

Once a Sailor, Always a Sailor



040号 (06 Jan. 2018)

30回目 (実質26隻目) の乗船

カーバルカー・第十九とよた丸 (再)

(Dec.1977~Mar.1978)

今回も前号の「八とよ」と同じく二度目の乗船で、また第十九とよた丸です。こんな風に同じ船に繰り返し乗船すると、そうでなくとも怪しい記憶が全くオボロになるのは仕方ありません。まあ、できるだけ思い出してみましょう。

この船への前回の乗船は略5年前、1973年1月のことでした。その時は新婚ホヤホヤ、結婚後二ヶ月ちょっとの時でした。その時には、この船の自動車を積んだり撒積みをしたりという初めて経験する仕事の内容も面白かったし、なんといっても M.K.船長という私にとってはまたとない相性の良い船長と一緒にだったので、結婚直後だったにもかかわらず十三箇月もの長期乗船をしてしまいました。私には珍しい事でした。

しかし、今回の W.H.船長殿は、前回一緒だった M,K.船長とは正反対、私とは全くウマが

合わない、だけでなく甲板部全員に疎まれていた人物でした。

私の立場・一等航海士は当然ながら船長直属の部下であり、同時に甲板部全体のチーム・リーダーでもありますから、船長と彼を快く思わない甲板部の面々との間で板挟みになる場面も多々ありました。そんな職場が愉快であるわけではありません。

更に加えて、前号の「八とよ」の稿でもお話ししたように、自動車だけを専門に、より多くの台数を一度に運べる PCC (Pure Car Carrier) という船が出現したことにより、カーバルカーの運航形態はこの頃から大きく様変わりして、これまでの様に北米航路に張り付きではなくなっていました。この時もまず最初は全く面白くない中東向けの航海。

そんなわけで、この二度目の「十九とよた」乗船は最悪に近いものでした。

陸上でも上司と部下の関係が良くなければ居心地の良い職場ではあり得ないでしょう。

しかし、陸上では二十四時間・一週間以上連続で職場に縛り付けられる、というようなことは、最近よく聞くブラック企業であってもまず無い事だと思います。

普通は夕刻になれば多少早い遅いはあっても夫々の住処に帰れるし、職場での人間関係以外にも友人・知人との交流を持つこともできる、同僚とだって一旦会社を出ればそれ相応に自由な会話も可能でしょう。一杯やりながらウサを晴らすことだって……。

しかし、船はひとたび海上に出れば乗組員数十人、しかも男だけの孤立社会、そして寝ても覚めても職場に張り付き、メシも風呂も一緒です。家族のもとに帰ることは勿論、乗組員以外との交流も皆無です。当時の外部との唯一の接点は、私用ではほとんど使うことのないモールス信号の電信のみ。

そういう環境にあるとき、何かが元で一旦気持ちがメゲてふさぎ込んでしまうと、原状回復は殆ど望めません。後はウツにまっしぐら。これまでの十数年の海上生活でそういう例をそれまでに何度か見てきました。船乗り生活の鬼門です。

しかし、反面、いい所もあります。それは船上での人間関係は数か月でリセットされるチャンスがあるということ。例えばどんなにイヤな上司がいても、いずれどちらかが先に休暇下船する、それ迄の我慢が出来なければ、何か理由をつけて自分から下船を申し出ればいい、ケツマクリほどではない、まあ、ウソも方便という程度。

結局この船では四か月に満たない乗船期間でオサラバしました。それが対船長との軋轢が元だったかどうか、今となっては思い出せません。イヤな奴だったことは覚えてはいますが、我慢ならずに逃げださなければならぬほど思いつめた記憶はありません。

この頃の私は少々の事では怯むことなく仕事ができていたと思います。イヤな上司にも

堂々と向き合っていた筈。 だから、早い下船は前にも言ったように連続乗船期間が全体に短くなっていったから、だと思います。 とにかく、乗下船の記録は次の通り。

24 (五) 雇入契約関係		25 (六) 更新・変更(船名、総トン数、主機の種類、航行区域若しくは就業制限、職務又は雇入科目)	
船名 Name of Ship	第十九とよた丸 M/S TOYOTA MARU NO.19	総トン数	22,477.55 G.T.
職 務 Position	一籠	主機の種類	ディーゼル1
船舶所有者の住所及び氏名又は名称	東京横千代地区丸の会2-船 東京横千代地区丸の会株式会社	航行区域又は就業制限	遠洋区域
雇入期間	不変	年令満年に達する日	年 月 日
雇入年月日及び雇入港	52年12月10日 横浜 港	雇入年月日及び雇入港	53年3月8日 名古屋 港
備 考		備 考	有給休暇

1977年12月横浜乗船、1978年3月名古屋下船、下船理由は有給休暇、なんの不審もありません。 マクッタわけでも逃げ出したわけでもなかった、ということ。

この船には次の年にもう一度乗船するんですが、その時の乗船期間も四か月少々、その位の短い乗船も特に珍しくない、という風に段々変わってきていたのです。 この時の労働協約の内容がどんなものだったか、全く記憶にありませんが、有給休暇の権利発生は、前回の有給日数と当面の乗船日数の合計が四か月に達した時だった、と思います。

その期間に対してどのくらいの有給日数が与えられたか、これまた記憶にありません。陸上の職場との大きな違いの一つ、それは有給が終わったからと言って、その翌日すぐに職場復帰にはならない、ということ。 船乗りの職場は、特別に陸上勤務を命じられない限り「船上」が当たり前ですから、休暇が終わっても乗るべき船が日本に居なければ、又は日本国内でなくてもどこかの港に居なければ乗れません。

だから、有給期間が終わってもそのあと次に乗る船が見つかるまで待機ということになります。 これを自宅待機と言ひ、本給だけを支給されて自宅から離れずいつでも呼び出しに応じられるように待機するわけ。 休暇ではなくあくまで待機。

こういう風を書いてみるとかなり休暇日数が多いとも受け取れると思いますが、乗船している間は盆も正月も無し、土・日・祭日も無しですから当時の陸上の勤め先と比較してそんなに多くの休みがあったとは思えません。 1972年の結婚から2001年のリタイヤ迄の29年間にパートナーと一緒に過ごした時間がどれだけあったのか？

記録を取っていたわけではありませんから、確かではありませんが全期間の八分の一から十分の一の間ぐらいだったのではないのでしょうか。

2016年の陸上サラリーマンの平均的な年間休日数は108日から114日だそうです。

企業の規模や職種によって誤差も多い数字だと思いますが365日の四分の一以上休んでいるわけです。この「十九とよた」の頃は、陸上でも土曜日が休みなんて職場はなかったでしょうから休日数もこの数字の半分程だったに違いない。それでも、やはり船乗りの休暇は多いとは言えません。陸上の普通の勤め人は毎日帰宅できる、ということを考えるとこの差はもっと広がります。しかもアルバイトになった後半生では休暇は自分で作り出すもので、その間は無職・無給、失業保険受給者。

さて、いつものように写真探しです。「十九とよた」のものは前にも試して不可能でしたが、今回もやっぱりどこにも見つかりませんでした。そして、「八とよ」では一発で成功した英字入力 of 検索でも見つけることはできませんでした。

しかし、写真以外の資料はいくつか見つかりました。まず日本語入力では次の物。

SNo.401 第十九とよた丸 TOYOTA MARU No.19 (1971)
 111140/JCPI 自動車/撤積兼用船 22,477G/T 35,072D/W
 起工 1971.6.7(昭46) 進水 1971.9.9(昭46) 竣工 1971.12.17(昭46)
 Lpp 182.00 B 26.60 D 16.00 m 主機 D 三菱神戸Sulzer 6RND76 12,000PS 1基 14.4/17.4kt
 株式会社名村造船所(大阪)建造 Sno.401 ■■■■■株式会社(東京)
 第十九とよた丸 TOYOTA MARU No.19
 1971.12(昭46)■■■■■(株)(東京)と共有
 1977(昭52)■■■■■の持分を■■■■■へ売却
 1986.5.13(昭61)ユアレーニア Uraniaと改名
 1987.12.23(昭62)解体のため台湾の解体業者に売却、Ching Steel, Kaohsiungに到着

私自身これまで知らなかったことですが、この船は1986年に外国船社に売却されて船名はUraniaと改名されていました。そして、今度はその改名後のUraniaを入力して検索するといくつかの資料に行き当たりました。まず、そのうちの一つ。

URANIA - 7124087 - VEHICLES CARRIER	
Ship info	
Ship page	http://maritime-connector.com/ship/urania-7124087/
IMO number	7124087
Name of the ship	URANIA
Type of ship	VEHICLES CARRIER
Gross tonnage	22567 tons
DWT	17297 tons
Year of build	1971
Builder	NAMURA SHIPBUILDING - IMARI, JAPAN
Last known flag	JAPAN
Former names	TOYOTA MARU NO.19 until 1971

もう一つ見つかったのが次の一枚。

URANIA		Summary	Current position	Worked on	Comments
Ship info		Download PDF / Print			
IMO number	7124087				
Name of the ship	URANIA				
Former names	TOYOTA MARU NO.19 (1986)				
Vessel type	Car carrier				
Year of build	1971				
Operating status	Decommissioned or lost				
Gross tonnage	22567 tons				
DWT	17297 tons				
Flag	Japan				
Builder	NAMURA SHIPBUILDING - IMARI, JAPAN				
Description	URANIA is a Car carrier built in 1971 by NAMURA SHIPBUILDING - IMARI, JAPAN. Current status: Decommissioned or lost. It's gross tonnage is 22567 tons.				
Seafarers worked on	No sea service records found				

これらの英文資料はかなりいい加減なもので、確かなことは以前の船名が第十九とよた丸であったこと、IMO 番号、建造年 1971 年、名村造船建造ということだけ。

後はいずれも不正確です。一番目の資料などは、1971 年建造と言っているながら最下段では 1971 年までの船名が Toyota Maru No.19 だったとなっています。

名村造船・伊万里建造としているのも間違い、1971 年にはまだ伊万里工場はなかった、この船は名村造船・大阪で建造されたんです。DWT（載貨重量トン）も出鱈目。

ことほど左様にネット情報はマユツバで見ないといけません。

最近フェイク・ニュースのことが色々と騒がれていますが、ネット上には色々貴重な資料も見つかる代わりに、トンデモない真っ赤なウソも横行しています。

上記の資料の不正確さなどは別に害のないものではありませんが、真偽入り混じる多くの情報の中から正しいことを拾うのは、所詮自分自身の眼にかかっているわけ。

*

それはさておき、この「十九とよた」が建造された 1970 年代は、北米向け自動車輸出が飛躍的に増大していた頃で、それにつれて、先程も触れた PCC の建造が盛んになった時代でもありました。

元々自動車の船積みは 1950 年代には LO-LO(Lift-On, Lift-Off 吊上げ・吊下げ) 即ちデ

リックやクレーンを使う荷役方式で定期貨物船などに細々と積んでいました。これまでに乗った定航船でもそうしていました。しかし、この方式の決定的な欠点は荷役スピードが遅いことと、ダメージ発生のリスクが大きい事でした。

そこで、次に現れたのが RO-RO (Roll-On, Roll-Off 転がして積む・降ろす) 方式の自動車兼撒荷専用船カーバルカーです。この方式は船の舷側にランプ(Ramp=斜路)を取り付けて自動車を自走させて船積みする荷役方法です。自走することで荷役スピードは格段に速まり、同時にダメージのリスクも少なくなり一挙両得です。しかも日本から米国には自動車を積み、復航米国からは穀類など撒物を積んで帰る、これまた無駄がない。こうして1960年代には多くのカーバルカーが建造されました。しかし、八方ヨシと思われたカーバルカーにもいくつかの課題がありました。

撒物と自動車を同一艙内に積むことでそれなりのダメージが発生しす。撒物を揚げた後の艙内は水洗い掃除で完全にクリーンにするんですが、それでも尚且つ微小な残滓が残ります。そして自動車を積んだ後、乾燥して粉末状になった残滓が降りかかってしまうのです。更にもう一つの問題は復航の撒荷の積荷に要する時間です。

自動車を上げ切った後、自動車用のデッキを全て取り払い、艙内の掃除をして積荷の為の USDA (United States Department of Agriculture=米国農務省) の検査にパスしなければなりません。この一連の作業には少なくとも三日ほどの時間が必要です。

しかし、それより大きな問題はその後の積荷の為の待機時間。多くの場合、穀類の積荷バースの順番待ちの期間がかなりあるのです。そして、日本に帰って撒荷を上げて又艙内掃除及びカーデッキの準備です。次の自動車積みに取り掛かるまで、なかなか順調に事が進みません。

一方、自動車輸出は急速な右肩上がり、いくらでも自動車船が欲しい、という状況になっていました。ここで、カーバルカーの致命的欠点となるのは自動車積載台数。

撒積みの為の艙内に取り外し式の自動車デッキを取り付ける、というカーバルカーの構造的な欠陥として積載台数は二千台プラス・αが限度。カーバルカーとしては最大級だったこの「十九とよた」で確かコロナ換算二千二百台程度だったと思います。

そこで誕生したのが自動車だけを専門に積む PCC。日本初の PCC が建造されたのが「十九とよた」の前年1970年のことで、その時は積載台数は二千台少々だった筈。

この時点ではまだ「十九とよた」の積載台数の方が少し多かったんですが、PCC 最大のメリットは自動車輸送の効率です。自動車だけを運ぶように特化された船ですから当然な

がら、荷役スピードは格段に速く、ダメージのリスクは殆どナシ。

発展し続ける自動車業界からのアオリもあってこの PCC はごく短期間に大型化され、あっという間に四千台、五千台、六千台級に迄進化していったのです。



上の画像・左は「十九とよた」より少し小型のカーバルカー、右が PCC、多分五千台級。

同じ自動車船といっても全く別物ですね。

カーバルカーの左舷側に取り付けられているのがランプ（傾斜路）です。これが考案されたことで RO-RO = 自走式荷役が可能になって、荷役は画期的にスピード・アップされましたが、前述の通り、カーバルカーには構造的欠陥があり、且つ運航形態自体が時代の求めるスピードに合わなくなってきたわけ。

PCC のランプは普通船体後面についています。PCC についてはいずれ詳しく触れることとなりますからここでは端折りましょう。

このような転換期の 1971 年に建造された「十九とよた」は建造時既にやや時代遅れであった、でも乗組員は船を貰うわけじゃありませんからそれはどうでもいい事。

船内の人間関係が問題なく、航路が少しでも魅力ある所なら言うことなし。

しかし、残念なことに今回の「十九とよた」はそのどちらもバツでした。

*

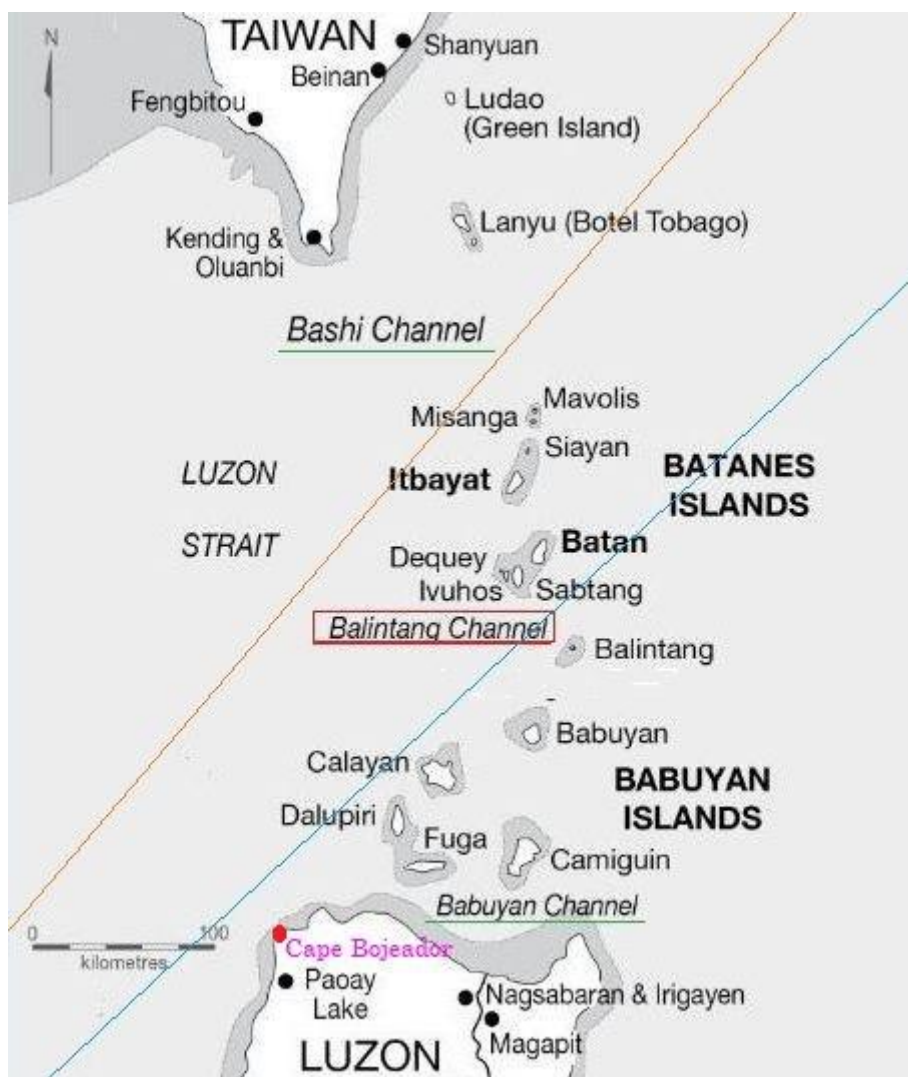
さて前置きが長くなりました。そろそろ航海に出ましょう。

まず最初は名古屋・トヨタ埠頭で自動車積み、そして中東揚げ。この時の揚げ地はサウディ・アラビアのダンマン Ad Dammam とジェッダ Jeddah です。

名古屋出港後は、いつものように台湾とルソン島の間ルソン海峡、更に細かく言えばその中央部分のバリンタン海峡を抜けて南シナ海へ。

なお、ルソン海峡の北側、台湾に近い部分はバシー海峡、南側ルソン島に近い部分はバブ

ヤン海峡と呼ばれこの三つ合わせてルソン海峡と言います。



位置関係はこんな具合ですが、沖縄の東方～南シナ海のコースならブルーのライン、バターン島の南側・バリントン海峡。沖縄の西側～南シナ海ならもっと台湾よりのオレンジのライン、バシー海峡を通るのが普通でしょう。バブヤン海峡を通るのは台風避航の場合など特別な場合です。

ご存知の通りこの辺一帯は台風街道、日本にはまず影響のない冬場でも油断はできません。なおルソン島の北西端ケープ・ボヘアドールにはスペインが建造した立派な灯台があり現在は観光スポットになっているようです。記憶に残る懐かしい名前です。

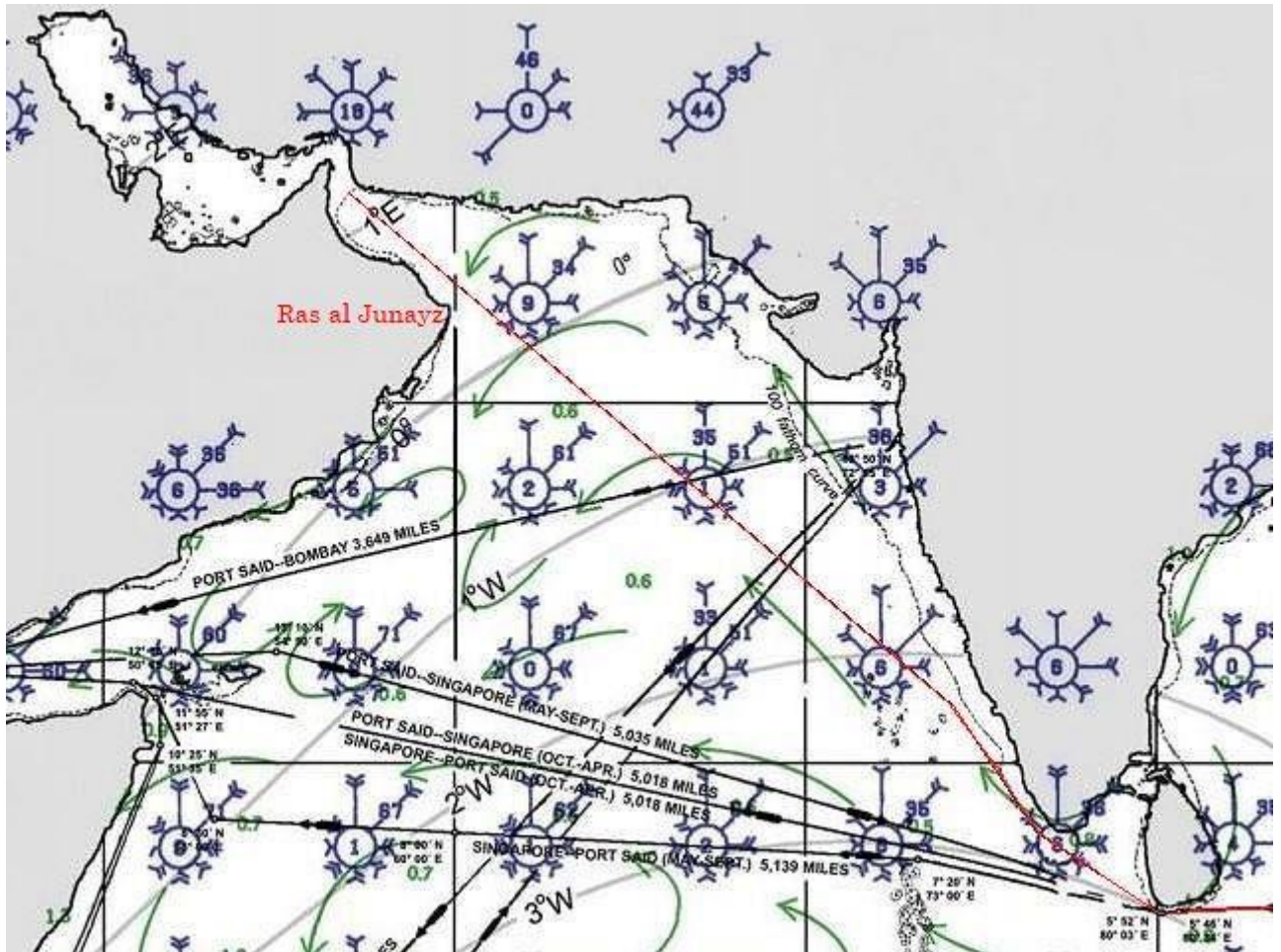
南シナ海を南下してやがてシンガポール海峡へ。さらにマラッカ海峡を通り抜けてスマトラ島・北西端沖のウェー島をかわしてインド洋へ。そこからセイロン島南端のドンドラ・ヘッド Dondra Head に向かいます。

ドンドラ・ヘッドまでは前回「八とよ」と全く同じ、また、これ以後はずっと前に乗ったタンカー丹後丸で通り慣れたアラビア海を横切り、アラビア半島東端 Ras al Junayz ジュ

ナイス岬を左手にオマーン湾に入ります。

そのアラビア海ですが「十九とよた」でここを通ったのは年末ギリギリか年明け早々、いずれにしても真冬のことでした。夏は猛暑のペルシャ湾のほうは涼しい最良の時期ですが、アラビア海はこの時期は北東モンスーンの最盛期です。

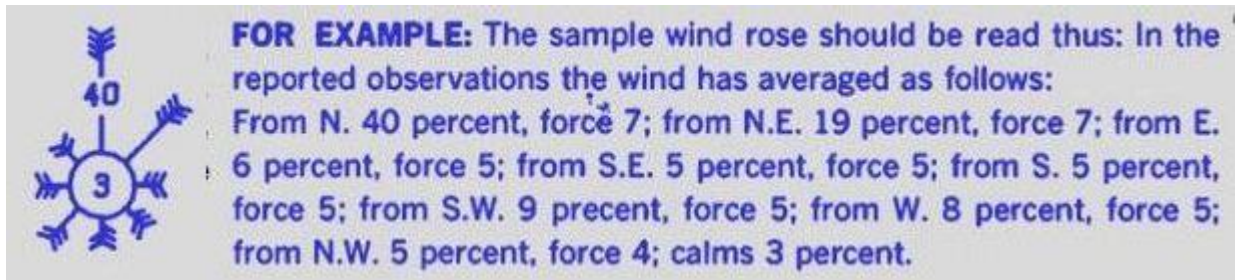
次の図は、毎度おなじみのパイロット・チャート。これは十二月の様子でインド南端からアラビア半島東端に至るコースではほとんど北東の風が吹き続けます。



これが北東モンスーンで、元々「モンスーン」は「季節」を意味するアラビア語だそうですが、今ではある季節に吹く特定の風、卓越風、即ち季節風という意味に転じています。さて、パイロット・チャートのデータの見方に付いては以前お話ししたと思いますが、もう一度おさらいです。

チャート上に散らばっている下図左端のようなマーク、これは緯度・経度各5度毎の、その地の風の状態を各月毎に統計的にとらえたものです。例えばこのマークが示しているのは次のような事。まず小円の中の数字はその地で無風だった時のパーセンテージを示しています。次に八方位に伸びている矢印ですが、矢柄の長さはそれぞれの方角から吹く風のパーセンテージに従って割り振りされます。

次の図では北の矢柄に 40 の数字が降られています。これが最も卓越した風の方角で、数字はそのパーセンテージを表します。また、矢羽の数はビューフォート風力階級を表します。これは英国海軍提督 F. Beaufort が提唱した風の強さを客観的に表すもので、正しくはボーフォートと発音すべきでしょうが日本では一般的にビューフォートと呼ばれています。気象庁が採用している風力階級もこれの翻訳です。



上図の場合、この地では北からの風が吹く割合が 40% と最も多く、その風力の「平均」は 7 であることを示しているわけです。

このことを頭に入れて、もう一度さっきのパイロット・チャートを見てみましょう。すると、この時期アラビア海では北又は北東からの風が吹く割合が最も多く、平均風力は 3 から 4 であることが分かります。

風力 3 は英語では Gentle Breeze、風力 4 は Moderate Breeze、いずれも Breeze = そよ風です。だから、この風力そのものは現在の汽船にとっては文字通りそよ風みたいなものですが、4~5 か月の間、殆ど毎日同じ方角から吹く風は、全ての貿易が帆船に頼っていた時代には船が進みたい方角次第でかなりの有利・不利があったことでしょう。

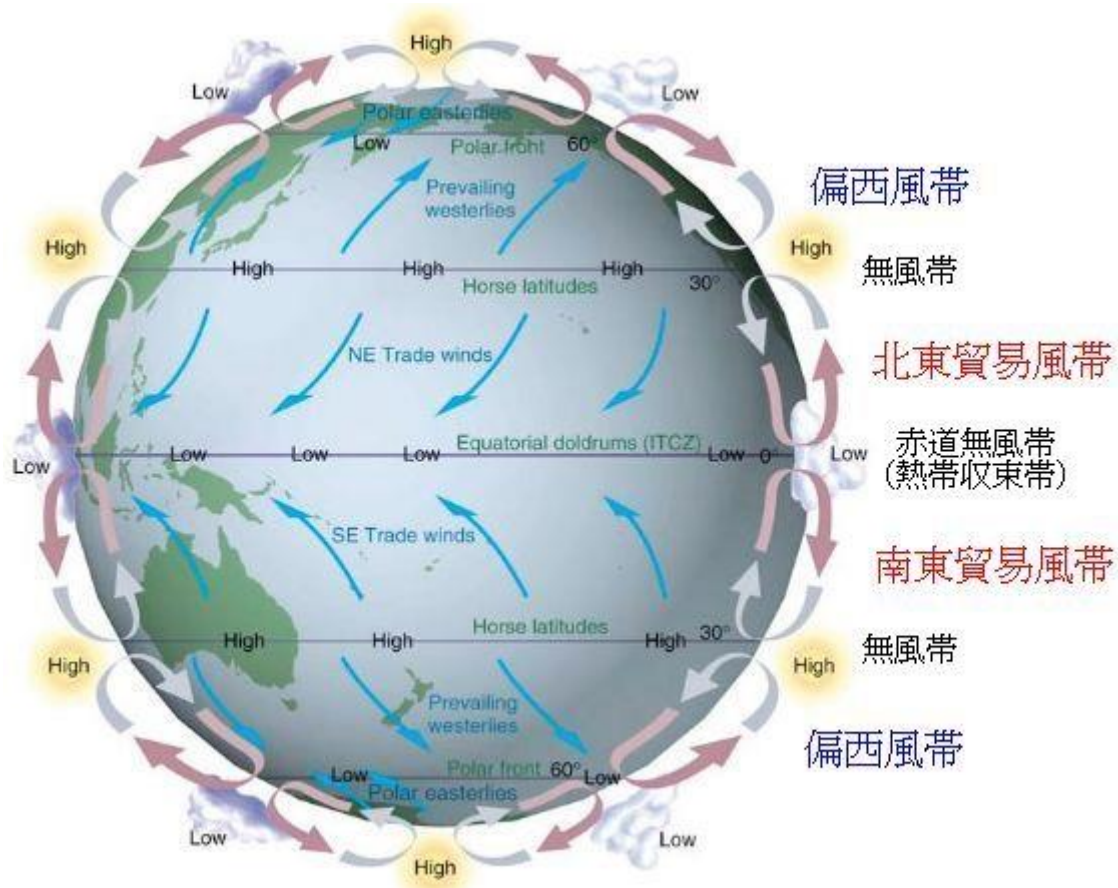
しかも、この 3 乃至 4 という風力はあくまで平均値ですから、1 又は 2 の時もある代わりに 5 又は 6 の時もあるわけです。同じ方向からの風が吹き続けると、例えそれが風力 4 程度であっても波はそれなりに段々と発達してゆきます。その状態で、例えば風力 6 あたり迄吹き募ると波高も一気に高まります。

冬のアラビア海という、思い出すのは私がまだ O 商船のサード（三航士）だった時のタンカー丹後丸での事。この船は旧式タンカーの典型的なスタイル、即ち前方にブリッジ、その下に船長・航海士・通信士・船医と司厨員一名の居室があり、後方にはエンジンルーム、その上に上記以外の全乗組員の居住区及び二つの食堂がありました。

このタイプのタンカーは原油を満載して日本に帰る航海では乾舷が甚だしく減少します。そのためデッキは波に洗われることがザラにあったのです。だからデッキ上 3 メーター程の高さに二つの居住区を結ぶキャットウォーク catwalk と呼ぶ橋がありました。

それでも時化模様になるとその橋の上も激しい波しぶきが上がります。 そういう時には当時既に 60 代後半に差し掛かっていた筈のドクター（船医）は艀にある食堂迄走ってゆくことが出来ず困っていました。 そこで若い私の出番、時化の度にドクターの食事を艀から艀まで運んで、大いに喜ばれたものです。 懐かしい思い出。

次の図は緯度の変化による風の傾向を表したものです。



太平洋や大西洋及び南インド洋では夫々貿易風という東寄りの風や、偏西風という西寄りの風が吹く特定の帯状の場所、貿易風帯や偏西風帯があつて、緯度の変動や風の強弱に多少の差はあつても、年間を通じて略同じ傾向が続きます。

しかし、このアラビア海では夏季の南西風、冬季の北東風という季節変化の方がより強いのです。 モンスーン=季節というアラビア語が「季節風」として定着した理由です。 いずれにしても、帆船が貿易の主流であつた時代にはこれらの風を旨く利用する必要があつた、というわけです。

*

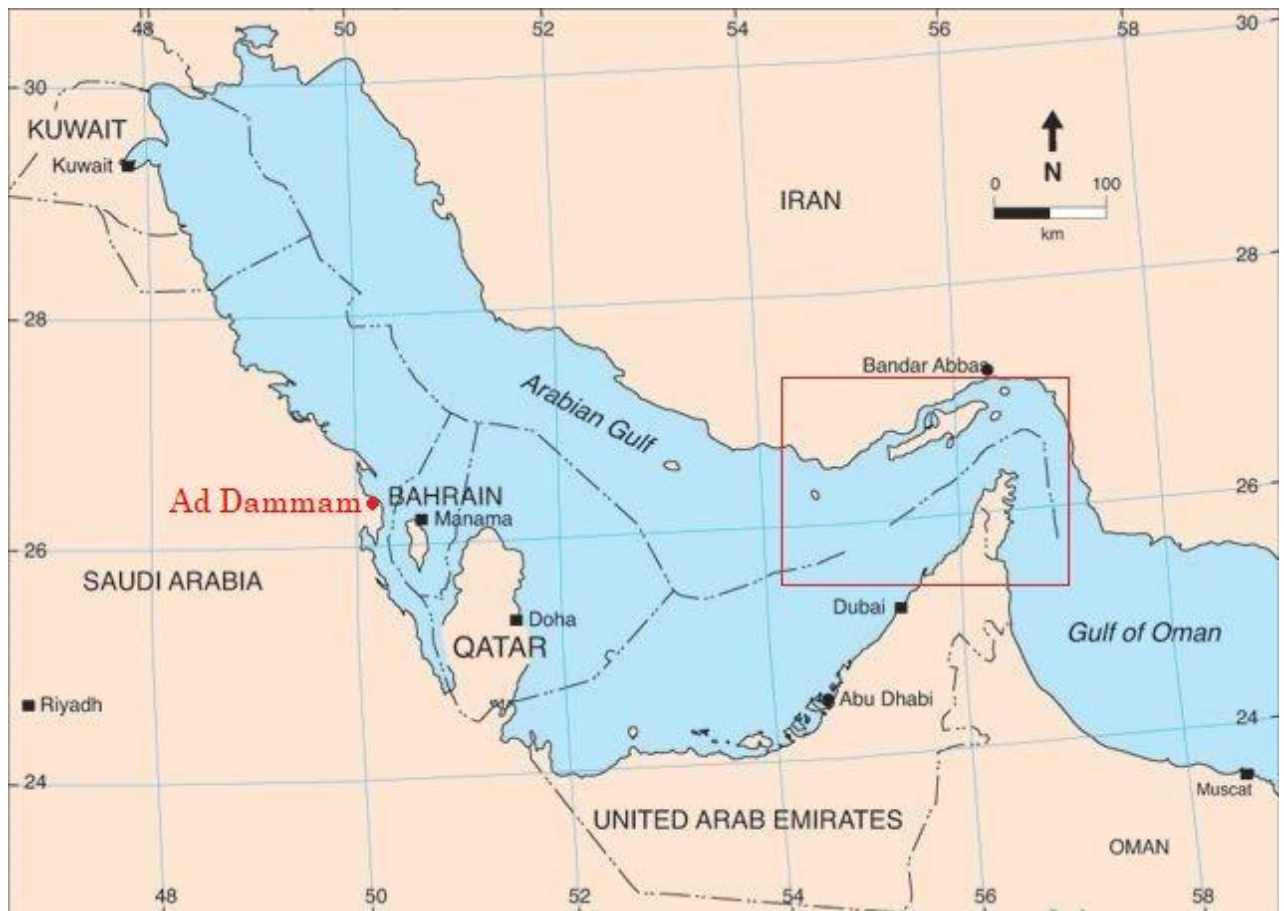
そんなアラビア海ですが、「十九とよた」は満載とは言つても積荷の総重量は極めて軽い自動車ですから乾舷は十分に高い。 殆どシブキをかぶることもなくアラビア半島東端の Ras al Junayz ラス・アル・ジュナイスに取りつきオマーン湾 Gulf of Oman に入ります。

これで一応強風の海域は終わり、これ以後はアラビア語でシャマールと呼ばれるサンドストーム sandstorm=砂嵐の一発があるかも・・・というくらい。

私自身ペルシャ湾へは何度行ったでしょうか？少なくとも二十回以上かと思いますが、モロにサンドストームに襲われた経験は一度しかありません。 当時はその程度の頻度と聞いていましたが、最近の世界的な異常気象の傾向の中では果たしてどうか???

*

ペルシャ湾の全貌はこんな様子。



右下のオマーン湾から赤の長方形で示したホルムズ海峡を通過してペルシャ湾に入ります。ところで、船乗りはここをペルシャ湾 Persian Gulf 通称 PG と言っていましたが、最近ではむしろアラビア湾 Arabian Gulf という場合が多いようですね。

古くはペルシャ湾と呼ばれ、国際的にも認知されていましたが、最近になってイランと対立関係にあるアラブ諸国ではアラビア湾と改名すべき、という主張が強まったらしい。また元々ペルシャそのものであったイランは、当然ながらこの名称にこだわりアラブ諸国に強く反発しているということです。上の地図でも Arabian Gulf になっていますがここでは呼び慣れた PG で通します。

PG は緯度的には熱帯域ではありませんが、この地の夏季の暑さはお話にならない程で、

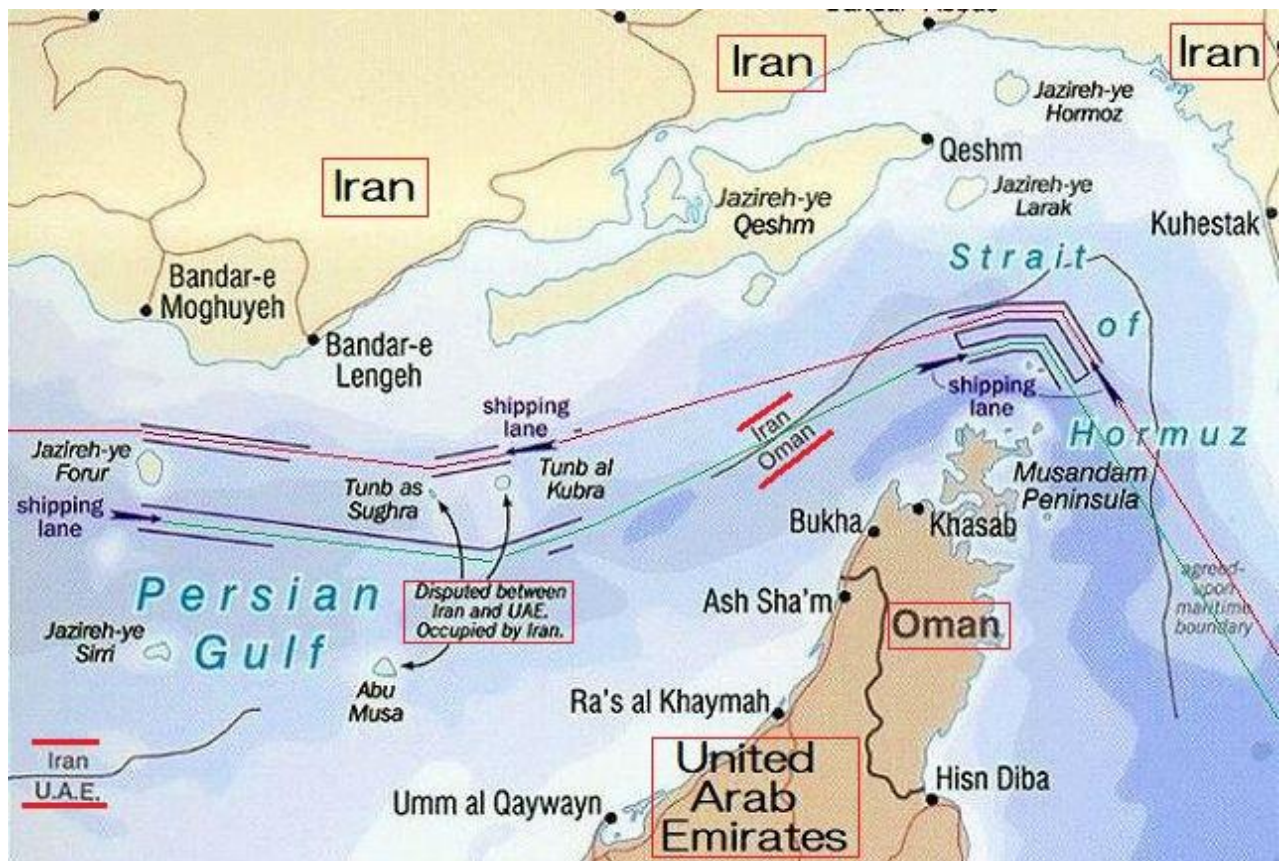
私を知る限りでも 45℃を超える暑さは当たり前、珍しくありませんでした。

ある気象学者の最近の論文では、数十年後には中東の一部では人が住めなくなる、ペルシヤ湾岸諸国の内陸では気温が 60℃に達するかも知れないという予測もあるそうです。

オソロシイ話ですね。 日本だってその頃はこうなっているでしょう？

しかし「十九とよた」で行ったこの時は幸い冬、暑いどころか深夜には肌寒くなるくらいです。 そういう激しい温度変化が砂漠地帯特有の気象でしょう。

まず第一の揚げ地はペルシヤ湾の略中央部西側に位置するサウディ・アラビアのダンマン Ad Dammam です。 そのペルシヤ湾に入るとき、必ず通過しなければならない場所が、何かと問題の多いホルムズ海峡 Strait of Hormuz です。 前の図の赤線で囲んだ部分を拡大すると次の通りです。



図の右上、イランとオマーンの飛び地の間の海域がホルムズ海峡です。 ここには重大衝突事故を避けるため shipping lane 船舶分離通航帯が設定されています。 なお、オマーンの本拠地は UAE=United Arab Emirates の南、この図の下方に広がっています。

図に示したように入航航路は赤のライン、出航航路は緑のラインに沿って進みます。 それらのコース・ラインに沿って見てゆくと分ると思いますが、この海域では三ヶ国の領海が接しているし、図の中央やや左の三つの小島は、イランと UAE の間で長い間、そして現在もなお、領有権を争っている（筈の）現場です。

「十九とよた」でここを通過したのは1978年のことでまだキナ臭いことはない時代でしたが、この後すぐ1980年にはイラン・イラク戦争が始まり、以後湾岸一帯では長い間不穏な状態が続きました。何しろ世界の燃料タンクともいえるペルシャ湾への出入り口はホルムズ海峡しかありません。日本に輸入される原油の総量の八割がたはここを通過すると言われています。だから、この海域の制海権は世界中の経済に大きな影響を与えるわけで、各国が神経をとがらす所以です。近年安全確保のため米軍などが出張していますね。自衛隊さえも・・・。

湾岸諸国の間で紛争が起こる度に、いつもアオリを食らうのは商船です。私もイラ・イラ戦争をはじめとして、その後ペルシャ湾沿岸で続いた数々の紛争の都度、触雷の危険情報などに踊らされたものです。触雷の危険、なんて言われたって一般商船で可能な対策は海面の浮遊機雷を目視で見つける事だけ。それ以外の海面下に隠れている、より高度な各種の機雷に対しては全く無防備、随分イライラさせられたものです。

でもこの「十九とよた」での時はなんということなく海峡を通過、湾内に入りました。

ダンマン港へのアプローチはこんな具合。



ダンマンの港外に近づく手前の右手に見えるのは Ras Tanura ラス・タヌラ。

ここへはタンカー丹後丸で何度か原油積み取りに行きました。 思い切り何にもない砂漠と海面の境界線上の港、と言うか原油積み取りだけの施設です。

ダンマンの現在の様子を衛星写真などで見ると、市街地らしきものが結構見えますが、「十九とよた」で行った頃はやっぱり「砂漠の縁にある港」という印象しか残っていません。



これは最近のダンマンの様子。 詳しい撮影年年月日は分かりませんが 2010 年以後の物だと思います。 埠頭もいくつか整備されていますがこのうちの何処へ着岸したか？

多分、中央左手の一番大きな埠頭だったと思います。

自動車を揚げ荷したら、ひとまず全てを整列させる広いスペースが必要です。 船の近くにどうしてもそういう場所が確保できなければ離れた場所迄運ぶしかありません。 その場合、そこまでの搬送時間と運転者を船に戻すのに余計な手間ヒマがかかり、荷役能率の低下につながります。 ダンマンのステベ stevedor=荷役業者が、それほど能率にこだわるかどうかは疑問ですが、日本でなら埠頭の建設計画の段階で、まず上記のことを考慮に入れるでしょう。 この時「十九とよた」がどこに着岸したかは記憶にありませんが、中央左手の大型埠頭なら十分の用地が確保できる筈です。

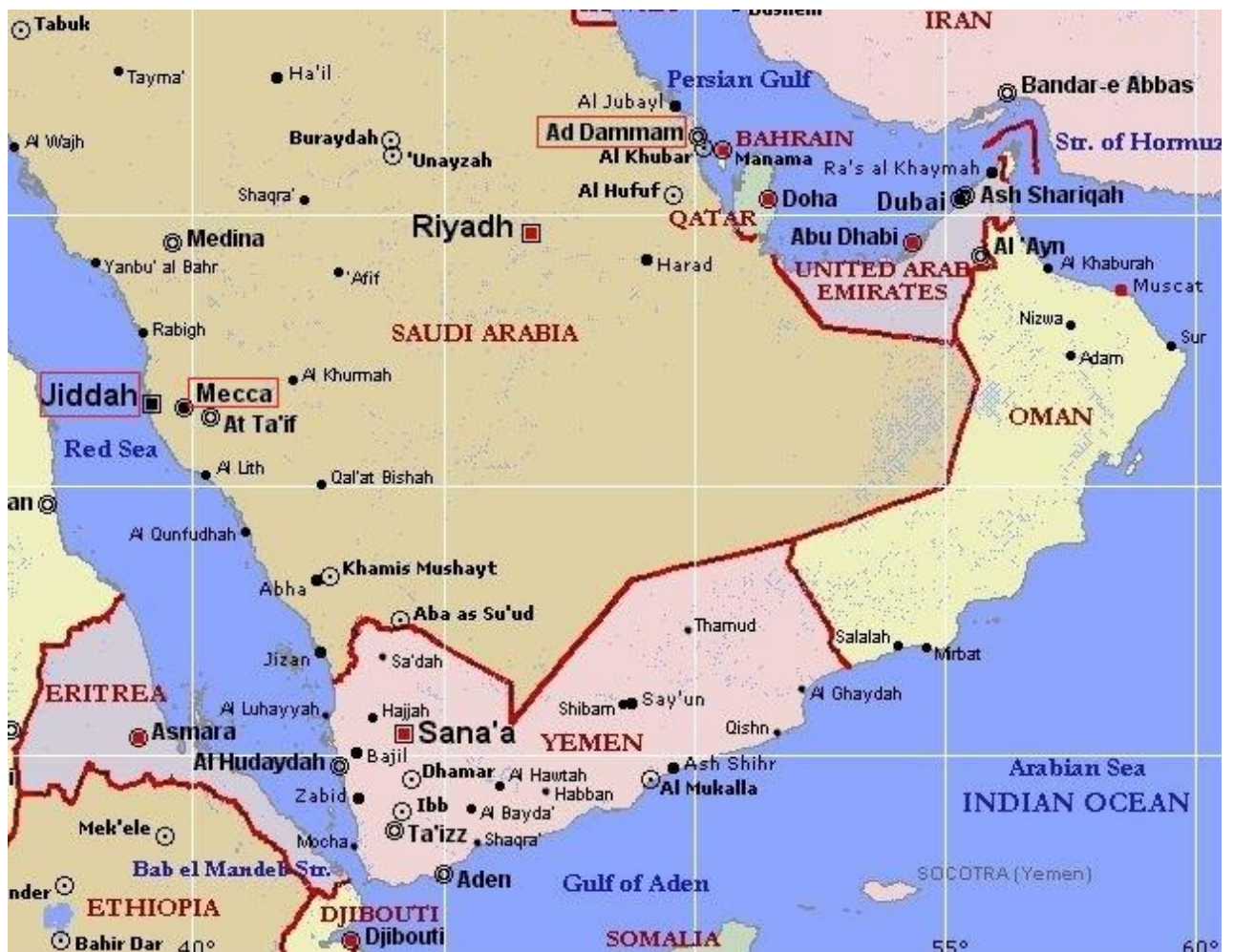
その頃、船からの遠望ではこんな碁盤目に市街化された部分は見当たりませんでした。 一面に砂漠のようなだだっ広い平地が広がっていたように覚えています。 視野の内に市街地や人家らしきものが見えない所で上陸するなんて無意味ですから、誰も上陸など考え

もしなかったはずですが。 上陸する楽しみのない所では、船上でよほど変わったことが起こらない限り、記憶が残らないことはやむを得ません。

ペルシャ湾内の港には丹後丸でも十回以上、この後もそれ以上の回数寄港したと思いますが、いずれも殆ど記憶がないので話すこともない、と言わざるを得ないのです。

*

ダンマンの次はサウディ・アラビアの最重要港ジェッダ(Jedda 又はジッダ Jiddah)です。ここがナンデ重要か? というと、貨物取扱量もさることながら、ここはイスラム教徒にとって最大の聖地であるメッカ Mecca 又は Makkah に最も近い港、ハッジ(メッカ巡礼)の言わば玄関口だからです。ダンマンから同じサウディ・アラビアのジェッダに行くにはアラビア半島の南半分をぐるっと迂回しなくてはなりません。



こんな風に、ダンマンからジェッダに至るルートにはバーレーン、アラブ首長国連邦 UAE、オマーン、イエーメンと四か国の沿岸を通過します。そして、前記のホルムズ海峡とイエーメンの南西端バブ・エル・マンデブ海峡の二つの海峡を通ります。

上の地図で見てもわかるように、ペルシャ湾に対してホルムズ海峡、レッド・シーに対し

てバブ・エル・マンデブ海峡、と夫々狭い出入り口で外海につながっています。こういう場所を英語では Choke Point=航海の難所、と呼びますが、近年のこの二つの海峡の重要性はまさに choke=窒息させる、という言葉がピッタリ。アラブ諸国間の紛争、又は一国の内紛・内戦によってできえ、ここは物騒な場所になり、航海の難所、どころではなくになります。この狭い喉元を絞められたら、この中の海に面した国には即、死活問題ですし、それだけでなく世界中の経済に及ぼす影響も絶大、まさにチョウクです。「十九とよた」の時は幸いそういう危機状態が始まる前でしたから、ここでも特に何の問題もなくレッド・シーRed Sea=紅海に進入しました。



これがレッド・シー南側の半分。右下が前回「八とよ」でも通ったアデン湾、そこからチョウク・ポイントの一つバブ・エル・マンデブ海峡を抜けてレッド・シーに入ります。

そして、地図の上辺にはジェッダとメッカ。

次はジェッダへのアプローチ。 この位置関係を見るとジェッダがメッカ巡礼客にとって欠かすことのできない玄関口だということがよくわかります。



ムスリム (Muslim 又は Muslem=イスラム教徒) にとってメッカ巡礼を実行することは人生最大の目標であるとされているそうです。

特に大巡礼 (ハッジ=イスラム暦の12月8日から12日にかけての期間) には世界中から多くの信者がメッカに集まると言われています。 巡礼はこの期間だけに限られたわけでは

はないのしょうから年間の総人数となると果たしてどれぐらいになるのか？

年によって違いはあるでしょうが、200万人とも300万人とも言われているようです。 現在では空路を利用する人もあるでしょうが、やはりこれだけの人数を限られた期間に送り込むには客船の出番でしょう。 そして当然メッカに一番近い港であるジェッダに集結するわけで、その時の混雑具合は想像に難くありません。

インドネシア定航に乗っていた頃、インドネシアでよく白いフチなしの帽子をかぶった人を見かけました。 何しろ全人口の80%以上がムスリムで、その総人数は国別では世界一なんだそうです。 しかし私が見たところ一般のインドネシア人はそれほどイスラムの戒律を厳格に守っているようには感じられませんでした。

勿論敬虔な信者も数多くいるのですが、反面、多数派に寄り掛かっている方が無難と

考える名目だけのムスリムも多くいると言われています。 隠れシャーマニズム (Shamanism=地域に密着した霊を信ずる原始宗教) 信徒も多いらしい。 或る時、ステベのフォアマン (現場主任) に「あの白い帽子は何？」と聞いてみました。すると「ああ、ハッジ・キャップのことですね」と言ってメッカ巡礼のことなど色々話してくれました。



私が聞いたのはこんな帽子の事。 彼によるとインドネシアでも敬虔なムスリムはメッカ巡礼に行くことを生涯の目的にしている者が多いのだそうです。 彼自身は人口の約 10%と言われるクリスチャンでしたが、周りの人間は殆ど皆ムスリムですからイスラムについてはよく分かっているんです。そしてこの白い帽子はメッカ巡礼を果たした者だけが被ることを許される特別なものなのだそうです。 巡礼を達成した人、及び彼らだけが被ることを許される白い帽子のことをハッジと呼ぶのだそうです。 前記の大巡礼もハッジでしたね。

*

さて、ジェッダですが、ここも漠然とした印象しか残っていません。 その理由はやはり上陸して街中の空気に触れなかったからでしょう。 船上で仕事をしている限り、どこの港に居たって大した変わりはありませんからね。ただ、ここで唯一印象深かったのがコーランの朗誦です。 町のそこそこにあるモスクの塔にはスピーカーが備えられているらしく、そこから朗々とと言うか、殷々とすべきか、

とにかく厳かなコーランの朗誦が街中に響き渡ります。 船上でさえもよく聞こえるんですからスゴイ。 もしかすると港湾施設の中にもそういう塔があったのかも知れません。 元々コーラン Koran とはアラビア語ではクルアーン Qur'an(?)と言、「読誦されるもの」という意味なのだそうです。 キリスト教の聖書より仏教の経本に近いのでしょう。 とにかく、その音吐朗々たるコーランの響きは、全く宗教心のない私のようなものでさえ思わず姿勢を正したくなるような厳かな雰囲気漂わせていました。 コーランの言葉が全く分からない者でさえそうなんですから、ムスリムの人達にもたらす影響は小さくないのでありましょう。

似たような経験は、スペインで暮らしていた時、カトリックの大聖堂などで行われる説教（と言うのかどうか、あらゆる宗教に無縁の私にはわかりませんが）の声にも同じような印象を持ちました。

単に見物の為だけに入った無宗教の私ですらはっとして襟を正す、というような感じでした。 スペイン語なのかラテン語なのかさえ判別できない私ですらそうなんですから、信者であったらナオサラなんでしょうね。

日本で聞くお経でも私には何を言っているのか全く分かりませんが、それは私自身が「聞く耳持たぬ」からカモ。



これがジェッダ港の俯瞰。 「十九とよた」が着岸したのは多分中央の黄色の矩形の仲だったのででしょう。



港からジェッダの町を見るとこんな感じだったはずですが、これもよく覚えていませんが、こんな風景の中にコーランの大音声が響き渡っていたことは確かです。



この写真はジェッダの港湾関係者、多分、荷役会社、船舶代理店、輸入業者などでしょう。アラブの衣装には国によっていろいろなシキタリがあるらしいですが、詳しいことは知りません。上の写真で一番数の多い白装束はサウディ・アラビアの男性の一般的な服装で

あることは確かで、ピンクの格子柄の被り物とそれを押さえる黒いワッカもサウディ・アラビアのどこでも当たり前に見るものでした。

一番右には明らかに違う色の衣装を着たヤヤ年長と見える人がいますが、この衣装の色違いについては様々な情報があってどれが本当かわかりません。国籍によっても違うし、季節によっても変わるなどとも言われますが、階級というものが関係するかも。

この写真の彼は多分サウディ・アラビア人ではないのだと思います。

もう一人左端の灰色のツナギ、これは明らかに外国人労働者、荷役業者の現場班長みたいな職なんでしょう。

入港手続きの検疫・入管・税関など役所のお役人も全てこの白装束でしたが、そこには必ず英国人が付いていて、書類審査などの実務は一手引き受け、お役人はただ座っているだけ。船舶代理店も白装束のアラビア人に英国人が付き添って、実務は全て彼が仕切るという風でした。一体白装束の人達はなんのために船に来るんだろうと不思議に思ったことを覚えています。そして、回教国の多くで経験した官憲のオネダリは一切ありませんでした。付き添いの英国人に固くイサめられていたのかな？

現在はどうなっているのか知りませんが、当時のジェッダでは港湾管理・運営を一切切切英国の民間会社に委託していたらしい。こういう会社を港湾運営会社とか港湾オペレーターというらしいですが、当時英国のなんという会社が請け負っていたのかは今となっては知る由もありません。

なぜこんなことになるのか勝手に憶測するのもはばかりですが、なにせ王族の多い国、そして一般国民には教育が行き届いていない、となればあの時代では中間的労働者、事務職とか技術関係者とか、そういう労働人口が全く不足していたんではないかと思いますが、どうでしょうか？

最近、この国では女性の自動車運転を認めたということがニュースになっていましたが、ことほど左様に我々現代日本人には理解でき難い世界ではあります。何しろ一般の国民は、サウディ・アラビア人であることを自覚する前に、どの部族の一員であることを意識するほうが重要なのだということらしい。

それなら港湾運営管理業務などを自国民でまかなえなくても不思議ではありません。

「アラビアのロレンス」以来つながりの深かった英国の民間会社に、官憲の業務すら丸投げせざるを得ないということも十分考えられます。

こんな具合で、疑問符だらけの国でしたが、たった一つ面白いシーンを見たことを鮮明に

覚えています。 それはこんなもの。



同じ岸壁の隣の船でこんな貨物を陸揚げしていました。

小型の貨物船でしたから、多分対岸のアフリカのどこかの国から運んできたのでしょう。積荷のラクダはこんな風にごくおとなしく釣り上げられて、岸壁に下されると作業員に誘導されるまでそのままジッと待っていました。

*

「十九とよた」はジェッタでの揚げ荷が終わると、そのまま空船で日本へとんぼ返り。次の航海は久しぶりに本来のカーバルカーの仕事に戻りました。即ち日本で自動車を積んで、米国メキシコ湾沿岸のどこか二～三の港で揚げ荷、そのまま又メキシコ湾のどこかでコーン（とうもろこし）かソーヤ・ビーン（大豆）を積んで日本へ、だったはずですがどうにも記憶が戻りません。全くシマラない話ですが、まっ、こんなもんでしょう。

では今回はこれまでとします。

*

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ（目次） 頁に戻る](#)

*

次回更新は 2018 年 2 月 3 日（土）の予定です。