



甲比丹航海記

Once a Sailor, Always a Sailor

046号 (14 Jul 2018)

続・続・PCC・富士丸

(May 1980 ~ Oct 1980)

不本意ながら、今度もまた不愉快な話の続き。 富士丸事件の後日談です。
事の起こりは単なる物損事故に見えましたが、その原因を探ってゆくと、根の深い問題が色々あるということが段々分かってきました。 これはいずれ本社へ乗り込んで、ヒトモメしないと収まらんナ、という気になっていたところに、今度はキャプテンの割腹自殺という思いもかけぬ「事件」にまで発展してしまいました。

*

S 船長のお棺が無事空輸された翌日、新任キャプテンとチーフ、それに、会社から管理職二名が到着する予定でしたが、ポートで船に着いたのはキャプテンとチーフだけ。
キャプテンは挨拶もそこそこに「チョフサー、すぐこのサンパンで陸に行ってくれ、会社

から来た二人が代理店で待っているから」

どうしたんですか？と聞いたんですが「ワシには良く分らん、何でもロスの領事が怒っているらしい、とにかく行ってみてくれ」です。

このキャプテンは前に一度乗り合わせたことがある N. S. 船長という人でしたが、とにかく話がメンドくさい人で、複雑なことを短時間にスラっと言える人ではありません。私はここで下船なのか、そのための新任チーフ派遣なのか、それすら聞きそびれてハッキリしない気分のまま、仕方なく作業服のまますぐサンパンに飛び乗りました。

*

代理店で待っていたのは本社船舶部・工務担当の U.H. 副部長と、例の、いずれは対決せざるを得ないと思っていた A. T. 海務課長でした。

副部長は、これから君にも同道してもらって、親会社の駐在員事務所に行かなければならない、と言うのです。私としてはすぐにでも海務課長に例の件を問いただしたかったのですが、ここは出先、おまけにこれから親会社駐在員事務所へと言うことで、直接対決はとりあえずオアズケ。

駐在員事務所では先日の二人、主席駐在員と例の元海上職の駐在員が待っていました。驚いたことに、この元海上職と海務課長は商船大学の同期生なんだとか、しかし、それにしても二人ともイヤによそよそしい。まあ、ここは仕事の間ではあるし、ここで会う理由が理由だから、親しみを前面に出すのはハバかったのカモ知れませんが、私レベルの船乗りとしては、同期生なら仕事の間だろうが何だろうが「キサマとオレ」の仲、何を言っても許される間柄。どうもこの二人の他人行儀の態度が気になります。

それはともかく、私を含め会社の二人までがここに呼ばれた理由というのが問題です。首席駐在員によれば、領事は本船からの報告がないことを非常に不愉快に思っているらしいとの事。「エッ、じゃやっぱあの時行くべきだったんですね？」と言うと、「そうなんですよ、私もあの時は特に報告することもないか、と思ったんですけどネー」何でも領事は、現地新聞で事件のことを読んで、マスコミが騒いでいるのに領事の自分が知らないでいる、領事に報告がないとはナンタルこと、とオイカリらしい。

「まあ、しょうがないガマンして報告に行ってください、私も一緒しますから」どうやらこの主席駐在員はあまり権威に屈したくない傾向のようです。

会社から来た二人、特に海務課長がですが、富士丸の件でご迷惑をかけたオワビを連綿と繰り返し、その間ペコペコ・ペコペコ。駐在員たちもこれには些かウンザリ気味。

とうとう、この海務課長と同期の駐在員の「キサマとオレ」の関係はチラッとも感じられないままでした。同期のサクラってそんなもんかなー、同期生だからと言って皆がミナ

仲良し、なんてことはないけれど、ペコペコは余計じゃないか？

その後、首席駐在員・会社からの二人・私の四名で領事館に出向き、あまり愉快でない時間を持たざるを得ませんでした。首席駐在員は特にこの件で責任ある立場ではないので

領事のトゲを含んだようなお小言にもドコ吹く風の雰囲気、半ばシラン顔。

一方、我が海務課長殿はハタで見ているコッチが恥ずかしくなる程またもやペコペコ。

経過説明は私の役目。まず、領事館への報告が遅れたことについては、全面的に私の手落ちであることを詫びたうえ、キャプテンの遺体発見とその後の一部始終、また自殺の原因については断定はできないものの、遺書の内容から見て、この航海当初に起きた事故の

責任を深刻に受け止めた為と思われること、等をできる限り淡々と話しました。

報告が遅れたことで、領事が私を罰することでもできるツテのか？ そっちだって事件を知った後でも何も支援の手を差し伸べてはくれなかったじゃないか、と半ば開き直りの気

分での説明です。

そんな気配を感じたのかどうか、領事もそれ以上ツツこんでは来ませんでした。

口ぶりと言い態度と言い、随分とエラそうな領事サマではありました。

これにて、報告は終わり。結局、何らかの書類提出を求められたわけでもなく、単に口頭での報告のみでオワリ。と言うことは、正式な文書による報告義務を怠ったというようなわけではないらしい。領事自身が、自分の膝元での日本人割腹という不自然な死を知らなかった、それを大騒ぎした現地新聞で知らされたことに、不快感を持っただけだった

たのではないか？ ナンのコターない、これにて放免。

帰りの車中での首席駐在員「結局、何だったんでしょうね」ホントにその通り。

海務課長の様にペコペコする必要はどこにもなかったのに、と思いました。

*

副部長、海務課長と共にサンパンに乗り、船に戻りました。海務課長との対決をすぐにも始めたかったのですが、まず、その前に私自身のロスでの下船があるか否かの確認が

先決、直ちに船長室へ。副部長、海務課長も一緒です。

「キャプテン、私はここで下船なんですか？」と聞くと「イヤ、そうではない、新任のチヨフサーはあくまで君の負担軽減の為に、君の補佐役として着任したんだ」との事。

「そうだったんですか、分かりました」それでは、と A 海務課長の方に向き直り「ところで

Aさん、あなたには聞きたいことが山ほどあるんです」と口火を切りかけました。

そこへ「チョフサー、ちょっと待て」と船長殿からヨコヤリ。

「この人たちは今日のフライトでトンボ返りだから今すぐ下船しなきゃならない、君の言い分もあるだろうが、それは又の機会にしてくれ、日本へ帰ってからでも遅くはあるまい」

船長殿にこう言われてしまっは仕方ありません。

船長とチーフの間で上意下達を否定したら船内秩序は台無し、私もこの時点ではそれ以上逆らう気はありませんでした。と言っても、私は上意下達が絶対のものと思っているわけ

ではなく、必要且つ十分な理由さえあれば、いつでも逆らう準備は出来ています。

ただ、この件に関しては元々、いずれ会社へ乗り込んで、という気でいましたから、そんなに急ぐこともナイという気でした。

図らずも海務課長の訪船という事態を迎えたので、ついその気になっただけ。だから、これにも「分りました」と自分でも意外なくらいオトナシく引き下がったのです。

疲れ果てていただけかな。

*

その後、二人は全乗組員を集めて、船長自殺に対しての悔やみと、今回の事故の事後処理に対するねぎらいの言葉を述べたのち、すぐサンパンで陸に帰って行きました。

初めからそのつもりでサンパンを船の傍で待機させてあった、ヤヤこしいチーフの居る船に長居をする気など初めから全くなかったのです。

いったい、この二人は何のためにわざわざ空路ロスへやってきたのか。まさか船長とチーフのツキソイでもあるまいし。単に親会社の駐在員事務所への儀礼挨拶の為か？

それなら東京の本社同士でとっくに十分へツライはシ尽くしている筈。領事オイカリの件については駐在員事務所に来て初めて知っただからその為でない事は確か。

ここで、ハハーンと納得。事故があつた、それを苦にして船長が自殺した、会社がこれら全てをうっちゃっておいた、と知れたら世間体が悪い。すぐ現地に複数の社員を派遣して、実情調査と本船への支援を十分尽くした。そういう既成事実をデッチあげる為だけの二人の訪米だった。二人のとつた行動からはそれしか考えられない。

本当に実情調査のために来たのなら、又は本船支援のために来たのなら、ディープ・タンクや積荷損傷の程度を、自らが現場に行って、その目でシカと確認すべきでしょう。

また、当事者であるチーフ及び関わりのあるクルーとの面談もして、事故の原因が人為的ミスであるか、改造工事にまつわる物的なものだったか、入念に検証するべきです。

それどころか、この二人、改造工事には深く関わったはずの工務担当副部長と海務課長という二人が、事故現場に足を運ぶことは一切なく、当面の責任者・一航士の話を聞こうともしない。こんなバカげた出張があるかつテンダ。

要するにこの二人は事故の当事者の話など聞く必要を感じていなかった、この二人はコウスリヤこうなるという事を初めから百も承知だった、ということが丸見えです。だから、事故の関係者から事情聴取、どころか現場調査などしようともしないわけ。

*

副部長と海務課長が退船した後、私の補佐として派遣されたという K 一航士と共に船長室で話し合いを持ちました。

新任キャプテンと K 一航士に本船の現状、事故によるディーブ・タンクの損傷具合や積荷ダメージの詳細を把握してもらい、合わせて現在進行中の積荷ダメージの修復作業の内容を知っておいてもらいたかったからです。

一通り説明が終わり、次に私と K 一航士との役割分担について、にも話を進めました。二人でツルンで歩いても私の負担軽減にはならないし、私の方が上位とは言えお互いにチーフとしてのプライドもあるわけで、同じ仕事を二人で一緒にしてもうまくゆく筈がありません。そこで私は次の様に提案しました。

ロス出港後、最終揚げ地ボストンまで、航海当直は全て K 一航士に代わってもらいたい。一方、損傷貨物の修復作業を初め甲板部の作業監督は、これまで通り一切私が仕切る。要するに私は航海当直からは放免され、積荷の修復作業に専念できるということ。

これがお互いにとって最も良い方法であると思いますが、如何でしょう？

キャプテン、K 一航士ともに異存なし。デハ、そういうことで、と解散。K 一航士が最終揚げ地ボストンで下船するか否かはこの時点では不明。

*

船長室を出てから、K 一航士に、何故私の補佐として派遣されることになったのか、誰の発案でそうなったのかを聞きました。なぜなら、彼は一航士とは言え海上での実務経験はごく少なく、社内経歴の殆どを海務課員として過ごしてきて、この時は海務課係長。言うなれば A 海務課長直属の部下。課長の「腹心の部下」であるか否かは別として、課長に命じられたことには従わざるを得ない立場です。

私に会社が援助を求めたわけでもないのに、そういう男が私の補佐として派遣された、と言うことにちょっとした違和感を持ったのです。なぜなら、A 課長は例の電話以来、私

の言動には人一倍神経質になっている筈、だからです。

K一航士の答えは意外なものでした。「S船長ロスで自殺」という一報が入ってすぐ、海務担当副部長 O.A. 氏が「今度は H が危ない」と発言し、私の負担軽減のため補佐役の派遣を強く主張したのだそうです。この O.A. 氏は、例の大分での水戸丸の漏油事故を

きっかけに私の仕事ぶりを再評価してくれた、あの O.A. 船長だったのです。

彼は私が富士丸に乗船したのちに、新たに陸勤となって船舶部副部長の席に座ることになったんだそうで、これは私には初耳。その O.A. 副部長が私の負担が過大であろうこと

を心配してくれたので補佐役派遣となったと聞き、この件に関しては納得。

A海務課長の発案で K一航士派遣になったのではないことを知って、セイセイしたことは事実です。但し、その後の人選が休暇中又は自宅待機中の一航士ではなく、海務課係長の

の K一航士になったということについては、やはり一抹の疑念が残りはしました。

*

更に、私にはもう一つの大きい違和感がありました。

それは新任船長と K一航士の二人が、私と船長室で面談している間、事故の実態について私に一言も質問をしなかったことです。

普通なら、これほどの規模の、しかも、バラストを排水して注水するというごく当たり前の作業でタンクが破裂、という異常な事故があったのだから、何がどうなったかという疑問、事故の原因について技術者としての疑問を持つのが当たり前でしょう。

この二人は何も疑問を感じなかったのだろうか？

私の「事故後」の状況説明をジッと聞いているだけ、「事故」そのもの、及び、考え得る「事故の原因」などについては、とうとう最後まで何も質問はありませんでした。

二人が質問をしない、疑問を持たない、と言うことはこの二人もまた、コウしてコウすりゃコウなる、という一連の因果関係を承知していたに違いない。四人が日本を出発する前に、会社では四人を囲んで、いろいろと事前協議があったことは容易に想像できます。

とにかく、あのウルサ型チーフを刺激することは極力避けよう、という打ち合わせがあったのだろうという推測も、あながちハズレではないと思えるのです。

それで、私が船長室で A海務課長に質問の火ぶたを切ろうとした途端、船長から絶妙のタイミングで「待った」がかかったということも、ツジツマが合います。

これまでの付き合いの経験から、このモタモタ・タイプの N船長から、あんな間髪を入れないタイミングでの「待った」発言は甚だ意外だった。海務課長が訪船すれば、あのチ

ーフは必ず何らかの矛先を向けてくるに違いない。その時は船長が強引に遮る。

そこまで予測して打ち合わせていた、というのは考え過ぎか？

この時点で、これまでウスウス感じていたこの会社のインペイ体質とコトナカレ主義が私の目にハッキリ見えてきた。この調子じゃ事故原因の検証について会社にはナンの期待も出来ない。それどころか会社は検証などする気もナイ、一時も早くこの件全てを闇に葬ってしまいたいと言う意図もハッキリ解ったのでした。さて、では、これからどういうテで噛みついてやろうか？

その日の夕刻、富士丸は揚げ地初港ニューアークに向けて出港しました。

*

ロスを出て一路南下、パナマ運河に向かいます。最初の揚げ地はニュー・ジャージー州ニューアーク Newark、ニューヨーク港の西隣です。この港のことはこれまでも何度か登場しましたね。港周辺は殺風景で治安状態も芳しくなさそう、そう言っちゃナンですが、とにかくあまり好きになれない港です。

五番ホールド第5層から第2層までの海水をかぶった自動車についてはロスまでの太平洋航海中に清水洗いは殆ど終わり、一応格好は付いたという程度まで復帰できていました。

しかし、問題は残りの五番艙最下段のカーデッキ。

このデッキの80台ほどの手入れにはホトホト手こずりました。一台一台ボディーの上からも下からも清水を掛けて洗い流したうえ、ボンネットを開けてエンジンルーム内の清掃・塩分落としです。おまけに車内の内装も殆ど海水浸しになったしまったのですから、これらの完全復帰は殆ど不可能、終わりのない作業です。

ともかく、第一の揚げ地ニューアークに着くまでに海水に浸かってしまった車をできる限り綺麗にしたい。私は航海当直をしないで済むことになったし、事故原因の大筋はつかめたので最早その調査も不要、クルーに合流して全力投球することが出来ました。

こうして、第一の揚げ地ニューアークまで、毎日ボンネットの中へ首を突っ込みっぱなし。ハリケーンの時期ではありましたが、パナマ経由揚げ地までの航海そのものは至極平穩。

ニューアークに入港すると別の難儀が待ち構えていました。

*

会社は今回の事故を全て保険処理で済まそうとしていたようですが、果たしてそれが旨く進むかどうか。私はヤヤこしい保険契約には全くの門外漢ですから、以下のことは私の勝手な思い込み。私自身は次のように理解しています。

積荷に起こり得る損害を補償するため、船積み貨物に対しては「積荷保険」又は「貨物海上保険」と呼ばれる、荷主が加入する保険があります。社名に「〇〇海上」という文字が入った保険会社は皆この保険を扱っている会社です。海上輸送中に積荷に何らかの損害があれば、被保険者である荷主はこの保険で補償されます。

一方運送人が負担すべき賠償責任に対しての保険もあります。この運送人（船主）が負うべき賠償責任を補償する保険をPI保険又はP&I保険と呼びます。

P&IとはProtection保護とIndemnity補償、の略で船主責任保険とも呼ばれます。

*

海上輸送中に積荷に何らかの損害が生じた場合、保険会社は積荷保険の加入者に対して損害を補てんします。また、上記の損害が運送人の責任で生じた場合、積荷保険会社は荷主に対する保険処理の延長として、運送人に対して賠償請求をすることができる、これを「代位求償」と言います。

積荷損害が運送人即ち船会社の責任に帰すると判断される場合、運送人は自己の責任で起こしてしまった損害に対して賠償責任を負うことは当然です。このような場合、船主の頼りになるのがPI保険です。まあ、車の自賠責保険みたいなものと言えるでしょう。この富士丸の事故による積荷損害についても、積荷保険の会社が荷主の代理として船会社に代位求償をしてきて当然だと思います。この処理はP&I保険の出番です。

しかし、問題はその後。

積荷損害が通常の運送業務を正常に遂行しているうで起きてしまった、というような場合はP&I保険で賠償責任を肩代わりしてもらうことは困難ではないでしょう。

しかし、P&I保険を扱う会社としても、船会社の賠償責任を無制限に肩代わりしていたんじゃとてもモチません。そこでいくつかの逃げ道が作られています。

私は個人的には保険というものが大嫌いですが、なぜなら身の回りの様々な保険でもなかなか保険金がスンナリ下りない、という話をよく聞くから。それと同じこと。

ここで、問題となり得ることはただ一つ。富士丸の事故の原因が改造工事に絡むこと、しかもその工事内容が法規に抵触しているのではないかと言うこと。これが明らかになれば、保険会社が補償に応じるとはとても思えません、

揚げ地初港のニューアークで、早速、保険会社の米国人サーヴェイヤーsurveyor（＝鑑定士・検査員）が乗船してきました。彼はまっすぐ事故現場へ行き、破裂したデッキ、ディーゼル・タンクの内部、エアーパイプ、続いてエンジンルームのバラストポンプ周辺、と

要所要所をくまなく見て回りました。 全く無駄のない動き。

そしてシメは私への質問。 「チーフ・メイト、エアパイプからの水の吹き上がりを目撃した人は誰か居ますか？」 私の答えは至ってシンプル「No.」 彼もまた同様。

「OK, That's all.」

彼にはとっくに何がどうなったかを完全に理解していたと思われます。 事前に図面や書類でしっかり下調べはすんでいた、そして既に原因も把握していたんでしょう。 本船に
来たのは現場での確認の為だけ、私への質問は単なるダメ押しに過ぎなかったか。

結局、この事故が PI 保険でどう処理されたかは私は知ることはできませんでした。 多分保険会社に支払いを拒否されたのだと思います。 法規に抵触するような改造工事をした船会社の責任を、保険会社が補償してくれるわけがありません。

*

改めて問題になる関係法規を調べてみると、次のようなことが分かります。 ただし、これは現行法であって、当時の規則がこの通りの文言であったかどうかは分かりません。

まず、船舶構造規則第 20 条・ディーブ・タンクの条文。

第九節 ディーブタンク

(ディーブタンク)

第二十条 ディーブタンク（船体の一部を構成するタンクであって水、燃料油その他の液体を積載するために船倉内又は甲板間に設置されるものをいう。以下この条、第六十三条及び第六十六条において同じ。）は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

一 頂板、側板及び底板は、これに作用する積載する液体による水圧その他の荷重に対して告示で定める強度を有するものとする。

二 船舶の復原性を保持するため仕切隔壁を設ける場合には、告示で定める要件に適合するものとする。

三 水及び空気の滞留を防止するため、実体フロアその他のディーブタンクを構成する部材（頂板、側板及び底板を除く。）に有効な通水孔及び通気孔を設けること。

四 タンク内の通気を有効に行うため、告示で定める要件に適合する空気管を設けること。

五 タンク内に過圧が生じるおそれがあるとして告示で定める場合には、タンク内の過圧を防止するため、告示で定める要件に適合するオーバーフロー管を設けること。

2 前項に規定するもののほか、測深管の下部の底板の構造その他のディーブタンクに関し必要な事項は、告示で定める。

まず、上の条文の内、赤線で囲んだ部分の一つ目、「**第二十条第一項第一号**」

富士丸の改造でマズかった点は、前号で触れた改造工事中の会議で造船所の技師が指摘したタンク・トップの強度の問題。 条文では「**頂板、側板及び底板は・・・水圧その他の荷重に対して告示で定める強度を・・・**」とあります。 しかし、技師の発言は「**上からの荷重に対しては良いが、内圧に対する強度が十分でない**」と記録されていました。

「告示で定める強度を・・・」の告示の内容は非常にややこしいので省きますが、とにかく技師の発言は「内圧に対する強度はこの条文に抵触している」と指摘したものです。

次に、二つ目、「第二十条第一項第四号」

上の条文では「・・・通気を有効に行うため、告示で定める要件に適合する空気を・・・」となっていますが、造船所技師は「空気管は、二本の注水管に対して十分な寸法ではない」と言っています。

上記条文で、告示で定める要件、としてある、その告示とは次のようなもの。

(空気管)

第九十八条 規則第二十条第一項第四号の告示で定める要件は、次のとおりとする。

- 一 ポンプで液体を積載するタンクに設ける空気管にあつては、注入管の断面積の一・二五倍以上の合計断面積を有すること。ただし、規則第二十条第一項第五号に規定するオーバーフロー管が設けられている場合には、空気管の内径を五〇ミリメートルまで減ずることができる。
- 二 船体の一部を構成するタンク又はコファダムの空気管の内径は、五〇ミリメートル以上であること。
- 三 空気管を暴露した上甲板又は船楼甲板上に導く場合は、その暴露する部分を堅固な構造とすること。

赤線で囲んだ部分に明記されている「注入管の断面積の1.25倍以上の合計断面積・・・」に対して十分ではない、というのが造船所の見解でした。 いずれも法規違反です。

「このタンクは清水を満たして半永久的・固定的バラストとする」という T 船舶の言い分は全くの詭弁というほかはありません。 何故なら、2 台のポンプにつながる 2 本の注入管は手つかず、それに対する空気管はサイズ不足。 しかも造船所が指摘した強度不足に対しても問題ないと発言。 その理由は「半永久的に清水を満たしておく」から、とっておきながら、実際には清水ではなく海水を満たしていた。

嘘八百とはこのこと。

*

ニューアークには親会社 N 社の駐在員、荷主・富士重工の社員は来ていましたが、T 船舶からは誰も来ていませんでした。 本来なら揚げ地にも飛んできて事後処理の諸々に奔走するのがスジだと思うのですが、その気配は全くナシ。 実地調査と本船への支援は既にロスで十分し終えた、とでも言うつもりなのか？

荷主の社員からは、よくぞここまで損傷車両の修復に努めてくれましたネ、とねぎらいの言葉をかけてもらいました。 勿論本船乗組員の努力で損害が帳消しになったわけではな

いけれど、少しでも被害を小さく、という誠意を認めてもらえたのだと思います。
 また、船会社の運送人としての責任は別として、現在の本船乗組員の人的ミスはなかった
 のだということも荷主サイドは既に十分理解している、という感じを受けました。
 既に保険会社から、事故の原因について何らかの説明があったのかもしれませんが。

*

ダメージ車両は初港ニューアークで陸揚げ。 次いで最終港ボストンで全ての車両を揚げ
 切って日本に向かいました。

復航は私が航海当直に戻り、助っ人チーフは自由にしてもらいました。 私としてはボス
 トンから空路帰ってもらっても一向にかまわなかったのですが、なぜか用もない本船に居
 座り。 会社のこういう人事にもなんとなくウサンくさいものを感じました。

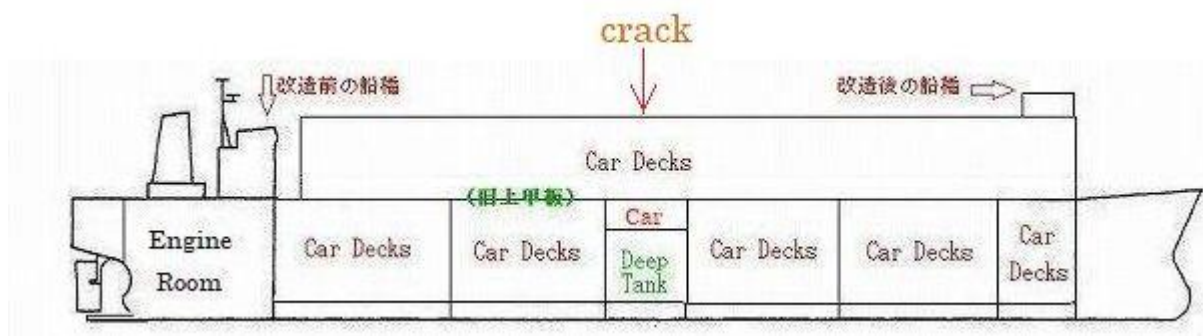
オレの見張り役でもするっちゃうのか、と腹の中ではほとんどフテ腐れの気分でした。
 帰りの航海のことは殆ど記憶に残っていません。 新任キャプテンとチーフ以外の以前か
 らの乗組み全員はなんとなくウツロな気分になっていたようにも思います。 何より私
 自身がそうだったから、そんな風に感じただけかもしれません。

キャプテンとも、助っ人チーフとも私的会話はゼロ。 私自身この兩人とは殆ど共通の話
 題を持っていませんでした。 助っ人は航海当直もなくなったので毎日手持無沙汰の様子
 がアリアリ。 でも、元々オレが頼んだんじゃないんだから知ったこっちゃネーヤ、です。

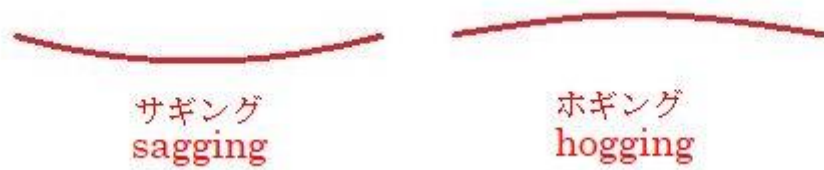
そうそう、帰りの航海で一つだけ憶えている事がありました。

*

カー・デッキ最上階の上のデッキ、言い換えると例のシュー・ボックス靴箱の蓋に当たる
 部分のデッキに亀裂が入って、雨に会うたびに雨水がジャジャ漏りになったのです。

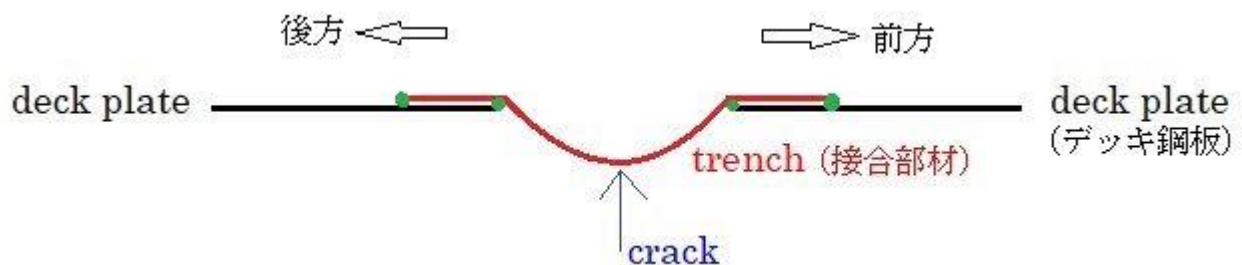


大型船の船体は波浪のある洋上では大なり小なり常にサギングとホギングを繰り返します。
 船体中央部が凹むのをサギング **sagging**、上方に持ち上がるのをホギング **hogging** と呼び、
 大きさに描けば次のような形で屈曲を繰り返します。



最上層デッキの鋼板は洋上の波に乗ると、ホギングでは引っ張られ、サギングでは圧縮され、と常に伸縮の応力を受けています。

最上部暴露甲板は前後方向 20 メーター位の間隔でこんな部材で接合されていました。



ホギング・サギングによる伸縮応力を吸収するための工夫が、デッキの鋼板と鋼板をトレンチという部材で接合するということだった。 緑の点は溶接線の断面。

簡単に言えばトレンチにバネの役割を果たしてもらおうという目論見でしょう。

しかし事はそう簡単ではなかった。 赤の鋼製トレンチの底の部分にクラックが入ってしまったのです。 トレンチは伸び縮みの繰り返りで金属疲労を起こしてしまった、疲労破壊です。 素人考えですが、疲労破壊を防ぐにはトレンチのサイズを大きくしてもっと柔軟性を持たせることが有効じゃなかったか、と思いますがどうなのでしょう。

疲労破壊は船に限らず各種交通機関ではよく起こることで、富士丸のケースは船体強度に直接影響する重要な部分ではなかったから、単なる雨漏り程度で済みましたが、破壊部分によっては大事故にもなり得る恐ろしい現象です。

幸い、富士丸では雨水はジャジャ漏りになりましたが、カー・デッキは空っぽですから、実害は何も無し。 雨水が最下層に落ちてからビルジ・ポンプで排水すれば終わり。

しかし、これも改造工事全体がズサンに進められた証拠の一つでしょう。

*

こんなこともあった復航でしたが、まずは平穏な航海を続け十月末、川崎港に入港。二航海目の横須賀を出たのが 8 月半ばだったと思いますから約 2 か月半、しかし、私にとってこんなに長く感じた航海は後にも先にもありませんでした。

富士丸は川崎港の某造船所へ直行。 改造工事の手直し、と言うか、根本からのやり直し

が必要でしょう。問題の改造工事は四国の某造船所で行われたものでしたが、さすがに、
そこでもう一度やり直し、ということにはならなかった

私はここで、お役御免、後任は同窓の一期先輩の O 一航士でした。

「お前もとんだ災難に会っちゃったよナー」と慰めてくれました。この一言がの私の置かれた立場に対して、他の大方の海上職が持った偏りのない見方だったと思います。改造工事のズサンさ、ディーブタンクに清水をとという不自然さ、それがなぜか海水に変わった不審、AK 海務課長が「俺があんなに言ったのに」と息巻くほどの重大事を私に伝達しなかった前任者 N 一航士の不正確な引継ぎ、ディーブ・タンク排水の件を相談に行った私を制止できなかった S 船長の統率力、それらのこと全てがつながって事故に至った。

O 先輩を初め、分かる人には既に分っていたのだと思われま。

川崎では私だけでなく、ロスで乗船した N 船長、同じくロスで私の助っ人として乗ってきた K 一航士も下船でした。そのほかのクルーも、特に甲板部は航海士ほか殆ど全員、局長サンと通信士全員も交代となりました。この辺の人事にも何かウサン臭さを感じてしまうとは、我ながら些か過敏ではないかと思う反面、会社がこの船にまわりつく負の空気、事故の内容を知る者を一掃したい、と言う意図はやはり見え見えです。

不思議なことに、問題の多い改造工事をやり直しの入渠だというのに、私が下船するまで工務課からは誰も訪船がなかった。事故に至った不良改造工事をやり直し、なので事前の入念な打ち合わせをするのが当たり前でしょう。通常の定期的な入渠の場合でも普通は工務課の担当者が船より早く造船所に来て待っているのが当たり前です。

どう考えても私が下船するのを待っていたとしか思えません。

後任の O 先輩と交代引継ぎを始めたところに、ドックの担当技師が挨拶に来たので、引継ぎを兼ねて後任者と技師を損傷現場に案内しました。まず最初に最上甲板のクラックの部分から始めたところ、この技師は「これはヒドイ」と呟いていましたから、「正しい」造船技師の目ではそう感じられたのでしょう。改造工事に関しては T 船舶側の計画だけでなく、例の四国の造船所の作業にも大いに問題となる点はあったのでしょう。

私はその日すぐ下船したので、この造船所でその後どのような改良工事がなされたかは知ることはできませんでした。数時間で引継ぎを終え、直ちに下船。

帰宅してひとまずリラックス。次の日、図書館で全国紙の保存版を調べてみました。

*

或る全国紙 8 月 28 日朝刊の記事は次の通り。見出しは三段抜き。

「邦人船長、米港で自殺」（船が浸水、積荷に損害）

[サンペドロ（米カリフォルニア州）二十七日=AP] 当地の警察は二十七日、日本の貨物船「富士丸」（T船舶会社所有）のS.T.船長（53）が自殺死体で発見された、と発表した。同警察によると、Sさんは最初小刀でハラキリをしようとしたが果たせず、ノドを切って死んだ。遺書が残されており、同船長が自殺したのは、自分の船が浸水事故を起こし、積荷が損害を受けたことに責任を感じたためらしい。

「富士丸」は今年十二月、航海中バラストの事故で船が傾いたため、約千五百トンの水を注水、積荷の自動車のうち約二百台が水による被害にあった。同船は二十五日未明サンペドロ港に入港、Sさんはその直後、第四デッキで自殺した。T船舶の話では、富士丸は四千八百二十六台の車を積んでいたが、被害の程度は分からないという。

O.A.同社船舶部副部長は「びっくりした。責任を感じるのはどの船長も同じだが、自殺するほどのことはなかったと考えている」と言っている。

*

次は別の全国紙の同8月28日朝刊の記事。こちらの見出しは四段抜き。

「邦人船長が自殺」（積荷の車、海水かぶった）

[サンペドロ（米カリフォルニア州）二十七日 AP=共同] 米カリフォルニア州サンペドロ警察が二十七日発表したところによると、二十五日にロサンゼルス港のサンペドロ港に入港した日本の自動車船船長が、航海中、積荷の自動車が海水をかぶる事故を起こしたのを苦に自殺した。自殺したのはT船舶（本社・東京）所属自動車運搬船「富士丸」（36,480総トン）のS.T.船長（53）。同船長は入港直後の同日午前六時十五分（日本時間同日午後十時十五分）ごろ、富士丸の四番甲板上で、血まみれの死体で発見された。腹と首をかき切っており、そばに刃渡り約七センチのポケットナイフが落ちていた。

警察は、割腹したが死にきれず、首を切って命を絶ったものとみている。

船長室から、船と積荷の自動車の損害を与えたことを苦にする遺書が見つかった。船員の話によると、同船は航海中に積荷のバランスを崩して約千五百トンもの海水をかぶり、乗用車約二百台が水浸しになった。このためS船長は責任を感じ悩んでいたという。

U.H.船舶部副部長の話 「会社としては驚いている。出港間もなく水をかぶる事故があったのは確かだが、それほど重大事故でもないだけに、自殺の直接原因とは考えにくい。現

地に社員を派遣して実情調査をしている」

*

この二つの大新聞の記事に共通の難点は、事故の内容の把握が不十分であること。

それが緑色に着色した部分の文言です。 両紙共、特に前者の事故内容はデタラメ。

まあ、新聞報道というのは大体こんなもので常に何らかの誤報の要素はあると思わなくてはなりません。

記事の内容をどう判断するかは読む方の責任でもあります。

特にこの場合、一般の人には不案内の海事関係、しかも技術的な内容に関することですから

正確さを欠いても仕方がない、おまけに外電を元にした記事ですからなおのこと。

「船員の話によると」とありますが、私を初め本船の誰も直接取材を受けたわけではあり

ませんから、これは警察の調査の際の私の発言の（不正確な）伝聞です。

どちらかと言うと二つ目の記事の方が全体としては事実により近いとは言えるでしょう。

それはともかく、ここで問題にしたいのは、二つ目の記事の U.H. 船舶部副部長の談話の

最終部分。

赤字で示した「現地に社員を派遣して実情調査をしている」 この談話の部分は当然 AP

電によるものではなく、日本の新聞社が行った T 船舶への直接取材である筈です。

入港日が現地時間 25 日の朝であることは二つの記事に共通ですから、まず間違いはない

でしょう。 私には日付の記憶は全くありませんが、25 日朝を起点とすれば、次の日 26

日に警察で船長の遺体が引き渡された、更にその次の日にエンバーミングを終えてお棺を

空輸した、これが 27 日。 そして更に次の日 28 日に N 船長、K 一航士、U.H.船舶部副

部長、A.T.海務課長の四人が到着。 これらは全て夏時間採用中の 8 月の現地時間です。

これを日本時間に直せばプラス 16 時間、大雑把にはプラス 1 日です。

二つの新聞とも警察が 27 日に発表した、と言っていますが、現地時間で、とは言っていない

のでこれは日本の日付けでしょう。 現地では 26 日、即ち船長の遺体が引き渡された

日と言うことになります。 警察は、検視も終え自殺と断定した、遺体も引き渡した、

と言うことでメディアにも発表したのでしょう、これはツジツマが合います。

日本の新聞の日付けは日本時間 28 日の朝刊でしたから、その前日、日本時間 27 日（現地

時間では 26 日）に外電でこのことを知り、すぐ T 船舶を取材し、副部長談話を入手して

翌日（日本の 28 日）の朝刊に載せたと思われ、これもツジツマが合います。

問題は U.H.船舶部副部長の談話「現地に社員を派遣して実情調査をしている」 この談

話は日本時間 27 日中のいつかである筈、ですから現地では 26 日、その 26 日は私が警察

に遺体引き取りに行った日なのですから、その日又は一步譲ってその次の日でも本社から

の人間が現地に現れることは断じてなかったのが厳然たる事実。

前記の四人が到着したのは現地の28日、即ち日本では29日、彼らが日本を発ったのは現地の27日、日本では28日だったのです。日本で新聞報道されたのち、慌てて日本を発ったとしか思えません。だから日本時間の27日にU.H.副部長が取材を受けたときの「**現地に社員を送って実情調査をしている**」という談話はマッカなウソ。27日に取材を受けて、急きょ社員の現地派遣を決め、本船には明日中（日本時28日）に出発すると電話してきた。しかも、この談話の当人こそ現地にやってきた「御本人」ですから何をか言わんや。しかも、しかも、「**実情調査**」など何もしなかったことは前記の通り。

まさにマッカなウソの、またその上塗り。

やっぱり、私があの時感じた二人の訪船理由のウサン臭さは私の邪推ではなかった。事故が起きた、それを苦しめた船長が自殺してしまった、これを知らん顔していたら世間体が悪い。デハ、とにかく現地に社員を派遣して実情調査と本船支援をした、という既成事実をデッチあげておこう、これが二人の訪船理由だったことは間違いナイ。時間差に少々の不自然さはあっても、とにかく既成事実を作っておくことが大事。

この時点で既に私の決心は固まっていました。

こんな腐った体質の会社で、これ以上働くことはとてもじゃないが我慢できない。

もうこうなったらマクルしかない、しばらくは忘れていたケツマクリの復活。その翌日、私の気持ちに呼応したように本社から出頭するよう命令が来ました。電話を受けてしばらくすると、一緒に下船したNボースンからも電話があり、私だけではなく彼も大工さんも、第一発見者のクォーターマスターも、呼ばれていることを知りました。当日、会社へ出向くと、まず全員会議室で待機させられました。その後、船舶部長から今回の一連の事故・事件について、一応ネギライともとれる発言がありました。

そして、次はいよいよ本題たるべき事故原因の解明・調査です。

ところが、なんと原因調査どころか、例のA海務課長から、進行中の第二次改造では例のバラスト・タンクは当初の計画通り清水の半永久的固定バラストにする、という発表。

そしてこれでオワリ、ゴクローサン。

「ちょっと待って下さいヨ、ほかにもっと調べなきゃならんことが山ほどあるでしょう」私は殆どイキリ立ったのですが、私達元クルーの四人以外、会議に列席していた管理職たち、船舶部長、副部長二人、海務課長、工務課長、船員課長の全員がさっさと席を立ってしまったのです。既に彼らの間ではこういう打ち合わせは出来ていたのでしょうか。会社は事故の検証などしないのではないかと、全てを闇に葬ってしまいたいのではないかと、

という私の懸念はズバリ的中。

最早、こうなったら私にできることは何もありません。

その後私達四人、ボースン、大工さん、クォーターマスターはO.A.副部長に連れられて近所の食堂へ昼食を食べに行きました。その食堂にはさっきまで会議室で一緒だった工務

課長ほか何人かの顔見知り社員がやはり食事に来ていました。

でも、O.A.副部長と私達四人が入ってゆくと、みんななるべく視線が合わないようにしていたし、食事もそこそこにソソクサと出て行きました。まるで私たちが疫病神でもあるかのように、というのはヒガミすぎでしょうか。この四人と話すな、というお触れが出たとは思えないけれど、なんとなく関わりたくないという認識はあったらしい。

サワらぬ神にタタリなし。

なかでも工務課長はこれまでに何度も一機士・一航士というコンビを組んできていて、お互いに気心知った仲、と思っていたのに、彼すら視線を合わせようとしません。

砂を噛むような、の形容通りの食事を終え、ボースンと大工さんは帰って行きました。

彼らは二人とも関西在住で昨夜は会社手配のホテル泊まりだったとの事。彼らも何のためにわざわざ会社まで呼ばれたのか全く合点がいきません。何しろ実質的な事情聴取はゼロだった。これも「実情調査はヤッタ」という既成事実デッチあげの一環。

*

食事中に副部長から言われたのは、私とクォーターマスターの二人は海上保安庁の事情聴取に応じなければならない、これから出頭してくれという事。

食事後、船員課の陸勤員に付き添われて、芝浦辺りのどこかにあった海上保安部に出頭。

この船員課職員も、以前どれかの船で短期間同船したことのある二等航海士です。

この時出頭した保安部の建物の正しい名称も所在地も記憶にありません。今、グーグル・マップで探しても、それらしい場所にそれらしい建物は見つかりませんでした。

窓口で身分を名乗ると、調べ室みたいなところに通されました。一体、保安官に何を聞かれるんだろうと不審に思う反面、ヨシ、この機会に違法改造工事の全てをここでアカラサマにしてやろうと思って身構えていたのです。

やがて係官登場。そして最初の質問は、船長の死体を見つけた時の様子をクォーターマスターに……。次に私に向かっては、船長の死は間違いなく自殺ですか、という極めてシンプル且つ無意味な質問。

「勿論そうです、それは現地警察が既に認定したことだし、手書きの遺書も警察で検証済

みです。それらは全て現地警察によってカタが付いたこと。それより保安庁としては事故の原因調査が大事なんじゃないですか？」と切り込もうとしたところで、係官は、「はい、ゴクロー様でした、当方からは以上です」と調書をパタンと閉じて立ち上がってしまったのです。同時に船員課からのツキソイが「Hさん、それはここで持ち出すことではないんじゃないですか、さあ、帰りましょう」

現地警察が犯罪性ナシと認定した件について、海上保安庁が関係者を呼びつけて、改めて間違いなく自殺だったか、というバカげた質問をする必要がどこにあるのか？

それよりも自殺の原因となったとされている事故、ディーブ・タンク破裂という異常な海難事故の原因を調査することこそ、保安庁のなすべきことではないのか？

ここで、またしてもハハーンと納得。なんと、会社は保安庁まで抱き込んで「実情調査は全てシ尽くした」という既成事実をデッチあげたかった。

ここまでやるには、ひょっとしたら親会社N社が関与していたのかも、と思わずにはおれません。大手N社なら保安庁の誰かに手をまわして事故の聞き取り調査は済んだ、という既成事実をデッチあげるなんてことはお茶の子の筈。私には最早なすすべはなし。

帰る道々クォーターマスターもすっかり呆れて「一体何だったんでしょうねー」船員課員はダンマリ。彼は彼で、会社から何が何でもあのチーフを暴走させるなヨ、とキツク言い含められいて、ツラかったのでしょうか。彼とは最寄りの駅頭で別れ、横浜郊外在住のクォーターマスターとは横浜駅ビルでジョッキを二・三杯傾けてからお別れ。

帰宅して直ちに会社宛退職届を発送しました。

*

数日後O.A.副部長から電話がありました。彼は大阪郊外在住でしたが東京本社へは単身赴任、横浜・磯子のマンションの一室を会社から用意されてそこから通勤していました。

当時私が住んでいたマンションからはごく近い所。

「俺んところへ一杯やりに来んか？」という電話です。ハハーン、来たか、と思いました。その頃、海上職の陸勤社員で私と忌憚なく話せる間柄は、船長・チーフとして同船したことのあるO.A.副部長だけ、と言うことで白羽の矢が立ち、慰留をする役を振られた。

そこで、この日の誘いになったのでしょうか。

何故なら、会社としてはここで私に退職されるのはちょっとしたリスクを背負うことになるからです。会社と縁の切れた私なら、事故の原因についてどこでどう触れ回っても防ぎようがない。社内に居座られるのもウツウシイが、ここはナダメ・スカシておいて

口を封じた方が会社の為には安泰、と考えたに違いない。 まだ塩気の抜けていない O.A.

副部長を使って私を慰留するよう画策した、と言うことでしょう。

その夜、副部長の部屋を訪れて、開口一番「キャプテン、折角お招きいただいたのにこんなことを言って申し訳ありませんが、私は会社に留まるつもりはありません。ですから今

夜はその件についてはナシ、と言うことにしていただけませんか？」

O.A.副部長もウスウスこれは予感していて、私が簡単に説得に応ずるようなヤツとは思って居なかったのでしょう、あっさり「解ったわかった、マア一杯やろう」

*

O.A.船長が副部長として着任したのは私が富士丸に乗船した時期より後のこと。 従って彼が富士丸の改造工事の諸問題点を果たしてどこまで把握していたのか甚だ疑問です。

案の定、どうやら彼はそのことについて真相は殆ど何も知らされていなかったらしい。

この時より数年前になりますが、彼も富士丸の改造以前、つまり第七全購連丸だった頃には乗船したことがあります。 その時は私も同船していたのですが、普通、船長職で乗れば

船体各部構造の詳細を自ら現場で確かめる、なんてことはまずありません。

その時のチーフがよほど無能であればそうせざるを得ない事態もあるかもしれませんが、彼が乗った時のチーフはワタクシメですから、船長がホールドの中やエンジン・ルームの

ポンプ周りをうろつくなんてことは断じてなかったのです。

私が富士丸に乗船した日の深夜に、S 船長が船内の見回りをしていたのは、極めて異常な事態だったのです。 いかにも S 船長が私の前任チーフに満足していなかったかということ。

だから O.A.船長は、撒積み船から PCC への改造をしたことは知っていても、七全の細かい事は承知しておらず、そのドコをドウいじったのかも知らなかった。

当然ながら一部工事が違法であったことなど把握していないし、彼に敢えてそれを知らしめる人物も船舶部内にはいなかった。 何しろこの人の陸勤はあくまで一時的なもので、

陸上勤務が本業と思っている連中から見れば、言わば部外者、番外。

彼がそういう状態に置かれていたことが感じられたので、その夜、彼にはそれ以上突っ込んだ話はせず、早急に退職手続きを進めてもらうようお願いして別れを告げたのです。

その夜から更に一週間くらい後に、ようやく会社から退職の手続きが完了した旨の通知がありました。 退職金も支給され、これで、晴れて自由の身、言い換えれば失業。

*

早速、次の食い扶持探しをせねばなりません、その前に私にはやり残したことがあります

した。 S 船長のご遺族宅の訪問です。 と、言っても単なる弔問ではありません。 S 船長は自殺と認定された、この場合、労災の対象にはならないというのが当時の常識。船乗りは船員保険という医療・労災・失業・年金等およそ考えられる全てをカバーされる保険に全員が自動的に加入していました。 しかし、この保険でも、自殺に関しては給付対象から外されるのが当時は当たり前だった筈です。

S 船長の自殺以来、何故あの程度の事故を苦しんで自殺せねばならなかったのか？ という大きなクエスチョン・マークが私の頭には乗ったまんまでした。

その疑問に対して、私が行き着いた答えはうつ。 これが私の考え得る唯一の答えでした。

うつ病の最もアブナイ点は、自殺願望に陥る確率が非常に高いということ。

事故後、ロスまでの航海中、私のワッチ時間になるとブリッジにやってきてはボーッとしたり、何やらブツブツ聞き取れない独り言をつぶやいていた S 船長。

S 船長の悩みの元は、ディープ・タンクに大きな問題があるということを知っている自分が、ディープ・タンク排水・注水をしようとするチーフを制止できなかった。 その結果、事故が起きてしまった、悔やんでも悔やみきれない、という逃げ道の無い悩みであった。 そしてうつ病にマッシングラ、と推測できるのです。

しかし、事故による積荷ダメージの処理に悪戦苦闘して、疲れ切っていたその時の私には、 S 船長の深い悩みからくる異常な行動をオモンバカル余裕はなかった。

そして、 S 船長が信頼を寄せていた会社からは事故後なんのバック・アップも無かった。ロスへ入港した時、代理店員に会社からの郵便はないか？ とシツコク聞いていた船長は、ロスに着けば、会社から文書による何らかの支援が来ていると強い期待を持っていたのでしよう。 しかし、会社の事故に対する認識は S 船長とは大きくかけ離れていた。

従って、 S 船長が陥っていた窮地から抜け出せるようなバック・アップは何もなかった。郵便物が何も来ていなかったことで、 S 船長の期待していた頼みの綱は切れてしまった。

ここで、うつ病の穴にハマっていた船長の命の綱もプツリ切れてしまった。

郵便物がなかったことが、結果的にトドメとなってしまったのです。

前記の新聞記事にある、二人の船舶副部長の談話では、両者とも大意は「事故は確かにあった、しかしそれが自殺に結びつくような重大事とは思えない」 管理職としてはなるべく事故を小さく見せたいばかりの苦しい発言ではあると思います。

まあ、客観的に見ても、その事故で人が死んだわけではない、ケガすらもしていない、単なる物損事故、と受け止める人が多いことは事実でしょう。 私自身もその一人。

だから、S 船長はあの時点で「うつ」という病気になってしまっていた、と考えるのが合理的、事故と自殺はうつの原因と結果に他ならない、という考えに行き着いたのです。そこで下船後、図書館で例の新聞記事を調べたついでに、うつ病についての資料を手あたり次第に読み漁ってみました。その結果、私の推測はほぼ間違っていなかった、という思いを強く持ったのです。

うつに陥りやすい条件を見ても、真面目である、責任感が強い、完全主義である、自己表現が苦手、責任を負う地位にある、等々「なりやすい」要素は様々な形で示されていますが、私の見たところ、S 船長は殆どすべての要素に当てはまってしまうのです。

*

そこで次の問題、業務上の事故を苦にうつ病になり、それがもとで自殺した場合、果たして労災の対象となり得るか否か？ この件についても資料を探しまくりました。近ごろでは過重労働、パワハラ、セクハラ等、職場で起こり得る様々なことが原因で、うつになり自殺に至ると、メディアにも大きく取り上げられ、その後スナリ労災として扱われるケースがむしろ当たり前になったようです。

しかし、何度も言うように、この当時は自殺の原因が何であれ、労災に結びつけるケースはマレと言って過言ではなかったでしょう。しかし、見つかりました。或る大手水産会社の船で、漁獲高に責任ある職の人物が、極度の不漁を悩んだ挙句うつになり自殺に至った。当初は労災とは認められなかったのですが、その後訴訟問題に発展して、最終的には労災として認定された、という判例を見つけたのです。

要するに、職務上の重責に耐えきれずにうつになり、自殺に至ったことが労災として処理されたのです。コレダと思いました。

会社は二人の副部長談話にある通り、事故と船長の自殺を因果付けしたくなかった。S 船長は勝手に自殺したんだ、ということにしてしまいたかった。要するに労災として扱いたくはなかったのは明らかです。

多分、ご遺族はこれらのことに気付いていない筈。会社からの助言など、まず、期待はできない。何しろ会社は、事故も自殺も含め、できるだけ早くクサイ物にはフタ、で行きたかったというのが本音でしょう。事故以来の一部始終を含め、このことを是非ご遺族と話し合わねばなるまい、それが、私にできるたった一つの慰霊、と考えたのです。

*

S 船長宅は阪急電鉄・宝塚線沿線にありました。夫人宛に事前に電話を入れておいたの

で、私が訪れた時には二人の子息、S船長の実弟も待っていました。

仏前で焼香の後、夫人はじめ皆さんと初対面の挨拶をかわしました。長男は中国地方の某国立大の医学部三学年、次男は地元の高校生、船長の実弟は海事とは関係ない関西の会社勤めとの事、風貌はS船長にソックリ、但し気性は正反対、明朗快活な方でした。

まず、夫人から遺体の空輸に際しての尽力に対して感謝の言葉を頂きました。

会社からは葬儀の際、船舶部長と船員課長が参列しただけだそうです。船長の自殺のイキサツについては何の説明もなかったらしい。夫人はこれらについての会社の対応、特に船員課長のD.M.氏について、かなり不満がある様子でした。

このD.M.船員課長も元は海上職でS.T.船長の同窓の後輩、しかも同郷。二人が同時期に陸勤になっていた時も直属の上司・部下の間柄にあったらしい。そういう間柄にあった二人なので私的な付き合いもあり、夫人ともかねての顔見知りであったのです。

船長の自殺直後私が受けた、遺体をそのままの状態空輸してほしい、という船員課長からの電話も、夫人が顔見知りのD.M.船員課長に依頼したのだそうです。

そういう間柄、単に同じ会社の社員であるだけ、とは言えないD.M.船員課長が、船長の自殺というとんでもない事態に際して、殆ど目立った動きをししてくれなかった。

夫人としてはそのことが大きな違和感として残っていたようです。

*

その後、私の訪問の主たる目的、富士丸のディープ・タンク破裂事故からS船長の自殺に至る迄の一連の流れと、ロスでの出来事の全てを聞いてもらいました。

夫人にとっては聞くだけで、さぞ辛い事柄もあったでしょう。しかし私以外には話し得ない内容ばかりなので、そう前置きしたうえで、一切を包み隠さず、できるだけ主観を交えず客観的事実だけを、と念じつつ話しました。

事故の内容、その後ロスに着くまでの航海中の様子、ロスへ着いた時の代理店員とのやり取りを話しているとき、医大生の長男が「あーっ、それはうつ病だな」とつぶやいたようでした。医大生である彼にはすぐそのことがピンと来たのでしょうか。

私はさらに話を進め、最後に保安庁のクダらない取り調べを受けたことまで、かなりの長時間掛けて全てを話し終えました。そして、自殺の直接の原因として、キャプテンはうつ病におちいっていたと考えるしかない、という私の感想も話しました。

これには夫人を初め他の全員もナットクでした。

S船長の最も近い家族ばかりですから、当然ながら船長の性格は完全に理解している筈、

従って、こういう責任問題に絡む事故の後、船長が示した不可解な行動が何を物語るかもよく理解できたものと思われます。

これまで、会社からは新聞記事以上の情報は一つ知らされていなかったもので、どなたも納得がいかないまま、船長の自殺という異常事態を受け入れざるを得なかったのです。

従って、私の話を聞いて、初めて全てのことが明らかになり、船長が関わった改造工事の諸問題、それに対する会社の姿勢、船長としてそれを見過ごしたことの重責、それらすべてが絡んでウツに陥ってしまったことが理解できたのです。

これらのことが分かったからと言って、どこへも持って行き場の無い、やりきれなさだけが残る反面、これで自殺の本当の意味が判明した、というスッキリ感も持てた、ということだと思います。 しばらくの間、全員が無言で時が過ぎました。

*

私には事の一部始終を話すだけでなく、もう一つ伝えておかななくてはいけないことがありました。 そこで、夫人へ質問「会社から何か労災に関しての案内はありましたか？」

「エッ、労災ですか？ いえ、何にも聞いていません」

ヤッパリそうか、会社は労災申請に手を貸すなんて気はサラサラないんだ。 懇意の D.M. 船員課長すら夫人になんの支援もする気はない。 会社は船長は勝手に自殺したんだ、その後始末まではできない、という態度なのでしょう。 上層部がそういう気なら船員課長ごときが勝手に船長夫人支援に回るわけはありません。

そこで、私が掴み得た労災に関する全ての情報を含め、次のようなことを話しました。 船長が陥っていたと思われるウツ病の原因が、改造工事に起因する事故だったことは船長の遺書にも明確に残されている。 この場合、過去の判例からも十分に労災申請の対象となり得る。 労災の申請をするか否かはご家族で決めることですが、申請がスナリ受理されないようなときは弁護士にでも相談すれば確実に事は進められる筈。

その場合、訴訟ともなると、船長がウツ病に陥った原因や前後の状況について確たる証言が必要になる。 それについては私が全面的にお手伝いする。 但し、私は既に会社を退職していて、今後どこに職を得るかは全く分からない、しかし、ご要望があれば可能な限りの協力をする所存である。 等々。

この時点で、夫人にはこの先どうするかの思案は浮かばなかったようですが、私が考えていたことは全て話し終えたので、これにて船長宅を辞したのです。 その後連絡を待っていましたが、とうとうそれっきりでした。 どうやら夫人としては労災申請をして、改め

て夫の陥ったうつ病をアカラサマにするのをハバカル気持ちの方が強く働いたのかもしれない。その夜は神戸市内のビジネス・ホテルで一泊。

*

次の日、明石に住む N.K.ボースン宅を訪れました。S 船長宅を訪問して一部始終を話してきたこと、私自身も既に退職手続きは完了した、従ってボースンと再び船でまみえることはナイこと、などを告げました。ボースンはとても残念がってくれましたが、私の気性は百も承知の人ですから、私の退職の意向は、四人が会社に呼ばれたあの時からウスウスは感じていたらしい。ひとしきり話した後、名残を惜しんで明石駅まで見送ってくれました。次に私が向かったのは、高槻に住む H.S.ボースン宅。

この人も私の良き理解者の一人、と言うか社内で最大のサポーターともいえる存在。この会社では二隻目に乗った「第十九とよた丸」を初め色々な船で何度も一緒に仕事をしてきたツー・カーの仲です。この人とは私のパートナーを含めての付き合いがあり、これまでにもボースン宅には二人で何度か訪問したことがありました。

最後に同船した「はんぷとん丸」以来、このボースンに会うのは久しぶりでしたが、それが永のお別れの挨拶になろうとは……。このボースンは富士丸の一連の出来事の間、別の船に乗船していましたから、当然、改造工事の詳細、船長の自殺に至る一部始終は私から聞くのが初めてです。ここでも S 船長宅で過ごした以上に長時間話し込みました。

で、結局その夜は H ボースン宅で泊めてもらい、夜通し呑み明かしました。

次の日、このボースンもわざわざ高槻駅まで見送って別れを惜しんでくれました。その後帰宅すると、休暇中で陸上に居て、私の退職を知った元上司・同僚・部下から慰留の電話をもらったり、中には自宅まで訪問してくれた人も何人かいました。

私がこの会社に在籍したのは丸 9 年、A 海務課長のような反対の極に在る人もいた代わりに、大勢の心強い味方にも恵まれた良き 9 年間でした。

長々と不愉快な話を続けてしまいましたが、この船は私の船乗り人生の一大転機とも言えるので、どうぞご容赦を。これ以後、私の船乗り生活は全くの自由人・アルバトロス。でも、当時、世間では特定の会社に在籍しない者を「失業船員」と呼んでいましたネ。

*

[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 8 月 11 日(土)の予定です。