



*Once a Sailor, Always a Sailor*  
甲比丹航海記

084号 (31 Dec 2022) 最終号

ガット船・Ocean Ship

(Feb 2007 ~ Mar 2007)

この船も、前回同様、私の本業である外航船乗りが正規クルーとして乗り組む船ではありません。第一、この船に乗った時期は、私達夫婦が4年間のスペイン暮らしを終えて日本に帰国し長崎に住み着いた翌年の事で、私自身とうにリタイヤしていた時でした。それなのになぜか?と言うと、今回も又、海星で知り合った K.B.さんが持ち込んできた話なのです。その頃は既に長崎暮らしに慣れてきていましたし、スペインの様な外国暮らしと違って、日本人が日本国内で、しかも諸事万端穏やかな長崎に居るのですから、日々の暮らしに何の緊張感もなく、いささかタイクツになっていた時期でもありました。そんな時 K.B.さんからこの回航(この用語は80号で説明済みですね)についてサソイの電話があったのです。行き先は現役時代散々慣れ親しんだインドネシアだったし、小遣い稼ぎとしても悪くない話だったので気軽にノッてしまいました。使い古された内航船(=日本国内だけを走る船)を海外に売船するという商売は、私自身

縁のない世界だし、一般の人々によく知られているとも思えませんが、そのような業者はかなりの数、存在するらしい。中古車マーケット同様、日本製の安くて使い勝手の良い船は、少々古くても、海外、特に東南アジア諸国では人気があるようです。

そして、中古船ブローカーに売りさばかれた船を現地に送り届けるには「回航業者」が必要になります。なぜなら、こういう船を買い取る現地の海運業者は、沿岸または平水での運航が主流で、その所属船員は外洋経験のない者ばかり。従って日本の内航船を現地まで運び届ける「回航」は売り手のブローカーの仕事の一部で、その下請けとして回航業者が存在するのです。当然、売り先の港まで船を持って行く船員も必要になります。という事で、必然的にこういう仕事（回航）は以前述べたミャンマー行きの新造船同様、外洋航海経験者のアルバトロスに出番が回ってきます。

\*

この時の回航要員の集合地は兵庫県・姫路港・飾磨港区。集合日の夜、回航請負会社の若社長の肝いりで、近所の居酒屋の二階座敷で今回の回航要員全員が顔合わせ。

船長の私は当時 66 歳、航海士 K.B.さん 64 歳、機関長 I さん 71 歳、機関士 O さん 69 歳、の 4 名で、なんと平均年齢 67.5 歳。でも、皆さん元気ハツラツ、恐れ入谷の鬼子母神。

私もボーッと隠居暮らしナンテしてチャイカンかナー、と反省しきり。

私以外の 3 人は夫々複数回同じマンニング会社の仕事をしていて、お互いに顔見知りだったことも知らされました、私だけが新入りというワケ。そして、そのマンニング会社と

この若社長の愛媛県・伯方島の回航会社とは長い付き合いがあったらしい。

この船の売り先はインドネシアのスラバヤ港。この港は T 船舶時代インドネシア定期航路で何回となく寄港したところですが、最後の寄港はこの時から既に 30 数年前の事、港も街の様子も随分と変わっているに違いない。

その夜は飾磨港区を見下ろすポート・サイド・ホテルに一泊。この港へは船長業カケダシの頃来たことがありましたが、それもこの時から 30 年近く前の事。姫路駅から乗ったタクシーの車窓から見た街の様子も、全く記憶にない感じでした。

日本でさえこれだもの、スラバヤではありとあらゆるものがもっと変わってしまっているに違いないと思いました。

次の日、朝食後、回航会社・若社長の案内で徒歩で港に向かいました。インドネシアへの売船が決まった船は「第十三玉吉丸」と言う船で、既に岸壁で待機していました。現乗組員は船長以下 5 名。これまでは殆ど東京湾内で仕事をしていただけそうです。

船籍港は姫路のすぐ前面の家島諸島の家島港。 船長ドノは船主船長で、当然ながら家島出身、多分他の乗組員も全員そうだったのだと思います。 船はこれまでの私の船乗り生活では全くナジミのない船種です。 それは表題の通り「ガット船」と言うのですが、次の画像の様な船でした。（この船首付近に示した白丸については後述します）



回航要員の私達 4 名は夫々現乗組員から 30 分ほどの短い時間で、ごく簡単に船内各所の説明をしてもらいました。 そして、売り買い双方のブローカーも揃ったところで沖出しして短時間の海上試運転です。

我々回航要員は、これからスラバヤ迄の航海をトラブルなしに無事こなせるか否か、この短い機会に見抜くしかありません。 港外に出たところで操船をさせてもらいました。 図体が小さいだけに、旋回性能はこれまで乗ったどの船よりも軽快です。 その代り保針性はあまりよくない、これは船体が小さくて軽いが故でしょう。

一番の驚きは最短停止距離の短さ。 長年乗っていた各種大型船とは比較しようもない短い距離と時間でピタッと止まります。 これだからこそ内航船が大胆な操船で走り回れるんだなー、とヘンな所で関心させられました。

試運転も 30 分ほどで終了。 幸い操船上は特に問題になる欠陥はなさそうでした。

エンジンに関しては機関長の判断に任せるしかありませんが、そっちも OK との事。 再び入港・着岸することになり、現船長から「ヤッテみますか？」と水を向けられました。 丁重にオコトワリ。 私自身はこんなサイズの船を着岸操船したことはなく、船の引き渡しも済んでいないこの時点で「事故る」ことは禁物、折角の船主船長のオススメですが、

ここは彼の操船ぶりをシカと見学させてもらうことにしました。

現船長の着岸操船は決してドハデではなく「細心且つ大胆」を地で行くような見事なものでした。サスガ。私もそれまでに、タグ付き、タグ無し、それぞれのケースでの離着岸操船を何度も経験していますが、いずれも扱い慣れた大型船でのことで、このサイズでの経験は皆無です。この船での安心材料の一つはバウ・スラスター（船首の横向きプロペラー）が付いている事、これは大きい味方です。再び着岸した後、船は正式にブローカーに引き渡され、前船長以下クルーは全員下船してゆきました。

私以外の回航要員3人はこれから約10日間の食材買い出しに行き、私は留守番として船に残り、船内各所を再点検し、ブリッジでスラバヤ迄の航海計画を練っていました。

この船の船体主要部分、エンジン・舵などに問題はないにしても細かい艤装部分には色々問題がありそうでした。何しろ当時この船の船齢は既に20年のオンボロです。

こんな船を買う奴の気が知れない、日本人なら決して買わないでしょうが、それでもインドネシアに渡ればそれなりの価値が生ずるに違いない。

この船は国内建造だし、日本船籍の内航船だったせいかウェブ上でも色々な資料が残っていました。その一部が前出の画像と次の要目表です。

<b>IMO number</b>	8614247
<b>Name of the ship</b>	OCEAN SHIP
<b>Former names</b>	TAMAYOSHI MARU NO.13 (2007)
<b>Vessel type</b>	General cargo vessel
<b>Operating status</b>	Active
<b>Flag</b>	Indonesia
<b>Gross tonnage</b>	686 tons
<b>Deadweight</b>	1000 tons
<b>Length</b>	49 m
<b>Year of build</b>	1987
<b>Builder</b>	HAMAMOTO SHIPBUILDING - TOKUSHIMA, JAPAN
<b>Classification society</b>	BIRO KLASIFIKASI
<b>Home port</b>	SURABAJA
<b>Owner</b> ⓘ	TALIAMAN UNGGUL LINES - SURABAJA, INDONESIA
<b>Manager</b> ⓘ	TALIAMAN UNGGUL LINES - SURABAJA, INDONESIA
<b>Description</b>	OCEAN SHIP is a General cargo vessel built in 1987 by HAMAMOTO SHIPBUILDING - TOKUSHIMA, JAPAN. Currently sailing under the flag of Indonesia. Formerly also known as TAMAYOSHI MARU NO.13.

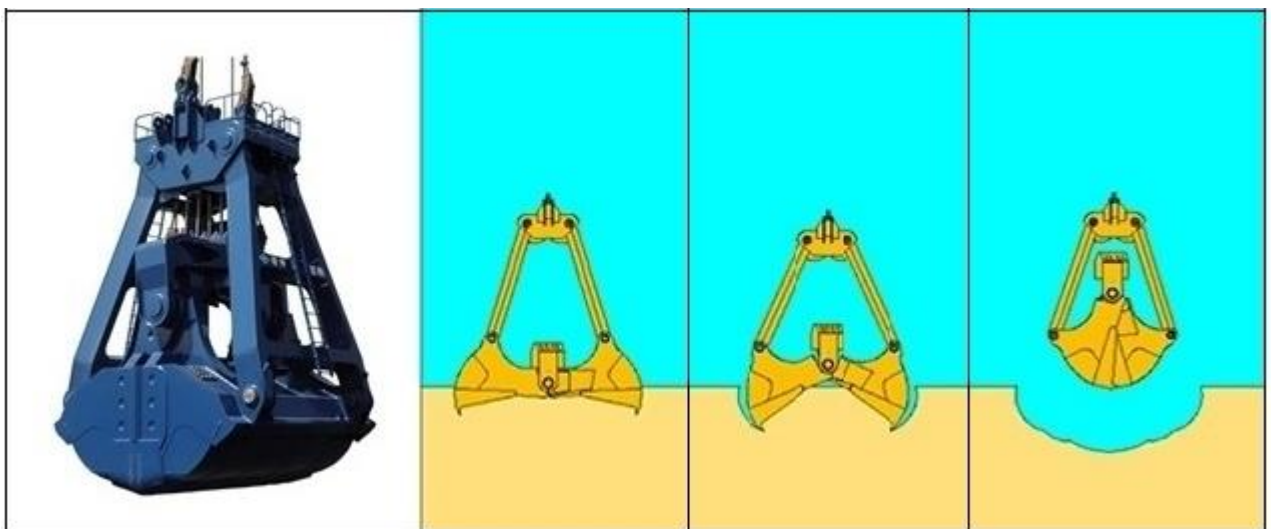
ここでは Vessel type : General cargo vessel (雑貨船) となっていますが、これはインドネシア船籍になってからの事で、日本籍の時、即ち私が乗船した時点では紛れもなくガット船と呼ばれるタイプでした。総トン数も日本籍だった時の 464 トンより大きくなっています。船体の一部を改造したか、又は日本国内と総トン数の計測法が違うのかもしれませんが。ところで、この「ガット船」という言葉、これは私のこれまでの船乗り生活では縁の無い用語で、この時までこの船種については全く知識がありませんでした。

ガットとカタカナで表記するのだから元々は横文字だった筈。これから考えられるスペルトとしては gat または gut 位のもんでしょう。しかし、このどちらの単語も「英・和」で引いても「英・英」で引いても納得のゆく訳語は得られませんでした。

「gat」はピストル又はガン、「gut」は内臓・根性など、どちらもピンときません。ウェブ上で日本語「ガット船」を検索すると色々な記事が見つかりましたが、それらを要約すると「グラブで海底土砂を採取して運搬する作業船」ということになります。しかし、やはり「ガット」という言葉そのものをズバリ解説した記事は見つかりませんでした。そこで私なりに考えて、行き着いた答は次の通り。

ここでまず前出の玉吉丸の画像をもう一度見て下さい。クレーン・アームの先端、ブリッジのすぐ前面のデッキに置かれた大きな塊、これが次の左端の画像、グラブ・バケット grab bucket と呼ばれるもので、訳せば(砂利を)「掴み取るバケット」でしょうか。このグラブ・バケットを使って画像の右 3 枚の図の様に海底の砂利を採取する、grab 掴み取るわけです。次に掴み取った砂利などを艙内に貯めて建設現場などに運搬 transport する。つまり、ガットは **Grab And Transport** じゃないか。これが私の行きついた答。

これが正しいか否かは ??? (知る人ぞ知る)



食料買い出しに出かけたクルーも帰船して、その日の午後いよいよスラバヤ向け出港です。久し振り（5年振り）の離岸操船と瀬戸内海の夜間航海でチョッピリ緊張、しかし、車の運転同様すぐに間隔は戻りました。まだ潮気は完全に抜けきっていなかったらしい。ところが、離岸してすぐ港外へ向かう航路筋を走っていてジャイロ・コンパスに大きなエラーがある事に気付きました。

10度位は狂っているんじゃないか、しかもそれが定誤差か、不定誤差かも不明です。岸壁に着いている間にちゃんとチェックすべきだった、コレは大失敗。しかし、昨日まで現役で走っていた船でこんなに大きな誤差を放置しておくなんて外航乗りのプロとしては考えられない事態です。

沿岸航海だけをしてきた、しかも湾内が殆どだったらしいので、陸地が全然見えない所など走ったことはなく、当然コンパスなんて重要ではなく、ジックリ見ることもなかったのでしょう。360度水平線しか見えないのが当たり前の外洋航海とは違い、コンパス・エラーなど気にも留めていなかったのでしょう。以後の航海ではGPSが頼みの綱。

その日は回航会社の所在地、愛媛県・伯方島の錨地で燃料補給のため一泊。次の日バンカー・バージ（補油艇）が接舷して給油開始、FO（fuel oil＝燃料油）タンクは満タンになりました。でも、普段は沿岸航海だけだったこの船のタンクではスラバヤ迄の航海に十分な量は到底確保できません。そこで窮余の一策としてFOを詰めたドラム缶をデッキ上に一杯に積み込むことになったのです。

その数が何本だったかは正確に覚えていませんが、多分100本程だったと思います。これでスラバヤ迄燃料切れの心配はなくなった、とはいえ、これはこれで別の心配の種でもあります。途中で時化られて大揺れに揺れ、ドラム缶が転がったら一大事です。そうならないようにしっかりセキュアリング（securing＝固縛）をするのが不可欠。更に波でも被ったらそれこそオオゴトです。

デッキ積みのドラム缶等のセキュアリングはワイヤー・ネットを被せるのが一番有効ですが、この船にはそんな用意はありません。仕方なくありったけのロープを使ってガンジガラメ。とに角なるべく早くデッキのドラムを第一番に使い切ってしまう。その他にも、デッキ上の動くものは全て洋上の揺れに備えて十分なセキュアリングをしておかなければなりません。

なかでも例のグラブ・バケットは重量が大きいので動き出したら大変危険です。そこで、これはデッキからホールド（船倉）の床に移し、そこで要所要所をホールド・フロアーに

仮溶接してしまうことにしました。

そんなこんなで伯方島での短い錨泊時間は大忙し、その日の午後、次の寄港地大分港向け出港しました。伯方島～大分港間のコース取りは大型船なら来島海峡経由が普通でしょうが、この時は別の経路を取ることにしました。

即ち伯方瀬戸～三原瀬戸～大崎瀬戸などを通り、難所である来島海峡は迂回してしまうルートです。未経験のルートでしたがこれは大成功。水路は狭いけれど行き逢いの船は少ないし昼間の通峡なら全く問題ナシ。

こういうルートの選択肢があるのが小型船のイイ所でもあるでしょう。

その夜遅く、大分港外着。次の日、回航会社・若社長の到着に合わせて着岸です。翌朝抜錨、大分港内に向かいました、この時の岸壁は確か「大在埠頭」だったと思います。この船では初めての着岸操船でしたが、出来はマズマズと自画自賛。やはりバウ・スラストスター (bow thruster=船首プロペラ) の効果はバツゲン。

岸壁では若社長が既に待機していました。この若社長は、この港にも来ていたこの船の売買を仕切るエゲツないブローカーとは比較しようもない、実に感じのイイ好青年。この業界ではこれまで会ったことのないタイプで、回航請け負いのマンニング業なんかさせておくのはモッタイナイくらい有能でもありました。

それはともかく、スラバヤへの途中にこの港へ寄港したのは、ここで海外売船に伴う船籍変更及び輸出手続き一切を済ますためでした。

海外売船、即ち輸出なのでマズ税関の検査が必要なんですね。それが何故ココ大分港で行われたのかは??? (ハテナ・ハテナ) です。

待つほどもなく税関吏数名が来船。彼らが果たして何を検査したのか? ブローカーから提出されていた輸出許可申請書とか言う申請書類と、船上の現物をどう検査したのか? 私に対しての質問は、航海計器のメーカーと型番についてのみ。

そんなことがなんの役に立つのか? こうして、ほんの十数分でメデタク? 検査終了。限りなく形式を踏んだだけ。これで本船は正式に「輸出船」となり船名は第十三玉吉丸から「Ocean Ship」になったのです。同時に船籍港は家島から「Ulaanbaatar」に変わったのです。この港名、分かりますか? こんな港、私も知りませんでした。


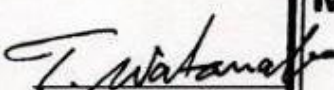

ナント、なんとこれはモンゴル Mongolia の首都ウランバートルで、英語表記だとこうなるんだそうです。それにしてもなんでモンゴル船籍か、そりゃ海のない内陸国でも海軍を有する国は複数あるらしいから、モンゴルが船舶所有国になれない道理はありませんが、

よりによってこの船がモンゴル籍になるとは! しかも船籍港はウランバートル!!

一般的にモンゴルのイメージとしては大草原と遊牧民じゃないですかネー。

更に驚くことには、私達4人の回航要員にはモンゴルの海技免状が発行されたんです。

それが次の書類、これが海技免状とは!

	<b>MONGOLIA</b> MINISTRY OF ROAD, TRANSPORT AND TOURISM	
	Under the Power of the Regulations for Registration of Ships and the Merchant Shipping (Certification and Manning) Rules	
<b>CERTIFICATE NUMBER:</b>		<b>100673</b>
<p><b>THREE MONTHS PROVISIONAL GRACE PERIOD FOR SERVICE ON MONGOLIAN REGISTERED VESSELS, PRIOR TO THE ISSUANCE OF A CERTIFICATE OF ENDORSEMENT AS PROVIDED FOR, UNDER SECTION A-1/2 OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS FOR TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978, AS AMENDED IN 1995</b></p>		
This is to certify that:		
<b>Name of Applicant</b> [Redacted]	<b>Nationality</b> Japanese	
<b>Certificate of Competency Number</b> 5100830022562  FANR00010-2	<b>Capacity</b> First Grade Maritime Officer (Navigation) Special Radio Operator (1st class)	
<b>Issuing Authority</b> Japanese Government	<b>Limitations</b> As stipulated in the Certificate of Competency	
<p>has applied for a Certificate of Endorsement (COE) attesting the recognition of his/her Certificate of Competency as provided in Section A-1/2 of the International Convention on Standards for Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended, with the Ministry of Road, Transport and Tourism, Mongolia, to serve on Mongolian vessels.</p>		
<p>This document is issued, pending authentication of his/her Certificate of Competency, allowing the applicant to serve in the capacity as stated, on Mongolian ships, for a period not exceeding 3 months.</p>		
<b>Date of Issue:</b> 19 February, 2007	<b>Date of Expiry:</b> 19 May, 2007	
 for Deputy Registrar Mongolia Ship Registry		



日本の海技免状と違うのは当たり前ですが、これまでに色々見てきた便宜置籍国の、どの免状とも全く違います。一番大きな違いは写真が無い事。

私もこれまでリベリア、パナマ、バヌアツ等色々な便宜置籍船に乗船し、その都度船籍国に合わせた海技免状の所有者になってきました。それらの国はいずれも海に面した国々で、便宜置籍というインチキもそれなりにギリギリの納得はできました。

しかし、今回の船籍港はモンゴルのウランバートル、そんな港があるわけじゃないじゃないですか、もう大ペテンとしか言いようがありません。モンゴルという内陸国に海員を養成するための学校があるとは到底思えず、海技試験なんかある筈もないでしょう。

モンゴル政府発行の海技免状とは、ナントモハヤ。

この海技免状で特筆すべきは **Capacity**=資格。これは日本の海技免状の英語表記そのマ  
ンマで **Master** という単語を使っていません。(Grade が Grage とミスっていますネ)  
前にも言ったように外国の官憲は、日本の海技免状が改訂された当初、**Master** という単語が見当たらないのを皆不審に感じていたようでした。

これまでの便宜置籍船で保有した海技免状にはいずれも資格は **Master**=船長という単語が使われていましたが、モンゴル版は日本版の丸写し、だから **Master** ではない。

この書類は本人の本来の海技免状に準じて発行すると予め断っていますから、日本の海技免状の表記通りにするのは当然かも。しかし、肝心の免状の番号も間違っています。

この免状では **5100830022562** ですが、私の日本の海技免状の番号は **5100830022564**、これはイイカゲンでは済まされぬ重大なミス。そして有効期間はたったの3ヶ月の超・短期間。要するにこの大ペテンも3ヶ月が過ぎれば全てチャラ。

この短い時日が経過すればどんなインチキも全て毒の後を残さず無に帰する、と言うわけ。

それにしても、金儲けの為とは言えとんでもないことを考えるものですね。

こんな仕組みを誰が思いつくんだろう、と只々アキレルばかり。

次は **Ship Registry**、日本では船舶国籍証書と呼ぶもの。これは船舶がその国の船籍であることを示す重要な公文書で、これがないとその船を航行させることはできません。

但し、これはあくまで **Provisional**=仮。有効期限は2月10日から3月20日迄で、瀬戸内海及び四国海域の一港からスラバヤまでの片道航海のみ、と限定されています。

要するに、この回航に要する期間限定の証明書に過ぎません。いわば片道切符。

どうせこの船はスラバヤに着けば、すぐインドネシア籍になる筈です。

これらの書類に見える船主は私達には全く姿の見えぬシンガポールの会社。住所はシン

ガポールの私書箱になっていますからどうせ幽霊会社でしょう。



**MONGOLIA**  
MINISTRY OF ROAD, TRANSPORT AND TOURISM  
**PROVISIONAL CERTIFICATE OF REGISTRY**  
**(SINGLE DELIVERY VOYAGE)**

**MSR-95486**

Issued under the provisions of Chapter 3 of the Regulations for Registration of ship 2003

<b>Official Number</b> 21450786	<b>Call Sign</b> JVQS3	<b>IMO Number</b> 8614247
------------------------------------	---------------------------	------------------------------

<b>Name of Vessel</b> OCEAN SHIP
-------------------------------------

<b>Name and Address of Owner</b> Bethany Mulia Shipping S. A. C/O Robinson Road, P.O.Box 1490, Singapore 902940	<b>Number of Shares (%)</b> 100%
---	-------------------------------------

Description of Vessel			
<b>Type of Vessel</b> Sand Carrier	<b>Year Built</b> 1986	<b>Hull Material</b> Steel	<b>Previous Registry / Name</b> Japan / Tamayoshi Maru No. 13
<b>Gross Tonnage</b> 464	<b>Length (Metres)</b> 49.89	<b>Name of Builder</b> Hamamoto Shipbuilding Co., Ltd.	
<b>Net Tonnage</b>	<b>Breadth (Metres)</b> 10.60	<b>Number of Engines</b> One (1)	<b>Type of Engine / Total Power (KW)</b> Diesel / 588
<b>Deadweight</b>	<b>Depth (Metres)</b> 5.39	<b>Speed of Vessel (Knots)</b> 9.50	<b>Engine Make / Model</b> Niigata / 6M28BGT

<b>Conditions</b> The vessel shall only proceed on one single delivery ballast voyage without any passenger or cargo.
--

<b>Voyage Limitations</b> Coasting where-ever and when-ever possible.	
<b>Port of Departure</b> One Safe Port in Seto Inland Sea or Shikoku Area, Japan	<b>Port of Arrival</b> Surabaya, Indonesia

<b>Date of Provisional Registry</b> 10 February, 2007	<b>Port of Registry</b> Ulaanbaatar	<b>Date of Expiry</b> 20 March, 2007
--	--	---

Issued at Yokohama on 10 February, 2007.

The Registrar of the Mongolia Ship Registry, by the powers vested thereupon by the (Regulations for Registration of Ships in the Ship Registry of Mongolia), hereby authorises the Provisional Registration of the vessel



OCEAN SHIP

for DEPUTY REGISTRAR OF MONGOLIAN SHIPS



MSR/PROV CR SDV/REV.1/2005

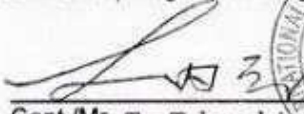
次の書類は、これも日本からスラバヤ迄のこの回航期間限定の条件付き特別航行許可証とも言える書類。 これにはこの航海の条件について色々と細かい条件が記されています。

<b>MONGOLIA</b>			
MINISTRY OF ROAD, TRANSPORT AND TOURISM			
<b>SPECIAL VOYAGE PERMIT</b>			
Issued under the provisions of Chapter 3 of the Regulations for Registration of Ships 2003			
Certificate No. MGN - 00103			
<b>Name of Ship</b>	OCEAN SHIP	<b>Owner</b>	Bethany Mulia Shipping S. A.
<b>Distinctive Number or Letters</b>	JVQS3	<b>Gross Tonnage / Length of Ship</b>	464t / 49.89m
<b>Route</b>	Seto Inland Sea or Shikoku, Japan - Coastal along the Nansei Shoto - Coastal along the east coast of Taiwan - Coastal along the Philippines Islands - Coastal along the Borneo Island - Surabaya, Indonesia		
<b>Period</b>	<b>From:</b> 19 February, 2007	<b>To:</b> 20 March, 2007	
<b>Other conditions, if any, of Navigation</b>	1) The vessel shall proceed on a coastal voyage sheltered in nature with no deviation unless in the event of emergency. 2) The vessel shall have a voyage plan with designated area for emergency shelter in case of adverse weather. 3) The vessel shall proceed to sea on fine weather, continuously monitor the weather forecast and take precautionary measures accordingly in the event of adverse weather, such as reduce speed, deviation, seek shelter, etc. 4) All openings on weather and exposed decks are to be kept closed throughout the sea passage. 5) Vessel to report its noon positions to its company to monitor progress and also to keep within communication range with nearest coast station throughout the passage.		
Issued under the provision of the Regulations for Registration of Ships under the Ship Registry of Mongolia. Date: <u>19 February, 2007</u>			
 TSENKEL KHANG DIRECTOR MONGOLIA SHIP REGISTRY THE MARITIME ADMINISTRATION OF MONGOLIA (OPERATIONS)			

This is to certify that the above mentioned ship has been surveyed in accordance with the provision of Chapter 5 (Survey & Safety) of the Regulations for Registration of Ships under the Ship Registry of Mongolia 2003.

Place Issued: Yokohama

Date Issued: 19 February, 2007

  
 Capt/Mr. T. Takeuchi  
 Surveyor for Mongolia Ship Registry

2) From One safe port in Seto to Surabaya, Indonesia on ballast passage only.  
Inland Sea or Shikoku Area

ここで大きな問題点の一つ、それは上の書類 **Special Voyage Permit** (特別航行許可証) の  
 枠のほぼ中央 **Other conditions** の欄の次の文章。

4) All openings on weather and exposed deck are to be keep closed throughout the sea passage. (暴露甲板上の全ての開口は当該航海を通じて閉鎖しておかなければならない)  
 アツタリ前ですね。

今年4月に北海道・知床半島沖で沈没した観光船も、最近の報道によると「船首甲板上のハッチが閉鎖されていなかった」事が分り、それが沈没の原因の一つだという事がハッキリしたようです。これはあってはならないテヌキだったと思います。

この一件だけでも、いかにこの船の運航会社がデタラメだったかと言うことが分ります。と同時に、それを見逃してきた検査機関はいったい何を検査したのか？ 又は検査しなかったのか？ と、いうことを疑いたくなります。

しかし、この「Ocean Ship」という船にはそれどころじゃない大問題があったのです。ナントこの船のハッチ・カバーは閉鎖することができなかった!! 閉鎖しようにも肝心の「蓋」がナイのだから閉めようがないのです。

この船のハッチ・カバーは、もともとはビーム・アンド・ボード **beam and board** という古典的なものだった筈。これは簡単に言うと次の通り。

まずハッチ・コーミング (**hatch coaming**= 艙口縁材) の一方の舷から他方に向けて船体に対して横方向にビーム (**beam**= 鋼製の梁) を約2~3メートルおき (この間隔は船によって違います) に渡しかけます、そして、ビームとビームの間に縦方向に木製ハッチ・ボード (**hatch board**= 艙口蓋= 厚板) をハッチ全面にビッシリ乗せて蓋をする。

更に、その上にターポリン (**tarpaulin**= 防水シート) をかぶせて密閉する、と言うもの。

ハッチの閉鎖方法としては旧式ではありますが、この方式自体には問題ありません。ところが、現状はとんでもない構造に変えられてしまっていて、どうしてもハッチの閉鎖はできないようになっていました。

なぜなら、ハッチの前方のコーミング **coaming** が両舷と後方のコーミングと比較すると約50センチも低く切り取られてしまっていたのです。

これではビームとハッチ・ボードを置いてその上にターポリンをかけても、肝心の前方コーミングに大口が開いているのですから何の意味もありません。

更に、両舷のコーミングにあるべきビーム・ソケット (**beam socket**= ビーム受け口) も何か所か切り取られてしまっていて全てのビームをかけ渡すことが出来ない。

第一、肝心のビームが一本もナイ、ハッチ・ボードの数もごく少数しか残っておらず、ターポリンなど一枚もナイ、と言う有様。

どうやらこの船では、もう何年もハッチを閉鎖したことがなかったらしい。ハッチ・コーミングの前方の一部を切り取って低く改造したのは、建造後何年か経ってからクレーンを吊上げ重量の大きな大型の物に付け替えたことによるらしい。その際、以前より大きく太くなったクレーンのブームがコーミングに当たってしまうのでこれを避けるための苦肉の策だった、と推定できます。

その切り取られた部材の周りの錆の様子を良く見ると、その工事をしたのは少なくとも数年または十数年前の事と考えられます。 何しろ船齢 21 年の船、色々と歴史があるでしょう。

その改造部分が前出の第十三玉吉丸の画像に白丸で印した場所です。この画像の角度では陰になって見えませんが、クレーン本体のすぐ後ろ側のコーミングが切り取られていたのです。 もうデタラメもデタラメのオオデタラメ。

デタラメもこれに極まれり。

これがガット船の常識なのか？ 我々外航船乗りには受け入れがたいことではあります。

書類のゴマカシや税関検査のマヤカシどころじゃありません。

これまでにガット船と呼ばれる船があることは承知していたし、遠目に見たことは何度もありました。 しかし、その実態がこんなものだったとは・・・。

こんなデタラメが日常的に行われるのはその船の使われ方にも原因の一つがあるのかもしれない。 私が長年慣れ親しんできた船はいずれも貨物を積んで大洋を渡り目的地に無事送り届けることが使命でした。

貨物を積んでから揚荷するまでに、汚したり、壊したり、減らしたり、することは許されなかった。 貨物は船内で慎重に、大切に、保管することが常に求められた。

そのためには、まず、船体構造・設備を完ぺきに維持しなければならない、それが一般外航商船乗組員の常識でした。

一方、ガット船の運ぶ積荷は海水まじりの砂利で、それは自らが海底からグラブで掴み取ったもの。 その送り先はどこかの埋め立て地か、または、水深を深めるためだけの掘削の場合は害にならない他の深い水域で海中投棄する。 **Grab And Transport** ですからね。 当然ながら、貨物を大切に扱う、と言う意識は生まれないし、その貨物を積む場所である船倉の整備がおろそかになるのも止むを得ないことでしょう。

しかし、船体の定期検査を一体どうやってパスしてきたんだろう？ こんなハッチ・カバーの状態でもまともな検査にパスできるはずがありません。

知床の件でも、果たして船体検査は検査機関によって適正に行われていたのか？ という疑問が囁かれています、この「Ocean Ship」の検査でも何かあったか？

やっぱり行きつくところは「アンダー・ザ・テーブル」か？

そしてさらなる疑問は、この特別航行許可証に上述 4) の文言が記載されていた、と言うまぎれもナイ事実。

この許可証の発行を申請したブローカーは、当然これを見ているはず。同時に彼は、この船のハッチ・カバーが閉鎖なんて出来っこない、という事も承知していた筈。

私が現役船員で、会社組織に属していたら、この状態を見てとっくに例の「マクリ」に至った事でしょう。でも、この時の私はもうこの件にトンガル気はなかった。

この航海では船客が乗るわけではないし貨物輸送もしない、事故ったとしても被害を受けるのは我々回航要員自身のみ。勿論、他の3人も全く気にする風はナシ。

まあ、波を被らないように気を付けていきましょう。

俺も随分とフレキシブルな人間になったもんだ。

どうせこの業界（中古船売買事業）には法令遵守なんて意識は存在しなかったに違いない。自分自身がそれを承知で乗り込んだのだから、イマサラ何をか言わんや、という事。

\*

ここで唯一救われるのは、この船の特殊な船体構造。

この船のホールド (hold=船倉=貨物を積むスペース) の前部・後部・両舷側にはそれぞれボイド・スペース (void space=空積=密閉された空間) が設置されていました。

又、当然ながらホールドの下はダブル・ボトム (double bottom=二重底) になっています。言い換えればこの船のホールドは前後左右及び底部とも二重になっていたのです。

更にそのホールド自体が常態として海水まじりの砂利を積むスペースだった。

だからここに海水がうちこんだとしても、即、危険、という事にはならないでしょう。

要するに二重箱構造により十分な予備浮力を確保できるに違いない。

しかし、そうは言ってもこの船の航行区域は「沿海区域」だった筈。沿海区域とは原則的には海岸線から 20 海里以内の海面を言います。

この海域では波浪注意報や波浪警報が発表されることはママあります。(注意報と警報の基準は地方によって異なるので、何m以上が対象になるかは各地で異なります)

主として湾内海面を航行する「平水区域」の船ならまだしも、いつ何時、波浪注意報や警報が出るかわからない「沿海区域」を航行区域とする船のハッチ・カバーがナイ、なんてことは私には考えられない事態でした。

ここで断っておかねばなりません、私は沿海区域の船の検査基準を熟知しているわけではありません。だから、この船のハッチ・カバーが閉鎖できない状態にあったことが、果たして法令に違反するか否かについては明言できません。

しかし、私の本業である「遠洋区域」を航行する船で、水密ハッチ・カバーの閉鎖ができない、などと言う事態が許されるわけがないのです。だから、この船のこの状態で船舶検査をパス出来たという事に大きな違和感を感じたわけです。

それにしても、元来は沿海航行区域であるこの船を、一航海限りとはいえ無理クリ近海区域に航行区域を広げた上、特別航行許可証では暴露甲板の開口は完全閉鎖せよと言っています。業者も業者、お役所もお役所。全く冗談キツイぜ。

\*

そして、さらにその **Special Voyage Permit** 特別航行許可証ですが、これには次のような記述もあります。枠のやや上の部分にある **Route** の欄。

Route (航路) :

Seto Inland Sea or Shikoku, Japan — Coastal along the Nansei Shoto —  
Coastal along the east coast of Taiwan — Coastal along the Philippines Islandds —  
Coastal along the Borneo Island — Surabaya, Indonesia.

ちょっと変な表現もありますが要約すると、この航海では次の様なルートをたどってインドネシアのスラバヤまでの航海を許可するというのが主旨。

そして、そのルートとは・・・

「日本の瀬戸内海及び四国から、南西諸島の沿岸、台湾の東側沿岸、フィリピン諸島沿岸、ボルネオ島沿岸を経てインドネシアのスラバヤまで」となっています。

この中で、台湾沿岸だけは「東側」と明記されていますが、フィリピン以後は西側とも東側とも定められていません。又、先ほどと同じ書面中央の **Other conditions** の欄には次のような記述もあります。

- 1) : The vessel shall proceed on a coastal voyage sheltered in nature with no deviation unless in the event of emergency.
- 2) : The vessel shall have a voyage plan with designated area for emergency shelter in

case of adverse weather.

あえて意識すると、

- 1) 当該船舶は地形的に保護された (sheltered) 沿岸に沿って進行し、緊急の事態以外は航路を逸脱 (deviation) しないこと。
- 2) 当該船舶は不利な天候 (adverse weather = 荒天) に遭遇した時は指定された区域内で別の航海プランを持てる (避航することができる)。

全体に英語としてはちょっと違和感があるナーと思いましたが、これら 1) と 2) の文章のすべてを合わせて要約すると

「当該船舶は南西諸島の沿岸・台湾東岸・フィリピン諸島沿岸・ボルネオ沿岸を経てスラバヤに至る航路を逸脱せずに航行すること、しかし、荒天遭遇等の場合の航路変更は可能」ということだと解釈しました。

台湾沿岸に関してだけは「東岸」と限定しているところに些か微妙な感があります。この当時は 2022 年の只今現在のような緊迫した状態ではなかったとは思いますが、台湾と中国本土の間に位置する台湾海峡は、古くから金門島や馬祖島などを初め、色々と緊張感が絶えない海域ではあります。そこを避ける、と言うのはなんとなく解かるような気もします。

とに角、こんな風がありとあらゆるインチキにインチキを上塗りして、日本で使い古した船をスラバヤ迄運んで再生させようというワケ、それが中古船海外市場の実情。

多分、スラバヤでは沿岸の貨物船として以後何年も余生を送ることになるのでしょう。しかし、なるべく使い捨てはシナイ、という近来ハヤリの SDGs には沿っているかもしれません。

そして、これらのインチキの総仕上げみたいなものが次の書類。

この書類では、この船については「安全構造証書」「安全設備証書」「安全無線証書」などの保持を全て免除する、と言っています。

まあ、確かにそうでも言わないと、こんな船はどんな検査にもパス出来っこありません。それをこのモンゴルのお役所 (と言っていますが、それすらも怪しい) が、自ら認めたというのがこの書類で歴然としています。

これじゃ、さっきの甲板上のハッチ・カバーは閉鎖をしろ、と言う指示は出来っこないことを認めざるを得ないじゃないか、という事になります。それはソレでつじつまが合うとも言えますけどネ。





**MONGOLIA**  
Ship  
Registry

Mongolia Ship Registry  
10 Anson Road #25-13  
International Plaza Singapore 079903  
Tel: (65) 6225-0125 Fax: (65) 6225 0305  
Email: [info@mgnship.mn](mailto:info@mgnship.mn)  
Website: [www.mgnship.com](http://www.mgnship.com)

12 February 2007

**TO WHOM IT MAY CONCERN**

Dear Sir,

**ATTESTATION**

<b>Vessel Name</b>	: <b>OCEAN SHIP</b>
<b>Type Of Registration</b>	: Single delivery ballast voyage from 10 Feb 2007 to 20 March 2007
<b>Official No</b>	: 21450786
<b>IMO No</b>	: 8614247
<b>Call sign</b>	: JVQS3
<b>Type Of Ship</b>	: Sand Carrier
<b>Gross Tonnage</b>	: 464
<b>Port of Registry</b>	: ULAANBAATAR

This is to certify that the above vessel is granted exemption from the issuance of the following Statutory Certificates for one single delivery ballast voyage without cargo or passenger, from **one safe port in Seto Inland Sea or Shikoku area, Japan to Surabaya, Indonesia:**

- a) Cargo Ship Safety Construction Certificate
- b) Cargo Ship Safety Equipment Certificate
- c) Cargo Ship Safety Radio Certificate

This Attestation Letter is valid until **20 March 2007**.

Thank you for your kind attention.

Yours faithfully,

*Tsebgel Khangai*  
Tsebgel Khangai  
Director  
Mongolia Ship Registry  
The Maritime Administration of Mongolia (Operations)



これらの書類の必要性は日本籍の第十三玉吉丸だった時の航行区域は「沿海」即ち、基本的には海岸線から 20 海里以内の水域の航海だけを許される船だったからとも言えます。その「沿海区域」とは次の図でブルーに塗られた部分を言い、原則として各海岸線から 20 海里以内の水域を指しますが、それを越えた水域でも、20 海里以内の水域と同様の気象・

海象条件と認められた水域が含まれる、とされています。



しかし、これではスラバヤ迄の航海は法律上許されません。そこでモンゴル船籍にすると共に前出のようなような種々の書類が作られたのです。これらの書類には「日本から台湾・フィリピン・インドネシア各国の沿岸域を通過してスラバヤ迄航海して宜しい、但し乗客や貨物を乗せてははダメ」という内容も盛り込まれています。

有効期間も或る書類は2月19日から3月20日まで、或るものは2月10日から3月20日まで、要するに回航に要する期間限定ですが、日付はマチマチです。とにかく、こうして大分港で私はモンゴル船の船長に就任。イヤハヤ。

モンゴルの海技免状を初め前出の全ての書類は、大分での船籍変更の手続き終了後に初めて見せられたものですから、指定航路があるという事もこの時初めて知った次第。姫路港飾磨区で乗船した当初、私が考えていたルートは大雑把に図示すると次の赤線のようなコースです。このコースはT船舶のインドネシア定航船に乗っていた頃は、数えきれないほど通った私には通り慣れた道でした。



しかし、前出の航行許可証の「南西諸島から台湾東岸」という文言を重視すると、赤線よ

り西側のマゼンタ色の線のようなことが考えられます。

そこで急遽、若社長と相談し、台湾東岸とルソン島の西側沿岸を通過して航行できるように何枚かの海図を追加購入することにしました。この船はこれまで殆ど東京湾内での業務に従事していましたから、東京湾内と関東沿岸から母港家島港までの海域、の海図しか持っていなかったのです。

とにかく、あらゆる意味で、日本沿岸を離れる事はこの船にとっては大冒険だったのです。海外売船のためのインチキ税関検査も終え、仮国籍証書、特別航行許可証、回航要員の海技免状、等々、この売船・回航に必要な書類は全てそろった。

後はクリアランス Clearance 出港許可証の発行を待つばかりとなりました。

ブローカーの男は、とにかく一刻も早く本船を出港させたいとイライラとしていました。そりゃまあ、そうですね。山ほどのインチキを重ねた上、どうにか売船・移籍に必要な書類時は揃えることが出来た。しかし、この時点で PSC ポート・ステート・コントロール係官にでも乗りこまれたら出港差し止めになることは間違いないでしょう。

マズ問題になるのは前記したようなハッチ・カバーの欠陥。ハッチを閉鎖できない船に外洋航行を許可する証明書を発行された、なんてことを日本のマトモな検査官が見逃すはずがありません。出港停止になることは目に見えています。私自身も後で知ったことですが、モンゴルは便宜置籍国としてはとっくにブラック・リストの筆頭になっていたらしい。しかも、中古船輸出に関してのポート・ステート・コントロールの検査は特に厳しく、直前まで各種検査証書を備えていた船でも PSC 検査では問題点が指摘され改善命令が出ることが多いのだとか。

そりゃそうでしょうねー。この船のようなデタラメを平然として許可するなんて、正しい法治国家の検査官がすべきことじゃありません。前出のこの回航にかかわるすべての書類に押されている Mongoria Ship Registry という四角のゴム判とサイン、このサインをした人物が果たして本当にモンゴルの役人様か否か、これもかなり疑わしいのです。

まず、Registry という役所ですが、英和辞書でこれを引くと「登記」「登録」「船籍」「登記所」「登録所」などという言葉が並んでいます。これだけでは、これがどういう役所なのか分かりません。

日本国内法では船舶所有者はまず法務省法務局（登記所）で当該船舶の登記を行う（所有権等の登記）そして、登記手続きを終えたら船籍港を管轄する管海官庁（国交省・各地方運輸局・海上安全環境部・船舶安全環境課）で登録することが義務付けられます。この登

録の後、船舶国籍証書が発行され正式に航行が許可されるわけです。

しかし、この **Mongolia Ship Registry** と称する役所は、船舶の登録だけでなく海技免状の発行や航行許可証、船舶検査の免除にまで関わっています。これは日本の法規からいうと異常と言わざるを得ません。勿論、各国でそれぞれの国内法があり、一律には言えないことはあるでしょうが、**Registry**=登記所または登録所が海技免状を発行したり航行許可にまで関わることは少々異常、と言ってもいいのではないのでしょうか。

ところで、ポート・ステート・コントロールとは何か、一般の方にはなじみのない用語でしょうから、簡単に説明すると次の通りです。

「ポート・ステート・コントロールとは、自国の港に入港する外国船籍の船に対してその国が行う、船内設備や乗組員の資格などの安全に関する立ち入り検査」

そして、その検査を実行する **PSCO (Port State Control Officer=外国船舶監督官)** は日本の場合国土交通省職員で各地方運輸局に在籍しています。

そもそもこの制度ができた背景には、便宜置籍船の海難事故が多発していることが重要視されたからだそうです。すなわち、便宜置籍船はその旗国つまり船籍国の監督体制が不十分ゆえの海難事故が多いという事。私としても、この際 **PSC** 監察官に乗り込まれるのは御免こうむりたい。私自身が不正をたくらんだわけではないことは、誰の目からも明瞭でしょうが、それでも船長としての責任を回避することは難しいでしょう。

こういふが全て見えてくると輸出に必要な手続きを受け渡し港の飾磨ではなく大分にしたことが、なんとなく分かったような気がします。さて、そうこうするうちに代理店員により出港クリアランスが届けられ、追加注文した海図も配達されました。

サテ、晴れて出港、です。

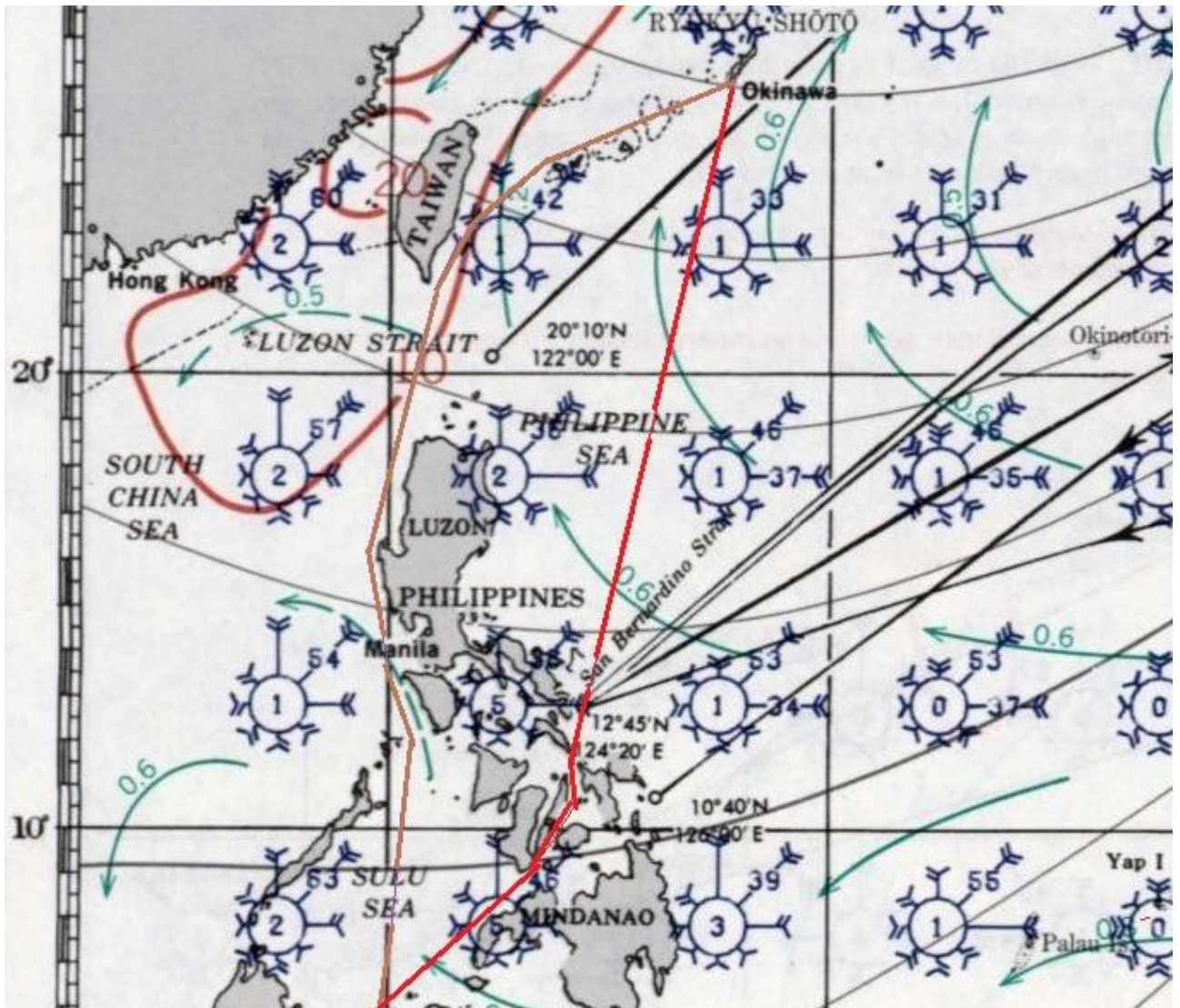
大分を出港して豊後水道クリアー後は航海当直も定常的な時間割としました。

と言っても乗組員は航・機それぞれ2名のみ、機関部の2名は、当然、機関長と機関士がそれぞれ6時間ごとに交代。

航海士 **K.B.**サンはコック兼任ですから彼の負担を船長も肩代わりすることにして、**K.B.**サンの当直時間は0~5、12~17時の10時間、船長の私が5~12、17~24の14時間という事にしました。連続睡眠時間が短く、横になれば即ボタン・キューが可能な私は5時間ずつ二回の休息時間があればなんの苦痛もナシ。当直時間以外になんの楽しみもナイ船内ですからこれで十分。

大分港を出港後は豊後水道を、次いで九州東岸に沿って南下、宮崎県南端から種子島東岸

に向います。時は2月末、まだ北寄りの強風が吹き荒れるシーズンの最終段階です。奄美大島から沖縄まではなるべく島々の南東岸近く、北西からの強風・高波を避けるコース取りとします。ここで気になる点が一点。次の図を見てください。



これは2月の北太平洋のパイロットチャートの一部分ですが、航行許可証に示されたルートを重視すると、西寄りのマゼンタ色の線の様に台湾東岸からフィリピンのルソン島西岸に向うことになり、このコースは台湾南東部からバシー海峡にかけて「10」という数字が付記された赤線域に入ります。パイロット・チャートとはその海域の月ごとの気象・海象の各データを統計的にまとめたものです。そのチャートにあるこの赤線については、これまでに何度も登場したので大方の方にはご承知と思いますが、敢えてもう一度。赤線に付記された数字はその海域の波高が12フィートを超えるパーセンテージを表します。したがって2月末のこの時、台湾南東部では波高12フィートになる確率が1割台あるという事。また台湾海峡には「20」という数字が見えていますから、そこでは2割台の確率で波高12フィートを超えることとなります。

先ほどの航行許可証で示されたルートで「台湾東岸」と明記した理由は、台湾海峡の政治的な問題ではなく、単に波高の高くなる確率の差だったのかも。

又、波高 12 フィート (約 3.7m) と言えば洋上ではゴク当たり前の状態で、恐れおののくようなものではありませんが、何しろ Ocean Ship はフタの無い茶碗、一発大波を食らうことは遠慮したい、甲板上に波を被る危険はなんとしても避けたいのです。

特に台湾南端とルソン島の間、北半分バシー海峡、及びその南半分のバリンタン海峡付近では海流と季節風が複雑に絡まって、予期せぬ波が起きる恐れがあります。

二月も末になり、もうすぐ春という時期ではありますが、台湾南部とルソン島北部の間ではまだ北東季節風が強く残っています。一方、サン・ベルナルディノ海峡直行の赤線コースに沿った部分の方はやや弱くなってもいるし、追い手になる確率も高い。

ここは思案のシドコロ。 まあ、結論は沖縄沿岸に達してからでいいでしょう。

イヨイヨその沖縄南端に近づいた時、NAVTEX (航行警報受信機) の気象情報によると、与那国島付近で低気圧発生とのこと。このような、南西諸島や台湾付近で発生する低気圧を私が商船学校で気象学を勉強していた頃は「台湾坊主」と呼んでいました。

しかし、その後この言葉はちょっとマズイんじゃないの、という事で「台湾低気圧」に、さらには「東シナ海低気圧」にと変更されたようです。

又、この低気圧が日本列島南岸沿いに発達しながら東進したものを「南岸低気圧」と呼びます。関東で春先に思わぬ大雪が降ることがありますが、それはこの低気圧の影響です。

さて、ここで一思案。 このまま台湾東岸に進めばこの低気圧とニアミス。

そこで、低気圧が発達し東進する前にその前面を横切ってしまうと、航行許可証の「台湾東岸云々」はアッサリ無視、沖縄沖からサン・ベルナルディノ海峡に向う事に決定。

結果的に、この目論見ははマンマと当たり、以後サン・ベルナルディノ海峡の北、

Catanduanes カタンドゥアネス島に取り付くまで何とか平穏な航海が続きました。

ところで、この船の通信設備は VHF (Very High Frequency = 超短波無線通信装置) と衛星携帯電話。前者はこれまでに何度も述べてきましたネ。この装置の通信距離は周囲の状況次第ですが、最大でも 50 マイル程度、まあ、通常は 20 哩程度でしょう。

後者は、私が現役のころ普及し始めた物で、世界中どこでも、地上の僻地でも洋上でも、一般電話と通話可能と言う便利もの。現役の頃これが欲しくてたまりませんでした、ちょっと高価過ぎて手が出ませんでした。今回は回航業者が手配してくれて、洋上での唯一の通信手段になったいたのです。

例の特別航行許可証の **Other Condition** の欄に次のような記述があります。

5) Vessel to report its noon position to its company to monitor progress and also to keep within communication range with nearest coast station throuout the passege.

大意は「毎日の正午位置を会社に報告して船の進行状態を把握できるようにし、この航海を通じて最寄りの陸上局との通信範囲内に船位を保つこと」。やはりなんとなく違和感のある英文です。 とにかく、回航会社の若社長とは、毎日衛星電話で通話し、その都度、正午位置と航海の状態を報告していました、だから「最寄りの局云々」の文言は無視。

何かあったら若社長に連絡すれば、彼が即、何らかの手を打ってくれるに違いない。

沖縄沿岸を離れてからは、**Philippine Sea** フィリピン海と呼ばれるフィリピン諸島北東方の太平洋西端を南下して、ルソン島 **Luzon Is** とサマル島 **Samar Is** の間のサン・ベルナルディノ海峡に向うことになりました。 航行許可証の文言のように、何が何でも沿岸伝いに、と言うのは必ずしも安全とは言えないのです。

この時のように沿岸付近で低気圧発生という事もあるし、ピッタリ沿岸に張り付いたルートを取ればコースの選択範囲は海側の半円しかありません。 一方、洋上であればコースは 360 度どの方向へも向けることが可能です。 この船のように絶対甲板上に波を被りたくないという条件下では、コース取りが自由にできたほうが安全とも言えるのです。

沖縄を離れてすぐ思わぬゴチソーを授かりました。 4~50 センチもある大型のトビウオが何尾も開けっぱなしのハッチカバーに飛び込んできたのです。 トビウオの刺身、食べたことありますか？ これはなんとも言えないネットリした食感で、他の魚にはナイ独特なうまみのある飛び切りの刺身なんですよ。 蓋開けっ放しのご利益。

更に次の日、艀から流していた引き縄に 1 メートルほどのシイラもかかりました。 スピードの遅い **Ocean Ship** は引き縄釣りにはもってこいなんです。 しかしシイラは刺身としてはバツ。 でも、ハラミの脂がタップリのった部分は塩焼きでも、煮つけでも、それなりに旨く食べられました。 なにせ鮮度は抜群ですからね。

そして、沖縄を離れて 4 日後、**Ocean Ship** は無事フィリピン海を渡り終えてサン・ベルナルディノ海峡の北方に位置するカタンドゥアネス島 **Catanduanes Is** に取り付くことが出来ました。 **T** 船舶ではこの海峡のことをもっぱら「サン・ベル」と呼んでいました。 とにかく、これでハッチ・カバーを開けっぱなし、という無防備な構えで大洋を航行する無茶苦茶な事態は一応終止符が打たれたこととなります。

以後はフィリピン及びインドネシアの島々の間を抜けるコースですから大波を被るという



ような事態に至ることは、まずないでしょう。

次のマップの赤線がサン・ベルナルディノ海峡からスラバヤに至る大雑把なルートです。



このルートはT船舶の定期船で一航士をしていた時代に数えきれないくらい通ったコース

でした。驚いたことにサン・ベル通過以後水路の両岸にはリゾート・ホテル風の建物や別荘らしいものがアチコチに散見されたのです。

以前この辺を良く行き来したころには、夜間は真っ暗で何も見えなかったのに、この時ほどの島にも明るい電灯の輝きが見えていました。これらは多分、中国や韓国及び日本など海外資本が咬んだ観光事業ゆえなのでしょうネ。

サン・ベル以降は上のマップのように全体的に島々に囲まれた水域ですから、沖縄沖からサン・ベルに至る太平洋上とは違い、まずまず平穏な海面が続きます。

その代わり、別の危険が想定できるのです。特に上図の中央やや上のグリーンで表示した Sibutu Passage シブツ海峡、ここは海賊事件が多発することで、この当時色々とメディアを賑わせている場所でした。この水道だけでなく、上図の海域全体が Ocean Ship のような小型船は海賊の標的にされ易いのです。その理由は速力と乾舷の低さ。

乾舷とは水面から甲板迄の高さを言いますが、小型船はこれが低くて、且つ速力が遅いとなると、小さい高速ボートで襲ってくる海賊は簡単にデッキ上に乗り込める、という事になります。困ったことに、サン・ベル通過後の時間経過の様子ではどうやらこのまま行くとシブツ海峡通過は真夜中位になりそうです。

この時はちょうど満月近くで、月明があるとはいえ夜間に海賊銀座を通ることは避けたい。一方、ミンダナオ島 Mindanao Is の西端のサンボアング Zamboanga 市の南 Basilan Strait バシラン海峡なら日のあるうちに通過してしまえそう。以前はそこも危険区域とされていたが、この頃イスラム勢力のテロに備えてミンダナオ島周辺海域では軍のパトロールが強化され、その影響でここでの海賊被害はメッキリ減ったらしい。

Ocean Ship の周りでも二隻でペアーを組んだ高速哨戒艇を何度か見かけました。この分ならシブツ海峡もかなり安全になったかもしれない、が、君子危うきに近寄らず、という事で急きょ青線のようにバシラン海峡通過のルートに変更。

大型船でならバシラン海峡通過も愉快的な所ではないけれど、この船のサイズで、しかも空船で喫水も極めて浅い状態ですから、狭水道通過などとビビル事は有りません。

以後、Celebes Sea セレベス海、次いで Macassar Strait マカッサル海峡を通り、Java Sea ジャワ海へ。この時は3月初めですからジャワ海ではまだ西寄りの季節風が残っていて、パウンディング (pounding=船首船底を波にたたかれる事) が度々起きてスピード・ダウンせざるを得ないこともあり、少々手こずりました。しかし幸い、波を被るという事態にはならず、それはそれで安心でした。

こうして、大分出港以来 2 週間の航海もようやく終わりに近づき、いよいよ Surabaya スラバヤに入港です。上のマップのスラバヤの地名のスペルは間違っています。

Surbaya ではなくて Surabaya が正しい。

そのスラバヤ入港に関して、最後のと言うか、ペテンの総仕上げみたいな事がありました。

大分出港時に例の甚だ無礼な日本のブローカーが私に対して出した指示。

それは、「スラバヤ港に近づいたら、パイロット・ステーションと VHF で連絡を取り、こちらの船名を伝えたら、そのまますぐ交信を打ち切りなさい」「そうすればパイロット・ステーションは何も言わずに暗黙のうちに入港を許可するから」と言うのです。

要するに、スラバヤの受け入れ側のバイヤーがパイロット協会に手を回してあるから、パイロットを乗せずにモグリ入港をしろ、というワケです。

呆れた話じゃありませんか。

この船は小さくとも外国船なんだから、当然強制パイロットの対象です。それなのに「詳しいことは何も言わず、強引に入ってしまえ」とは何たる暴挙。

40 年間マガリなりにもマトモな船乗りをやってきたつमोरの私としては、パイロット・ステーションに船名だけ名乗って交信を打ち切る、なんてことは到底出来ません。

とりあえず、船名を名乗った後、エントランス・ブイ到着予定時間を通知しました。

パイロット・ステーションからの返事は「エントランス・ブイ付近で投錨して指示を待て」というものでした。これに従ってブイに近寄り投錨。サテ、どうなる事やら。

取りあえず衛星携帯電話でスラバヤのインドネシア人バイヤーにカクカクシカジカと連絡。バイヤーは「エッ、パイロット・ステーションがそう言ったんですか？それじゃ 10 分ほど後でもう一度電話を下さい」そして 10 分後再び電話すると「パイロットとは話が付きました、もう入っていいですよ」同時にパイロット・ステーションからも VHF で呼び出しあり、「そのまま入港してよろしい」

ヤレヤレ、こんなことってあるのだろうか？あくまで私個人の憶測ですが、バイヤーからパイロット協会の誰かに鼻薬をカマしてはあった。しかしこの時の当直員まではそれが届いていなかったらしい。私からの電話でバイヤーからその誰かサンにもう一度念押ししたに違いない。それが当直員に伝わったわけ。こうしてパイロットなしで港内錨地に進入。私としても、ずいぶんいい加減なことをしてしまいました。

港内の錨地につくとすぐ、バイヤーと共に大勢のインドネシア人が乗り込んできました。その数 4~50 人ほどもいたでしょうか。彼らはこれからこの船を内航貨物船に改造する

造船所の作業員と、いずれはこの船を運航する会社の乗組員の様でした。

そして我々4人の回航要員から彼らに簡単な引き継ぎをしました。と言っても彼らはこれと同様の船は既に何隻も知っているらしく、ガット船は初めて、と言う私たちよりよっぽどこの手の船のことを熟知している様子で、引き継ぎなどどうでもイイ、と言う感じでした。

そしてごく短時間の引き継ぎが終わるとすぐに、彼らの操船で港の奥深く迷路のような狭い水路をスイスイと通り抜けて、改造工事が行われる小さな造船所に移動しました。係留作業が終って辺りを見ると、驚いたことに係留した岸壁の周りには Ocean Ship と同じような船が何隻も係留されていました。その数およそ 10 数隻もいたでしょうか。そして、よく見ると Ocean Ship 同様、元の船名や船籍港をペンキで塗りつぶしてはありましたが、全ての船に「丸」の付いた船名と、瀬戸内海にある色々な小さな港の名前が読み取れたのです。全くビックリでしたネー。

これらの船はその造船所で大改装をして、インドネシアの内航貨物船に生まれ変わりつつあったのです。日本で使い古された小型船がこうして改装を加えて生まれ変わり、さらに何年か使われるのです。

これまでも日本の中古フェリーなどがフィリピンやインドネシアに等の島国に輸出され、島回りの客船として使われている事は、それらの船が事故る度に聞いていました。

しかし、こんなに大量の内航小型中古船がインドネシアに売られて再生されているとは知りませんでした。まあ、スクラップとして解体されてしまうよりは余程マシでしょう。

それにしても、この回航航海ではいったいいくつかの法令違反をやったか？

その最たるものは暴露甲板の開口を閉鎖せず洋上航海をしたこと。仕上げは強制水先区を無視しての入港でしょう。

しかし、前者は船倉の両舷にボイド・スペース (void space=空積=空タンク) がある事、二重底部分も空積、そして、船倉はもともと海水まじりの砂利を積むためであること等、船体の構造上、予備浮力は十分で、少々波を被ったとしても即重大な危険に及ぶとは考えにくい。だから、この件に関して航行許可証の文言を無視することは、私にとってそれほど悩ましい問題ではありませんでした。

そして、後者の強制水先区無視の問題も、どうやらこの国ではそれほど大問題にはなっていないような感じでした。本船がエントランス・ブイ近くで投錨した前後にも何隻かの船がパイロットを乗せずにそのまま入港して行くのが目撃されました。果たしてそれら

の船が皆外国籍であったかどうか、までは確認できませんでしたが、本船の件をはじめとして、ここの強制水先区の運用もかなりイイカゲンじゃなかったでしょうか。

数十年前にこの港へ「マトモな定期船」で「マトモに入港」してい時には、パイロットなしで入港する、なんて考えは頭っからありませんでしたから、他船がどうしているかなんて気にもしていませんでした。でも、その頃も同じことをやっていた例はあったかもしれません。まあ、憶測でモノを断じてはいけませんネ。

そうそう、もう一つ航行許可の文言無視がありました。それは本来なら台湾東岸沿いに南下してバシー海峡またはバリントン海峡を通過すべきだったかもしれないのに、沖縄沿岸からサン・ベルに直行してしまった事。これは明らかな私の自由選択でしたが、別に悪いことをしたという意識は全くありませんでした。 終り良ければ全てヨシ。

造船所の岸壁に係留し終わって、大分出港以来短くも長かった 2 週間の航海は完了。

これにて無罪放免。

その日ホテルに移動、翌々日の夕方スラバヤ空港から帰路につきました。私以外の 3 人は関東在住者なので羽田行きの便、彼らとはスラバヤ空港でおワカレ。

3 人を見送った後、私は少し遅れて台北経由福岡行きの便で帰国したのです。

現役 40 年間では経験したことがなかった異例の船で、異例の航海。

日本人船乗りとしては、比較的波乱に富んだ雑多な世界を見てきたつもりでしたが、この船ではこれまで知らなかった、いわば「枠外」の船の世界に接したような、オドロキの 2 週間ではありました。これにてガット船の回航航海はオシマイです。

\*

ガット船の回航を終えて帰国したのは 3 月中頃だったと思いますが、その年の晩秋にあの回航会社と関わりのある東京のマンニング会社、例の 3 人が何回か乗ったという会社から新たな仕事を紹介されました。多分、あの若所長から前回の回航と、それに関わった私に関して、好感度のある報告を受けていたのだと思います。

新しい仕事は新潟の造船所で建造中のインドネシア船籍の船をジャカルタまで運ぶ話です。今回の役割は船長職ではなく、いわゆるスーパーバイザー (supervisor=航海助言者) で、エンジン担当のスーパーバイザーと二人組で、このエンジン担当者は初対面の人でした。まあ、今度は船長ではないので職務上の責任を問われることはないし、収入も悪くない、ジャア、小遣い稼ぎにでも行ってくるカ、と気軽に引き受けてしまいました。

ところが、これが大誤算。

関西空港で四国からきたエンジン担当者と落合って、一路新潟へ。

新潟の造船所につくと、船体はもう殆ど出来上がっていて、現状は艤装工事の最終段階、

出港予定迄 10 日程、と言うところでした。 船名は Pearl Naomi。

乗組員は船長以下全員がインドネシア人で、この船のクルー達もやはり船長以下全員が外洋航海の経験がナイ者ばかり、国内航路専門の人達でした。 だからこそ、私のような外洋航海の古参が付き添う必要があったわけです。

このインドネシア人クルーは私が長年付き合ってきたカバヤン（フィリピン人）クルー同様、みんな気のいい連中で、和気アイアイ。 私もインドネシア定期航路で何年か通ったところではあるし、少しばかりインドネシア語の片言は話せたので、それもあってすぐにクルー達とは打ち解けた関係を作ることが出来ました。

毎朝の挨拶はスラマト・パギ Selamat Pagi! 受けるほうはパギ・パギ Pagi Pagi! 言葉の通じない国ではとにかく「コンニチハ」「サヨーナラ」「アリガトー」を覚えることが第一。 日本でだって外国人に「コンニチハ」とたどたどしくでも言われたら悪い気はしませんね。 フレンドシップのザ・ファースト・ステップ。

ところが、日がたつにつれポツポツと面白くないことが出てきました。

それはこの船の建造主即ちオーナー、彼は中国系シンガポール人ですが、コイツが極め付きの嫌らしい人物。 この人物のやる事なすこと全て金銭がらみで、自分の計画にない出費は一文たりとも断るという姿勢。

これには船長もすっかり参っていた様子でした。 その一つは気象ファックス受信機に使う用紙がゴク少量しかなくて、とてもジャカルタまでの航海に必要な分に足りない、けれど、オーナーにその旨申し入れても知らん顔されているとのこと。

「ヨシ、じゃあ私がメーカーに電話して付属品として納入してくれるよう頼んでみます」という事ですぐにファックス製造会社にこれこれシカジカと頼み込みました。

このメーカーはまだ納入機器が他にもあり、清算も済んでいないのですぐに備品として追加納入に応じてくれました。 船長はヤレヤレとホッとしていました。

私が着任して数日たったとき、ジャカルタまでの食料の仕込み注文取りで船食業者が船にやってきました。 その食材注文の時に問題発生。 オーナーの男は私とエンジン担当スーパーバイザーの食料購入費は負担しない、と言うのです。

「エッ、じゃあ私達二人の食事はドウスルつもりなの」と聞くと、貴方達の食事は貴方達自身で好きなようににやってくれ、船からは提供できない、と言うんです。 食材買い込

みの費用はともかく、船内での食事提供はしないから自炊しろ、とはいったいどういうつもりなのか。

オーナーが事務所に帰った後、船長は「H サン、貴方がたの食事は本船のコックに作らせますから大丈夫、オーナーはこの船に乗ってゆく予定はありませんからどうぞ心配なく」と言ってくれました。

しかし、私はこれにはホントにアタマに来ました。　すぐマンニング会社に電話して、一部始終を話し、私はこんなオーナーの仕事は御免こうむる、については、すぐに交代の人を探してくれるよう伝えました。

マンニング会社でも、どうやらこのオーナーの依頼を受けた当初から、いろいろ交渉する段階でなんとなく不安を感じていたらしく、ヤッパリナーと言う様子で私の話を聞いていました。　とにかく明日すぐにそちらへ参りますからそれまでは本船に留まっていてください、と懇願されました。

このやり取りは造船所の本船担当者たちの部屋の電話を借りてしていたので、造船所の担当者たちも大声の私の電話を聞くとともにしに聞いてビックリした様子。　しかし、その後の反応はと言うと、ここでも「ヤッパリナー」と言う気配が伺えました。

造船所の人たちも、例のオーナーには建造がはじまって以来、ずーっと悩まされ続けてきたのでしょう。　私がこの仕事を降りると聞いて、オーナーに対して陰では「ザマー見ろ」と言う気持ちがアリアリと見えたのです。

それに類することは2～3日前に船長の要請で街の船具商に行った時もその社長からおぼろげに聞いていました。　このエゲツないオーナーについては、この町の海運関係業者の間では、既に評判になっていたらしいのです。

次の日マンニングの社長が飛んできましたが、私は絶対残るつもりはないことをハッキリ伝えました。　前日私が会社へ電話した時、エンジン担当者はまだどっちつかずの反応でしたが、一晩考えた末、やはり彼もこの仕事を受けないことを決心したのです。

こうして、二人ともその日のうちに船を去ってしまいました。

私達が航海に同行しない旨伝えると、船長もクルー達もとても残念がってくれました。船長は、オーナーに抵抗できる唯一の心強い味方を失ったわけで、残念がるどころか涙ぐんだ様子さえ見せていました。　その後、この船がどうやってジャカルタまでの航海を成し遂げたか、知る由もありません。　しかし、どうやらマンニング会社・社長は、日本沿岸を離れるまではドック・マスター（造船所内での船の移動を仕切る造船所職員）に何と

か補佐してもらうつもりの様でした。

結局、この不愉快な船での何日かが私の船乗りとしての終止符となったのです。

最後の最後をお得意の「ケツマクリ」で締めくくったとは我ながらビックリ。

以後、私が船の仕事に関わることは一切なく、今日に至っています。

\*

さて、長らくつまらないヨタ話に付き合ったださり、本当に有難うございました。

これにて「甲比丹航海記」も〆とさせていただきます。

今になって思えば、私の 40 年にわたる海上生活は、良くも悪くも色々なことが絡まって

いましたが、トータルとしては、決して悪くはなかった。

特に会社組織を飛び出した後半、いわゆるアルバトロスの世界に入ってからには全く「悩み」

と言うものはなかった。 洋上を孤独にかつ悠然と飛翔するアルバトロス Albatross、そ

のイキザマをお手本にしてきたのでした。

不安定で低収入、休暇と言うものは自分で作り出さねばならない、そして、その休暇下船

中は失業手当だけが頼り、と言う生活。 そんなマイナス面を補って余りあるものは、何

にも縛られない「自由」の二文字。

そんな、いつ何時どうなるかわからない不安定な生活を、何一つ不平も言わず支えてくれ

たパートナーには「感謝」あるのみ。 これ以上言うとは嘘っぽくなってしまうので、この

一言だけにしておきます、「アリガトー」。

\*

改めて船乗りと言う職は私にぴったりはまったナー、と思う事しきりです。

「Once a sailor, always a sailor」の根性は片時も忘れず、今もなお

**Always a Salor!!**

7 年間も書き続けてきた「航海記」がなくなったら、日常はどうなるのかちょっと不安で

もあります。 またもや、手持無沙汰になったら「航海記・番外編」の無駄話を始めるか

もしれません。 その時期は一応、2023 年 4 月 1 日を目処に、と考えていますが、その

頃これと同じ URL で検索してみて下されば幸いです。

なにせ、当日はエイプリル・フールですから、とんでもないオオウソになってしまうかも。

その時はどうぞご容赦を・・・。

では、サヨーナラ。

\*