

# 甲比丹航海記



*Once a Sailor, Always a Sailor*

081 号 (04 Jun 2022)

コンテナ船 Asian Pegasus

(Sep 2000 ~ Dec 2000)

タイトルバックの画像は今回の乗船“Asian Pegasus”というコンテナ船ですが、この画像自体はすでに船名が“STX Singapore”と変わってからのものです。

この船はこれより2年前に乗った“Iwaki”というコンテナ船によく似たタイプの船で、最近のコンテナ船のような巨大な図体ではなく、前世紀的な船乗りの私には親しみやすい大きさでした。外航コンテナ船としては最小ともいえるサイズで、定期運航の一般雑貨輸送がコンテナ化される以前の「定期船」または「ライナー」と呼ばれた船を一回り大きくした程度。サイズといい船型といい操船のし易いタイプでした。

私が乗った時の Asian Pegasus のオーナーは、Iwaki と同じ M 産業という会社、配乗を請負うマンニング会社も同じ S 海運でした。又、運航会社も同じ N 社で Asian Pegasus と Iwaki は何から何まで姉妹船と言えるような船だったので

この両者の画像を並べて見ると次の通りです。



左が Iwaki、右が Asian Pegasus。 総トン数は Iwaki が 18,602 トン、Asian Pegasus は 16,731 トン。 全長は前者が 193m、後者が 184m、とわずかに Iwaki のほうが大きいですが、船型は殆ど同じだし、居住区内の各部屋の配置も似たようなものでした。一点だけ大きな違いは、左の Iwaki には荷役用クレーンが 3 基ついていること。 これは Iwaki が中南米西岸定期航路用に建造された為で、寄港地は殆どが小規模な港湾ばかり。 Iwaki 乗船当時にはコンテナ・クレーンを備えた専用ふ頭はごくわずか、貨物の揚げ積みはコンテナ以外でも殆ど本船の荷役設備に頼るしかなかったのです。一方 Asian Pegasus の航路は東南アジア方面で、寄港地の全てが近代的コンテナ埠頭完備の大港湾ですから、効率の悪い船上クレーンなど邪魔になるばかりなのです。両方とも建造は愛媛県・新来島大西造船所、多分設計陣も全く同じ顔ぶれだった筈。では Asian Pegasus の様子をもう少し詳しく見てみましょう。





これらの画像はいずれも STX Singapore という船名になってからのもので、撮影場所は背景の様子から、多分、香港だろうと思います。次は要目表。

<b>IMO number</b>	9003201
<b>Name of the ship</b>	S SINGAPORE
<b>Former names</b>	STX SINGAPORE (2013, South Korea) TAI HE DA (2013, South Korea) ASIAN PEGASUS (2006)
<b>Vessel type</b>	Container ship
<b>Flag</b>	Panama
<b>Gross tonnage</b>	16731 tons
<b>Deadweight</b>	22740 tons
<b>Length</b>	184 m
<b>Breadth</b>	27 m
<b>Year of build</b>	1991
<b>Builder</b>	SHIN KURUSHIMA ONISHI SHIPYARD - IMABARI, JAPAN
<b>Classification society</b>	KOREAN SHIPPING REGISTER
<b>Description</b>	S SINGAPORE is a Container ship built in 1991 by SHIN KURUSHIMA ONISHI SHIPYARD - IMABARI, JAPAN. Current status: Decommissioned or lost. Formerly also known as STX SINGAPORE, TAI HE DA, ASIAN PEGASUS.

この要目表にあるように Asian Pegasus は私が乗った数年後には Tai He Da という船名に

なり、その後すぐ画像の STX Singapore、最後は S Singapore と変わったようです。  
Asian Pegasus はこんな船で、操船の具合・乗り心地・住み心地は悪くありませんでした。  
しかし、私のこの船への乗船は前任船長が休暇から戻る迄の短期契約でした。  
私の乗船地はこの ID Book の記録通り、東京港・お台場の青海（あおみ）コンテナ埠頭。

INDICACION DE EXPERIENCIA				CERTIFICATION OF SERVICE		
ALISTAMIENTO Enrollment		DESEMBARCO Discharge		NOMBRE DE LA NAVE Name of the Vessel	GRADO Grade	FIRMA DEL CAPITAN O ALTERNATIVO Signature of Captain or Substitute
FECHA Date	PUERTO Port	FECHA Date	PUERTO Port			
14 SEP 2000	Tokyo	06 DEC 2000	OSAKA	ASIAN PEGASUS 16,832	MASTER	

最近は「お台場」といえば商業・娯楽施設の集中する一大観光スポットになっているようですが、青海埠頭はその南側に隣接した港湾施設です。その頃の「お台場」はまだ今ほど盛況ではありませんでしたが、埠頭からはごく近いのでクルーの買い物や息抜きにも便利なところではありました。私も相棒の機関長と連れ立って何度か散歩がてらに生ビールをひっかけに行ったものです。

Asian Pegasus の日本国内の寄港地は東京・大阪・博多の三港のみ横浜・神戸にはゆきませんでした。その頃のコンテナ取扱い量の各港の比較は現在とは少し違いますが、昔ながらの大港湾はコンテナ取扱量では別物になりつつあったのでしょう。

一方、海外では上海・基隆・香港・シンガポール・それにマレーシアのポート・クランの各港間の往復でした。これらの港をドウイウ順序で回ったのかはっきりした記憶はありませんでしたが、航海ごとに寄港地の数も順序も多少違っていたと思います。これらの港のいくつかには往航・復航とも寄港があり、また往・復どちらかだけの寄港もあり不規則だったと思います。要するにその時々々の貨物次第。

上海以外は行き慣れた所ばかりですが、個人的には基隆以外はあまり興味のない所です。

それに引き換え Iwaki の就航航路・中南米定航のほうが格段に面白かった。

そのせいか、この船での記憶は甚だ希薄で殆ど何も覚えていません。

寄港の順序はアイマイなので、北から緯度の順に触れてゆくことにします。

まず、上海港のマップと埠頭の様子は次の通り。



Asian Pegasus の着岸したところは上のマップほぼ中央の赤線部分、Waigaoqiao Port と呼ばれるところ、この読みは仮名表記すると「ワイガオチャオ」だそうです。

そして、埠頭の画像は奥が上流、上海市街はこのずっと左手です。

なんとも味気ない様子ですね。 まあ、コンテナ船専用埠頭はどの港でも似たようなものです。 この画像で、よその港とは一風変わっているところは、船の着岸する場所がコンテナ・ヤードから突き出した栈橋状になっている点です。

これは、この港が長江（揚子江＝Yangtze River）という大河の河口部に位置する河川港なるが故の構造でしょう。 何しろ全長 6,300km のアジア最長の河川ですから、その流域から流れ込む土砂の量は並大抵のものではない筈です。 大型コンテナ船が安全に着岸できるようにするには絶えず浚渫工事を続ける必要があるのでしょう。 そして、コンテナ・ヤードの側面直接に岸壁を配置するより、岸から離れた少し流速の速い場所に突き出したほうが河底の堆積物が少なくなるから、なのだと思います。

この港は前回述べたミャンマーのヤンゴン港同様不愉快な記憶しか残っていませんが、ヘイト・スピーチになりかねないので、そのことを詳しく述べるのはヤメにします。

しかし、ヤンゴンでの体験と違い、ここでの問題は官憲がらみではなく、運航会社の現地社員の傍若無人な振る舞いだったのです。 この話はコレマデ。

この港へはこの船での体験が最後ということになりました。 この船の後は、上海のみならず中国の港に入港することは二度とありませんでした。

\*

ところで、前にベトナム航路の小型コンテナ船 Goddess に乗った時の稿で、上海から基隆への航海で、日本の港のクリアランス（出港許可証）を得ることが必要だったので石垣島に寄ったという話をしました。 しかし、Goddess で上海に寄港した、というのは明らかな記憶違いでした。 私の上海への寄航はこの船で行ったのが最初で最後だったことを、上のマップや画像を見ていて、ハッキリと思い出しました。

Goddess の時も、Asian Pegasus の頃もまだ中国本土と台湾との間には「三通」が実現しておらず、上海～基隆間を直接結ぶ航海はできなかったのです。

三通とは「通商」「通航」「通郵」の三つを指し、要するに友好的な付き合いをしようということを表します。 1979年に本土側が台湾に対してこの「三通」を提案したが、当時の台湾はこれに応じなかった、のだそうです。

この三通が正式に実現したのは 2008 年になってから、だそうです。 従って Goddess や

Asian Pegasus が基隆に寄港した 2000 年当時は両港間の直接の航海はできなかったことは確かです。 また、Goddess の運航者は台湾の海運会社で、こういう状況下で、台湾の企業が中国本土向けの物流を担うことはまずないのでは？と考えられます。 あの船の運航の主たる目的は韓国・台湾・ベトナムの三国間の物資輸送でした。

只今現在の三通は果たしてどうなっているんでしょう。

と、いうことで Goddess で「上海から基隆への航海の途中、クリアランスを得るために石垣島に寄港した」という記載は明らかな間違いで、それはこの Asian Pegasus でのことだった、と訂正します。 最近の記憶力の曖昧さの証拠、ボケの始まりかモ？

ということで、改めてこの航海の寄港地をマップ上で確かめてみます。



こんな風になりますが、このオレンジのラインは海図上のコース・ラインではなく、単に

寄航経路の概要を示しただけの物です。

これらの港をどういう順序で回ったのか、往航・復航で寄港地がどう変わったのか、という点は例によって曖昧模糊。一つだけはっきりしているのは、上海～基隆間の航海は上海から基隆への一方通行で、その逆はなかったこと。

すなわち、上海から基隆に向う途中で石垣島に寄って日本税関発行のクリアランスを得た、ということです。その逆方向の航海をした記憶は全くありません。

その様子をマップ上でもう一度見てみましょう。



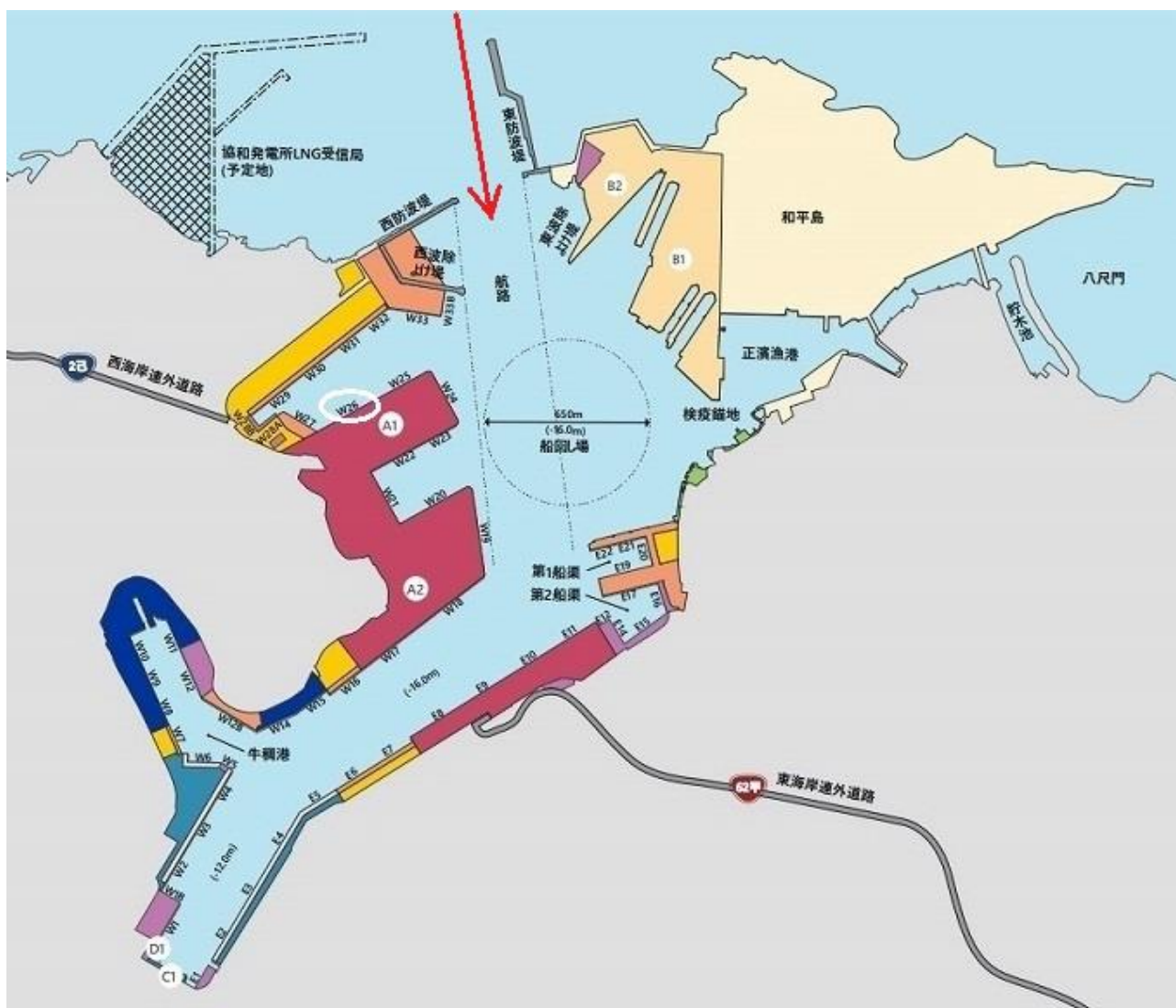
上海～基隆間を最短で結ぶグリーンの線は「三通」が実現していなかったこのころは取り得ないコースだったのです。そして上海から基隆へ向かうには赤線のように一旦両港に関係のない第三国の港に入港し、出港する。「台湾に入港したのは本土からではナイ」という形を作るわけです。この逆に、基隆から石垣島経由で上海へ、という物流や航路設定が存在のかどうか？ 私の記憶にはそれはありません。

とにかく Goddess の稿で触れた「三通」に関する記述はそっくりこの稿に置き換えていただきます、ドウカお許しを・・・。

\*

さて次は私がまだ若手航海士の頃から慣れ親しんだ基隆港です。





上のマップはごく最近の港内の様子らしいですが、Asian Pegasus の当時もほぼ同じ状態だったように記憶しています。

マップ上辺ほぼ中央部の赤矢印のように防波堤が突き出した所から下（南）に向かって入港します。中央部分に広がるマゼンタに塗られた場所がコンテナ・ターミナルですが、その中の一番港口に近いA1という埠頭の北側、白の楕円で囲んだW26という岸壁がAsian Pegasus がいつも着岸する埠頭だった、と思います。

岸壁から市街中心部までは3キロ弱。往路は歩き、復路はタクシーで、という散歩上陸にちょうどいい距離でした。

前述のように、ここは航海士だった頃から何度も寄港した所でしたが、岸壁の配置は当時も大きな変わりはありませんでした。ただ当時はコンテナ用の施設は殆どなかったし、私自身が乗っていた船も旧来のデリック付きの定期船でした。

基隆港の様子を画像で見ると次の通り。これは基隆の市街地上空から北に向って撮影した画像で、手前が市街地中心部、上部中央付近の赤印で示したところがAsian Pegasus の

着岸した A1 埠頭・W25 岸壁。 そのすぐ向こうが港の出入り口です。



そして夜の街へ出ると、次の画像のように至る所にストリート・フードがあふれかえっています。 街中にこんな通りがアッチコチ、つい吞んで食べてお腹一杯、が当たり前。



画面上部には Tenpura なんて言う綴りも見えてますね。 寿司屋の屋台もあちこちにあり

ました。サイゴンの夜の街にもコンナ雰囲気が満ちていたものです。懐かしい。

昔は多くの港がそうであったように、この港も市街地に直結でした。

町で触れ合う人々もみんな親しみやすく穏やかな様子です。治安状態にも不安はないし、自分が日本人だということに何の懸念もなく、楽しく街歩きができる所でした。街を歩

いていて耳に入る言葉は同じ系統の言語のはずですが、本土とは当たりが違う感じ。

以前、ベトナム航路のコンテナ船 **Goddess** に乗っていた時の話で、ホーチミン港で **Star Club** という船食業者に食料を納入してもらっていたことに触れましたね。 **Sam** という中年女性の上司と **Lan** という若い相棒のコンビでしたが、二人とも実に感じのいい女性で、

公私にわたりずいぶん世話になったものでした。

**Goddess** 下船後に、わがパートナーとベトナム旅行をした際にも、この二人にはサイゴンのあちこちを案内してもらったり、**Sam** の自宅に招待されたり、と商売抜きで親身に世話

をしてもらいました。イイ思い出です。

**Sam** とはその後もメール交換が続いていましたが、彼女から **Lan** が台湾人船長と結婚して台湾に移り住んだこと聞き、あそこなら、外国人の彼女でも心細い思いはしないで安心

して過ごせるだろう「良かったネ」と思ったものでした。

しかし、昨今の各種報道でこの国の不穏な状況を聞くたびに、彼女の身边はどうだろうと甚だ気になるところです。只今現在の市民生活の実情は果たしてどうなのでしょう？

「三通」がドウのコウの、どころではないのでしょうかね。

\*

次は香港。

ご存じのように香港は長らく英国統治が続いてきました。私はカケダシ航海士の頃からこの港には何度も寄港したものでした。しかし、私の香港への寄港は1970年代半ば過ぎ、チーフ・メイトの時からパツタリと途絶えてしまいました。そして、1999年になっ

て、**Goddess** で久しぶりの香港入港、となったのでした。

この間20数年のご無沙汰でしたが、その変貌ぶりは英国統治から中国行政区に変わったことだけでなく、港の様子全てが様変わりで驚くばかりでした。私が香港へ行き始めた頃は岸壁に着岸することはなく多くの場合、繫留ブイに繋がれるか錨泊して、積荷も揚荷も舁荷役で行うのが当たり前でした。その頃は大型船が着岸可能な埠頭は存在しなかつ

た、と思います。そして今回「中国の香港」への二度目の入港です。

**Goddess** の時もそうでしたが、今回もコンテナ船ですから当然ながらコンテナ・ター

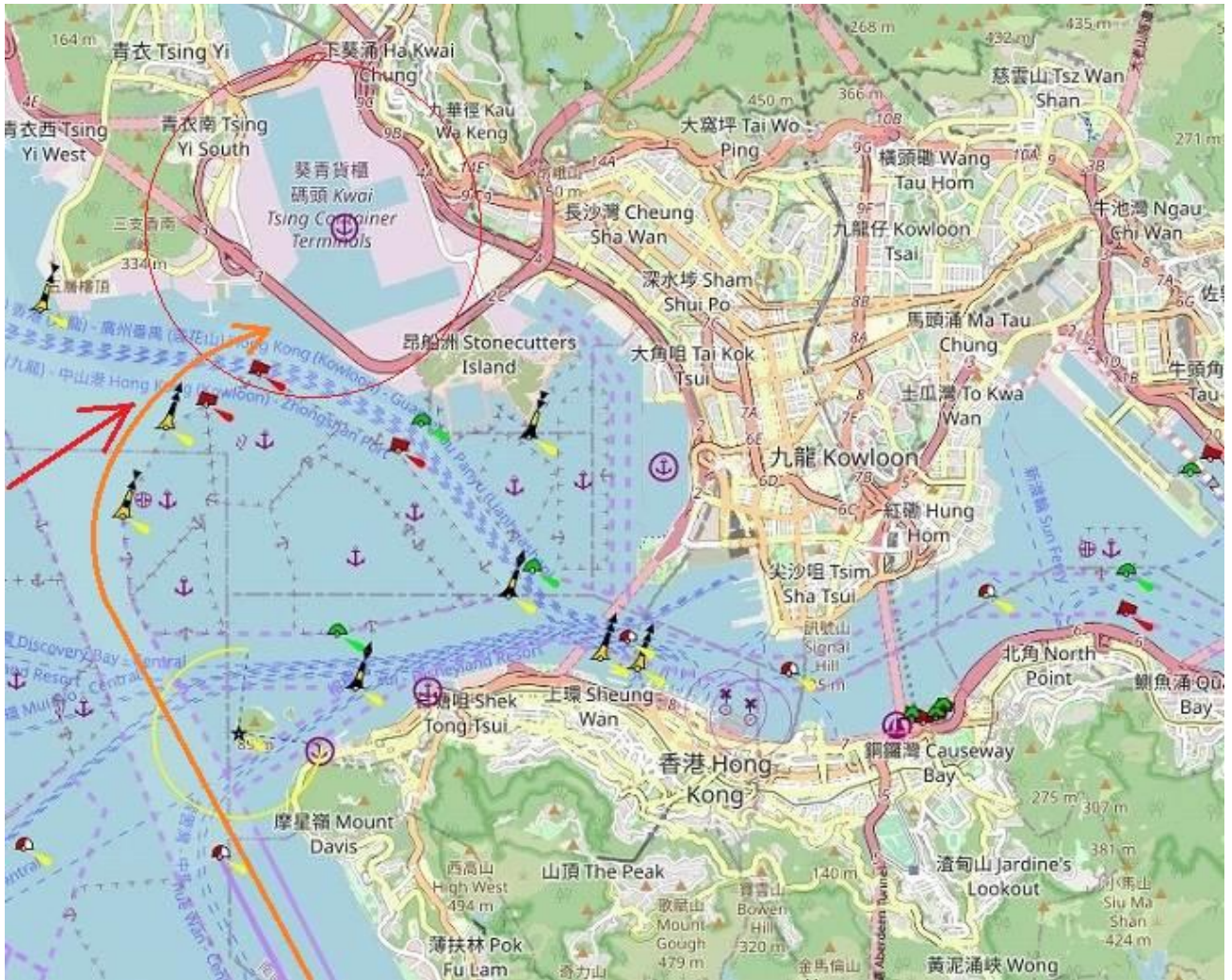
ミナルへの着岸です。 香港で岸壁に着岸したのは Goddess での体験が初めてでした。 統治が中国に移ってからの香港は、中華人民共和国香港特別行政区というのが正式名称ですが、そのエリアは次の通り。 黒の破線で囲まれた部分が「香港特別行政区」英語表記では Hong Kong Special Administrative Region。



定期船でよく来た頃の主な停泊地はマップ中央下部・香港島の北西角、ブルーの小さな文字で Victoria Harbor という表記のある周辺でのブイ繫留か、錨泊でした。

その頃は上陸する時はサンパン（通船）を使ってでした。 行き先は九龍半島側と香港島側の両方が選べたと思います。 九龍半島に上陸して街歩きを楽しんだり、その後、フェリーで香港島に渡ってケーブル・カー（Peak Tram ピーク・トラム）でヴィクトリア・ピークに登ったことなどをオボロに覚えています。

Goddess や Asian Pegasus がコンテナ揚げ積みのため入港した香港は、上のマップ赤枠内の部分でそこを拡大すると次の通りです。



マップ下辺が香港島北岸部、中段から上が九龍半島。 コンテナ・ターミナルは左上赤丸内のピンクに塗られた部分です。 このターミナルの名前は葵青（クワイ・チン）コンテナ・ターミナル、英語表記は Kwai Tsing Container Terminal で、1972 年代になって開発が進められ、1990 年代から 2000 年、Goddess や Asian Pegasus の頃迄は世界第一のコンテナ取扱量だったそうです。 ちなみに、2020 年現在のコンテナ取扱量・世界の港湾別ランキング、トップは上海、二位はシンガポール、以下中国各港が六位までを占め、七位がプサン、香港は九位になってしまったそうです。

最近の香港は多分もっと勢いが落ちているのでしょうか。 さて、そのコンテナ・ターミナルへの入港進路はオレンジの線のように香港島西岸を北上、左上の青衣（チンイ）島 Tsing Yi Island の南で右に大曲りします。

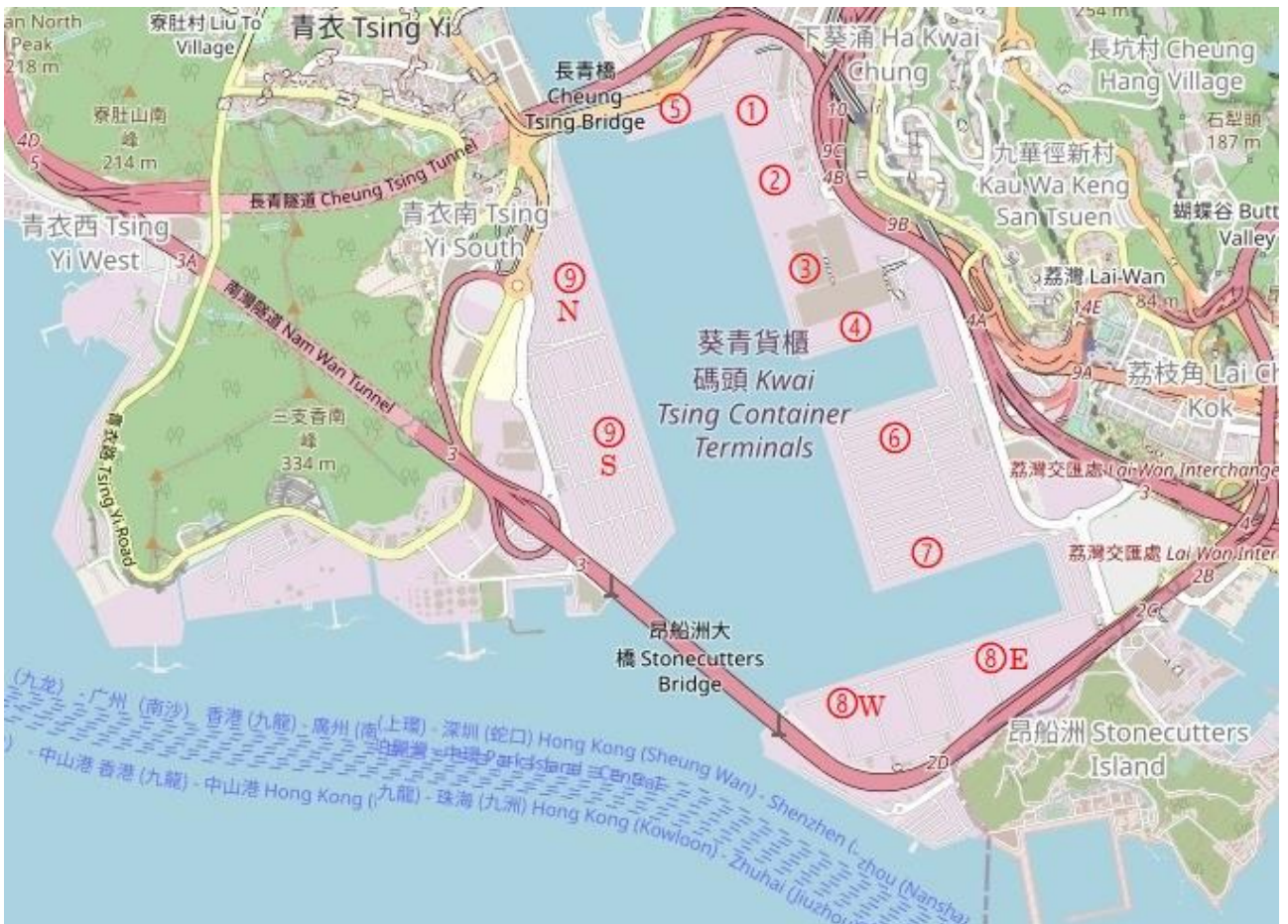
次の画像は上のマップ左辺赤矢印辺りからの俯瞰したもので、手前の橋をくぐってコンテナターミナルに進入するようになっていますが、この Stonecutters Bridge ストーンカッターズ橋は 2004 年に着工、2009 年 12 月開通だそうで、当然 Goddess や Asian Pegasus の時はありませんでした。



現在のクワイ・チン・コンテナ・ターミナルは次のマップのようになっています。

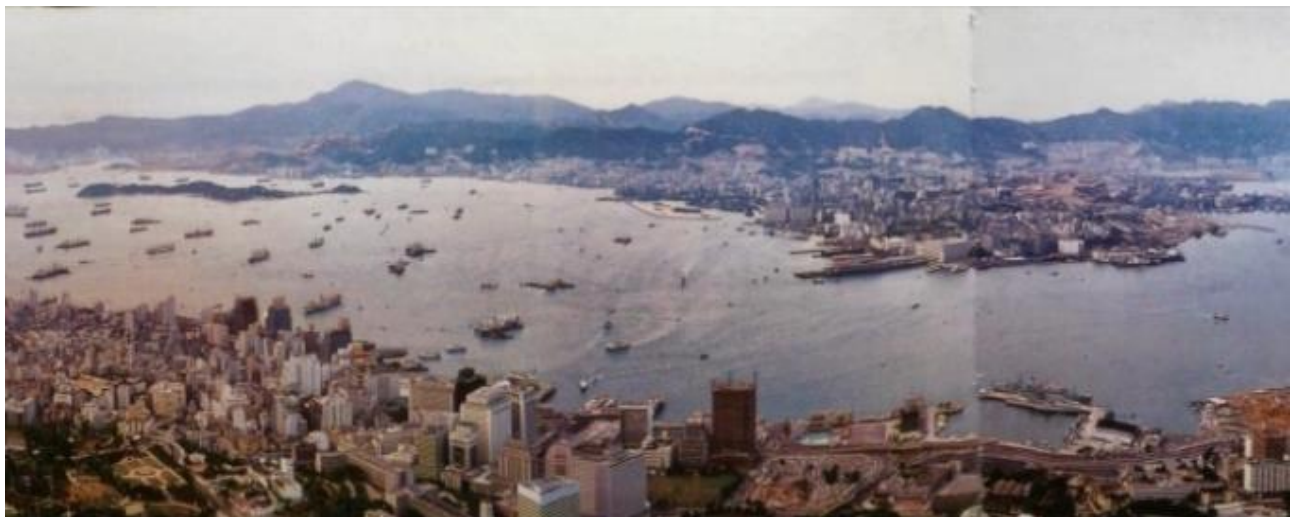
Goddess も Asian Pegasus も岸壁④か⑥のどちらかに着岸、だったと思います。

ここではゲート近くのスーパーへ買い物に行くのが精いっぱい忙しい停泊でした。



当時の岸壁は①から⑧E・⑧W迄で、対岸・青衣島の⑨Nと⑨Sはまだ未完成でした。

また、定期船で香港に足しげく通った頃の様子は次のマップと画像のようでした。 下図左上の赤枠が上図のコンテナ・ターミナルの部分です。 同じ港とは思えないくらい、  
現在とは全くの様変わりで、赤枠の中の港湾施設の殆どが埋め立て地です。  
マップ右辺の白で示された啓徳空港 Kai Tak Air Port の滑走路も現在は Kai Tak Cruise Terminal という客船棧橋に変わっていて、香港国際空港は香港島の西方の島、ランタオ島 Lantau Island 北岸の埋め立て地に移っています。



大小の船や舢舨やジャンクがひしめいています。 海上輸送の主力がコンテナ化される以

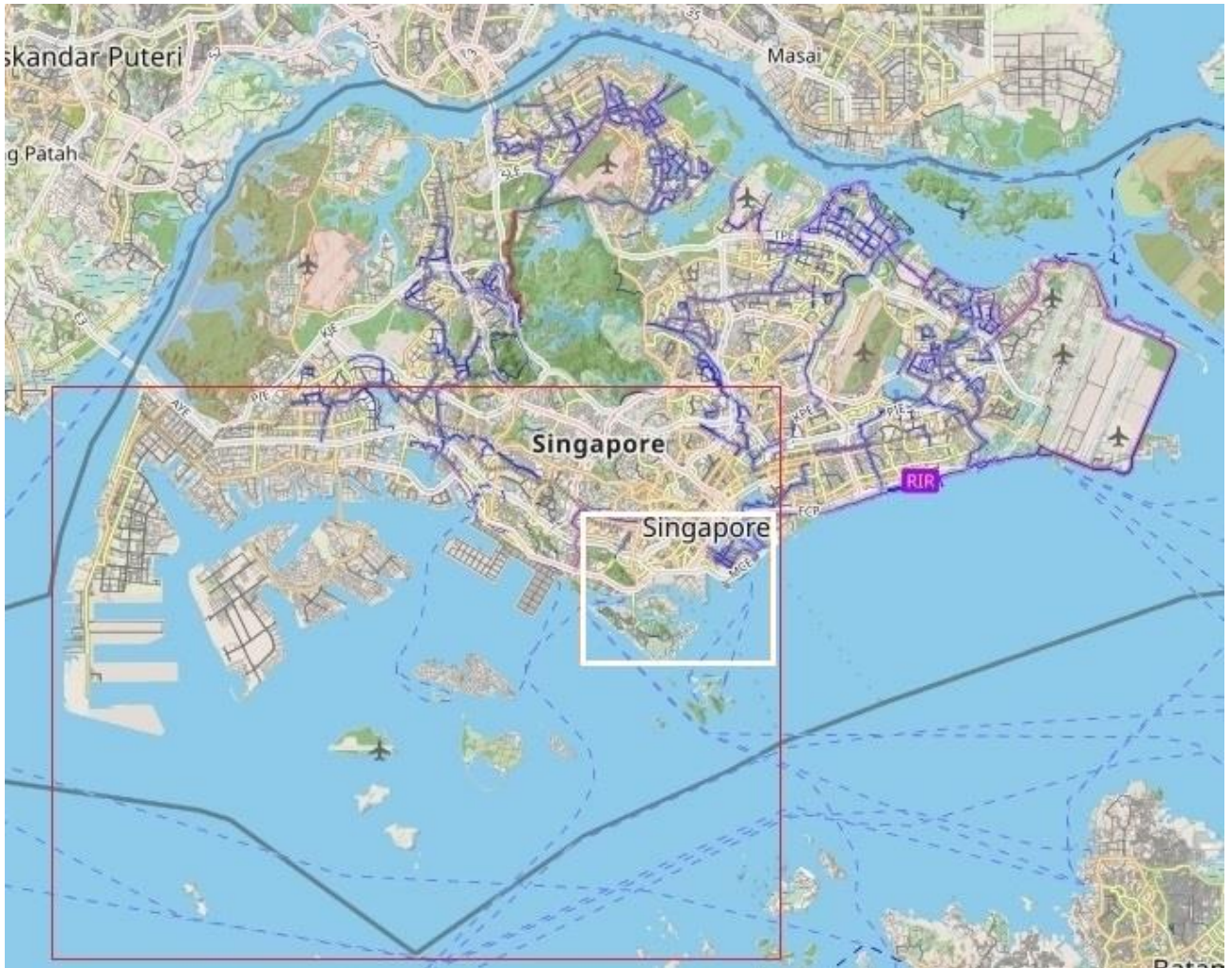
前は上の画像のようにブイ繫留または錨泊するのが当たり前の港だったのです。

私にとっての古き良き時代の香港のイメージは全くこの画像通り。

\*

次はこれまた大変貌を遂げたシンガポール。

この港についてもこれまでに何度も触れてきましたので二番煎じどころではありませんが、今回はその変貌ぶりを主体にして話を進めます。 まずはシンガポール島の全体像から。



この港へ初めて入港したのは 1961 年、まだ本職の船乗りではない言わばヒヨコの時。当時の商船学校では、最終学年 5 年生・前半の半年間を社船実習と称して、各海運会社の船に乗組んで実務経験を積んだのです。会社の選択は可能な限り本人の希望次第。会社によって実態は様々でしたが、たいていは各船に単独で乗り組んだものでした。

私も航海科実習生として単独乗船で、その船には機関科実習生の乗船はナシ。この航海記の最初のころ述べたように、私は熊野丸という重量物運搬船に乗ってブラジルまでの航海を経験させてもらいました。その時の初めての外地入港がシンガポールだったので、この港には特別な思い入れがあるのです。

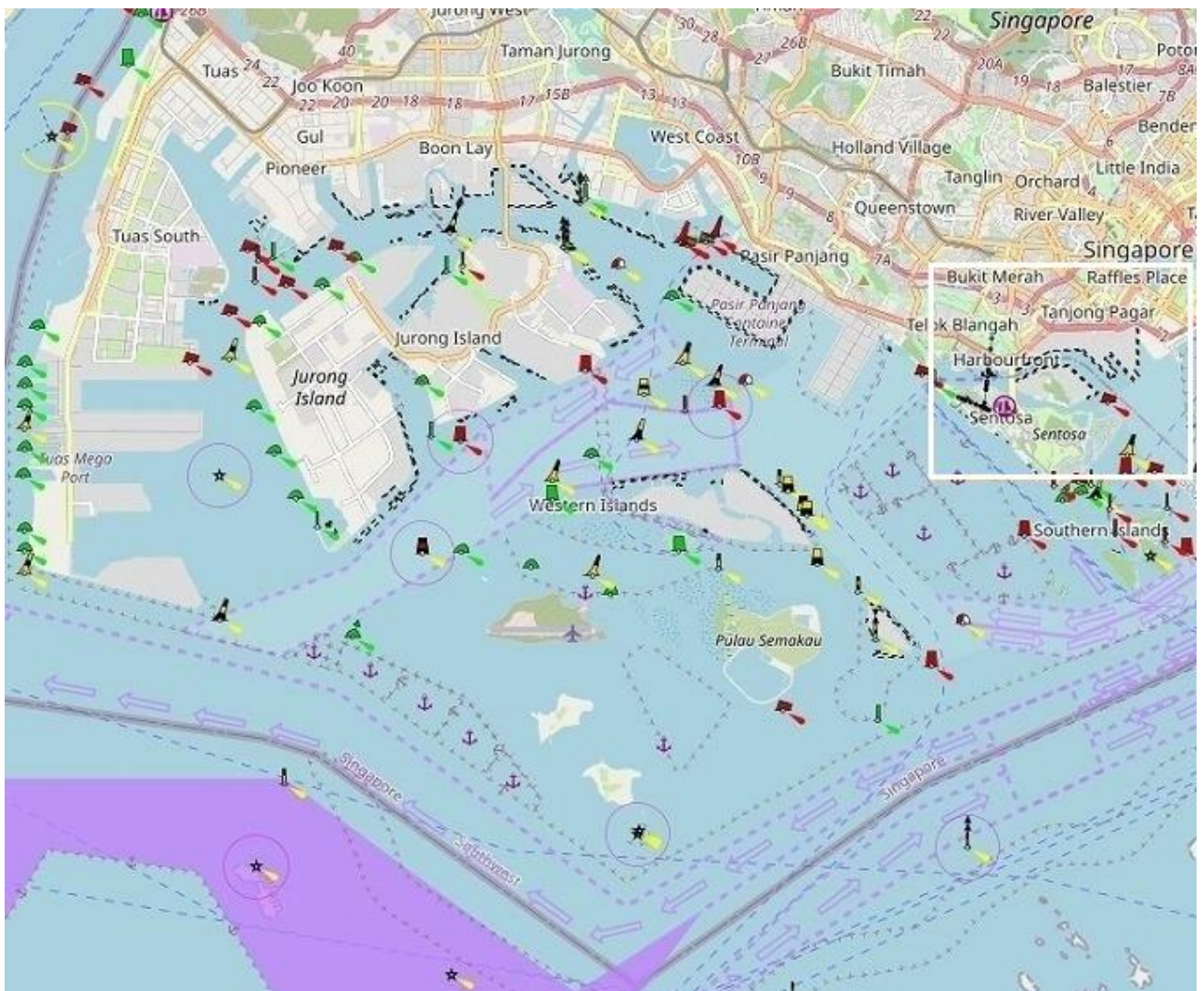


当時は上のマップの島の南岸ほぼ中央の白色の枠内だけに港湾施設がありました。岸壁の収容隻数はそう多くなかったのも、着岸するのは大量の貨物を扱う船に限られていたと思います。扱う貨物が少量の船は香港同様、沖に錨泊して舁荷役だったのです。バンカー（補油）だけの船も勿論錨泊で、熊野丸も沖での補油で済ませましたから、残念ながら上陸の機会はありませんでした。

しかし、前述のようにこの港はその後大発展をして、現在は赤枠内全域が港湾施設になっているほか、島の北側にも何か所か港湾施設が設けられています。

以前ベトナム人クルーと同乗した Asian Leader という PCC（自動車専用船）で自動車積みをしたのも島の最北部にある Sembawang という港でした。

上のマップの赤枠部分を拡大すると次のようになります。これが現在のシンガポール港の全貌です。

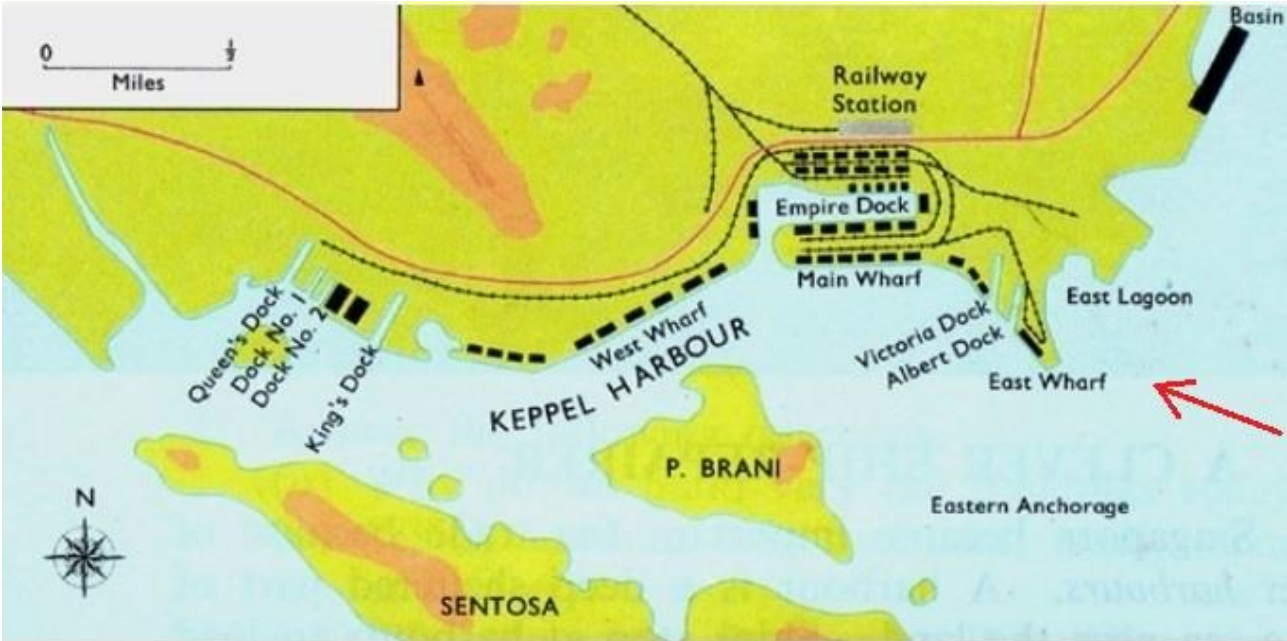


このマップの右辺・白色枠の部分に 1960~70 年頃の港湾施設がすべて収まっているのですからその発展ぶりの凄さがわかると思います。

大港湾に変貌を遂げたシンガポール港の一部を画像で見てください。



これはあくまで新港湾の一部にすぎませんが、このようなコンテナ・ターミナルが前のマップのほぼ全域に散らばっています。 何しろ 2020 年時点で上海に続いて世界第二位のコンテナ取扱い量を誇る港です。（シンガポールがトップという情報もあります）さて肝心の Asian Pegasus の着岸地点はというと、上の白色枠の部分、ひと昔前のシンガポール港だった場所ですが、そこも大きく形が変わっていました。

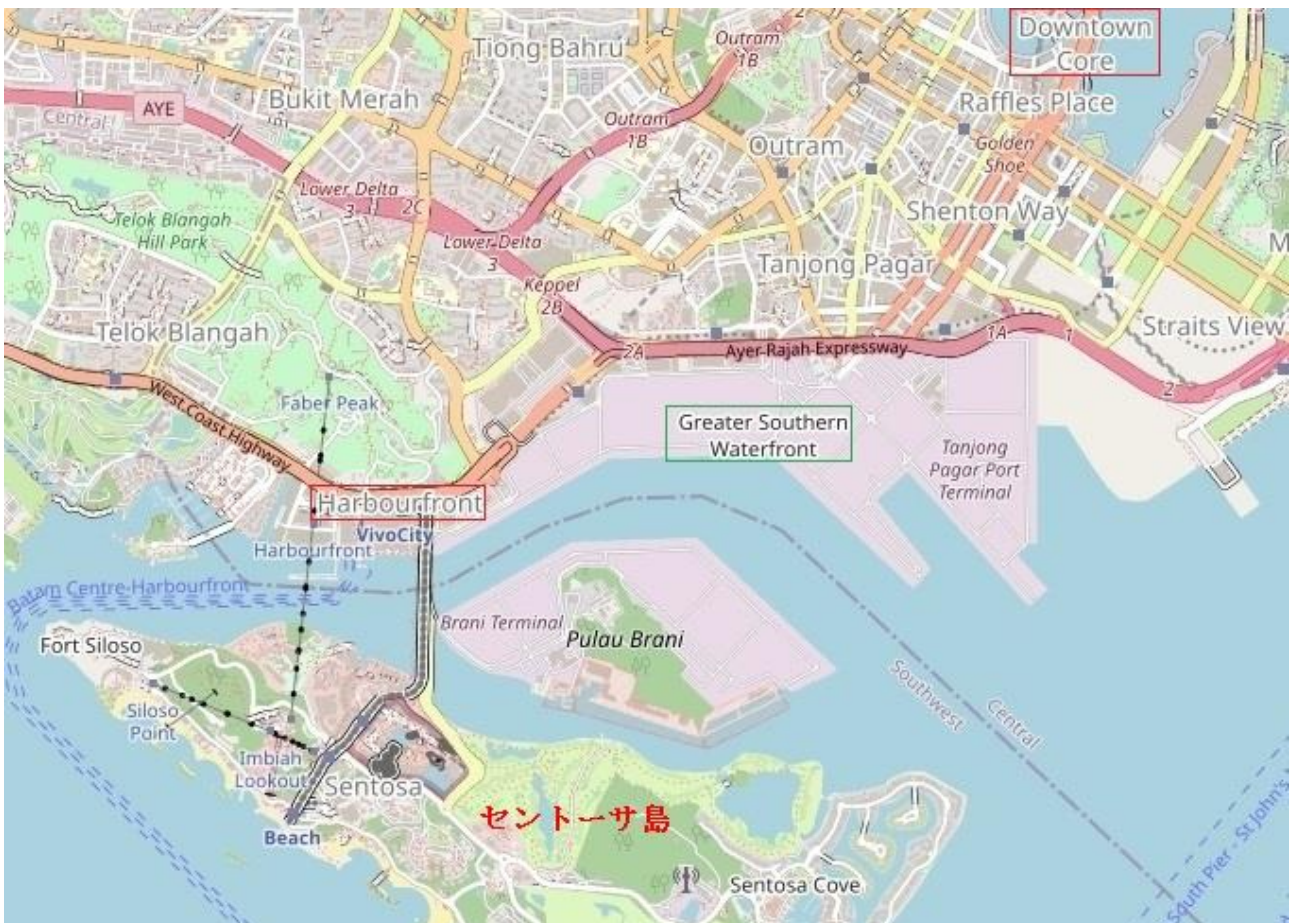


上のマップが以前私が来た 1970 年当時のシンガポール港主要部、この一帯をケッペル・ハーバー Keppel Harbour と呼んでいました。 この赤の矢印の方向からの俯瞰画像は次

の通り。 奥のプール状の水面が Empire Dock で、ここにも着岸したことがあります。



この同じ場所が Asian Pegasus の頃（多分現在も）には次ように変わっていました。



このマップには Keppel Harbour という表記は見当たりませんが現地の港湾関係者の間で

は昔と同じようにこの界限をケッペル・ハーバーと呼んでいたようです。

Asian Pegasus の着岸したところは中央付近の **Great Southern Waterfront** という岸壁のどこかだったと思います。ここは上陸して街歩きをするには絶好の岸壁でした。

マップ下辺は有名な観光スポット・**Sentosa I.** セントーサ島。そして、右上の赤枠で表示した **Downtown Core** という所、コレは例のシンガポール名物 **Merlion** マーライオンのある公園の場所です。私も散歩がてら行って見ました。

マーライオンという言葉の意味は色々取りざたされているようですが、上半身がライオン **Lion**、下半身は魚、そして人魚 **Mermaid** の **maid** の部分を **lion** に置き換えて、造語 **Mer・Lion**→**Merlion** になったというのが真相のようです。もともとこれは古代マレーシアの王族の守り神だったらしい。

シンガポールを訪れた観光客はたいていこれを見に行くことでしょうが、なんとこの像はブリュッセルの小便小僧、コペンハーゲンの人魚像と並んで「世界三大ガッカリ」と言われているそうです。確かに・・・、これには 100% ナットク。



まあ、こんなものを見て普通の大人は「面白い」と思わないのが普通でしょうね。それより個人的にはマップ左手の赤枠 **HarbourFront** ハーバーフロントというショッピングセンターのほうがずっと面白かった。ここにはショッピングモール、グルメ・エリア、ホテル、いろいろなエンターテイメント等、ありとあらゆる遊び場が集まっているシンガ

ポール最大の商業施設だそうです。

買い物にも食べ歩き・呑み歩きにも絶好、だれでも楽しめる場所でした。



前のマップでは Harbourfront となっていたのですが、この画像では HarbourFront Centre と F が大文字の一語綴りで、どうやら商業的固有名詞としてはこの書き方をするらしい。ここはまたセントーサ島というこれまた有名な観光スポットへの入り口でもあるし、国外の観光客だけでなく地元シンガポールの人たちにも大人気の場所なのです。

こんなところが徒歩圏内にあるケッペル・ハーバーの岸壁はこの航海で一番便利で楽しい泊地でした。

Goddess でもそうでしたが、こういう小型のコンテナ船の最大の泣き所は停泊時間が短いこと。 これまでに乗ったコンテナ船三隻を TEU (Twenty-foot Equivalent Unit = 20 フィート・コンテナ換算→20 フィート・コンテナ積載可能個数) で比べてみると、

Iwaki 1613、Goddess 850、Asian Pegasus 1404、です。

ちなみに、昨年メディアを賑わせたスエズ運河で座礁事故を起こした巨大コンテナ船の TEU はなんと 2 万個だそうです。 私が乗ったコンテナ船がいかに小さいか？

こんな小さな船は当然ながら超近代的なコンテナ施設のある岸壁に着岸することはなく、コンテナ岸壁でも比較的効率の悪ところに追いやられるのがオチですが、それでもひと昔前にデリックと多数の作業員の手仕事で荷役したころに比べると話にならないくらいの

短時間で、ハイ・オシマイです。

特にこの Asian Pegasus はクレーンを持たない船でしたから効率の良いコンテナ・バースのクレーンでの荷役ばかり、ゆっくり上陸ということは殆どありませんでした。

その点、Goddess と Iwaki はコンテナ船とはいえ、外地では自船のクレーンを使って荷役をする港が殆どでしたから、コンテナ船としては例外的な非効率。従って当然停泊時間は長くなる、クルーにとってはうれしい限り、ということになります。

まあ、とにかくそういう Asian Pegasus でもこのシンガポール・ケッペル・ハーバーは完全徒歩上陸で街歩きが楽しめる数少ない港でした。

\*

さて最後は Port Klang ポート・クラン。次のマップ右上隅の欄外約 40km に位置するマレーシアの首都 Kuala Lumpur クアラ・ルンプールから一番近い、国内最大の港です。



ここは、これより数年前 Bright Halo という船に外地乗船した港です。

その稿でも触れましたが、私がまだごく若い航海士の頃、この港へ初めて行った時は旧名

の Port Swettenham ポート・スウェッテナムでした。（当時の私の周りの船乗りはもっぱらポート・セッテンナムと言ってましたけどネ）

その当時の港は上のマップの右上の South Port=Port Swettenham が全てで、そこに行き着くまでの両岸は何もない湿地帯でした。そして 1972 年から Port Klang ポート・クランに改名されたのですが、初めは Port Kelang と綴られていたようです。

Bright Halo が着岸したのは右上の North Port という所、そして、今回は外海=マラッカ海峡から島の間の水路を入れてすぐ右手の West Port というバースでした。

その様子は次の画像のようです。



どこにもある味気ないコンテナ・ターミナル。コンテナ・ヤードの奥に緑地帯が広がっていますが、この奥にポート・スウェッテナムがあった頃はそこに至るまで、辺り一面全てがこのような緑地帯、という感じでした。

ここは一見、河のように見えますが河ではなく、マラッカ海峡に浮かぶいくつかの島の間海水の水路です。この画像からも大体見当がつくでしょうが市街地までは遠く、交通は不便。結局ここでの上陸は一切ナシでした。したがって特別な思い出も皆無です。

\*

上海、基隆、香港、シンガポール、ポート・クラン、以上 5 港がこの船の航路で回った外国の港の全てでしたが、これらのどの港も私が東南アジア定期船の航海士だった頃と比べるとビックリ仰天の変わりようでした。その理由は 1970 年代以降、世界中の海上雑貨輸送が急速にコンテナライズされたこと、これにつきるでしょう。

しかし、一等航海士時代は雑貨輸送といえれば従来型の定期船への乗船ばかりだったし、その後アルバトロスの世界にハマリ込んでからの乗船は、撒積み船、自動車・撒積み兼用船、冷凍船、自動車専用船などが殆どで、コンテナ輸送に関わったのは1997年に乗ったTEU・250の超小型コンテナ船 Uno Spirit が初めてでした。今では内航のコンテナ船だって Uno Spirit や Goddess よりは大きいものがあると思います。

Iwaki、Goddess、を経てこの Asian Pegasus がコンテナ船では4隻目になったのですがこの全てが私には好ましいサイズでした。今どきのコンテナ船、TEUが2万個以上なんて言うバケモノみたいな巨大船に乗らずに済んだのは幸いでした。

ところで、この船の乗組員構成は、いつもの通りカバヤン（フィリピン人クルー）と日本人は船長・機関長の二人。この組み合わせにはすっかり慣れ親しんでいましたから特にこれといった問題はありませんでした。機関長氏は私より2~3歳年長の広島商船の出身者で瀬戸内のどこか（忘れました）の島在住の極めて温厚な人でした。

この船でも私の「男のダイドコ」は続いていました。彼もこれまでの混乗各船で外国人コックの作る食事にはさぞ辟易していたのでしょう、私の作るアリキタリの不細工な食事にも大いに感謝してもらえました。彼自身は包丁を手にした事もなかったらしい。

そして各寄港地では状況の許す限り連れ立ってスーパー巡りをして、食材の買い込みをしたものです。これも今となっては懐かしい思い出の一つとなりました。

もう一つこの船で記憶にあるのはサード・オフィサーのこと。ある日、彼のワッチ中のブリッジでの雑談。私がリタイヤ後の夢として海外移住を考えていること、フィリピンもその候補の一つ、そして、あくまで合法的に移住したい、等の話をしました。

すると彼は自分の国への移住希望ということにひどく興味をもったようで「キャプテン、それなら私の従兄が弁護士ですから、法律上の問題を是非彼に相談してみてください」と連絡場所を教えてくださいました。何しろ Under the table お得意の国ですから、私としてはキッチンと法規は守りたいと思ったのです。

結局、私たち夫婦はリタイヤ後の移住先としてはスペインを選び、これはこれで大成功、だったのですが、その他の候補地、例えばチリやフィリピンも決して悪くなかったであろうと今でも思っています。どのみち健康に自信が持てなくなれば母国が一番、これは間違いない事実ではあります。では、今回はココマデとします。

\*

次回更新は2022年8月6日（土）の予定です。