

第 8 回佐渡海峡横断レース参加艇航海記

艇名 トリトン (サムライ 2 4)

艇長 斉藤 恵

1976 年 10 月 11 日

6:00 両津港スタート。スピンを揚げ一路姫崎へと向かう。両津湾はたいした波もなく、快適なスピンラン

7:20 姫崎沖通過 コース 100° ~ 120° ブロー強く、波高しなれど良好なるセーリング 艇速 12 kn を記録

9 時 30 分 スピンを下ろす。コース変更 70°

10 時 30 分 白竜確認 第二白竜と思い接近。DF による指示 165° なれど誤認の白竜にてコース設定

11 時 12 分 白竜通過後コース 90°

12 時 ポート側スプレッダー破損

12 時 40 分 白竜誤認に気付く 海岸線確認のためコース 130° タック不可、ワイルドジャイブ防止のためこれ以上のコース不可

13 時 10 分 胎内沖確認 タック不可の為岩船港にコースを取る。

ヒトゴ、ココーイン、エイトリカン確認。三艇共相当海岸に接近している様子。

13 時 40 分 新井浜沖 , 5 マイルまで接近。磯波の危険を感じ、沖に回避 レギュラーからストームへ

メイン 2 ポイントに エンジン始動

ヒトゴ並走交信によりエンジントラブルを知る。

14 時 30 分 緊急艇長会議により岩船港入港を変更し東港へ向かう。

タック。エンジン停止、ヒトゴ、エイトリカンにタックの指示。コース 220°

16 時 磯波により数回横波をかぶり、コックピットが水没する。波は堅く、波頭は砕け、波に当たる都度船体がにぶい音を立てる、交信によりココーインの遭難を知り唖然とする。

エンジン始動、機帆走

17 時 10 分 東港入港。皆の顔に驚愕と疲労の色が濃い。

小林さんの死を悼み、万が一に生きて岸にたどり着いている事を祈る。

今回のレースは激しい天候により学ぶ事も多かったが、失ったものは余りにも多すぎた。

艇名 雪橇 (NZ - 25)

艇長 田中 淳一

クルー ハズ

6 時 00 分 スタート 5 ~ 6 ノット

8時30分 操業中の漁船に合う。DFにてNHK20°BSN10°(船首方向0°として)風速15m~20mと思う。

10時00分 DFにてNHK45° BSN15°この頃11knを記録する(サーフィングにしては速い)

11時00分 南南東に針路変更 コンパスの偏差修正を行う。

12時00分 白竜号を近くに確認後、東に進路を取る視界不良

12時20分 視界不良の為陸地確認出来ず、西港と思われる方向にターンし、西港と阿賀野川陸橋を確認後東港方向に針路をとる。
波高5~6m 風速10m程度 5~6ノット
ベテランのクルーの意見に従ったが、結局は間違い。

13時30分 12時20分に針路変更した地点に到達

14時00分 白竜号、陸地基地、白いタンク確認、風、波悪し、針路をNにとり沖へ向かう

14時30分 東港赤ブイ確認

15時06分 東港突堤直線上ゴール地点に到達 東港入港
波が45°斜め上からかかってきた。
途中でジャイブが怖いのでタックをして東港へ向かった。

艇名HITOGO (S&S38)

艇長 西 一郎

6時00分 両津港出港

6時40分 スピントラブル発生 取り入れるのに20分ほどかかる

7時00分 姫崎通過 針路110°NW5~10m

8時00分 前方ミス日本海、後方トリトン確認 NW10~15m

セール レギュラー フルメイン スピンポールを使い観音開き
波、うねり 7~10m 艇速10kn位

9時00分 ミス日本海前方500m レギュラー、ステースル、フルメイン ランニング

10時20分 10時方向に白竜確認 コース110°を90°に変針
スピンポールトラブル、ジブシートトラブル発生。メンを1ポイントリーフ
このトラブル30分の間に視界不良で白竜を見失う。

10時40分 東港発電所タワーを探す。コース90°

11時00分 前方にkokoin エイトリカンを確認 NW15m~20m

12時30分 KOKOIN、エイトリカンを追い抜き8ミリを撮る。海岸線が見えて来たので、チャートで現在位置を見る。

13時00分 タックして沖に出る。エイトリカン、KOKOINもタックした様子。

14時00分 トリトンと会話を交わす。東港に向かう NW15m~20mコース270°

14時30分 エイトリカンと合った直後90°ヒールする。

15時00分 後方にトリトン、エイトリカンを確認しながら帆走、胎内川沖通過

16 時 00 分	加治側通過、東港確認
16 時 30 分	東港入港

艇 名 **G A R O T A (B W 2 4 R)** 艇 長 石 踊 徹 志

6時00分 ゼノア、フルメインでスタート

6時03分 スピンランに入る。最も陸側を走る。(姫崎の若干北をめざす)

6時30分 姫崎付近の荒波を肉眼で確認しこの波を避けるために100°に変針

7時00分 姫崎通過コース100°～10°に変更

7 時 30 分 スピンブロック破損しスピントラブルを起こして 60° ヒールするが、コックピットに若干浸水しただけで、人的、物的異常なし。スピンドウン

7時40分 再度スピンランに入る。波、風ともにかなり強まる。

8 時 00 分 大波とブローを受けて再度スピントラブルを起こし、スピンプール破損する。
60°ヒール 異常なし

8 時 02 分 スピンダウン レギュラーズとフルメインでランする。

8時 15分 ジブがシバーするため $95^{\circ} \sim 105^{\circ}$ に修正

9 時 00 分 波浪が一段とたかまり時々ブローが吹くためメンを 1 ポイントリーフ

9 時 20 分 マジヨを確認 マジヨはジブをダウンしかつメンスルも 2 ポイントリーフ
し ていたため最初セールを確認できず人的あるいは物的トラブルが発生してい
る 事を予想し 80 ~ 90 ° に変針して接近する。

乗員 5 人セールアップを確認し 100 ~ 110° に戻す

11時20分 第2白竜を125°で確認

11 時 40 分 第 2 白竜 スタボード側に見ながら通過する。 120°にとる

12 時 10 分 第 2 白竜視界から消える。陸側も確認できず。

12 時 25 分 東港防波堤の電柱を確認。ジブシートでベンチレーター破損
極度に波の状態が悪く、三角波が視認される。

12時30分 ジブセールダウン

12 時 32 分 メイン 2 ポイントリーフ。同時に赤浮標を確認する。

12 時 40 分 赤浮標間近で潮流とリーウェイを受けて進まない為 2 ポイントリーフから
1 ポイントにアップ

12 時 52 分 フィニッシュ エンジン始動 セールダウン

13時25分 フリート着

イ スピンボール ニ スピン（径３０～５０で２か所）

口 スピンボール ホ タック側スピンプロック

ハ スピナル ヘ コンパスセッティング金具

艇名	Miss Nihonkai(S&S38)帆走報告書
	Skipper 藍沢 ナビ 坂田 クルー 吉川、佐藤、羽鳥、西方、星野
4 時 00 分	艇長会議にてレースは中止。各艇長の判断により、各艇東港へ帰ることにした。
6 時 00 分	51 年 10 月 11 日両津港出港。NW風力 1 くもり スピンをポートタックで展開して姫崎へ向かう
6 時 30 分	両津湾中央部を通過する頃から風が強まる。、
7 時 00 分	姫崎を「かわす頃には風力 4 となって艇速は 7 ~ 8 ノットに達していた。 この間波は殆どなく非常に安定した帆走を行ったが姫崎をかわしてコースを 90°にとる頃からうねりが出始め風もさらに強まり風力 5 に達した 後続の各艇はスピンを下ろし始めた、ミス二本海、ヒトゴ、マジョがスピンを展開したままで、東港へ向かった。
08 時頃 部	うねりとブローによってブローチングを受けた時にスピンシートがワイヤーから切断されてスピンが飛ばされた。回収の為艇を風上に向けコックピットからスピンを回収。レギュラージブを展開して再びコースを 90 度にむけて帆走を再開した。この間約 20 分スピンはアフターガイをウインチで巻いて回収。スピンはズタズタになった
8 時 30 分	ヒトゴが後ろからステイスルを展開して 3 枚張りで接近して来た。 ミス日本海は風がやや落ちたので、ジェノアを展開しようとしたが スピンネットがフォアステーにからみジェノアをトップまで上げる事が出来ず再びレギュラーを展開して帆走することにした。
09 時頃	風はさらに強まり海面は白く泡たち始めうねりは更に大きくなり波高は 4 ~ 5 mに達すると思われる程になったため、全員にライフジャケット着用を命令した。 コースは風が少しずつ西に回り NNW となったため 110 ~ 120°とした。 この頃佐渡汽船フェリーとすれちがう。フェリーもかなりピッチングしておりブリッジあたりまでスプレーが上がっていた。
10 時頃	150°方向にタンカーらしい影と煙突らしい物を視認コースを 90°に変更
10 時 30 分	第 2 白竜を視認してコースを 120°に変更して出来る限り沖よりにコースをとって東港を目指した。 波は一段と大きくなり波頭がくずれはじめたが、風は相変わらず NWW風力 5 程度で吹いていた。 第 2 白竜付近で 1 ポイントを行い再び第 2 白竜を左に見てコース 120°で東港 港 星野はスターンに座っていたが、居眠りを始めたためキャビンにいるよう。命令。 共同火力の大煙突を視認、続いてその左側に 3 本の煙突を視認し、この 3 本の煙突(120°)に向かって帆走した。この付近から水深は 30 m近くなり波は三角波に近く、波頭は次々と崩れ、ミス日本海も 3 回程くずれる波を、デッキ上にかぶり、コックピットは池のようになってしまった。 ヒトゴは全く視認出来ず、他艇の状態が非常に心配になる。
11 時 00 分	東港の西防波堤とその先端に設置された赤い灯標を視認した。波は非常に悪くな

り、三角波と磯波で艇のバランスをとる事が非常に困難になって来たため、全員に落水しない様に注意し一名をスターンから来る波の監視にあたらせた。

11 時 20 分 エンジンをスタートさせ万一の時にはすぐに機走出来る様にした。

11 時 30 分 灯標をかわした所でジャイブしてリーショアを残すため、出来るだけ西防波堤寄りで港内に向かう。

12 時 30 分 東港内の泊地にもやいとり昼食の準備をしながら他艇の入港を待つ。
他艇の状況を知る為、無線連絡を開始。

ガロータ、マジョ、ユキツバキ、マンボウは次々と入港。他の 4 艇となかなか連絡がとれず一同非常に心配になった。

14 時 30 分 新井浜沖にてヨットの遭難の知らせを受け直ちにミス日本海を本部として情報の収集。関係各方面に連絡、他の 3 艇への無線による誘導等を開始した。

ミス日本海としては注意報発令は知っていたが 10 日の気圧配置、11 日の予報、乗員の経験を総合的に判断した結果出港する事にした。また 05 時には両津発新潟行きのフェリーも出港していた。

出港当時に冬型の気圧配置が強まり東港付近の波がこれほどに悪くなっていること

を予測することは出来なかったが。出港前に当時の東港付近の海象をもっと調査すべきだったと反省している。

結果的にオンコースで東港に向かい、最後までコーターで帆走した艇は費各艇スムーズに入港したが、一方東港沖を通過してしまい、新居浜付近でタックして上りのコースを取った艇は最後まで苦労したようであった。

ココインもそうした艇の一艇だったようで、ナビゲーションの正確さも事故防止上重要なポイントになったと思う。

今後ミス日本海においても更にナビゲーションの訓練、落水防止対策、安全備品の充実落水者の救助訓練等、クルーの安全訓練気象状況の情報網整備、気象海象の予測等を徹底する必要性を痛感しており、実施していきたいと考えている。

以上関係者に多大な御心配をおかけしたことをお詫びして本航海の報告をします。

1951 年 10 月 13 日

ミス日本海

艇長 藍沢 直孝

艇名 **エイトリカン (BW24)**

両津ー東港 航海報告書

スキッパー 斎藤 仁

クルー高野 正明

市橋 俊博

辰間 義章

斎藤 美津江

6 時 00 分 両津港防波堤延長船上スタート

スタート後 5 分間フルメインとゼノアその後スピンを揚げゼノアを降ろす。

7 時 30 分 姫崎通過、先行艇の様子で波の状態が悪いのを知り姫崎通過後に再度スピランを考えスピンドウン

スピン収容中にスピンシートが外れスピンの激しくシバーし、スピンを破損する。直ちにゼノアを揚げ、スピンを取りこみ、艇内で修理しようと試みるも、ローリングの為に完全に船酔いしてしまう。キャビン内での裁縫は船酔いのもとでした。

- 9 時 30 分 高野にコース 1 1 5 ° を指示し艇内で仮眠
コックピットに出てティラーチェンジ
ココーイン 約 0.5 マイル後方ぴったりと付いてくる。
- 11 時 30 分 陸影を認める。
人工島を視認出来なかった為、陸岸に接近し位置を確認しようと思いコースを維持する。
ヒトゴ を視認する。
- 12 時 10 分 波の状況でこれ以上の接近は危険と考え、少々上り気味に走らす。
ココーイン 約 1 マイル後方でストレートに岸に向かうコースを取っている
のを認める。
- 12 時 20 分 これ以上の接近は完全に危険と判断し、オールハNZを命じる。
オールハNZとは帆船用語からの言葉で全員上甲板へ出ると言う意味を持つ。
艇内に居た市橋はオールハNZの意味は分からなかったが、口調からただならぬ気配を感じハッチから顔を出し海況を見て、他の 2 名にもオイルスキンを来て出て来てくれた。
- 12 時 30 分 ヒトゴ 同航しマイクで放送するも波浪の為に十分に聞き取れない。
ヒトゴ が左舷前方 5 0 m ~ 1 0 0 m の位置でタックし沖に逃げたのを認めジブ交換
ゼノアをレギュラーにする。波の状況が悪いので斎藤がバウでジブ交換する。
波のせいで、S & S の 3 8 のヒトゴのキールだけが見えたり、マストを含め完全に見えなくなる。
波浪中でのスピードを得る為メンはフルメインのままとしブローは艇を風上に向かわ
す事で避ける。
波の状況に十分注意しながらタック、沖に逃げる。陸岸より 1.5 マイルの位置と思われる。
- 12 時 40 分 磯波を受け 9 0 ° 横に倒される。
斜め前からの磯波を見て ” つかまれ ” と怒鳴るも T 君波に流され落水する。
艇が置き上がると同時に落水者の有無を確認しようと風下の海面に目を走らす。
左舷 2 m の位置に T を確認する。市橋がスターンパルピットのライフリングの所に行く為に、目の前を横切ったのが同時であった。
市橋がスターンパルピットに縛って有るライフリングのロープをほどいた時に海面
に
落ちてしまう。ブイと T との距離は約 1 0 m (ブイが風に飛ばされている。)
T にオイルスキンを脱げと怒鳴るも聞こえたかどうか?、(本人は聞こえなかった

と言っていた。))

直ちにジブダウンとエンジンスターートを命じる。市橋がバウにすっ飛んで行き、クルーにジブハリを降ろす指示を出す。斎藤(美)にエンジンスターートさせる。エンジンスターートしてコックピットに出て来た斎藤(美)に落水者から目を離すなと命ずる。エンジン始動前にシートが流れていないかは確認している。

ジブダウン完了し、ジブが暴れないように雑索で固定したのを確認、同時に落水者の位置を確認してタック。メンは波浪中の行動を考え上げたままとする。

風下で収容すると横転した場合波に巻き込まれる事も考え風上で収容する事にし

て

アビームで接近して少し手前で、上り気味にしてスピードを落とす。

Tに1回で駄目なら2, 3回繰り返すと怒鳴って、磯波を警戒しながら艇を持って行く。

市橋がコックピット内で腹ばいになり、スタンションに腕をかけ上半身を乗り出す様にしてTの手をつかむ。

危ない! 腹ばいになった市橋の足が宙に浮いた。足を押えろ!と指示を出す前に斎藤(美)が市橋の足に飛びついて押える。良かった～。思わずためいきが出る。

Tは船尾パルピットから自力で艇に這い上がるも、かなり疲労している様子でコックピットの後ろのハッチの上で仰向けに寝ようとする。その位置では危険なのでコックピットに入る様指示する。

Tの落水から収容まで6～7分の間であったと思われる。

距離にして約50m。尚落水時T、並びに全乗員がライジャケ不着用。落としたライフリングも回収した。固縛して、ジブを揚げ走り出して時計を見たら12時50分で有った。

非常に幸運と言えるほど、スムーズにTの回収が旨く、行われた原因は何か

12時20分のオールハンズまで鮪になって艇内で寝ていたクルー3人がオイルスキンを着用して、コックピットに出てきてから、各自の仕事をパーフェクトに実行した事による。

以心伝心、日頃の飲ミニケーションいや飲ンダクレケーションの効果と的確な指示による。

スキッパーの反省 T収容時エンジンのクラッチを切っていなかった。

これは非常に危険な事で有った。

12時50分 現在位置は不明であるが、東港より北側にいると思われるので、コースを240°にとる。

14時00分 約1時間走るも位置が確認出来ない。視界も2～3マイル程度か(後で分かった事だが、落掘川より東港寄りだと思われる地点)

北上して行ったヒトゴ 並びにココーイン は後続する様子も無く、クルーの疲労もはげしい。

北上した二艇は無線機を積んでいてお互いに連絡が出来る。と思い再度ヒトゴ の取った方向に反転する。

15時00分 ヒトゴ とトリトン とミーティング

トリトン の指示により再び反転、東港に向かう。この時点でココーイン が見当たらず不審に思う。

16 時 50 分 東港入港

入港後ココーイン の遭難事故を初めて知る。東港上空にはヘリが飛んでいた。ココーイン の小林さん、中村さんの冥福をお祈りします。

今回エイトリカンも落水者を出しているが。なぜ助けられたのか。艇長の指示にすぐ動いたクルーの、お互いの信頼感が、落水者救助をスムーズに行えた一番の要員であろうと思っています。

この航海に乗る予定の近藤君が風邪でリタイヤ、小針の独身寮のテレビのニュースで事故を知り、同じ寮生の柴田さんをお願いして、東港まで迎えに来てくれた。助かりました。有難う

マジョ (BW21)

石田 他 4 名

電話での聞き取り

昨年デンギーで 1 年間セーリングを行いクルーザーを今年買い初めてのロングの航海

0 6 時 両津港スタート

姫崎の手前でスピンを揚げるもブローチング 石田氏落水したがスピンシートにつか

まり簡単に艇内へ戻る。艇が横になったせいかな？

この時の海況を考え、舵引き 1 名を残し 3 名のクルーは危ないのでキャビン内に入れていた。

ブローチングの後はジブも上げないで、メン 2 ポンで東港を目指す。

東港沖の人工島を見つけ、ミス日本海から無線の指示を受け東港へ入港

何時も掛かりの悪い船外機が一発で掛かり、緊張が、解けあらためて助かった事を実感した。

マンボウ (スプレnder24)

電話での聞き取り調査

艇長 田辺 ?

クルー 近藤

高木

山田

山中

0 6 時 スタート 東港を目指す。

ガスって視界が悪いので、全員で東港の赤白の煙突を探す。

中条沖の人工島を見つけたが、高木氏が東港沖の白竜（人工島）と違うのに気が付き東港沖と違うと発言、変針して東港に向かうコースを取る。

新潟 東港 入港時間

艇名	艇種	入港時間	コース
HITOGO	S & S 3 8	16時30分	北寄り
ミス日本海	S & S 3 8	11時42分	オンコース
KOKOIN	ヤマハ 2 5	13時30分	? 遭難北寄り
雪椿	N Z 2 5	15時06分	北寄り
トリトン	サムライ 2 4	17時10分	北寄り
エイトリカン	B W - 2 4	16時50分	北寄り
マンボウ	ｽﾌﾟﾚﾝﾀﾞ - 2 4	13時30分	北寄り
ガロータ	B W - 2 4 R	12時52分	オンコース
マジョ	B W - 2 1	13時28分	オンコース