

船一筋 46 年回顧録

初めまして、操舵手の松崎 忠夫です。

神奈川県に入庁して 4 年前に定年退職し、再任用職員として勤務してきましたが、それも今年度一杯、来年の 3 月で退職を迎えます。

船一筋の 46 年間でした。



昭和 49 年 4 月 1 日、相模丸（320 トン）を皮切りに同船老朽化により廃船の後、新船建造の相模丸（240 トン）、同じく同船老朽化で廃船の後新船建造のさがみ（49 トン）、人事異動により先代の江の島丸（99 トン）、そして現在の江の島丸（105 トン）と乗り継いできました。

このコラム執筆の依頼を受け、当時を思い起すと今でも鮮明に思い返す事が多々ありますので、いくつか紹介したいと思います。

相模丸(320トン)ではマグロはえ縄調査を一航海約3か月で、年二航海行っていました。主な調査海域としては、インド洋、南太平洋などで行っていましたが、先代の相模丸(700トン)では大西洋まで遠征し、マグロ漁場の開拓に当たっていたそうです。

「日本一のマグロの街三崎」としてその名を馳せていた時期、その屋台骨を支えていると言う自負が相模丸乗組員にはあったと聞きます。

今回は、私が相模丸(320トン)で調査に行ったある航海の話をしたと思います。

その航海はサンゴ海北海域で、メバチマグロ、キハダマグロ、クロカワ、シロカワカジキを狙ってはえ縄調査を行いました。

潮が物凄く早く海面が波立つ程で、縄が流されてしまい、どこの島かは定かではありませんが、波打ち際で話している島民の声が聞こえる程の近さでした。

この時の船長は豪快、男気、無茶の三拍子揃った？今でも語り継がれる船長でした。

航海も半ば、サイクロン(台風)の発生を知りつつも、調査を続行し時化の中なんとか漁具の回収を終えた時にはにっちもさっちも行かない大時化となり、島影に避難する事もできず、時に30mを超える風、船橋よりも高く襲い掛かる高波に船を立て、格闘する事3昼夜、何とか走れる状態になったときには、リーフで碎ける波がすぐそこまで迫っており、あと数時間遅ければリーフに座礁してしまっていたところでした。

後日談ですが、大波との格闘中、先に避難していた民間船より「健闘を祈る」との電報を受けていたそうですが、正直二度とこんな健闘はしたくないと思った事を今でも鮮明に思い出します。

悪い事ばかりで終わらないから46年も船乗りを続けてしまったのか、この航海では燃料や食料品を補給するためにオーストラリアのブリスベーンやシドニーまたニューカレドニアに寄港し休暇を満喫しました。シドニーはあの世界遺産としても有名なオペラハウスのすぐ横の岸壁に接岸しました。美しいシルエットのオペラハウスの横に漁船！ mismatch??

もう一つ相模丸(240トン)での話を紹介したいと思います。

この相模丸(240トン)で唯一の外航が6ヶ月の予定でオーストラリア沖のイカの調査でした。

この頃にはマグロからイカに魚種を変更する漁船が増え、それに対応する形でこの6代目相模丸(240トン)が建造されました。

この航海では民間船数隻と船団を組みその先陣を切ってオーストラリアのポートリンカーンに向けて船を進めました。途中ヨットマンには有名な“吠える40度”ことタスマニア海峡では大時化をくらいながらも何とか30日を要しましたが、無事船団を補給基地であるポートリンカーンに送り届ける事が出来ました。

ここからは単独行動となり、ポートリンカーンを基地に20日の調査を3回行い、そこそこの漁獲があったと記憶しています。



相模丸（240トン）の模型、他にさがみ（49トン）、先代江の島丸(99トン）
現江の島丸(105トン)の模型も水産技術センター内セミナー室に展示中。

ポートリンカーンは何もない田舎の港町でしたが、それなりに楽しかったし、毎航海乗船してきたオブザーバーの一人が我々を大いに気に入ってくれて、乗組員全員を自宅に招きバーベキューパーティーを開いてくれた事は最高の思い出の一つです。

まだまだ沢山やばかった事、楽しかった事、不思議な事等思い出話は沢山ありますが、今回はここまで、次回にまた。