

## Welcome · to · NOJI · MARINE !

ノジ・マリン のホームページへようこそ！

PSC Detention 、海難 、次から次への新規則に追加設備・船舶検査、ISM に ISPS etc 、  
 大好きな海・船の世界で働いているのに、周りはストレスだらけ・・・。  
 そんな時、プロと趣味の世界をつなぐ扉を ちょっと 開けて・・・。  
 プレジャーボートから外航船まで - *I wish to communicate with you*

のんびり マリン ～ ノジ・マリン



2009 年 1 月 (写真は播磨灘)

①. 播磨や外国、その他の船や海の写真あれこれ・◇

②. 外国等での”変な出来事”・☆画面を下のほうに動かしてね・・

③. 播磨灘・東播磨港の船のアルバム・・2011年11月オープン

そして、【海事関係のニュース】

## ①. 播磨や外国、その他の船や海の写真あれこれ・◇

◇◇ クルージング中などに出会った船の写真と、それに関連した「簡単」な話です。

[ 大名、鯔(アジ)を釣る ]

21. 09. 2014

大名釣り師の家内、息子をはじめ、釣りに関しては百万石どころではない  
 大大名家の我が家。勿論、ボートにもほとんど釣り道具はありません。  
 たまに家内とチョイ釣り用の小さな釣竿と、クーラーボックス（中には釣れた場合に備えて  
 氷が2つ入っていて重たい）を持って「昼前」にマリーナへ行くと完全に浮いてしまった  
 ような感じです。太公望の皆さんのボートは既に釣りを終えて戻ってきだしています。

9月の初め、クルージングをしていると水面に小魚が跳ねていたので、たしか船尾の収納  
 スペースに小さな釣竿があったのを思い出して、キャビン内に残っていた唯一の小型の  
 船キを付けて海へポチョン！ 勿論、撒き餌なんて持っていません。  
 するといきなり手ごたえがあり、20 cm ほどのアジが数匹上がってきました。調子に乗ってやっているとアジが暴れて唯一の船キがもつれてしまっ  
 てやむなく納竿。二匹目のドジョウではありませんが、頭は大物を夢見、早速昼休みに三宮の釣具屋さんで  
 船キを購入。

2回目の時も20 cm ほどのアジが数匹連なって上がってきます。調子に乗っていると、今度は長年ボートで眠っていたリールのハトルがポ  
 ン！ またまた、やむなく納竿。

3回目はやはり暴れている魚を針から外そうと格闘していると竿の先がポ

ン！ 4回目の今日は気合を入れて早起き、いつもより早くマリーナ到着！！

とは言っても、朝の9時、駐車場は既にほぼ満車状態で、棧橋にはボートを繋いでいた  
 舳いロープだけが残っています。

それでもマイペースで、いつもの私のポイントへ。

勿論、周囲には他の船は一隻もおりません。撒き餌も持っていません。

で、「釣り大名家」の私がやっとなり上げた27 cmのアジがコレ！

釣り人の皆さんにとっては小物でも、釣り大名家にとっては大物です。

今回は家にあった予備のチョイ釣り用の小さな釣竿を使いましたが、勿論今日もポ

ン！ 次回からは手釣りで攻めようと思案中です。船の燃料代を考えると非常に高価なこの

アジ、家内と刺身や塩焼きで楽しんでいます。



【海毛虫】 19. 08. 2014

写真は家の近所の藤江海岸です。

先日浜辺を散歩していると、波打ち際に気持ちの悪い生物が打ち上げられていましたので  
写真をパチリ！ 勿論、触るなんて度胸はありません ẽ ẽ

背中・腹・側面の姿を1枚の写真にまとめたのがコレ！ 気味悪いでしょ ??

後で調べてみたら海毛虫、陸上の毛虫同様、毒の毛が刺さるそうです。

綺麗な貝殻やヒトデは乾燥させてカミさんがガラス瓶に入れて飾ったり、知人にあげたり  
していますが、この海毛虫はとて 「そんなの無理〜っ！」という感じです。

息子たちも小さい頃は浜辺に置いていた小さなボートでチョイ釣りをしたり、よく海で  
泳いで遊んでいました。9月の中旬を過ぎても、そのまま海に入って泳いでいました。

今年はこちら明石の砂浜に久々にウミガメが産卵にやってき、赤ちゃん亀が生まれました。  
クルージングもいいですが、のんびりと浜辺を散歩するのもなかなかいいですよ。

ただ、私、真夏の浜辺のバーベキューは暑すぎて苦手です。

大きなテントに大きなコンロでバーベキュー、肉や海鮮はもう無くなって、タマネギ  
だけが燻っているコンロを汗をかきかき、一人で面倒みている「焼き奉行」さんを  
よく見かけます。「他の皆さんは？」って？ もちろん「焼ソバやけたぞ〜！」という  
声が聞こえるまで、涼しそうに泳いでいます。



#### 【霧にご用心】 31/06/2014

上の写真は5月31日のお昼前です。

東播磨の人工島（新島）北側の水道から西側を撮ったものです。

公共埠頭の先端から西は深い霧が立ち込めて視界はほぼゼロ。

大型船や内航船、漁船に釣船、プレジャーボート、そして手漕ぎのボートと大小多数がその中にいます。

非常に危険な為、又、私の場合は仕事で船を出している訳ではないので、そこから先へは行くのをやめました。

沖に出ていたプレジャーボートやヨットも、唯一視界の良いこの水道へ避航してきました。霧が晴れないか待ちましたが、午後にチョコッと大型船の煙突とマストが霧の上に現れましたが、海面は深い霧に包まれたままでした。

下の写真は、翌6月1日の同じ場所を撮ったものです。昨日チョコッと見えた煙突の船は、17万トン、長さは283メートル、海面から甲板までの高さも20メートル以上もある大きな

船でした。

積荷の殆どを揚げ終わり、大きく海面から浮き上がっているこの大きな船体を霧がすっぽり覆い隠していたのです。

この船は停泊中ですが、仮に海の真ん中で大型船や小型のボートがお互い走っているとします。大型船には必ずレーダーが付いていますが、あまりに小さな物体や、あまりに近くの物は探知しません。

又、小型ボートから大型船を見るときでも、レーダーを持っていないと、このような濃い霧の中では、大型船の音が聞こえるだけです。突然目の前になんて事も・・・。

又、自身が少々音をたてたところで、走ってくる大型船には聞こえないでしょう。

自然の力にはかないませんので、無理をしないようにしましょう。特にレジヤーの場合、出港したいと心がはやる気持ちはよ〜くわかりますが。

[ 31 May 2014 & 01 June 2014 東方より神領加古川 原料岸壁方面を望む ]





## [ 二代目 大成丸 ] 03.05.2014

先日、航海訓練所の練習船の4代目大成丸が就航したというニュースを見ました。インターネットで大成丸と検索しても、映しだされるのは99%が新しい四代目です。でも、今日のお話と写真は四代目さんではありません。もっと古い二代目・・・。

下の写真は35年前に私が最初に乗船した二代目の大成丸です。

昭和20年代に樺太航路に就航していた小樽丸という船を改造、練習船になりました。二千数百トンで、船体はリベット構造、主機は蒸気タービン、三胴水管式というメインボイラ、電源は直流の為、当時の学生の愛用品の1つのラジオやラジオ等の電気製品は使えません。冷房なんて勿論ありません。私が乗船したのは冬季だったので助かりました・・・。

舷窓の縁や居住区のドアノブ等は全て真鍮製で、毎日実習生がピカピカに磨いてどうか、磨かされていました。エンジンルーム内の無数のバルブ（弁）や機器の銘板もやはり真鍮製でピカピカに磨かれており、ちょうど、タイタックの映画に出てくるエンジンルームの小型版でした。

一度、大成丸が淡路島の洲本港沖に錨泊し、カッター（端艇）を漕いで上陸、友人たちと三熊山に登ったことがありました。眼下には洲本市街地と錨泊中の大成丸が見えました。この前、淡路島の別荘に行った際に、30数年ぶりに三熊山の頂上にのぼりました。眼下の市街地や洲本港の風景は当時と随分変わってはいますが、二十歳の頃、同じ場所から友人たちと眼下の風景と大成丸を眺めてたんだな〜と、懐かしく思い出しました。商船学校卒業生でも、二代目大成丸で乗船実習をされた方は現在50歳以上ですね。二枚目の写真は現在の洲本港です。



[ 積荷のある時 ÷ 無い時 ÷ ] 04.03.2014

1枚目の写真は製鉄所で使う原料の鉱石（鉄鉱石や石炭等）を満載して東播磨港に到着した 載貨重量トン 約17万トン、全長280m、幅47m、灰色の甲板から船底までは23m以上もある バラ積み貨物船 G号 です。入港時は海面から甲板までの高さもそんなに無く、ベツタリとした感じです。船倉（カゴ ホールド）の中には、2枚目の写真のような感じで鉱石が入っています。3枚目の写真は別の、もっと小さいバラ積み貨物船の カゴ ホールド で、積荷を揚げ切って、掃除をした後の様子です。小さいと言っても、写っている人間と比べると大きいでしょう ?? G号 の ホールド はもっと高さ（深さ）があります。1つの ホールド を昇り降りするだけで、結構大変ですよ。G号 の場合は、こんな カゴ ホールド が9つ もあります。全ての積荷を揚げ切って出港する際のG号 の写真が4枚目です。随分とスタイルが違うでしょう ?? でも同じ船です。場所も同じ東播磨港です。あまり身軽になりすぎてプロペラ（スクリュー）が水面に出ては困りますので積荷の無い時は、バラスト水を張って（積んで）喫水を調整します。身軽といえ、もう5年もジムに通ってる私、一向に身軽にはなりません。船に例えれば、汗という積荷を降ろしても、アルコールというバラスト水を多めに積んでしまうからかもしれません。



☆☆☆☆☆ 謹賀新年 ☆☆☆☆☆ 平成 26 年 (2014 年) 新春

新年明けましておめでとうございます。 本年もよろしくお願い申し上げます。  
又、プレジャーボートから外航船まで、各船の御安航をお祈りいたします。  
今年も午年、写真は淡路島からの日の出と、フランス パリ郊外の競馬で有名なシャンティイ  
(Chantilly) という町のホテルの庭の馬の銅像です。 まりの寒さに表面が凍てついています ㊄㊄㊄



[ ニアミス - ルール・マナーは守りましょう ] 25.11.2013

先日カミさんとクルージングして、船の写真を撮っていた時のこと、突如、注意喚起信号が聞こえました。 見ると、入港すべく航路を北上中の船の前方を2隻の船が横切るべく並走、 避航する気配もなく、再度注意喚起信号を鳴らされるも変化無し。 先日も、とある会社で運輸安全マネジメント・安全関係の講演をさせていただいた際にもお話 したのですが、自分たちがルールを守っていても無茶をする相手のせいで事故に巻き込まれる ことがあります。 道路でも同じですが……。 何枚かの写真を組み合わせたのが下の写真です。 お互い、気をつけて安全航海しましょう。



東播磨港航路を横切って東航しようとしているA丸とB丸、  
東播磨港航路を入港すべく北上航行中のC丸とのニアミス



A丸とB丸は並走しく東播磨港航路を横切ろうとしています



東播磨港航路1番PIを通過して入港すべく航路を北上中のC丸は避航義務のあるB丸に対して注意喚起信号を鳴らすもB丸は進路も速力も変えずにそのまま進航



依然として進路・速力を変えないB丸に対して、C丸が再度注意喚起信号を鳴らすも変化無し



危険を感じたC丸は、本来速力を保つ保持船ですが、速力を上げたようです。C丸の衝突からだと黒い煙（C丸の後方の空の曇りのようなかたまり）は、さらに前方を横切るA丸を避ける為の機関排気かも？



かろうじて少傷は休ませたものの前方を横切るA丸も（写真には写っていませんが）・・・

[ 明石海峡 クルージング ] 11.05.2013

ゴールデンウィークも前半はオランダ出張で休めませんでしたでしたが後半最後の日に  
カミさんと明石海峡方面へクルージングしました。

淡路島の別荘へ行く際は主に車（道中飲む用事のある時は高速艇やバス利用）で  
数分で橋を渡ってしまいましたが、今回は少々風が吹いて波もありましたが  
普段とは違う海峡と橋の姿にカミさんも楽しんでいました。

この日も多くの大型船、内航船、漁船やプリージャーボートが次から次へと海峡を  
通っていきます。その時ちょうど客船の「ふじ丸」がやってきたので写真をパチ！

長さが 50 メートル 以上の船は決められた航路（中央の 2 つの橋桁の間）を通らないといけません。又、船の交通ルールは日本の車と違って右側通行です。

なので、大阪方面から瀬戸内海へ西行中の「ふじ丸」は航路の明石市寄りを航行しています。

「ふじ丸」や他の仕事の船の邪魔にならないように距離を離してしばらく並走してからマリーナに向かいました。いつかは仕事と関係なく、ゆっくりと豪華客船でクルーズしたいものです。



☆☆☆☆☆ 謹賀新年 ☆☆☆☆☆ 平成 25 年（2013 年）新春

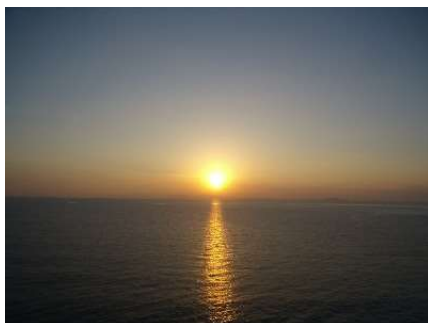
謹んで新春のお慶びを申し上げます。

又、被災地の皆様の一日も早い復興をお祈りいたします。

元旦も世界の海で航海を続けている多くの船、又、プレジャーボート、漁船、内航船、全ての船が今年も安全に航海できますように。

今年は巳年、モロッコからへび使いの写真を ẽẽẽ。

新年の干支用にとカメラを構えましたが急にこっちを向いて飛び掛ってきそうな気がして緊張しました ∴ ∴ ∴。



[ “クレーン” と “グレーン” ] 24. 11. 2012

我々が日常の海事関係業務で使っている英単語、同じ業界用語でも、例えば、Condition = 条件 / 状態、Provision = 条項 / 食料、Security = 担保 / 安心 と、契約書等で使う場合と現場で一般的に使う言葉の意味と違う場合がよくあります。でも、今日のクレーンとグレーンはちょっとまた違った感覚の・・・  
ë ö ÿ ÿ

下の写真は一般的なバラ積み貨物船です。

甲板の上に4台並んでいるのは Deck **CRANE** (クレーン) です。クレーンは物を吊り上げる起重機の意味の他に “鶴(ツル)” という意味もあります。バラ積み貨物船は石炭・鉄鉱石等以外に小麦やトウモロコシといった「穀物」も運びます。この穀物のことを **GRAIN** (グレーン) と言います。

以前、色々とかわいがっていただいた船会社のM社長さん(故人)と、写真のような中古のバラ積み貨物船を下見に行った時のこと、行きの新幹線の車中で社長が、「野路君、本船、“グレん” はどれくらい積めるんかの？」と訊かれるので、「45,000 トン位ですね」とお答えしたら、「そんなことは無かろう、グレんぞ!!!」と念を押すように言われます。しばらくして、M社長さんと同郷の方が同じ発音をされていたのを思い出して、グレん = クレーン(CRANE)だと気づき、「25 トンです」と答えました。

事務所の若い人たちは「うっそ～」と言いますが、本当ですよ。今でも地方によっては時々この発音をされる方がいらっしゃいますよ。



[ ワインにフランス料理三昧 ??? ] 25.10.2012

10月も終わりに近づき、ボージョレーヌーボー、新酒解禁の話題が出始めました。ヨーロッパ出張が多いのでワインを飲む機会が多いのですが、私の好きなスタイルは、一人で海辺の小さなレストランでボ〜ットしながら、酸化防止剤の入っていない、印象を言葉で表せば“フレッシュ”なワインをのんびりと飲むことです。

気の利いた前菜が2〜3品あれば、コッテリとしたメインディッシュは要らないといった感じです。日本でもそうですが、値段に係らず、酸化防止剤の入っているワインを2〜3杯飲むとどうも頭が……。

その点、無添加のものは一人で0.5リッター位飲んでも平気です。（飲みすぎ??）

一人での出張の時はこういう時間が過ごせますが、毎年この時期に私を疲れさせてくれるのがヨーロッパでのセミナー & 会議出席です。

大抵の場合、町から遠く離れたホテルに幽閉状態 ööö 。

そしてスポーツジムでの努力が一瞬にして水の泡となるようなコッテリとしたご馳走。

場所が別の国でもやはり同じです。ま、主催者がフランスですからですかね。

フランスの人は猫舌で、熱い食べ物をあまり食べません。おまけにいつの頃からか、

「食事前に水分でお腹を膨らませるのは貧乏だ」なんて変な文化になり私の大好物のスープが減多にできませぬ。

今年は競馬をする訳ではありませんがフランスのシャンティというところで近々幽閉状態にされます。内陸部なので生牡蠣なんて期待できません。大きくて分厚い生のフォアグラ、赤ん坊羊の肋骨丸ごとの焼いたもの（お皿の上でゴロゴロして食べにくいというか、あまり食べれる部分がありません）とか、私には非常に疲れます。写真は赤ん坊羊ではありませんが、よく出る骨付きラムです。かさんと観光旅行で行って食べたら美味しいんでしょうけどね …… 。



## [ タコ料理とアメジスト in 釜山 ] 13.10.2012

先週久々にプサンへ行ってきました。釜山で開催された映画祭に参加した訳ではありませんが、やはり観光ではなく、お仕事で・・・ëëë。

韓国・釜山には海鮮、焼肉、etc 美味しいものが色々ありますが、タコの町明石に住んでる私、釜山でも大好物のタコ料理があります。

名前は「ナッチポックン」。タコの唐辛子味噌炒めのようなものです。

鍋とかフライパンにタコ、小さめのタコのブツ切り、唐辛子味噌に春雨をのせて強火でクツクツ。煮えてきたらまぜて出来上がりです。ダレ中なんですけど

「今夜はま、いいか・・・」と、ビール・マッコリがつつい2本、3本・・・ööö。

(写真は点火直後と出来上がりの状態です)。

皆さんも機会があればお試しください。

満腹で店を出てふと思出したのはかさんから仰せつかった今回のお土産ミッション。

ここ韓国は水晶が有名です。黒水晶にアメジスト、今までにも色々買ってますが、今回は石のたくさん付いたアメジストのネックレスとの事。「明太子なんてどう??美味しいよ」と言っただけで見たものの軽く却下されました。

独身の頃、日本に帰って彼女ができたならなんて考えて韓国で買ったアメジストのネックレスやブレスレット、オーストラリアで買ったパール、その他世界各地の宝石、何故か世界(の酒場)のあちこちに散逸してしまい、今はブラジルで買ったアメジストの原石だけが我が家の棚に鎮座しています。「これはちょっと高いですけど女性の方がよろこばれますよ」と今回も笑顔で言う店員さんの言葉に財布を開きながら、若い頃宝石店で同じ言葉を聞いていた自分の姿を思い出した次第です。ま、世界のあちこちでパ〜ッと楽しい時間・思い出はいっぱいあるんですけどね・・・





[ 新たな船出 ] 21. 07. 2012

ヨーロッパはバカンスシーズン真っ只中、そんな中、5月に引き続き、今回も私、ポルトガルに来ております。(勿論、仕事で・・・ööö)。前回、海辺を散歩していた際、漁港の隅っこにポツと置かれた船、プロペラ(スクリュー)も外され、窓は割れ、「寂しいよ～」と言っている感じがして撮った写真が1枚目です。

どこか、可愛い船型が印象的でした。今日、たまたま同じ漁港を散歩していると1隻の綺麗な船が。どこかで見かけた船型です。そう、2ヶ月前にポツと放置されたように傾いて置かれていた船です。

新たなオーナーになる人でしょうか、色々と売り手側と思われる人の説明を聞かれました。自分が初めて小さなボートを譲ってもらった時に、休みの朝5時から当時幼稚園だった次男を連れて塗装、整備に行ったのを思い出しました。新たなオーナーさんとその家族にたくさんの楽しい思い出を作ってくださいように。



[ 船の“ペンキ”(ペイント)の話 ] 01. 05. 2012

いい季節になり、周辺の marina や漁港では上架して船底掃除・塗装する光景があちこちで見受けられます。大型船にとっても船底の汚れは経済性に非常に大きく影響します。港にやってくる貨物船は色々な色のものがありますね。上の写真の船は、白い部分が居住区部分、その下の赤色の部分を "TOP SIDE"、緑色の部分を "BOOT TOP"、そして水面近くの赤色の部分を "VERTICAL BOTTOM" と呼びます。あと "FLAT BOTTOM" というものもありますが、これは船の真下、水中で見えません。"BOOT TOP" と呼ばれるのは、この写真では緑色の部分を長靴(ブーツ)に見立てています。つまり船が貨物を積んだ時は船が沈むので丁度緑の長靴の上側まで水面が上がり、逆に荷物を降ろして空船になって航海する時は写真のように緑色部分は水面上です。この“濡れたり乾いたり”を繰り返す部分のペイントは上の赤みや下の

赤色のペイントとは種類が違います。船の経済性、つまり船速と燃料消費に大きく影響するのが赤色の部分です。昔はこの部分に使うペイント（Anti - Fouling , AF ペイント と呼びます）には海藻や貝類が付着しないように毒性を持たせるため錫(ｽｽﾞ)が混ぜられていましたが現在は法律で錫の使用は禁止されています。大型船では1回のドックで使うペイント代だけで数千万円かかります。



☆☆☆☆ [迎春] ☆☆☆☆

平成 24 年（2012 年）新春



2012 年が明るく幸せな年でありますよう、又、プレジャーボート から 外航船まで、各船の御安航をお祈りいたします。又、各被災地の一日も早い復興を お祈りいたします。今年こそはゆっくりお正月が過ごせるかな ?? なんて甘い事を考えたのですが、またまた年末から海外出張の為、時差の関係で海外で皆さんより遅いお正月というか、"仕事付きの新年

" を迎えることとなってしまった私・・・・・・。 日本酒なんてありません。 現地の奇妙なお酒で乾杯 ㊗️ ！！ 1月の十日戎にも、もう何年も行けず福の神の "えべっさん" にもご無沙汰してます。海外各地で "えべっさん" のお友達でも探してお参りでもすることにします ㊗️ ！！。 2012 年もよろしく願いいたします。

[ 食べちゃうぞ ～ 大きな口で ・ ・ ・ ] 13. 11. 2011

ちょうちんアンコウのような大きな口を開けて大きな舌を出しているようなこの写真は ？？ 自動車や重機などを自走させてそのまま直接積むようになっている船の荷役風景です。長距離フェリーや自動車専用船なども同じような構造ですが、少々レトロ風なスタイルの貨物船だったので写真をパチ。マリーナへ戻ると皆さん、「鯖が大漁」と見せてくれた魚の格好は何か2枚目の写真のようでした。生き別れた「首折れ鯖」です。



[ 100 歳の元気な現役 タイタニック号 より年長 ！ ] 08. 10. 2011

秋のクルージングにいい季節になりました。でも今年も出張先の海とよその船を眺めてア～ア と、溜め息の私、今夜からまたヨーロッパ 行きです。ところで、ヨーロッパ といえば下の写真の 300 トンの帆船(スクナー)、はるばるヨーロッパ から日本の造船所にやってきたときのものです。長さは約 40 メートル。建造は 1911 年、つまりあの有名な タイタニック号 より1歳年上です。今年 100 歳ですね。 4 枚目の写真は約 190 トンの日本の内航貨物船です。1954 年、淡路島の造船所で建造とのことですので、今年 57 歳、私より年上です。やはり、船も我々の身体もやはり手入れが大切ですね ・ ・ ・。

(と、言いつつ何故か、私の身体は手入れしているつもりですが、なかなか効果なし òö!) これらのよく手入れされた船がこれからも元気で活躍されるよう、御安航をお祈りします。( + 私 & 私の "ORION" と 皆さん・皆さんの船も . . . êê )。



[ フグ ちょうちん ?? ] 07.06.2011

「誰？ 私のことをフグちょうちんなんて言うのは！！」 と、言っていそうなこの写真、現在別の目的の船（コンテナ船のクレーンを丸ごと、たくさん積むそうです）に大改造中の原油タンカーです。長さは約 335 メートル、幅 60 メートル、船底から一番下の甲板まででも深さ 30 メートルもあります。（黒い部分の上まで）。エンジンの出力は約 34,000 馬力です。現役の原油タンカーの頃は約 30 万 トンの原油を満載して航海していました。昔はこのサイズの船は蒸気タービン船でしたが現在は燃費の関係でディーゼル船になってます。蒸気タービン船は航海中も、とても静かで振動も無く快適です。ただ何かトラブルが発生すると、ディーゼル船とは比べものにならない、迅速な対処が求められます。広い制御室の大きな制御盤に次々と真っ赤な警報が点灯、極めて短時間のうちにプロとしての対処をしないとイケません。原発事故のニュースで、「タービン」・「復水器（英語ではコンデンサーといいます）」とという言葉が聞かれたことと思います。原子力船以外の一般商船の蒸気タービン船のプラントも、原子力の代わりに重油をボイラで燃やしてその熱で蒸気を発生させる以外はほぼ同じです。ニュースで、「漏水を止める為にカクズを投入云々」という言葉をご記憶の方もいらっしゃると思います。蒸気タービン船で、主復水器の冷却海水チューブ（何千本もあります）に針で突いたような腐食穴（ピンホールといいます）が開いたような場合に、応急的にカクズを海水側へ投入する場合があります。主復水器は高度の真空状態に保たれているので、運がよければその真空に引っ張られて穴にカクズが詰まって海水の漏れ（侵入）が止まることがあります。しかし、真空が利いていない状態でこれをして、効果はほとんど無いかと思います。





[ G8 サミット 開催地の ドービル (Deauville) ]

26.05.2011

私、サミットに参加するわけではありませんが、明日早朝の飛行機に乗らねばならず、閑空のホテルで寂しくテレビを見ていると懐かしい景色が……。フランスの高級リゾート地 "ドービル"。1年半前、赤絨毯は敷いてはありませんでした。テレビで各国首脳が上っている階段を私も疲れた顔でウロウロ……。海岸沿いに大きなカジノ、その両側に大きな高級ホテル。ロビー等には例によって映画スター、有名人の写真がたくさん飾ってあります。昼間はサミットではありませんが、自分の頭にとってはかなり過負荷的な話を缶詰め状態で聞かされ、昼・夜はせっかくのダイエット中の努力を全て否定されるようなたっぷりとした食事。夕方、運動を兼ねて散歩に出た際に撮った写真がコレです。海岸通りの裏通りは静かな雰囲気のある町です。海岸沿いは高級別荘が何件もあり、はずれにはマリナがありました。子羊の肋骨付きの丸焼きみないのやら、とにかくたっぷりとした食事に疲れていた3日目、待望の生牡蠣がでてきました。食べ放題風に山盛りに置いてありますが、ヨーロッパの皆さんは牡蠣よりこってりとした肉やスイーツを好み、生牡蠣がたくさん余ってました。ここでこれを食べて元気を回復しようと、結局20個くらい食べました。日本であれば「何個でいくら」なんて考えてしまいますがね。あと、ここで元気を与えてくれた食べ物というか飲み物は、「カバドス」。コッテリした食事の後の寝酒風に飲む、このやたらとキツイお酒。頭がシャキッ!! とします。



[ 強い潮 (汐) の流れにご用心 !! &lt;&lt;&lt;&lt; ]

29.01.2011

急な依頼で先日から グアム島 へ出張に来ております。休暇旅行に無縁の私、初めてのグアムです。周りは 99 % 休暇の人ばかり。その中に一人、場違いなおじさんになってはいけませんので仕事の時以外は一応それなりの格好で……。泳ぎに来たわけではないのですが、ホテルはビーチに面しており、歩けば自然に浜辺に。気温は暑く 30 度、万に備えて持ってきた水着とゴーグルが役に立ちます。

綺麗な水に入って泳ぎはじめますが身体が前に進みません。クロールで泳いでやっと少し進む程度。でもバテて長くは続きません。丁度一定の位置で走っているルームランナーのような感じです。湾の沖は珊瑚礁で囲まれているのですが、岬に向かって反時計廻りの非常に強い潮流があり、腰まで水につかると歩くのも容易ではありません。写真のように綺麗で穏やかに見えても水中では目に見えない流れがあるのでみなさんも注意しましょう。(海では「泳ぎに自信がある」という言葉は通用しないと思ったほうが安全です。) ”運動不足解消の為”と自分に言い聞かせ、その流れに逆らって沖までエッサエッサと歩いて行き、そして沖から一気に流れに乗って泳ぐとすごいスピードで何ともいい気持ちです。で、そうやって楽しんでて、ふと気がつくとなんて全身が日焼け 。。。帰ってからかさんや事務所の人になんと言われるか。。。でも仕事はちゃんとしてます 写真 は グアム島の タモン湾 というところです。



[ 謹賀新年 これぞ今年の運勢バッチシ !! ♪♪ ]

01.01.2011

新年明けましておめでとうございます。今年もよろしくお願ひ申し上げます。さて、連日寒い日が続く中、初詣で ”おみくじ” など引かれていることでしょうで、皆さんの結果は ?? でも結果が思わしくなかった方も心配ご無用 !! 下の写真を見ればバッチシ !! 国家試験、大学受験の皆さんも頑張ってください。 とある国の博物館で見た、でっかく 「大吉」 と書かれた このおめでたい陶器、数百年前に作られた壁に掛ける花瓶だそうです。2枚目は自宅から歩いて4~5分のところにある明石の藤江海岸からの写真です。多くの船が正月も明石海峡を通過していきます。自分も船乗りの時は一度も陸(木)で正月を迎えたことはありませんでした。プレジャーボート から 外航船まで、皆さんの御安航をお祈りします。



[ 長寿の秘訣 ?? 人も船も … ää ] 23.09.2010

6 月末に海で獲ったというか助けた亀（海亀ではありません・・・）、だいぶ大きくなりました。ただ、先月から甲羅に藻が生えてそれがだんだん伸びて……。何かと思い、ネットで調べると、「**蓑亀**」（**みのがめ**）とって、長寿、吉兆、縁起がいいということでした。たしかにおめでたい掛け軸等に描いてある亀と同じです。昔、子供が小さい頃飼っていた数匹のうちの1匹が同じようになったことがありましたが、その時は知らずに“散髪”してあげてしまいました。甲羅の脱皮の際に一緒に外れるかなと思っていましたが、新しい甲羅にもしっかりと生えて、日々成長中です。亀自身も特に邪魔に感じているようではないので、そのまま見守っています。

で、蓑亀の写真の下の写真は、蓑“船”のように、全体に足場を張った17万トンの船です。船首から船尾、下から上まですっぽりと足場に包まれています。この船は20歳、人間に例えるとかなり長寿です。その下の、カゴホルド<sup>1</sup>のタクトップ（貨物艙の底のことです）を派手に外して新替えしている船は当時で28歳、人間に例えると、現在テレビや新聞で騒がれて、市役所や区役所の人が“所在確認”をしている方々の年齢に相当します。人間の健康診断と同じく、船もエックス線や超音波で見えない部分の欠陥をチェックします。骨（船体構造部材）が痩せてる、折れてる、血管（パイプライン）が詰まっている、破れてる、心臓の動悸、息切れ（エンジンの出力不足）、船も人間のように疲れ、又、定期的な検査や修理（治療）がひつようです。で、えらそうなことを言ってる私の中性脂肪はいまだに悪い意味での“ハイレベル”。せめて蓑亀くんの御利益にあやかりとうと、せっせとエサをあげて可愛がっております。



[ 特別編 : 上海万博 EXPO  
2010 ]            28.07.2010

船とは関係ないんですが . . . . . ööö    3日間、ちょっと上海へ  
戻る機会があり、行くのは無理と思っていた上海万博に奇跡的に行くことができました。 平  
日でしたがとにかくものすごい人、人、びっくりしました。 メインの中国館や日本館の写真  
は本などで皆さんも目にされていると思いますのでそれ以外のデザインの変ったパビリオン  
の写真を4枚ほど載せます。ちなみに今日の昼からはまた ööö 島 へ移動しなければなりませ  
せん。

(インド館) : 周囲にカレーのいい匂いがしてました。



(スペイン館) : ゴザを重ねあわせたようで、風通しがよさそう。



(セルビア館) : 子供がよ

く遊ぶ ẽẽ ブロック みたいですね。





(ラトビア館) : 風が吹くと小さな輝く板を張り合わせた壁が揺らいで綺麗です。



[ 大雨の後の海・・・浮遊物に要注意！ ”海”で”亀”をとりました ๖๖ ?? ]

05.07.2010

大雨の後に海に出ると普段はきれいな海も黄河の河口域のように黄色く変色しています。このホームページの最初の写真とほぼ同じ場所ですが、全く別の海域みたいです。砂泥の濁りだけでなく、色々なゴミも漂っています。水面に浮かんでいる物は見張りをしていれば避けられますが、**怖いのは水面下ぎりぎりを漂っている大きなゴミです。** 大きな冷蔵庫、タンス等々。

大型船でも時々、木材積み出し港等で出入港時に水面下を漂う沈木でプロペラを曲げてしまう事故があります。水面下の冷蔵庫に接触して沈んでしまったプレジャーボートの例もあります。

大雨の後に限らず、プレジャーボートで航海中は、潮目にも十分注意しましょう。大型船のように前方の浮遊物を押しつけていけませんので、バリバリバリッ とやってしまったら大変です。

先週の日曜に marina へ戻って手仕舞いをしていると桟橋にいるカミさんが、「あっ！ 亀が泳いでいる！」。 明石～播磨の海岸は都会にはめずらしく時々海亀が産卵にやってくるので、一瞬、親亀が迷い込んだの?? と思いました。 と、いきなりカミさんが桟橋に寝そべって手で何かをとりました。「小亀 ??」 で、見ると 500 円玉大のクマガメのゼニガメでした。おそらく前日の大雨で川から流されてきたんでしょう。 必死で海水の中を泳いでいました。

海水の海へ放すわけにもいかず、又、防波堤ではカメ、ウリ、アサギなどが獲物を探してウロウロしています。で、このゼニガメがある程度の大きさになるまで育てる事にした次第です。



[クルージングでの楽しみ 6 ]

05.06.2010

このところ、しらみつぶしに土日が出張でつぶれ、パテパテ、イライラ の連続でしたが、先日ようやく、船底塗装、エンジンの整備も済んだ愛艇で家島諸島へ……。

お目当てはイクスで泳いでいる活魚です 66 。

コウイカの刺身、身は二通りの切り方でそれぞれ違った食感、また周囲のヒレとワタもなかなか美味、 ゲソは塩焼きに …。

イクスの隅にいたアナゴはシャブシャブ風で鍋でいただきます。肝も付いてます。

カワハギの刺身も、肝や湯引きも付いていてとても美味。

最後は大きな岩ガキ。それぞれの部分ごとの味わいが美味でたまりません。

一昨年まで生ガキがまったく食べられなかったカミさん、昨年殻付きカキを食べてから好物になってしまいました。ただ、カミさん(& 長男)は、殻付きでないと食べません。私は普段、「生食用」とか「加熱用」とか書かれたビニールパックやチューブに入ったカキや、居酒屋の「酢ガキ」を食べてるんですけどね……。

で、最後の写真は海鮮料理で満腹になり満足している棧橋上のカミさん……。

ただ、島への途中でいくつもの赤潮や潮目に漂う多くのゴミに遭遇しました。

昔とくらべると、船や工場からの廃棄物・排水は厳しく規制されていますが、漂うゴミのほとんどは一般の家庭ごみです。皆で気をつけて海をきれいにしないとイケませんね。



[ ヨイショ！ ヨイショ！ ヨイショ！・・・港の力持ち ] 06.05.2010

約 33,000 総トン（載貨重量約 55,000 トン）の大きな貨物船の着岸作業で船体を押している 3 隻のタグボート。 身体は小さいですが、そのエンジン出力は大きく、1 隻あたり、約 4,000 馬力、3 隻まとめたら、この大きな貨物船のエンジンの出力（馬力）とほぼ同じか、大きい値です。 推進器等も、狭い港の中でも小回りが利くように、普通の貨物船のプロペラ（スクルー）や舵とは構造が違います。 港には欠かせない存在です。



[ 空中を飛ぶ救命ボート ] 28.02.2010

大型船には規則で救命ボートが備え付けられています。 そしてそれらは定期的に整備点検や乗組員さんたちの手で水面に降下させての訓練（操練といいます）がやはり規則で要求されています。 従来の多くの船の救命ボートは、ワイヤーで吊り下げて降下させるタイプですが、下の写真の船は、「自由降下式（フリーフォール式）」と呼ばれるタイプです。 普段も海面に向かって斜めの状態で格納されており、乗り組むと、先ず海面の方に背を向けるかたち、つまり、煙突の方を見る体勢で座り、「シートベルト」を締めます。 準備が整いハッチを閉めて艇指揮者が 2 重、3 重の安全装置を解除して離脱レバーを引くと、ボートは丁度煙突の中間くらいの高さのところから一気にすべりだし、空中へ放たれ海面めがけて降下というよりダイブします。

「絶叫マシン」ではありませんが、やはりテスの時はドキドキします。 ボートの長さが約 8 メートルですので、結構な高さでしょ ？ ？



[ 新年明けましておめでとうございます ]

平成22年 元旦

ボクは サンタ・バーバラ城というお城に住んでいるトラネコです。 スペイン育ちのボクは シエスタ（スペイン語でお昼ねのこと）が大好き。 シエスタしてたら ノジ って名前の少し スペイン語を話すおじさんがやってきて、ボクのことを 「トラ」、「トラ」 って呼ぶんだ。眠たかったけど、撫でてくれるので一緒に遊んだんだ。 おじさんは元旦からまた外国へ出張しちゃったので、代わりにボクがご挨拶します。 2010年も良い年でありますように。 船関係の皆さんも安全航海してください。今年もよろしくお願ひいたしますニャン！ ÿ (トラ).





[お〜い！ ナブラ だ！ ブリが大漁 ???]

01.11.2009



毎週、しらみつぶしに休みがつぶれ、しかも仕事柄、いつも海辺・船上で、よく凧いだ絶好のクルージング日和の海を見ながらやきもきしています。先日久々に1日休みが取れ、船を出してびっくり。東播磨港の入り口の紅白の灯台の間にびっしりと釣りをする船。マリーナへ帰ってから「ハマチですか??」と訊くと、皆さん熱〜い口調で「ブリ・ブリ」「80センチ以上のが釣れる」とのことでした。場所が場所だけに、皆さん気をつけて大漁してください。

「日本の法律の海上衝突予防法」と、「国際海上衝突予防法」では、**第9条**で、解りやすい言い方に言い換えると、漁ろうをしている船と、一般の船(内航、外航の貨物船等)、どちらが優先、どちらが相手を避けないといけないのかというルールが**”逆”**になってます。日本の法律では漁ろうしている船が優位な書き方ですが、国際法では漁ろうしている船や小型船舶が大型船をさけねばなりません。数百トンの大きさの外人さんの操船する船には、日本人のパイロット(水先案内人)は乗っていませんし、当然外国人の船長は**”国際”**海上衝突予防法に従い、漁ろう中の小型船舶が避けるべきと判断しますので、気をつけましょう。

[ 女王様のお成〜り ]

22.08.2009



東播磨港に鉄鉱石を満載して到着の17万トンの貨物船です。船の長さは260メートル以上。パイロット（水先案内人）の指揮のもと、エスコートのタグボート、本船の乗組員、慎重に港の入り口の赤・白の灯台の間へ進みます。灯台のある防波堤の外側は時間によっては強くて速い明石海峡の海流があります。海流が強い時に260メートルの船体の前半分が防波堤の内側（つまり流れが無い）、後半分が外側（流れに影響）ってことになると大変です。この神経をつかうアプローチの時に航路上で釣りなんかしているとヒンシュクもので、危険です。この写真を見た会社の女性が、「SPを従えた女王様」といいました。なかなかいいセンスと思いました。ちなみに私の周囲にもたくさんの「女王様」がいらっしゃいます。女王様たちのご機嫌を損ねないように、緊張の日々を送っております。女王様に、「ちょっと、”あれ”どこにあった??」なんて聞くと一度目は返事してくれません。二度目に言うと、「”あれ”って何？」と冷ややかに。別の女王様が笑っています。コンピューターの書式設定がおかしくなったり、普段触っていない書類が要る時等々、おじさんだけではどうにもならず、女性の力は偉大です。私だけでなく、他の皆さんも同じだと思います。来週もお叱りを受けないように、緊張して仕事しよっと öö！。

[ 天候の急変にご用心 ]

11.07.2009



海水浴やクルージング、釣りと、マリンレジャーにいい季節になりました。時々カミサンをつれて島へクルージングに行き、活魚の刺身を食べに行きます。昨年のこと、いつもの約1時間の行程の丁度中間の無人島がいくつかある海域で急に空と海の色が黒くなり、あっというまにすごい雷雨、操縦席内も真っ暗になり、GPSの画面が夜間のように浮かびあがっています。目的地へ避航も考えましたが、狭水道があるため、母港へ引き返すことに。しかし周囲に何本もの稲光が海面へ降り注ぐ以外は 何も見えません。平日だったのでプレジャーボートはほとんどいなかったもので、本船航路を避けて、何とか港外までたどりつきました。でも灯台も雷雨で見えません。計器をみて港内に入ることはできますが、他の船等がいてかえって危険なので、漁の網から離れた沖で、法定のホーンを定期的に鳴らしながら微速を保ち、天候の回復を待ちました。やっと、真っ黒な雲と海面の間に隙間がのぞき、一目散に港内へ入って一息ついて撮影したのが上の写真です。遊漁船たちも黄色の旋回灯を点けながら帰ってきました。天候の急変に気をつけましょう。家ではカミサンの急変に気をつけねばならず、疲れます。ちなみに、台風に女性の名前を付けるようにしたアメリカの感覚、よく的を得てますね。今は「男女 öäë?」で、男女の名前を交互に命名していますが、やはり男の名の台風はイメージがピンときませんね・・・?

[ 救命ボート（ライフボートと呼びます）に積んであるものあれこれ ]



明石海峡でも時々大型のクルーズ客船を見かけます。貨物船と違い、客船にはたくさんの救命ボートが積んであります。皆さんがよく映画で見るシーンと同じです。この写真の客船は、右舷・左舷、合計18のボートを積んでいます。写真は左舷側の9艇を乗艇する甲板の位置まで振り出して降ろしたところです。座席の下には色々なサバイバルの為の物品が格納されています。非常用食料・水・釣り道具・鏡・缶きりその他色々コンパクトに。釣り道具といっても、カジキを釣ろうなんて思わないでください。鏡も化粧用ではありません。合図用です。水を飲むコップには、公平に飲めるように目盛りがついています。食料は、ゼリー状や、乾パンタイプ、圧縮クッキーのようなタイプがあります。船乗りの時、有効期限が切れて取り替えた食料を試しに「お茶うけ」に食べた事があります。圧縮型のものが甘くて私は「好き??」でした。但し、規則で1人当たりの“カロリー”が10,000キロジュール以上と決められていますので、お菓子の感覚でムシャムシャ食べていると栄養過多になってしまいます。（1ジュールは約0.239カロリー）。ちなみに現在の私、非常用食料を食べているわけではありませんが栄養過多に陥ってしまい、先日からスポーツジムのプールにお世話になっているしだいです。

[ 船体の中間(中央)部についている三角形のマーク、それぞれの意味 ]



上の写真は画面の都合上、3 隻の違った船の「三角形」マークの部分を張り合わせています。左側の白い上向き△は、1995年建造の Bulk Carrier です。△の意味は、比重の重い荷物(鉄鉱石等、比重 1.78 t/m<sup>3</sup> 以上のもの)を、ホールド1つ飛びに積んではいけないということです。設計強度の問題で。写真中央の錆びた付近の丸型の印(外航船のフリーボードマーク)のすぐ右上にある下向き▽は1978年建造の貨物船で、昔、「2重トン数」を持っていたときのものです。British Tonnage, Sweden Tonnage 等の証書を持っている船が昔はありました。ベネズエラで独自の証書を発行されたこともありましたが。現在は使っていないと思います。(マークも塗り消して)。右側の下向き白▽は、日本の内航船のフリーボードマーク、つまり、この▽の下の線までが、荷物を積める限界です。(外航船は写真中央のように丸形)このマークが水面下に沈んでしまうまで荷物を積むと、自動車でいうところの過積載。つまりダメです。SOLAS・トン数・満載喫水線 それぞれちがったルールで決められた三角マークです。



船のエンジン（主機：メイン エンジン と呼びます）の種類 ]



右側の緑色のタンクの船は LNG(液化天然ガス=超低温で液体)運搬船で、主機は蒸気タービン ( 23,000 馬力 )。左の船はバラ積船で、主機はディーゼル ( 18,000 馬力 )。よく船名の前に “S.S” “M.S” と記してあるのは、“Steam Ship (タービン船)”、“Motor Ship (主にディーゼル船)” のことです。“M.V” は Motor Vessel、**容器**に乗っているようで、私はあまり好きではありません。ポセイドン アドベンチャーという映画の英語版で、船長が交信する際、“エスエス” ポセイドン と言っています。モデルになったクイーンメリー号は蒸気タービン船です。燃料消費の関係で、今では商船では LNG 運搬船位しか蒸気タービン主機は使われていません。私が30年前、就職して初めて乗船した 29万トンの 36,000 馬力の蒸気タービン船は、全速で走ると1日にドラム缶 800 本 以上の重油を消費する計算でした。上の写真はシンガポールですが、7ヶ月後に播磨灘をクルージング中に、この LNG 船と出会い懐かしく思いました。

[ 船の揚貨装置：カーゴ ギアー と呼びます ]



船首のマストの両側に立っている長い柱状のものは「デリック」、その後ろに “二戸イチ” で立っているのが「デッキ クレーン」(単独で使ったり、重い貨物を吊る時は2台一緒に使います)、その後ろの“カニの足”のようなのが、「ヘビーデリック」といい、列車や機関車 などの重量物を吊ります。安全に使用するため、定期的な検査が規則で決められています。

[ バラ積船：バルク キャリアー と呼びます ]



左の黒色の船は約17万トン(載貨重量トンで)、長さ約260メートル、右の灰色の船は、約7万トン、長さ約220メートル。鉄鉱石や石炭を運んできています。中央に写っている小さい船は、灰色の船に燃料を供給中のタンカーです。燃料補給中は危険を表す赤色の”B 旗”を掲げています。(写真ではちょっと小さくて見えませんが・・) 近付かないようにしましょう。火気厳禁。

もし、釣りなどに行かれた際にお子さんに船の大きさを尋ねられたら、非常に大ざっぱな目安ですが、写真のようなバラ積み貨物船の場合、甲板上のカーゴハッチ(貨物艙のふた/つまりカバー・四角い板状に写っているもの) の数を数えて、5つなら約5万トン、約190メートル、7つなら約7万トン、約220メートル、9つなら約17万トン、約260メートル と答えられるといいかと思えます。(船の深さで、もっとトン数が多い船もありますが)。

## ②。 外国等での” 変な出来事” ☆

☆☆ 外国等での”変な出来事”とは、自分(私)は実際に見たり聞いたり経験した ことなのですが、それを周りの人に話しても、「うっそ〜」と、信じてくれない話や、 外国等での話です。適宜追記していきます。

( 夏だ！ サムゲタン(参鶏湯) と ラブホ ?? ) 12. 08. 2014

先週末まで韓国の西部の町へ出張でした。行きも台風の強風に煽られ、揺ら揺ら飛行。おまけに帰りも次の台風がやってきて大雨でした。

釜山と違い、街や店には英語表記も無く、言葉もハングルしか通じません。海沿いにはビジネスホテルも無く、山の中腹部の街に、深夜のテレビ CM でやってるような、ラブホ (のような建物??)、モーテル が林立しています。

現地でお世話になった方が言われるには、一般のホテルが都合の良い場所に無く、ここを予約してくださったそうです。

駐車場の横にひっそりと明かりの灯る入り口。

駐車場の入り口には勿論、暖簾のような、すだれのようなのが架かっています。

受付は、お客のプライバシー保護の為 ?、係りの人とお客が顔を合わすことの無い様に、丁度、パチンコ屋さんの換金所と同じように、小さな穴というか開口部から係りの人の手だけが出てきて鍵を渡してくれます。

エレベーター から出ると、廊下はこんな感じ。ワクワク、ドキドキなんて思っははいけません …。



使用中の部屋は部屋番号に電気が点いています。「日本と逆ですね」なんて、言わないでください。部屋に入って電気をつけると、いきなり、天井に赤色ライトが ẽ ẽ ẽ ……。

本来、長期滞在する目的のホテルではないからでしょうか、洋服を入れるロッカーも引き出しもありません。

今回、なんとなく胸騒ぎがして、念のためにと持ってきた、洗濯屋さんが付けてくれる針金ハンガーが大活躍です。

「二人で入る」ようにデザインされた広いお風呂で、滑って転倒しないよう気をつけながら、せっせと洗濯してました。もちろん、クリーニングサービスなんてありませんので……。

ある日、現地で行列のできる、サムゲタン(参鶏湯)で有名なお店に昼食に誘っていただきました。日本で夏バテ防止に土用の丑の日にウナギを食べるように、韓国では7月~8月にかけて、3回、サムゲタンの日があるとの事。この日はその3回目の最終日とあって、たくさんの人で賑わってました。

他の店で数日前に食べたサムゲタンも美味しかったですが、ここのは写真のように、更にアワビが2個入っています。

日本でなら、1つの器のものを2~3人でつつくなんて感じかもしれませんが、ここでは一人一器、ボリュームがあります。大好物のキムチと一緒に無言になって美味しくいただきました。食べた後、現地の知人がうれしそうに「ソジさん、これで精力万全ですよ！」なんて言いますが、確かに泊っているお宿はそんな感じでも、仕事が忙しくてそういう話は無縁です。

一週間滞在して、宿泊料は割安でした。

現地の方が、値引き交渉をしたと言っておられました。多分、「本来二人で使う部屋を一人で使うから」なんて言われたのかも ẽ ẽ ẽ 。

(フランス で生牡蠣) 05. 04. 2014

3月22日から月末まで フランス に行っておりました。

もちろん、観光旅行なんて楽しい用事ではありません öö 。

またまた周囲には店も何もない ホテル に幽閉状態、以前同じ ホテル に滞在した際、寒い中周辺を1時間以上も歩いて何もなくて懲りたので、今回は外出用の ジャンパー 等も持たずにやってきました。(車で少し行くと、下の写真のお城がありますが……)。

おまけに、夜は早く寝たいのに、晩御飯は夜の8時から。

前菜から次のお皿が出てくるまでの時間が長いこと、長いこと ……。

もちろん、二皿目が出てくるのも同じく……。コーヒー が出てくる時はとつくに

10時を過ぎています。 昼間に日本から届いている メール をさっさと処理して就寝。

エスプレッソ を飲んでも疲れているので爆睡できます。



毎日こってりした料理に フウフウ 言っている時に週に1度位の割合で出てくる生牡蠣。

レモンをギュッと絞って軽く1.5 タース位はペロリ、生き返った心地です。

アメリカのニューオリンズへよく行っていた頃は、ビールと一緒に生牡蠣を楽しんでましたが

こちらはワイン、でも調子に乗って飲んでいるとしんどくなります。

帰国前、パリ の空港で疲れた身体に鞭打って会社や家へのお土産を買ってから、ふと

前方を見ると Sea Food と書いた看板のカウンターバーが。

見れば殻付きの生牡蠣が・・・。横には冷えた生ビール。

パリ市内の回転寿司？同様、結構いいお値段ですが欲求には勝てずにビールと一緒に注文。

搭乗前の、暫し ホツとした、ひと時でした ㊄㊄㊄。



(世界の時計 ?? モーニングコール) 02. 02. 2014

2月になりましたが、朝起きる時はまだ暗い毎日です。

私は出張に出ている時は大抵、朝の6時にモーニングコールを頼みます。

最近では電話で自動設定できるホテルが多いですが、中にはそれができず、フロントに依頼することもあります。

冬にある大きな国に出張した時の事、ホテルのフロントに「朝6時」でモーニングコールを頼んで就寝しました。

やがて電話の音で起床。冬で外はマイナス10度以下に冷えており、暗いのもっともですが、やけにまだ眠たい ㊄㊄㊄。

腕時計を見るとまだ4時です。空港着陸前に時計は合わせたはず。

部屋の時計をみると、これも4時 ㊄㊄㊄。

2日目、夕食から戻って、やはり朝の6時にモーニングコールを頼みました。  
今朝みたいに6時と4時を間違わないでくれと注文もつけました。  
やがて電話の音で起床。今朝もやけに眠たい。今度は5時です äää。  
3日目になって、やっと時間どおり、6時にモーニングコールがきました。  
同じ国の南方の別のホテルでは、フロントで wake-up call / morning call と、  
英語で頼んでも、外国人のあまり利用しないホテルの為か、フロントの女性が  
英語が解らず、だれかを呼びにいきました。  
やがて、「イェサー！」と頼もしく男の人がフロントにやってきたので、  
朝6時に起こしてと頼みました。再び頼もしく、「sure」とか、なんとか  
頼もしい返事をしてくれた後、横でシュンとしている女性にメモを書きながら、  
現地語で、「このお客さんは明日朝??時に起こしてと言ってるんだ」と胸をはって  
説明しています。でも、そのメモを見ると、書かれている時間は6時ではなく  
なんと、「7」時と書いてありました üüü。  
どちらのホテルも、フロントの後ろの壁には、ロンドン、ニューヨーク、東京、他の各国の時間を  
示す時計が掛かっているんですが、あまり関係無いんでしょうね。  
いくつかの時計は止まったままですし・・・  
写真は別の国ですが、夜中に窓の外を見たらニャンコが。よく光るもんですね。  
ネコの眼も時間によって変化するのこ。ネコのほうが正確だったりして・・・。



## (もうすぐ クリスマス )

17. 12. 2013

皆さんは今年の クリスマス はどこで過ごされますか ? 写真のイエス様はブラジル リオデジャネイロではなく、ポルトガルの首都リスボンの街を丘の上から見守っておられます。深いつながりのある両国、言葉は同じ（少し訛りの違いはありますが）地名等も同じ名前が使われています。リスボンのキリスト像はブラジルより28年後の1959年に作られたそうです。久々に訪れたリスボン市内、昔同様、素敵でした。（2枚目の写真の左側の丘の上の十字架に見えるのがこの像です）。



## ( タクシー に乗っていた女の幽霊 )

01. 07. 2013

暑くなってきましたので変なお話を1つ。

パリでの経験です。フランスの地方都市からパリへ戻ってきた私、帰国前夜に当時現地に駐在していたS君の慰労会（+ モロソ、自身の慰労も兼ねて・・・♪♪）ということで、日本人経営の飲食店が何軒かあるオペラハウス界隈で食事、そしてもう一軒、と、ダラダラ飲み、ふと時計を見るともう午前2時頃でした。店のママさんにタクシーを呼んでもらい、S君のアパート経由私の宿泊ホテルということでタクシーは暗い路地を走り出しました。

しばらくして、ふと、だれも乗っていないはずの助手席に気配を感じました。

酔ってどうかしたのかな?? なんて考えることが出来るうちはそんなに酔ってはいません。

じ〜っと助手席に目を凝らすと小鼻のツツとした、ショートヘアのスマートな女性のシルエットが見えます。

隣でぼ〜ッと座っているS君（ホ〜ッとしていますが、S君は工学博士です）に「助手席に座っている女性は誰？ 最初から乗っていた？」と訊くと、「何言うてますん？ 誰もいませんやん」と、コケコケの大阪弁で言います。

でも私には、時折首を動かして運転手の方を見ている女性のシルエットが見えています。表面が電磁波というかオーラの画像のようにキラキラと緑色のラムのように光って・・・。皮ジャンを着て帽子をかぶった運転手は何も気づく気配も無く、運転をしています。

「え〜っ、目の前なのに見えない??」と言ってもS君は細い目を凝らしますがやはり何も見えないようでした。

帰国後、出張経費の書類を経理へ持って行ってその話しをすると、「そんな時間まで何してたの?? 変な時間までワラワラしているから変な目に遭うのよ」と、経理の女の子に叱られました。しかも、その時の領収証をじ〜っと見つめられながら。（写真は普通の時間帯の夜のオペラハウス前です）。



(風車の国) 24. 04. 2013

5月連休も近づき日本では皆さん、休みの話がはずんでいることでしょう。

私、今月上旬からオランダにおります。

相変わらず毎日どんよりと灰色の空に強い風、滞在しているホテル周辺には店は何も無く、近所の "ガソリンスタンド" へ歩いて 行って 「水」 を買っています。

"満タン" では重すぎますので 2 リットル 位。

よく肥えたスタンドの婆さんがいつも 「ホワイトチョコ もどう ?」 と勧めてくれますが 要りません。

20 年前は駐在員の方々は週末に隣のベルギーに 1 件あった豆腐屋さんへ豆腐を買いに行くといわれていましたが最近はこちら Rotterdam 市内でも「中国語の通じる日本料理屋」さんが増えたので、こってり味の苦手な私には助かります。

パリ市内でもそうですが、現地のヨーロッパ人はそれらの店の人を日本人と思っています。ですから日本人に挨拶するときも「ニ〜ハオ」と言ってくれます。

昔、オランダ人に「何で日本人は風車(Wind mill と言います) なんか珍しいんだろう??」と言われたことがありましたが、この国から風車を取るとあまりに印象が薄くなってしまいそう・・・と感じるのは私だけでしょうか ??

風が強いで並木の多くは小さいときから風に吹かれて写真のように傾いて生えています。人の性格までは ??? ですか .....





**(港町 夢の跡)** 11. 02. 2013

この寂れた写真の風景は、とある外国の港町の一角の今の風景です。

25年以上も前、この周辺は多くの船乗りやバーに集まる若い女の子たちで賑わっていました。 広い店の入り口の両側は大きな窓というより吹き抜けで中では大きな音で曲が流れ、当時ほとんど日本に戻らなかった20代の私も毎夜楽しい時間を過ごしました。

シンディー ローパー さんの Girls Just Want to Have Fun という曲をはじめて聴いたのもここでした。 今でもこの曲を聴くと思い出すのはアメリカでも日本でもなくこの街です。 女の子達と飲んでいる最中に拳銃の打ち合いが始まったのも この前の道、麻薬関係（翌日の地元日系新聞記事）の揉め事で殺人事件が起こったのも この壁の向こう、楽しい事も怖い事も色々あったこの場所も今は広い入り口もその両側の窓もコンクリートで塞がれ、静かに朽ち果てるのを待っているかのようです。

色々な事情でこの辺りがひどく寂れたという噂は耳にしたことがありましたが、ここまで寂れていたとは・・・。（写真中の店の看板等は消させていただきました）。目を閉じて意識の中で扉を開けて店の中へ。中はライトが燦々と輝き、飲んだり若い女の子たちと踊っている20代の自分の姿。今は有り得るはずのないことだとわかっていても・・・。



## ( 恐怖の“亀飯” ) 17. 11. 2012

以前、海の亀の手の話を書きましたが今回は本当の亀の話です。  
 皆さんも日本の「鯛(タイ)飯」の写真をご覧になったことがあると思います。  
 大きな土鍋のフタを開けると炊き上がったご飯の上に大きな鯛が一匹。  
 でも私が、ある国で経験したのは鯛ではなく亀。 スポーンなんかではなく、  
 黒っぽい甲羅に六角模様。 一足先に現地に着いていた私、初日から地元の  
 芸人サンたちもよく行くという店で蛇の唐揚げと鍋で十分テンションが下がりに下がり  
 疲れきっていました。数日後パリからやってきた知人のR氏（彼はブラジル出身で  
 日本で有名なサッカーのラ○ス氏とは小学校の同級生）と合流、現地スタッフと  
 レストランへ……。私の隣で大きなメニューを真剣な顔で見ながら注文を考えている  
 現地スタッフ。 矚りと目をやった際に見えたのが大きなカニや海老の写真。  
 安堵感を覚えた私、R氏に少しだけしゃべれるポルトガル語で、「今夜は大丈夫。  
 カニ、エビのようです」。 R氏も安堵の表情。 やがてテーブルに大きな蒸籠が  
 運ばれてきました。 店員さんがフタに手を。 私も向かいに座っているR氏も  
 カニが楽しみです。 と、フタが外された途端目に飛び込んできたのは何やら  
 黒い物体。 茶色い醤油の香りのするご飯の上に20センチくらいの亀。 手足、首が  
 ダラリと出て、甲羅は幾つかに切ってあります。「目が点になってる私とR氏」。  
 と、店の女の子が亀とご飯を混ぜ始めました。 そして声も出ない我々に  
 お茶碗によそってくれて「どうぞ」。 手足の爪、水かき、何やら丸い関節の骨・・・  
 ご飯の部分を少しだけ食べてギブアップしてしまいました。 亀といえば、我が家の  
 「蓑亀」くん、丸2年で冬はしっかり冬眠していましたが500円玉大から11センチまで  
 大きくなり、この夏に安全なお城の堀に放してやりました。 蓑を散髪して・・・(写真)。  
 日本では人間に食べられる心配はありませんが、あまり小さいうちに放してやると  
 水鳥や大きな鯉が興味深々で近づいてきて危険です。



## ( 不思議な体験 県道にて … ) 14. 08. 2012

暑い暑いお盆のこの時期、渋滞や海・山・交通事故のニュースが目立ちます。

今日は、よく車で通る県道での不思議な体験を2つほど。

だいぶ暗くなった県道をがさんを横に乗せて走っていました。前方の青信号の横断歩道が近づいた時、ふと左前方の信号機の支柱と電柱の間にたたずむ人を見ました。季節は夏ではありませんでしたが紺色のようなVネックのセーター、髪の毛は七三分けで寂しそうに立っています。急に道に飛び出されては困るのでスピードを落として隣に座っているがさんに、「あそこに立ってる人変やな」といいました。でもがさんには見えないようで、「どこに人が立ってるん!? 変なこと言わないで」と言われてしまいました。翌日帰宅した私にがさんが、「今朝同じ場所をバスで通りかかった際、昨日の私の言った事をふと思い出して窓の外を見た」そうです。目に入ったのは、そこに置かれた花束だったそうです。

もう1回は昼間です。

県道が小さな川をまたぐ手前に交差点があり、左折の為に信号待ちをしてました。右前方を見るとお婆さんが橋のたもとのお地藏さんの周囲を掃き掃除していました。そのお婆さんの周りを小学校1年生くらいの半ズボン姿の男の子が嬉しそうにスキップしたりして遊んでいます。結構車も通っているので「道に出たら危ないな」と思って見ていましたがお婆さんは全く気にしていない様子でした。と、その時突然男の子の姿が「消え」ました。後ろの川の柵は子供が飛び越えられるような高さではありませんし、車に乗った訳でもありません。相変わらずお婆さんは何事も無かったように掃除を続けています。信号が変わり私は車を発進させました。お婆さんに関係ある子なのか、お地藏さんに関係ある子なのかは解りませんが、僅かな時間の間に見たその男の子の顔は楽しそうに微笑んでいました。

## ( “亀の手” に夢中 ? ) 21. 05. 2012

5月中旬には帰国するつもりのはずが、まだこの港町におります。でも周りには美味しい海の幸がたくさんあるので内陸部と違い、苦にはなりません。今回初めて食べてその美味しさにはまっているのが“亀の手”です。亀の手といっても、我が家に住んでる蓑亀クワではなく、海の生き物です。海の生き物といってもウミガメさんでもありません。日本でも時々磯などで見かけますし、テレビでこれを味噌汁に入れて食べる地方があるとやっていた記憶があり

ます。 さっと茹でてそれを冷ましたものをギュッとヘシ折ると周囲の皮がスポッと抜けて中から身がでてきます。生牡蠣と一緒に注文、ワイン、ビールが進みます。水分が多いのでヘシ折るときは下へ向けて折らないと顔に水気が飛んでくるので注意！こちらの言葉では、「Percebes」（ペルベス）と言うそうです。生牡蠣とナマコを合わせたような感じでしょうか？ 写真の左上が皮から抜いたところです。皆さんも機会があればお試しください。



( 究極の省エネ術 ?? ) 05. 05. 2012

皆さん、楽しい連休を過ごされていると思います。私 ?? 何故か連休も吹っ飛んで現在「ヨーロッパの西の果て」と呼ばれる国のある港町にいます。勿論、仕事です。1日 = 48 時間というような、ゆっくりとした感じで物事・時間の流れるこの国で、先日水上警察へ海事保安関係の手続きに行きました。お国柄、ま、ある程度待たされるのは常ですが、担当官がやけに必死で手書きの書類を複数枚作っています。1枚作成するたびにサインを求めてきます。見ると同じ書類。何故横にあるコピー機を使わないのか不思議そうに見ていると、「省エネ対策で事務機器の電源を落とされているのでコピーマシンも使えない」と説明してくれました。「たくさんの書類がきたらどうするの??」とは、気の毒で聞けませんでした。でもここは美味しいシーフードがたくさんあり、フランスのようにソースに拘らず、炭火でさ

っと店先で焼いてくれ、あとはお好みで レモン なり ケチャップ なり、各自で味を付けれるので私にはこちらのほうが合います。写真は現地の マリーナ です。 海外で時間があるときは地元の マリーナ を見に行きますが、いつも思うのは、「早く仕事を済ませ帰国して クルージング に行きたい ぉぉ」



( 成長した ミドリのナスビ と 謎の怪魚 ) 18.03.2012

昨年紹介しました ミドリのナスビ、天候のおかげか、バイオ技術のおかげか ???、  
 スクスク と成長、下の写真のように 45センチ以上になりました。(私の手尺が約 20 cm)。  
 その写真を撮っていると同行していた外人さんが玄関のタライに入った(もう死んでました)  
 変な魚を見つけて「これも撮ったら??」と言って指をその魚に触れた途端 「ウ  
 ッ!!」。 見る見るうちに指先から出血。 このカマスか鱧のお化けのような謎の怪  
 魚、ヒレや身体の 表面がカミソリの歯のようになっていて、極めて危険。  
 知らない土地で大物が釣れたと掴んだりしたら大変な目に遭いますね。 「お味 ??」  
 勿論、注文するのはご遠慮しました。





( バレンタイン で ~ ~ ~ ☆ ♪ ♪ in パリ ) 18. 02. 2012

さて、下の極めてむさ苦しい写真、「街の立ち飲みバー」?? 「新発売のゲームを  
買う為に殺到しているマニアの皆さん」 ?? いえいえ、バレンタインデーに彼女に  
お花をプレゼントするために花屋さんに並んでいる心優しい "パリジャン" 達 です。  
ただ、あまりのむさ苦しさに自分がその中へ入るのはちょっと・・・ っていうのは日本人の  
おかしな感覚なんでしょうね ~ 。



( さて、お味は ?? 巨大 トウガラシ ) 30.09.2011

さてさて、7月に載せましたミドリ色のナスビに続き、またまた ẽöä 島 から 今度は巨大な トウガラシをお届けします。長さは25センチ位あります。サイズ の目安に置いた パスポート が 大体 13センチ位です。 今回も、写真だけ撮っ

ては市場のおバちゃんに失礼なので3本購入。全部で約25円。

やはり、バイオテクノロジーの力 でしょうか ??

生で味噌をつけて丸かじりもできると思いますが、こちらでは細く輪切りにして醤油に浸したものを食事の前にビールのアテにするというのが一般的でシガポール でよく食べるものほど辛くはありません。トウガラシを買っていると、隣の魚屋のおヤジが大きな ミシシッピ赤ミミガメ(ミドリ亀の親)を“美味しいよ”と薦めてくるけど、これは却下 ! 亀ご飯はもう懲りました。(恐怖の“亀メシ”については、後日お話しします)。



( 気味の悪い話 … 山の旅館で会った母子 ) 14.08.2011

暑い毎日が続いてますので、少し気味の悪い話。 昔家族で何度か訪れた関西近郊の山間にある小さな温泉での話です。そこに泊まった時、当時まだ小さくてやっと一人で走り廻り出した次男が部屋から出て、“向かい”にある、扉の開いていた部屋の座敷へ上がってしまい、あわてて私が捉まえに行ったことがありました。仕事柄、いつも季節外れしか旅行などできないので旅館はいつもガラガラでほとんど他のお客さんはいませんが、この時は“向かい”の部屋に赤ん坊を抱えた女性がいらっしゃいました。次男坊を捉まえて「すみません」と謝りましたが、ふと何か雰囲気がおかしく感じられました。部屋の全てのカーテンを閉め切り、赤ん坊を抱いて部屋の中心にポツと座ってる髪の長いその女性の姿はひどく暗く、何故か、普通に赤ん坊を寝かせつけているのとは違う感じでした。「ご家族旅行ですか？」と訊くと「亄、この子と・・・」とだけ

言われ、そして「ご家族旅行、いいですね.....」とポツと言われました。他人の、しかも女性の部屋に居るわけにもいかず、又、ひょっとして不倫旅行なのかな?? なんて考えた私は次男を抱えて自室に戻りました。ある時、「あの時のことは何か気味が悪かったな??」と家内に言うと、「何、それ?」と言うので上記のような内容を話しました。すると家内は、「変なこと言わないでよ。気味の悪い・・・。いつも泊まる旅館に“向かい”の部屋なんか無いでしょう?? それにあの季節外れに他のお客さんなんて泊まってなかったでしょう??」と言われました。よく考えると、まさにその通りなんです、ではあの母子は一体何だったのか今でも不思議です。確かにあの部屋で、赤ん坊を抱えた髪の長い女性と話したんですが・・・。

( こんな食べたことあります ... 。。。 ?? ) 16.07.2011

昔、「赤いキツネと緑の @ä#Ø\$\*」なんてテレビCMがありました。

ところで、下の写真の緑色のは何でしょう??

ウリ?? キュウリ?? スッキーニ?? 何々、違います。正解はナスビです。

ヨーロッパなどではそんな色のもあると何かに書いてありましたが、見かけたことは今までありませんでした。ま、あっちではノビリ市場へ行く機会も少ないんですが・・・。ちなみに、ここはヨーロッパではありません 。。。。

先月訪問したときはテレビニュースで「西瓜”炸裂”!!」(現地のテレビニュースの見出し)なんて放送してた、ヨーロッパから遠い国の、とある国のとある島です。

さっと茹でて油でからめたようなのと、蒸したようなのを食べましたが、前者は日本のものより歯ごたえがあり、後者は、やはり日本の焼きナスのほうが美味でした。

「ヨーロッパ原産のものがシルクロードを経て伝わったのかな??」と、言い聞かせて食べても、やはり頭に浮かぶのは急成長させてしまい、騒ぎになった「”炸裂”スガ」。

遺伝子 \*ë&@ä\$ #、パイ ☆#@\*ë なんて言葉が浮かんできてしまいます。

別の島には、長さ20センチ以上、直径3センチ位の巨大トウガラシもありますので、今度行ったら写真撮ってきます。

ちなみにこのナスビ、写真だけ撮ったら店のがチャソに文句を言われては困るのでわざわざ1本買いました。けっこう、大きいでしょう?? 10円位でした 。。。。



( 今日の獲物は何かな ?? 釣果 ?? イ、イ … ) 03.07.2011

世界的に有名なとある大河での1枚。不審な?船が近づいてきます。漁船のような、そうでないような…。やがて水面からかごのような何かを引き上げ、中味をより分け始めました。ピピチと跳ねる魚の姿はありません。貝も見当たりません。彼らが探しているのは造船所の周辺に沈んでいる銅線、スレスワイヤ、プラスチックなどの「光り物」の屑でいくらかで売れるのかは分かりませんが、日本でも50年近く前、大阪に住んでいた頃、近所の中学生たちはリヤカーを引っ張って大阪城にあった陸軍の施設跡へ鉄くずを拾いに行っていました。時には珍しいお宝を揚げるかも知れませんが、怖いものも揚がってくるかも知れませんね öö



( 忘年会シーズン、あなたは何を飲まれます ?? ) 12.12.2010

寒いこの季節、私、本来日本酒が大好きなんですがメタ対策で我慢中。で、主にウイスキーを少し(?)飲んでます。でも早く新しいボトルを入れさそうと、ゴポゴポとやたら濃い水割りを作る店は苦手です。何時だったかテレビ番組か何かで、赤ワインを毎日飲むとボケ防止にいいとやってみました。でも、1本飲んだら次の朝、ボケを通り越して記憶は無いわ、頭は痛いわ……。数ヶ月前、青島へ行き、数年ぶりに青島事務所のS君に会いました。S君はどちらかという

と 私の苦手な匂いのきつい系の肉料理が好物。私がベジタリアンでないことは皆知っているし……。 と、その時頭に閃いた名案が、「痛風なので肉系がダメ」（私、痛風ではありませんが）。 S君は肉系、私は海鮮系でめでたく食事がスタート。 でも青島は有名なビールの本場。ついつい 青島ビールをグイグイやっているS君が、「ジヤン、ビールは痛風に悪いから別のを頼みましょう」と言ってやってきたのが下の **アルコール度数 70 度** のお酒。 コップに入れてテーブルの上に置いておくと蒸発するアルコールで顔がヒリヒリします。 結局このポケットボトルを一人で2本……。 昔、スペインのヘレス地方に数週間滞在した時は、ここは**シェリー酒**で有名なところで、毎食前にシェリー酒を飲ませてくれました。 でもこのシェリー酒、女性の方は気をつけてください。二次会や外国のバーなんかで男性から何かどうぞと言われてシェリー酒なんていうと、酒言葉とか隠語 といつか……。 変な誤解を招くことがあるので要注意！！

しつこく言い寄ってくる男には、下の写真の70度のお酒でも飲ませてやってください。





(イカの姿焼きいかががっすか ~ ?? ... 目がテン ẽẽẽ ... ) 05.12.2010

たくさんの 鯛、海老、イカ、タコ、・・・竜宮城ではありません。 12月は、お正月料理に使うたくさんの食材・海の幸を満載して世界各地から冷凍運搬船がやってきます。

昔、冷凍運搬船の入渠定期検査工事に監督で行った時の事。 当時はまだ携帯電話やEメールなんかは無い時代。 夕方ドックの監督事務室に戻ると「会社の営業部のMさんに電話してください」とのメモが。MさんにTELすると、何やら、南米から色々な種類の魚貝類を混載してきたのだがその中で300箱追加で積んだイカが30箱以上、揚地でショート、つまり不足していると荷主さんから備船社経由クレームがきているので船長に事情を聞いてほしいとのことでした。「分かった。すぐに船長に訊いてTELしますわ」と、階段を下りて一階の船員用食堂へ・・・。「キャプテン」と言いながら食堂のドアを開けた私・・・の目に映ったのは長机の食卓で楽しそうに夕食中の船員さん達。

ズラ〜と並んだお皿には立派な大きなイカの姿焼きが・・・ゲソもちゃんと横に置いてあります。よく漫画で目がテンになって、冷や汗がタラリ〜という場面がありますが、まさにそれでした。目がテンになるような場面、漫画ではよく見ますが現実ではそうあるものではありません。旧知の日本語に堪能な乗組員さんが、「あ、監督さん、ちょうどいいところへこられました。美味しいイカがたくさんあるので一緒に」と声をかけてくれます。コックさんが手で指したパットには山盛りのイカが・・・。軽い目まいを覚えながらとりあえず船長を外へ連れ出し事情を訊きます。「現地の荷役関係者が余ったイカをくれた」という船長の説明、彼を疑いたくありませんが、あまりにタイミングが悪く、かつ、説得力に欠ける内容。

監督室からMさんにTEL、受話器の向こうではMさんの営業風の明るい声。「どうでした??」「うん、食事に誘われたよ。おかずは立派なイカの姿焼き。ゲソもちゃんとしていていい匂い、美味しそうだった üü・・・」 「エエ〜ッ !?」 電話の向こうでメガネを飛び上がらせているMさんの顔が想像できます。で、その後はMさんの営業努力??で△Ä÷☆Ö?・・・。さすがご馳走にはなりませんでしたが、立派で美味しそうな姿焼きでした・・・ jyy。

( "トンカツ" ラーメン の 謎 ) 14.11.2010

先月、ベルギーのブルッセルで、毎日のこってりした食事に疲れた私と私の上司、一軒の日本食の店に入りました。 一見して日本の人がやっている店ではないのは判ります。外国でも上等な日本食が好きなA級グルメの上司はあまり乗り気ではありませんが、衛生上問題がなければ気にしないC級グルメの私は上司を誘って店内へ。醤油の味が恋しい私にはぎり寿司を注文。上司は"簡単なもの"をと、"とんかつ らーめん"。

どう考えても別の意味で簡単なものでは無いような……。壁にはラーメンの上に大きな「とんかつ」がボン！と乗せられたラーメンの写真が……。やがてこの謎多き麺が運ばれてきました。麺は何故かうどん麺、スープは醤油ラーメン風、でもモヤシとナルトは入ってます。そして何故か豚ではなく、大きな「チキンカツ」がボ〜ンと乗ってました。で、その時はそのまま謎で終わったんですが、現在とある国に今来ています私、昨日一軒の店でラーメンを注文、そして謎が解けたような気がしました。

牛カツ、鳥カツ、豚カツラーメンとメニューに書いてあります。横には薄切りの丁度牛丼の肉のような薄くて長い豚肉の乗った麺の写真が載ってます。「豚カツラーメン」を注文した私。麺にしては少し時間がかかるな・・なんて考えながら待っていたところ、運ばれてきたのが下の写真です。立派な揚げたての「トンカツ」(トンカツソース付き)と白いスープが印象的な「トンコツ」ラーメン。多分、日本の「豚骨ラーメン」と「とんかつ」がごちゃ混ぜに伝わったのでしょうか???それがさらにヨーロッパへ……。現代版の「シルクロード」ですか?でも、トンカツもトンコツラーメンもなかなか美味でした。



(「離陸前のご注意」・・・ えっ! ÅÅ?? ) 09.08.2010

飛行機の離陸前、まずフライトアテンダントの方がシートベルトや座席の背もたれを戻してというようなことを言われます。昨夜の帰国便も当然、同じでした。

しかし数年前、赤い色の花の歌で有名なD市から、やたら長〜い有名な建造物の起点のS市へ行った時は事情はちょっとというより大きく違っていました。

日本の船会社の神戸事務所で勤務しているD市出身のWさん、彼の上司(日本人)、そして私。国内便乗り場でWさんから、「外国人はこの追加の保険加入証が無いと乗れません」と、搭乗券より大きい保険加入証を渡されました。彼の上司はムッ! パスで滑走路付近の普通の大きさの飛行機を通りすぎ、離れたさびしい一角に、ポツと見慣れない容の小さな飛行機。胴体の上に付いた翼からジェットエンジンがブラ下がっています。視界はよさそう。機内は1列、2列の狭さで、定員はたしか35人位でした。シートベルトをして座っていると、何やら現地語の機内放送。英語ではしてくれません。ま、いいか。と、隣のWさんを見ると何やら顔色が蒼く、冷や汗が・・・そして泣きそうな顔で「アレ、アレがですね・・・×ロ÷à」と焦って機内放送のマイクを指差しています。でも現地語放送だけで解らない私、「何がどうしたの??」と訊きました。七三分けの髪の毛、色白に銀縁メガネのWさん、蒼い顔で通訳してくれました。「離陸前に、乗客は全員機体後方の席に移動してください。手荷物は通路の最後尾にまとめて置いてください」と・・・・・・・・・・。彼の上司が「そうしないと、ひょっとしてこの飛行機は飛び上がらないのか? 何んちゅうもんに乗せるんか!」と、関西弁と九州弁の混ざった口調でWさんに怒っていますが、Wさんもこの飛行機に乗るのははじめてとのこと、どうしようもありません。

潜水艦の映画で緊急潜航・浮上の時に、似たような場面がありますね。

緊張の約50分のフライトでした。

ちなみに帰路、もーイヤだ と、だいぶ離れた別の空港(その国の首都の空港)へ車で行ったWさんと彼の上司、濃い霧でハイウェイが閉鎖、飛行機に乗り遅れたそうです öö

(パリのアンモナイト?? あなたの彼氏もでしょ! ) 03.05.2010

楽しい5月連休、火山の噴火もなんのその。パリにもたくさんの方が旅行に行かれていますことでしょう。さて、下の写真のグルグルは何でしょう?? 博物館のアンモナイトではありません。シャンゼリゼ通りを歩いていくと、凱旋門の手前にDangerとか何とか注意書きの書いた地下への階段が。そこを降りていくと暗〜い地下通路。やがて凱旋門の入場チケット売り場に着きます。お年寄りや車椅子の方用にエレベーターもありますが、横の階段でどうぞと・・・・・・・・。たいしたことは無いだろうと上り始めましたが

これが以外にこたえます。フーフー と上っているとやがて足がピクピクと・・・ äää  
 やがてピクン!! と足がつってしまい途中でうめいておりました。すると下のほうから  
 フランス人の若いカップルさんが……。狭い階段、私は痛さに冷や汗をかきながら、でも  
 笑顔と手で、「お先にどうぞ」と。通り過ぎる時、二人はおかしそうに笑いをこらえて、  
 というより笑いながら上っていきました。やがて私もゆっくりと上りはじめました。  
 と、その時、上のほうで「ウッ〜ッ」といううめき声が……。上っていくと先ほどのカッ  
 プルの彼氏が足を押さえてうずくまっています。横で立っている彼女の呆れた顔が印象的でした。  
 もちろん彼女の視線は“あ〜あ”という感じで彼氏と私の両方を見ていました。  
 その彼氏と私の足がつったのが、下の写真のやたら長くて狭い凱旋門の螺旋階段です。



(映画 \*\*野郎 ... さて、私はどこ ??)

03.04.2010

先日カミさんと三宮へ行った際、映画のペアチケットが当たりました。映画といえば、下の  
 写真、ずいぶん昔の写真ですが、現在ビールのコマーシャルに出ておられる大スターが  
 主演の「トラック\*郎」という映画のロケの後に撮影した1枚です。主演はピンクの  
 スーツ姿の当時も今も大スターの菅\*文太さんです。その主演のすぐ右側で少しかがんで  
 いるのが主演でも脇役でもない、若い頃の ちょい?? の私で 私の役は、名脇役で今は亡くなら  
 れた川谷拓\*さん（漁師役）の仲間の漁協の兄ちゃん。どうも今の職場の周囲の若い衆、なか  
 なか当時の話を信じてくれないので、とりあえず1枚ここに掲げます ëëë



(機長さん、ありがとう)

17.03.2010

最近、飛行機の安全運航に関しての不適合のニュースが色々取り沙汰されています。  
 ここで書くのは16~17年程前の、飛行機に乗る際もまだある程度のんびりしていた頃の話。  
 とある地球の裏側の国で国内線に乗りました。離陸時はやはり周囲の皆さん、胸で十字を切って緊張の機内。やがて水平飛行になり周囲の皆さん（自分もですが・・・）もホッと一息。  
 と、その時、操縦室のドアが開き、中から半ズボンにTシャツ姿の6~7歳位の男の子がペロペロキャンデーを舐めながら嬉しそうに「グラス 加ッ!!」と言って出てきました。  
 100人乗り位の飛行機でしたので、操縦室に空いている予備の座席や、ましてやお子様用シートなどあるはずがありません。多分、機長か副操縦士が膝の上に抱っこして一緒にシートベルトをして離陸したのでしょうか。その坊やにとっては忘れられない、いい体験だったでしょう。  
 ま、おおらかと言うか、about と言うか・・・・・・。 できれば私も体験したい ẽẽ



(大きな ”小銭”、安い ”高額面”紙幣 ) 06.03.2010

下の写真の大きなコインは、南洋の、世界地図で見ると日付変更線をギュッと曲げた所にある国へ行った時のものです。一緒に置いた日本の5円玉と比べてください。  
 暑い国ですので、汗でお札が濡れて破れる心配はありませんが、何しろ重たくてポケットに入れて歩いているとズボンが下がりそうでした。ブランド物の札入れは役にたちません。(ま、私はブランド物は全くといっていいほど持って いませんが・・・ öö )。  
 100万ペソと書いてあるお札は南米へ行った時のものです。インフレのため、発行年によっては、銀行が赤、緑色のスタンプを押して流通させていて、赤・緑両方のスタンプのあるお札はゼロを7つ取って使ってといわれた記憶があります。つまり、100万ペソが0.1ペソに。コインも、「\*\*年迄に発行のものは使えます」と。お釣りをもらった時のチェックが大変です。ある時、数十歩離れた隣町へバスで出かけた時のこと、降車するときに100万ペソ札を10枚、つまり、1000万ペソを運転手さんに渡したのですが、「料金不足 öö」。手持ちのペソには赤や緑のスタンプがぺたぺた押しあてられているし・・・。  
 そこで持っていた米ドルの1ドル札を2枚ほど渡したら、OKと言ってくれ、無事降車 öö。



(ピラニアとか います ?? いるよ ..... ) 06.02.2010

寒い日が続いています。 で、以前監督時代に、地球の裏側のジャングルのある国へ売船に行った時の話を。 大きな長〜い有名な川を延々と上って自社の船が到着しました。 前日、滞在しているホテルのお土産コーナーやあちこちに、樹脂で固めたピラニア等の置物がたくさん売っていたり飾ってありました。

本船が到着、買主側の監督さんたちと打ち合わせを始めます。 買主さんはオプションでダイバーによる船底検査を希望されています。 ただ川といっても日本の清流とは違い、ひどく急流の泥で濁った色です。 一緒にいる現地代理店の人もあまり乗り気でない様子。 買手の監督も川の「水の状態」は判っているのですが立場上、多分無駄であろうダイバーの手配を代理店の人に頼んでいます。 本人も無駄なことはしたくないが、仕方ないといった感じです。 そのときホテルで見かけたピラニア等の置物を思い出した私、代理店の人に、「この川、ピラニアとか怖い生き物います ??」と聞きました。 即座に「いるよ Ö」との返事。「ダイバーもいやがるよ・・・」とも。 色々な怖い（血を吸ったり、刺したり、肉食や、感電したり・・・）のがいるそうです。 買手の監督も、諦めというか、しなくていい理由ができてほっとしたような感じで、ダイバー検査は中止となりました。 無事船の引渡しも終わりホッとした私、ピラニアの置物を1つ、土産に買いました。 ”季節の掛け軸”ではありませんが、今も夏になるとカミさんがそれを玄関に飾っています。

( あっ ! 窓が..... ) 29.11.2009

最近、だいぶ寒くなってきました。 先々週、香港へ行っていた時、香港の事務所の皆さんも夜一緒に食事に行く時、ジャンパーにマフラー姿。 「暑くない ??」と訊くと「もう冬よ ö」と、女性スタッフ。 はい、わかりました・・・。

日本では、そろそろ扉や窓のすきま風が寒く感じはじめます。

下の写真は香港ではありませんが、以前泊まった外国のホテル。 暗い部屋を少しでも明るくしようとカーテンを開けてびっくり。 窓は完全にコンクリートで塞がれています。 どんな寒波や吹雪が来てもすきま風ひとつ入りません。 寒がりの人にはお勧めです。

ちなみに、一緒に出張した取引先の A さんの部屋へ行くと、A さんが一生懸命障子風のすりガラス模様の「窓」を引いたり横へ押ししたりしています。 びくとも動きません。

それもそのはず、壁に付けられたただの飾りでした。

おまけに、電気のコンセントと、コンピューターのコネクタは、部屋の対角線上の真反対に

ある為、コンピューターをベッドに置いて、両方に電気コードをピンピンに張って昼間からベッドに横になって E メールや仕事をしていました。



( 5 ドルで1, 600万円 )      12.10.2009

以前船会社に勤務していた時、朝事務所に行くと、1枚の日本語の手書きファックスが届いていました。船長・機関長が日本人、他の乗組員はよその国の人々の船からです。読むと、昨夜、とある港にカジノがあり、一人のクルーが行きました。彼の元手は5ドル。しかし、ツキについて、夜中に札束を抱えて帰船してきたとの事。金額を当時の日本円に換算すると、約1, 600万円でした。彼は国の家族に国際電話して話をしたら、もう船乗りをやめて帰ってきてといわれたので、ここで自費で帰国するので下船させてほしいとの事。船長も、そのまま現金を持ったまま乗船させて何かあっても困るので、認めたとの事でした。ちなみに、私、昨日フランスからいつものごとく、クタクタに疲れて帰ってきました。ノルマンディ地方の Deauville というリゾート地で、(でも、私は仕事です) 宿泊していた「ノルマンディ äää」というホテルの横には、同じ系列の大きなカジノが……。カンヌ、その他の地域の同系列のホテルと同じく、超有名人の写真があっちこちに。バカンスで訪れて、潤沢な資金があれば、華やかな世界でしょうね……。残念ながら会議でカン詰め、カジノのレストランしか行けません。ま、資金も無いし。今朝起きて、カミさんが「昨夜(つまり我が家です)はよく眠れた??」と訊くので、何気なく、「ノルマンディ äää」のベットと違って背中が硬くて寝にくかったと言ったら、「何ゆうとん(神戸弁)!!」と、いわれました。

( 次の停車駅は どこですか ~ ?? ) 07.09.2009

とある黒海沿岸の港へ行った時のこと。 街へ行く途中に、踏切がありました。いつ通っても、列車は見当たりませんでした。 ところがある日、やたらと長い貨物列車が止まったまま踏切を塞いでいました。 だいぶ待ちましたがいっこうに動きません。 そのうち 中年の夫婦（と思います）2組が来て、彼らも一緒に待ちました。次に、真っ黒な制服に赤い腕章をつけ、拳銃をさした警察のような4人組みが来ました。彼らも一緒に延々と待ちました。それでも貨物列車は全く動きません。 そのうち黒制服赤腕章の中の若い1人が、列車の連結部の下を這ってくぐり抜けました。上司は現地語で（多分）「危ないからやめろ」と言ったのでしよう。 向こうからその若い人が誘いますが、あとの3人はくぐりません。又、私に向かって「ダメダメ」と手を振りました。 それでもまだ列車は動きません。 とうとう、その黒制服の上司らしき人が貨車の3段くらいのタラップを登って狭い連結部の通路を通ってまた反対側のタラップを降りて行こうと手招きをしたので、3人+私は無事列車を越えました。問題は中年の2組のカップル。 女性は2人ともすごい巨漢、頭にはスカーフ、おまけに寒いこの国、コートで丸々です。男性2人が引っ張り役とお尻を持ち上げ役でフーフーööö やっと連結部の通路に4人上りましたが、お婆様たちが大きすぎて身動きとれません。その時、「がッチャン」という音がして、「ギーッ」と列車が動きだしました。黒制服は何か叫びながら早く飛び降りろという手招きをしていますが、体型的にとっても無理。 当時は携帯電話なんてありません。 最後尾に昔の日本の貨物列車についていた「車掌車」があれば黒制服が合図してくれるという期待もむなしく、最後尾はただの貨車でした。 4人がどこの駅まで貨物列車に乗っていったのかはわかりません。

ちなみにパリの地下鉄、4~5年ほど前からやっと、「次は äö 駅」 と車内放送してくれるようになりましたが(一部、してくれない路線もまだあります)、それまでは全然放送はありませんでした。狭い込み合った車内で、外（つまり、駅名）が見えにくいので、「1つ、2つ、・・・」 と停車駅を頭の中で数えている時に、不意にフランス語で何か話しかけられたりしたら、頭の中 で数えていた数字が吹っ飛んでしまいます。

下手なフランス語で 「ÖÖ 駅は幾つめですか？」なんて聞いていたら通り過ぎてしまっし・・・。

( 祠(ほこら) の前に立つ女 ) 05.08.2009

梅雨も明け、益々暑いので、もう1つ、季節柄のお話し。

JR の駅から自宅までは約1キロの距離です。 駅から少し歩いたところに線路をくぐる広い道路があり、その横には車の通る側道と、植え込みで仕切られた歩道があります。

この道は緩やかな100メートル位の坂になっています。その途中に、柵で囲まれた祠（ほこら）があり、その柵の下は1メートル位の高さのコンクリートの壁、上のほうの金網は木につつまれて、ところどころ枝・葉っぱが歩道にせり出しています。ある夜、12時頃、その坂を歩いていました。時間が時間だけに、周りに人はいません。祠の前を通り過ぎせり出した葉っぱを避けた時、その陰に女の人が立っていました。全くそれまでは見えなかったのでびっくりしました。灰色系のスカートとスーツのような上着、髪は肩の上くらい。冷たい目で私をゆっくりと見ました。見ず知らずのしかも女性ですので、その時は、そのまま知らぬ顔で通り過ぎました。それからだいぶ月日経った夜、またも同じように、同じ場所で同じ服装の同じ女性に会いました。坂に沿ってコンクリートのよう壁はずっと見えているので人が立っていれば、木の陰になっていても下半身が見えるはずですが、彼氏かだれかが、車で迎えに来るのを待っているかとも思いました。でもその歩道と車の通る側道は植え込みで隔てられています。やはりその時も冷たい感じでゆっくりとこちらをみてきました。さすがに気味悪く、早足で通り過ぎました。それからまた月日経ったある深夜のこと、そこを歩いていた時、そのせり出した木々葉っぱの向こうに人の顔の一部分のシルエットが見えます。「ひょっとしてまたあの女性??」と思いながら歩いていましたが、手前で背筋が凍りました。顔のシルエットは見えていますが、コンクリートのよう壁には人の下半身は見えません。早足で通り過ぎる時、季節も移り変わっているのに、またも同じ服装でこちらを見ます。さすがにこれはこの世界の人ではないと感じ、ここで振り返ってはいけなと言いつつ聞かせ、一気に走りました。以来、この2～3年、そこでその女の人には会っていません。テレビ等で見る青白い顔ではなく、白い石膏のような生気のない顔、不気味でした。

(ベランダのおじいさん) 18.07.2009

毎日、暑い 暑い ロ ロ !! と言うわけで、ちょっと「季節的」なお話を。技術屋・法律屋云々はさておいて、よく「あの人は靈感が強い」とか聞きます。私がそれに該当するのかどうかは知りませんが、時々変わった物を見たり、経験をします。以前、家を住み替える際、前の家の売却と新しい家への入居のタイミングの関係で、3ヵ月ほど賃貸マンションに住みました。特にお洒落なマンションでもなく、割と古い、ベランダも柵ではなく、コンクリートで囲われていました。ある夜、家族で焼肉をしました。ベランダへ出る窓も全開で、4人で「高級ではないけど、柔らかい」肉などを ジュー ジュー ジュー 。私と長男はベランダを見る位置、家内と次男はベランダに背を向けて座っていました。と、その時、ベランダを左から右へ、おじいさんがスーッと通りました。ひざから下はありません。もちろん、両側の部屋とは仕切りがありますし、ベランダも柵ではないので、外の灯り等の反射でもありません。と、その時、家内が「まさくん、どうしたの??」と言いました。長男を見ると、ご飯を手に持ったまま、固まって、ジューッとベランダのほうを見えています。私が



あえて何も言わずに、聞きました。「何か見たの??」（うん、おじいさんが通った）。  
 「どういうふうに??」（左から右へスーツと）。「どんな格好だった??」（山に行く人がかぶっているような帽子とチョッキを着ていた）……。私が見たのと同じ姿でした。  
 ちなみに、仕事仲間と焼肉屋に行く際は、そんなよそ見なんかしてられません。  
 よそ見をしていたら、焦げたタマネギくらいしか残っていません。そっちのほう怖い。

### （毒・夜間飛行 …… 漏れてませんか ???）

海外”出張”（残念なことに”旅行”の機会は巡ってきません）の時、空港で買い物をする際、一番プレッシャーを感じるのが、家内からオーダーされた化粧品を探すときです。  
 綺麗な店員さんに聞かれた際、若い頃は「ちょうどあなた位の年齢の人の äö®äÖ・・・」と例えて適当な品を探してもらいましたが、現在は、若い店員さんをうちのカミさんに例えるのには非常に無理があります。  
 パリの空港の店は、訪ねた品がなければ「ノン」の一言で、他の物を勧めたりはあまりしないので、私にとっては気が楽で、ゆっくりみれます。  
 でも、アジア地域は違います。若い頃、ちょくちょく行っていた国で、いろんな所で「洪??」さん という歌手だったか俳優さんに似ていると、よく言われました。空港で店に入った時も、そのことを言われました。キャッ、キャッ と店の女の子たちが3～4人寄ってきてくれたところまではよかったのですが、そのうち ”この香水、あのコロン・・・” ”いい匂いでしょ ? シュシュツシュツ!!” っと、手首や耳に色々と交代で付けてくれます。鼻が麻痺して何がどの匂いかなんて解りません。 やがて時間がきて、搭乗ゲートの椅子に座っていると、後ろの椅子に日本人男性4～5人の観光客のグループがきました。手にはたくさんのお土産袋。旅の話で盛り上がっています。やがて1人が仲間に、「おい、香水のビンが漏れてるとちゃうか??（関西弁です）」 と言いました。すると他の仲間も 「ほんまや。 ちょっと見よ見よ」 と、袋を開けだしました。出てくるわ出てくるわ、有名な香水のビンがごろごろと……。よくもたくさん買ったもんです。「おかしいな～、割れたり漏れたりしてるのはあらへんで。（やはり、関西弁）」。 その頃になって、ようやく事態の飲み込めた私、さりげなくトイレへ行き、提げていた免税店の袋にスーツの上着を押しこみ、タバコをモクモクと吸って、よくお寺なんかで頭や身体が良くなりますようにと煙を体に浴びせてる要領で燻製のようになり、早々に搭乗しました。 ちなみに、タバコの煙では、頭も身体も良くなりません。

( パエリヤ はいかが ??? )

このまえ、久々にスペインに行ってきました。行く前に周囲の人々に、以前行ったときにマドリッドの空港で非常に印象に残ったことがり、それを話しましたが、「またいつもの冗談か？」と信じてくれません。それは以前、昼間、マドリッド空港の出発ロビーで飛行機を待っているとき、周囲を歩いている人々が、なぜかやたらと銀色のパエリヤの皿とかフライパンとか、それを持っていました。小さいのは直径30センチ位、大きいのは1メートル近いものを背中に亀のように背負っている人など、欧米人、東洋系、アフリカ系とにかくやたらたくさんの方が持っていました。多分お土産だと思いますが、何だかおかしな光景でした。今回、証拠の写真を撮れたらと思いましたが、残念ながらパリからマドリッドに着いたのは真夜中、人もまばらで、あたりを探しましたが、パエリヤ鍋を担いだ人などいません。おまけに帰りは地方の空港からパリへ直行したので、昼間のマドリッド空港の出発ロビーは見れませんでした。ちなみに私もパエリヤの皿（鍋）をお土産に買って帰ろうかと考えましたが、よくよく考えると我が家は「オール電化」で、普通のお鍋が使えません。お土産屋さんで、「オール電化用のパエリヤ鍋ありますか??」なんて聞いてたら飛行機に乗り遅れますのでやめました。それに、まず間違いなく、置き場所に困って家内に叱られます。

( 今日のパパの車に "のって" 遊んだんだよ … Tさんちの夕食 )

知人の T さんは奥さんと二人の元気な男の子の四大家族。楽しい夕食のひと時。お子さんが無邪気にきょうあったことなどを話し始めました。食事をしながらうれしそうに耳を傾ける T さん。と、そのとき、「今日はね、\*\* (弟) と、ÖÖ 君と ÖÖ 君の4人でパパの車にのって遊んだんだ … äää」。食事中的 T さんの手が止まります。話の内容を考える T さん。もちろん子供が車の鍵を持っているはずありません。固まっている T さん。食事が冷めてしまいます。やがて懐中電灯を持って車のところへ行った T さんの目に映ったのは、屋根がお皿のようにへこんだ愛車の姿。しばし呆然と立ち尽くす T さん。このままでは格好悪くて走れません。駄目もとで車内から天井をグツと押し上げるとボンという音とともに屋根の形が戻りました。安堵の表情の T さん。家に戻ると食事は完全に冷めてしまっていました。

( カンパチ くん )

釣りにいい季節がやってきました。

40年以上も前、子供の私は「魚貝類の図鑑」というのを毎日毎日飽きずに見ていました。その中で印象に残っているのは、ブリ等と同じページに載っていた黄色い帯の目立った魚「カンパチ」で、解説には「まずい」だったか、「おいしくない」とか、書いてありました。当時、ブリやハマチは見たことも食べたこともありましたが、「まずい」と書かれたこの黄色い帯のついた魚は一体どんな?? と思っておりました。あるとき、同じ「魚貝類の図鑑」(もちろん、何度も改訂されていますが)を見たところ、カンパチの絵は当時と同じですが、解説は「高級魚・美味しい」となっておりました。

40年ほど前の解説(まずいという)の話をして誰も信じてくれません。

皆さん、もしご実家やご親戚の古い部屋・本棚や物置に、この古〜い当時のこの図鑑があれば、見てみてください。

ペルシャ湾の錨地で沖待ち時にはよく釣りをして、カツオ・アラ・大カマス、色々と釣れました。ただ場所によっては夜、大量の海蛇が海面を泳ぎ、たまにそれが掛かって困りました。ちなみに現在の私のボートの格納スペースには、「いつ大物が釣れても困らないよう」に、近所のスーパーでもらってきた大きなブリの入っていた発泡スチロールの箱を入れています。でも、まったく出番がありません。

(皆様、xx航空xx便パリ行にご搭乗ありがとうございます。…シューツと強力噴射)

この行楽シーズン、日本から北廻りでフランスへ行かれる方は経験できませんが、南廻りで行かれる方は……。

時々、東南アジアの事務所に寄ったりして南廻りでフランスへ行きます。シートベルトをして座っていると、他の乗客も次々と乗ってきます。狭い通路を忙しそうに動き回るフライトアテンダントの皆さんも忙しい中、笑顔で接してくれます。全乗客が乗って扉が閉まります。その途端、乗務員さんの顔から笑顔が消えます。すると何となく暗い雰囲気機の機内放送。

「フレンチレギュレーションがどうのこうの、申し訳ないとか理解してほしいとか……」

すると今まで閉めていた荷物入れや、クローゼットなどを乗務員が開けはじめます。

次に各通路を、両手にスプレー式殺虫剤を持った乗務員が機内をシューツと……。

まんべんなく頭の上にも殺虫剤が降り注ぎます。

お腹がすいていても、搭乗してすぐにお弁当やおつまみをひろげないようにしましょう。

一緒に「消毒」されてしまいます。

**(当機はまもなく離陸いたします。…ちょ、ちょっと、何すんのん !?)**

行楽シーズンがきました。飛行機で旅行へかれる方も多いでしょう。昔よく中南米へ行っていた時、名を聞いたことも無い国内線の古い飛行機の狭い機内。英語の放送も無い時や、多分昔日本の空を飛んでいたのでしょうか。目の前に、“私にはとても理解しやすい” 言葉で、「救命胴衣は座席の下にあります」と説明が。そして離陸直前、エンジンがグーンッと出力をあげた途端、隣の女性、また周囲の乗客たちが一斉に胸で十字架を切ります。それも真剣な顔で。笑顔はありません……。日本なら周りの人が “じゅず” をだして拝み始めるような感じですかね。ちなみに最近よく乗るパリ便、着陸したら若いカップルさん、そんなに長々と抱き合っただけでもキスしなくても…… とは日本人の勝手な考え方ですかね。

**(公共交通機関 ??? … 確かに公用車ですが)**

船乗りだった頃、時々黒海沿岸の、今はもう独立した国へ行きました。有名な町で、映画の舞台にもなった港ですが、当時それほどタクシーは簡単には拾えませんでした。ゆえに道端で通りかかる車に2～3枚のお札をヒラヒラ見せてタクシーがわりに乗せてもらっていました。ある日、同じようにしていると、カーキ色（モスグリーン色）のホロ付の軍隊のトラックが通りかかりました。「これは関係ないわ」と、手を下げようとしたとき、キキーッとそのトラックが止まり、手招きで後ろのホロの中に乗るようにいってくれました。とりあえず乗ってびっくり、「パラシュート部隊」さんでした。何やら複雑な気持ちでとりあえず無事船の岸壁まで乗せてもらい下車しました。その時、1台の救急車が舷門のところへやってきて止まりました。誰か怪我でもしたのかな??と思ったとき、救急車の後ろの扉があいて人が降りてきました。見れば本船のコックさん3人ご一行様でした。3人共、もちろん元気です。みんなで公共の “乗り物” で帰ってきた次第です。もちろん、ちゃんと “料金?” は運転手に払いました。

### (家が盗まれた ! ... 新聞の見出し)

南米へ行っていたとき、日系人の方の多い国で、地元の日本語新聞が2社ほどありました。  
 「\*\*州の\*\*\*さんが2泊3日の旅行から帰ると家が丸ごと無くなっていた・・・」との事。トラックで来た連中が「この家の人は引っ越した」といいながら壁から外して家財全てを持ち去ったとのことでした。大きな「跡地」の写真が掲載され、「\*\*さんの家があった跡地では、子供たちがサッカーを楽しんでいた」と説明がかいてありました。子供たちの写真も・・・。

### (ジェット噴射で自転車が倒れる)

35年以上も前ですが、実家近くに某国際空港（当時）があり、滑走路のすぐ端の土手で頭上スレスレに着陸してくる飛行機を見て楽しんでいました。大型のジェット機がお尻をこちらに向けて離陸する時は、そのゴーッと噴かしたジェット噴射で自転車が倒れてしまうので、滑走路側の斜面に寝かせていました。反対側の川には何台かの落ちてしまったと思われる自転車の残骸。今の周りの人は笑って信じませんが、先日テレビで中米の島国で滑走路のすぐ後ろのビーチで吹っ飛ばされる番組をやっていたので多分その番組を見た人は皆信じると思います。ちなみに保安の関係で私が子供の頃遊んでいた土手がどうなっているかはわかりません。

### (タバコおばさん ...一吸いで二度おいしい ! ?)

私がタバコを吸っていた頃のことです。特急列車の喫煙車の通路側に座りました。窓側の席には50～60歳位の体格のいいおばさんが座ってました。景色をみていると、そのおばさんがタバコを吸い始めました。キューッと吸った煙を「ポッ！」と口のすぐ前に雲のように漂わせ、すかさずそれをスルスルスル〜と鼻から吸い込み、そして「ハ〜ッ」と口から出されていきました。あとで自分で試してみましたが不可能でした。どなたか挑戦してみてもいいかも・・・。

### (富士山 山頂)

学生時代、夏に富士山山頂でテントを張ってキャンプをしました。朝目覚めると、すごい好天でした。しばらくしてテントの中で自分の手の甲を見ると青いシミのようなものがありました。手を動かすと、その青いシミのようなものも動きます。見廻すと、テントの上部に2～3センチの穴があいていて、そこから陽が差し込んでいました。晴天の空の青い色が手の甲に映っていたのでした。

### ③・ 播磨灘・東播磨港の船のアルバム・・ 2011年11月オープン

世界各地から播磨灘や東播磨港にやってきた船のアルバムです。  
おおざっぱに船の種類別に分けています。ぼ～っとながめてください。  
同じ船でも真横、前、斜め後ろと、見る角度でその表情もずいぶん違いますよ。

<https://photozou.jp/user/top/2188512>





## 【海事関係のニュース】

画面スペースの関係上、ここでいう「大型船」とは、「プレジャーボート以外」と思ってください。

### 2014・年度の PSC 集中取締り (CIC) . . . . (大型船関連)

(13.08.2014)

今年も9月1日から11月30日までの3ヶ月間、アジア、インド洋、ヨーロッパのPSC (ポートステートコントロール) によるCIC (Concentrated Inspection Campaign)、つまり集中取締りが行われます。

今回のテーマは、甲板部・機関部の航海当直員の休息時間が規則通りに守られているかです。

一口で船・航海・当直と言っても、太平洋の真ん中を航海中と、近距離航路でしょっちゅう、瀬戸内海を航海するのでは疲労具合も随分違います。

PSCがどのようなことをチェックするのかは、Tokyo - MOU ホームページにリストが掲載されてます。尚、このCIC期間中といっても、休息時間のことだけをチェックするのではなく、勿論従来からの救命・防火・油濁汚染防止設備等についてもチェックされますので誤解無きように。

### 2013・年度の PSC 集中取締り (CIC) . . . . (大型船関連)

(10.08.2013)

今年も9月1日から11月30日までの3ヶ月間、アジア、ヨーロッパのPSC (ポートステートコントロール) によるCIC (Concentrated Inspection Campaign)、つまり集中取締りが行われます。

今年のテーマ、ターゲットはSOLAS条約II-1章関係の、主にエンジンルームに関連

した項目です。エンジンや他の機器から油が漏れていたり、エンジンルーム内が油でドロドロに汚れていたりすると火災の危険がある為、欠陥是正命令が出されます。

今回もPSCは彼らのチェックリストに沿ってチェックしていきますが、その中に、Oil Mist Detector (油霧濃度警報装置) という装置名が出てきます。

これはエンジン内部の油霧の濃度が高くなってエンジンが爆発するのを未然に防ぐ為にエンジンを自動減速させたり停止させる安全装置です。ただ、ディーゼルエンジンの大きさによっては、この装置が付いていないこともあります。

では、どんなエンジンにこれを付けなければならないのか??

言い換えれば、PSCに文句を言われるのか??

SOLAS条約II-1章や船舶機関規則には、安全装置を付けなさいと書いてありますが、出力等については書かれていません。

もし、PSC に、例えば、「あなたの船の発電機用ディーゼルエンジンに Oil Mist Detector (油霧濃度警報装置)が付いていない。駄目だ!」と言われた場合は、下記の項目を確認してください。

- 1). エンジンの出力は 2,250 kW (約 3,060 馬力) 以上 ですか ？
- 2). シリンダの直径は 300 mm 以上 ですか ？

IACS (国際船級協会連合) の統一解釈 (Unified Interpretation : UI) の SC228

という書類に、上記の値のどちらかが超えている場合は必要 と書かれています。

IACS 加盟の船級協会のルールも同じ数値が決められているはずです。

PSC は国際条約、つまり今回の場合は SOLAS 条約に沿ってチェックするので、機関長が「本船のエンジンには非適用です」と説明した際に、もしも PSC が、「そんなの、どこに書いてあるのだ!」と言われた場合は、「IACS UI - SC228」又は「船級規則」と答えられたらいいでしょう。

## 沿海区域の一部拡大 (船舶安全法施行規則 一部改正)

(13.07.2013)

沿海区域は陸岸から 20 マイル (海里) の距離の海域をいいます。

荒天時に迅速に港に避難できる距離という考えです。

極端な言い方をすると、海岸線が曲がった地形で、直線に航海すれば最短距離の場合でも、航行区域が「沿海区域」の船の場合は海岸線の地形に沿って 20 マイルの範囲をクネクネと航海しなければなりません。

つまり、最短距離をバイパス的に航海すると、その航行可能区域を越えてしまい、違反となってしまうという問題があります。

この度、船舶安全法施行規則の一部が改正され、下記の 5 つの海域において

沿海区域の一部が拡大され、ある程度、海岸線から 20 マイルの線の範囲内を

クネクネ行かなくても、ある程度最短距離をまっすぐに航海できるようになりました。

- ①. 津軽海峡左側の尻屋崎沖。
- ②. 鹿島灘。
- ③. 伊勢湾沖。
- ④. 新潟県の飛島沖。
- ⑤. 金沢沖。

平成 19 年には鹿児島県のトカラ列島と奄美大島の間が近海区域から沿海区域に変更され、「沿海区域」の船やプレジャーボートが航海できる範囲が大きく広がりました。

尚、船舶検査証書の航行区域に「沿海区域」と書かれていても、その下に「但し書き」が書かれて航海できる範囲を限定されている場合は、その範囲を超えて航海することはできませんので注意してください。

## Tokyo - MOU ・ PSC検査の新体制 (大型船関連)

( 20. 02. 2013 )

アジア - オーストラリア 地域の PSC (ポ ート ステ ート コ ント ロール) を管轄する Tokyo - MOU より 題記について (NIR : New Inspection Regime ) の発表がありました。

来年、2014 年 1 月 1 日より、入港してくる船について、その船籍・船種・ 船齢・船級・管理会社・過去の欠陥や Detention (拘留) の状況によって 船を High Risk , Standard Risk , Low Risk に分類、つまり格付けをして、 危険度の高いと判断された、つまり、成績の悪い船には頻繁に PSC が訪船、 根掘り葉掘り厳しく検査をしましょうというものです。

以前、このホームページで小便小僧の写真と一緒にご紹介しましたヨーロッパの “ THETIS ” と同じです。(2010 年 10 月 20 日付け記事ご参照)

時々、船主・管理会社の方で、Detention (拘留) の意味をあまり理解されて おらず、「Off - hire にならなくてやれやれ」で、その後ほとんど気に留めない 方がいらっしやいますが、Detention (拘留) の記録は PSC の Database に しっかりと記録されており、同じ MOU 管轄内で複数回 Detention (拘留) を 食らうと以後その水域への立ち入りが禁止される場合もありますので注意が必要です。

## MARPOL Annex VI (改正) - Energy Efficiency ・ (大型船関連)

( 17. 12. 2012 )

今年も残りわずかになりました。

来年早々、1 月 1 日から、MARPOL 条約 Annex VI の Amendments が発効します。 現在就航中の既存船で総トン数 400 トン以上の船は 01.01.2013 以降の最初にやってくる IAPP (大気汚染防止) 証書の IS (Intermediate Survey)(つまり 2 回目か 3 回目の Annual 期日に注意) か、証書更新検査時に、本船に ” SEEMP ” ( Ship Energy Efficiency Management Plan ) を備え付ける必要があります。

幾つかの主な船級協会が HP で雛形等を用意しています。船名、総トン数等の要目欄に “Capacity” と書いてあるような場合は、コンテナ船なら、TEU, バラ積み船なら DW, 客船の場合は船客数を書けばいいでしょう。

この規則、既存船については Co2 削減の為の努力目標です。中年ジジイに例えれば ぜい肉、コレステロールを減らしなさい、運動しなさい、お酒を減らして食生活を見直して、 煙は出さな (つまり禁煙) ……といった感じかと ä ä ä ……。

神戸より寒いパリの街、やってきた M 君は初めてのパリ、ということでエッフェル塔に

凱旋門、シャンゼリゼから歩いてルーブル etc と案内。何故か エッフェル塔 の中段までの登りのリフトが1台しか動いておらず、仕方なく階段で・・・（昔、東京タワーも階段で登ったことが・・・）。続いて例の凱旋門のグルグル目のまわる階段も。私とM君で ハーハー、ヒュー、ゼーゼー とあえぎながら、どれ位 Co2 を出したのかは不明ですが・・・ ö ý ì。

写真はエッフェル塔から凱旋門（写真中央から少し左）方面の View です。



### MLC 2006 ・ ( 2006 年の海事労働条約 ) 発効日決定 (大型船関連)

( 22. 08. 2012 )

MLC 2006 : Maritime Labour Convention, 2006 ( 2006 年の海事労働条約 ) の発効要件に、「30ヶ国以上の批准」というのがありますが、本日のパリからの情報で一昨日 2012 年 8 月 20 日付けで Philippines 政府 がこれに批准し、批准国が 30ヶ国に達しました。故に同条約 第 8 条 の規定により発効要件を満たした日から 12ヶ月後、つまり、**20 August 2013 (平成 25 年 8 月 20 日) から発効** となります。

関係者の皆さん、準備OKですか ??? 1年、あっという間です。

### 2012 年度 ポートステートコントロール 集中取締り月間 (大型船関連)

(17.06.2012)

今年も 9 月 1 日 から 11 月 30 日 の間、Tokyo-MOU は Paris-MOU と合同で 2012 年度の **CIC** ( Concentrated Inspection Campaign )、つまり PSC ( ポートステートコントロール ) の集中取締りを行います。今年の重点チェック項目は 「防火・消火設備」 関係です。

この数年、ある特定の国の PSC で（露骨な表現は避けて書きますが・・・）"本来の PSC の目的とは違った個人的な目的"で理不尽な要求をされている例を1つ紹介します。（多分、多くの関係者の方はご経験あるかと思います）。会社のビルやホテルの廊下にある「火災警報押ボタン」（Manual Call Point と言います）、勿論、船にも規則で要求されている要所要所に取り付けられています。しかし滅多やたらとあちこちに付けるのも1つの考え方かもしれませんが、通常は規則を満足する最小範囲に付けてあります。この数年、ある特定の国の PSC が要求するのが、この Manual Call Point を非常用発電機室、ペイントロッカー等にも追加で付けろというものです。当初は日本の各造船所が知恵をひねって規則に沿った最小限の取り付け数にしたことが現地の PSC に理解されていなかったという善意的解釈の問題でしたが、ただ、あまりに同じトラブルが多発する為、IACS（International Association of Classification Society：国際船級協会連合）も"SC 241"という Unified Interpretation（共通解釈）を2010年10月に出し、2010年12月から適用しています。例を言いますと、非常用発電機室内に、この火災警報押ボタンが無くても、20m以内に設置されていれば規則上 OK となります。ただ、最近はその錯誤の範囲を超え、色々な難癖を付け、PSC 以外の自分の個人的目的が達せられないとなると出港直前に船級協会の Surveyor を呼んで、まともな説明は受け付けずに理不尽な Recommendation を付けるように強制、付けないと出港が遅れ、それは船級のせいだというようなことをいう人もいます。

この Manual Call Point の件は今年度の上記 CIC の Check List の項目の1つですので注意してください。

その他で規則には強制されていないのに誤解又は難癖を付けられそうな項目としては、

- 廊下に掲示してある Fire Control Plan / Life saving Apparatus Plan に船級協会の承認スタンプが押してない。（外航客船は必要ですが・・・）
  - 消防設備の Maintenance Plan に船級協会の承認スタンプが押してない。
- いずれも必要ありません。たまに押している船がありますが、あまりにこの件でも多くのトラブルが発生、不要と解っていて押してもらっているケースがほとんどです。又、船名等が変わって、過去にスタンプが押されていて、今更中断できないというような場合もあります。ただその場合でも、船級 Surveyors も Approved つまり承認したとは書いていないはずですが、せいぜい、Verified（あるのを見た）程度です。そもそもこれが掲示してなかったり内容がおかしければ検査に合格しませんし、不合格の船には安全設備証書が発行されません。それでなくても「書類のインフレ化」の甚だしい今日の現状、余計なことはしないほうがよろしいかと。

## BNWAS・船橋当直居眠り防止警報装置 (大型船関連)

(22.04.2012)

4月ももうすぐ終わりです。海関係の規則の場合、「\*\*年 7月 1日以降の最初の検査までに」という言葉がよく出てきます。現在すでに就航している船 (SOLAS 適用船) で、BNWAS をまだ搭載していない下記の船は、2012年 7月 1日以降に最初にやってくる SE (安全設備) 検査迄に

搭載、旗国又は船級協会の検査を受け、SE 証書にセトになっている Record (通称 Form E) に "BNWAS: Fitted" と記載された証書に書き換えの必要があります。

1. 2011年 7月 1日以前に建造された客船 (トン数にかかわらず)。
2. 2011年 7月 1日以前に建造された、総トン数 3,000 トン以上の貨物船。

「最初にやってくる検査」とは、SE - Annual or Periodical or Certificate Renewal です。中間の入渠等で Annual Survey の Range から外れている際は SE 臨時検査を受けて新しい証書の発行を受けるのがいいでしょう。ドックでは付帯工事の時間も余裕がありますので、尚、この装置、そこらの電気屋さんで買ってきて適当に付けるといった代物ではなく、ちゃんと型式承認を受けたものを規則に従った配置・配線で取り付けないといけません。

又、その船の船籍国によってはその型式 (感知の方法) について認められていないものもありますので注意してください。

車もそうですが、プレジャー ボートでも天気の良い、凧の海面を波の音を聴きながら、滑るように航海していると、やはり眠気が襲ってきます。

たまに訪れる別荘はすぐ海辺にあるので眠る際は窓を閉めていても波の音がよく聴こえ、癒されモードの私はチョッパヤで爆睡。でも化キをかくと BNWAS のように 3段階でアラームなんて優しいことはしてくれません。不意に パッ！ ẽẽ

## 絵に描いた餅 ?? 廃油焼却炉・単位の話 (大型船関連)

(08.12.2011)

MARPOL

条約の改正により、この 10 年近く船会社・乗組員・船級協会を煩わせてきた、改正前の "条約定義に外れたタンク" を「スラッジタンクとして記載しろ」という、一部の PSC や民間インスペクターさんの不可思議な指摘は無くなりましたが、今度の "流行" は同条約証書の Supplement に記載されている「廃油焼却炉の容量の単位」です。

昔は例えば「この焼却炉は 1 時間当たり 30 リッター 燃やせる」ということで、30 "l/h" と



表示していましたが、単位の統一・改正の関係でこの10年ほど前から各メーカーの説明書の容量記載も“l/h”（つまり量の単位）から“kW”“kcal/h”という熱量単位へ変わっていきました。

ところが世界のあちこちの港でPSCから、「本船の機関長や機関士が今日は何“kW”廃油を焼却したなんて判るの??」という指摘を受け、乗組員が説明書を見るも“l/h”が判らず、船会社・船級・メーカーへ数値を教えると電話してくることが多発し、メーカーも“l/h”表示のステッカーを作成、支給したりしていました。

ところが今度はResolution MEPC.187(59) - Annex 2という書物に、その単位が“kW”又は“kcal/h”と書かれた為、現状の“l/h”表示の証書では駄目だという指摘が頻りに聞こえ出しました。

エンジンの回転数の単位をrpmからmin<sup>-1</sup>（正確には-1乗、-1をもっと上のほうに表示すべきですが、私のコンピュータの技ではうまくできません）に変えた時にも感じましたが、実際に船を運航する者としては、EngineやGeneratorのkW、特に運転中の発電機の負荷(kW)は気になる数値ですが、焼却炉の場合、例えば3rd Engineerが機関長に、「本日は $\ddot{e}$ kWの廃油を焼却しました」なんて、酒に酔っても言わないであろう単位、絵に描いた餅のような感じを受けるのは私だけでしょうか???

証書を発行する旗国主管庁又は船級協会に“l/h”と“kW”、“kcal/h”を「併記」してもらおうのが無難かと思います。

ちなみに3年近く、ダイエットの為にせっせと水泳を続けるも脂肪の不完全燃焼という悲しい結果の私、11月から心機一転、清水の舞台から何とかではありませんが追加料金を払って“マシンジム”を始めました。マシンのメーターに表示される「消費カロリー」の単位は“kcal”、これは絵に描いた餅とは違い、大いに気になります。熱い視線で数値を見つめて腕と脚をワッせ、ワッせ・・・さて、結果は?? $\ddot{e}$ ??ですが・・・。

## パナマ籍船の防火・消防設備の保守・点検のガイドライン (大型船関連)

(27.07.2011)

この度、パナマ政府から、パナマ籍船の防火・消防設備の保守・点検についてのガイドラインの改正の通達が出ました。従来通達(Panama Merchant Marine Circular No. 122)よりさらに踏み込んだ内容が規定されています。一部を紹介すると、

例えば、

- 毎年、最低1個各の粉末型消火器の噴射テストが必要。(船の振動で粉が固まる恐れ対策)。
- 5年毎に、各型式(泡・粉末・CO<sub>2</sub>等)の消火器について最低1個の噴射テストが必要。
- 固定式膨張泡消火装置の原液の3年目、以後、毎年のチェック(成分分析)。
- 毎年、SCBA(自蔵式呼吸具)のエアポンプの、陸上業者によるチェック。

などです。

次回の年次検査や ISM Audit の際、注意してください。

## 火災警報器 など (船も、皆さんのお家も・・・)

(05/05/2011)

皆さんのご家庭の住宅用火災警報器の設置期限が迫ってきております。 設置期限は 2011 (平成 23) 年 5 月 31 日までです。船にももちろん火災警報器が設置されています。写真は以前、数日間乗船、航海した (残念ながら仕事です)、フランスで建造された純クルーズ客船の宿泊させていただいていた部屋です。客船といっても "ピンからキリ" までありますが、これはピンの会社のピンの船です。1 枚目の写真、天井には火災探知機やスモークリクレーが付いています。トリアや壁の材質も防火構造関係の国際規則で厳しく定められています。2 枚目の写真、カーテン・絨毯も難燃性のものです。屑入れはプラスチック製では駄目です。(貨物船でも駄目です)。昼間は一生懸命(?)仕事をしていたので部屋は夜の写真しか撮っていませんが、カーテンの向こうはバルコニーがあって、テーブルや椅子が置いてあります。数年前に、客船のバルコニーの防火関係の規則が強化されました。客船で火災が発生した場合、バルコニーのベランダや電線を伝って延焼する事故があったためです。広い船内の通路の壁の下部、丁度皆さんの足首より少し上くらいの高さには脱出経路に続く誘導灯(夜光板のものもあります)の列が光るようになっています。火災発生、避難時には煙を避けて身体を低くしたり這って逃げねばならないので低い位置に誘導灯をつけています。これもやはり客船で火災が発生、煙にまかれて多くの人が死亡という事故があり、厳しくチェックされます。皆さんが飛行機に乗られた際に、安全についての説明がありますが、船の場合も規則で決められており、この時も新しい 800 名ほどの新しい乗客が乗船した日の夕刻に全乗客、乗組員参加の操練がありました。翌朝、レストランへ朝食に行く途中、奥様がライフジャケットを持たれたご夫婦に二組ほど会いました。「アレ？ 今朝も操練あるの??」とボーイさんに訊くと「毎航海いらっしゃるんですよ。24 時間ライフジャケットを携帯されている方が・・・」。客船の場合、数千人単位の乗客はプロの船乗りではありません。そしてその半数以上は女性、ご高齢者です。一たび事故が起きれば大変です。日頃の備えが大切ですね。まだご家庭に火災警報器を付けていない方、付けましょう。先日浴室の湯気に反応して警報が鳴った際、2階の警報器は、「1階で火事です」と、しゃべってました。賢いもんですね。



### 非常用曳航手順書の船内備え付け

(19/04/2011)

SOLAS 条約により、国際航海する総トン数 500 トン 以上の船が対象です。客船はすでに 01 January 2010 から強制、また、01 January 2010 以降に建造の貨物船は新造時から必要です。現在すでに就航している 01 January 2010 以前に建造された貨物船は、来年の正月、つまり、01 January 2012 までに備え付けが必要です。この手順書には、下記の 4 項目を含める必要があります。

- 1 . 船首・船尾の関係図面。
- 2 . 関係属具のリスト。
- 3 . 連絡通信手段。
- 4 . 準備等を円滑にするための手順のサンプル。

尚、この非常用曳航手順書は、船級協会などの承認は不要です。但し、ISM Code の第 8 項に関係しますので、ISM 審査の時には内容をチェックされます。MSC.1-Circ.1255 というカイトラインのサーキュラーがあります。色々な規則、書き物、Inspection が少々多すぎるような（特に私は「書類のインフレ化」を特に強く感じて、この言葉を作り、人にも話しています）現状ですので、寄港地などで変なことを言われる場合もあるかもしれませんので注意してください。°ジャーボートの世界でも、先日、会員になってますレスキューの「BAN」本部から、曳航の手順の様子・要領・注意の DVD をいただきました。なかなか上手に解り易くまとめられていました。大型船、小型船共、滅多に遭遇するケースでないだけに、日ごろの備えが必要ですね……。

### 心よりお見舞い申し上げます

(12/03/2011)

東北地方太平洋沖地震及び津波の被災地の皆様及び関係者の皆様に心よりお見舞い申し上げます。

宮城郡の木村さん、東松島市の八木さん、お二人ともそのまっただ中にいらっしゃるが、職務柄、その中を基地へ向かわれていると思うと言葉に詰まります。ご無事を信じてお祈りいたしております。

## ECDIS (電子海図表示システム) 搭載期日

(19/02/2011)

昨日、私も会員になっています「日本海事補佐人会」の研究会が神戸で開かれ参加しました。今回のテーマの1つに、**ECDIS** (Electronic Chart Display and Information System : 電子海図表示システム) があり、海技大学校元教授の方のお話がありました。

このECDISは船が所持している証書の内、SOLAS条約のSafety関係の証書に関係し、その有無を記載されます。

では、「いつまでにそれを搭載しないといけないのか??」「自分とこの船にも搭載しないといけないのか??」というご心配もあるでしょう。

ご参考迄に、SOLAS適用の国際航海の船の種類・総トン数(GT)・起工日(Keel Laid)別に分けてその期日を書いておきます。

(以下、GT, KL と略して書きます。日付は日/月/年の順です)。

(KL は起工日です。竣工日ではありません)。

### (客船)

1. KL が 01/07/2012 以前の場合 : 01/07/2014 迄に搭載。
2. KL が 01/07/2012 以降の場合 : 新造時に搭載。

### (GT が 3,000トンの以上のタンカー)

1. KL が 01/07/2012 以前の場合 : 01/07/2015 迄に搭載。
2. KL が 01/07/2012 以後の場合 : 新造時に搭載。

### (貨物船 : GT 10,000 トン以上 20,000 トン未満の船)

1. KL が 01/07/2013 以前の場合 : 01/07/2018 迄に搭載。
2. KL が 01/07/2013 以後の場合 : 新造時に搭載。

### (貨物船 : GT 20,000 トン以上 50,000 トン未満の船)

1. KL が 01/07/2013 以前の場合 : 01/07/2017 迄に搭載。
2. KL が 01/07/2013 以後の場合 : 新造時に搭載。

(貨物船 : GT 50,000 トン 以上 の船 )

1. KL が 01/07/2013 以前の場合 : 01/07/2016 迄に搭載。
2. KL が 01/07/2013 以後の場合 : 新造時に搭載。

(貨物船 : GT が 3,000 トン 以上 10,000 トン 未満 の船 )

1. KL が 01/07/2014 以前の場合 : 搭載不要。
2. KL が 01/07/2014 以後の場合 : 新造時に搭載。

### 燃料危急遮断弁 大丈夫ですか ??? (外航・内航 大型船関連)

( 06.02.2011 )

USCG

( United States Coast Guard 米国沿岸警備隊です ) から、燃料危急遮断弁を違法に改造や細工をして緊急時に燃料を遮断できないようにしている船を発見、船主・船舶管理会社・船員・各国の PSC ポート ステート コントロール・船級協会・その他関係者に対しての警告レターが出されました。この弁(バルブ)は機関室等で火災が発生時、「火に油を注ぐ」状態を防ぐ為、外部から遠隔操作(エアやワイヤ操作で)で閉めれるようになっています。ところが、その弁の可動部に木片やボルトを噛まして遠隔閉鎖操作をしても弁が閉まらないようにしている訳です。私も何度か見たことがあります、指摘したことがあります。

1. テストして弁が閉まると今運転している発電機・ボイラが止まってしまうと言う人がいますが、弁から発電機までの途中のパイプ内には燃料が残っているのですぐに弁のリセット操作をすれば問題ありません。それを即時に食い尽くすような燃費の悪い発電機なら、会社がもちません。
2. 稀にリセットの仕方を知らない人もいます。機関長に教えるように言ってください。
3. 作動エアロックを操作する前にエアのドレンを切らないで操作しようとする人がいます。遠隔操作や自動制御装置のエア系統にドレンは禁物です。各部の動作不良、錆びや固着の原因になります。
4. ワイヤ式も、定期的にテストしていないと固着、錆び等の不具合が発生します。
5. 長期間やりっぱなしで検査に作動させたら弁自体がスティック(固着)してリセットできなくなり大慌てなんてこともあります。

前述の USGC のレター、「お知らせの目的まで」とは書いてありますが、当然日本の国交省、各国船級協会へも連絡は行ってますので、検査や ISM 審査時、いままで以上にキレキレと見られるでしょうね。注意してください。

### マルタ籍船の揚貨装置 - 年次・5年毎検査の改正 (大型船関連)

(27.11.2010)



パリからの情報で、2010年11月19日付でマルタ政府運輸局から、揚貨装置関係（以後、略してカゴギアと総称して書きます）の年次検査について、現状のILO規則では認められていないちょうど1年の検査基準日を超えての、正確には**基準日の前後3ヵ月**以内に検査すればいいというRangeの設定、及び、5年毎の精密な検査もその期日から3ヵ月以内に行った検査については他の船級・条約関係検査・証書と同じように5年の基準日に合わせる（**ハーモライジング**といいます）ことができるといった連絡があったそうです。但し、注意点として、この緩和措置は、**人員を運ぶリフトやエレベーターには適用されません**。他の旗国主管庁も同様の緩和措置をとってくれるといいんですけどね。

## ポートステートコントロールの新システム - - ユーロッパ . . . . . (大型船関連)

(20.10.2010)

先週末までセミナーでベルギーへ行って来ました。ベルギー、フランス、オランダ、マルタ政府のPSC関係の方々も参加され、フランス政府の方が来年1月1日から始まるEU地域での**"新しいPSCシステム"** (NIR: New Inspection Regime といいます) について話をされました。"THETIS" というギリシャ神話の女性の名前をもじったこの言葉の意味は、**The Hybrid European Targetting Inspection System** です。解りやすく簡単に書きますと、EUへやってくる船の、「船種」、「船齢」、「船籍」、「船級」、「会社」、「本船のPSC来歴」からその船の**"Risk Profiling"** を行い、"High Risk Ship" と判断された船はPSCの**ターゲット**にされ、頻繁なPSC検査、欠陥の改善がなされない場合はEU水域への立ち入り禁止措置などが科されます。ここでいう「会社」は、DOC/SMCに記載されている船舶管理会社です。今ご覧のこのページの一番最初に各会社の識別番号について書いてありますが、船がIMOナンバーで識別されるのと同じく会社も世界中でチェックされています。船舶管理会社の「質」も、船の格付けの重要factorなので、益々各担当者の皆さんの負荷が増すでしょう。当然、旗国及び船級も同じことですので、益々"きつい"新たな規則・要求が出てこないか心配です。通常、中古船売買契約書の中には、対象船はいずれの国のブラックリストにも記載されておらず、どこへでも航海できること云々という事を書きます。細かい売買契約の解釈のことはここでは触れませんが、今回のこのEUでのTHETISでHigh Risk Shipとされた（上記factorを使った計算式があります）船も、船種や船齢は仕方ありませんが、「船籍」「船級」「管理会社」というfactorはある程度改善できるでしょう。暗い話題が多いので、ブリュッセルの有名な小便小僧の写真でも1枚。





## 船底検査 ドライドックのインターバル延長の件 (大型船関連)

(27.08.2010)

最近、い

くつかの旗国と船級で話のでている、ドライドックのインターバルを **5年から7.5年**に延ばすという件、近々各船級もそれぞれのルールを発表すると思われます。

年数の延長は喜ばしいような、又、反面、実際の運航面での心配もあるかと思えます。

**実務面として注意・留意しなければならない点**を大まかに記しておきます。

1. 船底検査の基は船級規則ではなく、**SOLAS 条約**（証書でいうと、Safety Construction）で **5年間で2回**の船底検査が必要で、かつ、1回目と2回目の間隔は36ヶ月（3年）を超えないことと規定されています。

故に、インターバルの延長については、その船の**旗国の承認・承諾**が不可欠です。

2. 延期の可否は、その船の「**種類（船種）**」にも関係するでしょう。
3. 各船級の**追加船級符号**（プロペラ軸検査やダイバーによる船底検査についての）。
4. **船級による「塗装仕様」や「船体のメンテナンス計画書」の Review。**
5. **アfloat状態での船底・船外弁の検査**についての対策。
6. 船底塗料や船尾管シール装置のメーカーの **Recommendations。**
7. **中古船売買時の契約、ダイバー検査**についても、現在なら影響しない**船底の擦過傷**も、将来は影響してくるかも。
8. 最後に写真を2枚。 今まで日本の造船所3社で建造した数隻の船（いずれも船齢5歳から7.5歳）で、船体の溶接部の電食を認めました。写真は、ダイバー検査で船底検査を行い、かつ更なる延期をしてやっとドックに入り、管理会社や船級を変更した際のもので、防食用アノードはすっかり消滅し、そのアノードの付いていた場所は深く痘痕状に腐食、

また船体の溶接部は黒いドブの泥のように腐食、深い溝になっていました。 1枚目の写真は舵を下から見上げたもので、黒い溝になった部分は指がすっぽりと嵌まりました。

全長180メートルのこの船、250メートルの溶接部を再溶接となりました。

アノードの成分純度が悪くて効果が無いのも困りますし、又、粗悪品で短命で消滅も困ります。又、塗装時の気象条件、スケジュール、益々工務監督の皆さんの負担も増えるかも・・・。

尚、あくまでも私の経験ですが、この電食、いづれも幸い燃料・油タンクにはかかっていませんでした。主にバラスタタンクや船首、船尾、舵のエリアでした。

多分、油と水の、「電位の違い」の関係と、自分は思っております。

自分の船も 予算の関係上(???) 上架を延ばしがちですが、心配なので船尾部分と船底弁はいつも入念にチェックしています。



### 大気汚染防止 (略して・IAPP・) 関係の新要求事項 (大型船関連)

(07.07.2010)

この7月

1日から、IAPP 関連の改定要求事項が発効しました。主な項目を簡単に書きますと、

- \* 14規則 : 規制海域であるバルチック海及び北海では、**硫黄分1.0%**の、上質な燃料を使用しなければなりません。(従来は1.5%でした)。
- \* 12規則 : オゾン層を壊す物質(冷凍、冷房機等の冷媒ガス等)を使っている装置のリストを船内に備え置くこと。
- \* 15規則 : 原油タンカーは、揮発性有機化合物の管理手引書を備え、それを実施。
- \* 16規則 : 本船の廃油焼却炉で焼却してはいけないものが規定。糞尿残渣等。 子供

の頃よく絵に描いた船は、黒い煙を モクモク・・・ 今では不完全燃焼で航海すると大変です。ちなみに私の体脂肪、この1年以上、出張時以外は週に2～3回は、せっせとプールに通い1,000メートル泳ぎ、泳ぎ疲れたついでにお酒もたまにしか飲まず、先日自信満々で健康診断へ。自信満々の余裕から、嫌いな痛い採血の注射の時も、美人の看護婦さんと冗談など交わし・・・で、数時間後に出てきた結果を見てビックリ。なんと、コレステロールとか中性脂肪とか、ついでに体重も昨年より増えている ええええ！！完全な、体脂肪の「不完全燃焼」ですな。来週から1ヵ月ほど中国へ行かねばなりませんので(残念ながら万博ではありません)、せっせとお茶を飲んでダイエットをと、考えています。

### そのコレクター 本物ですか ?? . . . . . (大型船舶)

(01.07.2010)

昔から、船

に限らず世の中、偽物・コピー商品が氾濫しています。

船の機器の部品でも、油水分離器のコレクター(フィルター エlement) や ディーゼルエンジンの燃料噴射弁の ノズル チップ 等々。

この中で最近日本の港で PSC が特に重点的にチェックしているのは**日本製油水分離器のコレクター**です。司法権の取調べではありませんので、乗船していきなり「油水分離器を開放しろ」というようなことは無いようですが、予備のコレクターを見て疑いを持つと機関長に開放、「**使用中のコレクターの真贋のチェック**」を要求します。

故意なのかどうかはわかりませんが、本船の機関長は新品のコレクターを受け取って安心しているのに、実はコピー商品で、結果 PSC に指摘を受けるというケースも発生しています。

一度、本船の油水分離器のコレクター(フィルター エlement)、チェックをされてみては ??? 例えば、コレクター(フィルター エlement)の金属部分に**磁石を当ててみて**くっついたら要注です。

### 荷役作業中等の災害防止について

(30.05.2010)

今月、国土

交通省から、「船舶内工務・作業事故防止対策検討委員会検討結果とりまとめ」という報道発表がありました。又、過日参加しました各運輸局の PSC (外国船舶監督官) の皆さんとの意見交換会も今年のメインテーマは、「**係船ロープ**」及び「**Cargo Gear**」(本船のクレーン等、揚貨装置のことです) 検査に関してのものでした。

この件が提唱された背景は、数年前から 係船ロープの破断 や Cargo Gear の不具合に伴う

人身事故が多発、港湾関係団体等から各運輸局へも何か PSC 等による対策ができないかという申し入れがきている為です。

「係船ロープ」については、運輸局、各船級の規則で、Equipment No. (艀装数) や、メーカーでの検査等の規程はありますが、現場で目視で「この Hawser Rope は駄目なので新替しなさい」という**明確な法律や船級規則はありません**。

見た目は古くても、数を増したり、又、Bow, Spring, Breast line etc、その加わる力も違ってきますので、

一概に「ダメ」とは言えません。

PSC としても、これで Detention (拘留) はできないので、あまりにお粗末な Hawser Rope は、船長にこれで安全と思えるか確認させたり、予備と交換させたりというところまでしか指摘できないのが現状です。

通常の一般の船の Cargo Gear については、船級や旗国の規則ではなく、ILO 規則

(国際版労働安全衛生規則とイメージしてください) で決められています。それに沿って船級等が検査をする船もありますが、必ずしも船級協会の検査が強制という訳ではありません。

**旗国 matter でもない、船級 matter でもない**という、ちょっと変わった位置付けです。

時々、「船級によっては Cargo Gear 検査を延期してくれる」という話を聞きます。それは多分、その船級の独自の規則か何かで、**仮に**延期してもらった場合、そのレポートか何か、証拠の書き物には、「ILO 規則によって揚貨装置検査の延期を許可した」とは**書いていない**と思います。

又、よく日本人の、特に年配の監督さんが、「本船の雑用クレーンは SWL(安全指定荷重)が 0.0t 以下なので検査も何も要らない」という言葉を聞きます。

確かに、そもそも Cargo Gear サーベイ自体が、船級の検査を強制するものではありませんが、旗国の特別な内規等が無い限り、船主の責任の下、定期的なメンテ・点検は必要ですよ、とアドバイスして います。ILO 規則には「SWL 1.0 t 以下は検査不要」とは書いていなかったと記憶しています。ILO32, 152 etc 説明は複雑ですのでここで止めます。港湾の皆さんも、船員の皆さんも安全に気をつけてください。

## シンガポール政府・ / Anti - Fouling System 条約発行

(22.03.2010)

この 2010 年 3 月 31 日から シンガポール で題記条約が発効となります。故に、3 月 31 日からシンガポール に入港する船は、Anti-Fouling System の、Certificate **又は** Document of Compliance を要求されます。26.02.2010 付の MPA Circular No.4 of 2010 に詳細が載っています。入港船の船籍旗国がこの条約に**批准**している場合は、その船は旗国又は船級協会から "**Certificate**" を発行してもらえますが、船籍旗国が**未批准**の場合 Certificate ではなく "**Document of**

"Compliance" の発行となります。シンガポール籍船の場合を例にとると、今までは錫フリーの防汚塗料 (Anti-Fouling Paint) をつけた後に、船級協会等から "Document of Compliance" が発行されていましたが、今後は船籍旗国が条約に批准、発効となる為、"Certificate" への発行切換えとなります。以前、日本政府が批准・発効する際に、Certificate と Document of Compliance は、その内容・効力は同じであるので、条約未批准の国の船籍の船が日本へ入港した際に PSC 検査で、「"Certificate" が無いではないか！」という誤解が発生しないようお願いしたことがありました。又、これは船会社側の問題・手落ちですが、中古船を購入時に、前回のドックでのこの証書 (又は DOC) の発行を確認せずに、そのまま運航、日本入港時に PSC に指摘 (Detention) されるケースが時々見受けられます。最近中古船を購入された方や、購入予定の方、注意しましょう。

### 乗降船設備の検査・5年毎試験 既存船も必要です (大型船関連)

( 30.01.2010 )

過去何度

か乗降船設備、つまり アコモーション ラダー や ギャングウェイ の落下や破損で人身事故が発生、SOLAS 条約に盛り込まれ、この 2010 年 1 月 1 日 から検査が必要になりました。国土交通省、その他の資料を見ると、新造船のみが対象のような印象を受けますが、**既存船についても保守・点検・検査・5年毎の Weight を載せてのテストが必要**です。船級協会のインフォメーションも現在のところ詳細は公開されていません。しかし、この 2010 年 1 月 1 日以降に定期検査 (Complete) 又は Safety Equipment 証書の 5 年毎の書換え検査を受検される場合は船級協会又は旗国検査官からこの 5 年毎のテストを求められます。テストのガイドラインは、"MSC.1/Circ.1331" ( 11 June 2009 ) に書かれています。( 関連は、MSC 256(84), SOLAS Reg.II - 1/3-9 )。2009 年にドックに入り定検を Commencement して、今年にアフトで定検 Complete を考えておられる場合、アフトで Weight を載せたテストをしないとイケません。ただ、現実問題として、一番の問題は、多くの便宜置籍船向けの アコモーション ラダー はシンプルな物で、ステップ と ステップ の間、ラダー の裏側に「裏板」が付いていません。Weight に水袋や砂袋を使うと、隙間から落下してしまいます。又、隙間より大きな袋にすると重たくて運べません。又、一般の船にそれほどたくさんの砂は積んでいないでしょう。そこで今回閃いて錨地でやったのが、係船ホサロープ を使ったテストでした。ロープ のメートル 当りの重さと、ラダー の長さから必要なロープをねかせる条数をわりだしやったのが下の写真。結果は極めて順調。前述の Circ 1331 にも書いてあるように、極めて "均等" な荷重でもあります。機会があれば試してみてもいい ?? もちろん、その他のワイヤ、付属装置等の点検、記録もお忘れなく。





### マーションスーツ・穴あいてませんか?? (大型船関連)

( 23.01.2010 )

以前は一部の船籍船を除いて、マーションスーツは、船に3着～6着積んでいるだけでしたが、現在は熱帯域を航海するような船は除いて、全員分+@を積んでいます。以前はそれはきれいにたんで袋に入れて格納していたのですが、今は規則で定期的に(通常3年毎)漏れがないか、気密テストをしなければなりません。これをよく忘れている船が多いようです。又、テストのイメージがわからない人もおられるようです。下の写真は、それ専用のテストキットを持っている船で乗組員さんがテストをやっているところです。写真に写っている刷毛は、空気を張った後に石鹼水を塗る為のものです。メーカーによっては、メーカー指定の業者さんでないとテストは駄目と型式承認証書にかいてある場合もありますが、そう都合よく世界中に指定業者さんがいるとは限りませんので注意が必要です。





### その浮き輪、本当に浮きますか?? (小型 & 大型船関連)

( 14.01.2010 )

Lifebuoy(

ライフブイ)、簡単に言うと浮き輪です。敢えてここでは、浮き輪と書きます。  
 ヨーロッパから、本来この「浮く」はずの物が浮かずに沈むという連絡がありました。  
 今回の話は、海水浴の時、顔を真っ赤にしてフーフーと息を吹き込む浮き輪と違い、  
 オレンジ色の硬い殻に覆われた浮き輪で、中には発泡浮材が入っています。  
 このオレンジ色の外殻には銀色の光を反射するテープが巻いてありますが、そのテープの  
 下に穴が開いていて、そこから水が浸入、時間の経過と共に中の発泡浮材が収縮して  
 浮力を失い、その隙間には水が溜まり、結果浮き輪が浮かずに沈んでしまうという  
 ものです。”浮くと信じて” それを抱えて水に飛び込むと、重しを抱えて飛び込むのと同じで大  
 変です。 他の浮き輪と重さを比べておかしな物は要注意とのことです。

(但し、船橋の両側ウイングのクイックリリース装置に設置してある浮き輪は他の  
 甲板上に備え付けの浮き輪より重い物が備えられていますので間違わないように)。  
 一番はっきりわかるのは、ロープを付けて水へ投げ入れてみることです。  
 私のポートにも、2種類の浮き輪が載っていますが、今度テストしてみようと思っています。

### 条約関係証書・国籍証書についての注意 (大型船関連)

( 11.12.2009 )

船の条約

関係証書には、船名・船籍港・IMO 番号等、その船の識別情報が記載されています。その中  
 に、**Call Sign** (信号符字) 又は **Official Number** という欄があります。時々、船級協会の  
 Surveyor が、ここにその両方を記載し、後日、書類の食い違いを指摘されるトラブルがありま

す。香港籍船の場合は、主管庁の指示で、Call Sign & Official Number の両方を記載しなければなりません。しかし、他のほとんどの国籍の場合は、通常、Call Sign のみの記載で問題ありませんし、そのほうが無難です。安全設備・油濁防止等の**条約証書**は、船の国籍によって多少の違いはありますが、通常その船を登録している「**船級協会**」が「**5年間**」の有効期限内で発行します。一方、**国籍証書**は船級協会ではなく、その船の「**旗国主管庁**」が発行し、それには前述の Official Number が記載されています。そして多くの国の場合、この国籍証書は「**4年毎**」に更新されます。そして、**多くの国の国籍証書が、更新再発行時に、その Official Number が、 枝番が付いたりして変わったりします。**

Call Sign だけの記載で事足りるのに、わざわざ余計に Official No. を追記していた場合、**有効期限4年と5年の違いで、Official Number が食い違う時期が発生し、PSC等から「証書に記載の番号が違う！」と指摘を受けることがあります。**もちろん、国籍証書を更新して Official No. が変わった場合に、船級協会に新しい Official Number を知らせ条約証書の書換えを申請すればしてくれますが、当然追加費用が発生します。ちなみに、香港籍船の場合は、Official Number は変わりません。**定期検査終了時等、新しい条約証書を受け取る際、注意してください。**

Official Number が 国籍証書更新時に変わる旗国船の場合は、Call Sign のみ記載して、Official Number は外してもらってください。

逆に、香港籍の場合、船級協会の人が、もし Call Sign しか記載していなかったら、Official Number も併記してもらってください。

多分、皆さんが年末に年賀状の準備をされる際、毎年何人かのひとが転居されたりして、住所・郵便番号を変更しなければなりません。違った郵便番号のまま投函すると、当然問題が起きます。常に最新のデータを確認しましょう。と、えらそうなことを言いながら、郡から市への変更を忘れて年賀状を出してしまった何人かの方たち、すみません öö 。

### VDR (S-VDR) の設置期限が迫っています (大型船関連)

数年前から順次各船に搭載が始った題記機器、現在設置猶予期間中の船 (2002年7月1日以前に建造された、総トン数 3,000 トン以上 20,000 トン未満) も、**来年 2010年7月1日までに、その設置をしなければなりません。** 設置に関する図面 (含: 電源、配線等) や、型式承認証書のコピー等を、その船を登録している船級協会 (又は旗国主管庁の場合も有) に提出、又 Safety Equipment (SE 検査です。SR ではありません) 検査を受け、SE 証書にセットになっている Record (通常、「Form E」と呼んでいます) に、その旨追記載 (又は新しい Form E を再発行) してもらう必要があります。尚、型式承認については、かならずしもその船の登録されている船級協会の発行したものでないといけないということはありません。IMO の性能基準を満たしていることを、どこかの国の主管庁又は船級協会が証明したもので構いません。

又、数年前にすでに搭載している船についても、ここ最近、検査を受けた際に **Battery の期限が過ぎてしまっている**というケースが目立ちます。すぐに新しい Battery が手配できる便利な港ならいいですが、そうでない場合は、SE（安全設備）証書を、指定事項の付けられた短期証書に変えられ、再度臨時検査を受けなければなりませんので、注意が必要です。

### ボートステートコントロール(PSC)のCIC（集中取締り強化キャンペーン）

この4月30日、Paris 及び Tokyo MOU の共同プレス発表で、9月1日から11月30日迄3ヵ月間、恒例のPSCによる船舶の集中取締りが行われます。CICとは、"Concentrated Inspection Campaign"の略で、今回はこの3ヵ月間で、合計**10,000隻**を検査する予定とのことです。最近PSC検査を受けた船でも、このCIC期間中は追加で検査が入ります。今回の集中検査の対象は主に救命ボート及びその進水装置です。ボートを吊っているフックが正しい位置にセット、又は収納時にリセットされておらずボートが落下するような事故が多発し、最近は特にこれらの状態を厳しくチェックされます。又、乗降口の扉も、ボートの中から閉めた状態でパッキンに隙間がないかなどもチェックされます。ただ、時々PSCや検査官で、下記のような項目について、**誤解**が生じる場合もあります。

- 1). ボートには**反射テープ**が貼ってありますが、「**全閉型**」ボートの場合は、ボートの船底部に反射テープを貼る必要はありません。（任意で貼るのはかまいませんが・・・）。  
転覆した場合に「自己復原」しないボートの場合は船底部に反射テープを貼り、又、「Hand Holds」も付けなければなりません、「**全閉型**」のボートの場合は、「**自己復原**」で**できることが型式承認の条件**だからです。（LSA Code：国際救命設備コードにより）。
- 2). ボートにはボート番号や、船名が書いてあります。時々ボートの**上部**にその船舶の**コールサイン**（信号符字）を書いているボートがあります。このコールサインを書くということは規則で強制されていることではありません。時々「**書け!**」という人がいますが、LSA Codeでは、そのボートがどこに属している、つまり「**どの船の何号艇なのか**」識別できるようにと規定されていますので、船名・艇番号が書いてあれば十分で、さらに追加でコールサインを書くというのは、その船の**旗国主管庁が特別に要求していない限り、強制されるものではありません**。ま、コールサインのほうは文字数が少なくて書きやすいかもしれませんが。
- 3). その他によく誤解されているのが、廊下に掲示してある Fire Control Plan や、消火設備の Operation/Training Manual 等に**船級協会のスタンプ**が押してないというものです。これらも、**旗国主管庁が特別に要求していない限り、強制されるものではありません**。

## 今治海事展 (BARI - SHIP)

今治海事展に参加してきました。最初の2日間は海事関係者のみでしたが、最終日は一般の人々も入場でき、たくさんのちびっ子たちも色々なブースを回って楽しんでました。将来、このちびっ子たちや学生さんが海・船に興味をもってその世界へきてくれることを願っています。子供の頃、年に一度夏に、「洲本丸」「淡路丸」時には「天女丸」という船で淡路島へ1泊2日で旅行するのが楽しみでした。行きは神戸港内・沖の色々な国の旗を掲げた船の間を通り、帰りは夕方になれば今の専用船とは違い、居住区の前後に多数のデリックを付けた船がそのポータルやマストにたくさんのライトを煌々と灯して停泊しており、その光景を眺めて夢を抱いていた子供の時の自分の姿を思い浮かべました。色々な海事産業展やポートショーにも参加したり行ったりしますが、今回はいつもとはちょっと違った楽しさがありました。(予想を上回る入場者数で、バテバテにはなりましたが・・・)。



## サルも木から落ちます - プレジャーボートの責任保険入られていますか

2月末、会員になっています日本海事補佐人会の研究会が神戸で開かれ参加しました。以前書きましたように昨年10月からの海難審判制度の改正について海難審判所の方からの新制度の説明や、海技大学の先生のAIS(船舶自動識別装置)の内航船での運用状況などについてお話があり、私たち会員以外にも保険会社等、多数参加されました。今年はじめ私がボートでマリーナへ帰港し着桟中、急に突風が吹いて自艇のハウースプリットが隣の艇に接触、窓に損傷を与えてしまいました。不幸中の幸いで物損のみでしたが、**海難審判法第2条の(定義)**では「海難」です。その保険会社のご担当者の方も出席されており、「サルが木から落ちました」と話した次第です。車と違い、**任意保険ですが**、やはり「念には念の安全意識を持つ」という意味で、加入されることをお奨めします。(任意保険ではありますが、マリーナ等は保管契約の条件として保険加入が必要です)。

### あなたの体重、何キロですか?? (大型船関連)

2010年7月1日から 「海上における人命の安全のための国際条約」 (SOLAS 条約) の改正で、救命胴衣に関して色々改正項目があります。その中で、「**体重140キロ以上の人の特別な救命胴衣云々**」というのがあり、おまけに女性についても型式承認に関して要求項目があるようです。「耐久・浮力実験テスト」等、男女のその体重のモデルさんが必要なようで、各メーカーさんも苦慮されてるようです。説明を聞かれた船会社さんは、「うちはそんなに大きな人は雇っていない」とか、色々ありそうです。いま騒がれているメタボとは直接関係はありませんが、乗船前に「体重何キロ??」と尋ねられそうですね。現在は「大人用」と「子供用」の区別ですが、「Over 140K」とでも表示するのですかね。ライフブイ(救命浮環、つまり浮き輪)に胴体が入らないとか、色々これから指摘されそう。

### AIS (船舶自動識別装置) の年次テスト・検査 (大型船関連)

2007年末から、AISの年次テスト・検査についてのガイドラインを目にしていました。シンガポール政府からこの件について通達がありました。 **要点は、**

- 1)。 **テスト・検査は "Qualified Radio Inspector" によってなされること。**  
(旗国、船級協会、AISメーカーに承認されたサービス会社と考えてください)。
- 2)。AISは証書上の扱いは、Safety Equipment (SE) の項目ですが、Safety Radio (SR:無線検査) の検査期日もシンガポール籍船は同じなので、その機会に同時にされますよう。

**いずれ近いうちに、他の旗国政府も同様の通達を出すと思われます。**

私が聞いているガイドラインは、このテスト・検査のタイミングは、客船の場合は安全設備検査期日の”手前”3ヵ月以内、貨物船(一部のまだSR, SEの証書が1年、2年の有効期間の旗国を除き・・・カンボジアやマレーシア等)では年次検査期日の”前後”3ヵ月以内にする必要があります。

年次チェックが必要な安全設備関係でも、膨張式救命いかだ、消火器、EPIRB, VDR又はS-VDR、ポート&ダヴィット等については、貨物船でもこの”前後”3ヵ月ではなく、定期的に整備点検が必要なものもありますので、注意が必要です。旗国又は船級協会の検査まで(又は、その検査当日)に済ませておく必要があります。AISも一緒にされておいたほうが予算の関係もありますが、結局は便利かつ安くなるでしょう。承認のテクニシャンが膨張式救命いかだの整備をする場合などは、いちいち旗国や船級協会の検査官に現場で立ち会ってもら必要もありませんので。(但し、5年毎のポート&ダヴィットの詳細な検査は立会いが必要です)。



今、ドタバタしています「LRIT」も、各国の足並みがバラバラ、規則だけが先走りする傾向がこの10数年、特に顕著で困ったものです。

### 救命ボートのF a l l ワイヤーの新替えインターバルについて（大型船）

最近のワイヤーの品質向上につれ、シンガポール政府から題記について、現在5年毎に新替しているボートのフォールワイヤーについて、マリン規格の ステンレス ワイヤーについては、"Annual Thorough Inspection "（つまり、毎年の精密なる検査）をすることを条件に、その期間を**10年**にするという通達がありました。（2008年12月）。（但し、予期せぬダメージや劣化がある場合は、もちろん即新替がひつようです）。この件で、旗国又は船級協会から本船に対して現時点での特別な書類は必要ないとの事です。

他の旗国も、近いうちに似たような通達を出すかと思われます。

### 海難審判制度の大幅な変更（プレジャーボート・大型船両方に関連）

敢えて、一般の人にもイメージしやすい言葉に変えて書きますと、海難審判とは、プレジャーボートや大型船で、不幸にして「海難事故」を起こした場合に行われる、海の裁判のようなものとイメージしてください。2008年10月からの国土交通省の組織改正に伴い、「原因究明目的・2審制」であったのが、「懲戒目的・1審制」となりました。「海難審判庁」も、「海難審判所」という小さな組織になり、審理・裁決をする「審判官」（裁判官のようなど、イメージしてください）も、地方審判所の場合、「3名の合議制」が、「1名单独」になってしまいました。また、この「審判所」に皆さんが「**受審人**」として立たされた時点では、すでに、「懲戒処分が必要」と判断されてしまった後です。プレジャーボートを操縦されていて、イメージがわからない方も、時々テレビに映される裁判シーンを、「裁判所」海難審判所、 裁判官 審判官、 検察官 理事官、 弁護士 海事補佐人、 **被告人** **受審人** と例えて イメージすると、これが皆さんにとって愉快なものではないことがお解かりと思います。くれぐれもご縁の無いように、安全航海しましょう。

### 個々の船会社の識別番号（大型船関連）

現在、一部の適用除外船を除き、100トン以上の商船は、IMO ナンバーという船ごとの識別番号を持っています。



(例えば、199トンの内航貨物船も、船体への表示義務はありませんが、このIMOナンバーが付けられています)。

現在、船主・船舶管理会社についても、個々の識別番号が設けられています。

ISM, ISPS 関係の証書について、2009年1月1日以降、これらの証書を発行、更新書換えする場合は、その証書に記載の Owner/Company(管理会社) の識別番号を記載する必要があります。

**但し、現在有効の SMC, ISSC 証書で、この識別番号が未記載のものについては、次回証書更新時に記載すればよく、今現在での書換えは必要ありません。**

ただ、よく誤解から発生する PSC トラブルがいやなので、新しい証書をほしいと望まれる方はその証書を発行している旗国の機関又は船級協会等へ、再発行の申請をされたらよいかと思えます。但し、臨時再発行手数料が発生すると思えます。

ちなみに、プレジャーボートも登録制度ができ、船舶番号(船検番号)以外に、船体識別番号の表示が義務付けられています。