

佐渡海峡

JJ1SXA/池

またまた、我が故郷の話題だ、「佐渡おけさ」で「佐渡は四十九里波の上」と歌われるが、四十九里は、196キロメートル、かなりの距離だが、どこから佐渡までの距離なのか、また、別の1節に、「五十と三里を輪に踊る」というのがあり、幼少の頃は、佐渡と本土間の距離は、四十九里、外周は、五十三里と信じていた。

最短距離は新潟市の角田(かくた)岬から佐渡市の鴻ノ瀬鼻(こうのせばな)までの31.5キロメートルだ、ドーバー海峡の最狭部は34キロメートル、佐渡海峡の最短距離は、ドーバー海峡より2.5キロメートル程短い距離だ。

佐渡汽船の3航路の距離は、次の通りだ、「両津港」から「新潟港」までは、67.2キロメートル、「赤泊港」から「寺泊港」までは、46.0キロメートル、「小木港」から「直江津港」までは78.0キロメートルだ。

「佐渡へ八里のさざなみ越えて」と「佐渡おけさ」にこんな1節があることも知った、八里は32キロメートルだから、最短距離31.5キロメートルとほぼ一致する。

外周五十三里、212キロメートルは、実際の距離262.7キロメートルと50.7キロメートルの差がある。

では、「佐渡は四十九里波の上」の四十九里は何処との距離だと疑問が解けなかったが、あるサイトで、「実測ではなく漁師が荒れた海で佐渡までたどりつく苦労を唄ったものであると言われていました」とあった。

佐渡へのアクセスは新潟西港(新潟市中央区)、直江津港(新潟県上越市)、寺泊港(新潟県長岡市)から航路で行くのがメインだ、新潟～両津を往復するジェットフォイルは、航路67.2kmを最高時速約80キロの速さで運航していて、船に乗っている時間はなんと約60分だ、カーフェリーは、約2時間半だが、この運賃は、2等席であれば、片道2,380円だが、ジェットフォイルの方は6,390円と相当高い。(運賃は、2019年1月時点)



新潟・両津間を運航する
ジェットフォイル



新潟・両津間を運航する
大型旅客カーフェリー



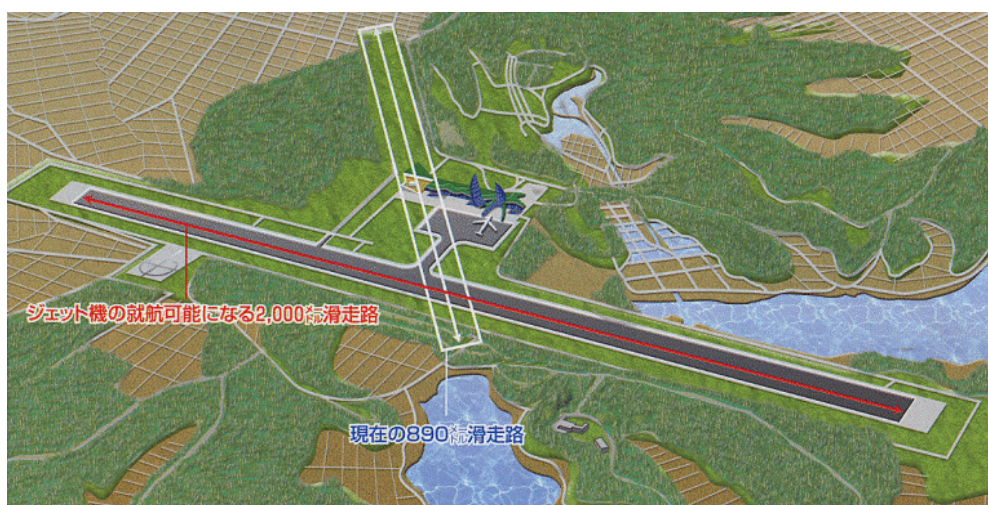
寺泊・赤泊間を運航する
高速船 46.0km・65分

新潟空港から佐渡空港までの航空路ですが、1959年(昭和34年)8月1日に富士航空

(現・日本航空)が新潟～佐渡航路を開設、その後、幾つかの運航会社が路線を運航していましたが、1913年(平成25年)4月1日より無期限運休しています。

佐渡空港の滑走路は長さは890メートルで、幅は25メートルと、滑走路距離が短いため離着陸できる機材が限られていることから、新潟県ではリージョナルジェットやボーイング737級が離着陸可能な2000メートル滑走路を備えた拡張整備事業を進めている、新滑走路は現滑走路の東をかすめる形で概ね南西方面から北東方面に向かって設置される計画となっている。

新滑走路が完成すれば、日本全国の空港から直行便が飛ぶことになるでしょう、勿論「羽田空港」からも飛ぶだろうし、そうなれば利用して見たい。



佐渡空港・現在の滑走路と新滑走路予定地

「佐渡海峡海底トンネル」という話もありましたが、「残念ながら海が深いので、新潟から掘って佐渡島に出るようなトンネルを掘ると、ジェットコースターのように急角度で下がり、そしてすぐ急角度で上昇しなければなりません、そうしないためには白根のあたりからトンネルを掘らなければなりません、そうすると新潟駅を通らないことになります、経済的な問題は考えないことにしても物理的に無理、また、青函トンネル(全長53.85km、海底部分の長さは23.30km)以上の距離に加え、新潟近辺は地震が多いこと、比較的砂地が多いため不可能では無いにせよ難航はするでしょう」との意見もある。

また、新潟県離島振興計画(案)でも、「佐渡海峡を繋ぐトンネルの建設については、現時点で事業化の予定はありません、島外との交通については、航路・空路の利便性向上や人流・物流コストの低廉化などを図ることによって、交流人口の拡大や産業振興に繋がりたいと考えています」となっています。

技術的に相当難しいということと、費用対効果で無理ということだ、トンネルができて車が走ることができれば最高だ、佐渡へ行くのに船に乗り換えなくても良いと云うのは素晴らしいが、新潟までの高速走行が無理になってきている。