



082 号 (06 Aug 2022)

多目的貨物船・Bright Stream

(May 2001~Jul 2001)

今回の船はタイトル・バックのようなパツとしないスタイルですが、様々な貨物に対応できるように造られた船だから仕方がないとも言えるでしょう。本職の船乗りとして、いわゆる商船（運賃を稼ぐ船）への乗船はこれが最後になりました。

期間は丸二か月というごく短い乗船で、この船の契約も前任船長が一時下船している間のツナギとしての乗船で、北米西岸一航海だけの乗船でした。

乗船期間が短いためだけでなく、この頃の記憶は全てがオボロになってしまっていて、この船でドウイウことがあったのか細かいことは殆ど思い出せないのが実情です。果たしてどの程度、記憶が呼び戻せるか心もとない限りですが、とにかく話を進めてみます。

*

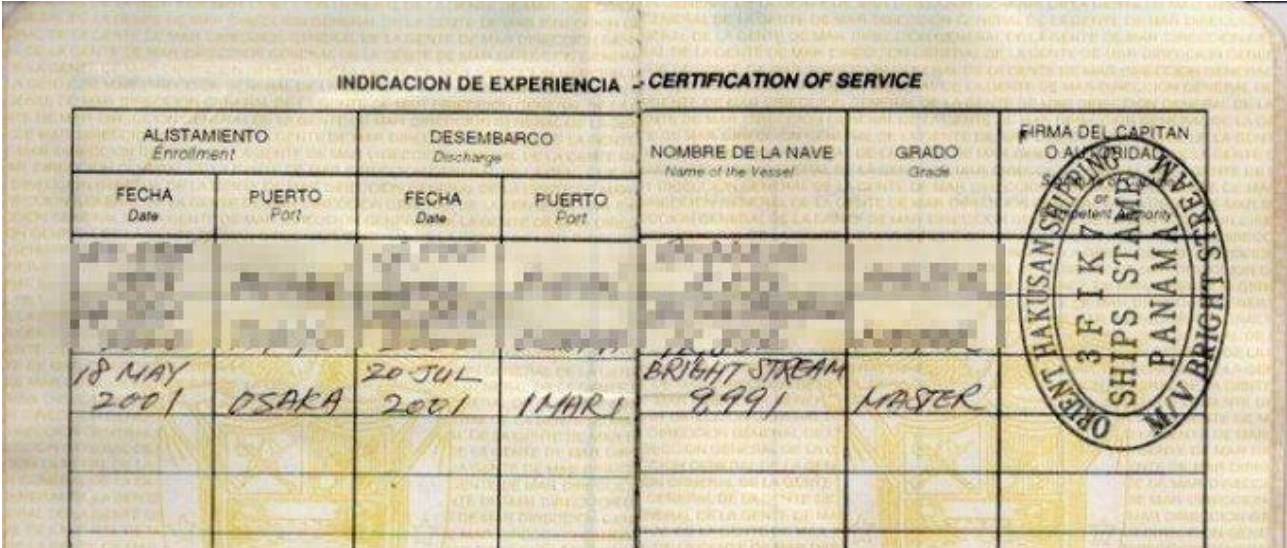
この時期すでに、日本人が乗り組む外航の貨物船はメッキリ少なくなっていました。

当然ながら、日本人クルーを求めるマンニング会社は少なくなっていたし、逆に言えば、職を求める日本人アルバイトもごく少なくなっていた、という事です。 要するに「外航の船乗り」は最早日本人の職業ではなくなりつつあったのです。 私自身もスッカリ年金暮らしが板に付いてきていたので、長期間の乗船はしたくない、という気分になっていました。 一人娘も学業を終えて身の振り方も決まったし、もう半分はリタイヤ気分だった、言い換えれば潮気が抜けてきていたという事です。 この船の乗船期間がたった二ヶ月に終わったのも、そういうことが裏付けとなっていたのでしょう。

そのセイでもありますがこの船のことも殆ど記憶に残っていません。 この船のクルーがカバヤン（フィリピン人）だったことは間違いありませんが、果たして機関長が日本人だったかどうかさえ定かではないのです。 ひょっとしたら日本語が堪能な韓国人機関長だったかも、Floral Lake という船でもそうでしたからね。 または日本人だったとしたらとんでもなく無口な人で、殆ど会話がなかったのかも。 それも十分あり得ます。

ブリッジでは否応なく会話を交わすカバヤン航海士やクォーター・マスターなどのことも全く記憶がありません。 そんな事は他の船では考えられない、至って珍しい事です。

唯一はっきりしていること。 それは例の ID BOOK（パナマ船員手帳）の記録。



これは日本の船員手帳のようにお役所が認可したものではなく、私的な記録にすぎませんが、乗船時にペーパー上に書き記したもののなので記憶違いの混じる余地はありません。

これによると大阪港で乗船、伊万里港で下船、という事になっています。

伊万里港で下船した際のことは少し覚えていて後で触れますが、乗船地・大阪港でのことは全く記憶にありません。 多分、穀類か製材の揚荷をするための入港だった筈です。 この手の船、やや小ぶりのいわゆる多目的貨物船と呼ばれた船の当時の運航形態はという

と、往航日本からの積荷は主として米国向け輸出品、即ち各種鋼材や自動車を初めとする様々な工業製品、復航は米・加両国西岸からの木材や穀類、及び非鉄金属の鉱石類など原材料の輸入に携わることが殆どでした。

鉄鉱石や石炭など、一度に大量輸送をする貨物はこの船のような小さいサイズの船は出番ナシ、もっと大型のパナマックス・サイズ、又はそれ以上、DW（積載重量）10万トン位の鉱石専用船又は大型撒積船が主役です。次にこの船の要目表を見てみましょう。

IMO number	9157430
MMSI	312251000
Name of the ship	NEW HOPE
Former names	SHUN FA (2021) SHUN FA (2021) JUN FA (2020) WOOHYUN HOPE (2019) WOOHYUN HOPE (2019) BRIGHT STREAM (2013)
Vessel type	General cargo vessel
Operating status	Decommissioned or lost
Flag	Sierra Leone
Gross tonnage	9991 tons
Deadweight	13046 tons
Length	138 m
Breadth	22 m
Year of build	1997
Builder	KITANIHON SHIPBUILDING - HACHINOHE, JAPAN
Classification society	NIPPON KAIJI KYOKAI (NKK)
Home port	JEJU CHEJU
Owner ⓘ	YOKOHAMA MARINE & MERCHANT - YOKOHAMA, JAPAN
Manager ⓘ	YOKOHAMA MARINE & MERCHANT - YOKOHAMA, JAPAN

このデータは、例の通り売船が繰り返され船名や船籍もコロコロと変わった挙句、シエラ・レオーネ Sierra Leone 籍の New Hope という船名になった後の物ですが、船のサイズ等の要目には変化はありません。シエラ・レオーネは勿論便宜置籍国の一つです。

これによると、日本の造船所で建造された当時の実質的なオーナーや運航管理者は日本企業であったことは明らかです。私が乗船した時から12年後に一回目の売船、その後何度も売船・移籍が繰り返され、船主も運行者もコロコロと変わっていったのです。

Former Names の欄で、同じ船名が重なっている所が二箇所ありますが、多分、この時は

オーナーか船籍が変わっただけで船名は同じ、即ち「短期転売」ということでしょう。現在の日本海運界の運営実態がどう変化しているのか、最早無縁の今となっては調べる気にもなりません。私が船乗りになりたての頃の日本海運界の様態、即ち日本の企業が日本の造船所に発注して建造した船を、日本の海運会社が運航し、船長以下全員日本人クルーが乗り組む、という本来の形はこの頃すでに殆ど消えてなくなっていたのです。

では、この船の画像を詳しく見てみましょう。



どう見ても、いかにもショボい船という印象です。これまで登場してきた各船に比べると建造年が少し遅いためか、この船の画像はネット上に沢山散らばっていました。

上の画像は **Bright Stream** という船名をはっきり識別できるものの一例ですが、これ以外にも前出の要目表にある様々な船名の画像を見つけることができました。

上の画像では一見クレーンは3基のようにも見えますが実際は4基です。真ん中のこちら向きにアームを降ろしているクレーンの背後に、アームを船体後方に向けて降ろしたもう一基のクレーンがあります。次の画像では全クレーンがハッキリ見て取れます。

こんな風に前から No.1、No.2、No.3、No.4 と4基のクレーンがありますが、No.2 と No.3 は同一の大型台座の上であり、アングルによっては一台が影に隠れてしまうのです。

この No.2 と No.3 の2台は、アームを平行に並べて揃えると、2台分の荷重を釣り上げられ

ることが可能で、その際は2基夫々の台座に乗っている大型台座ごと回転するのです。



No1 クレーンの前に1番ホールド、No.1とNo.2クレーン間が2番ホールド、No.3とNo.4クレーン間が3番ホールド、即ち、2番と3番は前後に長い構造のホールド=船倉です。

もう一つこの船のクレーン配置には特徴がありました。 それは次の画像。



これは第一回売船後の船名“Woohyun Hope”の時の画像です。この画像で前から2番目のクレーンのアームにHEAVYLIFTの綴りが見えますが、これは前記したように、2台分の荷重、すなわち重量物の釣り上げが可能であることを意味します。それぞれのクレーンの重量キャパシティが何トンだったかはドワスレ、要目表にも表示がありません。この画像では、同一架台に乗ったNo.2とNo.3クレーンはNo.1クレーンの陰になってアームしか見えません。注目すべきは一番手前と一番奥、すなわちNo.1とNo.4クレーンが船体中心線上ではなく右舷側に大きくずれて設置されているということ。一方、一番前のクレーンに隠れている前から2番目と3番目のクレーンは船体中心線上に設置されていることが分ります。こういう配置は極めて珍しい。私の記憶ではこれまでに乗った船でデッキ上の荷役クレーンがこんな配置になっていることは外にはありませんでした。例えば、この数年前に乗った“Floral Lake”という撒積み船の画像を見るとこんな感じ。



4基のクレーンが船体中心線上にキッチリ一列になっているのがわかりますね。これまでに荷役用クレーンを備えた船への乗船はトータル11隻でしたが、この画像のように船体中心線上・縦一列に配置されているのがゴク当たり前でした。唯一の例外としては、上記Floral Lakeの2~3年後に乗ったIwakiというコンテナ船。この船にはデッキ上に3基のクレーンが据えられていましたが、一番後ろのクレーンは船

体中心線から外れていました。その様子を画像で見ると次の通り。この船にはダーク・グレーに塗られた3基のクレーンがありました。白く塗られた構造物をブリッジ・ハウスと呼び、最上階が船の中枢部ブリッジ=船橋、その下はクルー居住区です。ブリッジ・ハウスの前方の2基は船体中心線上に配置されていますが、ハウスのすぐ後ろ、3番目のクレーンは最後部デッキ・ペースの左舷最前部の隅にあるのが分りますね。



Iwaki の稿で記したように、この船の就航航路は南米西岸専門でした。当時、この航路では近代的港湾施設が整備されていない港、即ちコンテナ船としては稀な「本船クレーンでの荷役」をする港が多かった、だから、クレーンの装備が必須だったのです。デッキ上にクレーンを設置しなければならないが、コンテナを積むスペースは無駄にしたいくない。前方の No.1 と No.2 は広いデッキ上ですから、コンテナ積み付けエリアの真ん中にクレーンの設置場所を設けることはそう難しくはない。しかし、ブリッジ・ハウス後方はスペースがゴク限られていて 40 フィートのコンテナを縦 2 列に並べるのがメイッパイ。窮余の一策として、こういう配置になったのでしょう。

再び Bright Stream に戻ります、この船では何故 No.1 と No.4 クレーンを右舷寄りに配置したのか？ 乗船していた時は特に違和感を持たなかった、従って、それなりの理由と使い勝手があったと思われませんが、今改めてこの画像を見ると、頭の中は ???

この Bright Stream に大阪港で乗船し、その後瀬戸内海・関門海峡を経て唐津港に向いました。唐津へも揚荷の為の入港だった筈ですが、何を揚げたかはサッパリ・・・。

しかし、その後はかなりはっきりしています。それはなんとと言っても行先が長崎だったから。長崎には最初の船「練習船・進徳丸」での入港以来、いろいろな船で何度も寄港してきましたが、いずれの場合もダントツの好印象、「お気に入り」の港でした。

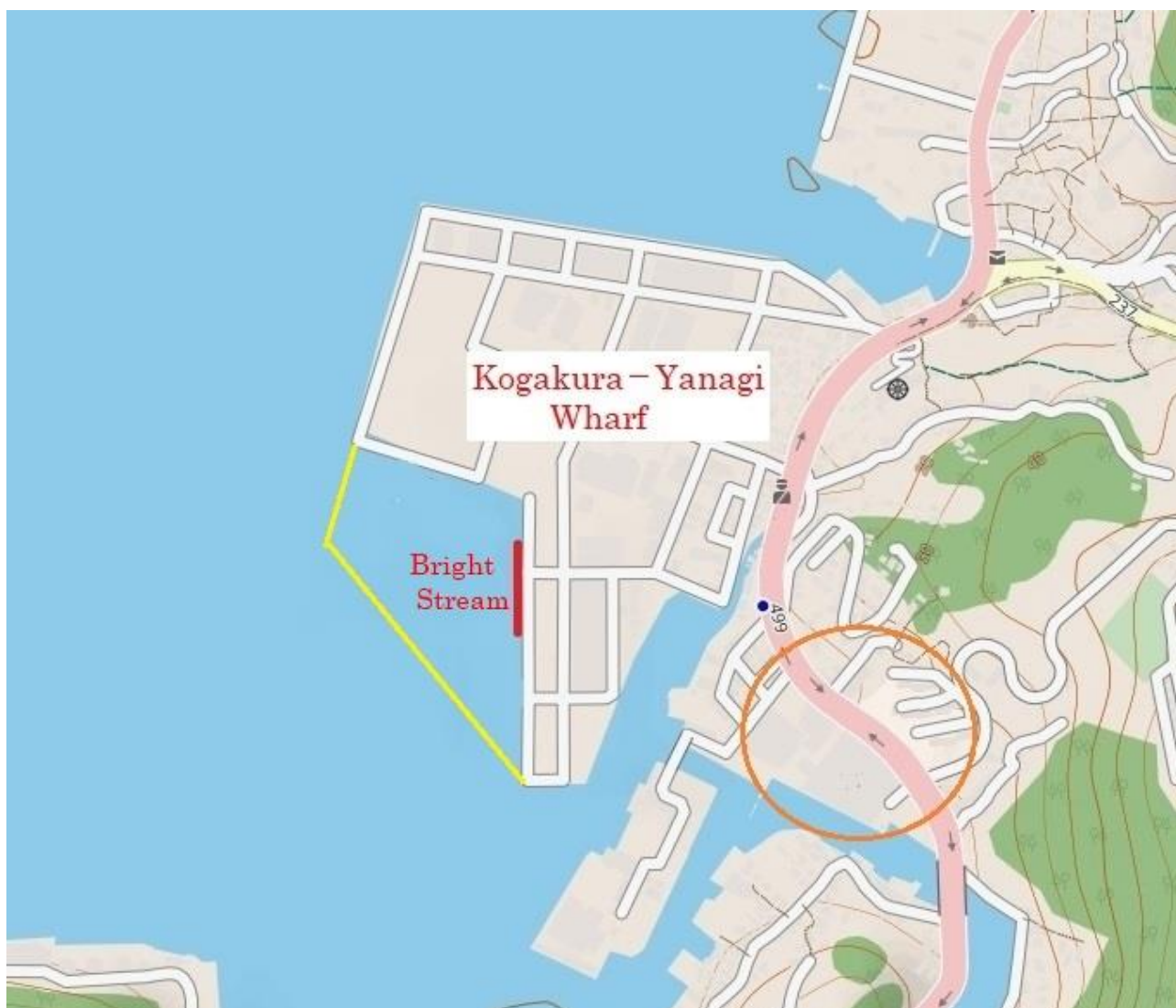
次の海図は最近の長崎港の全体像、左辺中段から矢印のように進入します。



長崎市の中心街はこの海図の右上欄外になります。

右上隅のグリーンで表記した元船棧橋は近隣の島々などへの定期小型客船の乗り場。その下の「出島棧橋」は色々な港のイベントによく使われるところ。更にその下の「松が枝埠頭」は、大型クルーズ客船のバース、ここが言わば長崎港の表玄関です。そして、マップ下部中央の赤枠の中の赤字表記「小ヶ倉・柳埠頭」は **Bright Stream** のような貨物船専用バース、一般貨物揚げ積み用の埠頭、言うなれば港の勝手口です。その小ヶ倉・柳埠頭の当時の様子は下図のようですが、上図・赤枠内の埠頭の形とはちょっと違いますね。上図は埋め立て整備が進んでからの形、下図は **Bright Stream** で着岸した 2001 年頃の形です。その後、港湾整備計画により黄色の線で囲んだ区域が埋め立てられ、上図赤枠内のような形に変貌したのです。

Bright Stream が着岸したバースは下図の黄色の枠内の赤で印した地点でした、その時そこはまだ海面だったのです。その上方＝北方、埠頭の名前が記された部分は現在小規模ながらコンテナ・ターミナルになっているらしい。



この埠頭は中心街からは離れていましたが、近隣地区は住宅地でもあるので埠頭からの徒

歩圏内に各種飲食店や食料品店、雑貨店、コンビニなど色々ありました。特にマップ右下のオレンジの円内には大規模商業施設があり、散歩上陸にはとても便利な所でした。とにかく長崎は来るたびに好印象に満ちた港で、この頃既に、私の頭の中には「終の住処は長崎」というイメージができてつつあったのかもしれない。

この時の長崎港「小ヶ倉・柳埠頭」への着岸は積荷をするためでした。そして、その時積んだ貨物は風力発電機用のプロペラー・ブレード＝翼だったのです。

この頃、日本の風力発電はまだそれほど普及していなかったけれど、米国をはじめ諸外国では既にかなり盛んに行われていたようです。この傾向は今でも殆ど同じですが、その第一の理由は、台風による被害が絶えない島国日本では、風力発電機の設置にはムズカシイ点が多々あるから、でしょう。米国でもハリケーンの甚大被害は毎年報じられていますが、何しろ広大な面積を持つ国ですから風力発電に適する土地を探すことは狭い日本よりは容易ではないでしょうか。

最近 SDGs なんて言葉に代表されるようにクリーン・エネルギーへの関心も高まってきていますが、日本では風力発電に頼るのは些か安定を欠く、と言わざるを得ないでしょう。むしろ太陽光発電の方が安定的だし、海・潮流発電には島国独特のかなりの利点があると思います。海・潮流発電は今後大いに期待できるものの一つでしょう。

例えば長崎県なら大村湾の開口部・針尾瀬戸、さらには平戸瀬戸、早崎瀬戸など、海・潮流を利用した発電、クリーン・エネルギー産出に最適の場所が沢山あります。

その頃、国内での風力利用はまだ盛んではなかったと言いましたが、風力発電機製造には大手電機・機械メーカー各社がそれなりの力を入れていた筈です。そして、それらの製品の大多数は外国向け輸出品として製作されていたわけ。製造国日本で風力発電が普及発展しなかったのは、要するに安定供給の可否と採算ベースだったでしょう。

その後、風力発電機製造から撤退した大手メーカーもあったそうです。

Bright Stream は SDGs 先駆けの一つ、風力発電用のプロペラー・ブレードをハッチ上に積んだのです。とココまで書いて、ふと思いついたのは、長崎港への入港順序です。ここではプロペラー翼をハッチの上に積んだことは間違いありません。それならば、ここへの寄港は日本での積み地最終港でなければなりません。だから、唐津港から長崎に直行したのではなく、唐津の後、関西・関東・中部などの何港かで、倉内の積荷は済ませていたのでしょう。どうもこの船については全てがボンヤリ霧の中。

数字ははっきり覚えていませんがプロペラー翼の長さは少なくとも 4~50 メートル、又は

それ以上だったかも知れません。 いずれにしても長いプロペラー・ブレードですから、
積載可能なのはハッチの長さが大きい N0.2 及び N0.3 だった筈です。

ところで、先ほどクレーンの配置について述べた際、この船のもう一つの機能に触れるのを忘れていました。 それは次の画像の通り。



これまでの画像は左舷側または前方からの物でしたから見えませんでした。このように
右舷後方から見るとハッキリ見える大型装備があります。

この通り右舷船尾にかなり大型のランプ Ramp=斜路が設置されているのです。 No.2 と
No.3 クレーンを合体させても吊り上げ不可の大重量の重機などを自走させて積むことが
できるように工夫されていたんですね。 その場合はランプから乗り入れて No.3 ホール
ド (=3 番船倉) 内に積み込むことができるようになっていた、と思います。

ランプはいわゆる自動車専用船やフェリーボートには必ずあるもので、これを使って積み
上げをする船を RORO Ship (RO=Roll-On、RO=Roll-Off) と呼ばれます。

RORO は自走できる車両を積み揚げすることは勿論、車両ではない貨物を大型フォークリ
フトで岸壁から艙内に移動させることも、その逆も含まれます。 要は吊上げての積み・揚
げではなく、走らせる積み揚げです。 Bright Stream の場合は、ランプを利用したの荷
役だけでなく、むしろクレーンを使っての荷役が主ですから RORO 船とは言いません。

Bright Stream の場合、ランプから自走させてデッキに出ることもできません。

上の画像に見えるような、ハッチ上に積まれている各種車両はこのランプを介してではな
く、各クレーンを使って積み付けた筈です。 ここにもかなりの長尺物がありますね。

こんな風にこの船は小さいながら色々な荷姿や重量の大きいものを積み込むことができる

便利な船でした。 このタイプの船が「多目的貨物船」と呼ばれる所以です。

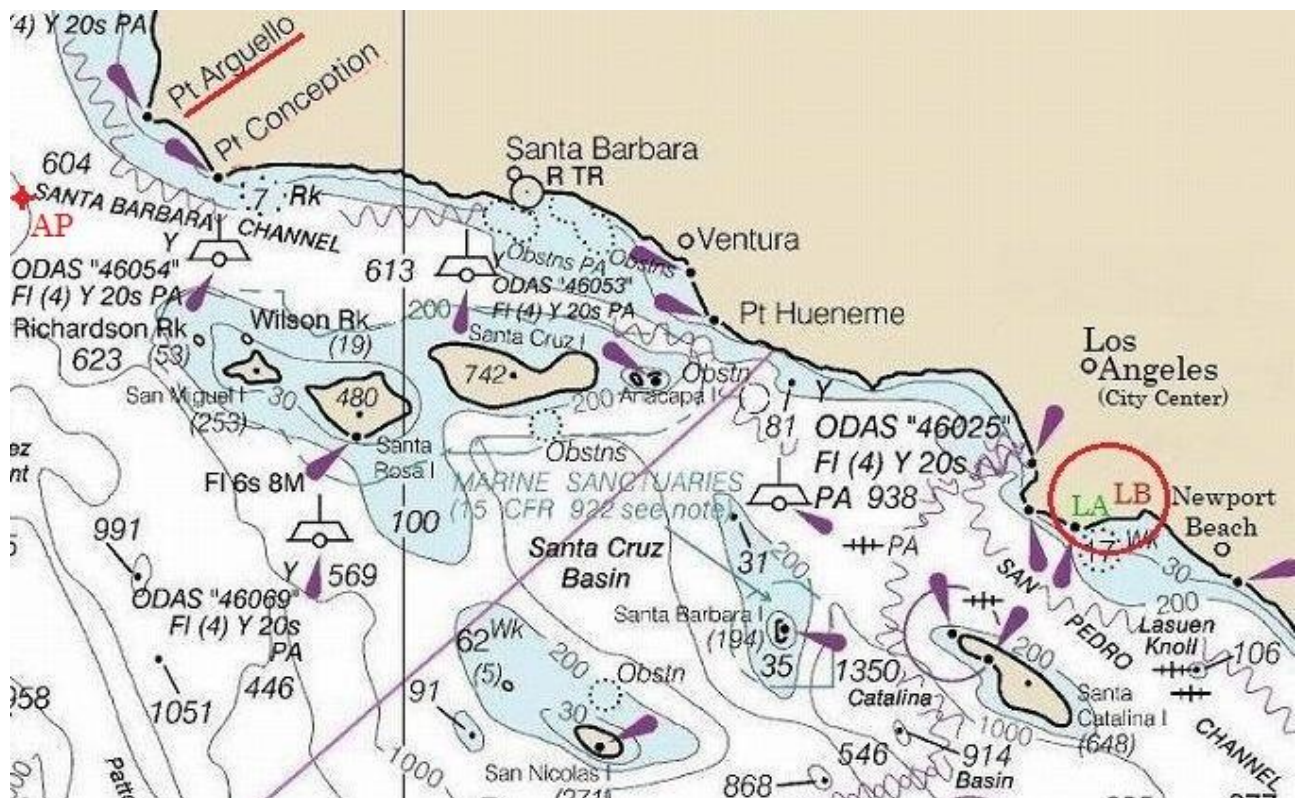
長崎での積荷がプロペラー・ブレードだけだったのか、発電機本体や、それを支える胴体部分も積んだのか、はっきりした記憶はありません。 多分、この時はこれ以前に輸出した発電装置の補修部品としてのプロペラー翼の輸送だったと思います。 大型クレイト crate=木枠に何枚かを束にして入れたあったと思いますが、一箱に何枚入れてあったか、クレイトが何箱あったかも??? とにかくハッチ上満杯だったことは確かです。

風力発電機のプロペラー翼をハッチ上に積んで長崎での荷役は終了、最初の揚げ地ロング・ビーチ Long Beach に向いました。 長崎から南下し、大隅海峡を経て房総半島南端・野島崎沖の DP=Departure Point 出発点へ。 最良のシーズンですから、以後、迷いなく、カリフォルニア沿岸までの最短ルート・大圏コースで一気に太平洋横断。

AP=Arrival Point 到達点は Point Arguello アルグエロ岬の南西沖、そこはサンタ・バーバラ水道 Santa Barbara Channel の入り口でもあります。

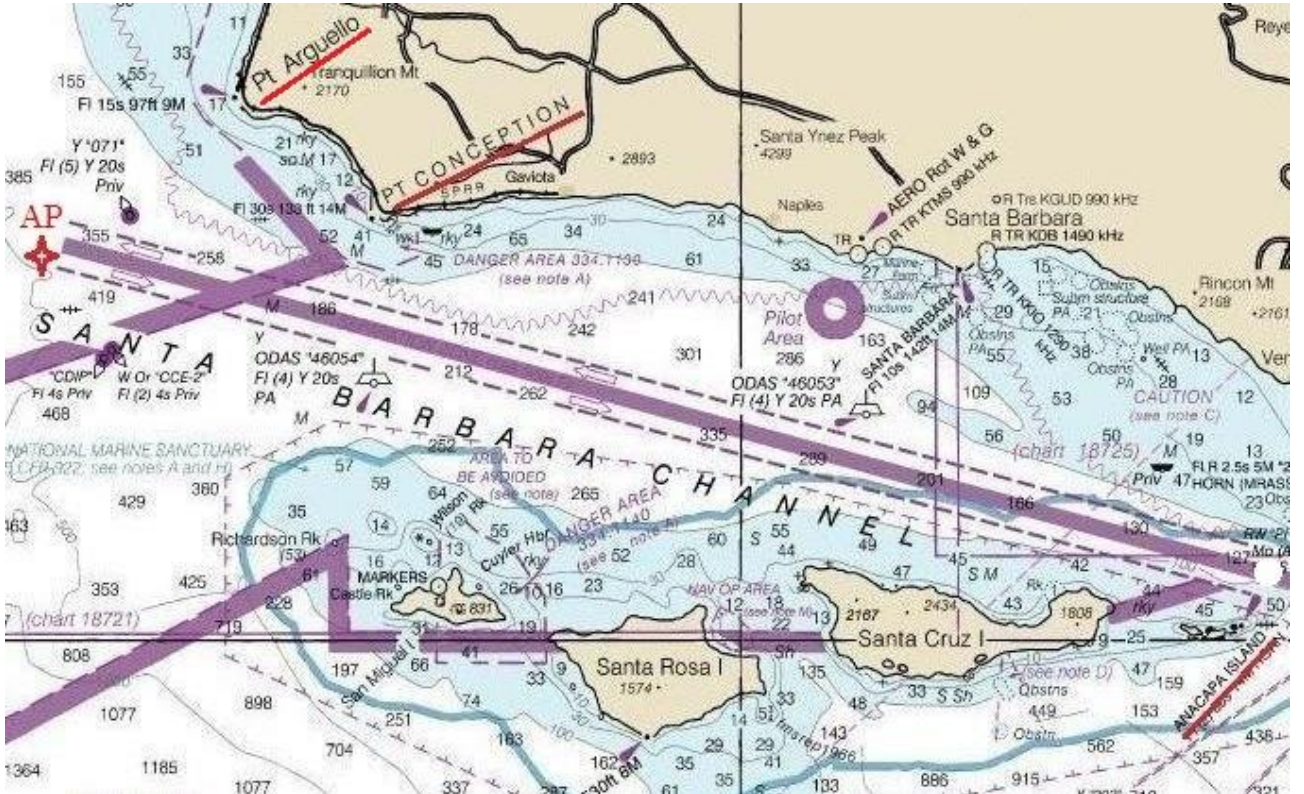
まず、サンタ・バーバラ・チャンネル、次いでサン・ペドロ・チャンネルに入り、海図右辺の赤丸、LA=ロス・アンジェルス、LB=ロング・ビーチ両港沖に進みます。

これが西側から LA、LB 両港へ向かう際のアプローチ・チャンネルです。



このアプローチについては既にもう何回も触れましたが、シツコクもう一度・・・。

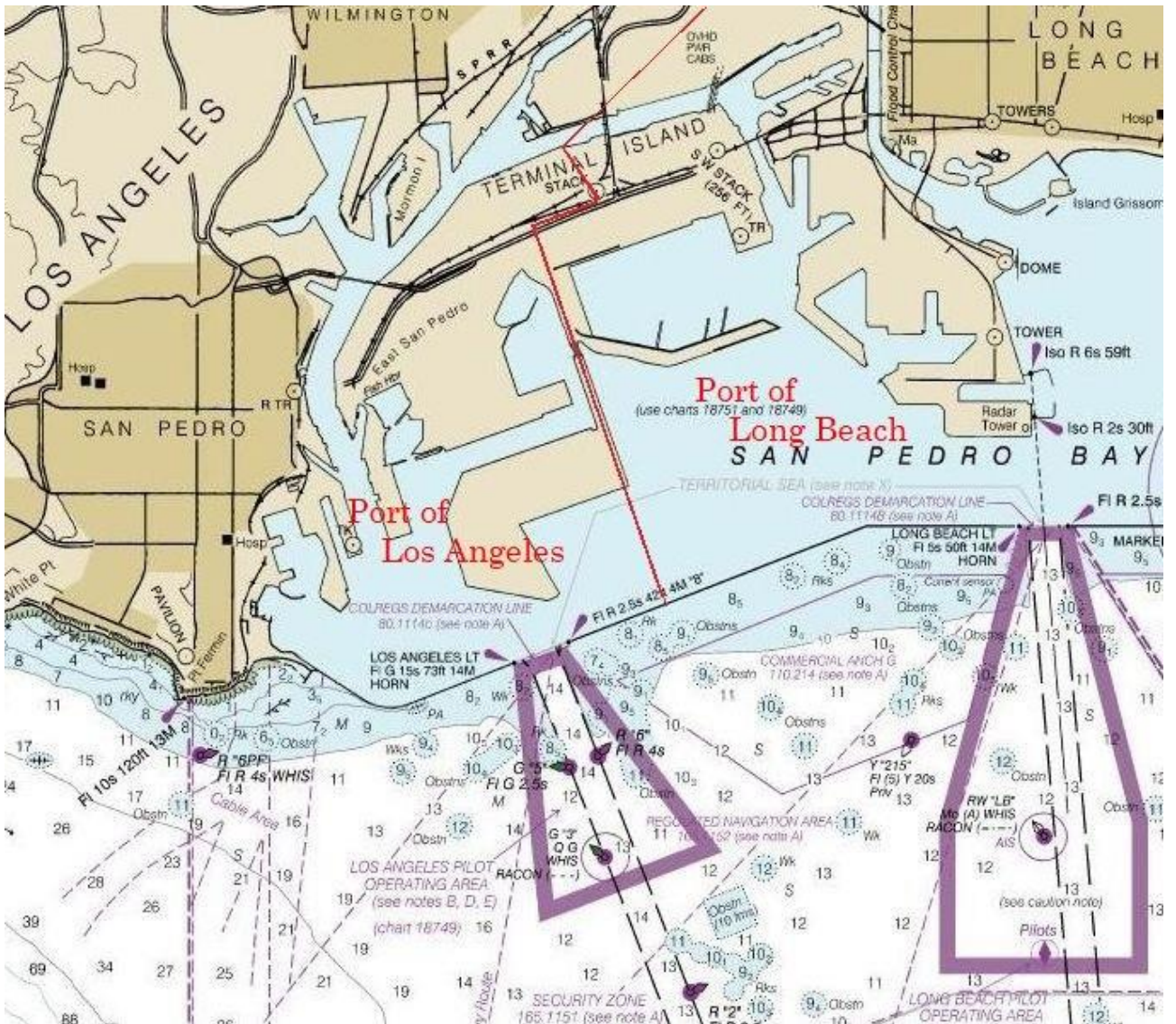
次の海図、左上の赤星が大圏コースの終点 AP です。 以後マゼンタの線で示された TSS (=Traffic Separation Scheme 分離通航方式) の通航路に沿って東南東に進みます。 上図右下の白丸地点から下図左上の白丸地点に続き、右端 LB に至ります。



両チャンネルの沖合にはいくつかの島が連なっていますが、これらはチャンネル諸島また

はサンタ・バーバラ諸島と呼ばれます。 チャンネル・アイランズ Channel Islands という頭字に浮かぶのは、フランス北岸近くの English Channel 英仏海峡に浮かぶ英王室属領の島々でしょう。 Channel Islands でネット検索するとやっぱり第一に出てくるのは英仏海峡の方、私たち船乗りもこのカリフォルニア沿岸の島々はチャンネル・アイランズではなくサンタ・バーバラ・アイランズと呼ぶのが普通でした。

そのサンタ・バーバラの島々を結ぶように、または TSS 通航路を横切るように走るマゼンタの太い線が各所に見えますが、これは米海軍の訓練区域を示すもので、TSS 通航路を走っている限り特に規制はありません。 TSS では通航路進入前から管制局に VHF で船舶の ID 及び位置情報を報告することを義務付けていますから、当然、海軍も航行船舶の全てを把握できているわけです。 さて、いよいよ LA、LB 沖に差し掛かります。



この海図では一見一つの港の様子に見えますが、赤線で仕切った左半分は LA、右半分が LB と二つの港に分かれています。 その全体がサン・ペドロ・ベイ San Pedro Bay とい

う湾だったのですが次々と湾を埋め立てて港湾建設が進み、現在はこんな形になっています。特にロス・アンジェルス側では湾の海面（錨地）は殆どなくなっています。

LAには例の富士丸事件の後も何回か来ましたが、その都度あの忌まわしい思い出がよみがえり、あまり愉快ではありませんでした。その富士丸が錨泊したのは上の海図の赤字

表記 **Angeles** の右下、当時はまだ埋め立てが進んでおらず、この付近は錨地でした。

それにしても、あの事件での会社側の対応への腹立ちは生涯消えることはないでしょう。

何か問題が生じた時、本来その責を負うべき企業や行政は決まったように逃げを打ち、全てを現場のセイにする、今も変わらずそんなニュースが度々メディアを賑わせます。

そういう報道がなされる度に、又はロス・アンジェルスに来る度に、我が船乗り人生最悪の、あのイマイましい事件の記憶が呼び戻されてしまうのです。困ったモンだ。

上のマゼンタの台形二つはそれぞれの入港航路で、勿論 **Bright Stream** は右側の LB 入港航路から構内へ入ります。右の台形の下辺にマゼンタ色の円にひし形のマークと **Pilots** の表記が見えますね、ここで水先人が乗船します。そして港内へ・・・。



この海図右下が入港航路の防波堤入り口、**Bright Stream** の揚荷岸壁は海図中央少し上の

赤線で示した辺りだったと思います。

海図上にグリーンの円が沢山ありますがこれは錨地で、面積が限られた海面なので錨泊船同士の接触を防ぐ為、大円の中心の小円を投錨位置、とキッチリ決めてあるのです。

この港ではゆっくり上陸して街歩きを楽しんだ記憶がありません。 忙しかったか、街自体にあまり関心がなかったか、でも、港内を散歩したことは覚えています。

上の海図右上に **Queen Mary** の表記がありますね。 ここに客船・初代クイーン・メリー号が係留保存されていて、ホテル、レストラン、会議場などに利用されているのです。

この辺りへは **Bright Stream** のついた岸壁から 3 キロ位だったと思います、その頃のまだ若かった足には丁度いい散歩の距離。 今ではチョット・・・かな？



左がロング・ビーチに係留された初代クイーン・メリー号、右は私達がスペイン暮らしをしていた時、マラガに入港したのを見に行った二代目のクイーン・メリー、**QM2**。

同じ船名でもそのスタイルの変化には時代の流れを感じますね。 どちらの船も近くで見た、というだけで、乗船はしませんでした、今思えばちょっと残念。

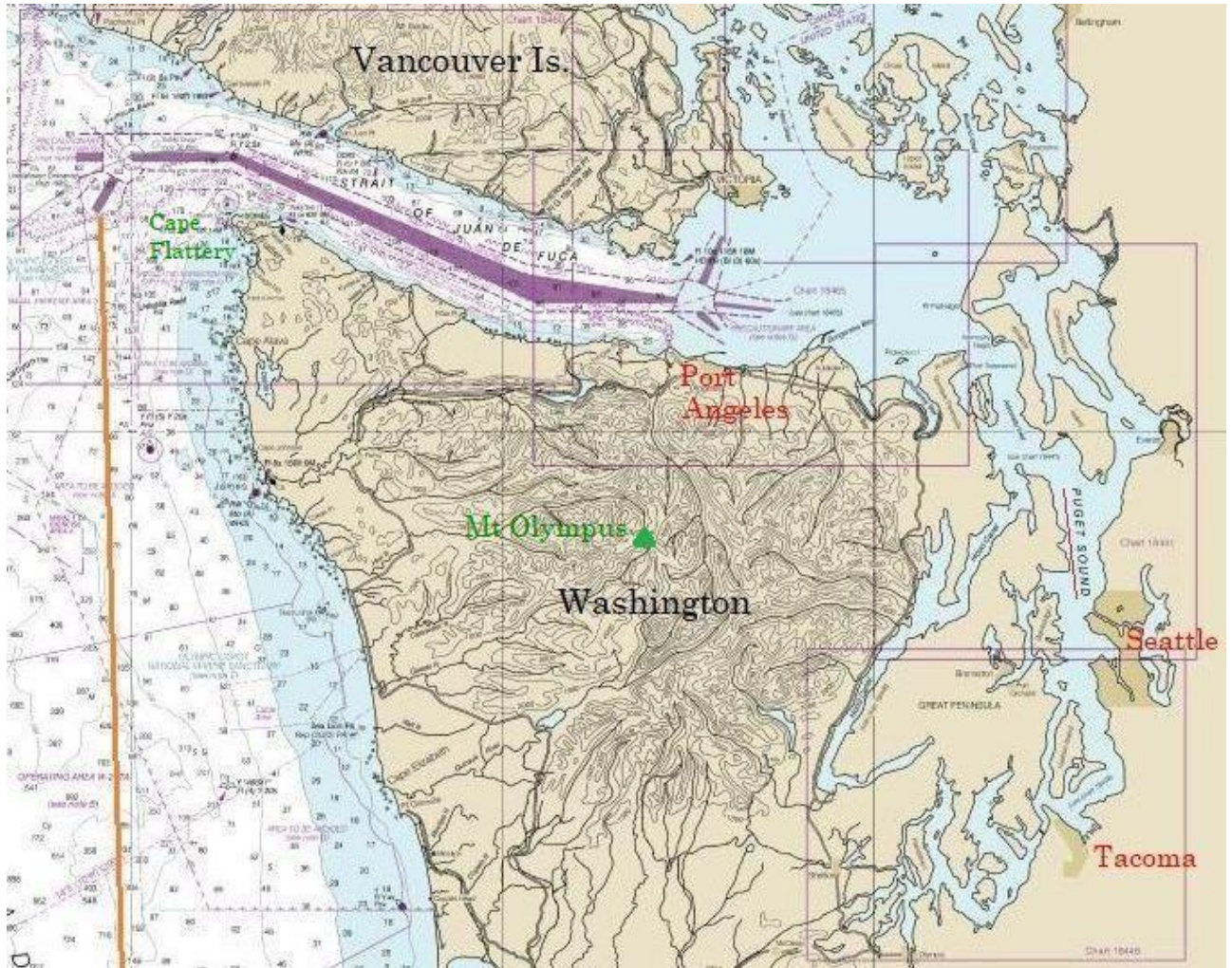
ロング・ビーチでの揚荷が終わってからは米国西岸を北上しながら何か所かで揚荷を続けた筈、多分コロンビア・リバー沿いの港、ロングビュー、ポートランド、さらに北上してシアトルやカナダのヴァンクーヴァー等、数港に行った筈です。

これらの港には何隻もの船で何回も入港しているので、色々な記憶があって、イツ、どの船での事だったか、もう頭の中はゴチャゴチャ。

ロング・ビーチのほかにこの航海でハッキリしているのは、復航の積荷をしたワシントン州 Puget Sound ピュージェット・サウンドの最奥部にある Tacoma タコマ港。

ロング・ビーチ出港後、今度はまずサン・ペドロ・チャンネルを通り、次いでサンタ・バーバラ・チャンネルを抜け太平洋へ。 Point Arguello アルグエロ岬の沖で TSS 通航路をクリアー、以後は米国カリフォルニア、オレゴン、ワシントン、各州沿岸沖を北上、ワシントン州北西角 Cape Flattery L.H. フラッターリー岬灯台沖に向います。

この海域についてもこれまで何回も触れてきた所なのでミミタコだと思いますが、この海域を走るのもこれが最後になるので、敢えてもう一度・・・。



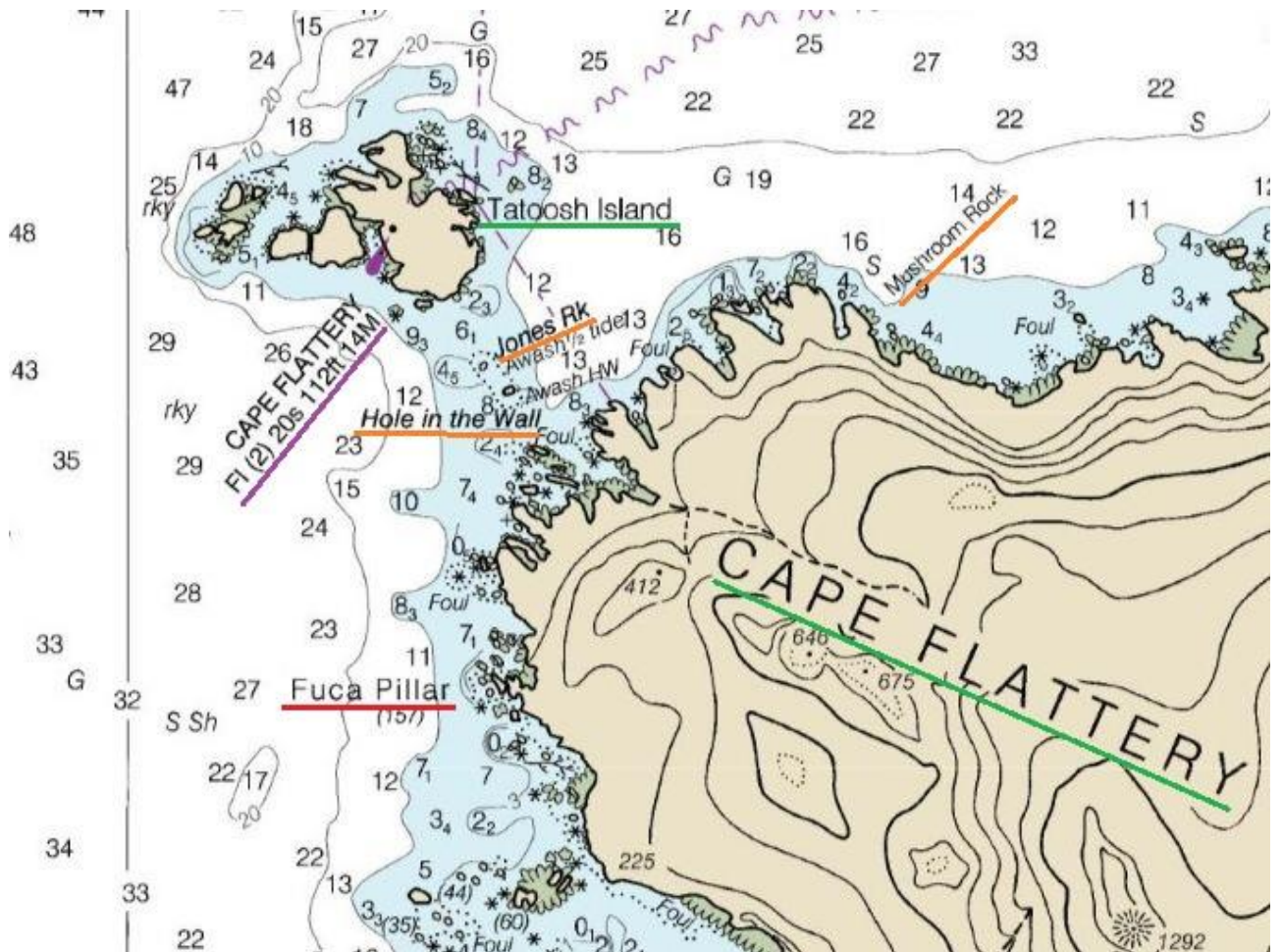
オレンジの線のように北上し灯台の西沖で再び TSS 通航路に入ります。

この通航路は北側のヴァンクーヴァー島とワシントン州の間 Strait of Juan de Fuca ファン・デ・フーカ海峡を通過して右下のシアトル方面、または右上欄外カナダのヴァンクーヴァーなどに向う船が水先人乗船地まで安全に航行できるように設定されています。

Bright Stream では上の海図中央少し上の Port Angeles ポート・アンジェルス沖で水先人が乗船、海図右側の内湾 Puget Sound ピュージェット・サウンドに進みます。

ところで、上記の灯台の名前は Cape Flattery Light House フラッターリー岬灯台ですが、灯台の立っている場所はタトゥーシュ島 Ttoosh Is という島で Cape Flattery フラッターリ

一岬はこの島のすぐ内側にある本土北西端の名前です。 次の海図がその付近の様子。



左上の島が Tatoosh Island タトゥーシュ島、右下が本土北西端の Cape Flattery フラッターリー岬です。 そして、タトゥーシュ島の中心にあるのが Cape Flattery Light House、その名称の下の表記「Fl(2)20s 112ft 14M」は灯質です。「灯質」とは聞きなれない言葉でしょうが、灯台のライトの光り方を表します。この場合、Fl(2)20s は「二つの flash = 閃光が、20 秒に一回光る」、112ft は「灯の高さ 112 フィート」、14M は「灯光の到達距離 14 マイル（海里）」を表します。米国版海図の図上の表示単位は全てヤード・ポンド法（高さはフィート・深さはファズム・距離は海里）です。

この海図で私の目を引いたのが赤のアンダー・ラインで示した Fuca Pillar の表記。オレンジのアンダー・ラインについては簡単に理解できます。Rk や Rock は岩だし、Hole in the Wall は穴が開いた岩壁すなわち石門のような物なのでしょう。

でも Fuca Pillar という表記にはこの時初めて気が付きました。

Fuca は、この海峡の名前にもなっているギリシャ人船乗り Juan de Fuca の Fuca だろうことは間違いない筈、でも Pillar（柱）とは？ 柱のような岩でもあるのだろうか？

色々調べたら次のような画像に当たりました。



北部先住民のトーテム・ポールの様でもあるし、南太平洋イースター島のモアイ像にも似ています。 ナルホド、これが「柱」の正体。

ただし、この光景は沖を走る船からは全く見えませんでした。 上の海図は Cape Flattery 付近だけ表示した米国版海図 18485 の岬周辺部分だけを拡大したのですが、ここは大型船の航路には関わりのない場所で、この海図自体、大型船では殆ど使わないものです。

この時はタマタマ暇があったので何の気なしにこの海図を見ていて、オヤッと気が付いただけなのです。 でも、面白い形の岩ですね。

面白い形の岩、たとえば、我が家の窓からも実に変わった形の岩が見えるのです。 私達は毎日この岩を見て、その姿・カタチだけでなく、潮の干満や周辺の海面の波立ち具合、日光の当たり方による色の変化等を存分に楽しんでいます。 私達はこの岩を王様岩 King Rock と勝手に名付けていたのです。 その光景のいくつかが次の通りです。

光る海に浮かぶ王様岩。



時化の波に洗われる王様岩。



帆船練習船・海王丸と王様岩。



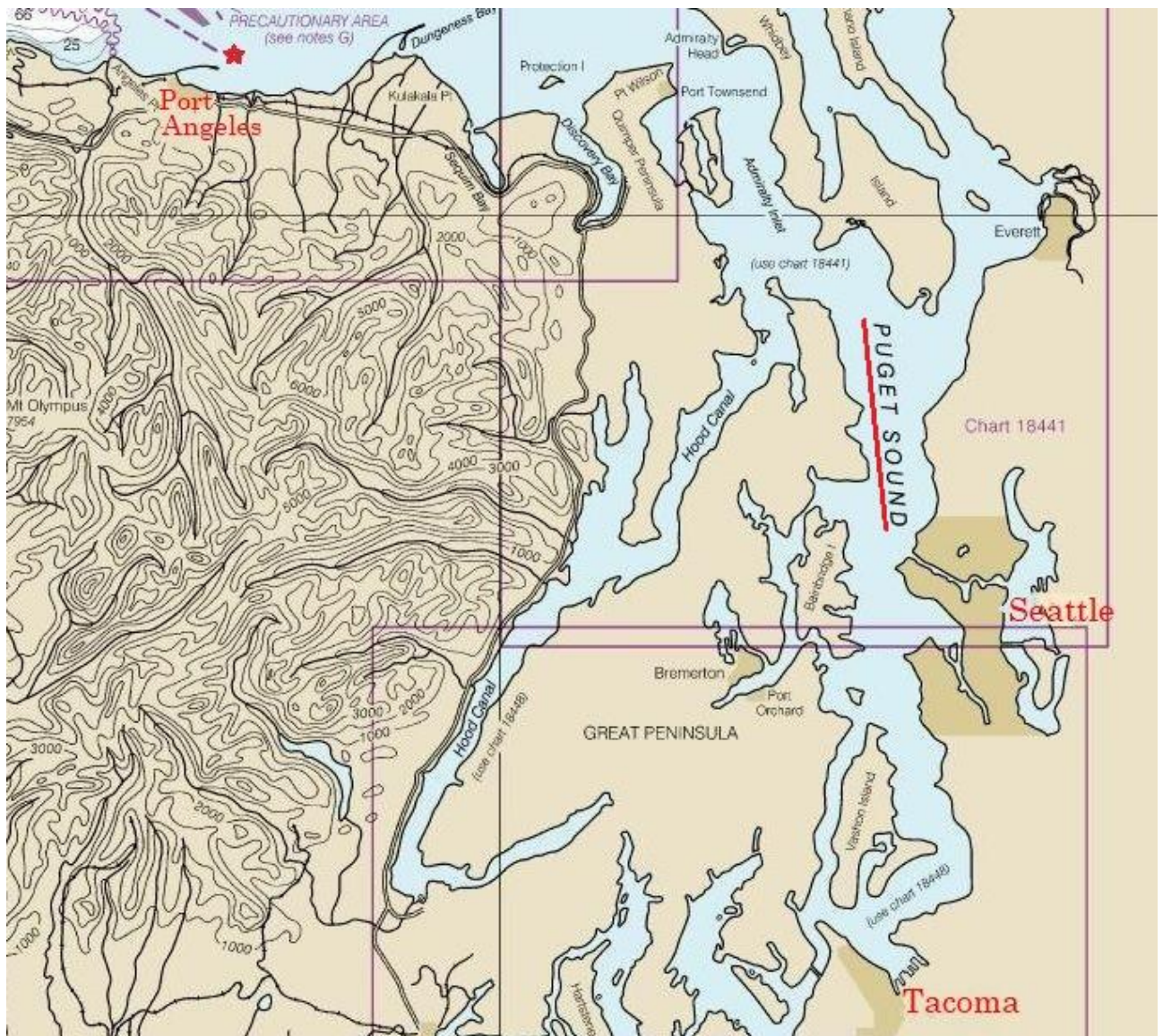
或る日、近所の市役所の支所に行った時、ロビーの壁にこの辺の風景写真がいくつか展示してあるのを見ました。そして、その中の一枚に「ルイ 14 世岩」と名付けられた写真があり、その岩の場所の説明は、どう考えても「王様岩」の場所だったのです。

しかし、その姿・形は部屋から見る王様岩とは似ても似つかないものでした。上の三枚の画像は我が部屋のベランダからのものですが、この岩がこんな風に見えるのはごく限られた角度からで、岩と私達の住む集合住宅を結ぶ線上でしかない、という事に改めて気付かされました。全ての住人に確かめたわけではありませんが、周りの住人の誰もこの岩のことを話題にしない、という事は、どうやらこの岩の形に殆どの人が気付いていない、とも思えます。私自身、これに気づいたのはこの部屋に引っ越してきて何ヶ月か過ぎてから、何気なく双眼鏡で前面の橘湾を見ていた時でした。今も乗船当時使って

いたスタビライザー付きズーム双眼鏡を持っていて、用もないのに時々前の海を見まわしているのです、長年の習慣ですね。そして、この岩に気づきアッと思ったのです。全くの偶然で、上の画像のような岩の存在に気づいたのですが、肉眼で見ると1枚目や3枚目に見える岩よりズーッと小さく見えるのです。ですから、肉眼で見ているだけの周囲の住人がこの岩に気づかなくても当然でしょう。

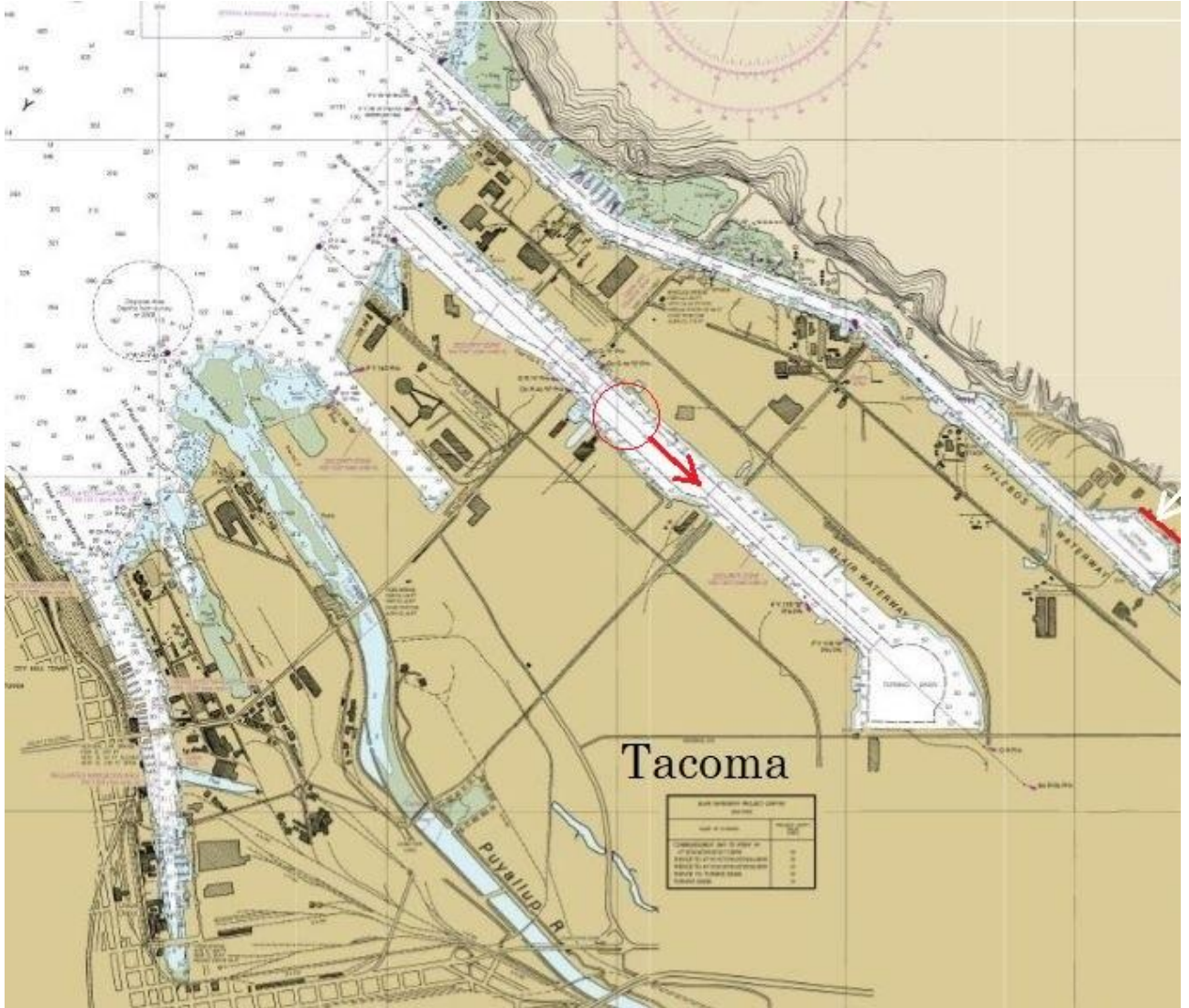
年がら年中近くを通っている漁船の人たちは、果たしてこの岩をどう見ているのか？聞いてみたいものです。

さて、トンダ寄り道をしてしまいました。Bright Stream の航海に戻りましょう。



Juan de Fuca 海峡の通航路を通り抜けて上の海図左上のポート・アンジェルス沖に到着、赤星の位置で Puget Sound パイロットが乗船します。以後、彼の操船で東方に進み、次いでピュージェット・サウンドを南下します。途中、ワシントン州の最大都市シアトルの沖を通過、更に湾奥に進み、右下隅の Tacoma タコマ=タコウマに至ります。

次は Tacoma のハーバー・チャート。



Bright Stream は中段右端の赤線部分に着岸、ここで日本向け製材を積み込みました。殆どが色々なマツ科の建築資材でしたが、一部カエデ科（メープル）やクルミ科（ウォルナット）等の高級家具材も積んだと思います。



海図右端陸側の白矢印から見ると、広い岸壁内はランバー=lumber 製材の山また山。

ところで Puget Sound と言えば忘れてならないのが Mt. Rainier レーニア山。

この名前が付いた色々なカップ・コーヒーが大方のスーパーやコンビニで売られていますね。

このカップ・コーヒーの名付けの由来は知りませんが、とにかくこの山はその姿の良いこ

とで有名。そして、その山に最も近い港がこの Tacoma なのです。

次の映像は上のハーバー・チャートの赤丸辺りの上空から矢印の方向に向けて撮影したも

のと思われます。Bright Stream の入港の時も真正面に、また岸壁についてからも殆ど

似たような光景を見ることができました。



タコマの市街地はハーバー・チャート左辺欄外にあり、Bright Stream からは散歩にはちょっと遠すぎたこともあり、散歩上陸は岸壁周辺のみ、街歩きをした記憶はありません。

この港で、製材をホールド（船倉）内は勿論ハッチ上にも積み上げて、日本向け出港。

港外に出たところでハーバー・パイロットからピュージェット・サウンド・パイロットに

バトン・パス、そして Port Angeles 沖でパイロットは下船。

以後、本船クルーのみでファン・デ・フーカ海峡通航路を西北西に進み、再び太平洋へ。

Bright Stream のあと、一般商船に乗ることはなかったので、結果的にこの航海が私の船乗り人生最後の太平洋横断になりました。その最後の太平洋横断も、時期はベストで躊躇なく大圏航路を選択。

Juan de Fuca 海峡西口沖からウニマック水道東口へ大圏。

Unimak Pass 通過後再び大圏コースで房総半島・勝浦灯台沖へ。水道通過後、大圏はア

リュウシヤン列島の Kiska Is.キスカ島北西至近を掠め、一切陸地に邪魔されません。
国内での揚げ地は少なくとも 3~4 港はあったはずですが、はっきり覚えているのは佐賀県
伊万里港だけ。

どうして伊万里のことだけ覚えているか、というと、何を隠そう「食い意地」故。
この数年前に Uno Spirit という船で、M.H.サンという長崎県在住の機関長と同乗したん
ですが、彼とは大いに意気投合、毎日一緒に「男のダイドコ」をに楽しんだものでした。
そんなある日、確か大阪港だったと思いますが、彼と連れ立ってスーパーに食材買い出し
に行った時のこと。 鮮魚コーナーの一角で珍しい貝を見つけました。
それは次の写真の左側。 写真の右側は私もよく知っているし食べたこともあるマテ貝。
マテ貝なら当時住んでいた神奈川県スーパーでもよく見かけたものです。

左と右、どちらも細長い点は共通ですが、存在感が違いますね。



「キャプテン、これ知ってますか？ 旨いんですよ」と機関長は迷わずいくつかをショッ
ピング・カートに拾い上げました。 商品札を見ると「アゲマキ」。

その夜、早速 M.H.機関長がそのアゲマキ（揚巻）で色々な料理を作ってくれました。

「吸い物」や「塩焼き」「酒蒸し」等どれも飛び切りの味でした。

M.H.機関長の話では、佐賀県の有明海沿岸がこの貝の特産地だとのこと。 この時大阪の
スーパーで買ったものの産地が果たして有明海だったのかどうかは不明ですが、あまりの
旨さにその印象はとても強く「アゲマキ → 佐賀」と短絡的に頭に残っていたのです。
その佐賀県の伊万里港、これはどうしても「アゲマキ料理」を食ラワンバ、となります。
下船した夜、とりあえずホテル近くの居酒屋に飛び込んで、期待を込めて「アゲマキ!!」

ところが「スミマセーン今はちょっと・・・」の答。 エエーッ、確か今が旬だよネ、と聞くと「実はこのところアゲマキは絶滅に近い状態で入荷がないんですヨ」とのこと。これではアキラメが付かず、しばらく吞んでから次々とハシゴ。 しかし、どの店でも答えは同じ、これにはガックリ。

改めて調べてゆくうちに、あの大阪でのアゲマキ初体験の頃は既に有明海産は危機に陥っていたらしいことを知りました。 どうやら大阪で売っていた物も、有明海産ではなく、瀬戸内産か、又は韓国からの輸入品だったらしい、恐らく後者だったのでしょうね。聞くとところによると、その後有明海では、アゲマキを禁漁としたり、稚貝の大量放流など、地元漁業関係者の並々ならぬ努力が続けられていたらしい。 そして、その甲斐あって、2018年には生息数もほぼ元に戻り、禁漁を解くことができらしい。 素晴らしい。

旧来の有明海の味覚が戻ったということ、めでたしめでたし。

という事で、せっかくの伊万里港下船だったのに期待した地元産ゴチにはありつけず、とても残念でした。

その後、長崎に移住してから、近隣のスーパーでは時期になるとこのアゲマキが並んでいるのを見かけますが、これまた残念なことに、私自身の味覚が変わってしまって、最近ではアゲマキのみならず、和食全般に対しての執着がトンとなくなってしまったんです。

今一番の好物はナンダ、と聞かれれば、即座に出る答は **Pizza Fritta Gorgonzola Piccante**
ピッツァ・フリッタ・ゴルゴンゾーラ・ピカンテ=辛口ゴルゴンの揚げピザ。

これにグラス一杯（二杯カナ？）の安くて且つ旨い赤ワインがあればモ一言う事ナシ。

歳とともに和の微妙な味わいには舌が反応しなくなってしまったのかも・・・。

我ながらビックリ仰天の大変化。

トンダ♫になってしまいましたが、今回はこの辺で・・・。

*

次回更新は 2022 年 10 月 1 日（土）の予定です。