺すほどの寒さだった。あと20分で非番となり暖かい船内に戻れるという状態の中で、見張り員が、はたして前方を、眼を皿のようにして四六時中凝視していたかどうか疑問が残るところではある。

(次号につづく)

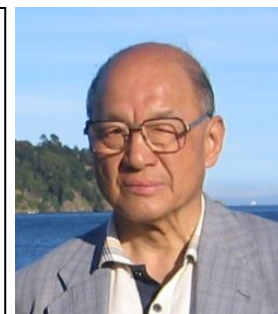
高島 健氏のプロフィール

昭和10年4月10日生 東京都出身（76歳）

昭和33年 東京商船大学航海科卒業 三菱海運(株)入社

その後日本通運(株)海運部、日本海運(株)船員・船舶担当を経て
現在興洋マリン(株)非常勤顧問

趣味：囲碁、ゴルフ、船舶模型



著書の紹介

成山堂書店発行



◇ ホームページのご案内

協会ホームページ <http://www.jbaa.org/>

ホームページで、新着情報等より詳しい情報を提供させていただいておりますのでご利用下さい。

◇ 入会案内

当協会の主旨、活動にご賛同いただける皆様のご入会をお待ちしています。会員は、正会員（団体及び個人）と本協会の活動を賛助する賛助会員（団体及び個人）から構成されています。

詳細は事務局迄お問い合わせ下さい。入会案内をお送り致します。

入会金	正会員	団体	50,000 円
		個人	20,000 円
	賛助会員	団体	30,000 円
		個人	1,000 円
年会費	正会員	団体	120,000 円以上
		個人	20,000 円以上
	賛助会員	団体	50,000 円以上
		個人	10,000 円以上

◇ ご意見、問い合わせ先

事務局までご連絡下さい。

(NPO)日本ビジネス航空協会 事務局

〒100-8088 東京都千代田区大手町1丁目4番2号 丸紅ビル3F

Tel : 03-3282-2870 Fax : 03-5220-7710

web: <http://www.jbaa.org> e mail: webmaster@jbaa.org