



甲比丹航海記

Once a Sailor, Always a Sailor

079号 (05 Feb 2022)

訓練帆船・Topsail Schooner・あこがれ

(May 2000 ~ Jul 2000)

今回は以前乗船した「海星」と同じく訓練帆船です。帆船と言えば、まず思い浮かぶのは「日本丸」や「海王丸」かもしれませんが、この二隻は元来職業船員を育成する為の練習船で、私も商船学校在学中、練習生として「日本丸」に約5ヶ月間乗船しました。訓練帆船も練習船も英語で言えばセイル・トレーニング・シップ STS ですが、日本語で訓練帆船といえば職業船員育成のための船を指すのではなく、一般市民を対象としたセイル・トレーニングのための船を意味するのが普通でしょう。

私が乗船した頃の日本丸・海王丸は運輸省・航海訓練所（現・独法・海技教育機構）に所

属して、当時全国 2 校あった商船大学と 5 校の商船高校（現・商船高専）の実技教習の為の船でした。現在は海技教育機構所属となって、一般の青少年のための海洋教室や体験航海にも利用されているらしい。海運界の様変わりです。日本人船員の数が激減した、当然の結果、練習船を使って職業船員として育成すべき人員も減った筈。

「あこがれ」は日本で唯一自治体が運航管理する一般市民向け訓練帆船として 1993 年に大阪市によって建造された船でした。しかし、その後の市長交代により、市政改革の一環として 2012 年にセイル・トレーニング事業そのものが廃止され、2013 年には同船も売却されて、運航母体は神戸港に拠点を置く一般社団法人グローバル人材育成機構と言う団体へ移行され、船名も「みらいへ」と変わりました。

以前乗った「海星」も同様ですが、このような一般市民を対象とした訓練帆船は極めて貴重な存在だと思います。けれども「海星」も 2004 年に米国の運航者に売船され、はかなくも日本国内での活動には終止符を打たれてしまいました。これらのイキサツについてはネット上に様々な情報があふれているので、興味のある方は検索してみてください。一方、欧米諸国ではこの事業は多くの国で長きにわたって行われていて、現在も多数の民間訓練帆船が存在しています。この違いは一体何でしょうか？「海国・日本」と言う言葉は周りを海に囲まれているという地理的条件だけを指すだけなのではないでしょうか？

一セイラー、一老水夫としては誠に残念に思います。

今もネット上で帆船「海星」「あこがれ」「みらいへ」を検索すると多数の情報にヒットします、だから帆船そのもの、又はセイル・トレーニングというものに興味を抱いている人が少ないわけではなく、実際、過去にセイル・トレーニングに参加した人々は夫々得難い経験をしたと満足してしていたことはマズ間違いありません。

しかしながら、何かと忙しい日本人社会で、たとえ三日間又は一週間と言えど、職場や学校から完全に離れて生活するという、トレーニングの形態そのものが日本人社会にはなじまないことも事実だと思います。その辺が長期休暇を取る習慣が根付いている欧米社会との大きな違いなのでしょう。

またセイル・トレーニングは所詮営利事業として成り立つものではなく、この事業には多くの団体からの資金援助がない限りその存続は無理なことなのです。帆船そのもの及びセイル・トレーニングに人気があるか否か、とは別次元の話です。

とにかく、私としては久しぶりの帆船乗船です。この船に乗るきっかけを作ったのは、その運航母体の事務局の I.T. 氏でした。I.T. 氏は私が「海星」に乗船した時

は「海星」の運航者 STAJ（日本セイルトレーニング協会）の事務局所属でしたが、その後「あこがれ」の事務局に移っておられたのです。「海星」「あこがれ」双方の世話役を務められた、いわば日本の民間セイル・トレーニング育ての親とも言える方。

この時「あこがれ」はワールド・セイル 2000 というイベントで欧米各国の帆船祭りに参加するかたわら、世界一周航海をすることになっていました。大阪出港は4月、帰港予定は12月という長期に及ぶので、乗組員の負担を軽減する為の助っ人として航海士2名、機関士1名を臨時に乗船させることになったようです。

その航海士の1人として私に打診があった訳。そして早速、大阪に停泊中の「あこがれ」に招待され、船長以下乗組員一同と顔つなぎ、という事になりました。それは確か2000年3月の事だったと思います。そして、「あこがれ」は4月初めにトレーニー（訓練生）を乗せて世界一周航海の出発点、大阪を出港してゆきました。

私を含む3人の助っ人乗船地は、大阪出港後最初の寄港地ハワイのホノルルと言うことになり、以後3人はサン・フランシスコ、パナマ運河を経由してボストンまでの航海に乗船してゆくことになったのです。私達3人は5月5日関空発、空路ホノルル行き。当日はホテル泊、翌5月6日ホノルル港にて「あこがれ」に乗船したのです。

(六)

雇 入 契 約 関 係		230 (国際362)	
船 名 Name of Ship	帆船 あこがれ 丸 S.T.S AKOGARE	総 ト ン 数 主機の種類及び出力	(798 噸) 0.87 トン 発動機 1箇 ロワット
職 務 Position	次席一等航海士 1ST OFFICER	航行区域又は従業 制限及び従業区域	235 遠洋区域 (国際航海)
船舶所有者の 住所及び氏名 又は名称	大阪市住之江区南港北2丁目1番10号 ATCビルO's 636 財団法人大阪港開発技術協会	船 舶 の 用 途	練習帆船
雇 入 期 間	不 定	年齢18年に達する日	年 月 日
雇 入 年 月 日 及 び 雇 入 港	H 12 年 5 月 6 日 ホノルル 港		
備 考	官庁時間外のため船内雇入 船 長		

私の職名はこの通り次席一等航海士となっていますが、実務は0~4ワッチ即ち一般商船の

二等航海士と同じく 00~04 時と 12~16 時の航海当直担当でした。航海当直をするだけなら、責任は限定的ですから私としてはイトもタヤスイ気楽な役割でした。

例によって「あこがれ」の主要目に触れておきましょう。

IMO number	9044528
MMSI	431572000
Name of the ship	MIRAIE
Former names	AKOGARE (2013)
Vessel type	Yacht
Operating status	Active
Flag	Japan
Gross tonnage	362 tons
Deadweight	108 tons
Length	52 m
Breadth	8 m
Year of build	1993
Builder	SUMITOMO URAGA DOCK - URAGA, JAPAN
Home port	KOBE

これは船名が「みらいへ」となってからのものですが各データに変化はありません。この要目表で一つ気になるのは **Vessel Type**・・・**Yacht** となっている事。セール・トレーニングのために建造された船だというのに「ヨット」とはナンタルこと。この辺がネット情報のイイカゲンさ丸出し。ここはぜひ **S.T.S.** 即ち**セール・トレーニング・シップ**と言ってほしかった。

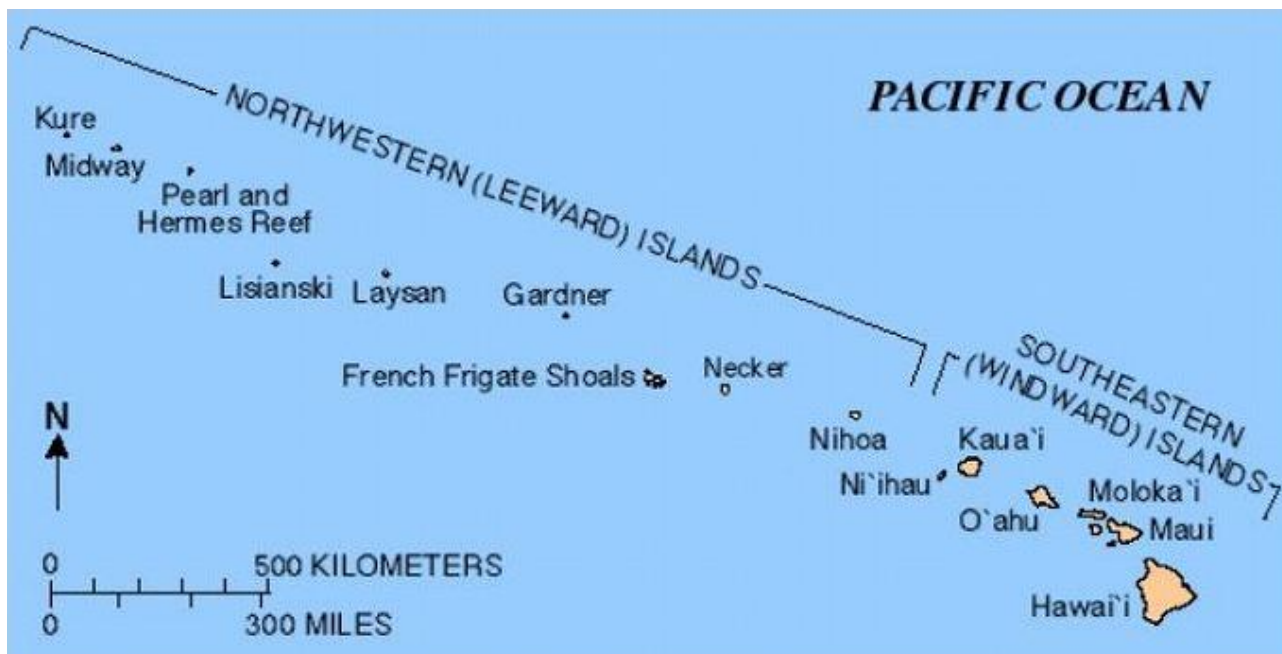
日本で「ヨット」と言うとは一般的には競技用のセイリング・ボート又は個人所有のセイリング・クルーザーなどを指すことが多いですが、英語本来の **yocht** は「個人用の豪華な船」を意味するのだと思います、この場合セイルの有るナシには関わりない筈。いい例が英王室ヨット **Britannia** ブリタニア、帆船ではありません。日本でヨットというのは正し

くは sailing boat と呼ぶべきで、「あこがれ」はどちらの yacht にも当たりません。

日本語化したもう一つの英語 mansion 同様、全く意味が違います。

ともあれ「あこがれ」は断じてヨットではなく S.T.S. (訓練帆船) と呼ぶべきです。

さて、乗船地ハワイですが「ハワイ諸島」は次のマップの海域にある全ての島の総称です。

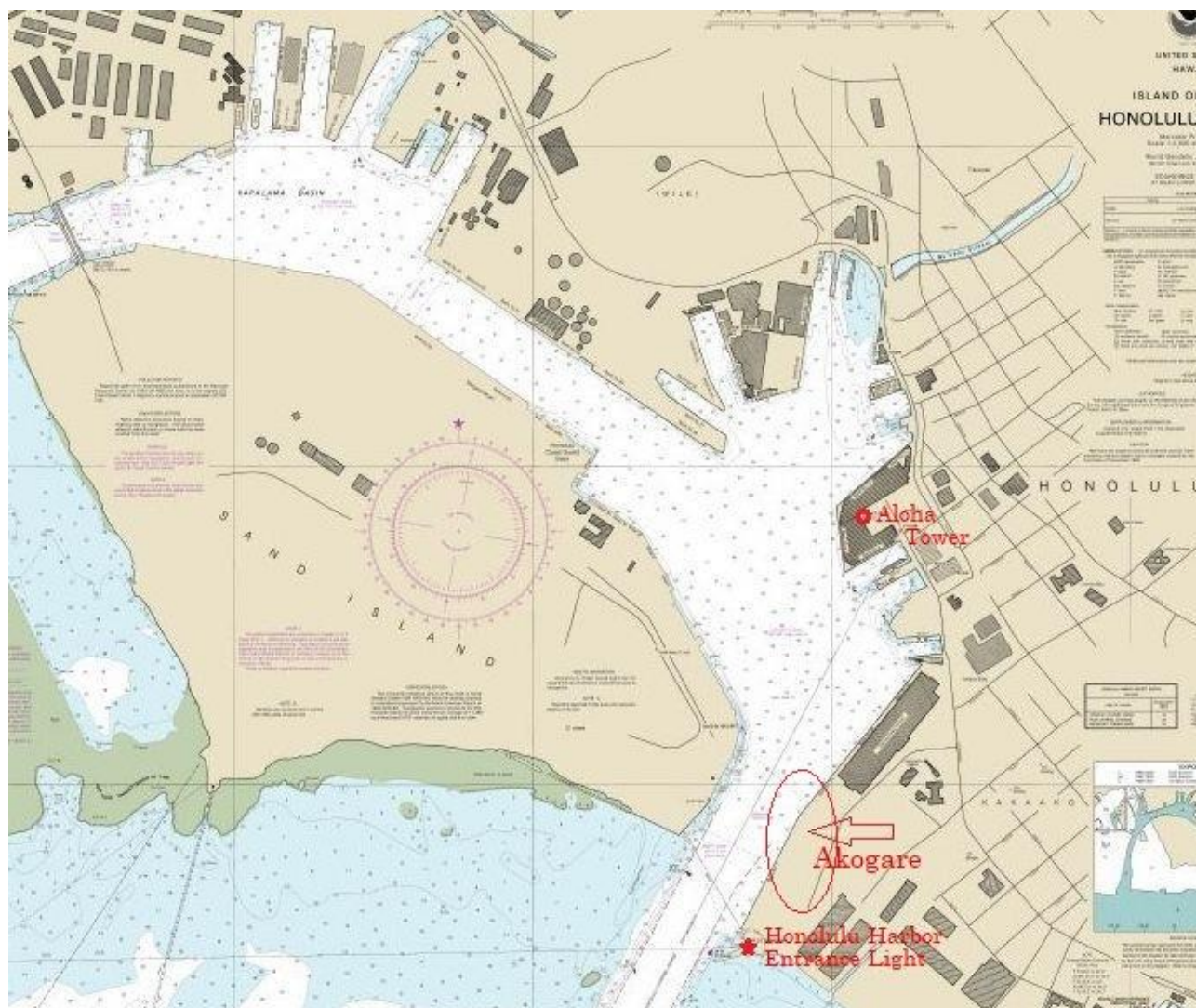


その南東部分が下のマップで、ハワイ諸島と言うとこれが思い浮かぶのが普通でしょう。



上側マップで一列に並んだ島々の北西部分はノースウェスターン又はリーワード (風下)

諸島、南東部の一部の島々をサウスイースタン又はウィンドワード(風上)諸島と呼びます。ホノルルは下側のマップの上部略中央 Oahu オアフ島の南部の赤点で、ハワイ州最大の都市であり、州都でもあります。 そのホノルル港の様子は次の通り。



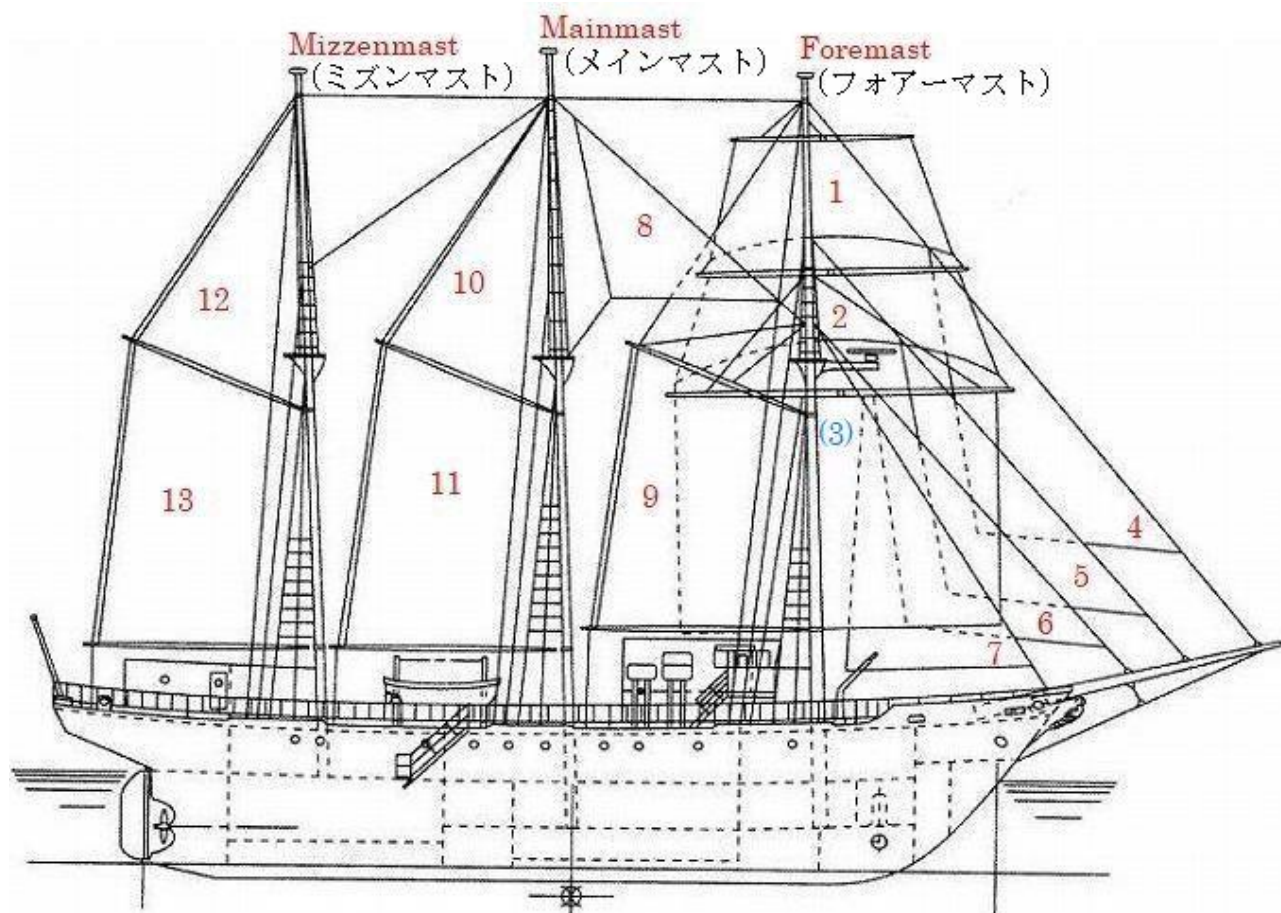
上のハーバー・チャートの下辺略中央が入港航路です。 シカと憶えてはいませんが、「あこがれ」の着岸したところは航路から港内に入ってすぐ右側、赤の楕円内の辺りだったと思います。 以前何度も乗った南米方面への定期船ではもう少し奥に入ったアロハ・タワー周辺の埠頭のどこか、又は更に奥に入った岸壁に着くことが多かった。 上の海図で、市街の中心部は海図右手一帯から右側欄外に広がります。 また、有名なワイキキ・ビーチは右下方向の欄外、パール・ハーバーは左上方向欄外です。 このバースは散歩上陸にも至極便利だし、アロハ・タワー下の客船バースに出入りする数々の客船が目の前を通る一等地と言える場所でした。

ホノルル到着当日はワイキキに近いホテル泊、当夜は大阪市のセール・トレーニング事業の担当者と臨時乗船の私達三名の顔つなぎ会食がありました。 この会食費用は各自割り

勘で負担。これには一寸驚きましたが、これこそ本来「アルベキ形」でありましょう。

さて、ここで「あこがれ」の rig (リグ=帆装) の詳細を見てみましょう。

このスタイルを Three Mast (又は Masted) Topsail Schooner (3本マスト・トップスル・スクナー) と呼びます。定義としては二本以上のマストがあり、最前部のマストより後方のものが高い、又は、全てが同じ高さである事、夫々のマストに縦帆を持ち、なお且つ最前部のマスト上部に横帆を持つもの、というところでしょうか。



これが「あこがれ」のリグですが、赤字で示したセイルの名前は次の通りです。

1. **Toprallant** (トギャラン、又はトゲルンなどと訛って使います)

2. **Topsail** (トップスル、又はトプスルと訛ります)

(3) **Course** (普通このセイルは使いません)

4. **Flying Jib** (フライング・ジブ) 5. **Outer Jib** (アウター・ジブ)

6. **Inner Jib** (インナー・ジブ) 7. **Fore Stausail** (フォア・ステイスル)

8. **Main Staysail** (メイン・ステイスル) 9. **Foresail** (フォースル)

10. **Main Gaff-topsail** (メイン・ガフトップスル) 11. **Mainsail** (メインスル)

12. **Mizzen Gaff-topsail** (ミズン・ガフトップスル) 13. **Mizzensail** (ミズンセイル)

帆船用語に限らず海事用語の殆どが元は英語、それを日本語風に訛って言う事が実に多い。

なかには原語そのままに正しく発音するケースもありますが、それは極めてまれ、大部分は英語圏では英語として聞き取ってもらえない発音になっている事でしょう。とにかく、上のような帆装を **Topsail Schooner** トップスル・スクーナーと呼びます。上の帆装図の「あこがれ」のフル・セイル（総帆）画像は次の様になります。



最前部のマストよりその後ろの方が高いですね、これがスクーナーの特徴です。前記 (3) のセールはなく、この形が標準的な 3 マスト・トップスル・スクーナーでしょう。前に乗った「海星」のリグは **Brigantine** ブリガンティン、あの船も前のマストより後ろの方が高かったのですが、決定的な違いは前部マストには横帆のみで縦帆がなかった事。「帆船」と一口に言ってもそれぞれの帆装には微妙な違いがあり、様々な名称があります。

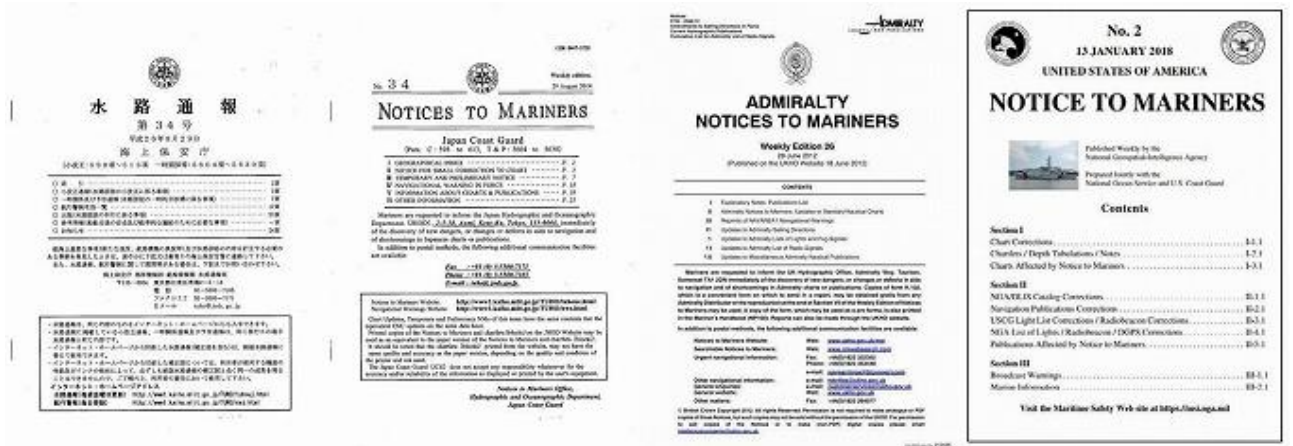
*

ホノルルでは大阪から乗ってきた訓練生は全員下船、ボランティア・クルーも下船してゆきました。そして代わりに乗船したのは私達助っ人 3 人。以後、ボストンまでは訓練生もボランティアもナシ、帆走も一切ナシ、最少限のクルーでの航海です。前記の様に私の職名は次席一等航海士でしたが実務は二等航海士、0~4 当直担当です。また、私に声掛けをした I.T.氏は、帆走をしない航海だからこそ、私の長い外航商船・船長としての経験が頼りになる場面があるかも、と考えられたのかもしれない。

この船に乗って、まず驚いたのは海図の改補がなおざりにされていたこと。

「海星」の時もそうでしたが、こういう船の航海士は訓練生の世話に明け暮れているのでとてもそこまで手が回らないというのが実情なのでしょう。しかし、安全な航海をするためには正確な海図を使用する事が不可欠です。特に情報が乏しい外国の沿岸を航海するには用心の上に用心が必要です。

そこで、船長殿に進言して、以後、航海当直以外、時間が許す限り私が海図の改補に専念することにしました。それにはまず改補のための資料である水路通報が必要ですが、この船にはそれすらもなかったのです。



これがその Notice to Marinnners ですが、左から順に日本の水路通報、その英訳版、英国 UKHO 版、米国 NGA 版の 4 冊。当面必要とする海図は全て米国版のものですから、右端の米国 NGA (National Geospatial-Intelligence Agency) 版の Notice to Marinnners だけで OK。早速、代理店を通じて海図改補に必要な米国版 Notice to Marinnners を何か月か前まで遡って取り寄せてもらい、早速ホノルル停泊中から、当面必要なボストンまでの海図の改補作業に取り掛かりました。

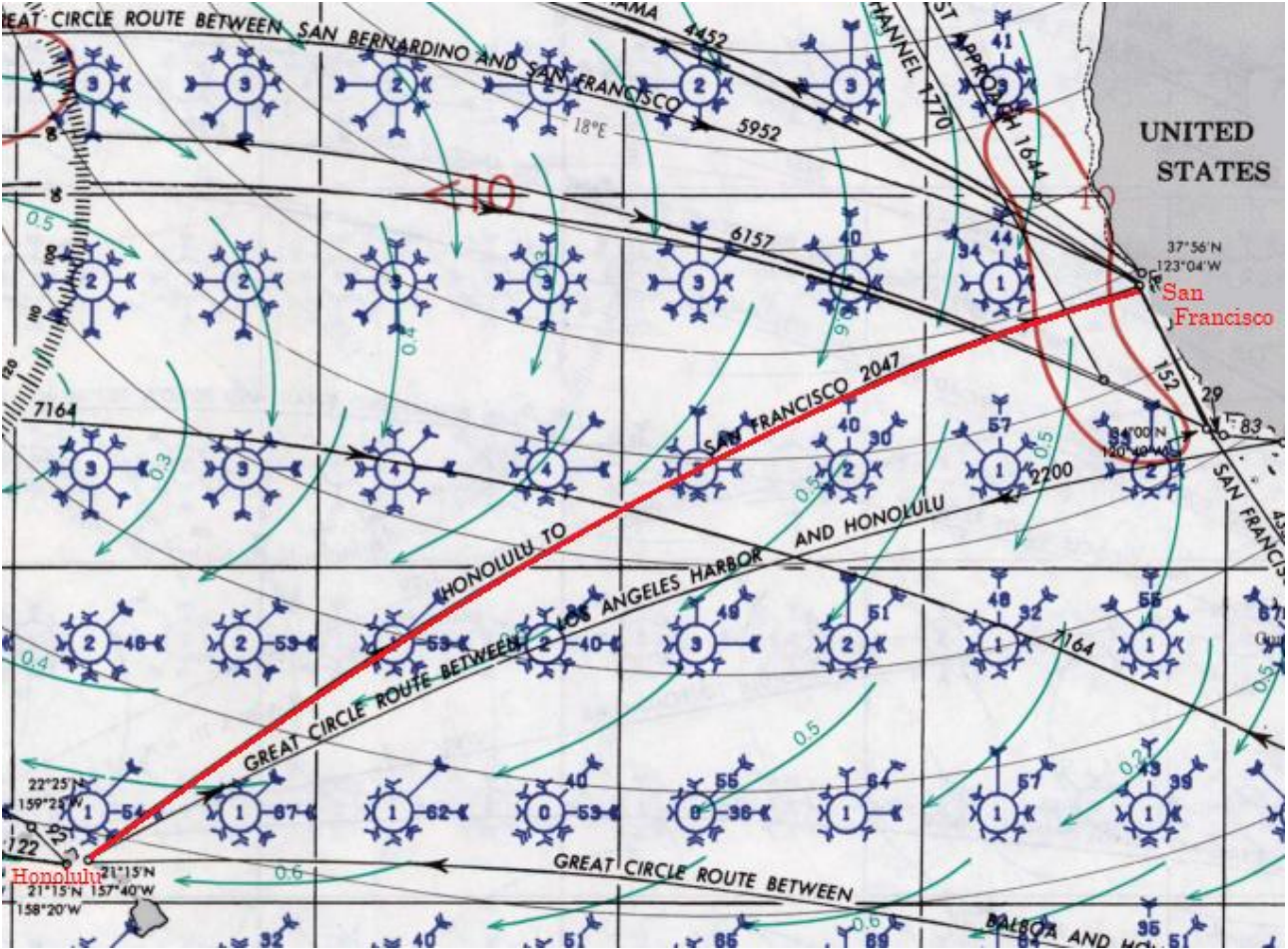
現在、一般商船で海図をどう扱っているのか知りませんが、多分、多くの船で電子海図を使っているのだと思います。それなら海図の変更点も手で改補するのではなくデジタル処理でごく簡単にできる筈。しかし私の現役時代は船上の全ての作業がアナログで、当然、海図改補も然り。英文の海図の訂正内容を解読して、ペン、鉛筆、三角定規、デバイダー、コンパスなどを駆使して行います。肩の凝る細かい仕事ですが、私自身はこのアナログ作業は嫌いではありませんでした。

ホノルルはこれまでも何度か来たところで、私には特に興味のある場所ではありませんでしたから上陸は運動のための日々の散歩のみ、あとは朝から晩まで殆どの時間をブリッジのチャート・テーブルで海図とニラメッコ。

0~4 ワッチ担当なのでですから言わば二等航海士、海図の改補は当たり前の仕事です。またついでに、船長ドノの航海計画の意図を確認のうで、海図へのコース・ライン記入も請け負う事にしました、これも私にはオテノモノ。航海当直はもう一人の助っ人航海士が4~8、キャプテンが8~0、を受け持つことになりました。

商船と違い、貨物の揚げ積みがあるわけでもないで、停泊は文字通り乗組員の休息时间、クルーは交代でホテルに泊まりに行ったりしていました。そんなホノルル停泊でしたが、やがてサン・フランシスコ向け出港です。

船長と相談の上ホノルルからシスコまでは次の赤線、大圏コースを取る事になりました。



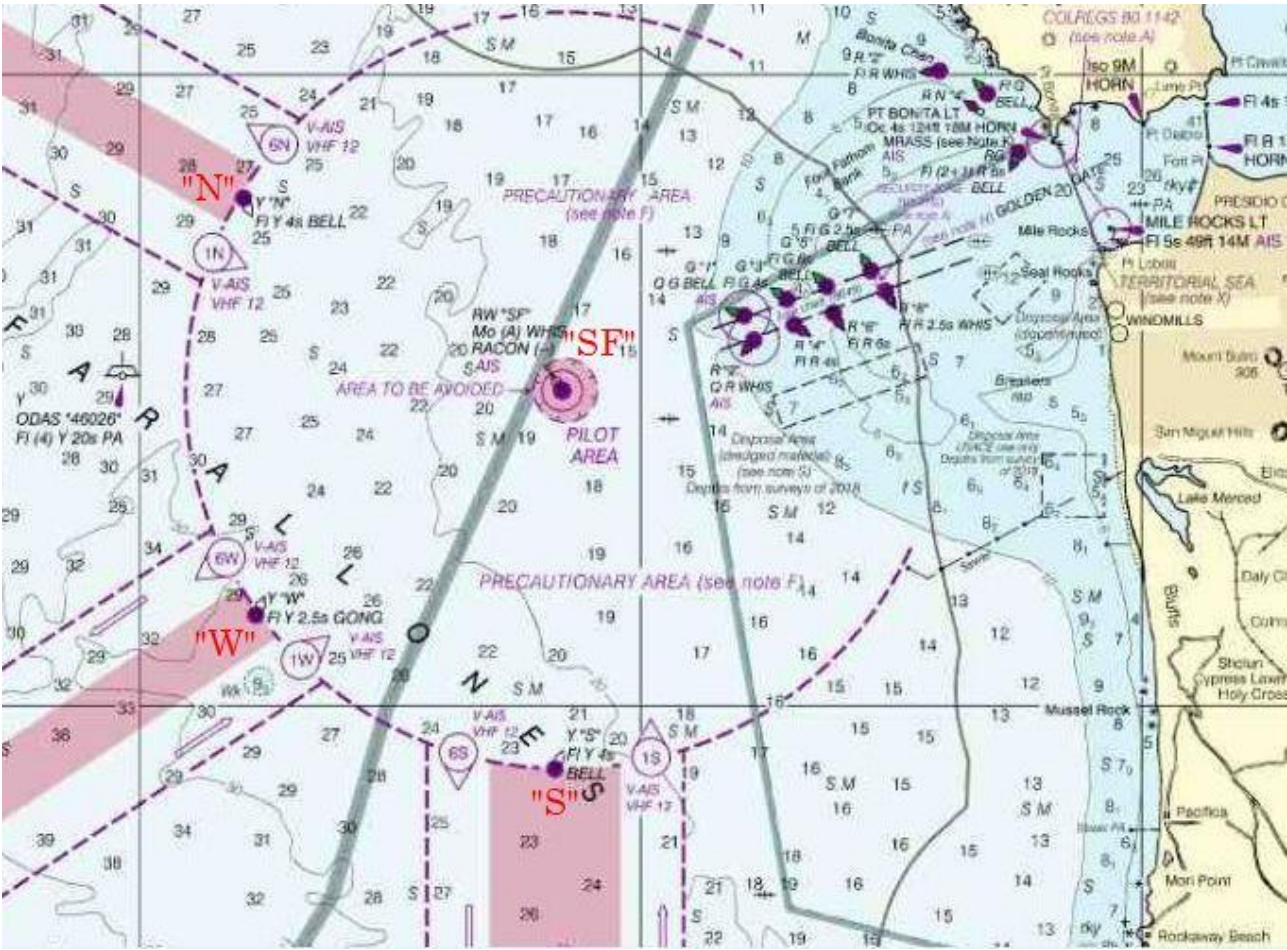
ホノルルは北緯 21 度台、シスコは北緯 37 度台ですから航路の略全域が北東貿易風帯になります。上のパイロット・チャートでウインド・ローズ（小円の周りに示された風）をよく見てみると赤線上の殆ど全域で北東又は東の風が吹き続く、即ち逆風になることが分かります。また同じく緑の線で示された海流も赤線の全域で殆ど真向い、逆流になっています。仮に両港を直線で結んでみると、その傾向がもっと強まることになります。従って、ここは赤線の大圏航路で行く以外選択肢はないと言えるでしょう。パイロット・チャート上の推薦コースも同じく大圏航路を採用していますが、この船には肝心のこの図

面がなかった、と記憶しています。 まあ、普段は沿岸航海主体だから仕方ないか。
 ところで、先程のハワイ諸島の部分名称で、ウィンドワード Windward=風上、及びリー
 ワード Leeward=風下という言葉が登場しましたが、このパイロット・チャートでもはっ
 きりわかるようにこの緯度圏は北東貿易風帯真っ只中です。 従って一年中常に東方が風
 上、西方は風下、それであんな名前が付いたわけ。

余談ですが、trade wind 貿易風、について。 この trade という言葉、中世の頃は「決ま
 った経路・通り道」という意味だったらしい。 だから本来 trade wind とは常に北東か
 ら南西へ（南半球では南東から北西へ）吹く風、即ち恒風・偏東風くらいの意味だった。
 そして、大航海時代以後この風を利用して帆船による物資輸送が盛んになり trade は「貿
 易」という意味を持つようになった、即ち trade wind=貿易風。 なんだそうです、納得。

さて「あこがれ」はなんの支障もなく太平洋を渡りサン・フランシスコ着。

シスコへのアプローチ・チャートはこんな具合。



右上隅の水道が一番狭まった所に架かっているのが Golden Gate Bridge 金門橋。上の海
 図の中央部分には円形のマゼンタの点線に囲まれています、この円は Precautionary Area
 と呼ばれ、その円の中央の “SF” ブイ付近が水先人が乗下船する場所です。 円内を航行

する各船は航行に特別な注意を払うとともに、可能な限り中央のブイを左手に見て反時計回りに航行することを求められています。 まあ、道路なら環状交差点 (rotary 又は roundabout 又は traffic circle) と呼ばれるものと同じような方式です。

そして、外洋から湾内に入ろうとする船は南・南西・北西方向の各 Traffic Lane (分離通航帯) を経由してこの Area 円内に入りますが、その際、各分離通航帯から円内への境目にある“S” “W” “N” の各ブイを通過する時、水先船と V.H.F. 13 チャンネルで連絡を取り、乗船についての指示を受けます。「あこがれ」の場合は左下隅の航路から“W”のブイを左手に見て円に入り Pilot Area に向かいます。 そして円の中心にある“SF”ブイの南側でパイロットが乗船し、海図右上のゴールデン・ゲイト・ブリッジに進みます。 次の海図はサンフランシスコ港の北側部分ですが、画面下半分の陸地部分はサン・フランシスコ市の市街中心部になります。



海図左上隅がゴールデン・ゲイト・ブリッジ、「あこがれ」はこれをくぐって湾内に入りフィッシャーマンズ・ワーフと監獄島 Alcatraz I.の間を東に通って南に曲がり、市街地の東側に進みます。 海図右下の赤点は、この市の MLB チームであるサンフランシスコ・

ジャイアンツのホーム・スタジアムです。 あこがれが着いた岸壁は「ここだ!!」というはっきりした記憶がありませんが、この球場が見える場所であったことは確かですから赤の楕円で囲んだ部分のどこか、多分クエスチョン・マークの辺りだったか？

停泊中のある日、日系米国人と結婚し米国籍になっているロス在住の義姉、その長女夫婦、長男の4人が訪船してくれました。「あこがれ」船内を案内した後、シスコ付近のあちこちを車で案内してもらい、郊外レストランで会食したり、楽しい一日を過ごしました。特に印象に残ったのはゴールデン・ゲイトを渡りミュアウッズと言う国定公園へ行った事。そこには樹齢千年・樹高100m以上と言われるレッドウッド(セコイア雌杉)の森があり、

その中を義姉たちと散策した時のことは今でも鮮明に頭に浮かびます。

その他の停泊中の日々は、いつもの通り毎日一人で散歩上陸。路面電車に乗ったり、フィッシャーマンズ・ワーフを散策したり、数々のシスコ名物を堪能させてもらいました。フィッシャーマンズ・ワーフ界限には色々なストリート・ミュージシャンがいましたが、一番気に入ったのは Huayllipacha ウアイリパチャと言うペルー人の4人組バンド。

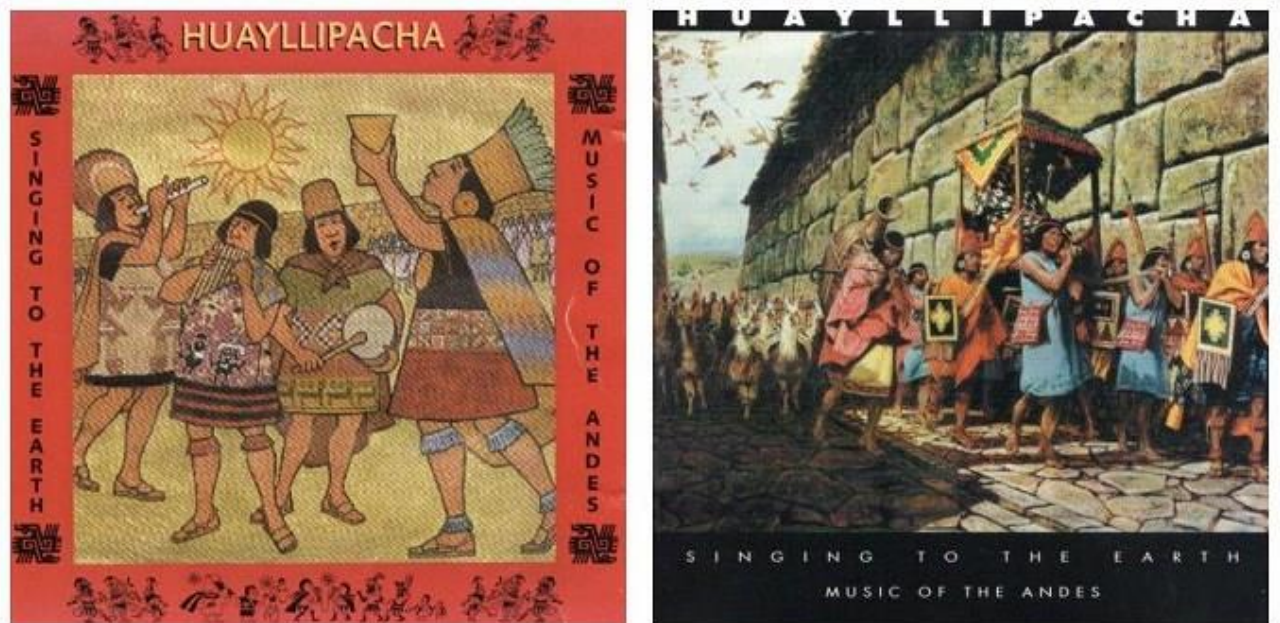
彼らは兄弟・従兄弟同士の関係だったらしく、如何にもアンデスの山の中から出てきたばかり、これぞアンデス先住民の末裔、と言った素朴なオモムキのバンドでした。



演ずる楽曲もみなアンデスに因んだ素朴な物ばかり、使う楽器もケーナ、サンポーニャ、チャランゴ、その他の打楽器を含めアンデス独特の民族楽器が色々出てきました。

彼等の演奏は歌曲も含め、どれもシンミリしたイイものでしたが、中でも一番気に入ったのは聞きなれた“El cóndor pasa”＝コンドルは飛んでゆく。そして、何曲かが終わって一段落すると、彼らの演奏を収めたCDの販売が始まりました。私も迷わず2枚買い求めました。 ¡Muchas gracias señor ! (毎度アリー!!) 下のがそのジャケット。

このCDは今でも大事にとってあります



このバンド名“Huayllipacha”は古代インカのケチュア語なんだそうです。だからスペイン語の辞書で探しても見つかりません。ジャケットに英語の Singing to the earth という綴りが見えますが、これがバンド名の意味なんだそうです。ストリート・ミュージシャンとしては飛び切りの上物、とにかくいいバンドでした。

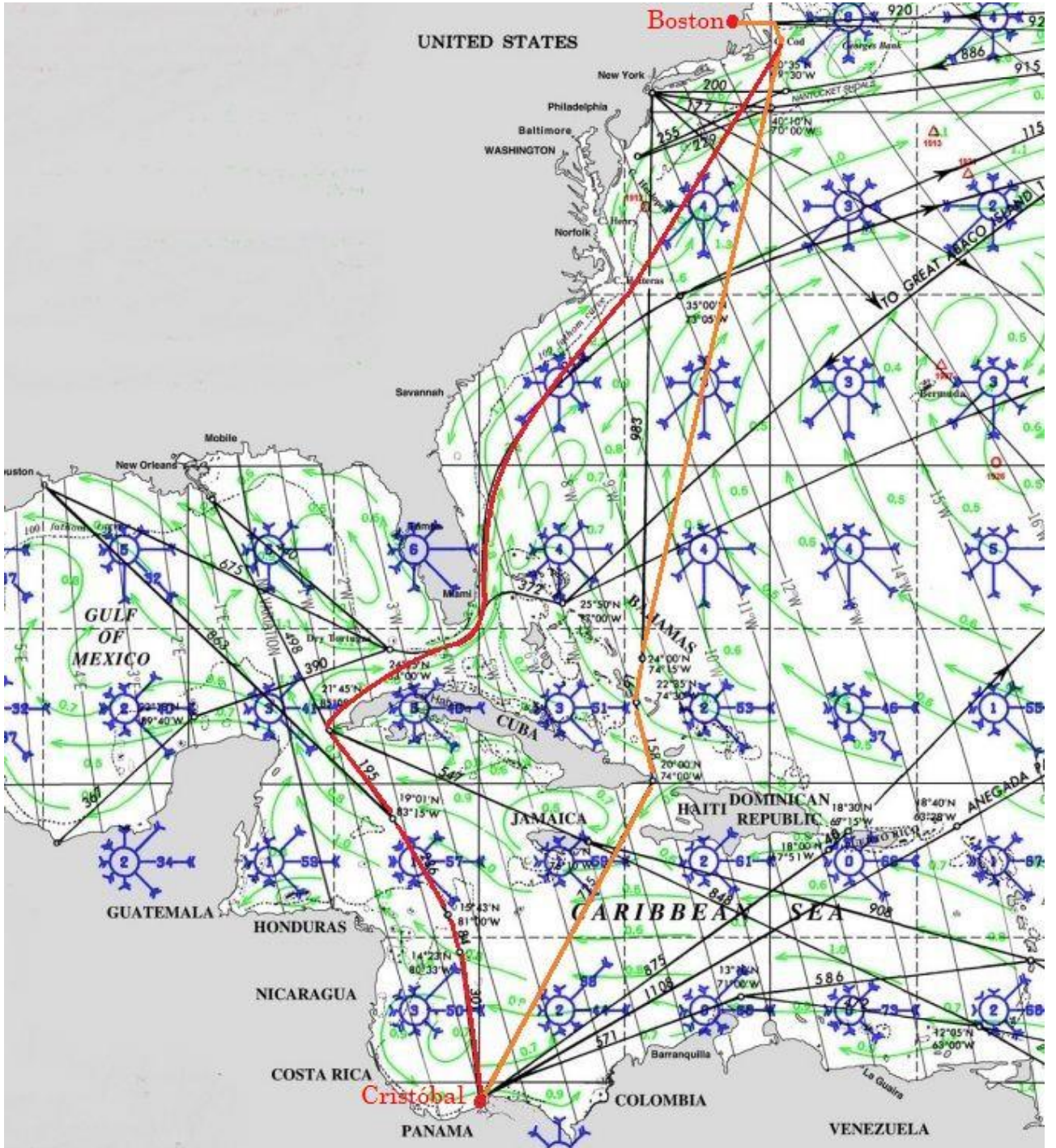
又、バース近くにあったアイリッシュ・バーにも通いつめ、バーテンだけでなく客のナンバー達にも歓迎され、短い期間でしたが常連の仲間にしてもらえました。

こんな楽しい思い出一杯の港でしたが、サン・フランシスコ港への着岸は、結局この時が最初で最後になりました。これまでもゴールデン・ゲイトの中へは何度も入りましたが、着岸した港はリッチモンド Richmond、オークランド Oakland、サクラメント Sacramento などだったのです。私の記憶に残る米国の港で中では断然トップの好印象の港でした。イイ思い出いっぱいの停泊、まさに名曲“I left my heart in San Francisco”（思い出のサンフランシスコ）そのマンマ。

*

サン・フランシスコを出港後はパナマ運河目指して中米諸国沿岸を一路南下。このルートは駆け出し航海士の頃から数え切れない位往復した所で、あちこちに出っ張る岬の沖数渚

をつないで走る沿岸航海ですから、航路選定と言うほどの選択肢はありません。パナマ運河南口バルボアでも何日か骨休め、こういうゆとりある航海日程は一般商船のあわただしい停泊とは雲泥の差です。 運河通航に関しては何度も触れてきたのでパス。バルボア停泊中にカリブ海を経てボストンまでのコースを引くにあたり、船長殿にどういふルートにするか指示を仰いだところ、最短ルートで、と言う注文でした。

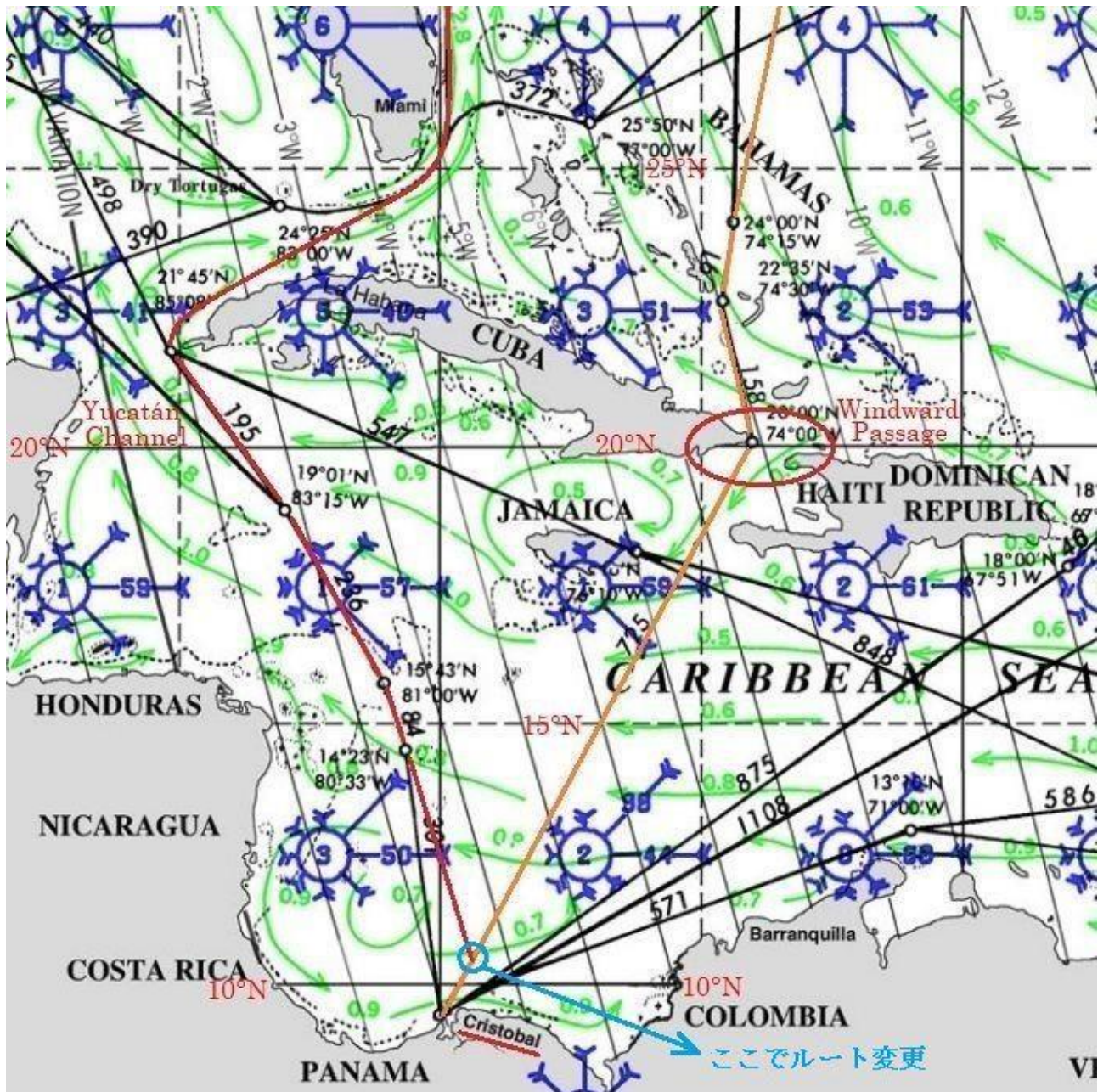


うん、私の頭の中では断然赤線、だったのです。 まっ、敢えて反対するほどの事もないか、とオレンジ色のコース・ラインを引きました。 しかし、クリストバルを出港してすぐ、当初気になっていた事態に直面することになりました、ヤッパリ。 出港後最初の

コース上を走り出して間もなく、真正面からの風と波に翻弄されたのです。と、言っても「大時化」と言うほどの事もない、せいぜい風力5程度の風で波高も4mそこそこ。 ですが、「あこがれ」の様に小さい帆船は向かい風・向かい波の中をエンジンで走るのは大の苦手、何しろこの船のエンジン・パワーは最近の大型ディーゼル・トラックより小さい320馬力なのです。「キャプテン、別ルートにした方がいいようですね？」船長殿もアッサリ同意。 で、即、変針。 結局、当初の予定ルート・オレンジ線ではなく、一見遠回りの赤線をたどってゆくことになりました。 このルート変更は大成功。

以後ボストン迄順調な航海。 Make haste slowly. 急がば回れ!

ここで、パイロット・チャートのカリブ海部分を拡大して見てみましょう。



カリブ海は大体北緯10度から20度に収まっていて、ここも正に北東貿易風帯真っ只中。

緯度・経度 5 度ごとに示されたウィンド・ローズをみても、北東又は東寄りの風が圧倒的に多いことが分かります。また、緑の矢印は海流の方向と強さを表しています。

このように多少強弱の差はあっても一年中殆ど北東又は東の風が吹き続けるのです。そして、キューバとハイチの間の水路、赤の楕円で囲んだ部分を **Windward Passage** (風上の海峡) と言いますが、そこに向かうオレンジの線では特に逆風の影響が強いのです。この名前の由来は不明ですが、帆船時代この図の下側沿岸の各地からカリブ海を経て欧州に物資を輸送するには、この貿易風帯の風に逆らって大西洋に出なければならなかった。エンジンを持たない帆船としては常に風上に向かって進むのは決して楽ではなかった筈。

そういう事からイツとはなしにこんな名前が付けられたのかも。

改めてこの拡大図でウィンド・ローズと緑色矢印の海流の状態を見てみましょう。

まず、オレンジの線ではウィンドワード・パッセージから大西洋側に出るまでは殆ど逆風・逆流になっています。

一方、赤線の方はカリブ海でもオレンジ線より厳しくはなく、キューバ西端からフロリダ半島南東側にかけては強い海流が順流になることが分かります。

この海流はいわゆるガルフ・ストリーム (メキシコ湾流) と呼ばれ、フロリダから遠く欧州大陸にかけて暖かい海流が流れていて、欧州西部特にブリテン諸島の気候に大きな影響をもたらします。結局、この航路選定は断然赤線が有利、という事が明らかです。

航路選定には気象データの深読みが欠かせないことをカケダシ二等航海士の時の I. I. 船長にトコトン仕込まれて、航海計画を立てるにあたってはパイロット・チャートと首っ引き、と言う習慣がついていました。

「あこがれ」の若い航海士たちにも私から同じように伝えておくべきでしたが、その機会がなかった、という事はやはりあの船にはパイロット・チャートそのものがなかったか？

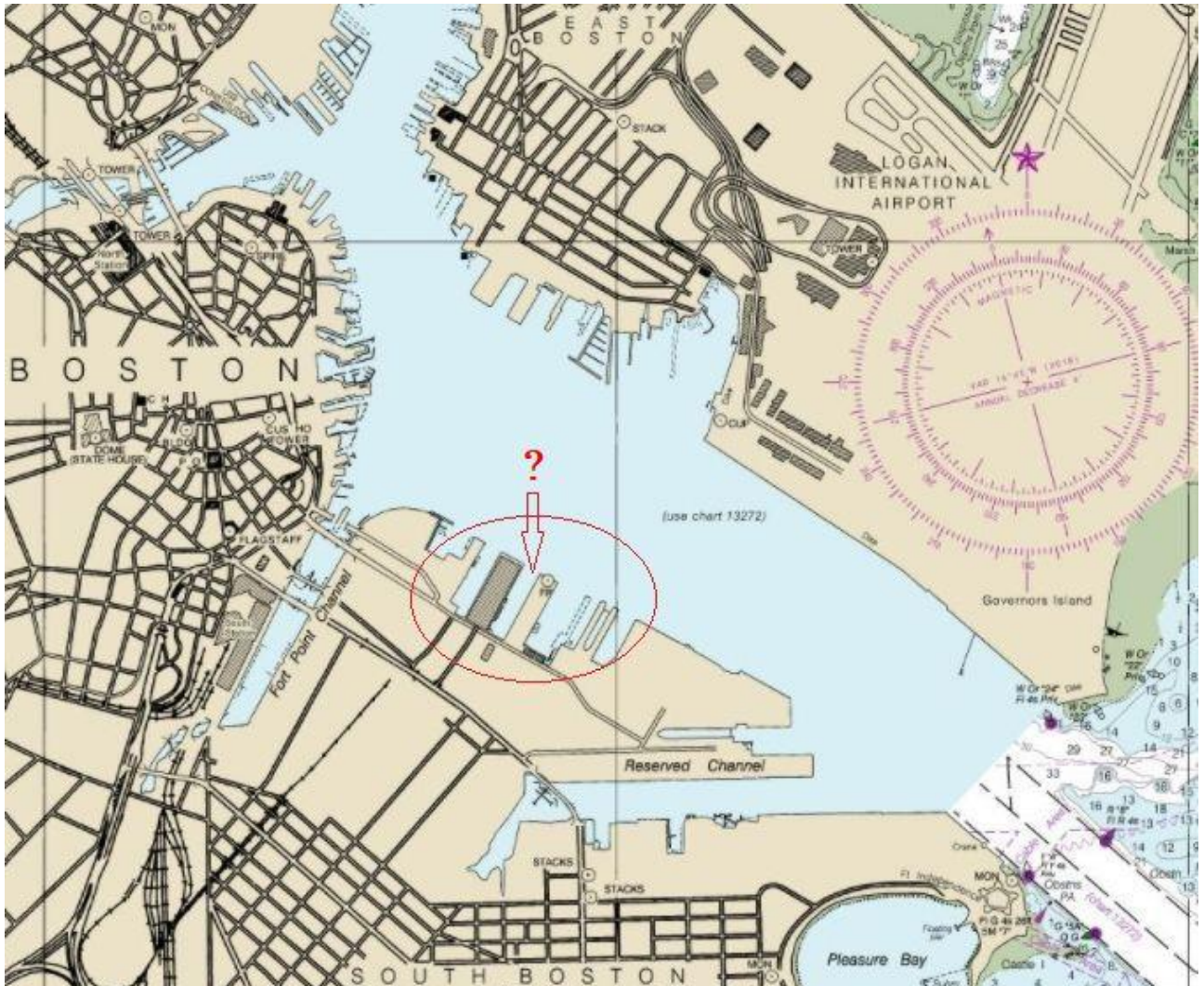
まあ、普段は沿岸航海が主体の船だからネー。

とにかく、以後向かい風に悩まされることもなく、ハリケーンにも出会わず、ボストンまで順調に航海を続けました。

ボストンは以前にも何回か寄港していて、これまでは米国の港の中では好感度抜群の港でしたが今回サン・フランシスコと言う初めての寄港地が一躍トップになりボストンは一寸色あせてしまいました。しかし、感じの良い港であることに変わりはありません。

そのボストン港内の様子は次のマップの通りですが、例によって着岸したバースがハッキリ思い出せません。多分図の赤の楕円の辺り、多分 ? マークの埠頭ではなかったか、と

と思いますが、確かではありません。 港への進入航路は右下隅、これまでに寄港した際のバースは大抵左上の突き当り部分だった筈です。



この港では着岸直後助っ人3人は直ちにお役御免、すぐにホテル移動だったし、元々、助っ人の3人は一般商船の様に停泊中様々な用事で追い回されることがないので、甚だ緊張感に欠けています。

だから、と言うのではないけれど着岸した岸壁が何処か？という記憶はウスウスなのです。

という事でこの時着岸したバースが何処だったかはドワスレ、としておきます。

3人の助っ人は着岸後入港手続きが終わってすぐ下船、ホテルに移動しました。 ホテルと言っても B&B ベッド・アンド・ブレックファーストと呼ばれる民泊風のコジンマリ。

関西方面在住者の同行の2人の助っ人は次の日、関空向け出発しました。

私は1日出発延期。 実は私はここからメリーランド州の或るボート・デザイナーの事務所を訪問する計画を立てていたのです。 だから事務局の I.T. 氏にも了解を得て、成田向け航空便を2人より1日遅らせてもらっていたんです。 しかし、B&B で聞いてみると、

公共交通機関だけを頼りにその事務所に行くのは1日ではきわめて困難な田舎であることが分かりました。 で、この計画は諦めて、仕方なく **B&B** でそのまま延泊。

ところが、次の日の朝、代理店から直ちにホテルをチェック・アウトして船に帰って下さい、じきに迎えの車を手配します、と連絡がありました。 何事かナ?と思いましたがここは従わざるを得ません、すぐに迎えが来たので船に戻りました。

船では代理店員が待機していて、そのまますぐ車で空港の出国ゲートに送られ、有無を言わず出国手続きをされてしまいました。 この時何を告げられてそうなったのか、詳しいナリユキは忘れましたが、どうやらイミグレに何か注意されたらしい。

ボストンでの下船者は助っ人の3人だけ、その内2人は既に空港で出国手続き済みの確認はできた、しかし、1人はまだ残っている、ナンデヤ、という事だったのではないか? 詳しい事は解りませんが、入港手続きの際下船を申告した者は、下船後直近の便で出国シロ、という事らしい。 イミグレとしては、用のない者に国内をウロウロしてもらっては困る、トットと出て行けと言う事だったのではないか?

結局、何故こんなことになったのか説明のないまま、出国ゲートの外の待合室に放り出されてしまいました。 出国ゲート通過後の待合室は搭乗便を待つ人たちだけに限られたスペースですからショップ等も少なく、便数が少ない時間帯はガランとしています。

それでも或る便の出発時間が近くなるとそれなりに人が多くなりますが、その便への搭乗が終わると又ヒッソリ。 代理店は私の乗る便に合わせて送ってくれたわけではありせんから、私の待ち時間はタップリどころかウンザリするほど長かった。 シカとした記憶ではありませんが多分5時間ほどは待たされたと思います。

トム・ハンクス主演の「ターミナル」と言う映画で、入国を認められずに入国ゲートの外で長時間を過ごす場面がありましたが、まるであの映画の様に、ガランとした広い待合室をウロウロ。 それは前出のハーバー・チャート右上、ローガン国際空港での出来事でしたが、この一件で、この船での仕上げは散々なことになってしまいました。

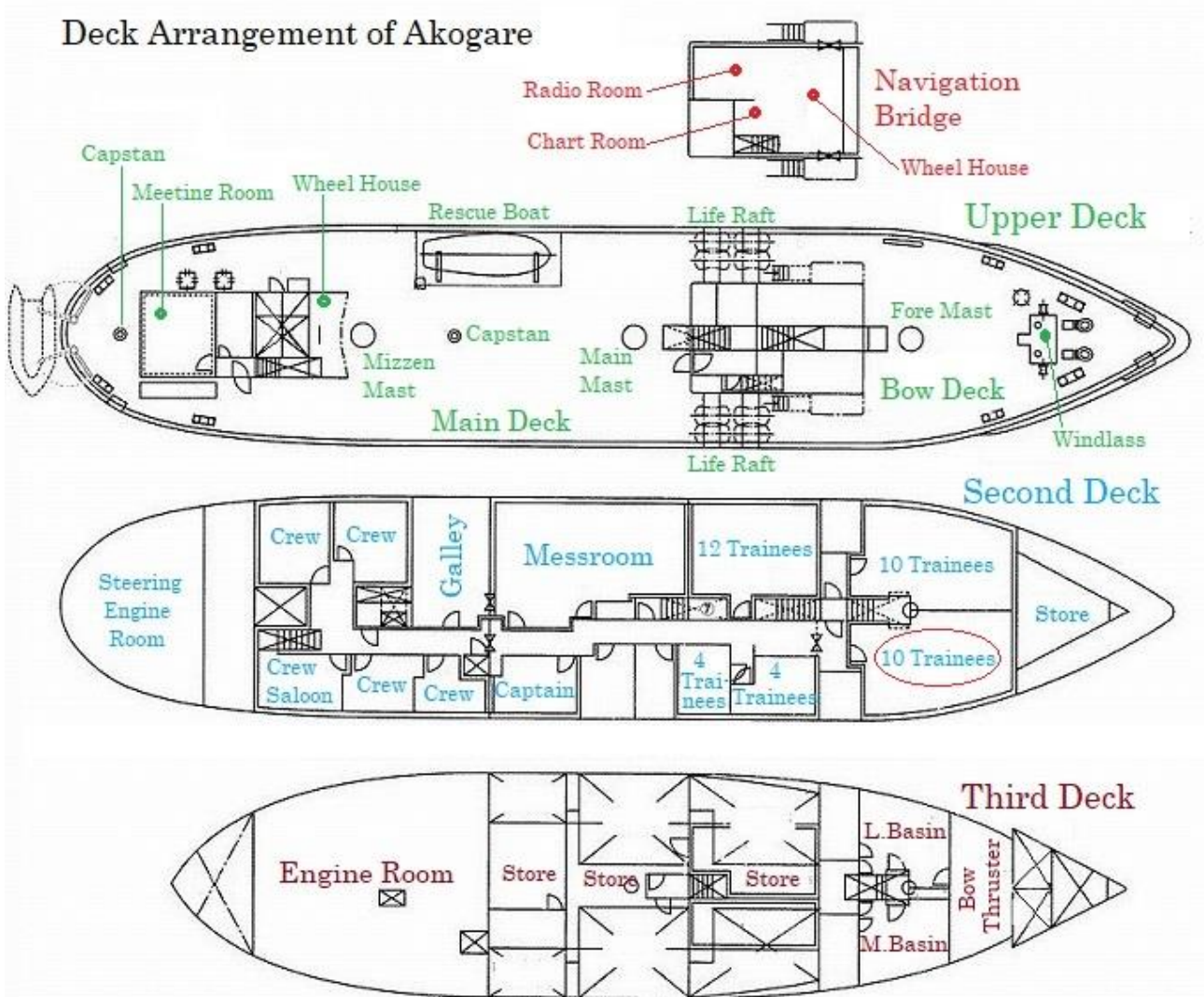
「あこがれ」は私の下船後、**Boston Sail 2000**、**Tall Ships 2000 Halifax**、**Transatlantic Race**、**Sail 2000 Amsterdam** など数々の国際帆船行事に参加しつつ、フランス、ポルトガル、スペイン、ギリシャ、オマーン、シンガポール等の各地で親善を重ねつつ、世界一周航海を果たし半年後の12月末に大阪港に寄港したのだそうです。

*

ところで、改めて「あこがれ」の船内の様子を紹介しましょう。 これは最初に触れてお

くべきことでしたが、rig（帆装）の事に気を取られてウツカリしてしまいました。

各デッキ deck 毎の船内配置はこんな具合です。



この船で私が関わった部分は、まず右上のブリッジ、これは今更言うまでもなく船の操縦室・運転室で、機走中の航海当直をする場所です。 Wheel House は操舵室の意味。無線室 Radio Room と並んで Chart Room、ココが狭い海図室、停泊中の私の居場所。しかし、航海中にここを占領すると当直航海士の邪魔になりますから、航海中の海図改補の作業は専ら下のメスルームの隅のテーブルを使っていました。 トレーニーの居ない船内は少数のクルーだけですから広々、食堂のテーブルもガラ空きだったんです。帆走する時に必要な装備の殆どがグリーン表示のアップー・デッキ上に揃っています。 Mizzen Mast の後ろ、ココにも Wheel House があります。これは言わば帆走している時のブリッジで、当直航海士はミズン・マストの周りで全てのセイルの風のハラミ具合を見ながら操舵号令を出すのです。操舵手はハウスの中にある大きな舵輪を操作します。ブルー表示のセカンド・デッキは居住区で日常の寝食に必要な設備が揃っています。

トレーニーの部屋は5室、計40人分の寝場所があります。その内、船首右舷の赤の楕円で示した部屋が私の部屋でした。助っ人はたった3人ですから、どの部屋でも好きな所を使っていいですよ、と言われました。私の部屋は10人部屋で、こんな様子。



これはbedではなくbunk (bʌŋk)、敢えてカナ表記をすればバンクでしょうが船乗りはバンクと訛って言うのが普通でした。例によって訛りに訛る船乗り英語。

上の棚にはシートベルトのようなものが2本見えますね、航海中ハゲしく揺れた時、転げ落ちるのを防ぐためのものです。眠っているときにこの高さから落ちたら大変なことになりますかねません。勿論、私は下のバンクで寝てました。

最下層サード・デッキには洗面所、洗濯機、シャワー、食糧庫、エンジン・ルーム等々。

*

こんな「あこがれ」でしたが、私の乗っている間は一度もセイルを広げることはありませんでした。そりゃ、しょうがないですよ、何しろ私達助っ人はこの船をボストンに回航するのが務めだったんですから。「回航」とはこれも船用語で、要するに「回送」、よく空の路線バスに「只今回送中」の文字が見えますが、アレです。要するに本来の用途「セール・トレーニング」はやりませんヨ、客は乗せませんヨ、の期間。

締めくくりに、長崎帆船祭りの折の画像を何枚か・・・これはパクリではありません。



帆船祭り最後の夜は花火大会。下の画像左端のブルーのイルミネーションが「あこがれ」。



現在はコロナ禍で全てのイベントが中止になって、当然帆船祭りもなくなりましたが、長

崎は毎年帆船祭りが行われてきた日本では数少ない港です。一時は海外からも多数の帆船が参加して、盛大なお祭りになっていました。

そんなある年の帆船祭りで、久々に「あこがれ」のデッキに立とうと思い、パートナーと一緒に訪船してみました。すると、なんとその時のキャプテンは、私が助っ人で乗船した時のチョフサーだったのです。懐かしい再会でした。

あの船では彼を含め若い三人の航海士とは良好な関係を保っていましたから懐かしさもひとしお。その夜は拙宅に来てもらって、心ゆくまでグラスを傾けて深夜まで語り明かしました。それは大阪市が「あこがれ」のセイル・トレーニング廃止を決める前年の事だったと思いますが、既にキャプテンも私もイズレそうなるだろう、という予感も共有していました。そして案の定……。まあ、言わば別世界の住人・日本の政治家諸氏にセイル・トレーニングの良さを理解しろ、と言う方が無理なのかも……。

絶対に黒字にはなり得ない事業ですからネー。残念ではありますが、仕方ないか。

最後にタイトルバックの画像をもう一度。



では、今回はここ迄といたします。

*

次回更新は2022年4月2日(土曜)の予定です。