



甲比丹航海記

Once a Sailor, Always a Sailor

058号 (27 Jul 2019)

冷凍船・ありあけりいふあ・続

(船籍変更改名後 Ariake Reefer)

(Jun 1985 ~ Dec 1985)

アントワープ出港後、ノース・シー、イングリッシュ・チャンネルをパイロットの乗船なしで通過。これ以後、この海域を通過したどの船でもパイロット無しでの航海が当たり前になってしまいました。という事は、私の乗る船が皆、経費を極力切り詰めるという方針で運行されるケチな船に限られてきた、という事になります。

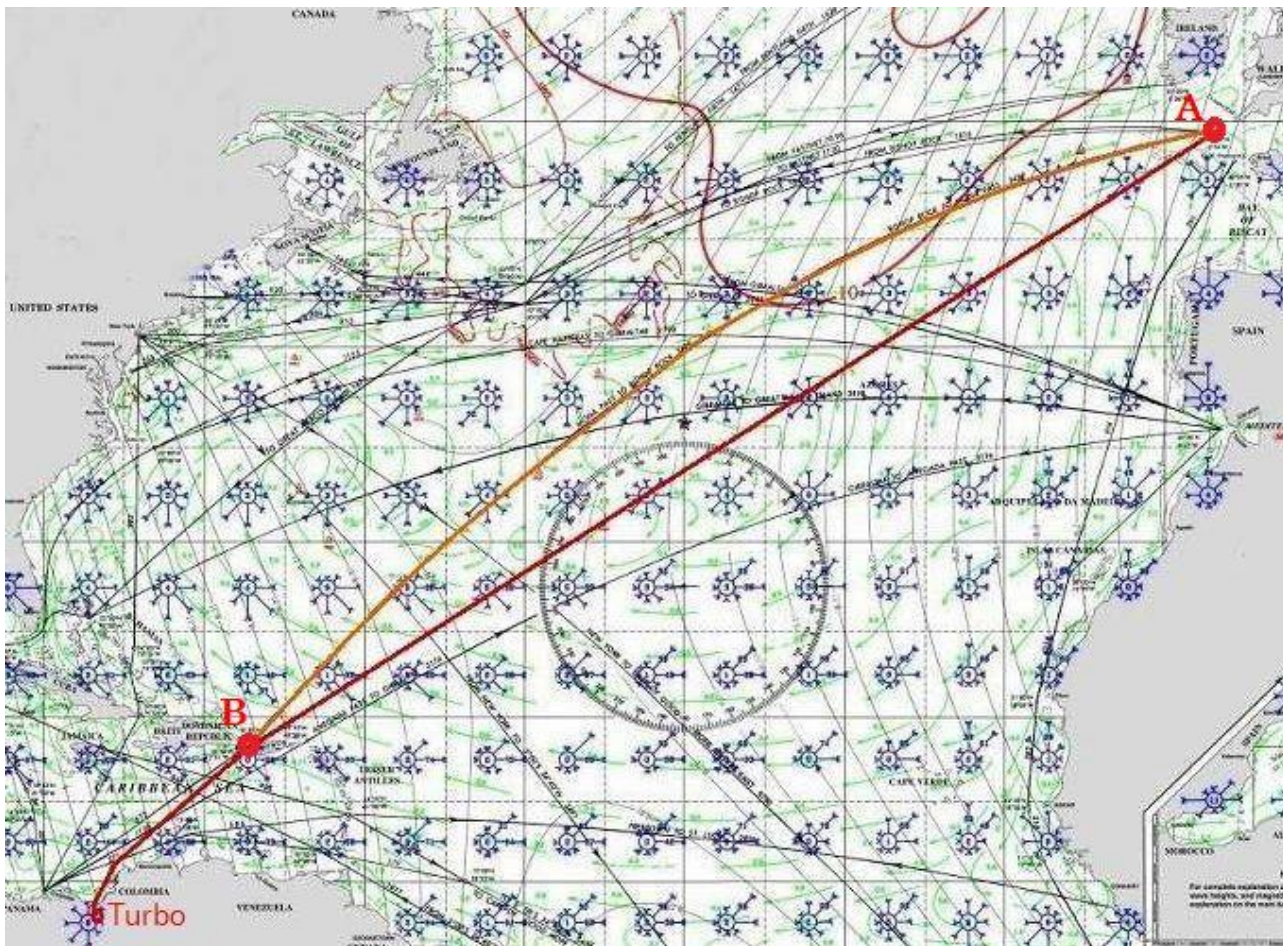
言い換えれば、アルバトロスがアリつくことが可能な船のグレードが落ちた、又は日本の海運界全体が、安いが一番、何が何でも安上がりに、と言う方向に流れてきた、いずれにしても船乗りの社会全体が世知辛くなってきたことは間違いありません。

とは言え、船乗りがやるべき仕事の内容にはなんの変化もありませんし、私自身、船長業には脂も乗って来たし、益々ヤリ甲斐が出てきたと言ってもいいでしょう。

今思い返してみてもこの頃の数年間が、自分自身のヤル気も含めて、私の船乗り人生のピークとも言える時期だったと思います。その時期のほとんどを、前回の Konvall や、今回の「ありあけ」、を含む数隻のリーファーで過ごしたのも何かの因縁でしょう。

とにかくリーファーは滅法仕事のシ甲斐があるお気に入りの船だったのです。

さてイングリッシュ・チャンネルをクリアーして、英国南西端ランズ・エンドの西のシーリー諸島 Scilly Isles、その更に最西端に位置するビショップ・ロック Bishop Rock の沖をかわして大西洋に出ます。私の好きな仕事の一つである航路選定は、例によってパイロット・チャートによる検討から始まりです。



チャートの右上 A 点がビショップ・ロック Bishop Rock 南沖の大西洋横断航路の出発点 DP・Departure Point、そして左下 B 点が今回の到達点 AP・Arrival Point、プエルトリコとイスパニョーラ Hispaniola 島の中のモナ海峡 Mona Passage です。

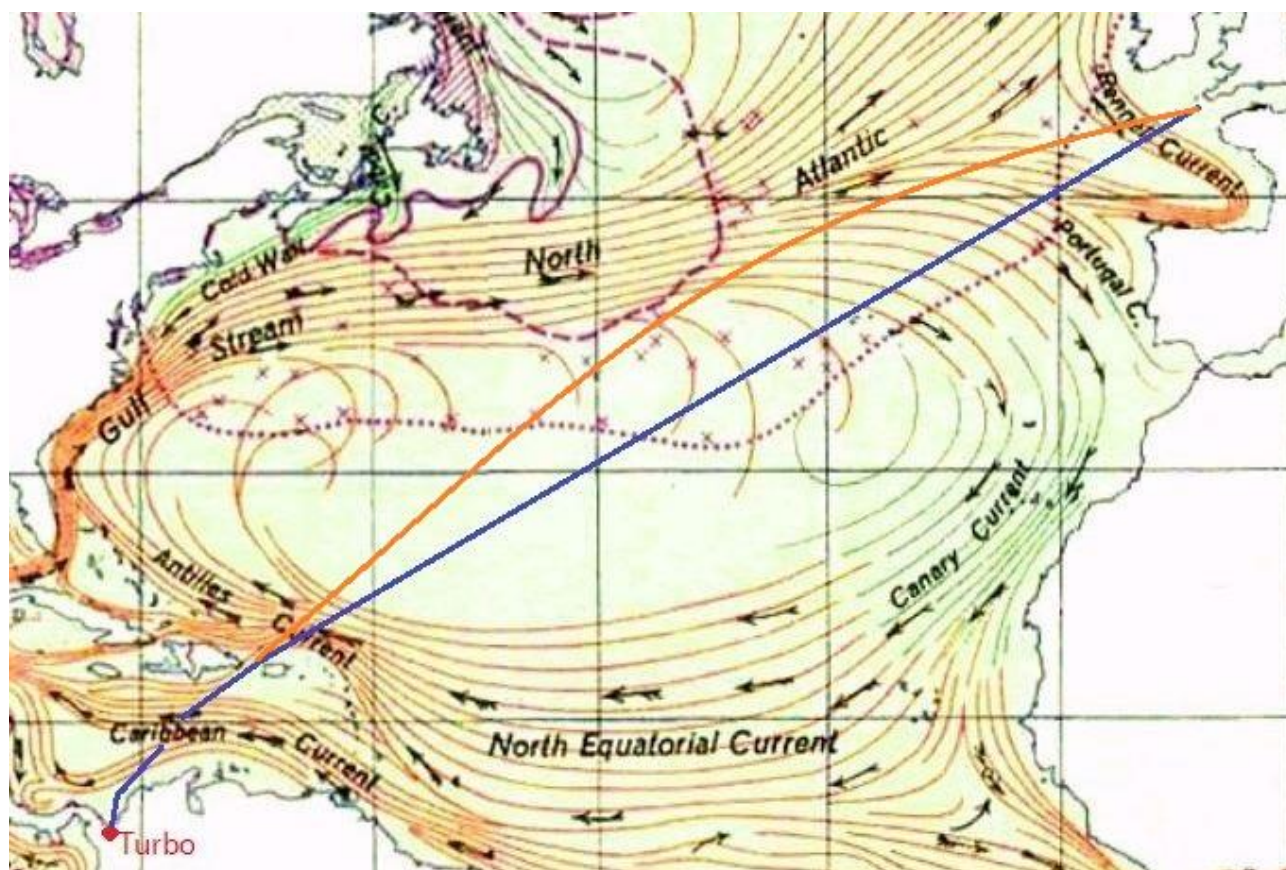
イングリッシュ・チャンネルからモナ・パッセージを通過するルートはパナマ運河へ向かう船のほとんどが通るので、このパイロット・チャート上にも推薦コースとして記載されて

います。それがオレンジで示した曲線で、これは大圏コース、即ち最短ルートです。

図の左下、赤で表記した Turbo ツルボが今回の first port ファースト・ポート。そのすぐ左側（西）に多くの細い黒線、推薦コースが集中している点がありますが、これがパナマ運河の北口 Cristobal クリストバルです。

大西洋横断にはこのオレンジの推薦コースを採用する船が多いと思いますが、「ありあけ」では敢えてこれを避け、赤の直線、即ちラム・ライン rhumb line（航程線）にしました。このルートでは最短距離の大圏コースよりも多少距離が伸びますが、総合的に見て航程線の方が有利、と判断したのです。まずは、平均波高が 12 フィートを超える確率 10% の赤の曲線にかからない事と向かい風になる確率が少ない事がその理由。

もう一つの理由は海流。上の画像では見えにくいですが緑色の矢印をよく見ると、オレンジの曲線の周辺より赤の直線の方がやや有利であることが分かります。二つのコースに影響する海流の様子は次の図の方が解りやすいでしょう。

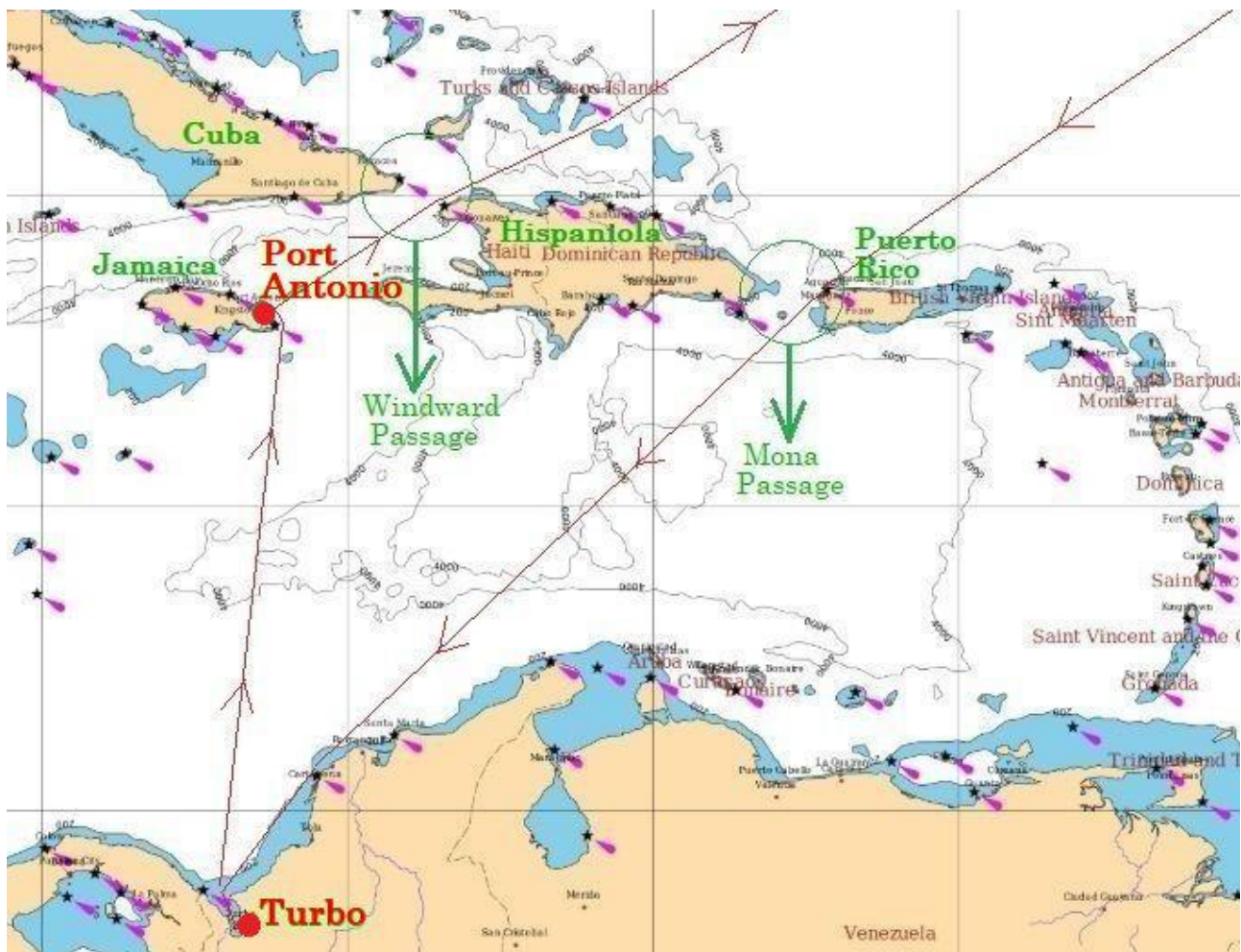


「ありあけ」のようなスマートな船体の高速船は、向かい風・向かい波・向かい潮によるスピード低下を避けることが第一。少々距離を節約してもスピード・ダウンしては何にもならないのです。最重要事項は少しでも早く目的地に着く事。乗っている方も、ベタ風で走る方が快適に決まっていますし、積荷があればナオサラ、ダメージ発生が抑えられ

るといふもの。 今回の積地周辺の航海予定は次の通り。

まず左下コロンビアのツルボ Turbo でバナナ積み、次にカリブ海を北上してジャマイカのポート・アントニオ Port Antonio でバナナとマンゴー積みです。 マゼンタの線が二つの積地を回るコースで、ハイチとドミニカと言う二つの国が同居する Hispaniola イスパニョーラ島をぐるっと反時計回りに回ることになります。

カリブ海へ入るときはプエルト・リコとイスパニョーラの間 Mona・パッセージ、出るときはキューバとイスパニョーラの間 Windワード・パッセージ経由です。



モナ・パッセージ Mona Passage は水道の中央にモナ・アイランドと言う島があることからこの名前と呼ばれるのでしょう。 一方、ウィンドワード・パッセージ Windward Passage という名前の意味は、この辺りが北東貿易風帯で常に北東の風が吹いていてカリブ海から大西洋に向かう船にとって向かい風 windward になるから。 帆船で通過するにはちょっと苦労だったでしょう。 だからこんな名前が付いたのだと思います。 命名者は不明。 カリブ海周辺は定期船の航海士時代に数多くの港に寄港しましたが、船長としてこの海域を走るのは今回が初めて、しかもツルボもポート・アントニオも今回が初めての港です。 そのツルボへのアプローチをもう少し拡大して見てみましょう。



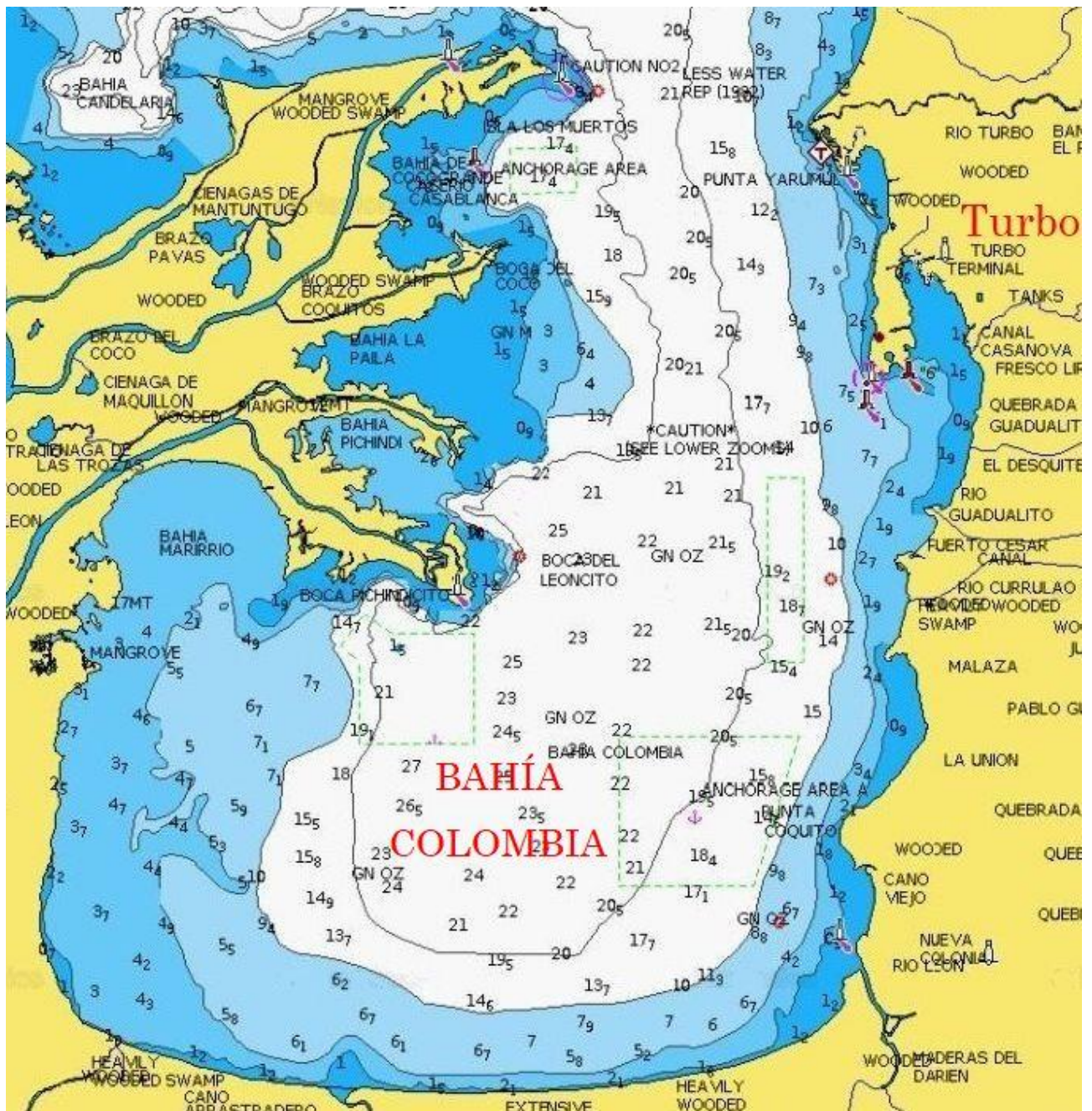
左下が今回の目的地ツルボ、そして右上から順にサンタ・マルタ *Santa Marta*、バランキーヤ *Barranquilla*、カルタヘナ *Cartagena* の三港は中南米カリブ定航・三等航海士でよく行った港です。この国はヤク絡みの映画でも良く登場する所、これらの三港は、いずれもヤヤ物騒な、キナ臭い感じの漂う港町でした。

なお、ここではバランキーヤと表記しましたが、語尾が *lla* や *llo* の綴りの単語は色々に発音されます。カナで書けばリャ、ジャ及びリョ、ジョなどとなりますが、南米のスペイン語圏では本国スペインとはかなり違い、ヤとかヨに聞こえることが多い。スペイン名物、炊き込みご飯の一種 *paella* もこのスペルで、パエリャ、パエジャ、パエヤという事になります。日本でよく見るカナ表記「パエリア」でないことは確かのようにです。

さて、それではツルボに入港。

カリブ海の南西の隅、ウラバ湾 *Golfo de Urabá* のさらに奥に進みます。

これがウラバ湾のドンヅマリ、コロンビア湾 *Bahía Colombia* です



「ありあけ」で行った頃、ここにはまだ港湾施設は皆無でした。 ツルボの町は右上の赤字で示した辺り。 町と言うより村落と言う風で船から遠望した限りビルなどは一切見えませんでした。 湾内海面にグリーンの破線で囲んだ場所が四カ所ありますが、これらが 錨泊地でこのいずれかにアンカーして、斛で運ばれてきたバナナを積み取ります。 このバナナも試食してみました、やたらにサイズが大きくて「旨い」と言う印象はありませんでした。 ここでの積荷の二〜三割ほどは、形はバナナと同じですがプランテイン plantain と呼ばれる大型のもので、そのままナマでは全く美味しくない。 これは別名クッキング・バナナなどと呼ばれるもので、蒸す・焼く・茹でる・揚げる等、手を加えないと食べられません。 日本人の食卓にはあまり馴染がないと思いますが、中・

南米やアフリカ各地では重要な食料の一つなのだそうです。

船積みするバナナは緑色のまま収穫して、箱詰めされます。船積みするバナナはオール・グリーンと呼ばれ全くの緑色です。バナナは揚げ地に着いた時点で黄色になっていると受け取りを拒否されてしまうのです。これを「イエローが出た」と言って、そうなるともう廃棄処分するしかありません。そうならないためには温度・湿度の管理が最重要。適正温度・湿度は産地により収穫時期により様々で、その都度出荷主から書面で指定を受

けます。一般的には温度は 13.5 度、湿度 90%以上と考えていいでしょう。

そしてグリーンなままで揚げ荷され、熟成工場で適度に色付けされて市場に出てくるわけ。次の画像は既に少し熟成が進んだハーフ・グリーンと言う状態に近く、運送人としてはこれはもうかなりヤバイ、待たなしの状態、と言えるでしょう。



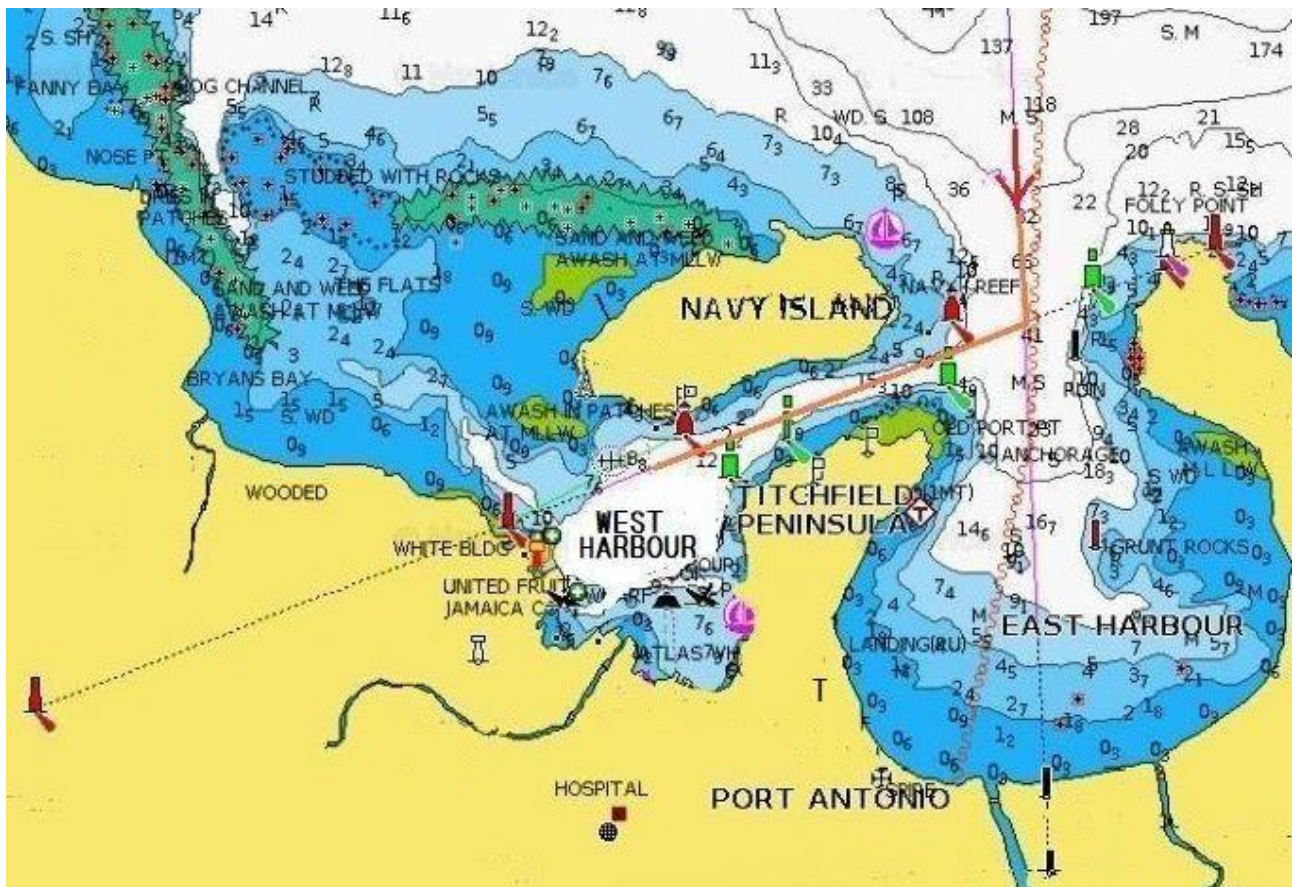
これはそのままでは旨い筈はありません。私が試食したのは勿論この状態のものではなく、現地で完熟したものでしたが、それでもパッとしませんでした。日本人の味覚にはやはり台湾やフィリピン産の小さいサイズの物の方が合うと思います。

ツルボでの積荷が終わると、カリブ海を一路北上、次はジャマイカのポート・アントニオ

Port Antonio でバナナとマンゴー積みです。



ポート・アントニオは首都キングストン Kingston の裏側と言った位置関係です。 キングストンには、まだ駆け出しの航海士の頃、協慶丸と言う定期船で行ったことがありました。 懐かしい思い出の港の一つです。 次はポート・アントニオの全体像。



この港は画面中央の小さな半島で二つの入り江に分けられていて、右側はイースト・ハー

バーEast Harbour、左側はウェスト・ハーバーWest Harbour と呼ばれます。

クルーズ船用の栈橋などの主な港湾施設は左手のウェスト・ハーバーに集中しています。右手のイースト・ハーバーは錨地ですが、湾口がまっすぐ外海に向いているうえ大型船が安心して錨泊できる水深のある場所は限られています。一方ウェスト・ハーバーはネイヴィ・アイランド Navy Island という島とそれに続く浅瀬が格好の防波堤になっていて、ハリケーン襲来にも強い、小さいながら天然の良港、と言う形になっています。

ウェスト・ハーバーへはオレンジ色のコースで進入します。入港時のパイロットはネイヴィ・アイランドの北東方、赤矢印の辺りで乗船。赤矢印のずっと前方、コース・ラインの延長線上に黒色の立標二つがあります。立標とは灯の無い航路標識のことです。

後ろのものが前より少し高く、二つの標識を一線上に見て進めば安全な針路を進めるように造られたもので、この方式は導標と呼ばれます。灯が付いていればリーディング・ラ

イツ leading lights、ないのは leading beacons ビーコンズ。

まずこの線に沿って進入します。次に右に大きくコースを変えると、前方に新しいコースを誘導するリーディング・ライツがあり、更に後方にも同様の物が設置してあって、至れり尽くせり。この最終進入コースは安全な水路がかなり狭いので、スクールなどで突然視界が制限された時でも安全を確保するため万全を期したのでしょう。加えて水路の両側にもブイがいくつか設置されて航路を明確に標示しています。新しいコースを示す

導標は全てがライト付きで、これらは正真正銘のリーディング・ライツ。

海図の白色部分は「ありあけ」が安全に航行できる水深水深 10m 以上の水域、一番薄いブルーは 10m から 5m、次が 5m から 2m、一番濃いブルーは 2m より浅い所。薄い緑は干潮時は水面上に出る干出部分です。

出港時のパイロットは岸壁を離れて船首を水道に向けたらすぐウェスト・ハーバー内で下船してしまいます。あとは船長自身の操船で外海に出て行くんですが、上記の様に万全の安全策が講じられているので、不安なく狭水道を通過することが出来ました。

他の中南米諸国ではちょっと見かけない安全確保に徹した航路標識で、旧宗主国である英国の海事に対する完璧さがうかがわれる港でした。

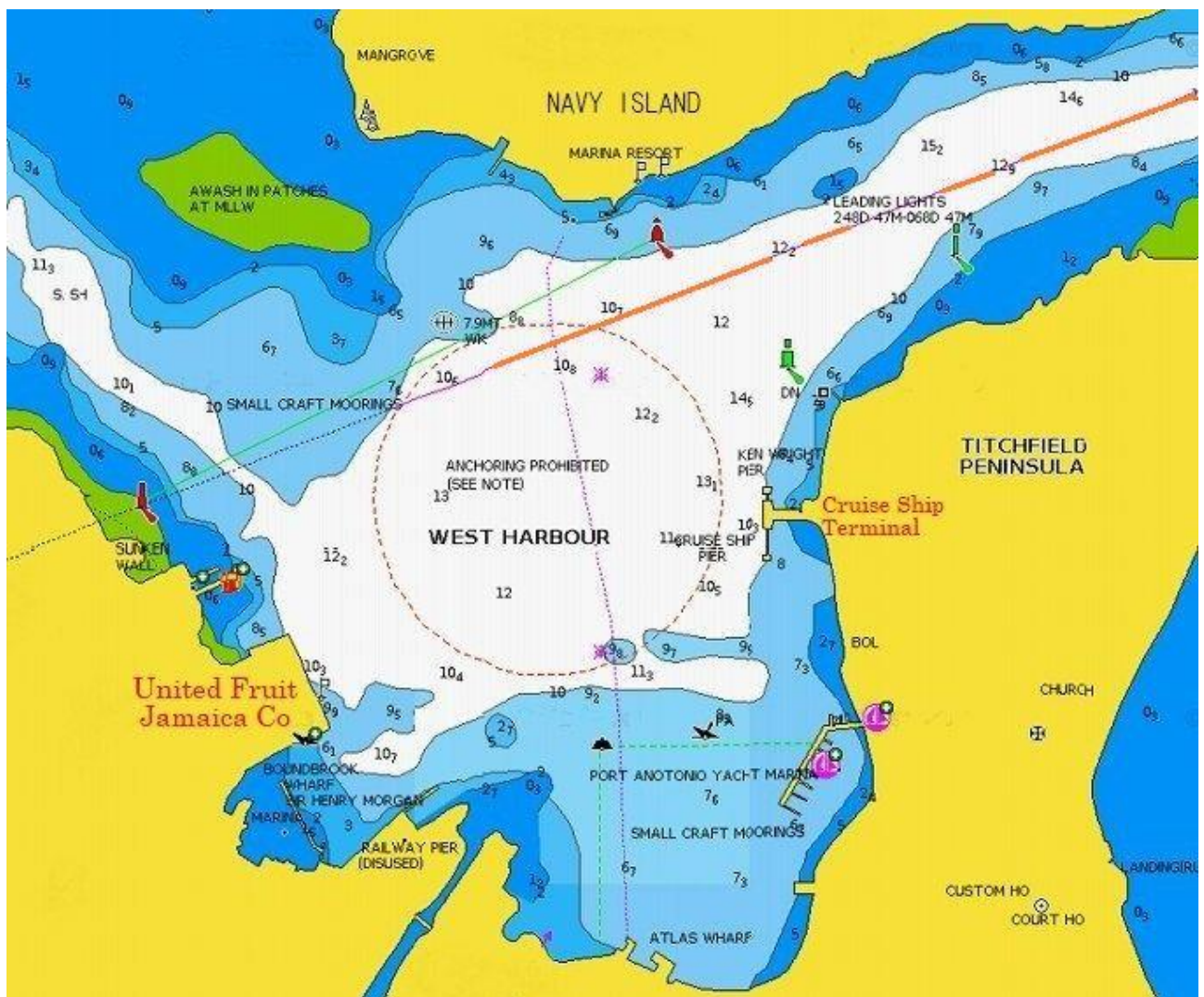
次の海図がウェスト・ハーバー内の様子で、「ありあけ」のバースが一番奥の United Fruit の表記のある岸壁。ウェスト・ハーバーは狭いうえに海図の様に湾をはさんでクルーズ客船の栈橋と果物積出用の岸壁があるので、それらの船の離着岸操船の邪魔にならないよう湾中央の赤の破線の円内は錨泊禁止になっています。でも「ありあけ」での何回かの

寄港ではクルーズ船が着岸しているところを見たことがありませんでした。

図の右上、オレンジの入港針路上に小さい字で表記してあるのは **Leading Lights 248D** でこの導灯が示すラインは真針路 **248度**だよ、ということを示しています。

「ありあけ」の岸壁はユナイテッド・フルートと言う中南米一帯に根を張る米国系大手の果物貿易会社の専用岸壁で、この会社は海運界が蒸気船主力だった頃から手広く商売していたらしい。しかし、この頃バナナの主要輸出地は既に生産コストの安いコロンビアやエクアドルなど南米諸国に移行していたらしく、ここはややサビれた印象がありました。

「ありあけ」の積み付け量を見ても、ツルボとこの港では大きな差があったのです。



そんなわけで、ここのバナナは本船一隻だけに合わせて収穫するらしく、本船の到着予定 **ETA・Estimated Time of Arrival** が確定してから摘み取るのだ、と **supercargo** スーパーカーゴ＝積荷監督が話してくれました。錨地に多くの船がひしめいていたツルボに比べて、ここで積んだバナナは明らかに鮮度がイイように見えました。

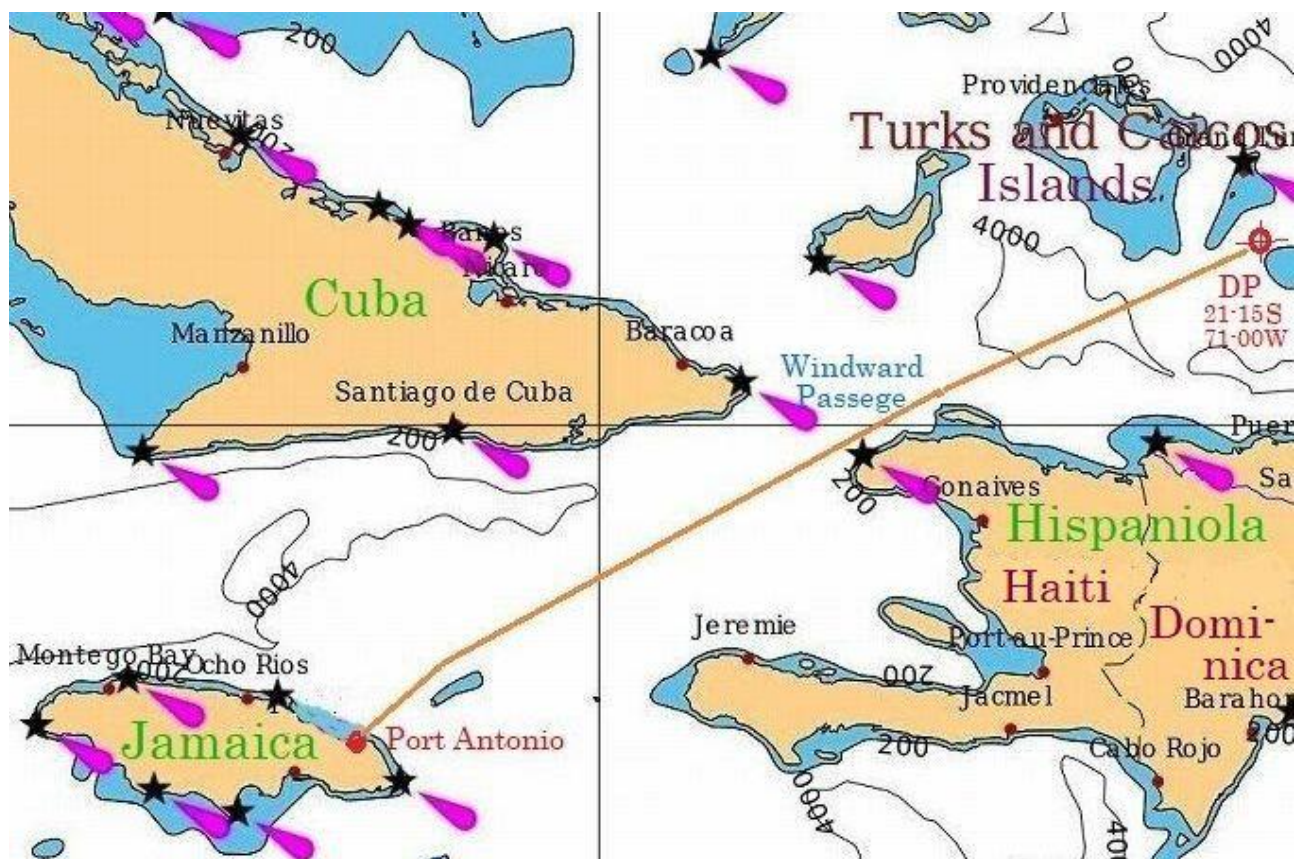
ツルボ周辺の大量生産地では、各船の着予定などに関係なくどんどん収穫し、箱詰めし、

次々に入港する船に順次振り分けていたのでしょう。しかし、ポート・アントニオでは本船の入港に合わせて収穫し、本船の為だけに箱詰めしていたわけです。当然、鮮度は抜群。だからスーパーカーゴの話しぶりも何やら誇らしげに聞こえました。

この港町はごく小規模で特に印象に残っていません。以前寄航した首都キングストンは大都市の常として、かなり物騒な面を持っていましたが、この町は平和そのもの。

しかし、船上や路上で見る住民はみんな正真正銘のアフリカ系で、男女ともとても背が高く、ゆったりとしていました。ここでの積荷はツルボに比べごく少量でしたから特に問題はなくあっけなく終了、即出港。揚げ地初港は前回と同じニューポート。

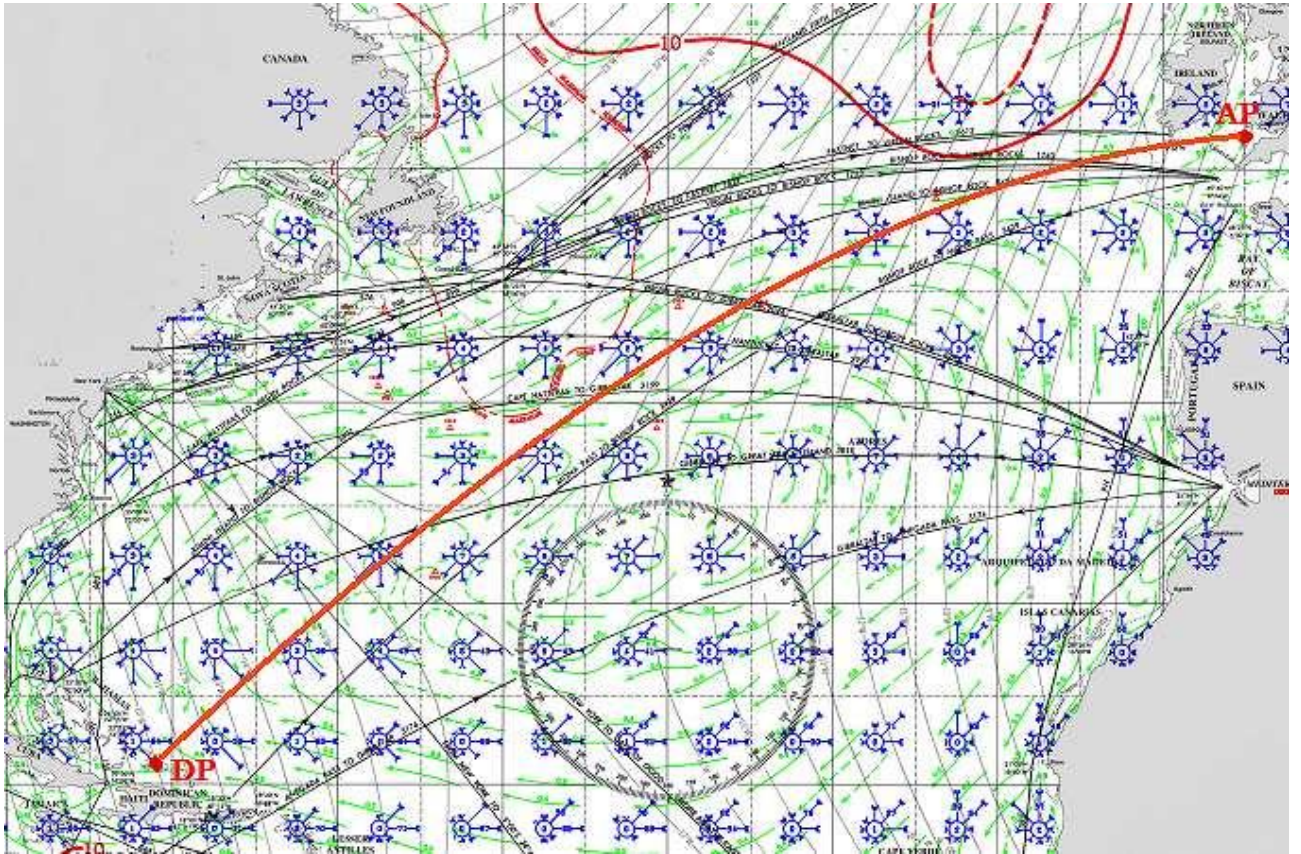
ポート・アントニオ出港後は東北東に向かい、キューバとイスパニョーラの間、ウィンドワード海峡 Windward Passage を抜けて大西洋に出ます。



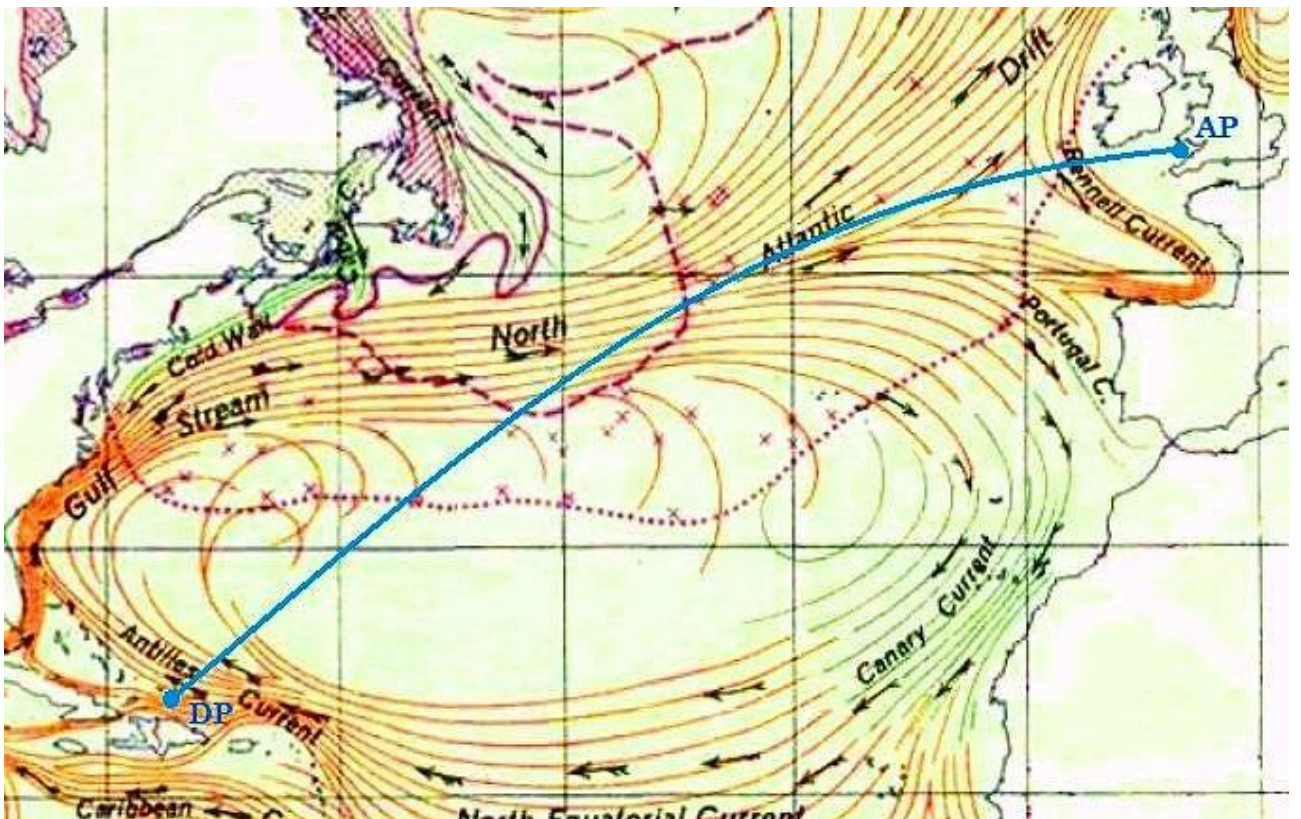
ウィンドワード・パッセージは海峡とは名ばかり、キューバ東端からイスパニョーラ北西端までは40浬(約80km)もあり、通航は楽々。この辺り一帯は中米から欧州に向かう主要航路ですから、数々の小説や映画にもあるように、大航海時代は英・仏・西・蘭・葡などの海賊が暴れまくった大舞台でもあったようです。

「ありあけ」はタークス・カイコス諸島 Turks and Caicos Islands の南東端に進みます。

上図右上の赤丸が復航の大西洋横断航路・出発点 DP、Departure Point です。



往航は六月末でしたが、この時は既に七月、ハリケーン一発さえなければ問題なし。
このパイロット・チャートでも波高 12 フィート以上の確率 10%を示す赤の曲線は右上辺
にチラっと見えるだけ。 風も波も海流も好条件の赤線・大圏コースを選択。
これを例によって海流図に写してみると連れ潮の様子も一目瞭然。



DP からスタートした初日こそアンティル海流 Antilles Current という強い流れを横切らなければなりません。以後、航程の半分以上はガルフ・ストリーム Gulf Stream = メキシコ湾流から名前を変えた強力な北大西洋海流 North Atlantic Drift に乗って順調に進みます。この強力な暖流は大西洋に直面する北欧諸国、英国・アイルランド・ノルウェーなどの冬の気候にも大きな影響をもたらします。ノルウェー西岸には北緯 70 度まで不凍港があるそうです。北緯 70 度線を日本の北方にたどってみるとベーリング海よりもっと北、シベリアの北極海側沿岸になってしまいます。そんなところに不凍港があるとはオドロキ、この海流の威力の何よりの証拠でしょう。

目的港はニューポートですから、復航の到達点 AP・Arrival Point はビショップ・ロック南沖ではなく、ブリストル・チャンネル西沖の北緯 51 度 15 分・西経 5 度 00 分に設定。



そこからウェールズのバリー Barry という港の沖のパイロット乗船地点 PS・Pilot Station にまっしぐら。ニューポートは既に二回目、代理店員やスーパーカーゴ以下荷役関係者とも顔なじみだし、揚げ荷作業も何の問題もナシ。

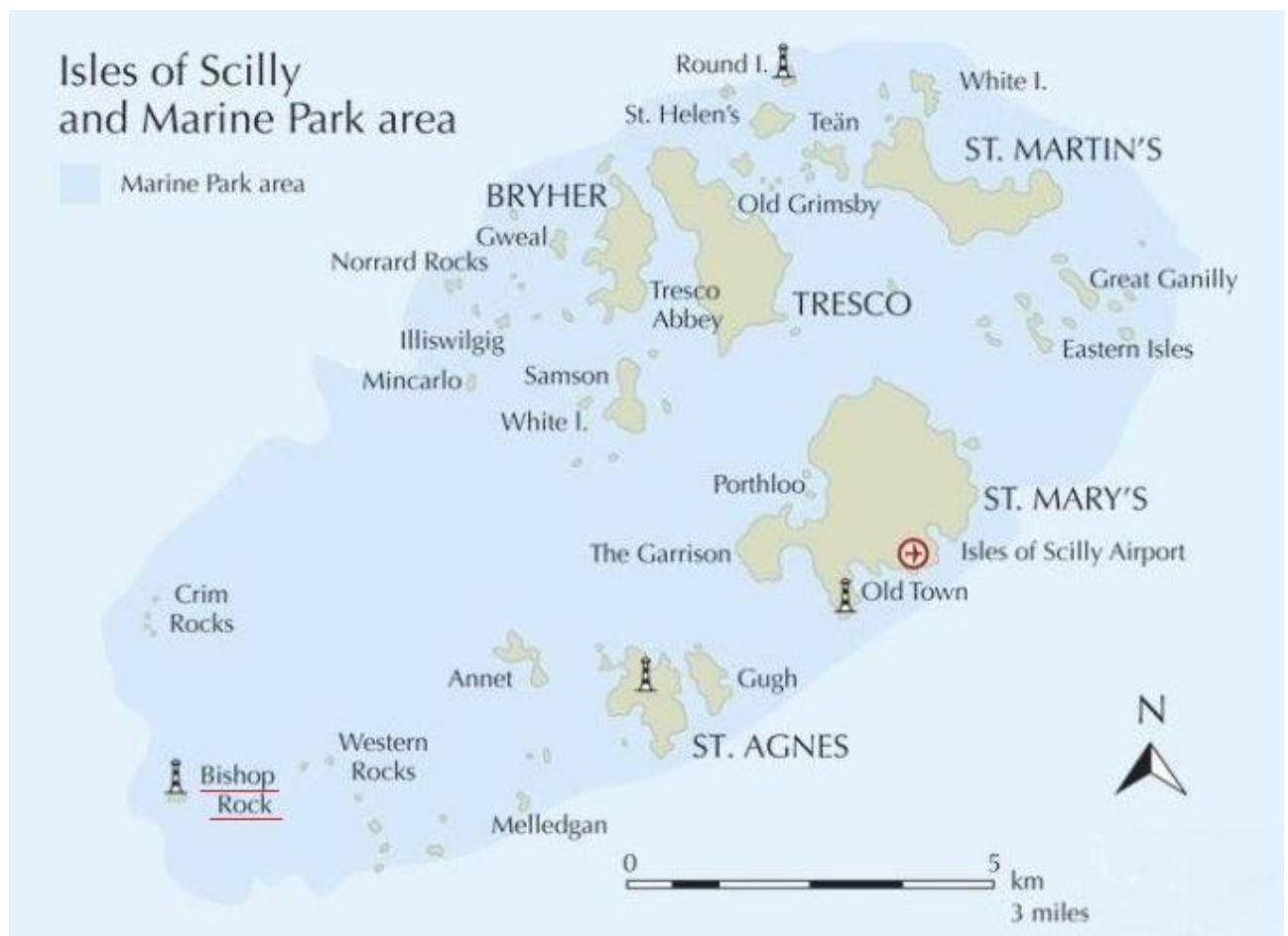
気がかりなバナナのイエロー（黄変）もなく全て受け入れてもらえました。ニューポートでの揚げ荷は、やはり旧宗主国であることが関係あるのでしょうか、全てジャマイカ産のもの、即ちポート・アントニオでの積荷は全てが英国向けだったのです。

ポート・アントニオのスーパーカーゴが話したように本船の入港にドンピシャ合わせて最適のタイミングで収穫したバナナですからイエローが出る筈もありません。

今航の積地・揚地は、と言うよりも、この船での4航海とも積地はツルボとポート・アントニオ、揚地はニューポートとアントワープ、と判で押したようでした。こういう風に同じ港間の航海の連続を船乗りは「ピストン航海」なんて呼んでましたね。

ピストン航海は同じ港ばかりで退屈、とも言えますが、クルーは同じ仕事・慣れた作業の繰り返しでいろんな面でメリットもあります。船長としても航海計画を立てやすい。

という事で、次航海・往航のツルボ向け大西洋横断航路のDPは、たまたま Isles of Scilly シリー諸島の南西端のビショップ・ロック Bishop Rock 灯台の南沖。上図左下の赤点がその灯台の大雑把な位置ですが、もう少し詳しいマップで見ると……。



これがシリー諸島の全体像。ここは海洋公園に指定されています。紀元前 2000 年頃の住居跡とかローマ帝国時代の遺物が沢山出土しているのだそうです。元々は図の

ようなの小島・岩礁群ではなく、全体が一つの島を形成していたと考えられているとか。
これがビショップ・ロック灯台。「灯台のある世界で一番小さい島」なんて呼ばれるよ
うですが、どう見ても島ではなく「岩」ですね。名前だって「ロック」だし。



上はベタ風のある日の様子、冬場になると一変、とんでもないことになります。



灯台ごと呑み込まれてしまいそうですね。なにせ冬の北大西洋、満載喫水にも冬季北大

西洋 WNA・Winter North Atlantic という特別な制限があるくらい、時化が当たり前の海域です。 この灯台も初代は大波に耐えきれず壊れてしまって、これは二代目。

さて「ありあけ」の次の揚げ地はアントワープ。 前に触れたようにリーファーではノース・シー・パイロットは乗せないのが当たり前でしたから、その乗船地ブリクサム Brixham は素通り、グレート・ブリテン島南西端ランズ・エンド Land's End を回り込んでイングリッシュ・チャンネルに入ったらまっすぐドーバー海峡に向かいます。

航海の様子やアントワープ港については前回触れていますので今回は飛ばします。揚荷についても特に問題はなく、心配していたイエローもありませんでした。 というわけでアントワープでの揚げ荷役も順調に終了、再びツルボ向けです。

しかし、今回この港では特別な大仕事がありました。 本船は船籍を日本からパナマに変え、同時に船名も横文字の Ariake Reefer になったのです。 同時にそれまで航海 4 名・機関 4 名・通信 1 名と合計 9 名の職員が日本人でしたが一気に減員となりました。

船籍が日本ではなくなったのですから、法定職員も日本人である必要はなく、日本人ゼロでも法的には問題ないんですが、それでは会社側に色々な面で不安があったのでしょうか、船長・一航士・機関長・一機士の日本人 4 名だけを残したのです。

これは、便宜置籍船としてはごく普通の人事です。

前号で出てきた船員手帳雇止め欄の記載事項をもう一度見てみましょう。



右頁下段に昭和 60 (1985) 年 8 月 1 日 Antwerp、パナマ国籍に変更・船内雇止めとなっています、しかし、右下隅の公認印は「在ベルギー日本国大使館・昭和 60 年 8 月 29 日」随分日付がずれてますね。

これは、船籍変更当日、船は大忙しでしたからとてもアントワープから大使館のあるブリュッセル迄公認を取り付けに行く暇がなく、とりあえず船長承認の「船内雇止」として、その手帳を東京から船籍変更手続きの為出張してきた担当社員に預けたのです。

この船長とは私のことですから、私自身の手帳については自分が自分を雇止めとして、自分がそれを承認した、というかなりいい加減な処理になってしまいます。

その社員が本船出港後、ブリュッセルに行って船内雇止について大使館の追認を受け、アントワープ代理店に届けてくれたのを次の航海受け取ったという経緯です。

日本籍船ではなくなったので、日本の関係官庁の雇入れ・雇止めの公認を受ける必要はなくなった、と言うか船員手帳保持そのものが不要となったわけです。前にも触れましたが日本の船員手帳は、船員の乗下船が適法なものであるか否かを運輸省海運局（当時）が監督するためのものでした。そのため乗船（雇入れ）時と下船（雇止め）時それぞれにそれが関係法にのっとったものであることを審査した上、公認印を押すわけです。






これらの手続きが一切不要になった、その代わりに、今度はパナマの船員手帳及び海技免状が必要になります。そのパナマ船員手帳は次の通り。

NOMBRE Name: [REDACTED]		[REDACTED PHOTO]
NACIONALIDAD Nationality JAPANESE	No. DE PASAPORTE Passport No. MG 1935029	
FECHA DE NACIMIENTO Date of Birth 08/OCT/40	PAIS DE NACIMIENTO Country of Birth JAPAN	[REDACTED PHOTO]
DIRECCION POSTAL O PERMANENTE Mailing or Permanent Address CONSULADO DE PANAMA EN YOKOHAMA 58-11 SUNSHINE 60 1-1 HIGASHI IKEBUKURO 3-CHOME TOSHIMAKU YOKOHAMA (170) JAPAN		
NUMERO DE SERIE Serial No. 11A-06681	TIPO DE CERTIFICADO Type of Certificate STATUTORY	NO. DE IDENTIFICACION DE HACIENDA Y TESORO 0472-A
GRADO OFICIAL Grade of Officer CAPITAN (MASTER) (OCEAN GOING) MORE THAN 1,600 GRT		FECHA DE EXPIRACION Expiration Date 10/FEB/89
		FIRMA OFICIAL DE EXPEDICION [Signature]

パナマの船員手帳は日本のそれと根本的に違う点があります。これは乗下船の契約が適法か否かを審査するためのものではなく、言うなれば単なるID、身分証明書なのです。表紙は Carné de Oficial 又は Carnet de Oficial となっていて、Carné も Carnet も公的身分証明書くらいの意味です。これがその内容ですが、中央部分がこれを発行した官庁名です。まず Consulado de Panama en Yokohama、在横浜パナマ国領事館。ホントに在横浜だったかは、大いなる疑問ですが、ここまでは良しとしましょう、問題はその後。58-11 Sunshine 60 1-1 Higashi Ikebukuro 3-chome Toshimaku Yokohama(170) Japan

これを素直に読み解くと、日本国、〒170、横浜市豊島区東池袋3丁目1-1、サンシャイン60、58階-11号室という事になります。

豊島区以下は特に問題はなく間違いなくサンシャイン60の所在地です。 サンシャイン60の58階11号室にパナマ領事館があった??? 郵便番号170はこの所在地なら正しい、しかし豊島区は断じて横浜市ではありませんね。 2019年現在の駐日パナマ大使館・領事館は東京都港区東麻布となっています。 ネット上でどこをどう調べてもこの謎は解けませんでした。 何たるイイカゲン！ これが公式身分証明書ですかネー。 果たして本当の発行者は何者だったのか？ 次にパナマ政府発行とされる海技免状。

REPUBLICA DE PANAMA REPUBLIC OF PANAMA MINISTERIO DE HACIENDA Y TESORO MINISTRY OF THE TREASURY DIRECCION GENERAL CONSULAR Y DE NAVES DIRECTORATE GENERAL OF CONSULAR AND MARITIME AFFAIRS		
		No. 11A0022899 CERTIFICADO CERTIFICATE No. DM234014
TITULO DE IDONEIDAD CERTIFICATE OF COMPETENCY OFICIAL DE MARINA MERCANTE OFFICER OF THE MERCHANT MARINE EXPEDIDO EN VIRTUD DE LO DISPUESTO EN EL ISSUED BY VIRTUE OF THE INTERNATIONAL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACION, CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION TITULACION Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978. AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978.		
EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE PANAMA CERTIFICA: THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PANAMA CERTIFIES:		
QUE EL PRESENTE TITULO SE EXPIDE A FAVOR DE [REDACTED] THAT THE PRESENT CERTIFICATE IS ISSUED IN FAVOR OF A QUIEN SE CONSIDERA PLENAMENTE COMPETENTE DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN LA REGLA. WHO IS CONSIDERED FULLY COMPETENT IN ACCORDANCE WITH THE REGULATION II/2 DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACION, OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, TITULACION Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR 1978, SIN MAS LIMITACIONES QUE LAS SIGUIENTES: CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978, WITH NO MORE LIMITATIONS THAN FOLLOWING:		
CAPACIDAD: MASTER CAPACITY:	LIMITACIONES: N O N E LIMITATIONS:	
07 OCT 1994 FECHA DE EXPEDICION DATE OF ISSUANCE	07 OCT 1999 FECHA DE EXPIRACION DATE OF EXPIRATION	08 OCT 1940 FECHA DE NACIMIENTO DATE OF BIRTH
 POR EL DIRECTOR GENERAL: BY THE GENERAL DIRECTOR	 EL OFICIAL DE EXPEDICION DE TITULOS CERTIFICATE ISSUANCE OFFICER	 FIRMA DEL TITULAR SIGNATURE OF HOLDER
81923		

これは Ariake Reefer で受け取ったものではなくそれよりずっと後の1994年発行のもので、書式には多少の変化が有るかもしれませんが内容は似たようなものだった筈です。ここに記載されているように免状の有効期限は5年、それを過ぎれば只の紙きれです。あくまで元となるのは日本の海技免状で、それさえ提示すれば随時発行してくれるのです。この内容で重要な記載は Capacidad=資格=Master 船長、及び、Limitaciones=制限=

None ナシ。 どんな大きさ、どんな船種で、どこへ行ってもヨシ、です。

この書類そのものは単なる紙切れ、肝心要は本家本元・日本政府発行の海技免状です。色々な船籍の便宜置籍船に乗って、色々な国の海技免状を発行してもらいましたが、一体何枚くらいあったか、10枚以上であったことは確かです。

免状や船員手帳も変わりましたが、船籍変更・改名で、船首と船尾の船名、船尾の船籍港名も書き換えです。その他、例えば車検証に相当する船舶検査証書など様々な書類も全てパナマ籍のものに変わり、形式的な船舶検査もあって、とにかく大忙しの停泊でした。

*

次の航海も前述の通り積地はツルボとポート・アントニオ、揚地はニューポートとアントワープ。かつて知ったる航路で気楽ではありますが、今回は日本人当直航海士はチョフサーだけ、沿岸航海中は気が抜けず、私自身がブリッジに居る時間は長くなります。

このチョフサーは茨木県の水産高校出身者でした。この学校は私の同期生のオヤジさんで、私も顔見知りだった人が校長をしていた時期もあって、なんとなくナジミがありましたし、チョフサー自身ともウマが合っているコンビが組めていました。

更に日本人クルーが一気に半分以下になってしまい、甲板部では私と彼の二人だけになってしまったので、お互いの信頼関係は一層深まったのです。

という事で沿岸航海中、即ちアントワープからノース・シー、ドーバー海峡、イングリッシュ・チャンネルの全域、チョフサーの当直時間 4~8、16~20 時以外は、殆ど私がブリッジ当直をしていたようなものでした。だから、前述のビショップ・ロックをかわして大西洋に出るとヤレヤレと一息付けたのです。

大西洋はまだ夏真っ盛り。カリブ海に近付いてからのハリケーン一発さえなければ洋上は最も安定している時期です。横断航路選定は前航海と同じ、こういう点もピストン航海が楽をさせてくれます。そして途中なんの問題もなく、積地ツルボに到着、そこでのバナナ積も前航海同様、新しい面倒は一切ナシ、再びピストン航海のメリットです。

ツルボでの積荷が終わるとそのままポート・アントニオ向け、ここでも全ての手順が前航海の繰り返し。こうして再びウィンドワード・パッセージから大西洋に。復航の航路選定も前航海と同じ大圏コースで一気にブリストル・チャンネルへ。

ポート・アントニオを出港して 4~5 日過ぎた頃だったでしょうか、ある日、朝食の席でチョフサーからヘンな話を聞きました。朝 04 時の交代の時セカンド・オフィサーから報告があったのだそうですが、何でもポート・アントニオを出て 2~3 日してから 0~4 当直者

の夜食が無くなっていることが続いているのだとか。

セカンド・オフィサーとクォーター・マスター、セカンド・エンジニアとオイラー、計4人の0~4当直者は朝食時は就寝中ですから、司厨部は彼らが当直を終えた時すぐ食べられるように夜食を用意しておくんです。それは通常、食堂のテーブル上に少々揺れても散乱しないようにフード・カバー（蠅帳なんて言葉がありましたね）をかぶせて用意されています。その四人分の夜食がごっそりなくなっているらしい。

チョフサー、そりゃ、ただ事じゃないネ。今夜は見張りを立てて見ようじゃないの。この時既に私たちには或る予感があったのです、これは密航者が乗っているに違いない。

夜食が無くなるなんてことは、クルー以外の不審者の仕業としか考えられません。

となれば、それは密航者しかない。チョフサーも全く同意見。

密航者が船内のどこかに潜んでいることはまず間違いない。問題はそれが単数か複数か。そこで、とりあえずその夜は二人の見張り役、ボースン（甲板長）とヘッド・セイラー（最上級甲板員）にトランシーバーを持たせて待機させることにしました。

船長も一晩中トランシーバーを持って待機するから、何か発見したらすかさず船長に連絡する事。船長が現場に行くまで決して手出しはしない事。同時にまず人数を確かめる。そして、できれば不審者が武器を持っているか否かも、慎重に見極める事。この間、相手に気付かれない事を最優先に行動し、船長の現場到着を待つこと。

こういう打ち合わせをして、私も常時トランシーバーを持ってブリッジと居室を行き来していました。深夜03時頃、ボースンから呼び出しあり「今、不審者が食堂に居ます、どうやら一人だけで、何も持っていないらしい」との事。よし、そのまま待て、と言いおいて私も食堂にまっしぐら。食堂近くでボースン、セイラーと合流、彼らは夫々、大ハンマーの長い堅木の柄を持っていました。そして、よし、行くぞ、と三人同時に一気に食堂に飛び込みました。

相手は皿の夜食を手づかみでむさぼり食いながら、バナナの段ボール箱に残りの夜食を放り込んでいる最中でした。三人が飛び込むと相手はポカンとした様子で立ちすくんで抵抗する様子は全くありませんでした。まずは身体検査、幸いなことに物騒な持ち物は何もありませんでした。ただ猛烈な悪臭が辺り一面立ち込め、これには辟易。

彼は抵抗するでもなく、逃げようともせず、いたって従順でした。見つかったことで、もうこれ以上逃げ隠れする必要がなくなり、むしろ、ホッとしているような様子です。

すぐに彼をブリッジに連れて行き、ボースンとセイラーには休んでもらいました。

海図室でセカンド・オフィサーと二人で早速身元調査、英語はからっきしダメ。仕方なく私のたどたどしいスペイン語で時間をかけて問いただし、以下の事が分かりました。彼（詳細はサッパリ憶えていません、ファースト・ネームはホルヘ **Jorge** だったか？）はツルボ近郊の人間で、荷役業者に紛れて乗船し荷役中は積荷を手伝った。さては業者も仲間内か？そして荷役終了時ハッチを閉める段階で艙内の積荷の陰に隠れたらしい。

そして、ポート・アントニオを出港してしばらくはそのまま艙内に潜んでいた。どうやら持てる限りの水と食料は持ち込んでいたらしいけれど、現在の非常用保存食のようなイイものがあるはずもなく、どうせロクなものではなかったのでしょう。2~3日たてばなくなることは目に見えている、あとはどうする気だったのか。

彼の様子を見ると、はじめっから計画性などこれっぽかしもなく、どの程度の食料を用意すべきか、なんてことはトンと考えていなかったらしいことが察しられます。

艙内にはバナナもマンゴーも文字通り腐るほどありますが、船積の段階でそのまま食用として美味しく食べられるようなものではなく、単に命をつなぐことには役立つかもしれないと言うほどのもの。いずれまともな食料と水分が欲しくなるのはミエミエです。

暗くなって人が見えなくなってから這い出して、とりあえず食べ物のありそうなところを物色するうち、運よく、かどうか、食堂に用意されていた0~4当直者の夜食にありついたわけ。それでも、四人前の夜食から同じものを少しずつカスっていれば、すぐには目立たず、もうちょっと長く気付かれずにいたであろうに。ついアトサキもなくガツガツと食い漁ってしまったのが運の尽き。その辺も至って考えなし、且つ無計画。

果たして、彼は揚げ地までの航海日数を把握していたかどうか、まずノーでしょうね。勿論、揚地名位は知っていたんでしょうが、それがどこにあつてドンナ国か分かっていたとは思えません。揚げ地についてから、どうやって脱出するかなんて計画も全く頭になかったんだと思います。私に対する彼の答え方は殆ど小学生並み。

何を聞いても、まずは、シ・セニョール！（はい）と極めて従順。私が船長だと分かってからは、どの問いかけにも、シ・カピタン！と逆らう様子は全くありませんでした。こうして聞き取りをするうちに04時前になりチョフサーがワッチに上がってきました。

そこで改めてチョフサーと彼の処遇について相談し、以下の様に決めました。このまま彼を出身地ツルボに返すために船を戻すわけにはゆかない。戻ったとしてもツルボの官憲が素直に自国の人間として受け入れるかどうか疑わしい。何しろパスポー

トなんて持っていないし、周囲は皆スペイン語圏、言葉で国籍は判別できません。彼がツルボ出身であるということは彼自身の発言でしかなく、なんの証拠もないのです。次に、揚げ地での事。ニューポートでもアントワープでも密航者を受け入れてくれるとは考えにくい、まずそれは無理というものでしょう。結局、次の航海で再びツルボに行った時に何とかするしかないだろう。

では、それまでの約一ヶ月彼をどうするか。食事は提供するしかないけれど、お客さんではないんだから無駄メシを食わすわけにはいかない。で、彼には甲板部の一員として働いてもらおうという事になりました。部屋も空き部屋を一つ使わせる。彼にこの話をすると、なんと大喜び。彼は海にほっぽり出されるんじゃないかと心配していたようなのです。それが三食付き、部屋付きの仕事にありつければ、まあ、喜ぶ気持ちもわかります。

もう一つ彼にクギを刺したことは、揚げ地での事。揚げ地で彼を受け入れてもらえるとは考えられない、同時に彼が脱出でもしたら、今度は咎められるのは本船です。したがって入港前日になったら部屋に入れて外から施錠する。逃げるんじゃないゾ!

更に、再びツルボに戻った時、ツルボの官憲には正直にありのままを話す事、その約束を守らなければ今度はツルボ出港直後に海へ放り出す。彼はこれらについてもおとなしく聞いていました。最後に *Es una promesa*. 約束ダゾ! と言うと、シ・カピタン! ヨシ、じゃ今夜はもう寝ろ、甲板部の仕事は明日昼からだ、その前にまずシャワーを被って洗濯をしろ、とクォーター・マスターに空き部屋に案内させると、彼はもう殆どウキウキ状態でスキップでもしそうな様子で付いてゆきました。ヤレヤレ。

会社にはその日、事の成り行きを詳しく報告し、上記の今後の処理を提案しました。会社としても妙案があるわけではないので受け入れざるを得ず、そのまま OK が出ました。こういう状態で揚げ地に入港。ニューポートでもアントワープでも、案の定、密航者を受け入れてくれる気配は全くなく、入港時・出港時に当人の所在とその軟禁状態を厳しく確認しただけ。この本船の処置はヨシと評価してもらえましたが、それだけ。

そして、両港での揚げ荷はなんの問題もなく再びツルボに向かいました。ビショップ・ロックをかわして大西洋に乗り出した翌日、軟禁状態を解いてやりました。沿岸航海中で陸岸が見えればいつどこで自分から海に飛び込むかもしれないけれど、大西洋に出て 360 度水平線しか見えない状態ではそんな無茶は出来ない、そのタイミングを待っていたのです。彼は再び甲板部員としての働く日々の再開です。

私にとって頭痛の種は、果たしてツルボの官憲が彼をたやすく受け入れてくれるだろうか、という事。もし受け入れてくれなかったらどうすりゃいいか。それこそツルボ近くで泳いで渡れる位、岸に寄せてから海に放り出すしかなくなります。そうでもしなければ永久に本船のお邪魔虫になってしまいます、でも、それを実行するのはちょっとヒルんで

しまいます。しかし、結果としては、これは全くの杞憂に過ぎませんでした。入港してツルボの入国管理官に一部始終を話して当人を引き合わせると、暫く私には聞き取れない早口でいくつかの質問をしていましたが、そのまま管理官のボートに連れて行きました。彼はその後どうなるんですか？ と、別の係官に聞くと、多分そのまま監獄行きでしょうね、との事。まあ、可愛そうだが仕方ありません、法を犯したことは歴然たる事実ですからね。それにしてもアッサリ受け入れてもらえて良かった、正直こっちもホッとしたのは事実です。

その次の日、クルーの何人かがバナナ艇に乗せてもらって上陸したんですが、驚いたことに、あの密航者ホルヘが町の路上で、オーラ・アミーゴ！ **Hola amigo!**（やあ、友達）と親し気に声をかけてきたんだとか。その話を聞いて全くビックリ仰天ですが、なんと呑気な、コリナイ奴メ、と改めて呆れ返りもしました。

彼にとってはこの一ヶ月はチョットした小冒険。三食付きで個室も与えてもらい、特になんのバツも受けなかった、どころかクルーとはアミーゴになって楽しく過ごせた。

まさに、ロハの楽しい小旅行だったに違いない。

それにしても、あの入国管理官の話は何だったか。監獄どころか裁判沙汰にさえなっていないじゃないか。ボートが陸に着いたら、即、無罪放免。私に話したことは単なる「タテマエ」「外向けのミテクレ」に過ぎなかった。

まあ、この辺では現在でも密航は日常茶飯事だし、政府もそれを厳しく取り締まる姿勢は全く窺えない。現在では密出国・密入国がアチコチで頻発していますが、それには大国の軍事圧力や大掛かりな密航請負業者など様々な理不尽が複雑に絡んでいる筈。

それに比べればホルヘの事件などは可愛いモンで、無茶な若者がちょっと羽目を外した、位のもの。そして、誰に大きな迷惑が生じることもなく、本人も塀の向こうに囚われることもなく、それはそれで言うことナシ。まあ、終わりよければ全てヨシ。

二隻目の冷凍船「ありあけりいふあ」**Ariake Reefer**の話はこれまでとします。では又。

*

次回更新は2019年8月24日（土）の予定です。