

練習船のここだけの話

人との出会いに感謝

【水産大学校入学前と在学当時の授業】

私は、名古屋の普通科高校から船乗りになろうと、また商船学だけでなく漁業も学べることから水産大学校に入学しました。14歳で母を病気で亡くした中学校の頃には学校の先生になろうと将来を考えていたのですが、高校で同じクラブの同級生から「俺は目が良ければ商船大学に行って船乗りになる。だけど、おまえには無理だろう。」と言われたことから、奮起して勉強し、今の人生を歩んでいます。有難いことに、63歳になった今でも視力は裸眼で1.5です。名古屋で生まれ育った人は、名古屋大学を出て、東海銀行(現三菱UFJ銀行)やトヨタに勤めることがステータスで、東京大学を除いて、県外の大学に行くのは変わり者とされていました。「下関？知らない。」「鉄道、車、人が通れる海底トンネルの関門トンネル(本州の下関と九州の門司を結んでいる)がある。」「夏暑くて冬も寒い名古屋を離れて、温暖な九州に行くの?」と、同級生達から言われたことを45年経った今でも覚えています。

当時水産大学校在学中の授業では、専門性が高い指定教科書や手書きの研究資料で講義され、板書(黒板にチョークで書かれた説明)がすぐ消されて次に進むのでなかなか大変でした。しかし、参考書で、講義内容を予習して臨むことにより先生の話す内容が理解できました。4年生後学期で、3代目耕洋丸(定員:乗組員45名、教官5名、学生100名、1990トン、現在の耕洋丸は4代目)で初の遠洋航海実習に臨み、インド洋で中層トロール漁業実習を行うも魚影がなく案の定漁獲ゼロでした。しかし、帰路の東シナ海で底びきトロール漁業実習を行い、マナガツオが大漁で漁獲物の処理実習が出来ました。本校の乗船実習での自慢すべき点は、天測実習(図1)がどの大学よりも多く、GPS(全地球測位システム)に頼らず、六分儀で天体(太陽、恒星、惑星、月)の高度を正確に測定することにより船の位置を出すことに自信が持てることです。

【天測のコツ】

ここで、天測がうまくなる秘策を教えちゃいます。天測実習では、いかに天体の高度を正確に計測するかが大切です。通常、午前9~11時に行う太陽の観測において、連続3回の太陽高度観測のため20秒間隔で時間とログ(航走距離)を計測しますので、その時の20秒間の太陽の高度変化量を予め自分で計算して表にまとめておくと*1、2回目ですく高度が計測できているか判断できます。これを使用して、私は天測が上達し自信を持てるようになりました。



図1.天測

注1、かなり専門的ですが、既存の天測計算表第24表位置三角形の微分式Iから、現在位置(推測緯度)と船内使用時(観測により太陽がちょうど南に位置する時刻を12時とする時間で地方視時とも言う)の午前9~11時頃の太陽の赤緯(地球の緯度線を天球面に投影した場合の太陽の緯度を表す)、方位に対する20秒ごとの高度変化量をあらかじめ計算した表をまとめます。

【船舶職員の経験】

専攻科(現在、水産大学校専攻科には4年間の学科卒業後、1年間の高度な専門知識と専門技術の教育を行う船舶運航課程と船用機関課程の2種類の課程がある。)卒業の同期は、14人でした。昭和55年(1980年)卒業の頃は、イラン革命、イラン・イラク戦争の影響で原油価格が3年間で約2.7倍に跳ね上がった第2次オイルショックの時代で、船員の求人はほとんどありませんでした。しかし、在学中の実家からの仕送りは少なく、奨学金も借りられませんでした。クラブ活動後に2件の家庭教師をしながらまじめに勉学に励んだ甲斐があり、水産庁船舶職員となることができました。

水産庁入庁後、予備員で漁業調査船開洋丸と漁業取締船東光丸のドック検査修繕工事を経験し、10月に漁業取締船東光丸で北太平洋公海流し網漁業の取締り航海に乗船し、ベーリング海に行きました。漁船の遭難現場を通った際、風がなく湖面のような海面で、夜間に霧が発生し、それに舷灯の明かりが反射して、海坊主が出てきそうな薄気味悪い船橋航海当直(ブリッジと呼ばれる高所に設けられた操船の指揮所で、0-4時、4-8時、8-12時の4時間交代で1日に2回計8時間、船長に代わって操船の指揮を任されて船を運航する業務)を経験しました。寄港したホノルル港では、岸壁電話が引かれたのですが、電話のベルが鳴ると当直部員から呼び出されました。「英語わかんないからお願い。」と言われ、「日本船に電話する人は、日本語分かる人が多いから、最初はもしもして答えたらいいよ。」と伝えたら安堵したようでした。



写真1. 南極海エンダービーランド沖航海中の「開洋丸」



写真2. 白夜の南極大陸

昭和55年10月から翌年3月末までは、漁業調査船開洋丸(写真1)で第2次南極海調査(写真2~4)に三席三等航海士(次席の次の三等航海士)として乗り組み、南極海では魚群探知機担当者として、

我が国初の計量魚群探知機での南極海のオキアミ資源量調査に参画いたしました。船長ほか2名は東京水産大学(現東京海洋大学)出身で、長崎大学、東海大学、北海道大学出身の航海士が乗船しており、機関士は複数が本校出身でした。



写真3. 南極海水域を航行中の開洋丸



写真4. 南極海に浮かぶ氷上にいたペンギン

航海技量を保つため、視正午のメリパス(1日で最も高度が高くなる時刻の太陽高度観測)では、航海士全員が六分儀で高度を測定しました。在学中に天測実習をしっかり行ったおかげで、難なくこなせました。南氷洋に着く前に、3日間強風吹き荒れる暴風圏を通過しました。2500トンの大型船なのに左に20度位傾斜していました。ある機関士の部屋には危険傾斜角を示す自作の傾斜計がありました。

オキアミ調査では様々な計算があり、電卓で数日かかる計算が8ビットPCですぐに求められ、これからはパソコンの時代が来ることを実感しました。先見の明があった次席一等航海士(後に耕洋丸船長で退職)からパソコンの基礎を学びました。今の自分があるのは彼のおかげで感謝に堪えません。また、様々な大学の出身者がいる中、調査結果を2次元で3種類以上のデータを表すグラフを考えさせられましたが、結果を出して面目を保ちました。上司から技量を試されたようです。

様々な人との出会い、体験が人生を作っていきます。その時は嫌なことや悪いことと考えるかも知れませんが、後から振り返れば良かったと思えることが多々あります。皆さんの人生に幸多きことを祈ります。

(海洋生産管理学科 水谷 壮太郎)