ずいそう

オレンジ回航(瀬戸内海縦断)



津田敏貴

それは無謀だった。今から27年前の話である。淡路島、洲本で行われるヨットレースに参戦するため、広島の宮島海楽園ヨットハーバーから、ヨットを回航する。時は、1989年(平成元年)ゴールデンウィーク。ヨットレースはオレンジカップと呼ばれ、淡路島洲本、サントピアマリーナをホストマリーナとし全国より100艇余りが参加する名門ビックレースである。

広島の地にて、私は、高校時代、ヨット部に所属していた。毎年、高校総体や国体に参加する名門ヨット部であった。そのヨット部のOBが主体となって、社会人ヨットレースチームが1986年に結成された。もちろん、このチームに私も参加、総勢12名であった。当時、私は32歳、メンバーの歳は30から35歳の働き盛りにより構成されていた。

世の中は、景気好調、全国各地様々なイベントが開催されていた。広島のヨット界においても、数々のヨットレースが繰り広げられていた。東風帆走会と称する我々のヨットチームは24フィートのレーサークラスヨットを購入する。昔、高校時代にならしたヨットチームは、広島地区のレースを連覇、艇名をキキララー世、その名を轟かせることになった。これで収まらなくなったチームは32フィートのヨットを購入、キキララ二世、瀬戸内海域全般にレース海域を延ばすことになる。1988年に本四架橋、児島・坂出ルートが全線開通。本四架橋開通祝賀レースなど、100艇以上が参加するビックイベントレースが開催される。キキララは、ビックレースの虜になる。

その翌年、サントピアマリーナで開催されるビックレース、全国の強者が集まるオレンジカップに参加することになる。ゴールデンウィークの5月3日(水)、4日(木)、5日(金)の3日間で行われる全国屈指のレースである。それは、淡路島東岸の海域で行われる強風域の過酷レースであった。

そんなオレンジカップに参加するため、ヨットを淡路島まで運ぶ必要があった。陸送は考えられない。回航をするしかない。宮島から、淡路島洲本のサントピアまで、およそ330 km、180海里の道のりだ。レースには、会員12名のほとんどが参加するが、連休なかびの1、2日が月、火曜日となって仕事の都合でほ

とんどの人が動けない。そこで、なかびが休みであった私と、チームリーダーの K 先輩の 2 人が回航メンバーとなる。

4月30日(日)宮島,海楽園ヨットハーバーを午後7時に出港する。もう夜のとばりにつつまれていた。海楽園には、数名のメンバーが出港の激励に駆けつけていた。「おーい。頑張って、キキララ運んでくれよ!」数名ではあったが、まるで太平洋を横断するがごとく力のはいったものであった。回航は、帆を張った帆走ではなく、エンジンを使った機走である。ブルブルと音を立てながら水面を進んでいく。似の島と江田島の間を通り抜け、呉の町を左に見て南下していく。途中、牡蠣いかだをくぐり抜け、見通しの悪い中、航行していく。速度5ノット程度。波はなく、風もそよ風程度、いかだだけを注意し航行する。海岸沿線の小さな町並み、道路を走る車の光。海原を走るのは、我々だけ、キキララのブルブル音を聞きながら幻想の世界が広がっていく。

大きな製鉄所の溶鉱炉の姿が見える。夕焼けの塊のように美しく真っ赤に燃え上がっている。まもなく潮流の激しい音戸の瀬戸、夜の10時ぐらいであったろう。「おーい。頑張れよー!」橋の上に人影が見える。見送ってくれたメンバーの数が増え、ほぼメンバー全員が音戸大橋の上で手を振っている。「おーみんな、ありがとう。…」見上げて手を振りながら応える。キキララの姿が見えなくなるまで、いつまでも、メンバーは手を振っていた。

リーダーの K 先輩は、大学時代、京都の大学でヨット部キャプテンだった。この回航、極めて強行、難航のスタイルをとっていくこと、私も、承知であった。キキララは、これまで、徹夜のナイトレースに参加したことがある。今日も徹夜、行けるところまで行く覚悟であった。蒲刈島から大崎下島、大三島へと順調に航行していく、海図にコンパスをあてながら、灯台を確認、ヨットの位置を落としていく。

「あ、ぶつかる!」それは、愛媛県大三島と大島の間の水道を航行中のことであった。深夜0時は回っていただろう。200トンぐらいの貨物船と接触しそうになる。危うく、オートパイロットの舵を10度左舷に

きった。相手の船は、航海灯をつけてなく暗がりで確認出来ず、一瞬の出来事であった。ここから、キキララにとって難航試練が始まる。

低気圧が接近していることはわかっていた。ここまで、島の南側を航行している為、北から吹く風の影響、波の影響はなかった。午前1時、伯方島、大島の間、宮窪の瀬戸を、どうしても通過しなければならない。瀬戸内海には、潮の干満がある。干潮、満潮で大きく潮が流れる。島と島の間で狭いところは急流となり危険だ。音戸の瀬戸も、その時間をにらんで通過した。

難所、宮窪の瀬戸を渡る。もうすでに急流になって いる。真夜中の宮窪を2人はやっとの想いで通り抜け る。「K さん! だめじゃ! 何にも見えん! 灯台 のあかりはわからん!」瀬戸内海の真ん中, 真黒の燧 灘(ひうちなだ)にでる。波の高さ2m以上、船は 波により舵はとられ方向が定まらない。キキララ、極 めて危険な状態となる。一瞬、4歳の娘、1歳の息子 の顔が脳裏を走る。2人はパニックになる。「このま までは、どこかの島に座礁する。引っ返そう!」Kさ んが言い放つ。宮窪の瀬戸まで戻ると危険だ。もう急 流になっている。伯方島の木浦沖付近を明け方まで、 オートパイロットを外しぐるぐると 100 m ぐらいの 円弧で回り続ける。波は荒く、桟橋に船を着けること ができない。この時、私は、恐怖と寒さによりダウン、 もどしそうになりバケツを抱え横になる。K 先輩は, さすがに強い。

明け方、視界が開け燧灘を東方する、速度は3ノット程度、2mを越える高波の中、波に翻弄され大きな音 (バーン。バーンと船体が波上から落ちてたたかれる音)、船体のおもりキールが外れるのではないかと、恐怖が走る。本船航路であり、大型船は往来しているが、フェリー客船、小型船の往来は見られない。デッキでの操船は不可能。キャビンよりハッチ扉を少し開け、頭と眼を外に出しオートパイロットによる決死の操船となる。衣服は波と風雨によりびっしょり、操船を誤ったら、島や、大型船に衝突する。我々の行動がいかに無謀であるか思い知らされる。もう、後には退けない。嵐の中、本四架橋の下を通り抜ける。正面に小豆島が見えた。休める。出港より一睡もせず1日、もう夕方に差しかかっていた。

まるで、北海のフィヨルドに入るように小豆島の池 田湾に吸い込まれていく。まったく波のない入り江、 キキララを桟橋に着け、近くの農家で水を分けてもら う。そのお湯で作ったカップラーメンは最高であった。 2人は、びしょ濡れのバース(キャビン内のベッド)で、 子供のようにぐっすりと寝入った。

一夜明け、嵐は去っていた。瀬戸内海の東の大海、播磨灘、鳴門に向かって出航する。キキララのマストにひもをくくりつけ、それに濡れた衣服を掛けて干す。波はなく快晴、デッキでの操船、360度の一望、爽快。右手に志度カントリーの高台を仰ぎ K 先輩が持ってきたカセットデッキで加山雄三の(光進丸)を流す。

鳴門海峡はうず潮のうずで有名である。太平洋の潮が、鳴門を通って瀬戸内海に入る。瀬戸内海の惠が大きく息をするところである。鳴門を水面から横見すると、鳴門大橋の下、ナイアガラの滝のように大きな滝が落ち込んでいるかのように見える。明らかに水面に段差が生じている、津波が発生したかのようにも見える。近づけないため、潮止まりまで船を操船しながら待つ。潮止まり近くとなり、鳴門海峡に進入するが、まだ渦があり舵がうまくとれない。滝下りのように鳴門の渦に翻弄されながら何とか通り抜ける。

瀬戸内海から太平洋に出る。淡路島の東側、北に進路を取る。最後の水道、友が島水道を通過する。洲本サントピアマリーナに着いた。5月2日の夕方4時ぐらいであった。何人かのメンバーが迎えに来ている。明日からレース、ぎりぎりの到着であった。

瀬戸内海には、島がたくさんある、牡蠣いかだもある、その他浮上設備もいっぱいある。回航するには、難所がいっぱい。干満による急流がある。そして、嵐がある。あの時、昼間に海楽園を出港していたら、燧灘で遭難し後悔の航海になっていたかもしれない。小豆島での一息が、どれほど癒してくれたか。無謀であり貴重な3日間の回航であった。

還暦を超え62歳になった私,あの時のことは,なつかしい思い出となってしまった。あれから,社会という海原は、同じように試練を与えてくれ,癒してもくれた。そして,そこには、友がいた。