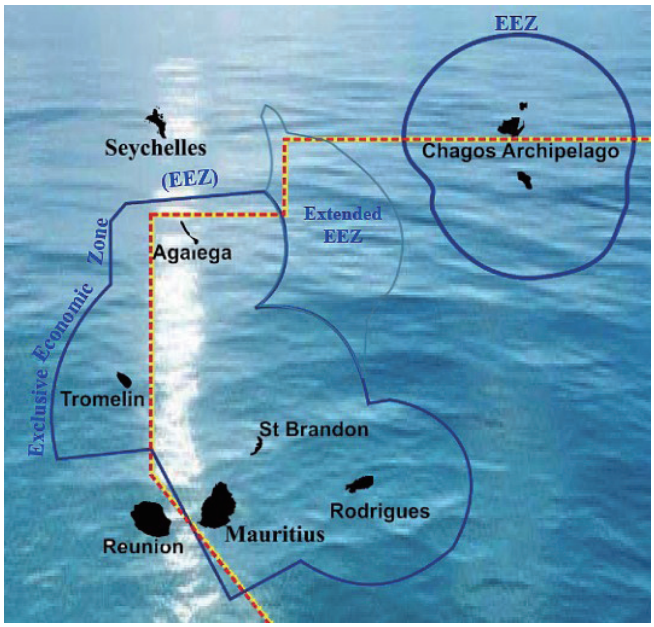
モーリシャス現地調査 その２

日本海難防止協会　常務理事　鏡 信春

モーリシャスにおける海難防止に関する現地調査が昨年１月から２月にかけて行われたことは以前の海と安全（588 号）に記したところですが、本年６月に再度、現地調査が行われ、これに参加する機会がありましたので紹介したいと思います。

モーリシャスへは成田からドバイ経由で行きましたが、ドバイからの便はほぼ満席で、人気の高さが伺えました。前回訪問時はコロナ対策が今よりも厳しく、空港に着いて PCR 検査を受け、陰性の結果を得てホテルに向かうまでに数時間を要しました。今回は滞在するホテルで PCR 検査を受けることになっており（結局なかった）、到着後すぐホテルに向かうことができました。モーリシャスは南半球にあり、我々が訪れた６月は冬の入口。昼間は暖かいのですが（暑くはない）朝夕は肌寒い気候でした。

前回の調査はモーリシャスの海難防止全般にわたるものでした。その調査後に日本政府とモーリシャス政府の間で無償資金協力に関する文書が交わされ、日本の援助によって、建設から十年以上が経ち老朽化が目立つ同国の沿岸監視レーダーシステム（Coastal Surveillance Radar System ／ CSRS）の更新が行われることとなりました。このため今回の調査は CSRS に特化して行われました。



Mauritius 本島内５か所の他、Agalega、St Brandon、Rodrigues にレーダー局がある
（出展：NCG Annual Policing Plan 2013）

前回はモーリシャス本島内のみの調査でしたが、今回は本島にあるコントロールセンター、レーダー局 5 か所、AIS 局 4 か所に加え、離島である Agalega（アガレガ）、St Brandon（セントブランドン）、Rodrigues（ロドリゲス）に所在する 3 か所のレーダー局調査も含まれており、私は離島レーダー局の調査を担当しました。

3 つの離島のうちロドリゲスは本島から定期航空便が出ている観光地です。アガレガは少数の島民が住む離島で、船を着ける桟橋があり、滑走路もあります（ただし定期便は飛んでいない）。セントブランドンは、モーリシャス本島から北東約 500 キロに位置し、島の外周を歩けば 15 分で元の場所に戻れる小さな島。島民はおらず桟橋も滑走路もありません。今回はそのセントブランドンを紹介したいと思います。

セントブランドンはモーリシャス本島から船で行くしかない訳ですが、CSRS を運用する国家沿岸警備隊（National Coast Guard ／ NCG）が我々の調査のために巡視船を出してくれることになりました。朝、ポートルイスにある NCG の船艇基地に着くと巡視船 VALIANT の船内に案内され、そこで PCR 検査を受けました。昼食は船内で頂き、食後しばらくして陰性の結果が出たことからすぐに出港準備が始まり、港を後にしました。

VALIANT は 3 基のウォータージェットを備えた近代的な巡視船です。船室に案内され、「この椅子は船の揺れで移動しないよう、こうして机と壁の間に挟んでおくように」との説明を受けましたが、港の外に出ても海上は穏やかです。このため途中少しくらい時化ても楽々セントブランドンに行けるだろうと思ったのが大間違いでした。

CG-33 VALIANT（手前）

ポートルイス出航（海上は穏やか）

モーリシャスは冬季に南東からの強い季節風を受けます。首都ポートルイスは島の北西側の島陰に位置しており海は穏やか、高い山に遮られ風も弱いです。VALIANT は港を出てセントブランドン向け北東へ針路を取ります。出航してしばらくするとだんだん船が揺れだし、本島の島陰を出た辺りから大時化になりました。

もう揺れるという感じではなく、揺さぶられるような揺れで、固定してあったさきほどの椅子は移動、というよりは飛んでくる勢いで室内を移動します。何回か椅子を固定して

みたのですが、しばらくするとまた移動を始め、とうとう諦めてしまいました。船に弱い私は夕食を食べる余裕もなく（朝食も）、ベッドの中で一晩中揺さぶられていました。

　セントブランドンの北西側、すなわち季節風に対し島陰になる海域に錨地があり、VALIANT は翌朝、その錨地に投錨しました。天気は良好で、弱いうねりがあるものの島への移動は問題ないようです。ほどなくして島から来た NCG のボートが本船に接舷し、我々はそれに乗り移って島に向かいました。

　セントブランドンは実は諸島の名前で、我々はその中のラファエル島に向かいました。ボートは珊瑚礁の切れ目から中に入り、水路に沿って岸に近付きます。桟橋がありませんから海岸から少し離れた場所でボートを降り、そこから歩いて島に渡ります。ラファエル島には NCG のレーダー局の他、気象庁の測候所、それに漁業会社が所有する漁師が泊まる宿泊所があるだけで民家などなく、電気も水道もコンビニもありません。

ラファエル島（本船から望む）

NCG のボートから荷物の受け渡し

　測候所と漁業会社の宿泊所の間を進むとレーダーの鉄塔が見えてきました。局舎内には執務室の他、職員の寝室や蓄電池室があり、局舎外には発電機棟、レーダー鉄塔、太陽光パネルが設置されています。強い潮風を受け続け、局舎には傷みが見られます。

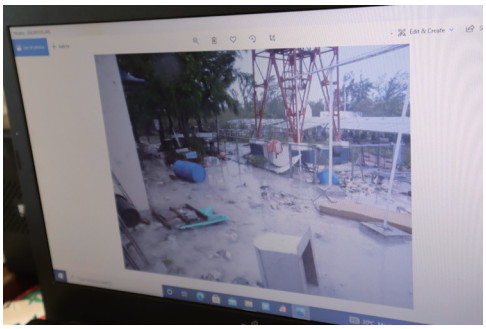
レーダー鉄塔

局舎

レーダー局の調査を終え、測候所に案内してもらいました。測候所は地面から１メートルほど高く作られており、ベランダで食事や休憩が取れるようになっていました。測候所でセントブランドンをハリケーンが襲ったときの写真を見せてもらいました。強風による高波に加え、高潮（ハリケーンは強い低気圧なので、台風と同じく海面が大気に吸引され上昇する）によって島全体が海水で覆われた様子が写っていました。

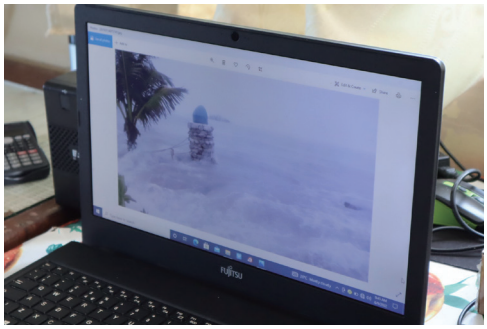
標高がない島では測候所のように地面から高さを持って建物を建てないと床上浸水してしまいます。CSRS はインドによって建設されたものですが、セントブランドンのレーダー局舎を見ると、高潮のことは考慮しなかったのか、という疑問が湧くところです。

測候所の建物は数段高くなっておりベランダ付き



ハリケーン通過後のレーダー局舎前の様子

我々が NCG のボートで上陸した地点



同左（ハリケーン来襲時）

NCG の局舎を調査して分かったことは、建物がほぼ海面と同じ高さに建っていることに加え、雨戸がないということでした。私が昔勤務した石垣島 (沖縄県) の公務員住宅は建設当時雨戸がなく、台風来襲時に強い風で飛んできた石で窓ガラスが割れ、住んでいた人は周囲をコンクリート壁で囲まれた浴室で一晩を過ごしたそうです。セントブランドンのレーダー局は CSRS の中でも飛び抜けて環境が厳しい箇所で、建設資材の搬入方法の検討に加え、職員と新しく設置した機器を守るため、高潮・強風・塩害対策も考慮する必要があることが分かりました。

セントブランドンレーダー局に滞在勤務していた職員の一人の血圧が異常に高くなり、我々とともに本島に帰ることになりました。Saint Brandon。木々は生い茂り鳥は歌い、海は青々と透き通り、とても美しい景色です。しかしながらここでの勤務、すなわち滞在生活を送ることはとても大変なことなのです。

帰路も往路に増して大時化でした。元船乗りという空意地から酔い止め薬は飲まなかったのですが、さすがに帰りは同僚から薬を貰い服用しました。帰港するまで水以外口にできませんでしたが、薬のお陰で帰りはトイレに駆け込ますに済みました。島陰に入れば再び凪。朝日に照らされたシグナルマウンテンが我々を出迎えてくれました。恐らく大航海時代からこの景色が船乗りの心を和ませてきたことでしょう。

シグナルマウンテン（中央）

帰港着岸後にラジュニッシュ氏と

今回、縁あって再びモーリシャスに来ることができました。また、前回の調査で多大な協力をしてくれた CSRS サポートチームのラジュニッシュ氏とも再会でき、今回はセントブランドンにも同行してくれました。彼は NCG の中で CSRS のことを一番良く知っており、彼の協力はとても役に立ちました。彼は巡査に昇進しており、制服も紺のオーバーオールから白いシャツに変わっていました。残念なことに、彼が昇進したことにより CSRS から他の部署に異動しなければならないらしく、日本の援助によって新しい CSRS が運用を開始するまでは現職にいたい、と言っておりました。そうなれば良いですね。

モーリシャス北東側 島影の夕暮れ

もう一つの離島、ロドリゲスはモーリシャスから民間機で約 1 時間。カトリック教徒が多く、都会のモーリシャスと違って人の温かさが感じられる島、見知らぬ人同士でも挨拶します。レンタカーのドライバーに教わって恐る恐る試してみましたが本当でした。バケーションでモーリシャス行きを考えている方はロドリゲスまで足を延ばすことも検討されてはいかがでしょう。