

## クルージングの楽しみ

——ヨットによるコルシカ島一周のケーススタディー——

田 辺 英 藏

### Joy of Cruising in Yachts

Eizo Tanabe

“A boat is the perfect answer for the man who has every thing and wants to get away from every thing.”

Joseph Wechsberg  
[The best things in life]

#### Joy of Cruising in Yachts

Cruising is one of the recreational activities that is enjoying great popularity in developed countries in Europe and the other parts of the world that have a strong maritime tradition and share extensive marine leisure activity. Unfortunately, cruising [in yachts] is an activity that is virtually non-existent in Japan. Cruising in yacht is a leisure activity which involves sailing a yacht, visiting various ports and enjoying shopping and dining, or anchoring in deserted inlets, some times spend a night and enjoying bathing and the natural beauty. In the advanced industrial civilizations of the West, such pleasure by yachts is very common and popular. Many youth or older people of the middle or higher income categories interested in cruising and who either own yachts, or charter them, enjoy sailing the Mediterranean, the Aegean, the Caribbean, or South Pacific.

The purpose of this report is to review the actual condition of cruising in Mediterranean water, based on the writer's experience of a one-month cruising around Corsica on a 44-foot yacht. The writer has 60 years' experience of sailing, 33 years of owning cruiser, 8 years cruising in Mediterranean water during the two-month-summer vacation.

## 目 次

- はじめに——クルージングの楽しみ
- 第一章 クルージングの問題点
  - 3つの問題点——天候・故障・泊地
  - \*Berthing について
- 第二章 コルシカについて
  - 1) 立地
  - 2) 地勢地型
  - 3) 時間路離
  - 4) フェリーについて
- 第三章 巡航
  - 1) 航海計画
  - 2) 寄港地
    - i) Propriano
    - ii) Ajaccio
      - \*漁船とプレジャーボートの共生について
      - \*PILOT について
    - iii) Baid'Elbo
    - iv) Calvi
      - \*Guide de Michelin について
      - \*Hotel La Villa
    - v) Bastia
      - \*東岸と西岸
      - \*東岸のマリーナの特徴
- 総括
- 文献

### はじめに——クルージングの楽しみ

欧米海洋（並びにレジャー）先進国に於ては極めて一般的であり、わが国には事実上存在しないレジャーにクルージングの楽しみがある。クルージングとはヨットで航海し、港々を尋ねて上陸し、ショッピングや飲食を楽しむ、或は人気無い入江に錨を打つて水浴を楽しむ、多くの場合一夜を明かして自然の風光を楽しむレジャーを指す。欧米文明・工業先進国にあつては上記のようなクルージ

ングの楽しみは極めて一般的であり、中産階級以上の経済力を持つ層 and/ or その気のある若者・老年層の多くが自らのヨットを持ち、或はチャーターし、地中海、エーゲ海、カリブ海、或は南太平洋海域を航海し、クルージングの楽しみを満喫している。

この場合のヨット yacht とは小は20フィート、大は100フィートに及ぶ帆走艇又はモーターボート機走艇であつて（注）、生活機能すなわち宿泊、用便、調理の設備を持ち、数日、数週間、時に数カ月の洋上生活に耐える航海設備を持

つ船舶のことであって、日本人が考える日帰り用の“ヨット”のことでは無い。100フィートを越す豪華ヨットには別に“メガ”ヨット megayacht なる呼称があり、数少ない例外を除きモーターボートであり、巨富の象徴と目されている。

本稿の目的は筆者らが筆者の所有する44フィートのヨットによってコルシカ島を一周した経験を例に、欧米に於けるクルージングの実態並びにその周辺事情（例えば「フェリーについて」）を検証せんとするものである。筆者のヨット歴は60年、クルーザー歴は33年、地中海巡航歴は8年（但し夏期2カ月のみ）である。

（注。ヨットの大きさは普通船の全長をフィートで表示する。トン数は用いられない）

## 第1章 クルージングの問題点

夏の地中海を巡航する場合、三つの問題点がある。

- 1) 天候
- 2) 故障

3) berthing（泊地の確保。「birth」には寝台と船の係留場所との二つの意味がある）。

1) 夏の地中海（6～9月）は高気圧に覆われて概して天気は安定し、快晴、酷暑、微風の日が続くが、“10日の晴天、1日の嵐”と云われ、突然の<sup>サンダー</sup>雷嵐に襲われ、時に40及至80節（20及至40メートル／秒）の強風に見舞われる。海上では（含港湾内）天候は15分で激変する。ヨット乗りはそのような天候に対する覚悟と準備と練度を要求される。

2) ヨットは絶えず故障する。筆者の船（船齢10年の中古艇）も4週間の航海中、次の個所が故障し、之を修理して事無きを得た。ヨット乗りは持ち合せの道具と技術と経験と工夫によって、洋上で起る不測の故障に対処しなければならない。

- イ) 前帆の<sup>ゼノア</sup>回転部分（展帆収帆不能）
- ロ) エンジンクラッチ（発進不能）

- ハ) エンジン<sup>ストップオーバー</sup>停止機構（停止不能）
- ニ) 給水ポンプ（貴重な清水の漏水）
- ホ) 汚水ポンプのスリップ（排水不能）
- ヘ) 予備錨喪失
- ト) 漁網がスクリマーに搦る（潜水して除去）。

3) ヨット乗り自身の技倆で対処出来ないのがバースの確保である。目指す港に駐船場所が無い場合は①水、電気の補給を受けられない、②附近又は遠隔水面で錨泊 anchoring せねばならない、③錨泊はよほどの風でなければ内水面といえども終夜船が動揺する。尚且つ、夜中に時々錨の効きを確認する必要があるので乗員の休養を阻害する、④上陸する為には通船（小型のゴムボート）を使わねばならず、港町の散策、ショッピング、外食等を手軽に楽しめなくなる。

一方、錨泊はヨット乗りの至福の時である。濃緑の岬に囲まれ、人工物の何ものも見えぬ入江に船を停め、落日を愛でつつ杯を傾け、満天の星空の下、岸から響く降るような虫の音の中で眼りに落ちる醍醐味は何ものにも代え難い。ヨット乗りは、天候予測、乗員達の<sup>クルー</sup>疲労度、水、食料、燃料、予算（近頃は係船料も馬鹿にならない）の残量を勘案して錨泊か寄港かを判断して航海計画を立てる。ベテランのヨット乗りは概して入港を避け錨泊を楽しむ。

### Berthing（船を港に着ける技術）について

港にヨットを着ける為にもまた3つの困難をクリアーしなければならない。

- 1) 場所があるか（前項の③）
- 2) 船を入れられるか（操船の腕如何）
- 3) <sup>コネクティング</sup>接続（水道栓と電気プラグの）が可能か、の三つである。

船を棧橋に着ける技術について「South France Pilot, La Corse」の著者 Robin Brandoa は書いている。

「(近年地中海に於ける)膨大なヨットの数と泊地の不足のためにヨットを棧橋に(横

着けでなく) 縦に着けることが普通になっている。(但し) 同じ縦着けでも stern-to (艀着け) より bow-to (舳着け) が易しくプライベートも保たれる(普通乗員のたまる操縦席は艀にある)。両側の二隻のヨットの間の狭水面に、特に横風の吹いている時に、艀から船を入れるのは高度の技術である。ゆっくりと何度も繰り返し、防舷材を十分に両舷に下げ、要すればエンジンより人力で入れるにしくはない」(意訳)。

多くのヨット乗りは上記のブランドンの言葉を苦い思い出と共に噛みしめるであろう。

ヨットを港に着けると係船料を請求される。2-3年前のスペインでは3-4000ペセタ(概略円と等価)であったが、近年、スペイン、フランス、イタリア共、円換算4-5000円、時に1万円近く請求されることがある。メノルカ島マホン港の如く、港内に錨泊しても小額の錨泊料(1000円がらみ。そのかわり、ゴミを回収し天気図を配達して呉れる)を請求されることもある。係船料には水と電気の使用料が含まれ、多くのヨット乗りはこの為に係船する。航海中は水・電気共に極度の節約を要求される故、入港して水・電気の潤沢な供給を受けることはヨット乗りの最高の喜びであり、シャワーを浴びて汗を流し、髪を洗い、洗濯をする。この水道、電気の栓、プラグの形状が国毎、港毎に異なる。同じマリーナの新旧部分で異なることさえある。船は各種の水道栓、電気プラグを用意して対応するが往々にして合わず、止むなく事務所でコネクターを借り、又は買わされる。欧州共同体の達成が一筋縄でゆかぬ理由を痛感する経験である。

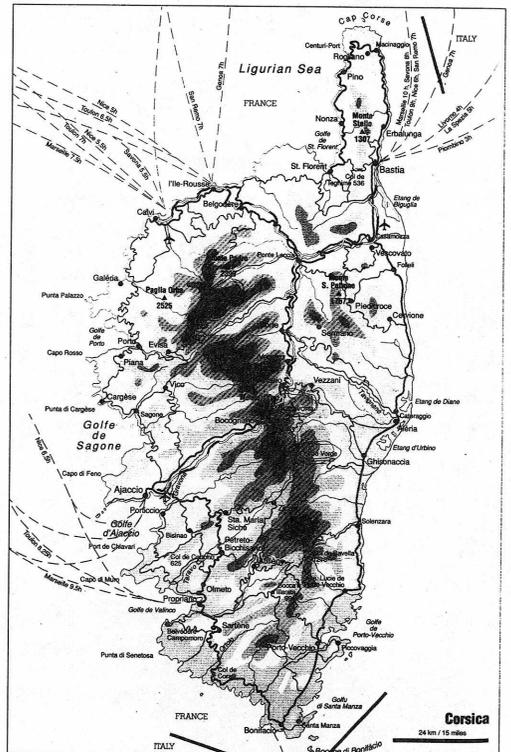
## 第2章 コルシカ La Corse (仏領) の概要

### 1) その立地

本島はフレンチ・リビエラから100M(注)、イタリア沿岸から50及至120Mの距離にあり、

北はゼノア湾、リグリア海 Ligurian sea, 東はタスカン Tuscan 島, テイレニア海 Tyrrhenian sea に面し、南は一衣帯水 (only 7M) のボニファシオ海峡 Les Bouches de Bonifacio を距ててサルジニア (伊) に対し、西には220Mの彼方にスペイン領バレアレス群島(マジョルカ、メノルカ、イビサ等)がある。すなわち遠洋航海 offshore cruise を志すヨット乗りにとって理想の目的地の一つである (ROBIN BRANDON, South France Pilot, La Corse, A yachtman's Pilot, the Island of Corsica に依る。以下同じ)。

(注。船舶並びに航空機は距離の単位に sea mile, 湮, 略して M を使用する。緯度経度を基準にする navigation に便利だからである。1 M は1852m。また、船と航空機は速度の単位に knot を使用する。理由は M と同じ。1節は1時間1湮の速度。時速1852

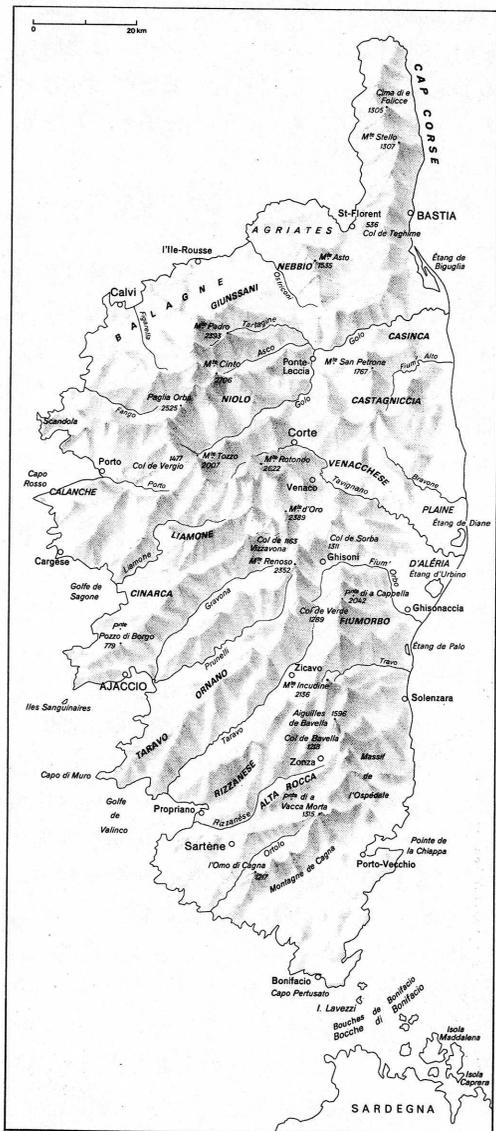


コルシカへの時間距離図  
(原典: INSIGHT GUIDS CORSICA)

メートル。ヨットの普通の速度、5～6節は概算時速10キロ、高速船舶の巡航速度20節は30～40キロ、高速モーターボートの速度30節は時速50キロ。船とは極めて鈍速な交通手段である。

## 2) コルシカ島自体の特徴

長軸南北に100M、短軸は最大で45Mのこの葡萄の房の型をした島は600M強の海岸線



コルシカ地勢図

(原典：INSIGHT GUIDS CORSICA)

を持ち、その長さはイタリア・スペイン間のフレンチ・リビエラの海岸線より長い。

コルシカの地勢の特徴は標高2710mを主峯とする峨々たる岩山が脊梁山脈となつて島の中央やや西寄りを南北に走っていることであり、この脊梁山脈が雲を作り雨をよぶ。故にコルシカ島の風光の特徴は冬には雪を頂く連峯の息をのむ威容と濃い緑である。烈日の下に黄土色に輝く岩山、岩肌を典型とする地中海島嶼の風光と裏腹に、濃い植栽に山腹まで覆われたコルシカの景観は地中海としては異例な降水量の賜と考えられる。

## 3) 時間距離

コルシカ島の北東岸の要港バスティア Bastia と対岸の至近港 Piombino までの時間距離は3時間 (INSIGHT GUIDS, CORSICA, APA Publications, HK LTD, 1993 による)、ゼノアまでは7時間、北東岸の要港カルピからフランスのニースまで5時間、マルセーユまで7時間半、南西岸のアジャシオ (コルシカの首都) からニースまでは6時間半、マルセーユまでは9時間半である。

この場合時間距離とは2点間の地理的な距離ではなく、ある交通機関による所要時間のことである。欧米の多くの旅行案内書は利用客の便宜を考え、地理的距離 (ヨット乗りを除く始んどの客は興味を持たない) の代わりに二点間の距りを時間で表示する。この場合の「ある交通機関」とは客船であり、この場合の客船とはフェリーである。(P.48「時間距離図」参照)

## 4) フェリーについて

世界の多くの海域はフェリーによって密に繋がれており、地中海も例外ではない。筆者はかつてエーゲ海を客船で巡航した折、寄港地毎に同じ高級車が件の客船の到着を埠頭で待ち構えている事実を認めた。エーゲ海の島々を巡るこの観光客船の乗客の一人である富豪の自家用車が、港々でその富豪夫妻を出迎え、彼らを観光地又はホテルへ送迎するの

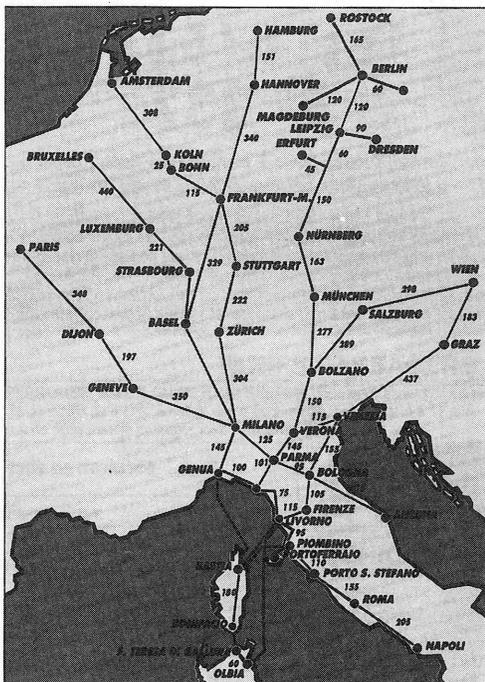
であった。上記の事実はエーゲ海の島々が、あたかも橋でつながっている如くフェリーでつながれ、人々はエーゲ海を「ドライブ」することが可能であることを示す。

もう一例を紹介する

今回の航海でコルシカの南西の要港プロプリアーノ Propriano に寄港した所、隣に舫っている大型クルーザーの船上のドイツ人にドイツからどのようにして当地に到着したかと質問したところ、彼は即座に極く自然に、

「<sup>バイク</sup>車で」

と答えた。彼はドイツから自分の車を運転して当地に至り、友人と交替して<sup>そ</sup>の船に乗り、友人はその車でドイツに帰った。このようなことが極く自然に行なわれ、<sup>ネットワーク</sup>語られていることは、地中海がフェリーの網の目で密に結ばれ、あたかも橋を渡るかのように車が海上を行き来している事実を示す。



ドイツからコルシカへの“ドライブ”マップ

## 「昼と夜」

アントン・サン・テクジュペリの「夜間飛行」(1931年刊)に明記されている如く、かつて交通機関としての航空機の泣き所は「夜」であった。「折角、汽車や汽船に対して、昼間に勝ち優った速度を、夜の間に失ってしまうということは、実に航空会社の、死活の大問題だ」(仏航空会社の支配人リビエールの言葉堀内大学訳)。夜も動き続ける汽車、船舶に対抗するために、リビエールは当時極めて危険であった夜間飛行に部下のパイロット(テクジュペリもその一人であった)を駆り立てた。

意外なことに、船舶は現在でも航空機に対して「夜」の優位さ保っている。

航空機の速度の優位については問題は無い。航空機はニース、カルビ間を1時間足らずで飛ぶであろう。だが、航空機には待ち時間手続き時間というものがあり、空港への往復時間がある。一方、航空機の客といえども夜はホテルか航空機の中で寝る。フェリーの客は夕刻ニースの埠頭に着き自分の車でフェリーに乗り込み、要すれば客室で、でなければ長椅子で手足を伸ばして仮睡し、翌朝カルビの埠頭に着き、直ちにドライブにスタート、或はホテルに乗りつけてチェックインする。もしフェリーの料金が航空機に比して割安であるならば、時間に制約されぬ若者や1週間、10日、或はそれ以上のバカンスを持つ庶民大衆にとって航空機に乗らねばならぬ理由はない。フェリー会社はそのような市場を前提にし、「夜」の優位を考慮した時刻表を組み、航空機に対抗し得る価格優位の保持に努める。尚且つ、フェリーは客船でもあり、自動車無しの乗客にも門戸を開いている。コルシカ或はエーゲ海の島々に着いたフェリーから吐き出されるバックパッカーの大軍の盛況は夏の地中海の風物詩である。

現代のフェリーはフェリーという言葉の古いイメージに固執する人々の眼を驚かせる。



**MOBY PEX**

**TARIFS SPECIAL 1996**

**CORSE  
FF 790**

Aller et Retour pour 2 personnes + Auto.

Départ en semaine aux dates de basse saison depuis Livourne et Piombino (voir pages 8 et 9).

Le tarif Pex Sardaigne permet de combiner les choix A et B pour l'aller et le retour, avec les départs de Livourne et de Piombino.

**SARDAIGNE  
FF 870**

Aller et Retour pour 2 personnes + Auto.

**CHOIX A.**  
Livourne-Olbia-Livourne. Départ de jour en semaine aux dates de basse saison (voir pages 10 et 11).

**CHOIX B:**  
"LA SARDAIGNE PAR LA CORSE"

Tarif unique pour départ en semaine aux dates de basse saison, de et pour Bastia (voir pages 8-9) et sur la route Bonifacio-S. Teresa di Gallura (voir page 13).

**ELBE  
FF 337**

Aller et Retour pour 1 personne + Auto.

Pour les départs aux dates de basse saison (couleur verte dans le calendrier). Voir page 14.

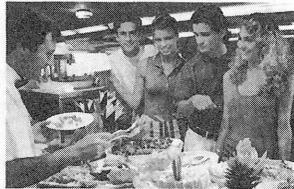
La réservation Moby Pex n'est pas liée à une durée de séjour minimum. Le billet Moby Pex n'est ni modifiable ni remboursable. On peut réserver en sus, ou tarif ordinaire: des passagers supplémentaires, l'allocation d'une cabine ou de fauteuils, les chariots, roulettes et remorques.

計り知れないと想像し得る。

次に地中海フェリー会社の時間表、価格表、船体断面区分図、諸サービスを顕示したパンフレットの一例を示す。フェリーとは「車輛運搬のついでに客を乗せる船」ではなく。「自動車も積める客船」であることを人は認識するであろう。



**UNE NUIT PARTICULIERE  
AVEC MOBY NIGHT**



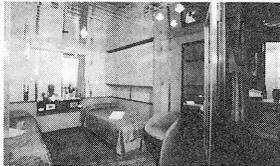
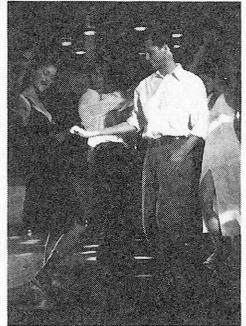
Grâce à la formule MOBY Night, transformez votre traversée vers la Corse en un voyage inoubliable! La veille du départ, embarquez avant 21 heures, laissez votre véhicule dans l'un des vastes garages du navire où il sera gardé pendant toute la nuit... et commencez vos vacances!

Mille agréables surprises vous attendent à bord. La soirée commence par un dîner dans l'élegant restaurant Self-service du navire; grâce à nos drinks spéciaux, la soirée se poursuit agréablement et chaudement au Moby Pub; pour le reste de la nuit, la cabine confortable que vous avez choisie, vous attend.

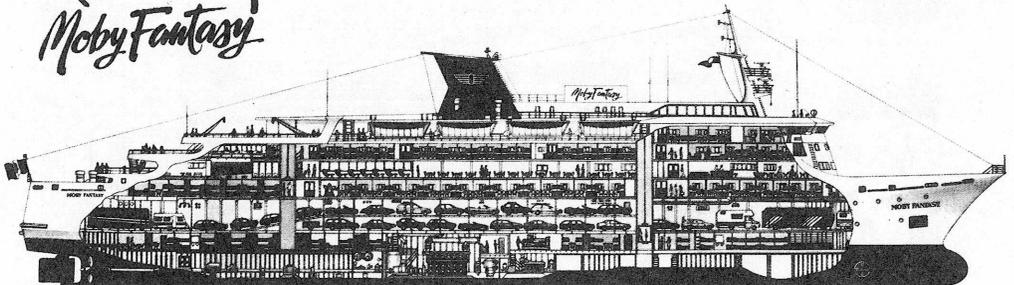
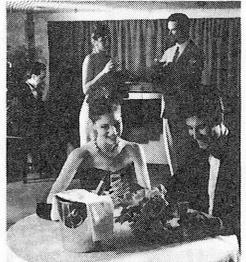
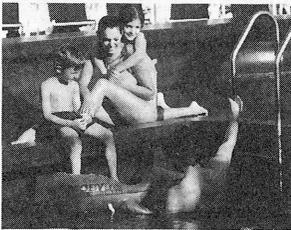
Bon voyage et passez une soirée toute particulière avec Moby Night!

**BONJOUR!**

Le petit déjeuner vous est offert par Moby Lines!



CABINE C4

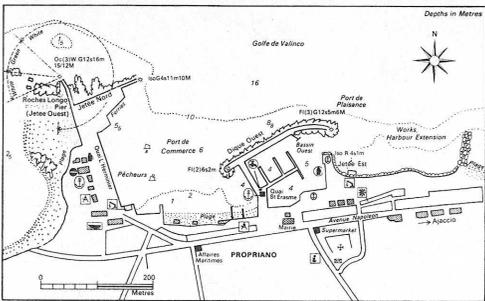
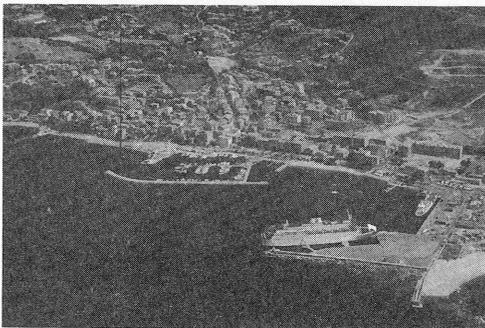


ケーススタディ  
**第3章 寄港地の実体験**

**1) プロプリアーノ Propfano**

バレアレス群島とコルシカ島間の距離は200海里余、途中に島が無い。航海時間は50時間、2晩の夜間航海を必要とする。夜間航海は常に危険であり乗員を疲労させる。バレアレス群島最東端マホン港から最知距離にあるコルシカの海港はプロプリアーノである。

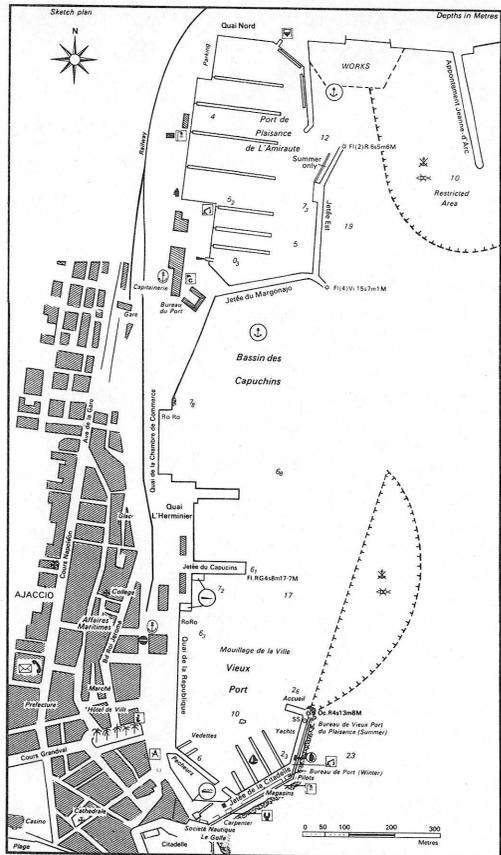
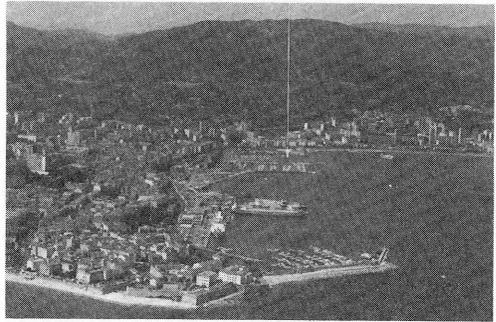
プロプリアーノ入港は上記の理由に依る。



**プロプリアーノ島瞰図  
 並びに地図 (原典: Brandon's PILOT)**

プロプリアーノはバリンコ湾 Golfe de Valinco 奥深くにある天然の良港で、仏本土、サルジニアへのフェリーが発着する。この地はまた、サルジニア独立運動のテロリストによってフランスによる統治のシンボルと目された郵便局が3回にわたって爆破されたことで名高い。夏の地中海のヨットハーバー、マリーナは駐車難ならぬ駐船難が定常化し、当地も逐次マリーナの拡張を行っているにも拘らず、筆者の艇は棧橋に空きが無く、交渉の

末、堤防の外の大型船泊地に錨を打って艇着け (stern-to, 艇に錨を打ち艇を堤防にロープで固定) することによって2日2晩の航海の疲れを癒し、水と電気と食料の補給を行うことが出来た。



**アジャシオ島瞰図  
 並びに地図 (原典: Brandon's PILOT)**

## 2) アジャシオ Ajaccio

コルシカの首都であり、コルシカ第2の都会であるアジャシオは、ナポレオンの生地として名高く、彼の生家（Maison Bonaparte、港から歩いて5分）は観光名所となっている。当港は全長1.8キロに及ぶ広大な多目的港で、商港・漁港・プレジャーボート用マリーナに分れている。

### 漁船とヨットの共生

地中海の港の特徴は漁港とマリーナ、ヨットハーバーの共用、漁船とプレジャーボートの共存共生共栄である。生産者（すなわち漁船、漁民）優先の日本人の意識から見れば意外或は驚愕に値するが、欧米レジャー先進国では当り前の状態である。沿岸漁業が衰退し、漁民並びに地域住民の収入の重点が観光収入に移る変化は地中海ではすでに完了し、いわば歴史上の事実となり、日本に於ける如く、漁民とプレジャーボートと行政が三巴になって泊地と航海水域を争ういわゆる「不法係留」問題は過去の物語となり、殆んど話題にならない。

### 漁船の行動様式

それでもなお、漁民は今でも海は自分達の島、自分達の庭だと考えている点は日本の漁民も地中海の漁民も全く同じで、具体的には、地中海でも漁船は海上交通法規もものかわ、日本漁船と同じく港湾内でも高速で走り、港外では随所に網を入れ網を曳き、タコ壺等の底生魚捕獲用漁具を布設して浮標を浮かべる。之等はすべてヨットの航行の障害となるが、ヨット乗りは之らを天然自然の障害と見なし回避する。その一方で、漁民はプレジャーボートに割当てられた棧橋の附近に仮設又は常設の魚市場を開いてヨット乗りには新鮮な魚、エビ、カニ、貝類を売る。このような直売以外に正規の市場に並べられる魚介類の主たる買い手も近傍のホテル、レストランすなわち観光産業であること、すなわち生産者とヨット乗りの共存は共栄であることを漁民はよく

知っている。日本の一部に残る漁民とプレジャーボートの確執が話題になることはまずない。

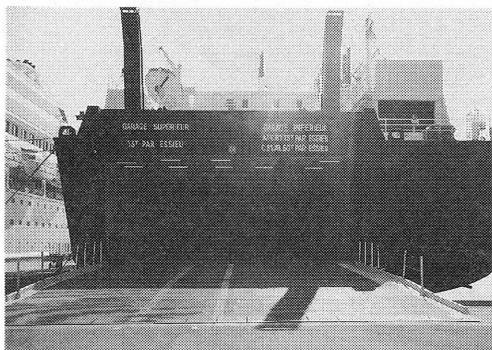
筆者らの艇は「旧港」Vieux Port内に舫いをとろうとして空を見つけられず、係員の指示（と好意）に従って大型船用の岸壁に投錨し艀着<sup>ともづ</sup>けstern-to<sup>テンゲー</sup>することが出来、水、電気並びに通船に依らざる上陸の便宜を得たのは好運であった。

前記の通りアジャシオはコルシカ第2の大都会であり首都である故、広大なフェリーの埠頭を有し、筆者ら到着の日の夕刻から翌日の午前の出航までの間、最新型の巨大なフェリー並びに美しい観光客船が次々に入出港する状況を観察出来た。

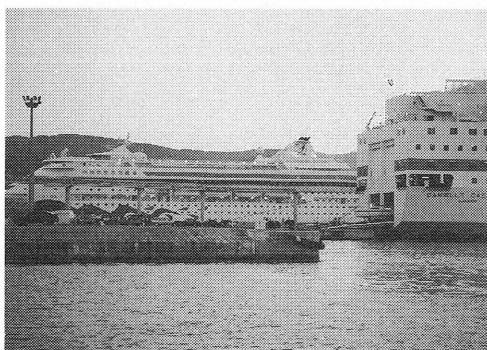
フェリーはstern-to<sup>とも</sup>（艀着<sup>とも</sup>け）するとすぐに艀<sup>とも</sup>の巾広い斜路<sup>ランプ</sup>を降ろして積載していた車輛並に乗客を降ろし、広大なパーキングに4車線で待期していた車輛を積み込み、出航して行く。乗船する車輛の中には普通のセダンがトレーラーを曳き、その上にマストを倒した中型のヨットを乗せている姿が見られた。自分のヨットを自分の車で運び、当地のマリーナで海に浮かべてクルージングを楽しむことは、技術的には問題無く、経済的な方法なのだと思われた。朝早く着いたフェリーから降りた若い男女のバックパッカー十数人が、すでに熱暑を加えつつある地中海の



バステリア港に居並ぶフェリーと観光客船  
(手前は筆者のヨット)



フェリーの車両乗降口



積み込まれるヨット



乗舟を待つ車の列



仮眠するバックパッカー達

烈日の下で、パーキングの広場に車座になって雑談し、或はベッティングし、或は河岸の鮪のように正体無く仮眠している姿を見、現代の若者達の生態と逞しさを見る思いがして印象に残った。恐らく彼らの多くはマウンテンバイクを借りてコルシカの名だたる山岳地帯を駆け巡るのであろう。彼らの若さと生命力、自由な生き方にそこはかとなじ嫉妬を感じつつ船に戻った。

### PILOT について

地中海を航海するヨット乗りが必携する三種の神器がある。

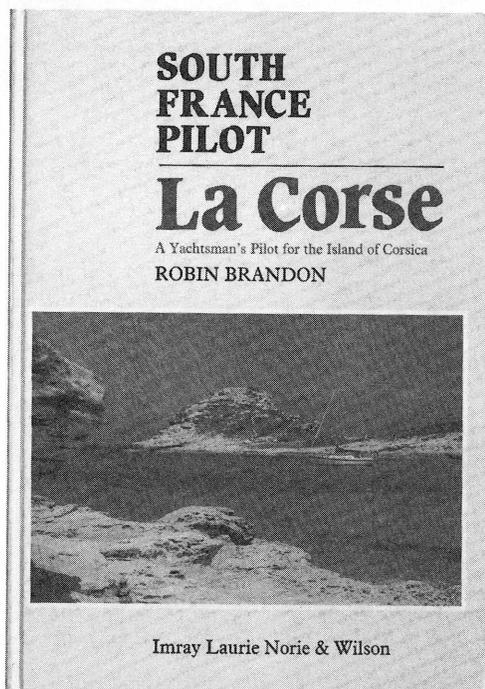
- ① 海図
- ② GPS
- ③ PILOT

の三つである。「航行する」なる言葉は正確には「navigate する」であり、navigation

とは「位置を確かめる」ことである。ヨットのナビゲーションは「現在位置の確定」に始まり終る。GPS (global positioning system, 地球規模位置確定装置) なる名称はこの機械の機能を正確に表現している。十万円強の価格で手に入り、アンテナを別にして卓上テレビ程の大きさの GPS は、十数メートルの精度で船の現在位置を緯度、経度、秒単位で表示して呉れ、風力、潮流、自艇の速度に惑わされぬ船の絶対速度 (対地速度と云う) を<sup>ノット</sup>ノットのコンマ以下まで正確に表示するから、航海者は GPS の数値を海図上に記入することによって GPS 以前には考えられぬ正確さと安易さで航海を行うことが出来る。例えば暗夜に (この場合はレーダーを併用する、<sup>プロット</sup>プロット <sup>ナビゲーション</sup>ナビゲーション <sup>あれば</sup>あれば) 未知の港湾に進入する場合、GPS は神様である。周知の如く GPS は莫大な費用

をかけた米国の軍事衛星（複数）の電波を無償、無断で借用して作動する。もし米国が衛星の電波使用に何らかの制約を加えれば（可能である）全世界のヨット、船舶、航空機、車のナビゲーションは「GPS 前世紀」の状態に戻らねばならない。

PILOT（パイロット）なる言葉には三つの意味（①操縦者②水先案内人③水路誌）があり、ヨット乗りの必携するのは③水路誌である。日本にも運輸省公刊の水路誌があるが、本船（商船等営業用大型船）用であってプレジャーボートを対象に書かれていない。一方海外プレジャーボート先進国では各種の水路誌が出版され、広くヨット乗りに利用されている。日本の政府刊行の水路誌と異なる点は筆者が個人であり出版者が私企業である点である。次に地中海で最も広く愛用されている Robin Brandon の PILDT を示す（写真）。



ヨット乗りは航海計画を立てるに際し、①無理の無い1日の航海距離を決め（30及至50

浬、時間距離6節として5及至8時間）②明るいうちに到達出来る海域（高緯度夏時間の地中海の日没は7月は21時、8月は20時半前後）に、③然るべき港又は泊地があるかないかを PILDT によって調べる。次にコルシカ東岸 Solenzara 港についての Pilot の記載全文を一例として示す。

### 3-21 Port de Solenzara

20145 Corse du Sud

*Position* 41°51'·45N 9°24'·30E

*Minimum depth* in the river entrance 1 to 2m (3-3 to 6-6ft)  
in the harbour entrance 4m (13ft)  
in the harbour 3 to 1·5m (9-8 to 4-9ft)

*Width of the entrance* 20m (66ft)

*Number of berths* 500

*Maximum length overall* 30m (98ft)

*Population* 500 approx

*Rating* 3-4-4

#### General

An artificial yacht harbour with pontoons and quays S of the mouth of a river where there is a bar which is constantly changing. Entry to the river is only possible in calm weather because the seas break on the bar with any onshore wind, but once inside excellent protection is available. Facilities are limited but everyday requirements can be met. The village and area are quite pleasant but become very crowded with holidaymakers and campers in the season. The new yacht harbour has all facilities and is easy to enter except with strong SE winds.

#### Data

#### Charts

Admiralty 1999

French 6855

ECM 1007

#### Magnetic variation

0°05'W (1990) decreasing by 7' each year.

#### Weather forecasts

Posted twice a day at *Bureau de Port*. Recorded forecast (French) ☎ 95 21 32 71 and 95 20 12 21).

#### Air radiobeacon

Solenzara airfield (41°56'N 9°24'E) SZA (···/···/···) 349 kHz 80M.

#### Lights

**Leading lights (intended)** Front Oc(2)WRG.6s. White stripe on black square on white post with black top. 213°-W-357°-R-015°. Rear Oc(2)W.6s. Black stripe on white square on white post.

**Yacht harbour Digue de Large head** Oc.W.6s (band). Elbow F violet from a white tower.

**Quai d'Accueil** Oc.R.12s (band)

## Buoys

A group of 4 large white mooring buoys with E cardinal light buoy, BYB † topmark, Fl(3)10s, to seaward of them lies off the coast some 2M to N where there is an oil terminal for the airfield.

## Approach by day

*From S* From the wide and deep Golfe de Porto Vecchio towards the N, the coast has two large gulfs, those of Saint Cyprien and Pinarellu, and a number of smaller bays. The conspicuous tower on the Ile and Pointe de Fautéa and the wide Anse de Favone which has some houses around the bay can be recognised. In the closer approach the large blocks of flats located just inland of the harbour will be seen.

*From N* The coast from Campoloro to the S has few easily identifiable features. The lighthouse Alistro on a hill inland is easily seen and the small jetties at the entrance to the étangs of Diane and Urbino will be identified if coasting close in. A very tall water tower some 2M inland from the mouth of the Tavignano river and the airfield at Solenzara with its offlying buoys may also be recognised. In the closer approach the houses and blocks of flats at Solenzara will be seen. Keep at least 500m from the coast near the airfield it is foul with rocks inshore.

## Approach by night

The lights given below allow an approach by night to be made to the area but until the new lights are installed at Solenzara a close approach would be dangerous without a previous visit in daylight.

**Pointe de la Chiappa** Fl(3+1)W.15s65m24M White square tower and house marked *Chiappa* in red.

**Alistro** Fl(2)W.10s93m22M Grey 8-sided tower, red house, black lantern.

## Anchorage in the approach

Anchor ½M due N of the river entrance in 5m sand open to NE-E-E.

## Entrance

*By day* Approach the head of Digue du Large on a NW course round it at 20m into the harbour.

*By night* Approach Oc.W.6s (band) on a NW course and enter between it and Oc.R.12s (band) into the harbour.

## Berths

Secure to fuel quay on port hand inside the entrance and await instructions or obtain them from *Bureau de Port*. Berths are on pontoons with 'fingers'.

## Formalities

*Bureau de Port* (☎ 95 57 46 42). Open winter 0800-1100 and 1400-1700. Summer 0800-2000. *Affaires Maritimes* and customs at Bonifacio.

## Charges

There are harbour charges.

## Facilities

*Slips* A slip in SW corner of the harbour. Two more on W side of harbour.

*Hard* Hard standing for yachts on W side of the harbour.

*Crane* A 4-tonne mobile crane is available.

*Travel-hoist* A travel-hoist of 25 tonnes available on W side of the harbour.

*Fuel* A petrol pump near the river quay, another in yacht harbour. A service station in the village where diesel and petrol are obtainable. Open 0700-1200 and 1300-2100 hours.

*Water* From taps on pontoons and quays.

*Electricity* 220v AC points on pontoons and quays.

*Provisions* Shops in the village including a supermarket.

*Ice* From the *Bureau de Port*.

*Chandlery* Two shops.

*Repairs* Engine and hull repairs possible.

*Post office* A PTT in the village.

*Showers* Four showers and WCs.

*Hotels* One \*\*\*, three \* hotels and five unclassified.

*Restaurants* Many restaurants and many café/bars.

*Yacht club* Club Nautique de Solenzara (☎ 95 57 40 01)

*Information office* The Syndicat d'Initiative has an office in the village (☎ 95 57 43 75).

*Visits* The archaeological site at Aléria which lies 14M to N is one of the most important on the island and the nearby museum has a splendid collection of Greek and Roman ceramics, probably the best in the world. There are traces of the original Roman road from beyond Aléria to near Bonifacio. This road was mentioned in the *Itinerary of Anton Minus*.

*Medical* A doctor is available.

*Beach* Excellent beach to N.

*Communications* Bus service along the coast.

## Future developments

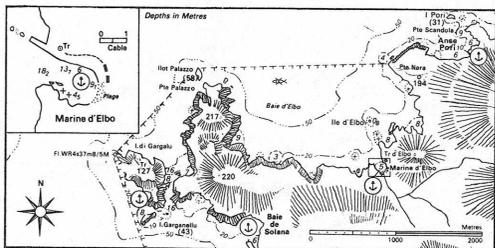
Improvements and extra pontoons are planned.

## History

There is little recorded history of this harbour. Because it was on the N to S route it was probably a small settlement with fishing craft working out of the river mouth. Recent tourist development has enlarged the village considerably.

## 3) バイデルボ Baid'Elbo

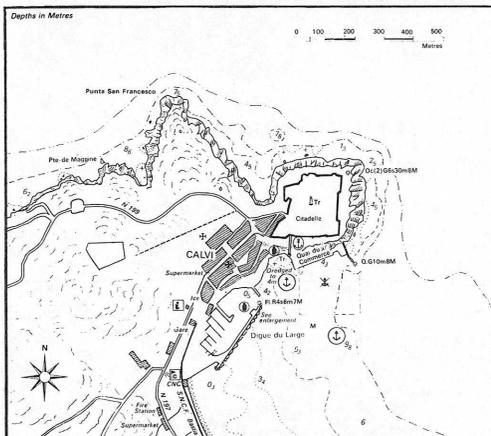
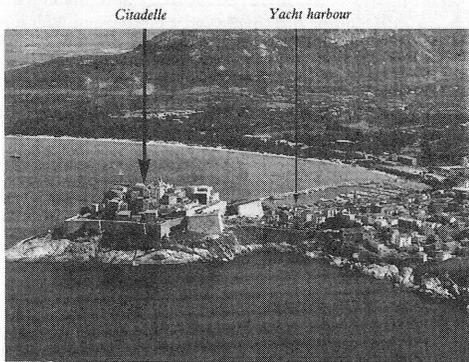
アジヤシオから北上しカルビ Calvi に至る海岸線はコルシカ沿岸でも最もコルシカらしい、屈曲と奇岩怪石の入江が続くことで知ら



## Baie de Elbo

Probably the most fantastic and beautiful area in the very attractive section of coast that stretches from here as far S as Cap Rossa. The cliffs, islands and islets are of dark red rock and their shapes are most extraordinary. The sea is clear dark blue and most of the land is covered with light and dark green vegetation. The area is a nature reserve, fishing, subaqua diving and camping are forbidden; also landing on the islands or mainland is not permitted and no boat may stay longer than 24 hours in the area. See page 112 for the boundaries of the area. In addition to the anchorage in the Marine d'Elbo there are many creeks, caves and fissures to explore in the area, some have vertical sides, an ideal place for fantastic photographs. Open to NW-N-NE.

れる。筆者らはその中でも Brandon が賛嘆おくあたわざる Elbo の入江に錨を打ち、忘れ難い一夜を過した。上に PILOT に記された海図 (前ページ) と Brandon のコメントを転記する。



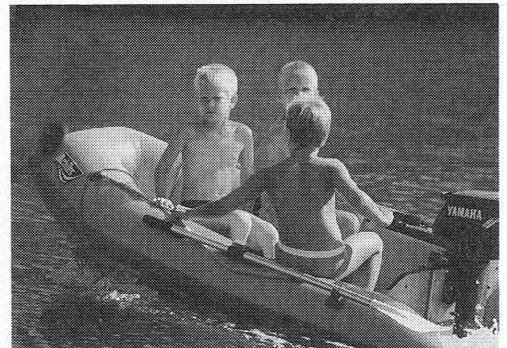
カルビ鳥瞰図並びに地図  
(原典: Brandon's PILOT)

## 4) カルビ Calvi

1795年、ネルソン麾下のイギリス艦隊は四千発の砲弾をフランス軍の守ること海城に見舞い、城は降伏し、ネルソンは戦傷で隻眼を失った。コロンブスはこの地に生れたと云われ、ナポレオンは一時この地に亡命し、フランス外人部隊は1963年にアルジェリアを撤退して后、この地に駐屯している。近年、カルビの最大の産業は、勿論、観光<sup>ツーリズム</sup>である。美しい古城に守られたこの由緒ある海港に航いをとろうとしたのは今回の航海計画の最大の間違いであった。カルビは盛夏の地中海域中最も駐船が困難な港であることを筆者らは知らなかった。この港に7月の末に予約無しに(日本からの予約は可能だが至難)バース berth (停泊位置)を得ようとしたのは筆者らの地中海の駐船事情に対する無知の証明であった。止むなく筆者らはカルビの北東5哩にある小港サントアンブロジオ Sant'Anbrogio (地中海クラブがある)に赴いたがここでも木戸をつかれ、再び止むなく地中海クラブ会員の遊び戯れる近傍の砂浜の沖に錨泊し、サントアンブロジオ港にゴムボートで上陸、同港のレストランに依頼してタクシーを呼び(すぐに来る)カルビと往復した。

**Tender** (テンダー、はしけ、<sup>あしぶね</sup>足船) について。

地中海を航行するヨットは押しなべてテン



欧米では子供が操るテンダーは日本では16才未満は使用禁止。

ダーを携行している。普通4～6人乗りのゴムボートで、小型船外機又はオールで動かす。船外機の90%以上はYAMAHAである。テンドーはヨットの足であり下駄であって、沖泊りする場合の上陸には欠かすことが出来ず、多くのヨットは艀に曳航するか艀の支持腕に吊るすか甲板に積んでいる。

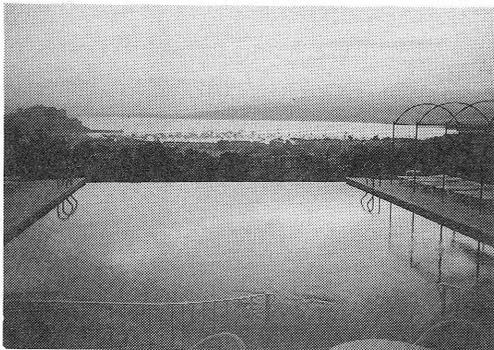
### Guide de Michelin (ミシュランのガイドブック) について

長期の航海の場合には、中間に休養期間をとり陸上のホテルに泊ることが望ましい。今回の航海計画ではマジヨルカ島の母港を出航し、メノルカ島に渡り、夜間航海を含む海上生活一週間の後、カルビでホテル泊を予定し、日本からホテル“La Villa”の予約をした。

前期ヨットのナビゲーションの三種の神器に次いでヨット乗りの「必携」はミシュランのガイドブック (Guide de Michelin) であり、就中、ホテル、レストラン選択用の赤表紙のミシュランである。筆者は海陸を問わず長年の海外旅行歴の間、同書記載の情報に裏切られたことは無い。

### Hotel “La Villa”

室数僅か25室のこの小さなホテルは創業僅かに3年、港の背後のなだらかな丘陵の中腹にあり、北に開けたカルビ湾を見おろし、

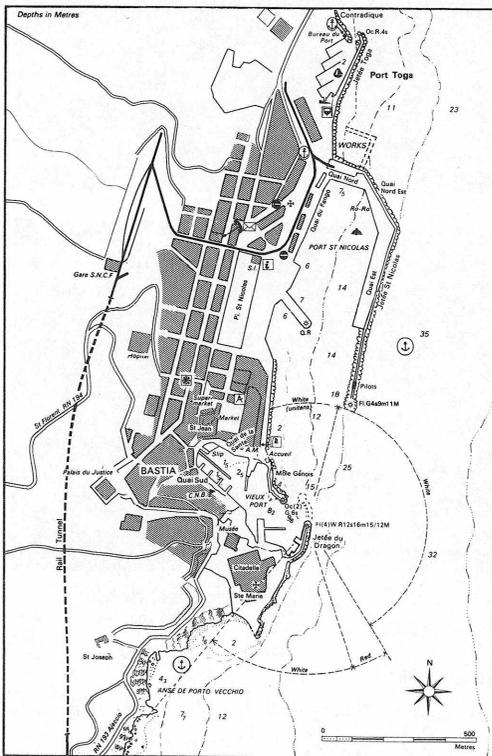


La Villa の夕暮

満々と水を湛えたプール越しに左手に浮城の様な城郭、右手に緑の茂林と牧場、眼下の水面に絵の様に浮かぶヨットの艦隊を眺め、夕景には落日が城壁を茜に染め、夜は星をちりばめたような街の灯、船の灯を眺めつつプールサイドで夕食をしたためるといふ、恐らく世界のリゾートホテルのうちでも十指に入る絶佳の眺望を誇っている。このホテルの発見は今回の巡航の大きな収穫の一つであった。

### 5) バステイア Bastia

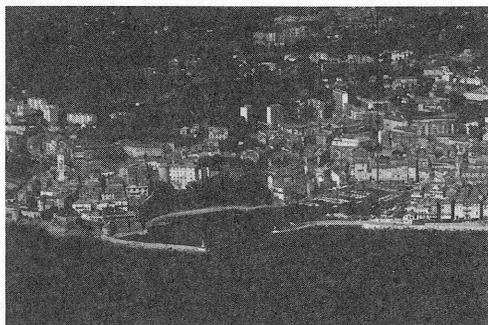
コルシカ島北西岸の要港バステイアは長くコルシカ島の首都であり、今でもコルシカ最大の都市であり、1794年ナポレオンはこの港から彼の壮大な人生に出発し、2年後ネルソンはこの港からエルバ島への英軍の脱出を指揮し、近くは1942年にこの港に上陸してコルシ



バステイア港図 (原典: Brandon's PILOT)

カを占領したイタリア軍は1943年には逆にレジスタンスと協力してドイツ軍から当市を解放し、1990年には新設のヨットハーバー Porto Toga の事務所がコルシカ独立運動の過激派によって爆破された。にも拘らず、今やバスチアの主要産業は、勿論、観光<sup>ツーリズム</sup>であり、以下述べる3つの港はヨットとフェリーによって殷賑<sup>いん</sup>を極めている。

全長1.5キロ、南北に伸びるバスチア港は①絵の様に美しく雅致に富んだ古い漁港 The Vieux Port, ②巨大な商業港並びにフェリーの埠頭を備える Port St. Nicolas, ③近代設備と400隻を越すパースを誇るヨットハーバー、Port Toga, の三区画に分かれる。



バスチア港鳥瞰図 (Brandon)  
並びに旧港夜景

## 旧港と新港

Ajaccio にも見られた通り、一般に新設のヨットハーバーは収容力大、給水、給電、<sup>チャンドラリー</sup> 船具店、<sup>ホルボベンク</sup> 修理屋、上下架施設等も整い、酒

落たブチク、土産店、バー、レストランが軒を連ねるモダンなショッピングモールも併設されるのが普通であるから、便益、快適、泊地確保<sup>パース</sup>を考えるならば新設のマリーナを運ぶべきである。

一方、旧港 Vieux Port は古くからの漁港を手直しし、漁船と肩を寄せ合ってヨットを留める風情があり、雰囲気、景色、人情を楽しもうとするヨット乗りは旧港を選ぶ。

旧港もすでに漁港としての使命は終え、収入の主体は観光であり、ヨット以外に陸路徒歩、自動車、バス、バイク等で訪れる客も多いから、旧港の周辺にもまたバー、レストラン、土産店が並び、港湾施設もヨット用に整備され、プレジャーボートの為の港湾事務所(民営、自治体運営)もあるから、多くのヨット乗りはまず旧港をのぞき、泊地<sup>パース</sup>の無いことを確めて新港<sup>ポト</sup>へ船を向ける。

古びた高い建物に囲まれ、港口を古い城砦が守るオペラの舞台のようなバスチアの旧港に乗り入れ、出迎えたゴムボート上の作業員に港の奥<sup>パース</sup>の泊地を指示された筆者らは文字通りほほを<sup>つお</sup>抓る心境であった。

## 東岸と西岸

コルシカの海岸線は屈曲に富み、その全長<sup>コートダズール</sup>は仏・伊国境から仏・西国境に至る紺碧海岸より長いと云われるが、山岳が海に迫り、大小の湾や入江が続く屈曲が多い(当然海岸線が長くなる)のは西岸の特徴であって、之とは対比的に、島の東岸は砂浜が続き、山岳と海岸線の間には原野が拡がり、北部のバスチア、南部の“古い港” Port Vecchio の間には規模の大きい天然の良港が無い。

ここで筆者らは二つの研究課題を持った。

① イタリア本土に近いにも拘らず地型上良港に乏しく、従って大都会の無い砂浜に如何なる観光開発が行なわれているか(観光文化論の視点)、

② バスチアーポルト・ベッキヨ間70哩の航海の中間点にどの港を選ぶか、或は長駆70

渚を一日で走破するか（ヨット乗りの観点）の二つである。「未知の港には充分の余裕をもって日の高いうちに入港する」はヨット運航の鉄則である。特に、泊地確保が不確かな場合（今回のように）は、港外又は近隣の入江に安全な錨泊水面があるか否かをあらかじめ調べておくのもヨット運用の鉄則である。上記「鉄則」に則るならば、長駆70渚（10時間）の走破は避けるべきである。このような場合、陸上用の“ドライブマップ”は役に立たない。PILOTが必携である理由である（但し、PILOT無しで、四囲の地形状況、気象等諸般のデータを勘案し、泊地を選定する

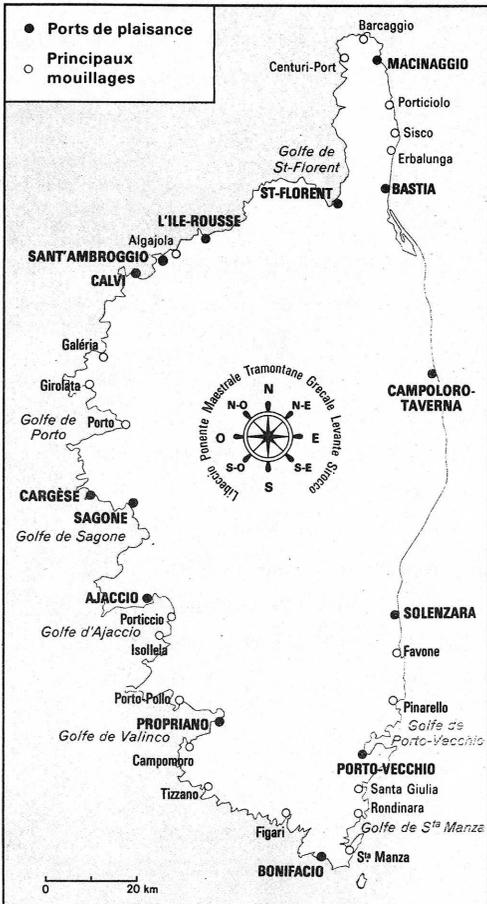
最低限の能力も当然ヨット乗りには要求される）。

筆者らはPILOTを調べ、バスチア・ポルト・ベツキヨ間にカンポローロ CAMPOLO RO, ソレンツアラ SOLENZARA なる二つの新設マリーナが存在することを知った。

再び地図を検するに、コルシカ東岸は西岸と異り、海岸線が単調で屈曲に乏しく（事実上無く）、ところどころに砂洲に囲まれた広大な潟 Etang がある。塩田又は自然観察には適するがこのような地型はヨットの泊地を提供せず、ヨットの泊地を欠けば上質の観光開発にもさしさわら。加えて平均30渚／日の（のんびりした）航海計画を立てるヨットに対してバスチア、ポルトヴェツキヨ間70渚の距離は遠過ぎる。その中間点に適当な距離を開いてちゃんとマリーナを新設するところにコルシカ官民の端倪すべからざる観光指向を見る（バスチア、カンポローロ、ソレンツアラ、ポルトヴェツキヨ間の距離は夫々概略22渚、31渚、19渚）。両港共にかつては寒漁村であったところに近代設備を持つ収容力500隻のマリーナが建設され、附近には高層のコンドミニウムが建ち「かつては河口を利用した小さな集落であったが、近年の観光開発により、村は急速に拡大した」（ソレンツアラの「PILOT」の「歴史」の項—13ページの記述参照。尚ブランドン氏は観光開発に対しては常に批判的意見を表明している）。海上航行中のヨットからの観察によっても、濃い緑の山麓の中に随所にコンドミニウム、別荘集落を見、浜にはパラソル、ウインドサーフィンの帆が林立するのを見た。東岸もまた、駭々乎として観光開発の波に洗われ初めたかに見える。

### 東岸のマリーナの特徴

上記二港では事前の危惧に反して作業員の歓迎を受け、直ちに泊地を確保出来、洒落たカフェ・テラスから広々とした周囲の緑、静かに浮くヨットのマストを眺め、西岸と全く



コルシカ島港湾配置図

(原典：Michelin)

異なる落ち着いた雰囲気満喫出来た。東岸はイタリア本土に面するにも拘らず観光開発が未だしの理由は、前述の通り、西岸に比して①港湾適地が乏しく従って②大都市が少く③有名な観光名所を欠くことの他に④「PILOT」を持たぬヨット乗りの多くが之ら新設マリーナの存在を知らず、最後に⑤やはり多くの観光客は静かな自然の中に憩うよりは有名な観光名所にまず赴く性向がある、等々であると思われる。

Porto Vecchio (略す)

Bonifacio (略す)

### 総括

これを要するに、クルージングを楽しむ為には、操船技術、天候予測、機器修理、語学等の最低限(相当に高度)の能力を必要とし、機器の故障、天候の激変、異国人との(時に友好的ならざる)接触、接衝等不測の事態に対処する知力、気力、体力を備えていなければならない。港々、入江、海浜等で多様な国籍のクルーザー(筆者の艇を含む)が問題を起して難渋し、互いに声高に争っている光景を見るのは少しも珍らしいことではない。注目すべきは、上記の如き危険、問題点を抱えるクルージングという遊びが欧米レジャー先進国では広範に普及し、地中海のみならず世界の海洋で無数のレジャーボート乗り達が日常茶飯事のように船遊びを楽しんでいるという事実である。

### 国旗

地中海在泊、或は航海するすべてのレジャーボートは国籍旗を掲揚している。軍艦・商船が国籍旗を掲揚するのは海上法規の定むるところであるが、殆ど沿岸漁船もまた国旗をなびかせているのは国境を接する欧州諸国の必然であり、日本国の如き絶海の孤島と習慣を異にする。祝祭日に殆ど国旗を掲揚せぬ戦後の日本と違い、海外では無国籍は無宗教と同じく警戒され尊敬されない。地中海で見る国旗は当然当該地の国旗が多数(マ

ジヨルカではスペイン国旗、コルシカではフランスの三色旗等)を占めるが、隣接国との距離並びに通貨の強弱を反映し、マジヨルカ、メノルカを含むバレアレスでは赤・黄・赤のスペイン旗に次いで黒・赤・黄のドイツ旗が圧倒的に多く、仏、伊と共にスウェーデン、ノルウエイ、フィンランド、デンマーク等の北欧旗を散見し、稀に星條旗を見ることもあるが、地中海在泊8年の筆者の経験では日章旗を見たことは無い。日本は本当に世界第二の経済大国なのか、日本人は本当に人生を楽しむことに価値を見出しつつあるのか、日本民族は自ら信ずる如き海洋民族であるか否かを考えさせられる事象である。

附記。日章旗を掲げたヨットがコルシカ島を一周したのは史上初めてではないかと思われる。

### 文献

Robin Brandon, South France PILOT, La Corse, Imray Laurie Norie & Wilson Ltd, St. Ives Cambridgeshire, England, 1991

INSIGHT GUIDES CORSICA, APA Publications(HK) LTD, 1993

Theo Taylor, Corsica, The Rough Guide, Rough Guides LTD, 1994

Guide de Tourisme Michelin Corse, Michelin et Cie, propriétaires-éditeurs, 1996

Michelin, Hôtels-Restaurants, France, 1996,

RELAIS & CHATEAUX, Relais Gourmands, Paris, 1996