

# 甲比丹航海記



*Once a Sailor, Always a Sailor*

030号 (25 Feb. 2017)

近海定期貨物船・英光丸

(Nov. 1970 ~ Sep.1971)

今回は、定期船は定期船でも私の本来の舞台、遠洋区域ではなく、近海区域を航行区域とする、通称近海船と言われるやや小型の船、東南アジア定期航路です。

現行法は知りませんが、当時は近海区域で総トン数3千トン未満なら甲種免状は必要ありませんでした。船長は乙種船長、各航海士もそれぞれの職に応じた乙種免状でよかったです。勿論、甲種免状保持者が近海区域に乗船することは何の問題もありませんし、その場合は確かワン・ランク上の職につけたという記憶があります。

例えば、当時私が持っていた甲種一等航海士免状で3千トン以下なら船長が出来た筈です。現行法では免状の名称は船長・航海士ではなく、海技士という言葉を使っていて、私の現在の免状は一級海技士（航海）に変わっています。こういう名称になってからの各免状が有効な航行区域・トン数制限は調べればわかりますが、もうその気にもなりません。

当時の海技免状は甲種船長・一・二等航海士、乙種船長・一・二等航海士、丙種船長・航海士などのクラス分けになっていました。船乗りの世界は、あらゆる点でこの頃から比べて大きく様変わりしてしまっただけです。ともかく当時の海事法規では近海・3千トンという枠内にあればいろいろな面で法規制が緩くなるメリットが生じたので、東南アジア専門に航行する船は3千トンを超えないように造られるのが普通でした。

その近海区域とはこんな海域です。北は北緯63度、南は南緯11度、西は東経94度、東は東経175度、これらの緯度線・経度線に囲まれる範囲の航行区域を近海区域と言い、東南アジアと呼ばれる国々は全て収まります。まあ、はっきり言って私にとっては、あんまり面白い所ではありません。



では何故、そんな海域専門の船に乗ったのか？ 前号協瑞丸の話でちょっと触れましたが、あの船の船長が示した親会社社員へのヘツライともとれるような態度で、下請け会社の置かれている立場に疑問を感じてしまったのです。

営業関係担当者ならいざ知らず、船乗りの世界は親会社に気を遣うようなことのない、もっとセイセイとしたものだと思い込んでいたのが、結局のところやはり決してタテツクことはできない歴然たる力関係があることを見せ付けられてしまった。

もっとも、あの I.I. 船長のような素晴らしいキャプテンなら、たとえ親会社の社員に対してでも、特に構えることなく淡々と且つ堂々と対応したであらうでしょう。協瑞丸の船長

の情けない態度は単にこの人の器の小ささによるものであることは確かです。しかも、この人は、たとえ技術者として運航者に進言すべきことがあっても、異を唱えることは一切まかりならん、という考え方ですから、話になりません。

ともかく、一生船乗りをやるんならやっぱり自社のファンネル・マークで動く船に乗るべきだということを、図らずもこの反りの合わないダメ船長が気付かせてくれたわけ。

ファンネル・マークというのは船の煙突に描かれたマークの事で、それぞれの会社が独自のマークを付けた船を走らせる、言わばその社の看板です。しかし、O商船や、その前のK汽船のように自社の船を運航会社にチャーター（用船）に出してその用船料で食っている会社は自社のマークではなく運航会社のマークを付けて走るので。

そこで、また例の癖、ケツマクリ、とまではいかないまでも、どこかイトコないか？とアルバトロスの本領発揮です。私には一つ会社に執着する気持ちは初乗船当初から更々なかったのです。会社への忠誠心などカケラもないわけですから当時のサラリー・マン社会なら規格外の烙印を押されたことは間違いないでしょう。

協瑞丸下船後、直ちにO商船に出向き退職の意向を申し出ました。当時の船員課長は同窓の先輩でしたが、初めはエーッナンデヤ！その後考え直すよう何度も強く言われました。

I.I. 船長の同期生である例のヤリ手の船員部長にも、心のこもった慰留をされました。

しかし、I.I. 船長のポン友であるこの部長殿には、アイツは一旦言い出したらテコでも動かん、まあそれがアイツのトリエでもあるが・・・、位の評価は届いていたでしょう。

結局、しまいには二人ともあきらめて依願退職に同意してくれました。

そして、切羽詰まったらまた帰って来いヨ、と有難いオコトバ。

I.I. 船長をはじめ多くの先輩航海士、甲板部乗組員、親身になって鍛えてくれたり世話を焼いてくれた忘れがたい人たち、そうした多くの人との別れは残念なことではありますが、前途に広がる様々な可能性と引き換えるわけにもいきません。

こうして、サラバO商船! となったのです。そして、また就活。

\*

折も折、この少し前に、名古屋港のT倉庫という倉庫会社で働いていた同期生から、ある会社で若手のチーフを探している、という情報を得ていました。この同期生M.S.君とは名古屋入港の都度連絡を取り合って、双方の都合が付けば良く呑み明かしたもんです。彼は一旦航海士として船乗り生活を始めましたが、自分は船には向いていないとあっさり転職して、すっかり「陸の人」になってしまっていました。

各港湾の倉庫会社は副業として船の荷役を元受けとして請け負うのが普通でした。そうすれば当然揚げ積みの貨物を預かる本来の倉庫業にも有利ですからね。同時に各船会社の代理店を兼ねることもごく普通に行われていました。

この同期生はたまたま T 船舶という会社を担当していましたし、その船会社の社員が荷役の打ち合わせに名古屋港に頻繁に来ていたのです。そして、彼が商船学校の卒業生と知って、誰かいい人いないか？とでも言っていたんですね。当時、T 船舶では若手チーフ・メイトが足りなくて困っていたらしいのです。こんな風に船舶代理店には各船会社の内部事情もいろいろと伝わります。

T 船舶は O 商船の親会社である N 郵船の傍系会社ですが、東南アジアを主とした定期船運航会社として独自の経営を続けていて、大会社とまでは言えないけれど一応二部上場、まあ、それなりに歴史のある中堅どころと言える海運会社でした。

T 船舶と取引があった同期生 M.S. 君にも「悪くない会社だと思うヨ」と言われ、早速 T 船舶に電話を入れると、すぐ面接をしたいとのこと。早々に丸の内の本社に出向き、船舶部長、同副部長、船員課長、海務課長などとの面接に臨みました。

出身校、海上実歴、保有免状、筆記試験は甲長まで合格済み、などいずれも問題なし。そして、自社のファンネル・マークを付けた船で働きたい、という私の志望理由には全員の賛同を得たようでした。何より若手チーフとして即実戦向きというところを高く買われたのでしょう。そして話が大方決まりそうになったところで、副部長氏が「しかし、ひとつマズイことがある」と言い出しました。

私がそれまで O 商船に籍を置いていたことが問題だと言うんです。N 郵船と O 商船は親子、N 郵船と T 船舶は兄弟の関係、いずれも同族会社ですから、系列企業内で引き抜きをやったと言われると具合が悪い、というわけ。

何しろ若手の免状持ちが海運界全体で不足していた時代でしたからね。

そんなことを気にする会社なら、こっちも是非にとは思っていないから「分かりましたそれではこれで・・・」とあっさり引き下がりました。（なんとケツの穴の小さい奴メ、という思いは胸の内・・・）

私が部屋を出て、エレベーターに乗ろうとした時、ちょっと君、という声、面接に同席していた海務課長氏です。彼は私が社を出てから走って後を追っかけてきたんです。そして、下りのエレベーターと一緒に乗り込んでの話。

「さっき副部長はあんなことを言ったけれど、私はそんなことちっとも気にしていない。

君が用船での仕事より自社運航の船に乗りたい、と言った気持ちを尊重したい。だから今回であきらめずにまた連絡を欲しい。例えば君がどこか別系列の会社でワン・クッションを置いてきてくれたら好都合、改めて私から強く推薦するつもりだ、ぜひそうしてもらいたい」そう言って名刺に自宅の電話番号を書いてくれました。

そして「私の陸勤はあと1~2年続くはずだ、できればその間に私宛電話をもらえるといいんだけどね、副部長も再び今日のようなことは言わない筈」とのこと。

陸勤とは海上勤務の船員が社命で一時的に本社または支店勤務になる事を言います。この海務課長は現役の船長で、一時的に海務課長として着任して間もない頃だったのです。彼は面接には同席したものの、船員人事に直接関わる役職ではなかったので、採用か否かを決めるのは自分の出番ではないと、この時は一步引いていたらしい。

このキャプテン、T.H. 船長とはその後何度も同船し、随分目をかけてもらいました。

I.I. 船長にも一脈通じる即断・即決を旨とするスカッとしたキャプテンでした。

T 船舶の事を教えてくれた同期生 M.S. 君に電話して、その日の一部始終を報告すると「ああ、あの人ね・・・」と彼はフンギリの悪い副部長氏のこと、決断の早い T.H. 船長のことも良く分かっていたらしい。就活そのものは失敗に終わったものの、新たな好ましい人脈も見つかり、それはそれで満足の日でした。

\*

この頃、世の中はまさに右肩上がり、新しい船はどんどんできるし、陸でも次々と工場建設が絶えず、陸海を問わず働き手は常に不足、就職口はいくらでもありました。まして海技免状という「御墨付」を持っていればまず食うには困らない時代でもありました。そこで、私が次に目を付けたのは、東南アジアの定期船運航会社として名乗りを上げたばかりの新進の会社でした。

O 海運というその会社は T 船舶と同じく東南アジアを舞台とする船会社、けれども T 船舶とはあらゆる面で対照的でした。突然彗星の如く踊り出た新興会社で、当時は日の出の勢いで東南アジア方面の海運市場を席卷するかの如くでした。一方、この会社の設立には造船疑獄との関連など、色々とキナクさい噂があったことも承知していました。しかしそれはともかく、あらゆる面で既成の海運業者の常識を破るような剛腕経営で、あっという間に東南アジア一帯に広く手を伸ばしていたのです。例外は前記 T 船舶の縄張りであるインドネシア、こればかりは T 船舶の独壇場とも言える地域でした。

インドネシア以外の殆どの東南アジア全域を猛烈な勢いで我が手に収めたかに見えたこの

新興会社は、これからわずか数年後の1975年に、あっさり倒産する羽目になってしまいました。倒産に至る話にも色々とうらがあったようですが、イチ船乗りの知る所ではありません。とにかく私がこの会社を就活訪問した時は、ものすごい勢いで膨れ上がっている最中でした。

私は特に誰の紹介があるわけでもなく、懐に履歴書一枚を持っていきなり船員課長宛電話を入れて面接を申し込んだのです。相手も特にそれに不審を抱いた風でもなく、即座に面接に応じてくれました。そして即採用決定、乗船予定まで決まってしまいました。こういうところがいかにもこの会社らしい。T船舶の副部長氏とは反対の極。会社全体の運営がこういう調子で進められているようでした。

こうして、また新しい一頁の始まりです。

そして乗船が決まったのはこの船、英光丸。総トン数2974.51トン。

船名	英光丸	航行区域又は 就業制限	近海区域 国際航海	雇入契約の更新又は変更	公認年月日 及び航行名目
総トン数	2974.51GT 東京府千代田区霞が関1-4-2	主機の種類、 個数及び出力	ディーゼル1台 3400 HP	雇入契約の更新又は変更	
船主 又は 船長住所氏名	海運株式会社	船長の住所氏名		雇入契約の更新又は変更	
航路	一航	船種	12020-	雇入契約の更新又は変更	
年齢十八年に 到達する年月日	昭和 年 月 日	手当	就業規則に依る	雇入契約の更新又は変更	
雇入期間	不定	その他の待遇	就業規則に依る	雇入契約の更新又は変更	
雇入年月日 及び雇入地	昭和45年11月26日 伊予三島	公認 番号	45.1127	雇入契約の更新又は変更	
雇止事由		公認 年月日 及び 雇止地		雇入契約の更新又は変更	

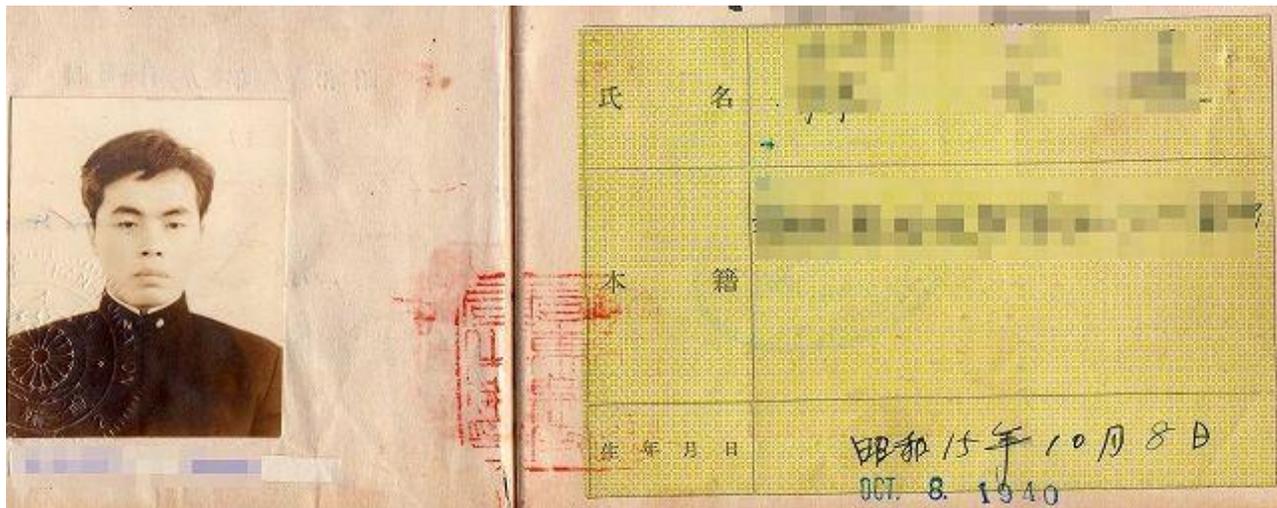
上が雇入れ、下は雇止めの時のものです。これまでと違う記載事項は航行区域の欄、そこには近海区域・国際航海と二行の表記がなされています。言葉通り、近海で且つ国際航海。遠洋区域なら国際航海が当たり前だから無記入、だけど近海だとうなるわけ。

雇入契約関係		更新・変更(船名、総トン数、主機の種類、航行区域若しくは就業制限、航路又は雇入期間)	
船名	英光丸	総トン数	2974.51GT
Name of Ship		主機の種類	ディーゼル1台 3400 HP
船種	一航	航行区域又は 就業制限	近海区域 国際航海
Position		年齢十八年に 到達する日	年 月 日
船主住所及び氏名 又は名称	東京府千代田区霞が関 1-4-2 海運株式会社	船長氏名(印)	
雇入期間	不定	雇入年月日 及び雇入地	昭和46年9月14日 伊予三島
雇入年月日 及び雇入地		公認 番号	46.4.13
雇止事由		公認 年月日 及び 雇止地	昭和46年9月14日 伊予三島
雇止年月日 及び雇止地		有給休暇	46.9.14 海運局

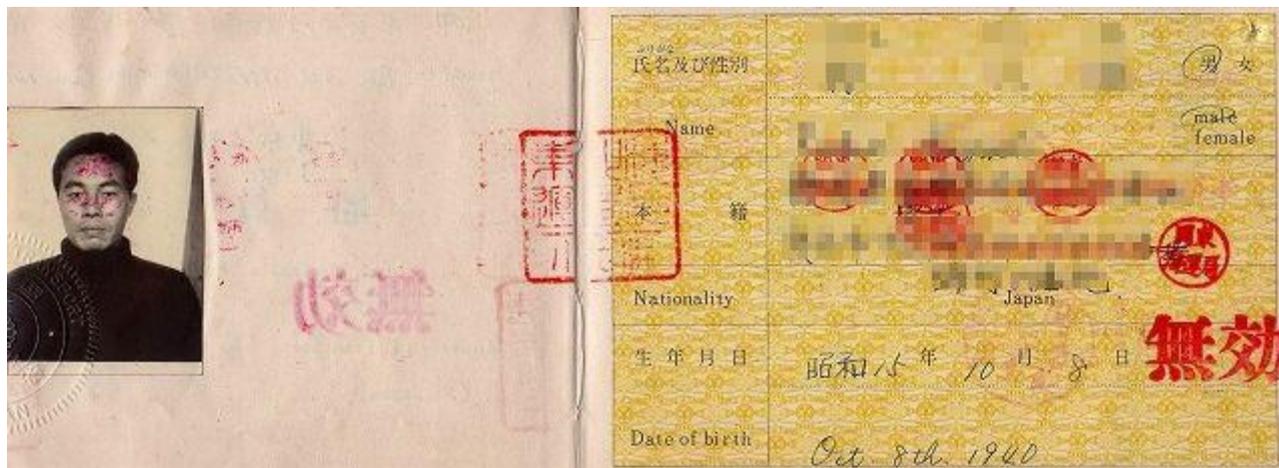
そして、上と下では書式が少し変化しています。上の物は私が初めてアプレントイスとして熊野丸に乗った時取得した船員手帳。下のものが新しい二冊目の船員手帳。

一冊目が十年の有効期間を満了したので英光丸乗船中に新たに二冊目の船員手帳を交付してもらい、下船・雇止めの記載は新手帳になりました。 船乗り人生十年経過の証拠。新旧手帳の記載事項はほぼ同じですが順序が少し変わっていますし、細かく言えば、新しい方には給料・手当・その他の労働条件の三項目がありません、これらは全て就業規則によるわけで敢えて記載の必要はない、ということになったのでしょう。

船員手帳保持者の明細欄も変化しています。



上は一冊目、初乗船の時のもの。下が十年後の二冊目、英光丸乗船中に更新したもの。



まず、写真、写っている中身の変化は当たり前ですが、サイズも変わりました。二冊目ではパスポート・サイズに近くなっています。ただし、顔面だけでなく胸部も入った写真です。それから二冊目では氏名欄に性別が加えられ、国籍も記入することになりました。また、いずれの欄も英語で併記されるようになりました。これらはいずれもこの頃から外地での乗下船が多くなり、船員手帳をパスポート代わりに使う機会が増えてきた為、だと思います。なお、一冊目の期間満了の無効印は何故かこの前の頁に押されています。

十年の経過は写真の中身だけでなく、色々と世の中の変化が反映されてきています。

この中で一番大きな変化は、性別を記入するようになった事ではないか、と思います。十年前には船員手帳を持つ者、特に外航船船員は男性のみ、と言い切れないまでも 99.9% 男性だったことは間違いないでしょう。事実この十年間に私が同船した女性乗組員はアプレンティスの時のドクターただ一人でした。

しかし英光丸に乗った頃以降はドクターの代わりに女性ナースが乗船するのはそんなに珍しい事ではなくなり、会社によってはそれまでボーイと呼んでいた給仕役の司厨員に女性を採用するところも出てきました。男子生徒一色だった商船学校でさえ女子生徒がいるようになったし、当然、女性航海士も珍しくなくなりました。しかし、私の船乗り人生は上記のドクターを除けばとうとう最後まで男だけの世界でした。

\*

さて英光丸です。ネットで画像を探しましたがどうしても見つかりませんでした。

この船は、練習船や海洋研究船は別として、貨物船ではこれまでの最小サイズ。でも船乗りは別に船を貰うわけではないから小さいからどうこう言うことはありません。乗船地は船員手帳雇入れ欄にもある通り伊予三島。愛媛県の東の端、瀬戸内海に面した小さい港です。ここは大王製紙という会社の為だけにあるような港で、英光丸もその製紙会社のパルプ原料の材木の揚げ荷をしていたのです。

岸壁は当然ながら大王製紙の構内。私が乗船した時揚げ荷していた材木はマレーシアから積んできたゴムの木の廃材でした。ゴムの木は今では当初から家具材などの木材資源として栽培されるようになったらしいですが、この頃はまだもっぱらゴム液を採取するために栽培されていて、液が採取できなくなった老木を廃材としてパルプや家具材の原料として輸入していました。

ゴムの木は船で運ぶ原木（丸太材）としては最小サイズで、直径はせいぜい 30 センチ程、長さは 4~5 メートルだったでしょうか、こういうサイズの小ささ故に積み・揚げには手間取るし、積んだ後のラッシング（lashing=固縛）にも非常に具合が悪く、積荷としては難物の材木でした。

一本一本のサイズが小さいということは全体の本数が多くなるので、当然、積み・揚げに時間がかかることになります。また長さが短いと一本の材木にかかるラッシング（ワイヤーやチェーン）が少なくなり安定した固縛が難しくなるんです。

材木の荷役は普通夜荷役はしません。私が乗船した日も荷役は夕刻終了、乗組員も三々五々上陸してゆきました。しかし、私は乗船直後で色々と調べ物に忙しく上陸どころで

はないので、その晩は停泊当直をかって出ました。

機関部の乗組員はエンジンに何かトラブルがあったようで、夕食後も全員がエンジン・ルーム内で整備作業に取り組んでいました。夜 11 時ごろだったでしょうか、機関長から連絡があり、整備作業が一段落したのでこれからトライアル（trial=試運転）をしたい、

30 分位の間、前・後進を何度も繰り返すので注意してほしい、とのこと。

早速当直のクォーターマスターと二人で前後の係留策の点検・手直し、そして舷梯も巻き上げました。エンジン・ルームに用意 OK を知らせ、私は船尾付近、クォーターマスター

は船首付近に分かれてトランシーバーで連絡しながら係留索を見張っていました。

それからしばらくの間、エンジンは前進・後進を繰り返していました。そのたびに前後のホーサー（hawser=係留索）はぎっちり張ったり、また緩んだり、当然ながら船は前後に少し動きます。

トライアルが始まって 20 分位過ぎた頃でしょうか、岸壁から誰かが叫んでいます。

誰か帰って来たんだなと思って、覗くと船長殿が綺麗ドコロを何人か引き連れて岸壁から怒鳴っています。「舷梯が上がって船に上がれない、どうなってんだ」です。

「エンジン・トライアルで舷梯を上げたんですが、もうすぐ終わりますから」と叫びましたが、なおも「すぐ下せ!!」どうやらかなりゴメイテイらしい。

それならなおの事、前・後進を繰り返して不安定な状態で舷梯を下して怪我でもされたらたまりません。「とにかく、トライアルが終わるまで少しの間待ってください」

それ以後酔っぱらいは無視、機関長からの終了連絡を待ちました。やがて、エンジンの調子は上々これでトライアルは終わり、という連絡がきました。

そこで、舷梯を下すと、かの船長殿が鼻息荒く上がってきました、そして・・・

「なんでオレの言うことを聞けないんだ!!」「トライアルが終わるまであと少し待って下さい、と言っただけです。機関部全員の作業を中断して待たすより、キャプテンにほんの数分待ってもらおうという考えのどこがいけないんですか!」こっちもこうなったら引けません。それからしばらく同じやり取りの繰り返し。意地の張り合い、怒鳴り合い。

「分かりました、私はヤめます」「エッ、何をやめるんだ」「下船して会社を辞めるんです。明日、朝イチで会社に連絡を取って交代の手配をして下さい、私は明日以降いつでも下船できるよう準備しておきますから」

これには船長殿も呆れましたネー。すっかり酔いもさめた風。近くで心配そうに様子を見ていたクォーターマスターもビックリ仰天「チョフサー何もそこまで・・・」と取り

なしてくれようとしたのですが「イイんだ、これでイイんだ、何も言わなくていいヨ」と、さっさと部屋に引っ込んでしまいました。

\*

次の日、船長が会社にどういう報告をしたか知りませんが、とにかくその日のうちに揚げ荷は完了、すぐ次の積地神戸に向けて出港、その夜は神戸沖で錨泊。

翌朝、神戸の岸壁に着岸しましたが、着くなり神戸支店の人間が来船しました。そして、船長室へ直行してしばらく何やら話しこんでいました。そこにはどうやら機関長も同席していたようです。私は積荷も始まるし、自身の下船用意もあり、で大忙し。船長室の話し合いは気になりましたが、それどころではありません。

この会社では積み付けの大雑把な計画は各支店常駐の陸勤航海士が受け持って、荷役会社の担当者とも打ち合わせをして、とりあえず積荷開始時点での予定は組まれていました。船は小さいし、貨物区画の仕切りもきわめて単純、積地・揚地の数も少ないから積み付け計画もそう難しくはありません。本船サイドはその計画にダメを押す程度で大筋は陸上の計画通りにことは進みます。こういうところもこの新興会社のやることは当時としては革新的だったと言えるでしょう。

神戸支店所属の社員は営業関係と積み付け計画担当の陸勤航海士しかいなかった筈。船・機長と話し合いを持った社員は、係長級の営業部員だったと記憶しています。本社の船員課長から直接の依頼を受けてやってきたのでしょう。

しばらくして、この社員は私が仕事上の荷役事務室にやってきました。そう、この小さな船には荷役事務室もあったのです。のちにはそれが当たり前になりましたが、それまで乗った船にはないものでした、こういう点もいかにも新進の会社らしいところ。

それはともかく、彼は私のところに来て「昨夜の一部始終は船長室で機関長立ち合いの上よく聞いてきました。この件については、本社からの指示があり、船長にはここ神戸で下船していただくことになりました。ところで、あなたは船長に下船希望を申し出ているらしいが、それは思いとどまってほしい、どうですか？」とききました。

「分かりました。私の下船申請は取り下げます。しかし、心ならずもキャプテンとは口論めいたことになってしまいました。それについてのオトガメはないんですか？」

「勿論です、あなたは何もマズイことはしていない」

\*

何がどうなったか、あとで段々分かったことですが、この船の機関長はこの直前まで工務

課長として本社で陸勤していたのです。当然本社では船員課長とも同僚で、課長同士の付き合いも色々あったはず。

トライアルの夜、私と船長の間に関着があったことを知ると、すぐクォーターマスターを初めそれを目撃した複数の乗組員から情報を集めて一部始終を把握したらしい。その結果、当然ながら彼はエンジン・トライアルをスムーズに終わらせるべくヨッパライ船長を制した私の味方になった、という次第。そして、彼もその翌日、独自に船員課長と直接電話で話し合いをしたらしい。その前に船長からどういう報告が上がっていたにしても、元工務課長と近しかった船員課長が、どちらの報告を是としたかは明らかです。

そればかりでなく、この船長には以前から色々と問題があったらしい。私の前任者も何度か意見の食い違いを重ねた上不満タラタラでの下船だったらしい。それまで甲板部だけでなく船内全体に少なからずアンチ船長の気運があった、しかし、筋を通して大っぴらに逆らった者がいなかったのも、これまではなんとなく事なきを得ていただけ。こういうわけで、この決着には船内では陰ながら拍手喝采だったらしい。（チョフサー、よくやったね！ パチパチパチ）というわけ。これにて一件落着。

\*

ナントその日のうちに早々と後任船長着任。こういう段取りもいかにもこの会社らしい。私の採用や、乗船手配を即日決めたのと同様、すべてが手っ取り早く進められます。前任船長はいつの間にかいなくなっていた、多分逃げるように下船したんでしょう。

本社では船がまだ伊予三島にいる間に船長交代を決めていたらしい。

後任のキャプテンはかなりの年配できわめて穏やかな人でした。このキャプテンとはその後丸々10ヶ月間の付き合いでしたが、終始和やかに過ごせました。甲板部の仕事の面ではほとんど私に丸投げ、好きなようにやらせてもらえました。

船内での呑み会の時なども機関部ほか船内全てに公平且つ穏やかに接して、前の船長のよ

うにスゴンで見せるなんて事は皆無、みんなに好かれるいいキャプテンでした。そんなソフトなキャプテンでしたが、呑み会などで興が乗るとヒトラーの物まねをするのがご愛敬でした。当人はヒトラーのイメージとは正反対の極にいるのに一杯入るとヘアー・スタイルも容貌もかなり近くなるんです。但し楽しそうなヒトラー。こんな人がリーダーですから船内は和気アイアイ、休暇下船するまで愉快に過ごせました。

彼は神戸在住だったので、会社から乗船命令を受けて即座に乗船できたのです。休暇を中断しての乗船でしたから、私より早い機会に下船して当たり前だったにもかかわらず、

私が休暇下船する時もまだ乗っていましたから、彼自身もこの船の居心地が随分と良かったのでしょ。 休暇は買い上げてもらったんだ、なんて言ってました。

\*

さて、乗船早々とんでもないゴタゴタがあった英光丸ですが、神戸以降、名古屋・横浜などで順調に積荷を続け無事最初の航海に乗り出しました。 正直なところこの船の航海の様子ははっきり覚えていません。 東南アジア定航というのは一回りせいぜい一ヶ月少々スケジュールで、きわめて回転が速く忙しさも格別、どの航海でどんなことがあったか殆ど覚えていません。 この船で寄港した港を思い出すのがやっとです。

その寄港地は覚えている限りこんなところだったと思います。



近い所から拾ってゆくと、まずは台湾のキールン、カオシュン、これは基隆、高雄という漢字表記の方がなじみがあると思います。 ホンコン、マニラ、シンガポール、ペナンなどについては一般旅行客にも知れ渡った場所、説明不要ですね。

シンガポールとペナンの間にポート・セッテンナム Port Swettenham (船では専らこう言っていました、正しい発音はポート・スウェトナム?) というのが在りますが、ここは今ポート・クラン Port Klang という名前に変わっています。 英光丸の頃はまだ旧名ポート・セッテンナムでしたがその直後 1972 年にポート・クランに改名されました。

最近、北朝鮮がらみの殺人事件で色々とメディアをにぎわしているクアラ・ Lumpur に最も近いマレーシア最大の港、いわばこの国の海からの玄関口です。

\*

以上の外は一般の方は勿論、船乗りでも行ったことがある人はそう多くないと思います。特にブルーのアンダー・ラインの付いた場所は港とは名ばかり、入り江や湾、又は川の中でのアンカー（anchor=錨泊）です。そして、揚荷なら舳への積み替えだし、積荷は殆ど原木と決まったようなものですから丸太の筏を本船に横付け。岸壁はありません。

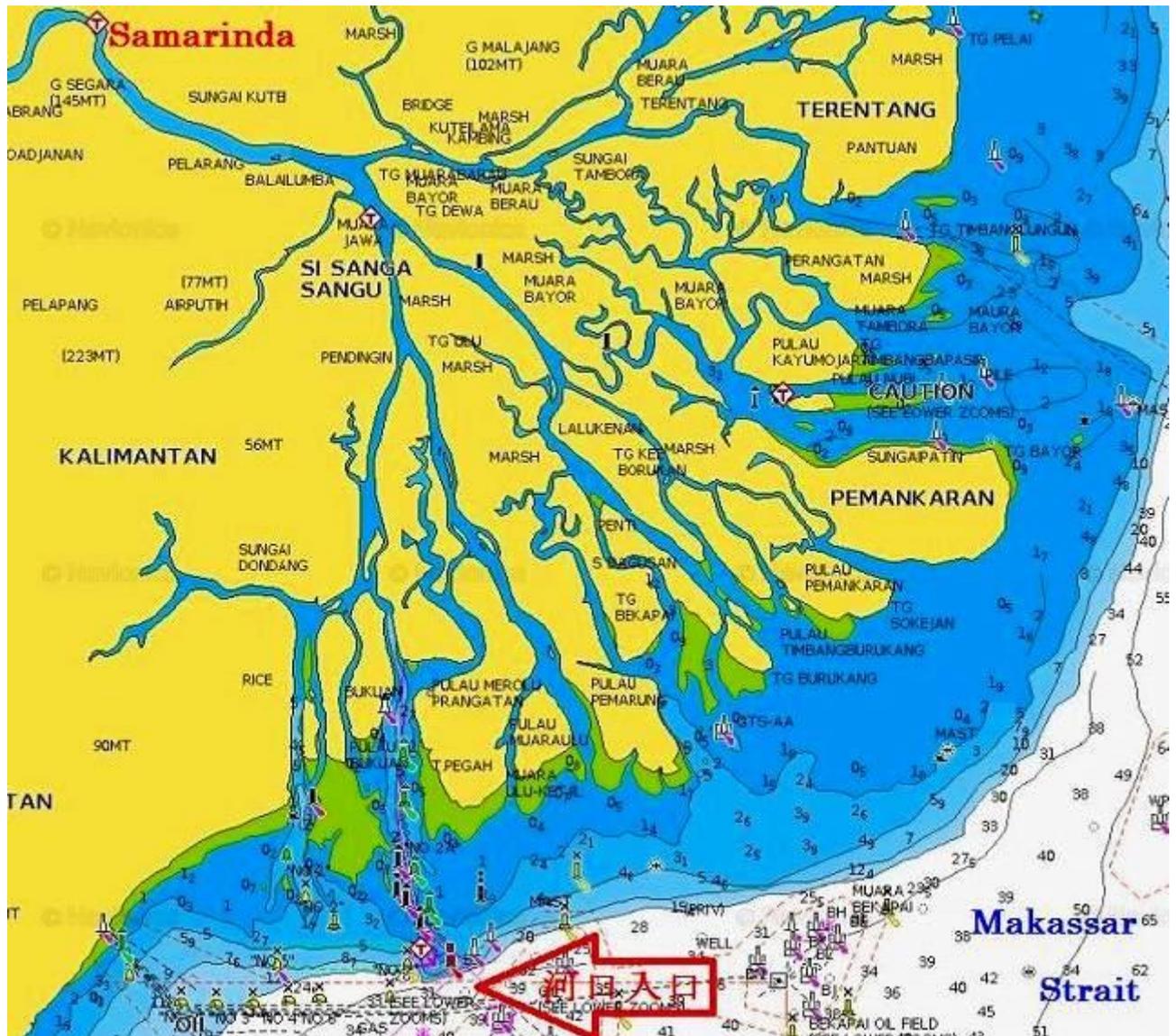
例えばフィリピンのサマル島の東岸ドローレス Dolores はこんな具合。



Dolores と表記した場所がドローレスの集落ですが、掘っ建て小屋同様の人家が数十軒集まっているだけ、港湾施設なんてものはありません。

船はドローレスの前面で適当にアンカー（投錨）します。するとラワン材を主体とした南洋材の筏を引っ張ってきて本船サイドに繋ぎ、積荷にかかるんです。図の右手は太平洋直面、場合によってはかなりのうねりがあります。しかし錨地は西側のサマル島と東側の珊瑚礁に挟まれていますから荷役に支障をきたすほど揺れることは稀です。うまい具合に珊瑚礁が防波堤になってくれるのです。

次のマップは、ボルネオ島 Borneo（インドネシア語ではカリマンタン Kalimantan）の東岸マカッサル海峡に面した河川港、サマリンダ Samarinda の様子です。



ここはマハカム川 Mahakam River という川の河口部でデルタになっています。同じデルタでもミシシッピ川の広大さに比べるとオモチャのようなものですが、とにかく英光丸サイズなら進入できるのです。デルタ地帯では川は何本もの支流に分かれています、千トン以上の航洋船が進入できるのは西から二つ目の河口だけ。

河口入口の水路はブイで表示されていますが、私はこの辺りで浚渫船を見たことはありません。大河の常として、河口部付近は常に土砂の堆積が進むので浚渫作業は必須ですが、果たして浚渫作業が常時又は定期的に行われているか否か怪しいものです。

河口からサマリンダまでの航程の三分の二ほども遡上するとやっとマハカム川の本流一本になります。ここからサマリンダ錨地までは川幅も水深も十分ですが、デルタ地帯を進んでいる間は油断も隙もありません。川幅が極端に狭くなっている所では川岸に生えて

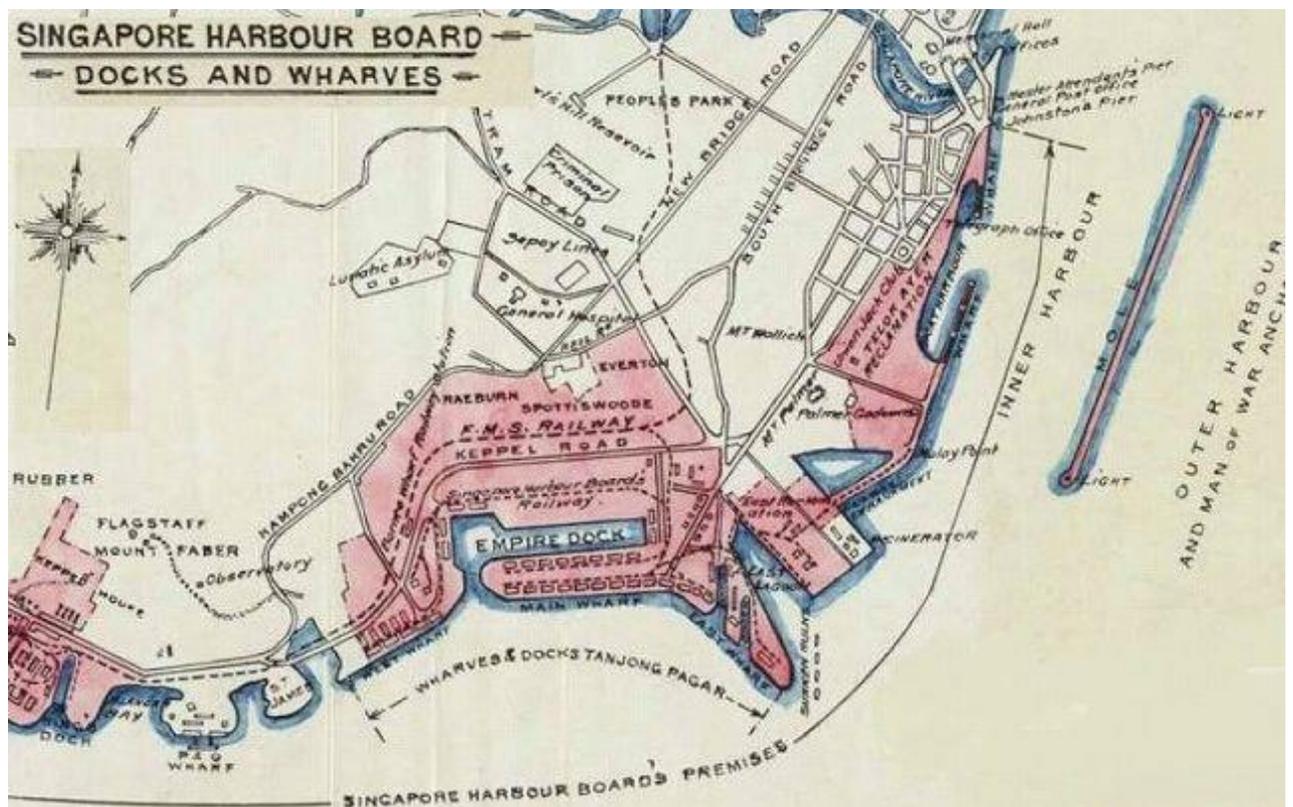
いる木の枝が本船のサイドをこするようなこともありました。 また積荷を終えて下って来る時、河口付近では船底が川底をこすることもあります。 タッチ・アンド・ゴー touch and go です。 まあ、川底は殆ど堆積した軟泥ですから大事に至ることはまずありませんが、気持ちのいいものではありません。

ここでの積荷も南洋材。 英光丸の復航、日本向けのカーゴは大部分が原木でした。 その他では生ゴムのブロックなどもありましたが、量的には南洋材、特にラワン材が圧倒的でした。

一口に港と言っても、船が居なければ何のことはない只の入り江に過ぎないような所も少なくありません。 サマール島のドロレスなんかがいい例で、いわゆる港湾施設というのは皆無です。 また、検疫、税関、イミグレなど、外国船の入港手続き担当の係官が常駐しない所もあり、必要に応じて最寄りのちゃんとした港から駆け付ける仕組み。

\*

一方、シンガポールはこの頃から港湾施設が完備されていました。 何しろここは旧英領の地ですからね。 英光丸で寄港した頃のシンガポールはこんな風でした。



中央付近に長方形のプール状のものがあって、EMPIRE DOCK エンパイアー・ドックという綴りが見えるでしょう？ ここが荷役岸壁でした。 ドック dock という単語はいろいろな意味に使われますが、船関係では造船所の船渠、又は岸壁・埠頭などを意味します。

ここは英領だったころにはキングズ・ドック King's Dock と呼ばれていたらしい。  
ではエンパイア・ドックの位置はどんなところかもうちょっと広い範囲で俯瞰すると。



こんな所でした、茶色は当時の市街地。それが次の段階では次のように変わりました。



セントーサ Sentosa 島には橋が架かったし、エンパイアー・ドック周辺も、その前面のブラニ Brani 島周辺も埋め立てられて全体が港湾施設になりました。

私の知っているのはここまで。

更に最近のシンガポール港全体は次のように変わっているようです。

エンパイアー・ドックのあった位置は右手の **KEPPEL TERMINAL** の綴りの頭 **KEP** 位の辺りでしょう。 スゴイ変わりようです。 東南アジア最大の港と呼ばれる所以です。



ネット情報によれば、2015年の世界の港湾別コンテナ取扱量はトップが上海、第二位がシンガポールだったそうです。 然もありなん。

\*

英光丸ではシンガポールのようにいかにも港らしい港や、ただの入江、大河とはとても呼べないような川、など色々珍しい所へ寄港しました。 遠洋を航行区域とするいわゆる一万トン・クラス（総トンではなくこの場合は載貨重量トン数）以上の船では普通なかなか出来ない経験でした。

ところで、英光丸の船主、日の出の勢いで躍進していた O 海運がもろくも数年後には倒産の憂き目を迎えたのは何故だったのか。 詳しいことは知りませんが、どうやらこの会社が出資して香港に開発したコンテナ・ターミナルが元になったらしい。

この会社がコンテナ輸送に目を向けたのは当時としては素晴らしい事だったと思います。

いかにも新鋭会社らしい、時流のトップに躍り出る狙いだったのでしょう。

しかし、それなりに大手の老舗会社などのヤッカミやヨコヤリもあったに違いない。そういうことが重なって結局八方塞がりの状態に追い込まれたのではないか。これは私の勝手な思い込みですが、それほどこの会社のやることなすこと、古い体質の船会社とは格段の違いがありました。船長とチーフがトラブルったら、船長の方を切ってしまうなんてことは普通しませんよね。よしんばトガは船長にあったにせよ、です。あれには全くオドロキでした。

なにはともあれ、無事10ヶ月を勤め上げ有給休暇下船となりました。下船地は広島・宇品港。ここでも乗船の時と同じくゴムの木の廃材を揚げましたが、ここでの揚げ荷はパルプ原料としてでなく、家具材にすると聞いていました。積地はマレーシアのバトゥー・パハット Batu Pahat。

この港も入り江ですらなくマラッカ海峡に面した完全なオープン・ロード（open road＝遮蔽物のない錨地）で英光丸クラスでないともまず行かない所。前出の東南アジア全域のマップでブルーのアンダー・ラインを引いた港のほとんどは、近海航路専門の船が寄港する所と言ってもよく、実際これらの港にはこれ以後二度と寄港することはありませんでした。

まあ、とにかく私自身はこの会社のやり方にはなんの抵抗感もなく、この船の乗組員も上々、このままこの会社に居ついても良かったのですが、T.H. 船長との約束もあるし、東南アジアならすべての点でやはり老舗のT船舶に軍配は上がるでしょう。

英光丸下船後すぐ本社に出向き退職願提出、O海運とはこれでサヨナラ。

ということで、近海船・英光丸についてもこれにてオシマイ。

\*

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ\(目次\)頁に戻る](#)

\*

なお、勝手ながら次回更新は5週間後、2017年4月1日(土曜)とさせていただきます。

悪しからず・・・。