

# 甲比丹航海記



*Once a Sailor, Always a Sailor*

077 号 (02 Oct 2021)

## コンテナ船・Iwaki

(Sep 1998 ~ Apr 1999)

前回の PCC・Asian Leader は、初めて経験するベトナム人クルーとの混乗で、私にとってはとても貴重な体験でした。それまでに見聞きしてきたカノ国の様々な風評は必ずしもイイものだけではなかったけれど、実際に彼らと半年間生活を共にして得たものはこれまでの数多くの混乗経験の中でダントツの好印象でした。そういう好ましい混乗相手ではありましたが、残念ながら彼らと同乗する機会はこの時だけで終わりでした。

同じマンニング会社にアプローチを続けていけば、いずれ再びその機会があったらうことは確かですが、この頃の私は同じ条件のところに居続けるより常に新たな環境を求めることの方に気が向いていたのです。そんな勝手を通る程、この頃のアルバトロスの世界は売り手市場に傾いていた、要するに既に日本人船乗りが少なくなりつつあったのです。

と言うわけでまたもや履歴書数通を懐に・・・、の繰り返し。

そして、行き当たったのが題記の船、当然、それを扱っているマンニング会社との付き合いも初体験。タイトルバックの船がそのコンテナ船・Iwaki です。

前回の Asian Leader が PCC としては小型だったのと同様、この船も外航のコンテナ船としては最小サイズ、しかもクレーン迄ついています。こんな外航コンテナ船は今どきマズないでしょう。現在では世界中の主要港には必ずコンテナ・ターミナルが完備

されていて、そうでない所は国際貿易港としては機能しなくなっている筈です。

しかし、Iwaki の頃はまだ陸上にガントリー・クレーンを装備したコンテナ専用岸壁の無い港が結構多くて、そういう港でコンテナを揚げ積みするには、Iwaki の様にサイズは小さく、且つ、クレーンの付いている船、が有用だったのです。こういう船ならコンテナ荷役設備の無い旧来の岸壁でも可能、それどころか、沖での舳荷役さえも OK。

その Iwaki の要目表は次の通り。

IMO number	9137571
MMSI	377782000
Name of the ship	LIBRA
Former names	NARMADA (2016) ROMINA (2015) IWAKI (2013, Panama)
Vessel type	Container ship
Flag	Saint Vincent & the Grenadines
Gross tonnage	18602 tons
Deadweight	24383 tons
Length	193 m
Breadth	28 m
Year of build	1997
Builder	SHIN KURUSHIMA ONISHI SHIPYARD - IMABARI, JAPAN
Classification society	NIPPON KAIJI KYOKAI (NKK)
Home port	KINGSTOWN
Owner ⓘ	NYK LINE - TOKYO, JAPAN
Manager ⓘ	NYK LINE - TOKYO, JAPAN
Description	LIBRA is a Container ship built in 1997 by SHIN KURUSHIMA ONISHI SHIPYARD - IMABARI, JAPAN. Currently sailing under the flag of Saint Vincent & the Grenadines. Formerly also known as NARMADA. ROMINA. IWAKI. It's gross tonnage is 18602 tons.

これは Iwaki が Libra という船名になってからのものですが、この時の船籍は西インド諸島の英連邦「セント・ヴィンセント・アンド・グレナディーンズ」という小さな島国で、便宜置籍国としては後発の一つです。私が乗った時の Iwaki はパナマ籍でした。

全長 193m、巾 28m で前回の Asian Leader の全長 146m、巾 21m に比べると一回り大きい事は確か。しかし、総トン数を比べるとこの船は 18,602 トン、前者は 16,201 トン、それぞれの長さ×巾の数値の差ほどの違いはありません。

そこで、同縮尺で、ではなく、画面上での全長をほぼ同じにして較べてみると次の通り。



ドッチが大きく見えるか、なんとも言い難いですね。強いて言うなら左の PCC のポリウムの方が大きく見える感じじゃないでしょうか？それが靴箱の靴箱たる所以。もう一つ別の資料も見つけました、これが私が乗った時の Iwaki で船籍はパナマ。

Details		
<b>Title:</b>	IWAKI	shipyard: Shin Kurushima Dockyard Co Ltd, Japan
<b>IMO:</b>	9137571	yard / hull number: 2927
<b>MMSI:</b>	375341000	engine design: B&W
<b>Callsign:</b>	J8B5128	engine type: 6S60MC
<b>Vessel type:</b>	Container Ship	power output (KW): 11.680
<b>Gross tonnage:</b>	18,602 tons	maximum speed (Kn): 20,0
<b>Summer DWT:</b>	24,383 tons	maximum draught (m): 9,50
<b>Length:</b>	193 m	maximum TEU capacity: 1613
<b>Beam:</b>	28 m	reefer containers (TEU): 206
<b>Class society:</b>	Nippon Kaiji Kyokai	handling gear: 3 x 40
<b>Build year:</b>	1997	flag / nationality: Panama
		owner: Mizuho Sangyo
		operator: NYK

これには前の資料にはなかったデータがあります、それは右側中段の赤線で囲んだ部分。

この TEU というのはコンテナ船の大きさを示す重要なデータの一つです。PCC の場合、船の大きさは積載しうる自動車の台数で表すのが一般的で「コロナ換算」などと言う業界用語がありました、コロナなら何台積めるか？の意味です。それと同じように、コンテナ船の大きさを、積載しうるコンテナの数で表すのが TEU です。

TEU とは **T**wenty-foot **E**quivalent **U**nit (20 フィート・コンテナ換算) の略で、要するに「20ft コンテナなら何個積めるか？」ということです。

また、TEU 程一般的ではありませんが FEU=Forty-foot Equivalent Unit という言葉もあり、これは 40ft コンテナなら何個積めるかという事、即ち 1FEU= 2TEU です。

Iwaki の頃に使われていたコンテナのサイズは長さ 20ft のものと 40ft のものが一般的で、どちらも巾 8ft、高さ 8.6ft が標準でした。しかし、長さ、巾、高さの規格ががこれとは違うものも色々あります。まあ、細かい専門的な事は省きましょう。

上記の要目表に戻ると Iwaki の TEU は 1613 個、その下のグリーンで囲った数字は、そのうちの 206 個は冷凍コンテナに対応できる、という事です。

ちなみに、最近メディアをにぎわせた、例のスエズ運河で座礁したコンテナ船は、全長 399.94m、巾 58.8m、その TEU は、ナント 20,124 個だそうで Iwaki の 12 倍以上、比べ物になりません。確かに Iwaki はコンテナ船としては小型に属していますが、当時はまだスエズ座礁船のような巨大サイズの船は存在しなかったと思います。

船乗り、特に船長職にとって、船は大ききゃイイ、と言うものではありません。私はタグボートやパイロットのアシストなく自分の操船技術だけで制御可能なサイズの方がずっと好きです。だから、こんな巨大船のオファーがあったとしてもシラン顔でパス、だったでしょう。とにかく好みのタイプの Iwaki が見つかったのはラッキーでした。

混乗の相棒は慣れ親しんだカバヤン・クルー。気楽に全員と英語での意思疎通ができる事はベトナム・クルーの良さとは別次元のイイ点です。日本人は機関長と二人だけ。

**INDICACION DE EXPERIENCIA - CERTIFICATION OF SERVICE**

ALISTAMIENTO Engagement		SALIDA Discharge		NOMBRE DEL BARCO Name of the Ship	GRADO Rank	FIRMA DEL CAPITAN O AUTORIDAD Signature of Captain or Competent Authority
FECHA Date	LUGAR Place	FECHA Date	LUGAR Place			
		28 MAR				
16 SEP 1998	YOKOHAWA	26 APR 1999	YOKOHAWA	18,602 IWAKI	CAPTAIN	

乗船地は Asian Leader の時と同じ横浜・大黒ふ頭。大黒ふ頭と言うとコロナ騒ぎの初

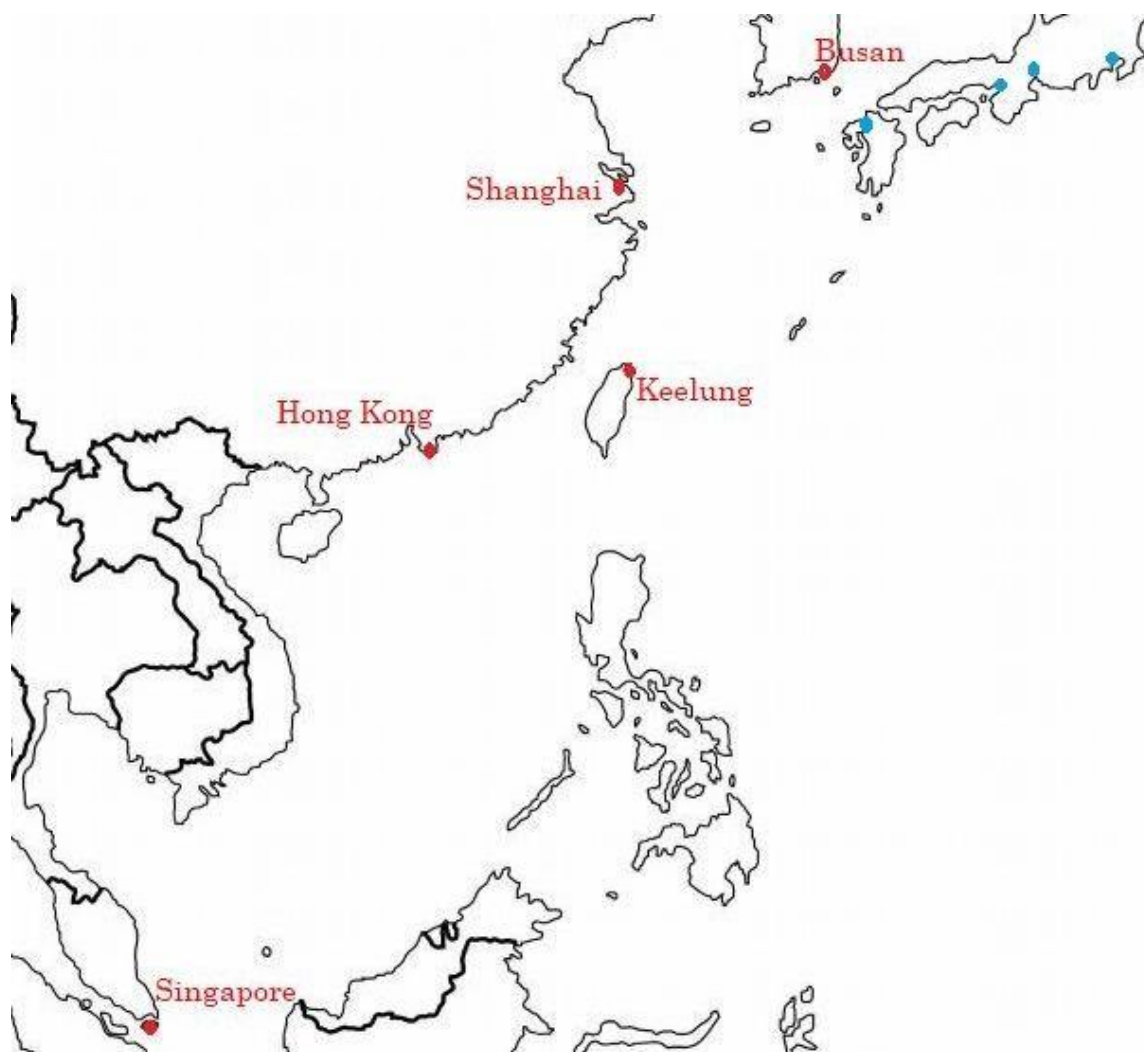
期に感染者が出た客船ターミナルの事が頭に浮かぶと思いますが、Asian Leader や Iwaki の着岸した所はその表玄関・客船ターミナルとは背中合わせの貨物船専用岸壁、言わば勝手口です。ここで Iwaki の画像をいくつか見てみましょう。



この二つの画像の違い。積んでいるコンテナの数は下の方が上よりはるかに多い、にもかかわらず吃水は上の方が深い、言い換えると上の方が船体の沈みこみが大きい。この違いはズバリ、コンテナの総重量の差、下の画像のコンテナは中身は空ッポの回送中のものが多く、上は貨物がぎっしり詰まったコンテナを積んでいる筈。

もう一つ気を付けて見たいのはコンテナの積み具合。先程触れたコンテナのサイズの規格、標準的な長さは 20ft と 40ft です。また、巾は 8ft で統一されていますが、長さ・高さには色々な規格があります。Iwaki のような小型の船が出入りする小規模の港湾ではコンテナ・サイズはバラバラなことが多いし、更に中身の貨物も雑多ですから当然重量も様々。これらを組み合わせて積み上げるのです。これらの組み合わせはまるでジグソー・パズルで、私がチーフの頃に取り組んだ定期船の雑貨積み程ではありませんが、かなりヤヤこしい。上の画像でも長さや高さの違うコンテナを色々な組み合わせでいるのが分ると思います。私がチーフの頃の定期船の積み付けと大きく違う点は、コンテナ船の場合、積み付け計画は全て陸上でコンピューター処理される事。

Iwaki の航路はシンガポールを起点に香港・基隆・上海・釜山など東南アジア各港と青丸の日本の数港を回り、米国ロス・アンジェルスから中・南米諸港に向かうものでした。



東南アジア各港については、これまでも触れる機会が多かったので今回はスルーします。日本寄港地は貨物の内容によって航海ごとに多少変化がありましたが、大体は博多・大阪・名古屋・横浜の 4 港のケースが多かったと思います。

日本最終港横浜からは米国ロス・アンジェルス向け、ここは往復航とも必ず寄りました。

以後は次のマップに赤字で示した中南米各港です。



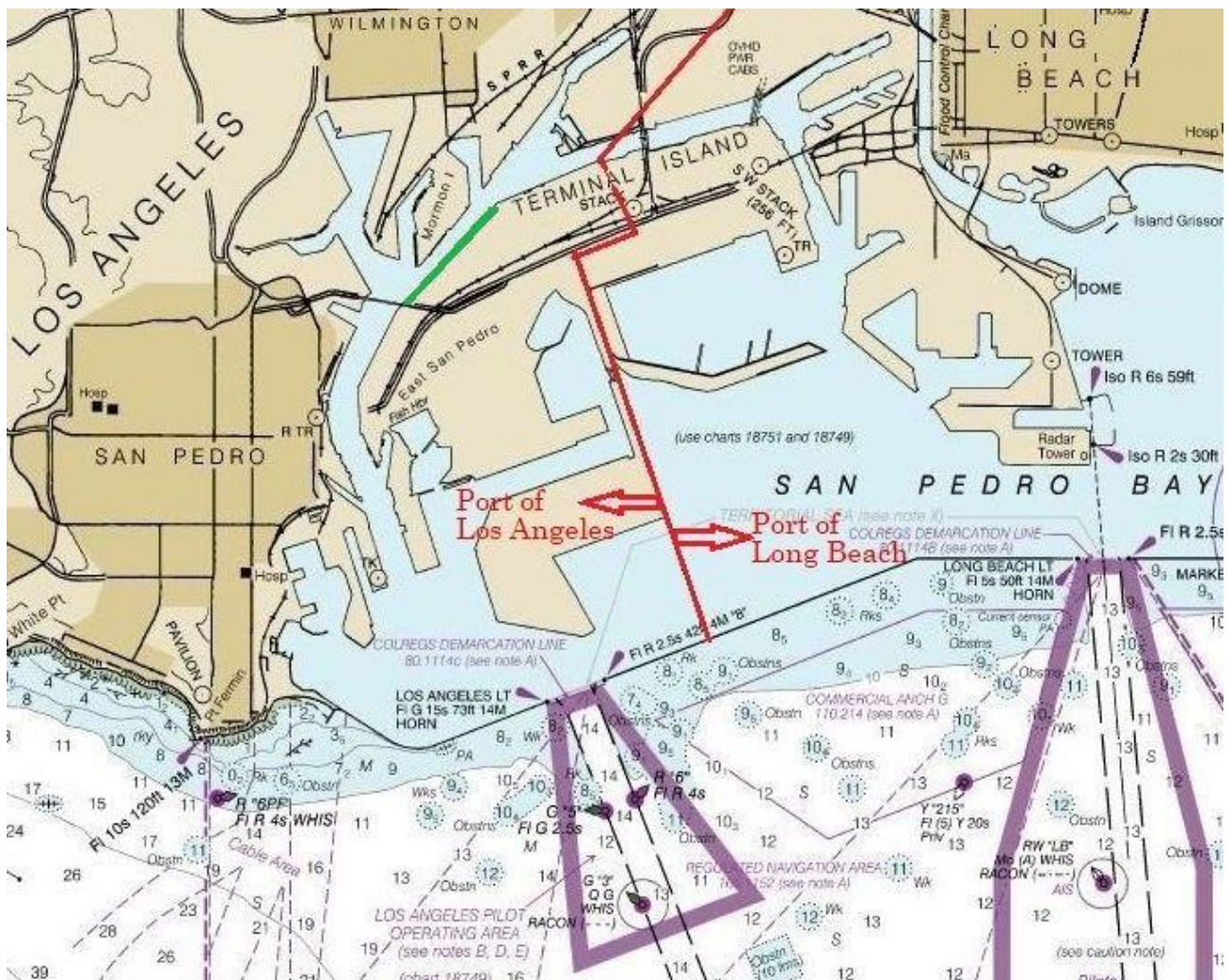
このすべての港に毎航海必ず寄港したわけではありませんが、メキシコの Manzanillo マンサニーヨ、ペルーの Calao カイヤオ、チリでは殆どの港に毎航海入港したように記憶しています。だから、中南米西岸定期航路と言うより「チリ定航」という印象が強かったのです。これまでも冷凍船で何回も寄港したチリ、私にとって南米大陸で好感度 No.1 の国です。その点でもこの船の航海は申し分ないものでした。

チリ以外の中南米各港はドロ様対策には常に頭の痛い所ですが、これもコンテナ船なら

安心、シールされた金属コンテナの中身にはコソ泥が手を出すスキがありません。

では、これらの各港を北から順に思い出してみましょ。

まず、おなじみの米国 Los Angeles ロス・アンジェルス。 この港も既に度々登場してきましたが、今回着いた場所はこれまでとは一寸違う場所なので敢えてもう一度。



これがロス・アンジェルス港とロングビーチ港の全景。 近代港湾に発展する前、即ち帆船時代には中央部の埋め立て地は存在せず、サンペドロ湾全体が一つの錨泊地だった筈。 現在は上の海図のように中央の赤線で仕切られて、西側がロス・アンジェルス港、東側がロング・ビーチ港になっています。 船乗りはもっぱら LA、LB と呼んでいました。

Iwaki のバースは中央上部の Terminal Island の LA 側のグリーンの線の部分、この辺りに Iwaki の運航会社の専用岸壁があったのです。

LA、LB 両港にはプロの船乗りとして初めて乗船した「有馬山丸」以来、一体何度寄港したことでしょう、今数え直すことは無理な回数です。 しかし、その両港への寄港は、我が船乗り人生で最悪の記憶となった例の「富士丸」以後はピタッと止まり、今回は随分久しぶりです。 あの富士丸での寄港は今思い出してもウンザリ、最悪の出来事でした。



LAにはなんの恨みもないのですが、LAと聞くとツイ富士丸での忌まわしい記憶がよみがえります。しかし、この港のSan Pedro サン・ペドロ地区の街歩きはそれなりに楽しい

ものでした。海図の左端、茶色の部分がそれ、古き良きアメリカ、感じのイイ街。

次は、メキシコのManzanillo マンサニーヨ。この語尾のlloはllaとともに、発音が難物です。例えばllaの代表はpaella、そう、大好物あのスペイン風炊き込み飯ですが、日本では「パエリア」と表記するのが一般的だと思います。しかし、私の耳でスペイン

本国や中南米のスペイン語圏で聞き取った「音」は決してパエリアではありません。

ではドウか、と言うと「パエリャ」「パエジャ」又は「パエイヤ」と聞こえるのです。

これは本家スペインでも地方によって、又は個人によって発音は様々なようです。

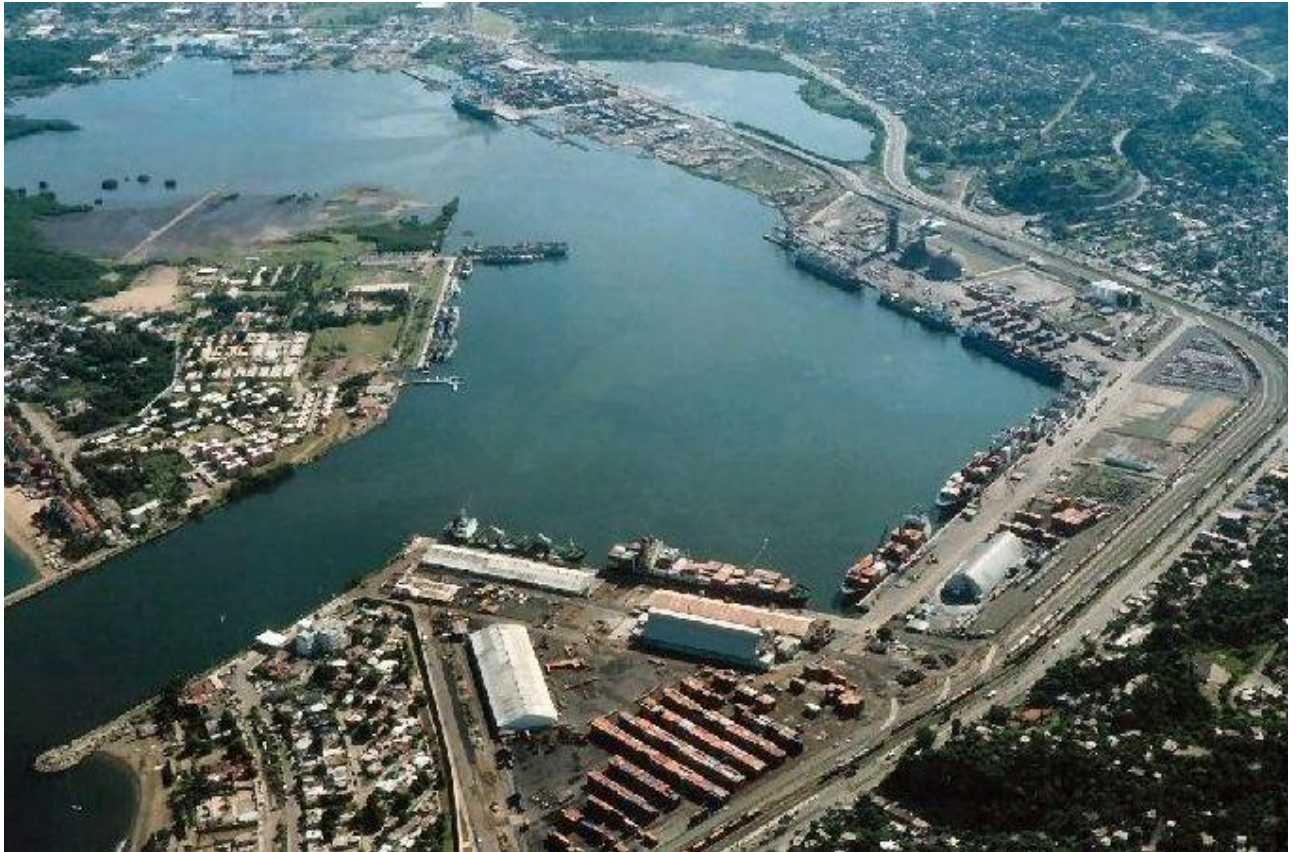
また、中南米諸国ではllaはヤ、lloはヨが主流らしい。少なくとも私には、そう聞こえました。従ってこのManzanilloは「マンサニーヨ」としておきましょう。



これがマンサニーヨ湾、そして右下のプール状の場所が現在のマンサニーヨ港の様子です。港の中のこのような形をbasin ベイスン又はdock ドックと呼びますが、Iwakiの頃はグリーンで示した範囲の規模で、それより上方（北）はまだ自然の入り江のまま、周囲

の海岸線は整備されていなかったと思います。

次の画像は上のマップの赤矢印辺りの空中から撮影したのですが、この画像ではベイソンの奥のほうはまだ開発が進んでいません。この画像の奥の方の様子が Iwaki 寄港当時の状態に近いものではなかったか、と思います。



マップのグリーンの線がこの画像手前の岸壁部分ですが、マップではベイソンの奥の方まで整備された岸壁になっています。Iwaki のバースはグリーンの線のどこだったか？はっきりした記憶はありませんが、画像の左下の出入り口から進入してすぐ右折、多分、右手手前のどこかだったと思います。

この画像では岸壁上に、船のクレーンと同じタイプのクレーン（ジブ・クレーン）がいくつか判別できます。最近の写真を見るとベースンの殆どの部分がガントリー・クレーン完備のコンテナ船専用岸壁になっているようです。

前にも言いましたが、私が Iwaki に乗った当時は、このようにまだ中南米諸国の港湾は開発途上で、海運界の時代の波、コンテナ化に対応しきれていないのが実情でした。だからこそ、Iwaki のような小型で且つクレーンを装備している船が役に立ったのです。この航路の寄港地は中南米の中・小規模港湾が殆どでしたから、まさにこの船にはピッタリの港が多かったのです。次の港 Acajutla アカフトラもその典型例の一つ。ここは Iwaki の中南米定航では最小の国、El Salvador エル・サルバドル最西端の港です。



こんな風な超コジマリの港。 幸い普段はこのように殆ど風ですが、ここは湾ではなく海岸線が少し湾曲した程度の地形に防波堤を造っただけ、しかも太平洋直面ですから、時化されるとかなりヤバイ。 クレーンは奥の栈橋の基部にある薄黄色の一基だけ、Iwakiの頃は多分それもなかった。 停泊中の船も皆殆ど Iwaki と同じようなタイプ、こういう港こそまさにこのタイプの出番です。

このアカフトラ以降、ホンジュラス、ニカラグア、コスタ・リカ、パナマなどの中米各港を飛ばして一気に南米大陸へ。南米ではまずコロンビアの **Buenaventura** ベナベントウラ、次にエクアドルの **Guayaquil** グァヤキル。そして次は、ペルーの **Callao** カヤオ、また例の **lla** の綴りです。これもカヤオだけでなくカジャオとかカリャオと言った表記も見かけますが、現地で耳に響いた感じではカイヤオと言う風に聞こえました。

以上三港の位置関係は次のマップの通り。



このベナベントウラ、グァヤキル、カイヤオの三港は治安状態が甚だ悪く、とてもノンビリ散歩上陸と言う気にはなれませんでした。赤の **Callao** の表記のすぐ近くに **Lima** とありますが、カイヤオはペルーの首都リマの西に隣接する港湾都市です。

リマと言えば、即、思い出すのは映画にもなった日本大使館占拠事件。あのテロ事件は

Iwaki でカイヤオに行った時の一年ちょっと前のことでした。 あんな大規模なテロは別としても中南米諸国の治安状態はイットキの油断もできません。 カップライなんてのは日常茶飯事、昼間でも危ないんだから暗くなってからの散歩上陸なんてもってのほか。

個人的印象としては上記の三港はこの航路では格別にウサン臭いところでした。 それに比べればマンサニーヨやアカフトラなんて可愛いもんです。 と言ってもメキシコやエル・サルバドルが安全という訳じゃなく単にこれらの港町は小さいから。 やっぱり人口の多いところは何かと物騒なことが多い。 世界一安全と言われる日本だって大都市には色々な危険がありますね。 という訳で、この三港はパス、興味なし。 ところで、上のマップの右下に緑の星印と Pisco ピスコの文字、更に右下隅に小さく Nasca、Nazca という表記がありますが、これは例の地上絵のナスカです。 そのピスコはこんな様子。 ここもペルーですが人口の少ない地域、まず危険は少ないと言えるでしょう。



このピスコには、以前、旧型定期船で何度か寄港した事がありました。 Iwaki の定期航路の寄港地ではありませんでした。 しかし、ここは甚だ興味のある所なので一寸寄り道

しましょう。現在のピスコの港はマップ中央のオレンジの円内。

ここは正式には **Puerto General San Martin de Pisco** という長ったらしい名前ですが、船乗りは単にピスコと呼んでいました。本来のピスコ、帆船時代の港町ピスコはマップ右上です。次の画像は上のマップ上のオレンジの矢印の角度で撮影したもので、これは新港湾建設途中（多分 2010 年代）のもので、旧定期船の頃はまだ近代的港湾はなく、木製栈橋だったか、アンカーして舳荷役だったか？ ハッキリ覚えていません。



ここで一つ前のマップに戻ります。

マップ中段オレンジの円の左手にマゼンタ色の奇妙なマークがあり、**Candelabro** という表記があります。カンデラブロとはスペイン語で「枝付き燭台」という意味です。



これらの画像がそのカンデラブロで、「枝付き燭台」とはこの画像の様に「蠟燭を複数立

てることが可能なように枝分かれさせた燭台」と言う事、枝の数や形は様々です。 蠟燭三本の物を **Candelabro de tres brazos**（三本腕の燭台）と言います。 前のマップ中央の燭台のマークは、港の画像の左手に見えるハゲ山の向こう側の斜面になるんですが、そこを北から見ると次の画像の様な地上絵があるんです。 この画像では港は左手になります。



地上絵と言えば、まずナスカが思い浮かぶのが普通ですね。 その **Nazca** は四つ前の白地図にあったようにここから南東へ **200km** 足らずのところですから、ここにこんなものがあってもそんなに不思議な気はしません。

この地上絵はまだ研究途上でハッキリしたことは不明なのだそうです。 そして、この形も実は「燭台」ではなく、何か宗教的な意味を持つ別のイメージであるとか、海上の船乗りの目印だったとか、色々の説があるらしい。 確かに全体の形は「三本腕燭台」に似てはいるけれど、蠟燭が灯されているようには見えず、一寸違う様に思えます。

この地上絵のある一帯は **2016** 年に文化遺産として登録され、立ち入り禁止となっているので、ボート・ツアーなどでこのように海上からしか見る事が出来ないそうです。 ナスカの様に平原ではなく山の斜面なのでヘリや飛行機で空からでなくても全体像がボートから手軽に見えるのが人気だとか。 発見された年代がいつなのかは、ネットでは資料

が見つかりませんでした。文化遺産に登録された年は確かですから、発見されたのはその頃だったのか、或いは地元住民は以前からとっくに知っていたけれど、学会や政府が取り上げなかっただけか、良く分かりません。Iwakiの時はこの存在すら知りませんでした。

さて「ピスコ」と言えばノンベ船乗りには素通りできない大事なものがあります。



こういう代物、ピスコの様々な銘柄。「ナルホド・ナルホド」ですね。

先程のマップの右上の Pisco は Departamento de Ica の Provincia de Pisco の Puerto de Pisco、日本風に言えばイカ県ピスコ郡の「ピスコ港」ということになります。

南米のスペイン語圏諸国がスペインに統治されていた頃、スペインからは言語だけでなく様々な文化が持ち込まれ、逆に先進国が欲する各種の資源が大量に持ち出された筈。そして、イカ県の気候はスペインから持ち込まれたブドウの栽培に最適で、特にピスコ市のすぐ北を流れるピスコ川渓谷一帯ではブドウ栽培が盛んに行われたのだそうです。

そして、当然ワインの醸造もなされたのでしょ。

そのうち、醸造酒・ワインだけでなく、白ブドウから作られる独特の風味を持つ蒸留酒、いわば「白ブドウのブランデー」が造られ、ピスコ港から大量にスペイン本国に船で運び出された。こういう経緯から、この独特な酒は「Pisco」と言う名前になった訳。

ところで、ピスコとは一口で言えば白ブドウから造られる蒸留酒ですが、これによく似た酒は色々な国で色々な名前があります。例えば、スペインでは Orujo オルーホ、イタリアには Grappa グラッパ、フランスの Marc マール等々、中でもここペルーの隣国



チリには呼び名も同じ **Pisco** があります。いずれも原材料はブドウですが、チリの **Pisco** を含め、これらの全ては製法の点でペルーの **Pisco** と大きな違いがあります。

共通項は原材料がブドウである事、蒸留酒である事、従ってアルコール度が高い事（たまに 38 度なんてのもあるが殆どは 40 度越え）などでしょうか。

また、蒸留したものをブランデーの様に樽に貯蔵して、木の樽の持つ独特な風味や色を付けたものもあります。グラッパやマールにはそういうものが良くあるようです。

そして、それぞれの製法は国により、地方により、各メーカーにより微妙に違うようですが大雑把に言えばワインを造るために搾ったブドウを再発酵させてできた液体を蒸留した物で、本来は安価な庶民的な酒、言わば「ブドウの焼酎」的なものであった筈。

私達がスペイン暮らしをしていた時には様々な種類のオルーホを楽しみました。

なかでもイベリア半島北西端ガリシア州を旅した時知った **Aguardiente** アグアルディエンテには強烈な印象がありました。

ペルー産 **Pisco** が他の国々の同様なものと大きく違う点、それはこのピスコはワインの絞り粕から作ったものではなく、この酒のためだけに白ブドウを絞った液を発酵させ、蒸留する、要するに他の多くの同様の酒のような二次的な産物ではない、という事です。

それがペルーのピスコが「白いブランデー」と呼ばれる所以でしょう。

同時にペルーではその製法は厳密に法律で規定されていて、その点でも隣国チリで生産される同名のピスコとは大きな違いがあります。更に、他の国の多くの蒸留酒は何回も蒸留を重ねてアルコール度を高めてから水を加えて安定的な適当な度数にすることが多い、これに対してペルーでは蒸留は一回のみ、加水は一切禁じられているのです。

更に、木製の樽に長期保存することも禁じられているので、原則として全て無色透明。その法的規制はコマゴマとしているのでここではパスしますが、ブドウの品種にも製法にも複雑な仕分けをされています。

大雑把な分類だけでも 4 種類、以下簡単に触れておきましょう。

- 1) **Puro** プーロ : 芳香性でない単一品種のブドウだけを使う。
- 2) **Aromatico** アロマティコ : 芳香性の有る（香りの有る）単一品種のブドウで造る。
- 3) **Mosto verde** モスト・ベルデ : 不完全発酵のブドウ果汁を蒸溜する。
- 4) **Acholado** アチョラード : 複数の品種のブドウで造ったものをブレンドする。

上の画像では活字が小さくてハッキリ識別できないと思いますが、よく見るとこれらの表示をラベルのどこかに見つけられるでしょう。

例えば、左端の黒ラベルと左から 4 本目の白ラベルには **Pisco Acholado** がハッキリ見えます。また、左から 2 本目には **Pisco Puro** がかろうじて読み取れます。左から 3 本目は **Mosto verde**。

そして、右から 2 本目には **Pisco Italia** という表記が見えますが、これはイタリア製という意味ではなく **Italia** という名前のアロマティック＝芳香性の品種を使ったピスコだよ、という事、言い換えればこれが **Aromatico** の一つです。

さて、ノーガキはこの辺にしておきましょう。とにかく、ノンベ船乗りとしては、この航路ではピスコのお世話になることが極めて多かったのです。



その呑み方も多種多様ですが、決め手はなんと言ってもこの二つ。

左のはピスコ専用のコパ **copa**＝脚付きグラスでのストレート。食事のあとのシメには欠かせないもの。これは特に芳香性豊かなペルー産ピスコには最適の呑み方。そして、右はピスコ・サワー。これはベースのピスコがどの国であれ、ブドウの品種が何であれ、たとえ絞り粕であっても、ピスコでさえあれば何でもコイ、呑み時もイツでもコイ。焼酎サワーも似たようなものではありませんが、まあこの際「似て非なるもの」としておきましょう。ピスコのどういう呑み方を選ぶか聞かれば、私はこの二つでキマリ。

**Iwaki** でこの航路就航中、この二つを果たして何杯呑んだことか。

しかし、残念ながらピスコとしては最上級のペルー産のものをペルーで呑む機会はそう多くはなかった、それは何よりもこの国の港の治安状態によるもの。酒を呑むときに、何者かに襲われるんじゃないか、とヒヤヒヤと周りを警戒しながら、ナンテンじゃ旨い筈がありません。それに引き換え、これから触れる隣国チリのなんと平安な事か。

では、いよいよこの航路の本命とも言えるチリ各港を回りましょう。



ご存知の様にチリと言う国は東西の幅は狭く南北にやたらと長い独特な地形です。上のマップの左半分の下辺が右半分の上辺に続きますが、この左右の地図をタテに連ねて出来る形がやっと全国土のほぼ北半分、それが丁度 Iwaki の寄港地の配置に一致します。即ち、マップに赤枠と赤丸で示した港、左のマップの北から順に Arica アリカ、Iquique イキケ、 Antofagasta アントファガスタ、そして右のマップに移って Coquimbo コキンボ、 San Antonio サン・アントニオ、最後に Talcahuano タルカウワノ、以上 6 港。

これらの港には毎航海寄港しました。

この航海ではチリに来る迄スケジュールの面でも、港町界隈の治安状態でもユックリ・ノンビリ街歩きなど出来なかったのは私だけでなく全乗組員共通の問題でした。クルーに対して特に「上陸禁止」といった処置をしたわけではありませんが、カバヤンも治安状態の悪さには敏感に反応して、ほとんど自粛状態が続いていたのです。

しかし、これ以降のチリは安全な港ばかりなので、クルーもストレス解消ができて大喜び。

また、これらのチリの港はいずれも大都市ではなく、しかも岸壁にごく近いところに商店街や飲食店などもある便利なところばかりでした。私も昼夜を問わず機会あるごとに散歩に出かけました。相棒は殆どの場合、機関長。たまには非番の航海士やQ/Mクォーターマスター=操舵手たち。いくら安全といえど夜間の一人歩きはできるだけナシ。

ではまず、チリ最北の港 Arica アリカ。こんなコジマリの港でした。



ごく小さい港ですが、海のない隣国ボリビアにとっては首都 LaPaz ラパスから最も近い港

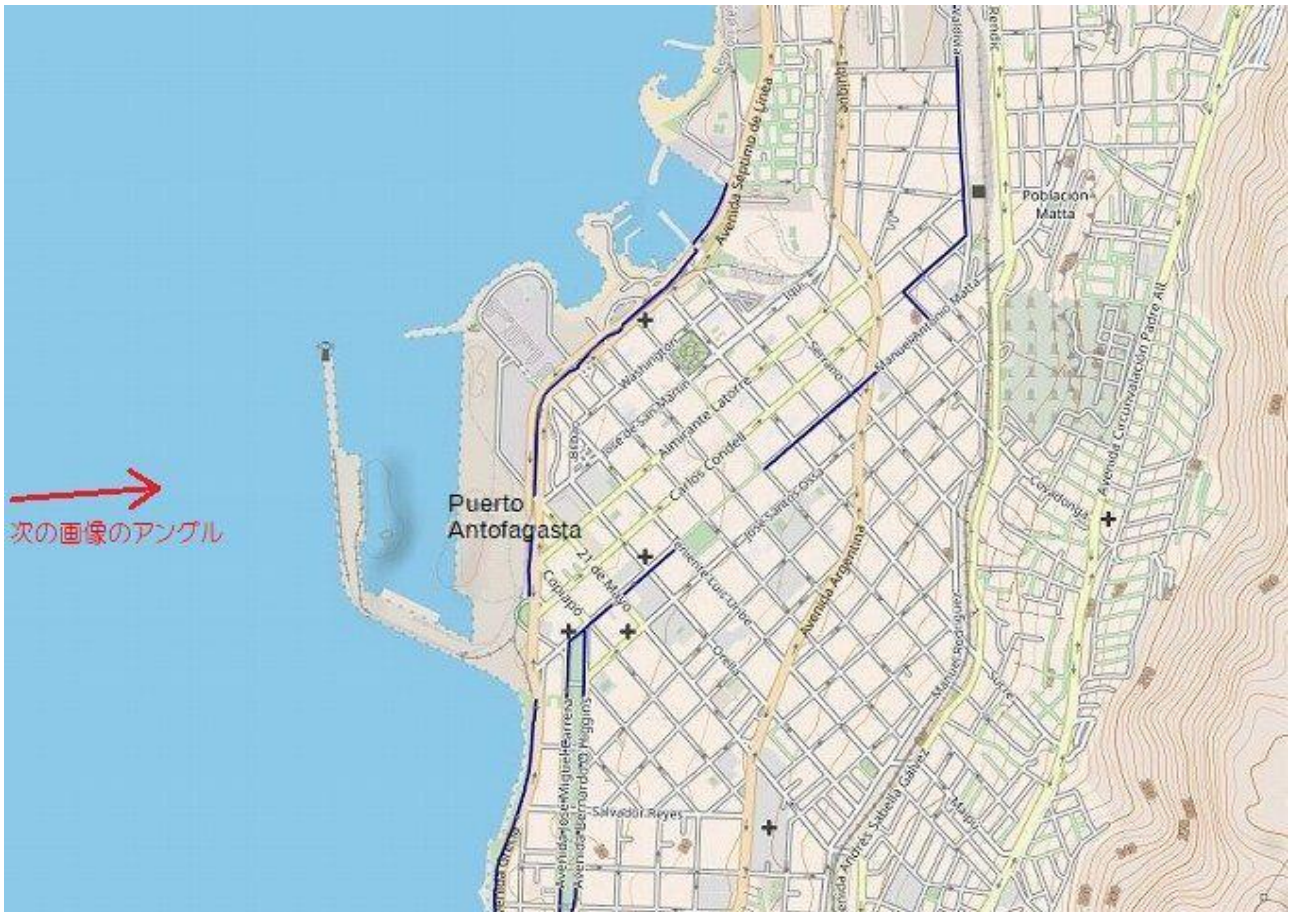
で重要な物流拠点いわば玄関です。 ここに見える貨物の何割かはボリビア発着の筈。上のマップでは中央の錨のマークの左に白い栈橋がありますが、画像ではこの栈橋がありません。 Iwaki の頃は画像の様な状態だった筈。 また、左手の防波堤を兼ねた岸壁にジブ・クレーン 2 基が見えますが、これも当時はまだなかったと思います。 ここは大型船 2 隻分のバースで、Iwaki の様にクレーンを持った船なら陸上クレーンの無いもつと市街地に近いどの岸壁でも全く問題なし。 まさに Iwaki タイプの船にピッタリの港。このように一番遠い岸壁からでも市街まで精々 5~600 メーターで、港内も市街地も安全ですからノンビリ街歩きにはもってこいです。 チョコっとバルに寄ってテラスでピスコ・サワーで喉を潤すことも・・・、勿論、昼であれ夜であれ。

この船で同乗した機関長は 年齢は私より十年程若く、これはこれまで経験のない事でした。 これ以前の機関長は私より年長の方が断然多く、たまに同年又は 2~3 年若いという事はありましたがこんなに若いとは、それだけ当方に年季が入ったという事です。 彼はいかにもエンジニアらしい几帳面な、マジメを絵に描いたような人柄。 彼とは連れ立ってスーパー巡りをして食材を買い集め、一緒にパントリー（配膳室）で「男のダイドコ」を楽しみました。 と言っても主役はワタクシメ、彼はもっぱらヘルプ役。 次はチリ 2 港目の Iquique イキケ。 この港もアリカによく似てコジンマリ。





チリの北半分には天然の良港と呼べるような入り組んだ湾はないので、多くの港は海岸線が内陸に少し湾曲した所に防波堤を突き出ただけで、こんな風に港の外は白波がざわついていることが多い。津波に襲われたら一たまりもなく、1960年の地震では多くの港が被害に遭ったそうです。次の Antofagasta アントファガスタも似たようなもの。



上のマップと下の画像を比べると分ると思いますが、市街のすぐ後ろ（東側）は山です。これはここだけの話ではなく前のイキケもアリカも、チリの北半分には散らばる港は殆どみんな同じなのです。要するに、何処も山が海に迫っていて平地が殆ど無い、だから港を造成し得るのは、海岸線に少しでも湾曲があつて多少なりとも平地がある場所のみ。前出2港も地形は殆ど同じだけれど、ここはその様子がシカと分る画像がありました。



この港は周辺で採掘される銅鉱石を始め各種鉱石の輸出港として発展したらしい。辺り一面ハゲ山だらけでいかにもそれらしい光景です。この山地の内陸にはアタカマ砂漠があり、そこにも例の巨大地上絵があるそうです。また、この港は内陸の隣国ボリビアの物産の輸出港でもあり、諸外国からボリビアへの物資の輸入港としても機能します。

それ故か、この港経由の物流は比較的多量で、当然、停泊時間もやや長めでした。前出のアリカもこの港も地理的条件が似ていて、アリカはボリビアの事実上の首都 La Paz ラ・パスとの間に鉄道があり、大都市ラ・パスの物流の出入り口でもあった、一方、アントファガスタはボリビアのポトシ Potosí 鉱山との間に鉄道が通っていて金・銀・錫等各種鉱石の輸送に好都合だったのです。チリ国内でさえ険しい山岳地帯が続き、鉄道で結ばれていない所が多いのですから、この港の有用性は理解できます。この辺り、チリの北端部は元々はボリビアの領土だったそうで、両国の連携の歴史は深いのでしょう。

この画像の通り、アントファガスタ港も市街地直結で散歩上陸には極めて便利な所。しかも都市規模は前2港よりかなり大きく、この街には「巨大」と言えるサイズのスーパーマーケットがいくつああって、機関長と連れ立って食材買い出しに良く出かけたものでした。その買い物上陸で、今でもはっきり記憶に残る愉快的出来事がありました。

この話は以前 / *Hola amigos!* でも触れたので二番煎じ、クドイようですがもう一度。ある日、機関長とオトコ・ダイドコ用の仕込みに行って広いスーパーの中をカートを押して二人でウロウロ。確か **Lider** リデルという大スーパーだったと思います。食材の仕込みも一段落して、じゃ今度はワイン漁りでもと、とワイン売り場に移動しました。

スペインと同様、スーパーの中でワイン売り場の占める面積は日本では考えられない位タダゴトじゃない広さです。と言うのも、スペイン本国は勿論、南米のスペイン語圏諸国、とくにチリでは「ワインの無い食卓」なんて考えられないからでしょうネ。

そんなワイン売り場も、私達が行ったこの時は丁度客足が途絶える時間帯だったらしくヒソソリしていました。近くにはコザッパリした服装の老人が一人いただけ、私達のワイン漁りも気ままに出来そうな様子でした。そして、私達が、アレが良さそう、イヤこっちの方が、と棚に手を伸ばしていると「そりゃー、アグワじゃ」と小さな声が聞こえたような気がしました。その時は耳のセイかなと思いましたが、別のボトルに手を出すと「それもじゃ」今度は間違いなく例の老人がブツブツ言っていたのが分りました。

私が彼の方を見るとウィンクして微笑んでいるではありませんか。「じゃ、どれがオススメかなー」とフると、彼は待ってましたとばかりに嬉しそうに近寄ってきました。そして、それから延々と、且つ解り易いスペイン語で、チリ・ワインについて講釈をしてくれました。彼はとりわけ自国のワインに愛着がああって、ここでは滅多に見かけないハポネスにツマラン選択をして貰いたくなかったのでしょうか。お陰でいいワインの買い物ができるし、彼の助言はそれ以後の私のワイン選びにも大いに役立ちました。

彼の言った「アグワじゃ」と言うのは「それは水っぽいワインだヨ」と言う意味です。酒の味の好みはそれこそ千差万別、皆が皆濃い味のフル・ボディが好きというワケではないでしょうが、**agua** 水っぽいのがイイと言う人はマズいないでしょう。

アントファガスタ州はワインの産地ではないので、彼はワイン造りが盛んな南の州で醸造に関わっていた人かも知れません。明らかに年金暮らし風でしたが、何しろスペイン語のワイン講座を理解することに手一杯で、細かい事は聞く暇がありませんでした。

間違いなく、彼は熱烈なワイン **vino** 愛国者だったに違いない。その後このスーパーには



何度か行く機会がありましたが、彼との再会は実現しませんでした。

というワケで、リタイヤ後の4年に亘ったスペイン暮らしの間も含め、たとえ値段は安くてもそれなりに味わいの深いワインを・・・と常に心がけてきたのです。しかし、最近  
は懐具合のセイもあって、あのジ一様なら「アグワじゃ」と言う事間違いなしの安ワイン、  
B・I・B (バッグ・イン・ボックス) 専門になりつつあります。我ながら嘆かわしい。

さて次の港に進みましょう。次は Coquimbo コキンゴ。



上のマップと画像がコキンボの様子。 コキンボ港と市街はこんな風に密着度 100%。湾内、特に南側の奥には平地もあるんですが、そこは水深が極端に浅く、沿岸は湿地なので港湾建設には不向き、一方、岬のすぐ内側のここなら防波堤は不要だし水深も十分。

という事で大型船を受け入れるにはここが最適ということだったのでしょう。丘の上まで登ると、西は太平洋直面、東は湾を越えてアンデスにつながる山々が見える絶景、散歩上陸としては最高でした。 左手の丘の上に見える像は **Cruz del Tercer Milenio** (第3千年紀の十字架?) という巨大なモニュメントですが **Iwaki** の頃はまだ建造計画中だったらしく、この現物を見る事はありませんでした。

ところで、上のマップの右上に **La Serena** ラ・セレーナと言う町がありますが、これがコキンボ州の州都です。 ここは **Valparaíso** バルパライソに次ぐチリでは二番目に古い都市なんだそうです。 それはともかく、ここはノンベにとっては素通りできない所。

と言うのも、このラ・セレーナは **Rio Elqui** エルキ川と言う川の河口部で、この河の上流部一帯は **Valle del Elqui** エルキ渓谷と呼ばれます。 チリ・ワインもスペインと同様 **DO (Denominación de Origen)** デノミナシオン・デ・オリヘン=原産地呼称 (各地方のワインの産地保証のようなもの) があります。 その一つが **Valle del Elqui** なのです。

こんなマップを見つけました。



ラ・セレーナから内陸に至るブルーの帯が **Rio Elqui** とその支流で、これらの川に沿った渓谷地帯が **Valle del Elqui** と呼ばれているワイン産地です。

また、マップ左上に **Ruta del Pisco** の表記がありますが、これは「ピスコのルート」この

一帯からラ・セレーナ経由でピスコが輸出されるんだヨ、を意味します。

マップ上にいくつかボトルが見えますがこれはワインではなくてピスコの瓶。 エルキ渓谷は DO の名前にもなるくらいですからワイン醸造が盛んな土地、当然ワインの絞り粕も大量に出る筈。 そして、このエルキ渓谷一帯は白ワイン造りが主体だそうで、ピスコ作りには最適なのでしょう。 ここが「ピスコのルート」と呼ばれるのはムベなるかな。

ピスコという酒の名前は、ペルーのピスコ港から大量に出荷された歴史があるからとされていますが、この渓谷にもピスコに絡む地名があります。 マップの中段右の Pisco Elqui がそれです。 実はこの町の元の名は La Greda ラ・グレーダだったのを Pisco Elqui に改名したのだそうで、このことについてはペルーから猛反発があるのだそうです。

ペルー、チリ両国ではピスコについては、こっちが本家だ、イヤこっちこそ本元だ、とお互いに譲らないらしい。 しかし、なんとと言っても Pisco という名前の港があるし、醸造方法に細かい法規制までしているペルーの方に「ブ」があるのは否めない。 そこで、ムリクリこの Pisco Elqui という地名を作って対抗する気なんだ、ズルイじゃないか、と言うのがペルー側の言い分らしい。

前出の様に名前は同じ「ピスコ」でもその製法は全く違います。 第三者的に言わしてもらえば「酒のデキ」としては文句なしにペルー産、しかし、絞り粕から作る、甘みが無くピリッとした辛口の「安い酒」であるチリ産もビンボーニンとしては捨てがたい。

事実この航路ではチリ産ピスコのサワーにはずいぶんお世話になったものです。

チリは南米ではアルゼンチンと一・二を競うワイン大国ですからチリ産ピスコの原料は十二分にあるわけです。 チリ人にとってのピスコは日本人にとっての焼酎と全く同格と言えるでしょう。 安くて旨くてピリッと強い、それ以上何が要るか？です。

このようなピスコにまつわる話はおぼろげに知っていたので、私も最初はチリのバルでペルー産ピスコを注文するのには腰が引けていたんですが、それは全くの杞憂でした。

バルマン Barman=バーテンに「ペルーのピスコはある？」と聞くと / Si, si, claro! (はい、はい、勿論ですよ) と一気にカウンターに数銘柄のボトルをドンと並べてくれました。 なんのコターないペルー産ピスコの最大消費国はチリなんだとか。 チリの港のバルでさえペルー産ピスコは大人気、チリ人と言えどペルー産ピスコの質のヨサには逆らえないのでしょう。 本家争いは別として「旨いモノは旨い」とスナオに認めてるわけ。

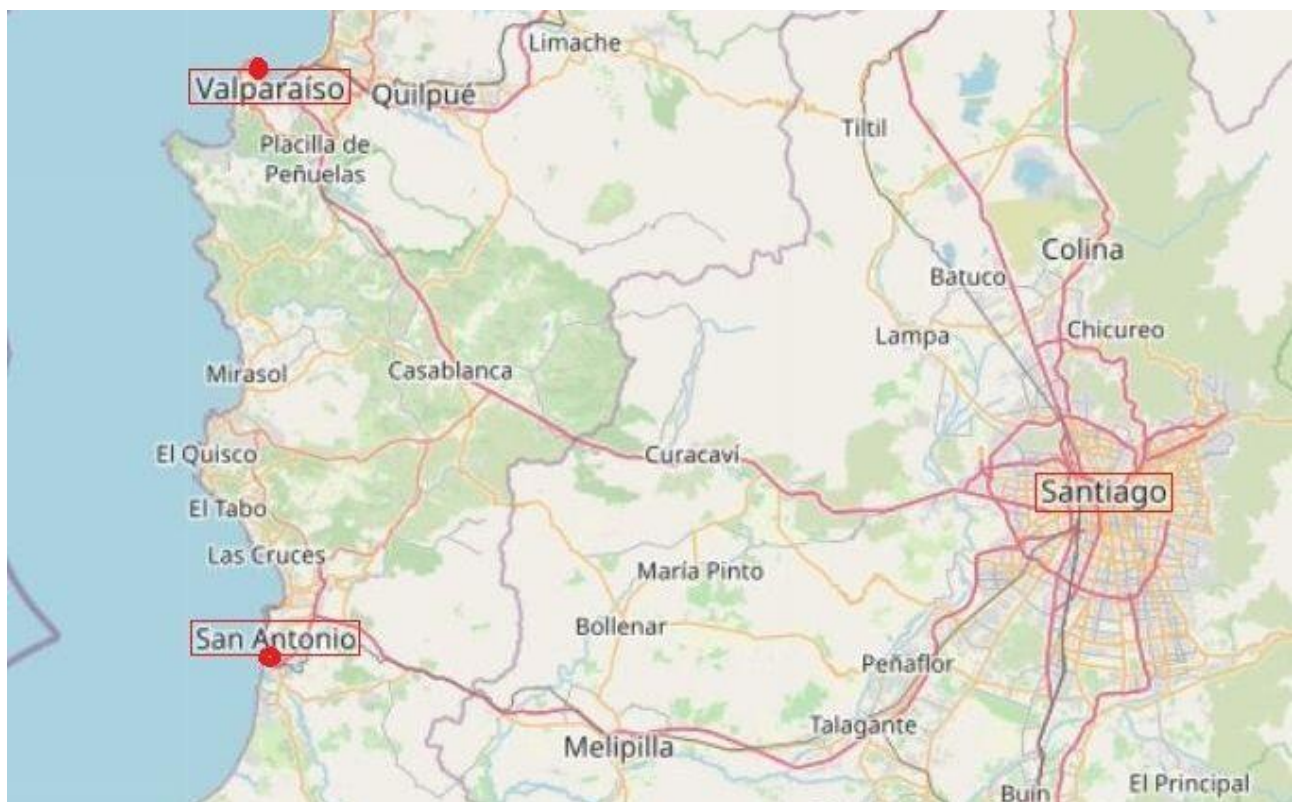
ペルーやチリがスペインの領土であった頃、本国から持ち込まれた様々なブドウの品種がこの土地の夫々の気候や地形に合った。 両国合わせると南北に途轍もなく長いのでどん

な品種にでもぴったりハマル土地が見つかったのでしょう。更に本国に比べ栽培も醸造も格段に安上がり、すぐにワインやピスコに化けて本国に逆流する様になったのは納得。

次はこの航路の本命とも言える港 **San Antonio** サン・アントニオです。

ここが何故本命かという、ここはチリの首都 **Santiago** サンティアゴに最も近い港で、この港を経由しての物流はチリ国内の港ではダントツです。前出のアリカやアントファガスタも貨物量は割合多かったのですが、それは内陸に海のない隣国ボリビアへの鉄道があったからだと思います。比べてサン・アントニオはチリ第一の都市であり首都であるサンティアゴが後ろに控えているので、当然、輸出入貨物量は文句ナシのトップです。歴史的にはバルパライソがサンティアゴの表玄関的存在だったのでしょうが物流の近代化と共に後発のサン・アントニオが地の利からより盛んに発展したのだと思います。

この三者の位置関係をマップで見ると次の通り。



両港とも首都とは鉄道と広域自動車道でつながっていますが距離の差は歴然、加えて近代的港湾施設もサン・アントニオに軍配が上がります。というワケで貨物量の多いこの港ではオーバー・ナイトどころか二泊という事も少なくなかったと思います。これはコンテナ船としては極めて異例ですが、もう一つの理由はその荷役形態。Iwakiは自船のクレーンを使つての荷役ですから大規模港湾でのガントリー・クレーンを使つての荷役とはスピード感がかなり違います。次はそのサン・アントニオの様子。



この画像は Iwaki が就航していた当時の様子に近いものだと思います。 画像手前の防波堤兼用の岸壁にガントリー・クレーンが見えますが、当時これがあつたかどうかは不明。

Iwaki のようなクレーン付き小型コンテナ船は奥側の陸上クレーンが設置されていない岸壁に着くのが普通でした。クルーにとっては街が近くて好都合。ここも最近では岸壁の前面を埋立てて面積を拡大し、全てにガントリー・クレーンが設置されています。

この港でも機関長と連れ立ってよく食材買い出しに出かけました。アントファガスタのような超大型スーパーはなかったけれど、ヨソモノにとっては小さい店の方がずっと買い物がしやすかった。でも、ここには「ワイン vino 案内人」はいませんでした。

この港は首都サンティアゴに近い事もあって、毎航海、運航会社の支店から Port Captain が訪船しました。ポート・キャプテンとは、運航会社の連絡事項伝達、荷役現場の監督、などを含め「港内での諸事万端の世話役」とでも言う役柄です。

彼はチリ人の元船長で年配は私より少し若い位でしたがとても気さくな好人物で、我々は、即、意気投合。彼が訪船すると仕事以外の雑談の方に多くに時間を費やしていました。彼としても支店事務所でハポネスの上役にニラマレながら働くより、同じハポネスでも上下関係のない本船船長との触れ合いの方が楽しかったのでしょう。月に何回かそういう船が入港するたびに訪船するのは彼の息抜きになっていたのだと思います。

そんな彼との雑談の中での思い出の一つ。或る時の彼への質問「将来チリに住みたいと考えているんだけど、合法的にこの国に移住するには、日本人でなければならぬ職にありつくのが一番だよネ？何かいいテは有るかナー？」 「仕事？そりゃ勿論探せばあると思うけど、それよりもっと簡単なテがありますヨ」 「エッ、簡単なテってどんな？」 「チリ人の女性と結婚するんですヨ、ハポネスと結婚したいという女性なら何人も知ってるから、すぐにでも紹介できますヨ」 「ソリャーいいねー、でも俺 esposa ツレアイがいるからナー」 「ああ、ソリャ残念。でも一旦形だけ離婚、そしてチリ女性と結婚、国籍を得てしばらくしてから元に戻す、というテもありますヨ」 だって・・・。

これに似た話は以前カナダのヴァンクーヴァーでも聞いたことがありました。その時の話では当局の監視の目を巧みにくらまして、そういう結婚を商売にしているものがあるとか。これはその時の若い中国人代理店員の実体験として聞いた話です。まあ、チリでの話はそれとは一寸違いますけどね。このポート・キャプテンが違法婚姻を斡旋するような人物でナイ事は確かだ。「ハポネスがイイ」言う女性もあくまで彼の周りにはいる普通のマトモな市民であった筈。それにしても、ハポネスがイイなんて嬉しいね。

そんな事はともかく、この頃の私は大マジメにリタイヤ後の年金暮らしは海外で、と考えていました。その第一の候補がほかならぬチリだったのです。

そもそも、この国に特別な思いを持ったのは、深田祐介著「革命商人」という小説を読んだからでした。その頃の私は例の富士丸事件でスッカリ落ち込んだ直後で、まだ半分は恐る恐るアルバトロス生活を始めたばかりの時だったと思います。

退屈な航海中あの本を何度読み返したことでしょう、そして「史上初の自由選挙による社会主義政権」と呼ばれたアジェンデ政権の発足から崩壊に至る顛末にも深く感銘し、チリ一般市民の思考経路を初め、この国の様々なことに大なる興味を覚えたのです。

加えて、その後、初めて乗った冷凍船 Konvall でバルパライソに何度も寄港し、その都度チリの人々との直接の触れ合い・友好を通じて益々この国が好きになったのです。しかし、残念なことにチリにはスペインなどの様な日本からの年金生活者受け入れのルールは敷かれていなかった。だから個人的に何らかの手立てを考えなくてはならず、前記のようにポート・キャプテンに質問することになったのです。

やがて来るリタイヤの日がオボロに見えてきたこの頃、海外移住については色々な事を考えていました。その候補の一つは南太平洋のサモアの船員学校の教員になるという事でした。これは JICA 海外協力隊シニア部門での募集でしたが、これに応募しようと思いついたのは、この数年前から JICA の説明会を聞きにいつている内に、全く同じ内容の募集が続いていることに気付いたからです。募集人数は初めから一名のみ。

これは多分応募者がいないからに違いないと考えて、デハ、やってみようと思いついて願書を提出しました。我が船乗り人生後半は、まさに外国人クルーの訓練・教育に明け暮れたと言えるものでしたから、自分こそドンピシャの適役だと勝手に考えたのです。

デ、結果は？ ケンもホロロ、書類審査でボツ!! 何がいけなかったんだろうと色々考えた末タドリ着いた答は願書の記入項目の一つ「勤務先=ナシ」多分これがダメの理由。

海技資格や職歴は OK だった筈、しかし、結局アルバトロスは対象にされなかった。もし、勤務先ドコソコと記入できれば、書類審査でハネられるなんて事には多分ならなかった筈。でも、逆にそういう境遇の人がこんな仕事に応募することもナイ。

だから、何年も空席のまま募集が続いていたんだ、と納得。

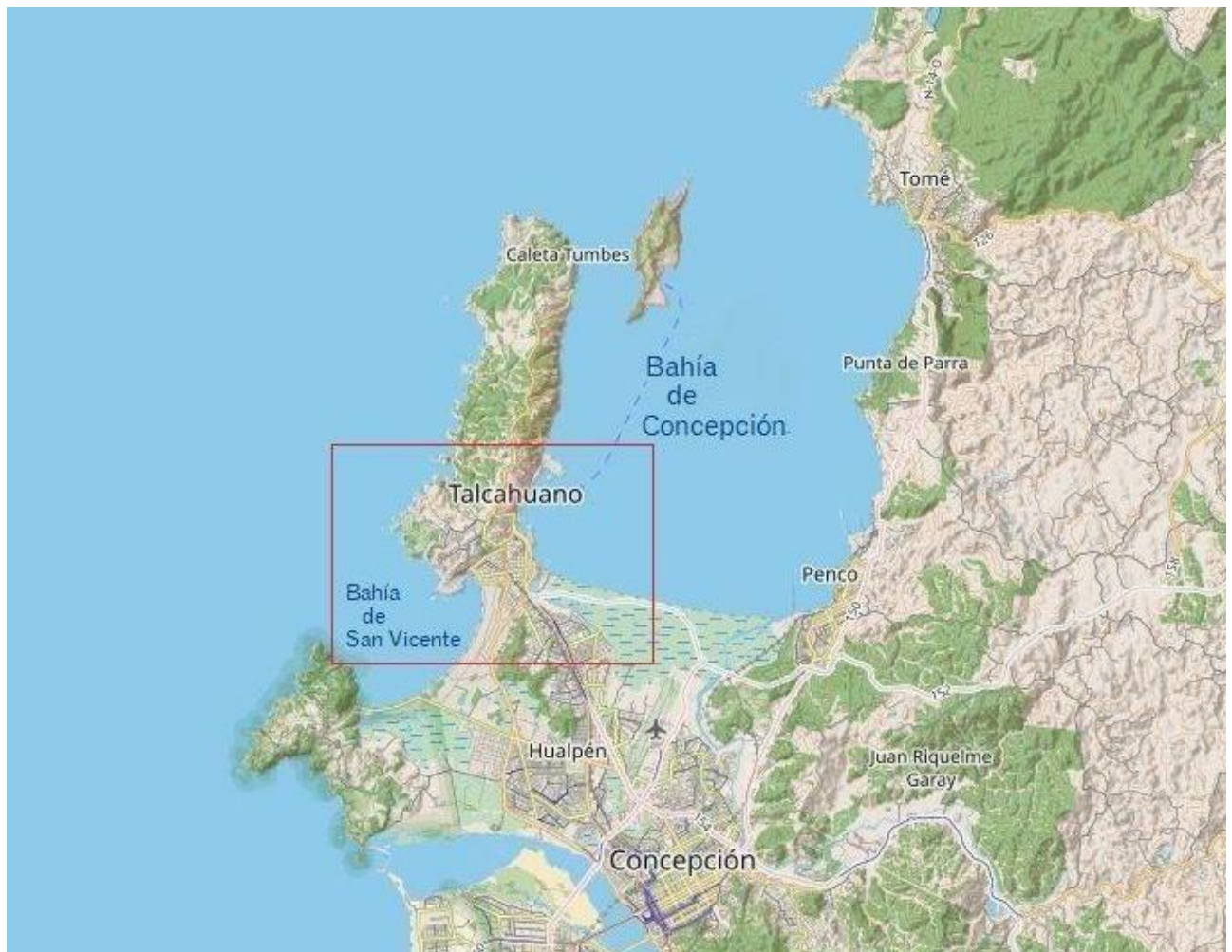
そして、結局は年金生活者移住受け入れ制度があったスペインへの移住となったのです。しかし、この選択は決して間違いではなかった、とにかく、4年間、カの地でなんの故障もなく楽しく暮らす事が出来たのです。スペイン南部アンダルシア州の二か所で、夫々2年を過ごしてきましたが、その間、私たちが日本人だからという事でイヤな思いをすることは只の一度もありませんでした。その後、日本に帰って来たのは、決してスペイン

暮らしがイヤになったからではなく、理由はただ一つ、自分たちの健康維持に自信が持てなくなったから……。 ヤワなジジ・ババになってしまったのです。 それのみ。

さて、サン・アントニオの次はこの航路の終点 **Talcahuano** タルカウワノ。

この港へは何回か行ったことは間違いないのですが、殆ど何も記憶に残っていません。サン・アントニオの貨物量は、前記の通り多分この航路全体の半分以上を占めるほどの量だったと思いますが、ここは後背地に大都市を控えているわけではないので貨物の揚げ積み著しく少量で停泊時間も最短、多分ノンビリ散歩する時間がなかったのでしょう。

次はタルカウワノ周辺のマップですが、付近一帯はこんな風にコジンマリの町ばかり。このマップで最大の都市は中央下辺のコンセプション。 **Bahía de Concepción** コンセプション湾に面した **Talcahuano** の表記が本来のタルカウワノ港です。 ここはこの航海の寄港地の中では最も良い地形に恵まれた所で、まず天然の良港と言えるところです。



しかし、コンテナ輸送が盛んになるにつれて旧来のこの小さい港では対処しきれなくなり街の反対側の **Bahía San Vicente** サン・ビセンテ湾に新たにコンテナ岸壁が造成されたのです。 上の赤枠が次のマップ、その赤矢印が新岸壁の画像。





画像で市街の向こうに見えるのがコンセプション湾で、その左手の小さな突起の有る所が旧タルカウノ港です。画像では高層ビルは見当たりません、小さな町なんです。画像右手が Iwaki の着岸した新岸壁 Terminal San Vicente テルミナール・サン・ビセン

テです。 当時はこの岸壁も含めてタルカウノと呼んでいましたが、最近の地図にはサン・ビセンテ港と表記しているものも見受けられます。 こっちが主役になったか？

岸壁に二隻の小型コンテナ船が着いているこの画像は Iwaki が寄港した頃の様子に近いと思いますが、最近の写真を見るとこの二隻の手前に更に二隻の大型コンテナ船が着岸可能でガントリー・クレーン完備の本格的コンテナ岸壁が出来ているようです。

以上、チリの寄港地はアリカ、イキケ、アントファガスタ、コキンボ、サン・アントニオ、タルカウノ、の 6 港でした。 往航の揚荷では全ての港に寄港しましたが、復航はチリからの輸出物が多い所に絞られます。 南からサン・アントニオ、コキンボ、アントファガスタ、アリカの 4 港には必ず寄ったはず。 復航の貨物では、チリからは多分、果物、海産物、ワインなどが多かったと思います。 日本のスーパー・マーケットでもこの頃からチリ産の食品やワインなどを良く見かけるようになったのです。 その主たる理由は、Iwaki のような小型コンテナ船が就航するようになって、冷蔵・冷凍品、その他諸々の食品をスピーディーに運べるようになった事が第一でしょう。 小さいコンテナ船と言えども、冷凍コンテナを 200 個以上を積む設備がありましたから、それだけでも小型冷凍船程度の輸送力があつたのです。

復航の揚げ地は日本各港を初め釜山、上海、基隆、香港、シンガポールなどでした。 このように、この航路を正確に言えば「極東・中南米西岸定期航路」でしょうが、私自身の受け止めはあくまで「チリ定期航路」でした。 それ以外の港は眼中にナシ。

船で訪れた国のなかで好感度ダントツのチリでしたが、残念なことにこの船での航海が最後の訪問となりました。 できればリタイヤ後の暮らしをチリのどこかで過ごしたかった。 例えば、これまでに何度も登場した Valparaíso バルパライソ周辺、又はパタゴニア水道の入り口とも言える Puerto Mont プエルト・モントなどが移住先候補の筆頭でした。

しかし、前述の様にこの国への合法的な移住は難しく、結局、安易に移住できるスペインを選んだのです。 もし、チリに合法的に移住できたなら断然こっちを選択したでしょう。 スペインに勝るとも劣らない快適な暮らしが出来たであろうことには確信があります。

Iwaki でも機関長はクッキング仲間、且つ買い物・散歩仲間だったし、チョフサー初めカバヤン・クルーもみんな和気アイアイ。 快適な船上生活でした。

チリについては話は尽きぬ程ありますが今回はコレまで。 とにかくイイ国。

\*

次回更新は 2021 年 12 月 4 日（土曜）の予定です。