

夏の花火大会 ボートで安全に楽しむには

夏の風物詩、花火大会。陸の喧噪から離れ、心地よい海風に吹かれつつ、遮るもののない水面から、大迫力のアトラクションを満喫できるのはボーターの特権だ。ただこの花火クルージング、実はベテランでも慎重になる上級者向けメニューのひとつである。海洋レジャー安全・振興協会救助事業部BAN本部の安藤正博さんに、ボートで花火を安全に楽しむための基本を伺った



帰路に最大の注意を

行きはよいよい 帰りはこわい……わらべ唄通りゃんせ。の一節は、まさにボートで花火見物に興じる際の注意点を表した言葉といってもよいだろう。花火クルージングにおいて、もっともトラブルに遭いやすいのは、花火が終わってからホームポートへ戻るまでの行程なのである。

理由は大きく2つ。まず1つめは帰路が夜間航行となる点だ。「花火見物なのだから夜間航行は当たり前だろう」と思われるかもしれないが、初めて経験する場合など、この当たり前のことを事前にリアルに認識できていないことが多い。

大抵の花火大会は開始時間が日没から間もないあたりに設定されているはずで、これを見物に行こうとすると、おおむねまだ明るい時刻の出航となる。そして花火を満喫して、いざ帰りの時間となるとあたりは真っ暗。周囲が見渡せた往路とまるで違う条件に戸惑うのである。

言い換えると、それほど慣れない夜間航行は危険なのだ。街灯などに照らされている陸上と違い、夜間の海上で視認できるのは灯火のみ。しかも視点の低いプレジャーボートの場合、灯火の遠近感がつかみにくく、背景光（陸地のビルなどの光）と紛れやすいので特に注意を要する。

一例として掲載した同じ横浜港の昼と夜の写真を比べて

もその差はおわかりだろう。昼間は見えている海面やベイブリッジ下の堤防などが夜間は全く見えないのである。

そして花火クルーズの帰りが怖い理由その2は、終了直後の大混雑。花火に限らず大きなイベントに共通する現象だが、始まりに合わせ徐々に集まってきた群衆は、イベントが終わると一斉に帰途につく。陸上であれば、のろのろ行列して進めばよい話だが、海上では勝手が違う。加えて帰る方向は皆同じではなく、一刻も早く帰りたいという心理から総じて飛ばし気味になる。これも写真をご覧ください、四方八方に曳き波がたつ花火大会直後の超輻輳状態がおわかりだろう。

昼間のテスト航海が最善

このように危険度の増す夜間や混雑する海域の航行には慣れが必要なのだが、夜釣りをするアングラー以外、プレジャーボートのオーナーにとってそうそう経験を積めるものでもない。しかしビギナーならそれなりの準備をして臨むのが、安全に花火クルージングを行うコツとなる。

第一はしっかりとした航海計画を立てることだ。最近ではほとんどのプレジャーボートがGPSを装備しており、詳しい航海計画を作成せずに出港するケースを多く見受ける。しかし前述のように夜間の海は昼間と全く異なる。事前にY

昼間と夜間の比較



2枚の写真は横浜港からベイブリッジをくぐり東京湾に出る際に見える同じ光景。昼間ははっきり視認できる周辺の状況や構造物が、夜はほとんど見えない

チャートなどを用いて、目的地までの予定針路付近にある航路標識(灯台、灯浮標)の位置、灯質を把握しておきたい。

さらに可能なら前もって昼間に目的地まで航行してみよう。これが最も簡単で効果的な準備だ。チェックポイントを明るいうちに確認できるうえ、このときの航跡をGPSに残しておけば、実際の夜間航行時に非常に役立つ。視界の悪い夜の海では、素人は知らず知らずのうちに明かりの見える陸地へ寄って走航しがちで危険なのだが、この航跡をたどればその心配もなくなる。

そして夜間航行中に航路標識と同様に重要なのが他船の航海灯の視認である。船には海上衝突予防法により船舶の種類や状態を他船に知らせるため灯火の点灯が義務づけられている。航路標識は動かないものだが、こちらは状況によって刻々と変化し、その見え方によって相手の動きを知ることができる。免許取得の際、学んだはずだが、夜間航行に出る前に最低限マスト灯、舷灯、船尾灯の役割と見え方くらいはおさらいし、頭に入れておこう。

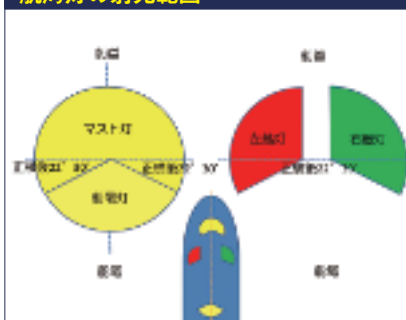
花火大会当日の注意点

以下に、花火クルージング当日にやるべきこと注意すべきことを時系列順に挙げておく。

まずは発航前点検。一昨年から義務化されているが、昼ではあまり行わない航海灯の点検は特に入念に行うこと。球切れなどで灯火が点かないと違反になるだけでなく、実際に非常に危険だ。できれば予備の電球も用意しておきたい。

次にワッチの徹底。花火大会の実施海域には多数の船が集結する。場所によってはアンカリング可能な大会もあるようだが、大抵は禁止。他船の動静を含め周囲の状況には

航海灯の射光範囲



相手船との位置関係で航海灯がどのように見えるのか、基本をおさらいしておこう。例えば、右45度くらいにマスト灯と赤い左舷灯が見えたら、海上衝突予防法の第15条「横切り船の航法」。自船が相手の針路を避ける避航船となる

常に注意を払おう。またワッチはキャプテンだけでなく、複数の目で行うのがベターで、可能であれば免許保持者の協力を仰ぎたいところ。また、もしエンジンを止めても、法的には航行中であり航海灯は絶対に消さないこと。

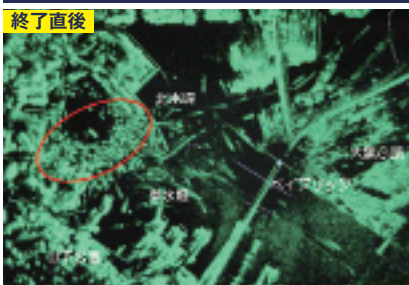
花火鑑賞中は気分が盛り上げるものだが、もちろん船長は飲酒禁止。そもそも他船が多数浮いている状況では、花火の最中も繊細な操船が必須。皆の安全を確保すべきキャプテンは、ハナから花火には集中できないものと覚悟しておくことだ。

前段で述べた花火終了後のラッシュ時の身の処し方も事前に対策を考えておくと慌てにくい。花火大会のスケジュールを確認し、みんなが一斉に動き出す終了後を避け、終了前のタイミングで早めに帰途につくのも有効だろう。また出遅れてしまった場合、他船の曳き波による不意の動揺には要注意。同乗者にもきちんと注意を促そう。

そして目視による状況把握が難しく操船能力も低下する夜間航行では、昼間走る際の5〜7割程度の速力に抑えること。さらによく知っているはずのホームポートも、夜間見るとまた光景が異なるはず。入港は順番を守り、速力を落として慎重に行おう。

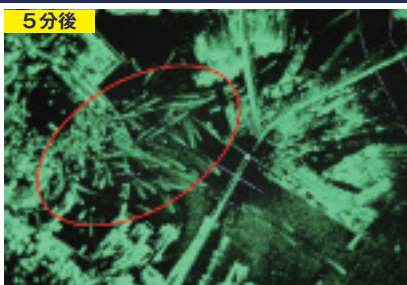
2006年に横浜港で開催された花火大会終了後の船の移動の様子

終了直後



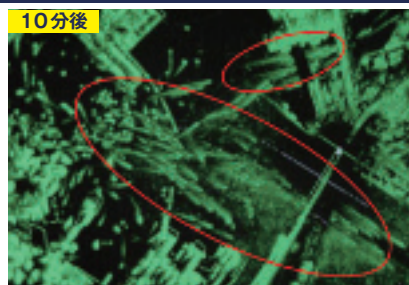
会場周辺にびっしりと船が集まっていることがわかる

5分後



一斉に船が動き出し、それぞれ様々な方向へ走り出しているのがわかる

10分後



京浜運河方面と港外方面に分かれ、続々とベイブリッジを通過している