

『関東大震災と客船 Empress of
Australia号』

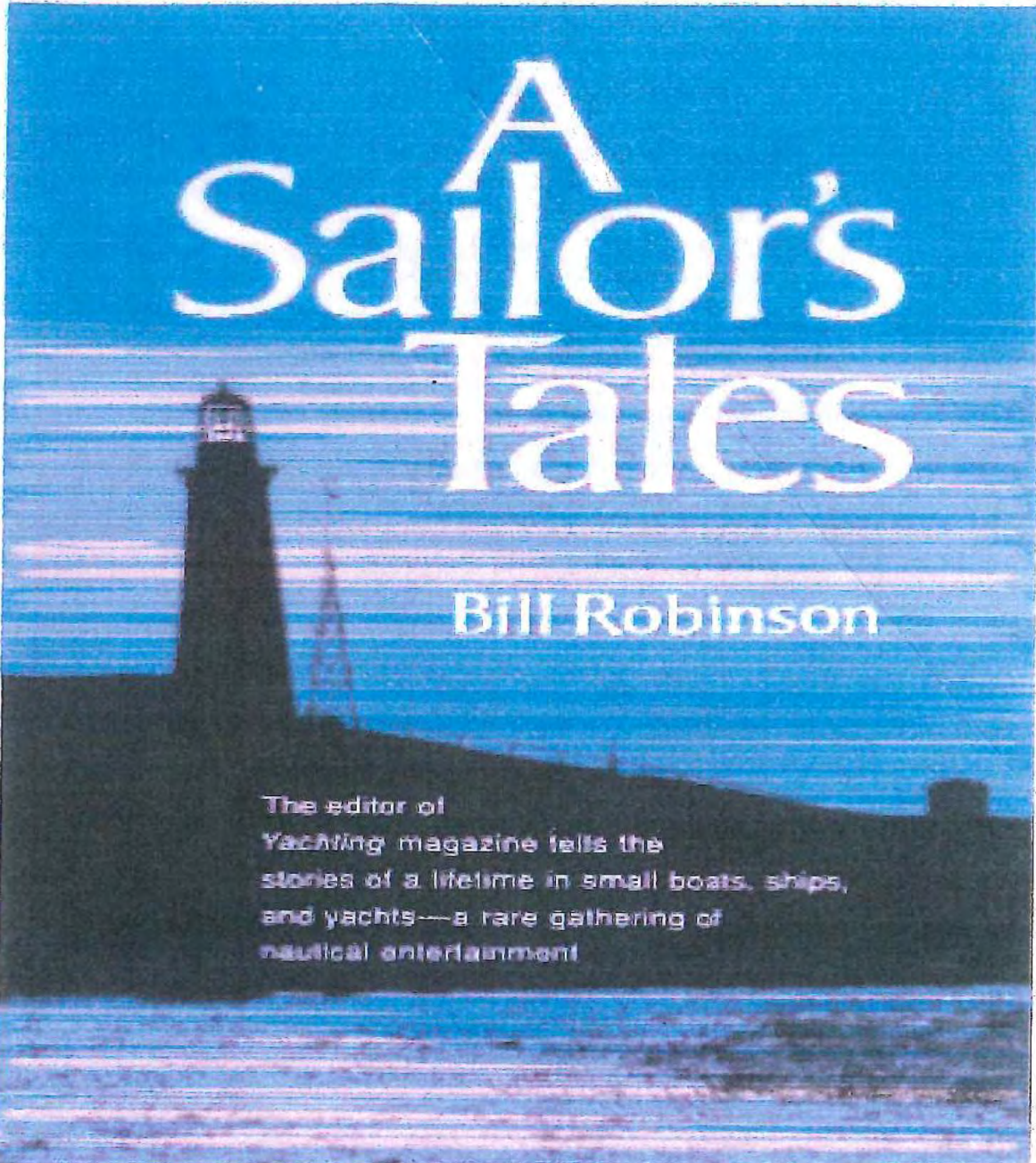
『大津波に遭遇した船舶の船長の危機対
応』について

2016年6月14日

横浜海洋会館

海洋会会員 小島 茂





A Sailor's Tales

Bill Robinson

The editor of
Yachting magazine tells the
stories of a lifetime in small boats, ships,
and yachts—a rare gathering of
nautical entertainment

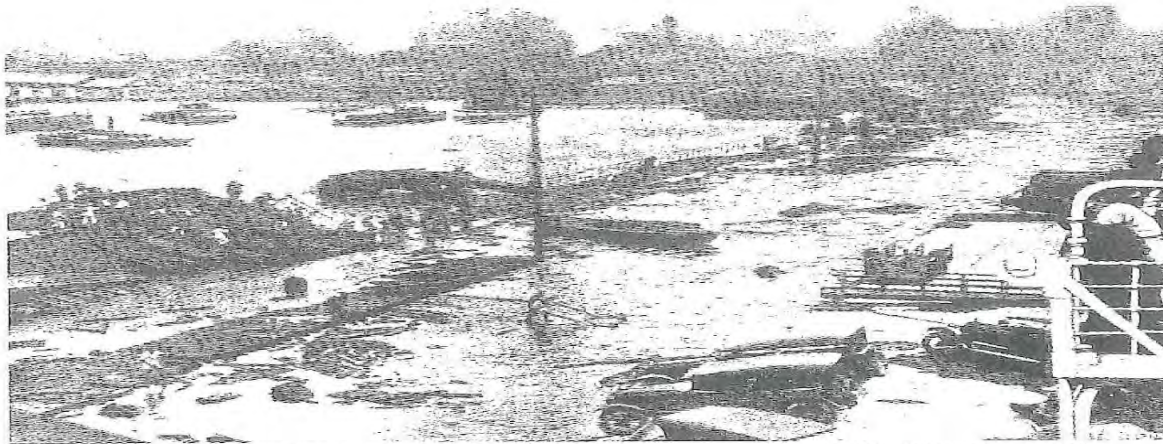
PART III



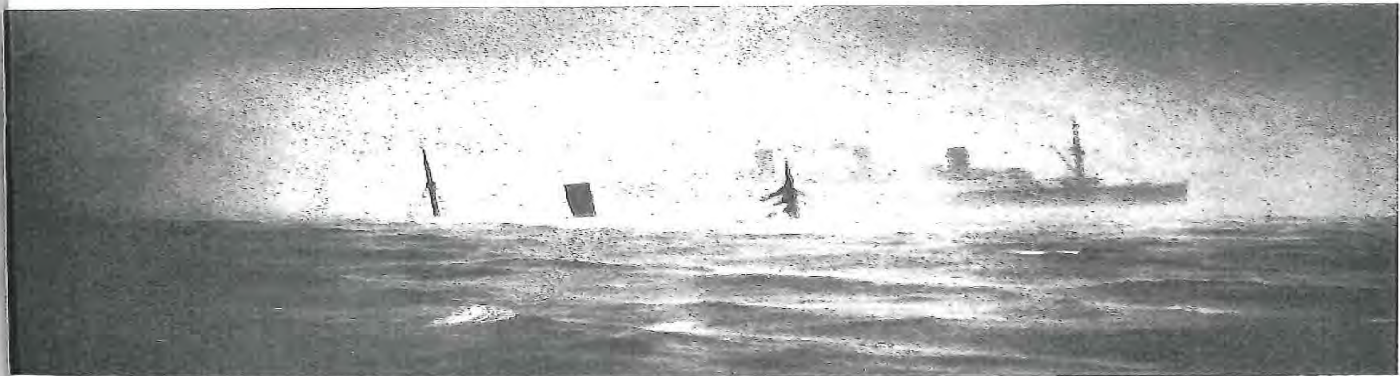
Earthquake at Yokohama

My “involvement” with the Japanese was about to begin, but long before, in 1923, Uncle Sam had had a different kind of involvement in Japan that was without a doubt the most dramatic and unusual “sea story” of any of our experiences. By then he was a senior captain in the Canadian Pacific Railway steamship service, short, stocky as a bear, with firm, clefted chin, piercing blue eyes, and a rolling sailor’s walk. Before the war he had commanded *Empress of China* and *Empress of India*, graceful yacht-like liners with white hulls, clipper bows, and raked funnels, almost like clipper ships without sails, and a lovely addition to the scene in Pacific ports.

In World War I he had done troopship duty on converted CPR ships and was Exec on a CPR liner which finally trapped the German raider *Emden* in the Cocos Islands in a highly publicized episode of the early days of the war. His first postwar assignment was to go to Hamburg to take over the German liner *Tirpitz*, which the Kaiser had planned to use as his royal yacht for the expected surrender of the Allied fleets. She had gone to the British as reparations and was sold by them to CPR and renamed *Empress of Australia*. He was her captain on September 1, 1923, and she was in Yokohama, a regular stop on her voyages between Hong Kong and Vancouver, British Columbia. The following account is taken from his personal papers, reporting on what happened on that and the next few days.



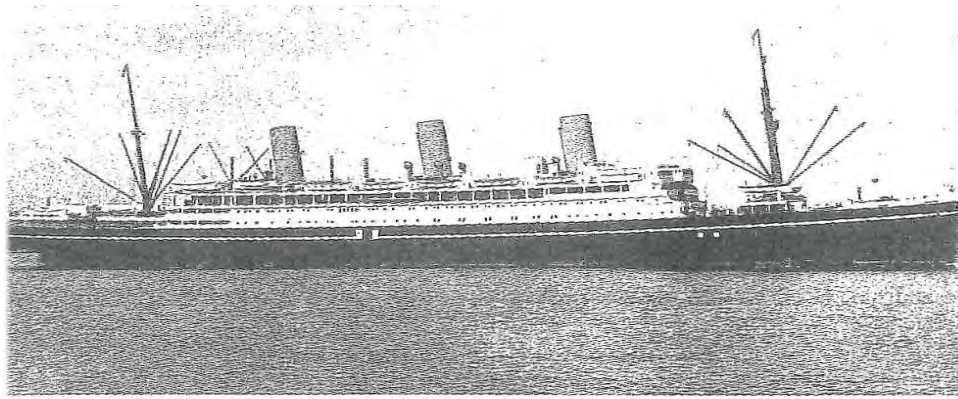
View from *Empress of Australia* of the collapsed pier soon after the earthquake struck, with buildings along the Bund burning in the background



Empress of Australia making her way through typhoon-like conditions



Empress of Australia making her way through a typhoon-like conditions



Empress of Australia



Uncle Sam as captain of the *Australia*

日本大震災救助活動報告書

イギリス海軍予備役 S.ロビンソン船長
カナディアン・パシフィック・ライン エンブレス・オブ・オーストラリア
船長による公式報告書



左 表紙
右 標題紙

本書はエンブレス・オブ・オーストラリア船長により書かれた、忘れる得ぬ東洋—カナダ間の航海報告書である。

9月1日土曜午前11時59分、本船はバンクーバーに向けてまきしく棧橋を離れようとしていた。渡船橋が岸壁に掛けられ、係船索も船首尾一本だけのシングルアップ状態にされすくりに出港できる状態になっていた。風は南南東から左舷船首に強く吹きつけ、本船は右舷側を棧橋に横付けし、船尾から出港できるようすでに船首と船尾を曳き船に繋ぎ係船準備も整っていた。本船後方の棧橋にはスチール・ナビゲーターが船首を本船の船尾に向けて停泊していた。激しい地震が起きた。最初にひどく激しい揺れが数回発生し、次に棧橋からその先の通りにつながる地面が、6—8フィートほどの起伏を描き、海上にできる大波のように南南西から北北東の方向に数回—大きなうねりが3、4回そして小さなうねりが数回—波打ちうねる様が、本船のブリッジ(船橋)からはっきりと見えた。

本船は恐ろしいほどの大きな揺れと速い震動により激しく揺さぶられ、マストやファンネルが持っていられるかと思った。激しい震動と地面のうねりが続いたのは数分あるいはそれ以下だったかもしれないが、この恐ろしい揺れはその後も続き、三十分ほどの間に幾度もの大きな揺れを感じた。小さな地震と揺れは翌日(日曜日)の昼まで断続的に発生し、その後も出航する直前まで毎日、時折ではあるが小さな揺れが船上で感じられた。

第一震発生時、本船は強風のため棧橋に横付けされていた。一後に判明したのだが船腹の外板にいくつかの凹みができていた。おそらく、壊れた棧橋の瓦礫に衝突したか衝突されたかだ

と思われるが、幸運にもどの凹みもひどいものではなかった。—しかし、この激しい地震が治まった後、本船は船体ごと棧橋から15—20フィートほど離されていた。するとすぐに、船倉内の飲料水タンクから異音が発生し、本船で水を作ることができなくなってしまった。

棧橋本体はというと、四百ヤードほどの長さにわたって亀裂が生じ、本船の前方あたりから棧橋の先端として反対側の棧橋根元部分と岸壁のかなりの部分が冠水し、鉄製の手すりや棧橋西側の一部分のみが水面に見えるだけだった。棧橋にいた大勢の人々は這い上がるものと、岸へと戻って行くものに分かれた。本船が係留されていた棧橋の強固なコンクリート部分あたりから、海側先端あたりまで広範囲にわたり冠水し、かなりな部分が破壊され、コンクリートにも大きな亀裂が入ったものの、揺れが治まった時には、まだその大部分は残っていた。棧橋の上に建っていた、船とほぼ同じ長さの木造2階建て貨物倉庫も、かなり歪みはしたものの実質的には無傷で、棧橋先端に建設中だった一階建てコンクリート倉庫も同様に無事だった。

地震発生時、本船が横付けしていた棧橋では三、四百人ほどの見送り客が、紙テープを手し友人に別れを告げていた。地震の揺れにより大勢の人が倒れ、波が打ち寄せられるたびに開いたり閉じたりする裂け目—その幅は3、4フィート程のものもあった—の中に投げ出され、海中に姿を消し、激突して死亡した者もいた。中には棧橋から離れようとして自動車もろとも消えてしまった人もいた。本船の水先案内人、上海出身のケント船長はエンブレス・オブ・カナダと落ち合うために棧橋にいたのだが、奇跡的にも難を逃れた。彼はコンクリートの裂け目から落下した

1 | 関東大震災発生

1923 (大正12) 年9月1日午前11時58分、相模トラフと呼ばれる海溝沿いのプレート境界で大地震が発生した。広範囲な断層のずれによって発生したマグニチュード7.9の大地震だった。この地震による横浜市の死者、行方不明者2万6623人、全半壊や焼失などの住宅への被害は3万5036棟に及んだ。建物の倒壊や昼時であったために発生した大規模な火災などにより、多くの死傷者を出し、街は壊滅状態となった。横浜では埋立地上に造られた市街中心部の揺れが大きく、レンガ造り、石造りの建造物はことごとく倒壊した。また、木造住宅や商店が密集していた伊勢佐木町、寿町、南吉田町一帯では、倒壊の被害の上に火災が襲い、いたる所で炎が渦を巻く火災旋風が起り、多くの市民が焼死した。

横浜港では、強い揺れにより新港ふ頭の岸壁が倒壊、滑出した。岸壁総延長2,000mのうち、かろうじて旧形を残したのは416mに過ぎなかった。大さん橋はコンクリート構造部の一部を残してほとんどが挫折陥落し、上屋は火災で焼失した。

陸側から海側に向かって燃え広がる炎と熱風に追われ、市民の多くが横浜港を目指して避難してきた。横浜港内には震災発生時、日本船、外国船大小合わせて約50から100隻の船舶が停泊していたといわれる。停泊していた船は岸壁と激突するなどして船体に被害を負っていたが、各

船の乗組員は市民を船内に避難させ、水や食料を提供し、傷病人は船医が治療した。岸壁などの港湾施設は崩壊し使用できなかったが、舢舨や小型汽船が陸地と沖合の船を結び、多数の市民が海上に避難することができた。

地震により東京、横浜の電信設備は破壊され、他地域への救援要請を送ることができなかったため、横浜港内に停泊していた東洋汽船の貨客船これや丸から、関西方面へ震災発生第一報が打電された。電報を受け取った各地方では、京浜地方への救援の動きが起こっていく。神戸港や大阪港からは続々と救援物資を載せた船が、京浜地方に向かった。しかし岸壁や棧橋の崩壊に加え、港内の舢舨溜まりの舢舨や小船にも火が燃え移り沈没、また沖仲士も被災したため、港内での荷役作業ができなくなった。9月10日過ぎまでは貨物の陸揚げは滞りがちで、その後ようやく陸海軍の援助により荷役作業が軌道に乗り始めた。震災からしばらくは全国からの救援物資の陸揚げすらままならなかったのである。

一方、横浜港には地方の知人や親族を頼って避難している人々が続々と集まり始めていた。各船会社は所有船を被災者の地方への無賃輸送と救援物資の輸送に従事させた。無賃輸送が終了する9月27日までの間に、横浜港から約5万5千人が海路で神戸、大阪、名古屋、清水などに避難した。