

*Once a Sailor, Always a Sailor*



074 号 (03 Apr 2021)

撒荷運搬船・Bright Halo

(Sep 1996 ~ Dec 1996)

練習船「日本丸」以来の久し振りの帆船「海星」しかも食い扶持稼ぎのためだけではなく遊び心を十分に満たしてくれたし、若い仲間にも囲まれて愉快的半年を過ごせました。

しかし楽しいばかりではメシは食べません、そこで、再び履歴書フトコロにウロツキです。

例によって中央区界隈に散らばっているマンニング会社を片っぱしから訪問して、履歴書をバラ撒いて歩く毎日、これが私の職探しの唯一の方法。

アルバトロス駆け出しの頃は海運局や海員組合の求職窓口へも行きましたが、そこでウマイ話に当たった記憶は在りません。 やっぱり自分の足で歩き回っての職探しの方がずっとマシです。 そんな日々の中に、或る会社で思いがけない人物に出会いました。

なんとそれは H.T. という機関科の同期生。 彼は当時中堅海運会社であった DC 汽船で機関長になり、その後本社勤務をしていた筈。 それが何でマンニング屋？

どうやらこの頃既に日本の各船社では日本人船員削減の波が押し寄せていたのでしょう。

その代わり、信頼のおけるマンニング会社と契約を交わし、不要になったらいつでも切り

捨てができ、尚且つある程度信頼のおける日本人非正規雇用船員を旨く利用することに切り替えたのです。 同時に彼の会社のように副業としてマンニング会社を立ち上げて、自社運航の船に乗り組ませる目的で、日本人船員を集めるようにもなったらしい。

彼はそういう流れのなかで、本社からマンニング会社の責任者として送り込まれたばかりだった。 彼としては決して望ましい職場ではなかったのだろうけれど、かといって、海上職に復帰しようにも既に正規社員の日本人海上職の席はごく限られていて、仕方がなかったのでしょう。 どうしても船に乗りたければ、私の様に正規社員の座を投げ捨ててアルバトロスの世界に飛び出せば海上職に返り咲くことは可能、でもまあ普通の勤め人なら自ら職を捨てるなんて事はしないのが当たり前。 とにかく、タイミング良く、彼の会社の扱い船で或る船長が下船を申し出ていて、その船を紹介されたのです。

船自体は私としてはあまりゾッとしない、いわゆる多目的撒積み船でしたが、同期生の仲介ですから一応の安心感は持てます。 という事であっさり乗船はキマリ。

そして更に驚いたことに、その下船を申し出ている船長と言うのが「せーぬ丸」のチョフサーだった M.M. 君だったのです。「せーぬ丸」以降はお互いに船長職ですから一緒に乗ることはなかったけれど、彼はその後「菱光丸」でも私の後任として乗船してきましたし、今回は私が後任になるわけです。 お互いにアルバトロスですから特定の会社に所属しているわけでもなく、会社絡みでのつながりは全くありません。 ソレなのに同一人物と何度も交代を繰り返すのは極めて珍しいことです。

この船の船籍はパナマ。 いつもの通り船員手帳の乗船履歴頁です。

**INDICACION DE EXPERIENCIA - CERTIFICATION OF SERVICE**

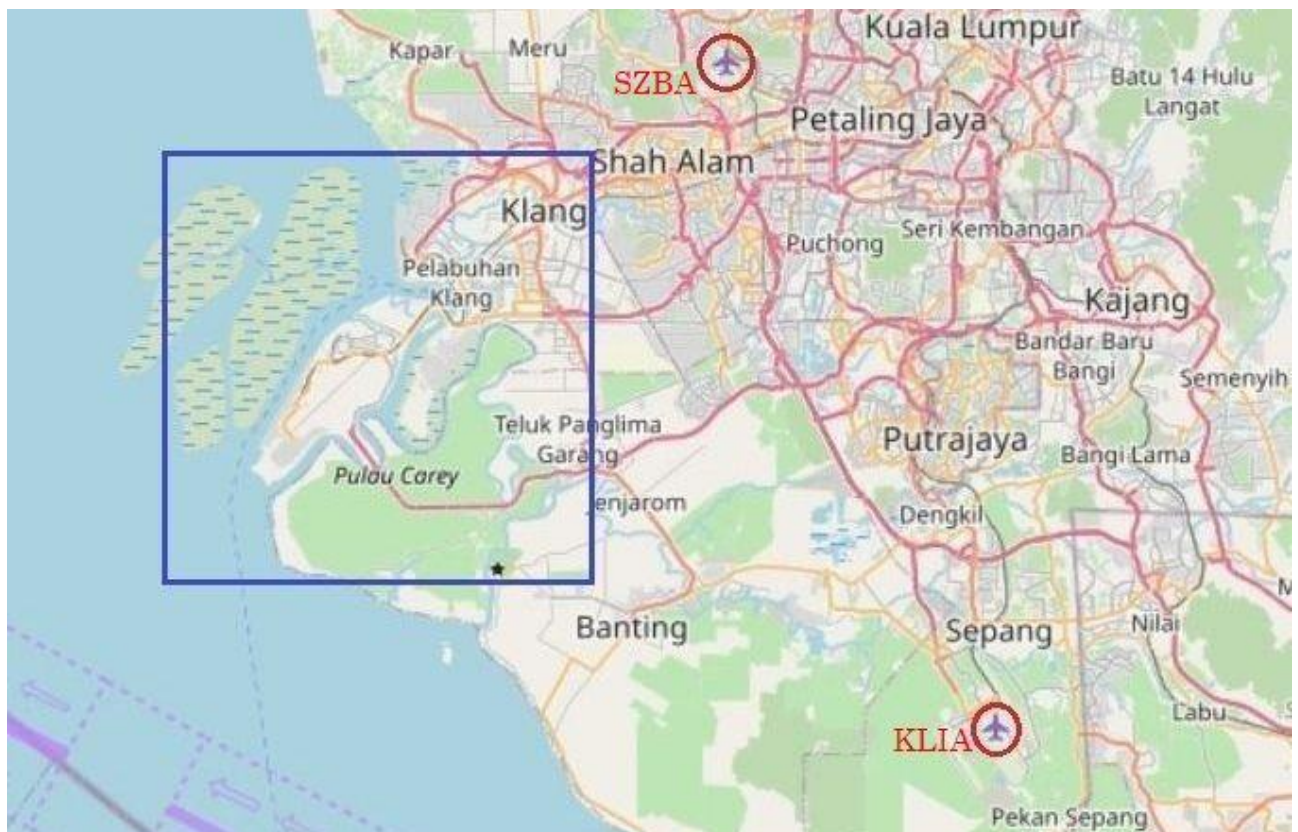
ALISTAMIENTO Engagement		SALIDA Discharge		NOMBRE DEL BARCO Name of the Ship	GRADO Rank	FIRMA DEL CAPITAN O AUTORIDAD Signature of Captain or Competent Authority
FECHA Date	LUGAR Place	FECHA Date	LUGAR Place			
		28 MAR				
12 SEP 1996	PORT KELANG	17 DEC 1996	TOKIYAMA	BRIGHT HALO 25074	CAPTAIN	<i>M.M.</i>

乗船地はマレーシアの首都 Kuala Lumpur クアラ・ Lumpur に直結の港ポート・クランです。この乗船履歴頁では Port Kelang と表記していますが、最近では Port Klang が一般的な綴りらしい。当時はこの Port Kelang の綴りが普通だったと思います。

以前、定期船でこの港に寄港していた頃は旧名の Port Swettenham でしたが 1972 年に改名されたのです。旧名の読みは正しくはポート・スウェッテナムらしいですが、私達日本人船乗りはもっぱらポート・セッテンナムと言ってましたネ。

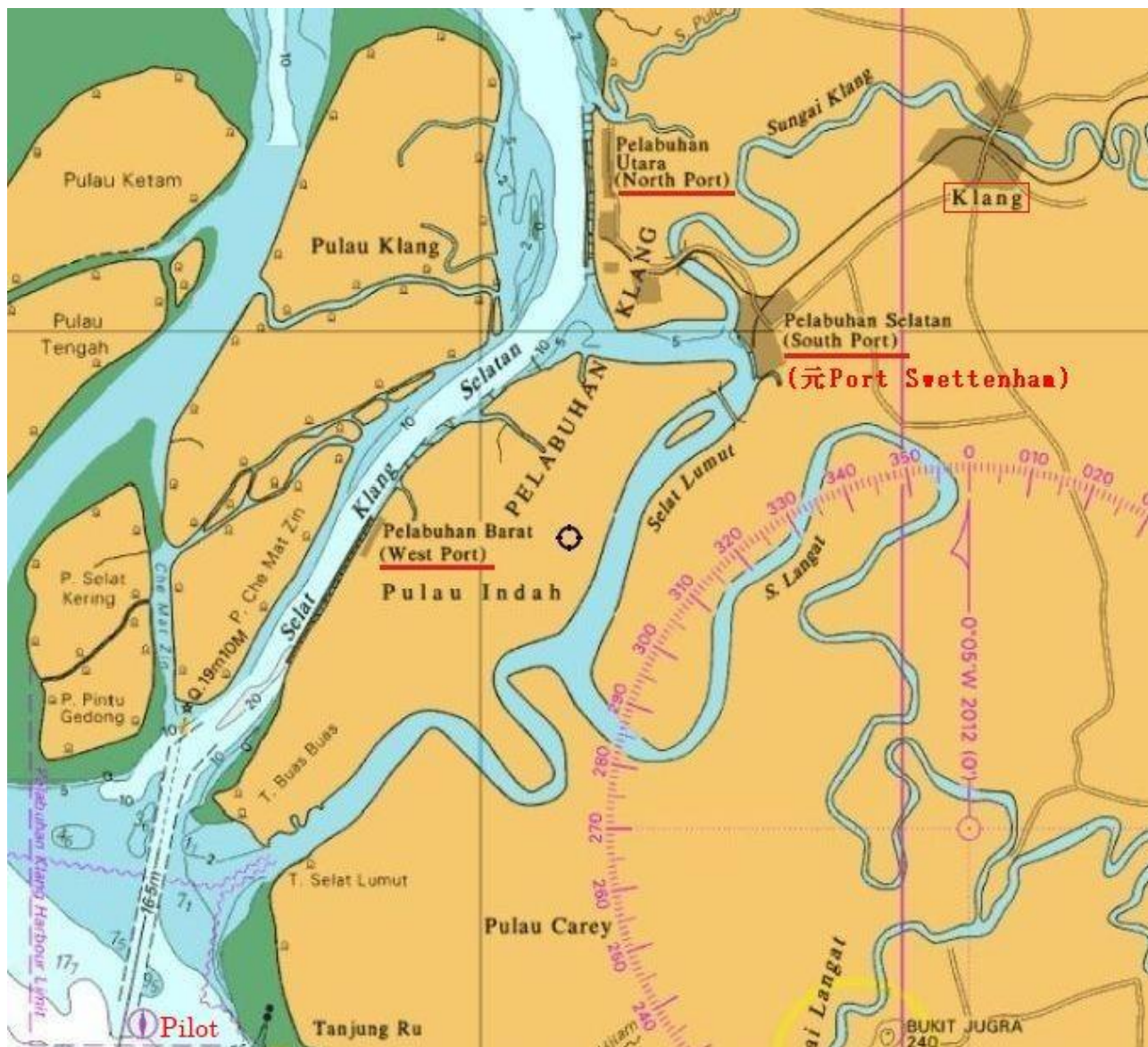
とにかくこの時の乗船地はそのポート・クラン。成田からマレーシア航空で単身空路クアラ・ Lumpur 入り。空港のアライバル・ゲートではいつもの通り段ボールに手書きされた自分の名前を探してキョロキョロ。それはすぐ見つかりましたが出迎え人は代理店員ではなく単なるメッセンジャー、その日のホテル名と所在地を知らせてくれただけ。あとは自分で勝手に行ってくれとスゲナイ扱い。でもまあ、空港なんだから乗り場に行けばタクシーは簡単に捕まるし、乗り込んでしまえばアトは行く先のホテルも予約されているので困ることは別に有りませんでした。

外地乗船の場合、代理店員が出迎えてくれてホテルまで案内してくれることもありましたが、そこ迄しなくても代理店手配のハイヤー・ドライバーが出迎えてくれて、そのままホテルまで連れて行ってくれるのが普通でしたから、一寸ビックリの扱いでした。



このマップ右下の空港マークは通称 KLIA (Kuala Lumpur International Airport) と呼

ばれる現在のクアラルンプール国際空港。 上辺略中央の空港マークはスバン空港、正式名 Sultan Abdul Aziz Shah 空港、略称は SZB Airport。 私が行った当時は後者しかなく、これがクアラ・ルンプールの国際空港でした。 そして、ブルーの線で囲ったエリアが Port Klang の港湾地区で、その部分を拡大したのが次のマップです。



私が泊ったホテルは右上の Klang と表記されている市街地のハズレだった筈ですが、何しろ着いたのは深夜でそのまますぐ寝てしまったので詳しい記憶はありません。 翌朝は朝食後間もなく代理店員が迎えに来てくれて、港近くの代理店事務所に移動。 そこはマップ上辺中央付近の赤のアンダーラインで示した North Port のごく近くでした。

この時乗船した Bright Halo が着岸したのもこの North Port でした。 以前、この港がまだ Port Swettenham と呼ばれていた頃、定期船で寄港した時に着岸したのは North Port の右下に見える South Port の場所だった筈。 その頃の港湾施設はそこしかなく、其処こそが Port Swettenham という名前の港だったのです。

その後、海上輸送のコンテナ化に伴って首都クアラ・ Lumpur に直結するこの港は発展に発展を重ね、まず North Port、次いで West Port が建設されマレーシア国内では勿論断然トップ、東南アジア全体でもシンガポールに次ぐ大規模港湾に変身したのです。

私が代理店についた頃、船は既に着岸していたようですが CIQ (Custom, Immigration & Quarantine) と呼ばれる入港手続きが済む迄、事務所で待機。 やがて諸手続きが一段落して船・陸の行き来が許可され、いよいよ乗船です。 **Bright Halo** はこんな船でした。



この画像では船名は **Temptation** となっていますが、これは私が乗った時より十数年後のもので、それまでも、その後も何度も繰り返された改名のうちの一つです。 味も素っ気もない典型的な多目的撒積船、見るからに面白味のない船です。

さて、乗船すると船長室で迎えてくれたのは前任者、久しぶりに再会の M.M. 船長。 彼は「せーぬ丸」で私が初めて船長を務めた時のチョフサーで、私が下船するまでの約 9 か月間息の合ったいいコンビを組めた間柄です。 前述の通り私が「せーぬ丸」を下船する折、入れ替わって彼が船長になり、その後今度は「菱光丸」でも私の後任者になり、今度は私が彼の後任者として乗り込んだというワケ。

同じ会社に所属している船乗りならこういうこともよくある事ですが、私たちは二人とも全くのアルバトロス同士ですから、これはめったにない偶然です。

その彼が、この船を降りることになった理由が、私も良く経験している運航会社の担当者

との意見の食い違い。彼も元々或る船社の正規社員でしたが「せーぬ丸」に乗船してくる直前に会社と何かあって「捲った」挙句アルバトロスの世界に飛び込んだらしい。そして今度もまた、という事です。こういう生き方をする点でも私達は「似た者同士」で、気が合うのも当たり前か？ そういう二人が交代を繰り返したのも何かの縁。船自体は至って簡単な撒積み船。船体・機関とも不具合はなくクルーにも特別は問題ナシ、と言う事で交代引継ぎは十数分で簡単に終わりました。何しろ彼が「問題ナシ」と言うんだからマズ安心してダイジョウブ。そこは「せーぬ丸」で培ったお互いの信頼関係がモノを言います。それほどあの船での二人のコンビは申し分なかったのです。あとは、彼の下船に至った運航会社とのモメゴトを含めての長い雑談。肝心の何が原因でこういうハメになったのかはスッカリ忘れてしまいましたが、特に深刻な事ではなく、親会社の威丈高な振る舞いにカチンと来た、位の事だった筈。私には気兼ねなくイキサツをぶちまけたことで気も晴れたのでしょう、セイセイとして下船してゆきました。

改めて **Bright Halo** の要目を見てみるとこんな具合です。

<b>IMO number</b>	9111931
<b>MMSI</b>	374731000
<b>Name of the ship</b>	BEST FUTURE
<b>Former names</b>	BEGTVYTUZEB (2018, Panama) BEPHUFUTURE (2018, Panama) TEMPTATION (2015, Liberia) VERGO (2010, Malta) ARHIMIDIS SB (2008) BRIGHT HALO (2003)
<b>Vessel type</b>	Bulk carrier
<b>Flag</b>	Panama
<b>Gross tonnage</b>	25074 tons
<b>Deadweight</b>	45320 tons
<b>Length</b>	189 m
<b>Breadth</b>	30 m
<b>Year of build</b>	1995
<b>Builder</b>	OSHIMA SHIPBUILDING CO. LTD. - SAIKAI, JAPAN
<b>Classification society</b>	NIPPON KAIJI KYOKAI (NKK)
<b>Home port</b>	MONROVIA
<b>Owner</b> ⓘ	PL SHIPPING - ATHENS, GREECE

これは、最後の船名となった **Best Future** 当時の資料です。この時の船主はギリシャの

会社で船籍はパナマ。 便宜置籍船によくあるパターンです。

私が乗船した時の船名 **Bright Halo** はそのあと数年で終わり、以後は転々と売られに売られてその都度船名もコロコロと変わっています。 建造地は長崎県西海市の大島造船、1995年建造ですから私が乗った時は、ピッカピカではないけれどまだ新船と言える状態。多目的撒積み船としてはやや小型に属する大ききで、その分小回りが利く、どんなカーゴでも、且つ大抵の積地・揚地に対応できる、というのがトリエと言えるでしょう。 事実、私の乗船中も小麦・タピオカ・ニッケル鉱・岩塩と航海ごとに積荷が変わりました。私が乗船した時は米国西岸で積んだ小麦を満載していましたが、ポート・クランの後、もう少し北のペナン **Penang** 港との二港揚げでした。 ポート・クランでは乗船早々だったこともあり上陸もせず、船の内外を見て回って現状把握に努めていました。 この港の事を思い出そうとすると、元の港名 **Port Swettenham** だった頃の事ばかりが浮かびます。さて、揚げ荷はなんの問題もなく終わり次の港ペナンに向かいます。 出港コースは前出の **Port Klang** 港全図で **North Port** から左下（南南西）に向かい、**West Port** の前面を通過して左下隅の赤丸に菱形の水先人乗下船地からマラッカ海峡に出ます。

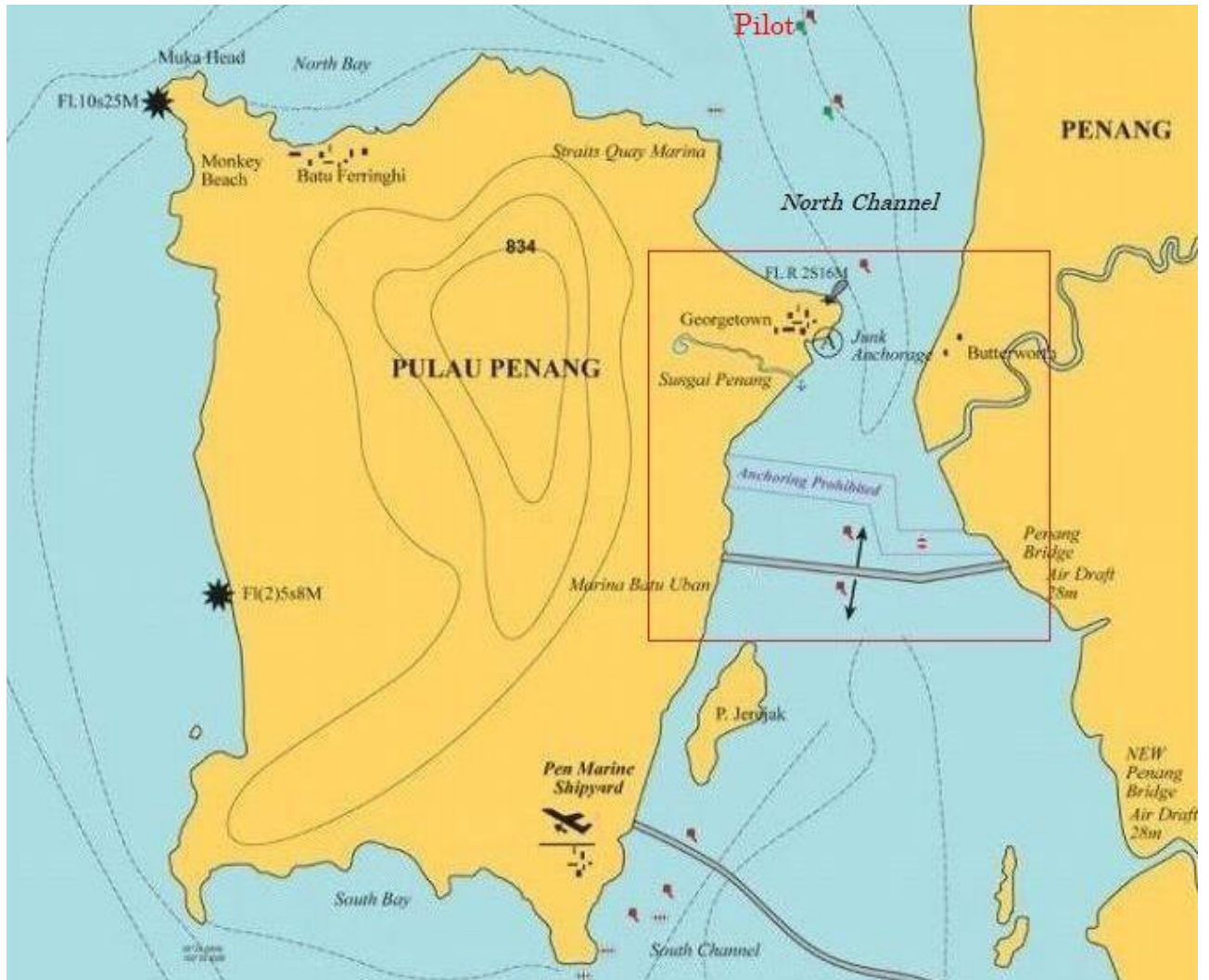
次はマレー半島の中央部を切り取ったマップですが、マラッカ海峡に出たら今度は北北西に進み、左上隅のペナン島に向かいます。



ペナンは左上、中央下がポート・クランですが、このマップは1949年発行の物で、この港の名前も旧名 **Port Swettenham** ポート・スウェッテナムと表記されています。

勿論このマップの当時は **North Port** も **West Port** も存在しませんでした。

次のペナン港もチーフの頃迄は何回か寄港しましたが、船長としては初寄港です。



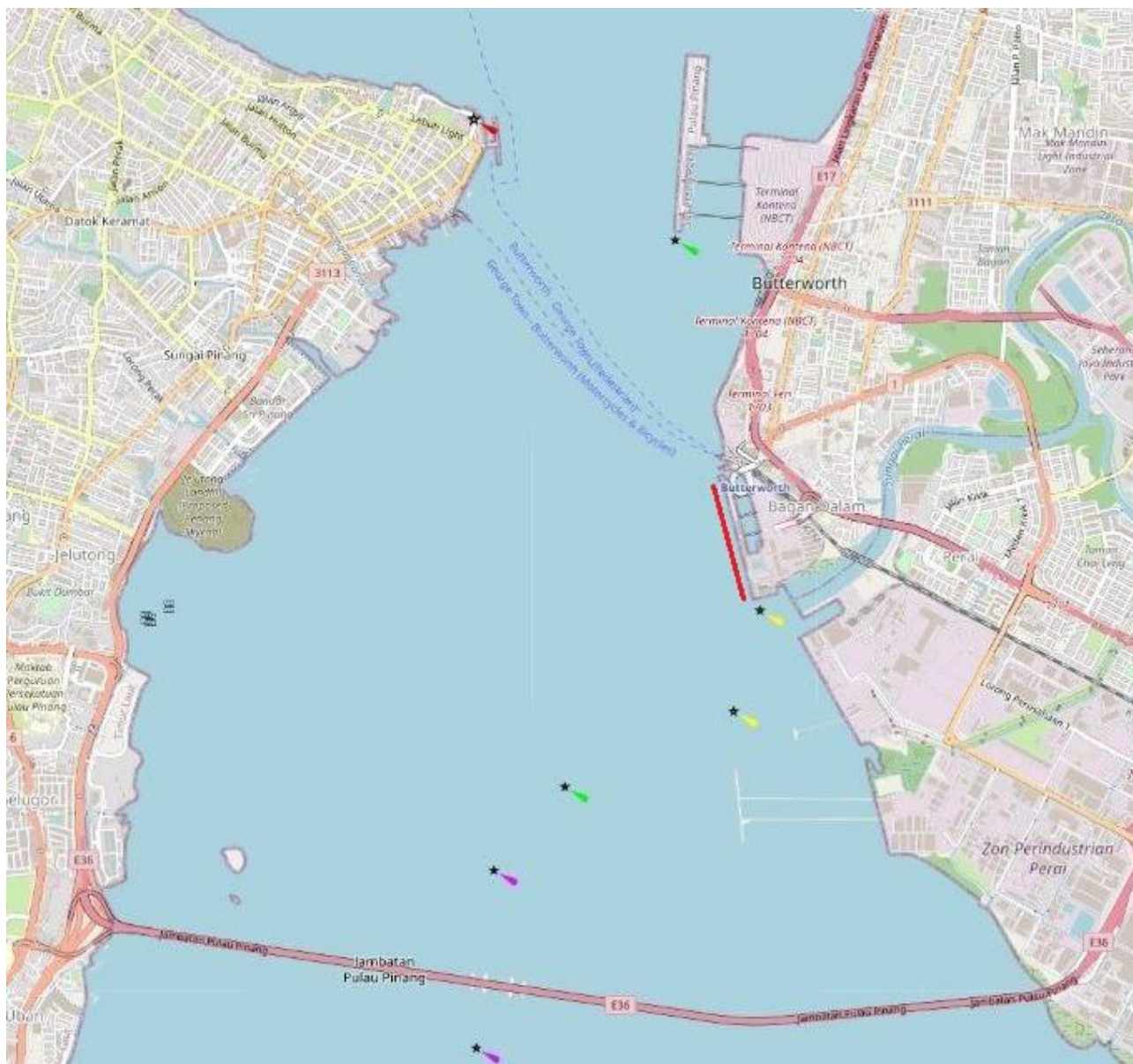
これがペナン島、マレー語では **Plau Pinang** が普通ですが、このマップの様に **Plau Penang** とも表記されます。中央やや右の赤枠部分が港湾地区ですが、大型船は島の北岸を回り込んで **North Channel** から入航します。

マップ右手はマレー半島本土で、この周辺スブラン・プライ **Seberang Perai** 市とペナン島を合わせてペナン州となり、首都圏クアラ・ Lumpur に次いでマレーシア第二の規模の都市圏なのだそうです。現在の港湾地区の画像を見ると高層ビルが林立で、なるほどこれが第二の大都市圏かと納得ですが、私の印象ではもっと素朴な感じの港でした。

港湾地区の南側に架かっているのが **Penang Bridge** ペナン・ブリッジです。その更に南、このマップの下辺に見えるのが **2nd Penang Bridge** ですが、これは2014年に建造された



そうで、Bright Halo の時はまだありませんでした。 次は赤枠部分の拡大図。



Bright Halo の着岸した場所は中央の赤線部分の棧橋。 以前、チーフで来た時は対岸のペナン島側のどこかだった（筈）です。 島側は現在「ペナン島市」略称 MPPP が正式名だそうですが、当時この港湾地区は旧名 **George Town** と呼ばれていました。 前のポート・クランもそうですが、この港もチーフで来た時の印象が強く、この船でのことは殆ど記憶に残っていません。 「記憶にゴザイマセン」というのは最近の国会中継などで良く聞くセリフですが、その場合は「良一く知っているけどシラン・イワン」という意味、しかし、私の半分ボケた頭が憶えている事は「本当に」ホンのワズカなのです。 特に船長になってからはチーフの時と違って現地の荷役業者などとの関わりもなく、人との交流がないと余計に印象が薄くなるのは仕方ありません。 特にここでは撒積みの小麦の揚げ荷で難しい事は何もなく、私自身乗船したばかりで船内の各種状況把握に努めて

いたので、ユックリ上陸することもなく殆ど何も憶えていないのが偽らざる所です。

これでは国会答弁でなくても「記憶にゴザイマセン」と言わざるを得ません。

この港で積荷の小麦を全て揚げ切り、次はタイのコー・シチャン Koh Sichang 行きです。



コー・シチャンは以前「第七全購連丸」への最初の乗船でも二回目の乗船でも寄港してタピオカ・ペレットを積んで欧州揚げでした。上のマップで中央やや下の George Town がペナン島の位置。そこからマレー半島をぐるっと回り込んで Gulf of Thailand タイランド湾へ、そしてその一番奥のクボミである Bight of Bangkok バンコック湾の東側海岸の近くにあるのがコー・シチャン島。

この島の綴りも Koh Sichang だったり Koh Si Chang だったり色々です。

ペナンからコー・シチャンへの航海で、船長として一番悩ましいのはシンガポール沖の通過です。北側のシンガポール及びマレーシアと南側インドネシアの国境にもなっている水路が即ちシンガポール海峡 Strait of Singapore ですが、ここは南シナ海とインド洋を結ぶ水路の一つで、その地理的位置は極東各国と中東・アフリカ・欧州各国をつないでいて、パナマ・スエズ両運河と共に世界経済を左右する喉元とも言える極めて重要な海上交通路です。特に中近東と極東各国を結ぶ最短のオイル・ロードとしての役割は言うまでもな

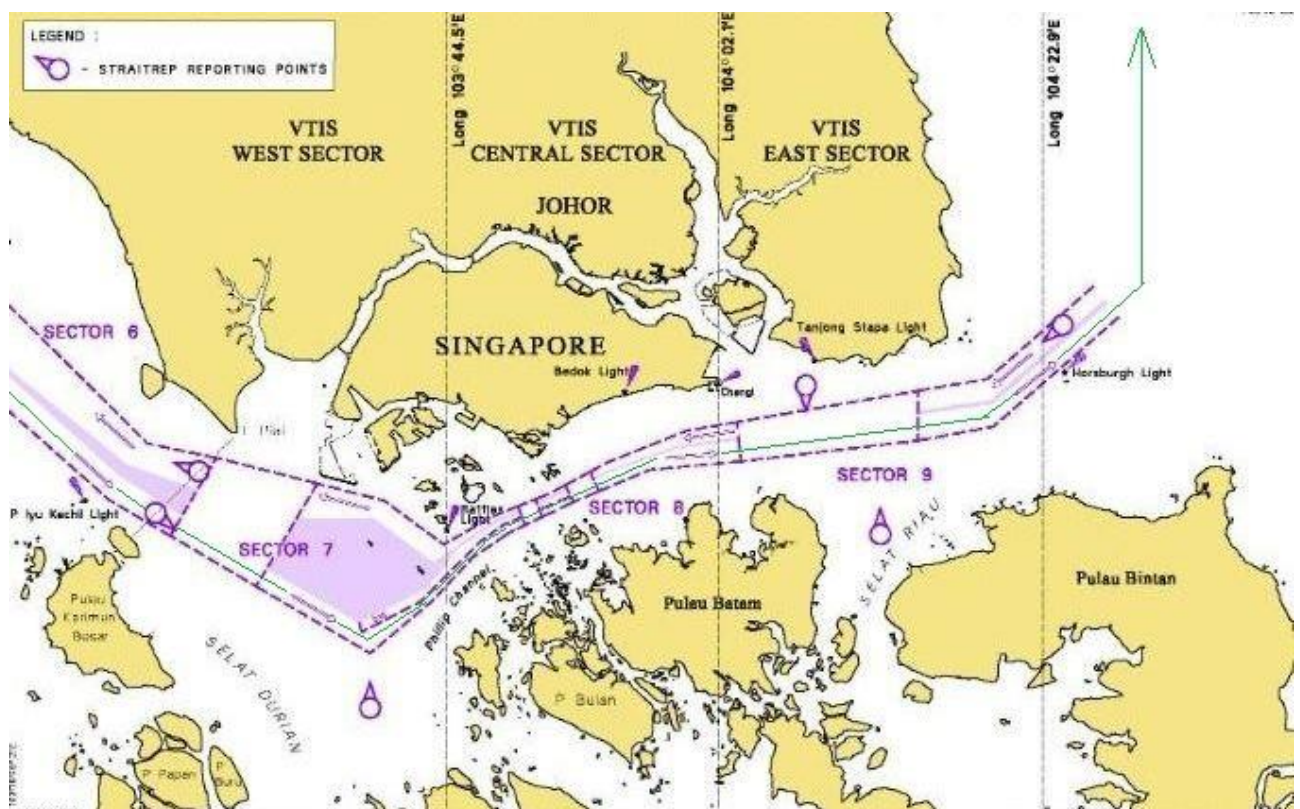
く、当然ながら、その交通量はハンパなものじゃありません。

つい最近もスエズ運河でコンテナ船の座礁事故が発生し、運河が閉鎖になり大騒動になりましたが、この海峡も二大運河程でなくとも通航不可ともなるとかなりの問題です。

ここは現在分離通航方式とあわせ VTIS (Vessel Traffic Information System) 船舶交通情報システムと呼ばれる航行管制が徹底され、海上交通の安全が図られています。

しかし、私がまだ駆け出し航海士の頃はココにはそういう制度は何もなく、通航船の安全は各船船長の操船技術と危機管理意識のみに頼っていたのです。この二つには当然大きな個人差がありますから、この水域での座礁や衝突事故は珍しくありませんでした。

それで事故発生を極力抑える手段として航行管制システムを導入し、おかげで衝突や座礁事件は激減したのです。それでも次のマップの海域を通過するには用心に用心を重ねる必要があります。Bright Halo は緑色の船に沿って左辺から右上に向かいます。



図上のあちこちに、円に三角が付いたマークがありますが、これはこの海域の交通情報システム VTIS の業務を管理する基地局 POCC (Port Operation Control Center) への報告をするよう定められた地点です。円は報告地点、三角は船の進行方向を表します。

各船はこれらの地点に達したら・・・(1) 船名、コールサイン、IMO の ID ナンバー。

(2) 現在位置。 (3) 危険物貨物積載の有無。 (4) 正常航行に関する支障の有無。

(5) 現在の針路・速力。 等々を VHF ラジオで通報しなければなりません。

一方、複数個所にある POCC は多数のレーダー局を使って全海域を監視していて、各船からの報告を元にその船を特定し、報告済みの全ての船舶の移動状況を把握します。

そして、各船に直面する危険がある場合はその情報を伝えてくれます。この情報は特に夜間や突然のスクロール等で視界が制限されるような場合は安全確保に有効です。

しかし、その後この海域は多発する海賊事件の為、再び危険な海域となってしまふ羽目になりました。広い海面でさえ武装ナシの一般商船が海賊に襲われたらなすべがありません。ましてや安全に通過するだけで手一杯の複雑な海峡で海賊に襲われたら文字通りオテアゲです。逆に襲う側にとっては好都合ですからどうにもなりません。以前、私の海賊被害防止策として触れた「航海灯を含めた船上の一切の灯火を消す」という手段はそれなりに有効ですが、混雑する海峡通過中には交通安全の見地から絶対使えません。

レーダーでは映像が漁船なのか海賊なのか判別は不可能、小舟で接近する海賊の危険を察知するのは POCC といえども不可能です。というワケで、一時より発生件数は減ったとはいえ現在も相変わらず海賊事件はアトを絶たないようです。

幸い Bright Halo の時は既に VTIS で航行管制が確立され航行の安全性は格段に向上していましたが、まだ海賊事件頻発という事にはなっていませんでした。

\*

次のマップは Gulf of Thailand タイランド湾の一番奥(北)の部分 Bay of Bangkok  
又は Bight of Bangkok と呼ばれる部分です。



タピオカ・ペレットの積地は Koh Si Chang シチャン島と本土側 Si Racha シ・ラチャとの間の錨地です。すぐ近くに観光地としてその名を知られているパタヤ・ビーチがありますが、勿論船乗りには無縁。近年ではコー・シチャンそのものも観光地として発展しているようです。タピオカについては菓子や料理材料としてご存知の方も多いでしょうが、キャッサバと言う熱帯性低木の根から採れるデンプンです。

これらの諸々については第 34 号の「七全」で詳しくお話したので今回はスキップ。ところで、この船のクルー構成は例によって日本人は船・機長の二人のみ、あとは全員カバヤン（フィリピン人）クルーです。機関長は極めて温厚な人で福山市在住の広島商船学校出身者。クルーも特に問題はなく、前の Floral Lake の時のようなカバヤン同士のモメゴトなどは有りませんでした。

Floral Lake の人事についてアトから分かった事でしたが、あの船のマンニング会社はフィリピン人クルーの配乗を韓国のマンニング会社にソックリ丸投げしていたのです。社長氏の当初の話では日本人機関長を探しているとの事でしたが結局手配できず、機関長は韓国人、という事になったのも同じ韓国のマンニング会社の口利きだったらしい。日本人は自分一人、という事は言わば独房の世界ですが、私には何も苦痛ではなかった。一人ポッチ、は考えようによっては誰にも気遣い無用という事で、むしろセイセイ。私を採用したあの会社はマンニング業者としては駆け出しで、業界のツナガリも殆どなく自社で外国人クルーを手配する能力など全く欠けていたのが実情。

それは仕方がないとしても、あの会社がカバヤン・クルーの手配を丸投げした相手がフィリピンのマンニング会社ではなく韓国の会社だったのは何故か？ 口入業と言ってもピンからキリまで、大手船社と太いパイプでつながり、尚且つフィリピンに限らず現地のマンニング業者としっかりした連携が出来上がっている所はヨシと言えるでしょう。この業界で長生きするにはその辺がカギとなる筈。会社と言っても何を生産するわけでもなく、船主が要求する人材を見つけて紹介する、それだけが業務の全てですから、人の能力を見抜く眼と内外の同業社との連携がうまく行っているか否かがカギとなります。

Floral Lake のマンニング会社はその辺が全く欠落していたとしか言えません。その点 Bright Halo のマンニング会社は運航船社直結と言うか運航会社が副業として経営している会社ですから、船主との連携は確実に把握できているし、現地フィリピンのマンニング会社へも足しげく出かけて連携を深めていたらしい。クルーの質の管理も十分出来ていたワケ。というわけでこの船の船員人事は全く問題ありませんでした。

コー・シチャンで積んだタピオカ・ペレットの揚げ地はオーストラリアの Melbourne メルボルン。 Gulf of Thailand を南下して、まずはマレー半島とボルネオ島＝カリマンタン島の間カリマタ海峡 Karimata Strait に入りなおも南下、スマトラ島とジャワ島間のスンダ海峡 Sunda Strait を通過してインド洋に出ます。 このルートは前々号 Floral Lake

でオーストラリアの Bunbury バンバリーにアルミナを積みに行った時と殆ど同じ。今回はバンバリーの沖を通過、オーストラリア南西端を回り込んでから東に向かいます。次のマップは海上交通の密度を示すものですが、小さい白い点がそれぞれの海域に点在する漁船以外の航洋船です。これを良く見ると、日本南岸や中国東岸、マレーシアの先端部などに白点が密集していることが分かります。これがそのまま海上交通の混雑を意味して先程触れたシンガポール海峡の危うさも良く解ると思います。

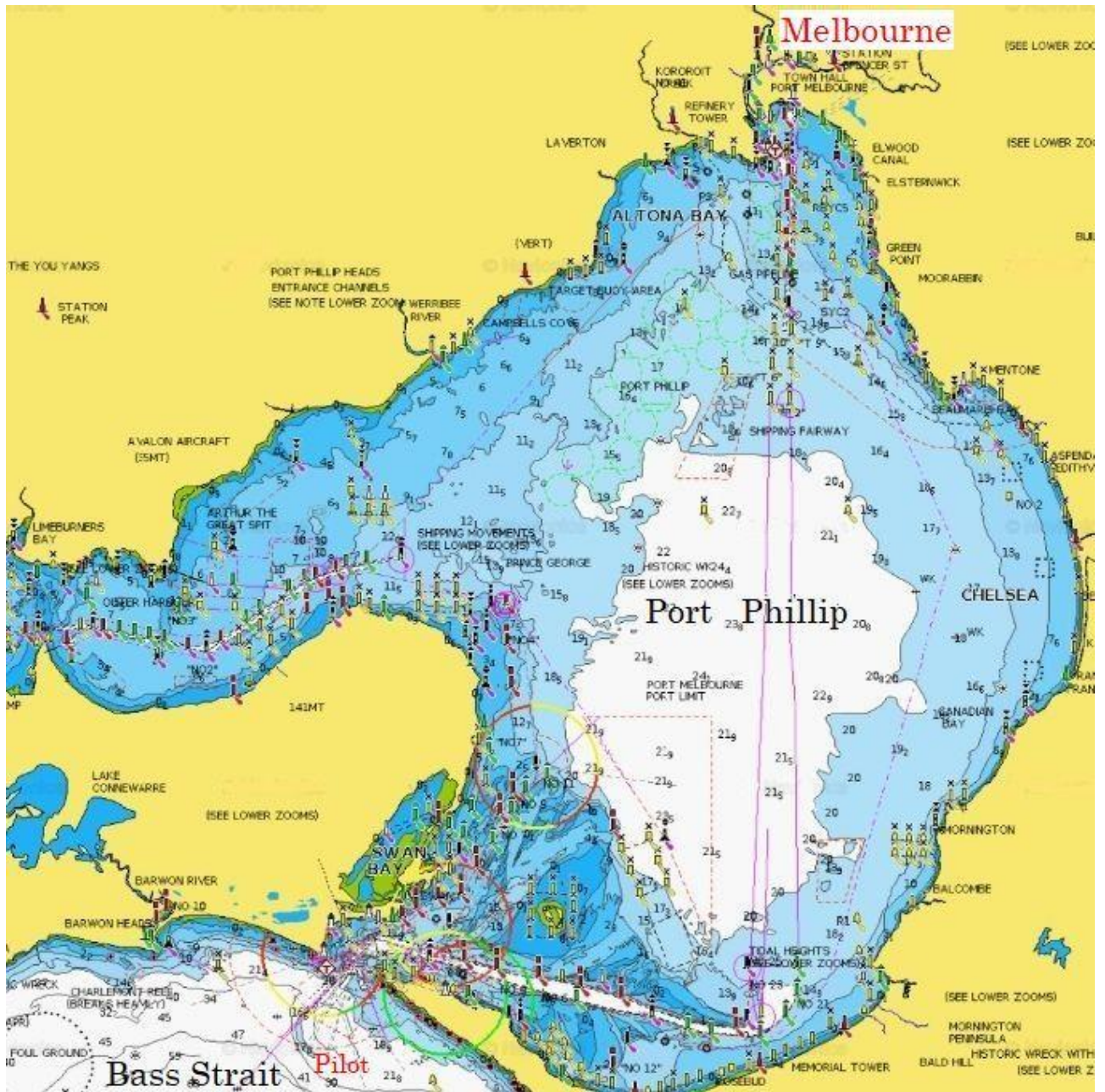
最近のスエズ運河での日本船社所有船の座礁もそうですが、交通が密集する海域での事故は自船の損害だけでなく、多くの船舶交通を阻害する事になってしまいます。



Bright Halo のメルボルン行きルートではスンダ海峡を通過してインド洋に出れば海上交通の混雑はひとまず一段落、あとは比較的平穏な航海です。

メルボルン港は豪州の南東部ヴィクトリア州の南端、タスマニア島との間の Bass Strait バス海峡に面しています。この海峡名はオーストラリア沿岸を広く探検した英国人航海

者マシュー・フリンダース M.Flinders が、彼の船の船医ジョージ・バス G.Bass に因んで名付けたものだそうです。メルボルンへのアプローチはこんな具合です。

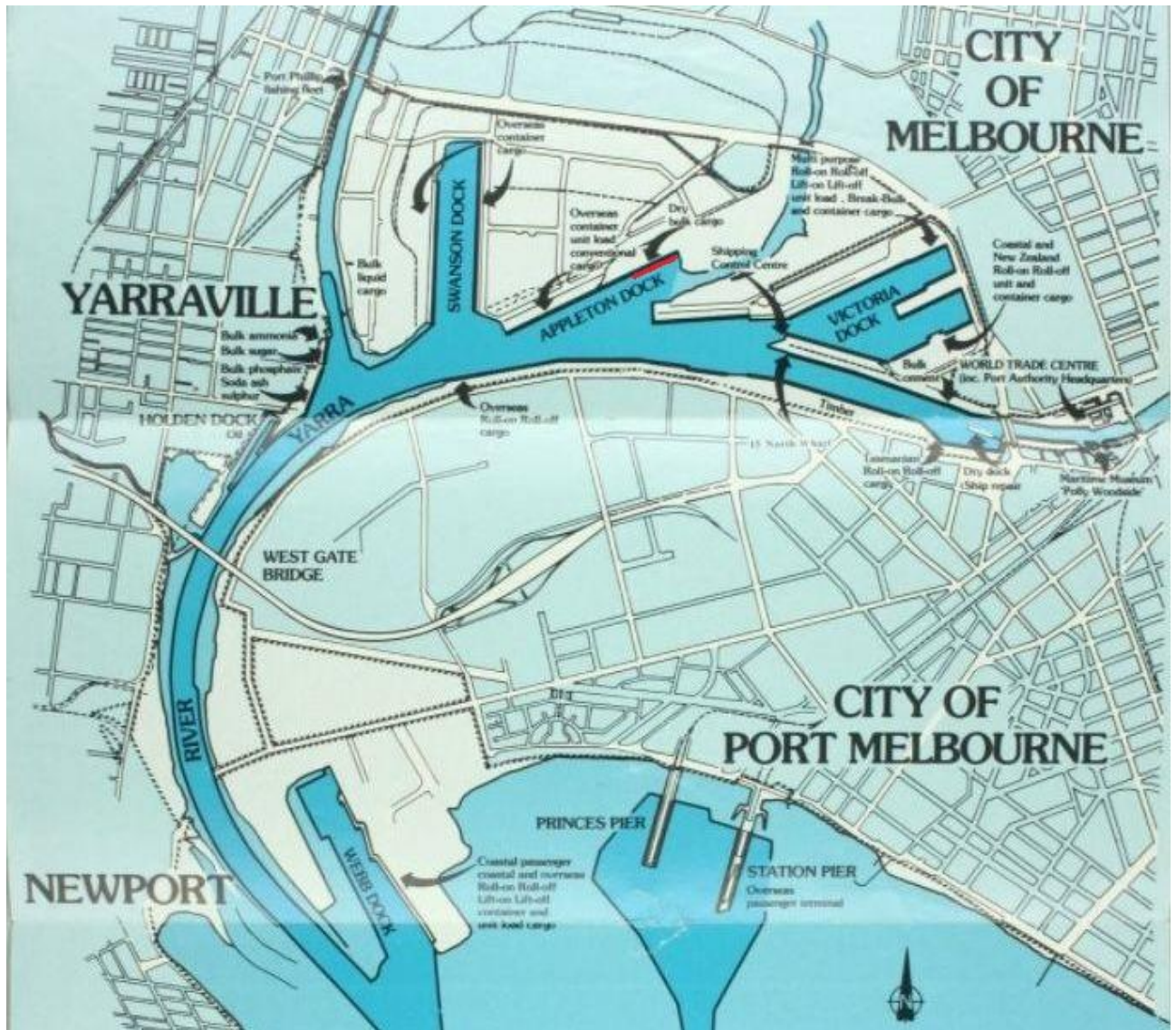


バス海峡に面して Port Phillip ポート・フィリップと言う湾があり、その一番奥まったところに流れ込むヤラ川 Yarra River という川の河口がメルボルン港になっています。良くある河川港ですが直接外洋に流れ込む川ではないので外海の影響を受けることのない天然の良港と言えるでしょう。

ただ一つの難点、それはこの湾の湾口に近い部分の水深はあまり深くないので大型船の走れる水路は限られています。自然の水の流れ、即ち、河川からの水の流出プラス潮の干満による海水の流れによってできる天然の水路＝水脈筋（ミオスジ）に人の手を加えて大型船の航路を造ってあるのです。湾口に近いブルーの部分には水深の浅い所、そこにある

白い帯状の部分がそれです。 船はバス海峡のポート・フィリップの湾口沖でパイロットを拾い、水先人の操船でその航路をたどって湾内に入り湾奥のメルボルンに進むのです。

次はメルボルンの港内の様子。



右辺中段から左下に向かい左回りに大きく迂回しているのがヤラ川 River Yarra の本流。メルボルン港はこの流れの両岸に沿って造成されています。 Bright Halo の揚げ荷岸壁は中央やや上の Appleton Dock の赤線部分でした。

メルボルン寄港は既に 30 数年となった船乗り生活でこれが初めての経験でしたが、この後に乗った別の船では頻繁に寄港することになりました。 その初めての寄港で訪船してきた船食業者はなんとフィリピン人のオバさんでした。 クルーは大喜び、彼らのタマリであるクルー食堂は賑やかに盛り上がっていました。 何しろ、これぞカバヤーン（同郷の人）ですからね。 彼女は私より少し年長、多分 60 才くらいと見ましたが、既にこの国には長年暮らしているらしい様子でした。



この頃、フィリピン人クルーの乗っている船は、日本船を初めかなりの隻数があったはずですから、船に物を売り込みに来るにはこのようにフィリピン人がピッタリだったのだと

思います。 私がこの後で乗った船でもこの港では彼女が毎回現れました。

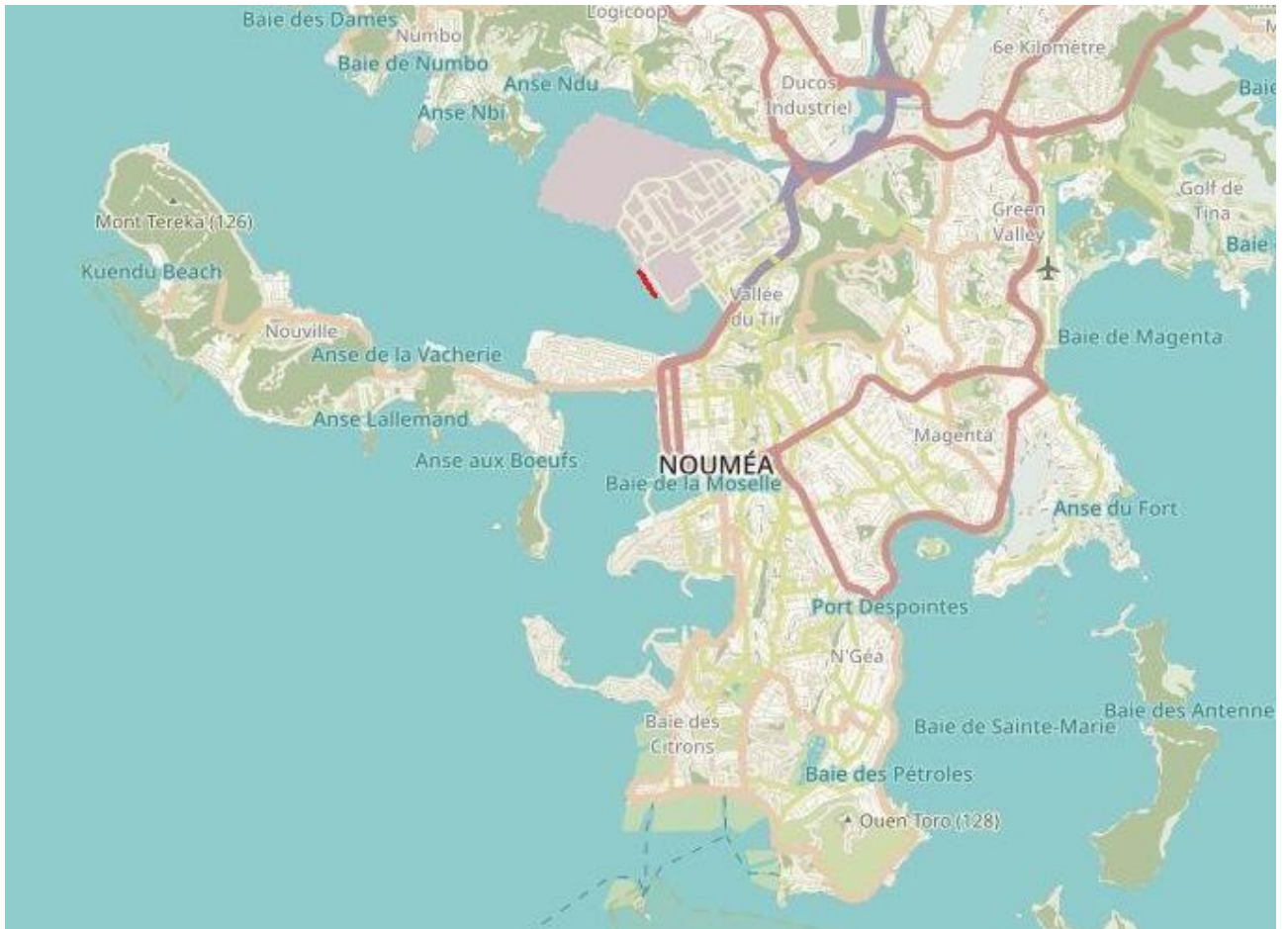
メルボルンの上陸も特に記憶に残る事はありませんでした。 ここに限らず英語系の国では事件性のある事態になることは少なく、言わば平穏無事、従って記憶にも残りにくい。

タピオカ・ペレットはメルボルン一港揚げ、次はフランス領ニュー・カレドニアのヌメアからニッケルを積んで米国オレゴン州のコース・ベイ Coos Bay 揚げです。



メルボルンからバス海峡へ出て東進、タスマン海を北東に進みます。 途中特に障害物はなくラム・ライン rhumb line 航程線でまっすぐ Nouméa に向かいます。

ニュー・カレドニアでは、以前チーフになりたての「協瑞丸」でやはりニッケル鉱を積み、日本揚げだったことがあります。 その時の積地は東海岸のカナラ湾 Canala Bay という所で錨泊、舳から本船デリックでの積み込みで、一週間ほどかかりました。 積荷作業員は班長以下全員がフィジー島からの出稼ぎだったことが印象に残っています。 今回の積地はこの島南東端近くにある首都で、積荷設備も近代的なものでした。



これがヌメアのほぼ全体像ですが Nouméa の表記のあるマップの中心が市街の中心でもあります。 Bright Halo が着岸したのは市街中心の少し上の赤線の位置ですが、その背後のピンク色の一帯はニッケル鉱の貯蔵場所です。

ニッケル鉱の海上輸送に関しては輸送中に貨物表面の液状化によって復元力を喪失して転覆するケースが何件も報告されています。 ニッケル鉱に限らず石炭や鉄鉱石など多くの鉱物資源は採掘された後、船積みするまで貨物置場に野積みされるのが当たり前。

この場合、問題になるのはその地の降雨状態と鉱石の元々の含水率です。

多くの場合、石炭や鉄鉱石は雨にさらされても含水率が急激に高まるという危険はありませんが、ニッケル鉱の場合、産地によっては元々水分の高い粘土分を多く含むものがあり、これが大いに問題なのです。

そういう性質のニッケル鉱を野積みしておいて、しかも激しい雨期になったりすると、危険度は一気に高まります。 船積みされたニッケル鉱は、そのままジッとしているならなんの危険もありませんが、一旦船が海上に出ると、船体に受ける波の衝撃、エンジンの細かい振動などによって鉱石全体に含まれた水分が徐々に浮き上がり、逆に重たい鉱石は沈み込み、最終的には表面が液状化してしまうのです。

そうすると、船の動揺、特に横揺れにより貨物の表面が左右に遊動することになり、復元力が失われ、転覆に至るという顛末です。

これが貨物表面の液状化ですが、その例は家庭の台所にある食品でも見ることが出来ます。一例を挙げれば、私もイタ飯の料理によく使うジェノベーゼ。これにはオリーブ油が含まれていますが、この瓶を片手に持ち瓶の腹をスリコギなどで軽く叩き続けます。

そうすると次第に表面にオリーブ油が浮き上がってきますネ。これが液状化。ジェノベーゼの瓶内での液状化ならスプーンを突っ込んでかき混ぜれば、即、問題は解決、なんと云うほどの事ありません。でも艙内のニッケル鉱がこうなったら大問題、改善の余地はありません。結果として復元力喪失になり得ます。

その危険性を簡単に知ることが出来るのが「缶テスト」と呼ばれる方法です。例えば、容量1~2リットル程のペンキやオイルの空き缶などに、積荷サンプルを6~7割入れて床にたたきつける、又は缶の腹を棒で叩いてみます。すると含水率の高いものはやがて表面に水分が浮き出てくるのです。ジェノベーゼの瓶叩きとおんなじ。

これで全ての危険を予知できるというものではありませんが一応の目安にはなります。先程触れた転覆事故数例はインドネシアやフィリピンで採掘・船積みされたニッケル鉱を輸送中の船で発生したもの、この両地は元々含水率の高い地盤が多く、そういう場所で採掘された鉱石を雨期の真っ最中に野積みして置けばどうなるか、結果はミエミエ。

最近ではIMO (International Maritime Organization 国際海事機関) や各国海事関係団体がこのことに注目するようになり、この両国のニッケル鉱海上輸送については特別の注意が払われることになっているようです。

しかし、Bright Halo の頃迄はニッケル鉱で事故が起きたという話は聞いたことはありませんでした。私がニッケル鉱を積んだのはチーフの時の「協瑞丸」と船長になってからのこの時の二回でしたが、いずれも積地はニュー・カレドニアでした。

幸いなことにこの島の西岸は前出の両国よりは比較的雨が少なく、ヌメアでの積荷の採掘場所も乾燥地帯の西岸域で、ハゲ山が目立つ光景が印象に残っています。風情としてはイマイチですがニッケル鉱輸送の安全確保に関してはマズマズ。

この時ニッケル鉱の液状化に関して特別の知識があったわけではありませんが、ニッケル鉱であろうとなかろうと航海中の艙内の様子に細心の注意を払うのは至極当然のこと。

二回ともなんの問題も生じませんでした。

ヌメア停泊中は機関長と連れ立って散歩上陸をしました。ここは今では観光地として名

を知られているようですが、私の行った頃はそれほど多くの観光客が居たようには見えませんでした。それより驚いたのはフランス領であるのに街中では結構英語が通じたこと。

これは第二次大戦中米軍が駐留したことに関係があるらしい。

街はどこもゴミゴミしたところはなく、ノンビリ散歩するにはもってこいの所でした。ニッケル鉱積荷岸壁は市街地からごく近い所にあり散歩上陸にはもってこいの所でした。鉱石類の積み揚げ地、特に先進国であることがが多い揚げ地では、通常、揚げ荷岸壁の位置は市街地から遠く離れた工業地帯の中にあるのが普通です。そういう所では歩いて上

陸なんて、まず、無理。その点この積荷岸壁は最高でした。

ニッケル鉱は岸壁のローダーで積まれ荷役は順調に終了。ヌメアでの停泊は2~3日程だったかな。次は太平洋横断米国オレゴン州コース・ベイ、ここも初めての寄港です。



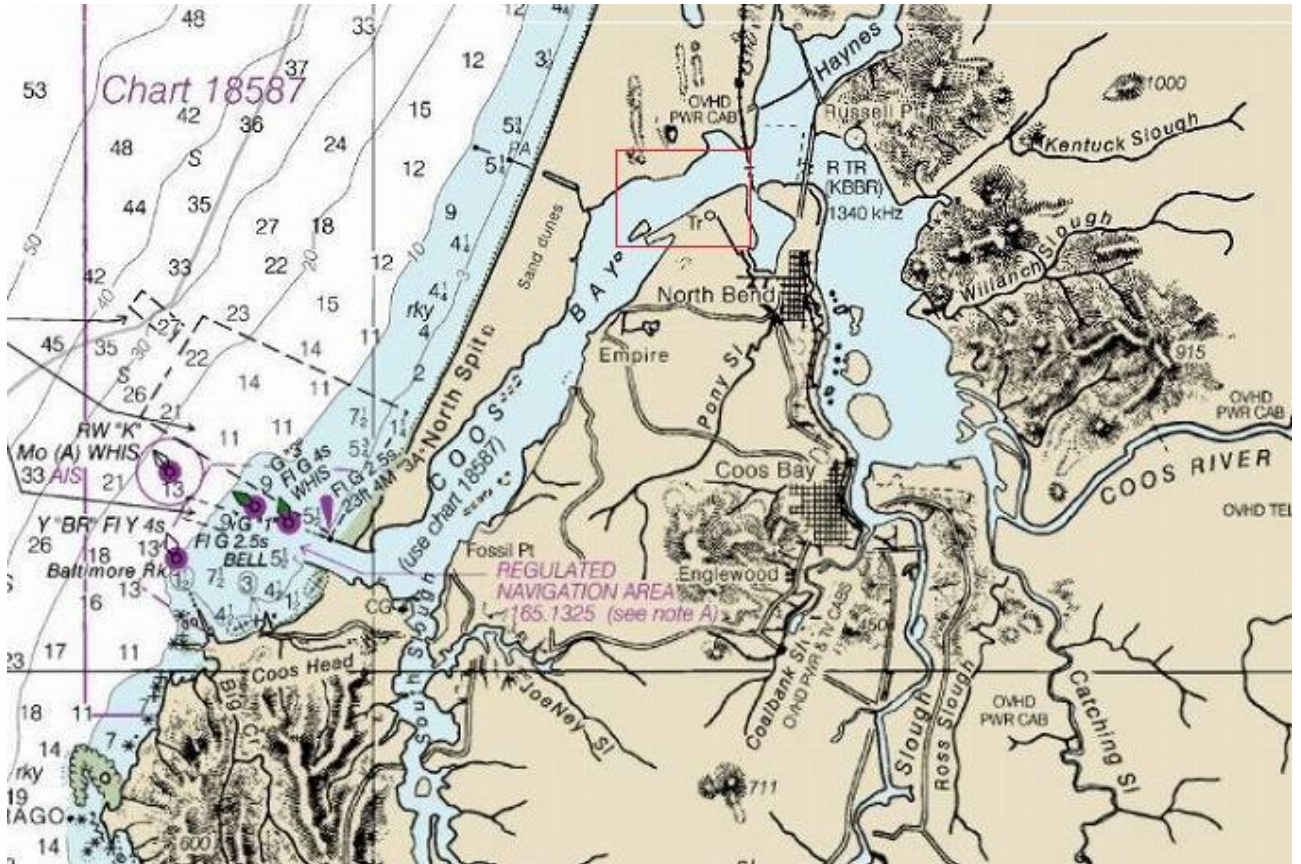
このように南緯・北緯にまたがり、しかも東西方向と南北方向の中間程度のルートでは大圏コースは最短距離といえどもそんなに大きなメリットはありません。

ここで敢えて大圏コースを引くとグリーンの曲線のようなユルイS字カーブになり、距離の短縮は多くは望めません。しかも、北緯側ではハワイ島にかかってしまいます。

その他南緯側には珊瑚礁もいくつかあるのでそれらを回避するにも航程線の方がやりやす

い。 という事でここでは航程線ルートを選択します。

ニッケル鉱揚地クース・ベイ Coos Bay はこんなところでした。



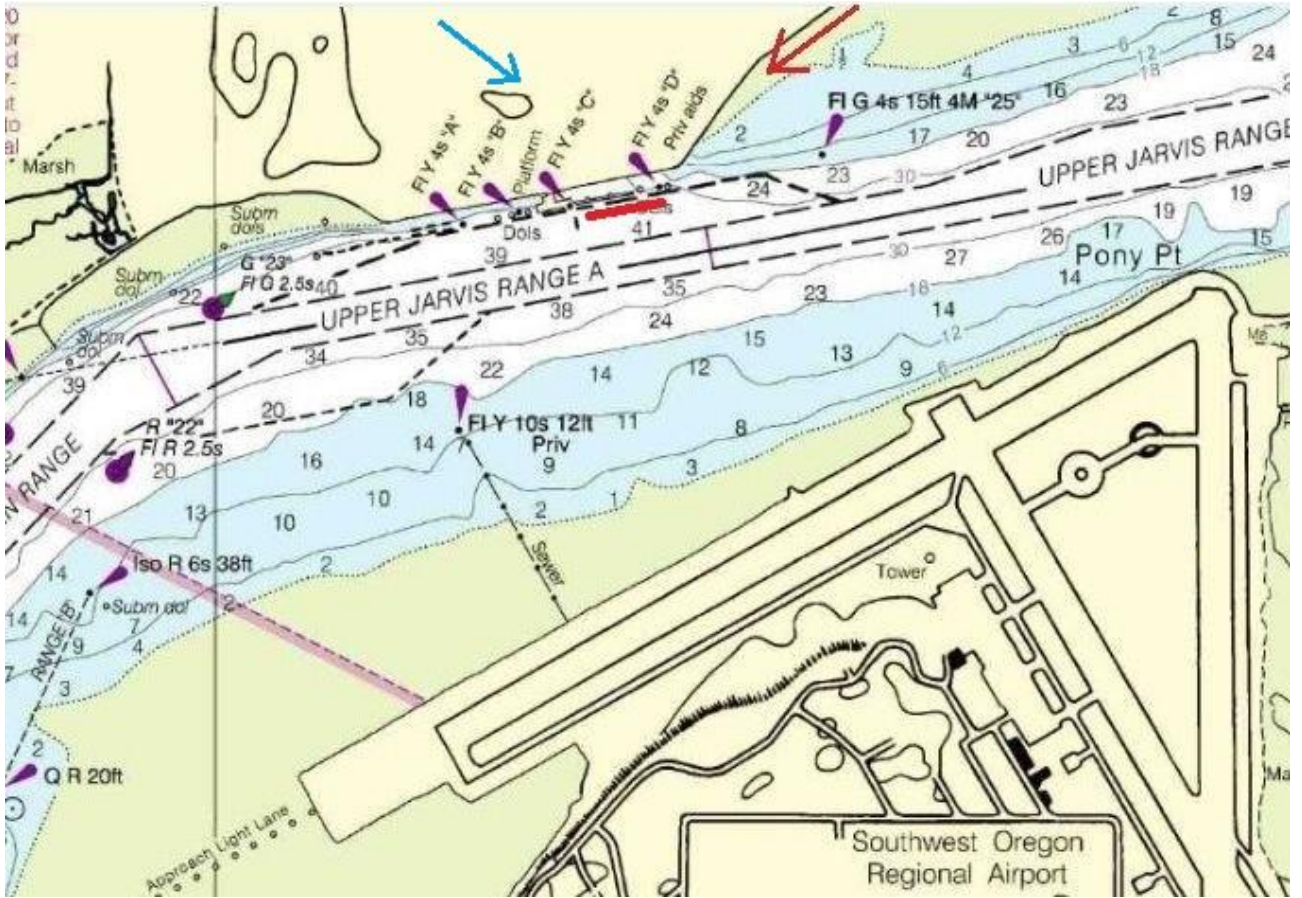
Coos River を初め何本もの川が流れ込む湾が Coos Bay で、そのまま同じ名の河口港になっています。 ここも North Spit という砂州が言わば自然の防波堤になっていて、太平洋の荒波が遮られる、まあ、これも天然の良港と言えるでしょう。

海図の左辺の中段に Mo (A) WHIS という表記がありますが、これは英文モールス符号の A(・―) を発光し、更に霧笛も鳴る浮標だヨ、という意味です。 その上段の RW はこのブイが紅白の縦縞塗りで、”K” はこのブイの固有名です。

なお、紅白の縦縞に塗ってあるブイは航路の中央を示すブイで、この “K” というブイは航路の一番沖側のもの、即ち航路の入り口です。 パイロットはこの “K” ブイの約 2 哩沖で乗船することになっていますが、ここもコロンビア・リヴァー河口の沖同様冬場のパイロット・ボートでの乗下船は大いなる危険が伴います。 勿論近年は気象・海象条件が厳しい時はヘリコプターでの乗下船となっているでしょう。

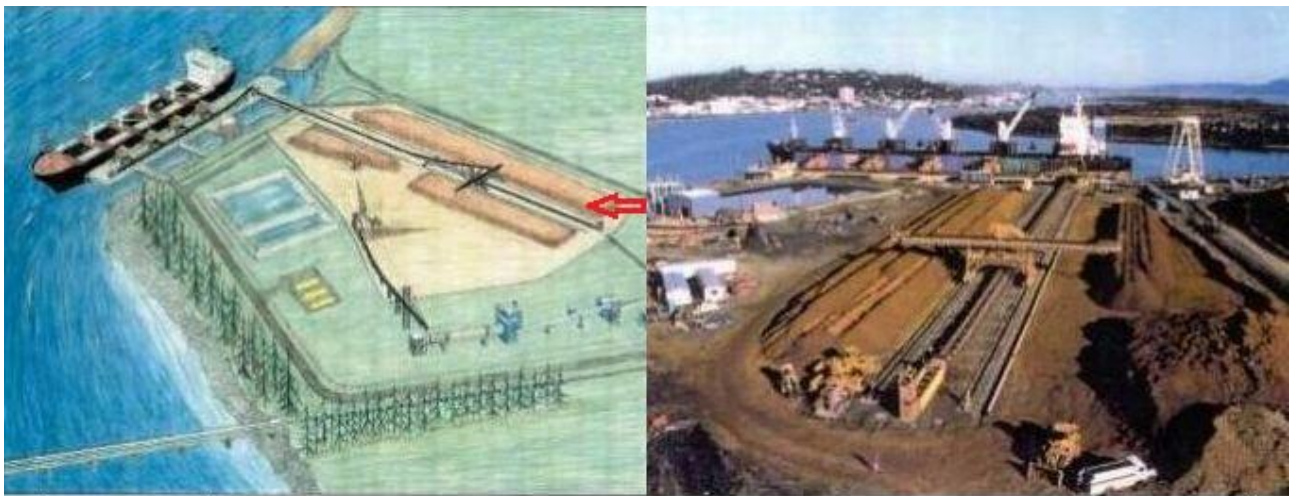
ニッケル鉱の揚荷栈橋の位置は海図中央上段の赤枠で囲まれた区域です。 その南側対岸は空港になっていますが、岸壁から市街地に行くには湾を渡らねばならず、散歩上陸には一寸・・・という所です。 まあ鉱石の揚げ地としてはそれが当たり前。 したがってこ

の街もシカとした記憶はありません。 ダイイチ街へは行かなかったカモ。



海図中央上段の赤線が揚荷栈橋で、その様子は次の画像のようなもの。

左は海図上辺の赤矢印辺りの位置からの俯瞰。 その俯瞰図の右手の赤矢印及び海図の青矢印の辺りから撮影したものが右側の画像です。 この通り鉍石と言っても遠目にはただの泥の山ですね。 これがニッケル鉍の正体です。



Receiving	Four 40 ton travelling hoppers with 96 inch belt feeders
Stacking	Travelling reversible shuttle gantry stacker 1050 tonnes / hour capacity
Stockpile	70 000 tons of wet nickel ore (laterite @ 29% moisture)

こんな泥の山に土砂降りでも来たらタップリ水分を吸収するでしょう。ここは揚げ地ですから危険は有りませんが、積地の様子も同様ですからやはり水分含有量には要注意。上の表に示されているように、この揚げ荷施設の備蓄量も（湿ったニッケル鉱）7万トンとされていて（水分29%）と但し書き付きです。とにかく **Bright Halo** では貨物表面の液状化は全く観察されませんでした。 **Coos Bay** での揚げ荷も別に問題はなく終了。ところで、ここの地名 **Coos** ですが、これは大航海時代の英・西など欧州の探検家たちがこの地へ最初に来た16世紀、この辺り一帯は原住民コース族が仕切っていたらしい。

それがこの町及び湾の名前として残ったのだそうです。

ネットでは「クーズ」と濁り発音も表記されていますが、私の耳に残っているのは「コース」と濁りのない音。船でも当たり前前にコース・ベイと言っていました。

次はメキシコのセドロス島 **Isla de Cedros** で日本向け塩の積み付けです。コース・ベイとセドロス島の位置関係は次の通り。マップ上段の赤点が米国オレゴン州コース・ベイ、下段の白い島がセドロス島です。何も障害物がない米国西岸沖を一気に南下します。



セドロス島と言う名前を初め、この一帯の地名はこの地を探検したスペイン人によって命

名されたものが多く、ほとんどがスペイン語由来です。

セドロス *cedros* とはスペイン語で「杉」の意味ですが、この地名を付けたスペインの探検家はこの島の海岸に多数打ち上げられた杉の流木を見て、それがこの島の木であると思いきんだらしい。実はこの杉の流木は遥々北の国から海流に乗って流されてきたものだったので、この島の木は待つが殆ど。とんだ思い違い。



マップ中央の湾の名前もスペイン人の名前ですがこの人物は探検家と言うより貿易商であつたらしい。とにかくこのマップに見える地名は見事にスペイン語ばかりです。

そりゃそうですね、ここはメキシコ、元はスペイン領だったんだし、現在も公用語はスペイン語、地名がスペイン語であることは当たり前。

この島の北西側には北からの寒流に当たるため濃霧が発生することが多いので、スペイン人によってセドロスと命名される前、原住民のアメリカン・インディアンの言葉では「霧の島」と呼ばれていたのだそうです。

塩の積地は島の南東端にあるプエルト・モロ *Puerto Morro* という港ですが、湾を挟んだ東側の対岸ゲレーロ・ネグロ *Guerrero Negro* にある大塩田で取れたのを舢舨で島に運んでくるのです。塩田のある場所は干潟なので大型船が進入できない、そこで水深が十分ある島に運んで船積みすることになったのでしょう。

プエルト・モロは港と言ってもいわゆる港湾都市ではなく、単に塩の貯蔵場所と積み付け



栈橋があるだけ、あるのは塩っ気ばかり、文字通り味も素っ気もない所。



Bright Halo が着岸したのは赤線のある栈橋。赤字の Puerto Morro の下に Depósito de sal という表記がありますが、これは塩の貯蔵所と言う意味、まさに塩の山また山。Bright Halo が付いた栈橋の内側に岸に平行して枝分かれしている栈橋、及び北隣の別の栈橋もありますが、これらは皆本土ゲレーロ・ネグロ Guerrero Negro から塩を運んできた舢舨が揚荷をする栈橋です。

Bright Halo はここで塩を満載、揚げ地は徳山港でした。船乗りはもっぱら徳曹塩岸壁と呼んでいましたが徳山曹達と言う会社の専用岸壁です。今も健在カナ？ここで私は下船、あまり愉快的な下船ではなかったことは憶えています但詳細は？？？多分また捲ったのだと思います。

私自身あまり愉快的な記憶が残っていない船なので話もサッパリでした、今回はこれまでとします。

\*

次回更新は 2021 年 6 月 5 日（土曜）の予定です。