

## タイタニック号の真実

### 1. はじめに

1912年4月14日午後11時40分、イギリスの超豪華客船タイタニック号はアメリカ・ニューヨークに向かう処女航海中に北大西洋上で冰山に衝突し、そのわずか2時間40分後に沈没したのである。2200名を超える乗員乗客を乗せていたが、その7割にあたる約1500名が犠牲となったのであった。この大惨事は世界中に広く知られ、1985年にはアメリカとフランスの調査隊が水深3650mの海底でその残骸を発見すると人々の関心を引くことになる。沈没事故の後、度々映画化されることになるが、最近では1997年、ジェームズ・キャメロン監督、主演レオナルド・ディカプリオ、ケイト・ウィンスレットによる映画『タイタニック』が記憶に新しいであろう。

この事故から百年を経て筆者が興味を持ったのは、イギリスのジャーナリスト、セナン・モロニー氏が沈没の原因について石炭火災という新説を発表したことである。従来は衝突により大きな穴が開いてそこから浸水したと思われていた。しかし、残骸の超音波調査によると、損傷部分は6つの狭い穴であり、そこから船殻プレートに沿って裂け目ができて、浸水してきたものと今では推測されている。石炭火災についても当時の事故調査査問委員会で取り上げられたものの、沈没事故とは無関係とされたのであった。だが、彼は冰山との衝突はトリガーであり、これこそ真の原因であったと主張したのである。今回はこの沈没事故を今一度検証して、いったい何が原因で、人々はどのように行動し、そして後世に何をもたらしたのかを明らかにしてみたいと思う。

### 2. タイタニック号の概要

この船の建造計画は1907年北アイルランド・ベルファストの造船会社ハーランド・アンド・ウルフ社の会長ピリー卿が、イギリスのホワイト・スター・ライン社のジョセフ・イズメイ社長にロンドン、メイフェアでの夕食会の席上で大型豪華客船3隻の建造を提案したことに始まる。北大西洋航路ではトップをゆくキュナード社に対抗するために、快適な船旅を売り物にしたい思惑がありイズメイはこれに同意したのである。タイタニックは姉妹船「オリンピック」「ブリタニック」とともに3隻体制の一翼を担うものだった。1番船オリンピックとほぼ同時期に竣工されており、構造もほぼ同じであった。全長は268m、垂直に立てれば東京都庁よりも高いのである。総重量は46,328t、客室は7層もの重層構造で、上部の4層は1等客室とその設備（ダイニング、カフェ、スポーツジム、プールなど）で占められていた。船における等級分けは厳しく、特に3等との間にはゲートが設けられており、自由に行き来はできなかったものであった。3等

船室は船首と船尾に分けられており、男性は船首、女性は船尾と離されていたのであった。衝突後にゲートが閉じられていた上に船首から沈み込んでいたので、3等船客は迷路のような船内を船尾の方向へ向かったのである。煙突は4本あったが、4本目はダミーで外観のデザイン上の理由とされている。

船底には6つのボイラー室が並んでおり、29基の石炭ボイラーが設置されていた。石炭をくべる火夫（ボイラーマン）は289名、技師が38名も乗っていたのである。38度の暑さの中で24時間石炭を炉の中に入れ続けるのでかなりの重労働であった。一番多い乗務員は客室係で494名も乗っていた。この中には20名の女性も含まれていた。1等は資産家ばかりだったが、なかでもジョン・ジェイコブ・アスター大佐はマンハッタンの多くを所有する実業家だった。彼は18歳の再婚相手と新婚旅行の帰りだったのである。2等船客は医師、教師、役人、会社員といった中産階級の人々だった。1等客と2等客の合計よりも多かったのが3等客である。彼らの多くがアメリカ大陸への移民だった。1等客の乗船料は600万円弱、わずか7日間の船旅である。3等客のそれは2〜4万円程度だった。1等客と2等客は合わせて606名に対して、3等客は710名もいた。豪華客船とは言ったものの、実はその実態は「移民船」でもあった。20世紀初頭のイギリスはビクトリア朝が終わり、さすがに衰えが見えてきたとは言え、まだまだ世界に冠たる大英帝国の自負を持っていた。日本人や中国人はもとより、フランスやイタリアなどに対しても優越感を持っていたので、船内は階級と人種の差別意識が満ちていた。タイタニック号の船内は船底で肉体労働の火夫が24時間過酷な環境下で働き、その上には新大陸でのアメリカンドリームを目指す移民が2段ベットで生活し、その上が2等客、さらにその上が贅沢な1等客となっており、さながら社会の縮図だった。この事故での生存率が等級別に大きな差となって現れたのだが、当時はほとんど問題にもならなかったのである。

### 3. 事故のあらまし

1912年4月10日、タイタニック号はイギリスのサウスンプトン港を出航した。フランスのシェルブールとアイルランドのクイーズタウンに寄港してアメリカのニューヨークへと向かったのである。サウスンプトンを出るとき、見張用の双眼鏡がなくなっていたのである。2等航海士ブレアーはサウスンプトンで下船するが、この時これを船室にしまったことを後任のライトラーに告げず、見張り台のフレデリック・フリートとレジナルド・リーは肉眼で監視せざるをえなかったのであった。4月14日朝、エドワード・スミス船長はこの海域を航行していたキューナード社のキャロニア号から氷山に関する警告を受け取った。この後5件の同様の無線通信を受信していたのである。スミス船長はこれを社長のイズメイに見せたが、彼はこれをポケットにしまい、客に見せていたという。これを受けてスミス船長は航路を南に少し変更したのであった。当時の船舶の無線通信は海運会社ではなく、マルコーニ海洋通信会社が管轄しており、タイタニッ

クの2人の無線士、フィリップスとブライドも同社の社員だったのである。彼らの仕事は乗客の電報サービス（私信）であり、気象情報は2次的なものだった。最後の警告は22時30分、カリフォルニアン号からのもので、「氷山に囲まれ停船していた」という。フィリップスは私信の処理に忙殺されており一方的に無線を切ったようである。タイタニック号は再三の警告にもかかわらず、スピードを落とさず22ノット（時速41km：同船の最高速度は24ノット）で航行していた。これについては、後に批判を受けることになるのだが、当時は定時運航を旨としており、氷山についても危険は認識していたものの、注意喚起程度に考えていたものと推測される。

4月14日午後11時30分、見張り台のフリートは氷山を発見し、鐘を3回鳴らしてムーディ6等航海士に電話で知らせた。その日、風はなく穏やかな海面だったが、月は無かった。ムーディはウィリアム・マードック1等航海士に伝えたのである。取舵一杯（面舵一杯？当時は操船用語の変わり目の時期にあり、これについては操船ミス説もある）、左へ旋回し正面衝突は避けられたものの、右舷前方の喫水下で氷山をかすり6箇所の狭い損傷となったのであった。ほぼ同時に相当の勢いで海水が流れ込んできた。浸水は右舷の前方で起きており、倉庫や郵便室、ボイラー室と水浸しになっていったのである。タイタニックの下部は15の隔壁で16のコンパートメントに仕切られていた。隔壁は喫水線の3.4m上まであり、ブリッジから遠隔操作で開閉が可能だったのである。ただし、甲板までは達してはいなかった。スミス船長は本船の造船技師トーマス・アンドリュースを呼び一緒に船内を点検した。2区画が浸水しても沈没しない構造だったが、5区画に被害を受けてしまったのであった。アンドリュースはそれをみて、もはや2時間ともたないだろう、と述べたと言う。

氷山に衝突したが乗員乗客ともこの船がまもなく沈む運命にあるとは思っていなかった。艦内放送設備はなく情報は口伝えにするしかなかった。また、乗員を集めて緊急事態になっていることを伝えてもいないのである。衝突から35分後、無線室から遭難信号を出した。その後、2人の無線士は沈没の寸前までCQD（SOS）を送り続けたのである。近くに2隻の船が航行していたが、カリフォルニアン号の無線士は就寝中であり、マウント・テンブル号は氷山に囲まれて動けなかったのであった。衝突から40分後によく救命ボートを下ろす命令が出され、右舷側をマードック1等航海士が、左舷側をライトラー2等航海士が担当した。ライトラーは「女性と子供優先」を厳格に守ったため、搭乗作業に手間取り定員に満たない人数でボートを下すことになったという。ほとんどのボートが定員に満たない状況でおろされていった。タイタニックには当初60隻以上乗せることができる設計になっていたが、結局20隻に減らされたのである。これは当時のイギリスでは、このボート数でも別に違反ではなかった。全員避難のためではなくて、救命船へのピストン輸送を想定していたためであった。それでも定員ぎりぎりまで載せれば1,100名は救助できたので、実際の生存者700名を勘案すれば、あと400人の命を救うことはできたのである。

船首が浸水するにつれて船尾が持ち上がり、2時20分船体が2つに折れて沈没した。衝突時にエンジンは停止したが、電力の維持のためボイラーのいくつかは運転を続けており、最後まで船底で機関士たちは奮闘しており、沈没の寸前まで明かりが灯っていたのである。沈没時に海に飛び込んだ多くの方は氷点下2度の水温に低体温症で亡くなっていった。遭難信号を受けたカルパチア号が現場に着いたのは、沈没から1時間半後の4時ごろになっていたのだ。

#### 4. 事故の原因

事故のあとイギリスとアメリカで事故調査査問委員会が開催された。アメリカはスミス上院議員が、イギリスではマージー卿がそれぞれ委員長となったのである。どちらも船が高速で危険な海域を航行したことに原因があるとしたが、タイタニックの所有者であるホワイト・スター・ライン社の「過失」は認めず、「不可抗力」としたのであった。これに対してイギリスのジャーナリスト、セナン・モロニー氏は2010年代の後半になって石炭火災説を主張したのである。今回は彼の小説を紹介しようと思う。

彼は古いタイタニックの写真の右舷前方に黒いシミを発見した。これは黒いシミの裏側に位置する第6ボイラー室で火災が発生した証拠ではないか。石炭火災は蒸気船ではよくあることで、事故調査査問委員会でも話題にはなったものの、事故とは無関係として処理されているのである。これについてモロニーはニューヨークの新聞に取り上げられた火夫ジョン・デイリーの証言を注視したのである。それによると、火災はベルファストを離れた日に発見され、4日経過してもひどくなったというのである。石炭は船体と隔壁に直接接していたため、これが火災で高温になるということは極めて危険な状態だったのである。当時、ベルファストでは労働者のストライキがあり石炭を十分には積み込まなかったため、残りはサウサンプトンで積みおとしていた。石炭は自然発火することがあり、これ自身は決して珍しくはなかったが、サウサンプトンで1週間も停泊していたのにその間に鎮火できなかったのである。フランスのシェルプール、アイルランドのクイーンズタウンを出るときも燃え続けた状態で大西洋へと船出していった。このことは火夫を怯えさせたようでサウサンプトンで従事していた160人のうち、アメリカへ向かった人はわずか8人で、これほど入れ替わることは過去にはなかったのである。このことについては事故調査査問委員会でもほとんど議論されてはいなかった。

イギリスの事故調査査問委員会は100人余りが召喚されたようであるが、大半は海運会社の幹部で11日間に及んだという。ようやくボイラー作業員組合の質問の機会が得られたが、「真っ赤に焼けた隔壁」という事実が出て来たにも係わらず、マージー卿は再三、火夫の証言を遮って全く問題にしていなかった。

当時のイギリスは炭鉱労働者のストライキがあり、石炭を十分に調達できてはいなかったためであった。ニューヨークまで余裕は無かったはずで、そこへ石炭火災が収まっていなければ、石炭の在庫に不安のあるタイタニックは全力で航行しなければ燃料

切れの恐れがあったとも推測されるのである。その結果、危険な氷山が漂う深夜の海域でも、最高速度で航行し続けたのではなかろうか。1912年4月14日の深夜、ちょうど右舷の第6ボイラー室あたりが氷山に衝突して、弱くなった隔壁などを海水が突破していったと思われるのである。ホワイト・スター・ライン社のイズメイ社長も乗船していたが、乗客を差し置いてボートに乗り込んで救助された。カルパチア号に引き上げられると彼はニューヨークの本社にイズメイを逆にしたヤムジーの名で、タイタニックの乗組員をイギリスに早く送り返すように指示しているのであった。また、中立の対場であるはずの委員長のマージー卿もまた、造船組合の後援を務めていたのである。

## 5. まとめ（事故から学ぶこと）

この事故をよく調べていくと、これまで知らなかった事実と向き合うことになった。まずは豪華客船というイメージとはかなりかけ離れた移民船の実態である。1等船客に限れば豪華絢爛な面はあったが、船全体は今からみれば人種と階級の格差社会を反映したものだだったのである。だから、事故後に等級別に生存率が大きく違ったことが問題にもならなかったのであった。また、救命ボートの数の少なさが別に違反ではなかったことや、無線士の仕事は乗客の私信を打つことであり、気象情報は二次的な業務であったこと。さらには双眼鏡の紛失や事故に至る操船ミス（があったかもしれない）については十分には取り上げられていないのである。しかし、無線士と機関士たちは沈没の直前まで懸命に業務を遂行し続けたのであった。また、救命ボートに女性と子供を優先するあまり、ほとんどの船が定員未満で降ろされていた。日本人でたったひとり乗っていた細野正文氏は41歳、鉄道院から派遣されて欧米の鉄道事情を視察していた官僚だった。結局、国内でも命を惜しむ日本人としての中傷を浴びて、翌年には免職になっているのである。そして何より火災を鎮火せずに出航したことである。また、事故調査委員会でも海運会社の幹部ばかり召喚して、3等船客や火夫はほとんど呼ばれていない。このように見てくると、この大惨事でも防ぐことが十分にできたと思うのであり、今なお社会に警告と戒めを与え続けているのである。また、最後まで勇敢に業務を遂行した乗員や、死の恐怖に直面しながらもそれぞれの信念に沿って決断した乗客達の行動などは我々にも胸打つものがあり、この大惨事が長く伝えて来られたのはこのためだったのであろう。（完）

### 【参考文献】

「タイタニック 百年目の真実」（チャールズ・ペレグリーノ著：原書房）

「タイタニック号の最期」（ウォルター・ロード著：ちくま文庫）

「タイタニック号 99の謎」（福知 怜著：二見書房）

この他、ウィキペディアの資料並びに英国人ジャーナリストのセナン・モロニー氏の記事や報告資料、タイタニックのクルーたちの資料を参考にした資料の写真はウィキペディア並びに上記の資料からも掲載した



資料1: スミス船長



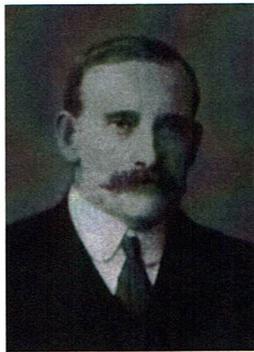
資料2: アンドリュース技師長



資料3: マードック1等航海士



資料4: ライトラー2等航海士



資料5: ベル機関長



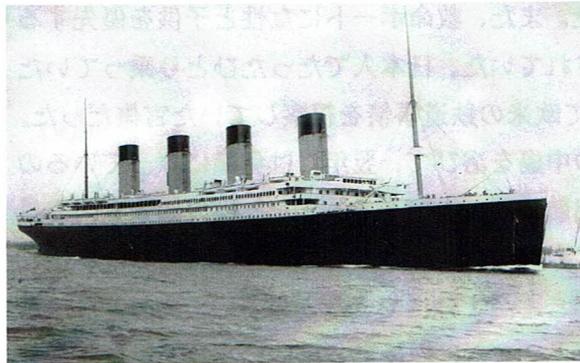
資料6: フィリップス通信長



資料7: ストラウス夫妻



資料8: アン・アイシャム

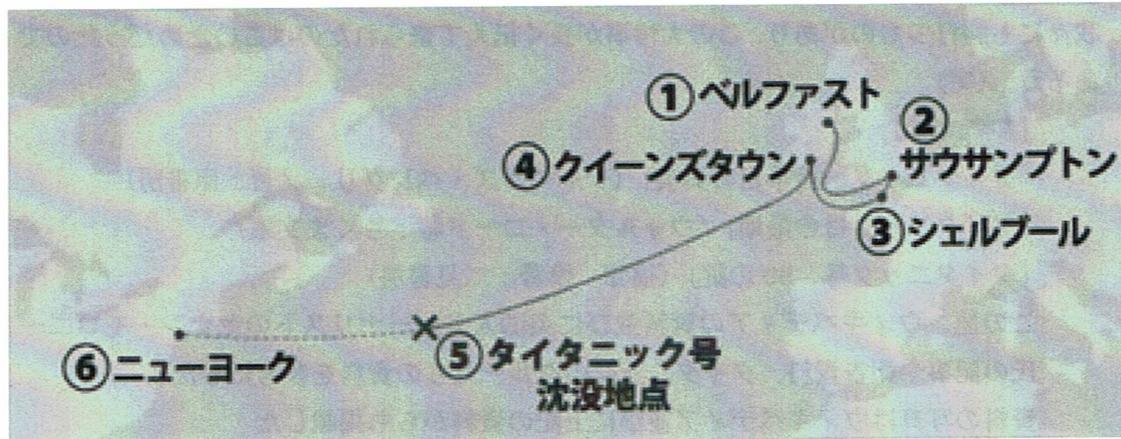


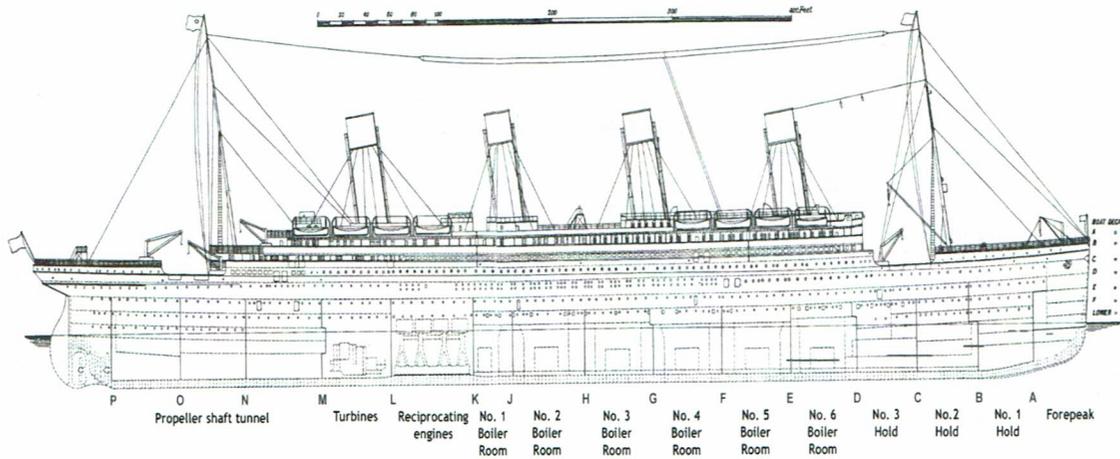
資料9: タイタニック号



資料10: 沈没位置(下)

資料11: 大階段

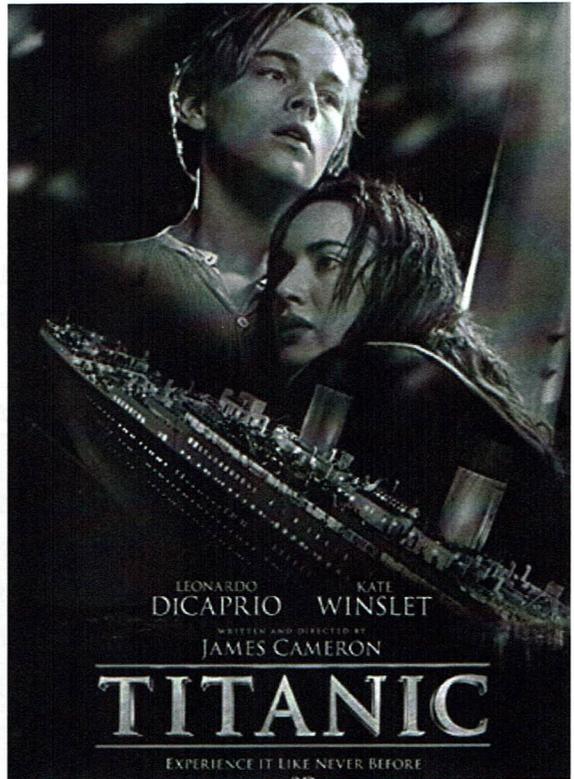
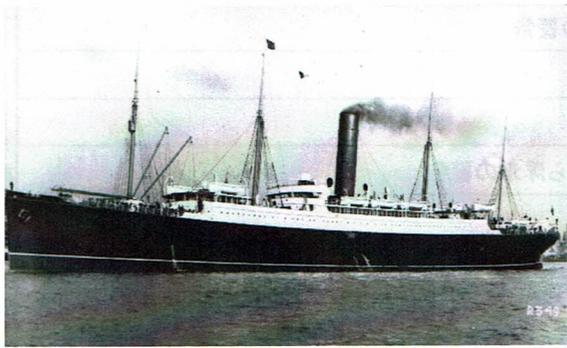




資料 12 : タイタニック号の構造

資料 13 : カルパチア号 (左下)

資料 14 : 映画『タイタニック』



資料 15 : 救命ボート

資料 16 : タイタニック号の沈没 (ウイリー・ストーリー : 左下)

資料 17 : 海底のタイタニック



タイタニック沈没事故(1912年4月14~15日)			
日付	時刻	経過	出来事
4月10日	12:00		サウスンプトン港を出航する
	19:00		フランス・シェルブールに寄港する
	21:00		同出航する
4月11日	12:30		クイーンズタウン(アイルランド)に寄港する
	14:00		同出航する
4月14日	9:00		カロニア号から浮氷の警告
	13:42		バルティック号から浮氷の警告
	13:45		アメリカ号から浮氷の警告
	19:00		気温43度(華氏)
	19:30		気温39度(同)
			カリフォルニアン号から浮氷の警告
	21:00		気温33度(同)
	21:30		ライトラー2等航海士、浮氷の警戒を命じる
	21:40		メサバ号から浮氷の警告
	22:00		気温32度(同)
	23:00		カリフォルニアン号から浮氷の警告
	23:40	0:00	冰山と衝突
4月15日	0:05	0:25	ボートの被覆を撤去、乗員乗客の召集を命ずる
	0:15	0:35	最初の無線救助信号
	0:45	1:05	最初ののろしをあげる
			最初のボートを下す
	1:40	2:00	最後ののろしをあげる
	2:05	2:25	最後のボートを下す
	2:10	2:30	最後の無線信号
	2:18	2:38	灯火が消える
	2:20	2:40	沈没する
	3:30	3:50	ボートからカルパチア号ののろしを確認する
	4:10	4:30	最初のボートを救助する
	8:30	8:50	救助が終了する