

健康文化

ヨットライフの魅力

春日井 清雄

去る5月20日、45フィートのセイリングクルーザーK号が、遙かニュージーランドに向けての半年間の太平洋航海に出航した。彼らはハワイを経てマルケサス諸島からタヒチ、更に南太平洋の島々をアイランドホッピングしながら、11月頃ニュージーランドに到着の予定である。このK号に乗り込むメンバーは艇長のYさん(68歳)、その同僚Tさん(66歳)、それに女性で著名なヨット乗りのNさん(75歳)と皆さん現役リタイアの元気なご老人メンバーである。かく言う小生もハワイからタヒチまでの2ヶ月間のクルージングに参加させて頂くことになっている。

少なからずハワイまでの4,000海里(1海里は1852m、海里は記号Mで表す)は、およそ30日間を要するノンストップのロングクルージングである。途中の天候・海象条件については気象ファックス等の情報を得て、できるだけ安全なコースを辿るとは言うものの、ある程度の荒天下でのクルージングは余儀なくされる筈で、心身両面においてかなりの試練は覚悟の上での航海である。彼らをこのような大冒険に駆り立たせる要因は一体何であろうか？

私が20代の後半に差し掛かった頃、友人の勧誘で景勝の地、伊勢志摩国立公園の五ヶ所湾に位置する志摩ヨットハーバーのメンバーとなった。このヨットクラブ(ヴィーブルオーシャンクラブ、通称VOCという倶楽部組織)の特筆すべき点は、セーリングボート専用のハーバーである事と、大きな入江(五ヶ所湾)の中の入江に位置し、自然環境をそのまま活かした長期滞在型のリゾートハーバーという特性である。このロケーションにすっかり魅入られた小生は、以来40年近く、ヨットライフを満喫している。(写真1.)

当初は初体験のヨットの操船を覚えるべく、クラブ所有のディンギー(オープンデッキのセンターボード艇)を借りて良く練習したものである。まずは「ヨットが如何にして帆走するのか」の理論を習得。人為的な動力を用いることなく、自然の風だけで大海原を帆走する心地良さは何にも変え難い快感! この体験を通してすっかりセーリングに魅了されて、セーリングの技法をマスターする



写真1. 著者が現在乗っている愛艇「Seafarer4世」。ホームポートの五か所湾から隣の英虞湾賢島にクルージングし、お知り合いの別荘に停泊した時のもの。

と、今度はキャビン付のヨットを所有して、船で生活できる環境を持ちたい、という欲望が沸々と湧いてきた。1号艇は1986年に30ftのヨットを入手。

現役時代はご他聞に漏れず、日ごろの仕事環境の中で多くの困難や悩みを持ち、ストレスの溜まる日々を送っていたが、週末には必ず愛艇に赴き、船上で時間を過ごす事により、間違いなくストレスが解消されて、週明けの仕事に就くことができた。日曜日の夕刻に船の片づけをして帰路につく時には、必ず何がしかの充足感を感じたものである。

同じハーバーの常連の中に、心臓疾患と糖尿病を患っていた方で、60過ぎてからヨットを始められ、ヨットライフに魅せられた挙句、遂には一年の大半をヨットの中で過ごされるようになった先輩も居る。彼は、ハーバーの対岸に畑を耕し、愛艇を舫っている栈橋で牡蠣の養殖をし、更に小さな生簀を作って地元の漁師から鯛などの魚を入手して日々自炊生活を送っておられた。毎年、航海計画を立てて、年に一度は遠くへクルージングに出掛けられ、南は沖縄から北は北海道まで、日本中の海をクルージングで訪れた。70歳になられた頃、「そろそろ冒険的な遠出は控えますよ」と言っておられたが、なんのなんの、その後も闊達に活動を続けられ、体調も頗る健康で持病など何処に行ってしまった

のか、と疑いたくなるほどお元気に過ごされていた。流石に80歳を過ぎてからは、ご自宅での生活に戻られたようだが・・・。

私には息子が一人居るが、親子でのヨットライフは乳飲み子の頃から社会人に成長した今日でも続いている。自然が相手である以上、多少の危険は伴うが、故に余計に慎重を期し、事故が起こらないようにケアしてきた積りである。現在の日本のレジャー事情の中で、最も規制がされていないのがヨットによるクルージングではないだろうか。少々危険を伴う場所は「立ち入り禁止」、天候が荒れてきたら「通行禁止」等々の規制がされる陸の世界と異なり、海におけるクルージングはそのような規制がない。(規制のしようがない、と言った方が正しいのかも) それ故に、出航する際にはそれ相応の準備と心構えを必要とする。安全対策は元より、有事の際は、艇長が全てを判断し、クルーはそれに従う。そしてそれはその艇の規範となる。息子が小中学生の頃、彼の友達が良く我が艇に遊びに来たことがあるのだが、船を介しての海遊びを大いに楽しんで貰った。同時に、艇長である私を始め一緒に乗り込んでいるクルーの若者達が、ヨットに乗船する規律を守らせるように指導した。セーリング中のマナーはもちろんの事、船上での食事の後の皿洗いもクルーとしての役割分担を担わせ、ほとんどのお子達はそれらを遵守していた。そんな訳で、彼らの親御さん達には「春日井さんのヨットスクール」は子供たちの情操教育上、とても効果的である、と感謝されたものである。

このように、ヨットライフは心身両面での健康維持や子供たちの情操教育においても大いに貢献するものと確信している。(写真2.)

ヨットにはスポーツとしての楽しみ方もある。我々の所属する倶楽部では、毎月倶楽部レースが開催され、五ヶ所湾内の10海里ほどのコースでそのスピードを競う。自然を相手にする為に風向や潮流の変化を読みながら、お互いのセーリングタクティクスを競うのである。10海里ほどの湾内レースであれば、およそ2時間内外で終了するが、セールスのトリムや体重移動等々の為に結構な運動量となり、然してハードではないにせよ、良い運動となり、体力の維持にも役立っている。

ロングクルージングの楽しみ方は、今や、衛星航法(GPS)を用いる為、その方位や行程を知る事も簡単で、天候さえ気をつけて計画を組めば、快適な船旅を味わう事ができる。立ち寄る停泊地での美味しいお料理や地酒等を堪能し、時には温泉に浸かって英気を養う事もできる。遥か沖合いから陸地の絶景を眺めたり、オーバーナイトのクルージングでは水平線に沈む太陽、満天の星、明け方のご来光も楽しむことができる。



写真2. 日本在住の外国人親子を体験乗船させている時のもの

自然の風だけで大海原を帆走する心地良さ、都会の喧騒を離れて四季折々の自然に触れながら自分だけの空間と時間を持つ事、そして気の赴くままに自分の行きたい所へ出かけられる事がヨットライフの魅力なのである。

現役をリタイアした今日でも、旧友との交流や家族との余暇を過ごす手段として、存分にヨットライフを満喫し、英気を養っている。

ご参考までに、冒頭に記したK号の太平洋航海計画を添付致します。

K号 太平洋航海計画 (2011年5月—2012年11月)

太平洋航海の各部分は長いので大部分風が頼りで走ります。従いまして予定はかなり狂う可能性がありますので、その点はご了承ください。航海所要日数は船速5kt(ノット)で計算しました。(毎時1海里の速度をノットという。すなわち1ノットは1852m毎時です。)

その1. 日本—ニュージーランド (2011年5月—11月)

出航 5月14日(土) 11時。 15日(日)12時 三浦半島三崎港着、給油。
夕方出港。

日本（野島崎）—ハワイ・オアフ島ホノルル：3900M

35° Nに沿って真東に進み、ホノルルの真北（158° W）に先ず到達（3100 M）

ついで真南に転針しホノルル（21° 20' N）へ（800M）

ホノルル・Ala Wai Boat Harbor 到着予定 6月17日。

ハワイでの予定。

ホノルルで約5日滞在し、ゴムボート、アンカーなどの船具購入、整備、補給、休養。

ホノルル—Lahaina, Maui 75M 1日で移動。Lahainaに約5日滞在し観光。Lahaina—Kona, Hawaii 80M、Lahaina—Hilo, Hawaii 120M、どちらかに行き約5日滞在し観光、補給。

Hawaii（Kona、またはHilo）—Nuku Hiva、Marquesas：2100M

Hawaii 島出港予定7月2日。北東貿易風に対し可能な限り上りで走り、赤道より北5度くらいで、赤道反流利用してエンジンも使用し、Nuku Hivaの経度140° Wより東に到達、その後南下してNuku Hiva 島南側のTaiohaeaに、7月20日頃入港予定。Hiva Oa 島（ゴーギャンの墓あり）など各地を訪問して観光約15日間 Marquesas に滞在。

Nuku Hiva, Marquesas—Takaroa, Tuamotu：440M

Nuku Hiva 8月5日（金）出港。4日後の8月9日（火）にTuamotu 最北の島Takaroa 到着。

160M 西南西のRangiroa への移動も含めて約5日 Tuamotu 環礁海域に滞在。

Rangiroa—Papeete, Tahiti：210M

Rangiroa を8月14日（日）早朝出港し15日（月）昼Papeete 到着。

Tahiti での予定

Tahiti は Tahiti 島、Moorea 島などのある風上グループと Raiatea 島、Bora Bora 島などのある風下グループに分かれるが Papeete と Bora Bora 島間は150M で24時間で移動できる距離。Moorea—Raiatea 間は110M。両方あわせて計約3週間間滞在し9月7日（水）にBora Bora、出港（Bora Bora で補給が困難なら、Raiatea、もしくはPapeete まで戻ってからの出港になるかも知れない）。

Bora Bora—Rarotonga, Cook Is：600M

9月7日（水）Bora Bora（Raiatea、またはPapeete）出港。9月12日（月）

Rarotonga 着。7日間 Rarotonga 周辺に滞在。

Rarotonga—Palmerston, Cook Is：265M

9月19日(月) Rarotonga 出港。9月21日(水) Palmerston 着。 3日間滞在。

Palmerston—Pago Pago, Tutuila Is, American Samoa: 480 M

9月24日(土) Palmerston 出港。9月28日(水) Pago Pago 着。5日間滞
し、補給、観光。

Pago Pago—Apia, Upol Is, Samoa : 75M

10月3日(月) Pago Pago 出港。10月4日(水) Apia 着。 入国手続き時
に西の Savaii 島への訪問許可を取り、Savaii も含めて9日間滞在。

Apia, Samoa—Niuatoputapu, Tonga : 160M

10月13日(木) Apia 出港。10月14日(金) Niuatoputapu 着。低い環
礁(アンカリング地は貿易風の風下)のため強風時は寄港しないほうがよ
い。

Niuatoputapu—Neiafu, Vavau, Tonga : 165M

10月17日(月) Niuatoputapu 出港。10月18日(火) Vavau 島 Neiafu 着。
Tonga は Vavau から南にいくつかの島が並んでいる。これらに立寄りながら
Nukualofa、Tongatapu へ行く。Nukualofa は Tonga 王国の首都で、王宮、
その他観光場所あり。各種補給可。Tonga 地域に12日間滞在。

Nukualofa, Tongatapu—Opuia, New Zealand : 1070M

10月31日(月) Nukualofa 出港。11月10日(木) Opuia 到着。

ニュージーランドでは Opuia にて入国手続き、休養、補給後、少し南の
Whangare に移動し、整備など実施。ここに K 号を係留したまま12月20日頃
(またはクリスマスをオークランドあたりで過ごして26日ころ)日本へ一時帰
国。翌年1月下旬にニュージーランドにまた戻り、2,3月ニュージーランド北
島クルージング、ドライブ、ハイキングなどして最終整備の後、4月上旬にニ
ューカレドニアへ向けて出港する。

(元(株)ベルファッションワイズ代表取締役)