

「ケープ ホーンへの道」

ヨット「ダーマ号」による単独世界一周 目黒 たみを

私がヨットを始めたのは、大学のヨットクラブに入部した時である。大学に入ったらヨットに乗ろうと考えており、そのためヨット部のある地方大学を希望していた。入学式の数日前、偶々ヨット部の部室を覗いたら、作りかけのヨットの傍で、数人の先輩達が談笑していた。「ヨットは自分達の手で作ることが出来るのだ。」との事実を知ったときはかなり感動した。

誘われるままに、翌日から春季の合宿に入り、其の合宿はゴールデンウィークが終わるまで続いた。1年目が終わる頃には造艇。合宿。レース。期末試験という年間のサイクルが定着していた。

その頃は暇さえあると、ヨットに関わる雑誌や航海記ヨット工作に関する本など隅々まで読み漁っていた。それでも飽き足らず、欧米で発行されているヨットの雑誌などにも目を通していた。

その中でモノクロ写真付きの小さなコラムが目を引いた。勿論初めて見る写真であったが、なぜかとても懐かしい情景を見ているように思えた。

ところで皆さんは、デジャブーという言葉をご存知だろうか？ フランス語らしいが日本語では既視感と訳されている。辞書では、記憶錯誤(Paramnesiaの一種)との説明が追加されている。

つまり初めての体験なのに、かつて体験したかの様に感じる事である。

写真には南洋の小島らしい砂浜を背景に、巨大な魚が打ち上げられ、半分下腹を見せるかのように古いヨットが打ち上げられている。打ち上げられたヨットの傍では中年の男性がなにやら作業をしている。

つたない英語力でコラムの記事を読み解いていくとそのヨットは打ち上げられたのではなく、千潮を利用して意図的に砂浜に座礁させ、船底掃除中であること、傍で作業している人物はヨットの持ち主で、石油会社を退職した元石油開発技師で現在南太平洋を中心に単独で長期航海の途中であることがわかった。

石油開発技師(Petroleum Engineer)という言葉は初めて目にしたものでどの様な仕事をするのかはわからなかったが、とても魅力的な仕事のように思えた。

2年目を迎えた春には、小型(全長6.4m)ながらも外洋帆走可能なヨットの自作が新たに生活の中に入り込んでいた。蓄え始めた小遣いでは足りず、アルバイトをしながらの自作であった。

(写真1)

ヨットは3年後に完成したが、そのときは卒業を迎えた時期でもあった。親しかった友人達が、胸を彈ませながら社会へ巣立っていくのを尻目に、ただ一人、完成したばかりのヨットと共に取り残された。その年(1971年)の5月、北上する桜前線と共に天王港(秋田県、八郎潟と日本海を結ぶ水路の中ほどに位置する小漁港、合宿所の所在地)を出航、知床半島を廻り北海道を一周。

その後小笠原諸島に向かったが、台風に遭遇して断念。本州東海岸に沿って南下、沖縄で折り返し続いて日本海を北上、再び母港に戻ったのは、11月であった。

無事日本一周を果たす事が出来たのは良かったが、その後、どのように進路を定めてよいかわからない。学生時代に火薬取り扱い免許を所有していた縁で、銃砲店でアルバイトをしていた事があった。航海中に銃砲店が倒産し、アメリカ屋というジーパン屋に変わっており、無理やりジーパン屋の雇われ社長をする羽目になった。還暦を過ぎ、今にして思えば、迷いと悩みは人生の最良の伴侶ぐらいに思えるのだが、その時ほど迷い、悩んだ事はない。

止む無くジーパン屋の仕事を続けていたが、或る日藁にもすがる思いで、大学(秋田大学、鉱山学部)を訪問、在学時代専門口座を担当しておられた5人の教授にお会いした。殆どの方が好意的に大学に戻ることを薦めてくれた。ただ一人石油講座を担当していた田中正三教授だけが「試験をする。受からなかつたら縁が無かつたと諦め、他の道を探しなさい。」と厳しい受け止め方をして下さった。正に自分が求めていた答えであった。

幸い試験には合格。その頃よりオイルショックが、日本経済の屋台骨を揺るがしかねないニュースとして田舎町にも伝えられるようになり、自主開発原油の重要性が改めて問われるようになった。



写真1 小型外洋艇建造中

1968年 船名はエスカルゴ

日本が太平洋戦争に突入する契機となった、米国を中心とする石油等の禁輸措置(ABCDライン)なども考え合わせると「海外で油田を開発する技術者になろう。」との思いは、大きな希望をあたえてくれた。

石油開発技師(Petroleum Engineer)として勤めてからも、仕事の合間を見てセーリングを続けてきた。

(写真2)

ただし長期航海への思いは、封印していた。仕事は面白かったし、進行中のプロジェクトについての責任も感じていた。



写真2 アブダビ沖を帆走中のサイーダ
(アイルランドより輸入、アラビア語で幸運な乙女) 1992年

又何年も家を空ける事を家族が理解してくれるとは、とても思えなかった。それでも心の中で、何時か世界最大の難所と言われるケープ・ホーンを訪れたいとの思いを持ち続けていた。ケープ・ホーンは、南米大陸の最先端にある小島で南緯56度/西経67度に位置する。パナマ運河が開通するまでケープ・ホーン越え(ドレーク海峡通過)は、南太平洋と南大西洋を結ぶ主要な帆船航路であった。

時間、資金、体力、気力など考え合わせると、退職後できるだけ早くしなければ実現できない。

やがて、一昔前の退職年齢55歳が通り過ぎて行った。「ケープホーンへの航海は、夢に終わるのだろうか?」との焦りが出はじめてきた頃、チャンスは思いがけぬ形で訪れた。自分が57歳の時、所属していた会社により実施された2度目のリストラ、早期退職がきっかけとなった。奇しくも当時の社長が社員全員を集め、会社名を舟に例え「この舟にはもはや全員が乗る事は出来ない。航海を続けるためには、三分の一の社員に下船してもらうことになる。」といった内容の説明をした。その言葉を聴きながら「ついに自分の舟で出航する時が来た。」と震える程の強い緊張を覚えた。

一年間の準備期間を終え、2005年6月16日、ヨット仲間や友人に見送られ、千葉県銚子市にある銚子マリーナを出航した。以後3年と10ヶ月に及ぶ長い単独航海が始まった。目的地はケープホーン、ついでに世界一周。

2009年4月17日に銚子マリーナに戻るまでの総帆走距離は52,600海里。これは赤道2周半に相当する。

実帆走日数は524日、17カ国と41の港、マリーナに寄港してきた。銚子を出てから太平洋を横断しカナダへ。カナダからハワイやフランス領ポリネシアの島々を経てニュージランド到着。ニュージランドで10ヶ月間整備をした後ケープ・ホーンを無事回航。（写真3）

ケープホーン回航後は、カリブ海や米国東海岸を経由してアイルランド寄航。次いで大西洋の帆船ルートを南下し、南アフリカの南端に位置する喜望峰へ、そしてインド洋横断。5つの海を総て乗り越えてきた。この航海の全容については、とてもヨーローブレークでは語りきれない。ここ



写真3 ケープ・ホーン回航

2006年12月29日

では、ケープホーンについての印象を簡単に紹介したい。航海中「何故ケープホーンへ行くのか？」と度々聞かれた。

自分を突き動かす衝動から来ている事は間違いないが、答えるのは難しい。エベレストへ初登頂したヒラリー卿は、「そこに山があるから。」と答えている。ある時期からそこは、自分にとって極めて個人的な聖地(Holy Place)であると答える事にした。

多くのイスラム教徒が万難を排して、メッカへと向かう。なぜなら、そこは聖地だから。それ以上の説明は不要であろう。帆船時代から現在に至るまで船乗り達は、南緯40度帯を叫ぶ40度帯(Roaring Forties)、南緯50度帯を狂う50度帯(Furious Fifties)、南緯60度帯を絶叫する60度帯(Shrieking Sixties)と恐れてきた。大帆船時代には、巨大な富と栄誉とが恐怖との戦いに対する報酬であった。

帆船時代が終わってからは、ケープ・ホーン回航の栄誉(ケープホナー)のみが、残された伝統として引き継がれている。南下するにつれ海況は厳しさを増す。ケープホーンは、アメリカ大陸最南端の小島であると言われているが、正確には、更に南西70海里付近にデイエゴ・ラムレスという岩礁がある。ケープホーンにはチリ海軍の所管する灯台があり管理人が常駐しているが、デイエゴ・ラムレスは無人である。

ニュージランドを出航して60日後にデイエゴ・ラムレスの南を通過。この時が航海中で最も厳しかった。風速は約25m/s tt。寒さも尋常ではなかったが、問題は風よりも波に

ある。これまでに出遭った事の無い異常な波に驚かされ、時には恐怖を感じた。この海域では、夏期でさえ大小さまざまな低気圧が平均5日前後のサイクルで発生し、偏西風に乗り西から東に向かう。この低気圧や気圧の谷が、ドレーク海峡を通過して流れ込む海流に、様々な方向の波を発生させる。複数の方向から押し寄せ交差する波は、波長が短く崩れやすい。

時には合成されフリーク(Freak)と呼ばれる異常波が出現する。平均5mの波高が、時には10mを越えて崩れながら轟音と共に襲ってくる。何時どの方向から来るか予想できない。正直なところ、今でもあまり思い出したくはない。幸いケープホーンを回航した頃には、風、波共に収まり2日後の2011年12月31日夜10時(現地時間)、ビーグル海峡の中間にある最果ての町プエルト・ウイリアムスに到着できた。

通常夜間の入港は避けるが、この時は白夜のため深夜でも夜目が効いた。海軍のラバーボートの先導を受け、ミカルビ・ヨットクラブに向かう。クラブハウスを兼ねた上陸用舟艇に横付けしている大型ヨットに、大声で「アホイ(Ahoy)」と叫びかけると船室から、バラバラと人が飛び出してきて、瞬く間に係留が終わる。「何処から来た?」「たった一人か?」「日本人か?」、「良くやった」、「おめでとう!」と隣接しているヨットからも人が出てきて、歓迎の挨拶をしてくれる。10隻ほどのヨットが世界中から集まっており、間もなくクラブハウスで年忘れパーティが始まった。フランス流、英語流、スペイン流、スエーデン流、ポーランド流、日本流も交え、幾度も乾杯が繰り返される。安心感と幸福感と疲労感に満ちた忘れがたい一時だった。

プエルト・ウイリアムスに到着して5日後に、ニュージランドで知り合ったオーストラリア人のマイケルが到着した。彼も単独で長期航海をしている。彼の好意により、念願のケープ・ホーン上陸が叶えられた。(写真4)



写真4 ケープ・ホーンの頂上 アルバトロス記念碑前にて
2007年1月8日

自分が上陸している間、マイケルは沖合いで待っていてくれたからだ。ケープ・ホーンに辿り着くまでの道のりは、全航程の3割に相当、更に続く長い長い航海の初めの終わりでもあった。

今でも学生時代に目を通した白黒写真を、自分の人生に大きな影響を与えた2つのキーワード(石油技師と長期航海)と共に思い出す。写真の背景と横倒しになっているヨットは鮮明に脳裏に焼きついている。ヨットの傍らにいる中年の男性の顔が不鮮明で良く見えない。しかし目を開じて少しづつ写真を拡大していくと、まぎれも無く自分自身の顔が映し出されているのが見えてくる。



写真5 ダーマ全景、ニュージーランド北島ワンガレイにて。帰国前、最終整備後のテスト帆走

2008年11月

目黒 たみを (めぐろ たみを)

1971年3月 国立秋田大学鉱山学部採鉱学科卒
1974年3月 国立秋田大学鉱山学部修士課程卒
1974年 海外石油開発(株)入社
1976年6月 合同石油開発(株)出向
1983年4月 ジャパン石油開発(株)出向
1990年7月 ジャパン石油開発(株)本社復帰
1998年2月 アブダビ事業部長、研究開発室長(理事)等を歴任
2003年12月 海外石油開発(株)に復帰、退職

ICEPニュースから転載

ICEP 財団法人 石油開発情報センター