

# 甲比丹航海記



*Once a Sailor, Always a Sailor*

080号 (02 Apr 2022)

渡瀬船・Lion Island

(Aug 2000 ~ Aug 2000)

今回は一寸変わった乗船「回航」です。このLion Islandの回航は私の本来の仕事、貨物を運ぶ為の貨物船への乗船ではなく、しかも全くのコシカケ仕事で乗船期間も2週間ほどの短期間だったので、鮮明な記憶は残っていません。

また、この航海は結果的にあまり楽しくはなかったし、行った先でも（ハッキリ言うと）かなり不愉快な思いをしたので、尚の事、記憶は薄れています。

ヤな事は忘れるが一番、人のノーミソは自然そういうシカケになっているのでしょう。

まずは、この「回航」と言う一般にはあまりなじみのない言葉の意味から・・・。

良く、路線バスの前後の行き先表示に「回送中」と言う文字を見かけることがあると思いますが、船の回航は、このバスの回送と言う用語にごく近い意味です。

回送中と言う表示は、現在このバスには乗客は乗れないと言う事、即ち、本来の業務である乗客の輸送はせず、空車のママ車体だけを車庫に、又は次の出発点に、移動中と言う意味ですね。

船舶の回航はこれと殆ど同じ意味で、貨物や船客の輸送はせず、船体だけを或る港から別の港へ移動させることを言います。

これは船の売買に絡むことが多く、その殆どが中古船の海外売船の場合だと思えます。新造の船は多くの場合、建造を発注した会社の手配で乗組員が造船所に派遣され、造船所で船を受け取り、それぞれの本国へ、又は最初の積地へ向かいます。

売船・買船の場合はその契約にも寄るでしょうが、航洋船であればやはり買い手が手配した乗組員が、契約の成立した港迄受け取りに来るのが普通でしょう。

この浚渫船 **Lion Island** はミャンマーの首都 **Yangon** ヤンゴン（旧称ラングーン）への進入航路であるヤンゴン川河口部の水路の整備・保全を行うため、ミャンマー港湾局が日本の造船所に発注したものであったのです。

ネット情報によると近年のミャンマーでは色々な面で民営化が進み、港湾運営はミャンマー港湾公社（MPA）と言う所に移管されているらしい。しかし、軍政が続いていたこの時はまだ民営ではなくお役所、即ち軍の仕切りだったことは確かだと思えます。

造船所から発注者への引き渡しは、上記の様に完工後、造船所内で行われるのが普通だと思いますが、この船の引き渡しはヤンゴン港到着後、と言うことになっていました。

引き渡し後にこの船を運航する乗組員は、ヤンゴン川河口部からヤンゴン港に至る河川水路専門に働いている港湾局所属の船員で、外洋航海の経験のない者ばかりだったらしい。だから、この組織の船員は外洋航海が出来ない、要するに、発注者の手でこの船を日本からヤンゴンまで回航することが出来なかったのでしょう。

従って、日本の造船所からヤンゴンまでの回航は造船所の責任で行われることになったのです。日本の造船所と言えど外洋航海をこなせる船員を常時雇用している訳ではないので、ここは矢張りマンニング会社、即ちアルバトロスの出番となるわけ。

と言うことで、これまで縁のなかったマンニング会社からこの話が飛び込んできたのですが、その仲介役は、前に帆船・海星で同船した航海士 **K.B. サン** でした。

彼はこのマンニング会社とは何度か関わりを持っていたらしく「悪くない話だヨ」というので、期間は短いし、一寸した息抜きに、と言う気分で乗ってみることにしました。

現在この船に関する資料は手元には一切残っていないし、ネット上を探しまくってみたのですが結局何もヒットしませんでした。

パナマ籍船で使う **ID**（日本船の船員手帳に相当）にも記録は残っていないし、果たして回航中の船籍が何処であったか、それすら何も記録がありません。私自身この船のことに

については忘れてしまいたかったか、殆ど何も憶えていないのです。

Lion Island という船名も日本からミャンマーまでの回航中だけの仮のものだったことは確かでしょう。その時、船籍は既にミャンマー籍になっていたカモ。

目的港ヤンゴンでの引き渡し終了後は、当然、船籍もミャンマーになった筈ですし、船名もそれらしいもの変わった筈ですが、それは私の下船後の事で知る由もナシ。

この船を建造したのは熊本県・八代市の造船所だったことは確かですが、そのドックでのことも殆ど思い出せません。ほんのわずかな記憶を頼りに書き綴ってみます。

マンニング会社が手配した回航要員は船長と航海士 2 名、機関長と機関士 2 名で計日本人 6 名だけ、安全に航海できる最少人数です。航海士の一人は例の K.B.サン、もう一人は元遠洋マグロはえ縄船の船長をやっていた人で初対面。皆殆ど同年配のジー様ばかり。賄はクッキングが得意な K.B. サンが担当してくれるので、その代わり彼が炊事中は私とマグロ船長が交代で K.B.サンの航海当直をカバーするという事にしました。

私達回航クルーが造船所で落ち合ったのは出港の 4~5 日前の事だったと思います。

マンニング会社・社員にドックの本船担当者に引き合わされた後、3 名のミャンマー人にも紹介されました。彼らはミャンマー港湾局所属の船員で、このドックでの建造の進行を見届けに来て、既に一ヶ月ほど滞在していたらしい。

日本の船社ではこういう乗組員を「新造受け取りクルー」と称して、造船所から船会社への引き渡し終了後、そのままその船に乗り組んでで処女航海に出てゆくのが普通でした。しかし、前記した様に彼らは外洋航海の経験はないので、回航は私達に任せて彼らはヤンゴンまで便乗です。便乗、即ちお客様、航海中彼らの仕事はナシ、確かにまだ造船所から発注者への引き渡しは済んでいないのだから当然ではあります。

ひょっとしたら、やはりこの時、船籍は既にミャンマーになっていて、彼等が名目上の法定職員として登録されていたのかもしれませんが。

3 人の内、一番年かきの一人はヤンゴンで引き渡しが終了したら船長職に就くそうで、良く言えば物静か、ですがそれより、チョー無愛想と言うのがアタリ。航海中時々ブリッジに顔出しはしていましたが、いつもムツツリで笑顔を見せることも会話もありませんでした。二人目はその下で働くまだカケダシと言う感じのごく若い航海士、ムツツリ屋が余程怖かったのかいつもポチみたいに周りをウロウロするだけ。ひょっとすると彼らは港湾局員なんかではなく上下関係の厳しい海軍の将校だったのカモ。

三人目はポチより少し年長の機関士でした。彼はかなりのシッカリ者、と言う感じでム

ツツリ屋に媚びるような様子は全く見えず、我々回航クルーとも気さくに話す好青年。

本当は、彼こそがと言うか、彼だけが港湾局職員だったのカモ

出港までの間、私達回航クルーは毎日船内各所の見回りをするとともにヤンゴンまでの航

海に必要な計器類や各種機器などの取り扱いと作動状態の確認に没頭していました。

この船の明細については何も記録が残っておらず、**Lion Island** と言う船名だけを唯一の手掛かりとしてネットでも調べまくりましたが、その船名もごく短期間の仮のものだった

筈ですから船の全貌に行き着くキーワードにはなり得ませんでした。

私の個人的記録にも総トン数 1,200 トンと言う事と、メイン・エンジンは 2 基即ちツイン・

スクリュー（双暗車）だったという事、それだけが全てです。

とにかく、ヤンゴン向け出港です。



マップ右上の白抜きの熊本ドックと言う表示の頭にある赤点が造船所の位置で、そこから赤線をたどって左下の港口に向かいます。ドックの岸壁の前まではタグボートに引き出

してもらい、以後は回航要員のみでの航海の始まり。

水先人はナシ、船長自らの操船でマップ左下の港口に向けて赤線のコースを進みます。しかし、このマップのような現在の八代港の姿は私の記憶とは全くかけ離れています。改めて調べてみると、私がここに行った 2000 年にはまだ港湾の近代化の最中だったらしく、その後も発展に発展を重ねて今日のこの形に至っているようです。

資料によると、上図の熊本ドックの赤点より沖側の埋め立ては当時まだ完成していなかったようで、それなら私の記憶にも近い事になります。　　という事は出港コースも赤線の通りではなかったカモ、このドックに絡む自分の記憶一切が一寸疑わしいのです。

現在の八代港の主要部分は上のマップの上辺欄外で、そこには大型コンテナ船用のバースや各種撒積船専用の岸壁などが整備されているらしい。　　でも、そこはこの Lion Island には関係ない地域なのでこの際ハシヨリます。　　何しろ 20 年以上前の事ですから全てが様変わりしていても何の不思議もありません。



右上のオレンジ枠が八代港・港域、そこを出ると熊本県と鹿児島県に囲まれた八代海です。

八代海から外海・東シナ海に出るには鹿児島県・長島の南東側「黒之瀬戸」と北西側・熊本県天草下島の間「長島海峡」と言う二つの選択肢があります。

Lion Island のサイズなら黒之瀬戸でも十分通過できる筈ですが、この海域の航海は初めてだし操船する船にも慣れていない、という事で、ここはより広く安全と思える長島海峡を通ることにしました。

この海域は殆ど全域が雲仙天草国立公園の区域なんですネー。だからその景観は申し分なく、特に長島海峡の兩岸の入り組んだ海岸線や小島が織りなす様子はバツグンです。

海中を観察できるグラスボート等、観光船も数多く運航されているのだそうです。

しかし、残念ながら操船する船長はそれどころではありません、入り組んだ水路とそこを走り回る観光船や漁船に全力集中しなければなりません。何とか無事に海峡を抜け外海の東シナ海に出た時にはセイセイです。

\*

こういう入り組んだ水路を出て外海に出ると大型の航洋船であればヤレヤレとホッとするのが普通ですが、今回はホッとどころか、改めてフンドシの締め直しが必要です。

何故なら、この船は河川港の航路筋を浚渫する目的で造られた船ですから、元々外洋航海をすることは想定されていないわけで、基本的に船体構造が洋上の大きな波に対処するようにはできていません。

それをとにかくミャンマーまで無事に送り届けるのが回航クルーの役割。

なるべく平穏な海面を選んで走ることが求められるわけで、航路選定が極めて重要です。この時は8月でしたから日本沿岸はまだ本格的台風シーズンではありませんが、これから向かう南の海ではいつ何時台風が発生してもおかしくありません。

そんな最悪の事態に立ち至った時でも、最寄りの島を防波堤代わりにしてやり過ごせるように、なるべく島々から離れないで走ろうと言う算段です。

台風遭遇の危険はルソン島の南側に達すれば一応の安心は得られます。また、台風の危険は天気図の変化に気を配ってさえいればある程度の予測が出来るので、巻き込まれないように前広に避航することも十分可能です。

しかし、季節風の影響はそういうわけにはゆきません。海洋のどの部分であれ、季節風の影響は広範囲に及ぶもので避けようのない場合が多い。この Lion Island のような小型で、且つ平水での運航のみを想定して作られた船では、南シナ海のような周りを陸地に

囲まれた海域といえども油断が出来ないのです。

取り敢えず台湾南端までの東シナ海は次の様に走ることになりました。 島々が防波堤として役立つか否かは状況次第ですが、なるべく島々から遠く離れないようなコース取り。

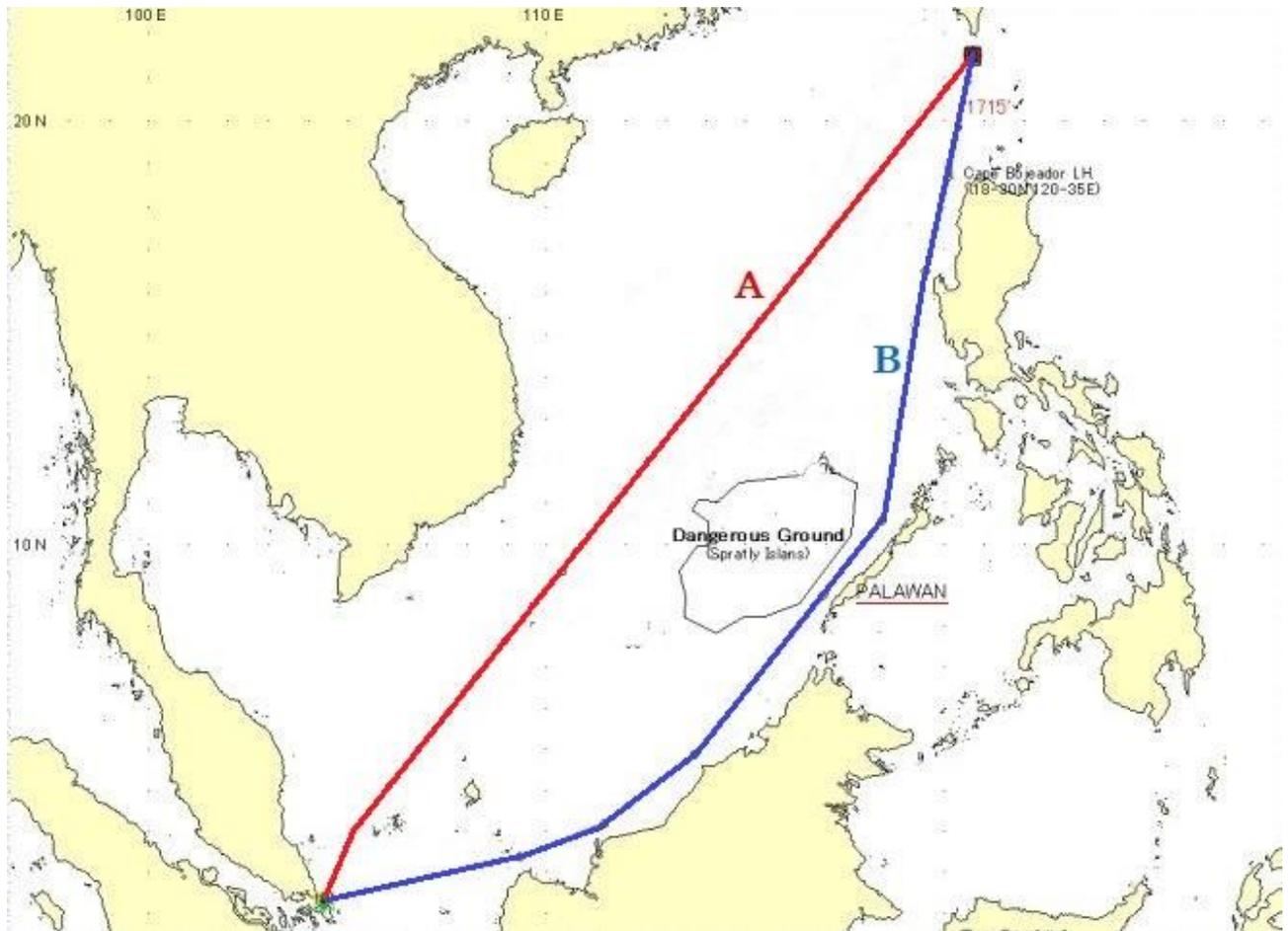


台湾南端を通過後の南シナ海は、まさに問題の季節風が逆風となっている時期です。地図上では東シナ海に比べ南シナ海はグルッと陸地に囲まれていて、大時化に見舞われるようには見えませんが、前述の様に Lion Island は航洋船としてではなく、内水路即ち平水区域用に造られた船ですから決して油断はできません。

特にこの時期、夏場は南西季節風の時期なので Lion Island のコース、台湾からシンガポール方面に向かう船は最初から最後までずっと真正面に風・波を受けることとなります。そして、この風は台風のように一過性のものではなく、何か月も連続で同じ風向で吹き続け

るので避けようがないのです。

その季節風対策として、この海域では昔から次の青線の様なルートが考えられていました。



現在の航洋船なら南西方向に向かう場合でも、逆に北東方向へでも、季節風の影響などモノともせず最短距離である A の赤線をたどるのが当たり前です。しかし、レシプロ・エンジン（往復動蒸気機関）が主流だった頃には、低馬力又は小型の航洋船は B の青線を通るのが無難と考えられていました。

特に冬季北東季節風のシーズンに風に逆らって北東へ進む場合は、青線の航路を通ることを「良し」とされていたのです。この青線のルートはフィリピンのパラワン島沿岸を通るので Palawan Passage（パラワン航路）と呼ばれていました。

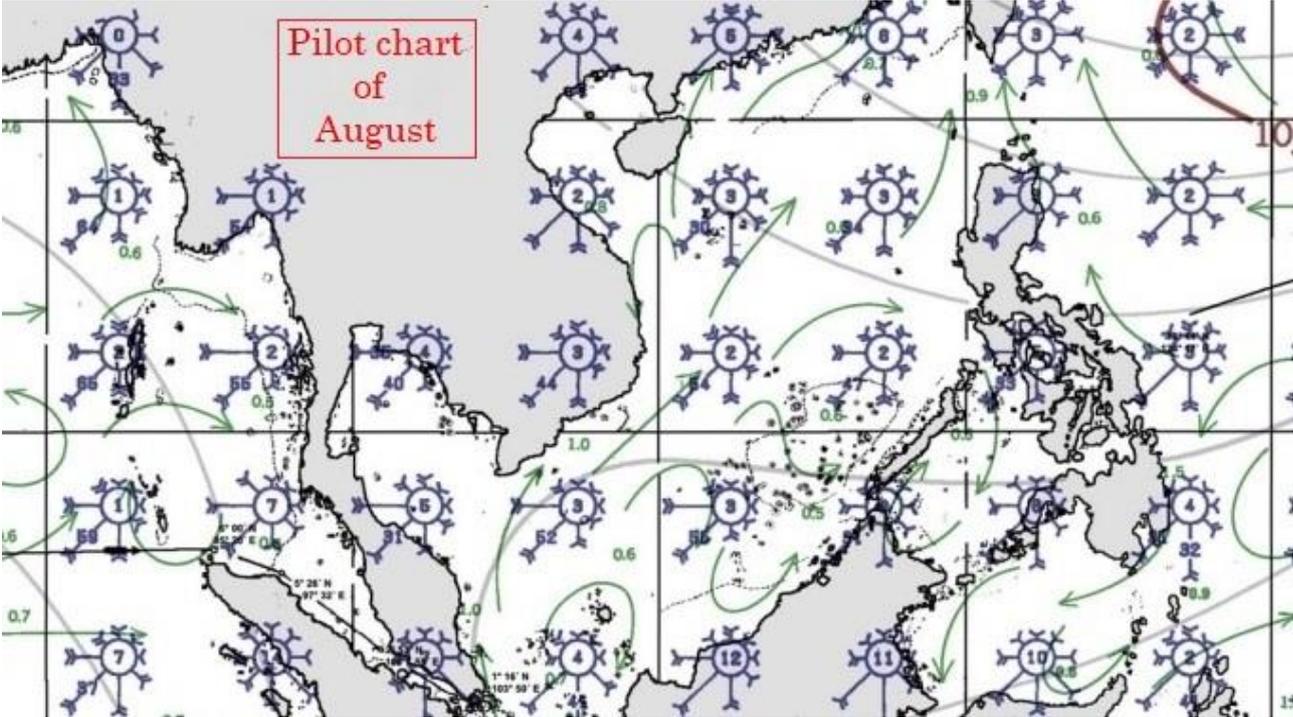
以前乗った小型コンテナ船で、ベトナムから台湾に向かう途中、台湾に近付いたところで北東からの波に船首を突っ込んでしまい、船首デッキの船体の一部とコンテナにダメージを受けてしまいました。

一定方向からの風が吹き続けると必ず波が出来ますが、一定の大きさの、いわゆる定常波ならまだしも、一発大波と呼ばれる時たま襲う大波は想定外の破壊力があります。

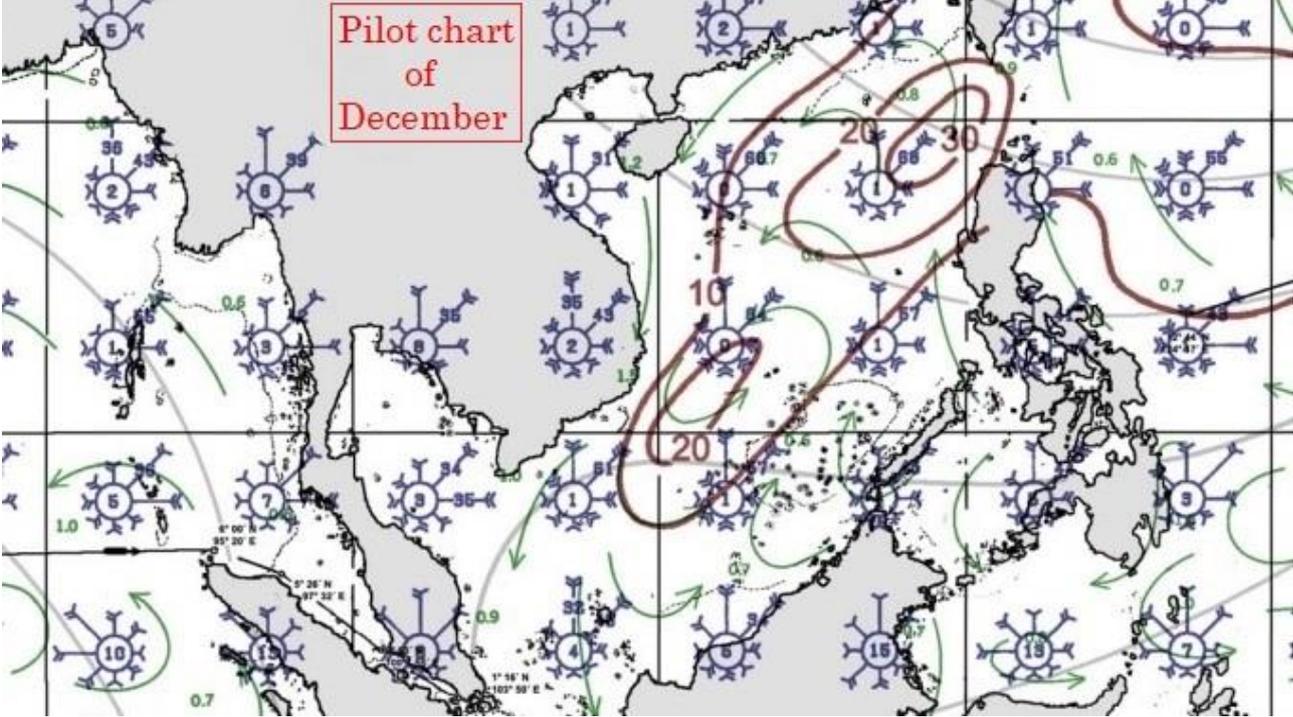
あの船は漸長 135m でしたが、そういう船でもうまく波長があつてしまうと、もろに船首

を波に突っ込む羽目になってしまいます、ましてやより小型の Lion Island は・・・。

ここで南シナ海の夏と冬のパイロット・チャート(各月の海象の統計図)を較べてみます。



上は Lion Island がここを通過した 8 月、下は真冬 12 月の南シナ海の様子です。



緯度・経度 5 度ごとに配置されたウィンド・ローズ(その地点での風向・風力の統計)を詳しく見てみると、上の図 8 月には台湾からシンガポールまでの略全域で風力 4 の南西風が吹き、逆に 12 月には風力 5 の北東風が吹くことが多い、と分かります。

まあ、風力 4 乃至 5 と言えば北太平洋や北大西洋の高緯度では「風の内」と言っている程度のもので、Lion Island のような平水用の船ではその程度の風でもずっと連続で吹

き続くとなると、それによってできる波を無視はできないのです。

12月のチャートを見ると、波高12フィートの赤線のパーセンテージがベトナム南東沖では20%、ルソン島北西沖では30%に達しています。

これこそ蒸気船の時代に、北東向けの低馬力船が逆風でも比較的安全に航海できるように、パラワン航路が考えられた理由です。

T船舶のインドネシア定航船は蒸気船でも低馬力船でもありませんでしたが、北東向け復路では何度もパラワン航路を通りました。

それは季節風対策ではなく、主として台風避航対策の為でした。この航路は台風的位置や進路次第でフィリピンの島々を防波堤代わりに利用できるし、更に状況次第でフィリピンの東側に抜けるという選択肢も持てるからです。

幸いLion Islandの時は南西向けで、しかも比較的穏やかな8月でしたから、赤線でも行けないことはなかったかもしれません。しかし、何しろ向かい波には滅法弱い船体構造ですし、ミャンマーに着いて引き渡しが終わるまで、無傷で届けるのが造船所側の責任ですからここは安全第一。青線のパラワン航路をたどることにしました。

ところが、安全を期して選んだパラワン・パッセージで、トンダ落とし穴にはまってしまいました。パラワン島沖を通過してボルネオ島（カリマンタン島）沖に差し掛かって間もなく右エンジンに異常をきたしたのです。

私が航海当直に立っていた時でしたが、軽いショックと共に突然右エンジンの回転数がガタッと落ち異常な振動が生じたのです。即、左右両舷ともエンジン停止。エンジン・ルームに連絡すると、勿論エンジニアも異常には気付いていました。彼も軽いショックを感じはしたがエンジンそのものには特段の異常は見当たらないそうです。

そこで、試しに左右のエンジンを夫々単独に回して走ってみると、問題は右エンジンだけという事が解りました。左舷エンジンだけで走ると異常な振動も全く感じられません。

改めて右エンジンを再点検しましたが、エンジンそのものには異常はないとの事。

舵にも異常は認められないし、これは矢張り船体外部即ちプロペラに何らかの不具合が生じたとしか思えません、多分流木などの水中障害物をひっかけて変形してしまったか？

直ぐ造船所にカクカクシカジカと連絡した結果、シンガポールでドックに入れて詳細を検査することになりました。

その地点からは右エンジンはストップしたまま、左エンジンのみでの航海です。スピードは落ちるし操舵にも一工夫必要ですが、何とか走ることは走れます、ツイン・エンジン

だったことは不幸中の幸いでした。

そして、シンガポールのドックに入り、排水が終わって船底を見てみると、案の定、右舷プロペラの下側に枝付きの複雑な形の流木が挟まっていました。しかし、これまた幸い

なことにプロペラにも舵板にもこれと言ったダメージは全然ありませんでした。

異常を感じてすぐエンジンを止め、以後左エンジン一基のみで走った事がアタリでした。

南シナ海の中央を走る A の赤線なら、水中を漂う流木をひっかけるなんてことはマズ考えられない事ですから、これは海岸線に近いパラワン航路ならではの出来事でした。

まあ、これは予想できぬリスク、仕方がないでしょう。

と言うことで、すぐに流木を取り除いて数時間後にはドックから離れ、またヤンゴンに向かいました。シンガポール以降はマラッカ海峡ですが、この海域についてはこれまでに

何度も触れてきたので今回はパスします。



マラッカ海峡を抜けた後、いつもなら進路を西に転じて Great Channel を通過、インド洋に出てゆくのですが、今回の進路は北向き。そして、タイの人気リゾート、プーケット

Phuket 島の沖辺りから更に北に転じてアンダマン海 Andaman Sea に進みます。

この海域を走るのは私にとって初めての経験です。

これまでにこの辺りで経験あるのは、上のマップで **George Town** と表記されているペナン **Penang** 港がこの海域での寄港地としては最北端でした。近年ではリゾートとしてはプーケットが一番よく知られているかも知れませんが、ペナン島も歴史的にはより古く、イギリス統治時代の施設も多く残り「東洋の真珠」と呼ばれる一大観光地です。

船乗りとしてもとても楽しめるイイ港ではありました。

そういうペナンやプーケットを横目に船はなおも北に向かいます。次のマップの赤の四角が目的地ヤンゴンですが、その西側に広いデルタ地帯があります。これは日本語では旧称イラワジ **Irrawaddy** 川として知られた大河、現在はエーヤワディー川（英語表記では **Ayeyarwady**）と言う名称が正式らしいですが、このマップでは旧称になっています。

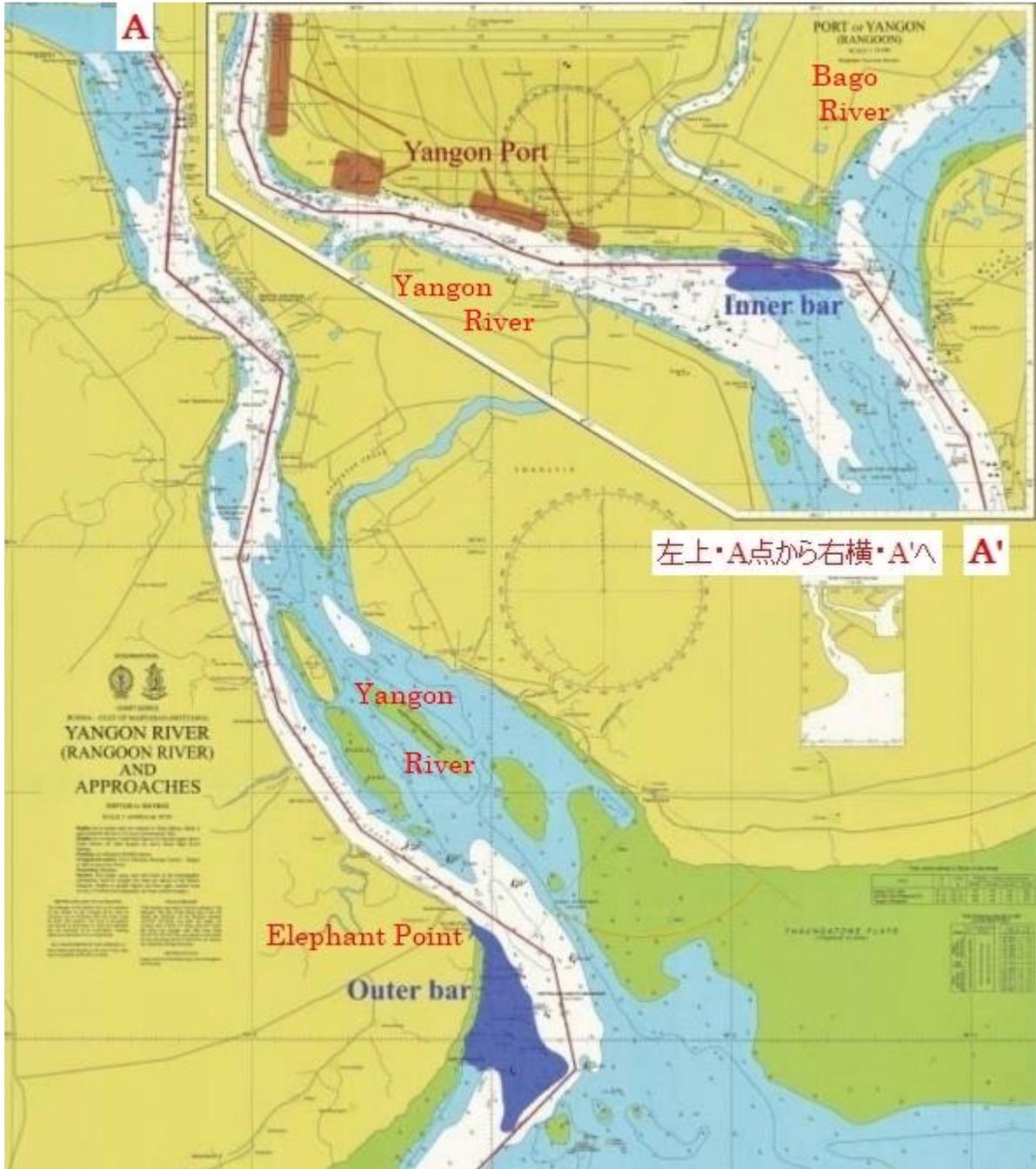
ヤンゴンはこの大河の東隣り、ヤンゴン川の河口部から 30 数キロ遡った所に位置します。



さて、船はアンダマン海の北端マルタバン湾 **Gulf of Martaban** に進みます。上のマップでは **Gulf of Martaban** となっていますが、これも旧称で、これも現在は **Gulf of Mottama** と改名されています。

このように、この国の地名の多数が改名されています。殆どは旧称の方がよく知られて

いる事が多いようですが、それもこの国の歴史の厄介さを表している部分でしょう。  
 最も知られた改名は首都ラングーンがヤンゴンに変わった事でしょうが、そのほか周辺都  
 市や川の名前など、殆ど全部がと云っていい程、多くが変わっているようです。  
 モッタマ湾の最奥部、次の海図の下辺のすぐ外の地点でパイロットが乗船、以後赤線をた  
 どって上流に進みます。 **Elephant Pt.**と表記されている辺りがヤンゴン川河口部。



溪流を別として、川の水は必然的に砂や泥を含みます。そして川が海に到達する地点、  
 他の川と合流する地点、大きなカーブの内側地点、などでは流れが緩やかになります。  
 すると水中に含まれた砂泥が川の底に沈み、堆積します。これを **bar** バーと言います。  
 上の海図にブルーで示された **Outer Bar**、**Inner Bar** などがそれです。ノンベの好きな

止まり木のバーではなく水底の砂泥堆積、日本語では洲又は砂州ですね。

Lion Island は、この川の河口部からヤンゴン港までの航路筋の整備、特にこの bar 部分の浚渫のために建造されたというわけ。川の流れるによって常に運ばれ、川のあちこちに堆積する土砂を浚渫して、大型船の航行に支障がないように航路を整備保全する。

そのために建造され、はるばる日本から回航されてきたのです。

Lion Island は、ヤンゴン川とバゴ川 Bago River の合流地点を過ぎて、ヤンゴン港の前面で錨地に錨を下ろし、これで回航業務は終了。ミャンマー人便乗者 3 名は投錨後すぐに下船してゆきましたが、我々回航要員は入港手続きや日本から引き渡しのためやってきた造船所社員との打ち合わせで忙しく、その日は下船できませんでした。

次の日の朝一、例のムツリ屋が乗り込んできました。なんと海軍将校のような金ピカの超リッパな制服姿です。それが果たしてホントにミャンマー海軍のものだったかどうかは知りませんが、港湾局の浚渫船・船長にしては一寸ビックリのオオゲサな制服。

そして、もっと驚いたのは彼のドデカイ態度。回航中の彼はダンマリ・ムツリで超無愛想ではありましたが決して無作法ではなかった。それが「お前らトットと下りてケ！」

みたいな素振り、この豹変にこっちはギョーテン。参ったマイッタ。

我々回航クルーは言われるまでもなくホーホーの体で即退散、その日はホテルに一泊、翌日シンガポール経由で成田向けとなりました。ヤンゴン港への入港から、ヤンゴン国際空港を離陸する瞬間まで、船上でも街中でも空港でも、色々不愉快な出来事がありました。

それらについて話したいことは山ほどあるんですが、この際それは封印します。

前々から記しているように、この稿では政治・宗教・民族に関して語る事はなるべくタブーとしています、何故ならこの話は結局ヘイト・スピーチになってしまうから……。

それにしても、この時のヤンゴンでの体験は、遠い昔、少年時代に読んだ「ビルマの豎琴」で受けた感銘を吹っ飛ばされたような、後味の悪いものでした。その後もメディアでこ

の国のイロイロを見聞きするたびに、浮かんでくるのは「サモアリナン」の一語。

とに角、私の長い船乗り暮らしで寄港した様々な港の様々な体験の中で、このヤンゴン港にまつわる記憶は東南アジア中最悪であったことは確かです。

内容が内容だけに、短いですが今回はこの辺で〆とします。

\*

次回更新は 2022 年 6 月 4 日 (土) の予定です。