行ってきました上五島奈良尾漁港経由で宇久島へ
2022 年 5 月

今回の家族そろってのクルージングの舞台は長崎県上五島。最終目的地は宇久島です。宇久島を知りえた経緯は、もちろん私のバイブル舵誌から。満点の星空を楽しめるクルージングスポットとして、10 年くらい前に紹介されていました。それからずっと、宇久島への憧れを胸に用意を重ねてきました。

具体の準備の始まりは、今を遡ること約 1 年半前の 2021 年の正月明け。ヨットをサイズアップすることから始まりました。息子らが徐々に大きくなるにつれて、それまで大事にしてきたヨット（ST27）を若干、手狭に感じ始めていたところ。ネットに掲載されていた艇（バンデフェット 300：VF300）にフト目が留まりました。

（ネットに掲載されていた写真）

年始早々、家族を連れ立って冷やかし半分でその艇を見学したところ、キャビンこそ綺麗でしたが、デッキは鳥の糞だらけ、コックピットのチーク（ベニア）は朽ち果て、デッキ上には色も分からないシートが散乱、メインファーラーはマスト内で固着、ティラーはなく、エンジンは錆を吹いて不動、ギャレーにはコンロもなく、肝心のメイン・ジブセイルすら無い状態でした。聞くところによると、15 年以上も海に浮かぶこともなく、三浦半島の荒崎で放置されていたとのこと。家内は「キャビンが綺麗だね。新艇みたい。色々なボートショーでヨットを見てきたけど、この艇は良いと思うよ」とコメント。当初、購入など、全く考えていなかった私でしたが、家内の感想に心が動き、また、ブローカーから「外国人が購入後、海外への輸出を目論んでいる」と聞き、「そんなことをさせてはいかん。日本製のヨットこそ、日本人が乗るべき。熊本の ST27 と VF300 の 2 艇持ちでも多

分、大丈夫⁉」と勝手な理由をつけて、見学から 1 週間後に勢い余って契約のハンコを押してしまいました。価格は格安、身分相応な金額でした。

（契約直後、嬉しいような・・・）

購入初日、1 月の寒風が吹きすさぶ中、私は苔に埋まったシート類を全て取り外し、水を掛けながらデッキを掃除。家内は船内を雑巾で念入りに拭きあげて、ソファーのカバーを自宅へ持ち帰って洗濯する準備。その最中、私がスカイライトのハッチを開けたら、パッキンが壊れてしまい、キャビンは水浸しに・・・。それから 1 か月間、黒ずんだシート類の洗濯、清水タンクの清掃、あらゆるパッキン類の交換、バッテリーの交換などに明け暮れました。

（Before to After）

その間、生涯付き合うつもりだった ST27 を結果的に手放さざるを得ないことになり、個人売買のネットへ UP。いつでも購入希望者が ST27 を自由に見学できるようにと、熊本の母は八代大島港と自宅を何度も車で往復し、大変な思いをして ST27 に積んであった

荷物を全て持ち帰ることになりました。

そして、あっという間に 2 月中旬となり、東京から長崎への転勤の内示を受け、直ぐに長崎サンセットマリーナに係留許可の相談を入れ、ニュージャパンヨットの皆様にマストの倒し方などを伝授頂き、大阪の浜寺ヨットと陸送の調整を何度も行い、ようやく 3 月初めにトラックで熊本八代へ持ち帰ることとなりました。輸送費は船価より高額。なんともビミョーでしたが、艇のサイズと運送の日程を考えれば致し方ない出費でした。その直後、ST27 の嫁入り先が千葉へと決まり、VF300 のオリジナルセイル 2 枚がタダで手元に戻り、私は安心したような寂しいような複雑な気持を胸に、4 月、3 年間暮らした東京から長崎へと引っ越しました。

その後、修理をお願いした八代のヨット修理のプロは、4 月から 5 月にかけてメインファーラーの分解整備、同時にエンジンとセイルドライブのオーバーホールを行い、7 月から 8 月の盛夏にコックピットチークの張り直し、その後、新たに出てきたラダーなどの補修に直面し、結果的に秋までの半年間、休む暇なくレストアに関わることになりました。そして、2021 年 9 月末に無事、（再）進水。

（何枚か、熊本にレストア中の写真ありや）

（進水後、3 世代で初の八代海ショートクルージング）

その後も年明けまで細々とした修理が継続し、ようやく 2022 年 2 月末に熊本八代大島港から長崎サンセットマリーナへ 55 マイルの回航となりました。15 年間放置されていた艇を復活してくれたプロに本当に感謝です。

（長崎サンセットマリーナに到着）

回航後の 3 月、春の五島・宇久島へクルージングを決定。家族は身近になった新しいヨットへ頻繁に出かけるようになり、時には船内泊するようになりました。当初、ST27 が突然、居なくなったことを悲しんでいた小 2 と幼稚園年長の子供達も、徐々に新しいヨットに慣れ、私も家内も出入港やデッキ作業に慣れてきたこともあり、4 月中旬、五島列島全体と詳細を記載した紙チャート 4 枚を調達。仕事の帰りに家族総出でハーバーに寄っ

て、燃料や清水を搭載して準備を整え、出航前日に糧食の積み込みを完了させて、前泊することになりました。

（出航前夜）

クルージング 1 日目（長崎サンセットマリーナから上五島の奈良尾漁港）

午前 6 時起床。朝のサンセットマリーナは朝焼けに照らされたオレンジ色に染まりました。

この日の目的地は上五島にある奈良尾漁港。かつて漁業で栄えた港町で、現在は長崎からのジェットフォイルフェリーも寄港する上五島の東の玄関です。長崎サンセットマリーナからの距離は約 40 マイル。予定では 7 時間の航程です。エンジンの暖機運転を済ませ、午前 7 時に出港。出港と同時に気持ち良い朝の風が吹き出しました。北西から 5 メートル弱。波は 50 センチ程度。絶好のセイリング日和。息子らは出港時、爆睡。その後、

目覚めて一寸だけヘルムするも船酔いでダウン。4 回吐いた次男は、父ちゃんの仕事の一端を感じた？ことでしょう。

（出港後も爆睡。その後、一寸だけヘルム）

レグの途中、奈良尾漁港まで 15 マイルを航過したころから、ようやく家内も息子らも慣れてきたようで、デッキに出てきました。トビウオがヨットの直ぐ横から百メートルほど飛ぶ度に歓声を上げていました。

（ほら、トビウオ！）

午前 11 時を回ったところで、奈良尾漁港が見えてきました。奈良尾漁協に連絡をとって、入港許可を取り付けたところ「本日は担当者不在ですが、フェリーターミナルに舫っていいよ」との快諾を得た。息子らにとって五島は初めて、家内にとっては約 20 年ぶり。私にとってもヨットでは約 10 年ぶりです。ワクワク感が否めません。

（奈良尾漁港が見えてきた。入港中のフェリーがお出迎え）

午後１時前、奈良尾漁港まで約５ケーブルまで近づいたことから、私は入港用意を開始。防舷物と前後部索を用意し、港口向けへアプローチを始めるために双眼鏡で奈良尾漁港防波堤付近を覗いたところ、フェリーが出港準備を始めました。息子らに「港では出船優先だよ」と説明し、出港していく長崎行きのフェリーへ「御安航を」と手を振りました。

（午後１時、フェリー出港。岡の上の建物はリゾートホテル「マルゲリータ」）

御安航を！

午後１時、予定よりも１時間早く奈良尾漁港のフェリーターミナルへ着岸させると、家内も息子も船酔いから若干覚めたらしく、家内は直ぐに五島うどん屋さんをスマホで検索。直ぐに１軒見つかったらしく、午後２時にフェリーターミナルから出発するバスに飛び乗り、うどん屋「ならお」を目指しました。

（うどん食べるぞー！）

実はうどん屋は歩いて 10 分の場所にあったのですが、船酔い明けの家族にとって、バス移動は実に楽でした。ただ、到着したうどん屋「ならお」には「本日休業」の札が。店内の電気が点いていたので、ガラス越しにのぞき込むと、女将さんが「今日はもう、うどんの出汁がないのよ。2 杯分しか。それでも良ければ」とおっしゃるので、お言葉に甘え

て入店することにしました。港からバスに乗った甲斐がありました。ざるうどんとカレーうどん、ごぼう天うどんを食しましたが、さすが五島うどん。喉越しが違う。長崎に赴任して１年が経過しましたが、赴任来初めての五島うどんに感動しました。

（船酔い明けにカレーうどん）

（のど越しが違う、アゴ出汁も美味）

なんでも女将さんによると、奈良尾には食堂がなく、五島うどん「ならお」の１軒。コロナ禍の昨年６月、心配する周囲の目をよそに開店したが、売り上げが１日５杯の日もあり、相当に苦労したそうです。また、3 日前に私が所属する「八代ヨットクラブ」のヨットが奈良尾に入港し、女将さんの店で３人がうどんを食したそうで。世間は狭い。そのうちの一人は長崎で有名なお菓子屋さんのヨット「おたくさ」元クルーということもあり、話に花が開きました。

また、奈良尾漁港は四半世紀前、港全体が巻き網漁船で埋まるくらい栄えており、一晩で大金を支払う漁船員もいて、大変、栄えていたそうです。今では漁船の数も減ってしまっていますが、ヨットはボチボチ入港しているとのこと。

（閉店していたお店を開けてくれた女将さんに感謝です）

食後、フェリーターミナルへ戻ると、家内はいつの間にか土産屋さんに入って、さっそく地元の名産品を物色。さっそく売店のおばちゃんと仲良くなっていました。

（奈良尾フェリーターミナルと奈良尾のモニュメント）

暑かったので、アイスを購入し、木陰で食べていると、先ほどの売店のおばちゃんとターミナル前でバッタリ。仕事帰りだそうで。おばちゃんによると、奈良尾にはヨットがちょくちょく入港して、近くにあるリゾートホテルに宿泊するヨットマンもいるそうです。また、ホテルには入浴施設が併設されており、日帰り入浴も可能との由。歩いて 20 分くらい、近くのトンネルを抜けて坂を登ったところにあるとのことでした。「何なら自分の車を貸そうか、自分の家の風呂を貸そうか（以前、奈良尾に寄港したヨットマンがおばちゃんの家の風呂をお借りしたそうだ)」との親切な申し出まで頂きましたが、恐縮なので、丁寧に遠慮。さっそくヨットに戻ってお風呂セットを準備して、丘の上のホテルへ向かうことにしました。

（アイス最高。気温 25 度）　　（指定された係留場所）

トンネルを抜け、汗だくになって階段を登ると、そこには立派なリゾートホテルがありました。土日休日ということもあり、夕食は予約で一杯。さっそく入浴施設に入り、汗と潮を洗い流し、浴槽に入ると、奈良尾の港と先ほど渡った五島灘が一望でき、素晴らしい

眺望でした。

（奈良尾トンネルと丘へ登る階段）

（ホテル「マルゲリータ」と併設された入浴施設）

また、ホテル「マルゲリータ」からの眺望も、風呂に負けずと劣らず素晴らしいものでした。帰り際にヨットマンらしい 4 人組とすれ違い、行くところは皆同じと思われました。

（ホテル「マルゲリータ」のカフェからの眺望。風呂からの五島を見た眺めも同じ）

帰路は雑木林の中を抜けて、急な階段を下って港へ。気が付いたら夕食時で、昼に訪れた五島うどん「ならお」へ再び出向き、今度は丼物を手持ちして帰船しました。食後、気が付けば外は暗く、家族全員、シュラフに潜って爆睡でした。

奈良尾は「ヨットで奈良尾漁港へ」という地域振興キャンペーンをやっていることもありまして、なるほど、人も親切で、自然も豊で魅力的な港でした。多くのヨットマンの寄港をお勧めしたいと思います。

クルージング 2 日目（上五島奈良尾漁港から宇久島）

この日の目的地は上五島の最北部にある宇久島。奈良尾漁港からの距離は、上五島の中通島と中五島にある若松島の間にある関掛瀬戸及び、若松瀬戸を抜け、上五島西岸を北上し、小値賀島と野崎島の間を抜け約 35 マイル（奈良尾漁港から上五島東岸を北上し、宇久島まで直航すると約 29 マイル）。予定では 6 時間の航程。朝 5 時前に起床し、予定どおり午前 5 時に出港。群青色の空と、朝焼けが素晴らしいものでした。

（朝の奈良尾漁港）（五島灘に朝日が昇る）

この日は天気予報どおりの無風。連れ潮で関掛瀬戸を北上すると、若松港を出港したフェリーとすれ違いました。潮流がある狭水道を、反航する漁船や我々のような小型船と遭遇しながら上手に通航するフェリー航海士の技術は素晴らしい。こちらは初めて通過する水道でもあり、手元の紙チャートと睨めっこでした。

（関掛瀬戸入航）

（若松大橋を航過するフェリー）

（水道の可航幅は最小で約 200 メートル）

（若松大橋を航過）

（若松瀬戸でワッチ）

午前 9 時、若松瀬戸を抜け、東シナ海へ出ました。遠く水平線の先には中国大陸や韓国

済州島があります。息子らに「この水平線の先に、どんな世界があるのだろうか」といった冒険心を抱いて欲しいと願って計画した今回のクルージングでもありました。

（五島の南方には孤島の男女群島もある）

話は逸れますが、五島列島の南西には男女群島があります。この自然豊かで絶景の孤島へ小型船舶が辿り着くためには、結構な金額の装備を搭載させ「近海区域」を取得しなければなりません。個人的な見解ですが、船舶の性能が数十年前と比肩して向上した現在でもありますから、今後、航行区域を若干、見直して、男女群島周辺を「近海区域」から「沿海区域」へ変更し、多くのヨットマンやボート乗りがアクセスできるように、そして、それが高度なシーマンシップ、より熟成した自己責任によるセイリング文化の普及に貢献することになれば良いと願うところです。

他方で同時に、国際 VHF や EPIRB を活用した海保との緊急連絡体制の構築が必要かもしれません。そのためには海保が通信設備である A1（国際 VHF）海域を GMDSS として整備することが必須で、男女群島に国際 VHF の基地局を設置することも必要となるでしょう。また、先日の北海道の事故でも報道があったとおり沿岸において携帯電話 118 番が繋がらない地域は多いのですが、5W のハンディ VHF で海保の基地局を呼べない沿岸海域が多いことも事実（船舶側のアンテナ高さの問題もあります）。

ご承知のとおり、海洋先進国の英国・フランスは A1 海域を整備しており、沿岸無線局（警備隊）との連絡のみならず、マリーナの出入港時に VHF でマリーナ側と連絡をも取り合っています。数年前までコスパス・サーサットシステム会議において、日本団長を務めていた私としては、日本のコスパス・サーサットシステムが MEOSAR-FOC（遭難警報発出から数分間で海保が遭難位置を確定できる体制の確立）となった今、EPIRB を PLB 程度まで安価に、総務省の手続きも簡略化することも念頭にするべきと考えます。ただし、以上の前提には、やはり、ヨットやボート人口の全体的な増加、スキルの向上が必要条件となりますでしょう。そのためにも海上に存在する行政マンたる海保自身が、よりプレジャーボート界とより近しくなり、その普及に何らかの形で貢献でき、最終的に一つの

豊かな海社会の構築に貢献できるようになれば良いなと思います。

話を戻します。野崎島の西方を航過し、午前 11 時過ぎ、ほぼ予定どおり宇久島フィッシャリーナへ到着しました。

（野崎島側から小値賀島空港を望む）

（宇久島に着いたぞー!!）

事前にポンツーンの手配をとっていたこともあり、防波堤をかわすと、宇久島観光協会の方が待っていて下さいました。舫い索まで取ってもらい、なんとも有難い限り。入港直後の家族写真までも撮影して下さいました（その時、私の不注意で愛用のデジタルカメラがデッキから海面へ滑り落ちました。うまく回収できましたが、爾後、記念写真は家内のスマホのみとなりました）。観光協会の方の話によると、宇久島のレンタカー会社はフィッシャリーナまで配車して下さるそうで、さっそく、2 時に予約。また、町中の食事処から景勝地まで紹介して下さいました。

入港後の艇内整理を終え、レンタカーを待っている時間で昼食をとろうと、歩き出しましたら、先ほどの観光協会の方が車で丁度通りかかり、近くの食堂まで送ってくださいました。フィッシャリーナから食堂まで意外と距離があったこともあり、子連れには、なんとも有難かった次第でした。

この食堂も、奈良尾のうどん屋と同じく、ほぼ、ランチを終了していたにもかかわらず、女将さんが無理して入れて下さいました。島の方々は本当にやさしいと感じました。食堂ではクジラのカツカレーなどを頂きました。クジラの油は冷めても固まらないそうで、初めてクジラの油のみで調理したカレーを食しましたが、カツオのような風味で美味でした。長崎に赴任したら一度はクジラを食したいと、ずっと思っていましたが、宇久島で良い経験をすることができました。

そうこうすると午後 2 時に近づき、私の携帯電話が鳴りました。予約したレンタカー屋さんからで「フィッシャリーナ近くの食堂で昼食をとっています」と告げたところ、食堂まで配車して下さるとの話。信じられないホスピタリティ。届けられた車は、我々子連れにピッタリの軽の箱バン。さっそく、島内観光に繰り出しました。

蒼い空に揺れる緑のヤシの木に癒され、誰一人いない真白の砂浜で砂遊びに興じ、草原から砂浜に降りる崖を手すり伝いに降り、遠くまで見渡せる青く澄んだ大浜海水浴場で冷たい海水浴を楽しみ、のんびり歩くガッシリした五島牛を眺め、その匂いを嗅ぎ、緑の芝生から勢いよく生えた対馬瀬灯台に寄り添いながら遠く対馬海峡を進む外国船を視て、車一台がどうにか通れる急峻な道を登って旧日本海軍の見張り台（城ケ岳展望台）より上五島全体を望みました。どの風景も筆舌に尽くし難いものでした。

（誰もいない大浜海水浴場）

（大浜海水浴場は遠浅）

（対馬瀬灯台）

（城ケ岳展望台から上五島列島を望む）

最後は、フィッシャリーナ近くの旅館で風呂を頂き、市内の食堂へ。この食事処で頂いた牛料理、海鮮丼は生涯、忘れられないほど美味でした。フィッシャリーナに戻ると、レンタカーさんが車をピックアップ。安価にも関わらず、それ以上のサービスでした。フィッシャリーナには私たちの入港後、ヨットやボート数隻が寄港していました。宇久島に人気があるのも納得。もちろん、夜には誰もいない港の端で、満天の星空を楽しみました。

クルージング 3 日目（宇久島から長崎サンセットマリーナ）

この日は単調に長崎サンセットマリーナへ戻るだけ。航程は五島灘を南下し、江の島、寺島、池島を通過する約 42 マイル。予定では 8 時間で目的地に到着予定。遅めの朝 7 時前に起床し、午前 9 時に出港しました。

出港後、天気予報どおり南の風が 4 メートル程度になり、機走でマリーナへ向かうことに。途中、息子らはキャビンで好き放題。私は数回、家内とワッチ交代ができ、随分と楽をさせてもらいました。特に寄港する港も予定していなかったことから、単調な回航となり、午後 5 時半に長崎サンセットマリーナに到着。その後、息子らは近くの芝生広場を駆け回り、私と家内は荷物の撤収と燃料搭載。エンジンのフラッシングまで終えました。翌日、再度、家族総出でヨットハーバーへ出向いて、ヨットに対して安全な航海に感謝を述べ、念入りに船内清掃とデッキ清掃を行い、清水搭載を完了させました。

（晴天の五島灘を長崎向けに南下）

最後に。

今回のクルージングは家族 4 人で初めての VF300 でのクルージングでありました。帰港して改めて、これまでの艇や環境に感謝しました。幼少から大学時代を経て、青年時代まで過ごした初代（K21:山崎造船）、青年時代から結婚、幼少の息子らを乗せた 2 代目（ST27:山崎造船）。この 2 艇があったからこそ、全国転勤の中、自分の母親による船守があったからこそ、八代ヨットクラブの皆様からの長年のご厚情があったからこそ、この 3 艇目で今回の様に家族皆で充実できる休暇を過ごせたのでした。

そして、本来ならば 3 代目は ST30 か ST34 でなければならないのですが、出物の中古艇もなく、たまたま出会った VF300。この約 1 年半、ニュージャパンヨットの方々に相当にお世話になり、いろいろな相談に乗っていただき、八代の造船プロに修理して頂き、自分でも隅々手入れして初めて、山崎造船の ST 以外にも、丈夫で耐候性があって、1 人でも取り回しが容易で、4 人家族にピッタリのフランスデザインで、日本製の良艇があるのだなと感じました。建造から数十年経っても、部品の供給が国内で賄えるのも日本製の強み。もちろん、外国製の輸入艇の良さもありますが、同時に今後、日本製のヨットが日本の家族間で普及することも願うところです。

次回、夏のクルージング。若松島・奈留島あたりを検討中。