

思い出の太平洋フェリー

航行中の船舶での演奏

尾形 明範

クルーズ客船の機運が国内で高まったのは1990年代初頭からである。目を見張る内装、豪華な食事、そしてお客を飽きさせないさまざまなエンターテインメント。こういったことはクルーズ客船では当然だが、国内の長距離フェリーでもクルーズ客船に引けをとらない船舶を就航させているのが太平洋フェリーである。



写真・苫小牧港に停泊中のいしかり(三代目) 2013年8月

1999年～2001年にかけて、筆者は、この太平洋フェリーに月一度乗務し、船内催事(エンターテインメント部門)としてエレクトーンを演奏していた。このレポートは、その当時のことを中心に振り返りながら書き進めていきたいと思う。

太平洋フェリーは名古屋～仙台～苫小牧を結ぶ航路である。名古屋～苫小牧の1300キロをを通して乗ると所要時間は約40時間である。名古屋～苫小牧を通して走る直行便と、仙台～苫小牧をずっと往復する折り返し便とがある。

全長約200メートル、総トン数約15000トン、旅客定員約800名、搭載車両約140両。国内最大級のカーフェリーでありながら、クルーズ客船を思わせる内装、船旅に相応しいレストラン、毎夜ステージで繰り上げられるショータイム。

よく、ディナーを楽しみながら聞くライブか、と問われることもあるがそれは違って、ディナーの後に船内の大型ステージで専用に行うステージのことを指す。エレクトーンだけではなく、ピアノ、マリンバ、演歌、民謡、三味線、なんでもある。

筆者は首都圏に在住しているが、乗務しに行くといっても、名古屋または仙台にいかねばならない。どこから乗るかは太平洋フェリー本社から毎月FAXによって連絡されていたが、筆者も含めて、いつ、誰がどの便に乗るかは乗船三ヶ月前から調整されていた。

筆者が乗船し始めたころには、当時発売間もないエレクトーンEL900が、就航していた、きそ(初代)、きたかみ、いしかり(二代目)、の三隻すべてに搭載されていた。聞けば、ちょっと前まではエレクトーンHS-8が搭載されていたらしいが、故障が多く、船が名古屋～苫小牧を往復するたびに名古屋で毎回修理を頼むような有様だったらしい。

全船に乗務の機会があったが、名古屋～苫小牧の直行便よりも仙台～苫小牧の折り返し便にあたるが多かった。なかでも、きそ(初代)の確率が高かった。



写真・仙台港に入港するきそ(初代) 2000年12月

出航は18時過ぎであり、お客は乗船開始とともに夕食をとったり、展望浴場で入浴を楽しんだり、カウンターでビールを飲んだり、各々の時間を楽しむ。ステージは概ね出航から一時間を過ぎたころに始まるので、出航前に船内の様子を一回りして、本日のステージ構成を考えることになる。閑散期の平日などは、お客の年齢層も高くなるが、だからといって必ずしもコテコテの演歌特集が受けるわけではない。

ステージをどういう構成でもっていかかは、毎便事務部と相談することになる。こちら側で出した原案を

元にして構成を詰めていく場合がほとんどであったが、やってみて、それ通りにもっていない場合もある。ステージの盛り上がりに応じて、曲目変更も時折生じた。

前半四曲、中間トーク、後半三曲、アンコール、構成はこんな感じである。スタンダードから演歌、筆者の得意なリズムもの、ジャズ、なんでもござれで、船内レストランのバイキングのような一時間であった。



写真・実際に船内に掲げられていた「本日の演奏者」の写真。船長、機関長、事務長、料理長とともに写真が並べられる。

筆者の意向として、必ず楽曲のアレンジはオリジナルであるべしとの観点から、どうしても EL900 のみではスペックが足りず、航海の度に自宅からシーケンサーQY700 を持ち歩いていた。ステージ以外は、居室にてシーケンサーでさまざまな曲を打ち込んでいたのである。そのため船の上で行ったアレンジも数知れない。

船によって多少異なるが、ステージ担当者には、乗組員区画の中にある部屋があてがわれる。ゆえに、一般のお客はこの区画には立ち入ることができない。きそ(初代)、きたかみは船首側に位置していた。ベッド、ソファ、シャワー、トイレ完備で、ないのは浴室だけであり、内容は一般客室の特等に準じていた。

ステージの場所は、きそ(初代)、きたかみの二隻は船尾側にある。リハーサルでステージに行って、うっかり忘れ物をした、と取りにいくのに、往復約 300 メートルを歩くことになる。お客が乗船していると、ステージ衣装を着たまま客室通路は歩けない。どうしても狭い船員通路を通ることになる。

仙台出航時、リハーサルと時間がかぶるが、船を 180

度方向転換させる際(仙台入港は船首から入ってくるため、出航させるには回頭が必要)、きそ(初代)のエンジンがひどく振動し、船体が断続的に立て揺れを起こす。周辺の機材やらなにやら、ガタガタと一斉に揺れだす。このような状況下での演奏もそう体験できるものではなく、本船でのリハーサルがもっとも印象的であった。

また、台風の余波をもろに受けた秋のある日の苦小牧出航後のこと。本当に今日はステージをやるのかと事務長に聞いたら、あくまでもやるという。防波堤を過ぎたあたりから左右の傾斜があからさまに大きくなり、内心やめてくれないかと思ったほどであった。

ステージが始まったあたりから多少動揺は収まり、このまま何事もなく終わってくれればいい、と願った終盤のアンコールでそれは起きた。なんとか揺れながらも演奏中は体勢を保っていたが、突然の大波の一撃で、突然楽器が手元から 60 センチ前方に滑って離れていってしまったのである。なんとか手だけは瞬時に楽器を追いかけていったものの、その瞬間は聞くに堪えない不協和音が鳴ってしまった。とても演奏とは思えないような音が、大音量で鳴ってしまったのである。だがここまできたらあとには引けない。さも何事もなかったかのようにその曲の続きを弾き通したが、お客もその部分を汲み取っていただいたようで、荒天時のステージは無事に終わった。



写真・乗組員区画にある催事担当者の部屋(きたかみ)

エレクトーンは、滑る。しかし、船のような揺れ方ならばはじめの滑り出しさえ抑えられればよい。完全固定などしなくても、ある程度ならば、養生テープの固定でもなんとかなる(以降、この対策をとった)。しかし、相変わらず椅子が滑るのは、演奏者の重心のかけ方の努力にかかるだろう。そして、荒天時のステー

ジ後は、エレクトーンは重心を低くするため、背面を底にするかたちに寝かされた。エレクトーンだけでなく、ついたてなどもそうして荒天対策を行った。

また、筆者がこの航路にちなんだアレンジに変えてしまった曲もあった。ある楽曲の最後の部分、波の音の SE をバックに、福島県相馬沖で太平洋フェリー二隻がすれ違うときに鳴らす汽笛の交換を再現した。楽曲ではいしかり(二代目)ときたかみがすれ違ったときに鳴らしたものを再現したが、いしかり(二代目)が Db と Eb を同時に鳴らした和音と、きたかみは D と E を同時に鳴らした和音。いしかりの方が半音低い。この楽曲をアンコールにもってくるのが筆者の定番であり、実際にお客の評判も良かった。



写真・福島県相馬沖を航行中のいしかり(二代目)1999年9月

ただの一度だけ、船長とセッションしたことがある。ほとんど練習なしのぶっつけ本番であり満足いくものではなかったが、船長のケーナで「コンドルは飛んでいく」を海の上に残してきた。

太平洋フェリーは、各種メディアにもよく登場する。筆者が演奏のため乗船したとき、ちょうどテレビドラマのロケとかぶった。土曜ワイド劇場、高橋英樹の船長シリーズ「殺意の密室航路」がそれである。船長役の高橋英樹氏、一等航海士役の船越英一郎氏はテレビでみるよりはるかに大きく、迫力があつた。居合わせたお客も、撮影現場にスズナリであつた。

筆者もエキストラとして撮影に協力した。本当はエレクトーンで撮ってほしかったが、撮影の兼ね合いでステージの場面はお昼に撮ってしまったらしく、コーヒールウンジに置いてあるグランドピアノの演奏を撮影することとなった。実際放映されたのは4〜5秒であつたが、撮影は数テイク行い、それに三十分を要した。

めったにできない貴重な体験であつた。

さまざまなステージを太平洋フェリーで持ってきたが、終わった後にコーヒールウンジの片隅で一杯傾けながら煙草をくゆらせていると、今日もステージが無事に終わった緊張感がほどけてゆく。酔い覚ましに誰もいなくなったデッキに出て夜風に吹かれると、満天の星空に潮の香りと波の音。



写真・苫小牧港の停泊中のきたかみ 2000年3月

当時就航していたきそ(初代)といしかり(二代目)は役目をきそ(二代目)といしかり(三代目)に引継ぎ、その任を解かれて外国へ売られていった。

船を降りて十余年。喜びも悲しみも、すべて太平洋の上に置いてきたままである。

目を閉じれば懐かしい航海の日々。生涯忘れ得まい。

ステージの最後にいつも決まっていたひと言がある。「それではまたいつか、海の上でお会いしましょう」



(敬称略/順不同)

「太平洋フェリー船内催事」

事業者)太平洋フェリー株式会社

船舶)きそ(初代)、きたかみ、いしかり(二代目)

取材協力)ヤマハミュージックメディア

(エレクトーン奏者 おがた あきのり)