

# 甲比丹航海記

*Once a Sailor, Always a Sailor*

070 号 (15 Aug 2020)

## 自動車専用船・Solar Wing

(May 1993 ~ Jan 1994 and Apr ~ Aug 1994)

またまたパナマックス PCC、例のシューボックスへの乗船です。身ビイキですが、同じ靴箱でも前の船 **Brilliant Ace** よりは多少ミテクレはイイと言えるかもしれません。前にも述べたようにこの船種の泣き所は停泊が極端に短い事、揚げ地が三港以上ともなると平均停泊時間は 7~8 時間位迄、揚げ荷台数の少ない港なら正味荷役時間は 3 時間なんてこともザラにありました。荷役無しでのオーバーナイトはマズ望めません。

これではユックリ街歩きなど、トンデモナイです。

しかし、無理くりイイ点を挙げると、まず積荷の種類が限定されている事、次に極めてクリーンな貨物である事、そして今度の船の様に積み荷保証付きの船だと積み地・揚げ地が限定されるので毎航海同じことの繰り返しとなり、全ての仕事が楽になる事。

この三番目は利点でもありますが、同時に変化に乏しく面白くないとも言えるので、人に

よっては欠点と受け取るかも知れません。 私自身はと言えば、毎航海違う場所を走って  
 珍しい港に入る方が好きでしたから、これはツマランという受け止めです。  
 次に、欠点はなんと言っても操船のシニクサ。 この異様な船型がミスを起こし易いのは  
 確かですが、前号で触れたような多発する転覆事故はあくまで人間のミスが元で、決して  
 この船種の基本的欠陥ではありません。 まずは例によってこの船の主要目から。

<b>IMO number</b>	8708244
<b>MMSI</b>	636008614
<b>Name of the ship</b>	SOLAR WING
<b>Vessel type</b>	Car carrier
<b>Flag</b>	Liberia
<b>Gross tonnage</b>	41723 tons
<b>Deadweight</b>	13224 tons
<b>Length</b>	187 m
<b>Breadth</b>	32 m
<b>Year of build</b>	1988
<b>Builder</b>	SANOYAS MIZUSHIMA WORKS & SHIPYARD - KURASHIKI, JAPAN
<b>Classification society</b>	NIPPON KAIJI KYOKAI (NKK)
<b>Owner</b> ⓘ	UNITED CAR TRANSPORT PANAMA

久し振りのリベリア籍船です。 日本の海運会社が便宜置籍を始めた頃はリベリア籍が主流だったと思いますが、その後は断然パナマ籍が多くなりました。 私自身の乗船経験としても十年前の *Caspian Trader* 以来のリベリア籍船です。 あれから日本籍以外は殆どがパナマ籍で、ヴァヌアツ籍なんて船もありました。 とにかくこの時期、リベリア籍というのは確実に少なくなっていた、理由は経費節減メリットの多少、かな？

*Caspian Trader* への乗船時発行された、リベリアの海技免状と船員手帳は既に期限切れになっていたの、新たに取得しなおしました。 と言っても、別に試験があるわけでは

なく、パナマ同様に日本の免状を提示して申請するだけで至って簡単に発行されます。  
 又、この時手にしたリベリアの免状や手帳の書式も十年前のものとはガラッと変わって  
 きました。 Caspian Trader の時取得したものは紛失していたので、あの稿で示したのは  
 次の画像、この時 1993 年発行のリベリアの海技免状と ID（船員手帳）でした。

CONTROL NUMBER <b>166932</b>		<b>The Republic of Liberia</b> BUREAU OF MARITIME AFFAIRS	LICENSE NUMBER <b>414647</b>
---------------------------------	---	--	---------------------------------

**LICENSE OF COMPETENCE TO MERCHANT MARINE OFFICER**

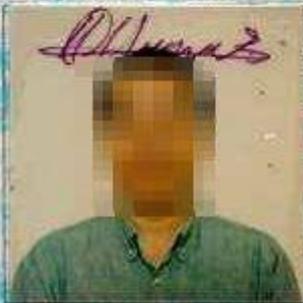
*Pursuant to the Liberian Maritime Law and Regulations, as amended, it is hereby certified that*

\_\_\_\_\_ *has been found duly qualified to perform the duties of*

**MASTER; ALSO RADAR OBSERVER**

on OCEAN GOING vessels of ANY GROSS TONNAGE

*and is licensed to perform in said capacity on board vessels registered under the Maritime Law of the Republic of Liberia and engaged in international service. This license is valid for a term of five years from its date of issuance or renewal and is subject to suspension or revocation by the Commissioner or any Deputy Commissioner of Maritime Affairs.*



BIRTHPLACE			
<b>KANAGAWA PREF., JAPAN</b>			
CITIZENSHIP			
<b>JAPANESE</b>			
HEIGHT	WEIGHT	EYES	HAIR
<b>5'03</b>	<b>143</b>	<b>BROWN</b>	<b>BLACK</b>
PERMANENT ADDRESS			
_____			

*This License and Endorsement are issued by authority of the Commissioner of Maritime Affairs.*

this 10TH day of MAY 1993

  
DEPUTY COMMISSIONER OF MARITIME AFFAIRS, I.L.

**ENDORSEMENT OF LICENSE**  
**ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE**  
**International Convention on Standards of Training,**  
**Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978**  
*The Government of THE REPUBLIC OF LIBERIA Certifies:*

*That the present license No: 414647 is issued to*

\_\_\_\_\_

*who has been found duly qualified in accordance with the provisions of Regulation 11/2 of*

*the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978*

as **MASTER; ALSO RADAR OBSERVER** with the following limitations only:

**NONE**

**10TH MAY 1993**  
DATE OF ISSUE OF THIS ENDORSEMENT

**8TH OCTOBER 1940**  
DATE OF BIRTH OF THE HOLDER OF THIS LICENSE

**10TH MAY 1998**  
LICENSE & ENDORSEMENT EXPIRE ON

  
SIGNATURE OF THE HOLDER OF THIS LICENSE

**LIBERIA**

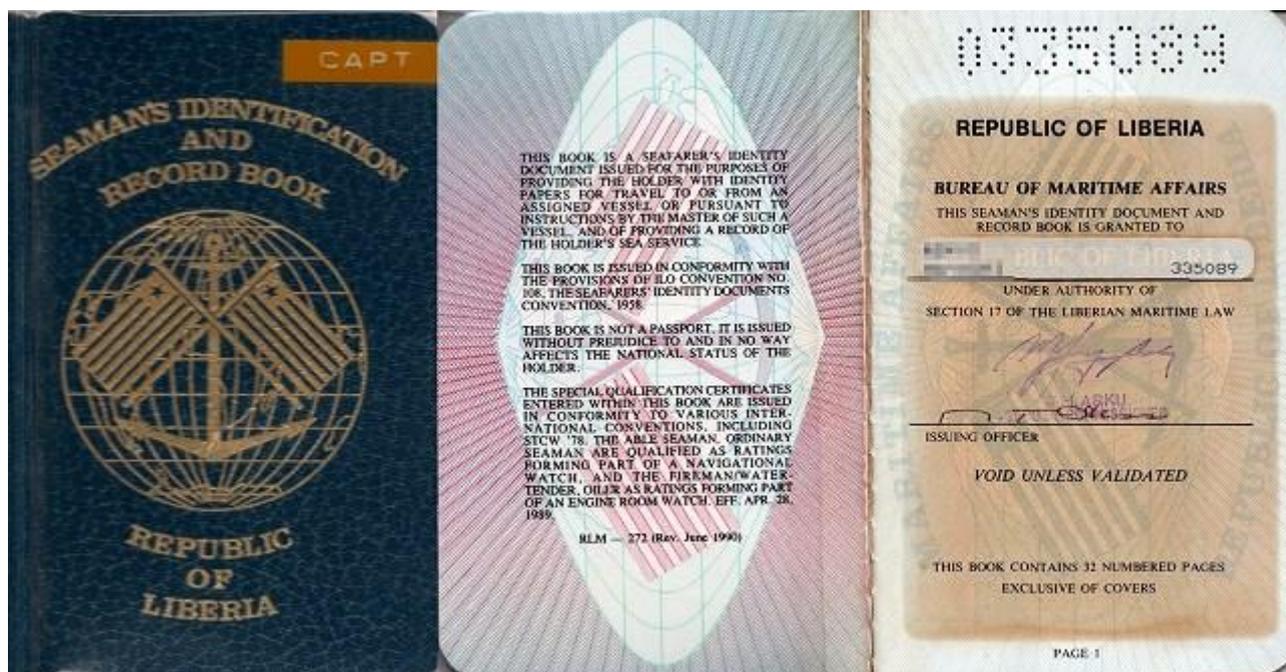
*NOTE: This certificate is and remains the property of the Republic of Liberia*

ILM-306B REV. 10/00

実物のサイズは横 216mm、縦 279mm とかなり大判です。 上段中央部の資格欄には **Master : Also Radar Observer, Ocean going, Any Gross Tonnage** と記されています。「船長及びレーダー・オブザーバー、外洋船、トン数制限ナシ」ですが、このうちレーダー・オブザーバーは新たに加えられた項目です。 何故ならこの十年の間に主要海運国の法規改正がありました。 例えば日本では、私が海技免状を取得した頃は、レーダーを操作するためには海技免状の外に無線従事者免許証というものが必要だったのです。だから、私も特殊無線技士（レーダー）という免許証を得ていたのですが、その後の法改正によりレーダー免許証そのものは廃止され、それ以前にレーダー免許を得ていた者については、海技免状の券面にその旨の注釈が加えられるようになっていたのです。

上記の英文はそのことをリベリア海技免状にもコピーしていたわけ。ところで、パナマの海技免状はかなりイカガワしいものでしたが、リベリアもまた然り。その最たるものは右下のサイン欄。 ここには **Signature of the Holder of the Licence** とプリントされています。「この免状の保持者の署名」なのですが、そこにあるのは私のサインとは似ても似つかないもので、中段左の写真の頭の上に見えているのが正真正銘私のサイン、右下のものとは全く違います。 同じ書面の写真に本物のサインがあるというのに、堂々と偽のサインをしてしまうと、呆れてしまいます。 しかも交付された時、免状は既に透明フィルムでラミネートされていました。 この書類が、だけでなく、便宜置籍そのものが、如何にイイカゲンなものかの証明、と言い切ってもいいでしょう。

次は、多くの便宜置籍国では ID と呼ぶ、言わば日本の船員手帳に相当するもの。



左の黒い部分は表紙、中央は表紙の裏面、右は1頁目で保持者の氏名とID番号が記されています。パナマのID（船員手帳）の紹介でも触れましたが、この手帳がIDとして認められるのは各国の入出港手続き及び安全運航の為の臨検の時だけ。それだって審査官がどこまで本気でこれを信じていたか、は疑問です。とにかく、日本の船員手帳の様に、外地下船地からの出国審査でパスポート代わりに使った経験はなかったし、それをしようとしてもマズ拒否されたことでしょう。要するに海事関係で通用するだけ。

下の左は手帳の2頁と3頁で、2頁目には保持者の姓名・生年月日・本籍地・背丈・体重・髪と瞳の色・その他の身体的特徴、発行日と有効期限などが記されます。3頁目は保持者本人の上半身写真。右は8・9頁で、乗下船履歴記録欄です。

ここにはSolar Wingの船名が二行続いています、その通り、この船には1993年5月に乗船・1994年1月下船、続いて同年4月乗船・8月下船、と二回連続の乗船でした。

NAME OF VESSEL		DATE AND PLACE OF		GRADE/RANK	DESCRIPTION OF VOYAGE	SIGNATURE OF MASTER	COMPANY
OFFICIAL NO. OR HORSEPOWER*	ENGAGEMENT	DISCHARGE					
AN SOLAR WING	1993 MAY 18	1994 JAN 09		MASTER	OCEAN GOING	[Signature]	SOLAR WING LTD. PANAMA
ST. ALBA	KAWASAKI	CHIBA					
AN SOLAR WING	1994 APR 18	1994 AUG 01		MASTER	WORLD WIDE	[Signature]	SOLAR WING LTD. PANAMA
GT. ALBA	CHIBA	CHIBA					

\*ENGINE ROOM WORKERS GIVE HORSEPOWER  
OTHERS GROSS TONNAGE

一度下船して又すぐ乗船という事は、この船の乗り心地が如何に良かったかの証でもあるでしょう。マンニング会社U海運は勿論、管理会社も良かった。

この船の管理を受け持っていたのは、運航会社の子会社と言うか、孫会社みたいな所で、事務所はU海運の一階下の小部屋、社員は社長と女子事務員の二人だけ、実務はソックリU海運にマルナゲ、この会社の業務の実態は何だったのか不明、社名も忘れしました。

この船の乗り心地の良さは、なんと言っても荷主との関係の良さ。例の積荷保証のある船でしたから、運航会社は次の積荷を求めてアクセク営業活動することなく、ノンビリしていてもアブレはなし、常に積荷が待っていてくれるのです。

その得意先の会社で積荷計画を仕切っていたのは、これも運航会社からの出向の社員船員

でした。その責任者・ポート・キャプテンは私より数年上の同窓の先輩でした。これらの孫会社社長や出向社員は全て親会社である大手運航会社の社員でした。何故こういうヤヤコシイ組織を作るのか？ 陸上の会社組織については全く門外漢の船乗りには理解できない事でしたが、多分、余剰人員の調整、経費節減、税務処理、お得意筋の荷主への便宜、などなど何らかのメリットがあったのでしょう。

とにかくアルバトロスにとってはイットキの平穩を得られるマズマズの職場でした。その代わり、冒頭でも触れたように荷主が決まっているのだから、当然、積地・揚地は限られます。上の乗下船記録でも最初の乗船地は川崎、下船地は千葉、二度目は乗・下船とも千葉になっています。

最初の乗船地川崎は、積荷のバースではなく、川崎のどこかのドックに入居していた時に乗船したのだったと思います。それ以後の乗下船地は全て千葉港になっていますが、実際着いたのは船橋の積みバース。当時、船での通称は船橋港と呼んでいましたが、正式名称は千葉港葛南港区船橋港、であつたらしいです。

この船に乗っている間、日本での積地は大抵が船橋だったと思います。四日市港にも一度行きましたが、多分それ以外は殆ど全て船橋での積荷だったと思います。

\*

ところで、極めて特異な PCC の船体構造などについて少し詳しく触れてみましょう。タイトルバックは Solar Wing の左舷船首からの写真ですが、後に見える雪山は米国オレゴン州の Mt. Hood フッド山です。この山の形は極めて特徴的ですからマズ間違いありません、という事はこれは多分ポートランド Portland 出港直後のものでしょう。この船を正船首及び正船尾から見るとこんな具合。この左写真の雪山も Mt. Hood。



次に右舷真横から見ると・・・こうなります。 Brilliant Ace より少しマシかな。



逆に左舷やや前方からの画像はこんな風、これが一番サマになっていると思いませんか？

どの船でもそうですが、斜め前から見た姿が一番イイと言えるでしょう。



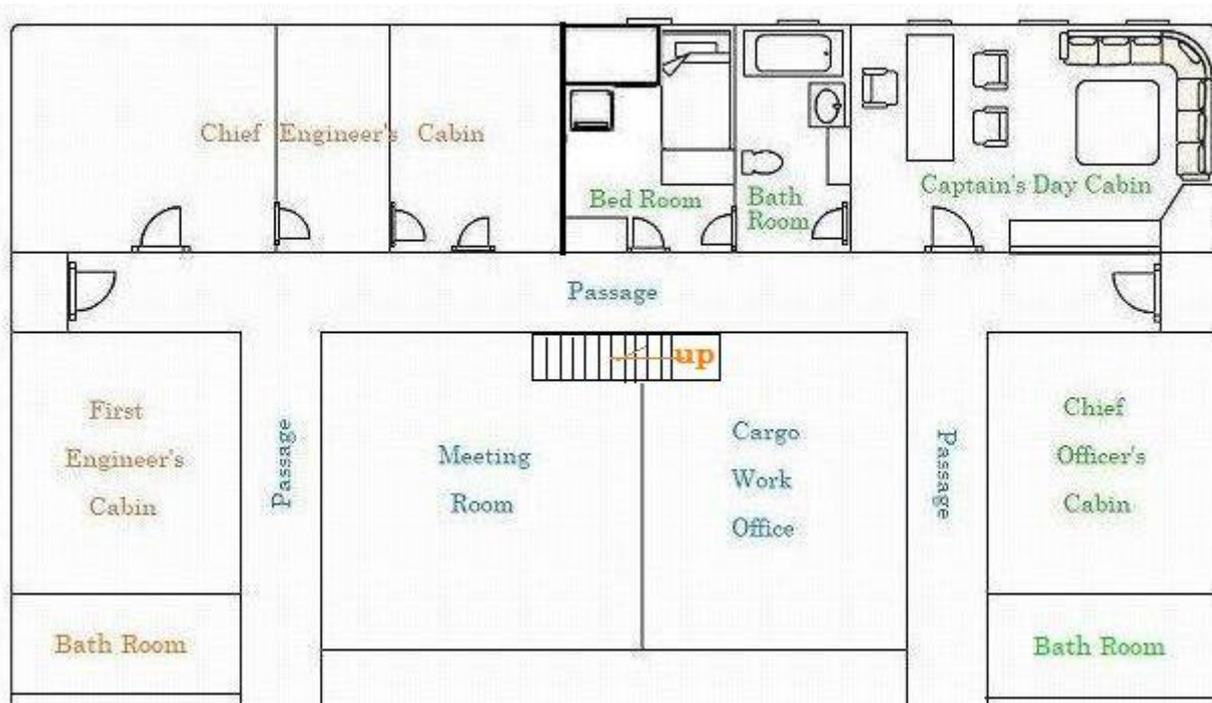
こんな風にこの船の画像はネット上で色々と見つかりました。

これらの画像はいずれも米国コロンビア・リヴァーを航行中に撮影されたものらしい。

これも斜め前、しかもやや上方から、この船の全貌をとらえるのには最適の角度。



一般商船が就航後こんな風に上空から写真を撮られることはマズありませんから、多分これは建造時、試運転中のものだと思います。船腹のロゴは荷主会社の動く看板。ついでに、この船で一回目8ヶ月+二回目4ヶ月の合計約12ヶ月生活した居住区の間取りを描いてみました。こんな空間で約一年を過ごしていたのです。



図の上方が船首方向です。最前列は船長室と機関長室の二つだけ。両方合わせた居住区の横幅は約21m、前後は5m弱で、船長室の巾が約55%（11.5m程）を占めています。

ベッ・ドルームとバス・ルームは全く同じ造りですが、デイ・ルームの広さが違います。なぜなら船長室には停泊中色々と来客が多ので、単なる居室ではなく半公室としても使用されるから。入出国手続きや臨検など、多くの官憲が同時に訪れる時は、通路を挟んだ船尾側の会議室 **Meeting Room** が使われますが、停泊中にはその他にも様々な不時の来客があり、そういう場合は船長室で対応、という事が多かったのです。

船長室の後方には一航士室、通路を隔てたその向かいに荷役事務室。左舷側、機関長室の後方は一機士室、通路を隔てた内舷側には会議室。これより後方の右舷には二航士・三航士や甲板部のクルーの部屋。左舷後方には二機士・三機士、機関部のクルーや賄部クルーの部屋が続きます。会議室と荷役事務室の後方、左右の通路に挟まれた空間には各部の倉庫や食料貯蔵室、ギャレーがありました。居住区最後部右舷には士官食堂 **Officer's Messroom**、左舷には乗組員食堂 **Crew' Messroom**。又通信室と通信長の居室は一階上ブリッジの後ろにありました。そのブリッジは船・機長室の真上です。

ここでこの船の人員構成にも触れておきましょう。船・機長と一航・機士の計4名が日本人であるのはこの頃の混乗船では当たり前でしたが、この船ではその他に三航士も日本人という珍しい取り合わせ。それ以外は全員フィリピン・クルーでした。

そして更に変わった点は、このサード・オフィサーはマンニング会社 U 海運による配乗ではなく運航会社直接の配乗で、彼の身分はあくまで運航会社の社員船員だったのです。これはマンニング会社が配乗人事を行う混乗船では滅多にない事、少なくとも私はこれまでに経験したことがありませんでした。

そういえば、冷凍船初体験 **Konvall** の機関長 **K.M.**氏も親会社 N 水産の元・社員船員でしたが、彼の場合は定年退職後に親会社から取引先のマンニング会社に紹介されたというだけで、待遇はあくまで我々アルバトロスと変わりありませんでした。

しかし、この船のサード・オフィサーは運航会社の現役ボースン（甲板長）で、年齢も私と同年配だったと思います。年間収入は間違いなくアルバトロス船長より彼の方がずっと勝っていた筈、何しろ一部上場の大手海運会社の現役甲板長ですからね。

アルバトロスは下船したら翌日から即、無給、ボーナスなどは一切ナシ、頼りは失業保険だけ。同年配の大手の社員船員とは比較になりません。職位など関係ナシです。

その高給甲板長が何故こんなマンニング会社配乗の船に三航士として乗船したのか？

詳しい事を聞くのは憚りでしたが、多分、次の様な次第だったのだと思います。

この頃、日本の大手海運会社は押しなべて所属船員の員数を減らして、運航が容易で危険

負担の少ない船の配乗を、マンニング会社に外注する方向に向いていました。多分、社内では大幅な人事の合理化が進められていたのでしょう。その一環として、海技免状を持たない船員に免状を取得させて、使い道を広げようとしたのだと思います。

海技大学校などでの国家試験対策の受講も社命で行われていたのかも知れません。しかし、問題はその後。こういう伝統ある大手船会社では海技免状を取得できたからと言って、直ちに職員に登用、という事はしにくいらしい。そこで取られた方法として、  
自社が契約しているマンニング会社への出向。

本人も折角取得した免状を役立てることが出来るんだからイイだろう？というわけ。運航会社は高給のボースンをマンニング会社に押し付け、マンニング会社に三航士の給料分を払わせる、自社では本来の給与との差額を補てんしてボースンにも損をさせない。

マンニング会社の方も特段の不利益なく、お得意先のゴキゲンをとれる。「三方一両損」ならぬ、三者とも損のない処理で、皆ハッピー。多分彼らの処遇は退職時期を迎えるまでその繰り返しになったのではないか。我々アルバトロスは必要がなくなれば、即「切り捨て」ですが、終身雇用が当たり前の大手運航会社では人員が余ったからと言って解雇・クビ、なんてことをやったら大問題になるでしょう。

もちろん海員組合も黙っていない筈。

この頃はまだ日本の陸上企業では終身雇用が当たり前でしたから、こういうことでなんとか余剰人員の調整を図っていたのでしょう。前記の荷主会社へ積荷計画の為出向していた社員もU海運の一階下の事務所も、そういう人事の一環だったのだと思います。

一方マンニング会社から各船社に派遣されるアルバトロスは、その時々需要に応じて必要な人数を集める、必要が無くなれば即座に切り捨てゴメン。余剰人員を抱える事はなく、会社側のリスクはゼロ。その代わり、当時の日本人社会では当たり前の感覚だったであろう「会社への忠誠心」などはゼロ、あくまで売り物・買い物の世界。

現在の日本人の雇用形態は当時とはずいぶん違ってきて、人材派遣という雇用形態が当たり前のようになってきたし、労働者の意識にもかなりの変化が生じたと思います。私がアルバトロスだった頃、陸上企業では終身雇用が当たり前だったのです。

最近のコロナ騒ぎで、派遣労働者はアッサリ切られて当たり前という事が知れ渡ったようですが、日本ではアルバトロスがそういう世界の最初の住人だったのではないのでしょうか。尤も船乗りの世界には「派遣労働」とか「人材派遣」なんていう言葉はありませんでした。

この業界は「マンニング **manning**=男を船に乗り込ませる」という特殊な世界。

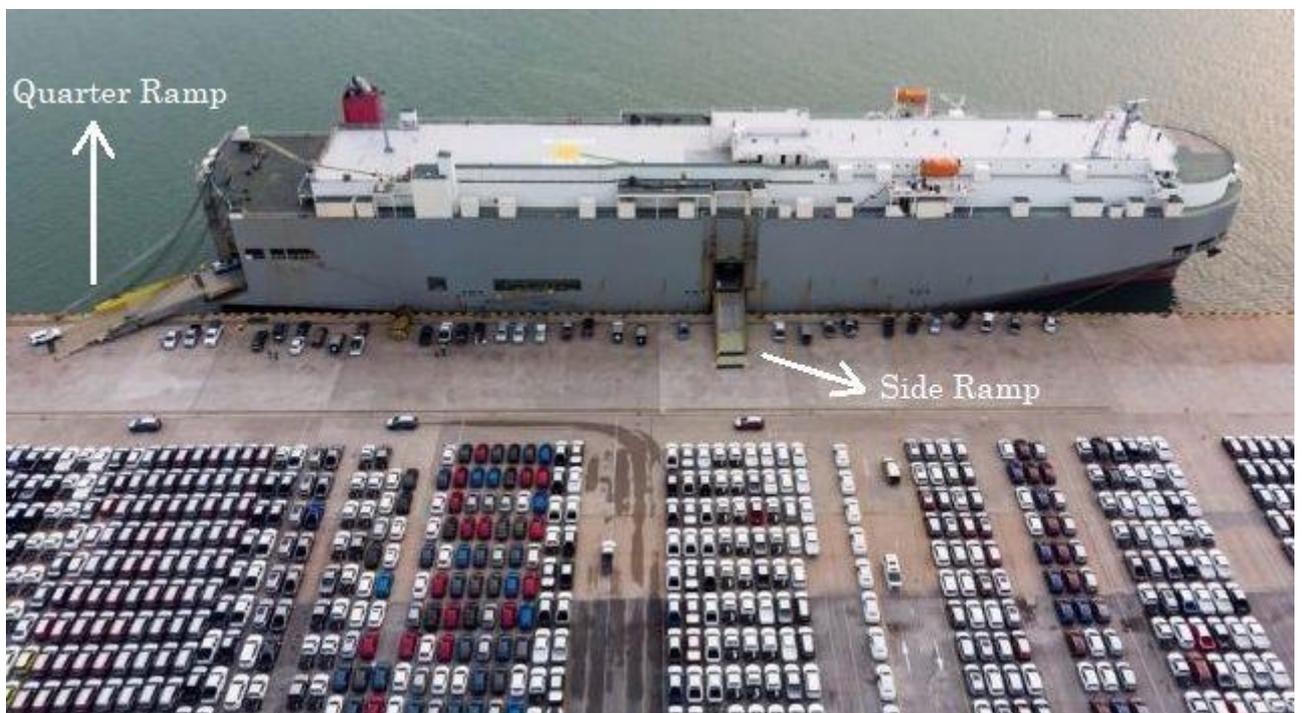
当時「非正規」なんて言葉もなかったけれど、まさに非正規労働の典型、且つ原形です。

さて、次はこれまで触れてこなかった PCC のカーゴ・スペースについてです。

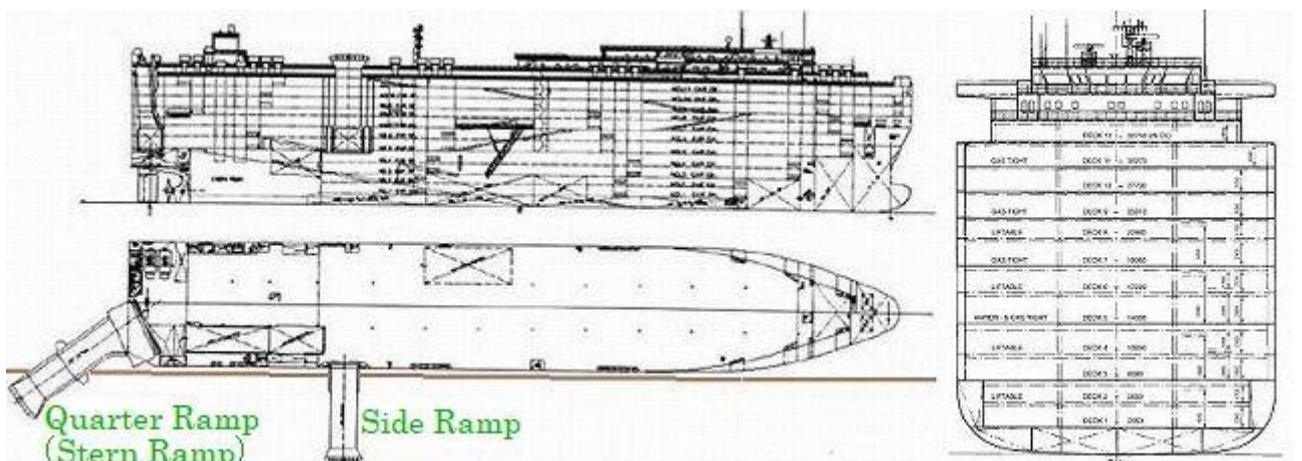
次の画像は Solar Wing ではありませんが、PCC が自動車積み岸壁で積み荷役をしている光景です。今、左端から白い車が船内に上がってゆこうとしています。この船尾にかかっている橋のようなものをクォーター・ランプ又はスターン・ランプと呼びます。

右舷船体中央部にもやや小型の橋がありますがこれはサイド・ランプと言います。

スターン・ランプは大型の重量車両にも耐えられます。どちらも荷役が終わったら先端についているワイヤーを巻き上げて船体に密着格納します。前出の何点かの写真を見て頂くと分かりますが、Solar Wing には各舷のサイド・ランプしかありませんでした。



PCC の内部構造の全体を詳細に示そうとすると、この紙面では縮尺度が大きすぎて次の様になってしまいます。4,000 台から 6,000 台を一度に運ぶ船の内部は大方こんな風、まるで蜂の巣みたいでしょう。Solar Wing の積載量は 5,000 台程度だった筈です。



積荷スペースの各段(カー・デッキ Car Deck)は次の画像の通り。この写真も Solar Wing ではありませんが PCC ではいずれも似たようなものです。これは船の幅の約半分での画像の左手にこれと同じスペースが広がっています。ここは乗用車や小型トラック用のスペースで各デッキのクリアランスは低い所で 1.7m、高くても 2.0m 程度。私なんかはスイスイですが、米国などの背の高い作業員は歩きにくそうでした。左手に見える斜路(艙内ランプ)を通過して車は上段のデッキに上がります。



デッキ・クリアランスの小さいスペースだけでは、大型のトラックなどは積めません。そういう場合に備えて一部のデッキを巻き上げて、クリアランスを大きくして重機などにも対応できる船もありました。次の画像の赤く塗ったデッキは必要に応じて巻き上げることが可能で、このようなデッキをリフトابل・デッキ Lifiable Deck と言います。



Solar Wing にはリフトダブル・デッキもありませんでした。 Honda がこの船の積荷保証の相手でしたから積荷は乗用車が殆ど、大型トラックや重機を積む可能性はゼロ。

だから、舷外ランプも小型のサイド・ランプだけで十分だったのです。

今でもこの会社では大型トラックは造っていませんね。 Solar Wing は乗用車と小型トラックが主体の典型的な PCC でした。 しかし、Brilliant Ace もそうでしたが、上の画像のようなリフトダブル・デッキと大型のスターン・ランプを備えて重機や大型トラックに対処できる PCTC (Pure Car and Truck Carrier) と呼ばれる船が段々多くなりました。乗用車以外の多様な製品を出荷する会社が積荷保証の相手になったり、または積荷保証が全くない Brilliant Ace のような船では多様な需要に対処するため、どうしてもそういう船型が必要とされるようになったのです。

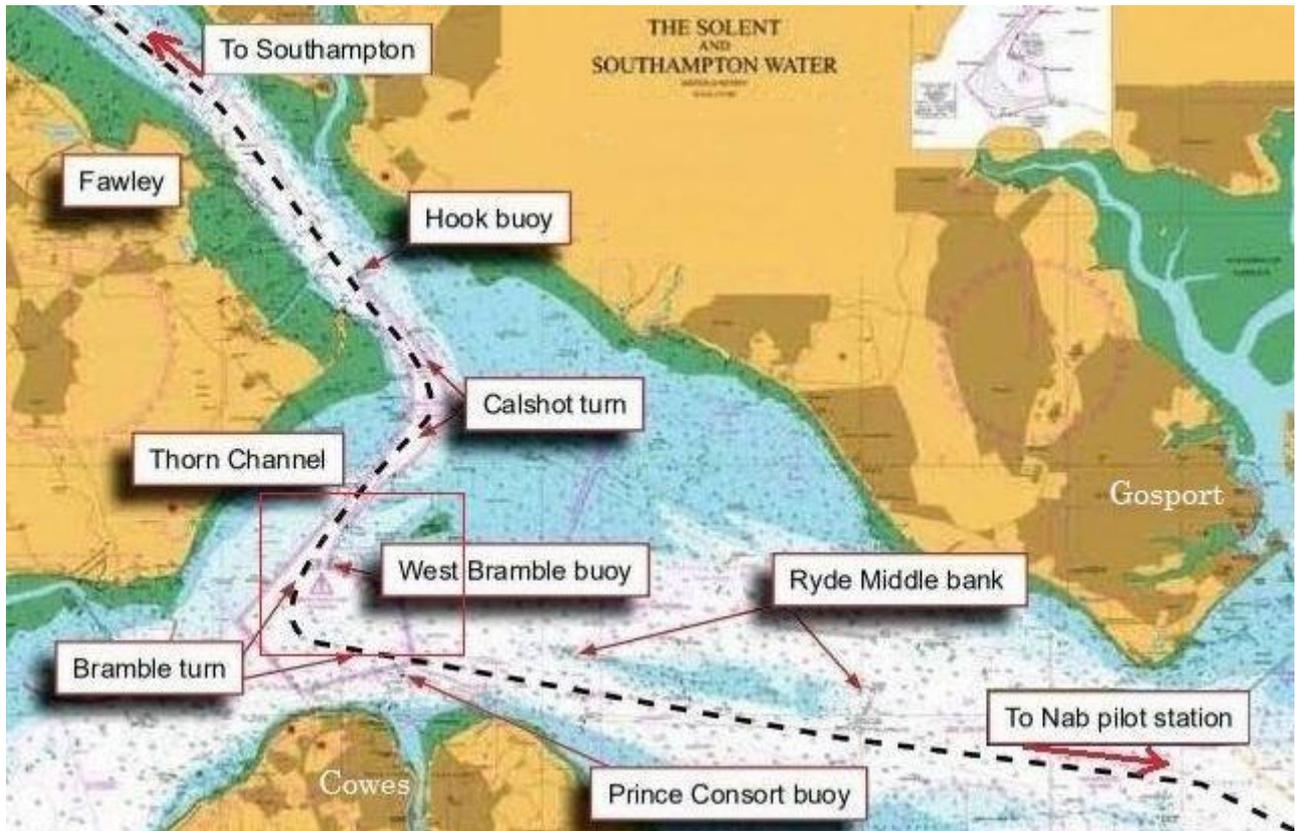
\*

話は変わりますが、前号で紹介した四隻の転覆した PCC の写真、あの内の一隻の事故について詳しい資料を見つけたので、サワリだけ紹介します。 これは英国サウサンプトンを出港した直後に転覆した、H.O.号という PCC の事故についての英国船舶事故調査局の報告書にあった資料の一部です。 マズ、事故現場は次のマップ中央の赤長方形。ここは英国南岸のリゾート地として有名なワイト島 Isle of Wight と本土に挟まれたソレント海峡 The Solent です。 ワイト島のカウズ Cowes という港のすぐ北沖が現場です。マップ上辺には英国有数の港 Southampton サウサンプトンがあり、右手はこれまた有名な軍港ポーツマス Portsmouth があります。

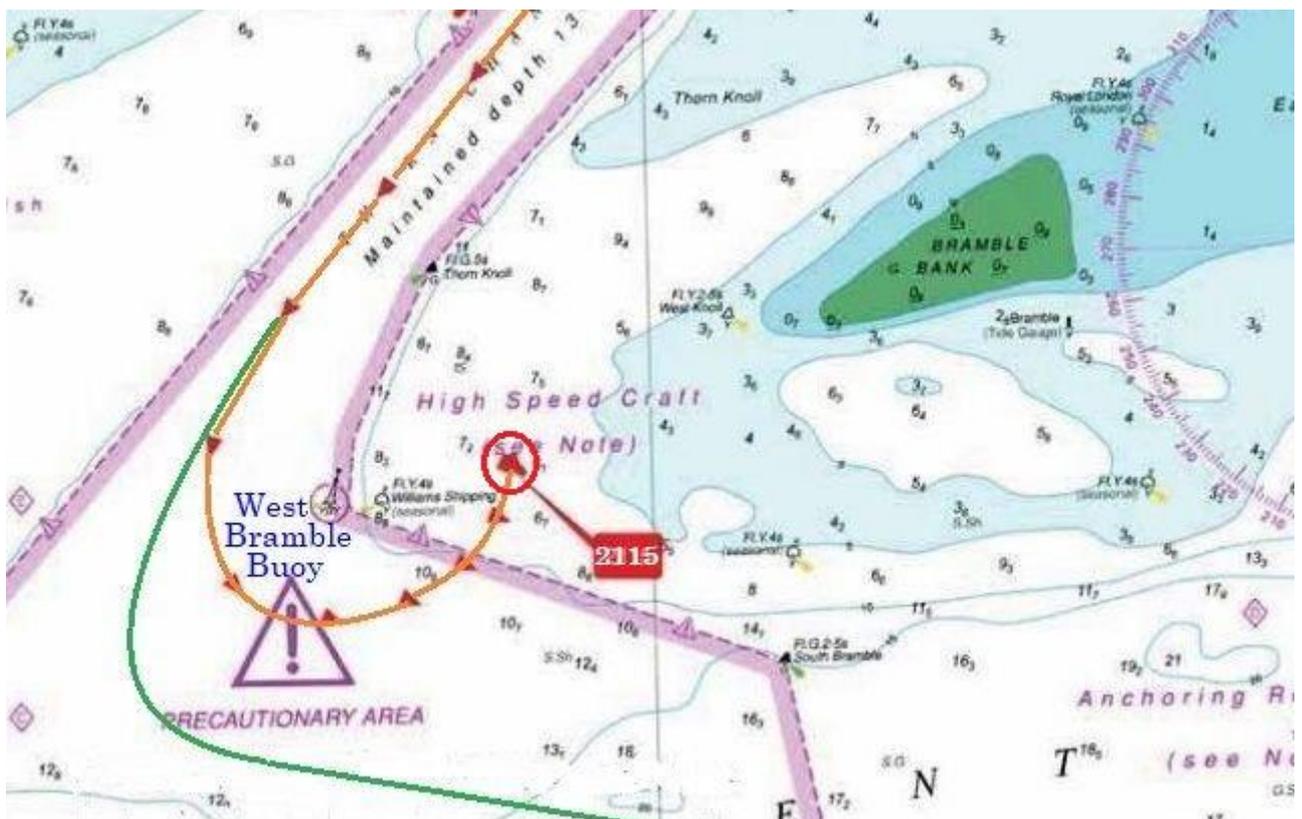


この転覆が時化によるものでないことは、この事故現場の地形からも一目瞭然です。

この現場近辺をもう少し詳しい海図で見ると、こうなります。



黒の破線は、商船が左上のサウサンプトンを出港して、右下の英仏海峡に出て行くときのルートです。 上二枚の図にある赤の長方形の部分拡大したのが次の海図です。



H.O.号は、サウサンプトンを出港後、ソレント海峡に向かって海図上辺からオレンジの線の様に南下してきました。そして本来ならばグリーンの線＝前の海図の黒の破線の様にソレント海峡を東南東に向かって進み、ワイト島とポーツマス港の間からイングリッシュ・チャンネルに出る筈でした。

H.O.号がこの海図の上部付近に差し掛かったころ、ワイト島のカウズを出港しつつあったフェリーから VHF 無線で連絡が入りました。「救急搬送の患者を乗せていて先を急いでいるので、行合は右舷対右舷にしたい」という要請です。

普通、海上で船同士がすれ違う時は左舷対左舷が原則ですが、カウズ港は H.O.号の針路の右前方に位置するので、右舷対右舷の方が無駄なくすれ違うことが出来る、という判断だったのででしょう。H.O.号のパイロットも異存なく、即、了解。

そこで、マゼンタ色の感嘆符を囲った三角形のすぐ上方にある West Bramble Buoy というブイを左舷正横に見るあたりで左に舵を切り左転を始めました。

右手のカウズ港から出てくるフェリーと無理なく右舷対右舷ですれ違えるよう、本来のコース、グリーンの線より少し左側に寄ろうとしたんですね。

ところが、ここで問題発生。

コースを左転しようとして左に舵を切った途端、船は大きく右舷に傾き、同時に左転する動作が急速に大きくなり、オレンジ線の急カーブを描く結果となってしまいました。

そして傾斜はどんどん大きくなり、舵板やプロペラが水面上に出てしまったので、コントロールは完全に失われ、赤丸の位置で座礁してしまったのです。

赤の長方形の白抜き文字 2115 はこの地点に座礁した時間、2015 年 1 月 3 日 21 時 15 分に座礁して完全停止したのです。

報告書には次の様な記録もありました。これは転覆直前のブリッジの音声記録です。映画で毎度おなじみの旅客機のコックピットでは音声記録がなされていることは百も承知ですが、貨物船のブリッジにも同様の録音装置があるとは・・・、私が現役の頃には考えられなかったことです。今では一般商船でもそれが普通なのかナー？ 何しろ普通のマイカーにもドライブ・レコーダーが、というご時世ですからネ。

これによると West Bramble Buoy で回頭を始めた時のパイロットのオーダー（操舵号令）が次の様に記録されています。この時、船のスピードは 12 ノット、Harbour Full＝港内操船での全速力で、極めてノーマルな数字。決してスピード過大ではありませんし、次の操舵号令にしても、舵角は小さく、極めて穏やかな操船と言っているでしょう。

操舵は、舵中央から左右に夫々5度、10度、20度、一杯（35度）の4段階で行われるのが普通です。 次の赤字がパイロットのオーダー、右の黒字は念の為の注釈です。

21 : 07 : 32 “Port 10” 21時07分32秒：取り舵10度。

21 : 08 : 20 “Port 5” （そして僅か48秒後に）取り舵5度。

21 : 09 : 10 “Midship” （更に50秒後に）舵中央。

ここで、**She’s very tender, Captain!!** 船はとてもモロイ（不安定）ですよ、キャプテン!! とパイロットの発言アリ、この時、船は右に大きく傾きつつ左回頭が予期せぬほど激しくなったのでしょね。 パイロットは大いに不安を感じたのだと思います。

21 : 09 : 36 “Hard starboard” 21時09分36秒： 面舵一杯（35度）。

パイロットは面舵を切って激しく左回頭をしている船を制御しようとしたのでしょう。しかし、前述のように、この時既に舵板もスクリューも海面上に出てしまうほど傾斜がきつくなり、舵効も推進力も失われつつあった。 制御不能。 そこで・・・。

21 : 10 : 30 “Stop engine” 21時10分30秒： 機関停止。（万事休す）

パイロットも最早なすすべ無し、オテアゲ。 そして21時15分、先程の海図の赤丸地点に座礁したのです。 エンジン・ストップの4分半後の事でした。

最後にパイロットの一言。

**What the hell is the GM of this vessel ?** この船のGM（復元力）は一体ドウなってんだ？ このパイロットの気持ち、良く解ります。 ごく普通の操船をただけなのに、ナンデこんなことになるんだ、とアキレ返る・ヒックリ返るのが当たり前。

座礁した時は40度以上の大傾斜に陥っていて、舵板もプロペラも水面上に出ていたそうですから、船をコントロールできるわけがありません。

この事故に関して、ネット上には例によって真偽トリマゼ色々な情報が見られますが、中にはこの座礁は任意擱座だ、なんていう説もありました。

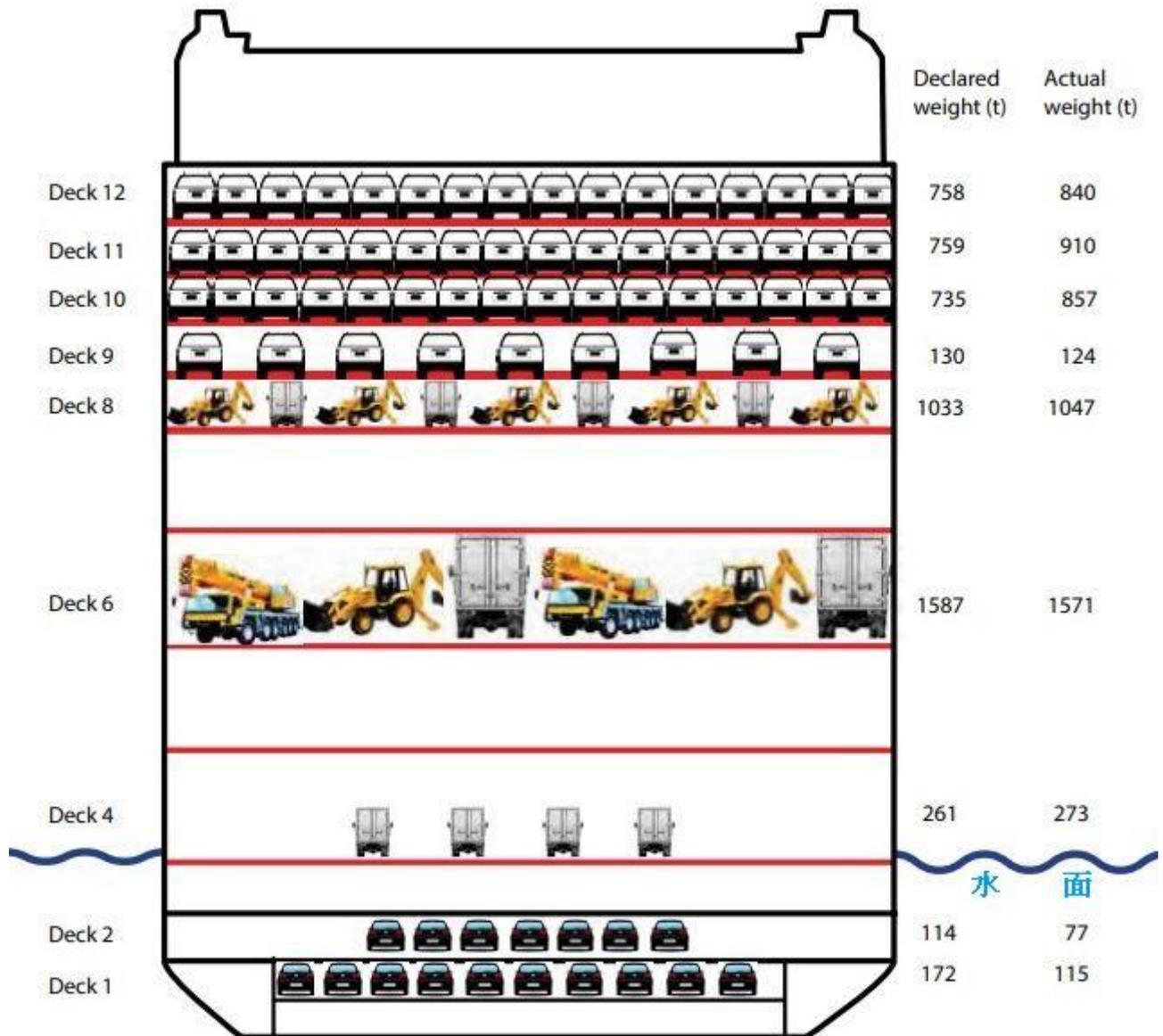
しかし、ここに紹介した情報は、英国船舶事故調査局が作成したもので、唯一の公的事故調査報告書と言えるものだと思います。 この報告書は事故の全貌を「微に入り細をうがっ」ばかりに詳細且つ丁寧に記述したのですが、ココには「任意擱座」という表現は見当たりません。 また、上記のような、その時のブリッジの様子を読むとパイロットと船長の間で「座礁させよう」という相談が出来たとは到底考えられません。

こういう記録が報告書にあるかぎり「任意擱座」だとする情報はいわゆる「フェイク」としか思えません。

同じように前号で触れた Brunswick の事故についても、色々とマユツバもの情報がありました、特に運航会社のコメントはひどかった。 フェイクの典型。

\*

何故こんな事故に至ってしまったのか。 それについては、これまた詳細に原因究明がなされていますが、その全てを紹介するにはあまりにも膨大な情報なので、ズバリ、簡単に要点を理解できる図面をとり上げてみます。



これが事故当時のこの船の積み付け状態だったそうです。 一目で「ナルホド」でしょう？ この図だけではこの船の重心がどの辺りだったのかは不明ですが、細かい計算をするまでもなく、重量配分が圧倒的に上方に偏っている事が解ります。

しかも「起き上がりコボシ」には絶対不可欠なバラスト（脚荷海水）の量もどうやら十分ではなかったらしい。 これでは「ダルマさんがコロんだ」になって当たり前。 更に、この船のチョフサーは出港までに GM 計算（復元力計算）をし終えてなかった。

これは彼の大失態。

しかし、敢えてチョフサーを弁護すると、この船の積み付けは運航会社とポート・キャプテン（各港での荷役を監督する運航会社社員）によって何度も計画がやり直されていて、

チョフサーにはその詳細がその都度伝えられてはいなかったらしい。

従って、チョフサーが上図のような最終積み付けについて、改めて GM 計算をやり直したのは船が岸壁を離れてからの事で、この事故が起きてしまった時にはその計算結果はまだ

船長にも報告されていなかったらしい。

この事故が起きたのは（船が座礁したのは）1月3日の事でしたが、積荷計画が何度も変更された理由は、年末年始の繁忙期ゆえに積地港のローテーションが何度も変更され、各

港の積荷内容自体も激しく変動したから、とされています。

そのため運航会社及びポート・キャプテンの積み付け計画も、変更に次ぐ変更があり、更

に、上図で示された実際の積み付けは最終計画からも違っていたのだそうです。

従ってチョフサーが当初の積荷計画に沿って事前にしてあった GM 計算は全く無駄になり、実際の積み付けに基づいた新しい計算は、離岸する前にやり終えることが出来なかったと

いうワケ。

要するに「悪いことが重なった」典型例ですが、この時やはり気になるのは、肝心カナメのチョフサーに伝えられた情報があまりに少なく、遅かったのではないか、という事。

彼に出港前までに GM 計算を仕上げる時間的余裕が与えられなかった、彼自身もまた GM 計算を仕上げるまで出港時間の延期を進言する勇気がなかった。 又は進言しても聞き入

れらそうも無い、と思ったのか。

離岸してすぐ、事務室で新たな GM 計算にかかっていたチョフサーに「船の様子が普通じゃないぞ」という船長からの電話があったらしいのですが、それに対してチョフサーの返

事は「今それ（計算）をやっています」だったとのこと。

結局、その場ではそれ以上の進展はなかった。 こうなると、この船の船長とチョフサーの間の意思疎通・信頼関係がどうだったか、までも疑わしくなります。 上意下達のみが

マカリ通り、意見具申又は状況報告さえもママならなかったのではないか？

疑えばキリがありません。

船長は船長で、チョフサーに電話したように、離岸直後に復元力に何らかの不安を感じたのなら、勇気をもって出港を中止する決断を下すべきだったのではないか？

転覆の状況は次の画像の通り。 左がここで取り上げた The Solent での H.O.号、右は前

号で触れた Brunswick 出港直後に転覆した G.R.号。 両船とも舵板やプロペラが水面上に見えています。 こうなってはコントロール不可、操船技術の問題ではありません。



H.O.号は左転しようとして右舷に転覆。 G.R.号は右転しようとして左舷に転覆。 いずれの事故も時化の影響は考えられない水域での事故です。 左転して右に転覆、右転して左に転覆、方向は正反対ですが、船体傾斜が遠心力によることは共通且つ明白です。

そして、転覆の原因も簡単明瞭、復元力不足。 完全に人的要因です。

更に言えば、両者とも傾斜したことによって、貨物の移動も始まって更に追い打ちをかけたかもしれない。 貨物の移動がどの段階で始まったのかは知る由もありませんが、画像のような状態になってしまえばもうオテアゲ、貨物が移動するのは当たり前です。

しかし、舵を切っただけで激しく傾斜してしまうのはよほど復元力が不足していたのか、又はちょっと傾いただけで貨物の移動が始まって傾斜に追い打ちをかけたとしたら固縛・固定が十分でなかったことも考えられます。

H.O.号についての事故調査局の報告書では、貨物移動は結果であって転覆の直接の原因ではなかった、としています。 この船の離岸時には、積荷の固縛・固定が正常に行われていた確証があったからでしょう。

この二つの事故は、右転・左転の違いはあるにしても、旋回方向の反対側への転覆という点、大波の影響は皆無である点、出港直後の事である点、パイロットが乗船中であった点、等々共通点の多い事故です。 また、事故原因の筆頭が復元力の絶対的不足である点も共通です。 要するに出港前の GM 計算による安全確認ができていなかった。

ここに挙げた二つの事故以外にも同様なケースは多々起きていますが、その多くが、と言うより、その殆ど全てが復元力の不足によるものと断言できるでしょう。

ここで問題となるのは、復元力計算自体はそれほど困難でない筈なのに、何故事前の確認が出来なかったのか？ということ。

パソコンなどなかった時代に、定期貨物船の複雑な雑貨の積み付けに対して、我々前時代の船乗りが手作業で行ってきたシチ面倒な GM 計算に比べれば、PCC のそれは貨物重量の単純さ・正確さ、資料の PC への入力も至って簡単な筈なのに・・・。

積荷計画が何度も変更された挙句、最終的な積み付けは最終計画ともズレていたという事を考慮に入れても、なおかつ、何故、出港前に復元力確認が出来なかったのか？という大きな疑問が残ります。

海難事故だけでなく、事故原因調査には疑問点が残るケースが多い。特に物的証拠が残りにくい個人的ミスや、当事者間の意思疎通が不十分だった事が原因となる場合は、事故後の調査で十分に解明できないこともママあるかと思えます。

それにしても、事故というものは、後で考えると実に些細なことで未然に防止することが出来たのだ、とつくづく思います。私自身が辛酸をなめた富士丸の事故にしても、発端はツマラン改造計画から始まったのだし、事故に至るまでにはそれを避ける機会も何度かあったのです。しかし、人間のやる事には常に何らかのテヌカリや、ウツカリや、オロカサが付いて回ります。

また、余計なことですが、およそ事件・事故というものにはフェイク・ニュースが付きまといましますし、当事者の発言さえもウツカリ信用は出来ません。富士丸の事故に関しても、大手新聞に載っていた会社の責任者のコメントはマッカなウソ、オオウソでした。

この事故調査に特別の興味がある方は MAIB Inv Report 6/2016 で検索してみてください。

ただし、公的事故調査報告書ですから、面白くもなんともありませんけどね。

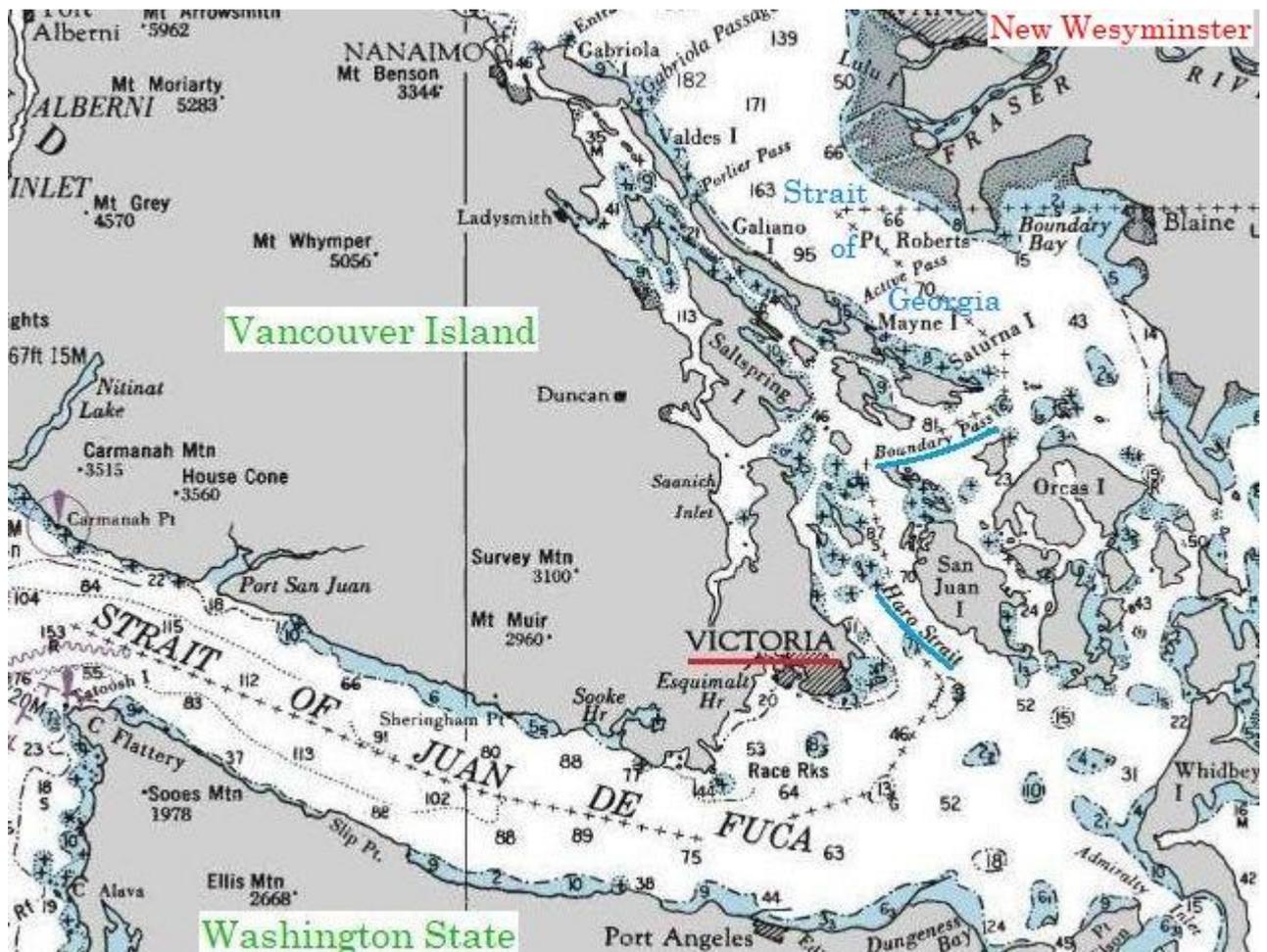
この件に関しても、ネット上には様々な疑わしいコメントが見つかりますが、信用度では上記の MAIB の記述が一番、と（個人的には）言えます。

なお、復元力計算（GM 計算）については第 020 号「貨物船・協立丸」の稿でシツコク触れていますので、興味のおありの方はどうぞ読み返してみてください。H.O.号や他の転覆した PCC の復元力確保には大きな欠陥があったこと、及び、出港前には復元力の確認をすることが絶対不可欠だという事が良く解ると思います。

\*

この船の積み荷は Honda 製品だけですから、積地も揚げ地も決まりきっていて、内地での積地は殆どが千葉港船橋地区。揚げ地はカナダのニュー・ウェストミンスターと米国オレゴン州ポートランドが殆どでした。

次の画像はニュー・ウェストミンスターへのアプローチが一目でわかる海図です。



毎度見慣れた海図ですネ。 左手が太平洋、右上隅がニュー・ウェストミンスター。太平洋からまずヴァンクーヴァー島と米国ワシントン州の間のファン・デ・フーカ海峡に入り、ヴィクトリア前でカナダのパイロットが乗船します。

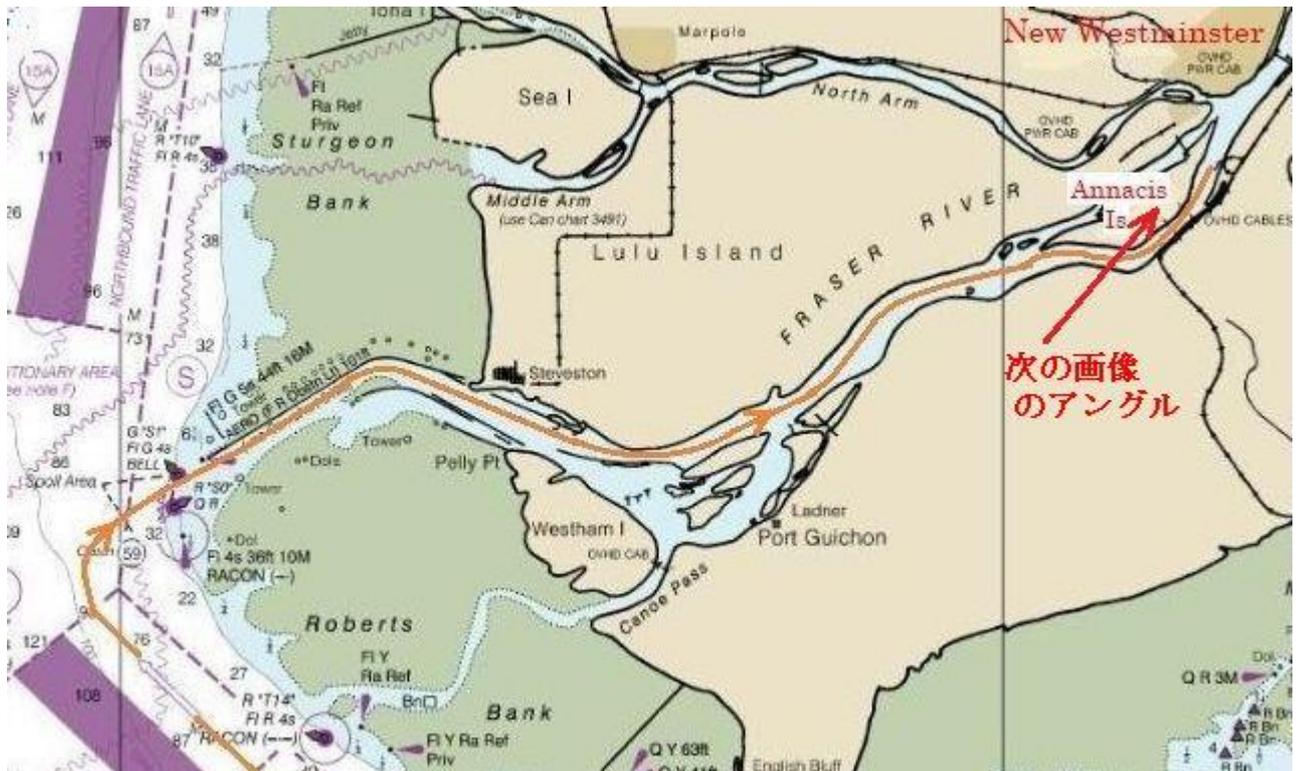
下辺の Port Angeles もパイロット乗船地ですが、それは行く先が米国の港の場合。

カナダ諸港への入港の場合はヴィクトリアへ直行します。

パイロット乗船後は米国 San Juan 諸島との間の Haro Strait、Boundary Pass を通ってヤヤ広がりのある Strait of Georgia に出ます。 この間のルートはその殆どが米・加の国境線に沿っています。 この海域は、カケダシ航海士の頃に始まって何度通過したことでしょう。 今からでは一寸思い出せない位の回数であることに違いありません。 30回？ いや40回以上カナ？ でも、残念なことにこの辺で観光客に一番評判のヴィクトリアには入港したことなく過ぎてしまいました。 残念・無念。

ジョージア海峡の Strait の表記のすぐ下+記号が連なった米加両国の国境線を離れるとすぐフレイザー川河口に近付きます。 以後はオレンジ線のように川を遡ります。

次の海図で右上隅のニュー・ウェストミンスター市街地の少し下流に見える Annasis Island アナシス島の北東端の尖った所がが自動車ターミナルのある場所です。



ターミナルを下流から上流へ上空から見た画像、この島の上流がニュー・ウェストミンスター市の市街です。画面には例によって豆粒のような自動車が無数に置かれています。

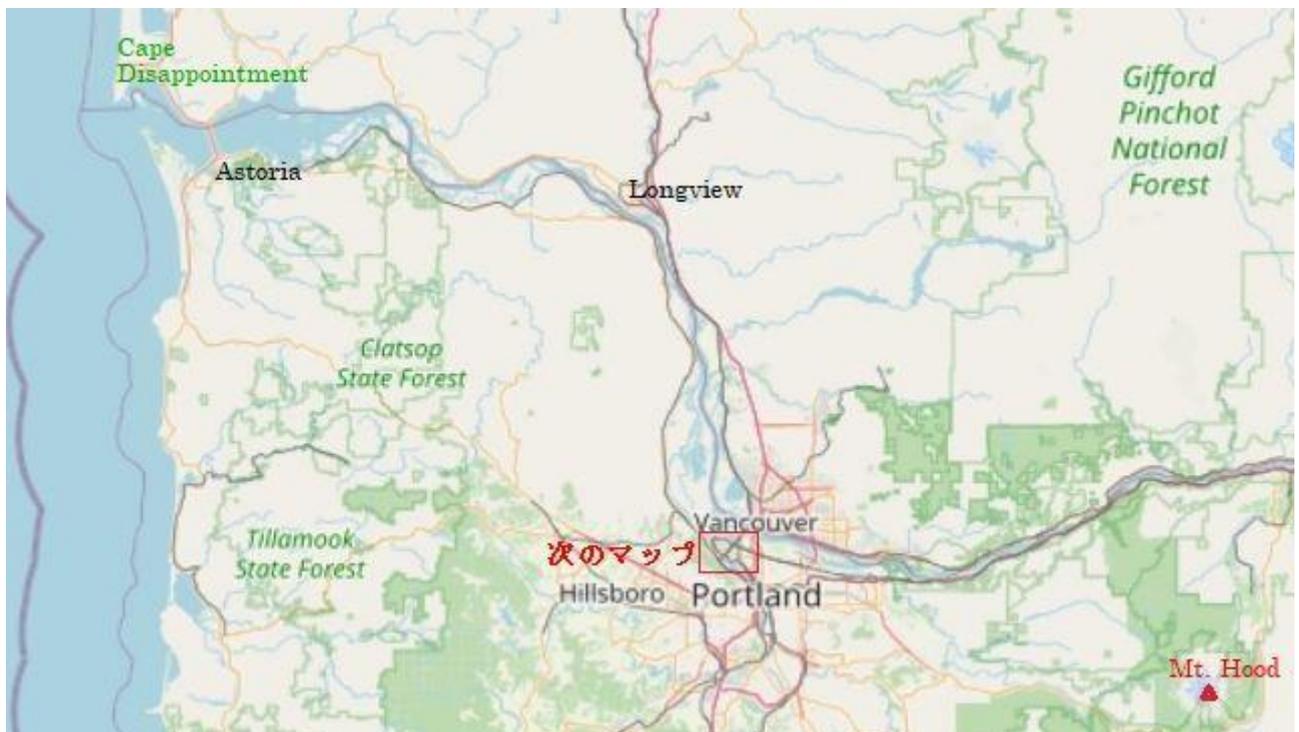


何処の港でも自動車揚げ積みのターミナルはこんな調子。今、PCC2 隻が荷役中です。次にこの船でよく行ったのはコロンビア・リヴァー上流、米国オレゴン州ポートランド。

ここもこれまでに何度も登場したところですがこの自動車ターミナルは初めてでした。次のマップ左辺は太平洋、左上隅の **Cape Disappointment** 「失望の岬」を左手に見てコロンビア・リバー河口部に入ります。

この岬の名前についても前に触れましたが、もう一度簡単に……。大航海時代の探検家達は太平洋と大西洋をつなぐ水路を発見したいと躍起になっていたのだと思います。そして、この河口部はとても河とは思えないほど広いので、ひょっとしたらここが大西洋に通じる水路の入り口かも、と期待した探検家もいた。「湾」だと言いつつ切ってしまった探検家もいたようです。とにかく、上流へ上流へと探検は何年にもわたり続けられたらしいのですが、結局は川だという事が判り「失望の……」になったというワケ。

さて河口部南岸に **Astoria** を、中流域の北岸に **Longview** を見てなおも上流に遡ります。マップ右下に **Mt. Hood** の表記がありますね、この山が表題写真のバックに見える雪山、オレゴン州の名山フッド山です。オレゴン州と言い、川の北側ワシントン州と言い、風光明媚なところが多い州だと思います。船乗りは船からの眺めだけですがそれでも「ウーン」となる様な景色には事欠きません。



「失望の岬」から約 90 哩 (166 km) 遡った所でコロンビア河と支流ウィラメッテ川の合流点に達します。上のマップ下部中央の赤い長方形を拡大したのが次のマップですが、自動車船ターミナルは左手の **Terminal 4**、白抜きの **T-4** の黒丸のある所がバース。

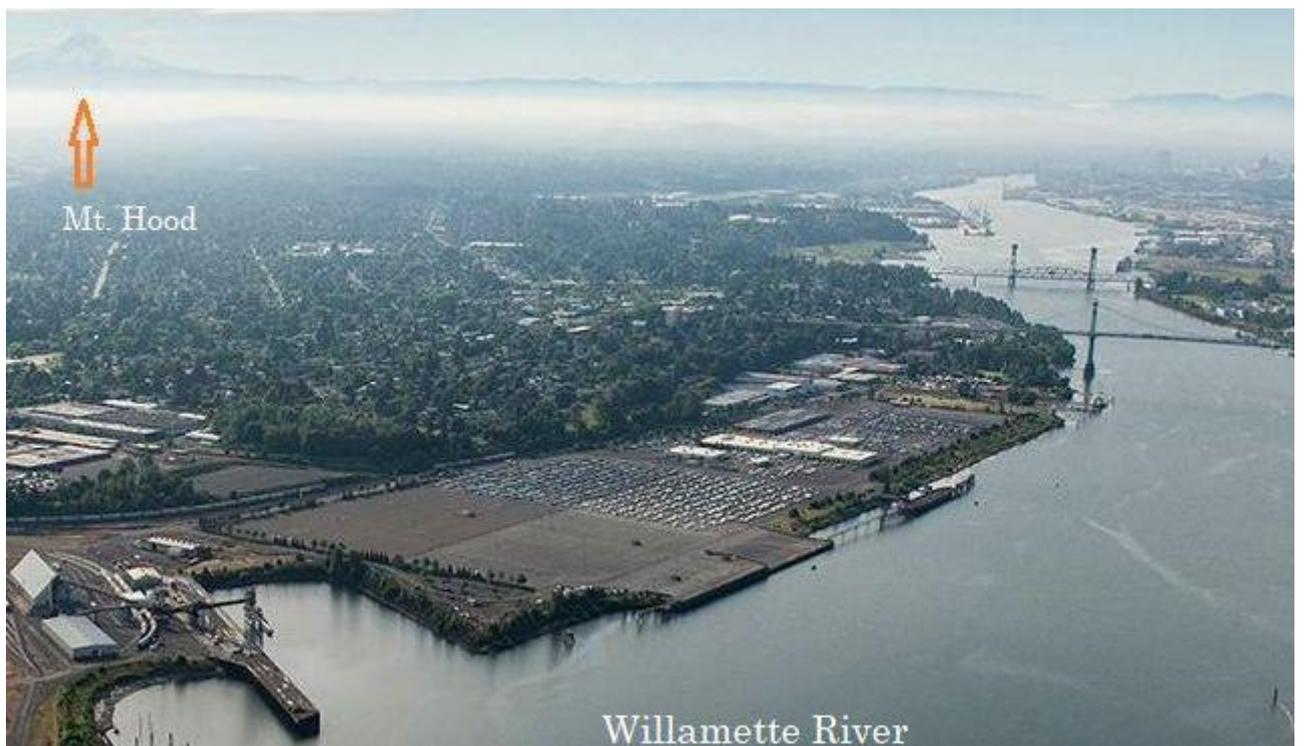
そしてポートランド市街中心部はこのマップの下辺の少し南になります。



このマップの右辺から上辺左手にかけて斜め走る一番太い流れが本流の Columbia River、  
そして、下辺中央から上辺に向かう二番目に太い流れが支流 Willamette River。

コロムビア川がオレゴンとワシントンの州境です。

次の画像中央が T-4、PCC3 隻が接岸できます。 小さい粒粒は全て自動車。



ここに写っている水面が支流ウィラメッテ川、下流から上流に向けて取った画像です。ポートランド市街は右手に見える二つの橋の更に上流です。二つ目の橋については前に触れましたがこれは鉄道橋で **Burlington Northern Railroad Bridge 5.1** という名前です。最後の数字は最寄りの駅からの距離（ランド・マイル）だそうです。鉄道マニアには大人気の由緒ある橋。左上隅にウッスラと見える山が例のマウント・フッドですが、視界のいい日には市街地からでも次の様な景観が見られます。名山です。



この形、表題写真のバックにある雪山そのまんまでしょう？ この山は同じくコロンビア河航行中に見えるワシントン州のセント・ヘレンズ **Mt. St. Helens**、シアトル港からよく見えるレーニア山 **Mt. Rainier** などと兄弟関係にある山、そして夫々申し分のない景観で知られた山々です。いずれもコニーデ（成層火山）と分類される山で、勿論、富士山もその一つ、当然ながら形もよく似ていますよね。

PCC なるが故に停泊は短く、街歩きを楽しむことは殆どできませんでしたが、こんな風な景色に囲まれた治安のいい地域のための航海で、それなりにヨカッタとしておきましょう。

さて、発刊以来いつの間にか丸5年になろうとしています。今号でもう70号!!

この辺で一息、夏休み。来月は休刊とさせていただきます。悪しからず。

\*

次回更新は2020年10月3日（土曜）の予定です。