

# 甲比丹航海記



*Once a Sailor, Always a Sailor*

036号 (19 Aug. 2017)

カー・バルカー 第八とよた丸

(Mar.1976~Jun. 1976)

\*

ちえりぼん丸に約五か月乗った後、二か月程の休暇を取り、今度はまた親会社支配下の専用船に乗船です。この頃から外航船の船乗り生活に大きな変化が出始めました。

それは連続乗船期間がかなり短くなったこと。細かい文言は忘れましたがこの頃の労働協約では、乗船四か月で有給休暇申請の資格発生、だったと思います。その連続4か月乗船に対して有給休暇日数が何日だったのかは忘れましたが、そのあと自宅待機と言って、

基本給のみが支給される実質的には休暇の延長のような期間が付きものでした。

だから、有給中の日曜・祭日も加算して少なくとも一ヶ月位はノンビリ出来たと思います。

陸上の会社なら、有給休暇が切れた翌日には出勤、が当たり前でしょうが、船の場合はそのタイミングで同職の交代が必要な船が手近にいるとは限りません。外地交代は特別な

事ではなくなっていました、会社としてはできる限り物入りは避けたいところ。

以前は一度乗船したらまず十か月、ときには一年以上の連続乗船が当たり前だったのがこ

んな風に大きく様変わりしてきました。しかし、同時にこの頃から、これではとてもやってゆけない、いずれ外国人船員を導入しようという動きが大手を含め各船会社で活発化

していたのだと思います。労働条件が良くなりすぎると結局は職を失うわけ。

この時期既に、シキタリにとらわれない新進の会社では便宜置籍船と外国人船員雇用に踏み切った所もあったと思います。しかし、その点、超保守的なT船舶では、そういう気配はまだトンと感じられませんでした。その代わり、保有船の自社運航の比率は急速に少なくなって、約半数は専用船に変わっていました。インドネシア定航船に乗る機会が激減したのです。私自身、ネシア定期航路への乗船は、前号のちえりぼん丸が最後になってしまいました。これじゃT船舶に就職した意味も半減です。

で、今回はまたカー・バルカー、自動車兼撒積船です。船名は第8とよた丸。

以前乗った第十九とよた丸と同シリーズの船で、それより数年前に建造された一回り小さな船です。この船の画像もとうとう見つかりませんでした。次の画像は同じシリーズの第五とよた丸ですが、第八とよた丸も殆どこれと同じようなタイプでした。



前に乗った第十九とよた丸は総トン数 22,477.55 トン、今度の第八とよた丸は 19,354.99 トンで一回り小ぶりです。しかしこういうタイプの船で総トン数三千トンの違いは実務上殆ど差はありません。はっきりした違いは第十九は五艙、第八は四艙という点、しかし、それもたいした違いではなく、その他の構造は殆ど同じ。仕事の面では自動車の積み付けも、穀類の積み付けもあらゆる作業が全く同じです。

上の写真では、全てのポンツーンがデッキ上のラックにありますから、艙内に自動車はなく、喫水の状態を見ると穀類の揚げ最終港、又は積み地での待機中だと思います。

そもそもカー・バルカー（自動車・穀類兼用船）は、日本から米国向けの往航は輸出産業の花形・自動車を積み、北米からの復航では日本になくてはならぬ食料の穀類を積んで帰る、即ち往・復航とも貨物満載で走る、という発想で造られた船です。

しかし、そういう船が誕生した頃から、自動車輸出は右肩上がりを続け、自動車船の絶対数が不足気味になってきたのです。一方、復航の穀類積みの為には、自動車積みの為の艙内設備を全て取り払い、且つ、穀類積みの検査にパスするための入念な清掃が必要で、これに余分な時間を取られるのが泣き所。

更にこの頃、穀類積みのバースはどこも船込み状態が続いていて、積み付け検査にパスした後も長時間の待機を余儀なくされることが当たり前になっていました。こういう無駄な停泊は一日いくらで動いている専用船にとっては大いなる不利益です。

片や自動車輸送は輸出の飛躍的な伸びが続いて自動車船不足が慢性的になっていました。その解決策として 1970 年代に入ってすぐ登城したのが純然たる自動車専用船 PCC です。PCC とは **Pure Car Carrier** の略ですが、第十九とよた丸が建造された 1972 年頃には既に自動車輸出の流れは PCC に移りつつありました。確かではありませんが、とよた丸シリーズのカー・バルカーとしては第十九が最終だったと思います。

この第八とよた丸は 1960 年代末の建造だったはずで、その頃はまだカー・バルカーとしての本来の役目を期待されていたのでしょう。しかし、時の流れは早く、私が第八とよた丸に乗船した 1970 年代末期にはカー・バルカーは自動車業界では邪魔者の存在になっていたんじゃないでしょうか。そのセイもあって運航形態はやや複雑になってきました。要するに日本～北米間のみの運航で、往航は自動車、復航は穀類という単純な図式ではなくなっていたのです。

その良い例が今回の第八とよた丸の航海。まず日本発の往航は名古屋港トヨタ埠頭で自動車を積んで米国向け。ここまでは当たり前、従来通りです。次に米国で再び自動車を積みます。揚げ地は、なんとベルギーのアントワープ Antwerp。そして、そこからさらにイタリーのサヴォナ Savona に回り、イタリー車を積んで再び米国へ。米国でその自動車を揚げてから、やっと日本向けの穀類を積んだのです。穀類の輸送量に比べ自動車のそれが大幅に伸びた、物流に大きな変化が生じてきていたのです。

この頃、日本から米国向けの自動車輸送は既に PCC オンリーとなりつつありました。ゼニになる米国向け自動車を大量に積んでまっしぐら、帰りは空でも何でもいから飛んで帰って、次の自動車をなるべく早く積みたい、ということ。

PCCの積載台数も初めは二千台位だったのが、年とともに大型化が進み、既に六千台クラスが当たり前になりつつありました。カー・バルカーとしては最大級だった第十九とよ

た丸の積載量が二千三百台前後だったのですから比べ物になりません。

カー・バルカーの様に往復航のカーゴに対応できるということは、無駄がないと言えば無駄がない、その代わり自動車積載台数ではPCCに大きく水をあけられ、穀類などの撒荷の積載量でも撒積み専用船とは比較になりません。二刀流、即ち中途半端。所詮遠からず消え去る運命にあったわけです。自動車会社からは穀類の残滓で車に汚染ダメージが発生するという苦情もあったとも聞きます。一生懸命ホールド掃除をしたクルーとし

ては納得しかねるところではあります。

そういう時期に差し掛かっていたカー・バルカー第八とよた丸。前回の第十九とよた丸はカー・バルカー初体験でしたから、カーゴ関係では往航・復航とも勉強しなければならぬことが山積でした。今回は全て経験済みの事ですから仕事の面では100%手の内にあり、楽な気持ちで乗船です。しかも、船長は私にとってはNo.1の上司、あの一見コワモテのT.H.船長。ちえりぼん丸でトコトン船長に困らされたことへのゴホービみたいなモンでした。例によって船員手帳の雇入れ雇止め公認欄。

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、職名又は雇入目的)	
船名 Name of Ship	汽船第八とよた丸 汽船第八とよた丸 S TOYOTA MARU NO.8	総トン数	19354.99 G.T.
職名 Position	一航	主機の種類	ディーゼル1 11200馬力
船舶所有者の住所及び氏名又は名称	東京都千代田区丸の内2-7-3 汽船株式会社	航行区域又は就業制限	遠洋区域
雇入期間	不定	年齢18年に達する日	年 月 日
雇入年月日及び雇入港	昭和51年3月6日	船長氏名(印)	船長
備考		雇止年月日及び雇止港	51年6月17日 名志摩
			有給休暇

改めてこの乗・下船日を見ると、驚いたことに三ヶ月半しか乗っていません。

何故か？ 記憶は定かではありませんが、何か事情があったと思われます。ひょっとしたら、私より先に乗船していたT.H.船長が下船するので、じゃ俺も、と考えたのかも。同時期に下船すれば次の船で再会する可能性は高い、できればこの上司について行けたらと目論んだのではないか？ そんな気がします。それほど、この船長は私にとって極めて仕事がやりやすい上司であったのです。

組織に収まって働けば部下が上司を選ぶわけにはいかず、否応なく様々な上司に仕えなければなりません。お互い人間対人間ですからウマが合う合わないは常に付きまといま

船乗りの特殊な点は、イヤな上司でも永久に関係が続くわけではなく、どんなに長くても一回の同乗期間は精々一年、そこでご破算・リセットできます。

逆に、こんな上司とずっと一緒に仕事をしたいと思ってもそういうわけにはいきません。そこで、休暇の申請時期を調整することで、多少は自分の希望に近づく可能性を見出せるというわけです。この時、そう考えての下船だったか否かは不明ですが、そんなことじゃなかったか？ それにしても三ヶ月半で下船、はちょっと異常です。

最初に有給休暇の権利発生は乗船四ヶ月後と言いましたが、ちょっと間違っていたみたいです。乗船直前の有給休暇期間と当面の乗船期間の合計が四か月を超えると次回の休暇申請の権利が発生する、だったような記憶もあります。この船には三か月半しか乗っていないのに、下船理由は「有給休暇」になっていますから、多分、労働協約ではそうなっていたのだと思います。

さて、ではカー・バルカーとしては変則の航海に出航です。

積荷はいつもの通り名古屋港トヨタ埠頭。自動車積みについては前回第十九とよた丸の稿で詳しく述べたのでスキップ。名古屋を出港しパナマ運河経由メキシコ湾へ、これら太平洋の航海、パナマ運河通過についてもこれまでにさんざん登場済みですから省略。

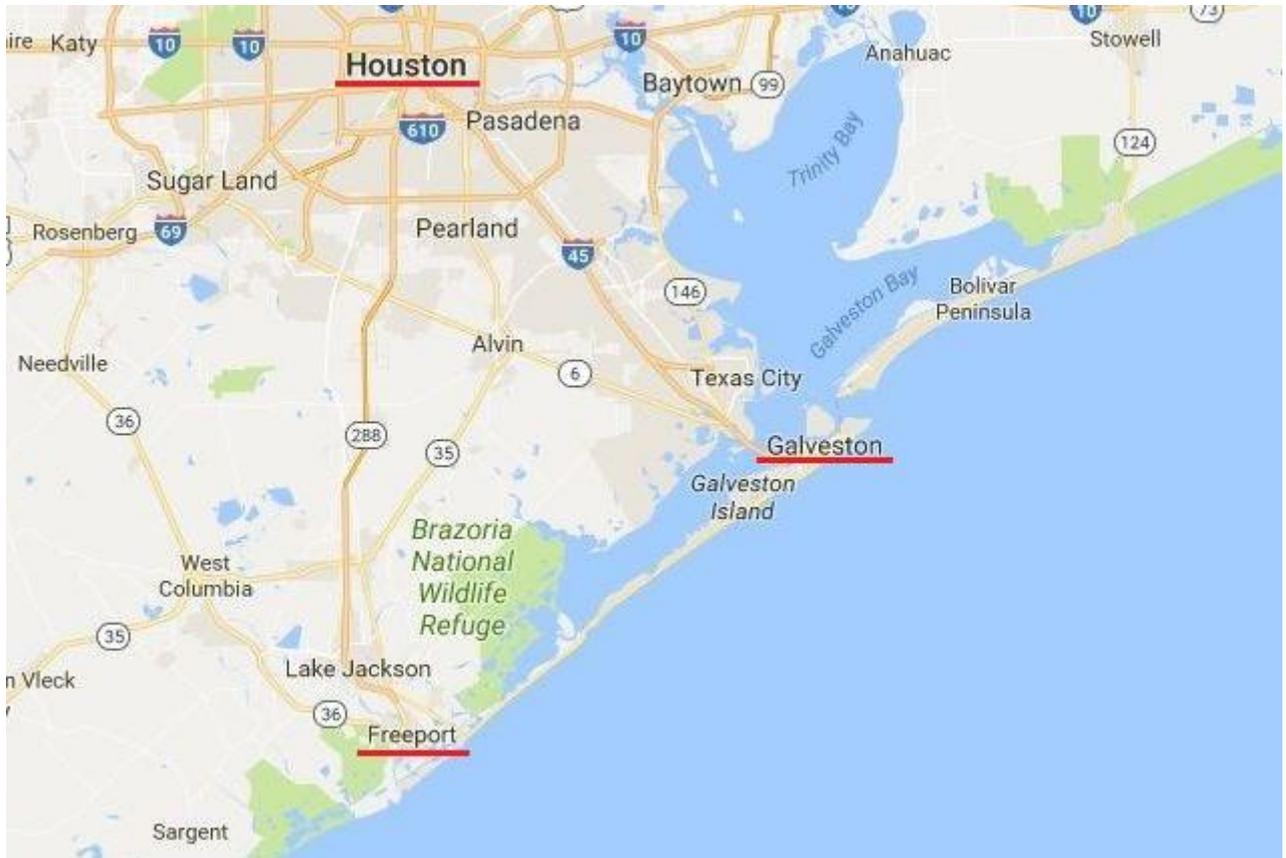
今回はテキサス州フリーポート **Freeport** からスタートです。



上のマップはメキシコ湾の北西部分ですが、これまでに登場した港があちこちに見えますね。東からモバイル Mobile、ニュー・オーリーズ New Orleans、ガルベストン

Galveston、ヒューストン Houston、コーパス・クリスティ Corpus Christi 等々。  
そしてガルベストンの少し西に位置するのが今回の自動車揚げ地フリーポートです。

もうちょっとアップで見ると、こんな具合です。



ガルベストンもフリーポートもいわばヒューストンの外港という位置づけです。  
このマップでヒューストン、ガルベストン、フリーポート夫々の関係を見ると一目瞭然。

両港とも太い道路で直結している大都市ヒューストンへの物流拠点なのでしょう。  
フリーポートで荷揚げされた自動車はどっちみちヒューストン市内で売りさばかれるもの。

言うなればフリーポートは仮置き場なのです。

ヒューストン港の外国貨物取り扱い量はテキサス州は勿論、全米でも有数ですが、何しろ  
ヒューストン・シップ・チャンネルという運河の奥、ドンヅマリにある港、それ以上の広  
がりを求めるのは無理がある。一方では貨物量はますます増え続ける、その結果、ガル  
ベストンやフリーポートが下請け的役割を担うことになったのでしょう。

しかし、ガルベストンやフリーポートには泣き所もあります。それはハリケーン街道メ

キシコ湾に直面していて、ひとたびこれに襲われると大被害をこうむりかねない。

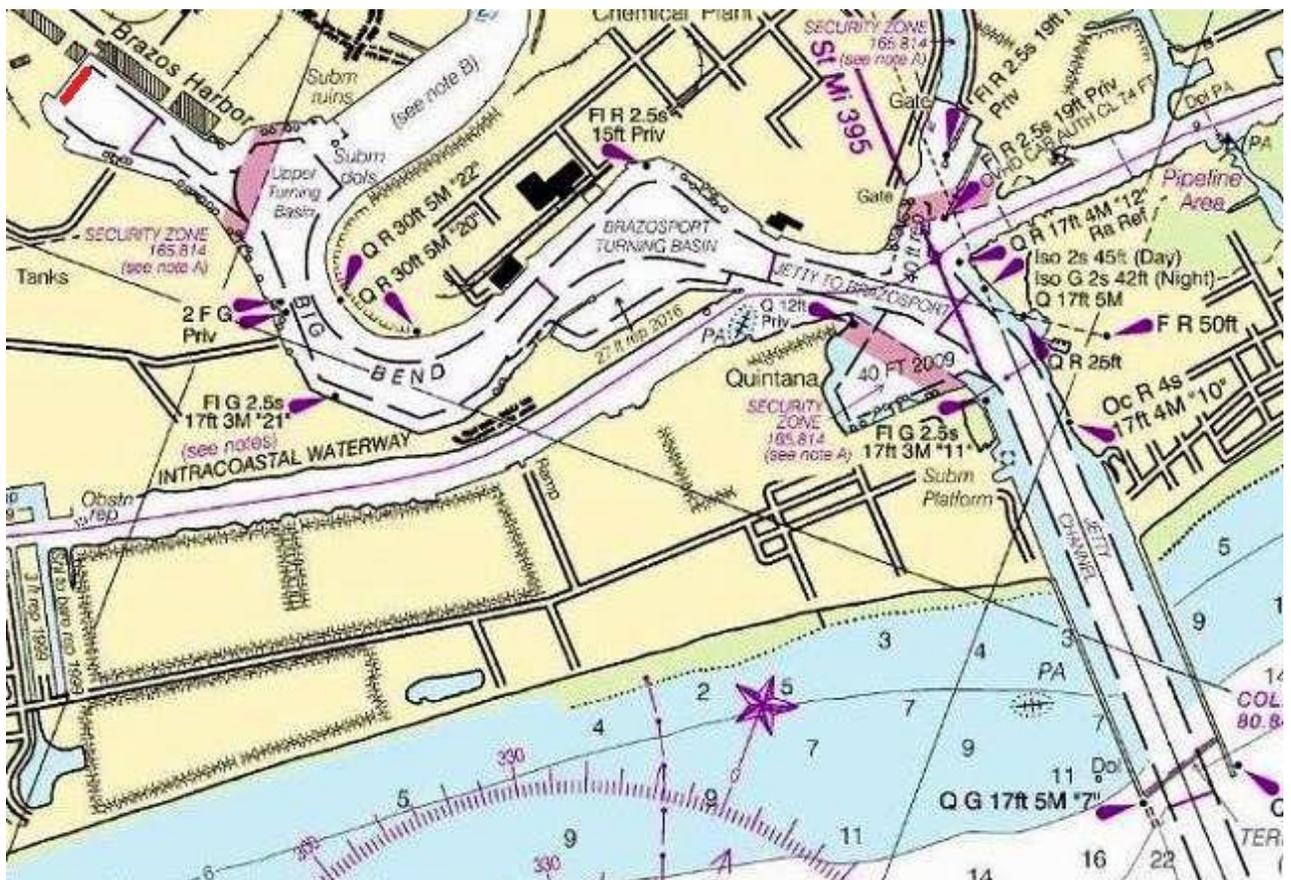
ガルベストンは過去にハリケーンによる壊滅的な被害を受けたことがあり、その為もあつ  
てわざわざ波・風の被害を受けにくい内陸部にヒューストン港を開発したのだそうですが、

ここまで貨物量が増えると内陸港ゆえの不都合も生じるわけです。

これがフリーポートの自動車船用揚げ荷バースと荷揚げした自動車の置き場。



殺風景な所で、港湾施設以外殆ど何也没有什么。 次はハーバー・チャート＝港域図。



Big Bend(大曲り)としてある湾曲した水路は元はブラズス・リバー-Brazos R.という河で、この港はその河口を利用して建設されています。 自動車バースは左上隅の赤い印。

ここで、大曲りの下の Intracoastal Waterway という表記に注目してください。

次の画像はその Intracoastal Waterway 沿岸内水路を、フリーポートのすぐ西側（前のハーバー・チャート harbour chart 左端の更に西方）から北東を向いて撮った画像でしょう。

中央遠景がフリーポート、自動車船バースは中央に白く見えるサイロのすぐ左側。



中央にこちらに向かって進んでいる船が居ますね、船としては決して小さいものではありませんが、こんなのは米国では最小サイズに属するでしょう。積載量何千トンというエンジン付きの自走バージ(barge=船)もあるし、ミシシッピーなどでは大型バージを縦横 10 隻以上一組に連結して何万トンと言う貨物を一気に運べるものもあります。こうなると

「船=乗客や貨物を運ぶ小舟」という広辞苑の解説は適当ではなくなります。

次のマップは米国諸州に多数設けられた内陸水路 Inland Waterway です。米国南東部諸州及び北西部コロンビア河流域、サン・フランシスコ周辺には、こんな風に多数の内陸水路が存在して黄色や水色の円で示した各都市を結んでいます。多くは河や湖を利用していますが人工の運河も多数あります。しかし、各水路毎の通行可能サイズが非常に分か

りにくい。私が知る限り欧州の運河は、規格サイズがより明快です。

世界一の自動車大国であり、大陸横断鉄道を初め鉄道による大量物資輸送も盛んな国で、こんな風に大量の内陸水路輸送も行われているんです。山国日本ではまず不可能。平地でさえあれば、なんといっても水上輸送は物資の大量移動にはもってこいですからね。

これら Inland Waterway のうち東海岸に沿ったものとメキシコ湾沿岸部のものを特に **Intracoastal Waterway** 沿岸内水路 (ICW) と呼びます。上の画像がその一部です。



欧州大陸の内陸水路も米国のそれに勝るとも劣らない充実度があります。それは米国のものと同じく今日でも物流を担う大きな役目を果たしています。例えばオランダ。



一見、道路地図のようですが、図上の線は全て運河・河川などの内陸水路です。大型船も通行可能なものから舢舨等小型船用のものまで、青・赤・黒で色分けされた様々な

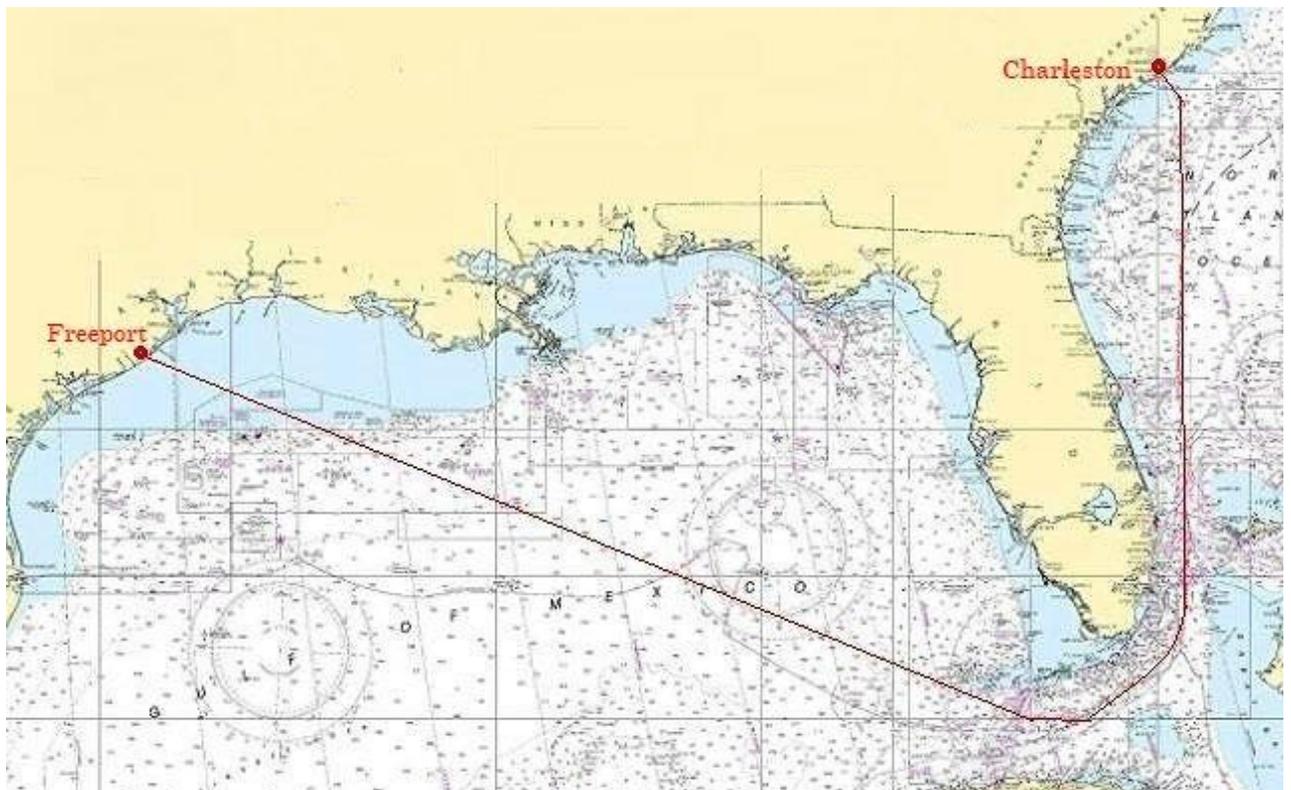
巾や深さの規格があります。 米国のそれより一段と密な状態で、まさに網の目。面積は九州よりちょっと大きいだけのこの国で、これだけの水路が張り巡らされているということは、如何に水運が重要視されているかの証拠です。

英国のいわゆるナロー・キャナル **narrow canal** (幅の狭い運河) はその幅の狭さゆえに既に実用の段階は終わり、現在ではもっぱらプレジャー用と化してしまいました。 同じく英国にはブロード・キャナル **broad canal** というやや幅広の運河もありますが、これとてオランダ等大陸側の大規模運河とは比較にならず、既に物流の主役にはなりません。

オランダのほかドイツ、フランス、ベルギー等も運河大国と言えるでしょう。前に欧州の運河・河川等をマイ・ボートで走る、という「夢」についてお話ししましたが、今でも宝くじが大当たりしたら、次の日には欧州線・機上、のツモリです。

\*

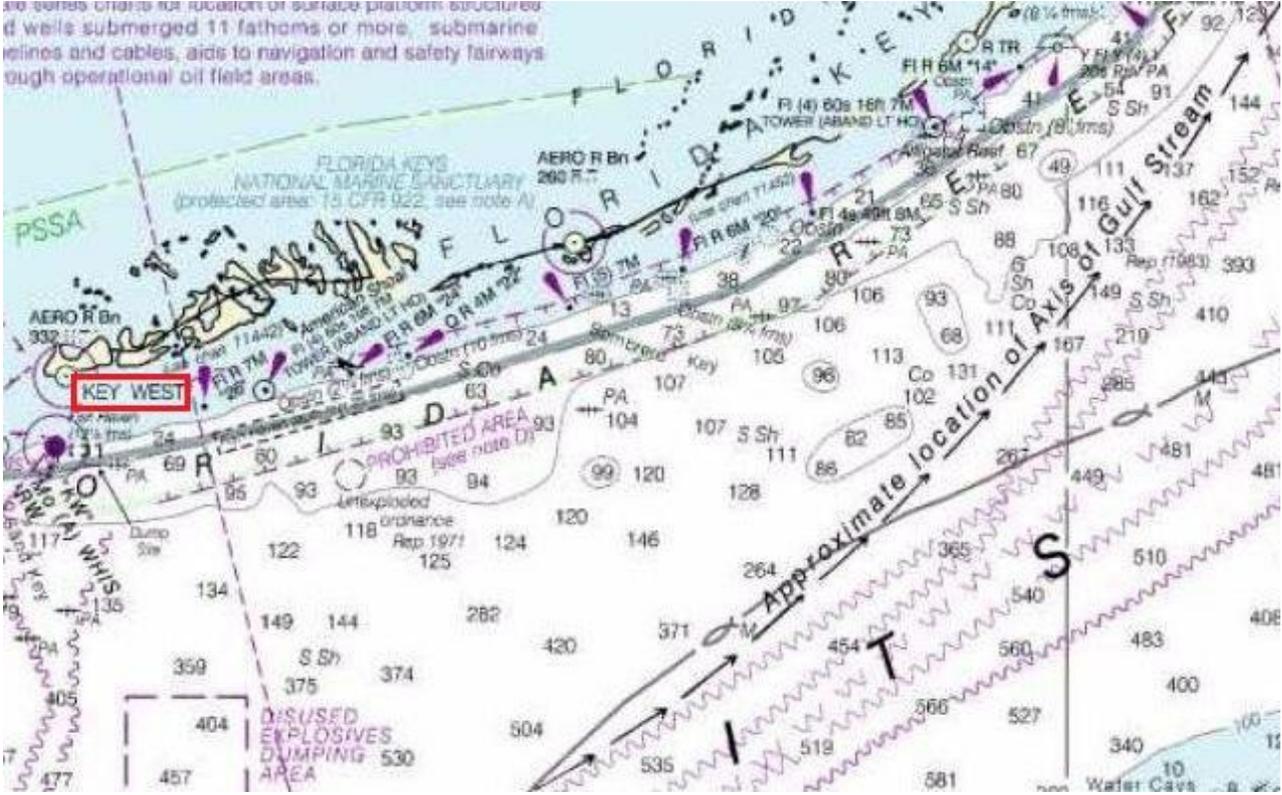
さて、フリーポートで自動車を揚げ切り、再び米国で自動車を積んで欧州へ。 カー・バルカーとしてはこれまでにない航海です。 その積み地はサウス・カロライナ州チャールストン **Charleston**。 チャールストンにも初寄港。 この航海は初・初続きです。



フリーポートを出てフロリダ半島南端の小島キーウェスト **Key West** へ向かいます。ヘミングウェイの小説に「海流の中の島々」なんてのがありますね、彼が住んでいたキー・ウェストもまさにガルフ・ストリームという強い海流に洗われている島です。フロリダ沿岸から北に向かう船はこの強い海流を利用しない手はありません。

次は上の海図の右下部分の拡大ですが、下から右上に向かう矢印の連なりに **Approximate location of Axis of Gulf Stream** としてあり、これがこの強い海流の凡その主軸位置です。

しかし常にこの通りとは限らず、いかに本流に乗れるかは時の運、又はウデの見せ所。



次のマップはチャールストン港やサウス・カロライナ州と周りの港や州などの位置関係。



薄茶がジョージア州、薄緑がサウス・カロライナ州。 この二州はメキシコ湾沿岸諸州と

ともにいわゆるディープ・サウス Deep South と呼ばれるところで、古い米国の風俗を色濃く残している地方の一つです。それが「古き良き時代」だったのか「悪しき時代」だったのか、人それぞれに受け止め方は違うのですが、日本のような単一民族国家に生まれ育った者にはとても理解しにくい。人種差別が公然と行われていた頃の米国を体験した身としては、改めてその頃を思い出し、複雑な思いにとらわれることも確かです。

(なお、Deep South と呼ばれる州がどこどこを指すか、には諸説があるようです)

中央付近のジャクソンヴィル Jacksonville は第十九とよた丸の稿に登場しましたね。

次はチャールストンへのアプローチ。



右下のマゼンタ色の小円の中はブイ buoy 浮標ですが、こんな風に入港進路の一番沖の入り口にあるのをシー・ブイ Sea Buoy と呼び、それはここだけでなくどの港でも同じ。

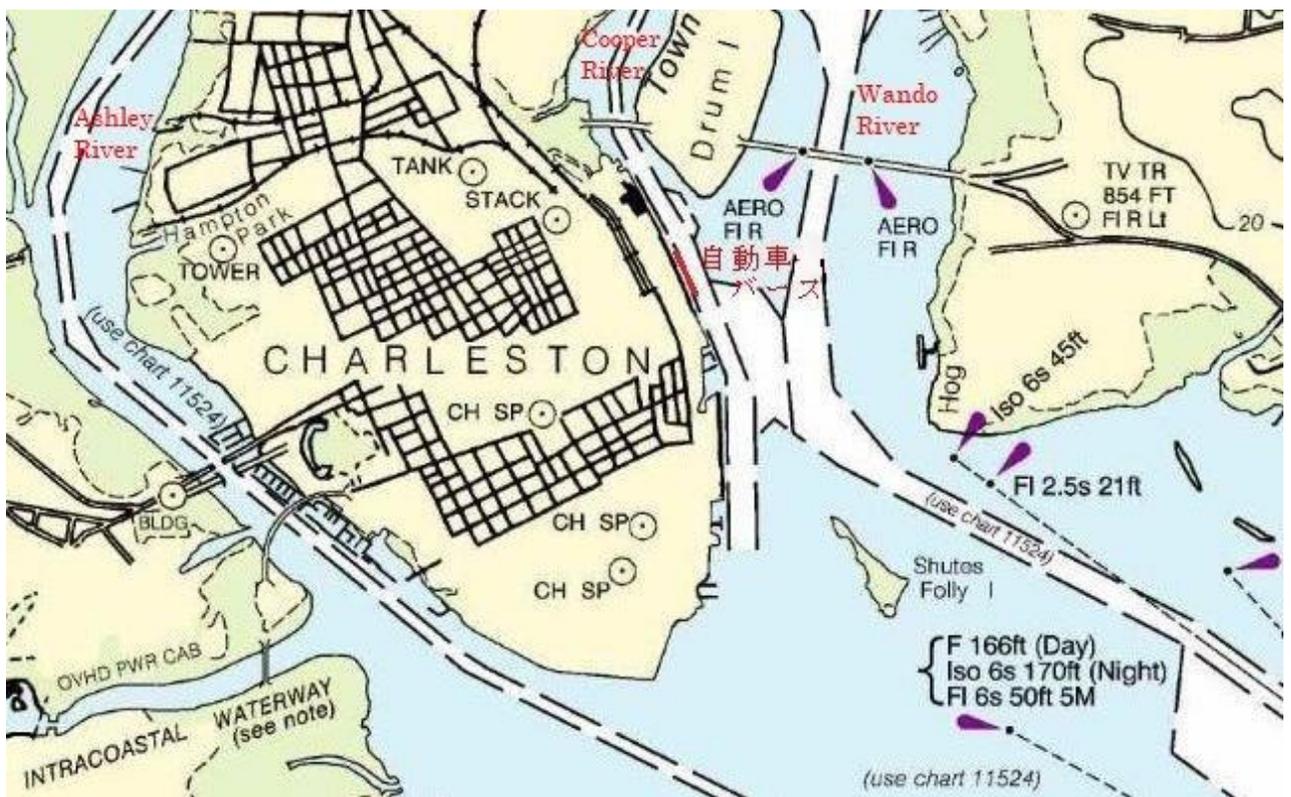
そのブイのすぐ内側からマゼンタの破線で囲まれた区域がありますが、Danger Area 危険区域と表記してあって「注意書き・B を見ろ」としてあります。

その注意書きを見ると、「この区域は水面上の航行に制限はない、しかしすべての船舶は投錨・浚渫・底引き・海底電線敷設などに対して警告されている、なぜならこの海底には機雷の残留物があるから」としてあります。この区域内には Anchorage Area 錨泊地の指定域もあるんですが、そこにも注意書きがあって「投錨は自己責任で」としてあります。この米版海図は 1983 年版と少々古いですが、最終改訂は 2017 年となっていますから、資料としては一応最新と言えるものです。あるんですねー、こんな所がまだ。

その他にも色々注意書きがあって、現在は使用されていない不要物投棄場所とか、元・訓練用機雷原とか、漁礁とか、この辺りの海底には障害物・危険物が一杯。

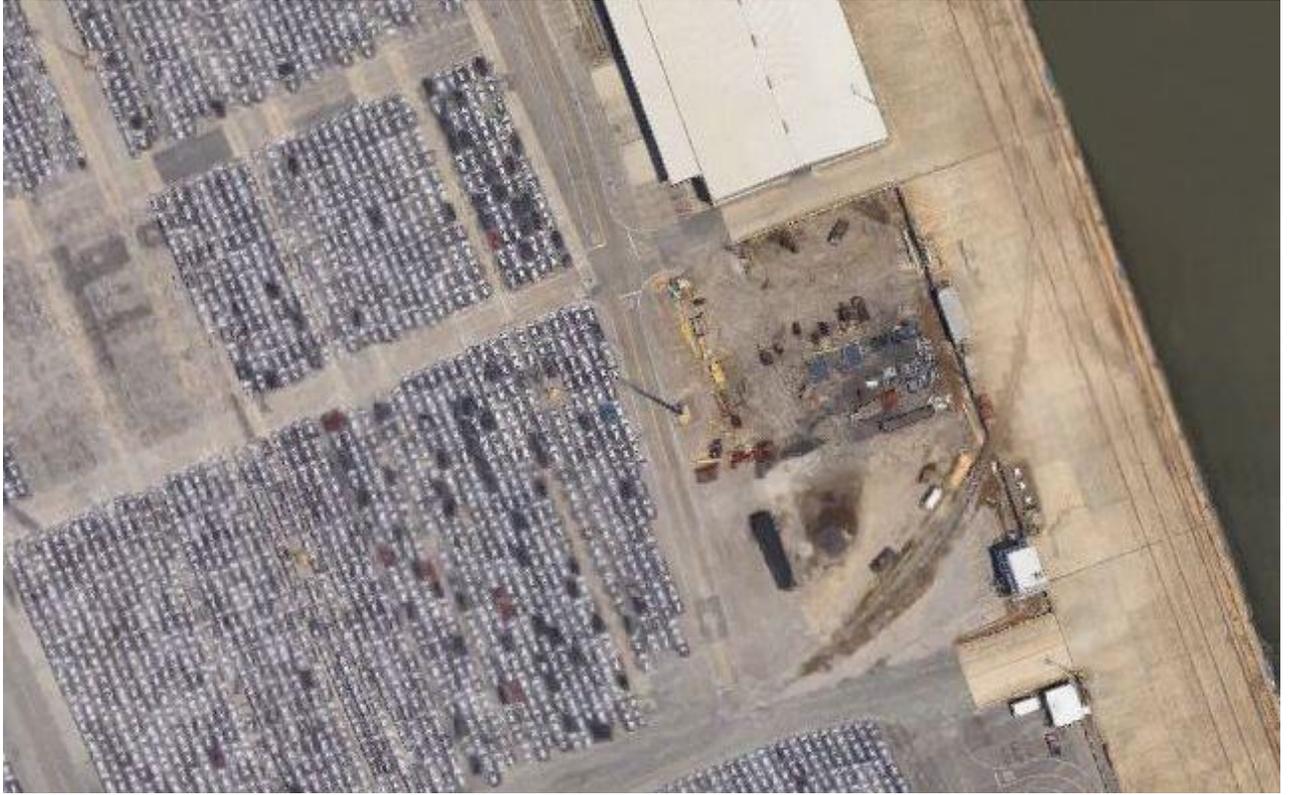
左端に目盛りがありますが、海図は全て、左右の枠には緯度、上下の枠には経度、が記されています。そして左右の枠の緯度目盛りは距離目盛りとしても使います。

例えば上の海図左端の 40' と 50' の表記、これはこの地の緯度 32 度 40 分と 32 度 50 分ですが、同時に 40 から 50 までの目盛りは 10 マイル(Nautical Miles 浬)=18.52 キロ km を表します。この目盛りを利用するには、海図上の任意の二点にデバイダーの両ポイントを当て、それをなるべく同じ高さで左右の目盛りに移せば、二点間の距離が分かります。普通の海図はメルカトル図法ですから、南北に行けば行くほど地形も目盛りも伸びてゆきます。だからデバイダーのポイントを当てた場所と同じ高さの目盛りに合わせないと誤差が出てしまうのです。さて、シー・ブイ付近でパイロットを拾い港内へ。



この港は Ashley River、Cooper River、Wando River、という三本の川が合流している河口にあります。自動車積みバースはチャールストンの街の東岸です。左下を見ると Intracoastal Waterway がありますが、フリーポートにあったメキシコ湾岸のそれと東海岸のこれはは繋がっていません。これもアメリカの内水路の整備に「やや難あり」の点。ところで、ここで自動車を積んだことは確かですが、メーカーはどこだったのかさっぱり記憶にありません。はたして純粋のアメ車だったかどうか？

自動車荷役の岸壁としてはめったにない、市街地至近のバースです。



その日の夕刻、ブラッと散歩に出て、街に入ったらすぐ目についたのは、こんな光景。街の中をこんな馬車が闊歩してるんです。 文字通りカッポ・カッポ、ポッカ・ポカ。



そして街角のいたるところにタクシー溜まりならぬ馬車乗り場があって、大小もスタイルもさまざまな馬車が客待ちをしています。



これらの画像はいつもの通りネットからの「拝借」ですが、周りの車のスタイルを見ると明らかに近年に撮影されたものでしょう。今から40年前の当時は、車はもっと如何にもアメ車風だったし、馬車ももうちょっとクラシックだった印象があります。

まあ、善悪や好みは別として、古い時代の風俗が生きている町であったことは確か。

\*

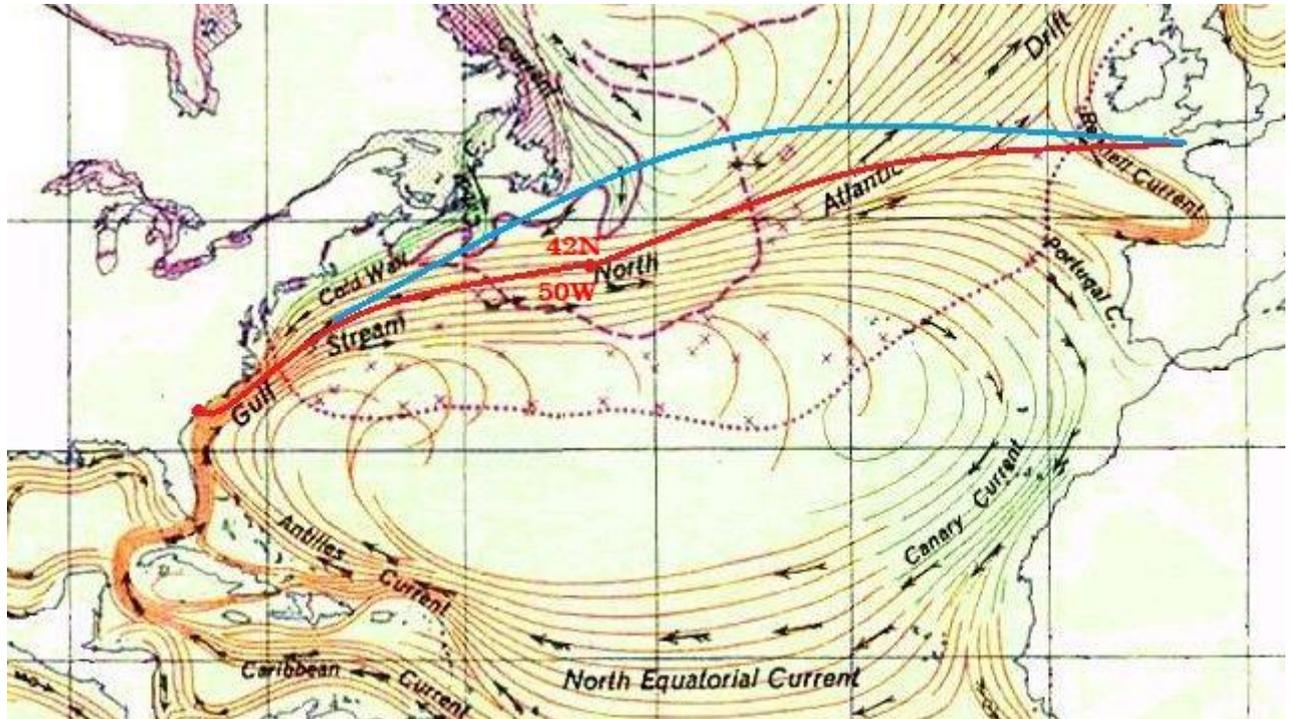
米国から欧州向けに北大西洋を渡るのは初体験。この航路選定にはいくつかの要素が絡みます。まず考えなければならないのが冬場の荒天。船が積み得る貨物最大量、言い換えれば満載喫水線は、国際満載喫水線条約で定められています。冬の北大西洋を航海する場合は、その中で最も浅い WNA 冬季北大西洋満載喫水船までしか積めないのです。



冬場この海域で大時化を食らうのは日常茶飯事。一番浅いのがその WNA = **W**inter **N**orth **A**tlantic。これに対するフリーボードは最大になり、安全度が増すというものです。

幸いなことに、第八とよた丸がアントワープに向かった時は、既に四月、真冬の厳しさはもうありません。 で、第一の問題はなんなくパス。

そこで次の思案。 それはガルフ・ストリーム Gulf Stream（日本語ではメキシコ湾流）です。 これは日本沿岸を流れる黒潮と並んで二大海流と呼ばれる強い海流です。



上のマップのほぼ中央を中心として、海流が大きな時計回りになっていることが分かりますね。これが North Atlantic Gyre（北大西洋環流）と呼ばれる海流の旋回です。

この大環流の部分部分は色々な名前と呼ばれていて、個々の名前ごとの各部分の切れ目がどうなのか、キッチリした定義は知りません。北西部分がガルフ・ストリーム。

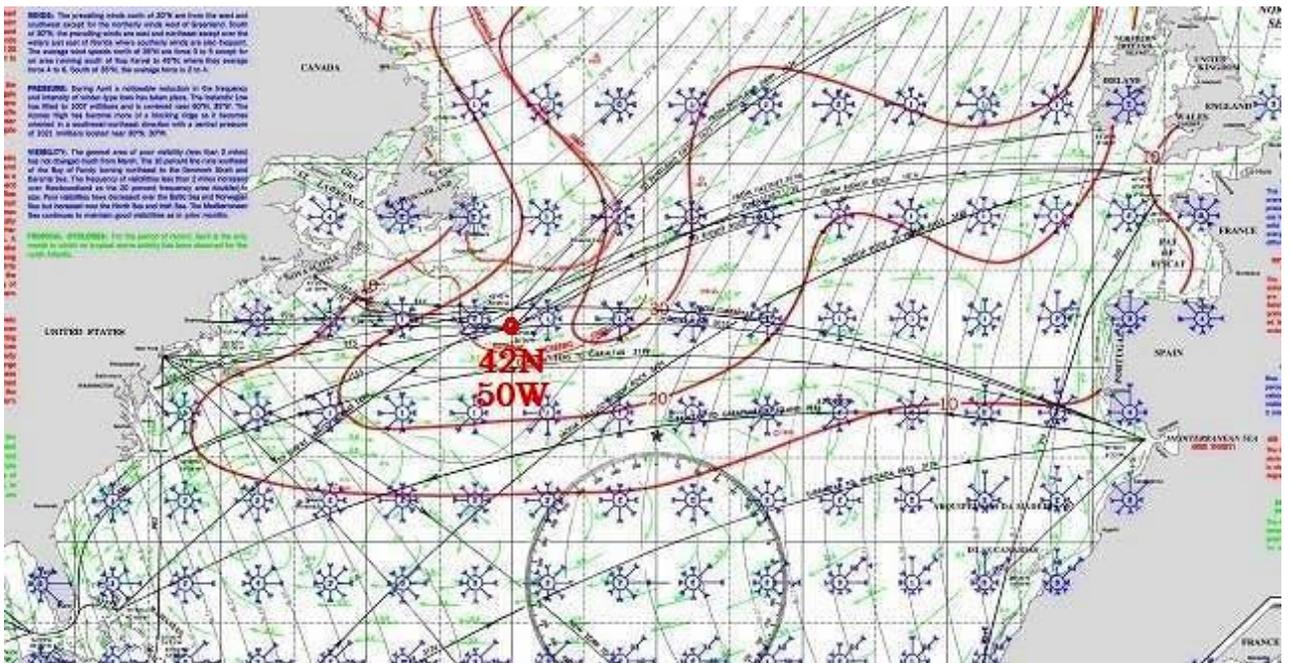
当面この航海で重要なのは、フロリダ東岸からニューファンドランドの南辺り迄の Gulf Stream と、その先、欧州大陸に向かう North Atlantic Drift（又は Current）です。

特にガルフ・ストリームは最強 4 ノットとも 6 ノットとも言われるほどで、これに上手く乗れるか否かはかなり重要です。単純に距離だけを問題にするなら、当然図の青の曲線の様に大圏コースを走るのがベスト。しかし、この図で海流の流線を良く見ると、青の曲線では海流にバッチリ乗れないどころか一部逆流になる部分さえあります。

最強 4~6 ノットは大げさとしても、平均 1~2 ノット程度の後押しは十分期待できるこの強い海流を、いかに上手く利用するかがカギとなります。

その答えは、ズバリ赤の曲線。まずサウス・カロライナの沖でガルフ・ストリームに乗っかり、図の中央やや上の赤点、北緯 42 度・西経 50 度を目指します。沿岸沖を走っている間は米版海図にはガルフ・ストリームの大略の本流の位置の線 *Approximate Axis of*

Maximum Strength of Gulf Stream が示されていて、それに沿って走ればまず OK。そしてノース・カロライナ州南東端ハッテラス岬 Cape Hatteras 沖 3~40 マイルの地点から上記の 42N・50W の地点まで大圏コース、更にそこからグレート・ブリテン南西端ランズ・エンド沖迄また大圏コース。これがおおむねマップ上の赤の曲線です。正確な計算ではありませんが青線は約 3360NM(6223 km)、赤線は約 3410NM(6316km) 青線は海流の後押しが殆ど期待できませんから、この船の平均速力 15 ノットで走ると  $3360 \div 15.0 = 224.0$  時間。一方赤線は平均 1.5 ノットの後押しがあると仮定すれば 16.5 ノットで  $3410 \div 16.5 = 206.7$  時間、その差は  $224.0 - 206.7 = 17.3$  時間。距離が長い方が早い。この間九日程の間にこれだけ短縮できるのであれば、赤線を選ぶのが得策。勿論、自然が相手ですから、こんなチマチマした計算なんか一発で吹っ飛ばされてしまうような時化に会うかも知れず、逆に本流にバッチリ乗れて、この想定 of 1.5 ノット以上の後押しがあるかも知れません。結果はまたまた全て時の運。



これは米国版のパイロット・チャートというもので、各海域毎・各月毎の気象海象データの統計を図示したものです。これにはその時期の推薦コースも示されていて、その海域についての知識・経験の蓄積が少ない場合これに従うのは賢明なやり方です。このチャートをよく見ると、フロリダ東岸から中点 42N・50W を経由してランズ・エンドまで先程の赤線のルートと殆ど同じ細い線が見つかると思います。

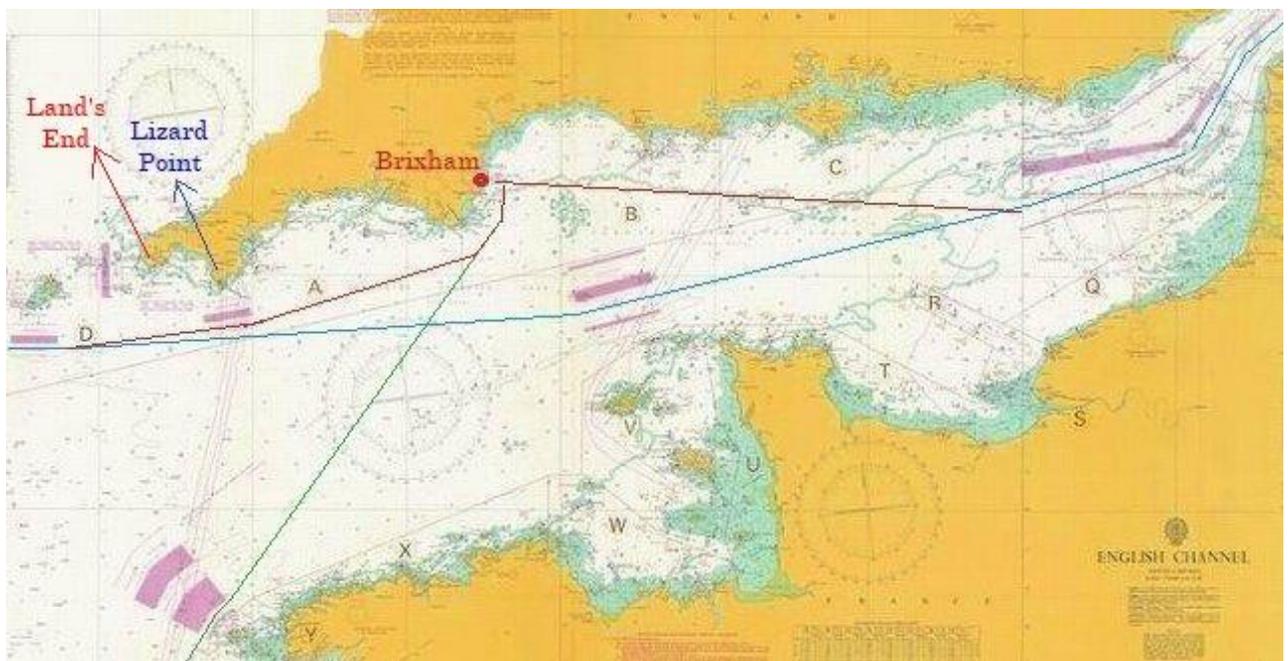
第八とよた丸では船長以下私を含め全員がこの海域を走るのは初体験。何しろ、この会社のクルーは私以外全員がインドネシア航路専業でしたからね。だから、先程の赤線は

この推薦航路を参考に、と言うか殆どイタダキ。

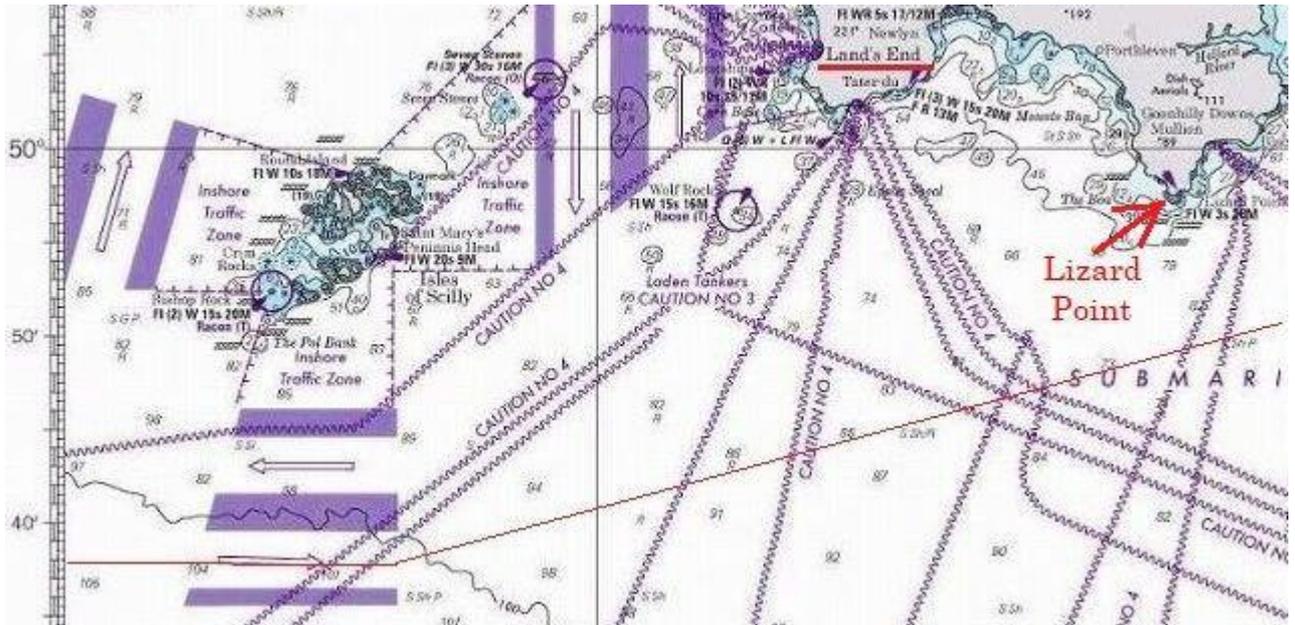
なお、パイロット・チャートには海流図に示した青線の大圏コースは見当たりません。やはり、大圏を走って折角の海流後押しをファイにする手はない、ということでしょう。このケースに限らず、パイロット・チャートに記載されている推薦航路は実によくできています。同時に、なぜそうなのかを徹底的に研究し、理解しておくことが肝心。それを怠らずやっておけば、より良い航路選定能力が我が身についてくる、というもの。

\*

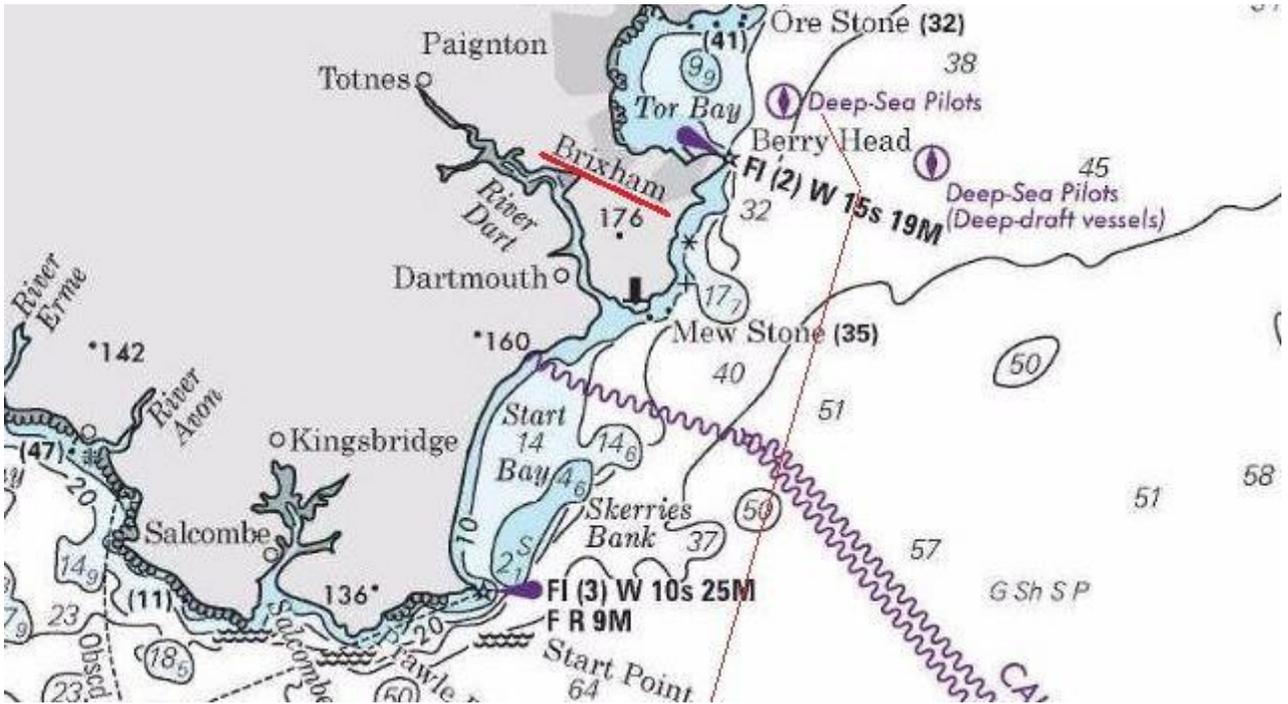
第八とよた丸は期待通りガルフ・ストリームにのって順調に北大西洋を渡りました。その先はイングリッシュ・チャンネル、まずグレート・ブリテンの南西端ランズ・エンド Land's End に取りつきます。



これが English Channel。 オランダ語でも Engelse Kanaal。 ところがフランス語では La Manche (袖とか筒) 確かに袖と言えば袖のような通り道。 単に English という語を使いたくなかっただけか？ 日本語では英仏海峡と言いますね、まずまず公平。前に第七全購連丸でここを通った時は左下(南西)から上がってきましたが、今回は左端(西)からの進入です。本来なら左端の通航分離帯を通過してから、青線に沿ってそのまま海峡中央部を東進するんですが、ノース・シー・パイロット North Sea Pilot を雇う船はその乗船地ブリクサム Brixham に向かいます。だから第八とよた丸も赤線沿いに進みます。次の海図はグレート・ブリテン島南西端周辺。右上が南西端ランズ・エンド Land's End 地の果て。この半島は南西端には違いありませんが、最西端ではありません。最西端の地はこれよりずっと北、スコットランドにあります。

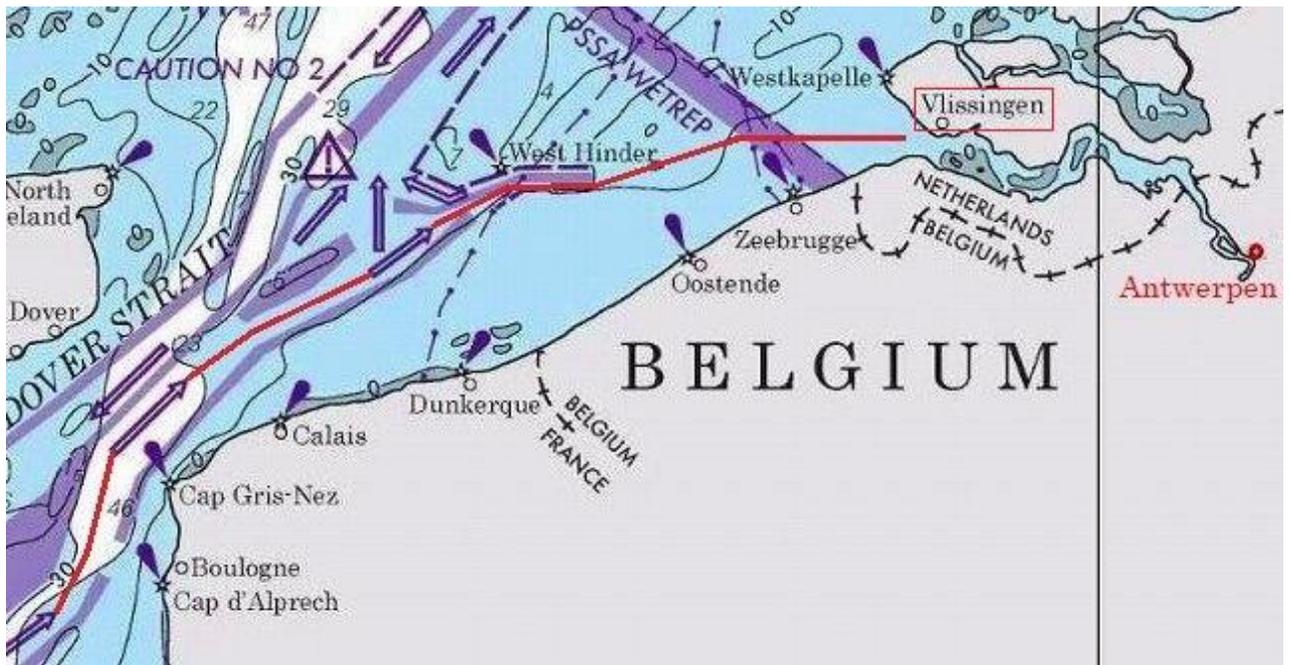


なお、右端の Lizard Point と表記してあるところがグレート・ブリテン島の最南端です。  
 この辺一带は観光名所らしい、世界中どこでも端っこというだけで人気がありますね。  
 まあ、ここはセイセイしたイイ景色であろうことは想像に難くありません。



これがノース・シー・パイロット North Sea Pilots 乗船地ブリクサムへのアプローチ。  
 この海図では Deep Sea Pilots としてありますね。 どちらも間違いではありませんが日本  
 の船乗りは普通ノース・シー・パイロットと呼んでました。 マゼンタ色の小円と菱形  
 がパイロットの乗船地点のマーク、沖側の印には Deep-draft vessels としてあります。  
 これはタンカーなど巨大船への乗船位置、本船へはもっと岸寄りのマークで乗船ですが、  
 いずれにしてもこの辺に近付けば Tor Bay からパイロット・ボートが出てきます。

あちこちに三本一組のマゼンタ色の帯があって、それに挟まれた矢印がありますね、これらは通航分離帯と言って其処を通るときは矢印に沿って走らなければなりません。これらの海域では交通量が多く、各船ともコースを変更する所なので衝突事故が多発します、その防止策として、矢印に沿って走るよう規制されているのです。詳細は省きますが、ここでは逆走は不可、横切りにも規制があります。ブリクサムでノース・シー・パイロットを拾い、再び東進、ドーバー海峡へ。この海峡については今回はスキップ。



ドーバー海峡を通航分離帯の矢印に沿って通過し、ノース・シーNorth Seaに入ります。アントワープ港はスヘルデ Schelde 河を約 40 マイル(NM)≒74KM 遡った所にあります。この河のリバー・パイロットは河口の右岸オランダのフリシンゲン Vlissingen (英語名フラッシング Flushing) 沖で乗船。ノース・シー・パイロットは下船しないけど、ここでお役御免。この河口域は兩岸ともオランダで、アントワープの少し下流に国境があって、それより上流がベルギーとなり、すぐにアントワープの港域に入ります。

この河をアントワープまで遡る間、兩岸は見事なまでに平らで起伏は全くなく、決していい景色とは言えません。オランダ・ベルギーは大体どこへ行っても同じようなもの。アントワープの公用語はオランダ語、従ってアントワープは Antwerpen アントウェルペンと綴るのが正しい、Antwerp は英語綴りです。Schelde もオランダ語綴り。

船ではアントワープやフラッシングという英語の地名を使うのが普通でした。さて、次がアントワープ港全体像です。右下から左上に向けて流れるのがスヘルデ河、左上が河口部、リバー・パイロット乗船地フラッシングの方向です。

マップの右下隅の四角形の中は、1900年代初頭に開港した現存する最古の港湾部分です。現在では大型船の泊地としては殆ど使われず、大部分が艇用泊地やプレジャーボート用マリーナとなっているらしい。アントワープの中心市街は右下部分で、客船などは市街地至近にある客船岸壁まで遡るようです。



第八とよた丸当時は河の左岸、円内の部分はまだ港として機能していませんでした。その後順次開発が進み、現在のような形態を持つに至ったのです。川の右岸と左岸は図の中央付近にある高速道路の河底トンネルで結ばれています。現在アントワープは全欧州でも間違いなく五指に入る大港湾です。大きさの比較対象が総面積なのか、係船岸壁の総延長なのか、取扱貨物の総量なのか、等によって判断は分かれるでしょうが、様々な組織が発表する港湾の比較でも、一位ロッテルダム、二位アントワープ、三位ハンブルグとされることが多い。とにかく大港湾です。しかし、この港には大きな弱点がありました。このスヘルデ河は潮の干満差が港周辺で7mもあるとされていて、港域の大部分は河に直接開いてはおらず、河面からロック Lock (閘門) を経由

しないと港内に入ることができないのです。

コンテナ輸送が主力になり、分秒を争う忙しい時代にこれでは他の港にヒケを取ることになりかねません。そこで新たにロックを経由せずに係留可能な岸壁が建設されました。

それが上のマップに赤字で **New Dock** と表記した部分です。

**Deurganck**(ドゥイルガンク又はデュールガンク?) **Dock** というこのコンテナ・ターミナルは 2005 年開業し、その後さらに、その奥に新ロックも建設され、2016 年に開通したらしい。それがグリーンで **New Lock** と示した **Kieldrecht**(キールトレヒト?) **Lock** で、長さ・巾は 500m×68m。喫水 17.8m の船まで通過できるという現在世界最大のロックです。これが開通したことによりその奥の各岸壁へのアクセスは飛躍的に良くなった筈。

また **New Dock** の表記の上には原発もありますね、ドエル(又はドール)**Doel** 原発です。ここは第八とよた丸で行った時の前年の運転開始で、私がこの眼で見た原発第一号です。この原発はその後、事故や火災があったり、テロ集団の標的になったと報じられたり、周辺国から停止を求められたり、と問題多発、何度も話題に上りました。

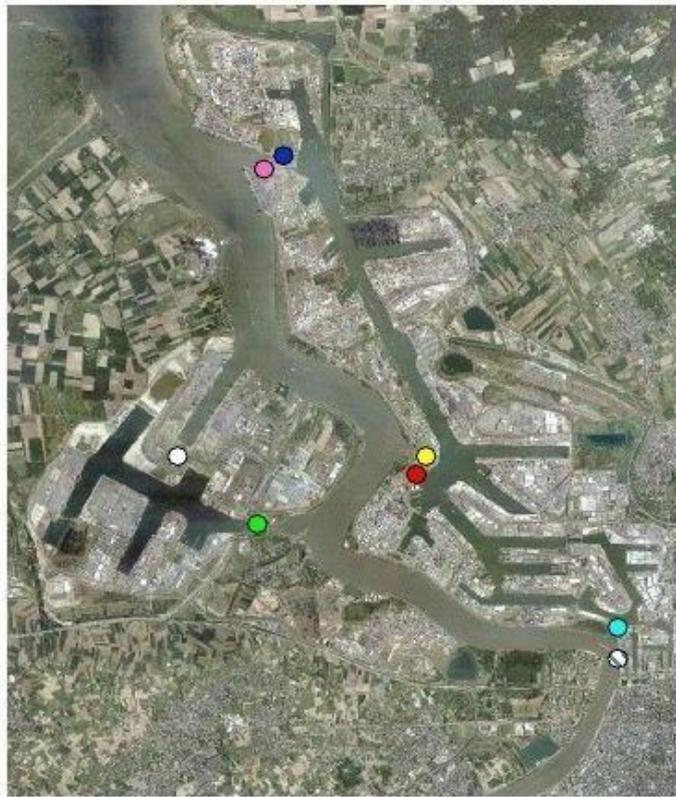


これは港域図下辺の矢印位置付近の上空から俯瞰したと思われる港の様子です。

白煙を上げているのが原発。その右手前が前述の **New Dock=Deurganck Dock**、このドックの手前の陸地に切れ目がありますが、これが世界最大の **Kieldrecht Lock** です。**New Dock** の様に河に直接面している所以外は、河の左岸も右岸も含め、アントワープ港内の水面は、潮汐の干満によって上下する河の水面との高低差が変化します。そこで先程述べたように港内水面に進入するにはロックを経由しなければなりません。

アントワープ港では現在次の図のように七つのロックが稼働しています。この図では最大ロック、白丸の **Kieldrecht Lock** はまだ建設中になっていて名前もありません。また

一番下の物はアントワープ港湾公社の運用するものではないらしい、言わば番外。



## Locks of Antwerp

- Zandvliet Lock
- Berendrecht Lock
- Boudewijn Lock
- Van Cauwelaert Lock
- Kallo Lock
- Royers Lock
- (Future Lock; construction started in 2011)
- Kattendijk Lock (not belonging to Port of Antwerp)

上のリストの一・二番目と三・四番目はそれぞれ二つ一組になっています。 こうすることで、次の画像の様に  
出港船・入港船が別のロックですれ違いが出来てお互いに待ち時間を短縮できるという工夫。 より便利に、より効率良く、と常に進化しているんですね。



手前がリストの一番上 Zandvliet (ザンドフリート)Lock、向こう側が二番目 Berendrecht

(ベレンドレヒト)Lock です。 Zandvliet Lock は長さ・巾が 500m×57m、これもかなりのサイズ。 1967 年の完成当時は世界一。 向う側 Berendrecht Lock は 500m×68m、制限喫水は 13.5m。 ここも 1989 年の完成当時は世界一。 先程の現在の世界一は 2016 年完成で、長さ・巾は Berendrecht と同じですが制限喫水が 17.8m。 これは最近の画像ですが、これを見るとロックの外の河面にもコンテナ・バースがあちこちに出来ているみたい、これも進化の一つ。 河の向こうに原発もハッキリ見えます。

このリストの中で私が通ったことがあるのは上の二つと、三番目 Boudewijn(ボウデヴィン)Lock と四番目 Van Cauwelaert(ファン・カウウェラールト) Lock、の計四つ。

但し、第八とよた丸のときは Berendrecht Lock はまだありませんでした。

なお Boudewijn は当時のベルギー国王の名前ですが、日本ではボードゥアン国王と言っていましたね、これはフランス語綴り Boudouin の読みだそうです。

先程のべたように、この航海の頃は前出の港湾全図の左岸の円内はカロ・ロックを含め計画は進みつつあったかも知れませんが、まだ建設は開始されていなかった筈です。

現在の世界最大のあのロックの先にある広大なカー・ターミナルも存在しなかった。

では、どこで揚げたか？ シカとした記憶がありません。 またもや、まだらボケ。

この港にはこれよりずっと後、船長になってからですが、何隻かの船で定期的に寄港したので二十回以上は来た筈。 その大部分はリーファーreefer(冷蔵運搬船)で果物や野菜の揚げ荷の為、そのバースはさっきの俯瞰写真の一番右手の奥まった一角でした。

その時の記憶と重なってどれがどれやら……。 記憶がゴザイマセン。

そのリーファーの頃は度々上陸の機会もあり、ビア・カフェに入っては、千五百種もあると言われる独特の風味のある地ビールを片っ端から呑み漁ったものでした。

その後、この濃い味のビールにすっかりハマってしまって、自家製ビール造りも随分楽しみました。 特に上面発酵小麦ビール(エイル)が気に入っています。

\*

さて、アントワープでの揚げ荷も終わり、次はイタリアのサヴォナ Savona 行きです。 大手海運会社が運航していた欧州定期航路の船や、この頃からそろそろ運航が本格化しつつあったコンテナ船では当たり前だったのでしょうが、一港積み・一港揚げが普通の専用船で欧州大陸の沿岸航海をするのは珍しい事です。

アントワープからスヘルデ河を下り、河口のフラッシングでリバー・パイロットが下船。 以後、ノース・シー・パイロットの案内でドーヴァー海峡及びイングリッシュ・チャンネル

ルを通りブリクサムへ、ここでノース・シー・パイロットも下船。



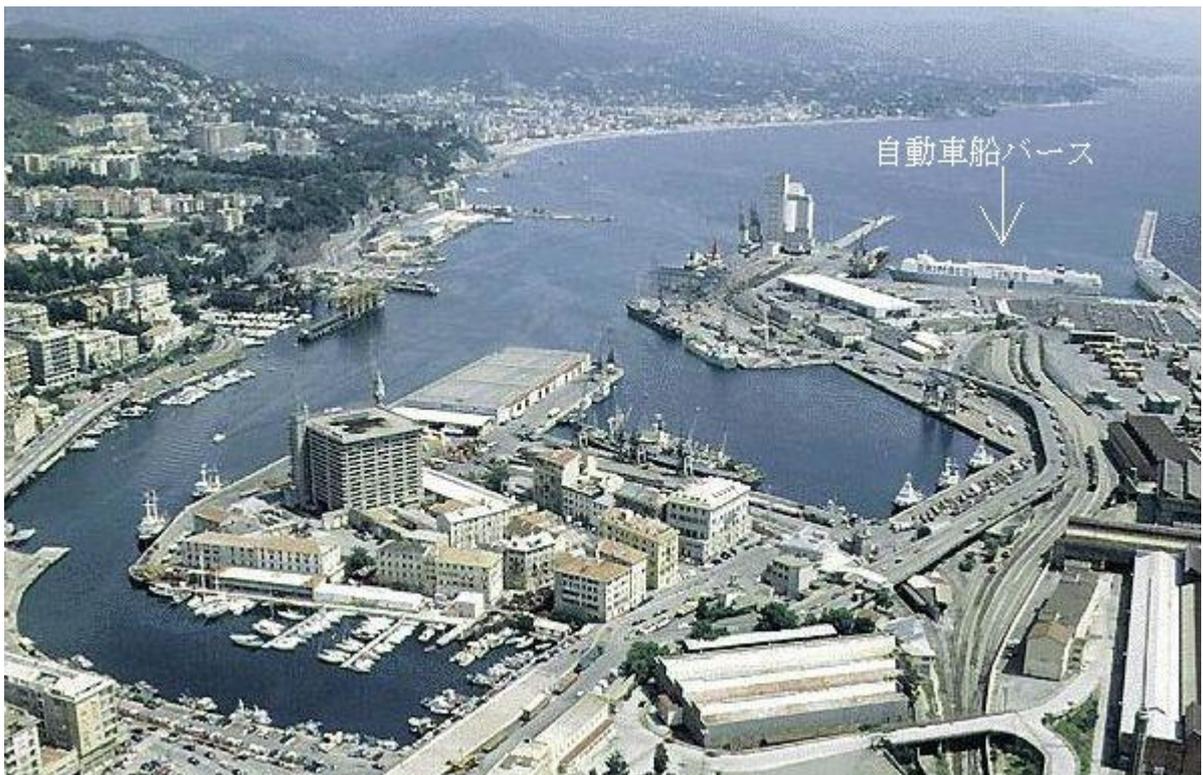
再び本船クルーだけの普通の航海に戻って、フランスの北西角ウエサン島 Ile d'Ouessant (英語つづり Ushant) をかわしてビスケイ湾沖へ。次いで、スペインのフィニステレ岬 Cabo Finisterre、ポルトガルのロカ岬 Cabo de Roca、サン・ヴィセンテ岬 Cabo de São Visente などを見ながら南下。ジブラルタル海峡 Estrecho de Gibraltar から地中海へ進入、スペイン南東岸からイタリア半島の付け根付近にあるサヴォナ Savona まで。

船長以下全員にとって初体験の欧州大陸沿岸航海です。

勿論、目的地サヴォナ入港も初めて。

この航海の途中、カァディス Cádiz やマラガ Málaga の沖を通ったんですが、この時はまさか、のちに其処に住み着くことになる、なんてことは夢にも思っていませんでした。スペインに住むことになったきっかけは、これよりずっと後で乗った何隻かのリーファーでカナリー諸島に何度も寄港し、スペインの人達に数多く慣れ親しんだことが一因です。

サヴォナは次のマップのような位置。 言わばイタリアの西の端、海岸線を西に行くと国境の向こうはフランスで、すぐモナコ、さらにその先にはニース、カンヌと有名リゾートが続きます。 マップ中央に Riviera di Ponente、右手に Riviera di Levante とありますが、それぞれ西のリヴィエラ、東のリヴィエラという意味で、このマップ全体がいわゆるイタリアン・リヴィエラです。 サヴォナはまさにその真ん中。



普通、専用船なんかにはあまり縁のない所です。 そんな世界的に有名なリゾートだとい  
うのに第八とよた丸で行った時の印象は上の写真のようなちょっとショボイものでした。

着岸したところも写真も右奥、港の一番外側、言わば港内の場末です。

ここではフィアット Fiat、ランチア Lancia、アルファ・ロメオ Alfa Romeo などイタ車を

ごちゃまぜに、しかも中古車まじりで積みました。 これは極めて異例な事。

自動車専用船は特定のメーカーの新車を一括して工場から直送で満載するのが普通です。

私の記憶では、こういう積み方をしたのは後にも先にもこの時だけでした。



この港の最近の画像を見るとこんな具合。 港の形も建物も少しは変わったみたいですが  
基本的には同じ。 しかし、港内は巨大客船でギッチリ、第八とよた丸で行った頃とは全

く様相が違います。 最近の観光ブームは日本の事だけじゃないんですね。

それにしても左の客船はスゴイ着け方。 こんな船は勿論バウ・スラスターとスターン・  
スラスターは完備でしょうが、それでも横風などあれば狭い場所での後進接岸は楽な操船

ではありません。 スラスターはもうご存知ですね？ 横向きのプロペラーです。

バウは船首、スターンは船尾にある物。 こういう大型客船にはバウだけで三つも四つも  
付いているようです。 最近ウォーター・ジェット式の物もあるらしい。

例によって自動車積みは、忙しいの一言。 それでなくても忙しいチーフは、滅多にない  
折角のリゾート地寄港だというのに上陸のヒマなんかあるはずもなく、さっさと自動車を

積んで、ハイ、さよなら。 再び米国向けです。 残念無念。

今度の揚げ地は？ ずっと前、まだフォー助の頃にサン・ファン・エクスポーター San Juan Exporter という船で行ったニュー・アーク New Ark という港。ここはニューヨークの西隣至近にあつて、言わばニューヨークの台所又は倉庫みたいな位置づけだと思います。

「全米で最も危険な」なんていう迷惑な形容詞付きで呼ばれたりもする都市。

確かに街はヤバイ匂いがフンブンという感じでした。

それはともかく、北大西洋の西航は東航以上に工夫が必要です。

東航の時に言ったように、まず問題になるのは冬場の悪天候。満載喫水線 WNA が特別に指定されるほど荒天の多い海域です。しかし、時は五月、気象・海象ともに問題なし。

後は東航でも取り上げたガルフ・ストリームに如何に対処するか？

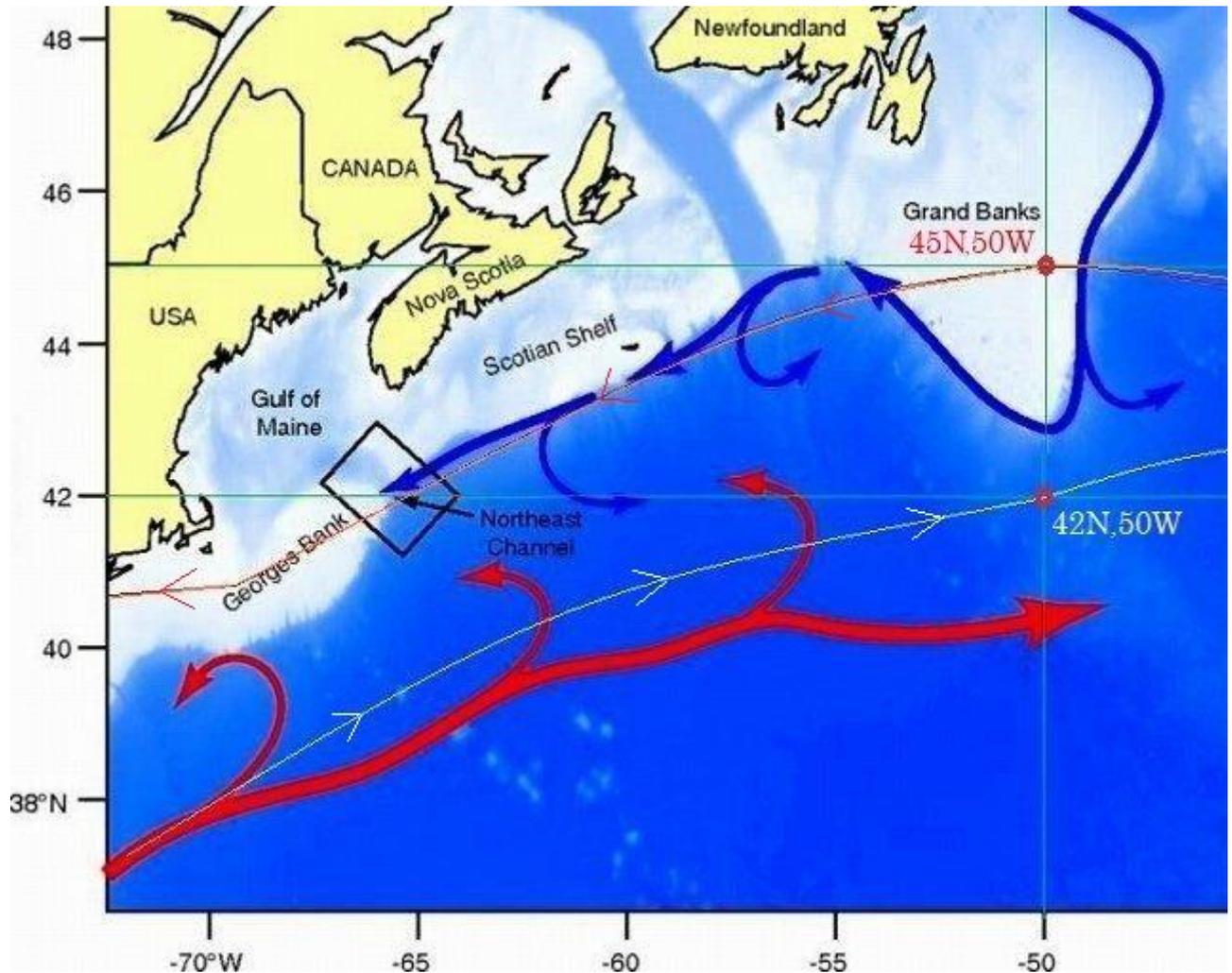
今回はジブラルタル海峡を出てポルトガルの南西端サン・ヴィセンテ岬 Cabo de São Vicente をかわしたらカナダのノヴァスコシア Nova Scotia の沖に向かって一気に大圏を引きましょう。すると次の図のように前半は向かい潮にさらされますが、後半は北極海から降りてくるラブラドル海流 Labrador Current に後押しされます。

東航では大圏は禁物だったことの裏返し、一番強い向かい潮のガルフ・ストリームの部分だけは避けられるし、代わりにラブラドル海流に助けられるというもの。



そのニューファンドランド付近をもう少しよく見ましょう。東航では北緯 42 度、西経 50 度を通過点としましたが、西航は北緯 45 度、西経 50 度を通過するように大圏コース

を引くと次の図のようになります。 これで西経 50 度以降はバッチリ順流です。



ニュー・アークで自動車を上げた後、例によってメキシコ湾岸のどこかで日本向け穀類を積んで、パナマ運河経由、日本のどこかで揚げ荷。冒頭の船員手帳によれば下船地は名古屋になっていますから穀類揚げ荷後、また米国向け自動車積みの名古屋に行って、そこで有給下船となったのでしょう。同じことの繰り返しですからまたもや記憶脱落。

自動車・自動車・自動車そして最後に穀類積みという、カー・バルカーとしては甚だ変則の一航海でした。この船ではクルーの人間関係は申し分なし。まあ、船長とチーフが旨く行っていれば自然に船内全体の空気も良くナロウというもの。願わくばどの船でもこうありがたい、とは思いますが、なかなかそれもイカナイのが世の常。

では、今回はこれまで。

\*

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ\(目次\)頁に戻る](#)

\*

次回更新は 2017 年 9 月 16 日(土)の予定です。