



甲比丹航海記

012号 (23 Jan. 2016)

(又もや)定期貨物船・有馬山丸

(24 May 1962~16 Mar. 1963)

有馬山丸の中米西岸・ガルフ定期航路もようやく最終段階、合衆国沿岸部にかかります。キューバを出て米国初港はマイアミ Miami、そしてそのすぐ北のポート・エバーグレイズ Port Everglades、以後は全てメキシコ湾沿岸の港です。

次の画像で赤線で示した部分が往航で、メキシコ湾沿岸を反時計回りに回ってゆき、メキシコとの国境の町ブラウズビル Brownsville が往航の終点、ここで揚げ荷は全部終わります。それ以後はホールド(貨物艙)掃除をしながら往航でも寄港したタンパ Tampa に戻り、日本向け物資の積荷が始まります。画像で示した通りブラウズビル以降を白線にしていますが、これが復航を意味します。

当時、日本の経済は原料を輸入して、それを国内で製品化しては輸出することで成り立っていましたから、外地で日本向けに積む貨物の殆どが様々な原材料です。

この航海も正にその通り、タンパ、ヒューストン、ガルベストン、そして最後はニュー・オーリーズと全て原材料の積荷です。



さて、それでは改めてマイアミから米国沿岸諸港についてお話しします。

しかし、その前にこの海域の話には欠かせない事柄について、またちょっと寄り道させていただきます。

*

それはほかでもないガルフ・ストリーム **Gulf Stream** = メキシコ湾流という強烈な海流です。北太平洋で最も強力な海流と言えば日本南岸を洗う黒潮ですね。

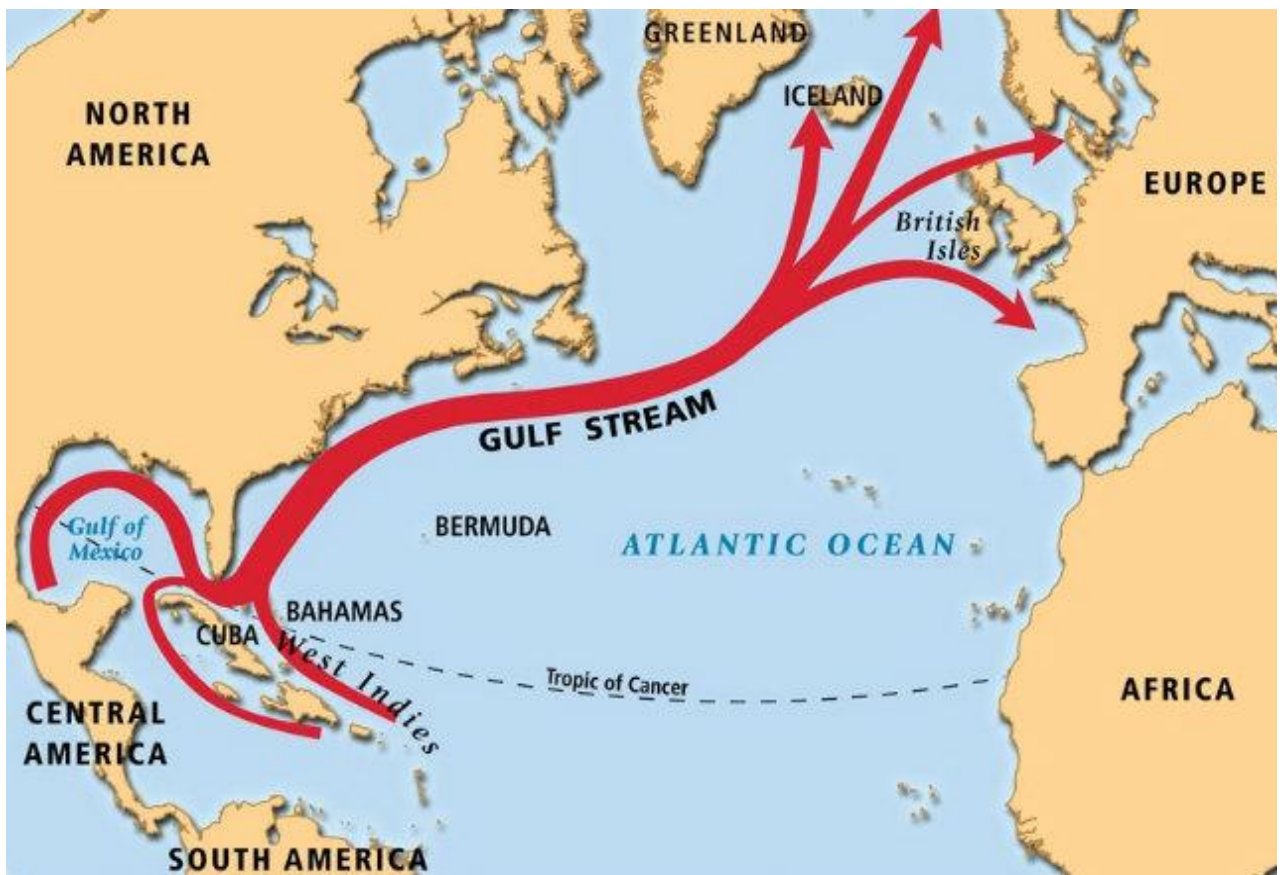
北大西洋で、それ以上の威力を発揮するのがこのガルフ・ストリームです。これが世界最強の海流、と言っても差し支えないと思います。

確かに黒潮もそのスピードや流れる範囲はかなりの物ですが、その影響を直接受けるのはフィリピン、台湾、日本の三ヶ国位のものでしょう。それに引き換えガルフ・ストリームはその流速・流量もさることながら、メキシコ、キューバ、アメリカ合衆国、カナダ、そして、アイルランドや英国をはじめとする西欧諸国まで、広大な範囲に影響が及びます。

例えばロンドンの緯度は北緯 51.5 度ですが、日本周辺でこの緯度となると、何とカムチャツカ半島南端付近です。冬場のロンドンを訪れた経験をお持ちの方はご承知だ

と思いますが、ロンドンはそんなに「寒いっ」と震えるほどの事はありません。ロンドンに限らず英国やアイルランドの南岸一帯は真冬でも「エッ、これで北緯50度かヨ」と思うほど寒くありません。これが正にガルフ・ストリームの威力。次の画像の赤い帯が示すように、暖かいキューバやフロリダ周辺の温度エネルギーを西欧諸国に無料配布しているのです。

同程度の緯度でも、西欧と極東の冬季温度に大きな差があるのは、それぞれの西方に凍らない海があるか、凍りついた大陸があるか、という違いが理由の一つです。その上、西欧の西に広がる海には、ガルフ・ストリームが運んできた暖かい海水が流れ込んでいることが大きな決め手となるでしょう。

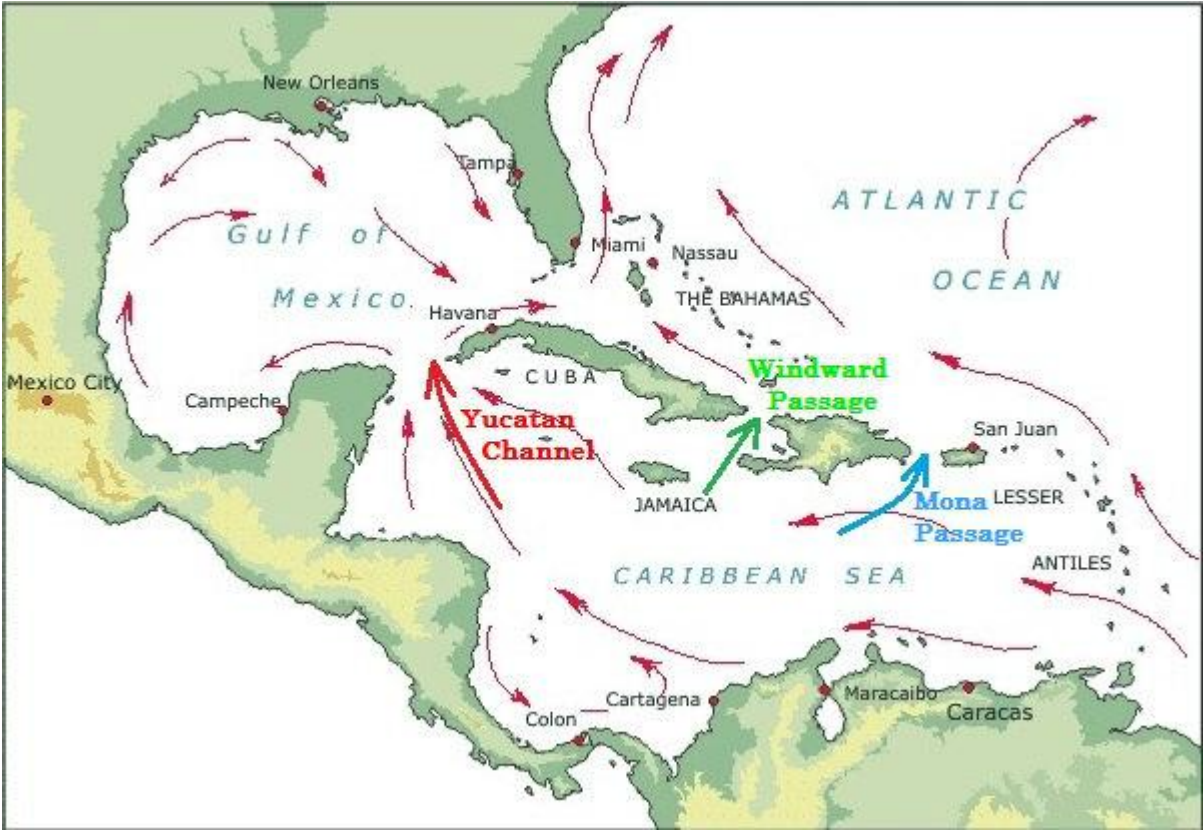


とにかく、この海流の持つエネルギーは強烈な物があります。北大西洋の航路選定をする者にとってこれを最大限利用しない手はありません。

*

もう一枚キューバとフロリダ付近を拡大した画像を見てみましょう。パナマ運河を通過してから、米国東岸又は西欧諸国の港に向かう船が、カリブ海から大西洋に抜けるには三つの選択肢があります。

東から言うと、まずプエルト・リコとイスパニョーラの中のモナ・パッセージ Mona Passage (青の矢印)、次にイスパニョーラとキューバの間のウィンドワード・パッセージ Windward Passage (緑)、そして、一番西がキューバ西端とメキシコのユカタン半島の間のユカタン・チャンネル Yucatan Channel (赤)。以上の三つです。



一番東のモナ・パッセージは、米国東岸向けだと遠回りになってしまうので距離的にバツ、欧州向けでも大圏ルートからは南にそれてしまうのでこれまたバツ。そして更に、一年中コンスタントに吹き続けるカリブ海の北東風に逆らって進まなければなりません。だから、欧州からパナマに向かう時はいいですが、パナマから北上する航路としては採用しかねるのです。

*

次の選択肢はウィンドワード・パッセージ。このコースはニュー・ヨーク以東の米国諸港又は欧州向けの大圏コースなら距離的には一番近い、でもデメリットは、やはり北東貿易風に殆ど真向かいになってしまうこと。そもそも名前からしてウィンドワード=風上。とにかくずっと真向かいの風、当然海流が連れになることはあり得ません。従って、これもバツとまでは言わずとも、まあ、やめた方が無難です。

*

最後はユカタン・チャンネル。このコースは米国東岸であれ欧州であれ、距離的にはもっとも不利でしょう。でも、最も遠回りのこのコース、私なら米国東岸全体、

及び西欧へ向かう時でも、文句なし、断然、これを選びます。

その理由は言うまでもなく強烈なガルフ・ストリーム、そして、その源流とも言えるフロリダ・カレント Florida Current です。しかも、カリブ海北西部に進めば既に連れ潮が始まり、船をユカタン・チャンネルに流し込んでくれるんです。だから、次の目的地がどこであろうと、このユカタン・チャンネル以北なら、もう何が何でも

ここに向かって進み、常に強烈な海流と道連れになりたい。急がば回れ。

フロリダ・カレント及びガルフ・ストリームの最大流速は4ノット(約7.4km/h)とも5ノット(約9.3km/h)とも言われています。また、一日に流れる距離は100マイル(海里)とも言われます。広い海の事ですから、どこで、いつ、観測したかにより大きな差が生じるかもしれませんが、私の体験としては、いい時には一日100マイル(約185km)プラス位を期待するのは妥当な範囲だと思います。これは航海時間の短縮、ひいては燃料の節約その他諸々、と大きな経済効果を生みます。そんなわけでこの三つの航路には、実は選択の余地はナイと言ってもいい位なのです。

*

ひとつ前の海流図の赤ベルトの状態をもう一度ご覧下さい。メキシコ湾には湾岸をぐるっと時計回りに回る流れがありますが、近年、メキシコ湾内の海流は複雑に変化

しているようで、これらの図面と現在の実態とは一致しないのかもしれませんが。

その時々で赤ベルトの位置には当然ズレがあると思いますが、いずれにしても、ユカタン海峡を南から北へ通過する船にとって不利になるものではありません。

*

さて、ハバナ～マイアミ間の航海に戻りましょう。

この海域でまず思いだされるのは、かのヘミングウェイの「老人と海」。

この作品は、私がこの海域に初めて行ったこの時1962年の10年前に出版されたそうですが、作家自身はこの前年1961年に銃で自殺してしまっていました。

うつ病だったそうですが「老人と海」を書いていた時、既にうつになり始めていたとも言われています。 ハバナの7～8キロ東にある小さな漁港の漁師の話に着想を得

たのだそうですが、特に私の印象に残ったのはサメの話。

無二の親友、同期生HYの死の一報を聞いた時、まず思い浮かべたのは「老人と海」

のこの部分でした。 ことも有ろうに、あんな所で海中転落するとは……。

暗い夜の海で、長時間きつい流れの中を望みもなく泳いで力尽きるのもたまらんし、巨大なサメに襲われるのはもっと恐ろしい、いずれにしてもナー、となんともやりきれない気持ちでした。



上の画像、ハバナの少し東のコヒマール **Cojimar** と言うのが老人と海のモデルの住む漁港とされている所。 赤線はガルフ・ストリームの源流フロリダ・カレントの大雑把な軸線です。 有馬山丸の次の目的地はマイアミ **Miami**。 キューバからフロリダ半島南端は正に目と鼻の先、さらに半島の先端からフロリダ・キー **Florida Key** と呼ばれる小島の連なりが続き、その西端にあるキー・ウェスト **Key West** はハバナから150キロ程しかありません。 そんな近さですから海上封鎖になった後、カストロ政権を嫌った人々が密航を企てるには至って便利、海流も助けてくれるわけ。

驚いたことに、近年64歳の米国人女性がハバナからキー・ウェスト迄泳いで渡ったのだそうです。 近い近いと言ってもそれは船での話、泳ぐと言うことになれば話は

ちょっと違いますね。有名なドーバー海峡横断泳は約34キロだそうですから、その4倍以上を泳いだわけです。しかも、エスコート・ボートはついていただけで、サメよけのケージ cage を使わずに、だそうですこれまたビックリ。

そして、場所の特定はできていませんが、HYは前年この海のどこかに消えてしまったのです。黙祷。

さてマイアミです。ご存じの通りここはフロリダ最大の都市、観光や保養で有名なフロリダ州の中でも群を抜いて大きな街です。一方では、長年にわたるキューバからの不法移民の街としてもかなりのものらしく、いきおい、色々な犯罪の巣窟にもなっているらしい。映画でもその方面の扱が多いですね。リトル・ハバナなんて言われる街区もあるらしい。



左端のマイアミ市は州の商工業の中心地として栄える一方、右端のマイアミ・ビーチ市はホテルやコンドミニウムが林立する一大観光地・行楽地です。単にマイアミと言った場合はこの両方を合わせた意味になるのだそうです。

しかし、有馬山丸が停泊した場所はそのどちらでもなく画像の中央部にあるドッジ・アイランド Dodge Island、しかもごく短時間の停泊で、ハイ、さよなら。

そして、休む間もなくすぐ次の港ポート・エバーグレイズ Port Everglades です。

ポート・エバーグレイズは左上のフォート・ロウダーデイル Fort Lauderdale 市に属する港湾地帯の名称で、街の名前ではありません。



マイアミ・ビーチが一大観光地であるのに比べ、フォート・ロウダーデイル市はちょっと違い、一段も二段も格上の言わば富裕層の保養都市とでも言うべき性格らしい。また、アメリカのベニスなどとも呼ばれるようですが、ベニスのような下町風ではなく、共通点は運河が張り巡らされていること、その運河沿いには瀟洒な別荘が点々とあり、水面には豪華ヨットが行き交っているそうです。

上の画像でもその一部は窺えますね。櫛の歯のように並んでいるのは全てマリーナと言うか自家用バース(ポート係留棧橋)付き別荘地。この街のごく一部分にすぎないこの画像の上での面積比を見ただけでもこういう場所の多さが目立ち、如何にオカネモチが揃っているかが分かります。住民の構成も、大部分は全米各地から集まるお金持ちとその使用人のみ。地場産業と言えるものは殆どなく従って工場労働者はいない、ということらしい。

日本にはこんな所どこを探してもないでしょう。イヤ、一か所だけ、チョコビッと似た所がありました。それは長崎と佐世保の間にあるテーマ・パーク、ハウス・テン・ボスの中にある分譲別荘地で、ここも家の前に夫々自家用ボートを係留できるように

なっていますが、その総戸数もスケールもケタ違い、較べ物にもなりません。

*

その港湾地区であるポート・エバークレイズも入港船の主力は豪華客船で、有馬山丸のような貨物船には全くの場違い、何故わざわざここでの揚げ荷が必要だったのか疑問です。ごく近いマイアミで揚げて陸送すれば済むくらいの少量の揚げ荷でした。また、フォート・ロウダーデイルでは英語が通じる、なんてことが言われるようです。それは逆に、マイアミではヒスパニック系住民がいかに多いかということでもあります。実際、マイアミでは英語が全然話せない住民が珍しくないのだそうです。

ということで、この街もフナカタ風情には用の無い所。 サッサと出港。

*

次はタンパ Tampa です。タンパ・ベイ Tampa Bay はフロリダ半島のメキシコ湾側のほぼ中央部に位置します。



米国のこの辺りは山らしいものは殆どなく、この湾の回りも真っ平らで風を遮るものはありませんが、地形的にはこれも良港と言えます。水深もまずまず。

往航は揚げ荷の為の寄港で、湾の最奥部タンパ市の埠頭に着岸しました。
 そこより少し湾口に寄った所にある赤星のポート・タンパ Port Tampa は、復航で燐
 鉱石の積荷の為寄港した所です。

*

マイアミとポート・エバークレイズの二港はごく短い停泊であわただしく出港してしまいましたが、タンパでは着いた日は夜荷役もなく一晩ノンビリできました。
 こういうラッキーなスケジュールを船乗りは「つけ仕舞い」と呼んでいました。船を着けたら（着岸し終えたら）、ハイ、今日の仕事はそこまで・・・。

この日はいつも忙しいチョフサーも久しぶりの息抜き。「オーイ、フォース・オフイサー行くぞー!」と気合が入っています。晩メシもそこそこに、チョフサーのお供で上陸。街までぶらぶら歩いて、とあるバーに入りました。カウンターにとりついて、まずはビールで乾杯と、注文したら、ひげもじゃコワモテのバーテンが、ちょっと難しい顔で、アンタ I D を見せな、と言うんです。

*

話は前後しますが、日本で海外渡航が自由化されたのは 1964 年の事で、この時より 2 年後の事ですから、普通の船員がパスポートなど持っているわけもなく、船員にとって唯一の I D は船員手帳でしたが、この頃はそれも記載事項が日本語のみ。

この当時、船がその航海最初の米国の港に着くと、イミグレの係官が乗り込んできて、初めて米国入国と言う乗組員の顔写真をポラロイド・カメラで撮ります。

若い世代の方はポラロイドなんてご存じないかと思いますが、撮影すると数分後にすぐ映像が使えるもので、写りはあまり鮮明ではありませんでしたが、デジカメの無いその頃にはとても便利な物でした。とにかく、そのカメラで写した顔写真を入れた

I D カードを即日発行してくれます。

このカードは船を乗り換えても有効でした。だから当時の乗組員は全員がこの I D カードを持っていて、米国での上陸には常にこのカードの携行を義務付けられていました。埠頭から外に出るゲートを通る時は勿論、街中でもカードの提示を求められることがあり、持っていなければ即、不法入国を疑われることとなります。

*

と言うわけで、バーテン氏はそのIDカードを見せろとスゴんだわけ。こんなガキにアルコールなんて呑ますもんか、という意図がアリアリ。そして、まじまじと私の顔とIDのポラロイド写真を見比べていましたが、これはお前さんじゃないナ、と首を振っています。傍で見ていたチョフサーも、いやいや彼は本船のフォース・メイトで、そのカードの通り完全な大人だヨと、とりなしてくれました。

「ひげもじゃ」はそれでも渋った様子でしたが、ようやくポンプからビールをついでくれました。そして暫く横目でチラチラ見てましたが、私の呑みっぷりに安心したのか、なるほどガキじゃなさそうだ、とようやくIDカードの年齢を信じたようでした。以後、ビールもバーボンも呑み放題、勘定は勿論チョフサーもち。

イヤー、参ったなー。ことほど左様に欧米人から見ると日本人は若く見られるのですね。特にその頃は一般旅行客は皆無の時代でしたから、彼らも日本人を見慣れていなかった、と言う事が大きく響いたのでしょうが・・・。

熊のようなひげもじゃ男は、多分、極小サイズのノミの心臓の持ち主で、子供にアルコールを呑ませたなんてトガを負う事を心配して、無難な方へ逃げたのでしょう。

*

つい調子に乗って、呑み放題、なんて言ってしまいましたが、この頃は外貨持ち出し制限、即ち使えるドルには厳しい制限があり、確か換金限度は2万円迄だった筈。更に船乗りは所属する会社の内規もあり、有馬山丸の場合確か一航海20ドルだったと思います。360円X20=7200円、いくら当時は諸物価が安かったと言ってもこれじゃ呑み放題なんて出来っこありません。チョフサーの財布にだって大した枚数は入っていなかった筈。まあ、チョフサーは普段上陸する暇が殆どないので何航海分か、貯まっただけでしょうけど。

*

ひげもじゃバーテンと直接比較するのは変ですが、各種官憲の対応でも同じような事が言えますね、所詮個人の見方・考え方は千差万別、その人の器量次第でどっちへでも転がるのは外地ではママあること。

私達夫婦が四年間を過ごしたスペインの窓口業務はもう殆どデタラメ。お役所の窓口は勿論、郵便局などを含め公的・半公的機関の窓口はおしなべて要注意。取り扱い基準とか、マニュアルなんていうものがあるのかどうか疑わしい。とにかく個人裁量に任されているような感じです。同じ窓口でも、その時席に着いている人によって、扱いにかなりの差があるんです。

例えば何かの申請書類を提出するような場合、必要な書類を承知はしていても、慎重を期してどういう種類の書類をそろえて行けばいいのか、改めて聞きに行きます。そして、あれとこれと、と一々メモってこれだけでいいんですね？と念を押して確かめます。さて、指定の書類を用意して、日を改めて同じ窓口に行きます。窓口の向こうに座っているのは別の人。すると、あれが足りない、この記入法じゃダメ、という事が良くあるんです。デモもダツテも通用しません、受け取るほうがダメと言うんですからどうにもなりません。あなたならどうします？

私達は最初に聞きに行った時の方がその窓口につくのを辛抱強くマチの一手。それが結局一番の早道。どうです？信じられないでしょうがホントの話。

スペイン程ではないにしても、アメリカと言う国も個人の判断が最優先という雰囲気を感じられます。特に南部諸州でその傾向が強いような気がします。

幸いな事に、私の経験ではこの日本は窓口業務に関しては最も公平無私な国ではないかと思えます。書類処理、特に年金関係には度々ミスがありますけどね。私も生存確認ハガキの処理ミスで一度年金を止められてしまった経験があります。社会保険庁から年金機構に変わっても相変わらずゴタゴタが続いているようですが・・・。

*

ところで、チョフサーがひげもじゃバーテンにとりなしてくれた時の「彼はフォース・メイトで」という言い方、これはフォース・オフィサーの米語的表現で、友達という意味でもあるメイト mate です。殆どの米国人は航海士をオフィサーとは言わずメイトといいますね。なるほど大抵の英和辞書で mate を引くと3番目か4番目に、(商船の)航海士、というのが出てきます。一方、英英辞書 Oxford で同様 mate を引くと一番最後の5番目にやっと an officer on a merchant ship とあります。

実際米国ではチーフ・オフィサーではなくチーフ・メイトと言う人が殆ど、英国ではメイトは一般的ではなく、オフィサーと呼ばれるのが普通です。

とにかく、これからこのメキシコ湾沿岸諸港をまわる間、フォー助はフォース・メイトになるわけ。もっとも袖の金筋はサード・オフィサーと同じ一本ですから、外部からはフォースかサードか見分けはつかず、サード・メイト！ と呼ばれることが多かったのです。ステベ *stevedore*=荷役人夫の中にはハイ、ルテナン！ *lieutenant* なんて呼びかけてくるヤツもいました。軍経験者なんでしょうね、少尉セカンド・ルテナン *second lieutenant* も金筋一本の筈だから。

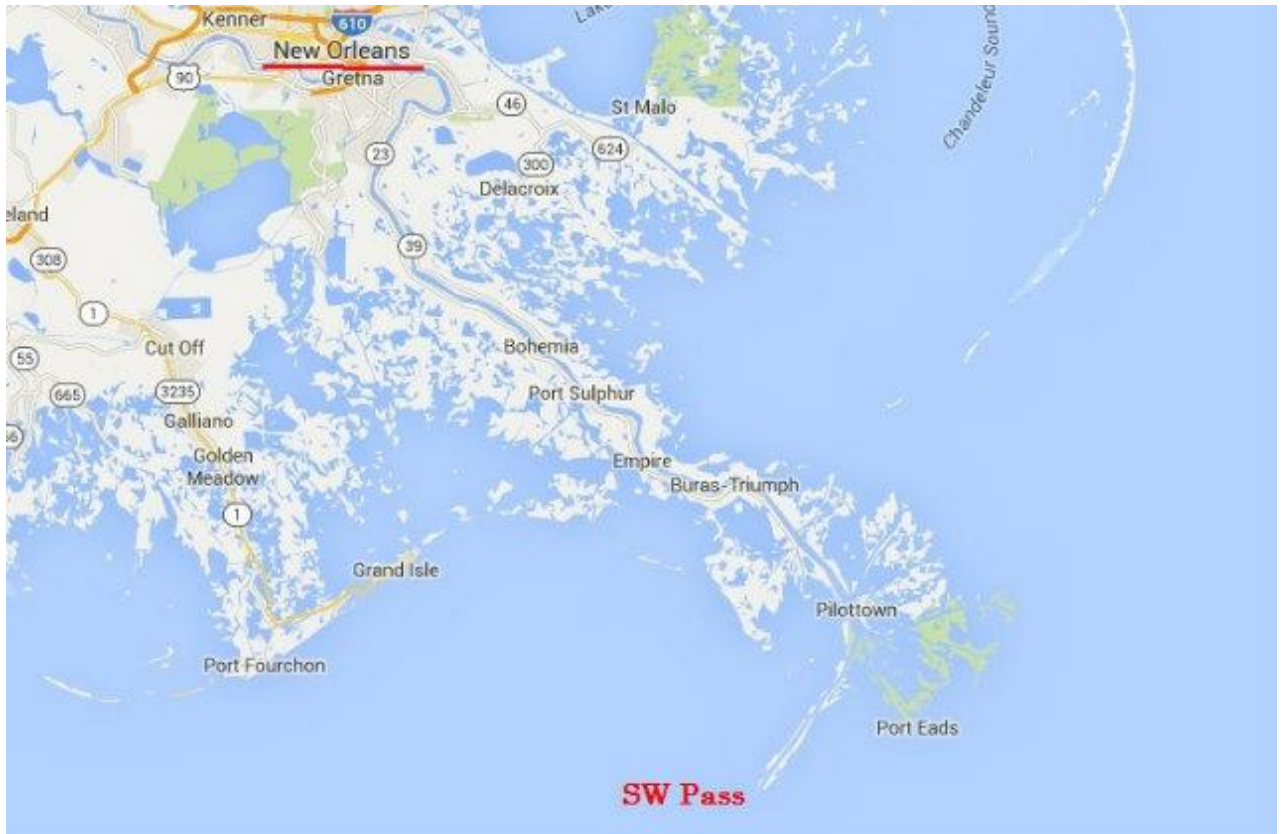
*

さて、いよいよ次はニュー・オーリーズ *New Orleans* です。この綴りの日本語表記はニュー・オリンズとかニュー・オーリンズとか色々あるようですが、ここでは上記のようにオーリーズとします。また、船では、ノラ *NOLA* とも言います。*New Orleans Louisiana* の略ですね。ここは私にとってこの航海で一番待ち遠しかった港。古くから色々な映画や小説の舞台となる所。大好きなディキシーランド・ジャズ *Dixieland Jazz* 発祥の地。混沌の街、フレンチ・クォーター *French Quarter*、その心臓部とも言えるバーボン・ストリート *Bourbon Street* をこの目で見てみたい。市街地図は何度も何度も見なおして、すっかり頭に焼き付いています。期待はますます高まるばかり。果たして上陸の機会を持てるかどうか。

ニュー・オーリーズの市街地を含めその下流地域一帯全体がミシシッピ川のデルタ地帯。人が住んでいる場所以外は全て湿地帯です。ワニもウヨウヨらしい。大河ミシシッピ川 *The Mississippi* へは普通、次の画像の下部のサウス・ウェスト・パス *South-West Pass* から入ります。ニュー・オーリーズの市街はこの河口から普通の貨物船でなら約7時間さかのぼったところにあります。

南西に向かって伸びた白いヒモ状の部分全体がサウス・ウェスト・パスで、この白い部分は河口部の浅瀬 *bar* に水路を掘り、その掘った土砂を水路の両側に積み上げて土手状にしてあるのです。良く見ると、その白いヒモの中に青い筋が見えるでしょう？

これが水路 *pass* です。サウス・ウェストとは水路が南西にのびているから。



まず、SW パス入り口の沖 2 マイル程の所で最初のバー・パイロット **bar pilot** がボートで乗り込んできます。どこの大河でも、入り口には川から流れ出す砂泥が堆積してできる浅瀬 **bar** があるのが普通で、これを安全にかわすための操船をするのがバー・パイロットです。この川口付近では常時、浚渫船が堆積物を取り除いていますが、なにせ、全米一の大河、その流出する堆積物は膨大な量でしょうから、浅瀬の水深も時々刻々変化します。水先人なしでは到底安全を確保できないのです。

次に、少し見にくいですが河を少しさかのぼった所に **Pilottown** パイロット・タウンというのがありますね。ここで二人目の水先人リバー・パイロット **river pilot** と交代です。このパイロットがニュー・オーリーズ街のすぐ下流まで操船します。

河 **river** の水先案内人ですね。

市街地の近くに行くまで流域には集落と呼べるほどのかたまりは殆どはありません。両岸にはかなり高い土手がありますが、その向こう側は川の水面より低いように見える所が少なくないのです。

10 年以上前になりますが、この地を巨大ハリケーンが襲って大被害をもたらしたことがありました。こんな低地・湿地で高潮に襲われたらひとたまりもありません。

しかも、そこに住んでいた大多数は有色の貧困層だったから悲劇も深刻です。 自然災害もさることながら、その後の略奪・暴動など問題も多い地域ではあります。

B S放送の海外ニュース等を見ていると、何らかの自然災害が起きるのは世界中どこでもありうることで致し方の無いことだと思知らされます。 しかし、その後、住民が如何に災害の後始末を付けて行けるか？ その点が大いなる問題で、そこでこそ住民の民度を問われるのだと思います。

幸いなことに私達の住む日本では、度重なる重大な自然災害に見舞われる度に、地域住民を中心に力強く復興に努めてきました。 また、被災直後に略奪や暴動等が起きたことは一度もない、これは素晴らしいことだと思います。 法治国家として当たり前と言えば当たり前ですが、理由の一つとして、島国なるがゆえに否応なしに、殆ど単一民族に近い状態が維持されてきたことは無関係ではないと思います。

失礼、この稿は航海記でした、コムズカしい話はヤメにしましょう。



さて、いよいよニュー・オーリーズです。右上の緑の星がリバー・パイロットとハーバー・パイロット harbour pilot の交代地点。 ハーバー・パイロットは船を埠頭

に着岸させる為の操船をする役で、ドッキング(着岸)・パイロット docking pilot とも呼ばれます。リバー・パイロットがドッキング・パイロットを兼ねる港もあります。パイロットの交代地点を過ぎてすぐ左へ大曲りしますが、このカーブの右手に、あのフレンチ・クォーター French Quarter があります。 そのすぐ上流にある真っすぐな道路がメインストリートのキャナル・ストリート Canal Street です。

有馬山丸の係留場所はそれから少し上流のセブンス・ストリート・ワーフ Seventh Street Wharf (7番街埠頭)。 中心街からはちょっと離れていましたが、深夜でも運行している路線バスがあり、それほど不便ではありませんでした。

この港にはその後何度来たのかはつきりは思い出せませんが、多分20数回、米国では目立って入港回数が多い港になっていると思います。 そして、その殆どの場合、係留場所は橋 (グレーター・ニュー・オーリーズ橋 Greater New Orleans Bridge 後にクレセント・シティ・コネクション Crescent City Connection と改名) とキャナル・ストリートの中間に位置する上陸には絶好の埠頭でした。

さて、そのフレンチ・クォーターはこんな所。



薄い青緑色の部分がフレンチ・クォーター、その真ん中を南西のキャナル・ストリート側から北東に向けて突っ切るのが有名なバーボン・ストリート。

ここは南部諸州きっての一大歓楽街で、それこそ人種のるつぼ。 歴史的にも色々と複雑で現在のルイジアナ州は最初はフランスの植民地、後にスペインの植民地、更に再びフランス植民地となり、ナポレオン時代にアメリカに売却されたのだそうです。フレンチ・クォーターはその名の通りフランスの風俗が色濃く残る街で、昔はフランス語しか話せない人たちも大勢いたらしい。そして、ニュー・オーリーズの街はここから始まった。しかしその後街は大火に見舞われてフランス風建物は殆ど焼失してしまい、現在の街並は大部分がスペインの建築様式なのだそうです。

昼間、そのたたずまいを見るとこんな様子。



上の画像のようにどの建物にもバルコニー(屋根がない)かベランダ(屋根がある)があり、精巧な鉄細工や優雅な木工の手すりに飾られています。確かにスペインの地方都市には、特に私の印象に強く残っているのはカナリー諸島ですが、こんな風なバルコニーやベランダに囲まれた建物が少なくありません。上の画像もどこかスペイン語圏の都市の下町と言っても何の違和感もありません。この画像はバーボン・ストリートの東北端(地図の右端)に近い方で、まあ、言わば歓楽街の場末。

次に、これはバーボン・ストリーの南西端に近い部分の夜の賑わい。



遠くにビルが沢山見えるあたりがキャナル・ストリート、ニュー・オーリーズのマ
イン・ストリートです。 古風なスタイルのままの路面電車が走っています。

「欲望と言う名の電車」かな？

バーボン・ストリーのこの部分、キャナル・ストリートに近い部分をアッパー・バ
ーボンといい、有名店は殆どこの辺りに集中しています。 繁華街中の繁華街。
バー、レストラン、ジャズ・クラブ、土産物屋、ストリップ小屋、などなどが軒を連
ね、全米からの観光客がごった返しています。

*

着いた日の夜、私はパーゼロ 8-0 (20時~24時) のワッチに当てられてしま
いました。 ゴールデン・タイムに当直とは・・・とほほ、と思っていたら22時前に
チーフサーから嬉しい一言「オイ、フォース・オフィサー探検に行きたいんだろ、
ワッチは俺が見てやるから行って来いヨ、だけどあんまり遅くなるんじゃネーゾ」。
着替えもソコソコにもうまっしぐら。 こういう時、深夜運行の路線バスは有難い。

眠らない街、ニュー・オーリーズ。 どこもここも殆ど24時間営業。

路線バスに飛び乗りキャナル・ストリートへ、そしてバーボン・ストリートに走り込み、とりあえず手近のジャズ・クラブへ。



この街のジャズ・クラブはそのほとんどがステージなんかなく、この写真のようにせいぜい小学校の教壇くらいの高さ、中には全くの平面、客がいるのと同じフロアで演奏している所もあります。そして有名無名のプレイヤーが年齢も肌の色もごちゃまぜで演奏しています。但し女性プレイヤーは殆ど見ませんでした、米国では珍しい男性社会。勿論、楽譜などは全くありません。メインの旋律以外は全てアドリブ、その時の気分次第らしい。客は夫々の飲み物を買うと後は勝手、人の邪魔にさえならなければ、どこに座ろうが立とうがいつまで居ようが構わないのです。

この写真でも客との距離感は全くありませんね。

何軒かのクラブをハシゴして感じたことは、ここに出ているプレイヤーは自分の演奏に没頭しているらしい、人に聞かせるよりもむしろ自分が自分の演奏に聴き惚れているような表情です。客に対するサービス精神と言うより、とにかく一生懸命ベストの演奏をする、自分が納得できるような演奏をすれば、当然客も喜んでくれる。

そういう姿勢がアリアリです。だから客に対してコビない。

中にはこんなバンドも出ていました。見た目は全くの素人、ジーサンの同好会みた

いに見えますが、店に入る客は金を払って見てるんだからアマチュア・バンドではない筈。 この画像よりずっと高齢のバンドを見たこともあります。 こんな年で好きな事して稼げるなんて、いいですねー。



さて、いよいよ夜も更けて、じゃなかった、もうそろそろ夜明け前。



さすがのバーボン・ストリートもようやく人影がまばらです。 これでもまだ店の中にはかなりの人数が残っています。 店先の照明の消えている所がないでしょう？ まだ全て営業中の証拠。 この時間帯になれば、もうハシゴじゃなくて夫々の場所で沈没間際ということ。 眠らない街、クレイジー・シティ、フレンチ・クォーター。 フォー助もそろそろ帰らなくちゃネ。 また朝からのワッチが待っています。 あんまり遅くなんなヨー、と言われてもいるし。

*

そして、昼間の上陸ではこんなストリート・バンドも数多く見かけます。



ここでも夜のジャズ・クラブで受けたのと全く同じ印象を受けました。 聞かせるのが目的ではなく、あくまで自分主体。 大抵何がしかの小銭受けに蓋をあけた楽器ケースやバケツなどを前に置いてはいますが、特に賽銭を期待しているわけではないようです。 夫々が自分の演奏に聞き惚れて居るみたい。

実際にはそれだけじゃなく、通りがかりの客受けが良いのが目立てば、その内どこかのクラブで稼ぐチャンスをつかめるかもしれない。 そう言う狙いというか、期待もあるのでしょう。 賽銭だけじゃとても食えっこありません。 でも一旦どこかのク

ラブに捨ててもらえれば、前のジーさん・バンドのように一生食いぶちがつながるかも知れません。ガンバレ!

*

ニュー・オーリーズはジャズの街、それはもう言うまでもありませんが、もう一つ忘れてならない名物があります。カキ、そう、生牡蠣を食べさせる所がオイスター・バー oyster bar という小じんまりした店から大きなレストランまで、軒並みです。

そんな一軒に入って、オイスター・プリーズ!

するとボーイさん「OK、ハウ・メニー・ダズン?」とききました。えーっ、ダースだって? そう、ここではダース単位での注文が普通なんです。頼めば半ダースでも可能らしいですが普通はダース単位。で、出てきたのはこんなもの。



なるほど大皿に12個の牡蠣、ワン・ダズン、間違いありません。

中央の青いカップに入ったソース。これがこのニュー・オーリーズ独特の生牡蠣用特製ソースなんだとか。店ごとに色々とレシピがあるようですが、基本はトマト・ケチャップ、ウースター・ソース、ホース・ラディッシュ、レモン果汁等の混ぜ合わせらしい。私も試してみましたが、一度でノー・サンキュー、あとはシンプルにレモン絞りかけのみ。日本人の感覚では生牡蠣にケチャップとは???ですね。

まあ、ケチャップと言ったってほんとはピューレなんでしょうけどね。

まあ私は、旨い!!とは思えませんでした

所変われば、とは言いますが、どうも欧米の肉食人種と我々米食日本人の味覚にはかなりの差があるようです。でも、海産物をナマで食べる習慣はないけれど、牡蠣に限ってはナマ食にも抵抗がないらしい。イギリスでも美味しい生牡蠣を食べた経験

があります。でも生牡蠣にケチャップはどうも・・・。

最近健康食ブーム・日本食ブームで、回転寿司等も各国の大都市では珍しくもないと言う状態ですが、ほんとに日本人が旨いと思うソノママを、同じ感覚で旨いと思え

るのでしょうか？ 甚だ疑問です。

と言うのも、船に乗っている間、世界のあちこちで「日本食を食べさせる」店に行ってみましたが、一度として満足できたことはありませんでした。

もっとも、その多くは、看板には「日本食」をうたっているけど、店内の誰も日本語を話せない、なんてことが珍しくなかったのです。やはり、外国で日本の本当の味に出会えるのは、とんでもなく高くて、個人の財布でキャッシュ払いなど出来ないよう

な「高級日本料理店」だけ、が実情じゃないでしょうか？

私自身は、郷に入りては郷に・・・で専らその地の庶民の食を味う事に努めてきました。そして、それが一番間違いない、というのが結論。雑食の勝利。

生牡蠣にケチャップは別として・・・。

*

お気に入りの街ニュー・オーリーズ、つい長くなりました。今日はこの辺で。

*

[この号の一頁目へ](#)

[トップ\(目次\)へ戻る](#)

次回更新は2016年2月6日(土曜)の予定です。

前回、更新日のご案内に不手際がありました。改めてお詫びいたします。

なお、今後は二週間ごとの土曜日に更新の予定です、ご了承下さい。