



Once a Sailor, Always a sailor

甲比丹航海記

033号 (27 May 2017)

定期船・バンドン丸

(Jun. 1974 ~ Sep. 1974)

前回の第19とよた丸では連続13ヶ月半もの乗船をしたので、今回の有給はたっぷり。

その後、自宅待機期間もあってトータル三ヶ月半近くの休暇を存分に楽しみました。

新婚早々、長期の乗船・長期の不在で、新米船乗り女房もこの異常とも言える生活習慣が身に染みて解ったことでしょう。その見返りとして、ゴールデン・ウィークどころでは

ない長期間連続の休日で、普通の勤め人では味わえない利点も色々あります。

どんなに込み合う人気の場所でも、ウィークデイならガラガラだし、何もかも予約なしでOK。今のように、前広にネットで申し込むと格安、という特典なんかナイ時代でした

が、ウィークデイの割引はあちこちで結構体験しました。

私達はまだ自分の車は持っていませんでしたが、休暇中は姉夫婦の車を長期無料レンタル

で使わせてもらっていましたし、何処へ旅するのも日程に縛られることなく、デタトコ勝負でフラッと出かけられるのは気軽なものです。

さて、楽しかった休暇もあっという間にジ・エンド。三ヶ月以上もの連続休暇も終わってみれば文字通りアツという間です。普通の陸（オカ）の勤め人には考えられない長期間無休労働の後、今度は長期連続休日、これが船乗り生活の一番の特異性でしょう。

*

今回はまた自社運航の東南アジア定航に返り咲き。名古屋丸の姉妹船・バンドン丸です。



姉妹船の名の通り前の名古屋丸とは同じ仕様で造られた船ですが、なぜか総トン数はわずかに違います。名古屋丸は7,562.42トンだったのにバンドン丸はこの通りちょっと大きく、総トン数の欄には7,612.18 G.T. となっています。



どちらも手書きではなく、事務室の備品である船舶要目のゴム印を使っているんですからパーサーの書き損じでもありません。

同じ仕様で同じ造船所で建造した船でも、建造年に隔たりがあつてその間に法改正などがあれば容積の測り方に違いが出ることも考えられます。しかし、この二隻は同時期1957年から58年にかけての建造ですからそれは考えられません。

多分、少し遅れて建造されたバンドン丸に一部分改装が加えられたのでしょう。両船に

乗った私ですら、たった今まで迂闊にもこの違いに気付いていませんでした。



上がバンドン丸、下が名古屋丸。写真の角度が違うので較べ難いこともあって、見た目に違いは分かりませんね。横文字の船名が BANDUNG となっていますが、間違いではありません。これはローマ字綴りではなくジャワ島内陸の都市名そのままです。

主機 D 播磨 Sulzer 6RSD76、1基となっているのは、エンジンのタイプと型番。両船とも起工・竣工は1957年・58年とされていますが、おぼろげな記憶ではバンドン丸の方が二・三か月遅れだったように思います。ということはやはり、名古屋丸を建造中に甲板上の構造物のどこかに改良点が見つかって、バンドン丸にはそれを追加した、だから、後者はちょっと容積が大きくなった、ということでしょう。

ここでもう一度、総トン数の違い、即ち容積の違いはというと・・・。

前述のとおり $7,612.18 - 7,562.42 = 49.76$ トン。総トン数1トンは $1,000 / 353 \text{ m}^3$ で、大雑把には $1 \text{ トン} = 2.83 \text{ m}^3$ となります。構造物の天井や内壁には配線や配管、防火材などのスペースが必要ですから、容積 2.83 m^3 は、面積では精々 1 m^2 位の広さとなってしまいうでしょう。こう考えれば大よその面積は $49.76 \div 2.83 = 17.58 \text{ m}^2$ 。

総トン数約50トンの増加は面積で言えば天井高2.5mでせいぜい 17 m^2 程の増加です。これなら名古屋丸建造中に「アッ、ここにもう少しスペースがあればイイネ」と考えてバ

ンドン丸にちょっと手を加えたことは十分考えられます。 姉妹船には有りがちな事。

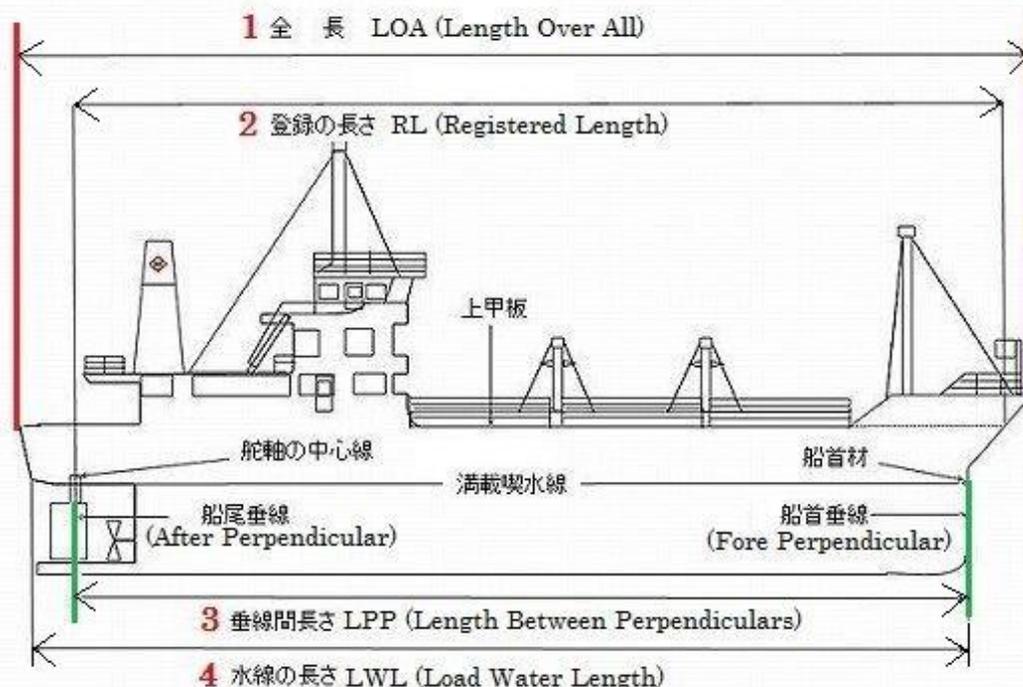
*

また、上の名古屋丸の資料で、サイズが LPP(長さ) : 130.00m、 B(巾) : 18.20m、
D(深さ) : 11.30m、 となっていますが、これについて一言。

これまで船の大きさを LBD (長さ・巾・深さ) という言い方で表現してきましたが、
実は、このうち L (長さ) には次の図のように色々あって、ちょっとややこしいのです。

まず、**1** の全長 LOA これが一番無難、且つ一般的な意味での「長さ」そのもの。

即ち、船体前端(右の赤線)から後端(左の赤線)迄、文字通り全長です。



次に船乗りにとって重要なのは **3** の垂線間長 LPP (又は LBP) です。

垂線 perpendicular は前後にあって、前の垂線は船首材の前面と満載喫水線の交点を通る垂直線(右の緑線)、後ろの垂線は舵の回転軸と満載喫水線の交点を通る垂直線(左の緑線)

です。そしてこの二つの垂線間の距離を LPP 又は LBP と呼びます。

LPP は英国式、LBP は米国式ですが、どちらも Length Between Perpendiculars の略語
であることは同じ、私達日本の船乗りにはどちらかというと LPP がなじみ深い。

いずれにしても日本の海事用語の殆どは海事先進国英国からそっくりイタダキなんです。

この LPP がなぜ大事かという、船のトリム計算 (前後喫水の計算) をはじめ、およそ船
体に関する諸々の計算で使う船の長さは全て「LPP」と言えるからです。

また、**2** は車検証に相当する船舶国籍証書などの文書に記載されるもの、**4** は実用上は殆

ど意味のない法律用語、両者ともここでは無用なので飛ばします。

この中で、最も一般的で、疑念の余地のない表現は、やはり **1** の全長 LOA です。これはごく当たり前の基準、前端から後端迄ですから間違えようがありません。

なお、上図の満載喫水線とは夏季満載喫水線又は計画満載喫水線でもあります。とにかく、バンドン丸と名古屋丸は、総トン数（容積）こそ違いましたが、船体のサイズは LOA も LPP も全く同じでした。LPP : 130m に対して全長 LOA は 140m + α だったと思います。LOA と LPP の比率は船体構造によって様々ですが、バンドン丸や名古屋丸のような、いわゆる定期船型の船ではこんなところでしょう。

*

さて、こういうバンドン丸に乗船してみると、驚いたことにキャプテンは前の名古屋丸のあの T.H. 船長でした。このキャプテンとはよくよく縁があったとみえて、この後にも何度も同船したのです。果たして、単なる偶然か？ 又は船長から船員課長に何らかの働

きかけがあった結果なのか？ 乗船の挨拶に船長室へ行くと「ヨーッ！来たなー」私の前任者は若手のチーフでしたが、ゴクおとなしいというか、ヤヤ気弱な性格が丸見え、という風な人物でした。彼はこの船長殿にはコッピドク鍛えられたらしい。

引継ぎが終わると「ヤレヤレ、難行苦行も今日でやっと終わりです」とホッとした様子。

「Q/M の話では、H さんは T.H. 船長と上手くゆくらしいですね。このキャプテンに下船まで一度も怒鳴られずに済むなんて、うらやましいー」ときました。

名古屋丸での T.H. 船長と私との関係は、どうやらクルー・メス（部員食堂）では一つ話になっていたようです。あの船の Q/M の一人がこの船に移ってきていて、船長にシゴカレてマイッている彼に「こんなチョフサーもいるんだヨ」という話をしたらしい。

相手を、オソロシイとか、ヤダナと思えば、特に敏感な相手でなくても何か感じるころはある筈。私の場合、船長と意見が違えば忌憚なく、ストレートに自分の考えを述べる。

それが逆に一目コワモテの T.H. 船長には好感をもって聞いてもらえた、というに過ぎないのです。私としては別にカマえたわけではなく、自然体で接していただけ。

中途採用で外部から入ってきた私は、この船長になんの先入観もなく接することができたのも一因、会社での採用面接の折、お互いの第一印象は上々だった。だから、古参の乗組員の多くが持っていたこの人の虚像「頑固一徹、上意下達、ヤリタイ放題」は全く感じていなかった。それどころか、私には下意上達ということがシバシバあった。

「キャプテン、それはこうした方がいいんじゃないですか？」「オーッ、そうだなー、ヨ

シ、それでいこう!」というような場面は珍しくなかったのです。

でも、それを引っ込み思案を絵にかいたような彼に言ってもセンない事。彼にはなす術が無いのでしょう。逆に、船長から彼を見ると、ナニを考えているのか、ナニをどうしたいというのか、ワケが解らん、ということになるのでしょう。

船長は船長でオテアゲだったカ？ 私とはウマが合う、彼とはソリが合わない。私とてこれまでも、これ以後も、ソリの合わない御仁は大勢いました。これは時の運。乗船挨拶に行った時の「ヨーッ、来たナー」の一言は彼の正直な気持ちだったのでしょう。ヤレヤレ、というわけ。ということで、この後この船でも、この上司とは申し分のない信頼関係を維持できました。

*

バンドン丸でも前半の寄港地はあまり代り映えはなし。いつもの通りという感じ。



日本を出ると、まず台湾には寄ったり寄らなかったり。香港・シンガポールは必ず。

しかし、この両港は常に錨泊荷役、上陸のヒマは皆無。

シンガポール以降は上のマップの通り、例によってジャカルタ、チェリボン、サマラン、スラバヤ。ウジュン・パンダンやスマトラ島の港にはには行ったり行かなかったり。シンガポールからジャカルタまでのコース取りはいくつかありますが、T.H.船長は常に最短距離。一番西のバンカ海峡 Banka Strait を選択します。上のマップの赤線で囲んだ長方形の部分が次の海図。



上の図の左手はスマトラ島東端とその東にあるバンカ島との間のバンカ海峡 **Bangka Strait** です。このインドネシア定航の往航では電気製品など軽量貨物が多いので、スペース的には満パイになっていても、喫水は満載喫水一杯になるようなことはありません。

一番深い艀（トモ）の喫水でもせいぜい7m 台だったと思います。

このバンカ海峡経由のコースには浅瀬や沈船が多数点在するので決して安全無害ではありませんが、喫水 10m 以内ならまず OK、ただし、漁船や小型船も多く油断は禁物。

一方、海図の右手、即ちバンカ島の東に位置するのガスパー海峡 **Gasper Strait** は、浅瀬や沈船などが少なくまずまずの安全パイ。

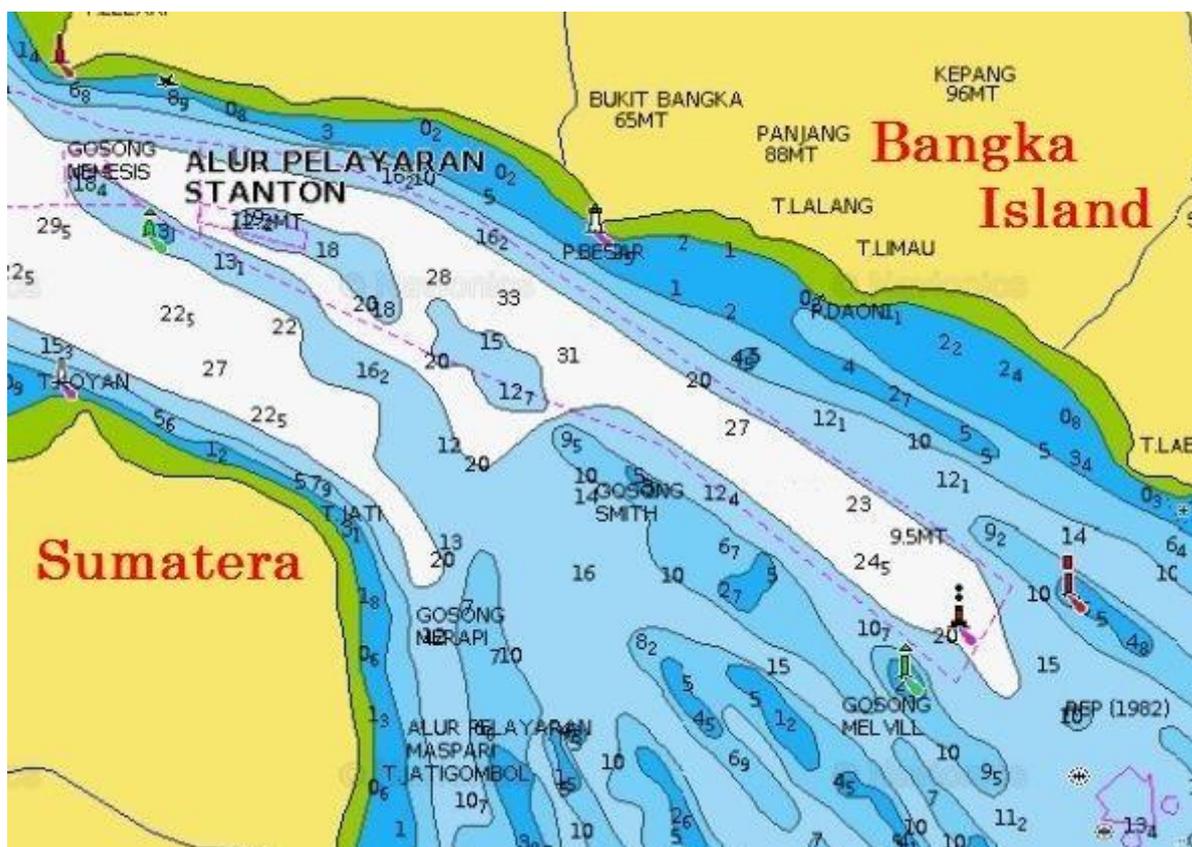
この海図で見ても明らかに後者の方が通り易そうでしょう？ 前者は水路が狭く曲がりくねっているし、水深の浅いブルーの部分が多い。後者は水路は広い、短い、浅所も少ない、それに距離のノビもたいしたことはありません。だから、ガスパー経由を選択するキャプテンの方が断然多かった。

しかし、キャプテン T.H. は迷いなく、バンカ経由。解るような気がします。

理由は明快、近い。ホンの少しと言えど、とにかく近い。

*

ところで、ここで又ちょっと脱線。海図上の水深についてちょっと一言。上の海図では見にくいので、バンカ海峡の南側出口付近の赤線長方形の部分拡大して見ます。



地図と海図の決定的な違い、それは水深の表記があるか否か。

上の海図はどこかの国の政府機関が正式に出版したものではなく、WEB 上で見られるフリー・ソフトの海図です。 正規の航海用海図ではありません。 しかし、とにかく海図は海図。 地図にはない水深の表記があります。

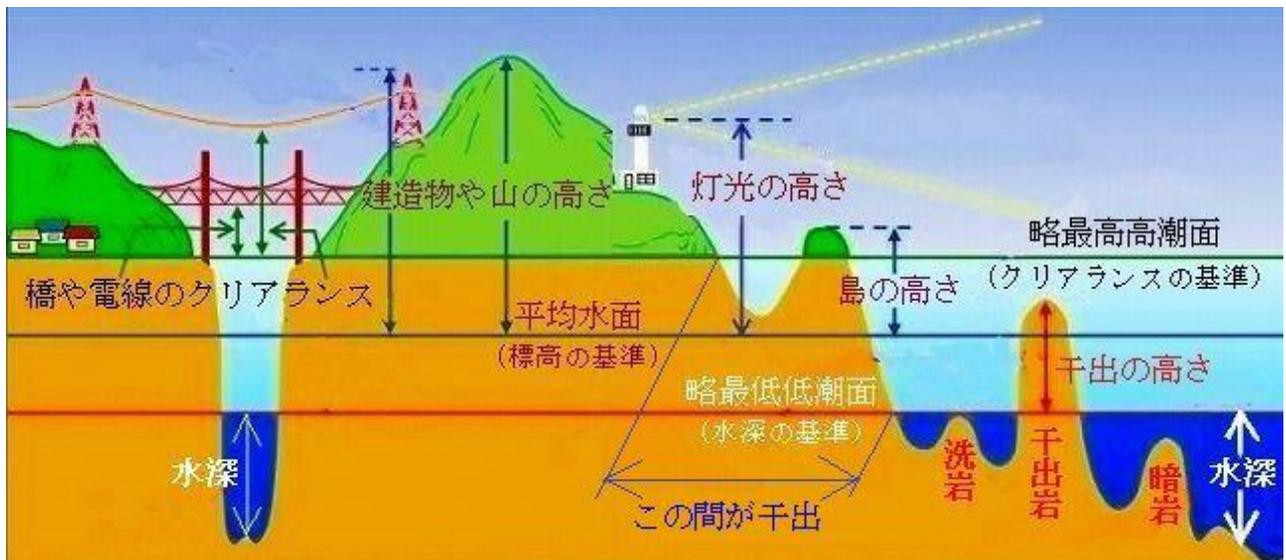
まず、色の違い。 この WEB 海図では 20m 以上は白色、薄いブルーの部分は 10~20m、やや濃いブルーは 5~10m、一番濃いブルーは 5m 以下、そしてグリーンの部分は低潮時には干潟、航海用語では干出と言います。（上記色分けはこの WEB 海図限定です）

次に数字。 それぞれがその部分の水深で、この海図ではメートル表記です。 大きい数字の右下の小さい数字は 1/10m 単位。

更に、それぞれの水深の深読みをします。 これは海がどういう状態の時の水深か？これが船乗りにとっては重要です。 この数字は略最低低潮面（ホボさいていていちょうめん）から海底迄を測ったもの。 普通、これが海図上の水深の定義です。では、「略」とは何を指して言うか？ 厳密な意味は天文学から説き起こさなくてはならず、ややこしいですからハシヨリますが、大雑把には「これより低くはないと想定される潮位面」とされています。（学術的には必ずしも正確ではありませんが）春の大潮の引き潮の時の海面、潮干狩りのタイミング、この方が分かりやすいですね。

英語では N.L.L.W.L (Nearly Lowest Low Water Level) という言葉があります。 やっ

ぱり Nearly (殆ど・略) とヤヤあいまいな表現ですね。これと同じ意味で Indian Spring Low Water とも言います。なお英語では毎月の満月・新月の大潮は、春でなくても Spring Tide 春の潮。一方、小潮は Neap Tide。以下、話は益々ヤヤこしくなります。



先程、グリーンの部分で干潟（干出）と言いましたが、言い換えれば、この部分の海側の線は略最低低潮面、陸側の線は略最高高潮面に当たります。ということは干潟の陸側の線を海岸線とし、それは一般の地図上での海岸線とも一致します。

略最低低潮面は水深の基準面。略最高高潮面は海岸線や水面上の障害物のクリアランスの基準面。もう一つ、平均水面は山や地上の建造物・灯台の灯光などの高さの基準面。なお、略最高高潮面及び略最低低潮面の差、即ち大潮の干満差の値は各地方ごとに異なり、日本では海上保安庁の告示で定められています。

ナンデ、こんなヤヤこしい定義があるかと言え、船にとって安全に走れる水深は極めて重要で、海図に示されている水深より「浅い」なんてことが起きてはならない。決してこれより浅くはナラナイ、という水深（即ち最小値）を知る事が重要だからです。

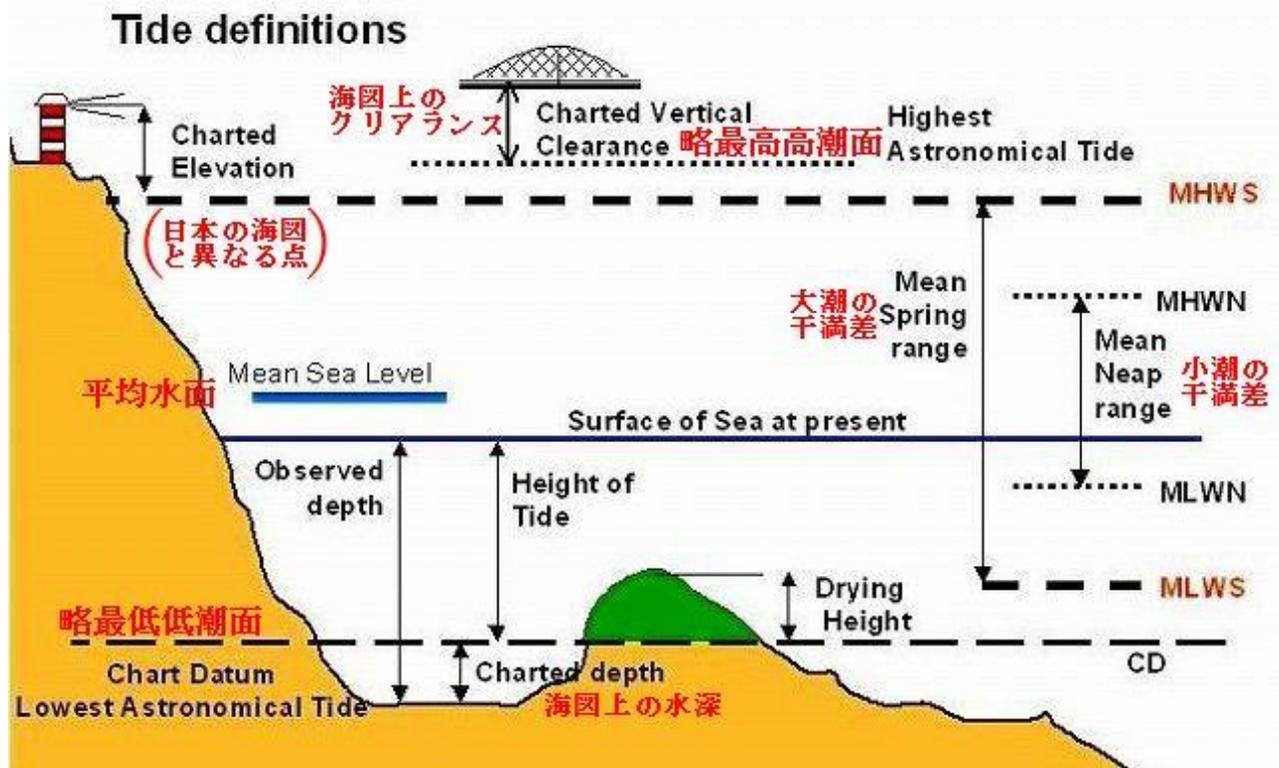
逆に、橋や電線に引っかかるなんてことがないように、水路上空を横切る障害物の高さはこれより低くはナラナイ値、略最高高潮面からの値（即ち最小値）を表示します。

上の図の右手に暗岩・洗岩・干出岩という言葉が出てきますが、暗岩とは略最低低潮面でも海面上に姿を見せない岩。洗岩は略最低低潮面と同じ高さ、低潮時に頭が見え隠れする（波が洗う）岩。干出岩とは頂部が略最高高潮面と略最低低潮面の間にあるもの、即ち、満潮時には海面下に隠れ、干潮時には現れる岩の事。岩礁とはこれらの総称。

いずれも航海者にとっては難物です。

また「島」とは図の通り満潮時にも海面下に没することのないものを言います。何処や

らの国が岩礁を自国の領土にするために「島」を作っていますね。日本でも小規模ながら似たようなことをやっているようですが、海中火山がやってくれるケースもあります。以上、海図の読み方の一端を紹介しましたが、これはあくまで原則。以上は全て日本の海図についてのハナシです。海図は各国政府機関が出版していますが、それぞれに海図図式 chart symbols and abbreviations という海図の読み方の説明があり、細かいことはそれを見るしかありません。海図図式とは地図の凡例(はんれい)legend みたいなものです。ついでに英国海図の水深や標高の表示の仕方は次の通りです。



略最低低潮面に相当する所に Lowest Astronomical Tide(天文学的最低低潮面)と書いてあります。逆に略最高高潮面に相当するのが Highest Astronomical Tide(天文学的最低高潮面)、LAT と HAT です。「略」とか「nearly」なんて言うよりも、この言い方が本来的で、正確な表現です。

また日本の海図との決定的な違いは、灯光の高さが平均水面 Mean Sea Level からではなく MHWS (Mean High Water Spring) 大潮平均高潮面からとなっていること。ちなみに、米国版海図の灯光高さは MHW (Mean High Water) から測ることになっています。この両者の違いは Spring という語が付いているか否かということ。付いていなければ「大潮の」ではなく一定期間の「全ての」高潮面の平均で、米国ではこの一定期間は 19 年としているそうです。当然ながら MHW は MHWS より低い。

ことほど左様に、同じ海図図式と言っても各国それぞれに色々な用語や表現があり、定義

もまた様々ですから油断できません。やはり、いずれかの国の海図を使うときは、それぞれの海図図式をよく見て使わないといけないわけです。

*

さて、久しぶりのインドネシア、まずはジャカルタ。ここには既に名古屋丸で少なくとも5～6回は寄港したはず。顔見知りのカーゴ・スーパーバイザーも数人います。

カーゴ・スーパーバイザー cargo supervisor とは現場監督者、本船サイドと作業予定を調整しながら現場で作業員を監督する荷役会社の社員です。普通、呼びかけにはスーパー・カーゴと言います。この中で一人、分かりやすい英語を話す者がいて、彼とは仕事以外でも雑談をする仲になっていました。彼はインドネシアの東の端、バンダ海 Laut Banda に浮かぶアンボン島 Pulau Ambon という小さな島の出身者で、回教国インドネシアでは少数派に属するキリスト教徒でした。

色々話している内に、彼のおかれている、この国でのキリスト教徒の難しさが少しずつ理解できてきたように思います。何しろ住民の85%以上が回教徒、クリスチャンはプロテスタントとカトリックを合わせても10%に満たないとされる国です。

彼の出身地である東部の島々では比較的クリスチャンが多く、彼にとっては過ごしやすかった。しかし、逆にそのことが、彼のように田舎の小島から大都会ジャカルタに出てきた時、ことさらに疎外感を持ってしまった原因ではないか、とも思えます。

そんな彼は、殆ど全員がムスリムである会社内でも、なんとなく浮いた存在になっていたことが話の端々に感じられました。そんな不満を隠さなくていいのは、気軽に英語で話すことができる新来のチーフ・メイトしかない。で、こっちはついつい聞き役になってしまったということです。私自身は、外国人に政治や宗教について語る事を殆どタブーとしていましたから、聞き役に徹していたんです。

ある日の昼休み。その日は特に長い昼休みでしたから、イスラムの安息日・金曜日だったと思います。港は、人影もないという風にヒッソリしていましたが、そんな中、彼がやってきて「チーフ・メイト、面白いものを見せるから、ちょっと私についておいでヨ」彼についてゆくと港の奥の方にある古い倉庫に連れて行かれました。

そこはもう使われなくなって久しいのか、照明もなく人影も全くありませんでした。ムスリムにとって大事な行事、金曜の礼拝時間にウロついているのは異教徒の私達だけ。その薄暗い倉庫の中には、様々な形の古びた貨物がおびただしく山積みになっていました。

「チーフ、これなんだと思いますか？」 そんなこと急に言われたってネー。

「これ、全部日本政府からのプレゼントなんですヨ」「エッ、それじゃ戦争の・・・？」

「そう、これ全部、賠償物資 compensation goods なんですよ」

ヒュー、びっくりしたなあモー、としか言いようがありません。この時は1974年、第二代大統領・スハルトの、30年にも及ぶ異常に長かった任期の初めの頃。

しかし、日本の対インドネシア戦時賠償は1960年代中に全てケリがついていたんじゃないか？ となると、これらの賠償物資は一体いつからここに眠っていたのか？

「ネッ、ヒドイもんでしょう？ これがこの国の政治です」

彼の言うこと全部を信用したわけじゃありませんが、これらの物資の中でオイシイものは全て多数の役人が処分して、それぞれ自分のポケットに入れてしまったとの事。ここに残って半ば朽ち果てているのは、個人的に持ち出して市中でさばくことができないような物ばかり、なんだとか。

スゴイですねー。インドネシアに限らず、所詮、戦時補償とか賠償というものは政府間交渉で決まるもの、それが一般庶民の目にハッキリ形として見える例は少ないのでしょうか。この大量の朽ち果てた物資は、決してこの倉庫の中だけ、ではない筈。インドネシア政府・高級官僚の腐敗ぶりを目の当たりにした思いでした。折角の賠償物資を国民の為に活用することなく、オイシイものだけ掠め取ってあとは倉庫で腐らせるとは・・・。

初代スカルノもご存知の通りやりたいホーダイ、第二代スハルトも同じようなものか？ これじゃ、彼のように、クリスチャンが比較的多く住む僻地から出てきた一庶民が、ムスリム一色の中央政府に対して抱く不信感もナットクせざるを得ません。

この後もインドネシア定航に乗るたびに、彼が本船担当としてやってくるのが何度もありましたが、どうやら彼は人事面でも他のムスリム社員とは何かと差別を受けているようで、多民族・多宗教国家の難しさがヒシヒシと感じられました。彼がアナーキスト的になってしまうのも無理ないか？ それに比べると日本のように殆ど単一民族で、宗教色の弱い国に生まれたのは何よりの幸せ。私のように無宗教であることを公言しても何のオトガメも無い。しかし（只今現在はどうか知りませんが）当時のインドネシアでは「無宗教であること」そのものが犯罪として扱われていたらしい。

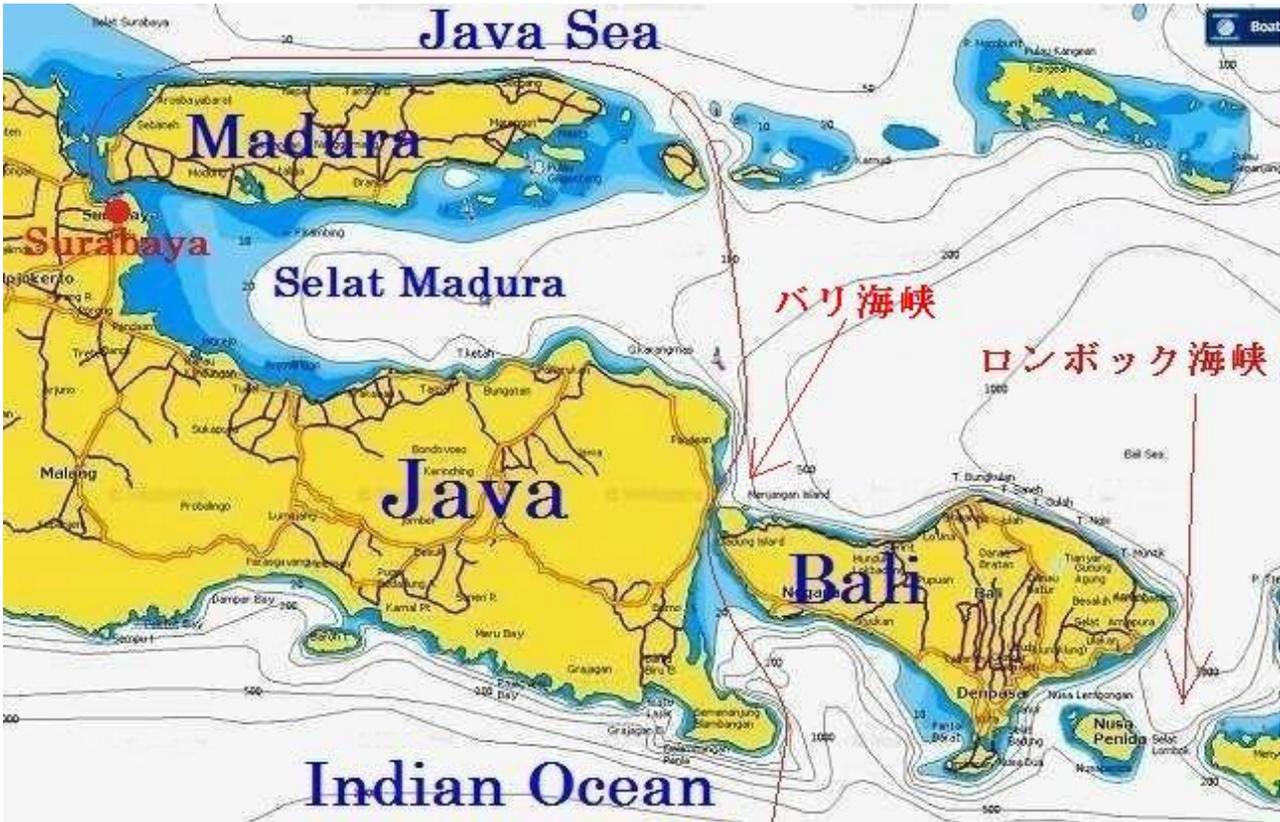
日本で信教の自由と言えば、何を信仰するのも自由、全く信仰しないことも自由。インドネシアでは、イスラム、カトリック、プロテスタント、ヒンドゥー、仏教、儒教の「六つのうち」からどれかを選んで登録しなければならないとか。更に問題はその後。

「信仰を持たない自由」はないらしい。だから、私なら即「御用」ですネ。

バンドン丸最初の航海は、ウジュン・パندان抜港。 スラバヤから一気に南下して豪州西岸、ケープ・クーヴィアーCape Cuvier という所へ塩積みに行きました。



位置関係は上のマップの通り。 この辺は前に富岳丸という鉱石専用船でポート・ヘドランドという所へ鉄鉱石積に行きましたが、あれは豪州北西角の少し東、今度のケープ・クーヴィアーは角から少し南、完全に西岸です。 この航海では珍しい場所を通りました。



スラバヤを出港して北に向かい、まずはジャワ海 Java Sea に出ます。そしてマドゥラ島 Madura の北岸に沿って東進し、ジャワ島 Java とバリ島 Bali の間のバリ海峡 Selat Bali を抜けてインド洋に出るんです。できればスラバヤからすぐ東に向かって現地語でセラット・マドゥラ Selat Madura と呼ばれるマドゥラ島とジャワ島の間を抜けたいところですが、スラバヤのすぐ東側にはバンドン丸では通過できない浅い場所があってそれは不可能。いくら最短が好きな T.H. 船長でもさすがにここは断念。

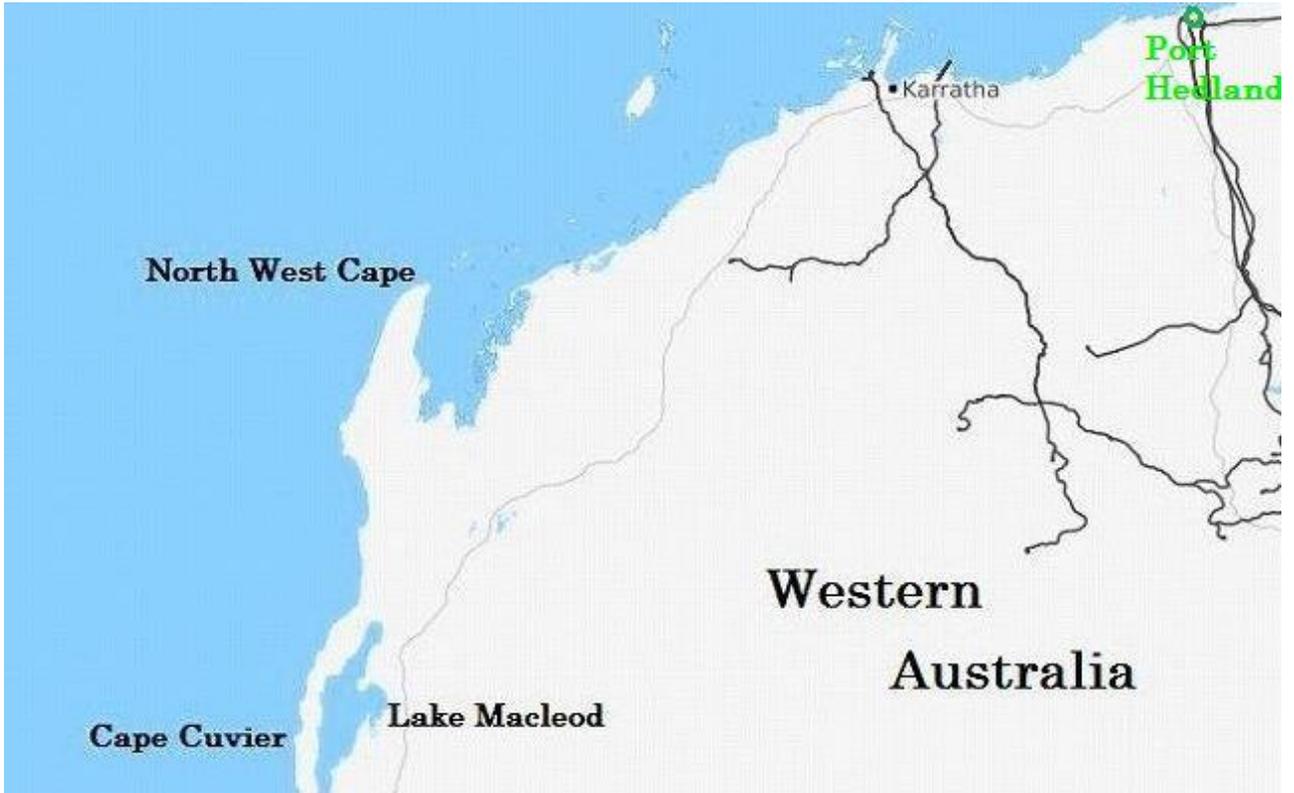
珍しい体験、とはバリ海峡を通った事。長く外航船に乗っていた者でもこの海峡を通過したことがある人はそう多くはないでしょう。なぜかと言えばこの海峡を通る必要のある船が多くはない、という単純な理由です。インドネシア領海を北から南へ、又はその逆に通過する船の多くは、ジャワ島の西のスダ海峡か、バリ島の東のロンボック海峡を通るのが普通です。バリ海峡を通ることが文句なしの最短コースとなるのはスラバヤから豪州西岸に向かう船だけ。そんな船が数多くいる訳はありません。

そのバリ海峡はこんなところ。



一番狭い地点で水路巾約 1.1 マイル、約 2 キロ。広々ではありませんが見通しは良く対向船も殆どいないので、そう難しい所ではありません。が、狭水道は狭水道、手漕ぎの漁船も結構いるし、それなりの注意は必要です。ここを通過するとあとは広いインド洋、この海域は熱低 Tropical Cyclone の一発以外、時化ることも殆どなく、まずまず平穏。

一気に目的地に向かいます。 まずケープ・クーヴィアーへのアプローチ。



豪州の北西角の岬は North West Cape、まさにその名の通り北西岬です。これを左手に遠望してさらに南下します。右上隅が前に行った鉄鉱石積地ポート・ヘドランド。上のマップと略同じ縮尺の衛星画像が下の画像。上下の画像を比べてみて下さい。



左下隅が今回の積地ケープ・クーヴィアーですが、上のマップではそのすぐ内陸側に湖らしいブルーの彩色があり Lake Macleod マクレオッド湖としてあります。

ところが下の衛星画像ではほとんど湖面らしいものは見られず、わずかに L の字の左上に水面らしい小さな青い点が見えますが、それ以外は干上がってるんです。

それにしてもスゴイ光景ですね、画面いっぱい赤茶けた岩の大地が広がっています。衛星写真で全てが分るわけではありませんが、事実この沿岸を走って目にする緑は背の低い灌木と草原だけ。最近の TV で見ましたが、同じような地相のエチオピアの内陸で、これまで岩盤だと思われていた地域にかなり広い森林が発見されたとか。でもこの辺はアフリカとは違い、既に調べつくされているでしょうから、新しく森林地帯が・・・、なんてことは起こりそうもありません。

では、そのマクレオッド湖付近にもうちょっと迫ってみましょう。



画面右手に Salt Pan (塩田) とありますが、ここに地下からポンプでくみ上げた高濃度の塩水をばら撒くとごく短時間で塩の結晶が出来上がるのだそうです。

何しろこの塩水は海水の十倍の塩分濃度で、極めて効率よく良質の塩が出来るんだとか。ソルト・パンの右手にはマクレオッド湖が広がりますが、この通り実際は湖どころじゃなく殆ど干上がって砂漠状態、水が残っていたとしても上記のような高濃度塩水です。

ソルト・パンから海岸線までの白い線は出来上がった塩を港まで運ぶための道路。

画面中央の濃い茶色の部分は雑草と低灌木だけの岩の台地。

次に、塩積みの現場を見てみましょう。



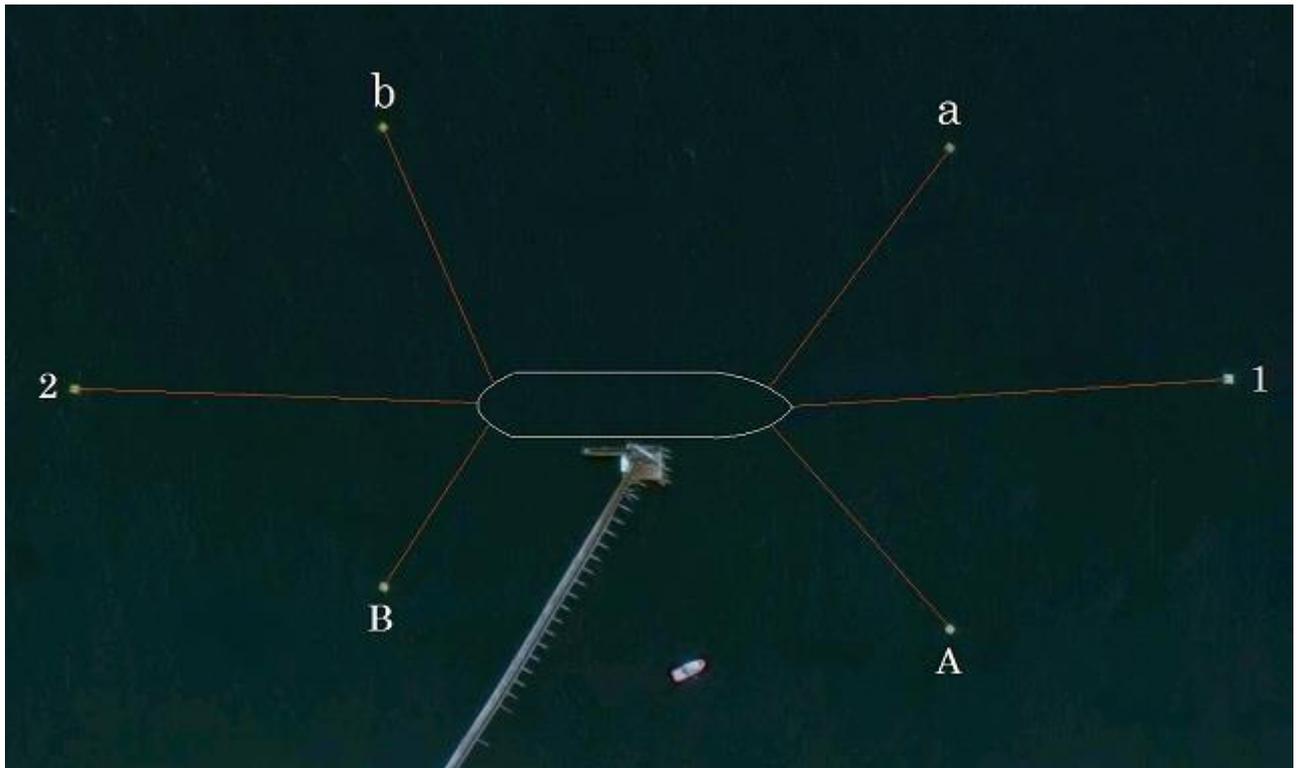
上の画像の左手、岩の台地に白い山が二つ出来ていますが、これが船積み用の塩の山。そして、海岸から伸びている栈橋、これは船を係留する為の物ではなく、右手の先端部のローダー（loader=積み込み装置）迄のベルト・コンベアーの架台です。

これをまた上から見ると・・・。



こんな具合です。 画像の下辺の白っぽい固まりが二つ。これがさっきの塩の山。栈橋の先端部の四角がローダーの土台（ドルフィン）です。これら全部がベルト・コン

ペヤーで連結されていて、人手は殆ど必要ないわけ。 何しろここは住人ゼロの地。これまでの画像で人間が住んで居るよう集落は一切なかったでしょう？ 荷役作業員は船が入港した時だけ南へ 80 数キロ離れたカーナヴォン Carnavon という町から車でやっています。 荷役は大抵二昼夜以内で終わりますから宿泊設備なんかナシ。 棧橋は船に係留する為でない、では船はどこに停泊するのか？ 上の画像で棧橋の先端部の周囲に白い点と小さなボートが見えますね。 この部分を拡大して船の係留法を見ましょう。



棧橋先端部を取り囲むように六個の係留ブイが設置されています。 1・2、A・a、B・b、の六個。 そして船と棧橋先端部がこんな関係に収まるように、それぞれのブイにホーサー (hawser=係留策) を繋いで調整します。 中央下部に居るボートは本船からホーサーを引っ張ってブイに繋ぐ役目、綱とりボート line boat です。

棧橋の先端がローダーですが、この機械は固定式ですから、船の各ホールドに積み分けるには船の方を移動させる必要がある。 そのため、上の画像の様に六個のブイにそれぞれホーサーを繋いでそれを巻いたり伸ばしたりで位置を調整します。

例えば船を前に移動する場合、1 と A と a、三本のロープを巻き縮め、同時に 2・B・b の三本を伸ばします。 この時 A・a、B・b の四本は、船の前後方向だけでなく、ローダーの位置が丁度ピッタリくるように横方向の位置も微妙に調整しなければなりません。

カーナヴォンからやってくる荷役作業員は、荷役中はずっと本船に寝泊まりしてこれらの作業もするんです。 本船クルーも船を移動させるときは共同で作業します。

バンドン丸の積荷役そのものは二昼夜そこそこで終わったと思います。しかし、この積地はあんまり長居はしたくない所。ここは何も遮るものがなく、インド洋直面ですから決して安全ではありません。

この時から十数年後の事です、韓国の会社運航のパナマ籍船がここに錨泊して待機中、トロピカル・サイクロンの直撃を受けて走錨、棧橋の北約1マイルの海岸に座礁、船は大破・全損になったのだそうです。オープン・ロード open road（外洋に開けた錨地をこう言います）での錨泊は常に用心の上に用心が必要。

カーナヴォンから来た作業員たちは本船の空き部屋や荷役事務室などに適宜分かれてそれぞれ持参の寝袋で休んでいました。気のいい連中で本船クルーともすぐ仲良しに。その彼らが言うには、この時期よくハンブバックのショウが見れるんだヨ、とのこと。ハンブバック humpback=ザトウクジラです。みんなどんなものが見れるのか楽しみにしていました。その日の午後、早速それは実現しました。

こんなのや。



こんなの。



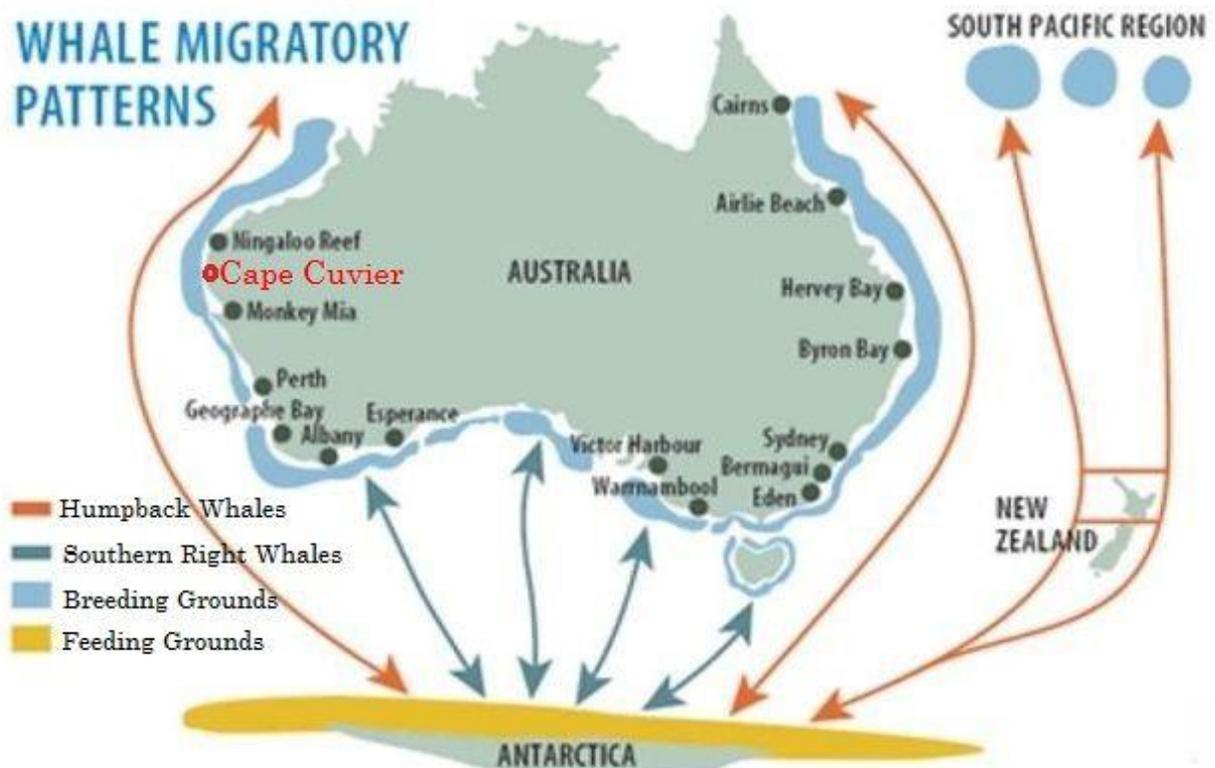
勿論これらの写真はその時の物ではありませんが、光景は殆どそのマンマ。
みんな大喜び。 航海中、イルカは当たり前として、イトマキエイのジャンプや鯨の潮吹き見ることもよくありますが、停泊中に多数の巨大なザトウクジラを、しかも至近距離で見るのはみんな初めてで、珍しい体験でした。

このジャンプの事をブリーチング **breaching** と言いますが、ザトウクジラが何故こういう行動をするのかは、動物学者もはっきりと解っていないのだそうです。

体に着いた寄生虫を落とすため、子供をシャチ等の敵から守る威嚇のため、コミュニケーションの手段、単なる楽しみ、母親が子供に見せて指導をする、等々いろいろ言われているようです。 多分、全て当たっているんじゃないでしょうか。

また、繁殖期にはオスによるメスへの求愛行動、とか、逆にオスを煽ってメスがジャンプしたり、なんてことも言われているそうです。 下の画像、二頭が並んでブリーチングしているところなどは、いかにもそれらしい感じです。

この時の光景を思い出しながら、色々調べていたら次のような資料を見つけました。



なるほど、この海域がザトウクジラ Humpback Whale の通り道になっていることがよく解ります。 また、豪州の東岸・西岸及び南岸は薄いブルーの繁殖海域 **Breeding Ground** にもなっていますね。

これを見るとケープ・クーヴィアー辺りもバッチリその海域に入っています。 となると、

さっきの画像、特にペアーで踊っているようなのは、まさにそれだ、と納得。
 ここは辺鄙な所ですが、もっと南の西岸最大の都市パースの外港フリマントル Fremantle
 などでは、観光客目当てのホエール・ワッチングが盛んに行われているようです。
 ザトウクジラは英語では humpback whale (背むしの鯨) です。 一方、和名の由来は、
 背中が曲がった形を「琵琶を担いだ座頭」とみなして、ザトウクジラとしたのだそうです。

和名の方が、よほど味のある命名ですね。

*

無料のホエール・ワッチングを楽しませてもらっているうちに、積荷役も無事終了。
 日本に向け出港です。 揚げ地は山口県・徳山下松港の徳山区。



ケープ・クーヴィアーから徳山までは上のマップの赤線のようなコースを取りましたが、

これにはザッと考えただけでも色々な選択肢があります。

往航に通ったバリ海峡の東のロンボック海峡からスラウェシ・ボルネオ間のマカッサル海峡を通過してフィリピン諸島のどこかを抜けて北上する。フィリピン諸島を抜けるにはさらに多くに選択肢があります。マップの青線がその選択肢の例です。どれが最短距離

かはっきりしませんが、赤線が最短とは見えにくいですね。

このマップのコースラインは大雑把にしか引いてありませんが、実際にフィリピン諸島の間を抜けるにはもっと複雑でややこしいコースラインになってしまいます。だから、実際に海図上に本当のコースラインを引いてその距離の合計を求めると、一見短そうに思える

左から二本目・三本目の青線が有利とは限りません。

まあ、どう走ろうと自由ですが、要はその時の気象条件次第。この海域は台風の進路を横切ることが必須ですからその対処が全てです。その意味で、赤線は自由が利く広い海面を走るの断然有利です。大型船は走っている限り、広い海面に居る時が一番安全なのです。さっき、ケープ・クワヴィアーがオープン・ロードだから安全ではない、とい

うことを言いましたが、あれはあくまで停泊中でのこと。

例えばもっと安全な港内に停泊していたとしても、それは荒天の度合いがある程度までのこと、安全そうな港でも大型台風直撃されることが確実なら、躊躇なく出港・沖出ししてやり過ごすのが一番。停泊中の大型船は台風直撃には全く無防備と言えるのです。

青線のように諸島の中の狭い所に入った後に、台風が接近すると逃げ場がなく、最悪の場合引き返すしかありません。赤線を走っていても台風の進路と交差する危険は同じようにあります。本船のコースを変更する範囲は格段に大きく避航の自由度が高いのです。

(多分そういう理由で) T.H. 船長は赤線を選択。正解、と思います。

*

揚荷バース(係留場所)は通称、徳曹塩岸壁(徳山曹達の塩揚げ岸壁)。

今ではこの会社も名前が変わり株式会社トクヤマと言うのだそうですが、トクソー・シオガンペキというバースの通称は多分今も同じでしょう。

ここで変わっていることは、岸壁に付いているにも関わらずそのまま上陸できないこと。

上陸は通船を利用して、一旦港内水面に出て通船発着場経由でないとだめなのです。

どういう理由でそうなったのか不明ですが、多分、この会社が自社の構内を外部の人間にウロウロされたくないから、だったのでしょう。だから、岸壁に着いていても上陸には

通船の時間制限があって全く不便。まあ停泊時間も短いからイイけど。

*

次の航海も内地及びインドネシア各港は相変わらず。特に記憶に残ることはありません。しかし、復航の積地はちょっと変わった所、今度はオーストラリア北東岸、クイーンズランド Queensland のタウンズヴィル Townsville で亜鉛精鉱積み。

ザッとした位置関係はこんなところ。



スラバヤからジャワ海・バンダ海・アラフラ海を通過してヨーク岬半島 Cape York Peninsula の北端とパプア・ニュー・ギニア間のトレス海峡 Torres Strait へ、そこからパイロットを乗せてグレート・バリアー・リーフとオーストラリア北東岸の間の水路をへてタウンズヴィルまで。従来この会社の復航は日本直帰でしたから、キャプテン初めクルーの誰もがこのコースを走った経験はなかったでしょう、勿論、私にも初めて。

トレス・ストレートまでをもう少し詳しく見るとこんな具合。このマップには水深が記されていないのはっきりしませんが、小島だけでなく浅瀬や岩礁が点在しますから、実際のコースはもうちょっと複雑にクネクネします。

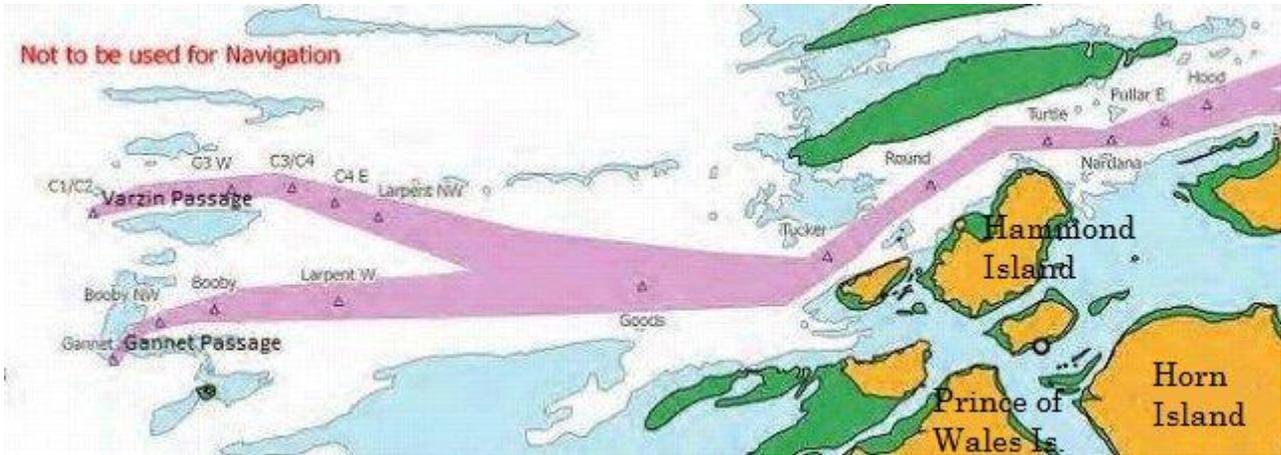


中央付近の MOLUCCAS という綴りの L と U のすぐ右に Ambon という小さな島がありますが、これが例の不遇をかこつクリスチャンのスーパー・カーゴの出身地です。上のマップの赤の長方形部分が次のマップです。 こんな小さな島ですが、ここはこの界限で初めて西欧人が定住し、歴史的にも色々な問題が生じて知られた島なんです。



こんな僻地の小島から出てきて、とにかくスーパー・カーゴの職につけたわけだから、彼なりに相当の努力を重ねてきたはず。 でもやはりムスリム社会で超少数派のクリスチャンが生きてゆくのは並大抵のことではないのでしょうか。 結局彼はあれより上位職にはゆ
 けず、あのまま半分スネたようなまんまかな？

バンダ海 Banda Sea を抜けて次はアラフラ海 Arafura Sea、次いでトレス海峡に差し掛かります。 ここでグレート・バリアー・リーフの内側水路のパイロットが乗船します。



パイロットの乗船地 PBG(Pilot Boarding Ground) は上図の左端、マゼンタ色の部分が可航水域です。 この辺り一帯は日本人にもゆかりのある場所なんだそうです。

この辺りはアラフラ海ですが、この名前でも何か思い出しませんか？

そう、真珠貝（白蝶貝・黒蝶貝・高瀬貝等）の採取です。ここでは多くの日本人が真珠貝採取に従事していた時期があったらしい。この話は「木曜島の夜会」という小説にもなっていますね。貝を取るための過酷な潜水作業のために命を落とした日本人も多くいたのだそうで、日本人墓地も沢山あるらしい。この海域がまさに小説の舞台です。

上の図の右手の方の島々の名前を見ると次のようになります。



上の図でハモンド島 Hammond I. とホーン島 Horn I. の間に見える小島がその木曜島 Thursday Island です。

その外、水曜島 Wednesday I. や金曜島 Friday I. などの名前も見えますが、これらの島の命名は、あの「バウンティ号の反乱」で有名になったキャプテン・ブライ Captain W. Bligh によるものだそうです。バウンティ号のイキサツについては格別の興味を持って

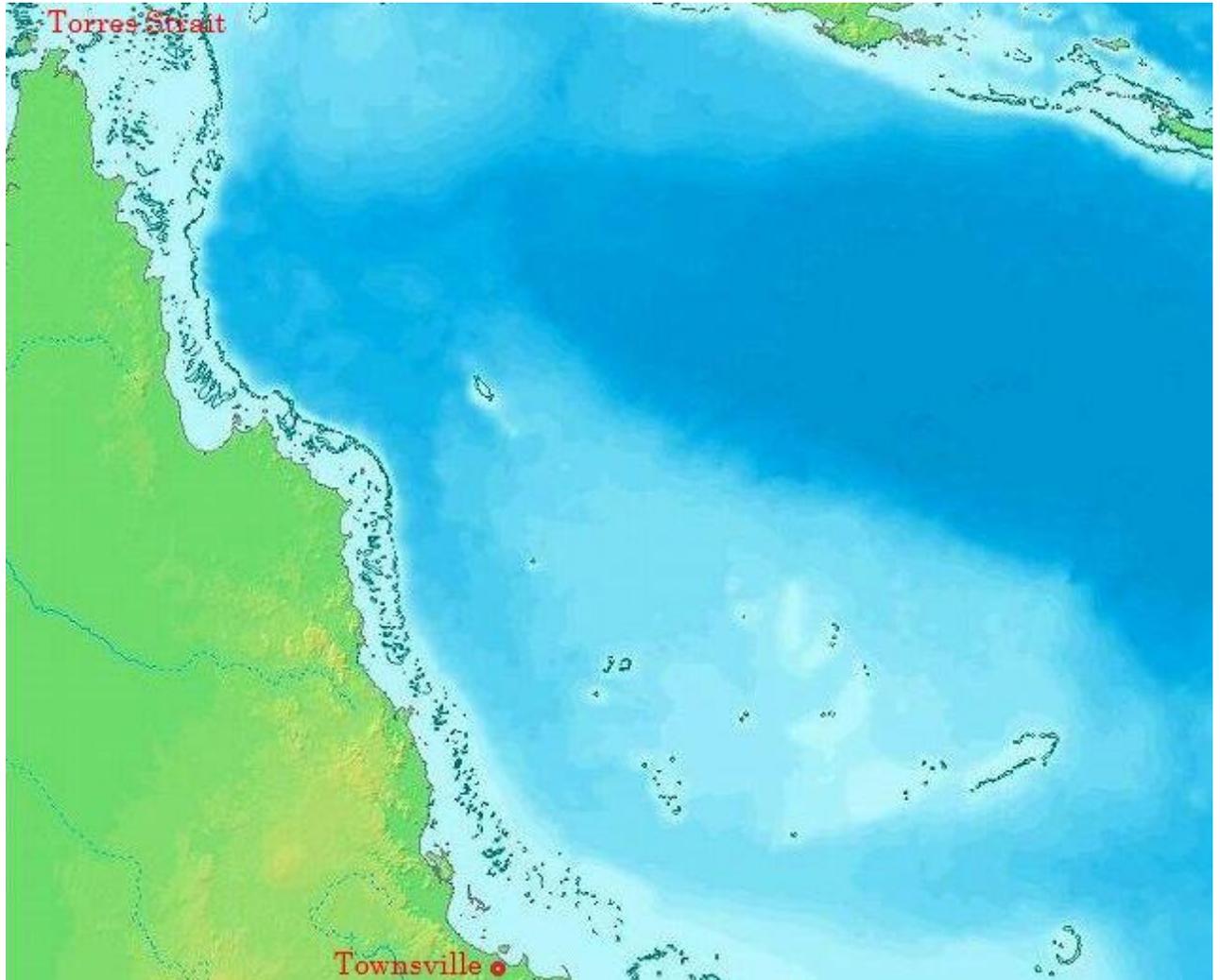
いたので、世に出ている小説や映画のいくつかを見ました。みな面白かった。

さて、トレス海峡入り口でパイロットを拾ったバンドン丸はいよいよグレート・バリアー・リーフ Great Barrier Reef（以後 GBR とします）の内側を進む航路に入りました。

豪州東岸は外洋・コーラル・シー Coral Sea 直面ですが、連綿と続くリーフが格好の防波堤になるため大洋のうねりもなく、行合う船も殆どおらず、快適な航海です。

GBR の様子をトレス・ストレートからタウンズヴィル付近まで切り取って見ましたが、こんな具合に岩礁帯が防波堤になっていてその内側の島や岩の隙間を縫って進みます。

島や岩礁の数が余りに多いので、一見難しそうですが大型の通航船は殆どおらず、漁船が群がるようなこともありません。大型船で瀬戸内海を走る難しさに比べれば、遊覧航海のようなもの。これならパイロットの助言なしでも走れそうですが、この水路は強制水先区（Compulsory Pilotage=水先人乗船が必須の海域）に指定されているため、パイロット無しでは通航できません。



トレス・ストレート及び GBR 内水路の通航は、これよりずっと後、船長になってからは西航・東航ともに何度も経験しました。特に 1997 年に乗った自動車専用船は、シンガポールから豪州各港へのピストン航海でしたから、月に二回、なんてことも・・・。

ピストン航海、同じところを行ったり来たり、という航海。

次の画像は、その時パイロットにもらったボール・ペン。ここのパイロット組合は政府に委託された営利会社ですから、船は大事な「お客様」、挨拶代わりにプレゼント。パイロットから何かを貰う、なんてことは個人的な付き合いが生じない限り滅多にないんですが、そういえば、コロンビア・リバーのパイロットにロゴ入りのキャップを貰ったことがありました。いずれも珍しいことです。このペンは、プレゼント用とは思えない

上質のもので、あれから 20 年たった今でも愛用しています。

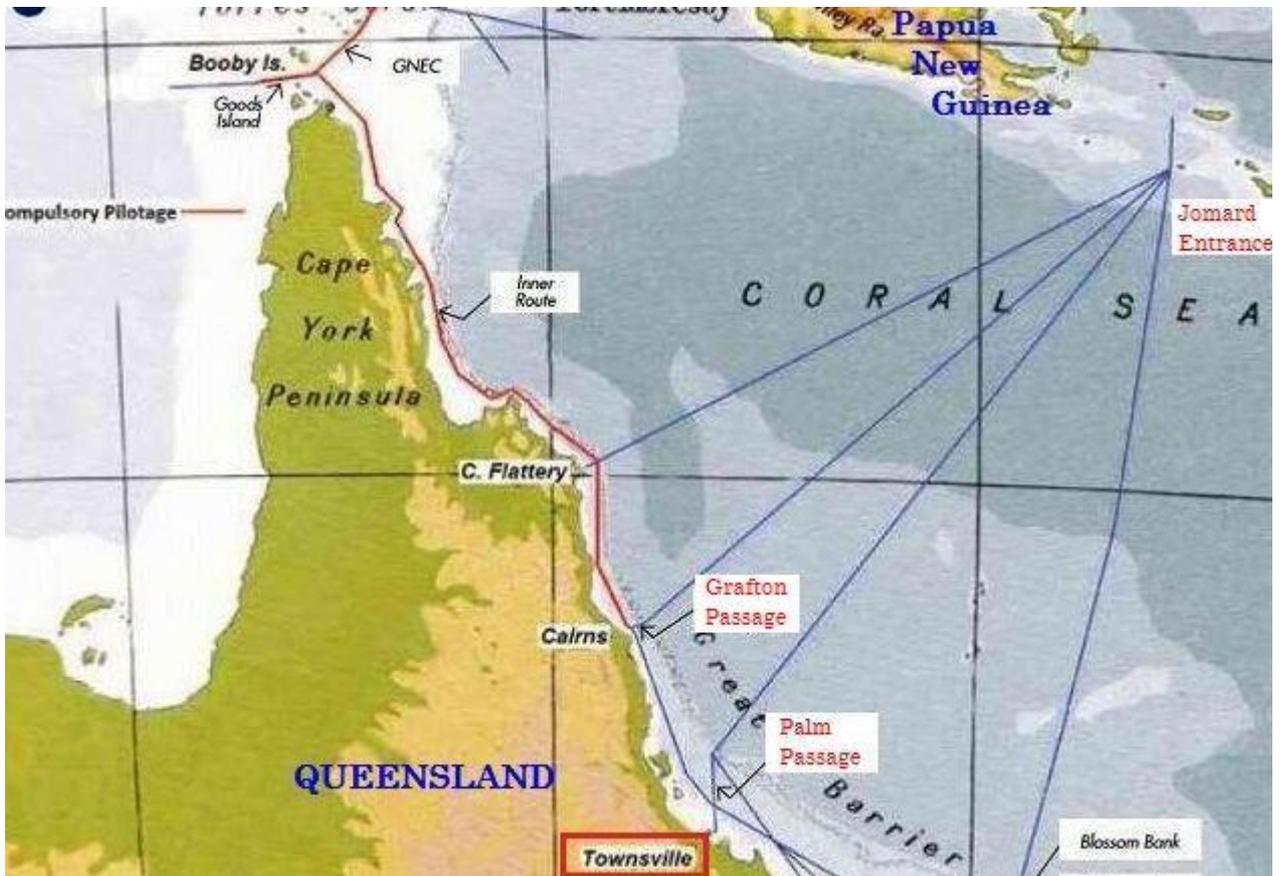


クリップに REEF PILOTS の文字が見えるでしょう？ これはその会社のロゴなんです。

会社の名前は Australia's Leading Marine Pilotage Company.

*

タウンズビルでの積荷はジンク・コンセントレート（Zinc Concentrate=亜鉛精鉱）。
 ここは近代的な港湾で、積荷設備もごく当たり前の能率的なものでしたから、積荷はなん
 の問題もなく終わりました。 町は特にドウということも無し。 で、即出港。



GBR には安全に通り抜けて外洋に出られる水路 passage がいくつかありますが、バンド

ン丸はそのうち最も手近のパーム・パッセージ Palm Passage を通過、そこからパプア・ニュー・ギニアの東にある岩礁隊の間を抜ける水路、ジョマード・エントランス Jomard Entrance に向かいます。この辺一帯は太平洋戦争当時の激戦区でもありました。GBR を抜けて外洋のコラル・シー Coral Sea に出るパッセージは色々ありますが、大型船が安全に航行できる所は、そう多くはありません。その中でバンドン丸が通ったパーム・パッセージと北隣りのグラフトン・パッセージ Grafton Passage はまず間違いのない所です。

次の関門は上のマップ右上隅、ジョマード・エントランスです。



ニュー・ギニア島のシッポの先に小さなピンクの塊がありますが、ここを拡大したのが右下の分図です。このピンクの範囲は PSSA に指定されているんです。

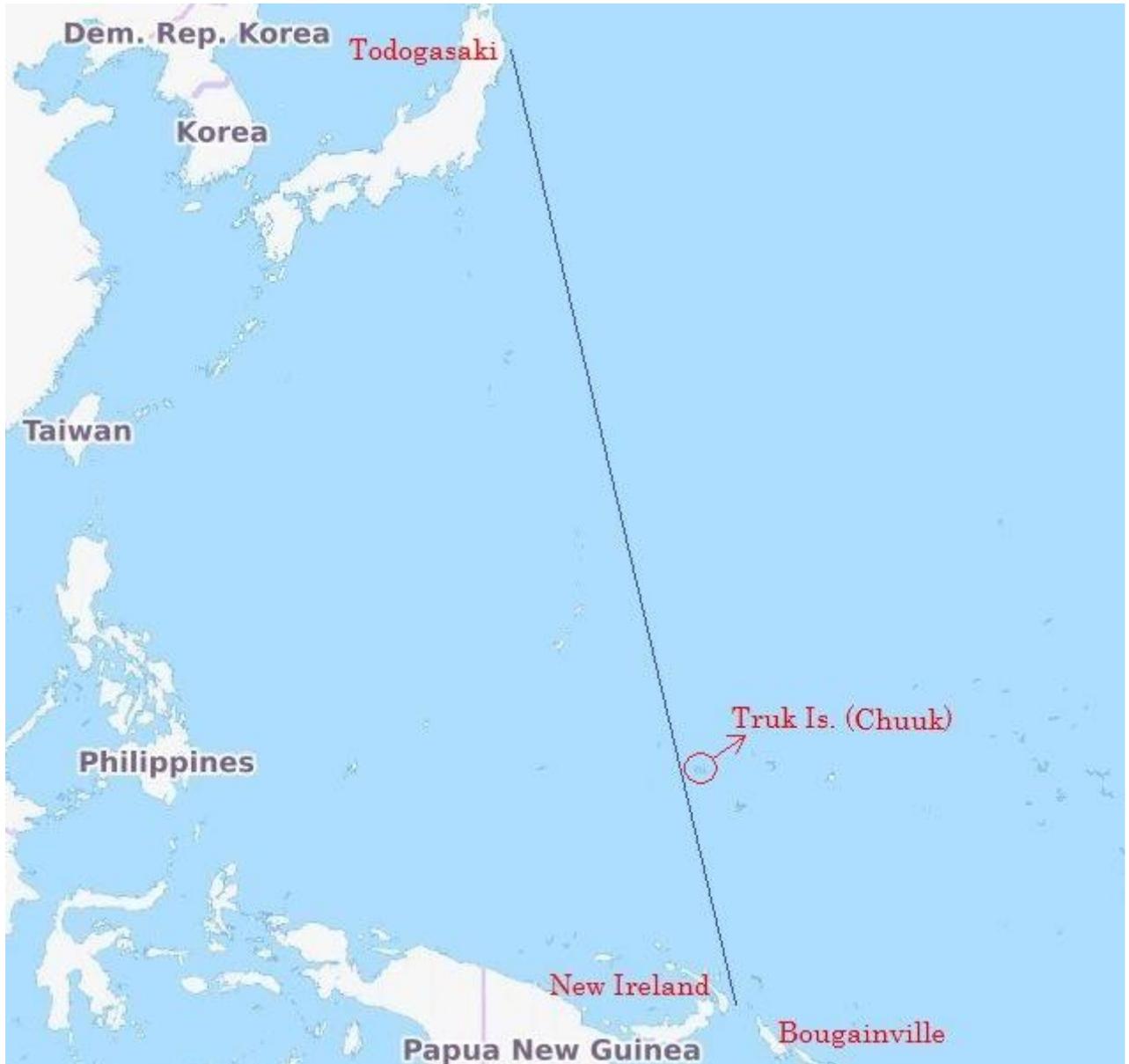
「PSSA とは IMO 国際海事機関が海洋環境を保護するために設けた海洋保護区の一つ」ということになっています。このピンクの範囲内は珊瑚礁の生物などの保護が必要、とされる水域です。ここを通過する船舶が事故など起こして生物に悪影響を及ぼさないよう、安全航行上の特別な注意を促すためのものでしょう。

これまで触れてきた GBR やトレス海峡なども全域この PSSA に指定されています。この文字列は **P**articularly **S**ensitive **S**ea **A**rea の略。日本語では「特別敏感海域」だそう
うで、思い切って違和感のある日本語。これぞ直訳、でも一語一語は正しい。

まあ、元は日本の法律じゃなくて IMO 条約なんだからシャーないか。

*

バンドン丸でここを通った頃はまだ PSSA の規定そのものがなかった時代、とにかくこの水道を抜けてソロモン海 Solomom Sea を北上、ニュー・アイルランド New Ireland の東を通過。ここからはトラック島の西をかすめて本州最東端・鮫ヶ崎へまっしぐら。



そうそう、今思い出しましたが、パプア・ニュー・ギニア方面には、これよりずっと前、
 まだ O 商船のチーフだった頃、協瑞丸という船で来たことがありました。
 ニュー・ブリテン島のラバウル Rabaul、ニュー・ギニア島のラエ Lae やポート・モレスビー Port Moresby 等々かつての激戦地ばかり。
 この時とても印象に残ったことがありました。荷役中の事でしたが、デッキ上で私が遠くに居る乗組員を呼ぶ為に大声を張り上げました。すると、近くにいた現地の荷役作業員達が一斉にパッと散って物陰に隠れたのです。

まさに「蜘蛛の子を散らす」ように。これには私自身が驚きました。

現地の作業員達は、まだ戦時中の日本兵の恐ろしさを忘れていなかったんでしょうね。肩章の付いたユニフォームを着た私が大声を上げたので、これはヤバイ、と咄嗟に且つ自動的に、逃げてしまった。何されるかわカランと思ったのか？

別に他意はなく遠くのクルーに聞こえるように大声で呼んだだけなのに……。ホントにこっちがビックリ。協瑞丸に乗っていたのは1970年の事でしたから、終戦後25年。まだまだ現地では戦争の恐ろしさが身に染みてついている人たちが大勢いたんですね。

*

さて、バンドン丸は三陸沿岸を北上、津軽海峡を抜けて日本海へ、そして秋田港・秋田製錬所の岸壁に着岸し、何事もなく揚げ荷終了です。

T.H. 船長はこの航海で休暇下船。代わってT船舶では現役最高齢のO.K. 船長が乗船してきました。このキャプテンも温厚篤実を絵に描いたような人で、私にとっては実に良き上司でした。T船舶に入社してからこれで三隻、四名のキャプテンと付き合いってきました。それぞれ個性が異なるのは当然として、どのキャプテンも素晴らしい上司だったので、これまでになく安定した気分で仕事ことができました。わが生涯最良の時期だったかも。幸運と言ってもよい、連続した船長運の良さがいつまでも続いてくれることを願いつつ、私も次の航海で早めの休暇下船となりました。

わずか3ヶ月半の乗船でした。これが何故だったのか、はっきりした記憶はありませんが、船員課長のプランには私の次の乗船予定があつて、その船のスケジュールに合わせて早めに休暇を出してしまえ、というようなことだったと思います。たしか、この頃の労働協約では、有給休暇の権利発生は連続乗船四か月の後、という条件だった筈です。

いずれにしても私から休暇を申請したのではなく、会社の都合だったと思います。

まあ、有給で早めに降ろしてくれるのにモンクがある訳はありません。

待っていてくれる人も出来たことだし……。

では、また。

[この号の一頁目に戻る](#)

[トップ\(目次\)頁に戻る](#)

*

次回更新は2017年6月24日(土)の予定です。