

■ウインド Etc. (風のエトセトラ)

ジョシュア・ツリーの風景から (その2)

—個人的カリフォルニア紀行—

ガラードハッサンジャパン株式会社 内田 行宣

Email : yukinobu.uchida@garradhassan.com

北アメリカ大陸を渡る風車コンボイ

1988年の年末から Mojave '89 プロジェクト (Section 16/17/18) 向け MWT 250kW 風車 340 基の船積が始まった。ナセル、ブレードと制御盤は長崎からチャーター船で太平洋を1ヵ月半かけて渡り LA へ。月に一度 40 基前後ずつ積んで、8 回ほど掛かっただろうか。LA からモハベのサイトまでは 3 時間弱の行程であるが、LA 中から調達しても十分な数の低床トレーラーを集めることができず、内陸輸送には苦勞した。タワーはテキサスの鉄工所で製作し、陸路 3 日 3 晩掛けてモハベまで運んだ。こちらも低床トレーラーのローテーションが上手くいかず、工場では搬出を待つタワーが溢れてしまい、てんでこ舞いだった。当時の風車は、今から振り返れば「小型」となってしまったが、トレーラーがコンボイを組んで片側 6 車線はあろうかという LA のフリーウェイを行進していく様は壮観であった。フリーウェイはやがて 3 車線になり、2 車線になるころは一般道になり、最後は砂漠の中の上下にうねる 1 本道を進んでいった。1 本道に入ってすぐのところに踏切があって、運悪く貨物列車に遭遇してしまうと、何両も連結していて、実に長いこと踏切待ちする羽目になる。最後の 1 本道は、左右見渡す限り砂漠とジョシュア・ツリーだけで、これは映画や CM でお馴染みの風景と言えるかもしれない。

遠くの山々を、奈良公園における修学旅行団体の記念撮影よろしく、風車が重ならないように顔を並べて埋め尽くしていた。ウインドフローモデルが発展途上にあった 1980 年台初頭、テハチャピではこんな配列が主流だったのである。

風車パラダイス！？

当時のモハベサイトは、進入道路作りから、基礎の穴掘り、地価埋設ケーブルの穴掘り、風車の搬入と組立、据付と、ほぼ全ての工程が敷地のどこかで並行して進められているユニークな現場であった。ナセルには地上でブレードが 2 枚だけ先に据付けられ、巨大なウサギのよ

うになってタワーの上に載せられるのを並んで待っていた。風がなければ、1 日に最高 5 基のナセルが載せられた。サイトの中も周囲も、見渡す限り風車の群れである。当事者達にとっては、風車パラダイス (或いはその反対?) と呼べる光景だった。1991 年の Mojave '90 プロジェクト (Section 3/4/5) 竣工までの 2 年半、現場はずっと戦場だった。

豪腕の現地スタッフ達

建設と運営を司る現地のスタッフ達は一様に太い腕をしていた。ここではグリーンズネークという毒蛇が出るというので、皆ロングブーツを履いていた。その上、蠍もいるので、ブーツを履く前には必ず中をひっくり返して良く注意せよと！でも一番凄いのは三菱重工の現場所長である。現場近くに借りたアパートで蠍を飼っていた。

現場では、ちょっとしたマイルストーン達成の折にピザを振舞ったり、朝食のドーナツを差し入れしたりしてスタッフ間の調和を図っていた。凄くワイルドな男がいて、ある時ビールを飲んでいたグラスを自分の歯で噛み砕いて食べてしまった。これを目撃したのは小生だけでなく、彼は頻繁にグラスを食べていたようだ。

普段はサイトに売りにくるまずいハンバーガーばかり食べていたが、竣工した時ばかりはお祝いにサブウェイから 10 メートルを超える長いサンドウィッチを出前して貰った。ところで、現場のアメリカ人曰く、アメリカで一番美味しい食べ物はホットドッグだとか。

話は逸れるが、サンディエゴにあった合弁会社の現地スタッフが地元のソフトボール同好会リーグに所属していたので、時々金曜の夜の試合に参加した。チームはキラワット (Killer Watt) という名前だった。一塁を守っていた女の子が、グラブをはめた片手だけぱっと差し出してはボールをキャッチしていた。彼女の捕球ポーズはホットドックと呼ばれていた。何たる光栄！

(次号につづく)