



〈連載(303)〉

憧れのパナマ運河を見る(その2)

—パナマ運河のワンデイクルーズに乗る—



大阪府立大学21世紀科学研究センター
特認教授 池田 良穂

パナマ運河を見に行くことを決めた時にとても迷ったのが、パナマ運河を通過するクルーズ客船に乗ってパナマ運河を見ることにするか、もしくはパナマ運河の近くに滞在して通行する船の様子を観察するかの、どちらにするかという問題であった。クルーズ客船乗船の場合には、フロリダもしくは北米西海岸の港を出るパナマ運河クルーズを選択することとなるが、調べてみると10～14日間と結構長いクルーズ日程となり、かつパナマ運河を通過する時間はわずか8時間余りで、その間に出会える船の数は限定される。しかも、乗船しての通過なので、船が閘門を上下する様を外から見ることはできない。40年近く前にライン河クルーズに乗船した時にも数回閘門を降りたが、その時は船の中にいて、それなりに面白い体験ではあったが、陸上から乗降する船を見ていた人たちがとても羨ましく思ったものだ。外からもパナマ運河の閘門を上がり降りする船の姿を見て、かつパナマ運河の通過も体験できないものであろうか。

ガイドブックやインターネット情報を調べていて、その両方の希望が叶う手を見つ

けることができた。それが、パナマシティから発着するデイクルーズ船を利用する方法であった。

調べてみると、デイクルーズにはフルパナマクルーズとパーシャルクルーズがあることがわかったが、太平洋側のパナマシティからカリブ海側のコロンまでのフルパナマクルーズは、月に数回しか行われず、筆者がパナマに滞在する予定の季節にはすべてパーシャルクルーズだけのものであった。使用船はいずれも遊覧船タイプで、朝食と昼食が船上で提供され、クルーズの時間は7～8時間程度とある。しかも片道はバスでの送迎との記述であった。滞在するホテルからの送迎もしてくれるらしい。5日間のパナマシティ滞在中に、欲張って2～3回はこのクルーズに乗船しようとも思ったが、クルーズ内容がよく分からないので、日本出発前には1回分だけ予約しておいた。

事前の支払いがインターネットの不都合でできないというトラブルが発生したが、パナマシティに到着後にホテルから旅行会社

に直接電話を入れると、予約はそのまま生きていて、支払いもクレジットカードでできることとなった。料金は150ドル(約17000円)と結構高い。パナマは独自の紙幣をもたずに、アメリカドルがそのまま通用している。ちなみに言語はスペイン語で、ホテルでもフロント以外では英語がなかなか通じない。

さて、このデイクルーズは、前述したように、普通はホテルからの送迎付きなのだが、筆者は市街地からやや遠いホテルに宿泊していたので、自力で乗り場まで7時までに来てほしいとのこと。パナマ運河を通過する船をホテルの窓からも見えるホテルを確保していたので、市街地からは車で40分以上はかかる。渋滞も多いので時間に余裕をみて、ホテルを朝6時に出て港に向かったが、早朝だったためか渋滞もなく、なんと20分で指定の船着場に到着してしまった。ヨットハーバーの一面にあり、小さな事務所も真っ暗でまだ開いていない。人がやってきて事務所が開いたのは7時5分前、ホテルからの乗客を乗せたバスが到着したのは7時半を回っていた。7時に来いという言葉どおりにやってきて、暗い中で1時間以上待たされるとは!!

さて、日本を出る前にインターネットで調べたときは、「パシフィック・クイーン」というフランスで建造されたというお洒落な内装のボートということで期待していたが、港で待っていたのは「TUIRA II」という、ちょっと小汚い観光船だった。2層のデッキにはプラスチック製の椅子が並べられていて、1階のキャビンにだけ冷房が入っていた。

乗船が始まったのは8時、出港したのは

8時半だった。出港すると、沖にたくさんの船が錨を下しているのが見えた。中にはパナマ運河を通過するために待機している船もいるようだった。港を出たところで、船上ではビュッフェスタイルの朝食がでたが、ここで船はほとんど動かず待機状態となった。実は、運河のロック(閘門)と一緒に入る船を待っているのだ。1時間近く漂った後、パイロットボートがやってきて来てパイロットが乗船。いよいよ一緒にロックを上げられる船が見つかったようだ。やってきたのはパナマックスらしいPCC(自動車専用船)だった。しかし、この船の後ろについて、パナマ運河の入口にかかるアメリカ橋を通過して、運河の入口に近づいたところで、再び、停泊・漂流状態になった。このPCCでは、船が大きすぎて一緒にロックに入れなかったことになったので、再び次の船を待つ待機ということだった。待機したのは新閘門のゲートの前だった。

しばらくしてマースクのコンテナ船が続いたが、これもやり過ごし、なんと12時近くまでパナマ運河の新ロックの前で漂泊していた。隣には乗りたかったデイクルーズ船「パシフィック・クイーン」がやってきて、同じく仲良く待機状態に入った。パシフィック・クイーンの船上は人で溢れていて、同船の上では写真撮影は場所取りだけでも大変そうだ。一方、こちらの船はちょっと質素だが、300人定員に50人余りの乗客だったので、デッキはいつも空いていて、椅子に座ってウォッチングをして、船がやってくればデッキの上を自由に移動して写真が撮れるので、筆者にとってはラッキーだった。人気のない観光船にあたったことに、ここで初めて感謝ということになった。

12時に「ハンザ・ブレーメン」という小ぶりの冷凍貨物船がやってきて、この船と一緒にロックを上げられることになった。ミラフローレス・ロックは2段式ロックで、「ハンザ・ブレーメン」とタグボートが1隻、そして2隻の観光船と一緒にロックに入って、後ろの水門が閉鎖されて水位が上げられた。10分ほどで前の水門が開き、前進して次のロックにと入った。ロックに水が入る時には、かなりの勢いでロックの下から水が入ってくるので、水面がざわざわと乱れる。

こうしてミラフローレス・ロックを抜けたのは13時半だった。この運河クルーズの終わりの時間が明確には記載されていないのは、このようにロックの通過時間があらかじめ読めないからなのだった。同乗のガイドの言によると、デイクルーズ船は安い料金で運河を通過しているので・・・、ということだった。

海面より26m高い人口の湖であるガトゥン湖に上がるまでに、もうひとつ、1段式のペドロ・ミゲルロックを上げる必要がある。一緒にミラフローレス・ロックを上がった「ハンザ・ブレーメン」はロックを出たところの広い水域で、ブイ泊となった。それでは我々はまた次の船が来るのを待つのかと一瞬不安になったが、ガイドが「3隻の小型船だけで次のロックが上げられることになった！」と歓喜のアナウンス。たぶん、一緒にタグボートの都合なのであろう。ガトゥン湖まで上がった時には、14時を過ぎていた。

ここからは、山を切り裂いて造った狭い水路を進む。この水路の建設が難航したため、パナマ運河は長く完成しなかったという。ここでは7隻ほどの大型船とすれ違い、

中にはNCLの7万総トン型の大型クルーズ客船もいた。この狭い水路部分は、10隻前後の船が船団を組んで、一方通行で通過するらしい。すなわち、クルーズ客船に乗船すると、パナマ運河内での反航船はほとんどないことになる。

ガトゥン湖内の小さな棧橋に到着して、乗客が下船したのは15時半で、そこには市街地までの送迎バスが待っていた。船はここで1泊し、翌日は、パナマシティからバスで運んだ乗客が、太平洋までのワンデイクルーズを楽しむことになるのだそうだ。



パナマシティの近くのヨットハーバーの一角からパナマ運河クルーズの遊覧船「TUIRA II」に乗船。この会社は、パンフレット情報によると3隻のパナマ運河ワンデイクルーズの観光船を運航している。



港外で1時間ほど待機するとパイロットが乗船してきた。「TUIRA II」を離れるパイロットボートの先には1隻のPCCが現れた。



PCC「MORNING LAURA」に続いて運河の入口にかかるアメリカ橋の下を通過して、最初の閘門に向けて航海していたが・・・。



新閘門(ロック)の入口付近で、再び停船した。新閘門は49mまでの大型船が通過可能。ちょうど大型1隻がガトゥン湖のレベルまで上昇していた。



パナマ運河ワンデイクルーズの観光船の1隻「パシフィック・クイーン」。ガトゥン湖まで一緒にロックで登ることになった。人気船の

ようでデッキは乗客で一杯だった。



待機する前を大型のコンテナ船が通過していった。この船も大きすぎて、一緒にロックに収まらないとのことで、もう少し小型の船を待ち続けた。



続いて現れたのがMSCの1万TEUを超える巨大コンテナ船。もしかして、この船と新閘門を登れる？と期待したが、この船は近くのコンテナふ頭で待機状態となり、翌日の新閘門通過となった。



ついにやってきたのが冷凍物貨物船「HANSA

BREMEN」。同船と一緒に運河に入れることになった。



「HANSA BREMEN」の後ろに付いて、ミラフローレス・ロックに向かった。



筆者が宿泊するホリデイ・イン・パナマキャナルが右手に見えた。



冷凍物運搬船と、タグボートと2隻の観光船と一緒にロックに入った。大型船は両側の機関車からワイヤーをとって、ロックの中央に位置保持されて、牽引される。船のプロペラ

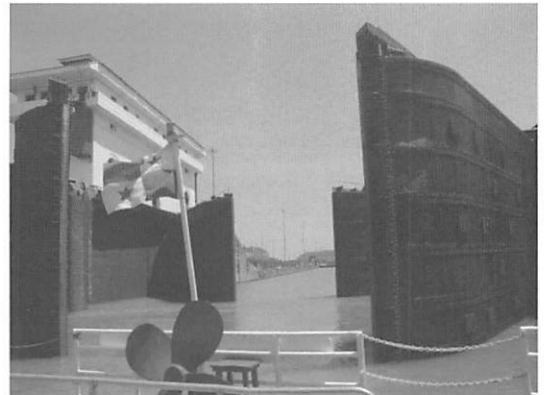
も併用されていた。



水位が上がってきて、景色が一変する。右に見えるビルがミラフローレス・ロックのビジターセンターで、ここの展望デッキから船がロックで上がる様子が見学できる。パナマシティの一大観光スポットとなっている。



2段目のロックに移動している時の様子。



閉鎖途中の後部水門。2重になっており、表面の鉄板はリベットでの固定だった。



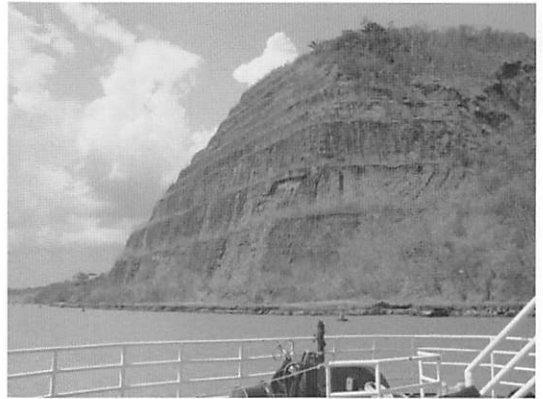
両側から船を固定・牽引する機関車は日本製とか。



いよいよガトゥン湖のレベルにまで船は上昇。ここから狭い水路に入る。俊足の「パシフィック・クイーン」が追い抜いていった。



先行したマースクのコンテナ船がブイ泊していた。一緒に登った冷凍物貨物船も、このコンテナ船と並んでブイ泊作業に入っていた。



渓谷を切り開いて水路が造られたことがよくわかる。この区間は、大型船は片側通行だが、デイクルーズ船はこれらの船と反航して航行するので、たくさんの船と出会うことができる。



2段目の閘門ペドロ・ミゲルロックは、小型船3隻だけでの上昇となった。



貨物船に続いてNCLのクルーズ客船「ノルウェー・ジュエル」がやってきた。パナマックス船なので古いロックを使っていた。



ディクルーズの観光船「FANTASIA DEL MAR」が、太平洋側に向かって観光客を運んでいた。



「ノルウェー جان・ジュエル」。後ろにタクボートが付いているが、貨物船と違って船尾からロープはとっていない。ガイドの話では、クルーズ客船からはタグボートは必要ないといわれているが、規則上、付き添うことになっているとか。



次々と出会った貨物船には、それぞれタクボートが付き、船尾からロープをとっている。



ガツン湖内の栈橋に到着して、乗客が下りた状態の観光船「TUIRA II」。同船は、ここで1泊して、明日はバスで乗客をここまで連れてきて、太平洋側に向かうパーシャルクルーズをするとのこと。



パナマシティに戻るバスの窓から「ノルウェー ジュエル」が、ペドロ・ミゲルロックに入っているのをキャッチできた。



月刊 共有船

鉄道・運輸機構共有
貨物船・旅客船

(一社)船舶整備共有船主協会機関誌

- 29年度 共有建造セミナー各地で開催
 - ◇29年度制度改正 ◇技術支援
 - ◇内航海運施策の概要
 - ◇海上交通バリアフリー施設整備助成 募集要項
 - ◇造船関係事業資金融資制度
 - ◇海事関係税制の概要 ◇船員計画雇用促進事業の概要
- 《暫定事業》
 - 29年度 建造等申請・被代替船申請要領
- 《国交省 海事局》
 - ◇内航海運における省エネ対策事業を決定
 - ◇先進船舶技術の研究開発支援補助事業
 - ◇旅客船のバリアフリー化優良事例を公表
 - ◇海洋資源開発/技術研究開発支援事業
- SES開発の歴史と検証(31)
 - バイオ燃料の内航船への適用の可能性(その1)
- ◇内航海運暫定事業の収支実績と今後の資金管理計画
- ◇内航燃料油価格

ケミカルタンカー
第一栄宝丸



5
2017

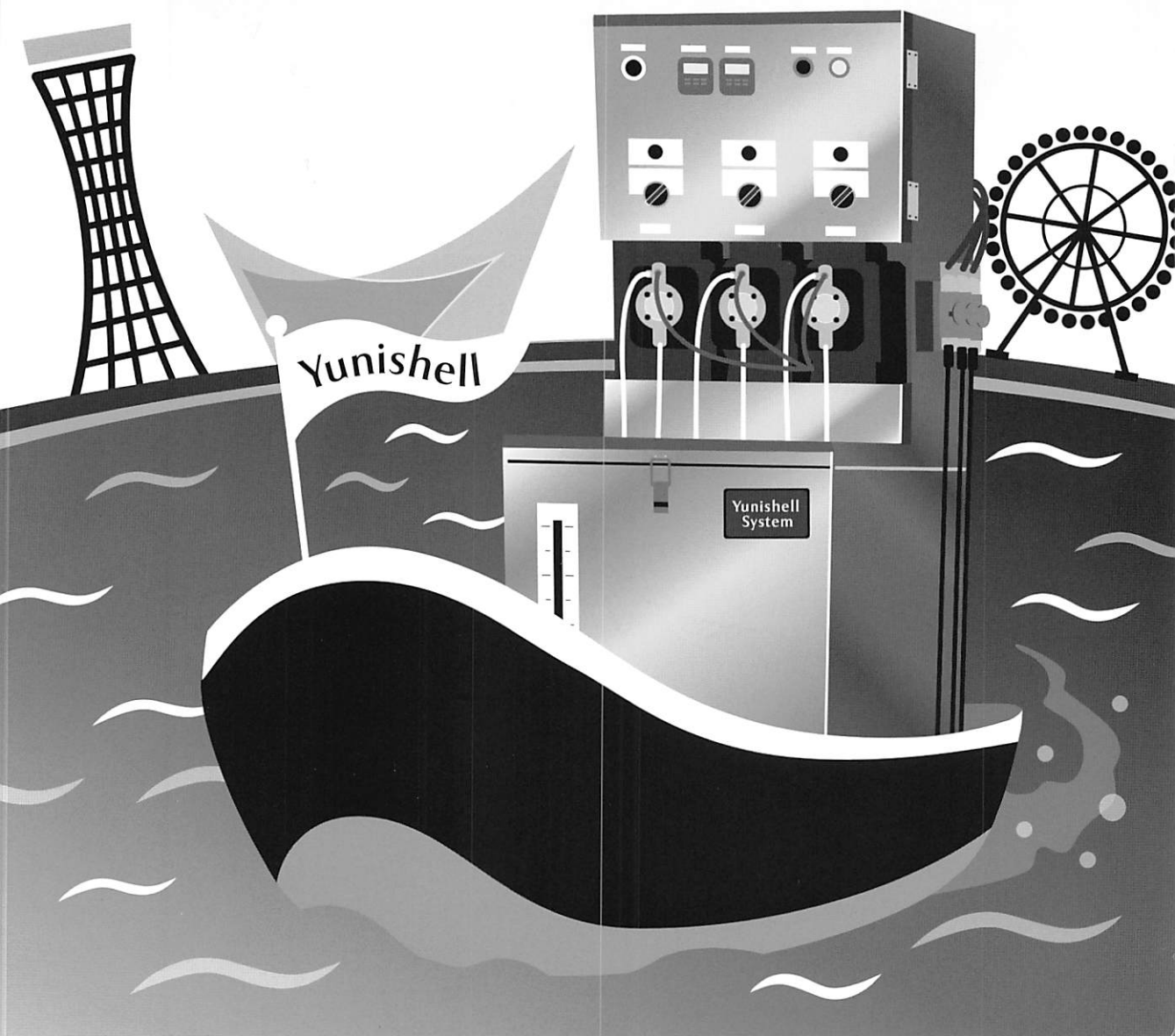
建造/本瓦造船株式会社

運航/田渕海運株式会社

船主/有限会社栄宝汽船

Yunishell System

海洋生物付着防止装置



シーチェストや海水配管等を海洋生物の付着から守ります!



日本油化工業株式会社
NIPPON YUKA KOGYO CO., LTD.

<http://www.nipponyuka.jp>

どうぞお気軽に
お問い合わせ下さい

横浜本社

〒231-0002 横浜市中区海岸通3-9郵船ビル3階
Tel.045-201-8867 Fax.045-201-8358

神戸営業所

〒650-0024 神戸市中央区海岸通1-1-1神戸郵船ビル1階
Tel.078-321-4105 Fax.078-321-4107