

# 甲比丹航海記

*Once a Sailor, Always a Sailor*



072号 (05 Dec 2020)

## 多目的撒積船・Floral Lake

(Jun 1995 ~ Dec 1995)

前回の Kowhai は船自体も航路も申し分のないイイ船だったのですがヒョンなことから、心ならずも下船、という羽目になってしまいました。 まあ、これもアルバトロスの世界にはママあること。 そして、またまた履歴書フトコロに中央区界限を経巡るということの繰り返し。 私のアルバトロス暮らしも既に 15 年、すっかりこの道には慣れっこになっています。 顔見知りのマンニング会社も多数できて職探しにもそんなに苦勞をしないで済むようになっていました。 しかし、今回は少し方向転換をしてみようと、海員組合や海運局の求職窓口等も含め手当たり次第に別口を探してみたのです。

すると、一寸興味を引かれる求人を見つけました。 そのマンニング会社は T 海事という名前で所在地はなんと山口県岩国市でした。 これまでに関わりを持ったり情報を得ていたマンニング会社はその殆どが京・浜または阪・神に在りましたから、岩国市という所在地を見て、オヤッと目を引かれたのです。 更にその求人内容は「新造船受け取り船長」

という事だったので余計ソソられました。

早速、その会社に連絡すると、私の居住地を確かめたうえで、デハ神戸でお会いしようという事になりました。向こうも神戸に何かツイデがあったのかも知れませんが、岩国迄コイ、ではなく両者の中間。そして、神戸市内の或るホテルのロビーでの面談、これも異例。肝心の新造船の受け取り、及びその後の運航状態については文句ない内容でしたが、一つだけ難点がありました。それは船員保険加入が無い事。これはチョット問題アリですが、その代わりに会社負担で十分な補償のある医療保険を付けます、との事。これまで色々なマンニング会社を経験してきましたが、その選択に際しては船員保険に加入できることを大前提としてきました。それは乗船中の傷病保証の為だけではなく、下船、即ち失業した際の生活費として欠かせない失業保険給付、及びリタイヤ後の年金確保の為でもありました。だから、船員保険加入を必須の条件と考えてきたのです。

T 海事の提示した契約条件には私が考える最低ラインである船員保険加入が欠けていたというワケです。その代わりに契約料即ち給与は破格に良かった、これなら船員保険なしでも一回コッキリの契約としてはガマンできるか、と判断したのです。更に内容を細かく聞くと、船は多目的撒積船、現在三井造船・玉野で建造中との事。この造船所は就職して初めての有馬山丸に乗船直後入渠した懐かしい所でした。

乗組員は船・機長のみが日本人、その他のクルーは全員フィリピンで、これはもうその頃は普通になっていました。但し「今のところ日本人機関長が見つからず困っている、機関長が外国人になっても構いませんか？」と来ました。これには「資格さえシッカリした人なら国籍は問いません」と答えましたが、もしそうなればこの船では日本人は私一人ということです。コレは初めての経験になりそう。言わば独房、まっ、それもイイカ、オーッシやっやっやろうじゃないの。

という事でその契約諸条件に同意したのです。もう一つ、契約に同意した理由は T 海事の社長ドノの人柄、とても素人っぽい感じ。マンニング業は言わば口入稼業、ウソも商売というような感じの業者もいる中では、別格の素朴でイイ感じの人でした。

色々話を聞いてゆくと、彼は長年岩国で米軍相手の物資調達の仕事をしていたらしい。まあ、言わばマンニング屋としては全くのカケダシ。それだから、船員保険加入というところまでは手が届いていなかったのでしょう。

15 年前、アルバトロスの世界に入りたての頃は、まだ船籍は日本という船が殆どでしたから、混乗と言っても職員（海技免状を必要とするクルー）は全員日本人、が当たり前。

その後年々便宜置籍船が多くなって、日本人は上級職員 5~6 人となり、4 人となり、3 人となり、ついには日本人は船・機長だけという形が定着するようになりました。

この流れには、便宜置籍して船舶税を初めとする諸経費節減、更には日本人クルーを減らして人件費削減、という意味があったのは間違いありませんが、もう一つ大きな理由はその頃既に日本人職員を雇いたくても見つからない、という状況になっていたのです。

それはアルバトロスの世界だけでなく、いわゆる正規雇用・終身雇用の日本の海運業界全般で似たような傾向だったのでしょ。 要するに「船乗り」という職業が日本人男子にとって魅力あるものではなくなっていた。 私と同世代の男子の多くが憧れた世界は、すっかり色あせてしまっていたのです。 当然、人材は不足するハメになります。

便宜置籍にすれば諸経費節減になり、日本人職員は必要最低限どころか場合によってはゼロでも OK で結構ケダラケ、ですから便宜置籍船が急増したのも頷けます。

便宜置籍船の外国人クルー構成も初めは下級職員も含めて韓国人が普通でした。 しかし、ソウル・オリンピックの 2~3 年前、即ち 1985~6 年頃からオリンピック景気に沸く韓国国内での労働力需要が急増、結果として韓国人クルーの定数確保が難しくなったのです。 それ以後、日本船社運航の便宜置籍船クルーの構成が日本人は上級職員数名のみ、あとはフィリピン人という図式に変ってきたのです。 そして、更なる人件費節減の為もあって日本人は二人だけ、クルーはフィリピン人からベトナム人に変わっていったのです。

次はいつもの通りパナマの ID ブックの乗船履歴記録頁、本船は 2 行目です。

INDICACION DE EXPERIENCIA - CERTIFICATION OF SERVICE						
ALISTAMIENTO Engagement		SALIDA Discharge		NOMBRE DEL BARCO Name of the Ship	GRADO Rank	FIRMA DEL CAPITAN O AUTORIDAD Signature of Captain or Competent Authority
FECHA Date	LUGAR Place	FECHA Date	LUGAR Place			
02 JUNE 1995	TAMANO	16 DEC 1995	VANDUER BC	FLORAL LAKE 27.011	CAPTAIN	[Signature]

乗船は TAMANO。 正式には岡山県宇野港玉地区で、現在は国交省宇野港湾事務所の管

轄になる港で、日本の船員手帳なら「乗船地・宇野港」と記録されるはず。パナマ船籍の船では雇入れ公認手続きなどありませんから、この頁は私自身が記入したもので、通称の TAMANO で済ませたのです。この造船所を船乗りは単に「ミツイタマ」又は「タマノ」と呼んで、それで十分通用していまました。

乗船日は 1995 年 6 月 02 日となっていますが、これは船が造船所から船主（管理会社）に正式に引き渡された日、言い換えれば「船舶として運航を開始した日」なのです。私自身が本船に着任したのはこの日より 1 ヶ月程前の事でした。その時はまだ船舶として運航されていませんから船長職ではなく、いわば管理会社派遣の新造船監督です。そして、造船所から船主への引き渡しが終わった時点で正式に船長職に就任し、その後、間を置かず出港となったのです、それが 6 月 02 日。そして下船は Vancouver BC で、同年 12 月 16 日となっています。実乗船期間は 6 ヶ月半、やはり船員保険不加入の船ですからなるべく長期乗船は避けようという思いがあったはずです。

さて、三井造船玉野工場へ着任しましたが、船はまだ造船所所有ですから私の居場所は船上ではなく、ドック・ハウスになる筈でした。dock house（多分和製英語）とは船が入渠して船内居住が出来ない時などの為に造船所 dockyard が用意する居住棟の事で、造船所構内又はその至近距離にあるのが普通。しかし、この時は工場近くのホテル泊でした。

関係者は私一人だけだったので、その方が面倒ナイ、という事でしょう。

機関長が着任したのは引き渡しの 10 日程前でしたが、やはり日本人機関長は見つからなかったらしく、韓国人機関長でした。彼は私と同年配の物静かな人で、日本語はなめらかでしたが、元来無口な性格なのか、はたまた日本人船長とはことさらナカヨシにはなりたくナイという事か、業務上の打ち合わせ以外、雑談は一切ナシ。

この船ではずっとこの調子が続きましたが、それは私にとってむしろ好都合、余計な気遣いはしないで済みます。雑談なら大勢のカバヤンがいくらでも付き合ってくれるし、エンジンの調子が悪くない限り、機関長と業務上での長い話は不要です。彼は英語は不得手だったみたいで、業務上の指示以外にカバヤン・クルーと親しく談笑するのを見たことはありませんでした。私との雑談がなかったのも特にそれを避けたわけではなく、語学力の問題でもなく、やはり彼は超無口だったから、なのでしょう。

ところで、「カバヤン」については以前にも触れたと思いますが、敢えてもう一度・・・。

Kabayan とはフィリピンの言語のひとつタガログ語で「同郷の人」という意味です。フィリピンには細かく分けると 172 以上の言語があるとされていますが、言語別人口比で

はタガログとセブアノが断然多く、この二つで全人口の半数近くになるそうです。そして、元々「カバヤン」とはタガログ語を話す人たちが「同じ言語を話す人々」即ちルソン島南部付近の住民を指して言う言葉だったらしい。

しかし、私が彼らと同乗した頃は、既にフィリピンの公用語はタガログ語を基にしたフィリピン語 **Filipino** とアメリカ英語になっていましたから、カバヤンという言葉もフィリピン人全体を差す言葉になっていたようです。船内は色々な島々の出身者のゴタマゼですから各自の話す言葉も多数が入り混じります。同じ言語系に属する者同士ならその土地言葉で話していますが、そこに別の言語系の者が加わると瞬時に標準フィリピン語（タガログ）に切り替わるのです。更にそこへ私が顔を出すと今度はサッと英語に切り替わります。こんな風に彼らは日常的に苦も無く色々な言語を使い分けていました。

各地夫々の言葉の違いは方言の差などと言う生易しいものではなくて、単語は勿論、文法すらも全く違うものもあつたらしい。7,000以上もの島があるという国ですから各地の方言に大きな違いがあるのも頷けます。

\*

玉野での約一ヶ月はノンビリした快適な日々でした。ホテルで朝食を取り終えたらユックリ支度して造船所構内に入り、新造監督の為に用意された事務室に入ります。其処には工事用図面と呼ばれる船体各部の青写真と工程表が揃えてあり、まずその日の工事箇所を確認します。あとは作業現場に出て見回るのですが「監督」と言ってもそれは単なるコトバの綾、監督が特に指示するようなことは何もなく、ただ見て回るだけ。

別に見て回らなくても工事は造船所の作業計画通りにキチッと進められます。造船所サイドから見れば全く不要な役ですが「チェーンと船主サイドの監督のもとに工事を進めましたヨ」という形をとるのが主たる目的。だから実質的な仕事はナイのです。毎日現場を回って顔なじみになった各部の工事責任者達と挨拶を交わして歩いて歩くだけ。こんな楽な仕事はありません、しかし、完成してからでは目にする機会のない細部の構造を、工事中に見ることが出来たのは、私にとってそれなりに価値ある事でした。

こんな毎日でしたが、実は玉野での新造船受け取り、という話が決まった時から楽しみにしていたことが一つありました。それはずっと以前、まだO商船の二航士だった頃、公私ともにお世話になったI.I.船長の自宅を訪問する事でした。

彼の自宅は造船所から歩いてわずか数分という所がありました。そこへは私が結婚した直後、彼にパートナーを紹介する為一度訪問したことがありました。なぜなら彼は私が

○ 商船の航海士だった頃、私の私生活にまで色々と気を配ってくれていたからです。そして夫人共々大歓迎をして頂きましたが、その時はドライブの途中でしたから乾杯というワケにはいきませんでした。今回は造船所から徒歩で行き来できる距離ですから呑み明かすことも可能、今度こそ再・再会の祝杯を挙げなくては、と意気込んでいたのです。着任後最初の日曜日の午後、記憶にある道筋をたどり御自宅を訪れました。勿論片手には極上の一升瓶。ところが門の前に立つとヒソソリとしていてどうやらお留守の様子。玄関先まで行ってみましたが全くヒト気はありませんでした。彼はとっくにリタイヤして、その後は仕事はしていない筈。まあ、日曜の午後だからナー、二人でお出かけなのかも、では又日を改めて・・・とその日はそのまま戻りました。

2～3日たって再び訪れてみましたが、やっぱりヒソソリとしてヒト気が感じられません。私が門を出たり入ったりしていると、お隣のオバさんが「Iさんに何か御用ですか？」と声をかけてくれました。彼女は私が2～3日前に訪れた際も、門の前でウロウロしているのをそれとなく見ていたのかも知れません。ソイツが又ウロウロ、なので、これはもう放っておけない、と出てきてくれたのでしょう。

以前、I船長と何度も同乗した船乗りであると名乗って、久しぶりに玉野に来る機会を得たので訪問したことを告げると、そのオバさんから驚くべき事実を聞かされました。

I船長は半年ほど前に亡くなられた、そして夫人は1人暮らしに耐えられず、岡山市内に嫁いだ長女の元に転居していて、たまには家に風を入れに帰って来るのだとか。これにはビックリ仰天。まあ、生あるものは何時か寿命の尽きることは避けられぬとしても、その時I.I.船長はまだ70才そこそこだった筈。それにしても、早い旅立ちだなーと、ガックリしました。

その夜はI.I.船長と共に過ごした日々、特に初対面だった協明丸の事を懐かしく思い出しながら一緒に呑む筈だった一升瓶の封を切って、ドブプリと感慨に浸りました。

協明丸の稿でも触れましたが、I.I.船長は私の船乗り人生でお世話になった多くの先輩方の中で、断然群を抜く最高のお手本になる船長でした。キャプテンシーというものの何たるかを、言葉ではなく、彼の日常の行動を目にすることで理解させてもらったのです。彼との出会いは、私が船乗りとして成長できた上で最良の経験だったことは間違いありません。改めて、感謝・感謝また感謝。

こんなことのあった新造船受け取り監督の日々でしたが、船の建造は順調にはかどり工程表通り完工の日を迎え、船主への引き渡しも滞りなく終わり出港となりました。



1週間程前にはクルーも全員到着、各自自分の持ち場での作業の慣熟に努めていました。私自身は全クルーの顔写真・名前・経歴を見比べて、顔を見たらそれが誰でドウイウ人物であるか瞬時に分かるよう頭に叩き込んでいました。顔と名前が直結することは人心掌握の第一歩であることは間違いない筈。カバヤン・クルーは旧宗主国スペイン語系の名前が結構多く、彼等の多くがカトリック教徒であることも関係があったのでしょう。

ところで **Floral Lake** はこんな船でした。



上は試運転の時のヘリからの画像、下二枚は就航後満載状態での **Floral Lake** です。



そして、この船の要目は次の通り。この要目表では船名は **Akij Wave** となっています。

便宜置籍船の常として、売船に次ぐ売船、その都度、船名も国籍も大抵変わります。この船もそれを繰り返して **Akij Wave** は5度目の船名、船籍も当初のパナマからケイマン

Cayman、中国 China、バングラデシュ Bangladesh と目まぐるしく変わっています。

IMO number	9109366
MMSI	405000090
Name of the ship	AKIJ WAVE
Former names	DONG GUI 5 (2018, China) CLEAN SEAS (2010, Cayman Islands) ALEX A (2006) FLORAL LAKE (2002)
Vessel type	Bulk carrier
Operating status	Active
Flag	Banqladesh
Gross tonnage	27011 tons
Deadweight	46640 tons
Length	189 m
Breadth	31 m
Year of build	1995
Builder	mitsui TAMANO ENGINEERING & SHIPBUILDING - TAMANO, JAPAN
Classification society	NIPPON KAIJI KYOKAI (NKK)
Home port	CHITTAGONG
Owner ⓘ	AKIJ OCEAN LINE - DHAKA, BANGLADESH
Manager ⓘ	ALUNITED MARITIME BUSINESS - DHAKA, BANGLADESH

こんな船でしたがとにかく玉野造船所での工事は完了し、造船所から船主＝運航会社への引き渡しも無事終了、最初の積地大分県佐伯港向け出港となりました。

玉野出港前、ちょっとした問題が持ち上がりました。なんと、まだ乗船後数日しかたっていないのに、通信長が体調不良を訴え下船を申し出たのです。直ちに T 海事社長に電話連絡し、佐伯での交代を手配してもらいました。社長ドノは何事起きたかと佐伯に飛んできました。幸い、彼の手配で何とか佐伯での交代は間に合いはしましたが、この件に関連して T 海事のマンニング会社としての運営にやや不安を感じたのは事実です。

一つは、日本人機関長の手配が出来ず、結局、機関長は韓国人になった事。その件は最初の面談の際、そうなるかも知れないと知らされてはいましたが、同時に、T 海事としては出来れば日本人機関長を探したい意向である、とも聞かされてきました。

しかし、結果として、それは実現しなかった。この会社はマンニング業を始めたばかりで日本人アルバトロスにその存在を知られておらず、人材確保の土台がなかったのです。



もう一つは、フィリピン人クルー全体がいかにも雑魚の集団という気配でピリッとしなかったこと。これはT海事が提携しているフィリピンのマンニング会社の力量の無さを表

してはいないか、業務パートナーとしてあまり頼りにならない会社ではないか。

というのも、船内ではフィリピン人全体のマトメ役であるチョフサーの存在感が薄く、カバヤンの中で一番目立ったのは、なんとシチョウジ **Chief Cook**=司厨長だったのです。

要するにチョフサーのパワー不足と言わざるを得ません。

また、通信長の下船理由である体調不良というのが一寸疑わしくもありました。何しろ乗船してからまだイクラもたっていないのです。勿論、健康状態の急変は、乗船直後といえども誰にも起こり得ることではあります。彼が体調を崩しているようには見えなかった、何か人間関係に問題があったと考える方がむしろ自然です。

カバヤンと言えど人間ですから、不和が生じることもあって当然ではあります。しかし、後々の事を考え合わせると、この船ではどうやら彼等同士の間で色々問題があり、この通信長の下船はその最初のケースだったのかも知れません。これまでの経験から言うと、

カバヤン同士でこういう問題が起きるのはソウ多くあることではありません。

当初感じたマトマリの薄さは、新造船受け取りで全員が初対面である事が理由の一つだと思っていました。通常の運航中での交代は多くても数人の入れ替わりですから、既に来上がったチームに少数の新顔が入るだけ、全体のバランスは維持されます。しかし、新造船受け取りでは全員が初めての出会いで、そこから新たにチームワークを醸成してゆかなければならず、どうしても最初は色々あって当然、でもあるのでしょう。

さて、最初の積地大分県・佐伯港では太平洋セメントという会社の出荷岸壁で撒積みセメントを満載しましたが、現在はもうこの会社の佐伯工場は存在しないらしい。

そして、いよいよ処女航海 **Maiden Voyage** に乗り出しです。

目的地はタイの **Bang Saphan** バン・サパーンという町の港。「という町の港」なんてヤヤこしい言い方ですが、ここへ行った時は **Bang Saphan** は都市名でもあると同時に港の名前でもあると思いついでいたんです。しかし、今ネットで色々調べてみると、どう

やら現在ここはプラチュアップ **Prachuap** 港と言う名前でもあるらしい。

現地ではどちらの名前でも通用するようですが、そこより少し北にはプラチャップ・キーリ・カーン **Prachuap Khiri Khan** という港もあるので一寸紛らわしい。どうやらプラチュアップという名前は港を管理する会社の名前から来ているようです。しかし、次のマップにあるように **Bang Saphan** という地名が存在するのは間違いありません。

南シナ海を南下し、ベトナムの南端を掠めてタイ湾 Gulf of Thailand 南部を北西に進み、マレー半島中央部東岸 Bang Saphan に至ります、



下は私自身が撮ったこの港に停泊中の Floral Lake、勿論、まだフィルム・カメラです。



次は港の全景ですが、これは当時から 10 年以上後のものと思います。上の写真の Floral Lake は赤線部分に着岸していて、オレンジの矢印が前の写真の撮影アングルです。上の写真と、下の近年の様子では港の様子が一変していて、上の写真を撮った砂浜の自然



の様子は最早窺えませんし、赤線の前方に当時はなかった岸壁が長く伸びています。  
現在はこの様に大型船が何隻も同時に着岸できる規模の港になっているようです。



この港では極めてノンビリ荷役だったので上陸の機会が多く、チーフ・クックや通信長、荷物担ぎのセイラーを連れて街の食品マーケットに食料買い出しによく行きました。



これは開店前の時間帯に撮られた画像らしいですが、私たちが良く行った昼前後の時間帯には大勢の買い物客が通路一杯にゴッタ返しで大繁盛でした。ところで、この買い物上陸で「見えた」ことが一つありました。それはチーフ・クックがクルーのリーダー的存在になる理由です。彼は元々船のクックが専門ではなく、マニラの街で自前のレストランを経営していたらしい。だから大勢の従業員を仕切っていたし、料理の腕も他の多くの船のクックとは段違いだった。食べる事には貪欲なカバヤン・クルーがそんな彼に一目置くのは自然のなりゆきです。私自身を含め、船上では食べることは、最大のというか、唯一無二の楽しみですからね。

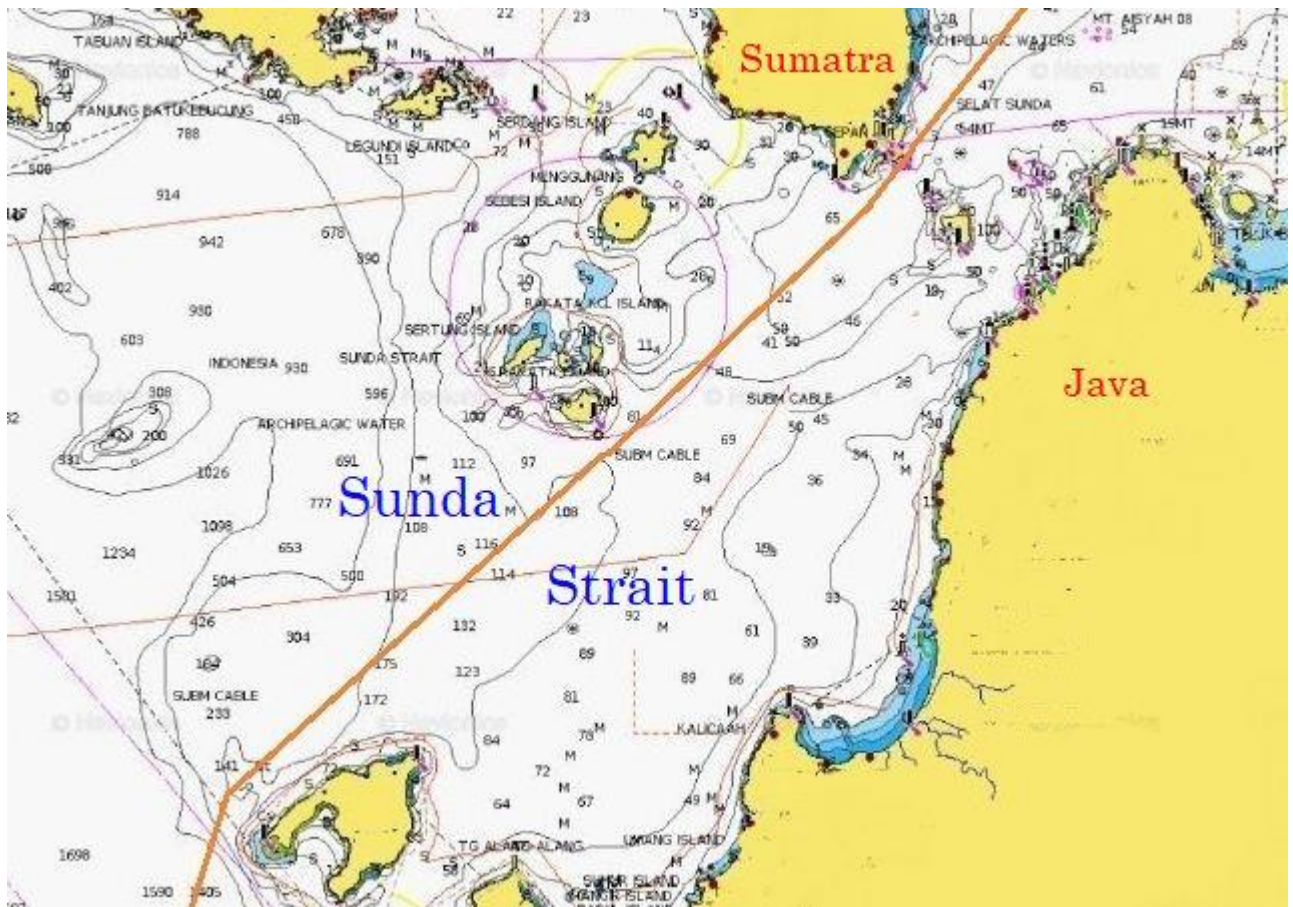
そのチーフ・クックがマーケットへの道々「パンを焼きたいんだけど道具が揃っていない  
ローリング・ピンだけでも買って下さい」と申し出ました。 rolling pin、中央部が太い  
ローラーになっていて両端にハンドルがある製パン用の麺棒ですね。

そこでフード・マーケットでアチコチ聞き回りましたが、見つかったのは製麺用の細い棒  
状の物ばかり、ここはパンの国ではないから仕方ありません。 事程左様にこのクックは  
他の船のクックとは格段の違いがありました。 これまで自分でパンを焼くなんて言うク  
ックと乗り合わせたことはありませんでした。 結局、私もこのクックとはかなり親しく  
付き合いすることになったのです。 もう一人気が合ったのは乗り出し直後の佐伯港で突然交  
代になった通信長の後任者。 彼は前任者と違い船内の誰とも折り合い良く付き合いが  
出来ていたようで、当然、私に対してもソフトな当たりで接していました。 年齢も私より  
2~3才若いだけでチーフ・クックと同年代。 チーフ・クックと通信長と私、この三人で  
よく上陸しました、勿論このフード・マーケットでの買い物にもいつも一緒。 ジージー・  
トリオです。 トリオで何度も一緒に上陸を楽しんだバン・サパーンの揚げ荷も無事終了、  
次の積地は豪州の南西端に近いバンバリーBunbury と決まりました。





Bang Saphan 出港後、マレー半島東岸に沿って南下し、ジャワ島とスマトラ島の間、スンダ海峡 Sunda Strait を抜けてインド洋に出ます。この辺りは T 船舶のインドネシア定航船では散々走り回った海域でしたが、スンダ海峡通過はそう多くはありませんでした。



Floral Lake でここを通過した頃から、東南アジア一帯、特にマラッカ海峡を中心にスマトラ・ボルネオ・ジャワ付近の海域全体で海賊の被害が頻発するようになりました。この海域での海賊行為が目立つようになったのは 1990 年代になってからで、その後年々増加傾向にありましたが 2004~5 年をピークにようやく減少傾向になりました。しかし、マラッカ海峡での被害が減少すると同時に、今度はソマリア沿岸沖での海賊被害が急増したのです。その後、海賊行為の位置情報などが広く行き渡り、各国の軍事介入の効果もあって、ここでも 2010 年頃をピークに減少してきました。ヤレヤレ。一般商船、特に日本船社の運航する商船では武器は一切持たないのが当たり前、全くの無防備です。こういう船がマラッカ海峡を初めインドネシア・マレーシア沿岸の可航水面の狭い海域で襲われるとまさにオテアゲ。船の方は、狭い海域を安全に通過する事だけで手一杯、という状態ですから武器なしで海賊に対処できるはずもありません。前にも触れましたが、私は海賊がはびこる海域を走るときは「船上の灯火を外部に一切漏らさない」という事を全乗組員に周知させて対処しました。周囲に他船の航行が無い事



を確認したうえで、航海灯さえも消して走ったのです。これは勿論、衝突予防法違反ですが「他船の航海灯を目視しない場合に限る」「他船の航海灯が見えたら直ちにこちらも航海灯を点灯する」「2台のレーダーを駆使して他船の動向に嚴重な注意を払う」という条件を付けた上での事です。違法行為ではありますが、これなら特に実害はナイ筈。

重装備の武装をしている海賊相手ではどうしようもありませんが、小火器のみ又は刃物のみというような海賊なら襲う方だって半ばオッカナビツクリの筈。海賊の魂胆を知っているわけじゃありませんが、真っ暗な海を全く灯火ナシで移動する巨大な船に襲い掛かるのは多分ちょっとコシが引ける、のではないかと、考えたのです。これが功を奏

したか否かは別ですがとにかく私は一度も海賊には襲われずに済みました。

そんなアブナイ海域も無事通過、インド洋を南下し、以前 Menina Daniela 号で行ったことのある Shark Bay 沖で豪州南西岸に取りつき、以後は沿岸部を更に南下してバンバリー Bunbury に至ります。ここでの積荷はアルミナ Alumina=酸化アルミニウムです。

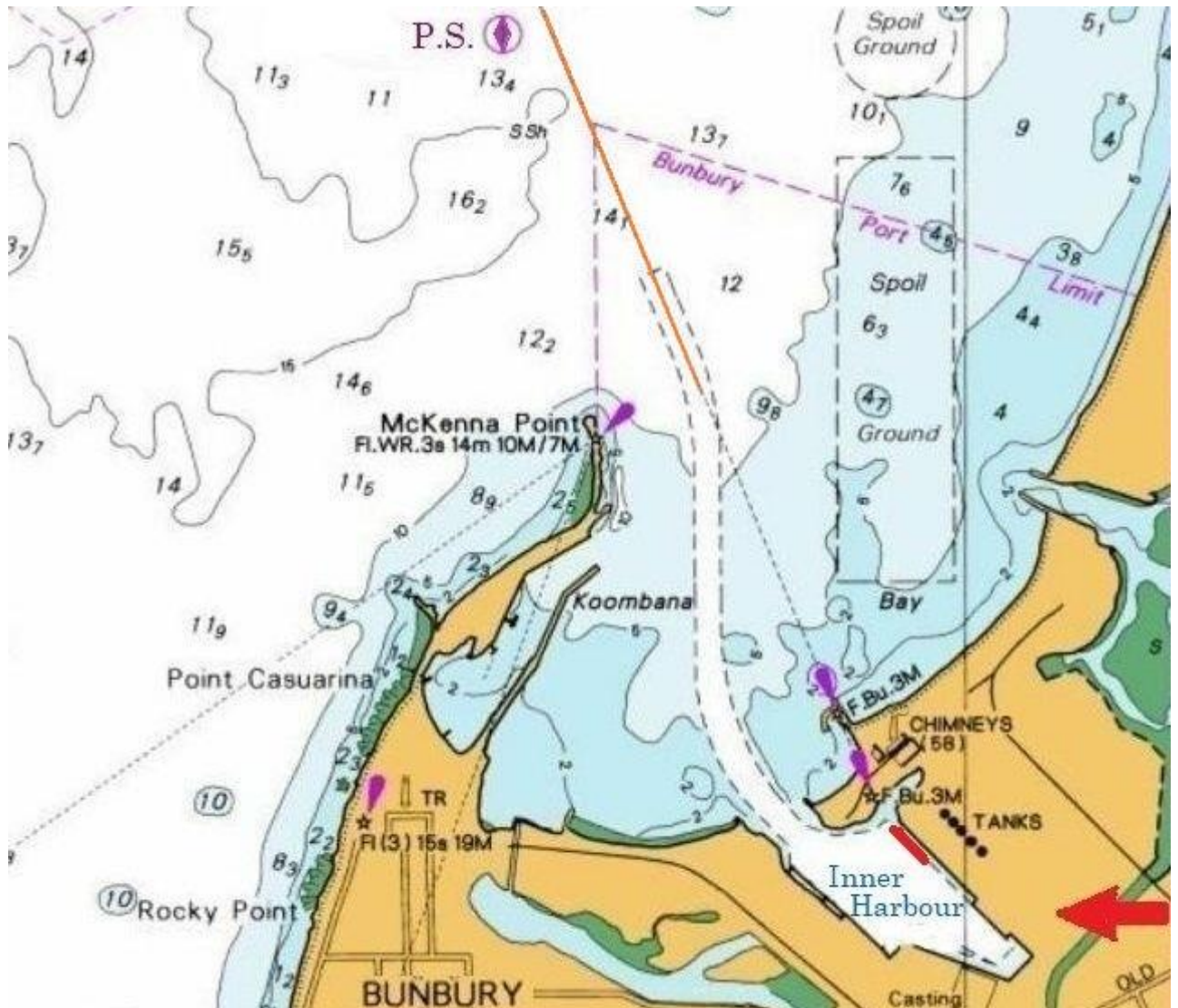


Bunbury の少し北に Rockingham という地名がありますが、この北側至近距離に数年前 Rubin Lotus 号で行った Kwinana 港があり、そこでの積荷もやはりアルミナでした。

なにしろ、オーストラリアはアルミナの原料であるボーキサイトの生産量が世界一、しかも、その中で上のマップのウェスタン・オーストラリア州がこの国の生産量の6割以上を占めるのだそうですから、アルミナ輸出港もこの辺りにはアチコチにあります。

そして、この南西部には色々な会社のアルミナ精錬工場=Refinery が散在していて、その一つに米国資本の Alcoa アルコアと言うアルミニウムの世界的なメーカーがあります。その工場で原材料のボーキサイトから精製したアルミナを Bunbury で積み、揚げ地は米国ワシントン州のエヴァレット Everett、というのが次の航海です。

下の海図は Bunbury 港へのアプローチ。



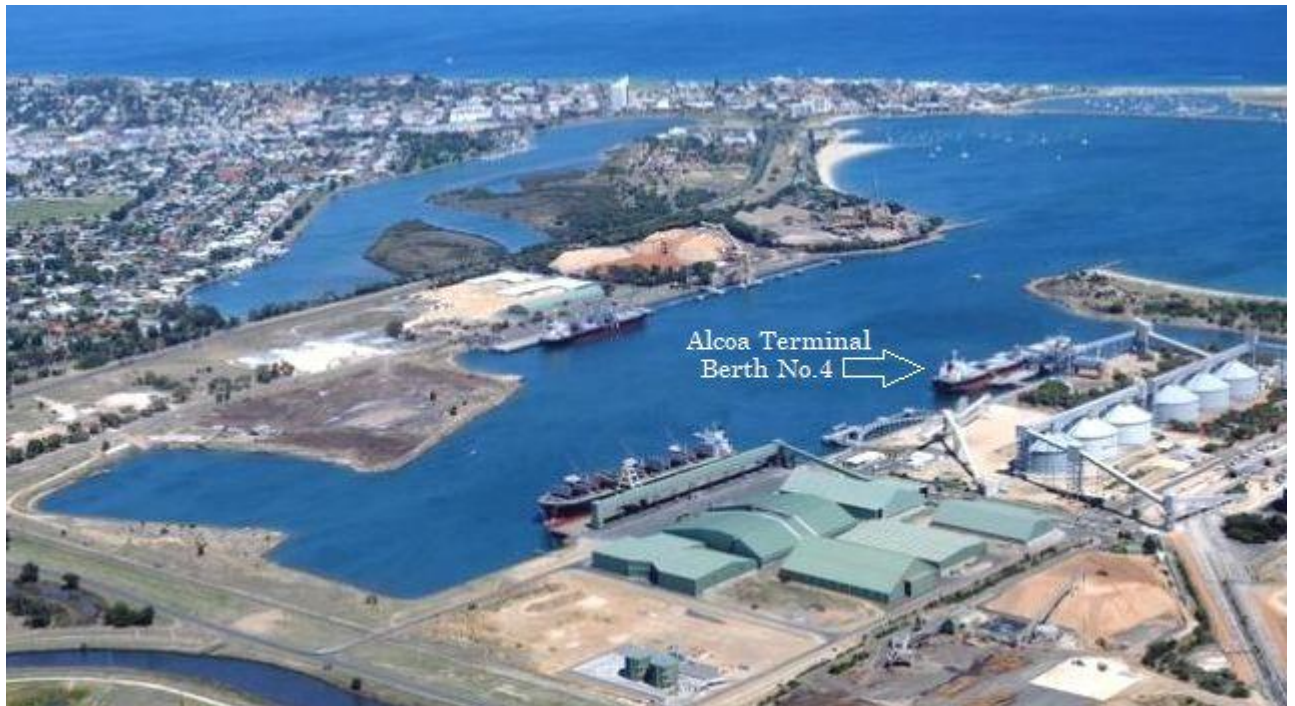
海図上辺の丸に菱形の P. S. = Pilot Station = 水先人乗下船位置でパイロットを拾い、点線で示された航路を通過して Inner Harbour の赤線の位置に進みます。この赤線の位置が Alcoa のアルミナ積出ターミナル Berth No.4 です。

Bunbury 市街は左下部分ですが、ここは町と言ってもタイのそれとは大違い、ゴミゴミしたところは全くなし。セイセイと広々で道路に人影も少なく、勿論、治安状態は最高、



バスからの距離も近すぎず遠すぎず、散歩にはもってこいでした。

これが Bunbury 港の俯瞰画像で、上の海図右下の赤矢印がその撮影アングルです。



中段右の白矢印の位置が Floral Lake も着岸した Berth No.4 で、その右側に並んでいるのがアルミナの貯蔵タンクです。ボーキサイトからアルミナを精錬するリファイナーはここから北北東約 80km の Pinjarra という所にあるという事でした。

前記の Rubin Lotus が Kwinana で積んだアルミナも同じ Pinjarra の工場で精錬されたものだったので。Pinjarra から Kwinana までの直線距離は 50km 程で、約 80km のここより近かったわけで、Kwinana は多分ここより新しい積みバスだったのでしょう。

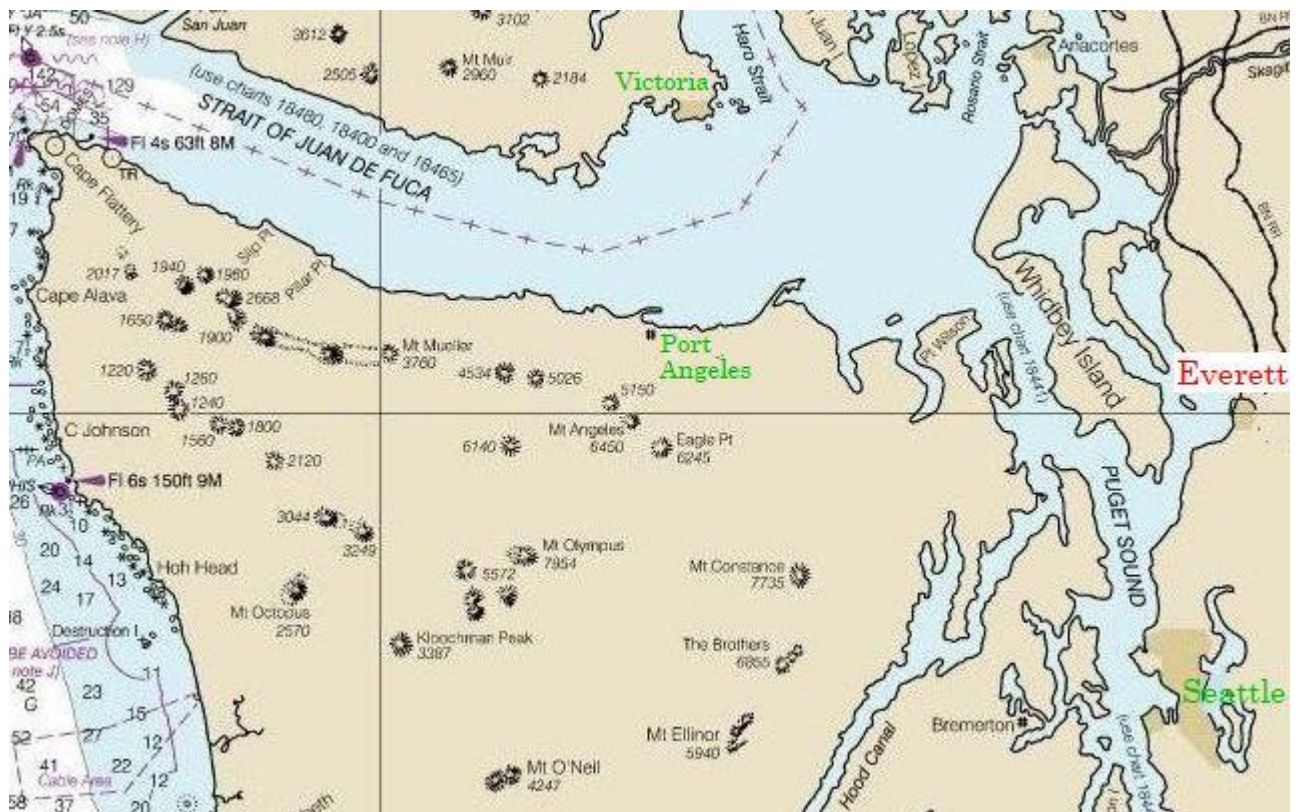
画像左上がバンバリーの市街地です。ここへは例のジージー・トリオでよく散歩に行きました。そうそう、チーフ・クックの欲しがっていた製パン用のローリング・ピンもこの街で簡単に見つけることが出来、チーフは大喜びでした。これでクルーも船上で焼き立てのパンを食べることが出来るようになるわけ。メデタシ、めでたし。

バンバリーでものんびりした停泊で、町へも何度か散歩に出かけました。それもやがてオワリ、今度はインド洋を北上、チモール島の西からバンダ海・モルッカ海を経てセレベス島東端とハルマヘラ島の間を抜けて太平洋に出ます。

時は初夏、大洋横断には最適の時期、気を付けなければならないのは台風一発。しかし、このオーシャン・ルートでは、よしんば台風が発生したとしてもルートの通過海域から言ってまだホヤホヤの段階、避航するのもそれほど困難ではないでしょう。

このルートは Ruben Lotus の稿でも触れました。 A.P (到達点) は毎度おなじみのファン・デ・フーカ海峡入り口。 前ははまだ春先でしたが、今回は初夏、あらゆる条件が悪くありません、ここは迷いなく最短距離の大圏コースを選択。

という事で太平洋横断航路については今回はパス、一気にファン・デ・フーカに飛びます。この海峡についてもこれまでに何度も述べてきました。 私の船乗り人生で航海した外国水域としては米国北西部、特にこの海峡の内部一帯とコロンビア河流域が多分一番多く走り回った海域の一つと言えるでしょう。 その海峡付近の様子は次の通り。



左上がファン・デ・フーカ海峡入口、そこから海峡に沿って東南東に進み中央のポート・アンジェルス Port Angeles で米国の水先人が乗船します。 その後東進を続けホイッドビー島 Whidbey Island の手前で大きく右に（南に）変針します。

ここから先は多くの入り江が入り組んでいて、それぞれの入り江には固有の名前がありますが、それらを全部ひっくるめてピュージェット湾 Puget Sound と呼びます。

なお、私はいつも通過するだけで行ったことはありませんが、ホイッドビー島は海浜リゾートとして人気のある所なんだそうです。

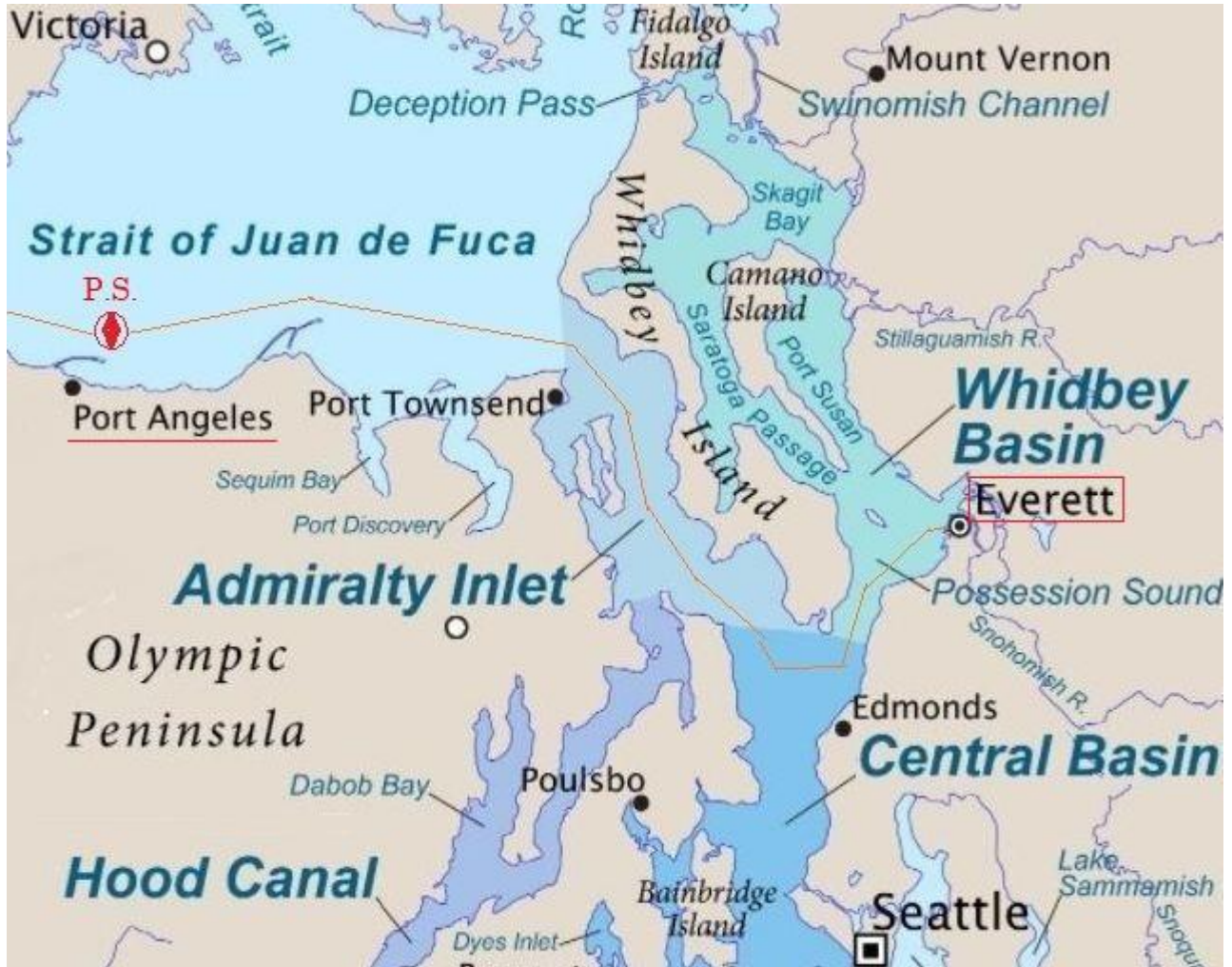
この海図に見える海域に初めて来たのは、この時から 32 年前 San Juan Exporter 号というリベリア船籍の船に四等航海士として乗り組んだ時の事でした。

その時はポート・アンジェルス沖で左に（北に）大きく変針してヴァンクーヴァー島南



東端の Victoria ヴィクトリアでカナダ人パイロットが乗船し Vancouver BC に向かったのです。また、海図右下の Seattle シアトルやそれより南の欄外にある Tacoma タコマには北米定期航路などで数多く寄港しました。あの I. I. 船長と同乗していた時もある、色々と懐かしい思い出のある海域です。

では、そのピュージェット・サウンドをもう少し詳しく見てみましょう。



このマップにブルーの大小様々な文字で Pass、Bay、Passage、Basin、Sound、Inlet、Canal、など様々な名前のついた入り組んだ水面がありますが、これらすべてを総称して Puget Sound といいます。

そして Floral lake は赤線のように進み中段右手の Everett に向かいます。ここでの揚げ荷はワシントン州内陸にある Alcoa という会社のアルミニウム精錬所向けのもので、揚げ荷バースもやはり Alcoa の専用岸壁だったと思うんですが、現在の港の画像は記憶に残っているイメージとは大きくかけ離れていて自信がありません。この港には、何丸でだったか忘れましたがこれ以前にも何度か原木積み取りに来たことがあり、その時の記憶とゴッチャになってしまったのかも・・・。



これが現在の、と言うか、いつかは不明ですが、とにかく最近の港の様子です。



中央の矢印で示した栈橋がアルミナを揚げた場所だったと思います。 その沖側（左手）に見える海軍用の施設は当時はなかったような気がしますが確かではありません。上辺中央部遠方の白い三角はベイカー山 Mt. Baker です。 ワシントン州とオレゴン州の名山は殆どこういう富士山型のコニーデ（成層火山）が多く、シアトルの内陸レイニアー山、コロンビア河沿いのセント・ヘレンズ山、フッド山、等々皆コニーデ火山です。この港の揚げ荷はバキューム・アンローダー（吸い上げ式）で極めて効率良くごく短い停泊だった筈。 港近くの散歩はしましたがノンビリ街歩きの記憶は殆ど残っていません。というのも、この時、船内ではちょっとした問題が持ち上がっていたんです。玉野からの乗り出し直後に、通信長が下船を申し出てきた時感じたクルー同士の人間関係に対しての気がかり、それはこの時点でもまだ残っていたのです。そして今度はなんとチョフサーが下船を申し出るという事態になりました。彼は体調不良なんかではなく、ハッキリ「人事の問題で下船したい」と訴えてきたのです。私も乗り出し以来、何となく彼の船内での立場の弱さみたいなものを感じて、ずっと気になっていました。私が感じていた彼の統率力の弱さ、部下である二・三航士を初め甲板部員全員をガッチリ把握出来ていない様子は度々見えていたのです。

私に何かできることがあれば調整する旨を伝えたのですが、それにも呼応することなく、とにかく下船したいと言うのです。こうなったら仕方ありません。またもやT海事社長宛緊急交代手配を依頼しました。エヴァレットの後は同じくワシントン州ヴァンクーヴァーVancouver WAでの穀類積みが決まっていたから、そこでの交代という事になり、急な交代手配には社長も苦勞だったでしょうが一応の決着はつきました。

しかし、このまま放っておいたんじゃ又同じことの繰り返しが起きないとも限りません。そこで、これまでにお互いに気心の知れた仲となっていた例のジー・ジー二人に、散歩の途中それとなくカバヤン・クルー同士の船内の実情を聞いてみました。

二人に共通の意見は、やはりチョフサーのまとめ役としての力量不足。彼の立場は四面楚歌と言う状態だったらしい。そのチョフサーも私に対しては特段問題はなかったのだけれど、クルーの掌握と言う肝心な所に至らない点が多々あったのでしよう。

これは他民族の私には理解不可能な事だったノカモしれません。一見親しげに見えるカバヤン同士でも、それぞれ言語の違う出身地同士では、他国人の私にはうかがい知ることができない、微妙な違和感というものが存在するのも知れません。

ジー・ジーの話聞いて、そういうことなら交代を申し出るのも無理ないか、と納得。こういう深刻な人事問題はこれまで何度もカバヤンとの混乗をしてきた間、一度も経験しなかったし、その後もありませんでした。このチョフサーは首都マニラ生まれ・マニラ育ちの大学卒、更に年齢はセカンド・オフィサーより若く、言わばエリート・カバヤン。私自身もこんなカバヤン・クルーとは初めて乗り合わせました。単なる憶測で決めつけてはいけませんが、そういう彼の経歴も何か影響があったのかも知れません。

こんな船内のゴタゴタとは関係なく揚げ荷役は順調に進み、やがて出港。今度はファン・デ・フーカから太平洋に出て南下、コロンビア河を約100哩遡った所にあるワシントン州のヴァンクーヴァーVancouver WAに向かいます。

ヴァンクーヴァーでは、確か小麦だったと思いますが、とにかく穀類積み。そして揚げ地はバングラデシュのチッタゴン Chittagong とチャルナ Chalna、あまりウレシクはないどころか、できれば行きたくない揚げ地の筆頭とも言える所です。

これらの港には以前、印パ定航（インド・パキスタン定期航路）の「はんぷとん丸」で行ったことがあります。ヒドイ目に遭いました。停泊中はずっとドロボーとの戦い。楽しい事は一つ期待できない、第一街歩きをしようという気分さえなれない所です。

まあ、これも仕事の内、観光旅行じゃないんだから仕方ありません。



さて、コロンビア河の河口部 Cape Disappointment (失望の岬・これについては依然述べたのでハシヨリます) の沖でバー・パイロット Bar Pilot 乗船、河上りの始まり。  
次の海図は、その河口部からヴァンクーヴァーやポートランドに至る部分、Lower Columbia River コロンビア河下流部と呼ばれる部分です。



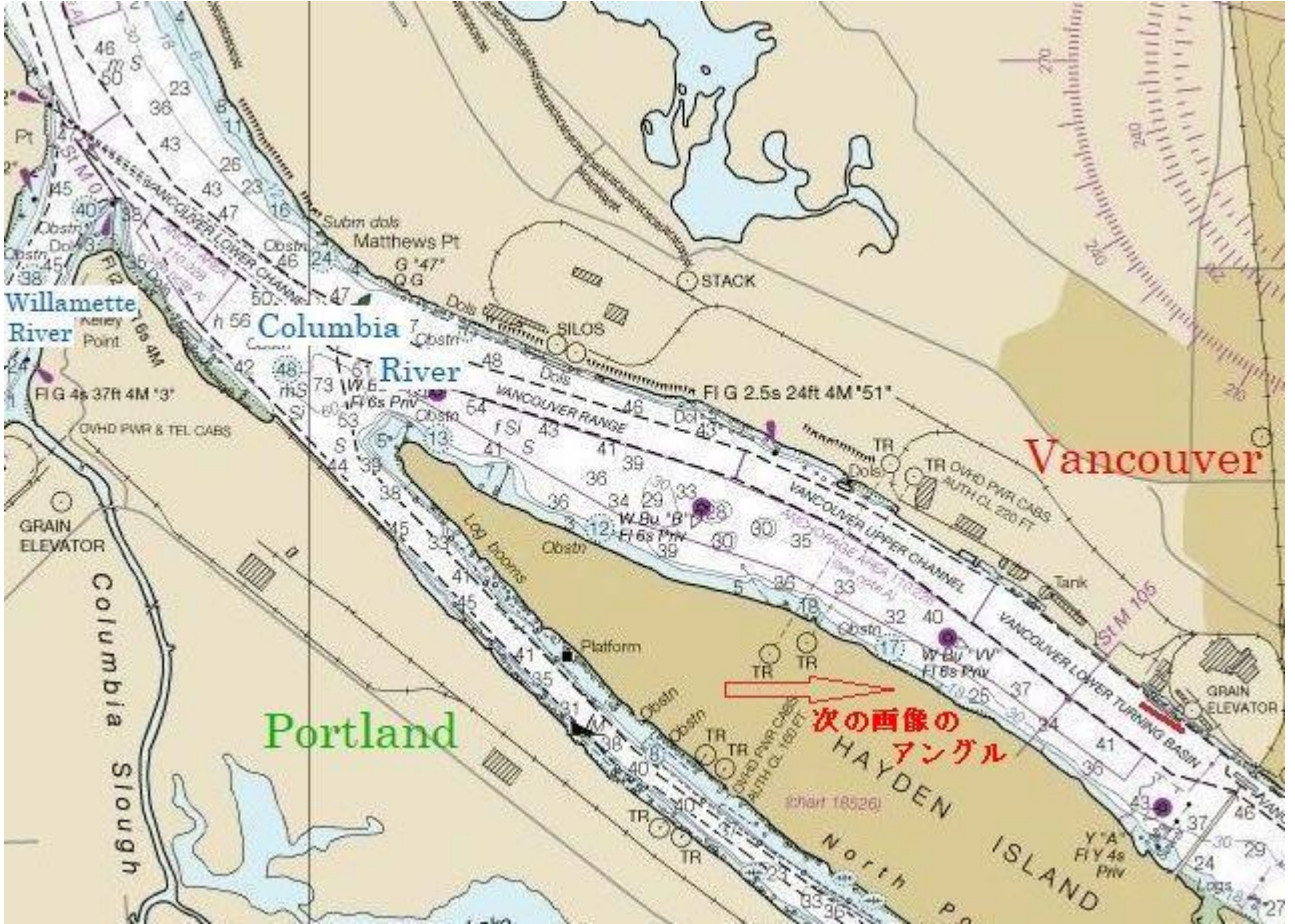
この海図上で白抜きグリーンの文字で示した地名がこれまで寄港したことのある港で、これまでに何度も触れてきたおなじみの場所です。

特にアストリア、ロングビュー、ポートランドの三港には、回数は記録していないので不明ですが何度行ったことでしょうか。右下の赤字が今回の積み地 Vancouver WA。日本ではヴァンクーヴァーと言う都市名はカナダのそれの方が知名度が高いと思います。紛らわしいのでカナダの方は Vancouver BC (British Columbia)、このワシントン州の方は Vancouver WA と表記するのが普通、これについても少々お話ししたと思うのでパス。河の右岸（北側）がワシントン州、左岸（南側）はオレゴン州、即ちコロンビア河が州境になっているのです。上の海図の右下、赤の長方形を拡大したものが次の海図です。右下から左上に向けて対角線状に流れるのがコロンビア・リヴァーの本流。左上部分から左手欄外に逸れるやや細い流れは支流ウィラメット Willamette 川で、この川の両岸はオレゴン州です。河口部からこの合流点までは約 90 哩の航程です。合流点の少し上流、Columbia River の表記の付近から上流（右下）がヴァンクーヴァーの港域です。

Floral Lake が着岸したのは右下の赤線部分。



赤線の右に小さい字の Grain Elevator という表記、これは穀類積み施設の事です。



次の画像がそのヴァンクーヴァー港 Terminal 2 の United Grain Elevator の全景。



改めて Elevator を英和で見ると、マズは「昇降機」これが日本での使い方ですね。

次に「揚穀設備のある大穀物倉庫」とあり、これには積荷棧橋も含まれます。ここで「揚穀」と言っているのは「船から揚げる」ではなく「地上からサイロへ」の意味。

こういう棧橋に係留した船から上陸して船に帰って来る時、タクシーのドライバーに「エレベーター」と言うと一発で通じます。日本でエレベーターと言う単語がこの意味で使われないのは、「日本で穀類を積む」なんてことはなく、この「施設もナイ」から。

ところで、これも前に触れた話ですが、この河を挟んだワシントン・オレゴン両州の税制は日本では考えられない大きな違いがあります。前者は州の所得税ナシだけど消費税が高い、後者は逆に所得税は高いけれど消費税ナシ、だから、ヴァンクーヴァーに住んで買い物はポートランドまで行けば丸儲けってわけ。但し一般食品の消費税はワシントン州もナシ、なんだそうです。日本でも住む場所によって住民税には差がありますが、この両州程の違いではありません。地方自治の強さと言うものでしょうか、日本で隣の県とこんな大きな違いがあったら大問題ですね。まあ、ヨソの国の事をとやかく言うのはやめときましょう。

この港で新しいチーフサーが着任、前任者は下船帰国しました。新任者は年齢もセカンド・オフィサーと私の中間位で、チーフサーとしての経験も前任者とは比較にならない位充分にある様子。これなら少々不平分子が居ても抑え込みが効きそうです。

チーフサーの交代は入港日に済んだので、私もヤレヤレと一安心。例のジージー・トリオの散歩上陸もまたいつも通り復活です。と言ってもこの街は特に取り立てて興味を引くものはありませんでした。文字通りただの街歩き。

停泊中には街が近ければ街歩き、遠ければ港周辺の散歩、航海中は風いでさえいればデッキ・ウォーキング。こうしてせっせと歩く習慣は現在でも続いていて、それが唯一の、しかも極めて安上がりの健康法。だから私より若い二人のカバヤン・ジージーにも脚力では決して負けていません、二人ともハーハー・ヘーヘーでついてきました。

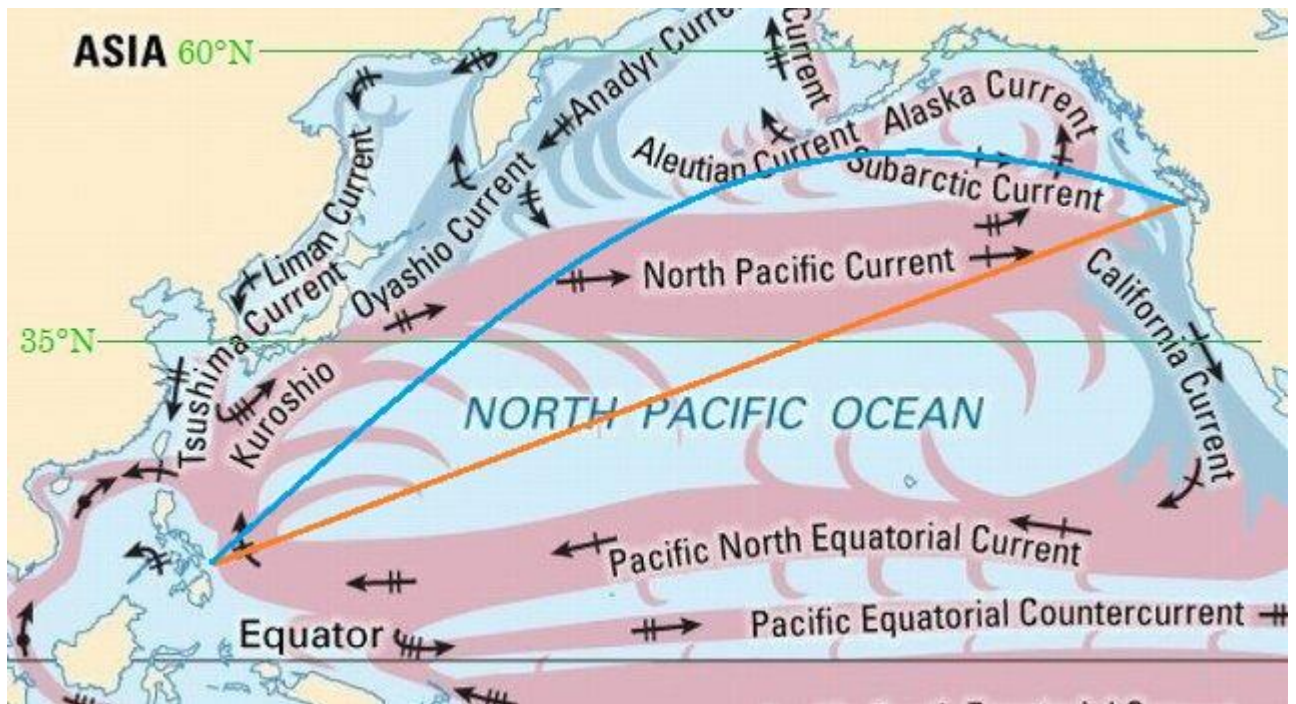
さて、ここでの積荷も順調に終わり、コロンビア河を下り再び太平洋へ。太平洋横断ルートは大圏ではなくラム・ライン Rhumb Line=航程線でフィリピンのスリガオ海峡へ。この時期（10月）まだ太平洋もそれほど険悪ではありませんが、大圏コースをとるといろいろと不都合が考えられます。洋上を走るときに、程度は弱くても向かい風・向かい波・向かい潮で走るのは、追手・追い波・連れ潮で走るとは大違い。

北太平洋の偏西風帯は北緯 30 度から 65 度とされていますが、季節により、地域により、又はその年の気候条件によっても上下します。まあ、まだ秋口のこの時期では一応 35



度以北と考えていいでしょう。この海域では当然西寄りの風の確率が圧倒的に高い、西向き航路の船にとっては向かい風・向かい波で有難くナイのです。大圏コースで走行距離を稼いでも風や波や海流が逆では何にもなりません。

一方、海流はどうかと言うと、下図のピンクの時計回りの帯、これが North Pacific Gyre 北太平洋旋廻と呼ばれる海流の大環流です。西方からの風・波も当然ですが、この強力な海流も出来るだけ避けたい。これらを総合するとライト・ブルーの曲線（大圏コース）よりオレンジの直線（航程線）の方が有利、という事で迷わず航程線を選びます。



スリガオ海峡 Surigao St.以後、ボホール海、スールー海、バラバック海峡 Balabac St. を経て南シナ海へ、そしてマラッカ海峡を抜けてインド洋・ベンガル湾に出ます。

このルートについては以前登場したので詳しいことはパスします。

なお、今回の揚げ地 Chittagong と Chalna についても以前「はんぷとん丸」の稿で色々とお話ししたのでこれも今回はパスとします。何しろ楽しい事は全くない所、話をすればコキオロシに直結してしまいそうで、ハバカリます。

一つだけ理解に苦しむ事を挙げると、この国が隣国ミャンマーから越境してくる多数のロヒンギャ難民を受け入れているという事実。この問題は宗教も絡んだ根の深い問題で、一介の老水夫がとやかく言う事ではないとは思いますが、かのノーベル平和賞を受賞したミャンマー政府要人は何をしているのか？ なんの為の平和賞か？ 理解できません。オッと、この「航海記」は政治・宗教には触れないことを旨とします、この辺でキリとしておきましょう。この稿は「無宗教且つ不偏不党、あくまで是々非々」としておきます。

さて、そんな揚地で「無事に」とは言い難いことはいくつかありましたが、何とか揚げ荷も終わり出港。 次の目的地は初体験の西アフリカ、トーゴ Togo 共和国です。



ベンガル湾を南下してスリランカの南東へ、更にインド洋を南西に進みマダガスカルの上端をかわし、アフリカ南端アガラス岬を回り込んでケープ・タウンでバンカーリング＝補油、そこからトーゴの首都でもあり唯一の開港でもあるロメ Lomé に向かいます。

ロメとは現地語で「小さな市場」を意味するらしいですが、この国の歴史は他のアフリカ諸国同様、実に複雑です。最初に入植したのはポルトガル人だったそうですが、その後ドイツ、英国、フランスと様々な先進国が関わり、1960年になってフランス領地域が独立してトーゴ共和国が誕生、という流れの様です。大航海時代以来フランス、英国、ポルトガル、スペイン、ドイツ、オランダ、イタリア等欧州の先進各国はアフリカ大陸に眠る各種資源を目当てにまさにヤリタイ・ホーダイをしつくりてきたわけです。

ギニア湾 Gulf of Guinea に面したトーゴ付近の地図を拡大してみると次の通り。東隣りはベナン Benin、西隣はガーナ Ghana、北側内陸にはブルキナ・ファソ Burkina Faso などに囲まれています。もちろん現在は全て独立国ですが近年までフランスや英国の領土であったし、現在はたしてどの程度の自治が存在するのでしょうか？





このマップでトーゴ海岸沖の東西に Slave Coast と Gold Coast の表記がありますがこれが大航海時代から続いた先進国の搾取の何よりの証拠と言えるでしょう。 何しろこの界限の旧地名が物凄い。 次にこの辺の古地図の一部を見るとこんな様子です。



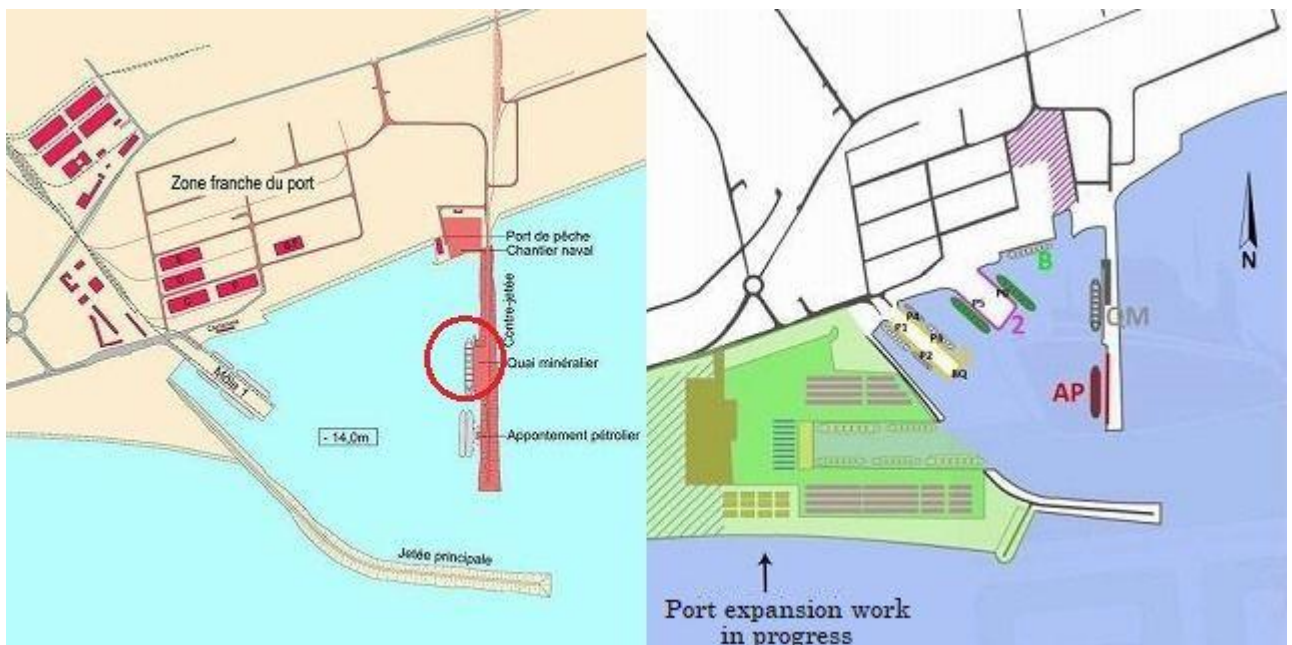


トーゴは一番東側の奴隷海岸 **Slave Coast**、次いでその西には黄金海岸 **Gold Coast**、象牙海岸 **Ivory Coast**、そして穀物海岸 **Grain Coast** と続きます。 なお、最後の穀物海岸は胡椒海岸 **Pepper Coast** とも呼ばれていました。 ロメは多分赤星の辺り。

いずれもこの界限から先進国が我先に分捕った品物をそのまま地名にしちゃってますが、中でもすごいのは奴隷海岸、奴隷も当時の先進諸国は「資源」と見ていたんですね。その名残が一番色濃く残っているのが最近の選挙で何かと話題に上る国。 私も現役の頃、あの国ではその赤裸々な有様を何度も直視させられました。 あの国は大統領が代わったからと言ってそう簡単に国全体の体質が変わるとは到底思えません。

オットッと、またもや政治的発言!! これはいけません、この話はこれにてキリ。

さて、ロメでの積荷は当時この国の鉱物資源としてはトップを占めたリン鉱石 **Phosphate Rock** です。 揚げ地は **Vancouver BC** カナダのヴァンクーヴァー。その頃のロメ港の様子は次のマップの左半分のように思ったと思いますが、現在は右半分のよう大きく変わっていて、図の注釈ではなおも沖に向け拡張を続けているらしい。



積みバースは左図の赤丸部分。 ここは鉱石積み専用の岸壁で、当時はその殆どはリン鉱石積みだったのだと思います。 リン鉱石はこの国の輸出貨物の主力を占める積荷ですから荷役も手際よく進み2~3日でアッサリ終了だったと思います。

トーゴは周辺諸国よりは治安が安定している、という情報もありましたがナニセここはアフリカの新興国、街歩きが安全無害とは思えません。 一人では勿論、小人数での上陸は極めて危険という感じです。 本船に来ていた代理店員や荷役関係者は皆穏やかな様子でしたが、それは本船がメシの種だから当たり前と言えば当たり前。 しかし、上陸すれば

周りは赤の他人ばかり、イツ何時何が起きても不思議じゃありません。

それに、代理店員とフォアマン Foreman=荷役会社の監督だけは英語が通じましたが、その他は分かりにくい現地ナマリのフランス語で何を言っているのかサッパリ。

しかも荷役作業員を見る限りどれもコレも大男ばかり、街中でこんな男達に囲まれたらかなりヤバイ。 という事で、ここではいつものジージー散歩上陸も控えて船内でオコモリ。 どうもこの航海は街歩きを楽しめない所ばかり続いてサッパリですが、まあ、安全第一。

こんなロメでしたが積み荷役は滞りなく終了。

ロメから西アフリカのコート・ジボワール Côte d'Ivoire とその西隣リベリア Liberia 国境付近でアフリカ大陸を離れます。 なお、コート・ジボワールの意味は前記の「象牙海岸」で英語名は Ivory Coast、日本語では象牙海岸共和国と表記されていましたが、その後このフランス語の国名をそれぞれの国の国語に意識しないよう各国に要請されているとか。

従って現在の公式日本語表記は「コートジボワール共和国」なのだそうです。

そのコート・ジボワールとリベリア国境付近から大西洋を横断してトリニダード・トバゴに取りつき、南米大陸北岸沿いに西進、パナマ運河に向かいます。

ごく大雑把なルートはこんなもの。



この西アフリカ南岸からのパナマ運河に向かうコースは初めてですが、トリニダード島以西は航海士だった頃から何度も通った所です。 大雑把なコース取りは次の通り。

右下トリニダード島とトバゴ島の間を抜けてボネール Bonaire、キュラソー Curaçao、アルーバ Aruba の各島とコロンビアの北端グアヒーラ Guajira 半島を左手に見てパナマ運河



の北ロクリストバル Cristobal に向かいます。



パナマ運河を通過して運河の太平洋側入り口バルボア Balboa でバンカーリング＝補油。以後中米及び北米西岸をひたすら北上、おなじみのファン・デ・フーカ海峡に向かいます。

それ以後も既に何度も登場した海域で、行き先も通い慣れたヴァンクーヴァーBC。そして私はそこで下船。 処女航海に乗り出しから6ヶ月半、トータルとしては悪くない船だったけれど船員保険ナシの船ではそうユックリもしてられず、この辺が潮時。ヴァンクーヴァーWA で交代したチョフサーは口数の少ない、かなりのジミヘンでしたが、クルーの掌握という点では申し分なく職責を果たしていました。

彼が乗船してから暫くするうちに、船内の雰囲気はそれまでとは明らかに変わった感じがしていました。 二航士、三航士、ボースン等甲板部クルーも不満気な様子は見せず素直にチョフサーの指示に従っているようでした。 まあ、これで船全体のチームワークもようやく整ったというワケ。

こういう外国人クルー全体のマトメと言う事になると、日本人船長がいくら努力しても手が届かない部分です。 クルーのマトメは上意下達だけで解決するものではないという事をシカと見させてもらい、私としてもいい経験になりました。

\*

ところで、次の更新は二ヶ月先のつもりですが、近々パソコンを新替える予定なので予定通り作業が進むか否かは??? 取り敢えず予定は次の通りとしておきます。もし当日更新できなかつたら、一ヶ月先の3月6日と致します。 悪しからず。

**次回更新予定：2021年2月6日（土）**