

◆ 【海員随想】 仲積船の航海① 及川帆彦

商業捕鯨が禁止になったのは、1987（昭和 62）年だったと記憶しているが、それまで日本の捕鯨船団は、最盛期には6船団も南氷洋へ出漁していた。

捕鯨船団というのは、母船と捕鯨船が十数隻。鯨の肉を冷凍する7～8千トン級の冷凍船が2隻。それに、船団の燃料油を積んだ1万トン級のタンカーが1隻。このタンカーは燃料油を母船に送り込んで空いたタンクを掃除して、そこに鯨の油を積み込む。

以上でひとつの船団になるのであるが、このほかに仲積船がいる。これも冷凍船であるが、船団より遅れて内地を出て、南氷洋で冷凍船に横付けして鯨肉を積み、積み終わるとすぐ内地へ帰ってくる。その鯨肉は内地で陸揚げされて、市場へ出ることになる。

わたしがその仲積船に乗って、南氷洋へ向かったのは、1964（昭和 39）年の12月の初旬であった。

横浜を出港して東京湾を出ると、コースを一気に南米の南端へ向けた。太平洋を横断ならぬ斜断である。

7千トンの古い貨物船を改造した冷凍船であったので、スピードはあまり出ない。南氷洋まで1カ月もかかった。

コース・ラインの近くには、ミクロネシアやポリネシアの島々もあるのだが、実際に走ってみると、かなり離れているので、レーダーに映ることはあっても、実際に見えることはほとんどない。また、このコースを横切る船舶もいるはずであるが、数が少ないためか出会うことはめったになかった。

したがって南氷洋までの1カ月というもの、文字通り海と空ばかりの航海であった。

私は操舵手（コーターマスター）であったが、当直で船橋に立っていても退屈だし、張り合いがない。操舵はオート・パイロットなので、異常がないかを時々チェックするだけである。

それでも昼の当直の時は、見張りをしながら船橋の内外を掃除したり、金具を真鍮磨きで磨いたり、といった作業ができたし、ほかのパートの人がカタフリにやって来たりもするので、退屈を紛らわすこともできたが、夜の当直となると、航海士と2人、時々レーダーを回してみるだけで、何もすることがない。その2人の会話も話題が次第に乏しくなってきた、互いの郷里のことや、子どものころの話などになっていく。

こうした海と空だけの航海が長引いてくると、ときおり妙な考えが浮かんで来たりする。