

甲比丹航海記



Once a Sailor, Always a Sailor

049号 (06 Oct. 2018)

カー・バルカー 菱光丸

(Sep. 1982 ~ Jan. 1983)

久しぶりのカー・バルカーcar-bulker乗船です。カー・バルカーとは、自動車carと撒荷bulk cargoを積むことができる船で、普通、日本からは輸出自動車、そして復航には主として輸入穀類を積んで帰るといった目的で建造された船でした。これまでも同種の船

「第八とよた丸」と「第十九とよた丸」には複数回乗船してきました。

しかし、改造船「富士丸」の頃から、自動車産業の急成長と共に日本の自動車輸出は様変わりして、一度に大量の台数(5~6千台)を積むことができるPCC(pure car carrier)自動車専用船で運ぶのが主流となっていました。もはやカー・バルカーにはあまり活躍の場がなくなっていたのです。従って、このタイプの船はこの頃から海外売船が盛んになり

り「菱光丸」も私が下船した後、間もなく売られていったのです。

なお、「菱光丸」という船名ですが、多分、この船は三菱自動車の積荷保証で建造された船だったと思います。この頃、殆どの専用船は積荷保証で建造されていました。

専用船は使い道が限られていますから、船会社としては、建造に当って、この先何年か積

荷契約が途切れることのないよう、荷主からの保証がほしかったのです。

上記の「とよた丸」シリーズは勿論 TOYOTA が専属荷主、「富士丸」は富士重工、その富士丸が改造される前の「第七全購連丸」は全購連（現 JA 全農）の輸入穀類専門、という風に、各荷主関連の名前が付いた船名が多かったのです。

上記各船の様に荷主の社名そのままではなくても、例えば「追浜丸」とか「座間丸」など工場のある地名も付けられていました。 勿論、この両船の荷主は日産自動車です。

乗船した時には詳しいことを知りたいとも思いませんでしたが、多分この船「菱光丸」の専属荷主は、その名前からして三菱自動車であったはず。

さて、いつもの通り船員手帳の乗下船記録です。



この船は前の「せーぬ丸」と同じマンニング会社の配乗でしたから、初めから船長としての乗船です。 特定の会社に所属するいわゆる社員船員なら、どの職でも一度昇格すれば余程のことがない限り、降格なんて普通はないことです。

しかし、アルバトロスの世界はその時限りの契約を結んでの乗船ですから「どういう職で」と言うことはあくまでその時その時の契約次第。 まあ、それでも同一のマンニング会社との再契約であれば、前職維持が普通です。 で、今回は船長としての契約で乗船です。

しかし、下船理由は前の「せーぬ丸」同様、会社都合による退職。

その理由は「クビ」ではない事も前と同じです。

*

「菱光丸」は以前、T 船舶で三度も乗船したことがある、同じカー・バルカー「第十九とよた丸」と殆ど違いのない船型で、「十九とよた」の総トン数 22,478 トンに比べこちらは 23,412 トンとわずかに大きいだけです。

全長や全巾のデータは見つかりませんが「十九とよた」の LPP (垂線間長) は 182.0 m でしたし、このタイプでは普通、全長=LPP+10m 程ですから、この船の全長は 190m

台であったと思います。全巾は 27m 前後、深さは 16m 前後でしょう。
ところで、「全長」と「垂線間長」という長さの違い、これは以前にも出てきたことですが、念のためもう一度。簡単に図解すると次の通りです。



全長 LOA=Length Overall は文字通り船の前端から後端まで、船全体の長さ。
一方、垂線間長は一寸面倒です。まず、垂線には前部垂線と後部垂線があります。
前部垂線は計画満載喫水線 DWL=Design Waterline と船首材前面の交点から降ろした垂直線。
後部垂線は上記 DWL と舵軸の中心線の交点から降ろした垂直線です。
この両垂直線の間を垂線間長 LPP 又は LBP=Length Between Perpendicular というのです。
そして前述の通り、「十九とよた」や本船タイプの船ではこの二つの長さの差は 10m 内外、この船の全長は前述の通り $190\text{m} + \alpha$ 程度だったと推定できます。

*

建造は「十九とよた」が 1971 年、こちらは 1972 年と一年違い。
前に言ったように、ネット上では「十九とよた」の写真はどうしても見つかりませんが、この船の写真と資料はいくつか見つけることが出来ました。
この船も「菱光丸」と和文での入力では見つからなかったのに、Ryoko Maru と英字入力すると一発でヒットしました。しかも、色々な船名が出てきたのですが、いずれも売船後、改名された船名でした。

「十九とよた」は和文入力でも英文入力でも見つからなかった、という事は「十九とよた」は海外売船されず「第十九とよた丸」のまま一生を終えたのか？ それとも売られた直後に何か大事故にでもあってすぐ姿を消してしまったのか？ いずれにしても私が T 船舶を

辞めてからの話で詳しい事は分かりません。 ともかく「菱光丸」はこんな船でした。



これは建造直後の頃と思いますが、左に見えているボートのスタイルを見ると、どこか外国の港内で撮影されたものと思われます。 下のモノクロ画像は多分試運転時のもの。



この両舷デッキに積まれたものはカー・デッキのポンツーン pontoon、上のカラー画像ではラックは空になってます。 ということはポンツーンは艙内に収まっている、やはりどこか外地での自動車揚荷中だったか？ その他、次のような資料も見つかりました。



Vessel details for AMANPULO

IMO	7211658
Flag (Registration)	🇲🇹 Malta
Gross Tonnage	22961
Deadweight (t)	38082
Length (m)	180.7
Beam (m)	27.6
Built (year)	1972
Builder	SANOYAS HISHINO MEISHO
Yard	OSAKA
Former names	MACKNIGHT (1996) VALOUR (1992) LORAN (1991) LOTTI (1989) AURELIA (1987) RYOKO MARU (1985)

この資料での新しい発見は Length180.7m、Beam27.6m の数字。 この長さは多分、全長ではなく垂線間長だと考えられます。 それなら、巾 27, 6m、総トン数 22,961 に対して納得がいくし、少しずんぐりですが「十九とよた丸」のサイズともほぼ符合します。私が注目したのは一番下の **Former names** の記述。 菱光丸の名前は私が本船を下船した二年後で終わっていたのです。 その後は売られ売られて、この資料 Amanpulo という名前になるまで六回も改名が繰り返されていた。 資料についていた画像の船名は、資料の Amanpulo ではなく、二代前の Valour で、この船の船籍港はヴァレッタ Valetta です。

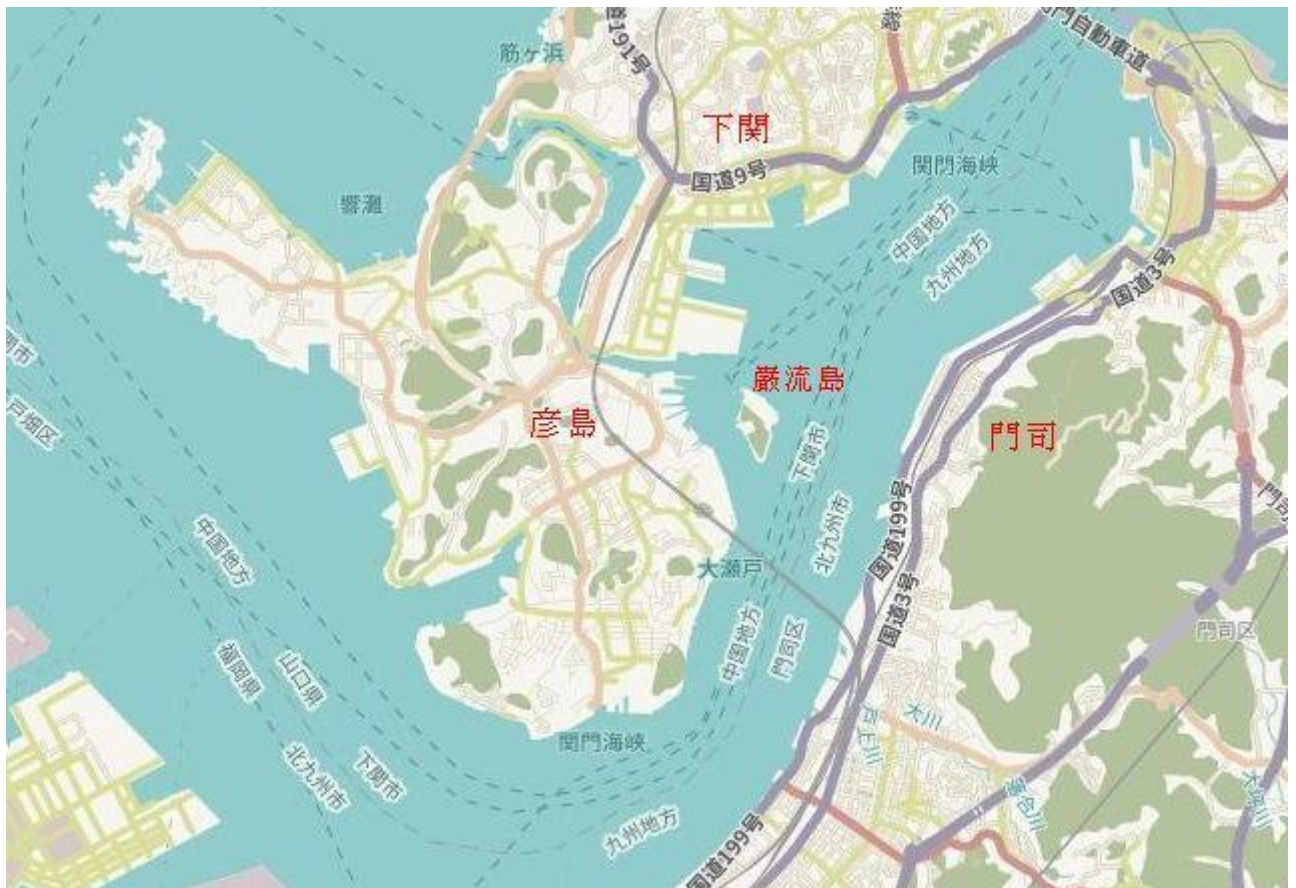
ヴァレッタは、この Amanpulo の資料と同じ Malta マルタの港ですから、多分 Valour 以後の売買は Malta 国内で行われたのでしょう。 まあ、マルタはリベリアやパナマ程ではないにしても、数多い便宜置籍国の一つですから、さもありなん。

しかし、上の写真には違和感を感じます。 どうも「菱光丸」のイメージとは違うのです。一番の違いは、デッキ上にポンツーン・ラックがない事。 その理由は多分この時は既に自動車積載の為の設備は全て取り払われて、穀類輸送専門になっていたのでしょう。船体の塗色の変化もイメージの違いを生む要素の一つですが、どうもしっくりこない。

でも、上の資料の船名の履歴を見ると 1992 年には Valour だったことは間違い無い。なお、Builder 建造者は Sanoyasu Hishino Meisho はサノヤス・ヒシノ明昌、これは現サノヤス・ホールディングスの事、本船建造当時は単に佐野安造船所だった筈。

*

さて、乗船地は三菱・下関造船所。 乗船時、「菱光」は定期検査のため、このドックに入渠していました。 このドックは下関市の彦島の東岸にあり、あの武蔵・小次郎の決闘で有名な巖流島（正式名・船島）のすぐ西側にあります。 このドックにはずっと以前、海洋研究船・淡青丸で入渠した懐かしい思い出もあります。



ドックの位置は上の画面のほぼ中央、巖流島の西のギザギザです。 右上が関門橋、そこ

から左上の響灘まで大きく U 字型に曲がっているのが、言うまでもなく、関門海峡。
 この図では彦島は島ではなく半島の一部の様に見えますが、ドックの敷地のすぐ北側から
 響灘に向かう小瀬戸という水道で下関市街とは別れているれっきとした島なのです。
 次のマップの右下の緑の楕円内が造船所。 その敷地のすぐ北側から北西方の響灘に通じ
 るのが大瀬戸＝関門海峡に対して「小瀬戸」と呼ばれる水道です。



この小瀬戸には珍しいものがありました。 左上の赤の小円がそれで、ココには下関漁港
 閘門というロック lock があります。 この小瀬戸は非常に狭いので瀬戸内海と響灘の潮の
 干満差（潮時差）で激しい潮流が起きてしまうのです。 そのため、流れの激しい時は船
 が通航することはおろか、船を沿岸に係留することにも大いなる支障を来たします。

そこで小瀬戸を赤円の部分で閉じて、そこにロック＝閘門を建設したのです。
 こうすることで干満差の一番大きい時でも潮流はロックでせき止められるので、その南北
 両側とも急な流れのない安全な水面の航行が可能になり、合わせて小瀬戸の両岸に安全に
 船に係留できるようにもなったのです。

ロックそのものは有名なパナマ運河を初め欧州の運河などにはゴマンとあって、船乗りにと
 っては珍しくもありませんが、このロックが「珍しい」のは、扉が上下にスライドする

構造であること。 私は、この方式の現物はココでしか見たことがありません。

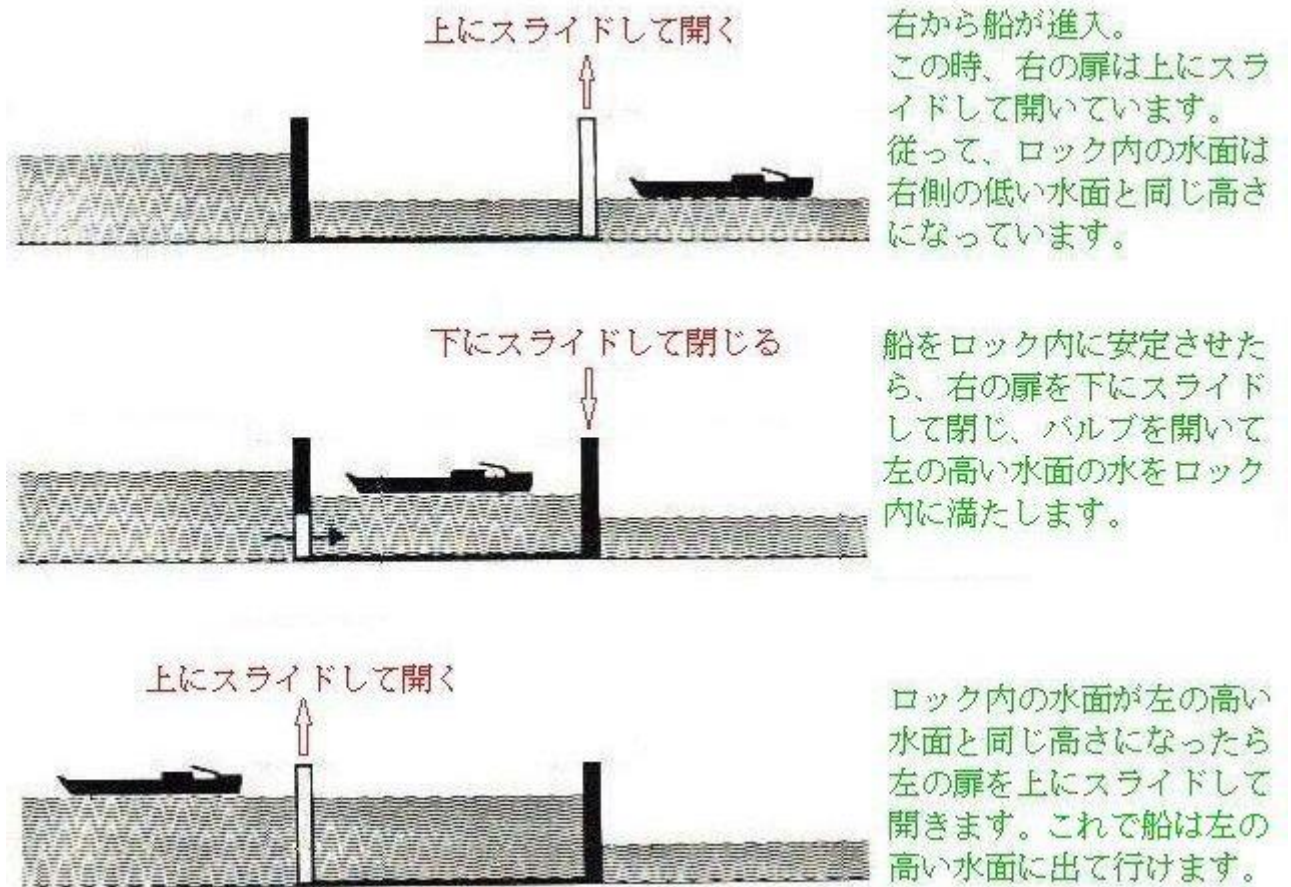


上がロックの全景。 下は手前の扉が上にスライドして開き、奥の扉は閉じたところ。



ロックの構造とその機能は、私の以前のブログを読んで下さっていた方はとうにご承知だ

と思いますが、改めてもう一度……。 ロック＝閘門とは要するに、高低差のある二つの水面の間をを安全に移動するための建造物で、こんな具合です。



このロックの両側の水面の高低差は、その時の両側の潮の干満によって様々に変化しますが、小瀬戸での標準的な高低差は 1.2m ということになっています。 なお、土地の人はこのロックを彦島水門と呼んでいるようですが、どうやら閘門という言葉から同音異義の別の言葉を連想されるのを嫌ったらしい。

この上下スライド式のゲート＝扉＝水門を持つロックは、別名ギロチン *guillotine* ロックとも呼ばれ、重量のあるゲートを持ち上げなければならないので、比較的小規模のものでないと無理があります。 一例として、英国のナロウ・チャンネルにも同様のものがあるようですが、そう多くあるものではありません。

ナロウ・チャンネルのような小規模のロック・ゲートの大部分は、片側の垂直軸を中心に回転する片開きドア式が多く、また、パナマ運河の旧ロックなど大型のロックでは、同じドア式でも両開き（観音開き）のものが普通です。

しかし、この彦島水門の初代の扉は水平スライド式だったらしい。 この方式のものは重量が水平移動なので大規模の物でも可能。 その典型例はネオパナマックス *Neopanamax* と呼ばれるパナマ運河の新しい大型ロックにも採用されているし、現在、世界最大と言わ

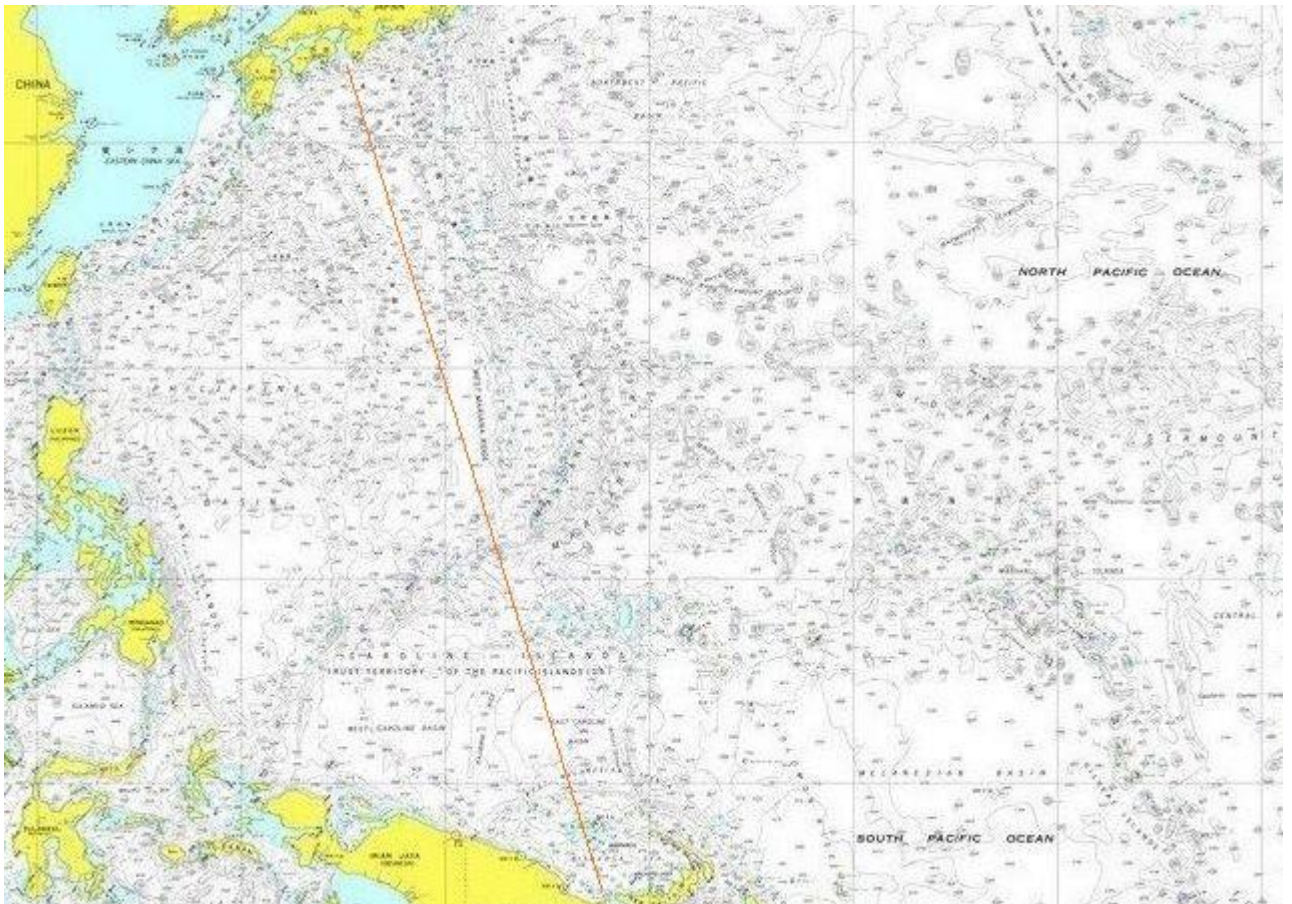
れるベルギーのアントワープ Antwerp 港のロックも水平スライド式です。 これらの大規模の水平スライド式のものはローリング・ゲート rolling gate と呼ばれます。上記アントワープ港の超大型ロックとはベレンドレヒト水門 Berendrechtsluis と、ドイルガンクドック水門 Deurganckdoksluis の二つで、いずれも長さ 500m、巾 68m だそうです。 一方、彦島水門のサイズは長さ 78m、巾 8m。小さい!! オランダ語では上記の Belendrechtsluis の様にロックのことを sluis=英語なら sluice=水門と呼ぶようです。

*

さて、約一週間の定検（四年に一度の定期検査）ドックも終わり、積地・水島港に回航、そこで自動車 2 千数百台を積み豪州向けです。 今回の揚げ地はブリスベン Brisbane とメルボルン Melbourne。 ここで又航路選定について・・・。

甲比丹業の実務の一番のホネは、その航海でどういう航路を選定するか、だと思います。

選定した航路の良し悪しで、場合によっては一日二日の遅れは簡単に出てしまう。船の動静で一日の遅れを出すということはかなりの額の損失を生じることになるのです。だから、乗船後すぐ始めることは、その航海の積地・揚げ地の全貌、それらをどういう航路で結んでゆけばよいか、の下調べです。



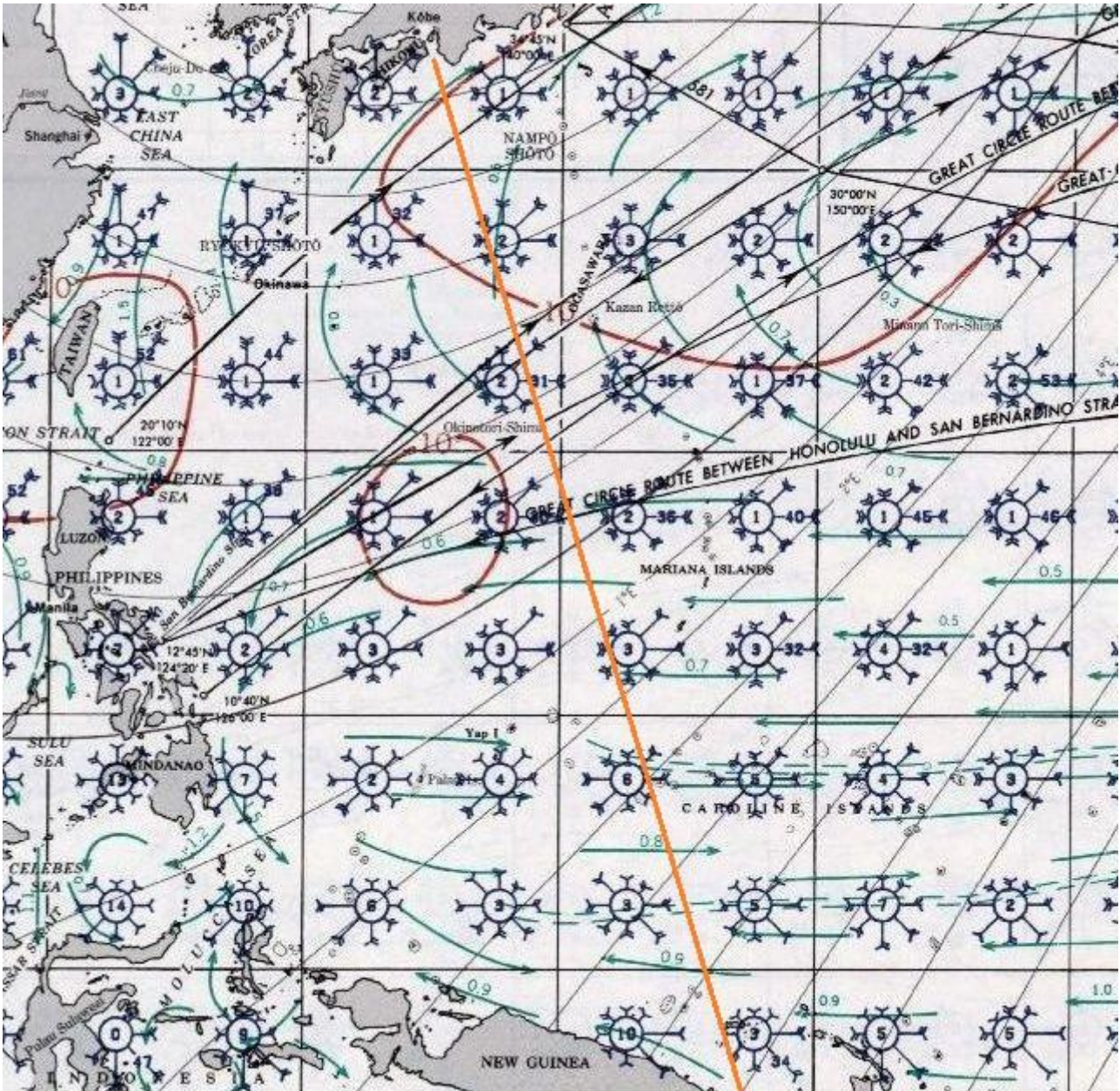
まず、小縮尺の漸長図上で、紀伊水道の出口から鳥の形のニュー・ギニア New Guinea の

シッポの付け根辺りにかけて長い直定規で直線（航程線）を引いてみます。

このように南北に近いコース、即ち経度線に沿うようなコースでは大圏コースを使つての距離短縮のメリットは殆どありません。なぜなら経度線は地心・北極点・南極点の三点を含む平面と地表の交わる線＝大円、即ちそれ自身が大圏だからです。従つて、ここはまず、簡単に航程線での検討を進めます。

ニュー・ギニア以南、島の間を縫うコースの詳細は後の手順で検討するとして、とりあえず太平洋上は航程線で障害物なく走れることが分かりました。上の図では小さすぎて読み取れませんが、実際のチャートのサイズは概ね 80cm×120cm なので航路上の大雑把な情報を得ることに不足はありません。

次の手順は毎度登場する次の画像、パイロット・チャートでの検討です。



上図は「菱光丸」の航海の当月（10月）のこの海域のパイロット・チャートです。

これまでも何度も触れてきましたが、パイロット・チャートは各海域・各月毎の気象・海象データを統計的にとらえて表したもので、これを見ると、予定航路上の大まかな気象・海象の状態を知ることができます。

勿論、これに記されたデータは統計上のものですから、リアル・タイムでの気象・海象を保証してくれるものではありません。しかし、その時期、航路上で遭遇する可能性の高い気象・海象の傾向をあらかじめ把握しておくことは重要です。

これを見ると意図しているオレンジ色の航程線上には大きな問題はない事が分かります。前号でも触れましたが、赤線で囲まれた部分は平均波高が 12 フィート（約 3.7m）に達する海域で赤線に付記された 10 という数字はそのパーセンテージです。統計では赤線にかかっても 12 フィート以上の波高になる可能性は 10%しかないというわけ。

オレンジの線は日本沿岸から離れてしばらくの間は赤線の範囲内にかかるけれど、その後は全くクリアーです。まず、考察第一段階は OK と言えるでしょう。

このコースで一番の注意点は台風街道を横切らなければならない事。しかし、時は既に 10 月、台風の最盛期は過ぎています。日本近海さえ通過してしまえば、もし発生しても、このコース上では台風も卵の状態の時化する範囲は知れたもの。

ルソン島の東の海域に赤線の小円がありますが、これが台風の卵発生によりちょっと荒れる可能性のある場所でしょう。これに関してもまず OK。

と言うことで、紀伊水道からビスマルク海までは航程線航法で直航することにします。

*

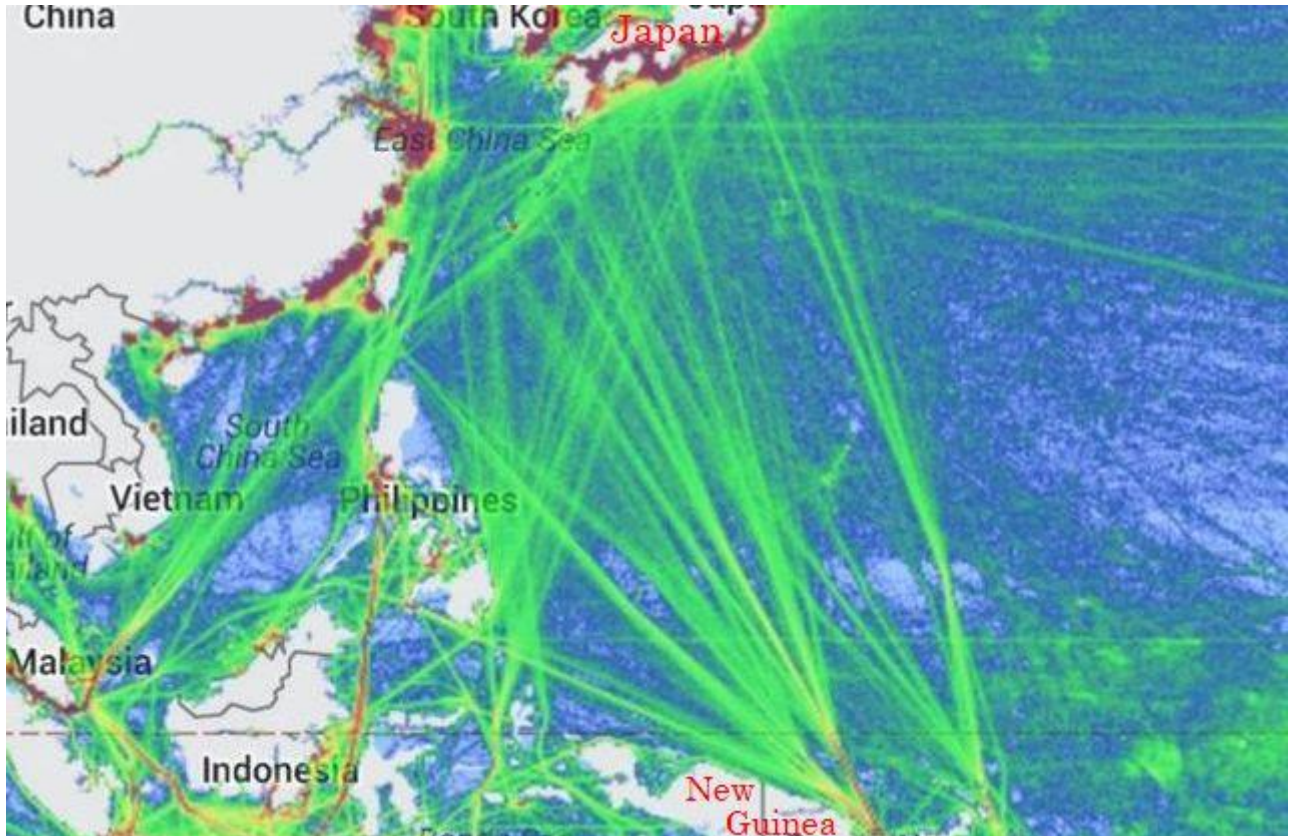
次の図も、前に触れたことがあります。それぞれの海域での船舶の通航頻度を表したものです。Ship Traffic Density=船舶交通密度などと呼ばれるものです。勿論、こんな便利なものは私が現役の頃にはありませんでした。何しろ、私の過ごしてきた船乗り社会は 100%アナログ世界でしたから。

この図によると、紀伊水道からニュー・ギニア島の腰の部分、ビスマルク海 Bismarck Sea へほぼ一直線に走っている緑の線がハッキリ見て取れます。

と言うことは、最初の小縮尺海図や次のパイロット・チャートによる検討をしたうえで決定した航程線によるコースは、多くの船が選択している結果と同じだということが分かります。

その頃は航路選定についての情報を得る第一段階は「水路誌」という専門書を熟読することに尽きました。こうして時間をかけて咀嚼して得た水路誌の情報と小縮尺の海図やパ

イロット・チャートを調べた上での結論が、今ならこの図で簡単に確認できるのです。



便利と言えば便利至極。 太陽や星の天測で位置を得ていたのが、GPS で簡単に船位を知ることになったのと同じです。 しかし、便利ならなんでもイイのか？

私自身は GPS=カー・ナビを使ったことがないので分かりませんが、常にナビの言いなりに走っていると、いつまでたっても道を覚えられないんじゃないか、と気になります。 私が車に乗っていた頃、ドライブの楽しみの一つとして、事前に念入りに地図を調べるということが欠かせないものでした。 同じように、私にとって航路選定は興味の尽きない事であって、決して億劫な作業ではなかったのです。

かねて知った場所への航海であっても、季節の変化、船種や積荷の状態、その時の吃水や復元性など、条件は千差万別。 そういうことを考え合わせて、その時点での最適航路を検討するのは決して面倒ではなかった、むしろ楽しい作業でした。

*

次の検討は、ビスマルク海とソロモン海、即ちビスマルク海からニュー・ギニアの腰の部分とニューブリテン New Britain 島とのヴィティアス海峡を抜けるコース、及びソロモン Solomon 海を通過してニュー・ギニアのシッポを回り込むコースをどうするかです。

パクリのきく適当な海図が見つからなかったのも、こんなマップでご勘弁を・・・。

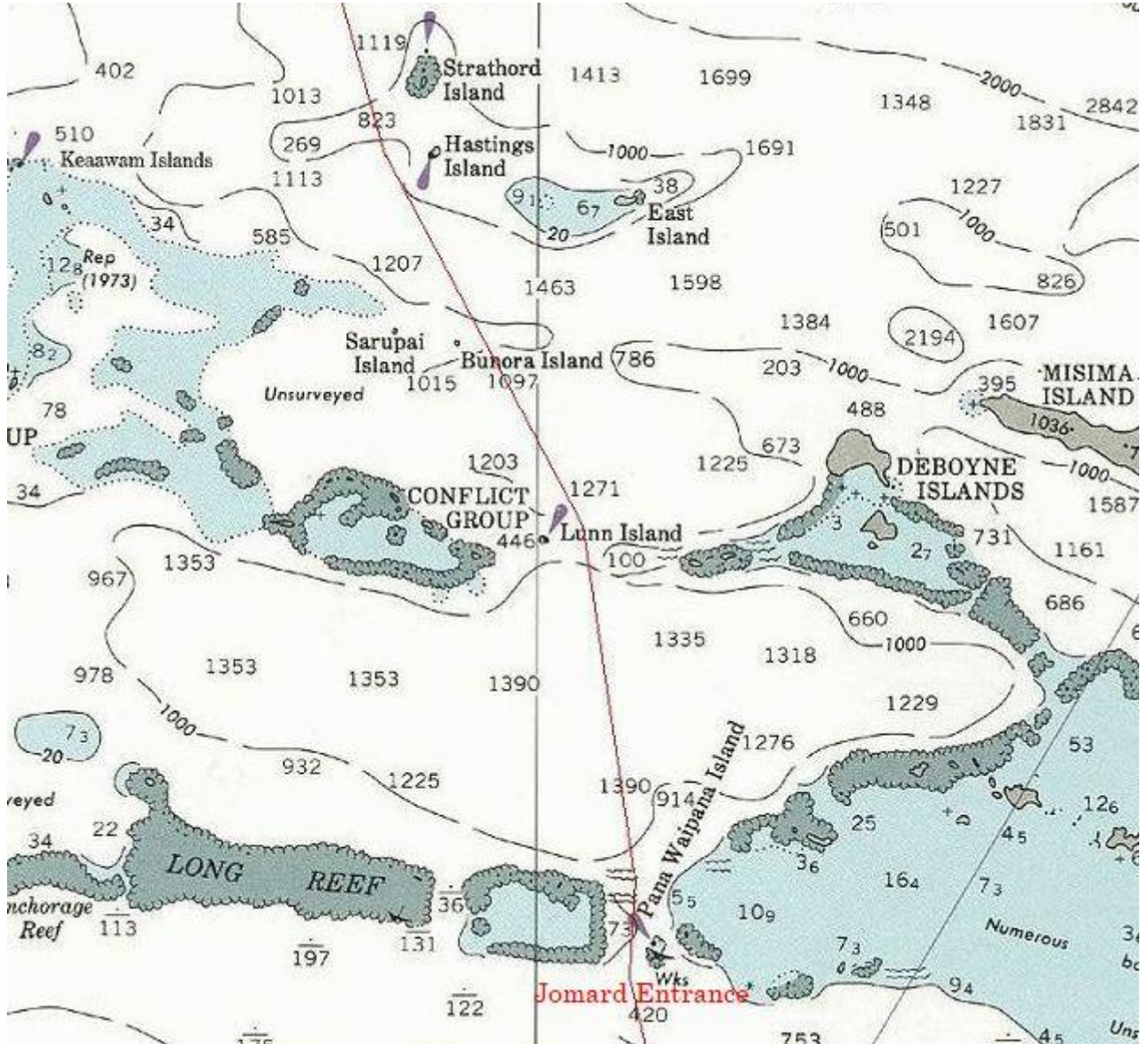
海図と違って小さな島やリーフは明示されていませんから、コースラインも極めていい加減なものです。大雑把にはこんな具合に進みます。



紀伊水道から一路南下し、左上のハーミット Hermit 島で航程線の大洋航海は終わり、以後はビスマルク Bismarck 海の沿岸航海になります。ここからウンボイ Umboi 島とニュー・ギニア本島とのヴィティアス Vitiiaz 海峡を抜けます。

次はソロモン Solomon 海です。この辺には岩礁地帯もあちこちにあつて油断はできませんが、交通量は少ないので、狭い水路を抜ける時もそれほどヤヤこしくはありません。このマップー帯は第二次世界大戦の激戦地で、多くの尊い命が失われたところです。私の叔父の一人もこの戦争中、南方のどこかで亡くなったと聞いていますが、一兵卒がどこで戦死したか？については確かなことではないのが実情でしょう。

この海域で一番気の抜けない部分はソロモン海の南、上のマップの右下の一角で、中でも珊瑚海 Coral Sea への出口、赤字で示したジョマード水道 Jomard Entrance は、たまたま行逢い船が複数いたりすると少し厄介です。 その部分の海図を見ると、次の通り。 下辺中央の珊瑚礁の切れ目がジョマード水道です。



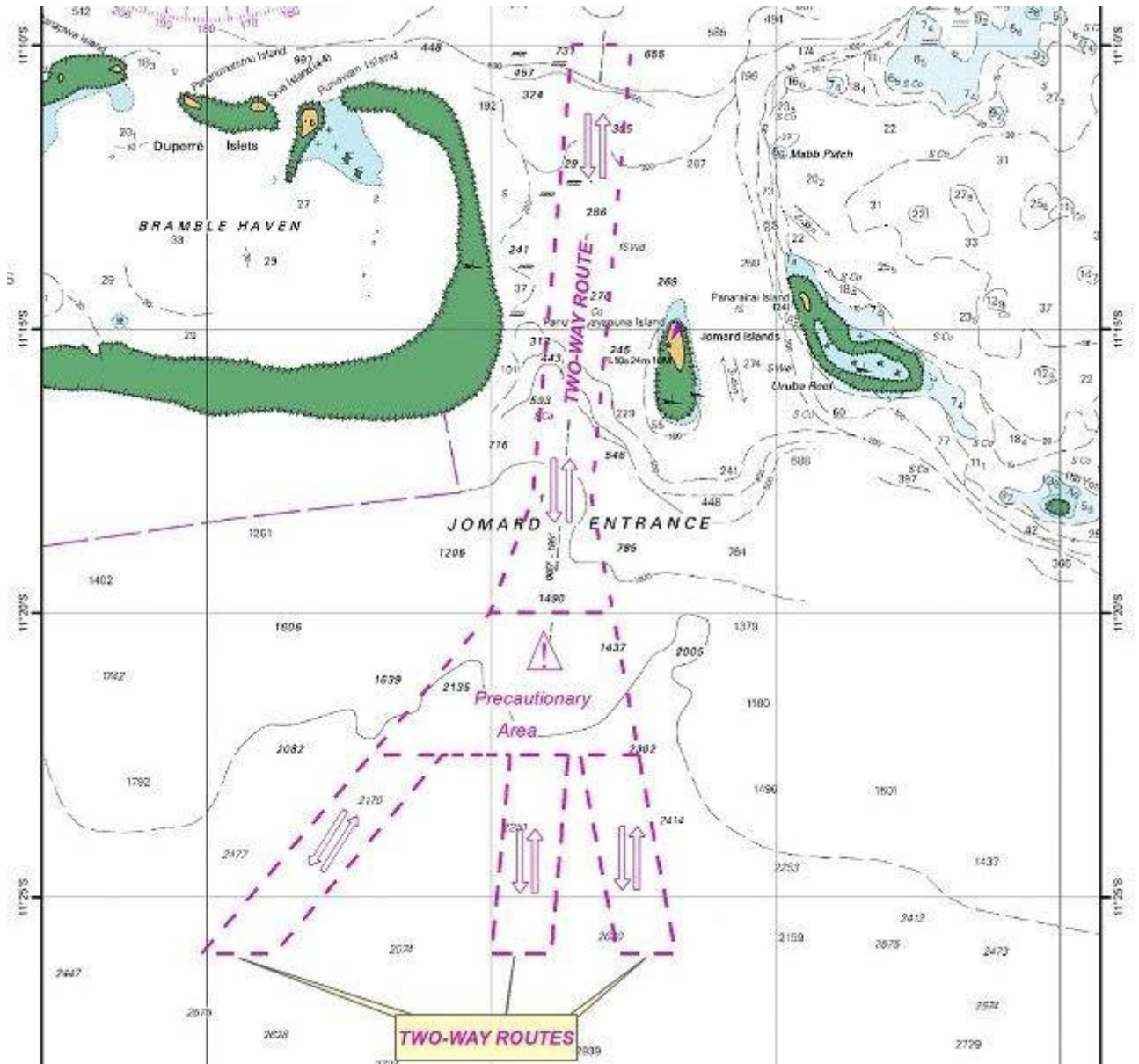
上部中央から降りてくるマゼンタ色の線は「菱光丸」が走ったコース。

この界隈は海面下に隠れた珊瑚礁が多く灯火の無い小島も多数あってナビゲーターとしては気の抜けない所。

また、そういう所に共通のもう一つの難物、強潮流にも要注意です。 ジョマード水道の周辺をよく見ると二重の波線があちこちに散らばっていますが、これがその印です。

ジョマード水道付近の潮流は3~5kts(ノット)=6.5~9.3km/hにも達するという資料があります。 狭い水道での急流は有難くありません。 ただ、瀬戸内海のように漁船が多くはなく、行逢い船もまばらなこと、水道の長さがごく短い事が救いです。

上は菱光丸の頃の海図ですが、現在ここには IMO＝国際海事機関 International Maritime Organization によって Two Way Route（双方向航路）が設定されていてより安全に通航できるような方策がとられています。 次の海図のマゼンタの点線がそれです。



このように中央の Precautionary Area＝警戒水域を挟んで北方に一本、南方には三本の対面交通路 Two Way Route が設定されています。

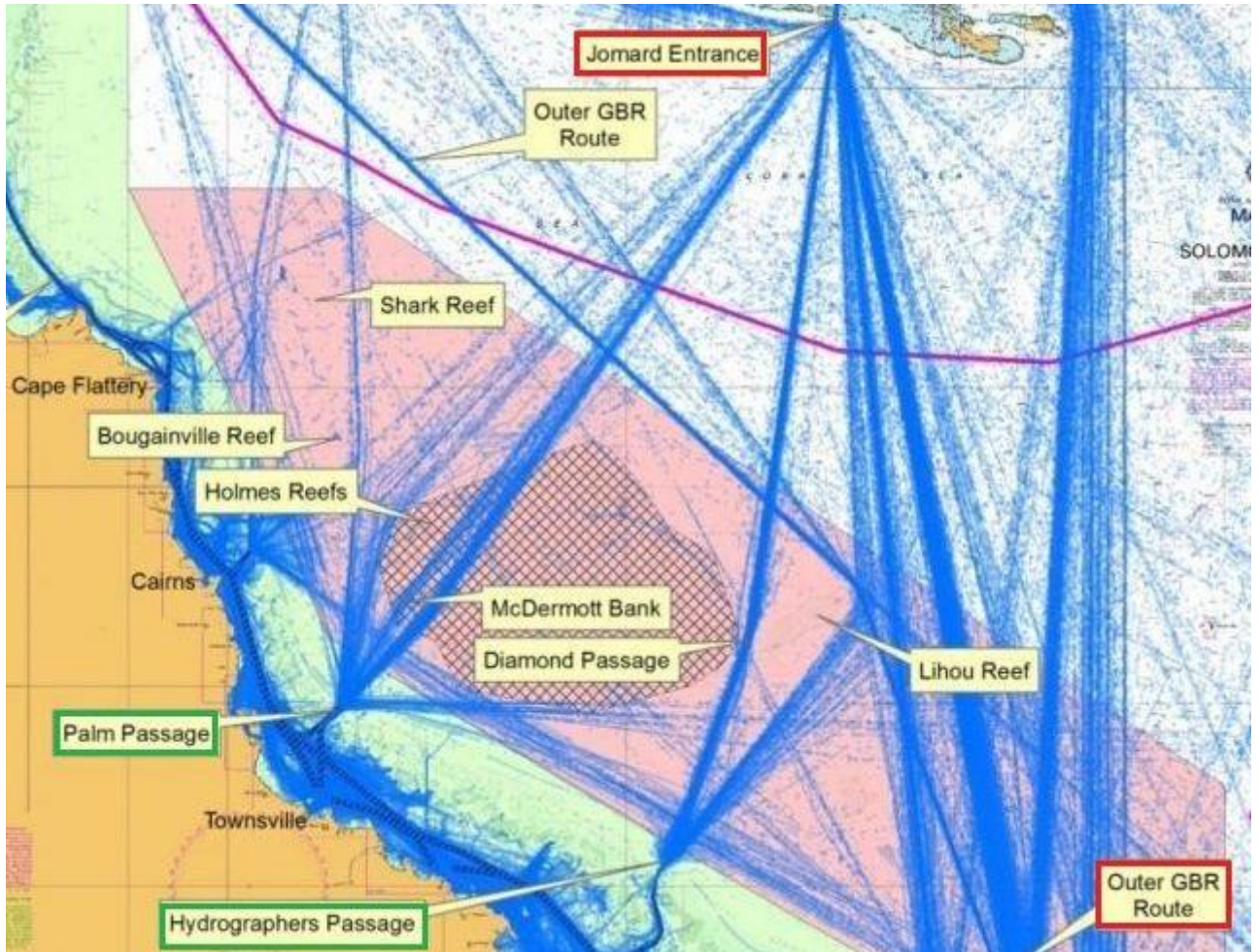
各航路の幅は約 1 マイル＝1852m、通航船が少なければなんとも言うこともナイのですが、北から降りて来た時、南の三叉の夫々から複数の大型船がやって来ると少し厄介です。幅が 1852m もあるなんて自動車道と較べて考えればトテツもなく広い、ということになりますが、大型船同士が行逢う場合、特に夜間や視界不良の場合は決して安心できる広さではありません、これに横からの強い潮流が加わるとなおのこと。

まあ、今ではすべての大型船が VHF＝超短波無線電話を備えていますからお互いに連絡し

合って、安全に航過することはさほど難しくはなくなりました。

しかし、菱光丸の頃はこんな航路の設定そのものがなく、各船夫々勝手に通過するわけですから、ちゃんと法規やマナーを守らない船がいると即危険に陥りかねません。

この南方に伸びる三本の航路の行き先は次の通りです。



上のマップの上辺中央のやや右が出発点のジョマード水道。水道の南出口の一番左の航路は上のマップの左辺下の **Palm Passage** 行き、真ん中の航路は下辺ほぼ中央の **Hydrographers Passage** 行き、そして一番右の航路は「菱光丸」の行き先ブリスベーンなどを含む豪州東岸の各港行き **Outer GBR Route** です。

上のマップの中央から左手の陸岸はグレート・バリアー・リーフに囲まれていて、大型船が通行できる場所は限られています。従って、この海域内の港に行く大型船は一番左手の航路か、真ん中の航路のどちらかを選ぶ船が多い、ということになります。

一方グレート・バリアー・リーフ以南の豪州東岸及び南岸に行く船は一番右、即ち **Outer GBR(Great Barrier Reef) Route** に沿って南下します。

この時の菱光丸の自動車揚げ地ブリスベーン **Brisbane** とメルボルン **Melbourne**、復航の積地ニュー・キャッスル **Newcastle** など豪州の大港湾は殆どが東岸・南岸にありますから、

このルート通過隻数は断然多くなり、上の図でもそれはハッキリ分かります。
この後は豪州東海岸の沿岸航海で片方は広い南太平洋で特に障害物はなく、ひどく時化ら
れる海域でもないので平穏な航海が続きます。

航海計画の話ばかりしてしまいましたが、この頃の私にとってはこれが何よりのヤリが
い・イキがいみたいなものでしたから、ご容赦を・・・。

この航海の豪州各港へはこの後何度も寄港することになるので、今回はそれらの港の様子
はスルーすることにします。この航海の復航はニューキャッスルで何か穀類を積み、四
日市場げだったと思います。この次の航海も積み揚げともほぼ同じ様子で、あまりはっ
きりした記憶がありません。

*

この船に乗ってから気付いたことは、これまでのチーフ時代に長い間悩まされてきた乗船
中の胃痛がケロっとなくなったこと。それは前の「せーぬ丸」でも同じだったんですが
その時は特に意識していませんでした。しかし、この船に乗ってから、乗船中の胃の不
調がいつの間にか無くなっていたことに改めて気付いたのでした。

私のチーフとしての履歴は殆ど丸 12 年続きましたが、その後半には乗船するとなんと
なく胃の調子が悪くなり、下船するとケロっとなおる、ということが多かった。
そういう時は休暇下船後に横浜・保土ヶ谷にあった船員保険病院で診てもらうんですが、
いつの場合も診断は「神経性胃炎」でした。しかし、特に処方を受けるでもなく、通院
するでもなく、日ならずしてスッパリ軽快してしまうのです。

乗船して間もなく始まる胃の不調の原因の一つは、チーフの一日の生活パターンに起因す
る面もあったのでしょう。当直航海士としてのチーフの航海中の生活を時間を追って見
直してみると次の通りです。

早朝の 03:45、当直 15 分前の通知が一日の始まり。03:55 には昇橋 04:00 から 08:
00 迄航海当直。当直中にはブラック・コーヒーを最低 1 杯、空きっ腹にブラックでは胃
に良くないのは当たり前、でも、ミルクや砂糖入はノー・サンキューなんです。

08:00 当直終了、それから食堂へ直行して朝食。その後シャワーをかぶって昼食まで一
寝入りですが、時化ていたり、何か特別な積荷がある、またはどこかに不具合箇所がある、
などと言う場合、その見回りや不具合の処理作業の監督で午前中の一休みが吹っ飛んでし
まうこともしばしば。

昼食後はよほどのことがない限り、まずは休息が可能です。午前中寝ることができなか

った時は昼寝、そうでなければ読書などでリラックス。そして15:45再び当直15分前の通知。15:55分には昇橋、以後20:00迄航海当直。当直中やはりブラックを少なくとも1杯。当直終了後30分から小一時間かけて相ワッチのQ/M(クォーターマスター)と共に船内巡検。その後ひと風呂浴びて03:45に起こされるまで完全休息。

航海中の生活パターンはザットこんな具合です。

このパターンを振り返ると、朝の起床時間から朝食までの時間が長すぎるし、その間ずっと仕事をして、しかもすきっ腹にブラック、こりゃよくありませんネ。

しかし、問題の本質はこの生活パターンではなかったはず。何故なら、これほどの船でも殆ど変わりはないのに、船によっては全く胃の不調が起きないこともあったのです。

やはり問題は人間関係、唯一の上司・船長ドノとウマが合う・合わない、が決定的なポイントだった。私が一番苦手だった上司のスタイルは優柔不断。ガミガミ屋でも強引でもイイ、とにかく決断すべき時にスッパリと指示を出してくれる上司が有難かった。

私には経験がありませんが、事務職なら少々決断が遅くても部下に大きな負担をかけることはないかもしれません。しかし、船長の決を待たなければならない事態では、船は大抵動いているんです。時と場合によっては、決断までに要する時間は、そのまま危険を増大させることにもなりかねない。こういう人物、意外と多いんですネー。

船長の指示を待つ部下としては、とてもじゃないが待ってられない。イラっとくる、くらいでは到底収まらず、フテクサレたくなって当たり前。こういうことの繰り返しがあれば、胃の一つや二つは壊れても仕方ありません。

一方、停泊中の業務は大部分チーフの一存で片が付くことが多い。第一、船長ドノは停泊中不在のことが多い、チーフ=停泊船長と言われる所以です。忙しいけれど楽。船長になった時、一番セイセイしたことは、これからは船内のことは全て自分が決を下せる、誰かが何かを決めるのをジッと待つ必要がないということ。

優柔不断な船長が結構大勢居る、と言うことはチーフだって同じように優柔不断は意外に多い。しかし、私自身が船長であればチョフサーのやり方が我慢ならない場合は、「チョット待った、それはコウすればいいんじゃないか？」という提案又は指示ができる。そして、エテシテこういう人はソレを待っている、自分で上司に提案するより上司からの指示を聞く方がラクだ、という人も実に多い。

こういう私のやり方を、私の下で仕事をした人たちがどう感じたか？それは知る由もありませんが、とにかくこれ以後、胃痛で悩まされたことが無くなったことは確か。

解放感こそあれ、最高責任者としての重圧を感じることは全くなかったのです。船長に昇格して、もう一つ大きく変わったことは、自由時間がとてつもなく増えたこと。

極論すれば一日中自由気まま、何をしようかと咎められることはナイ。一日 8 時間の当直がない、それ以外のチーフの雑務からも一切解放されて、24 時間イツ寝ようとイツ起きようと勝手です。生活パターンはまさに激変。こうなると、自分でよほど気を付けないと運動不足にもなるし精神的にもブツタルミになりかねません。私としてはこれまで色々述べてきたような航路選定に伴う資料調査はキリの無い作業ですからブツタルミはナイとして、運動不足は何とかしなければ、です。

そこで私が始めたのはデッキ・ウォーキング。

専用船のほとんどは、全長 200m 前後、巾 30m 前後ですから、デッキ上一周は $200+30+200+30=460\text{m}$ 程、船内一回りすれば 4~500m になります。これを 10 周すれば、運動量としてはまず OK でしょう。

しかし、時化の日にはデッキを歩くのは危険が伴います。そういう時は居住区の外階段を上がったり下がったり上甲板からコンパス・デッキまでは大概の船で 15m 位はありますから階段の段数では 50 段前後、これを何回か昇り降りすれば、かなりの運動量です。

これは、私がリタイヤまで船上でずっと続けていた唯一の健康法です。

それが今では、毎日一万歩散歩（あくまで目標）に変わって続いています。

お陰様で、あと一日で心身とも健康なまま 78 歳を迎えられることになりました。船長として乗船中、身体の健康維持はウォーキング故ですが、精神の健康は誰にも縛られない「アルパトロスの世渡り」を続けた故、と信じて疑いません。

「菱光丸」では豪州航路を二航海して、四日市で下船しました。後任船長は「せーぬ丸」でチョフサーから昇格した、あの M.M. 君。彼とはこれ以後も行合いが続きました。又、クルー全員が日本人という船はこの「菱光丸」でオワリ、以後は色々な外国人船員との混乗が続きました。そういう意味では一つの区切りになった船でもありました。

*

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ\(目次\)頁に戻る](#)

*

次回更新は 2018 年 11 月 3 日(土)の予定です。