

*Once a Sailor, Always a Sailor*



## 甲比丹航海記

021号 (09 Jul. 2016)

定期貨物船・協明丸

(Sep. 1966~Mar. 1967)

前号の協立丸への乗船はわずか一ヶ月と一日という超短いものでしたが、これについては予め会社からそう言い渡されてきました。協立丸の本来の交代予定者の休暇が終わらないから、位の理由だったのでしょうか。一航海だけ何とかしてもらえんדרるか?という申し入れが先方の会社 S 船舶からあったのだと思います。この頃、こういう事は付き合いのある船会社同士で良く行われていたことです。

O 商船と S 船舶には、元は K 汽船で同じ釜のメシと言う人脈がありましたからね。

こういう、人の貸し借りには融通派遣又は単に融通という言葉が使われました。私はついに最後まで陸上の会社勤めをしたことはなかったので良く分かりませんが、陸上の会社では出向と言う言葉の方が普通に使われるみたいですね。

出向というと、何となくその人の持つ技能がウリになるような気がしますが、違うで

しょうか？ しかし、船乗りの融通派遣は単なる数合わせ、不足した定員を埋めるだけ。 融通、という語感からして、単なる貸し借りという方がぴったり。 私自身、良く融通に出されましたから良く分かりますが、私に特別な技能があったわけではなく、単に腰が軽いと言うにすぎません。 とにかく、そう言う事で面白くもない南洋材積取からは一航海で解放され、博多港で下船、そのままその足で神戸へ。 そして翌日、早くも次の船・北米定航船・協明丸に乗船。 どうですこのケツの軽さ。

\*

いつもの通り、雇入れ公認欄から・・・。

LBD 130.0 x 18.2 x 11.6		BUILT 1956	
24 船名 汽船 協明丸 H.S. "KYOMI MARU"	航行区域又は 航業別名 遠洋区域	主船の積載 噸數及び容量 7,711.66 トン	船 内 火 力
船積荷所有者の 位階及び氏名 又は名刺 商船株式会社	船長の住所氏名	職 名 2nd OFFICER	船 料 9,324.00
年齢十八年に 到達する年月日	年 月 日	手 給 就業規則に定める 所に依る	手 給 就業規則に定める 所に依る
雇入理由	不 定	雇 入 年 月 日 昭和 44 年 9 月 30 日	及 び 雇 入 地 神戸
雇入年月日 及び雇入地	昭和 44 年 9 月 30 日 神戸	雇 止 年 月 日 及 び 雇 止 地	休 休 昭和 44 年 3 月 20 日 神戸

職名欄は 2nd OFFICER と書かれていますね。 今度は（執）の付かない正式な二等航海士。 という事は船員手帳の公認（船上業務）だけでなく、社内の正式職階として認められたと言う事。 でも、乗船中の給料は（執）が付いていた時と変わらず。

「執」付だと下船した途端、給料は三等航海士に戻ってしまいますが、それはなくな

り、乗船中も下船中も本給は据え置き。 その点では確実にアップ。

この頃はまだ定期船にはパーサー（事務長）が乗っていて、雇入れ止め公認頁への記入は彼の仕事です。 このパーサーは何故か職名欄だけは横文字で書いてます。

船内での呼び名はセカンド・オフィサーですから、つい、そのまま書いてしまったんですね。 「二等航海士！」なんて呼びかけは船内では決してしませんから。

\*

協明丸は前の協立丸よりは7年新しく、サイズも一回り大型、でも当時の定期船としては小さめで船の格も上等ではありません。 まあ、計画造船で造られた船は殆ど皆

似たようなものです。 例によってこんなショボい写真しか見つかりませんでした。  
が、今回は一応カラー付です。



全長 130.0m、全巾 18.2m、深さ 11.6m、総トン数 7,711.66 トン、1956 年建造。  
ショボくとも、この船はれっきとした定期船。 仕事の内容は南洋材積取とは格段に  
違います。 私が乗った時は北米西岸定航。 内地は、門司・神戸・名古屋・清水・  
横浜の各港、往航の揚地、復航の積地は大体次のマップでカバーする範囲内です。



揚地は北から順にヴァンクーヴァー Vancouver BC、シアトル Seattle WA、それにポ

ートランド Portland OR、この三港はこの北米西岸定航では毎航海外れることのない主要港です。このほかに小さな港がいくつか入りますが、それらは航海ごとの揚げ荷の量次第、なければ抜港（寄港中止）。復航の積荷・積み地は全く不定。

\*

この頃の東向け定期航路は、通常、香港起こし（内地は門司からスタート）と決まったようなもので、この航海もそうでした。私が博多で下船したその日に、協明丸も門司出港で、それには間に合わず神戸までは陸行で追いかけて、となってしまったのです。下船が一日早ければ門司で乗船と言う事も可能だったでしょう。

内地での積荷の様子は、有馬山丸の稿でさんざんお話した通り、毎日24時間ぶっ通し、どの港でもオール・ナイト荷役が当たり前。今考えても当時の定期船の忙しさは目茶苦茶、スゴイもんでした。

郵便物も随分多かったのが記憶に残っています。神戸港停泊中に既に10月に入っていたので、時節柄クリスマス・プレゼントの小包便も多く、メール・ロッカー mail locker（郵便物用倉庫）に入りきらずツイン・デッキにベニヤ板で仮設の倉庫を作った程でした。この航路の揚げ地は、中国系及び日系の住民が多い土地柄なので、香港でも日本各港でもそう言う郵便物が多かったのだと思います。

\*

協立丸でもそうでしたが二等航海士ですから下に三等航海士がいました。でもセカンドにとって、サード・オフィサーは必ずしも部下と言うわけではありません。二人ともチョフサーの部下である事は間違いありませんが、セカンドとサードはワッチ・オフィサー（当直者）として単なる先輩・後輩の間柄と言う方が当てはまるでしょう。

セカンドがサードに対して何か命令を発すると言う事は普通ありません。

\*

また、この船では花丸付きのキャプテンと同乗することが出来ました。このキャプテンも有馬山丸の Y・T チョフサー同様、部下の使い方が旨い、と言うか上手に仕事を任せて部下を育てることが出来る人だったのです。

I・I 船長と言うこの方にはその後も色々とお世話になり、私がかかなり早目に一等航海

士に昇格できたのも、多分この方の推挙があったから、らしい、と思っています。  
元 K 汽船の部長だった例のヤリ手船員部長と I・I 船長は同期生の間柄で、極めて親  
しかったのです。 良き上司に巡り合えた、だけでなく、船員部長のポン友だった船  
長に認めてもらえた、のはラッキーだったと言えるでしょう。

\*

乗船して十日程たった或る日、私がチャート・ルーム chart room (海図室) で海図改  
補 chart correction をしていると、キャプテンが上がってきました。 しばらく私が  
コレクションをするのを見ていましたが・・・、

君はこれまでにコース・ラインを引いた事があるか？ という御下問。

イエエ、ありません。 本船以前、セカンドはたった一ヶ月、それも他社への融通、  
しかも執職だった旨答えました。 勿論、船長殿は私の経歴は承知の上だった筈。  
そうか、これから本船では君にコースを引いて貰おう。 左大回り・右小回りと言う  
理屈は分かっているな？ ハイ、分かります。

よし、毎航、大筋の航路選定は私から言うが、後は自分で考えてコースを引いてくれ。  
原則として、変針点では障害物から昼間は 3～5 マイル、夜間は 5～7 マイル程度離  
す事。出来上がったならそう言ってくれ、眼を通しておくから、いいかな？

ハイッ、分かりました。(カバヤンならイエッ・サー、イエッ・サーと言うところです)

\*

いやあ、驚きました。 それまでの各船ではコース・ラインは船長が自分で引くのが  
当たり前とっていましたから、乗ってきて早々の私にそれをヤレと言うなんて、嬉  
しき半分、緊張はそれ以上。 気合いが入りました。

この十日間、私の仕事ぶりを彼なりの眼で見定めていたんでしょね。 それ以後約  
半年、この船に乗っている間中それは続きました。

二等航海士の本来の業務は航海および荷役の当直以外に、海図改補 (補足修正)、航海  
計器の整備、その他諸々です。 それに新たな仕事に加わったわけですが、文句を言  
ったらバチが当たります。 私に責任を持たせてくれたことで、嫌でもその航海の航路  
全般について勉強し直すことを、ごく自然に身に付けさせてくれたのです。

\*

船関係の方は先刻ご承知ですが、船には水路誌と言う書物があります。これは各海域別にその地域の地理全般、気象・海象、港湾施設などに関する資料、更にその海域

に關係する法規など、航海に関するあらゆる情報を詳細に記した書物です。

これをじっくり読めば、初めて行く所でも、まずは大きな間違いを犯すことなく航海できるという優れモノ。

大抵の船乗りは必要に応じて拾い読みはしても、毎航海の海域について、事前に全てを読むと言う事は、あんまりやらないと思います。しかし、私はこの船での経験から、その航海全ての海域についてしっかり目を通す習慣が自然に身に付きました。

これは色々な意味で大きい収穫でした。その水路誌とはこんな物。(表紙だけ)



左から保安庁発行の日本版水路誌。中央は英国 UKHO 版。右は米国 NOAA 版。日本沿岸及び東南アジア一円については、かつて日本海軍・水路部が収集した情報を海上保安庁・水路部が引き継ぎ、現在は同・海洋情報部が発行しています。当然記述は日本語。

英国版の水路図誌全般は私が現役だった頃には BA(British Admiralty)版と言っていました。現在は上記の UKHO(United Kingdom Hydrographic Office)と名称が変わりました。現在は何故か BA(英海軍水路部)という言葉は一切使わないらしい。

又米版 NOAA は National Oceanic and Atmospheric Administration (国家海洋大気局)の略です。

英・米版の記述は勿論英語で、これも大いに勉強になりました。小説などと違い、情緒的な表現は皆無ですから極めて分かり易い文章ですが、否応なしに英語の文章を読んで理解する機会と習慣を得られたわけです。

上の画像では英国版が **Sailing Direction**、米版は **Coast Pilot** となっていますが、この二つの言い方が夫々の国で固定なのではなく、米国でセイリング・ディレクションと言う事もあるし、逆に英国でコースト・パイロットと言っても話は通じます。

いずれも内容は、各海域の航路についての詳細な案内書・説明書です。

\*

なお、先程船長殿が言った、左大回り・右小回りという言葉についてチョビット。これまでも何度かお話ししてきたと思いますが、船は原則として右側通行です。相手とすれ違う時は迷わず左対左。それを躊躇してはいけません。勿論、衝突の直前という緊迫した状況では臨機応変、その時点でのベストと思われる行動が求められますが、そんな状況になってしまう前、初期の段階で左対左の行き合い関係にする事を躊躇してはならないのです。

例えば、歩道上で向こうから来る人と、お互いに相手が避けようとした方に避けてしまつて、オットットと言う事が良くありますね、船ではこれは絶対禁物です。

相手を常に左に見る。 まず、これを念頭に置いて下さい。

また歩道上の話で行きましょう。建物の角を曲がる時、出合いがしらに誰かと接触してしまう事も良くアリですね。この時、全ての人が、角を右に回る時は小回りに、反対に左に回る時は大回りに曲がればどうでしょう。お互いを見ることが出来ない直角の角をこの方法で曲がれば、どちらが早くても、曲がり切った瞬間相手と左対左の見合い関係になっている筈。正面衝突は避けられますね。

この事は海上衝突予防法の原則、左舷対左舷にも当てはまります。全ての船がこの原則を念頭に置いて走ってくれば衝突事故は激減すると思うんですが・・・。

I・Iキャプテンは、そういう事を考えてコースを引くんだゾ、と言ったのです。

次に、「変針点では障害物から昼は3～5マイル、夜は5～7マイル」の意味。船では、岬の灯台等、目標を右又は左真横に見て、次のコースに変針、と言うのが普

通です。この変針の際、障害物への最接近距離を昼なら3から5マイル位、夜間にはもう少し余裕を取って5から7マイル位になるように、と言う事です。なお、これもこれまで何度も言ったことかもしれませんが、このマイルは海里です。1海里 nautical mile は 1,852 メートルで、陸上のマイル statute mile 1,609 メートルとは違います。ここでログ・ブック log book 航海日誌についてチョット・・・。

\*

毎度おなじみの船員法第十条で規定された、「船長が自ら操船する場合」は複雑な操船を必要とされる場合ですから、コースも頻繁に何度も変わります。そう言う時のコースはログ・ブック log book (航海日誌) 上ではヴァリアス various と言い、var と表記します。しかし、港を離れ狭水道もかわして、船長直々の操船が終わるとオート・パイロットに切り替えます。これ以後、大抵はブリッジを当直航海士に任されるのです。コースも次の変針点までの一定時間、同じです。そう言う状態では、変針した事はしっかりログ・ブック log book 航海日誌に記録します。

例えば、14時25分に(房総半島南端の)野島崎灯台を真北・5海里の距離に見てコースを70度に変えた、と言う時の記述。

1425 Sighted Nojima S<sup>i</sup> L't Ho. on 000, 5miles off and A/Co. to 070.

というような具合。

S<sup>i</sup>は Saki、L't は Light、Ho.は House、A/Co.は altered course、こんな風に色々な略語を使います。また、この例は14時25分、昼間ですから灯台そのものが見えます、この場合は L't Ho.とハウスが付きます。でも夜間なら灯台の明かりしか見えませんから L't ライトだけ、ハウスは付けません。船内で使う時間は全て4桁、24時間表示です。三桁の数字は方位を表し、特に deg. 度、又は(°)は付けません。

航海日誌の記事欄にはこんな風な記述をするんですが、全て手書き、そして、インク壺を使って G ペン書きが普通でした。G ペンってご存知? 付けペンの一種。

エッ、付けペン、知らない? そうかあ、そんなモン今は使わないモンネ。

*1425 Sighted Nojima S<sup>i</sup> L't Ho. on 000, 5miles off and A/Co. to 070.*

と言う風に丁寧に筆記体で書く人が多かったですが、なかには

1425 SIGHTED NOJIMA S; Lt Ho. ON 000, 5 MILES OFF AND A/C. TO 070.

と、こんな感じで大文字活字体で書く人もいました。 どう書こうとそれは勝手。要は、誰が読んでも何が書かれているかが間違いなく分かれればいいのです。 記事は全て過去形、特別な場合を除き主語は省略。 日記も、ですよ。

ついでに航海日誌についてももう少し。

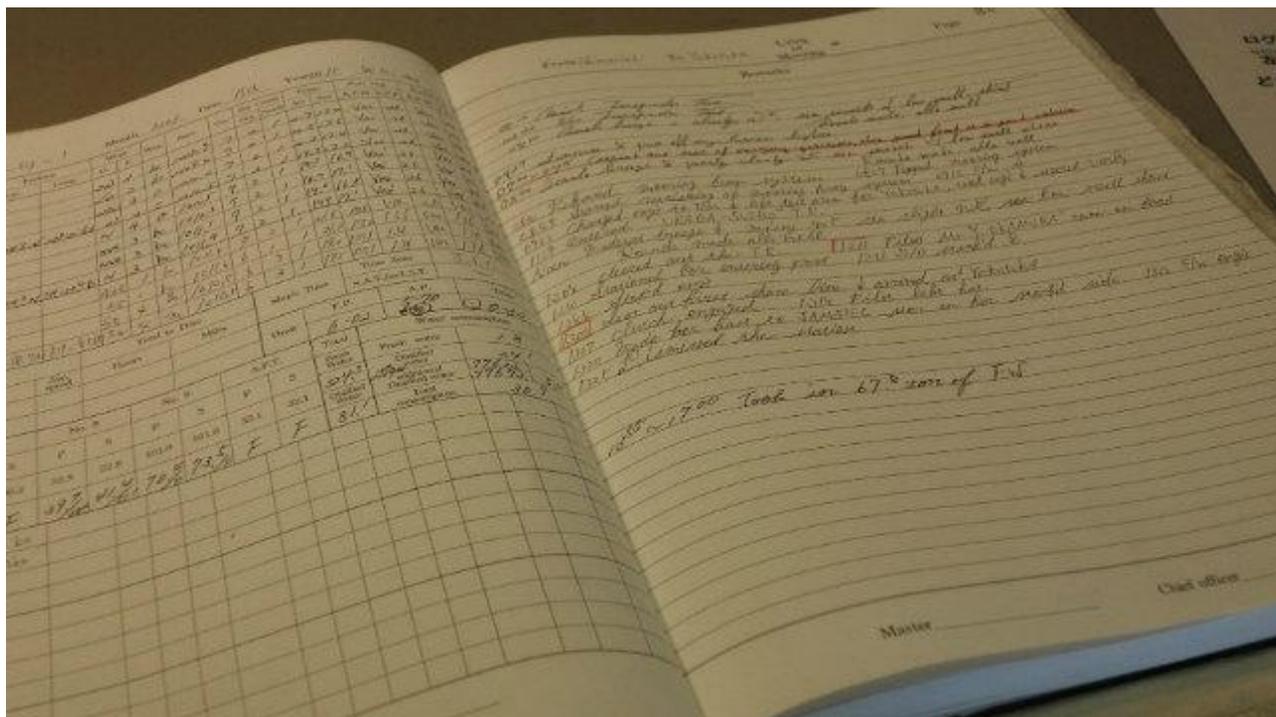
航海日誌には公用航海日誌 **official log book** と船用航海日誌 **ship's log book** 及び航海撮要日誌 **abstract log** の三種類があります。

公用は文字通りオフィシャルな物で、例の船員法及び施行規則に詳しく規定されています。 ざっくり言えば、海難、船内での出生・死亡・犯罪行為等異常事態の発生、その他訓練の実施、安全設備の点検等の事実を記載して、管海官庁（当時は運輸省海運局）に提示して、認証を受けるというものです。 公用航海日誌は日本の法律で規定されたものですから記載は日本語です。 なお、運輸省は現在国交省になっている

事は間違いありませんが、海事局、地方運輸局の管轄範囲は全く知りません。

最早、塩気が完全に抜けきった今の私にはこれらの役所や法規には無縁です。

一方、船用航海日誌は、航海中・停泊中を問わず、天候等船内の様々なデータや出来事を記録する書類です。 色々な書式があるようですが、下は典型的な一例です。



左の細かくセルに区切られた頁は各種データ、右が任意記載の記事欄です。

左頁は航海中の様々なデータ、例えば時間ごとのコース・天候・風向・風力・海面状態・エンジン回転数などを記入。右頁には先程の変針記録を初め出入港、荷役に関する諸々の記録を各航海士が任意に書き込み、チョフサー・船長がサインします。

これ自体は前者の公用航海日誌のような公的な文書ではありませんが、何か事が起きた時、この日誌に書かれた内容を吟味され証拠とされる可能性があります。だから、一旦記載した内容をむやみに変更はできません。訂正する時は当初の記載内容が分かるように二本線を引いて、更に訂正者の署名を添えます。また、外航船で英文での記入が求められるのも、外国の官憲の検査に備えての事です。

航海日誌にはこのほか航海撮要日誌 abstract log 通称アブ・ログと言う物がありますが、たいして重要でもありませんからハシヨリます。要するにシップス・ログ・ブックの要点、特に出入港の記録が主です。

いずれの航海日誌も頁数が印刷されていて、頁ごと破棄することが出来ないようになっています。この事は船員手帳でも同じですし、皆さんがお持ちのパスポート等も同様ですね。パスポートの場合は密入国・密出国でもしない限り、出入国の記録が全て分かる仕組みですし、船員手帳は船乗りにとって絶対の履歴証明になるわけ。

\*

さて、船は最初の揚げ地ヴァンクーヴァーに向かいます。

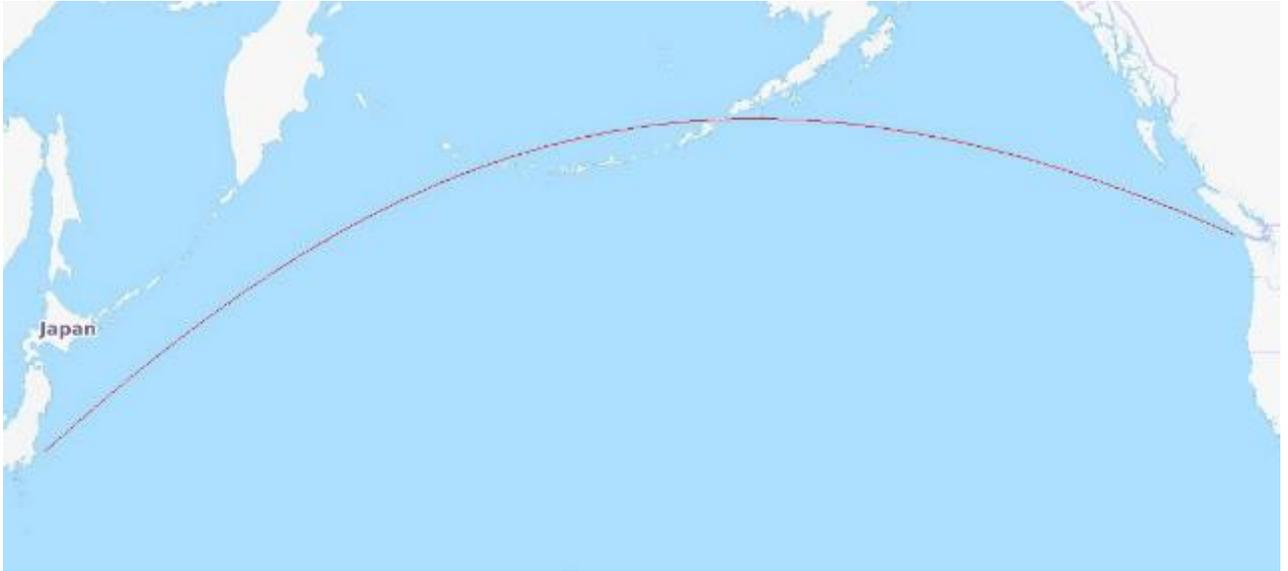
I・I キャプテンには予め航路選定について指示をもらっていました。セカンド・オフィサー、君はヴァンクーヴァー行ったことあるかな？ ハイ、あります。

そうか、それじゃ犬房からフラッターー迄集成大圏で行こう。ベーリング海はラム・ラインでな。コースを引いたら見せてくれ。ハイ、すぐかかります。

東行き太平洋横断は大圏コース採用が普通です。何故なら、日本から北米大陸への大圏コースは、偏西風帯と合致して追い風になる確率が高い。ですから、余程特別な事情が無い限りそのほかのルートは想定できません。

犬房埼沖からヴァンクーヴァー島とワシントン州の間にあるファン・デ・フーカ海峡 Strait of Juan de Fuca 入り口に至る大圏コースはベーリング海へ入ることが必然。そしてアツ Attu 島の南からアラスカ半島の南西端の先にあるユニマック Unimak

水道迄のベーリング海では大圏でなく航程線航法に切り替える。こうした航路の取り方、大圏と他の航法（この場合は航程線）の組み合わせを集成大圏航法と言います。千葉県の上端・犬房埼沖からファン・デ・フーカ海峡の入口、ケープ・フラッターーまでの大圏はこんな風ですが、これをもう少し詳しく見てみましょう。



上図のアリューシャン列島の北側、即ちベーリング海の部分を拡大してみます。



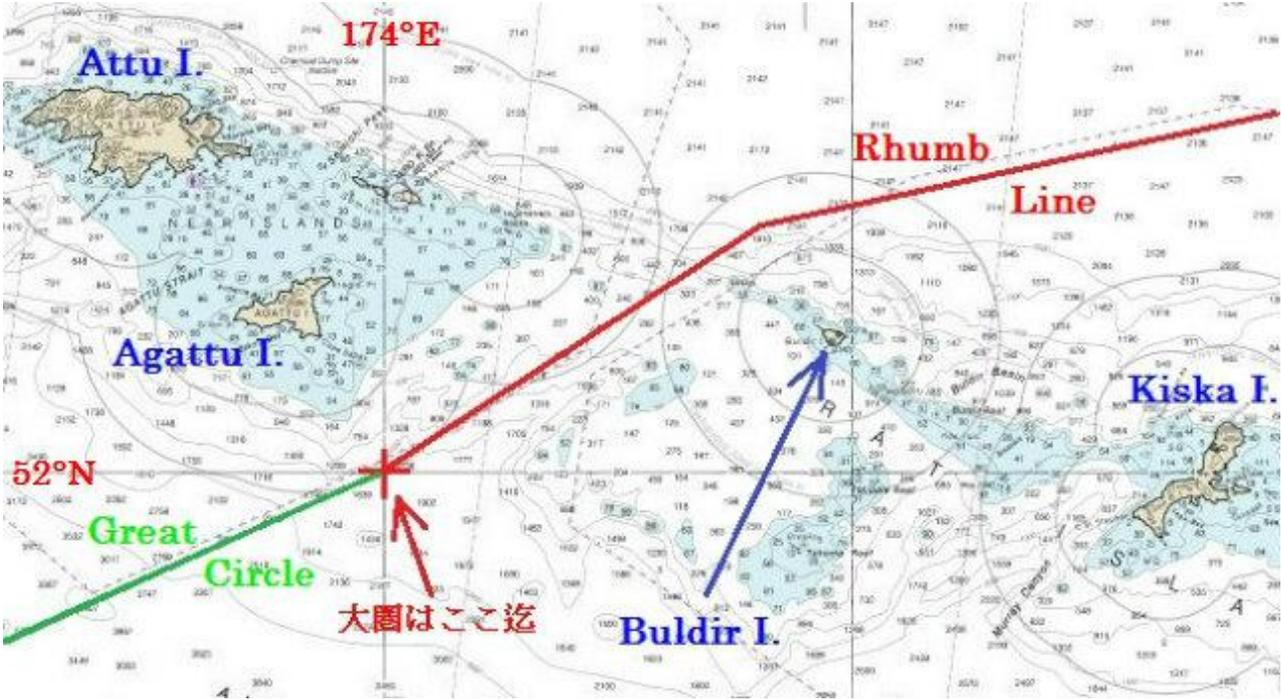
黒線が本来の大圏ですが、このラインはキスカ Kiska 島とウナラスカ Unalaska 島の上を通過してますね。出発地から到着地へ直接グレート・サークルを引くと、このように陸地を横切ったり、航行に危険が伴うような場所を通過してしまう事が間々あります。大圏は漸長図上では曲線ですから、実際ラインを引いてみないと確実な事は分かりません。そして、ライン上に障害がある場合はそれを避ける工夫をします。

それが、先程の「集成」大圏コースです。「修正」の変換ミスではありません。  
 上記の場合の工夫とは、まず犬房埼からアツツ Agattu 島の南南東、北緯 52 度 00 分、  
 東経 174 度 00 分付近に終点を置いた大圏を引きます。 次にその終点からユニマツ  
 ク水道 Unimak Pass を通過し終わるまでは大圏でなく航程線航法を取ります。

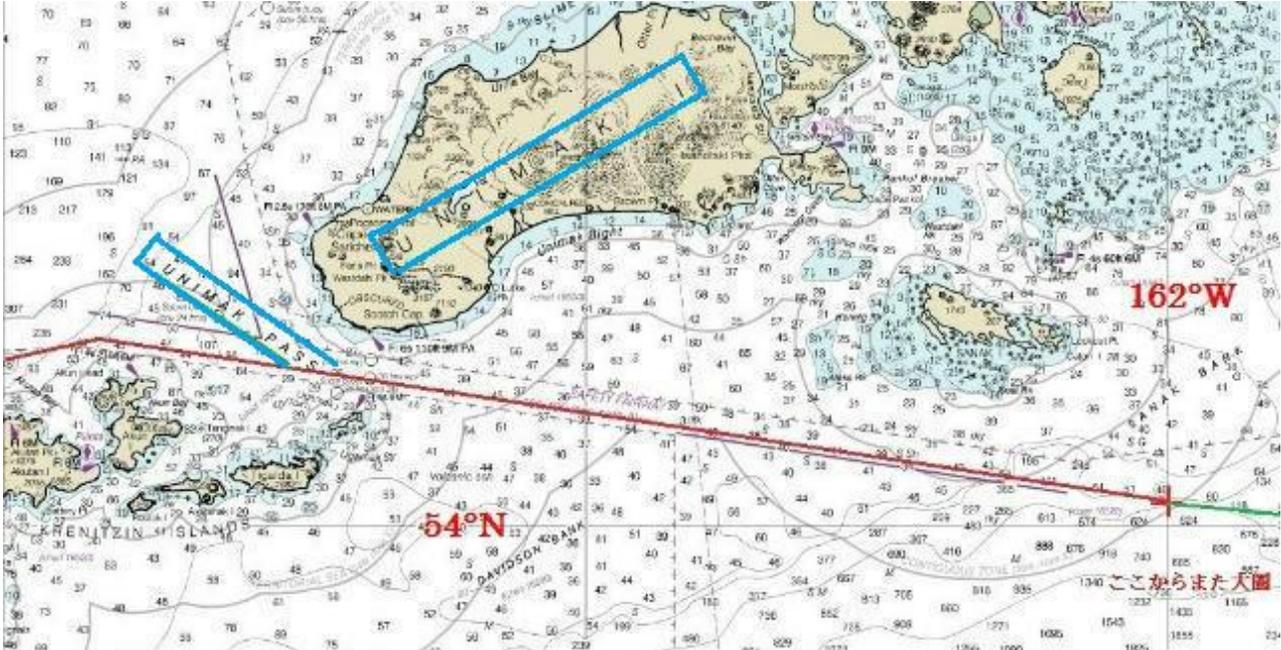
この区間は短距離ですから敢えて大圏にするメリットはないのです。

次に、ベーリング海の入り口・出口の様子をもう少し詳しく見てみましょう。

何せ初めてコース引きを任されて、気合いが入ってるんです。

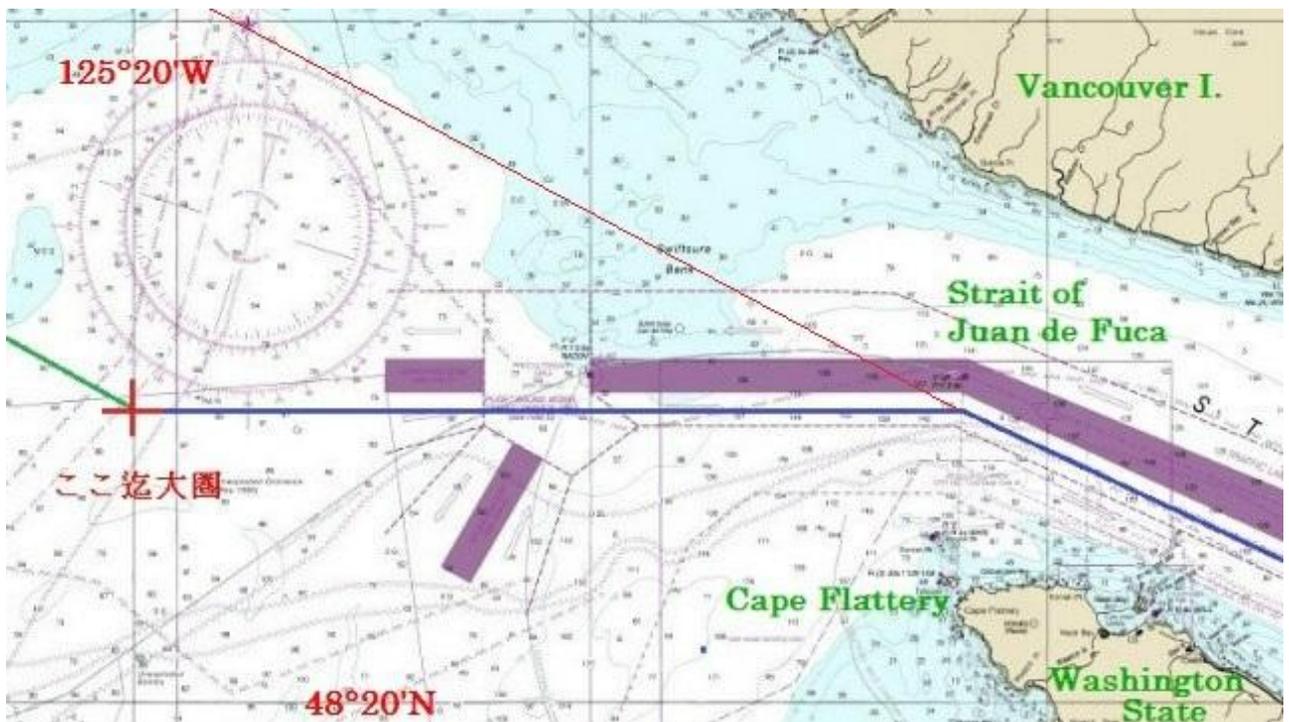


まず、太平洋からベーリング海へ。 薄いブルーの部分には水深 100 尋以内の場所。



そして、ベーリング海から再び太平洋へ。 アガツ島周辺にはなかった通航帯の設定がユニマック・パスにはなされています。 アリューシャン列島の西側一帯では、どこを通るかは出発地・到着地によっていろいろ選択肢がありますが、ユニマック水道の方はあらゆる船がここに集中するので、僻地にも関わらず結構大型船の通過が多いんです。しかし、協明丸の当時には、まだ世界中どこにも通航帯の設定などありませんでした。この図では薄いブルーは前の図と違って 30 尋以浅の場所です。

これまで、ベーリング海は赤線の航程線で進んできましたが、ユニマック・パスの通航帯をクリアしたら、また、緑の大圏コースに戻ります。 今度は上図右端、北緯 54 度 05 分、西経 162 度 00 分付近からファン・デ・フーカ海峡の入り口、ケープ・フラッターリーCape Flattery 沖を目指します。



さてこれでようやく、アメリカ大陸沿岸に取りつきました。 上図ではセパレーション・ゾーン separation zone 通航分離帯付きのトラフィック・レーン traffic lane 通航帯がありますが、この頃は勿論こんな物はありませんでした。

だから、この図では大圏コースの終点を通航帯の外（北緯 48 度 28 分、西経 125 度 20 分付近）に設定してありますが、協明丸での大圏は細い赤線のようにケープ・フラッターリーCape Flattery の真北の変針点付近が大圏の終点でした。

なお、この海図では薄いブルーは 50 ファズムス fathoms 尋を意味します。 これま

で三枚の NOAA（米版）海図は水深はファズム、標高はフィートの表記です。

水深が 11 ファズムを切るような所では 1 ファズム以内をフィートで小さく併記します。また、全域が比較的浅い場所や、港湾内の海図ではフィートのみの表記です。

1 ファズム=6 フィート=1.8288 メートル。

そして、薄いブルーの彩色は海域によって、又は図番によって色々変わるので気をつけて見なければいけません。上掲の三枚も最初のは 100 ファズムス、二枚目は 30

ファズムス、三枚目は 50 ファズムス。 ヤヤこしい。

世界の主要国で唯一ヤード・ポンド法を採用している米国。メートル法に慣れた我々日本人にはこの他にも色々面倒くさいことが一杯あります。

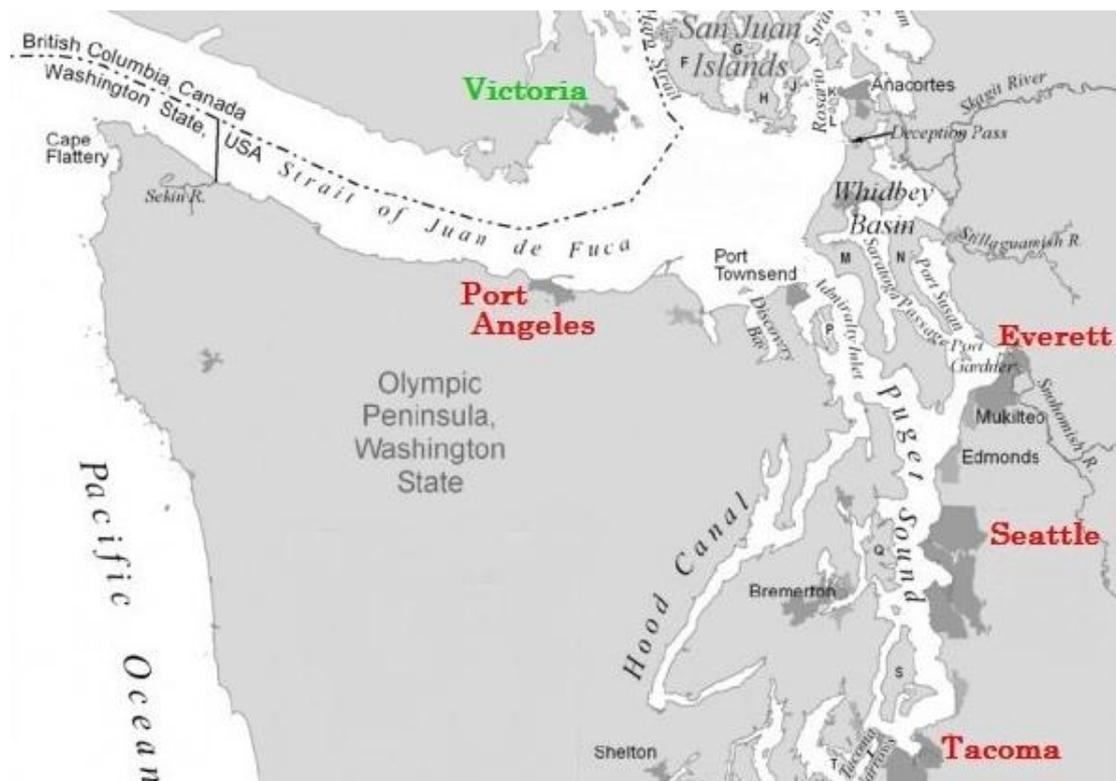
例えばブッシュェル bushel なんて単位、普通の日本人には縁がないですね。これは穀物容積の単位です。トンだって、ショート・トン short ton。1 トンは 2000lbs

ポンド、907.18474kg というややこしさ。

\*

さて、どうやら太平洋も無事渡り終えて、ファン・デ・フーカ海峡に入ります。

ここから先はサン・ファン・エクスポートーで通った所ですから、皆さんも既にご承知ですね。



まずはヴァンクーヴァー島南東端のヴィクトリア **Victoria** でカナダのパイロットをピックアップ、まずはヴァンクーヴァーBC へ。 二点鎖線は米加両国の国境ですが、  
本船も大体これに沿って走ります。

ヴァンクーヴァーについては、以前サン・ファン・エキスポーターの稿でお話したので今回はトバシます。 この港にはこれからも多くの船で何回も行っているし、私の大のお気に入りの所ですから、またいずれお話しすることになるでしょう。

ヴァンクーヴァーを出港して次はシアトル **Seattle** へ向かいます。

ヴィクトリアでカナダ人パイロットを下ろし、そのまま殆ど真南に進むと米国ワシントン州ポート・アンジェルス **Port Angeles** に達します。 今度はここで米国人パイロットの乗船です。 ポート・アンジェルスはパイロット乗船地というだけではなく、材木の積み出し港でもあります。 私も後年パイン材主体の原木積取に港内に入った事がありますが、今回はパイロットを拾うだけなので防波堤の外で一時スロー・ダウンするだけ。 そこから船は東に向きを変えます。

上のマップの右手にはエヴァレット **Everett**、シアトル **Seattle**、タコマ **Tacoma**、の三港がありますが、その前面の複雑に入り組んだ湾がピュージェット・サウンド **Puget Sound** です。

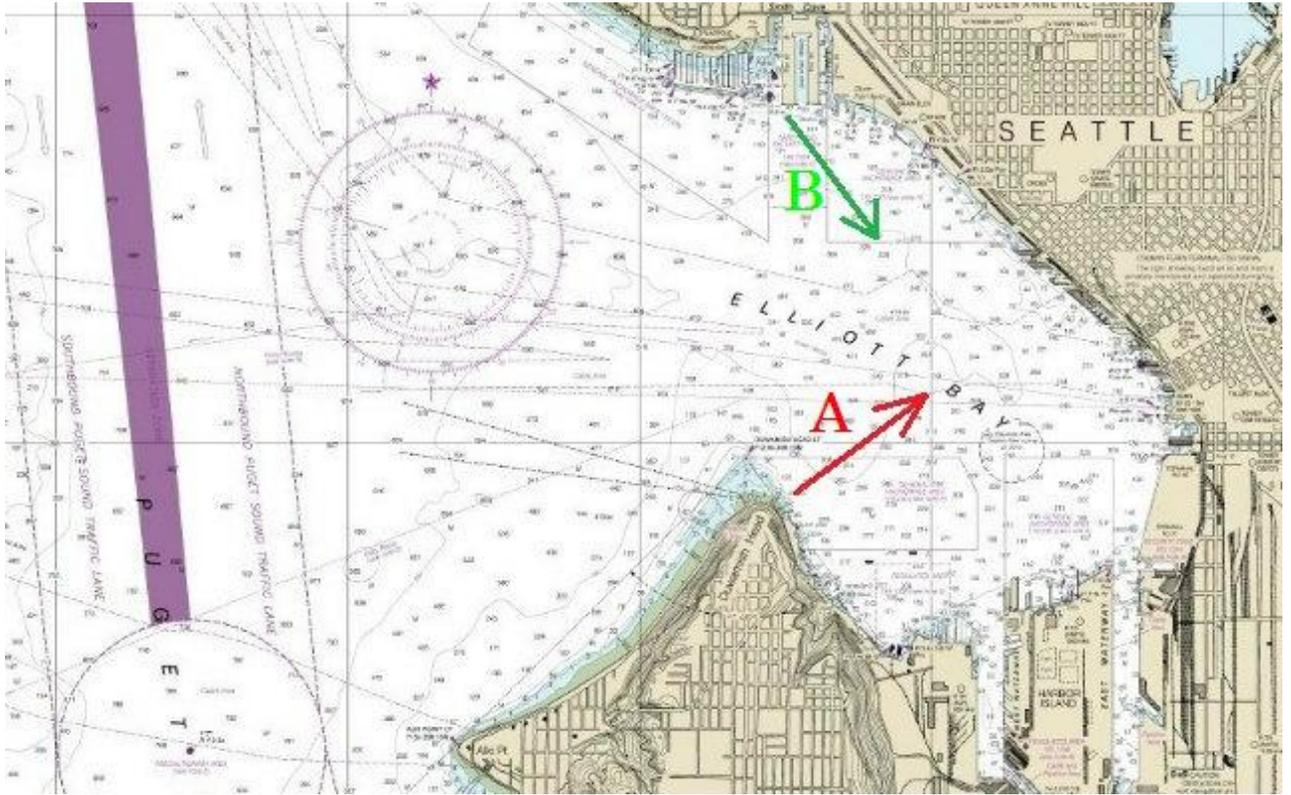
この境界の定航船の揚げ地としては上記三港が定番です。 特に揚げ荷量の多いのはシアトル。 ここは後にイチローが活躍したシアトル・マリナーズの本拠地ですっかり日本の野球ファンにもお馴染みになりましたが、もともと日系人の多い町でもありました。 まあ、多いと言ったってロスなんかには程遠いのですが、シアトルと日本は戦前から定期航路で結ばれていて米国への玄関口の一つでもあったのです。

そんなことに因んだのでしょうか日本の港町・神戸の姉妹都市でもあります。それからカフェ・チェーン、スターバックス **Starbucks**。あの独特のテイクアウト用のカップ、あれを片手に街を歩くのをシアトル・スタイルと呼ぶそうですが、そのスタバはこの話の数年後、このシアトルの街で開業したんだそうです。

\*

次の海図がそのシアトル港ですが、この海図の右下の部分はコンテナ埠頭になって

いて、私が初めて行ったときとはかなり変わっています。



ネット上で見る写真、特に次の夜景の写真（A）は当時より高層ビルが増え、街の灯も随分にぎやかになりました。でも、左端にライト・アップされた街のシンボル・タワー、スペース・ニードル Space Needle の佇まいは全く変わっていません。



また、次の写真（B）ではコンテナ・ヤードの部分は大きく変わっていますが、遠くに見えるレイニアー山 Mt. Rainier はそのままです。この山は日本人移民にタ

コマ富士と名付けられたそうです。また、この辺では一番高い山なので単にマウント、と言えばこの山の事を指すらしい。日本でも御山と呼ばれる特定の山は沢山ありますね。タコマ Tacoma は現在は港名（都市名）ですが、この名前、元は原住民の言葉で、この山を指したのだそうです。



また、スタバのに良く似たカップで日本の大手メーカーが作ったカフェ・ラッテという商品は、何とその名もずばりマウント・レーニア、商標もレイニアー山そのまま。これってナンもカもヨソからイタダキなんじゃないか？ それはこの稿の画像もおんなじだから文句はナシ。このカフェ・ラテ、呑んだ事ありますか？

とにかく、このピューージェット・サウンド一帯はしっとりと落ち着いた風情のあるところで、米国の中では気に入っている場所の一つです。

\*

シアトルの次の寄港地はタコマですが、特に印象に残る所ではありませんでした。と言うのも、シアトルに比べると揚げ荷の量はずっと少なく、従って上陸の機会もなく、いつもあっという間に出港と言う感じでした。街も小さいし・・・。

それはシアトルの少し北に位置するエバレット Everett も同様です。船乗りにとって停泊が短い、上陸が出来ないという港は無きも同然。わずかにエヴァレットで記憶に残るのは、この街の南にかの世界に冠たる旅客機製造会社ボーイング Boeing が巨大ジェット旅客機用の工場を建設中だという事を聞いたくらい。

そのエヴァレットは毎回揚げ荷はごく少なく、そのため揚げ荷港としては抜港になることの方が多かったのです。

\*

ピュージェット・サウンド各港での揚げ荷が終わると、また水先人を乗せてポート・アンジェルスへ、そこで水先人を下ろすとファン・デ・フーカ Juan de Fuca 海峡に出ます。そして、ケープ・フラッターリー Cape Flattery を左手に見て急角度の変針、ワシントン州の外海、久しぶりの太平洋へ。そこからコースティング *coasting* 沿岸航海でコロンビア川河口 Columbia River Bar に向かいます。



Bar とは棒・横木・かんぬき・遮断棒・法廷の手摺・止まり木・カウンター・呑み屋・酒場・居酒屋、その他諸々、英和辞典の訳語は沢山ありますが、海事用語としては砂洲・浅瀬、特に川口に出来る砂洲を指します。

大量の土砂が河から海に流れ出た途端、流速が弱まることでその場に堆積し、河口のすぐ沖側の海底に土手状の浅瀬を作ってしまう。これをバーといいます。

そして、この bar は極端に言えば時々刻々その形を変え、水深も変化します。

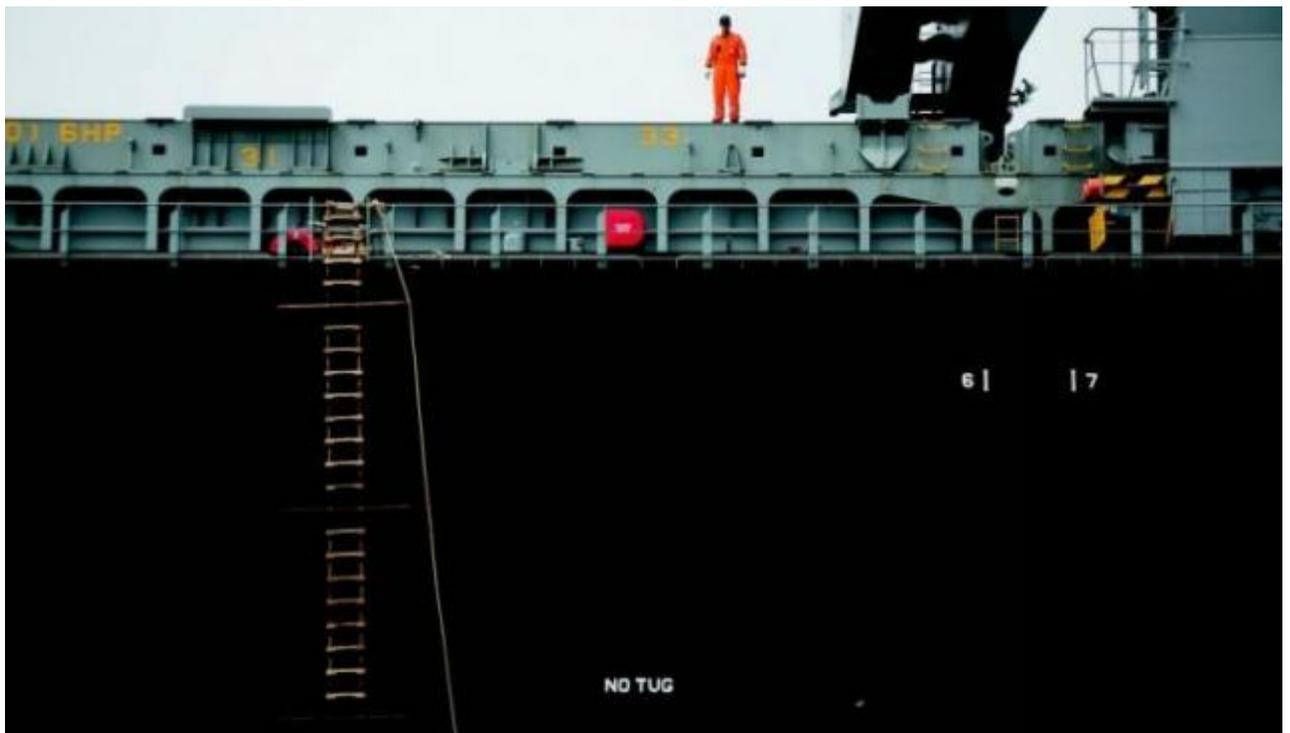
だから、船が海から河に入る時は常に船底をこする恐れがあり、その水域の状況を熟

知した水先人、バー・パイロット **bar pilot** の乗船が必須です。

このコロンビア・リバーのバー・パイロット乗船場所は太平洋直面で冬場は大変、太平洋からの波・うねりがモロに当り、パイロット・ボートから本船の舷側に垂らした縄梯子（パイロット・ラダー）に飛び移るのは正に命がけ。

＊

パイロット・ラダーとはこんなものです。



パイロット・ラダーにも色々なヴァリエーションがありますが上の画像がごく一般的なシンプルなもの。右側に見えるロープはパイロットが本船から下船する時、両手はロープに、足だけをステップにかけて、ロープ・クライミングの要領で降りるので。このロープは主として米国諸港で要求されましたが、ロープの数は縄梯子の片側一本だったり、両側に一本ずつだったりでした。

＊

一時は電動のラダーもありました。それは上のような長いものではなく、せいぜい3～4 m位の短い縄梯子を細いワイヤーで吊り、そのワイヤーを電動ウィンチで巻き上げると言う物です。パイロットは縄梯子をよじ登らなくても只つかまっているだけでデッキまで巻き上げてもらえるので楽チンです。私もチーフ・メイトの頃使っ

たことがあります。世界各地でこのラダーによる事故が頻発したため、じきに使われなくなりました。結局、シンプル・イズ・ベスト。

また、船舶の巨大化によって、上の画像のような縄梯子だけでは長くなりすぎて、これまた危険が伴う為、9メートル以上の物は使用不可となり、その代わり舷梯を降ろして途中で縄梯子から舷梯に移り移ると言う方法を取るようになりました。9メートルと言う数字は、人間が海面に自由落下した時、致命傷を負わないで済む限界らしいです。自動車船やコンテナ船のように極端に舷側の高い船では、パイロットの乗下船の為だけの開口を海面から比較的近い船腹に設け、そこに短いラダーをかけるという方法を取りました。これはかなり安全度が高い方法ですが、船内にそのための空間を作れる構造の船でないと不可能です。

\*

下図はパイロット・ボート。何しろコロンビア・リバー・バーは太平洋の波・風・ウネリをまともに受けますから、ここではこの程度の荒れ模様は日常茶飯事です。



上の画像ではかなりの強風のようなのですが、ウネリがそれほど大きくなさそうなのが救いです。この位なら本船を風に対して横になるようにしてやれば、本船が防波堤になり風下側では比較的静かな海面を作れます。問題は本船を風に対してどういう角

度にするか？ですが一言では言い切れません。結局、臨機応変。



上の画像では風・波はそれほど強くありませんが、うねりは前よりかなり大きい。シブキが飛んでいないので、一見穏やかに見えるかも知れませんが、この状態の方が前より余程ヤっカイです。何故なら本船をウネリに対して横向きにすると本船そのものが大きく横揺れしてしまい、それはそれでパイロット・ボートに別の危険を作ってしまう。パイロットがラダーをよじ登ってくる時も本船が大きく横揺れすると極めて危険です。アタマの痛いところ。



こうなるともうメチャクチャですからあっさりアキラメが付くと言うもの。 こうな

ったら取りあえず沖出しして、乗船可能な海面に戻るのを気長に待つばかり。

\*

パイロットの乗下船の時は、必ず当直航海士が梯子をかけたデッキまで出迎え、見送りをし、事故が無いように万全を期すんですが、それでもやはり事故はおきます。パイロットが落水してしまうこともよくあります。波に翻弄されるボートから縄梯子に、又は縄梯子から大揺れに揺れるボートに飛び乗るのは簡単ではありません。

時化た時の荒れた海面では事故は簡単に起こりえます。

コロンビア・リバー流域にはこの後もかなり頻繁に入り、顔なじみになったパイロットも何人かいました。その内の一人も落水した事があるそうで、その話を聞いたことがあります。幸い昼間だったので、落水の直後すぐボートに助け上げられて大事には至らなかったそうですが、いくらライフ・ジャケットを着ていたと言っても冷たい冬の海ではヘタをすると心臓麻痺もあり得る大変危険な事態です。

\*

ボートの乗組員が必ずデッキに出て、ラダーを引きよせたりしてパイロットの梯子への又はボートへの移乗を手助けするんですが、最終的にはパイロット自身の運動能力に頼らざるを得ないので。



協明丸のこの航海でも、最上流ポートランド Portland での揚げ荷が終わり、リバー・

パイロットの操船でアストリア沖まで下ってきたら、バーが大荒れでバー・パイロットのボートが出れない、従ってそのままアストリア沖で錨泊、と言う事になり、次の日、海面状態が回復するのを待ってようやく出港することが出来ました。

リバー・パイロットはアストリアの沖でバー・パイロットと交代するんです。その時のリバー・パイロットが、今日はコロブス・デイ・ストームの再来だなー、と言っていました。これより少し前、1962年の10月、この地を猛烈なが台風フレダ **Freda** が襲ったのです。中心気圧は **960mb(hPa)** で、昨今の台風に比べると大したことが無いように見えますが、普段ない事なので被害は大きかったのです。なお、コロブス・デイ **Columbos Day** とは色々と物議の対象になるコロブスのアメリカ大陸発見記念日です。現在は10月の第二月曜となっていますが、本来は10月12日で、1962年のこの日は名実ともに厄日になってしまったわけ。

\*

これよりかなり後、多分2000年頃から、ボートによる乗下船だけではいくらなんでも危険すぎる、と言う事で状況に応じてバーでの乗下船にヘリコプターも利用するようになったのです。サモアリナン。



この河の入り口の港町、アストリア Astoria には海洋博物館 **Maritime Museum** がありますが、そこにはこんな模型を作って飾ってあるらしい。

パイロットがボートに乗り移ろうとして落水してしまったところ。左の黒い壁は船腹です。そして、World's Most Dangerous Columbia River Bar Pilots 「世界で最も危険なコロンビア河のバー・パイロット」という説明。全くその通り。

\*

さて、そのコロンビア・リバー・バーの様子を良く見てみましょう。



Columbia River Bar の表記のすぐ陸側に半円形の白い部分がありますが、これこそ問題のバー。こんな風に河から流れ出た土砂が堆積してしまうんです。

上の図で Columbia River と表記されている入江状の部分、英語で estuary エスチュアリーと言います。「潮の干満（水面の上下）のある入江状の川口」ということです。日本で、これにぴったり当てはまる地形は知りませんし、一語でこれにぴったり相当する日本語も知りません。現物が無いんだから言葉が無くては仕方ないですね。新潟港等はかなりそれらしいですが、入江状の膨らみがありません。

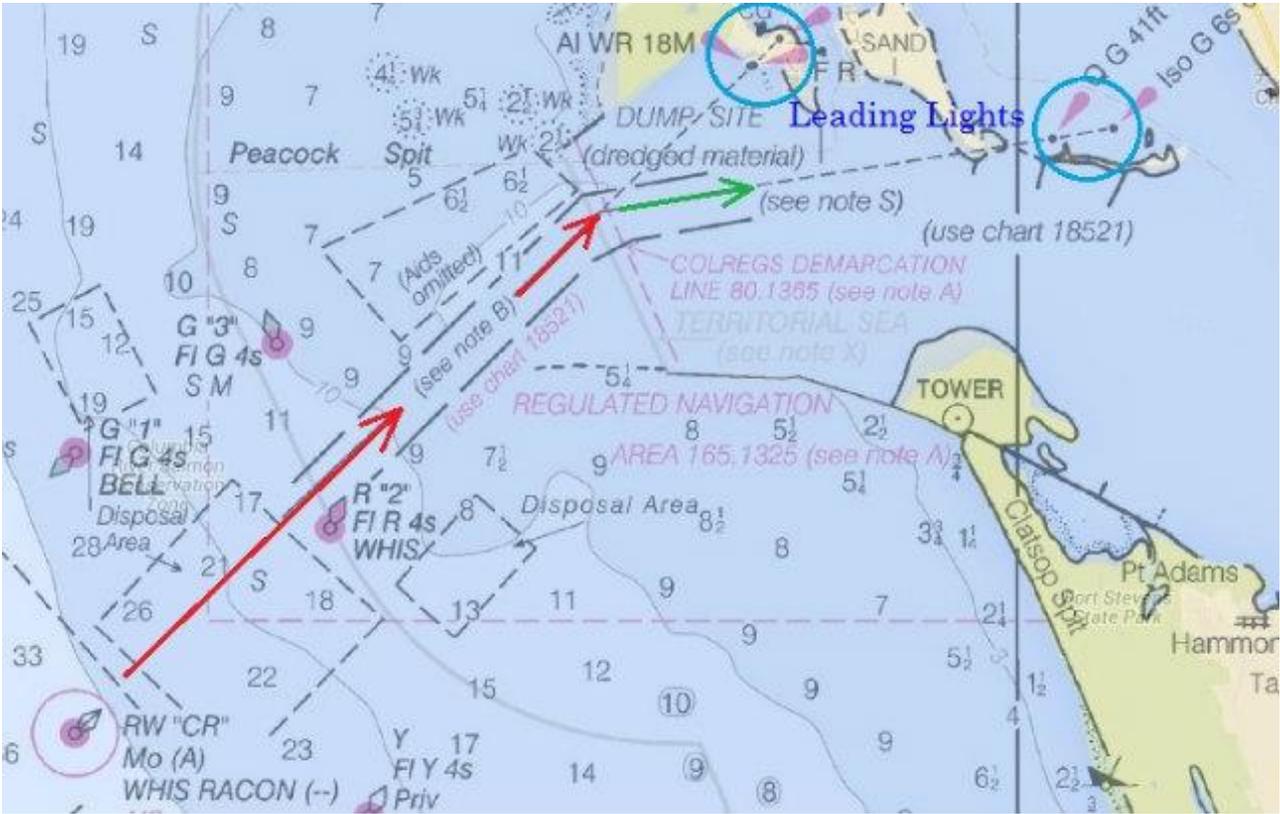
同様に bar も先程クドクド言いましたが「河口に出来る浅瀬または砂洲」という意味で、日本語では一語でスッパリ言い切れません。大型船が遡上することが可能な大河が無いから、だと考えましょう。

上の図で Bar という表記がある所から、河の上流に向かって黒っぽい帯が走ってます

ね、これは大型船が通れるように浚渫をしてある所、そして白っぽくなっている所は全て土砂が堆積して浅くなっている所です。 日々途切れることなく浚渫を続けないと、黒い帯の中もすぐに土砂が堆積してしまって、安全航行の確保が難しくなってまいります。

\*

次の海図はそのバーの部分の拡大です。 左下隅にあるブイが水先人の乗船地の目標です。 このブイをシー・ブイ sea buoy と呼びます、入港進路の最も沖のブイ、外洋からの取りつき、と言う意味。 そして、大抵の河川港及び外洋に面した港では、このシー・ブイ周辺でパイロットが乗船します。



その後、船は赤矢印に沿ってバーに進入するんですが、赤矢印の前方の青い円の中に灯台が二つ並んでいますね。 これをリーディング・ライト leading lights 導灯と言います。 これは、手前の灯台より奥の灯台の方が背が高く造ってあり、二つの灯台が一線に重なって見える場所、言いかえれば、二つの灯台を結んだ線の延長上、は安全だと言う事を示すのです。 その延長線はこの海図では破線で示した航路の中央付近を示していますね。

そうしてこの導灯が重なって見える線上、即ち赤矢印に沿って進入してゆくと、今度

は右手の方に別の導灯が見えてきます。その線上に至る直前に変針動作を始めて、船が丁度次の導灯が示す線に乗った時、即ち緑の矢印に乗った時そのコースに向いているように操船します。これだけならそう難しい事ではありませんが、実はコトはもっと複雑です。二つの赤矢印の中間と緑の矢印の先に(see note B)とか(see note S)とか表記してあるのが読み取れるでしょうか。これが問題で、この案内 note には

この航路に関する諸々の注意点、特に水深について細かく書いてあります。

兎に角危険が一杯。何しろここは帆船時代世界中に数多くあった「船の墓場」と恐れられていた所の一つです。

蛇足ですが、左下のシー・ブイのすぐ右側に記してある三行の文字列、これだけでは何の意味か分かりませんね。RW “CR”、Mo(A)、WHIS RACON(・・)の意味は次の通りです。

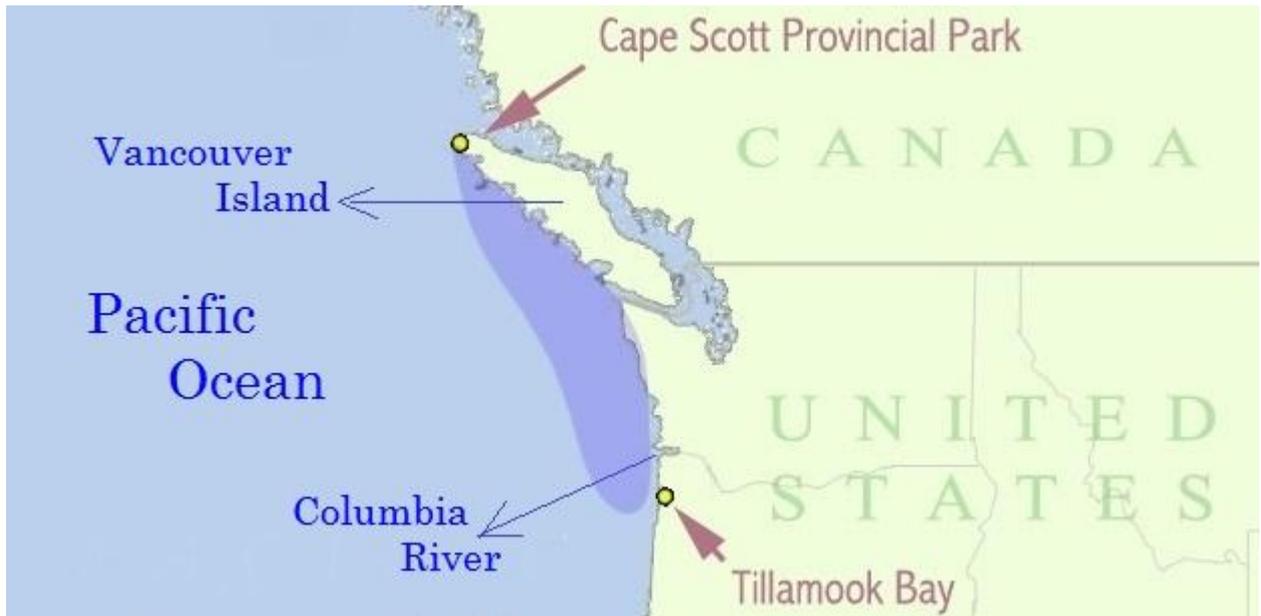
まず、最初の一行、このブイは紅白 Red・White の縦縞塗りになっていてその胴体に CR という字が書かれているヨ、と言う意味。CR は勿論 Columbia River の略。二行目 Mo はモールス信号 Morse code の略、(A)はその信号 A 即ちトン・ツー、・ー、短音+長音は A。このブイの灯火は短く一閃、続いて長く一閃するという意味。三行目 WHIS は号笛 whistle、音が出る。最後の RACON(・・)は radar beacon レーダー・ビーコン、レーダー画面上に点が二つ並ぶ、レーダーで・・と見えたらそれはこのブイの反射信号だと言う事を意味します。

なお、この海図は現在の物で、私が協明丸でここへ初めて行った頃は、シー・ブイはなく、代わりにライトシップ lightship (灯台船) がここにありました。灯台船と言うのは灯台守として常駐する乗組員の居住設備の付いた言わば浮かぶ灯台です。

\*

Graveyard of the Pacific 太平洋の(船の)墓場という言葉がありますが、これはコロンビア河の少し南のティラムーク湾 Tillamook Bay という所から北はヴァンクーバー島の北端までの海域を指すのだそうです。と言う事は協明丸のこの航海の行動範囲がそっくり当てはまる海域です。何のコターない協明丸は船の墓場をアチコチしてた事になります。次のマップの紫色が墓場。そう言われてしまうほど冬場は時化の

日が多かった、帆船にはキツイ海域だったんですね。



ところで今号のタイトル・バックをどう見られたでしょうか。 前々号のタイトル・バックに似ていますが、左が前々号の鷗 seagull、そして右は今号の信天翁 albatross。



翼長の違いをはっきり見ていただこうと、胴体の部分が同じ位の大きさになるように

縮尺してみました。 胴と翼の比率がはっきり違いますね。

鷗の行動範囲は陸岸周辺のみ、片や信天翁は何もない広々とした大洋を縦横に、しか

も決して群れることなく・・・。 これぞ「飛翔悠々」とは、ヒイキ眼か？

\*

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ\(目次\)頁に戻る](#)

\*

次回更新は 2016 年 7 月 30 日(土曜)の予定です。