

甲比丹航海記



Once a Sailor, Always a Sailor

019号 (28 May 2016)

油槽船・丹後丸

(Apr. 1966~Aug.1966)

今回は初めてのタンカー乗船です。しかも同じ会社の船に連続乗船するのも初めて。あとの初めては、私自身が特殊人間である為の初めてであって、フツーの人にとっては当たり前のこと。ここで突然ですが、早速、話は全然関係の無い所へジャンプ。上のタイトル・バックは私の好きなアルバトロス (albatross アホウドリ・信天翁) ではありません。尤も、私が好きだと言っているのは鳥そのもの、ではなくて、其の名前を借りた生き方、「アルバトロスの処世」の事ですけどね。

それはともかく、これはカァデイスの我がフラットの前を飛んでいたカモメ seagull です。決定的な違いはその翼開長、即ち羽を一杯開いた時の全巾。カモメ類で一番大型とされるオオカモメでも翼巾は 1.7 メートル程とされるのに比べ、最大種ワタリアホウドリでは 3 メートル超えはザラ、これまでの最大では 3.63 メートルの個体

も記録されているとか。 勿論、現代の鳥類では最大です。 カモメとはケタが違いますね。 第一、その名前がイイ。「渡り信天翁」

もう一つの大きな違いは、その生態。 全てを知っているわけではありませんが、港の周辺を飛んでいるカモメの多くは、陸地から遠く離れた沖へは飛んで行かない。 港を離れた船にしばらくはついてきますが、それは何かエサになるオコボレでもないかというだけの事らしく、やがて陸が見えなくなる頃にはまた港に帰ってしまう。

唄の文句にもあるでしょう？ ♪帰る鴟よ、伝えておくれ・・・♪って。 一方わが信天翁はそれからが出番。 陸地が見えない洋上こそ彼らの世界なのです。

多分、繁殖・産卵期以外に陸地に下りることはないんじゃないでしょうか。 また、カモメは群れる、アホウは群れない。 これも大きな違いです。 これまた唄の文句で、♪鴟群れ飛ぶ北の海・・・♪なんてのもありましたね。

アホウが群れるのは唯一繁殖期のみ。 洋上で船についてくるアホウドリは大抵単独です。 たまに船の周囲に複数の個体が見えることがありますが、たまたま同じ船に寄ってしまっただけで、群れた、というわけではないようです。

*

そして、アホウドリは生涯一夫一婦だそうです。 ごりッパ！ 産卵も一度に一つだけ。 繁殖期が終われば洋上で孤独に過ごし、繁殖期になると再び陸地に戻り元の相手を探すのだとか。 洋上には天敵もおらず、争いもない。 だから、少産・少死・長寿命。 食性は水面近くに浮上する魚類・イカ・甲殻類などだそうです。 船の曳き波の周りには何かとそういう物が浮いてくることが多く、格好の餌場になるのでしょう。 その飛び方と言うと、例えば、右舷後方から近づいたとすると、そのまま船の巾くらい離れて針路と平行に前方に飛んでゆき、船首のはるか前方に出たから U ターン。 今度は左舷を後方に向かいます。 そして船尾後方で U ターン、再び右舷後方から船と並行して前方へ。 この繰り返し。 多分曳き波を見ながら飛んでいるんでしょう。 たまに餌を見つけると着水しますが、すぐ又舞い上がって飛行を続けます。 少々暗くなってからも飛んでいるのを見かけますが、真っ暗になれば着水するのでしょうか。

朝、気がつけば、もう船の回りを飛んでいます。

コイツは期間雇用じゃなく正規職員だよ、ということ。だから、右頁の雇止理由が社命下船で、しかも四月乗船、八月下船とメチャ短い乗船期間ですが、心配ご無用。

これは文字通り社命で下船、そのまま別の船に乗り換え、クビではありません。船乗りはこれを「転船」と呼んでいました。有給休暇で下船する前に他の船に乗り換える意味の用語です。当時、有給休暇の権利は乗船期間8ヶ月で得られたと思

います。イヤ、この時はまだ10ヶ月だったかな？ はっきり憶えてません。

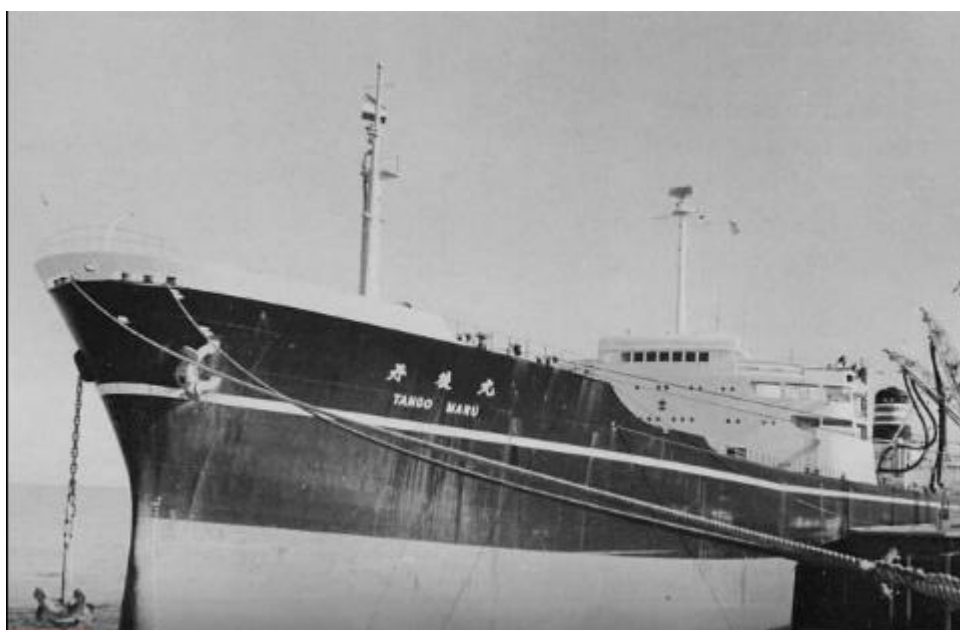
この頃は各種労働条件が飛躍的に向上した時期で、有給休暇を取れるまでの乗船期間も、有馬山丸の頃は丸一年だったのに、次々と短縮されていたのです。

いずれ分かることですが、私はこの転船がやたらと多かった。そのことも、船乗り人生40年で乗船隻数が延べ68隻、という異常な多さの理由の一つです。

決して、ケツを捲ってばかりだから、と言うわけでもありません。会社サイドからは、コイツは身が軽そうだからどこへ振ってもすぐ馴染む、便利なヤツ、と見られていたに違いない。なんだ、結局ケツの軽さを買われたワケだ。

*

ということでこの船はすぐに下船になるのですが、私にとっては初めてのタンカー、イイ経験になりました。でも、タンカーの仕事そのものは全然面白くなかった。こんな船ばかり乗せられるなら、即サヨナラせざるを得ないくらいでしたが、幸い、この〇商船ではタンカーは丹後丸一隻だけでした。



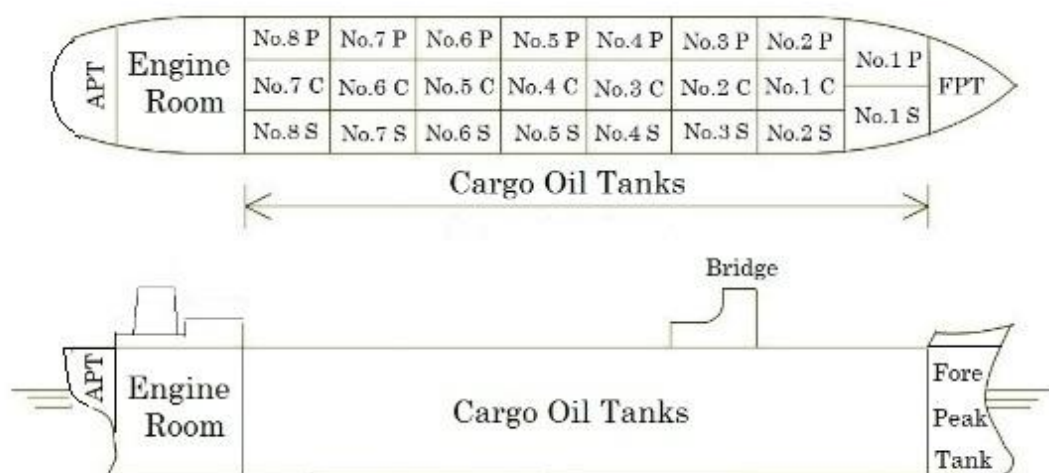


これが、その丹後丸。 1962年建造。 総トン数 28,603 トン、載貨重量トン数 52,281 トン、全長 213 メートル、全巾 30.5 メートル、深さ 15.2 メートル。

それまでに乗った船では最大、初めての二百メートル超えでした。

次の図面はウロ覚えの丹後丸の構造概略です。

丹後丸の(いい加減な) 構造図



カーゴ・オイル・タンクの数はずっと23、図面のPはポート port 左舷、Sはスターボード starboard 右舷、Cはセンター center 中央の略字です。 縦三列でしたが一番前だけはセンター・タンクは無し、この部分は船幅が狭くなるので左右に仕切るだけ。

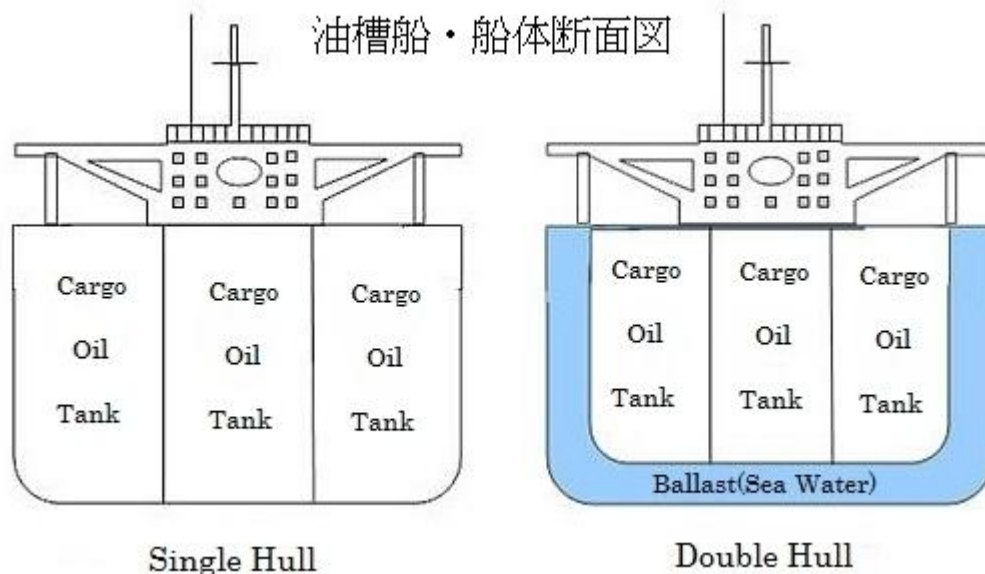
この船では居住区が二つに分かれていました。 前方のブリッジ bridge の下には、

船長と航海士全員（通常は3名）、無線部全員（通信長・次席・三席通信士の3名）、そしてドクター、そう、この船には船医も乗っていました。一般の貨物船では既に船医職は法定定員からはなくなっていました、タンカーは寄港地が殆ど人家の無い砂漠地帯のみと言う事で、まだ船医の配乗（船に乗り組ますこと）が義務づけられていたんです。これで、職員が8名、その他に司厨員（サロン・ボーイ）が1名、以上合計9名がオモテ（艙）居住区の住人でした。

これ以外の乗組員は全員トモ（艙）の居住区、エンジン・ルームの上部です。船体に比べて居住区のハウスが低く・小さく見えるでしょうが、船幅が有馬山丸や協慶丸の五割増し以上なのでどの部屋も充分広々していました。

*

次に断面図ですが、この船にはダブル・ボトム double bottom 二重底がありませんでした。左が丹後丸など古いタイプのタンカーの断面図、シングル・ハル single hull。右は現行法による新しいタイプ、ダブル・ハル double hull。



船が衝突したり座礁したりすると、必然的に船体外板が損傷を受け、大抵はどこかに亀裂が入ったり、破口が出来たりします。それが左のような構造のタンカーなら即オイルの流出につながり、重大な海洋汚染を引き起こしてしまいます。

海事に直接係わりの無い方には無縁のことでしょうが、1989年3月、アラスカ州プリンス・ウィリアム湾 Prince Willam Sound で重大海難事故が発生しました。

エクソン・ヴァルディーズ号 Exxon Valdez という米国のタンカーが座礁し、当時、この種の事故では過去最悪と言われた原油流出事故を起こしてしまったのです。

一般の方には聞きなれない言葉でしょうが、マルポール条約というのがあります。

正しくは「船舶による（海洋）汚染の防止のための国際条約」という物ですが長つたらしいので通常は「海洋汚染防止条約」または、MARPOL と呼ばれます。

この条約は1973年に採択されたのですが、諸々の技術的問題が絡み発効するには至りませんでした。しかし、海難事故の件数が増えると共に海洋汚染も大きな問題になり、ようやく1983年に発効となりました。

その後このアラスカでの大事故を機にこの条約の重要性が改めて注目されたのです。

そして、タンカーはカーゴ・オイルが簡単に流出しないような構造にするべきだ、と言うことが議論され、その結果、1996年以降に建造するタンカーについては、ダブル・ハルとすべし、ということになりました。その構造が上図の右側なのです。

オイル・タンクを海水バラストタンクで包みこんでいます。これなら損傷が外板だけなら、直ちに原油流出とはなりません。やや安心。

*

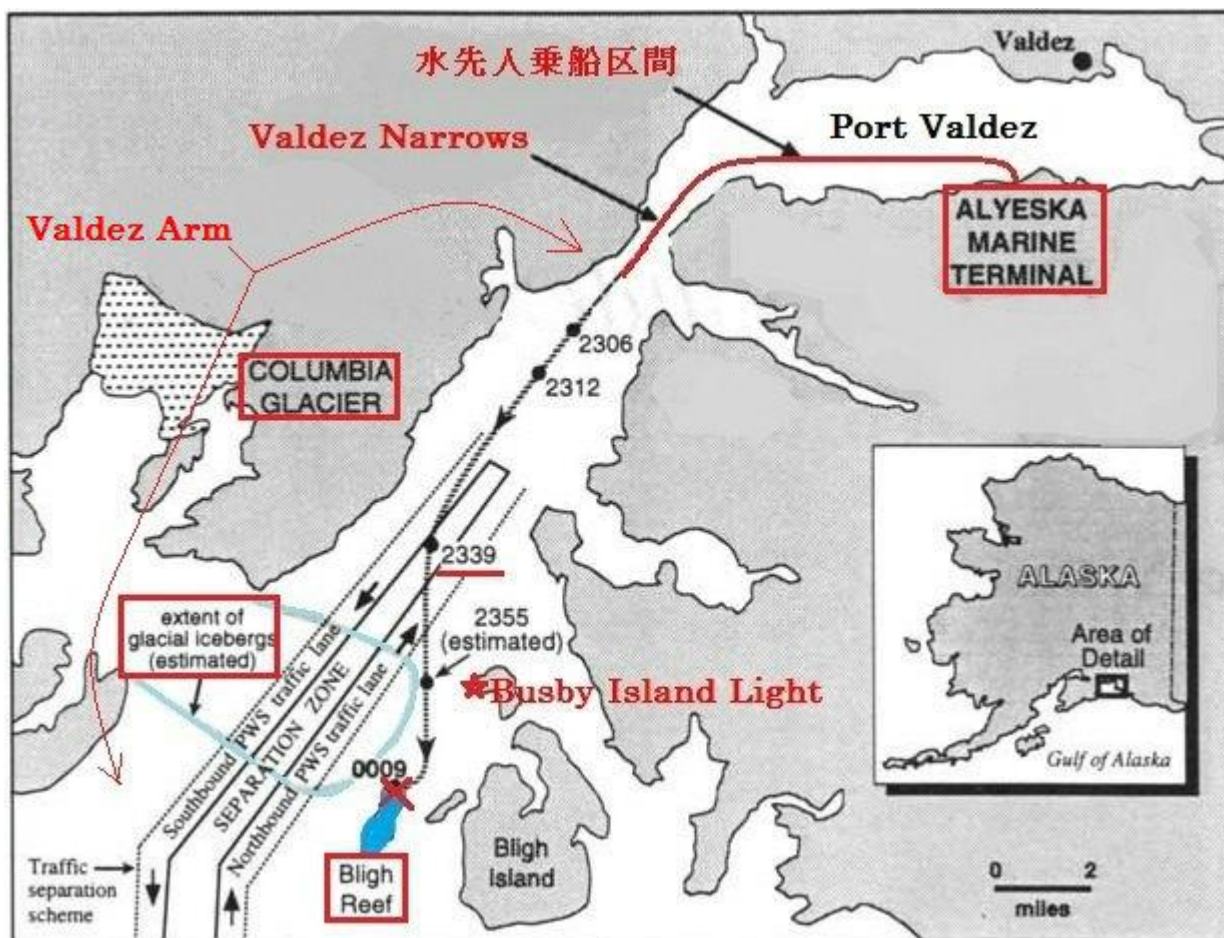
エクソン・ヴァルディーズ号の事故原因究明では色々な事が言われたようですが、何故か事故当時、船長はブリッジに居なかったのです。（これはオカシイ）

この件に関しては様々な記録・報道が入り乱れ、夫々に微妙な表現の違い、又は明らかな誤認ともとれるようなものも多く、事故後四半世紀過ぎの今では判断材料が甚だ少ない。またヴァルディーズ号が通ったと思われるコースを図示したものも多数ありますが、それらの中にも矛盾したものが多いのです。以下の記述及び画像は、ネット上に多く散らばっているそれら英・和両方の情報のうちから、確からしいものを勝手にピックアップしたもので、（赤字部分がネットからの引用）必ずしも全て正しいとは言えませんが、あくまで私の視点から事実ラシイと考えられるものです。

*

1 : ヴァルディーズ号は原油を満載して1989年3月23日21時12分、ヴァルディーズ港の原油積み出しターミナルから出航し、カリフォルニア州のロング・ビ

一ちに向った。（下図の左半分の水路即ち Valdez Narrows から次の曲がり角までの部分をヴァルディーズ・アーム Valdez Arm と言います）



2： 本船がまだ停泊中、既に、ヴァルディーズ・アームの航路上に流氷が流出している、と言う情報が届いていた。（場所は左下の薄水色の線で囲まれた部分。英文資料では **heavy flow of Columbia Glacier ice** という表現を使っているので、かなりの量と大きさの流氷群だったと思われます。図の左の方に赤線で囲った COLUMBIA GLACIER の綴りと、更にその左に黒点の散らばりがありますが、これが氷河が海に流れ落ちている場所です）

3： 出港の少し前、ヴァルディーズ号からコスト・ガード宛てに、流氷を避けるため通行分離帯の出港船レーンから入港船レーンの方へはみ出す意図がある、と連絡があった。（この状況で、しかも通航船舶は極めて少ない僻地ですから、これは妥当な判断、コストガードも異論なく了解した筈）

4： 水先人はヴァルディーズ海峡 Valdez Narrows を通過したのち、船長と操船を交代して下船した。（多分、図上の 23:06 の位置あたりと推測できます。）

5 : (ところが) 23時過ぎ(正確な時間は不明) 船長は操船を三等航海士に託しブリッジから自室に下りてしまった。(この船長はやっぱりオカシイ)

(図のコース上には 23:06・23:12・23:39・23:55・00:09 と五回に亘って各時間ごとの本船位置＝黒点が記されています。果たしてこれらは本線の海図に記録されていたものか? 又はコースト・ガードのレーダー記録の転写なのか? 不明です)

6 : 船長はブリッジを去る前、三航士に、バズビー島灯台 Busby Island Light を通過したら右に転舵して流氷の縁を回り込むよう命じた。(しかし、はっきりしたコースは指示しなかったそうです。このマップで見る限りそのように流氷をかわして走るのは極めて難しく、殆ど不可能に見えます。船長はこの状況をどの程度正確に把握していたのか? 大いなる疑問です。時間は深夜ですヨ、辺りは真っ暗だった筈)

7 : (そして) 船はそのまま進み、00時04分(上図では 00:09、ブルーで示した) ブライ・リーフ Bligh Reef (という暗礁) に座礁した。(という事になっています。三航士は流氷群をレーダーで監視する事に集中するあまり灯台の通過に気付かず、転舵することもウツカリした、ラシイ。これは大失態。船長の指示が適切だったか否かは別として、灯台通過及び転舵を失念、というのはマズい)

*

ネット上の英文・和文の様々な情報を整理すると、ざっと上記の赤字のようになりますが、どう考えてみても、この船長の思考経路・行動は納得できかねます。

何故、船長は広い湾に出る前に、操船を若い三等航海士に託し、ブリッジから降りてしまったのでしょうか。その時、入江には流氷があったので本来のコースからは外れて走っていたのに、です。マップ上に SEPARATION ZONE というのがありますね。

これは道路で言えば中央分離帯。その両側、外向き矢印に Southbound Traffic Lane そして、内向き矢印に Northbound Traffic Lane と書いてあります。これが出港または入港する船が通常通らねばならないレーン(道路なら車線)なのです。この分離帯及びレーンはあくまで海図上の事で、実際の海面には何もありません。海図上に

に船位を記入して初めて自船がレーン内に居るかどうか確認できるのです。

この時、図の左下の薄水色のように航路上には氷河から氷塊が流れ出していた。

図上では **gracial icebergs** (氷河からの) 冰山群と言っていますから、安全に走れる状態ではなかった筈。 だからこそ、わざわざ入港船のレーンにまではみ出して走っていたのです。 そういう状況下で、船長は、流氷群を回り込んで本来のコースに戻る

ように、と、いとも安易に三等航海士に指示して、ブリッジを去ってしまった。

船長がブリッジから去った時間を何時何分と特定した情報はありません。 しかし上記 **6項目**の三等航海士に与えた指示、「**バズビー島灯台を通過したら云々**」が確かなら

ら、それは図上の **23:39** 前後、又はそれより前、と考えるのが妥当でしょう。

このポジションの記録の出所は不明ですが、いずれにしても船長が去った時間は、間違いなくバズビー島を通過した時間 **23:55** よりは前である筈。

(この船長、ドモならんくらい**オカシイ**)

*

以前、有馬山丸の衝突事件に触れた時、日本の船員法で定められた船長の職務と権限について話しましたが、ご記憶ですか？ 船長には法上の様々な職務（義務）がありますが、例えば上記に関連したことでは船員法は次のように規定しています。

船員法第10条（甲板上の指揮）： 船長は船舶が港を出入するとき、船舶が狭い水路を通過するときその他船舶に危険のおそれがあるときは、甲板上にあつて自ら船舶を指揮しなければならない。

米国法は知りませんが似たような法令は必ずある筈。 この船の場合、まず、港を出て水先人が下船した後だから「出入するとき」には当たらないかもしれない。

次にヴァルディーズ・アームと言う、このシーレーン（通航分離システム）のある場所が狭い水路と言えるかどうか、これもどうとでもとり得る微妙なところでは

図の右下のスケールで推し量るとシー・レーンのある海域の兩岸、岸線から岸線までは概ね二マイル以上あつて狭水道と決めつけるのは無理かも知れない。 しかし、狭水道ではないにしても、このようなシー・レーンを走る時は、船長が自ら操船するのが普通でしょう。 敢えて言えば、ここは船舶交通の少ない所だから信頼できる航海士に任す、ということはある。 その点は即違法とは言い難い。

けれども、条文の最後の段、「**その他船舶に危険のおそれがあるときは**」には明ら

かに抵触すると思います。 何故なら、その時、船は流氷を避けるため正規のコースから外れて走っていた。 流氷との接触が危険だからこそ正常なコースを走っていなかった。 毎度おなじみの広辞苑によるまでもなく、正常な状況ではないことを異常とといいますね。

この状況こそ「**その他船舶に危険のおそれがあるとき**」じゃありませんか。

こういう時こそ、船長は甲板上にあって「**自ら指揮を取らねばならない**」のです。 甲板上という表現は法文の用語であって、実際は甲板上＝ブリッジと考えるのが妥当です。 然るに、この船長は、航海士の中で最も経験の浅い三等航海士に操船を託して、甲板上（ブリッジ）を去ってしまった。

上のマップが正しければ流氷域は全通航レーンにまたがっていて、その縁を安全に回りこめるかどうか甚だ疑問です。 しかも目視では流氷を確認できない深夜ですヨ。

（もはやコイツ、**オカシイ**どころか**ナットラン**、と言いたい）

*

また、この船長には日頃飲酒癖があり、当時も酒に酔っていた、という噂もかなりあったようです。 しかし、法廷ではそのことは立証されるに至らず、ウヤムヤになってしまったらしい。 航海士も操舵手も水先人も船長に酒気があれば当然気付いていた筈。 しかし、彼らは法廷で証言することを躊躇したのか？

結果としてアラスカ州裁判所（日本なら地裁？）で最大90日の拘禁と1,000ドルの罰金を言い渡されたとか。 これは何に対してか？ なんとも曖昧さの残る裁定。

一方、三等航海士の過失も問われましたが、それは当事者として当然でしょう。 しかし、私の疑問は、三等航海士はその時、このような状況下で自らの操船に不安を感じていなかったのか？ということ。 不安を感じていたのなら何故船長を呼ばなかったのか？ 呼んでもどうにもならないと思う程、船長が酔っていたのか？ それとも普段からこの二人には何らかの確執があって、船長自らの操船をあおぐことを躊躇したのか？ または、船長・航海士ともにこの海域には慣れっこになってしまっていて、危険を予知する緊張感に欠けていたのか？ 船名から見てもこの船がこの港にハリツキだった事は明白。 要するに全員がブッターンでいたのか？

いずれにしてもこの船の指揮命令系統にはマズイ事が一杯あったに違いない。
その意味でもこの事故は（他の海難事故の多くもそうですが）全くの人災です。

*

もともと座礁というのは車の場合にたとえて言えば、ガードレールをこすってしまったとか、電柱に当たってしまったとか、という事と同じです。 言わば全くの自損事

故。 動く相手はいないのだから、過失割合は自分自身が100%。

強いて言うなら、他船との衝突を回避しようとするあまり船底を浅所に擦ってしまう事もあり得るでしょう、しかし所詮それも自損事故。 相手船と接触していないのな

ら、その相手に、さあ、どうしてくれる、と言うわけにはいかないでしょう。

ヴァルディーズ号の場合、正常なコースの障害となった相手は流氷。 これはもう全くどうにもなりません。 要するにこの事故は100%自損事故。

*

話変わって、丹後丸の人間関係はと言えば、これはもう全く問題ナシ。 先程も言ったようにタンカーの仕事自体は全く面白味のないものでしたが、船長以下クルー全員

和気あいあい、申し分のない快適さでした。

キャプテンHS氏50才前後、至極穏やかな方で言わば沈着冷静を絵に描いたよう、
マージャン大好き、ヴァルディーズ号船長のように酒におぼれるなんて心配はゼロ。

チョフサーUYさんは私がK汽船に面接に行った時は船員課・課長代理、課の実務は
殆ど一手引き受けみたい役回りでした。 彼は私の学校の先輩で、私が入学した直

前に卒業した人、六期上の先輩。 若手のバリバリ。

セカンド・オフィサーSTさんは兄弟校・弓削の出身者で私より二歳年長、これも気の
いい兄貴分。 そのほか三人の通信士も穏やかな人揃い。 ドクターは六十代後半

の好々爺然とした人で、キャプテンに輪をかけた麻雀大好き人間。

こんな風ですから毎晩夕食後は麻雀漬け。 ドクターは勿論常連、キャプテンも広い洋
上ではそれに次ぎます。 他のオモテの住人はサロン・ボーイ以外は皆ワッチ持ちです
から二卓が動くことはありませんが、非直者が入れ替わり立ち替わり、ジャン卓は空
くことはありません。 ワッチの制約があるので半チャン（半荘）勝負が普通、次の

ワッチが迫って時間が無い時はトンバ（東場）だけの勝負と言う事もありました。たまにはトモ居住区の住人が遠征に来たり、オモテからも殴りこみに行きましたが、それはあくまで単発。オモテの住人はノートに毎日の成績を記録して一月単位で清算していました。こうなると上手・下手、強い・弱いは歴然、半チャンだけのツキでは一ヶ月持ちません。障害物のない広い洋上では殆どこんな調子。

*

今ではエネルギー源もシェール・オイル shale oil や LNG、その他様々な自然エネルギー（又は再生可能エネルギー）と多種多様の物が利用されるようになりましたが、この当時は石油・石炭という二つの化石燃料に頼りっきりでした。タンカーも年々大型化され、建造後四年しかたっていない丹後丸でさえ既に中型どころか原油タンカーとしては小型の部類に入る程になっていたのです。

次のマップは原油輸入の主流であったペルシャ湾から日本に至るルートの概略です。



丹後丸クラスの船ではマラッカ海峡 Malacca Strait 経由が当たり前でしたが、その後タンカーがどんどん大型化するにつれて、喫水も 20メートルを遥かに超えるようになり、少々距離は遠くなるが衝突や海賊の危険の少ない、しかも水深が十分というロ

ンボック Lombok 海峡及びマカッサル Makasar 海峡経由に代わってゆきます。
 丹後丸が活躍した頃にはなかったマラッカ・マックス Malacca Max なんて言葉も出来たようです。 ずっと前のパナマ運河の話の中にパナマックスなんてのがあったでしょう？ あのマラッカ海峡版、通行可能最大サイズです。

その他類似のものにスエズ・マックス Suez Max とか、シーウェイ・マックス Seaway Max なんてのもあります。 前者はスエズ運河通航可能の最大サイズ、後者はセント・ローレンス・シーウェイ Saint Lawrence Seaway (カナダのモントリオール Montreal からオンタリオ湖 Lake Ontario に至る水路) を通航できる最大船型。船舶の大型化は留まることを知らず、従来の船なら何の支障もなく通行出来た所が、狭すぎる又は浅すぎると言う大きな障害のある場所になってしまったんです。

また、スエズ運河を通航できない超大型船をケープ・サイズ cape size と呼びます。これはスエズを通れないと、アフリカ大陸南端回りとなるため付けられた名前です。アフリカの南端は喜望峰 Cape of Good Hope ではなくてアガラス岬 Cape Agulhas だと言う事も前にお話ししましたね、どちらもケープであることは間違いありません。

*

私の現役時代、パナマックス以外のこの種の言葉には縁がありませんでした。なぜなら、意識して（特に船長になってからは）こういう超大型船に乗ることを避けていたからです。 船長時代は常にアルバトロス（フリーランス）でしたから、それが可能だったし、それ以前に正規雇用されていた会社には超大型船がなかったのです。

超大型と言えはまず原油タンカーで、例えば V L C C **Very Large Crude Carrier** 又は U L C C **Ultra Large Crude Carrier** なんて言うのがその代表的なものです。

こういう船が入港できる「普通の港」はありません。 ではどういう所へ係留するのか？ 以前お話ししたシー・バースと言うアレです。 湾内ではあるが陸からは遙か沖合に造成したドルフィン・バースと呼ばれるヤツ。 憶えてますか？ 又は超大型係船ブイ mooring buoy。 いずれも陸とは海底パイプでつながっているだけ。

そんな所に係留したって港に入ったという実感はなく、上陸の楽しみもありません。一方、船長及び航海士にとって超大型船の運航は、中・小型船の何倍もの重圧がかか

ります。 喫水は深いし、動きは鈍い、舵効きは悪い。 他船との関係にも、水深に対する注意も並大抵のものではないのです。 そんな重圧を課せられても別に給料が

アップするわけじゃありません。

また、そういう船の係留場所はごく限られています。 当然ながら積み地も揚げ地もごく少数の場所に限定されてしまいます。 いわゆるピストン輸送、同じ所を行ったり

り来たり。 何の面白味もないんです。 ヴァルディーズ号もそうだった筈。

一つの会社に縛られていれば、仕事の選り好みは許されないでしょうが、そこがアルバトロスのいいところ。 気に食わない船のオファーは初めっから受けなければイイ。 改めて乗船した船を確認したら、パナマックス以上の船に乗ったのは二度だけでした。

*

次のマップはペルシャ湾です。



丹後丸で行った記憶がある所を赤字で示しましたが、私はこの翌年にも再び丹後丸に乗船したので、いつどこへ行ったのかはつきりしません。 但し、一番最初に行った

のは湾の最奥部にあるイラクのコー・アル・アマヤ Khor al Amaya なのは確か。

そのほか、緑の線で囲った黒字の地名は（タンカーではない）他の船で行ったことが

ある港です。 このほかにもまだ何港かへ行ったことがある筈。

なお、ペルシャ湾内の地名、アラビア語及びペルシャ語の発音については全く自信がありません。 それどころか綴りも元のアラビア文字をムリクリ英字に直したものですから、地図や海図の全てが同じではないのです。 所詮全く違う文化なのだから仕方ありませんね。 ここは正に異文化の世界。

次の写真が典型的なシー・バース sea berth。 コー・アル・アマヤもこんな所。



ネッ！ これを港とはいえないでしょう？ 幸い丹後丸は超大型タンカーではありませんでしたから、港らしい港へも入港出来ました。 例えば、日本での揚げ地は多くの場合、水島と川崎でしたし、どちらも上陸可能でした。

しかし、さっきお話したV L C CやU L C Cは常に上の画像のような所での積荷・揚荷の繰り返しだけです。 たまりません。

画像の右端にビルのような物が見えますね、これはこのターミナルで働く作業員の宿泊所です。 とにかく陸岸からは遠く離れているうえ、陸岸と言っても砂漠地帯ですから人家なんかありません。 前のマップでコー・アル・アマヤの上の方に黒字でアバダン Abadan という所がありますが、これがこのターミナルの最寄りの町。

多分ボートで何時間もかかるのでしょう。

だから、作業員は全員ここで寝泊まりし、期間を決めて交代するのです。

こんなですから、ここには無線室もあり陸上との通信は全てトン・ツーでやっていたんです。洋上の船とおなじです。今ならVHF無線電話も衛星電話もあり何の不自由もなく情報交換が可能ですが、当時はモールス信号のみの世界。

*

最初の航海でここに行った時、その通信士の一人が船に遊びに来ました。彼らも船と全く同じように三直24時間体制のワッチを組んでいました、で、非番の奴が暇つぶしに来たんですね。色々雑談しているうちに、彼は最近結婚したんだという話になり、珍しい話を聞きました。

なんでも、彼の住んでいる村では、結婚できる一人前の男として認めてもらうには牛か羊かを何頭か花嫁宅にプレゼントする必要があるのだとか。牛だったか羊だったか、頭数がナンボだったか、はっきりした事は覚えていませんが、要するに家族を養う経済力の証が必要なんですね。それとも花嫁を買うのか？そして彼もようやくそれがかなったとか。更に財力さえあれば二人目モ、三人目モと言う事なんでしょう。何ともハヤ、異文化。



そして上の画像はターミナル・バースですらない係留ブイ。これでも航海日誌の上では停泊になりますが、限りなく航海中と同じ。

この時の丹後丸乗船期間は船員手帳の記録では丸4ヶ月、多分三航海だった筈。そのほかの港も似たりよったり。陸岸に近いバースに着けたと言っても、その陸た

るや見渡す限り砂漠ですから何の楽しみもありません。

ただ一つ、これも湾奥部のイラン側にあるカーグ島 Kharg Island ではターミナルに結構広い娯楽施設があつて、映画なども見せてくれました。尤もこれは、もとはと言えば船乗りの為ではなく、ターミナルで船乗り同然の不便を強いられている作業員の慰安の為だったらしい。それを乗組員にも開放したということでしょう。とにかくペルシャ湾のタンカー用ターミナルでこれ以上の事はどこにもありません。

*

ところで、この丹後丸という船は元から O 商船の船で、私のように売船移籍で K 汽船からきた人間はこの船ではまだ少数派でした。員数は船長以下 3 4 ~ 5 名だったと思いますが、その内元 K 汽船所属だった者はチョフサーと私を含めて 1 0 人以下だったでしょう。私自身は K 汽船に入ってからまだ一年そこそこですから、K 汽船だろうが O 商船だろうが知ったこっちゃないと、気にも留めていませんでした。

しかし、乗船して早々相ワッチに入ったクォーターマスター quartermaster 操舵手はやはり元 K 汽船で、ワッチ中にポツリポツリ聞いた話では、彼自身も含め K 汽船に長くいた者はこの船に乗るのが最初ちょっと気がかりだったのだそうです。

まあ、それも分からなくはないところです。元 K 汽船のクルーは船と一緒に売られてきたも同然、言わば継子ですからね。しかし、この船ではそんなことは全くの杞憂にすぎませんでした。先程も言ったように、全員和気あいあい、それまでの所属会社など何の関係も無し、といった風でした。

それは船乗り特有の勤務形態からかも知れません。一つの船には長くても一年少々、時期が来れば嫌でも下船、そして次にどんな船に乗って、どんな仲間と一緒にいるか分からないし、他社船への融通派遣なんかもしょっちゅうあります。

そして、船内では船長・機関長が指揮命令系統のトップとサブで、クルーが会社から直接何かの指示・命令を受けることはありません。会社への帰属意識は陸上の会社のそれに比べると甚だ希薄だと言えるでしょう。

その後夫々他社に就職した何人かの同期生の話を聞くと、前号でお話しした六グループへの海運集約合併で、私同様、船と共に他社へ移籍した者も多く、そのかたちは対

等合併、吸収合併、売船移籍、など色々ありました。しかし、必ずしも旨く行っていない併合もあったようです。

その問題の多くは大会社同士の合併の際に生じていたようです。なまじ、大会社同士だと、お互いにプライドのぶつかり合い、しきたりの違い、権力争い、といったものが（特に陸上部門で）色々あったらしい。同期生の中にはその為に会社を去った者もいました。

しかし、O 商船と K 汽船ではそういう事は一切なかった。理由の一つ。それは元々の会社の規模と内容から言えば、どちらかと言うと K 汽船が O 商船を上回っていたからだと思います。所有船も O 商船の物より一段上級の船が多かったのです。ただ、K 汽船は二つのグループにまたがった経営方針だったのが故に政府の方針で会社を二分させられた。O 商船側は労せずして多くの新鋭船舶を得られた。文句があるわけはありません、K 汽船の皆さん、ウェルカム。

と言うわけで、この二社の併合には殆ど何も問題はなかったのだと思います。陸上社員も K 汽船のヤリ手船員部長は、ちゃっかりそのまま横滑りで O 商船船員部長の椅子に座ったし、誰かが冷メシを食わされた、と言う話も聞きませんでした。売船移籍という言葉を使いましたが、事実上、売り買いではなく限りなく対等合併ではなかったか、と思えます。一方の元の会社はなくなってしまったのだから、売り買いと言っても代金を払う相手がないじゃありませんか。

*

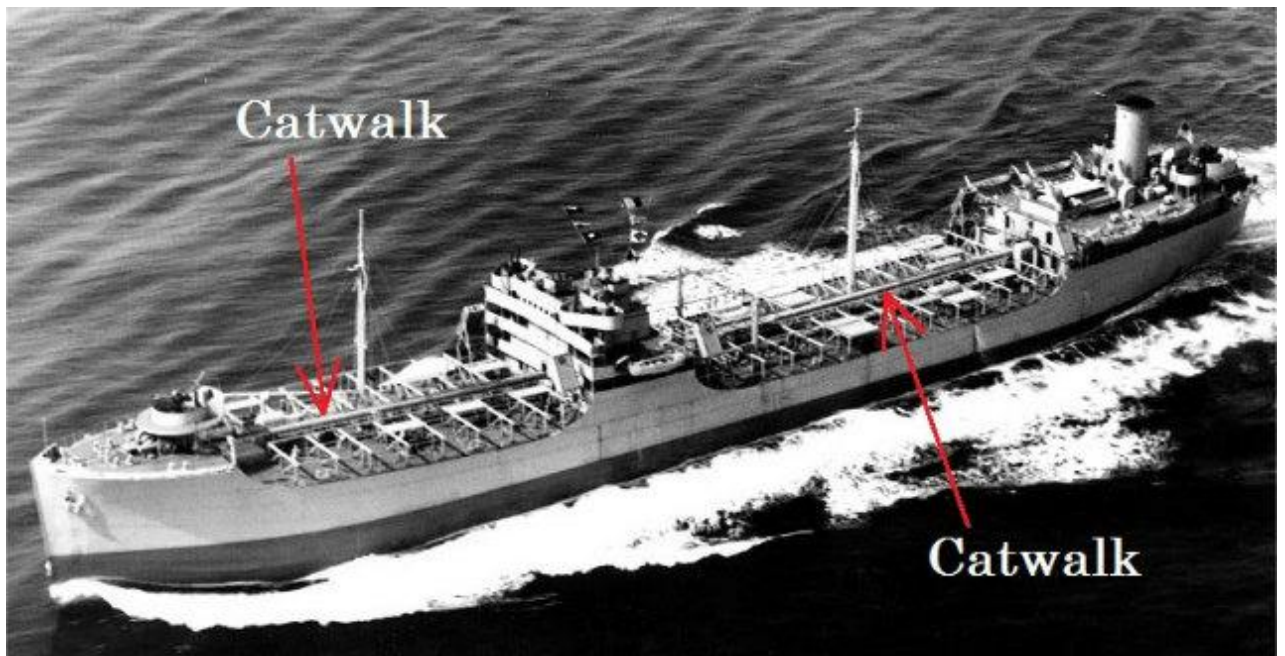
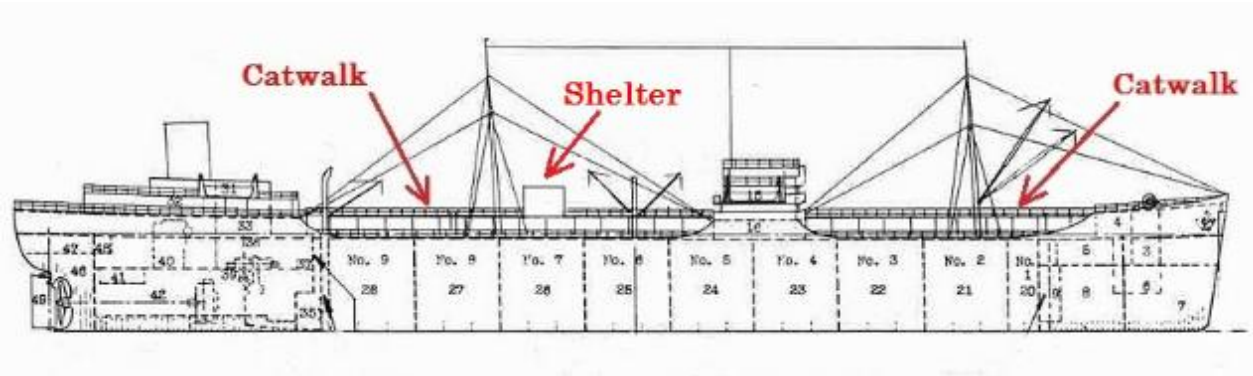
ところで、話はまた飛びますが、キャットウォーク **catwalk** という言葉をご存知ですか？ 英和を引くと、「橋梁や機械室などの高い所の通路、主に係員・作業員の専用通路」「ファッション・ショーなどの張り出し舞台」となっています。

後者はモデルさんがあの独特の歩きで行ったり来たりする舞台。歌舞伎の花道も無理に英語で言えばキャットウォークと言う事になってしまうのかも……。花道ならぬ猫道ですねー。勿論、船乗りが歌舞伎役者やファッション・ショーに係わりがあるわけはありませんから、ここでは前者の意味にきまっています。

次の画像で示したのがキャットウォークです。オモテの居住区 **accommodation** からトモの居住区、又はフォクスル **forecastle** 船首楼へ移動するための狭い通路です。

丹後丸には二つの居住区をつなぐものだけがありました。

これらの画像は丹後丸ではありませんが、似たような古いタイプのタンカーです。これを見れば、この号の最初から二枚目の画像の丹後丸にも同じ物があることが分かって頂けると思います。



巾1メートル位の狭い通路で、床面は道路の側溝にはめてある鉄格子と同じような物が貼られています。 両側に腰の高さの手すりがあり、上甲板から格子床までは3メートル程です。 この通路を設ける理由は、障害物の多いデッキ上を歩くのを避けるためと、荒天時、二つの居住区を安全に行き来できるようにするためです。タンカーのデッキには束になったパイプがあちこち縦横に走っていますし、バルブやらなにやらが多く、そういう物に慣れていない者が何かの拍子につかまって、例えばバルブを回してしまう、などと言う危険を生じるかもしれない。

また、タンカーは満載するとデッキの高さは水面からごく近くなり、ちょっとした時

化でも簡単に波をかぶります。

そんなときのデッキ上は、歩きにくいどころか極めて危険です。デッキから3メートル上のキャットウォークでも常に安全とは限りません、波に洗われることだってザラにあるんです。そういう時の為にちゃんと避難所を設けてあります。

上の図面で Shelter シェルターと赤字で示してあるのがソレです。丹後丸の写真にも白く映っているのが見えます。シェルターは鉄板で囲われた3メートル程のトンネルで、この部分だけは床も格子ではなく鉄板です。青浪を被るような時でもここに逃げ込めば、波に持っていかれるという最悪の事態は何とか避けられる、ハズ。

*

丹後丸のオモテ居住区には食堂はありません。ギャレーgalley 調理室もメスルーム officer's messroom 士官食堂もクルー食堂 crew's messroom も全部トモでした。

サロン saloon 上級士官食堂はオモテにありましたが、食堂としては使われず、オモテ 住民の娯楽室（実はジャン部屋）としてしか使われていませんでした。

だから船長以下職員（士官）全員が本来なら若手士官の食堂であるトモのメスルームで食事をしていました。この習慣はいずれ全ての船に浸透してゆくのですが、その頃、まだ他の船では、上級士官と若手士官は別の食堂、が普通だったのです。

サロンで食事をするのは、船長・機関長・一等航海士・一等機関士・通信長・それに（乗船していれば）船医とパーサー（事務長）、これらを通称サロン士官と呼んでいました。こりゃ前にも話しましたっけ？

一方メスルームのほうは、テーブル・マスターは二等航海士、それに三等航海士・二等機関士・三等機関士・次席通信士・三席通信士、（乗船していれば）会計さん（クラーク）と航海科・機関科の実習生。

それ以外は全員クルーズ・メスで一緒。これがその頃の他船では普通でした。しかし、丹後丸では居住区が分かれていた為に古くからのシキタリを捨て、職員全員が一つの食堂で食べるという「先端」を走っていました。

と言うわけで、丹後丸のオモテの住人は三度三度トモまで食事に通っていたんです。なお、タンカーでは積荷書類関係の事務仕事は全く無く、事務職パーサーとクラーク

が乗ることはありませんでした。

*

ある日、原油満載で日本に向けアラビア海 Arabian Sea を走っていました。

ペルシャ湾入り口、ホルムズ海峡 Strait of Hormuz からインド南端コモリン岬 Cape Comorin に至るこのコースは、夏場のモンスーン SW monsoon 南西季節風の時期には丁度右舷真横付近からの波・風になり結構荒れるのです。荒れる、と言ったって真冬の北太平洋・北大西洋みたいな大荒れではありませんが、なにせ乾舷の低いタンカーですから横波は簡単にデッキを洗います。

私が30分マエーッ! の声に起こされて、朝食の為オモテの居住区からトモの食堂へ行こうとキャットウォークに通じるドアまで下りてくると、ドアの丸窓からドクターが外を覗いていました。「ドクター、どうかしましたか?」「イヤー、波が上がっていてネー」私も覗いて見るとなるほどデッキを波が洗い、時々キャットウォークにもかなりのシブキが上がっています。70近いジー様ドクに走れー! と言うのは酷なようです。



上の画像は丹後丸よりずっと小さい船での事。丹後丸で、しかもインド洋でこれほどの目に会うことはまずありませんがこんな風にキャットウォークの上だからと言って必ずしも安全ではありません。ドクターがビビるのも無理からぬところ。

ドク以外の者が走って渡れないような事態は、まずありませんけどね。

「ドクター、いいですよ、私が行って握り飯でも作って貰いますから、待ってて下さい」

「ヤー、サード・オフィサー有難い、たのんまーす」

メス・ルームまで一気に走り、「メスさん（メスルーム・ボーイ）、ドクターのメシは私が帰りに持って行くから用意しといてネ」 「エッ、ほんとですかー、有難うございます、イヤー助かったー」

それまではこういう状況の時、メスさんがメスルーム
全員への給仕が終わってから、オモテまで届けに行っていたんですね。

彼にしても合羽に着替えて弁当抱えてオモテ迄走って、またトモまで走って帰らなきゃならず、ヤだなー、と思っていたに違いない。 「イイヨ、これからは時化たら私が帰りに持って行くから・・・」

が帰りに持って行くから・・・」

*

以後、海が荒れたりメシ時に大雨が降っていたりすると、ドクターは何となくドアの脇で待っているようになりました。 私はもうすっかりドクター専用出前持ち。

何日か後、私の当直中に大工さん（carpenter 船匠）がブリッジにやってきて「サード・オフィサー、ほら、こんな物を作ってみたヨ」ナント岡持。 その頃はまだ、タッパーやサラン・ラップなんていう便利なものはありませんでしたから、これは確かに便利。 底板には、ちゃんと井や皿・小鉢がしっかりハマるように大小の円座をいくつも作ってありました。 食堂では出前サードの話が格好の話題だったらしい。

そして、岡持の蓋にはご丁寧に彫り込みまで、ナント・ナント、**三航亭!!**

*

[この号の一頁目へ](#)

[トップ（目次）頁へ](#)

*

次回更新は6月18日（土）です。

気になっていたPCの具合は何とか持ち直しました。 細かいことは分かりませんがどうやらMicrosoft自体の問題だったラシイ。 W10へ無料アップグレード、という宣伝に乗ってやってみたけど、調子悪くて又W7に戻ったりしたのが悪かったか？

「高貴」なる高齢者に分かるわきゃないわナ。