

ISPA 第15回 コスタル・コース



2006年7月21日～7月29日

第15回コストルコース航跡図



金子さんのGPS航跡記録を借用させていただきました

第1日目 (2006年7月21日 成田空港)

「水道を出た。航海保安用具収め」

「入港準備。右横付け用意」

皆さんご存知の通り、海上自衛隊ではごく日常的に聞かれる号令詞です。ということは、世の中のほとんどの人が海上自衛隊と縁がないわけですから補足説明させていただきますと「狭いところを通り終わったので緊急対処準備の配置を解散して入港準備作業にかかれ」という内容の指示だにご理解ください。

1982年6月、私のバンクーバーへの初めての訪問はそのような号令詞と入港作業で始まりました。当時、海上自衛官駆け出しだった私が、遠洋訓練航海で訪問した入港先の一つであり、港の入口のライオンズゲートブリッジをくぐっていくと、その美しさと環境の良さが印象的な都市でした。

さて、ISPAのスクーリングのCoastalコースは、バンクーバーに出かけてガルフ・アイランドを航海する1週間の船上生活とあっては、昨年ベーシックコースを受講した私としては避けて通る理由を思いつけず、今年のはじめ岡田さんから届いたメールの、「今年のコスタル・コースは7月と8月にやりますよ」に対して「7月のに参加！」と即座に手を挙げた次第でした。

Coastalコースのカリキュラムとして4月に座学を4日間履修し、その成果を現地にて実践するというプログラム。なつかしのカナダの、しかもバンクーバー。

7月21日夕刻、成田空港に集まった第15回Coastalコース参加者は、それぞれの思いを胸に（少なくとも私はいろいろ思うところあって）機上の人々となったのでした。



成田空港のロビーで搭乗待ちの岡田さんと第15回Coastalコース参加者

第2日目 (2006年7月21日 バンクーバー)

カナディアン・エア第2便の眼下には背の高い山々に万年雪が白く輝いており、徐々に降下していく先には、整然と美しいバンクーバーの街並みが見えてきます。私のバンクーバーへの2回目の訪問は飛行機となりました。

飛行機を降り、洗練されているとはいいがたい白ペンキ厚塗りのシンダーブロックの通路を抜けて、イミグレーションでアタフタしてから、荷物を拾い、カスタムを抜けると、そこはカナダの入り口。不安な気持ちでキョロキョロしていると、後ろから

「よお！とうとう来ちゃったな！」

という声。

1990年6月のバンクーバー国際空港での記憶です。いろいろあって、その春に自衛官を退職した私に、「昨日まで海上自衛官やってましたといえば聞こえがいいが、要するに唯我独尊の公務員やって、明日からネクタイ締めて会社員、なんて絶対うまくいくことないから、チョッとこっちで頭を冷やしてから社会復帰したらどうだ。」と誘ってくれた人生の恩人がそこにいたのでした。

その日から半年間のバンクーバー滞在で夢のような時間を過ごし、それ以降もビジネスで何回か訪問することになりました。今回は久々ながら懐かしの地にまた足を下ろすことができたわけです。



さて今回の到着は、カナディアン・エア第4便。なんとまあ、いつの間にこんなに綺麗な設備になったんだあ？

- ・空中回廊の豪華な通路からロビーを見下ろしつつ、長々と歩き、イミグレーションへ向かう。
 - ・以前はこんな風景じゃなかったなあ・荷物を引き取り、外へ出る。
 - ・あらまあ、あの頃の国際線の設備はあっちのすみっこでローカル専用になってるじゃないの！
- 7月21日正午、岡田さんと我々受講者の総勢5名、いよいよカナダの地に乗り込んだのでした。

タクシー2台に分乗して空港からウインドバレーの事務所へ移動。そこで、ISPAの創設者の一人でもあり、今回は現地受入れの労をとってくださっているボブさんと対面。ボブさんの事務所はグランベルアイランドの対岸にありました。グランベルアイランドとは、バンクーバーの中心にある観光スポットとして昔から栄え、そのウォータフロントは全面がマリーナのバースになっておりプレジャーボートを趣味とする者にとっては立ち寄りにはいられないすばらしいロケーションのところ。バンクーバーという大都市は街と海が極めて近い環境にあるということです。



グランベルアイランドを対岸から望む。

挨拶のあと「それでは、船へ行きましょう」ということで、Sunsailチャーターヨットの棧橋へ移動。このチャーターヨットの会社の棧橋も、ダウンタウンから直接アクセスしている便利なところにあり羨ましい限りです。気楽に行ける岸壁にマリーナ設備がごく普通に接続しているのです。日本だとせいぜい「海釣り棧橋」なんか造られてしまうのが関の山かな。



私物を積み込み一息の絵、時刻は夕方7時です。

さて、1週間の生活の場となる船はベネーのオセアニス40。

「おお、なかなかよろしいのでは」

という気分で、食料を積み込み、荷物の整理をしたのち、キャビンでボブさんによる国際VHFの座学が実施されました。今回オプションで設定してもらった国際VHFのライセンス取得のためのコースでしたが、時差ぼけ気味の我々には結構つらいものでした。

最後に船の使用要領の説明をうけ、一通り準備完了。夕食はチャイニーズレストラン、そして船内泊。岡田さんはフォックスルに、左右のコォーターバースには小池さん一人と金子さん・小川さん二人、私はメインキャビンの座席に場を占め、これが皆の全航程を通しての寝床となりました。

いよいよ始まります。明日からのイベントに期待と興奮で寝付けない・・・そんなことはありません！一杯気分の時差ぼけのおじさん集団はあっけなく高いびき楽団となったのでした。



Nawtica ベネトー・オセアニス40

第3日目 (2006年7月22日 バンクーバー⇒モンタージュハーバー)

7時起床。小池さんは5時から起きだしてスタンレーパークのほうまで散歩してきたそうです。今回はクルージングが主で、街の中を散策する余裕はほとんどないのが残念でした。スタンレーパークだってまる1日過ごせるだけの広さと内容があるし、街は人に優しい環境に整備されています。まあ次回ということで。



バンクーバーは大都市である。でも緑が多く、海岸線も美しく整備されている。電線はトロリーバス用。なんとって押付けがましい歩道橋なんて一つもない！

ところで、朝の7時になると港内では水上飛行機が営業を開始するので、離水のときの爆音が高らかに聞こえてきます。バンクーバー港は巨大な国際港であるとともに水上飛行機の発着場でもあり、水上飛行機は極めて貴重な交通手段として昔から定着しています。島国日本にこのシステムが生まれなかったのはまことに残念。日本全国どこでも水面があるのでしたら税金を使って自然破壊をしながら赤字の滑走路を増やすことはなかったのに、と思うのです、カナダの環境に対する哲学は、日本型箱物公共工事の発想からは出てこない社会システムのようなのです。

まあややこしい話はさておき、いよいよ10時に出港。パンパシのコンベンションセンターを右手に眺め、水上飛行機の発着エリアの横をすり抜け、港外へつながるファーストナロウへ針路をとります。このファーストナロウにはサンフランシスコのゴールドゲートブリッジを意識して架けたというライオンズゲートブリッジがあります。24年前、海から初めて訪問したときに通った水道がここであり、16年前の半年間の滞在中に何回も渡った橋でした。そして今回、また違ったシチュエーションでここに来るなんてねえ。



海からバンクーバーのダウンタウンをのぞむ
白い三角はパンパシのコンベンションセンター。
バンクーバー港の顔で美しい施設



港の内側からバンクーバー港の玄関であるライオンズゲートブリッジを望む。橋の下の水道がファーストナロウ。

ファーストナローを抜けて港外へ出ると、風向きは真のぼりだったためにしばらくはメインセイルのみで機帆走を継続。

ノースバンクーバーの高級住宅地の風景を右アビームに眺めつつ、イングリッシュベイへ出て行きながらふと振り返ると、ありやまあ、追い越してくるのは「日本丸」ではありませんか。

この地で眺める4本マスト・バーク型帆船のジガーマストにあがる日の丸は綺麗でありなかなか感動もの。異国の地でこのような組合せの風景にめぐり合えるなんて、今回の航海はスタート時点からラッキーなのかも知れません。



いよいよ帆走開始
チャーター仕様とはいえ、なかなか悪くない性能
船尾にはテンドーを曳航中

日本丸を見送り、イングリッシュベイを横切っていくに従い、徐々にストレイト・オブ・ジョージアが開けてきます。そして25マイル先の水平線に今から行くガルフアイランドのシルエットが浮かび上がってきました。風はそこそこだがうねりはなし。

本日のナビゲーターは私。ところでハンドコンパスのクロスベアリングフィックスなんて何年ぶりやら。いわゆる地文航法というのは厳密な理論学問であり、実践にはある程度の経験が要求される分野でもあります。

おまけにこの辺はバリエーションが20° East-lyなんて具合ですから、測った方位に20° を引いたり・いいや・足したり・ええっと・まったく！もお！！

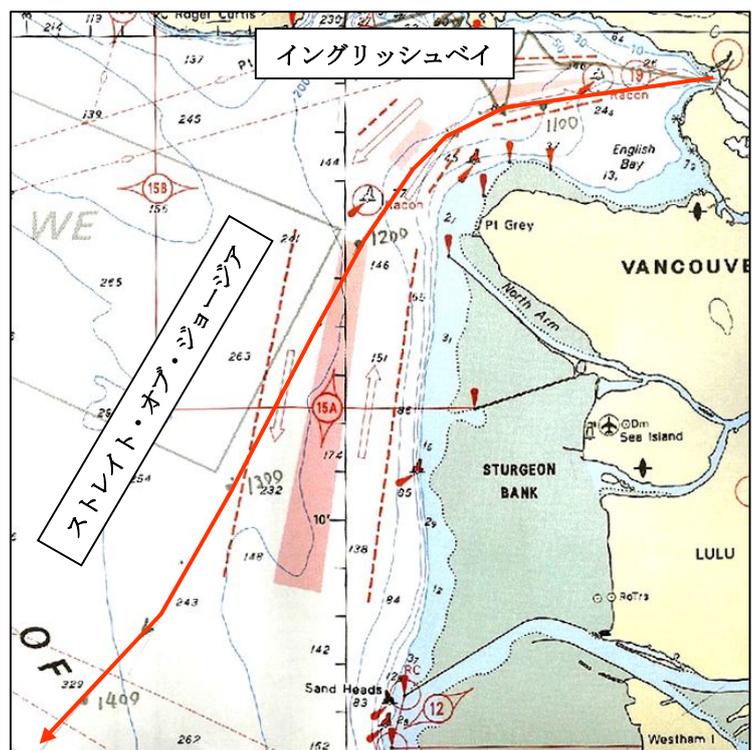
定規とディバイダーを振り回しても、うまくいかないときのチャートワークなんてものは、人生に匹敵するほどの難題であることは、経験者は十分知るところ。さてさてとりあえずいくつかフィックスをとってみると、本日分の人生航路は順調らしく、まあとりあえず今回のところ弁護士の出番はないことに一安心。

風下側のクリアランスができたところで針路を左へ変針してポーリエ・パスへ向け、ジブを開いていよいよ帆走開始。

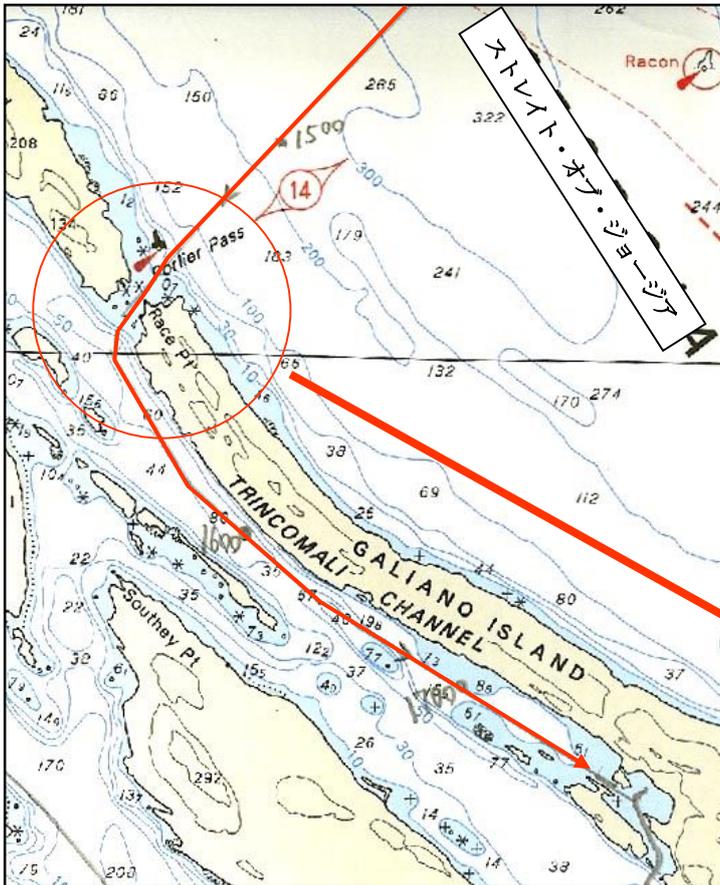
お、チャーター仕様とはいえ、あなどれないなかなかの帆走性能のようですよ。不思議と塩分を感じない乾燥した心地よい風。きれいな青空。日差しは強いものの爽やかな温度の空気。

「よくぞヨット乗りになりなけり。」

といった心境でしょうか。



ファーストナローから港外へ出て、南下
位置記録は全てクロスベアリング・フィックスによる



ストレイト・オブ・ジョージアを横切り、
ポーリエ・パスを抜ける。

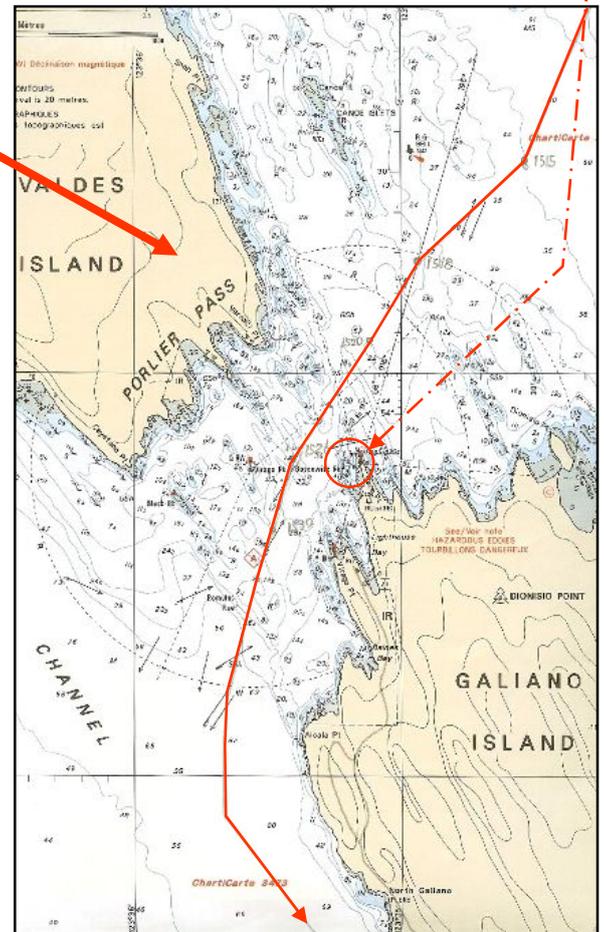
ナビ担当を除くメンバーが1時間ごとにヘルムを交代して、
非番の人は遅めの昼飯準備。

時刻は15時に近くなってきたところで、ポーリエ・パスが
全貌を見せはじめ、いよいよ無数の島々が浮かぶガルフ・ア
일랜드海域への入り口に接近していきます。

頃合をみてジブを巻き取り機帆走で最狭部へ。向かい潮の
終期で川のような流れと潮騒。いよいよです。



このようなはっきりした形の「灯台」は少数派で、
ほとんどはもっと小さな構造物で見つけ辛かった。



ポーリエ・パスの潮の流れはダイナミックだった。
この海域には、このような狭い水路が多々ある。

ナビゲーション担当の私はcockピットのテー
ブルにチャートを持ち出し、ハンドベアリングで
位置を確認しながらチャートと周囲を比較しつつ
「右舷この方向100メートルに浅瀬があるので要
注意！左側陸岸までは50メートルまで接近可能」
「ハイハイ、了解！」
てな具合の中、緊張気味の小池さんがラットを
握って、船を進めていきます。

「おーい！飯の仕度はあとあと！この景色は見ときなさいよ！」

昼食の子守の手を止めて、金子さん・小川さんがカメラ片手にデッキへあがってくると「こりゃ凄い！」の歓声。文章でも写真でもとどめきれない大自然の躍動が、今我々5名の目の前にあっけらかんと放り出されています。やっぱりここに来た者だけに与えられる特典なのです。



さて、ポーリエパスの地形や潮流の激しさを実感する限り、間違いなくここは難所のはずなのですが、このエリアでプレジャーボートを楽しんでいる人たちにとって、このような狭い水路を往来することは、夕方ご主人が帰宅するぐらいに日常のことなんだのだと思います。日本じゃ夜もふけないと旦那は家に帰ってこないのが普通ですから、大変な差があるようです。

まあ、旦那の帰宅時間の議論は別として、この躍動的な水の流れと風景は素晴らしいものです。とりえず、小池さんは家庭平和のため奥方の舵取りをしながら激流の中へ、..ではなく、彼女を..、イヤイヤ！..船を操りながら人生の難所たるポーリエ・パスへ舳先を向けていくのでした。



強い潮の流れの中で、針路を保つのはいいトレーニングになる。

ポーリエ・パスを通過して安全な水域へ出たところで、コックピットではスパゲティの皿がチャートと場所を入れ替わりました。金子さん、小川さんの力作のスパゲティ！、ごちそうさまでした。

気持ちのいい空気と、すばらしいロケーション。

もし日本でこんな風景を提供できるレストランに出かけたら、いくらかかることやら。



さて食後の満腹感と時差ボケの両面からの十字砲火の猛攻撃に耐えていると、「右舷あそこにあシカだあ！顔出している！」とオヤジ軍団の反撃開始。「あっ！潜った！何処行った？！また顔出さないか？」そりゃあもう大騒ぎ。「アシカだったよな！間違いないよな！いやあ、すげえな。本物のアシカだよ！」いやはやとても戦略的な反撃とは思えません。しかも年甲斐もなく。

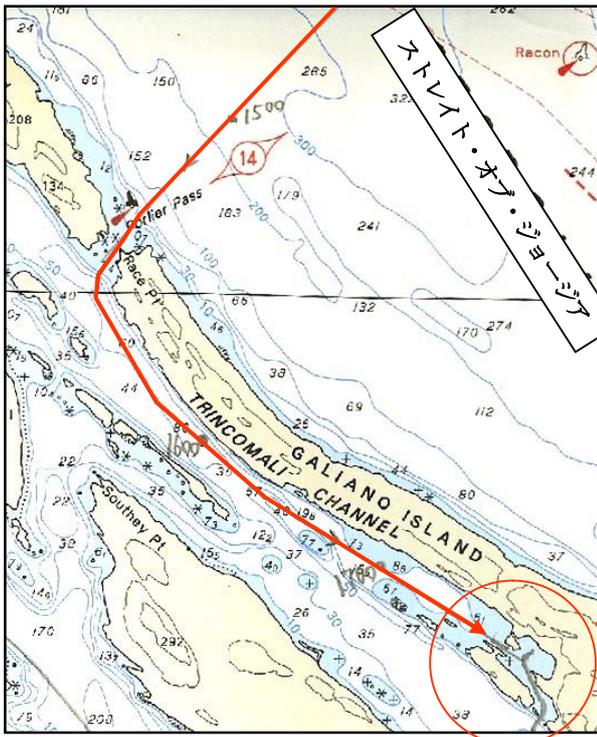


アシカに見限られたあと、本日の目的地手前の狭い入り口へ進んでいくと、静かなモンタージュ・ハーバーに約100隻ほどが沖がかりで休んでいる全貌が開けてきます。なんとなく落ち着ける、素敵な風景です。奥には古いたたずまいのマリーナがあるだけ。日本だとマリーナは絢爛豪華な造りになりがちですが、ここのは素朴な木造作りで、水上に張り出した洒落たコーヒー・テラスも見えます。

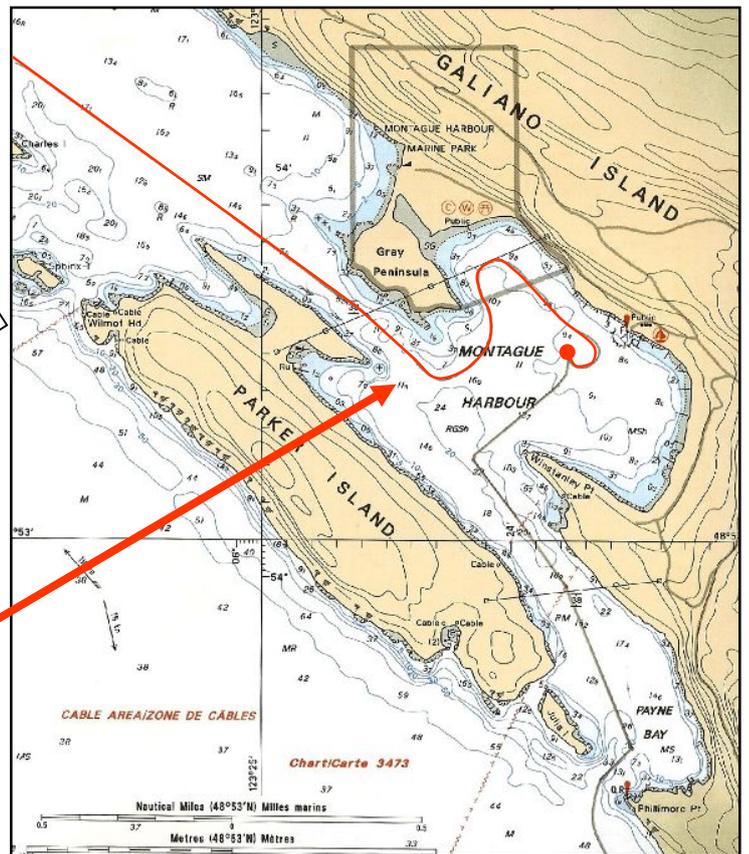
岡田さん曰く、このゴルフアイランドのエリアで好きなポイントのベスト3の一つとのこと。入り江をぐるりと周回して本日のポイントを定め投錨。初日の航海はひとまず終了。

上陸用意！





本日の泊地、モンタージュ・ハーバーへ



モンタージュ・ハーバーに錨泊

さっそく曳航してきたテンダーに船外機を載せ、全員でマリーナへ上陸。

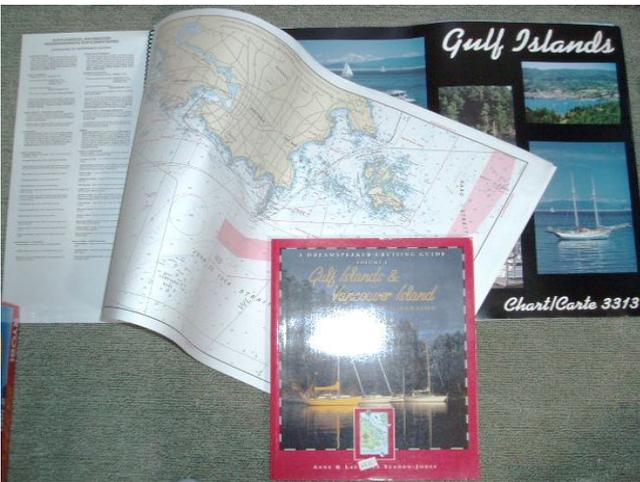
古いけど雰囲気の良い水上コテージタイプのマリーナを訪問。ここで、チャートや入港案内の資料などを購入できるという岡田さんのアドバイスに習って、マリーナのショップにて、ガルフアイランドを網羅したチャートの綴りと泊地案内の本を購入。チャートが本の形につづられていて注意事項なども一緒に綴じこんであるというのは日本にはないシステムです。このチャートには全航程を通して、ハンドベアリング・フィックスによる航跡を記録することができました。



モンタージュハーバー、アンカリング中



水上飛行機（下駄履き飛行機）マリーナの桟橋にボートのように簡単にムアリングしてしまう。



購入したチャートの綴りと泊地案内



これでも夜の9時の風景である。

船に戻って、一杯やりながら夕食の支度、そしてコックピットにて夕食。

このツアーに出発前の日本での航海計画準備期間中に、今回のカナダ訪問が初めての皆さんには「夜の9時頃に晩飯食べながらも、まだ日没になってないので、きっと西日に照らされて暑いですよ。かなり日本の日暮れ風景とは違いますよ。」と、僭越ながら事前に説明させていただいていたのですが、実際経験するまでは実感がわくはずもなく、ここに来て昨日・今日でやっと皆さんご納得のようです。日没は午後10時なのです。

夜10時になってようやく日没。
島影に沈み行く残光は綺麗でした。
日が落ちると急速に空気が冷えてきて涼しくなります。たゞ色気のないオジサン集団だからといって、ダイナミックな変化を眺めているとそれなりにロマンチックなものでした！



これが夜10時の日没の瞬間

第4日目（2006年7月23日 モンタージュハーバー⇒ビクトリア）

5時起床。

出港準備。

まだまだ静かなハーバーの中を6時に出港。

本日は、一路南下してビクトリアへ向かいます。

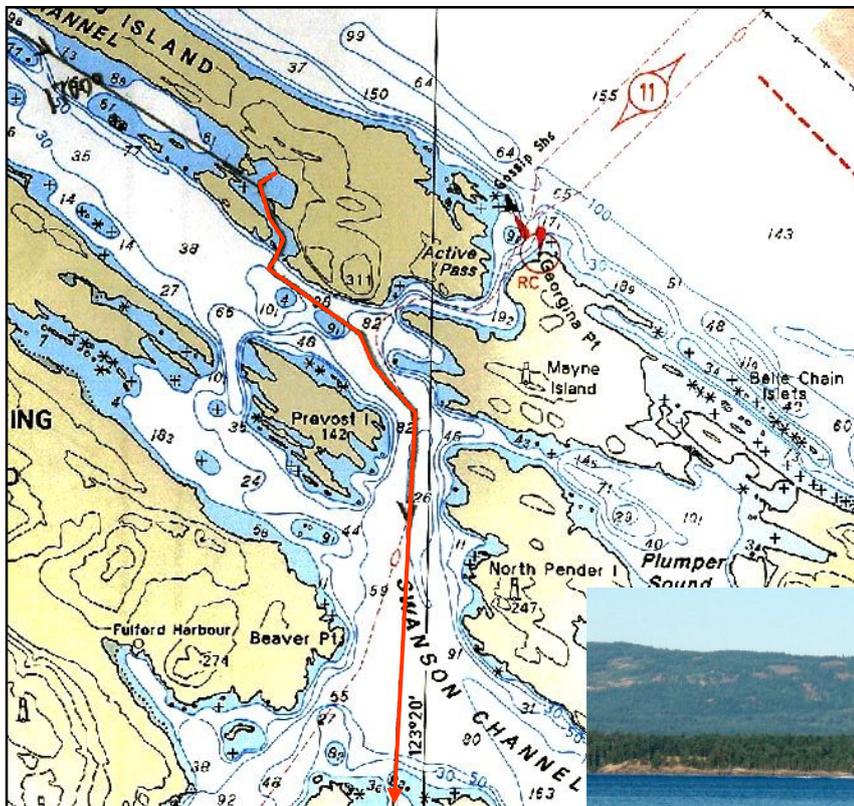
ナビゲーターは小川さん。

周囲が島々に囲まれているから狭い水域にみえるのですが、実際は十分広い海面。

ということは我々を取り囲む大自然全体が巨大であるということなのでしょう。



朝食中です



30分ほど進むと昨日通過してきたポリーエ・パスと同じような狭い水路である、アクティブ・パスの近くに差し掛かります。

ちょうどパスに進入しようとしているフェリーボートから長音一声。なるほど、関東エリアで活動する我々では聞くことのない本物の「湾曲部信号」です。

海上衝突予防法の教科書にある図解よりも、こっちのほうがずっとわかりやすいです。

ナビゲーターの小川さんの律儀な測定とリコメンドで船は予定コースを順調に進んでいきます。

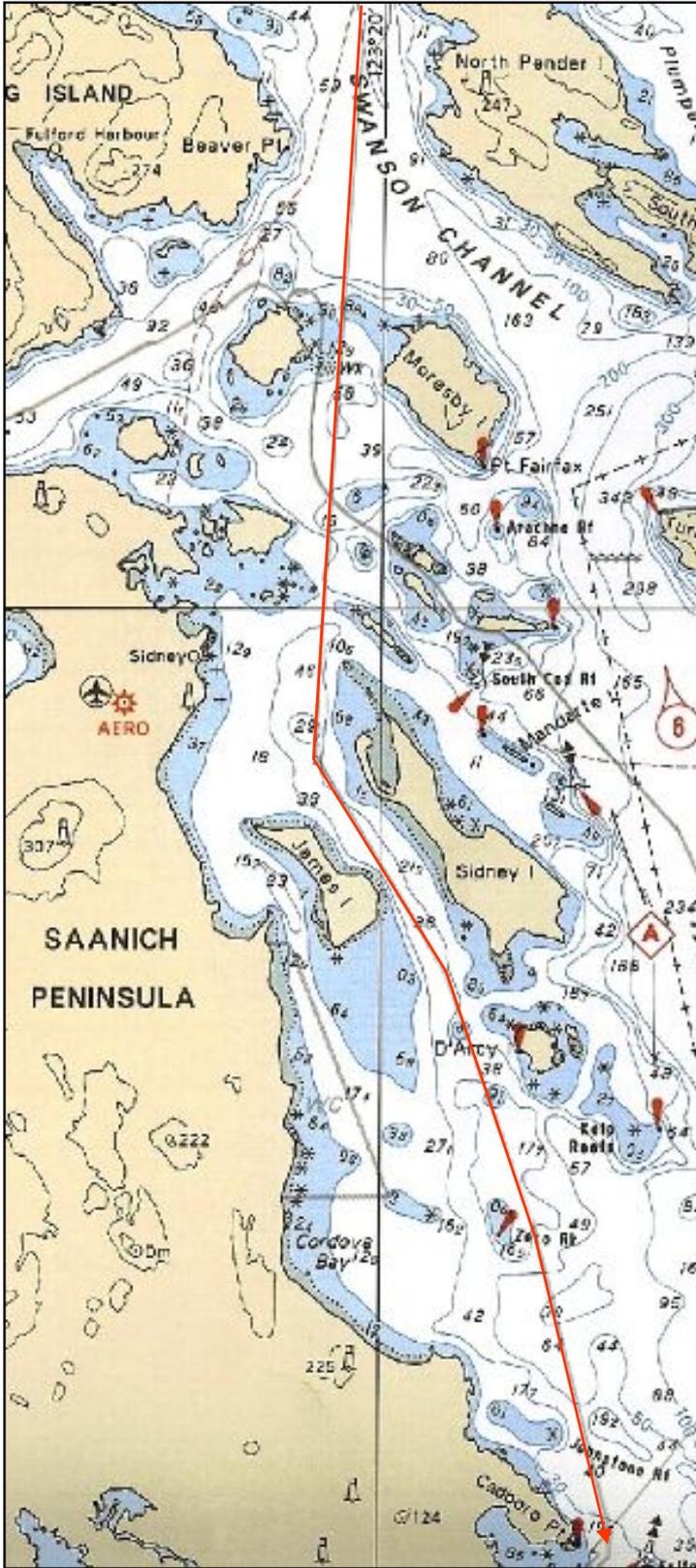


本日は十分な風を得ることができないようです。穏やかな海面を一路ビクトリア目指して機走で南下することになりました。

ところで、水面のあちこちにアシカが顔を出しています。通り過ぎる岩場には寝そべったアシカの群れがあります。だんだん見慣れてくると、当たり前の風景になってしまいました。ちょうど道を歩いていて猫がよぎるのを見るのと同じくらいのもです。

これが処変わってひとたび東京湾に顔を出そうものなら「タマちゃん！」なんぞとお節的なネーミングをされて、社会・風俗・経済活動にまで影響を出すアイドル扱いにしてしまう日本は、ヤッパなんかヘン・・と思えてきます・・たかがアシカ一頭をめぐって「タマちゃんを見守る」とか「捕まえて外洋に戻す」とかの勢力争いに至っては、どうも滑稽なような感じがしてしまいます。

ただただ自然の一部としてそこに存在しているだけなんだから、保護を必要とする差し迫った事態でもない限り、そのままにしておけばいいでしょうに。ここで見ている風景がありのままの自然ですね。ということで、昨日の自分達のアシカ騒ぎを反省。でも実際に水面から顔を出しているアシカの顔を見つけると理屈めきに可愛いのも確かなんですが。



本日のナビゲーター担当の小川さん
彼が持参したコンパス付の双眼鏡は使いやすく好評

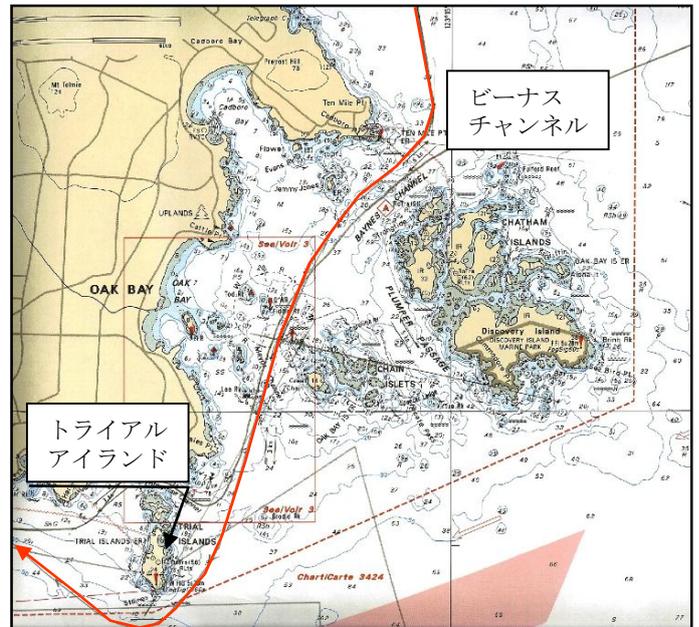


ビーナス・チャンネル内の潮の流れはかなり速い

穏やかな海面を船は次第にビーナス・チャンネルへ接近していきます。
 昨日はポーリエ・パスが航海上の難所でしたが、本日はこのビーナス・チャンネル、
 4月に実施された座学で航海計画を作成したときには、チャートで見る限りずいぶん狭くて危険なところ
 という印象でしたが、実際に乗り入れてみるとそこそこ広いところ。
 決して気を抜けないものの、間違いなく風光明媚。海で遊び、船を操ることに喜びを感じる人種ならば、
 やっぱりチャンスを作ってこういうところへ出かけてこなくちゃ！

渦が巻くビーナス・チャンネルの流れの中を過ぎていくと、トライアル・アイランドの美しい灯台施設が見え始めてきました。

鮮やかなカナディアン・レッドのライトハウスは絵葉書にもなるそうです。近づくに従い、その可愛らしさがはつきり手に取るようになってきます。ちゃんと燈台守がいる昔ながらのライトハウスのようです。



トライアルアイランドのライトハウス

こういう風景の中にわが身を置くと、なぜかご機嫌になってしまう。ちょうど美味しいものを食したときに自然に笑ってしまうのと同じように。基本的には、ヨット乗りなんて単純素朴な種族なんですよ。

さて、この灯台を回り込んだら、本日の目的地ビクトリアへの最後のレグとなります。

それにしても強い潮の流れが渦巻いています。

トライアル・アイランドの灯台を回りこみ、船はビクトリア港へ向けてスロットル全開。白く泡立つウェーキを引きながらそこそこのスピードで走っているのですが、アレアレ、いやはやGPS速度はやっとこさの3ノット。

強烈な向かえ潮のため船脚があがりません。速度があがらない反面、右アビームのウォータフロントに並ぶ高級住宅をゆっくりと眺める余裕ができました。

美しいたずまいと個性的な住宅がカタログのように並んでいるのを遠望するにいたっては、建築家の小池さんはいろいろと気になるらしく写真撮影に余念がありません。建築意匠デザインを仕事とする方々にとっては、いたるところで絶好の研究素材を見ることができる国であることは確かです。



ウォータフロントの家々

ところで、建築の話がでてきたので、ちょっとわき道へそれますが、日本人の大工こそは器用で、白人の大工は荒っぽいという、おかしい通説が日本の建築業界で聞くことがあります。

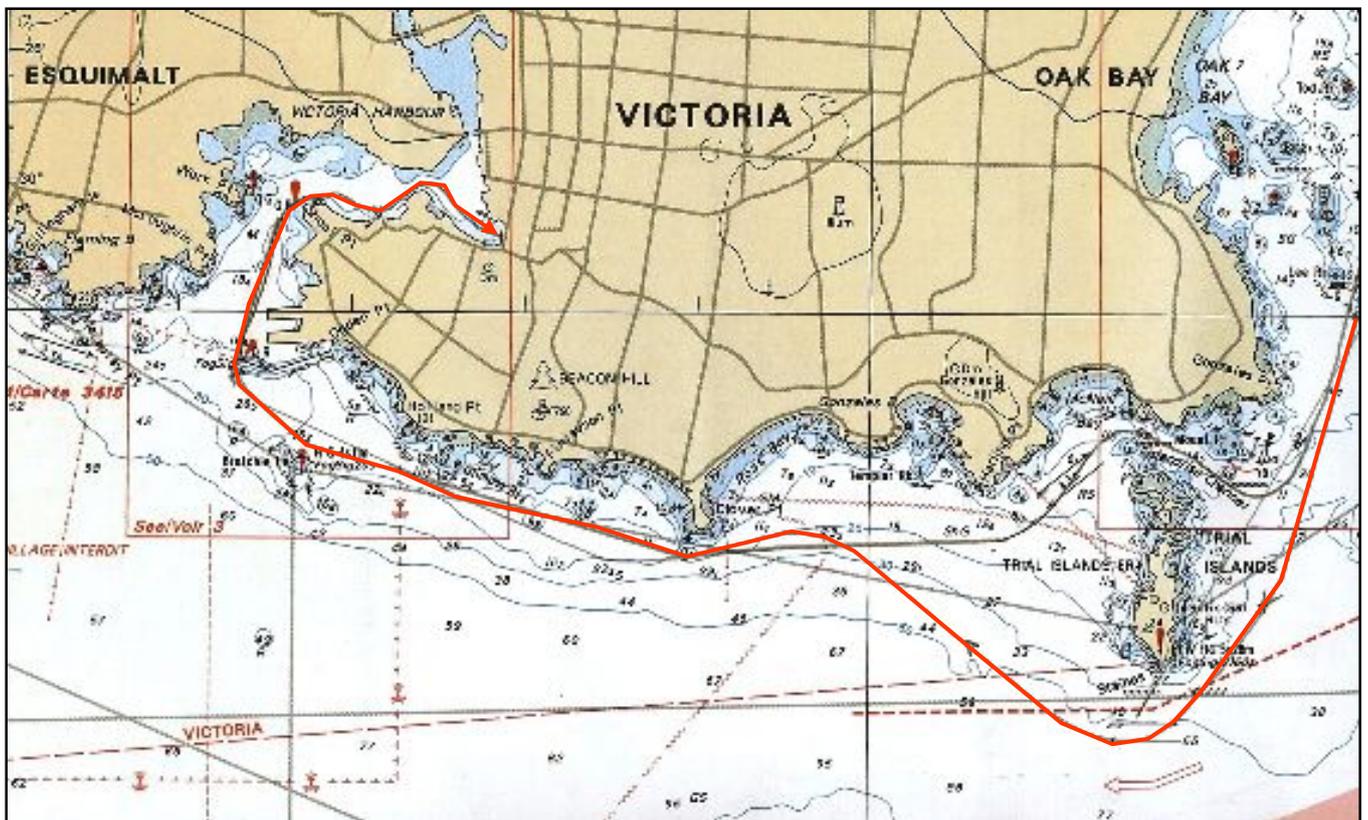
15年間ほど輸入建材と住宅を業としていた私としては、このことをあまり根拠のない話だと思っています。実際は日本の宮大工に負けず劣らずのすごい技術の職人がカナダにもちゃんと存在しているのを知っています。そういう技術者は社会的地位も収入も高く、わざわざ日本くんだりまで出稼ぎに行かなくても自分の街でさばききれないほどの実入りのいい請負仕事がたくさんあるのです。

ですから日本国内で出会う外国人大工を評して、彼の出身国の建築技術を云々するなんて、もってのほかでしょう。

結果、日本国内で待っていても海外の凄腕技術者にめぐり合うことは稀有なのです。外の世界を学ぶためには、そして出会うためにはその現地へ出かけなければいけないのです。

建築にしても、ヨットにしても、あるいは大自然にしても、日本では体験できないロケーションに積極的に出かけることは大事だと思います。それもできるだけ純粋な若いうちか、あるいは冷静に自分を分析できるそれなりの年齢のときに・・・

そして今、「時間切れ間近の手遅れオヤジ軍団(仮)」を載せたヨットは、白い航跡をひきながら、遅遅黙々とビクトリアを目指すのであります。



ところで、このバンクーバー・アイランド・エリアの主要な都市間は必ず水上飛行機で結ばれています。もちろんビクトリア港とバンクーバー港も水上飛行機で結ばれているため、ビクトリア港が近くなるに従い、ひっきりなしに下駄履き飛行機を見上げることとなりました。下駄履き飛行機も初めは珍しいですが、あまりにも当たり前の風景なので見馴れてしまわなくなってしまいます。ならば次回チャンスがあったら、乗ってみるのもいいでしょう。水から飛び上がって、水に降りてくるなんて日本じゃ海上自衛隊の飛行艇ぐらいしかありません。ところが、ここでは普段から常識の交通手段であり、大騒ぎするほどのものではないのです。

さてさて、強烈な向かい潮からようやく開放されて防波堤を回りこみビクトリア港内へ。決して広くない港内の大半は水上飛行機の発着レーンになっていて、「船は飛行機の邪魔にならないように端っこにへばりついて進め！」という現地のルールに従って奥へ進んでいきます。

コースをたどりながら港内を見ると、フローティングハウスがたくさん浮かんでいて、棧橋にはちゃんと番地がついており、棧橋の番地が周囲から読めるように大きな看板までついています。日本にはありえない風景。

確かその昔、広島湾でフローティングハウスを浮かべた人がいたけど、御上からの圧力で定位置にとどまらず、あっちこちに移動・漂流するはめになり、結局は場所が定まらないうちに荒天で崩壊してしまったという情けない出来事があったように記憶しています。

日本では新しいことをやろうとすると、それが良いのか悪いのかを評価できる体質や法体系がなく、それらが整備されないうちに何かを造ってしまうと、前例がないということで、まず否定から手続きが始まからいやになってしまいます。

多分、日本のお役人にかかると、フローティングハウスを「船」というカテゴリーにしてしまうのでしょう。「船」になってしまったら、その家に…じゃなく…「船」に住むためには船検と船長免許が必要になるに違いありません。

それに！それに…！！

エーイ！議論するのもアホらしい。

そういえば、三宅島の噴火のために島から避難してきた島民の仮居住の体育館で、石原都知事の現場視察に備えてつまらない体裁を取り繕った都職員を常識のない「コッパ役人」という表現を使う知事自身をニュースで見ることがあります。

疲れて消沈している人々を並べ立てて、都知事視察を出迎える予行演習をさせていたということの後から聞いた知事自身が、あまりにも非常識な感覚であると激怒していました。

ことさようにコッパ役人と言われたいためにも、保身にばかり一生懸命にならず、現地までこういう本物を見に来て勉強するべきなんだと思いますよ。できれば旅費は裏金なんかで処理せずに。なんたって元役人(自衛官も公務員)だった本人が言うんだから間違いありません。

さあ、ビクトリア港の美しい風景に気持ちを静めて、本日の泊地ジェームス・ベイの一番奥のコースウェイ・フロートへ進入。なんたって女王陛下が宿泊されるホテル「エンプレス」の真正面のこのウォーターフロントの一等地がパブリック棧橋なのです。予約艇でふさがっていない限り、入港時に無線連絡さえすれば係留は自由で、オーバーナイトの料金を夕方ごろ徴収にくるのであるから、のんびりしたものです。

昔もそうでしたが、基本的に善意から人を信じる形で物事がスタートする社会システムが今でも変わらず機能しているようです。隣のアメリカともチョッと違う、ここはカナダ西海岸。

ナビ担当の小川さんは、ハーバーマスター宛での「入港報告」を国際VHFでなんとか完了。はいお疲れ様でした。



さてブリティッシュコロンビア州の旧首都だったビクトリアは、カナダ西海岸でもっとも美しい街並みを誇る。観光スポットは無数にあるのですが、入港後の遅めの昼食を終わらしたところで、世の中は午後4時近く。

日没まではまだ6時間もあるものの、一般の仕事はやはり5時で終了ですから、レストランやパブを除くと足元が十分に明るいうちから店じまいが始まります。博物館などに入りそこなったためなんか寂しいと思いつつも、まあ、係留場所そのものが観光スポットのど真ん中なんだからそれもまた贅沢な悩みなのでしょう。



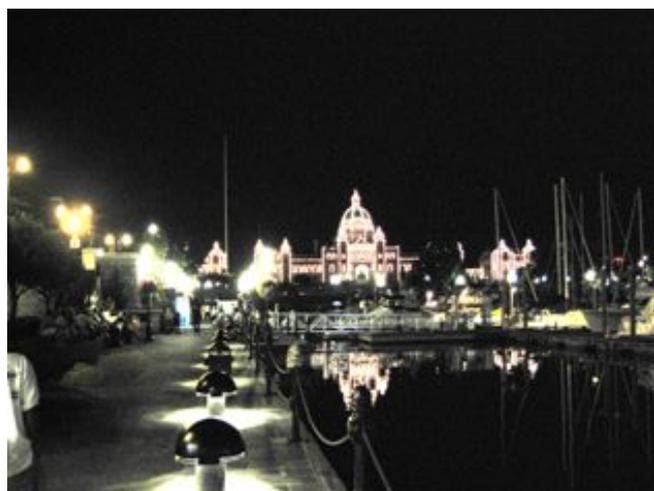
ビクトリア港内に出発をまつ水上飛行機
水上飛行機はバスと同じくらいに当たり前のアイテム

近場を見物散歩して一息休憩ののち、夕食はウォーターフロントのレストランでシーフードと洒落込みました。これもまたよろしい！レストランで迎えた美しい日没の絵。船までの帰り道にライトアップされていく街並み。

オジサンばかりでこの景色を楽しんでいるというのは、色気のない話ですが、まあいずれにせよ、このような美しい環境の中に出かけてきて実際に体感しているのですから、これはもうある種の罪なのかもしれません。確かにこの年齢、懺悔すべき罪事には事欠かないのですが。



ウォーターフロントのシーフードレストランにて



第5日目 (2006年7月24日 ビクトリア⇒ポートランド・アイランド)

7時起床。というか、7時始発の水上飛行機の轟音が目覚まし代わりにしてくれます。

今航海の食事の総監督の金子さんは朝食の準備。岡田さん、小池さん、小川さんは朝の散歩に出発。

私は棧橋からホースを引きずってきて、真水搭載。

1時間ほど過ぎたところで、散歩組に持参してもらったトランシーバーから「散歩終了。出迎え頼む。」の要請が入り、テンダーを出して港内を西へひとつ走り。トランシーバー越しに説明してもらった水辺の散歩道に突き出たポンツーンへテンダーをつけて3人をピックアップ。往路は散歩、復路はテンダー迎え。このやり方は有効であると思うので、今後同じように出かける方々はトランシーバーを持参することをお勧めします。



家の前の道がこのような環境に直結している。東京都内でこんなロケーションを体験できるエリアは数少ない。

テンダーで船に帰り着くと、ばっちり朝食の準備ができていました。食事に不自由しないというのは、クルージングでは贅沢の一つ。金子調理総監督の手腕はすごい！

9時に出港。本日のナビゲーターは小池さん。昨日眺めた赤いライトハウスのトライアル・アイランドへ再び船を向けていきます。

トライアル・アイランドにアプローチしてきたところで、岡田さんのアドバイスで急遽予定コースを変更！

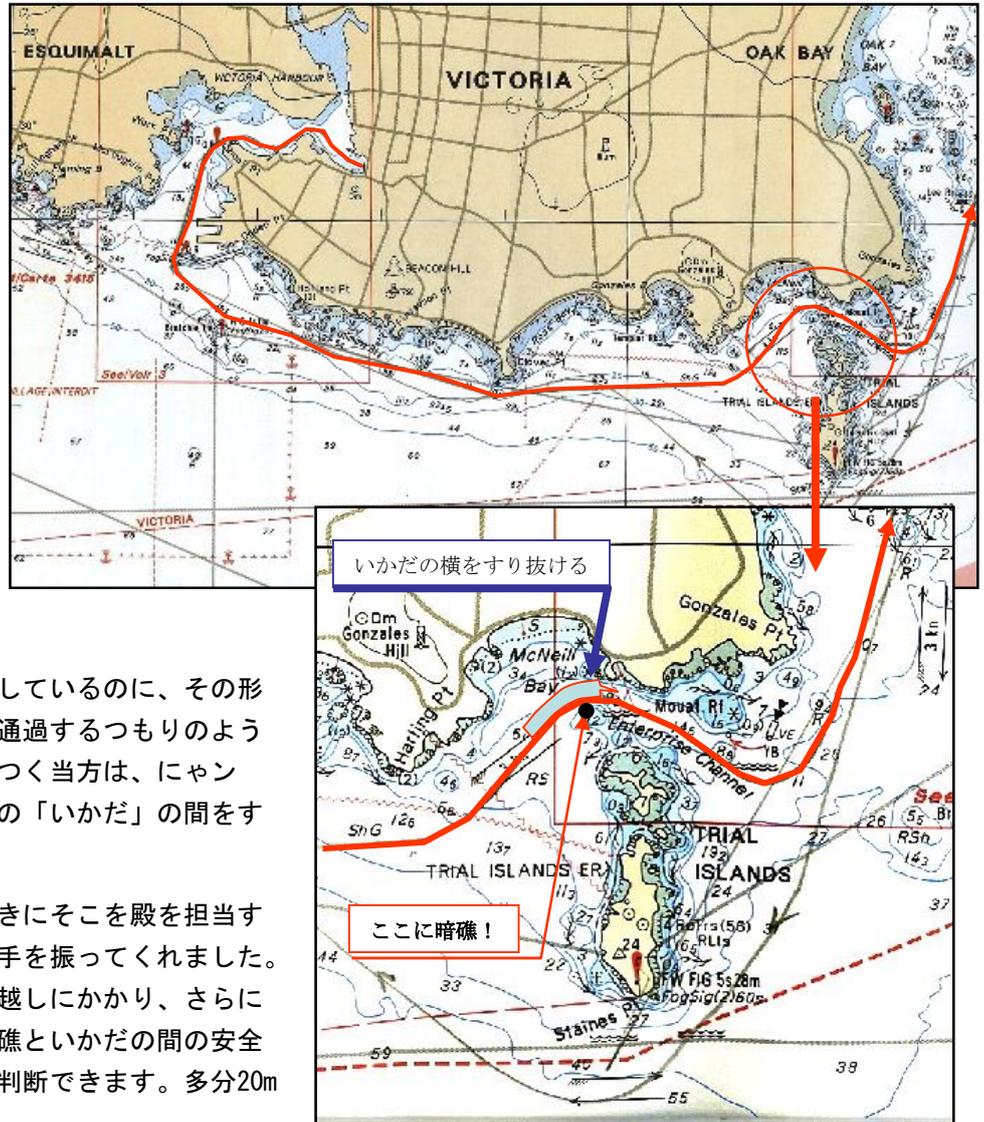
昨日通ったトライアル・アイランドの外側ではなく、陸側の狭い水路のエンタープライズ・チャンネルを通ることになりました。少しでも近道して、本日のメインイベントであるオルカ・ウォッチングの海域へ早く行くために。

エンタープライズ・チャンネルに接近する直前にヘルムを預かった私だったので、前方になにやら不穏な景色を発見。恐る恐る近付いてみると、なんと、材木運搬に仕つらえた巨大なというか長大な丸太の「いかだ」が先を行くではありませんか。

多分幅50~60m、長さが300~400mほどで、いったい何本の丸太が連結されているのやら。最前部と最後部に一隻ずつ小型のタグボートがついていて対水速度は2~3ノット。

水路は狭くしかも大きく湾曲しているのに、その形に合わせていかだも湾曲させて通過するつもりようです。相対速度2ノットで追いつく当方は、にやんと！水路にある危険な暗礁とこの「いかだ」の間をすり抜けることになるとは！

いかだの最後部を追い越すときにそこを殿を担当するタグの若い船長が面白そうに手を振ってくれました。それではと巨大ないかだの追い越しにかかり、さらに前進を続けます。ヒョエー！暗礁といかだの間の安全な隙間はほとんどないだろうと判断できます。多分20m以下でしょう。



水路をふさぐような巨大ないかだ。曳いてるタグボートは可愛い大きさだった。

深度計をにらみつつかだに沿わせて最狭部へ進入。そろそろ暗礁が近いぞと、スピードをいかだに合わせて減速し、飛び移れるくらいのギリギリまで寄せていきます。どうかな？！

深度計が10m台から2m台に急速に跳ね上がってきました。左舷側1mのところにかだが併走し、しかも全体には右回頭中で、あと10m右に寄せられ座礁は間違いのないようです。でも多分・・・大丈夫・・・どうだ？！深度計の表示が深いほうへ戻っていきます。

オッシャア！スロットル全開で一気に追い越し、先頭のタグボートと並んだとき「ようやるよ」なのか、船長が嬉しそうに手を振っていました。手を振り返すこちらとしては「冷や冷やモンだよ」いやはや。さて昨日通ったビーナス・チャンネルを反対へ抜けて、本日のメインイベントのオルカに気持ちを切替えましょう。

オルカが頻繁に見られるというハロ・ストレイトをアメリカ側へ横断し、海岸沿いをなめるようにして北上。

ハロ・ストレイトは、西側がカナダで東側がアメリカなのです。

オルカはいずこや？！

岡田さんによると、オルカを見つけるのは、観光用のオルカ・ウォッチングの高速ボートがどちら方面に集結していくのかを見定めて、自分達もその海域へ向けていくことで今まで100%オルカ見物に成功しているとのこと。

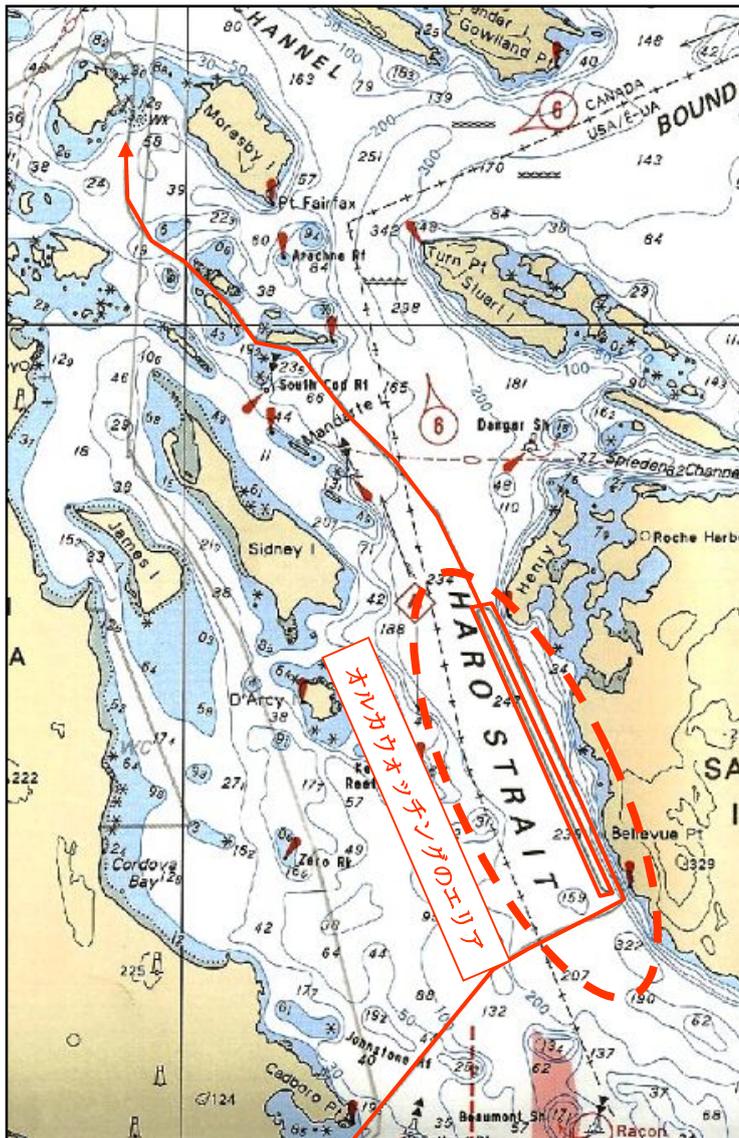
それならば、オルカ・ボートはいずこや？！



オルカボートを求め、灯台を右に見て北上中



オルカボートを求め、灯台を左に見て南下中



向かいの下げ潮を掻き分けながら、オルカというかオルカ・ボートを探しながら北上。昼飯の仕度で艇内作業中の私にコックピットから「変針」の声がかかる。オルカがいたか？！・・・いいえ、オルカ・ボートすら見えないからもう一度南下。昼飯の仕度ができてコックピットに出そうかといったタイミングで再度変針、北上。ついにオルカ見物成功率100%の伝説は諦めることとなりました。

オルカが来ないなら昼飯にしましょ！

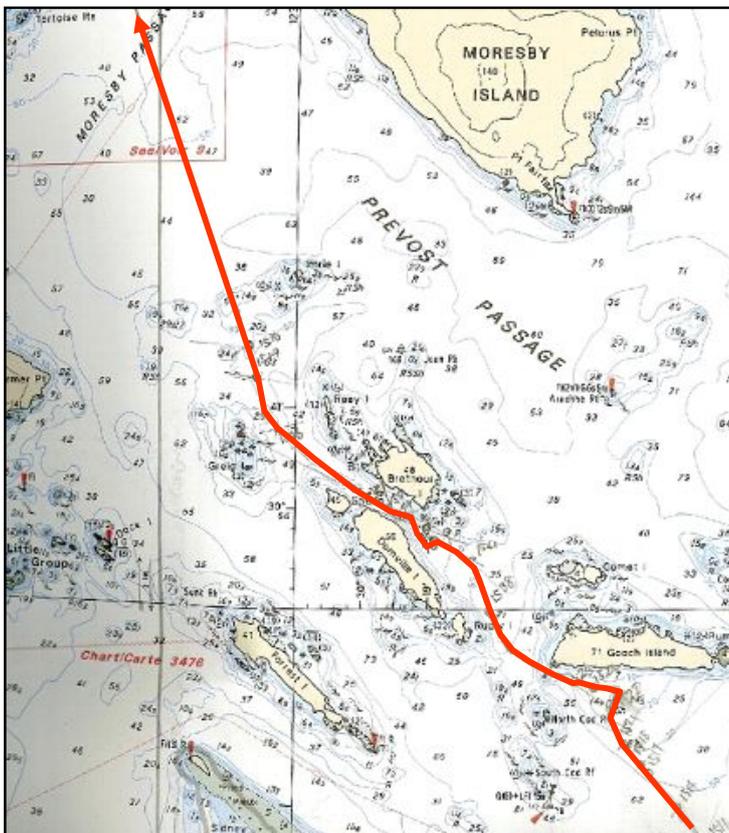
腹がへっては、なんとやら。



オルカを諦めて昼飯 食事がおいしければ、何に文句があろうか？！

さて昼飯を広げつつ、針路は本日の泊地のポートランド・アイランドの北側のロイヤル・コーブへ。
 軽風の中、クロスベアリングで位置を確認しながら、
 「チャート上だとそこんとこと100メートルに洗岩」
 「見えた。あったあった。コースちょい左へ」
 といった具合に暗礁のある水域や島に囲まれた狭い水路を帆走で抜けていく。

チャート上で自分達が何処に居るのか正確に掌握できれば、安全に船を持ち込むことができることを改めて認識できるすばらしいトレーニングエリアです。ハンドベアリング・フィックスをスマートに描き込めるということは、ベアリングをとる前からチャートと周囲の風景を見比べて自分がどこにいるか、かなり正確に予測できるようになります。これはヨットマンにとどまらず、船乗りとして大事な技量だと思います。GPSに頼る前に是非体得すべき航海術の基本がこれなのです。



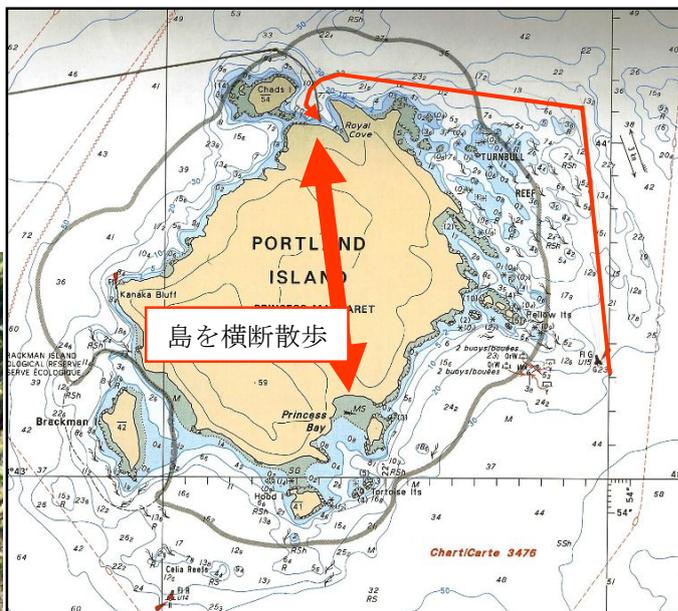
チャートを睨みつけて・・・
考え込む！



双眼鏡を覗き、方位を測って・・・
考え込む！

狭い水路を帆走で抜けていく。
 日本じゃ経験できないロケーションは、
 なかなかの醍醐味である。

泊地のロイヤル・コーブに到着。錨を降ろすと同時に舳し索をスターンからテンダーで持ち出し水辺の木に回して「いってこい」で船に戻すと、これで陸岸から50メートル離れて沖向きに安定させることができます。



船尾から陸上へ伸びるラインが停泊の姿勢を固定させている。テンダーがあるからできる方法、というよりこれしかないからテンダーが必要。



入港作業終了後、島に上陸。島の反対側まで1マイルほど散歩してみると、そちらにはプリンスベイという泊地があり、ヨットやボートが10隻ほどがアンカリングしていました。いい眺めです。

日本に・関東水域にこんなロケーションがないなんて、神様は不公平でいらっしゃる。

第6日目 (2006年7月25日 ポートランド・アイランド⇒ケマイナス⇒テレグラフ・ハーバー)

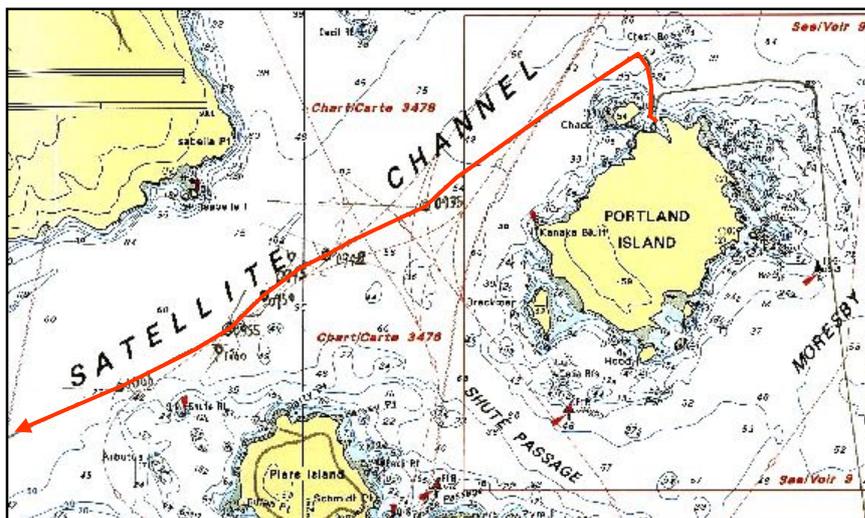
6時起床。コックピットに出て垣間見た風景。同じ泊地に停泊していたセールボートの老夫婦が島から船ヘンダーを漕いで戻るところに、近くに停泊中のパワーボートの男性が小さく口笛で合図して、そっと近くの岸辺を指差しています。

私も彼の指すほうを見てみると、水辺の岩棚にアザランが一頭寝そべっているのと、そのすぐ横の波打ち際にはラクーン(アライグマ)の親子3頭が餌探しをしているなんともどかな風景がそこにありました。

老夫婦は小さな訪問者たちが逃げ出すことのないように、音を立てないようにそっと自分の船に戻っていきます。朝の時間がゆっくり優しく流れていきます。



7時出港。本日のナビは小川さん。コースはサテライト・チャンネルからサンサム・ナロウを経てシュアート・チャンネルへ抜けケマイナス港へ立ち寄り、宿泊はテレグラフ・ハーバー。順風の追い風を受けて進むうち、岡田さんが「僕にもちょっとラットを持たせてよ。」とラットを操ってサテライト・チャンネルに進入していきます。絶壁の両岸に囲まれた川のような水路を北上。小型船の往来が主のようですが、航海術・行船法のトレーニングとしては最高のフィールドで、クロスベアリングの目標も選び放題、楽しいエリアです。



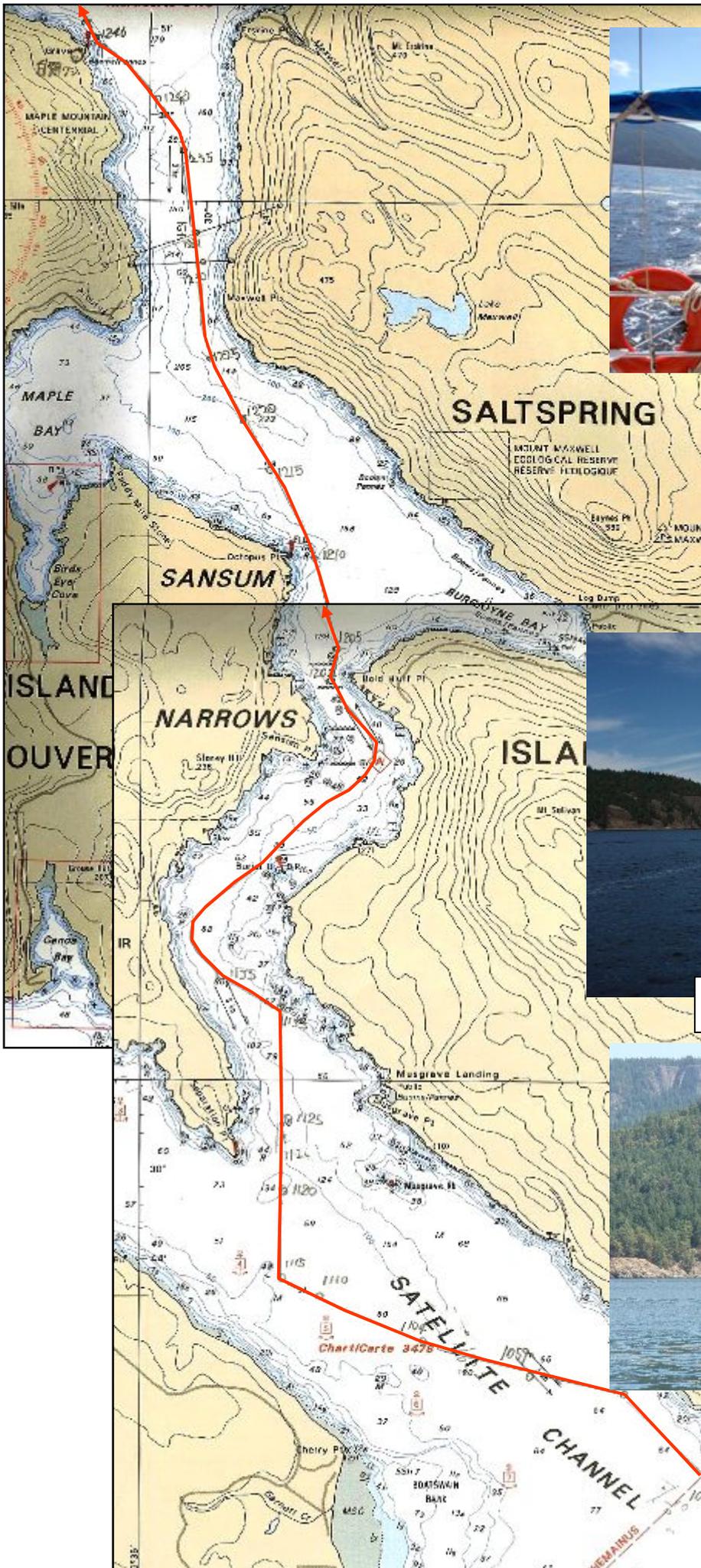
なんとって、岡田さんまで舵を取りたくなるぐらいに、全てがそろっているのですから。



岡田さん、操船中

計画に従って進んでいくと、狭い水路ながら、いろんなレジャービークルとすれ違います。皆がそれぞれ自分の気に入ったアイテムを持ち出し、自分なりの楽しみ方をしている、まさにその真っ只中にお邪魔していることがよくわかります。





狭い水域で行き会い船は多いが、皆がなんの不安もなく行き交っている。





サンサムナロウ通過中



食事は常に豪華

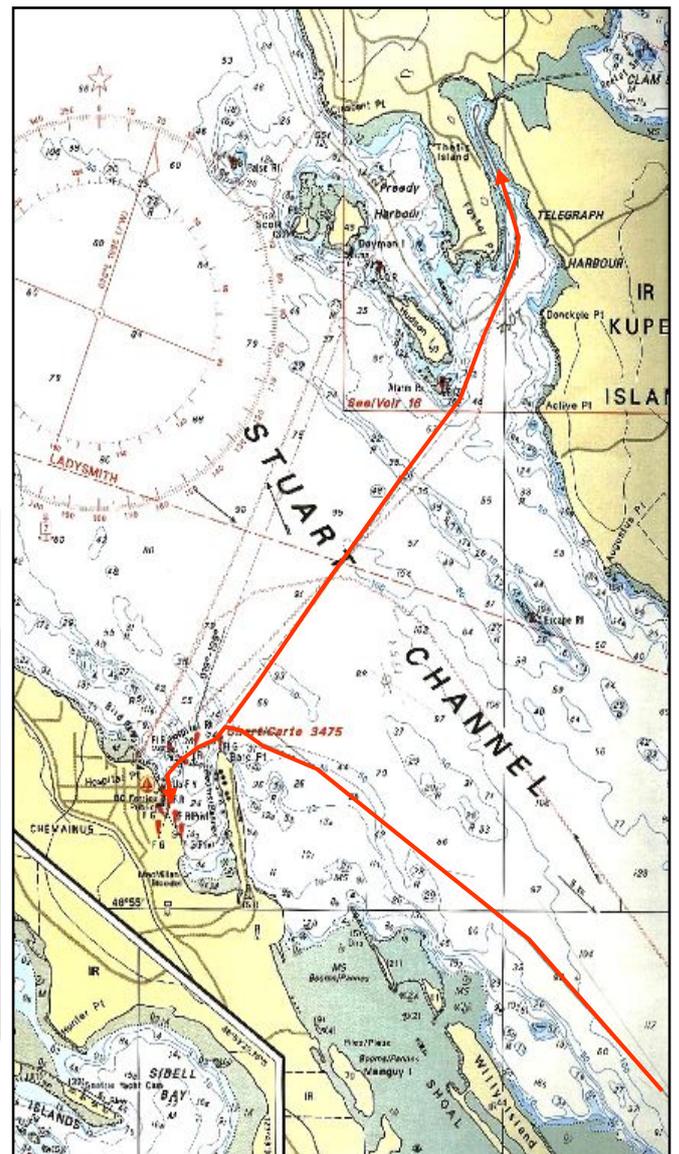
サンサム・ナロウを抜けたところでは、左陸岸の木の枝に白頭鷺を発見。岡田さんとしては、いつも見かけるそうです。お馴染みさん、というわけでもないのですが、なんにしろ本物を直接観ることは価値ありますよ。

さてさて、狭い海域を航海していると、さまざまな人達と近距離ですれ違います。それが、我々と同じようなセーリングボートだったり、スマートに滑っていくシーカヤックだったり、大小様々なパワーボートだったりとバリエーションにはことかきません。

そして必ず手を振り合ってすれ違います。それだけではなく、必ず笑顔もセットになっています。もちろん日本でもやってる普通の風景なのですが、ビミョーに雰囲気が違うような気がします。

そりゃそうだ、ここはカナダなんだから。・・・と、いう意味だけではなく、セールボートとパワーボートの間に空気の差がないように思われるのです。

日本ではヨットとボートの両派閥が存在し互いに不干渉といった雰囲気がありますが、ここではお互いに海を楽しむ仲間同士でたまたま使用しているアイテムがちょっとちがっているだけのようです。



さて、ケマイナスに入港してみると、ハーバーマスターと岡田さんは顔なじみ。短時間滞在を申告して係留。

ふと眺めるとマリーナのすぐ隣の桟橋に近傍の島をつなぐフェリーポートが入港してくるのが見えました。面白い動き方をすると眺めていると、このフェリーポート、舵もスクリューも装備していないことに気がきました。

あらまあ、左舷前部舷側と右舷後部舷側にそれぞれ軸ずつフォトシュナイダー・プロペラを差し込んでいる日本では見ることないタイプ。なるほどこの組みあわせならどんな動きでも自由自在だね。まったくもってなにもかもが面白い。

さてさて散歩上陸。ここではメープルシロップのアイスクリームが岡田さんのお勧め。可愛い町は1時間もあれば十分の大きさです。

ここケマイナスでは、町のあちこちの「壁」に壁画が描かれています。その昔、過疎化が進んで寂れてしまった町を観光で復興させる目的で、町をあげての活動だったそうです。

面白いコンセプトだと思いますよ。と、いいながら、過疎化した町の活性化の一手段としてあっちこちに壁画を描いたからといって、日本だとその町が復興するだろうか？

ところが、ここケマイナスは十分復興したのだそうです。カナダだからという理由しか思いつきません。日本だと人の熱意が冷めてしまっていて、壁画ぐらいで町が生き返る現象なんてとても起きないように思われてならないのです。残念ですけど。

小さな町ながら、スーパーマーケットとリカーストアはしっかりしたものがあるので、清糧品調達は便利で問題なし。さらにはメープルシロップのアイスクリームもなかなかよろしゅうございました。



ケマイナスの散歩のあと、もやいを解いて対岸のテレグラフハーバーへ移動。航海時間約1時間。
入り江に進入して、奥のマリーナまで近づいてみたものの桟橋周辺にはスタッフの姿が見えないためVHFで呼び出してみました。もちろん日本語は通じません。まあ、バンクーバーに戻ったらボブさんによるVHFの口述試験もあるんだから、やってみるか・・・と・・・

「テレグラフハーバー、こちら、ナウティカ。今夜滞在は可能ですか？」

「こちら、テレグラフハーバー、そちらはどんな船？」

「こちら、ナウティカ、40フィートのセーリングボートで喫水は7フィート」

「了解、本日の潮汐を確認するから待機されたい。」

「了解、待機します。」

「ナウティカ、こちら、テレグラフハーバー。本日は潮が悪い。提供できる桟橋は浅いから、引き潮でキールが海底に刺さってしまう。」

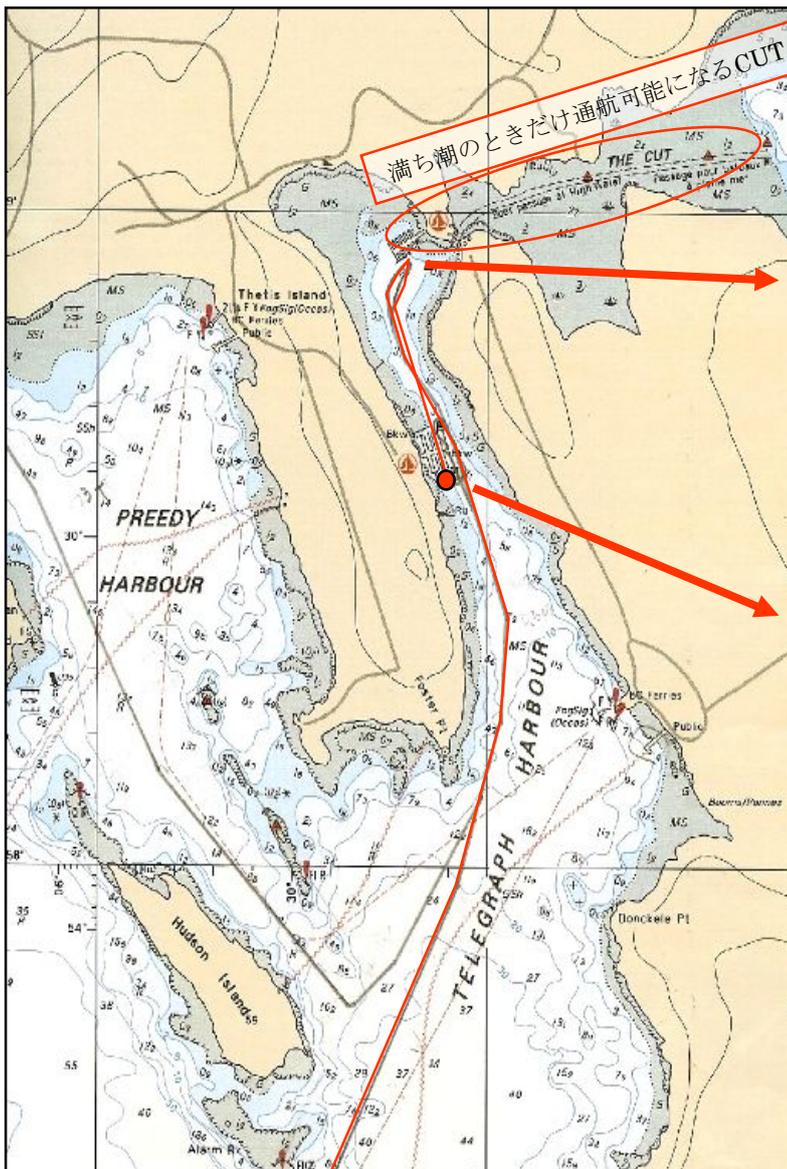
「海底は柔らかいから問題ないはずだけど明日の午前中一杯は動けなくなるよ。それでもいいかな？」

「こちら、ナウティカ、親切な情報ありがとう。諦めて他の泊地を探します。」

「こちら、テレグラフハーバー、了解、グッドラック。」

「こちら、ナウティカ、サンキュー。アウト。」

アタフタしながらもコミュニケーションができると行動の品質が上がりますね。・・・それにしても冷や汗。場所を変えて、すぐ近くのセティス・アイランド・マリーナを訪ねてみると、停泊OK。



テレグラフ・ハーバー



セティス・アイランド・マリーナ

さてこの入り江には、ザ・カットという小型ボートだけが高潮時に通れる水路があります。引き潮時は干潟になってしまうらしいのですが、今はちょうど満潮です。早速、テンドーを持ち出して、カットに出かけてみることにしました。なんてことないんだけど、やっぱり面白い。カットを通過して島の反対側の湾に出てみると、そこもまた30隻ほどがアンカリングしている泊地でした。いいなあ・・・こういうロケーション。



ここでもすでにお馴染みになった水上飛行機が就航しています。初日の停泊地のモンタージュ・ハーバーでもそうでしたが、定期便の水上飛行機がなんてことなく着水してきて、なにげなくマリーナの棧橋に横付けして、乗客を乗せ替えて、なにげなく離岸しては、離水していきます。ところで下駄履き飛行機にはアスターンをかけるスクーなんかありません。でも、上手にぴったりと棧橋につけるものです。日本にない文化と技術が、ここでは日常のシステムとして普通に提供されているのです。すごいですねえ。



第7日目 (2006年7月26日 テレグラフハーバー⇒ナナイモ)

7時起床。実は、昨日マリーナスタッフに頼んでいたことなのですが、出港時に真水搭載をさせてもらうことになっていました。ああそれなのに、それなのに、8時を過ぎてもスタッフが出てきません。水道の蛇口は鍵のかかった小屋の中にあるため、手が出せないわけです。どうしよう・・・水が無いよ・・・真水搭載したいのに・・・

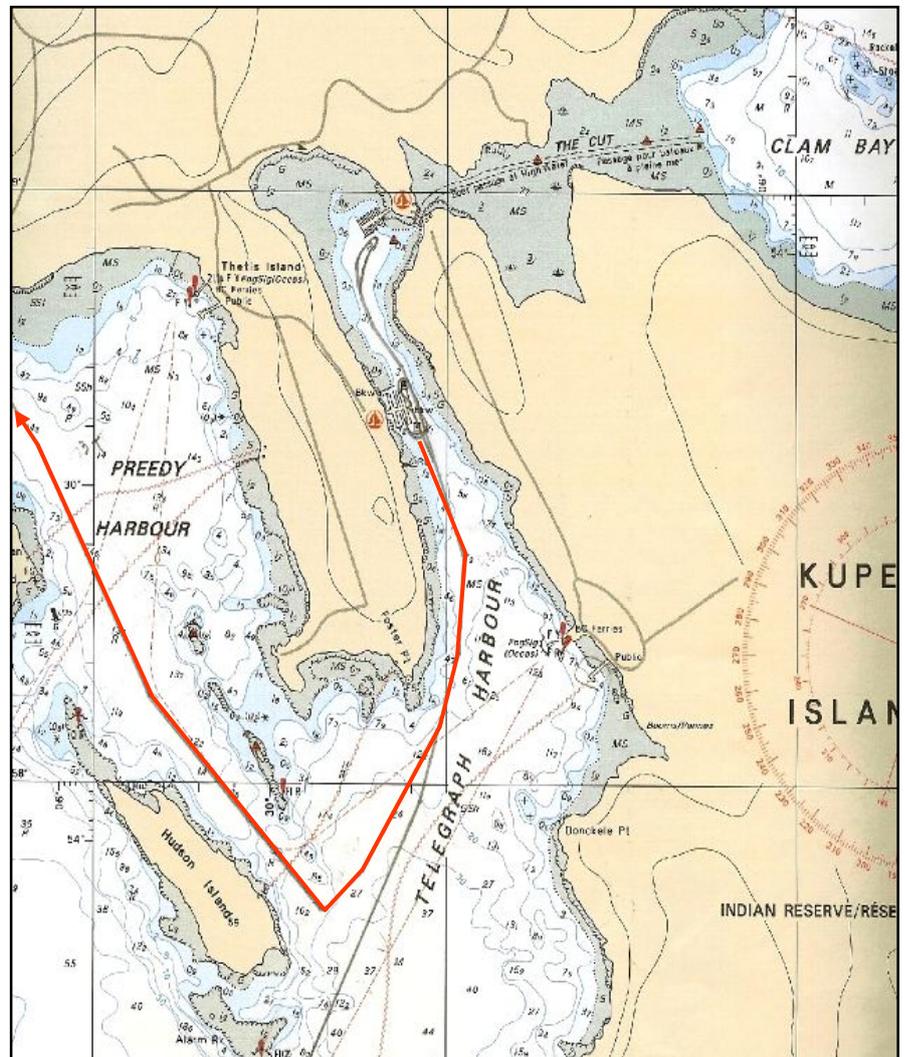
困っていると、「これなんだろう?」と岡田さんが小屋の壁に開いている穴からフロートのついた棒切れを引っ張り出して見たら、そこにキーがぶら下がっているのを発見。さっそくドアを開けてホースを伸ばし真水搭載実施。

多分このキーの存在は、このマリーナを使用している皆知っているのでしょう。人を信頼することから物事が始まるカナダならではのシステムなのかもしれません。



真水登載中

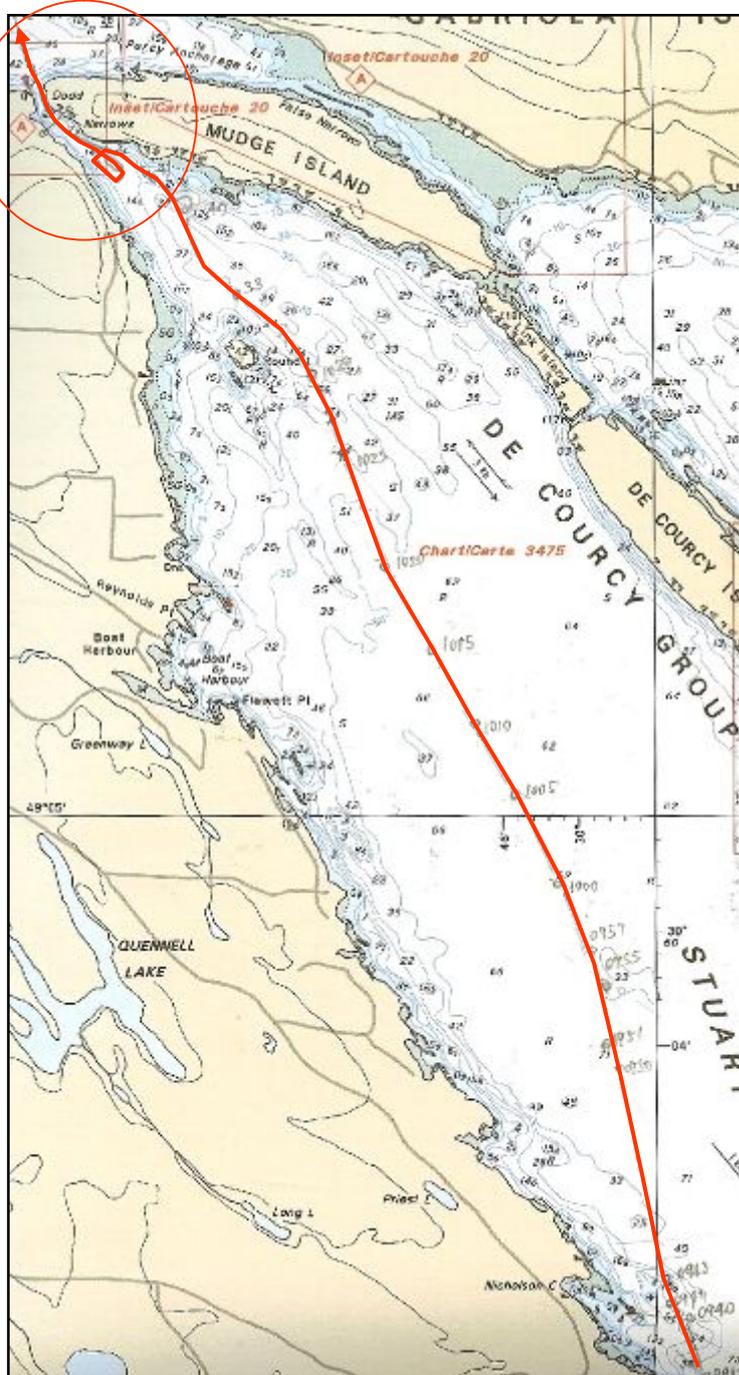
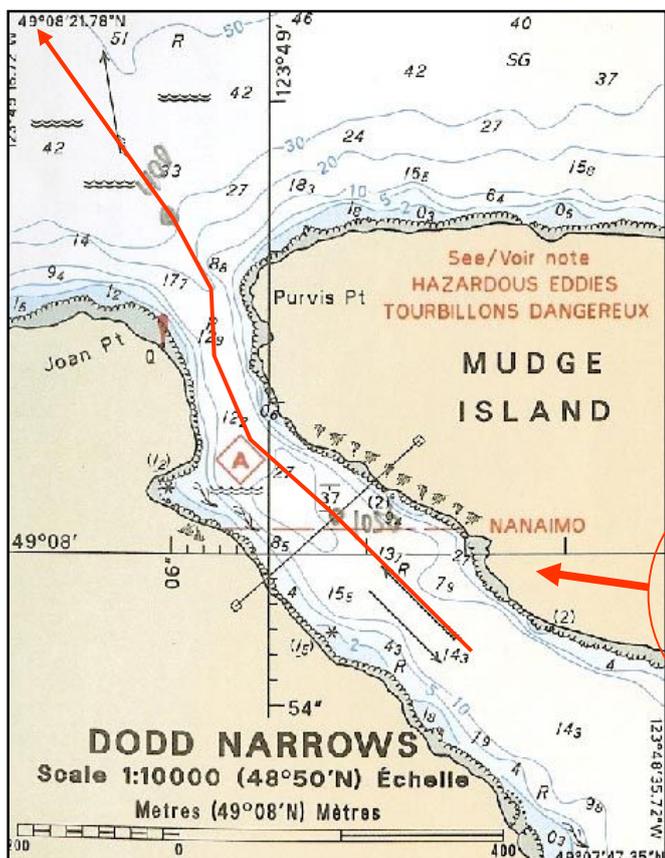
8時20分出港。本日のナビは小池さんと金子さんの両建て。コースは、スチュアート・チャンネルから本日のメインイベントのドッド・ナロウを抜けて、ノーザンパルランド・チャンネルを経てナナイモまで。微風のためドッド・ナロウまで機帆走で進みました。



テレグラフハーバーを出港して、狭い水路に入っていく。

10時半頃にドッド・ナロウの手前の待機海面に到着。

振り返ると潮止まりになる11時過ぎを目指して続々船が集まってきます。頃合いも良し、と、一隻がナロウへの進入を開始すると、それがきっかけになって行列が始まりました。ところがナロウの奥が見えてくるとあっちからも行列が進んでくるのが確認されて、むこうが優勢だと判断した先頭の船は、反転してもとの海面へ。当然行列もUターン。これに似た地形といえば、広島音戸の瀬戸が長崎の西海橋でしょう。しかも交通量は半端じゃありません。これが日本だったら細かい海上交通安全法が作られて、信号所が建てられて、人手を常駐させることになるのでしょうか。どうもカナダはそうじゃないようです。海で遊ぶ人たちの民度が高いと無駄な浪費は抑えられる当たり前の構図ですね。





写真でもわかるように、決して安易ではない地形に行き交う多数の船舶。ここでのトレーニングを発展途上の若い世代のヨットマンは是非経験すべきだと思います。船を扱うということは面白く奥が深いということ。「しんどくて、つまらない」と挫折するより以前に体感して欲しいと考えます。



このドッド・ナロウは陸岸からの見物人も多く、行き交う船や陸岸の見物人と手を振り合って挨拶を交わし、ノーザンバーランド・チャンネル側へと進み出ました。風がよくなったので帆走に移行しナナイモ港へ。

ナナイモもビクトリアと同じように綺麗な都市で、やはり水上飛行機が引切り無しに往来しています。我々の船はニューキャッスル・アイランドの船溜まりにアンカリング。

対岸の街へはテンダーで出かけました。パブリックの棧橋の隅っこに邪魔にならないように繋がせてもらい、いざ上陸。さほど遠くないところにはチャートや海洋図書専門のなかなか面白い書店があります。また大きなスーパーマーケットがあるので買い物も便利。



ひととおり散策と買い物をして船に戻りましたが、時刻は夕方でも陽は高いので、も一度テンダーを出して、今度はニューキャッスル・アイランドに行ってみました。

途中「プワーン！」とホーンの音がした直後、船溜まりの停泊船の間に次々にスピナーカーの花が咲き始めました。なんとヨットレースをやっているじゃないですか。しかもスタートラインはアンカリングしているプレジャーボートの群れのど真ん中。時刻は6時半。今日は平日だよ。

・・なるほどねえ、5時まで仕事していても、急いでマリーナに出かけて船を出せば、スタートには十分間に合うわけです。日没までにはまだ4時間近くあるわけですから、そこそこのレグのコースが引けます。都市生活の中にマリーナがあり、舳を解けばすぐに素敵な海面があるロケーションならではのこと。うらやましい限り。やっぱり間違いなく神様は不公平でいらっしゃる。

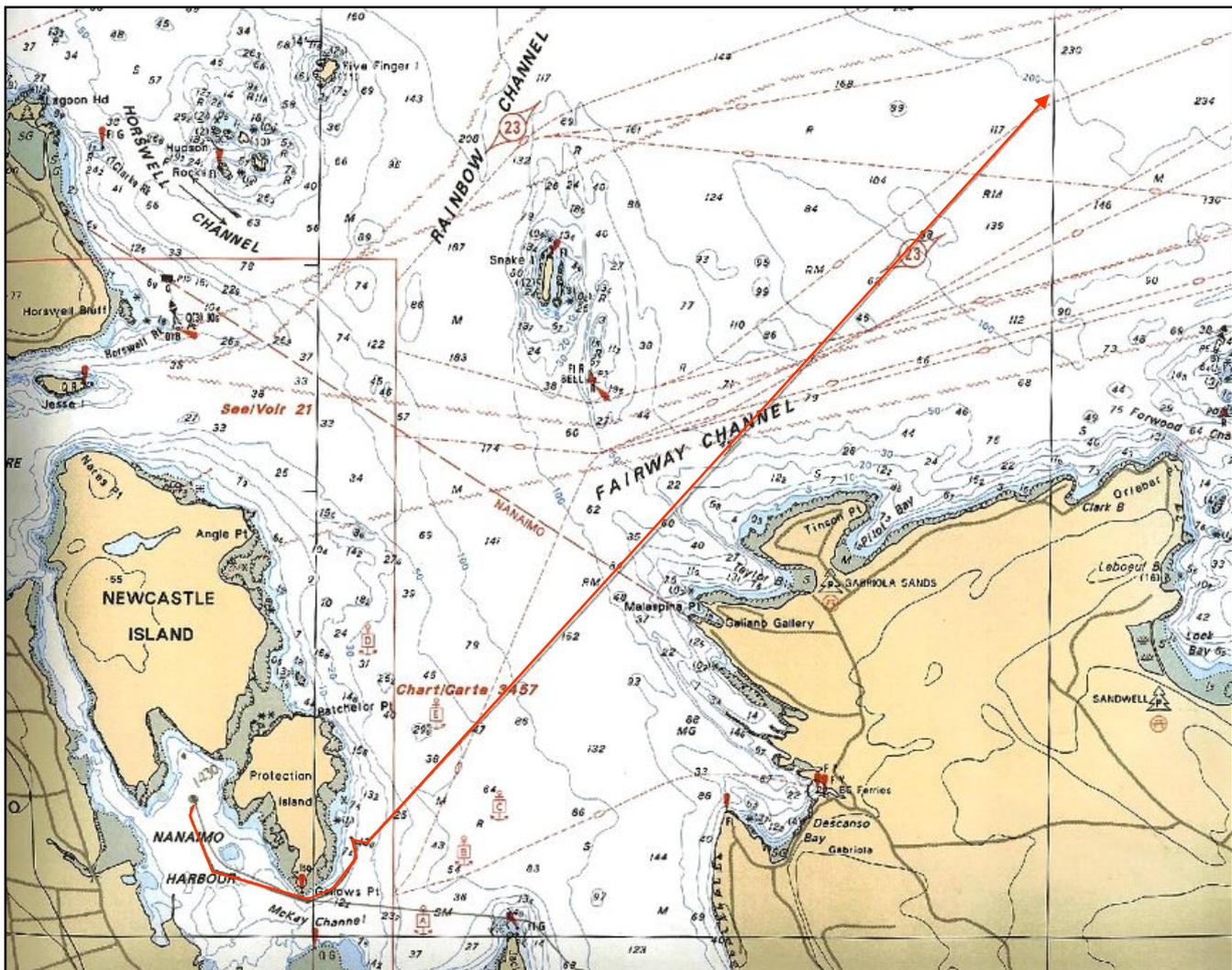
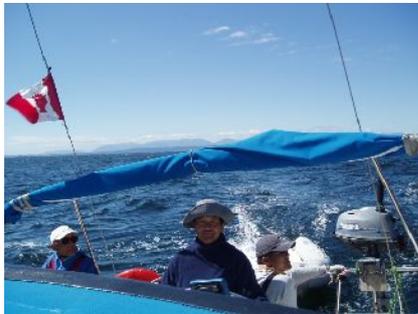


これでも夜の8時の風景
日没は10時頃で日出は4時頃
夜航海しなくても海で遊ぶ時間は十分ある。

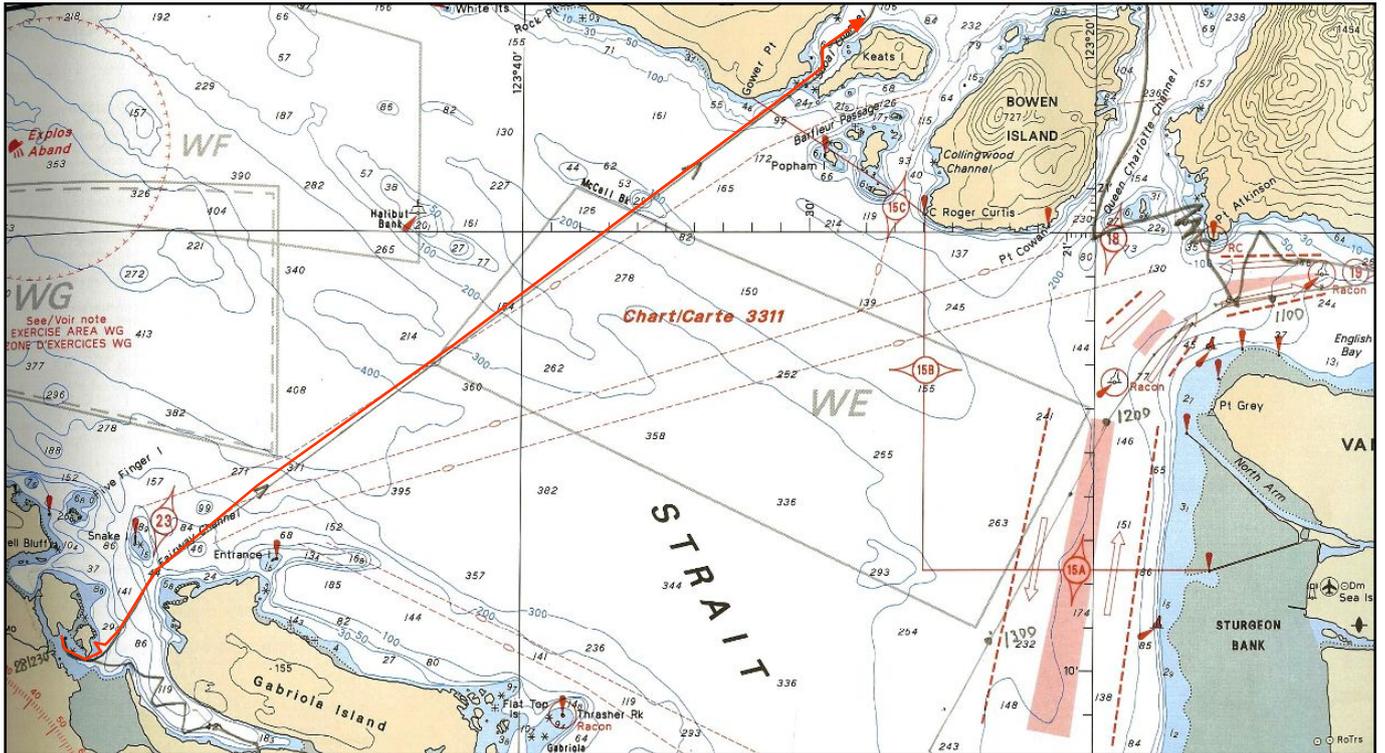
第8日目 (2006年7月27日 ナナイモ⇒センター・ベイ)

7時起床。9時出港。本日のナビは金子さん。ナナイモからストレート・オブ・ジョージアを渡りガンビエ・アイランドのセンター・ベイまで。今回の航海で最も強い風を受け、ガルフ・アイランドに別れを告げ、本土側へ舳先を向ける。後ろに遠ざかるバンクーバー・アイランドを眺めると、なにやら後ろ髪引かれる思いとは、こういうのをいうのでしょうかねえ。

ストレート・オブ・ジョージアにのりだして、約20マイル先の対岸が近づいてくると、若干の霞の中、右アビームの水平線に明日の昼には帰り着かなくてはならないバンクーバーのダウンタウンのシルエットが見えてきました。しかしながら、あと残り二日しかないという現実が実感できません。



ところで航海を続けてきてみて思うことに、この近辺は複雑な海域なので、チャート上は灯台の表示がたくさんあります。本来ならば、これらは向首目標やナビゲーションの目標として有効に使えるはずですが、ここカナダではそうは問屋が卸してくれません。いくつかの例外を除いて、チャート上に記入されている灯台はよほど近くに行くか、双眼鏡でじっくり観察しないと判別がつかないのが多いのです。日本だと、灯台のほとんどが「我ここにあり！」と存在を主張する赤か白色の尖塔状に造られていて、かなり遠くからでもはっきり見えるものです。それが必ずしも悪いとは思わないのですが、カナダではかなり趣が異なり、人の身長より少し大きい程度のやぐらが岩場の上に何気なくチョコッと設置されて標識とライトが取り付けられているのが多数あります。なるほど、これなら安く造れますし、おまけに大自然の美しい景観を壊すこともありません。日本の箱物公共工事とはまったく反対方向の発想なのでしょう。チャート上で航海計画を作成する場合は、なかなか見えてこないライトを向首目標として予定コースを引くよりも、遠くから望める山頂や岬のカットを目標にして線を引き、近傍になったら灯台を見つけてポジション・フィックスするやり方のほうがよさそうです。



さて、朝から吹き続けた20ノットほどの風も陸岸に取り付いた途端に止んでしまったため、機走で狭い水路を抜け奥に広がる広大な湾に入っていました。こちら本土側は、ガルフ・アイランド側とはちょっと違う雰囲気ながら、劣らず美しい風景です。フラットな水面には大自然の山々がさかさまに映し出されています。



風が吹かないのなら場合もよしということで、対水速力なしで漂いながらコックピットに昼食を広げました。全周を高い山々に囲まれ、湖のような水面に漂い、食べきれないような豪華な食事
・ ・この航海中、食事は常に豪華でした。そのたび
「こんなの無理ですよ。絶対食べきれないですよ。」
の会話になったのですが、例外なく完食。しかも、美味しくいただきました。きっと、大自然のステージや空気もメニューの一つなのかもしれません。プライスレスの贅沢とはこういうことをいうのでしょうか。

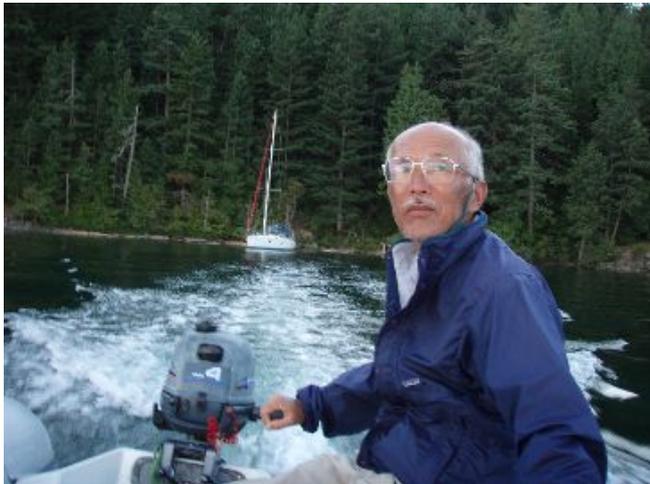


フェリーはしょっちゅう見かけた。
大型でもフォトシュナイダー×4タイプだった。

食事が終わったところで微風が復活、本日の泊地、センターベイへと向かいます。

この入り江もプレジャーボートの泊地として人気のスポットらしいです。別に何かがあるわけではないのですが、優しく力強い大自然と静寂が迎えてくれます。

バウから錨を降ろし、50メートル後ろの陸岸の木に艫からの舳い索をとり、本日の居場所を決定。



一段落したところで、明日入港後に実施される国際VHFのライセンス試験のための勉強会をコックピットにて実施。岡田さんは、と、キャビンを覗くとリンゴと格闘中。いつもクルーズ最後の夜のデザートには岡田さんの焼きリンゴが出てくるそうです。

穏やかな空気の中、船上生活最後の夜が更けていきます。日本の漁港で経験するような出入港船のウェーキに揺さぶられることもなく、プライベートな空間と壮大なる星空と楽しい同道者、そして今夜は岡田さんの焼きリンゴ。間もなく再開される東京という現実とはまったくの別世界。この航海中5人で毎晩ワインを2本か3本空けたのですが、それは当然の成り行きでした。明日入港後には試験があるとしても、この夜ですら例外ではなく、試験前日の宴会も盛り上がったのでした。



第9日目 (2006年7月28日 センターベイ⇒バンクーバー)

6時起床。

船上生活最後の朝、起きだしてコックピットに出ると、カナディアン・グースの親子4羽が船尾近くに近寄ってきました。小川さんがなんとなく手を差しだしてみるとゆっくり寄ってきて突然パクリ。

「おりゃ！ビックリした！」

野生の鳥のはずなのに人馴れてしているようです。餌をもらえらると思ってか、なかなか離れません。16年前の滞在中にカナディアンロッキーへキャンプに出かけたことがありますが、そこでは「野生動物を脅してはいけないし餌を与えてもいけない。あなたは、たまたま彼らの世界にちょっとだけ遊びに来ているだけの訪問者。彼らのあるべき形を壊してはいけない。」といった趣旨の指導が徹底されていて、違反者にはかなりの罰則が設けられていたと思います。ちゃんとこの趣旨が実践されていて、カナディアン・ロッキーの町ジャスパーでは国道で大渋滞をおこさせた中、ビッグ・ホーンが悠々と歩いている風景を見たことがあります。そのとき、観光客はまったく慌てず、騒がず、のんびり待機。全てが自然なのです。

まあ、停泊中の船のコックピットから簡単に餌がもらえるものと思ってか、カナディアン・グースはしばらく無邪気にこちらを見上げていました。

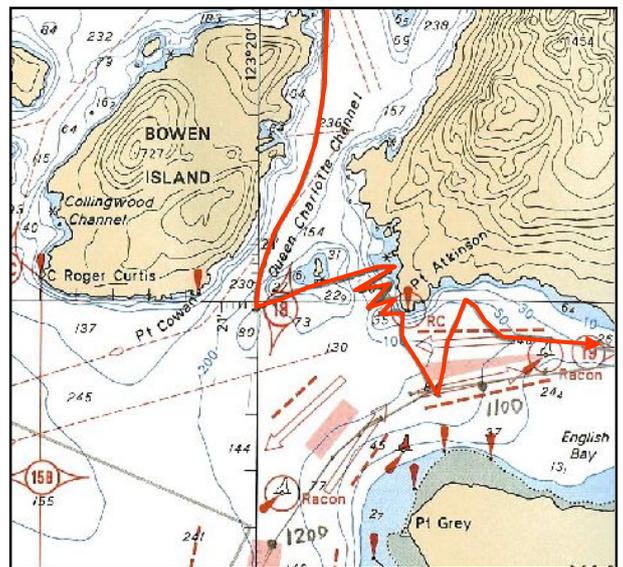
7時出港。

本日のナビゲーターは私。最終日の本日は昼までにバンクーバーへ帰港して、午後半ばまでには返却のため船を引き渡すことになっています。

帰途の航程は短く、お馴染みになった水路状の水面から、バンクーバー手前の広いイングリッシュ・ベイへと出ていくと、風がよくなり最後の帆走へ移行できました。カミングアウトを繰り返しながらファーストナローへ向かいます。本当にこれが最後だとはにはわかには信じがたい思いです。それでも距離は確実に縮まり、機帆走へ戻して、ライオンズゲート・ブリッジをくぐり、バンクーバー港内へ。



可愛い訪問客 カナディアン・グース



最後の日の最後のヘルム・ワッチとなると、なかなか名残り惜しいものがある。



目の前にガスステーション。
その向こう側の陸岸に最終到着地のSunsailのバースがある。

港内の水上ステーションで燃料を満タンにし、それからSunsailの棧橋へ彼女を戻しました。船内を片付け、掃除をし、私物を棧橋に揚げ、それから最後の難関はボブさんによる国際VHFのペーパー試験と口述試験。

一通り済ますと午後後半。あとはホテルに移動し、今夜はグランベルアイランドの近くのレストランで夕食会をし、第10日目の明日はあわただしく空港へ移動して我慢のフライトののちに東京へ戻ることとなります。本当に終わり?! なにやら夢のような、信じられない気持ちでした。

なんにしても帰り着くべき港に舳を取り、陸上に戻るその瞬間は気持ちの一区切りです。

昔、聞き馴れた号令詞だと

「別れ。艦内閉鎖、用具収め」

「上陸員、上陸用意」となります。

最後に棧橋へ降りた時、舳索が「ギシッ」と静かに軋みました。

ありがとう。いろいろ全てが素晴らしかった。そして、必ずまた来ます。



最後にナウティカにて。
このトレーニング・プログラムは、ベテランやビギナーを問わず全ての世代のヨットマンに有効だと確信できた。可能であれば、私がコーチする大学のヨット部の後輩達にも経験させたい。

