

*Once a Sailor, Always a Sailor*



## 甲比丹航海記

039号 (02 Dec. 2017)

自動車兼撒積船・第八とよた丸・(再)

(Apr.1977 ~ Sep.1977)

また、第八とよた丸へ、二度目の乗船です。この船には前号の水戸丸の前に乗船して、前年の六月に下船したばかりでしたから、以来まだ十ヶ月しか経っていません。この航海記の一番最初に「45年間で68隻の船に乗った」と言いましたが、それはこういうことが何回か繰り返したため、三回繰り返し乗った船が二隻、二回の船も4隻ありました。改めて数えなおしたら実際の隻数は前に言った60隻は誤りで、実際は58隻でした。それでもこれだけの隻数をこなした船乗りはやっぱりそう多くはないと思います。更に言い足すと、このうち日本籍船は35隻、パナマ籍船が15隻、リベリア籍船3隻、フィリピン籍・ミャンマー籍・オランダ籍・バヌアツ籍・モンゴル籍が各一隻で、計58隻。これらのうちパナマ、リベリア、バヌアツ、モンゴルなどに船籍を置くのは、船舶税法等あらゆる法規が緩いのを狙って運航費・維持費を格安に上げる方法で、これを便

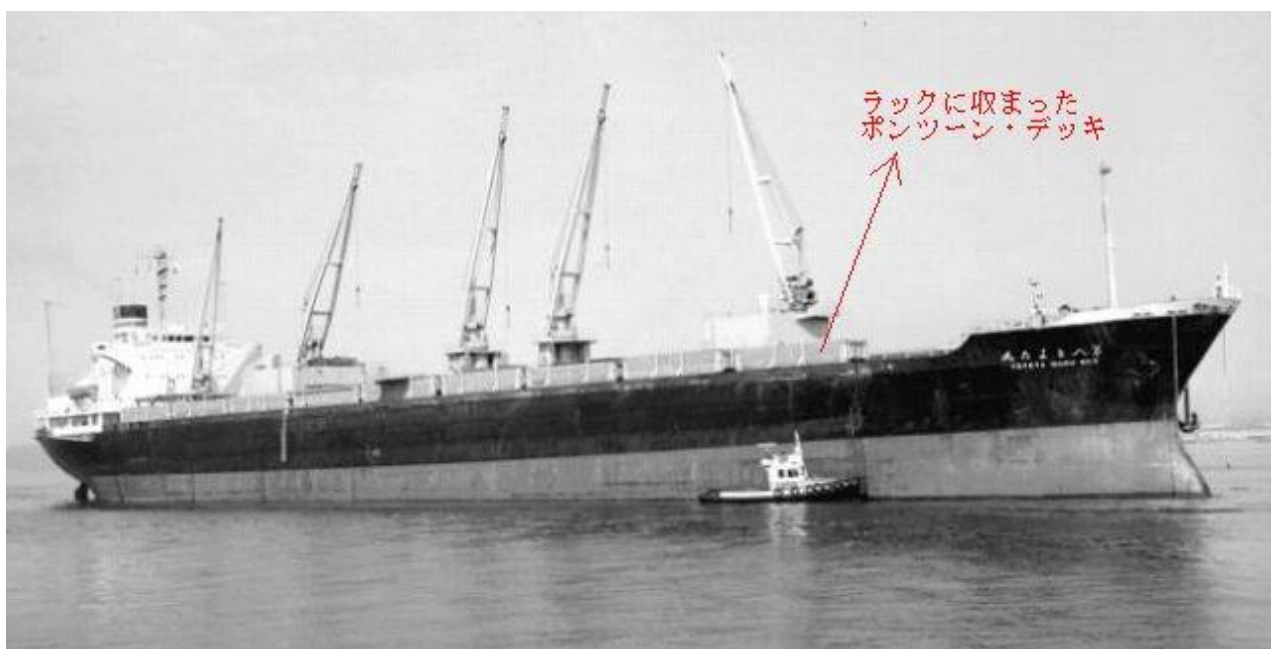
宜置籍と言います。最近、タックス・ヘイヴンが色々と報道されますがそのハシリです。

安けりゃ何でもアリ、が見え見えで、各海運先進諸国がこぞって行っているのです。なかでも極め付きのインチキはモンゴル籍。ご存知のようにこの国は全くの内陸国で、一切、海には面していません。それなのに船舶登録ができるなんて、何をかいわんやです。私が乗った船の船籍港はウランバートルでした。ここはモンゴルの「首都」ではあっても、断じて「港」ではありません。インチキの極み。

バヌアツなんて国名も一般の日本人にはナジミはないでしょうが、南太平洋のソロモン諸島とニュー・カレドニアの間にある島国。ニュー・ヘブリディーズ諸島と言った方が通りがいいかも知れません。英国とフランスの共同統治領であったこの諸島が独立して、バヌアツ共和国となったのは1980年のことだったそうです。

\*

前回乗船時の「第36号・第八とよた丸」の稿では、この船の写真がネット上で見つからない、と言いましたが、その後 Toyota Maru No.8 と英字入力で検索したら一発で出てきました。それがこの写真。間違いなく、第八とよた丸と言う船名が読み取れます。



前に紹介した写真は第五とよた丸の物でしたが、決定的な違いはクレーンとホールドの数。

前者は4基・4艙、第八は5基・5艙。ただし艙内の構造は全く同じです。デッキ上のポンツーン・ラック pontoon rack にはポンツーン（艙内の艙口にはめる仮のデッキ）がギッチリ収まっています。ということは、既に艙内のカー・デッキ car deck は全て巻き上げられて、ホールド掃除も終わっている筈。写真はバンクーバー Vancouver BC で撮影されたと画像に付記されてましたから、多分これから穀類の積みバースに向か

うところでしょう。 また、この船の要目表（明細説明）も出てきました。これによると、私が二度目に乗船したこの時から4年後の1981年に、便宜置籍国パナマの会社に売船され、更に次々にキプロスやマルタへ売船され、船名も Antonelli、Seasong、Sweet Lady と改名されて、最終的にインドで解体されたとなっています。

SNo.390 第八とよた丸 TOYOTA MARU No.8 (1970)  
 108831/JCVC 自動車/撒積兼用船 19,354G/T 30,307D/W  
 起工 1970.1.13(昭45) 進水 1970.5.6(昭45) 竣工 1970.7.31(昭45)  
 Lpp 175.00 B 25.00 D 15.40 m 主機 D 三菱神戸Sulzer 7RD76 11,200PS 1基 14.7/17.83kt  
 株式会社名村造船所(大阪)建造 Sno.390 株式会社(東京)  
 第八とよた丸 TOYOTA MARU No.8 25次  
 1970.7(昭45) 船舶(株)(東京)と共有  
 1977.11(昭52) 船舶の持分を 汽船へ売却  
 1977.12(昭45) 汽船(株)(西宮)と共有  
 1981(昭56)Karlamar Shipping S.A.,Panamaに売却、ANTONELLIと改名  
 1983(昭58)Watermaster Marine Ltd.,Cyprusに売却、SEASONGと改名  
 1996(平8)Euda Shipping Ltd., Maltaに売却、SWEET LADYと改名  
 1999.6.3(平11)解体のためインドの解体業者に売却、Alangに到着

次々と売船され、改名された挙句インドで解体、というのは、前回の水戸丸と同じような運命です。 次の画像は二回目の改名後 Seasong になってからのもの。



Seasong という船名の後の IMO（国際海事機関 International Maritime Organization）番号は全世界で登録される総トン数100トン以上の客船及びその他300トン以上の船の識別番号です。一方、一つ前の日本語の要目表では、一番初めに S.No.390 という数字、次に 108831/JCVC、と記載されています。 S.No.390 はこの船を作った大阪の名村造船所の建造番号 Ship Number 390、第390番船。 次の108831は日本籍の第八とよた丸だ

った時の船舶国籍証書の番号、日本国籍船としての識別番号。 JCVC は船名符字（コールサイン）です。 また、次のような二つの資料も見つかりました。

Vessel details for SWEET LADY	
Ship Particulars	Value
IMO	7024316
Flag (Registration)	 Malta
Gross Tonnage	19354
Deadweight (t)	29828
Length (m)	187
Beam (m)	25.1
Built (year)	1970
Builder	NAMURA
Yard	OSAKA

7024316 SWEET LADY	
IMO number	7024316
Name of the ship	SWEET LADY
Type of ship	BULK CARRIER
Gross tonnage	19589 tons
DWT	30307 tons
Year of build	1970
Builder	NAMURA SHIPBUILDING - IMARI, JAPAN
Last known flag	MALTA
Class society	NIPPON KAIJI KYOKAI
Former names	SEASONG until 1983 ANTONELLI until 1981 TOYOTA MARU NO.8 until 1970

上表は最後に改名されて Sweet Lady となつてからの資料です。 これらの資料はかなりデタラメな部分もありますが、建造年や建造者、最下段の船名の履歴を見れば、これが間違いなく第八とよた丸であることが分かります。 船名が変わっても 7024316 という IMO 番号は変わっていません。 Type of ship: Bulk Carrier となっています、最早自動車は積みめない。 日本語資料に欠けている全長は、どうやら 187 メーターだったらしい。 LPP 垂線間長 Length between Perpendicular は 175.00m ということから、この全長は納得できる数字です。 また総トン数 Gross Tonnage や載貨重量トン数 DWT などにはばらつきがあり、これらは日本語資料が正しい。 総トン数は日本語と二番目の資料では 19354、三番目の資料では 19589。 DWT は日本語 30307、二番目 29828、三番目 30307。

この数字の変化は改造があったからと言うには矛盾があり、多分、単なる記載ミス。

第八とよた丸の形と要目は、はっきりしました、では、乗船しましょう。

ところで、第八とよた丸のことを社内ではもっぱら「八とよ」と略して呼んでいました。

この稿でも以後「八とよ」で通します。いつもの通り船員手帳雇入・雇止頁。

雇入契約関係		更新・変更(船名、総トン数、主機の種類、航行区域若しくは営業制限、職種又は雇入国別)	
船名 汽船第八とよた丸	総トン数 19354.99 G.T.	年月日及び所出事項	(官庁公認印)
Name of Ship S TOYOTA MARU NO.8	主機の種類 ディーゼル1		
職 位 一航	航行区域又は営業制限 遠洋区域		
Position	年 月 日 年 月 日		
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2-7-3 船橋株式会社	船長氏名(印)		
雇入期間 不定	雇入年月日及び雇入港 1972年4月12日 名古屋港	雇止年月日及び雇止港 1972年9月6日 水島港	(官庁公認印)
	52.4.12	有給休暇	水島支局 52.9-7

1972年(S52年)4月12日、名古屋港で乗船。同年9月6日水島港で下船。

乗船期間5ヶ月弱。この頃から一回の乗船期間は極端に短くなりました。理由の第一は、労働協約で、有給休暇取得のための最低限労働期間が初乗船の頃に比べ格段に短くなった事、第二は私自身が家庭を持ったため長期乗船を避けるようになったから。

チョンガーの時はよほど特別の理由、例えば極端に反りの合わない上司がいたり、ペルシヤ湾等の面白くない航路に張り付きだったり、と言うことでない限り、長期乗船は特に苦痛ではなかった。むしろ、珍しい土地へ行ったり、同じ釜・同じ世代の仲間もいるし、で乗船中の方が日々楽しかったかも知れません。しかし、パートナーや子供ができれば

話は別、家庭人としての楽しみが生じて、連続乗船期間が短くなるのは当然の結果。

この二回目の「八とよ」乗船時の記憶は全くオボロです。同じ船に何回も乗れば記憶の断片がどこにハマるかおぼつかなくなるのは仕方がありません。

私が自動車船に乗り始めた1970年代前半までは日本からの自動車輸出は大半が米国向けだったと思いますが、この頃(1970年代後半)になると輸出先に大きな変化が出始めたと思います。それまで「八とよ」や第十九とよた丸のような自動車兼撒積船(カー・バルカー)は、主として輸出自動車を米国東岸又は西岸に運び、復航には米・加いずれかの穀類を積んで日本に帰るとするのが普通でした。

ところが1970年代後半になると、自動車の輸出台数が圧倒的に多い米国向けは、その頃から盛んに建造され始めたPCC(Pure Car Carrier)と言う自動車だけを専門に大量に(数千台)運ぶ船にとって代わり、積載台数2千台程度のカー・バルカーは米国以外の航路に

振られるようになりました。この時の「八とよ」の航路もその一例です。

この時の航海はデンマークのオーフスとベルギーのアントワープだった、と思います。

そのおぼろな記憶の中で唯一はっきりしているが、初体験のスエズ運河通過です。

スエズ運河の開通は1869年だったそうですから、1914年開通のパナマ運河より45年も前に開通していたわけです。詳しくは又後で触れますが、何でも歴史的には紀元前から

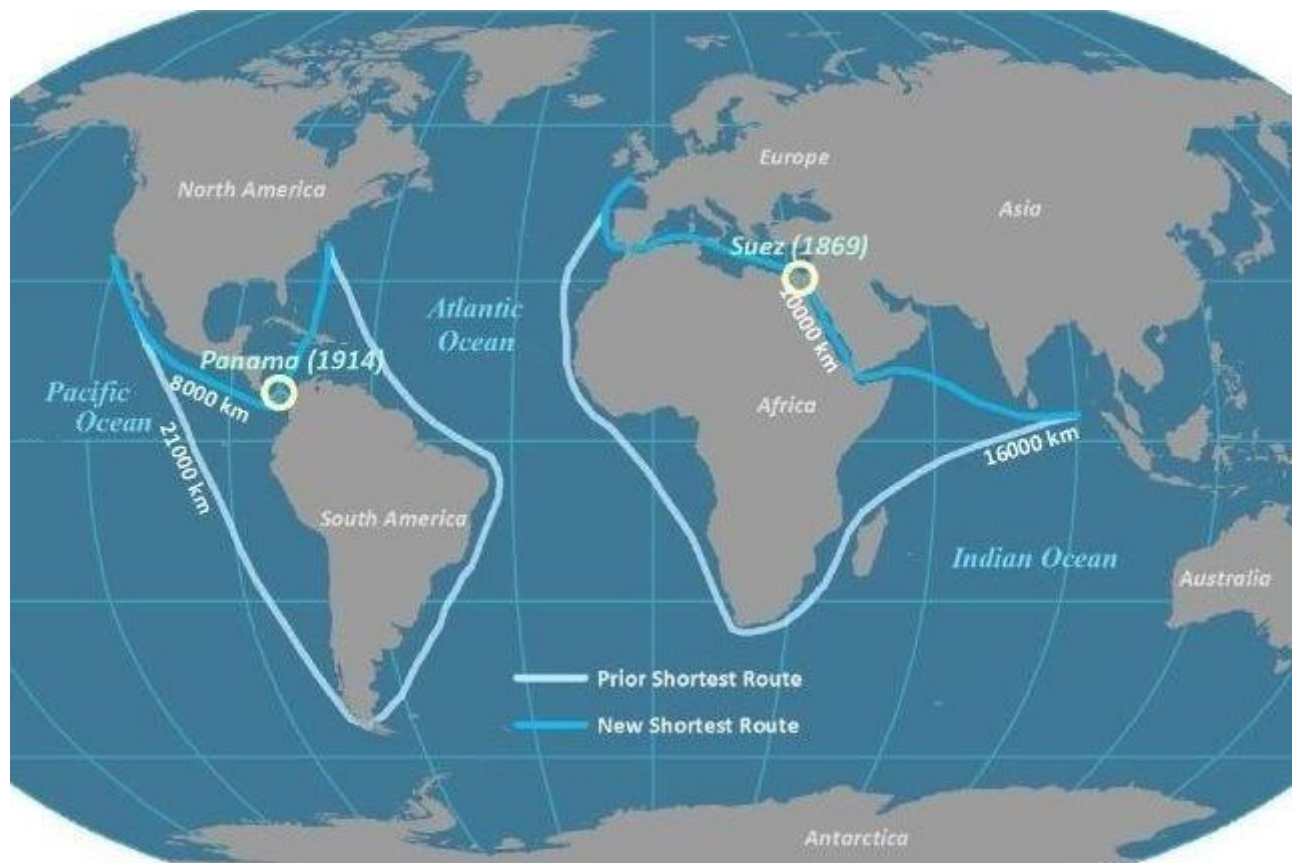
原始的かつ小規模な水路が存在していたのだそうですからスゴイ。

この地域で何度も繰り返された戦争の都度、運河は危険にさらされ、封鎖もされましたが、1973年に第四次中東戦争が終結したのち、運河内に残された機雷の除去など戦争の残骸の

整理をすべて終えて、1975年6月に再開通されました。

私はこの時、第八とよ丸に乗るまで、この運河を通る機会はありませんでした。

この運河は次の図のようにインド洋以東から地中海以北に向かう航路でこそ最大のメリットがあるわけで、これまでそういう航路の船に乗ったことがなかったのです。



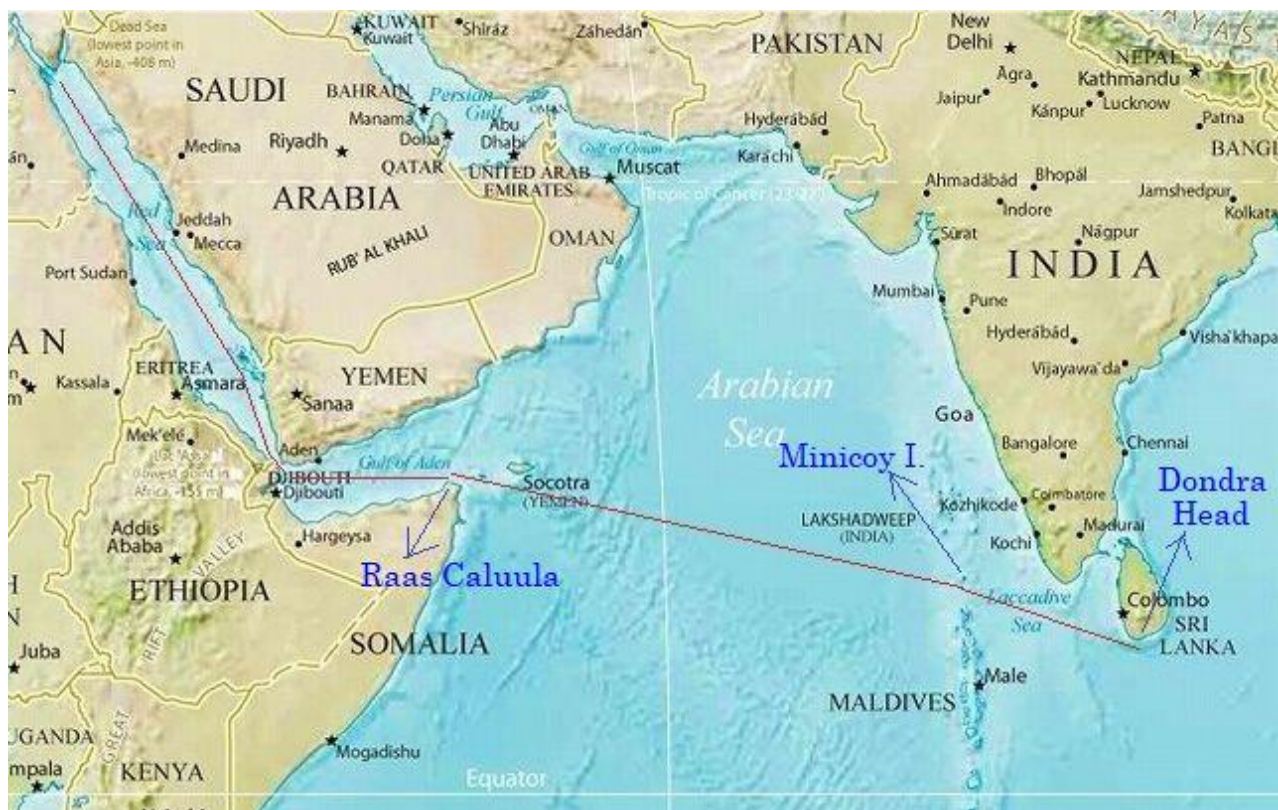
例えばスマトラ島北東端から英仏海峡西口迄の航路で、アフリカ南端経由とスエズ運河経由を比較すると、前者は約16,000km、後者は約10,000km、その差は約6,000kmです。ニュー・ヨーク～サンフランシスコ間を南米南端経由とパナマ運河経由とで比較した場合の13,000km短縮には遠く及びませんが、6,000km分の燃料節約と所要日数短縮はとてつ

もないメリットです。問題は運河の通行料が幾らか？ですが、当然のことながら利用者が納得して支払う額に設定されている筈です。そうでないと商売になりません。第八とよた丸で通ったのは再開通後まもなくの頃で、拡張と浚渫工事の真っ最中でした。その後も何度も拡張と浚渫が繰り返されてきましたが、2015年にはついに「新スエズ運河」が完成しました。これにより運河の通航方式が画期的に改善されたのです。

運河の拡張工事については、また後述しましょう。

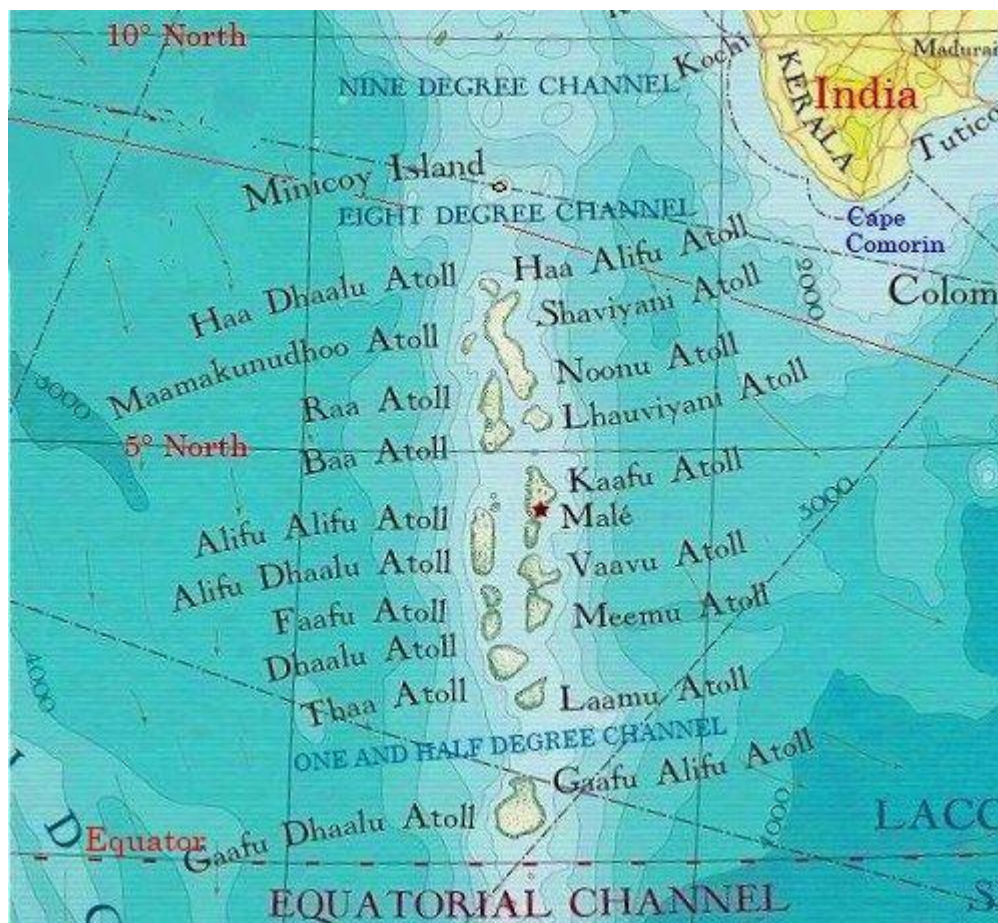
\*

さて、「八とよ」はいつもの通り、名古屋港トヨタ埠頭で二千台余のトヨタ車を積んでスエズに向かいます。途中、南シナ海、シンガポール海峡、マラッカ海峡などを通過し、スマトラの北西端の小島プラウ・ウェーPlau Wehを左手に見てインド洋に出ます。そして、まず向かうのはセイロンの南端 Dondra Head ドンドラ・ヘッドですが、ここまでは既に何度もお話ししたので今回はスルーします。



ドンドラ・ヘッドからはモルディヴ諸島 *Moldives* とラカディヴ諸島 *Laccadive Is.* (*Lakshadweep*) の間、ミニコイ島 *Minicoy I.* 南のエイト・デグリー・チャンネル *Eight Degree Channel* を抜けるコースを取ります。モルディヴ *Maldives* の島々の間には大型船の通行可能な水道が何箇所かあって、夫々その地の緯度をそのままその水道の名前にしています。例えばこの時通ったのは北緯 8 度の *Eight Degree Channel* だし、ミニコイ

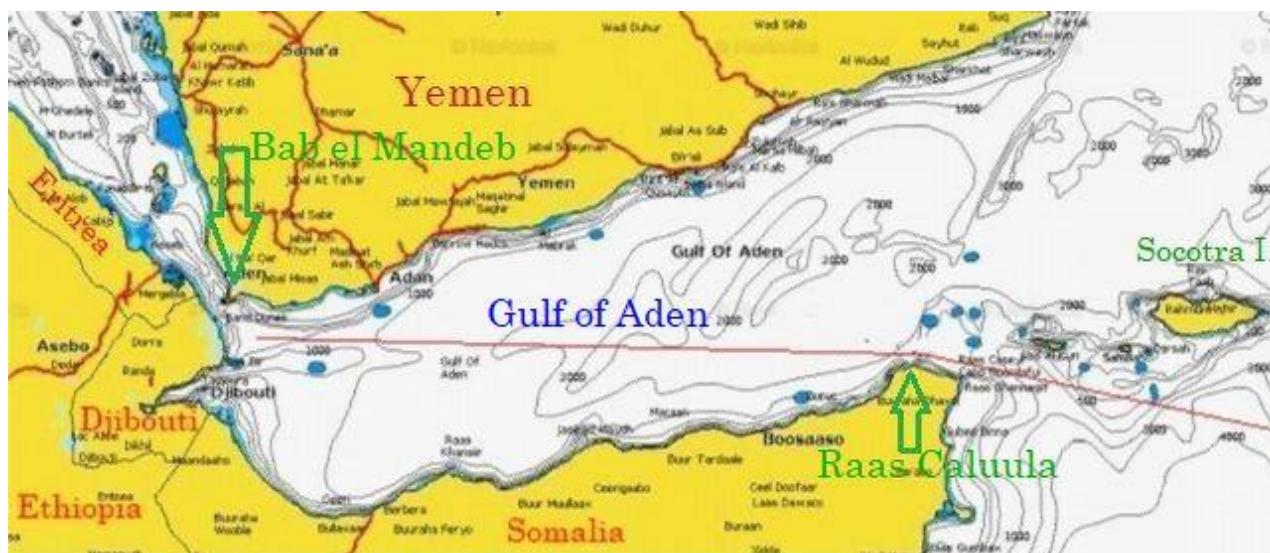
島の北側、北緯 9 度には Nine Degree Channel、ずっと南の北緯 1 度半には One And Half Degree Channel、さらに南の赤道には Equatorial Channel と言う具合です。



これがモルディブ諸島の主要部。 図の中央付近の Malé マレがその首都です。

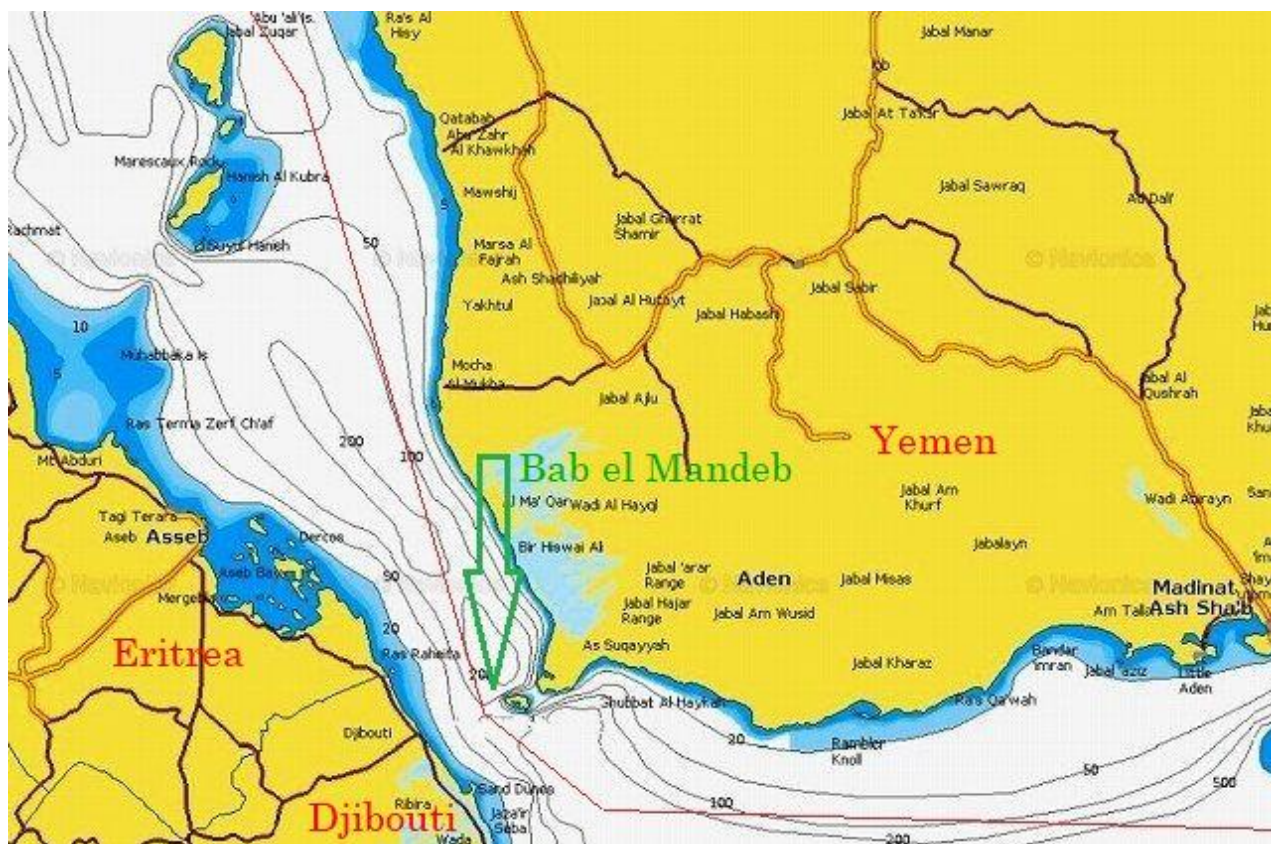
「モルディブ諸島」とはとっても小縮尺の地図上ではっきり面積を認識できるほどの大きな島はなく、上図の様にそのほとんどは Atoll=環礁、即ち珊瑚礁です。

ミニコイ島の南エイト・デグリー・チャンネルを通過して、次の向針点はソマリア北東端のカルーラ岬 Raas Caluula。 この辺りは近年海賊事件で随分騒がれましたね。





そこからアデン湾 Gulf of Aden に入り、ジブチ Dibouti とイエメン Yemen の間の海峡、バブ・エル・マンデブ Bab el Mandeb を通って紅海を北上します。



この海峡の名前は帆船時代にアラビア語で「涙の門」又は「悲しみの門」と呼ばれたことに由来するのだそうです。狭い海峡の常として潮の流れが強く、しかも冬季北東季節風（モンスーン）の時期にはアデン湾から紅海に吹き込む強い風の影響で帆船が通過するには極めて難しく、当時の船乗りは涙が出るほどほどつらい思いをしたらしい。

帆船時代が終わり、殆どの商船が蒸気機関で運航されるようになると、航海の難所の一つではあっても船乗りが泣くほどのことはなく、「涙の門」なんて言葉の意味も知られることがなくなりました。

しかし、「八とよ」で通過したこの時から数年後には例のイラ・イラ戦争が始まり、再び中東地区一帯は危険海域となってしまいました。そうすると戦争当事国間の海域に限らず湾という湾は全て機雷原になってしまうのです。

特にペルシャ湾内とその入り口のホルムズ海峡には多くの機雷が敷設され、航海者にとって非常に危険な海になってしまったのです。このバブ・エル・マンデブや紅海もペルシャ湾ほどではありませんが一時期、蝕雷の危険があるという情報が流されました。

イラ・イラ戦争真っ盛りの頃、私は既に船長になっていて、ペルシャ湾にはよく行きましたし、バブ・エル・マンデブも何回か通過しました。手すきの乗組員総動員でブリッジ

の見張りにつき、慎重に航海したことをよく覚えています。

\*

さて、紅海を北上し続けるとドンづまりはこんな風になっています。 この一帯はご承知のように古今東西何かとモメゴトの尽きない地域です。



中央の三角形がそのカナメともいえるシナイ半島。 この三角は現在もなお色々と紛争の舞台になっていてキナ臭い所。 その三角形の右上方、ガザ地区から始まって Gulf of Aqaba アカバ湾の奥、上辺のイェルサレム Jerusalem に至る破線は 1949 Armistice Line (1949年休戦ライン) 別名グリーン・ラインとも呼ばれます。 これは第一次中東戦争終結時の停戦協定で設定され、現在に至るまでこの線に囲まれる部分が国際的に認知されたイスラエルの領土なのだそうですが、それがそのままこの地域の平和を約束するものでないことは、その後も何度も繰り返された紛争がイイ証拠。

スエズ運河は 1967 年に第三次中東戦争によってとうとう封鎖されてしまいました。そして、1973 年の第四次中東戦争終結とともに、それまでに数多く敷設されていた機雷などの除去作業が始められ、1975 年 6 月メダク再開の運びとなったのです。 その後も中東では数々の紛争が続いて今日に至っていますが、幸いこれまでのところスエズ運河が

再び封鎖の憂き目にあうことなく経過しています。

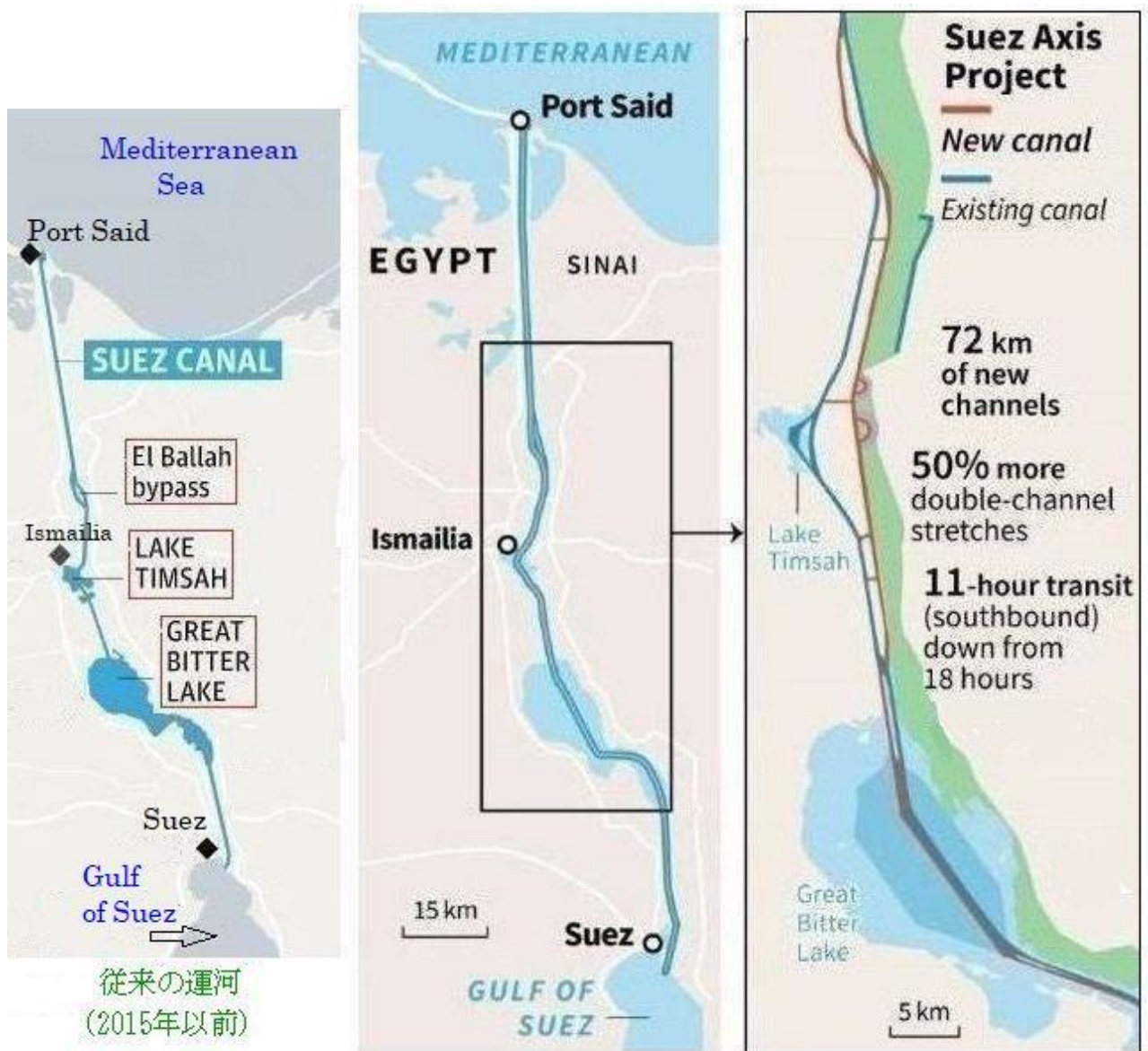
この運河の特徴の第一は全長 193 kmにも及ぶ大運河なのにロックが一つもない全くの平面であることでしょう。 紅海の海面と地中海の海面を水路で結んだだけの至って単純な構造です。 もう一つの大運河であるパナマ運河とは大違い。 ここが平地であることゆえの利点。 紅海と地中海、二つの海面を平面の水路で結ぶわけですから当然ながらその間の海水は自由に流れるわけです。 その流れは両方の海の潮位や季節風に影響され複雑に変化しますが、いずれにせよ航行に支障をきたすような強力なものではありません。

\*

第二の特徴は北航・南航の船は夫々十数隻ごとに船団を組んで一方通行で揃って航行するということ。 次の画像の様に何隻かの船が一行につながって航行します。



この船団をコンヴォイ *convoy* と呼びます。 通過船の多い時はこういうコンヴォイを北航・南航夫々何組か編成されます。 編成方法は原則到着順だったのでしょうか。 各船には 20 名ほどの運河作業員が乗船し、画像のように多数のタグボートがコンヴォイに付き添います。 作業員は運河の途中で船団がすれ違う際、片方の船団を待機のため一時的に陸岸に係留するときの「綱とり」で、そのためのボートもデッキに積みこみます。 各船の航行スピードは 6~9 (通常 7~8) ノットに制限されていました。 これは船の曳き波で水路の両岸を崩してしまうのを防ぐため、何しろ両岸とも砂漠の砂ですからね。



2015年の最終拡張工事

左の小さい図が「八とよ」の頃の運河、中央やや下の青色部分がグレート・ビター・レイク、中央やや上の二股部分がバッラ・バイパス、いずれも船団のすれ違い場所です。上図・中央の黒色長方形の部分で拡張工事が2014年から実施され、2015年8月には新スエズ運河が完成開通したのです。右の図がその拡張工事の主要部分です。この工事はグレート・ビター・レイクでは可航水路の拡幅と掘削、その他の部分は複線化して、向き合うコンヴォイが互いに待機することなくすれ違えるようにしたのです。

残念ながら、私は新運河をこの目で見ることはありませんでした。

次の画像は上の2015年完成の新運河の複線化前後の衛星写真です。左が工事着手以前、右が複線化工事の完了後の形です。この複線化により、それまでの運河通過時間の平均約18時間が約11時間に減少したのだそうです。すれ違いの為の待機時間が無くなったことが最大の理由でしょう。「八とよ」で通った頃は北航・南航の船団は運河の途中グレ

ート・ビター湖 Great Bitter Lake とバッラ・バイパスというバイパス水路で船団がすれ違うのが普通でした。 このほかにも小規模パイパスはいくつかあった筈。



グレート・ビター・レイクでは先着のコンヴォイが錨泊して待機しているところを反対方向へ行くコンヴォイは素通りします。 バッラ・バイパスでは北航は東側、南航は西側を通過しますが、先着のコンヴォイは陸岸にもやいを取って待機です。 次の画像はバッラ・バイパスで陸岸に係留して待機するコンヴォイ。



左端の遠くに反対方向を向いた船が見えますね、この船のコンヴォイが通り過ぎるのを待ってこちらも動き始めます。 作業員はこの時の綱とりのために乗船してくるのです。 このように運河周辺は殆どマッタイラ、山は全く見えません。 次のパナマ運河（ミラフローレス・ロック Miraflores Locks）に比べ、起伏の状態も樹木の有無も全然別物。



\*

スエズ運河では 2015 年完成の新スエズ運河の工事以前にも何度も拡張・掘削の改良を繰り返してきました。

次の図はその一部、主要な拡張工事だけを拾ったものですが、このように 1869 年の開通当時から拡張に拡張を重ね、巾も深さも飛躍的に向上しました。

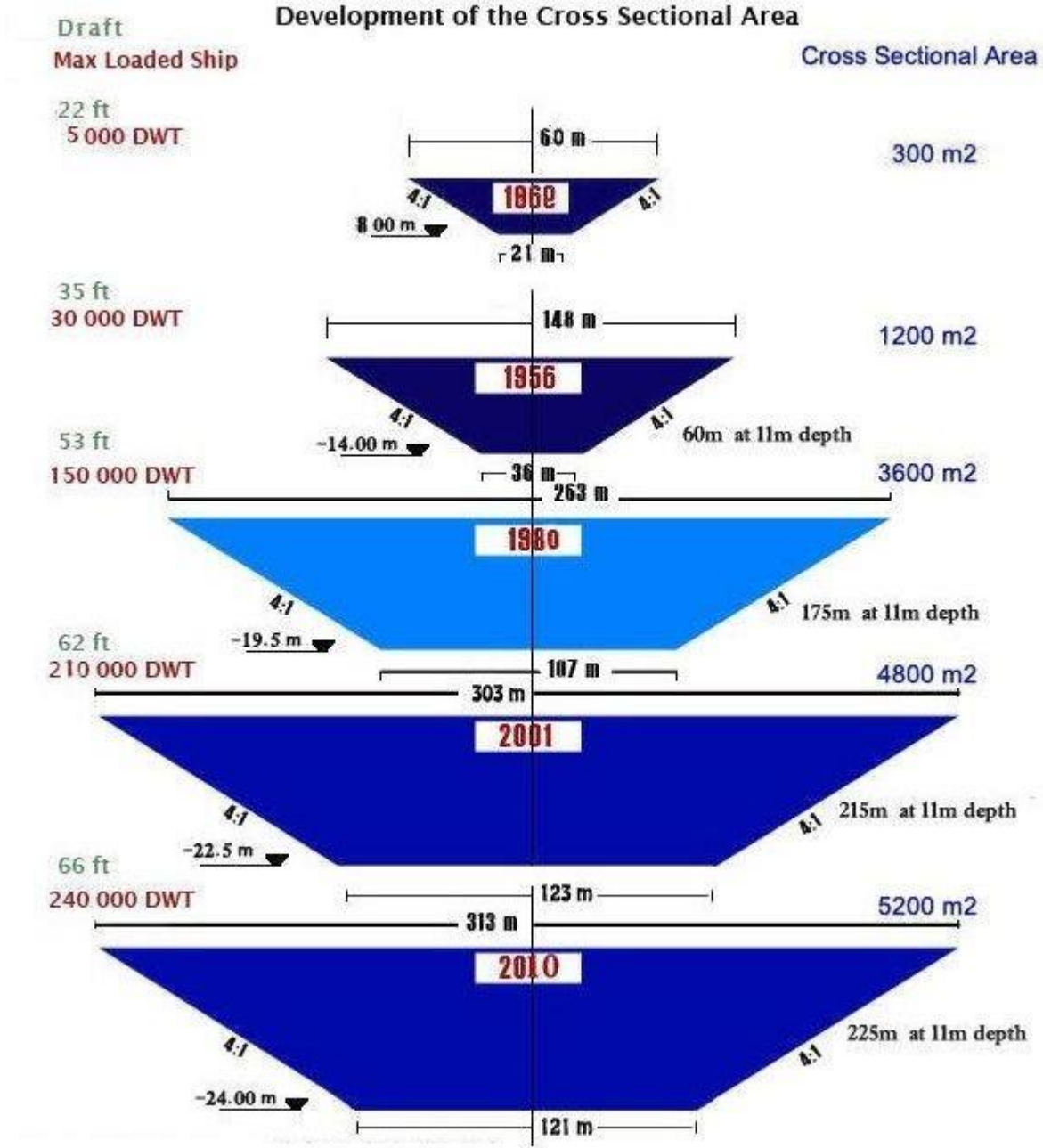
断面図右下に表記されている at 11m depth とは水面から 11m 下の部分での可航巾です。なお、現在のスエズ・マックス Suez Max.（運河を通過できる最大サイズ）は喫水 Draft 20.1m、巾 Beam 50m、エアー・ドラフト Air Draft（水面上のクリアランス）68m、全長 Length 制限なし。（但しこの幅はあくまで制限喫水 20.1m に対するもので、最大幅は？となれば 77.5m まで可能、但しその場合の喫水は 12.2m までに制限されます。）

これを最新のパナマ運河ニュー・パナマックスと同じ順序で比較してみると、こちらは D: 15.2m、B: 49m、A.D.: 57.91m、L: 366m と大きな差があります。

パナマと比較して決定的な違いは全長に対しては無制限ということ。これは水面の高低

差ゼロ、従ってロック lock（閘門）なしの水平式運河（平面運河）の最大の利点です。

「八とよ」が通過した時は下図の上から二番目の 1956 年のサイズで水深は 14m、この時の制限喫水は 35ft (10.67m) でした。前に出てきた運河を航行する船団の画像の広々とした水路は、多分 2000 年代に入ってからからの光景でしょう。もしそうなら、次の図によると「八とよ」で通った 1977 年時点での巾はあの画像の半分もなかった筈です。



\*

ところで、近代的なスエズ運河はフランス人レセップスによって建設された、ということ  
は広く知られていることだと思います。私は迂闊にもレセップスは土木技術者だったと  
思い込んでいましたが、実際は大違い。レセップスはもとはフランスの外交官で、その  
職を辞したのち実業家としてスエズ運河建設の指揮をとった、ということです。

この壮大な運河構築の夢を持ったキッカケは、彼が外交官としてエジプトに着任する際、船内でコレラが発生したため上陸が一時停止され、そのとき暇つぶしに読んだ書物から運河建設のヒントを得たのだそうです。スエズ運河で成功を収めたのち、今度はパナマ運河も手掛けたのですがこちらでは挫折を余儀なくされてしまった。それでもなお、南北アメリカ大陸間をぶち抜いてやろうという彼の夢が色あせるものではありません。

\*

スエズ運河で、もう一つ驚いたことは、この地域には紀元前に地中海から紅海へ抜ける水路が既に存在していたのだそうです。正確には「ナイル河の支流から紅海へ」というべきでしょうが、ナイル河は地中海に注いでいるのだから地中海から航海に抜けることができたことは間違いのないでしょう。それがどの程度の船で可能だったのか？



この地図の原図はスペイン語表記で、それゆえか否かは不明ですが、手元の世界地図に出ている地名と一致しないものが沢山あります。ポート・サイドやスエズといった名前もありません。紀元前にはそういう集落はまだなかったということでしょうね。グリーンの部分はナイル河のデルタ地帯で、曲がりくねった白線は全てナイル河です。ロゼッタ・ストーンで有名な西のロゼッタと東に位置するダミエッタに注ぐ二本が本流とも言うべき二大支流です。その外、細い支流が多数ありますが、これらのいくつかと現在のグレート・ビター・レイク、更にはスエズ湾までを結ぶ水路があったらしい。ほかにもデルタ地帯には人工的な水路がいくつか造られていて、当初は灌漑用だったかも



知れませんが、当然小舟は通ったことでしょうし、そのうち段々に拡張されたのか？

それにしても紀元前からこうした人口水路を作っていたとは驚きです。

もっとも、あの巨大なギザのピラミッドやスフィンクスを造ったのと同時代のエジプトな  
んだから、平らな砂漠地帯を掘って水路を造るなんてことは朝飯前だったかも。

\*

ところで、船乗りが初めて訪れる国の印象はパイロットによって決まる、と前に言ったか  
も知れませんが、スエズ運河の、と言うかエジプトの印象は決してイイものではありません  
でした。パイロットだけでなくクォランティン、イミグレ、カスタム等、入国審査に  
訪船する官憲の全てが同じ印象でした。

ズバリ言うと、皆「タカリ」に来たような感じ。乗船してくるなり露骨にプレゼントを  
要求するんです。これには参りましたネー。古代文明の栄えた頃のエジプトはまさか  
こんなことはなかった筈。ファラオもさぞ嘆いていることでしょう。

\*

スエズ運河も特に問題なく通過、ポート・サイドに抜けて、次は地中海を西に進みます。

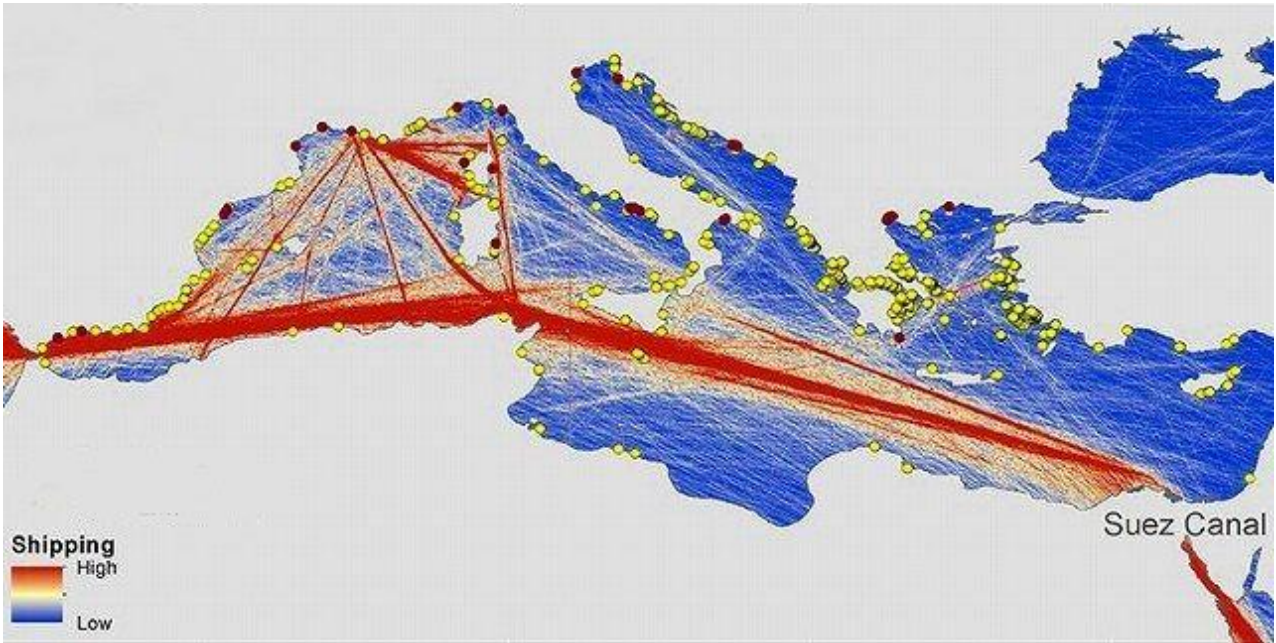


上の海図に示した赤線は「八とよ」のコースライン。

下の図は地中海を走る大型船の航行密度を示すものですが、これを見ると「八とよ」と同  
じようにスエズ運河からジブラルタル海峡に向かう船が、その他のルートより圧倒的に多  
いことが分かり、スエズ運河がいかに重要であることを示しています。

逆に言えば、この運河が封鎖されると、これに代わるルートはアフリカ大陸南端を回るし  
かないわけで多大なロスが生じます。インド洋以東から欧州までの距離が格段に伸びる、

それだけ時間もかかる、従って物流が同量ならそれだけ多くの船が必要になる、これは船会社にとっては悪い話ではありません。 輸送量と船腹量のバランスが荷主には不利に、船社には有利に働くわけです。



中東紛争の為 1967 年の運河閉鎖から 1975 年の再開通までの 8 年間、大幅な船腹不足により用船市況は上昇し各船社は相当に潤ったはず。 また、船腹不足を補うため造船も盛んに行われ、各造船会社もかなりの恩恵に浴したはずです。

\*



スエズ運河からジブラルタル海峡までのルートで海面がやや狭まる唯一の場所はシシリー島とチュニジアの間です。 とはいっても危険な浅瀬はなく、兩岸の距離も十分に開いているので航海の支障は全くありません。 現在はアフリカから欧州各国を目指す難民のボートが地中海全域に出没するので航海者にとっては難物です。 しかし「八とよ」の頃はそういった問題もなく、時期的にも晩春、航海は平穩そのものでした。

シシリー島南端を過ぎるあたりの反対側・左手にマルタ Malta 島があります。

ここは後に「八とよ」が次々に売船され改名されて、Sweet Lady という船名になった時の船籍国でもあります。 その前、船名が Seasong だった時の船籍国キプロス Cyprus も、このマルタも、例の便宜置籍国の一つです。

便宜置籍の始まりはリベリアでしたがその後パナマ籍の船が増えてきて、現在では 20 ヶ国を超える便宜置籍国があるそうです。 便宜置籍は、最近しきりに報道される違法な資金洗浄などと全く同じではないにしても、船舶税法、船員雇用関係法、船舶安全関係法等々各種規制を逃れて安く上げようという、限りなく違法性の高い行為ではあります。

1970 年代半ば頃から日本人船員は徐々に職場を外国人に奪われ、ついには事実上日本人外航船員の世界は壊滅してしまったわけですが、その主たる原因は便宜置籍による半ば違法な海運経営によるものであったことは間違いありません。 「八とよ」に乗っていたこの頃からは、まさにそういう流れの真っ最中だったのです。

\*

次の画像は毎度おなじみのジブラルタル海峡。



この海峡は私にとって特別懐かしい所で、画像に付記した地名の場所は全て路線バスで何度か行ってきました。その時のことは今でも鮮明な記憶として残っています。それは年代的に近いからというだけでなく、仕事で寄航した港と違い、ココに行ってみたい、この眼で見たいと自ら旅を計画し、時間に縛られることなく自由キママに歩き回れたからでしょう。

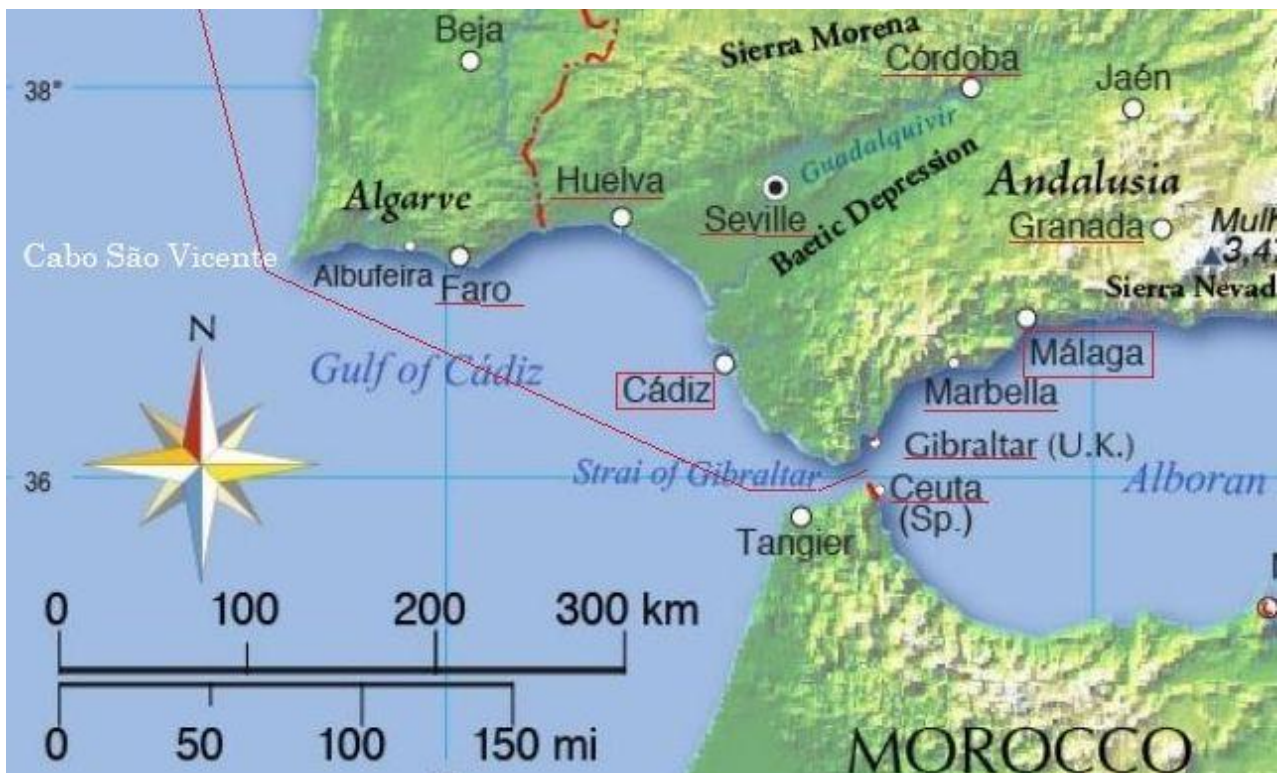
私達夫婦がリタイヤ後早い機会に、四年間をスペインで過ごして楽しんだことは大成功だった。二人とも健康に特別な不安がなかったからこそできた、と思います。

今からでは長期滞在など、とてもできそうもありません。

これをご覧の皆さんも、将来リタイヤしたらコウしたいアアしたいと思っておられる方は何でも、とにかく、なるべく早めに、実行に移ることを強くお勧めします。一つでも若く、少しでも体力があるうちの決行が肝心です。

\*

ジブラルタル海峡を抜けて北上します。まずはポルトガル南西端ヴィセンテ岬 Cabo São Vicente に向かいます。赤のアンダーラインも私達が何度も旅した所です。



上図の右手、マラガ Málaga で二年、中央のカアディス Cádiz で二年を過ごしました。マラガを含む地中海に面した海岸をコスタ・デル・ソル Costa del Sol 太陽の海岸、カアディス湾 Gulf of Cádiz に面している海岸地帯をコスタ・デ・ラ・ルース Costa de la Luz 光の海岸と言いますが、後者の気候の良さは格別で、私たちのカアディス滞在が快適その

ものであったことの要因の一つでもあります。 次の表はカアディスを中心とするコスタ・デ・ラ・ルース（カアディス）の2012年の気象状態です。

Climate data for Costa de la Luz													[hide]
Month	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Year
Average high °C (°F)	15 (59)	16 (61)	18 (64)	20 (68)	23 (73)	26 (79)	28 (82)	28 (82)	27 (81)	23 (73)	19 (66)	16 (61)	21.6 (70.8)
Average low °C (°F)	9 (48)	10 (50)	11 (52)	13 (55)	15 (59)	18 (64)	20 (68)	21 (70)	20 (68)	16 (61)	12 (54)	9 (48)	14.5 (58.1)
Average rainfall mm (inches)	71 (2.8)	72 (2.83)	89 (3.5)	48 (1.89)	33 (1.3)	9 (0.35)	1 (0.04)	2 (0.08)	19 (0.75)	76 (2.99)	84 (3.31)	106 (4.17)	610 (24.01)
Average rainy days	14	13	11	10	7	4	1	2	4	9	12	14	101
Mean daily sunshine hours	6	6	7	8	10	11	11	11	9	7	6	5	8.1

Costa de la Luz mean sea temperature <sup>[1]</sup>											
Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
16 °C (61 °F)	16 °C (61 °F)	16 °C (61 °F)	16 °C (61 °F)	18 °C (64 °F)	19 °C (66 °F)	21 °C (70 °F)	22 °C (72 °F)	22 °C (72 °F)	20 °C (68 °F)	18 °C (64 °F)	17 °C (63 °F)

まず色付きの表。 各行上から、最上段が各月の最高気温の平均、二段目は最低気温の平均、三段目は月間平均降水量、四段目は雨天日数の平均、最後五段目は平均日照時間。  
次の無色の表は各月の平均海水温度。 括弧内の温度は華氏、降水量はインチです。  
参考までに今私たちが住んでいる長崎市の同年の記録を見ると次の通りです。

#### 長崎 2012年(月ごとの値) 主要要素

月	降水量(mm)				気温(°C)					全天日射量 (MJ/m <sup>2</sup> ) 平均
	合計	最大			平均			最高	最低	
		日	1時間	10分間	日平均	日最高	日最低			
1	24.0	135	25	15	6.3	9.8	3.3	15.2	-0.5	8.1
2	136.0	32.0	14.0	7.0	6.3	9.5	3.1	17.5	-3.0	7.9
3	187.5	61.5	29.0	15.5	10.9	14.6	7.6	21.1	1.4	12.7
4	144.0	38.0	11.5	3.0	15.7	20.1	11.7	25.1	6.5	17.8
5	52.5	18.5	5.5	2.5	19.9	24.1	16.7	28.6	12.8	18.5
6	637.0	202.0	51.0	13.0	22.8	26.3	20.3	30.6	17.3	12.8
7	222.5	47.0	41.5	11.5	27.1	30.3	24.7	34.5	20.0	16.6
8	118.5	26.5	20.5	9.5	28.8	32.9	25.9	36.8	23.7	19.4
9	212.5	107.0	47.5	15.0	24.2	28.4	21.1	32.0	15.2	14.7
10	108.5	47.0	29.0	6.5	19.4	23.9	15.5	27.4	10.4	14.5
11	168.0	41.0	25.0	12.0	13.0	16.5	9.6	20.9	5.1	8.4
12	124.5	32.0	16.0	7.0	7.8	11.8	4.4	18.0	1.0	6.1

どうですか？ 表の構成が縦横逆だしデータの内容も違うので比較しにくいですが、コスタ・デ・ラ・ルースと長崎ではかなりの違いがあります。

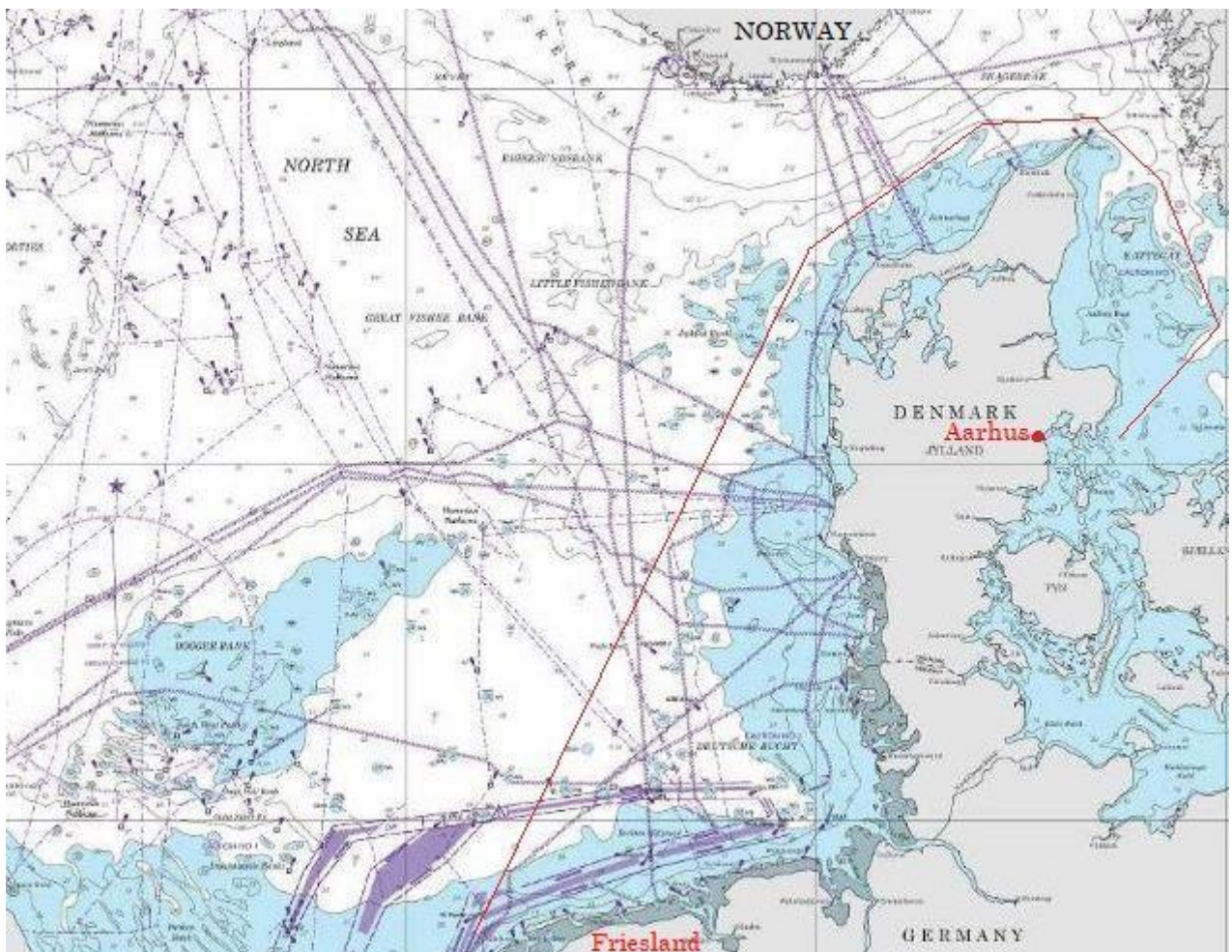
試みに両者の最高最低温度を比べると。 カアディスでは最高が7~8月の28度、最低が12~1月の9度です。 一方長崎では、最高は8月の32.9度、最低は2月の3.1度。 カアディス周辺の気温や海水温が年間を通じて非常に安定していることが分かります。

これが住み心地の良さに直結します。冬暖かく、夏涼しいの典型です。私達は長崎も暮らし易いと思っはいますけどね。尚、念のため付け加えると、スペインで雨天日数とは、一日中降った日ではなく、一日の内何時間か、たとえ一時間でも降れば降水日・雨天としているらしい。日本の気象庁では一日 10 mm以上降れば雨天としています。

実際住んでみて、カアディスでそんなに雨に降られたという記憶はありません。それは各月間の合計降水量を見れば納得できるでしょう。最近の日本では一日 100mm なんて言うことも珍しくありませんね。長崎ではここ一～二年夏の暑さがひどくなっています。それは長崎だけの問題ではなく、世界中温暖化が進んでいる中で、カアディスもこの表より良くなってはいないのでしょう。何しろ地球は着々と終わりの日に近付きつつある、と思われまから。とにかくスペインでは、特に、カアディスでは快適に過ごすことが出来ました。理由は気候の良さ、だけでなく、人情の良さも。

\*

さて、ポルトガル南西端サン・ヴィセンテを過ぎて北上を続けます。冬場は厳しいビスケイ湾もこの時期は平穩無事。



イングリッシュ・チャンネルに入り、いつもの通り英国南西部ブリクサムでノース・シ

ー・パイロットを拾い、ドーヴァー海峡を抜けて北海 North Sea へ。そしてオランダ北西部の角フリースランド Friesland から北へ向かうルートは初体験です。

上の海図の様にフリースランド沖からデンマークの北端にまっしぐら。この北海もビスケイ湾同様冬場はかなり厳しい海域で、沖合でのパイロット乗下船には危険が伴うこともしばしばです。「八とよ」の頃、即ち、私がまだチーフの時代はもっぱらボートでの乗下船でしたが、船長になって数年後、1990年代になると、いつの間にかあちこちの外洋に面した乗下船地では荒天時にヘリコプターを使うようになりました。

その、冬は荒れるノース・シーをベタ風で北上し、やがてデンマークのユトランド Jutland 半島に取りつきます。



上の地図で左上に見えるのがノルウェーの最南部テレマーク Telemark 地方（あのスキー用語のテレマークはこの県の名前にちなんだのだそうです）こことユトランド半島の間をスカゲラーク Skagerrak 海峡と言います。

また、右手はスウェーデン最南部イェータランド Götaland 地方ですが、こことユトランド半島の間はカテガット Kattegat 海峡です。カテガットとは元の意味はオランダ語で猫の穴、しかし船乗りは狭い通り道という意味にも使ったんだとか。

二つの海峡の堺目はユトランド半島の最北端グレーネン Grenen 岬。その対岸、スウェーデン側は旅行者に知られたヨーテボリ（又はイェーテボリ）Göteborg です。

この二つの海峡を通過したのもこの時が初体験でしたが、船長になってからは何度も行き

来しました。霧が立ち込めて視界が良くなかったことが多かったような気がします。オーフス Århus (2011年以降は Aarhus と綴るんだそうです) は日本ではアーハスと言われることもあるようで、当時「八とよ」でも会社でもアーハスと言っていました。また、Arhus という綴りも見かけますが、多分 Århus という特殊文字が面倒だからハショツたのだと思います。

とにかく、北欧三国の発音も難しい、上の各地名の読みが正しいかどうかは???

\*

さてそのオーフスでトヨタ車を陸揚げしたんですが、一晩キリの停泊で、忙しいチーフは上陸なんてトンデモないという状態で殆ど何も印象に残っていません。

たった一つ記憶にあるのは、荷役作業員の何人かが酔っ払っていて何やかやと本船にイチヤモンを付けてきて、その対処にチーフは何度もテコズらされたこと。

荷役中にヨッパラウ作業員、しかも何人も、なんて他ではほとんど見たことはなかった。

当然ながらこの国の印象もあまりパツとしません。

でも、それとは別に、私の大好物の一つはダナブルーDanablu 又はデイニッシュ・ブルー Danish Blue と呼ばれる塩辛いブルー・チーズ。ワイン、特にフル・ボディーの赤との相性は抜群。これヒトかけらあれば赤一本空けるのはたやすい事。

また、我が家のランチ・メニューでは、ブルー・チーズとジェノベーゼ、コリアンダー・ペーストを混ぜ合わせてパスタに混ぜたり、ピザ生地に塗り付けて焼いたり、というのをよくやります。何しろ私はランチ・シェフですからネ。

さて、話を変な方向に曲がり始めたところで、そろそろシメと致しましょう。

オーフスで揚げ荷後、多分アントワープにも寄った筈。そして、またいつもの通りメキシコ湾のどこかで穀類を積み、パナマ運河経由日本へ。次の航海はトヨタ車をメキシコ湾のどこかへ、そのまま、またメキシコ湾の穀類を日本へ。そして、その最初の揚げ地・水島で下船、だったと思います。

本年は今号でオシマイ、次号のアップは五週後、年が変わってからと致します。

では、皆さん、どうぞ良いお年を・・・。

\*

[今号の一頁目に戻る](#)

[トップ\(目次\)頁に戻る](#)

\*

次回更新は 2018 年 1 月 6 日(土)の予定です。