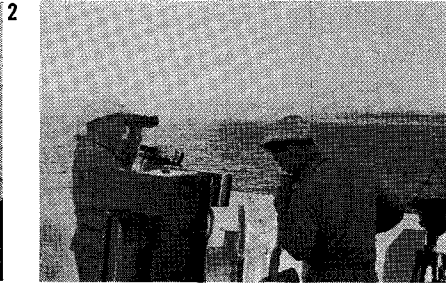




● 船乗り即観測者

昭和46年4月10日、一隻の船が混雑する清水港の岸壁を慌しく離れていった。「東海大学丸Ⅱ世」712ト

ン・全長50.5メートル・定員124名、民間の調査船としては唯一の存在。水産庁の委託によるオットセイの生態調査のため30日あまりを



「四海洋」の船長に就任、海軍気象部兼務として戦雲たなびくガダルカナル島海域を中心に命がけの気象観測にあたる。

日本海の北・中部で過ごす。船長は東海大学海洋学部助教授をかねる佐藤孫七さん、43年に海上保安庁水路部から移ってきた人だ。海上生活じつに47年、「船乗り即観測者」を信念に船を指揮するかわら海洋観測・測量にその生涯の大半を賭けてきた60才の海の男——その航跡は日本列島を取り巻くあらゆる海域に及び、わが国海洋研究史上かけがえのない数々の観測資料を提供、港湾や海岸工学への貢献も大きく、海洋開発との関連もきわめて密接である。地味で長期間にわたる忍耐強い基礎調査は土木工事でも必要不可欠だが、海には陸以上の困難な観測調査がつきまとう。一年のうち自宅にいるのは40日たらずという佐藤船長に、その体験の一端をうかがってみた。背丈は低めだが、がっしりとした見事な体格、まるでしの東北弁で、とつとつとしゃべり続ける。

● 28才で初めて船長に

明治43年12月5日、山形県鶴岡市由良という漁港で生まれ、小学校を出るとすぐ漁船に乗り組み、仕事の合間に夜間の補習学校へ通う。昭和6年、山形県水産試験場の試験に合格、78トンの「最上丸」へ水夫として乗り込む。「船乗りがえらくなるには、学校を出るか資格試験をとって上へあがってゆくしかない……」ことを当時の田村船長から懇々とさとされ、資格への挑戦を固く決意、「マストへ身体をしばりつけて本を読んだ」ほどの猛勉強が始まる。昭和9年、丙種運転士を皮切りに毎年ごとに資格を更新、東京水産講習所実習船「神鷹丸」に勤めながら、碇泊中は神田の駿台商業学校夜間部へ通学。陸と海の勤務の間をぬって、パンをポケットにぬじ込みながら学校へ駆けつける生活が続く。昭和14年春、千葉県水産試験場に移り、初めて船長の辞命をもらう。練習船「ふさ丸」176トンを預かり、乗組員や学生など32名を従えてニューギニアからパラオ島方面へ初航海——28才の多感な青年船長にとって、まさに忘れがたい年だったにちがいない。

● 太平洋戦争と命がけの観測

昭和16年の暮大洋漁業に入社、海軍の御用船（牛肉急速冷凍船）だった「第一播州丸」に乗ってバンコックや大陸で物資の輸送にあたり17年帰還。水路部から強引にくどき落とされて会社を辞め200トンの測量船「第

19年ラバウルから内地へ帰還、この年の10月、200トンの小型船で大型台風の真只中に飛び込み画期的な観測に成功。20年3月には遂に待望の甲種船長の資格を取得する。

太平洋戦争において、わが国は多くの測量艦や観測船を有為な人材とともに失った。6隻あった「海洋」級も第四と第五を残して全部沈没、「第四海洋」も18年11月のラバウル大空襲で大被害を受ける。しかし、佐藤船長には「残った気象隊の関係者を内地に送還せよ」という大役が託され、船を応急修理して19年1月もはや帝国海軍の制空権ゼロに等しい南の海を徒手空拳で脱出、全員無事に内地へ送り届けた。このときトラック島で他の船に乗りかえた人達は第八機動隊にやられて皆亡くなったという。「爆撃戦闘機の弾道を頭に入れておき、飛行機の攻撃や進入角度をざっと計算してカジでかわすわけ……」850発もの銃弾を船体にくった経験からのコツだそうだが、運の良さに加えて抜群の操船術と、海と気象に対する徹底的な研究調査、これが激しい戦いの中で多くの人々の命を守り抜いた原因なのであろう。

戦時中は軍人万能の時代、軍籍に入るよう何回もすすめられたが、「観測者の良心を曲げるおそれがある」としてガンとして聞き入れず、最後まで文官としてスジを通した。指揮権をやたらに乱用する軍人には最後まで抵抗したそうだが、正義派船長の権力に対する反骨精神は今だに少しも衰えていない。

内地に帰った19年10月、潮岬沖合い約1000キロの洋上で中心最低気圧898ミリバール・最大風速65メートル以上という超大型台風の観測に成功、昭和2年オランダ船サベレン号がルソン島沖800キロで観測した886.7ミリバールに次ぐ史上第二位の記録、35名近くの人達が一体となり200トンの小舟にしがみついて観測したこの快記録は、いまだに破られていない。この体験は小型船の暴風時における避航や操船法など、多くの論文や講演となって、海難防止に寄与している。

● 敗戦の海

敗戦の海は陸と同様、荒廃をきわめていた。至るところに撃沈された船、残された浮遊機雷、破壊された灯台、海図と全く変わってしまった港や岸壁……。残った

部下とともに危険きわまりない測量が初まる。港に着くたびにイモ集めに走り回った食糧難時代。貧しい器材、質の悪い燃料……。しかし、多くの船乗り達の生活と生命がかけられている港湾の変化状況や海の調査を、一日も休むわけにはいかない。北から南へ、命令以外のことも乗組員の積極的な協力によって精力的に調べあげ、克明なメモをつづる。北海道の石狩堆、日本海の白山堆など、漁田開発に結びつく沢山の漁礁を発見、水産界へ大きく貢献したのも、この頃のことである。

● 明神礁調査団消息を断つ

昭和 27 年 9 月 24 日、佐藤船長にとって生涯忘れられない出来事がやってくる。戦時中から苦楽をともにしてきた僚船「第五海洋」が明神礁調査団を乗せたまま海底火山の大爆発により 31 名の全員が殉職した海難史上特記すべき事件である。27 年 9 月 17 日、富士火山帯上で突如として海底火山が噴火、新島を生じ相次ぐ爆発のため島形は刻々と変化、船舶の航行上はなはだ危険となった。爆発の正確な位置、海底火山の諸現象を明らかにするため、水路部を中心に編成したベストメンバーによる調査団が現地へ急行したが、24 日 12 時 20 分ころ大爆発にあい調査半ばにして遭難。乗組員や調査団員の

一人一人と深い交わりがあった船長のショックは大きく、海底火山という未知の研究課題に、終生取り組むべき決意を固めさせるに至る。

● 研究成果をふり返って

昭和 28 年春、11 年間も乗りつづけた「第四海洋」から前記の「第五海洋」の代船として捕鯨船を改造した「明洋」の船長となる。200 トンが 360 トンになったものの、観測器具やロープで狭い甲板はいつも一杯。船長室もさながら大学の小研究室のように、鉱物や動植物のサンプル・資料・専門書がびっしりだったそう。戦後だけでも 120 回以上の海洋観測を陣頭指揮し、総行動日数 2000 余日、総航程 16 万 3000 マイル (27 万 5000

【写真のことは】

1. 「東海大学丸Ⅱ世」の船橋で指揮をとる佐藤船長。オットセイの生態調査のため、これから北日本海へ向かう。
2. 愛犬タロ君を肩にオホーツク海を眺める。多いときは数頭の犬が、わが者顔で船内を走り回っていたという。
3. 海上保安庁測量船「明洋」船長時代。「船長としては一人前でも観測者としては一兵卒」と、謙虚な態度はいつも変わらない。
4. 清水港の岸壁で東海大学の学生達と談笑する船長。きびしいが人気者の助教授である。
5. 早口の東北弁で、とつとつとしゃべり続けるご自宅での船長。誠実で飾らない人柄がまことに魅力的。





km) 以上という記録的な業績を無事故で成しとげた佐藤船長は、航海中は眠る間もないほどの忙しさのはずだが、寸暇をさいて多くの研究成果や体験記を発表している。「津波の襲来と船舶の避航」、「海底地震と船体振動」、「磯波時の入港」、「小型船・漁船の荒天時の運航法」、「海底火山の研究」、「採泥法の考案」など、部内発表のほか、航海学会・海洋学会・海難防止協会など、発表範囲もまことに多彩、航海学会賞を受賞したこともある。とくに、海底火山の研究には全力を注ぎ、爆発の歴史、爆発時の海面温度上昇状況、熱灰の拡散、津波の起こり方など、膨大な資料を集めた。古い言い伝え、古文書、先輩や仲間の話、等々——それらの集積が経験というフィルターを通して分析整理され、地震研究所の先生方の間でも高く評価されている。観測方式・用具などの改善や開発にもすぐれた創意をみせ、とくに3000回におよぶ海底からの採泥観測には、独自の器械と方法を考案した。三陸沖で海底地震を観測中のこと、プイへ結びつけておいた地震計のロープが切れ1ヵ月たって回収にいったら影も形もなく大騒ぎになったが、船長すこしもあわてず、採泥用のワイヤーに小型の碇をつけて海底にくり下げ、何回か探るうちに「ここだあ、！」と叫んで1000m近い海底から1m³ たらずの地震計を引っ張り上げたというウソのような話。「全くの偶然」とご本人は否定するが、名人船長の天性の勘を知る人達は、「ありうる」と口を揃える。この海底地震計には当時十勝沖に発生した強震が見事に記録されていた。

● 船乗りをもっと大切に

東海大学海洋学部には年間900名の学生が在籍し、6学科の中には、わが国初めての海洋土木工学科もある。明治生まれの頑固船長は、海洋測量・観測等の実習態度にはきびしすぎるほどだが、学生や同僚の間ではひどく

人気があり、実習訓練では夜おそくまで船長室での交歓がたえないという。良い港をつくるには船乗りの気持ちになってつくらねばならないことを学生に教え、実際に海から港に入ることを経験させ、知識を与えている。「船をつくる人は機関室などの船底で働く船員達の環境を十分に理解し、静かでゆれのない船づくりに最大の努力をしてほしい」ことを強調し、「海難審判で船乗りだけが責任を問われるのは片手落ち——営利を優先する重労働や深夜を問わない激務などの人事面、異性などからも離れた特殊な心理面、また港の機能あるいは船体や機関の構造上の原因など有形無形の原因も多いのに、弱い者いじめをするものじゃない……」と船員を弁護し「わが国では管理や事務系統が極端に重視され、現場の技術者が技術だけで地位が保証されにくい行政機構を改めないで、科学の進歩が底辺から崩れる……」と国の行政への批判も鋭い。

日本経済の急成長を支えてきた輸出入、その輸送力の大半を頼らざるを得ない海——またやがては人類の生存に大きな影響を与えるであろう海洋資源の開発。「海洋開発なんて決して華やかなものじゃない」「世界の全海域で国際間の協力によって気象・海況・生物・資源を含めた海洋観測をやること、これが人類の共通財産である海洋資源の開発の道につながる……」と、地道な調査こそ海を生かす最善の道であることを諄々と説く。

● おわりに

42年秋、佐藤船長は「船と観測と海難救助の功績」によって勲5等瑞宝章をうけた。誠実で熱心な努力家。酒もタバコもやらず働きづめの人生だった。6月1日から1ヵ月間、いま問題になっている尖閣列島付近の海底地質調査へ行き、帰るとすぐ技術士の試験を受けてみるという。「試験官がいるかな？」といたづらっぽく笑うが、その向上心にはただ頭が下がるほかない。「あと3年で船乗り生活も50年、そろそろオカで暮らしたい」とポツリと洩らす。ご家族は小浪夫人と令息二人。次男の久さんは立正大学地理学科を卒業していまは東海大学の研究生、土木学会の正会員で海岸工学に興味を持つ青年、いままでヒマがなくてできなかった研究生生活の総まとめが、息子さんを助手にして果たされる日も近いのではあるまいか。

【文責・編集部】