

国後島住民向け自航式はしけ「希望丸 (ナジェージュダ)」回航・引渡しに参加して

1. はじめに

1994年10月4日発生した北海道東方沖地震は、根室市だけでなく日・口関係で関心の的である北方四島、そのうちでも色丹、国後の両島に大きな被害を与えた。支援委員会は、厳しい生活状況に置かれている北方四島住民に対し、緊急人道支援物資の供与等さまざまな緊急支援を行ってきたが、このたび、国後島古釜布(ふるかまつぶ)に対して82総トンの自航式はしけを供与することとなった。

当センターは同船の設計・建造監理を担当し、更に古釜布への回航・引渡しに参加したので、以下に紹介する。

なお、支援委員会はソ連崩壊により新独立国家となったNIS 諸国の市場経済への移行を支援するため1993年、日本政府とNIS各国政府との間で締結された「支援委員会設置に関する協定」に基づき設立された国際機関で東京に事務局を置いている。

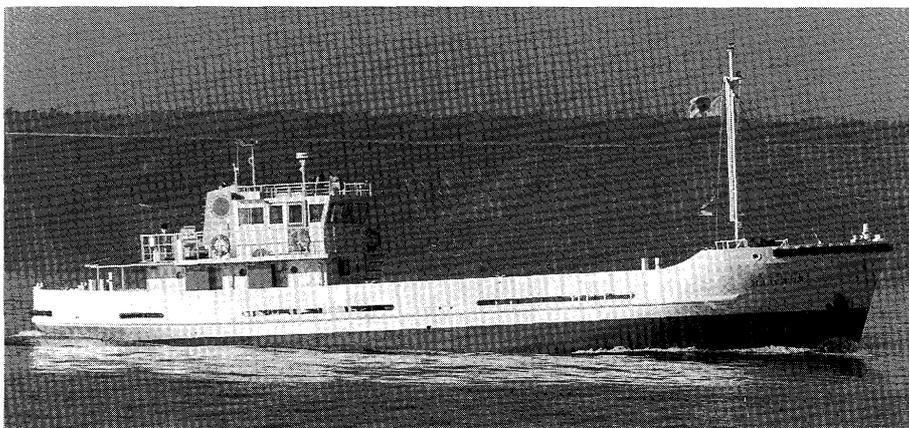
2. 自航式はしけ「希望丸 (ナジェージュダ)」の回航

本船は、根室市にある根室造船株式会社が受注し、1997年8月18日起工、同年12月鈴木宗男北海道・沖縄開発庁長官、根室市長、外務省関係者、支援委員会関係者ら20名が出席して進水式がおこなわれた。

本船の主要目を以下に示す。

主 要 目

・長さ(登録)	29.81m
・幅(型)	7.50m
・深さ(型)	2.60m
・計画満載喫水	1.80m
・総トン数	82トン
・最大航海速力	9.9ノット
・最大搭載人員	
乗組員	4名



その他乗船者	5名
旅客(1.5時間未満)	50名
・主機関	300PS

出 港

2月13日朝、前日、出港延期を決意させた低気圧も東方海上に去り、昨夜の吹雪が嘘のようで、根室湾の海面も比較的穏やかな様子である。

航海に当っては、「臆病過ぎるほどの慎重さと素早い決断力が重要」といわれる。早速関係者らが集まり、流水情報の収集や天気図をもとに出港の可能性を探る。

慎重な検討を行った結果は、「出港！出港時刻は10時半」。ただちに出港準備のためそれぞれの持ち場に就いた。

随行船「コーラルピース」に先導されて「希望丸(ナジェージュダ)」も岸壁で見送る乗員の家族や関係者らに汽笛で応え、浮氷群の花咲港をあとにする。

3. 古釜布へ

右舷前方に「コーラルピース」を、左舷に雪景色の根室半島を見つ納沙布岬をめざす。港外に出ると前日の時化の名残の「うねり」がかなりある。納沙布岬の灯台を左手に見て瑠璃瑠海峡にさしかかった頃には北西の風も強まり、いよいよ「冬の北の海」がその姿を見せ始めた。

この海峡特有のものか、うねりと波が複雑な動きをし、船の航行を難しくして

いる。「希望丸(ナジェージュダ)」を操船する航海経験が豊富な村船長によれば「この付近には航行の妨げとなるほどの浅い根が垂直的に海底に沈み、複雑な流れを生じ航海の難所でもある」とのこと。

花咲港を出港して2時間半ほど過ぎたころ巡視船「きたぐも」と随行船「コーラルピース」が、中間点通過予想時刻について交信しているのを傍受。「希望丸(ナジェージュダ)」も「コーラルピース」に予想時刻を報告。この頃、左舷後方に砕氷型巡視船「てしお」の姿を認め、いよいよ中間点が近いことを実感する。日本時間13時11分、北緯43度28分、東経145度46分、「希望丸(ナジェージュダ)」が中間点を通過しロシア側の主張する領海内に入る。

「きたぐも」、「てしお」の両巡視船に感謝の無線を入れた後、針路を北寄りととり一路古釜布をめざす。

その昔、この海域を舞台に活躍した淡路島出身の高田屋嘉兵衛が、司馬遼太郎著「菜の花の沖」にいう「鯖の背中のような海」が船体を洗う。まるで処女航海の本船を試しているようだ。

20m/sを越す横風と、時として4m程度に達するうねりと横波のなか、本船は木の葉のように揺れる。船体が大きく傾斜するたびに、砕けた波しぶきが操舵室前面を叩きつける。心を和ませてくれるのは、しぶきのスクリーンに映る一瞬の虹とマストの上空でいじらしく舞う一羽の



カモメのみだ。

暫く続いた波風との闘いも、国後島南端に延びるケラムイ岬に沈む夕日が左舷後方に流れ、雪に覆われた泊山の美しい姿が前方に見えた頃には風の向きも変わり順調な航海が続き17時半頃、暗い海面に鼻のように突き出た大岬を右舷に見、目的地である古釜布湾に着く。先に到着した随行船「コーラルピース」の左舷に接舷した。

4. トレーニング

朝4時半、「コーラルピース」の船尾甲板に立ち、海の色と見事なコントラストを描く雪の山並を見る。前日の航海で荒波に洗われた「希望丸（ナジェージュダ）」の姿も紺碧の海面に映えている。9時半過、国境警備隊と行政関係者ら10人を乗せた島側の船が「コーラルピース」に接舷した。乗船後、直ちに入域手続、棧橋調査及びトレーニング等についての全体的な打合せを行い、流氷の関係で夜間出港する旨を伝える。時間の関係から昼食を省いてトレーニングを実施することとした。



村船長より島側の乗組員に対し、操船方法、甲板機械類の取扱い、消火・救命設備を含めた全体配置、及び一般的注意事項について説明を行う。島側の船長も実船経験があるため理解が早い。

機関部で最も重要なことは、島側の陸電設備を使用した寒冷時の発電機始動であり、本船の最大の特徴でもある。この為、電気関係の説明は特に入念に行い、実際に島側の陸電を用いて始動試験を実施した。また、暖機運転時のバルブ操作や諸ポンプの取扱いなどについても繰り返し説明を行い、更に配電盤、主機関及び発電機などの詳細部の取扱いも担当エンジニアによる丁寧な説明により納得いただいたようだ。機関長いわく「要は、実際に操作することにより理解を深めることだ」。

5. 歓迎食事会

「コーラルピース」で行われた打合せ後、丘の上の食事会の会場へ、雪に埋もれた道路を迎えのマイクロバスに揺られて行く。

古釜布の‘銀座通り’らしき所を過ぎ坂道を登り切ったところが食事会の場所である。島側からゼーマ南クリール地区長、バルカシン南クリール第一副地区長をはじめ7人が、支援団側からは外務省NIS支援室浪江課長補佐、支援委員会事務局の清水氏をはじめ関係者12人が出席した。ゼーマ地区長、浪江課長補佐の挨拶で始まった食事は、地ビール（非常

に美味しい）の紹介、ウオッカによる？度の乾杯、バルカシン第一副地区長が代表者協議に参加した際の東京での体験談など本稿で語り尽くせない話題で盛り上がった。

友好的雰囲気の中にすすんだ食事会も終わりの時を迎え、島側からの記念品贈呈で幕を閉じた。

6. 「希望丸（ナジェージュダ）」との別れ

帰路、「希望丸（ナジェージュダ）」が「コーラルピース」まで送ってくれた。別れの握手を交わして随行船に乗り移る。デッキ上で手を振る島側の人達を乗せた「希望丸（ナジェージュダ）」が、随行船から離れ棧橋方向に転針して動きだす。その最後の姿が夜の海に小さくなるのを見つつ本船の今後の活躍を祈り、部屋に戻る。18時15分、随行船「コーラルピース」は錨を揚げ、一路花咲港をめざして古釜布湾をあとにした。

7. おわりに

本船の設計・建造から引渡しまで、積極的なご支援ご高配を賜った鈴木長官、根室市、外務省、支援委員会事務局をはじめ関係者の方々に対し厚くお礼申し上げます。また、建造にあたり根室造船株式会社をはじめ関係メーカー各位が高度な技術と誠意をもって努力されたことを付記します。