

Once a Sailor, Always a Sailor



甲比丹航海記

014号 (20 Feb. 2016)

定期貨物船・有馬山丸(の最終回)

(24 May 1962~16 Mar. 1963)

有馬山丸の話ばかりでそろそろ、またかヨ、と言われそうですが、ことほど左様に、私にとって船乗り人生の実質的出発点、親船となったこの船には、色々と忘れられない思い出が詰まっており、話は尽きないのであります。しかし、今号でこの船の話もそろそろ締めくくると致しましょう。

*

さて、船は復航の積み地第一港ポート・タンパにやって来ました。ここは往航の揚げ荷でも来たところですが、今度は湾のほぼ中央付近、人家等何もない半島の先端付近の燐鉱石栈橋フォスフェイト・ロック・ピア-phosphate rock pierでの積荷です。



タンパ湾 Tampa Bay に入るとすぐ左手にセント・ピーターズバーグと言う町があります。あの「トム・ソウヤーの冒険」の舞台ですが、あれは架空の町、こちらは本物の町。だからトムもハックもベッキーもここにはいません。

中央付近のポート・タンパ Port Tampa というのが燐鉱石栈橋のある所。往航、揚げ荷の為着岸したのは湾の右手の最奥部のタンパ市の埠頭で、街に隣接した便利な埠頭でした。近所にはバーも沢山あったし……。今度はチョー辺鄙な所で、燐鉱石積みの施設のほか付近には何にもありません。上陸の可能性はゼロ、街どころか人家らしいものは見当たりません。どっちを向いても工場や倉庫だけ。

欧州各国の港、例えばイギリス、ドイツ、オランダなどでは岸壁から商店のある所まで歩いてゆけるような所が多い印象がありますが、この航海でそう言う感じの港は、サンファン、タンパ、ニュー・オーリーズ、ガルベストーンぐらい。

とにかく魅力的な街はあまり多くなかった。やはりこの航路のハイライトはニュー・オーリーズ。そこへは、この後ガルベストーン、ヒューストンのテキサス二港の後で最後にもう一度積荷に行くのが楽しみ。



これが燐鉱石積みバース。 マップで見るだけで其の素っ気なさが分かります。工場敷地を結ぶ道路が走っているだけで地図に書き込む「モノ」がないのです。上のマップと下の画像に引いてある赤線が有馬山丸のバース berth (停泊場所) です。ここもどう見ても、なんにもない湿地にムリクリ掘割を造った事は歴然ですね。



画像で分かるように、とても狭い水路で岸壁すらないので。左手の工場から船の上に斜めに延びているローディング・アームにはベルト・コンベ

アーが内蔵されていて先端から燐鉱石を落とす仕組み。

船体の赤線に沿って白っぽいツブツブが見えるでしょう？ これは岸壁の代わりに船を繫留する設備、ドルフィン **dolphin** というものです。

*

普通ドルフィンと言えばイルカですよ。しかし、このドルフィンは無理に日本語訳すれば係船杭、又は係船柱と言う言葉になるようですが、船乗りには係船杭なんて言っても誰も分からないでしょう。また、係船柱と言われればビット **bitt** 又はボラード **bollard** と思うのが船乗りとしては普通です。これはやっぱりドルフィンです。これは、このポート・タンパのような今後の発展を望めないような土地、又は沖合でオイル・タンカーをつけるためのシー・バース **sea berth** (沖棧橋) 等に使われる物で、要するに岸壁を造れない、または岸壁を建造する必要も価値も無い所へ船を繫留するための、言わば簡易バース (繫留施設) なのです。



これが典型的なドルフィンの例。構造も材料も様々です、その地の海底の地質構造にもよるのでしょう。パイルの材質も鉄パイプ、コンクリート・パイル、のほか、米国では太い木材を使っている所も数多くあります。但し、その場合は頭部にコンクリート・ブロックはついてません。

このドルフィンを、想定しうる船の長さに応じて直線状に何基かを並べて作ります。ポート・タンパの画像では11個並んでいてその内三つには陸から橋が渡してあります。所によっては全てのドルフィンを橋でつないで、なお且つ陸からも何箇所か橋

を渡してある所もあります。　こうしておけば船を着岸・離岸させる時、ホーサー
hawser（係船索）の受け渡し（綱取り作業）が簡単にできるのです。

＊

ポート・タンパのように、燐鉱石を積むためだけのバースでは、荷さばきをする広い岸壁も、貨物を入れておく倉庫も必要ないわけで、それならなるべく安上がりがいイということ。　その建造法、私は土木技師ではありませんから技術的な事は何も知りませんが、次のような事だと思います。

まず海底に相当数のパイル（杭）を打ち込みます。　場合によっては打ち込んだ多数のパイルの回りに矢板を打ち込みコンクリートで固める、要するにケーソン caisson（潜函）で基礎を形作る。　潜函なんて言葉も普通の人には用の無い言葉ですね。更にまとまったパイルの頭部に大きなコンクリート・ブロックを造ります。　このブロックがポート・タンパの画像の船側に見えるツブツブなのです。　この巨大ブロックの船が着く側の側面にフェンダーfender（防舷材）を取りつけて、ハイ、いっちょ上がり。　岸壁を造るよりずっと安上がり。

この工法、大筋は間違っていないと思いますが、どの程度のサイズのパイルを何本、どんな角度でどの程度の深さまで打ち込むのか、パイル（杭）を打ち込むのが先か、ケーソンは必要か、必要ならケーソン（潜函）が先か後か、そういう細かいことは知りません。　海底付近の構造についての知識はなく、あてずっぽうです。

船乗りが水面上に見るのは、上の画像のように複雑に交差している太い鉄パイプ又はコンクリートの杭とその上に乗っているコンクリートのブロックです。　右側の写真はどうか陸上で建造中の物で、出来あがった物を海底に据えるらしい。この場合は先にケーソンを海底に据えているのでしょうか。　こういう工法もあるんですね。

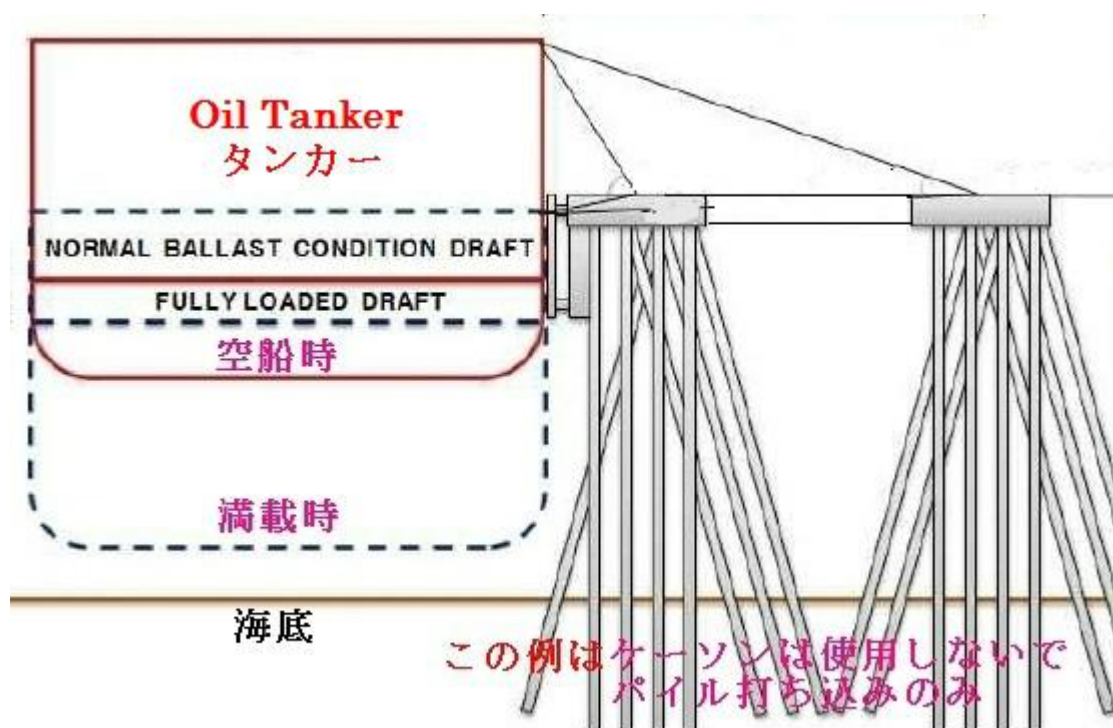
＊

ドルフィンの無理訳語が係船杭や係船柱なんて言うのもパイル（杭・柱）を打ち込むことがホネになる工法だからでしょう。

最近どこかの集合住宅で基礎工事のパイル打ちの深さが足らなかったとかで問題になりましたね。　ドルフィンも杭打ちが肝心カナメ。



上の画像のように、陸地から離れた沖合にドルフィンをいくつか並べた棧橋があります。これは主としてタンカー等、液体貨物を運ぶ船が利用するもので、シー・バース sea berth と呼びます。この場合、貨物は原油など、液体ですから海底に這わせたパイプで簡単に陸上に送れます。これまた岸壁建造や浚渫の費用が要らなくなり、チョー安上がりです。シー・バースの海中の様子はこんなもの。



なお、先程ドルフィンの日本語訳が、係船杭又は係船柱だという事を話したとき、ビット bitt とボラード bollard の事にも触れました。 それについてヒトクサリ。

*

大型船が着く岸壁でこんな物を見かけたこと、ありますか？



または、ちょっと大きな船に乗った時、船上でこんなものは？



私、及び多くの日本の船乗りは、上の画像の二つ、岸壁にあるものをビット、下の画像の二つ、船の甲板にあるものをボラードと呼んでいました。 私も40年間そう思い込んできたんですが、この稿を書くについて、ちょっと待てよ、と思って改めて調べ直すと、いささか自信がなくなりました。

いくつかの英和ではどっちがどうなのか、はっきりしません。 どちらの訳にも「係

船柱」又は「係柱」等という訳語が含まれていますが、強いてどちらかと言うと、私が思いこんでいたのとは反対に近い言い方が多いんです。

そして更に、Concise Oxford 英英辞典では次のように言っています。

(bitt) : one of a pair of posts on the deck of a ship for fastening mooring lines.

(bollard) : a short post on a ship or quayside for securing a rope.

赤字の部分だけを見比べると、決定的ですね。私の思いこみは真っ赤な間違いだったと言わざるを得ません。どちらにもポスト post (柱) という言葉は使っていますが、ビットのほうはペアーの (一組の) ですから、どう考えても下の画像の方をさしています。なんとまあ、私は40年間取り違えていたんですねー。

そして多くの日本人船乗りもまた・・・。

と、半分は降参でしたが、あきらめずに、しつこくネット検索をした結果、次のような物が見つかりました。コトバンク：ボラードとは双係柱、ビットとは単係柱。

ウィキペディア：2本並んだものはボラード、単一のものはビット。

なあんだ、やっぱり日本の船乗りは間違ってたんだ、と、ちょっと持ち直したところに、もうひとつ、今度は神戸大学海事科学部（元神戸商船大学）の紀要論文なるものに「ビットと呼ぶかボラードか」と題するものを見つけました。

元神戸商船大の教授氏が書いたもので、上記の私の疑問に100%答えてくれるものでした。結果、再びガックリ。結論に興味をお持ちの方は検索してみてください。

*

ポート・タンパでは2番・3番・4番のホールドに燐鉱石を積みました。燐鉱石はローディング・アームの先端から落ちてくるので、この荷役には人手が要りません。

本来ハッチ（艙口）の開閉も荷役会社の仕事ですが、ここでは本船乗組員。

普通は港湾労働者の仕事とされていることに、本船乗組員が手を出すと、仕事を取られた、と言ってすぐ労働問題になるのに、こういう所では本船がやらされます。

ハッチの開閉作業だけでは十分な労賃を得られないから、そんな仕事は引き受けないヨ、ということでしょうね。ロングショアメンズ・ユニオン longshoremen's union

港湾労働者組合、強大な力を持つ労組の一つ、勝手なもんです。

燐鉱石の荷役は、灰色の砂利状のものが勝手にベルト・コンベアーからモウモウたる砂塵と共に落ちてきます。こんな時デッキに居れば真っ白にホコリを被るのは見え見えですから積荷中のハッチには近づきません、みんなハウス **deckhouse**（居住区のある船楼）の陰で待機です。

夜の当直の時、相ワッチのクォーター・マスターやセーラー達と雑談しながら、見るともなく船と陸岸の間の水面を見ていました。すると、何やら水面に波紋が出たり何か泳いでいるらしいのが見えました。そこで、カーゴ・ランプ **cargo lamp**（荷役作業灯・直径4～50センチ程の半球形の傘に1000ワット電球をつけた強力ランプ）を船のサイドにぶら下げてみました。

すると、何と大きなワタリガニが何匹も泳いでいるじゃありませんか。ソレってんで早速玉網を持ちだしてドルフィンに下りてニワカ蟹漁師、みんな荷役当直なんてうっちゃらかしです。まあ、何にもすることないヒマな当直でしたからね。

釣りで大物がかった時のために長い柄の玉網をちゃんと作ってあるんです。其の夜の当直明けの夜食は豪勢なものになりました。まだ起きていて食堂でダベっていた連中にも大盤振る舞い。日本で買えば結構な値段の特大ワタリガニ。

なんとも自然豊かな海でした。

後でステベ **stevedore**（荷役会社及びその従業員）に聞いた話では、このドルフィン回りでは、2メートル・100キロを超えるような巨大なターポン **tarpon** も釣れるんだとか・・・。



ターポンとはこんな魚。 一見コノシロのお化けみたいな感じですが、これは日本に

は生息していない魚種で、食べても美味しくはないそうです。 近似種としては沖縄・奄美一带にイセゴイと言うのが居るそうです。

私も多くの船乗り同様、釣り大好き人間で、沖待ち等あれば必ず釣り糸を垂れていました。 しかし、私の釣りの主目的は、新鮮な、しかも旨いサカナを得ることが目的ですから、旨くない魚には用がありません。 しかし、最初に気付いた波紋は、ひょっとしたらこんなヤツがワタリガニをパクっていたのかも・・・。

*

ポート・タンパでの燐鉱石積みは一晩で終了、これから次のガルベストーン向けですが、また大仕事があります。 燐鉱石を積んだのは2, 3, 4、のホールドですが、そのハッチのアップパー・ツィン、ローア・ツィンは燐鉱石の埃で真っ白になっています。これを予測して、予めアップパー・デッキからローア・ツィンまでキャンバスの幕を垂らしてはいたんですが、細かい埃の侵入は防ぎようもありません。

これを次の積荷が始まるまでに綺麗にはき落とす必要があります。 これだから燐鉱石は真っ先に積んで、最後に揚げなければならないのです。 そうでないと他のカーゴはみな埃だらけになってしまいます。 しかも、これ以後積む予定のカーゴは殆どがコットン cotton 綿花なのです。 コットンに燐鉱石の埃なんてとんでもないことですからね。

*

ガルベストーンもヒューストンも積荷はコットンのみ。 当時はまだ現在のような上質な化繊製品は出回っておらず、綿花や羊毛など天然繊維への依存度は大きかった。 したがって、上質で割安の綿花の産地、米国、メキシコ、方面への就航船の復航には綿花を積むと言うのが当たり前でした。

船荷としてのコットンは綿の木（アオイ科の多年草）から手でつまみ取った物を板状にして重ね、ドンゴロス dungarees（粗く織った麻布）で巻いたうえ、鉄バンドで締め上げてあります。 梱包の仕方は産地により、又は生産者により、大きさもスタイルも色々ですが、下の画像のような物がその典型例です。

厚さ・巾・長さは大雑把に言って 60 x 80 x 150 センチ、重量は 200 キロくらいの

物が標準的でしょう。 ドンゴロスではなく白い綿布で覆ったものもあります。

テキサス州やルイジアナ州の港で積む物はこんな荷姿でした。

こういう梱包をした物をベイル **bale** と呼びます。



*

ところで、船積の貨物の数え方。 普通、何個とは言いません。 個数でいくつと言われても、それだけでは荷姿が分かりませんね。 それを一語で分かるように表現する

にはその荷姿に合った数え方をすればイイわけ。

例えば、木箱なら何ケース **cases(c/s)**、段ボール箱なら何カートン **cartons(ctns)**、束ねた者なら何バンドル **bundles(bdls)**、袋入りなら何バッグ **bags**、巻いたものなら何コイル **coils**、裸の車両・機械などは何ユニット **units**、そしてコットンなら何ベイル **bales(bls)** という具合。

括弧内はストウエージ・プラン等にかき込むときの略語です。

又、品物個々ではなく何個かまとめてパレット（フォークリフトでの荷さばきをしやすいように造られた荷敷き板）に乗せた物は何パレット **pallets(plts)** と数えます。

何個 **pieces(p/cs)** と数えるのは包装のない裸のままの品物で、一つずつ吊り上げて積みこむような物、例えば束にしてない大型のH型鋼材などの場合です。

*

この航海の復航カーゴは綿花主体と言ってもいいほど、これ以後ニュー・オーリー

ズでも、更にはパナマを通過後メキシコ西岸でも綿花を積み続けました。
 ニュー・オーリーズは又前回と同じバース、セブンス・ストリート・ワーフです。
 なぜならこのバースはこの船の運航会社、M船舶の専用バースでしたから、余程のつ
 びきならぬ事情でもない限りこのバースに着岸するのが普通です。

*

ニュー・オーリーズではちょっと変わったカーゴも積みました。なんと、自動車のスクラップ scrap です。廃車をプレス機で押しつぶして1メートル角くらいの立方体にまとめた物でこれ自体何も珍しい物ではありません。しかし、現在ならこんな物を米国から輸入するなんてことは、ちょっと考えられないんじゃないかと思えます。この種の廃棄物はむしろ日本から輸出しているのが現状でしょう。

ことほど左様にこの時期（1962年）には日米の産業構造には大きな隔たりがあったのです。このことから類推できるように、当時の日本からの輸出品の多くは今なら百均で売っているような安物が主流でした。典型的な例は玩具などで、カメラや家電製品、精密機械、自動車、オートバイなど高価な品物が主流になったのは、もう少しあとのことでした。当時、まだまだ日本は後進国だったことは間違いない事実です。一般庶民が当たり前のように自家用車に乗れるようになるのも、いましばらくはオアズケという時代、日本でスクラップが出る筈もありません。

*

ニュー・オーリーズでの積荷も無事終わり、出港、ということはメキシコ湾内での仕事は全て終了と言う事で、船は再びパナマ運河へ向かいます。

そしてパナマ通過後はそのまま北上を続け、今度はメキシコ各港での積荷です。まずは往航でも揚げ荷の為短時間停泊した、マサトラン Mazatlán、スペイン語では Z は S の発音、にぎりません。

この港は、もうちょっと南のマンサニーヨ Manzanillo と共にその後も何度も寄港することになる所です。今、ネットで画像検索してみると大型の客船が一度に何隻も接岸していたり、で観光拠点として随分発展しているようです。しかし、私の初航海のこの当時は閑散とした田舎町で、観光なんて一体どこを？と言う感じでした。



メキシコ西岸一番の観光地は上のマップの中央下部に見えるアカプルコ Acapulco ですが、ここへもその後何回も行きました。そして其の少し北のマンサニーヨ、そして今回の寄港地マサトラン、この三つがメキシコ西岸の主要港と言えるでしょう。積荷最終港、ガイマス Guaymas はカリフォルニア湾を半分ほど北上した所、これこそ「辺鄙」そのものの所でした。

アカプルコ、マンサニーヨについては、また他の船で何度も行きますからここでは飛ばしましょう。そのほか、このマップ上では、今航海に寄ったあちこちの港の一部が見えますね。

なお、この航海とは関係ないことですが、メキシコ・シティ Mexico City も記憶に残る所です。同期の桜の一人が、後年、K汽船の駐在員としてここに赴任している時、突然の心臓発作で亡くなりました。詳しい情報は得られないままでしたが、些か納得がいかない状況にもかかわらず、心臓発作、と言う事で片付けられたと聞いています。映画などでの扱いも、必ずしも好意的でない描かれ方をされることの多い国ですが、それなりにヤバイことも多い所であることは間違いありません。

前にも言ったことですが中米・南米諸国は決して治安状態は宜しくありません。

その典型例の一つがこのメキシコです。

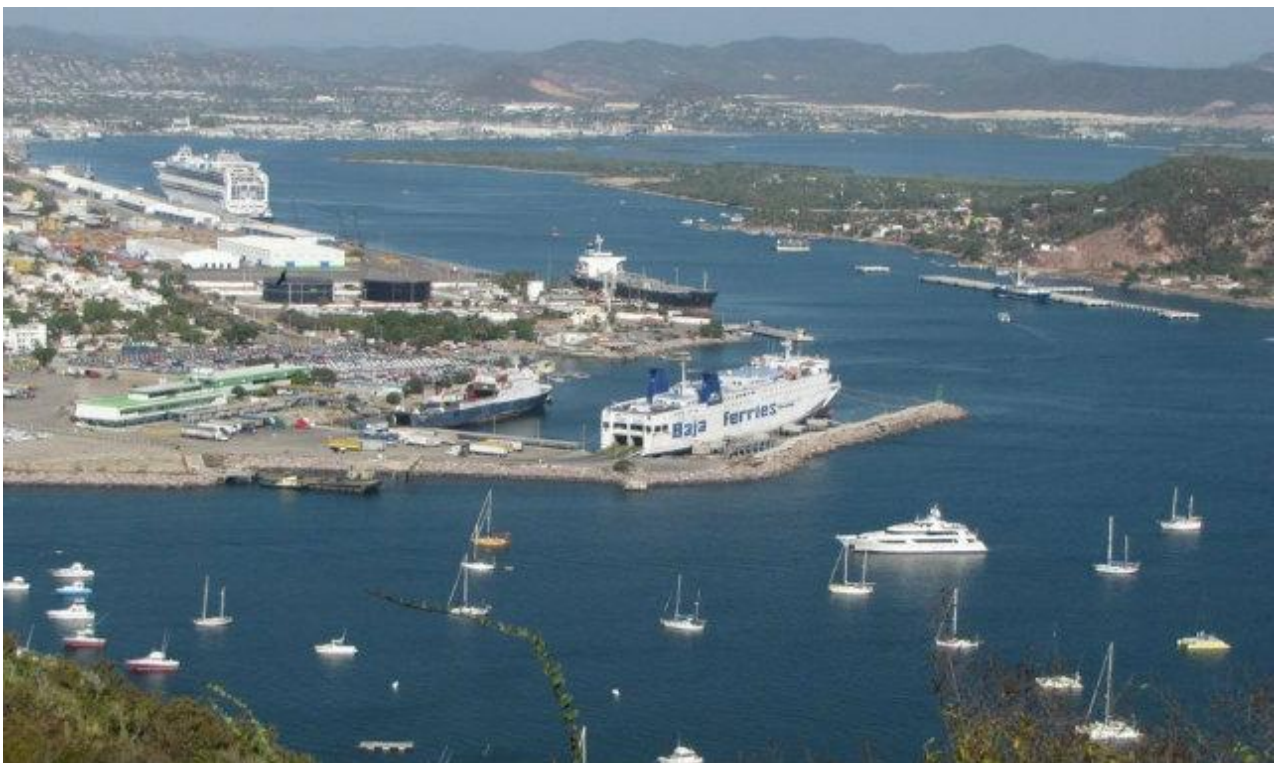
良くアルゼンチン Argentina、ブラジル Brazil、チリ Chile、の三国が南米の A・B・C 等と言われて紹介されることがありますが、これは決して治安がイイ順でもないし、

国力旺盛と言う意味でもないでしょう。 単に A・B・C のゴロ合わせだけ。

私が一番いい国、中南米で唯一、住んでみたいなー、と思った国はチリでした。

治安の点では、アルゼンチンもまあまあ。 コスタ・リカ Costa Rica も良かったけれど、最近の情報では芳しくありません。

さて、マサトランはこんな所。



画像の手前に写っている白い船体の船はカリフォルニア半島の内湾側の港、ラ・パス La Paz とを結ぶフェリーです。 私が初めて行ったこの頃は、フェリーの向こうに写っている黒い船体の船の場所が唯一の埠頭でした。 有馬山丸が泊まったのもこの埠頭。 奥の方に大きな客船が見えますが、ネットで見ると、この客船埠頭には複数の大型客船が同時着岸することもあるようです。

有馬山丸の埠頭の対面に見えるのは、先程も触れたシー・バースですが、上部構造はもう少し大がかりに造られていて、ドルフィンの頭部はブロック状ではなく、プラットフォームになっているようです。 勿論、当時こんな物はありませんでした。

*

この港でも次のガイマスでも、積荷は綿花一点張り。 但し同じ綿花でもメキシコ湾側の米国諸港で積んだ物と梱包の仕方がちょっと違いました。 鉄バンドで締め上げているのは同じですが、ドンゴロスで包む代わりに白い綿布で覆っています。 梱包の断面もほぼ正方形に近い。 しかし、重量200キロという大きさは殆ど同じです。



*

ところで、13 ページのマップをもう一度見て下さい。 丁度中央付近に赤い破線が左右に走ってますね。 これは北回帰線 **Tropic of Cancer** です。

回帰線付近は、亜熱帯高圧帯の影響で周年乾燥していて、砂漠気候になり易い、とされています。 このマップを見るとマサトランは回帰線のすぐ南に位置しているのでギリギリのところまで熱帯域に入ります。 回帰線を英語ではトロピックという所以です。 マサトラン港の画像を見ると山肌に緑の樹木が見えてますね。 ところが、カ

リフォルニア湾に入ると辺りの景色は一変。 下のようになってしまいます。



これがガイマス港ですが街の背後に緑は全くありません。 事実この界隈の山肌に生えているのは殆どがサボテンの類らしいです。

ガイマスでの荷役中、土地の住民が煙草や酒類との物々交換を求めて船にやってきました。 彼らの持ちこむものはリュウゼツラン *agave tequilana* を原料にして造られ

るテキーラ *tequila*、それに様々な種類のサボテンの鉢植えです。

テキーラ、呑んだことありますか？ 手の甲に塩のかたまりを乗せて、それをなめながら呑む、というメキシコ原産の強烈な蒸留酒です。

当時、船では船食（船舶食料納入業者）を通じて、殆ど全ての国で酒類も煙草も全て免税で買えました。だから彼らの欲しいアメリカ煙草や、その他諸々の欧米の酒類が船内には豊富にあることを良く知っているんです。

港には勿論税関のゲートがありますが、税関ゲートなど彼らにとっては無きも同然、ちょっと握らせれば大手を振って出入り自由。これはメキシコに限った事ではなく、中南米・アジア・アフリカの多くの国で似たようなものです。

と言う事で、ガイマス出港後船内にはこんなサボテンの鉢がごろごろしていました。

サボテンの花はその綺麗さも強烈ですね。



ガイマスでの荷役もコットンに始まりコットンで終わりです。 燐鉱石を積んだホールド以外のカーゴ・スペースは、ほとんどコットンで埋め尽くされた感じです。

ガイマスを出て、カリフォルニア半島南端のサン・ルーカス岬 *Cabo San Lucas* をかわし、船は一路日本へ。

*

日本帰着後、大幅な人事異動がありました。 船長と二等航海士は、当然ながら、あの衝突事件の海難審判に出廷の為、日本に着いてすぐ下船。 二等航海士の交代は三等航海士がスライド・アップ、その三等航海士の交代者は、何とワタクシ、フォー助

がめでたく昇進。フォー助の交代はナシ。と、いう事は新人三等航海士は完全独り立ちの航海士として認められたわけ。

一航海だけで本職の三等航海士に昇格できたのは、ほかならぬ一等航海士の強い推薦あってのことだったのでありましょう。そして、揚げ荷が大分進んだころ、今度はその一等航海士も下船。このチョフサーY・T氏は私の職業船員としての出発点で、その巧まざる指導力を存分に発揮して、素人同然の私を一人前航海士に鍛え上げてくれたのです。わが船乗り人生最良の上司であったことは間違いありません。

氏にはその後お会いできる機会はありませんでしたが、生涯の恩人として決して忘れることはないでしょう。改めて、感謝。

*

新たに三等航海士になった私には、これまで四等航海士として分担してきたことは全部付いて回ります。フォー助はいないのだからこれは当然。そこへ更にサード・オフィサーとしての責任分担が加わるわけで殆ど二人前になってしまいます。まあ、ここが踏ん張りどころ、前チョフサーの厚い信頼にこたえるためにも頑張らなければ・・・というところ。

*

サード・オフィサーになって、新たに一任されたことの一つに海図の改補（かいほ）と言う仕事がありました。改補なんて言葉、日常あんまり使うことはありませんが、文字通り海図を改め且つ補う、ということです。海図も地図も同じですが、この種印刷物では、発行後時日が経過すれば、色々と記載内容に変化が生じるのは避けられないことです。特に海図の場合、海面下の情報は眼には見えないことですから、一つ間違うと重大な海難事故にも直結しかねません。

例えば、水深30メートルの平坦な海底の場所で衝突事件があったとします。そして一方の船はその場で沈没し海底に横たわり、その高さが海底から12メートルだとすると、その場の水深は18メートルになってしまいます。しかし、水面上では何の変化もありません。この情報はそれまで使っていた海図では分かりません。

こういう場合、沈船の位置を明確に示す手っ取り早い方法は、その場に沈船ブイを設

置することです。このような新たな情報が出るたびに海図を新しく発行しなおすことは時間的にも経費の点でも不可能です。そこで、この情報だけを新たに書き加えることで、従来の海図がそのまま有効に使えるようにする、これが改補です。

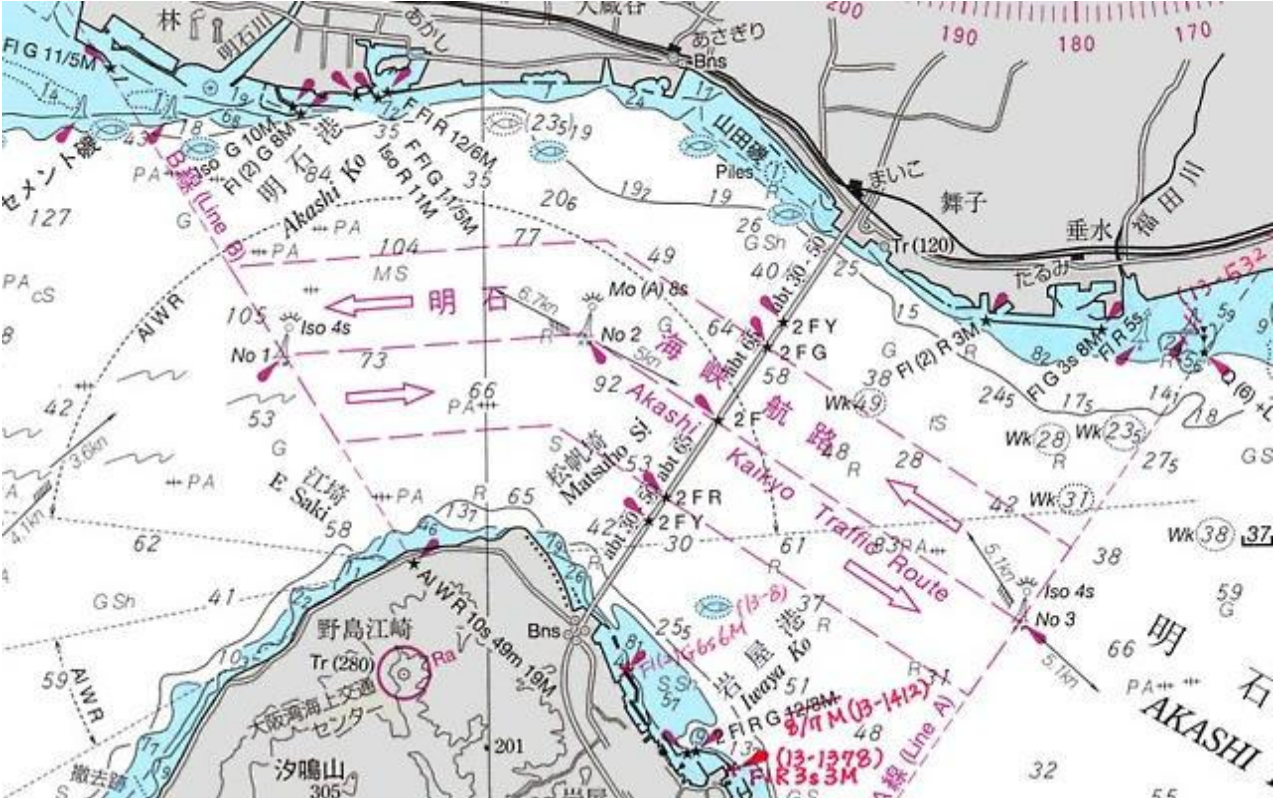
*

海図に印刷される無数の情報には日々変化する物が少なくありません。特に大規模港湾周辺地域では、ショツチュウ何らかの工事が行われていて、安全に航海するための情報も刻々変化します。その変化に常に追いつくには、その都度海図の改補が必要になるわけです。

日本では海上保安庁海洋情報部 Hydrographic and Oceanographic Department が航海用海図の刊行を行っていて、同時に上記の改補をする為の情報源として、水路通報 Notices to Mariners という物を毎週発行しています。（私が現役だった頃は水路部と言っていたので、以後、水路部で通します。海洋情報部なんてなじみません。）また、このことは日本だけでなく、海図を刊行している各国の水路部でも同様に処理しています。こういう仕組みで世界の海の安全は保たれているのです。

ここで私達日本人船員がお世話になっていた主要な海図三点を見てみましょう。

まず、日本版、海上保安庁水路部刊行の航海用海図。



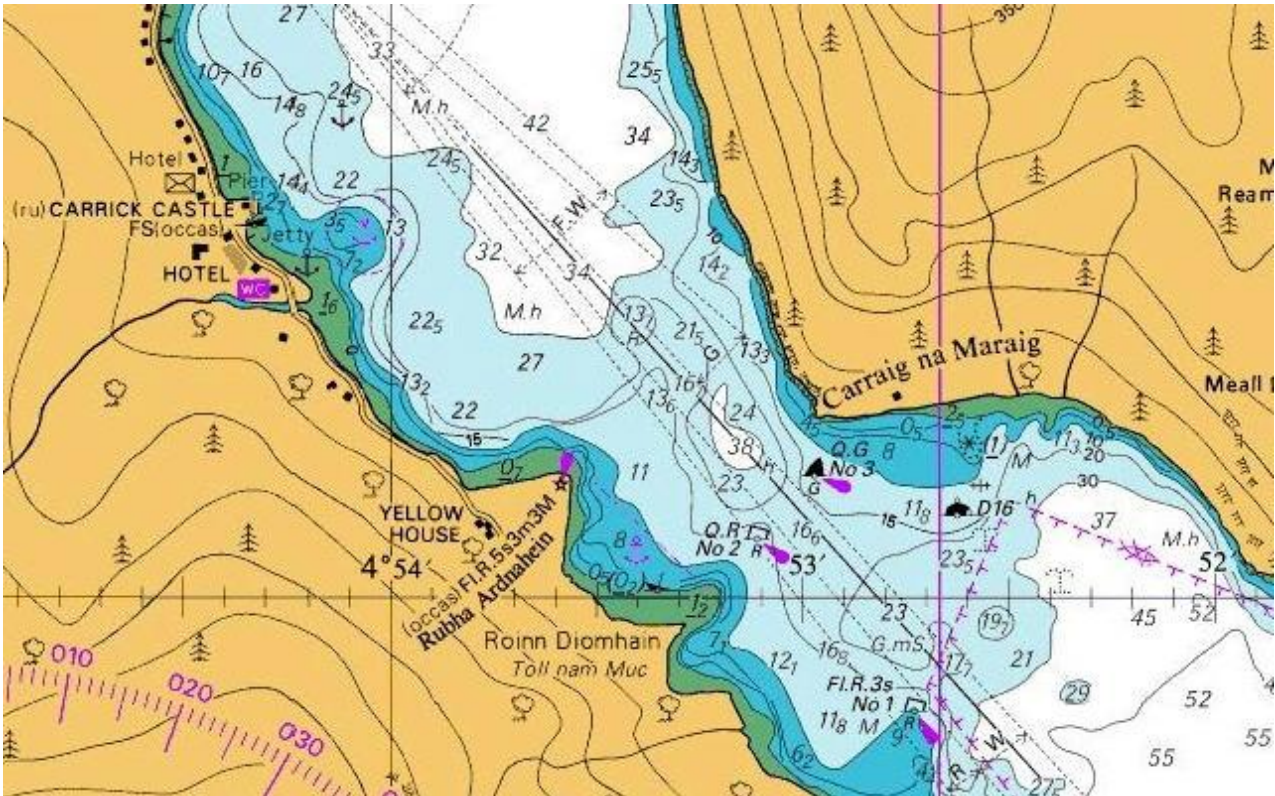
これは、現在刊行されている世界測地系と呼ばれる海図で、私が現役の頃には無かった物です。これは現在普及しているGPS（カーナビと同様）で得た位置をそのまま使用できるようにつくられたものです。私が現役の頃使っていたものは、あくまで陸上の目標物が起点になっていて、GPSの計測データとは若干のずれがあったのです。それを修正してGPSで得た位置情報をそのまま使えるようにしたのがこれです。私が使った昔の日本版海図は陸地の彩色が薄茶色でした。

上は明石海峡の海図の一部で、下の陸地は淡路島。その岩屋港付近に赤インクの手書き込みが三か所、これらは灯台の新設と灯質等の改変について改補をした跡です。

なお、現在はIHO、国際水路機関 International Hydrographic Organization という機関を中心に、各国共通の規格に基づく海図を整備中とのことですが、最近の詳しい経緯は私にもわかりません。

*

次は英国版海図 BA chart。これも私が使っていた頃のまものものですが、現在は日本と同じように世界測地系海図になっているはずですが、そうでないとGPS等の電子機器を使う事が主になっている現在の海上交通には役に立たないから。



英国版海図はBAチャートと呼ばれ世界で一番完成度が高く最も広い範囲をカバーし

ていると言ってもいいと思います。山肌の樹木の描き方、針葉樹と広葉樹の描き分けなど、地図マニアにはたまらない魅力があります。

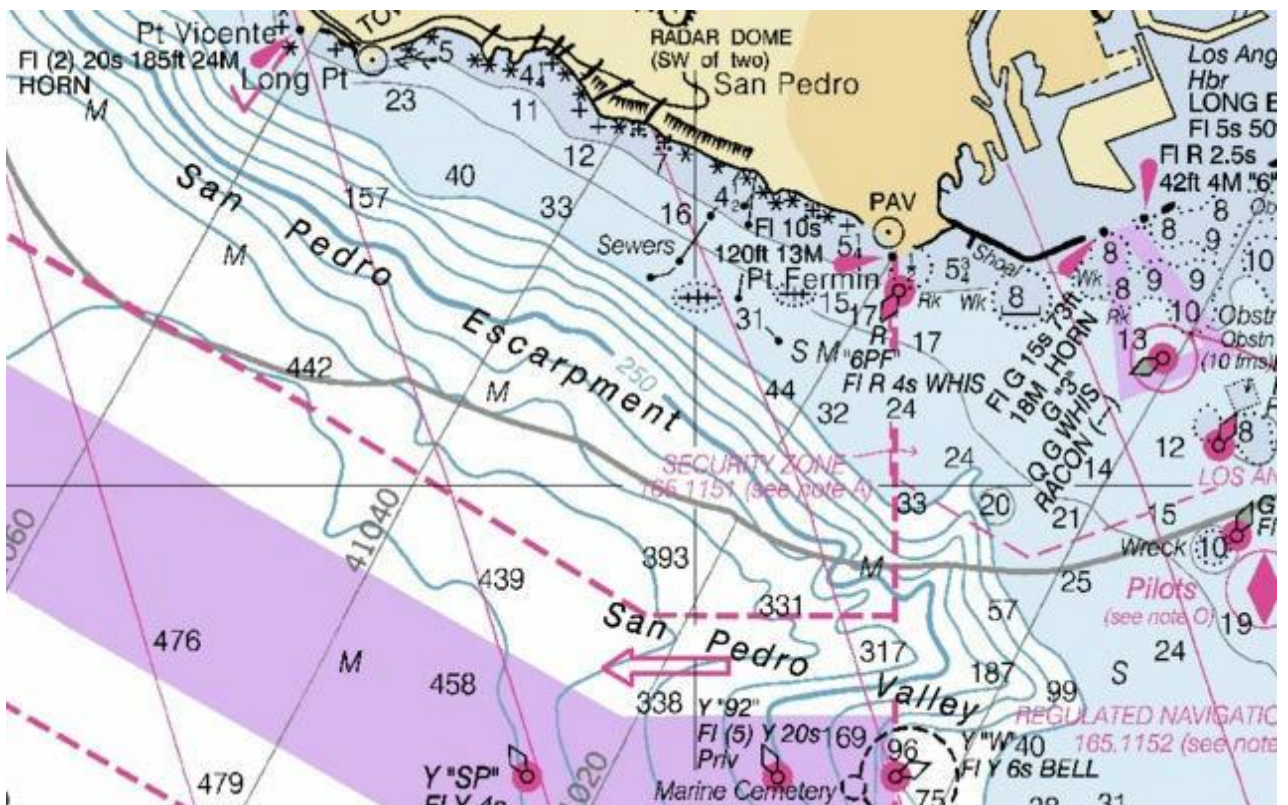
*

そして、さいごは米国版 NOAA chart.

NOAA とは米国海洋大気庁 National Oceanic and Atmospheric Administration の略で五大湖や河川水面を含む米国域内の海図を刊行している機関です。

これとは別に米国域外をカバーする海図を刊行する機関があります。

軍の DMA(Defence Mapping Agency)と民間の NIMA(National Imagery and Mapping Agency)というのがあったが現在は NIMA に統一されているとのこと。私はどちらも使った事はありません。私の知る範囲では普通、米国域外では英版又は日本版を使うのが当たり前でしたから・・・。



この三枚を見比べると、同じ海図でも夫々微妙な違いがありますね。色刷りの違いもさることながら、灯台やブイ等の描き方も様々です。決定的な違いは高さや深さ等に用いる単位の違いです。只今現在はどうかのことは知りませんが、私が現役だった頃の米国はまだ全ての単位がメートル法ではなくヤード・ポンド法でした。英国でも私が船乗りになったばかりの頃はヤード・ポンドでしたが後にメートル法を採用

するようになりました。(資料では1995年以降らしい)

上の米版海図で左上隅の灯台 Pt. Vicente というのを見て下さい。

F1 (2) 20s 185ft 24M となっていますね。これは前号でミシシッピ川河口の灯台についてもお話ししましたが、F1はflash 閃光、(2)は二度、20sは光る間隔、185ftは灯の高さ、最後の24Mは光達距離、整理すると、この灯台は、20秒おきに2閃し、灯の高さは185フィート、24マイルの距離から見る事が出来る、と言う事です。

灯の高さはフィート、光達距離はマイルです。

一方、英版及び日本版では灯の高さはmメートルとなっていますが、光達距離だけはMマイル nautical mile(海里)を使っていて米版と同じです。なぜなら、海里とは緯度1分(1度の60分の1)に相当する長さ、言い換えれば地球の中心における角度1分の地表での大円上の円弧の長さです。だからメートル法、ヤード・ポンド法に関係なく使用できる長さです。そして1マイル(海里)は1852メートルです。なお、上記の海図比較などはあくまで私が現役だった頃の話です。ご承知置き下さい。

*

こういう不都合、単位の違いや目標物の表記の仕方、などを統一しようと言う動きが盛んになり IHO(International Hydrographic Organization)国際水路機関と言う所が中心になって定めた、国際海図仕様に基づいて作成された国際海図なるものがあるらしいですが、私は見たことはありません。

さらに、現在は諸々の電子機器の発達と共に、液晶ディスプレイ上で見る電子海図なるものも急速に普及しつつあるようで、私が使っていた紙に印刷した海図、いわゆるペーパー・チャートはもはや予備的なものに代わりつつあるようです。私は勿論電子海図に触れたことはありません。

ここ数十年で、電子機器のみならず、船積の方法も、船の形態も何もかも様変わりしてしまい、私も今やオカに上がった河童そのものです。現役でいる間はどんな変化でも何とかついて行けた筈ですが、十数年のブランクがあるとモウどうにもなりません。しかし、いくら船が近代化され、積み付けが合理化されても、相変わらず海難、それもごく初歩的なミスによる海難は後を絶ちません。便利になればなるほど人間

の注意力は散漫になってしまうのかモ。

*

そして、次の画像は海図改補の情報源、水路通報 Notices to Mariners です。

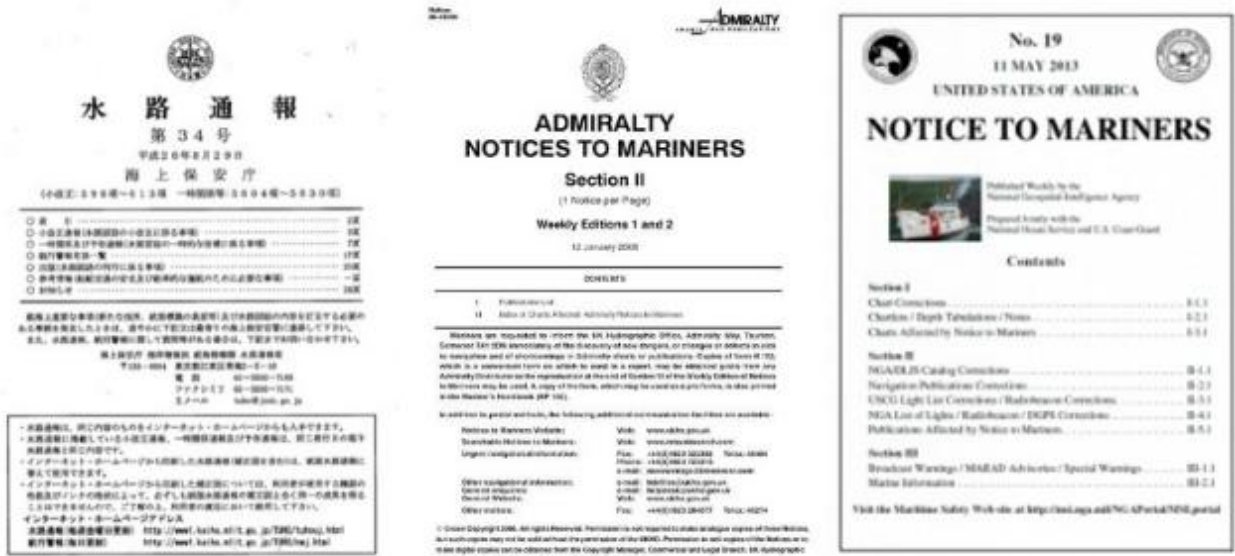
左から日本版、英国版、米国版ですが、英・米で少し違う表現があります。

英は Notices と複数、米は Notice と単数です。 ここにはありませんが日本版を英訳した物は英国版と同様 Notices と複数になっています。 当然ながら、通報の内容は複数あるわけですから、どう考えても日・英の表現が正しいと思いますけどね。

この冊子には、夫々の機関が刊行した海図に対して、種々の改正点を一週間ごとにまとめて印刷してあります。 改正点が多数に及ぶ地帯には、部分的にそっくり新しい

情報に置き換えられるよう、巻末に補正図と言う物を添付してあります。

改正点をペンで書き込む代わりに、補正図を切り取って、海図上の所定の場所に貼り付けるのです。



こうして、これ以後、日・英・米、三種の水路通報と首っ引きで、日・英・米、三種の海図を改補する毎日が続きました。 日本の多くの船会社では、海図の改補は二等航海士の仕事とされているのが普通のようなのですが、何故か有馬山丸では三等航海士の担当とされていました。 それがこの会社全船でのことなのか、有馬山丸だけの事なのかは不明です。 なぜなら、私はこの後二航海、即ち有馬山丸で三航海を終えたところであっさり退社してしまったのです。

何故か？については色々と話すことは山ほどありますが、それは航海記ならぬ、後悔記になってしまいそうな内容なので省きます。しかし、正直なところ、決して後悔はしていません。ともあれ、この時の決断が、後の私の船乗りとしての生き方を決定づけたことは確かです。ずばり言うと、直接の原因は新任船長との軋轢。

*

船乗り言葉で Albatross アルバトロス（信天翁）と言われる生き方、一社に留まる安穩を求めず、自分のウデのみを頼りに世間を渡り歩く生き方、風来坊とも渡り者ともと言われる生き方、最初の船一パイでそう言う生き方にのめり込んでしまったのです。♪包丁一本(免状一枚)さらしに巻いて♪ テナモンです。フリーランスという言葉もありますが、船乗りには当てはまりませんし、その頃の日本では、多分マトモではないと思われていたことでしょう。

一つの組織で我慢強く、粘り強く勤め上げる、それが出来る人がいることが私にとっては驚きです。でもそれが従来の日本人社会では当たり前のことだった。その当たり前が私にはできなかつたというわけ。ともかく、その後40年間ずっと船乗りを続けてこれた、又は船乗りしかできなかつた。それで満足です。

グチになる前にシメと致しましょう。

*

なお、前号013号の20頁で、ガルフ定航で寄港する可能性のある港として、つい、うっかり [アラバマ州](#)のペンサコーラとパナマ・シティと言ってしまいましたが、この両港は [フロリダ州](#)です。まあ、こうして、続きを書きながら、前に間違っただけを書いたのをふと思い出したりできる所が、手前勝手の「アタマの体操」たる所以です。

お詫びして、訂正いたします。

*

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ\(目次\)頁に戻る](#)

次回更新は2016年3月5日の予定です。