

Once a Sailor, Always a Sailor



017号 (16 Apr. 2016)

海洋研究船・淡青丸

(Feb. 1964~Mar. 1965)

今回の船は、私の長い船乗り人生の中でも一番の変わり種とも言い得る官庁船です。前回のリベリア船籍サン・ファン・エキスポーターは、当時としては特殊なその雇用形態、それに集まってきている乗組員の意識など、実に私にはぴったりの職場ではありました。しかし、この船、淡青丸で航海士を募集しているとの情報を得て、どうしても乗ってみたいくなったのです。

官庁の船に乗る、即ち国家公務員になる、なんてことは意識がなく、海洋研究、海洋観測、と言う文字に惹かれたのです。結論から先に言ってしまっても身も蓋もありませんが、結局のところ官庁船、国家公務員、というものにどうしても馴染めず、この船からも13カ月後には去ることとなります。組織には馴染めませんでしたが、船そのもの、及び仕事の内容は当初抱いた興味を満たしてくれたので、これはこれで十分に満足の乗船でした。そして、その船はこんなスタイル。



総トン数257トン、全長40メートル。 何ともショボイ写真ですがネット上を探しまくってもこんな写真しか見つかりませんでした。 一方で下のは1982年に初代の代替えとして建造された第二代淡青丸です。 グッと良くなっていますが、この船も既に2013年に退役となっているそうです。 光陰矢の如し。



上の初代も私が乗った当時のファンネルマーク(煙突の意匠)は下の第二代と同じで、

二・三等航海士、一・二等機関士は夫々二人部屋、ボースン(甲板長)・ナンバン(操機長)、シチョージ(司厨長)は三人部屋、その他のクルーは全員一緒の大部屋。

一方、研究員は主任教授のみが一人部屋で、あとの研究員(助手及び院生が大部分)は2～4人の相部屋。とにかく船中スシ詰め状態です。何しろ乗組員・研究者合わせて30人近くがこんな小さな船に同居ですから、そりゃもう大変。

上の画像では如何にも見にくいので少し拡大すると下のようになります。原図そのもののサイズが小さいので拡大もこれが限界。

my cabin としてある所を良く見ると、2・3/OFF となっているのが分かります。この小さな区画がセカンド・オフィサーとサードの私の相部屋。縦横夫々2メートル位のスペースに二段ベッド、デスクと椅子、ロッカー二つがコンパクトに収まっていました。

下の画像で上段の平面図が上甲板 upper deck でここがこの船の表舞台、全ての研究活動はこのデッキ上で行われます。中央にどんと構えるのがラボ laboratory 研究室。下の居住区の狭さと比べるとこの部屋がいかに重要視されているかが分かります。

そりゃ当たり前、研究活動の為にできた船ですからね。

そしてデッキ・ハウス deck house 前方のフォア・デッキ fore deck、後方のプープ・デッキ poop deck は、全て標本の採取など研究活動にとって重要な場になります。

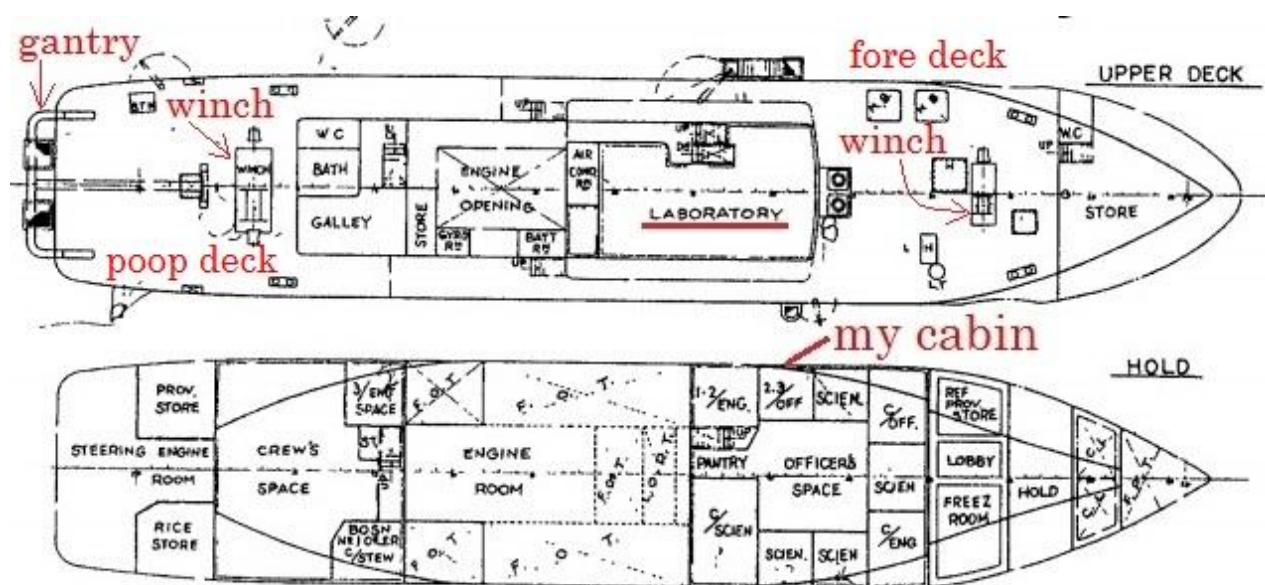


Fig. 12. 淡青丸一般配置図

ラボの中は研究者専用のスペースですが、デッキで行われる標本採取などは乗組員が

総出で力仕事を受け持ちます。最後部にはガントリーgantryという門型の台があり、その前方にはこんな小さな船には似つかわしくない大きなウインチがあります。これらは、深海からの標本採取用具や海洋生物採集用の網等の操作に重要な役割を果たします。前方のデッキにも船尾のウインチ程ではありませんがかなり大型のウインチがあります。こっちは主として洋上で船を停止して行う標本採取に使います。

そしてこれらの操作は機器の扱いに慣れている乗組員の出番です。

*

先程、ボースン、ナンバン、シチョージなんて言う言葉が出てきましたが、夫々、boatswain, number one oiler, chief steward をさす船乗り言葉です。

ボースン（甲板長）は殆ど原語そのまま、ナンバン（操機長）はナンバー・ワン・オイラーの省略形、シチョージ（司厨長）は日本語が訛ったのか英語のチーフ・ステュワードが大訛りしたのか私にも分かりません。

ボースンは陸上でも集団のリーダーを指すのに使う業界があるようですが、ナンバンやシチョージなんていう日本語は陸上にはありませんね。

*

上の図面のような4平米そこそこの小さな部屋に、セカンド・オフィサーと同居ですからソリの合わない人間同士なら大変なところですよ。しかし、幸いな事にこのセカンド・オフィサー・Gさんは極めつきの物静か・温厚な方でした。

当直時間は私がパー・ゼロ（08～12時、20～24時）セカンド・オフィサーはゼロ・ヨン（00～04時、12～16時）で、起きていて部屋に一緒にいる時間と言えば夕食後から私の当直が始まる20時前までの2～3時間だけなのです。

この時間帯には二人で色々と雑談を楽しみ、気づまりな事は何もありませんでした。この人は鹿児島大学水産学部出身で、この船に乗る前は遠洋マグロはえ縄漁船の船長をしていたのだそうです。同じ船乗り・航海士と言っても勉強したこともそれまでの海上履歴も全く違う分野で、お互いに相手の話が新鮮な感じがしたものです。

この船の他の乗組員の殆ど全員が、気象庁・水産庁または海上保安庁からの移籍者か出向者で官庁所属の船しか知らない人たちでした。その意味でも偶然ながら私達二

人は他の乗組員とは異質の者同士が相部屋になったのでした。

*

このGさんの話では、マグロ船の上では船頭（漁労長）が文字通り全権を握っていて水産学部卒の船長といえども全くのカザリなんだとか。船長と言う職はあくまでその船を動かす上で必要な、書類上の法的基準を満たすだけ、実務上の決定権は何一つナイのだそうです。

それに比べれば、商船の航海士は限られた範囲内ではあっても、自己の裁量が許され、同時に責任も負わされるわけで、職業人としてそれなりのヤリガイがあったことは確かです。Gさんがマグロ船から逃げ出したのは当然の結果とも言えるでしょう。夕食後それぞれ二段ベッドに寝転がってダベりながらの思い出話でも、マグロ船についての話には懐かしさは全く感じられませんでした。

*

一方私の方は最初の有馬山丸でも二隻目のサン・ファン・エクスポートでも色々と貴重な体験をさせてもらったし、楽しかった思い出も沢山あります。Gさんは大学を出て早々、あまり愉快でない世界に入ってしまったわけで、ちょっとかわいそうな気がしました。私がこの船から去った後、この人と再会する機会はありませんでしたが、お役人根性にズッポリ浸ったこの船の乗組員とは少し肌合いが違った彼が、果たしてこの職場に長く残れたか？甚だ疑問です。それほど、この船は官庁船しか知らぬ乗組員、だけの世界だったのです。

先程、二段ベッドに寝転がって、と言いましたが、そうしなければ二人で部屋の中に一緒に居るスペースがないのです。一人がベッド、一人が椅子という時もありましたが、ダベる時は両方ともベッドに寝ッ転がる方が断然多かったのです。

ベッドは私が上段、彼が下段でした。船では上位者が下段というのが普通。

*

大半の所帯持ち乗組員にとってこの船が良かったのは、海上の活動期間が年間の約半分、言いかえれば一年の半分くらいは東京月島の定係バース berth（決まった係留場所）に居て、その間は自宅から通勤、というサラリーマン的生活が出来たこと。

しかも日曜・祭日はオヤスミ。 在船当番はもっぱらチョンガー乗組員にお任せ。
私以外の船長・航海士は全員東京在住者でしたから、自然に東京停泊中の大部分の在
船当番（停泊船長）は私が一手引き受けでした。
そう言えば、セカンド・オフィサーの転職理由の一つは、結婚後間もない奥方からの
要請もかなりの比重を占めていたようです。 遠洋マグロ船と比較すれば、半年以上
は東京に停泊しっぱなしの船に軍配が上がるのは言うまでもありません。

*

その淡青丸の専用バースはこんな所でした。



東京港の最奥部、月島の最西端、浜離宮の丁度対岸です。

当時のこの界限は埋め立てたまんまの原っぱで、建造物はおろか道路以外人工的なものは何もありませんでした。 今、グーグルのストリート・ビューで見ると付近一帯は水産物を中心にした一大物流拠点になっているらしく、巨大な冷蔵倉庫や大型保冷車がずらりと並んでいました。 淡青丸が係留されていた岸壁もそうした水産物など

の揚げ積みをするのに使われているらしい。

その倉庫群の少し東側にはマンション群があって、小学校・公園なども整備され、眼を疑うばかりです。

この月島の西端部ばかりでなく、東京港全体の変化は只事ではない気がします。私が淡青丸に乗船した頃の東京港と言えば、目立った港湾施設は、竹芝栈橋、日の出栈橋、月島の晴海ふ頭、豊洲の石炭栈橋くらいのものでした。その他には港内に係留ブイがいくつかあり、外航・内航の貨物船の荷役はこのブイで舳を使っての積み揚げが主流でした。

そうそう、晴海ふ頭と豊洲石炭栈橋の奥には石川島造船所があり、更にその奥には東京商船大学もありました。今、マップで見るとそれらは皆なくなっています。何しろ私がここに居たのは1964～5年、既に半世紀が経過していますから埋立地の景観が変わるのは当たり前ですね。

しかしその点、前号でお話ししたブルックリンの製材揚げ地は変わっていなかった。当時、例の写真の材木会社の建物があったかどうかは私自身定かではありませんが、材木用岸壁はそのままだったのは逆のオドロキ。

*

このマップの上部に見える地下鉄・大江戸線なんかは勿論ありませんでした。月島全体がバス便しかない時代でしたから、停泊中自宅から通勤してくる乗組員は勝鬨橋付近のバス停との間は歩いていました。

私も日・祭日にはヒマにまかせて月島中を自転車で良く走りまわったものです。淡青丸の周囲ばかりでなく、月島の西側半分には殆ど建造物がありませんでしたから見晴らしは極めて良く、とりわけ日・祭日は人気もなく、散歩やサイクリングにはもってこいでした。

今のように東京港を取り巻く高層ビル・高層マンション群は皆無で、背の高い建造物と言えば、できたばかりの東京タワーのみ。月島西端部分はアッケラカン、何も無い空き地だったのです。

*

淡青丸の活動範囲は日本沿岸に限られていました。その中でも次のマップの海域での行動が最も多かったと言えるでしょう。少なくとも私が乗船している間はそうでした。これ以外では小笠原諸島近海へも出かけることはありました。しかし、北海道や九州方面への航海をした記憶はありません。勿論、それは私が憶えていないだけかも知れませんが、私が下船してからの行動範囲は知る由もありません。



相模湾や伊豆七島周辺で海中生物採集や海底の堆積物採取などをしたことは良く憶えています。その際、天候悪化の際の避難や、研究室内での標本の分析の為に停泊の必要が生じると、館山や下田の湾内に錨泊する機会が多かった。また、もっと南の海域での活動では八丈島の泊地にも良く行きました。

八丈島には周囲を陸地で囲まれた湾という物がなく、その時々風の向き次第で南寄りの風が強ければ神湊（かんみなと）港の沖、北東風なら八重根（やえね）北西風なら洞輪沢（ぼらわざわ）沖にアンカーをいれたのです。なお、神湊港は正式名称ですが、あとの二つはこんな名称の泊地があるのではなく、この付近の地名から勝手に船で名付けた泊地名です。錨地としての指定があるわけでもありません。



私の記憶では南西側の八重根に錨泊したのが断然多かったです。

ここでは良く釣りを楽しみました。ハタ科を初めベラ科やモンガラカワハギ科など熱帯魚的なものが多かった中で、とりわけ印象に残っているのは、イソマグロのかなりの大物を釣り上げたこと。体長1メートルを超える大物、ただし、肉質は最低で、水っぽい刺身になってしまいました。不思議な事にこの船の乗組員はあまり釣り好きの者はおらず、必ず竿を出すのは私と機関員のK君の二人で、あと二・三人が居たりいなかったり。セカンドオフィサーも時々は顔を出しましたが常連ではありませんでした。この界隈の海に詳しい元からの官庁船乗組員は、この辺りの南の海では

ロクなものは釣れないと知っていたのかも・・・。

マグロがかかった時はデッキ上には機関員K君だけしかおらず、彼に手伝ってもらってようやくカギ竿にひっかけ、デッキに上げたのです。一人ではお手上げだったでしょう。K君もこの船では珍しく官庁船に乗るのは初めてというクルー、しかも数少ない同年輩のチョンガー同士、彼ともよく話が合いました。彼は東北出身者で、この船以前は地元の漁船に乗っていたらしい。今はどうしているのかな？

*

さらに南への航海で使った錨地は小笠原の父島・二見湾。ここへも良く行きました。



数多い研究活動のなかで今も印象に残っているのは、シラスウナギ（日本ウナギの稚魚）の採集と海底の地質調査です。

今では日本ウナギの産卵場所はグアムやサイパンなどマリアナ諸島の西方と特定されていて、しかもその発見はほかならぬ東大海洋研が関与していたようですが、この頃はまだなぞに包まれていて暗中模索。まずシラスウナギを捕まえることに全力を傾注している段階だったのでしょう。八丈島から小笠原諸島、更にそのもっと南の方まで、あちこちで何度も何度も網を入れて捕獲しようと一生懸命でした。

その後何十年も経てその努力は見事報われたわけです。しかし、更にその後、日本ウナギの数は激減してしまいました。躍起になって産卵場所を突き止めようとした事が全く無駄になってしまっただけでは困りますね。



そのシラスウナギの採集には、こんなネットを船尾から流し、船をごくスローで走らせるのです。このネットは各種プランクトンや様々な海中生物の採集にも使われたオナジミのものですが、この他にも形も大きさも色々なネットが使われました。勿論、網目の大きさも採集対象によって変わります。

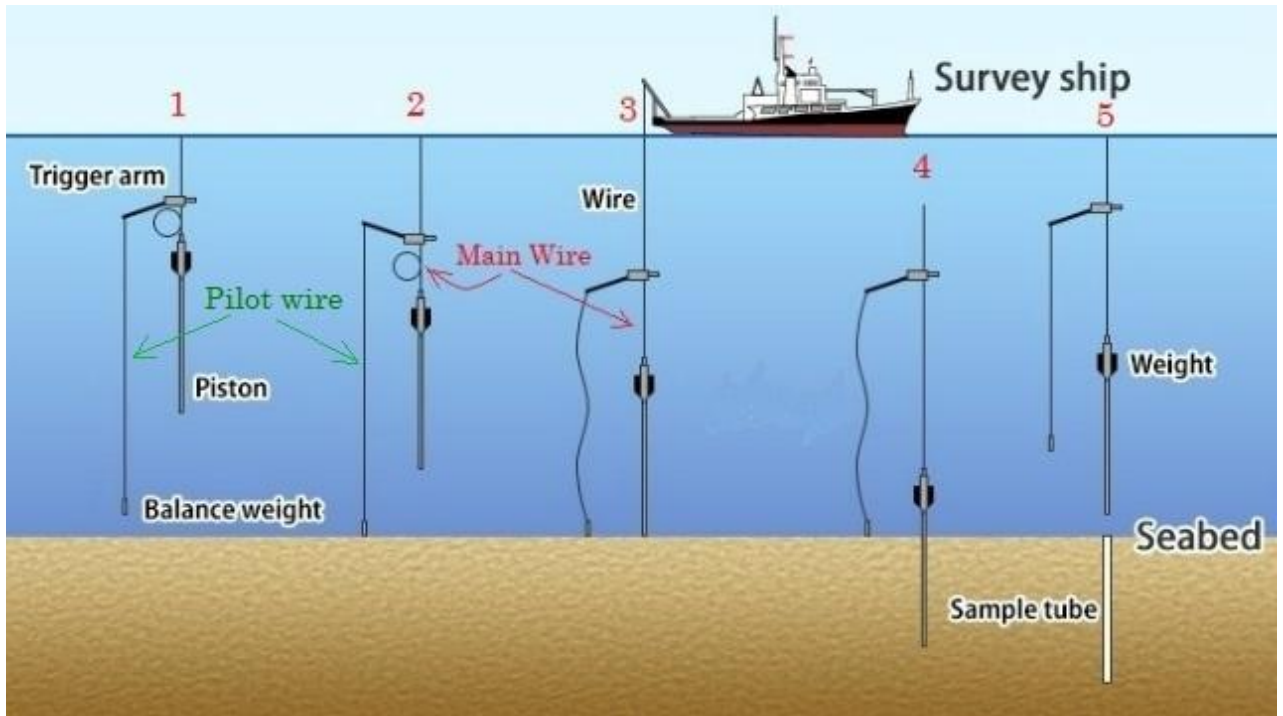
*

もうひとつ印象に残る研究活動は海底の地質調査です。コア・サンプラーという長いパイプを海底に打ち込んで海底の堆積物をその堆積層のまま取りだすのです。この作業は海洋研だけでなく地震研の研究者グループでも行いましたから、地質研究そのものだけでなく、堆積層からプレートの変化を読み取って、地震予知に役立てようという試みが本格化した時期だったのかも知れません。プレートという用語は大震災以後しきりにマスコミに取り上げられるようになりましたが、その頃にはそんな言葉は一般には知られていませんでした。

このコア・サンプラーを海底に打ち込む作業に欠かせないのが最後尾にあるガント

リーとプープ・デッキにでんと据えられた大型ウィンチです。シカとした記憶では
ありませんが、数千メートルの長さのワイヤーが巻かれていた筈です。

コア・サンプラーには色々なバリエーションがあるらしいですが、次の画像のものが典型的な一例ピストン・コアラーと呼ばれるものです。



簡単に操作例を説明すると次の通りです。

操作は左から右、1から5の順序です。

まず(1)、ガントリーとウィンチを使ってこんな物を海底付近に降ろします。この時トリガー・アーム **trigger arm** と呼ばれる天秤の先端にはパイロット・ワイヤー **pilot wire** でバランス・ウェイト **balance weight** が吊られています

次に(2)はバランス・ウェイトが海底に達した瞬間です。この時までピストン **piston** のメイン・ワイヤー **main wire** は錘 **weight** の上で束ねられています。そして、バランス・ウェイトが海底に着くとそれまで其の重量を支えていたトリガー・アームが跳ね上がり、同時にそれまで束ねられていたメイン・ワイヤーが解放され、ピストンは錘の重量で落下し、海底に突き刺さります。

その経過は(3)から(4)に示されている通りです。

(4)はピストンが海底に突き刺さった状態、この時、中のパイプには海底の堆積層があるがままの状態です。サンプル・チューブ **sample tube** です。

(5) こうしてウィンチでコア・サンプラー全体を巻き揚げ、船上に回収してパイプからサンプルを取りだします。

その取りだした海底堆積物のサンプルはこんなものです。素人目には何が何だか？ですが、見る人が見て、綿密な分析をすると色々と複雑怪奇な事までが解明されて行くのでしょ。



上にしたサンプラーの操作は最も単純なもので、初代淡青丸での研究活動では殆どこの型のサンプラーに頼っていたと思います。私の経験はここまで。

その後、船が大型化するようになって、標本採取の場所も、より深海に移り、サンプル採取の用具・機械も上の物とは全く違う、より高度、より大型の物に変わって行ったのでしょ。

研究活動というものは一見地味ではあっても、費用はばかにならない額で、少数の先進国では企業単位でもなされているようですが、日本ではやはり国家予算に頼らざるを得ないのだと思います。

しかし、ジミヘン以外の何物でもないこういう研究がいつか日の目を見る、又は人類全体の役にも立つ、大きな事につながって行くんですね。

ま、この船ではこんなことを繰り返し繰り返しやっていたんです。

*

さて、次は思いっきり小さな話しですが、この船で驚いたことの一つ。

それは時間外作業手当。この船では超過勤務手当（超勤）と呼ばれていましたが、

どういうわけかこれが毎月一定額支給されていました。

これまでの数少ない私の民間船での経験では時間当たりの額の査定には色々な違いがありました。毎月の支給額が一定、なんて事はありませんでした。まだ学生の身分で勉強させてもらっていた社船実習の期間は別として、有馬山丸でもサン・ファン・エクスポートでも毎月の支給額は前月の時間外労働の量に応じて支払われるのでし

た。ごく、当たり前、ですね。

ところが、この船の超勤は毎月、判で押したように一定額。と、いう事は、どんなに働いても一定額しか払われない。または、時間外なんて全くなくても一定額が

支払われる、ということ。こりゃ、ヘンですよーねー。

実際の労働形態はどうかというと、航海中、当直業務のある者は4時間ずつ二回、計8時間の当直がありますから、その他に何か仕事をすれば、即それは時間外労働となります。しかし、何しろこの船の航海日数はごく少ない、一年の半分ほどしか活動期間はなく、東京を出港してからも夜間はどこかの錨地で過ごすことが多く、丸一昼夜以上走りっぱなしという事はごく少ない。だから実労働時間が8時間を超えるな

んてことは、研究活動中でさえ実際は殆どないんです。

ましてや、東京停泊中はまず時間外になるなんてことはありません。それなのに毎

月一定額の超勤が支給される。やっぱり、ヘンだなあーこりゃ。

決して文句を言ってるわけではありませんが、お役人の世界ではコレって当たり前な

んでしょうか？

超過勤務手当というものの解釈が根本から違っていて、毎月一定額を支払うから多少のオーバータイムが生じてても文句を言わずに働け、という前提条件があるのならそれはそれで納得、ですが・・・。そうなると今度は、仮にアコギな上司が居て限りな

く大量の仕事を押しつけられたらどう逃げればいいのか？

中央官庁の超多忙な中間管理職が長時間の拘束に耐えかねてウツになるなんて話は良く小説なんかの世界にはでてきますよね。淡青丸に限って言えば、そんなことは金

輪際ありっこないんだけど、どうにも理解できかねる事ではありました。

*

ま、結局こんなことに象徴されるように、官庁の船の様々なシキタリ、船内の人間関係など何とも馴染めないものがありました。 個人の能力を発揮できない仕組み、仕事は仕事・個人は個人という割り切りができない世界、そんなことに息苦しさを覚えてしまったのです。 船であって船でない、ましてやその乗組員は船乗りそのものではない、どうかするとお役所の窓口で何かを頼んで居るような錯覚に陥るのです。 この船で色々な研究者グループのお手伝いをして、研究活動のジミさとその意義を十二分に教えてもらった事は何よりの収穫でした。

同時に、やっぱり私の世界は商船乗組員でしかない、それをはっきり分からせてくれたのもこの船に乗ったからこそ、だったようです。

*

こうして、私はまたアルバトロスに戻ったのですが、折からの右肩上がりの経済成長で、船は次々進水し、どんどん大型化し、船乗りはいくらいても足りない、という願ってもない時代でした。 で、すぐに次の船が見つかりました、久しぶりの定期船。

それについてはまた今度・・・。

ところで、このところパソコンの動きが不安定で、次回の更新が予定通り旨く行くかどうか、甚だ心もとないのです。 もし予定通りでなかったらP Cのパンクだと思って下さい。 私自身の千秋楽にはまだ間があります・・・の筈。

*

[この号の1頁目へ](#)

[トップ\(目次\)頁へ](#)

*

次回更新は2016年5月7日(土曜)の予定です。