



〈 連載 (304) 〉

憧れのパナマ運河を見る(その3)

—新ロックの見学—



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

パナマ運河の見学を決めたのは、新しい閘門(ロック)が完成し、それを見たいと思ったためである。これまでの閘門は幅が32.3mで、これを通れる32.2mの船がパナマックス船で、これが長い間、外航船舶の主要寸法の大きな制約となってきた。アメリカの戦艦ミズーリはパナマ運河が通過できるぎりぎりの幅なのに対し、日本の戦艦大和は幅38.9mあり復原性の点でははるかに余裕があった。

旧閘門では、長さが294mまでの船舶が通過できるので、幅が32.2m、長さが294mの船はパナマックス船と呼ばれる。大型化の進むクルーズ客船では、このパナマックス船型が多数建造されて、総トン数は約9万トンである。筆者が、この5月に神戸発着のクルーズに乗船した9万総トンの「セレブリティ・ミレニアム」も、まさにこのパナマックス船型の船型で、非常に細長い船体で、復原力には余裕がない。10万総トンに近い巨大船の割に、よく横揺れを感じたのはそのせいなのかも知れない。

昨年、新閘門が完成して通過できる船は、

幅が49mまで、長さが366mとなった。現存するクルーズ客船はほぼ全てが通過可能で、コンテナ船だと約13000個積まで通過ができるという。

パナマ運河の太平洋側の旧閘門の近くのホテルに入って、まず目に入ったのが、旧閘門を通過するために水路を進むパナマックス船と、その26m上の新閘門の水路を進む大型コンテナ船の姿だった。これにはかなり感動をした。

旧閘門については、先に紹介したように、旧閘門の1つであるミラフローレス閘門の横にビジターズ・センターがあり、その展望台から閘門を上がり下がりする船を間近に見ることができる。新閘門でも同じような光景を見ることができないであろうか。そんな思いが募ったが、ガイドブックにもそのような施設の案内はなく、タクシーの運転手に聞いても英語がよく通じないので情報は得られなかった。

ミラフローレス閘門のビジターズ・センターで購入したパナマ運河の本をホテルで読んでみると、新閘門建設のページがあり、

そこに新閘門のビジターセンターらしき写真が写っていた。さっそく、この本をホテルのフロントで見せると、これはカリブ海側のコロンにあるガトゥン閘門のビジターズ・センターだという。タクシーで行くと1時間半くらいで、料金は片道100ドルくらいという。パナマ運河の長さは約80kmだから、まあ妥当な時間と値段かなと思った。パナマ運河には、運河に沿って太平洋側のバルボア港(パナマシティ)から、カリブ海側のクリストバル港(コロン)までのパナマ運河鉄道があるが、旅客列車の運行は数が限られているようだ。

ホテルから幾度か利用しているタクシーの運転手に交渉すると、往復125ドルでよいということになった。AISでチェックしてみると早朝にカリブ海側から船が上がる確率が多そうなので、6時半にホテルを出発することにした。

道路は、ほとんどが山の中の道で、一部、高速道路も走った。乾季のせいもあって、山の緑はやや精彩を欠いていて、茶色になっている木もちらほら。赤道直下の熱帯のイメージとはかけはなれていて、朝は、タクシーの窓を開けて走ると寒いほどで、亜熱帯にもかかわらずたいへん過ごしやすい。

ガトゥン閘門のビジターズ・センターには、1時間半のドライブで、開場時間ぴったりの8時に着いた。入場料はミラフローレスと同じ15ドル。ここの展望台からは新閘門が眼下に見え、ちょうど商船三井の大型バルク「コルジェ」がガトゥン湖への最後の閘室に入ったところだった。ガトゥン閘門では、連続した3つの閘室で26mだけ船を上昇させる。

新閘門の向こうに、小さな丘を隔てて旧閘門があり、大型のクルーズ客船らしき船の煙突が見えていた。5日間のパナマ運河滞在中に、通過する大型クルーズ客船に2隻も出会えるとは思っていなかったので、これはラッキーだ。

目を転じるとガトゥン湖が広がっており、6隻ほどの船が船首を南に向けて待機していた。ここで船隊を組んで、南に向かうようだ。新閘門を通過した商船三井の「コルジェ」も、この一団に合流した。

一方、旧閘門を上がってきたクルーズ客船「オセアナ」は目の前でアンカーを入れ、テンドーボートを下し始めた。ここで、乗客は観光をするようだ。

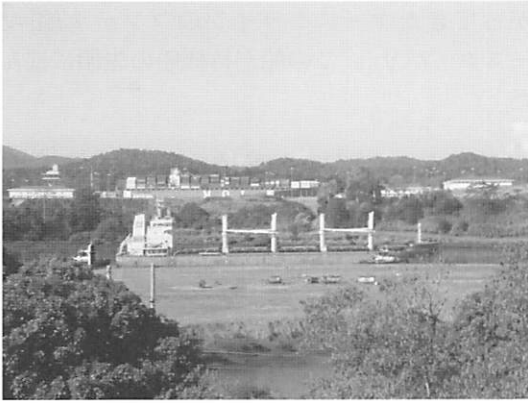
2時間ほど、このビジターセンターに滞在して、新閘門を通過する船の様子も、ガトゥン湖で待機して船隊を組む様子も確認ができた。この船隊が、午後15時以降に次々と大西洋側の閘門を通過するはずだ。運河長の80kmを平均10ノットで航行すると5時間ほどで到着することとなる。

そこでタクシーで戻って、太平洋側で彼女たちを待つことにした。昼過ぎにホテルに着いたが、窓から見るパナマ運河の入口水路を通過する船の姿は1隻もない。

15時15分、ミラフローレス閘門のビジターズ・センターに行くと、マースクラインのコンテナ船が近づいてきた。船名は「マースク・バリ」。朝にガトゥン閘門を最後に登ってきたコンテナ船だった。それが、ちょうど朝の8時だったから、この船は、ほぼ7時間でパナマ運河を通過したことになる。この後、朝にガトゥン湖で待機していた船が続々と大西洋側の閘門に姿を現した。

一方、太平洋側から昼近くにミラフローレス閘門を登った貨物船が、夕方になってもミラフローレス湖のブイに係留されていた。この船は、すでに6時間近く係留されているから、夜に北に向かうとしてもパナマ運河の通過には12時間以上を要することになる。たまたま運河に入る時間が悪かったのか、通行料の額によるのかは定かではない。

さて、18時までホテルの窓からシップウォッチングをしていたが、ガトゥン新閘門で会った大型バルクキャリア「コルジェ」は現れなかった。そして、19時近くによろやく「コルジェ」が新閘門の水路に現れた。すなわち、この船のパナマ運河通過時間はおおよそ14～15時間はかかっており、「マースク・バリ」の2倍といったところのようだった。



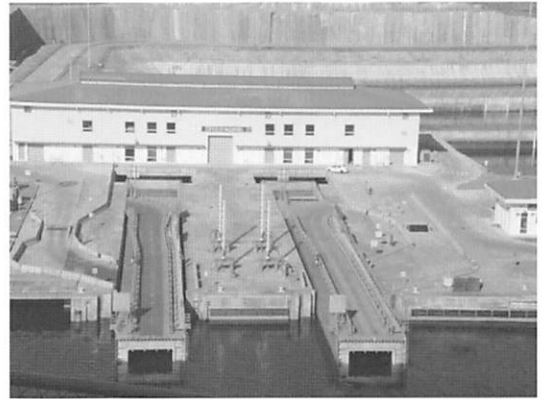
旧運河閘門を通過する貨物船(手前)と26m高い位置にある新閘門を通過する大型コンテナ船。



完全に浮き上がってガトゥン湖と同じレベルの水位に達した。



ガトゥンロックの新閘門には商船三井のばら積み船「コルジェ」が入っていた。旧閘門は2列だが、新閘門は1列のみ。左の水面は調整池で、1回に流出する水を60%も減らすために新設された。



引込式のゲートが開き、船が引き出される。



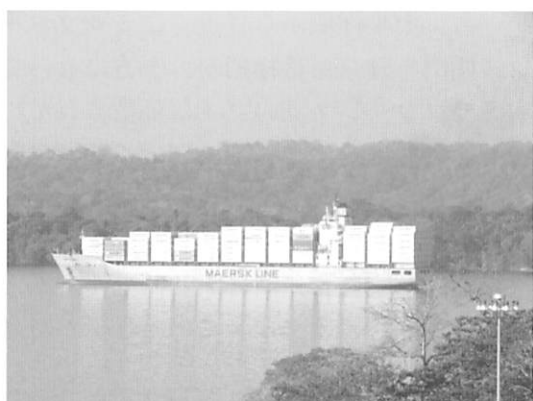
引き出すのは前のタグボートで、2本のワイヤーを使って船首の方向を調整しながら引き出す。後ろにもタグボートが付き、船を真直ぐに保つ。



船はガトゥン湖に入った。前方にはたくさんの船が待機中。



パイロットボートが2隻やってきて、パイロットの交代。閘門を上げるまでと、その後の運河航行でパイロットが違うようだ。船尾には針路調整を手伝うタグボートが付いている。



カリブ海からガトゥン湖に朝の8時過ぎに上がってきたマースクラインのコンテナ船「マースク・バリ」。この船が待機船の先頭に進んだ。



「コルジェ」が船隊の最後尾にスタンバイした時に、パナマックス型クルーズ客船「オセアナ」が旧閘門を上がってきて右手から登場。



「オセアナ」は運河通過船隊には加わず、錨を入れて旅客のテンドーサービスを始めた。

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

- ◀国交省 海事局▶
 ■ 革新的造船技術の研究開発支援決定
- ◀船整協▶
 ■ 内航記者懇談会開催
- ◀総連合▶
 ■ 内航海運における取引の実態に関するアンケート調査結果
- **紹介** 特殊タンク船「第十七徳誉丸」竣工
- ◀日船工▶ 30年度「新製品開発助成事業の課題」募集
- シップ・オブ・ザ・イヤー2016 応募作品出揃う
- SES開発の歴史と検証(32)
 バイオ燃料の内航船への適用の可能性(その2)
- ◀海上保安庁▶ ◇28年の海洋汚染の現状
 ◇28年の海難の現況と対策
- ◇日通総研短観
- ◇金利の改定 ◇各組合の総会及び懇親会日程



特殊タンク船
第十七徳誉丸

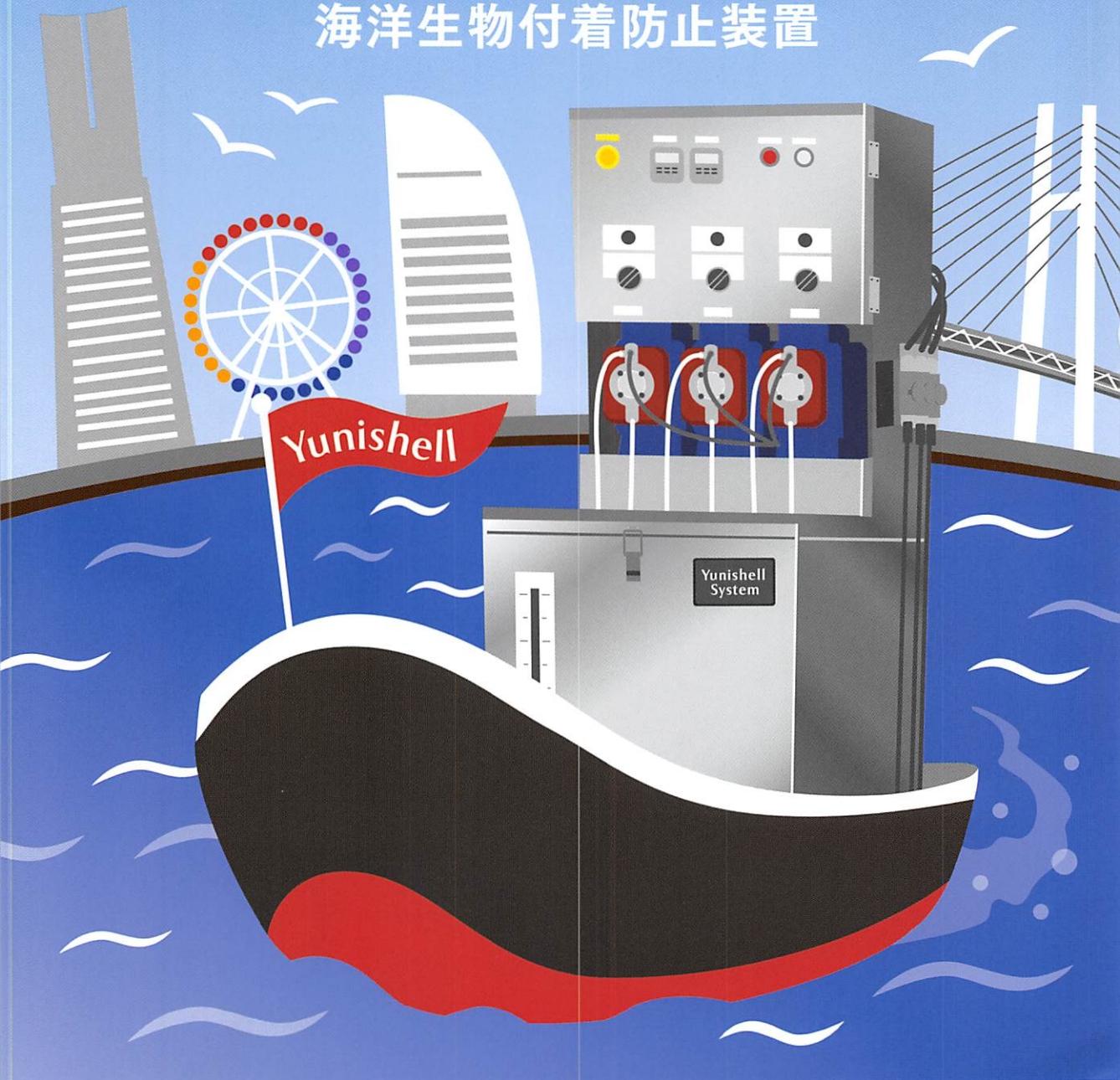
6
2017

船主 / 岩崎汽船 株式会社
 運航 / 熊澤海運 株式会社

建造 /  佐々木造船株式会社
 広島県豊田郡大崎上島町木江65-1
 TEL. 0846-62-0350
 FAX. 0846-62-0713
 URL <http://www.sasakizosen.com>

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