

ヨットの魅力と楽しみ方

株式会社 I H I 塩崎 正孝
三井不動産株式会社 S&E 総合研究所 山本 淳一

塩崎 今日は「ヨットの魅力と楽しみ方」と題してお話をします。実は橋間さんからヨットの楽しさを語ってほしいと言われましたが、楽しさは人によって違うし、楽しさを人に伝える事は非常に難しいと思います。そこで今日は、われわれが経験した事を中心にお話をし、それぞれの方に何かを感じていただければと思い、現在もヨットレーサーを続けている三井不動産の山本さんにも共同スピーカーを頼んだ次第です。また、今日の参加者にはわれわれ以上に経験豊かな方もいらっしゃると思いますので、是非議論に参加していただき、よりヨットの楽しさを伝える事ができればと思います。

本日のお話し

1. 魅力・楽しみ方は沢山あります
 2. 「ヨット」の話
 3. 海に出て
 - レースのお話し
 - クルージングのお話し
 4. マリーナに係留して
 5. ヨットを楽しむために
- ※ 参考「ヨットに関する言い伝え」

今日はこういうメニューでお話しします。魅力はたくさんあります。ヨットの好きな方々は、海に出てレースで走らせる、あるいはクルージングという航海に出る、それから何もヨットを走らせるだけが楽しみではなくて、マリーナに係留してお酒を飲みながらみんなでワイワイする、こういう楽しみ方もあります。それからヨットを楽しむための大前提として、安全を確保しておかなければなりません。1 時間ですので、いろいろな項目をザッとお話をし、最後にヨットに関する言い伝えについても少し触れたいと思います。

1. 魅力・楽しみ方は沢山あります

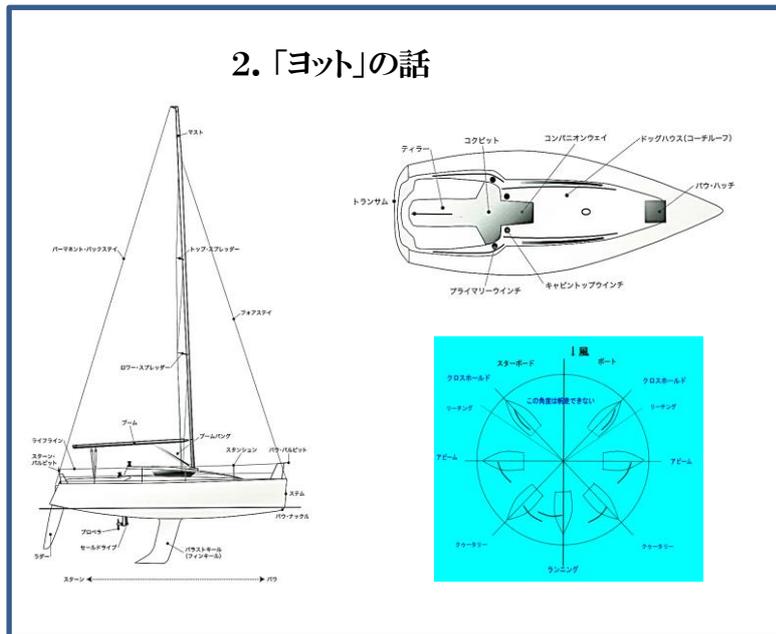
海の魅力を知る喜び	ヨットを知る喜び
船を操れる喜び	地球(気象・海象)を理解する喜び
仲間と楽しい時間を楽しむ	
クルージングを楽しむ	レースを楽しむ
視点が変わる(海から陸を見る)と何かに気付く	
「港」のありがたさを実感する	沢山の達成感を得る
新しいライフスタイルに目覚める	

私が 18 歳でヨットに出会ってから 40 年が経ちます。ヨットに長年携わっているとよく質問される事があります。そのひとつは、乗ってみたいが船酔いするので躊躇するという事です。もうひとつは、ヨットの操作は難しそうで、素人には危ないでしょうねという事です。この二つの質問に

対して私はこのように答えています。船酔いで死んだ人はいない、ただし船酔いして注意が散漫になり転落して、亡くなってしまう人は数多くいます。ヨットの操船は簡単で、条件が良ければ素人の子供でも走らせる事ができますが、必ず生きて帰って来られるかというとその保証はない。この辺は大変大事な事なので、話の中でおいおい触れていきたいと思います。

本来、ヨットや海を語るには、文明・文化に触れない訳にはいけません。ご承知のように大航海時代がありましたし、現代社会はボーダーレス経済とか言っていますけれども、コンテナ船での早くて確実に安い物流が確保できなければ成り立ちません。先日、NHKで「司馬遼太郎思索紀行—この国のかたち—」という番組が放映されていました。日本人を形作っている原点は、島国である事と武士である事だと司馬遼太郎は論を展開していました。私は国際社会がボーダーレス化すればするほど、日本人はわが国土が島であることを意識しなければならないと強く感じています。この辺も議論したいテーマですが、1時間しかないので今日はそれほど時間をさけないと思います。このままだと前置きで話が終わってしまいそうなので、山本さんに替わってもらいます。

山本 ではヨットという乗り物についてですが、人類が生まれてから最初に手に入れた乗り物は船だと言われています。車や列車はありませんし、飛行機はつい最近できた乗り物です。また、人間がこれだけ地球に生活圏を広げることができるようになったのは馬に乗れたからだと言われています。陸上では馬によって速く移動でき、それによって情報が伝達できるとか、人間に持てないものを馬に背負わせ運搬できます。海や川では間違いなく船です。これも最初は丸木舟だったと思います。それからいろいろ人間は考えて、風が吹いているんだから風の方に流される。これを何かに利用できないかということで出てきたのが、帆走ができるヨット、帆船だと思います。この乗り物である船がどんどん進化して

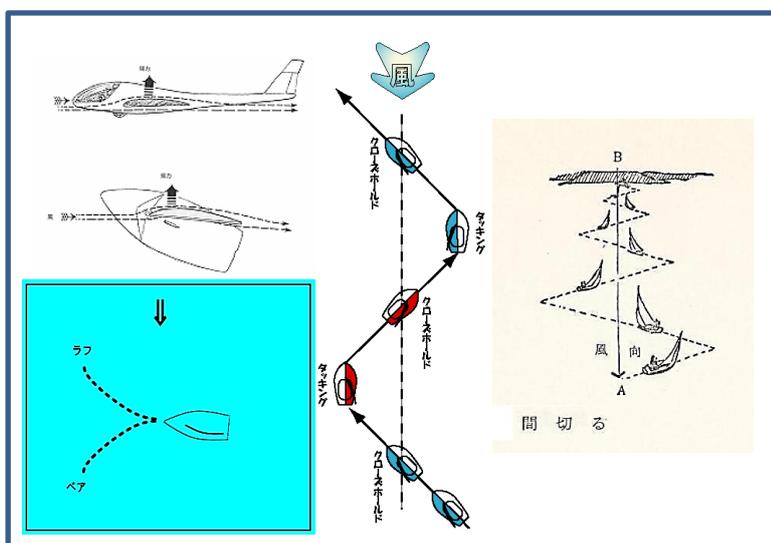


く移動でき、それによって情報が伝達できるとか、人間に持てないものを馬に背負わせ運搬できます。海や川では間違いなく船です。これも最初は丸木舟だったと思います。それからいろいろ人間は考えて、風が吹いているんだから風の方に流される。これを何かに利用できないかということで出てきたのが、帆走ができるヨット、帆船だと思います。この乗り物である船がどんどん進化して、御承知のとおり、塩崎さんが言われたような大航海時代にはあれ

だけ大きな船に乗って地球の隅々までいくことができるようになった。人間が海の上で移動ができたのは風で動いたということですね。ヨットは正にそういう乗り物です。

御承知の通りヨットは、船体があってマストが立っている。ここに帆を展開するわけですね。このマストを支えるためにワイヤーや金属の細い棒で支えています。電柱も穴を掘って立て、ひもで引っ張って風や張力に対抗させています。マストも全く同じで常に真っ直ぐに立てておかなければなりません。（本当は風が吹くと風下のほうにベンドします）マストを立てるために舳先から引っ張るフォアステイ、横から支えるサイドステイ、後ろから支えるバックステイがあります。船自体

も左右シンメトリーになっておりまして、右からの風、左からの風でも同じように進みます。後ろにコックピットというものがあまして操縦席があります。通常、乗り物は進行方向に正対して運転しますが、ヨットは横向きに座ります。たぶん横を向いて操縦する乗り



物というのは僕の知る限りヨットとメンクだけです。メンクというのは土をカンナの様な歯で削っておなかに抱きかかえる重機でブルドーザみたいなものです。この二つの乗り物以外はみんな正面を向いています。

ここに船の進行方向と風の吹く方向の関係が書いてございます。先ほど言った大航海時代には風の吹く方向に対し直角方向までしか走れなかったようです。今のヨットは縦にブームを付けたことによって風の吹いてくる方向約45度までは上っていくことができます。セールの向きなのですが左から風を受けて進む。こちらは右から風を受けて風上に向かって走っていく。横風も同じように右から受けて左から受けて。後ろから風を受ける場合には同じように右から受けるか左から受けるかということです。「金毘羅、ふね、ふね、追手に帆かけて・・・」の追手というのは実は後ろから風を受ける場合のことです。海や船での言葉というのは慣用語が多く、これが正しいということは一概に言えません。ヨットは海外から持ち込んだ船であるため、言葉はある程度統一されており、舳のことをバウと言いますが、日本語の慣用語でいうと「はな」、同じく後ろ

をスターンといいます。日本語でいうと「艫（とも）」です。実は船というのは真後ろから波を受けると大変危険です。その真後ろのことを「まとも」といいます。「まともに食らったよ」のともは「真後ろ」のことです。ということで慣用語が多く大変興味深いです。

ヨットの場合はこのアングル以外はどこでも走れるというのが特徴です。ではなぜ風に向かって 45° までしか走れないかという話ですが、これは初めてヨットに乗る方がおられる時に必ず話すことなのですが「揚力」の話です。重たいあの飛行機、例えばボーイング 777 の一番大きい 300 t ほどある旅客機ですが、空に舞い上がるのはこの揚力のおかげです。よくベルヌーイの定理と言われていましたが翼の上側が膨らんでいるとその部分、距離が長くなります。翼の下よりも外が長くなるので、ここで乱流にならなければ、層流のままであれば上面に流れる空気のスピードが速いということになります。そうすると翼の下面スピードより翼の上面のスピードが速いので、圧力の差が生じて揚力で持ち上がる。ヨットも全く同じ原理でございます。それと先ほど風を右から受けたり左から受ける話をしましたが、本当は風の吹いている方向に行きたいとき、右側から風を受けていれば、風の吹く方向には行けないわけです。そのような時にはタッキングといいます。風を受ける向きを変えます。それによってジグザグジグザグ走って風の吹いている方向に行くことができるのです。先ほどのお話にありました右から風を受けて走れるこのアングルが 45 度、タッキングを行って左から風を受けて走れる角度が 45 度です。タッキングを先ほどの日本語の慣用語では「間切る」といいます。このようにジグザグと前に進み風の吹く方向に行けるといえるのは大変便利です。これが出来ることによって風待ちがなくなりました。今ではブームと言われる帆桁はかつて船に対して横に張り

出していました。このタイプの帆船は風が後ろもしくは横から受けなければ進みませんでした。よって、進行方向に向かう風が吹くまで待っていました。北前船も大阪に着いた後、風待ちしたはずなんです。東回りが出来た時も一度下田に突っ込んで風待ちをし、南西の風を待って江戸に入っていました。

3. 海に出て

□ レースのお話し

■ インショア・レース

・ 岸に近いエリアの風軸上に上マークと下マークを打って競う

Audi Nippon Cup 2015



た。西洋の縦帆が入ってきたことで後ろからの順風が吹かないときは港で待つということがなくなりました。

次にレースの話ですが、実はレースには 2 種類あります。ひとつはインショアレースといって、岸に近いエリアでのレースです。風が吹いている風軸上の距離をおいた 2 か所にブイを打ち、このブイを行きはジグザグして向かって回り、帰りは後ろから風を受けて帰って来る。このようなレースの仕方がインショアレースです。オリンピックや大学の選手権では、ディングーと言われるヨットを使って競技します。ディングーの場合は国際基準が細かく決まっていて、その値が誤差に入っているかを計測をして全ての船を同じにしてスピードを競います。着順イコール勝敗結果になります。ところがクルーザーの場合は様々な大きさや形、セール面積の違いなど、いろいろな船が沢山ありますので、速い船もあれば遅い船もある。このような場合にはディングーのように着順で勝敗を決められません。クルーザーヨットの場合には船によって異なる長さ・幅・セール面積・船の重さを計測をしてブラックボックスになっていますが計算によって、船個々にレイティングを付与します。例えばあなたの船は 0.88 です、あなたの船は大きくてセール面積も広いので 1.15 です、というハンディキャップですね。それによって同じ距離を走った時間を修正して順番を決めるということになります。このようにクルーザーヨットレースというのは船にハンディキャップを与え、基本的には操船技量を競うものです。ちょっとここで話しても分かりづらいので、去年の日本カップという葉山で行われたレースの動画をご紹介します。

これは正にインショアレースのブイを回っているところです。このときは 25 杯ぐらいの船が参加しました。見てもお分かりになるように船の大きさはまち



まちです。それぞれの船は計測してハンディキャップが与えられて出場しています。これも風上に向かって船が走っています。これは 20 フィートぐらいの小さい船です。レイティングによりクラスを分けてスタートさせ、同クラスの船が同じ風の中を走るようにレース運営がなされています。こ

のようにヨットレースは技量を競うものだということを知って頂きたいと思います。



レースの様子です。時間を決めて一斉にスタートします。これだけ集まってくるといろいろなルールがあるんですが、なかなか楽しそうな雰囲気伝わってきます。これは上マーク、ここを回っていきます。このようにレースをするわけです。

ヨットレースにはもう 1 つ オフショアレースというのが

あります。Going ocean!!外洋レースです。日本は島国であるというお話が先ほどありましたが、距離の長い外洋レースでは沖縄から蒲郡までのレースなど、全国各地で沢山のレースがなされています。今からご紹介します「[大島レース](#)」は日本で一番古い外洋レースです。距離は 91NM で 164km あり、24 時間以上かかります。1951 年からの伝統の外洋レースです。今年、第 66 回を迎えます。コースは、葉山から出て初島、大島を回って帰って来ます。最近では航海計器として GPS を各船に積んであり、通信ができることでリアルタイムでどの船がどこを走っているか分かるようになっていました。レースに参加する船は潮の流れとか風がどう変わっていくか、どのくらいの風になるのかをみんなで相談しながらコースを決め、自分達の船に合った作戦を立てます。これがなかなか面白いのです。

船の大きさによってスピードが違うため長い時間走ると、だいぶ差がつきますが、このようなディスタンスレースは途中で風がなくなってくると後続船が先行艇に追い付くこともあり、徒競走のようにきれいに決まるというレースはなかなかありません。大島レースは大島の西側の千波崎沖辺りでよく風が落ち、先行艇が後続艇に追い付かれてしまいます。そうすると小型艇が有利ということになります。大島の東側の筆島あたりは強い吹きおろしがあります。去年のレースでは、30kt 以上の吹き下ろしの風が突如吹き、マストを折ったりセールを破る船もありました。

このように、外洋レースはストラテジーやタクティクスなど、船に乗る皆でレース前からどのように気象海象がどのように変化し、どのようなレース展開になるか？また、僕らはどのように船を走らせるかなどを話し合う楽しさがあります。



現在の船は、GPS 等の航海機器が非常に進歩しており、船底には水車式の対水スピードメーターが付いています。すると、GPS による対地の絶対スピードが出るため、対水スピードは 10 ノット出ているのに対地スピードでは 9 ノットであると、1kt の向かい潮を食らっているということが分かります。そういう形で自分のヘディング（進

行方向）の向きも分かるため、船がどちらに流されているかということもコンピューターで分かるようになっていました。このようにして外洋に出るわけです。



この写真はユーホリアンのインショアレースで、過去 2 度ほど参加しています。先ほど話しましたようにレースというのは相手との勝負であると同時に技量を試すということがありますので、「今回はこうだったけど、次回はもっと上手になろう」とかもちょっと上に食い込むにはどうやったらいいかという自分たちの目標ができるということです。

技量を競うわけですから他の船と比べて自分たちの船の技量はどうか分かったかが分かり、クルーワークや操船にミスがあったかななどの反省もできるわけです。ヨットレースは加点法でポイントを積み上げて競うのではなく、スタートする前に皆同じ持ち点を持って競技に参加し、ミスをするるとだんだん減点されていく減点法で勝敗が決まります。ですから最後に満塁ホームランを打って逆転することができないスポーツです。野球はすごいですよね。最後にドンデン返しがありますから、ドラマティックなスポーツと言えます。ヨットレースは一振りです。決まる面白さはありませんが、目まぐるしく変わる自然の中で船に乗る皆が力を合わせて考えながら船を走らせ、知恵と経験からルートを決め、仮説を追いかける。そういう面白味があります。

塩崎 では、クルージングについてお話しします。いわゆる航海ですね。未知の世界への誘いと言いますか、行った先で様々な出会いがある訳です。本当にロマンに溢れています。少し古くて恐縮ですが、私が学生時代に 1 ヶ月かけて、三浦半島から屋久島まで往復航海した時の話をさせていただきます。今日参加

□クルージングのお話し(その1)

小網代⇒尾鷲⇒油津⇒宮之浦⇒田辺⇒小網代 (1,200 NM)

7月8日	16:00	小網代出帆	7月19日	4:00	宮之浦入港
11日	12:00	尾鷲入港	22日	19:30	尾之浦出帆
13日	5:30	尾鷲出帆	25日	17:00	田辺入港
18日	15:00	油津入港	27日	14:00	田辺出帆
18日	7:30	油津出帆	29日	18:40	小網代入港

している学生の遠藤さんは 4 年生だそうですので、丁度その学年の時です。学生の船長で長距離クルージングは無謀だと大学からなかなか許可がおりませんでした。約 1 年かかりました。若かったけれども、安全の事だとか社会的責任とかいろいろな事を真剣に考えました。経験が少ない学生ですが、社会人と違って時間だけは十分にあるので、とにかく事前に準備できる事は全てしようと思いました。また、学生と言えども船長を務めるので、クルー全員がたとえ動けなくなっても自分ひとりで船を安全な港まで持っていく、その自信はあったのですが、いろいろな状況で少しでもその自信が揺らげば、躊躇せずに避難しよう心に誓って出航しました。今から考えると若気の至りだったなあと思う部分もありますが、今から考えても心技体が充実していたなと思います。

ちょっと見にくいのですが、昭和 54 年 7 月 8 日に三浦半島の小網代を出発して、航海図がありますが、三重県の尾鷲、それから九州の油津を経由して屋久島の宮之浦港に入りました。片道約 600 マイル 1,100 km です。帰りは屋久島を出発して、和歌山県の田辺という町に一度寄港しただけで小網代に帰ってきました。実質の航海時間を当時の資料から計算すると、偶々ですが、行きは丁度 7 日間まるまる走っていた事になります。帰りは何と 4 日と 10 分だったのです。この差の大半は黒潮の流れです。本当に痛感しました。

当時は築地にあった海上保安庁の水路部で黒潮の流れを観測していました。今のように情報がないので、そこにずっと通って流れの状況図を見せてもらい、話を聞きました。「黒潮は 10 年か 20 年に一度の現象で北上している。北の方に蛇行していて伊豆半島にドーンとぶつかるように流れている」と海上保安官が言うのです。伊豆半島の先端の石廊崎辺りはそもそも海上が荒れる難所です。石廊崎は危ないので私が舵を握り、夜半過ぎに厳しい所を過ぎ、御前

崎沖に来たのでワッチ（航海当直）を交替しました。船内ではドシャーン、バシャーンと音がして、結構走っているなと思っていました。しかし、朝、ワッチを交替して船上に出てみると、交替前とほぼ同じ位置にいました。考えてみれば、この船は 25 フィート、7.7 メートルと小さく、どんなにスピードが出て 5~6 ノットぐらい、自転車程度です。ですから 2~3 ノットの逆向きの潮流は致命的です。

御前崎まではいろいろな港がありますが、そこから先はご存知のように遠州灘でずっと砂浜が続き寄港地がありません。一番辛かったのは、部員が少ないので新人も乗船しましたが、乗った瞬間から船酔いした事です。石廊崎まで丸一日かかったのですが、ゲーゲーしてご飯も食べられない。脱水症状を起こすといけないので水を飲ませるのですが、飲んだ瞬間に吐いてしまう。夜になっても船酔いが続いている。遠州灘に入ってしまうと、途中緊急入港する港もない。朝起きて新人の状態を見て、場合によっては少し戻る事になっても御前崎に入港しないといけないな、と思いながら寝ました。朝食時にふと気づくと、新人もご飯を食べています。回復していたのですね。2 日間何も口にしていなかったので、食べ始めたらペロンとたいらげて「塩崎さん、お腹が減っているんです。非常食を食べてもいいですか。」と言うので「自分の分だけだぞ。」と言ったのを覚えています。後で出てきますが、船酔いで三日三晩酔い続けた人はいない、水を飲んで吐いていてもちゃんと吸収しているという事を経験しました。

一番印象深いのは屋久島の宮之浦港に入港した時です。知らない港には明るい間に入港しようと思いきや夜通し走っていたのですが、風が強くて予定より相当早く暗いうちに着いてしまいました。海が相当荒れている状況で、夜明けを待たため港の沖合をぐるぐる回っていました。既に出航から 11 日経ち疲れがピークに達しており、疲労と嵐と寒さの状況下で、時間つぶしの操船は地獄のようでした。ところが防波堤の内側に入った瞬間、海面が鏡のようになっている訳です。まさに天国でした。アンカーを落として船を係留した途端、合羽を脱ぐ元気もなく倒れるように爆睡したのを覚えています。

この事が後の私の人生を決定づけます。ヨット部に入って、その流れで、大学の専門課程は土木工学科の港湾研究室に入りましたが、防波堤の有難さを知って、運輸省の港湾局に入ろうと考えました。港の仕事をし、一生、海のそばをうろろできるだろうと思いました。



バタンキューと寝ていると「仰秀」と叫ぶ声が聞こえました。「仰秀」は東大の船で戦前から続いています。地元の岡さんという人が来てくれました。東京で働いていた時にヨットに乗っており、僕らの「仰秀Ⅲ世」の一世代前の「仰秀Ⅱ世」を知っていたのです。「あの仰秀か！」と

いうことで、島に滞在している間、ずっと面倒を見てくれました。大変ありがたかったです。この写真は出航する前に女の子たちと一緒に撮ったものです。皆に見送られて出航しました。忘れられないのは、その日が丁度、島の夏祭りの初日でした。夕方出航する時に、花火がポーンと打ち上がりました。沖に出るにつれて賑やかな声が小さくなっていきます。その時の光景がまじまじと浮かんできます、映画のワンシーンのように。岸に近いところは花火の光とドーンという音が一緒ですが、そのうちに光ってから暫くしてドーンときます。岸から遠ざかると、光ってから、あれっ音がしないなと思った頃に鳴るのです。さらに沖に出た頃には辺りが真っ暗になり、ヨットが波を切る音がいつものように聞こえるだけです。ふと振り返ると向こうの方に小さな花火の光が時々見えます。静寂の中で、見送ってくれた女の子たちや賑やかなお祭りの事に思いを馳せ、またいつもの 5 人で長い航海を続けることとなります。今でもこの時の何とも言えない気持ちを思い出します。

クルージングでは入港すると水と食料を調達します。水は貴重なので、長期のクルージングでは雨が天然シャワーで、陸についたら銭湯に行くのが楽しみです。銭湯で面白い出来事がありました。湯舟に浸かっていた漁師から「兄ちゃんサバか。」と下級生が聞かれ、ポカーンとしていました。他の地域から漁に来た漁師も銭湯に入りに来ます。真っ黒に日焼けしているので漁師仲間と思われて、サバ漁かカツオ漁かという意味で聞かれたという訳です。

次がユーホリアンでのクルージングの話です。ホームポートの横浜ベイサイドマリーナから千葉県保田漁港まで一泊二日のクルージングに行きました。ご存知の方もいると思いますが、左上の船上パーティの写真に映っているのは家田先生と上村多恵子さんです。ご両人が委員を務めておられた港湾審議会を



当時担当していた眞田港湾計画審査官、今の海岸・防災課長ですが、を誘いました。審議会の主要メンバーが揃い、さながら船上会議でした。

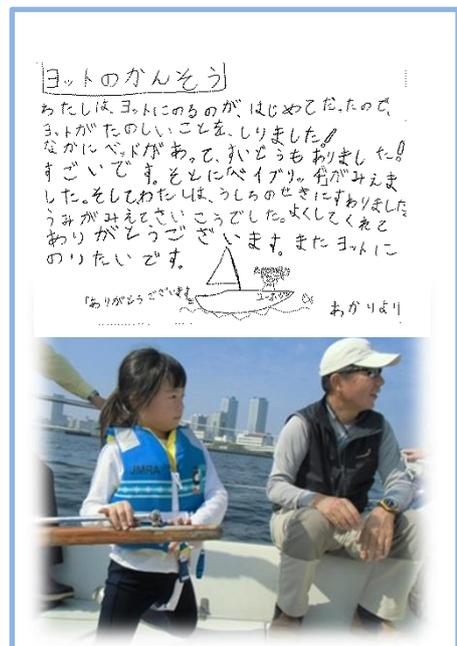
ワインを飲みながら、プロ級の松田さんが船上で料理した食事を、その場で風を感じながらいただく、食通の上村さんも感動していました。上

村さんの体験乗船感想記の一節をご紹介します。『時折、海で泳ぎ、浮き袋にロープを繋ぎ、ヨットで引っ張っていただき、護衛に家田先生と眞田さんがついてくださり、スピード感とスリル満点でした。このあと思わず、私が「安全で楽で楽しい」と叫んだのを塩崎さんがしっかり聞いておりました。大人のマリンはこうでなくてははいけません。』ということで楽しいクルージングでした。こういうふうにクルージングは船を走らせるだけではなくて、仲間とのコミュニケーションも楽しむ貴重な時間です。

山本 ここでひとつ紹介をしたいのですが、先だって東京湾感謝祭で<ユーホリアン>を使った体験乗船を行った時、とても元気で素敵な女の子が乗って来ました。「あかりちゃん」といってこれから小学校に入る位の女の子ですが大変闊達な子でして、船の中を案内すると「ここでご飯を食べられるの?」「ここで寝られるの?」とか興味津々でとどのつまりは舵を取って船を操船しました。こういう姿を見て我々も感激しまして・・・是非ヨットに乗られたことが無い沢山の人たちを楽しませてあげたいと思いました。

「あかりちゃん」は、海とヨットがすごく好きになったと思います。これは多分大きくなった時にすごく良い思い出になるとと思います。もし、また機会があったら是非乗りたいと言っていました。

今日は学生さんも来ていらっしゃいますので、是非、また海へ出てください。



塩崎 左の楽しそうな写真がユーホリアンでハッピーアワーと呼んでいるテーマを持った食事会です。山根さんと私、真ん中がリサイクルソリューションの池



田さんですが、楽しそうな雰囲気が伝わってくると思います。右下がその時の料理でフォンデュです。右上は別の年のパーティの生ハムの塊です。生ハムをワインとパンでいただきました。それぞれ一流レストランさながらでした。

先程、ヨットとの出会いから運輸省入省までの話をしましたが、役所に入

った時の最初の上司が山根さんです。最初の上司というのは緊張するもので、一番怖い上司でした。入省3年目で関西国際空港に出向しましたが、大阪湾で竹内良夫社長とよくヨットに乗って楽しみました。

その後、関空から第二港湾建設局に異動になりましたが、二建局長の坂井順行さんがユーホリアンクラブを作るという話を聞きました。役所に入って10年も経たない頃で、局長室がどこにあるかも知らない若造が「ヨットは危ないです。」と局長に直言しに行ったところ、坂井さんはじっと話を聞いておられて、こう言われました。「君の言うとおりのだ。監督をしてくれ。」当時は坂井さんと私以外は免許を持っていなかったもので、どちらかが行かないと船が出せない状況でした。そう告げられて間もなく私は本省に転勤になり、とても忙しくてそれは大変でした。坂井さんは俺も行くからと仰るのですが、土・日も公務で忙しく、私が行かないと動かない状況でした。朝方まで本省で仕事をしてそのまま船に行ったりしたのを思い出します。

その頃、橋本さんと一緒に活動を始めました。このユーホリアンの関係で江口さんや山本さんに出会いました。坂井さんが亡くなられてユーホリアンもこれでお終いかという時に、橋間さんが登場して引き継いでくれました。それで松田さんや福本さん、吉田さんとの出会いがあって、今日に至っているという訳です。先程言ったようにヨットに出会って以来40年ですが、ヨットは私の人生において、様々な事を教えてくれましたし、多くの出会いをもたらしてくれました。それで社会に少しでも恩返しをしたいという思いで、今はユーホリアンのボランティアクルーを務めさせていただいています。

山本 さきほど塩崎さんから局長に危険だと言いにいったというお話がありました。が、実際にいつでも安全であるとは限りません。海は自然がむき出しのところですから。道路にいて地面が波打つことはないですが、海では波は打つは、風は吹いて来るわ、潮は速いわで、自然を学ばなければ危険な要素が大きいと言わざるを得ません。初心者などが乗る船で海に出る時は風速 10m までと覚えておいていただきたい。ノットにすると 20kt です。20kt の風が吹く気象・海象であればほとんどのマリナーでは出艇禁止になります。我々通常の間がヨットを楽しむ条件というのはある程度しぼられてきます。例えば、波に関してですが、波は風がどれだけ長い距離・時間吹き付けているか、それによって波が大きくなったり小さくなったりします。相模湾沿岸で北風が吹いても大きな波は立ちません、逆に相模湾沿岸で大島方向から吹く南風や南西風では波が大きくなります。北風の場合は本当にフラットです。ですからヨットに乗る前にどちらから吹いてくるのか、どのくらい吹いてくるのか、また、気象状況が急転する可能性があるのか？を必ずチェックします。日本の海は難しく、鹿児島沖に低気圧が来ますと半日で東海地方に移動します。天候が変わりやすい。必ず帰って来ることを考えて気象・海象に注意を払わなければならないということだと思います。

最後に安全第一の話をしてします。まず動きやすい服装をすること。先ほどお話ししたように右から風を受ければ左側に傾きますし、左から受ければ右に傾く・・・常に傾いていることが多いのです。ヨットは陸で見ていると優雅に見えますが必ずどちらかに傾いて

5. ヨットを楽しむために

(1) 安全第一

- ・動きやすい服装と靴を選ぶ
- ・常にライフジャケットを装着すること
- ・片方の手は自分の命を守り、もう片方で船(仲間)を守る
- ・片手を離したら必ず足は浮かせない(三点支持)

(2) 我慢をしない

- ・「船酔い」はベテランでもする
- ・寒さ、暑さは「対策」ができる

(3) 楽しみましょう!!

- ・好奇心をもって船・海を見ると面白いことが沢山!!

います。傾いている時にもちゃんと動けるようにしてはなりません。常に動ける服装が必要です。それから必ずライフジャケットを装着しなければいけません。これは絶対守らなければなりません。道路を歩くのに靴をはくのと一緒くらい、必ずライフジャケットを身に付ける。もし落ちたとしてもライフジャケットを着ていれば命を失うことはありません。次に私がヨットに乗り始めた時、最初に言われたことは、「2本の手のうち、片方の手で自分の命を、もう1つの手で船を守れ。」船を守るということは仲間を守るということです。ですから「二本の手は必ず自分と仲間のために使うのだ。」ということです。これが船を楽しむためのシーマンシップの基本です。それから三点支持といい

まして人間は 2 足歩行しますが、傾いている時は、這って動かなければならなかったりします。片手を離したら必ず足は浮かせない。三点支持をする。それから船に乗っている時は我慢をしない。さきほど塩崎さんから船酔いのお話がありましたがこれはベテランでもします。しかしながら克服できないものではありません。お話がありましたように 3 日は続かないものです。船酔いはするものだと思って我慢せずに皆に伝えることが重要です。必ず酔っても対処方法があります。

そして、「楽しみましょう」ということです。冒頭に塩崎さんが言っていたようにこの国は島国で、島国だったからこそ外に好奇心を持ったということがあります。流れ着く物や沖からくる人たち。縄文時代の人々が米を持った弥生人を受け入れたのはまさに好奇心があったからです。それとそこでコミュニケーションが取れたということで、我々の祖先がやってきたことです。現代においても好奇心を持って船に乗って、海や陸を見るといろいろなことに気付くと思います。例えば鎌倉の沖を走って陸を見た時、その風景はきっと北条政子が見た風景と全く同じはずです。また横浜港に入ってくる時クレーンを見ないで稜線を見るとき、ペリーが見た風景を見ることができます。ヨットに乗って海から陸を見るというのはタイムマシンに乗っているのと同じではないかと思うことがあります。ヨットはセーリングだけを楽しむのではなく、様々な気付きや発見を楽しめるのではないかと思います。

塩崎 最後に、参考としてヨットに関する言い伝えをまとめておきました。この後のお弁当の時間でも話題にできると思います。

私も本当に船酔いが激しく、そのためいろいろと勉強し経験もしましたので、その事を船酔い編にまとめてみました。山本さんの話にあったように、基本は遠慮せず、自分で良い状況を確保する事です。暑さ寒さやトイレの我慢などが船酔いに結びつきます。近くを見ないで楽しく会話をしていると船酔いしにくいです。船内で天気図をとったり、ビルジという船に溜まる油水ですが、それを汲んだりすると、船酔いし易くなってしまいます。酔いそうになったら、早めにデッキで横になる。遠慮や見栄は禁物です。吐きそうなときは早めに風下へ。女性は特に大丈夫ですと頑張る風上において、そこで吐かれるとウワーッとこちらに来る訳です。これは鉄則なのですが、吐きそうな時は風下に移動して海に向かって吐く、そうすれば誰にも迷惑はかけない。私はよくきれいな女性のゲロを浴びました。吐いても吐いても水は飲ませろ、これも鉄則のひとつです。脱水症状を防ぐためですが、飲んですぐ吐いても水は吸収しています。

気分が悪い時に何かを食べると吐いてしまう。こつは先に吐くんですよ。それから水を飲んで、少し落ち着いてから食べると、本当に食べられるようにな

ります。われわれも船酔いし始めたなというイメージが、どんどん状況を悪くしているという事に気付くべきです。

これをマスターしたら、もう大丈夫です。船員から教えてもらった技です。何十年も船に乗っている船員でも体調が悪い時には船酔いします。

それから安全については、落ちたら死ぬと思え、落ちた時には必ず助かると思えという言葉の頭に入れておいてください。また転覆した時は船から離れるな、岸がそこに見えて行けそうに思っても、思った様には岸に近づけないし、仮に近づいても、波のはね返しであるとか、テトラポットで一撃です。大丈夫だと思っても脳震盪を起したら死んでしまいます。鉄則は岸がそこに見えていても船にしがみついているという事です。ただし最終的には個々に判断しなくてははいけません。

(参考) ヨットに関する言い伝えなど

(注) 科学的根拠がないものもありますので個々に判断してください。

船酔い編

- 遠慮せず、自分でよい状態を確保せよ。暑さ寒さやトイレの我慢などが船酔いに結びつく。
- 近くを見ないで、楽しく会話をしていると酔いにくい。
- 船酔いさせるには、船内で天気図をとったり、ビルジを汲んだりさせろ。
- 酔いそうになったら、早めにデッキで横になる。遠慮、見栄は禁物です。
- そして吐きそうなときは、早めに風下側へ。
- 船酔いで死んだ人はいない。
- 吐いても吐いても水は飲ませろ(脱水症状を予防)。
- プロの船員や漁師でも体調によっては船酔いする。
- 3日3晩以上酔い続けたものはいない。
- 気分が悪い時は、先に吐いてから食べろ。

安全編

- 落ちたら死ぬと思え、落ちた時には必ず助かると思え。

- 転覆した時は船から離れるな、岸がそこに見えても。
- 漁師が戻り始めたら、すぐに戻れ。
- 楽しい時に戻る勇気、船を出さない勇気。
- 経験はすごい(今までに経験したことがない風や波は本能的に恐ろしい)。
- 信頼できる船長の元で乗船する。

文明論

- 日本民族は海洋民族か、農耕民族か。
- 落雷で沈没したヨットはいない? 沈んだら分らない?
- アメリカズカップ。デニス・コナーの屈辱と復活。

その他

- 山登りとヨット(海)の共通点は多いが、違いは、①山は一步一步、海は風任せ。②風になれば、山はビバーク、海は波に向かう。
- 太平洋横断より日本無寄港1周の方が技術的には難しい。精神力は別だが。

漁師が戻り始めたら陸に戻れ。漁師は毎日海に出ているから、荒れてくると分かると、さっさと帰ってしまいます。われわれも楽しい時に戻る勇気、船を出さない勇気が必要です。よくある事故のパターンは、親しい友人家族と船に乗りに来たが、すごい風が吹いている。折角、2、3時間かけて東京から来たのだから、直ぐに引き返すのは忍びない。だから決して無理をせず、様子を見ながら、ちょっと出してみても駄目ならすぐに引き返そう。出るのはまだしも、帰る時には後ろから波を受け舵が利きにくくなるし、しかも港の狭い入口に入らなければなりません。このような状況での事故があとを絶ちません。

それから経験はすごいということです。今まで経験したことがない風や波は本能的に怖いのです。一度経験するとそれがベースとなり、次の段階に立ち向かう事ができます。

文明論もいろいろあります。日本人は海洋民族か農耕民族か様々な議論があります。落雷で沈没したヨットはいない？沈んだら分からないだけなんだとも。それからアメリカズカップという 150 年ぐらい続いているレースがあり、優勝者はカップがもらえるだけですが、数十億円をかけ、その国の威信をかけて挑戦するのです。デニス・コナーがキャプテンを務めるアメリカチームが初めてレースに敗れて、125 年守り続けていたカップを失ってしまいます。勝負で負けたのならしょうがないと思うのですが、彼はニューヨークヨットクラブという超一流のクラブから破門されます。それで、東部のヨットクラブは相手にしてくれないので、西部のサンフランシスコヨットクラブに移り、苦勞して 40~50 億円のお金を集めて、4 年後にリベンジしてカップを取り返します。その時にレーガン大統領からホワイトハウスに招かれて「これがアメリカン・スピリッツだ！」と讃えられました。

山登りとヨットは基本的には共通点が多いものです。「もやい」だとか装備などですね。ところが違いは、山は一步一步で、海は風任せという事です。また、嵐になれば山はビバークしますが、海は風が強ければ強いほど波に向かって行かなければなりません。基本は同じようなスポーツですが、山男のイメージと海男のイメージの違いというのは皆さんの想像通りだと思います。それから太平洋横断より日本無寄港 1 周の方が技術的には難しいと言われています。ただ精神的タフさは格段に太平洋横断の方が必要なようですが。

この辺で丁度時間となりました。これからも皆さんとユーホリアンを通じて楽しい集いを続けたいと思いますので、よろしく願いいたします。

山根 塩崎さんと山本さんからヨットの話をいただき、だいたいヨットのことはお分かりいただけだと思います。ではどうして人はそもそもヨットに乗るのかということ、この前、中央大学の有川研究室の若い人たちに話しました。折角の機会ですので、この場をお借りして、その話をご紹介したいと思います。

“いのち”は海から生まれたとよく言われます。海は不思議と多様さに満ちている。センス・オブ・ワンダー (sense of wonder) の世界です。人はほとんどそのわずかしら知らない。それが人がヨットに乗りたがる動機ではないか。

このセンス・オブ・ワンダーという言葉ですが、レイチェル・カーソンは「沈黙の春」という本を書いている時に癌の宣告を受け、自分が生きている間に是非次の世代になんとか残しておきたいと思うかけがえのないものが“センス・オブ・ワンダー”・・・不思議さに驚く気持ちである・・・と言い続けて亡くなっていきました。

そしてレイチェル・カーソンもそうであったように、人が生き生きと生きて行くのはお金でも地位でも名誉でもなく、その人を内側から突き動かす何か、感動といいますか、これをやらなくてはならないという何かがあると思うのです。その思いが自分だけでなくより多くの人の共感を覚えると、もしかしたらその結果としてお金も地位も名誉も付いてくるかもしれない。海はその“センス・オブ・ワンダー”に満ちている。

今日、お集まりの皆さんは何らかの関係で海との接点をお持ちの方が多い。それは海からの呼びかけにお応えになったご縁だと思います。自分たちが海に行ったのではなく、海に呼ばれて海に出かけて行った。そして中央大学の学生さんに言ったのは海への応答として、人がいなくても海はあるし、海がなければ人は生きていられない。人間は海が何を言っているか聞かなくてはならない。海から何か聞こうとすれば、勇気を持って海に身も心も素直な自分をさらさないといけない。その時には陸上に縛られている自分を解き放って、風と潮と波と日と月と星に自分をさらしてみたらどうでしょう。・・・それには船に乗るのがもってこいと・・・そういう話を学生さんにしたわけです。

—— ユーホリアンへのいざない ——

無料体験乗船実施中クルーザーヨット「ユーホリアン」

- *ヨットの乗船を体験すること及び、ウォーターフロントを海から見ることにより、ウォーターフロントを理解しウォーターフロントに親しみを持ってもらうことを目的にしています。
- *横浜ベイサイドマリーナセンターハウス受付ロビーに集合
- *定員 7 名 お一人でも参加できます。希望の方は当協会にお申し込みください

