

知らなかったなあ(WEB から得た情報)

JJ1SXA/池

ネット検索で、あちこち回っていたら、船のトン数のページに行き着き、読んで見たらびっくり、従来からの常識？が覆りました。

船の大きさや重さが「トン」で表されているが、私は、今まで恥ずかしながら、トン数というのは、船の総重量で、重さの単位「トン=1000kg」で表されているものと思っていたが、これが大いに誤解だったのでショックを受けました。

船は昔から主に、物を大量に積んで運ぶためのもので、この船には物がどの位積載できるかと言う目安が必要となり、その単位として「トン」と言う言葉が使われるようになったとのこと、このあたりまでは、私の解釈もそんなに間違っていないなあと納得していたのですが・・・

日本では、米を基準の物差しとしていましたので「お米」の量で船の大きさを表すようになり、最大量で、お米を 500 石積める船を「五百石船」、また、1000 石積める船を「千石船」等と呼んでいました。

ご存知とは思いますが、尺貫法にはなじみの無い若い人のために書くと、1石は10斗、1斗は10升、1升は10合、ここまでわかると見当はつきますね、1升瓶の中身は1.8リットル、米1俵は4斗で60キログラムです、米500石は、1250俵、75トンということになります。

この様に船の大きさは「荷物を最大量どの位積めるか」で表し、イギリスでは樽詰めの高価なウイスキーやワイン等も船積みされ、海上輸送されました。

船では、積荷の量で運賃が決まりますので船積みするとき、貨物を一つ一つ、数えながら積みますが、この数を数える人を「検数員」と言い、高価なウイスキーの樽を検数員が一つ一つ小槌で叩きながら数を数えたそうです。

この時、樽を叩く音が「トーン(Ton)」と聞こえるので、船の大きさを「トン(Ton)」という言葉で表す様になったとの事で、冗談のような話。(何トンは何樽かということ)

因に、15世紀頃、フランスからイギリスへボルドー産のワインを運ぶ船の大きさを表すのに使われ始めたものだと言われています。

この当時の酒樽の大きさは252ガロンのものが標準だったようで、これを立方フィートに換算すると約40立方フィートであり、その重量は約2240ポンドです。

現在でも貨物船では船倉の貨物積載容積を表す単位として「載荷容積トン数」を用いますがこれには40立方フィート(1.133立方メートル)の容積を1トンとしており、「載荷重量トン数」では2240ポンド(1,016キログラム)を1トンとして海運界では広く利用されているようです。(トン数の1トンは1,000キログラムでは無いのです)

船舶のトン数は、容積の概念に基く「容積トン数」と、重量の概念に基づく「重量トン数」に分けられ、容積トン数として、「国際総トン数」「純トン数」「総トン数」が定められ、

重量トン数として「載荷重量トン数」が定められています、トン、は、重量の単位としてのトンではなく、船舶のトン数を言う時の単位だったので。

国際総トン数とは、1969年の船舶のトン数の測度に関する国際条約により、国際航海に従事する長さ24メートル以上の船舶は国際トン数証書の受有が義務付けられており、条約の基準に基づいて算出された閉囲場所の合計容積に係数を乗じて得た数値に「トン」を付けて表すものとされています。

純トン数とは、旅客または貨物を運送するために使用される船舶内の場所の大きさを表すために用いられる指標で、いわゆる、商用に供せられるスペースのトン数で、トン税、港税、岸壁使用料等の基準になるものです。

なお、国際トン数証書には「国際総トン数」と「純トン数」が記載されています。

「総トン数」は、日本における海事に関する制度において、船舶の大きさを表すための主たる指標として用いられる日本独自の指標です。

総トン数は、国際総トン数で算定した数値に、その数値を基準とした係数を乗じて得た数値に「トン」を付して表すものとされています。

因みに、国際総トン数 1000 トンの船は、総トン数では 700 トン程です、また、総トン数1トン当りの容積では、小型船で 6~7 立方メートル程度ですが、4000 トン以上では 4.5 立方メートル程になります。

「載荷重量トン数」とは、船舶の航行の安全を確保することができる限度内における貨物等の最大積載量を表すための指標として用いられる指標で、人または貨物その他の物(燃料、缶水、清水、乗組員、食料、バラスト等)を積載しないものとした場合の軽荷状態の吃水に対する船舶の排水量と、比重 1.025 の水面において 計画満載喫水線に至るまで人または物を積載するものとした場合の排水量との差を 1000kg を 1 とし、「トン」を付して表すものです。

「責任トン数」とは、油濁損害賠償補償法又は船舶の所有者等の責任の制限に関する法律における船舶のトン数(責任トン数)が必要な船舶について、責任トン数確認書交付規則により、責任トン数の測度を行い、確認書を交付するためのトン数で、国際総トン数に当たります。

「排水トン数」とは、船全体の重さを表すトン数で、船の大きさ(重さ)を表す場合、一般の貨物船等では満載状態と軽荷状態では大きく重さが異なりますので、排水トン数では表しません、しかし、軍艦等は通常あまり重さに変化がないので、軍艦はフル装備した時の「排水トン数」で大きさ(重さ)を表すとの事です。(重さ 1,000 kg が1トンで重量の単位を使っている)

「載荷容積トン数」は、貨物船で船倉の最大積載容積を表すもので、「ばら荷容積トン数」と「包装容積トン数」があります。

ばら荷容積トン数は 穀物などを袋詰めせずに撒荷状態で最大限積込める スペ

ースの事で、40 立方フィートを1トンとします。

また、包装容積トン数とは 包装された貨物、例えば箱物とか袋詰めされた物等を最大限積載できるスペースで、40 立方フィートを1トンとします。(包装容積トン数は、ばら荷容積トン数の約90～93%程度とされています)いやはや、自分の無知さに気付かされ、赤面の至りです。

誌面に余白ができたので、船の話題のついでに「おもかじ」「とりかじ」について。

「おもかじ」「とりかじ」という言葉は知っており、船首を右に向ける時は「おもかじ」、左へ向ける時は「とりかじ」位は常識でしたが、何故このような言葉を使うかは疑問に思っていました。

その昔の幼少期の頃、悪童何人かで何処かのおじさんの和船に乗せてもらった時に聞いたのは、舵棒の右に座り、利き腕の右手は空けておき、左手で舵棒を握るので、左へ回る時は、舵棒を手前に引くから「とりかじ」で、右へ回る時は、舵棒を押すから「おすかじ→おもかじ」だと教えてくれましたが、これは、子供に茶碗を持つ方が左、箸を持つ方が右と教えるのと同じ発想での教授だったのか？知らなかったのか？

「おもかじ」「とりかじ」の根拠は 船針盤(ふなじしゃく)、現在の羅針盤にあるということ。

船針盤は子(北)の目盛りが船首になるように置いて使用するので、右正横が卯(東)、左正横が酉(西)の目盛りとなる。

従って舵柄を左へ動かす(舵面は右、卯の方へ動く)ことを「卯面舵(うむかじ)」、右へ動かす(舵面は左、酉の方へ動く)ことを「酉ノ舵(とりのかじ)」と称した。

卯面舵が転化して、面舵すなわち「おもかじ」となり、酉ノ舵が、酉舵すなわち「とりかじ」になったとのことです。

現在は操舵に舵輪を使っているが、日本語の操舵号令としては今でも使われ、普通は聞き間違えないよう「おもーかーじ」「とーりかーじ」という風に長く引くアクセントの位置で区別されているそうです。

十二支は、時計の目盛り盤(2時間おきに十二支割り当て)にも使われていましたが、子の刻は午前0時、丑の刻は午前2時、寅の刻は午前4時、午の刻は12時(正午)で、これをはさんで、前は午前、後は午後、午後2時は未の刻、午後4時は申の刻と続きます、方位は、360度に十二支を割り当て、北が子の方角、南が午の方角で、この位は直ぐわかるのですが、今でも時代物の小説に登場する「乾の方角(戌亥)」とか「巽の方角(辰巳)」などと言われると、ピンとこなく、時計を見ながら、子・丑・寅・・・と順番に追って行って、乾の方角は南東で、巽の方角は北西だとわかる次第です。

かの有名な「草木も眠る丑満刻」、これは丑の刻(午前2時～)がそろそろ満ちて、寅の刻(午前4時)になる前の時間帯ですね。