

健康文化

## 太平洋ヨット航海記

春日井 清雄

2011年5月、私のヨット仲間Yさんは彼の愛艇K号全長45フィート(13.7m)で長年の念願であった太平洋航海に臨んだ。三重県五ヶ所湾に位置する志摩ヨットハーバーを起点にハワイ、マルケサス、タヒチ、サモア、トンガを経てニュージーランドに至る総距離1万海里(1海里は1852m)の大航海である。私はその行程の内、ハワイからタヒチまでの間を同乗させて頂く事となった。

5月20日に志摩ヨットハーバーを出航したK号は八丈島で台風をやり過ぎした後、4000海里の彼方ハワイを目指して39日間の航海の末、7月8日にハワイ・オアフ島のワイキキヨットハーバーに到着。丁度同日、小生は飛行機でホノルルへ到着して彼らを迎えた。

ヨットによるロングクルージングの経験豊富なメンバーも長の航海で流石に疲労の色は隠せない。入国審査、ワイキキヨットハーバーでの係留手続きを済ませた後、久々の陸地での夕食を取りながら、これまでの航海状況を聴かせて貰った。

翌日からキャプテンのYさん指示の下、早速次なる航海の為の準備に取り掛かる。先ずはこれまでの航海で生じた艇の不具合を列举して、それぞれに役割分担が課せられてそれらの修復に取り組んだ。一番大きな問題は、デッキ(甲板)からの水漏れ。長い航海の間、波でデッキが洗われ、何処かの隙間から海水がキャビンに浸入し、何ヶ所かが湿っぽく異臭を放っている。原因と思われる箇所はシーラント(パテ)で防水措置を施したり、痛んだセールの修繕をしたり、食料の買出し等々、次なる航海に万全を期した。

### \* ハワイ諸島 (オアフ→マウイ→ハワイ島)

約一週間の滞在も大半がそれらの作業に追われて、いよいよ7月14日隣のマウイ島ラハイナを目指して出航。一昼夜の航海だが、小生にとっては初の海外クルージング。K号の艙装にも慣れていないのでクルーの皆さんに色々教えて頂きながら…。船酔いには滅法強い筈であったが、25ノット強(1ノットは

毎時1海里の速度)の向かい風で思いの外ローリング・ピッチングが激しく、少々船酔い気味になりながら、15日昼ごろ、無事にラハイナの港に横付け。マウイ島は有数のリゾート地であるにも拘らず、外来艇が横付けできるヨットハーバーの数は少なく、その数少ないハーバーも地元の艇を係留したり、観光用の艇の係留場所で占められており、ゲスト用の係留場所は数が限られている。何とかマリンVHF(船舶用無線)でハーバースターと交渉の上、運良く一箇所だけ空いていたバースに舫わせて貰った。(1泊US\$15)陸に面したバースに係留できない場合は沖係留と称して、陸から離れた海面にアンカーを打ち、テンドーボート(船外機付の小型ボート)で自艇と陸の間を行き来しなければならず、大変不便を強いられる。

延べ5日間のラハイナ逗留では、レンタカーを借りてハワイ諸島で最も高いハレアカラ山頂の眺望を楽しんだり、美しい滝の在るイアロ溪谷やレインフォレスト植物園を見物。

19日、ラハイナを出航、ハワイ島のコナを目指す。マウイ島とハワイ島の間はアラヌイハハ海峡と称して、波風が強い事で有名。ラハイナを発って暫くは島影で穏やかだった海象も島影から抜ける辺りにくると、前方の海面に白波が立っているのが見える。やがて35ノットの強風と3mを越す荒波が容赦なく艇に襲い掛かり、激しいローリングとピッチングで甲板は飛沫と波に洗われる。一晩中その状況が続き、明け方ハワイ島の西端に到達。昼近く、島影に入ってやっと波風が治まり、昼過ぎにコナ近郊のホノコハウヨットハーバーに到着。ここでも陸へ横付けできる係留場所が少なく、当初は沖係留を覚悟していたが、Yキャプテンの機転で「年配者が多いので陸付けを頼む」と交渉した結果、無事に数少ないゲストバースへ舫うことができた。このハーバー付近は火山岩を浸透して流れる水の所為か、更に海水の透明度が高く、そのきれいな海面をイルカが沢山寄ってきて歓迎してくれた。

5日間のハワイ島滞在では、ワイキキヨットクラブのメンバーから紹介を頂いたボブ&バーバラご夫妻が営んでいるコーヒー園を見学させて頂いたり、レンタカーでビッグアイランド(ハワイ島の呼称)を一周ドライブ。キャプテンクックモニュメントや有名なキラウエア火山国立公園等の名所を見物。ビッグアイランドと言われるだけあって、火山岩の台地や牧草地が延々と続き、その雄大さには大感激。ホノコハウヨットハーバーでは地元のヨッティ達とも交流して、これから挑むマルケサスまでの航海に関する情報を収集。過去にマルケサスを目指したヨッティ達の話では、東から風及び潮をきつい為、ハワイから南東に位置するマルケサス諸島にアプローチするのはなかなか厳しい、との事。彼ら

の言によれば、とにかく“EASTING” できるだけ東に向かえ！という意味なのだそう。この事はこの後のクルージングで嫌と言うほど実感させられる事になる。

#### \* ハワイ島よりマルケサス諸島へ

現地時間 23 日（日本時間の 24 日）お昼ごろ、ハワイ島コナを出航。いよいよ直線距離にして 2,100 海里（4,000km）マルケサス諸島のヒバオア島に向けての長丁場の始まりである。北緯 9 度・西経 156 度から南緯 9 度・西経 138 度の位置まで移動するのだが、東よりの風・潮を計算すると赤道を通過する前に、最低でも西経 135 度辺りまで EASTING しなければならない。経度にして 3 度余り（距離にして 340km 程）東よりへ遠回りする事を意味する。

20 ノット前後の北東の風を受け、できるだけ東よりにコースを取る、という事は上り一杯のポートタック（左前方からの風をセールを最も引き込んで受ける状態）で対水速度で 6 ノット、1 ノット位の逆潮の影響を受けて対地速度は 5 ノット程度で進む。翌日にはハワイ島も完全にその姿が見えなくなり、周囲は全て水平線。行き交う船もなく、偶に海鳥の姿を見るだけである。

コナを出発してから 5 日間程は北よりの東風で順調に距離をかせいでいたが、30 日頃より東寄りに風が変わり、1 ノットほどの逆潮も災いしてなかなか思うように東に向かえなくなる。ピッチングで船首のアンカーが波を受ける都度、その反動で大きな音をたてるようになり艇が損傷の惧れがある為、ハーネスをつけて船首に出て雑索で固定する。大きなウネリが押し寄せる度に船首が大きく揺れて海面に叩きつけられ、そのスプラッシュを浴びてびしょ濡れになりながら…。その様な特殊な作業を除けば、乗組員 4 名が 2 時間交代でウォッチ（見張り役）を務め、風向きや風速の変化に対応してセールのセッティングをしたり、GPS（衛星航法）のウェイポイント（目指す方向）に沿って舵を調整する。艇にはオートパイロットと称する自動操舵装置が付いており、ロングの航海中はほとんど自動操舵に任せている。小生のウォッチタイムは午前 2 時より 4 時、午前 10 時より 12 時、午後 6 時より 8 時の 3 回である。ウォッチオフの間はクルー同士でお喋りをしたり、本を読んだり、囲碁のゲームソフトを楽しんだりして時間を過ごした。

食事は午前 6 時、正午、午後 6 時とクルーの最年長者で外洋航海の経験豊富な N さん(75 歳の女性)が準備して頂いた。どんなに海象が荒れていてもキャビン内のギャレーで 3 食の賄いをして頂く事には本当に敬服する。

朝食：出航して 5 日間くらいまではパンに目玉焼きサラダが主体。野菜やパ

ン類は日持ちがしないので、それらがなくなった後はパンケーキやおかゆとなる。

昼食：麺類中心、うどん、そば、パスタ

夕食：温かいご飯（無洗米）プラス1～2品。メインディッシュは毎日異なったメニュー

長い航海で、食事は本当に大きな楽しみの一つである。

水は艇のタンクに約700ℓ、他に2ℓのペットボトルが30本ほど積まれているが、長期に亘る航海では貴重なため、一切の無駄使いは許されない。食器の洗浄は海水で行い、3～4日に一度の行水や洗濯も海水を用いて、最期の潮抜きはペットボトル半分くらいの真水で済ませる。

8月1日、やっと北緯10度辺りまで南下。赤道近辺の無風地帯近くに到達した所為か、風が弱まると同時に風向も東よりに変わり、Eastingが厳しい状況となるが、まだ経度に関しては目標の西経135度には遥かに及ばず146度台である。

8月3日、北緯7度27分、西経143度21分 赤道反流に乗ってEastingを稼ぐ。

8月4日、北緯6度12分、西経141度24分 風向東南東に変わる。

8月5日、北緯6度17分、西経139度06分

8月6日、北緯6度38分、西経136度51分

8月7日、北緯7度02分、西経135度09分 4日以降は東に距離は稼ぐものの、南に向かう事ができず、緯度では北寄りに戻されている。目標としていた西経135度に達したのでタックを返して(セールの張る向きを変える)南に向かう。

8月8日、北緯6度03分、西経135度04分

8月9日、北緯4度48分、西経135度54分

8月10日、北緯3度42分、西経136分57度

8月11日、北緯2度20分、西経138度33分 この4日間は強い南東の貿易風と進行方向と逆の潮流で、ヨットは3ノットぐらいのスピードになり、のらりくらりと思うように進まない。せっかく稼いだ東への距離を取り戻す為に時々タックを繰り返して進むのだが、チャート(海図)上に書き込む航跡を見ると、デイラン(DAY RUN: 1日辺りの進んだ距離)は全く稼げていない。(通常デイランは5ノット平均で120海里、調子が良いときは150海里ほど進むがこの時は60海里程度の日が続く)

8月12日、北緯1度36分、西経138度25分 赤道が近づいて、やっと風

が東に振れてきたので、ここからは進路を南に向けて一気にマルケサス諸島のヒバオア島を目指す。

現地時間8月12日午前10時2分30秒、待望の赤道を通過。赤道通過時の経度は西経138度14.15分。GPSの緯度表示がNからSに変わる瞬間を全員でカウントダウン。その瞬間には一斉に万歳三唱。これまでの1週間が結構厳しい航海であった分、メンバー全員がその喜びを嚙締めて、取って置きのシャンパンで乾杯。赤道はさぞや灼熱の気候と想像していたが、東太平洋のこの辺りは船内で25度と思いの外涼しく、夜のウォッチオフは寝袋が必要なほどである。

潮流の影響もなくなり、巡航速度6.5ノットで快調なクルージングとなり、マルケサス到着まで後5日位と予想された。赤道近辺に到った頃から、夕暮れ時の南の空に南十字星が見えるようになり、天空にはさそり座が真っ先に現れ、暗くなるにつれて天の川を背景とした満天の星。遙か東よりの水平線から月が昇ってくる様は何とも言えず趣があり、我々の目を楽しませてくれた。

8月18日未明、南水平線に島影が目視され、遂にLANDFALL！待望のマルケサス諸島である。島に覆い被さるように虹が出て我々の到着を祝ってくれているようだった。

タヒチ時間18日午前9時（日本時間の19日午前4時）にマルケサス・ヒバオア島アツオナ港に無事入港し、アンカリング。25日間殆ど上りの航海で、予定より4-5日余分にかかり厳しい航海であったが、無事入港できて安堵した。

#### \* マルケサス諸島（ヒバオア→ヌクヒバ）

ヒバオア到着した日にジェンダルメリ(Gendarmerie)と言う島の警察（ここがCustumを兼ねている）へ出向き入国手続きを行う。帰途の航空券を持参していない我々はボンドを支払わねばならず、近くの銀行でおよそ17万円を支払い、その払い込み証書を携えて入国手続きを済ませた。日本人の場合、仏領ポリネシアは3ヶ月間はVISA無しで滞在が可能。出国の際に帰途の航空券を持参すれば2%の手数料を負担してリファンドされる。

航海中は体が慣れている為、全く船酔いを感じないで過ごせるのだが、陸に上がると、25日間波に揉まれた生活をしてきた所為で「陸酔い」というのを経験する。テンドーで陸地に上がると真っ直ぐ立っている積りが何故かふらふらとした感覚に襲われ、人によっては真っ直ぐに立ってられない現象が起きる。

ヒバオア島はゴーギャンがその一生を終えた島で、停泊地近くの小高い丘の中腹にはゴーギャンのお墓が在る。（写真1.）お墓参りをしたり、ゴーギャン

の展示館（と言っても作品は全て模倣品）を見物して4日間滞在。停泊した入江にはフランス艇2隻、オーストラリア艇1隻、アメリカ艇1隻が停泊しているが、観光客は殆ど見当たらず、島内には鶏や馬、犬が放し飼いで本当にのんびりとした趣である。住人はポリネシアンばかりで女性はとてもふくよかで人懐こい。岸边には折からの雨で少々濁ってはいるものの、水場やシャワーもあり、久しぶりにふんだんに水を使ってシャンプーしたり洗濯をして清潔感を取り戻した。

21日、ヒバオアを発って22日早朝にヌクヒバ島タイオハエ湾に到着。ここで4名乗艇していたメンバーの一人、Tさんが東京で所用があるとの事で飛行機でタヒチ経由一時帰国する事になり、これからタヒチまでは3名で航海することとなる。当初は26日ごろに出航の予定を立てていたが、日本から送信される気象情報で28日頃までは風強く波も高いとの事で出航を延期した。ヌクヒバのタイ

オハエ湾はヒバオアのアツオナに比べて湾も広く、アンカリング中の揺れも小さい。多いときは40艇ものヨットが停泊するとの事だが、少々シーズン外れの為か10艇程しか停泊していない。上陸するとシャワー、トイレ、数件のレストランや土産物屋・マーケットが在り、とても便利な停泊地である。波止場脇にはフランス人夫婦が経営する Yacht Service の店があり、プロパンガスの充填を依頼、他にも色々な情報提供をしてくれた。今年日本からの艇が多く、我々で5艇目だとか…。お店には世界中から訪れたヨッティ達を読み終えて不要になった本を寄贈していくようで、沢山の本が並べられている。残念ながら日本語の書物はゼロ、小生の読み終えた



写真1 ポールゴーギャンのお墓（ヒバオア島）の前でクルー全員の写真、

左前が筆者（65歳）、その後ろがキャプテンのYさん（67歳）、右から2人目が女性Nさん（75歳）、右端がTさん（66歳）（いずれも撮影時の満年齢）

単行本を寄贈したら、日本語の本は初めてだと喜んでくれた。

出航までの約1週間、取り立ててすることもなく、タクシーをチャーターして島の中のドライブや滝見物のツアーに参加したりしてのんびりとした時間を過ごした。航海中には艇に搭載してあるインマルサットの衛星回線でネットやメールの受発信が可能だが、これは相当の費用がかかる為、必要最低限にしか使用しない。陸に上がるとWiFi環境の整った場所に赴きネットに繋げる事ができるのだが、その為にログイン用IDとパスワードの記された「WiFi Card」を購入しなければならない。これは郵便局で販売されており、5時間単位で2,000パシフィックフラン(邦貨換算約2千円)を要する。小生はiPadを持参したが、ネットを通じての日本のニュースを見たり、家族や友人とのメールのやり取り、更にはフェイスブックへの投稿等々、大きな楽しみの一つとなった。

#### \* ヌクヒバ島からタヒチ島へ

27日夕刻の午後5時ごろ、ヌクヒバからタヒチ(約800海里)に向けて出航。東からの風を受けて南西方向に向かう。多少のうねり(波高3m)はあるものの、真横(アビーム)ないしは左舷斜め後方(クォーターリーチ)からの風を受ける為、ハワイからマルケサスまでの長い上りの航海とは雲泥の差、気分的にもずっと楽で20ノット前後の風速で7~8ノットの快適なクルージングである。時々大きな飛び魚を見かけるものの、行き交う船はなく、鳥すらめったに飛来しない。コース設定は、アへとと言う環礁の西を通過、ランギロア環礁とアルツナ環礁との間(約20海里の幅)を抜けてタヒチへ向かう。

実はヒバオアを発つ時、排気口から白煙が出た為、オイルゲージを調べるとオイルの中に相当量の燃料(軽油)が混入していた。原因はインジェクターの燃料噴射に異常が発生し、不完全燃焼の燃料がシリンダーからオイルの方に漏れたものと推察されたが、はっきりした理由が掴めないままヌクヒバでオイル交換を行って出航してきた。幸いな事に今のところオイル量に変化は無く順調である。長距離の航海ではこの類のトラブルには神経を使う。特にバッテリーについては的確に充電されているか、常にバッテリーメーターを見てチェックする。充電装置は大きなソーラーパネルが2枚、風力発電機が一機、更にいざと言う時の為に小型の発電機が備わっている。

8月31日早朝、無事にランギロアとアルツナ環礁の間を通過。いよいよ目指すはタヒチ島の中心都市パペーテである。ソシエテ諸島区域に入って、キャプテンがケンケン(疑似餌を用いたトローリング仕掛け)を流して大物を狙う。長期の航海でトローリングは唯一無二の楽しみである。初日は疑似餌の針が延びて

取り逃がし、翌日は結び目が解け、今度はナイロンの太いテグスを切られてしまう。よほど大きな魚がかかるとみえて、掛かった瞬間は大きくロッドが撓い、その後一気に道糸(流している長さの倍位)が出て行く。結局、この航海での収穫はゼロ。(この後タヒチの島々を巡る際には大きなカツオをゲット) 取れる魚と言えば、時折デッキに打ち上がっている飛び魚だけ。もちろん獲れた魚は大切なビタミン補給の食料源として活用する。

#### \* タヒチの島々 (タヒチ島→モーレア→ライアテア→タハア→ボラボラ)

9月1日午後1時、パペーテ到着。平均速度6.5ノット、デイラン平均で160海里、全行程5日間弱。因みに我々のホームハーバー(三重県五ヶ所湾)から沖縄に航海するのと同程度の距離である。こんなに楽な航海ならば、次回は自分の艇で沖縄まで出掛けてみようかなと思ったりしたものである。

さて、パペーテに到着して港の一角にある Yacht Quay に係留(一泊3千円程)。町の中心部に位置し、棧橋の入り口は施錠されておりセキュリティ面も問題なし。水・電気も使用できる申し分の無い停泊地。翌々日には日本から合流したゲストを迎え、差し入れされたレトルト食品やおつまみ等で久しぶりに食事情もリッチな気分となった。

パペーテは流石に世界有数のリゾート地の中心都市、町の風情も仏領とあってハワイとは異なったヨーロッパ的なイメージで、街行く人々もお洒落で垢抜けている。日本の知人から紹介されていた現地の住人に連絡を取り、彼らに島内一周のドライブに連れて行って貰う。高台から望む環礁に囲まれた海岸沿いの風景は本当に素晴らしい。観光で訪れる人々はタヒチ島には留まらず、お向かいのモーレア島や100~150海里離れたライアテアやボラボラ島に渡るらしく、この島内には一般の観光客らしき姿は余り見掛けなかった。パペーテの港とその近くに位置するマリーナタイナには数え切れないほど沢山のヨットが係留されていた。その中の一部は甲板上にヘリコプターを搭載、10人ほどの専用クルーが乗り込んだ「これがプライベートの船なのか!」と思わせる巨大なメガヨットや大型の客船ポールゴーギャン号等が入港しており、賑わいを見せていた。

9月6日、マリーナタイナのドックに横付けして420リッターの軽油を補給。マリーナタイナの南側に在る唯一の環礁を抜ける航路を通過してモーレアに向かう。僅か数十メートルの幅の航路を抜ける時は、大きな波がパイプライン状になって環礁に打ち寄せてきて迫力満点。絶好のコンディションの下、モーレア島の岩山が刻々とその優雅な姿を現してくる風景を堪能しながら5時間程でク



ック湾に入航し、ホテルクラブバリハイの前にアンカリング（写真2）。ホテルを背に目の前には起伏の激しい岩山が連なり、その岩山のひとつが映画「南太平洋」の舞台となったバリハイが聳え、本当に素晴らしい眺望である。早速テンドーを出して湾内を探索するも、湾奥の村に食料品のお店（Magasin）が一軒あるのみ。



写真2 モーレア島ック湾に停泊中のK号（全長13.7m）、背景に見える岩山がバリハイ

翌日はレンタカーでベルベデール展望台までドライブ、正面右手にック湾、ロツイ山を挟んで左手にオプノフ湾が一望でき、ラグーンの青のグラデーションが素晴らしい。背後にはトヒエア山やバリハイが目の当たりに聳え、航海の疲れを癒してくれる。夜は水曜日のみレストラン営業をすると言うクラブバリハイでディナーとタヒチアンショーを堪能。

8日朝には隣のオプノフ湾に移動してテンドーで砂浜に渡り、シュノーケリングを楽しんだ。夕刻は更に湾の奥に移動してアンカリング。バリハイを始め変化に富んだ山々に囲まれた風光明媚な静かな湾内には他にもう1艇の姿が見えるだけでほぼ独占状態。誰に憚る事もなく、ギター演奏をバックに皆で遅くまで歌を歌っての酒宴で盛り上がった。

翌9日、モーレアを発ってライアテア島（距離110海里）へ向かう。10日昼頃、ライアテア島東北部にあるパスから静かな環礁内に入り、空港西に位置するチャーターヨットの基地、アポイティマリナーナのビジターバースに横付け。（停泊料約2千円/1日）ここでは日本人5名のグループと出会う。彼らは2週間のタヒチクルージングを企画してカタマラン（双胴艇）をチャーターしているとの事。

翌日はレンタカーを借りて島内一周のドライブ。午後日本からのゲスト1名を飛行場に迎えフレンチレストランで晚餐。レストランでのメニューは魚類も豊富だが、日ごろの艇内で食事で肉類を食する機会がない為、どうしてもステーキ類を頼む事になる。野菜類にも飢えている為かボリュームたっぷりのサラ

ダを添えて…。12日はライアテア島に隣接したタハア島へ移動。環礁に囲まれた海は波穏やか、海底まで透き通った陽の光の所為でとてもきれいな波紋を描く。環礁の島々には至る所に海上コテージの高級リゾートホテルが立ち並んでいる。

13日朝8時、タハア島西のタプアム湾から碇を揚げて小生にとっての最終目的地ボラボラ島へ向かう。およそ5時間の快適なクルージングで昼過ぎにボラボラ島西に位置す



写真3 ボラボラ到着時の筆者（お腹がスマートになっている）

るバイタペに碇を下ろす。ここは

北の小島に在る飛行場から連絡船が着く港。観光客が多い所為か、土産物屋、スーパーマーケット等々が林立して大変賑やかな場所である。14日は午前中2時間だけレンタカーを借りて島内一周ドライブ。午後には南西に移動して独特の形状のオテマヌ山の眺望を楽しみながらシュノーケリング。夕刻にはバイタペから2キロ程北のボラボラヨット倶楽部のブイに係留した。（写真3）ボラボラヨット倶楽部はさほど大きな規模ではないが、レストラン、トイレ、シャワーが完備されており、とても快適な停泊地。特にシャワーは温水が使用でき、ハワイ出航以来初めての温水シャワーを浴びる事ができた。15日はボラボラ島の東側まで1時間半ほどかけて環礁（ラグーン）の合間をクルージング。所々に浅瀬が在るものの、島寄りに赤、アウターリーフ側に緑の航路標識が立っている為、然程苦勞もなく航行できる。五つ星の最高級ホテル、セントレジス・ボラボラリゾートの沖合いにアンカリングした後、テンダーでホテルの棧橋に渡り、色とりどりのきれいな魚が泳ぐ人口ラグーンでシュノーケリングをしたり、ビーチ沿いの素敵なレストランでランチ（4千円ほど）を取って楽しんだ。

翌16日は西南に位置するヒルトンリゾート近くに投錨してシュノーケリング三昧。帰国の日も明日へと迫り、丁度Yキャプテンの68歳の誕生日と重な

った為、夜はボラボラヨット倶楽部のレストランで送別会を兼ねた誕生会で美味しいフレンチに舌鼓を打った。

17日、いよいよ帰国の日を迎えバイタペ港まで送って頂く。Y キャプテン、N さんはこの後もサモア、トンガ等を経て航海を続け、11月にはニュージーランドへ到着予定。この度の素晴らしい体験をさせて頂いたキャプテンに感謝の意を伝え、これから先の航海の無事を祈りつつ帰国の途に着いた。

小生の唯一無二のセーリングの趣味も70日間（航海日数35日、停泊日数35日）の航海を実現する事により、益々その魅力を増す結果となった。果てしなく続く貿易風帯。そこには常時15ノット前後の風が絶え間なく吹き続け、僅か5～6ノット（時速10km前後）の艇速ながら延べ4000海里強（8000km）を踏破。自然の偉大さ、地球環境の素晴らしさ、人間の知恵に秘められた無限の可能性を思い知らされた大変有意義な体験であった。

この様な長期に亘るロングクルージングは、艇のオーナーキャプテン始めそのお仲間の周到なる準備が有ってこそ達成される。ありとあらゆる状況を想定しての船体の強化、航海計器の充実、航海区域の詳細な情報収集、予備燃料・食料・飲料水の確保、更にはインターネット・無線による交信手段整備等々、枚挙に暇がない。航海計画については決して無理な行程を組むことなく、時間の余裕を取ることは勿論の事、更に日々入手される気象情報の結果に拠っては予定を変更して安全な航海に努めた。加えて、南太平洋の気象・海象は日本近海の様で短期間で目まぐるしくその条件が変化することなく、安定している事も幸いしている。

帰国後、直ちに罹り付けのクリニックにて健康診断をした結果、メタボ傾向にあったお腹はすっかりとスマートになり、体重は5kg減で理想体重に（75kg→70kg）、少々高めであった血圧も正常値に（降圧剤の服用は必要なし、との診断）、狭心症気味の心電図も正常に回復、と完璧な健康体との診断を受けた。航海中における規則正しい生活、船上生活であるが故の健康管理の徹底、ストレスも無く、常に次なる目標・目的地に向けて集中できる精神状態がその要因であろうと考えられる。この様な効能のあるセーリングライフを健康な体を維持しつつ、これからも大いに楽しみながら続けて行きたいと切望して止まない。

（元（株）ベルファッションワイズ代表取締役）