068 号（13 Jun 2020）

多目的船・Menina Daniela

(Feb 1992 ~ Apr 1992)

今回もまた同じマンニング会社の多目的撒積船で、前回の Rubin Lotus より一回り小さいサイズです。　特に魅力のある船種ではないし、航路も興味を引かれるものではありませんでした。　しかし、前の船を降りるとすぐ船員配乗担当者が電話をくれて、特に予定がなかったら、こんな船どうですか？と声がかかったのです。

前の船に乗った時の自己紹介で彼が同窓の後輩と知り、20 数年も離れた後輩なので特に意識してはいないツモリでしたが、ツイ、話に乗ってしまったというワケ。

会社は、横浜・伊勢佐木町の入り口にごく近い所、中区・尾上町交差点の角のビルの 4 階にありました。　以前住んでいた所に近い良く知った場所だったし、長年の就活で通った東京よりマシという感じ。　しかし、船はまさに「コンナ」としか言いようがないような魅力のない船でした。　多目的撒積船としては最小クラスとも言えるサイズで、数年前に

乗ったバルダー・エスペランツァと略同型の船でした。

ネットで探しまくった結果この船の資料はありましたが、写真はどうしても見つかりませんでした。　要目等は次の通りで、この資料は船名 Sky Admiral となってからのものでした。　この時の船籍は China となっていますが、私の乗った時はパナマ籍でした。

IMO number	8309103
Name of the ship	SKY ADMIRAL
Former names	PACIFIC MARINER (2001) INTRAMUROS (1999) MENINA DANIELA (1993)
Vessel type	Bulk carrier
Operating status	Decommissioned or lost
Flag	China
Gross tonnage	14031 tons
Deadweight	23848 tons
Length	160 m
Breadth	24 m
Year of build	1984
Builder	MINAMINIPPON SHIPBUILDING - USUKI, JAPAN
Classification society	NIPPON KAIJI KYOKAI (NKK)
Description	SKY ADMIRAL is a Bulk carrier built in 1984 by MINAMINIPPON SHIPBUILDING - USUKI, JAPAN. Current status: Decommissioned

次の様な資料も見つかりました、内容は長さ・巾が抜けているだけで殆ど同じです。

IMO number	8309103
Name of the ship	SKY ADMIRAL
Type of ship	BULK CARRIER
Gross tonnage	14031 tons
DWT	23848 tons
Year of build	1984
Builder	MINAMINIPPON SHIPBUILDING - USUKI, JAPAN
Last known flag	CHINA
Class society	NIPPON KAIJI KYOKAI
Former names	PACIFIC MARINER until 2001 Dec INTRAMUROS until 1999 Apr MENINA DANIELA until 1993 Jun

これらの資料によると、この船は Menina Daniela として大分県臼杵市の南日本造船で建

造され、8 年後の私が乗った時はまだ元の船名のまま、その翌年から例によって売船・移籍が繰り返されて 2002 年以降は最後の船名 Sky Admiral となったのです。

次の画像は Menina Daniela のものではありませんが、殆ど同型とも言える多目的撒積船で、数年前に乗ったバルダー・エスペランツァの改名後のものです。

バルダー・エスペランツァのサイズは総トン数 14,650 トン、全長 160m、全巾 25m。

Menina Daniela は 14,031 トン、160m、24m、外見ではまず判別は出来ないでしょう。

多分、ハッチの数、クレーンやデリックの配置などもホボ同じだったと思います。

多目的撒積みという用途、総トン数・全長・全巾などが殆ど同じですから、設計者や建造所が違ってもどうせコンナ形にならざるを得ないでしょう。

私にとっては全く魅力のない船、メシの種を稼ぐ為だけのもの。　まあ、趣味で乗るわけではありませんから、貰うものさえ貰えばヨシとせざるを得ません。

こうゆう船の積み荷は、穀類全般、各種鉱石類、鋼材など金属材料、原木・製材等々。

比重の小さい物なら容積一杯迄、比重の大きい物なら満載喫水迄、材木は復元力が許す範囲ギリギリ迄で当然デッキ上にも積みます。　とにかく容積・重量・復元性など各種制限がイッパイになるまで、積めるだけ積む、というのが原則です。

そして、積地は殆どの場合一港のみ。　穀類や鉱石類などの陸上施設を使っての撒積みは大抵 1 泊 2 日で用が足ります。　鋼材や材木など本船のクレーンやデリックで吊り上げるものだと短くて 4～5 日、長くても 1 週間程度の停泊です。

一方揚げ地は、これも船のサイズがサイズですから殆どの場合 1～2 港で済んでしまいます。　3 港以上に分けて揚げるほどの量を積めないサイズ、という事です。

次の画像はこの船の船籍、パナマの海技免状です。

パナマの免状については、以前、最初にパナマ籍の船 Konvall に乗った時にも触れましたが、あの時とは書式がガラリと変わっています。

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. OM234014

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
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

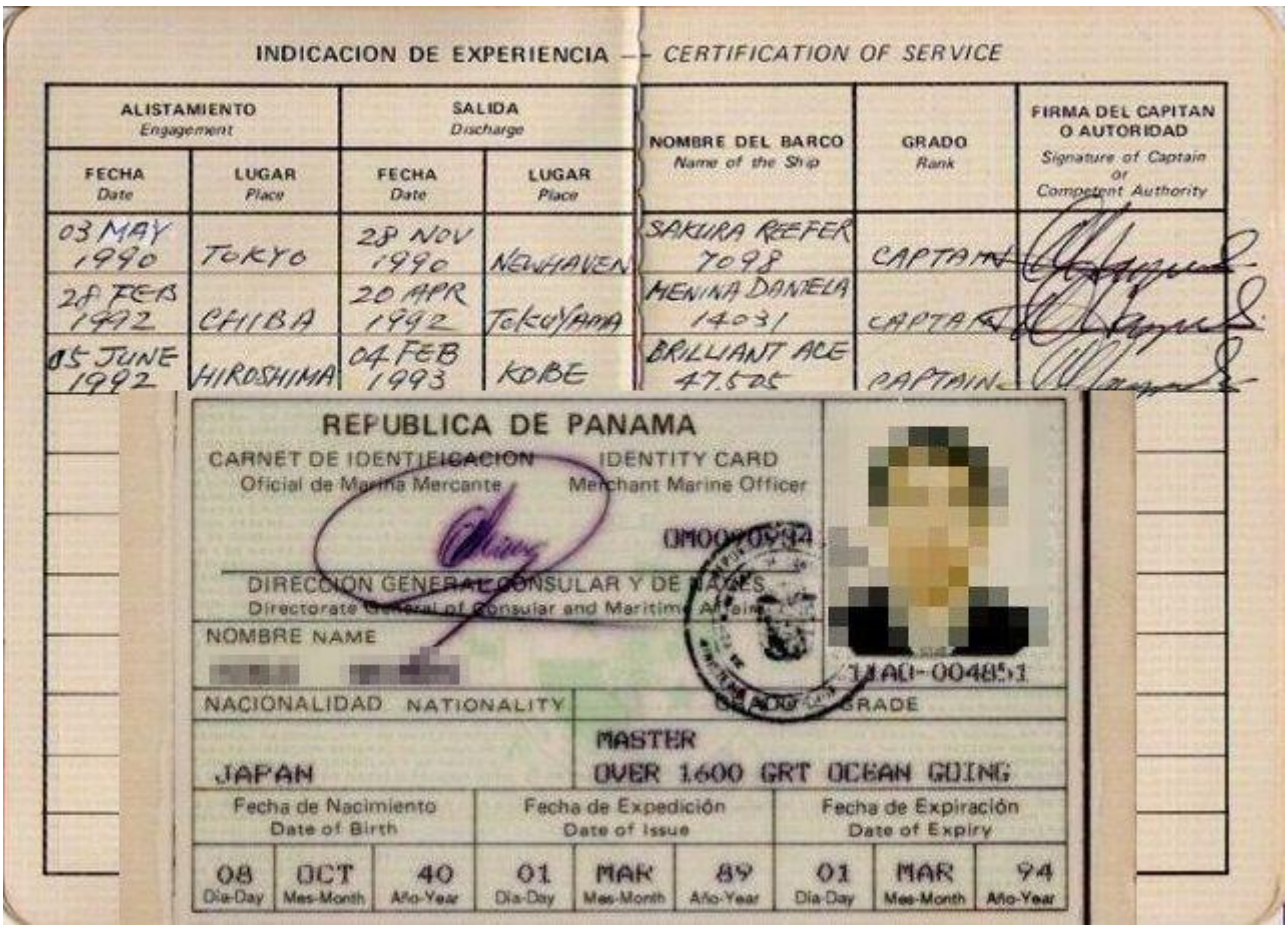
81923

これは免状とは言え全く形だけのもので、これの取得には試験も何もありません。　便宜置籍国の海技免状はどこも同じようなもの、日本の海技免状を提示するだけで、極めて簡単に発行されます。　記載事項も簡単明瞭、資格＝船長・制限＝ナシ、それだけ。

実はこの画像のものは Menina の時のものではなく、その 2 年後に別のパナマ籍船に乗った時発行されたもので、左下の Fecha de Expedición 発行日は 1994 年となっています。

特に取得が難しいわけでもなく簡単に発行されるものなので、大事に保管という意識もなく紛失したのだと思います。　一旦下船すれば只のカミキレ同然、次に乗る船もパナマ籍である事が判っていればそのまま持っておくと再発行の手間が省けるだけ。

次はパナマの Carnet de Identificación＝船員手帳。　これについても何度も触れたと思いますが、もう一度。　日本の船員手帳は各乗下船契約が船員法に照らして正しく行われたものであるか否かを監督官庁が確認するためのもの、一方パナマをはじめ便宜置籍国の物は単なる ID＝身分証明書。　しかも、あまり役に立たない代物で、これをパスポート代わりに使った経験はありません。　日本の船員手帳は外地で下船して日本に帰国する際にはパスポートとして認められました。　以前「第七全購連丸」という船をイタリーのジェノアで下船し、船員手帳をパスポート代わりに問題なく帰国した経験がありました。

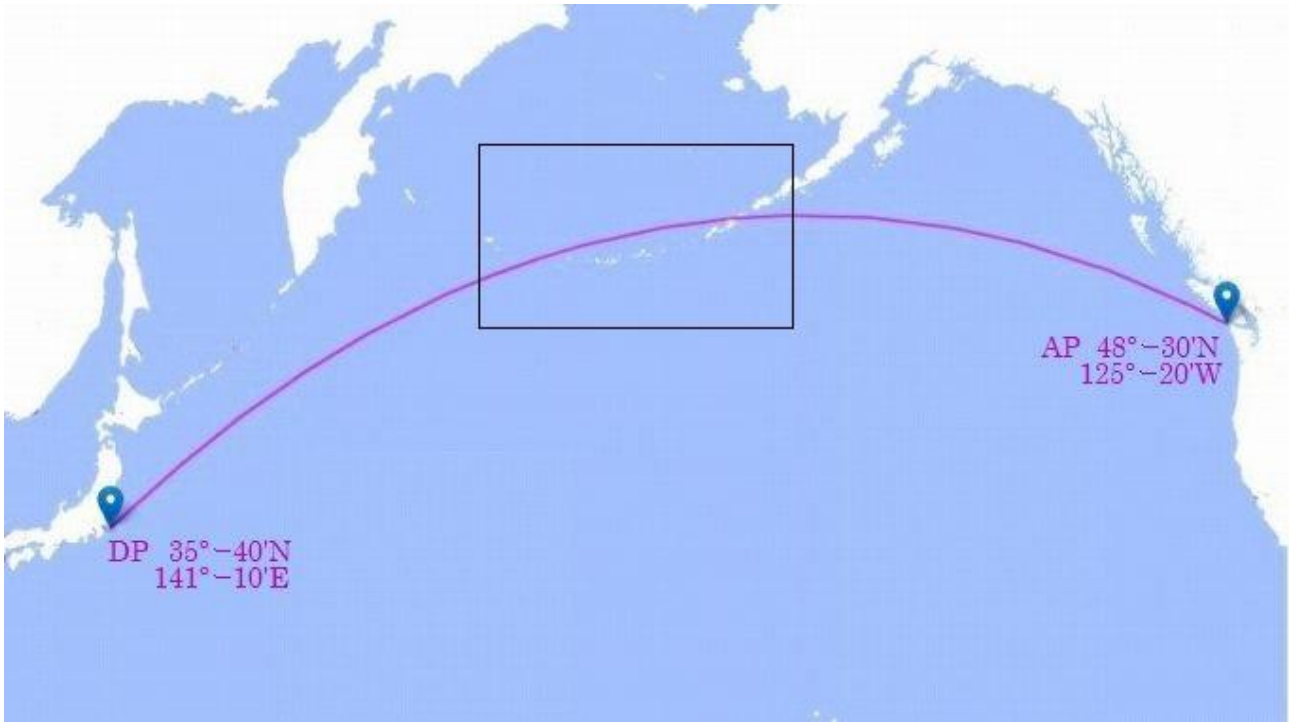


この画像は、本来は手帳の最初にある ID 頁を 4 頁目の乗下船記録記載欄に重ねて合成したものです。　それにしても不思議なのは前出の海技免状では「資格＝船長・制限＝ナシ」となっていたのに、ここでは「総トン数 1600 トン以上の航洋船の船長」となっている事。免状と船員手帳、この二つ書類の発行元は異なる役所ではありますが、両方とも大元はパナマ政府であることは当然です。　でも資格の表現が違うのはナゼ？

この船員手帳に記された資格のヘンな点は「総トン数 1600 トン以上の航洋船」の表記。これでは、1600 トン以下又は沿岸航海の船では船長は出来ない、という事にならないか？一方、海技免状の資格では「制限はナシ」文字通りどんなに小さくても又は大きくても、沿岸航海であれ大洋航海であれ何でも OK で、これは当たり前。　要するにパナマ政府の

海事関係の各省庁では船長資格の定義がはっきりしていないという事になります。
日本でも私が船長免状を取得した時点では資格の正式名称は「甲種船長＝英語表記 Master of the First Grade」でしたが、何年か後に法改正があり、同じ資格のものを「一級海技士(航海)＝英語表記 First Grade Maritime Officer (Navigation)」というワケの分からん名称になりました。　改正後の名称では船長＝Master という言葉が一切使われていない。
そのため、この書式に変更直後米国の港に入港した際、コースト・ガードの臨検で、これは正規の船長免状ではないのでは？と不審を持たれたことがありました。
この少し後、海事関係省庁の名称も運輸省から現在の国土交通省に変わりました。
これらの変化は時日の経過と共に起きたことで、各省庁の編成や名称が変わるのは止むを得ない事ではあります。　しかし上記のパナマの例は全く同時期のものなのです。
役所が認める資格の内容が同時期なのに違うなんてことは日本では考えられませんね。
これが便宜置籍国の海事行政の現実です。　乱暴に言い切ってしまうと、船舶税を徴収することが全てで、海事法規などナイも同然。　アトは野となれか？　勿論、肝心の船舶所有者もいわゆるペーパー・カンパニーで実体はゼロなのです。
ところで、本題の Menina Daniela への乗船履歴記載欄は上から二行目、千葉で乗船、徳山で下船、乗船期間はわずか 2 カ月足らずでした。　船のサイズも、運航形態も以前乗ったバルダー・エスペランツァと殆ど同じでしたが大きく違ったのはクルーの構成。
この船の日本人は船・機長の二人だけ、後は全員フィリピン・クルーでした。　日本人は二人だけだというのに、この機関長とはあまり親密なコミュニケーションはとれませんでした。　ソリが合わないという事はどこでも誰にでもあることで仕方ありません。
その他、運航会社の姿勢も含めて、この船全体ともソリが合わなかったんだと思います。
特に体調が悪くて下船したという記憶がないのに、二ヶ月弱という異常に短い乗船期間もそれを物語っているんでしょう。
手帳の記録では千葉にて乗船という事になっていますが、例によってその時の記憶はゼロ。
年代が新しくなるに連れてあらゆる記憶が薄れていることは確実で、それだけ記憶力が弱くなっている事の証です。　この船で鮮明に覚えている事の一つ、それは最初の積地がヴァンクーヴァーVancouver BC だった事。
ヴァンクーヴァーは数多い北米大陸西岸の港の中でも、寄港回数ではロスと並んで最上位ではなかったかと思います。　港としての総合的な印象・好感度は断然一位と言えます。
この時は小麦積みの為の寄港でした。

さて、千葉を出港してヴァンクーヴァーに向かうには、やはり最短距離の大圏航路でという事になるでしょう。　この航路についてはもう何度も繰り返し触れてきたので蒸し返しになりますが、悪しからず。　房総沖、具体的には犬吠埼沖からファン・デ・フーカ Juan de Fuca 海峡に至る大圏をグーグル・マップで引いてみると次の様になります。



ここで一つ問題があります。　上図中央の長方形部分を拡大すると次の通り。

ブルーの曲線（大圏）は左手のキスカ Kiska 島と右手のウナラスカ Unalaska 島の上を通過しています。　これではこのままブルーの大圏を走るわけにはゆきません。

そこで、本来の大圏よりやや北寄りに、ここではアガッツ Agattu 島の南東の赤の十字を犬吠埼からの大圏の到達点 AP に設定し、それ以降ウニマック水道 Unimak Pass を通過

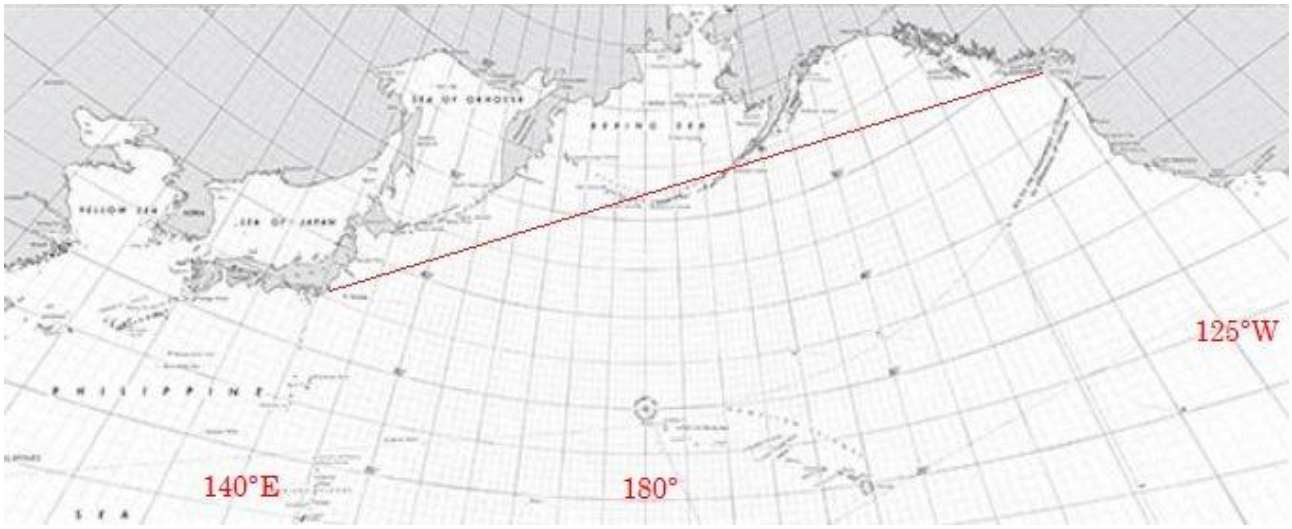
するまでは緑色の航程線 Rhumb Line で航行します。　そしてウニマック水道を通過後、右端の DP からファン・デ・フーカまで再び大圏ルートを設定するのです。

こういう風に、大圏の一部分を脇道に逸らすコース取りを集成大圏コース Composite Great Circle Sailing Route と言います。　道路で言うならバイパスですね。

実際には、いつも上図通りのコース取りをしたわけではなく、最初の大圏の到達点 AP をアリューシャン列島の南側に設定したり、又は上図最西端のアッツ島 Attu I.の北西にしたりすることも良くありました。　いずれもその時の天候次第。　時化が激しい時、陸岸の風上至近距離を通過するのは極めて危険だからです。　機械は予告なしに故障することは日常茶飯事、いつ何時エン・ストなんて事にもなりかねません。　そんな時、すぐ風下近くに陸岸が、なんていう事態にはなりたくありません。

ところで、私が現役の頃にはグーグル・マップを利用して大圏コースを見る、なんてことは出来っこありませんでした。　デハ、どうしていたのか？

大圏コースを検討するとき使う次の様な海図を大圏航法図 Great Circle Sailing Chart とと言います。　当時は専らこのペーパー・チャートと 4B 鉛筆を使っての手作業でした。



上が北太平洋海域の正しい大圏航法図で、これは小さくて見にくいですね。　これは心射方位図法 Gnomonic Projection という図法で描かれるものです。　現在では船でこんなもの使っているかどうか。　多分、殆ど化石同様になっているのでしょう、ネット上でもロハで拝借できる適当な縮尺サイズのものが見つかりませんでした。

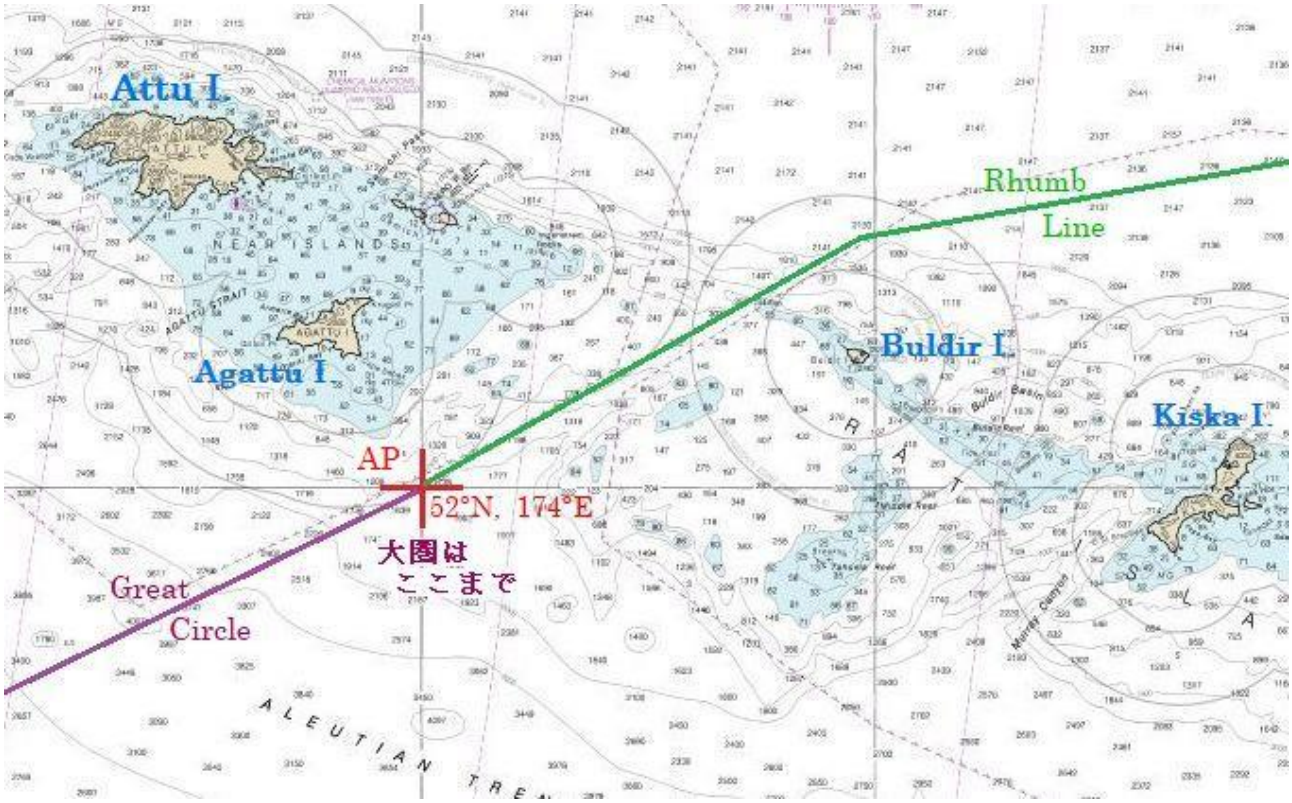
ところで、さっきの集成大圏コースに戻って、大圏コースを一時的に離れるアリューシャン列島周辺をもうちょっと詳しく見てみましょう。

次の海図の左手の赤の十字、これが犬吠埼沖からの大圏ルートの終点 AP です。

AP を通過後は緑の航程線コース Rhumb Line でベーリング海 Bering Sea に入り、そのま

ま航程線でウニマック水道に向かいます。

ベーリング海でのルートも大圏で、という選択肢はありますがユニマック水道までは 600 浬少々、大圏を採用しても距離短縮効果は少なく　ここはアッサリ航程線でも OK。

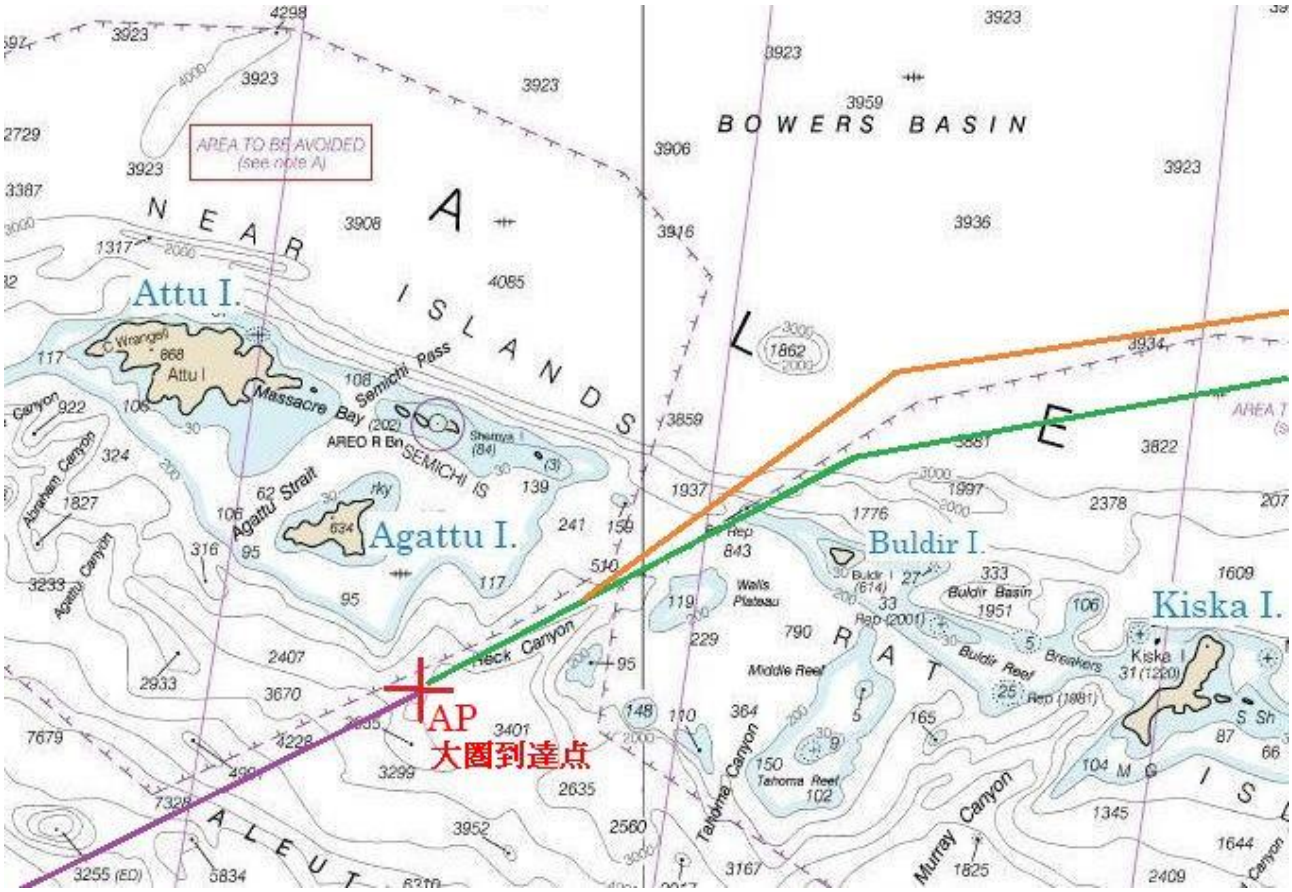


次はウニマック水道周辺。 左手から上がって来る緑の線がアガッツ島からの航程線コース、海図の中央上部がウニマック島、その南西端と左下のクレニッツァン諸島 Krenitzin Is. の間がウニマック水道 Unimak Pass です。

水道を東進して海図右手に示した赤の十字、二度目の大圏の出発点 DP に進みます。この DP 通過後は再びマゼンタの線で示した大圏ルートでファン・デ・フーカ海峡の入り口を目指すのです。　日本沿岸からアリューシャン迄大圏、ベーリング海は航程線、ウニマック水道を通過したらファン・デ・フーカ入り口までは再び大圏、こんな風に走る集成大圏ルートが当時は当たり前に使われていました。

また、アリューシャン列島を通過する場所は、その時の天候次第でアッツ島の北西側を通過したり、列島南岸を掠めたり色々の選択肢が考えられました、先程も触れたように基本的にはその時の気象・海象次第です。

ところが、現在のこの海域の海図を詳しく見ると次の様になっています。



アッツ Attu 島とアガッツ Agattu 島を囲んでマゼンタ色の破線と言うか、断線と言うか、断続線と言うか、T の字が連なったような線（T shaped dashes）があります。　同様の線の囲いがバルディア Buldir 島とキスカ Kiska 島の周りにもあり、両者は図の中央付近で接近しています。　上図のオレンジの線を覚えておいて下さい、後程触れます。

また、左上の赤の長方形内に Area To Be Avoided という注意書きがあり、更にその下段には (See Note A)と記されていて、海図の隅にはその内容がプリントされています。

それは次の様なもので、これは IMO (International Maritime Organization＝国際海事機

関）が制定し 2016 年に発効した避航水域＝Area To Be Avoided = ATBA についてです。

NOTE A
AREA TO BE AVOIDED (ATBA)
All ships 400 gross tonnage and upwards solely in transit should avoid the Area. This Area is IMO-Adopted (MSC IMO SN.1/Circ.331); to be implemented at 0000 UTC, JAN 1, 2016.

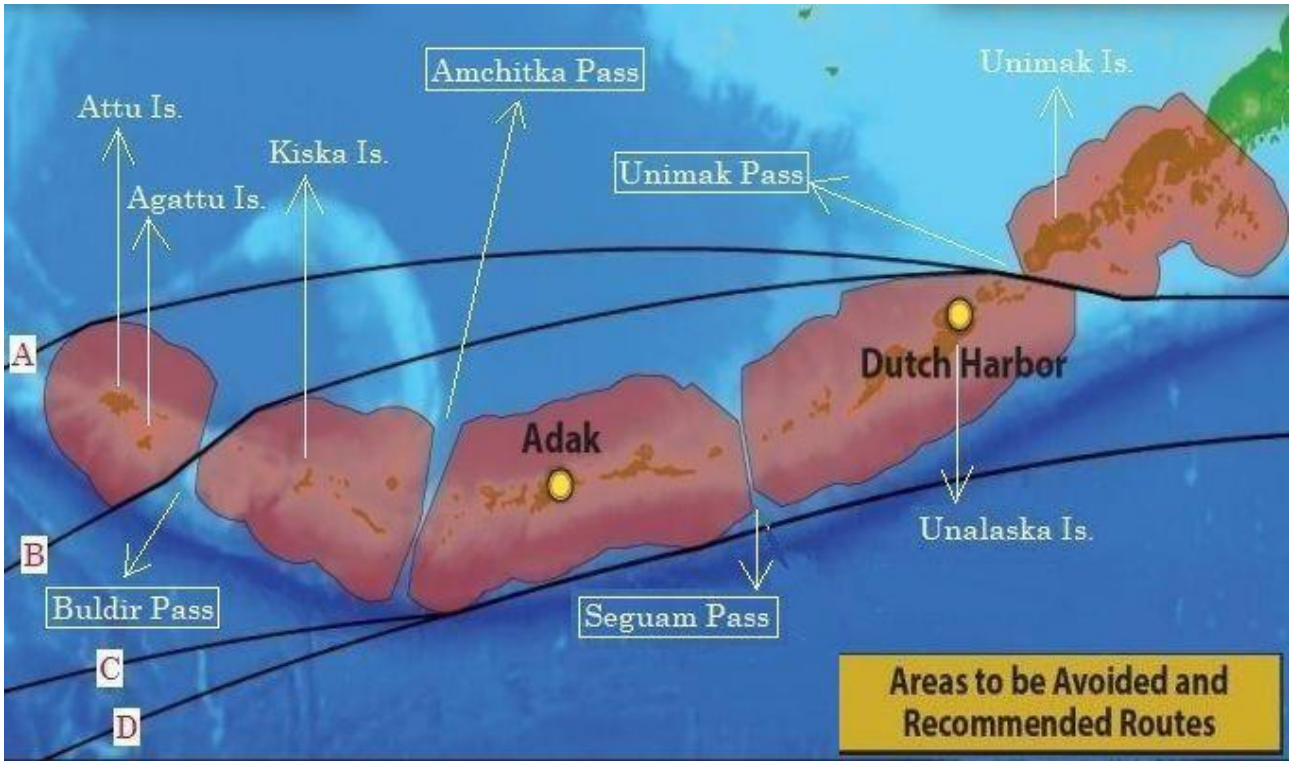
細かい内容は省きますが、この海域を通過する船にとって最も重要な点はこの Note A 上段の表記「総トン数 400 トン以上の船舶はこのエリアの航行は避けねばならない」です。

「このエリア」というのが先程の T dashed line の囲いで、そこは航行不可なのです。

次のマップがその ATBA の全体像ですが、このようにアリューシャン列島全体を五つの海域に分けて航行禁止区域を設定し、夫々の区域の境目に、東から Unimak Pass, Seguam Pass, Amchitka Pass, Buldir Pass と四箇所の通航水路を開けてあります。

また、黒線で示した A・B・C・D の四つのルートを集成大圏の一部分、推薦航路として挙げています。 この推薦航路ではベーリング海部分も大圏を採用しています。

私の現役当時はどこをどう通ろうと安全である限りそれぞれの船の勝手でした。 無害通航権 Right of Innocent Passage なんて言葉がありますが、漁船や軍艦と違い一般商船が他国の領海内を通航するのは、単に通過するだけ、まさに無害であるのが普通です。

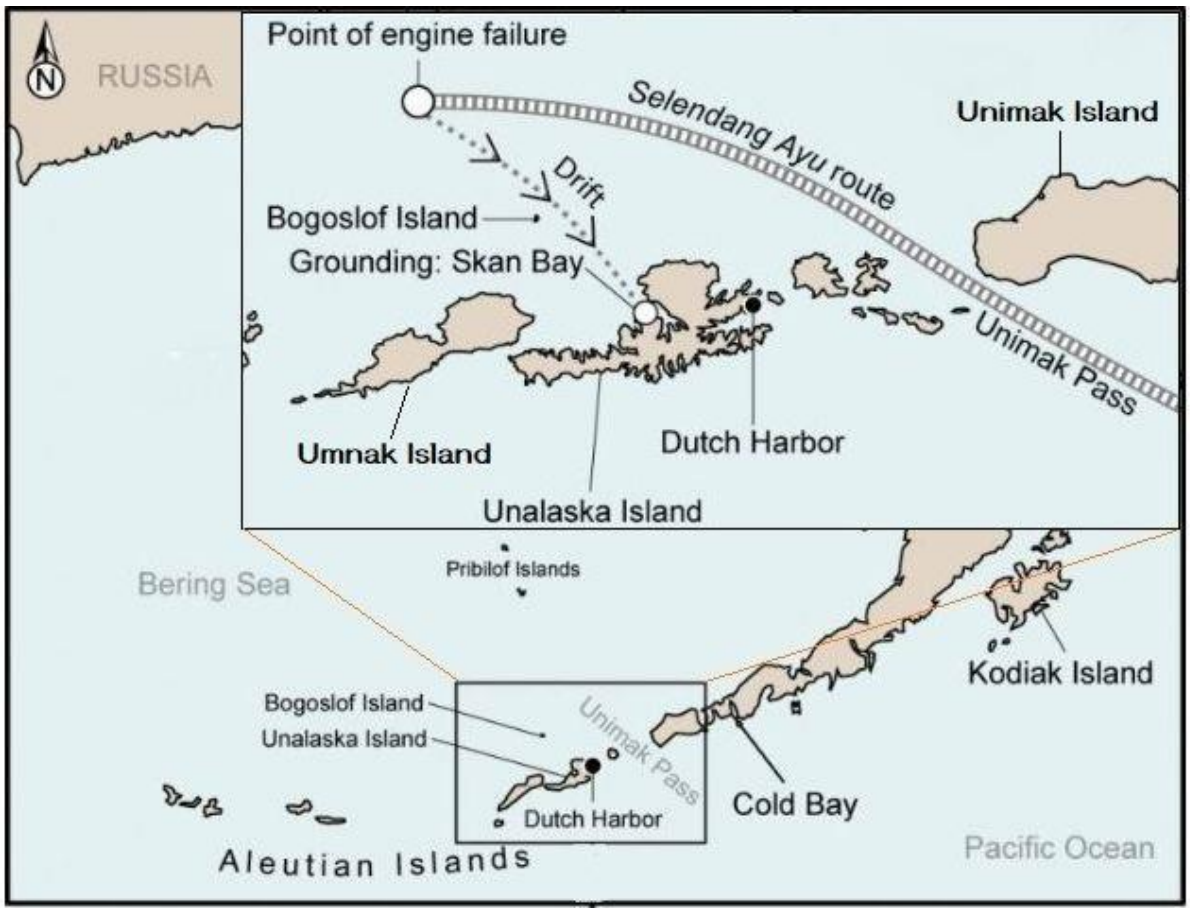


改めて先程の海図をよく見ると、私が現役の時度々通過した緑の航程線はバルディール島の北側でわずかに ATBA に進入している事が解ります。 そこで少し修正が必要となり、

それがさっきのオレンジの線、これでセーフ、この線は ATBA をクリアーして Buldir Pass を通過しています。　上図の推薦航路 B に準じることが出来るという事になります。

しかし、従来のように自由通航が出来なくなったのはナゼでしょう。　何ゆえにこういうヤヤこしい事になったか？　色々調べてみるとどうやら次の様な経緯らしい。

私のリタイヤ後の 2004 年 12 月、マレーシア国籍の撒積み船 Selendang Ayu 号は米国シアトル Seattle から中国のアモイ Xiamen に向かう途中、ウナラスカ島北方でエンジンが故障し、推進力を失ったまま漂流してウナラスカ島に座礁してしまったのです。



上の図がその様子ですが、まず Selendang Ayu 号は右手の太平洋から蛇のような横縞の帯に沿ってウニマック水道を経てベーリング海に入りました。

そして、ウナラスカ Unalask 島の北を通過してウムナク Umnak 島北に差し掛かった辺りでエンジンが故障してしまったのです。　上図の横縞帯先端の白丸がその位置。

この海難事故の記録を読むと、当時この海域の気象は風力 9＝Strong Breez＝大強風だったとか。　12 段階あるボーフォート Beaufort 風力階級表の 9 ですからマズマズの時化。

風速で言うと 20.8m/sec～24.4m/sec で、同表説明欄には陸上の様子は「屋根瓦が飛ぶ。人家に被害が出始める」、海上の様子は「大波。泡が筋を引く。波頭が崩れて逆巻き始める」と示されています。　まあ、ちょっとした台風並みですね。

この船は上図の白丸 Point of engine failure で推進力を失い風力 9 の風に吹かれて矢印の様に漂流を始めました。　漂流の軌跡を見るとどうやら風向は北西だったようで、これはこの船にとっては最悪でした。

後には風力は 10 にも達することもあったようで、救助のタグも曳航を試みはしましたが荒れた海面の為曳航策が切れてしまったりして、結局なすスベはなかったようです。

その他、救助のヘリコプターも一機が墜落してしまったり、救助も思うに任せずという状態の連続だったようです。　結局エンジン停止地点から約 80 浬風下のウナラスカ島の小さな白丸 Skan Bay という場所に座礁してしまったのです。

次の画像がその様子です。　この写真では両舷の錨鎖が見えていますから、どうか錨が引っ掛かってくれ、と一縷の望みを託したのだと思います。

この周辺は急深で、エンジン停止した付近の水深は 1000fathoms（約 1800m）程、これでは投錨できません。　そして、沿岸にかなり接近しても水深 100m 以上のところが多いのです。　上の場所の水深がどの位かは不明ですが、画像では一応船首が風に立っていますから両アンカーを引きずりながらもそれなりの抵抗にはなっていたのでしょう。　けれども船を現位置に留めておくだけの把注力 Holding Power は得られなかった。

まあ、確かに時化てはいますが、この海域でこの程度の風、即ち、風力 9 や 10 位に吹か

れるのは日常茶飯のこと。　この船が航行した先程の図のようなコースもごく当たり前のもので特に咎められるようなものではありません。

敢えて言うなら、北西風が吹き荒れているのだからウニマック水道からベリング海に入るのではなく、列島の南、即ち風下側を通航すれば良かったかモ。　しかし、それを言っても後の祭り。　この位置で突然のエン・ストでは、なすスベ無し。

この時一番近かったのは Bogoslof Island という小島でそこまでは 30 浬少々、それより更に風下側の一番近い陸岸迄は 50 浬程だったと思われます。　船長は焦ったでしょうね。

そして、深刻な状況は更にこの後に起こります。　岩まじりの海岸に座礁して自由を失った船は、荒波に揉まれ揉まれて、最終的には真っ二つに折れてしまったのです。

折れてしまった船の周りに濁った色が見えますね。　これが問題の油流出 Oil Spill です。

油流出事故は世界中あちこちで起きていて、その都度大問題になりますが、アラスカ州では以前この稿でも触れたように、南岸のプリンス・ウィリアム湾でエクソン・バルディーズ号というタンカーが座礁して大量の原油を流出した対事件がありました。

そういう過去に起きた重大な油流出事件に比べれば、この船はタンカーではなかったため流出油の量は知れたものでした。　しかし、問題はこの地域が大規模な海難事故に対処するには、あまりに遠隔地であり、緊急の場合手の打ちようがなかったこと。

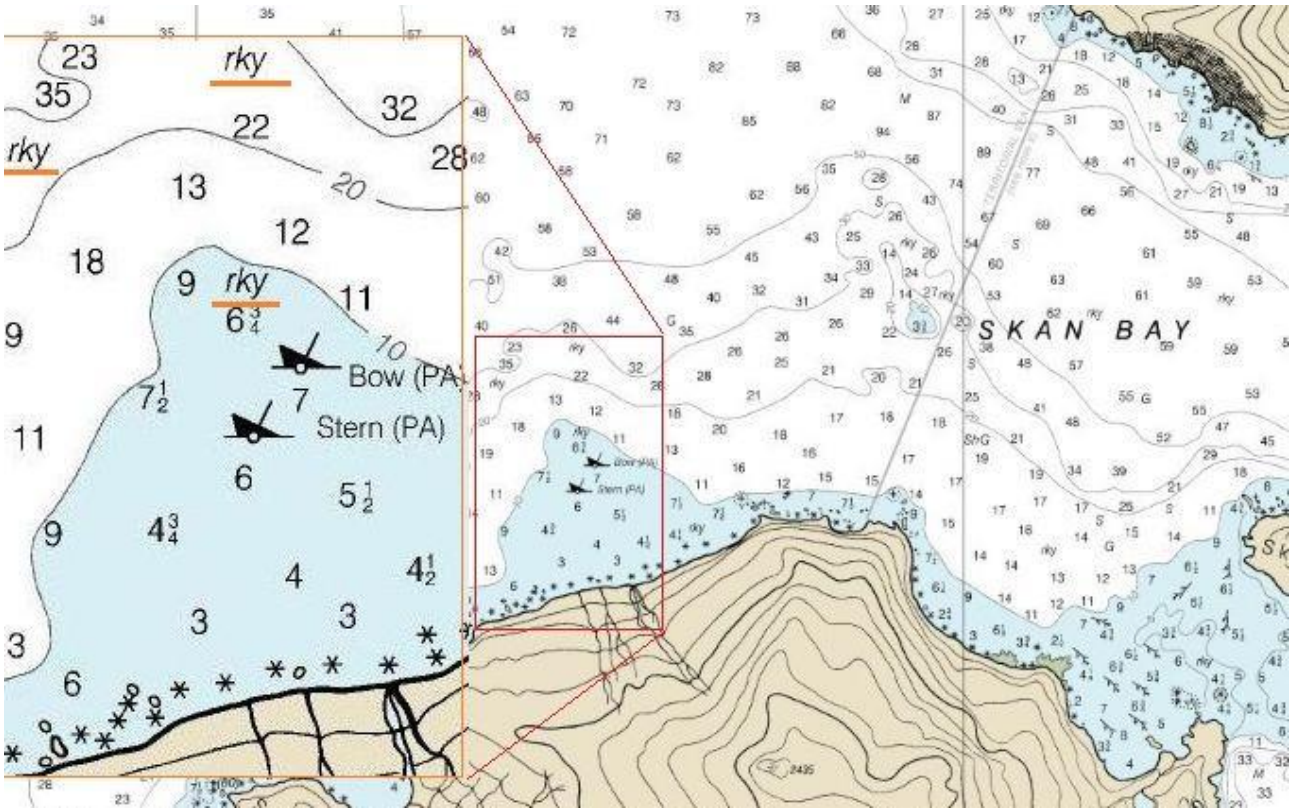
この地域で最も大きい港は、以前「びぜんりいふあ」の稿で触れたウナラスカ島ダッチ・ハーバーですがあまりにローカルな場所で大事故に対処できるインフラが整っていない。

ましてや、冬季の荒れた気象・海象では救助作業も事故処理も思うに任せない。　この船の事故でその深刻な事態をイヤと言うほど思い知らされたことでしょう。

そこで IMO 国際海事機構が動き、この海域の安全通航を確保するため前記の ATBA を設定するに至った、ということらしい。　この規定のホネは列島の沿岸から 50 浬の緩衝帯を設けることにより、不慮の事故が起きた場合でも何とか救難の手が間に合うように時間を稼ぐ、同時に、多くの船が通航する海運にとって重要なこの海域で、従来採用していた集成大圏ルートを大きな変更なく航行できるように、という配慮もうかがえます。

このことを物語るのが前出の ATBA とそれに対応する推薦ルートの説明図です。

ところで、Selendang Ayu 号が座礁した地点の現在の海図を見るとこんな具合です。



中央の小さい長方形が Skan Bay 湾西部の座礁地点で、その拡大図が左手の長方形です。

オレンジのアンダーラインの付いた rky の字があちこちにありますが、これは rocky＝岩の多い（海底）という意味です。　これじゃ錨が効かないのは当たり前。

二つある黒の三角マークは海面に一部が露出している沈船の記号ですが、それに Bow と Stern の字が付記されています。　二つに折れてしまった船首部と船尾部ということ。

カッコ内の PA は Position Approximate＝概位＝大体の位置、の意味です。

この船のサイズは全長 225m、全巾 32.3m、総トン数 39,775 トン、当時のいわゆるパナマックス・サイズで、以前私が乗った船では水戸丸や第七全購連丸と殆ど同型・同サイズ。

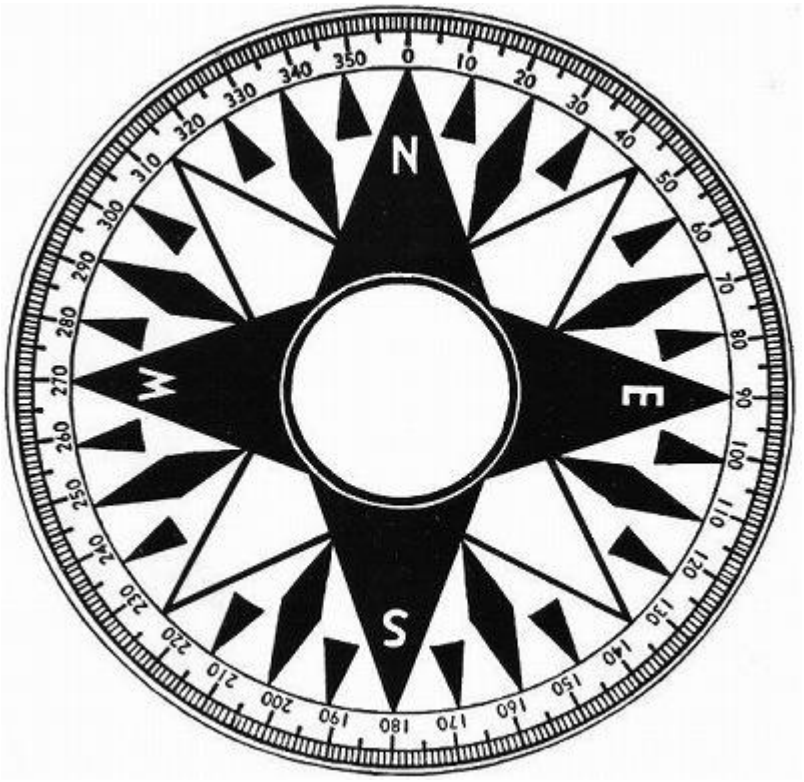
この時のカーゴは撒積み大豆だったそうです。

大時化の中で通常のスピードでの航海の持続が困難になった時、最後の手段は波・風を船首から右舷又は左舷 2～3 点程に受ける針路を保ち、舵のきく最低限迄スピードを落として、ヌラリ・クラリと大波をやり過ごす。　これが一番。　勿論、その場その場、その時々で様々な条件が絡んでくるので「これが一番」と決めつけてしまってはミもフタありませんが、とにかくスピード調節と波に対する船体の姿勢制御が重要です。

しかし、そんなときにエンジン不調なんてことになったら、もう大変、文字通りオテアゲです。　Selendang Ayu 号の様に時化の中でエン・スト、更に風下には岩まじりの海岸が迫っている、という切迫した状況でなくても、広い海面での大時化でもエンジン故障は命取りになりかねないのです。

時化の中で推進力を失えば、まず間違いなく船体は横風・横波を受ける姿勢になり、これは最悪。　横波を受けての大揺れの中ではエンジン修理もままなりません。

ところで、ここで述べた 2～3 点という表現、この事は以前に触れたかもしれませんが、もう一度。　「点」とは昔使っていた磁気羅針儀 Magnetic Compass の角度の単位です。



これは磁気コンパス・カードの一例ですが、縁の一番外側に北 N から始まってぐるっと一周 360 度の度数目盛りがありますね。　次にその内側に、4 個の大きな黒の三角、4 個の白の三角、8 個の黒の菱形、16 個の小さな黒の三角、などが並んでいて、これらの合計は 4＋4＋8＋16＝32、 全部で 32 個になります。　これらの各マーク夫々が点なのです。

360 度÷32 点＝11.25 度、即ち 1 点＝11 度 15 分という事。

前記の船首から 2～3 点を度数で言えば船首から 22.5 度～33.75 度という事になります。なお、広辞苑で「点」を引いてもコンパスの角度についての説明はナシですが、或る英和辞典で「point」と引くと「羅針盤の方位の 32 点の一つ、二つのポイントを挟む角度=11 度 15 分」とズバリ明解です。　やっぱり日本人は海洋民族じゃないんだナー。

ところで Selendang Ayu 号のデータを探してみるとこんなものがみつかりました。

IMO number	9145528
Name of the ship	SELENDANG AYU
Vessel type	Bulk carrier
Operating status	Decommissioned or lost
Flag	Malaysia
Gross tonnage	39775 tons
Deadweight	72937 tons
Length	225 m
Breadth	32 m
Year of build	1998
Builder	HUDONG ZHONGHUA SHIPBUILDING GROUP - SHANGHAI, CHINA
Description	SELENDANG AYU is a Bulk carrier built in 1998 by HUDONG ZHONGHUA SHIPBUILDING GROUP - SHANGHAI, CHINA. Current status: Decommissioned or lost. It's gross tonnage is 39775 tons.

これを深読みしてみます。　まず建造所は中国の上海、そして船籍はマレーシアとなっています。　各海運関係国の安全検査等で、マレーシアはいわゆる便宜置籍国の中でも「問題アリ」のブラック・リストに挙げられている国の一つです。

私が乗り継いできた多くの便宜置籍国、リベリアやパナマは勿論、バヌアツでさえ「問題ナシ」のホワイト・リストに入っているんです。　それだけマレーシアはヤバイ？

そして上のデータを見るにつけ、この船の運航形態が何となく見えてきます。

この資料では運航会社は不明ですが、船体・機関等の整備に関して安全上問題はなかったのか？　事故の記録文書を見ると船舶所有者はマレーシアのポート・クランにある会社、オペレーターはシンガポールの会社という事になっています。　事実上の管理業務はどこの会社がやっていたのか？　記録では見つかりませんでした。　疑問が残ります。

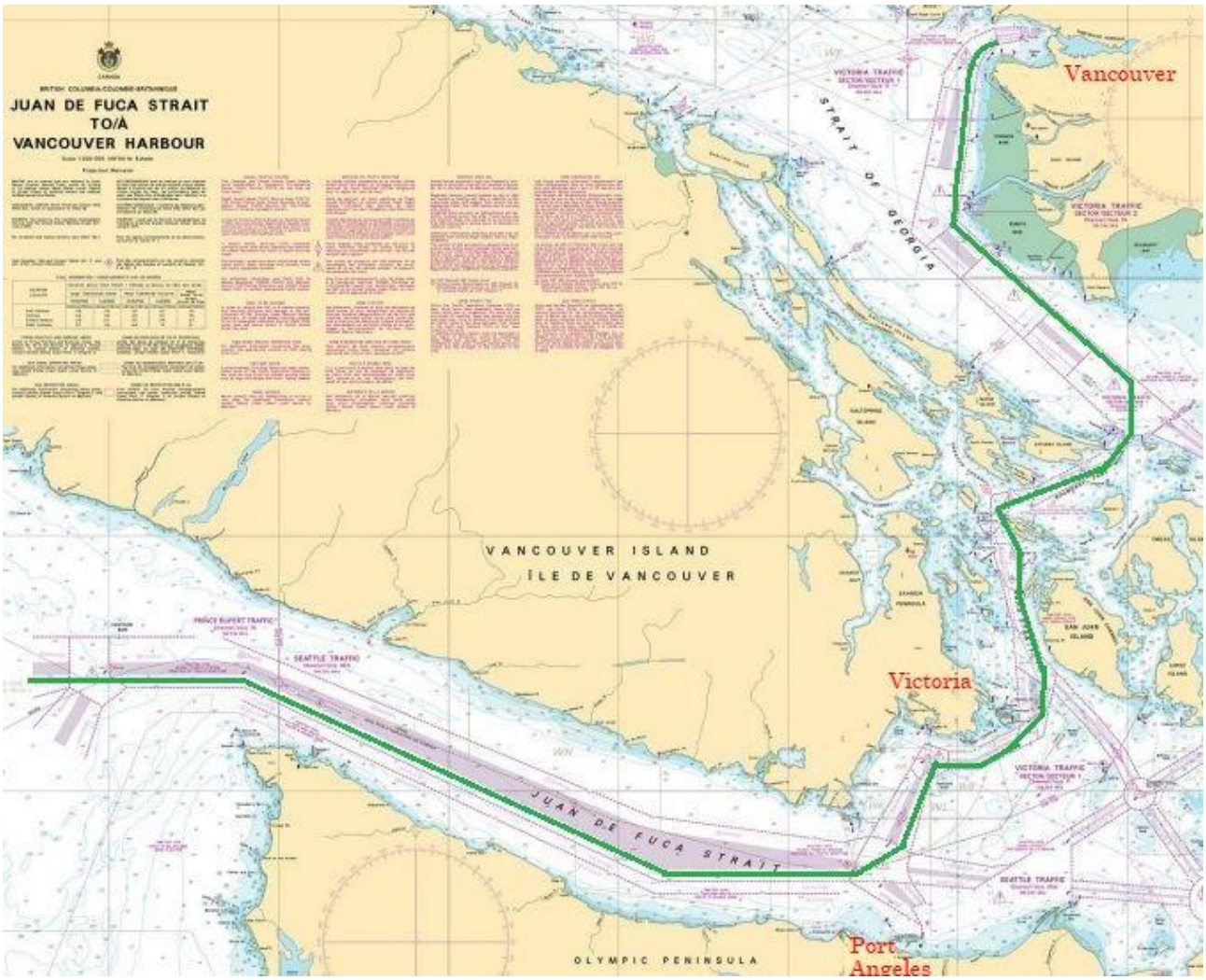
エンジン故障は起こるべくして起きた事故ではなかったのか、IMO は当然そのことにも目を向けたに違いない。　何しろ便宜置籍国の安全検査など無きに等しい、例えば海技免状

一つとってもホワイト・リストのパナマでさえ前述のような有様ですからね。
それにしても 40 年余の船乗り人生でこの海域は数え切れないほど通ったのですが、たいしたこともなく過ぎたのは只々ラッキー。　こんな風に海図上に残るような事故にあわなかったのはツイていたとしか言いようがありません。　オットット、ここで「ツイていた、ラッキーだった」なんて軽く片付けてしまうべきではありません。
日常茶飯事の大時化の中でたいした事故もなく過ごしてこれたのは、同船した機関長はじめ機関部全員が常にテヌキなくエンジン整備に努めてくれたお陰にほかなりません。
この事は改めて肝に銘じておかなくてはならないと思っています。
船乗り人生最終節、外国人の比率が年々多くなっていた混乗船の殆どの船で、機関長だけは唯一の日本人相棒でした。　ワケの分からん便宜置籍船、多くの外国人との乗船が当たり前でしたが、殆どの場合、最重要な相棒、機関長は信頼できる日本人だった。
日本人だからイイというワケではありませんが、機械の調子に対しての日本人独特の細やかな注意力に加え、同じ言語を話すことで思考経路はそれなりに似ているし、事故が起きた時の意思疎通にも障害がありません。　これらはコトに臨んで緊急の決断を迫られるとき極めて重要なことだと思います。　個人・個人のソリが合う合わないはまた別の話。

*

とにかく、こういう危険がイッパイの冬の北太平洋ですが、幸い Menina Daniela はなんと言うことなしにウニマック水道を通過して、太平洋に。　そして再び大圏コースに乗って米・加両国に挟まれるファン・デ・フーカ Juan de Fuca 海峡に向かいます。
私が初めてこの海域を通ったのは San Juan Exporter 号というリベリア籍船でした。
あれは本職の航海士になって二隻目の船でしたから、頭の中はまだ全くの白紙状態、従ってあの船でのことは 57 年が過ぎた今もなお新鮮に、且つ、懐かしくよみがえります。
あの船で経験した様々な事、中でも米国人船長とジカに接した 6 箇月は、その後の私の人生に大きな影響を残してくれた貴重な経験だったと思います。
生まれ育った場所の風土の違いが、又は母国語の違いが、これほどまでに思考経路にモロ影響するんだ、と思い知らされたことを昨日のことのように覚えています。
古い記憶ほど鮮明だ、というのは私だけに限った事ではないとは思うものの、こういう風に昔の事を思い出しながらモノを書くという作業をすると、イヤでもそのことを思い知らされます。　その後もこの海域は何隻もの船で何回も通り、この稿でもその都度色々な形で触れてきたので、今回は簡単に概要だけに留めましょう。

次の海図下側の陸地は米国ワシントン州、中央がヴァンクーヴァー島南東部分です。Menina Daniela は TSS＝Traffic Separation Schemes＝船舶通航方式の通航帯に沿ってグリーンの線の様に進み右上のヴァンクーヴァー港に向かいます。



今回の行く先はカナダの港ですから画像下辺の右手ポート・アンジェルスは素通り、直接ヴィクトリアに進み、その前面でカナダ人パイロットが乗船してきます。

ヴィクトリアを過ぎてすぐ左に大回りするとハロー海峡 Haro Strait に入ります。　そのすぐ右手の島々はサン・ファン諸島ですがここはカナダがまだ英領だった 1800 年代半ばに米国との間に起きた国境紛争「ブタ戦争」Pig Episode で有名な所です。　そのサン・ファン島を過ぎると、水路は右にホボ直角に曲がり、その先はバウンダリー水道 Boundary Pass です。　この水道を暫く東北東方向に進むと今度は左へ大曲り。　そしてようやく少し広い海面に出ます。　ジョージア海峡 Strait of Georgia です。

この辺りはとても良い景色が続きクルーズ船客は大喜びなのでしょうが、クランク・コースの様に屈曲を繰り返し、切り立った島に視界を遮られるので船長は緊張の連続です。

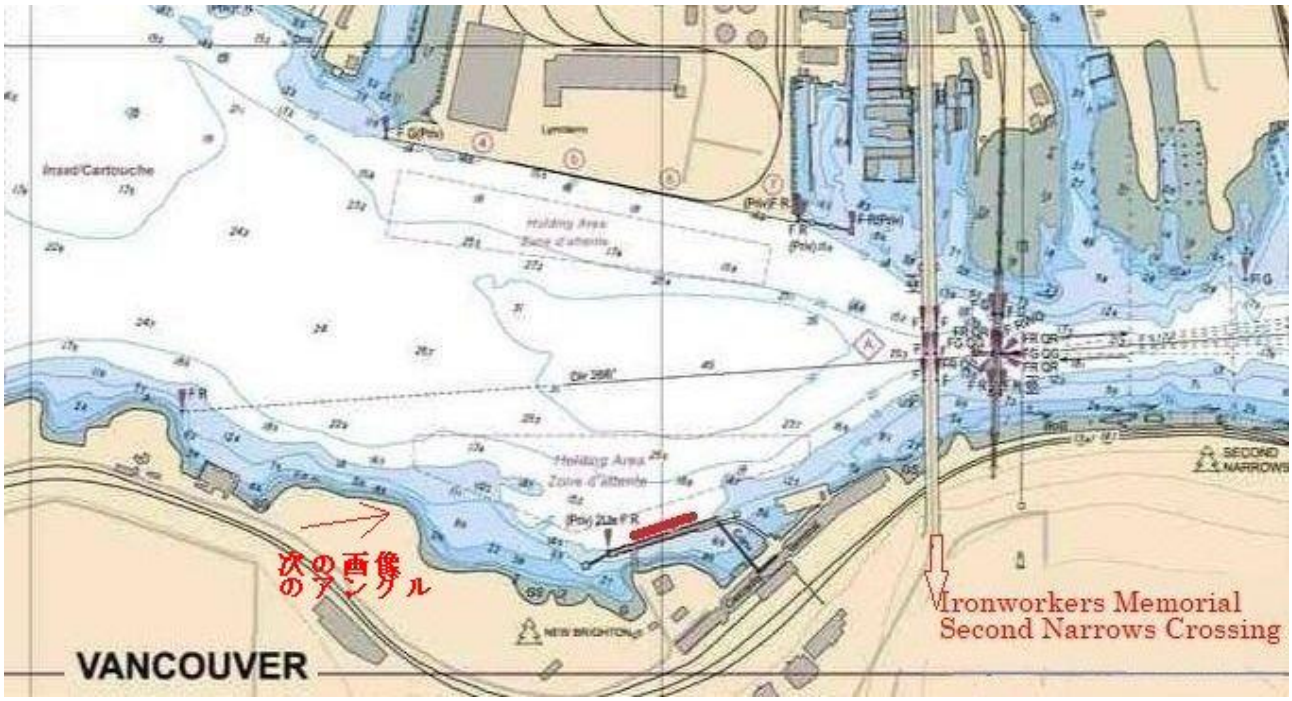
ファン・デ・フーカ海峡、ハロー海峡、バウンダリー・パス、ジョージア海峡等この航路

では殆どが米・加両国の国境に沿って走る事になります。　そして、いよいよヴァンクーヴァー港へのファイナル・アプローチ。

海図中央の狭い入り口がファースト・ナロウズ、右端の狭い部分がセカンド・ナロウズ、その間のライト・ブルーの海面がヴァンクーヴァー港主要部分です。

ファースト・ナロウズにかかる橋はライオンズ・ゲイト・ブリッジ、南側にはスタンレー・パーク、いずれも有名な観光スポットです。　私もこの橋を歩いて渡ったことがあります。

港内を東に進み、セカンド・ナロウズに近付いて行くとこんな様子。



今回のバースはセカンド・ナロウズのすぐ手前の南岸にあるエレベーター＝穀類積み桟橋

です。　中央下の赤線が Menina Daniela の付いた桟橋、Viterra Grain Elevator、そのすぐ東には、これまた長ったらしい名前で有名な、アイアンワーカーズ・メモリアル・セカンド・ナロウズ・クロッシングという橋があります。

このエレベーターは散歩には絶好の場所にあり、付近の景観を大いに楽しみました。

桟橋のすぐ西側には広い芝生のある公園があって、その岸辺から東を見るとこんな眺めでした。　右手に見えるのが Menina Daniela の着いたエレベーターで積荷中の船です。中央に橋が二重に見えていますが、手前の高いのがあの長ったらしい名前の橋で、奥の低いのは鉄道橋、現在の正式名 Second Narrows Bridge です。　しかし手前の橋の改名前の元の名も Second Narrows Bridge だったのでヤヤコシイ。　この橋の向こうにも港は続いていて、以前バルダー・エスペランツァで原木摘みに行ったことがありました。

ここでは例のあまりソリが合わなかった機関長が珍しく私の散歩に同行したことがありました。　彼も常々二人きりの日本人が親しくなれていないことを気遣っていたのかもしれません。　しかし、彼はあまり歩きなれていないらしく脚力には格段の差があり、私についてくることがかなり辛そうでした。　彼は十歳近く年下だったにも拘わらずです。

何しろ私は、船長になってから欠かさず続けていたデッキ・ウォーキングで鍛え上げてましたから一万歩なんてチョロイもんでした。　けれども普通の船乗りは長歩きは苦手という人が多かったと思います。　機関長も散歩は一度でコリたようでした。

私はと言えば航海中は仕方なくデッキ散歩でしたが、停泊中は暇さえあれば街歩きも含め至る所で歩き回りました。　これが老齢期になった今も続いていて、唯一の健康法でもあります。　ヴァンクーヴァーには頻繁に寄港したこともあって、何回かに分けてですが港周回コース全歩行を達成したこともあり、これも懐かしい思い出です。

＊

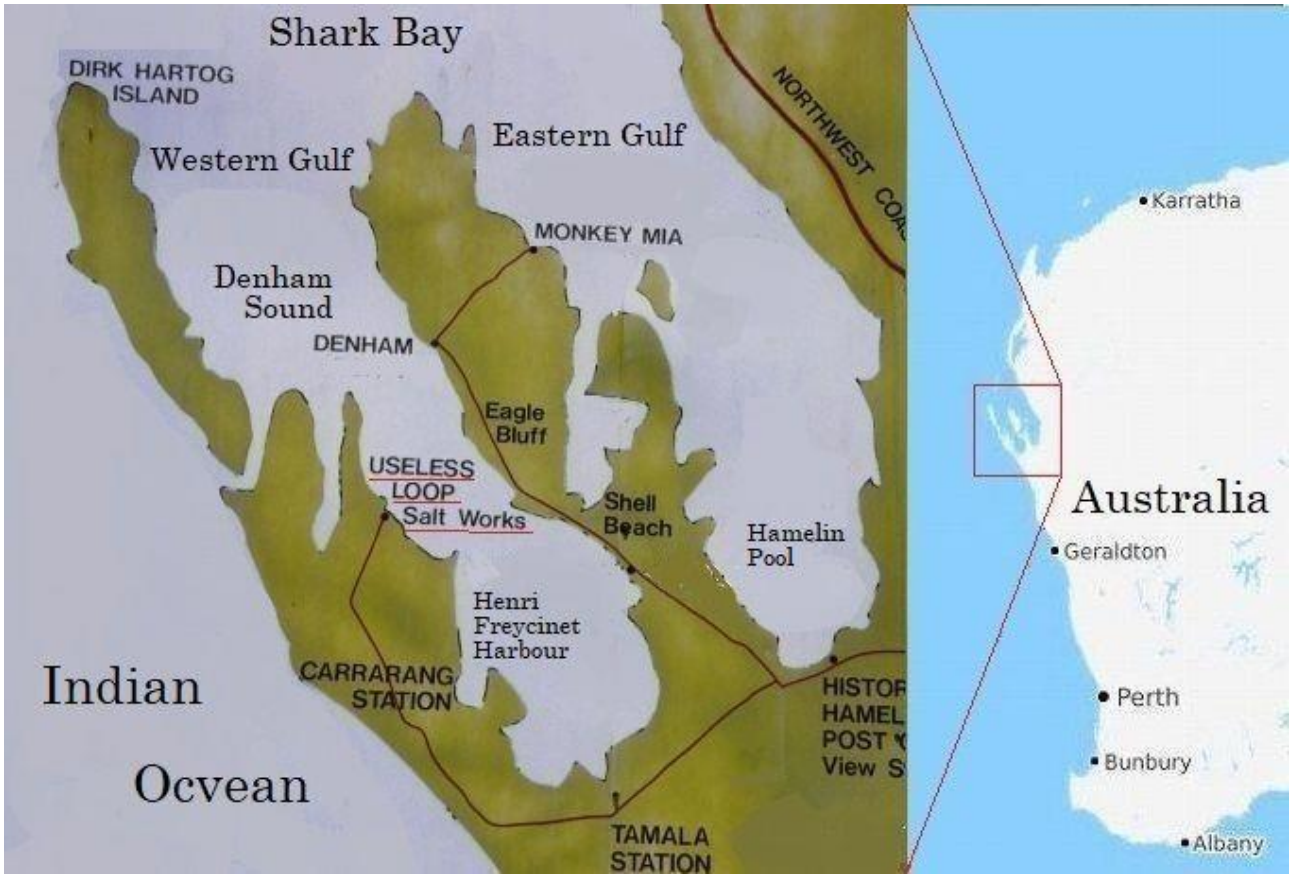
さて、このセカンド・ナロウズ近くのエレベーターで積んだ小麦をどこで挙げたか?　例によって例の通りですが、またフィリピンのどこかだったと思います。　多分、前号の Rubin Lotus でも行ったイリガン、バタンガスの二港ではなかったか？と思います。

物騒なミンダナオのイリガンはどうせ上陸はしなかったでしょうし、バタンガスも特に印象に残るような港ではなかった。　とにかく、ヒラメカないのですから仕方がありません。

しかし、フィリピンでの揚げ荷の後は記憶に残っています。

それは豪州西岸での塩積みでした。　豪州での塩積みはずっと前バンドン丸というインドネシア定航の船で復航貨物として積み取り行ったことがありましたが、その時はケープ・クーヴィアーCape Cuvier という所でした。

今回の積地はそれより少し南のシャーク・ベイ Shark Bay です。



画像右手は豪州西岸の全体像、赤の四角がシャーク・ベイの位置で、左がその拡大図。

以前バンドン丸で行ったケープ・クーヴィアーは赤の四角形上辺の少し北です。
そして、今回の積荷バースは左の拡大図のホボ中央のユースレス・ループ Useless Loop という所です。　そこを更に詳しく見ると・・・。

マップ上辺中央に積荷桟橋が在ります。　この通り桟橋に着岸、と言っても殆ど陸との関わりはなく、勿論、目で見る限り町らしきものは全くありません。　人家らしきものと言えば、中央付近の Useless Loop の U の字のすぐ左に見える薄墨部分、ここにこの製塩所で働く人達だけが生活している集落があるだけ。
そして中央の、田んぼのあぜ道のような細い白線の仕切りが見える場所、これが天日で製塩する塩田 Salt Pan です。　このように図面で見るとなんと言う事もないんですが、これを上空から見るとある種の美しさが感じられて人気なのだそうです。
そうそう、このシャーク・ベイは世界自然遺産に登録されていて、現在は結構観光に訪れる人も多いのだそうです。　辺り一帯は人が生活するにはあまりに荒涼とした乾燥地が続

いているため、自然が自然のまま保存されてきたという事でしょう。　皮肉なことに世界自然遺産に登録されたのちに、それを見る為、ある程度の人の動きが出来たのです。そして、保護されている自然や動物たちを見て楽しむだけではなく、塩田の美しさにも気付いたというワケ。　製塩業者達がその美しさを認識していたのかどうかは甚だ疑問です。彼等は効率よく天日で製塩するためにこれを造っただけで、美しく・・・なんてことを意図したわけではない筈。　それが図らずもこんな風に美しい仕上がりになったわけで、人工とは言えこれも、自然の美、と言っても間違いなさそうです。

この写真は前のマップの下辺中央辺りから北に向かって撮ったもので、積荷桟橋は塩田のすぐ外側、上部中央に見える黒点のような所です。　桟橋に着岸した船からだと殆ど同じ平面から見るわけですから、こういう美しい光景は気配すら伺われません。　言わば砂漠の端に突き出た桟橋についているようなもので味も素っ気もありませんでした。

なお、この地名、Useless（役に立たない）Loop 輪＝円環状入江？とは一寸変わった命名ですが、これは元々この辺りを探検したフランスの探検家が付けた、フランス語名 Havre Inutile（無用の港）を英語に直したものだそうです。　彼はここが完全に砂州で阻まれていて港としては使えないと思った、そこでこんな名前を付けたと言われています。

シャーク・ベイが世界遺産に登録されたのは Menina Daniela が寄港した前年、即ち 1991

年だったのだそうですが、ここに塩積みに行った時はそんな事には全く縁ナシ、ココが世界自然遺産だ、なんてことも知りませんでした。　次の画像は塩積み桟橋の様子。

これは塩田の俯瞰写真の丁度反対、北側上空から撮影したもので、左手が積荷桟橋、右の白い島は積荷のための塩を堆積しておく人工島です。　遥か遠くに白く見えるのが先程の美しいソルト・パン、空中写真ですら遠くからだとこんな風になってしまうのですから、水面に浮かぶ船から見ると、ただの乾燥した砂州にしか見えません。

＊

こうしてシャーク・ベイでの積荷を終え、また豪州西岸を北上、チモール島からバンダ海に入り更に北上してモルッカ海から太平洋に出ます。　塩の揚げ地は徳山下松港。

そこで私は下船したんですが、そのいきさつはハッキリ覚えていません。　モメた、とか、マクった、とかいう記憶はありません。　運航会社か配乗会社かに、何らかの煩わしいことがあって、ほとほとウンザリだった筈です。

その徳山でちょっとしたことがありました。　塩の揚げ荷に際して関わった、予て顔見知りだったサーヴェヤー氏から東京の或るサーヴェイ会社を紹介されました。　その会社でサーヴェヤーをやってみませんか？と誘いを受けたのです。　このサーヴェヤー氏とは徳山だけでなく、チーフだった頃からこの近くの港で何回か仕事を共にする機会があり、来船すれば雑談をかわす相手になっていたのです。

だから、雑談の中で面白くも無いこの船の事をツイ愚痴ったのかもしれません。 そこで、それなら、と話を持ち掛けられたのだと思います。　勿論彼自身も元船乗りでした。

サーヴェヤーSurveyor とは測量士・鑑定士・検査員等色々訳語がありますが、船では積み荷事故が起きた時に損傷の程度の検査をしたり、適切に積み付けられていたか否かの検査をしたり、又はドラフト計算で重量の測定をする者を専らこう呼んでいました。

固形物なら数を数えることで積荷の量は歴然で、これはタリーマン Tallyman＝検数員の仕事。　しかし塩や穀類など撒物の場合は重量を計る事でしか量の判定は出来ません。

撒積み貨物の積地では積荷施設に組み込まれた機械の計測で「ハイ、何トン積みましたヨ」という事になるんですが、それを確かめるには積荷の前と後に吃水を読んで総重量の差を計算します。　そして揚げ地でも、実際揚げたのは何トンだったか、同じく揚げ荷の前と後に吃水を読んで総重量の差を計算します。

積荷、又は揚荷の前にドラフト Draft＝吃水を計測して船体＋貨物の総重量を計算し、荷役が終了したら再び吃水を計測して同じく総重量を計算する。　積荷・揚荷の前・後の総重量の差が即ち貨物の重量となるわけです。　この測定をする検査員をドラフト・サーヴェヤーDraft Surveyor と呼んでいました。

勿論、本船の航海士は積地でも揚げ地でも同様にドラフト計算をして、何トン積んだか、何トン揚げたかはシカと確認します。　しかし、それはあくまで本船の私的確認作業に過ぎず、運賃や売買代金の決定に関する重量決定としては船社・荷送り人・荷受人などに利害関係を持たない中立のサーヴェヤーの証明が必要なのです。

ドラフト・サーヴェイ以外にも海事に関する鑑定業務は数多くあり、いずれも海上実務経験が多少なりとも生かせる仕事と言っていいでしょう。　ツブシの効かない船乗りの、数少ないマシな再就職の道の一つと言えるでしょう。

私はその徳山で下船したのですが、帰宅して数日後、紹介されたサーヴェイ会社の東京事務所を訪問しました。　会社では徳山事務所からとっくに連絡が入っていて待っていてくれたようでした。　早速、エライさん数人による首実検。　で、結果はどうだったか？

半分〇、半分×。　〇は、面接試験はすんなりパス、すぐにでも仕事を始めて貰いたい、との事。　しかし、労働条件、即ち待遇については×。　特に給与についてはオオ×。

エッ、俺の長年の海上実歴はそれ位にしか評価されないのか、と我ながらガックリ。

所詮、船乗りのツブシは効かず。　やっぱり、アルバトロスの生きる場所は海だ、という事を再認識。　という事で、再び船の仕事を求めて就活です。

＊

次回更新は 2020 年 7 月 11 日・土曜の予定です。