

甲比丹航海記



Once a Sailor, Always a Sailor

050 号 (03 Nov 2018)

バルク・キャリアー・Caspian Trader

(Apr 1983 ~ Aug 1983)

これまでの各船と違って今回からはチョット趣が変わります。船会社に正規採用された社員船員の安定した身分を自ら振り捨てて、いわば浮き草稼業・アルバトロスの世界に飛び出した私ですが、そのスタートでタマタマ出会ったマンニング会社のU海運は私にうってつけのまたとないいい会社でした。最初の「せーぬ丸」ですぐ船長として登用され、甲比丹としての滑り出しもマズマズ。この船はそのU海運との契約三隻目ですが、ここで、これまでとはがらりと変わって、この船は混乗船だったのです。

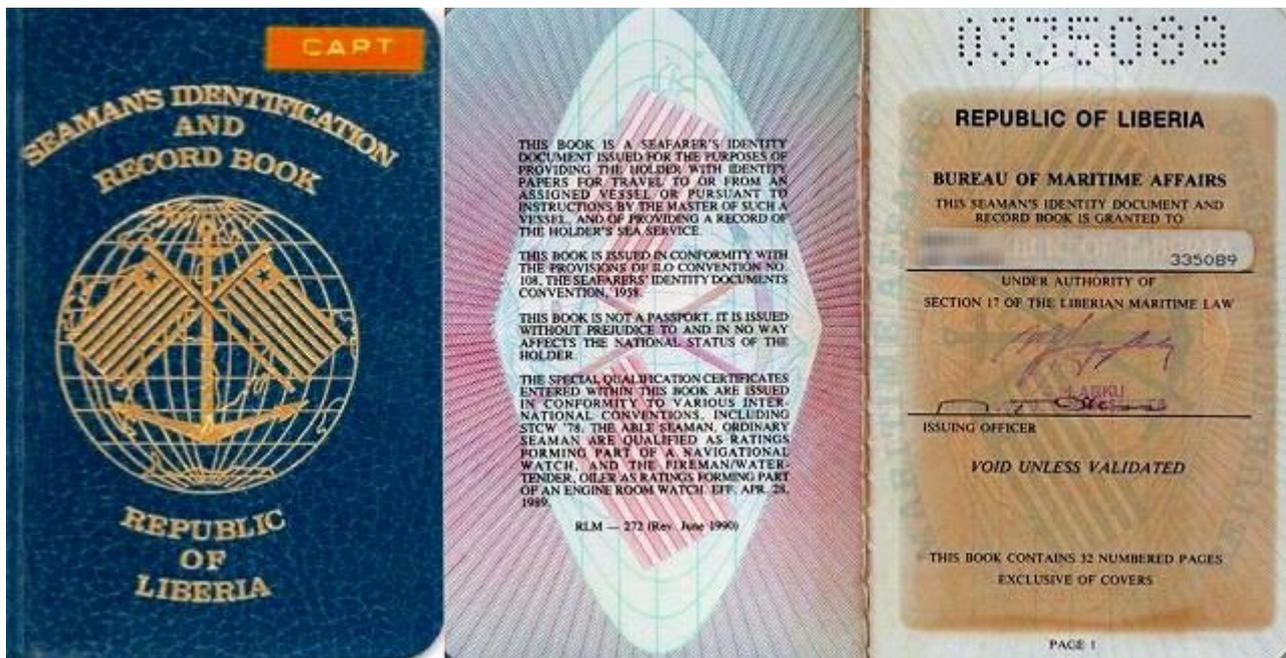
混乗船と言えば、ずっと前フォース（四等航海士）として乗船したサン・ファン・エクスポートーSan Juan Exporter という船もそうでしたが、あの船は船・機長の二人が米国人で、その他のクルーは全員日本人でした。今度は逆に船・機長をはじめ職員全員と各パートの職長は日本人、その他のクルーはフィリピン人という構成です。

そして、この船の船籍は日本ではなくリベリア Liberia でした。

この頃は、日本籍船なら乗組員は全員日本人、が当たり前、少なくとも職員は夫々の職に
適応する「日本の海技免状」持ちであることが必須でした。しかし、日本人職員の数が
どうしてもなく不足してくると、船舶職員法にも変化が起こり、日本籍の船でも職員全
員が日本人（日本の免状持ち）でない船も出てきました。

Caspian Trader の船籍はリベリアなのに職員全員が日本人、と言うことは、この頃はま
だ日本の海運界にも少しは余裕があったのでしょうか。まあ、それもじきに崩れてゆくのは時代の流れ、これ以後、日本籍の船であっても全職員が日本人という船にはついに乗る
機会がありませんでした。

というわけで、これまで各船の冒頭で登場してきた船員手帳の乗・下船公認頁紹介は今回
はありません。しかし、リベリア船にも船員手帳はあります。それが次の画像。



どうですか？ 当たり前ですが、日本の物とはガラッと違いますね。

一番の違いはその表題、Seaman's Identification and Record Book（船員 ID 及び履歴手帳）日本の船員手帳の表紙の英文表記は Mariner's Pocket Ledger（船員小型原簿？）ちょっと変な感じの英語ではありますね。私の知る限りこういう表現の船員手帳は日本以外にはないようです。それが「日本の船員手帳」の性格をそのまま物語っているのかも。

まずは、リベリアのものについて。上の画像左から、表紙、表紙裏、1 頁目。
表紙裏（中央）に印刷されている文言の要点は、この手帳が船員の乗下船旅行の際の ID
である、但しパスポートではない、それともう一つは、手帳保持者の海上履歴の記録のためのものである、ということ。

日本の船員手帳との最大の相違点は、日本では本来の目的がその保持者の乗・下船が法にのっとった正規の雇用契約による事を監督官庁の運輸省海運局（現・国交省海事局）が審査・公認する、というのに比べ、リベリアではこの雇用契約の公認が一切ない事。

そして次の画像は2頁目と3頁目で、この手帳保持者のID、言わばメインの頁です。キーパンチで手帳の発行ナンバーを打ったり、写真は簡単に張り直しができないよう透明フィルムでラミネートして、いかにもそれらしい体裁ではありますが、実はかなりいい加減なものなのです。

BOOK 0335089 ISSUED TO:		
NAME LAST [REDACTED] FIRST MI. [REDACTED]		
BIRTH DATE OCT-08-1940	BIRTH PLACE KANAGAWA JAPAN	
HAIR COLOUR BLACK	HEIGHT 5 FT. 4 INS.	WEIGHT 130 LBS.
EYE COLOUR BROWN	EXPIRATION DATE → JUL-13-1998	
DISTINGUISHING MARKS NONE		
ISSUE DATE JUL-13-1993	PLACE OF ISSUE OFFICE OF DEPUTY COMMISSIONER OF MARITIME AFFAIRS, R.L. RESTON, VIRGINIA	

PAGE 2

PAGE 3





SIGNATURE (NOT VALID UNLESS SIGNED BY BEARER)

3頁目の最下段は保持者のサイン欄で、ここにサインしてないものは無効、と書いてあります。しかし、この画像の通り私はここにサインしてません。乗下船の度にこの手帳を監督官庁に提出して記載内容を公認してもらうことはないし、各国入港に際して官憲に

提示を求められることもナイ、だから別に問題にもなりません。 まあ、必要ならばその時サインすればすむ事ですが、その必要さえ全くなかったのです。

日本籍船に乗船する日本人船員は、船員手帳を持つことは必須だったけれど、パスポートは持っていなくても当たり前、各国の日本籍船に対しての入国審査では日本の船員手帳の提示だけでよかった。 逆にリベリア籍などの便宜置籍船に日本人が乗る場合パスポートを持つのが必須。 各国の港での入国審査では便宜置籍船の乗組員に対しては船籍国の船員手帳ではなく、常に母国のパスポートの提示を求められたのです。 要するにこの船員手帳はただ持っただけ。

私自身この手帳を ID として使ったことは全くありませんでしたし、果たして各国の官憲がこの手帳を ID として認めてくれるかどうか甚だ疑問です。 また、表紙の裏に記載されているようにこの手帳が保持者の海上履歴の証明になるかどうか怪しいものです。 次がその乗下船履歴の記載頁。 これは Caspian Trader 乗船の時の物ではありませんが、こんな風に船名・乗下船の日付けと場所・職名・海域などを記載の上、船長の署名とその船または会社のスタンプが押されています。 しかし、日本の船員手帳の海運局の印章のような公的な証明と言えるものは一切ありません。

NAME OF VESSEL OFFICIAL NO. GROSS TONNAGE OR HORSEPOWER*	DATE AND PLACE OF		GRADE/ RANK	DESCRIP- TION OF VOYAGE	SIGNATURE OF MASTER	COMPANY STAMP OR SEAL
	ENGAGEMENT	DISCHARGE				
M/V SOLAR WING GT 41604	1993 MAY 18 KAWASAKI	1994 JAN 09 CHIBA	MASTER	OCEAN GOING	<i>[Signature]</i>	<i>[Circular Stamp: SOLAR WING, LIBERIA]</i>
M/V SOLAR WING GT 41604	AIR. 18, 1994 CHIBA	AUG 01, 1994 CHIBA	MASTER	WORLD WIDE	<i>[Signature]</i>	<i>[Circular Stamp: SOLAR WING, LIBERIA]</i>

*ENGINE ROOM WORKERS GIVE HORSEPOWER
OTHERS GROSS TONNAGE

PAGE 8

PAGE 9

ここに示されたページは、私自身が乗下船記録を記入して自分でサインしたもの、船長な

らいくらでも偽りの履歴をデッチ上げることは可能だし、うまく船長をダキコメば、いくらでも経歴詐称は可能、何しろ公認という制度はないんです。これでは「海上履歴の証明」というにはまことにオソマツと言わざるを得ません。

日本の船員手帳の巻末には「船員手帳受有者の心得」という注意書きが二頁、また「記載心得」というのが四頁にもわたって印刷されています。これには法上の細かい注意点を船員法の関連条項を明記して詳細に記載されていて、この手帳が ID だけでなく、履歴の法的な証明書たり得ること、従って取り扱いには慎重に、と言っているのです。

とにかく、リベリアの船員手帳は実際には無きに等しいものだったと言えるでしょう。まあ、一般人の身分登録制度そのものも、国によって様々、日本ではゴク当たり前の「戸籍」という登録制度も、同様なものは二・三の国にしかないそうですから、政府が個人に対して行う証明の実態も様々なのは仕方がないかも知れません。

*

日本の船員手帳が外国のイミグレで実際にパスポート代わりの ID たり得たケースは次の画像ではっきりすると思います。



これらは Caspian Trader の時よりずっと前の日本の船員手帳の 2 頁目と 3 頁目です。これらの頁は通常、左下頁の例の様に、手帳の内容に訂正事項があったり、乗船中に手帳の有効期限が切れて更新した場合に、監督官庁・運輸省海運局（現・国交省海事局）の係

官が必要事項を記入し検印をする頁です。

しかし、上の左・右頁、下の右頁の様に各国のイミグレの係官もこのページに記入することがあったのです。

右上頁には CCCP (旧ソ連邦) の文字がいくつか見えますね、これは当時あの国では入国証印・出国証印を押すのに使い、同時にそれが上陸許可証にもなっていたんです。

言うなれば、一般旅行者が空港のイミグレでパスポートに押しってもらう入・出国スタンプと同じものと考えられる、即ち船員手帳＝パスポートとして扱われたわけ。

青インクのスタンプは黒海のオデッサの少し南にあるイリチェフスク Illichivsk 港、赤インクのは日本海に面したナホトカ Nakhodka 港でのものです。どちらも入・出国スタンプであると同時に上陸許可の証印ではあるけれど、許可されるのは当該港の市内だけ、市外へ出ることは禁じられていました。

また左上頁には JAMAICA (ジャマイカ) の文字が見えますが、これは首都キングストン Kingston 入港時のもので、ここでもやはり CCCP と同じような扱いをされたのです。

しかし、不思議なことに、その後ジャマイカの別の港に何度も行ったことがありますが、そこではこんなスタンプは押されなかった。時間の経過で取扱いの方法が変わったのか、このスタンプが係官の個人的な「クセ」によるものかは不明です。

右下頁の同じ形の三つはインドネシアのスラバヤ港でのものですが、ここにも数え切れないほど入港したのに、この印が押されたにはこの三度だけ。年数とサインが全く同じですから同じ係官が押したもの。彼だけがこの扱いをしたことは確かで、別の時のスラバヤでもその他のインドネシア各港でも、こんな扱いはなかったのです。

また、右下隅はイタリーの GENOVA ジェノヴァのもの。この国の港にも何回か入港しましたがスタンプが押されたのはこの一回だけ。なぜなら、この時はこの港で下船し、そのままパスポートなしで空路帰国したからです。これはジェノヴァ空港で押されたもの。普通、出国の時空港のイミグレでパスポートに押しってもらう出国スタンプと同等のもの、即ち、まさに船員手帳が旅行者のパスポートとして通用したケースです。

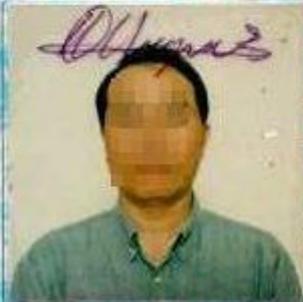
*

次に海技免状ですが、これにも色々な違いが目立ちます。

次の画像がその一例です。これも Caspian Trader 乗船の時の物ではなく、これよりずっと後に別のリベリア籍船に乗船した時のものです。有効期間は5年で、その点は現行の日本の免状と同じです。しかし、リベリアの免状は、日本の海技免状を提示して申請

すれば無試験で発行されるという、なんの権威もないものでしたから大切に保管する価値もなかった。だから Caspian Trader の時のものは期限切れで処分したと思います。この免状は、最後のリベリア籍船乗船時のものだったからタマタマ残っていただけ。

CONTROL NUMBER 166932		The Republic of Liberia BUREAU OF MARITIME AFFAIRS	LICENSE NUMBER 414647
LICENSE OF COMPETENCE TO MERCHANT MARINE OFFICER			
<i>Pursuant to the Liberian Maritime Law and Regulations, as amended, it is hereby certified that</i>			

<i>has been found duly qualified to perform the duties of</i>			
MASTER; ALSO RADAR OBSERVER			
on <u>OCEAN GOING</u> vessels of <u>ANY GROSS TONNAGE</u>			
<i>and is licensed to perform in said capacity on board vessels registered under the Maritime Law of the Republic of Liberia and engaged in international service. This license is valid for a term of five years from its date of issuance or renewal and is subject to suspension or revocation by the Commissioner or any Deputy Commissioner of Maritime Affairs.</i>			
	BIRTHPLACE KANAGAWA PREF., JAPAN	This License and Endorsement are issued by authority of the Commissioner of Maritime Affairs	
	CITIZENSHIP JAPANESE		
	HEIGHT 5'03 WEIGHT 143 EYES BROWN HAIR BLACK	this <u>10TH</u> day of <u>MAY</u> 19 <u>93</u>	
	PERMANENT ADDRESS FUJISAWA CITY, KANAGAWA PREF. JAPAN	 CHIEF MERCHANT MARINE OFFICER DIVISION	
		 DEPUTY COMMISSIONER OF MARITIME AFFAIRS, RL	
ENDORSEMENT OF LICENSE ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 <i>The Government of THE REPUBLIC OF LIBERIA Certifies:</i>			
That the present license No: <u>414647</u> is issued to _____			

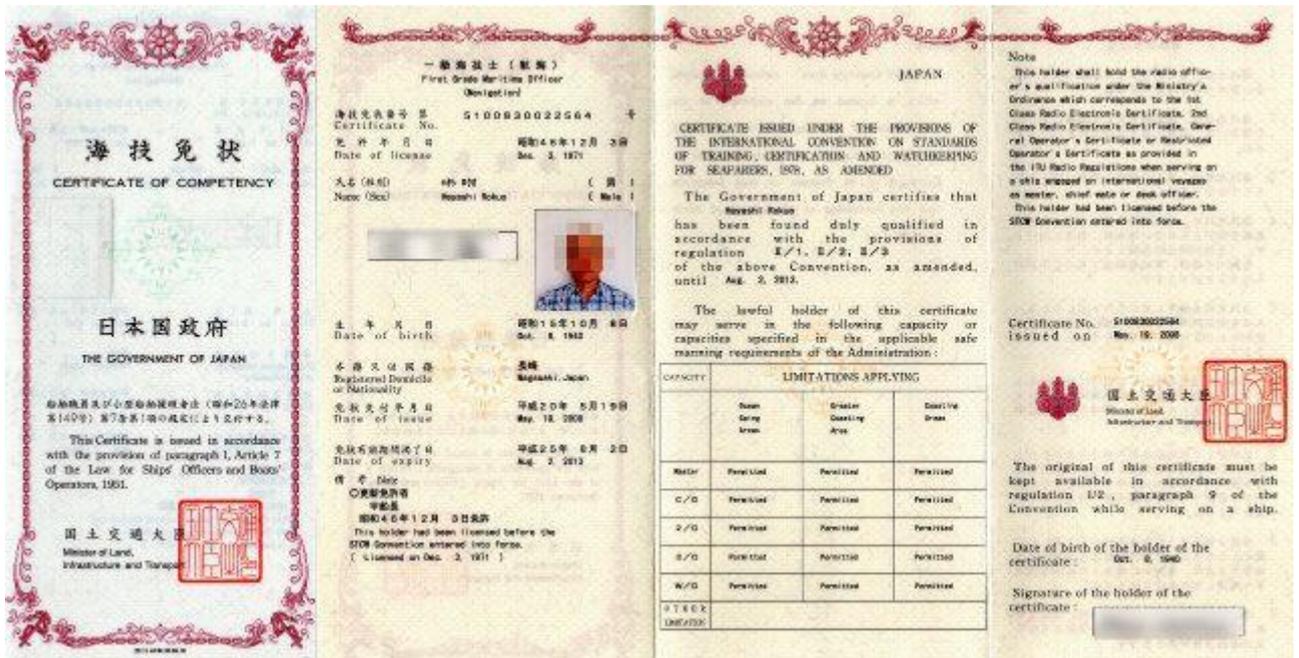
<i>who has been found duly qualified in accordance with the provisions of Regulation <u>11/2</u> of</i>			
<i>the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978.</i>			
as MASTER; ALSO RADAR OBSERVER with the following limitations only:			
NONE			
<u>10TH MAY 1993</u> DATE OF ISSUE OF THIS ENDORSEMENT		<u>10TH MAY 1998</u> LICENSE & ENDORSEMENT EXPIRE ON	
<u>8TH OCTOBER 1940</u> DATE OF BIRTH OF THE HOLDER OF THIS LICENSE		 SIGNATURE OF THE HOLDER OF THIS LICENSE	
NOTE: This certificate is and remains the property of the Republic of Liberia			

この免状でもマズイ点がありました。右下隅の署名欄は Signature of the Holder of the License と付記されています。免状保持者の署名、ですが全体をラミネートしたこの免

状をもらった時、既に何者かがサインしてあったのです。私の名前を崩し書きしてサインの様にしていますが、私自身のサインは写真の頭の上の通りで、これは全く別の形。

私のサインを真似ようともしていない。これぞ「便宜」置籍船のデタラメ。

しかし、日本の海技免状のコピーとはいえ、評価すべき点もあります。それは資格の内容についての記載が極めてシンプルで分かりやすい事。 Master; also Radar Obsever (船長、レーダー観測者) Ocean Going (外洋区域) Any Gross Tonnage (トン数制限なし) これだけ。要するにどんな海域のどんな大きさの船でも船長ができる、レーダー操作も OK、ということ。一方、元となる日本の海技免状は、次の通り。



これは、ずっと前にも紹介したのですが、表紙を含めて四面・四つ折りになっています。字が小さくて読みにくいですが、左から二番目の面の最上段には資格が記載されていて、一級海技士（航海）英訳では First Grade Maritime Officer(Navigatin)となっています。日本の海技免状についての予備知識なしに、この英語表記で、これをリベリアの免状に記載してあるように「どんな海域のどんな船でも船長ができる」と、理解されるか？

まず、NO でしょうね。私自身も外国の検査官に「キャプテン、あなたの免状は“船長”ではありませんね」とこの点を指摘されたことが何回かありました。

そこで、左から三番目の面の下段の表（次の表がその拡大）が重要になります。

Limitations Applying（摘要制限）というこの表を見ると、この免状の保持者は全ての海域の全ての職が、Permitted 許可、ということが分かります。更に表の最下段には Other Limitation（その他の制限）という欄があってはそこには何も記載なしですから、結局、どんな海域でも、どんな職でも、どんなトン数でも OK、制限ナシとなるわけ。

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING		
	Ocean Going Areas	Greater Coasting Area	Coasting Areas
Master	Permitted	Permitted	Permitted
C/O	Permitted	Permitted	Permitted
2/O	Permitted	Permitted	Permitted
3/O	Permitted	Permitted	Permitted
W/O	Permitted	Permitted	Permitted
OTHER LIMITATION			

なお、W/OはWireless Operatorの略で無線通信士の事、これでレーダー操作もVHF（超短波無線電話）の操作もできるわけです。確かに日本の免状の方が事細かに保持者の資格を説明できている、とも言えますが、とにかくメンドクサイ。

*

さて、そろそろ本題のCaspian Traderに戻りましょう。まずは全体像。



かなりのサイズだということが分かりますね。これまでに乗った船ではこれが最大。この後、私は超大型船の契約は意識して避けたので、結局これが我が船乗り人生で最大の

船となりました。次は上の写真に添付されていた説明。

この写真の撮影者はドイツ人らしく説明の半分はドイツ語です。撮影場所は「クックスハーフェン Cuxhaven」となっていて、これはエルベ Elbe 川・河口の港です。吃水の様子から、どうやら石炭でも満載してエルベ川流域のどこかへ向かうところでしょう。

Photo Details	
Photographer: Andreas Spörrl	Title: Caspian Trader
Captured:	IMO: 7002198
Photo Category: Combined Carriers (OBO, CABU etc.)	Former name(s):
Description: Caspian Trader am 23.08.98 auf der Elbe bei Cuxhaven	- <u>Caspi Maru</u> (Until 1971)
Baujahr: 1969 (建造年)	
Bauwerft, Nummer: Mitsubishi, Yokohama 907 (造船所・建造番号)	
ex-Namen: Caspi Maru (以前の船名)	
Länge: 258m (長さ)	
Breite: 36m (巾)	
Tragfähigkeit: 92603 Tonnen (載貨重量トン数)	
Vermessung: 52740 GT (総トン数)	
Flagge: Liberia (国籍)	
Heimathafen: Monrovia (船籍港)	
Technical Data	
Vessel type: Bulk Carrier	
Gross tonnage: 52,740 tons	
Summer DWT: 92,603 tons	
Additional Information	
Status: Dead	
Build year: 1969	

Status : Dead とは既に廃船になったということ。この説明によると 1971 年までは「かすぴ丸？」という日本船名だったらしい。そこで、この日本語名で検索してみました
が全くヒットせず。また英語名で検索を続けると、こんな物も見つかりました。

Vessel details for CASPIAN TRADER

IMO	7002198
Flag (Registration)	 Liberia
Gross Tonnage	52740
Deadweight (t)	92603
Length (m)	239
Beam (m)	36.1
Draft (m)	14.27
Built (year)	1969
Builder	MHI YOKOHAMA DOCKYARD & MACHINERY WORKS

二つの資料を比べると略同じですが「長さ」の違いは歴然。これは例によって全長 LOA と垂線間長 LPP の違いか？ この違いをハッキリ明示していない資料が実に多い。

更に英語名で検索を続けると、もう一つ見つかりました。

CASPIAN TRADER		
Bulk Carrier	Vessel Particulars	Last update: 2017-02-15
IMO: 7002198	Gross Tonnage: 52740	IMO: 7002198
Call Sign: -	Deadweight: 92603 t	Name: CASPIAN TRADER
Flag: -	Length Overall x Breadth Extreme: 258m × 36.07m	Vessel Type: BULK CARRIER
AIS Vessel Type: Cargo	Year Built: 1969	Gross Tonnage: 52740
	Status: Decommissioned or Lost	Summer DWT: 92603 t
		Build: 1969

これには Length Overall 全長と明記してあって間違いようがありません。巾も小数点以下二桁まで記しています。三者とも一致するその他の要目は十分信頼できそう。これらの資料によると、私が乗船した 1983 年には既に船齢 14 年になっていたわけです。

もう一つ、これらの資料に共通して欠けているのは、この船の改造工事について。詳細は既に忘却の彼方ですが、この船は私が乗船した数年前に大改造をしていました。その改造とは、船体の長さ方向の中央部でスッパリ切り離し、そこに新しく一艙分の長さの船体を造って連結したのです。こうすることで建造当時は前後 8 艙だったのが 9 艙に変わった、当然、全長・総トン数・載貨重量トン数なども変化したわけです。

これまでの諸資料は全て海外売船後、即ち改造後のもので、改造以前のデータは分かりません。この船の巾は当時のパナマ運河を通過できる最大サイズ、Panamax パナマックスを超えていましたから、経済効率から考えると運航範囲もパナマ運河を超えない海域に限定されるわけです。造られたのは三菱重工・横浜ですから、多分建造直後は太平洋海域での運航だったのでしょう。しかし、私が乗船した頃は既に大西洋海域での運航になっていました。なお、パナマ運河は 2016 年 6 月に拡大工事が完成し、通行可能最大サイズは次のように変更されました。これはこの船も私も廃業してからの事。

旧パナマックス：全長 294.1m、全巾 32.3m、吃水 12.0m、最大高 57.91m

新パナマックス：全長 366.0m、全巾 49.0m、吃水 15.2m、最大高 57.91m

従来の最大サイズを Panamax と言ったのに対して拡張後の最大サイズのことは New Panamax 又は Neopanamax と呼んでいるようです。

とすることで、私の乗・下船地は当然大西洋域になります。

乗船地はオランダ・ロッテルダムのユーロポート Europort（オランダ語では Europoort）
 でした。 まず成田からアムステルム Amsterdam へ、空港では代理店手配のハイヤーの

ドライバーが到着ロビーで大きな名札を掲げて迎えに来てくれました。

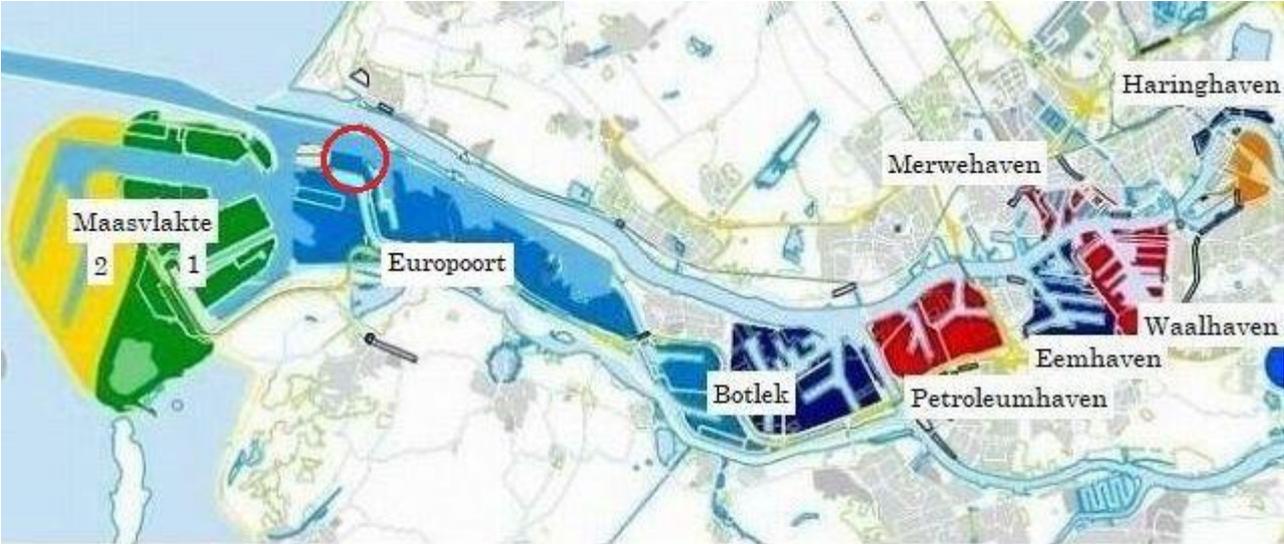
これ以後の各船では外地での乗下船がめっきり多くなったので、私もだんだんこういう出
 迎えに慣れて行きました。 オランダという国はごく一般の人でも殆どが英語はペラペラ
 で、私達外国人にも至極便利です。 ハイヤーでロッテルダム市内の代理店へ。 そこか
 ら今度は代理店員の車でユーロポートに停泊中の本船まで送ってもらいました。



ロッテルダム港は現在欧州第一の大港湾ですが、次のマップにある各港区の開発年代を見ると、その歴史たるや大航海時代以前から連綿と続くもので、海事先進国のひしめく欧州各国のなかでも、そう多くある港ではありません。 このマップで時代と共に上流から下流にかけて順次開発されてきた様子が分かります。

その最古の港区が次のマップの右端の Haringhaven ハリングハーフェンです。 このマップはロッテルダム市街のすぐ下流から河口までの様子、即ちこれがロッテルダム港の全域、ロッテルダムの市街はマップ右端の欄外になります。 ちなみに、ハリングとはオランダでは馴染みの深いニシンの事。 Caspian Trader の着いていた岸壁はマップ中央や

や左のユーロポート（オランダ語綴りでは **Europoort**）の赤丸の部分でした。 この頃は一番河口に近い港域 **Maasvlakte** マースフラクテは（1）のグリーン部分の一部区域が完成したばかりで黄色の（2）の部分の工事はまだ始まっていませんでした。



ロッテルダム港・各港区名（カッコ内は開発年代）

- Haringhaven (1400~1800)
- Haringhaven (1800~1900)
- Merwehaven, Waalhaven, Petroleumhaven (1920~1940)
- Botlek, Eemhaven (1946~1960)
- Europoort (1960~1970)
- Maasvlakte 1 (1970~2008)
- Maasvlakte 2 (2008~2030)

次の衛星画像が上の図の赤丸部分です。



赤丸部分の拡大。 中央右側の赤茶けた長方形が撒物の揚げ荷岸壁で、現在三隻が揚げ荷中。 下辺中央の黒い部分が貯炭場で、ここから更に巨大船で各地へ搬送されるのです。

この港で揚げ荷された貨物は運河やライン川を経てドイツ国内に送られることが多いようです。 この辺り一帯はライン川が北海にそそぐ河口部の多くの分流に囲まれれています。



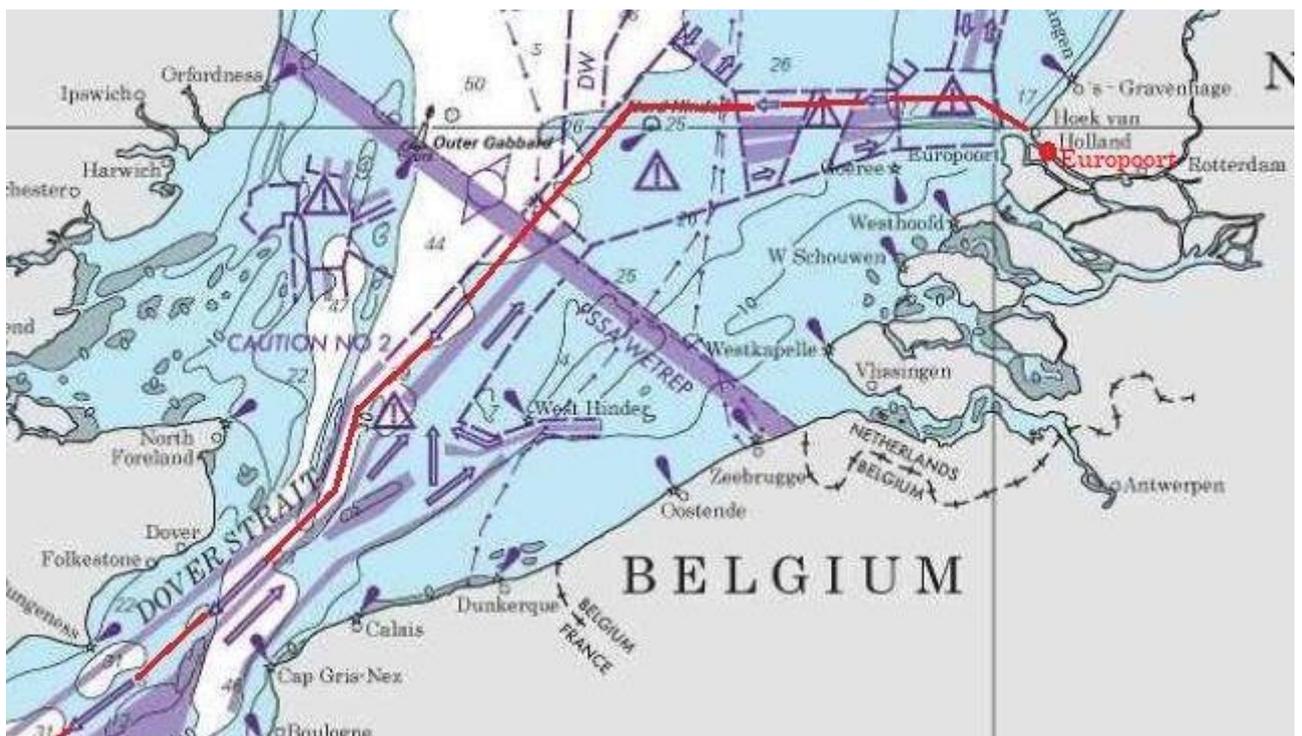
上のマップで見ると、オランダの国土の大部分はライン川のデルタだ、と言ってもいい位でこの地域は殆どが平坦地。 右下の薄茶色の山岳部で激しく蛇行しているライン川の本流が、ピンクの国境を越えてオランダに入った途端いくつかの分流に分かれます。

それらの分流は、再び合流したり分流したりを繰り返しながら北海にそそぎます。どこのデルタも同じですがこの付近は全くの平地故に、いくつもの分流が時代と共に何度もその流路を変え、実に複雑に絡み合いその呼び名も上の図の通り部分により様々です。ロッテルダム南では Nieuwe Maas (新マース) 川と Oude Maas (旧マース) 川の二つ

に分かれていた流れがユーロポートのすぐ上流で合流し **Scheur** (スケア) 川となり更に **Nieuwe Waterweg** (ニューウェ・ウォーターウェグ=新水路) と名前を変えて北海にそそぎます。なお、マップの中央のやや右上、**Delta-rhein** (ライン川・デルタ) の表記のすぐ下に赤のアンダーラインを付けた **Oude Rijn** という綴りがあります。名前から見るとこれが本来のライン川の河口だったらしいですが今ではライン川の本流とはとてもいいがたい規模。このデルタ地帯一帯を高潮の被害から守るためダム・堤防・水門・閘門など大規模な治水工事が行われたので、ライン川の名前はこんな小さな川にだけ残ることになったようです。「世界は神が造ったがオランダはオランダ人が造った」の言葉通り。この **Rijn** という綴りはオランダ語、**Rhein** がドイツ語、英語では **Rhine** ですね、ヤヤこしい。オランダ語の発音もドイツ語に劣らずとても難しい、オテアゲです。

*

さて、こういう一風変わった河川港ユーロポートでの揚げ荷を終え出港です。行く先は米国ヴァージニア州の **Newport News** ニューポート・ニューズ。ノース・シー及びイングリッシュ・チャンネル一帯の主要な海上交通は指定航路で厳しく管理されています。次の海図上のマゼンタの帯や矢印がそれで、ユーロポート出港後はノース・シー・パイロットの案内で、図に示した赤線に沿ってドーバー海峡を抜け、水先人下船地・英国の **Brixham** ブリクサムに向かいます。



イングリッシュ・チャンネル通過及びノース・シー・パイロット乗下船地ブリクサムにつ

いては、既に何度もお話ししてきたので今回はパスします。

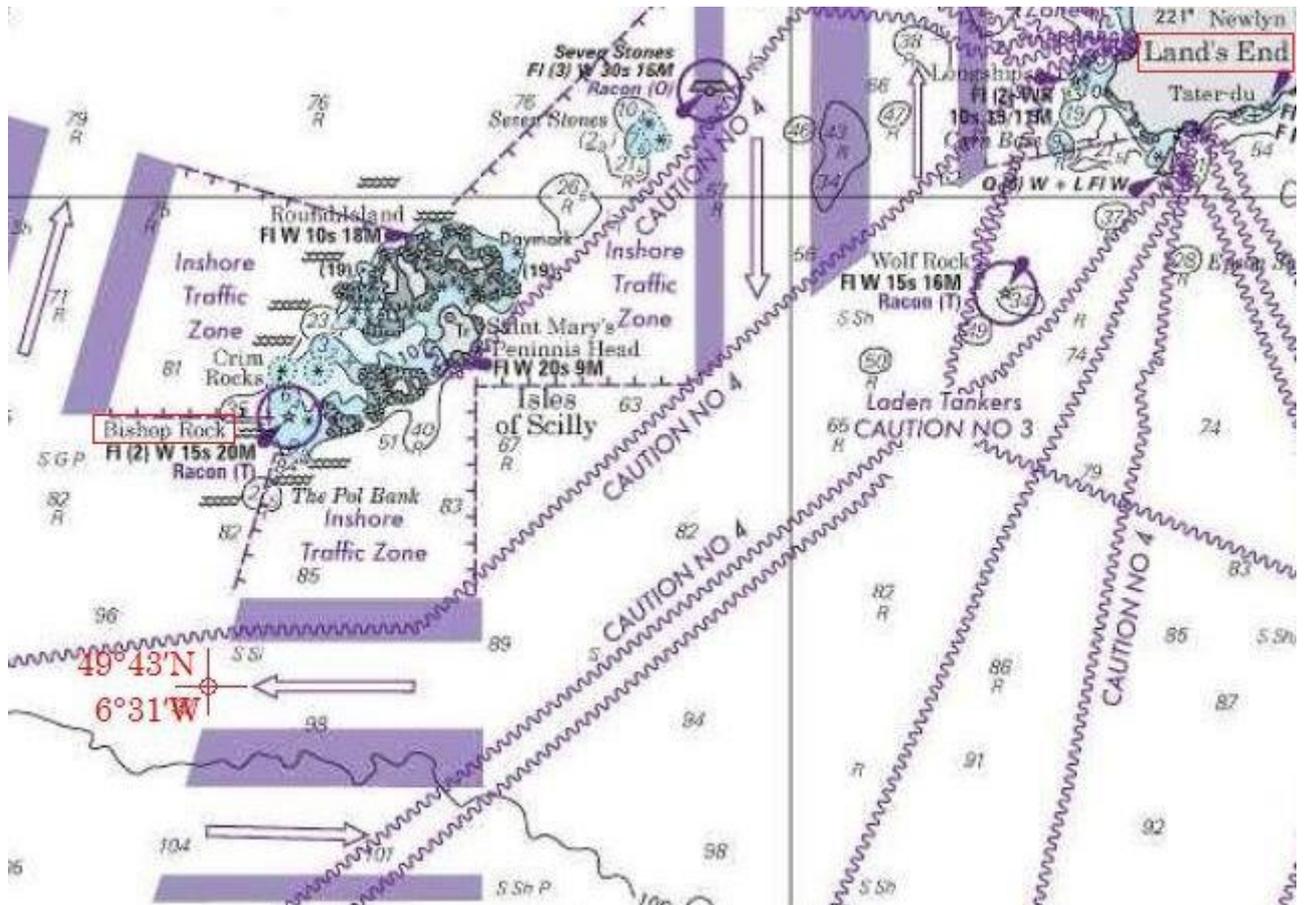
水先人下船後は英国南西端ランズ・エンドから大西洋に乗り出しです。

ランズ・エンド、直訳すれば「地の果て」ですが、本当にこの辺りは何もないあつけらかんの景色です。特に冬場の北西風が吹き荒れる頃はこの地名がピッタリ。

ランズ・エンドから大西洋に、と言いましたが正確にはランズ・エンド Land's End 岬の西南西に位置するシリー諸島 Isles of Scilly のさらに南西端にあるビショップ・ロック Bishop Rock の南沖、これが大西洋横断の DP 出発点 Departure Point になります。

この辺りも過去に大きな海難事故が繰り返された危険な海域で、今ではこのようにあちこちに通航分離帯を設定してシッカリ安全確保に努めています。

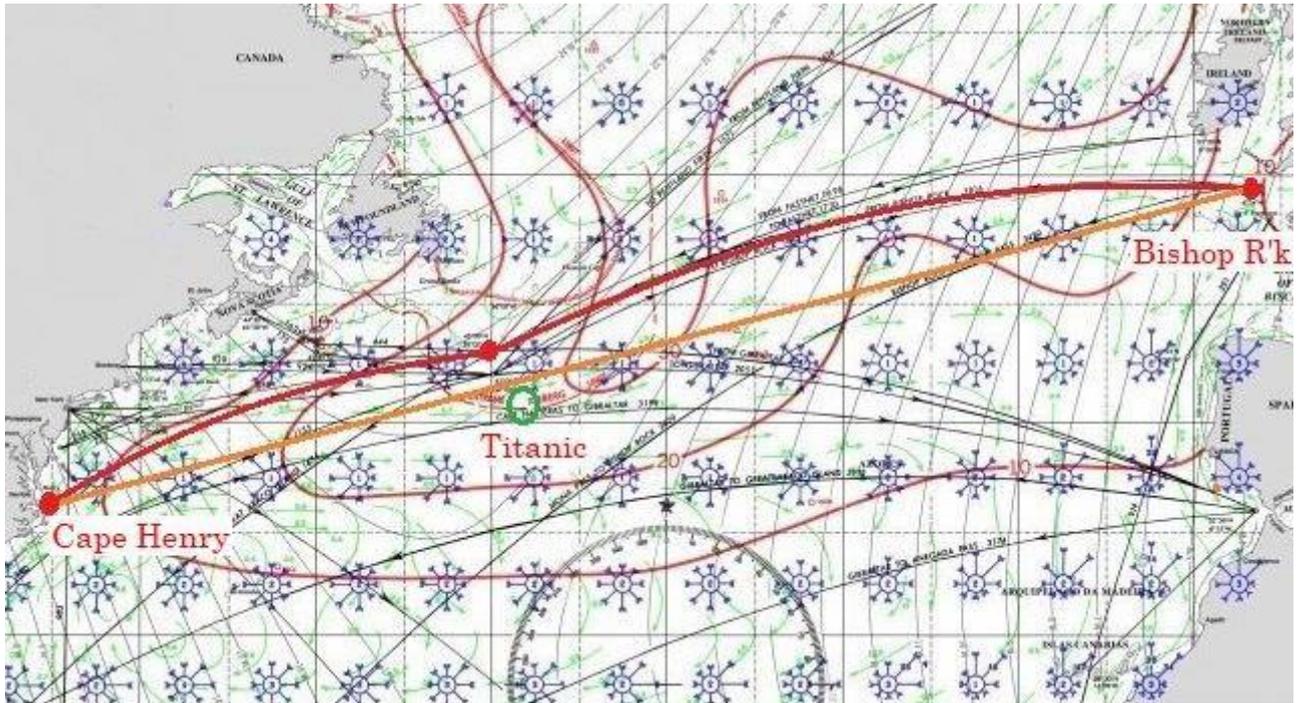
とは言え、冬の大時化、ガルフ・ストリームの強い海流、濃霧、交通量の多さ、等々やはり難所には違いありません。



*

さて、航路選定です。大西洋に限らず、およそ大洋を横断するコース ocean route の選定は、毎回悩ましい所ですが、同時に興味の尽きない作業でもあります。しかも、船長業になって初めての大西洋横断、気合が入ります。

まず、例のパイロット・チャートをジックリ眺めて検討を始めます。



この四月のパイロット・チャートでは、例の平均波高 12 フィート超えのパーセンテージを示す赤の曲線は、南から順に 10%、20%、30%とこのようになっています。時は春、気圧配置によってはまだ冬の名残はあるとしても WNA (Winter North Atlantic = 冬季北大西洋満載喫水) という、あの特別な吃水制限が設定されるような猛烈な時化にはならない筈。

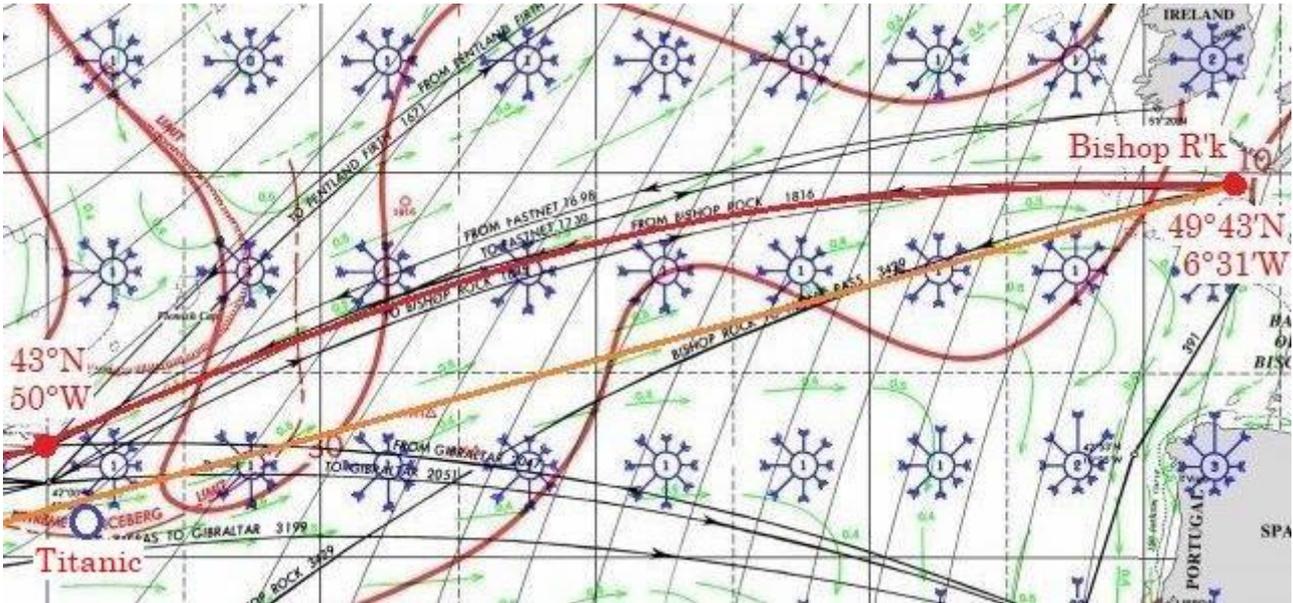
まず、考えたのはオレンジの直線コース、即ちラム・ライン Rhumb Line = 航程線航法です。このコースは 30% の赤の曲線の範囲にほんのちよっとかかるだけで、その点は OK。しかし、もう一つ忘れてならないのは北大西洋西航で避けられないガルフ・ストリーム Gulf Stream = メキシコ湾流という強烈な海流です。

北大西洋を西航する場合この海流の影響を受けずには済みません。このチャートでは、はっきり見えませんが、オレンジの線は海流の強さと方向を示すグリーンの矢印に対して常に反流の最強部分にかかりそうな気配です。

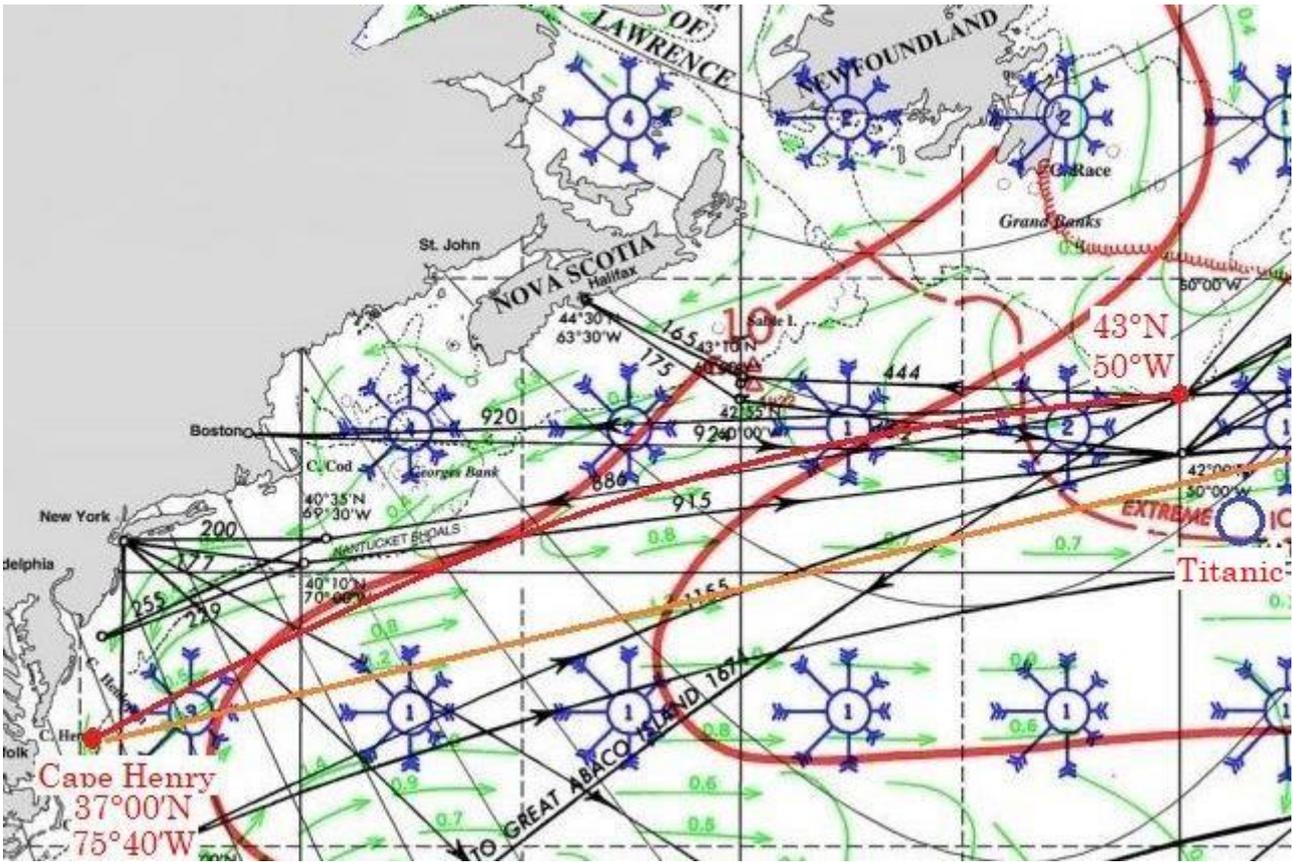
そこで、このチャートの推薦コースを見ると、DP ビショッ・プロック南の北緯 49 度 43 分、西経 6 度 31 分からニューファンドランド Newfoundland 南東の北緯 43 度、西経 50 度を中間点とする大圏になっていて、反流の最強域を避けている、こりゃ悪くない。

そして、その中間点からは AP 到達点 Arrival Point ケープ・ヘンリー Cape Henry 沖の北緯 37 度、西経 75 度 40 分迄は再び大圏コースを取る。これも OK でしょう。上のチャートでは縮尺が小さすぎてよく分かりませんから少し拡大して見ます。

まず、DP ビショッ・ロックから中間点まで。



赤の円弧が推薦コース、ビショップ・ロック沖から中間点までの大圏、円弧の上に小さく From Bishop Rock 1816 とプリントされているのが分かります。 数字は湊数。



次に中間点からケープ・ヘンリー沖までの大圏。 チャートのこの部分をよく見ると、赤の円弧の大圏コース上ではグリーン矢印が順流になる部分があることが分かります。北大西洋全体が西航に対しては概ね逆流になっているのに、ゴク一部とは言え順流になる部分があるということは上出来。 と言うことで、この連続した二つの大圏に決定。ところで、一つ前の大西洋東半分の左下隅と上の大西洋西半分のチャートの右手の赤字で

Titanic と付記したブルーの小円、これは数々の映画にもなっている、あのタイタニック号が沈没したとされている地点、北緯 41 度、西経 49 度の辺りです。

この小円のすぐ近くを赤の一点鎖線が走っていますが、これには **Extreme Iceberg Limit** と付記してあります。このラインは冰山に出くわす可能性のある海域の南限を表します。

平たく言えばこれより北では「多くはないが」可能性はある、ということですね。その少し北にニューファンドランドの南東岸から延びているシワシワの線、この形の線をなんと呼ぶか知りませんが、こっちは「十分に」可能性のある海域。

あの事件が起きたのもまさに四月 まあ、あの頃と違ってファックスで情報が得られるし、性能のいいレーダーもある、周囲の多数の船と **VHF** で情報交換をすることも可能、そんなにビビることはありませんが、気を付けるに越したことはありません。

パイロット・チャートに示された推薦コースが北緯 43 度、西経 59 度又は北緯 42 度、西経 50 度の中間点を通過しているのも、これより北へ行くと流氷又は冰山が存在する可能性が高い海域、例のシワシワ曲線にかかってしまうから、それを避ける為でしょう。

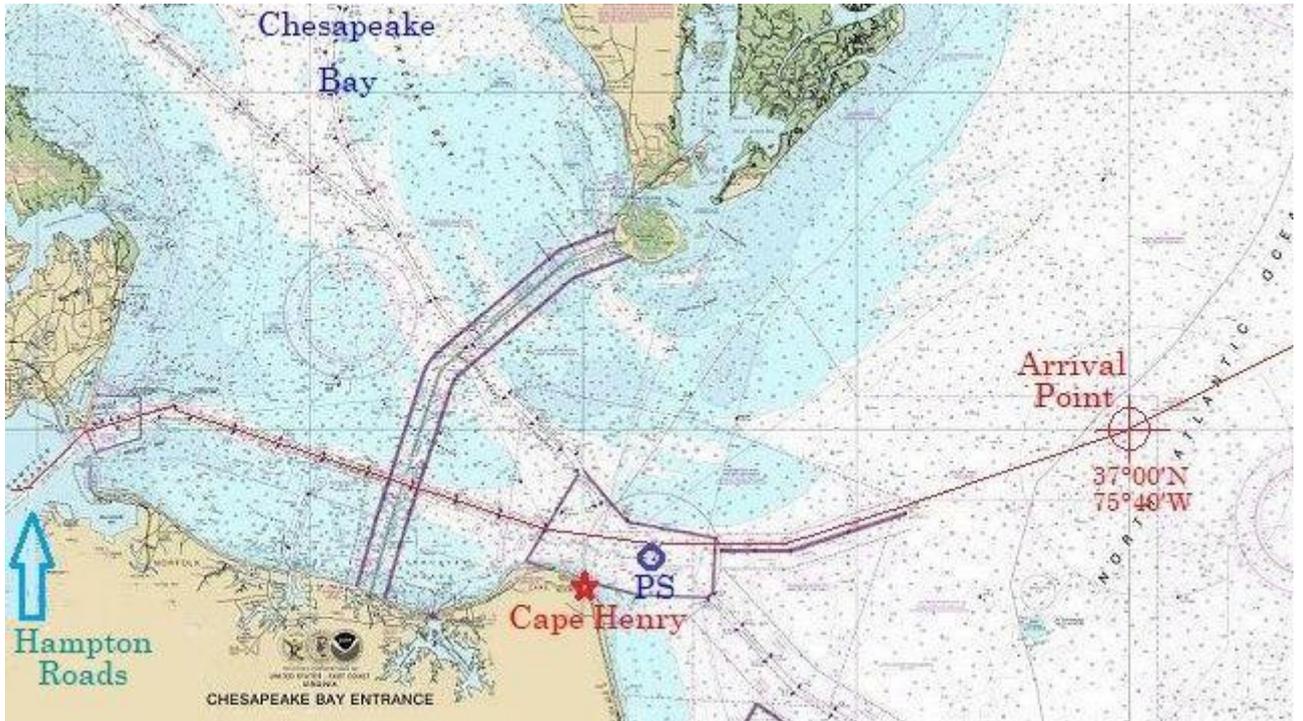
誰だってタイタニックの二の舞はゴメンですからね。

タイタニック号事件の原因は、現在もなお様々な憶測が入り乱れているようです。沈没の直接の原因は冰山との衝突ですが、それに至るまでの経緯や、冰山との衝突で何故簡単に沈没してしまったか等、ナゾに包まれた部分が数多くあって、ズバリ明確にはなっていないようです。ネット上ではかなり怪しげな憶測をしている記事も見られます。タイタニックの件はさておき、とにかくこの海域ではブリッジの気を引き締め、流氷の見張りには十分に配慮する必要があるでしょう。

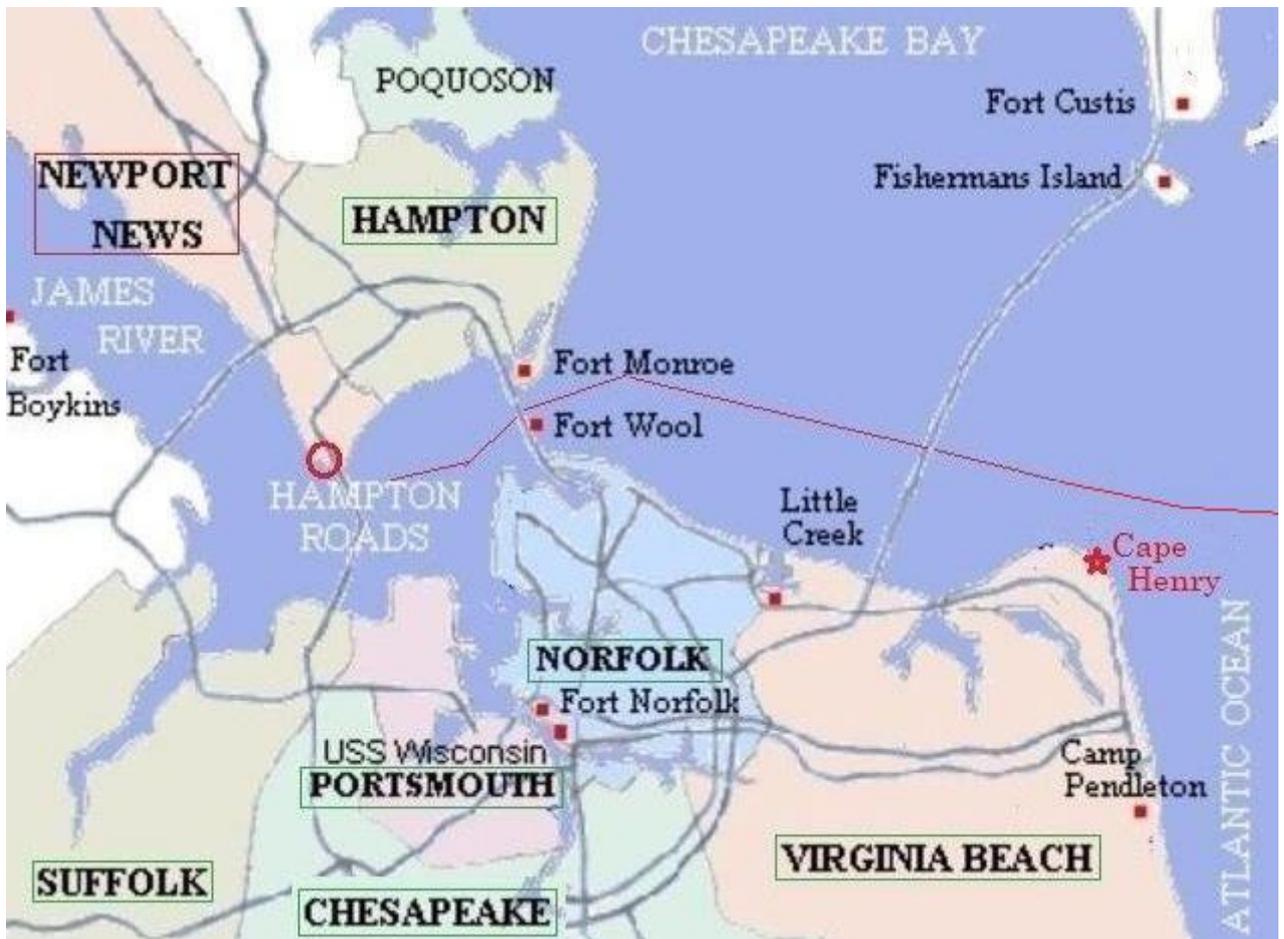
*

過去にはそんな事件があった海域も何となく通過して **Caspian Trader** は無事米国東岸にアプローチします。目的地ニューポート・ニューズ **Newport News** はポトマック・リヴァーがそそぐチェサピーク・ベイの西隣の入り江、と言うか、正確には広大な河口 **estuary** という表現が正しいのかもしれませんが、とにかくジェイムズ・リヴァー **James River** という川の河口域に面しています。

この河口域一帯をハンプトン・ローズ **Hampton Roads** と呼びます。またハンプトン・ローズの沿岸域、ニューポート・ニューズ、ハンプトン、サフォーク、ポーツマス、チェサピーク、ノーフォーク、バージニア・ビーチ、の七都市はセヴン・シティーズ **Seven Cities** と呼ばれ、独立 13 州の一つバージニアの経済を古くから支えた地域です。

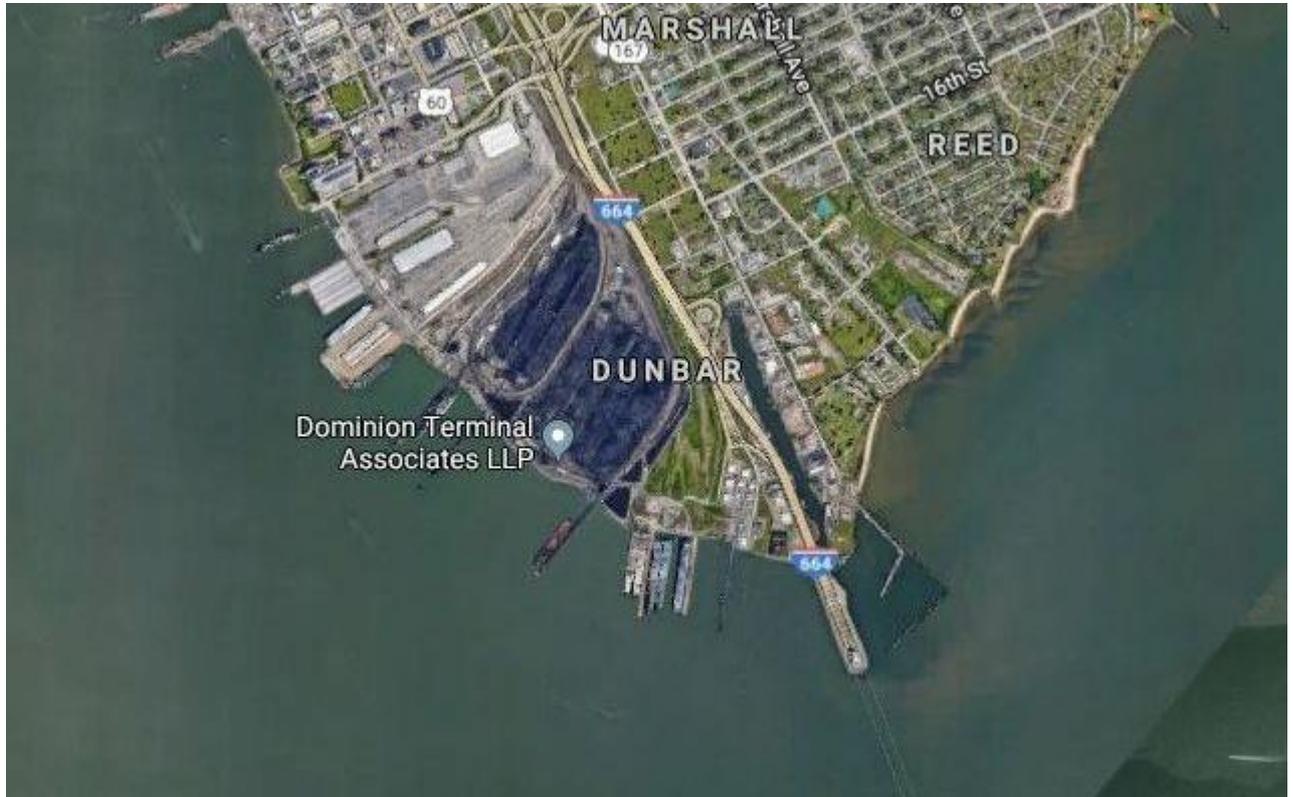


ケープ・ヘンリー東方沖の大圏コースの AP 到達点 Arrival Point からは赤線のように進み、海図の中央下部のパイロット・ステーション PS で水先人が乗船、その後はパイロットの誘導で海図左端のハンプトン・ローズに向かいます。



目的地ニューポート・ニューズの石炭積みバースの位置は上の図の Hampton Roads の表

記のすぐ上の赤丸。 長方形で囲んだ七つの都市名が前記のセヴン・シティーズです。
 ハンプトン・ローズは古くから三軍、特に海軍の諸施設が多く、軍艦の造船所が多い所
 もあります。 Caspian Trader は石炭積みバースに直航、直ちに積荷開始。



これが先程の赤丸、ニューポート・ニューズの南端、画面中央の黒い所が石炭積地です。

なんとも殺風景なところですが、撒荷の積み地・揚げ地はどこも似たようなもの。
 こんなところでは上陸しようという気にもなりませんし、積み荷に要する時間も 40 時間
 程、入港したと思ったら、すぐ出港です。

ここでの停泊中 USCG コースト・ガード United States Coast Guardno の臨検があり、
 例の海技免状なども提示を求められました。 リベリアという国はご承知の通り米国が深
 く関わって出来た国ですから、その海技免状が如何にイイ加減なものであるかは検査官は
 百も承知、そこで、当然ながらその基となる私自身の母国の免状の提示も求められます。
 この港は日本国籍の船の入港はごくまれなところですから、当日の検査官は日本の免状を
 手に取って見るのは初めてだったかも知れません。

そして、例の通り「キャプテン、あなたの免状は・・・」となり、ここでも余計な説明を
 しなければなりませんでした。 全くナンデ船長免状を「一級海技士(航海)」なんてやや
 こしい表現に変えたのか？ 以前の甲種船長 Master of the First Grade ならどこの国へ
 行っても疑問を持たれることもなかったのに。

*

さて、再び北大西洋横断、今度は東航、の航海計画です。 揚げ地は再びユーロポート、同じ所への引き返し。 積地入港前から既に復航の航海計画は練り上げてあります。

今度は五月のパイロット・チャートを見ながらの思案です。



季節の経過とともにニューファンドランド沖の氷の危険域も少し北上しています。

これならどこを走っても特に問題はないとは思いますが、何しろこの船は満船するとその鈍重さはこれまで親しんできた定航船とは比較にならず、「水戸丸」や「第七全購連丸」

等のパナマックス船と較べても、かなり重たい感じです。

このタイプの船、即ち載貨重量トン DWT が 9 万トンを超す船を通称 10 万トン・クラスと言いますが、初めてこのタイプに乗った私には船体運動の全てがとても鈍く感じられました。

舵を切っても反応がずいぶん遅いし、加速・減速に対しても同様です。

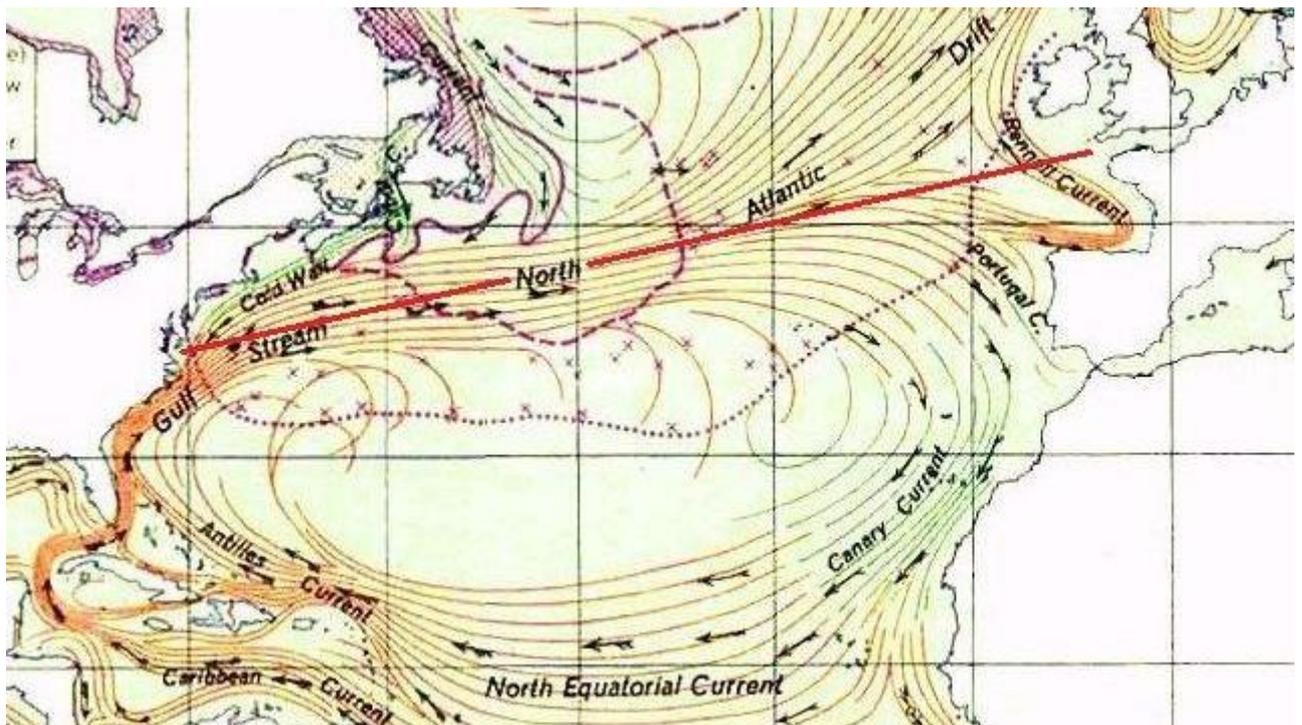
ユーロポート出港後の空船の状態でもそうだったのですから、石炭を満載して吃水も最大限となった後はかなりウツウシイことになる筈です。

こういう船が満船状態になると、航海スピードは極端に落ちますから、風や海面状態もさることながら、潮が順流か否かで対地速度は大きく影響を受けます。

例えば、26 ノットで走る高速船が 1 ノットの順流に乗れば速度は 27 ノットに上がります。

一方、本船の様な満船すると速度 13 ノット台になる鈍足船が同様に 1 ノットの順流に乗ると 14 ノット台にアップする、当たり前ですね。 しかし、この変化の度合いをパーセンテージで表せば、低速船が受ける影響は高速船のそれよりはるかに大きくなります。

と言うことで、この時期の北大西洋東航では風向や海面状態よりも海流をいかに利用できるかがキー・ポイントだと考えました。初めは上のパイロット・チャートの赤線のように出発点・ケープ・ヘンリー東方沖から例のニューファンドランド南東沖の中間点まではラム・ライン (rhumb line 航程線)、それ以後、ビショップ・ロック南沖までは推薦コースの大圏、と考えました。しかし、次のような海流図を見て考えが変わりました。この図を見る限りケープ・ヘンリーからビショップ・ロック迄ラム・ラインで通した方がよさそうに見えたのです。



当然ながら海流も季節毎に変化がありますが、風や海面状態ほどの大きな変化はない筈。特に北大西洋の場合、強烈なガルフ・ストリームを起点とするガイアーgyre=北大西洋旋回流は、季節による変化がそう大きいことはない筈、この流れを 100%利用しない手はないだろうと考えました。

風や海面状態についても、この航路全体にわたって偏西風帯、追い手気味になることが多いと考えられます。小細工なしに一気にラム・ラインで突っ走ることに決めました。結果は上々吉。極めて順調にビショップ・ロックに取りつき、ブリクサムでノース・シー・パイロット乗船、ドーヴァー海峡を抜けてユーロポートに戻りました。

Caspian Trader での初航海はこれで無事終了。

*

この船の乗組員構成は前記の通り職員全員と各パートの職長、即ち、船長と航海士三名、機関長と機関士三名、通信士、甲板長、操機長、司厨長の 12 名が日本人、その他のクル

ーは、多分 20 人位だったと思いますが、全員フィリピン人でした。

フィリピンの人達との混乗は初めての経験。しかし、その印象はスコブル良かった。これ以後の各船では、韓国、フィリピン、ベトナム、ミャンマー、インドネシアなど色々な国のクルーと乗り合わせました。しかし、この **Caspian Trader** のフィリピン人クルーは、これ以後の、どの船の、どの国のクルーと較べても負けない質の良さでした。そのことは、このマンニング会社・U海運がそれだけ乗組員の質の維持に気を配っていたからだと思います。この会社の社長は、自らフィリピンをしばしば訪れて、現地のマンニング会社と緊密に連携して、良質のクルーを得る努力を怠らなかつたらしい。

口入屋としては、雇い主に送り込む人材の良し悪しが商売の先行きを左右する全てですから、クルーの質の向上に励むのは当たり前と言えれば当たり前。しかし、この後、数々のマンニング業者と付き合いしていくうちに、この最初の U 海運の社長の姿勢はズバ抜けていたと分かりました。中にはそういう誠実さが全く感じられない業者も結構多くいた、イヤ、その方が断然多かったという方が当たっているでしょう。

これ以後、約 20 年にわたって、多くのマンニング会社で、多くの国のクルーと混乗を重ねてきましたが、今思い出してもこの船のフィリピン人クルーの質は本当に良かった。

そのことは、この国のクルーに対する印象付けに大いにプラスしたと思います。この後、日本人は自分一人だけという、独房のような船乗り生活が長かったにもかかわらず、精神を病むこともなく全うできたのは、組織のシバリから完全に外れていたから、何から「自由」だったからにほかなりません。

その代わり、生活の安定からは無縁、下船の度に就活の繰り返し。パートナーには大迷惑だったでしょうが、亭主が気を病んでしまうよりはマシでしょう。

こうして、初めての混乗船・船長としての初航海を順調に終えたのですが、この後の二航海目は再び米国向けです。その航海については次回、とすることにいたしましょう。

*

[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 12 月 1 日(土)の予定です。