

# 甲比丹航海記

*Once a Sailor, Always a Sailor*

045号 (16 Jun 2018)

続・PCC・富士丸

(May1980 ~ Oct 1980)

前回に引き続き富士丸の事故についてです。今回はますます話がややこしくなって、面白くもなんともない、むしろ不愉快な話が続きますがご勘弁を。何しろ私としてはこの事故についてはトコトン書き留めておかないと気が済まないのです。

\*

ディープ・タンクの海水が全部引けるのを待って、早速中へ入ってみました。大工さんに異音がすると言われて最初に入った、旧上甲板（第8層カー・デッキ）のエスケイプ・ハッチから艙内に入り、垂直鉄梯子で第6層カー・デッキに下ります。そこからディープ・タンクへは、第6層カー・デッキにあるマンホールを開けて入るのです。タンク内には同じく垂直鉄梯子が、旧ホールドのフロアー迄下りています。



しかしその他に、極めて重大な、或る事実に気が付いたのです。

鉄梯子をフロアー迄下りると、近くに一本の測深管がありました。その測深管の下端を見て、エーッ、ナンダこりゃ! と思いました。その測深管はこの旧ホールドのフロアーで止まっているんです。こりゃオカシイ! と思ってその測深管の上部を確認する為、再びエスケイプ・ハッチのある旧上甲板に出ました。

ハッチ脇のその測深管の傍の壁にはハッキリとペイントで「ディープ・タンク測深管」と表示されています。それが上図に赤線で示した測深管です。

すぐに大工さんと呼んで、これまでのサウンディングはどこでやっていたか、を聞くと、まさにその測深管を使ったとの事。そりゃそうですよね、そのパイプにはこれが「ディープ・タンクの測深管」だと表示してあるんだから……。

そして、大工さんが言うには、前任者からもこれが「ディープ・タンクの測深管」だと引継ぎを受けている、との事。それもまた至極当たり前です。

「七全」だった時、このスペースはディープ・タンクでもあり、カーゴ・ホールドでもあった。ですから、当然ビルジ測深管はありました。ビルジ bilge というのはカーゴ・ホールドにたまる、雨水や貨物からしみ出す水、無用の水（滲水、アカ）のことです。

ここをカーゴ・ホールドとして使う場合はビルジの測深管は必須です。

しかし、ここはもうホールドとしては使わないのだから、ビルジ測深管は必要ないのです。このディープ・タンク測深管と表示された赤の測深管は「七全」ならホールドのビルジ測深管だったと言えます。（それが中央に1本だけだったかどうかは不確かですが……）これはオカシイ、大きな間違いです。そこでその辺りをヨーク調べたら、最初の図に緑色で示した別の測深管が見つかりました。その位置を確かめて、再びタンクの中を調べると、このパイプは上の図の通りダブル・ボトム（二重底）の中まで下りていることが分かりました。これこそ、このディープ・タンクの本来の測深管であるべきです。

しかし、そのパイプにはなんの表示もしてありませんでした。無視されていたんです。

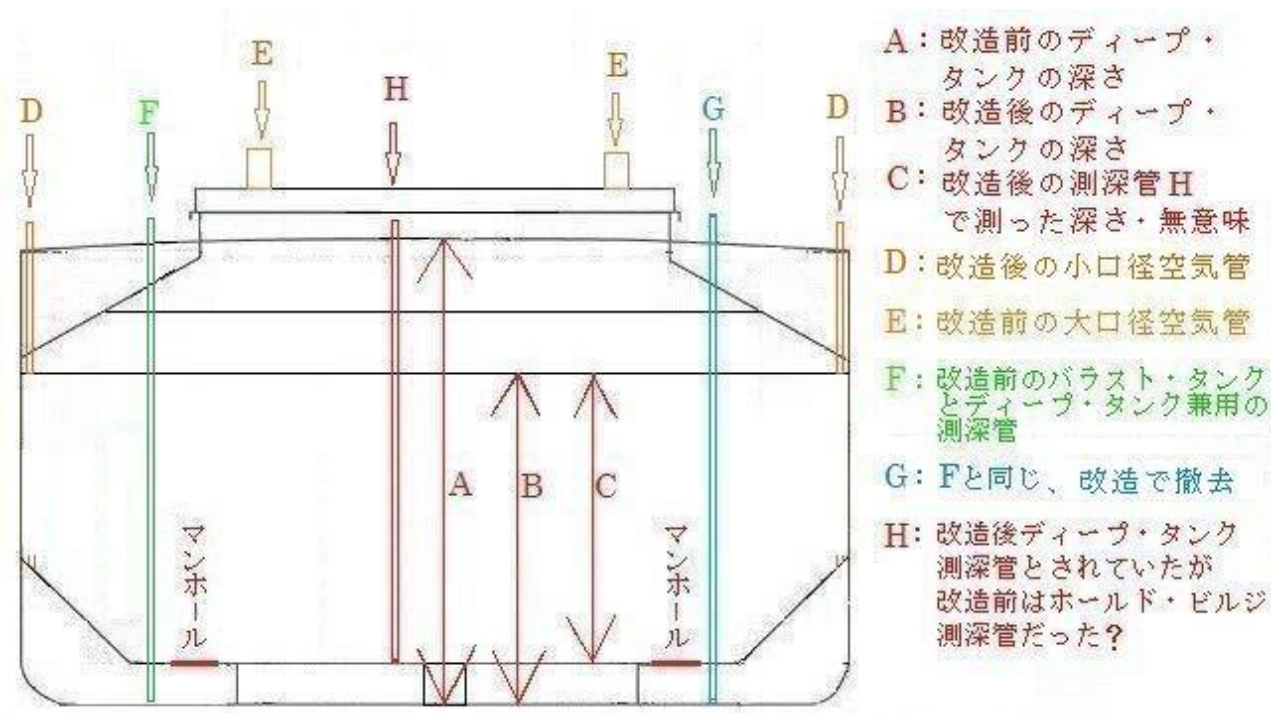
重ね重ね、これまた重大なミステイク。

\*

ここで、前号で前任者 N 氏と私との引継ぎの際に交わした会話を思い出してください。

前任者曰く「新しいディープ・タンクの測深表を受け取っていないんですよネー」  
それに対して私が「新しいと言っても、以前のディープ・タンクの上部にデッキを新設したのだから、以前の測深表でその高さまでの数値を見ればいいのか?」

と言うと「ああ、そうです、そうです、そういうことですね」と返した、あの言葉。私の提言は、あくまで緑色の測深管でサウンディングした場合であって、大工さんが引継いだ測深管、即ち最初の図の赤線で示した測深管では全く意味が違いう事になります。何故なら、緑色の測深管は二重底の底部からの深さ、即ち、新しいディーブ・タンクの正しい深さなのに対して、赤色の測深管は二重底の上部から、即ち旧ホールドのフローからの深さ=意味のナイ深さ、しか測れない。「そうです、そうです、その通りです」は、「緑色の測深管を使えば」が大前提となるべきであって、赤色の測深管では成り立ちません。その時、私は赤色の測深管の存在すら知らなかったのです。旧ホールド・スペースをディーブ・タンクとして使うにはフロー四隅のマンホールを開放して、その下のバラスト・タンクと一体化させる必要があります。このスペースの海水の注・排水はバラスト・タンクに通じるパイプを経由するしか手段がないからです。それ故、ディーブ・タンクの深さと言え、船底から測ったものでなければなりません。言い換えれば、緑の測深管を使ったサウンディングの値こそディーブ・タンクの正しい水量、即ち、ボトム・タンクと旧ホールド内の水量の総和、を示すものなのです。この大前提があって、初めて「そうです、そうです、その通りです」が成立するのです。クドイようですが、このことをもう一度図面で説明すると次の通りです。



新旧の断面を一つの図面で比較する為、上甲板の上は「七全」の当時、上甲板の下は「富士丸」になってからの二層のカー・デッキのある様子を同居させています。なお、船体横断面の図面は、特に断りが無い限り、全て前方から後方を見たものです。

まず **A** は改造前のディープ・タンクの深さ＝船底から上甲板まで。

次に **B** は改造後のディープ・タンクの深さ＝船底から第 6 層カー・デッキまで。

そして **C** は二重底のトップ（旧ホールドのフローア）から下層カー・デッキまで。

即ち **C** は先程の赤の測深管で測ったディープ・タンクの深さと言うことになります。

しかし、私の前任者がいうように、**C** の数値に対応する新しい測深表は作られていないの

だから、**C** の測深値は、なんの意味もナイ数値なのです。

そして **B** と **C** の差はそのまま二重底の深さ約 1.6m（詳細は記憶してません）です。

大変残念なことに、私の前任者も、大工さんの前任者もこの認識を欠いていた。 彼らは

果たして赤の測深管の下端部が旧カーゴ・ホールドのフローアで止まっている事を、即ち、

旧ホールドのビルジ測深管にあたる事、をディープ・タンクの中で確認したのか？

多分 NO でしょう。 確認したのならこの間違いに気付かねばなりません。

それどころか、私が指摘したようにタンク・トップの位置までは従来の測深表が使える事

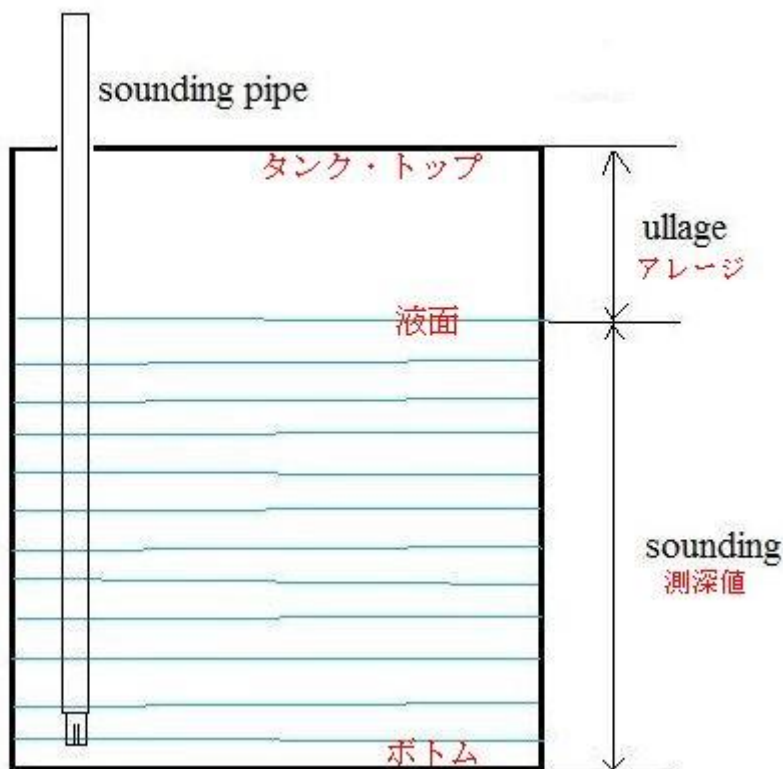
すら認識していなかった。 私に言われて初めて「そうです、そうです」となった。

だから、前任のチーフも大工さんも赤の測深管で本来の測深をしていたのではなく、単に

満タンを維持しているかどうかを確認していたにすぎないのではないか？

測深（サウンディング）とは本来、タンクの底面から水面までの深さを測ること。

一方タンクが満水されているかどうかだけの確認なら、アレージを測るだけでよい。



アレージ Ullage とサウンディングは上図に示したような関係です。 サウンディングはボトムから水面まで、アレージはタンク・トップから水面まで。 このタンクが満水しているか否かの確認だけなら、測深管トップからタンク・トップまでの長さと、測深テープを水面に届くまで下ろして、水で濡れた点までの長さを比べれば簡単に判ります。

大工さんに聞くと、事故の前まではまさにそうしていたとの事、満タンであることを確認するだけなら、イチイチ船底からの測深をするよりその方が簡単ですからね。

更なる疑問は、赤の測深管にこれがディープ・タンクの測深管だと表示したのは果たして

誰か？ 造船所？ 前任大工さん？ 又は、私の前任者が大工さんに指示した？

まあ、造船所が、というのが妥当なところでしょうが、改造工事中に船サイドの誰かが、その間違いに気づかなければならない。 だって、無印の緑の測深管＝ディープ・タンクの正しい測深管、が同じデッキ上に現存していたんですからネ。

この確認が出来ていなかったことは、取り返しのつかないミスと言わざるを得ません。

私と一緒に乗船した大工さんは「七全」には乗ったことがなかった、従って旧ホールドのビルジ測深管がここにあったことを知らなかった。 もし、彼が「七全」経験者だったら引継ぎの時、オカシイと気付いたかも知れない、でもそうはならなかった。

測深の実務は大工さん担当ですから、チーフ同士の引継ぎで、測深管の位置を現場で確認し合うなんてことは普通ありませんし、勿論、私と前任者もしていません。

この測深管の取り違えが、ディープ・タンク破裂の主因ではないにしても「引き金」になったことは間違いありません。 何故なら、二回目の横須賀出港後、私が大工さんと打ち合わせたのは、前号で記した通り次の三点がホネでした。

**その一**、新しいディープ・タンクの測深表はない。 しかし、船底から第6層カー・デッキ即ちディープ・タンクのトップ・プレートまでの深さ（約13メートル台＝詳細は忘却の彼方）では古い測深表をそのまま代用できること。

**その二**、最初はメイン・バラスト・ポンプ2台でフル・スピードで注水する。 そしてサウンディングの値が満タンの1メートル位手前（12メートル台）になったら測深管のキャップは閉めて、メインポンプを止めること。

**その三**、以後はGSポンプ（容量の小さい汎用ポンプ）を使って、エアーパイプから海水が吹くまでユックリ注水を続けること。

これで問題なくスムーズに事は運ぶ筈でした。 但し緑の測深管を使っていれば、の話。 残念なことに、この時、私も大工さんも赤の測深管、即ち「ディープ・タンクの測深管」

と銘打ったものが、本来のディーブ・タンクのサウンディングは出来ないもの、即ち、船底からの深さを測ることはできないもの、であることを知らなかった。

二人の前任者はどちらもそのことを指摘してくれなかった。いや、彼ら自身、このこと、この間違い、に全く気付いていなかったとしか考えられません。

結果として何がどうなったか？

大工さんは私の指示通り、と言うか、それより少し早めに、多分サウンディングが12メートルに達するちょっと前にサウンディング・キャップを閉めて、ポンプ切り替えの為エンジン・ルームへ下りて行った筈。旧上甲板上の測深管の場所からエンジンルームへ行くには少し時間がかかる、チーフの指示通りに事を進めるためには少し早めにしないと、と大工さんが考えるのは当たり前でしょう。

しかし、せっかくのその大工さんの配慮も、遺憾ながら無になってしまったのです。何故なら大工さんがサウンディングをやめて、ポンプ切り替えの為エンジン・ルームに向かった時点で、実際の水面はもうほとんど満タンに近いヒタヒタの状態になっていたに違いない。何故なら大工さんが使っていた測深管では実際の深さより二重底の深さ分（多分1.6又は1.7m位の筈）浅い数値を得ていた筈だからです。

大工さんがサウンディング・キャップを閉めたのが11.5mだったとして、それプラス1.6mだと約13.1m。最後のサウンディングの値が11.5mと12.0mの間位であることはまず間違いないでしょう。新しいディーブ・タンクの深さも $13m + \alpha$ 、多分13m台後半、としか覚えていませんが、いずれにしても、最後にサウンディングをした時は、既にほとんど満タンに近いヒタヒタ状態だったと考えざるを得ません。

だから、多分、大工さんがメイン・ポンプを止める為にエンジン・ルームに向かっている間にタンクは満水になってしまい、多分メイン・ポンプが2台フル稼働のまま海水を吹き上げてしまったに違いない。そして、次の瞬間にはタンク・トップ・プレートはタンクの内圧に抗しきれず破裂してしまった、と考えられます。何故か？

普通バラスト・タンクに注水する場合、満タンになる少し前に容量の小さいポンプに切り替えてゆっくり吹かすのが常道です。しかし、メイン・ポンプをフル稼働のままで吹かすことが絶対ダメというわけでもありません。そうやっても普通は何事もなく吹かすことはできる、その為にこそエアー・パイプ＝空气管が存在するので

しかし、大容量のポンプで吹かした場合、水面の上昇が早すぎて海水がエアー・パイプから吹いた後でも、タンクの中には抜けきれなかった空気が、構造材のあちこちに残ったま

まになってしまう。このため完全な満タン状態が作りにくいのです。特にこのディープタンクのように面積が広いタンクではその傾向が強い。それが「最後はGSポンプに切り替えてユックリ吹かす」ことが必要な主たる理由です。しかし、たとえメイン・ポンプ2台運転のまま吹かしても、そのためにタンク・トップが破裂してしまうなんてことは、普通は考えられません。再び、その為にこそその空気管です。タンク内に残っている空気は、タンク内の海水面が上昇するに従ってエアー・パイプから船外に排出されます。この時、何らかの理由でエアー・パイプからの排気が不十分であったとしたら、タンク内の空気は圧縮されます。ポンプ圧がそのままタンク・トップに伝わるのではなく、水面とタンク・トップ間にある空気が緩衝材の役目をするわけです。車両などで使うエアー・クッション又はエアー・サスペンションという、あれです。しかし、この空気の層がなくなり、タンク内が海水だけになるとポンプ圧は直接タンク・トップを突き上げることとなります。液体の圧縮比は気体のそれに比べると極めて小さいので、ポンプでかけられた圧力は殆どそのままタンク・トップに伝わります。

この理屈があるからこそ、様々な油圧機器という物が存在するわけです。とにかく、この事故のウラには、何かもっと重大な原因が、欠陥が、あるに違いない。この時はそう思っただけで、確たる証拠は何ら掴めていませんでした。とりあえずこの時点では、前任者たちが測深管と測深表に誤った認識を持っていたこと、それが私達後任者に正しく伝わらなかったこと、だけは明らかになったわけです。

\*

事故の原因追及もさることながら、私にはもう一つの大問題がありました。それはダメージを受けた自動車をできる限り修復することです。このことに、この航海の私の時間は大部分奪われてしまったのです。早速、次の日からその悪戦苦闘が始まりました。カーゴ・ダメージについて、取り急ぎ、できる限りの修復の段取りをしなければならなかった。それには全船・全乗組員の協力が欠かせませんから、本来なら船長自身に陣頭指揮を執ってもらいたい場面です。

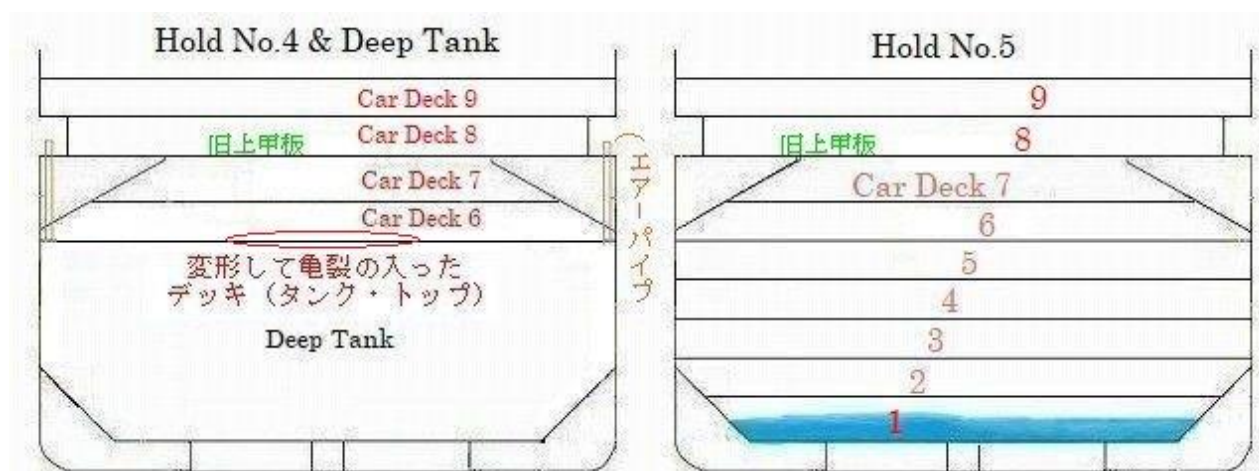
私はディープ・タンク内部の損傷の程度、及び積荷のダメージの全てを確認した後、その報告を兼ねて、今後の対策を相談すべく船長室に行きました。しかし、船長の反応は会社への電話連絡以後、極めて芳しくないものになっていました。指揮を執ってもらうどころか、私の報告にさえ殆ど反応を示さないのです。元々食事の折、同じテーブルについても「皆と談笑」など殆どない御仁、だからこの時は特にヘンだとは思いませんでした。



そこで、機関長室に行き、これこれしかじかと事情を話して、機関部をも動員しての作業を、船長でなく甲板部の私が仕切ることにつき申し入れ、了承を得ました。

そして事故の翌朝早速、当直者以外の乗組員全員に集まってもらいました。甲板部のみではとても手が足りなくなるのは目に見えていますから、他のパートの乗組員にも可能な時間があれば最大限の作業参加を呼び掛けたのです。

まず、外観から判断できるダメージの内容を各デッキごとに説明。そして、甲板部以外の参加は不定期になる筈ですから、作業の進行途中、いつ参加してもすぐ流れに乗れるように、予定している作業手順全体の説明も合わせてしておきました。



まず、4番ホールド・ディープ・タンク上、第6層カー・デッキ。ここでは海水に濡れただけでなく車同士が衝突してしまっていますから、まず、それらを正しい位置に移動して固縛することが先決です。そして、このデッキの車に関しては海水濡れより深刻な損傷、即ち凹みや擦り傷等が多数生じていて、それらについては事実上オテアゲです。

船で出来ることは、清水洗いで海水の塩分を落とし、錆を少しでも抑えること位。

次に5番ホールド・第5層から第2層カー・デッキまで。ここでは、清水ホースで一台一台丁寧に塩分を洗い落とせば、完ぺきとは言えないまでも、まず、深刻な被害は抑えられる筈。ただし、あまり長い間ボディー表面に塩分を残したままにして置きたくはないから時間の勝負、従って破裂デッキの次ぎにこの作業を優先。そして、もし、窓が完全に閉まっておらず車内に海水が入ってしまっていたら、かなり面倒なことになるでしょう。

シート等の内装部品を取り外すことも想定の内。

最後は5番ホールド・最下段・第1層カー・デッキ。ここにある約80台は全車、腰の高さ位まで海水に浸かってしまいましたから、当然エンジン・ルームにも海水が入っています。ここではボディーを清水洗いするだけでなくエンジン・ルーム内もホー

スで洗えるところは洗い、細かい場所や電気系統は歯ブラシとウェス（ボロ布）を使って、できる限り塩分を除去する。車体の下側にも清水を掛けて、できるだけ塩分除去に努める。そのために、機関部に頼んで、車体の下から上向きに清水を吹き付けることができるノズルをいくつか作ってもらいました。

また、全乗組員に私物の予備歯ブラシを提供してもらったり、各パートで備蓄しているウェスを最大限提供してもらうことも頼みました。私からの説明とともに、どのパートからどの時間帯にどれだけの人員が参加できるかや、作業の進め方などにも色々意見を出してもらい、協力体制もほぼ出来上がりました。

こういう段取りを整え、全員の賛同も得て、その日（事故の次の日）から早速、修復作業に取りかかったのです。航海士・操舵手・機関士・操機手は8時間の当直以外、午前または午後の4時間の作業。甲板部は通常整備作業はやむを得ない場合を除いて全面ストップして極力修復作業にフル回転。機関部も整備に欠かせない作業以外は同様。

私自身は朝08時の当直終了後朝食を取り終えたらすぐ作業現場へ、午後も13時から16時に当直に入る直前までカー・デッキ内に入りっきり。当直8時間、作業7時間という日が続きました。

電話連絡の折の部長の言い方では、会社は保険処理で一切を片付けるつもりでいるらしい。それなら修復のためのこんな努力は無益だ、と思わないでもありませんでしたが、とにかく事故の担当部署責任者として、最大限の誠意を示そうと考えたのです。

\*

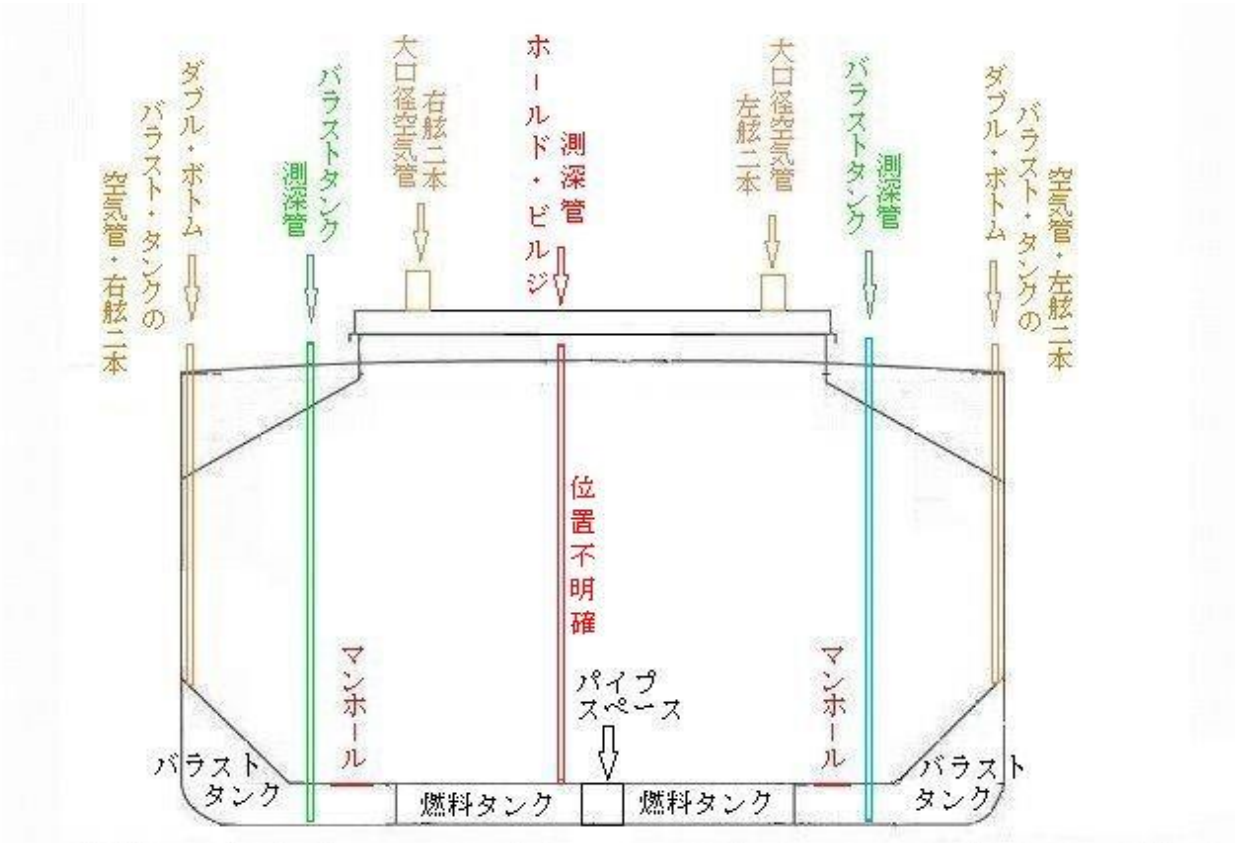
これだけならなんと言うこともないのですが、私には別に「なすべきこと」がありました。ほかでもない、タンク破裂に至った原因の究明です。自動車のダメージ修復作業を始めた日、即ち事故の翌日ですが、夕方の当直が終わってから早速、事務室の書棚を片っ端から調べ始めました。ここから先はナンボしんどい思いをしてもいわゆる「労務」ではありません。全くのタダ働き、勝手に好きでやるだけです。

船には多数の図面が保存されていて、そのメインは完成図書と言われる数々の図面です。これは船体全般、即ち、船本体・各部分詳細・属具などの完成図面、及び備品の取扱説明書などで、普通25cm×35cm×12cm程の大きさの専用のボール箱6~7個程に数十枚の図面が収まっています。このほかに、工事図面と言われる建造工事の進行中に参考とするものや、造船所が船主の承認を得るための設計図など、様々な図面があります。

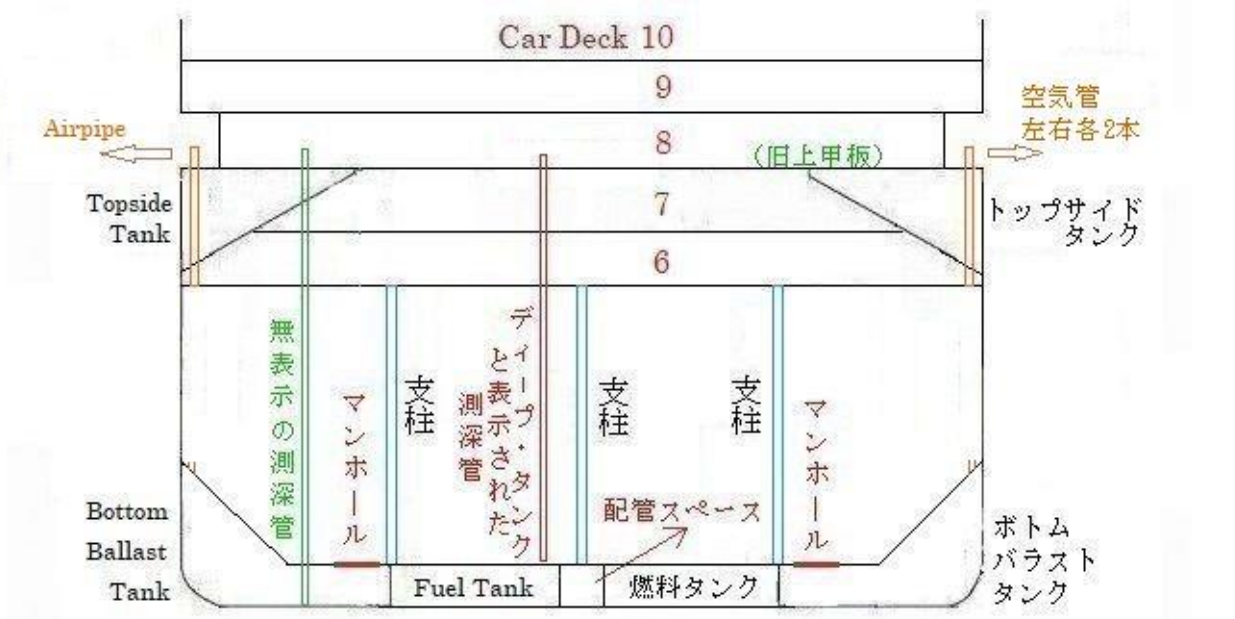
この船の場合は元の「七全」に関する図面全てに加え、改造工事に関わるもの、及び富士

丸としての完成図があるので、普通の船よりかなり多くの図面がありました。  
 私がまず注目したのはディーブ・タンクに関する図面です。 このタンクに関連する全ての配管を徹底的に調べてみようと思いました。

何しろ、タンク・トップが風船のように膨らんで破裂してしまったわけですから、タンクの内部圧力が異常に高くなってしまったことは間違いのない、何故か？ 大きな疑問です。  
 憶えている限りでは「七全」当時のディーブ・タンクの様子は、こんな具合だった。



これが「七全」から「富士丸」に改造されると、次のように変わったのです。



下の図の旧上甲板は便宜上直線状に描かれていますが、本来これは上の図と同様に、わずかに上向きに反った湾曲=デッキ・キャンバーdeck camber になっています。

測深管については既に先程述べた通り大いなる不都合がありましたが、ここで私が注目したのはエアーパイプ airpipe=空気管の大きな変化。

\*

「七全」の時は、左右のバラスト・タンクに夫々二本ずつのエアーパイプがありました。このホールドをディープ・タンクとして使うときは、まず、ホールドのフロアの四隅にあるマンホールの蓋を外して二重底左右のバラスト・タンクと一体化させます。そして、このディープ・タンクに注水する場合は、ハッチ・カバーの四隅についている大口径（数値は忘れました）のエアーパイプとバラスト・タンクのエアーパイプからも同時に空気を抜くようになっていきます。元々、ハッチ・カバーは開放できるように造られていて船体と一体成型ではないから、ここに余計な内圧を絶対かけたくない。このエアーパイプを特に大口径としてあったのはそういう配慮のはずです。

次に富士丸になってからのエアーパイプ。「七全」時代ハッチカバー上にあった4本の大口径エアー・パイプが全てなくなりました。ハッチ・カバーそのものがなくなったのだから、その上にあったエアーパイプがなくなるのは当然と言えば当然。その代わりに、旧上甲板に当たる第8層カー・デッキの外舷の通路に左右各2本、計4本のエアーパイプが新設されていました。

そして、フロアの四隅のマンホールの蓋は完全撤去されています。

このように、「七全」でも「富士丸」でも空気の通り道は確保されていて、一見問題はなさそうに見えます。「七全」時代のハッチカバー四隅の大口径エアーパイプ+左右バラスト・タンクのエアーパイプの代わりに「富士丸」では左右の通路に設けられたエアーパイプ4本に変わった。しかし、私がちょっと疑問を感じたのは、それがイカニモ小さくなりすぎたように見えること。この口径の変化に何か問題があるんじゃないか？

在学中勉強した鋼船構造規則？（現行法では船舶構造規則？）では、空気管の断面積は注水管のその1.25倍以上でなければならない、となっていたんじゃないか？

何しろ私は、船を造る方ではなく運用する方ですから、この法令について深く知ってはおらず、全くのウロ覚え。だからこの時はそれ以上の追及は出来ませんでした。

\*

それよりも、この時点での私の最大の疑問は先程の二つの測深管についてでした。

大工さんがメイン・ポンプを止めるべくエンジンルームへ下りて行った時に、タンクの中の実状がすでに満タンにごく近いヒタヒタ状態だったとしたら、メイン・ポンプが止まる前に既に満タンになっていて海水は吹き上がっていたんじゃないか？ という疑問。

大工さんは、サウンディングの値がチーフの指示近くなったので、サウンディング・キャップ（測深管頂部の蓋）を閉めて、メイン・ポンプから GS ポンプに切り替えるべくエンジンルームに下りた。メイン・ポンプを止めて注水バルブを閉める作業を両舷それぞれの系統で行い、次に GS ポンプからの注水バルブの開弁操作をしてからポンプをスタートし、正常に作動するかどうか、しばらくは様子を見ていたのでしょう。

その後、彼が再び通路のエアール・パイプに戻った時は、既にタンク・トップは破裂して海水の圧力は第 6 層カー・デッキのクラック（裂け目）から逃げてしまっていたので、エアール・パブからの海水吹き上がりは止まっていた。多分、タンク・トップの破裂はエアール・パイプから海水が吹き上がった直後のことだったので、だから大工さん自身は海水が吹くのを確認していない。そして、この時大工さんが聞いた異音というのは、既に破裂していたタンク・トップから漏れて隣のホールドに落ちる水の音だった。

\*

積荷の修復作業は大勢の乗組員に参加してもらって、まずまずの成果を上げていました。

一方、事故原因の調査に関しては一向に進展がありませんでした。

とにかく私には時間がなかったのです。朝 08 時にワッチが終わってからも、昼休みの一時間以外は 20 時のワッチ明けまで働きっぱなし、それ以後、事務室にこもっての 2~3 時間の調査ですからアタマもロクすっぱ回りません。翌朝 04 時からのワッチに備えて睡眠も取っておかなくてはならないし、と云うことで原因追及は思うよにはかどりませんでした。しかし、何日かたって、大発見があったのです。

完成図書や工事図面全部を見終っても新たな発見はなかったけれど、その後、事務室の戸棚の隅の段ボール箱に、ゴミの様に押し込まれていた意外な文書が見つかったのです。それは、改造工事中に造船所の技術関係者や営業担当者、本船を含む船社サイドの人間とが行った会議のメモでした。これをジックリ読み進むうちに、極めて重要な事実関係のいくつかが明らかになったのです。その肝心な部分を列挙すると次の通り。

\*

#### \*その一・造船所技師からの発言\*

第 6 層カー・デッキ（タンク・トップ）を支える支柱は上部からの荷重に対しては十分の

強度があるが、下からの突き上げ、即ち、内部圧力に対しては不十分である。

**\*その二・同じく造船所からの発言\***

新たに設けるディーブ・タンクの空気管 4 本は、2 台のバラスト・ポンプにつながる 2 本の注水管の寸法に対して断面積が十分ではない。

**\*その三・船社 (T 船舶) の発言\***

新設のディーブタンクには清水を満水し、半永久的・固定的バラストとする予定であって、日常的に海水バラストの注・排水を行うわけではない。したがって、支柱の強度と内部圧力の関係、及び、空気管の寸法についても、特に問題とはならない。

\*

上記の「その一・その二」を見つけた時、やっぱりナーと思いました。測深管の問題に加えて、事故を起こした最大の要因がここにあった。事故は起こるべくして起きたと言ってもいいくらい。これらは構造規則に抵触する問題ではないか？

「七全」時代には右舷・左舷それぞれのバラスト・タンクに 1 本の注水管があって、それぞれの舷に 2 本のエアパイプ・計 4 本があり、それで両舷のバラスト・タンク注水管・計 2 本に対して十分だった。何故その時のバラスト・タンクのエアパイプの上甲板上の部分を使わず、わざわざ小口径のパイプに変えてしまったのか？

私がエーッと目をむいたのは「三」の船社サイドの発言を見た時。何故なら、このような発言があったにもかかわらず、私が乗った時このディーブタンクには清水など満たされていなかった。ごく普通の海水だったのです。これは一体どういうことなのか？

\*

これが本社の誰の発言かは不明なのですが、ここで、ハッと思いついたのは、例の電話連絡の時の海務課長の言葉。「俺が、あれほどあのタンクには触るな、と言ったのに・・・」という一言。もう一つは、それ以前に私がディーブ・タンク排水を相談に行った時、船長が何度も繰り返した「うーん、ディーブ・タンクかー」と言う言葉。

多分、イヤ、絶対に、この会議に会社からはあの海務課長も出席していたに違いない。そして、本船からは船長も・・・？ 故意に削除されていたのかどうかは不明ですが、この会議の出席者がどういう面々だったのかは、記録されていませんでした。

それにしても、清水を満たすはずのタンクに、何故海水が満たされていたのか？ そもそも、このタンクに清水を満たそうという発想は、誰がなんのために考えたのか？

この船の所有者は私の所属していた T 船舶ではなく、親会社 N 社でした。この会社は日

本有数の大手船社でしたから工務部門も充実していて、改造設計などお茶の子でやれたでしょう。しかし、多分、大雑把な仕様書を造船所に差し出して、細部については設計・施工とも造船所に丸投げだったんじゃないか？ 親会社が一番気にしていたのは工期、即ち「富士丸」として再稼働できる「完工期日」だけだったのではないか？ 要するに早くて安けりゃ少々の不都合には目をつぶってしまえ、という発想じゃなかったのか？

その後も必死に探しくまったのですが、これ以上の資料は出てきませんでした。

工期終盤になってT船舶が考えたことは、次の航海予定は迫るし、親会社からはヤイノ・ヤイノとせつつかれるし、**清水**だと時間がかかるシタダじゃない、エエイ構わん、とりあえず**海水**を入れとケ！ そういうことだったんじゃないか？

そして、それに対する造船所の作業としては、デッキ上のエア・パイプ頂部を取り外して、そこからホースで**海水**を流し込んだ、と考えられます。それが造船所で**清水**を補給する場合のごく普通の方法だし、更に上記「一・二」の問題点を把握している造船所としてはこれが一番安全、且つ簡単な方法。デッキの上からホースで注ぐ分には4か所のエア・パイプ全てから注いでも、海水はタンク内に自由落下するだけだから、タンクに内圧が加わるなんてことはナイ。全く安全です。

\*

会議メモで上記の三項目を見つけたことで、私の疑問、何故タンクが破裂するに至ったかという疑問、に対しての具体的な回答は殆ど出た、と言っていいでしょう。

残る疑問は、**何故そこに海水が満たされることになったか？ それを誰が決定したのか？** 本船側はこの問題点をどの程度把握していたのか？ 船長・チーフは、事の真相、即ちタンクの構造が法に抵触する、という事を理解していなかったのではないか？

この会議が持たれたタイミングが、改造工事の全工程中のどのあたりだったのかは全く不明です。会議の記録と言っても正式な議事録などではなく、いわば単なるメモ程度のもので、日付も出席者も記録されてはいなかったのです。むしろこんなものが事務室の片隅の段ボール箱にゴミ同然に残っていたことの方が不思議。単に捨てただけか？

多分、キャプテンはこんな資料の存在すら知らなかったのだと思います。

改造工事を終えて就航するに際して、どのような理由があつて海水が満たされていたにしても、その後このような事故に至らない予防手段はいくつかあった筈です。

その一つは、バラスト配管の2本の注水管のうち1本のどこかにメクラ板をかますこと。

これで空気管の問題は解決、フェイル・セーフ fail-safe としてはこれが一番。

しかし、それをしてしまうと、例えば他のタンクを急いで排水する必要が生じた時等にマズイことになってしまう可能性があります。それならば次善の策として2本の注水管のどこかに、「ディープ・タンクに注水する時はポンプ2台・注水管2本を同時に使ってはイケナイ」という注意書きの木札でもぶら下げておけばいいだけのこと。

そんなことよりナニより、このタンクが本来固定的清水バラストを満たす筈の物であったこと、従ってこのタンクのポンプによる海水の注排水には特別な配慮が必要であること、等の申し継ぎを船長・チーフの交代時に義務化するべきでありました。

会社としては、自らの間違った処置を本船の代々の船長・チーフに引き継がれるのはイヤだったのか？ だから、あの海務課長が言ったように「このタンクには触れるべからず」ということで、都合の悪いことに一切の封印をしてしまいましたか？

私の前任者からは、正しい測深管の引継ぎどころか、空气管のサイズ不足の問題についても何も引継ぎはなかった。更に、キャプテンさえも、私がディープタンクを排水することを打ち合わせに行った時、彼も知っていた筈の事の真相を明かしてはくれなかった。

あの時「チョフサーちょっと待て、それはダメだ！」と何故言ってくれなかったのか？

会議メモを見ていてもう一つ思い出すことは、私が富士丸に乗船した直後、K工務係長が言った「ディープ・タンクを排水したらどう？」というあの一言。そんなことを私に提案した彼は、明らかに会議の内容にはカラんでいなかった、工務係長の彼にさえこの問題は伏せられていたことがうかがえます。

とにかくコトは起きてしまった。今更船長に食って掛かっても既に遅い。従って、事務室の資料を探しまくった挙句、発見したこれらのことについては、船長を初め、誰にも話しませんでした。とにかくこれで、事故の直接の原因はつかめた。

私や大工さんに責められるような手抜かりがなかったことはこれでハッキリした、それはそれでホッとしたことは事実です。しかし、私としてはこのまま黙っているつもりはありませんでした。いずれ本船を下船してから会社に行って、海務課長を初め事の真相を知るオエラ方の面々とヒザ詰め談判を、と覚悟を固めたのです。最早、船長とモメて済む問題ではない。それに事故は既に起きてしまった過去のこと。その原因もほぼハッキリした、それより、今は事後処理が先決、と気持ちを入れ替えたのでした。

事故が起きてからロスまでの約二週間、前に言ったようなハード・ワークの毎日が続きました。相ワッチのクォーター・マスターもボロボロになった私を見かねてか「チョフサー、何か見えたらすぐ起こすからちょっと休みなさいヨ」なんて言ってくれました。



ブリッジにはパイロット・チェアーと言って水先人が長時間の水先案内をするときに座る座面の高い大型の椅子があります。 それに座って休むように促してくれたのです。

しかし、せっかくワッチの相棒がそんな言葉を掛けてくれる頃に、決まってキャプテンがブリッジにやって来るんです。 船長殿がブリッジにいるのにチーフがパイロット・チェアーで休むわけにはいきません。 ところがキャプテンは、なんのために来るのか、何もせず、何も言わず、ボーッとしているだけ。

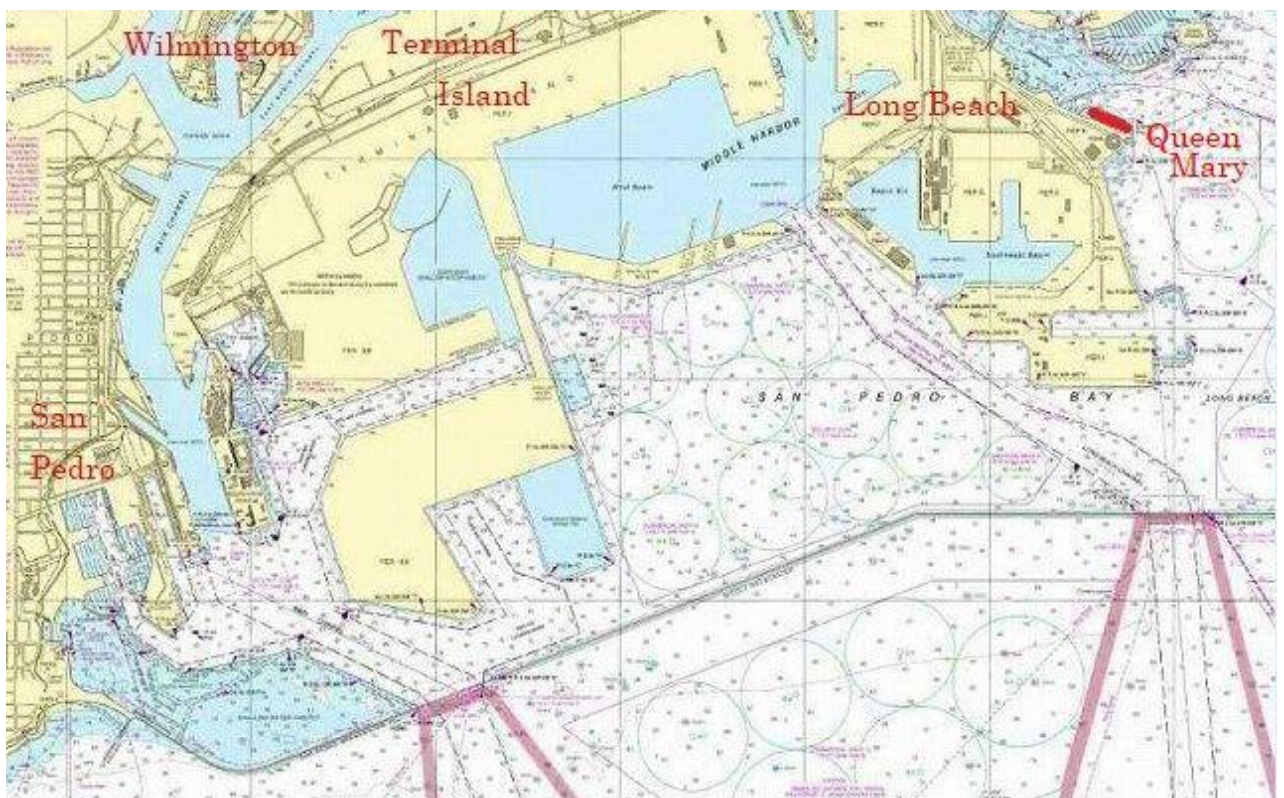
勿論、キャプテンがいつ何時ブリッジに来ようが彼の勝手ですが、色々問題発生の可能性のある沿岸航海中ならいざ知らず、ここは太平洋のだ真ん中。 しかも、ディーブ・タンクの重量ナシなので時化の可能性を避けて北に上がらず、遠回りの中緯度を走っているのですから平穩そのもの、そんなときに、最も信頼のおけるはずのチーフのワッチになるのを待って、ブリッジにやって来るなんて、どうにも解せません。

「チョフサー、君も毎日大変だろう、私が見てるから少し休んだらどうだ」くらい言ってくれたっていいじゃないか。 その時はそんな風にウラメシクも感じたものです。

しかし、あとになって追々私にも解ってくるのですが、彼には彼の深い悩みがあってそれどころじゃなく、何度も何度も私のワッチになると、やって来ていたらしい。

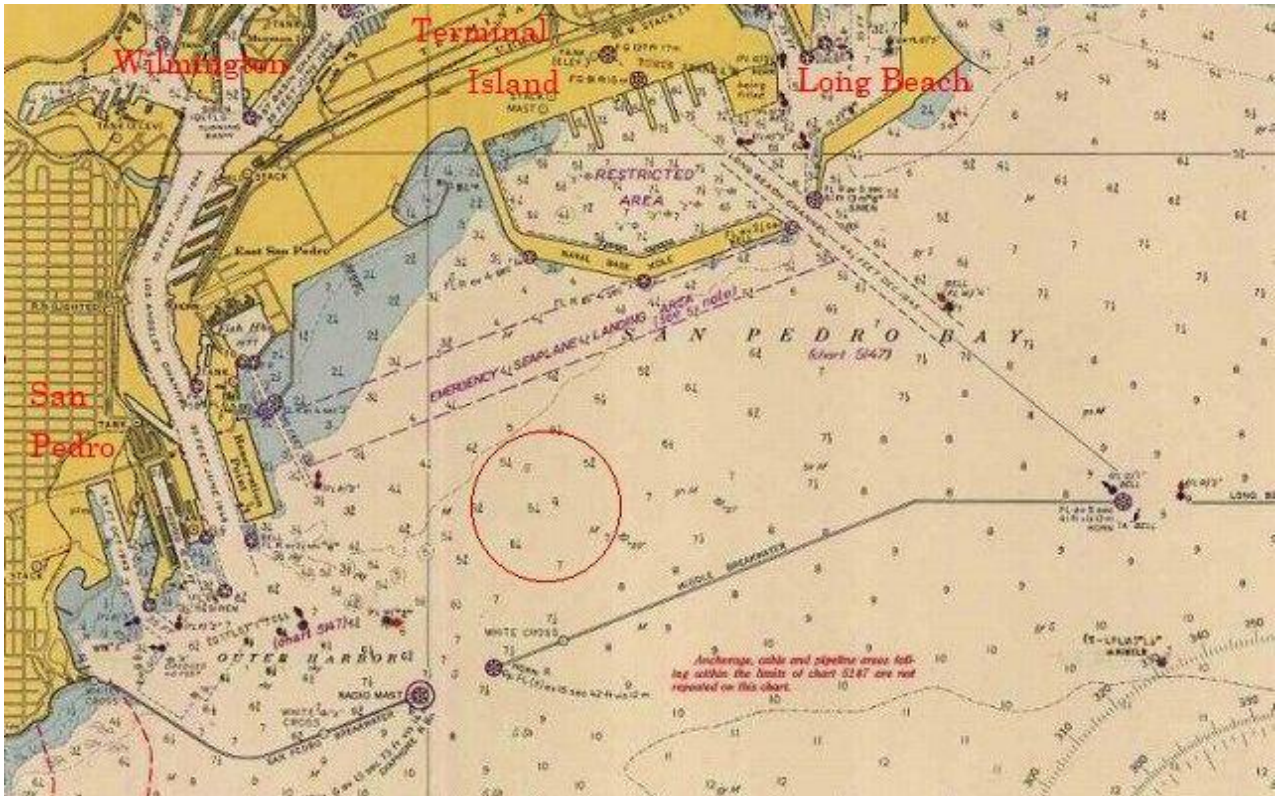
\*

こんな風に、ユックリと、シンドイ航海を続け、半月後八月末に補油地ロス到着。



上は最新版のロスの海図、下は 1948 年版の海図ですが、富士丸の当時は断然、下の海図の様子に近かったと思います。

バンカー（補油）だけの寄港ですから岸壁には着岸せず、防波堤内の錨地にアンカーです。



なお、つい「ロスの」と言ってしまいましたが、それは正確ではありません。

上の海図のほぼ中央で二つの港に分かれています。防波堤の入り口が二つありますが、左が LA ロス・アンジェルス Los Angeles 港、そして右は LB ロング・ビーチ Long Beach 港への入り口です。船乗りは両方を含めて、ついロスと言ってしまいます。

更に LA の方は、航路の左手（西側）がサン・ペドロ、航路の突き当りはウィルミントン、航路の右手はターミナル・アイランドと呼ばれる地区に分かれています。

そして、富士丸は図の赤い円付近でアンカーしました。この錨地の辺りをサン・ペドロ・ベイ San Pedro Bay と言います。サン・ペドロ・ベイは二つの港にまたがっていますが、富士丸の入港先はあくまで LA ロス・アンジェルスですから、税関・検疫・イミグレ等は LA の管轄、代理店も LA 支店の担当です。

錨地に着いたのは八月末の深夜 03 時前後のことだったと思います。アンカーするとすぐ官憲のボートと代理店員の乗ったボート等が来ました。錨地でバージ Barge=給油舢舨からバンカーするだけのほんの数時間の停泊、上陸の予定はなく、サンパンの手配もしていませんから入国手続きも至って簡単に済みました。

官憲が去った所で、キャプテンが代理店に「会社からの郵便物はないか？」と聞いていました。代理店員は「昨日、退社する迄にはありませんでした、今夜は自宅から船へ直行したので退社後のことは分かりませんが、出港前に何か届けば勿論持って来ます」ところがキャプテンはそれが聞こえたのかどうか、何度も同じことを繰り返し聞いていました、ちょっとシツコイんじゃないの？というくらい。

代理店も困ってしまって、私の方を向いて、両掌を上に向けて肩をすくめる例の仕草。

どうすりゃイイノ？です。その間もキャプテンは何かブツブツ言っています。仕方がないので私が割って入り「キャプテン、昨日彼が退社するまではなかったんだからしょうがないですよ、出港前までに何か届けば必ず持ってきてくれますよ」となだめて、代理店には「じゃ、出航の前にもう一度確かめて下さいネ」と頼んで帰ってもらいました。キャプテンはそれでも何やら納得できぬ様子で、ブツブツ言いながら部屋に帰ってゆきました。そうこうするうちに、給油バージもやってきたので、私もそっちの様子を見るため事務室を出ました。

既にバージも係留し終わって、ホースを繋いで給油の支度にかかっています。この分なら間違いなく昼メシ前には終わるに違いない、遅くとも昼には出航だな、朝メシ抜きで一寝入りしようと私も部屋に引っ込みました。

ヤレヤレ、今日も長い一日になるナー、とにかくできるだけ寝ておこう、と着替えもせずそのままソファーに倒れこみ、即、眠りに落ちました。

\*

ホンのちょっとウトウトしたかと思ったら電話で起こされました。06時頃だったと思います、どうやら一時間ちょっとは眠っていたようです。電話は4-8で相ワッチのクォーターマスターで、ほぼ同世代のS君。

「チョフサー、ちょっと旧ブリッジに来て下さい」「エッ、どうかしたの？」「とにかく急いで！」いつもは落ち着きのある彼にしては、かなり切迫した様子です。こりゃ何かマズイことが起きたな、と直感しました。作業服のまま寝込んでいたので、即、飛び出して旧ブリッジ（七全の時のブリッジ＝富士丸になってからは物置同然）に駆け上がりました。辺りは既に白々と夜が明けて、明かり無しでも何とか見分けがつくほどでした。

ザット見渡したところ、船の周りに特に変わった様子はありません。

S君に「どうしたんだヨ」と聞くと「ちょっと上を見て下さい」と天井を指差します。旧ブリッジは居住区の最上階、そこで「上」と言えばフライング・ブリッジ flying bridge

又はコンパス・デッキ compass deck と呼ばれる所しかありません、言わば屋上です。とにかくそこへ行って見てくれ、というので私が階段に向かうと彼もついてきました。

そこはマストと磁気コンパス台しかないガランとしたデッキです。

そのマストの根元近くに誰かが横たわっているのが見えました。振り返ると S 君は階段最上段で固まっていて、頷いています。私は二～三步近付いて、アッと思いました。

なんとその服装はついさっきまで事務室で一緒だったキャプテンじゃありませんか。

「どうしたんですか？キャプテン」 私は駆け寄ろうとしてハッとしました。

何とキャプテンは血だらけ、どころか、辺り一面血の海です。

ヒャー、どうなってんだ。一瞬、てっきりマストから落ちたかな、と思いました。

横たわった体に触れようとして、またエーッ!! 腹部からは内臓がはみ出しているし、喉もぱっくり裂けています。急いで脈を見ましたが全くナシ、完全にコト切れています。

そして気がついたのは、手の先に血まみれの小さなナイフ、鉛筆削りなどに使う肥後守が落ちていて、もう呆然としてしまいました。

\*

しかし、次の瞬間これは容易ならない事態だと別の緊張が走りました。私にはどう見ても自殺としか見えませんが、第三者がそうだ、と判断するかどうかは分かりません。

ここは慎重にかからなければならない、まず、現場保存が最善の手段だ、と思いました。

すぐ、階段で固まっている S 君の脇に戻り、私が戻って来るまで誰もこのデッキには上がらないよう見張っていてほしいと頼み、血まみれの靴も脱ぎ捨てました。

とりあえずボースンを電話で起こして簡単に話し、甲板部員をブリッジ周りの見張役に配置することを頼み、次いで、補油作業を監督している機関長のところに走りました。

一部始終を話すと機関長も仰天。

今からコースト・ガードに連絡し警察も呼んでもらいます、その前に船長の部屋をロックするので立ち会ってほしい、と機関長に頼み、自室からマスター・キーを取ってきて彼と

一緒に船長室へ行き、二人とも中へは入らずそのままドアをロックしました。

それからは大忙し、まず VHF（港湾無線電話）でコースト・ガードを呼び出し、船長の遺体を発見した事を報告し、警察への連絡も頼みました。警察の到着を待つ間に無線室から

会社の緊急連絡先に電話で端的に報告、船舶部長への連絡を頼みました。

この時、現地時間では 06 時ちょっと過ぎだったでしょう、日本は既に深夜に近い時間帯で、直接、部・課長と話すことはできませんでしたが、いずれ向こうから電話があるはず。

その後すぐにコースト・ガードのボートが着き、係官数名と私服刑事二人と一緒に乗船してきました。コンパス・デッキの現場に案内すると、手慣れた様子でキャプテンの遺体やナイフを調べていましたが、署で詳しい検視をするんでしょう、そのまますぐに担架でボートに運んでゆきました。それから今度は船長室の検査です。

遺体発見後、すぐにドアをロックしたので、中に入るのは私も初めて。刑事たちと一緒に入ってゆくと、キャプテンのデスク中央に便箋が置いてありました。

刑事は手袋をはめた手でそれをつまみ上げて私に示し「これは suicide note 遺書か？」と聞きました。私は直接手に取ったわけではなく、刑事が手に持って示しているのを見せられただけでしたが、冒頭の「一等航海士には大変な迷惑をかけてしまって申し訳ない」という意味の一節がチラッと目に入りました。私にはそれで充分通じます。

「そうです、間違いありません」

便箋一頁だけの短いもので、そのあとは会社宛またはご家族宛の文言だったはずですが、そこまでは読めませんでした。筆跡を確認する為でしょう「何か船長が手書きした文書はあるか？」というので、ブリッジにあるナイト・オーダー・ブックを渡しました。

これは船長が必要に応じて夜間当直者に与える注意書きのノートです。

\*

その後、刑事からいくつかの質問をされ、説明を求められました。尋問というより厳しさではなく、あくまで穏やかに質問するという感じでした。

第一発見者は Q/M で、彼は日出時の慣例である巡視の為コンパス・デッキに行って遺体を見つけ、すぐ休息中の私に電話で知らせてきたこと。私が最後にキャプテンを見たのは事務室での入港手続きの際であったこと、などを話しました。

刑事の質問のカナメは、船長が自殺に至ったことで思い当たることあるか？ということだったと思います。それについては例のディーブ・タンクに絡む一件しかありません。事故があった事実だけは話しましたが、私が見つけた例の原因に絡む諸々に関しては船長の死に直結するかどうかは不明だし、ヤヤコシ過ぎるので触れませんでした。

彼らは船長の死が自殺であることを全く疑っていなかったようでした。他殺ではないかと疑われたら面倒だな、という恐れは杞憂で済んだようでした。プロの目で見れば、まず腹を切った、しかし、死にきれずに喉を切ったという流れが一目瞭然だったのでしょうか。他の乗組員からの事情聴取も、ロス警察なら日系の職員も大勢いて、日本語で実行することは簡単にできたんでしょうが、そんな気配は全くありませんでした。

その他、特に厳しい尋問を受けることもなく、やがて刑事を乗せたコースト・ガードのボートは船長の遺体、ナイフ、遺書、ナイト・オーダー等と共に去ってゆきました。帰り際に、いずれ検視が済んだら代理店に連絡するから、遺体を引き取りに来るように、遺書、その他もその時まで預かる、と言われました。

\*

コースト・ガードの一団が去るとすぐ、局長サンから知らせがあり、さっき部長から電話が入ったんだけど、警察の取り調べ中ということで待機してもらっている、これからすぐ、こちらから呼び出しますとの事。

部長が出たので、警察の取り調べを含め一部始終をかいつまんで報告しました。部長氏は極めて冷静。「事情は一切解った、ところでチョフサー、君は船長免状を持っているナ？ そこから君が揚げ地まで船を持って行くことはできるか？」と来ました。「ハイ、免状はあります。揚げ地にも行けます。でも、私はやりません。私はキャプテンの遺体が引き渡されるまで、ここから船を動かしませんヨ」 部長氏は沈黙。

私を船長に、という理由は交代が間に合わないから、なんて筈がない。私の受け止めは、多分、部長氏はコトが世間に知れ渡る前に船を洋上に出してしまいたかった、だからこんなことを私に要求したんだ、ということ。会社がそういう気なら、会社の言うなりになる人間を送り込めばイイダロ、俺は動かんヨ、と腹を据えました。

しばらくして「解った、何とかしよう。いつでも電話を受けられるように無線部に 24 時間待機するように言っといてくれ」「了解しました」 電話はオワリ。

\*

それにしても、キャプテンは何故自殺なんて、しかも割腹を、それもよりによって肥後守で、とはどういうことだろう、と理解に苦しみました。一つ思いつくことは、入港時シツコク「会社からの郵便物はないか？」と代理店に迫っていたアノ一件。

多分、キャプテンは、ディーブ・タンクの際どい問題をチーフに納得させる為、会社からの強力な援護が欲しかったんじゃないか？ しかし、会社からはなんの便りもなかった。突き放された、と感じたのではないか？

その時の私にはそんなことしか思い浮かびませんでした。

\*

当日始業直後、親会社 N 社現地駐在員事務所から代理店を通じて呼び出しを受けました。代理店手配のサンパンと車を使い継いで事務所に出頭し、とりあえず今朝起きたこと、警

察の取り調べの内容、船長の遺体は警察が保管していること、などを報告しました。

主席の駐在員は営業部門の人でしたが、他に元海上職の人も同席しました。

私の報告を一通り聞いた後、主席駐在員は「解りました、今から領事館へ行きましょう」

と立ち上がりました。私としては従わざるを得ません。

領事館へ向かう途中の車内で「ところで、領事館へは何をしに行くんでしょう？」と聞くと、駐在員もハタと考え込んでしまいました。そして「そうですねー、特に呼ばれているわけでもないし、行く必要もないか」と言うことになり、そのままUターン。私はその

のままサンパン乗り場に送ってもらい、船に帰りました。後で分ることですが、この

時やはり領事館に出向いて報告しておけば良かった、そうすべきだったのです。

船に帰ると、局長サンが待っていて、私が帰ったらすぐ本社に電話するように、とのこと。

早速、電話すると船員課長がでて、キャプテンのご家族からの伝言で、ぜひとも遺体をそのままの状態に日本に送り返してもらいたい、決して現地で火葬などしないでほしい、と

タッテのご希望なので宜しく手配するように、との事でした。

先程、駐在員事務所に向いた時、代理店にどこか適当な葬儀社を紹介してほしい旨頼んでおいたので、いずれ警察から遺体引き取りの指示が来たら、その時葬儀社にも行くつもり

でした。しかし、その前に一度、実際に葬儀社に行って、火葬しないままの遺体の空輸について相談しておく必要があるなと思いました。

\*

すぐ又代理店に電話を入れて、なるべく早く葬儀社に連れて行ってもらうよう頼みました。

携帯電話などない時代ですから、港内の代理店に電話するのもイチイチ国際無線電話を掛けるしか手はありません。では今からすぐ当たってみますということなので、ついでに

又サンパンを呼んでもらって代理店にトンボ返り。

陸に着くと代理店が待っていて、そのまま葬儀社に送ってくれました。

その葬儀社は、言葉は英語だけですが日系の会社で色々と気配りも細やかな感じでした。

ご遺族の強い希望で、現地での火葬はせず遺体はそのまま日本に空輸したいのですが、問題はありますか？と聞きました。この葬儀社では朝鮮動乱の折、多数の戦死者について

同様な扱いをしたことがあるそうで、全く問題はありますか、との事。

そして、重要なことは決してロスの領事館で死亡届をしないこと。もし、ここで死亡届を出してしまうと、領事館から日本の地方自治体にそれが送られるのは、最短でも二週間、

又はそれ以上かかってしまう。その間、日本で火葬・埋葬許可証を発行してもらえない。

そういう事態を避けるためには、死亡届なしで日本向け空輸して、日本についてから地方自治体に死亡届を出し、併せて火葬・埋葬許可証を発行してもらうのが一番とのこと。

いやー、アブナイとこだった、私は警察から引き渡しの許可が出たらすぐ領事館へ死亡届けを出しに行くつもりでした。先に葬儀社で聞いておいて良かった。

ところで、空輸する際に公的書類無しで大丈夫ですか？と聞くと「税関をパスするには警察からの引き渡しの際の書類で大丈夫、その手配は任せて下さい」とのこと。

えっ、税関検査？とそれにもちょっと驚きましたが、考えてみれば、棺の中には何でも隠せるスペースはあるわけだから検査があるのも当たり前ですね。

「その、お棺ですが、どんなものをご希望ですか？」と見本を置いてある部屋に案内されました。そこには全部で十個くらいの棺が並んでいて、地色のままのアルミ製のものから、銀色に着色した物、金ピカの物、木製の棺もナチュラルなものから、装飾過多のものまで様々です。私は躊躇なく、やや濃い色のナチュラル・ウッドの一番イイものを選びました。どうせ会社払いなんだ、ケチケチするコターないだろ。

葬儀社では警察からの引き取りも日常茶飯のことらしく、それも含めて全部お任せを、と至れり尽くせり。では遺体引き取りの折には又来ますからと帰ろうとしたら、キャプテンを納棺するときの服装はこちらで用意しましょうか？と言われました。

お棺に収まったまま空輸されるわけですから、帰宅したら、ご家族はまず蓋をあけてご対面、となる。その時のことを考えれば、やはり一番の正装である制服がふさわしいだろうと考えました。その旨を答えると「デハ遺体引き取りに立ち会われるときに持参してくださいエンバーミングの後、その服装でお棺におさめます」と言われました。

えっ、エンバーミング？ 私には初耳の言葉です。

エンバーミング **Embalming** の訳としては「遺体処理」でしょうか、日本で言う湯灌とはちょっと違い、主たる目的は消毒・防腐処理、長期保存の為の処理で、それに合わせて遺体の清浄・化粧を行うことも含めます。

この葬儀社では血液・体液を初め腐敗する可能性のある物質を全て排除し、代わりに血管に防腐剤を注入するのだそうです。又、検視の際の切開箇所も含め全ての外傷は縫合し、テープを貼って目立たぬよう処理をする、とも聞きました。

化粧は別として、防腐処理としてのエンバーミングをすることは、遺体の輸送に際して州によっては義務付けられている、特に国際線で空輸する場合には必須、なんだとか。

その後、代理店に立ち寄り、遺体引き渡しのメドについて警察に問い合わせてもらったと



ころ、多分、明日には可能だろうという返事。翌日の引き取りに都合のいい時間にサンパンを手配してくれるよう頼んで、その日は帰りました。

\*

船に帰ると既に夕食の時間帯、こうして代理店に行ったり、なんやかやで陸に行く用事が色々あると、錨地からはその都度サンパンの手配をしなければならずとても不便です。しかし、あとで考えると、こうして陸から離れたところにいたからこそ、のメリットも十分あったのです。何故なら、その頃既に現地マスコミは「日本人船長割腹」というニュースに飛びついていたらしい。情報の出所は警察なのでしょうが、マスコミがそれに飛びついたのは特別な理由もあったようです。

その頃この国で制作されつつあった映画に **Shogun** という作品があったらしい。サムライ社会の風習を扱った原作の小説と共に、その独特な世界が話題になっていたのでしょう。現地ではショーガンと読む人が多かったようですが、その作品に出てくるサムライ社会と重ね合わせて見られてしまったらしい。ヤッパリ、日本人は?? ?か。

とにかく、そういうマスコミ好みのする事件でしたから、岸壁に着いていれば何かとウルサかったであろうことは想像できます。錨地に居ればいくら取材をしようとしても治外法権に近いような船上に勝手に上がることは不可能で、船内の平穏は保たれます。ヤレヤレ、それにしても長い一日だった、予期せぬことの連続でほとんど疲れた、その日は何も考えられず、バタン・キューでした。

次の日の午後、迎えのサンパンが来て、私は船長の制服・ネクタイ・ワイシャツなどを持って代理店へ、そして、代理店の車で警察署に行きました。警察には既に葬儀社も来て待機してくれていました。

検視は薬物反応の有無、自らの手が届く範囲外の外傷の有無、などがキメテのようです。

勿論、キャプテンから薬物は検出されないし、外傷も体の前面だけだった。

元々、警察は自殺であることを殆ど疑っていなかったこともあって、簡単に済んだのでしょう。発見から通報までの流れ、現場の保存状態、遺書の存在、などから犯罪のニオイはナイと判断されたのだと思います。また、遺体に残った傷からも、直接の死因は頸動脈切断による大量出血の為と判断されて、検視とは名ばかりだったのだと思います。

葬儀社は、こんなに早く引き渡しが行われるのは珍しいと言っていました。

遺体保管室で遺体を確認した後、書類にサインして、手続きも簡単に済みました。その後、葬儀社の遺体搬送車に同乗して葬儀社へ。

葬儀社で制服一式を渡して今後のことを聞くと、明日の昼までには納棺できます。その後には納棺の様子を確認して頂いて、すぐ税関手続きに移り、なるべく早い便を手配する、とのこと。では明日午後一番に来ます、と約束をして船に帰りました。

\*

船に帰ると、局長サンが会社からの電話を受けたが、私が葬儀社へ行って不在だから帰りに次第電話すると言うと、次のことを伝えてくれるだけでいい、と言われたそうです。その伝言は明日中に、船長と一等航海士、それに会社から副部長と海務課長の計四名が発する、明後日午前中にはロスに到着できるだろうとの事。

エッ、船長だけじゃなくチーフまで？　なんで？　と私に思いました。私、交代ですかネー？　と局長サンに聞きましたが、イエ、そうは言ってませんでしたヨ。勿論、彼が理由を知るわけも無し。部長氏も私と直接話して突っ込まれでもしたらウツウシイと思って、不在をこれ幸いと伝言で済ませたのかも。

この局長・Kサンは私より一つ年長の人。事故直後の例の会社との電話のやり取り以来、キャプテンの尋常でない様子を一番良く見知っているクルーだと言っていいでしょう。入港書類の作成は彼の役目でもあるので、事務室での入港手続きにも同席していて、その時の様子、代理店とのやり取り、も見ていました。Kサンは仕事柄、船長と私の関わりを傍観することが多く、私の立場を最もよく知る最良の理解者でした。

翌日、葬儀社に着くと、すぐ遺体安置所に案内されて棺の中を見せられました。棺に横たわるキャプテンの遺骸をみて、エーッと驚きました。なんとまるで眠っているような安らかさ、顔色からして全く生前の様子そのものです。

これこそエンバーミングの威力です。血液を抜き取って代わりに注入する液は防腐効果だけでなく、自然な肌色も復活させる作用があるのだそうです。朝鮮動乱の時、何百という戦死者のエンバーミングをしたという経験豊富な葬儀社ならではのしょう。

キャプテンの遺体も当初はかなりヤバイ状態でしたが、戦争の犠牲者に比べれば、このエンバーミングは葬儀社にとってはチョロイもんだったのかも知れません。

これなら、ご家族のご対面でも幾らかなりとショックを和らげてくれるかもしれない、と大いに安心しました。棺の中には私が遺体と一緒に引き取って頼んでおいた、遺書も入れられていました。そして、既に通関手続きの段取りも出来ていて、その日のロス発の便に間に合わせますとのこと。葬儀社から代理店に立ち寄り、明日の予定を聞くと、日本からくる四名は昼一くらいで船に着けるでしょう、とのことでした。

船に帰り、全員に集まってもらい、遺体発見から納棺、日本への発送、に至るまでのこの三日間の流れを聞いてもらいました。立場上とは言え、全てを私が一人で仕切る羽目になってしまったのが気がかりでもあったし、追悼の意味も込めてクルー全員に経緯を周知、共有して貰いたかったからでもあります。とにかく当面、一件落着です。

\*

しかし、私には事故原因追及どころでない新たな大きな疑問、何故キャプテンはこんな形で自らの命を絶たなければならなかったのか？という疑問が益々深まるばかり。いかに大事故であったにせよ、人身事故に至ったわけでもない、タカが物損事故じゃないか、というのが私の受け止め。私ならそれを自殺に結びつけるナンテことはとてもできません。この三日間、その疑問が私の頭から離れることはありませんでした。こうして一区切りがついたところで、フト、私の頭をよぎったのは、私のワッチになると度々ブリッジに現れてはボーッとしていたキャプテンの姿。キャプテンは「チョフサーすまなかった、俺が一言ダメだ!!」と言わなかったばかりにこんなことになってしまった」と言おうとしてやって来たのではないか。しかし来ては見たものの、最初の一言がどうしても言い出せず、その都度ため息をついては帰る。その連続だったんじゃないか？そうして日がたつにつれ、益々自分を追い込むことになり、その悩みは深まるばかりだったのではないか？遺書にあった一節はそのことだったに違いない。そんなキャプテンの心の痛みを思いやることが出来なかったことは、私の至らなさというほかはありません。しかし、その時の私にはそんな余裕が全くなかったこともまた確か。ヤッパリどう考えても、海務課長の電話でのあの一言「俺があれほど言ったのに・・・」は、全ての問題につながるキー・ワードであることは間違いない。ヨーシ、見てろヨ、とフンドシを締めなおすのが私の思考経路。ロス入港以来、滅茶苦茶な毎日が続きましたが、この後、会社から人が来てどういう展開になるのか、私は下船なのか、この時点では何も知りませんでした。不愉快な話ばかりで恐縮ですが、これも私の長い船乗り人生的一幕です。では、今回はここまでと致しましょう。

\*

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ\(目次\)頁に戻る](#)

\*

次回更新は 2018 年 7 月 14 日(土曜)の予定です。