

甲比丹航海記



Once a Sailor, Always a Sailor

015号(05 Mar. 2016)

(リベリア船) San Juan Exporter

(May 1963~Oct. 1963)

有馬山丸を下船したその足で全日海（全日本海員組合）神戸支部へ行きました。自ら望んだアルバトロスの世界、以後、就活も自力・独力でやって行かなければなりません。就活なんて言葉は無い時代、まあ、職探しですね。以前誰かから海員組合では就職斡旋も始めた、と言う話を聞いていたので、まず手始めにその辺から攻めてみようというわけ。現在はごく一般的な業種となった人材派遣業ですが、その頃はまだそんな名前の業者は存在しませんでした。なぜなら、その頃のまともな企業で、それ専門の業者から人材派遣を受けることなどは考えられなかったのではないかと思います。終身雇用がごく当たり前、たまに臨時又は期間雇用、そうでなければ、日雇い、でしたがそれも正式な人材派遣業者というものを介してではなかったでしょう。まあ、口入れ屋という言葉は江戸時代からあったわけですが、それはあくまで半分は

「カゲ」の世界での話。

大好きな藤沢周平の小説「用心棒日月抄」の冒頭、主人公の浪人・青江又八郎が仕事を求めて訪ねる相模屋・吉蔵なる親爺が正にその口入れ屋。

また、高度成長期直前のこの頃、ステベ（船内荷役の為の人夫）の多くは日雇いで、当日の早朝、手配師（口入れ屋）にかき集められるのだという話も聞いていました。その際、手配師は、人夫を集めるトラックの運転手に、今日は30キロ!! とか、今日は20キロ!! とか言っただけらしい。その日の仕事がきつい代わりに金払いもイイと言う場合、トラックを速く走らせて、それに追いついて飛び乗れるだけの身体能力のある者だけ拾い上げる、そうすればいとも簡単に元気のいい労働力が得られるというわけ。 まあ、これも限りなく「カゲ」の世界の話。

*

労働者を派遣する事業、と言うものが急速に増えたのは、いわゆるオイル・ショックの後1970年代後半からとされています。 また労働者派遣法という法律が出来たのはそれより更に10年後の1985年だそうです。 ということは、それまではこの業界そのものがかなりアブナイ世界だったとも言えるでしょう。 法の規制の無い世界ですから、まあ、言わばやりたい放題。

現在の人材派遣業は当然ながら、労働者派遣法にのっとなって厳しく運営されている、はず。 いまや人材派遣業はかなりの分野で雇用者（事業者）には重宝されているようですが、被雇用者（労働者）の側には常に非正規雇用の影が付きまといまいます。

日本での人材派遣業のトップを切ったと言えるのが全日海・神戸支部じゃなかったでしょうか。 人材派遣業は船の世界から始まったといってもいいかもしれません。 労働者派遣法が出来た遥か前、まだ、マトモな人間が足を踏み入れる世界ではなかったのかモ。 でも、私自身は自ら望んで飛び込んだ。

man は名詞としては「男」とか「人」その他諸々ですが、動詞としては「男を船に乗り組ませる」とか「人員を配置する」なんて言う言意味もあります。 だから海運業界で言うマンニング会社 **manning agency** はそのまんま今流行りの人材派遣業なのです。 船乗りはマンニング屋と呼んでいましたけどね。

全日海・神戸支部では米国の船会社へ船員を派遣する業務をやっていました。この会社、書類上は「米国の会社」ではありませんが、実態は米国資本の会社です。この頃はまだ、いわゆるマンニング業者はおらず、全日海の独壇場、そのかわり、派遣先もこの米国の会社一社のみでした。で、私が神戸支部で紹介されたのは、この船会社サン・ファン・キャリアーズ **San Juan Carriers** という会社の船でした。この会社の実態はどういうものであったのか、私自身良くわからないのですが、どうやら次のような事だったらしい。

*

この当時、南米諸国の鉱山には米国資本が広く投入されていて、ペルー、チリーなどの多くの鉱山に強い影響力を持っていたらしい。その一例がペルーのマルコナという鉄鉱石鉱山です。この鉱山会社はペルーのサン・ファン **San Juan** という港から鉄鉱石を積みだしていたのです。その鉱石輸出を一手引き受けしてしまおうと言う事で設立されたのがこの船会社らしい。だから社名もサン・ファン・キャリアーズ。鉱山会社そのものがオーナーだったかどうかは知りませんが、密接な関係があった事は間違いないでしょう。

全日海・神戸支部で斡旋を受けた就職先は、ざっと上記のような仕組みの会社、しかも所有船全てを便宜置籍船としてリベリア共和国モンロビア港 **Monrovia** に登録していました。リベリア (**Liberia** : 英和の発音記号を無理にカタカナ表記にすればライベリアでしょうか) に幽霊会社ペーパー・カンパニーを置き、米国内にある実態本社は書類上の負うべき責任には知らぬ顔。利益だけそっくりイタダキという寸法。

*

便宜置籍とは簡単に言うと、本当の所有者本国の厳しい法規制に縛られることなく、安い税負担、安い労働力の導入、が可能になり、濡れ手に粟なのです。しかも、置籍する会社は全くのペーパー・カンパニー、実態のない幽霊会社、私書箱に籍があるだけ。何か責任を被らなければならない事故が発生しても、会社そのものをなくしてしまえば簡単にドロク、実害は限りなくゼロ。

一方籍を置かせる国（多くは貧しい発展途上国）の方は労せずして税収を得られるわ

けで、双方とも、得にこそなれ損はないのです。 現在では便宜置籍を受け入れる国は非常に多いですが、リベリアはそのハシリでもあり最大の受け入れ国の一つでもあります。 肩を並べるもう一方の雄はパナマ Panama。 元はと言えば米国資本が始めた仕組みだったのでしょう。

私もこれまで多くの便宜置籍船に乗ってきましたが、数ではパナマが一番多く15回、ついでリベリアの4回、そのほかではバヌアツ Vanuatu（太平洋南西部の島国）やフィリピン Philippines など。 変わったところではモンゴル Mongolia。この国はご存じの通り海岸線を持たない完全な内陸国ですよ。 そんな国に船籍を置けるなんてことがそもそも大のインチキです。 しかも船籍港はウランバートル Ulaanbaatar。もう、大・大インチキですね。 この船の話はいずれずっと後で詳しくお話する機会があるでしょうから、今回はこのくらいで・・・。

*

こういう船に乗り組むにはまず置籍先リベリアの船員であることの証、船員のID船員手帳が必要。 更に船長・航海士など職員として乗り組むには当然海技免状が必要です。 これが、実に巧妙に仕組まれていて、こういう場合、しかるべき組織がしかるべき手順を踏んで申請をすると、船員のIDたる船員手帳 seamen's book も海技免状もすんなり交付されるんです。 申請者本人が役所に出頭することを求められもしないし、ましてや海技試験など・・・なんだソリヤという感じ。 日本の海技免状を保有していれば技能証明はそれで十分、敢えて再試験など不要というわけです。

私がしたことと言えば、神戸支部の担当者が用意してくれた申請書類にサインし、船員手帳及び海技免状に添付する写真と日本の海技免状のコピーを提出することだけ。 それでオシマイ。 あとは担当者が、しかるべき場所でしかるべく書類を提出して待つだけ。

やがて、何日かたつとID（船員手帳）も海技免状もすんなり交付され、これも担当者が受け取りに行ってくれるので、私はそれを受け取りに神戸支部へ行くだけ。 こんな風ですから、私自身は何をするでもなく、担当者がどういう場所でどういう風に申請をし、どういう手順で手帳と免状を交付されたのか、全く知りません。

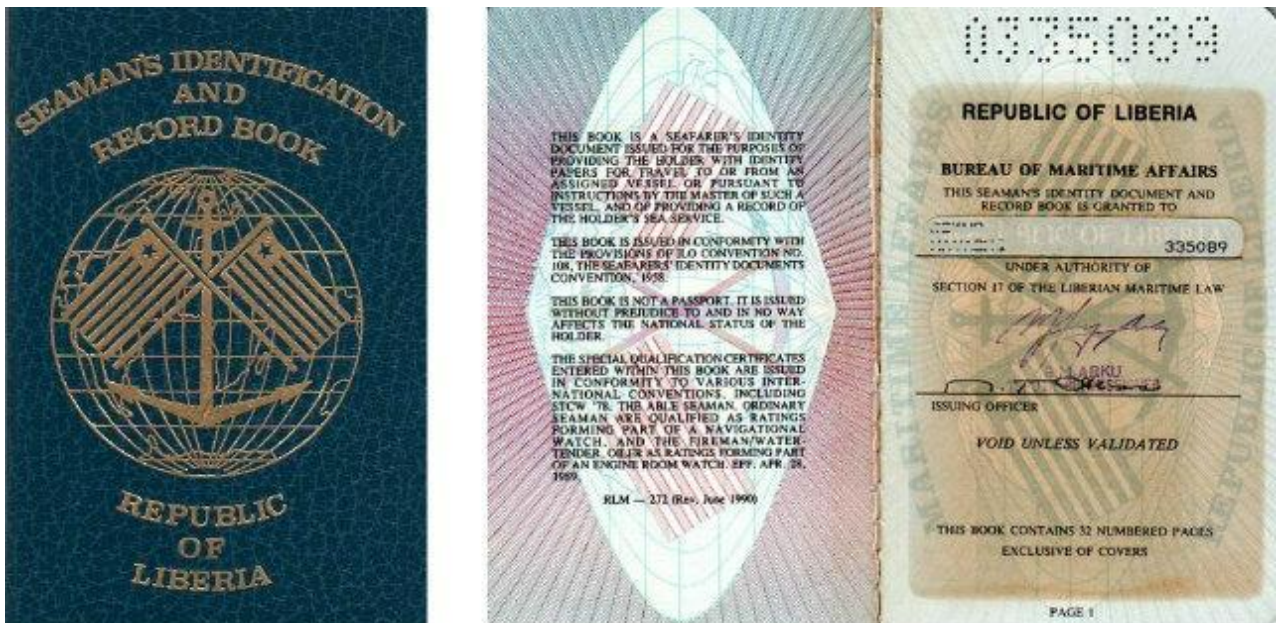
多分、東京にあるリベリア大使館領事部がその窓口だったと思いますが、確信はありません。ひょっとしたら大阪・梅田の米国領事館が一枚かんでいたのかも……。なにしろ、リベリアの会社、リベリアの船といったってそれは単に書類上だけの話、全てが米国資本がもとのインチキですからね。とにかくすべての手続きのルールが敷かれていて、私自身がやることは一つもなかったのです。

そして手に入れた船員手帳はこんなもの。

*

左がその表紙、右二面は一頁目と二頁目。ここには「これはパスポートではないが、乗下船の為の旅行の際も所持者のIDを保証するものである」とも書いてあります。

要するに、乗下船の旅行に限ってパスポートがわりにもなるよということ。



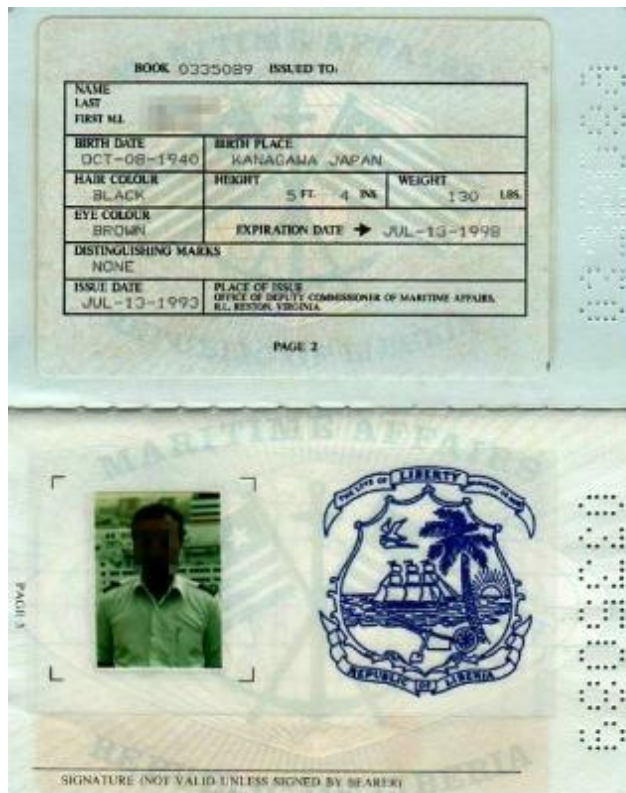
*

次に下の左はID所持者の明細と顔写真、右はライセンス license（海技免状）。ID所持者明細頁には、氏名・生年月日・本籍地・髪の色・眼の色・身体的特徴等の欄があります。そして不思議なことに、発行場所 Place of issue として Office of Deputy Commissioner of Maritime Affairs R.L. Reston, Virginia となっています。この Reston という所、検索してみると、米国首都ワシントンの西郊ヴァージニア州の小さな町です。Reston のすぐ前の R.L. は Republic of Liberia リベリア共和国の略。なぜ、リベリアの船員手帳が米国首都の郊外の小さな町で発行されたのか？

I Dは Bureau of Maritime Affairs の発行となっていて、発行者のサイン欄の肩書は Deputy Commissioner となっています。リベリア共和国海事局副長官とでもいうんでしょうね。レストンという田舎町にリベリア海事局副長官の事務所があるのか？

ホントニ??

まあ、リベリアと言う国そのものが、言わば米国が造った幽霊会社みたいなものだから、米国資本の得になることならなんでもアリなのでしょう。



ライセンスは発行者サインが二重で、まず Chief Merchant Marine Officer Division これは商船職員部・部長とでもいうんでしょうか、もうひとつは先程 I Dへサインしていたのと同じ肩書の人、ただしサインそのものは全く違う別人のもの。また、ライセンスの方にはレストンやバージニアという地名はどこにも出てきません。

そして、驚いたことにこのライセンスの保持者（即ちワタクシですね）の署名欄には断じて私のではない訳のわからないサインがしてありました。

インチキもここに極まれり。

*

なお、申し添えると、上の書類の写真一切は、リベリア船初体験のこの時の物ではなく、何年も後、船長職になってからのものですが、実態は殆ど変わりなかったと思

ます。 リベリア船初乗船時の物はとっくに処分してしまっていました。 何しろ全ての書類の有効期間は5年、これも如何にも便宜置籍にふさわしい。

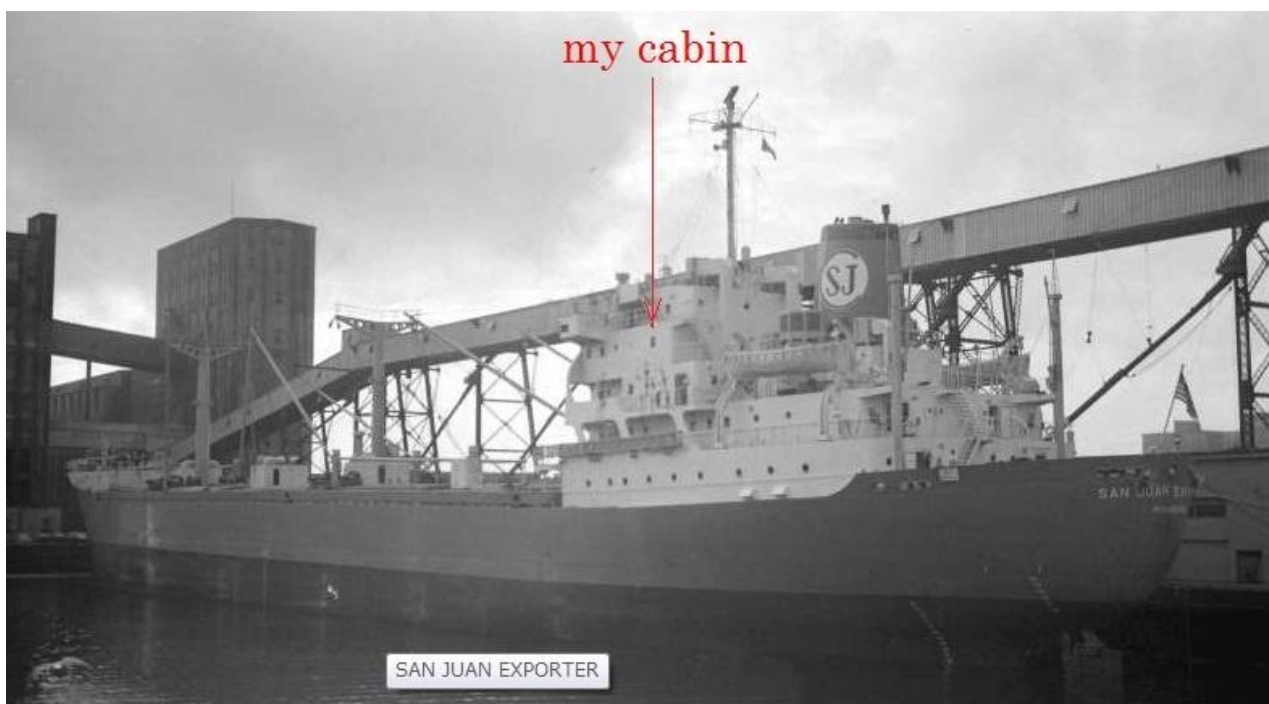
最初に神戸支部の窓口に出向いてから、乗船に要する諸々の書類を申請したり、発行されたものを受け取りに行ったりで何度か足を運びました、その間に船の紹介も受け、その中で最も早い時期に乗れる船を選んで、結局サン・ファン・エクスポーターというこの船に決まったのです。

*

乗船地は尼崎。 場所の記憶がイマイチなので、この稿を書くにあたって改めて調べてみて驚きました。 乗船地だった筈の尼崎製鉄所はとっくになくなっているんですね。 工場がなくなる前は神戸製鋼に吸収されていたらしいですが、今では地図のどこにも面影はありません。 従って、私の脳裏からも当時の様子はかき消えています。

*

これが私の本職第二船目、サン・ファン・エクスポーター San Juan Exporter です。



船尾の船名の SAN だけは読みとれますね。 この船は撒(バラ)積み船 bulk carrier と言うより多目的貨物船と言う方が当てています。 なぜなら、この船の総トン数 gross tonnage は 12,929 トン、載貨重量トン数 dead weight tonnage は 19,507 トンで、有馬山丸よりは大きいことは確かですが、鉄鉱石や石炭、穀類等を専門に運ぶに

は大きさが足りず経済効率が良くありません。

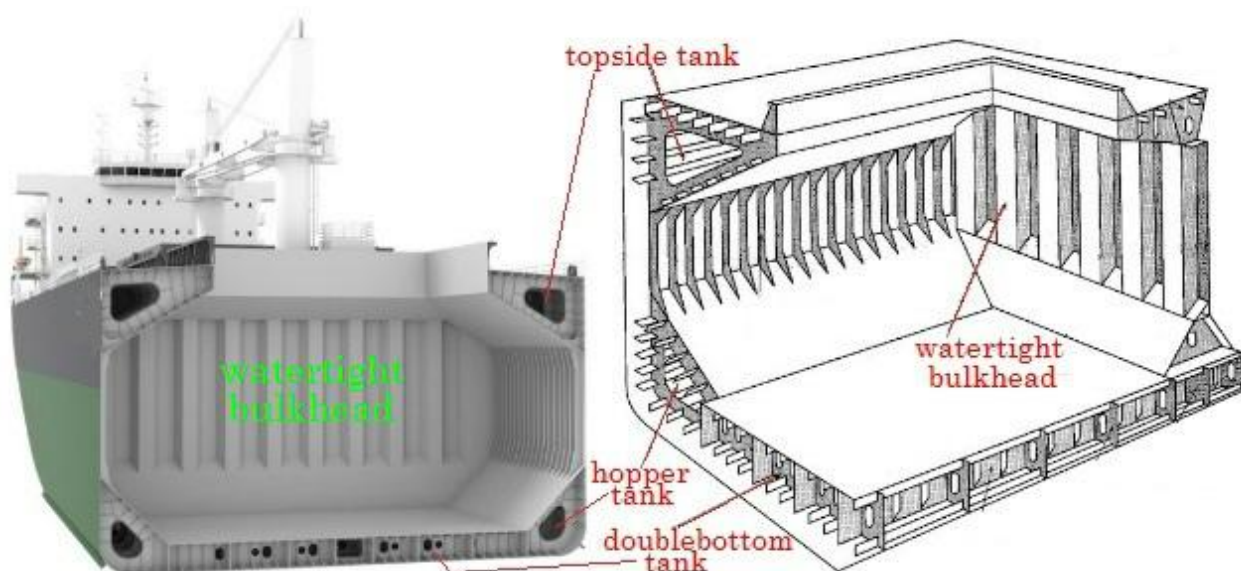
そういう貨物も積みなくはないが、もっと多様な貨物に対応できる大きさ、逆に言えば超大型の船には適さない物、撒物ではない貨物を積むには丁度イイ大きさです。

ブリッジ（船橋）の前方に斜めになっている円材が何本か見えるでしょう。

これはデリック **derrick** といって貨物を吊り上げる設備（揚貨装置）です。撒物だけを積むことを目的に建造した船には必要のないものです。

この船のもうひとつの特徴は、有馬山丸のような定期航路に使う船には必須の中甲板が一切ありません。定期船は多くの港で少しずつ貨物を揚げ・積みをすることから、多くの貨物区画を持つことが必然です。だから各艙にアッパー・ツイン、ローア・ツイン、ホールドと三つもの区画を設けているのが普通ですが、この船の艙内はガラスドウ、中甲板（ツイン・デッキ）がありません。

有馬山丸のような、いわゆる定期船型の船は、モウ殆ど現存していないと思いますが、サン・ファン・エクスポートのような多目的貨物船は現在でも時々見かけます。但し、外観の変化としては、そのほとんどが揚貨装置がクレーンに変わっています。



この手の多目的貨物船の艙内はこんな風になっています。

この写真の船も揚貨装置は、デリックではなくクレーンですが、それ以外は概ねサン・ファン・エクスポートと同じです。

一目で分かることは有馬山丸にあったような中甲板が全くないこと。その代わり上下の舷側に斜めにせり出したタンクがあります。上のものをトップサイド・タンク

topside tank 下のものをホッパー・タンク hopper tank と呼びます。

これらは皆バラスト・タンクです。

上のタンク、トップサイドは文字通りトップのサイドにあり、別名ショルダー・タンク shoulder tank とも言いますが、それは船体の肩にあたる場所だから。

下のタンクをホッパー（漏斗）というのは、漏斗のように側面を約45度に傾斜させるてあるからです。こうすることで穀類等バラ物の揚げ荷最終段階になると側壁の傾斜によって貨物が自然に滑り落ち、ホールドの隅から人手又は機械で掃き寄せる手間が省けるようにしてあるのです。

なお、バラスト ballast を英和で引くと「底荷」とか「脚荷」なんていう訳語が並んでいますが、船乗りを初め海事関係の人はバラストとしか言いません。完全に日本語化している言葉です。要するに、海水を満たしたり抜いたりして其の重量の変化で、船体の復元力調整又は姿勢調整をするためのものです。

何度も言ってきたことですが、船乗りあるいは海事関係者が使う横文字は、無理に訳しても殆ど意味をなさない変な日本語になってしまい、いっそのことそのまま外来語として受け入れた方がいいものばかり。所詮、もともと日本にはなかったものばかりですから仕方ありません。

*

サン・ファン・エクスポートは尼崎製鉄所の岸壁で鉄鉱石を揚げ荷していました。

この船で、私の職名は再び四等航海士フォース・オフィサーです。

でも日本船のフォー助と違う点はチョフサーの腰巾着ではなく、一人立ちのワッチ・オフィサーです。だから、サードからフォースになったからと言って格下げと言うわけでもありません。それに、報酬もかなり増えました。

この船の給与体系は極めてシンプル、本給一本槍。当時の日本船の給与は非常に複雑で、本給のほか、航海日当、時間外手当、その他諸々の手当てがついていましたから、時間外労働の多い航海士の場合など、手取り額は基本給の三倍くらいになるのが普通でした。

なぜ、こんなことになるかと言えば、雇用者側は保険料や退職金などの計算基準にな

る基本給はなるべく小さくとどめておきたい、でもそれでは組合側は納得できない。では航海日当やその他諸々の手当てを上乗せして本給の少なさは補い、手取り総額は労働者側の満足を得られるレベルにしましょう。つまり労使の妥協の産物。

一方、この船のように、退職金や有給休暇、下船後も保証が続く保険等一切なければ、本給の額だけを吟味すればよく、労使双方にとって簡単明瞭です。

時間外手当も通常業務では発生しません。当直航海士は航泊を問わずキッチリ時間内の仕事しか命じられません、と言うか、全て時間内で処理することを求められます。それが可能なのは、チョフサーは当直業務がない代わりに、それ以外の本来夫々の航海士が分担する仕事を全部肩がわりするからです。

唯一、否応なく時間外労働が発生するのは出入港スタン・バイのみ。しかし、これもスタン・バイに配置された時間、解散した時間は航海日誌に必ず記録しますから、全員の時間外労働記録ははっきりしています。

航海日誌の文言、何時何分 : Stationed for entering port とか何時何分 : Dismissed the station という記述については前にお話ししましたね。これで各人の時間外労働は自動的にはっきりするわけ。一々個人の記録を作る必要はないと言う事。額も一律一時間いくら、と簡単明瞭。

日本船では普通、各人が自分の労働時間記録を作成してそれを各部の責任者、甲板部ならチョフサー、がチェックして個々の労働時間を査定していました。しかも各人の手当額は本給の額から計算されるので時間当たりの額が皆違います。面倒な話。

*

この船の甲板部職員は米国人船長の下に日本人航海士四名。一等航海士は当直業務はナシで、荷役監督のほか、整備作業など甲板部全体の管理責任者です。

そして、二・三・四の三人の航海士が航海中・停泊中を問わず24時間体制で当直業務を分担します。航海中は4時間ずつの交代で一日8時間。停泊中も原則的には同様ですが、長期の停泊がはっきり予想できる場合は、適当に一回の当直時間を長くして、その分休息時間も長くしていました。とにかく三人がイーブンに働けばOK。

*

キャプテンは Arthur K. Natland という 40 代半ば？の米国人で「ワタシハなつとらんノデスヨ」というジョークが彼の話す唯一の日本語でした。極めつきのまじめな性格。勿論米国人だからといって、皆が皆、明朗闊達と言うわけではないのは当たり前ですが、それまで映画等でよく見ていた、冗談好きであけっぴろげの米国人という感じではありません。ちょっと意外な感じを受けました。

この船では彼と機関長の二人だけが米国人あとは全員日本人という構成。機関長はハワイ系で、小錦をもうちょっと細く白くしたような、至って気のいい初老の大男でした。この人も日本語は全くダメ。間違いなく有色人種ですが純ホワイトの船長との間に肌の色による摩擦は感じられませんでした。それがハワイ系とアフリカ系の違いなのか、船長の度量なのかは不明。しかし、会社がこのハワイ系の人物を責任ある機関長に任命した事は確か。明らかにアフリカ系とは違います。

今、考えてみると、この二人はその後何十年か後の、私のおかれた状況と全く同じだったのです。彼らも米国のマンニング・エイジェンシー経由でこの船に乗ったのだらうし、船は便宜置籍船、乗組員は全員素性の知れない外国人。後の私と違うのは夫々の国籍の違いだけ。要するに彼らもまたアルバトロスだった!!

*

しかし、この Captain Natland はナットランどころか非常に優れた資質を持つ船長殿でした。ヒヨコにやっつけが生えた程度の新米航海士の私をもちゃんと一人前に扱ってくれて、細かいことに一々注文をつけることなく、私のする仕事にそれなりのレスペクトを示してくれたのです。有馬山丸の最終段階で若造の私が反旗を翻さざるを得なかったアホ船長とは大違いでした。

経験は浅いけれども、とにかく日本国政府の発行した海技免状を持つ完成品の航海士として扱ってくれました。彼自身もまた会社組織に縛られて働く身分ではないので、部下の教育・育成迄は責任を負えない、与えられた素材を額面通り受け取って使いこなす、それ以上でも以下でもない、という考えだったのかも知れません。

このキャプテンに具体的に何かを教えてもらった、という記憶はないのですが、彼の仕事に対する姿勢からは多くの事を学びました。

その一例として、ある日の一シーン。

乗船後一月半位経過した頃、その時、船はパナマ運河を北に向かって通過中でした。私にとっては既に何度か経験を積んだ運河通過です。あるロックを通過中の事、艀（オモテ・船首）の配置についていたセイラー（甲板員）の一人が、怪我をしてしまったのです。なんでそうなったか細かい経緯は忘れてしまいましたが、チョフサーからマイクで報告を受けるや否や、キャプテンは突然ブリッジから外階段を走り降り、そのままデッキ上をそれこそ全速で走ってオモテに向かったのです。

この時ブリッジにはセカンド・オフィサーと私、それに当直クォーター・マスターと三人の日本人がいましたが、皆あっけにとられて船長の行動を見ていました。

セイラーの怪我は腕の骨折の疑いがあり、急遽船長と水先人の協議の結果、そのまますぐそのロックから陸送でクリストバルの病院に搬送され、本船がクリストバルを通過する際に、片腕を吊った状態で船に帰ってこれたのです。

結果は骨折ではなく小さいヒビが入っただけで、日ならずして回復できるという診断で、彼はそのまま軽作業をしながら乗船を続けられたのです。

この時の船長の素早い行動、そしてその後、すぐ陸上搬送をして無事クリストバルで復船させる手配、そのすべてが日本人船長ならそんなに簡単にはできなかった事だろうと思いました。同じ米国人同士の水先人との協議、病院手配の手際はともかく、全速でオモテに走った、あの船長の姿には全くビックリ仰天でした。

確かに日本語を話さない船長としてはチョフサーからのジャパングリッシュで細かい点まで把握するのは難しい、それならいっそ自分で見に行く方が早道だ、と思ったかもしれません。しかし、同時に、部下の怪我をそれだけ重く受け止め、心配してのっさりの行動とも思えます。いずれにしても日本人船長が部下の怪我の為にオモテまで全力疾走するなんてことは到底考えられないことでした。

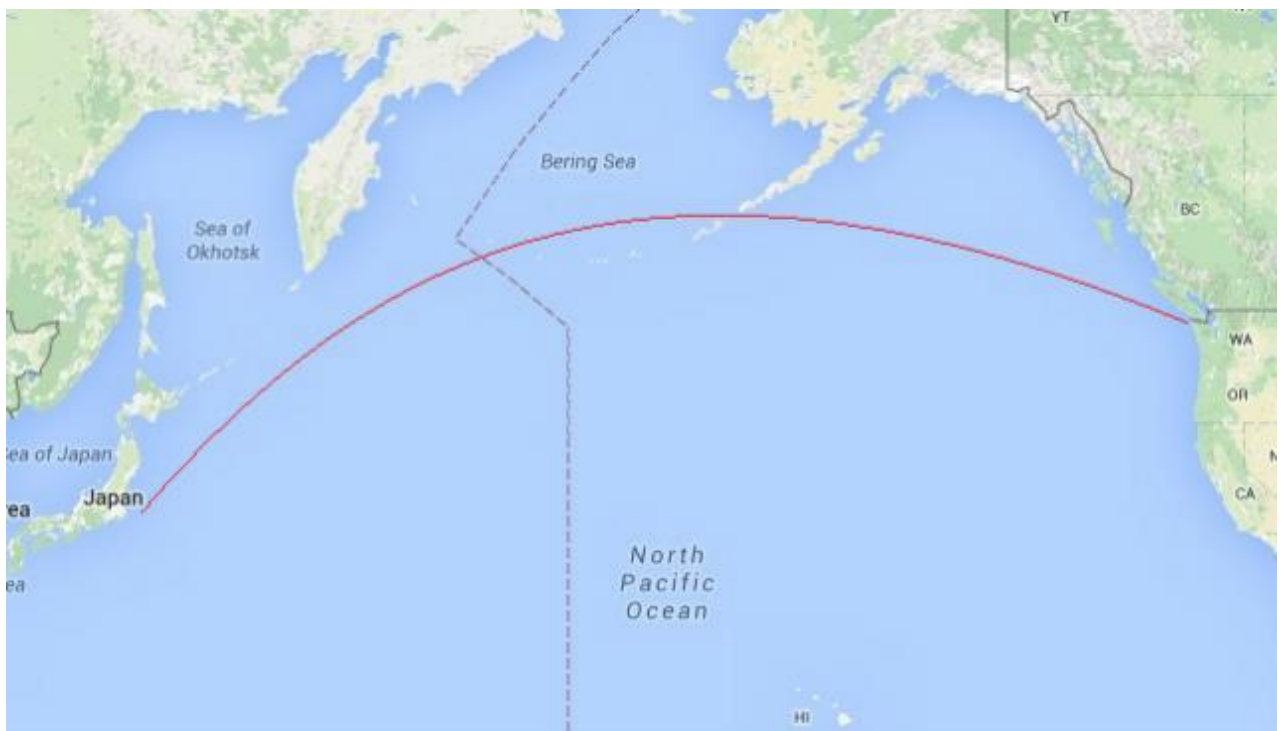
*

この一件をきっかけに、個性の違いというだけでは済まされない、日本人と米国人の根本的な違いを考えさせられました。どちらが良い・悪いの話ではなく、考え方も行動も、全く別物ではないかと思いました。それは言語即ち思考経路の違い、成長

期に於ける人との係わり方、など一言では片付けられない多くの事が関係すると思います。 大げさに言えば国民性の違い。 半世紀以上前の時代の、それまでは外国人と深い係わりがなかった若者には、ちょっとしたショックでした。

*

さて、航海の話に戻しましょう。 尼鉄（尼崎製鉄所）で鉄鉱石の揚げ荷を終えた船は次の積み地ヴァンクーヴァー Vancouver B.C.に向かいました。 太平洋横断は例によって大圏コース。 ヴァンクーヴァーは日本より高緯度ですから、野島崎沖から大圏コースを引くとアリュウシャン Aleutian 列島を越えてベーリング Bering 海に入っていきます。 こんなコースで、これまた初体験。



冬場のこのコース、特に西に向かう時は向かい風・向かい波になる確率が多く全く大変です。 特に最近、温暖化のせいか冬のこの海域の様相はハンパじゃありません。

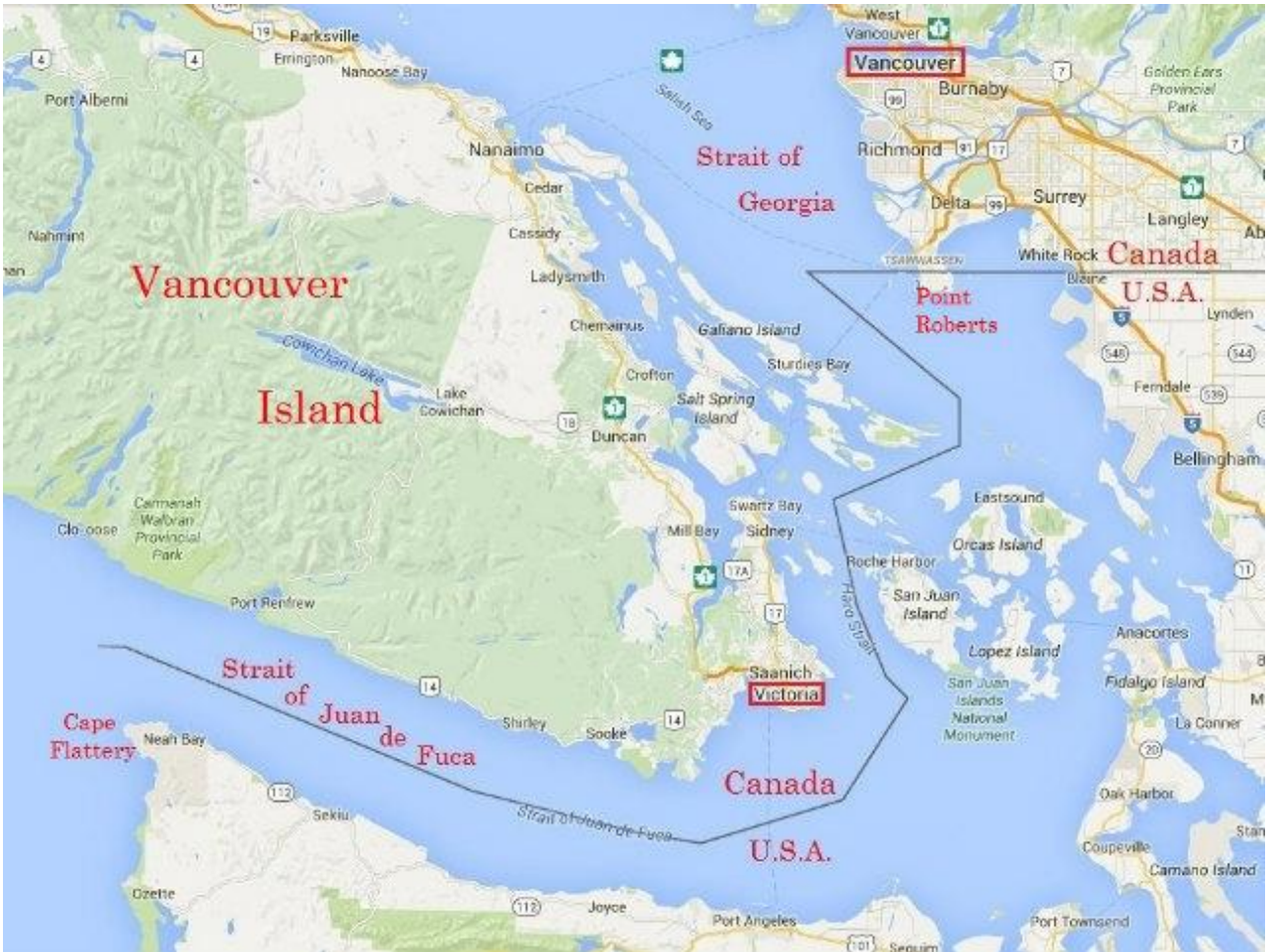
クモの巣を張ったような天気図を見るたびに、既に陸の人であるのが実に有難い。

そのベーリング海へは次のマップの左端アツツ Attu 島の少し南から入ります。 そして、再び太平洋に出るのは右の方のユニマック・パス Unimak Pass から。 右上から延びているのがアラスカ半島 Alaska Peninsula。 アリュウシャン列島の西側は島と島の間が開いていますが東側の出入り口はこのユニマック・パスに限られるので、こんな僻地にも関わらずここは大型船の通過が結構多いのです。

まあ、言うなれば日・中・韓と米・加をつなぐ大動脈ですからね。



サン・ファン・エクスポートーでここを通ったのは5月の事でしたから、大した時化にも会わず平穏無事な航海でした。そして取りつく先は・・・？



左上からせり出しているのがヴァンクーヴァー島の南東端、下辺は米国ワシントン州

です。 その間がファン・デ・フーカ海峡 **Strait of Juan de Fuca** で、大圏コースの
終点は海峡の入り口、フラッター岬 **Cape Flattery**。

そこから船は海峡のほぼ中央を走る米・加両国の国境線に沿って走り中央のやや下、
水先人乗船地ヴィクトリア **Victoria** に向かいます。 ヴィクトリアは観光客には人気の
小じんまりしたイイ街らしいですが、船は沖合で水先人を拾うのにちょっとの間減
速するだけ、あっさり素通りです。

水先人乗船後も米・加の国境線にほぼ並行して走り多くの島の間を抜けると、やや広
いジョージア海峡 **Strait of Georgia** へ出ます。 更に国境沿いに進むとやがて右手に
ロバーツ崎 **Point Roberts** が見えてきます。 国境線が右に大きく折れ曲がった所。
ここでコースをほぼ真北に変えると間もなく右手にヴァンクーヴァーの入り口、ライ
オンズ・ゲイト・ブリッジ **Lions Gate Bridge** が見えてきます。

ヴァンクーヴァーは皆さん御存じのカナダ西岸の大都市ですが、全く同じ綴りの町が、
国境を南に越えてすぐの米国ワシントン州にもあるので、カナダのヴァンクーヴァー
の方には普通 **B.C.**をつけて区別します。

B.C.即ちブリティッシュ・コロンビア州 **British Columbia** です。

これがヴァンクーヴァーの玄関ライオンズ・ゲイト・ブリッジ **Lions Gate Bridge**。



綺麗な玄関口でしょう？ この港もその後の船乗り人生では何度も訪れた港で、大好
きな都市のひとつです。 実はコレ、外からじゃなく港内から外をみたところ。

そして港の中はこんな具合。



ここもやはり天然の良港、かなり荒れた日でも、せいぜい増し舫いをとるぐらい、港内で大型船にこたえる程の波が騒ぐことなど考えられません。

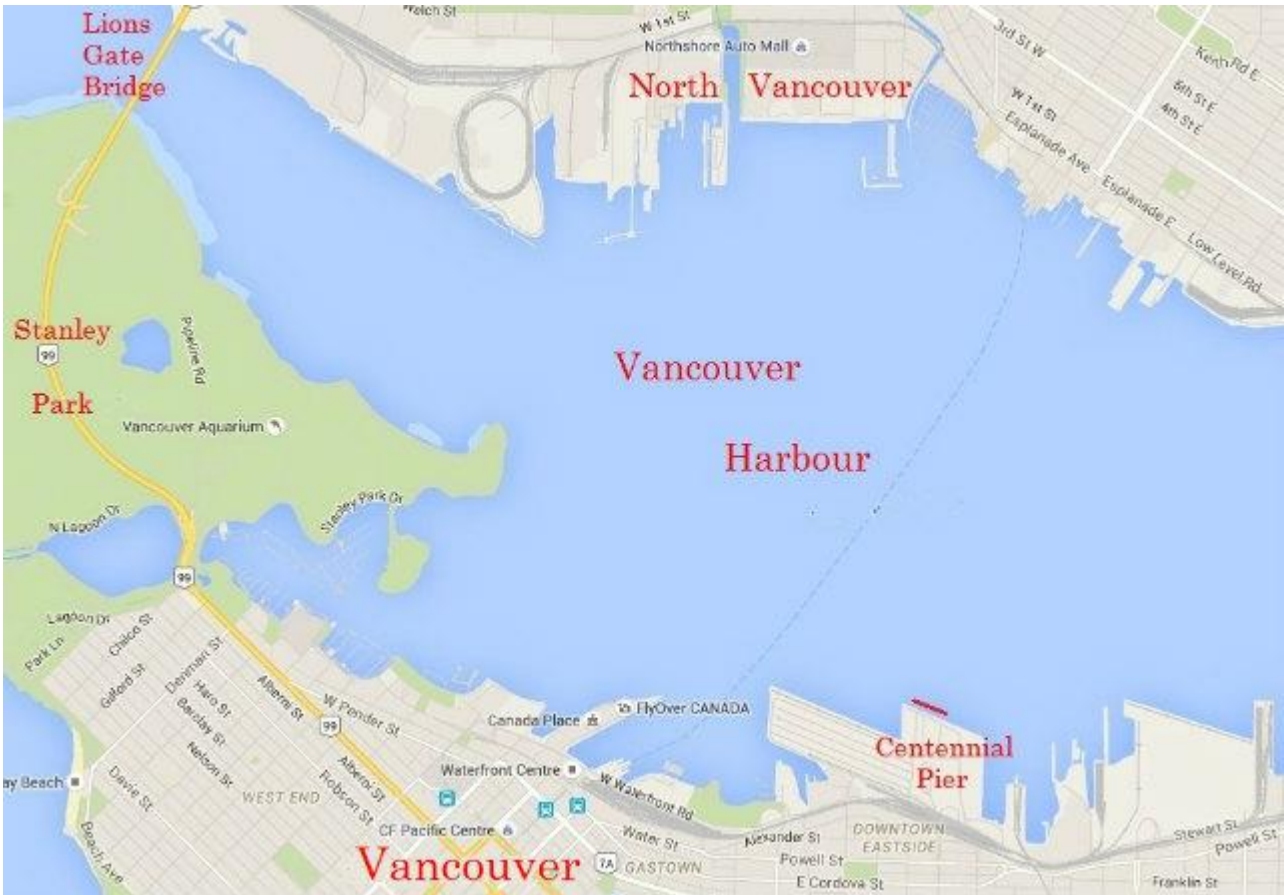
メインの市街地は湾の南岸、そして対面北側はノース・ヴァンクーヴァーと呼ばれます。左手が入り口のライオンズ・ゲイト・ブリッジ、右端に第二の橋セカンド・ナロウ・ブリッジがあります。氷河跡らしい入江は更に右奥に続き、所々港湾施設もありますが市街はなく、人家も殆どありません。私も後に何度か原木積み取りにこの橋をくぐって中へ入りました。

マップの左上隅にウェスト・ヴァンクーヴァー **West Vancouver** というのが見えますね。ここは言わばヴァンクーヴァーの奥座敷、さっきの写真で橋の向こうに見えるのがその高級住宅街です。

ノース・ヴァンクーヴァーの方は一転して工場や倉庫が集まった所です。その背後の山の斜面にはやはり住宅街が広がっていますが、こっちの方は庶民的な町らしい。その更に北側は高い山が湾を囲むように並んでいます。そこにはスキー場などウィンター・スポーツの施設が沢山あるそうで、港からもスキーのゲレンデがいくつか見えていました。



これは港の南岸、市街地をウェスト・ヴァンクーヴァー上空から俯瞰した写真です。手前左は先程の夜景の橋、その右の木立はスタンレー・パーク Stanley Park。画面の右半分、公園の向こうが中心街と客船棧橋など。左半分は港湾地帯と下町。



次は港の中心部の拡大図です。 サン・ファン・エキスポーターは右下のセンチニア

ル・ピアーに係留しました。ここで約一週間かけてランバーlumber(製材)を満載しました。ホールド内は勿論デッキ上にも5～6メートル位の高さまでミッシリです。これをデッキ積みと言います。木材、特に製材は重量が軽いので、デッキ上にこんなに積めるほど載貨重量トンの最大量には余裕ができるんです。



上の画像は製材のデッキ積みの様子です。

両方の舷側に杭のような物が沢山並んでますが、これらはスタンション **stanchion** と言って材木をデッキに積み上げて行く段階でサイドを垂直に揃えるための物です。原木や製材等を専門に運ぶ船には鋼材（角パイプ）で造ったパーマネントの物が付いているのが普通ですが、材木はたまにしか積まないと言う船にはデッキ積みにかかる前にデッキ上にある柵形のソケットに角材または円材を立てて使います。スタンションは、航海中の船の傾斜・動揺に対しての対策、いわゆるセキュアリング **securing**（貨物の固定）には殆ど役立たず。デッキ積み貨物の安全策には専らワイヤーとチェーンのラッシング **lashing**（固縛）に頼ります。手前の方にチェーンが何本か横に走っているのが見えますね。これは最上段のラッシングで、写真では見えませんが、積み上げて行く途中で少なくとも一段、普通は二段、ワイヤーでのラッシングもしてあるんです。

近年、某国のフェリーが転覆した際、デッキに積んであったコンテナがめちゃくちゃに崩れていましたが、あんなブツたるみは許されません。

いつの場合でも荷崩れは即命取り。

*

この港ではたっぷりの日程で停泊出来ました。何故なら、材木に関しては夜荷役はやらないと言う港湾労組の取り決めがあったのです。長尺物・嵩高（かさだか）物である材木の扱いには通常の個品貨物にはない危険が伴うからでしょう。

これは我々クルーにも有難いことで、格好の息抜きになります。

チョフサーを除く航海士三人は24時間常にだれかが立直しなければなりません、こういうめったにない長期停泊が見込まれる時は特別な当直体制を組みました。普段は航泊を問わず4時間ずつ一日二回で8時間、停泊中は時により8時間一回ずつと言うワッチも組みました。しかし、ここでは初めから10日程は間違いなく停泊すると言う事が分かっていたので、更にノンビリできるワッチ組みにしました。それは、8時間立直して24時間休み、次は16時間やって24時間休み、という仕組み。停泊が正味3日あればこの時間割が可能です。日替わりで違う時間に上陸できて好都合。16時間ぶっ通しというのがやや難ではありますが、どうせ荷役時間はデイトム8時間のみですから、有馬山丸のような定期船の24時間殆どぶっ通しの荷役などに比べればチョロイもんです。

こののんびりした停泊、有馬山丸では到底考えられなかった、半分休暇みたいな停泊でヴァンクーヴァーの街歩きを堪能できました。ヴァンクーヴァー発祥の地ともいわれる観光名所ギヤスタウン Gastown 等にも何度も行き、パブ pub で英国風ダーク・エール dark ale を楽しんだりもしました。また停泊場所から徒歩10数分という至極便利な場所にチャイナタウンもあり、ラーメン、タンメン、水餃子なども自由自在。

*

ところで、ここで16頁のハーバー全景のマップをもう一度見て下さい。この湾は東西に夫々橋があつて湾岸をぐるっと一周できますね。私は船の行先がヴァンクーヴァーだと分かった時点で、すぐこのことに注目していたんです。

そして航海中、何度もハーバー・チャートを見てはプランを練っていました。

それはこの湾を歩いてぐるっと一周してやろう、というもの。

海図では陸上の道路がどうなっているか細かい点までは分かりませんが、道路は間違いなくつながっている筈。ざっと見積もって24～5キロ、長くても30キロ見込んでおけば大丈夫と思いました。そしてこの停泊中湾の南岸都市部はほぼ制覇できたのです。問題はノース・ヴァンクーヴァーの側。この時はそっちへは行く機会が持てず、その後何年もの間、この港へ来るたびに機会をうかがっていました。

結局、ついにそれを完成できたのは、それから20年以上たって船長になってからの事でした。何しろたまに訪れる港、しかもその後、年数的には一番長かった一等航海士の時には何度も来たのに、ゆっくり上陸、なんて余裕はなく、オアズケ。

勿論タクシーでも使えば簡単な事ですが、目的は「歩き」、そして無理に一回でやり遂げるのではなく、前回歩いた所を記憶しておいて、次はそこまで路線バスで行き、そこから又歩き続ける、時間がなくなれば路線バスで帰ってくる。この繰り返し。

で、20数年後とうとう全てを徒歩で一周し終えたのです。

そのあと出港してヴィクトリアに行く途中、パイロットにこの話をすると「いやー、キャプテン、私はこの街で生まれてこの街で育ったのだけれど歩いて一周することなんて考えもしませんでしたヨ、素晴らしー」と自分の事のように喜んでくれました。彼が驚いたのは、「歩き」をつなぐ手段として路線バスしか使わなかったこともあるらしい。今、私が住んでいる長崎でもベイサイド・マラソンと言うのを毎年開催しています。長崎港を一周するハーフ・マラソンですが、途中寄り道して距離を20キロ少々に合わせてあるので湾岸一周の実質距離は15キロ位らしい。そうするとこのヴァンクーヴァー・ハーバー一周は丁度長崎の2倍位だったかな。

*

こんなノンビリの停泊中のある日。私はその日08:00から24:00迄の16時間当直の番。17:00にその日の荷役が終わり、あとは寝ることなく在船し、時々船内を巡視すれば良いだけの気楽な当直。舷門付近には相ワッチのクォーターマスターが張り番をしています。彼らは航泊を問わず4時間交代です。

舷門とはタラップ gangway (舷梯) を登り切った舷側の入り口のこと、船の玄関口で、ここを固めておけば不審者の侵入は殆ど不可。 タラップは実はオランダ語 trap。初夏のヴァンクーヴァーは21時頃でもまだ明るかったと思います。 とにかく、まだ空も明るい頃、私が何回目かの巡視で外舷側（海側）のデッキを歩いていると、ブチッと言う音と共にデッキの上にロープがはねてきました。

この時本船の舷側には明日の荷役の為に製材を積んできたポンツーン pontoon をつないでありました。 ポンツーンとは箱舟、ボックス型の舳でエンジンは付いておらずタグボート tugboat に引かれて走るもの、勿論居住施設はナシ。

急いで舷側を覗くとポンツーンは数本の舳いロープでつないでありましたが、夫々が均等に張られておらず、あるものはビンビン、あるものはダラリでそこへ強い潮流が当たったので一本ずつ次々と切れてしまったのです。 私が覗いた時、舳いロープは既に最後の一本になっていました。 ポンツーンには番人はおらず、どうにもなりません。 このままではいずれ最後の一本が切れるのは見え見えです。

ありったけの大声で舷門付近にいたクォーターマスターを呼び、ステベがポンツーンに乗り移る為に吊るしてあった縄梯子で急いでポンツーンに下りました。 クォーターマスターに本船からロープを渡してもらって、舳いを取りなおそうとしたのです。

ところが、私がポンツーンに降り立つと殆ど同時に最後の一本もブチッ。

その時やっとクォーターマスターが現場到着。 しかし時既に遅し。

身ぶり手ぶりで、誰かに電話連絡を頼むように合図しましたが、そうこうするうちにもポンツーンは見る見るうちに本船から遠ざかります。 強い引き潮に乗ってライオンズ・ゲイトの方へ流されてゆきました。 思いもかけぬ湾内漂流。 辺りも段々薄暗くなり、少し寒くもなってきました。 クォーターマスターは、しかるべき所に電話連絡をできる誰かを見つけられたらどうか？

少々心もとなくなってきました。 キャプテンは夕食後上陸したのを確認しています。

チョフサーは在船してるだろうか？ 荷役はもう終わってるからそれもアブナイもんだなー、などと思っているうちに辺りははいよいよ暗くなり、ちょっと心細くなりかけた頃、トントントンと言うエンジン音と共にタグボートが近づいてきました。

ヤレヤレ、誰か代理店に電話連絡をつけてくれたらしい。

タグボートの船長は「ヤァ、大航海はどうだった？」なんて気楽なもの。その後、船会社からも荷役会社からも音沙汰ナシ。あのまま船が流され港内で何かにぶつかって壊せば賠償問題も生じるし、座礁でもすれば次の満潮時迄引き下ろしもできず荷役にも支障が出た筈。元はと言えば船の舳の取り方がズサンだったから。素早く対応した本船には何らかの挨拶があつていいんじゃないか。それとも身近で起きた不都合に対処するのは当たり前か？ 長くなりました、続きはまた今度。

最後にノース・ヴァンクーヴァーから見た市街地の夕景。 逢魔が時。



*

[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3月26日の予定です。

おことわり

このところディスプレイとにらめっこの時間が長引き、少々目が疲れてきました。

少しパソコンに向かう時間を短縮しようと思います。

つい最近、更新は二週に一度、としたばかりなのに、今度は三週に一度とさせていただきます。 悪しからず・・・。