

## 「ヨット用語解説集」

# ミルクィウェイV号 2020年夏・日本（本州）一周航海

## ヨットの概要

全長34フィート（10.37m）、艇種 YAMAHA 34-S 法定定員12名。

乗員4名 メインセール2セット  
ジブセール6セット マスト長17m  
フィンキール バランスドラダー  
喫水1.6m エンジン（補機）ヤンマー2GM  
2翼フォールディングプロペラ  
自動操舵装置（2セット）GPS（3セット）  
対流速度計 対地速度計 風速計  
風向計 磁気コンパス 水深計  
無線通信機 海図 港湾案内図  
パソコン 六分儀 対物方位計



双眼鏡 実質ベット数6床 水洗トイレ シャワー ギャレー 冷蔵庫 清水・海水蛇口 ガスコンロ（ジンバル）食器備品 釣り道具 医薬品 寝具 防寒具  
ライフベスト 緊急用浮環 発煙筒 清水・燃料タンク etc

## 給水

清水タンク100リッター（生活用水）。飲料水は別途タンクで保管。寄港の度に新鮮な清水が必要となる（使い方によるが）。寄港地の水場が遠方の場合には運搬に苦勞する。そのため水の儉約に努める。食器の洗浄は最初海水を使いその後清水で仕上げる。

## 給油

燃料タンク（軽油）70リッター。別途携行缶で200リッター保管 時々給油を要する（タンクローリー等で配送願う）。船舶燃料は道路税免除のため若干安い

## 航行距離

1マイル（海里）= 1.85Km 緯度1分=1マイル（海里）= 1.85Km

コンパスで海図上の緯度1度(60分)を測ればその距離が60マイルとなる  
航行速度1ノットは時速1マイル。通常ヨットは5~7ノットで走る(9~13Km/h マチヤリの速さ)  
一日行程(10時間)なら航行距離50~70マイル(93~130Km)  
一回夜間航海(30時間)を走れば航行距離150~210マイル(280~390Km)  
と見積もる。従って次の寄港地までの予定航行距離で出発時刻が決まる。明るいうちに次の寄港地に入る為にはどうしても早朝(4~5時)の出航が多くなる。(遅れる場合はエンジンを動かす)早発ちの為深酒が出来ない。

## トローリング

丈夫な道糸にヒコーキといった索具を付け、ビニールの疑似餌(イカ)を3個付けている。ヒコーキは水面で跳ね、魚の注意を惹く、但しヨットの速度に追いつく魚はスピードの速いシイラ等に限られるのが悩み。カモメ等の海鳥も上空から疑似餌を狙うので鳥を釣ったらどうしようとヒヤヒヤする。大間でマグロが釣れたが簡単に切られた。

## 温泉

長距離航海の最大の慰めは素晴らしい温泉に巡り合うこと。陸地から接近困難な温泉は特に希少価値がある。函館市榎法華(とどほっけ)水無海浜温泉は海中に熱泉が湧いていて、冷たい海水との混合具合により(潮汐の為)入浴可能時間が定まる。(時刻表がある)。

## ビールと氷

艇に小さな冷蔵庫はあるが電気節約で使わない。入港地で氷と冷えたビールを味わうのがささやかな幸せ。

## 夜間航海

2~4時間で当直勤務が廻って来る。各人の当直(ワッチタイム)が定められており責任は重い、特に本船の動向には暗闇の中でその進行方向の見極めが求められる。目標(左側紅灯 右側緑灯)を見て判断するが接近しているか離れているか時として迷う、

夜間操業の漁船団に囲まれるケースもあり漁労の邪魔をせぬよう緊張する。暗闇で転落すれば助からない(他のクルーは就寝中なので転落を知らない)ので安全索(猿回しと呼ばれる)を付け絶対落ちないように注意深く行動する。

## パンチング

大きな波浪に向かって走らせると、艇首が空中に上がり次の瞬間、船底が海面に叩きつけられる、ドーンと云う音と振動がビリビリと走る、長時間続くにつらい。

## 傾き（ヒール）

多くの場合ヨットは傾いて走る。特に向かい風にスピードを上げようと無理をすると、傾きとピッチング（縦揺れ）が激しくなる。キャビン内の道具はしっかり固縛していても暴れ出し、引出しは飛び出して艇内は散乱する。食事は火気禁止なのでパンのような固形食になる、もっとも食欲も起きないが（荒天時の調理は火傷が多いので危険、どうしても調理を必要とするならカップを着て行う）。

## 追い波

後方から強い追い風を受けて走る時は特に用心を要する。満帆のブーム（横棒）がうねりによる船体の姿勢変化により勢いよく返ってくる。頭に当たると死ぬのでピリピリして走る、強風ならば豪快に波の谷を滑るサーフィング現象が起きる。

## 睡眠

ヨットマンに要求される資質は、どこでも何時でも眠れる能力だと思う。（非番の時は体力温存を図りなるべく眠る）傾いた寝床で壁や柱を足で抑えつつ眠る（転落防止ベルトはあるが）途中で傾きが正反対になると床に放り出される（タッキング 風上に向かい進行方向を90度変える）、しかし傾きと振動を感じるだけで、寝ながらにして艇の航行状態や海況が分かり操舵手の意図まで推測できるようになる。

## 甲板作業（荒天時）

帆走途中でする作業は余り多くないが、状況により激務がいきなりやって来る。ジブセールの交換は大変だ、飛び跳ねる艇の先端で振り落とされぬ様セールを交換しコックピットのウインチマンと息を合わせながら揚げる。ロープが絡まる様なら、（強風下で聴きずらい時は）怒鳴り合いながらの作業となる（普段から大声が癖になる）。ウインチを巻くのも時として重労働で、特に踏ん張れない姿勢でかなりの力を込めると全身にびっしょり汗をかき息切れがする、短い時間に強い筋力が要求される。

## 縮帆

メインセールは3段階にサイズを調整出来る。風浪が強くなると順次帆の面積を縮める

強風下メインマストにしがみ付き傾いたり揺れたりする中で苦勞して作業する。

## 出航・入港作業

出航は エンジン始動 もやい回収 離岸作業 フェンダー（防舷材）格納 見張りと続くが早朝の暗闇下が多く、慎重を要する。特に浅瀬 岩礁等のチェックは大切で、私も座礁の苦い経験がある。GPS で入港時の進路を正確に逆にたどるのが一番確実。

入港は まず初めての入港地なら港湾案内図を検討し、入港針路、着岸岸壁の選定を行う。エンジン始動、もやい・フェンダーを準備し着岸する。港湾管理者に仁義を切る（漁協等に挨拶をする）適切な岸壁が定まらぬ場合、あちこちをたらい回しにされることもある。マリナーなら停泊料を取られるがこの手間は要らない（一般的に港は無料で停泊出来るが、混み合って余地が無い時もある、へんびな所に付けると買出しに苦勞する）。使用ルールの地域差が大きい。

多くの漁村は漁師の高齢化で漁船が減り広い岸壁が空いていることが多い。地域振興事業で立派な岸壁は続々作られるけれど、それを利用する漁船がどんどん減っている矛盾に溜息が出る。（空いている岸壁をもっと気安く使えるようにして欲しい）

## 星座と夜光虫

毎晩が晴天では無いが、時々満天の星空が拝める。夜間航海の当直時は暇なので星座をひたすら眺め物思いに耽る。深い星空を覗き込み流れ星や銀河を眺めれば心の容量がどんどん増える。イジメや悩みを持つ子供達にはこれをぜひ体験させてあげたい。

艇の引き波に夜光虫が良く反応する、静かな海面を滑るように走るとき、航跡に一条の燐光が消え残るのはファンタスティック。

## 食事

艇内には相当の保存食料を積んでいるが、主体は生鮮食品でこれは寄港先での調達になる。料理は交代で各人が得意品目を振舞うが在庫品のロスを生まぬようそれなりの計画性も要求される。釣果はたまにはあるが何時掛かるかは魚次第、暴れる大きな魚を捌くのは大仕事で沢山刺身が出来ても食べ切れない事がままある。かつては干物にして吊ったりしたが僚船に発展途上国の漁船と笑われた。停泊中は甲板にテーブルを出し鍋物やBBQなど宴会をヤル、停泊中の他艇メンバーと相互訪問をしたり、海外からのヨットマンと情報交換を兼ねて一杯やることも大事な国際親善だ。

土地の名物料理があると聞くと栄養補給を兼ねて度々遠征する。

## 健康管理

小さな怪我はよく起きるが、内科的な病気にかかったことはない。海上はいつも風が吹いており、コロナもインフルエンザウイルスも存在出来ないのかもしれない。

暗い岸壁上でロープやビット（係留用の突起）に足を引っ掛け転倒する事故は度々起きる。残置された釣り針は特に危険。何度も痛い目に遭い注意するようになる。

## ヨット長距離航海の楽しみ

何が楽しいのか余り深く考えたことはないが、大自然の中にただ々浸ることが楽しみのような気がする。また航海計画の立案や船の整備など、やる事は幾らでもあり暇つぶしには事欠かない。

長く航海するといい加減陸に上がりたくなるが、陸に上がれば上がったで、又海の生活に戻りたくなる。行ったり来たりでユックリ年を取ってゆくのが天命か？