

## 船 旅 カリブ海－パナマ運河

岡本祥一  
予科5-7  
航空16-4  
(航空通信)  
(川口市)



### まえがき

年をとると出無精になる。一日中鬱々とした気分の日々を過ごすのは切ない。そんな時、気分転換に旅に出るのもよいものである。

旅と言っても国内のそれはせいぜい1泊か2泊止まり。いっそ2～3週間くらい日本を離れるのがよい。かといって若い頃のように飛行機で飛び回ってせわしく街中を歩くのはもう嫌である。荷物の運搬、旅行手配等は煩わしい。添乗員に付き添われた団体での船旅が良い。

昨年6月、バンクーバーからアラスカへの船旅は極めて快適であった。味をしめて中南米をめぐる船旅に夫婦で申し込んだ。



セレブリティ・センチュリー号

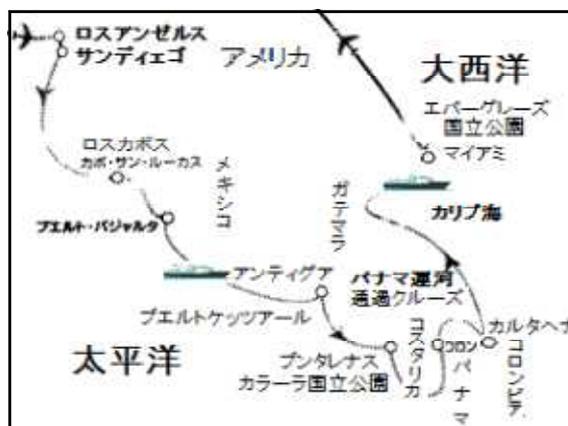
出かけたのは1012年の暮のことである。行程に含まれるパナマ運河を見ることが出来る。子供の頃の念願がこの歳になりやっと果たせると思った。

### 船内事情

日本からの団体参加者は総勢26名、定年退職された方が多く、それに我々のような老夫婦、老婦人姉妹、暇を持て余しているらしい60歳台の女性などで若い者はいない。男性3割、女性は7割と言ったところであろうか。

成田からロスアンゼルス経由サンチアゴにて乗船。客船はアメリカのセレブリティ・センチュリー号、約7万トン、全長約250mと巨大である。小学生のころ遠足で横浜山下埠頭に停泊していたあこがれの氷川丸、約1万トンとは比べ物にならない大きさである。バス、バルコニー付、約22m<sup>2</sup>の部屋に案内された。乗客定員約1,800名。船員約800名とのこと。

夕方静かに出港。昔見たテープを投げ合う賑やかな風景は見られない。野良犬が岸壁に1匹うろついていただけであった。アメリカ西岸、カリフォルニア半島の沖合を南下、2日間終日航海。見える物はただ青い海と水平線、そして白い雲だけ。ひまをもてあまし、上甲板に出る。15m程度のプールが青い水を湛えている。しかし短く小さいので泳ぐ気はしない。プールの周囲は、白人連中が水着姿でデッキチェアに横たわり日光浴である。日本人も含めて有色人種はほとんど見かけない。



乗客の多くはアメリカ系白人で、その多くは「老」で形容される人達である。とりわけ目につくのは巨大な肥満老婦人たちである。病的な肥満ではないかとさえ思われる者も散見される。家内に言わせると、巨大な「トド」のハーレムを直感するのだそう、その巨体でプールサイドをのし歩かれると恐怖さえ感じ、思わず目をそらす。

船内は四六時中自由に食事をとることが可能である。見るとなしに見ていると、これら肥満老婦人の食欲旺盛なこと、驚くばかりである。体内のコレステロールはどうなっているのだろうか。他人のことながら実に気になることであった。

他人ごとではない。われらも運動をせねばならぬ。「油断大敵、肥満大敵」である。中甲板にはほぼ舷側に沿ってジョギングトラックがある。一周約350m。夫婦で連日午後には約30分、6キロ行軍をすることにした。しかし朝、昼、晩、3食をたべると体重は確実に増す。野菜を主として減食を心がける日々であった。戦中、戦後にかけての欠食時代を経験した小生にとって、なんとも忌々しいことであった。結局旅を終えて、矢張り約1kgの体重増加は已むをえぬことであった。

## ディナー

夕食をとるメインダイニングレストランでは団体に指定された席があり、指定された時刻（18時あるいは20時）に着席する。1回に数百人のディナーを給する食堂は壮観であり喧騒を極める。係りが飲み物の注文を取りに来るが、ビール1杯を頼むのも容易ではない。

クルーズ客船には格があり、主に3種に分けられディナーの際の服装と関係する。

Casual：一般大衆的

Premium：中級。本船はこのクラス。

Luxury:高級。クインエリザベスクラス。

Luxuryクラスでは夕食に蝶ネクタイ、タキシード着用が常識と聞いている。（日本船の「飛鳥」はタキシード着用を求めているようである。）本船では、数日に一度、フォーマル着用との指示が船長より出されるが、ネクタイ着用ブラックスーツでよく、タキシード着用者は見当たらなかった。この方が気楽でよい。

前菜から始まる料理は、我々老夫婦にとりあまりにも過大に過ぎる量であった。「トド」も三舎を避ける人達の食欲も満たさなければならぬ。その同じ量を提供されるのである。出された食事の半分も食べられない。残せばよいのであろうが、欠食時代を経験したものとして、なんとも「もったいない」との意識が先行する。結局主菜は夫婦で一皿を半分づつとりわけることとし、少しでも無駄を省く努力に徹することとした。「九牛の一毛」ではあるが、気分の問題である。

## 寄港地

航海3日目、4日目、そして7日目にメキシコの景勝地に寄港。さらに南下してグアテマラの世界遺産、アンテグアを見学。16世紀初期に建てられ、その後大地震で破壊されたものの現在も機能を果たしているカセドラル、破壊をまぬかれ、大きくずれた太い石柱が印象に残っている。

航海9日目、「自然の宝庫」、「中米の楽園」と言われるコスタリカではカラーラ国立公園へ。

クロコダイル（アメリカワニ）の大群にカメラが集中する。アリゲーターとの差異が大きな話題となった。口を閉じたとき歯が見えるのはアリゲーター見えないのはクロコダイルだそうである。



**クロコダイル**

メキシコ、グアテマラ、コスタリカ、コロンビア等中南米諸国の港6か所に上陸、市街を訪れた。強く印象に残っている点は、どの街でもトヨタ、ホンダ、ニッサン等の中、小型車が多くみられたことであった。次に多いのは韓国車であった。こんな遠い国でも日・韓工業のせめぎ合いが見られる。関税交渉を含めて将来の成り行きが気になることであった。

## パナマ運河

11日目の早朝、パナマ運河入口に到着。まず、アラスカから南アメリカ最南端に至る1本の道路に掛けられたアメリカ橋、つまり南北アメリカ大陸をつなぐ高架橋の下を通過する。

最初の難関はミラフローレス閘門である。船は兩岸のレールを移動する機関車によりロールで引っ張られてしずしずと閘門に入る。閘門の幅は33.5m、客船の最大幅32m。岸壁との距離約80cm。本当にギリギリである。前後の扉が閉じられ、河水の注入により巨体が少しずつ上昇する。2段式の閘門を通り17m上昇。更に進んで1段式のペドロ・ミゲル閘門により9m上昇。太平洋から26m上がったことになる。閘門を過ぎて運河内で幅192mと最も狭い水路を通りガツン湖に入る。ブイに

沿って約40km航行、最後の見どころガツン閘門に入る。

全長2.2km、3か所の閘門で26m水位を下げてリモン湾に入る。この先12kmは大西洋である。

パナマ運河の大西洋側の拠点港コロンに入港する。全長80kmのパナマ運河通過完了。子供の頃の夢を80年後にやっと果たし、感無量。運河通過中、かなり大規模な掘削工事が散見された。運河拡張工事とのこと。完成は2014年、一段と船腹の大きい船舶も通行出来るようになる。



**ミラフローレス閘門をすり抜ける客船**



**<ミラフローレス閘門>**

**(すれ違って太平洋に向かう貨物船)**

## あとがき

パナマ運河を過ぎカリブ海を終日2日間航海する。キューバ沖を通過、最終到着地マイアミに向かう。

毎夕、船内の劇場でイベントがある。もちろん無料である。ある日、マジックショウがあるとのことで参加した。マジックは結構楽しめた。ショウの最中、マジシャンが時々冗談を言って皆を大笑いさせることがある。しかし、こちらはチンプンカンプン、英語の語彙が全く分からず、ただ茫然とするのみであった。恥ずかしさが先に立ち、無性に悲しかった。戦後海外留学の機会を逃し、言語習得を怠ったことに改めて悔恨の思いを抱いた。今でも英語のヒヤリング向上に努めているが、全く進歩は無い。もし生まれ変わることが出来るのなら、是非二カ国語は自由に操れる能力を身につけたいと思っている。(4月末脱稿)