

甲比丹航海記

Once a Sailor, Always a Sailor

018号 (07 May 2016)

定期貨物船・協慶丸

(Apr. 1965 ~ Mar. 1966)

*

また、就活です。私の世代のマトモな人で、こんなに頻繁に就活をした人はまず居ないでしょう。しかも、クビになったわけじゃなく、自ら進んで、ですから如何にマトモでないか分かっていうもの。ケツを（失礼）捲る、とかケツを割る、なんて言葉は、普通、マトモな人の辞書にはないでしょう。

でも、言わせてもらえばカノ広辞苑にもちゃんと出ている日本語です。だからと言ってこういう行為がそうたやすく許されてイイものでないことは重々承知しては居ます、いや、青二才だった当時も（多分アタマの中では）解っていたんです。

ハタからは多分、腰の落ち着かない奴だ、と見られていたのですが、まあ、私なりに止むにやまれぬ事情があった事も確か。しかし、普通の良識を備えた人なら眉をひそめるのが当たり前でしょう。俺の人生だ、どうしようと俺の勝手ダイ、と早くもヒラキナオリ。

幸いな事に、この当時は仕事の口はいくらでもあった。いくらケツを捲っても次から次と殆ど滞りなく職にありつけたのです。でも、私がアルバトロス（フリーランス的処世）の道を選んだのは、決して職探しが楽だったからではありません。

事実、船乗り人生の後半には就職状況は一変して、かなり厳しい時代がリタイヤ迄続きました、それでも、身の安定を第一に、という生き方は出来なかった。

まあ、それが私、紛うかたなき私自身なんだから仕方ありません。

で、アルバトロスの生き方にどういうメリットがあったか？

*

まず、一番確かな事は、ウツにもならず、精神を病むことなく40年の海上生活を全うできた。これは大きい。航海士・船長という仕事が精神的に特に過酷なものだとは言いませんが、程度の差こそあれ精神を病んだ実例を身近に何件か見ました。

二番目に、会社からの圧力をモノともせず仕事が出来た。言いかえれば、意に染まぬ指示を断固として撥ね付けて生きてこれた。

公務員ならずとも月給取りであれば、上からの気に入らないオーダーを受けて、それを撥ね付けるのには相当な思い切りが必要ですね。困った事に、文書によらないオーダー、時にはホノメカシだったりソソノカシとも言えるようなオーダーもある。

要するに、文書で残すと、後々それを発した上司自身が具合悪いことになり得るようなこと。職場ではこれに類することが少なからずあると思います。真っ向から反発するか、じっと我慢して黙って従うか、何の疑問も持たないか、人は様々。

言うまでもありませんが、上司の考えが技術的・道義的に常に正しいとは限りません。それがはっきり法に触れるような事柄であれば、断固撥ね付けることはそれほど難しい事ではないでしょう。ややこしいのは、違法ではなく技術的にも可能ではあるが、それを実行するのは技術者として疑問を感じる、または職業人としての良心がとがめ

る、そういう事態にぶち当たった時。 その場合、はっきりノー、と言うのはかなり難しい。しかもそれを連発、となればイズラクなる、必然です。 さあ、どうする？

サヨナラ!! オノレとしては一番手っ取り早い解決。

私の場合は単にコラエ性がないと言うだけの話で、全くの身勝手・手前勝手、やりた
い放題、私自身が自ら反省しなければならないこと。 事は小さい。

しかし近年、本来技術力をウリモノにしている大企業が、その技術上の問題でゴマカシまたはスリカエをしたことがバレて、引っ込みがつかなくなり、社長以下重役陣が横
一列に並んでオワビという場면을、何例も、しかも頻繁に見せられています。

そこに至るまでに、それらの会社の技術陣は果たしてその種のゴマカシをして心が痛ま
なかつたのか？ 大いなる疑問です。 多分、技術者の多くは、ゴマカシをしてま
で自社の製品をよりよく見せようなんていう気持ちは全くなかった、と思いたい。

それらの会社には良識ある技術者がいなかった、等とは到底考えられない。しかし、
NO と言えない、又は言っても取り上げてもらえない、風通しの悪さがあったのでし
ょう。 凜として矜持を保つのは簡単ではありません。

しかし、はっきり NO と言うべきときには、身を賭してでも断固 NO と言いたい。

私のようにヤタラ・メッタラ NO 連発でも困りもんですけどね。

*

退職手続きの為海洋研の事務局に出向くと、係官に「一度官庁船を退職すると再び官
庁の船に乗ることはできませんよ」と念を押されました。

(結構、もう乗りませんトモ) というセリフは腹の中。

決別の時。私にとっては二度目の出発、いや、三度目だったかな。

*

そして、就活。 予て狙いをつけていた K 汽船という会社に電話をして打診すると、
すぐ会ってくれるとのこと。 先程も言いましたが、この当時は、船はどんどん出来
る、しかし、船員養成機関の定員が急激にに増えているわけではないので、常に乗組
員不足の状態でした。 人手不足は K 汽船に限った事ではなく、海運界全体、どころ
か、日本企業全体の問題でもありました。

で、K汽船での面接。 船員部（一般の会社なら人事部に当たる）部長、同課長、そして担当課員の三人が部屋に入ってきました。 担当課員は入ってくるなり「アレッ、何だお前かー？」二年上の先輩でした、私が一年生の時の三年生。

面接はこれで終わり。入社決定。所要時間一分。

そのまま早速、乗船打ち合わせ。 イツでもいいんだナ？ ハイッ、今からでも。ハハハ、そりゃ結構。 じゃ、この船どうだ、と示されたのは、題記の定期貨物船・協慶丸。 面接に行って乗船日まで決まっちゃいました。

その協慶丸はこんな船。 私の部屋は航海船橋 navigation bridge のすぐ下、船長室とセカンド・オフィサーsecond officer 室の間でした。



前の淡青丸もそうでしたが、半世紀以上の前の事で、特別の事件に係わりなく、話題になるような事件もなかった船のマトモな画像は殆ど残っていません。 ネット上で探しまくって見つかったのはこれ一枚のみでした。

1957年建造、総トン数7,889トン、全長、全巾ははっきり憶えてませんが長さは137~8メートル、幅は18メートル台位だったでしょう。 ハッチ数（ホールド数）五艙、そして二層構造です。

高度成長期の定期貨物船では二流の下に属するデキだったと言えます。 比較的新しいけれどヤヤ粗製乱造という感じ。 最初に乗った有馬山丸とは比較にならない位の安普請、この時代に作られた船の殆どは新しいだけが取り柄。

有馬山丸の構造、憶えてますか？ 六艙・三層構造。 どう違うか？ 簡単に言えば有馬山丸のカーゴ・スペース(区画数)は6 x 3で18、ではなく実際は17区画（第

六艙は二層でした)、対する協慶丸の方は5 x 2で10区画。総トン数で比較すると8,658対7,889、これを夫々区画数で割ると、 $8,658/17 \approx 509$ 対 $7,889/10 \approx 789$ となります。総トン数は貨物スペースだけの容積ではないからそれを区画数で割って比較するのは厳密な意味では間違いですが、ごく雑に単純比較すると一区画当たりのスペースは協慶丸の方が断然大きい。

これがどういう意味を持つか？ これまた雑に言うと、有馬山丸の方が貨物スペースを細かく仕切っている分、多くの港で揚げたり積んだりしやすい、と言えます。

反面、一艙毎に見ると、有馬山丸が三層即ち上下三段に区切られているのに、協慶丸は二層ですから下艙（ローワー・ホールド lower hold）はその分深い、背の高い貨物があった時積みやすいと言えます。しかし、定期航路の貨物船としては断然前者が勝ります。協慶丸はやっぱり二流の下。まあ、船乗りは船をもらうわけじゃないから、快適に過ごせて給料をちゃんともらえればそれで問題ナシ。

*

さて、今回の乗船地は横浜。例によって船員手帳の公認欄。

左頁が乗船時、即ち雇い入れ。右頁は下船時、即ち雇い止めの公認です。雇い入れ条件は三等航海士・本給22,000円、有馬山丸乗船時から丸三年が経過し、本給も大幅にアップしました。この当時、各海運会社の経営はかなり厳しかったと思いますが、世の中全体としてはいわゆる右肩上がり、労働者全体の各種労働条件の改善もはっきり実感できるご時世でした。

| 乗船船名 | | 航行区域又は 航路 | |
|-------------------------|--------------------------|------------------------|---------------------|
| 汽船 協慶丸 | | 遠洋区域 | |
| 総トン数 | 7,888.89 吨 | 主機の種類 及出力 | 蒸動機 1 基 6,000 馬力 |
| 船舶所有者の 住所及び氏名 又は名 | 汽船株式会社 東京都中央区日本橋室町3-8 | 船長の住所氏名 | 藤田 定雄 |
| 乗船 | 三 航 | 船料 | 22,000. |
| 年齢十八年に 到達する年月日 | 昭和 年 月 日 | 手当 | 就業規則に定 める所に依る |
| 雇入期間 | 不定 | その他の 乗船料 | 就業規則に定 める所に依る |
| 雇入年月日 及び雇入地 | 昭和40年11月1日 横浜 | 公認 年月日 及び 航行名 | |

| 事項 | | 公認年月日 及び航行名 |
|----------------|-----------------|-----------------------|
| 雇入契約の更新又は更新 | | |
| 雇止事由 | | 近畿 40.12.14 一運高 |
| 雇止年月日 及び雇止地 | 昭和40年10月1日 サントス | 航行名 |

ここで、左頁の下から二行目に注目して下さい。「不定」としてある欄があります

が、ここは雇入期間の欄です。 雇い入れの期間が不定となっているのは如何にも不安定な感じがするかもしれませんが、それは逆で、雇入期間というのはその船の乗船

期間と言い換えても良く、会社との雇用関係を維持する期間ではありません。

不定、と言っているのはこの船にどのくらいの期間乗るかは未定というだけの事で、

雇用そのものは存続する、という逆の意味が隠れているんです。

逆にこの期間が、例えば六カ月とされていれば、そこで下船、同時に雇用契約も終わり

りという事になるでしょう。 (不定ではなく) 期間を限った雇用ということ。

また、右頁の下から二行目の「社命」は雇止事由という欄ですが、そこが社命？

しかも、サントス Santos (ブラジル) で雇止め、下船??

さては早くもクビになったか??? 外地での下船命令とは穏やかではありませんね。

いやいや、これはそういう事ではなく、この船は私が乗船してから半年後に売船となり

り、この時から別会社所属になったのです。 それが「社命」の意味。

左頁の左端、上から三行目が会社名、〇〇汽船株式会社これが私が就職した会社 (当

時は正規雇用が当たり前でした)、そして乗船時の社名でもありました。

じつはこの頃、いわゆる海運集約が実施された時期だったのです。 世の中の右肩上

がりとは裏腹に海運業各社は四苦八苦の状態でした。

戦争により多くの商船を失ったので、戦後、日本海運は殆ど壊滅状態でした。日本経済全体の発展の為にはどうしても海運界の再建を図らねばならない。 という事で計画造船と言う構想が練られ、国庫からの資金援助で新造船が続々と建造されました。

ほかならぬ協慶丸もその計画造船の一環として生まれた船でした。

同時に、この政策の恩恵で雨後のタケノコのように多くの海運会社が乱立し、過当競争の様相も呈していました。 それでも1956年のスエズ運河紛争勃発で、中東及びアジア～欧州間の海上輸送は喜望峰回りとなり、その結果、世界全体で船腹不足と

なったりして、一時的に海運界も好況に沸いたこともありました。

しかし、それもつかの間、スエズ紛争が収まり海上交通も平常に戻ると、再び日本海運は不況に見舞われることになってしまいました。 低賃金の外国船社との競争は常に日本海運界の頭痛の種でした。 計画造船の援助資金返済どころか、利子の支払い

さえママならない状態に陥ってしまうほどアブナイ状況だったのです。

そこで、政府主導で業界内の整理統合が行われたのです。 その結果、一部を除いて、殆どの主要海運会社は六つのグループに整理統合されることになりました。

*

協慶丸の所有会社・K汽船は当時10隻の定期貨物船を保有し、その内5隻をこの六グループの内の一つN郵船に、あとの5隻を別のグループM船舶の傭船に出していました。 海運界殆ど全体が六グループに整理された中で、その内の二つのグループにまたがる経営方針は不可となり、結局K汽船保有の10隻は5隻ずつ夫々のグループ所属の船会社に船員ともども売船され、K汽船自体は消滅してしまったのです。

ということで、協慶丸は新たにN郵船傘下のO商船所属船となり、乗組員も船と共にそっくり移籍となったのです。 売船移籍です。 売船移籍と言う語感からすると人身売買に近いような感じを受けるかも知れませんが、乗組員の日常には何の変化もなく、陸上社員も特に人員整理をされた者が出たとは聞きませんでした。

これが、船員手帳右頁の雇止事由「社命」の意味だったのです。 サントス港で、という事に特別な意味があるわけではなく、単にその売船契約の直後にサントスに入港したというにすぎません。

次の画像は協慶丸下船の折、即ち雇い止めの公認欄です。



左頁の左端上から三行目の社名欄が、雇入れの時は〇〇汽船株式会社だったのに、この頁ではX X商船株式会社に変わっているでしょう？

その最下段の雇入地の欄がサントスになっていますが、私がサントスで乗船したわけではなく、会社が変わりサントスで雇入れをしておいた、という事です。

こんな風に船員手帳の雇入れ・雇止め記録欄を見るとその人物の詳しい職歴が一目瞭然なのです。履歴書と言うのは本人が自筆で書くだけですから、ウソをつこうと思えば不可能ではありませんね。しかし船員手帳の記録はオカミ公認言わばお墨付きですからこれに細工をするとすると厄介です。

だから、船会社の人事を担当する船員部（会社によっては船員課）はこの記録を見れば万事解決で、履歴書なんて不要なわけ。就活をしようと言う人が船員手帳を紛失、なんてことになると、即、怪しい、何かあるな、と思われても仕方がありません。

実際に紛失してしまった、と言う不幸な事もありうるでしょうが・・・。

尤も、サン・ファン・エクスポートや淡青丸のように、外国船又は官庁船には船員手帳は不要ですからこれらの乗船記録は残りません。この時点で私の船員手帳には熊野丸、日光丸、有馬山丸の三隻が記録されているだけ。

*

なお、先程「傭船」という言葉が出てきましたが、この言葉、一般の人にはなじみの無い言葉だと思うので、ちょっとヒトクサリ。

傭船（または用船）とは簡単に言ってしまうと船の貸借契約の事なんです。

陸上でもチャーターと言う言葉を使う事はあるでしょうが、むしろレンタル **rental** とかリース **lease** という言葉が普通ですね。

傭船は英語ではずばりチャーター **charter** です。そして、先程、乗組員が船と共に売船移籍された、と言いましたが、それはこの船が定期傭船契約でK汽船からN郵船にチャーターされていたからです。傭船契約には二種類あって、この定期傭船ともう一つは裸傭船と言うのがあります。細かいことは省きますが、この二つの大きな違いは、次の通り。

定期傭船 **time charter** はその船を運航するのに必要な「機器及び乗組員を含めた一切」を期間を定めて貸借する、即ち括弧内も傭船契約の対象とします。

一方裸傭船 **bare charter** は出来たままの「船だけ」を貸借することを指します。言うなればレンタ・カーみたいなものですね。

当時、日本の海運界で行われていた傭船契約の大部分は前者の定期傭船契約でした。

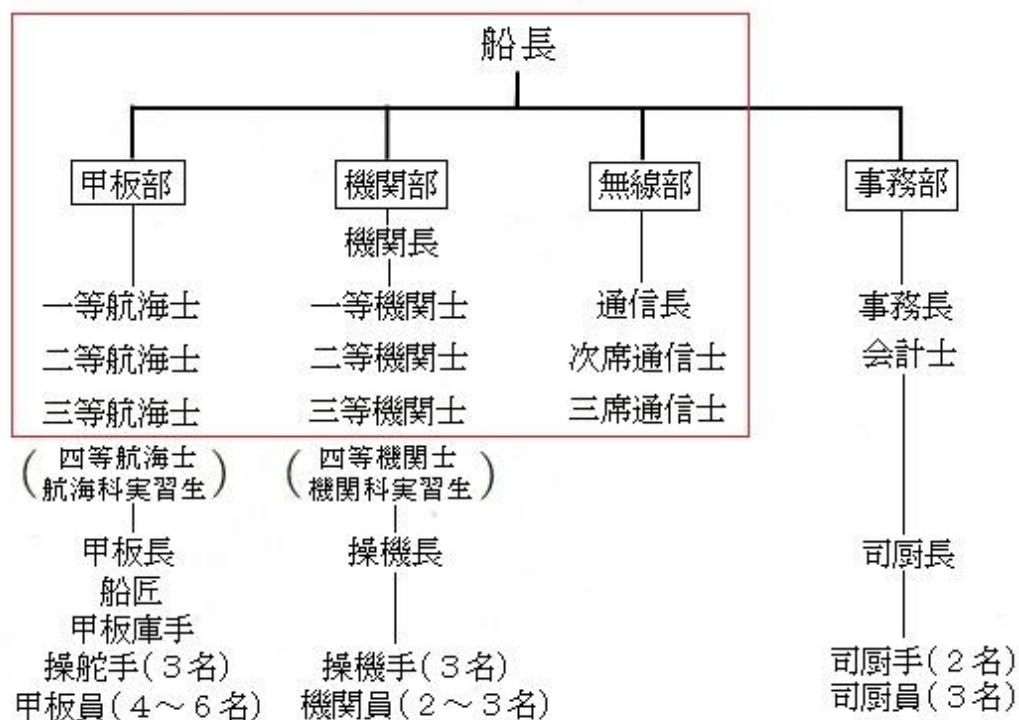
一隻の船が「まともな船」として機能するためには、船舶職員法などで定めた資格を有する乗組員を揃え、且つ、船舶安全法などで定めた必要な機器を全て整え、更に定期的に行われる船舶検査をパスしていなければなりません。

こうした事一切を満たした上での貸借契約が定期傭船なのです。このように船のソフト面・ハード面全てを適法に維持することは簡単な事ではありません。だからこそK汽船やO商船のように自社では運送業を営むことをせず、大手海運会社に傭船することで商売が成り立つ会社があるのです。K汽船やO商船は純粋な意味での海運業、即ち、貨物を集めて運ぶ会社、ではないわけです。

レンタ・カー会社も運送会社ではありませんね、似たようなもんです。

*

ところで、私が協慶丸に乗船した頃のごく一般的な定期貨物船の乗組員構成は次のようなものでした。トップには勿論、船長。クルーは四つの部署に分けられていました。この表で赤線で囲まれた部分、これが法定職員とって、船舶職員法という法律で定められた海技免状を保有する職員です。



職員の海技免状の種類・等級及び員数はその船の航行区域や総トン数に応じて細かく規制されます。上の表は協慶丸のケースですが全ての職員は夫々階級に応じた甲

種海技免状の保有が必須でした。これはあくまで、当時の事で、現行法では免状の種類も人員構成もかなり変わっている筈です。

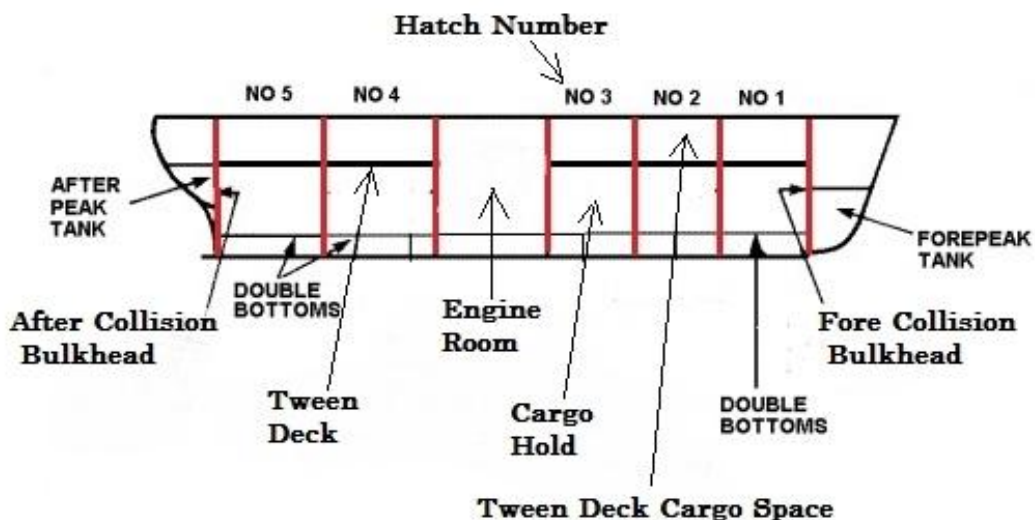
有馬山丸とはっきり違う点は船医がいなくなった事。この時期、陸上でも医師不足で、船に医師を乗せるなんて余裕もなく、第一、船に乗ろうと言う希望者もいなくなったに違いありません、陸上でさえ引っぱりダコ。と言うわけで法も改正(改悪?)され、この時は既に、タンカーや長期間日本に帰らぬような一部の船、以外は船医を乗船させなくてもヨイ、と言う事になったのです。

一部の船では医師の代わりに看護婦さんが乗ったこともありましたが、それがどういう規制によるものだったかは忘れまして。なお、括弧内(フォー助とアップ長)は定員外、乗ったり乗らなかつたりです。

はっきりは覚えていませんが、私が協慶丸に乗船した当時の乗組み総数は36~7名だったと思います。有馬山丸では44~5名でしたから、船自体や機器の新旧の違いばかりが原因ではなく、時代の流れが合理化という大義名分で人員削減へと傾いたことが大きいのだと思います。船の大きさも、やっている仕事も、それほど大きな違いはなかったのにこれだけの人員削減が可能だった、と言う事はそれだけ無駄が多かったか? またはそれだけコキ使われるようになったのか??

*

協慶丸の大雑把な構造は次のようなものでした。

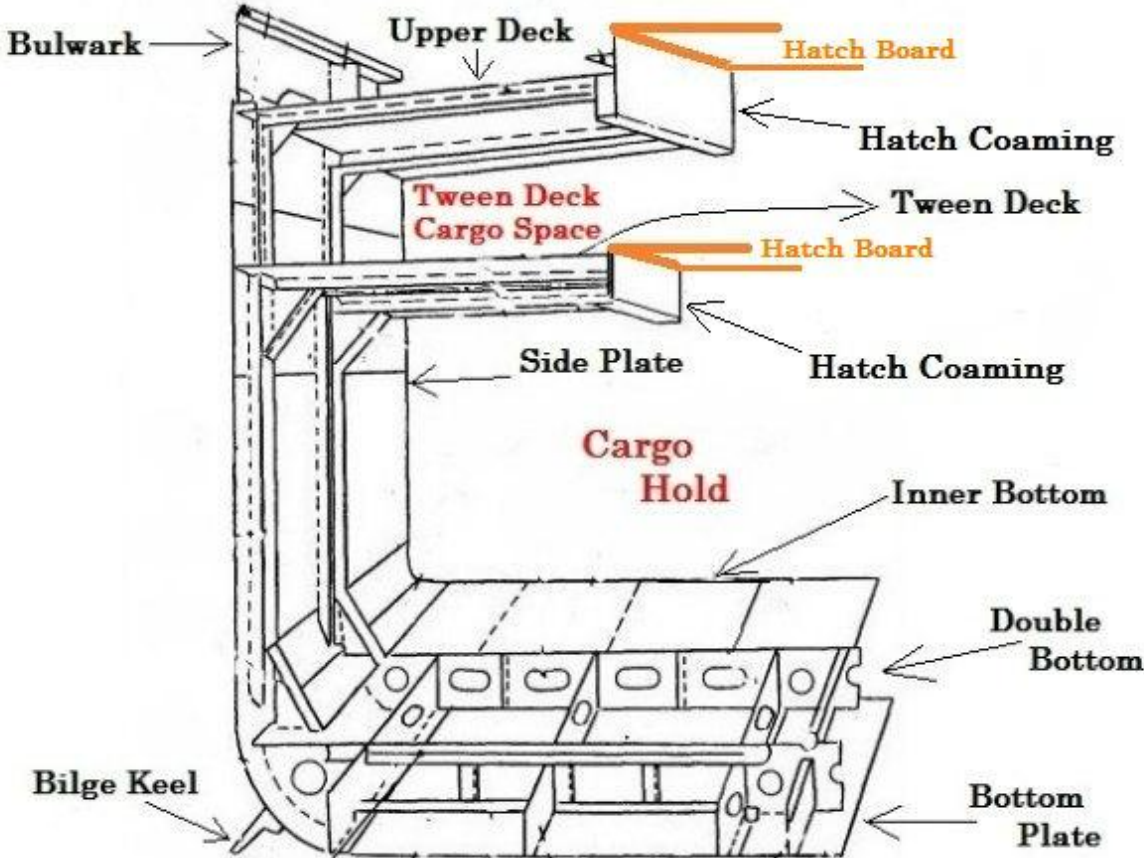


赤線が示すのはウォータータイト・バルクヘッド watertight bulkhead 水密隔壁。

この赤線で仕切られた区画の一つや二つに浸水しただけでは船は沈まないことになっています。 協慶丸の場合はこの通り七か所にしかありませんが、客船や軍艦などでは格段に多い数の水密隔壁で守られている筈です。

この中で特に重要な意味を持つのは一番右、即ち船首に最も近い隔壁で、これを特にコリジョン・バルクヘッド **collision bulkhead** と呼びます。 船首部が衝突した時に最も浸水しやすいと言うことなのでしょうが、それは自船が相手に当たった時の話で、他船にドテッ腹を破られたらどうにもなりませんね。

船底部はほぼ全長に亘って二重底になっています。 座礁しても損傷の程度が小さければ致命的な浸水は防げる、ハズ。 二重底部分のスペースは燃料タンクやバラスト・タンクなどに使われています。 バラスト **ballast** は重量調整の為の海水。 また船首の尖った部分はフォアピーク・タンク **forepeak tank**、同じく船尾のとんがり部分はアフターピーク・タンク **afterpeak tank** という名前で、通常、清水タンクとしています。 そして一番から5番までの各艙はツイン・デッキ **tween deck** で上下の区画に分けられています。 二層船の艙内の様子はこんなものです。



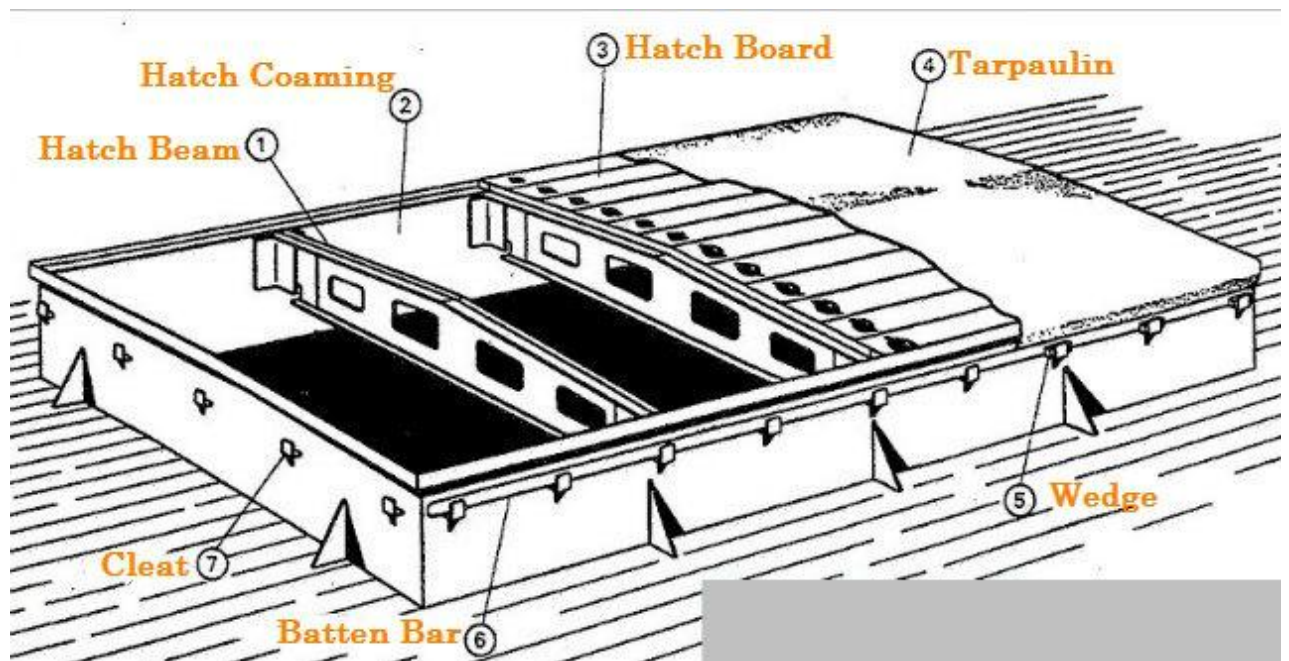
三層構造の有馬山丸の艙内の様子憶えてますか？ あれに比べると明らかにホールド hold のフロア inner bottom からツイン・デッキ tween deck 迄が高い。背の高いカーゴは積みやすいけれど、小さい包装の物を積み上げるにはそれなりの技術・工夫が必要です。一長一短。

左下に船体から突き出たビルジ・キール bilge keel がありますね。これは船が動揺した時水を掴んで抵抗となり、動揺周期を長くしたり、傾斜角を抑制する作用がありますが、復元力が増すわけではありません。復元力の大小はあくまで重心と浮心の位置関係で決まります。詳しくはいずれ又・・・。

*

ハッチ hatch (艙口) の回りは補強の為ハッチ・コーミングという鉄板が前後左右を囲っていて、その上辺にハッチ・ボードという厚さ 5 ～ 6 c m ・巾約 4 0 c m ・長さ約 2 m の木製の厚板で蓋をします。

そしてアッパー・デッキ upper deck では、その上にターポリン tarpaulin という防水加工をした厚いキャンバスを三重にかけ、バッテン・バー batten bar という厚さ 8 ミリ・巾 5 ～ 6 0 ミリ・長さ 5 メートル程の帯鉄板と木製クサビ wedge を使って周囲を固定して海水を被っても艙内に浸水しないようにします。下図の通り。



次は真横からみたハッチ・ボード。キング・ビーム(A)と(B)の間にクイーン又はシスター・ビームと言うH型鋼の補強のビームが入ります。



キング・ビームの上面にはハッチ・ボードがずれないように突起があって、Hではなく「土の字」になってます。いまだきこんなハッチ・カバー hatch cover を使っている外航船はまずないでしょう。しかし、この当時はこれが当たり前でした。スチール製のハッチ・カバーが一般的になったのはこれより数年後の事でした。

*

こんな構造の船でこそ培われた貨物積載のノウハウは一般雑貨海上輸送のコンテナ一化と共にことごとく無用なものとなり、ほどなく航海術の面でも GPS の出現で、大航海時代から続いてきた天文航海術もすたれてしまいました。

今ではカビが生えてしまったこういう技術にしがみついて、かろうじて食えてきたのは私の世代が最後だったでしょう。今の海上輸送では、私達、前時代の船乗りが磨き上げてきた特殊技能は殆ど必要なくなった、と言い切ってもいいでしょう。

*

さて、こんな船にのって、また定期航路の仕事です。乗船したのは横浜で、そこが積み地最終港でしたから、三日ほどの停泊でそのまますぐ出港、中南米西岸・ガルフ航路です。有馬山丸の時と殆ど同じ。違うのは最早キューバ寄港はあり得ないということ。海上封鎖です。

最近になってオバマ大統領とラウル・カストロ国家評議会議長との間で国交回復への道が開かれましたね。私が有馬山丸の最初の航海で訪れたすぐ後、国交は断絶、以来54年間の長い年月、不和の状態が続いたのでした。

最近の歩み寄りで、一見、仲直りの兆しも見えますが、次期米国大統領がどういう人物に決まるか、キューバ側の指導者もいずれは交代が必然で、この先どうなるかは予断を許さない状況でもありますネ。

*

協慶丸は私が乗船した航海、その次の航海、と二航海続けて同じ中南米ガルフ定航でした。この航路については、既に有馬山丸の稿でさんざんお話ししたので省きます。三航海目、今度は中米西岸及び南米東岸の定期航路に就航しました。中米西岸については前と似たようなもの、ここではパナマ運河通過後のこととお話ししましょう。

*

協慶丸で私のすぐ上席・二等航海士だったのはHKさんというかたで、以後長くお付き合いが続いている数少ない船乗り仲間です。

有馬山丸で全くのヒヨッコの私を最初に鍛えてくれたYTさんも忘れ難い恩師ですが年齢的には十数年も離れていたし、身分的にも開きがあったので、下船後は個人的に親しくお付き合い、と言う事はナシに終わりました。

しかし、協慶丸のセカン・ドオフィサーは、同じワッチ・オフィサー同士でごく近い間柄にありました。年齢もわずか2歳上、向こうは大学出ですから海上実歴は丸丸一年も違ったかどうか。船乗りでは珍しい東京生まれ・東京育ち。下町っ子ではありませんが、いわゆる江戸っ子的な雰囲気を持つ人。気のイイ兄貴分。

*

船長殿は多分定年過ぎだったろうと思える老齢のかたで、殆ど無駄口はナシ。チーフサーはウルさい事は一切言わないおおらかなタイプで、公私ともに厳しいことを言われた記憶がありません。私もまたオシカリを受けるようなダメなサードではなかった筈。要するにこの船ではこちらがグッと詰まるような不本意な指示・命令は一切受けずに済んだと言う事。私には至極居心地のいい船だったわけです。これまでの短い期間で、普通は一社だけで過ごす学校出たての船乗りと比べ、その何倍にも相当する経験を積んだ、これならいけそうだ、誰にも頼らず生きて行くんだ、という自信がつき始めていたのだと思います。

これもアルバトロスの又は風来坊的世渡りゆえか・・・？

*

さて、協慶丸はパナマ運河を抜けてカリブ海へ出ました。ここからはあの熊野丸でヴィトリアからクリストバルに走ったコースを逆にたどります。

当初、この航海では緑色で示した港にもよる筈でしたが、残念ながら全て抜港（寄港取りやめ）となってしまいました。そこ向けの貨物が殆どなかったのです。



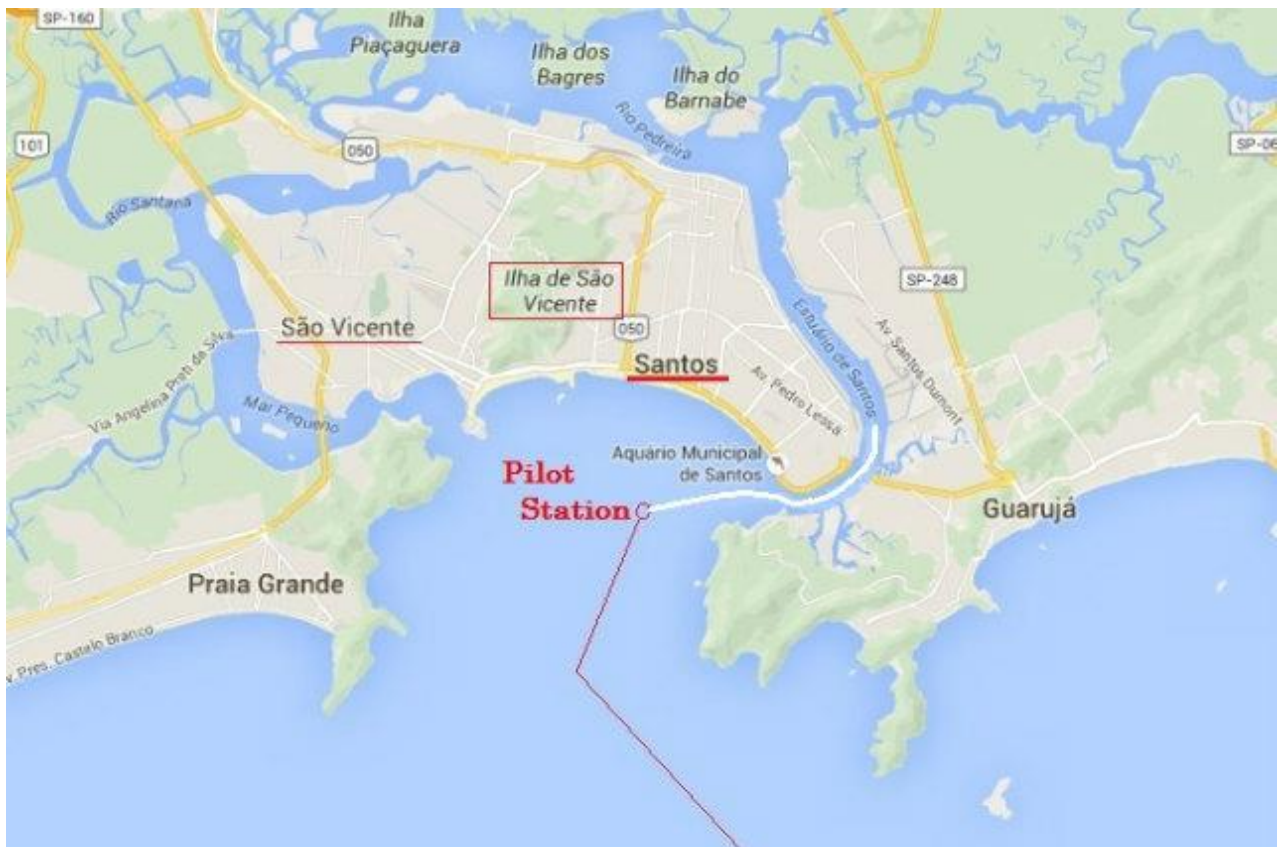
リオ Rio はともかく、私的にはアマゾン河・河口域のベレン Belém にはぜひ行ってみたいかった。厳密にはベレンの位置は傍流パラ河の岸ですが、大河アマゾン河の河口域をわずかでも遡るのは大いに興味をひかれるところです。

レシフェ Recife は大航海時代ポルトガルの植民地となった所ですが、あまり治安状態が良くないブラジルの中でも飛びぬけて物騒な都市として知られています。市街で警官隊と暴力団の銃撃戦さえあったらしい、逆に面白いことも一杯ある筈。

結局これら三つの港には最後まで行く機会に恵まれませんでした。

一方、ヴィトリア Vitória は大した港ではないのに、揚げ荷は結構あった。日本との合弁会社がこの港の内陸にあったから日本からのカーゴが何かと多いんです。そして日本からブラジル向けのカーゴが一番多いのはマップの下辺に見えるサントス Santos です。何故ならこの港のすぐ内陸、5～60キロ程の所に日系人が尤も多い都市サン・パウロ São Paulo があるからでしょう。

その、サントス港のアプローチは・・・。



こんな様子です。 中央のサン・ヴィセンテ島 Ilha São Vicente の西半分はサン・ヴィセンテ市、そして東半分がサントス市です。 サントスはサッカー王国ブラジルの中でも特別で、古くはかの有名なペレ、後にキング・カズこと三浦知良選手も籍を置いたサントスFCという名門クラブのある町。

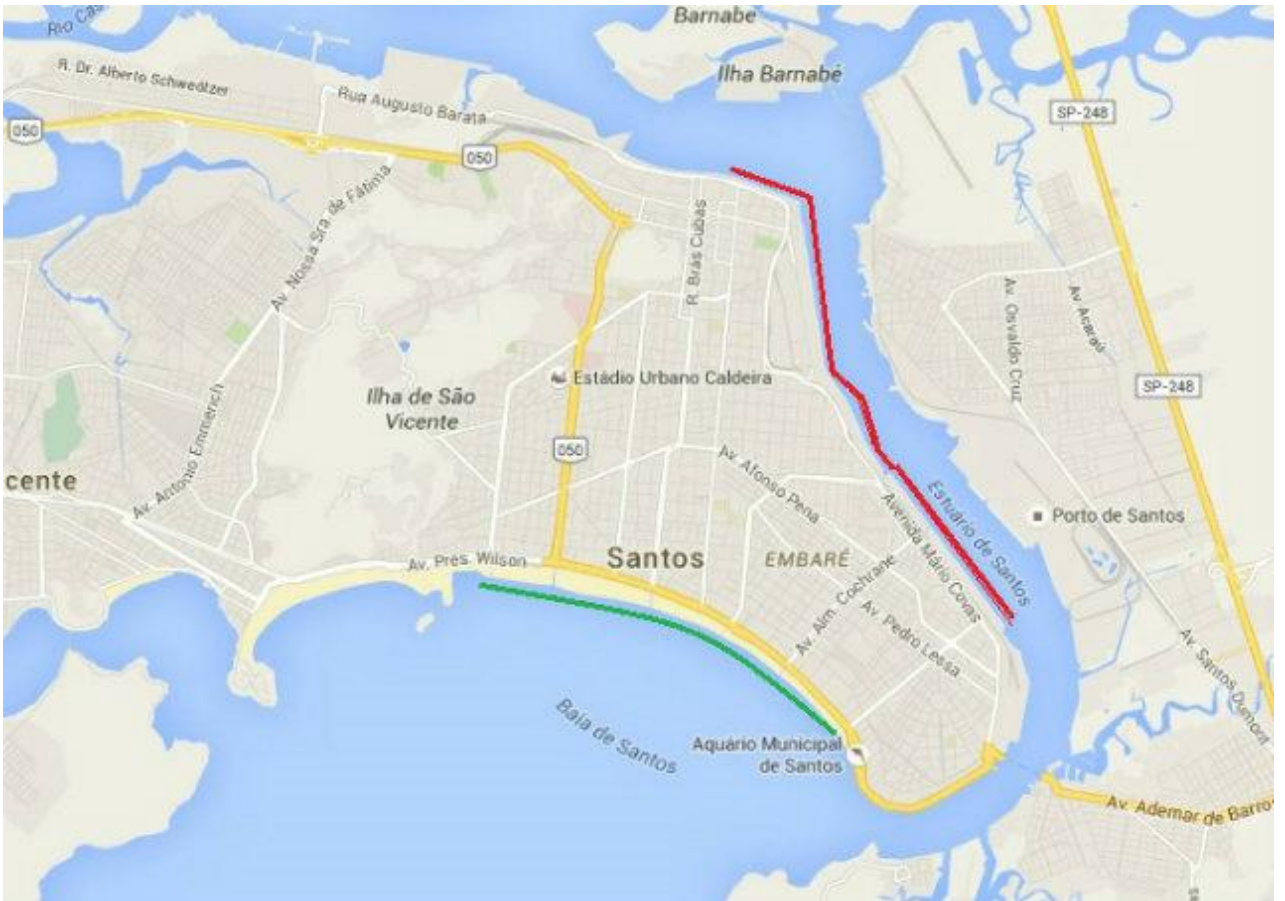
湾の中央やや東寄りのパイロット・ステーション（水先人乗船地）から白い線に沿って港内に入ります。 白い線で示した辺りは河のようにも見えますが正しくは海。

この辺一帯は湿地で多数の小さな川が流れ込んでいますが、港内は殆ど海水です。この港にはこの航海を皮切りにその後何度も寄港しました。 後年、船長になってから乗った或るリーファー（reefer 冷凍・冷蔵運搬船）ではサントス～ロッテルダム間のバナナ輸送を何航海も続けました。 私にとっても馴染の港です。

*

サントス市をもう少し拡大してみましよう。

赤線の部分が主要港湾地帯です。 島の北側にも係留施設がありますが雑貨荷役を扱う古くからの港は赤線部分です。 町の南側の海岸・緑色の線の辺りは綺麗なビーチで、季節を問わず賑わっています。



日本ではリオ・デ・ジャネイロのコパカバーナ海岸の方が名を知られていると思いますが、サントス・ビーチもなかなかのもんです。

こんな風に市街地の前面がそのままビーチ。



ある日、タクシーに乗って行先を告げ、走り始めるとすぐ、ドライバーが「あんたペレを知ってるかい？」とききました。しかも驚いたことに南米では珍しく英語で・・・。

「うん、勿論知ってるよ」とこちらも英語。

しかし、その後は持ち前の早口ブラジレイロ **Brasileiro** (ブラジルのポルトガル語) まくしたて。聞き取れた単語をいくつか何とかつなぎ合わすと「今からペレの家の前を通るよ、ちょっと遠回りになるけどいいかい？」ということらしい。

OK、OK。そして、すぐにそれらしい所に着き「ほら、これがペレの家だよ」と何やら得意げに教えてくれました。サントスFCというこの街のクラブに長く所属して活躍し、この頃は既に全盛期にあったこの名選手は、彼らにとっては文字通りサッカーの王様・郷土の英雄なんですね。その王様と同じ町に住んでいると言う事が誇らしく、多分、彼は客が外国人だと知るとすぐ、同じことを繰り返し言ってきたんでしょう。そのためにキーワード **Do you know Pelé?** という英語の問いかけだけを一生懸命憶えたのに違いない。でも、それがどの辺だったか今ではサッパリですが、たしか赤線の南端と緑の線の東端の間の海岸線のどこかだったと思います。その辺なら確かに市内のどこからどこへ行くんでも遠回りになることは間違いない。多分私はビーチのどっかから船に帰るのにタクシーに乗った筈です。

珍しい体験をどうも有難う。オブリガード **Obrigado!!**

この港についてはまたいずれ何度かお話しする機会があるでしょう。

次に進みます。サントスを後に再び南下。



ブラジルとウルグァイの国境を超えるとやがてモンテビデオの沖を通ります。

ところで、この発音にご注目。 ちょっと語学のお勉強です。

サントスの島、サン・ヴィセンテ San Vicente を vi をヴィと発音しましたね。 所が

Montevideo はモンテビデオ、スペイン語ではこの vi はビと発音します。

ブラジル語はもともとはポルトガル語。 ブラジルのオトナリさん、ウルグァイは殆ど

(厳密には南米風スペイン語ですが) スペイン語そのままです。 ポルトガルとス

페인、この隣同士の両国語は、似たような単語も多く、文法は殆ど同じと言っても

いいと思いますが発音や綴りはかなり違います。 例えばスペイン語で良く出てくる

ñ はブラジル (ポルトガル) 語では nh となる等がいい例ですが、とにかく、お隣同

士が似ているとか、仲良し、とは限らないのは世の常。

それぞれの現地人が話すのを聞くと、その口調にはかなりの差を感じます。 スペイ

ン語はどちらかと言うと関東弁風、ポルトガル語は関西弁とでも言えそうな感じ。

*

モンテビデオも当初の航海予定表にはありましたが、結局集荷がなく、ここも残念な

がら抜港。 この港はベレンやレシフェ以上に行ってみたかった所です。

私の世代の方はご記憶の方もおられるでしょうが、「戦艦シュペー号の最後」というイ

イ映画がありました。 詳しい事は省きますが、第二次世界大戦初頭、損傷を受けた

ドイツの戦艦シュペー号が、当時中立国だったウルグァイのモンテビデオに一旦は避

難するものの、ウルグァイ政府の退去命令でやむなく出港し自沈する、と言う話です。

シュペー号は既に戦闘により航行機能が損なわれていて、ドイツへの航海にも、敵国

艦船との戦闘も不可能な状況にあった。 だから出港命令に従えば間違いなく敵艦船

の餌食になることは間違いない。 そこで艦長は必要最小限の人員だけを残して、大

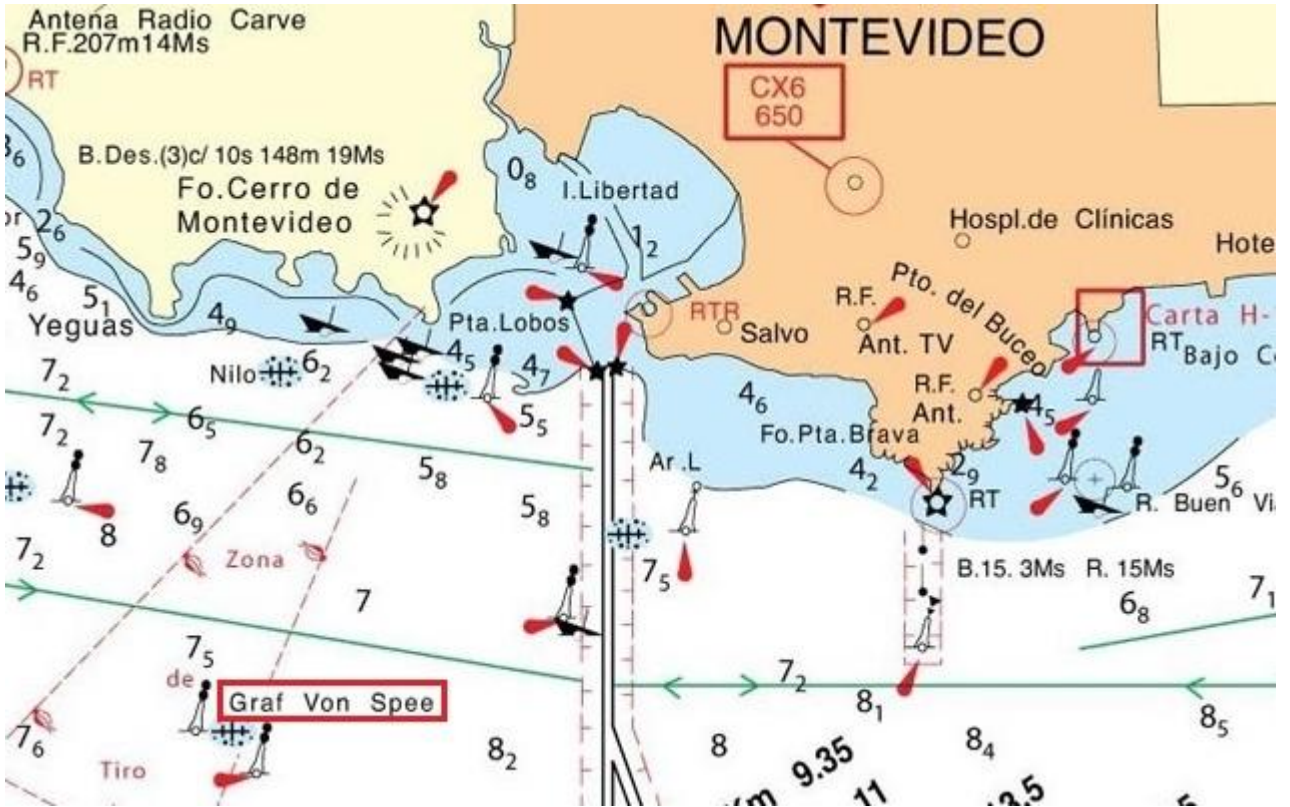
部分の乗組員を下船させ、出港後すぐに自沈という道を選んだのです。

現実の事件の起きたのは私が生まれる前の事ですが、この有名な映画を見たのは商船

学校在学中で、自分も船乗りになる覚悟が出来始めた頃の事ですから、特に深く記憶

に残ったのでしょう。 とにかく一度はこの目でその港のたたずまいを見てみたい、

と思っていたのです。 しかし、協慶丸はその沖を通過するのみ。 残念無念。



右下に赤線で囲んだ Graf Von Spee という綴りが見えますね、その G の字の下にあるのが沈船のマークで、これがシュペー号の沈んでいる位置なんです。

この船は2004年に引き揚げ計画が持ち上がり、その後2007年までの間にいくつかの部分は回収されたようです。しかし、結局計画は中止となり、船体の主要部分はそのまま海底に横たわったまま。美談として残った軍艦の復活に何らかの政治的圧力でイチャモンをつけられたのかも・・・。



上のマップはラ・プラタ河 Rio de La Plata の河口部分ですがとにかく広い。

左下のスケールで見当がつかますね。 河口と言うより湾と言う方が当たっているでしょう。 しかし広い半面、全般に水深は浅く、大型船の通れる水路は限られています。 いわゆる滞筋（みおすじ）を読んで走らなければなりません。 こういう場所はやはりパイロット pilot 水先人の出番です。

モンテビデオの沖に赤丸にひし形がありますね、これがパイロット・ステーション pilot station 水先人乗下船地のマークです。 ここからブエノス・アイレスに真っすぐは行けずぎっと赤線のように進んで浅瀬を避けるんです。 モンテビデオ沖で乗ってくるのはウルグアイ人パイロット、途中、Rio という赤字綴りの近くの曲がり角でアルゼンチン人パイロットと交代、更に港の近くでハーバー・パイロット harbour pilot と交代します。

そして、いよいよブエノス・アイレス入港です。 下のマップの左・中段にプエルト・マデロ Puerto Madero という細長いプールのような物が四つ並んでますね。 これはディーケ dique、英語なら dike 又は dock、船をつなぐ為の掘割です。



大河の河口に面した港で水面の上下が激しく、船の設備が良くなかった頃にはこうい

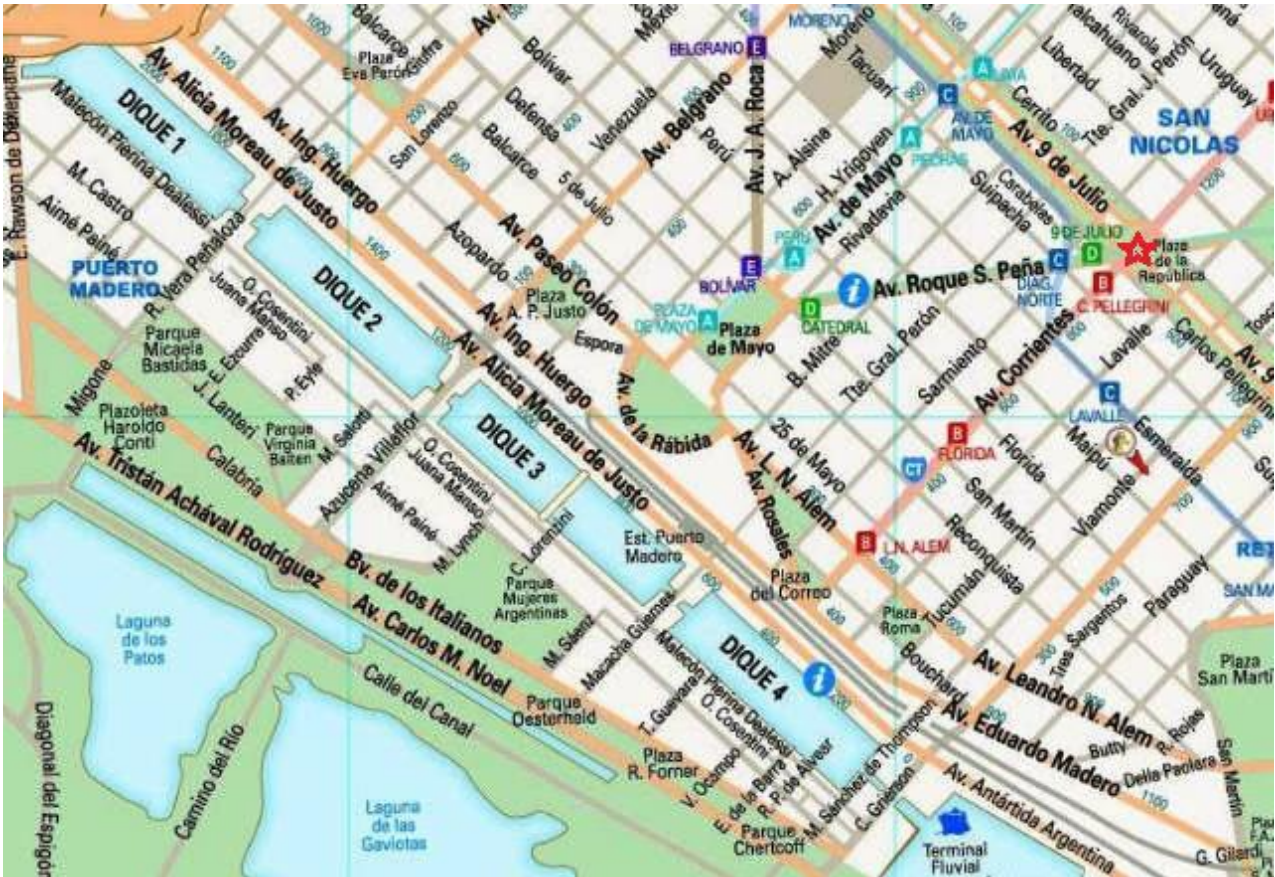
う所でないと安全を期せなかったのでしょう。中央下段に白い部分がありますが、これはその後造られた港湾施設です。船が大型化すると共に設備も良くなり、水面の変化には対処できる、反面、狭いディーケでは大型船が入れない、小型船でも操船に手間がかかる、などさまざまな理由でこの新しい栈橋群が出来たのです。

但し、協慶丸が寄港した時はまだこの白い部分はありませんでした。その後何十年もたってから、この新しい岸壁に係留する機会が何度もありました。

なお、左上隅のラ・ボカ La Boca という綴りを覚えておいて下さい、後で登場します。

*

市の中心部を拡大してみましょう。この二枚のマップは南北がほぼ反転、左上が南、右下が北になります。河は左下。



左上から右下に斜めにディーケが四つ続いていますね。協慶丸が入港したこの時は港湾施設はここが主体。協慶丸もこのどこか（忘れました）に係留されました。

右上 San Nicolas の手前の大通りにアベニーダ・ヌエベ・デ・フリオ Av. 9 de Julio という名前が振られていますね。この大通りがこの街の中心 Centro です。

9 de Julio は7月9日、1816年のこの日、スペイン統治からの独立した事を記念

して命名されたのです。 とても広い通りで、幅は110メートルもあり、世界一だそうです。 このマップの域内には多くの観光名所があり、港の発展と共に歩んだ町の歴史が詰まっています。 港と市街が密着、正に港湾都市。

また、町の住民は男性はポルテーニョ **Porteño**、女性はポルテーニャ **Porteña** と呼ばれます。 港っ子、及び、港っ娘と言う意味です。 ホントに全くの港町。

また、そもそも町の名前からして尋常ではありません。 ブエノス・アイレス **Buenos Aires** は個々に訳せば、ブエノスは「良い」、アイレスは「空気」ですが、**buenos aires** は「順風」と言う意味でもあるんです。 帆船時代の船乗りにとって順風ほど有難いものはありません。 それがそのまま町の名になっている、正に港町。

ディーケ3の中央部の右上の半円形とその先の緑地はプラサ・デ・マヨ **Plaza de Mayo** 五月広場、そこから碁盤目状の市街を斜めに走るアベニダ・ロケ・S・パーニャ **Avenida Roque S. Paña** と7月9日通りの交点の赤星の位置にこの街のシンボル・タワーとも言えるオベリスコ **Obelisco** があります。 英語オベリスク **Obelisk** とは語尾が違いますが意味は同じで、方形の塔。 この地が開かれてから400年の記念塔として1936年に建てられたのだそうです。 これがそのオベリスコ。



そしてこの大通りがアベニダ・ヌエベ・デ・フリオ。 広い通りですネー。

塔の左手、歩道のゼブラが斜めに走っている先が、さっき斜めに走る、と言ったアベ
 ニーダ・ロケ・S・パーニャ。 ですから、画像の左手が港です。



アベニーダ・ヌエベ・デ・フリオとオベリスコの夜景。

ブエノス・アイレスを南米のパリなんて言うそうですが、この広い通りからシャンゼ
 リゼを連想したんでしょうか。 でもシャンゼリゼより広いそうです。

*

これまでのお話しは言わばブエノス・アイレスの表玄関、これからは裏口と言うか勝
 手口、なにかとより面白い所。 さっき触れたラ・ボカ La Boca です。

ワタシ的には7月9日通りやオベリスコなんてどっちかと言うと、どうでもいいんで
 す。 それより、ラ・ボカのカフェ・テラスにでも座ってヴィーノやカフェ・ソロ（エ
 スプレッソ）でもナメている方がなんぼかイイ。 ココこそ、この街の本当の姿だと
 言い切ってはばかりません。

ボカ boca の訳語を並べると・・・口、唇、出入り口、河口、養い口、口当たり・風
 味、（エビ・カニの）はさみ、（金槌の）頭、（鑿や斧の）刃先、など色々ありますが、
 この場合は素直に「河口の町」と解釈していいでしょう。

ボカでまず筆頭に来るのは、かのアルゼンチン・タンゴ発祥の地とされていること。

このアルゼンチン・タンゴと言うのが、また色々な説があるようです。もともとこれは、スペインやポルトガルなど欧州からの貧乏移民がここに住み着いて、望郷の念にかられて口ずさんだと言う説。これはかなりホントくさい気がします。何とな

くフラメンコにも通じるような、どこかセツナげな、苦しげな、泥臭い音調。

また、サッカー好きでない人にも名前だけは知られている筈のあのマラドーナ **Diego Maradona** も所属していた名門クラブ、ボカ・フニオールス **Boca Juniors** の所在地。

日本ではジュニアーズと言うのが普通でしょうがスペイン語圏ではフニオールス又はジュニオールスです。 **junior** という単語はもともとスペイン語にはなく英単語をそのまま外来語としているので、読みも綴りも普通のスペイン語ではありません。

そのラ・ボカの街並。



これはいわゆるボカ、河口付近の漁師町ですが、この付近一帯はこんな風に原色の派手な色彩の家が多いのです。これはこの街に限らず欧州の国々でも海に面した漁師町ではこんな風な派手な色彩で、しかも隣同士が同じ色を使わないのが当たり前。漁師が沖から港に帰ってくる時、自分の家をはっきり識別できるように、だそうです。



最後の一枚はそのラ・ボカのストリート・パフォーマー、というか、後ろの酒場の呼びこみ役。 ギターラス(guitarras ギター弾き達)もバイラオーレス(bailaores 踊り手達)もちょっとヤバそうな雰囲気漂っているでしょう？ そのまんまフラメンコの一団と言っても通じます。 この顔つきはヒターノ、ヒターナ (gitano、 gitana ジプシーの男女) そのまんま。 哀調を帯びた歌曲もその気になって聞けばフラメンコそっくりだし、違うのは男女が組んで踊ること。 フラメンコの踊りは殆どの場合、男女とも夫々単独で、こんな風に組んで、と言うのは見たことありません。 壁にぶら下がっている旗には tango(タンゴ)、vino(ワイン)、arte(アート)とあります。 arte アルテは広く芸術・学芸・技能などを意味しますが、狭義ではフラメンコの粋・カッコよさ、をも言うようです。 芸・粋を売り物にする酒場。 いいですネー。

*

次の航海もまた南米東岸。 こんな調子で、協慶丸にはほぼ丸1年乗船し、終始、楽しく過ごしました。 ではまた。

*

[この号の一頁目へ](#)

[トップ\(目次\)頁へ](#)

*

次回更新は2016年5月28日の予定です。