

甲比丹航海記



Once a Sailor, Always a Sailor

076 号 (07 Aug 2021)

PCC Asian Leader

(Nov 1997 ~ Mar 1998)

前回の Uno Spirit には、ほんの腰掛のつもりで乗船した筈だったのに、思いがけなく半年以上居座ってしまいました。 船そのものも航路も外地寄港地も、何の魅力もありませんでしたが、こんなに長居をしたのは、頻繁に東京港に入りその都度パートナーとデートできる楽しみのあったことが、矢張り気に入った理由だったのでしょう。

少し前、良く乗っていた冷凍船では乗船中一度も日本に帰らないのが普通、この船の頻繁に日本に帰るスケジュールはその正反対、気が付いたら七か月になっていました。そうこうするうちに、マンニング会社から、約束のベトナム人との混乗船によりやく空きが出そうダ、との連絡があり、その船への乗船予定調整のため、下船して暫く待機することになりました。 正規雇用なら社命による下船、即ち「休暇」ですが、これは決してそうではありません。 この辺がアルバトロスの辛い所で、下船すれば翌日から即「無給」です。 次の乗船予定が組まれていても決して「有給休暇」又は本給のみ支給される「自

宅待機」という事にはなりません。 身分保障も生活援助もゼロ。 まあ、その代わり、
 と言っちゃナンですが、こっちも何にも縛られることなくいつでも変身可能。
 これぞアルバイトロス＝アホウドリ、まさに自由気ママ。 陸上社会なら **freelance** フリー
 ランスなんて言いますね。 船乗り社会では失業船員とも・・・。

さて、その「無給休暇」の一ヶ月を過ぎて、いよいよ初めてのベトナム・クルーとの混乗
 船に乗船です。 つい「混乗」と言ってしまいましたが例によって日本人は船・機長の二
 名だけ。 ベトナム・クルーは確か二十数名だった筈ですから人数から言うと彼らの配乗
 船に混ぜてもらった、というほうが当たりカモ。

前にも言ったことですが、この頃既に日本の船社で乗組員全員が日本人と言う船を運航し
 ている所は殆どなかったと思います。 さすがに最近の様に全員が外国人と言う船は少な
 かったとは思いますが、日本人は二人だけ、又は精々四人というのが当たり前でした。

その **Asian Leader** (この時の船名は **Sulawesi Leader**) の主要目は次の通り。

IMO number	9087764
MMSI	525100935
Name of the ship	SULAWESI LEADER
Former names	KM SULAWESI LEADER (2019, Indonesia) ASIAN LEADER (2018, Panama)
Vessel type	Car carrier
Operating status	Active
Flag	Indonesia
Gross tonnage	16201 tons
Deadweight	7014 tons
Length	146 m
Breadth	21 m
Year of build	1995
Builder	IWAGI SHIPBUILDING OCHI
Classification society	NIPPON KAIJI KYOKAI (NKK)
Owner ⓘ	KILIMANJARO MARITIMA - PANAMA
Description	SULAWESI LEADER is a Car carrier built in 1995 by IWAGI SHIPBUILDING OCHI. Currently sailing under the flag of Indonesia. Formerly also known as KM SULAWESI LEADER, ASIAN LEADER,

この船は私が乗船した二年前に愛媛県の岩城島にある造船所で建造されました。 したが
 って私が乗った時はまだ新品同様、ミテクレも、まあ悪くありませんでした。

しかし、外航の **PCC** (自動車だけを専門に運ぶ船 **Pure Car Carrier**) としてはマズ最小

クラスだったでしょう、最近では内航 PCC でもこれより大型のものがあるようです。上の要目表には記載がなく、記憶もハッキリしませんが、積載台数は 2 千台前後だったと思います。でも、私自身は 5 千台を超えるような大型の PCC にはもうウンザリだったのでその意味では極めて快適な船でした。この船もやはり売船移籍の連続で、実際にはこの要目表の記録より多く改名・移籍が繰り返されたようですが、一番長く使われていた船名は **Asian Leader** だった筈。いくつかその画像を探してみました。

要目表のトップに記されている IMO number で検索すると、ヒットする画像の多くは、この **Asian Leader** 当時のものと最後の船名 **Sulawesi Leader** のものでした。

次の画像が私が乗った時の **Asian Leader** の状態そのまま。gangway 舷梯が最上デッキから吊られてますね、こんなことは 5 千台クラスの PCC では有り得ません。これは最上デッキから水面までが近いからこそ可能、この船のサイズがはっきり出ています。



PCC に限らず殆どの船では、ブリッジのすぐ下のデッキの前面約 6 割が船長室。居住区最前列右舷側、言わば角部屋です。外舷側からデイ・ルーム、続いてバス・トイレ、そして船体中心線辺りがベッド・ルーム、という間取りが普通。ところが、この船は異例

中の異例、上の画像のようにブリッジのすぐ後ろの右舷に張り出した部分が船長室。やはり角部屋で、デイ・ルームの窓からは前方や右舷側が見渡せるよう配慮されています。前から後ろに、デイ・ルーム、バス・トイレ、ベッド・ルームと言う配置です。ブリッ

ジに駆け付ける時も階段ナシで好都合、船長室がこんな位置にある船は他に知りません。上の画像では以前に登場した他の PCC、富士丸、Brilliant Ace、Solar Wing などに比べるとずっと小さく見えます。 ですが、次の画像では結構なサイズに見えるでしょう？

このように画像の印象はアングル次第でかなり変化します。



この画像は前出の要目表にある **Sulawesi Leader** に改名されてからのものです。船体の色もすっかり変わっていますね。 船名の下には船籍港名 **Jakarta**、更にその下、ちょっと見にくいですが **IMO** 番号 **9087764** も要目表のとおりで、**Asian Leader** の改名後の船に間違いありません。 この **IMO** とは **International Maritime Organization** 国際海事機関の略称で、それがこのように船尾に表記してある例は珍しい。 **Asian Leader** の時はこの表記はありませんでした。 **PCC** の多くが同様ですが、この船の **ramp** ランプ (=斜路) は右舷船尾にしかないのです、右舷着岸でしか荷役ができないのです。乗船地は久しぶりの横浜港、と言っても市街からは遠い「大黒ふ頭」と呼ばれる地区で、この時、私は藤沢に住んでいましたからドアー・ツー・ドアー約一時間のきわめて便利な乗船地でした。 私が乗った時はまだパナマ籍のままでしたから、パナマの海技免状及び船員手帳 (パナマでは **ID Book** と呼んでいました) が身分証明の全てです。 私の船乗り生活終盤には圧倒的にパナマ籍の船に乗る機会が多かったんです。

その ID Book = 船員手帳の記載内容は次の通り。

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 NOV 1994	YOKOHAMA	14 MAR 1998	MIZUSHIMA	ASIAN LEADER 16,901	CAPTAIN	<i>[Signature]</i>

この ID Book の乗船記録はすべて船長が記入してサインするだけ。

サイン欄のトップにはスペイン語で Firma del Capitan o Autoridad と記されています。これは「船長又は当局（海事局）者の署名」の意味ですが、私の知る限り、この欄に海事当局者の署名・承認印が押されているのを見たことがありません。

まあ、それでも船長以外の者にとっては乗船した船の船長サインがあるという事で第三者に対してそれなりの履歴証明になるのかも知れません。しかし、船長は自分で記入したものに自分でサインするだけですから何の意味もありません。前にも触れましたが肝心の海技免状でさえ本国（日本人なら日本政府発行）の海技免状を提示すれば、なんの審査もなく発行される、言うならばコピーみたいなもので、何ともイイカゲン。

船体の定期検査にしても全くデタラメそのもの。便宜置籍国としては、船主から船舶税さえ納入されればそれで OK、大歓迎。一方、船主は本国の高額の税、厳しい検査に対応する船体の維持管理費、配乗船員に対しての法的制約等、全てが軽減される大きなメリットがあります。便宜置籍国は名前を貸すだけで税を得る、船主は税を払う代わりに大きな利益を得る、それが便宜置籍船 FOC (Flag of Convenience) Ship の実態です。

横浜・大黒埠頭の積荷は、どの会社の自動車だったか忘れましたが、とにかく日本製の車を満載して出港。最初の揚げ地は Manila マニラ、言うまでもなくフィリピンの首都。

次のマップはそのフィリピンの北半分。



フィリピンは全部で 7,100 以上の多くの島々で成り立っているようですが、Manila はその中の最も大きいルソン島 Luzon の西岸中央部、南シナ海に面したマニラ湾の一番奥に位置する良港です。上のマップに白字（一部は黒字）で記されているのが各島の名前です

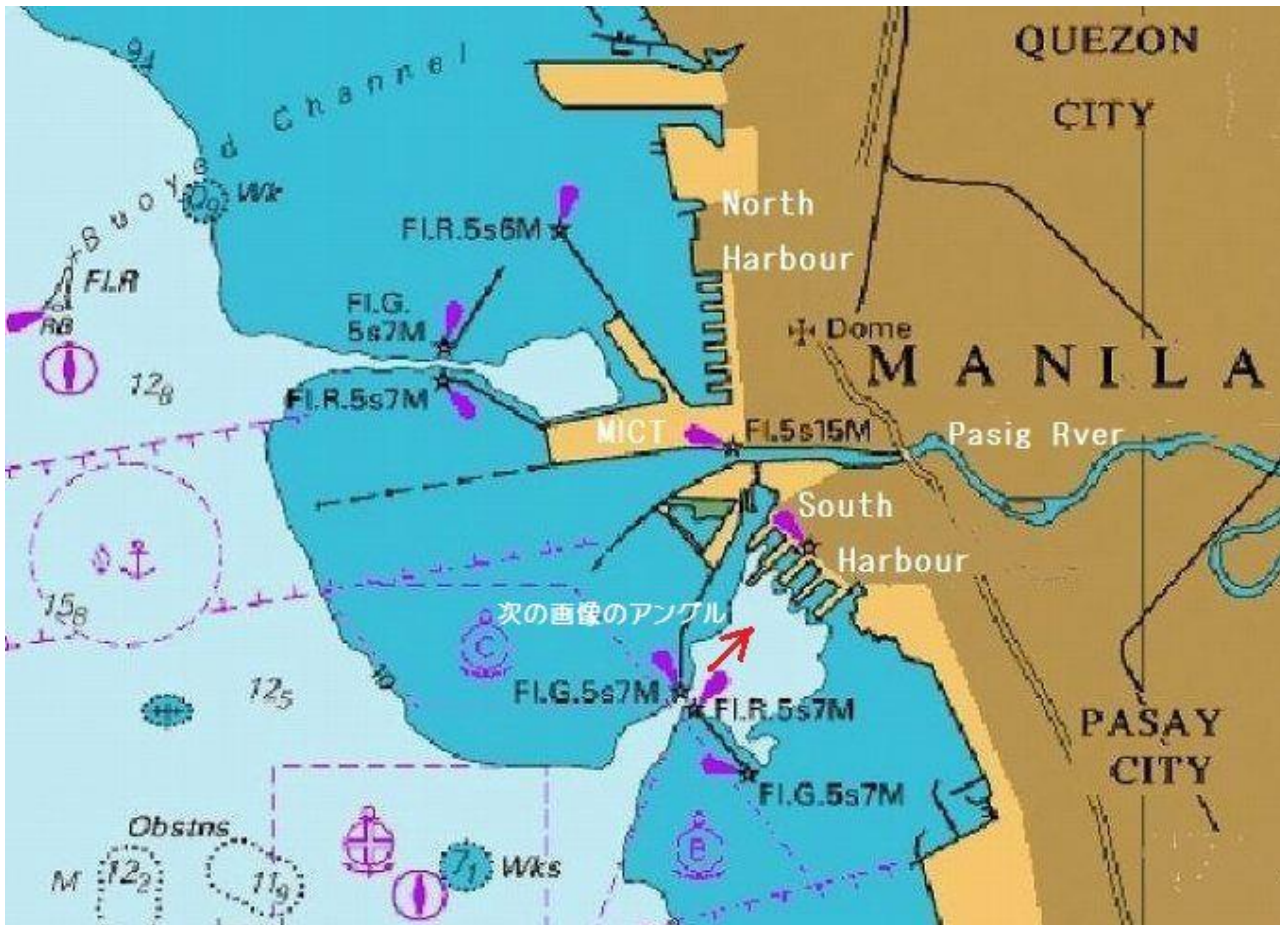
が、何しろ七千を超える数ですから名前が記されていない小さい島も沢山あります。このマップ上では島名表記のない小さい島でも、決して無名ではないし、殆どが無人島でもありません。

マニラ港にはこれまでも何度か色々な船で寄港して、その度に開発に開発を重ねて発展したのを目の当たりにしてきました。まさしくフィリピンの表玄関と言える港湾です。

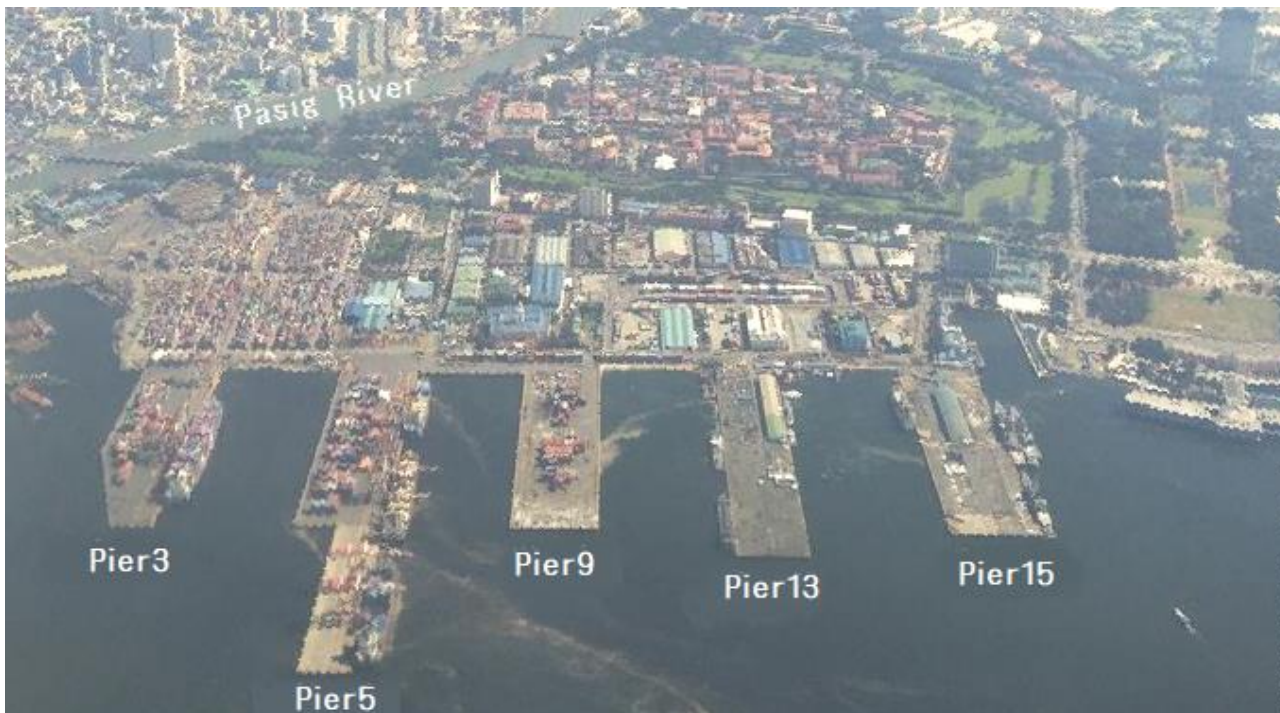
勿論、フィリピン国内では No.1 の規模。

次のマップは最近のマニラ港全域の様子です。中段右手を流れるパシグ川 Pasig River を境に北港 North Harbour と南港 South Harbour に分かれ、北港外側は MICT (Manila International Container Terminal) 最新のコンテナ・ターミナルになっています。

Asian Leader の頃、この MICT はまだ一部しか稼働していなかったと思います。



この時 Asian Leader が着岸して自動車を揚げたのは南港 South Harbour でした。
 上のマップの赤矢印のアンクルで俯瞰したのが次の画像。 この時着岸したのは、右から
 二つ目の棧橋 Pier13 の北側（左側）のどこか（の筈）でした。



PCC での自動車の揚荷は極めて簡単な作業ですから、大抵はほんの数時間の停泊で、どの

港でも上陸してノンビリなんてトンデモナイ、と言うのが普通です。特にこの船は満載しても 2,000 台程で、一港揚げでもない限りユックリ上陸する時間は殆どありません。

という事でアッサリ出港。

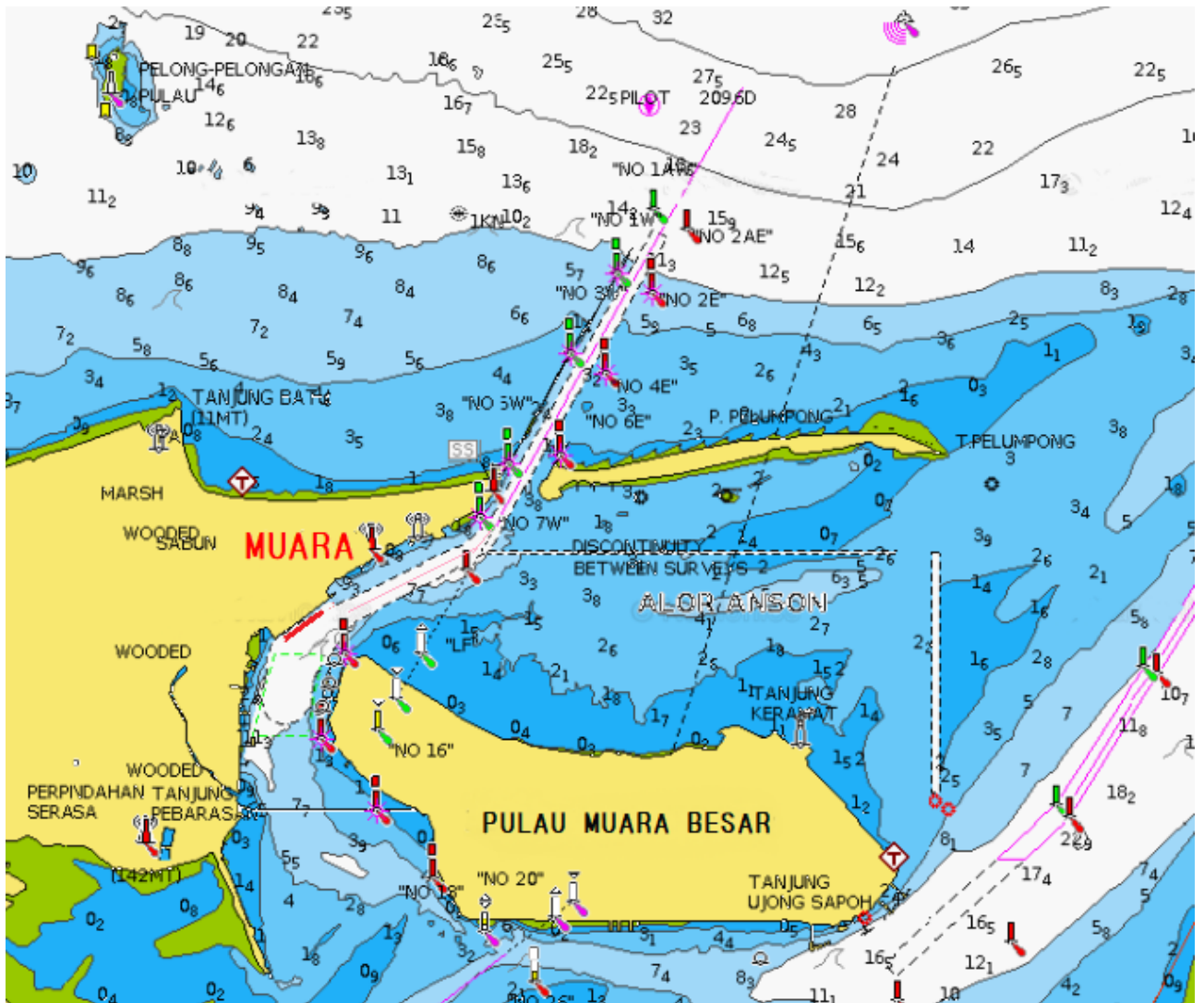
次は Brunei ブルネイの Muara ムアラ。ブルネイ？そりゃドコだ、と言われるかもしれませんが、この国に特別な用事のない方にはあまりなじみのない所である事は確か。

私もこの船で行ったのが最初で最後でした。

まず、次のマップ左下の分図をご覧ください。これはフィリピン、ベトナム、マレーシア、インドネシアなどに囲まれた南シナ海の南部ですが、その中央下部にある大きな島がボルネオ Borneo です。最近ではインドネシア語の Kalimantan カリマンタンと呼ぶことが多いようです。島としてはグリーンランド島、ニューギニア島に次いで世界第三位の面積だとか。次に左上の分図がそのボルネオの全域です。この分図の右上、赤の矩形部分がマップ本体で、赤の境界線で囲んだ薄黄色の部分で立憲君主国 Brunei ブルネイ、薄茶色で示されている部分は隣国マレーシア。両国ともイスラム教国です。



Asian Leader の寄港地ムアラは最北端の赤の矩形で囲んだ部分で、詳細は次の通り。



上の海図の中段左手が Muara ムアラの市街地で岸壁はそのすぐ前面の赤線の部分でした。

海図上辺中央部にある PILOT と記された水先人乗下船ポイントでパイロットが乗船。

ピンクの線で示された航路に沿って港内に進入し、そのまま右舷着けします。

前出の Sulawesi Leader の船尾部分の画像にあるようにこの船は右舷着岸でしか荷役できないので好都合。 出港するときは岸壁前面のすぐ南側に航路が広がった場所があり、そこで回頭して出港航路に向かいます。 前にも出てきましたが、こういう回頭場所をターニング・ベイスン turning basin と呼びます。 水路が行き止まりになった所でこれがないと船はバックで出るしかありません。 この港では水面はずっと続いています但しベイスンの先は水深が浅くなるので大型船にとっては航路は行き止まり同然なのです。

この港での揚げ荷も精々数百台程度だった筈で、上陸のヒマは有りませんでした。

この船の総積載台数が 2,000 台程ですから複数の港での揚げ荷ではユックリするのは無理な話。 この航海ではこの後セイロンのコロンボでも揚げ荷したので、トータル三港、等

分に揚げ荷したとしても揚げ荷台数は700台前後にしかありません、実質の荷役時間は
 精々5~6時間だったでしょう。まさにドタバタの停泊です。

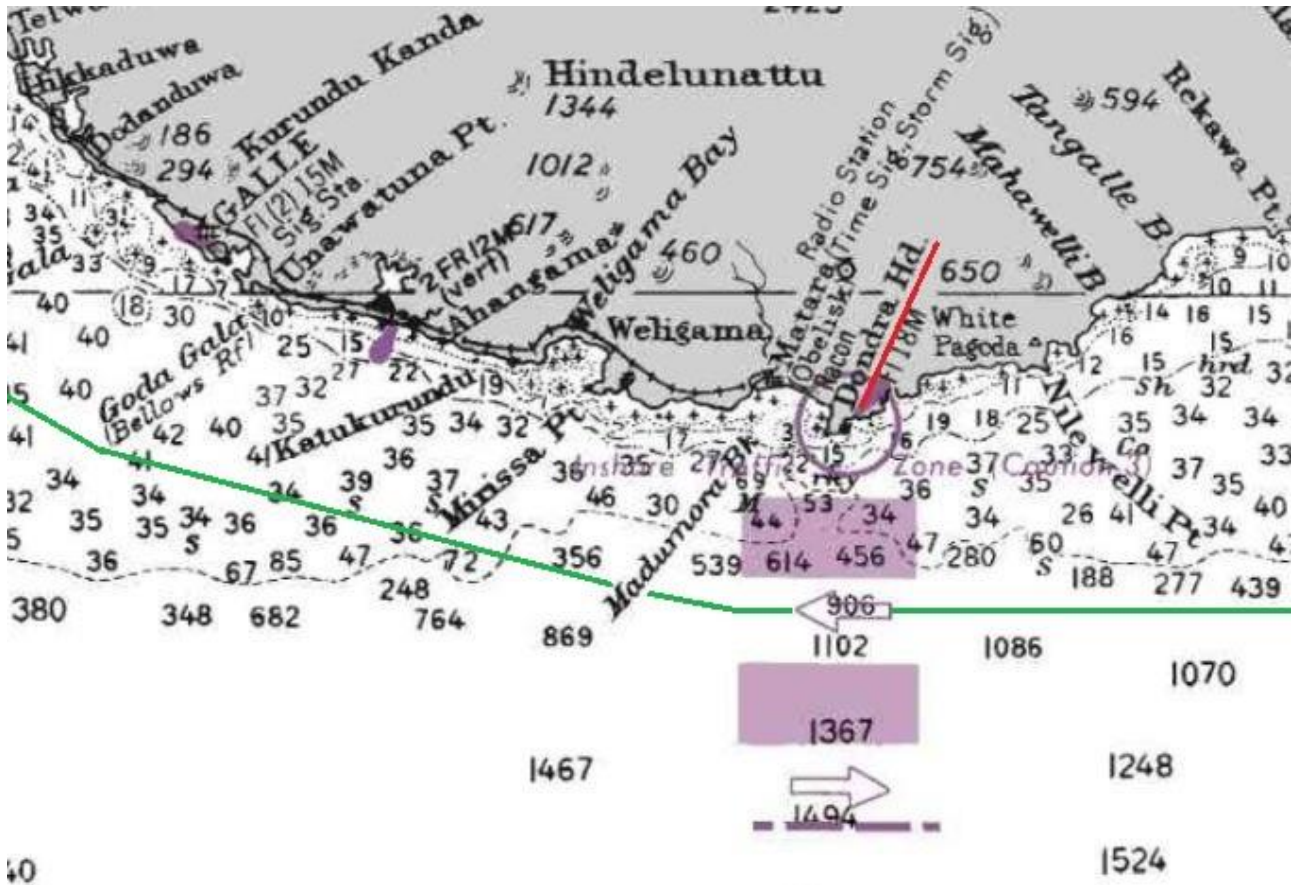
次は最終揚げ地、セイロンのコロombo。 ついセイロンの、と言いましたが1978年以後
 正式国名としてはDemocratic Socialist Republic of Sri Lanka スリランカ民主社会主義共
 和国。 しかし船ではその頃も島の名前セイロンと呼ぶのが普通でした。

次のマップの赤字 Sri Lanka が国名、黒字 Ceylon は島名。 この国の主体であり最大の
 島 Ceylon セイロン島ですが、近年 Sri Lanka は島の名前としても使われるらしい。
 とにかく船ではもっぱらセイロンと呼んでいました。



ムアラを出港してボルネオ北岸に沿って南西に進み、ボルネオ北西角付近からシンガポール
 海峡に向かいます。以後マラッカ海峡を抜けてインド洋へ、スマトラ島北西端に位置

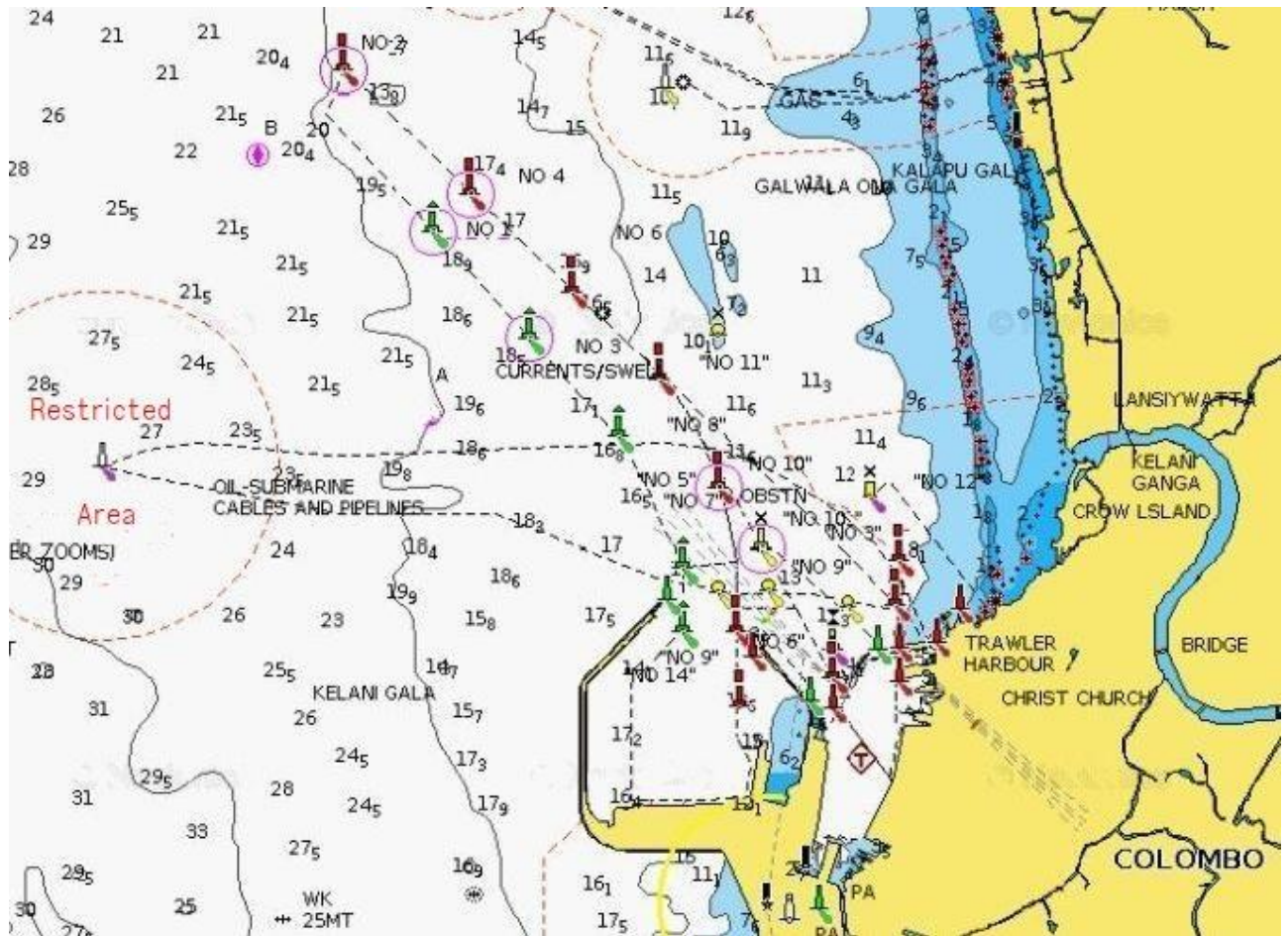
する Weh Island ウェー島の北から Ceylon セイロン島南端の Dondra Head ドンドラ・ヘッドにまっしぐら。このルートは色々な船で何度も通ってその都度触れてきたので今回はスルーしましょう。上のマップの様にセイロン島の最南端が赤字表記 Dondra Head ドンドラ・ヘッド。その部分を詳しく見てみると・・・。



このように Matara マタラと言う町の南東至近の部分に小さく張り出している岬がドンドラ・ヘッド Dondra Head です。Dondra は宗教に絡んだ言葉で原語ではデウンダラと発音するらしい。けれども船乗りでそんな発音をするものは居らずドンドラ・ヘッドと英語読みで呼ぶのが当たり前でした。

ところで、この稿を書くにあたりウェブ上でドンドラ・ヘッドを検索してみました。すると、この界隈は鯨の観察スポットとして観光客に人気だ、という記事がいくつかありました。そこで思い出したのがタンカー「丹後丸」に乗っていた時の鯨と船の接触事故の事。これについては第24号「丹後丸・再」で述べたのでくわしいことははぶきますが、その時、丹後丸が追い越そうとした船のプロペラにブッタ切られて、断末魔で暴れている鯨を見たのを思い出しました。その地点が何処だったか詳しい事は忘れましたが、確かスマトラ島北西端とセイロンの間、とにかくインド洋のどこか、だった筈。ドンドラ・ヘッドが鯨やイルカの観察スポットだ、というのは頷けます。

Asian Leader は上の海図右手からドンドラ・ヘッド南面の TSS・西航の分離通航帯に入り、以後はセイロン島南西沿岸から 7~8 浬程離して北西方に進みます。



ドンドラ・ヘッドからおよそ 100 浬 5 時間程走ると目的地 Clombo コロンボに到着です。

ここではバース（揚げ荷岸壁・場所は ???）に先客がいたので一晩の沖待ち。

当時のコロンボでは、沖待ち中の船が海賊に襲われるという事件が何件か報告されるキナ臭い雰囲気が漂っていました。そこでアンカーはせず沖合を走って一晩を過ごす、という事にしました。上の海図の中段左手、赤の破線の円内に **Restricted Area** と記されていますが、これは円の中心付近にあるブイがタンカーの揚げ荷のための係留ブイになっている為、他の船舶の円内への立ち入りを制限されている水域です。

Asian Leader はこの円の少し沖側を一晩中ウロウロと走り回っていたのです。一旦錨泊してしまうと、夜間、武装した海賊のボートに接近されたら、本船としてはオテアゲ。自由に走り回ってれば、もし海賊のボートが接近してきたら逆にこちらから体当たりを仕掛ける、など何らかの対抗手段がとれるはず。PCC は舷が高いのもこの際有利です。そして、そうやって時間稼ぎをする間に VHF で港湾当局に状況報告も出来るでしょう。

しかし、それで救援を期待できるか否かは別のハナシ。

この頃（1990年代末期）から東南アジアやインド洋沿岸域一帯の海賊被害は急増しつつありました。幸いなことに私が完全リタイヤした2002年頃までは極端に凶暴な事件はまだそう多くはなかったのですが、その後ソマリア近海では強力な兵器で武装した海賊事件が多発するようになり、その制圧のため各国軍隊の出動という事になりました。

とにかく私の船乗り人生では海賊事件に巻き込まれることなく過ごせました。このコロンボ港沖での一夜も無事でしたが、錨泊していたらどうだったか？ 天のみぞ知る。

こうして、初めてのベトナム・クルーとの混乗航海がスタートしましたが、これまで長く乗り続けてきたカバヤン・クルーとは一寸空気が違いました。

ベトナム・クルーとの混乗の機会は残念ながらこの船だけだったのですが、とにかくこの船で同乗した仲間は申し分なかった事は確か。なかでもチョフサーは素晴らしい人材でした。彼は Nguyen グエン君と言う人でしたが、この姓はベトナム人の人口の三割以上を占めると言われる程多いのだそうです。

チョフサー以外、通信長、セカンド・オフィサー、ボースン等主だったクルーも皆優秀で、言うことなし。ブリッジ当直に立つクルーも皆マジメでシッカリ者ばかり。

強いて言うならカバヤン・クルーのような底抜けの明るさはないけれど、かと言って決して暗いわけではなく、礼儀正しく責任感が強い、というイメージでした。

そんな彼らに囲まれて快適なこの航海が始まって半月ほど過ぎた頃、今でも記憶に残る事がありました。この船で私が感じていた唯一の不満は食事。これは意外でした。

現在程ではありませんが庶民的なベトナム料理はその頃既に日本でも普及しつつあって、私もフォー（米粉の麺）、ゴイ・クオン（米粉の生春巻）、チャ・ネム（揚げ春巻）等いずれもコメが原材料のいわゆる B 級グルメが大好きだったのです。特にベトナム料理には必ずと言っていい程使われるコリアンダー（パクチー＝香菜）大好き人間です。

だから、ベトナム人との混乗では日常の食事がどんなものなのか大いに楽しみでもあったのです。ところがドッコイ。この船の食事はカバヤン・コックに勝るとも劣らないヒドサ、毎日、判で押したようなメニュー。これが当たり前なんだろうか？

ある日の朝、チョフサーのワッチ中にブリッジで雑談をしている時、フト思いついて彼にこの船の食事について意見を聞いてみました。

彼は、エツと言う感じで「何かありましたか？」と心配そうな表情。

そこで、私は常々ベトナムの手軽な料理が好きだったので、その意味でもこの船に乗るのが楽しみだったこと、しかし、本船の食事には全くガッカリしている、と話しました。

彼は一寸困った様子でしたが、ポツポツと話しだしました。

それによると、クルーの多くは私の乗船よりほんのちょっと前に乗ってきたばかりなのだそうですが、実は彼らも本船の食事のヒドサには驚いているとか。一方、チーフ・クックはそれ以前から乗船していた、いわば本船で一番の古株なんだとか。しかし、食事に不満を持つクルーの何人かはソロソロ何らかの動きを取ろうという気配があるらしい。

そこで、更に「君自身はドーなんダイ？」と聞くと、彼自身も全く皆と同意見で、通信長ともその事で既に話し合っており、いずれ何とかしようと考えている、という答え。

よし、それじゃ私にも「考え」があるから今日の午後私の部屋に各部の主だったメンバーを集めてくれ、と伝えました。

私が指名したのは、チョフサー、ファースト・エンジニア、通信長、ボースン、ナンバン（ナンバー・ワン・オイラー＝操機長）の各パートの代表五名。彼らはたまたま皆チョフサーと同時期に、即ち一ヶ月程前に乗船したばかりなのだそうです。

まず、チョフサーから、今日、私がこの五名を集めた理由を皆に説明してもらいました。

この中で不自由なく英語での直接会話ができるのは私とチョフサー、通信長だけ。

その他の面々は片言は通じて、筋の通った長い会話とまではいきません。この辺がカバヤン・クルーとの大きな違いです。

チョフサーは、その朝ブリッジで私と交わした話を軸に皆に説明していました。

船長が自分たちの国のB級グルメが大好きだ、と聞いて皆の顔に何やら嬉しそうな表情が窺えました。次いで私がチョフサーに通訳してもらって、本船の食事改善策について皆に提案したいことの内容を話しました。

私の受け止めとしては、チーフ・クックの料理の腕が特に劣っているわけではなさそう、

ただ、日々の献立に大分手抜きが感じられる、ハッキリ言うと大いなるマンネリ。

朝食は毎日同じようなものでも、まあ、特に問題はない、しかし、昼食・夕食、特に夕食メニューは皆が毎日楽しみにできるようなものにしてほしい。そこで、解決策としてチーフ・クックに一週間単位で昼食と夕食の献立表を作成してもらい、食堂の掲示板に貼り出すことにしたい。これでどうだろう？ これには、みんな、大賛成。

実は、私にはある程度の成算があったのです。以前、韓国クルーとの混乗船に乗っていた時にも全く同じような状況に出くわして、その時の解決法がズバリこれだったのです。カバヤン・クックの場合、問題は彼等の日常生活に根付いた料理そのものの技法であって、献立表以前の話、料理法そのものを何とかしてくれないとどうしようもありません。

コック長に料理を教えるなんて事は誰にもできませんから打つ手ナシ。

しかし、このベトナム人クックの場合、決して料理のウデそのものが劣っていたのではなかったのです。以後、私は直接出しゃばらず、チーフ・クックと直接面談しての話し合いはこの代表五人に委ねました。しかし、チーフ・クックが彼らの提案を聞き入れないようなら、その時は私が出て行くしかないな、とは考えていました。

結果は？ 大成功。コック長も皆の意見をスンナリ受け入れたようでした。

以後、毎週月曜になると食堂の掲示板には一週間の献立表が張りだされ、気の向いたクルーが適宜小さく○×評価を書き込める欄まで作ってありました。私には読めないベトナム語ですから、私と機関長用には英訳したものを通信長が作ってくれました。

大好きなフォー・ガーPho Ga（鶏ダシ塩味の麺）、ネム・クオン Nem Cuon 又はゴイ・クオン Goi Cuon（生春巻き）それにチャー・ヨーCha Gio 又はネム・ザン Nem Ran（揚げ春巻）なども登場、それぞれがその都度中身の具を変えてあったりで、大満足。

毎日が B 級グルメの屋台巡りのようなものになりました。

最後のチャー・ヨーは一見中華春巻きのように見えますが、似て非なるもの。一番の違いは皮の原材料が小麦粉ではなく米粉であること、このライス・ペーパーの春巻は揚げると文字通りパリッパリ、中華のそれとはまったく違う食感です。今ではこれも日本の街中でごく当たり前に見られるようですが、当時の日本でははまだ珍しかった。



（私の大好きなベトナム B 級グルメのベスト 3、左からフォー・ガー、生春巻、揚げ春巻）という事でコック長も気合が入ってきて、以後の食卓は格段に改善されました。上々吉。

クルー評価欄には沢山の小さな○が（ごく稀に×も正直に）書き込まれていました。ところで、私はどの船でも各港での食材購入に関して、コック長の注文に常に関わっていました。事前に購入希望品のリストを提出させて通信長と二人で吟味するとともに、入港後、船食業者が注文を取りに訪船してきた時も必ず通信長と共に同席しました。

なぜなら、食料購入の支払いは常に船長が米ドルでキャッシュ払いが当たり前だったし、一回コッキリの取引ですから、ややもすると色々な種類の不正が付きまといまいます。その予防のためにも購入予定食材の適正さ、各種食材のバランスの良否、その食材の現地市場の相場、等々細かく吟味して、尚且つ納入業者の意見もジカに確かめたい。購入交渉はコック長と船食業者に丸投げせず、私と通信長が必ず同席し、また支払い時も私単独ではなく、通信長とコック長を必ず同席させました。この事はどの船でも同じようにして、常にテヌキなく公正に、と心がけていました。

*

日本で積んだ車はコロomboにて揚げ切り、次の積地はシンガポールに決まりました。シンガポール共和国はご存じのように Singapore 島を中心に、その周辺の小島からなる島国です。南はシンガポール海峡をはさんでインドネシアに、北はジョホール海峡を挟んでマレーシアに面しています。

この港にはアプレンティスとして乗った「熊野丸」をはじめ数々の船で数えきれないくらい寄港してきましたが、それはいずれも島の前面（南側）でした。ところが、今回の積み地は島の裏側（北側）だということです。勿論そこは国名としてはシンガポールに違いありませんが、港名としてもシンガポールなのだそう。

次のマップを見てください。左半分の図で赤の点線で示されているのがシンガポール港の港域です。一方、右半分の図で薄いマゼンタの曲線で示されているのは、北側はマレーシア領海と、南側はインドネシア領海とを隔てる国境線です。



この左右の図を見比べると、それぞれの左下部分が少し形は異なりますが、あとはほとんど同じような形です。要するにシンガポール港の港域はシンガポール共和国の領海のほとんどを占めているということです。これには驚きました。

この時まで、迂闊にも、シンガポール港とは次のマップの赤線の楕円の範囲だと思い込ん

でいたのです。そして、今回の積み地は次のマップで赤線の矩形で示した部分、島の最北部センバワン Sembawang と呼ばれる地域で、上の港域図を見れば、確かにここもシンガポール港の一部であるのは間違いありません。

Sembawang の表記のすぐ西側に対岸マレーシアに渡る橋 Johor-Singapore Causeway があります。この橋は causeway=土手道の名の通り正確には橋ではなく海の中に造った盛土の道、即ち土手道です。マップ左端には正真正銘の「橋」The Second Link Bridge があって、シンガポール島はこの二つの大規模な橋でマレーシアと結ばれています。



マップ下段の左端（西）から中段右端（東）へ、逆に東から西へ向かう矢印のついた赤の破線はシンガポール海峡の TSS (Traffic Separation Scheme=通行分離方式) で定められた通航路=Traffic Lane です。Asian Leader はマップ左手マラッカ海峡から赤い矢印の破線（通航路）に沿ってシンガポール南岸中央部に向かいます。

そして、かのマーライオンの像で有名な Sentosa セントーサ島南東の白星でパイロットを拾い、以後、白線のように島の北側ジョホール海峡 Johor Strait に進入し、北東部のウビン島 P.Ubin 以後は港域線、且つ国境線に沿って島の北端に向かいます。

積荷バースは Sembawang Wharves センバワン埠頭と呼ばれる場所でしたが、上のマップ

の赤枠の拡大が次の画像で、これがその埠頭周辺の様子です。

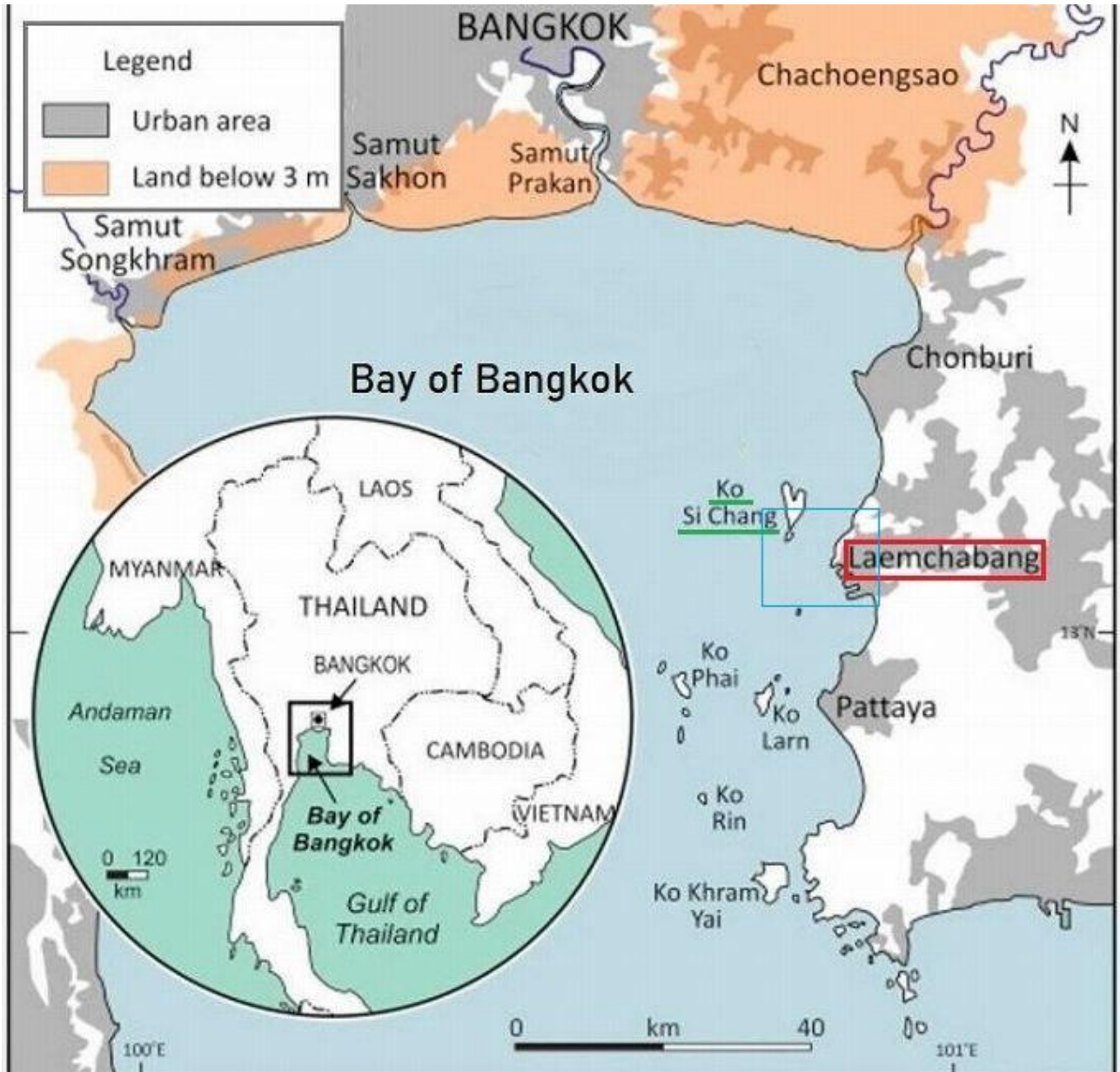


Asian Leader が着岸したバースは赤線の部分で、上図赤矢印が次の画像の角度です。



今、左側手前の岸壁にタグ二隻が付いて着岸作業中の船がありますが、この一つ奥が自動車積みに使われる岸壁です。 Asian Leader は右舷着けしなげればならず、対岸には軍艦が

二重列・三重列の事が多いので、赤矢印の辺りで回頭して後進で進入します。
 ここでの積荷は色々なメーカーの車ゴチャマゼ。 この頃既に日本や欧州各国の自動車メーカーはマレーシアやタイ等東南アジアに進出して現地工場が多数操業していました。シンガポール島に隣接するマレーシア最南部にも各社の工場が多数点在していたらしく、そこから出てくる色々な車の集散地になっていたのです。 東南アジア切っての物流の一大拠点ですからこういう仕事はお手の物。 ここで日欧各社の車をマゼコゼに積んでオーストラリア・ニュージー向けに運ぶのが Asian Leader の今回の役割です。
 この航海を皮切りに、東南アジアのもう一か所から同じく豪州方面への自動車輸送の航海が続きました。 そのもう一か所と言うのはタイの Laemchabang レムチャバン。



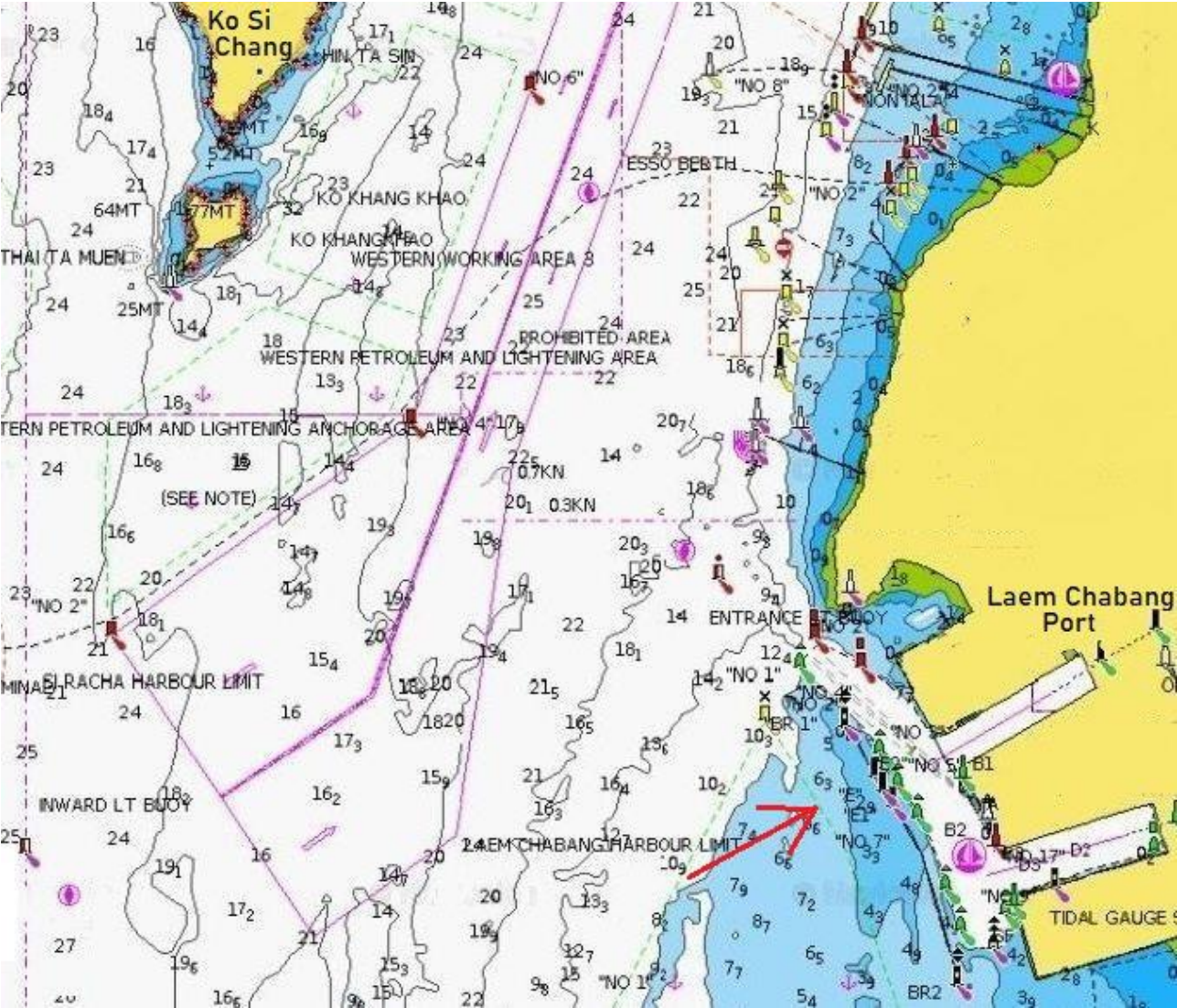
この港は Gulf of Thailand タイ湾の一番奥 Bay of Bankok バンコック湾に面していて、以前この稿に何度も登場した Ko Si Chang の南東に位置します。 また、船乗りには縁のな

いことですが、観光地として名高い Pattya パタヤ・ビーチのすぐ北側でもあります。

上のマップでブルーの矩形で示した範囲を拡大すると次の海図ようになります。

Ko Si Chang の内陸側にあるグリーンの破線で示されているのが以前タピオカ・ペレットの積荷で何度も長期間停泊した錨地です。「第七全購連丸」でタピオカを積みに来た時はまだレム・チャバンは影も形もなく、この船の前の前に乗った Bright Halo で来た時は既にこの港は稼働していましたが、その時は文字通り遠目で見ただけでした。

ところでこの港の英語表記は Laem Chabang と二語綴りが正しいようですが、原語タイ語綴りでは一語らしい。どっちみちタイ文字での入力は出来ませんから、ここでは英語綴りの読みレム・チャバンとしておきます。独特の文字を使う言語の地名を正しく表記するのは何かと難しい。



ここは海上輸送のコンテナ化に対処するために開発された近代的な港湾で、開港以来急速な発展を遂げ、Asian Leader が寄港した 1990 年代末には貨物取扱量が国内最大になっていたのだそうです。また前の Sembawang 同様、後背地には日・欧各国の多くの自動

車メーカーの現地工場を控え、タイからの自動車輸出において重要な拠点になっていました。

当然ながら港内には自動車専用ターミナルも建設されていました。

次の画像は、上の海図の赤矢印のアンゲルからのもの。



左手の埠頭の手前（沖側）は超大型自動車船二隻が楽々着岸できるスペースがあり、その

右側コーナーを回り込んだ所は穀類船バースで、その奥はコンテナ船スペース。

そして PCC としては小型の Asian Leader が着岸したのは、一番奥の白線の位置でした。

画面右手の埠頭はコンテナ・ターミナルで全てのバースはコンテナ船専用。現在は

この更に右手にもっと大規模なコンテナ・ターミナルが出来上がっているらしい。

しかし、確かな記憶ではありませんが、Asian Leader の頃はこの画像右手のコンテナ・

ターミナルもその左側半分しか稼働していなかったと思います。

*

というワケで、これ以後シンガポールの Sembawang とこの Laem Chabang のいずれかで積んだ日・欧各メーカーの現地工場生産の自動車をオーストラリアとニュージーランドに運ぶ航海を何航海か続けました。これもハッキリした記憶ではありませんが多分 4~5

回以上似たような航海を繰り返したと思います。

ジャワ海 Java Sea からインド洋にでて豪州大陸を反時計回り、又はジャワ海から東に進んでパプア島と豪州の間にあるトレス海峡 Torres Strait を抜けて豪州を時計回り、若し

くは周回はず往航・復航同じルートだったり、揚地港の数と場所次第で変化します。いずれにしてもこういう航海を何度も繰り返したのです。 また、揚げ地にニュージーが含まれるか、オーストラリアの港いくつかだけか、によって一航海に要する日数は大きく変わります。 とにかく4回か5回以上似たような航海を繰り返したのです。



シンガポールの Sembawang で積むか、またはタイの Laem Chabang で積むか、どちらの積み地からでも、まず黒線で目指すは上のマップ赤丸で囲んだ Gaspar Strait ガスパー海峡。そしてジャワ海 Java Sea 西端部に入ったところで時計回りコースまたは反時計回りの赤線コースに分かれます。

反時計回りならジャワ海を南に進んでスダ海峡を経てインド洋に出ます。そして、クリスマス島の東を通過して、あとはオーストラリア西岸に向けて一直線。

一方、時計回りなら次のマップの様にジャワ海を東進して Banda Sea バンダ海、Arafura Sea アラフラ海を経てパプア・ニューギニアとオーストラリアのヨーク岬半島の間 Torres Strait トレス海峡に進みます。その後、クイーンズランド Queensland 州の東岸とグレート・バリアー・リーフの間を走る Inner Route of Great Barrier Reef グレート・バリアー内水路に沿って南下します。この内水路のトレス海峡西口から Cairns ケアンズ沖までは強制水先区に指定されていて、パイロット無しでは走れません。

このルートについては、以前、033号「バンドン丸」で Townsville タウンズヴィルに行った際詳しく述べたので今回はパスしましょう。

オーストラリア及びニュージーランドの寄港地は次のマップの赤丸です。



豪州の揚げ地を反時計回りに挙げると、Fremantle フリマントル、Adelaide アデレード、Melbourne メルボルン、Sydney シドニー、Brisbane ブリスベン、そして、その途中でニュージーランドの Wellington ウェリントンには寄ったり寄らなかったりでした。

この中で、これまでに行ったことがなかった所が三カ所もありました。アデレード、シドニー、ブリスベンの三港です、これは我ながら意外でした。名前は良く知っている

のに、この時までは寄港の機会がなかったのです。

これまでに登場した港はスキップして、初寄港の港だけについて話を進めましょう。

まずは、シンガポール積みの初航海は反時計回りで揚荷初港 Adelaide アデレード。

次の図はアデレードへのアプローチですが、前のマップと見比べながらご覧ください。



この海図のようにアデレード市は Fleurieu Peninsula フルーリオ半島、Yorke Peninsula ヨーク半島、Kangaroo Island カンガルー島に囲まれた Gulf St. Vincent セント・ヴィンセント湾に面しています。 Asian Leader での反時計回り航海即ち Fremantle フリマン トル方面からなら赤線、また時計回り航海で Melbourne メルボルン方向からならグリーンの線のように湾に進入します。 日本近海に比べると船の通航量も漁船も極めて少ないので 特別な緊張感なくノンビリ走れます。 そして最終アプローチは次の通り。

次の海図左端でパイロットが乗船、右手の半島の先端部分が外港 Outer Harbour と呼ばれる所。 アデレード市街地は内港 Inner Harbour のずっと右下方向の内陸です。



Asian Leader が着岸したのは次の画像の1~4の岸壁のどれかで、これらのバースにはいずれも Motor Vehicles や Ro-Ro の表記がありますが、どの部分だったかはドワスレ。



入港してそのまま右舷着け、従って出港時には回頭しなければなりません。

2番と6, 7番の岸壁の前面で水深が深い部分が広がっています、例の **turning basin** ですが、**swinging basin** 又は **swing basin** などとも呼ばれます。 殆どの船は入港進路のまま右舷付けして、出港時にはこの場所で回頭して出てゆきます。

アデレードの中心市街はここから 20 キロ以上内陸なのでとてもそこまでは行けませんがここではバース近くの散歩は楽しめました。 上の画像でバースの内側には人家が密集しているように見えますが商店など殆ど見かけない、広々とした住宅街が続いているだけ、
飲食の楽しみは抜きにして、散歩には最適のセイセイした所でした。

ところで、この港に入港着岸の時、ちょっとした問題が起きてしまいました。

前の海図左端の航路入り口の沖でパイロットが乗船し、航路に沿って進入しユルイ左カーブの後、防波堤を通過した辺りでエンジン停止、スピードを落として岸壁に近寄って行きました。 ここで問題発生、以後、エンジンが再起動しなくなってしまったのです。

幸いこの時は既に前後にタグボートをつないでいたし、風は殆ど無くベタなぎでしたから、急遽もう一隻のタグボートを呼んでアシストをしてもらい、パイロットの慎重な操船でそのままエンジンを使うことなくジンワリと着岸できました。 ヤレヤレ。

しかし、この後、この問題は深刻化してしまったのです。 どうやらこのことをキッカケに機関長と他の機関士たちとの間に大きな「ミズ」が出来てしまったらしい。 その結果機関長氏は「もうこの船には乗っておれん、下船したいので会社に連絡してほしい」と申し出てきたのです。 私としては「ナススベ」なし。

会社に電話すると、どうやらタイミングよく乗船してもらえる機関長のアテがないらしく、誰かイイ人はいませんか？と私に聞く位、手ふさがりだったらしい。 そこで、前の **Uno Spirit** で同乗した **M.H.**機関長の電話番号を知らせて、この人が空いていれば人材としては申し分ない、それに私と組む事にも異存はない筈、と伝えました。

当日、すぐに連絡あり **M.H.**氏と話し合いがついたので、すぐ手配しますとの事。 私としてもこれは大いに助かりました。 と言うのも、この問題を起こした機関長氏は、無口を通り越して、何を考えているのか他からは窺い知れぬ極め付きの陰気な人物でした。

同じ言語を話す私ですらそう感じるのですから、スムーズに業務を処理するため、片言英語でベトナム人クルーと意思の疎通ができるわけがありません。 しかもこの人の英語力は私がハタで見えても甚だ危なっかしく、更に、何よりの問題は超無口。

という事でその航海の内に（確か次の次くらいの港で）機関長交代となりました。

お互いに気心の知れた M.H.機関長の乗船は私としても大助かり、大歓迎。

ところで、意図的に一旦停止したエンジンを再起動できなくなる、という事は「良くある事」ではないにしても、その恐れは常に少なからずあるのです。一定の条件で長時間連続運転をしてきたものが、一旦停止した後言う事を聞かなくなる。以前乗った船でも、やはり着岸寸前に突然エンジン制御不能になったことは経験していました。

そういう事を未然に防止するためには、港にアプローチする前に沖で一旦エンジンを停止して、再起動が問題なくできる事を確認するのがベター。以前のケースでも、この時もそのテストはしていたのです。にもかかわらず、同じことがまた起きてしまった。

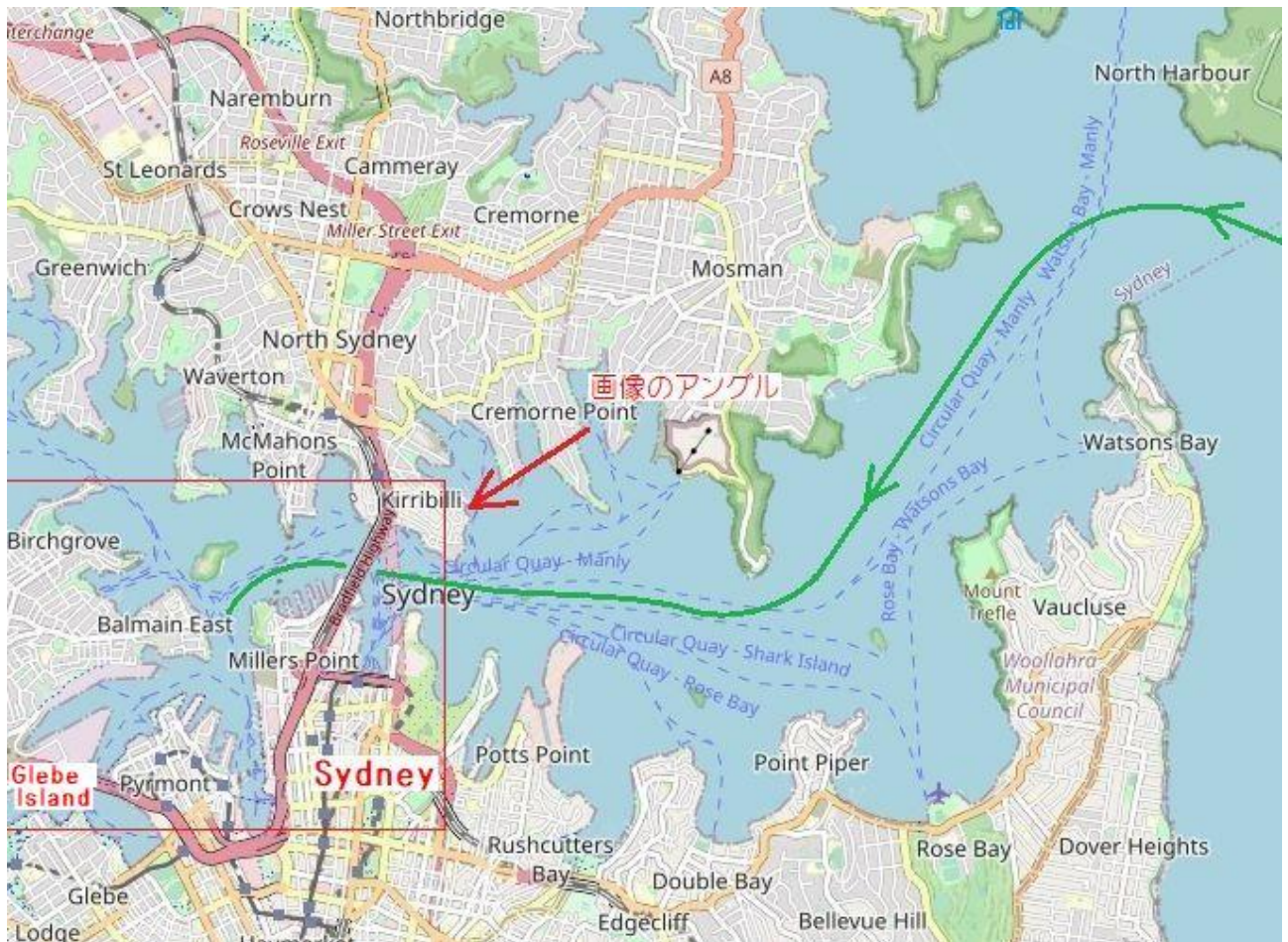
機械に故障は付き物、しかし、これらの場合は何らかのヒューマン・エラーがあったとしか考えられません。沖でテストをした事がかえって何らかの不具合を生んでしまった、とは考え過ぎか？ この件について、以前のケースでもこの時も機関長氏からはスッキリとした説明・報告は得られなかったのです。どころか、両者とも「その気」さえなかったか？ 問題の本質はその辺にカラむんじゃないか？ この機関長氏と機関部クルーの間にはこれ以前から深い溝が出来ていたんじゃないか？ もし、M.H.機関長指揮下でこんな事が起きたら、彼は事後報告として明解な説明をしてくれるに違いない。それ以前に、彼ならマズこういう問題を起こしっこない、とさえ思えるのです。

私が長年の外国人クルーとの混乗で常に心がけてきたこと、それは如何にして彼らの信頼を勝ち得るか、逆に、どうしたら彼らを信頼できるようになれるか。この事は特にカバヤン・クルーとの混乗では大いに悩ましい所でした。仕事を離れた日常の船内生活は気楽で愉快、と言う点で彼らは間違いなくベストでしたけどね。

一方、この船で初めて同乗したベトナム人クルーについては、私の周辺、即ち甲板部、無線部、司厨部の面々はこれまでのところ上々でした。例のチーフ・クックについてもあれ以来全く問題はなかったのです。右腕とも言えるチョフサーは、花丸付きと言える程お互いの信頼感は確たるものになっていたし、通信長も間違いのない二重丸。彼らに殊更好感を持てたのは、その責任感のすばらしさ、慎重な仕事の進め方でした。この二人に共通の美点は、決してオザナリな返事はしないことでした。

全く個人的な感想ですが、この船で私に直接関わりの或るポジションにいたクルーは以前同乗した日本人の誰にも勝るとも劣らない、と言いきって過言ではありませんでした。残念ながら彼等との混乗はこの船一隻で終わり、再度の機会には恵まれませんでした。このチョフサーとの交流はその後長く続いたのです。これも滅多にない事です。

さて、そんなことのあるアデレードでしたが、とにかく、問題の機関長のママ出港。次は前にも登場したメルボルン、ここはスルーします。M.H.機関長の着任は次の次の港、Sydney シドニーだったような気がします。下図がシドニー港を含む天然の良港ポート・ジャクソン湾 Port Jackson Bay です。ここはかのキャプテン・クックがヨーロッパ人として最初に到達し命名したそうですが、彼自身ここでは上陸はしなかったとか。その10数年後、英国人による入植が進み、シドニー市に発展してきたのだそうです。



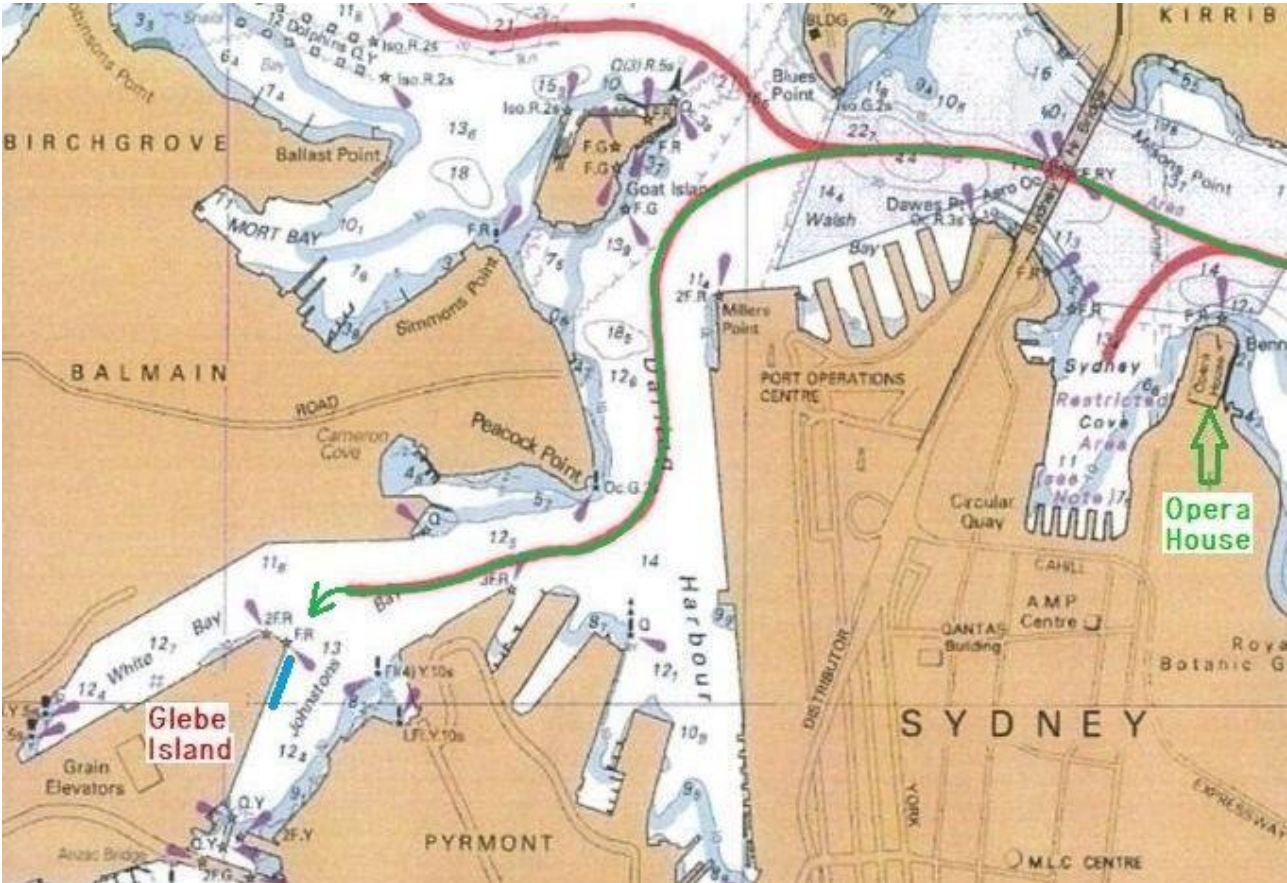
Asian Leader は右手タスマン海 Tasman Sea からグリーン色の線の様に入ります。この最初の左カーブの手前から西に向けて、多数の入り江を含めた湾内全てがポート・ジャクソン Port Jackson、次の右カーブの手前から奥の南岸部分をシドニー港 Sydney Harbour と呼び分けているようです。グリーン色の線に沿って湾内を西に向かって進むとやがて左手にあの貝殻を並べたような独特の形が印象深いシドニー・オペラ・ハウス Sydney Opera House が見えます。その前を通過し、次にシドニー・ハーバー・ブリッジ Sydney Harbour Bridge をくぐり抜けます。その後、今度は大きく左へカーブして目的地グリーブ島 Glebe Island の岸壁にアプローチ。

次の画像はオペラ・ハウスの手前北側上空から、上のマップの赤矢印のアンクルでグリー

ブ・アイランドの方角を俯瞰したものです。



Asian Leader の揚げ荷岸壁は上の画像の矢印、下の海図の青の直線部分でした。



ここでは、一寸上陸して街歩きをする時間が持てました。多分、揚げ荷台数が多かったか、午後遅い時間の着岸で且つ夜間作業がなかったのか。勿論中心街まで足を伸ばすことはできませんでしたが、上陸できたのはこの船では珍しい事でした。その街歩きで、

とあるスーパーで素晴らしい買い物が出来ました。

豪州産カラスミです。そう、あのカラスミ。ボラの卵巣を塩漬けして乾燥させた長崎名産の珍味中の珍味。それがなんとナント格安で売られていたんです。いくらだったか値段は詳しく覚えていませんが、とにかく日本では気軽に手が出ない高級品なのに、場末のスーパーの普通の食材の棚に転がっていたんです。躊躇なく財布をはたいて、ある

ったけ全部買い占め。

船に帰って M.H.機関長に報告すると「アア、長崎でも豪州産のものは売ってますよ」だって。この人は長崎県の住人でしたからね。これにもオドロキ。

そうそう、この時にこんな会話が合ったんだから、ヤッパリ M.H.機関長の着任はこの時のシドニーだったに違いない。彼は乗船直後で、エンジン・ルーム内の詳細を把握することなど何かと忙しく、上陸どころではなかったはずです。

とにかく、その後の二人でのイッパイにはこのカラスミがツキモノでした。一本一万円以上なんていう高級品には到底及ばないにしても、ビンボー船乗りの晩酌のアテとしては超豪華。しかも、格安。少々味に難はあっても安いが一番。

思いがけないラッキーな買い物のできた街歩き、シドニーでの一番の思い出です。その後の各港では、暇さえできれば M.H.機関長と連れ立って食品漁りを楽しみました。勿論、カラスミ探しは欠かさずに。そして、また二人でクッキングも。

*

次に登場するのは、これまた何度もその沖は通過していて、これまでにとっくに寄港していても何の不思議もない港、ブリスベーン **Brisbane** です。この **Asian Leader** に乗って

からでも何度も沖を素通りしてきましたがとうとう入港することになりました。

もう一つ、この船で行った所で印象に残ったのはニュージーの **Wellington** ウェリントン。この港にはまだ一人前の船乗りになる前、練習船・大成丸で行った懐かしい港です。まだ本気で船乗りになるかどうかアヤフヤな気分だった頃でした。あれはこの時から遡る事 38 年前のこと、それが初めての外国の港への入港でした。

その時は陸上での活動は殆どが団体行動でしたし、自由上陸する時も同期の仲間の何人かと連れ立ってでしたから、単独で街歩きをするのは **Asian Leader** で再寄港した時が初め

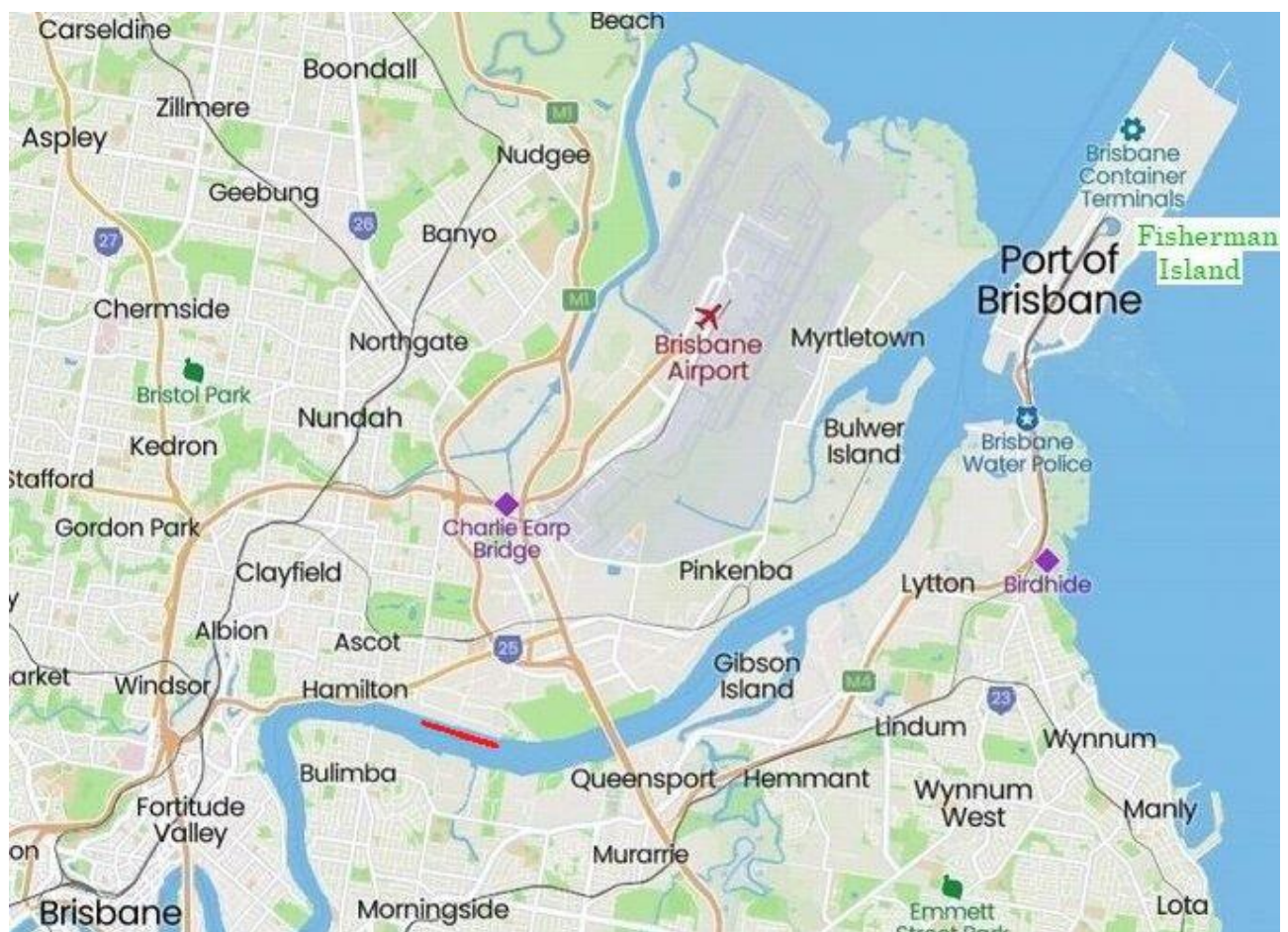
てでした。 同じ英語圏と言っても、タスマン海を越えた隣国のオーストラリアとはずいぶん人情・風俗が違うナーと感じたことを覚えています。

まあ、それはともかく、正真正銘初めての寄港であるブリスベーンに戻りましょう。これがブリスベーン港へのアプローチ。 赤の点線と陸岸に囲まれた水面が水先区（水先人が乗船してアドバイス＝実際には操船をする区域）で、多数の青線は出入港する船がたどるコースで、船の大小、吃水の深さ、出航か入航か、等によってパイロットの選択次第。入航船としては濃いブルーの線が普通でしょう。 その北の先端部の赤丸付近が水先人乗下船場所 Pilor Boading Ground（又は Pilot Station）です。



この港も外国では良くあるパターンの河川港です。 Asian Leader が着岸した岸壁は Brisbane River という川を市街地近くまで遡った場所にありました。 しかし、現在は次

のマップ右上、河口付近の Fisherman Island に大規模なコンテナ・ターミナルが出来ていて、そこがこの港のメイン、単にブリスベーン港とさえ言えばこの Fisherman Island を差すようになっているようです。次のマップでも Port of Brisbane の表記は Fisherman Island の場所にありますね。一方 Asian Leader が着岸したバースは、このマップに示した Hamilton の表記のすぐ下流の赤線部分で、そこもブリスベーン港には違いありませんが、現在は Hamilton という地名を言わないと通じないらしい。港湾管理者のオフィシャル・サイトによると Fisherman Island から左下の Hamilton の表記のすぐ上流の急カーブの地点までが正式な港域となっているようです。



現在の Hamilton には赤線のすぐ上流部に隣接した客船ターミナルは健在だし、赤線部分も一応港湾施設となっていますが、あまり活発な活動はないようです。そして、赤線のすぐ下流辺りは住宅街に変わっていて高級集合住宅が多数建てられています。

Brisbane 及び Hamilton についてあれこれ検索するうちに、住宅販売の広告などの多くの画像からその事を知りました。ビックリ。Asian Leader がここに寄港した時から既に 20 年以上の年月が経過して、その間に船はどんどん大型化して河川港と言うのは機能しにくくなった、一方フィッシャーマン・アイランドの開発が急速に進展して、コンテナ・

ターミナルなど港湾機能の重点がそっちに移ったのは自然でしょう。

そう考えると、空港と市街中心の間であって、更に、客船ターミナルも隣接地、という

Hamilton が高級住宅街に変身するのは当たり前かもしれません。

次の画像はその Fisherman Island の沖から市の中心地方面の俯瞰ですが、この画像は多分 Asian Leader の時代から 10 数年たってからのものだと思います。 現在は一番手前の埋め立ても済んで、島の南東側（この画像では左側）の開発も進んでいるようです。



次の画像は Asian Leader が着岸した岸壁を下流から上流に向かっての撮ったものです。



この画像の時はまだ Asian Leader の時代からそれほどの時間は経過していなかったでしょう、まだ岸壁は港湾施設として機能しています。

右手で河は左に急カーブしていますが、そこまでが今でも正式港域ではあるようです。

更に上流の右カーブの内側、高層ビルが立っている周辺が市の中心地。

*

ところで、この港だったかメルボルンでのことだったか確かではありませんが、一寸したもめ事がありました。 停泊中に港湾管理者から要請があり、船を少し前方に移動させて

ほしい、との事。 本船の後ろにつく船のためのスペースが不足だったんですね。

移動と言ってもほんの 10 数メートルの事、係留策の操作だけの簡単な作業、船ではライ

ン・シフト line shift (エンジンは使わず、係留策による移動) と呼んでいました。

しかし、この作業では係留策の何本かは隣接の他のビット bitt (係留柱) の架け替える必要があります。 早速、代理店に電話してラインマン (綱取り) の手配を頼みました。

ラインマンが到着するまでかなりの時間待たされましたが、とにかく作業は難なく終わり

シフトは完了。

ところが、作業終了後、綱取りチームのフォアマン foreman (頭) が私の部屋にやって来て「本船クルーが俺たちの仕事を奪った」と文句を吹っかけてきたんです。

彼の言い分では、艀のクルーが岸壁に下りて係留策の操作をした、というのです。

すぐ、船尾指揮セカンド・オフィサーを呼んで状況を確認しました。 彼によると、ラインマンの到着を待つ間、クルーの一人が岸壁に下りてビットに架かっているラインの順序

(外すときどれを先にするか) を確かめたのだそうです。 そして、そのままビットの近くで待機していたのは確かだけれど、ラインの操作はしていないとの事。 要するにみんな

なラインマンの遅い到着を待ちくたびれたんですね。 ヨーシ、解った。

そこでフォアマンの向き直り、あんたの言うことは分った、しかし、本船クルーがあんた達の仕事を奪うようなことは断じてナイ。 そこで、私からも質問だが、あんた達はど

うイキサツで本船に来たんだね? 「それは会社の指示があったから」とフォアマン。

そうでしょう? じゃ、会社は何故その指示を出したんだろう。 フォアマン沈黙。

それは、私が本船の代理店に要請し、代理店からあんたの会社に連絡したからなんだよ。

その要請のデドコロは私なんだから、本船があんたたちの仕事を奪う訳はない、ダロ?

フォアマン絶句。 結局、彼は「ソリー」と言ってそのまま退散。

どーもー、ゴクローサン、一寸ハヤトチリだったネー。

そんなこともあった豪州航海でしたが、この大陸周回航路は決して悪くありませんでした。

豪州沿岸の海上交通は積地周辺とは比べ物にならぬ程少いし漁船なども殆ど居ません。

海上での海賊事件もないし、停泊中のドロボーもなし、極めて快適な航海の連続でした。

実態にそぐわない最近の流行り言葉とは大違い、正真正銘の「安全・安心」です。そんな周回航路も4~5回終わった所で、久しぶりに積地は日本に変更、そして私は交代下船となりました。極めて居心地が良かった船なのに意外に短期、半年程の乗船でした。

何故そんなに早く下りることになってしまったのかは???

下船地は水島、玉島ハーバーアイランドという新しい人工島だったと思います。私が後任船長との交代引継ぎを終え、下船しようと舷門に行くと、チョフサー、通信長を初め航海士や甲板部その他の大勢のクルーが舷門に集まっていました。私の下船時間を見越して待っていてくれたらしい。そして、みんなで手を振って見送ってくれました。

どうやら、彼らにとって私は「より良きキャプテン」たり得たらしい。

良かったヨカッタ。

私が岸壁ゲートの警備員詰め所でタクシーを呼んでもらって待っていると。「キャプテン!!」と大声。なんとボースンが駆け寄ってきました、どうやら彼は何か仕事をしていて舷門での見送りに出そびれてしまったらしい。

私が差し出した右手を大きな両手でガッチリ握りしめ、心のこもった別れの挨拶をしてくれました。英語はあまり得意ではないボースンですから、口を突いて出るのは「サンキュー・サー」の連発。

しかし、私は、彼の誠意のある仕事ぶり、甲板部全体の仕切りの良さ、などをチョフサーの目を通さなくても、ジカに見知ってよく理解していましたから、彼の「サンキュー」が単なるコトバ、だけではない事も良く解っていました。

私はできるだけ解り易い言葉で彼の仕事をネギライ、彼の大きな手に負けない渾身の力と万感の思いを込めて握り返し、別れを告げたのでした。

さようなら、ボースン! さようなら、楽しかった Asian Leader!!

*

次回更新は 2021 年 10 月 02 日 (土曜) の予定です。