

地中海に於ける海洋性リゾート並びに

海洋レジャーの実情とその対日比較

田 辺 英 蔵

The Current Situation of Marine Leisure in the Mediterranean and A Comparison with Japanese One.

Eizo Tanabe

The writer stayed for 40 days on summer on a yacht moored at Club Nautico El Arenal on Mallorca Island.

In summer, Mallorca becomes a center of recreation in the Mediterranean. Villas owned by the European Royal families, aristocracy, millionaires, and celebrities are scattered all over the island. However, the general public has a popular spot in Arenal City, where tour groups from various European countries create a lively mixture.

Throughout his stay on the yacht, he observed that all the boats at the Club Nautico were moored in the water. Of course, this is the natural habitat for yachts, but it is in sharp contrast to the conditions found at a prominent yacht club in Japan — the Seabornia Yacht Club. Here around 80% of the members' boats are kept on land. This is but one example showing that Japan is overcrowded not only on the land but also on the water. It can be said that one of the biggest factors preventing the Japanese from enjoying marine leisure is the lack of marina and facilities.

Another thing which impressed the writer was the Mediterranean climate during summer. It is usually stable and easy to predict; a 5-10 knot wind is blowing in the daytime but stops blowing at seven o'clock every evening. Moreover, the difference between ebb tide and high tide is only 30 cm, and there are no typhoons nor hurricanes. All the conditions seem to be just perfect for sailing.

It is also interesting to note that there are almost no racing boats stationed at the Club Nautico and that almost all of the boats moored are leisure boats. This is just the opposite in the case of Japan. The Japanese seem to enjoy competition rather than relaxation on board with nothing particular to do. This tendency can be observed when they play golf. For Japanese who invest enormous money on boats, it is nonsensical not to utilize them effectively. Therefore, Japanese boats are very busy going in and out of harbors, especially in summer. On the contrary, only 10% of the boats at the Club Nautico go out of the harbor to cruise; in other words,

90% of them are moored a whole day or during a whole summer and the members are just enjoying their life on the moored boats.

The writer has reached the conclusion that not only are sea weather and conditions unfavorable for marine leisure in Japan but, more critical, is the fact that the Japanese prefer a competitive, active, and tense life and find it difficult to relax and enjoy peace and quiet.

はじめに

海洋性レジャーには①海辺のリゾートホテル②ヨットハーバー、マリーナの2つの舞台がある。海辺のリゾートホテルはその周辺にゴルフコース、テニスコート、ショッピングモール、乗馬コース、往々にして自己保有のマリーナを併設している場合が少くない。本調査に於いては、リゾートホテルに併設されたものではなく、独立したヨットハーバーを対象として、西地中海に於ける海洋性レジャーの実態を調べ、地中海と日本近海の自然条件の差異並びに欧州人と日本人のレジャーに対する取り組み方の差異を検証せんと試みた。

用語について

レジャー産業なる用語が国際的に認知されているか否か詳^{つまび}らかでない。1961年版のSRI (Stanford Research Institute) のレポートには recreation industry なる表現が用いられている^(注1)。少なくとも1961年代には Leisure Industry なる用語は無かったものと思われる。1957年筆者が(株)後樂園スタジアム(本年10月1日より「東京ドーム」と社名変更)へ入社した当時、レジャー産業なる日本語は無かった。ちなみに「過疎」「公害」なる言葉も存在しなかった。「レジャー産業」とは日本語としても新語であるが、余暇、娯楽、スポーツ、観光、サービス業を包括する便利な慣用句として定着したと考え、本稿でも之を用いた。

目次

第1章 海洋性レジャーについての一般的考察。

その1 レジャー産業の目的

2 幸福の定義

3 リゾートホテルの意義

4 幸福有限説

5 楽園の条件

6 何故海洋性リゾートか

7 ヨットハーバー、マリーナの意味するもの

8 Yacht の定義

9 海洋性レジャーの大衆化

10 地球上の海洋レジャー適地

第2章 マジョルカ島に於ける実地調査。

その1 今回の調査の手法について

その2 現地の概況

- i) 調査地の所在
- ii) マジョルカについて
- iii) マジョルカ島へのアクセス
- iv) マジョルカの観光立地

その3 エル・アレナール (EL ARENAL) の概況

- i) 大衆観光地アレナール
- ii) 熱海との対比
- iii) 団体客の消費傾向
- iv) 入込客の人種構成
- v) 団体客の行動様式
- vi) 観光地アレナールの性格と問題点
- vii) バルマとアレナールの棲み分け

その4 CNA (Club Nautico El Arenal, アレナール・ヨットクラブ)

- i) その沿革
- ii) 会員構成
- iii) スペインと日本のヨットクラブの比較
- iv) 我が国ヨット界の抱える問題点
- v) 在泊艇の国籍
- vi) 船籍取得の実際
- vii) 旗りゆう掲揚の国際慣習

その5 船上休暇の実際

- i) 1日のサイクルと気象
- ii) 船上生活と「仕事」
- iii) 日中の生活
- iv) 夜の生活

その6 日本の気象条件との比較

- i) 地中海気象の規則性
- ii) 規則性以外の好条件
- iii) 地中海の気象の規則性の一例

その7 地中海のヨット乗りの行動様式

- i) 日本ヨット界のレース指向
- ii) レース派とBW派
- iii) ケッチとスループ
- iv) ケッチの特性
- v) CNA 在泊艇の性格分析
- vi) 巡航 (クルージング) の楽しみ

結 論

謝 辞

第1章 海洋性レジャーについての一般的考察

その1 レジャー産業の目的

レジャー産業の産業精神は他のすべての産業と窮極に於いて同じである。すなわち人々に幸福をもたらすことである。ではあるが、他産業に比べ、例えば兵器産業の如き業種に比べ、より直接的に人々に幸福をもたらす業種と考えられ、期待される。より具体的には、レジャー産業の使命は、人々に①良質②多様なレジャーを③潤沢④廉価に提供することにある。自動車産業の使命が①良質②多様な自動車を③潤沢④廉価に人々に提供することにあることと変りはない。おもみるに、わが国の自動車産業は上記の使命を見事に果たしたのにひきかえ、わが国のレジャー産業が上記の使命の達成に見事に失敗していることは、心あるレジャー産業人並びに消費者のよく知るところである。

その2 幸福の定義

レジャー産業に携わる人間は人々に幸福をもたらすことを使命としている。では幸福とは何か。アンドレ・モローアはフォントネルの「幸福論」を引用し、「幸福とはそのまま変らないで続いてほしいような、そのような状態である」と定義した^(注2)。ゲーテはその間の消息をファウストの中で、「おう！ 時間よ、留まれ、汝はかくも美しい！」の一句で道破した。レジャー産業人は、そのような至福の状況を一つの具体的な施設に集約し、現実の存在として人々に提供せんと試み続けて来た。すなわちリゾートホテルである。

その3 リゾートホテルの意義

リゾートホテルとは人間の希求する幸福の窮極的な実現である。少くも西欧文明社会に住む人間はそう信じている。リゾートホテルには人間の望むすべてがある。すなわち豪華 and or 瀟洒な建物、美酒、美食、快適美麗な自然環境、音楽、男女のプライバシー、ショッピング、各種スポーツ施設、そして余暇…である。人間は、少なくとも大多数の人間は^(注3)、上記以外の幸福を考えつかなかった。これが世界中のリゾートホテルのパターンが基本的に全く同一である理由である。

その4 幸福有限説

人間は歴史上、その時々の世界の富を集めた幾つかの民族・国家を持った。ローマ、スペイン、フランス、アメリカ等である。その富は莫大であったから、その民族（の上流社会）は自らの欲する通りの贅沢を享受し得た。すなわち、贅沢には上限がある。多くの日本人が贅沢には切りが無いと信ずるのは間違いである。贅沢には“切り”がある。すなわち、もうこれで充分である、このままの状態でも継続していられれば結構だ、自分は将に幸福である、と人が信じ得る上限がある。全世界の富を集めた多くの民族は彼らの無限の富を駆使し、その上限に達した。ということは、少なくとも西欧社会に於いては「贅沢」「幸福」（レジャー産業の視点では同じものである）の原型は夙に確立し定型化されていることを意味する。このようにして、かつての上流社会、王侯貴族の間に於いて確立され定型化された「贅沢」「幸福」を不特定多数の人々に提供するのがリゾートホテルである。

その5 楽園の条件

リゾートには基本的な条件がある。

暑いことである。

有史以来、人間は幸福の国すなわち楽園を夢見、その状況を文章絵画で描写した。その描写を検するに、楽園の住人は常に裸である。アダムとイヴはその好例である。全世界の美術館を歴訪しても、われわれは毛皮を着て焚火にあたっているアダムとイヴを発見することは出来ない。大雑把に云えば、スキー場という例外を除き、楽園すなわちリゾートは常に南にある。楽園の条件は四季人間が裸でいられる気候風土である。文明人が裸になるためには水を必要とする。すなわちその水（プール、海）は泳ぐためではない。全世界に散らばるリゾートの殆どはこの条件を満たしている。具体的に描写するならば、椰子（地中海は之を欠く）繁る長い白砂の浜があり、四季を通じて快晴烈日、夜は涼しくタキシードを着ることが出来、望みうべくんば水平線に陽が沈み（即ち西向き。多い。）漆黒の島のシルエットが望められる立地に壮麗 and or 瀟洒なりリゾートホテルが存在すれば楽園は完成する。上記は理想像ではない。全世界には上記の条件を満たすリゾートホテルが無数に存在するが故に、この条件を満たし得ぬリゾート（例えば日本国土内に計画されているリゾート）の競争力は弱い。

その6 何故海洋性リゾートか

アダムとイヴの比喻に反し、上記如く、楽園とは基本的に海浜にある。海洋性リゾートと云う分類を行うと、殆どのリゾートが実は海洋性であることを人は発見する。恐らくアダムとイヴの創作者は砂漠の住人であったが故に、緑濃き密林こそ彼の想像する楽園であったのであろう。既述の通り、海洋性リゾートは①リゾートホテルと②マリーナ、ヨットハーバーとに2大別し得る。

別の発想を行えば、「陸上施設」と「船」との2分類である。海洋性リゾートと云っても、リゾートホテルは陸上の施設である。海洋「性」と称する所以である。海に面してはいるが舞台は海そのものではない。海のような遊びを陸から楽しむのが海洋性リゾートであって、船を動かす能力も船に強い必要もない。「陸上の施設から海を楽しむ」という観点に立てば、リゾートホテル、コンドミニアム、分譲別荘、海浜の別荘（一個建て。豪華なものが少なくない）はもちろん、ゴルフコース、テニスコート、砂浜、海岸のプロムナード、商店街、飲食施設……等々の陸上施設こそ海洋性リゾートの実体であり、リゾートに限らず、近時日本にも徐々に導入されたウォーターフロントもまた、海洋性レジャーその①「陸上から海を楽しむ施設」に分類し得る。繰返えすが、①の分類に於いては、客は海へ出て行く必要はなく、せいぜい浜に寝転ぶか水につかる程度でよろしく、極端に云えば泳げる必要もない。日本人の日本国内に於ける海洋レジャーの99.99%はこの中に入る。すなわち日本人の楽しんでいるのは実は海洋レジャーではなく「海浜」レジャーである。

その7 ヨットハーバー、マリーナの意味するもの

海洋性レジャーの第2分類はヨットハーバー、マリーナ、並びにその周辺施設である。もとより之等は陸上施設であるが利用者が海へ出て行くことを前提にしている。すなわち、より能動的、より積極的な海洋性レジャー並びにそのための施設である。

その8 Yachtの定義

思うに、ヨットとは、人間の究極のレジャーである。この場合のヨットとは日本人が思い浮かべる帆かけ船、すなわち帆走艇ではない。Yachtとは「個人の所有する、遊びのための、豪華な船」と定義されている^(注4)。すなわち、帆走艇である必要は全くない。事実多くのヨットは帆走船ではなく、Power and Motoryacht誌1988年8月号所載「世界メガヨット100隻」の中に帆を揚げ得る船は殆どない。英王室御用船ブリタニア、米国の不動産屋トランプが最近手離したトランプ・プリセス、古くはギリシャの海運王オナシスのクリスチーナ等が欧米人の考えるヨットである。このようなヨットは動くホテル、と云われんよりは動く別荘、動く邸宅であり、豪華、贅沢な邸宅の持つすべてのアメニティを載せて海に行く。そこは隔絶した世界であり、完全なプライバシーがあり、ヨットのオーナー同志の社交界がある。ほぼ100フィートを越すこのようなヨットをメガヨットと通称し、全世界には141フィートを越すメガヨットが100隻ある（前掲 Power and Motoryacht, 1988）。このようなヨットはまぎれもなく人間究極の贅沢と信じられているが故に、日本を除く全世界の元首、上流階級、富豪、有名人達は押しなべてヨットを所有し、彼らの社交界を形成している。地中海、カリブ紙のマリーナ、ヨットハーバーには、このような“ヨット”が文字通り舷を接して舫っている。

その8 海洋性レジャーの大衆化

かつての王侯貴族、上流階級、富豪達の生活様式をそのまま映したのが現代のグランドホテルであり、リゾートホテルであり、彼らの豪邸の生活様式、社交界を洋上に移したのがメガヨットであり、そのヨットとオーナー達の集うところがヨットクラブでありヨットハーバーでありマリーナである。第一次大戦後、かつて上流階級の独占物であったこれらのグランドホテル、リゾートホテルは徐々に一般市民大衆を市場とするようになり、レオン・ブルムの社会党内閣の画期的な“バカンス”政策が決定的な転機となり、第2次大戦後、民主主義国アメリカの世界制覇がこの傾向を決定的にした。今や贅沢も楽園も大衆のものである。かつてのグランドホテルを洋上に移した豪華客船郡——クイン・メリー、ノルマンジー、クイン・エリザベス、フランス……——の客はまぎれもない上流階級であった。最近進水した世界最大の観光客船^{ソフレンオブザシー}海の王者は2690人の“大衆”を乗せ、カリブに於ける“豪華”観光客船の利用料の下限は1人1日150ドル（3食並びに各種スポーツ施設観光ツアー込み。マイアミまでの航空賃サービスというツアー有り）を切った（TIME, JAN., 11, 1988）。今や豪華巨大観光客船の客は中産階級、若いカップル、子供連れである。

その9 帆走艇の技術革新と大衆化

日本人の考えるヨット、すなわち三角の白帆を水に映す帆走艇（Sailing boat）といえども、第2次大戦前まではどちらかといえば上流階級の遊びであった。戦後、FRP（Glassfiber Reinforced Plastic）とナイロンの帆とダクロンのロープがヨットの性格を根本的に変えてしまった。

（注4） “a vessel of state, usually employed to convoy princes, ambassadors or other great personages from one kingdom to another”. later any vessel propelled by either sail or power used for pleasure, or a private pleasure vessel. The Oxford Companion to Ships and The Sea, Oxford University Press, 1976.

かつての木の船体、濡れたらなかなか乾わかぬ木綿の帆やロープにとって代った之らの化学繊維は丈夫で廉価で扱い易く、FRPの船体は殆ど手入れ不用である。このような技術革新と量産効果、並びに第2次大戦後の米国をもって象徴され先導されたレジャーの大衆化の大波に乗り、かつて上流階級のシンボルであったヨットは大衆のものとなり、米国に於いては帆走艇、モーターボートを合わせたプレジカーボートの数は優に1千万隻を越え、ヨットボート人口は4千万人と云われ、ヨット先進国である欧州に於いてもこの傾向は米国に劣らぬと考えられている。このようなヨット、ボートの集るところがヨットハーバー、マリーナであり、欧米に於いては入江といわず河口といわず、およそヨット、ボートの碇泊に適する水面にはヨットのマストが林立し、ボートの白い船体が影を映している。欧米共にこのようなマリーナ、ヨットハーバーの造成は近年とみに盛んとなり、それでも需要に追いつかぬ。

その10 地球上の海洋レジャー適地

人間は上述のような海洋性レジャーの舞台、海洋性リゾートの立地として4乃至5の適地を持つ。

- 1) 地中海
- 2) カリブ海
- 3) 南太平洋
- 4) 豪州海域
- 5) ハワイ

である。上記リゾート適地夫々の特徴を検すれば、

- 1) 地中海：古い文明を持つ理想的風土
- 2) カリブ海：超大国アメリカの裏庭（ニューヨークから2時間半）
- 3) 南太平洋：文明からの隔絶。云うなればゴージャスを誘った“最後の楽園”の雰囲気一事実である。
- 4) 豪州：豪快なレジャー新天地
- 5) ハワイ：文明と自然との見事な融合

第2章 マジョルカ島に於ける実地調査

その1 今回の調査の手法について

地中海西部マジョルカ島のヨットハーバーに在泊するヨットの上で生活し、地中海の天候気象風土の特性を調べ、併せて当該ヨットハーバーに於けるヨーロッパ人の休暇の過ごし方を観察、日本の風土並びに日本本土に於ける日本人の休暇の過ごし方と比較し、日本並びに日本人のレジャーの特性を考察した。

その2 現地の概況

i) 調査地の所在

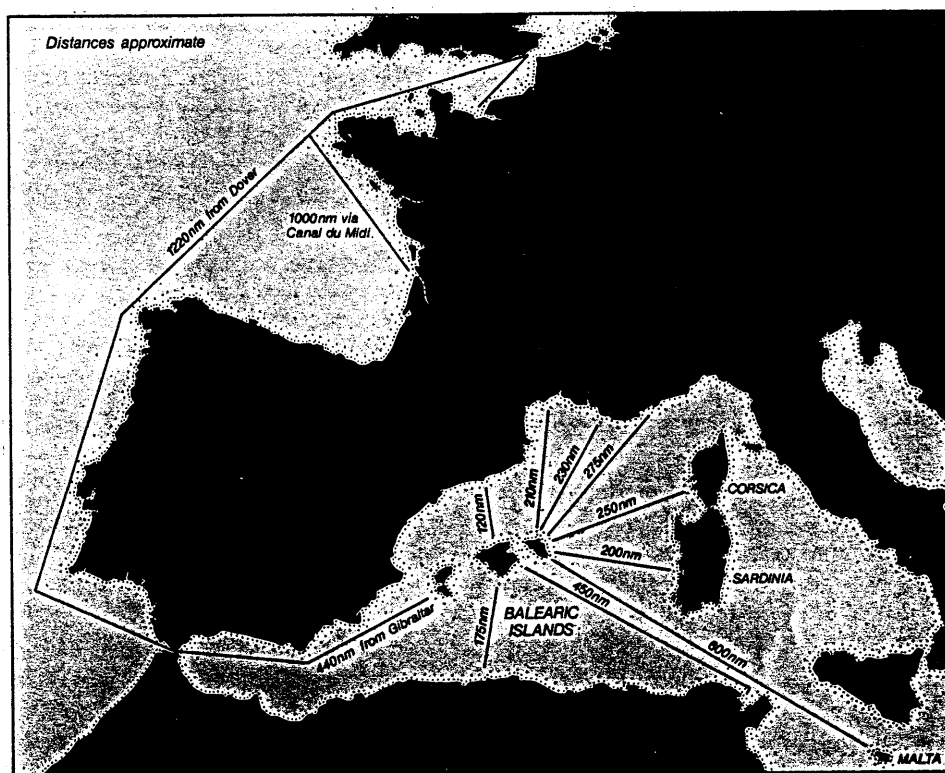
今回の調査地、西地中海マジョルカ島（スペイン領）にあるCNA（Club Nautico El Arenal）^{クラブ ナウチコ エル アレナル}は、マジョルカ島の首都パルマの東方12キロにある収容力700隻のヨットハーバーである。

ii) マジョルカ（又はマヨルカ）について

マジョルカ島はスペイン本土の東方の地中海上東経1度から4度、北緯38度から40度にかけて点在するバレアレス (Balears) 群島最大の島 (3660km², 東西100キロ, 南北75キロ) で、古くより西地中海観光の中心地の一つであり、ジョルジュ・サンドとショパンの恋の逃避行 (1838～39年) で知られる。人口は、ベデカー Beadeker (の案内書, 最新版, 年度記載なし) によれば42万, ミシュラン Michelin によれば561,215人, 地許の案内書 EDITORIAL ESCUDO de ORO, S. A. によれば60万。夏期の気温20～29℃, 海水表面温度24℃, 日照時間11時間。

iii) マジョルカ島のアクセス

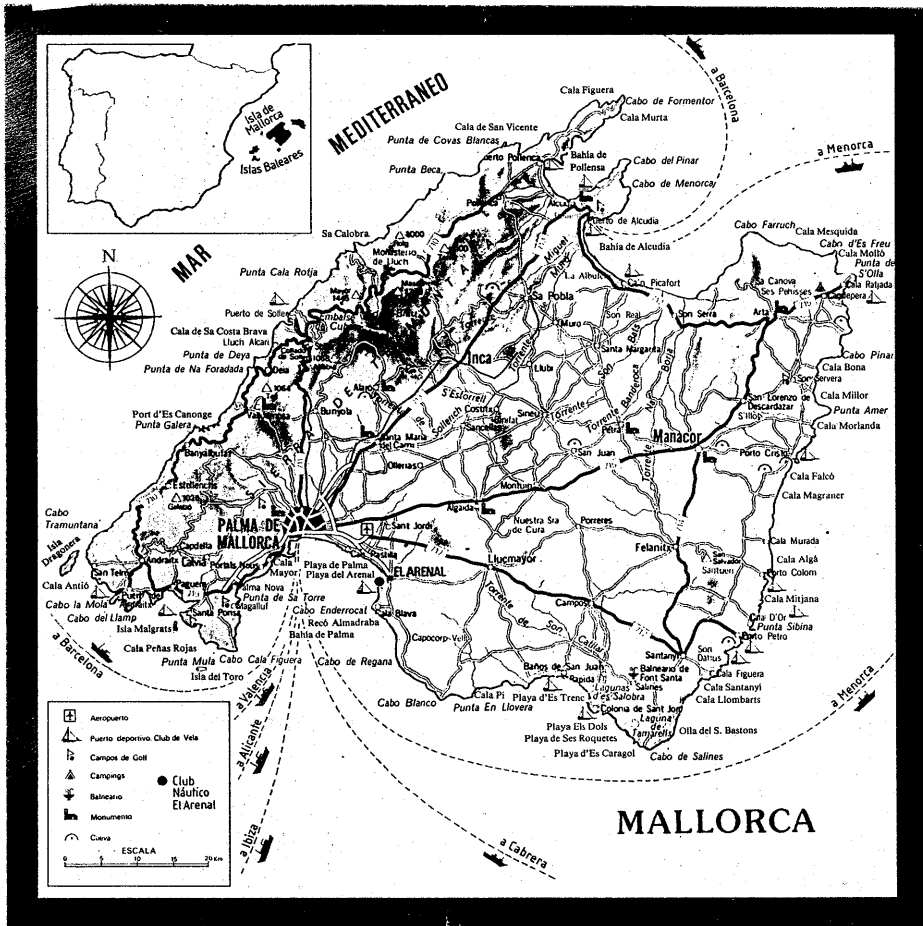
観光の最盛期, マジョルカの首都パルマの国際空港 Aeroport de Son Sant Joan の発着便数はパリのオリオール空港を凌ぐと誇称されてきた。これは必ずしも誇称ではなく, 筆者が滞在中も夜半甲板に出る度に, 遥かに遠望しうる空港上空に頻繁に発着する航空機の姿が認められた。パルマ市の観光局の担当者の説明では, 最盛期には「2分に1機」の割合で発着し, その発着は, 前記の如く, 夜半, 早朝に及ぶ。尚担当者の説明によれば, 空港の滑走路には余裕があり, 空港の規模がマジョルカの観光のボトルネックとして問題になったことは無いと云う。筆者と同行した航空の専門家の観察によれば, 発着している航空機の機種は多様であり, 同じバレアレス群島のイビサ (Ibiza) メノルカ (Menorca) との間を結ぶと思われる中型・小型機も多数認められ, その中には多くの私有機も含まれると想像された。すなわち, 国際線用の大型ジェット旅客機の発



着便数を集計したよりも遥かに多数の航空機が同空港を使用しているものと思われる。多くの島嶼観光地にあっては、往々にして飛行場の航空機処理能力が入込客の上限を規定するが、マジョルカの観光局はその心配をしていない。同空港はマジョルカの2本の脊梁山脈の間に広がる平地にあり、滑走路の延長線はパルマ―アレナル間の長大な白砂の浜を横切り、当然、ホテル等観光施設の密集地上空をよぎる。空港の近傍は農耕地で農家が点在しているが、日本で云うところの騒音問題はこの島には存在しない。航空路に加えてマジョルカ島パルマ港は頻繁な大型フェリー路線によってスペイン本土並びに地中海沿岸主要海港と結ばれ、マジョルカ島内には欧州本土ナンバーの車をよく見かける。

iii) マジョルカの観光立地

マジョルカ島パルマ空港は、欧州中の主要都市から2時間乃至2時間半の直航便で結ばれている。一般に、観光地の集客力は、戦場に於ける補給力に喩えられる。前線に展開された部隊への補給力は、補給基地から前線への距離の n 乗に逆比例して減衰する。すなわち、距離が延びる



につれて幾何級数的に、つまりは急激に減衰する。この比喻は観光産業人にとって直感的に正しく、骨身に滲みて確認されている。日本の代表的温泉地熱海が凡百の欠点を持ちながら観光地としてあるレベルの——他観光地に比するならば抜群の——集客力を維持して来られたのは、東京という大補給基地を間近に控えた抜群の立地による。欧州主要都市とパルマ空港との時間距離2時間乃至2時間半とは、実に、東京・油壺（東京地区の代表的ヨット泊地）間の時間距離よりも往々にして短い。アレナールと空港の間はタクシーで15分である。欧州人は僅々3時間で冬の暗雲下の故郷の町から常春のマジョルカへ、そのマジョルカ島のアレナール港に在泊する自分のヨットの船側に到着し得る。この事実は、欧州大陸全体が一つの理想的なレジャー適地であることを示す。ちなみに、バハマの中心ナッソウへのニューヨークからの直航便の所要時間は2時間半である。ニューヨーク人士もまた、僅々3時間で吹雪のニューヨークから常夏のバハマに到達し得る。共に国際線すなわち異国であり、異国情緒と低物価と低賃銀労働者のサービスを期待し得る。日本に於いてこの条件を備える対象地は沖縄とグアムと考えられるが、観光地としての人工並びに自然の魅力は、バハマ、地中海に比して少なからざる遜色のあることは識者のよく知るところである。

その3 エル・アレナールの概況

マジョルカ島の首都パルマの東南東には十数キロに亘つて白砂の浜がバルマ湾に面して拡がり、点々として海浜観光地並びにマリーナが連なり、その西端にアレナール市がある。アレナールは海に面した約5キロの観光地で、海岸には海側の車道に面して中層、稀に高層のホテルが立ち並び、下層階は店舗であって、土産店、ブチック、レストラン、バー、スーパー、銀行、両替屋が軒を連ね、地下一階はバー、又はディスコが占め、建物の前面には歩道と2車線の車道、加えるに椰子の並木を隔てて砂浜が拡がり、砂浜の奥行きは100メートルに及ぶ。

i) 大衆観光地アレナール

アレナールは典型的な大衆指向の巨大海浜リゾートである。いうなればマジョルカ及至地中海の熱海である。街頭又は砂浜に群れている人々の殆どすべては一般庶民大衆であり、耳にする言葉を順に記せば、スペイン、ドイツ、イタリア、稀にフランス語、その他であり、重ねて、稀に黒人、黄色人種（恐らく中国、韓国）を見かけ、日本人は皆無。国際的観光地の常として、然るべき店、レストランでは英語が通用し、そのような店の上級従業員及至支配人級の人物は英語の他にドイツ語、フランス語、スペイン語が堪能である場合も少なくないが、アレナールにあってはそのような店は——店の多さにもかかわらず——稀である。アレナールの西寄り、すなわちパルマ寄りには、百室を超える大ホテルが立ち並んでいるが、ミシュランのガイドブックによって星の評価を受けている店は一軒しかない。すなわち、典型的な大衆観光地と規定する所以である。

ii) 熱海との対比

大衆観光地としてのアレナールの熱海との比較をなお記すれば、第一にホテル、コンドミニアム等高層建築物の趣味の悪さが挙げられる。積極的に「悪い」と規定することは酷であるとしても——とは思わぬが——消極的に秀れたデザインの建築物は皆無に近い。近い、と保留するのは、前記ミシュランの星印を持つ一軒が辛うじて識者の評価に耐えるからである。たしかにミシュランの評価は信頼できる。土産店が雑然として、必ずしも「土産」の商品を置いていないのも

熱海的である。熱海を特に対象として論ずる理由は、筆者が熱海後樂園ホテル在職15年の経験を有するからであって熱海に対して他意は無く、その15年間に歴訪した日本全国の観光地の視察旅行の結論では、熱海は日本の観光地の典型ではあっても例外ではない。アレナールの描写に戻れば、レストラン、プチック等の水準も中以下であって、雑然として喧騒なオープンエアのレストラン兼スナック兼バーが延々と並んで客を集めている。恐らくアレナールと熱海との全くの違いは、その規模と集客力であろう。熱海は20年来退潮（少なくとも頭打ち）を伝えられるのに反し、アレナールは殷賑を極めている。熱海は戦後、日本中の海浜観光地と同じ悲運に見舞われ、或いは自ら悲運を選んだ。すなわち、海浜に自動車道路を作ることによって砂浜を失った。近年その過失の致命的なるに驚いて人工浜を造成してお茶を濁している。これに引きかえ、アレナールの前面には——自動車道路の海側になお——奥行き時に100メートルを越す花粉のように細かい白砂の浜が地平線まで続き、棕櫚の葉で編んだビーチパラソル（公設）が林立している。マジョルカは島である。島とは日本人の先入観では小さいものの筈であるのに、その島に日本本土の何処の観光地を探しても見当たらずような長大な白砂の浜が存在し、全欧州の客を集めている。この光景は、①観光地の第一条件は長大な白砂の浜の存在であり、②日本の国土は観光地の立地条件を満たすためには狭少にして人口過密過ぎる、というかくれもない事実を識者に想起させる。

iii) 団体客の消費傾向

アレナール地区の観光客の多くの部分は団体客である。彼ら（They、すなわち彼女らを含む、以下同様）は母国からチャーター機で飛来し、大型バスによってホテルに運ばれ、往々にして分宿する。彼らは老若の家族、老夫婦、中年の夫婦であり、子供連れも多い。その他にバイクを連ね町中を疾走する地元（と思われる）の若者（男女）達も街の喧騒に色どりを加える。再び地元の観光局の証言によれば、観光客としてはスペイン人すなわち自国民が歓迎される。何故ならば、バック旅行の団体外国人はバックに含まれた以外の支出を忌避する傾向がある。すなわち、バック旅行の代金以外地元で金を落とさない。土産も買わず、外食もせず、浜で寝ている（無償）。この傾向はイギリス人の団体に於いて最も顕著であるという噂もある。一方スペイン人の客は家族で訪れ、滞在し、外食し、滞在型簡易ホテルで自炊し、従ってスーパーで材料を購入する。再び観光局の説明によれば、かつてマジョルカ観光客の主体は「大衆型といえども」イギリス人であった。近年イギリス人が退潮を示し、その空隙を埋めているのは——ドイツ人ではなく——自国民であると、然して、叙上の如く外国客の頭打ち乃至減衰を自国民が埋め、その上入込客数の増加率に比して観光収入の増加率が高いのは、自国民すなわちスペイン人観光客の方が一人当りの支出が多いからである。この事実の背後には、スペインの経済力の充実がある。後に詳述する如く、CNAのヨットの所有者の過半はスペイン人であり、マジョルカに於けるヨット保有隻数の近年の増加率は毎年10%に達し、その主体はスペイン人である。スペインの経済力の充実を端的に示す指標はペセタの堅調であって、この1年でペセタの対日（円）価格は1.3円から1.5円へと上昇している。

iv) 入込客の人種構成

アレナールの盛夏の市街、海浜は人種の坩堝である。多くの店々がドイツ語（目立って多い）、イタリア語、フランス語、英語、……の店名を掲げて各々の国民の呼び込みを計り、一方、他国民に対しては異国情緒でアピールする。日本名を冠した店、日本食を供する店は無い。SAYO-

NARA と云うブチックが一軒あり、同じ名の店をバルマでも見かけたが店名と商品との間に関係はなく、「さよなら」という店名に関心（好意又は反発）を示す客も居ない。あるブチックでは KAMIKAZE という銘柄のシャツ、ジーパンが販売され、これは日本製であったが、他の多くの輸入品（例えばインド、イタリア他）の間にあって目立たない。8月2日に中東紛争が勃発した後も、街にもヨットハーバーにもクラブハウス（多国籍のヨット乗りが集まる）の雰囲気にもさざ波程の変化も認められなかった。多国籍の大衆の集まる観光地は多国籍の人々が肘を触れ合って街を歩き、食堂に坐り、浜に寝そべり、ガラスボトム・ボートに乗り合うのが常態であって、隣に異人種がいることに誰も関心を持たず、話もしないから言葉の問題は起こらない。あるレベル以上の人々並びに店での共通語は英語であって、インテリは国籍に抱らず英語を話すが大衆は話さない。

v) 団体客の行動様式

彼らの多くは団体用チャーター機でアレナールに到着し、分宿し、ホテルのベランダの椅子に腰かけて海を眺め、海の見えぬ部屋（多い）の場合は下の通りの“観光客”を眺め、長い海岸通りを往復し、少々買物をし、潮風の吹き抜ける——すなわち冷房の無い——レストランに坐って海を眺め、或いは舗道上のビーチパラソルの下のカフェテラスに腰を据えて道行く人を眺め、仲間、家族、恋人と談笑し、或いは黙って肩を抱き合い、海で終日甲羅を干し、若者達はパラセーリングや貸しボードセーリングに興じ、夜8時過ぎ、涼しくなってから再び街に繰り出し、バーでビールを干し、地下のディスコで夜更けまで踊り、地下のバーにしけ込み、浜に面したレストラン兼ダンスホールの生バンドの演奏に合わせてランダバを踊り、暗い浜を恋人同志、又は中年又は老夫婦同志で手をつないで歩き、抱擁し接吻し、海に映る月を眺め、ホテル又はコンドミニウムに帰って眠り、翌日も同じことを繰り返す。上記が欧州の大衆の典型的な夏のバカンスの過ごし方であって、これ以上に特に人を驚かし人を喜ばせるような趣向がある訳ではない。

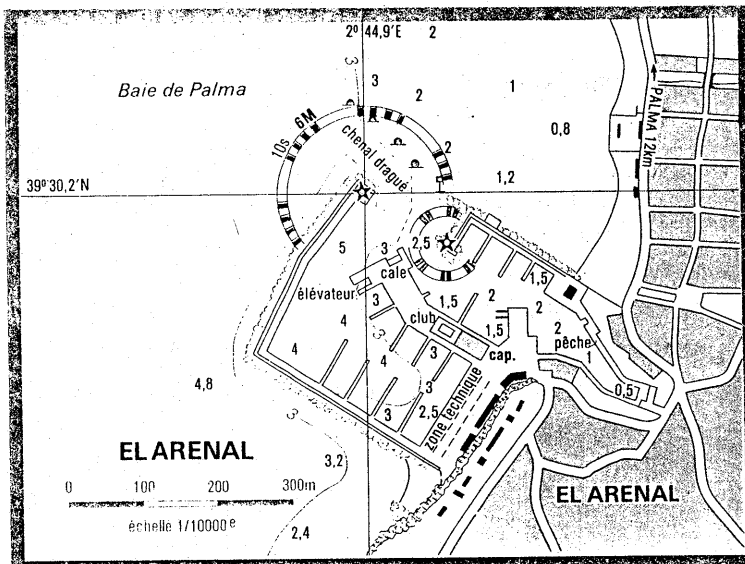
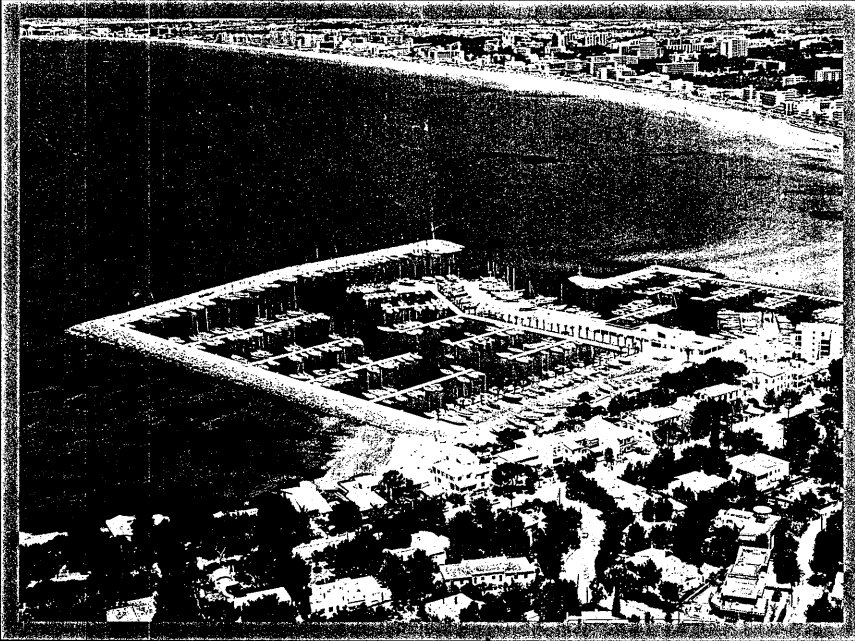
vi) 観光地アレナールの性格と問題点

- 1) 長大な海と膨大な施設を有する巨大観光地である。
- 2) 徹底的に大衆向け観光地である。
- 3) 施設を列挙すれば、相当数の大型ホテル、無数の中、小ホテル、長期滞在型（高級ならざる）ホテル、ペンション、コンドミニウム、各種レストラン（高級ナシ、中級少数）、スナック、簡易な飲食売店、土産売店（目ぼしい土着工芸品ナシ）、ブチック（目ぼしい商品を飾る店は稀）、バー、ディスコ、日用品雑貨生鮮食料・飲料（需要旺盛、含む酒）並びにアイスクリーム等を扱う“スーパーマーケット”、砂浜の固定パラソル（無償）、パラセール、貸ボードセーリング、貸水上自転車（2人併坐式）、観光船（短時間又は半日、1日クルーズは飲食付）。一方、公営プール無し、カジノ無し、映画館見かけず、美術館無し、音楽会（場）無し。
- 4) 問題点：意図的であったか否かに係わらず、徹底的に大衆路線を追及した結果、
 - a) 現在は盛況であり、入込客の減衰傾向も認められぬというが、
 - b) 恐らくその理由の大きな部分は低料金にあるものと考えられる。スペインは今でも、他の観光地例えばフランス、イタリアに比して安く遊べる観光地として知られ、アレナールはその大衆の期待に応えているものと考えられる。



CLUB NAUTICO EL ARENAL

El Arenal • Mallorca •



- c) その結果、アレナールは観光地として陳腐化し、老朽化し、恐らくは大衆より上のクラスの客並びにある程度の経済力のある若者にとって魅力のある場所では無くなる危険がある。
- d) アレナールの将来。アレナールの取り柄は地域の広大さと施設（例えばホテル等）の膨大さであり、西部地区のホテル、コンドミニウム密集地帯の夜の盛況は瞠目に値する。1区画に恆るようなガーデン・レストランに色とりどりの豆電灯が点滅し、客席の上には大樹が枝を拡げ、音楽が奏でられ、満席の客が杯をあげている光景は宛然ドイツ映画の一場面を彷彿とさせる。恐らくこのあたりがアレナールの眞骨頂であり、大衆観光地アレナールの生き残る道であろう。何故ならば、アレナールは高級観光地たるべく、余りにも大衆的に開発され過ぎ、尚且つ、高級観光地たるべき自然条件に乏しいからである。すなわち、余りにも広大な、平盤な土地がとりとめなく開けているからである。熱海をもって代表される猫のひたいのような日本の観光地の業者が聞けば羨望に耐えぬ「特徴」ではあろうが。

vii) パルマ（以東地区）とアレナールとの棲み分け

歴史的に見れば、地中海沿岸の観光地の殆どがそうであった如く、マジョルカは高級観光地であったし、マジョルカ島を含むバレアレス群島（マジョルカ、ミノルカ、イビス）を大観すれば今でもそうである。まず最初にイギリス人が観光地としてのコート・ダズールのすばらしさを発見、爾来欧州の上流・富裕階級は陰鬱な北欧並びにイギリスの冬を逃れ、地中海沿岸に冬を過ごすファッションが定着した。第2次大戦後、開放された欧州の大衆が夏のバカンスに大南下を開始した。マジョルカもまたかつては欧州の上流階級の冬の社交場と考えられ、現在も、夏冬を通じ、欧州の王侯、上流・富裕階級、有名人がこの島に別荘を構え、休暇を過ごし、パルマ並びにその近傍には彼らを対象にした高級ホテル、レストラン、店舗が少なからず存在する。例えば、ホテル・フォルメントール HOTEL FORMENTOR, ソンビダ・シェラトン Son Vida Sheraton 等は欧州屈指の高級リゾートホテルの中に数えられ、パルマ港には周年、世界に名だたるメガ・ヨットが舷を接して舫っている。パルマ北西方に拡がる高級リゾートと、東方に拡がるアレナールとは、巧まずしてバランスのとれた観光客層の分け取りを行っているのかも知れない。

その4 CNA (Club Nautico El Areral)

i) その沿革

今を去る10年の昔、古くからあったCNAを大拡張し、老朽化したクラブハウスを瀟洒な近代建築に建て直す計画が立てられた時（1982年、ホアン・カルロス国王臨御のもとに開場）、2つの目的が掲げられた。その2つは2にして1であった。

a) 観光地アレナールの大衆指向、陳腐化からの脱皮。

b) 外貨の獲得。すなわち拡張されたヨットハーバーへの外国ヨットの誘致。

ヨットの誘致には2種類あり、その1は泊地の売却、すなわちヨットクラブの会員権の売却。その2は外国船の停泊に伴う泊地料収入。拙艇の場合は後者に当たる。会員とはならず、月々定額を払って船を係留する。殆どの外国艇がこの方式をとっている。この理由も2つあり、①移動の自由（他の泊地に移る）を確保しておきたいことと②短期的に見れば泊地料を払う方が安いからである。なお、CNAの位置は東経2度47分7秒、すなわちグリニッチ標準時帯。北緯39度30分、日本の略盛岡。首都パルマの東南東12キロ。空港より6キロ。

ii) 会員構成

結果としてCNAの思惑は外れた。スペインの経済見通しの思惑が——好い方に——外れたと云うべきか。当初の計画では、泊地の70%を外国のヨットが占める筈であった。すなわち、会員権の70%が外国人によって購入され、残りを自国民が使う予定であった。結果は逆になった。大雑把に云って、CNAの会員の70%がスペイン人であり、彼らは当然、会員権を買いメンバーとなり、CNA——ハーバーとクラブハウス——の定常的な利用者となった。彼らの多くはアレナール近傍又はマジョルカに住み、又は別荘を所有し、ハーバーに通って来る。つまり船に泊まらない。泊まることはあっても住んではない。このことは、ハーバーの汚水処理、水と電気の消費にとって明らかにプラスである。残りの30%が外国艇であり、比較的大型の豪艇が多く、殆ど停ったままである。つまりオーナーは時々やって来て海に出、航海し、残りの期間は船を停

日・西ヨットクラブ在泊艇比較表

(1) 艇種による分類

	CNA	%	SYC	%
総 隻 数 ^(注)	272	100	376	100
モーターボート	88	32.4	136	36.2
帆 走 艇	184	67.6	240	63.8
スループ	145	53.3	236	62.8
ケッチ	39	14.3	4	1.0

注1) CNA の場合、この他に①不在艇49隻、②旧港内に別に約300 隻が碇泊、③その他に陸上で保修中の艇が50隻近くあり(大艇が多く、過半がケッチ)、計700 隻の収容力となる。

2) SYC の場合は上記数字が全部。

3) 不在艇、陸上艇を加えても、上記の%に大きな変動はないものと思われる。

(2) 陸置き艇と水面係留艇の比率

	CNA	%	SYC	%
総 隻 数	700	100	376	100
陸 置 艇	—	0	311	82.7
水 面 係 留 艇	700	100	65	17.3

注) CNA の場合、陸上にある艇は、保守、修理、又は放棄された艇であって、陸置きを常態とする艇はいない。

めっぱなしにして係船料を払う。7～8月の最盛期、多くの外国艇には夫々の国旗が翻り、人が住み、思い出したように航海に出て行く。ドイツ旗が多く、後述の理由によりイギリス旗が之に比肩し、稀にフランス、オランダ、スカンジナビア、イタリアの国旗を見る。ドイツ艇の多くが青地に白い星を円形にあしらったEC旗を掲げている。星条旗を見たのは唯一隻、日の丸を揚げた船も拙艇一隻で、恐らくこの夏、たまたまの来航ではなく、地中海に泊地を待って日の丸を掲揚しているヨットは地中海中に拙艇唯一隻しかいなかったのではないかと忖度される。

三 浦 三 崎



iii) 日・西ヨットクラブの比較

CNAの規模、施設の配置は別図の通りである (p.87)。わが国の代表的ヨットハーバーであり、最高級——すなわち最高値——のヨットクラブと目されるSYC (シーボニア・ヨットクラブ)の配置図は別添の通りである (p.91)。両クラブの在籍ヨット数並びのその内訳は別表の通りである (p.89)。両者を比較して忽ち注目されるのは、SYCの泊地の狭少である。SYCの在隻数370隻のうち、水面に浮んでいる艇の数は62隻に過ぎない。すなわち、メンバーの持船の実に6分の5が陸上の船台上に置かれている。この異常な数値は、わが国のヨット界、ひいては海洋性レジャー全般の抱えている問題点を端的に浮き彫りにしている。

カリブ海のハリケーンは頻度が少い。

- h) 日本近海の家況の厳しさ。台風を考慮外としても、日本近海には一日平均2つの嵐が存在するといわれ、世界のヨット乗りがあまり近寄りたがらぬ海域とされている。

i) 泊地不足

上記数々の阻止要因のうち、わが国に於けるヨットの普及を妨げる最大の要因は泊地の不足である。ヨット自体の価格は、既に述べた新素材の導入、量産効果、セコハン市場の普及、共同購入が一般的であること等によって夙に一般市民の支払能力の射程内に入っているにもかかわらず、泊地の絶対的供給不足、つれて係船料の暴騰がわが国に於けるヨットの普及を阻止している。このような泊地不足に対する如何にも日本的な対症療法がヨットの陸置きであって、陸置き艇の隻数が碇泊艇数を大巾に上廻る光景は海外ではまず見ることは出来ない。海外のマリーナ、ヨットハーバーといえども広大な陸地面積を持ち、アレナールも例外ではないが、陸上に揚げられている艇は、保守、補修、定期点検を目的とし、稀に遺棄・放置されているのであって、現在活動中のヨットが帰港する毎に陸に揚げられ、オーナー、クルーが陸上の船架上に安置された——動かぬ——ヨットの上で休暇の夜、往々にして晝を過ごす状況は、恐らく海外のヨット乗りの想像と理解を絶する。何故ならば、後述する如く、欧米特に欧州就地中海の夏にあっては、多くのヨット乗りがヨットの中に住んでおり、その中の多くが出航しない。彼らは停泊したヨットの上で生活し、眠り、かすかに揺れる船体の雰囲気を楽しむ。「船」とは元来、水に浮いているべきものである。ビクとも動かぬ船台の上のヨットで過ごす日本の多くのヨット乗りのバカンスは、日本の海洋レジャーの悲喜劇性を如実に現わしている。

v) 在泊艇の国籍

CNA 在泊のヨットのオーナーの国籍は多様である。既述の如く、その内訳は70%内外のスペイン人に次ぐにドイツ人であり、イギリス、オランダが散見する。在泊艇数並びにその国籍は当

CNA 在泊艇国籍別隻数表

国 籍	隻 数	%
ス ペ イ ン	147	76
ド イ ツ	20	10
イ ギ リ ス	17	9
フ ラ ン ス	5	2.5
ベ ル ギ ー	1	2.5
オースタリー	1	
ア メ リ カ	1	
フィンランド	1	
日 本	1	
計	194	100

注) 1990年8月某日在泊艇のうち国籍旗を掲揚していた194隻を100とした数値。残りの100隻近くのうち、半数は出航。半数は不明。尚旧港在泊の300隻の殆んどはスペイン籍。

然ながら流動的であり、尚且つ夏期にあっては地中海巡航中 CNA に寄港する船も少なくないので、在泊艇の国籍は確定し得ず、又確定することの意味もない。船は動くものであり、港は仮の宿に過ぎない。別表は 8 月某日を現在とした CNA 在泊艇の国籍であって、1990 年夏の CNA 在泊艇の平均的国籍を表わしていると思われる。尚この中のイギリス船籍の船は必ずしもオーナーがイギリス人とは限らない。英仏海峡チャネル・アイランドのガンジー島 (GUERNGY) 並びにジブラルタルには船籍取得を取扱う専門会社が多数あり、手紙一本と僅小の経費 (約 10 万円) でガンジー又はジブラルタルの船籍を取得し得る。ガンジー乃至ジブラルタルは英領だから、そのような船も英国旗を掲揚する。本来はこれらの土地が有利な税率を提供するが故に行なわれている慣行であって、かつて (今も?) 多くの船艇がパナマ船籍を取得して本国の税金を逃れ、パナマ旗を掲揚したのと同じである。ヨットの場合は大型・営業船でない場合は税金はかからぬから、ガンジー乃至ジブラルタルの船籍を取得するのは脱税 and or 節税の為でなく便宜の為である。

vi) 船籍取得の実際

例えば拙艇の場合はセコハン艇の購入であり前のオーナーはドイツ人で船籍はハンブルグであった。この船籍を継承すれば拙艇はドイツ旗を掲揚することとなる。ちなみに、殆どのドイツ人オーナーはドイツ船籍を選ぶから、ドイツ旗を翻す艇のオーナーはドイツ人と思って間違いはない。前オーナーのドイツ人は私がドイツ船籍を継承しドイツ国旗を掲げるとは毛頭思わず、尚且つ私が当該ヨットを日本へ回船する意志がなく、地中海水域に留めて置くつもりであると知ると、当然のこととしてガンジー島 (又はジブラルタル) への転籍をすすめた。理由は手続きが簡単だからである (故に、英国籍船はある意味では無国籍である)。一方、地中海では、ヨットは船籍を確定し、件の国籍旗を船尾に掲げねばならない。もし拙艇を日本国籍として日本 (政府) にレジスターしようとした場合は、①船のすべての装備を日本の「船検」(世界に例の無い) に合致する如く改装し、備品を交換せねばならず、聞くとくによれば、その出費は船価に匹敵すると云われる。尚且つ、地中海水域で日本政府の「船検」に合致する改装、備品の入手は事実上不可能である。ちなみに、欧米に於いて「船検」と同じ機能を果たすのは保険会社であって、艇の装備に問題があれば保険料に影響するから、オーナーは自己の判断で適宜対応する。②日本政府機関の国際的業務の不馴れと繁文縟礼を考えると、日本船籍取得にどれだけの手間と時間がかかるか判らない。にも拘らず、地中海 (海外) にあっては、船籍の無い船を動かすことはできない。以上の理由により、拙艇もまたガンジー島に船籍を定め、イギリス旗を掲揚した。故に、繰返えすが、イギリス旗は必ずしもオーナーの国籍を表わさない。

vii) 旗りゆう掲揚の国際慣行

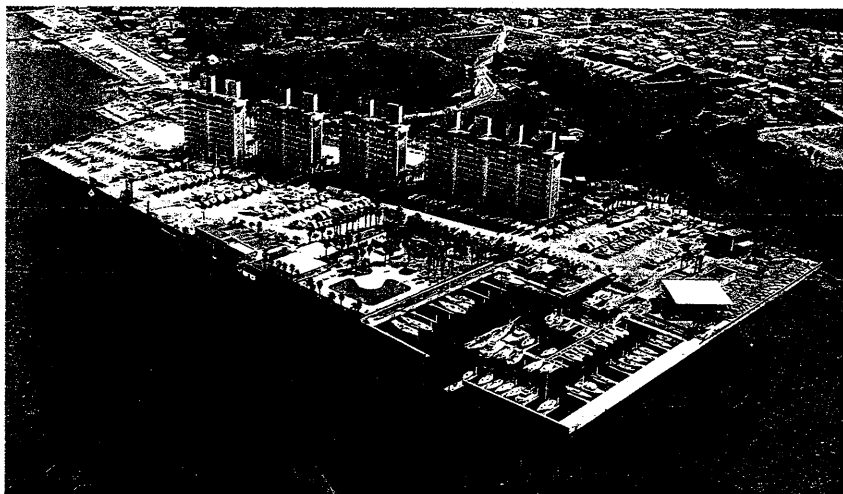
国際慣行によれば、船尾に国籍旗を掲げ、マストの右側の桁に現在停泊している国の小国旗を掲げる。これはその国に対する礼儀であって Courtesy flag と呼ばれ、CNA 在泊艇はすべてマストまたは船尾に赤・黄・赤のスペイン旗を掲げている (実に美しい)。そして、その船に実際に乗っている人間の国籍を示す旗をマストの左の桁に掲げる。拙艇の場合は日の丸を掲揚する。人々は日の丸に注目し船尾の英国旗は無視する。但し、船尾の国籍旗並びに礼儀旗の掲揚は不可欠であるが、左桁の国旗の掲揚は本人 (達) の恣意に委され、多くのヨットはその労を省く。故にイギリス旗を掲げている艇の住人の国籍は不明である。

その5 船上休暇の実際

i) 一日のサイクルと気象

高緯度（北緯39度30分。略日本の盛岡）に加えて夏時間のマジョルカにあっては、夜は6時頃明け初め8時頃朝となる。人々は起き出し、船上のコックピットで簡単な朝食をとる。一日のうちで最も楽しい一刻（のうちの一つ）と想像される。コックピットとは露天甲板上の操縦席のことであり、舵輪の周囲又は両側に長椅子が固定されているのが普通であり、多くの艇が折り畳み式のテーブルを備えている。このテーブルの上に、コーヒー、パン、バター、ジャム、卵料理、ハム、ジュース、果物その他の朝食が並べられる。8時前後から陽が高くなり、日射は激しいからコックピットの上にカンバスの陽除け^{オーニング}を掛ける。朝食はゆっくりととり、雑談に花が咲く。10時頃から熱暑となる。地中海の夏の気候の特色は云うまでもなく烈日と熱暑^{シエスタ}である。日中の熱暑は文字通り焼くが如くであり、外来者をしてスペインの習慣である晝寝の必要性を納得、痛感せしめる。ゆっくりと朝食を済ませた後、何もしないでいても好いし、甲板又は付近の海で甲羅を干しても好い。

SEABORNIA Y.C.



ii) 船上生活と「仕事」

とは云え、休暇中でもヨットの上の生活は「生活」である故、生活に必要な作業——洗濯・掃除・食事の用意・買い出し——は厳存するから、主として主婦、子供が上記の作業すなわち家事を分担する。一方、ヨットは「船」であるから、家事の他に船としての作業があり、主として男性すなわち主人が分担する。ヨットの「作業」とは、船体、帆装、厨房、便所、シャワー、機関、電気系統、給排水系統、通信装置、航海計器、救難装置・器具……等に分かれ、夫々常に故障が起き、保守と補修を必要とする故、男性は仕事にはこと欠かず、普通男性のヨット乗りは之等の作業を楽しむ。それらの作業こそ「ヨットに乗る」と云うレジャーの意味であり本質だからである。

iii) 船上生活と家族

ヨット上の生活は、普通“food, drink, sex and survival”と要約される。Survivalは一般に男性が担当する。ヨットの上の生活の特徴は、男性は男性、女性は女性、子供は子供の各々の分担に応じて仕事をし、各々が仕事を楽しむ点にある。何故ならば、ヨットとは独立した閉鎖社会であり、船上の生活の快適と安全について各自が責任を分担しているという事実を構成員の一人一人が自覚しているからである。幸運なことに、各自が自分達の船上生活の安全と快適に責任を負っていることが明瞭に判るくらいヨットは狭い。家庭、会社、国家の規模では見えない因果関係がはっきりと見えてくる。ヘッド（便所、トイレとは云わない）のcockの閉じ忘れが一夜にして船を沈めることを子供は——時に親も——学ぶ。エンジンルームに油だらけで潜り込む父親の脇で母親がネギを刻み、海図机の上で子供が夏休の宿題をしている光景の中には家族の断絶の入り込む隙が無い。文字通り、余りに狭く、殆ど隙間が無いのがヨット上の生活であり、バカンス中といえどもヨットが広くなる訳ではない。

iv) 日中の生活サイクル

10時前後から決まって風が吹き出し、一日中吹き続け、林立するマストの索具を鳴らし、港中のマスト又は船尾に掲げられた大旗小旗を翻し、風速は時に10節（約5 m/s）、15節を越す。地中海では烈日にも拘らず木陰や家の中（厚い石壁の）は涼しいが、安全の為に密閉を旨とするヨットは開口部が少なく、日中の船内の熱暑は時に堪え難い。この暑さは明らかに作業の能率と意欲を殺ぐから、ヨット乗りは「仕事は一日に一つ」と呟きつつ、のんびりと少しづつ自分の船を整備保修してゆく。之を船を「Ship Shapeにする」と称する。「あの船は見事にShip Shapeだ」と云うのはあるヨット——とヨット乗り——に所する最高の賛辞である。作業が済めば、往々にして済まなくとも、元気のいい子供、若者は海で遊び、大人や老人は昼寝をするか、風とおしの好いクラブハウスのテラスの軒下でビールを空け、新聞を読み、目の前のプールサイドのビキニの美人を眺めて午後を過ごす。

v) 夜の生活

午後7時、決まって風がピタリと止み、おかしなことに風が止む頃から涼しくなり、人々は元気を取り戻す。町の店々の半数は正午頃から5時近くまで、銀行、郵便局を含めて、店を閉じ、浜を除いては町の人出も減る。朝食はクラブハウスでとってもよいが、10時迄はキッチンが開かない。パンとコーヒー（café con leche）、ジュースは供される。クラブハウスの食堂の開くのが遅い一斑の理由はクラブハウスのバーが夜半まで開いている故、従業員を休ませるためと思われる。従業員は老若の男性で、元気で賑やかで親切である。晝食は1時半、2時過ぎが普通で、主婦と子供が酷暑の船内で汗だくで作る。8時頃パルマ湾の水平線に陽が沈む。日毎に壮麗な日没の情景が繰り返される。ヨット乗り達は、自分の船又はクラブハウスのシャワーで一日の汗を流し、再びcockピットで夕食にとりかかる（風呂はない）。夕食には往々にしてシャンパンの小瓶が抜かれる。スペインのシャンパンはカバ（Cava）と呼ばれ、小瓶は300乃至600ペセタ（1ペセタ約1.4円）である。町へ食事に行くこともある。アレナールに冷房の効いた店はなく、客も従業員もカジュアルウェアで済む。レストランは9時過ぎから混みはじめ夜半に及ぶ。価格は日本の約半分である。スーパーでの食料品の価格は3分の1で、生野菜、果物はもっと安く、果物類（ブドウ、メロン、イチヂク……）は極めて安くて甘くおいしい。食料品店には肉が豊富で鮮

魚が少ない。9時過ぎから町は文字通り雑踏となり路傍の飲食店には客が溢れ、生音楽の音が時にかまびすしい。地中海の気候の不思議さは、日中の烈日熱暑にも拘らず、10時過ぎればタキシードを着られるほどの清涼の陽気となる。皮肉なことに、タキシードを着るような場所は恐らく空調している。私の場合、クラブハウスを含め、アレナールでは持参した夏の上着を一度も着なかった。町からの帰りにクラブハウスに寄れば1時2時まで飲むことになるが、それは独身者にまかせ（年配の独身ヨット乗りが結構いる）、ぶらぶらと船に帰り、前甲板にカンバス・チェアを置いてリキュールを飲みつつ夜気と星空を楽しみ、体を冷やしてから広からざる寢床に潜り込んで一日が終わる。子供は船内に残る熱気を嫌がって甲板に毛布を敷いて寝る。蚊は殆ど居らず、8月中は露が降りない。9月に入って間もなく、ある夜突然露が降りて甲板——と子供達のかぶる毛布——を濡らし、子供達は次の夜から自分達の寝る部分の甲板の上に陽除けを張る。7月末から9月の始めにかけける40日間、毎日このように規則正しい天気のを繰り返すと夏休が終わる。

その6 日本との気象条件の大差

i) 気象の規則性

上記の描写は、恐らく日本の観光地の業者、レジャー産業人、レジャー問題を真剣に研究している学者学徒、並びに真剣に人生を楽しまんと望んでいるレジャー産業の客達——とヨット乗り——に激しい衝撃を与えずにはおかない。和辻哲郎博士は、すでに昭和4年執筆の著作「風土」（昭和10年出版）の中で地中海的風土の特性をその規則性に於いてとらえておられる。

「風はきわめて規則正しく吹いている。陸風と海風との交代もきわめて規則正しい。だから地中海は海の民族にとって子供部屋だといわれている」（和辻哲郎「風土」第二章三つの類型その三牧場）。

和辻博士が地中海に於いて上記の観察をされたのは1927年（昭和2年）である。もとより地球の気候が50年や60年で激変する筈は無い。和辻博士の指摘されたことは、地中海を含む欧州の気象候風土の規則性、合理性であり、之に対比されるアジア・モンスーン地帯すなわち日本の天候気象の不規則性と台風、豪雨によって象徴される自然の暴威であった。わが国の天候の不規則性、とりとめなさ、予測の困難さ……といわんよりは不可能さを骨身に滲みて知っているのは日本のレジャー産業人——とヨット乗り——の筈である。筈であるを書く所以は、知ってはいるが認識していないことを懸念するからである。ヨット乗りについてはこの懸念は無い。日本近海の高況の不規則性予測の困難さを認識せぬヨット乗りの余命は短いからである。わが国にあっては次の日曜日の天気が雨であるか、風であるか、晴であるかを確言できる人物は、ヨット乗りであろうと、野球場支配人であろうと、天気予報官であろうと、存在しない。地中海では、夏のバカンス・シーズンの間、原則として日中は規則正しく風が吹き、夜は止み、その風は帆走に適し、危険を含まない。時折英仏海峡方向から低気圧が訪れ強風をもたらすが、その強さはわが国近海の暴風——ましてや台風——のように人間の対応力を超越することではなく、「3時間待てば静まる」とこの地のヨット乗り達は冗談を云う。地中海とはヨットを含む海洋レジャーの天国であって、日本近海は地獄である。天国と地獄の比喩は、天気の規則性のみに止まらない。

ii) 規則性以外の好条件

前記の通り、地中海には台風又は之に類する暴風（例えば、カリブ海のハリケーンの如き）が

存在せず、従ってアジア・モンスーン地帯的豪雨も存在しない。地中海の夏休は乾期であるが、夏以外の季節といえども、暴風豪雨が荒れ狂う訳ではない。地中海の干満の差は最大30センチである故、ヨットを舫う突堤は固定されたコンクリートの堅固なもので、不安定な浮き^{ボンツーン}棧橋の必要はない。干満の差の少ないことは、未知の入江に錨泊するヨット乗りにとっては神の恵みである。日本を含む他の海域の如く、寝ている間に海が深くなったり浅くなったりする心配が無い。つれて潮流も少なく、暗礁に触れる危険も軽減されるものと期待される。ちなみに南太平洋タヒチ近海の干満の差も30センチ内外である。既に記した如く、一日の風向風力の推移が一定していることも又、ヨット乗りにとっては神の恵み以外の何ものでもない。日本近海にあっては、ヨットの命である風が、次の日曜日どころか、明日或いは今日の午後、吹くのか吹かぬのか誰にも判らない。

iii) 地中海の気象の規則性の一例

繰り返せば、地中海では風は朝の10時から必ず吹き、午後の7時には必ず止むのであり、天気は必ず好いのである。こんなことがあって好いものなのか、とほほを抓るのは日本人のヨット乗り（私）であって、彼らはそれが当然と思っている。故に、「出航は11時前、帰港は7時以後にせよ」と地許の先輩のヨット乗りは云う。港と船に馴れぬ日本人が狭い泊地から船を出し、入れるためには無風状態が好ましい。それでも出港は入港より易しい。故に入港は7時過ぎにせよ、と指示する。7時過ぎれば無風となり、8時過ぎれば暗くなる。早目に港外に帰着し、7時まで風の中で往復運動を繰り返す。風は無償である。15節近い風がなかなか止まない。気が気ではない。ところが7時に風はピタリと止む。舵を把りつつ、和辻博士が「地中海の気候の特徴は規則性にある。その規則性から西欧の合理精神が生まれた」と書かれたことを思い出す。それにひきかえ「アジア・モンスーン地帯の天候の特性は不規則性と自然の暴威である、そこから忍従と諦観と刹那主義が生まれた（要約）」という立論もなるほどと思えてくる。わが日本のレジャー産業人とその客——並びにヨット乗り——が直面している「風土」は、容易ならざる相手であることが改めて痛感される。

その7 地中海のヨット乗りの行動様式

i) 日本ヨット界のレース指向

既述の通り、地中海のヨットは碇泊して動かぬことを常態としている。それが彼らのバカンスの過ごし方である。日本の場合はそうではない。ようやく手に入れた高価なヨットをたまの休日に停め放しにしておくことに日本人は耐えられない。初期投資の精神的負担が強過ぎる。尚且つ、別添資料で明らかなる如く、日本のヨットの過半はレース艇である。学校運動部、体育会、オリンピック指向の伝統を持つわが国のスポーツは、ゴルフが好例であるごとく、常に競技指向であり闘争指向であり、勝負の伴わぬスポーツを日本人は楽しむことが出来ない。結果として事実上戦後に始まり近年に至って盛んになった日本のヨット界も又、殆んど100%の競技指向すなわちレース艇主導型で育ち今日に至っている。

ii) レース派とBW派

諸外国の海洋レジャーは之に反し、巡航、航海指向のヨットが過半を占める。

レース指向でないヨットのグループを Bluewater 派と称する。

近年ヨット設計技術の進歩により、高速を目指すヨットの設計は日新月歩であり、昨日の高速艇は今日は列後に落ちねばならず、新艇の設計競争は熾烈を極めるが故に、レース艇とBW（ブルーウォーターすなわち巡航派）艇の区別は素人でも一目で判るが、一番顕著な差はケッチとスループの区別である。

iii) ケッチとスループ

スループとは1本マストの艇であり、ケッチとは2本マスト（前櫓が高く後櫓が低い）のヨットのことである。コンピューターを駆使した設計と実戦の経験から、ヨットレースに於いては、如何なる操帆技術を駆使してもケッチはスループの敵ではないことが証明された。故にケッチのレース艇というものは存在しない。もともとケッチとは、同じ面積の帆を2つに分けることによって各々の帆の操作を楽にしようという船乗りの智恵である。「楽をしよう」という競争は無い。別表にCNAに於けるケッチとスループの比率と、日本の代表的ヨットクラブと目されるシーボニア・ヨットクラブ在泊艇のそれとを比較する(p.89)。

両者の比較は歴然である。一目して判ることは、繰り返すが、日本のヨット（ヨット界）のレース指向、競技指向である。SYCには事実上ケッチが居ないのである（1.0%）。レース仕様で造られた艇を港に浮かせて別荘代りに使うのはもったいない。レース艇にするためには艇のすみずみにまでそのための金がかかっている。加えてレース艇はスピードを出すために居住性を犠牲にするから別荘としては全く不向きである。それよりなにより、レース指向の人物であるオーナーは港でのんびりと休暇を楽しむための精神的素地に欠ける。故にレース艇（とそのオーナー、クルー達）は、寸暇を惜しみ、天候を省みず、何があんでも海へ出ようとする。諸般の事情で出港出来ぬ日は船内で地団太を踏んでいる。とてもレジャー、バカンスなどと云い得る状況、心境ではない。

iv) ケッチの特性

ケッチは一般に巡航、航海を目的としている。比較的大型艇が多く、船内はゆったりとして居住性を尊び、帆の面積を2つに分けて操船を楽に——つまり安全に——している。逆に言えば、同じ労力、人間、或いは筋肉の力でスループよりも大きい面積の帆を張り得る。その代りに犠牲になるのはスピードであって、ゆっくりと無理をせず帆走を楽しみ、安全を旨とする。このような船型並びにその船型を運ぶ精神の持主であるオーナー（その家族、クルー達）は、必ずしも、何が何でも海へ出ようと苛立つことはない。居住性を重んじた設計だから船内生活は（スループに比して）快適であり、動かぬ船を別荘代りと考え、クラブや近傍の浜、町を含めたヨットハーバーの生活を楽しむ。

v) CNA 在泊艇種の分析

CNAのケッチの隻数は全体の14%強（帆走艇のみでは21.2%，5隻に1隻）である。この数値はSYCの1%に比べれば過大であるが、筆者の期待（？）を少廻ったので、CNA在泊艇をより仔細に観察したところ、次の事実を知った。

現実にはCNAのハーバーを観察するに、過半を占めるスペイン艇の多くが、マジョルカ島の漁船の船型を模した比較的小型の機帆両用艇で、家族で楽しむ日帰り航海用としては如何にも楽し気な船であるが、申し分けにマストを一本立てている為にBW派であるに拘らずスループに分

類されてしまった（モーターボートに分類するべきかも知れない）。次に、一般にケッチは大型であり、BW 派のオーナーといえども、ある程度の経済力を持たぬ場合はスループで我慢せねばならぬ。すなわち、スループ即レース派ではない。既述の通り、設計技術の進歩に伴い、同じスループの中でも純粋にレース仕様の艇は一目で判る。例えばマストは金属製で揚子の如く細く高く（荒天時には極めてぜい弱である）3 段時に4 段の張り出し桁^{スプレッダー}を備え、船体特に船尾の形状がルール・チーティング（レース規則ぎりぎりの設計）を目的として異様な形状をしている。CNA 在泊艇を観察した筆者は、CNA に純粋レース艇と目されるヨットが唯一隻しか存在せぬ事実を発見して少なからず驚いた。SYC には純粋レース仕様の豪艇が舷を接して停泊し、1 平方センチ何千円と誇称され、レース艇以外は使用せぬと考えられる高性能素材ケブラーの帆を張ったヨットが小網代沖にうようよしている事実を想起し、目の前に憩う CNA の700 隻のヨット群中に唯一隻のレース艇 POTITOS（CNA 所属艇）を眺めつつ、日本人と外国人とのレジャーへの対応の大差を見せつけられる心地がした。

vi) 巡航の楽しみ

とは云ってもヨットが船である以上、彼らが航海帆走を楽しまぬ訳ではない、むしろ、叙上のヨット上のバカンスの楽しみの上に、尚且つ、帆走、航海、他の島や港町へ巡航する楽しみまで持つ、と考えるべきか。

時々、思い出したように近くに舫う艇が出港し、空いた水面が青空を映す。数日すると帰って来て、ヤーヤー（ドイツ人の場合）と挨拶を交わし、航海の土産話を（英語で）し、情報を交換する。アレナールから一日航程の距離にカブレラ島などという離島があり、アンドレッチ（Andraitx）、ポルト・ペトロ（Porto Petro）、Cala Figuera……など風光明媚にして良好な泊地を備えた港町がある。ヨットでそのような目的地へ航海して錨泊し、ヨット乗り達は渡船（普通ゴムボート、すべてのヨットが積むか曳航している）で上陸し、海辺の港町を散策し、レストランで食事をし、ショッピングをする。多くの港は長年に亘りヨットで訪れる（すなわちある程度又はそれ以上の経済力のある）客を対象として商売を行って来たが故に、高級ブチック、一流レストランがあり、町のたたずまいも店舗の種類、品揃え（例えば船具、燃料、食料、酒類）も住民の応待も遠来のヨット乗りを夫々の所得水準に合わせて楽しませるように出来ている。故にわが国のヨット乗りの如く、大島以南の離島へ行っても気の効いたレストラン一軒無い、というような目に遇う心配もなければ、荒天の夕刻漁港に避難し、漁協によって港外へ追い出される心配もない。

結 論

一言にして云えば、地中海はヨット乗りの天国である。地中海はヨットを含む海洋性レジャー地の条件を略完璧に具備している。故に、夏のみならず四季を通じて観光客、レジャー客を集め得る。之に反し、わが日本の風土は和辻博士が60 年前に指摘された如く、レジャーの場としては最悪の条件を具備するが故に、わが国のレジャー産業はその産業の使命——良質多様なレジャーを潤沢廉価に供給する——の達成に失敗し、産業人も国民も、レジャー適地、レジャー適期を求めてレジャーの荒野を彷徨するのである。だが、現実の直視に基く悲観論の方が、幻想に基く樂觀論よりは遥かに建設的である。わが国のレジャー産業人並びに行政は、わが国土並びに国民性が包蔵する容易ならざる問題点を直視するところから、これからの日本人の娯楽と幸福とを組み

立てる必要がある。近年の日本国民——若者を主体とした——の1千万人を越す海外旅行は、国民が業者と行政の頭上を飛び越して、海外で遊んだ方が安くて楽しいというまぎれもない事実を肌で感じた結果に他ならない。

謝 辞

今回の CNA の在泊艇の調査に当り，下記 2 君の協力を得た。記して謝意を表する。
小柳茂絵美。小柳陽太郎。