０５２号　(26 Jan. 2019)

冷凍運搬船・Konvall

(Oct. 1983～Aug.1984)

前号の Caspian Trader をひょんなことで早期下船して「せーぬ丸」以来三隻連続で契約を交わした U 海運とは一応縁を切りました。　私と同年配の社長には強く引き留めてもらいましたが、この会社の扱っている船は Caspian Trader のような大型の専用船が主力で、運航会社の経営姿勢も正直なところあまりゾッとしないことが分かってきたからです。で、早速就活。　私のアルバトロス暮らしも既に三年、この世界で生きて行くスベも段々身についてきていました。　この手の船に乗っているクルーは私同様、誰もが不安定な生き方をしているわけで、生活を支えてゆく上で欠かせないのは次の就活の為の情報収集。下船、イコール契約打ち切り、即失業。　有給休暇をくれるマンニング会社など存在しません。　下船するということは休暇を貰えるからではなく、あくまで自前の休み、自分が自分に与える休息。　その間、日々の糧は只々失業保険に頼るのみ。

だから、乗船中は同乗者めいめいが体験してきた各マンニング会社の話に耳を傾け、次に下船した時、即ち現契約が終了して次の就活をするときに備える、情報交換です。

現在乗船中の会社で、下船後の再契約があるとしても、下船時に次の契約を約束されるとは限りません。　その会社が極度に人手不足だった場合に限り、下船時に次の契約を提示されることがありますが、それは決して確かなものではありません。　この世界では、アルバトロスはあくまでも売り物、買い物、従って身分保障はゼロ。

と言うことで、下船時には次の就活で訪問する先は一応の目星をつけておくのです。

とは言え､それはこっちが勝手に見込みを立てるだけで､先方が実際に人を探しているか、または自分が向こうの求めにハマるかどうか、は当たってみなければわかりません。

当時、海員組合や運輸省海運局なども職業紹介業務をやっていたと思いますが、私自身はそういう窓口で契約先を紹介してもらった記憶はありません。　唯一の例外はずっと以前まだ駆け出しの船乗りだった頃､海員組合の斡旋でリベリア籍の San Juan Exporter と言う船に乗った時のことだけでした。

ですから私の就活は、知る限りのマンニング業者を足を頼りに訪ね歩く事、これに尽きました。　下船してからまず取り掛かるのは履歴書書き。　そして、書き溜めた履歴書数通を懐にして､もっぱら日本橋界隈を歩き回りました。　約 20 年アルバトロスを続ける間、一体何枚の履歴書を書いたか？　多分百枚は下らないでしょう。

なぜかこの頃のマンニング会社は圧倒的に中央区日本橋周辺の裏町に集中していたように思います。　しかし、この時契約にありついた P シッピングと言う会社は中央区ではなく港区浜松町の近くでした。　この会社の担当者は、たまたま私と同窓の後輩でした。

後輩、と言っても私とは１０数年離れていて、お互いに全く面識はなく、共通の知人もいませんでしたが、初対面ながら一応の信頼感を持てたことも幸いしたと思います。

しかも、この契約が好ましく思えたことは、当面の契約対象の船が冷凍運搬船と言う、私にとっては初体験の船種だったこと、行く先は不定で変化に富んでいるらしいこと、ウンザリした先の巨大船とは全くがらりと違って、いかにも俊敏さをうかがわせるサイズだったことなどでした。　船籍はこれも初めてのパナマ籍、更にこれまでの様に海運会社の運航ではなく、N と言う大手水産会社の傍系の運航によることも珍しかった。

そして、日本人乗組員は四名だけ、あとは韓国クルーでした。　こういう人員構成も初体験、要するにこの船は私のアルバトロス人生の本当の出発点と言っても良いくらい、私にとっては初めての経験揃いでした。　私と同時に交代した日本人クルーは機関長だけ。

大手水産会社系列の運航会社に交代乗船者として挨拶に出向き、そこで紹介されました。この機関長 K.M.さんは、運航の大元、大手水産会社の社員船員だった人で、定年退職後、系列会社の船への横滑りだったというわけです。　役人様の天下りほどではないですが、大手の会社ではよくやっている事でしょう。　だから、彼は私と違ってマンニング会社からの斡旋ではなかったのです。　K 機関長とは大いに意気投合、と言うか、ぴったりウマが合って、乗船中はお互いの部屋を訪問し合い、大いに歓談したものです。

彼とは下船後 30 年以上たった今でも年賀状の交換が続いています。

これがその冷凍運搬船 Konvall。　前の Caspian Trader とは全く違うタイプ。　これぞ私が慣れ親しんだ一番気に入っているサイズです。 このアングルでは小さく見えますが、全長 137m、巾 21m、総トン数 8245 トン。　ホールド hold＝船倉は四艙、各艙には四層のデッキがあります。　冷凍運搬船は船倉全てが冷蔵庫のようになっていて、この手の船のほとんどはマイナス２５度位まで各艙毎に温度を自由に調節することが可能でした。

業界では冷凍運搬船とは言わずリーファーReefer と呼ぶのが普通です。

上の画像の船名は Frio Roma となっていますが、これは私が乗船した時から何年かたった後、例によって次々と売船・改名が重ねられ、その最後の船名がこれだったのです。

この画像の Frio Roma の船体は赤くなっていますが、Konvall の頃はこの赤い部分は全て白色。　日本のリーファーは外板はホワイト、デッキはグリーンが普通でした。リーファーは常温で運ぶカーゴは殆どなく、常に温度管理が必要ですから、太陽光で船体が温められることを防ぐためにも白色の方が好ましい。　しかし、白は一番汚れやすい色、白い船体を維持するにはペイントの補修には特別な配慮と手間がが必要です。

ネット上で検索するとこんな資料も見つかりました。

IMO number	8220280
MMSI	353259000
Name of the ship	FRIO ROMA
Former names	ROMA (2006) HELVETIA (2002) HERMES (1996) ROMA UNIVERSAL (1995) CHIQUITA ROMA (1993) KONVALL (1990)
Vessel type	General cargo vessel
Operating status	Decommissioned or lost
Flag	Panama
Gross tonnage	8245 tons
Deadweight	9399 tons
Lenght	137 m
Breadth	21 m
Draft	9 m
Engine type	MAN-B&W
Engine model	6L60MCE
Engine power	8245 KW
Year of build	1983
Builder	SHIN YAMAMOTO SHIPBUILDING KOCHI
Owner	FUEGO MARITIME PANAMA
Manager	FUEGO MARITIME PANAMA
Description	FRIO ROMA is a General cargo vessel built in 1983 by SHIN YAMAMOTO SHIPBUILDING KOCHI. Current status: Decommissioned or lost. Formerly also known as ROMA, HELVETIA, HERMES, ROMA UNIVERSAL, CHIQUITA ROMA, KONVALL. It's gross tonnage is 8245 tons.

これを見ると私が下船した六年後の 1990 年に最初の売船となり、その後次々と都合六回も売船・改名が続いたことが分かります。　別の資料では「2009 年 1 月にインドの Alang という所で解体された」となっています。　建造は 1983 年だから、その時の船齢は 26 年だった筈で、酷使される貨物船としてはマズマズの寿命と言えるでしょう。

これはネット検索で引っかかった別の画像。　船名は前の物と同じく Frio Roma となっていますがファンネル（funnel＝煙突）の塗色が少し違います。　と言うことは改名はナシで運行会社は変わっていた、この間にももう一度売船された、ということでしょうか。

＊

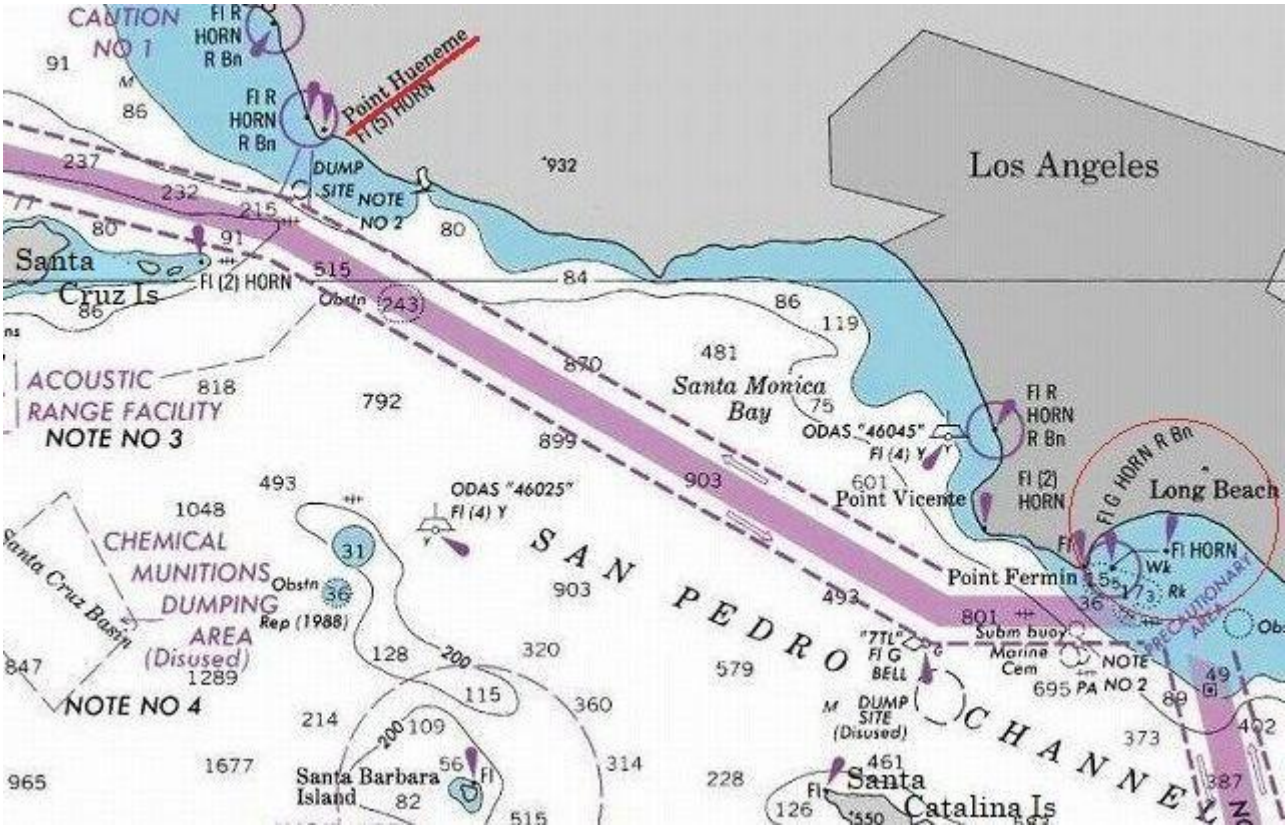
この船への乗船地は米国西海岸、ロスの西北西 100km 程の所の所にある Port Hueneme という港。　K 機関長と運行会社へ乗船の挨拶に出向いたその足で、そのまま成田へ、そしてロス向け飛び立ちました。　ロス空港到着は午前中だったと思います。

ロスの空港では代理店手配のハイヤーのドライバーが、例によって私たちの名前を書いたカードを胸の前に持って待っていてくれました。　そのまますぐ港へ。

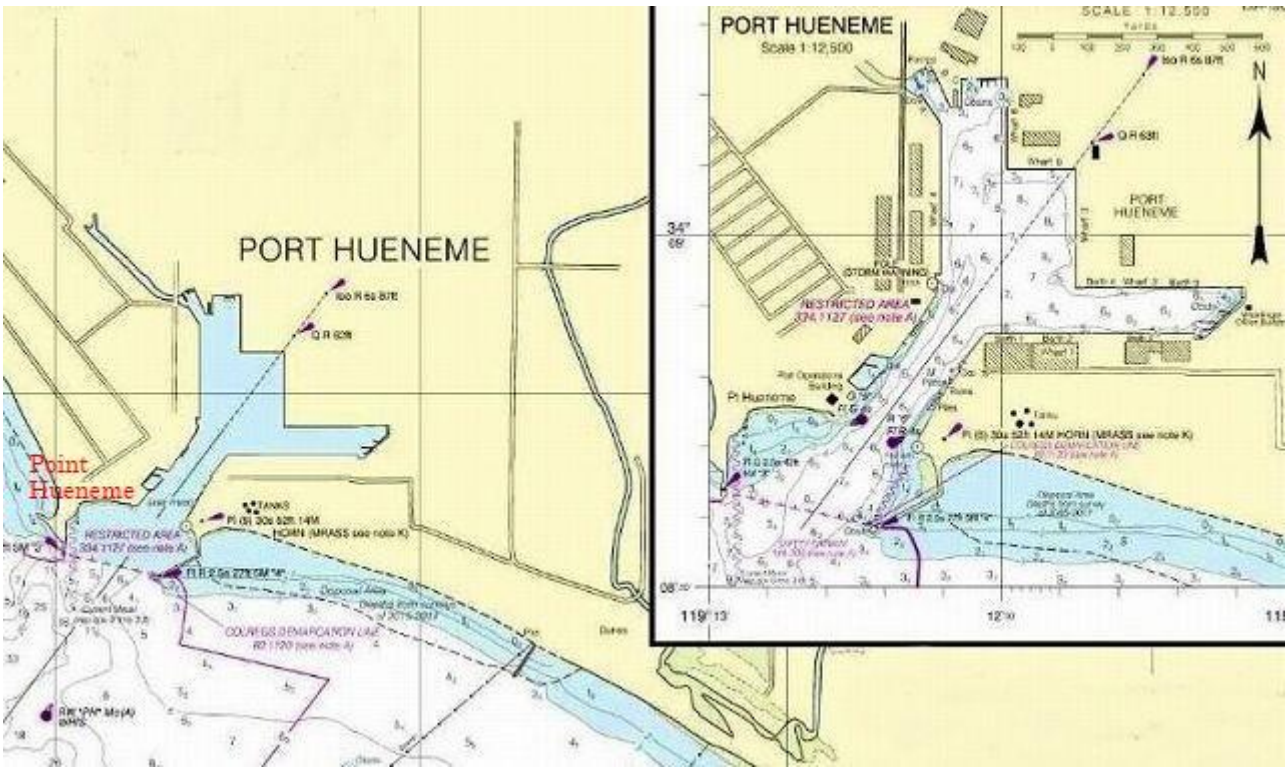
道々、ドライバーに Hueneme をどう発音するのか聞いてみました。　運航会社でもマンニング会社でも「フエネメ」とアクセントなしのローマ字読みで言っていましたが、なんとなく違和感を持って聞いていたんです。　案の定、ドライバーの答えは「ワイ**ニー**ミ」でした。　フエネメでないことは確かで、その意味では私の勘は当たっていたんですが、それにしても Hue の部分を「ワイ」と読むとは・・・発音記号で書けば wainíːmi です。これは意外でした。　ドライバーの話では、これは元々この辺りを仕切っていた先住民＝インディアンの言葉で、それをスペイン語表記に、そして更に英字表記にしたので読みにくい地名になってしまったんですね。　これを書いている今、カタカナでワイニーミを検

索してもヒットせず、一方 Hueneme で検索すると色々なサイトでしっかり解説されていますし、港湾局のホーム・ページもありました。　とにかく固有名詞の読み方は難しい。Port Hueneme はこんな所。　右下の赤円内がロス・アンジェルス港とロング・ビーチ港。

左上の赤のアンダーラインの Point Hueneme がポート・ワイニーミの入り口です。



その港湾部分を拡大するとこんな具合。



港に着くと Konvall は既に着岸して積荷中でした。　早速乗船し、前任者と交代引継ぎ。前任船長は K 機関長の元・同僚で、同様に N 社から横滑りでマンニング会社配乗のこの船に乗っていたのです。　彼にとってこれは自社船、自分は渡り鳥ではないという感覚が見え隠れ、要するにちょっとエラそう。　そして、K 機関長とこの人は徹底的にソリが合わなかったらしく、彼が下船してゆくまで二人が会話する所は見かけませんでした。

＊

これまでに乗った外国籍の船はいずれもリベリア籍でしたが、今回はパナマ籍です。これら外国籍の船はいわゆる便宜置籍と言う奴で、こういう国で船舶登録をすれば税額軽減のほか、乗組員の資格や国籍、船舶検査などに関する諸々の法規制が大幅に緩和されるので、何かにつけて安上がりです。

一方、受け入れる方は登録を受け入れるだけで税金が転がり込んでくるわけで、それこそ濡れ手に粟の丸儲け。　現在では 20 ヶ国を超える便宜置籍国があるようですが、この当時はリベリア籍とパナマ籍が殆どでした。　しかし、便宜置籍国は、いずれも正常な法治国家とはいいがたい状態の国が多く、国際的な問題も多発しているようです。

そういう点では、リベリアやパナマなどはマシな方だったのではないでしょうか。

これが、パナマの船員手帳。　左の黒い部分が表紙、右の上半分は表紙裏、ここに押され

た印は別の船で臨検を受けた際の証印。　下半分が手帳保持者の ID です。　日本の船員手帳との一番の違いは当人の保有資格迄記入してある点「1600 トン以上の航洋船の船長」と記載されています。　日本の船員手帳は乗下船が船員法に定めた正規の物であるか否かを監督する為の物でしたから、各人の保有資格に関する記載はありませんでした。

この国の船員手帳はあくまで ID であって、雇用契約の監査の為の物ではないのです。そして、当然ながら日本籍船の乗下船時には必須である海運局での雇入れ・雇止め公認手続きもナシ。　表紙に記された Carnet de Official とは公的身分証明書の意味で、まさにそれだけの物。　次は海技免状。

SERIE No. / SERIES No. Nº 28548

REPUBLICA DE PANAMA
REPUBLIC OF PANAMA
MINISTERIO DE HACIENDA Y TESORO
MINISTRY OF FINANCE AND TREASURY
DIRECCION GENERAL CONSULAR Y DE NAVES
DIRECTOR-GENERAL OF CONSULAR AND MARITIME AFFAIRS

PERMISO TEMPORAL PARA OFICIALES
OFFICER'S TEMPORARY PERMIT

EL SUSCRITO, / *THE UNDERSIGNED*,
ALBERTO CALVO PONCE
EMBAJADOR DE LA REPUBLICA DE PANAMA
ENCARGADO DE LOS ASUNTOS CONSULARES
TOKIO - YOKOHAMA

DEBIDAMENTE AUTORIZADO POR LA AUTORIDAD *Duly authorized by the Maritime Authority* MARITIMA DE LA REPUBLICA DE PANAMA, CERTIFICA QUE HA RECIBIDO LA DOCUMENTACION *certifies that he has received the corresponding* CORRESPONDIENTE PARA LA OBTENCION DEL *Documentation for the obtaining* CERTIFICADO DE COMPETENCIA NECESARIO *of the CERTIFICATE OF COMPETENCY necessary* PARA DESEMPEÑAR *to perform the* EL CARGO DE CAPITAN *duties of* (Master)

Y AUTORIZA A *and authorizes*

NOMBRE / *Name*: [redacted]

PAIS DE NACIMIENTO / *Country of Birth*: JAPON — FECHA / *Date*: 8 de Octubre de 1940

PASAPORTE No. / *Passport No.*: MG 1935029 — EXPEDIDO EN / *Issued in*: JAPON

PARA QUE SIRVA A BORDO DEL BUQUE DE REGISTRO PANAMEÑO / *to serve on board the Panamanian-flagg vessel*: " KONVALL "

PATENTE No. / *Navigation Permit (Patente No.) No.*: 11710-KJ — POR UN PERIDO DE SEIS (6) MESES CONTADOS A PARTIR DE HOY, / *for a period of six (6) months starting today*, 6 DE / *of* OCTUBRE DE 19 83

VALIDO HASTA: / *VALID UNTIL*: 5 DE ABRIL DE 19 84

OBSERVACIONES
PARA USO OFICIAL / *(For official use only)*

GRADO DE CERTIFICADO	NUMERO	PAIS

AUTORIZACION DE LA DIRECCION GENERAL CONSULAR Y DE NAVES

FECHA	No. DE TELEX	FUNCIONARIO

FIRMA / *Signature*: SELLO / *SEAL*

RECIBO OFICIAL No. / *OFFICIAL RECEIPT No.*: 264039-C

表題には「臨時の」と記されていて有効期限は半年、でも結局この船を降りるまでの 10 ケ月間正規の免状は発行されずじまい。　使用言語はスペイン語と英語併記、資格につい

ての詳しい記載はナシ。　船員手帳には詳しく記入してあったのに、肝心の免状にはただ「船長」とあるだけで、添付写真の下の表に書き込むべき海域やトン数の制限などの明細は記載されていません。　このいい加減さが、いかにも便宜置籍の便宜たる所。

この後、パナマ籍の船には何回も乗って、船員手帳や免状を何度か発行されましたが、その都度色々と変化が有りました。　諸制度に便宜はあっても安定はナシ？

＊

この港での Konvall の積荷はペルシャ湾向けカリフォルニア特産のオレンジ。　揚地はサウディ・アラビアのペルシャ湾側ダンマン Dammam と紅海側ジェッダ Jeddah。

これ以後何回も乗ったリーファーでは、ペルシャ湾や紅海のアラブ諸国の主要港には殆ど複数回行っているので、どれがいつのことだったか記憶がかなり曖昧です。

リーファーで果物や野菜を運ぶ際、温度管理は最重要ですが、湿度の調節も重要です。ですから積み込みに際して出荷主から航海中の温度・湿度に関する注意が細かく書面で示されます。　勿論、ただ冷やせばイイ、と言うものではなく、同じ産地で、同じ種類の果物・野菜でも収穫時期や完熟度によって温度・湿度の指定は様々です。　それぞれの貨物によって指定の温度・湿度は千差万別、とても憶えきれません。

最近の冷蔵輸送主流のリーファー・コンテナーは、果物や野菜から放出されてそれ自身の腐敗を早める原因となるエチレン・ガスの分解、酸素濃度の調節なども可能だそうです。

また、船積の荷姿としては、果物や野菜はカートン（carton＝段ボール箱）入りのものがほとんどで、それをパレット pallet と呼ぶ木製スノコに積み上げてプラスティック・バンドで締めて固定してあります。

左がパレットと呼ばれる木製スノコの荷敷、左二つがその上にカートンを乗せて固縛した様子です。　左のパレットは日本のものでイチ・イチと呼ばれる巾、長さ共 1.1m のもの、これが日本の標準型です。　現在はプラスティック製のものが主流らしい。

左二つはパレットにカートンを乗せてプラ・ベルトで固縛した様子ですが、この図ではパレットの巾・長さのサイズが違いますね。　このように国によって正方形でないパレットもあり、サイズもまちまちです。　野菜・果物輸送に使うものでは巾・長さ共 1.3m より大きなサイズはないと思います。　積み揚げ高さは 2m 位。

果物や野菜の種類によってパレットに載せるカートンのサイズや一個の重量も様々です。したがって一概にこうと決めつけることはできませんが、この図の様に航海中なるべく崩れにくいように組み合わせ方を工夫してあります。　積み揚げる高さも様々ですが 2m を大きく超えることはまずないでしょう。

又、最近は上の図のようなプラ・ベルトを使った固縛ではなく、積み揚げたカートンのかたまり全体を透明なプラスティック膜で覆ってしまうこともあるようです。

こうすれば崩れ防止策としては完璧でしょうが、野菜や果物には通気性の点で問題があるでしょう。　しかし、魚類等冷凍品の場合はマイナス 20 度以下の指定温度でギンギンに冷やすことが先決ですから問題はないはず。　冷凍は温度管理も比較的簡単です。

＊

さて、ワイニーミでのオレンジ積みは順調に終了、ペルシャ湾向け出港です。

私にとってリーファーの扱いはこれが初めて、出港してパイロットが下船してから、暫くの間、港の沖で操縦性を試してみました。　予想はしていたものの、その運動性能の良さはオドロキ。　舵を切れば即座に、文字通り間髪をいれず反応します。

機関長の了解を得てエンジン機能も試してみましたが、ストップ・エンジン、次いでフル・アスターン full astern＝全速後進としても極めて短時間で反応します。　Caspian Trader の鈍重さとは比べ物になりません。　まさに操船は自由自在で大満足。

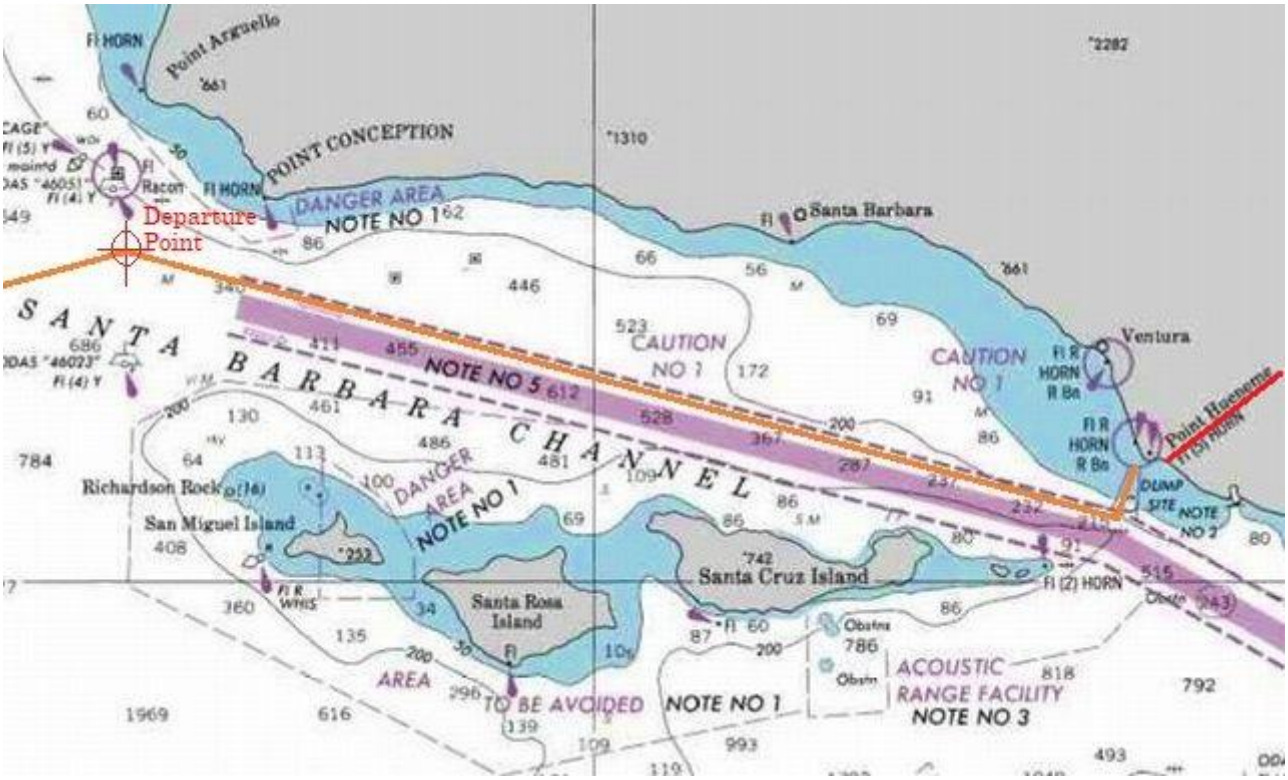
クルージング・スピード（cruising speed 巡航速度）は 22 ノット（約 40km/hr 強）でこれまた今まで経験した船では最速。　資料ではエンジン出力は 8245kw（約 11,210 馬力）偶然でしょうが総トン数 kw が全く同じ数字、初乗船の頃トン数と馬力が同じ数字に近い船をトン馬力と言い高速船の代名詞でもありましたが、それを遥かに超えています。

こういう船では、とにかく本来のスピードを損なわない海面を走る事が第一。　ズバリ言えば、海流の有利・不利より風向・風力と海面状態の良し悪しがより大きな影響を生じるだろうと考えました。　大洋航路選定もそのことに留意する必要があるでしょう。

そこで、また例によって航路選定について。

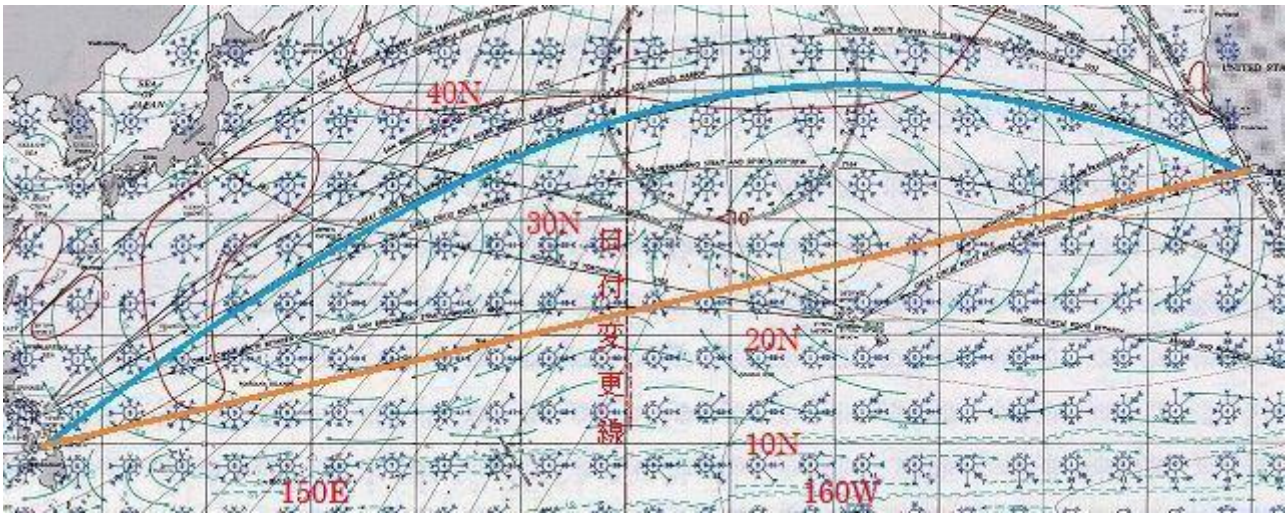
そのためには、毎度おなじみのパイロット・チャートの登場です。

その前に、まずは Port Hueneme を出港し本土とチャンネル諸島 Channel Islands と呼ばれる沖合の島々との間、サンタ・バーバラ・チャンネル Santa Barbara Channel の通航分離帯を西北西に進みます。



海図の左上の変針点が太平洋横断の出発点 Departure Point です。　到達点 Arrival Point はフィリピンのレイテ島とミンダナオ島の間のスリガオ水道の入り口です。

ここから太平洋をどう進むかが思案のしどころ。

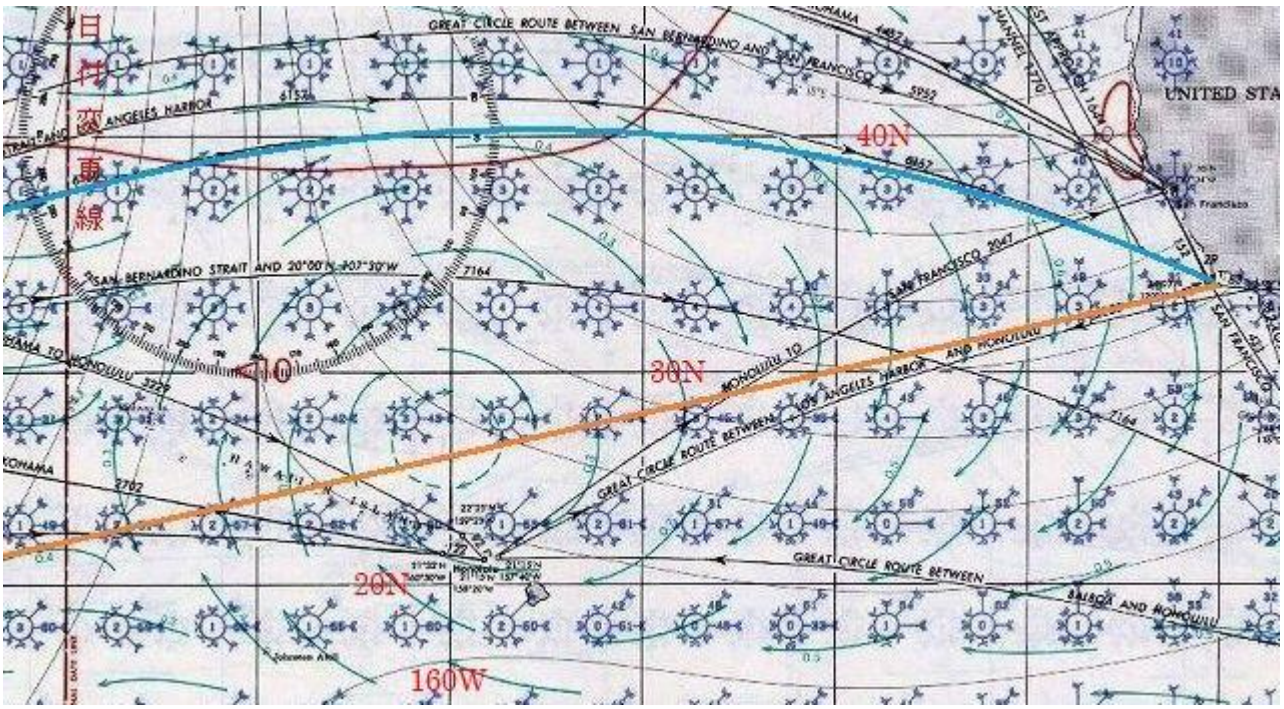


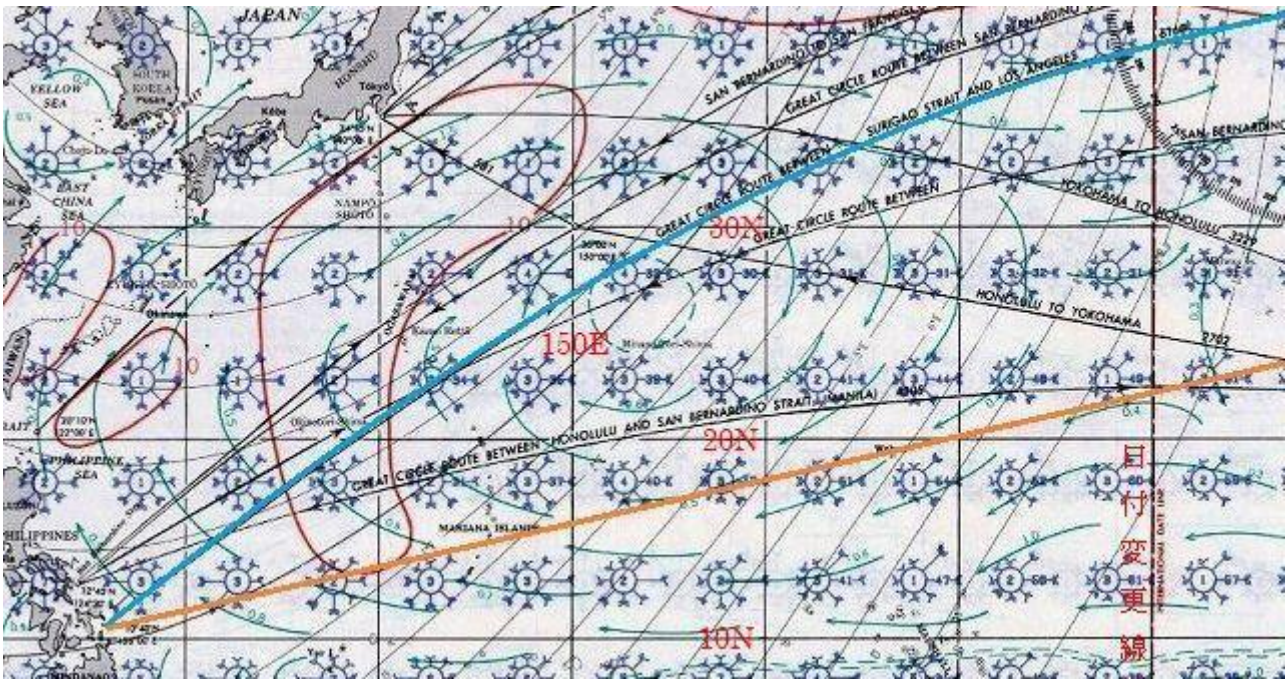
最短距離は言うまでもなくグレート・サークル（Great Circle＝大圏コース）、ブルーの曲線がそれで、これがこのルートの推薦コースにもなっていました。　そしてオレンジの直線はラム・ライン（Rhumb Line＝航程線コース）。

上図は Konvall が太平洋を横断したのと同じ十月のパイロット・チャートです。　勿論当

時の物ではありませんが、洋上の大雑把な気象・海象は似たようなものです。

上の図はいかにも小縮尺で見にくいので、二つに分けて少し大縮尺にしてみます。





これなら何とか分ると思います。　まず注目していただきたいのが緯度・経度夫々5度ずつ離して図上に配置された小円とその周りの矢羽根、これらを wind rose ウィンド・ローズと言います。　この矢羽根の方位をよく見較べると北緯 37～8°付近では各方位万遍なくですが、42～3°では明らかに西寄りの傾向になります。　逆に 32～3°以南ではハッキリ東寄りになり南へ行くほどその傾向は強くなります。　言い換えると、ブルーの大圏コースは高緯度になると向かい風の可能性があるけれど、オレンジの航程線コースは全域

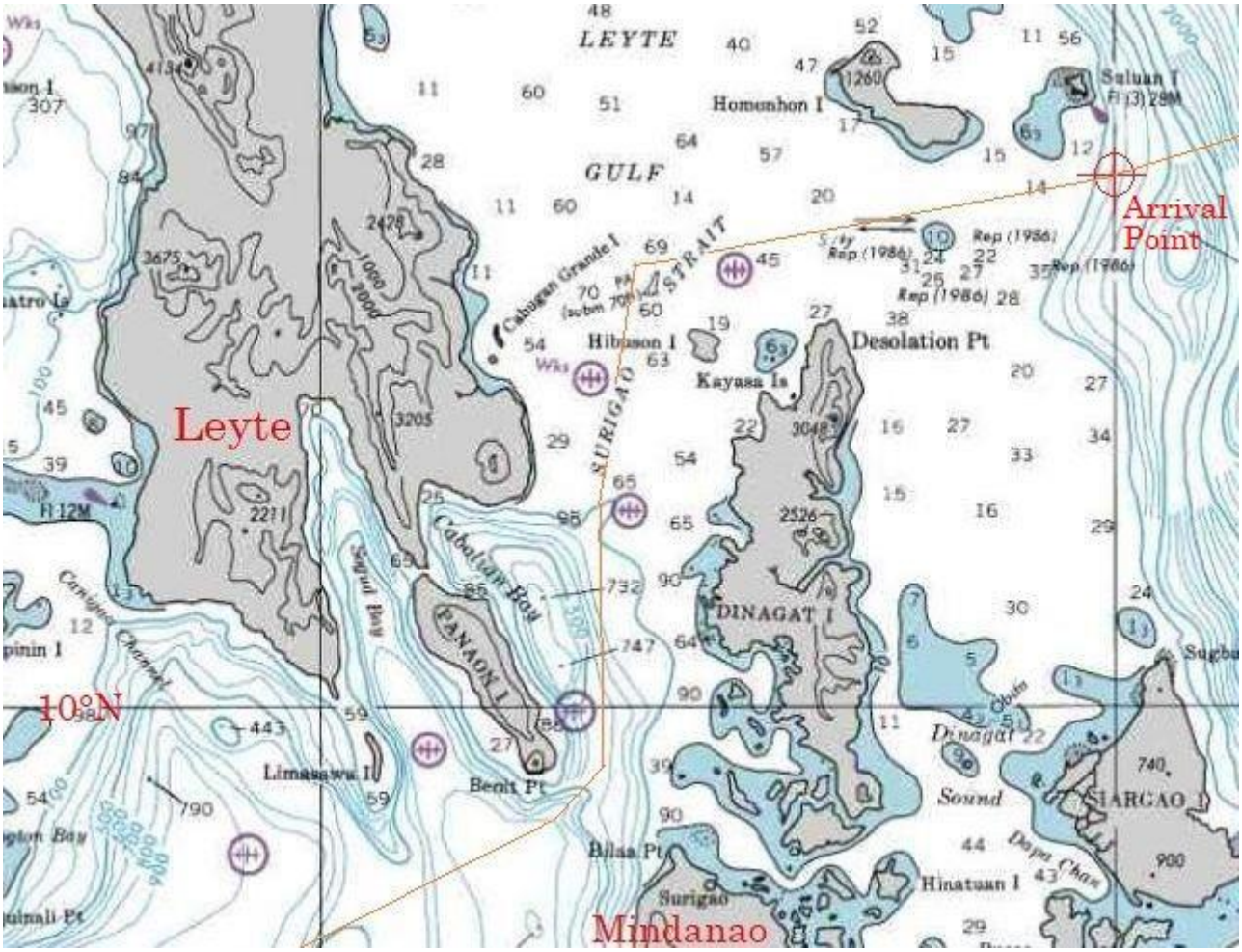
で追い風になりそうです。　そして、ブルーは波高 12 フィート以上に達する確率が 10%を超える赤の曲線に一部引っかかりますが、オレンジはそれをクリアーしています。

また、海流の様子を見ると、北緯 26 度・西経 160 度付近、及び北緯 26 度・東経 153 度付近の二か所を中心に、グリーンの矢印が時計回りの大きな渦になっているのが分りと思います。　資料の出所によって色々な形がありますが、これが最近有力とされている形らしい。　私が現役の頃はもうちょっと違う形の表示でした。　いずれにしても海流の矢印はブルーでは殆ど全域で向かい潮、オレンジでは殆どが連れ潮です。

更にもう一つの要素、それは台風。　特にこの時期は最盛期ですから気を付けなければなりません。　しかしこれも、もし遭遇したとしても低緯度ほど発達する前のまだ卵の状態である可能性が高く、避航するのも比較的簡単です。　以上を総括すると全体として低緯度を走るオレンジが断然有利。　と言うことで航程線ルートに決定。

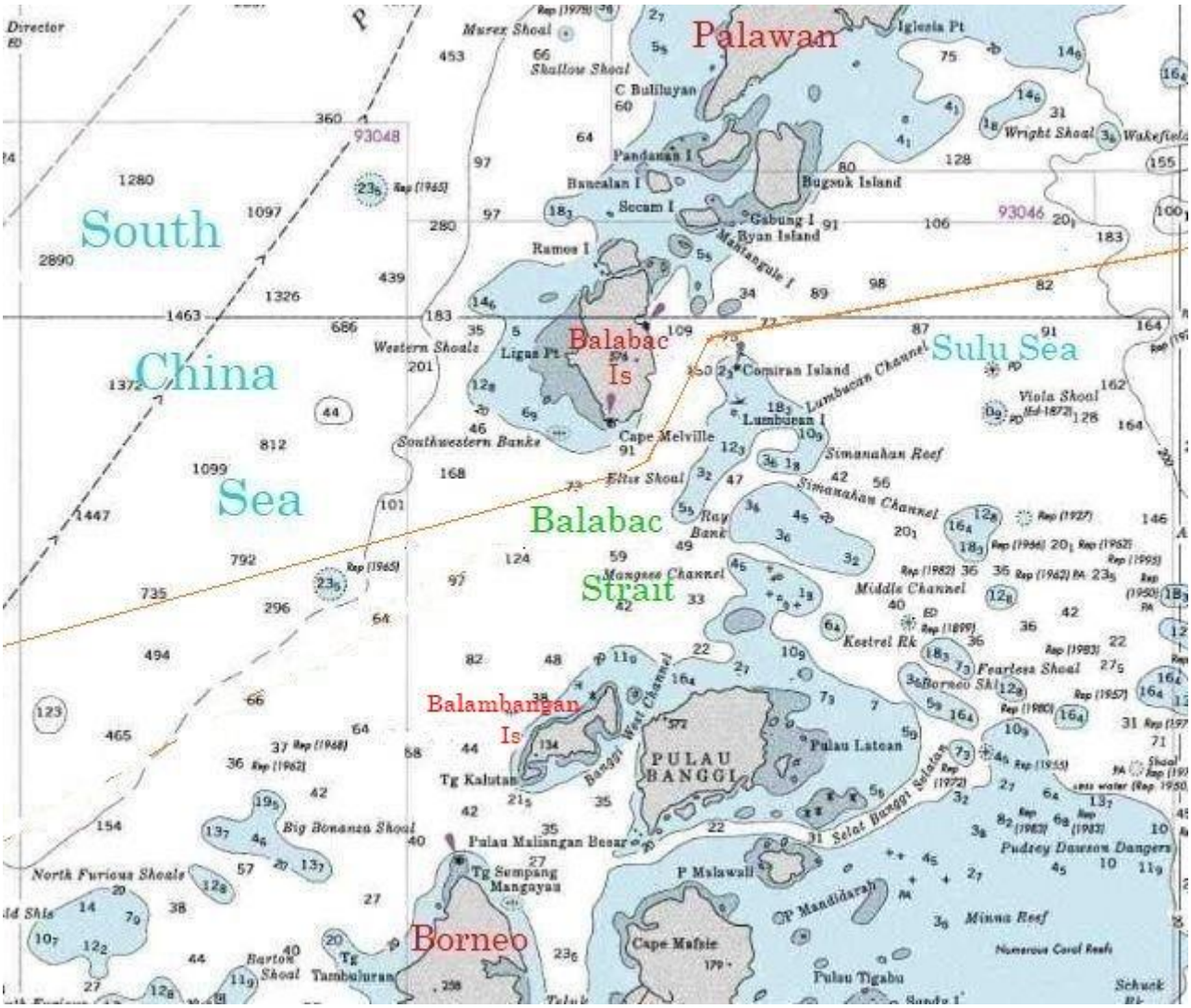
目論見はズバリ的中。　極めて平安な航海が続き平均スピードも上々、台風発生もナシ。太平洋を何事もなく横断してフィリピン諸島に取りつきました。

フィリピン諸島を通り抜けて南シナ海へ、そしてシンガポール海峡からマラッカ海峡、次いでインド洋へと言うのが今回のルートです。 フィリピンの島々を縫って通過するには、まず上図中央右手の航程線コースの到達点 arrival point からスリガオ海峡 Surigao Strait に入ります。 そして、ボホール海 Bohol Sea 及びスールー海 Sulu Sea を経て、左下のパラワン島 Palawan とボルネオ島 Borneo の間のバラバック海峡 Balabac Strait を抜けて南シナ海に出ます。 スリガオ海峡の辺りをもう少し詳しく見てみましょう。 上の図のブルーの四角形の範囲が下図で、この中央部分がスリガオ海峡です。



スリガオ海峡とは、大雑把にはレイテ Leyte とミンダナオ Mindanao の間の海峡ですが、ハッキリどこからどこまでと言う線引きは知りません。 しかし、右上の小島、スルアン島 Suluan Island 付近から中央やや右下のパナオン島 Panaon Island 南端付近までと考えていいでしょう。 この辺りは史上最大と言われるあの有名なレイテ沖海戦の現場です。一般商船にとっては、最大流速 8 ノット(14.8km/hr)にもなる強い海・潮流が難物ですが、瀬戸内海などと違い交通量は格段に少ないのでそれほどの困難はありません。 Konvall のような高速船では船速と流速の比が大きいので問題はありません。 ここは、インドネシア航路の船ではよく通った場所ですが、船長になってからは初めての通過です。

では、今度はスールー海から南シナ海への出口、バラバック海峡の様子です。



海図の上辺がパラワン島、下辺がボルネオ島の北端です。　そしてフィリピン領バラバック島 Balabac Is.とマレーシア領バランバンガン島 Balambangan Is.の間がスールー海の出入り口バラバック海峡です。　ここも船長になってからは最初の通過でしたが、通航量はごく少ないし漁船は殆どが木製カヌーで、特に難しい場面はありません。

パラワン島北西岸と南シナ海に点々と存在する小島や珊瑚礁の間の海域をパラワン水道 Palawan Passage と言いますがここもレイテ沖と同様、有名な日米の海戦の場です。

又､左上の矢印付き破線はその海域を通過する推薦コースで通称パラワン航路と言います。このコースはまだ航洋船の主力が蒸気船だった頃、シンガポール方面から北東方即ち日本方面に向かう船が冬場に南シナ海を安全に航海するために考えられた航路です。

冬の南シナ海中央部は北東季節風が吹き荒れシンガポールから北東方に直進するとモロに向かい風・向かい波に逆らうことになります。

しかし、パラワン島北西部の沖には防波堤代わりの珊瑚礁や浅瀬が点在するし、沿岸沿い

はルソン島の風下にもなるので比較的穏やかな海域が広がるのです。

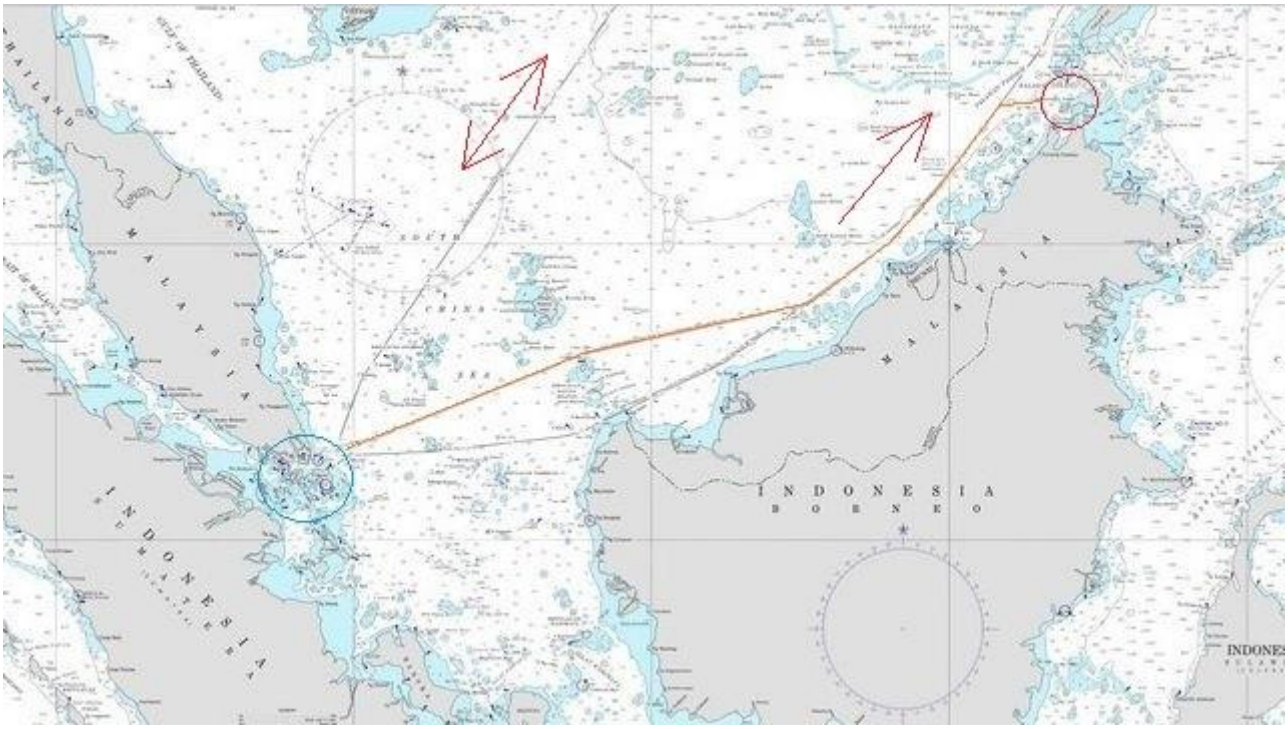
私もやや小さいサイズの船で南シナ海中央部で船首に大波を被って船首部と積荷のコンテナーにダメージを受けたことがありました。　そういうことを避けるためには南シナ海を北東方に航海する時は中央を通らず、この海域、パラワン・コースを通る方が距離は遠いけれど安全且つ航海日数の短縮にもつながるのです。　急がば回れ、の典型例。　上記の破線につけられた矢印が北東向きだけになっている理由がコレなのです。

逆に北東方からシンガポールに向う時は追い風・追い波になるので、中央部を直進しても問題なし、パラワン・コースは不要です。　また、最近の様に強力かつ大型の船には無縁のコースではありますが、私はこの航路を何度か通った経験があります。

次の海図で右上赤丸がバラバック海峡、左下ブルーの円はシンガポール海峡。

また、左側のグレイの線は現在ほとんどの船が採用している南シナ海中央通過のコース。

右側ボルネオ沿岸から北東方に向かう線がパラワン・コースで、その一部オレンジの部分が Konvall の取ったコース。　二股になった部分はパラワン・コースの選択肢です。



こうして Konvall は南シナ海南部、シンガポール海峡、マラッカ海峡を経てインド洋に。その後ペルシャ湾に入りダンマンに向かいます。

今回の揚げ地はサウディ・アラビアのペルシャ湾側のダンマン Dammam と紅海側のジェッダ Jeddah、この二港については前に「十九とよた」の稿で登場しましたし、マラッカからペルシャ湾及び紅海に連なる航路についても何度も繰り返しているので今回はパスします。

ところで、オレンジを運ぶ際、一番の問題はカビの発生。　個体の熟成度と温度・湿度管理が絡む問題でしょうが、元々付いていたカビ菌がその最たる原因でしょう。

最近では各種農薬に関する問題がうるさく取り沙汰されるので、防カビ剤の使用には細心の注意が払われていると思いますが、当時はかなり強力なものも使われていたんじゃないかと思います。　それでも柑橘類の表皮にできるカビの発生をゼロにすることは難しい。

運送人としては、出荷主が指定した温度・湿度管理を徹底するしかテがありません。

現在市場に出回っている輸入柑橘類のカビ対策が、どうなされているか大いなる疑問ですが、商品の中にはカビが生えかけているものもたまに見かけます。　皮はどうせ剥いて捨てるんだからと甘く見ないで、カビが有ろうとなかろうと、防カビ剤が有ろうとなかろうと、食べる前には表皮をタワシを使ってよく洗い流す方が賢明でしょうね。

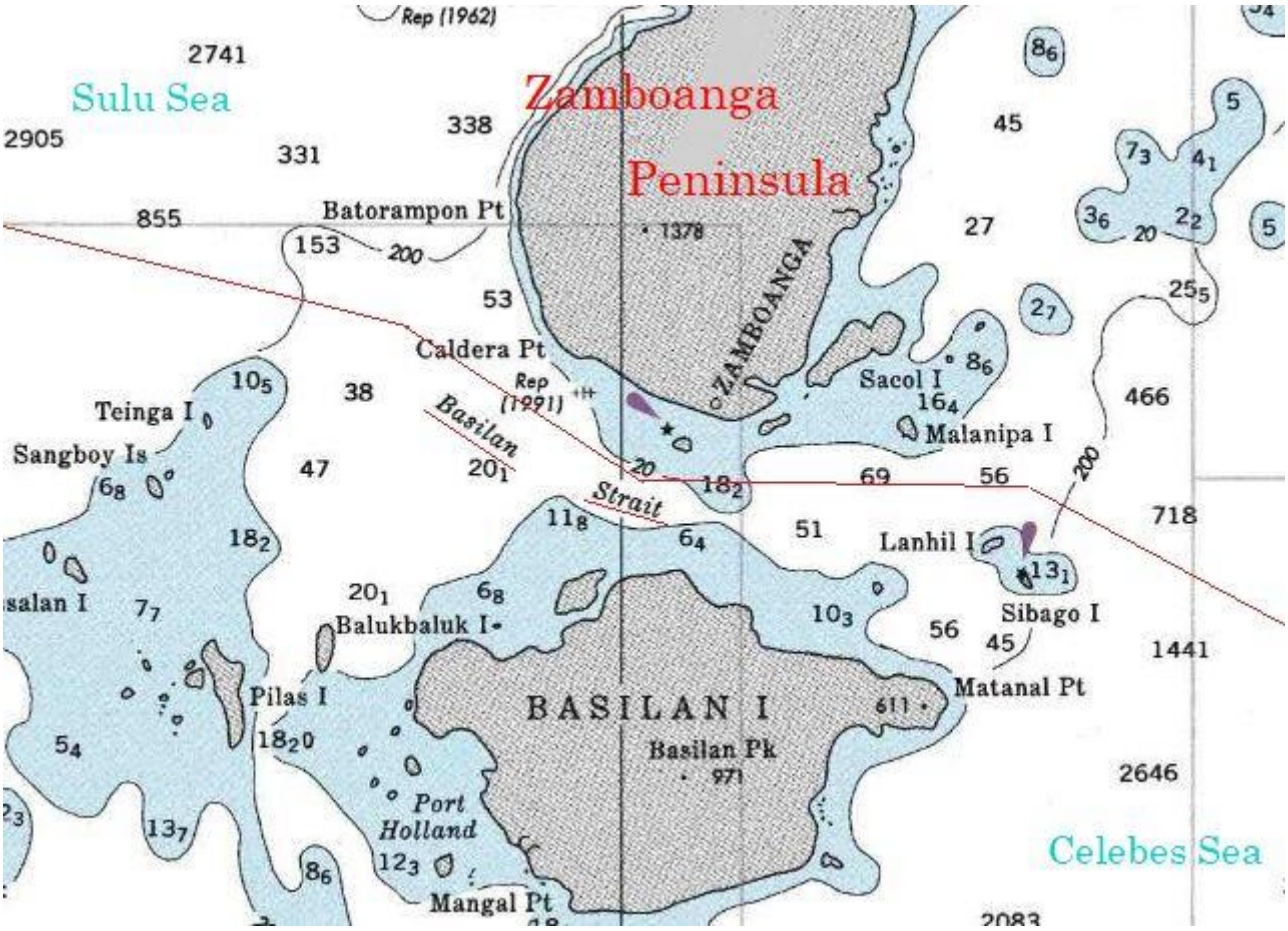
とにかく、ダンマン及びジェッダでの揚げ荷はなんの問題もなく終了。

＊

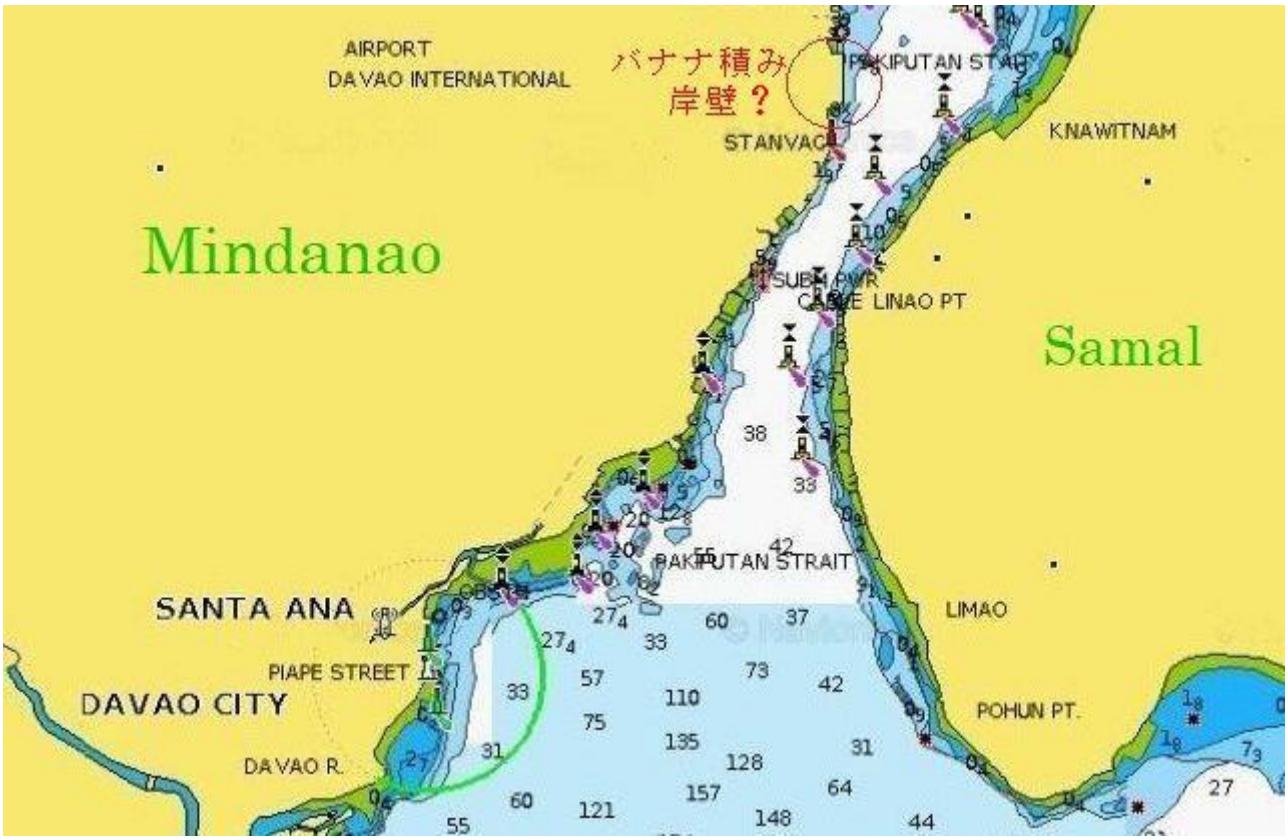
次はフィリピンのミンダナオ島向け。　ダヴァオでバナナ積み、米国シアトル揚げです。途中、インド洋・南シナ海ついてはスルーしてバラバック海峡に飛びます。　今回はそこからミンダナオ島の南岸へ進みます。　ダヴァオに至る周辺海域は次の海図の通りです。

海図左手のバラバック海峡からスールー海に入り、ミンダナオとスールー群島 Sulu Archipelago の間のバシラン海峡を経て右手のダヴァオ Davao に進みます。　次の海図はそのバシラン海峡、海峡と言っても可航巾は最も狭い所で約 7 浬（13km 弱）航路の屈曲度

も小さく、大型船は殆ど見かけずそれほどの危険はありません。　しかし、時間帯によっては潮・海流が強く、夜間なら無灯火のカヌー漁船も多くこれにも要注意です。



そして、いよいよ Davao に到着。



この港には以前、英光丸で南洋材摘み取りに来たことがありますが、その時は多分右手のサマール島の東海岸の錨地でダヴァオの町すら見えない所だったと思います。　ダヴァオ湾 Davao Gulf は全体に水深が深く錨泊に適する場所がゴクわずかしかないのです。この時のバナナ積みは岸壁、多分、図に赤で示した円内辺りではなかったかと思います。

この時はダヴァオの町を散策したことがなかったので甚だ印象が薄いのです。

何しろこの当時のダヴァオは危険極まる町で、フィリピンの殺人都市、などと呼ばれるほど物騒な所でした。　したがって、無用のトラブルを避けるため、機関長とも相談の上ここでの乗組員の上陸は「禁止」としたのです。

近年、この地出身の大統領が誕生し、彼が就任した後、この町の治安改善に力を入れたおかげで今では、東南アジアで最も平和な都市、とまで言われるようになったそうです。

「最も危険な」が「最も安全な」に劇的な変化を遂げた裏では、大統領の容認下で犯罪撲滅だけを使命として強権を発動した治安組織が暗躍したともされています。 このため、アムネスティなどの人権団体からは逆に強い批判を浴びているとも言われています。

しかし、現状が本当にノンビリと街中を散策できると言い切れるのか？　ちょっとマユツバの感が無きにしも非ず。

＊

この港では、チョフサーとファースト・エンジニアーが交代しました。

前任のチョフサーとは、私の乗船以来一ヶ月少々の付き合いでしたが、この間、彼と私的会話を交わした覚えがありません。　無愛想、と言うわけではないけれど超無口、と言うより他人と私的に関わることは極力避けたい、という感じで、常に押し黙ったまま。言葉を交わすのは、欠くことのできない業務連絡の時のみ。

これは私に対してだけでなくクルーの誰とでも同じ状態のようでした。　したがって、彼のこれまでの経験、思考、趣味など何一つ不明なまま。　今では彼の名前も姿かたちも全く記憶に残っていません。

一方、新任のチョフサーはチョフサーとしての経験は皆無、この船が初体験でした。しかし、この人 T.D.君は前任者とは打って変わってソフトな性格、決してオシャベリではないけれど親和的。　彼の方もまた、チーフ初体験者として私から吸収しなくてはならないことが多かったからでもあるでしょう、私とのコミュニケーションは上々でした。

如何にアルバトロスの世界でも人と人、ましてや狭い船上に日本人は四人だけ、そういう環境でお互いの信頼感を保つためには、まず胸襟を開いて対話するのが欠かせない事だ、

と改めて考えさせられたチョフサー交代でした。

さて、バナナ積みです。　ここでのバナナの荷姿はオレンジのようなパレット積みではなく、カートン（carton＝段ボール箱）一個一個を単独で手積みする方式で、パレット方式に比べ荷役能率は劣ります。　その代わり一個の体積が小さいのでその分デッド・スペースが小さくなり全体としての積載量はやや増加します。

デッド・スペース dead space とは、例えばピラミッド型のような容積に直方体の品物を詰めた場合、隅に出来てしまう空積のことを言います。　船倉の形は船体中央部では直方体ですが、船首や船尾に近いほど斜めの面ができるので、そこにパレットに組付けた貨物 palletized cargo のような大型の直方体を置くと、大きな隙間が出来てしまうのです。　カートン一個は小さいのでその分この無駄が少なくなります。

船積用バナナ・カートンは積地や出荷主により色々な形がありますが、大体こんなもの。

スーパーのバナナ売り場でひっくり返っているのをたまに見かけることがあります。

大きさは色々ですが、日本で使われるミカン箱その他の青果用の箱と似たようなもの。

内容量 13 ㎏前後が標準的な大きさのようです。　天板の大きな開口がないものもありますが、共通点はあちこちに通風孔が開いている事。

輸送温度・湿度は産地や熟成度、揚げ地までの所要日数等が絡むのでしょうが、積荷に際

してシッパー（shipper＝出荷主）から文書で指定されます。　これも細かく言うと色々な変化が有りますが、多くの場合、温度は 13.5 度 C 前後、湿度は 90%前後　だったと記憶しています。　バナナの産地は熱帯域ですから低温・低湿には弱いのです。

これで、バナナは休眠したまま揚げ地に向かいます。

バナナは積地では勿論、揚げ地に着いた時でも色はグリーンのままでなければならず、揚げ地の検査で黄変したものがあると受け取りを拒否されることが多いのです。　これをイエロー・ダメージと言っていました。

輸送日数が長すぎるとイエロー・ダメージの危険が高まります、このためにもリーファーは高速であることが求められ、その多くは 22kts ノット≒ 40.7km/h 位で走ります。

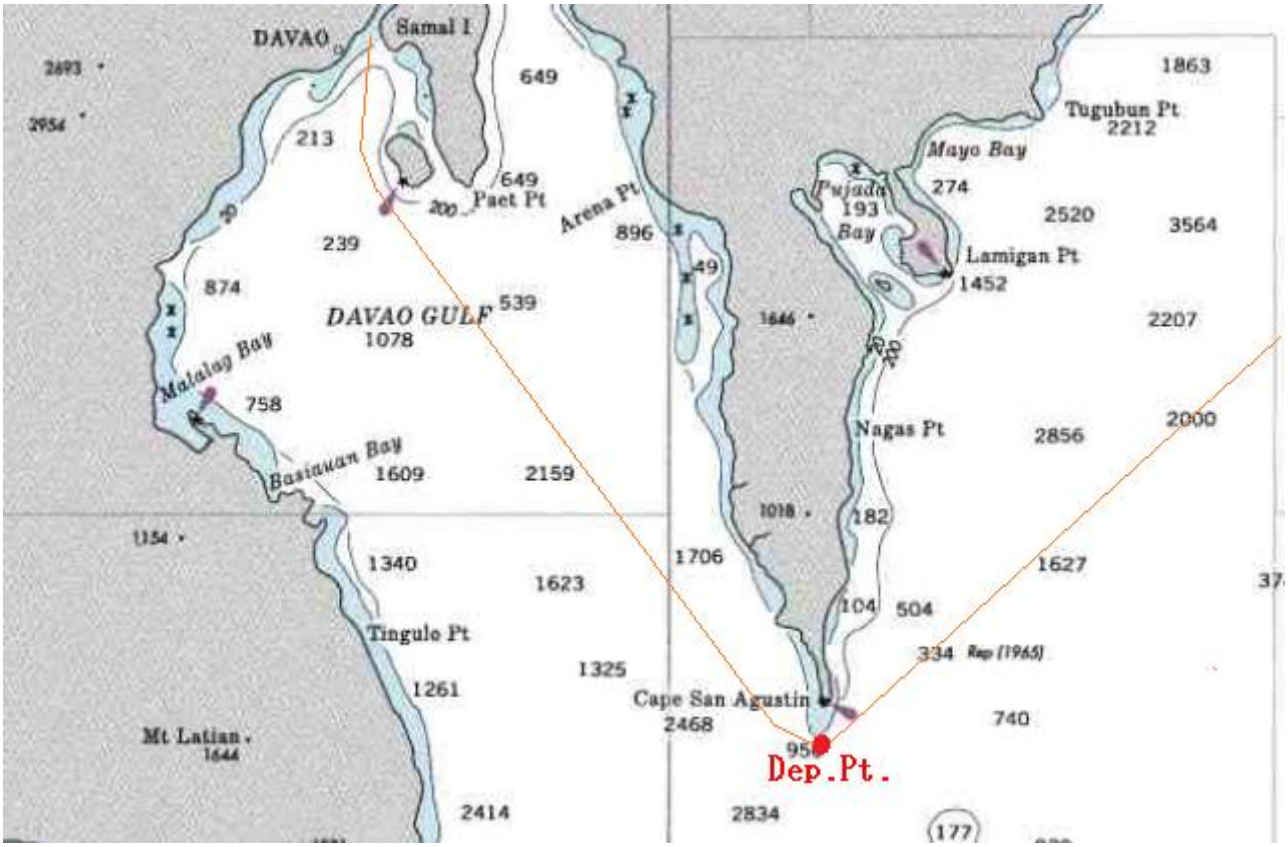
こうしてグリーンのまま輸送され、揚げ荷された後、加工業者によって黄色く変身させられてから市場に出回るわけで、色付けするには又別のノウ・ハウがあるのでしょう。

さて､ダヴァオでのバナナ積みはなんの問題もなく終わり､揚げ地シアトル向け出港です。

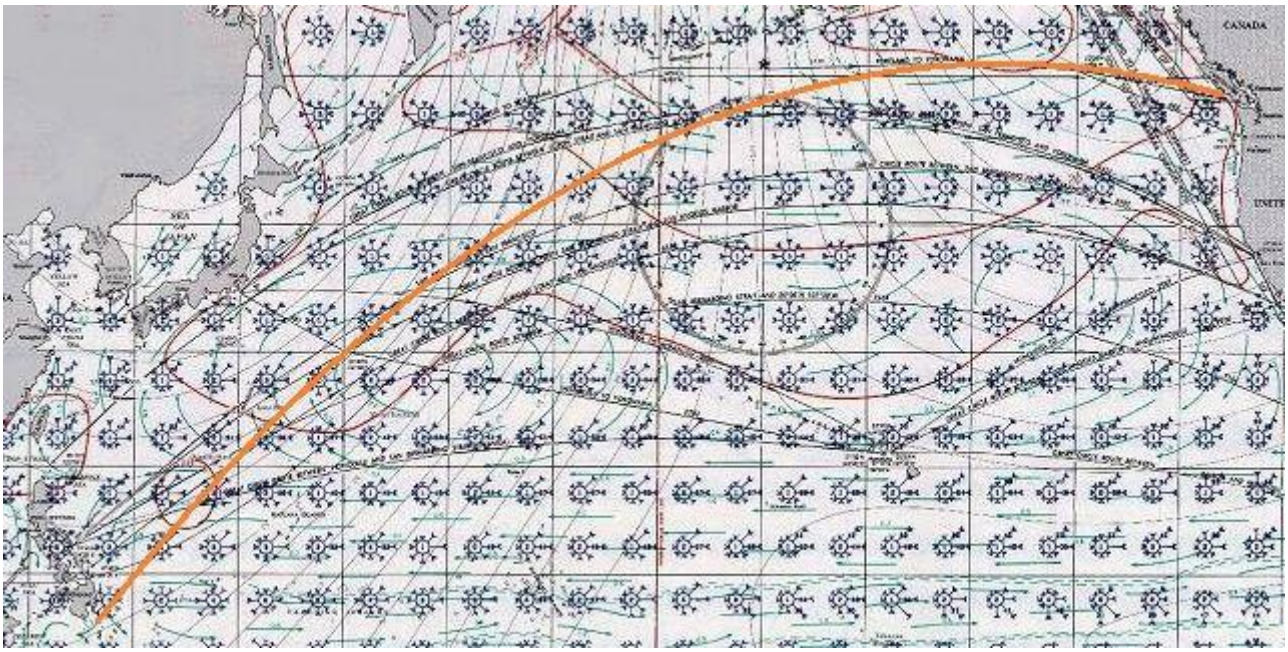
チョフサー業初めての新任一等航海士 T.D.君にとって、リーファーという船は楽にスタートできた良い船だったと思います。

冷凍・冷蔵品輸送は殆どの場合、一港積み・一港揚げ。　カーゴは単一種類を満載状態まで積むだけ。　積み地･揚げ地ごとのスペース配分や復元力計算･縦強度計算なども不要。

私が出しゃばって何かを伝えなければならぬことは何もありませんでした。



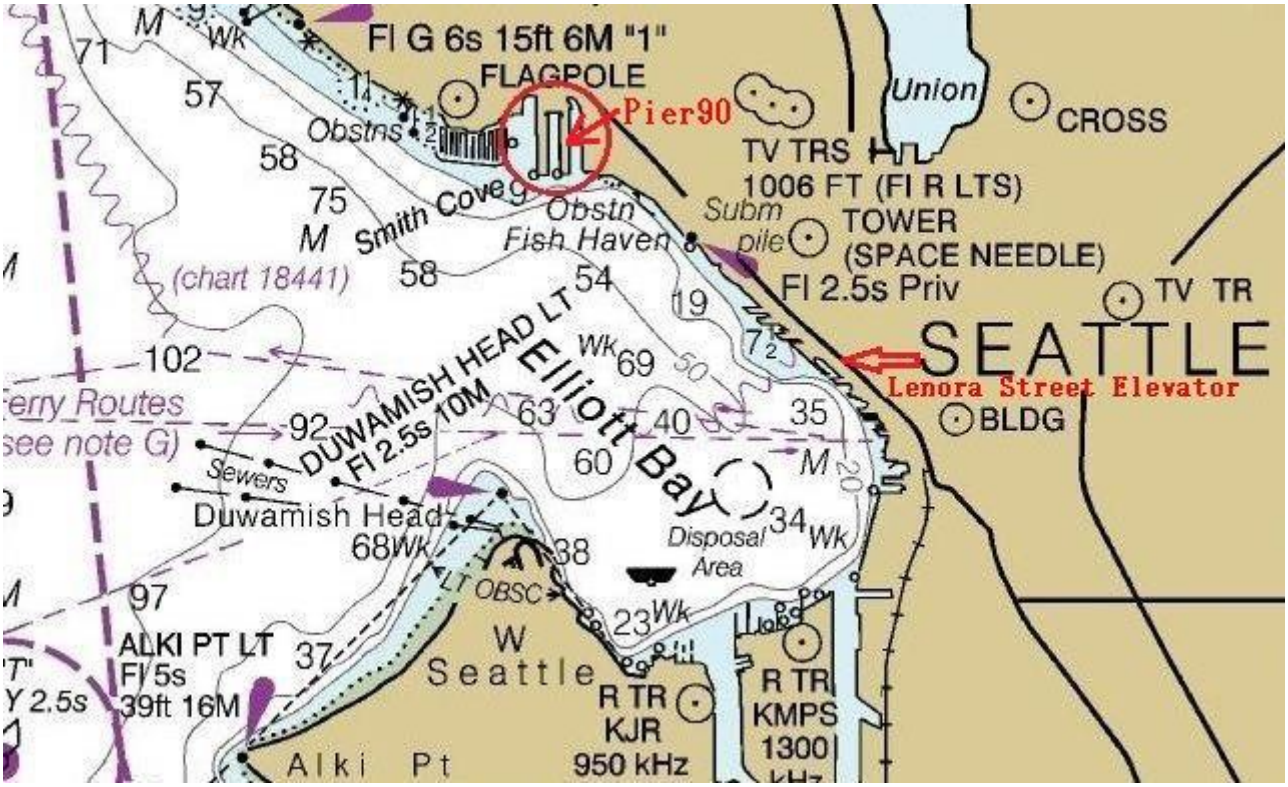
ダヴァオ湾を南下しサン・アグスティン岬 Cape San Agustin の南から太平洋ルートに乗りシアトルに向かいます。　この航路選定は、迷うことなく大圏コース。



一気にファン・デ・フーカ海峡 Strait of Juan de Fuca 入り口に向かいます。

この時期 11 月、大圏コース上は概ね偏西風で追い風、海流も北太平洋還流 North Pacific Gyre に乗って殆ど連れ潮、東航船にとってはまことに好都合。

ファン・デ・フーカ海峡やそれに続くピュージェット湾 Puget Sound については既に何回か触れたので今回はスルー。　海峡の奥ポート・アンジェルス Port Angeles でパイロットを拾いシアトルに直航します。　今回のシアトルでのバースは次の海図の赤丸部分。



二本並んだ桟橋の東側（右側）が Konvall の着いた Pier 90、西側は Pier 91 で、こっちはクルーズ客船用の岸壁 Cruise Terminal。

この岸壁で、まずバナナを揚げ荷、その後一旦沖出しして岸壁前面に錨泊。　そこでホールド掃除（船倉の掃き掃除）をしてから再び着岸、今度はリンゴを積んで再びペルシャ湾向けです。　何故、着岸したままで掃除をしないかと言うと、港内で乗組員がこの手の作業をするとレイバー・ユニオン（labour union=港湾労組）が自分たちの職を侵害されたとうるさく騒ぐからなんです。

こういうスケジュールで､フィリピンと違って何かと効率化が進んだ近代的荷役にしては､比較的のんびりした停泊でした。　乗組員もここは米国でも安全な街ですから大いに街歩きを楽しめました。　私達四人の日本人も初めての新しいチームですから、顔つなぎを兼ねて連れ立って呑み会に出かけました。

上の海図で SAEATTLE の綴りの近くの矢印、ここには海岸通りから一段高い商店街に上がれるレノラ・ストリート・エレヴェィターLenora Strret Elevator と言うのがあって、それで上の段に上がって、すぐ近い所にあった日本料理店での呑み会です。

画像手前は海岸通りアラスカン･ウェイ Alaskan Way､奥のガラス張りがエレヴェィター、

エレヴェィターまでの短い道がレノラ・ストリート Lenora Street。
写真で、エレヴェィターのすぐ右手に崖があるのが分ると思いますが、その崖の上へ上がった奥の方にある通りがウェスターン・アヴェニューWestern Avenue。　その通りからさらに山手の一帯が飲食店などが散在する商店街になっています。
店の名前はシカと覚えていませんが、初老の愉快なオバさんが仕切る気楽な店でした。
このオバさんは、私たちが呑み始めるとジキに、店の仕切りなんか若いウェィトレスにほっぽり出して私たちに合流してしまい、自分も大いに盛り上がっていました。
日本人船乗り四人組なんて客が来ることはまずなくて、余程珍しかったんでしょう。
このオバさんにはすっかり気に入られたのか、次の日若いウェィトレスを連れて船を見にやってきました。　多分、酔っ払っている間に、船を見にオイデとでも言ったのかモ。

*

シアトルでのリンゴ積みは当然ながらパレット仕立てです。　バナナ積みと違い、先進国での積荷はこの頃既にパレット積みが当たり前になっていました。　パレットなら、トラックからの荷下ろし、倉庫への運び込み、倉庫から船への移動、更には船内での積み付け等、全てフォークリフトだけで片が付きます。　どうしても人手を要するのは、パレットを船に釣り上げる際にスリング（sling＝吊り索）を掛けたり外したりの作業だけ。
人件費がかさむ先進国で人手をなるべく使わないで済むカッコウの荷役方式です。
一方バナナ積み地の多くは、あらゆる面で合理化が進んでいない、人件費が安い、作業を素早くと言う意識もない、だからカートンを一個一個手積みすることになんの不都合も感じていない。　しかし、人手は有り余っているから人海戦術が可能で、トータルとしてそれほど仕事が遅れるわけでもないのです。
とにかく、こうして楽しいひと時が持てたシアトル停泊もオワリ。　再び太平洋へ、そしてペルシャ湾へ。
では、この続きは次号、と言うことにいたします。　悪しからず。

*

この号の一頁目に戻る　　トップ(目次)頁に戻る

*

今後の更新は、毎月の第四土曜日とさせていただきます。
次回は 2019 年 2 月 23 日(土)の予定です。