

Once a Sailor, Always a Sailor

甲比丹航海記

003号 (20 Oct. 2015)

社船実習 (其の一)

商船学校第四学年で、一年間の航海訓練所練習船の実習課程を終えた私達は、翌年1961年4月には次の段階、社船実習に進みました。「社船実習」またまたなじみのない言葉ですね。

それは、これまでの練習船と違い、本物の商船に乗組員の一人として乗り組んで実務研修をしようというものです。インターンと言った方が解りやすいでしょうか。各船会社に1~2名ずつ振り分けられて、後はその会社の指示に従って仮の職員として船に乗り組むわけです。船員法上の身分は航海科実習生。

日本の船に乗り組むにはまず当時の運輸省海運局で船員手帳なるものを発行してもらいます。乗船したらこれを船長（実際はパーサーpurser=事務長に）に差し出して所定のページに船名、トン数、会社名、航行区域、職名、給料などを記入のうえ、船

長の署名捺印をしてもらいます。 そのうえで最寄りの海運局に出向いて「雇入れの公認」欄に公認印をもらって、初めて正式にその船の乗組員になれるのです。

前年度の練習船への乗船は仕事ではありませんし、練習船は練習生を訓練するために運輸省の一機関・航海訓練所が仕切るのですから、当然ながら「雇入れ」と言う手続きはないわけ。 しかし今度は実習生とはいえ「手当」という報酬が支払われる、

れっき？とした雇用契約なので「雇入れの公認」が必要とされるわけです。

この制度は船員の雇用契約が正当なものである事を行政官庁が監督するためのもの。 何しろ一旦船に乗って国外に出てしまえば、監督官庁である運輸省の目は到底届きませんから、乗り組む時点でしっかり把握しておこうというわけ。 同時にまた下船の際も今度は「雇い止めの公認」という手続きがあり、これには雇い止めの理由を明記

して不当解雇などのないようにしようというわけです。

私が最初に手にした船員手帳、その記載内容などはこんなものでした。

(表紙と第一のページ)



(第二と第三のページ、写真・氏名・本籍・生年月日だけの極めて簡単な ID)



(左頁が海運局の雇入れ公認欄、右頁は契約内容の変更や雇止めの公認欄)

画像のあちこちに海運局という文字が見えますが、この当時はまだ国交省ではなく運輸省で、監督官庁は運輸局ではなく海運局でした。

船長の横判の二つ下の欄に1500とありますが読み取れますか？これが私の初任手当額。でも右頁最上段の通り、すぐ2500に改定されました。当時は求人難でしたから、こいつは使えそうだと引き留めに出たか？マサカネ。

実際は時間外や荷役作業手当などの名目で更に増額され、一万円+α位もらっていたと思います。当時「一万三千八百円」なんて流行歌があったぐらいでそれが平均的大卒サラリーマンの初任給だった筈ですから、実務見習いをさせてもらう実習生の小遣いとしては決して悪くなかった、と言えるでしょう。しかも、船乗りは相撲取りと同じく向こうメシ・向こうグソ（オット失礼!）ですから、全部使って、又は呑んでしまっても、喰う・寝る・住むには困らないワケ。古き良き時代!!

*

次の画像は運輸省から国交省へ、管轄の役所も運輸局と名前が変わってからの物です。



船員手帳は上記のように船員の雇入れ、雇い止め、即ち上下船の記録証明書でもあ

りますが、同時にパスポートとしても有効だったのです。例えば外国の港で下船して帰国するような場合、パスポートの代わりに船員手帳を提示すればどこの国のイミグレでも問題なくクリアーできたのです。

この新しい手帳には英語も併記されていて、パスポートの代用にもされたことが窺えますね。英語では **Mariner's Pocket Ledger** となっています。私は後年リベリア、パナマ、バヌアツなど外国の海技免状と船員手帳も持っていましたが、これらの国の手帳には **Ledger** 原簿という言葉はなく **Identification** という単語を使っていました。要するにこれらの国では手帳は単に身分証明のためのものであり、日本のように船員の雇用契約の管理・監督の為の原簿ではなかったのです。

また、船員手帳は労働管理の原簿であるだけでなく、出入国管理と言う性格もありました。船内では手帳はパーサーの管理下に置かれ、当時はパスポートを持っている船員など皆無でしたから、手帳なしで脱船・密出国すれば即 **ID** なしになってしまうのです。日本籍船内は、洋上であれ外国の港に入港中であれ、あくまで日本国なので、脱船即ち密出国になるのです。その予防にもなり、事後捜索の助けにもなるわけ。船員生活の後半で乗った船の殆どは外国籍で、外国籍船への乗船には日本の船員手帳も雇い入れ公認手続きも必要ありませんでした。でも、時々思い出したように日本船籍の船に乗る機会があると、大抵の場合空き頁は残っているのに十年の有効期限が切れていて、結局その都度新規発行が必要になり、都合5冊にもなってしまいました。

最後の一冊などはたった一隻の日本船の乗船に使ったのみでした。

そして、初めて自分の船員手帳を持ち、「雇い入れ」をおカミに公認してもらった船、
実質的に私の船乗り人生のスタート点となった船は・・・？

*

重量物運搬船・熊野丸

(Feb/1961~Jun/1961)

重量物とは何か？ 一般名詞としてはもとより、船の世界での定義もシカとは分かりません。船に積む貨物に重量があるのは当たり前ですが、その中でどれほどの重量

以上の物をとりわけ「重量物」と呼ぶのでしょうか？

私が実習生としてこの船に乗船した頃は、現在の海上物流のメインであるコンテナ船は存在しませんでした。その頃の貨物輸送はもっぱら定期貨物船（定航船またはライナー liner）と呼ばれる船によって行われるのが主流でした。これらの船の多くは総トン数5千から1万トンぐらいのものでした。

輸出品の大部分は電気製品、各種機械類、玩具、その他諸々の工業製品で、これらはひっくるめて雑貨またはGC（ジェネラル・カーゴ general cargo）とよばれ、個品運送という運送契約で運ばれました。その荷姿（包装）はカートン（段ボール箱）、ケース（木箱）、バッグ（紙袋や麻袋詰め）等です。そして、これらの貨物はその包装ごとにひとつずつ手作業で船内に積み付けられたのです。現在のようなコンテナはありませんでした。文字通り個品運送です。今では専ら専用船で運んでいる自動車すらデリック derrick で一台一台吊り上げて定航船で運んでいたのです。

一方、各国からの輸入品は穀類、鉱石、石炭、材木、その他諸々の各種原材料で、これらの多くは包装なしの裸で、その種類ごとの積み付け、これをバルク・カーゴ＝bulk cargo＝撒(バラ)積みと呼んでいました。これらも輸出品と同様その殆どが定期貨物船で、又は古い定航船を格下げした不定期船で運ばれたのです。

唯一の例外は原油で、こればかりは油槽船 tanker の独壇場。

*

しかし、その後1960年代後半になると右肩上がりの日本経済に後押しされるように船舶全体の大型化が始まり、同時に各種の貨物ごとに専用の船ができ始めました。例えば石炭の輸入には石炭専用船、鉄鉱石などには鉱石船、大豆やトウモロコシ・小麦などには穀物専用船または撒積(バラヅミ)船、原木を運ぶ材木船などなど。そして、日本の主たる輸出品の一つである自動車には自動車専用船が次々と就航し始めたのです。

また、雑貨と呼ばれる一般工業製品の輸出入をそれまで殆ど一手に引き受けてきた定期貨物船は順次コンテナ船に切り替わってゆきました。私が駆け出しの航海士だった頃から約10年の間に海上輸送の質も量も大きく様変わりしたのです。

*

でも、重量物運搬船は2010年代になった今も健在です。なぜなら、一個の重量

が100トンを超えるような品物を積載可能なのはこの種の船だけだからです。

ここで、最初に触れた重量物の定義に戻りますが、ワタシ的には船の貨物としての重量物とは一個10トンを超えるもの、と言って差し支えないのでは、と考えます。

一桁のトン数の物なら船上に積み込む手段は色々考えられます。しかし、10トン

以上の物になると、そのような貨物を吊り上げる専用の揚貨装置、即ちヘビー・デリック heavy derrick とヘビー・ウィンチ heavy winch の組み合わせ、又はヘビー・

クレーン heavy crane によるほうが安全且つ容易だからです。

しかも、それが3ケタ、100トン以上ともなると船内のどこかに降ろした後、横移動させる手段はありません。だから、あらかじめ積み付ける場所をしっかりと決めて

おいて、所定の位置に降ろした後、そのままその場所で固縛・固定しなくてはなりません。その為には、その場所に垂直に貨物を吊り下げることができる十分な空間がほ

しい、言い換えれば艙口の開口面積はなるべく広いほうがいい。

こういう条件を全て備えているのが重量物運搬船なのです。そして、この熊野丸は

105トンのヘビー・デリックを備えていましたが、私が乗った航海で最大の貨物は一個の重量96トンの変圧器でした。これなら言葉の定義などヌキで正真正銘の重

量貨物ヘビー・カーゴ heavy cargo ですね。

*

ところで、貨物を固縛・固定と言いましたが、これは貨物を海上輸送する際もっとも

重要な注意点の一つです。なぜなら船は海上に出ると当然ながら揺れます。

揺れの角度や周期は海上のウネリや波の状態、その時の船の復元性（重心位置）など

によりさまざまですが、いずれにしても静止状態ではられません。

そこで、貨物を積んだら必ず固縛・固定をしなければならないのです。その方法は

大きく分けてワイヤーやチェーンなどで固縛するラッシング lashing、角材などで突っ張り棒をカマして固定するショアリング shoring、またはそれらの併用などで、これ

を総称してセキュアリング securing と呼んでいました。どんな貨物を積んでも

必ずセキュアリングをして、少々船が揺れても（どころかどんなに揺れても）動いたり、積み上げたものが崩れたりしないようにしなければなりません。

*

最近某国で起きたフェリーボートの転覆事故をご記憶だと思いますが、あの事故の映像で船の前部に積み上げてあったコンテナがバラバラに崩れていたのにお気づきだったでしょうか？ あの事故の主たる原因は復元性の確保がおろそかだった事は間違いありませんが、二次的には積荷のセキュアリングの不備により積荷が崩れて船の傾斜に追い打ちをかけ、転覆に至ったのだと断言できます。

私のような古い定航船の乗組員はこういう羽目に陥らないように、貨物を積む以前に積んだ後の復元力を計算し、貨物を積載後は厳重にセキュアリングを施し、のみならず航海中も常時ラッシングやショアリングに緩みがないかを点検し、不良個所があれば何をおいてもその補修を最優先作業としていたのです。

しかし、一般雑貨輸送の主流がコンテナ化されると共にセキュアリングも簡便化され、同時に安全対策にもユルミが出てきたように感じられてなりません。

さて、その熊野丸はこんな船でした。



なんともショボイ画像ですが、もうとっくにスクラップにされてしまった船なので、ネット上であちこち探してもこんなものしか残っていませんでした。 1959年建造、総トン数5024トン、全長114m、全幅16.4m、深さ（上甲板から船底まで）

9.4mというサイズでした。

真ん中付近に黒っぽいマストのように突っ立っているのが105トンを吊り上げ可能

なヘビー・デリック heavy derrick です。このデリックは左舷真横に向いていて、貨物を積み込むのは左舷からのみ可能、その代わり前方にも後方にも約150度位スウィングすることができるので前方のハッチ hatch（艙口）にも後方のハッチにも積み込む事が可能です。言い換えればこれ一本で船の大抵のところに重量物を積み込む事が可能です。このデリックが言わばこの船の看板みたいなもの。

私も実務から遠ざかって10数年になるので最近の情報には疎く、ネットで調べたら今では500トンを超えるキャパシティのものまであるとのこと、オドロキです。それに比べれば105トンなんておもちゃのような物ですが、この時、この船はまだ進水からわずか2年、このデリックも当時としては最新鋭だったのです。

*

熊野丸への乗船地はまたまた神戸港。5千トン級のこの船は当時としても決して大きな方ではなく、むしろオーシャン・ゴーイング（ocean going＝遠洋外国航路）としては最小の部類に入るものでした。しかし、逆に当時1万トンを超える船もごく稀で、要するに船の大きさに幅がなく、種類も多様性がなかったのです。

でも、このさほど大きくない船でも乗組員数は40名以上でした。当時の外航船は44～5名乗り組み、というのが一般的で、それが今では数10万トンという船でも10数名ですから、如何に機械化・自動化・専門化が進んだか、それにより船内作業も大きく変化した、と言うことでしょう。

*

それはともかく、熊野丸も確か45人ぐらいの乗組員数だった筈です。そこへ更に実習生という余分な人数が加わったというわけ。何とも無駄の多い、というか余裕のある時代であったと言えますね。

実習生は船内ではアプさんと呼ばれるのが普通でした。アプレンティス・オフィサー apprentice officer＝見習い航海士です。アクセントを「さん」に置きます。

もったいなくも「さん付」ですがなんのなんの決して敬称なんかではなく「オーイ！アプさんそんなじゃ駄目だ！」と叱られる時でもさん付です。まっ、親しみを込めた呼ばれかたではありましたけどね。もうひとつ、アップ長という呼び方をする事

もあります。この場合は親しみがこもった、と言うより、やや軽く見られた呼ばれ方でしょう。同じようにボーイ長、と呼ばれる職もありました。これはセーラー、即ち甲板員の最下位、新人、言わばセーラー見習い、ですが、同じ見習いでもこっちは正規に就職した立派な職業人、アップ長とは違います。

*

外航船では航海士：機関士などは各職一名の縦割り体制で、それぞれの呼びかけは英語又は訛った英語の職名です。キャプテン、ドクターなどは訛りようにも訛れない発音なので、ほぼ正確な呼びかけになります。チョフサーchief officerなどもチーフ・オフィサーを早口で言えばまあそう聞こえなくもないか、という感じですが中にはかなりややこしいのもありました。

甲板部ではボースン boatswain＝甲板長がトップ、訛りはありません。その次にカーペンターcarpenter＝船匠、船内での呼び名はずばり、大工さん、又は大工長。なんにでも「長」をつけちゃいます。これも愛称のうち。ストーキーなんていう職もありました。これは正確には store keeper ストアー・キーパーで、無理に和訳した言葉は甲板庫手。勿論誰もそんな日本語は使わず、普通の呼びかけは「ストーキ番」。甲板庫手に限らず外航船の全ての職は明治以前の日本には存在しないものでしたから、英語の職名をそのまま日本的に使っている内に訛ってしまったんですね。そのほかクォーター・マスターquatermaster＝操舵手やセーラーsailor＝甲板員はそれぞれ複数いるので、苗字や愛称で呼ぶのが普通でした。

乗船して早々一番驚いたことは、この船には女医さんが乗っていたことでした。当時はまだ遠洋の外航船には船医（ドクター ship's doctor）という職が法定職員として存在していたんです。その後、船員法も船舶職員法も様変わりして、まず、船医でなく看護師・看護婦（現・看護師）でも良いことになり、更には専門職ではなく、若手職員に衛生管理者という資格を取らせて、其の有資格者を一人乗り組ませればよい、というようになりました。より安上がりに、ということもあったでしょうが、折から高度成長期にさしかかり、陸上ではどこもここも人手不足になって、船に医療関係者を乗り組ませる余裕などない、というのが法改正の本音だったのでしょう。

でも、それは私が本職の航海士になって5～6年経過してからの事でした。だから当時はまだ船医が乗船しているのは当たり前だったのです。が、それでも女性ドクターというのはかなり珍しい存在だったと思います。実は女医さんという言葉のやさしいイメージからは遠い、50代後半のこわいオバサンでしたけどね。

「ちょっとキミ!これ持ってて!」「はいっ!ドクター!」ってな調子。ドクターという職は船内のどの命令系統にも属さない存在で言わば番外でしたが、こっちはヒョコ・見習い・丁稚奉公、とても太刀打ちできません。

*

この航海の積荷は現在の新日鉄住金の前身、八幡製鉄が主体となって行ったブラジルへのプラント輸出の物資でした。プラント輸出という言葉、蛇足ではありますが簡単に説明すると、何かを生産する工場設備一式全てを、場合によっては技術の一部さえも添えて輸出することを言います。この航海では製鉄工場の設備をそっくり輸出するという壮大な事業にからむ物資の一部を運んだのです。

製鉄所という巨大な工場設備をそっくりですからその貨物量は膨大で、一体延べ何隻の船がこの事業に参加したのか全貌は知りません。この航海で熊野丸が積んだ貨物のうち今記憶に残っている大型の貨物は、前述の変圧器のほかにはディーゼル機関車や大型貨車などです。そしてこれらの貨物を門司・神戸・名古屋・横浜などで積んだ後、揚げ地・ブラジルのビトリア **Vitória** へ向かったのです。

このように重量物運搬船の積荷の多くは当時盛んだったプラント輸出が絡んでいて、その貨物の性格上、積み込みはいくつかの港で行っても揚荷は一港のみということが普通でした。その点が各地で積み・揚げを繰り返しながら多くの港をめぐる定期貨物船（ライナー）と大きく違うところです。

*

日本各港での積荷を終えた熊野丸は一路シンガポール **Singapore** に向かいました。えっ、ブラジル行きじゃなかったの?と思うかもしれませんが、なかなかそういうわけにはいかないのです。何しろ遠洋航海をする船としては最小クラス、燃料タンクの容量も決して十分ではありません。だから、地球のほぼ反対にあるブラジルに向

かうには途中で給油をしなければならないのです。 この航海ではシンガポールと南
 アフリカのケープ・タウン **Cape Town** の二港に給油のための寄港をしました。

なお、給油することを船乗り用語ではバンカリング **bunkering** と言います。バンカー
 とはもともと石炭入れの大箱という意味だったらしいのですが、転じて船に燃料を積み
 込む、となったのです。 昔の船の燃料は石炭でしたからね。

最初のバンカーリング・ポート **bunkering port** シンガポールはコンテナ輸送が一般
 的になった今では東南アジアの物流の一大拠点となっていて、広大な港湾施設を誇っ
 ていますが、当時は英国統治時代に造られた小さな岸壁しかなく、揚荷・積荷ですら
 その多くは沖で錨泊してやっていました。 だからバンカーリングなどで着岸させて
 もらえるわけもなく、従って上陸の可能性はゼロでした。

シンガポール海峡 **Strait of Singapore** は現在非常に交通量の多い水域で、、数万トン
 以上の大型船にとっては其の通過には神経が疲れるところです。 当時は交通量もそ
 れほど混み合ってはならず、熊野丸サイズならどうと言うことはありません。



海峡を通過するときは **Strait of Singapore** の表示のすぐ上に見える国境線にほぼ沿っ
 たコースを進みます。 バンカーの錨地はこのコースから少し北にそれるだけ。

海峡の南側はインドネシアの島々、国境の北側はマレーシアです。 また、この画像
 の西側(左手)のマラッカ海峡 **Strait of Malacca** は近年海賊事件の頻発ですっかり悪名

高くなってしまいましたがこの頃は平和なものでした。

さて、シンガポール沖錨地での給油は短時間で終わり、船は即出港、マラッカ海峡を抜けてインド洋にでました。

航海中の見習い航海士・アプさんは一等航海士と当直を共にして公私にわたって色々と鍛えられます。とりわけ、洋上で行き逢う多くの船の避け方、そのタイミング。どういう時はこちらに優先権があるか、又たとえ優先権があってもどのタイミングでそれをかなぐり捨てて衝突を回避しなければならないのか、等々。

いずれも机上学習では解ったつもりであっても、そう簡単ではありません。何しろ船自体と積荷を合わせると巨大な額になる財産が自分の瞬時の判断一つで消滅もかねない事柄ですからね。それまでの練習船時代と違って同じレベルの仲間と一緒にではなく自分一人で対処するとなると最初は戸惑いを覚えても当たり前。

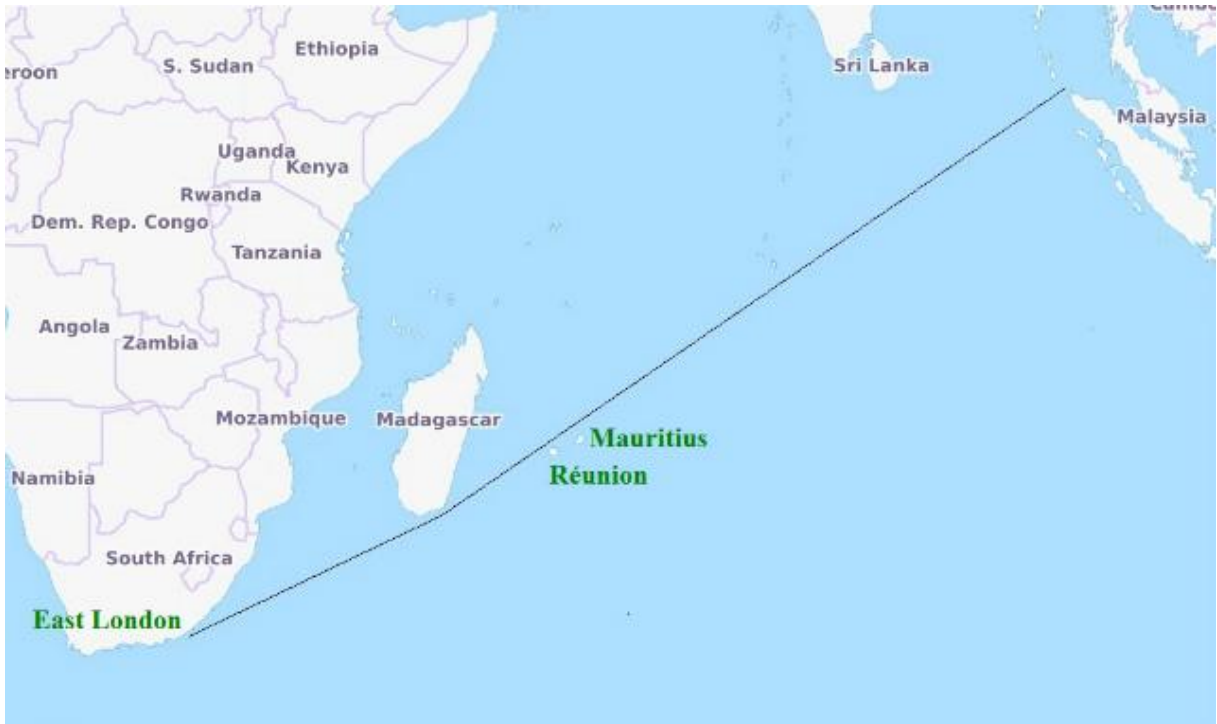
*

陸上の交通ルールは道交法、海上では海上衝突予防法。これは COLREG という国際条約を元としていて各国共通法規です。海上で行き逢う船はお互いどこの国のものか全く知れない事が多く、お互いに同じルールを理解し合っていないとどうにもなりません。例えば陸上の交通法規では国によっては右側交通であったり左側交通であったりまちまちですね。海上交通はこれでは困るんです。だから条約によって各国共通のルールにしているのです。同時にお互いに相手は同じ交通ルールを同じ解釈で守ってくれるであろうという相互理解が重要です。これは陸上交通でも全く同じですね。相手も自分と同じようにルールを守ってくれる、と思えなくては危なくて何もできません。いわゆる信頼の原則です。

先程、つい優先権と言ってしまいましたが、海上衝突予防法では正確に言うとそんなものはないのです。避航義務（相手を避けなければならない義務）と針路速力保持義務（いたずらに針路や速力を変えない義務）という二つの義務です。避ける義務を負う側に疑念を持たせるような針路速力の変更は不可で、これも義務。

というわけで、日本を出てからマラッカ海峡を抜けるまで、一等航海士（チーフ・オフィサー chief officer = 通称チヨフサー）にしっかり鍛えられました。

マラッカ海峡をぬけて、スマトラ島北西端をかわしたあとモーリシャス Mauritius、レユニオン Réunion、マダガスカル Madagascar 南端などをかすめて、イースト・ロンドン East London あたりでアフリカ大陸沿岸に取り付きます。



以後、喜望峰を回り込んでケープ・タウンに至るまでアフリカ沿岸に沿って走ります。インド洋に出てからアフリカ南端付近の沿岸に達するまでは殆ど他の船に会わない状態が続くのでチョフサーもリラックス、当直業務を殆ど任されました。一緒に当直に立つのはクォーターマスター **quartermaster** (当時の正式職名は操舵手、後には甲板手)、ベテランです。操舵室の後ろ隣のチャート・ルーム **chart room** で事務仕事のチョフサーに、ヤバかったら呼べよ、と厳命されていたんでしょう。

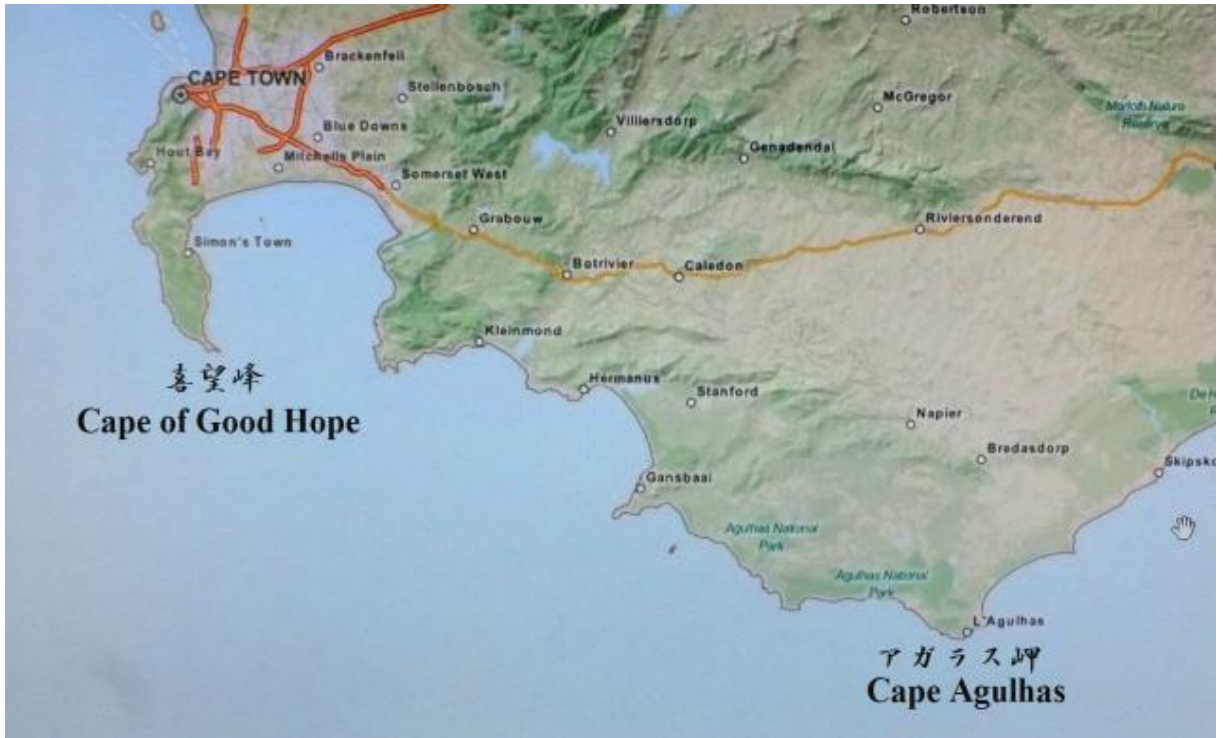
近年クアラルンプールから北京に行くはずだったマレーシア航空機が行方不明になりましたね。その機体の一部がレユニオン島で見つかったという記事もメディアをにぎわせましたが、依然真相は不明のようです。何しろ南インド洋は交通量が極めて少ないので情報もごく限られるのです。

ところで、喜望峰はアフリカ南端、と思っている人がかなりいるようで、辞書でさえそう言い切っているものがありますが、違うんですねー。

アフリカ大陸の最南端はアガラス岬 **Cape Agulhas** というのが正解です。

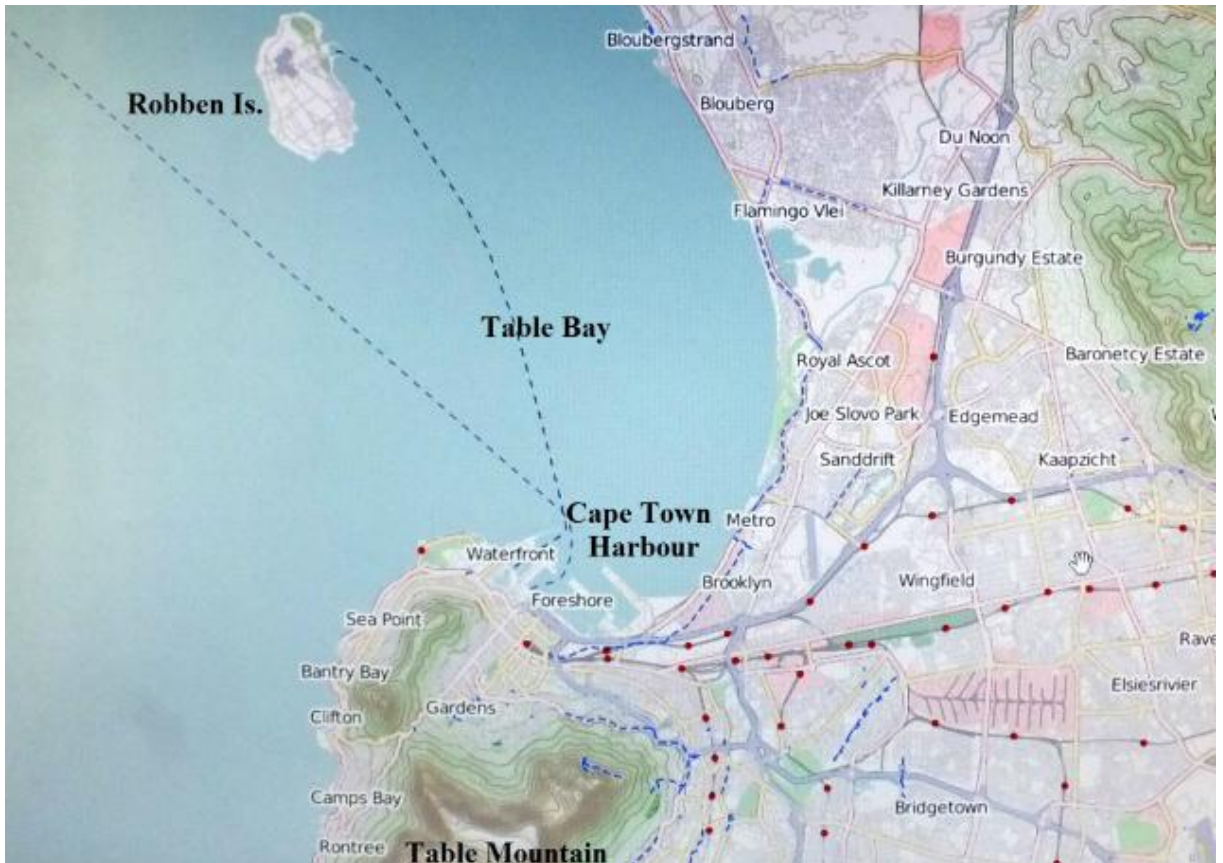
喜望峰 **Cape of Good Hope** はそこから西北西に 1 5 0 k m 程の所で、アガラス岬と

喜望峰の位置関係はこの画像の通りです。



Cape Agulhas のラの字のすぐ上が正真正銘アフリカ最南端の岬です。一方、喜望峰はというと望の字のすぐ上に飛び出している半島、その先端がそうなのです。

さて、その喜望峰をかわしてケープ・タウンへ入港です。



テーブル・ベイ Table Bay の北にロbben島 Robben Island というのが見えますね。これがネルソン・マンデラが収監されていた有名な監獄島です。マンデラがここへ投獄されたのはこの時(1961年5月)の2～3年後の事だったそうです。

*

熊野丸は長方形のプールのような形のベースン basin の中に係留されました。南ア共和国は今ではサッカー・ワールド・カップを開催したほどに国家としての形態が整っていますが、半世紀以上昔のこの頃はまだあの悪名高きアパルトヘイトの真ただ中で、国中めちゃくちゃな時代でした。街は無法地帯そのもので、日本のマグロ船の乗組員が上陸して市中で強殺されるなんて事件もあり、熊野丸では船長命令で上陸は堅く禁じられてしまいました。

*

港の背後（南南西方向）には、かのテーブル・マウンテン Table Mountain がそびえ立っています。港へのアプローチ、テーブル・ベイから見ると・・・。



こんな具合。正に「テーブル」ですね

できればここに登ってみたい、と思っていたんですが、それがかなったのはそれから27年後の1986年の事でした。その時でさえ市内は決して安全とは言えず、その時食料を買った船食（船舶食料納入業者）の主人が、決して単独で上陸してはいけ

ません、どうしてもゆきたい時はぜひ私に連絡を下さい、と言う位でした。 まあ、
今でも世界有数の危険の臭いフンプンの港であることは確かです。
この国に限らず、いつの世になっても、世界中のいたるところで見られる差別、そして更には逆差別。 それらに起因する様々な危険。 困ったもんです。

*

結局ここでも船からは一歩も出られず、熊野丸が日本を出てからずっと鉄板の上に貼り付いたままです。 こうしてこの航海二度目のバンカー（給油）を終え、ここから揚げ地ブラジル東岸中部に位置するビトリア Vitoria に向かって南大西洋横断です。

オシャベリが長くなりました、今号はこの辺で・・・。

*

[この号の一頁目に戻る](#)

[TOP 頁\(目次\)に戻る](#)