

## 道東の観光船【冬編-2022年2月-】

個人会員 福富 廉

1年半前の2020年9月初めに晩夏の道東を観光し、主に知床の観光船についてレポートした(学会ニュース2020-118(0919))。その時から、次は厳冬期に行きたいものだと思っていて、それを実現してきたので、レポートしてみたい。



流氷の中の「おーろら2」(2018年3月網走沖)

### 1. ウトロ港

冬の知床半島北側のオホーツク海は流氷のメッカであり、観光は、紋別港の「ガリンコ号」、網走港の砕氷船「おーろら」「おーろら2」の流氷クルーズが中心となる。一方、夏の中心地であるウトロ港は港内まで結氷し、船の入出港はできない。漁船も全て陸上に揚げられており、観光船は、知床遊覧船の「KAZU I」「KAZU III」の2隻のみが陸上で見られた。後で見たら、一部は羅臼港で活躍していた。



ウトロ港(旧漁港、遊覧船発着場)右はゴジラ岩



知床遊覧船「KAZU I」乗客定員65名



知床遊覧船「KAZU III」乗客定員60名

### 2. 羅臼港

知床半島の南東側、国後島との間の根室海峡に面した羅臼港、こちらには知床岬からあふれた流氷が流れてくるが、北風を多く受ける南岸なので、流氷は岸に近づいたり離れたりを繰り返しているようだ。ある時、多くの漁船が一斉に出漁して行くのを見たが、スケトウダラ漁が行われているとのことだった。

冬季のこの付近はウトロとの間の知床横断道路が閉鎖されるため、大変行きにくい場所ではあるが、流氷近くを飛び回る数多くの渡り鳥、オオワシやオジロワシ等の猛禽類を船上から見られる流氷&バードウォッチングクルーズが盛んで、観光バスが次々に訪れて来ていた。

私が乗船したのは、夏にも乗船した知床ネイチャークルーズの「EverGreen38」、生物探索用に立派な電子機器を備えた2020年製の新造船である。定期航路は、主にバードウォッチャー向けの早朝の5~6時発（出港時刻不定）と9時に出港する2時間の撮影コースと13時発の一般観光客用の1時間コースがあり、2~3月のこの時期の予約状況を見ると、ほとんどが最低催行人数を上回って出港保証状態となっていた。1時間コースが1人4,400円（税込）、2時間コースが8,800円、それに、ここでは一眼レフ使用者はプラス2,200円ということで、多くの乗船者が望遠鏡のような望遠レンズを持ち込んできていた。その他に団体向けの不定期の1時間コースが頻繁に出港しており、なかなか盛況だった。

船会社のブログを見ると、この時期の多くは流氷が近くに来ていたので容易に近づくことができるが、風向きによっては陸から離れるため、1時間コースより2時間コースのほうが、当然、到達の可能性は高い。また、比較的近くでも、国後島との間の中間線以遠には行けない。私が乗った時は、港の入口まで流氷が来ており、結果的には1時間コースでも十分だったが、自然現象なので、これだけは仕方がない。

この船は、どれも砕氷船では無いので、流氷の縁に沿って航行し、氷のまばらな箇所では少しばかり入り込む、ということを繰り返すクルーズだった。時折、船首にいる乗組員が用意した魚を投げ与える半餌付け状態だったが、どの船の周りにもオオワシやオジロワシの他、カモメやカラス含めてたくさんの鳥を見ることができた。

以下、前回に倣って船会社別に写真を挙げてみたい。



羅白港全景（羅白国後展望塔より）

### (1) 丸は宝来水産（ゴジラ岩観光）



「カムイワッカ号」18GT 速力20ノット



「カムイワッカ 55」14GT 速力20ノット アルミ  
(手前) 夏はウトロ港にいた船



「カムイワッカ 88」19GT 速力20ノット アルミ 夏はウトロ港にいた船 奥の山は国後島

(2) 知床アルラン



「アルランIII世」乗客定員47名 左の写真の船の周りには鳥類がたくさん見える

(3) 知床ネイチャークルーズ



「EverGreen38」19GT 2020年1月建造



←船上からの風景

白黒がオオワシ、  
茶色がオジロワシ



(左)「EverGreen」2006年建造 19GT 速力17ノット 旅客定員50名 アルミ (右)「EverGreen」&「EverGreen38」

(4) 観光船はまなす



(右)「はまなす」19GT 速力17ノット  
旅客定員60名 アルミ

(中)「カムイワッカ55」

(左)「カムイワッカ号」

(5) 北の知床観光



「Ohwashi」(オオワシ)

前回の時の北海道旅客船協会の「北海道の船のガイド」には載っていない会社/船

(6) その他



北の海を守る根室海上保安部羅臼海上保安署の  
巡視船艇

(左) 砕氷巡視船「てしお」(PM15)

(右) 巡視艇「かわぎり」(PC120)

### 3. 根室港

羅臼と根室の間にある野付半島にも立ち寄ったが、野付湾は結氷しており、夏季なら野付湾の自然観察クルーズもあるが冬季は運航していない。

根室では、南側の花咲港、東端の納沙布岬、北側の根室港とひとつお回り回ってみた。話聞く通り、納沙布岬からは北方領土が間近に見え複雑な気持ちだったが、岬を回る地元の漁船が岸近くを結構通っていた。地元で見た宣伝では、歯舞漁業協同組合が近くの歯舞漁港から冬季（11～4月）に「北方領土を間近に望む本土最東端パノラマ・クルーズ」をやっているということだったが、ちょっと行けなかったのが残念であった。



本土最東端パノラマ・クルーズに就航している「第十五はぼまい丸」（9.7GT、16人乗り）  
歯舞漁業協同組合のHPより



本土最東端・納沙布岬灯台  
左奥は、北方領土の島



根室海上保安部花咲分室（花咲港）  
巡視艇「ゆきかぜ」（CL81）

### 4. 厚岸（あつけし）港

厚岸と言うと、もちろん有名な牡蛎で、そのために立ち寄ったが、ある時点で見た情報で厚岸海事記念館という施設があることを知り、行ってみることにした。

同館のHP（抜粋）によると、「江戸時代からニシン漁やサケ・マス漁で栄え、サンマの豊漁や捕鯨など海との関わりによって人々の暮らしが営まれてきた厚岸町の海と街の人々との密接な関わりを展示する施設」として昭和63年に開設されたものとのことで、船や漁業に関する展示、1850年の遭難捕鯨船が縁での姉妹都市クラレンス市（オーストラリア）の案内、それに科学館としてプラネタリウムを併設した施設だった。また、建物も船を模したものだそうであった。

私が特に注目したのは、1972年に厚岸大橋が架かるまで、厚岸湖（実質的には海湾）の入口を結んでいた日本道路公団の厚岸フェリー「厚岸丸」の資料。立派な両頭型フェリーが走っていたようだった。



厚岸大橋と湖北側の旧フェリー乗り場  
（向こうが半島／湖南側）



(上) 厚岸フェリーの資料と「厚岸丸」(140GT、  
 旅客 100 名、自動車 3 台、1959~1972) の模型  
 (左上、左中) 厚岸海事記念館の内部の様子  
 (左下) 1950 年代に走っていた町営渡船「かもめ丸」  
 の模型

## 5. 釧路港

釧路はいつも幣舞橋／釧路フィッシャーマンズワーフ MOO の周辺を散策するだけだが、冬季は休航中の「SEA CRANE」や巡視船艇を見ることができた。また、MOO 近くの倉庫街を歩いていたら、目の前をキタキツネが通り過ぎて資材置場の中で昼寝を始めたのにはビックリした。



夕日観光船「SEA CRANE」船客定員 52 名



MOO の前に停泊する巡視艇「あさかぜ」(CL172)



釧路海上保安部の巡視船

(左)「いしかり」(PM52)と(右)「えりも」(PL02)