

日脚が少しずつ伸び始め暖かい季節への期待がふくらむ頃となりましたが、依然厳しい寒さが続いています。北海道の冬は長過ぎる…と思っている方も多いのではないのでしょうか？そんな長い季節だからこそ「冬の好いところ」を見つけ過ぎていく、そして、冬に限らず四季折々の楽しみを味わえる環境に感謝していきたいものですね。

日常生活では味わえない刺激と喜びを求めている方に、今回の特集は打ってつけかもしれませんよ！

さて、話しは少し戻り、いままさに季節は「冬」ということで、ご紹介するのは、冬のオホーツクといえば流氷、その流氷を砕いて力強く突き進む姿と豪快さは誰も驚嘆すること間違いなし！！そうです…今回は……

流氷観光砕氷船「おーろら」(以下「おーろら」と省略)に注目してみました！

## 流氷観光砕氷船「おーろら」?

網走の「おーろら」をご存知の方もいるかと思いますが、流氷を砕きながら真冬のオホーツク海を悠然と遊覧できる船として、紋別にある「ガリンコ号II」と共に有名な観光砕氷船です。平成3年から運航が開始され、今年で早20年となる観光砕氷船「おーろら」の一部をご紹介します。

### 流氷とは? ~流氷の生成から北海道沿岸まで~

砕氷船が成り立つのは流氷あってこそですね！まずはその流氷について簡単に説明したいと思います。流氷が生まれるのは主にシベリア大陸沿岸やアムール川河口です。※アムール川の水が凍って流れてくる訳ではありませんよ。アムール川から流れ出た川の水と海水が混ざり合い、塩分濃度が薄くなった海水(汽水)が季節風によって冷やされ、氷の結晶となり、それらが結合し、流氷へと成長するのです。



流氷は季節風や海流の影響で、一度サハリン(樺太)を北上、そして、サハリン東岸を南下して北海道に接岸するといった仕組みになっています。大体、北海道に流氷が到着するのは1月中旬から下旬が一般的です。

砕氷船本来の目的は、氷海にて一般船舶(商船、漁船)の航路を切り開くことです。しかし、「おーろら」は初めから遊覧(観光)を目的として建造された世界初の流氷観光砕氷船なのです。※ちなみに紋別の観光砕氷船「初代ガリンコ号」は油田開発のために実験船として建造され、実験終了後、有効利用として昭和62年に観光船に改造されたもので、建造当初の目的、砕氷方法の違いがありどちらも「世界初」と言われています。

## 「おーろら」の歴史

「おーろら」は平成2年11月完成、翌年平成3年1月から網走港を基地として運航を開始、年々増加するお客様への対応も1隻では限界になり、平成7年1月に姉妹船「おーろら2」が完成し、現在の2隻体制で運航を開始しました。

## 「おーろら」の構造

通常の船舶とは造りが違うのは砕氷能力を十分発揮出来るよう、船首部分が氷に乗り上げやすい形状になっています。また、氷海中でも自在に操船が出来ると同時に、一般船が通るための航路幅を確保できるよう船体全長に比べて幅が広いズングリ型になっています。



また、「おーろら」は船首を氷の上に乗せ、その重さと前進する圧力により砕氷をおこなっています。そのため船底にはバラストタンクと呼ばれるタンクを設け、海水を取り入れ重量を増すことで砕氷能力を高めることが可能な構造になっています。その貯留海水最大重量はなんと…約100t!!! 「おーろら」恐るべし。

◀ 流氷の海を航行中の「おーろら号」

# 流氷観光砕氷船 おーろら号

## どのように氷が割れていくの?

前述で説明したように船首を氷の上に乗せて砕氷する方法です。ここでは、分かりやすいよう下図で説明させていただきます。



## 「おーろら」の化粧直し?

「おーろら」が長年運航を続けて来れた、そしてこれからもダイナミックな運航が出来るのは中間点検(年1回)と本点検(5年に1回)が行われているからなのです。年に一度の中間点検では、安全点検と同時に1年間の「おーろら」の頑張りで塗装の剥がれが船首及び船体側面に表れてしまうため、塗り直し作業も行われています。

冬季運航時はバラストタンクの海水重量で船体が沈み流氷と接する部分は見えませんが、海水を抜くと船体は浮上し塗装の剥がれなど、夏にはあらわな姿が…

※「おーろら」は夏の間、知床観光船として運航されています。

現在、点検は釧路で行われているようですが、運航開始当時は室蘭まで行っていたとか…!?

余談ですが、点検の際のルートである知床→羅臼→根室→釧路の航海では16時間ほど掛かるみたいです。



▲「おーろら号」機関室



## 「おーろら」と愉快的仲間たち??

「おーろら」に乗船するのは砕氷する姿や流氷の大きさを感じさせるためではありますが、遊覧中に思いがけない出会いを運んでくれることも魅力の一つです。



▲ 流氷の上で休憩中のアザラシ

さて、「おーろら」の歴史や構造を説明しましたが、雰囲気を感じてもらえたでしょうか?

そんな歴史ある「おーろら」を運航当時から見守り支え続けてきた道東観光開発株の加藤支配人に取材をさせて頂きました。

**Q1.** 平成3年運航開始当時に比べ流氷の量に違いはありますか? 巷では温暖化の影響という話もありますが…?

**A.** 流氷の接岸が例年より遅い、距離が遠い、氷量の減少と数々の変化はあるように感じてはいますが、地球温暖化が関係しているかどうかというのは、色んな学者の意見があり確証に至っていないのが現状です。

**Q2.** 近年、海外からのお客様も多いようですが、どちらの国の方が多のでしょうか?

ちなみに、ガイドや通訳の方もいらっしゃるのでしょうか?

**A.** 台湾・香港からのお客様が数多くいらっしゃって頂いています。通訳はおりませんが、船内では必要事項を英語・中国語で案内しています。

**Q3.** 乗船客数の推移を教えてください。

**A.** 平成3年の運航当初は2~3万人からはじまり、ピークの平成15年には当初の約10倍の20万人のお客様に乗船して頂きました。昨年はピークには届きませんが8万5千人と、大勢の方に乗船して頂き、感謝しています。

**Q4.** 冬季ということもあり、お仕事では色々苦労が絶えないと思いますが、一番大変なことや気を配っている所はなんですか?

**A.** 一番大変なことは自然が相手ということです。やはり皆様、流氷が目的でいらっしゃると思いますので、出来るだけ砕氷船としての醍醐味をお伝えしたいのですが、自然が相手であり運悪く流氷の接岸とタイミングが合わないときや、また、風向きにより遊覧圏外へ流氷が戻されるので、流氷が近くにないときは、能取岬への海上遊覧となってしまうのは、来られているお客様には大変申し訳ない気持ちです。それでも、砕氷船の感動を一人でも多くの方に体験して頂きたく、精一杯の誠意で迎えさせて頂きますので、流氷観光砕氷船「おーろら」をよろしくお願い致します。

加藤支配人で協力ありがとうございました!

今回取上げさせて頂いた流氷観光砕氷船「おーろら」に私たちが取材班も実際に乗船してきました。

「おお!すごい!!」と思わず声を上げてしまうような豪快さにただただ驚きの連続でした。

「おーろら」の出港から帰港まで共に流氷観光をしてくれた可愛いカモメたちと親しみある乗客の方々。中国語も飛び交っていましたよ~★

必ず、その壮大な景色と感動は深く心に刻まれ、忘れられない一日となるでしょう。そして、これからも「おーろら」がオホーツクの冬の観光の代表格として親しまれ、多くの人々に感動を与えてくれることを願っています。



今回の取材にご協力頂いた関係者の皆様方に心よりお礼を申し上げますと共に、紙面の都合上十分な内容をお届けできず、お詫びを申し上げます。誌面で紹介できなかったものは当社HPに順次掲載予定ですので、是非アクセスしてみてください。http://www.dobokukanri.co.jp/ ●誌面の情報は、当社職員が独自に取材したものです。発行責任者: 斉藤幹次(取締役副社長) 制作: ドボク管理 地域情報誌編集室 (〒090-0801 北見市春光町1-24-3 TEL.0157-26-3321 FAX.0157-22-7508)

料金表		
	個人	団体(15名以上)
大人	3,300円	2,970円
小学生	1,650円	1,490円

時刻表		
	1月	2・3月
1便	9:00	9:30
2便	11:00	11:00
3便	13:00	12:30
4便	15:00	14:00
5便		15:30

サンセットクルーズ(2月5日~3月31日) 16:30

※流氷がない場合にはサンセットクルーズが出港されない場合があります。※出航時間の15分前には乗船手続きを済ませてください。※乗船時間は1時間前後です。(流氷の状況で変わります)※流氷がない時は能取岬までの海上遊覧となります。

運行期間	1/20~3/31
受付時間	9:00~18:00
連絡先	TEL.0152-43-6000

網走流氷観光砕氷船 おーろら 公式ホームページ  
http://www.ms-aurora.com/abashiri/index.html

