

大阪～北海道小樽回航記

今回は、数年ぶりに小樽まで回航の仕事を受けた。
さて、今回はどんな回航になるのだろうか…。

出港地は大阪からだ。すでに現地入りし明日から回航という段になって、クルーのKさんに急用が出来てしまった。あわてたものの、急遽弊社スタッフH君に大阪入りしてもらい、なんとか無事出航出来ることになった。

夕方ホテル入りしたH君と夕食をとりながら明日の打合せをし、手順を決めて、夜はゆっくり休んだ。

翌朝、朝食の為ロビーに行くと、いつも早起きのH君はすでに食事を終え、余裕のモーニングコーヒーを飲んでいた。
私はH君の隣に座り急いで朝食をとるとそそくさと部屋へ戻り、支度をしてチェックアウト。彼とタクシーに乗り込んだ。

マリーナに到着し、そこの旧知の社長と少し世間話をした後、社員のOさんに車で今回の回航するボートまで案内して頂いた。
Oさんはとても人当たりが良く、台湾語が得意な人である。以前台湾語でのやり取りを聞いたことがあるが、とても流暢な台湾語に私は感心しきりであった。

さて、問題の回航するボートだが、う～ん何処かで見た事があるぞ…。
かなり前から雑誌にでていたような年代物のボートに出会ったのだ。
ここで会ったが15年目と言いたいくらいのボートだった。機関はGMだが、手入れが良いのか、あまり使われていないのか？意外と綺麗であった。

機関とその他の点検を行う。燃料タンクの容量は1500ℓ、燃料消費150ℓ/hとの事。
給油をすると760ℓ入った。清水も満タンにしたし、いよいよ出港だ。

すでに12時を少し回っていた。マリーナの方々に挨拶をしてロープを離してもらう。
エンジンはすでに暖機をさせてあり、H君の「舳い取れました～」の掛け声で前進のクラッチを両舷エンジンに入れる。
心地良いGM独特の軽やかなエンジン音だ。排気も綺麗で不安を感じさせる要素はなにも無かった。

後ろを振り返り、マリーナの方々に手を振る。港に航跡を残しながらボートはゆっくりと進んで行く。やがて沖の防波堤を右に見ながらアクセルを徐々に上げ、エンジン音を聞きながらボートのご機嫌をうかがう。エンジンの調子はすこぶる良さそうだ。

まず最高回転数まで上げて、25ノット位。約7割の出力で1900rpm、20ノット余りをキープする。



大阪湾内は向かいの風で5～6m、波高は1mあまり。少し前からの波は弱そうに感じる。ただ、船幅は長さに比べて広いので横波には安定感がある。FB（フライングブリッジ）はハードエンクローズが風を確実に避けてくれるが、両サイドが開いているので気になる。そこでH君に、準備していたゴミ袋を風避けとスプレー避けとして、両サイドに張り付けてもらった。



や～ゴミ袋活用法は我ながらなかなかのアイデアである。これで小樽まで持つと良いが…。何しろまだ北海道は冬景色なのである。

舵をH君に任せて私が針路の指示を出す。大阪関西空港を左に見て、加多瀬戸を通過する。紀州水道は風が落ち、うねりが有るぐらいだった。



今日は土曜日である。早めに給油の予約をしなければ明日の回航に影響があるので、あちこちに電話連絡をしたが、入港時間が遅い為どこの給油所も予約出来なかった。今日はとりあえず諦めて勝浦に入港し点検を行う。異常が無かったのでホッとひと安心した。



勝浦に寄った時にいつも行く風呂屋に入り、いつも食事をする「プレイボーイ」でクジラの刺身を頂く。H君には、「今日はラッキーだったね～」と話しながら早めの就寝。

午前5時 スタンバイし、静かな港を漁船とともに沖合に向け出航して行く。
昨日燃料を入れる事が出来なかったのも、なんとしても今日は朝のうちに給油しなければいけない。いつもお世話になる大王崎の油屋さんに昨日のうちに連絡をしておいたので、まずはそこまでの航海となる。約4時間だ。
回航を頼まれた業者からは、タンク容量は1500ℓだと聞いている。
それで計算すると十分大王に入港出来るはずなので、通常回転数で、20ノットオーバーで走った。

やがて、和具漁港が見えてきた。その前にある布施田水道の青灯台が近づきつつあるところで、H君に「ここはね～周りに磯が多くある為船の難所で、昔は難破船が多く有った所なんだよ～」とうんちくを語りながら進む。左には大網があり、それを竹彬の様に網の位置を示してある。

「そう、左にその竹をかわして大王崎沖の岩磯を少し右にそらしてね～」
…暫くして、急に右エンジンが回転数を落としてきた。
(あ～っ！もしかして燃料切れか…?)
すぐにアクセルをアイドル位置に戻し、左舷もアイドルにしてエンジンを切らせないように進めて行く事にする。
すぐに油屋さんに事情を話し、もし、燃料切れになったら知り合いの漁船の方に曳いてもらえる様をお願いをした。油屋さんは知り合いの漁師さんに連絡を取ってくれた様だ。

それにしても航海時間の計算をすると油量に余裕はあるはず…。だが、古い船の情報はいい加減な事が多いのだ。仕方ない。今さらドウショウモナイ。

港まで7マイル。直ぐそこなのだが、アイドル速度が7ノットではまだ時間がかかってしまう。
イチかバチかで左舷の回転を1000rpmまで上げて港に向かう。
予定より約30分遅れで、大王崎の港の防波堤をかわす…。

も～心臓に悪いぜ～
何とか自力接岸でき、油屋さんにご迷惑をおかけしてしまったお詫びとお礼を伝え、給油した燃料が1380ℓであった。
これを参考に計算し直し、6時間を基本航海時間として考えた。

朝10時に補給を終えて出港し、それ以後は何事も無く回航を続けて、15時石廊崎灯台をかわして、午後5時半 三崎港に無事入港した。

さて、ここ三崎でクルーの交代だ。先日ドタキャンしてくれたKさんが戻って来てくれたのでH君と交代となる。

給油も済ませ、地元？に帰った様な気分で今夜はゆっくりと休めそうだ。三崎に入港した時に、Kさんとちょうど飲んでいたという我が社のN機関長も一緒に港まで来てくれて、家に来てお風呂に入って行けばと勧めてくれたが辞退した。有難い話だが、やはり回航中の疲れは近くのスタッフの家にお邪魔するのもおっくうな程なのだ。今夜は飲んで早く寝たい…。

翌朝、5時前に起きて外に出てみると、Kさんさすがに早い。いつから待っていたのか「おはよう御座いま〜す」の声。挨拶もそこそこに「じゃあ出ますか…」私はまだ顔を洗ってもいないが出港を急ぐのだった。

午前4時50分、軽やかなエンジン音を響かせてスローで三崎港を後にする。外海は少しもやがかかっているが、見透視は何とかなる。しかし、今回はレーダーが無いのだ！これから先が問題である。ガスが来なければよいが…。

6時 野島崎を越える。やはり霞がかった様な嫌な空模様だ。波長の長いうねりが北東から寄せて来る。

勝浦沖を近く約2マイルにかわし、犬吠岬を35度指針に取る。少しもやが濃くなり漁船が近くにならないと見えてこない。視程約1マイル弱だろうか。



9時頃犬吠崎を左にかわし、大洗マリーナに針路をとる事にする。ここで給油をして、一気に宮城県鮎川港に行きたいのだが…。

鹿島港沖に差し掛かる。港外アンカーしている鉱石運搬船は波長の長いうねりに普段では滅多に見られない光景を見せてくれる。

20万トンクラスの長さ300mはありそうな貨物船がうねりに翻弄されて上下左右に揺れている。船首が海面に出そうなくらい持ち上げられて、左右に15度前後揺れているのだ。俺達はそんなうねりの谷間や、山頂？を航海している。

やがて、大洗のマリントワーがうっすらと霞んで見えだした。が、この頃から東の風が強
く吹き出し、うねりの上に風波が立ち始めて、ボートの走りが悪くなる。

このボートは幅があるので横波を受けながらの航行は良いのだが、向かい波に弱い。
少し回転を落として、大洗に入港中のフェリーが見えて来た方向に針路を定めて進む。

1 1時半 何とか大洗マリーナに入港する。このマリーナには数年前にはよく来ていた。
現在マリーナで使われている作業船は私が下関から荒波越えてはるばると回航をしてきた
ものだ。回航当時を懐かしく思い出した。

正午過ぎに給油し、昼食を食べて、再度うねりの中 回航を続ける事にした。エンジン回転
を落として、15ノットで進む。
思いの外うねりに乗りやすい。約1時間ほど航行していると少しずつうねりが小さくなっ
てきたのでスピードを徐々に上げて行き、20ノットをキープ出来るまでになった。

15時過ぎに福島県小名浜沖の潮屋崎沖を通過した時点で、今日の航海をどこまで続ける
か悩んだ。結果、宮城県の鮎川港に入港し、給油をすることに決めた。鮎川の油屋さんに、
遅い時間になるが給油をお願い出来ないかと頼んだら、快く待っていてくれると言うので、
18時30分に入港予定と油屋さんに伝え、エンジン回転を上げて23ノットで進む。
夕暮れ時で 暗くならない様に願いながら舵を握った。

金華山近くになると、いつもこの辺りでアシカに出くわす。今も数匹のアシカがこちらを
何気に見送るかの様にのんびりと眺めている姿がうかがえる。
静かに太陽が地平線に落ちて行く…。

日没まであと30分位だ。何とか薄暗い間に入港したい。鮎川港の入り口は網とイセスが
いっぱいあるし、久しぶりに入る港は緊張し気が許せないものだ。

18時20分ようやく鮎川港の入り口にさしかかる。やはり網とイセスが港の両側に所狭
しと並んでいた。

18時30分鮎川に入港接岸。港に待機してくれた油屋さんにお礼もそこそこに給油
作業を始める。1000ℓの給油だった。



夜は船内でレトルト食品とお酒のツマミでおなかを満たし、早々に床に着いた。

ところが、夜中の２時頃突然入り口のドアが開けられ、漁師らしき輩が「ここは泊めちゃだめだぞ〜！」と何やら怒鳴り散らしている。びっくりしてベッドから飛び起き、眠気まなこで船外に出て見ると叫んでいた輩の姿はすでになく、輩が乗っていると思われる伝馬船のような船が沖へ消えていった。

仕方ないので、Kさんに「シフトしますか〜」と小さな声で伝えて、向かいの岸壁に着け直し、なんだか悪い夢でも見ていた様な気分だねと二人で話しながら再度床に着いたのだ。

翌朝は昨夜の騒ぎがウソのようなおとなしい港の夜明けだった。この港は昔からクジラ漁で有名な港だ。向かいの岸壁にはクジラを銚で捕獲するキャッチャーボートが数隻係留されていて、今でも現役で活躍していることが船の手入れの状況で見取れる。

陸に古くなったキャッチャーボートが飾られているが、昔の港のにぎわいを象徴しているかの様だ。

さて、今日も元気を出して出航するか〜。

ゆっくりと鮎川港を後にしながら港内を見渡す。網やイケスの周りでは漁師たちが黙々と作業をしている。昨夜の騒ぎはいったい何だったのか???

昨夜初めに停泊していたところには漁船も他の船も係留はされていなかった。

ボートは、金華山の内側を通過する。この瀬戸は、風が無い時はゆっくり走っていると綺麗な海底が見えるのだが、今日はそうのんびりとはしてられない。残念だが真っ直ぐに突き抜ける。



9時半 宮古沖合を通過。沖を見ていると、ガスが不気味に迫って来ている。

（どうか今日は岸に寄って来ないでほしい）と願いながら舵を握っていた。

しかし、自然の脅威はやさしくないのだ。

三陸沖の霧はここで生活している人たちにとっては当たり前だが、私には気の重い夏の 自然現象だ。夏場に、貨物船でこの海域を航行していた時は、いつもVHFの濃霧警報を緊張と共に注意深く傍受していたのを思い出す。

八戸港の手前には魚網が多く有り注意が必要で、はえ縄漁等のボンデンが多く入れられていてこれも注意が必要だ。

しかし、ガスが気になる…。



11時半 無事に八戸に入港出来た。港の中はドック出しのイカ釣り船で岸壁がいっぱいになっていた。

沖合に動きそうにないタグボートが係留されていたので、そのタグに横着けをして、給油をする事にした。

11900の給油に約1時間費やしたあと、急いでタグを離れ防波堤に向かう…が、「見えない！」霧で外防波堤が全く見えないので、GPSだけで港口に向かう。視界50m弱だ！本船がアンカーを下ろしているが、かなり近寄らないと見えず、濃いガスになっているのがはっきりわかる。すぐさまボートは元の港に引き返し、「今日はここまで」ときっぱり諦めてタグに係留する事にした。

こうなれば、昼飯を食って、久しぶりに足の鍛錬も兼ねて八戸の街を散歩に出かけることにした。



なぜかここは少し山の方に地元の市場があり、そこまで歩いて行ったのだが、市場近くになって急に左ひざが痛くなってしまった。少し運動しないだけでこんな事になるのか～。まだまだ若いつもりでいたが、やはり確実に歳をとっているのだ。

仕方なく目の前の市場のおばちゃんと話しながら、ホヤ、マグロ（八戸でマグロ？）ホタテガイ、などを買って入れて、そそくさとタクシーを拾ってボートに帰る事にした。

「何が散歩か～。駄目な足じよの～…」
Kさんのお言葉です。

とにかく、今日はここで美味しい地の魚をいただきながら飲んで、また明日晴れて出航するさね～。

やはり翌朝もKさんは早起きしていて、外を眺めている。

Kさんがポツリと言。「おら～ 早よ行きてな～」

「え～っと… まだガス濃いし、様子見ようかな～」と俺。

Kさん「行きてな～…」

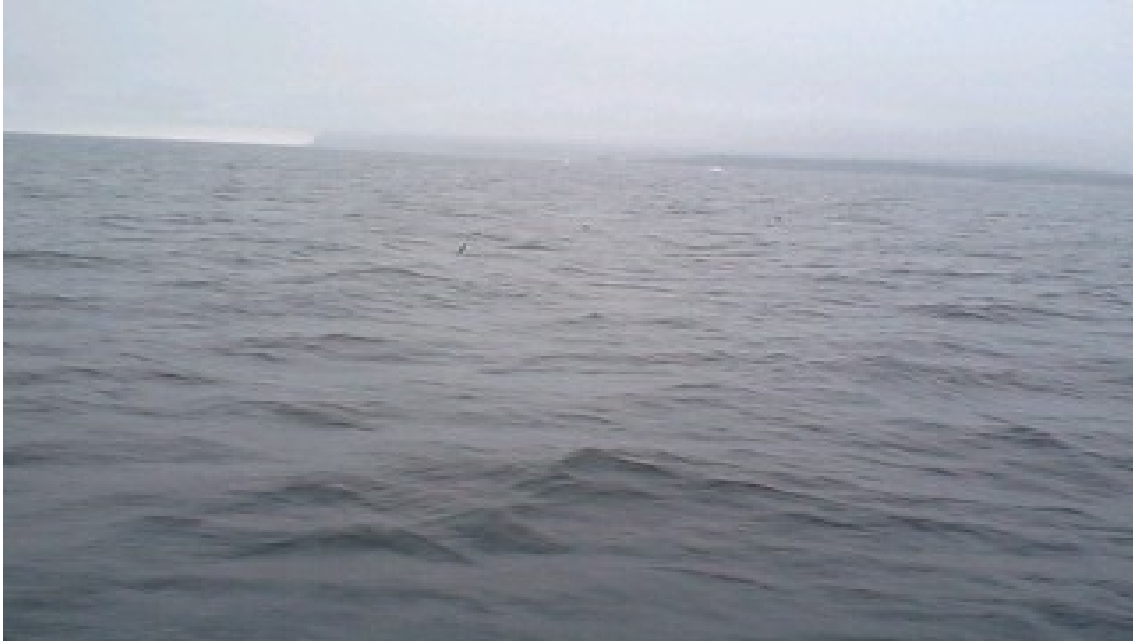
そ～です！岩手の三陸で漁船にも乗っていたKさんにとって、霧は当たり前の事なのです。

（まあ今日は少しゆっくり行けばそのうち霧も晴れて来るか…）

俺も覚悟を決めて「Kさん出航しよか～」と声をかけてみると、「行ぐがね～…」

返事もそこそこに、出航準備をする。

舳取りを取り、そろそろと昨日引きかえした港口に向かう。まだ昨日と状況は変わらず、視界は50m位だ。港の灯台が見えて来た。通過する。



まずは10ノット弱で様子を見ながら進む。

このボートにはレーダーが設置されていないので、慎重に進まなければいけない。

そろそろと沖に向かい、GPSでボートの位置を確かめながら耳をそばだてて周りの音やにおいを嗅ぎながら、昔の船乗りの鋭い勘を働かせて進む。

と、その時右舷後方よりかなりの速力で近づく白い船体を確認。猛スピードでこのボートに追い越しを掛けて来るではないか。これだ！こいつの後ろを狙おう、とスロットルを上げて、敵の後方を目指し舵を取り、航跡を見失わないように跡を追う。

しかし追いつけない。

23ノットで追いかけたが、悠々と姿をくらましたあの敵が何者か確認をする事さえ出来ずに逃がしてしまった…。

がっかりしながら速力を落としている時に、ふっと左側に航跡が見えてきた、航跡はまだ大きく、スクリュウが通過した後を示すように白い泡が残っていた。

そこで、針路をその航跡に合わせて進む。暫くすると中速エンジンの音と、排気の匂いがして来た。前にいる船は近く、直ぐに追いつけそうだった。

100m位まで近づくと船がタグボートだとわかった。もっと近づいてVHFでこちらの事情を話し、ガスが少し晴れるまで船尾を追従して航行させてもらえるよう、お願いをした。

タグは、尻矢崎の手前のむつ小河原港に本船を迎えに行くところだそうだ。何とかその前にガスが晴れてくれる事を祈る。

その後30分位で少しずつガスが晴れて来て見透視もよくなったので、VHFでタグに敬礼を言ってからタグの船尾を右舷に抜けると速力20ノットに安定させ、後方に小さく消えてゆくタグに感謝しながら航行を続けた。

いよいよ尻屋埼に近づいてきた。尻屋の沖に磯があり、その少し先では数隻の漁船が操業していた。その漁船と暗岩の間を通過して津軽海峡に入った。

やはり津軽海峡は今日もやさしく迎えてはくれない。

風は無いのだが、向かいからの波長の短い波が舳先を叩き、思うような操船をさせてくれない。そこで少し左に舵を取り少しでも潮波の影響を避けようとするのだが、それでもどうしても弁天島の方に舵が向いてしまうのだ。

仕方無いので、函館山を左に見るぐらいに針路を変えて進む事にするが、複雑で強い潮の勢いはこのボートを翻弄してくれる。

我慢我慢で進む。やがて函館山に近づくと潮波の境が見えてその先は波が静かに見えた…。

確かに波は少しは小さくなったが、そこはそこで船底を叩く潮の勢いは変わらずだった。なんとか函館山を右舷近くにかわし、木古内湾を陸寄りに航行する針路を取るのだが、今度は北寄りの風が15m位吹き出し、FBにスプレー（波しぶき）がかかって来る。ゴミ袋で制作し、ガムテープで止めた簡易オーニングがスプレー避けにかなり役立ってくれた。

しかし風は落ちることなく俺に吹き付けて来る。山にはまだ雪が沢山残っており、やはり北海道はまだまだ冬景色である。

矢越岬を正面に針路を取り、右舷に見える漁港を、いざ避難しなければならなくなった場合に入港出来る港かどうかを確認しながら舵を握る。

岬をかわすとますます風が強くなり、向かい風でゴミ袋の風避けがバタバタとはためいてうるさい。

続く福島描地を陸寄りに航行し、白神岬を目指す。

白神岬を越えると多分今日の避難、停泊港になる予定の、かの松前漬けのイカが獲れる事で有名な松前港が見えてくる筈である。

松前港は漁港の沖側に島がつながっており、天然の良港である。



白神岬をかわすとやはりこれ以上は航行出来る状況ではなくなった。ますます波が高くなり、風も強く、舳先をパンチングさせられてしまう。俺は早く港内に避難したい気持ちになってきた。

松前港入り口に近づくと周りに網が入れられてあるのが確認できる。夜だと網が見えなくなってしまうから危険だ。

エンジンの回転数を落とし、着岸場所を見定め岸壁を目指してゆっくりと進んで行く。

今日は、さすがに漁船は出ておらず、岸壁には2～3人の釣り人が糸を垂らしていた。その間を見計らい着岸する。ほっとする間もなく、直ぐに近くスタンドに給油をお願いに行く。



入港はちょうど13時だった。八戸を出港してから7時間でここまでたどり着いたぞ〜。
今日の7時間の航海では良い体験をさせてもらった。

給油1000ℓ。その後いつも通り少し運動を兼ねて、美味しい物探し隊になって散歩に行く事にする。風吹く中（雨も少し降っていた）油屋のおじさんから教えられた通りに岸壁からすぐの坂道を上がったところにある、小さいスーパーを目指す。

坂道の途中から北風吹く日本海が見えていた。そうだ！事務所のI君にこの景色を写メールしてみるか〜。

陸から眺める日本海は荒々しく波が激しく海岸に打ち寄せてしぶきを撒き散らしていた。

上手く写るかな〜と独り言を言いながら写メールを送る…。

返事は、よくわかんないす〜…。

俺の苦労が解ってもらえんか〜??

しゃ〜ないので買い物に行く…。

スーパーに入って鮮魚売り場をのぞく。…しかし、並んでいるのは輸入された魚ばかりで、地の魚はほとんど、いや、見当たらないのだ…。

市場から東京築地に行ってしまうのか？

イカの姿もないのだよ〜。

さすがに松前漬は有ったが。

仕方無いので、ロシア産のサーモンと、加工された魚にマグロ（もしかして地元？）の赤身を買ってボートに戻った。魚の事をKさんに話すと、「そんなもんでね〜の」で話は終わってしまったよ〜。

やはり今夜も酒の肴を地元で調達？しての酒盛りである。その後、明日は風が落ちている事を願いつつ就寝。

翌朝5時過ぎに出港した。昨夜お願いした通りに風が落ち、海は「昨日の風はなんだったの??」と言える程 風いでいた。

1800rpm 20ノットで快調に進む。今回この回航でエンジントラブルが何にも起きなかったのは幸いであつた。こんな事は本当に珍しい事である。

6時頃には江差沖辺りを通過して行く。イルカが近くを飛び回っていた。

9時 茂津多岬を右舷に通過する。神威岬が遠くに見えてきた。あそこを越えるといよいよ小樽だ。（頑張ってくれよ〜）とボートの舵を握りながら祈る気持ちで航行する。ラストスパートだ。



振り返ると、眼前に見える山々には多くの雪が白く積もり、まだ北の方では雪が降っている。そんな山を眺めているとアイヌの人々が昔から山を神々が住むところと崇めていた気持ちが分かって来るような気がしてきた。

いよいよ神威岬に近づくと、岬の先にそそり立つ岩がある。
まるで、アイヌの人々が神様に祈りをささげている様な姿に見える。



積丹岬を右舷に見て最後の岬に向けて針路を取る。この近くはたしか網が沖に出ていた…
と思いだした。近づいて行くとやはり定置網が目の前に見えて来たので急いで左に舵を切り、網をかわす。



昔、穀物を満載した貨物船で冬の日本海を北の風に吹かれて航海し、小樽港に入港した際、穀物が右舷に偏ってしまったため、船が10度近く右に傾いたまま入港したことがあったのを思い出した。

いつだったか、船乗り仲間からこんな話を聞いた。昔、石炭を運ぶ定期船で、船長から下っ端の船員に至るまで全員にこの港小樽にガールフレンドがいて、その船は、何故か他の船が出る時に出ないで、時化ていても朝になると出航して、次の港に入る時間を調整していたそうだ。

また、小樽に夜帰港した時は、たとえ冬でも船員が海に入り泳いで岸壁に上がりその船の綱をとり係船して、皆下船し遊びに行った。そして翌朝まで船には誰も戻らないと言われた船があったそうだ。

当時の石炭船は5000トンクラスで20人位の船員が乗船していたのではないだろうか？

私の知り合いにも、室蘭でアンカーをしていた本船から、通船で上陸して飲みに行ったはいいが、帰りの通船の時間を忘れて飲んでいたので時間に間に合わず、衣服と靴をベルトで頭に縛り、泳いで本船まで帰った人がいる。

船乗りには有りがちな話である。

ふ〜っと思出し笑いが出るほど、今回は良い回航が出来たのだろう。



久しぶりの小樽マリーナに上陸したのは、13時過ぎだった。マリーナの前のラーメン屋で食べたラーメンがとてもおいしかった。

仕事を終えて飛行機に乗り、羽田に無事降り立ったのはその日の午後6時頃だったろうか。



次回は沖縄の神の島と言われるところからの回航になりそうだ。

終わり