

甲比丹航海記



Once a Sailor, Always a Sailor

044号 (19 May 2018)

PCC・富士丸

(May 1980 ~ Oct 1980)

PCC、これまでも何度か出てきた略語で、既にご承知とは思いますが、改めてもう一度。

Pure Car Carrier のそれぞれの単語の頭文字、意味はそのまま、ピュアー＝全くの、カー＝自動車、キャリアー＝運搬船。即ち自動車だけを専門に運ぶ船、言い換えれば自動車しか積めない船の事です。尤も、ずっと後になってからのことですが、老朽化して廃船

寸前になった PCC を、家畜運搬船として使っているのを見たことがあります。

PCC に自動車を積むときも揚げるときも自走させるのだし、生きている家畜だって自分で歩かせて積・揚することは確かに可能。各デッキ間の高さも人が歩くのに問題はない 2 メーターちょっとの高さですから、羊・牛・豚などの家畜ならそのまんま OK でしょう。体格のいい馬ではちょっとキツイか？ でも、重機など特殊車両を受け入れ可能なカー・デッキを備えた船なら対応できるし、そうでなくてもデッキを一段取っ払って改造するのはそう難しい工事ではないでしょう。PCC のお古を家畜運搬に、とは実に合理的。

なお、自動車を自走させて積み・揚げすることを RO-RO と言います。 Roll On-Roll Off
ロール・オン、ロール・オフ。 転がり乗り、転がり降りる。

家畜を歩かせて積み・揚げするのはなんというのでしょうか。 WO-WO、 Walk On-Walk
Off 、とでも言うのかな？

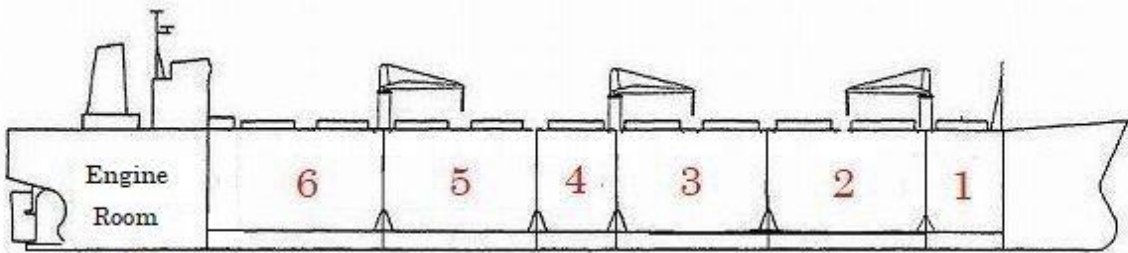
*

PCC にはこの時が初めての乗船ですが、実はこの船、以前に二度乗ったことがある船だったのです。 その船名は以前お話しした「第七全購連丸」、それが何故「富士丸」なのか
というと、この船は撒積み船から PCC へ大改造をされたのでした。

この頃、日本からの自動車輸出、特に米国向け輸出はまさに右肩上がり、自動車船はいくらあっても足りない、という状態でした。 前にも触れたように「第十九とよた丸」や「第八とよた丸」のような、いわゆるカー・バルカーは既に時代遅れ、自動車は PCC で、そして穀類は撒積み船で、という専門化が進んでいたのです。 更に言えば穀類のように安価で運賃も安いものより、高価且つ運賃が高いものを運んだ方が儲かる。

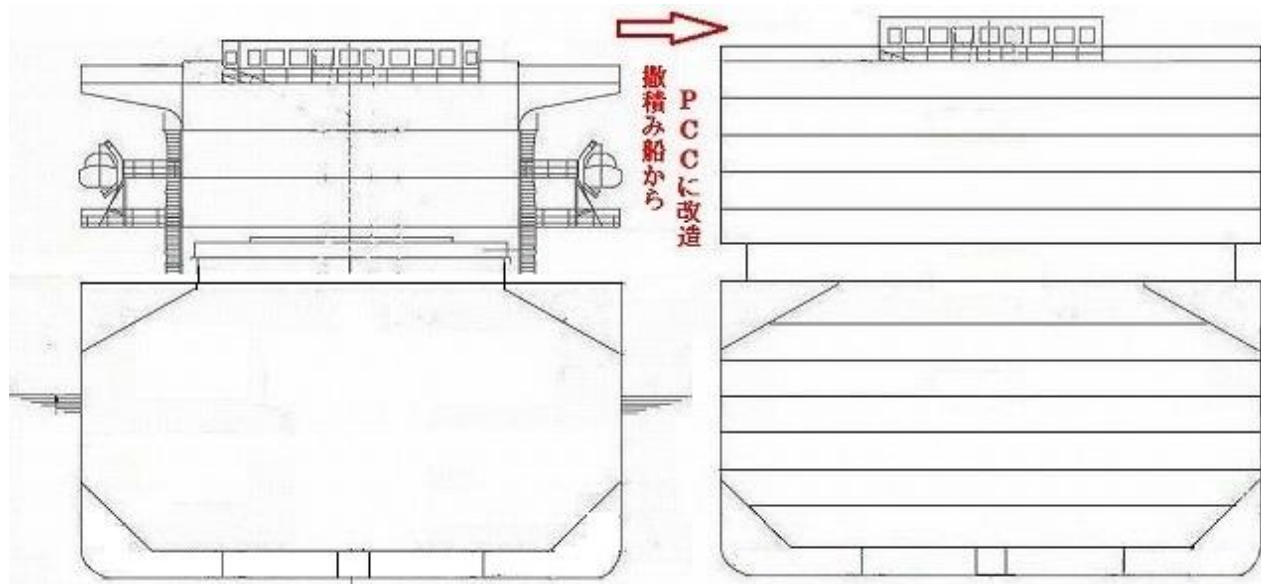
こういう損得勘定で、各社とも PCC 建造に前のめりになる、当然、造船所は PCC 建造で手一杯。 じゃ、手っ取り早く現存のばら積み船を改造しようじゃないか、という考えが持ち上がります、これならイチから大型の PCC を作るより簡単。 新造船の為の船台もドックもいない、小規模な造船所の岸壁に繋いだままで改造工事は可能。 その代わりに PCC としての機能は新造の物よりかなり落ちる、しかし、手っ取り早く極めて安直。

と、言うわけで撒積み船「第七全購連丸」は PCC「富士丸」に改造されたのです。



上が「第七全購連丸」下が改造後の「富士丸」の側面略図。 各ホールド内と旧上甲板上

の巨大な構造物は自動車積みスペースです。 上甲板以下の船体主要部、即ち船側外板・船底・各タンクなどは変わりありませんが、外観は全く違うものになりました。 貨物輸送機能も 100 パーセントの変化、全くの別物になっています。 撒積み船だった時はガランドーだったホールドと上甲板上の巨大な箱の中はカー・デッキがビッシリ。 全部で 13 面のデッキに仕上がっています。 船体横断面略図の変化は次の通り。



第 41 号「七全」を書いた時、改造後の履歴が分かる資料を見つけました。

SNo.886 第七全購連丸 ZENKOREN MARU No.7 (1971)

110878/JDWC 撒積専用船 36,554G/T 65,270D/W
 起工 1970.9.29(昭45) 進水 1971.1.19(昭46) 竣工 1971.4.27(昭46)
 Lpp 214.00 B 32.20 D 18.70 m 主機 D 住友Sulzer 6RD90 15,000PS 1基 14.65/17.06kt
 日本鋼管株式会社鶴見造船所(横浜)建造 SNo.886 ██████████ 株式会社(東京)
 第七全購連丸 ZENKOREN MARU No.7 26次
 1971.4(昭46) ██████████(株)(東京)と共有
 1977(昭52) ██████████の持分を ██████████へ売却
 1980(昭55)自動車運搬船に改造、富士丸 Fuji Maruと改名
 1984(昭59)神隆丸 Jinryu Maruと改名
 1986(昭61)Bondad Maritima S. A., Panamaに売却、**BONDAD**と改名
 1987(昭62)Sinagtala Maritime Man. Inc., Philippinesに売却
 1988(昭63)Cosmo Prosperity Corp., Panamaに売却、**UGLY DUCKLING**と改名
 1995(平7)Florecer Shipping S. A (TMT Co. Ltd.), Panamaに売却
 1996.10.31(平8)解体のためインドの解体業者に売却、Alangに到着

これによると「七全」から富士丸、神隆丸、Bondad、Ugly Duckling と次々に改名され、その都度、売船されていったことが分かります。

前の定期船「はんぷとん丸」を心ならずも傷病下船してから約三ヶ月半、この間、群発頭痛に振り回されて散々な目に会いましたが、どうやら病み上がりの状態は抜けて、元気が回復したところで、五月末日 PCC 富士丸に乗船ということになりました。

この時、富士丸は改造後の最初の北米向け航海を終えて帰ってきたところでした。

(五) 雇入契約関係		(六)	
船名 汽船富士丸 Name of Ship FUJI MARU	総トン数 36480.71 G/T&T	更新・変更(船名、総トン数、主機の種類、航行区域若しくは従業員数、職務又は雇入期間)	33
主機の種類 ディーゼル1 15,000馬力	航行区域又は 従業員数 遠洋区域	年月日及び割日事項	(官庁記録印)
職階 一 航	年齢18年に達する日	雇止年月日及び雇止港	昭和55年10月24日 川崎 港
船所有者の住所及び氏名又は名称 東京都千代田区奥の内2-7-3 船橋株式会社	船長氏名(印) 船長	備考	有給休暇 関東海理局 55.10.28 川崎支局
雇入期間 不定	雇入年月日及び雇入港 昭和55年5月31日 横浜 港		

乗船日は5月31日、下船は同年10月24日、乗船期間五か月弱、下船理由は有給休暇。この記録を見る限りまるっきり正常です。しかし、実はこの船ではドエライことが起きていたんです。私の船乗り人生を一変させた、どころか、大げさに言えば私の全人生の一大転機とも言える大事件に遭遇したのです。そもそも、私がこの航海記を書く事を思い立ったのは、この事件の詳細を是非書き残しておきたかったから、とも言えるのです。まあ、詳細については追々述べることに致しましょう。

乗船地・横須賀新港はこんな所。



富士丸の着岸したのは正式名称で言うと横須賀港・新港埠頭ですが普通は横須賀新港と呼

んでいました。 マップ左下の京急・横須賀中央駅から徒歩 10 分位の便利な所。
私は当時、横浜市中区本牧に住んでいましたから、ドア・トゥ・ドア約一時間の滅多にな
い極めて手軽な乗船旅行です。

さて、埠頭構内に入り、本船に近付くと何やらサイド・ランプの近くに人が集まっていま
した。 甲板部乗組員らしい数人とステベ（荷役会社）の作業員達です。 何を騒いでい
るのか、何やらあわただしい様子で、荷役作業も止まっているようです。
ところで、ランプという言葉は、陸上で使われると高速道路の出入り口を指すのが普通で
しょうが、船でランプ（Ramp=斜路）と言えば次のようなものです。



上は一般的な PCC の解剖図です。 船体側面で真横方向に延びるのをサイド・ランプ、
そして図の左端、船体後部で斜め後ろに伸びているのをクォーター・ランプと呼びます。
富士丸は元々撒積み船だったものをお手軽に改造した船ですから、後部は元の撒積み船の
形のまま、従って自動車積みの為のランプは側面部のサイド・ランプ一基だけでした。

*

私は乗船の為、舷梯（後部）に向かっていたんですが、何をワイワイ言ってるんだらうと、
気になったのでスーツケースは舷梯の脇に置いて、ランプの方へ行ってみました。
すると、こりゃ大変、ランプの下面があと数センチで岸壁の端の車止めにくっつきそうに
なっています。 これじゃ荷役中断は当たり前。

こいつはモー放っておくわけには行きません。 そこには顔見知りのセーラーもいたので、
「チョフサーは？」と聞いたところ「ここにはイマセン」と言うんです。 「エッ？ チ
ョフサーがない？ じゃ大工さんは？」と聞くと、「ハイ、私が大工です」と近くの人

が名乗り出ました。その人は初対面の大工さん（Carpenter＝船匠＝甲板手筆頭の通称です）でした。そこで・・・。

「私は今日からチーフで乗船する H ですが、ここにはチョフサーがいないらしいから、とりあえず私の言うことを聞いて下さい」と前置きして、次のような指示を出したのです。

「今、トップ・サイドは勿論満タンですね？ ヨシ、じゃ今からここにいる全員を連れてって全部のトップ・サイド・タンクを一斉に重力排水してください。急場のことだから順序なんか構わず、とにかく手近なバルブを片っ端から開けてって！！」

それから十数分間、私はランプ下面と岸壁の間に手を当てて様子を見ていました。私がそれを始めた頃はなんとなく小さくなりつつあったクリアランスが、逆に少しずつ大きくなる気配が感じられました。次の数分にはもう確実に船が浮いてきて、クリアランスがはっきり大きくなるのが感じられました。ヨシ、これでもう大丈夫。

*

ここで触れているクリアランスとは、次の画像（勿論これは富士丸ではありません）の白線の円内、ランプの下面と岸壁エンドの車止めの上面の距離を指しています。私が着いた時、この隙間が殆どなくもう少しで岸壁に接する所だったんです。



そこへ以前「ちえりぼん丸」や「バンドン丸」で同船したことのある N ボースン（甲板長）がやってきました。彼は前日のうちに横須賀の宿に着き、今朝、本船の着岸後一番で乗

船したとの事。「やあ、チョフサーこんにちは、今、大工さんからの連絡でトップ・サイド全部のバルブを開けてきました、どんな様子ですかネー?」「はい、もう大丈夫少し浮いてきましたヨ」「いやー、助かりました、私はもうこりゃランプを上げるしかない、と思ってNチョフサー（私の前任者）や前のボースンと相談してたところですよ」「じゃステベに、もう大丈夫だから荷役を始めるよう、連絡しといて下さい」そう言いおいて、

私はようやく舷梯を登って乗船したのです。この間、前任者は姿を見せず。

事務室に入ると、さっきの大工さんが私に指示されたこと、そしてそれをやり終えたこと、を前任者に報告している所でした。この前任者N.T.氏とは初対面。彼は私より三つ四つ年長だったのでしょうか?しかし、チーフとしての履歴は二～三年あるかなしか、社内の航海士のランクでは私よりずっと下位の人でした。

私が初対面の挨拶、それから引継ぎもしてないのに勝手に甲板部に指示を出してしまったことを詫びると「イエ、とんでもない私の方こそお礼を言わなければ」マッ、そりゃそうですね、本人が真っ先に駆け付けるはずの現場にいなかったんだから……。

彼の一番の手落ちは潮の干満差を念頭に置いてなかった事。入港時にOKだからと言って潮が引いてきたらどうなるか、その日の潮汐表をチェックしとかなきゃー。

それにしても何故現場には当直航海士もいなかったんだらう?それも大いなる疑問。

*

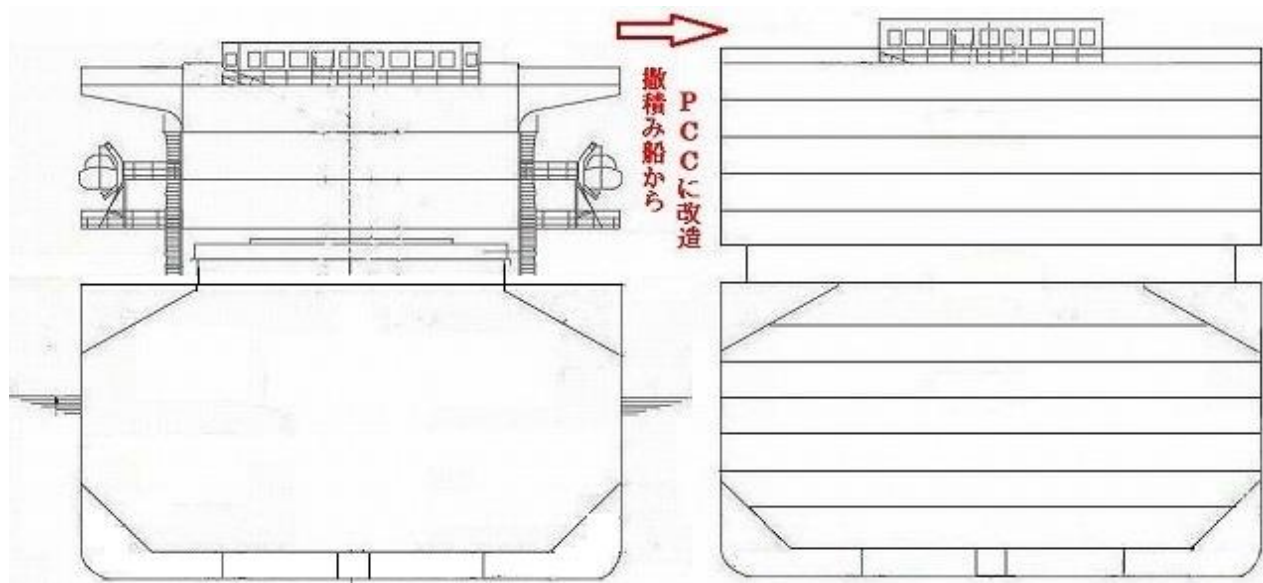
その後、交代引継ぎにかかりましたが、私としては前任者への質問は殆どありません。なにしろ、この船の前身「第七全購連丸」には二度も乗船しているんだし、前任者は富士丸に改造される二航海前に初めてこの船に乗ったらしい。「七全」に関しては私の方がよほど深く関わっているわけで、改造部分以外は聞かずとも良く解っています。だから、私の関心は改造で変わった部分、それも現時点で見ることができない船体主要部分がどう変化したか?だけ。勿論、カー・デッキを含め自動車積みに必要な設備は「七全」の時には存在しなかったわけですが、その大部分は見ようとすればすぐ見れることだし、見れば一目瞭然、難しいことは一つもありません。

私にとってPCCへの乗船は初めてではありますが、既に「十九とよた」に三回、「八とよ」にも二回乗っており、自動車荷役に関しては彼よりずっとベテランですから、それに関しても聞くことは何もありません。

私が一番気になっていたことは、現段階では中へ入って見ることができないDT=ディープ・タンク Deep Tank がどう変わったか?ということ。タンクの内部は完全に排水し

てから中に入らなければ見れない、だから、図面で読み取れる以外のことを知りたい。前任者は改造工事中を含めその前後を経験しているのだから、すべてを把握している筈。

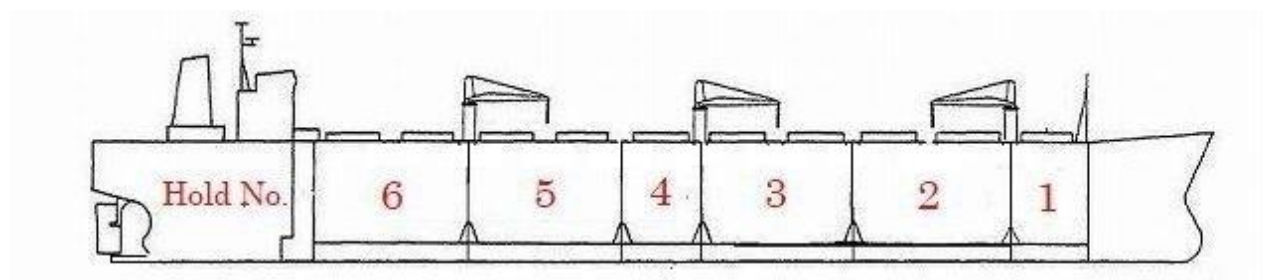
もう一度左の改造前と右の改造後の断面略図を比較してみましょう。



改造前の船体断面図

改造後の船体断面図

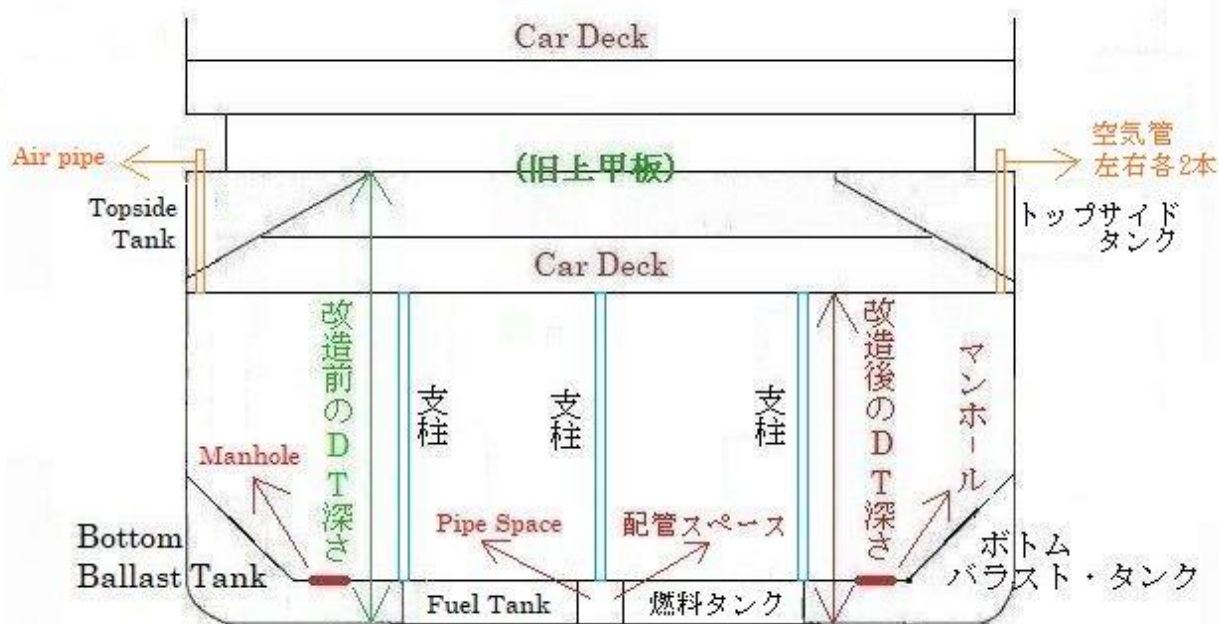
この通り左の撤積み船「七全」の艙内はガランドー。その点は船体の前後方向の略中央に位置する DT ディープ・タンクも全く同じです。改造後のカー・デッキは旧上甲板の下に 7 層、上に 6 層、全部で 13 層です。「七全」の DT は見た目には他のカーゴ・ホールドと全く同じで、撤積みをするときはごく普通に積荷スペースとして使われました。次の図は「七全」側面略図。1 番から 6 番まであるホールドの第 4 番、これがカーゴ・ホールドとしても DT としても使われてスペースです。



他のホールドと違う点は、そこに海水を満水するのを前提として造られている事、ハッチ・カバー上には海水を満たすときに中の空気を抜くためのエア抜きを設けている事、ホールドのフローアにあるマンホールを開放することで二重底のバラスト・タンクと共通のスペースを作りバラスト・ポンプで海水を注・排水できる仕掛けになっている事、等々。ここをバラスト・タンクとして使うのは、空船時荒天遭遇が予測される場合、吃水を少しでも深くして波浪による影響を軽減させたいときでした。大きな波浪があるとき吃水が

浅すぎると、船底を激しく叩かれて船体を損傷する恐れがあるのです。

その DT 部分の改造だけは他のホールドとは様子が違いました。 図面を見ながら前任の N チョフサーの説明を聞くと、改造後の DT 内の様子は次の図のようなものでした。



「七全」の時ガランドーだったホールドと較べての相違点はホールド最上部、両舷のトップサイド・タンクに挟まれた部分に二層のカー・デッキが設けられた事。そして、下層のカー・デッキの下が新たなディーブ・タンクとなった事。この新しいディーブ・タンクには「七全」の時と違って、カーゴ（自動車）を積んでいようがいまいが常時バラストを満水している事も大きな変化です。この時点ではディーブ・タンクは満水されていなかったから、当然、中を見ることはできず、図面を見ながら N チョフサーの説明を聞くだけ。それによると、カーデッキを支える支柱は、左右方向に三本・前後に二本ずつ、計六本が配置された。また、前後左右計四か所のマンホールの蓋は全て取り払って開放してある、

即ちボトム・バラスト・タンクとディーブタンクは一体化されている、との事。

そうそう、さっき私が大工さんに、全てのトップサイドを重力排水して、と頼んだのはこのホールド最上部の両舷にある三角形のタンクのこと、これは全てのホールドにあります。このタンクは常に水面上にあるので、排水バルブを開けさえすれば中の海水は重力で自然に排水できるのです。ポンプを使わないから手っ取り早い。

*

当時の乗用車の重量は大雑把に言って一台 1 トン内外ですから満載しても総重量は知れたもの。富士丸の最大積載量が何台だったかコロっと忘れてしまいましたが、精々 5,000 台弱程だったと思います。一緒に積む少数の小型トラックが少し重いとしても、総重量

は 5,000 トン少々だったはず。

一方、「七全」の頃のディーブ・タンクの容量は、これまたシカとした記憶はなくなっていますが、多分 6 千トン以上だったと思います。DT だけで満載時の自動車総重量を超えるバラスト量があったのです。これらをを考え合わせると、自動車の重量だけでは荒天遭遇時はかなりキツイことになるわけで常時なにがしかの追加重量（バラスト）が必要になるのです。それが 4 番ホールドを全部カー・デッキとせず、七割がたをディーブ・バラスト・タンクにした理由でしょう。この辺が基本設計から PCC として建造された船と違い、撒積み船を無理矢理 PCC に変えられた富士丸の苦しい所です。

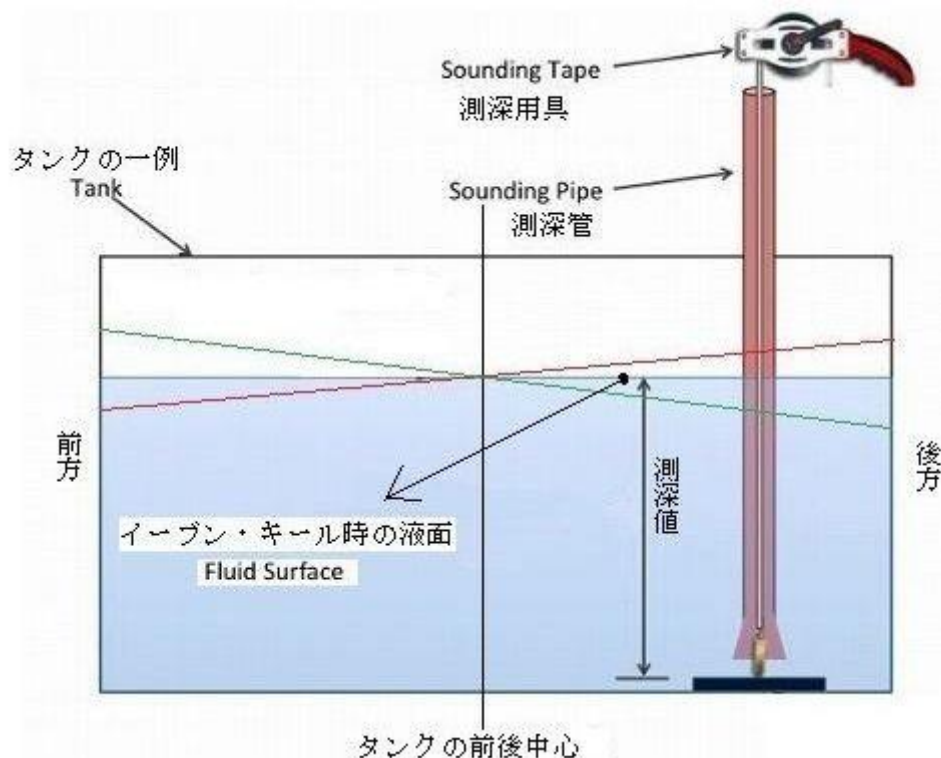
*

「一つ問題があるんですが、このタンクのサウンディング・テーブルをまだ受け取ってないんですよネー」と前任者。「そうですか、タンクの中の新しい構造物は支柱だけですよネ？ それはどんな構造なんですか？」 「大型の H 型鋼です」と彼。

「H 型鋼だけならスペースのロスはごくわずかですね、新しいディーブ・タンクのタンク・トップは下層のカー・デッキなんだから、その高さを満タンとして、そこまでを以前のサウンディング・テーブルで見ればいわけでしょう？」 と私は上の図に赤字で記した「改造後の DT 深さ」の値を旧サウンディング・テーブル上で指し示しました。

「ああ、そうです、そうです、そういうことですネ」と彼も同意。

ところで、タンク・サウンディング Tank Sounding=測深、についてヒトクサリ。



タンクの中はこんな風になっています。 タンクの底から水面までの距離を測ることをサウンディングと言います。 深さが深いほど液体の量は大きい、当たり前ですね。 底面と側壁が上の図のように単純な平面なら、深さと量の関係も単純ですが、船の場合は真四角なタンクは殆どなく、深さによってタンクの表面積は複雑に変化します。 だから、同じ深さ 1 メーター分でも、例えば 2m から 3m までの 1m と、5m から 6m までの 1m ではそれに応じた液体の量は同じでない事が多いのです。 この数値の相関関係を表にしたものをサウンディング・テーブル Sounding Table=測深表と言います。

CAPACITIES IN CUBIC METRES

SOUNDING DEPTH CM	TRIM BY THE HEAD		EVEN KEEL	TRIM BY THE STERN				
	0.50M	0.50M		0.00M	1.50M	2.00M	2.50M	3.00M
880	289.99	289.71	289.44	289.16	288.88	288.60	288.33	288.05
882	290.69	290.42	290.14	289.86	289.58	289.31	289.03	288.75
884	291.39	291.12	290.84	290.56	290.29	290.01	289.73	289.45
886	292.10	291.82	291.54	291.26	290.99	290.71	290.43	290.15
888	292.80	292.52	292.24	291.97	291.69	291.41	291.13	290.86
890	293.50	293.22	292.94	292.67	292.39	292.11	291.84	291.56
892	294.20	293.92	293.65	293.37	293.09	292.81	292.54	292.26
894	294.90	294.62	294.35	294.07	293.79	293.52	293.24	292.96
896	295.60	295.33	295.05	294.77	294.49	294.22	293.94	293.66
898	296.30	296.03	295.75	295.47	295.20	294.92	294.64	294.36

これがそのサウンディング・テーブルの一例です。 勿論、富士丸の物ではありません。 最上段に表示してある通り、表の一番左の列が計測した深さの数値 CM（センチ・メーター）です。 二列目はトリム・バイ・ザ・ヘッド 0.50M となっていますが、これは船の前後喫水を比べたとき船首の方が 0.50m 深い場合。 そして三列目はイーブン・キールで、この場合は船の前後の喫水が同じ、即ち、水平になった状態。 四列目以降はトリム・バイ・ザ・スターンで、前後喫水を比べて船尾の方が深い場合。 夫々、0.50M から 3.00M 迄の数値が記されています。 通常、船は前方の喫水を後方より深くすることはあまりないので、測深表もそれに応じて作成されているのです。

タンク内の液面はトリム（前後喫水の差）の変化に応じて、タンクの前後の中央を支点に図の赤線・緑線の様により変化します。 バイ・ザ・スターンの場合は赤線、バイ・ザ・ヘッドなら緑線の様になります。 これもアタリマエですね。

ここで上の表の赤丸の数値を見ると、サウンディング 894CM に対してトリム・バイザ・スターン 0.50M の場合は 294.35 CU.M（立方メーター）ですが、その左隣イーブンキールの列は 294.62 とわずかに増えています。 その左隣バイ・ザ・ヘッド 0.50M の列では

294.90 と更に大きくなっています。測った深さの数値は同じなのに何故このように変化するか？ その理由は、このタンクではサウンディング・パイプ＝測深管の位置が前後方向の中央より後ろにあるからです。測深管が中央になれば何故こうなるのか？

ここで軽く頭の体操、この数値の変化の意味をちょっと考えて見て下さい。

*

さて、またチーフの交代引継ぎに戻りますが、この時の前任者の「ああ、そうです、そうです、そういうことですネ」という言葉には、実は「重大な間違い」と言うか、「事実誤認」または「説明不足」いずれにしても大きな問題が隠れていたんです。

そのことについての詳細はいずれ後（次号）で触れます。

「じゃあ、このテーブルの新しい使い方として、ここで満タンとしておきましょう」と私はサウンディング・テーブルに先程の「改造後の DT 深さ」の数値（おぼろな記憶としては 13m 少々）の位置に赤鉛筆で横線を引きました。そして「こう考えていいですね？」

と念を押すと「そうです、そうです、その通りです」と再び彼も同意しました。

後になって良く良く考えると、この時の会話には実に大きな意味が含まれていたのです。のちに述べる大事故の最大の原因は別の問題ですが、このことも引き金の一つ、と言うか、遠因になっていたことは間違いありません。

*

さて、こうして前任者との交代引継ぎはごく簡単に終わり、その日の午後、彼は下船してゆきました。結局この停泊中に、私・チーフ・メイト、セカンド・オフィサー、ボースン、大工さん、と甲板部の主だった面々が揃って交代したのです。

サード・オフィサーも前航海、改造直後に交代したばかり、要するに、これ以後甲板部の主だった人員で改造工事を自分の眼で見た者は誰もおらず、重要なポジションにいて改造の前後を知っている唯一の人物は船長、ということになったのです。

このことも後々重要な意味を持つこととなります。

その日の夕刻、エンジン整備に関する件で訪船していた工務課の係長 K 氏と話す機会がありました。彼は社内では私よりやや先輩にあたる人で、以前何度か一航・一機として同船したことがある気の合う仲間です。今朝本船サイドに着くなり遭遇した大騒ぎのことを話して、とっさの判断でトップサイドを排水して、なんとか難を逃れたこと、しかし、トップサイドの重量がないまま外洋に出る不利が気になることを話しました。

高い場所の重量がなくなるとその分全体の重心は下がる。重心が下がるということは復

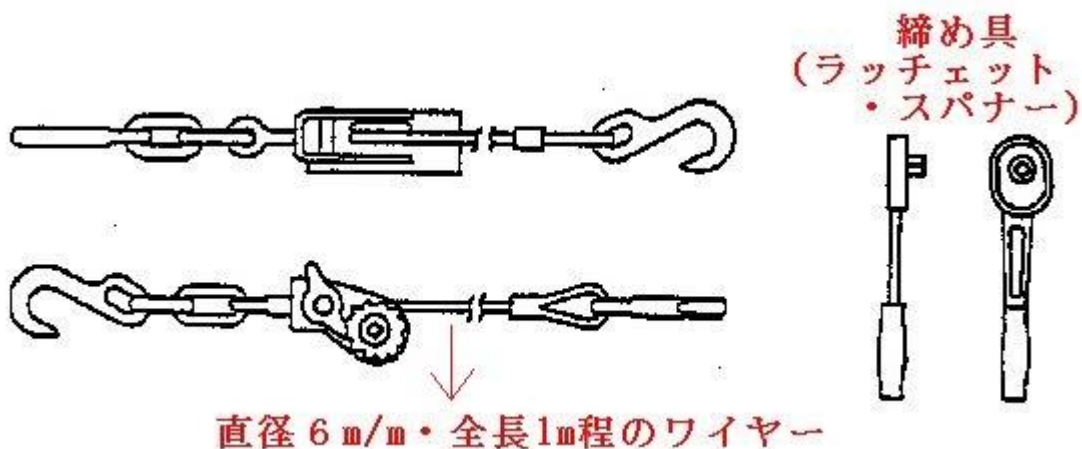
元力が強まる（船ではGMが大きくなる、という言い方をします）、イイんじゃないの、
と思うでしょうがそうでもないんです。

以前にも話したことがあるかと思いますが、復元力が強すぎると船がちょっと傾いただけ
で、直ちに復元しようとする、その力が強すぎるので反対舷の方へ傾けてしまう。する
と今度はその反動で全く反対の作用を起こしてしまう。要するに船が休まる暇もなく右
に左に短い周期で揺れる、という状況を作ってしまうのです。

最初の揺れが小さくて済む小さな外力の場合は問題ありませんが、外洋で大きな波を食ら
った場合は深刻な事態になりかねません。動揺周期のごく短い大きな揺れを起こしてし
まう危険が潜むこととなります。だから客船ではわざと復元力は必要最小限にして、た
とえ揺れるにしてもユックリ・ユッタリの快適性を目指すわけ。

一方、自動車を積んで初めて外洋に出るときは、まだ自動車がしっかりラッシング(lashing
固縛)されているかどうかを乗組員の目で確かめてありません。積み込んだ自動車それ
ぞれに、最低四本、又は六本、場合によっては八本ものシメラー(締め具)を使って航海
中自動車が動かないように固縛します。これをラッシングと言います。

このシメラーという言葉、これも以前お話ししたと思うので二番煎じですが念の為。
これは多分、ナイターなどと同じ和製英語で「締める」にerを付けてSimelerとでもし
たんでしょうか。こんなスペルは英語辞書にはないし、シメラーを英字表記してあるの
も見たことがありません。要するに「締める道具」ですがご丁寧に「張線器」なんてい
う訳語を振ってある記事も見かけます。和製英語に訳語なんてバカげてますね。ナイ
ターを「夜間試合」なんていうのとおなじ。そのシメラーはこんなもの。



現在ではこれはもう完全に廃物で、現在使われているラッシング用具はバックル付きナイ
ロン繊維のベルトだとか、でも、その頃はシメラーを使うのが当たり前でした。

それはさておき、何千台もの自動車を積んで、二万本以上ものシメラーの締め上げを一つの手落ちもなくやりおおせる、ナンテ完璧さを数十人のステベの作業員に期待するのは勇気がいらいます。だから、出港後できるだけ早い機会に、甲板部員全員がラッチェット・スパナー Ratchet Spanner を持って一本一本丁寧にシメラーの張り具合を確かめ、必ず何箇所かは見つかる不良個所を、スパナーで締めなおして回ります。そして、揚げ地までの航海中、定期的に、又は時化が見込まれたりしたら随時、再点検を繰り返します。

この作業をシメラー点検と言って、自動車を積んだ後の甲板部の重要な作業でした。何しろ時化の中で一台の自動車が動いてしまったら、最少でも二台に、時には数台に、もっと悲観的に考えれば数十台にダメージ発生と言うことにも発展しかねないのです。マズイことに日本の港は殆ど出港後イクバクもなく外洋の波にさらされます、しかも夕刻出港という例が殆どなので、シメラー点検は翌日に回さざるを得ない。前に、復元力過大のまま出てゆくのはあまり望ましくない、と言ったのはこういうことなのです。

*

K 係長は私の心配をすぐ理解してくれて「次の航海には入港前にディーブ・タンクを排水して来たらどうなの？」と言ってくれました。そう、確かにその通り、実は私もそれを考えながら話していたのでした。

ディーブ・タンクなら GM の変化はそれほど大きくないし、前後方向のホボ中央でトリム変化もごくわずか、吃水を浅くするためのトン数としても十分です。

K 氏は元々エンジニアですから GM の増減やトリム変化のことに精通して言っているわけではなく、単にトップサイドの総重量とディーブ・タンクの重量が似通っているんじゃないかと思っ、そう言ったのでしょ。

その時は K 氏の帰り際のごく軽い対話でしたが、こんなやり取りがあったことも、後々かなり重要な意味を持つことになるんです。思わせぶりな言い方が続きましたが、いずれ嫌でもその大事故に触れることになりますのでご容赦を。

*

この船はスバル自動車を米国向けに輸出するために、撒積み船からの大改造をしたのだ、と言っても過言ではないでしょう。当時「積荷保証」という言葉がありました。（業界では今も使っているかどうか？）それは次のようなことです。

或る特定の荷主が船会社に対して、自社の関わる輸出または輸入に都合の良い船を造ることを提案します。その代わり、その荷主はその先何年という期限付きで、或いは無期限

で、その船会社だけに自社の貨物の輸送を任せることを保証する、というわけ。言い換えれば、荷主の発意で船を造らせて、その運航全般を船会社に一任するという風にもなります。私は営業上の諸契約については全く不案内で、この程度の知識しかありません、まあ、これは当たらずとも遠からずの程度と思って下さい。この船の前身「第七全購連丸」はそのまんま「全購連」という組織の意向で造った船でした。

そして「富士丸」は「七全」の積荷保証期限が切れた後「富士重工」という会社の積荷保証で改造された船だった筈です。前に乗ったカー・バルカー「第十九とよた丸」も「第八とよた丸」も然り。これらは皆船名の通り、荷主の積荷保証でできた船でした。

*

というわけで、横須賀新港での積荷は毎回「富士重工」のスバル自動車、従って積地もここに定着、と考えて良かった。荷主の社風故か停泊はノンビリ・ムード。

その日も荷役はデイ・タイムのみ、これも荷主サンのご意向。夕方にはお開きでクルーは大喜び、みんな早速上陸の支度にかかります。航海士の在船当番も当然新来の私が買って出て、セカンド・オフィサー、サード・オフィサーは連れ立って「チョフサー、お願いシマーッス！！」と勇んで出かけました。

私は一人静かな夜を過ごすことになりましたが、丁度いい機会、と改造で新しくなった船内をアチコチ見て歩きました。その夜は沖修理工の一団が乗船していて改造後の小さな不具合個所の手直しを徹夜でやっていました。彼等も荷役のない夜間にしかできない仕事を抱えていて、徹夜せざるを得ないのです。

*

深夜になり、もう一度沖修理の現場などを見ておこうと、トランシーバーを肩に出かけました。大型船は皆同様ですが、特にPCCでは乗組員がどこにいるか目視することが非常に難しいので、甲板部の仕事中は全員が必ずトランシーバーを携行します。

当直航海士と当直クォーター・マスター(Q/M)も当然ながら無線で連絡しあって常にお互いの現在位置を確かめあいます。

部屋を出るときクォーター・マスターに今から船内の見回りに入る事を伝え、彼がどこにいるかを確かめたら、舷門でワッチしてまーす、との事。OK!

私はカー・デッキ最上階から下に向けて一段一段巡視を始めました。この旧上甲板上に新たに作られた直方体の箱の寸法は、大雑把に言うと、長さ150m・巾32m・高さ13m程でしょうか、その中に6段のカー・デッキが造られています。

広いカー・デッキの各階層には障害物もなく端から端まで見通しです。

ずっと後で知り合って友達になった英国人帆船乗りマークさんという人は、私が PCC には何回も乗ったという話をしたら、「PCC? ああシュー・ボックスのことね」と笑って
ました。 そう、その通りまさに靴箱、味も素っ気もありません。

そのシュー・ボックスの上から二段目か三段目にかかったころでした、カー・デッキのは
るか先の方に誰か人がいるのがチラッと見えました。

船内のあちこちで沖修理をしているのでカー・デッキは点灯していましたが、決して明る
い照明ではなく街灯に照らされた歩道位のもんでしょう。

そんな中で、100m 以上離れていたら、人がいることは認識できても誰なのか識別できる
わけがありません。 そのデッキは沖修理をしている場所とはかなり離れているので、修
理工がいるとも思えません。

こんな時間に誰がこんなところに? と思いました。 さっき巡視に出る前に Q/M は舷門
に居ることを確認したばかり。 彼がここに来ているわけがありません。

私が急いで近付くと、その人物もこっちをうかがっている様子。 向こうでもこっちを誰
だろう? と思ってるらしく、逃げるような素振りはありません。 いよいよ、近付いてみ
てビックリ、なんと船長殿ではありませんか。

この S. T. 船長と同船するのは今回が初めて。 しかも面と向かって話をしたのは乗船直
後に船長室に乗船挨拶に出向いて、二言三言、言葉を交わしたときだけ。

薄暗がりの中ではやっと判別がついたというくらい。

「キャプテン、どうかされましたか?」 どうしてこんな所に? と言うのはちょっとはば
かります。 だって船長がこんな深夜に一人でカー・デッキをウロつくなんて。

健康のためのウォーキングでせつせと歩いていた様子もなかったし、ちょっとヘンだなー、
とってしまいました。

「いやー、ちょっとナ」と初めは言いにくそうでしたが、私がジッと見ているのを感じて
か「沖修理の具合を確認しておこうと思ってナ」とボソボソと話しました。

「なーんだ、そうだったんですかビックリしましたよ、そういう事なら私に任せて下さい、
私もそれを兼ねて寝る前の巡視に来たんですよ、あとは私が見ておきますからどうぞお休
みください」(私が乗ったからには決して手は抜きませんから、どうぞご安心を・・・)
は胸の内。 彼はなんとなくバツの悪そうな、フンギリの着かない様子で「じゃ、頼むヨ」
と引き上げて行きました。

ウン、こりゃどういうことだろう？ と私も極めて居心地の悪い気分でした。どうもこの様子じゃ、前任のチーフとの信頼関係は最悪の状態だったと思わざるを得ません。深夜のウォーキングなら、まだ理解できなくもないけれど、こんな深夜に船長自らが沖修理の様子を確認しに来るなんて、これまでに乗った多くの船長には全く見られなかったタイプ。 ヤレヤレこりゃ、先が思いやられるナー。

*

こんなことがあった横須賀新港の乗船日でしたが、翌日無事積荷は完了、夕刻米国向け出港しました。この航海の揚げ地がどこだったかはハッキリ憶えてませんが多分ボストンを含む米国西岸の二～三港だったと思います。

出港後ただちに空にしていたトップサイドを満タンにすべく、新任の大工さんにはセイラーを一人つけて、深夜までかかって仕事をしてもらいました。とにかく、外洋に出る前に GM を正常値に戻しておきたい。翌日は朝から早速航海当直者以外全員で例のシメラ一点検。海面状態も心配していた程ではなく、シメラはいつもの通り何箇所か不具合はあったものの、特に大きな問題はなし。

この航海では記憶に残っていることは殆どないので、全て順調だったのでしょう。セカンド・オフィサーは以前彼がまだサードだった頃、インドネシア航路で同船しお互いに気心は知れた仲、ジミヘンではあるが安心して仕事を任せられる相棒。サード・オフィサーはまだ本船が二隻目というピッカピカの新品、将来良き航海士に育つだろうと予感させる、おとなしく素直な好青年。

ボースンは前述の通り、以前からお互いに全幅の信頼を寄せ合う間柄。大工さんはこれまた新乗船で、私とも初対面でしたが極めて温厚な人物。その他の甲板部員も特にこれと言って問題はなく、全員和気あいあいの申し分ないチームでした。

唯一、私のヒッカカリは船長殿。

この人とは私生活では全く無縁。仕事の進め方にも大いに異論があるので、私からの接触は業務上やむを得ない場合のみ、必要・最小限。向こうからはゼロ。この船長は陸勤が長く、海務課長もやっていたらしい。陸の職場では必要な配慮なのか、話が回りくどく、ズバっと問題の核心をついてこない。とにかくハッキリしない。

言うなれば私のお気に入り、即断・即決のお手本のようなあの T. H. 船長の対極にある人。私とウマが合うわけはありませんが、こういう人間関係も避けては通れないのが世の常、まあ、とにかく我慢・我慢。

そうそう、この航海で一つだけ記憶に残っていることがありました。

航海に出てすぐのある日、セカンド・オフィサーが「ちょっと話があるんですけど」と私の部屋にやってきました。彼の話は次のようなことでした。

このちょっと前の労働協約改定で、航海当直業務に携わるもの、即ち、航海士・機関士・甲板手・操機手などが、休日が欲しいと申し出たときは、後日、他の者が当直に入って当人に代休日を与える、その代わり休日で発生した時間外手当は解消、という内容の条文が新たにできたのでした。どういう表現だったか、条文の詳しい中身は覚えていませんが、趣旨は上記のようなものでした。

しかし、この船では船長の意向で、航海中の当直者は強制的に代休を取らされているとのこと。例えば、当人の希望がなくても、航海士については船長が隔日で各航海士の当直を代行する、機関士については機関長が同様に。その他甲板手・操機手については夫々甲板部・機関部から当直代行者を当てているのだとか。

「実は、これについて当直者たちから苦情が出ているんです」とのこと。彼らは以前から当直明けの夜食などで一緒になる折、苦情を言っていたらしい。航海中どこにも行けない状態で休日をもらってもその価値は半減、それより時間外手当をもらう方がよっぽどいい、というのが大方の意見だ、とか。なるほど、これまでは長い事ずっとそうだったのだから、分からなくはない。

「チョフサー、何とかしてくださいよ」というのがセカンド・オフィサーの訴えです。前のチョフサーの時も同様の苦情が持ち上がったんだけど、結局、進展はなかったらしい。「じゃ、今夜、私の当直が終わってから、手スキの当直者連中を食堂に集めておいてくれ」と頼みました。その夜、8-0の当直に入っている4人以外の当直担当者8名が集まりミーティングをしました。

私以外の全員がセカンド・オフィサーの訴え通りの意見でした。ついでにブリッジとエンジン・ルームに電話してサード・オフィサー以下の8-0当直者にも意思を確かめましたが、全員、皆と同意見です。

私自身は、いつも忙しいばかりなので、時間外がなくなっても、どこにも行けなくてもいいからたまには洋上でノンビリもいいな、と思っていました。しかし、こうして私以外の全員がイヤだと言うなら何とかしなけりゃ、です。

みんな、洋上の休日より時間外手当をもらった方がいい。それは協約の文言にも沿うことです。「ヨッシャ、解った、何とかしよう」

次の日早速船長室に行き、みんなの意見を伝えました。すると、船長は最近の船会社の経営難、特に船員費の増大についてクドクド話した挙句、新しい協約も出来たことだし、
 少しでも船員費を節約するための処置だ、と言うのです。

「キャプテン、ちょっと待って下さい、その協約の内容をもう一度見て下さい」と持参した労働協約の該当頁を提示して「ここに、**当直者から申し出があった時は云々**、としてあります、ですからマズ当直者の希望があることが第一条件じゃありませんか？」

船長絶句。キャプテンはそのままダンマリ。私も突っ立っていたって仕方がありませんから、早々に退散しました。以後、船長から特にドーコーという指示は出まらなかったが、船・機長が当直に立つことはなくなり、その他の当直者の日曜代休は自然消滅になりました。当時の海員組合は、船員として雇われたものは全員組合員になることが条件であるユニオン・ショップ。唯一人ユニオン・ショップから除外されるのは船長。

チーフは当然一組合員、しかし、船長だけは非組合員で、言わば雇用者サイド。会社をオモンバカって時間外を減らそうとするのは勝手だけれど、もうちょっと労働協約をキチッと把握してくれよナー。まあ、このキャプテンとは一事が万事こんな調子。

*

その航海の復航、日本に向けて太平洋を航海中、ある日、打ち合わせする必要があって、ヨンドコロなく船長室を訪れました。まず「前航海の横須賀新港で起きた騒ぎのことを前任のNチーフサーから報告を受けていますか？」と聞くと「イヤ、知らない何のことだね」これだもの、船長が夜中に沖修理を見るために暗い船内をウロウロしなきゃならんのだよナー。

私との交代引継ぎ完了の数時間前のことなんだから、この件に関しては船長への報告を含めて、あくまで前任者の責任です。交代前の私が出しゃばって大工さんに指示を出したのは、待ったナシの状態を見るに見かねたからにすぎません。

「それじゃ遅ればせながら、改めて私から報告しますが」と前置きして、私が本船サイドに着いた時の一部始終、それにK係長にも話した内容も加えました。

「そういうことですから、今航は入港前にディーブ・タンクを空にしてゆこうと思います。大きなトリム変化もGMの不都合も起こさず、操船上の問題も特にないので、万事好都合
 と思いますが如何でしょう？」

ここからが、例のハッキリしないこの人の真骨頂。この私の提案に対しての反応は
 「うーん、ディーブ・タンクかー」ソレッキリ。

私もこの時は既に二カ月近くの付き合いで、この人のこういう反応に慣れてきていたので、ジッと我慢して待っていました。暫くして、またもや「うーん、ディーブ・タンクなー」そしてまた沈黙。

モー、アカン、いくら何でもこれ以上はとても待てん。「何か問題でもあるんですか？」私もいささかツツカカリ気味になってしまいました。それに対しては「イヤ、なに特にそういうわけではないけどナ」そして三度目の「うーん、ディーブ・タンクかー」こういうやり取りで一体何分が経過したか。私がもう沸点ギリギリに近付いてヤバくなった頃「まっ、イイカ何とかなるだろう、君の言うようにやってくれ」「解りました、じゃ、そうさせてもらいます」とホウホウの体で退散。

いやー、危なかった、もうちょっとでこっちが爆発の憂き目にあうとこだったナー。

それにしても、この人はこんな簡単な事で何をあんなに悩ましく思い煩うのか。駄目なら駄目で「ダメー！」と一言で済む事じゃないか。もつとも、このチーフは、ハイ、ソーデスカと簡単には引き下がらない、何でですか？となることは目に見えていますけどね。こりゃ、この先がホントに思いやられるナー、と改めて考えさせられました。しかし、彼がこの時これほど逡巡したのには、それなりの理由があったからでしたが、こっちはその時肝心カナメのその理由を知らなかった。

だから、彼の悩みを理解できるわけありません。

*

こうゆうやり取りがあった後、打ち合わせ通り入港前日にディーブ・タンクを全量排水、吃水を軽くして横須賀新港に入港。この航海では春の大潮の時期はとっくに過ぎていたので干満差もたいしたことはなく、ランプの状態も全く問題なし。積荷は当然ながら順調、無事に一泊二日の停泊も終え、再び米国向け出港しました。揚げ地はニューヨークの西隣・ニューアーク Newark とボストン Boston です。その前に LA ロス・アンジェルスでバンカーBunker=補油することになっていました。

今度は先航と違い GM（復元力）過大ではないので、そのまま外洋に出てもまず問題はなし。翌朝一番、甲板部全員で例のシメラ一点検にかかりました。大工さんはシメラ一点検から外し、ディーブ・タンクへの注水をしてもらうことにしました。

まず、例の「改造後の DT 深さ」即ち 13m 少々で満タンになる事を略図で示しました。そして、最初はメイン・バラスト・ポンプ 2 台を使ってフル・スピードで注水する、サウンディングの値が満タンの 1m 位手前（12m 位）になったら、サウンディング・パイプの

キャップは閉めてメイン・ポンプを止める。以後 GS ポンプ (General Service Pump=容量の小さい汎用ポンプ) を使ってエアー・パイプ (Air Pipe=空気管=エアー抜き) から海水が吹くまでユックリ注水すること、などを入念に打ち合わせました。

この大工さんと一緒に仕事をするのは初めてだし、私はシメラ一点検で艙内に入ってしまうので大工さん一人にソックリ丸投げするのはちょっと気にはなっていたんです。大工さん手持ちの測深表にも、ここで満タンですよと例の「改造後の DT 深さ」の位置に赤線のマークをつけてあげました。

こうして、ブリッジ・ワッチと大工さん以外の全員はシメラ一点検にかかりました。

*

途中、お茶休憩も飛ばして作業を続けたので、午前中の予定量は軽くオーバーし、早めに昼食と言うことで、みんなでカー・スペースから出て食堂に戻りました。私が右舷サイドの通路上を歩いて居住区へ戻ってくる途中、ディープ・タンクのエアーパイプの脇に大工さんがいました。

バラストの進行状況を聞くと、既にサウンディングは 12m 近くになったので、GS ポンプに切り替えて、今はゆっくり注水してエアー・パイプから吹くのを待っている、もうすぐ終わるでしょう、との事。

そして「もうすぐ吹く筈なんで見に行けないでいるんだけど、下の方から何か音がして、さっきからちょっと気になってるんです」「オッケー、私が見てくるよ」

と、近くのエスケープ・ハッチ (Escape Hatch=脱出口=人がホールドに出入りできるだけの小さな開口) から 4 番ホールド (ディープ・タンク上のカー・スペース) に下りてゆきました。旧上甲板から垂直の鉄ばしごをつたって下りるんですが、二～三步下りただけですぐ、コリヤ、エライ事になっているぞ、と思いました。

通常、ホールド内では、在りうべからざるザーザーという水の音が聞こえたのです。二段目のカー・デッキ (第 6 層、ディープ・タンク・トップ) 迄下りて、わが眼を疑いました。第 6 層カー・デッキのあちこちが膨れ上がって、波打っていました。

そのデッキ上の自動車は滅茶苦茶に動いてしまっています。

まるで高速道路上の多重衝突現場さながら。そして、デッキのあちこちにクラックが走っていて、そこから水が噴き上がっています。大工さんが聞いた音というのは、クラックから水が噴き出して流れる音だったに違いない。

更にまずいことに、その噴き出した海水は、隣の 5 番ホールドとの間の隔壁にある、これ

も改造で新設された、自動車が行き来する広い開口から 5 番ホールドにかなりの勢いで流れ落ちているんです。これがさっき聞こえたザーザーだったんです。

ここまで見てすぐエスケープ・ハッチに戻り。「大工さん、GS ポンプを止めて、今から大至急バラスト・ポンプ 2 台で排水にかかってー！！」と怒鳴りました。

「エーッ、排水ですか？」大工さんはビックリ。そりゃそうですよね、何時間もかけて注水してもうすぐ満タンになるというのに、今から排水なんて。「そう、排水！ ディープ・タンクがパンクしちゃったんだヨー！！」これには大工さんも仰天。解りましたすぐ排水しまーす、とエンジン・ルームに飛んで行きました。

*

私はすぐまた下段のカー・デッキに戻り、水が流れるデッキ上を足元に気を付けながら隣の 5 番ホールドに移りました。5 番ホールドの同じ段ではデッキ上を水が流れてはいるものの深さは精々数センチでタイヤが水に浸かる程度、車体には異常はない様子。

しかし、そこから 3 段目（第 5 層）4 段目（第 4 層）と降りるにしたがって容易ならぬ状況が見えてきました。どのデッキも上から流れ落ちる海水で全ての自動車はズブ濡れ。

雨に降られた、ドコロの状態ではありません。

カー・デッキには普通、前後左右 1m 以内の間隔で、直径 6~7cm ほどの穴が開けられています。例のシメラのフックをひっかけるための穴です。ですからこの多数の穴から上の段のデッキの水は下の段に向かって小さい滝になって落ちてゆくのです。

一段ずつ点検してホールドのフロアーに向けて降りて行きましたが、最下段（第 1 層）は既に 1m 位の深さまで海水が溜まっていてフロアーに立つことはできませんでした。

ここまで確認して、再び大急ぎでデッキに戻り、食堂に駆け込みました。

ボースン以下甲板部員は食事中でしたが、ホールド内の様子をつとりばやく説明して、今からすぐエンジン・ルームに行き大工さんの手助けをすること、そして、バラストの排水と同時進行で 5 番ホールドのビルジの排水を大急ぎで始めてほしい旨頼みました。

ボースンもこれには仰天、すぐに皆を連れてエンジン・ルームに飛んで行きました。

*

私は、船長室に駆け上がり、とりあえず今見てきたことをかいつまんで報告しました。この時の船長の反応は極めて異常だったのです。こんな突発事故があったと言うのに、

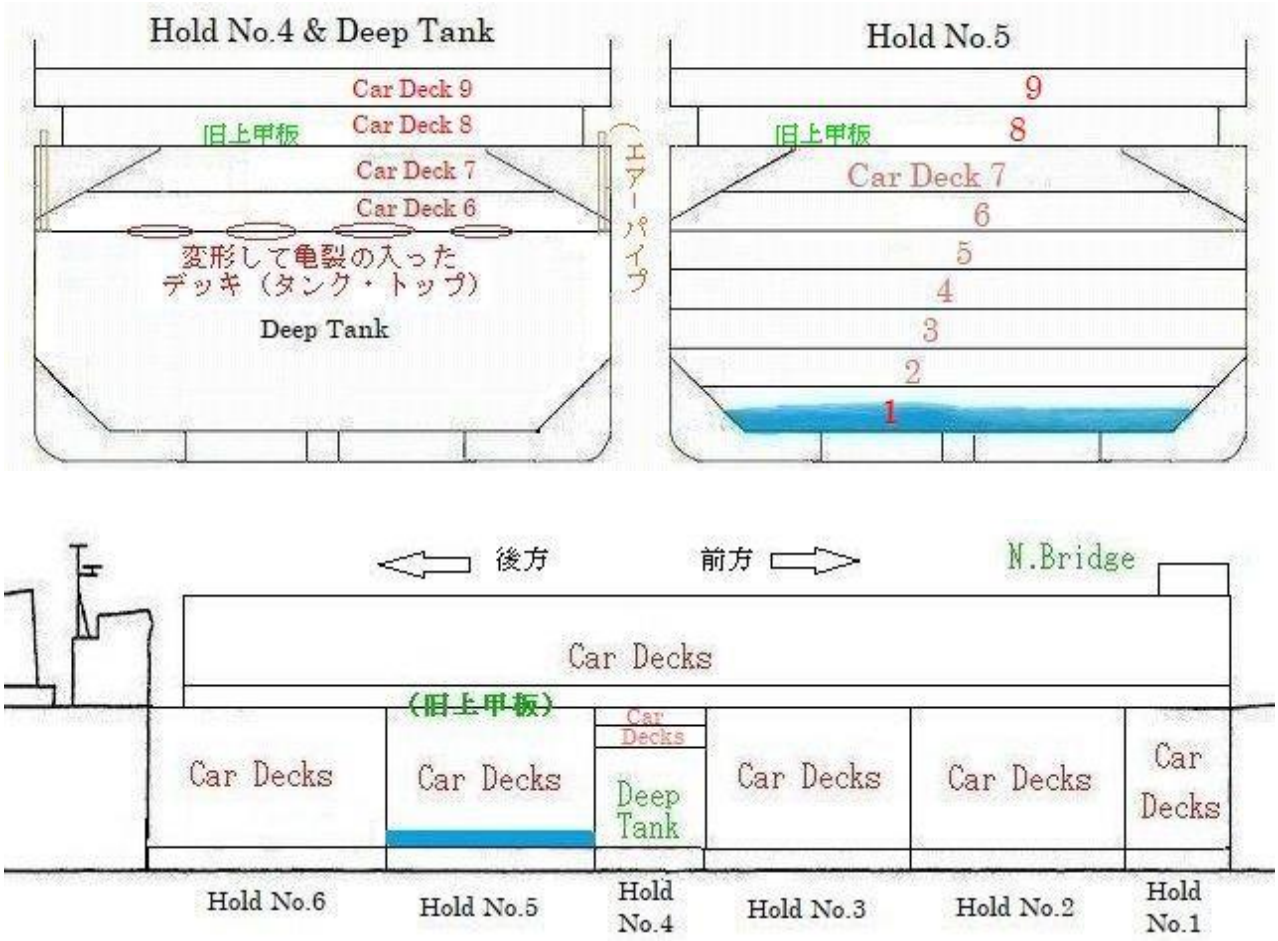
殆ど無反応、そしてたった一言「ウーン、やっぱりなー」

エッ、と思いましたねー、だってそうでしょう、5 番ホールド最下段では何十台も水没し

てしまっている、それにディーブ・タンクの上の何十台かもグチャグチャです。 これらは殆どトータル・ロスに違いない。 しかも、このほか何百台もの自動車が海水に濡れている、大変な損害です。 それなのに「やっぱりなー」とはどういう神経か?と思いましたが、そんなことをとやかく言っているわけではありません。

「現在 5 番のホールド・ビルジを引いていますから、フロアーに下りることができ次第、詳しい被害の様子を調べてきます」 その私の言葉にも特に応答はナシ。 どう見ても異常です。 何やら呆然自失といった様子で、自分の殻にこもってしまったように見えました。 とにかく、大急ぎで現場に戻りました。

私が現場に戻った時にはディーブ・タンクの排水が進んで水面は下がっていたので、タンク・トップからの水の噴き出しはもう止まっていた。 また、又 5 番ホールドのビルジ (Bilge=滲水=船底のたまり水) 排出も順調で、既に膝ぐらいの深さになっていました。 これまでの様子を簡単に図示するとこんな具合です。



クラックの入ったのは上の断面図の左側、ディーブ・タンクのタンク・トップ・プレート。そして、そのクラックから噴き出した水は、トリムがわずかながらバイ・ザ・スターン (後方傾斜) になっているので、全部後方に流れて 5 番のホールドに流れ落ちています。

先程も触れたように各デッキにはシメラー用の穴が無数に開いていますから、どんどん下に流れて行き結局ホールド・フロアーに溜まるわけです。

*

何故こんなことになったのか？ この時は、何がどうなったのか全く不審、と言わざるを得ませんでした。しかし、ハッキリしていることは、何らかの理由でタンクの内圧が異常に高まった事、これは間違いありません。だからこそ、タンク・トップのプレートがまるでアンパンの様に上方に膨れ上がって亀裂を造ってしまったのです。風船破裂です。

この時点で分ることはそれだけ。なぜか？となるとその先は？？？

エアール・パイプ（空気抜き）が塞がっていれば、こうなるのは当たり前ですが、大工さんが注水前に全てのエアール抜きの状態を点検するのは決まりきった手順、私自身もシメラー点検の通りがかりにエアール・パイプでエアールが抜けていることは確認しています。

また、私がシメラー点検から帰ってきて通路上で大工さんにあつた時、彼もエアール抜きから水が吹くのを待って手をかざしながら確認していたのです。彼が四箇所あるエアール抜き全てを確認して回ったのはまず間違いありません。その後、何らかの理由で全てのエアール・パイプが塞がってしまった、とは100パーセント考えられないのです。

*

とにかく今は船体と積荷のダメージの程度を把握することが先決。まず船体については特に目立つダメージはタンク・トップのクラックだけ。このプレートは元々「七全」の時はなかったものですから、ここにクラックが出来ても船体全体の強度に影響するようなものではありません。ディープタンク内部については中に入ってみないと解りませんが、それは中の海水が完全に引けるまでオアズケ。現時点で特に航行に支障があるようなダメージはナイと判断できました。

次に、積荷の受けたダメージ。まず、5番最下層カー・デッキ No.1 の積荷は完全に海水に浸かってしまったのだからマズ全損と言えるでしょう、これが約50台。次に4番のディープ・タンク・トップ即ちカー・デッキ No.6 の積荷も殆ど多重衝突状態で全く無傷の物は少ないでしょうし、更に噴き出した海水をもろに被っていますからこれも約30台が全損。トータルで全損状態は約80台程。（これらの推定台数はこれを書いている現時点で思い出しながら考えたもの、当時は実台数をシッカリ把握していました）

このほか海水を被ったものは約270台、この台数がどれほどのダメージにつながるかはこの時点では判断でき兼ねました。こののち清水洗いをしてどれだけ回復できるのかは全

く見通せません。ここまでを把握して、又船長室に駆け上がりました。

*

船長室で手短にこれまでに把握した全てと、あとはディーブ・タンクが空になり次第、中に入って点検します、と報告しました。しかし、この時もキャプテンからは特に目立った反応は得られず、ただボーッと私の報告を聞き流しているだけ、の様に見えました。そこで「キャプテン、そろそろ本社に電話で報告した方がいいんじゃないでしょうか？」と促すと「そーだなー、じゃあそうしよう、君も来てくれるか？」「勿論です」と二人で無線室に向かいました。

この当時はまだ通信衛星などない時代で、短波無線電話は通話料が高価ですから、業務上でもよほどの緊急事態でないと使うことはありませんでした。しかし、こんな時こそ、その緊急事態です。局長サン（通信長）に電話の準備と、船舶部長を呼び出してくれるよう頼みました。私は「局長サン、みんなが同時に聞きとれるように向こうの声はスピーカーに流してくださいね」と頼みました。会社側も当然そうする筈です。

「ああ、その方がいいですね、そうしましょう」

*

やがて電話がつながり、船長から船舶部長宛の第一報が入りました。その説明を聞くと、あんなに反応が悪かったキャプテンも、私の報告はしっかり受け止めていたことが分かります。事故の様子、ダメージの程度等、私からの報告を過不足なく話していました。

本社もこの情報にはさぞかし呆気にとられたでありましょう、部長殿も暫くは無言。やがて「解りました、ところで現在航行に何らかの支障はありますか？」ここで船長が私を目で促したので、即座に「ありません」と部長にも聞こえる大声で答えました。ところが、意外なことに、そのあとキャプテンは、これからすぐ日本に引き返して諸々の処理をしたい、と申し出たのです。私自身これには驚きました。

今更引き返したところでどうなるものでもない、多少ダメージを小規模に抑えることは可能かもしれないけれど、ゼロになんてなりっこない。それなら一刻も早く揚げ地に直航することが得策と思えたのです。船会社の受ける損失としては貨物のダメージはさることながら、スケジュールの遅れというものもバカにならないのです。

案の定、部長の答えはケンもホロロ、「キャプテンそれは出来ません、船体に航行の支障があるなら別ですが、そうでなければそのまま揚げ地に向かうのが一番です、積荷の事故処理は会社に任せて下さい」今度は船長殿が絶句。

ここで、電話は海務課長 A. T. 氏の声に代わりました。この人物は私と同じ一航士で、一時的に陸勤で海務課長を務めている社内ランクは私より一段上の人でした。その彼が

「キャプテン、そこにチョフサーがいたら一寸彼と代わってください」と来ました。受話器を受け取り「はい、代わりましたチーフです」すると突然「オイッ、俺があれほどあのタンクには触るな、と言ったのに、なんでディープ・タンクをイジったんだ！」と一喝されました。これには今度はコッチが仰天。

「エエッ、そりゃなんのこっちゃ、あんた、誰に向かって言ってんだ、俺は N じゃない、H だぞ！！」思わず怒鳴り返していました。ナニ言ってやがる、こうなりゃ同じチーフ同士、社内ランクなんてクソー（オッと失礼）食らえです。

向こうは私が一航海前に N と交代したばかりの後任者 H とは思っていなかったらしい。ここでそれまで聞こえていた周りの雑音もピタッとやみましたから、どうやら向こうは、

アッ、シマッタ、と思わず送話口を手でふさいだ様子。ソレッキリ電話は沈黙。私はこの海務課長の一言にも驚きましたが、もっとビックリしたのは、その声がスピーカーに流れた瞬間の、強い電気ショックでも受けたかのようにギクッとした船長のサマ。その時私は視線を船長に向けていたんですが、その様子はそれまで無線機を注視していた局長サンにも伝わったらしい。彼も私に目マゼするくらいの激しいギククリでした。

暫くして再び船舶部長の声に戻ったので、私も受話器をキャプテンに返しました。部長は、もう話はすんだという感じ。淡々とした調子で「ではキャプテン気を付けて航海を続けて下さい」もう話すことはない、という冷ややかな感じ。会社からはどうしろと言う指示は何もないらしい。これにて電話連絡は終わり。

*

「キャプテン、今の海務課長の話は一体どういうことなんですか？ 彼は前の N チョフサーに何をそんなにキツく言い渡したんですか？」と聞きましたが「イヤ、知らん知らん、私には何のことかわカラん」それっきりダンマリ、深くうつむいてしまいました。しかし、その顔には知っているけど言ワナイ、言エナイ、とハッキリ書いてありました。船長はどうやら積荷ダメージのことよりディープ・タンクの損傷の方が気になっていたようです。「船体はホントに大丈夫だろうか？ あのバラストなしで航海に支障はないだろうか？」という意味のことを、自問自答するようにブツブツつぶやいています。

「キャプテン、それは大丈夫ですよ、「七全」の頃、あそこは空のままでも航海してたんだし、タンク・トップ・プレートは元々なかったものです、航海に支障のあるようなダメ

ージではありません」と言ったんですが、ウツロな目を泳がすばかり。
この船長は「七全」には改造前の一航海しか乗ったことがなかった。既に二回の乗船で何航海も経験している私の方が「七全」を熟知しているんです。この会社のこの世代の船長は、航海士時代に専用船に乗ったことがない人ばかり、だから無理もありません。

*

この電話連絡のやり取りで、私にもオボロげながら、改造工事、特にディーブ・タンク周辺に何か重大な問題があったに違いない、と察しがついたので。

船長も間違いなくそれについては承知していたに違いない。それを知られたくなかったばかりに、私がディーブ・タンクの排水を申し出たときに、船長はにあんなに煮え切らない態度を示したんだ。

船長は船長で、この直言一途のチーフに真相を話したら、どんなに詰め寄られることか、会社とも大モメになるのは目に見えている。できればコイツには真相は話さずに済ませたい、と逃げ腰になっていたであろうことは想像に難くありません。

それにしても、コトここに至ってもまだ、私にディーブ・タンク改造にまつわる問題について話そうとしない船長に対しては、いい加減ウンザリしてしまいました。

*

オーシ、それならこの際、このオレが、何が何でもその実態を明らかにしてやろうじゃないか、と固く心を決めた一幕でした。

前回の群発頭痛に引き続き、これでまた私の新たな悪夢の始まり。

ヨクヨク考えてみると「はんぷとん丸」と「富士丸」のこの時、満では39歳、数えでは41歳、まさに前厄の年齢。それまで厄年のことなんか気にもしなかった私でしたが、二隻引き続きの災厄に、ついそんなことまで考えてしまったのでした。

今号は、どころか、次回もまた、面白くもない話が続きますが、私にとって忘れることのできない生涯の大事件、これをよけては通れません。この航海記のホネともいえる一件なのでご容赦下さい。では、今回はこれにて・・・。

*

[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6月16日(土曜)の予定です。