エスピーシンエイ回航記

今回は当社の船「エスピーシンエイ」を、何の御縁かこの船が初めて仕事をした場所、香川県へ売ることになったので、その時の回航の話をします。

エスピーシンエイ（ＳＰＳ ）を買った人は俺の知人だった。知人はＳＰＳを初めて見るなり気に入ってくれた。
「社長、買いまっせ～！ただし、回航の時についでに別のボートも引っ張って来てな～。料金はこんだけでどうでっか～？」「来年の新造船の回航も頼んまっせ～」と相変わらずの商売上手。俺が熟慮する間もなく話がどんどん進む感じではあったが、ＳＰＳも知人の所で生まれ変わって、第３の人生が始まるなら…と納得して売船することにした。
今回は独航ではなく、ＳＰＳと同じ大きさのボートの曳航もしなくてはならない。回航の相棒には以前ヨットの回航や北海道の回航で機関を担当してもらったことのあるＫさんにお願いした。Ｋさんは、「社長が船長をするならダイジョーブダー（岩手なまり）」と快諾してくれた。
天候の事を考えると、回航は早く済ませた方が良いだろう。知人も早く船を引取りたいとの事。早速予定を立て、出港は３日後と決めた。いざボートの曳航及び回航である。

回航準備の為、前日にＳＰＳを係留していたマリーナヴェラシスから、わが社が拠点にしている横浜ベイサイドマリーナ（ＹＢＭ）へ船を回航することにした。
ヴェラシスまで専務に車で送ってもらい、ＳＰＳのスタンバイを行う。しかしなぜか右主機が発動しない。何回かやってみたがセルモーターの音がカチッとするものの回らない。
バッテリーはあるのだが…。
仕方ないので、左主機だけでＹＢＭまで回航することにした。回航途中で何度か右主機のスタートを試してみたが、やはり発動しなかった。
ＳＰＳも長年親しんだこの地を離れたくなくて抵抗しているのだろうか…。
しかし、回航は明日。昼の１２時には横浜港の岸壁に行っていなければならない。
ＹＢＭ入港前にいつもメンテナンスをしてもらうＳ君に連絡しておき、入港に合わせて来て、修理をしてもらうことになった。
ＳＰＳを点検したＳ君は部品の悪い個所を発見、取り外すと、明日までには修理とテストを終わらせるとの心強い返事を残し、工場へ帰って行った。

翌朝９時半ごろ、ＳＰＳにいるＳ君からの連絡を受け、俺も船へ向かった。修理した部品はすでに取り付けてあって、あとはエンジンをスタートさせるだけとなっていた。
右主機をスタートさせてみると、問題なくエンジンがかかった。無事に両舷主機がスタートしたのだった。Ｓ君の何とスマートな仕事ぶり！Ｓ君は「気をつけていってらっしゃい～」と

言いながら工場へ帰って行った。

主機をかけたままいったん事務所に戻り、荷物を持って事務所ドアを開けると、ドアの前にちょうどＫさんが立っていた。思わず「オォ～」っと驚いてしまった。

早速ＳＰＳに乗り込み、いざＹＢＭを出港。休日の朝の港内は静かで、ＳＰＳのエンジン音（ＧＭ）がカラカラと乾いた音を響かせる。船はゆっくりと港外へ進む。
何度ＳＰＳをこの港に係留しただろうか…。ふっと寂しさがわいてくる。

マリーナを後にしながら、今の最速を知るために回転を上げて行く。Ｋさんが航跡を眺めている。船速は２３ノットまで上がり、波切もそれなりにきれいだ。

まず、給油をするために鶴見川方面に向かう。
１４００ℓ程給油を済ませると曳航するボートを目指し、横浜港へ進む。

横浜港の岸壁に接岸し、曳航ボートのすぐ前にＳＰＳを着けて曳航作業を始める。
ＳＰＳと曳航するボートをタイヤ付きメインロープとサブロープ２本でつなぎ、３０ｍ程離して曳航する。
ボートのオーナーである知人との打ち合わせ通りに作業を終わらせ、いよいよ曳航だ。

ロープの様子張り具合を見ながらゆっくりとＳＰＳを進めて行き、長さの調整が完了すると、速力７ノット～８ノットをキープしながらベイブリッジ下を通過した。
東京湾を出て行くのに３時間位かかった。

曳航は今のところ順調である。

伊豆の山に日が沈んで新月の暗闇へと海は変わっていく。

常に曳航ボートの状態が見えるように、サーチライトを後ろに向けておき、時々後ろを振り返ってロープや波の受け方を確認した。

２１時３０分頃下田沖に差し掛かると向かい波になり、うねりも出てきた。心配なので少し静かな波の場所を見つけて船を止め、曳航ロープの擦れの確認と、擦れ止めの為の毛布を曳船側ロープに当てる作業をすることにした。真っ暗闇の中を懐中電灯の明りだけを頼りに、ゆっくりと船同士を近づけ、ＳＰＳと曳航ボートの船首が当たらないよう、二人で押したり引いたりした。
１ｍ以上のうねりの中、口にくわえた懐中電灯の明かりの中で黙々と作業を行う。俺は曳航ボートに飛び移ると、ロープの擦れ確認と毛布当ての作業を手際よく済ませ、ＳＰＳに戻った。
が、その時口にくわえていた懐中電灯が船に飛び乗ったはずみで海に落下してしまった…。
しばらく水中が明るく照らされて、やがて消えてしまった。
一瞬の出来事であった。懐中電灯は、海に落ちるかも知れなかった俺の身代わりになってくれたのだろうか…と思いながらすぐ予備の懐中電灯をポケットから取り出した。やはりこのような作業の時は予備を持っていて正解だった！
危険な点検作業も無事終了。二人で曳航ボートを押し離すと石廊崎を目指す。

予想通り、石廊崎から御前崎は１．５ｍ～２ｍの西寄りの風、波になっている。速力を５ノット（アイドリング速力）にして進むが、曳航ボートがかなり波に突っ込んでいる様子であった。
それでも何とか御前崎を４時ごろ通過した。

波を避けるため、陸より１～１．５マイルに近づき、波が少しでも小さくなる海面を航行して行くと、浜岡原子力発電所沖にさしかかった頃に空が少し明るくなってきた。

サーチライトに浮かぶ曳航ボートが少し右寄りに引かれている様子が気になる。
確認しに行くと、なんとメインロープが切れていて、タイヤの姿が見当たらない！！
いや～危ない！サブロープをつないでいなかったら大変なことになっていた。
ロープの修復作業はもう少しあたりが明るくなり、波が落ち着くのを待ってから行った方が良い。Ｋさんに見てもらいながら、少し速力を落して慎重に曳航していく。

３０分程して、空がずいぶん明るくなってきたのでＳＰＳを止めた。うねりの中、切れたロープを引き上げ、予備のロープを足した。その後曳航ボートを引き寄せて、船同士をぶつけないよう、また自分達も船に挟まれないよう慎重に作業を行う。再びロープの長さを調整しながらゆっくりとロープを張って曳航開始時の状態に戻す。夜明けとともに再曳航。

デッキに上げた太さ３２㎜のロープを見つめる。どこで切れたのか定かではないが、駿河湾の荒れた波の中でも精いっぱい頑張ってくれたロープである。

その後は波が小さくなった。浜名を過ぎた頃に船の周りを点検して回ったところ、昨夜の時化の中でＳＰＳに飛び込んできたらしいトビウオを見つけた。早速Ｋさんに開いてもらい、干物にした。

伊良湖水道を昼頃に通過し、給油のため波切港への入港準備をする。Ｋさんがどうやって船を着けるのか尋ねてきたので自分がイメージしている着岸方法を紙に書いて説明した。
「曳船のロープが緩んだらＫさんにＳＰＳ側のロープを引っ張ってＳＰＳを止めてもらう。俺はその間にＳＰＳの前方から曳航ボート側のロープを引っ張って、横抱きにする。」
西の風が結構吹いていた。港の中は狭いが、流されながらもやるしかない。

やがて、ゆっくりと港内へ入る。港内に長くアンカーを伸ばしたクレーン台船がいる。
これでは大きくＵターンができないではないか…しかし、やるしかない。
ロープがＳＰＳに巻きついてしまうので、後進は絶対にできない。２回ほど右回りしてゆっくりとＳＰＳを曳航ボートに寄せた。港の中で流され、風上から風下へ流されても港の奥に進むようにして、曳航ボートを引き寄せ、横抱きにした。だいぶ流されてしまい２番目の防波堤に近づいていたので、油屋さんたちが心配してこちらの様子を見ている。
流された位置から岸壁に対し３０度位の角度を取りゆっくりとＳＰＳを進め、風を左側から受けながらまず左舷船首を接岸、次に岸壁に対し並行にし、無事接岸した。

難易度の高い作業が続くが、まだ一度もＳＰＳと曳航ボートを接触させることなくここまで来られた。Ｋさんとコンビを組んだ仕事はなぜかきついことが多いが、ウマが合うのかな…。

これからまだ２４時間以上曳航しなければならない。今朝の教訓を生かし、念のため給油中にもう１本ロープを足し、３本体制で曳航することにした。
曳航出港前に、たまたま当社営業のＩ君がロープとフェンダーを船内で見つけ、俺に教えておいてくれたのだが、それが役に立った！
給油も終了し、またすぐに出港である。

ゆっくりと離岸し、風上に上る。曳航ロープをからませないようにゆっくりと港内でロープを伸ばして行く。今度は３本ロープなので大変だ。Ｋさんと息を合わせてうまくロープを伸ばす。

Ｋさんはタイミングを見ながらロープを調整、ちょうど良いところでロープをしっかり留める。
メインロープとサブロープ２本がうまく調整されて、曳航ボートがきれいな波切りをしている。
Ｋさんが曳船ロープの点検をしている。

潮岬を通過するのに２時間程かかってしまった。

やがて三重県三木崎沖を過ぎる頃、陽が傾き始める。

潮岬は黒潮の流れが速く大変である。潮波の波長が長く、後ろから追いかけてくるし、潮は向かいのため、５ノットしかスピードが出ないのだ。
幸いにも風はなかったので何とか進めたが、天候が悪ければ串本港に避難しなければならなかっただろう。

Ｋさんに操船を替わってもらい、うしろの長椅子で仮眠をとることにした。今夜は昨夜と違い、風も波もあまりない。安心して仮眠できそうだ。

４時ごろ起きて操船を交代する。海上は少し西寄りの風が吹いていたが、曳航は順調だった。Ｋさんは鳴門海峡が近付くにつれ、なんだかうきうきしてるみたいだ。

「Ｋさん、何か良いことでもあるの？」と俺が尋ねると、「うんだ～♪ビデオカメラ出そうかなぁや～」との返事。「？」

すると、Ｋさんは２０年くらい前のビデオカメラを持ち出してきた。そして、橋が見えてくると船首に立ってカメラマンに変身、鳴門の渦潮を撮影しだした。

鳴門海峡の潮は坂潮で、転流に約１時間かかる。曳航中のＳＰＳはなかなか坂潮を上りきれない。速力も落ちる。
その時、どこかの漁船が淡路島下の橋げたに向けて通過するのが見えた。その漁船の跡をたどるようにＳＰＳも方向転換し、黒煙を吐きながら坂潮を上って行った。初めての経験である。他にも同航している貨物船を横目に、なんとか５ノットくらいで通過した。

やがて小豆島の地蔵崎に近づいてきたが、ここは大阪に向かう船や鳴門方面へ向かうトロール漁船等、行き交う船が多いので注意が必要な海域である。
ＳＰＳは地蔵崎を変針して明石海峡方向へ向かう。
その時、フェリーがＳＰＳの左側から全速力で横切りをかけてきた。俺は注意信号を送ったが無視され、フェリーは目の前を通過、大きな引き波をＳＰＳと曳航ボートに残し去って行った。俺は怒り、ＶＨＦでフェリーを呼び出した！当直士官に「どうして曳航している、運転が不自由な小さな船の前を横切るのだっ！しかも左側からっ！」と無線で文句を言うと、当直士官は謝ってくれた。
しかし、反対に我々が大型ボートに乗っている時には、このような規則を無視した危険行動を取らないよう、注意をしなければいけないなと考えさせられる出来事であった。

さすがに瀬戸内海は穏やかである。船の引き波ぐらいでＳＰＳも曳航ボートもゆったりと曳航している。やがて先述の知人より電話が入った。
「黒煙を残しながら曳航しているＳＰＳとボートが見えとるで～」
（なぜ、彼に我々が見えているのか不思議だったが、その夜、彼の大豪邸に泊めてもらった時にその理由が解った。）

先に曳航ボートの上架港へ向かって欲しいとの事なので、指定された通り小豆島と豊島の間に向けて曳航していた。その時、後方から漁船が我々の船を追いかけてきた。何だろうと思っているとまた知人より電話が入る。知人も船に乗りこむのでＳＰＳをゆっくり走らせていて欲しいとの連絡であった。速度を落とすと漁船はＳＰＳに横付けし、知人ともう１名の方が引取りと道案内のためにＳＰＳに移り乗って来てくれた。

ここの海は浅いところが多いので気をつけて走らないと危ないらしい。名案内のおかげで無事岡山港へ入港。お迎えのテンダーについて行き岸壁に接岸、曳航ボートはそこで上架された。

岡山港に見覚えのあるボートがあったが思い出せなかった。そして、小豆島へ向けて出港する時、そこのハーバーマスターが俺に声をかけてきた。
「その節はお世話になりまして…」
その方は以前、その見覚えのあるボートに乗ってＹＢＭに来ていた人だった。
どこで知人に会うかわからないものだなぁ。
ハーバーマスターに「よぅこれで引っ張ってきましたなぁ～。ほんま大変でしたでしょ～」とねぎらわれた。
「う～ん、まぁ～なんとか来ましたよ～。じゃ～また～…」と言いながらロープを離してＳＰＳは沖へ向かった。
軽やかに回転数を上げ、１５ノットで航行していた。その時、急に主機がハンチングをし始めたかと思ったら、両舷とも主機が停止し、あれよあれよと言う間に発電機まで止まってしまった…。燃料切れだ！！
すぐにアンカーリングをすると先程のマリーナに連絡し、燃料１００ℓ程をボートで運んで来てもらった。エンジンのエア抜きをして主機と補機の発動をし、あと２００ℓ程補油するために一旦先程の岸壁に戻ろうとしたら、今度は燃料を運んできてくれたボートがエンストしてしまった。
ＳＰＳでそのボートを曳航してマリーナに戻ったのだった。

それにしても燃料の残量チェックはＫさんがしてくれていたはずなのだが…。
「まあ、色々あるよね～」と知人。

その後、補油をして再度岡山港を出港。あたりは少し暗くなりかけていた。

小豆島の土庄港に入港した時はすっかり暗くなっていた。
港に懐かしい木造船が接岸されていたので、ついＫさんと木造船の話で花を咲かせてしまった。

ＳＰＳは岸壁に係留されたボートに接舷して、完了。
無事に船を知人に届けることができた。
今回の曳航＆回航が無事終わったことに感謝。

その夜は知人の豪邸に泊めてもらった。またまた感謝である。
豪邸は見晴らしがよく、瀬戸内海が一望できた。