

0 2 4 号 (10 Sep. 2016)

(再び) 油槽船・丹後丸

(Apr. 1967 ~ Jan.1968)

*

協明丸で二航海、冬の北太平洋の大時化の洗礼を受けた後、今度はペルシャ湾へのピストン航海です。 しかも夏を挟んで、ですから丁度反対、今度は灼熱地獄。

途中、寄港地なしで、同じ港・同じ地域ばかりへの航海の連続を、当時の船乗りはピストン航海と呼んでいました。 ピストンの往復運動と同じですからね。

同じ地域への往復ではあっても、何もかも全く同じことの繰り返し、でないことは重々承知しているものの、やや刺激に乏しいことは間違いありません。

特に私の世代で、変化に富んだ定期船の航海を経験した者にとっては、いささか単調と感じられたものです。 そんなことを言ったら、タンカー会社に就職した者はどうすりゃいいんだ、ということになりますが、そりゃ好きでそうしたんだからシャーンナイ。

まあ、はっきり言って、ペルシャ湾往復の航海そのものは、決して楽しいものでなかった

ことは確かです。 第一、砂漠に囲まれたペルシャ湾では上陸する楽しみは殆ど、いやいや全く、ナイと言えます。 シー・バース sea berth (沖合の原油積み込み施設) で従業員や船員の娯楽用に用意した映画室などがある所もありますが、そんなもんジャーネ。 しかも、湾内はどこもかしこも回教国、「映画見ながら冷たいビール」なんて、トンデモない、ですから・・・。

さて、例によって雇入契約公認欄です。 船員手帳の券面はこんな調子。

26	船種船名	汽船丹後丸	航行区域又は従業制限	遠洋区域
	総トン数	28,603.62 トン	主機の種類、個数及び出力	内燃 個馬力
	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二丁目 商船株式会社	船長の住所氏名	[Redacted]
	職務	二等機関士 三等航海士	給料	3,2400
	年齢十八年に到達する年月日	昭和 年 月 日	手当	就業規則に依る
	雇入期間	不定	その他条件	
	雇入年月日及び雇入地	昭和42年4月28日	川崎	公認年月日及び官庁名印

上が乗船時、即ち、雇い入れ契約公認欄。 手帳の見開き左側、これは第26頁です。 これまでも乗船のたびに船員手帳の雇い入れ・雇止め頁を見て頂きましたが、今までのものは二頁同時にと考え、縮尺しすぎたので細かいところが見えなかったと思います。 別に隠さなきゃならんことは何もありませんから、今回は堂々と？ほぼ原寸大です。 おかげで、パーサーpurser (事務長) が職名をミスったこともバレバレですね。 雇入れ欄の中段、職名が二等機関士になっちゃってます。 まあ、同じセカンド・クラスだから本給は同じでそっちは訂正がいらなくてよかった。 でも、このパーサー、かなりズサンです。 エンジン出力も記入してません。 私は航海士だから構いませんがエンジニアには大事な項目、ちゃんと書いてくれよナー。 実はこれ、専門のパーサーの仕業じゃなくて、この頃はもう定期船以外では通信長 (船内呼称は局長サン) が事務職兼任でした。 ま、専門じゃないんだからシャーないか。 しかし、もう一つ不審な点があります。 それは二等機関士から二等航海士への訂正はしてあるものの、海運局の承認印がありません。 これはマズイ。

左頁の左肩には 26、反対の右頁(次の画像)の右肩には 27 という数字、これがいつかお話しした頁ナンバーです。 船員手帳は、皆さんお持ちのパスポートと同様、変造・改造ができないよう全頁に番号が入っています。

記載内容に訂正や変更があった場合は、前に書いてあったことがはっきり見えるように二重線を引いたうえで書き換え、海運局の承認印をもらわなければなりません。 機関士を航海士に書き換え訂正をした人はそれを怠った。 その後、事務を引き継いだ人も、更には海運局のお役人様も見逃し。 何しろスギタコトですからね。

乗船中、船員手帳は当人が持っているのではなく、船長（実際は事務職兼任の通信長）が保管していました(脱船防止の為?)。 だから本人が公認欄を見るのは下船してから、が普通。 それもあって私自身、かなり後になってから認め印のない職名訂正に気付いたのです。 ま、そんなモンでしょ。

日本人船員が日本船籍の船に乗るのが当たり前だった頃には、船員手帳の券面に記載された内容は何よりも確かな履歴証明になっていたわけです。 会社が変わろうが、船が変わろうが所持する船員手帳はついて回ります。 有効期間は10年、期限になったら新しいものに書き換えますが、無効になった古い手帳も履歴証明としては立派に役立ちます。 だから、有効期間内の手帳をなくしてしまった、ナンテことは、就活には不利。 どうもクサイ、何か隠したい履歴があるんじゃないか?と疑われても仕方ありません。

*

さて、次は見開きの右側、第 27 頁、雇止めの公認欄。

雇入契約の更新又は変更	事項		公認年月日 及び官庁名印
	給料手當	契約変更	42.11.24 川崎支局
雇止事由	有給休暇		公認 年月日 及び 官庁名印
雇止年月日 及び雇止地	昭和43年1月22日	水島	43.1.22 水島出張所

四月に川崎で乗船でしたが、翌年一月に、水島で休暇下船になっています。この間6航海の積地はペルシャ湾各港のみ、揚げ地は川崎か水島に定着でした。これぞピストン航海。

しかし、有難いことに、一回だけ息抜きの機会がありました。

それは雇止め頁の上段、契約の変更欄に記入された内容ゆえなのです。 ゴム印の契約変更の字の下に場所・長崎、昭和42年10月12日、とありますね。 そう、まさに「おくんち」の時期の長崎に「この船がいた」という証拠。 なぜ、そういうことになったか、というのがゴム印左端のG/T（トン数）新29,183.46、旧28,603.62の記載です。

そうなんです、この時、長崎三菱ドックで改造工事をやっていたのです。 10月12日というのはその工事の完工日のことですから、当然それより前から工事にかかっている、

「おくんち」の時期を挟んで、少しのんびりしたドック入りが出来たのです。

そのゴム印の右の公認年月日を見ると、関東海運局42.11.24川崎支局、という認証印が見えます。 船は長崎での改造工事が10月12日に完工したあと11月24日に川崎に入港していることが分かります。 この間43日という日数から、長崎のあとはペルシャ

湾に直行し、まっすぐ川崎に帰ってきた、ということが分かります。

こんな風に、船員手帳の簡単な記載事項から、手帳保持者の乗船履歴だけに限らず色々な事実が深読みできる、というわけ。 頁ナンバーの付いた書類の持つ強みですね。

*



さて、では、総トン数が増える、とはどんな改造が行われたか？

海事に関わりがない方でもバルバス・バウ **bulbous bow** とか球状船首という言葉に記憶のある方は多いと思います。 一口に「球状船首」と言っても実際各船が装備している球状船首の形は様々です。 上の画像はその一つの典型。 船首に突き出たボール状のもの、まさに「球状」の船首ですね。

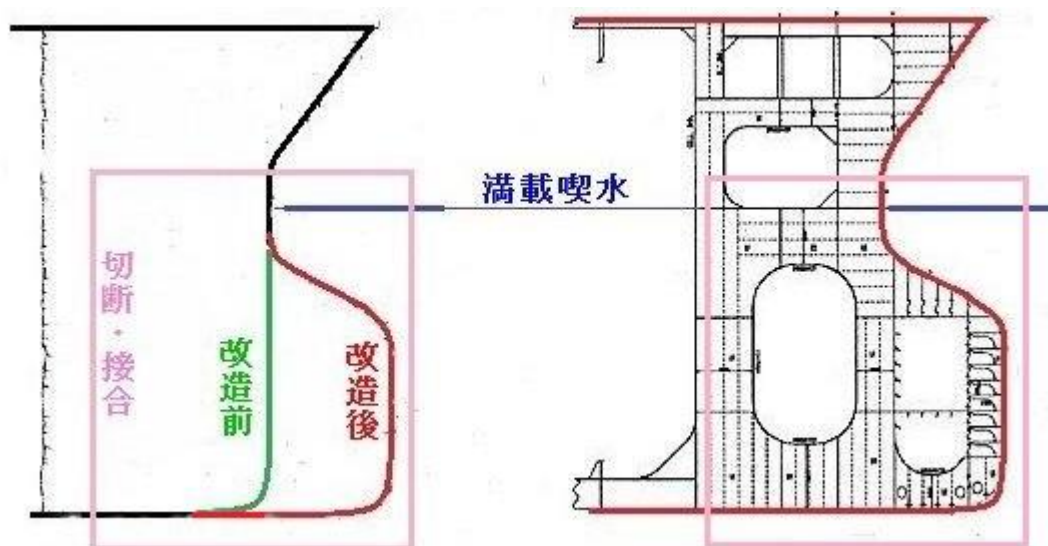
丹後丸は長崎三菱でこの部分の改造工事をやったのです。

*

丹後丸の船首の形は、元々下の画像のようなものでした。 この画像で灰色に見える部分はカラー写真でなら赤色なのです。 そして、この部分が前の船のブルーに塗られた部分に相当します。 改造前の丹後丸のこの部分の前面は殆ど垂直でしたが・・・。



それを下の図面のような形に変えたんです。



丹後丸がドライ・ドックに進入して、ドック内の水が抜かれると、ドックの一番奥、即ち船首のすぐ前方には、すでに出来上がったピンク色の枠で囲んだ部分が据えられていました。その後、ピンク色の枠部分で船体を切り取ると、出来上がっていたバルバス・バウの部分の移動させて切り取った個所に溶接、ハイ一丁上がり。 お見事。

*

こうして、わずか十日ほどのドック期間で、いとも簡単に改造は終わりました。 次の画像のように色々な形のバルバス・バウがあります。 改造後の丹後丸のものは右、又は中央に近い形、でも、こんなに尖ってはおらずむしろ左の船のをもっと縦長にした感じ。



私も、改造の前後の形状、改造工事中、更には完成後洋上で新しいバルバス・バウが波を切って走る所を真上から、などいろいろ写真を撮ったのですが、どこへやってしまったのか、残念ながら一枚も残っていません。

当時はデジカメなんてありませんでしたから、どうしてもいい写真がどんどんたまるし、その都度まとめて捨てていたに違いない。 大いなる無駄というモンですね。

*

ところで、なぜこんな改造がなされたかという、理由は一つ、ズバリ燃料節約のため。バルバス・バウにすることで速力増加が見込める、言い換えれば、同じ速力を維持するのに必要な燃料が節約できるというわけ。

そもそも、船が走るとき問題になる抵抗には大きく分けて三つあります。造波抵抗・粘性摩擦抵抗・粘性圧力抵抗です。 粘性摩擦抵抗とは文字通り船体と水が接する面で擦れることにより起こるもの。 粘性圧力抵抗とは簡単に言うと船尾にできる低圧部、言い換えると船尾にできる渦により船体が後ろに引かれることによります。

この二つは船首の形状には直接の関わりがないので、ここでは飛ばしましょう。もちろん風の抵抗もありますが、一般商船は自動車や航空機のような高速ではないのでこ

れは殆ど問題になりません。 PCC 自動車専用船 pure car carrier のように大きな上部構造を持つと、横風で操船に影響が出ることはありますが、前進力に対する抵抗は（特にタンカーでは）たいしたことはないのです。 丹後丸が改造工事をした船首形状は一番初めの造波抵抗を減らす為のものだったのです。 では、造波抵抗とは？

*



船が静かな海面を走るとこんな風に波を造ります。 いわゆる曳き波です。 この画像は新しいものだから船は勿論球状船首のハズ。それでも曳き波はできます。

船でなくたって、およそ水面上を動くものなら必ず曳き波はできますね。ほら、カモさんが泳いだってこの通り。 やっぱり八の字の曳き波を造ってます。



この波を造ることが無駄なエネルギー消費、造波抵抗です。 前進力を削がれる。

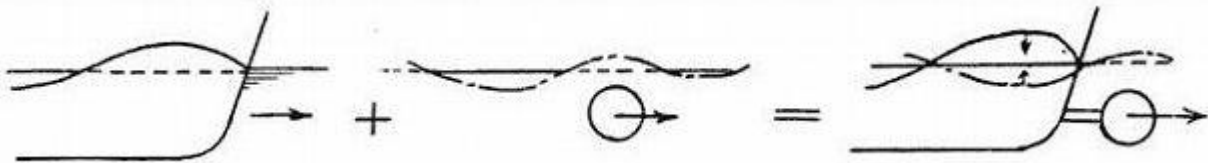
平泳ぎの選手が飛び込んだ時とターンした時、最初の一掻き一蹴りでなるべく長い時間潜水するのも、水面に出て波を作ることを避けた方がスピード・アップできるから。現在は禁止になりましたが、以前は日本の得意芸で潜水泳法なんてのもありましたね。

＊

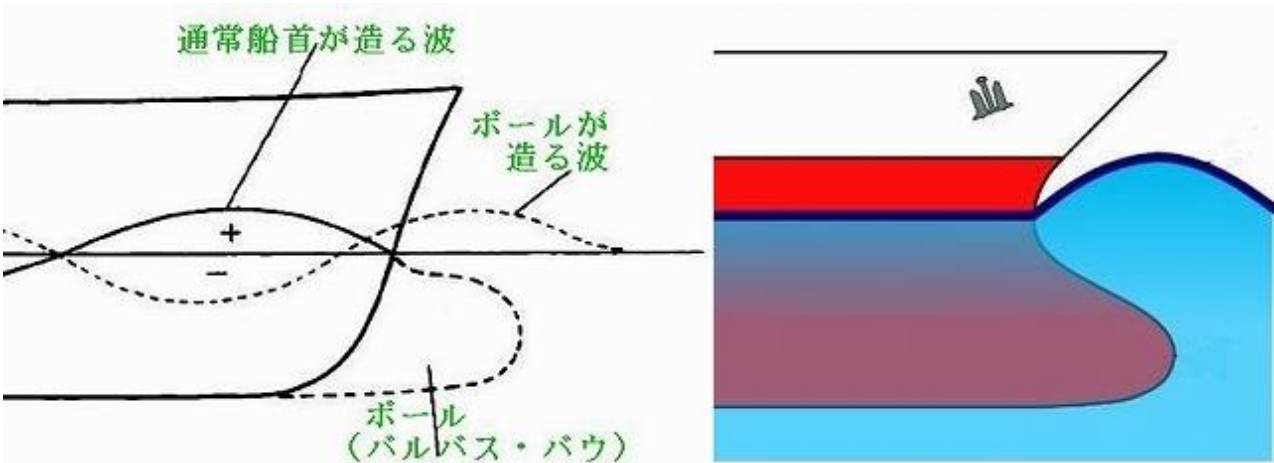
潜った方がスピード・アップできることは解っていても一般商船はそういうわけにはいきません。一時期、大真面目に潜水タンカーなんて言うものが考えられた時期もあったようですが、技術的には可能であっても、結局コスト面・安全面でワリに合わないのでしょう。いつの間にかその話は聞こえなくなりました。「潜水艦」が経済的かどうかというのは商船の世界の話ではありません。

とにかく船が水面上を走れば必ず波はできる。造波抵抗は避けられない。では完全には避けられなくても、少しでも軽減できないか？ そういう考えのもとで出来上がったのが球状船首、バルバス・バウなんです。

下の図の一番左、実線の波。これが普通の船首でできる船首波・曳き波です。次に中央、こういう球状のものが水中を移動すると、図のように球の真上を頂点とする一点鎖線で示した波が出来るのです。では、この球体を船首の水面下前方に取り付けたらどうなるか？ それが図の一番右です。左の実線の波と中央の一点鎖線の波が丁度同じ場所で重なると、お互いに打消し合うことになります。



下の図・左で実線の波と点線の波がちょうど逆の位相で重なっていますね。そうすると、なんと、図の右のようになってしまうというわけ。



いくらなんでも、この右の図のようにマッタイラにはならないにしても、曳き波がかなり軽減される、言い換えれば造波抵抗がかなり減少することは理解できます。これは米海軍のデイヴィッド・テイラーDavid W. Taylor という人の考案によるものですが、こういう説明を見ると、ああ、ナルホド、と納得です。

*

しかし、どうも腑に落ちないことがヒトツ。この原理説明の図と丹後丸が装備したものはあまりに形が違います。丹後丸の改造後の写真が一切見つからないので確かなことは言えませんが、私の記憶では先程の改造図面、及びその次の写真の一番右側の船のようなもの、又は左の船のものを縦長にしたもの、であったことは間違いのないと思います。しかも、丹後丸のものは上の図のように空船時は球が完全に水没するものではなく、第一「球」とは言えない縦長のもので、それは前出の三隻並んだ写真のようなものに近い。キャプテンとチョフサーはこの改造につき、造船所の技師から直接説明を受けていましたが、それによると「この船首は球状部を完全に水没させては効果はなくなる、最大効果を得るには、船首喫水を球体の半分ほどに保つ必要がある」という話が耳に残っています。

私の記憶はこの二人からの又聞きですから、これまた確かではありません。私自身、当時、燃費節約とか経済運航などということにそれほど関心がなかった、ということでしょう。ただ、これで少しスピードが出るようになる、ヘー、そーなんだ、ぐらいの感想でしかなかったというのが本音。

この稿を書くに当たって、この縦長のバルバス・バウについての解説を見たいと思って、ネットで探しまくったんですがどこにも見当たりませんでした。しかし「球状船首は完全に水面下にないと逆効果」という記事は見つかりました。

これをこのまま信じると丹後丸の話とは逆になります。はてな???です。ただ、ネット検索したことにより、バルバス・バウの形は当初の球状のものから、様々な理論により様々な形態に進化しつつある、ということは解りました。

*

そして、改造後の丹後丸の走行性能に確たる変化があったのか？

これも確かな記憶ではありませんが、バルバス・バウの下半分が水面下、上半分が水面上という状態にトリム調整して走った往航では平均 0.5 ノットぐらいのスピード・アップだったと思います。完全に水没してしまう満載状態の復航ではほとんど変化がなかった、というかすかな記憶もあります。両方ともあくまで過去の記録との比較であり、航海ご

との周囲の条件は同じではあり得ませんから、厳密な意味での比較にはなりません。

*

先程のデイヴィッド・テイラーがバルバス・バウを考案したのは1911年のことだったそうですが、日本でも戦前何隻かの空母に採用され、あの戦艦大和にもついていました。

また1961年、商業船としては日本で初めて、当時、研究途上にあった東大・乾教授の乾バウというものを装備した、関西汽船の「くれない丸」と同型船の「むらさき丸」の並走実験が行われたのです。これは私が実習生として熊野丸に乗船していた時のことで、こ

の報道記事は海事雑誌で読んで、よく覚えています。その時の写真がこれ。

上が乾（いぬい）バウ＝（球状船首）を装備した「くれない丸」、下が同型船で球状船首を持たない「むらさき丸」。こうハッキリした画像があれば文句なし、ですね。



丹後丸で空船の時だけ0.5ノット位アップしたかどうか？なんてアヤフヤな話ではありません。疑いようのない比較。この画像が両船のスタート後何分経過した時点のものかははっきりわかりませんが、上の「くれない丸」が先行していることは勿論、両船の造っている曳き波には大きな差が見て取れます。スピード差はともかく造波抵抗の差は歴然です。この実験を機に、球状船首への関心が一気に高まったことは確かでしょう。

*

こんな改造工事があったせいもあって、この時のドックは結構ゆとりのある日程でした。なにせ、長崎の町は「おくんち」真っ最中。ドックの従業員も皆なんとなく浮かれているように感じられました。私自身は祭りの最高潮が満二十七歳の誕生日、乗組の仲間大勢に祝ってもらって言うことなしのドックでした。

「おくんち」又は「長崎くんち」とは、諏訪神社の祭礼で、宮日とか供日という字をあてられることもあるようですが、元々は重陽の節句、旧暦9月9日を指すらしい。

9日、くにち、くんち。現在は10月7～9日の三日間にわたって行われています。

私の誕生日はその祭りの中日に当たり、街中が盛り上がっている真っ最中なのです。

また、このお祭りは複数の町内がその年の当番、踊り町（おどりちょう）になり、それぞれが特有の踊りを奉納するのです。その踊りは純日本風のものから、中国・オランダ・

ポルトガルなど、長崎にゆかりのある国の風情を取り入れたものも多いのです。

中でも蛇踊り（じゃおどり）と呼ばれる踊りは、それを演し物としている町が多いので、踊り町が年々変わっても、そのうちのどこかがこれを演じることになり、殆ど毎年どこかの町の微妙な違いのある蛇踊りが見れるのだそうです。その、言わば「くんち」になく

てはならぬものに近い踊りが、ほかならぬ私のエト、竜の踊りなのです。私にとっては



この通り、ポスターにも切手にも竜の絵が描かれているし、10月8日が中日だということもハッキリですね？ 普段は祭り嫌いの私にとっても特別な日。

私たちが長崎に住もうと決心してスペインから帰国し、とりあえず腰を落ち着いたのは長崎の街の中心地の一角、桶屋町(おけやまち)にあるウィークリー・マンションでした。

落ち着いた、と言っても荷物はそれぞれのスーツケースとリュックだけの、極め付きの軽装。あくまで仮寝の宿。そして、それは折も折、まさに「おくんち」の直前でした。

やがていよいよ祭りの日になり、私たちの三階の部屋のすぐ下の通りからは、昼夜を問わず通り過ぎる、静かな祭り囃子「しゃぎり」の音が聞こえていました。この響きは私た

ちにとって、長崎での最初の思い出となったのです。

その後、長崎の中心地からは峠一つ越した市の東の端に住み着いたのですが、ここでも秋の深まる頃、小規模ながら「くんち」があり「しゃぎり」の音も聞こえてきます。

さて、こうして滅多にないゆっくりとしたドックを終えると、また灼熱のペルシャ湾に向かいます。前に丹後丸についてお話しした時も日本からペルシャ湾への航路についての略図をご覧いただきましたが、あれはネットで拾ったものをそのまま寸借したいかにも雑なものでした。今回のもあまり代り映えしません。ラインは丹後丸の航路そのもの。私が乗船中、丹後丸の揚げ地は川崎と水島の二港だけでした。そのペルシャ湾への航海を再現してみましょう。まずはその二港とペルシャ湾の間の全容から。赤い楕円で囲んだ水域はこの航海の山場、いわば難所です。



上の図の線は丹後丸がPG・日本間を往復した航路です。なお、以後はペルシャ湾という代わりにPGと表記します、Persian Gulfです。

この湾の名称については、ペルシャ湾かアラビア湾かで色々論争があるようですが、当時の船乗りはもっぱらPGと言っていました。

それはともかく、台湾南端とルソン島北端の間のルソン海峡 Luzon Strait と日本の間には赤と緑の線がありますね。これは往航と復航とでコースの取り方が違うからです。通常日本からPGに向かうときは黒潮に逆らうのを極力避けるために沖縄の南東側を、逆にPGから日本各港に向かうときは黒潮本流にしっかり乗れるように、台湾東岸から与那国島・西表島間、以後、トカラ海峡、又は大隅海峡経由で日本南岸諸港に向かうのが普通だからです。ではその様子をもう少し詳しく見てみましょう。

上で述べた各航路を図示すると次の緑線・赤線のようにになります。



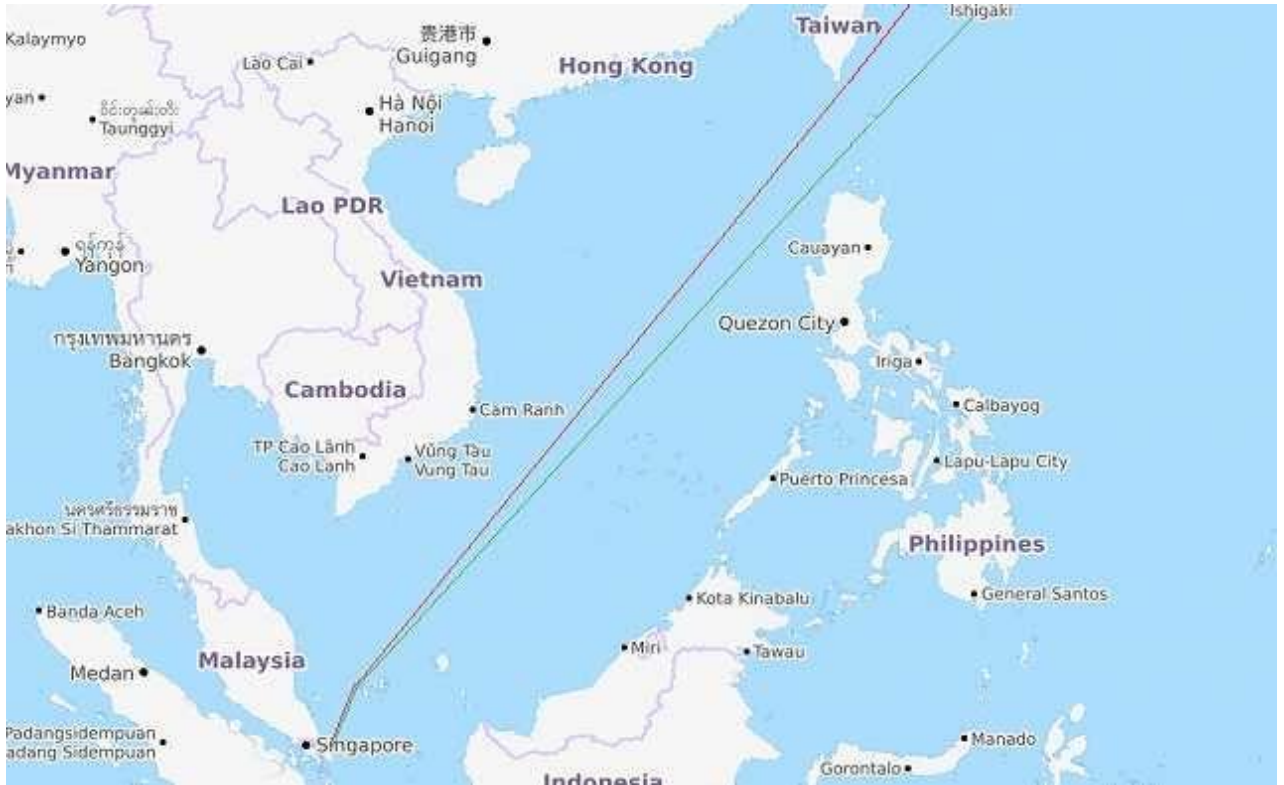
更にルソン海峡 Luzon Strait の様子は、というと・・・。



こんな風。 往航はバターン島 Batan I.の南東をかすめて南シナ海へ。 復航は南シナ海から台湾南端のすぐ東を通り与那国島・西表島の間に向かいます。 それ以後はその

時々の黒潮本流の様子次第。トカラ海峡を通ったり大隅海峡だったり。ルソン海峡からシンガポール海峡までは南シナ海を真っ二つ。 現在、この境界は何かとモメ事が多いですが、当時はベトナム戦争真っ只中、別の意味でキナ臭い海域でした。

難民ボートに悩まされた船も多かったのです。 幸い私はセーフでした。



そして、シンガポール海峡への取りつきはこれ。ホースバーグ灯台 Horsburgh L't Ho.



これは現在の姿、当時は赤白の鉄塔はなかったし、灯台の塗色も黒白の横縞ではなかった

ような気がします。赤白の鉄塔はマラッカ・シンガポール海峡一帯の航行管制の為にリーダー・タワー兼無線塔ですが、丹後丸当時は航行管制そのものはありませんでした。

*



シンガポール海峡及びそれに続くマラッカ海峡はPG航路では最大の山場とっていいでしょう。なかでも、シンガポール島とその南のインドネシア領の島々との間の水道であるシンガポール海峡は、その狭さはまだしも、大小さまざまな船が無秩序に走っていて、大型船にとっては極めて有難くナイところです。

またマラッカ海峡 **Malacca Strait** はマレー半島とスマトラ島の間の海域で、水面の広さは十分ですが、無灯火の漁船や海賊などこれまた気の抜けない所です。特にシンガポール港前面から上図の中央付近にあるワン・ファズム・バンク **One Fathom Bank** までは交通量が多いうえ、大型船にとっては可航水域が限られるいやな海域です。

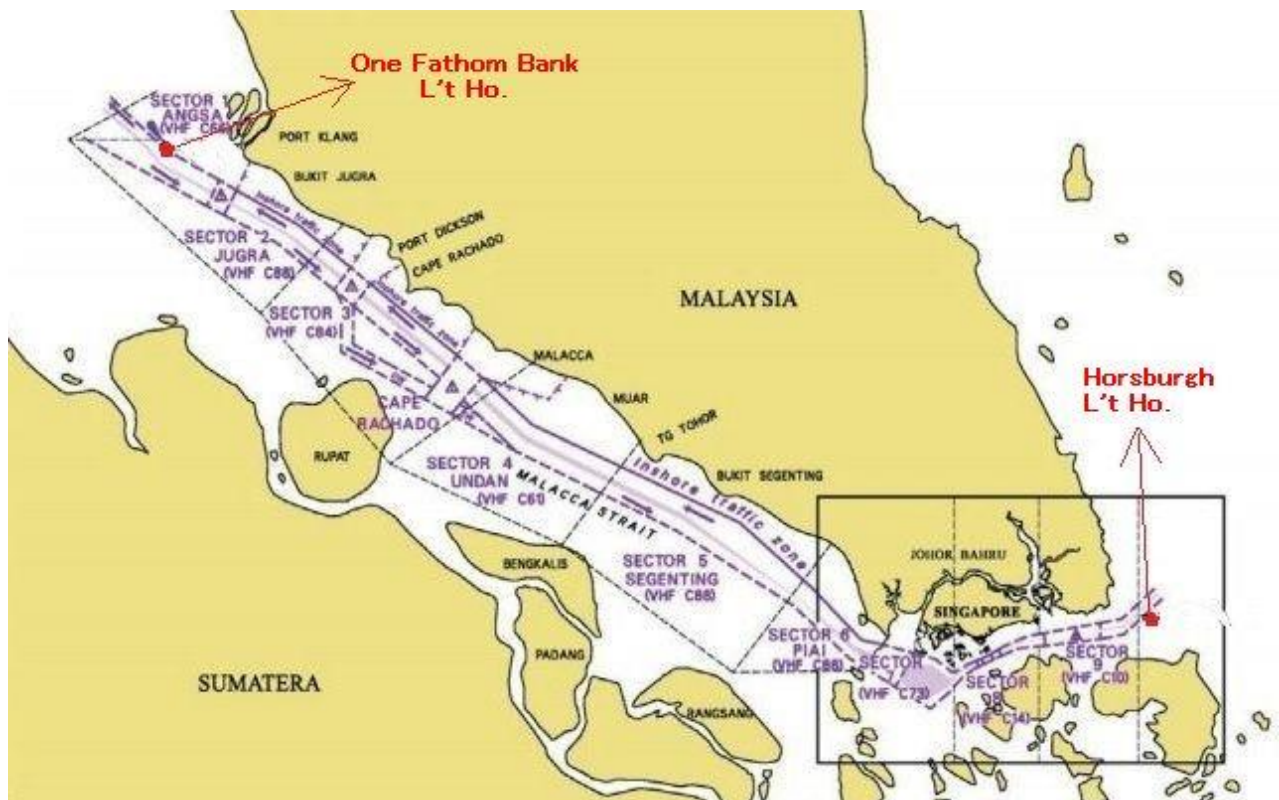
*

上の図で右下隅がホースバーグ灯台。ここから中央付近のワン・ファズム・バンクまでの300マイル程、気の抜けない場所がほぼ一昼夜近く続きます。特に近年は、上図の海域全体が海賊事件頻発地帯となり、ますます危険度が高まりました。しかし、丹後丸で往復した頃には大型船が海賊に襲われたという話は聞きませんでした。

その後、次の図のようにこの海域、言い換えればホースバーグとワン・ファズム・バンク

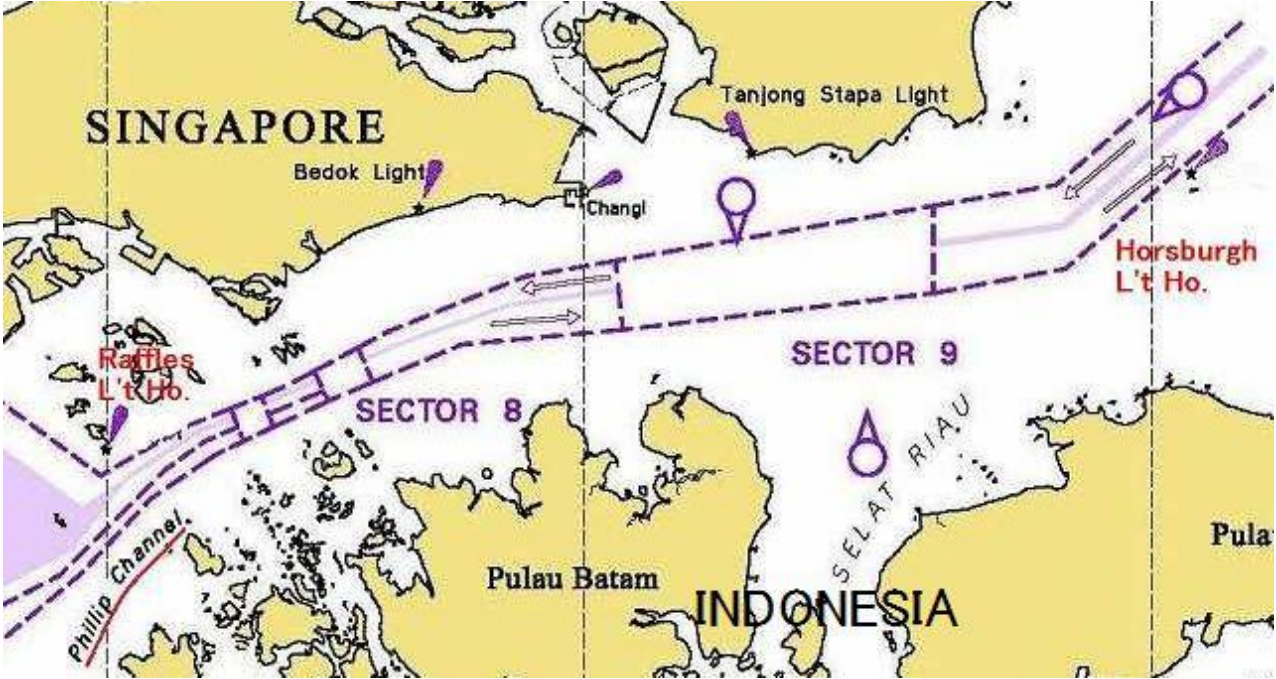
の間全体に VTIS(船舶航行管制)Vessel Traffic Information System が制定され、海難事故防止に対する大幅な改善が実現しました。下図のようにトラフィック・レーン(通行帯)traffic lane とセパレーション・ゾーン(分離帯)separation zone が設定されたのです。そしてこの海域を通行する船は、まず通行帯に入る前にVHF（超短波無線電話）very high frequency で交通センターと連絡を取り、船名、現在位置、行く先、速力その他必要事項を報告します。すると、センターでは即座にレーダー映像でその船を識別し、以後の動静を把握する仕組みです。そしてその船の前方に発生する、何らかの障害物・対向船・衝突の危険が生じる恐れのある船の存在、などの情報を適宜知らせてくれるのです。これは海難事故防止には多大な効果を発揮します。

自分の前方又は斜め前などに船がいる場合、その船がどちらを向いているかは解っても、これからどうしようとしているのか、どこに向けて走っているか、などその船の意図を知ることができません。それは夜間は勿論、昼間であっても、無理というものです。こういう場合、センターに聞けばその船の船名や行き先までわかるし、直接その船とVHFで交信することも容易に可能になります。これらは衝突事故を防止する為には極めて貴重な情報です。



次の図、これがシンガポール海峡ですが、この図の中央から左端にかけての部分、特に左下のフィリップ・チャンネル Phillip Channel とセクター8 (sector8) の表記の間は問題の

多いところ。 シンガポール出入港の船はこの辺りでほぼ直角に変針するし、航路の南側には暗礁があります。 大型船の事故多発地帯と言ってもいいでしょう。 この時よりずっと後のことですが、日本のタンカーが座礁事故を起こしたのもこの航路筋の南側でした。 なお、念のため言いますと、これら図面上にある通行帯・分離帯はあくまで海図上だけのもので現実には何のマークもありません。道路上の車線とは別物です。



上の図の左端の灯台が下の画像。 ラッフルズ灯台 Raffles L't Ho.

ここで右へ直角に曲がって北西に向いたところでひとまずヤレヤレ。 この灯台の姿は記憶のまま、但し鉄塔はありませんでした。



それにしても灯台は英語では lighthouse と一語なのに、なぜ日本の船乗りは L't Ho. と綴るのでしょう？ 私が練習生の時、夜は明かりしか見えないから L't、昼間は灯台の建物も見えるから L't Ho. と書くんだと教わって、なんの疑問も持たず 40 年間それで通してきたんですが、改めて考えるとヘンですね。練習船のみならず、どの船でも先輩・同輩・後輩を問わず、皆、何の疑問も持たずログ・ブック log book（航海日誌）に私と同じように書いていたと思います。夜なら確かにライトだけだから L't はいいとして、昼なら LH とかのほうが妥当だと思うんですが……。英語国の船乗りはどう書いているんでしょう？ たぶん LH くらいかな？

*

さて、ラッフルズのあとは、船や障害物の多いシンガポール海峡より多少はマシなマラッカ海峡を北西にひた走り。ワン・ファズムまでは気を抜けないにしても丹後丸のサイズなら、しかも空船時は喫水も浅いし、それほど危険はありません。船長殿もラッフルズを通過すると、大抵はブリッジを当直航海士に任せます。

丹後丸の頃はまだ海賊騒ぎは多くありませんでしたが、夜間、無灯火の不審な船は時々見かけました。後で考えると専門ではないケチな海賊はいたのかもしれませんが、密輸船などがいたことは十分考えられます。

*



これがワン・ファズム・バンク灯台 One Fathom Bank LH。左が私が記憶している灯台、右はその後に建造された新しい灯台。これまでに出てきた二つの灯台は、航行管制を始めるときに建て替えることをせず、近くにレーダーと無線設備のある鉄塔を併設して対処しましたが、ここでは老朽化した灯台はあっさりあきらめて、新たに航行管制に役立つ多機能灯台を建設したんですね。ところで、以後、遅ればせながら、灯台の略記は LH ということにします。半世紀たっての修正!!

ここを通過すると水深も十分な広い海面に出ます。 15頁の地図をもう一度見て頂くと一目瞭然ですが、もう海峡と言ってもインド洋の一部みたいなもんです。 船もあちこちに散らばり、小さな無灯火の漁船なども少なくなりセイセイとします。

この後はスマトラ島北西端にあるウィー島 Pulau We をかすめてインド洋に出ます。

*

以下はそのインド洋でのお話し。 季節がいつごろだったかはっきり覚えていませんが、スマトラ島北端から離れて間もなく、珍しい体験をしました。

午後のワッチ中、丹後丸のすぐ左前数マイルに、やや遅い中型の貨物船がやはりスリ・ランカ方面に向かって走っていました。 私は相手の右舷を追い越すつもりでした。 こちらの意図を知らせておこうと、相手の船名をメガネ（双眼鏡）で読み取り、VHFで呼びかけましたがサッパリ応答がありません。

この頃、発展途上国の船はまだVHFを持っていなかったり、他船とのやり取りに慣れていない乗組員だと自分が必要な時以外は呼び出しを無視ってしまうヤツもいたんです。

まあ、シャーナイとそのままその状態を維持していました。

追い越しをかける時は相手の動静に十分の注意が必要です。 相手がこちらからは見えない何かを海面に発見して突然舵を切るカモしれない。 舵を切る時は前方だけでなく後方にも注意を払うのが当たり前、車の運転だってそうですね。 しかし車線もナイ、中央分離帯もナイ、方向指示器などナイ、相手の注意力も知りようがナイ海上。 用心の上にも用心が肝心。

そのまま接近して相手船が左前数百メートルになった時でしょうか、突然相手船の船尾付近に巨大な黒いものが見えました。 エエッ、なんだアリヤ。 なおもメガネで追いつけると、なんと相手船の後方の海面が真っ赤になっているじゃありませんか。 そして時々巨大な尾鰭が海面に躍り出ます、たまには頭も、クジラです。 しかもかなり大型のヤツ。

スクリューでぶった切られたクジラが断末魔の状態でノタウチ回っていたんです。

相手船はそれに気づいたかどうか？ なんの反応も示さずそのまま走り続けています。 敏感なエンジニアならエンジンの瞬間的な変調に気付いたかもしれませんが、たぶんブリッジの当直者は何も気づかなかったのだと思います。 私自身こんな経験はしていないのでその時ブリッジでどのくらいのショックがあったのかは解りません。

これを機に色々調べてみて後で知ったことですが、クジラの生息域は種類を問わず全世界どこでも、ということらしい。 それまで海面で潮を吹くクジラはあちこちで見えていま

たが、なんとなく小型鯨は温帯域か熱帯域、そして大型は比較的寒冷な地に、と思い込んでいました。しかし、必ずしもそうではないらしい。また、高速船と衝突したりスクリューに巻き込まれるということもそれほど稀なことではないらしい。しかしこの船は丹後丸よりはるかに低速。チラっと見えた頭の形からは、かなり大型のマッコウではなかったか?と思いました。それにしてもウンの悪いクジラ。



こんなこともあったインド洋、これ以後はスリ・ランカ Sri Lanka 南端をかすめてインド西岸を北上、ゴア Goa の沖辺りからホルムズ海峡へ向かいます。インド西岸沖には小島や岩礁の散らばる海域があるのでインド南端から PG に直行はできないのです。

ゴアの沖からホルムズ海峡までのレグ leg (区切り) はアラビア海を突っ切ります。ここでは夏場 (6~9月位) になると南西季節風モンスーンが吹き荒れます。まあ、風も波も冬の北太平洋や北大西洋のような大時化には程遠いのですが、何しろ満船時は極端に乾舷の低くなるタンカー、真横の波・風は有難くありません。

冬場は逆に北東の季節風になりますが、吹走距離が短いのでそれほどの時化にはなりません。ああ、吹走距離とは風上側の距離のこと。風が吹けば必然的に波が起こりますが、その波の大きさは三つの要因で決まります。まず、風速、これは当然ですね。風が強ければ強いほど波は高まります。次に、吹続時間、即ち同じ風がどのくらい吹き続いたのか? 長ければ長いほど波が高くなる、これもアタリマエ。

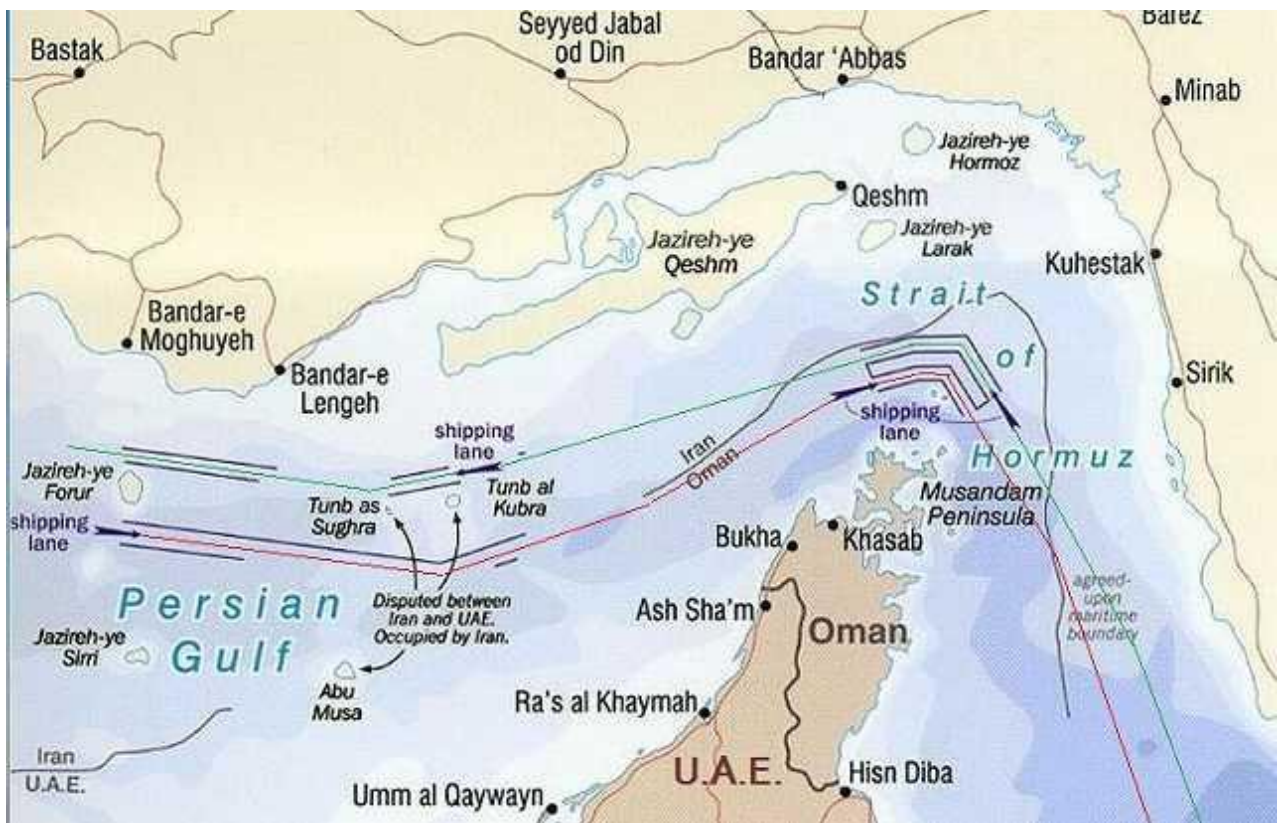
そして、吹走距離、その風がどの位遠くから吹き渡ってきたか? 長ければ長いほど、や

はり波は大きくなるわけ。 ゴア沖からホルムズ海峡に向かうレグでは北東方向そう遠くない所にインド、パキスタンの海岸がありますね。 だから北東季節風が少々吹き荒れて

も波はそう高くないわけ。 しかし南西方は空きっぱなしだから・・・。

私が前にサードとして乗り組んだ時、ドクターに食事の出前をしたのがこの海域です。 その船医職も、もう法定職員ではなくなり、となれば当然乗り組み定員からも外されました。 出前持ちをしてあげたドクター、私にとっては最後の船医殿でもありました。

そして、いよいよPGへ突っ込みです。



これがPGへの唯一の出入り口、ホルムズ海峡 Strait of Hormuz です。

海峡を北側から囲んでいる薄黄色はイラン Iran。 こんな地形ですからイランがその気になれば、海峡封鎖などたやすいことでしょう。 そうなると日本だけでなくPGの原油に頼り切っている各国はたまりません。 しかし同時に当事国イランも自国の油を買ってもらわなければならないわけで、これまたどうにもならなくなり、結局そんな暴挙に出ることはできないわけ。

イラ・イラ戦争や湾岸戦争で一時期かなりきな臭い期間もありましたが、現在は何とか平穏な状態が保たれているようです。 しかし、一発コトが起きれば何がどうなっても不思議ではないきわめて危険な地形であることは確かです。 ISの資金源がどこなのか、

にもよりますが、あの組織がここを封鎖しようと企んだらかなりの脅威です。

軍事的な危険はともかく、図でも分かるようにここもこのPG航路の難所の一つです。今はこのように航行レーンや分離帯が設定されたので大分マシと言えますが、丹後丸の頃は何の規制もありませんでした。しかもVHFがない頃は相手の意図も知りようがありません。タヨリは各自の注意力と安全意識だけ。そういう状況を頭に入れてこの地形を見るとかなりヤバイ。南から突き出ているオマーン Oman の飛び地で入出港船の視界は制限されます。更に、その先端でほぼ直角の変針をしなければなりません。しかもここを通るのは大型タンカーが主役。現在のように載貨重量50万トン以上、全長400メートル以上なんていう化け物はいませんでした。載貨重量5万2千トン、全長213メートルの丹後丸だって定期貨物船のような俊敏性は持ちません。その丹後丸だって当時すでにタンカーとしては小型の部類だったのです。

そんな鈍重な船同士がお互いをよく視認できない場所で直角に近い変針を強いられるわけで、あんまり気分のいい場所でないことは確か。半分は相手の良識がタヨリですからね。

問題の多いホルムズ海峡を通過しないですむように、U.A.E.アラブ首長国連邦 United Arab Emirates 国内でPGと外海アラビア湾を結ぶパイプラインがすでに2010年に完成しているらしい。しかし、U.A.E.からの輸出の問題は解消できても、全タンカーがホルムズ海峡を通らなくてよい、というわけではありません。

これが灼熱のPG・Persian Gulf。ご覧のように緯度的には北緯24度から30度程。



日本で言えば西表島のすぐ南から屋久島のすぐ南まで、たいしたことはありませんね。しかし夏のPGはまさに灼熱地獄。摂氏42～3度は当たり前45度なんてこともザラにありました。荷役当直中もやむを得ない場合を除いて極力日陰で待機。日向に出る前にバケツ一杯の水を頭から全身にかぶってビチャビチャになって出てゆくんですが、デッキを一回りして帰ってくると、全身カラカラに乾いていました。汗もかかないんです。毛穴から汗が噴き出すと瞬時に蒸発してしまうんですね。だから皮膚には塩だけ残ってザラザラ。食卓には常に塩の錠剤が出されていました。デッキは触れないほど焼けています。デッキ上1メートルでは50度をはるかに超えていたでしょう。

まさに「熱いトタン屋根の猫」。

地球全体の温暖化が騒がれている昨今では、ここの暑さもその頃よりもっと激しくなっているんじゃないかと思いますが、暑いのが当たり前のPGのことは、他所の熱波でしきりに騒ぐ報道機関も取り上げないらしい。TVでも見たことがありません。丹後丸の寄港地で記憶に残っているのは赤のアンダー・ラインを引いた場所。どこも暑かったことには変わりはありませんが、湾の奥に行くほど暑かったような気がします。

*

ところで、この船でも前の協明丸で一緒だったI.I. 船長と同時乗船、同時下船でした。今考えてもこのキャプテンとの同乗は、後の私の船乗り人生にかなりの影響を残したことは間違いありません。陸上の職場のように同じ所で長く付き合いが続くのと違い、船乗りの場合、一回の乗船はせいぜい一年、そして一旦下船するといつ再び同船するかは全く分かりません。そういう中で二隻続けて意気の通じる上司と過ごせたことは願ってもない幸運でした。良き上司に出会えるか否かは、良き人生のパートナーに出会えるか否かとほぼ同様の重みを持つと信じます。このキャプテンとの出会いがなかったら、その後船乗りを続けていたかどうか？それが良かったかどうかは別として・・・。

*

[この号のトップに戻る](#)

[目次ページに戻る](#)

*

*** ごあいさつ ***

次回予定は2016年10月01日です。去年の創刊も10月01日でしたから、ちょうど丸一年です。とにかく、イチネンは何とか続けました。40年の海上生活をどこまで追えるかわかりませんが、可能な限り続けるつもりです。どうぞよろしく。