

Once a Sailor, Always a Sailor



027号 (03 Dec. 2016)

鉾石専用船・尾張丸

(May 1969 ~ Sep. 1969)

久し振りに協優丸という定期船に乗ることができて喜んでいたのもつかの間、社命転船ということで強制下船となってしまいました。しかも、行く先はまたもや鉾石専用船、ぞっとしない船種ではあります。唯一の救いは、新造船受け取りクルーとして選ばれた、ということ。これは建造中の船の初代乗組員としてその船を造船所から引き取り、最初の航海、即ち処女航海に乗り出すという役割で、そういう機会がそんなに多くあるわけではありません。私自身、新造船受け取りに立ち会ったのは、この時と、船長になってからもう一度、トータル二回だけでした。

新造船の受け取りクルーは「選りすぐり」と言うほどの大げさなものではありませんが、一応、まあアイツは使える、という程度の評価を受けたものとは言えます。

新造船引き取りには、通常チーフサーと、機関長（又は一等機関士）は二か月以上、それ以外の職員は一か月以上、その他の乗組員は一・二週間前から着任します。

そして、建造中の船を見回り、各部に不都合がないか細かく点検し、不具合箇所があればそれを造船所の技師に指摘したり、細かな説明を求めたり・・・。

こういうことの為に集められた乗組員を艀装員と呼んでいました。今ではこういうことは全くないので、何しろ日本人乗組員なんて皆無に近いから。

まだ本格稼働してない船の各部に不都合がないか、動いていない段階ではOKそうに見えても、近い将来何らかの不具合が生じる「恐れ」があるか否かを見抜くには、それなりの経験に基づいたカンが必要です。ボンヤリ君じゃ駄目なわけ。

この船の船長は協明丸でお世話になったあのI.I.船長です。休暇中又は自宅待機中に艀装員として呼ばれるのは不思議ではありませんが、私はこの時、別の船に乗船中だったのを急きょ社命によりこの船に転船になったのです。どうやらこのキャプテンがポン友の船員部長に「おい、セカンドにはアイツを呼んでくれ」とでも注文をつけてくれたらしい。

自分が特別に信頼する上司に認めてもらえるのはうれしい限りです。

それなのにここで、鉾石船はドーモ、なんて言ったらバチが当たるでしょう。

*

協優丸を下船したのは横浜、下船日はS44年4月3日、その日のうちに千葉県市原市の造船所の新造船乗組員（艀装員）用宿舎に移動しました。けれども次の船員手帳の雇入れ記事欄を見ると・・・。

船名	汽 尾 張 丸	航行区域又は 従業制限	遠洋区域	公認年月日 及び船主名印
トン数	5820.64 トン	主機の種類、 個数及び出力	ディーゼル 馬力	
船主 又は 船主代理店	東京市十代田区九の内2丁目20番地1 商船株式会社	船主氏名		
船主 又は 船主代理店	二 瓶 士	船 籍	40.798.-	
年齢十八年に 満達する年月日	昭和 年 月 日	手 続	就業規則 に依る	
雇 入 期 間	不 定	空 港		
雇入年月日 及び雇入地	昭和44年5月19日 千葉	空 港 年月日 及び 船主名印	44.5.19 千葉支局	
雇 入 期 間	有給休暇	公 認		東海 44.9.13 海運局
雇止年月日 及び雇止地	昭和44年9月10日 名古屋	公 認 年月日 及 船主名印		

雇入地（乗船地）は千葉、日付はS44年5月19日となっています。これは船の完工引き渡しが終わった日、即ち尾張丸が正式に船舶として登録された日で、この日をもって船の所有権は正式に船会社に移り、私たち艀装員もこの日から正規に乗組員として雇い入れられたから。それまで、船員法上は乗組員ではなかったのです

私が着任した時、船は既に進水はしていましたが、造船所構内の艤装岸壁と呼ばれる施設に係留して艤装工事の真っ最中。内装は殆ど手つかずで、外装の仕上げをしている段階。

まだ正式に船舶として登記されていないので、この時点では単なる建造物です。

4月3日に初めて艤装中の尾張丸を見てから5月19日までの一か月半、船中を見回って不具合な場所がないかどうか点検するとともに、出来合上がってからでは簡単に点検することが難しい部分がどんな構造になっているか、しっかり把握しておくことが毎日の仕事です。通常は見えない船体細部の構造を熟知しておくことは、新造船では得てして起きる何か突発的な故障が生じた時、その対処に当たり大きな意味を持ちます。

*

宿泊は造船所が提供する艤装員用の宿舎です。修繕ドック入渠の時もそうですが、こう

いう風に造船所が提供する宿舎を船乗りはドック・ハウスと呼んでいました。

そのドック・ハウスから毎日造船所まで通勤。送り迎えも造船所手配のマイクロバス。

まるっきり陸上の工場勤めの人の生活と同じです。

この船ではチョフサーは私の学校の6期先輩、サード・オフィサーは4期後輩でした。

この二人とは同時期に本科生として在学することはなかったなので、先輩・後輩と言っても全くの初対面でした。航海士三人全員が同じ学校の卒業生というのは珍しいことです。

キャプテンは前述のとおり協明丸でも同船した方ですが、部下にとって上司の信頼を得るというのはこの上ない幸せです。また、上司としても、信頼できる部下相手なら一々細

かい点まで指示しなくても自分の意図した通りにことが運び好都合でしょう。

このキャプテンとはお互いに思考経路が似ていたのか、協明丸での数か月で既にツー・カーの信頼関係が出来ていました。私にとっては忘れることのできない貴重な上司でした。

合縁奇縁、ウマが合う、とはまさにこういうことなのでしょう。

*

I. I. 船長はどちらかと言えれば一見コワモテ・頑固そう、なのに人の意見もよく聞き、ウジ

ウジ考えることはなく、即決果斷。大声・快活、内緒話はナシ。大のゴルフ好き。

チョフサーN. N. 氏は冷静且つ慎重、失敗ゼロ、叩いたらカチンと音が出そうな堅物。

サード・オフィサーN. T. 君は生新・素朴、少々無理を言われてもハイッ!! といい返事。

セカンド（私メ）は敢えて自己評価すれば、仕事面では定石・前例にとらわれず要領よくこなし、腰の軽さは超一流、看板は臨機応変。一方、私的には強情一点張り。

以上四人を全体的に見れば、バランスのとれた良いチームだったと思います。

*

食事つきの陸上の宿舎から毎朝造船所まで通勤、という経験したことのない生活、陸上の勤め人同様の生活。これが約一か月半続きました。朝・晩、造船所手配のマイクロバスで送り迎え、文字通りアゴ・アシ付きです。

仕事時間も造船所の従業員と同じ8時から17時までの実働8時間キッチリ。こんな規則正しい作業時間と言うのも船ではまず経験しないことです。船だって航海当直の時間だけは規則的ですが、その他に様々な雑用があるので、実働8時間なんてことは通常あり得ません。勿論、停泊中の忙しさはそれどころじゃなく、睡眠は着の身着のままソファ一での仮眠だけ、着替えてベッドでグッスリなんて殆どナシ。

同じ造船所内での仕事も、修繕ドックなどで入った場合は何かと予定外の仕事が続出、しかも出港日はあらかじめ決まっているので結局残業・残業の繰り返しになります。しかし新造船の場合は、完工まで比較的余裕のある工程が組まれていて、最終段階になるまでは殆ど残業はありませんでした。

*

私が着任した時、既に艀装員として派遣されていたのはチョフサーとチーフ・エンジニア（機関長）だけ。私と前後してキャプテンをはじめ各部の職員全員が着任。その後他の乗組員も順次着任して、試運転の半月ほど前にはほぼ全員が揃いました。こうした思いがけなくノンビリした一か月半が過ぎ、船もいよいよ完工間近。

そして、ある日、千葉県市原市の造船所から相模湾まで出て一昼夜以上をかけて海上試運転です。試運転はすべてが造船所手配で行われるので我々艀装員は全くのオ客サン。海上試運転とは、船が仕様書通りに完成しているか否かを含め、性能全般のチェックです。例えば全速前進で何ノットが出るか？ 全速前進で航行中にエンジンを全速後進にするまでどのくらいの時間が必要か？ そして船が停止するまでにどのくらいの距離が必要か？ 舵を一杯きった時の回転半径はどのくらいか？ それがスターボード starboard（面舵）とポート port（取舵）でどのくらい違うか？ などなど。更に機関室内にも調べる項目は無数にあります。これらのチェックは全て造船所サイドの職員・作業員が行い、我々船側の人間は立ち会うだけ。殆ど海上遊覧、こんな楽な気分で、しかも給料付きで、動いている船に乗る機会はずないでしょう。

次の画像は試運転中の尾張丸。



L (全長) ・ B (幅) ・ D (深さ) は 259.0m × 41.9m × 19.7m。 GT (gross tonnage) 総トン数 58,800.64 トン、DWT (dead weight tonnage) = 載貨重量トン数 106,459 トン。ハッチ hatch (艙口) は八つありますが、ホールド hold (貨物艙) は富岳丸と同じく四つ。このサイズは勿論パナマ運河は通れません。 パナマックスだった富岳丸より一回り大きいわけです。 さて、海上試運転も無事終了。 その後、試運転中に見つかった改良点の手直しに数日をかけて、いよいよ完工引き渡し。



上は引き渡し式当日の記念撮影。 本船の全乗組員、本船建造担当の造船所技師達、船会

社のエライさん、造船会社のエライさん、等々。

全員の足元にご注目、右側が下がってますね、この全員が並んだ場所は前の写真の白線部分、即ちこの船の左舷のデッキです。デッキは左舷側にかけて傾いている、だから写真は右下がりなんです。写真右端にはまだ多少デッキが余っていますね、結構広い。もう一度前の写真と比べて見て下さい。前の写真ではたいして大きく見えなかったこの船も、こうしてデッキに人を並べてみるとその大きさがはっきり分かるでしょう？

*

私の部屋はブリッジのすぐ下のほぼ中央のスカツツル scuttle（丸窓）が二つ並んだ所。この階の部屋を向かって左（右舷）から順に言うと、まず丸窓三つが船長公室、次の一つが船長寝室。次の二つが二等航海士。次の三つが通信長（船内呼称は局長サン）。最後の一つは三席通信士。各居室はフロア面積は勿論、窓の数までキッチリ差をつけてあります。こんな風に船では階級差は全てにおいて歴然。こういうことに反発を覚える方もおられて当然ですが、こういう格付けは船のような社会では必要なことでもあるんです。階級に応じて、はっきりソレとわかる「差」をつけることは、それなりの職務と責任を自他ともにはっきり認識させる意味もあります。上の者は有無を言わず命令を下すことはできる、その代わり、当然ながら命令を下した者はその責任を全面的に負わなければならない。

*

昨今、様々な事件や不祥事の報道を見聞きするにつけ、今の世の中、そういう「職務上の責任」が甚だアイマイにされていると感じられてなりません。何かマズイことがあると、必ずと言っていいほど複数の人間が横一列に並び、記者団に対して一斉に頭を下げてオワビ。よく見る光景ですね。最高責任者が単独で全責任を負う、オワビも一人で・・・、というのを殆ど見たことがありません。まるで「赤信号ミンナで渡れば・・・」みたいなもんじゃないですか。

その点、船の世界はキワメ付けのハッキリです。よほど特殊な状況でない限り「責任は船長にあり」明確この上ありません。半面、殆どの場合「上意下達」これも明快。上意下達を否定的にとらえることが多いようですが、船に限って言えば私は肯定です。

いつもそうであってくれば責任の所在は常に明確で、いっそスッキリ。

一番困る上司は決断をしない人。これはどう処理しますか？と聞くと、アアでもないコウでもない、いつまで待ってもラチがあかず、挙句の果ては、「君はどう思うかね？」

「冗談じゃネーヨ、報告すべきことは全部した、あとはアンタの決定を待ってるんだ」とは言いたくても言えず、腹にしまってジッと我慢、我慢。

こういう上司に限って、何かあった時は、アイツがこう言ったから、とか、俺の聞いた報告は違う、とか色々言い出すに決まっています。君はどう思うかね？とは、本当に部下の意見を聞いて自分の決定の参考にするのではなく、要は責任逃れ。

こういう情けナイ上司にもかなりの数当たりました。 どうでもいいことなら、部下が適当に処理してしまえば、指示を待つ無駄を省けますが、コトが乗組員を含む船全体の安否に関わるような事では、否が応でも船長から指示・命令を出してもらう必要があります。

こういう人は、重大な局面になればなるほど優柔不断が表面に出てきます。

こんな場面に数多く遭遇すると、上意下達と言う言葉が素晴らしく聞こえるのです。とは言うものの、何かにつけ上に逆らう傾向のある人間（例えば私）には、住みにくい部分も多々あったことは事実です。

そういえば、某国のフェリー事故の際、パンツいっちょで真っ先に逃げ出した船長殿もいましたね。地中海方面でも似たようなことが……。船の世界も乱れてきたか？

*

まあ、とにかくこうして尾張丸はめでたく処女航海 maiden voyage に乗り出しました。尾張丸のオーナーは私達乗組員の所属会社「O 商船」ではなくて、その親会社である大手船会社・N社、そこから更に米国の会社にタイム・チャーターに出されました。タイム・チャーターtime charter（定期用船）とは、船本体・運航に必要な一切の備品・乗組員、の全てをひっくるめて貸し借りすること。これに対して船本体のみの貸借は、ベアーボート・チャーターbareboat charter（裸用船）と言います。

その米国の運航会社と言うのが、私が以前乗っていた San Juan Exporter という船のオーナー San Juan Carriers という会社だったのです。この会社は正しくは米国資本のリベリア籍の会社と言うべきでしょう。実態は米国の会社がオーナーだけれど、本社は（実は私書箱だけ）リベリアにある、という幽霊会社。だから私があの船に乗っていた時の海技免状は、リベリア国海事局発行のものでしたが、これも限りなく幽霊免状。

*

艀装中のドック・ハウスでの食事の折、私がそういう船に乗ったことがある、と言う話をすると「へえー、そうだったのか、ちょっと待てよ」とキャプテンが一枚の写真を持ってきて見せてくれました。「じゃあこの人を知っているか？」それは船の進水式の時の

記念写真でした。 キャプテンは艀装船船長としての着任よりずっと前、会社に呼びだされて進水式にだけちょこっと出席していたんですね。

その記念写真には運航会社の日本駐在員が船長の隣に並んでいました。 それがなんと、

San Juan Exporter のチョフサーだった人でした。 いやーオドロキ。

この人は戦争末期、船舶職員が払底した時期、神戸に開設された短期高等海員養成所という教育機関を経て船乗りになったのですが、英語も堪能だったし、あの時のキャプテンにも信頼を得てこういうことになったのでしょう。

思い返すと、私がアプレンティスとして乗った熊野丸のチョフサーも同じ学校の出身でした。 そういえばあのチョフサーも英語はペラペラだったなー。 この養成所から船員になった人とはこの時以外にも何人か乗り合わせたことがあります。 皆さん何となく、商船大学卒や商船高校卒の船乗りとは少し肌合いが違うという感じがしました。

結局、私が尾張丸に乗船している間には再びこの人が訪船することはなく、彼に直接会う機会はありませんでした。

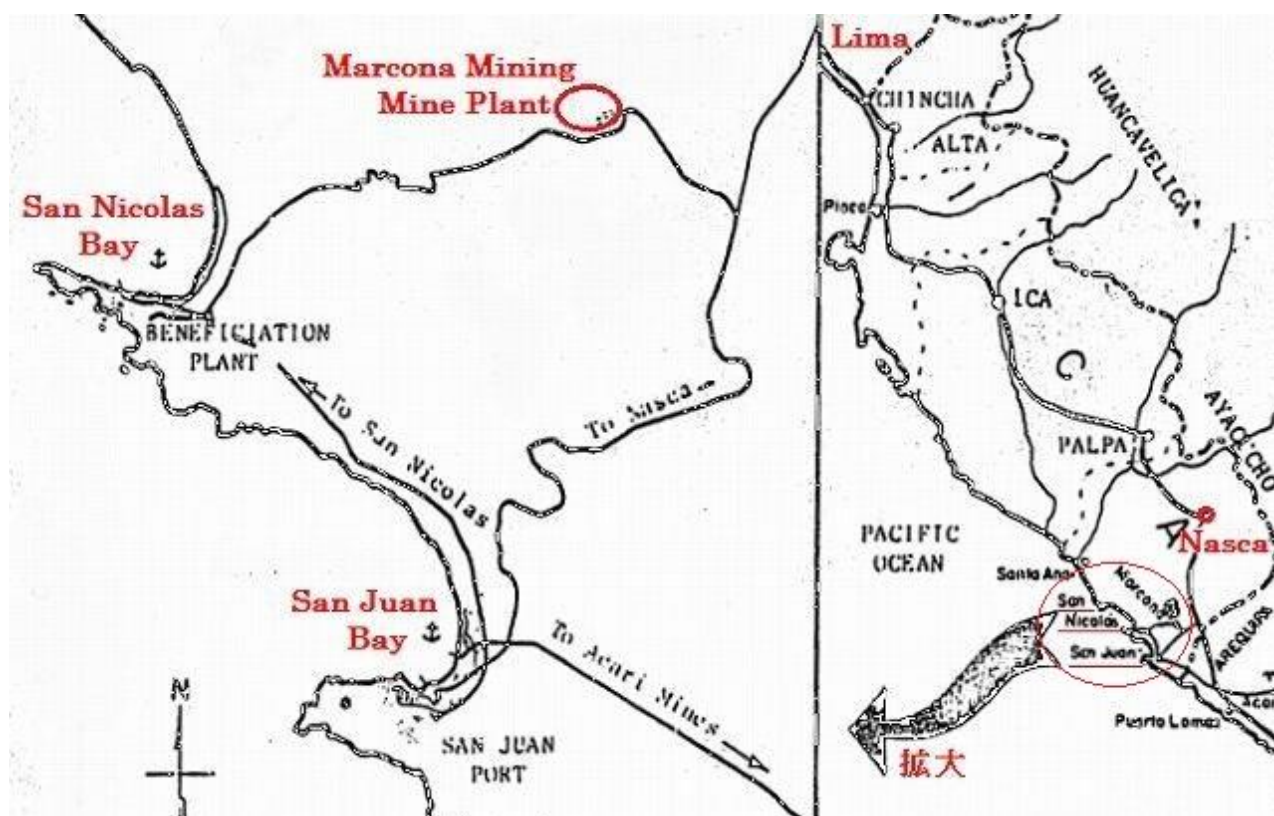
*

ところで、運航会社 **San Juan Carriers** はペーパー・カンパニーですが、その実態は当時ペルーにあった米国資本のマルコナ・マイニング **Marcona Mining** という鉱山会社の輸送部門でした。 当時ペルーやチリーの鉄鉱石や銅鉱石の鉱山の多くは米国資本が牛耳っていたと言ってもいいと思います。 しかし 1960 年代末から 1970 年初頭にかけて両国の政変が相次ぎ、反米に傾いていきました。 ペルーではベラスコ大統領が、チリーではアジェンデ大統領が相次いで無血革命に成功し、それまでの米国にベッタリ依存の政府から自国・国民主権の社会主義国への変身を遂げたのです。

それ以後、両国は多くの鉱山をはじめ、それまで米資本に支配されてきた産業を次々国営化していったのです。 様々な経緯があったのですが、このマルコナという鉱山会社も米資本から国営に、国営から民営に形を変え、更には中国の企業に売却されたらしい。 船ではそんなことには全く頓着ナシでしたが、当時はまだ米資本のまま運営されていたことは確かです。 だからこそ **San Juan Carriers** という会社があり得たわけですが、年表に照らしてみると、最早ベラスコ新政府に締め出される寸前だったらしい。

*

当時のマルコナ鉱山からの鉄鉱石積出港は下図のサン・ファン **San Juan** とサン・ニコラス **San Nikolas** の二港でした。 下図の上部中央付近が鉱山地帯です。



縦線の右側はペルーの海岸線の一部、左側がマルコナ鉱山会社の施設がある一帯の拡大図です。右側の図の右下には地上絵で有名なナスカ Nasca、ずっと上に首都リマ Lima が見えますね、これで大体の位置関係が分かると思います。

尾張丸で行った頃はこの二つの港からほぼ等分に鉄鉱石を積みだしていたんですが、現在はちょっと様子が変わっているらしい。衛星写真で見ると・・・。

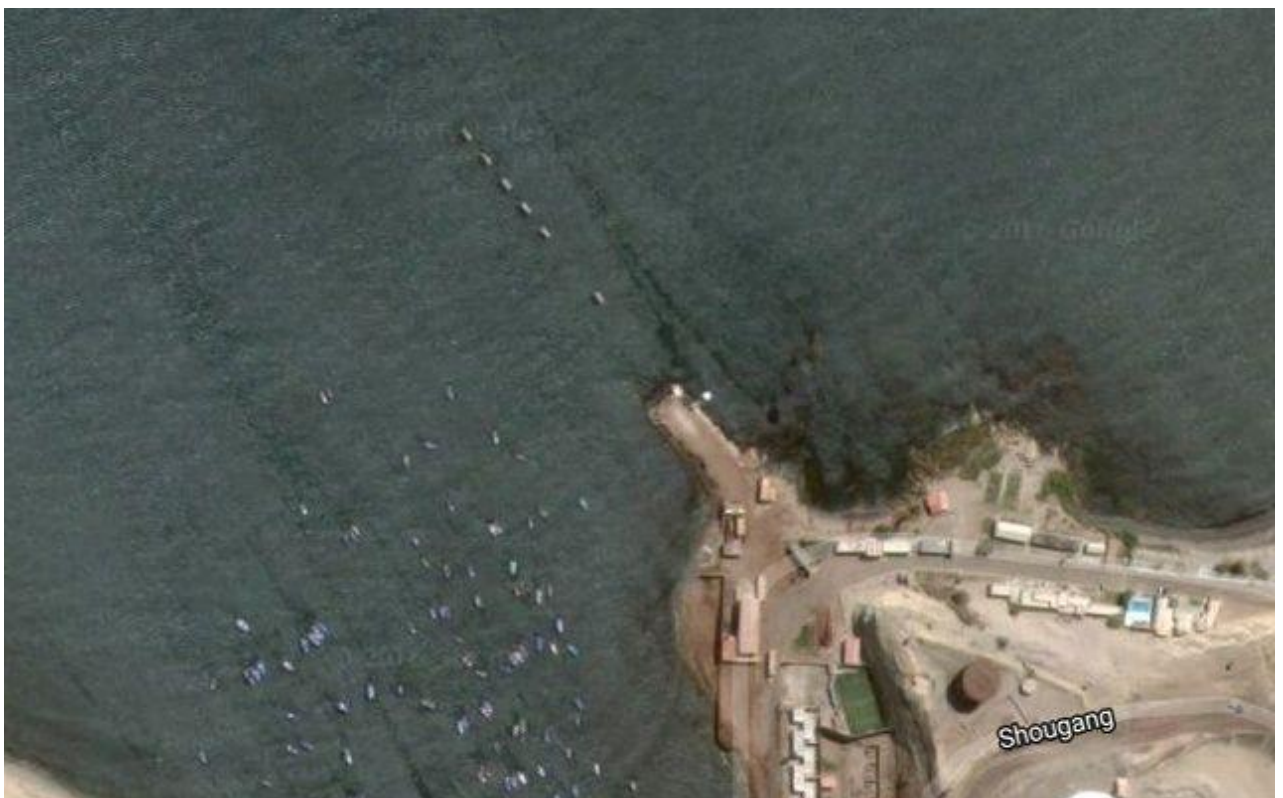


上はサン・ニコラス。鉱石船が一隻着岸荷役中。船の左(沖側)に防波堤がありますが、当時これはありませんでした。それがまた船にとっては大いなる問題だったのです。

下はサン・ファンですが、ここは大きく変わっているように見えます。私の知る限り、当時の積栈橋は円内の出っ張った部分の沖に栈橋が延びていたはず。この写真ではその右上に別の栈橋が在りますが、周辺には積出施設がなく稼働しているようには見えません。



円内をさらに拡大して見ると・・・。



ねっ、でっぴりの沖に栈橋の基礎部分と言うか残骸らしき物が見えるでしょう？
しかも、陸上には様々な施設もあります。 やっぱり私がここに行った当時はこっちが積
出栈橋として稼働していた筈。 一方右上の巨大な栈橋の方を拡大すると・・・。



この通り、栈橋そのものは出来上がっているように見えますが、肝心の積み込み施設が一切ありません。 しかも、工事続行中、のようにも見えません。 新しい栈橋を建造し始めたけれど、途中でヤリッぱなし、のように見えます。 どうなってるんでしょうね。
現在、この鉱山及び積出港全体を運営しているのは中国企業「首鋼・イエロ・ペルー」
Shougang Hierro Peru S.A.A.という名前の会社、結局、真相はここに聞いてみないと分かりませんね。 まっ、どうでもイイけど。

*

それはともかく、この二つの港には大いに問題がありました。 何しろ太平洋直面、しかも入り江を形作る岬も貧弱だし、殆どオープン・ロード open road（ムキ出しの錨地）。
鉱石船のような大型船が、大洋に直接面して、しかも防波堤がない栈橋に接岸して積荷をするのは、よほど海面状態が良くないと甚だ危険です。

San Juan Exporter の時も尾張丸で行った時もこれには随分泣かされました。 サン・ファン
の古い方の栈橋も、太平洋の大きなうねりで何回か船が激突した挙句、壊れてしまっ
たのかも。 そう考えても何の不思議もないきわめて危険な状況でした。

この両港にはどっちも行ったことがあります。 さっきも言ったように当時は防波堤は全くありませんでした。 しかし、これではいけない、という思いは関係者にはあった筈で、

安全な荷役が出来るように色々な計画は練られていたようです。

その一つに、栈橋の沖側の海底に多数の穴をあけたパイプラインを寝かせてそこに圧搾空気を送り込む、そうすると多数の穴から圧搾空気が噴出して気泡の壁を作るという方法。

要するに気泡の壁で波を止めようというアイデア。

これが実現可能なら、こんな安上がりな工事はまたありません。

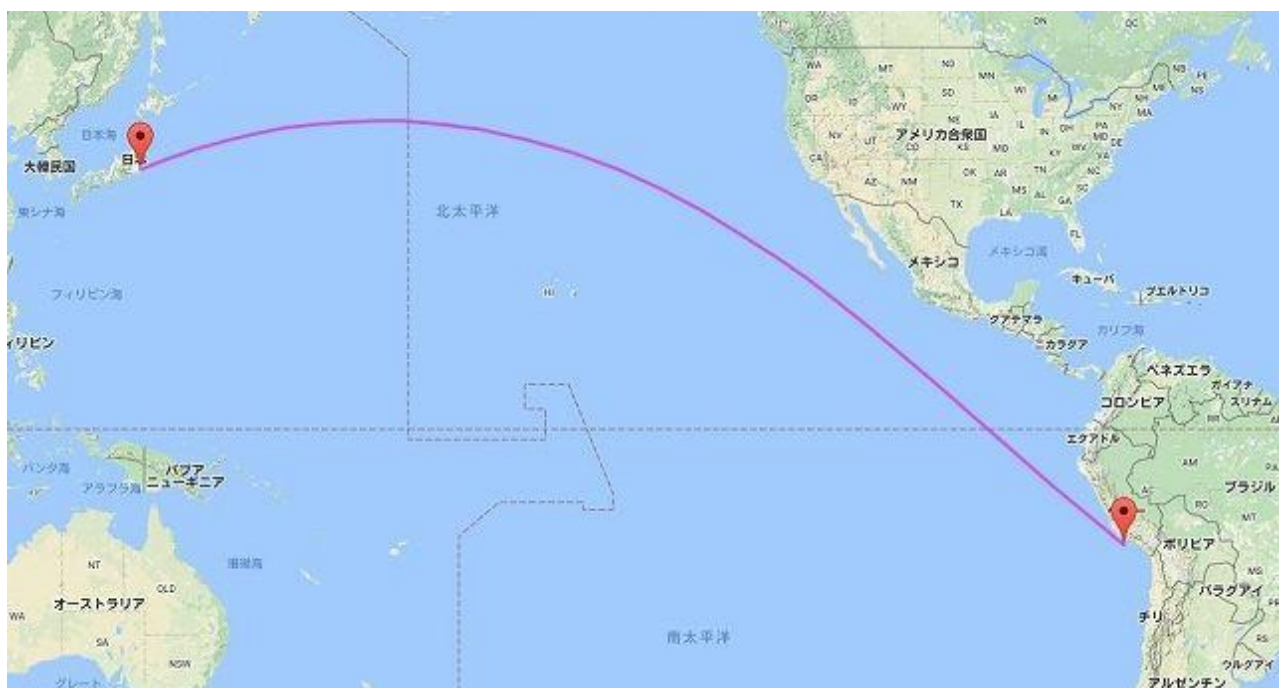
しかし、この方法は結局日の目を見ることはなかったようです。確かに気泡防波堤と言うアイデアは古くからあって、英国などでは1940年代から小規模の実験を重ね、かなりの効果を確認できていた、のだそうです。

しかし、太平洋からモロに押し寄せる巨大なうねりを解消できるほどの効果は期待できそうもない、と言うのが結論だったのでしょ。

この方式の防波堤に関する理論はネット上で色々見つかりますが、現実にそういう物が存在する、ということは聞いたことがありませんし、ネット検索でも「現存する気泡防波堤」というフレーズでは英語でも日本語でもヒットしません。

*

まあ、とにかくめでたく処女航海に乗り出しです。まずは、サン・ニコラス行。この航海での初体験は、新造船の乗り出しと言うことの他に、もう一つ、北半球から南半球へ一度も陸地を見ることなく大圏で航海するという事。そのコースは次の通り。



千葉県房総半島南端、野島崎灯台からサン・ニコラス沖までまっしぐら、航程は約8600海里、平均14ノットで約26日。途中ガラパゴス諸島の一部を短時間遠望する以外、陸地

は一切見えません。上の図で中央のやや下に東西に走っている点線が赤道、折れ曲がって南北に伸びている点線は日付変更線です。

大圏コースについてはこれまでも何度もお話ししてきましたと思いますが、赤道を挟んで両半球にわたる大圏をこのようにメルカトル図（漸長図）に描くとS字型になります。

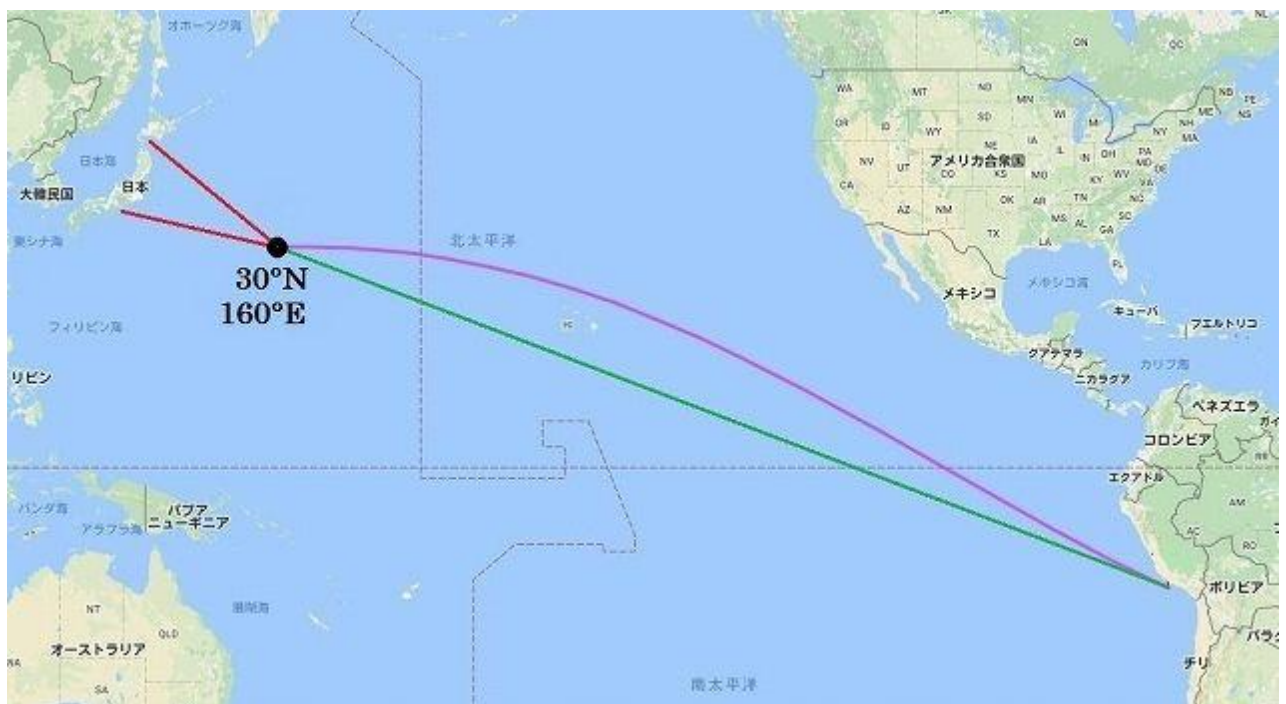
北半球では上向きの曲線、南半球では下向きの曲線、それをつなげればSの字ですね。この航海の目的地サン・ニコラスは南緯15度10分という低緯度ですから、Sの字の南半分はまだはっきりした曲線になっていませんが、目的地がもっと南、例えばチリのどこかなら、緩いながらも、もうちょっとはっきりしたS字になります。

このルート上障害物は全くありません。厳しい極地近く迄上ることもないので厳冬期以外は往復とも殆ど問題はありません。しかし、偏西風が卓越する冬場の北半球では復航のコースだけはちょっと考えた方がいいかもしれません。なぜなら、上の図でも分かるようにこの大圏の北半球の頂点は津軽海峡付近の緯度と同じになります。

この緯度では真冬の発達した大低気圧が通過すると西寄りの、即ち真向いからの暴風にさらされる危険があるし、太平洋真っ只中ですから10mを超える波高はザラなのです。

一日分の距離を節約するために大圏コースにこだわり、向かい風・向かい波の為に二日分を無駄にしては何にもなりません。

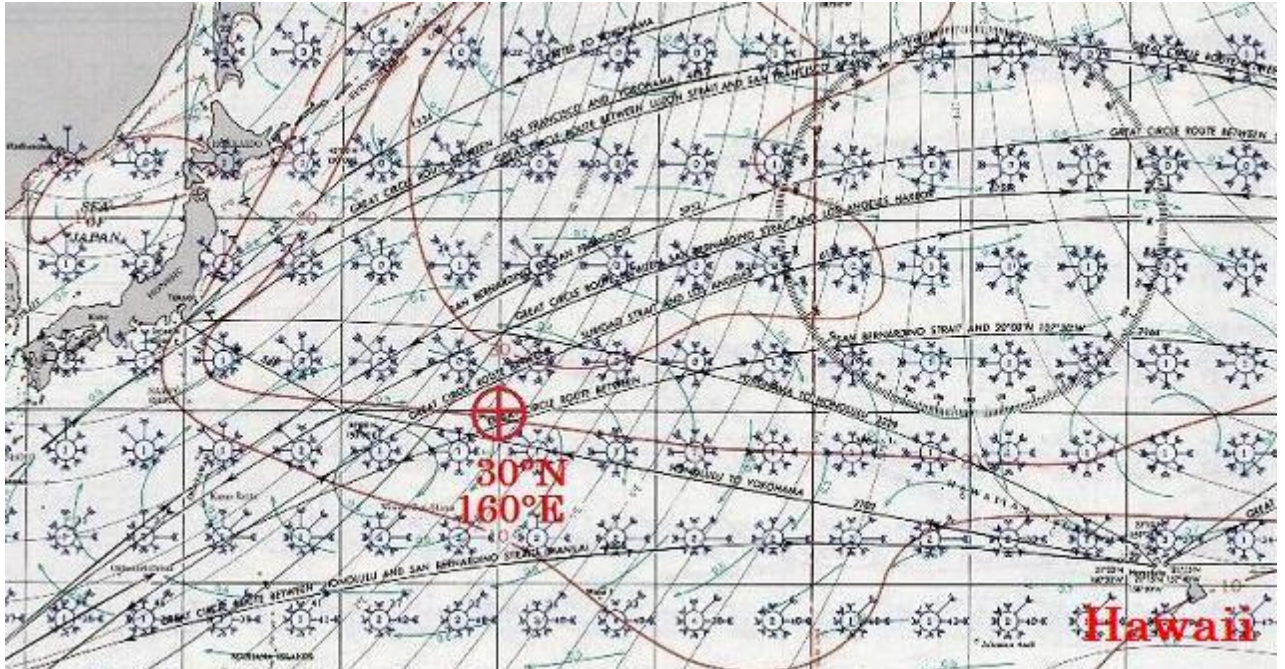
これを避けるためには、例えばこんな工夫も有効です。



サン・ニコラスからの大圏コースの終点を北緯30度・東経160度とします。その点から室蘭なり名古屋なり、その航海の揚げ地に向けるのです。又は最初から大圏ではなく

緑色の直行コース（ラム・ライン rhumb line＝航程線）でもOK。 大圏のカーブが極めて緩いですから、距離の伸びはたいしたことはありません。

冬場の北太平洋を西航するルートについては前にもお話ししましたが、この北緯 30 度・東経 160 度又は 150 度と言うのが非常に微妙な地点なのです。 次の図を見てください。



原図からの縮尺度が大きいので見にくいですが、30N・160Eのすぐ左下辺りを中心に細かい緑色の曲線が右回りの大きな楕円になっているのがわかりますね、これが北太平洋還流という海流で、その一部、日本列島に沿っている部分が黒潮です。

また、これも以前お話ししたことの二番煎じですが、図上に小さな円が多数あって、その周りに長短さまざまの矢羽根が見えますね、これはそれぞれの地点での風の傾向を表す記号です。 30N・160Eのすぐ左上から日本沿岸にかけて四つ並んだ記号を見て下さい。

四つとも北から西にかけての矢羽根が他の方位より圧倒的に長いですね。 要するにこの辺では偏西風（北西風）が卓越しているヨ、ということです。 この図はある年の二月の

気象を総括したもので、船ではパイロット・チャート pilot chart と呼んでいます。

この図を子細に点検すると、ハワイの北方から日本沿岸にかけて、北緯 30 度線が海流・風向ともに西向きの航路にとって有利・不利の境目だということがわかります。

結論としては冬場に西航するときは、これより北を走るのは得策ではない、となります。

近頃は、こうした船乗りの気象の常識というものが全く通用しなくなってしまった感があります。 原因は皆さんも既にミミタコの「地球温暖化」「異常気象」という言葉。

「地球最後の日」はもうすぐソコまで来ているのか？

当時はまだ「常識」が通用する時代でしたから、I. I. 船長は協明丸でもそうであったように、航海計画は「信頼に足る」セカンドに一任。出来上がった計画に目を通し、駄目押しをするだけで殆どそのままパス。セカンドは大勉強せざるを得ません。

*

一か月弱の間、連日空と海しか見えないセイセイとした航海。360度どこを見ても水平線、そういう状況は別に珍しい事ではありませんが、それが25日以上連続と言うのはそう多くあることではありません。

尾張丸の初めての積荷、サン・ニコラスの鉄鉱石を満載して、その航海の揚げ地は室蘭・富士製鉄と名古屋・東海製鉄でした。この二つはいずれも現在は新日鉄住金と言う会社になっていますが当時は上記のような名前でした。室蘭での揚げ荷は全量の約半分5万トン前後だったと思います。

揚げ荷はきわめて順調に終わり一晩泊まりですぐ出帆。室蘭出港は正午前後ぐらいの時間帯だったと思います。無事防波堤をクリアーし、パイロットも下船。「じゃ、セカンド・オフィサー、あとは頼んだゾー」とキャプテンもブリッジを去ってゆきました。出港時間が重なってしまって、みんなはまだ昼食前だったんです。私はセカンドの出港時の配置場所である艀（トモ＝船尾）からブリッジへ戻る途中、メスルーム（食堂）へ寄って手っ取り早くカッコンで来ていたのです。

*

こうしてブリッジはクォーター・マスター(QM=quartermaster=操舵手)と私セカンド・メイト(second mate 二等航海士)だけの普段通りの0~4ワッチ体制になりました。この時、船は室蘭港外沖から真南に向かって走っていました。やがてチキウ岬を左手・真東に見てそこから恵山岬の沖に向けるべく変針しました。この地名を地球岬と表記してあるのも見かけますが、チキウとは断崖を意味するアイヌ語由来の言葉だそうですからカタカナで書くのが正しいでしょう。

「ポート・テン、ステディー・オン・150」port ten, steady on 150、変針の時の号令は普通こんなものです。ポート・テンとは取り舵10度、ステディ・オンは次のコース何度に定針せよ、ということ。針路は360度を三つの数字で表します、150度はワン・ファイヴ・ゼロ。普通の変針では大きな角度で舵を切る必要はなく10度くらいの舵角でゆっくり曲げてゆきます。特に尾張丸のような鈍重な船は、大きな舵角で回転させた場合、いったん回転しだすとその惰性が大きいので次のコースでぴたっと止めるのが難し

いのです。この時室蘭で約半量揚げたとはいえ、残りの鉄鉱石・船体・燃料・清水・海水バラストなどの総量は8万トン位はあったはず。だから舵角10度程度でソロリと変針します。そうして船は恵山岬の沖に向かいオート・パイロット auto-pilot=自動操舵に切り替えました。コースは150度前後だった筈です。



そこへ突然、キャプテンが「どうしたっ？」と駆け上がってきました。私も相棒のクォーターマスターも「えっ」と呆気にとられて顔を見合わせてしまいました。

*

今度はこちらがキャプテンに「どうしたって、何がですか？」と聞く番です。私達二人がいたって平然としているので、キャプテンもやや拍子抜け。そして「何かに当たったんじゃないか？ 食堂にいたらドスンという軽い振動があったんだ」と言う答。「いえ、何にもありませんでしたよ」変針前後には特別に海面を注視して、新しいコース上に邪魔物がないかどうか、念には念を入れて周囲を双眼鏡で見回したうえで変針動作に入ります。特に港を出たばかりのこの時は普段より数段厳しく監視したつもり。すぐに今来た方角を振り返ってもう一度よく見ましたが海面は本船の航跡が残るだけ。キャプテンも念入りに双眼鏡をのぞいていましたが、「うーん、なんにもねーなー」でもまだ頭の上には大きなクエスチョン・マークが乗っかっています。そこへエンジンルームからも電話。相ワッチのセカンド・エンジニアです。

エンジン・ルームでもドスンがあったけれど、エンジンの回転その他あちこち点検したがどこにも異常はないとのこと、「どうしたんだい？」です。 どうした、と言われても、ブリッジでは何も感じられなかったし、海面には障害物は全くゼロ。 付近には漁船すらいませんでした。 何があったかこっちが聞きたいくらい。

*

「よし、とりあえず保安庁に報告してみよう、何かあったら教えてくれるだろう」とキャプテンは無線室へ下りてゆきました。 後で「当て逃げ」なんて言われたんじゃこっちもたまりません。

しかし結局、保安庁にも何も情報は無し。 その後あらゆるタンクを連続して測深したり全員で船のサイドを上からのぞいて点検したりしましたが、何も発見できぬまま日が暮れてしまいました。 その日の夕食後、私は船長室に出向きました。 「キャプテン、明日海面が静かならどこかで短時間船を止めて頂けたら、私が艀（トモ）からぶら下がって舵とプロペラだけでも海面から見てみますが・・・」と提言。

「そうだなあ、じゃ、ベタ風だったらやってみるか、ただし決して無理はするなヨ」と言うことになりました。「昼メシのあとぐらいの時間でいいかな」ハイ、結構です。 部屋を出ようとする「オイ、ちょっと待て」そして「お前は自分のワッチ中にあったことだから、とりわけ心配なんだろうが、海面に何もなかったことはワシも確認したし、保安庁も何も把握してないんだから大丈夫だ。 ただワシも水面下で何かあったんじゃないか？」という疑問は捨てきれん。 明日の点検はその意味で無駄ではないと思うからやってみるだけだ。 心配するのは解るがもう気にするナ」 ハイッ！ 有難うございます。

*

早速、相棒のクォーターマスターに箱眼鏡が欲しいと相談すると、手っ取り早く小さいのを作ってくれました。 次の日、少し早めの午前 10 時頃起きてみると、幸い天気も上々海面も穏やかでこれなら何とかかなりそう、という感じでした。

昼食後、船は既に茨木沖に差し掛かっていました。

ストップ・エンジン、ハーフ・アスターン（半速後進）で船は完全停止。 風は弱く、波も殆どありませんが、太平洋のうねりは止めようもなく船はゆっくりローリング・ピッチングを繰り返しています。

普段洋上で完全停止なんかすることはないので、走っているときとは揺れの感覚も大分違います。 早速、艀のデッキからロープでつりさげてもらいました。



左がその様子。船が止まった直後なので、海面が白く泡立っていますが、これはエンジンを後進にかけた時の名残で、間もなく泡は収まり、相棒のクォーターマスター手造りの超小型箱眼鏡で海面から覗き、艀周り、即ち舵・プロペラなどの点検が出来ました。

右はデッキに戻ってとりあえず服を着た後、点検結果を報告しているところ。右端がキャプテン、左端は相棒のクォーターマスター、ちょい太めの後姿は相ワッチのセカンド・エンジニア。彼らもその時の当直者としての責任感、と言うか関心の深さから、私の点検結果の報告に熱心に聞き入っている様子がうかがえます。こんな写真誰が撮ったのか、なぜ手元に残っていたのか不明ですが、多分次席サン（次席通信士、彼も相ワッチ）が撮って、後からくれたのだらうと思います。よく私の手元に残っていたもんだと不思議な気がします。私には古い写真なんていくらもないのに・・・。

*

さて、海面からの点検結果ですが、舵は右舷・左舷それぞれ一杯（35度）迄切ってみましたが、凹みやペイントの傷など一切見当たらず、動きもまともでした。プロペラもゆっくり一回転してもらって羽根を一枚一枚子細に観察しましたが、羽根の面にもエッジ部分にも傷は全く見当たりませんでした。

結局、新たな発見はなかったわけですが、とりあえず、舵・プロペラなど最重要部分に致命的な欠陥はなさそう、それはそれでまず一安心でした。キャプテンからは「もう、気にするな」とは言われたものの、なにせ自分の当直中に「ドスン」があったのだから、気になるのは当たり前。でも、これで少し楽になったことも確か。

で、再び名古屋に向けて出発です。

その後、会社との協議の結果、名古屋での揚げ荷終了後潜水夫による水面下全般の調査を行うことになった、とキャプテンから皆に説明がありました。

そして、名古屋・東海製鉄（当時）ですべての鉄鉱石を揚げきったあと、潜水チームを乗せて名古屋港外の錨地に移動、アンカーを入れていよいよ水面下全般の点検が始まりました。この調査には3～4時間かかったように思います。

結果としては、何もナシ。船体のペイントも殆ど剥離はなく、私が水面から点検した舵やプロペラも完全無傷。一航海終えたばかりの新造船としてはごく当たり前の、健全な状態だったのです。結局、水面上は勿論、水面下にもなんの故障も存在しないと結論付けられたのでした。

では、ブリッジにいた二人以外、キャプテンをはじめ殆ど全員が感じた「ドスン」は何だったのでしょうか。疑問だけが残りました。潜水チームの一行をボートで港に送った後、船は再びペルーに向かいました。今度の積地はサン・ファンです。

*

次の航海を始めて間もなく、私はフトあることを思い出しました。

それは練習船・日本丸に乗っていた時のことだったか、或いは進徳丸だったか、確かではありませんが、とにかく練習船だったことは間違いありません。その時、船は北海道の函館か室蘭に向けて八戸沖を北上していました。

暗くなってからまだ間もない宵の口のことでしたが。ドスンという衝撃を感じました。この時は船上の全員が一様に感じたので、かなりはっきりした衝撃だったのです。直ちにエンジン停止。全員で船内の点検をしたのですが、各タンクをはじめエンジンにも舵にも格別な異常は見つかりませんでした。

そのまま船は問題なく航海を続けたのですが、あとで当時八戸沖近辺で海底地震があったということが分かりました。それで、結局あの時のドスは震源から海水を伝わってきた衝撃波だった、とうことに落ち着いたのです。

*

そのことをキャプテンに話すと「うーん、そりゃ確かにあり得る話だな、海務にそう言って調べてもらおう」（海務課又は海務部と言うのは、海運会社内で航海関係の技術援助をする部門、同じく機関関係は工務課又は工務部と言うチームが担当します）

数日後、私が午後のワッチに立っていると、「おい。セカンド・オフィサー、やっぱりお前の言う通りだったぞ」とキャプテンがブリッジに上がってきました。それによると、どうやらあの当時北海道南岸沖のどこかで極く軽度の海底地震があったらしい。

震度などは不明でしたが、とにかく陸上で被害の出るようなものではなく、今と違って世

の中全体が、地震に対してそれほど神経質ではなかったため、広く報道されることもなかったようです。果たして体感地震としてとらえられていたかどうかはわかりません。今、ネットで調べると「海震」という言葉があって、場合によってはプロペラ軸などに損傷をこうむることもあるらしい。そんなときは相当な威力のある衝撃波なんですね。

ウィキペディアなどでは次のように解説しています。

「海震 (seaquake) とは、水中・水上において観測される地震動のこと。海上の船舶において観測されることは珍しくない」

のだそうです。いやー、そんなこと知りませんでしたねー。ウィキには「海底地震から海水を伝ってくる衝撃波」とは明記してないけれど、ほかには解釈しようがないですね。その頃、「海震」なんて言葉を知っている人が果たしていたでしょうか？ 例の練習船での時もそんな言葉は全然聞こえてきませんでした。

まあ、とにかく、これにて一件落着。

二航海目はサン・ファンで積み、同じく室蘭と名古屋揚げ。私は名古屋で有給休暇下船となりました。船員手帳面での乗船期間は5月から9月の約4ヶ月しかありませんが、それプラス一ヶ月半の艀装員期間、更に協優丸での約4ヶ月がありますから十分に有給の権利があります。当時、有給の権利発生は8ヶ月だったと思います。

*

さて、これからの話はずっと後になって知ったことですが、この船では私が下船した次の航海、エライ事件が発生してしまった。最年長のクォーターマスターが船内で転落死してしまったのです。

この船の最後部には上下方向の深さが大きい倉庫がありました。暴露甲板（上甲板）上のハッチは航海中は厳重に密閉してあります。いつ波が打ち込むか分かりませんからそれは当然。しかし、上甲板から3メートル程下の第二甲板のハッチは普段開けっ放しでした。デッキ上6～70センチほどのハッチコーミングがあるし、その場所の照明はつけっぱなしなので特に危険はない筈なのです。ところが、このクォーターマスターはそれよりさらに4メートル程下の倉庫の床で死亡しているのが見つかったらしい。

彼は当時チョフサーと相ワッチで朝の4～8直に入っていました。チョフサーには清水の量を確認に行く、と言ってブリッジから降りて行ったらしい。ところがいつまでたっても帰ってこないのでもってチョフサーからの連絡でボースン（甲板長＝職長）はじめ甲板部員が船内を探しまわって見つかったのです。

詳細は不明ですが、状況から考えて転落死だったことはほぼ間違いない、ということになったらしい。彼が転落したと思われる開けっ放しのハッチの周りは清水タンクの壁で、そこに彼が点検に行ったとされる水量ゲージがあります。当時は海面は穏やかだったそうですから、船の揺れでバランスを崩したという可能性は殆どゼロです。

ではなぜ、転落したのか？ それは謎のまま。

更に困ったことに、そのデッキには大工さん（甲板長の次、最上位甲板手の船内呼称）の仕事場である倉庫もあったのです。そのため、そのデッキのハッチに蓋がしてなかったことを、大工さんが自分の責任と決め込み、彼自身がウツになってしまったらしい。キャプテンはじめ乗組員一同はクォーターマスターの死は勿論、そのあと大工さんが飛び込みはしないかと、その航海が終わって彼が下船する迄気が気ではなかったらしい。この話はかなり後になってから I. I. キャプテンから直接聞いたのですが、「いやー、あれには参ったヨ」とこのキャプテンからは珍しい弱音を聞きました。

*

船が陸上の職場と著しく異なる点は、その生活様式でしょう。陸上の職場でも単身赴任も長期出張もあるでしょう、誰もが毎日職場から家族の元に帰れるとは限りません。そういう場合でも、求めれば陸上には種々の娯楽があるし、電話による家族とのコミュニケーションも可能です。職場での人間関係以外に、人との交流も持ち得ます。しかし、船の特殊性として、少なくとも数か月は船上の限られた人間関係のほかに外部との交流は持ち得ません。いったん何か悩み事にハマってしまうと逃げ場がないのです。

ましてや、その悩みが船内の人間関係がモトであると致命的です。

船上ではほとんどの場合、一旦そうってしまった人は再起不能、と言ってもいいでしょう。結局この大工さんも自殺だけは免れたものの、その後復職することはありませんでした。果たして彼のウツが転落死と何らかの関連があったのか否かも不明です。私自身も、乗っていた船で誰かがウツになったケースを何回かみましたが、その共通項はその人が極めてまじめな性格だった、ということでしょう。毎日をあはは、アハハで過ごす気楽な人がウツになった例を知りません。

人間なら、誰しも失敗はあります。失敗しても「マア、そんなこともあらーナ」と流せるか、「エへへ、ごめんナー」と笑ってごまかせるか、「へん、俺のせーじゃねーヨ」と開き直るか、そういうことが出来れば上々。ウツにはならず済むでしょう。多分ウツに取りつかれてしまう人は、人に非難される以前に、自らの失敗を痛感して我と

我が身を責めてしまうのです。 少なくとも私の知っている例は皆そうでした。私自身、私生活はいざ知らず仕事上の真面目度は二重丸と自負してきました。 そんな私が 40 年間の海上生活を、しかも後年には外国人との混乗で日本人は自分一人という極めて孤独な生活を強いられて、なおかつウツにもならず全う出来た唯一の理由。

それは私には「ケツ捲り」と言う特技があったからだ、自分では思っています。法的・道義的にどうかと思いたくなるようなこと、又は自分の職業意識に反すること、あるいは単に我慢ならないこと、などを「上」から強いられた時、あっさり「ケツを捲る」用意がいつでもあった。

この特技こそ、私が精神衛生を保ったまま 40 年の船乗り生活を全うできた最大の理由だと思っています。 まっ、なんのコターない、こらえ性がなかつただけのこと。また、後半生は特定の会社に属さないアルバトロス（フリーランス、実は当時の言葉では失業船員という身分）になって、組織には縛られず居れたことも私にはプラスでした。私の船乗り人生の後半はもっぱらマンニング会社の渡り歩きでした。 マンニングとは **manning** で、**man** は勿論「人」「男」又はそれに類する名詞ですが、動詞としては「男を船に乗り組ませる」という意味もあります。 **manning** はそういう意味の動名詞。だからマンニング会社とは、綺麗に言えば船乗りの就職あっせん業、平たく言えば失業船員の口入屋。マンニング屋。 今でこそ人材派遣業なんていう言葉が当たり前に使われるご時世になりましたが、私がマンニング屋を渡り歩いていた頃は船乗りの世界特有のものでした。 そういう世界に生きる船乗りをその頃の仲間であったフィリピン人船員たちはアルバトロス（アホウドリ）と呼んでいたんです。

アルバトロスには頼れる会社もない代わり、組織に無理を押し付けられる義理もなかった。だから「ケツ」など捲る必要さえなかった。

「サヨーナラ」の一言で十分。

今回は思いがけず、変な話でシメになってしまいました。 ことほど左様に船上でのウツには救いがないのです。 海の一匹狼・アルバトロスはそれにも無縁。 ではまた。

*

[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 12 月 31 日（土）の予定です。