０６１号 (02 Nov 2019)

冷凍船・Asuka Reefer

（Mar 1988 ~ Feb 1989）

前号の「バルダー・エスペランツァ」は久し振りの撒積み船乗船で、船内の雰囲気、即ち人間関係は申し分ないものでしたが、船種としてはあまり面白くない船でした。

やっぱりリィーファーがイイナーと又その方面を中心に就活することにしました。

前に乗った「ありあけ、びぜん」と同じく大手水産会社 N 漁業が運航している冷凍船は数多くあるので、それらの船の管理を請け負っている会社に照準を定めたのです。

前の H 海運は居心地はスコブル・グーでしたが、なにせ船の数が少なすぎて食い扶持をつなぎにくい、今度はもうちょっと船の数が多い所を、という狙いです。

そして見つけたのが H 船舶という会社、この時点では確か 4 隻の管理をしていた筈です。

例によって履歴書を懐にイキナリの乗り込み、紹介者なんてものはハナっから居ません。

狙いは大当たり。　先方も丁度交代者を物色していたところだったのです。

社長も人事担当役員も運航会社 N 漁業の元船長で、面接もそこそこに即座に採用決定。

そして、提示された船がタイトル・バックの写真、パナマ籍船 Asuka Reefer です。この写真には次のような説明が添えられていました。　撮影は 1994 年 5 月、場所 Hook of Holland とはロッテルダム港入り口北岸。　これによると、船名 Asuka Reefer だったのは撮影時期より少し後の 1997 年迄、それ以後は Almeria Carrier となっています。

Photo Details

Captured: May 05, 1994　　Title: Asuka Reefer
Location: Hook of Holland, Netherlands　　IMO: 8300731
Description:
built 1983; gt: 6159; dwt: 6410; flag: PAN; subsequent name „Almeria Carrier"

Vessel Identification

Name: Almeria Carrier
IMO: 8300731
Former name(s):
- Asuka Reefer (Until 1997)

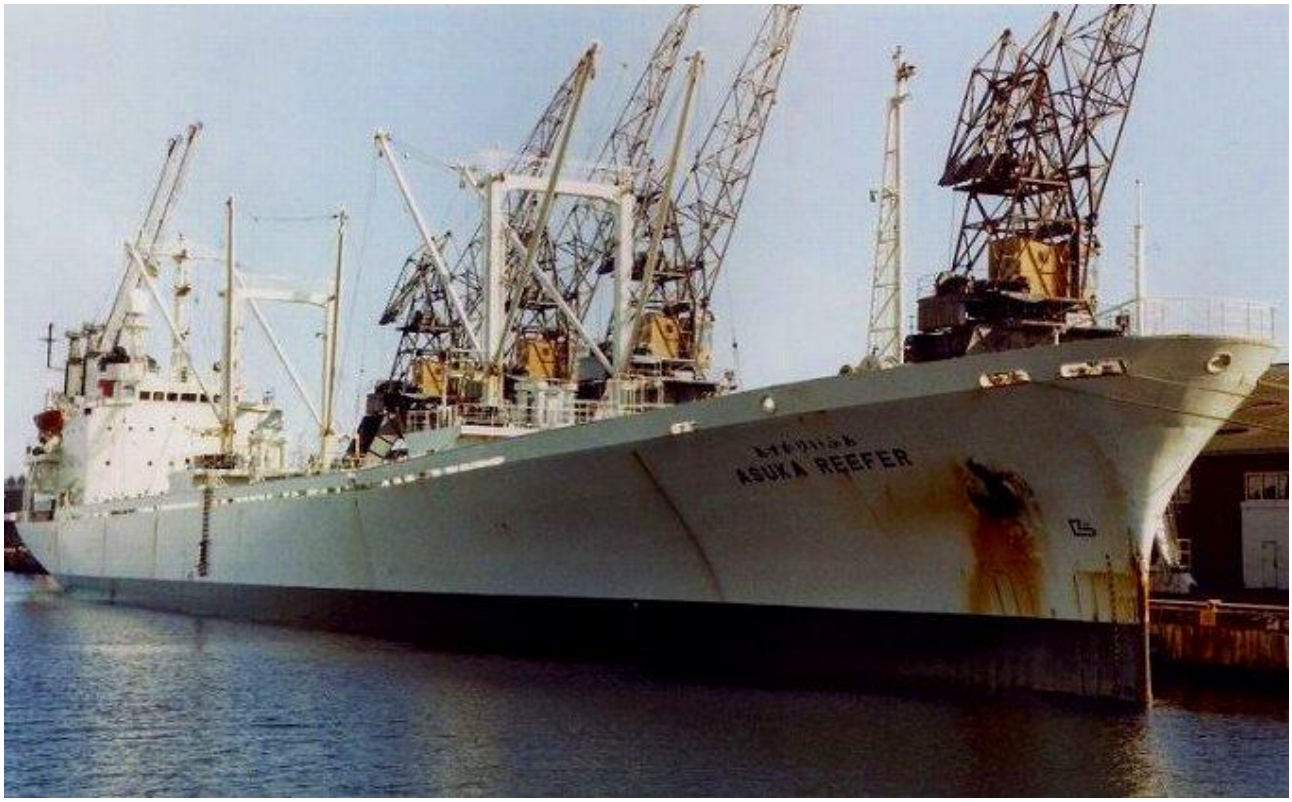
Technical Data

Vessel type: Reefer
Gross tonnage: 6,159 tons
Summer DWT: 6,410 tons

Additional Information

Status: Dead
Class society: Nippon Kaiji Kyokai
Build year: 1983

次は日本籍「あすかりぃふあ」の頃、船首の船名は平仮名と英字が併記されています。



「あすか」の名前は、元々は古墳を初め諸々の史跡が多く発掘される奈良県・明日香村から借用のもので、他では、飛鳥とか明日香と漢字表記されるのが普通ですね。

次にもっと詳しい要目表も見つかりました。　これによると、前に乗った「ありあけ」の全長 144m、巾 18m、より 1m 長くて 1m 細い。　チョイやせ型です。

IMO number	8300731
Name of the ship	ALMERIA CARRIER
Former names	ASUKA REEFER (1997)
Vessel type	Reefer
Operating status	Decommissioned or lost
Flag	Panama
Gross tonnage	6159 tons
Deadweight	6410 tons
Lenght	145 m
Breadth	17 m
Draft	7 m
Engine type	MAN-B&W
Engine model	8L40/54
Engine power	5582 KW
Year of build	1983
Builder	SHIKOKU DOCKYARD TAKAMATSU
Class society	NIPPON KAIJI KYOKAI

日本籍船への乗船ではないので、いつもの船員手帳での雇入れ公認手続きはありません。Konvall や Ariake Reefer の稿でも触れたように、パナマにも船員手帳はありますが、それはあくまで ID、日本の船員手帳のように関係官庁が労働契約の監督をするためのものではなく、表紙には Carnet de Official = 公的身分証明書となってます。

上の画像の様に私が所持していたものだけでも年代によって色も大きさもがコロコロ変わりました。　証明書を意味する単語も初めの頃の左 2 冊は Carnet でしたが、なぜかその後の右 2 冊では Carné に変わりました。（単語の意味は同じ）

日本の船員手帳は発行官庁こそ運輸省から国交省に変わりはしましたが、大きさも形も個人記録記入欄も　監督官庁の承認記載欄も全く変わりなし。　強いて言えば表紙が最初の一冊は黒っぽい布クロスだったのが 10 年後の 2 冊目以降は青いビニールに変わった事くらいです。　パナマの船員手帳が、何故こんなに大きさや色を次々と変えられる必要があるのか、どうもしっくりこない、というか意味不明です。

そのパナマ船員手帳の乗船履歴記入欄はこんな風でした。

INDICACION DE EXPERIENCIA — CERTIFICATION OF SERVICE

ALISTAMIENTO Engagement		SALIDA Completion		NOMBRE DEL BARCO Name of the Ship	GRADO Grade	FIRMA DEL CAPITAN O AUTORIDAD Signature of Captain or Competent Authority
FECHA Date	LUGAR Place	FECHA Date	LUGAR Place			
13 Oct. 1983	PORT HUENEME	26 Aug. 1984	SHARJA	M/V KONVALL	MASTER	
03 JUNE 1985	NEWPORT U.K.	05 DEC 1985	CAMDEN U.S.A.	M/V ARIAKE REEFER	MASTER	
17 MAR 1988	NEWHAVEN U.K.	08 FEB 1989	ROTTERDAM NETHERLAND	M/V ASUKA REEFER	MASTER	

このように乗下船の日付けと場所、船名・職名だけ。　一番右の欄は船長 Capitan 又は行政当局 Autoridad がサインすることになっています。　必ずしも官庁の公認するものではありません。　私の場合自分で記入したものに自分でサインするのだから公的な乗船証明にはなり得ません。 一番上の行で、乗下船記録を記入したのは間違いなく私自身ですが、サインは違います。　良く覚えていませんが、この手帳の受領時、全てが空欄だったこのページの第一行右端の欄だけに既にサインが入っていたと思います。

これは多分、この手帳を発行した当時の駐日領事が、発行の時点で空欄にサインしたのだと思います。　これも、何故か？は、不明。　こんな事はこの一冊だけ。

このほかにもパナマ船員手帳は何冊も受領し、全部で 6 冊ありましたが、こういう事はこの他にはありませんでした。　とにかくこの国の海事行政手続きには？？？が多い。

＊

上の船員手帳の乗下船記録にあるように Asuka Reefer への乗船は英国南部、英仏海峡に面したニューヘイヴン Newhaven、下船はオランダの Rotterdam でした。

乗船期間は約 11 ヶ月。　結構な長期間乗船で、乗り心地の良かったことがうかがえます。

その Newheven は English Channel に面したこんな所にある小さな港です。

このマップ上で一般に馴染みのある地名としては、英国側では Newhaven のすぐ西のリゾート Brighton ブライトン、ドーヴァー海峡に面した Dover ドーヴァー、対岸フランス側では Calais カレー、戦場としてその名が残る Dunkerque ダンケルク、位でしょうか。
また Newhaven と English Channel を挟んだ対面 Dieppe ディエップとの間にはフェリーが往き来していました。　英・仏それぞれの表玄関とも言えるドーバー／カレー間のフェリー程有名ではありませんが、この便も結構交通量はあったようです。
ここでの交代者は私一人だけでした。　単独で成田からロンドンに飛び、そこからは代理店手配の車でニューヘイヴン直行です。　空港ではいつもの通りドライヴァーが私の名前を手書きした段ボールを胸に掲げて待ってくれていました。
空港からニューヘイヴンまでは 2 時間程のドライヴだったと思います。　Asuka Reefer の入港予定は翌日だったのでニューヘイヴンで一泊です。　この時の宿は B&B（ビー・アンド・ビーBed and Breakfast）こういう宿に泊まるのは初めての体験でした。
そこは、どうやら姉妹らしい二人の老婦人が切り盛りしているコジンマリ、且つ、スコブル快適な宿でした。　宿、というより老姉妹の住む家に泊めてもらった、という感じ。

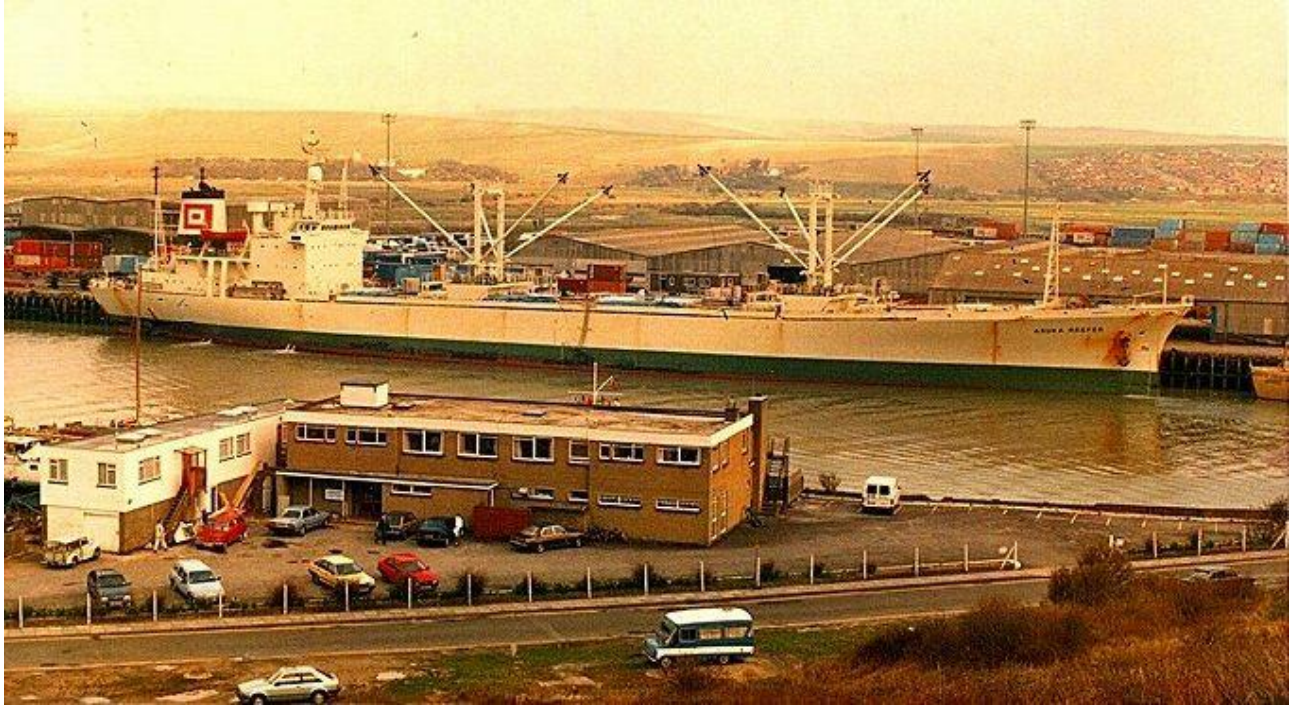
ここに泊まったのをきっかけに B&B がすっかり気に入り、以後の英国内の私的旅行では殆どの場合、ホテルではなく B&B を利用するようになりました。　結果としてこの選択は間違っておらず、これまでに経験した全ての B&B は及第点を超えていました。

英国での個人旅行を計画中の方には自信を持ってオススメです。　インギン無礼なことが無きにしも非ずの中級ホテルなんかよりずっと快適です。　しかも安い!!

特に初めての経験になったこのニューヘイブンの B&B の老姉妹はホントに気分よく、親身になって世話をしてくれました。　この港から乗り出す日本人船長を泊める、という事はこの老姉妹にとっても初めてで、それなりに興味を持ってくれたのだと思います。

宿では名前の通り朝食 Breakfast しか出ませんが、着いた日の夕食も、近所の知り合いのこれまたコジンマリ・コギレイなレストランを紹介してくれたし、次の日の朝食も至れり尽くせりでした。　イギリスでは朝食を三度食べろ、なんてことを言われるくらい English Breakfast は悪くありません、その上、この老姉妹は私の朝食には特別＋α をしてくれたことがウカガワレれました。　まあ、その日の宿泊客は私だけだったせいもあるのでしょうが・・・。　乗船当日、Asuka の入港が少し遅れて夕方になる、と代理店から連絡が入ると「チェック・アウトの時間など気にしないで、部屋は乗船するまで自由に使っていいからネ」とも言ってくれました。　これでは B&B ファンになるのは当然ですね。

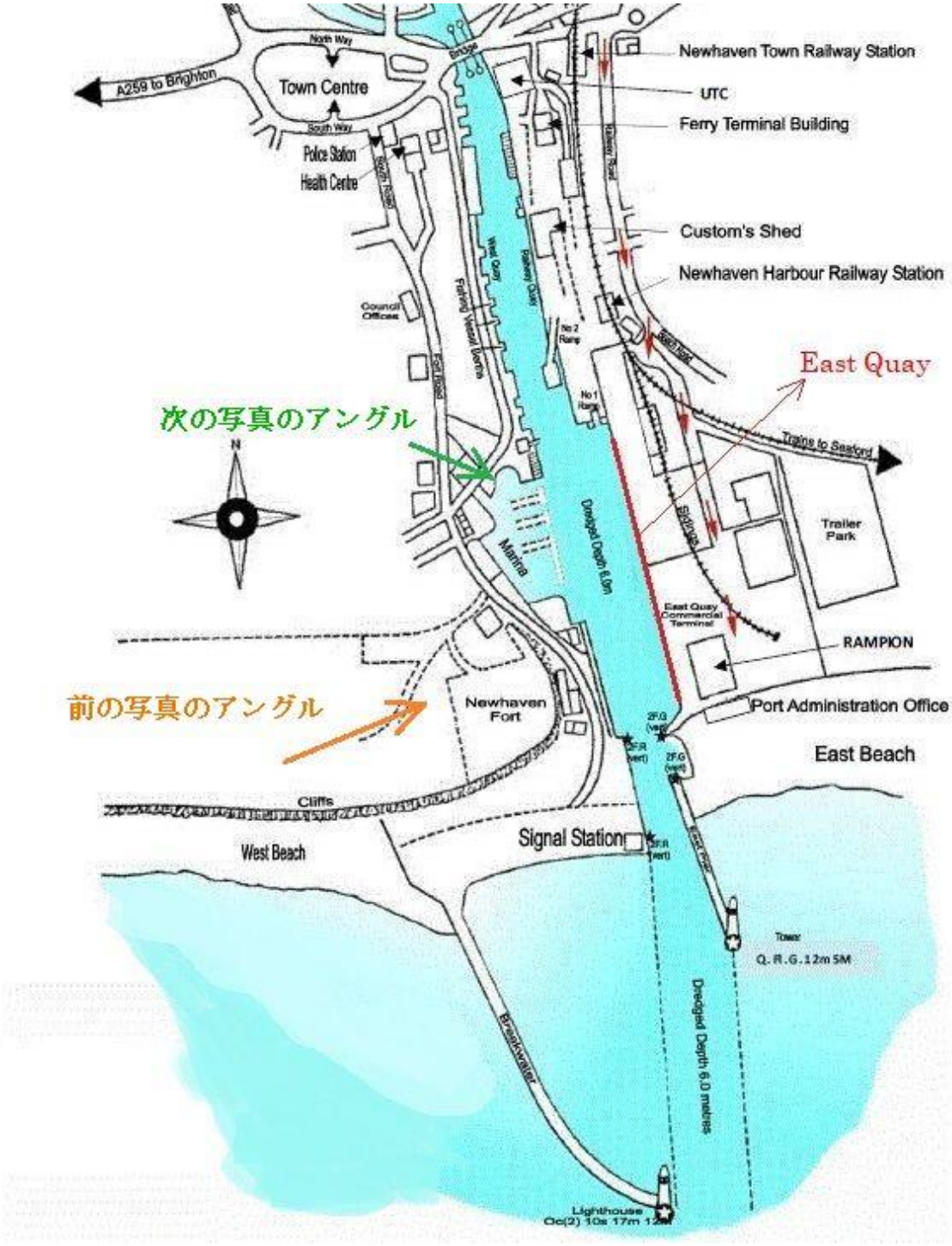
次の画像はニューヘイヴン停泊中の Asuka です。



これはニューヘイヴンの East Quay イースト･キーという埠頭に着岸した Asuka Reefer。この岸壁は名前の通り港の東岸で、Asuka は南、即ち港口を向いています。　Asuka の横

の水面の狭さに注目してください、これではこの場で船を一回転させるのは到底無理。この写真の撮影位置は港の西側にあるマリーナの裏山で、手前の建物はマリーナの管理棟とクラブ・ハウス、マリーナそのものは画面の左側に広がります。

次はニューヘイヴン港内全域の様子。



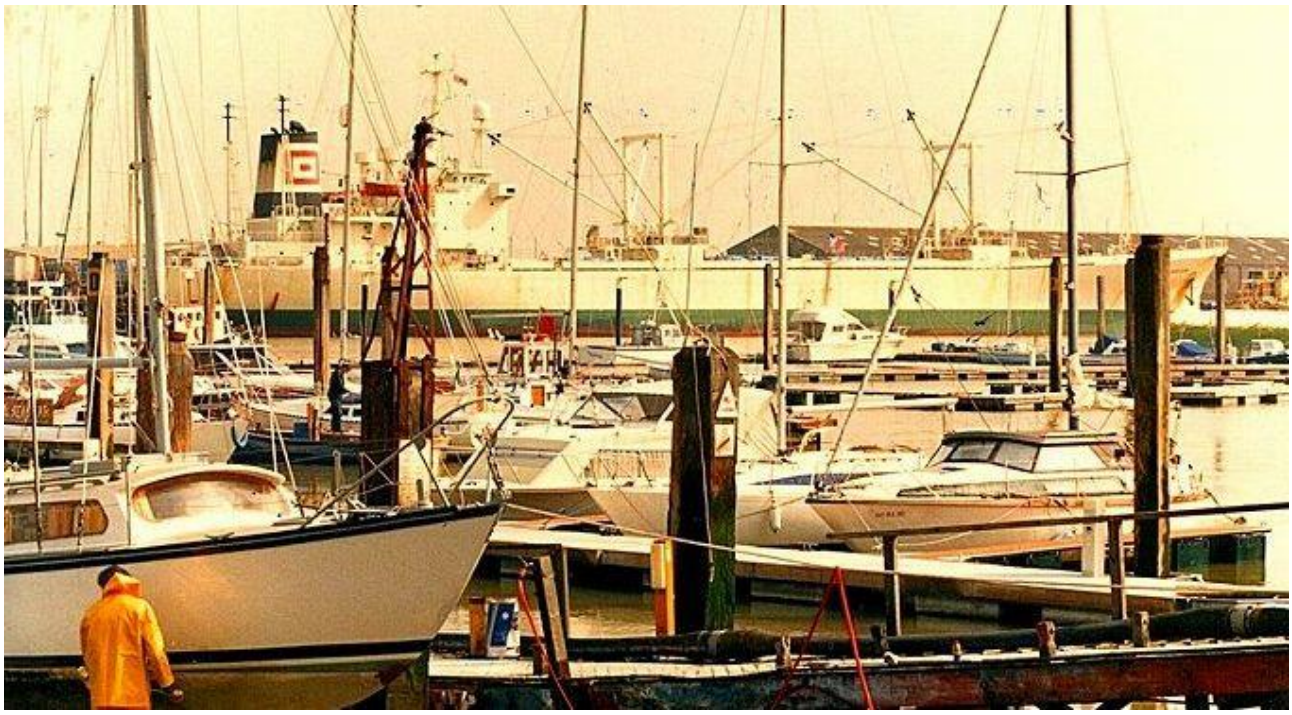
中央右手の赤線の部分がイースト・キーEast Quay で、Asuka が運ぶ冷凍・冷蔵食品等を初め一般雑貨の揚げ・積みをする埠頭です。　その奥は先程触れた英仏海峡の対岸、フランスのディエップ Dieppe へ往き来するフェリー専用の岸壁で、更にその奥に見える橋までの間は小型船や漁船用の岸壁が並んでいます。

この港の一番の難点は港の幅が狭い事。　私が乗船してここに入港した船は、全て港内での回頭（方向転換＝U ターン）が出来ませんでした。　前掲の Asuka がイースト・キーに着岸している写真でも、このままこの位置では回頭できそうもないですね、しかもこの部分の幅がこの港では最も広いんです。　ではどうするか？

その日の潮汐の干満のタイミングによりますが、港の外で回頭してタグに曳かれて船尾から入港する、または、逆に入港時は船首から突っ込んで、出港時には後ろ向にタグに曳かれて港外に出て回頭する、それから英仏海峡に出てゆく、のいずれかです。

前の、イースト・キーに着いている Asuka の写真では、船首が港口を向いていますから、この時は外で回頭してから後ろ向きに入港したわけです。

下は同じ位置にいる Asuka をマリーナの桟橋近くから撮ったもの。



これらの写真は 30 年前私自身がフィルム・カメラで撮影したもので、撮影時期はいつか細かくは憶えていませんが Asuka 乗船中のイツカ、であることは間違いありません。

とにかく、この港にはこれ以後、別の船での航海を含め、数え切れない位寄港したのです。

乗船時 Asuka はカナリア諸島の野菜・果物を満載して入港してきました。　このニューヘイブンで約半分の積荷を揚げ、残り全てを次港ロッテルダムで揚げてから、再びカナリア諸島向け南下するんです。　この船での初航海はロッテ向け。

ドーヴァー海峡及び北海(ノース・シー)南部はチーフの時何度も通っているし、船長としても既に何度か経験済みです。　しかし今回が以前と違うのはノース・シー・パイロットの乗船がない事。　リーファーでは強制水先区以外は全て船長自身の操船で運行されてい

ました。　捕った魚を運ぶ以外余計なゼニは一切使わないというのがこの業界では当たり前で、その習慣が野菜運送にも移行したのでしょう。　水産会社運航の船では水先人乗船は水先強制区域のみ。　それは前に乗った「ありあけ」でも同じでした。

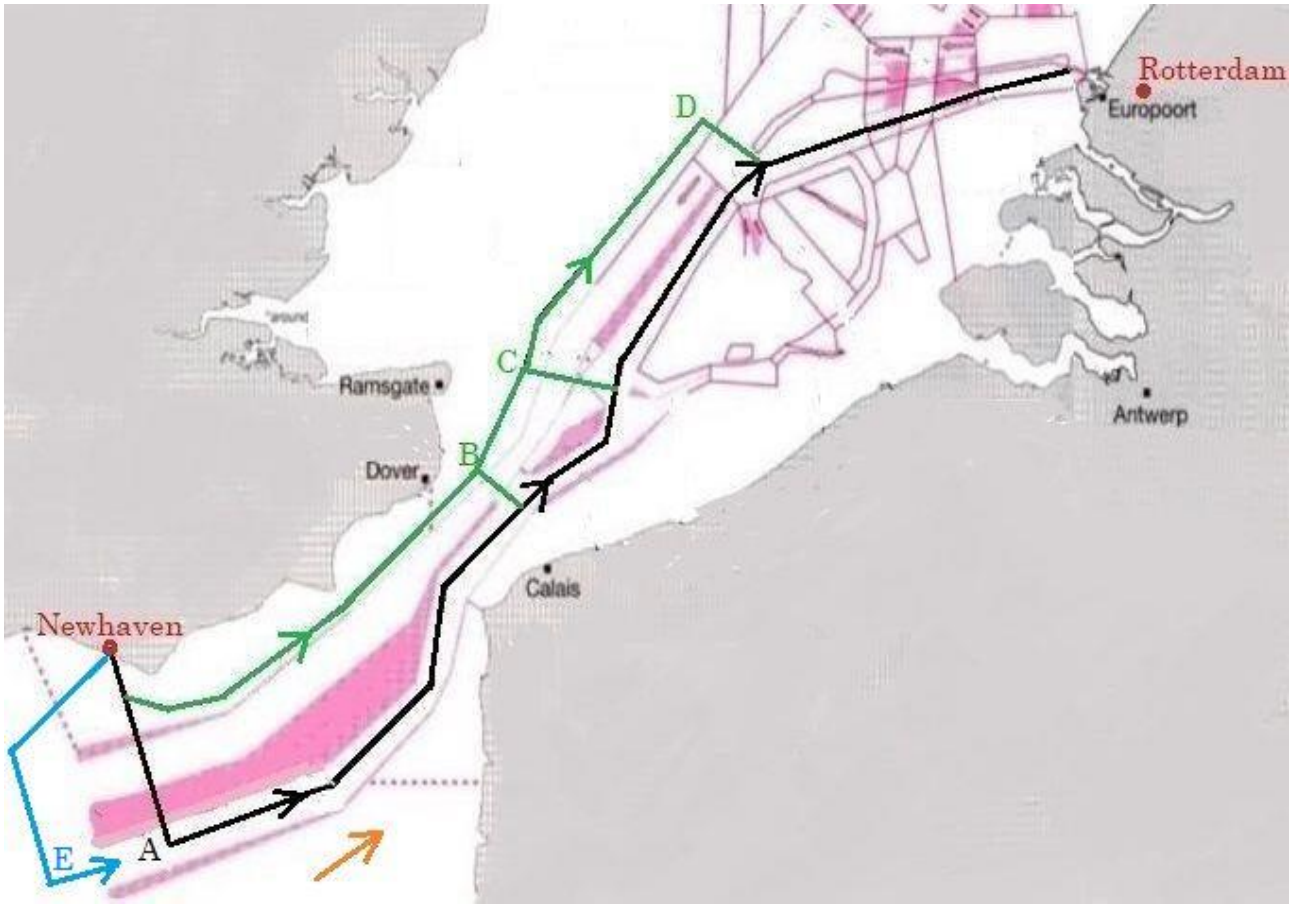
というわけで、ニューヘイヴンからロッテルダム、及びロッテルダムからカナリーに向かう際の欧州海域の全てを船長自身の航海計画と操船に任されました。　これは私には大いに結構、これこそ一番好きな、船長業としてはやりがいのある仕事でした。

ここからはこれまでも各船でノース・シー（北海）に面した港に行くたびに通った海域ですが、特に英仏海峡北東部のドーヴァー海峡からノース・シー南部一帯は、海上交通が輻輳する、しかも視界不良になることの多い、ヤヤコしいところです。

現在、世界中のこのような水上交通が輻輳する多くの海域で、衝突事件の防止対策としてTSS（Traffic Separation Scheme＝分離通航方式）というものが制定されています。

中でもドーヴァー海峡では1970年代初頭に世界初のTSSが採用されたのです。

ニューヘイヴンからロッテルダムへのルートは殆ど全域でこのTSSで交通規制がなされています。　次の図のピンク色で示されているのがその概要です。



ここをどう通るか？が頭のヒネリどころです。

マズ頭にシッカリ刻んでおかねばならないのはTSS海域を通るときの様々な規定です。

TSS 周辺の航法に関する規定は色々ありますが、この際一番重要なのは TSS の横切りに関する規定。　なぜなら、上図で大きく見ると、ニューヘイブンは TSS の西側、ロッテルダムは東側。　という事はどこかで TSS を横切らねばならない。　TSS を横切る点として考えられるのは次の A・B・C・D・E のいずれかでしょう。

ここで問題になるのは「海上衝突予防法」言わば陸上の道路交通法と同様の法規。　これは「海上における衝突の予防のための国際条約」＝通称 COLREG を国内法に移したもの、と考えていいですが、これには TSS に関して次のような条文（抜粋）があります。

海上衝突予防法第 10 条（分離通航方式）第 3 項：　船舶は通航路を横断してはならない。ただし、やむをえない場合において、その通航路について定められた船舶の進行方向に対しできる限り直角に近い角度で横断する時は、この限りでない。

同条第 4 項：　船舶（動力船であって長さ 20 メートル未満のもの及び帆船を除く）は、沿岸通航帯に隣接した分離通行帯の通航路を安全に通過することが出来る場合は、やむをえない場合を除き、沿岸通航帯を航行してはならない。

Asuka の行く先は TSS の反対側なんだから横切りは「やむをえない」だから第 3 項については「直角」であれば問題ないわけ。（E は通航帯の外だから問題外）　また第 4 項の「通航路を安全に云々」の部分は、黒線を安全に通過することが出来る場合には右下のオレンジの矢印部分を走ってはいけない、という事、同じ方向に走るなら沿岸通航帯は小型船の為に空けておけヨ、です。　これらを総合すると上の図の黒線も緑の線もこれらの規定には抵触しないと考えられます。　青線も通航帯の外だから問題ないのですが、もしこのルートを採用するなら通航帯の出入口からもっと大きく離す方がいいでしょう。

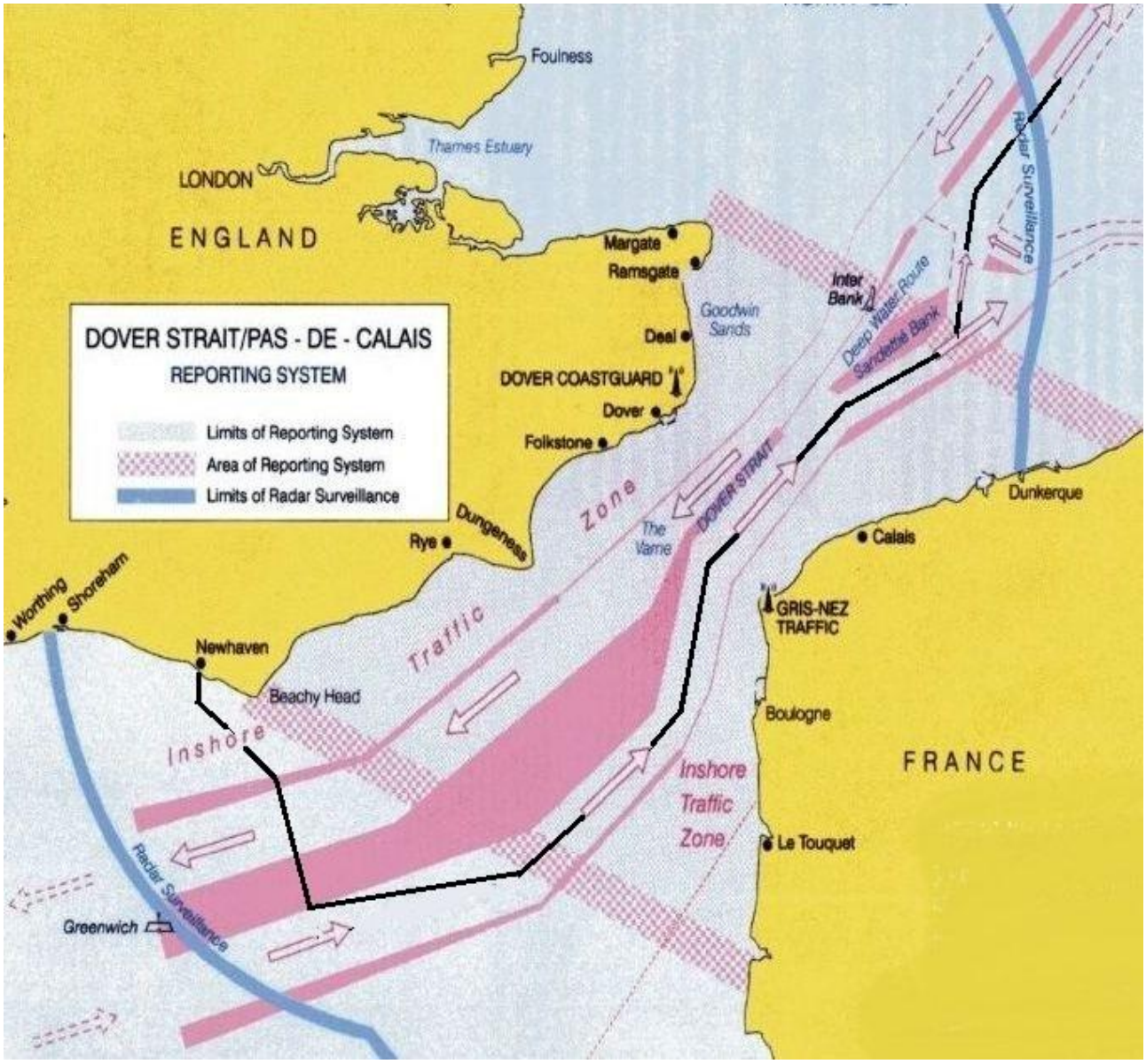
で、結局、どうしたか？　基本的には黒線の様に進むことに決めました。　緑の線より黒線の方が少し距離は伸びますが、緑の線、即ち沿岸通航帯は上記第 4 項のような小型船が多数走っている事、沿岸に点在する浅所に近い事、等がその理由です。

一方、黒線のルートでは東向き通航帯に乗るまで、西向き通航帯に沿って走る多くの船を避けながら走らなければなりませんが、この部分では海面が比較的広いので避航動作もそれほど難しくない、と判断したのです。　前に触れたニューヘイブン／ディエップ間を走るフェリーも同様のルートを採用している筈です。

通航帯を横切る場合は衝突予防法（COLREG）の一般規程、即ち「相手を右舷に見る船に避航義務がある」という規定は適用されず「通航路を横切る船」が全面的に避航義務を負います。　即ち、通航路を横切るときは通航路に沿って走っている船の全て（右から来て

も左から来ても）を避けなければなりません。　これはあくまで分離通航方式での特殊規程、即ち前記第 10 条・第 3 項の規定によるものです。

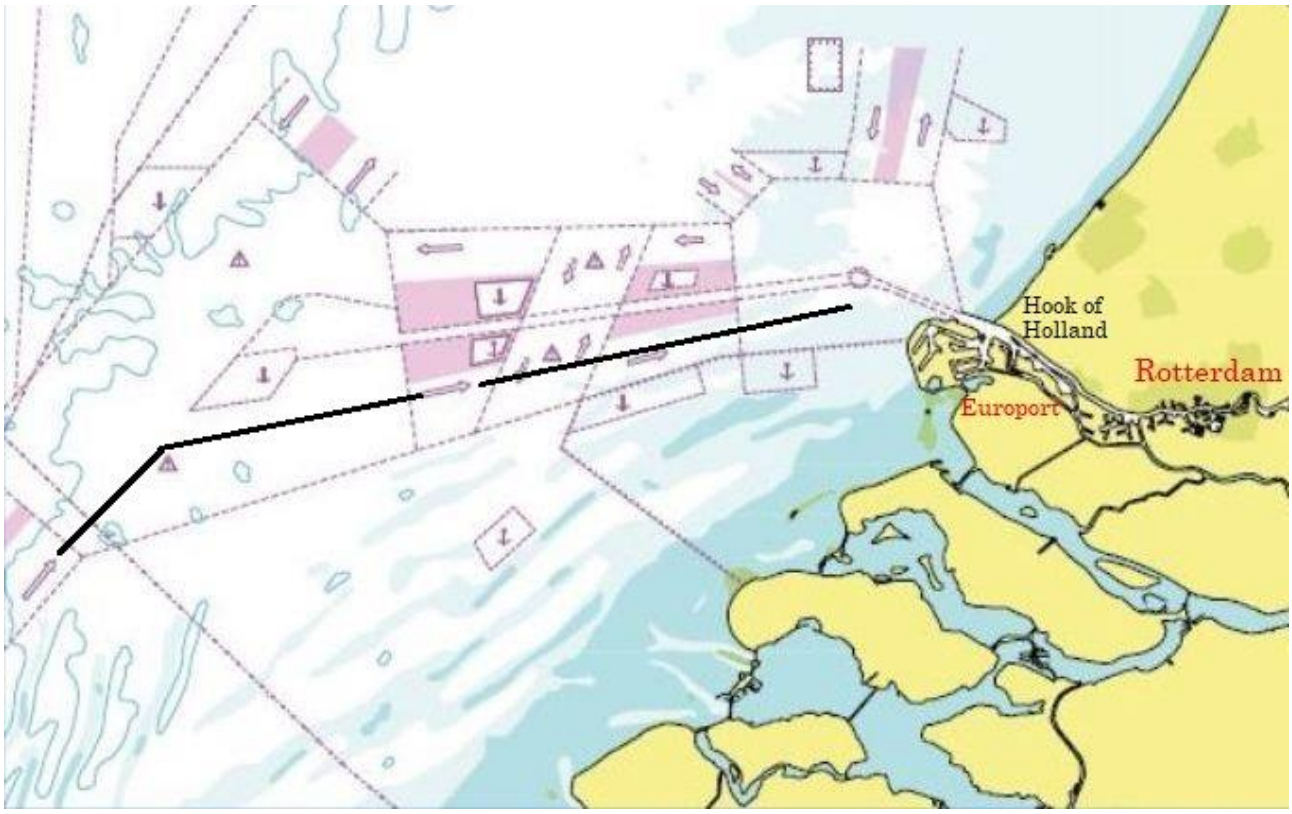
先程の黒線ルートのドーヴァー海峡付近をもう少し詳しく見てみましょう。



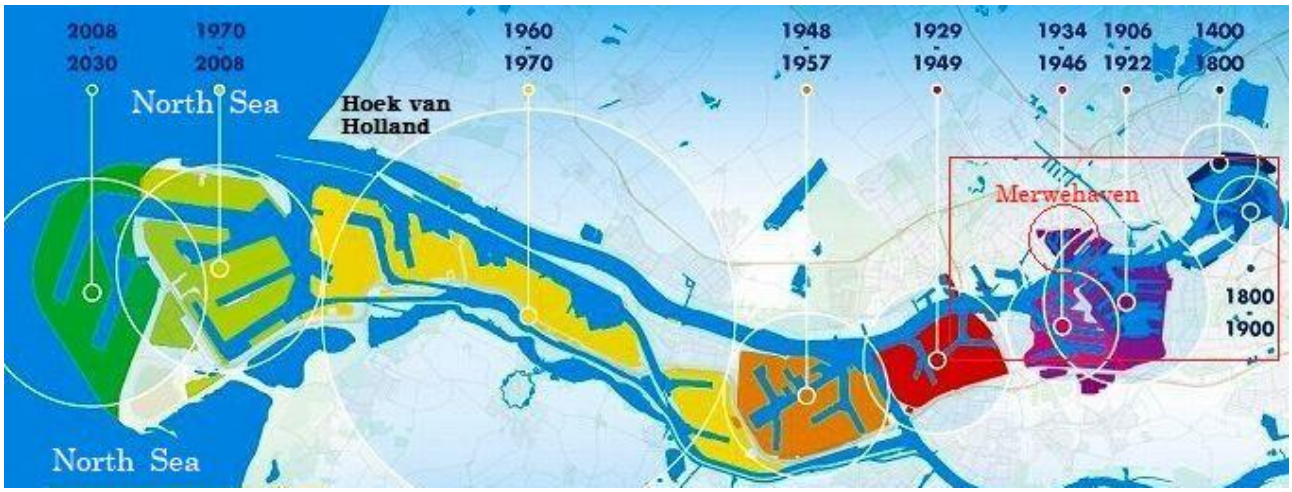
2 ヶ所の薄いブルーの曲線は各船の行動を把握する為、監督官庁がレーダーで監視している範囲です。　二ヶ所のピンクの織目帯と陸岸に囲まれる海域に入る船は VHF＝超短波無線電話で自船の船名・国籍・位置・進行方向・速力・その他を報告しなければなりません。矢印の間のピンクの太い帯は分離帯 Separation Zone、道路上の中央分離帯と同じです。細い帯（一部は線）は分離線 Separation Line＝道路なら車道外側線。　この二つの間の矢印のある部分が通航帯 Traffic Lane＝道路では車線。　また、分離線と陸岸との間の海面は沿岸通航帯 Inshore Traffic Zone、言わば車道外側線の外の路側帯です。

ニューヘイヴンを出た Asuka は黒線上を進み、西向き通航帯と分離帯を横切り、東向き通

航帯に入ります。　西向き通航帯と分離帯を横切ったら、すぐ左に 7~80°変針して、緩やかな角度で東向き通航帯の各船の流れに合流するのです。　以後は通航帯の矢印に沿って図の右上に進みます。　その続きが次の図で、更に通航帯を矢印に沿って進み、ニューウェ・マース川 Nieuwe Maas 河口沖でロッテルダム・パイロットが乗船します。



次の図がニューウェ・マース川に沿った一大港湾地帯の全景で、それぞれ色分けされた地区毎に付記された数字がその港湾施設が建設された年代です。　これを見ると川の一番上流部分では 1400～1800 年代、一番下流部分は 2008～2030 となっています。

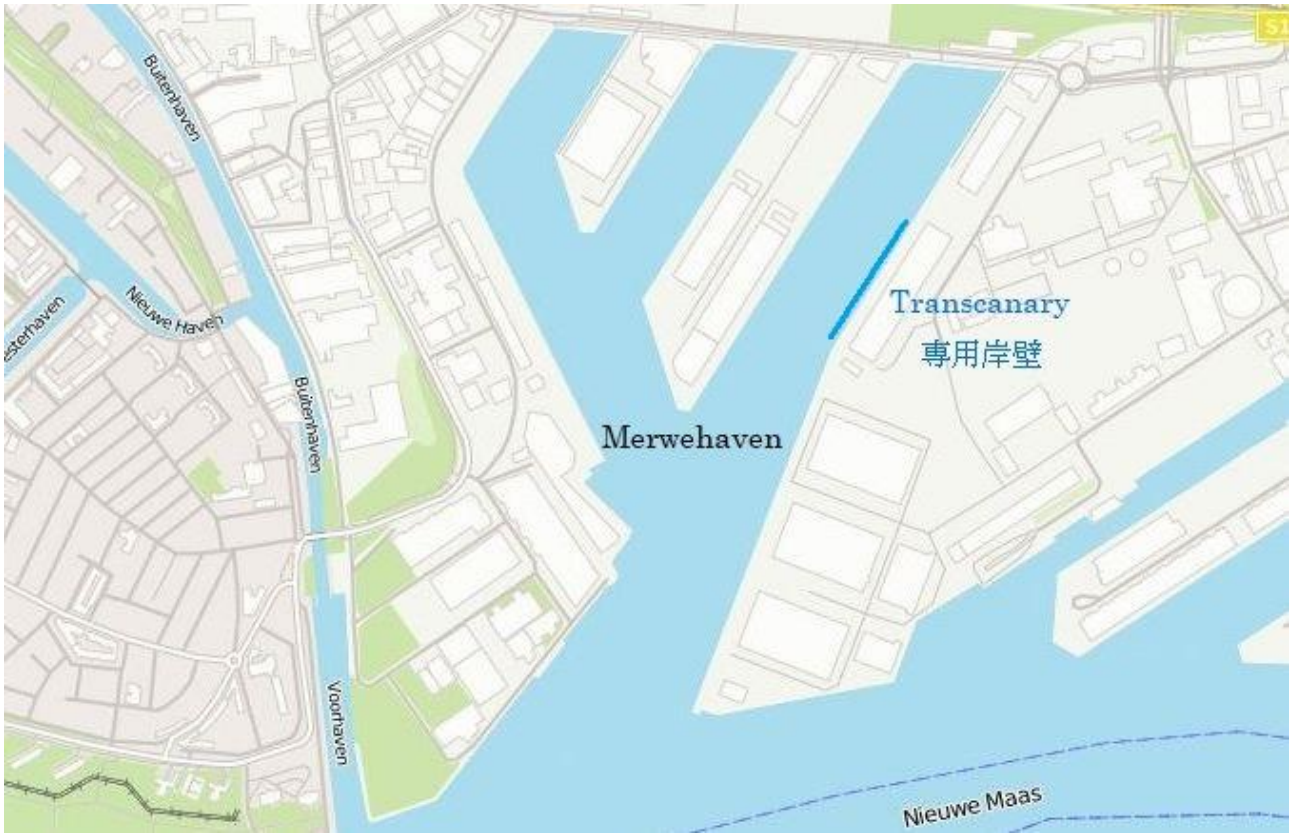


黄色部分がユーロポート Europort。　Asuka の頃はその下流の Maasvlakte マースフラクテ地区の黄緑色部分もまだ完成していなかったし、更にその沖の緑色の部分はまだ建設

工事さえ始まっていなかった。　しかし、この時ここは既に世界一の港湾だったのです。

そして現在もなお緑色部分の建設工事は進行中なのだそうです。

Asuka が常に着岸したのは上図の赤枠の中の Merwehaven、次の二枚がその拡大図。



中央のアルファベットの E の字を変形させたような埠頭が Merwehaven メルウェハーフ

ェン。　そして、青線で示した所とその前後及び対岸、言い換えると E の字の底辺全部が野菜・果物専門の揚げ荷バースです。　Asuka の用船者 Transcanary B.V.の専用岸壁は青線の部分でしたから Asuka は毎航海、青線の岸壁だけに着岸しました。

次の画像はロッテルダム港の最上流部、13 頁上段の図の左下から右上を向いて撮った空中写真です。　左手が例の E の字型の埠頭 Merwehaven メルウェハーフェン、そこの白丸部分が Asuka が常に着岸した岸壁です。

ロッテルダム市街地は写真の中央上部からその奥にかけて。

ここも上陸には比較的便利な岸壁でした。　だから、リーファーはイイネとなるわけ。

この船の運航形態は独特なもので、毎年 10 月頃から 4～5 月頃迄、その年の気候変化の状態次第で多少前後はありますが、秋口から晩春まで、要するに冬場を中心に温暖なカナリー諸島の野菜・果物を寒冷地欧州に運ぶのを主たる業務としていました。

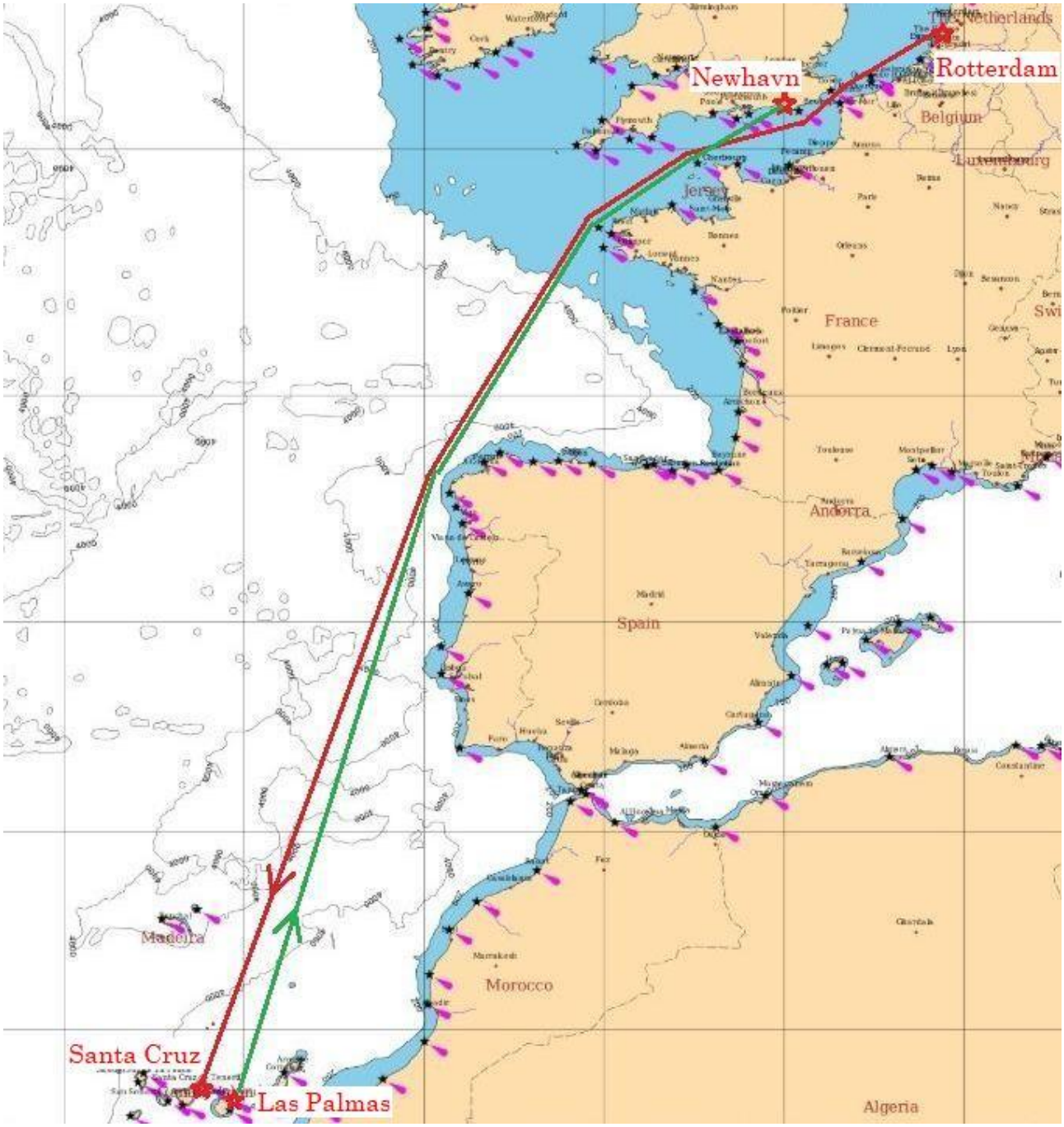
このカナリー産品の輸送業務をしていたのはトランスカナリーTranscanary B.V.という会社です。（B.V.とは非公開株式会社、だそうです）　社長は Sr. Poggio セニョール・ポヒオというスペイン人でした。　この人はテネリフェ島出身でしたがシーズン中はロッテルダムに住んでいて、毎航海必ず訪船して、船長と直に面談するのが習いでした。

用船会社・社長が自らそうするとは、と最初は驚きましたが、こうして親交を深める事はお互いにとって色々な面でイイ事でした。　代理店業務もこの会社がソックリ引き受けて

くれていて、本船担当はその会社の若手社員、その後個人的にも付き合いが続いているレイノウド Reinoud van der Heijden というナイス・ガイでした。　船で何か困ったことがあると親身に世話をしてくれる、用船者としては異例の会社でした。

この会社とは Asuka Reefer での付き合いがスタートでしたが、その後この会社に用船されたリーファーに三隻連続で乗ったので Sr. Poggio とも Reinoud ともすっかりナジミになり、お互いに深い信頼を寄せることが出来たのです。　これまでも中南米のスペイン語圏の人達との交流はありましたが、本国スペイン人との付き合いはこれが初めてでした。

ロッテルダムで残りの野菜類を総揚げすると、積地に向け出発です。　私にとっては初めてのカナリー航海のスタートです。　航海全体は次のような海域です。



積地は上の海図の左下、Tenerife テネリフェ島の Santa Cruz サンタ・クルースと Gran Canaria グラン・カナリア島の Las Pakmas ラス・パルマスの二港。　揚地は右上、ニューヘイブンとオランダの Rotterdam ロッテルダムのこれまた二港。　これら四港を二週間でグルッと一回り、のピストン航海でした。

大まかな航海ルートは上の海図の通りです。　右上隅の赤星ロッテルダムから赤線に沿って南下し、まず左下隅の積地初港サンタ・クルースに向かいます、この時は普通は空船。サンタ・クルースで船腹の約半分を野菜・果物で満たし、今度は東に向かいラス・パルマスで再び野菜・果物を増し積みし、満船として、今度は緑の線に沿って北上します。そしてニューヘイヴンで約半分を揚げ、最後にロッテルダムで空船となったら再びサンタ・クルースに向かいます。　大きく時化なければ片道の航海日数は約 4 日、この周回コースを 2 週間で回るユトリのあるスケジュールでした。

半年間この繰り返し。　予定より早め早めに回れることが多いので、スケジュール調整の為、大抵はサンタ・クルースの沖で 1～2 日の沖待ちがありました。

積荷は月ごとに少しずつ変化しますが、マズ筆頭はトマト、これが常に最大量でした。その他、野菜類ではジャガイモ、にんじん、玉ねぎ、ペッパーズ(peppers＝ピーマンやパプリカ等の唐辛子類)、様々な品種のさや豆類、カボチャのたぐい、キュウリ、等々。

こんな南の島でジャガイモが特産というのはチョット意外ですが、その理由は、この諸島の地質。　7 島は全て火山島ですから当然ながら畑は皆火山灰地。　これが小型でホッコリした美味しいジャガイモが出来る所以でしょう。

しかし、種芋はやはり気候の条件が厳しい北の国オランダから運びます。　それが先程、ロッテルダムからサンタ・クルースに向かうコースで、普通は空船、と言った理由です。初秋及び春先、ジャガイモの植え付けシーズンにはロッテルダムから種芋を積みカナリアに運び、数か月後、これがカナリア産の小粒で黒っぽい旨いジャガイモに化けて今度は北国に戻ってゆくのです。

次に果物類では、まず、バナナ(これは主としてテネリフェ島産でした)、様々な柑橘類、その他、アヴォカド、パパイヤ、マンゴー、等の熱帯性果物の数々。　更には色々な種類のスパイスも運びました。

積地はサンタ・クルースとラス・パルマスの 2 港のみでしたが、それぞれの港で積む様々な野菜・果物の産地は 7 島全てに及んでいたのだろうと思います。　即ちこの 2 港は全ての島の農産物の集散地だったのでしょう。

ところで、トマトは野菜か？果物か？　日本では野菜として扱われるのが普通ですね。
けれども欧州の多くの国では「トマトは果物」という認識らしい。
手元のオクスフォード英英辞典でもはっきり tomato は fruit、としているし、スペインを初めフランス･イタリー等大抵のロマンス語圏でも果物として扱われることが多いらしい。
しかし、かつて米国では、この「野菜か果物か」という論議が揉めに揉めて、下級裁判所も決めあぐねた末、結局、最高裁で「トマトは野菜である」と結論付けられたそうです。
裏には、野菜か果物かで課税条件が変わる、という問題も絡んでいたらしい。
とにかく、当時のカナリア産トマトはモロッコ産トマトと共に冬場の北欧諸国の食卓には欠かせない物だったようです。
もう一つ私が意外に感じたのはバナナ。　これまでの定期船やリーファーでの輸送経験ではバナナを大量に輸出する国はどちらかと言うと熱帯域に属していたと思います。
フィリピン然り、コロンビア、エクアドル等中南米諸国然り、冬でも暑い所が多かった。
しかし、バナナを多く積んだテネリフェ島は北緯 28 度台、日本で言えば奄美大島と殆ど同じです。　冬場の夜は結構肌寒い時が多い。
この島のバナナが、これまた独特の味で、小型でやや太め、そしてネットリ、現在日本のスーパーで多く見かけるものより数段味が濃いんです。　しいて言えば、台湾バナナが似ているかも、やはり緯度が絡むのか？
積地カナリア諸島全景はこんな感じ。　右上からランサローテ、フエルテベンツラ、グラン・カナリア、テネリフェ、ラ・パルマ、ラ・ゴメラ、最後左下のエル・イエロの 7 島。
「七島」又は「Seven Isands」という呼び方をされる所は数多くありますが、中でも伊豆七島は火山島である事や、本土からの離れ具合など、共通点が感じられるところです。

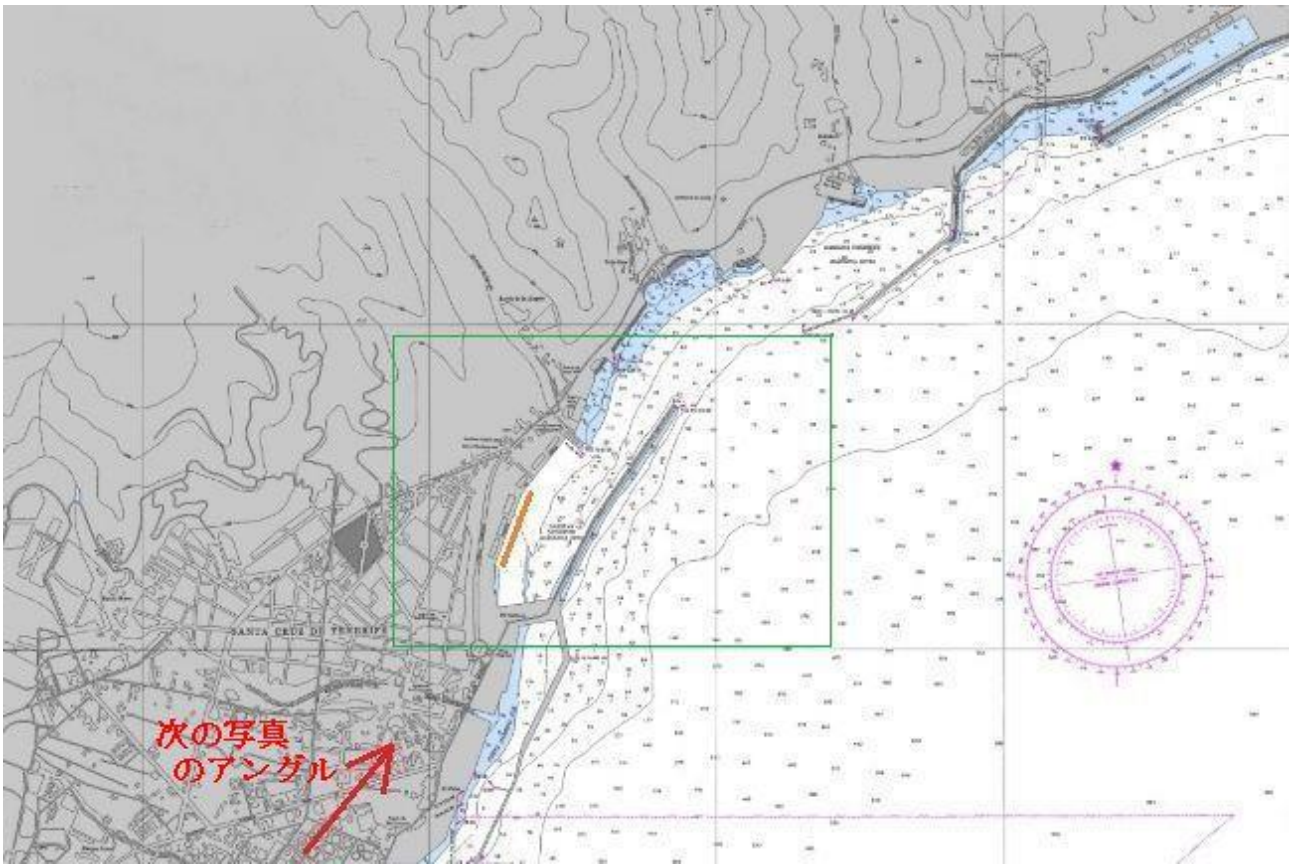
7 島の中で、リーファーで何回も訪れたのは次のテネリフェとグラン・カナリアの二島。

港としてはテネリフェのサンタ・クルースとグラン・カナリアのラス・パルマスの二港。

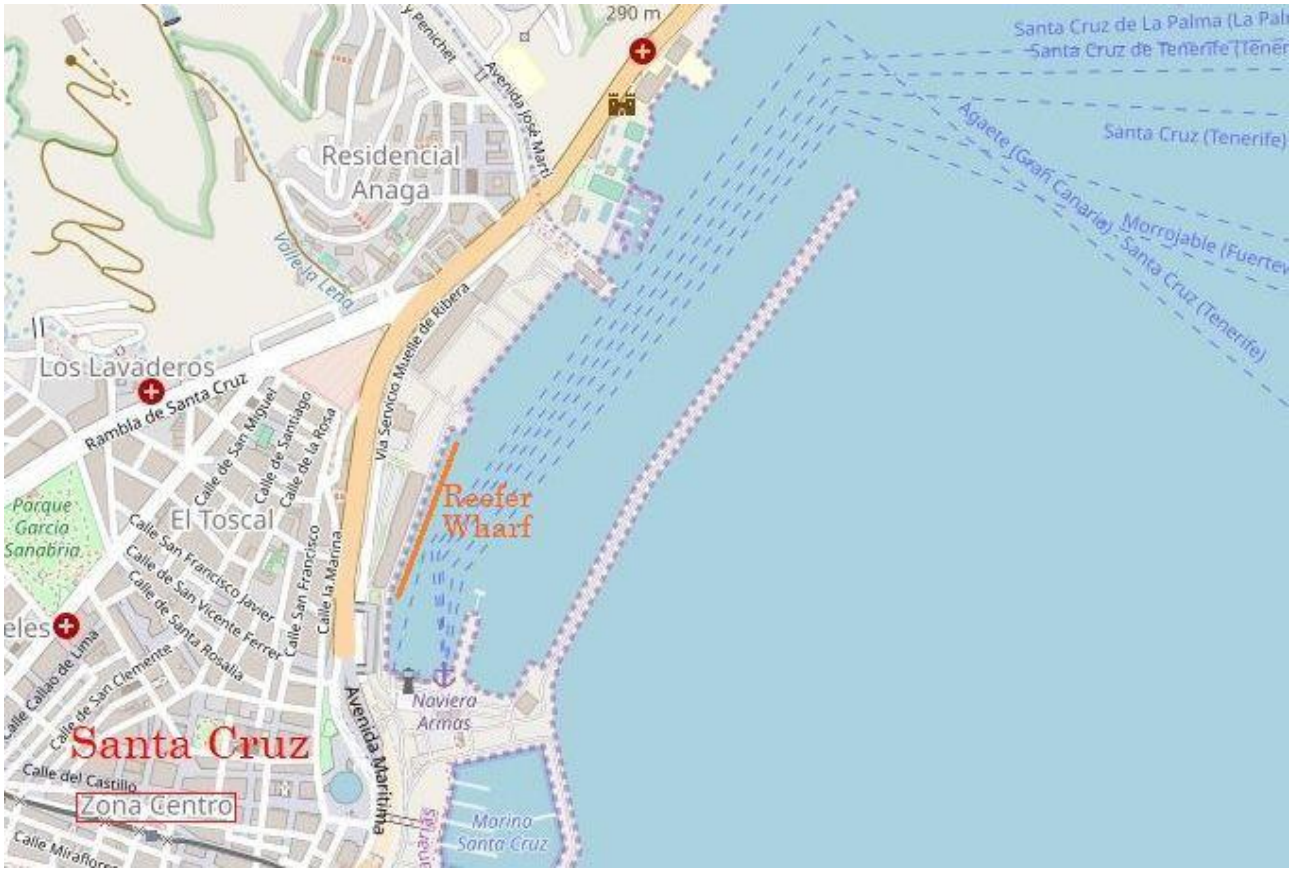
この二港には Asuka だけでもそれぞれ 13~4 回は入港したはずです。

左手のラ・ゴメラはリタイヤ後にパートナーとスペインに住んでいた時、格安旅行でテネリフェに泊まってそこからのデイ・トリップで行った所で、この島の一番の思い出はモホ Mojo と呼ばれる独特な調味料に出会ったこと。　私達には風景や名所旧跡などより、その地の旨い物の賞味の方がよっぽど興味深い。　この話はまたイズレ。

次の二つの画像は最近の（少なくとも 2000 年以降の）サンタ・クルースの様子。



写真の右上の海面に錨泊中の船が見えますが、Asuka がスケジュール調整で錨泊した場所もこの辺りです。　その頃はこの二つの画像の上半分の海岸は海水浴場で、上のハーバー・チャートのグリーンの枠で囲んだ部分が港湾施設の全てでした。　写真で Reefer Wharf と示した埠頭に二棟の倉庫がありますがこれが野菜・果物専用のの冷蔵倉庫です。



前のハーバー・チャート上の緑の枠内がうえの図で、オレンジの線で示したところが野菜・果物積み込みの専用岸壁です。

サンタ・クルースの市街地は左下。　赤線で囲んだZona Centroという表記が繁華街です。

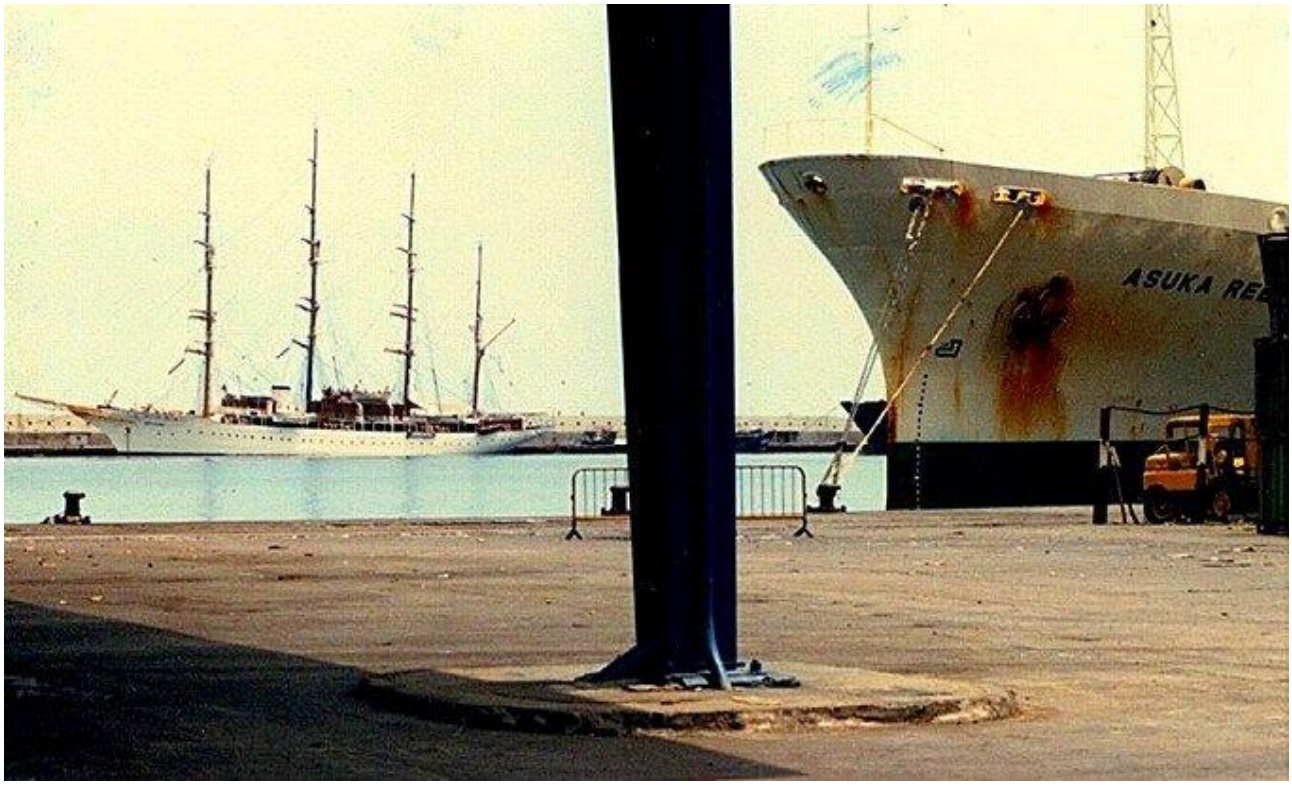
この図でも分かるようにリーファー専用岸壁は港内でも一番便利な場所にありました。

中央に長く伸びた防波堤兼用の岸壁はクルーズ客船用のものですが、そこよりリーファー専用岸壁の方がよっぽど地の利が良かったのです。

タラップから岸壁に下りて僅か数分歩くともう中心街の入り口、こんな港はそうそうあるもんじゃありません。　やっぱり、リーファーはイイネ、です。

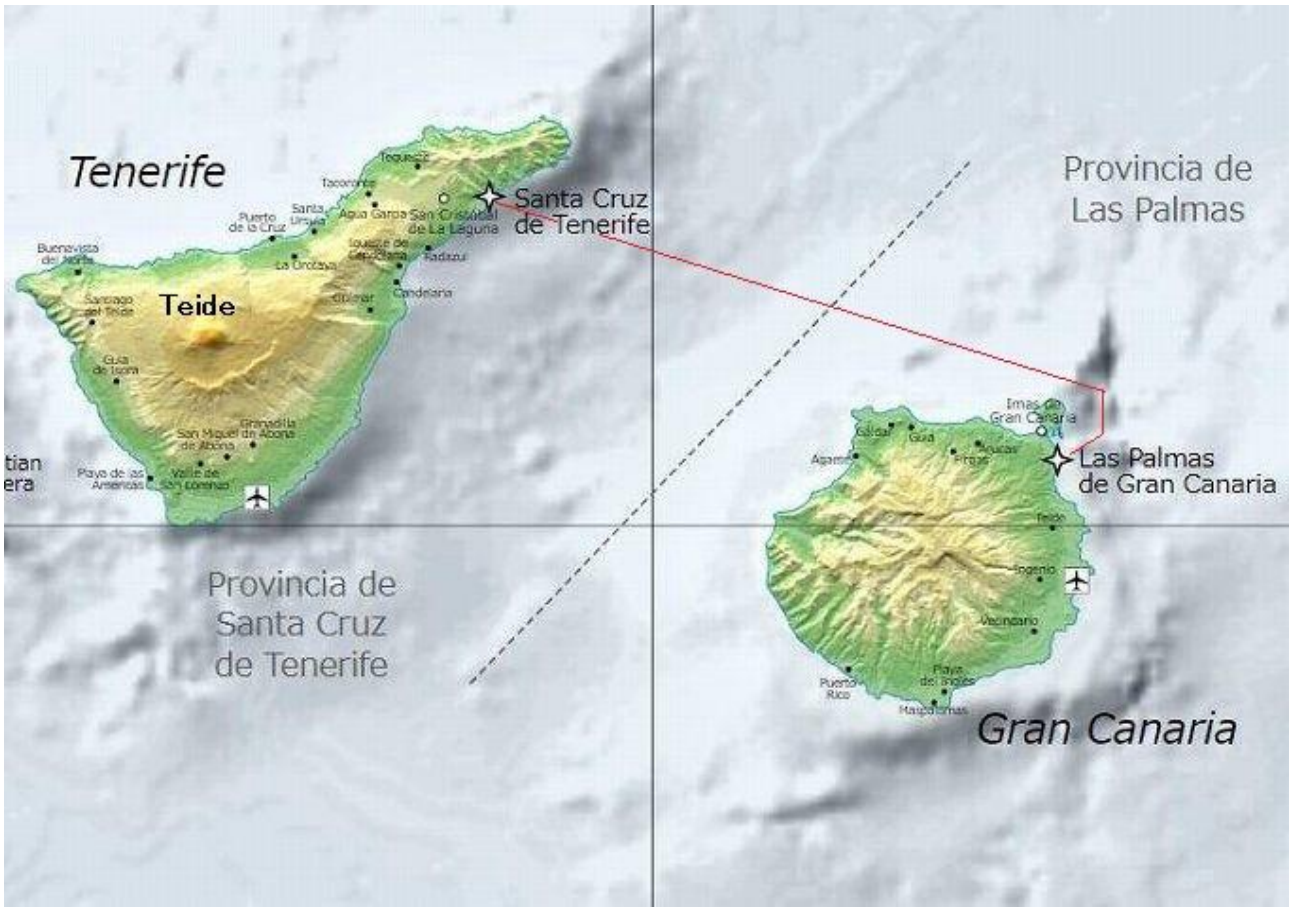
しかも、当時のこの港は全く安全。　だからここでは昼夜を問わず、のんびりした気分で街歩きが楽しめました。　この港は次の積地ラス・パルマスと較べるといろいろな点で好感度の高い港でした。　治安状態の良さもさることながら、カナリア諸島本来の土地柄がにじみ出ているような街でした。

これはリーファー専用岸壁に着岸しているAsukaの船首部と沖側の客船バースに着いている“Sea Cloud”という帆船。　。



これは当初、米国人女性実業家のプライベート・ヨットとして1931年にドイツで建造された帆船で、かなり年季が入っています。　建造以後様々な歴史を経た船ですが、この写真の時は一風変わったクルーズ客船になっていました。

次はサンタ・クルースからラス・パルマスまでのコース。　中央の点線は県境です。



グラン・カナリア島ラス・パルマスはカナリア諸島州では最大の都市。
この島もテネリフェと同様、観光地として知られている所で、岸壁から街へのアクセスのよい便利な所でしたが、サンタ・クルースとの大きな違いは治安状態の良し悪し。
ここでは他の船の乗組員が上陸する途中、港の税関ゲイトの中、即ち港内の倉庫脇を歩いていて、ヒッタクリにあった、などと言うことも聞かれるほどでした。
テネリフェよりアフリカ海岸に近いだけに、密航者なども数多く入っていたらしい。
ゲイト近くの路上が最もアブナイとされていましたが、ゲイト脇で待機しているタクシー･ドライバーを呼んで一緒にタクシーに乗り込む､ヒッタクリを避けるにはこれが一番。
ヒッタクリをやらかそうと待ち構える連中も地元のタクシーには手を出しにくい。
元々この町は日本人にはなじみの深い所で、日本のトロール船やマグロ船の大西洋海域での操業が盛だった 1970 年代には、多くの日本漁船がこの港を基地として、メインテナンスや食料・燃料の補給のため最盛期には年間 500 隻ほどの入港船があったらしい。
その頃には関連の多くの日本企業も支店や駐在員を置いていて、多い時は日本人居住者が 2500 人程もいたらしい。　1973 年には日本人学校も開設されましたが、2000 年代に入ると日本漁船の入港は激減、当然ながら関連企業も撤退という事になり、学校も 2001 年には閉校になったのだそうです。

Asuka の頃 1988～9 年には既に日本漁船の入港は減りつつあり、停泊中に見かけることは稀になっていました。　それでも、まだその頃は代理店や計器のメインテナンス会社、船食等、本船に来る色々な業者に日本人の顔がチラホラしていました。

私がリーファーに乗り続けている頃のラス・パルマスの港内はこんな様子でした。

赤線で示した場所、Muelle de la Luz（ムエレ・デ・ラ・ルース＝光の桟橋）の東側、がリーファー専用に使用されていた岸壁でここ以外に着岸することはありませんでした。

Asuka の着いた岸壁からゲートを出るとすぐ市街地です。

マップ上辺の Calle de Juan Rejón＝ファン・レホン通りの奥の方は歓楽街・夜の街、ゲイトを出たらすぐそんな所につながるんだから、少々治安が悪いのもショウガナイか。

街の中心地はちょうどマップの中央付近、Mesa y Lópes と表記されているところがメイン・ストリートと言えるでしょう。（尤も、これは正しくは Avenida José Mesa y López＝ホセ・メサ・ロペス大通り、で Lópes の語尾は S ではなく Z の筈です）

当時は上の図のようにムエレ・デ・ラ・ルースの沖側には防波堤があるだけ、これは文字

通り外防波堤で、その沖側はそのまま外海に通じていました。
しかし、今、ネット検索すると、この港は現在大きく様変わりして、次のようになっているようです。

中央がリーファー専用岸壁のあった Muelle de la Luz、その右下の白い部分は旧防波堤の外側を埋め立てて造成されたコンテナー・ヤードです。
Asuka の頃以降、コンテナー船は益々大型化し、原油や鉱石など一部の原料輸送を除いて、物流の殆どあらゆる分野でのコンテナー化が本格化し、海上輸送の形態は一変しました。
だから、ラス・パルマスに限らず、どの港でも広いヤードのあるコンテナー岸壁なしには近代港湾としてやってゆけなくなったのです。
そして、このようにどの港も沖へ沖へと埋め立てが進んでいます。　ロッテルダムの河口付近の埋め立ても、この港の変化など吹っ飛んでしまう程大規模なものでした。
テネリフェのサンタ・クルースも港の面積は Asuka の頃の倍以上になっています。
日本の港湾事情も全く同様で、どの港も私が現役だった頃の面影は全くありません。
上のマップを画像で見るとこんな具合です。

コンテナー船がずらっと並んでいる専用岸壁は Asuka の頃は防波堤でした。 その沖側を埋め立て、更にその沖側に、防波堤兼用の埠頭を造成したようです。 この画像の様子では、この撮影時はまだすべてが完成しておらず、工事進行中のようです。 私が知っているラス・パルマスの何倍の広さになったやら・・・、間違いなく 3 倍以上でしょう。

＊

ところで、ラス・パルマスには記憶に残る人物が多くいましたが、中でも深い付き合いが出来たのは船食（船舶食料納入業者）の A.N.さん。 この人は津軽出身で、若いころ世界を自由に旅して（昔は放浪と言いましたね）いるうちスペイン・アルメリアでその地にすっかり魅せられて、そこに住みついてしまった。 その後、その地出身のスペイン女性と結婚してラス・パルマスに移り住み、詳しい経緯は知りませんが、スーパーを経営していた日本人女性と共同で YMT 商会という名の船食業を始めた。 折しも入港数最盛期を迎えた日本漁船相手にこれが大当たり、そのままこの地に定着することになったらしい。

こういう波乱に富んだ人生を送ったとは思えない、極めて温厚な人でした。

これ以後リーファー乗船が続き、ラス（＝ラス・パルマス）に寄港する機会もふえたので一層付き合いが深まり、業者と客の関係を超えて良き友人となったのです。

彼の自宅にも招かれ、夫人や子供たちとも楽しい時間を過ごしたこともありましたし、ず

っと後に、彼が私的用事で訪日した時には、横浜で再会して私のパートナーも交えて長時間楽しく呑み明かしました。　彼の年齢はちょうど我がパートナーと同じぐらいだったと思いますが、とにかく私よりはずっと若かったことは確か。　その後、私がラス・パルマスに寄港しなくなってからも時々電話のやり取りは続いていました。

しかし、私がリタイヤする直前でしょうか、私の乗船中に彼から家に電話があり、パートナーが電話を受けたんですが、その時の彼の様子が後々気になって仕方がない位とても沈んだ様子だった、と下船してから聞きました。　私もこれは何かアルと直感してすぐにラス・パルマスの彼の自宅に電話しました。

ところが、電話に出た相手はA.N.さんを全く知らないようで、番号は間違いないのですが、電話の持ち主は既に変わっていたのです。　結局、その時はそれ以外なすすべなく、そのままになってしまったのですが、こういう長い付き合いのあった人だったので、そのことがいつまでも引っ掛かっていたのです。

私たちがテネリフェ旅行をしたのも、彼の消息を今度はもう少し突っ込んで調べてみようというのが目的の一つでした。　テネリフェのホテルからラス・パルマスの彼の自宅に電話をしたんですが、やはりどうしても彼にはつながりませんでした。

そればかりでなく、リーファー乗船中にラス・パルマスで来船したその他数社の日本人業者にも連絡しようとしてテネリフェのホテルからあちこちに電話をかけまくりましたが、結果は空振り。　全てダメでした。　どの会社でも応答はスペイン語のみ、そして、日本人は誰もいない、との返事。

そこで、ラス・パルマスの日本領事館に頼んで彼の消息を調べてもらうことにしました。

領事館員はどうやらA.N.さんの事を知っている風でしたが「個人情報については私の一存で公にすることはできないのでご家族に確認します、二時間後もう一度電話して下さい」との事でした。　この受け答えの様子から、もう答えは解ったも同然でした。

二時間後再び電話すると、案の定、予感は的中、既に彼は旅立ちの後だったのです。

領事館員は私の電話を受けたあと、A.N.夫人に電話をしたのだそうです。　彼女は住所は変わったけれど子供と一緒にラス・パルマスに住んでいるとの事。

「時々、彼の消息を訪ねる日本人乗組員からの連絡を受けるんだけれど、日本語での応対が出来なくてまことに申し訳ない、どうぞよろしく伝えて下さい」これが領事館員を通じての彼女のメッセージでした。　この領事館員は、私以外の何人かに同様の取り次ぎを繰り返してきたらしい事がうかがえました。　A.N.さんの人柄がしのばれる話です。

彼は入港してくる日本船に食料を納入するだけでなく、乗組員の様々な相談に快く応じていたのです。　いわばラス・パルマスの世話人兼案内人でした。

彼の消息を何人もの日本人船員が尋ねてくるのが何よりそれを物語っています。

更に驚いたことに、その時の領事館員の話では、ラス・パルマス駐在の日本の会社は殆どが撤退したか、日本人駐在員は引き上げるかして、既に事実上の活動は殆どゼロ、在住の日本人もごくわずかしかいないとの事。

なんと大きな変わりよう。　十年一日、とは言うけれど、私がリーファーで頻繁に寄港した頃のラス・パルマスの面影はもうどこにも見当たりません。　まことに残念。

横浜で楽しく呑み明かしたのが、ホントに昨日の事のように思えた一日でした。

＊

話はゴロっと変わりますが、先程触れたカナリーのジャガイモとモホと言う調味料についてヒトクサリ。　まず、次の画像をご覧ください、ナイフ・フォークの大きさと較べてジャガイモのサイズが分ると思います。　これが典型的なカナリーのジャガイモ。

私達夫婦がテネリフェ旅行をした時も、ホテルやレストランで何度も出てきた料理。

「料理」とはいささか大げさですが、この一皿は Papas Arrugadas パパス・アルガーダスと言う名前のカナリア諸島の伝統料理なのです。　Papas は「ジャガイモ」の複数形、

Arrugadas は Arrugar「しわを作る」という動詞の過去分詞で「しわの寄った」という形容詞。（名詞 Papas が複数・女性形だから形容詞 Arrugadas も複数・女性形）

成程ジャガイモの皮がシワシワになってますね。　これは新鮮なジャガイモを皮付きのまま塩茹でにした結果です。　現地カナリアでは海水を使って茹で上げるのだそうです。

そして、右上にチラッと見えるオレンジ色。　これが前にも触れた Mojo モホという独特の調味料を使った Salsa サルサ＝ソースです。　これをジャガイモにかけて食べるんです。

そのカナリー特産 Mojo モホの色々。　どれもが塩茹でしたジャガイモには抜群の相性。

前の写真でチラッと見えるソース状のものは、多分左端の Mojo Almogrote か左から二番目の Mojo Rojo Suave、又は右から二番目の Mojo Rojo Picante 等赤色系統のものをオリーブ・オイル、ワイン・ビネガー、レモン果汁などで溶いたものだと思います。

このように Mojo は溶いてソースとして使っても良し、ペースト状そのままをジャガイモ、パン、焼いたり蒸したりした肉・魚、に塗り付けたり、何にでも良く合います。　個人的には中央の Mojo Cilantro シラントロ＝コリアンダーが一番のお気に入り。（なお、Rojo は赤、Verde は緑、Suave はまろやかな味又は甘口、Picante は辛口です）

Mojo モホはカナリー諸島の La Gomera ゴメラ島が原産とされる独特な味わいのある調味料で、スペインも本土ではどこでも買えるものではありませんでした。　日本では店頭は勿論、ネット販売でも見かけません。　とにかく他では味わえない独特の風味です。

＊

長くなりました、続きは次号で、と致します。

＊

次回更新は 2019 年 12 月 7 日（土曜）の予定です。