

〈連載(291)〉

オホーツク海沿岸の流水観光船に乗る



大阪府立大学21世紀科学研究機構
特認教授 池田 良穂

船による地方創生は可能だろうか。いつも頭の片隅にある問題である。離島航路に、斬新な素晴らしい船が就航しても、離島観光の需要にはなかなか直結しない。観光客にとっては、離島航路の船は単なる移動手段に過ぎず、離島自体の観光要素のひとつとはみなされていないからだ。それでも、沖縄の石垣島を中心とする離島観光のように、高速旅客船の存在そのものが需要に直接結び付いた事例もある。八重山の各離島に観光的魅力があって、さらにその観光客のニーズにぴったりと合う旅客船の運航があって、それが両輪となって観光振興の実があがっている。こうした成功事例を日本各地に展開できれば、過疎化に悩む各地においても観光客によって流動人口が増加し、それが観光産業を発達させ、それが仕事の間を増やし地域の雇用機会を増加させる。そんな船の役割もあるように思うが、なかなか一筋縄ではいかないのが現実である。

さて、北海道出身の筆者にとっては、冬の北海道に観光客を呼ぶことは、なかなか難しいという考え方が常識となっている。

海外からのスキー客の増加や、札幌の雪まつりのようなイベントが観光客誘致に機能しているが、津々浦々に点在する北海道の町にとっては、今でも、冬は「ひっそりと冬ごもり」というのが一般的だ。

しかし、こうした極寒の地にも、冬に観光客を積極的に誘致しようという動きがある。数年前、極寒の中国のハルビンの大学に出かけた時に、町を挙げた「氷の祭典」をみた。気温はマイナス40度にもなる地で、巨大な氷でできた像や建物、そして氷のレストランまで並ぶ会場は圧巻だった。その時に筆者が招待された造船系の大学も、この季節の氷像づくりに積極的に参加をしており、世界各地の姉妹校の学生に氷像づくりへの参加を呼び掛けていて、大学敷地内にもたくさん氷像が作成されていた。学術交流も兼ねた町興しともみなすことができる。

ずいぶん前から、北海道のオホーツク海に面する網走と紋別で、冬季に流水観光船が運航されていることは知っていたが、その航海を体験する機会には恵まれなかった。筆者が務める大学では、2～3月は、期末

試験、卒業に向けての卒業論文や修士論文の最終指導、入試業務、入試判定業務など、1年の中でも最も忙しい季節で、北海道まで週末の休みを利用してでかけたとしても、吹雪などの天候によっては交通機関が麻痺して、大阪に帰る予定が遅れる可能性がある旅行には二の足を踏んでいたからである。昨年3月に晴れて定年退職し、その後は非常勤の研究を主とする特認教授になって、時間の自由度が一気に広がって、念願の流水観光に出かける余裕ができた。

流水は1月末から3月が見ごろで、2月中旬には流水祭りといったイベントも開かれているらしい。そこで、2月中旬の連休を利用して、網走と紋別の流水観光船に乗ることとした。しかし、意外にこの計画は難航した。網走港を起点とする「おーろら」、紋別港を起点とする「ガリンコ号」ともに、この時期には予約で一杯になっていることがインターネットの検索でわかった。しかも、ホテルの予約もなかなかとれない。日にちを少しずらして、観光船はキャンセル待ちで、ホテルは1泊ずつ変わることでなんとか予約がとることができた。

関西空港から羽田経由で、網走に近い女満別空港に飛んだ。前日にインターネットで調べると、オホーツクの沿岸には流水がまだ到達していないとのことで、一瞬、旅行日程を変更しようとも思ったが、これだけ盛況を極めている遊覧船事業はぜひとも早く見たいと予定通りの決行を決めた。

雪に覆われる平原の女満別空港に到着し、空港バスに乗車した。このバスの最終駅が、流水観光船の発着場となっている道の駅であった。道の駅の建物の中は、観光客でご

った返していた。特に、中国人の団体客が多いようだ。大阪を出る前にキャンセル待ちがOKとなったとの連絡を受けていたので、さっそく窓口でチケットを購入したが、「流水が見られないので海上遊覧となる」との説明だった。それでは、乗船を止める人も多いかと思ったが、15時半出港の「おーろら」と「おーろら2」の2隻ともに満船での出港となった。団体の旅行日程に組み込まれているのと、ここまで来たら流水がなくても乗船しようという心理が働くのであろう。氷がない時の乗船料金は3300円から2500円に安くなっていた。こうした配慮も観光客の不満を鎮めることに機能しているようだ。



網走港起点の流水観光に就航する「おーろら2」。姉妹船の「おーろら」と共に就航している。



見晴らしのよい「おーろら2」の特別室。座席が窓の外を見やすいように配置されている。

「おーろら」姉妹は、船首が独特の砕氷構造となっていて、船首を氷の上に乗上げて、自重で氷を割るタイプの砕氷観光船で、船尾にダクト付プロペラを有している。キャビンは2層で、上の最前部は500円の追加料金が必要な特別室スペースとなっている。座席が外を見やすいように配置されているのがいかにも観光船らしい。1時間の沿岸の航海も、白く雪で覆われた海岸の絶壁などなかなか見られない光景なので、見ごたえはあったが、航海の後半では席で寝ている乗客も結構いた。流氷の中を航海する様子を収めたDVDが売店で売られており、購入する人の姿もけっこう見られた。このDVDを帰ってから見れば、また来てぜひ実際に流氷を見ようというニーズに繋がっていくのかもしれない。

この日の宿は、女満別空港の近くの湖畔の温泉宿「山水」。日帰り用の温泉施設と一体となった宿らしく、朝食だけ付いたプランを予約していたが、心配になって電話で問い合わせたところ、やはり近くにレストランがないとのことで、夕食付プランに変えてもらった。

翌朝には、網走駅から1日1便というバスに乗って紋別に向った。ひがし北海道エクスプレスバスという冬季限定の企画バスのようで、社内の表示によると女満別ハイヤーの運航になっていた。途中に見えたいくつかの湖はすべて凍っていて、氷上にワカサギ釣りのテントが並ぶのも見られた。また、漁船はみんな陸揚げされていた。冬の北海道は、水産業も休まざるを得ないところが多く、湖の氷が溶け、オホーツク海の流氷が岸から離れるのを心待ちにするの

だという。

2時間半のドライブで、紋別のガリンコ号乗り場(ガリンコステーション)に到着した。こちらの流氷観光船も1日7便のほとんどが満船で、ようやく予約のできた13時半の便まで3時間ほどあった。ステーションの周辺には先代ガリンコ号が陸上展示されており、漁港の陸揚げされた漁船群、そして流氷祭りの会場をまわっていると、やがて乗船時間になった。



紋別のガリンコステーションに隣接する公園に保存している「ガリンコ号」。船首のアルキメディアン・スクリューの形状がよくわかる。



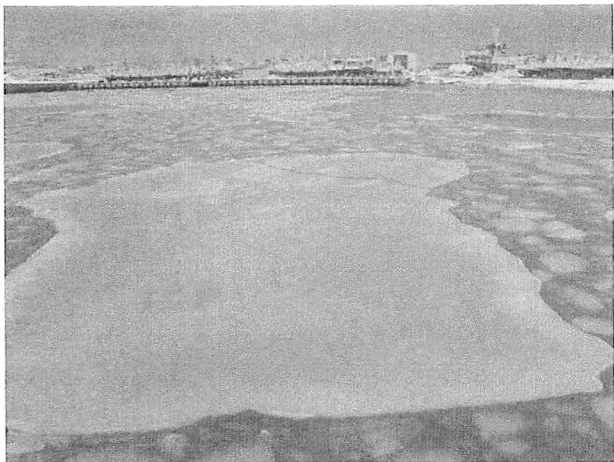
紋別港に入港する「ガリンコ号2」

出港30分前のステーション内には、ガリンコ号への乗客の長蛇の列ができていた。案内所の表示が「満船」となっていたので、定員の190名余りが乗船することとなる。

土曜日のせい、中国人観光客だけでなく、日本人の家族連れやカップルも多い。

13時半に出港。船首に2本のアルキメデアン・スクリュー、船尾にスクリーブローペラがあり、離着岸操船はきわめてスムーズだ。アルキメデアン・スクリューは、いわゆるねじの原理を利用したもので、固体の氷の中でも、液体の水の中でも推進力が得られる優れもので、三井造船が北極海域での資源開発のために独自開発したユニークな乗り物だ。

港の一面に氷が張り詰めていたが、これは1月に一度近づいた流氷が流れ着いたものらしく、デッキの乗客は歓声を上げて記念写真に余念がない。港をでてもぼつりぼつりと小さな氷が浮かんでいたが、水平線に目を凝らしても待望の流氷の姿は見えない。ガリガリと流氷帯を割りながらの航海は、次の機会にお預けとなった。約45分で港の外を回って帰港。



紋別港に浮かぶ流氷のなごりと、流氷接近のために陸揚げされた漁船群。

キャビン内で流していた宣伝ビデオによると、夏には釣りクルーズなども実施しているとのこと。ブリッジの横に釣船の登録番号が記されていて不思議に思っていたが、単に遊覧船という事業だけでなく、新しい

ニーズを掘り起こした船の使い方に工夫を凝らしていることがよくわかった。



ガリコステーション内に展示されていた氷海中を航行する「ガリコ号2」。こうした流氷の中の航海を次回はしてみたい。

下船後、港の防波堤の先端にあるオホーツクタワーを見学した。ガリコ号の乗り場から、電気バスが3台で頻繁な頻度で無料送迎をしてくれる。海底にはガラス窓から海底が見られる海底展望室と水族館があった。この日は、時々太陽も顔をだすという天気、暖かい一日だった。16時15分にガリコステーションから、網走行のバスに乗り込んで戻った。

翌日は、網走で11時発の「おーろら」の予約をしていた。この日は、早朝から雪が降っていて、次第に雪が激しくなっていた。朝8時には、終日の「おーろら」欠航が決まったと運航会社のホームページに掲載された。冬の北海道の観光船は、こうした荒天時の欠航が少なくないらしい。乗船料金が、1時間の航海で3000円を超えているのも、こうした欠航も見越してのことであろう。初日に、乗船していたので悔いはないが、また、流氷のある時に来てみたい。

月刊 共有船

鉄道・運輸機構共有
貨物船・旅客船

(一社)船舶整備共有船主協会機関誌

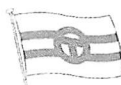
- <船整協>
博多で西部5地区会員合同懇談会を開催
- <機構>
28年度 共有船舶建造支援セミナー開催日程
- 第1回「海事イノベーション部会」開催結果
- 紹介 北九州～徳島～東京「フェリーびざん」就航
- SES開発の歴史と検証⑱ 発電エンジンの課題
- <総連合>
27年度「内航海運における取引の実態アンケート調査」結果
燃料油価格変動に係る運賃転嫁状況アンケート結果
- シップリサイクル国際セミナー
「持続可能なシップリサイクルを目指して」開催結果
- ◇ 27年度上期 輸送実績の概況
- ◇ 2015年のクルーズ船の寄港実績速報
- ◇ 27年11月期 建造等申請船認定状況
- ◇ 金利の改定

フェリーびざん



3
2016

尾道造船株式会社



オーシャントランス株式会社

東京都中央区築地3丁目11番6号

TEL 03-5148-0109

FAX 03-5148-0129

URL <http://www.ocean-trans.co.jp/>