

## Sylphide 号 35 日間のトカラ・奄美巡航記

岩淵 牧男

このクルーズの参加メンバーは、かつて外航船の船長もつとめた通称「キャプテン」と私の二人。歳は合わせて、148 歳。無事、長崎に帰ってきたときには、多分 149 歳になっている筈である。したがって、奄美まではアイランド・ホッピング(島伝い)に、走りやすい日々を選んで、いろいろな港に寄りながら、気楽なクルージングを楽しみたいというのが、この「2013トカラ・奄美巡航」のコンセプトである。これからの船旅のつれづれを、これも気楽に綴るので、お暇な方はご覧あれ。(3/14 記)

### 巡航記の内容

Sylphide 号 2013 トカラ・奄美巡航の記録 (1)	第 1 日～第 4 日	長崎出港 坊津へ	…	2
Sylphide 号 2013 トカラ・奄美巡航の記録 (2)	第 5 日～第 8 日	屋久島に渡る	…	6
Sylphide 号 2013 トカラ・奄美巡航の記録 (3)	第 9 日～第 14 日	いよいよトカラへ	…	10
Sylphide 号 2013 トカラ・奄美巡航の記録 (4)	第 16 日～第 25 日	奄美大島	…	17
Sylphide 号 2013 トカラ・奄美巡航の記録 (5)	第 26 日～第 30 日	トカラ列島を北上	…	24
Sylphide 号 2013 トカラ・奄美巡航の記録 (6)	第 31 日～第 35 日	母港サンセットへ	…	29
Sylphide 号 2013 トカラ・奄美巡航の記録 (7)	エピローグに代えて		…	34

### 予定した巡航地とスケジュールの概要

九州本土から奄美大島の間にあるトカラ(吐噶喇)列島の島々を訪ね、さらに加計呂麻島など奄美大島周辺の島々に数日間滞在する。長崎から屋久島を経て奄美大島名瀬までは約 310 マイル、加計呂麻島までは 360 マイルで全航程は 700 マイル、1300km を超える。

日にち・天候に十分余裕のあるときは、喜界島・徳之島のいずれかに寄港する。

長崎出港は3月中旬とし、4月末までに戻ること目標にする。この季節は移動性高気圧の影響が顕著で気象の変化が激しい。このため、穏やかな日を選んでの航海となる。おそらく、1週間のうち3～4日、航程にして120マイル程度が現実的な行動指針と考える。(この季節に九州から沖縄に渡ったあるシングルハンド艇の経験では、実際に行動できた日は1/3ぐらいだったという)。

第1週	3/15～3/21	長崎～屋久島
第2週	3/22～3/28	屋久島～宝島(トカラ列島)
第3週	3/29～4/4	宝島～名瀬・古仁屋
第4週	4/5～4/11	古仁屋・名瀬～宝島
第5週	4/12～4/18	宝島～屋久島
第6週	4/19～4/25	屋久島～長崎
第7週	4/26～4/30	予備日

実際には気象条件の見通しが立たず、結局、第3週の古仁屋行きは断念した。第4週に名瀬を発ち、トカラ列島を北上、口永良部島、薩摩半島の坊津、野間池、天草の牛深を経て第5週の終わりに長崎に帰ってきた。

## 出港準備

今週初めから、出港予定の週末の気象情報のチェックを始めた。

3月14日木曜日は前日夕刻の寒冷前線通過後、張り出してくる高気圧のため風が強く海上風警報も出ているが、夕刻にはこれも収まり、15日(金)・16日(土)は穏やかな航海日和となる。しかし、天気の移り変わりは早く、17日から下り坂で18日は低気圧が通過、海も荒れ、雨も降りそうで、どこかの港で待機ということになりそうである。

この気象条件に合わせて、15日朝、なるべく早く出港、甌島里港までの57マイル(漕)を10～11時間かけて走る予定である。そして次の日は坊津までの40マイル。

出港前日、14日は手回り品の積み込みと食料品の調達。水と燃料の軽油は既に補給済みである。午後、一緒に行く「キャプテン」と落合い、近所の食品スーパーでリストに従って買い物かごを満たしていく。用意したのは、余裕を見て往航分(片道)として1人50食分で、帰りの分は現地で調達の予定である。

(3/14記)

## Sylphideの主要仕様・装備

艇種 Yamaha 31S 1993 建造  
 全長 9.45m 全幅 3.24m 吃水 1.88m 重量 3.15 ton  
 補機 Yanmar 船用ディーゼル 2GM20  
 飲料水タンク 50L+20L 燃料タンク 60L 予備燃料タンク 10L×6  
 航海計器 風向風力計 対水速度計 水深計 GPS AIS 受信機 国際VHF 5W

第1日 長崎サンセット・マリーナ出港、甌島里港まで 実航程 59 マイル 平均 5.7 ノット

3月15日(金) 晴れ 北東～北 2～6メートル

この日は甌島里港までの57マイルを走るのので、早めの出港とする。5時半に起きて、前夜、我が家に泊まった「キャプテン」とともに6時に家内に車でハーバーまで送ってもらう。

サンセットを出港したのは6時45分。NE2～3m/sの風で、すぐジブを開き、伊王島大橋を過ぎたところでメインも揚げ、機帆走となったところで、この日の朝食を簡単に済ます。9時に野母崎先端を交わしたところで、甌島に向けて170°に転針。風が3～4m/sのアビームとなったので、エンジン・カット。6ノットで約2時間そのまま帆装を続ける。一時、風速が6メートルを超えたのでメイン

をワンポイント・リーフして艇を安定させた。

11時に風が落ちたので、ジブをファーリングしてエンジン・スタート。12時に崎津沖を通過、昼食はハムサンドを作って食べた。13時に天草諸島を過ぎたところで甌島を視認。この頃から風は北寄りに変わり、再びジブを開いて、以後ずっと機帆走。

風下航のコースを風向きに合わせたので、最短距離のコースにはならなかったが、今朝から59マイル走って17時10分に甌島里港に入港。平均5.7ノット。帆走は2時間、あとは機帆走と機走が半々ずつ、燃料消費は10リッターぐらいといったところか。

艇の係留は、北側の漁港の西側岸壁に横付けする(漁協事務所には一応挨拶)。風は岸壁側からなので、今夜は安心だ。岸壁隅には夜間も使えるトイレ(管理は余りよくないが使うには差し支えない)があり、道路を隔てて向かい側には食品スーパーもあった。

フネの係留の終わった後、港の周囲を散策する。見渡すと山には山桜が咲きかけ、赤みを帯びたその若葉が望まれた。田の畔にはクローバーの花も咲いており、季節は長崎よりも進んでいるとみえる。武家屋敷跡というもあり、行って見たが屋敷を囲んだ石垣がせまい通りに並んでいて、昔を偲ばせるていどであった。

今日は汗もかかず、飛沫も被らなかったので、入らなかったが、フェリー棧橋の横にある「甌島館」で日帰り入浴(330円)ができる。その代りキビナの塩干を買って帰り、夜宴の肴にした。この日は船内泊。夜間はかなり冷え込んだ。

## 第2日 坊津へ 追い風に恵まれ、帆走を楽しむ

実航程 45マイル 平均 5.6ノット

3月16日(土) 晴れ 北6メートル

目玉焼きに野菜サラダとジュース、バゲットで朝食を済ませ、里港を離れたのは8時前。今日は野間岬を回って、坊津までの40マイルの予定である。前夜、気象状況をいろいろ検討したが、月曜日は時化模様で港での待機になるが、日曜は何とかまだ動ける状況である。しかし、屋久島に向かうとなると、午後から10メートル前後の向かい風受けることになり、飛沫をかぶって少なくとも12～3時間は頑張ることになりそうである。これで、南風を避けるには都合のよい坊津で、翌日から2日間、天候回復待ちという結論になった。坊津はまだ訪ねたことがないし、観光にたっぷり時間を割けるのは却って好都合かも知れない。

天候回復を待つ代替港は山川港で、ここへ行く場合は日曜日午前中に移動する。もっと近い枕崎港は南側に開いており、南の強風の場合の避難港には不向きであろうと考えた。

この日は北寄りから少し西寄りの風が平均6メートル。時々、ブローは8メートルをこえたが、追手

のコースを走る。港を出てすぐセイルを上げてエンジンを切る。メインはワン・ポイントのまま。風向きの関係で、野間岬への真直ぐのコースを引けないので、4 時間ほど走って、薩摩半島側に少し近づいてからジャイブして野間岬に向かう。途中、手前の陸越しに開聞岳の上半分が姿を見せ、さらに左に目を移すと桜島が盛大に噴煙を上げ、それが南の方に流れるのが遠望できたのは、初めての経験である。

波高は1mかそれを少し超えるぐらいか。ところどころに白波もみえ、小さなうねりが船を追い越していく。オートパイロットは無理なので、二人で交代で舵を握る。13 時半に野間岬回航、再びジャイブしてコースを坊の岬に向ける。野間半島が波を遮るので海面は静かになった。舵を第3のクルー「オートパイロット」に預けて、缶ビールを空ける。もちろん、おつまみ付きで。

コース途中の暗礁、「千貫瀬」を慎重に避けつつ、2 時間ほど走り、湾口でセイル・ダウン。補助エンジンでそろりそろりと坊津漁港に入り、港内を一周してフネを岸壁に付けた時は16 時になっていた。ログなどの情報で一応見当はつけていた通りであったが、西側岸壁の漁協事務所前を指示して呉れる人がいて、そこに横付け係留した。ただし、後ほど組合長らしき人が来て、日曜はOKだが、月曜は水揚げ船がつくので翌日曜日には同じ岸壁の先の方(北側)への移動しておいて欲しいといわれ、そのようにした。

これも事前情報通りであったが、この港はフレンドリーで入港時にはわざわざ小舟でやってきて係留場所を教えてくれ人もいたし、艇を係留した後は、色んな人がやってきて「岸壁外交」に時間を費やした。中には氷を持ってきてくれたり、ビールを御馳走したらフカを料理した肴を持ってきてくれた人もいたし、「キャプテン」は教えられて名物という揚げ蒲鉾を買い出しに行ったりもした。

16 日晩は船内泊で翌日、17 日は坊泊地区で民宿泊の予定。18 日も坊津滞在で、船内泊。出港は19 日火曜日朝、屋久島の一湊へ向かい、そこでまた二晩、天候回復待ちということになりそうである。

(3/17 記)

### 第3日～第4日 坊津観光、史跡を巡る

3月17日(日)～18日(月)

日曜の朝は穏やかなよい天気、岸壁からは瀬渡し船が大勢の釣り客を乗せて出ていく。しかし、高気圧の中心は東の遠ざかり、翌日は低気圧が日本海を発達しながら通過するため、午後から南寄りの風が強まり、海は時化模様になるという気象状況である。釣り客たちも昼過ぎには早々と戻ってきた。

初めてここを訪れたわが一行は、観光客となって坊津の街めぐり。港を取り囲む山々には満開を過ぎたらしい山桜が多く見られた。鑑真和尚上陸地として知られ、近世は薩摩藩の密貿易港として

栄えた坊津は2時間半ほどで一巡りできるこじんまりとした町である。ただ、当時をしのばせる建造物や文化財は非常に少なく、文字通りの「史跡」を訪ねるしかないのは少し残念である。明治の廃仏毀釈で取り壊されたという寺院、一乗院にあったところは現在小学校になっているが、一段低くなった校庭から校舎を見上げるとおり、相当大きな規模の寺院であったことが窺われる。

日曜の晩は泊地区にある旅館に泊まり、歴史資料センター「輝津館」は翌日、訪れた。ここには一乗院にあったといわれる涅槃図の大きな複製があり、往時の繁栄を偲ばせる(国指定重要文化財、実物は地元の別の寺院にある)。

「魚屋に行けばおいしい魚が手に入るよ」と地元の人に言われ、魚屋を探したが、時化で魚はなく、代わりに豚肉のコマ切れを買ってきて野菜炒めにして晩飯のおかずにした。

### ヨットでの坊津漁港の利用価値

写真は港の北側から南側を見ている。右の丘から中央に伸びているのが西側の防波堤で、その向う側が港内。丘の麓に当たる部分に南北に伸びる岸壁があり、漁協事務所や公衆トイレがある。外来艇はこの空いているところに横付けできる。地元の漁船は、さらに奥に見える防波堤の内側に係留されているが外来艇が係留できる余地はない。左奥に見える防波堤内側も同様である。

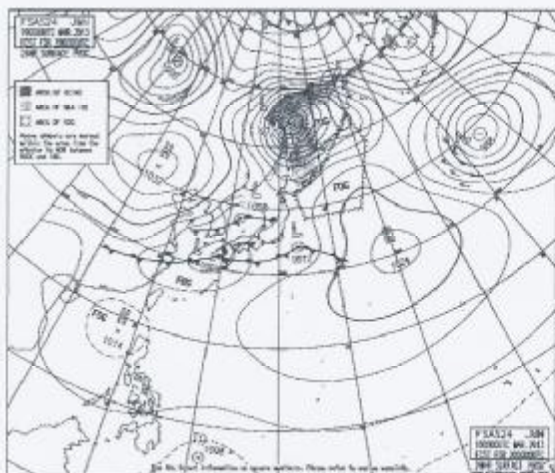


はじめに着岸した漁協事務所前の岸壁は、上部が4段ばかりの階段になっており、満潮時には、下の階段の上まで潮があがることもある。潮汐表で潮位をチェックして今は階段が水没しない時期であることを確かめた。後で移動した北側岸壁には階段はないので、干潮時の艇の乗り降りには梯子が要る。補給の便は、いろいろ調べてはいないが、少量の食品と飲料以外は余り多くは望めないようである。漁協事務所傍のトイレは管理も行き届き、24時間使用できる。ガソリン・スタンドは隣の泊地区に2軒あるが、日曜日は営業していない。漁協前の水道栓を含め、町なかの水道栓はキーを借りないと開栓できない仕組みになっている。

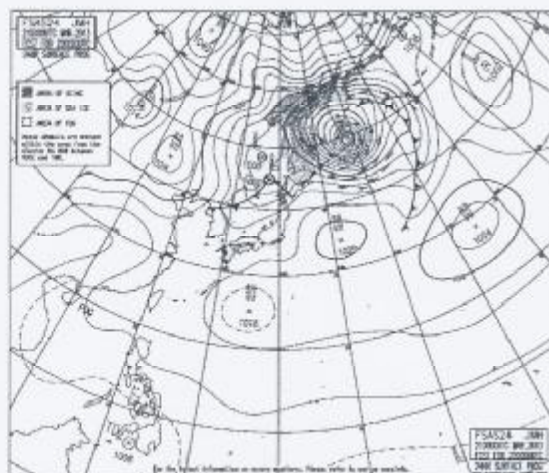
17日夕方から翌日にかけて、大隅海峡には海上風警報が出ていて、かなり強い南の風が吹いた。港の中は西側の山陰になるので風を遮ってくれる筈であったが、実際には風が回り込んで時々東側(岸壁の沖側)からのブローにも見舞われた。このため、横付けした艇が岸壁に押しつけられ、防舷材の綱掛けしたスチロバールがかなり傷んだ。18日午後、風は北西に変わったが、やはり風の回り込みがある。

周囲を山で囲まれた他の港(上五島の奈摩湾)でも回り込む風に悩まされたことがあり、山陰になった港でも、強風時に艇体を岸壁から離すには沖側にケッジ・アンカーを打つことが望ましい。

坊津では船内2泊、旅館で1泊の3夜を過ごして天候回復を待った後、3月19日に屋久島の一湊に向かった。一湊では生鮮食品、飲料水、燃料などの補給、コインランドリーでの洗濯などトカラ列島に向かう前の準備を行う。依然として天気の変り変わりは早く、天候の推移を見ながら、そのあと口之島に渡るまで結局一湊で4晩を過ごすことになった。



2013.3.20 09:00JST



2013.3.22 09:00JST

第5日 坊津から一湊へ 流れ藻に悩まされた一日

実航程 53 マイル 平均 4.9 ノット

3月19日(火) 晴れ 北～南西～東 2メートル

この日は坊津～一湊、実航程 53 マイル、10 時間 45 分であった。風弱く、全航程機走になったが、流れ藻の大群に出くわし、ペラに絡みついた藻を取り除くため船底に潜ること4度。ちっぽけなペラが頼りのわが艇にとっては、とても良い「航海日和」とはいえない一日だった。

坊津出港は7時15分。機走で港外に出ると2メートルにも満たない北風が吹いているだけであるが、前夜からの波高 1.5m ぐらいのうねりが残っている。湾外に出てコースを一湊に向けたが、1 時間も経たないうちにペラに藻が絡まり、ガクンとスピードが落ちる。風もないし帆走に頼れないので、渋々海に入り、船底の藻を取り除いてから、機走を続ける。

9 時半ころに薩摩硫黄島を視認。その後すぐ、またペラが藻を巻き込んだらしく、スピードが1～2 ノット、ダウンした。ジブやメインを揚げたりして、しばらく様子を見たが4～5 ノットが精々で5 ノットを超えることができない。明るいうちに一湊に入港したいので、意を決して2 回目の潜水除藻を行う。スピードは6 ノットに上がる。

「1 度あることは2 度ある」ということを忘れて油断していたのが2 度目の藻を絡ませた原因であるが、3 度目は、藻塊が見えているのに、オートパイロットでの操舵で避けようとしたミスである。逆光で海面にさざ波があるときは1～2艇身先に浮かんでいる藻しか見えない場合があり、3 回目の潜

水除藻を行った後は、オートパイロットは使うのは止めた。

1時半に硫黄島と竹島の間を通過。予定の時間より1時間以上の遅れである。この頃、南西の風が2~3メートルとなり、ジブ+メインを揚げた機帆走で、連れ潮0.6ノットも加えて6ノット弱。しかし、この風は続かず、5ノットを維持できない。どこかで藻を絡ませたらしい。

残りの航程と日没の時間をにらんで2時過ぎに4回目の潜水を行う。長いホンダワラが1本絡まっているのを発見、取り除く。僅かな藻で1ノットもスピードが落ちるとは信じ難いが、このフネはフォールディング・プロペラを装着しており、ブレードの開き角が藻の絡んだために不十分になったのだろう。

この後は対水速度5.5ノット、対地速度6.1ノットで一湊まで走って、何とか夕方6時に港口の赤灯台を通過できたが、途中3時間近く、まるで「地雷原に行く」がごとく、左右に舵を切って藻の浮かぶ海面を避けるのを強いられた。

係留したのは南北に長い内港の西側岸壁の中頃で、横付けである。隣には1月から滞在しているという関西のヨットも舫われていた。ここの岸壁には、新しいよく管理された公衆トイレと氷のコインベンダーがある。漁船用の給油設備もあるが、ヨットなどの外来艇には利用できない。給水は、公衆トイレの洗面所の蛇口からホースでポリタンクに入れる方法が使える。屋久島の水は美味しいので、ここに寄ったときはいつも水タンクを満タンにしている。

昨夜は船尾を叩く波の音で眠りを妨げられたが、この夜は波も静かで、艇内で熟睡できた。

## 第6日~第8日 屋久島 一湊 滞在

3月20日(水) 朝から雷雨 昼から曇りのち晴れ

朝、お寺の鐘の音で目が覚める。

9時の天気図に示されているように、低気圧が九州南部にあって、午前中は激しい雨と雷鳴でキャビンの中に閉じ込められた。前線が昼頃屋久島を通過して雨は上がったが、南10メートルの風が変わった。

やがて風向は南西から西に回ったが、それでも岸壁では南寄りの強風が夜明け3時頃まで続き、時折、回り込んだ東風で艇体が岸壁に押しつけられた。この夜はスターン側からの風による波の音とスチロバールのフェンダーが岸壁を擦る音がうるさく、3度も目が覚めた。

3月21日(木) 晴れ 北西4メートル

高気圧の張り出しで北西の風が強いがよい天気になった。

この日はレンタカーを借りて色々な用事を済ますことにした。先ず向かったのは楠川温泉。一湊から宮之浦を通り越して3kmほどいったところにある小さな温泉小屋である。アルカリ性単純泉でツ

ルツルした湯であるが、源泉温度が 27℃と低いので加熱されている。入浴料は 300 円。

次いで向かったのはコインランドリー。洗濯を終えたときは昼近くになっていた。宮之浦でランチをとり、時間があるので白谷雲水峡に行き、新緑の中を弥生杉まで 1 時間あまりのウォーキング。木々の新芽が日光に映えて美しい。途中、ヤクシカや屋久島猿の親子にも出会った。



帰り道にレタス・キウリ・ミニトマト・タマネギ・鶏卵 にベーコンやハムなどの生鮮食品を

買入れた。長持ちするバグットを探したが、宮之浦では入手不能であった。代わりに 3 週間先まで保つとラベルに書いてあるパンを見つけて多めに買入れた。さらに燃料の軽油を補給して 4 時過ぎに帰艇した。

この日の夕食のメニューを紹介すると、高菜ピラフ・水イカの刺身・飛び魚一夜干しとイカの網焼きに大根おろし添え・白菜漬。まあ、普段よりは一寸豪勢かも知れない。昨夜焼いた折れ鯖の一夜干しは脂が多くて煙がキャビンに立ちこめ、臭いが消えるまで 2, 3 日掛かったが、飛び魚はそれほどのこともなく、美味であった。この夜は風もなく波も静かでよく眠れた。

3 月 22 日(金) 晴れのち雷雨 風の変化激し

この日は一旦、口之島に向かったが、船足が延びず再び一湊に戻る結果になった。高気圧の中心は東に去り、この海域は気圧の谷にあるが波は比較的穏やかである。東寄りの風を期待していたが、南側に別の高気圧が発達して実際には西寄りの風 7メートル前後、波高 1~1.5メートルの予報である。ヨットの走れない条件ではない。

目が覚めたので 5 時半に起床。未だ周囲は暗く天空には星が輝いているが、東の空は明るくなりかけている。朝食をとり身支度を済ませて 7 時半に出港、機走で西に針路をとる。ところが 15 分も経たないうちにスピードが落ちた。やむを得ず、船底に潜ってみると 25cm 四方にも満たないビニールシートがペラに絡まっていた。

10 分で再スタートしたが、真向かいの風と真向かいの短周期の波で対水速度は 5 ノットがやっと。悪いことに逆潮が 1 ノット以上で対地速度は 4 ノットも維持できない始末。風は時々 8 メートルを超えるので、No.3 ジブに 2 ポイントリーフのメインを揚げ、対水速度 4 ノット半から 5 ノットを維持した。ただし「風を間切る」クローズホールドなのでこれでも風上方向へは 3.5 ノットの勘定になる。zig-zag にコースを取って屋久島西端の永田岬沖に達するまでに 2 時間を要し、すでに 10 時を回るころであった。これでは日没までに 40 数マイル先の口之島到着は無理なので一湊に戻ることにした。

戻りのコースになると連れ潮もプラスして 2 ポイントリーフのメインだけでも対地速度は 6 ノット越え



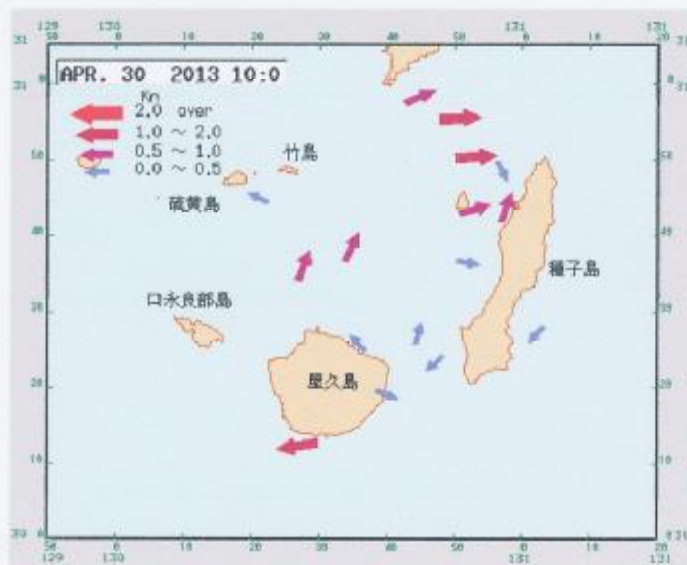
となり、快走するではないか。ところが一湊港口に近づくと風は東になり、海面も静かになった。これが「本来の風」かと思ひ返して、代替港として 17 マイル先の口之永良部港を念頭に再び船首を西に向けたがしばらく進むと、西の方の海面の状況は前と変わらない。

今日の航程を進めるのはすっかり諦めて、一湊に戻った時は雨も降りだし、やがて派手な雷鳴が轟いた。風と潮に弄ばれた 23 マイルの航海であったが、これでよかったのかも知れない。

**屋久島周辺海域の潮流情報** [http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN10/kaisyo/tidal\\_c/index.htm](http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN10/kaisyo/tidal_c/index.htm)

この海域の 1 時間毎の潮流推算図が第 10 管区海上保安本部(鹿児島)のホームページに掲載されている(下図参照、満潮後 34 分の図を示す)。屋久島の周辺では潮汐と海流(黒潮)の影響を受けるが、流向は時間と共に大きく変化する。島の北辺側では満潮・干潮の 1.5~2 時間後に流向が反転し、満潮の 1.5~2 時間後からは東に流れ(下げ潮)、干潮の 1.5~2 時間後には西に流れる(上げ潮)。

なお、このホームページでは島原湾から奄美大島までの主要海域の潮流推算図も調べることができる。



Sylphide の船旅も昨日から 2 週目に入った。一湊から口之島、悪石島を経て、この週の終わり14日目にはトカラ南端の宝島に辿り着いた。この間、実際に走ったのは6日間で、長崎出港以来の実航程は 294 マイルになった。

3月23日に口之島に着いたが、その夜から天候が悪化し、24日から25日にかけては海上風警報(最大風速28~34ノット)が出たので口之島に止まった。26日は悪石島、27日は雷と激しい雨を避けて港内に停泊し、翌28日に宝島に向かい、29日は休養日とした。

トカラ列島は口之島から横当島までの主要な十島からなる。このうち有人の島は口之島・中之島・諏訪之瀬島・平島・悪石島・小宝島・宝島の七島である。



### 第9日 トカラ列島の入り口、口之島へ

実航程 44 マイル 平均 4.6 ノット

3月23日(土) 曇りのち雨 北西～北 6～4メートル

昨日、南西の風を吹かせた南側の高気圧も東に去り、朝鮮半島付近の高気圧が送る北西の風が変わったのは、昨夜半過ぎか。9時の天気図では上海付近に停滞前線が現れ、天気は下り坂であるが雨が降り出すのは夕刻以降らしいが、これはあくまでも予報である。

前夜、早く寝たので5時には目が覚め、身支度を始める。東の空が微かに赤らむのは5時半、日の出は6時21分で、6時を過ぎると周囲がかなり明るくなる。これ以降、奄美までは給水できないことを前提に、出港前に屋久島の水を満タンにする。長崎出港以来、4晩を過ごした一湊での分を含めて80リットルの水を消費したことになる。1日当たり約10リットルを使った計算である。

6時半に舳を解く。港内は波もなく風も弱いので、港内でメインを揚げる。6時50分、港口を出ると波でフネは揺れるので、これは正解だった。

今日は北寄りの横風を受けて機帆走で屋久島北岸沿いに西に進む。昨日と異なり、1 ノット前後の連れ潮があり、艇速は順調。連れ潮が岸近くの反流なのか、昨日との潮汐の時間の差なのか分からないが、屋久島永田岬に近づいた8時頃(満潮後3時間)には逆潮に変わった。

8時20分に9マイル進んで永田岬を通過、トカラ海峡に入り、コースを真直ぐ口之島に向ける。岬付近では2ノット前後のかなり強い逆潮であったが、海峡の中では右前方からの黒潮の影響をから受けて1ノット前後の逆潮と10度から20度ぐらいの横流れで進むことができた。

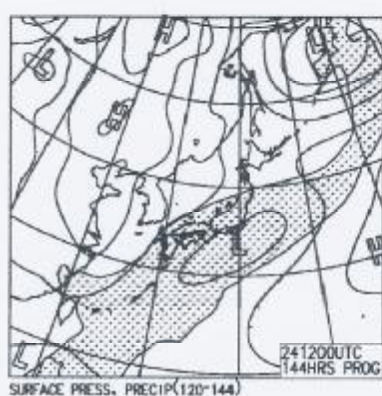
9時前にエンジンを切り、全帆走に移る。NW 6メートルのアビームで対水速度6.2ノット、対地速度5.2ノット。永田岬を過ぎるまでは相変わらず流れ藻を避けるのに右応左応したが、海峡に入ると流れ藻は次第に減少し、2時間も経つとほとんど見かけなくなった。

10時までに16マイル進んで前方に25マイル先の口之島を視認。この後、5メートル前後のNWの風を受けて対地速度4~5ノットで進み、15時までに35マイル、口之島港まで9マイルのところに達した。

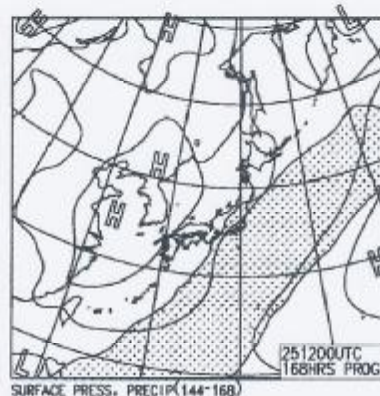
一方、空模様は昼ごろから怪しくなり、14時頃からは小雨が降り出し、次第に本降りになった。見えていた口之島も雨にかすんだ。やがて、黒潮と上げ潮がぶつかり合う海域に差し掛かり、海面が波立っている。15時半にメインを降ろして、機走に移る。

「海のロデオ」とでも言ったらよいのか、左右の大きく揺すられながら、30分余りでこの海面を切り抜けたが、島の北端の潮流は2.5ノット前後と強く、結局、口之島西之浜漁港に入港した16時半までの3マイルを進むのに1時間ばかりを要した。

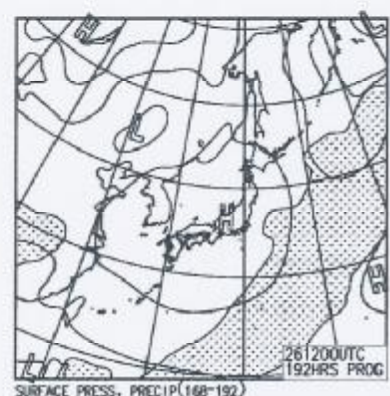
係留は、避難港にもなっている北側の港の東岸壁に横付け。今夜は波風静かなので、あす以降の天候悪化に備えた準備は翌日に回し、艇内泊。まずは、ずぶ濡れの着衣を着替えた。



2013.3.24 21:00



2013.3.25 21:00



2013.3.26 21:00

## 第10日～第11日 口之島停泊中

3月24日(日) 降ったり止んだり 北西 6メートル

午前中 低気圧が通過、東西に前線が横たわり、天気ははっきりしない。翌日は大陸の高気圧が張り出してくるので、午後から北西～北の風が強まり、翌日一杯、海上は時化模様が続く。本土は冬型の気圧配置となって冷え込むらしい。

午前中にフネを地元の漁船「海里丸」の後ろに繋ぎ直し、海里丸の左舷ビットからロープを2本取らせて貰った。風が北に回れば北側に聳える山の影に入るので、風はある程度防げると期待したが、実際には風は山肌に沿って廻り込むため、時々、沖側から岸壁に向かうブローがあり、防舷材に使ったスチロパールを痛めつけた。

フネの中でスパゲッティの昼食を済ませた後、海里丸からプレゼントされたカツオを1本ぶら下げ、迎えの車で民宿「ふじ荘」に向かう。夜は、工事で島に滞在中という同宿の西日本NTT職員達と一緒にカツオの刺身(タタキにあらず)に焼き肉という宿の夕食をとった。なぜか焼酎「三岳」はタダだった。

3月25日(月) 晴れ 風強し

朝方といっても8時を過ぎてから、集落にある日用品を扱っている店でカセット・コンロ用のボンベを調達する。寄港地で求めた地元産の一夜干しなどを焼いたりして食べたので、予定よりボンベの空になるのが早く、残りのボンベの数が心配になっていたところなので助かった。

これもタダでサービスの洗濯物を受け取って、フネに戻ったのは昼過ぎ。途中、小高い丘の上から海を見渡すと、朝方は目立たなかった白波が一面、海を覆っている。港には高知清水港のカツオ漁船が避難してきていた。

午後は艇内の整理や、エンジンの点検・手入れで過ごし、夜は持参したDVDプレーヤーで「心の旅路」を鑑賞。白黒の古い洋画であるが、1次大戦後のイギリスの世相も含めて若い頃みたときと変わらない印象深い作品だった。

夜、港口から波が廻り込んで港奥に繋いだフネまで揺らす。ときどき山越えのブローで船体が岸壁に押しつけられ、防舷材のスチロパールが悲鳴をあげて眠りを妨げられた。翌朝、明るくなってから調べると、スチロパールはひびが入り、かなり損傷していた。昨夜、フネを守って犠牲になってくれた代償である。後で何とか応急修理しよう。この港では、風の強いときには沖側にケッジ・アンカーを入れることが必要なようだ。

この日、ビルジが少し増えたのが気になり、点検するとプロペラ軸のスタッフイング・ボックスとスターンチューブをつなぐベローホースの付け根から水滴が数秒間隔で滴下していた。ホースバンドの増し締めだけでは効果がなかったので、手持ちのゴムシートなどを巻き付けて応急手当をすることで漏水をかなり減らせた。

## 第12日 口之島から悪石島へ

実航程 41マイル 平均 4.6ノット

3月26日(火) 晴れのち曇り 北4~5メートル

夜明けに近づくにつれ、風と波は弱まり始め、カツオ漁船は5時頃出港して行った。

出港7時30分、ジブだけの機帆走。流れ藻の監視に目を離せない状況で、メインを揚げるのを断念して、舵捌きに専念する。

トカラ列島の海域では黒潮が基本的には南東方向に流れる。しかし、島の北端では島を廻り込む流れがかなり強くなる。中之島の西側を交わすときはこの影響で2.5ノットの向い潮となったので、諏訪之瀬島は東側を通るようコースを変え、暫くの間は対水、対地とも6ノット近くの艇速を確保できた。

徐々に風が弱まって2~3メートルとなったが、12時までに23マイルを進み、諏訪瀬島北端を交わした。噴煙を上げる御岳がよく見える。

島の南端にある切石港の沖を通過したのは13時頃で、ここからはやや強い黒潮の影響で対地速度は対水速度マイナス1ノット、さらに横流れも大きくなった。悪石島はここから12.3マイルで、すでに諏訪瀬島の手前から視認できていた。遠くから見る悪石島は「ひょっこりひょうたん島」を大きくしたような面白い形をしている。

悪石島やすら浜港は島に西側にある。島の北側を回るときには2~3ノットのかかなり強い逆潮の影響を受けた。入港は16時30分。この日の実航程は41マイルだった。

係留は連絡船岸壁の奥に突き出た突堤の内側にある漁港の西側の岸壁に横付け。沖アンカーも打ったが、アンカーの効きは良好であった。



## 第13日 悪石島停泊中

3月27日(水) 雨のち晴れ 南西から北西の風

近くを通った低気圧に伴う寒冷前線の通過で、昼前後に激しかった雨風は14時頃には収まり、夕刻には陽差しも戻ってきた。明日は出港できそうである。

宝島までの航程は27マイルと短いので、出港も余り早くなくてよい。今夜は民宿泊をと思って電

話をしてみたが、留守だったりして繋がらない。

十島村役場の出張所、コミュニティー・センターで様子を聞くと5軒のうち営業中は1軒で他は休業中という。その1軒も今夜は都合が悪いという。今夜も船中泊と決まった。

午前中、雨の中、岸壁から声が掛かる。ハッチを開けて頭を出すと、先ほど電話したコミュニティー・センターの人が立っていた。車を置いておくから、それに乗って温泉に行ってくださいと言って、去って行った。

温泉は海岸沿いにあるが、坂を登ったり下ったりして歩けば30分かかりそうだ。温泉は無人であるが、地元の人達が自主的に管理しており、入浴できるのは3時からという。3時半、雨が小降りになったので、貸して貰ったマニュアル・シフトの「軽」で温泉に行く。こんな日なので誰も来ないのか、兎に角、われわれ二人だけの貸し切り。51℃の泉源から掛け流しのミネラル分たっぷりの湯が溢れ、いい湯だった。温泉の名は「湯泊温泉」という。

夜、オードリー・ヘップバーンの「シャレード」のDVD鑑賞会を開いたが、私は途中から居眠りをしていたようだ。

エンジン点検のためキャビン入口のステップを取り外してみて、ビルジの増えた主因が分かった。エンジン冷却水ポンプの軸シールが劣化して海水が外部に漏れている。

翌日、エンジンを動かしたときにその量を調べると6時間で雑巾バケツが一杯になるほどの量であった。大部分の漏水はエンジンの下部のパン(液溜め)に入るので、溜まった水を時々排水すれば、パンから溢れることはないが、いずれにしる軸シールの交換は必要である。長崎のT氏に交換部品を手配して名額に送るよう依頼した。

## 第14日 悪石島から宝島へ

実航程 29 マイル 平均 5.8 ノット

3月28日(木) 小雨のち曇り 北～北東 8メートル

予報では北の風6メートル、波高1.5メートル。雨も止むという。小雨の中、港内でメインをワン・ポイントで上げて港口を出たのは8時15分。波は昨日より収まっている筈であるが、島から離れるまで、1時間ぐらいいは三角波も立つ平ならざる海面。波高は2メートルぐらいか。丁度満潮時で下げ潮に転ずるのはもう少し後になる。多分、黒潮の流れと上げ潮がぶつかっているのだろう。

コースは230度、ほぼ南西。北風を後ろから受け、メインだけの機帆走であるが、対地速度6ノット前後の揺れるフネを操る。この辺りも黒潮は南東～南南東に流れており、磁針コンパスと比較する20度ぐらいの横流れはあるが、概ね若干の連れ潮だった。

向い潮も予想していたが、連れ潮と追い波で艇速は予想以上に維持でき、悪石島から1時間半、



10 マイルばかり進んだところで小宝島を視認する。さらに 10 時半にはその数マイル先の宝島を視認する。この頃から波はやや落ち着いてきて、曇ってはいるが空も明るくなってきた。

島の前、2~3 マイルはやはり潮の流れが強い。しかし、対地速度は 4.5 ノットを維持でき、宝島の前籠漁港には 13 時に入港、メインを降ろして着岸したのは 13 時 15 分であった。平均ほぼ 6 ノットで走り、この日のマイルレージは 29 マイル。長崎出港以来の積算距離は 294 マイルになった。

この日は港から歩いて行ける民宿「浜坂荘」に泊まる。民宿のバルコニー越しに島の北東に広がる珊瑚礁に白波が碎けるのが見える。船内の温度計は 24.5 度を示していたが、何となく「南に来た」感じである。夕方、5 時から開く島唯一の店で乏しくなった生鮮野菜などを仕入れた。この島にも温泉があるが、入れるのは火・木・土で入浴時間も決まっており、思い出したときは遅かった。しかし、民宿の風呂もきれいで気持ちがよかった。

### 宝島前籠漁港

写真は復航時のものであるが、係留できるのは港の東側一番奥である。港の周りは殺風景で集落は徒歩 10 分ぐらいの小高いところにある。

岸壁はかなり高く、干潮時には梯子がないと乗り降りできない。岸壁は北向きで北寄りの風が強いときには沖側にケッジ・アンカーを入れる必要がある。

公衆トイレや水道はないが、集落までの途中で漁協の建物があり、運良く人がいれば、水や氷の補給の便宜を図ってくれるかも知れない。Sylphide は

民宿からの水を 20 リットルだけ補給した。食料品などは集落の中のコープ(17:00-20:00)で多少は調達できる。



## 第 15 日 宝島滞在

3 月 29 日(金) 雨のち曇り 北の風やや強し

Sylphide の船旅も第 3 週目をトカラ南端の宝島で迎えた。あと一日の航程で奄美に到着であるが、この日は朝から雨で宝島滞在はご正解だった。午前中、艇に戻って、船載の小型冷蔵庫の配置換えと、床板を外してビーム材の間に残っているビルジの排出を行う。宿で借りた「軽」で昨日調達の補給品と飲料水 20 リットルも運んだ。

民宿は今日の夕食までを頼んでおいたので、昼に民宿に帰り、昼食後は夕食までの時間を部屋での休養に当てる。そのうち雨も上がったので、相棒のキャプテンは散歩に出かけた。

私はこの時間を利用して、滞っている昨日までの「巡航記録」を書き足し、未完の部分を残したまま、Sylphide のファミリーにメールで送る。ファミリーの T 氏から、長崎で調達を依頼しておいたエンジン・冷却水ポンプ用の交換部品を奄美の知人あてに発送した旨のメールも届いた。

宝島はすでに名瀬の気象圏に近い。この日、黄海に中心をもつ高気圧があつて九州本土は天候が回復してきたが、奄美海域は高気圧の周辺部にあつて曇りや雨になりやすい。

民宿の無線 LAN に PC を接続して、気象状況を調べると、前の晩の予報よりも一気に好転し、明日は晴れである。風向き・風力・波高と方向もすべて OK なので、明日は北緯 29 度のラインを越えて奄美まで行けそうである。

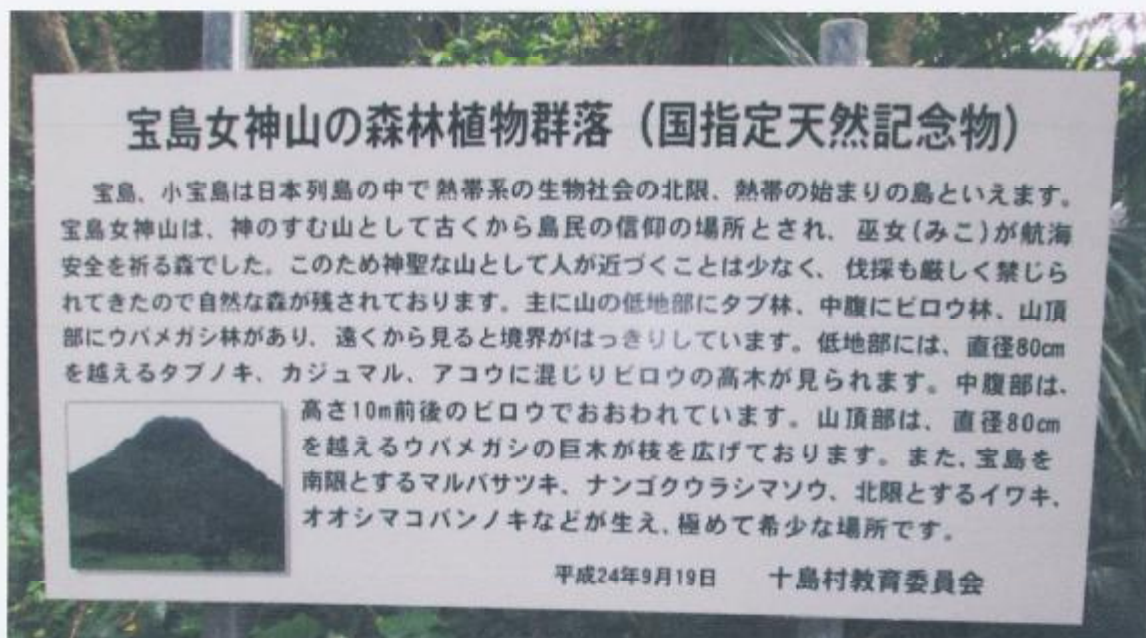
私の気象状況の調べ方は、天気図といくつかの気象予報サイトの情報を比較して自艇の行く先の時間ごとの海象を予測するという方法である。手軽に利用できる気象予報サイトは気象庁天気図・気象庁天気予報・気象庁沿岸波浪モデル予測・ウェザーニュース・Yahoo 天気予報・GPV 気象予報である。それぞれの気象予報サイトでの予測はかなり食い違っている場合もあるが、その場合はベースとなる天気図から読み取れる自分自身の判断に頼ることになる。しかし、この春先は天気図そのものも前日の予測から外れることが多い季節であるところが悩ましい。

### 宝島で見かけた石碑と説明板



#### イギリス坂

前籠漁港から集落へ向かう途中の坂のことです。文政7年(1824)イギリス船が宝島沖に現れ、数人のイギリス人が小船で上陸し、食用の牛を求めましたが断られ、逆恨みしたイギリス人は銃を乱射して牛3頭を強奪しました。その後藩庁から島に来ていた役人らが応戦し、イギリス人の一人を射殺しました。その現場一帯はイギリス坂と呼ばれ、このことがきっかけで、翌年に「異国船打払令」が出されたといわれています。

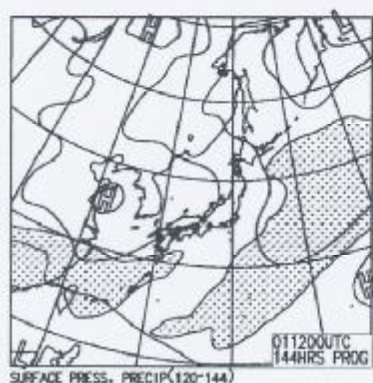




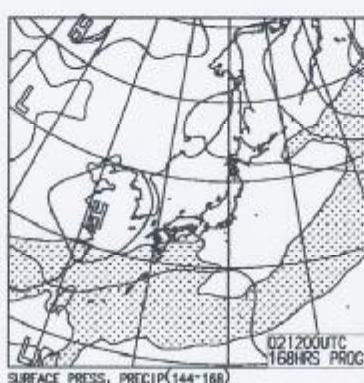
3月30日に宝島から奄美大島北部の笠利湾に入り、ここで2晩を過ごした後、4月1日に名瀬に移動した。

週間天気図をみると、4月になっても奄美は北の高気圧の周辺部にあつて低気圧や前線が早い周期で通過して好天が長続きしない。今週のうち、フネを動かせるのは1日と4日辺りである。今回のクルーズでは島を一周して、加計呂麻島にも寄る積りであったが、日程の見通しが立たない。

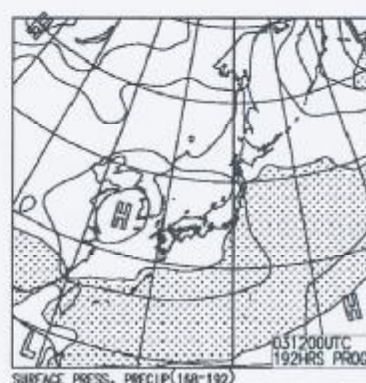
結局、奄美大島を南下する計画は断念し、4日に宝島に向けて一旦は帰路についたが、途中で再びエンジン・冷却水ポンプの修理が必要になり、名瀬港に引き返した。その後、6日から8日にかけて日本中を暴風雨に巻き込んだ低気圧「春の嵐」をやり過ごすため、9日朝までこの港で待機することになった。



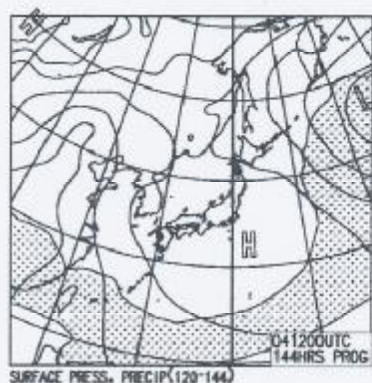
2013.4.1 21:00



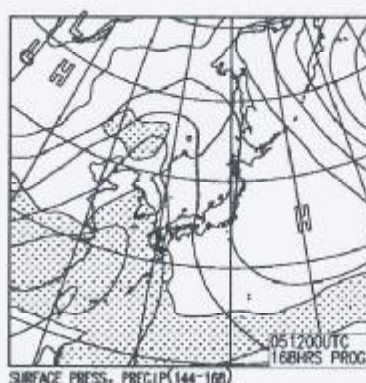
2013.4.2 21:00



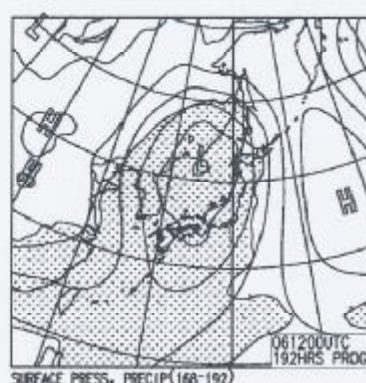
2013.4.3 21:00



2013.4.4 21:00



2013.4.5 21:00



2013.4.6 21:00

#### 第 16 日 宝島から奄美へ 52 マイル 平均 5.8 ノット

3月30日(土) 晴れ 北寄りの風 6メートルのち東寄りの風 4メートル

前夜はさざ波が船底に当たるピタピタという音で眠りを妨げられたが、今朝は晴れて風向きも奄美に渡るには申し分ない。5時に起きて身支度と簡単な朝食を済ませ、6時半に岸を離れた。そのあ

と沖側に打っておいたケッジアンカーを収容し、港外はまだ波があつて揺れるので、1ポイント・リーブしたメインを港内で揚げてから港外に出たときは6時50分になっていた。

風は北の5~6メートルで波頭の崩れこそないが、2メートルぐらいのうねりが残っている。北西岸にある浅所をさけてしばらく東に進んでからコースを南南西、約160°に向け、ジブも開いた。満潮が9時頃で上げ潮であるが、東南に流れる黒潮の影響かむしろ1ノット前後の連れ潮がしばらく続き、追い波も手伝ったのか、対地速度はしばし7ノットを超えた。

風はその後少しづつ東に回り、2時間ばかりエンジンを止めて帆走だけの時間もあつたが、11時までにこの日の航程の約半分、25マイルを走りきつた。この頃から潮が変わり、やや向い潮となった時もあつたが、風力が4~5メートルになって、波も次第に落ち着いてきた。

この日は晴れてはいたが、視界は10マイル足らずで、なかなか奄美の島を視認できない。1時間ごとにGPSの緯度・経度をチャートに書き込み、オン・コースを確認しているので針路を間違はずはないが、視認が待ち遠しかった。島に近づくとき最初に確認できる今井崎を視認したのは13時25分、今井崎から7マイルのところであつた。

この辺りからは風も波もすっかり弱まり、「ひねもすのたりのたりかな」を連想させる海を進む。15時に今井崎を交わして島の北部の笠利湾に入った。

笠利湾で停泊したのは湾内最南部にあるの芦徳港。大潮の干潮時とあつて水深計を覗みながら、底の見える透き通った浅い海を漂うようにしてやっと港にSylphideを導き入れた。

この港の近くにキャプテンの東京時代の友人M氏が住んでおり、芦徳港を選んだのはそのお誘いがあつたからでもある。M氏宅には二晩お世話になった。



## 第17日 奄美 笠利湾に停泊 美術館訪問など

3月31日(日) 雨のち曇り

朝からかなりの雨。小降りになったところを見計い、M氏の案内で奄美パークに出かける。ここは島の北東部の太平洋岸にあるが、雨に煙って海も遠方までは見渡せないのが残念である。

奄美パークには、島の自然や歴史・民俗文化を紹介する「奄美の郷」もあるが、ここが素晴らしいのは孤高の画家であつた田中一村の作品だけを集めた「田中一村記念美術館」のあることである。美術には素人の私であるが、見ごたえのある一つ一つの作品をゆっくり鑑賞できたのは非常によい思い出になった。東京など大都市での美術展などは人の肩越しにちらりと「名画」を眺めるのが

当り前で、私は好きでないが、国内でもこんなに満足ゆくまで鑑賞できる美術館があることをここで初めて知った。

昼食は、元祖と称する店でこの地の名物「鶏飯(けいはん)」を食す。そのあと雨も上がったので、フネに行き、昨日受け取ったエンジン冷却水ポンプの部品交換に取り掛かる。大体のことは見当がつくものの、構造図面も専用工具もないので、「手探り」で交換する軸シールを分解するまでかなりの時間を要した。結局、仮組をしたところでこの日の作業は中断した。

夜は、M氏への謝意を込めて名瀬の料理屋に招待し、といってもアレンジはM氏に頼んでであるが、奄美の郷土料理を堪能した。

第 18 日 笠利湾から名瀬へ 14 マイル 平均 5.6 ノット 第 19 日～第 20 日 名瀬に滞在

4 月 1 日(月) 薄曇り 東～南東 5メートル

昨日終わらなかったエンジン冷却水ポンプの軸シール交換作業は、昨夜いろいろ組立の問題点解決策を検討しておいたので、今朝は試運転を含めて 1 時間ばかりで完了した。軸シールからの水漏れは全くない。これでこれから先の「航海」を安心して続けられる。

M 氏の見送りをうけて、10 時前、2 晩を過ごした笠利湾の芦得漁港を抜錨、名瀬に向かう。今度は満潮時の出港なので、入港時ほどの水深の心配はないが、GPS の示す緯度・経度とチャートを睨みながら、十分な水深が得られるところまでフネを進め、そこからはジブを開き、東寄りのよい風を受けて 6 ノットで笠利湾を北上、湾口の今井崎を 10 時半に交わす。

今井崎の北側は水深が浅いところが広がっている。水深 10 メートル以上を維持するには、陸から少し距離をとって大回りする必要があった。

今井崎からは奄美大島の北西岸を、岸沿いに進むことになる。小さなうねりはあるが、舵は「第 3 のクルー」に任せて島の景色を楽しむ。名瀬に入港し、係留を完了したのは 12 時半。今日のマイレージは 14 マイル、母港 長崎サンセット・マリーナからの累計は 360 マイルになった。

フネを係留したのは名瀬港西岸の長浜地区にあるプレジャーボート用の公共ポンドである。港口の西防波堤のすぐ内側にあり、モーターボートは大小二十数隻見かけたが、係留できる岸壁はかなり空いていた。風は翌日昼ごろ南から北に変わる予想なので、この日はポンドの南側の岸壁に横付けで係留し、次の日の朝、写真に見えるように西側岸壁に移動させた。



公共ポンドの前は広場があり、道路を挟んで緑地公園がある。公園の中には公衆トイレもあり、洗面所から飲料水の補給も可能である。ただし水をポリタンクに入れるにはホースが要る。

公共ポンドのすぐ近くに「ホテル ビッグマリン奄美」が建っており、ここの海に見える部屋を3泊予約した。5階の部屋のバルコニーからはポンドの中のわが艇が見下ろせて、泊まるには絶好のロケーションである。ここには、取りあえず4日の朝まで滞在した。

#### 4月2日(火) 雨のち晴れ

朝方の雨は昼前には上がって日も差したが、午後2時ころ一雨あつて前線が通過し、風は南西から北西に変わった。奄美海域には海上強風警報(最大風速34ノット以上)が出て、翌日未明まで続くという。明日の出港の可能性はなくなった。

この日は、調子が悪くなった「携帯」をドコモに行って診てもらった。このフネでは、無線LANが使えないところでのインターネット接続にFOMAをデータ通信の端末に使っている。データ通信時のパワー消費は多いらしく、過放電でバッテリーの充電がうまくいかなくなっただけらしい。このあと、コインランドリーでの洗濯などと、町で買い物など。久しぶりのゆっくりした陸上生活だった。

#### 4月3日(水) 薄曇りのち晴れ

レンタカーで島の南部を一巡りする。この日は 始め北の風が強かったが、のち次第に弱まり、日差しも戻ってきた。

山越えて太平洋側の東側海岸を南下し、マングローブ原生林のある住用の海岸で一休みする。途中の山々はすでに新緑に覆われているが、至るところに赤茶けた枯れ木が混じっているのが痛々しい。聞けば、松くい虫の被害にあった松だという。



11時前に大島海峡に臨む古仁屋に着く。海峡の向こう側は加計呂麻島である。このクルーズの初めの計画では、島を一周してここにも寄ることにしていたが、車で訪ねることになってしまった。丁度、対岸の生間(いけんま)に向かう連絡船があったので、それに飛び乗って加計呂麻島まで往復。連絡船はすぐ引き返すので、島の滞在時間はわずか10分。それでもわが一行はここまで足を伸ばせたことに十分満足した。



Sylphide でここに来たらつなぐ筈であった古仁屋港の入江(写真)を眺め、「せとうち海の駅」のレストランで昼食をとり、その後海峡沿いに東シナ海側にて、西海岸を北上して名瀬に戻った。

車のあるうちに、ダイエイで食料品を調達したり、酒店でお土産にする黒糖焼酎などを仕入れてきてフネに積み込む。燃料の軽油も補給して翌日の出港準備は完了した。

## 第21日～第25日 宝島へ向け出港するも引き返し、引き続き名瀬に滞在

4月4日は長崎出港以来、3週間経つ。この日、宝島に向けて一旦出港したが、エンジンの冷却水ポンプがストップするというアクシデントがあって、修理のため途中から名瀬に引き返した。冷却水ポンプは部品を長崎から取り寄せ、6日午後には復旧したが、そのあと、日本中を「春の嵐」が駆け抜けた。嵐をやり過ごすため、Sylphide は引き続き9日朝まで名瀬に停泊することになった。この間の記録は簡単に記すにとどめる。

4月4日(金) 晴れ 南～南東の風弱く

高気圧の中心が1日で朝鮮半島を西から東に抜け、奄美の海域はすでに高気圧の西側にある。前夜泊ったホテルを6時前に出て、出港準備を終え、岸壁を離れたのは6時半。エンジンで一路、北を目指す。港外に出ると、まだ前日のうねりが2メートルぐらい残っていたが、航行には差し支えない。メインも一応、揚げていたが艇速と同じくらいの後ろからの風で効果はない。

1時間もするとうねりも1メートル前後まで小さくなり、舵取りは第3のクルー「オートパイロット」に任せることができるようになった。ときどき海面はさざ波もなく鏡面のようになる。海上タクシーであろうか、近くをモーターボートが同じ方向に向かって追い越していく。

3時間ばかり過ぎて、奄美の島影が少しづつ霞はじめたころ、突然、エンジンの警告音が響き、冷却水切れを示すランプがついた。すぐエンジンをストップし、原因を調べると冷却水ポンプのプーリーを止めているナットが緩んで、プーリーだけが空回りしていることが分かった。悪いことに空回りのせいでプーリーのボスが削られて広がっている。手持ちの金物材料で応急修理をしてエンジンを再起動したが、このまま何日も航海を続けるわけにはいかないので、名瀬に戻ることにした。

この日の海は穏やかで、途中、セイルの力も借りたが5.5ノット前後の船足を確保し、13時半に名瀬の港に帰り着いた。

緩んだナットは、ポンプの軸シール交換のときに、固く締まっていた緩めるのに苦労したが、逆に、再組み立てのときの締め方は十分でなかったことになる。マニュアルや専用工具なしの修理での失敗例であろう。

長崎のヤンマーに電話をして、交換できるプーリーは福岡に在庫があることを確かめ、1週間前に軸シールを送り届けて貰った場合と同様の方法で、宿泊する名瀬のホテル宛てに送って貰うようT氏に依頼した。

港の近くのヤンマーの代理店があるので、念のためエンジン部品の取り寄せについて尋ねたが、名瀬からはヤンマー鹿児島支店経由で部品のある本社に手配するので通常1週間に程度の納期になると言っていた。今回は木曜日の午後にヤンマーの長崎支店に手配を依頼したが、翌日の金曜午前中には福岡から取り寄せた部品を長崎で入手できた。長崎からはSylphideグループのT氏の手を煩わして金曜昼に日本郵便のレターパックで名瀬に発送して貰い、結局、部品手配から2日目の土曜日の14時には、現地で部品を入手することができた。念のため言い添えると、2GMの冷却水ポンプ程度のものは「レターパックプラス」(送料は全国一律500円)を利用して送ることができる。

4月5日(金) 曇りのち雨 南の風

前夜は艇内で休んだが、風もなく波も静かで割によく眠れた。

冷却水ポンプの復旧をいろいろ考えていたが、やはり万全を期したい。幸い知人のヨットマンKから、所有する同型エンジンの冷却水ポンプを送ってもよいという申し出があったのを思い出し、朝、電話して、これも送って貰うことにした。

夜半に温暖前線が通過し、南風が強まるので、午後は舳いローブを調整しなおして、そのあと港の傍のホテル ビッグマリン奄美に再びチェック・インした。

4月6日(土) 雨のち曇り 南のち北寄りの風強し

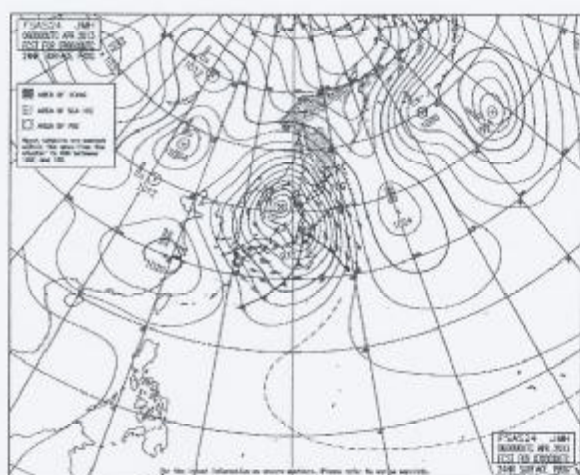
TV はどこも「春の嵐」のニュース一色である。台風並みの低気圧が発達しながら本州を日本海から太平洋に駆け抜けるらしい。佐世保のオープニング・レースは中止となり、母港のサンセット・マリナーでも荒天準備で大わらわらしい様子が伝わってくる。

手配していた冷却ポンプとブリーなどの部品は 14 時前にホテルに着いた。すぐフネに赴いて冷却水ポンプを交換する。作業は1時間足らずで終わった。試運転で「すべてOK」を確認した。バックアップのポンプもあるし、あとは天候回復を待つだけになった。

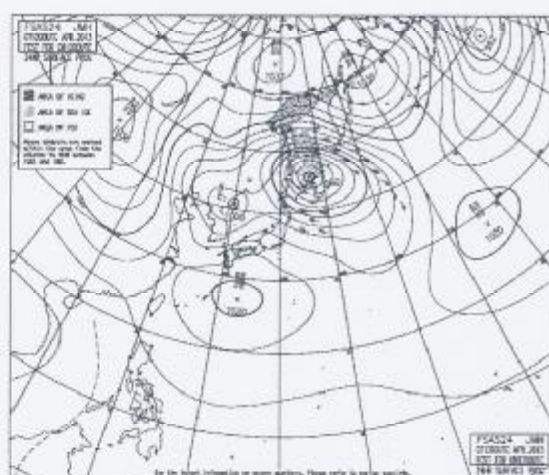
ポンプ交換が終わったところ、風が南から北寄りに変わり、強さも増してきた。雨こそほとんど落ちてこなかったが、予報通りの寒冷前線の通過である。フネはポンドの西側岸壁の隅に南向きに係留しているの、北寄りの風のときはスターン側から風を受ける。今夜から明日にかけては北西の風が10メートル前後吹く見込みなので、それに備えてローブの繋ぎ換えやフェンダーの位置の調整を行った。

4月7日(日) 晴れたり曇ったり 北寄りの風強し

「春の嵐」の後には高気圧が張り出してきて、奄美も冷たい北西の強風が今日一杯続kraしい。天気予報は波が7メートルのち4メートルと報じており、本土からのフェリーは欠航になった。



2013.4.7 09:00



2013.4.8 21:00

朝起きて港に行くと、沖防波堤に当たった大波が派手な飛沫を跳ね上げているのが見える。ポンドの中も強風で小さな三角波が立っている。フネは岸壁に寄ったり離れたりしながら、しっかりと強風に耐えていた。スターン側のロープを1本増やし、セイル・タイを絞め直したりしてからホテルに戻った。

この嵐で、本土では瞬間最大30メートルを超えたところもあるらしいが、風速をフネの風力計で測ると瞬間最大で27ノット、14メートルと出た。今回の嵐は北に行くほど風が強いパターンなので、長崎ではもっと酷い風が吹いたことであろう。また、宝島でこの嵐をやり過ごしていたならば、避難港とはいえ、北から打ち込む波でフネは港の中で翻弄されていたのではないかと思う。

この日、キャプテンは72回目の誕生日を迎えた。夕食にはワインを開けて、ささやかなお祝いをした。

#### 4月8日(月) 晴れ 北の風 次第に弱まる

天気図を見ると、高気圧の中心が今朝は奄美の西にあるが、夜には東に抜けるらしい。そのあと、次の高気圧との気圧の谷が通過し、翌日午後からは近づいてくる高気圧で風は南西から北西に変わる。

朝、ハーバーに行くとまだ4~5メートルの北風が残っていた。外海は波高3メートルから次第に収まって、あす朝は1メートルという予報である。今日もう一日、出港の準備をしながら名瀬で過ごすことにする。明日、火曜日は宝島へ向かえるであろう。

これからの天気の移り変わりをみると、強風と高波をもたらす次の高気圧が10日から11日にかけて通り過ぎた後は、ようやく航海日和が3、4日は続きそうである。宝島で1日か2日を過ごした後は、順調に北上を続けて、次の週始めには九州本土まで到達できるのではないかと期待している。

ようやく移動性高気圧の季節が訪れた。この期間は、高気圧が次から次へと連なって九州南部を通過して、概して天気はよい。ただ、風向・風力それに波高はいろいろ変わるので、毎日が航海日和というわけではなさそうだ。

あれやこれで結局、10 晩を過ごした奄美大島を離れ、4月9日(火)には宝島に着いた。翌10日は波が高く、向い風なので宝島に滞在し、11 日(木)に53マイル先の中之島を目指した。長崎出港以来、4 週目に入った12 日は休養にあて、13 日(土)は口永良部島を目指すも口之島で1泊する羽目に。とにかくトカラの旅は終盤を迎えた。

## 第26日 名瀬から宝島へ向かう

実航程 52 マイル 平均 5.5 ノット

4月9日(水) 曇り 南のち北西の風やや強く

「春の嵐」が去った前の日、奄美は高気圧に覆われて一日、よい天気だった。しかし、朝はまだ外海の波が高く、北の向かい風で出港を断念した。夕方、南の古仁屋から回航してきた30フィートの TSUYOTAKA が隣に停泊したが、聞けば、大島海峡を出たところではかなり大きなうねりに遭遇したという。

9日は、昨日の高気圧が東に去り、奄美は上海付近に中心を持つ次の高気圧との気圧の谷にあって朝から曇り空である。波高は1~1.5 メーター、風向は南から北西に変わり、風力は午後から強まりそうだが出港には差し支えなさそうである。

5 時 50 分に岸壁を離れて、港内でメインを揚げ、機帆走で東西防波堤の間を通過したのは6 時丁度であった。隣の 30 フィートも同時に出港、連れだって 50 マイル先の宝島を目指す。コンパスのコースは345 度、ほぼ北北西である。

南あるいは南西の弱い風であったが、波は次第になだらかになり、黒潮なのか引き潮なのか分からないがプラスに働く潮があつて3時間で19 マイル進んだ。往航のときはガスで見えなかったトカラ列島最南端の無人島、横当島が真横に見える。やがて前方に目指す宝島も視認する。

9時も30 分を過ぎた頃、突然、西だった風が8メートルを超す北西に変わり、一面白波となった。向い風となり、ジブを巻き1ポイント・メインだけの機帆走に移る。この風は1時間ほどで止んで再び3メートルの西風に戻った。

11時までには31 マイル進み、残りは20 マイル。正午前に、風が弱い前方に回ったので、メインも畳んで機走に移る。この辺から潮の流れは複雑で、プラスになったりマイナスになったりするが、総じて言えば、このコースではコンパスの磁針とGPSの示す方位は10度ほど西にずれていた。

13時半、宝島は目の前、北西側にある岬を回って入港するまで、あと5 マイルというところまで来



ていた。予報されていた通りであるが、北西の風が急に強まり、白波がいたるところに見え始めた。風力計はときどき 22 ノット(11 メーター)を超えた。潮の流れと風向きが逆なので波立ち方が荒々しい。飛沫が容赦なく振りかかり、衣服の中まで浸み込む始末。

一瞬の気の緩みも許さない波風に耐えてフネを進めること1時間あまり、ようやく波静かな宝島の港内に滑り込んだ。名瀬を同じ頃に出港した TSUYOTAKA が姿を見せたのは、その1時間後だった。

係留したのは往航時と同じ、一番港奥の岸壁。北風が吹けば岸壁に押しつけられる北に面した公共岸壁である。北の風に耐えてフネを護るフェンダーの負荷を少しでも和らげるため、フネの沖側前方にアンカーを入れた。

この日は船内泊。火木土だけある島の公共の浴場「友の花温泉」で塩気を流した後、豚肉ステーキと野菜炒めにワイン、主食はバゲットで簡単な夕食を済ませた。



## 第 27 日 宝島で天候回復待ち

4月10日(水) 曇りのち晴れ 北西の風強し

北寄りの風で、空気がひんやりとする。ニュースでは3月中旬の気温といていた。この日一日は船内で過ごす。午前は読みかけの小説を読んだり、気象情報を集めたりし、午後はDVDで昔の映画を見たりして、あとは港の周辺を散歩する。アダンの林を抜けて小高い丘に登ると、沖から押し寄せる白波がサンゴ礁の縁に砕けるのが見えた。明日はこの波が静まるのだろうか。

夕方、防波堤越しにはあるが、海に沈む夕日が眺められた。何だか、夕日を見るのは久しぶりのような気がした。

## 第 28 日 穏やかな海 中之島へ

実航程 53 マイル 平均 6.1 ノット

4月11日(木) 晴れ 西の風弱く

日中、トカラの海域を高気圧が覆い、穏やかな海が期待できる。

5時に起き、身支度と朝食を済ませて出港準備にかかる。隣の30フィートは6時に早々と出て行った。わが Sylphide が岸を離れたのは6時50分。港内でメインを揚げてから出港したのは7時だった。風が収まって数時間しか経っていないが、うねりが1.5メートルある程度で走りやすい海面である。風は西寄り1~2メートルと頼りにならない。このような状況は、結局、諏訪之瀬島を過ぎるま

で数時間続いた。

この日のコースは中之島まで53マイル、一直線に北東45°である。トカラ列島を東南東に横切る黒潮の影響で船足が伸びないときは、37マイル先の諏訪之瀬島の切石港に入ることも考えていた。しかし、下げ潮の影響もあったのかも知れないが、実際には潮の流れは0.5~1ノットほどプラスに働いた。ただし、東への横流れはかなり大きく、コンパスの示す磁針とGPSの示す方位は常に15~20°ずれていた。

機走ではあるが、まずまず快調にフネを進めながら8時過ぎには20マイル先の悪石島を視認。この島は南からみても大きな「ひょっこりひょうたん島」みたいだ。次いで9時には25マイル先の諏訪之瀬島も見えた。この日は視界が非常に良好である。17マイルを走った10時ころは波は1メートルとさらに収まり、風もほとんどない。見渡せばトカラ十島のうち、五つの島が視界に入っている。後方には宝島、小宝島、前方には悪石島、諏訪之瀬島そして平島である。

正午までには30マイルを走り、先行する30フィートTSUYOTAKAの船影を視界にとらえた。やがて風が少しづつ安定してきたのでジブも展開する。艇速は時々7ノットを超えた。14時には諏訪之瀬の北端を過ぎ、中之島まで残り10マイルとなった。ここで風が西5メートルとなったのでエンジンを切り、静かな帆走に移る。それでも艇速は6ノット超え。



中之島に近づくと北西の風6,7メートルで上げ潮とぶつかり合っているのか、海面が白く波だってきた。港の外でセイル・ダウン、機走で港に入ったのは15時45分だった。港の一番奥の物揚場岸壁に先に入っていたTSUYOTAKAに横抱きで係留した。彼の艇は翌朝早く出るというのであとでSylphideを内側に入れ替えたが...

中之島は数年前の夏にSylphideで訪れたことがあり、何となく自分の庭先に帰ってきたような気がしないでもない。この日で長崎出港以来のマイルレージは500マイルとなった。エンジンは充電時間を含めて118時間使用し、軽油97リットルを消費している。

一通り艇の後始末を終えてから、歩いて行ける「西温泉」に浸かった。夜、夕食の後、彼の艇を1時間だけ訪問、交歓した。沖縄帰りということで琉球名酒、「久米仙」を賞味させてもらった。

### 中之島港

中之島港の一番港奥の船溜まりには地元の漁船が数隻繋がれているが、余り広くはない。探せば空いているところはあるが、漁船の横は桟付けになるだろう。物揚場の岸壁にはデリッククレーンの設備があり、貨物の上げ下ろしに使われるときは利用できないので、長期間係留することは難しいようである。スターンから写真の右側後方の防波堤のピットにロープをとることで、北西ないし西寄り(写真左側)の風に対しても著しく岸壁に押しつけられるようなことはなかった。公衆トイレは岸壁の北隅にある。飲料水の補給については次の日の記述を参照。

## 第 29 日 中之島で休養

4月12日(金) 晴れ 北西～西の風

風と海況の予報がかなりばらばらで、この日は出港しようかどうか迷った。朝、風は穏やかだったが、気象庁の予報によれば北の屋久島辺りでは日中は西から張り出してくる高気圧の影響で10メートルを超す風が吹くという。飛沫を浴びて濡れたくはないし、船中泊が4日続いたこともあって結局、中之島で休養と決めた。ただ晩の民宿は予約できず、この日も船中泊である。他の島でも同様であったが、シーズンオフのせいかな、当日すぐ予約できる場所が少ないのが実情のようである。明日、口永良部島まで行けるのはほぼ確実なので、観光協会を通じて探してもらった1軒だけ受け入れ可能な口永良部の民宿を予約した。

TSUYOTAKAは8時過ぎに出て行った。

時間があるので、艇の整備をしたり、「巡航記録」をまとめたりして過ごす。4晩、艇内で過ごしたので飲料水が少し心配になってきた。岸壁にいた漁師に聞くと、近くにある水道栓は「山の水」で飲料にできないが、真新しい建物の「山口水産」に行けば飲料水を分けてくれるとのことで、わざわざ声をかけにまで行ってくれた。

ここで、大失敗。私が10リットルのポリタンで2往復したあと、キャプテンが気を利かして水運びに行ってくれたのは有難かったが、間違えて建物の外の「山の水」を運んできたのに気がつかなかった。3往復目に運びにいった場所が、少し違うので確かめると、外の水道栓から汲んだという。あわてて「山口水産」に行って確かめると、外のは「山の水」だという。しかし沸騰させれば飲めますよと慰めてくれた。

水が貴重な離島では、雑用水と飲料水を分けているところが多いのは事実である。宝島でもそうであった。やはり、水の補給には慎重な注意が必要という教訓を得た。とりあえずフネのタンクに補給した水は洗いに使うことにして、別に飲料となる水を30リットルだけ確保した。

### 艇の整備の内訳

メインセイルのプラスチック製のスライダーが3個破損していた。これは予備のスライダーと交換した。

トラペラーのブロックを取り付けるシャックルの2個あるリング状割ピンが開いて1個欠損しているのを見つけて2個とも新しいものに交換した。

## 第 30 日 流れ藻との苦闘 口之島に再び

実航程 13 マイル 平均 5.4 ノット

4月13日(土) 晴れ 北寄りの風 始め強く8メートル 後やや弱まる

昨夜来つづいていた北西の風が収まり、港内が静かになったのは明け方だった。それまでは船底を叩く風波の音で浅い眠りが妨げられた。

港内でメインを揚げて港外に出たのは、6時45分。風は北北西7、8メートル。島の周りの複雑な潮流で海面は穏やかでない。島の北端を交わすため、向かい波の中の風上航で西北西に2マイ

ルほど進んでからタッキングし、北東にコースを変えると艇速は黒潮のアシストで6~7ノットに上がった。北から押し寄せる白波も斜めに乗り越えるので艇速にはそれほどマイナスにはならない。出航後1時間ほどで5マイル進み、中之島の北端を交した。

このままなら口永良部に着くのもかなり早くなると思ったのもつかの間、流れ藻の群落が現れ始めた。波間に見え隠れする流れ藻を避けながら、ブロー気味の風の中での操船には神経を使う。中之島と口之島の間まで進んだ頃、機帆走で6ノット前後で走っているが、風が息をつくときにはスピードがかなり落ち、エンジンのパワーが十分に役立っていないことに気がついた。ペラに絡んだ藻が邪魔していることは間違いない。結局、流れ藻との神経戦に敗れたわけだ。

口之島海峡の真ん中で、エンジンを止めての「潜水除藻」も考えたが、潮流が複雑で穏やかならざる海面の状況ではそれも難しいので、一旦口之島の港、西之浜漁港に寄って藻を取り除くことにした。セイルを下して機走で港内を進むと2ノット半。平水で6ノット半が出るのにである。

岸壁に仮付けして、ペラにごっそり巻きついてきたホンダワラを1回の潜水で何とか取り除いた。水が冷たいと感じないのは黒潮のお陰だろう。フネに上がって一息ついていると、岸壁から声をかける人がいた。この自治会長だと自己紹介する。自治会長が言うには、今日は旧暦3月3日、この港で年1回の「漁師の祭り」があるので是非出席をというお誘いである。沖は風が強いし波高しで今日はここにいた方がよい日だとまでいう。そういえば 港内には、昨日中之島を出た30フィートTSUYOTAKAが未だ停泊していた。

これで今日は口之島泊まりと決定、昨日予約した口永良部の宿はキャンセルした。代わりに今夜泊る宿は、自治会長が予約を入れてくれた。往路にもお世話になった「ふじ荘」である。



「漁師の祭り」は11時から始まり2時間ほどでお開きとなったが、大いに盛り上がった。1年の豊漁と航海安全を祈願するのがこの日だという。集まっていたのは女性3名を混じえて10名ほど。島民100余人だから、少ないとは言えないかも知れないが、獲った魚はすべて島内で消費すると聞けばこの人数も納得できる。ただ、以前は

ずいぶん賑やかなものだったらしい。

風雨で白木のままとなった鳥居と小さな祠の前で航海安全を祈願するお神酒を頂き、あとはお持ちよりの「島料理」、島産のタケノコ、島ラッキョウなど、ここでしか味わえない味覚に舌鼓を打った。最後には小太鼓の伴奏にわがキャプテンも参加しての手踊りで締めくくりとなった。



「流れ藻」の縁でのハプニング。楽しい一日だった。これだからヨットでの島巡りは止められない。

九州本土に近づくとつれて高気圧の通過帯にも近づくので、天候は比較的安定する。昨日 13 日に中之島を出てから 18 日に長崎に入港するまで、雨の降った日もあるが、兎に角毎日休まずに走ることができた。

### 第31日 口之島から口之永良部島へ

実航程 33 マイル 平均 6.4 ノット

4月14日(日) 曇り 南西の風やや強く

昨日、晴天をもたらした高気圧の中心は四国の遙か南にあり、日本海を東進中の低気圧に向かって南西の風が吹いている。追い風で波をかぶることもあるまい。ただ、風は午後になると強まるらしい。

民宿で早い朝食を済ませて、6時半に港まで送って貰った。TSUYOTAKA は薩摩硫黄島を目指して1時間前に出て行った筈で、すでに姿が見えない。アンカーを回収し、1ポイント・リーフのメインを揚げ、機帆走で西之浜漁港を出たときは7時を少し回っていた。南西の風3～5メートルの追い風。暫くの間、対地速度6～7ノットでGPS方位35度の口永良部島を目指す。黒潮で東に20°前後流されているが連れ潮である。流れ藻にも注意が欠かせないが、前日のように多くはない。

風速が次第に上がり、9時には6メートル、11時には6～7メートルとなり、波も出てきた。口永良部島を視認したのは島まであと7マイル辺りまで来た10時20分。口永良部の港は南西に開いており、南寄りの風が強いときには余り入りたくない港である。港の2マイル手前でセイルを降ろし、機走で追い波を受けながら12時20分に入港を果たした。

フネを繋いだのは地元の漁船が槍付けで係留している西側の船溜まりで、少し空いていた漁船の間に割り込んで舳れを取った。地元漁師の話では、風の強いときは東側の奥にある船溜まりの方が波も打ち込まず、静かでよいらしい。ただし、ここは集落まで少し遠くなるので、不便かも知れない。日曜日なので島にある3軒の店は皆休みである。

夕方、港に近い本村温泉に行く。源泉温度が30数℃と低いので加温するため、入浴できる時間が午後5時から8時までになっている。泉質は鉄イオンを含む単純泉で薄茶色を帯びている。

フネに戻ると、岸壁でヨットを熱心に眺めている母子がいた。フネの中に招じ入れて色々説明してあげると喜んでいて、この島が気に入って4年前に岐阜から一家で引き越して来たという。夕食のカレーライスを用意していると、先程の男の子がポテト・サラダをもってきてくれた。

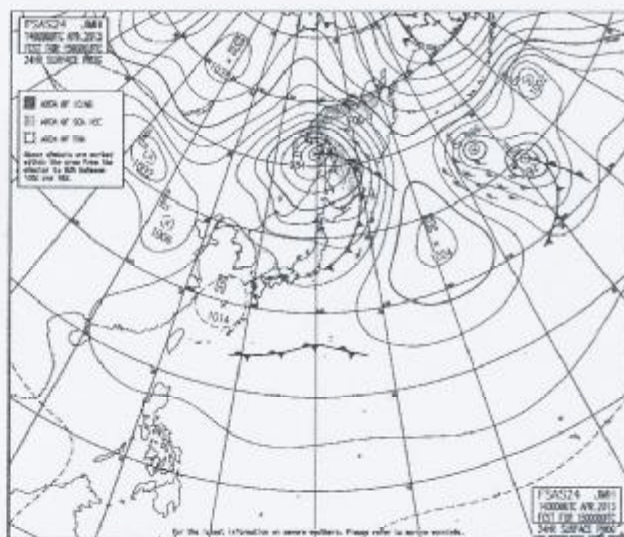
夜通し南西の風が船を揺らしていた。隣のフネとぶつからないように、時々、係留ロープを調節しなければならなかった。

4月15日(月) 晴れ 南西のち北西の風

前日、南西の風を送ってきた高気圧が東に去り、次の高気圧が九州南部を覆い始めて風は西から北西に変わるらしい。

この日は、できれば野間池まで行きたいが、北西の風になると上りのコースになり、船足が伸びないかも知れない。代替港を坊津、枕崎場合によっては山川港として、7時15分に出港する。1ポイント・リーフのメインだけを揚げての機帆走である。ジブは途中で開いた。

昨夜来の南西の風で湾口の波が荒れている。北上するには、先ず北西に向かってこの島の岬を交わさなければならない。風は西5～6メートル。幸い満潮が8時半なので、幾分連れ潮になり、1時間足らずで岬を交わす。



2013.4.15 09:00

この後はほぼ真北のコースを取る。この海域でも黒潮の影響が残るのか、若干東に流されている。連れ潮は10時過ぎまで続き、艇速はときどき7ノットを超えた。これは上げ潮が影響しているであろう。風は次第に北西から北北西にシフトし、風速も落ちて午後にはほとんど3メートル前後になったが、波も静まり、走りやすくなった。

11時頃、薩摩硫黄島の5マイルぐらい西を通過したときには視界が悪くて島影さえ見えなかったが、12時半には坊ノ岬付近と思われる本土の陸影を視認した。出港してから13時までのログは36マイルで平均6ノットを超えている。

風向きの変化に合わせて可能な限り西側のコースを維持したが、15時時点で野間池までは未だ16マイルを残していた。この後に遭遇するかも知れない向い潮を考えると日没までの野間池到着は不確実と判断し、坊津に入港することにした。

坊津入港は16時05分であったが、その2マイル手前の辺りから、多数の大きなイルカの出迎えをうけ、港口でセイル・ダウンするまで伴走パレードが続いた。Sylphideの本土到着を祝うパレードとは、余りにもいいタイミングではないか。予期していなかっただけに嬉しい限りである。

港にはTSUYOTAKAが先に着いていた。聞くところによると前日、硫黄島に入るときは15メートル



の風に吹かれ、だいぶ難儀したらしい。

港内に入ってからエンジン全開時の平水速度をチェックすると、1ノット以上も低下している。往航時と同じ岸壁に係留後、船底に潜ってペラに絡んだ藻を取り除いた。口之島とは違い、水は冷たく感じられた。

### 第33日 坊津から野間池に移動、笠沙恵比寿に泊る 実航程 14 マイル 平均 5.2 ノット

4月16日(火) 曇り時々晴れ 南西の風のち南の風やや強く

昨夜、あり合わせの食材で一寸豪華な夕食をたべ、最後のスコッチの封を切った。夜間も港は波も立たず静かだった。ぐっすり寝込んで目が覚めたのは7時過ぎ。今日、阿久根まで行くという隣のヨットはすでにいない。まあ、いい。今日は午前中に12,3マイル先の野間池まで行くだけだから。

キャプテンが昨日から腰痛再発。1日で治ることもあれば、2,3日かかって治ることもあるという。とにかく、早かなる回復を祈るしかない。そういう本人も、実は前の日曜日あたりから一寸腰の様子がおかしい。ゆっくりならよいが、急激な動作をすると一寸待てという感じ。初めての経験なので分からないが、世間でいう「腰痛」というやつだろう。当分、騙しだまし付き合うことにする。

出港は8時50分。風は南西5メートル。上げ潮でプラスが期待できる時間帯であるが、港の外に出ると波高は2メートルもないが一面チョッピーな海面で「海のロデオ」を強いられる。しかも藻塊がところどころに浮いていて油断が出来ない。もちろん、このときは機走。対地速度は対水速度マイナス1.5ノット。この辺は海図に「激潮」の記号があり、流向が反対の上げ潮と黒潮がぶつかって激潮を生ずるらしい。

出港して3,4マイルを過ぎて鶴喰崎を超えると、潮がプラス1.5ノットと逆転。上げ潮に乗った。この頃、ようやく腰にわけありの老人二人がのろのろと、坊津に係留に使ったロープやフェンダーの跡片付けを終えて、ジブを開いた。南西の5メートルを横に受けて、機帆走で艇速7.5ノット。波もまらなくなって走りやすい。あとは、コースト中の暗礁「千貫岩」だけに気をつけて一路、野間岬を目指す。

野間池入港は11時半。14マイル、2時間半の“See Fahrer”だった。今夜の宿「笠沙恵比寿」のチェック・インは午後3時から。それまでの時間を利用して、燃料補給と給水を行う。燃料の軽油40リットルはフロントを通じて手配し、GSから配達して貰った。給水は、中之島でタンクに入れた「山の水」を空にしてから、リンスのためタンク容量の1.5~2倍の清水をワンス・スルーonce-throughで流したあと、タンクを満水にした。

入浴して、坊津で潜ったときの塩を流したあと、久しぶりの本格的夕食。数年前の「屋久島クルーズのときと同じテーブルで、これも久しぶりの日本酒で杯を傾けた。

日課の気象情報のチェック。明日は九州南部を小さな低気圧あって朝方は雨でも次第に回復し、風と波は悪くない。翌朝、8時出港、45マイル先の牛深を目指し、代替港は37マイル先の阿久根と決めた。

#### 第34日 野間池から牛深へ

実航程 49マイル 平均 6.2ノット

4月17日(水) 小雨のち曇り 夕刻晴れ 東の風弱し

朝方は雨で雷注意報も出ていたが、8時頃には小降りとなった。小雨の中を9時少し前に出港。風は東2~3メートル。波は0.5メートルと静かである。オートパイロットでコンパスコース0°にセットする。ジブも開いて機帆走で対水速度6.0ノット、対地速度6.4ノット。約0.4ノットのプラスであるが、ほぼ一日中この状態が続いた。上げ潮の寄与もあるかも知れないが、小潮の時期であり、北上する対馬暖流の影響らしい。

昼過ぎには雨が上がって曇りとなり、午後2時ころには日差しが戻った。風も全くなくなり海面は鏡のようになった。今日もイルカの群れが10分ほどフネの周りで遊んでいった。牛深入港は16時45分。ハイヤ大橋の近くの海中観光船グラスボートの発着する浮き桟橋にフネを着けた。

このクルーズ最後の夜はオリーブ油で揚げた豚テキと野菜炒めをつくり、最後のワインを開けた。

「うしぶか海の駅」 <http://hp.amakusa-web.jp/a1029/MyHp/Pub/>

この浮き桟橋は4月1日から「うしぶか海の駅」となり、1日2、100円の使用料が必要になった。観光船の着く桟橋の先の部分20メートルの両側がビジターバースになっている。バースがあるだけの海の駅であるが、海岸沿いの近いところに公衆トイレと石油スタンドがあり、食料品の補給にも不自由はない。手続きは観光船を運営する(株)ブルーマリンサービスの切符売り場で簡単な書類に記入すればよい。営業時間は8:00~17:00で定休日は火曜日。連絡先 0969-73-1173 [info@blue-marine-srv.co.jp](mailto:info@blue-marine-srv.co.jp)

市の規則では使用料は1泊すると2日分になるが、Sylphideの場合は1日分で済むように便宜を図ってくれた。

#### 第35日 牛深から母港 サンセットへ

実航程 40マイル 平均 5.7ノット

4月18日(木) 曇りのち晴れ 南東~北北東の風 1~3m/s

5週間にわたる今度のクルージングもいよいよ母港まで帰る日になった。前の晩に炊いておいたご飯で簡単な朝食をとった後、6時15分に出港する。牛深港の最西端の防波堤を出て直ぐの芋瀬灯浮標を交わして西に針路をとり、大島と桑島の間を抜けた。その後は真っ直ぐ野母崎に向かう。

風が弱く、波も立たずこの日は舵取りをオートパイロットに任せた。ジブは風に合わせて開いたり



登んだりしたが、余りプラスにはならない。エンジンが頼りである。朝方は海霧で視界はよくなかったが、9時半過ぎには樺島を視認、10時には野母崎も認めた。伊王島の満潮は12時58分なので上げ潮でもあるが、この日も始終0.4ノットほどの連れ潮に恵まれた。

野母崎通過は11時前後。そして13時15分、大村から駆けつけたキャプテンのお兄さんが出迎えるサンセットのバースに着いた。やがてT氏とワイフも駆けつけて長い航海の後始末を手伝ってくれた。

#### トカラで見かけた野生の花々



トカラ列島を南下して奄美までヨットで行くというのは、私の長い間の願望でもあった。四十数年前の5月、新婚旅行の折に鹿児島島の鴨池空港からYS-11でトカラ列島を眼下に眺めながら、奄美大島そして徳之島へと飛んだ。紺青の海に点々と連なる緑の島々に白い波が碎けるコントラストの美しさは何時までも印象に残った。同時にいつの日にか、実際にこれらの島々を訪ねてみたいという希望も心の片隅に残っていたらしい。

ヨットでのトカラ・クルーズを計画したのは2年前の春であったが、この年は実現せず、ようやく昨年7月に奄美に向けて出港した。しかし、このときは中之島に向かう途中の口之島海峡でマストを折るというトラブルに見舞われて計画は頓挫した。そして今年の春、5週間かけて奄美までの往復航702マイルを成し遂げた。出発前の予定とは些か異なったかも知れないが、様々な海況の中で長い距離を航海し、美しい自然と島の人々の温かさに触れ、十分に満足できる船旅であった。

こんどのトカラ・奄美巡航を通じて認識したあるいは気が付いたことがある。以下、その幾つかを記しておく。

#### ・トカラ・奄美への巡航の季節

奄美の梅雨入り前の春4月～5月初旬か梅雨明けの6月下旬～7月が日照時間も長く、時期として最もよい季節である。ただし、梅雨明け後は気温が高い。昨年7月に出掛けたときは、キャビンの中の温度が朝まで下がらず蒸し暑くて参った。このため、今年は春を選んだ。

このクルーズを通じて船内泊では暑くもなく寒くもなく、この点ではよい季節の選定だった。問題は天候と「流れ藻」である。

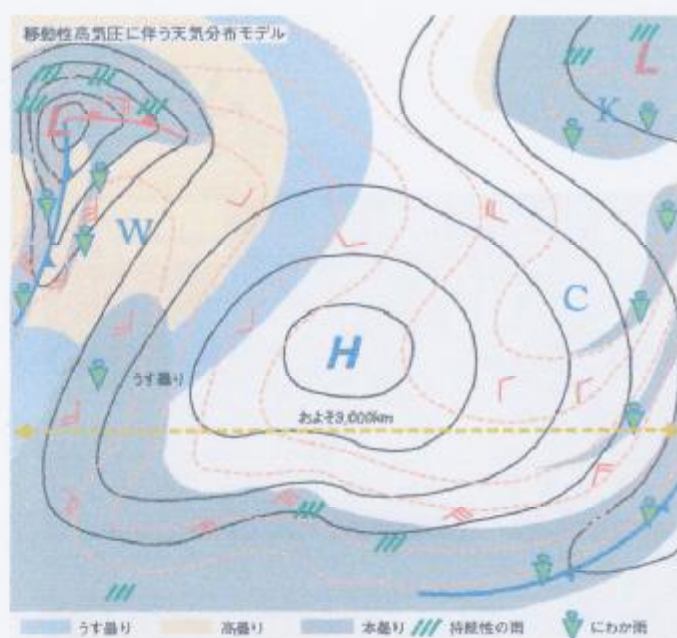
天候については、事前にある程度調べておいたので、春の季節は天候回復待ちの日が多くなることは計画に織り込んでいた。そして4月に入って移動性高気圧の季節になれば奄美でも晴れる日も多くなることを予想して長崎出港を3月中旬とした。ただ、九州本土が高気圧に覆われても、奄美は高気圧の周辺部になる。

このことは知っていたが、このため奄美地方では曇ったり天気がぐずつく日が多いことは、余り認識していなかった。

#### 「舵」誌(2004.4)の参考記事

図は移動性高気圧に伴う天気分布のモデル図である。概して高気圧の縁辺部は風が強く、晴れて穏やかなのは中心付近と北東象限である。南縁部はしっかり曇り、雨を伴うことさえある。

高気圧の後部3分の1は次に迫ってくる気圧の谷の影響で早くも高曇りになっていく。



「流れ藻」は、小さなペラを装着したヨットが機走する際には大きな障害になる。春先は海草類にとっての秋に当たり、水温が上昇し始めると流れ藻が増えるらしい。今度のコース上で流れ藻が多かったのは、九州本土南端から諏訪之瀬島辺りまでで、悪石島から南ではほとんど流れ藻には遭遇しなかった。水深の深い海域では流れ藻がないという意見もあるが、真偽は分からない。流れ藻は一様に分布している訳ではなく、大きな群落をつくって浮いている海域とほとんど存在しない海域が混在している。おそらく潮の変わり目の境界付近に集まり易いと思われるが、いずれにしろ海面の監視は欠かせない。

#### ・補給のできる離島の港

トカラ列島でもフェリーの着く島には生協などの店舗があり、基本的な食料品や日用品は手に入る。しかし、軽油の補給はできない。飲料水もポリタンク程度なら可能かも知れないが、フネまでの運搬手段も考えておく必要がある。氷の補給は漁協で分けて貰える場合があるかも知れないが不確実である。今度のクルーズでの補給場所については次ページの「2013 Sylphide トカラ・奄美クルーズ航程記録」に示しておいた。なお、船内で発生したゴミの処分は宿泊した民宿やホテルに依頼した。

#### ・横付け係留

フェンダーとして、円筒状のポリフォーム・フェンダーF-3を4本、コニカル・フェンダー2個、網掛けしたK-100 スチロパール 1個を用意した。沖側からの風が強いときは艇体が岸壁に押しつけられ、艇体を傷つける恐れがある。それを防ぐのがフェンダーであるが、初めのうち多用したスチロパールは3度の強風でひび割れしたので廃却した。以外に役立ったのはコニカル・フェンダーである。コニカル・フェンダーは艇が上下、前後に揺れ動くときはコロとなって自由に回転するため無理な摩擦が働かないので、フェンダーが傷むこともない。

沖側からの風に備えるには、沖側にケッジ・アンカーを入れて艇体を岸壁から離すのが最良であるが、艇体が完全に離れないまでも、ケッジ・アンカーで艇体を支えてフェンダーの負荷を減らすのは有効な手段である。Sylphide はインプレタル・ボートを積んでいたもので、口之島、悪石島、宝島でのケッジ・アンカー投入に活用した。

#### ・フネのメンテナンス

1ヶ月余りの航海になると、途中で色々な修理も必要になる。すでに述べたように、こんどのクルーズではエンジン・冷却水ポンプの軸シールの劣化とその後のプーリーの損傷が最も大きな問題だった。これは部品を取り寄せて修理せざるを得なかった。スターンチューブのペローからの漏水は手持ち材料での応急手当で何とか対処できた。

艀装では、メインセイルのプラスチック製スライダーが5個破損し、予備品に交換した。ジブファラーの回転がスムーズでないという不具合があり、トップ・スイブルとジブ・トップの間の繋ぎ方を変えて対処したが、その原因を突き止めるにはマストに登らなければならなかった。

そのほかにも、若干の不具合や失った備品もあるが、ある程度の消耗品や予備品と最小限の工具は用意してあるので対処できた。なお、今回は使わなかったが、フネには電気ドリルと電気ハンダごて、それに配線材料も積んである。

## 2013 Sylphide トカラ・奄美クルーズ航程記録

日付	出港地	入港地	距離 nm	積算距離 nm	平均速度 SOG kt	満潮	干潮	宿泊(無記入は船内泊)・補給など
3月15日(金)	長崎	6:45 甌・里港	17:10 59	59	5.7	9:48	16:04	
3月16日(土)	甌・里港	7:45 坊津	16:00 45	104	5.6	9:46	16:27	
3月17日(日)	坊津	停泊 坊津観光		104				旅館泊
3月18日(月)	坊津	停泊 坊津観光		104				給油 10 L
3月19日(火)	坊津	7:15 一湊 18:00	53	157	4.9	11:04	18:04	
3月20日(水)	一湊	停泊		157				
3月21日(木)	一湊	停泊 屋久島白谷雲水峡観光		157				給油 16L 給水 80L 食料品補給 氷補給
3月22日(金)	一湊	7:30 一湊 12:30	23	180	4.6	4:12	10:02	
3月23日(土)	一湊	6:50 口之島 16:30	44	224	4.6	4:51	10:55	
3月24日(日)	口之島	停泊		224				民宿泊 カセットボンベ購入 氷補給(民宿)
3月25日(月)	口之島	停泊		224				
3月26日(火)	口之島	7:30 悪石島 16:30	41	265	4.6	6:39	12:47	
3月27日(水)	悪石島	停泊		265				
3月28日(木)	悪石島	8:15 宝島 13:40	29	294	5.8	7:56	14:12	民宿泊
3月29日(金)	宝島	停泊		294				給水 20L(民宿から)
3月30日(土)	宝島	6:50 笠利湾 15:45	52	346	5.8	8:55	15:01	知人宅泊
3月31日(日)	笠利湾	停泊 奄美大島北部観光		346				知人宅泊 給油 36L 給水 20L
4月1日(月)	笠利湾	9:45 名瀬 12:30	14	360	5.6	9:50	16:33	ホテル泊
4月2日(火)	名瀬	停泊		360				ホテル泊
4月3日(水)	名瀬	停泊 奄美大島南部観光		360				ホテル泊 給油 10L 食料品補給 氷補給
4月4日(木)	名瀬	6:25 名瀬 13:30	35	395	4.9	13:17	7:40	
4月5日(金)	名瀬	停泊		395				ホテル泊
4月6日(土)	名瀬	停泊 エンジン・メンテナンス		395				ホテル泊
4月7日(日)	名瀬	停泊		395				ホテル泊
4月8日(月)	名瀬	停泊		395				給油 10L 給水 20L 氷補給
4月9日(火)	名瀬	6:00 宝島 14:45	52	447	5.5	6:26	12:36	
4月10日(水)	宝島	停泊		447				
4月11日(木)	宝島	7:00 中之島 15:45	53	500	6.1	7:23	13:44	
4月12日(金)	中之島	停泊		500				給水 40L(雑用水混入、野間池で排棄)
4月13日(土)	中之島	6:45 口之島 9:10	13	513	5.4	8:05	14:31	民宿泊 氷補給(民宿から)
4月14日(日)	口之島	7:10 口永良部 12:20	33	546	6.4	8:36	15:15	
4月15日(月)	口永良部	7:15 坊津 16:05	53	599	6.1	9:01	15:49	
4月16日(火)	坊津	8:50 野間池 11:30	14	613	5.2	10:01	17:02	ホテル泊 給油 40L 給水 50L
4月17日(水)	野間池	8:50 牛深 16:45	49	662	6.2	10:33	17:47	食料品補給
4月18日(木)	牛深	6:15 長崎 13:15	40	702	5.7	12:58	7:17	給油 40L (補助タンクから移し替え分)

航行(出港)日数 18日間

全航程 702 マイル(1300km)

エンジン使用時間 161.8時間 (充電時間を含む)

軽油消費量 162 リットル

給水量 230 リットル(野間池での排棄分 40Lを含む)