

MoonLight Express 回航記録(小浜港→青森港)

2015年7月3日 04:00 小浜港出航

早朝出航のつもりなので乾さんと共に前夜、小浜港に来て各艇にそれぞれ泊まり、出航時間を待った。私はベイシュベルに泊まるのは、おそらく3. 11以降久々で、何とも懐かしく思いながら、いつもの様にリーチー発ツモで夢の中に。

されど、風が出てポンツーンから取った舳いに制され艇が受ける衝撃があつて、夢の世界から引き戻される。 3. 11以前のポンツーンとは、全く異なる感触であり、船へのダメージが心配だ。

夜半寝ていると、やけに小浜の広場が明るいので、もう敬さんが来たのかなと思い、広場に行ってみると若者が4~5人、車のライトをテーブルに向け宴会をされていて、中の一人がポンツーンで釣りをしようとしていたので、お断りをした。ポンツーンへの渡りにゲートが必要かも。

佐藤敬艇長と回航計画立案し、強風・高波・濃霧・潮流・等最悪条件を考えて、安全度を高く保って航海することとした。航路途中の避難港・気象・海象の情報等を準備した。早め早めで実行。3日早朝出発し5日夕方には遅くても到着できる余裕の十分ある安全な計画を立て、出航した。

7月3日 09:00 江の島沖通過

牡鹿半島は、網地島・金華山の外回りをして通過。久々に金華山神社を太平洋側から拝み、今回の航海の安全を祈願した。私は今シーズン初クルージングなので、ちょっと酔い気味。何とか治るだろう。

天気は薄曇り、風、波、なし。視程もそこそこあり航行にはまったく問題なく快適な航海。

されど、この時期にありがちな低く立ち込める雲や海霧が沿岸部にあり、陸の景色は良く見えない。

江の島を通過し、気仙沼、大船渡、と既知の海域を通過。沿岸の町村の復興状況を危惧しながら、早期の復興が成されることを思いつつ通過した。



7月3日 19:00 釜石湾沖通過

今回のメンバーは佐藤敬艇長、雅恵さん、emichanの乾さん、森田の4名。気の知れた仲間が安心！半夏生を過ぎたばかりの時節なので、まだまだ日没は遅い。 先ずはワッチ当番を決めた。各自それぞれ2時間ずつシフトし、4時間ワッチ・4時間オフ、のローテーションを組んだ。

夜のワッチはもとより、昼のワッチ時間でも、コックピットは結構寒く、ドジャーで風が直接当たらないとはいえ、ミドルウェアにフリース、アウターにはオイルスキン、アウター付フリース帽、フリース靴下ネオプレーングローブを着こんだ。 さすが親潮！ 寒～い！

この時期、東風だと、いわゆる”やませ”で、オホーツクからくる冷たい風が親潮からの水蒸気を受けて低層に濃い霧を発生させ、また南からの水蒸気をたくさん含んだ風が来れば親潮に冷やされて、これまた、移流霧を生じる。 霧は時化より怖い。

いよいよナイトクルージングの始まり。以前の回航で困った経験から、今回は”秘密兵器”を準備した。それは”100均”で買った「1. 5度の老眼鏡」通常は2. 5度を使用している(ジジイ度が進んだため)夜半は、航海計器、GPSディスプレイ等の文字が、裸眼では見えず、といって通常のメガネでも見えず、ちょうど中間の1~3m辺りに焦点が合う1. 5度が必須だ。ジジイ・シーマン必携だ。

この海域は夜光虫が多くいて、舳が切った波が黄緑色に光る様は、幻想的で感動ものだ。更に、「ヘッド」で給水ポンプを押し引きすると、給水パイプの中を勢いよく光が走行し、トイレの中では渦巻になって、これもまた感動もの。ぜひ皆様もチャンスがあったら思い出してやってみてください。

今回、「AIS無線システム」と「レーダー」を装備した。

AISは相手船との相対位置とその船の進行方向が表示され、結構便利だ。特に濃霧の時には有効と思われるが全ての船舶に装備されていないことから100%の信頼が持てないのが”イマイチ”である。

レーダーをマストに仮設した。その高さ 4m そして相手船の高さ 10m とすると、探測可能距離は $4.12(\sqrt{4} + \sqrt{10}) \approx 21\text{Km}(11\text{M})$ となり、レーダーの距離レンジ設定は10M以下となる。

また、後方の目標物に対しては、マストの周りを電波が回折して進むため、角度分解能が極端に悪くなり、探測はできるものの、その画像表示が20~30° に広がった円弧となって表示される。

あたかも巨大船か岸壁があるかのように見えてしまう。

今回レーダードームの高さが、ちょうど人の頭の高さとなっていて、レーダー稼働中その付近にいと、あたかも電子レンジの中に頭を突っ込んだように、脳みそが煮えちゃうので要注意。

国際VHFは定期的に三陸沿岸・北海道沿岸の「海上強風警報」「海上濃霧警報」を通知してきている。通報をしている海上保安庁の女性通信士の「……終わり。さようなら」という、素っ気ない機械的な通話に、ちょっと違和感を覚えながら「はい、ありがどうね。さようなら」って、つい言ってしまう。

雲行きは確かに、遙か北方にはケルビンヘルムホルツ波を受けた巻き雲が散見され、おそらく

その付近では強風が吹いていると想起させられる。また南方からは雷鳴が聞こえ、

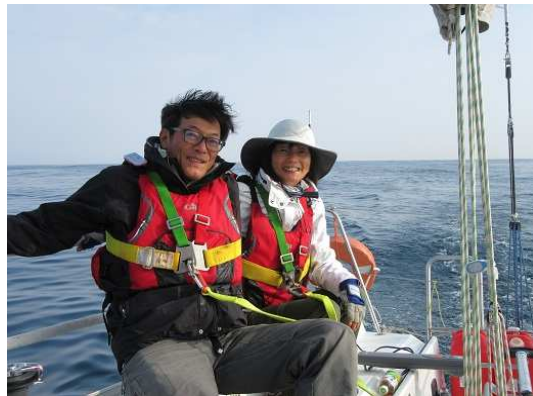
我々はさっさと北に進路を取り、雷様から早く逃げて行くこととした。その様な中、我艇は警報の様な、気象や海象とは幸運にも全く関わらず順調な航海を続けてきたが、一時かなり大粒の”にわか雨”に見舞われた。しかし上手く降雨地域をすり抜け、ほんの短時間で切り抜けることができた。

敬さんが、船速と燃料の消費状況を見ていて、燃費が悪くなった。との判断から、一旦船を止め後進したところ、結構な量の「ホンダワラ」が船首から流出してきた。その後は船速、燃費とも回復し順調に航行ができた。敬さんによると、「確かに3日夜にホンダワラ引っかけたまま3200rpmで走った時は4時間で1缶使いましたから、我が目を疑いましたよ」とのことだ。

7月4日 09:00 種市港入港(30分停泊)

早朝に鳥山が見えたと思ったら、背びれが見え、イルカが泳いで行くのが見えた。

朝食に雅恵さんが、洗うだけで良いうどんに納豆と半熟卵を添え、冷たい汁のどんぶりを出してくれて汁っ気が欲しい胃に、速攻で流れ込んでいった。 ごちそうさま！！



燃料の残量に少し不安があることから、種市港に寄港し燃料の補給をすることとした。

入港前に所定の電話番号に連絡を入れ、臨時入港の許可要請をした。ところが、担当者が休みだとか、詳細判らないとか、何か変だな。と思ったら、なんとその電話は、岩手県庁(盛岡)の担当部署に繋がっていたようで、現場のことなど全く判らない方が対応していたらしい。

県営の種市フッシャリーナは立派なポンツーンと駐車場、トイレ等充実している。ガソリンスタンドが

近くにあった。 たまたまフッシャリーナに停泊していたパワーボートの方が車でスタンドまで

往復してくれ、暖かい気持ちに触れられ嬉しかった。 暫くして、Tシャツを着たお兄さんが来た。

彼は近所に住んでいる非番の県庁職員で、丁寧に対応してくれた。

ここは、「あまちゃん」で有名になった県立種市高校があり、「南部潜り」の本拠地。近くにいた地元のオバちゃんに、「”あまちゃん”で有名になって観光客が一杯来てるでしょう？」って聞いたら、「一時期はそうだったが、今は能登半島に持ってかれちゃったよ」って言った。 観光客って移り気なんですね。

7月4日 19:00 尻屋崎沖通過

尻屋崎で西に回頭、ちょうど”日の入り”尻屋崎を見ながらのサンセットクルージングとなった。



下北半島の恐山には10年ぐらい前に行った。そこは荒涼とした場所で、風車がカラコロと回り、イタコの小屋が何軒か連なり、大祭の時ならいざ知らず、通常の時に行ったら閑散としていて、なんとなくオドロクおどろしく寒々としていて、あたかも「彼の岸」との境目という雰囲気があり、いつもは不信心の人でも、ちょっと手を合わせてしまう。「観無量壽経」の中には、西方浄土に至る瞑想法として、太陽の沈む光景を見て思いを馳せる。というフレーズがあるが、同じサンセットを見て、若き乙女は恋人とロマンチックに過ごす時を思い、ジジーは「彼の岸」に思いを馳せる。先ずは、これからの航海の安全を祈って西方浄土におられる観音様に「妙法蓮華経観世音菩薩普門品」の一偈「念彼観音力 波浪不能没」（意味：かの観音の力を念じたなら、波もその人を沈めることができない）というフレーズを念じてしまいました。昔の船乗りは、天気予報も無し、気象衛星も無し、GPSも無し、VHFも無し、灯台も無し、海図も無しコンパスぐらいはあったかな？、さぞかし心許無く、神頼みしたのでしょうか。



さて、いよいよ今回の航行のメインイベント”津軽海峡”に入った。

津軽海流は下記のサイトでチェック、毎時の本流位置、方向、速度、等を事前にチェックしておいた。

<http://www.mirc.jha.or.jp/cgi-bin/w/w-tcp?AREA=tugaru>

今回の航行タイミングは、そこそこ適した時間帯であった。まずは本流を避け沿岸寄りに航路を取り反転流を期待して航海したところ、+2~3Knの追潮となり、対地速度7~8Knでカッ飛んでいった。夕闇が濃くなり天上には白鳥座、わし座、こと座の、七夕星座群が見えてきた。また南の低い所にはサソリ座の心臓星や毒針星が見えている。そうこうしていると、今通過してきた尻屋崎灯台の光の横から、立待月（月齢17日）が顔を出し、満天が明るくなり期待していた天の川は見れなくなった。海面では幾多のイカ釣り船の漁火が煌々としていて、新聞でも読めそうなほど明るい。とにかく、”立待月”という響きのロマンチズムより、安全航行ができることがありがたい。

航行の途中で右舷方向に、“黄色”のフラッシュライトが見え、一瞬、障害表示ブイかと緊張したがそのフラッシュするインターバルや方位から、大間岬の対岸の汐首崎灯台の光と判り、ほっとした。薄い霧が白色光を黄色光に変えていたようだ。

艇は大間崎を目指し快調に進んでいる。大間付近になり航路も海峡の中央に近くならざるを得なくなった辺りから、波に叩かれるようになると共に、艇速も対地3Knと極端に減速してしまった。いよいよ本流に巻き込まれ、東から吹いてきた風との相反関係から、三角波が出て、船底を叩いているものと考えられたので、少し航路をずらすと幾分良くなり、しばらくして風向が西っ気になって三角波もなくなって、とりあえずやれやれ。後は焦らず大間の岬を大回りして回頭していった。

7月4日 23:00 大間沖通過

右舷に「竜飛岬灯台」が光っていて、石川さゆりの♪ご覧あれが竜飛岬、北の外れと見知らぬ人が人が指をさす……風の音が胸をゆする泣けとばかりに、あ～あ津軽海峡・冬景色。(初夏ですが……)なんかこの歌詞グッとくるんですね！

航程は残すところ 46.1M 現在までの平均速度 5.8Knで行くと、約8時間 朝の7時には目的地”青森マリーナ”に到着してしまい、おそらくマリーナの関連者も、まだ出勤していないのでは。との配慮から、敢えて減速して到着時間9時となるようにした。

下北半島西岸の景勝地「仏ヶ浦」沖を航行していると、ちょうど日の出となった。お日様の光が、あたかも”仏ヶ浦から後光”が差しきているみたいで、なんとなく荘厳な感じがする。下北半島を左に見て途切れた所にある「脇野沢港」沖の「鯛島」が見えてきて、2つの岩があたかも「鯛」が尾びれを出して泳いでいるような景観だ。是非ご覧あれ！私は約10年前に1年間青森常駐したことがあり県内あちこちを訪ねたが、以前はなかった風景として津軽半島の沿岸の「新幹線の高架橋」や「トンネル内の換気塔」がある。日本中狭くなった。青森港が近づくにつれ、津軽半島沿岸には養殖の”ポンテン”が所どころに見えてきた。

青森マリーナの目標は、八甲田山の中腹に見える三角形の”モニワヒルズ”(スキー場)と共に海岸にある道路橋の橋脚とそこから橋に掛けられた鉄索とで織りなす三角形が二つ。その右側にある。しかし、そこを直接目指すと、養殖設備群に入り込んでしまうので、あくまで、湾中央部から青森港に向けて進み、青森港直前で右折し、マリーナ前の防波堤にアプローチしなければならない。

7月5日 09:00 青森マリーナ到着

直前にマリーナに連絡を入れておいたので、マリーナの方の誘導で棧橋に接岸。

船が止まったら、青森も結構暑い。先ずはビールで乾杯！！

海上強風警報、濃霧警報、雷雨注意報等盛りだくさんの中、我が航行には、まったくと言ってよいほど影響なく、実に快適な航海ができたことに感謝したい。

幾度かロングクルージングをしているが、これほど快適だったことはない。これほど良かったのは、航海中に祈願した各神仏の御加護があったのか、(敬さん曰く)我妻さんが守ってくれたのか、はたまた、我々四人の普段からの”行い”が良かったからだろうか？ きっとそうだよ！

その後、船の後始末と、レーダーの郵送手配などを行って退船。青森駅まで徒歩10分。青森駅のプラットフォームは閑散としていて、以前の賑わいはなくなっていた。県外者は新青森駅に行っちゃう。人の流れがますます変わってしまい、10年前ですら駅前通りは”シャッター通り”と言われていたのに過疎化が進む地方自治体の駅前商店街衰退の典型だ。

我々は、お昼ご飯をいただきに、駅前の「アウガ」地下のお魚市場に行き、津軽三味線のライブをやっているお店で、「海鮮どんぶり」「こずゆ」と、共に当然「生ビール」でカンパ～イ！

美味しかった。ごちそうさま。

その後、市場で「アワビ3ヶ(1500円)」「アンコウのとも合え(500円)」「十三湖産シジミ貝(500円)」を求めてお土産にし、新青森駅に向かい、今回の回航をお開きにした。皆さんお世話になりました。



＜＜ 往路 ＞＞ 小浜 → 網地/田代間 → 金華山 → 気仙沼 → 山田(鉾ヶ崎) → 八戸 → 大間 → 青森																									
(測地系: 日本測地系)																									
No	転換目標地点	目標物(灯質)から転換目標地点への方位・距離							偏差 7 度		行程				通過時刻			灯台名							
		灯台名	灯質	秒	度	M	度	分	度	分	真方位	磁針方位	M	速度	所要時間	累計時間	日		時	分					
1	小浜港																								
2	塩釜灯浮標	塩釜灯浮標	Mo(A)	8				38	18.1	141	8.0														小浜港
3	田代島定置標先端	田代定置標						38	16.4	141	24.1														塩釜灯浮標
4	江の島西	江の島	FL(2)	10	西	290	0.9	38	24.0	141	34.7														田代定置標
6	大船渡湾口北	鯨島	FL	16	東	97	4.0	39	1.6	141	66.4														江の島
6	越喜来湾口北	首崎	FL	5	東	97	2.5	39	6.2	141	58.6														鯨島
7	釜石湾口南	尾崎	FL	10	東	97	3.0	39	14.8	142	2.4														首崎
8	大槌湾口南	御箱崎	FL	7	東	97	3.8	39	20.9	142	5.0														尾崎
9	山田湾口北	鉾ヶ崎	FL	15	東	97	3.0	39	32.5	142	8.4														御箱崎
10	吉古湾口南	尻伊崎	ISO	8	東	97	5.0	39	39.0	142	8.1														鉾ヶ崎
11	田老町北	真崎	FL(2)	10	東	97	5.0	39	45.0	142	6.6														尻伊崎
12		弁天崎	FL(2)	7	東	97	4.6	39	56.7	142	3.6														真崎
13	久慈湾口北	牛島	ISO	8	東	97	6.4	40	13.0	141	58.6														弁天崎
14	八戸	鉾角	FL	8	東	97	13.5	40	32.3	141	52.6														牛島
15	尻屋崎	尻屋崎	FL	10	北東	53	3.0	41	27.9	141	31.0														鉾角
16	大間	弁天島	FL(3)	30	北	7	1.0	41	34.0	140	55.0														尻屋崎
17	大魚島	大魚島	FL	3	西	277	2.0	41	23.8	140	46.2														弁天島
18	平館村	平館港	ISO(G)	8	東	97	3.8	41	9.4	140	43.7														大魚島
19	青森港	青森港	FL(3)G	12				40	50.0	140	45.3														平館港
※2 大間→青森港は時間調整のため減速																									
											M													Kr	
											総航程 : 290.7	累計時間 : 52.5			総平均速度			5.54							
(※: 現市港標は 0.6h 実速です)																									

終わり

(記: ベイシュ・ヴェル 森田)