てまいりました。新しいコンセプトのトレーニングボートというのは、10名内外の定員を持ち、オールで漕いだり、帆で走ったり、船外機で走ったり出来るボートです。現在輸入艇や国産を含めて三種類が揃っています。国立少年自然の家では、カッターが使われていますが、このボートを使うことでさらに魅力的なプログラムが組めるのではないかと思っています。セーリングもローイングも楽しめ、いざという時にはエンジンで戻れるという使い方が出来ます。これは非常に面白いなと思っています。もう一つは「アクセスディンギー」です。既にご存知の方も多いと思います。画期的なヨットです。その特徴には、「100KGの体重でもひっくり返らない」、「ジョイスティックで舵をとる」、「前向きで操船する」というものがあります。普通のヨットは舵棒を持ち横向きで乗ります。このヨットの操船は極めて簡単で、障害がある方でも手軽にセーリングの醍醐味が味わえるということでも注目を集めています。もちろん健常者の方も手軽にセーリングを楽しむことが出来ます。このヨットはオーストラリア生まれです。また、強度の障害を持つ方にはサーボモーターを介して操船が出来ます。昨年大阪で開催されたこのヨットの世界大会には、両手が肩からなく、足も片足が10CMくらいしかない少女がオーストラリアから参加されています。彼女はあごでジョイスティックを動かすシステムをとっています。また、彼女はトランペットが吹けます。この大会のレセプションでは「さくら　さくら」を合奏しました。もちろんこのトランペットは彼女のために特別に製作されたものでした。

その他には神戸商船大学（現在は神戸大学）ＯＢによる「親子のクルーザー体験」が来年開催されることやびわこセーリングセンターの井上さんが立ち上げられる水辺活動を観光という視点からみる勉強会、そして国立室戸少年自然の家の「日本版ウォーターワイズプログラムの実践」といったものがあげられます。ウォータースポーツの普及・振興にはいろいろな団体が取り組んでいるわけですが、これからは単独の活動ではなく結束を深め、情報を交換しながらより効果的な活動が展開され、その動きが大きなうねりとなって欲しいと願っています。既に笹川スポーツ財団とＢ＆Ｇ財団では、関係スポーツ団体との意見交換会を開催されています。今こそ関係諸団体が一緒になり、ウォータースポーツの振興に取り組み、本当の海洋国日本を目指していただけるのを夢見ています。

Ｂ＆Ｇ財団は今まで建物や機材の助成というハード中心でしたが、昨年から「ハードからソフトへ」と大きく政策を変更されました。Ｂ＆Ｇの海洋関係の施設は全国に数百箇所あることから、今後の展開を楽しみにしています。「海と仲良く遊ぶために」というムーブメントが少しずつですが動き出したということを実感しています。

田久保：こんにちは、田久保と申します。ヨット・モーターボートの専門誌、月刊「KAZI」（舵・カジ）という雑誌の編集局長をやっております。KAZI誌は昭和７年創刊ですから来年（2004年）で72周年を迎えます。歴史の長い雑誌ですが、私どもより２年早く創刊された雑誌に「山と渓谷」（山と渓谷社）という雑誌があります。

戦時中の４年間だけ休刊していました。私がいま手にしているこの号で803号。803号というと全部書棚に入れたとして、畳5枚分ぐらいあります。803号全部もっておられる方が全国で数名いらっしゃるとか噂されるほど古くから熱心な読者もおります。

１月号からテーマを再構築し、デザインなども一新してリニューアルしました。絵をお見せしますと、最近の若い人達にも受けるようなデザインを取り入れております。しかしこういうことをしますと古い読者の方、お年寄りの読者の方から、「何だ！最近のＫＡＺＩはアカデッミクじゃなくなった」とクレームが来るのですよ。

例えば女性の太股でロープのもやい結びを写真で説明したりするとですね「ＫＡＺＩは地に落ちたな」、「ひどい雑誌になった」とクレームが来るのです。そのぐらいうるさい方がいるということを前提に話をさせていただきます。

では、ヨットの「普及と安全」についてひとことお話しさせていただきます。

私どもは仕事として雑誌作りをやっておりますから、ヨットが普及しないと、人口が増えないわけですから、雑誌が売れません。ですから「普及」するにはどうしたらいいかを、編集部では毎日話し合っているのです。「なぜだろう、なぜ日本ではヨットが普及しないのだろう」と毎日のように語りあっています。

ちなみにバブル時、ＫＡＺＩがもっとも売れた頃、総ページは440ページありました。いまは280ページくらいです。薄くなりました。広告が減ったのです。金額換算で４分の１になりました。そのために編集予算も４分の１になりました。一番売れた時期が今から10年前ですから、絶頂の頃です。それからずっと右肩下がりで現在にいたっています。

当然、ヨットの売れ行きも落ちました。10年前、小型のディンギーも含め、年間で4,500艇のヨットが売れていました。ここ数年は、450艇ぐらいです。これだけ（売れ行きが）落ちています。ディンギーも含めた数です。この中のディンギーのほとんどは470級という競技用のディンギーです。競技用のディンギーがこの中に含まれていて、普通のお遊び用のディンギーというのが全然売れないのです。

先ほど、松田さんからご紹介頂いたアクセスディンギーのような楽しみや入門の為のヨットというのが全然売れないのです。それで、どうしてなのかと毎日のように悩んでいるわけなのですね、編集部としては。

仕事をやりつつ、話をしながら、または原稿を書き終わった夜の11時、それから飲

みに行って編集部の諸君と朝まで飲みながら語るわけです。「何でこんなに日本では普及しないのだろう」と。その話しの中から出てきた「ヨットが普及しない要因」をいくつかご紹介しましょう。

ヨットが日本で普及しない要因

その１　過保護な教育

まず第一に学校教育です。原点に帰るのですね。例えばですね、今話題になっているのですが、夏の林間学校、臨海学校が今はないのだそうですね、危険だから。たまたま勇気ある小学校が生徒を沖縄あたりの海へ連れていくケースもたまにあるのですよ。それでも膝から上は浸かってはならないとうことがあるらしいのですけれど、ひどい話ですよね。

義務教育ではなくプライベートではどうだろうと、あるアウトドア教室がありましてね。これは親子で参加ができるのです。石が転々としていて、さらさらさらと流れているだけの川を渡る。それをただみんなで渡るぞと行った時、インストラクターは子ども達がどうするかを見ていたら、すぐ近くにいたお母さんが自分の息子の所へ寄っていって「○○ちゃん、右足はそこよ、左足はあそこね」と教えているのを聞いて、がっかりしたそうです。「こんなことやる必要ない」と、アウトドア教室はなくなったそうです。

このように日本の教育の現場の子ども達に対する過保護も、ヨットが普及しない要因の一つであると考えています。

その２　少ないヨットスクールと最近の傾向

ヨットスクールは全国で70～80あります。70～80というのは凄く少ないですよね。ヨットが普及しないからスクールが事業として成り立たない。だから数が少ないのです。

ただし大人のためのヨットスクールというのが、実はこれは新しい傾向なのですけれども、増えています。これは大変結構なことです。生徒さんは50～60歳の熟年さん。「老後、夫婦でヨットに乗って日本一周をしたいのだけれども・・・」という方が結構増えています。

余談ですが、そういう人たちがイメージする日本一周はどんなものでしょうか。まず、乗るヨットはどんなものかですよね。

今、日本で買える中古のヨットは、世界で一番安いです。

多くの方は25フィートぐらいなら100万円ぐらいで買えます。それからちょっときばって、ゆっくりしたいのであれば、30フィートぐらい。すると200～300万円です。世界で一番安いですから、オーストラリアや香港から日本に買いにきているぐらいです。

その安さに目をつけた中高年のまじめな方がスクールに通い始めたのです。老後に

夫婦でヨットに乗って、日本をウロウロ巡ろうと。30フィートもあれば、中には４人ぐらいのベッドがあり、ギャレー（台所）もあって、トイレもちゃんと独立しています。

そうすると、ヨットの中で衣・食・住すべてがまかなえるというわけです。風が動力ですから、燃料は出入港時のほんの少しだけでほとんど不要で、交通費はかからない。宿泊費もいらない。食事は地球上のどこにいても食べるわけですから、行った先の港で食材を仕入れて台所で作れば良い。

こんな便利な乗り物(移動する別荘)はない。大自然の中を走れて、どこへでも行ける。問題は泊地です。マリーナとかヨットハーバーというのは全国に430ぐらいあります。ビジター用の桟橋がありますが有料です。基本的には無料で立ち寄れる漁港や入り江、港湾に係留して旅を続けます。

僕が学生の頃、約30年前ですけれど、年間200日以上、ヨットで日本の南東岸、南は伊豆諸島をクルージングしていました。

当時はヨットで行くと、漁師の人が寄ってきました、物珍しいですから。「おまえらこっち来い」と言って、漁船と漁船の間に留めさせて頂いたのですよ。そうすると、そのもやいの仕方が悪いとか指導もして頂きます。こんな小さいのでこの時化の中をよくきたな、船内はどうなっているんだ。おまえらここ寝泊まりしているのか。などと仲良くなります。

ヨットで御前崎から紀伊半島に至るまで、遠州灘を越えるのに、一昼夜はかかります。当時はヨットの性能も悪かったですから、私の場合、３日かかったことありますよ。下田を出て向かい風の中をタックタックで御前崎まで行くのがやっとですよ。

御前崎から今度は遠州灘を越えて紀伊半島に着くまでにも３昼夜かかったこともあります。遠州灘の沖をぐーっと沖に出して行って、陸へ向かって戻る、そしてまた沖に出して、また陸に向かう、と、どこかでみた海岸だったりします。全然先に進んでないんですよね。もうザンブザンブで大シケ状態ですから、そういう思いをして紀伊半島のどこかの港にたどり着くと、漁師のおっさん達が海の男として迎えてくれるんですよ、僕たちを。

「良く来たな、こんな小さいフネで」と言ってくれます。するとバケツ持ってこいと言って、自分たちが獲った魚をガツッとくれますよ。僕らがお礼にと言って一升瓶を持っていくと、まあいいから上がれと言って、家でお風呂を貸してもらい、すぐにみんなで酒盛りになるんですね。そういういい時代があったんですよ。

今は一部の不道徳者のおかげで、中には入れてくれない漁港も多くなりました。

その原因は例えば台風避難で、避難してある港に入ったとしてもアンカーの打ち方も知らない。岸壁に向かって近くに来たからただアンカーをポトンと落としただけ。長さを艇の長さの３倍以上の位置で打たなきゃいけないのにフネの根本にポトンと落として、細いもやいロープ一本を付けて、そのまま上陸して全員民宿行って朝まで帰ってこない。

こんな状態で漁師は助けてあげるわけですよ。船が岸壁にガチャンガチャンぶつかって傷が付いている状態を助けてあげる訳ですよね。下もやいをしたりアンカーを打ち直してあげたりしても何の挨拶もなく帰ったりとか。

それから島にとっては水ってのはすごい大切な物なんですけども。食器を洗うのに軒先の水道を借りるじゃないですか。すると夜借りて、そのままチョロチョロ出しっぱなしで帰っちゃったりとか。

こういう事をするともうヨットとかボートとかは来るなと言うことで締め出しをくらったんですね。自分たちで環境を悪化させ、しいては普及を妨げている。実はヨットやボート、プレジャーボートの乗り手達のミスでもあるのですよね。そういう歴史があります。

その３　高額な係留料

バブルの頃に色々な計画がありましたよね。マリーナを造る大規模海洋リゾートなど。それがほとんどみんなオジャンになりました。おかげでマリーナも係留料が高くなった。日本は係留料が高いっていうイメージは全世界に響き渡っています。

関東でいうと八景島というところにマリーナがあるんですけれども、そこは近くに米軍の基地がありますね、横須賀米軍基地。基地の中にヨットクラブがあるんです。そのメンバーが自分たちのヨットで八景島にマリーナが出来たらしいからちょっと行ってみよう。遊園地もありますから。行ったんですね。船をちょっと着けて、米軍のヨットクラブのメンバーはここいくらなんですか。遊園地で遊びたいんだけどと言ったら、15分8000円です。これには怒ったそうです。本当かと。「15分8000円なんてとるところは世界中どこにもないぞ」と怒ったそうです。

係留ではなくスロープでボートを降ろすこともありますよね。ニュージーランドですと、スロープの使用料が５ドルです。ニュージーランドドルが例えば70円か80円ですかね。80円としても400円ですよね。１日何回も使ってですよ。ちなみに湘南の佐島マリーナは揚げ降ろし１回で8000円ですよ。400円対8000円。そのぐらいの開きがあるんですよ。

ですから国土交通省の管轄なんでしょうけれども、是非ですね、スロープですとか、安く係留できる場所を造って欲しいですね。私どもの雑誌では記事展開して行政に意見を言っています。雑誌はユーザーの意見代表でもあるわけからです。

その４　マニュアル不足

ニュージーランドにしてもイギリスにしても色々な系統があるんですけども、イギリスの例えばＲＹＡ（王立ヨット協会）のマニュアルですとか、イラスト入りで懇切丁寧に、それこそ「猿でもわかるセーリングのHOW TO」が掲載されているんです。

ロープワーク専門の小さな冊子が２，３ドルで売っているんですね。海辺のマリンショップだけでなく町中の本屋でも売っているんです。子どもの頃から親など、身近なところでセーリングを学び、教えてもらい海へ出ていく、ということを日常的に長年続けてきている。

日本ではヨットっていうのは、お金持ちの遊びっていうイメージがあるじゃないですか。この誤解についても後ほどちょっとお話ししますけれども。

実は私は先週行って来たベトナムで、取材で訪問した国の数は24カ国目なんですよ。色々な世界の海辺を見てきました。さまざまなヨットクラブがあったりとか、マリーナとかあるわけですね。そこの人たちにインタビューした経験があるんですけれど。どうもですね、やっぱりイギリスとか、イギリス系の国々は特にそうですね。スノッブなんですよ。社会でも地位のある人たちの遊びというかクラブライフっていうのがまず一つあるんですよね。その下に日常生活の中で海と親しむっていうものが根付いている、長い歴史に基づいた地盤というものがあるんですよね。

欧米やオセアニアの子供たちは海と水と接する接点が幼少の頃からあるんですね。そういうバックボーンがあった上で、例えばある人はカヌーへいくとか、ある人はヨットへいくとか。子供の頃から、大人になったらああいう大きな船のスキッパーになりたいな。オーナーになりたいなっていう夢を与えてくれるんじゃないかなって思うんですよね。そのための基本的なマニュアル（スタンダードマニュアル）がまだ日本には無いんです。

僕たちは取材に行った先で世界各国の初心者向けマニュアルを購入あるいは提供されていただいています。一部の偏ったマニュアルではなくて世界のスタンダードを知った上で、日本に合ったマニュアルを作らなければなりませんね。

その５　「体育会」の功罪

体育会のヨット部系、僕も体育会ヨット部あがりですけど、競技に走ると４年間で燃え尽きちゃうんですよね。大学のヨット部の卒業生を合計すると３万人ぐらいいます。その人達がヨットを続けていれば、相当普及しているんじゃないかと僕は思っています。

いま業界が公表しているプレジャーボートの日本の保有隻数40万隻とか数字ありますよね。あれ遊漁船も含んでいるんですね。当社が分析している数字はプレジャーボート約10万ですね。そのうちヨットが１万隻です。その程度です。

３万人もいるにも関わらず、卒業してからヨットをやらない。何故かというと昔は１、２年生では舵を握らせてもらうのも希で、ただ先輩の洗濯やったりとか、先輩の食事の支度だとか、雑用で２年間ぐらい終わっちゃうんですよね。特に戦後のヨットのやり方、僕たちの先輩なんかは海軍式でした。軍隊ですよ。軍隊式のやり方で教えられました。辛いだけで、おもしろくないです。

ニュージーランドとかアメリカでは子ども達が凄く楽しそうにやっていますよね。キツイんだけれども楽しくさせるためのノウハウを持ってる。

アメリカのヨットのコーチで、しかも彼は空も飛ぶ遊びが好きな、フライングカイトっていうのかな。その時に教わったやり方があるんですけども、ノンストレス教育という教育方法。

初めてやる人に対して恐怖感であるとか、危険であるとか一切言わないんです。ストレスを与えずに空を飛ぶってこんなに楽しいんだぞっていうことをまず徹底的に講義をするそうです。映像で見せて、空からの風景。じゃ一行きますよといってタンデム（二人乗り）で背中に背負って空にブワーって飛んで、グワーっときれいにランデ

ィングをする。

飛んでいる間もこれをこうやるとこっちに行けるんだよというのを体験させてやるわけですね。大空を舞い上がってきれいにランディングする、それが本当のいわゆるコーチっていうか、本当のプロのインストラクター。

楽しさを体験してしまうと必ずその楽しさをもう１度味わってみたくなる。それでスクールというのがありますよ、どうぞ。スクールへ入るとやっと話しが出て来るんです。実は大変危険なスポーツである、と。去年は全米で何十名死んでいる、と。というような事を言っても本人は楽しさを知っちゃっていますからそんな壁はどうでもいいんですよね。一生懸命勉強します。こういう手法をノンストレス教育というのだそうです。

体育会的な教え方ではヨットの普及は無理ですね。

その６　高額なイメージ

ヨットは高額、お金持ちの遊びというイメージがあります。これも普及を妨げている要因のひとつです。僕も加山雄三さんにあこがれてヨット界に入ったんですけど、加山さんとか石原裕次郎さんがやっぱりヨットとか、お金持ちの芸能人がやっているイメージがあるじゃないですか。キムタクとかがヨットやってくれたら、もっと普及するんじゃないかと思ったりもしていますが、なかなかやってくれません。

ということは加山雄三、石原裕次郎で止まったまんまなんですよ。何十年前に築きあげられた高級・高額のイメージがそのまま止まっているんですね。

20フィートの小さな中古クルーザーを運んだ業者さんのお話。東京から大阪へ運ぶ途中、高速のサービスエリアでトイレ行って帰って来たら人だかりだった。周りの人達の声を聞いていると、これは2000万だろうとか5000万だろうとか言っている。ところがその運んでいた物は60万円の中古のヨットです。それだけイメージに格差があるんですよ。ニュージーランドで同じ様な状況だったとすると、一般の人たちが、これは中古だね、20年ぐらい経っているよ、と、値踏みが出来るんですよ。今の市況だったら60万ぐらいだなっていうのをそこで集まった人が値踏み出来ちゃうんですよ。

日本でも車だったら大体わかるじゃないですか。それと同じ様な感覚で見ている。こういう高額なイメージを払拭しないとだめですね。

だから最近はKAZI誌の中では値段をどんどん掲載するようにしているんですよ。

共同オーナーで買えばもっと安くすみます。僕はちなみに、会社では37フィートのヨット持っていますけど、個人的には20フィートのモーターボートを持っています。６人で50万円で買いました。一人８万円ちょっとです。係留場所は僕の団地から歩いて５分、江戸川区の区営マリーナです。きれいなマリーナですが、係留料は月に１万8,000円。ちょうどよく６人で割れるんですよ。月に一人3,000円。６人いたら乗りたいときがぶつかるだろうと思ったんですけど今までぶつかったのは１回だけです。８月のお盆休みの時にぶつかっただけです。だから６人だったら全然ぶつからないっていう事ですよね。

１回乗るのに家族３人で乗っても、ガソリン代7,000円～8,000円入れれば一日遊べ

ます。お台場までボートで20分。お台場のウォーターフロントでアンカー打って、ビール飲みながら、釣りを楽しみながら一日過ごせる。食べ物はうちでおにぎり作ってもいいし、途中のコンビニで買ってもいですし。実際にはそんなにお金かけずに十分楽しめるんですね。この点はこうした講演を頼まれる度に日本全国そこらじゅうで言っています。

余談ですが、先日のように琵琶湖であったヨット転覆死亡事故などが起きると、すぐ僕はテレビ各局から出演依頼があります。依頼があった時に暗いイメージで出てはいけません。明るいイメージで、でも笑ってもいけない。人の死が絡んでいるから笑えない、けれどもヨットっていうのはそんなに危険な遊びではありませんていうことを常に言い続けています。複雑な心境です。

メディアの力って凄く大きいものですから、出来るだけ新聞とか週刊誌、ラジオ・テレビなどから出演依頼があれば必ず出るようにしています。

このように事故の解説で出るケースがあるんですよね。もう一方では、バラエティー番組から出演依頼がくることもあります。

TBSのブロードキャスターっていう番組に出たことあるんですよ。そうしたらお金持ちの遊びの世界についてという内容だったんですよ。

アラブの王様が地中海で遊んでいたんですね。その豪華なメガヨットっていうんですけどね。それを値踏みしてくれっていうんですよ。この船どのくらいの値段するんですかって。あれはもうヨットとかっていう世界じゃない。欧米の人たちはあれをヨットっていいますけど、日本じゃあれは船、客船ですよ客船。

ああいう個人所有の客船を扱っている専門家がいます。彼から情報を得て出演するんですけどね、30億円とか40億円の世界なんですよ。そういう船の世界はまた別の話なんですよ。極端過ぎますね。

一方で事故が起きると僕を呼んで、もう一方ではアラブの王様のお遊びの値踏みしてくれ、とくる。マスコミも随分と、ヨットやボートに対するイメージを誤解しているようですね。

その７　ヨットに乗る機会が少ない

体験機会、乗る機会が日本では少なすぎるということですね。ヨットはセールを揚げて、風を受けて走る、その爽快感が何よりの魅力です。それは文章で読んだり、口で言ったりしたくらいでは分からない。実際に乗って、体験しなければ分からないんですね。

ですから、わが業界はできるだけたくさんの人にヨットやボートに乗る試乗会をやるべきだと思います。

僕はマリンジャーナリスト会議という集まりの座長をやっています。マリンスポーツがテーマの雑誌編集長や、ライター、カメラマン、イラストレイター、マリン業界の中でその意志に賛同する人たち、などの集まりです。

そこで、普及するのにはどうしたらいいだろうかということで始めたのが、720キャンペーンです。海の日が制定された年からやっていまして、来年で８年目になりま

す。

７月の20日ですから、720ですね。「海と遊ぼう720」というスローガンで、全国のヨットとボートそれからジェットの人たちに呼びかけるんですね。

専門誌６誌編集長全員がその中にそろっているんです。最近ではテレビ朝日のニュースステーションのディレクターだとか、NHKのスポーツ番組のプロデューサー、新聞記者もメンバーで、現在45～46人の組織です。まあ、わかりやすく言えば海に造詣の深い人たちの記者クラブですかね。

メディアの力でまず乗せてくれる人を募集するんです。７月20日、１日でいいですからあなたのフネに一般の人を乗せてください。やり方はお任せしますと。

それから今度は乗りたい人を募集するんですね。乗りたい人は自分の近くの乗せてくれる協力者に電話すると、「では20日の日は朝９時にマリーナに集合してください」と、体験をしてもらう。いままでで、延べで３万5000～6000人の方を日本中で乗せてきました。

で、いまでは、乗せたあとのフォローが必要なんじゃないかと。そういう議論の段階に入ってきています。

他にもボートメーカーなどの業界団体が実施しているマリンウィークですとか、他にもいろいろ普及の努力を続けています。

僕はそれぞれの団体の委員会の委員でもありますから、全部一緒にやろうじゃないのと最近言い出してます。それぞれがバラバラにやっているんじゃなくて一緒にやろうと言い続けています。

去年あたりから意見が少しずつまとまりつつあるのですが、お金の出所が違ったりとか、利害が絡んでいたりしてなかなかうまく進まないんです。機運としてはそこまで盛り上がってきている。だからそういう機会にここにおられる皆さん、何か関係がありましたご協力いただいて、たくさんの人にヨットやボートに乗って頂けることによって、海の素敵さ、楽しさ、醍醐味を体験していただきたいと願っております。

１人の方が１人を海の仲間に引き入れると簡単に言うとさっき申し上げた11万プラス11万人が22万人になるわけです。是非是非ご協力のほどよろしくお願いします。

質疑応答

田久保：実はヨットが落ち込んできて、三年前にこの「ＢＯＡＴ　ＣＬＵＢ」という雑誌を創刊したのです。

これはあっという間に「ＫＡＺＩ」を抜きました。中身は全部ボートフィッシング。釣りなのです。釣った魚のさばき方やボートのメンテナンス、100～150万円ぐらいで買えるボートが対象の「ＢＯＡＴ　ＣＬＵＢ」は年齢層も低く30～35歳ぐらいがターゲットです。何でも良いから海へ来い、買えるものなら買ってくれというので、680円で出した所、バカ売れではないですけれど、こちら（ＢＯＡＴ　ＣＬＵＢ）は右肩上がりです。

「ＫＡＺＩ」の平均読者は50歳ぐらいですがヨット中心の内容で、部数は下降傾向にありました。ボートクラブは３年であっという間に逆転しました。

そういう地盤があるということですね。釣り人口は2,000万人と言われているのですけれども、磯釣りしていて、ちょっとそこで釣りたいと思う人が10万円ぐらいの小さなテンダー（ボート）にエンジンをつけて遊んでいるのですよ。それでもいいのですよ。そういう人たちがちょっとお金に余裕が出来たらもうちょっと大きな、20フィートぐらいのボートに乗ったりして普及していくケースもあります。このほうが変に理屈を捏ねるよりも現実的なのではないかと思います。

松下：先ほどの田久保さんの話にもありましたが、100万円ぐらいで中古艇が買えるという事で、まぁ非常に安い形になりますが、もう一つ、やはり買う前に体験ということがありましたよね。体験して自分でも欲しいなという前にレンタルというシステムは日本ではどの位普及しているのでしょうか？

松田：モーターボートでは四社ほどがレンタル事業をしているように思います。一番規模が大きく全国的に展開しているのはヤマハのレンタルボートクラブでしょう。大変お手ごろな料金で20フィート内外の船がレンタルできるシステムになっています。釣あるいはウェイクボードを楽しむ方々に好評と聞いています。小型ヨットのレンタルは、千葉県稲毛ヨットハーバー、八景島の横浜港振興協会、大阪の北港ヨットハーバーなどで、レンタルが可能です。また、湘南海岸や琵琶湖では民間業者のレンタルもあるようです。最近、先ほどご紹介したアクセスディンギーのレンタルが着々と広がっています。アクセスディンギーはレンタルにも向いていますね。

宮田：近くに専門家の方がいらっしゃるので、聞けばすぐにわかるでしょうけれど非常に幼稚な質問なのですが、田久保さんのご講演の中で、30フィートぐらいのヨットになるとトイレ付き、ベッド付きで十分に生活できるという話でしたが、そのトイレが満杯になった時、どういう処置をされるのですか？

田久保：外洋を走っている時は、そのまま外に排出します。港の中では陸上の施設を使います。沖ではパイプで排出します。ようするに海水洗です。

宮田：多少そうだなと予想していたのですけれども、あのこういう場合は自然環境を大切にすると思うのですけれども、そうすれば微々たるものでしょうが汚染につながるのではないかなと思うわけです。素人としては。

田久保：これもよく議論になりまして、今の日本の現状では全くインパクトを与えないだろうという意見もあります。沖で排出する程度だから。沖で排出して海が汚染するほど日本のヨットは外に出てないはずです。例えば朝、マリーナのトイレで排出は済ましてきているので、ヨットレースで朝スタートして夕方に帰って来る場合は問題ない。