

平成24年度 日本海にぎわい・交流海道ネットワーク
《 講演会 》

■記念講演

講 師：公益財団法人みちのく北方漁船博物館財団理事 昆 政明

演 題：日本海をかけた北前船



ただいまご紹介に預かりました、昆政明と申します。暫くのお時間お付き合いをいただきたいと思っております。それでは早速ですけれども、スライドと動画をみながら説明させていただきますので、こちらのスクリーンの方をご覧くださいと思います。

今、画面に出ているのは、今、私が所属しております、みちのく北方漁船博物館の展示室内です。これからみちのく丸を引き出して、海に出して帆走、帆を上げよう、そういう作業をやっているところなんです。これが何をしているのかというと、大きな舵、舵を下の方に下ろして、舵の効きをよくすると。漁船博物館がこちらですね。そして専用岸壁、専用港があるんですけども、タグボートでもって引き出し、そして陸奥湾、狭く言うと青森湾のなかで帆を上げる。帆を上げることを、展開の展に帆と書いて展帆（てんぱん）という言い方をしているんですけども。ちなみにこれは私です。海の上では私は用のない人間ですので、後ろに手を組んで黙って立って、邪魔にならないようにしています。こういう状態で帆をずっと上げていきます。これが中層の甲板です。実はこの下の部分に発電機があり、発電機でモーターを動かして、ウインチで帆の上げ下ろしをしています。だいたい1分から2分間あれば帆を上の方まで上げることができます。帆をいっぱい上げて、そして陸奥湾のなかを帆走している。風があれば帆が風を受けて船は動きますが、それを帆走といいます。さまざまなロープ類、綱類、それをあっちに結んだり、あっちにも持っていったり。さまざまな操作をするために、だいたい20人から25人くらいの人数が必要です。ただ、北前船の時代には、千石船で14人から17人くらいの人数で船を動かしていた。

この日は後ろから横風を受け、風が結構強かったので、だいたい7、8ノット、時速14キロから15キロくらいで航行しています。いろんな綱をもって帆を調整しながら走っている。帆柱

の高さは、根元から28mです。これも船尾のほうから非常にいい風を受けてゆっくりと走っています。船尾のことを「とも」といいますが、船尾方向からの風、「まとも」の風を受けています。まともという言葉はそこから出ています。

さて、ここからが本題でございます。「日本海を駆けた北前船 復元北前船みちのく丸日本海就航事業について」これを皆さんにお話したい。こういう統一ポスター。昨年の7月13日に青森港を出港し、青森港に帰港したのが8月27日。その後一週間の一般公開などがあります。このポスターは全国版のポスターですが、各港でも同じようなポスターを張っていましたので、酒田のみなさんもお覧になったことがあると思います。

青森港を出港して、そして鯨ヶ沢、深浦という青森県内の港を入った後に、小樽に行きました。小樽から日本海を南下して、島根、境港、美保関、それから安来、そこから福井、石川、富山、新潟、そして酒田にもお邪魔して、秋田から青森に帰った。48日間の航海でした。去年の7月27日のみちのく丸は、小樽の一般公開も終わり、日本海を南下してこの辺を走っていた頃だと思います。私はその期間中船に乗っていたのではなく、陸上からサポートしつつ、小樽から南下していました。実は去年7月27日、酒田のみちのく丸航行の実行委員会主催のシンポジウムに参加して、今回と同じような基調講演をしていました。ですので、ひょっとすると「去年あんたの顔みたよ、同じこと話すんじゃないの」と思っている方もいらっしゃると思います。話題が重なる部分も多少あります。去年は、これからお邪魔しますという予告を込めたお話、今回はお世話になりましたとお礼を述べるためにお話させていただきます。

各港には実行委員がありまして、その方達からみちのく丸を迎えてくれました。寄港するたびに、船内の展示公開、展帆展示、シンポジウム、講演会など、さまざまな関連イベントを行いました。

みちのく丸とは、みちのく北方漁船博物館という財団が所持している船です。これを東奥日報社がスポンサーになり、各寄港地の実行委員会を組織して、そして港に入る。実際船を動かすのは、この運行技術ボランティアという、みちのく丸を動かすボランティア団体です。これらの団体が全行程にわたって、みちのく丸のサポートを行いました。

財団の理事長からのたっの頼み、というか命令で、みちのく北方漁船博物館の概要を少し説明させていただきます。みちのく北方漁船博物館とは、漁船とは名につくものの、漁船以外にもすべての日本の船の発展過程を展示している博物館です。博物館のシンボルとして弁才船のみちのく丸を復元し、走らせています。これが漁船博物館です。これがみちのく丸。さきほど映像にも出てきたんですが、ここの体育館みたいな建物が展示室。中をみますと、これは船の1/3の模型です。非常に大きな模型なんですが、建物が大きいので小さく見えます。展示室は1辺が50mの広々とした空間です。このなかに150槽くらいの船が展示されています。このあたりに展示されている船が、国の重要有形民俗文化財に指定されている木造漁船。船を専門に扱う博物館としては、問題なく日本一の収集点数を誇りますけれども、漁船に限れば世界的にみても当博物館はトップクラス、ひょっとすると一番かもしれません。

みちのく丸に話を戻します。日本の復元弁才船は全部で4艘あります。まず大震災で大きな被害を受けた大船渡市に1艘。この気仙丸は津波をしのいで現在も健在です。この少し小型の気仙丸が最初につくられた船です。そして佐渡の白山丸。その後に大阪の浪花丸という菱垣廻船。これが千石の大きさでつくられています。みちのく丸というのが4番目につくられた船ということになります。みちのく丸以前に造られた船は昔の方法で厳密に復元制作されています。しかし、

このみちのく丸には海に浮かべて帆走を継続的に実施するという、そして操船方法を再現、作業の復元を行うという目的がありました。そのため膠を使わずボルトを使うなどをして、船体は強化されています。大きさは千石船の大きさ、具体的には3.2mあります。浪花丸も千石船の大きさですが、こちらは3.1m。基本的な大きさは一緒ですが、舳先の部分を大きくして、浪花丸より1m大きくした点がポイントです。造船所の中に、木工のためのさまざまな設備を設営しました。基本的には江戸時代そのままのつくり方です。これはすり合わせという技法で、水が漏れないようにしています。これはほぼ完成した状態ですね。そして進水式当日の様子。ここに人物が見えます。人物と比較するといかに大きいものであるかを実感していただけるかと思います。あと注目していただきたいのは木の肌ですね。新造のときは木の色が真新しくて非常にきれいです。そして初めて海に浮かんだみちのく丸。ひっくり返るんじゃないかという心配もあったんですけども見事に、きれいに進水することができた。

みちのく丸は2005年に完成しました。その次の年から、NPO 法人青森みなとクラブが中心になり、青森セーリングクラブその他のメンバーが操縦し、みちのく丸専用港を出港して青森湾のなかで年に何回か帆走訓練を継続して実施してきた。第1回目が2006年5月27日でした。NHKの本番帆走というのは、大河ドラマの篤姫に使用する映像を撮影するための走行です。そして2011年には各港で帆をあげましたので12回。合わせて過去28回の展帆、帆走を実施してきている。よく聞かれるのは、なぜ帆走できるのか。博物館のなかに実物の展示をしても、継続的に帆を上げて走らせるのは難しい。現に浪花丸は、何度か大阪湾のなかで帆を上げて走らせたものの、今は博物館のなかに納められている。我々は現在も海に船を浮かべて展帆しています。展帆の継続の条件というものを考えてみますと、当たり前ですがまず「みちのく丸という船を持っている」。そして「陸奥湾という、四方を陸地に囲まれた、穏やかな平水の湾が目の前に広がっている」。それから「船を動かす人がいる」こと。青森セーリングクラブという、単独で世界一周した技量を持つヨットマンはじめとした優秀なメンバーが揃った歴史あるクラブのメンバーがみちのく丸を操縦します。そして何よりも大きなことですが「曳舟がある」。どういう意味かということ、財団の理事長、博物館の館長をしている細川の本業は海事土木の業者の社長です。曳舟で陸奥湾のなかに引き出し、1回陸奥湾のなかで帆を上げるためには、曳舟、油代その他全部合わせると本来60万円くらいの費用がかかります。私たちの場合、博物館の関係者が実際に船を所有して、自由に海を引き回すことができる。大きなアドバンテージとなる。それから、さまざまな支援してくれる方がいらっしゃいます。日本財団を始め、さまざまな財団からの助成。それから放送局、新聞社。放送局というのは、例えばNHKのテレビドラマの出演、もしくは映画のロケに船を使わせる。

そして何より重要なのは、行政の理解です。行政という言葉が固いんですが、運輸局、海上保安庁、それから工事事務所。そういう方が、みちのく丸を走らせることの意義を認めてくださっているので、難しい問題を一つひとつクリアしながら、一步ずつ前の方に進んできた。それが結果的に日本海の就航にまで結びついたと言えます。

これが陸奥湾のなかで大きく帆を上げて走っている姿です。ここからの高さが2.5mあります。帆の長さは2.3mで、幅が2.0mあります。ちょっと細長く見えるかもしれませんが、畳でいうと300帖敷くらい一枚帆を上げて走りますので、かなりスピードを出すことができます。真正面から見ると人物の大きさからみて、いかに大きな帆であるかということが理解できると思います。実は、この大きな一枚帆が、日本の船の大きな特徴の一つです。

昔の船の形を忠実に復元してレプリカ船をつくり、昔の方法と同じようにエンジンを使わずに帆の力、あるいは櫂の力で走らせるということが世界各地で行われています。レプリカ船のなかでも帆を上げて実際に走っている船を取り上げた年鑑があります。その年鑑の表紙をみちのく丸の写真が飾りました。非常に大きく取り上げてあり、日本を、アジアを代表する帆走の可能なレプリカ船ということで大きく紹介されている。掲載されているほかの船には、ローマ時代の軍船、それからこちらのクリッパーという大きな帆船などがあります。このような船に混じって、表紙に選ばれた。世界的にみても、みちのく丸の帆走は高く評価されています。

帆柱の上に滑車がついていて、帆桁に水縄（みなわ）をくくりつけ、船内にある轆轤（ろくろ）で水縄を巻き取り、帆を上げ下げする。そして帆の形を整えるための、帆の両側についている両方綱、帆桁についている手縄を調整し、うまく使って船を走らせる。船を走らせるというのは、帆をうまく上げることといえます。帆を上げ、そこに風があれば船が前に進む。甲板の上では、帆の下の部分に帆足がでています。これを急いですべて結びつけないと帆が風に持っていかれる。それで人数が必要な訳なんです。それからここの部分、船室のなかに轆轤が二つ付いていて、これでロープを巻き取ると。本来は轆轤で上げるんですが、すると1時間かかっても上げきれない。みちのく丸にはスクリューを動かすエンジンはありませんが、電気をおこす発電機はあります。発電機でおこした電気でウインチを起動する。一番底の部分に発電機が据え付けられているわけです。断面でみると、ここのところにモーターがあり、ここのところに発電機を積んでいます。ここが、やっかた、あるいは櫓（やぐら）という乗組員の居住区です。そしてここの上甲板がさまざまな作業をするところ。それぞれに人員を配置して、だいたい最低で23人、できれば25、6人くらい。それでもって帆を上げ下げする。

これは明治30年代、小浜の港に入ってくる北前船ですね。「まぎり」という走り方で風上に向かって進んでいる様子です。これを我々も復元的にやってみたらだいたい同じような帆走になった。それで今回は、島根県中海に入ったときに、風の具合が非常に良かったので、風上に向かって、帆桁を大きくねじって、風上に向かって静かに走るといって、「まぎり走り」というのを披露しました。まぎりを使ったのは、ここ中海と新潟の展帆のとき。酒田のときは、風が強くてまぎりをするのは危険だったため、残念ながら公開を断念しました。

ここで簡単に船の名前についてご説明します。日本の船全般を和船といいます。そして、千石船という言葉 皆さん聞いたことあると思います。千石船とは、字の如く千石の荷物を積むことができる大きさの船です。弁才船と書きますが、正しくは「べざいぶね」あるいは「べざいせん」というのが正式な名前です。これは船の形を表す言葉です。弁才船が普及する前には、日本海北部では北国船（「ほっこくぶね」もしくは「ほっこくせん」）が使われていました。日本海に就航する北前船、大阪と江戸の間を行き来する桧垣廻船、同じ大阪と江戸の間を行き来するけれども主に樽を積み込む樽廻船。これはそれぞれ名前が違いますが、すべて弁才船です。和船、船形名称としての船の名前、用途からくる船の名前、大きさからくる名称を此処で一度整理しました。千石とは150トンです。米一俵を60キロと計算すれば、千石船一艘で2500俵の米を積むことができる船ということです。ようするに千石船とはこの船倉部分に2500俵の米俵を積むことができる船です。牛馬1頭で2俵運ぶのが普通です。そうすると千石船1槽は牛馬1250頭分の荷物を20数名で運ぶことができる、非常に経済効率のいい運送手段だった。中でもこの北前船というのは、日本海を中心に、大阪を起点にして瀬戸内海から日本海側の諸港を回って北海道に至る「買い積み」の船、買って積んで、港みなとで商売をしながら蝦夷地に向かい、そし

て蝦夷地で主に海産物を仕入れて大阪方面に運ぶ。それに対して運賃積みの船のことを「賃積み」といいますね。桧垣廻船、樽廻船は賃積みの代表的な船ということになる訳です。

酒田は寛文12年、1872年に河村瑞賢によって西回り航路の起点になった。前の年には東周りで江戸まで米を運び、次の年は酒田を出発して下関海峡から瀬戸内海に入る、そして大阪に至る、更に江戸まで。これが東回り航路になるわけです。酒田が東周り航路と西回り航路の起点です。ターミナルですね。江戸と並ぶターミナルとっていい。そして日本海を航行するのが北前船。そして太平洋を大阪と江戸の間が桧垣廻船、樽廻船。東回り航路が整備される前は、例えば鱒ヶ沢を出港した米は敦賀とか三国に上陸させて、そこから陸を通過して琵琶湖の水運から淀川に通って大阪に運ばれていました。回り航路の開発によって、後の北前船が隆盛を極める、ひとつのきっかけになっていく。注意しなくてはならないのは、北前船というのは、幕末から明治にかけてが一番の最盛期だったことです。下りについては、さまざまな日用品、雑貨類、そして上りは鯨かすを中心に魚かす、鯨油、その他さまざまな海産物、場合によっては木材、米、さまざまなものを運ぶ。下の方には重い石のようなもの、樽、そしてだんだん軽いものを山のように積んで運ぶ。

これは明治20年代の三国港の写真です。これだけ多数の船が港に入っている。そしてこれは小浜港から出港していく北前船。いずれもあまり大型の船ではありません。だいたい100石から150石くらいの船です。船縁がくっつきそうなほど密集しています。日和見をして風がよしとなれば一斉に船出をしたんです。

みちのく丸の船出ですが、これが13日の出港式です。そしてこれが鱒ヶ沢の港を出港する場面です。大型の曳舟で港みなどの間を引いていき、そして各港1回ずつ展帆帆走を行う。これは小樽の築港の岸壁で一般公開しているときの写真です。これは中海で展帆して、周りをヨットやクルーザーに囲まれて走っている状況です。小浜の港に入ったときは、ちょうど日本丸が台風を避けて入港しておりまして、日本丸のまわりをぐるっと一回りして挨拶することができた。

みちのく丸の航海長です。実は日本郵船の社員で、昔は飛鳥という豪華客船の船長もしていた。そういう人が、航海長として、ボランティアでこういった事業に関わってくれている。

これが小浜の湾をゆっくりと走っている姿。

さまざまな乗組員がありますけれども、全行程通して乗り込んでいたのは4人か5人です。一番上に船頭。表仕（おもてし）、親司（おやじ）、知工（ちく）、これが船頭以下三役といいます。船頭キムラトオルさん、銀行員です。表仕キクチサカエさん、日本郵船です。親司イトウヨウイチさん、海上自衛隊です。それから知工、事務長ですね、オクヤマさん、青森市役所。の4人は最初から最後までずっと船の上で生活をしていました。

子どもたちに話をしたときに、事前にみちのく丸に関する質問を書いたら一番多かった質問は「トイレはどうしていましたか」。さまざまですが、ポータブルトイレにする人、新聞紙を広げて汚物を包む、ひもがついたバケツに用を足して海に投げる。それから船尾、「ちり」というんですけど、このところをまたぐと、ちょうど下が船が動いてますから、水洗トイレと同じ機能を果たすんです。ここで用を足すのが一番爽快なんですけど、後ろにタグボートがついてますから、タグボートの乗組員にお尻がみられる。女性も乗りますから、このところと、船倉の最奥にポータブルのトイレを備えています。ですが、あまりこちらは使わなかったといっています。

「ご飯は何を食べていましたか」。全てカップヌードルとレトルト食品。ここに、昔の船はかま

どがつくってあったんですが、みちのく丸にはかまどはつくっていません。ガスコンロをここにおいて、お湯をわかして、あとはレトルト食品でがんばりました。

「一番長い航海は?」。これは小樽から美保関までの足掛け7日間。船のなかで6回夜を過ごした。船のなかに仮設のベッドが用意してあるんですが、実際は華奢で使い勝手が良くないので、航海の後半は床の上に直接寝た。ただ、雨が降ると水浸しになるんです。今回の航海は、天気にも恵まれた航海ではあったけれど、一雨くると大変なことになる。

ずっと航海を続けて新潟を出港、そして酒田に寄港させていただきました。これは山形新聞の紙面です。山居倉庫、私も見学させていただきましたけれど、酒田というのは歴史の厚み、重みが違うというのが私たちの印象でした。新潟から酒田に向かう途中で、栗島の沖合を、このように点のように見える3槽が船団を組んで酒田を目指していた。私たちは先に回って、港にいて、係留する場所を確認していた。そして準備を整えた頃にみちのく丸は酒田港の港外に到着し、これから入港するという連絡がありました。みなさんから「ようこそ酒田港へ」と出迎えていただきました。夕方に近い時間に入港したんですが、入港したと同時に知事さんから入港を歓迎していただき、角樽に入ったお神酒をいただきました。船員が着ているのは、アイヌの民族衣装「アツシ」を模した法被です。少し話はずれますが、北前船の乗組員にとってはステータスシンボルだったんです。蝦夷地でアツシを買ってお土産にする。船山をみると、船頭がアツシを着ている写真が残っています。そして八幡神社にお参りし、無事入港の報告と、これからの航海の安全を祈願した。後日聞いた話ですが、7月13日、出港の当日、出港の時間に合わせて酒田のみなさんが八幡神社に参拝し、みちのく丸の航海の安全を祈願してくださったと。それを聞いたとき、思わずほろっと泣きそうになった。というのも、非常に天気にも恵まれた航海だったんです。台風が来たけど全部それて、海は荒れなかった。言うならば神様仏様に守られながら航海していたという実感があったんです。酒田のみなさんのおかげだったのかと、乗組員の人たちとともに、感謝の念を抱きました。

これは歓迎式典当日の入港の様子です。実は前日に入港していたものの入港したままで歓迎式典というのも恰好がつかみませんので、一度港外に出て、それからもう一度しつと伴走のクルーザー、ヨットとともに酒田の港に入った。そして盛大な歓迎の式典をしていただきました。岸壁にたくさんの方が集まっていた。酒田舞娘さんが重たい米俵を二人で運び込む。これが船長さんと舞娘さんの記念写真、役得ですね。後で「酒田が一番良かった」と感激していました。たくさんの方々が、暑く、天気も悪いなか集まってくださって、船上にあがっていただくことができた。展帆ですが、出港して帆を上げたのはいいんですが、舵を取るのに苦労したんですね。22ノット、時速でいうと20キロちょっと、風速でいうと10m ちょっとくらいの風が吹き始めたので、これは危ないと。そういう理由で、展帆は1回だけで終わってしまい、酒田で乗り込んでくださった方には非常に申し訳なかった。

サライという雑誌をご存じでしょうか。北前船のバッグに鳥海山がそびえ、帆を上げて走っているという、すばらしい写真が今年の正月号のサライの巻頭を飾った。この写真を取ってくれたのが、土門拳美術館の学芸員であり、土門拳の最後の弟子の藤森武さん。仏像の写真では日本一の方です。藤森さんが鳥海山をバッグに帆を上げている写真をぜひとも撮りたいとおっしゃってくださった。そこで山形新聞さんにお骨折りいただき、船を調達して写真を撮影してくれた。これがサライの正月号の巻頭を飾った。ちなみに我々のカメラマンはタグボートの方に乗っていたんですが、タグボートの速度は最大8ノット。みちのく丸は10ノットちかく出ていましたので追



いつけず、鳥海山を背景にした写真はとうとう撮れなかったんです。

みちのく丸の航海に関しては「北前船 みちのく丸」とネットで検索をかけていただくと東奥日報のサイトで、航海記録のブログをいまもみていただくことができます。機会がありましたらご覧ください。

8月2日から青森ではねぶたが始まります。実は北前船は物資を運ぶだけでなく、文化の交流にも大きな役割を果たしたと文献では見ることができるんですが、具体的にどういうことかというのは祭りをみると判る。ねぶた祭のルーツは、祇園祭にあるというのが現在の定説です。我々がつくった説ですけれど、ねぶたのオフィシャルサイトにも現在は書かれています。祇園祭といえば山鉦の巡行がありますが、その前にお迎え提灯、神輿を迎えるための提灯ですね。そして宵山には提灯山というものができます。富山県にはこのように提灯をつかった飾り物の祭りがあります。たてももの祭りといえます。そして提灯を使った祭りというと、秋田の竿燈祭があります。これは明治時代に入ってから竿燈と呼ぶようになりましたが、それ以前は「ねぶり流し」あるいは「ねぶた流し」といった。そして富山県滑川市、ここには松明を海に流す「ねぶた流し」という行事があります。青森県の内陸にも、川に松明を流す、現在は「火流し」と呼ばれる祭りがありますが、昔は「ねぶた流し」といいました。

今度は提灯でなくつくり物に着目しますが、富山県夜鷹の「あんどん祭り」。秋田県能代の「ねむり流し」。この絵は江戸時代に蓑虫山人（みのむしさんじん）という画家が描いた絵ですが、高い灯籠を造った様子が描かれています。現在はこのようになっています。青森県五所川原のたちねぶたの原型です。これも同じく明治時代に蓑虫山人が書いた非常に高いねぶたの絵が残っています。そして私もとても驚いたんですが、酒田に来たら、博多の山鉦と同じような山鉦が酒田にもあった。形も歴史も違いますが、上に大きく伸び、中かに明かりを入れる行灯という祭りの基本を考えると、日本海の祭りの大きな流れといえる。これはねぶた祭の江戸時代の山車の様子です。同じ弘前ですが、このように山車を引く祭りがあるんです。実はこれは京都の山車と全く同じものです。京都の祭りを、形を変えながら輸入してきている。祇園祭には山車祭りの要素と、明かりをともし行灯、提灯祭りの要素と、二つの要素がある。それがそれぞれ北前船によって、山車祭りとして運ばれ、明かりを点す祭りとして運ばれ、ねむり流し、七夕の要素と結びついて

ねぶたの原型ができた。そして山車祭りの要素とねぶたの原型が結びついて、現在のねぶたに発展した。これは祭りというものが一つの地域だけではなく、日本海沿岸の場合、北前船というルートを通して、土地ごとの独特の発展を遂げながら、影響を与えながら、根っこは同じものであるという証明になると考えています。

最後になりますが、これからの展望をお話しします。みちのく丸を建造してから今年で7年目です。昨年大修理をしましたが、随分がたが来ている。10年走らせれば十分かという気持ちになっています。では新しく何をしていけば良いかと考えました。これは昔の北前船です。この部分、ここは蛇腹という荷物を押さえる部分です。これは絵馬などにも描かれていますが、蛇腹を用いて大きな荷物が山のように積まれています。これは北前船の図面を拡大したのですが、ここに蛇腹の詳細な図面がある。つまり何をやりたいかと言うと、みちのく丸は荷物を積まない状態、米を運搬しない状態で動いていた。これを昔の北前船と同じように、蛇腹というものを装着し、このように山のように荷物を積んで帆を上げる。絵馬と同じような状態で走らせてみたい。これが現在の私たちの夢です。

時間を少し過ぎてしまいましたが、これは私が一番好きな映像です。陸奥湾内を走っている状態です。撮影している船のすぐ脇を通っていきますが、船上でたくさんの帆足が出ています。乗組員の人たちが皆で帆足の調整をしている。そしてこれから「まぎり走り」、まぎりの状態に持っていこうという場面です。この両方綱をずっと前の方に引っ張っている。これは斜め前からの風を受けて、風上に向けてかなりのスピードで走っている状況です。陸奥湾内、西から東に向かって走っています。これくらいの波が出ていると、だいたい8ノットから9ノットくらい、時速でいうと14キロから15キロくらいのスピードで走っています。これは帆をまた元に戻して、ひらき走りという形で、斜め後ろからの風で走っています。これを私が乗っているクルーザーで追い越しながら撮影しています。相当揺れるんですよ。波を受けると上下に大きく振動しているのが判る。北前船の上ののっていると、帆を上げた状態ではあまり揺れを感じない。音もほとんどしないんです。

あと何年走るか分かりませんが、みちのく丸をなんらかの形で活用、利用していきたいと考えております。雑多な話で申し訳ありませんが、昨年お世話になったお礼を兼ねてお話しさせていただきました。ご清聴ありがとうございました。