



# NORTHERN HIGHWAY 乗船研修レポート

日本橋海運株式会社 進藤竜一

・本レポートをご覧の皆様へご挨拶

2014年6月に日本橋海運株式会社に入社致しました進藤竜一です。私は、入社後3か月程経った2014年9月21日から22日にかけて、ある船会社の方のご厚意を受け、名古屋の金城ふ頭から横浜大黒ふ頭まで、乗船研修をさせていただきました。そこでの体験を、拙筆ではございますが本レポートに執筆致します。

・金城ふ頭出航まで

2014年9月21日日曜の朝、私は品川駅からのぞみ204号に乗車し、名古屋駅へと向かった。午前9時半過ぎにのぞみは名古屋駅に到着し、その後あおなみ線という金城ふ頭まで名古屋駅から直接向かうことのできる鉄道を使い、10時半頃、金城ふ頭駅に到着した。そして金城ふ頭へ入ると、今回の研修で乗船させて頂く本船“NORTHERN HIGHWAY”が私を出迎えてくれた。



この“NORTHERN HIGHWAY”は

- ・進水年2009年、
- ・全長(L.O.A.=LENGTH OVER ALL、船の最前部から最後部までの長さ)…188.03m
- ・型深(MOULDED DEPTH、上甲板の下面からキール [=KEEL・竜骨 / 船体の中心線に沿って船底を船首から船尾まで貫通する部材]の上面までの垂直距離)…27.97m

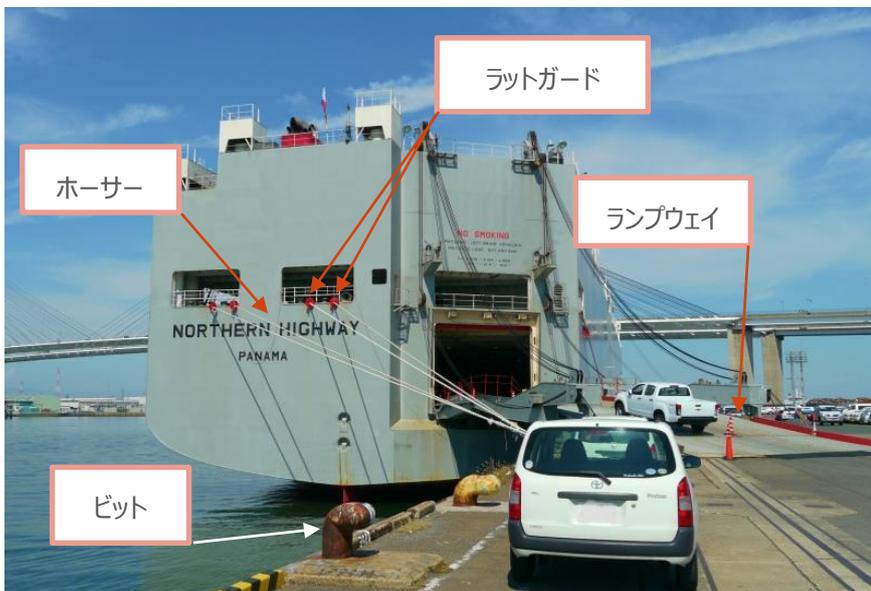
・総トン数(GROSS TONNAGE=GT、船の容積により船の大きさを表す)…39,422KT

・純トン数(NET TONNAGE=NT、旅客や貨物の積載スペースの大きさ)…11,827KT

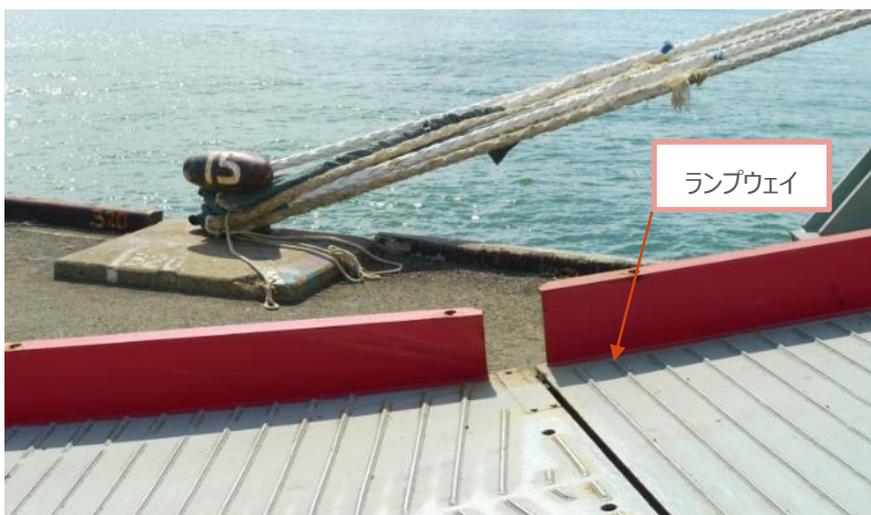
・載荷重量トン(DEAD WEIGHT=DW、本船に貨物を積むことのできる量)…12,856KT

・軽貨重量トン(LIGHT WEIGHT、船体、機関、諸設備の重さ)…11,571KT

の本船である。本船を目の前にするとまるで城壁の前に立っているような感覚を覚えるこの巨大さに、日頃巨大な船舶を見慣れていない私は圧倒された。そして、この城壁のような重厚感のある本船の周囲を、私は見学し始めた。



まず船体に近づいて目に入るのは、船尾(別  
名<sup>とも</sup>艫、STERN)中央の4つの丸い赤の何かが  
付属したロープであった。このロープはホーサー(H  
AWSER)といい、本船を岸壁のビット(BITT、  
逆さL字やT字型の船舶係留の為のフック)に係  
船するためのもやい索である。ホーサー上部の赤  
丸のものは、ラットガード(RAT GUARD)と呼ば  
れる、鼠が船に侵入するのを防ぐ為のものであ  
る。その後船尾下部に目をやると、車両や港湾  
労働者(STEVEDORE)の方々が出入りしてい  
る、一本の道があった。

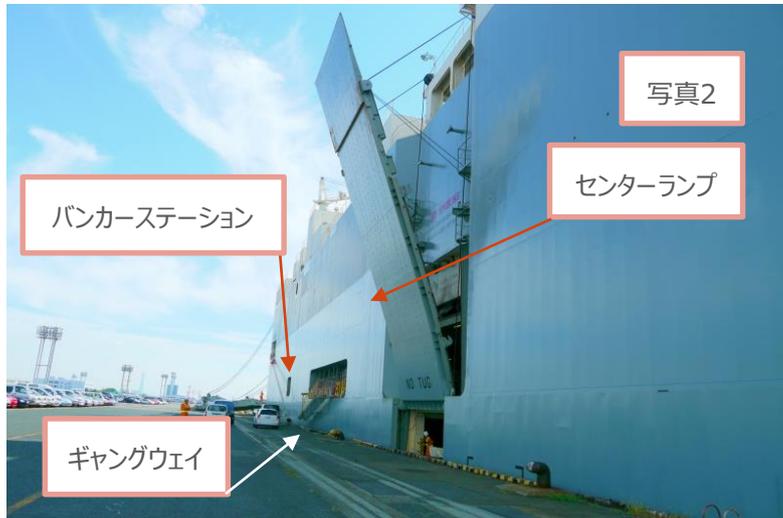


この道はランプウェイ(RAMPWAY、RAMPは  
傾斜路のこと)といい、自走できる車両や建設機  
械、非自走の機械等はタグマスター(写真1)や  
フォークリフトにより、ここを通りデッキ(DECK)に  
置かれる。このNORTHERN HIGHWAYのラン  
プウェイは100トンまでの車両や機械が通行  
可能である。このような船のことを、RORO(ROL  
L ON ROLL OFF)船という。次に船尾もとい  
「<sup>とも</sup>艫」から船首(BOW、<sup>おもて</sup>表)へ向かった。船首へ  
向かう途中、本船後部には、二つの長方形にくり  
抜かれた所があった。



少し見づらいが、写真2奥の長方形にくり抜かれ  
た所が燃料を補給するために補給バージ(<sup>はしけ</sup>舢、B  
ARGE / 河川・港湾等で大型船と陸との間を  
往復して貨物や乗客を運ぶ小型の船)から燃料  
を移送するホースを接続するバンカーステーション  
という箇所、手前の長方形がギャングウェイ(GA  
NGWAY)と呼ばれる船員や港湾労働者の  
方々が出入りするための階段がつけられている箇所である。丁度収納されている最中の写真中央部の巨大な壁のようなものは、センタ  
ーランプという本船側面側のランプウェイである。

本船前部、船首へそのまま歩く。



この船首部分では、写真3にも写っているが3点の部分に注目した。まずは写真3右上の錨(ANCHOR)である。この錨は、本船上部にある揚錨機(ウインドラス、WINDLASS)から錨泊の際に投入されて、沖合に停泊する時に使用される。

次に写真3左下の○に囲まれた×のマーク。これは、バウスラスタ(BOW THRUSTER)という、比較的大型の船舶が円滑に接岸・離岸するため本船を横方向に移動させることのできる装置で、船首船底付近に横向きに空けられたトンネルの中にプロペラが設置されている。それがこのマーク下部に位置し、使用时激しい水流が起こり離着岸時ホーサーを巻き込まない様警告する為に描かれて



いる。おへそマークみたいで可愛らしいが、重要な役目を担っているマークである。

そして、写真右下、錨の下部に描かれている喫水標(DRAFT MARK)。喫水(DRAFT)とは船体が水面下に沈んでいる深さのことを言う。各数字の高さが10cmで記され、また数字と数字の間が10cm離れているため、目視にて比較的容易に喫水を計測することができる。例として、この時の喫水は約7m80cmである。喫水は、貨物を積み降ろしするとその重さにより変化する。積み降ろしの前後に、オフィサー(士官、OFFICER)がこの喫水を正確に計測することにより、積み降



ろした貨物の量を知ることができる。ちなみに、喫水標は船首だけでなく、中央、船尾の左右舷に刻印されている。そのため、前後左右で喫水の高さが異なると、貨物の配置バランスがわかり、バランスが悪いとそれに応じて貨物を移動させたりする。

十分に船側を見学し、ランプウェイを通りいよいよ船内へと足を進めて行った。



#### ・本船内部その1 ブリッジ



本船内部へ向かい、用意して頂いていたスパーールームに荷物を置き、私はブリッジ(BRIDGE、船橋)へと向かった。

船橋とは何をする所で、どんな設備があるのだろうか。一言で言うならば、船橋とは、航海の指揮を行う、中枢的役割を持つ場所である。写真をご覧頂いてもわかる様に、本船の前後左右を見渡すことのできる見晴らしの良い眺めを備え、船舶の操縦には決して欠かすことの出来ない航海計器や操舵装置、通信装置等々が設置されている。ちなみに余談ではあるが、ブリッジにはコーヒーも用意されており、航

海中は度々飲ませて頂いた。



さて、ここで船橋に設置されている設備をいくつか紹介したい。

ブリッジ中央部にあるECDIS(ELECTRONIC CHART DISPLAY AND INFORMATION SYSTEM=電子海図表示システム)。政府公認の電子化された海図データのENC(ELECTRONIC NAVIGATION SYSTEM=航海用電子海図)表示機器のこと。国際航海に従事する500GT(=GROSS TONNAGE)以上の客船や3000GTを越えるタンカーや貨物船は、20

12年7月より順次ECDISを搭載することが義務付けられている。「船のカーナビ」であるが、電子海図とレーダーが組み合わされているために、自船の位置のみでなく、周囲を航行している他の船舶の進路方向や速度、識別符号が表示される。船長(MASTER / CAPTAIN)や航海士の重要な航行支援装置である。

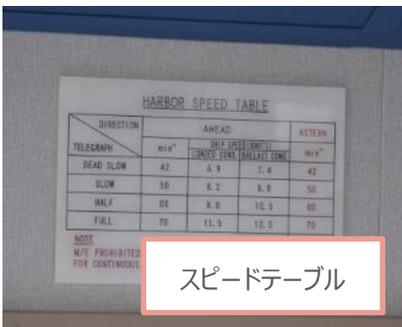


ECDIS等の隣に位置するMARINE VHF RADIOTELEPHONE(国際VHF無線電話装置)。GMDSS(GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM=海上における遭難及び安全に関する世界的な制度)対象船舶に搭載義務のある無線装置。港湾への入出港時に近距離の船舶や海岸局と連絡する際や、他船との安全確認の為に使われている。



ブリッジ左舷側後部に設置されているGMDSSコンソール(GMDSS COMMUNICATION CONSOLE)。遭難通報や、気象情報等海上安全情報を受信する装置で、1999年より設置が義務付けられている。情報を印刷することもできる。研修の際、台風16号が台湾に近づいていたが、その天気図が印刷されブリッジに置かれていた。

次の写真2枚は、ブリッジ中央部に設置されており、エンジンルームにメインエンジンの前進・後進等の指令を伝え、航行の制御を行うエンジンテレグラフ(ENGINE TELEGRAPH)とスピードテーブルである。



スピードテーブル



エンジンテレグラフ



写真4



写真5



写真6

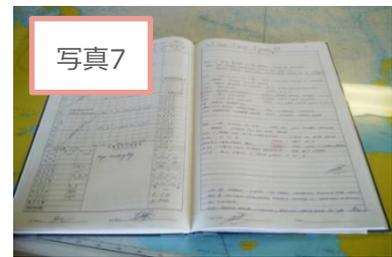


写真7

写真4がブリッジ中央部に設置されているエコーサウンダー(ECHO SOUNDER=音響測深儀)という船の位置の水深を測定する計器。写真5はブリッジ前方中央に設置されているジャイロコンパス(GYROCOMPASS=転輪羅針儀)。周囲の磁気に影響されにくく、三軸が高速で回転することによって常に真北を指すことができる。写真6は海図(CHART)。ECDISが備えられはいるものの、本船には全世界の海図が用意されてあった。写真7に写っている冊子は航海日誌(LOGBOOK)である。当直の航海士が記入し、本船の位置、進路や海の状況等のデータを書き記す記録帳。事故が起こった際に事柄の証拠ともなる重要な書類となる。



このように隅から隅まで船橋を見学していると、いよいよ出航の時間となった。

上甲板ではランプウェイを乗組員の1人がハンドルを操作し、2人はワイヤーロープがかさばらないように巻き取りながら収納する。

そして、タグボート(写真8。TUG BOAT=曳船。小さいが馬力が強く、小回りがきき、大型の船舶が安全に離岸・着岸するのをサポートする役割を持つ作業船)が本船の傍に近づき、パイロット(PILOT=水先案内人、特定の水域の事情を熟知しており、大型船の安全航行をサポートする職業)の方が本船に乗船され、本船中に緊張感が満たされてきた。



タグボート、パイロット、そして船長はじめ本船の船員の方々が声をかけ合い、集中力、技能を結集させ、無事本船は金城ふ頭を出航した。

写真9は、離岸していく本船。写真では4つほど見える岸壁の黒い長方形のものは、緩衝材(FENDER)という岸壁と船舶との接触による損傷を防ぐためのものである。



出航後、金城ふ頭の南端に位置する太陽の光を反射してきらきら光る鏡張りが特徴の名古屋港船舶通航情報センターに本船が到達しそうになると、タグボートは別の船舶を曳くのか、名古屋港船舶通航情報センターを軸に急転回して本船から離れて行った。ちなみに、名古屋港船舶通航情報センター隣のタワーは、船舶通航信号所という施設で、海上の交通状況に応じ入出港の可否をタワー上部の電光掲示板で表示するために建設された施設である。

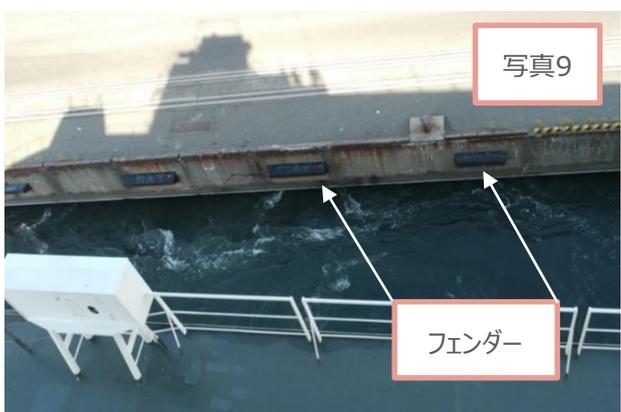


写真10は横浜港の船舶通航信号所(横浜港シンボルタワー)である。電光掲示板の表示はI,O,F,Xがあり、「I」の点滅が入航のみ可能の入航信号(IN)、「O」の点滅が出航のみ可能の出航信号(OUT)、「F」が入出航の両方可能の自由信号(FREE)、そして「X」の点灯が入出航両方禁止の禁止信号、点滅が間もなく「X」の点灯に切り替わることを表す注意信号を意味する。



・伊勢湾での眺め

本船が出航し、金城ふ頭から離れ、太平洋へ向かい伊勢湾を進み始めた。私はこの研修の日まで、恥ずかしながらこのような巨大な本船に乗船した経験が無かったため、景色に関しても、見るもの見るものすべてが新鮮に、そして美しく感じる事ができた。そこで数点、伊勢湾での写真を皆様にもご覧いただきたい。



名古屋港に入港中の長距離フェリーと、コンテナを積み降ろしするためのガントリークレーン。コンテナ船の荷役がない時には、ブーム(BOOM)を持ち上げていないため巨大なキノコの様に見える。



写真11



写真12



写真13

コンテナ船と港といえばカモメとのショット(写真11)。この入港中のコンテナ船の隣にもタグボートが付き添って入港時のアシストに備えている。写真12は名古屋港に停泊中の様々なタイプの船舶。この船舶数でも日曜日ということであらう。

これらの錨泊している船の前方には、写真13の黒い球体が掲げられていた。その黒い球体のもは黒球(黒色球形形象物=BLACK BALL)という。海上衝突予防法という法律で、船舶が沖に錨泊している際、錨を下ろした時から揚げるまでの日の出から日没の間、この黒球を船の前方等周囲から見やすい場所に掲揚することが義務付けられているそうである。ちなみに、夜間は黒球の代用として白色の全周灯を掲揚しなければならない。

遠くにではあるが、中部国際空港を望むことができた(写真14)。

伊勢湾の夕暮れ(写真15)。こちらは伊良湖水道、三島由紀夫の小説「潮騒」の映画の舞台になった神島の近辺である。



写真14

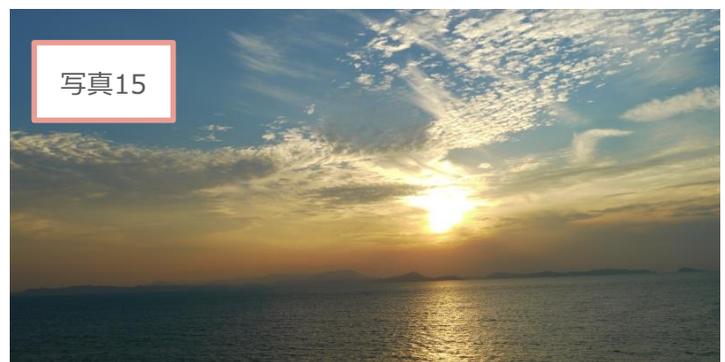
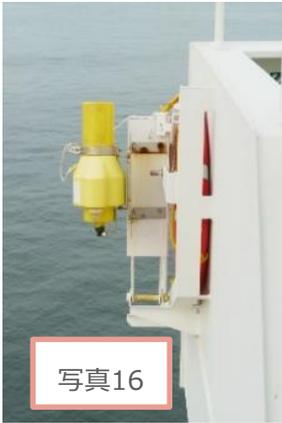


写真15

・本船内部その2 甲板



このような写真と拙筆とだけでは決して語り尽くすことのできない伊勢湾の景色を堪能させて頂きながら、本船ブリッジ部分だけではなく、各甲板(DECK)やエンジンルーム(ENGINE ROOM)等も見学させて頂いたので、次はこれらの設備や役割をご紹介します。

まずは、甲板を見て行く。ブリッジの右ウイングのドアを開け、上甲板(WEATHER DECK)へ向かう。その途中の通路にて、船員の生命を守るための様々な装置を見つけた。

写真16の黄色い装置は、船橋の両ウイング部分に設置されているEPIRB(イーパブ、=EMERGENCY POSITION-INDICATING RADIO BEACON / 非常用位置指示無線標識装置)と呼ばれる装置である。ブリッジ内部にも多く設置されていたGMDSS機器の一つであり、万一船舶が沈没すると船体から自動的に離脱、浮上し、位置や船舶情報を救助機関に送信する。



写真17は上甲板の船側に設置されている救命ボート、写真18海に投げ込むと内部のゴムで作られている内部のいかがが広がり円錐形になる膨張式救命いかだ、そして写真19は救命ボートの前面の上甲板に描かれている点呼のための集合場(=MUSTER STATION)である。MUSTER STATIONには、黄色の丸印の中に船員の方々の役職名が書かれている。万一の際には乗組員が集合したときに点呼が容易であるこちらで点呼が終了した後、救命ボートに乗り、避難をするそうだ。



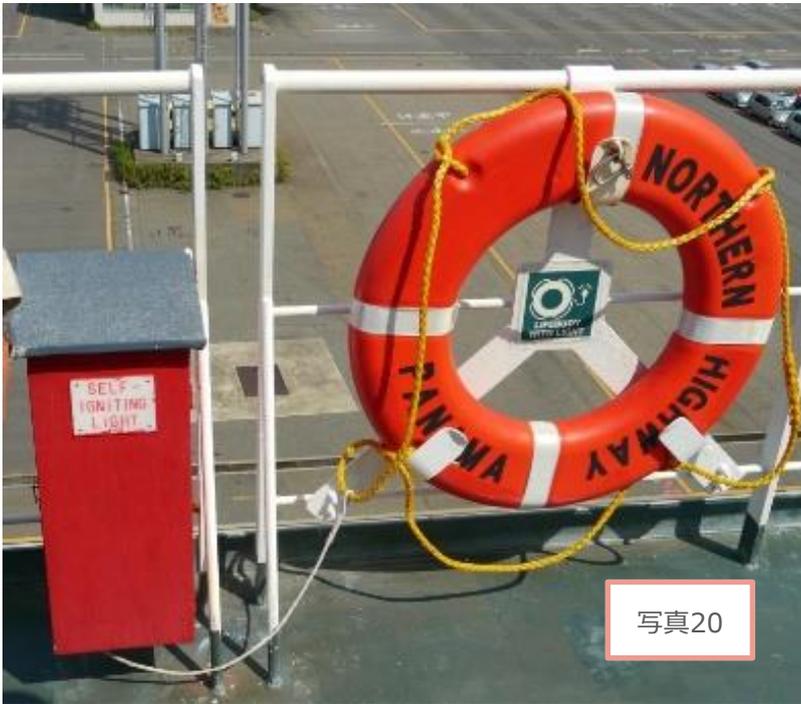


写真20



写真21

また、上甲板の船側には浮き輪と自己点火灯(写真20)が備えられており、乗組員が海中に落下した時に直ちに投下して救助を容易にする。なお、ブリッジに設置されている捜索救助用レーダ・トランスポンダ(写真21=SART / SEARCH and RESCUE RADAR TRANSPONDER)は、遭難時に救命ボート・いかだ等に持ち込み、捜索救助にあたる船舶や航空機のレーダ電波を受信すると自動的に応答し、捜索側に生存者の位置をスピーディーに知らせる装置だそうだ。



写真22

同じく船側を船尾方面に歩いて行っていると、出航の荷役中には轟音を立てていたこちらの装置(写真22)が停止して全く音が出ていない状態となっていた。こちらは、船倉内の換気装置で、荷役中は車両の排気ガスが船倉内に充満するのを防ぐためファンが駆動され大きな音をたてて換気している。しかし、出航すると、停止される。荷役中はこの換気装置付近で話す際は少し大きな声を意識する必要があったが、航海中は海からの様々な音が聞こえるほどで、その差に驚いた。



写真23

そして、船尾部の通路の階段から上甲板に上り、船橋の上部の甲板に到着した。写真23に写っている甲板部分の黄色い円は、米国の港湾等で荒天時パイロットの乗船にヘリコプターが使用されることがあるそうなのだが、その際にヘリコプターが上空で停止するための目印となるものである。

またブリッジ上部のデッキには、写真のようなレーダーのスカナ（写真24）や衛星を

利用した通信設備の受信装置（写真25）が設置されていた。

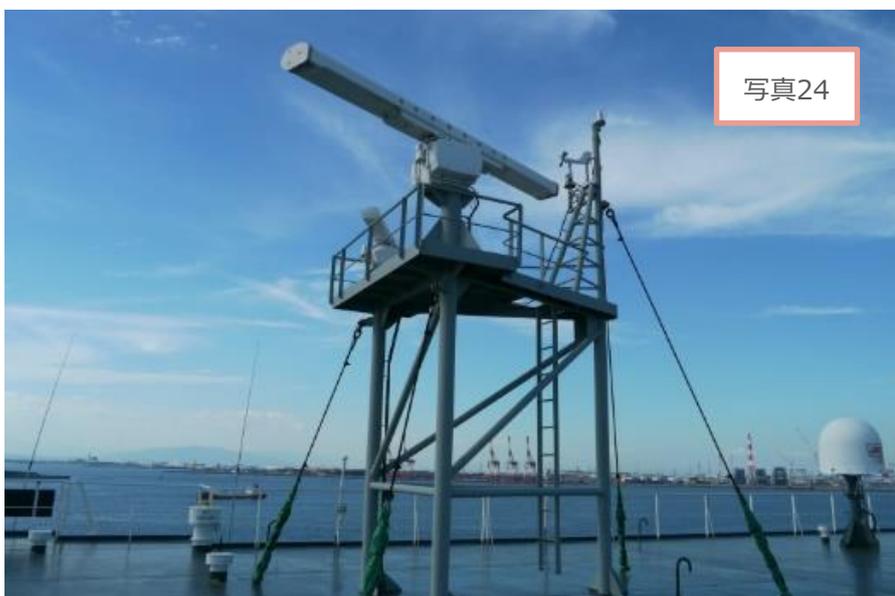


写真24



写真25

上甲板を見学した後、私は船尾部の甲板へ向かった。本レポート冒頭で紹介した、ホーサーが置かれているデッキである。



写真26



写真27

写真26はフェアリーダー (FAIR LEADER) と呼ばれ、岸壁に船舶を係留する時に船から岸壁上のビットにホーサーを出し入れする時に回転するフェアリーダーを通すことによりホーサーが摩擦で摩耗したり、絡まったり、もつれてしまうことを防ぐことのできる設備である。写真27はこのホーサーの巻取り装置であるムアリングウインチ (係船ウインチ = HAWSER DRUM / MOORING WINCH) という装置である。



写真28

そして同じデッキのあるフェアリーダーの隣に、親指のような形のした装置 (写真28) が設置されてあった。こちらはパナマチョック (PANAMA CHOCK) といい、パナマ運河といった係留するホーサーを出すフェアリーダーの位置が岸壁の高さより低いといった時に通すことによりホーサーがはね上がらないようにするための設備である。



写真29

さて、いよいよ本船内部のデッキへと向かう。

こちらのデッキに到達しまず感じたことは、単純な感じ方だが奥の方が見えないほど広い、ということだった。しかし、この一見広い、武骨な空間にも、一つ一つ、様々な役割が備えられている。皆様それぞれこのデッキを見て色んな所に目が行くと思うが、まず何に視線を注ぐであろうか。



写真30

私は、最初にデッキ上に無数にあるこの「穴 (写真30)」に注目した。この「穴」は車両の固縛用のラッシングベルト (= LASHING BELT) のフックを引っ掛けるための穴である。



写真31



写真32

写真31がラッシングベルトである。外地の港で車両の揚荷が終了したら、次の積荷のために乗組員により2万本以上のラッシングベルトが整然と片づけられる。同じく写真31をご覧くださいと、青色のラッシングベルトの先端が穴に引っ掛け易いフック状になっていることがおわかりになるだろう。また、ラッシングベルトをまとめている写真32を掲載しているが、こちらはラッシング作業後、デッキにそのまま置いているラッシングベルトが航行中の揺れで移動し

てしまい車両に傷がつくのを防止するために固定しているそうだ。この車両を傷付けない工夫の他にも、以下の写真の様な緑や黄色に塗られた誘導用の導線といった工夫がされていた。このような車両に傷を付けない取組のことを通称「ダメプリ(DAMAGE PREVENTION)」という。これで、船内デッキの写真30の「穴」の謎と青色のベルトの使用目的はわかった。次はどここが気

「ダメプリ」ポスター



デッキの床に描かれている緑色の丸印、皆様は何のために描かれているかおわかりだろうか。



写真31

少し見づらく申し訳ないが、デッキの別の場所(写真31)にも描かれている。これだけだと私も最初は何のための印なのか皆目検討がつかなかった。しかし、次の写真に写っているこの緑印の隣に置かれていたものを見て頂くと、あっと閃く方もいるのではないだろうか。



こちらが、そのある緑丸の印の隣に置かれていたもの—上部が切り取られたトラクタートレーラーと上下方向に伸縮する装置—である。こちらの車両と緑丸、どのような関連があるのかということは、この本船のデッキ及びホールドの構造を知っておくべきだろう。こちらは自動車船(PCC=PURE CAR CARRIER)ということで、様々な寸法の車両が積載される。しかし、デッキの高さが一定であると、様々なサイズの需要に対応しきれなくなる。そこで、設置されたのが、リフトブルデッキ(LIFTABLE DECK)である。本船のデッキの内、数デッキがリフトブルデッキであり、そのデッキが各々30数枚にパネルの様に分割されている。写真23をよく見て頂くと、奥や左側のパネル

は二層になっているが中央部分はフルに持ち上げられていることがおわかりになるだろう。

この様な本船デッキの構造と、車両の存在の秘密を知ると、わかった方も多いであろう。そう、緑丸の印はこの特別な車両の上下に動く機械の下部の黄色い丸の部位を合わせ、デッキの高さを調節するための目印だったのである。

この他に、デッキの隅には火災から本船や車両を守る高膨張式泡消火装置が設置されていた。この装置は、火災を円錐状の先端部分から泡を短時間に放出することにより鎮火させるための装置である。

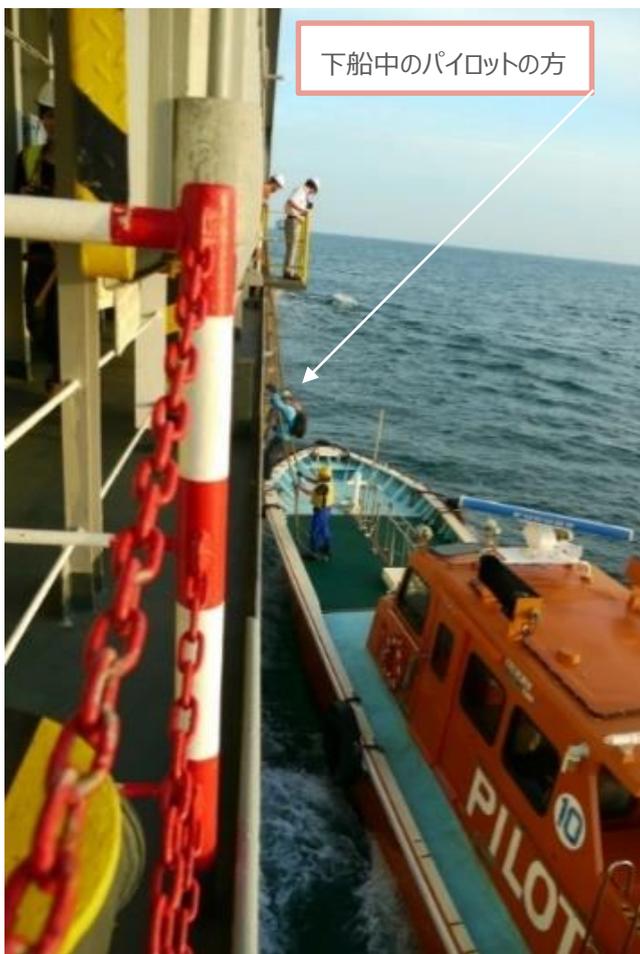


従来は炭酸ガスにて消火する方式であったそうだが、その方法だと火災区画を密閉し、酸欠状態を作り出し消火するため区画内に人が残っているかの安全確認で初動が遅くなる、区画の車両がすす等で使い物にならない等の問題があった。しかし、写真のような消火装置だと、人員・車両両方に対して無害であること、火災区画を密閉する必要がないこと、また初期消火が炭酸ガスと比較して容易である等といったメリットがあるという。

その後、デッキの見学が終わりブリッジへ戻ろうとすると、丁度本船がパイロットの方が下船する伊良湖水道に差し掛かったので、下船の様子を見せて頂いた。



このような水先艇(パイロットボート=PILOT BOAT)が本船ギャングウェイに近づく。その後、パイロットの方が縄はしご(=JACOB'S LADDER)を使い本船からタグボートへ移動する。その後、タグボートは本船の操船の邪魔にならないように、早いスピードで本船から離れて行った。



下船中のパイロットの方



・本船内部その3 エンジンルーム

次は、本船の下層、海水面より下に位置するエンジンルーム(機関室、=ENGINE ROOM)についてご紹介したい。



写真32

エンジンルームに入り、最初に目に飛び込んできたのがこちらの造水装置(写真32 / =EVAPORATOR, FRESH WATER DISTILLER)である。こちらの装置は海水を沸騰蒸発させ、その蒸気を冷却することによって清水をつくることができる。本船では、シャワーやトイレ等に使われている。ただ、清水のため、なかなか石鹸等のヌルヌルが落ちないようだ。ちなみに、飲料水は別のタンクに用意されている。

エンジンを紹介する前に、こちらの装置(写真33)も紹介したい。こちらは、本船に必要な電力を発電する発電機(=GENERATOR)である。このように、エンジンルームには船上での生活に必要な不可欠なライフラインの水、電気を生産するために必要な装置も設置されている。エンジンルーム内は非常に高温(気温35~40度程度)で、機械の作動音が大きく話し声が聞き取りにくかったりしたが、逆にこのけたたましく動いてくれている音と、船底付近で船を支えている機械、それを整備し運転している乗組員の方々の姿を見ると、頼もしく感じることができた。

さて、いよいよエンジンを紹介したい。

本船はディーゼルエンジンを使用しており、写真34がエンジンヘッド、写真35がエンジン下部のクランクケース(CRANK CASE)である。恥ずかしながら私はエンジン機関に対して現在十分な知識がないので、写真でのご紹介のみ今回はさせて頂きたく思う。



写真33



写真34



写真35



ちなみにエンジンルームの様子は、ブリッジにおいても左の写真36の様なモニターを用いて油の漏洩や煙の探知をすることができる。

エンジンルームを見学し、次に機関制御室と工具室を見学させて頂いた。機関制御室には、本船の運航を機械的に操作し、その情報を把握するために必要な装置が設置されている。写真を掲載した発電量をチェックする計器(写真37)や、テレグラフがそれである。また、機関制御室の隣には工具室があった。機械のメンテナンス等に必要な道具類が整然と並べられている。

一通り本船の見学後を終え、夕食を食べ、自室へ戻る途中、カーゴ・コントロール・ルームを見学した。こちらの部屋では、各タンクの油量を示す液面計(LEVEL GAUGE)や喫水計(DRAFT GAUGE)、デッキ内の換気や調光ができるコントロール装置(CA

R HOLD FAN & LIGHTNING CONTROL PANEL)等が配置されていた。





液面計



喫水計



換気・調光  
操作パネル

・食事と船室



写真38

さて、今まで航海に欠かせない本船の設備や道具を紹介してきた。ここからは、航海のためのもう一つの必要不可欠な要素である「食事」を紹介する。

写真38のこちらの方々が、今回私たちの食事を三食作って下さった司厨部(STEWARD'S DEPARTMENT)の方々とギャレー(GALLEY)だ。私たちはサロン(SALOON)で今回食事を頂いた。こちらでは喫煙も可能で、船上で波に揺られながら吸う煙草は普段とまた違う趣があった。

金城ふ頭に到着したのが午前11時前、その後本船の周囲やブリッジを見学した後、丁度昼食の時間になったので、こちらを頂いた。



昼食

た。キャベツとトマトが添えられた海老フライと味噌汁、ご飯、そして恐らく手作りであろうキムチである。朝食を早く食べたので、かなりお腹が空いていた私にとって、このボリュームで美味しい昼食は非常にありがたかった。

夕食



次は夕食だ。デッキやエンジンルームを見学し、その後夕食の時間である午後5時半から6時半となったので、再度司厨部の方々にお世話になった。夕食のメニューは、昼食と同様にキャベツとトマトが添えられた豚肉の竜田揚げのようなものと、牛肉と玉葱の炒め物、味噌汁、日本では中華料理店等で食べることのできる海老チップス、そしてビールを頂くことができた。本船をくまなく見学し、その後に頂く肉料理、そして船上で飲むビールは贅沢な気持ちになった。思わず、ご飯をお代わりしてしまうほどだった。

朝食



翌日の朝は、後ほど紹介させて頂くが、横浜港大黒ふ頭に着岸後、朝食の時間である6時半から7時半の間に、ベトナムの有名な麺料理であるフォーとマンゴージュースを頂いた。具として牛肉と玉葱が添えられていて、スープは温かく体に優しい味だった。さて、本船での食事を紹介したが、これらの食材はどこに普段保存されているのだろうか。

とあるフロアにある重厚な扉を開けた所に、食材が保存されている。こちらの空間は食料冷蔵庫(REFRIGERATED PROVISION CHAMBER)と呼ばれている。ここに保存されている食料は、本船上での調理にのみ使用されなければならない、検疫上の観点から検疫官の指示がなければ本船外には持ち出せないそうだ。

食料冷蔵庫



また、同じくとあるフロアでは、食材となるのか、観賞用なのか、何という植物かわからなかったが、植物が育てられていた。この植物のことを船員の方に聞けなかったことが少し悔やまれる。

そして少し食事から脱線してしまうが、あるフロアには卓球台が置かれていた。上甲板にはバスケットゴールがあったが、船上でスポーツや軽い運動をするのも地上とは違う楽しみがありそうだ。



食事を紹介したので、次は同時に一夜を過ごした船室(CABIN)をご紹介したい。今回の乗船研修では、次席航海士(JUNIOR OFFICER)の居室に滞在させて頂いた。

とても綺麗に整理整頓されており、ベッドも柔らかく、非常に快適に一夜を過ごすことができた。台湾付近に台風が接近していたものの、波も比較的当日は穏やかで、夜中、ふと目が覚めた時にひっそりと窓から覗いた空には私の故郷の愛媛県の片田舎でも見る事の出来ない程の多くの、明るく光る星を見ることができた。

写真39・40は船室に設置されているシャワーとトイレの写真。本船のトイレは真空式のため、トイレの水を流す際は、勢い良くズグツと音がして流れていく。



写真39

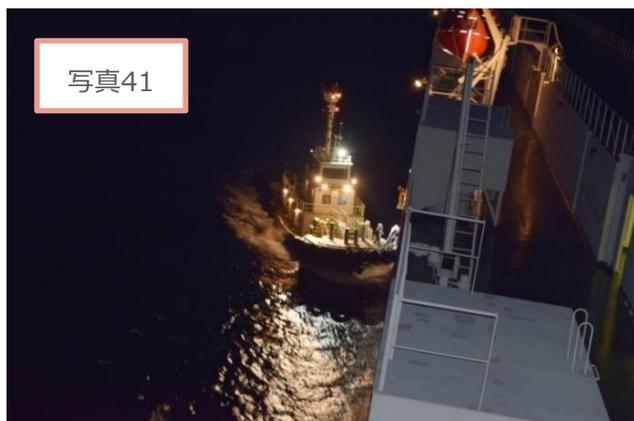


写真40

・浦賀水道から横浜港へ

浦賀水道から横浜港入港の様子を見学させて頂くため、21日は少し早目、午後9時前には就寝し、22日は午前4時過ぎに目を覚まし、ブリッジの操舵スペースへ向かった。本船のブリッジは前方に操舵スペース、後方に海図スペースの両方があるため、二つを区切っている遮光カーテンから光が操舵スペースに入り航海の邪魔にならないよう、素早くめくった。窓からは、東京湾の様々な街の光、本船前方を走るたくさんの大小様々な船舶が放つ光、そして航路標識である灯台(=LIGHTHOUSE)やブイ(浮標灯、=BUOY)の光といった、様々な光が見えた。

また、双眼鏡を使わせて頂き、本船とすれ違う、つまり東京湾から出ていく船舶を見ると、左舷に赤いランプの光が見えた。これは舷灯(SIDELIGHT)といい、船は夜間の航行の際、右舷は緑のランプ、左舷は赤のランプを点灯するという安全のためのルールがある。今回の乗船にて見たすれ違った船舶は、赤いランプの光が見えたため、そして大前提として、船は右側通行なので、ルールをしっかり守っていた、ということがわかる(写真41)。



このように夜明け前の航行を見学していると、前方から強い光を放つ、小さな船が本船に向かって来た。東京湾でのパイロットボートだ。

東京湾でも、やはりパイロットの方はJACOB'S LADDERを使い本船に乗船する。

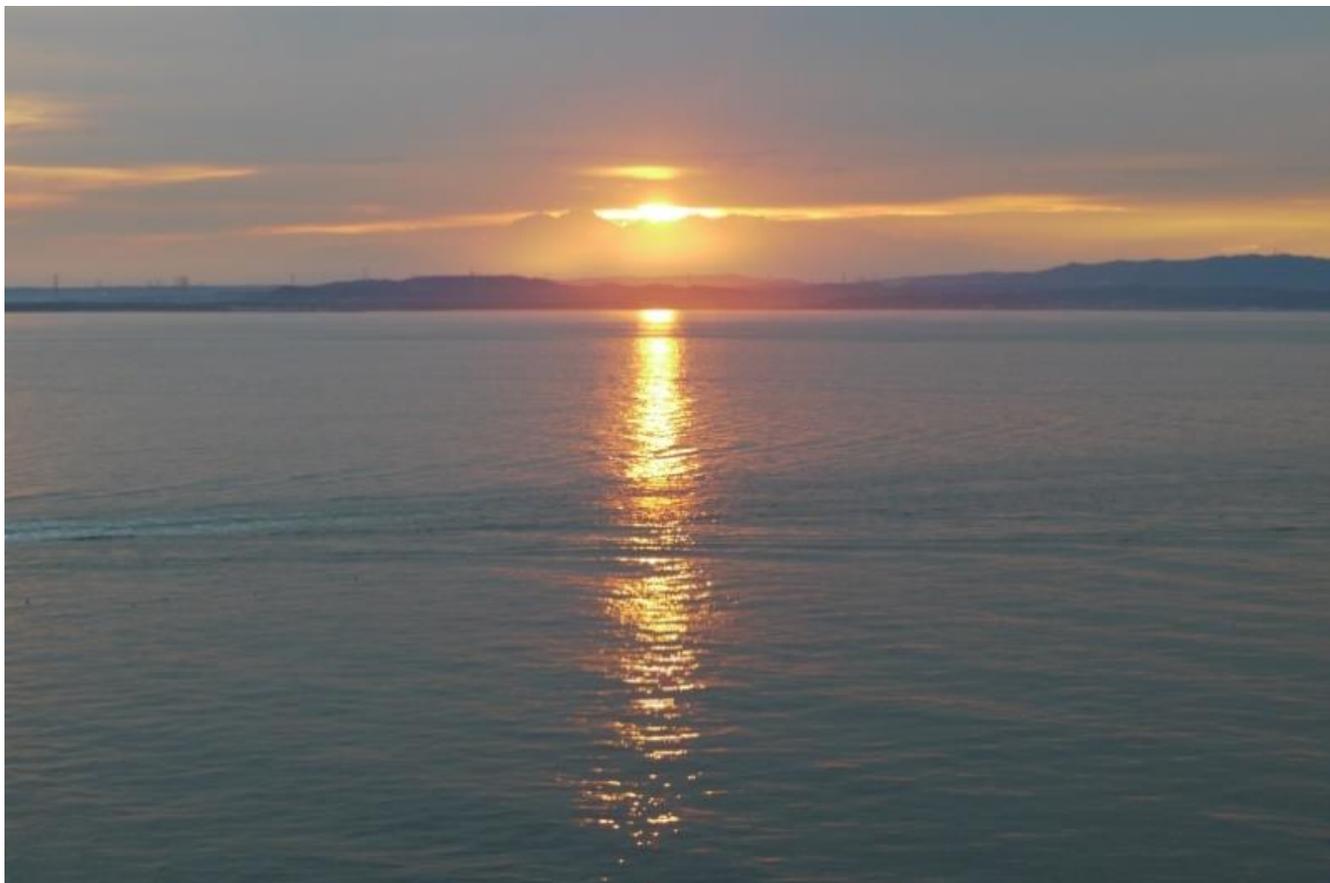
夜が明けると、東京湾を行き来する船舶の多さを目の当たりにした。月曜の朝ということもあり、比較的船舶数は少な

いとのことであったが、それでも私にとっては伊勢湾同様日頃一気に見ることの出来ない船舶の量であった。本船左右、後方にも多くの船舶が続いている。また、漁船も多かった。



いとのことであったが、それでも私にとっては伊勢湾同様日頃一気に見ることの出来ない船舶の量であった。本船左右、後方にも多くの船舶が続いている。また、漁船も多かった。

午前5時半頃、雲の切れ目に丁度タイミングよく望むことのできた日の出直後の様子。



そしていよいよ、午前6時半過ぎ、本船から横浜港やランドマークタワーといった横浜の街が見えてきた。思わず渡辺真知子の「かもめが翔んだ日」が頭の中で再生される…。



横浜港シンボルタワー



写真36



大黒ふ頭

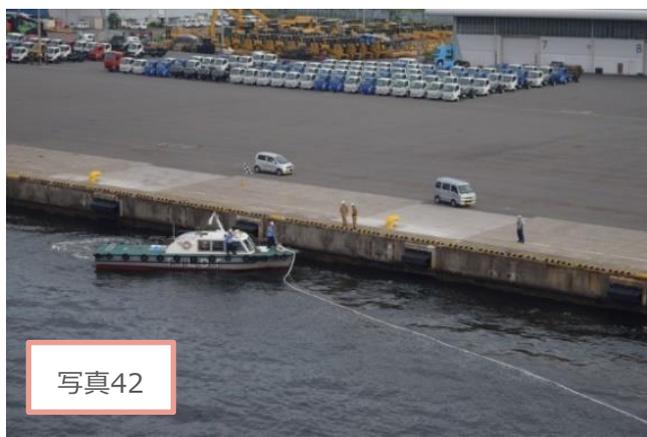


写真42

本牧ふ頭のガントリークレーンや横浜港シンボルタワーの手前に本船が近づくと、本船ヘタグボートが近づいてきた(写真36)。タグボートが到着ししばらくすると、本船が着岸する大黒ふ頭にもかなり近づいた。今回の乗船研修もそろそろ終わりが近づいてきている。本船の前方右舷と岸壁との間に、ラインボートが来、着岸をサポートして下さる。写真42は、ホーサーをビットへ係留する様子。本船がより岸壁に近づくと、本船中央部及び後部の着岸作業が開始された。これらの部分の着岸作業は、一端を船の係留ホーサーに結びつけ、一端に球形の重り(レッドという鉛製の重り)がついた軽くて細いロープ(ヒービングライン/HEAVING LINE)を乗組員が岸壁に投げるにより始まる。

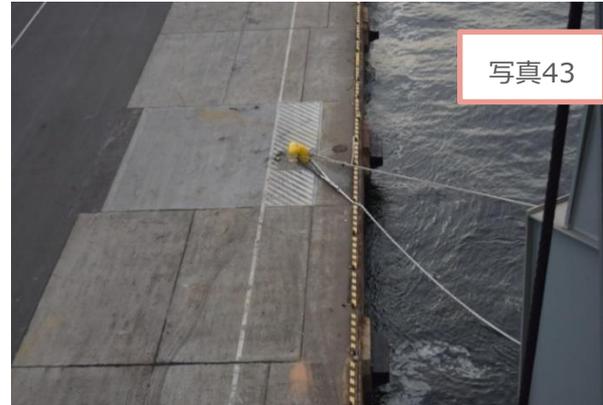
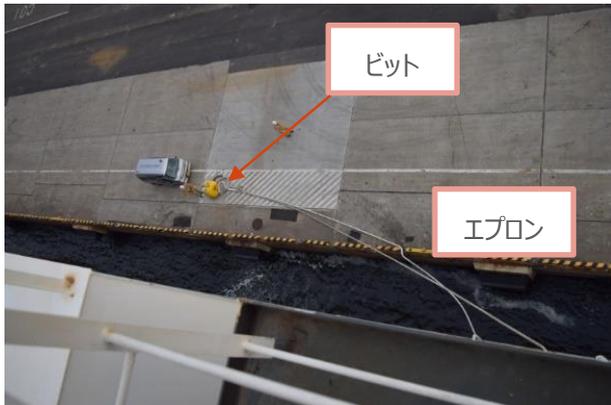


レッド



岸壁に向かって  
投げられるヒー  
ビングライン

岸壁にヒービングラインが投げられると、エプロン(本船が接岸する岸壁で、荷積や荷卸しに使われる場所。=APRON)に待機している作業員の方がこれを手繰り寄せ、本船の太くて大きいホーサーを岸壁のビットに取り付ける。横浜港では、迅速に作業を行うために、車を併用し作業が行われていた。



黄色に塗られているものが大黒ふ頭のビット。そして船尾は写真43のように係留がされた。これにて、着岸が終了となる。そして、ランプウェイが下げられ、横浜港での荷役が開始される。

#### ・終わりに

このようにして、今回乗船させて頂いた本船NORTHERN HIGHWAYでの研修は終了した。今回の乗船研修では、天候に恵まれた中RORO船にて一日を過ごすという非常に貴重な機会をいただくことができ、弊社に入社し少ないながらも得ていた船舶についての知識を、机上やインターネットだけでなく、実際に見て体験することにより、一層の理解を得ることができた。これに加えて、研修時、指導して頂いた方の知識、ご経験の話をお聞きすることができ、更に多く、深くの船舶や航海に対しての知識を得ることもできたことは、何事にも代え難く、私の大きな財産となった。当然、まだまだ足りない部分も多く、本レポートでも稚拙な設備の紹介や感想を述べてしまったが、今後も学習を続け、少しでも研鑽を積んで行きたい。

最後に、今回の乗船研修の機会を与えて下さった船主である菅原汽船様、お世話になった本船関係者の皆様方に感謝の意を述べ、本NORTHERN HIGHWAY 乗船研修レポートを終えたい。

2014年10月 日本橋海運株式会社 進藤竜一