

甲比丹航海記



Once a Sailor, Always a Sailor

069号 (11 Jul. 2020)

自動車専用船・Brilliant Ace

(Jun.1992 ~ Feb.1993)

前回は思いがけなく陸上への転職に誘われて、一時は大マジメにその気になったのですが提示された労働条件には到底満足できず、結局、アルバトロスは海にこそ居場所があるのだ、という事を再認識させられた一幕でした。

サーヴェイ会社に断りを入れてから、この会社を紹介してくれた徳山事務所のサーヴェヤー氏にも電話で顛末を報告したところ、彼自身この本社の条件提示には納得いかなかったらしく「ちょっと待って下さい、私から改めて条件を検討しなおすよう提言します」と言ってくれたんですが、それも丁寧にお断りしました。

どうやら、本社が提示した待遇は一般短大卒としてのモノだったらしく、徳山事務所の彼が私を紹介したホネである、海上実務経験と海技免状は勘案されていなかったらしい。まあ、しかし、私の中ではソレもコレも既に済んだこと、最早陸上への転職の意欲は完全に失せていたのです。もう、迷うことはすまい。

あくまでアルバトロスは群れない海の鳥。 「やはり野に置け・・・」 ナンテ言葉もありますが、まさにその通り。 アルバトロスが海を離れちゃダメ!! ということ。

*

という事で、再び履歴書の束を懐に、東京・中央区付近をウロウロ。まずハりに掛かったのは、私のアルバトロス生活のスタート・ラインで世話になったマンニング会社 U 海運。 この会社では「せーぬ丸」「菱光丸」「Caspian Trader」と三隻の船に気分よく連続して乗ったのです。特に「せーぬ丸」では船長職としてのスタートを切らせてもらって、いささか恩義を感じている会社でもありました。

しかし、三隻目で乗った **Caspian Trader** で、とんだ目に会ってしまったのです。まずは、ミシシッピ河下流域で石炭を積んで出港後、ミシシッピ河の河口で底触という事故にあってしまったこと。更に続いて、その石炭の揚げ地アントワープに入港の際ロック入り口の側壁に衝突というオマケの事故にも遭ってしまったのです。

いずれの事故もパイロットが操船中に起きた事故なので、船長としてはなすべなし、責任だけは船長に在りという、どうしようもナイことでした。運航会社もその辺は良く理解していて、私に対してのオトガメはなかったのですが、私としては巨大船というものにウンザリしてしまって、早々に下船して身を引いてしまったのです。

このマンニング会社の社長は私と同年配で、スコブル気が合う間柄だったし、仕事の上での信頼も得ていたので強く慰留されました。でも当時のこの会社の主たる契約相手の運航会社は巨大船運航がウリの会社だったのでどうしても巨大船乗船機会が多い筈。巨大船はコリゴリという気分になっていた私はアッサリ別れを告げてしまったのです。

ウワサではその後このマンニング会社の契約先が変わった、という情報を得ていたので、ダメモトで訪問してみたのです。例の社長は大歓迎してくれて、早速、乗る船を提示されました。なるほど、ウワサ通りこのマンニング会社は一段上級の運航会社をお得意様としてガッチリ掴まえて商売繁盛の様子、さすがはヤリテの社長だナーと納得。

事務所の規模も前とは比べ物にならない位大きく、従業員の数も多くなっていました。ところで、私に提示されたのは久しぶりの PCC=自動車専用船です。ツイ「久しぶりの」と言ってしまうましたが、以前乗ったあの悪夢のような「PCC・富士丸」は撒積み船を無理クリ PCC に改造したもので、正規の PCC 乗船はこの船、**Brilliant Ace** が初体験。

それが表題写真の船です。

後に友人付き合いをするようになった英国人船乗り **Mark** との雑談で、私が PCC に乗っ

た時の話をすると「PCC？ ああ、シューボックスね」と言われたことがあります。靴箱とはよくぞ言ったり。でも、この表題写真ではそんなに不格好にも見えないし、大きさも“巨大”と言うほどの感じは受けませんね。それはあくまでアングル次第。一つ見る角度を変えれば、この船の普通じゃない様子が分かります。そのシューボックスのシューボックスたる所以は、例えば次の写真。



どうです、まさに水に浮く靴箱、又は風船、という感じでしょうか？

更に、この水面上に見える大きな図体の側面積と水線下の船体側面積の比率を比べてみると次の画像の様になります。この図は Brilliant Ace ではありませんが、同じようなサイズ、即ちパナマックスの PCC なら大抵の船の船体側面積の形態は似たようなものです。

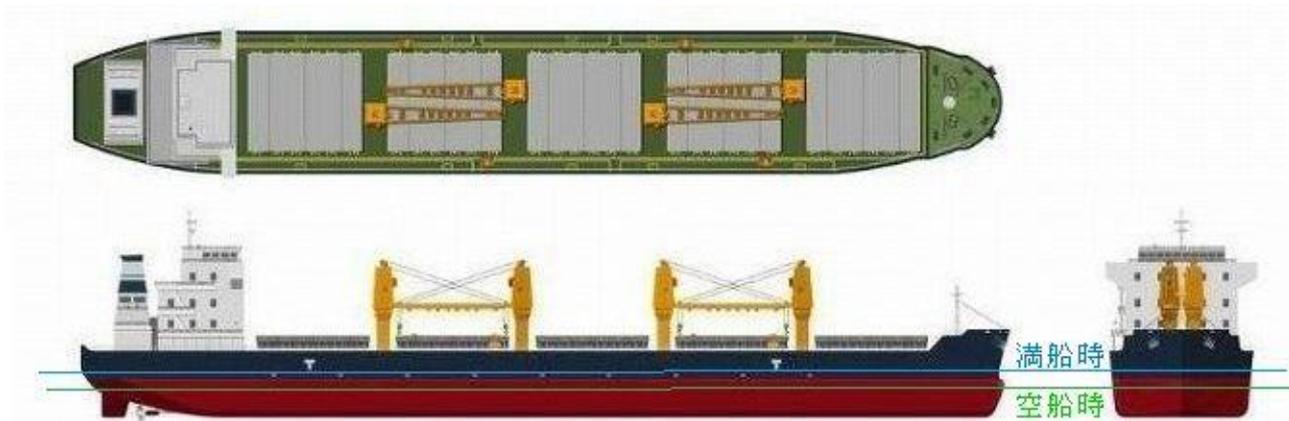


赤色の水線下の船体側面積に対してブルー＋白色の水線上側面積は3倍以上。上の図で

はこの面積比率は1:3.5程になっています。 こういう船の強風下での操船は非常にやりにくい。 狭い湾内や港内は勿論、外海でも大波・強風と条件が揃うとオテアゲです。

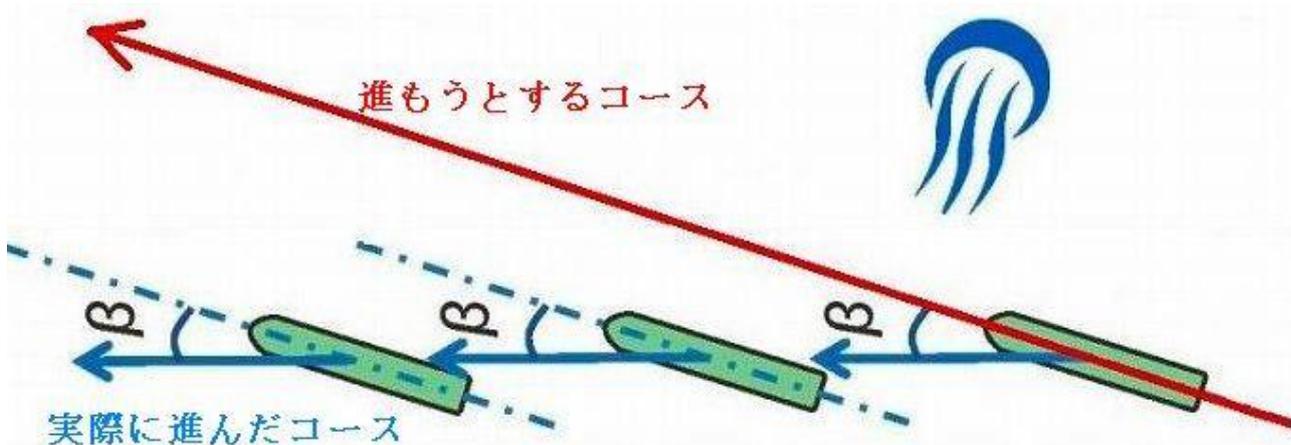
それが原因で大事故に至った例も数多くあります。

ではその他の船、例えば、多目的撒積み船の場合ではどうか？ 同じ様に、船体側面の水線上と水線下の面積比率を見てみると、こんな風になります。



赤の水線下部分と黒の水線上部分の船体側面の面積比がPCCの場合と全く違うことが分かります。 なお、PCCの場合は積荷の重量が小さいので空船時と満船時の喫水はちょっとしか変化しませんが、撒積み船の空船時は船体重量だけだから船体は思い切り浮いているし、満船時は満載喫水線迄貨物を積んで沈んでいますから、面積比も大きく変わります。赤色の部分も空船時には半分水線に出ってしまうので、撒積み船と言えども空船時の側面の面積比は水線上の方が大きい。 しかし、満船時は赤色部分は殆ど水線下に隠れてしまい、側面積の上下比は逆転します。 この逆転はPCCでは起こり得ないことです。

ついでに、先程触れたPCCの操船のシニクサについて、もう少し・・・。



上の図で赤線は船の向いている方向、即ち、これから進もうとしている方向です。この時、図のように赤線に対して右横方向から強い風が吹くとどうなるか、船は推進力で赤線の方向へ進みますが、同時に風に押されて左方向へ逸れてゆきます。 図で β と示さ

れている角度、これをリーウェイ leeway=風圧差と言います。

当然ながら、横風が強いほど、水線上面積が大きいほど、且つ、スピードを落とすほど、リーウェイは大きくなり、より操船がしにくくなる、という次第。 PCC の場合は前記の水線上・水線下の面積比故にこの作用が非常に大きくなるのです。 船長泣かせです。

*

さて前置きが長くなりました、本題に戻ります。 **Brilliant Ace** の主要目は次の通り。

IMO number	8610124
MMSI	355213000
Name of the ship	BRILLIANT ACE
Vessel type	Car carrier
Operating status	Decommissioned or lost
Flag	Panama
Gross tonnage	47505 tons
Deadweight	14189 tons
Length	180 m
Breadth	32 m
Year of build	1987
Builder	OSHIMA SHIPBUILDING CO. LTD. - SAIKAI, JAPAN
Classification society	NIPPON KAIJI KYOKAI (NKK)
Owner ⓘ	GIRASOL MARITIMA PANAMA
Manager ⓘ	GIRASOL MARITIMA PANAMA
Description	BRILLIANT ACE is a Car carrier built in 1987 by OSHIMA SHIPBUILDING CO. LTD. - SAIKAI, JAPAN. Current status: Decommissioned or lost. It's gross tonnage is 47505 tons.

この船は長崎県・西海市の大島造船で 1987 年に建造され、私が乗った時はまだ船齢 5 年で新船同様、殆どピカピカの状態でした。 この資料がいつ作成されたかは不明ですが、

この船は廃船になる迄ずっと **Brilliant Ace** という船名のままで通したようです。

これまで乗った便宜置籍船の多くは売船・移籍・改名が繰り返されるのが常でしたから、

この船が一つの船名で通したことは、極めて、と言っていい位珍しい事です。

全長は 180m とやや短いですが、巾は 32m で一応当時のパナマックス・サイズです。

この船が何台の車を積むことが出来たのか、シカとした記憶がありませんが、4 千数百台だったのではなかったかと思います。 当時は積載台数の基準として「コロナ換算」なん

て言う言葉がありました。 トヨタ・コロナのサイズなら何台積めるか、ですね。

その後、積載可能台数を表すのに RT という記号を使うようになったらしい。
この RT とは長さ 4.125m、巾 1.55m の車を何台積めるかという事を表します。 例えば
5,000RT と言えば上記のサイズの車を 5,000 台積載可能だという事。 なお、詳しい事
は知りませんが、この RT という記号は元々トヨタ・コロナの型番から来たらしい。

この車種が如何に当時の輸出車業界を席卷していたか、が窺われます。

こういう Brilliant Ace に乗ることになったのですが、その乗船地は次の通り。

INDICACION DE EXPERIENCIA — CERTIFICATION OF SERVICE						
ALISTAMIENTO Engagement		SALIDA Discharge		NOMBRE DEL BARCO Name of the Ship	GRADO Rank	FIRMA DEL CAPITAN O AUTORIDAD Signature of Captain of Competent Authority
FECHA Date	LUGAR Place	FECHA Date	LUGAR Place			
03 MAY 1990	TOKYO	28 NOV 1990	NEWHAVEN	SAKURA REFER 7098	CAPTAIN	
28 FEB 1992	CHIBA	20 APR 1992	TEKUYAMA	MENINA DANIELA 14031	CAPTAIN	
05 JUNE 1992	HIROSHIMA	04 FEB 1993	KOBE	BRILLIANT ACE 47,525	CAPTAIN	

これは例によってパナマの ID 手帳（船員手帳）の乗船記録欄です。 パナマ籍船には前の
の Menina Daniela に続いての乗船でしたから、船員手帳も海技免状もそのまま前のもの
を使ったのです。 従ってそれらの券面表示は省略します。

乗船記録欄の乗船地は広島、下船地は神戸、となっていますが詳細は忘れまして。
この船の乗組員は、この頃ではごく一般的な日・比混乗。 即ち、日本人は船・機長と一
航・機士の計 4 名、その他はフィリピン人 20 名ほど、という組み合わせ。 この時、特
別だったのは乗組員が全員同時交代だったこと。 この時、この船のクルーの配乗業務が
他のマンニング会社から U 海運に変わったから、と記憶しています。

この船の K.T. 機関長との関係は前の船とはガラリと変わって、この船の下船後も長く付

き合いを続ける間柄になっただけ、ツーカーの関係を持ってました。

彼には乗船前に U 海運に出頭した際、既に社長から紹介されていて、初対面の時から遠慮なく話し合える親密な関係を持ちえたのです。彼は富山県の商船学校出身者で私より一期上の人でした。この学校の同期生とは全員練習船で一緒に乗り合わせた仲だったので共通の知人も多く、学校そのものが姉妹校で教育方針も共通していたせいも、船乗りとして

て共感できる部分が多かったし、価値観を共有できる事も多かったと思います。

そういう出身校の事は別にしても、個人的にも全ての事に逡巡することなくズバリ結論を言える、スッキリ・サッパリの性格で、その点でも私とは実に相性のいい人で、こんなに気の合う機関長と同乗出来る機会はそうそうあるものではありません。Konvall の機関

長以来の良き相棒でした。

チョフサーは広島県にある別の姉妹校の出身者で 20 年位離れた後輩でした。彼は長年 U 海運で例のキレモノ社長の下で鍛えられてきた履歴を持っていました。チーフとして

の乗船はこの船が初めてでしたが、全ての点で危なげなく仕事をこなしていました。

また、彼はこの頃急速に普及していた PC を既に完全に使いこなしていて、いわゆるオタクの先駆けでもありました。彼はその頃出始めたばかりのノートパソコンを自前で持つ

ていて、それを旨く利用して面倒くさい計算作業も効率よくこなしていました。

例えば PCC のチーフに最も重要とも言える欠くことのできない GM 計算＝復元力計算なども PC を使ってごく手軽に片づけていました。今なら PC を使いこなすのは当たり前ですが、その頃の私は PC など触ったこともありませんでしたから、只々、へーッと思っ

て見ていました。まあ、ちょっとした変わり種チーフでしたね。

ファースト・エンジニア（一等機関士）は長崎出身の人で、この人にも後に私たちが長崎に移住するに際しては色々とお世話になったのでした。

こんな風に、この船の日本人 4 名は三度の食卓を囲む際も和気あいあいという付き合いが出来て、とてもいい雰囲気でした。加えてこの船のフィリピン・クルーもこれまでにない良き人材がそろっていて、いつもは最大の難点である食事もマズマズでした。

それもコレモやはり例のキレモノ社長の采配あつての事と言えるでしょう。

*

相変わらず国内各港での記憶は曖昧ですが、PCC で広島、と言えはまず間違いなくマツダの車を積んだ筈。そして揚げ地は北米東岸、フロリダ州ジャクソンヴィル Jacksonville、ヴァージニア州ノーフォーク Norfolk、デラウェア州のウィルミントン Wilmington だっ

たと思います。 次のマップで赤の長方形で囲ってあるのが上記の揚げ地三港。 右手の正方形は上辺の小さな正方形部分を拡大したものです。

また、ジャクソンヴィルのすぐ北の緑の長方形で囲ったブランズウィック Brunswick は、上記三港で揚げ荷が終わってから積荷の為に寄港した所です。



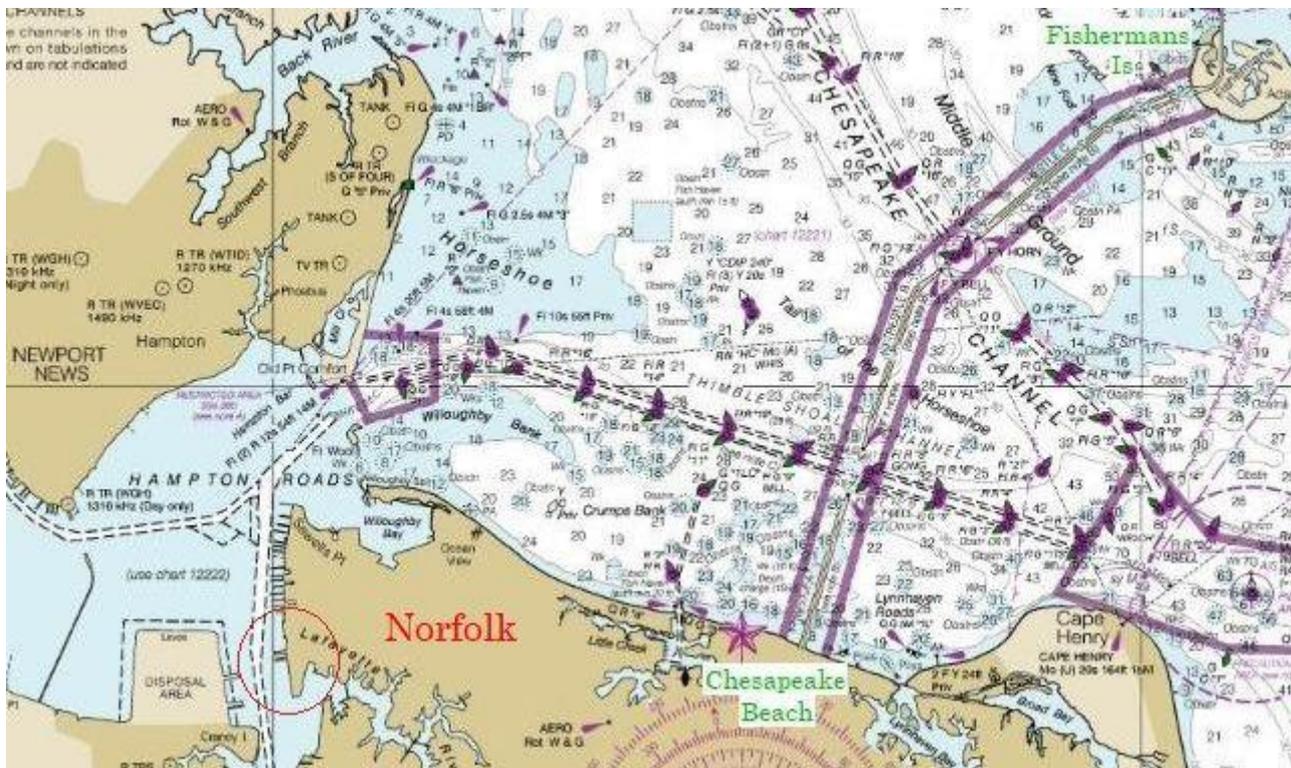
最初の揚げ地 **Jacksonville** ジャクソンヴィルはフロリダ半島の付け根。 ここは「十九とよた丸」で詳しく触れたところなので今回はスキップします。 二番目の揚げ地はバージニア州 **Norfolk** ノーフォーク。 ここは首都ワシントンがある **Chesapeake Bay** チェサピーク・ベイの入り口付近の港で、商港としてより米海軍基地としての存在感が圧倒的に強い港です。 ノーフォークを含む湾口の西側一帯は **Hampton Roads** ハンプトン・ローズと呼ばれる天然の良港で、建国以前から様々な歴史に関わってきた場所でもあり、南北戦争時代には **Battle of Hampton Roads** という有名な海戦があった所でもあります。

ハンプトン・ローズには次のマップの赤のアンダーラインのように、ノーフォークを初め、**Hampton** ハンプトン、**Newport News** ニューポート・ニューズ、**Portsmouth** ポーツマス、**Suffolk** サフォーク、**Chesapeake** チェサピーク、**Virginia Beach** バージニア・ビーチと

七つの都市があり、ひっくるめて Seven Cities セヴン・シティーズと呼ばれます。



マップ下辺はノース・カロライナ州、上辺ずっと北は首都ワシントンとなります。



船は右手、大西洋から湾口をまたぐ Cheapeake Bay Bridge-Tunnel チェサピーク・ベイ・ブリッジ・トンネル という橋をこえて湾内に入ります。 この橋は航路部分だけはトンネルになって居るのでこんな名前。 右上の Fishermans 島から湾口の南 Chesapeake

Beach に渡るんですが、このビーチのある所はバージニア・ビーチ市。とにかくこの辺はチェサピークとかバージニアという名前がごちゃごちゃで覚えにくい。

そして左手のハンプトン・ローズに進んでから針路を南に変えノーフォーク港に達します。さて肝心の揚げ荷バースなんですが、これがサッパリ思い出せません。場所は左下の赤の円内辺りだったことは間違いのないと思うんですが、今衛星写真などで調べてもイマイチハッキリしないんです。港湾施設そのものが海運のコンテナ化によって大きく変わってしまったのだと思います。このことはここに限らず世界中の港湾で起きていて、土木技術の向上も相まって港の様相が一変してしまった所はとても多い。加えて、PCC では揚げ地での停泊時間が極端に短く、三港揚げ以上ともなると数時間の停泊、なんてことも珍しくなく、上陸なんてもっての外、当然記憶は薄くなります。イイワケです。

*

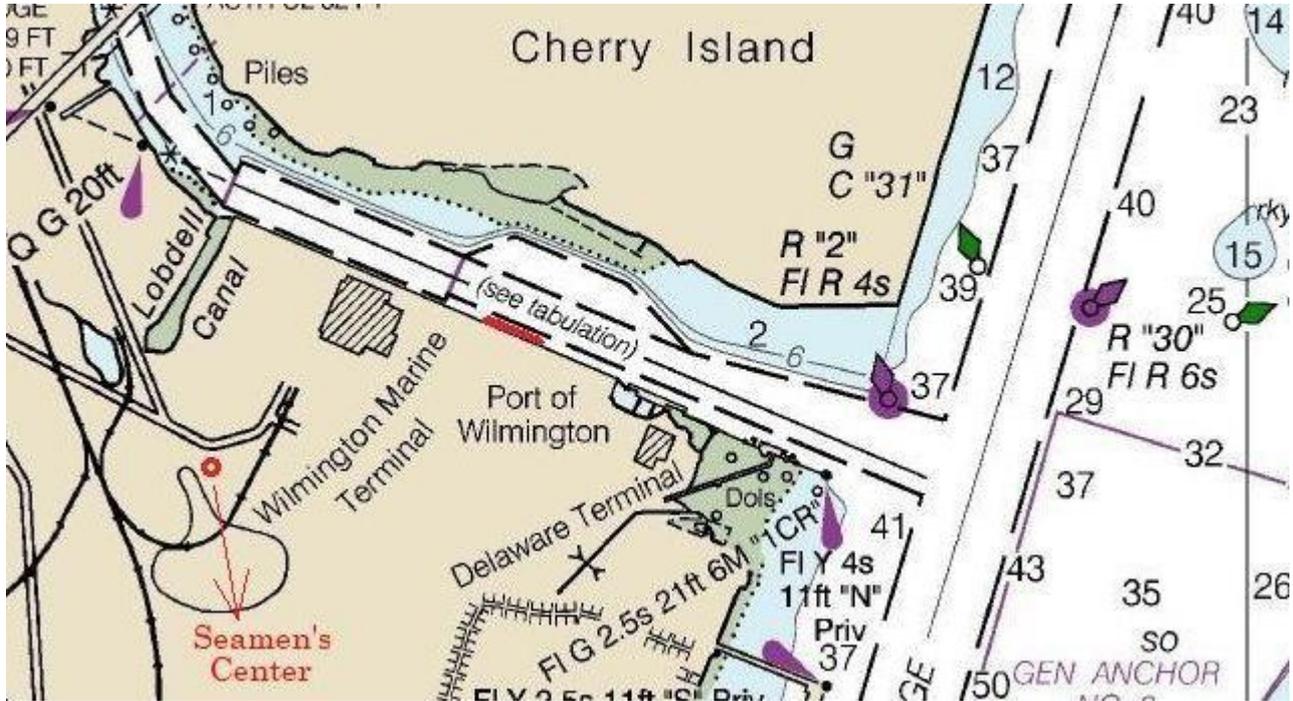
最後の揚げ地ウィルミントンはチェサピーク湾の東隣のデラウェア一湾の最奥部です。



ツイ、湾の最奥、と言ってしまいましたがここはデラウェア川流域と言うべきかも……。川の長さをどこ迄とするかはかなり曖昧で、この川も然り、ウィキペディアも、湾口の Cape

May までならコウコウ、湾頭までならコウコウ、でハッキリ言い切っていません。
 潮の干満はマップ上辺の Trenton 迄あるそうで 100%真水の部分はそこ迄。 となれば、
 やはりここは湾奥部か？ Wilmington という地名もあちこちにあり、紛らわしい。先程
 の東海岸のマップの中央ノース・カロライナ州にもあるし、右側拡大図内にもあります。

今回の揚げ地はその後者、Wilmington DE デラウェア州のウィルミントンです。



ここもこれと言って記憶に残るような所ではありませんでしたが、Brilliant Ace の付いた
 ところは海図中央の赤線の位置。 そこからごく近い所、精々700m 位の所にシーメンズ・
 センターがあって、そこへ K.T.機関長と連れ立って散歩に行きました。

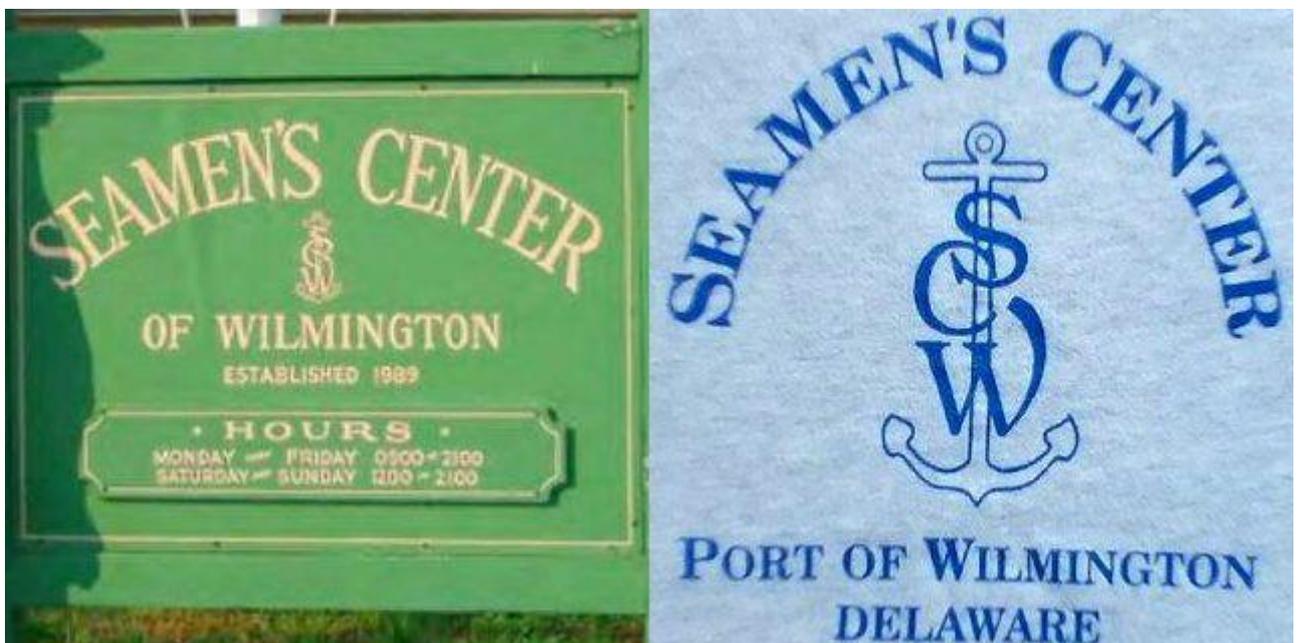


それはこんな風なコジンマリと言うかショボイ建物でしたが中に入ると奥行は結構広く、卓球室やその頃流行り始めた Karaoke、土産物ショップなどがあり、楽しい所でした。

私達と前後して非番のフィリピン・クルーも大勢遊びに来てはしゃいでいました。彼等にとってもこんな近い所に昼間っから遊べる場所があるのは意外だったのでしょう。しかも何より好きな「ロハ」ですから言うことなし。更に建物の奥には彼らが大好きなバスケのゴール練習場もありました。彼等にはこれが一番だったかな？

左の看板は前庭の芝生にあったもの、これによるとここがオープンしたのは1989年、この時はまだ3年目だったのです。そして、この通り土・日は昼からですが、毎日21時まで利用可能。しかも、船から歩いて数分というのが二重丸。

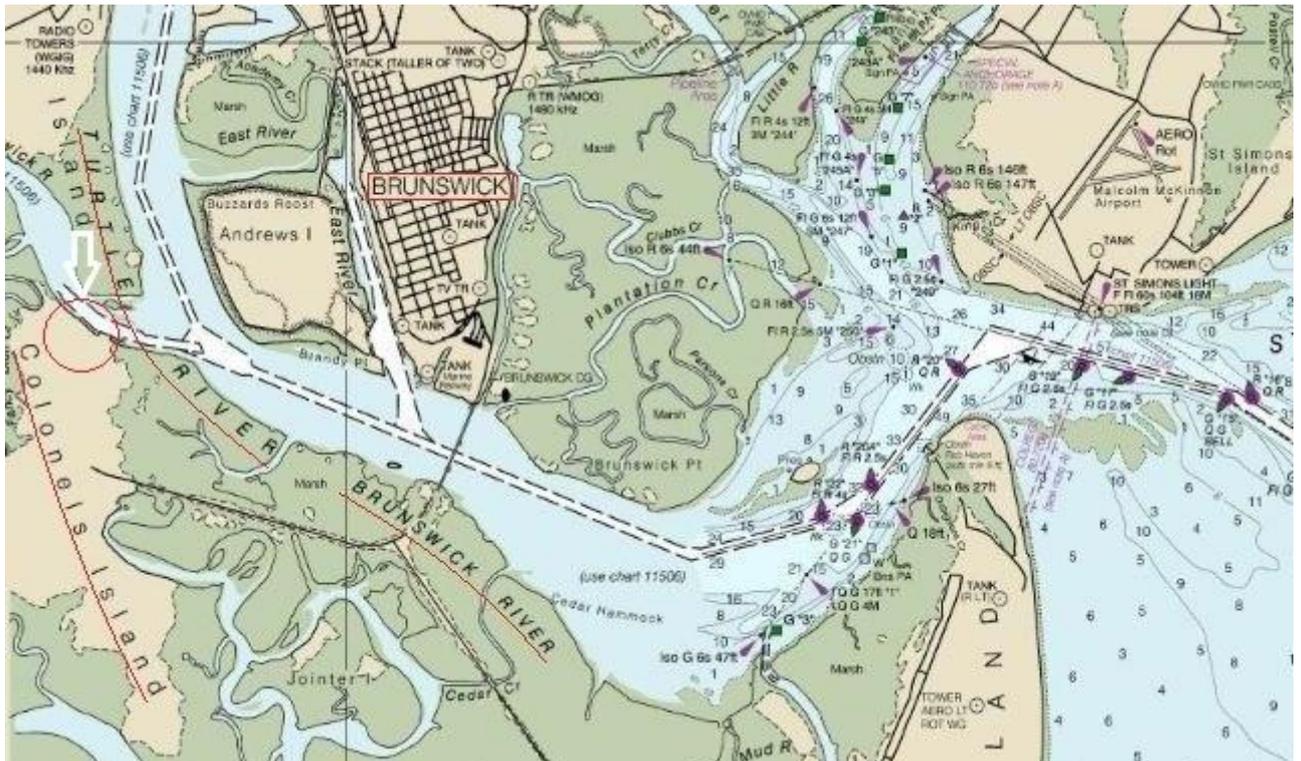
右はこの時ショップで記念に買ったスウェットで30年近くたった今もまだ健在です。



ウィルミントンの街までは足を伸ばす暇がありませんでしたが、思いがけない散歩を楽しめました。何しろPCCでの停泊時間は極端に短く、特に揚げ地では夜荷役無しでのオーバーナイトはマズ望めません。これがPCCの第一のナキどころ。

*

さて、揚げ荷はウィルミントンで完了。この後は復航になりますが、先程の東海岸マップ上でグリーンの長方形で囲った Brunswick ブランズウィックへ積荷で寄ることになりました。PCCでは日本からの輸出車を運ぶだけで、復航は空、というのが当たり前でしたから復航に、しかも米国で積荷というのは意外でした。しかも、揚げ地はレバノンのベイルート。これも極めて異例。ウィルミントンを出港し、デラウェア湾から大西洋に出て南下します。ブランズウィックへのアプローチは次の海図のような具合です。



右手の湾口、と言うよりここも河口と言うべきでしょうね。 いくつもの川が流れ込んでいるいわゆる estuary=河口域に右から入ってすぐ左転、Brunswick River を遡ります。

右手の Brunswick 市街を過ぎるあたりから Turtle River と名前が変わります。市街地のすぐ上流の Andrews I の辺りで左手に分かれる水路は South Brunswick River、そして海図左端に赤円で示した所、これが Colonel's Island Terminal 今回の目的地です。



現在ネット検索するとこのように三隻の PCC が同時接岸している様子が見えますが、当

時は一番左の一隻分のバースしかなかったと思います。 上の画像は前の海図の下向き白矢印、赤円の北側からの俯瞰で手前の水面が **South Brunswick River** です。

岸壁の奥に広がるヤードに見えるケシ粒のようなものは全て自動車、右上一番奥の白っぽく見える部分も全て自動車です。 ここは最近では欧州の自動車会社数社の米国工場で作られた車の積出港にもなっているようです。 ここで何をどれだけ積んだかは、例によって曖昧模糊。 揚げ地はベイルート一港だったはずですから大した量を積んだとは思えません。 中古車なんかも入っていたんじゃないかというオボロゲな記憶もあります。

ところで、本船のチョフサーが自前の PC を使って面倒な GM 計算（復元力計算）をいとも容易に片づけていた、と話しましたが、これはそんな簡単な話で済ませてしまっている、チョフサーの仕事の中ではかなり重要な部分の一つです。

この稿を書くにあたって下調べをしている間に見つけた記事で、最近、この港を出港した直後転覆した PCC があったことを知りました。 ついでに言うと PCC の転覆事故はこれだけでなく世界中のあちこちで何回も起きています。 その一例の画像を見るとこの通り。

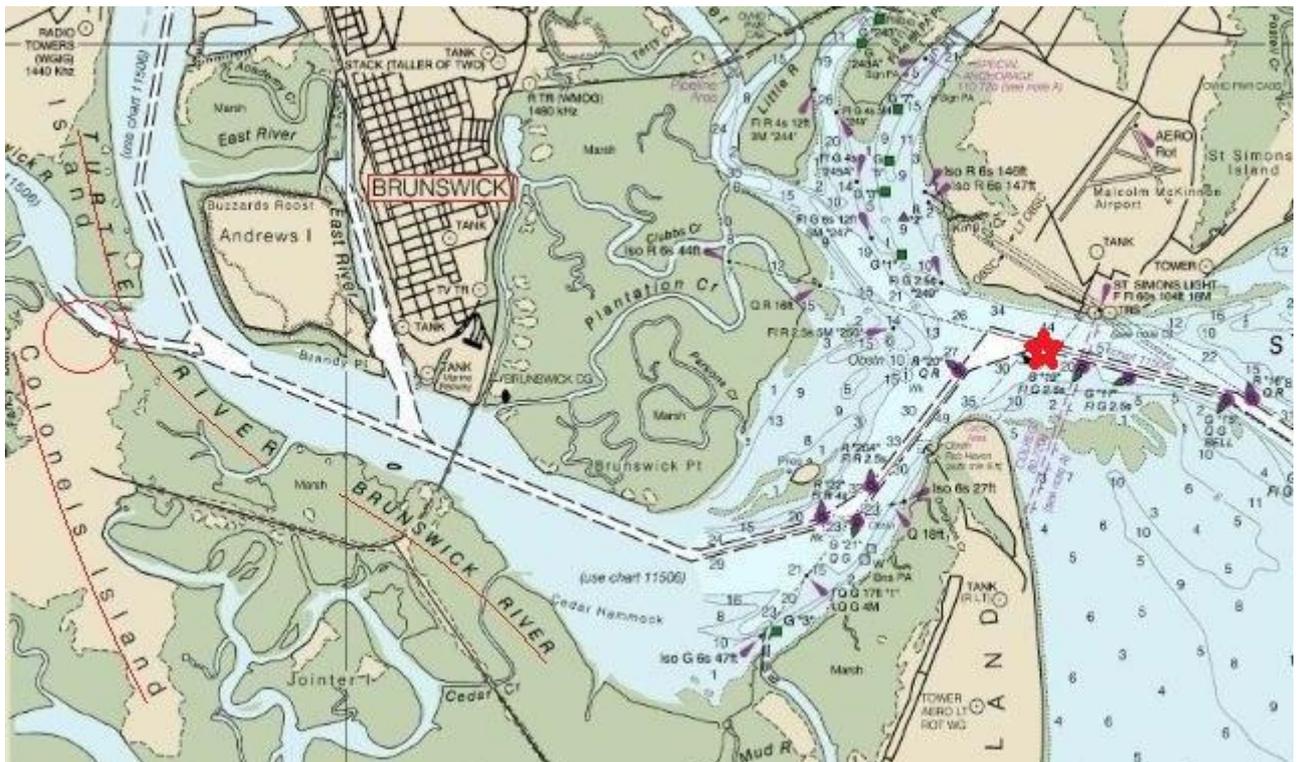


どうです？ ちょっとした迫力ある画像ですね。 左上が **Brunswick** で転覆した船です。 いずれも長さは 200m 程、いわゆるパナマックス PCC です。 しかも、この 4 件はほんの一例にすぎません。 特にここで取り上げた 4 枚の画像に共通する「或ること」に気がきましたか？ この 4 件の画像の船体周辺の海面をヨーク見比べて下さい。

いずれもベタ風です。一般の人の感覚としては、大型船が転覆する原因としては、マズ「荒天による」が第一に挙げられるんじゃないでしょうか。抗しきれない巨大な外力となると自然の力、即ち強風・高波と考えるのは当然の順序。しかし、これらの画像ではいずれも海面は平穏そのもの、事故発生から長時間が過ぎているにしても、ウネリさえ見えません。大時化でヒックリ返ったとは思えないのです。

そこで、次に考えられることは、人的要素、即ち、乗組員の何らかのミス。その第一がチョフサーの重要な仕事である、例の「GM 計算」即ち、復元力の確保に何らかの手抜きがあったのではないか、という疑い。第二としては重量の移動、要するに荷崩れですが、PCC の積荷は元々動きやすい自動車ですから、その防止策はチョフサー以下甲板部全員が常時嚴重な注意をしていなければなりません。

Brunswick を出港した船の転覆位置はどの辺りだったか？ ここでもう一度さっきの海図を見ましょう。多くの記事が様々な事を言っていて紛らわしいのですが、場所だけはハッキリしていて、どうやら次の海図の赤星の位置、これが転覆の現場らしい。



原因については、例によって運航会社の声明は全然信用できませんし、その他の各種報道も真偽は定かではありません。しかし、この転覆事故の発生位置から推測できることはマズ、前記で「第一」に挙げた復元力に何らかの欠陥があったのではないかという事。

次に「第二」に挙げた重量の移動という要素も加わったのかもしれませんが。

何故ならこの転覆の寸前に、この船の出航コースは大きく右転しているからです。

このような急角度で曲がるためには大きく右に舵を取らなければなりません。先程の画像にあるような静かな海面で船を転覆させるような力は、この大角度変針が原因だったのではないか？ こう考えるのは突飛な事ではないと思います。

車でも急角度でカーブを切れば当然ながら、外側に傾こうとしますね、遠心力です。そして、これまた当然ながら、変針角度が大きい程、旋回半径が小さい程、移動速度が速い程、遠心力の作用は大きくなります。

車は四輪で地面に接していますから外側の二輪が突っ張ってくれますが、船の場合は水に浮いているので傾きに抵抗するのは船自体が持つ復元力だけです。

ここでまず考えられるのは、復元力が不足していたのではないか、即ち、上下方向の積荷の配分がマズくはなかったか？ バラスト・タンクへの注水は十分だったか？ いずれもチョフサーがシッカリ GM 計算をしてさえいれば防ぐことのできる問題です。

さて、復元力はぎりぎりセーフだったとしましょう。次の疑いは積荷の移動防止策は万全だったのか？ 何故なら、復元力はぎりぎりセーフだったとしてもオオカジを切って大角度変針をすれば大なり小なり船は傾きます。この時積荷が傾いた方へ移動してしまうと船は益々傾く。この時十分な復元力があれば少量の積荷の移動があっても立ち直ることは可能ですが、ギリギリの復元力しかないとき次々に積荷移動の連鎖反応を起こし、そのままスッテンころりんとなるのは必定。

とにかく、復元力と積荷の移動防止、この両者夫々の確保は最重要なのです。

しかし、復元力は大きいからイイ、というものでもありません。洋上ではたとえ強風がなくてもウネリは大なり小なり「常にアル」と考えていいでしょう。従って洋上の船は常にウネリによって揺られるのが当たり前です。

この時、復元力が大きすぎるとどうなるか？ 船が左右どちらかにチョットでも傾くと即座に復元力が働きすぐに元に戻そうとします。その時復元力が大きすぎると直立状態を乗り越して反対舷にまで押し戻してしまうのです。しかも、復元力が大きすぎると元に戻すスピードも速くなる、要するに「復元」どころか益々船を「大きく・早く」揺らすという結果になってしまうのです。

洋上では少々揺れるのは避けようがありませんが、船上の者にとって快適なのは揺れるにしてもなるべく小さい角度で、しかも長い動揺周期で、が望ましい。必要最小限の復元力でヤットコ・どっこい、ユックリと元に戻す、こうすれば反対舷にまで、しかも早いスピードで揺らしてしまう無駄な動きは少なくなります。

復元力が小さすぎれば転覆の危険がありますが、大きすぎても動揺周期が短くなり快適でなくなります。このバランス調節が自在にできるように、多分、客船ではいつでも調節可能な予備復元力、即ち、予備のバラスト・タンクが用意されている筈。

ずっと前に「ポセイドン・アドベンチャー」という客船の転覆事故を題材にした映画がありました。あの映画がまさにこの好例でしょう。あの船では元々十分な復元力が確保されていなかった。そこへ突然、海底地震による大津波が襲い掛かり、ひとたまりもなく転覆してしまう、という筋書きです。

予備復元力を得るための予備バラスト・タンクが用意されていたとしても、あの映画の様に突然の大津波に襲われれば予備タンクに注水する時間などありません。ヤットコ・どっこい戻すなんて悠長なことは言ってもらえないのです。

そういう突発的な大波に対処するには、やはり普段から「必要にして十分な」復元力を確保しておくことが肝要ですが、それが「十二分」になってしまうと揺れの周期が短くなって乗客は快適でなくなる。二立背反。客船の船長としては頭の痛いところ。

しかし、私が乗ったような船上にはクルーだけ、という船では快適性など全く考慮する必要はなく、一にも二にも安全あるのみ。特に PCC のような異常な船型の船は十分な復元力確保は最重要課題・不可欠要素です。

客船やフェリーでも似たような事故は多数発生していますが、その多くは復元力不足、積荷の移動、過剰積載、などが原因として挙げられます。しかし、PCC の様に乗客の被害がない場合、事故後の原因究明についての報道は極めて曖昧、と言うかナオザリにされている感じがします。殆どの場合すぐに忘れ去られるのがオチでしょう。

ヒトの事故をあげつらってアアだコウだと御託を並べるのはハバかるのでこの辺にしておきますが、前出の画像のようなベタ風でコケてしまった PCC は、その殆どがこのような経緯で「ナルべくしてナった」としか思えません。

我が Brilliant Ace ではチョフサーが自前 PC を駆使して、常にキッチリ・ミッチリ、GM 計算をしてくれたのと、デッキ・クルー全員が常時手抜きなく積荷移動防止に努めてくれたお陰で、復元性にはなんの不安もなく無事な航海を続けることが出来ました。PC オタク、なんて言っちゃいけませんね。

そのチョフサーは多分 Excel を使って計算していたのでしょ、今ではもっと便利な専用ソフトもあるに違いない。計算は楽になった、でも、復元力の欠陥による事故は後を絶たない。計算が面倒か楽かじゃなくて要は危機意識の問題、じゃないでしょうか？

なお、蛇足ですが GM という略語と復元力については 020 号「貨物船・協立丸」で詳しく触れているので、メンド臭い話ですが興味のある方は同号 20~26 頁をご覧ください。

さて、そういう事故が起きたという Brunswick ですが、それはごく最近の話。

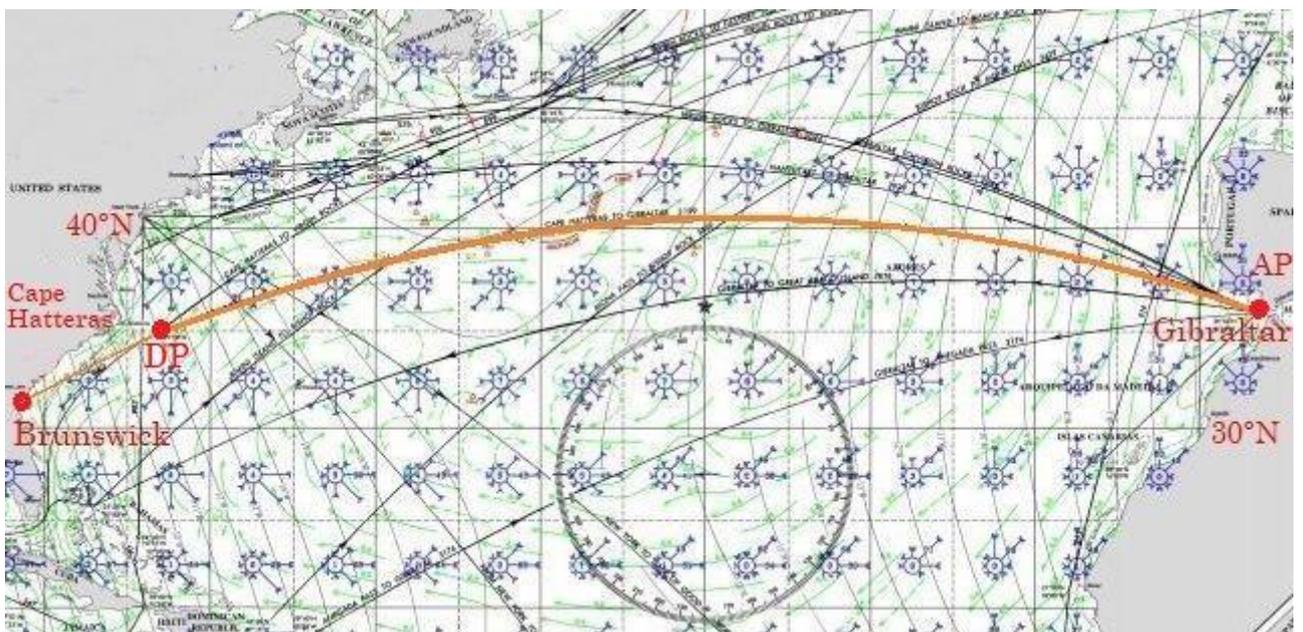
Brilliant Ace は何事もなく積荷を終え、ベイルート Beirut に向かいます。この船は多くの自動車船の例とは違っていわゆる積荷保証というものが無い船でした。「積荷保証」についても二番煎じになりますが簡単に・・・。

専用船の多くは積荷の種類が限られています、だからこそ「専用」と言われるわけです。撒積専用船なら撒荷の種類は何種類か考えられますが、PCC の場合は自動車オンリー。それが Pure Car Carrier のピュアーたる所以。こういう船の場合、ハッキリした輸送量が確保されないと船会社としては不安です。そこで新船建造に当たって特定の荷主との専属契約を結んで運航に損失がでないように積荷提供の保証をしてもらう。これを積荷保証と言うのです。そして Brilliant Ace の場合、その積荷保証はなかった。

この頃までの PCC は日本製の輸出自動車を海外に運び、復航はカラのままさっさと日本に帰り、また海外向け輸出車を積む、これがごく普通の運航形態でした。

しかし、この船は特定のメーカーだけの車に限らず、いろいろな自動車を運んだのです。だからこそ米国の港からレバノン向けの車、しかも各種米国車、米国製欧州車、中古車等雑多な車を積んで、なんていう航海が成立したのです。

そして、久しぶりの大西洋横断航海です。頃は夏真っ盛り、ここは迷いなく最短距離・大圏コースでジブラルタル海峡へまっしぐら。



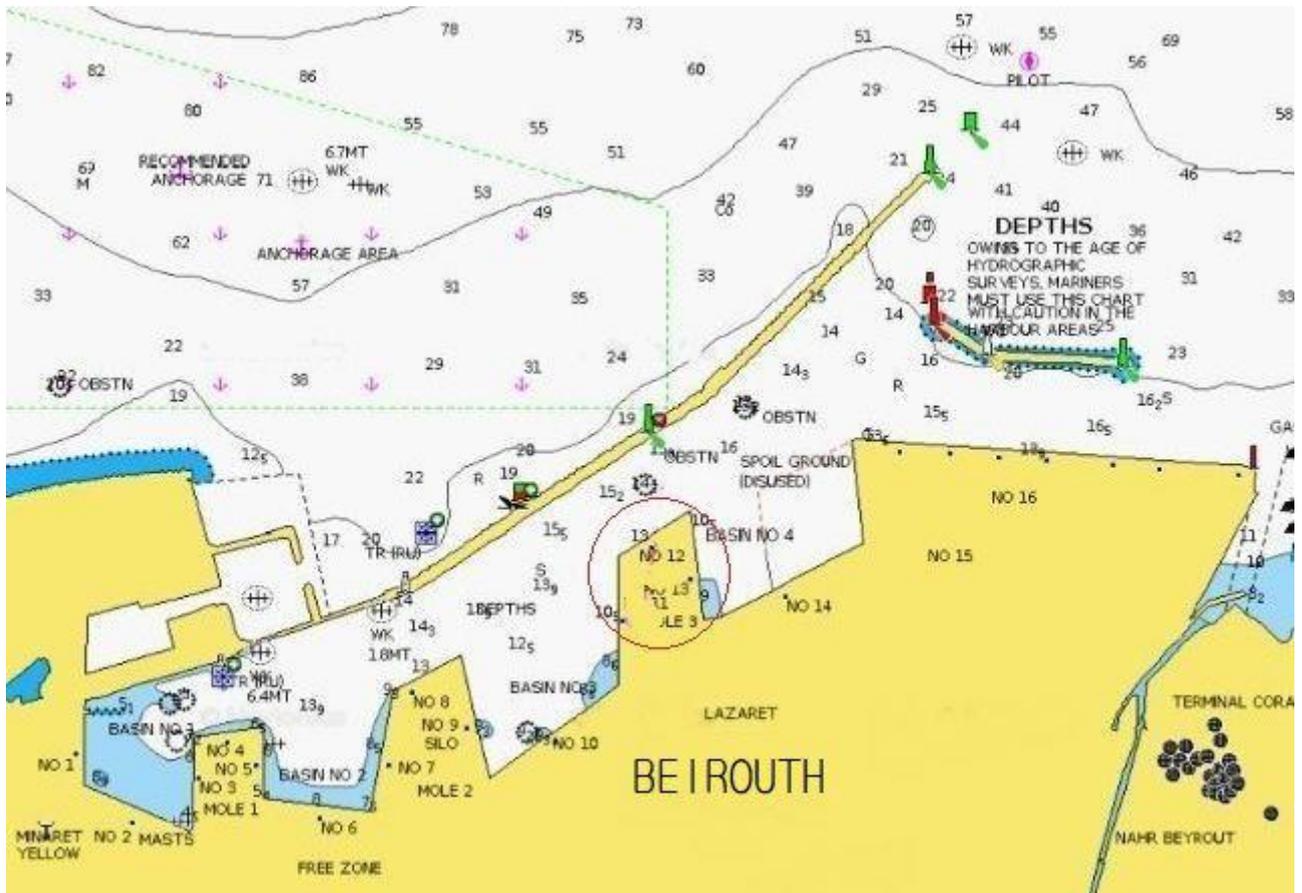
上のパイロット・チャート上のオレンジの太い曲線がフロリダ海峡からジブラルタル海峡

に向かう大圏の推薦コース。 これに Cape Hatteras 沖の DP から合流します。
 この時期米国東岸で唯一恐ろしいのはハリケーン一発、ですが、この頃は最近の様に地球
 温暖化による異常気象はまだ騒ががれていなかったし、この航海も平穩そのものでした。
 そして、ジブラルタル海峡西口の AP に付いたら、以後、地中海を東に進みます。
 ゴクゴク大雑把なルートは次の通り。 一枚目右端が二枚目左端につながります。



そしてベイルートですが、ここのこともサッパリ記憶が残っていません。 ハッキリ言っ
 て上陸する気にはならなかったし揚げ荷時間も数時間でアッサリ出港だったと思います。
 いずれにしても、こういう物騒な感じのところでは上陸してミタイという感情がわかなか

ったことは確か。若い時代は、物騒だからと周りがどんなに敬遠しても、ヤミクモに上陸していたのとは大違い、歳をとったという何よりの証ですね。

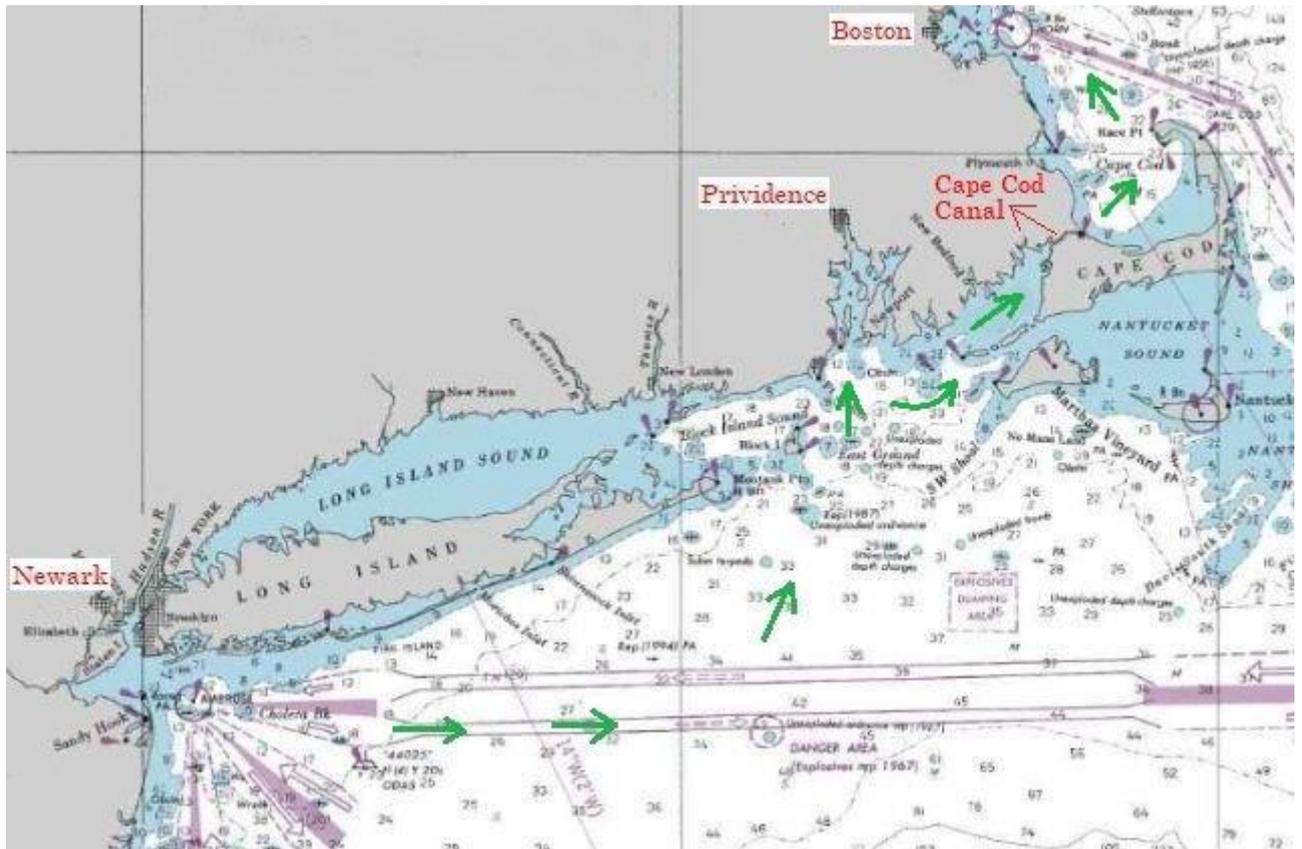


この地は第一次と第二次大戦の間、長くフランス統治が続いていたし、それ以前からフランスとの交易が盛んでその影響力故に、中東のパリなどと呼ばれることもあったとの事。上の海図の港名 **Beyrouth** はそのフランス語綴りです。船上から見た限りでは「パリ」なんて感じは全く受けませんでしたけどね。という事で、この港についての記憶は殆どゼロ、やはり「街歩き」なくしてはなんの印象も残りません。

さて、ベールートでの揚げ荷は早々に終わり、以後はスエズ運河、レッド・シーを抜けてインド洋へ、さらに、マラッカ海峡、南シナ海から太平洋へ、そして、そのまま日本に向けてマッシグラ。これで一応は地球を一周したことになりますが、ショボイ世界周航。二航海目の積地は追浜。ここ、即ち、日産が本来この船の運航会社のお得意先なのです。前回、広島でマツダ車を積んだことから見ても、この船が積荷保証で建造された船でないことはマズ間違いありません。

追浜では4千数百台の車を満載するわけですから、さすがに数時間で、というワケにはゆかず久しぶりオーバーナイト。私も自宅に帰ってユックリの晩酌が出来ました。乗船中には滅多にない事です。

次の航海は又太平洋を渡ってパナマ運河を通過、米国東岸行き。この時の揚げ地は度々登場する港ばかり、即ち次のマップのような所。



まず、揚げ地初港は左下 Newark NJ ニュージャージー州ニューアーク、二港目は中央やや右上の Providence RI ロード・アイランド州プロヴィデンス、揚げ切り港は右上隅の Boston MA マサチューセッツ州ボストン。

ニューアークに一番最初に寄港したのは船乗り駆け出しの頃、その時は上陸しましたがそれっきり、二度と上陸する気が起こらない街でした。二港目プロヴィデンスには何度か入港しましたが、いつも忙しい停泊でゆっくり街歩きを楽しむヒマがありませんでした。従って町の印象はゼロ。最後のボストンもこれまでに何度か入港してその都度上陸し好感を得ていました。全米の港でシアトル、シスコと共にお気に入りのトップ・スリー。ニューアークからは一旦外海に出て、パイロット下船後は分離通航帯を東進し、西向きに反航する船が途切れたところで急角度で左転にて分離通航帯の北側に出ます。海図に大雑把にグリーンの矢印で示したような流れでプロヴィデンスに至ります。

プロヴィデンスからボストンへ向かう時は外海には出ないで、右上の Cape Cod Canal という運河を通ります。この運河についても前にシツコク述べたので今回は飛ばしますが、この運河も実に景色の良い所でした。特に秋、紅葉の時期に通るとモー最高。

この航海では揚げ荷終了後珍しい所へ寄って珍しいカーゴを積みました。
 パナマ運河から再び太平洋に出て北上、メキシコ西岸の次の図のような場所にある港です。



赤のアンダーラインがそのラサロ・カルデナス港 Puerto de Lázaro Cárdenas です。
 この時までこの港については全く知識がありませんでしたが、どうやらここは 1970 年代から貿易港として機能し始めていたようです。そして、この頃、即ち 1990 年代になって急速に発展しつつあったという事らしい。



これがラサロ・カルデナス港全景の俯瞰。下辺中央が太平洋に面した港の入り口、自動車積荷岸壁は入港してすぐ右に大きく曲がった左手にありました。

港のマップで見ると次の通り。 略中央の赤線の位置が積荷岸壁です。



この港名 **Lázaro Cárdenas** は第二次大戦以前のメキシコ大統領の名前なのだそうです。マップを見るとこの港は人工港ではあるけれど、やはり河口域の湿地帯を掘ったり埋め立てたりしたことが歴然です。マップの右上は **Río Balsas** バルサス川、左上にはその分流 **Brazo de Río Balsas** が流れ下っています。要するにここはバルサス川のデルタ地帯だったというわけ。

驚いたことに、ここでの積荷はメキシコ工場製の日産自動車、しかも揚げ地は米国カリフォルニア州のサン・ディエゴ **San Diego** です。これもこれまで知らなかった事ですが、日産では1960年代からメキシコでの製造を開始していたのだとか。そしてこの頃は既に米国向けにジャンジャン輸出していたらしい。勿論米国以外の国にも輸出していて

欧州向けにはメキシコ湾岸の **Veracruz** ベラクルースで船積していたようです。

いくつかの工場はいずれもメキシコの内陸部にあって太平洋岸・メキシコ湾岸どちらにも対応出来たらしい。1960年代には既にメキシコ工場での製造を始めていたとは日産

も結構ヤリますねー。例の某氏にはやりたい放題ヤラれちゃったけど・・・。

その自動車積み岸壁を、上のマップのグリーンの矢印で撮影した画像で見るとこんな具合。

例によってゴマ粒のような自動車が広大なヤードに置かれているのが見えますね。

PCC が 2 隻着岸しています。 現在、ここには各国の多くの自動車会社のメキシコ工場からの輸出車両が押し寄せているようです。



ここでメキシコ製日産自動車を積んでサン・ディエゴ揚げ。 サン・ディエゴについても既にふれていきますので今回はパス。 その後 **Brilliant Ace** は太平洋を渡り日本へ、デハナクテ、今度は韓国のデトロイトと呼ばれたウルサン蔚山。 デトロイト **Detroit** は勿論ご存知米国ミシガン州の有名な「自動車の街」、韓国の蔚山もヒュンダイ自動車のお膝元で韓国の自動車生産高トップだったのだそうです。

ここでカナダ及び米国向けヒュンダイ現代自動車を積みました。 その揚げ地は、カナダ、フレイザー・リヴァー流域の **New Westminster** ニュー・ウェストミンスターと米国はオレゴン州 **Portland** ポートランドだった筈ですが、一寸確信がありません。

次の航海は横浜の大黒ふ頭、例のコロナ騒ぎの客船が付いていた埠頭の並びに着岸して、米国向け自動車積み、車種も揚げ地も???.のスッポ抜け。 ご勘弁を・・・。

PCC にもかかわらず、この船では同じ積地・揚げ地を往復するピストン航海ではなく、毎回違う港での積荷、しかも初めて寄港する港も多くバリエーションに富んだ航海が続きました。 これは前に述べたように積荷保証で建造された船ではなかったからでしょう。

クルーも日本人、フィリピン人共にみんな和気あいあい、下船するまでずっとイイ雰囲気を持続できました。 では今回はこれまでとします。

*

次回更新は 2020 年 8 月 15 日（土曜）の予定です。