

INTERVIEW

人

青木 洋

ヨット冒険家で、ヨットスクール校長

よう

文／藤木 高嶺
Text by Takane Fujiki

(探検家・大阪国際大学名誉教授)



日本人で初めて、ヨットで魔のホーン岬を回り、世界一周に成功した自作艇は、
全長わずか6.4メートル。その最小艇「信天翁二世」の記録は、
31年を経た現在でも、ギネスブックに記載されている。
青木さんは現在、日本で初めてアメリカ・セーリング協会認定のヨットスクール校長として、
後進の指導に当たり、卒業生はすでに450人を超えている。

生い立ち

青木洋。1949年4月27日、大阪市生まれ。幼い時は虚弱体質で母の手がかかった。弱むしでけんかに負けては、泣きべそをかいて家に帰る始末だった。そのくせ、「ごんた」でもあった。

大阪府高石市の羽衣小学校に通うころから、めきめき体が大きくなり、丈夫で病氣もしなくなった。成績も常にトップクラスであった。高石中学に進んで卓球部に入り、ガキ大将としても仲間をリードした。なぜかサボテンにこり始め、将来はサボテン屋になるんだと口ぐせのように言っていた。集めたサボテンは200種を超えた。サボテンの本場のメキシコに行くのが夢であった。それがヨットをはじめる動機のひとつにもなった。

桃山学院高校に進むと、サボテンはぶつたりやめてしまっって、ヨットにこりはじめた。高校3年生のとき、デザイン・タイプの「信天翁一世」を自宅の庭で自作した。毎日のように高師の浜漁港に出かけ、一世で遊んだ。ヨット作りに専念するあまり、成績は段々とさがって1968年春、高校を卒業するときは中位であった。自作艇でクルージングを実行するために、大学への進学は考えなかった。

高校卒業後、堺市のヨット製作所に約1年間勤めて、ここで本格的なヨット製作の知識を修得するとともに、独

学で種々技術を勉強した。なによりも努力家であり、ひとつの事に熱中しはじめるとすべての事を忘れるほどで、仲間たちをびっくりさせた。

68年の夏から「信天翁二世」の建造にとりかかった。勤めの合間に専念した。完全な手製で、親しい先輩の材木屋から材木を買ったり、ときにはもらってきたりして、自分で木を切り板を削り、金具も自分で溶接した。もちろん設計図は専門家に注文をつけて作成



ベニヤ板を接着剤で張りつけ、木ネジで止めると、「信天翁二世」の外板工事がすんだ (1968年秋)

してもらった。総費用約80万円は、アルバイトをするなどして自分で貯めた。

彼が所属したロイヤル石津ヨットクラブが、手製ヨットマンの集団であったことが、何よりも幸いした。先輩は技術の指導をしてくれたし、暇な仲間は協力を惜しまなかった。こうして2年がかりで「信天翁二世」は完成し、70年6月にやっと進水した。「二世」は全長6・4m、幅2m、2本マスト

のケッチ型の小さなヨットであった。二世では約1年間帆走テストをつづけ、1年の半分以上はヨットで寝泊まりした。

手づくりヨットで 世界一周の大冒険

「人間本来の勘を大切にする」ことを目的とする「信天翁二世」の航海は、外部からの力を借りることは許されず、したがってエンジン、無線機、方向探知機など一切積まず、コロンブスやマゼランの時代の航海に近い、星と羅針盤、天測と海図だけが頼りの「原始航海」を選んだ。そのためには完全手製のヨットでやる以外にないと決意していた。自分の手で造りあげたヨットこそ、自分の分身であり、納得のいく航海ができるものと信じた。

1971年6月13日、「何年かかるかわかりませんが、海と語れるのが何よりも楽しみです」と言い残して、青木洋さんと「信天翁二世」は、壮大な航海をめざして、堺市の石津港を船出して行った。

太平洋を横断してサンフランシスコに着が71年9月2日。ここで約3ヵ月かけてヨットの整備をやり直し、メキシコのマサトランに着が同年12月21日。デッキとキールの損傷がひどく、浸水が激しかったため、航海を断念して日本に引き返そうと考えた。艇が受けたダメージ

メージはアカブルコで修復可能と決断し、72年2月5日アカブルコに入港、約3ヵ月で完全修復に成功。

72年6月15日、ガラパゴス島着。ここで不運にも急性肝炎にやられ、黄疸に苦しみ、約3ヵ月の静養で回復。イースター島着が同年11月2日。モアイ（巨石像）と島の人々に励まされ、いよいよ最難関の吠える40度（南緯）線と魔のホーン岬をめざして、同島をスタートしたのが12月17日。

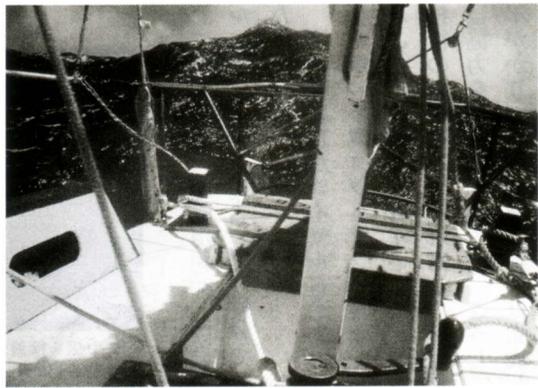
12月26日、ついに吠える40度線に突入。帆は強風と高波で吹きちぎれそうでも、マストを支えるワイヤーは今にも断ち切れそう。そのような嵐の中でも、悠然と舞うアホウドリは、海から全てを許されて生きているのだろう。



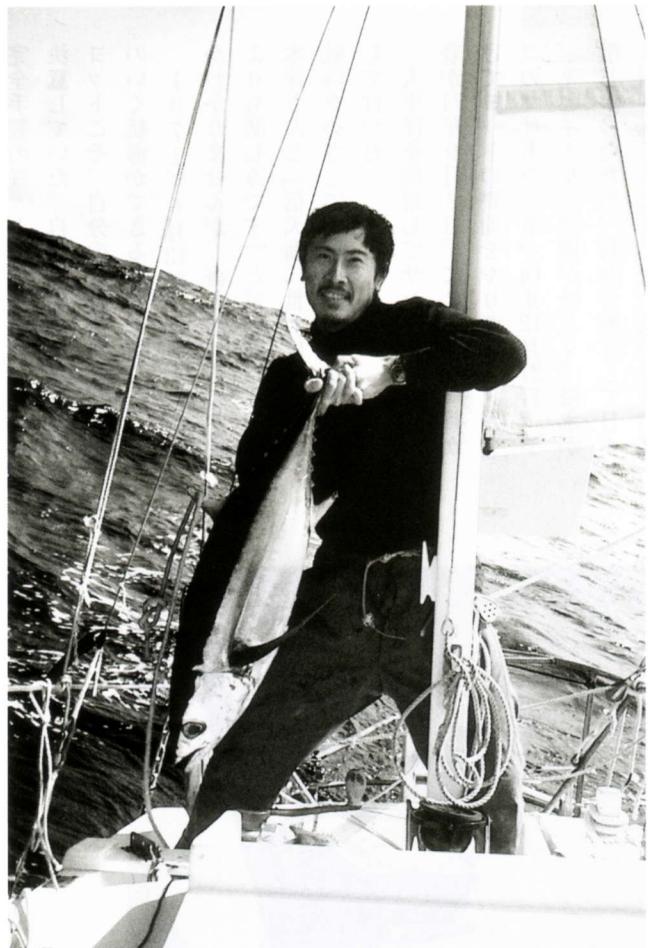
「信天翁二世」の航海中、毎日六分儀による天測は欠かさなかった (1971年7月、北太平洋で)

「ぼくはアホウドリになりたい。いや、ほとくのヨットは信天翁二世なんだ」。大波の中をアホウドリの励ましを受け、ヨットは快走して、悲鳴の50度線に突入。これまでに出会ったこともない大しけに見舞われ、セールを下ろして漂流するだけ。

相次ぐ嵐の猛威に耐えつづけてきた二世は73年1月22日、ついに恐怖の岬、魔の岬といわれるホーン岬沖7マイルを無事通過。日本人で単独で越えた最初の人となった。しかも世界で最小の自作艇の大記録だ。スコールの合間に偉大なホーン岬の姿を視認し、記念の海水をビンに詰めた。そして2月15日、アルゼンチンのブエノスアイレスに到着。傷だらけの愛艇に触れて涙



上/ホーン岬に近づくと、大波が押しよせ、ヨットは転覆しそうな恐怖におそわれた(1973年1月)
下/トロリングで大きなマグロを釣る。10キロもあり、1週間分の食糧となった(1974年2月、南インド洋で)



した。
ブエノスアイレスには8か月以上も滞在し、ヨットの修理やバイトに専念し、10月24日同地をスタート。12月15日、アフリカ最南端のケープタウンに寄港し、その後は偏西風帯に乗って順調に東進し、74年4月4日、オーストラリアのシドニー着。ここから太平洋を北上して7月28日、遂に石津港にゴールイン。3年と1ヵ月半をかけた東回り約6万キロの地球一周大航海は完成した。奇跡的と思われた完全手製の最小ヨットの成果は、当然のことながらギネスブックに記録された。上陸の第

一声は「ありがとう、すばらしい航海でした。冒険こそ人類の進歩の原動力だと思います」と。

癌に冒されたヨットマンとの出会い

「これから生きる道をさぐるため、また自分が目ざしている事を見失わないため」に、26歳の時から京都の有名寺で座禅を始めた。いまでも月に1度は泉佐野市の寺で修業を続け、人間関係や仕事のことなどを自問自答している。また28歳の時に始めた茶道はいま

も続け、精神修養が事業の発展に重要であることを、自覚しているようだ。32歳のとき、泉佐野市でヨットの修理業をバイトとして始め、35歳で結婚し、ヨット修理を事業として開業することになった。86年、37歳のとき法人化し、株式会社青木ヨット工房を設立した。

1994年9月のこと。名古屋市在住の齊藤寿(じもと)さんが突然、泉佐野の青木ヨット工房を訪ねてきた。当時63歳で、同志社大時代にヨット部に所属していた。ところが不運にも癌に冒され、言葉を失い、耳もほとんど聞こえず、右半身は麻痺し、のどには人工声帯、心臓にはペースメーカーという状態であった。青木さんの「信天翁二世」の冒険航海に強く魅せられていたのだ。「ヨットで日本一周をしたい」という熱意に青木さんは感動し、ほとんど筆談で大阪湾で帆走を指導し、名古屋にも通うことになった。

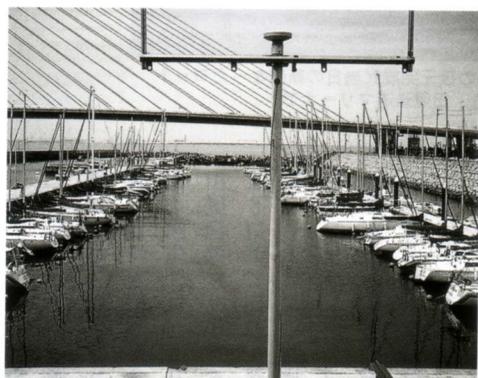
齊藤さんの体に合わせて、中古のヨットに特別な改良を加えた「エトピリカI」は、95年1月20日、和歌山港で進水した。ヨットマンの医師やその他多くの仲間たちの協力が、このヨットの完成に寄与したことはいうまでもない。2月17日、青木さんがトレーナーになって、いよいよトロリングを開始した。右半身は麻痺しているが、左手で器用に操る。耳はほとんど聞こえないが、補聴器でかなり大きな声は聞



沖縄航海で訓練を受ける青木ヨットスクールの生徒たち。前列右が青木校長（2004年秋）

こえる。スローペースのトレーニングは着実にくり返されていった。

5月には「エトピリカー」は、日本一周に向けて船出する予定で、サポートなどのボランティア募集を、ヨット専門誌の「舵社」が始めていたが、船出の直前になって、病状が悪化して、斉藤さんは残念ながら死亡された。日本一周の夢は果たされなかったが、斉藤さんのヨットに打ちこんだ不屈の魂は、周辺の人たちに深い感動を与え



上/ヨットが並ぶ田尻漁港マリーナ。湾岸橋の下向うに関西空港が見える
下/小型ヨットで太平洋を横断し、サンフランシスコに到着した友田享助さん（2003年10月18日）

た。青木さんが、将来ヨットスクールを開校したい、と決意したのは、斉藤さんとの出会いがきっかけとなったものだ。

ヨットスクール開校

1996年、47歳のとき、大阪府泉南郡田尻町の田尻漁港にマリーナの施設を建設することになり、漁業組合から青木さんの許に、建設の依頼があった。田尻漁港は海上にある関西空港の対岸に位置し、空港線のりんくうタウン駅にほど近く、将来の発展も見込まれていた。青木さんは喜んで引き受けることになった。

一般に漁業組合とマリーナ組織は利害関係で対立し、港の共同使用で紛争

をおこすケースが多いのだが、田尻漁港の場合は初めから協力的で、共栄を望んでいることが嬉しかった。漁業組合やヨット仲間たちの協力で、マリーナ建設も進み、青木さんは当初、コンテナハウスを事務所にして、従来のヨット工房の仕事にとりかかった。やがてレストラン、休憩所、事務所などが入る施設も完成し、青木ヨット工房はマリーナに面した2階に立派な事務所を構えることになった。マリーナには、100隻近いヨットやモーターボートが係留できる。

彼はヨットスクールを始めるために、98年にサンフランシスコに行き、権威あるASA（アメリカ・セーリング・アソシエーション）に入学し、インストラクターの資格を取得するために勉強

した。もともと日本を代表するヨットマンだったから、わずか10日間でインストラクターの資格をとった。ここでいちばん勉強になったことは、自分が出来ることと教えることの違い、自分がいい、難しさを知ったことであつた。これが彼のヨットスクールの根本理念となつた。

2000年4月、念願のヨットスクールを青木ヨット工房の事務所が開校し、会社も青木ヨット株式会社と改め、代表取締役就任した。ヨットスクールと並行して、ヨットの建造、改良、修理などの事業も、従来通り行うことになった。

スクールが主眼とする所は、「科学的教育ではなく、ヨットは芸術である。つまりアート・オブ・セーリングだ」ということ。もちろん技術は大切で、その知識と手順は、まず座学で学び、それから実地訓練に移るように指導した。

「ヨットは金持ちの遊び」といわれるが、決してそうではなく、誰もが気軽に楽しめるもので、ヨットの楽しみを広く知ってほしい、との願いとモットーが通じ、スクールの生徒はすでに500人近い。スクールは6隻のヨットを保有、芦屋と横浜、沖縄にも分校を持つている。初心者から上級者まで6コースにわかれ、全コースを終了するのに平均で数年を要するとか。現在、青木ヨット社は社員5人、インス



美しく修復され、万博記念公園に再展示された「信天翁二世」



「信天翁二世」の復元完成式当日の新装なったヨット (2003年4月6日、田尻漁港マリナーで)

トラクター15人をかかえる。

卒業生の中には優秀なヨットマンも現われた。わずか6ヵ月で6コースを終了した友田享助さん(当時、同志社大4年生)は、2003年8月2日に田尻漁港マリナーを、「朋友」号(全長8.8m)で出航、無寄港、無補給で単独太平洋横断に挑戦し、10月18日、無事サンフランシスコに到着した。また沖縄までの航海に成功した卒業生も多く、青木さんはこれらの成果を、心から喜んでいる。

「信天翁二世」のその後

「信天翁二世」は大阪の万博公園に保存されていた。長年の屋外展示のため、傷みが激しかった。2002年3月5日の朝日新聞紙上の声欄に、次のような記事が掲載された。「船体は所々腐り、痛ましく、これが世界に誇れる栄光の記録を作ったヨットかと、とても長く見続けることが出来なかつた……(関西大学名誉教授・上田昭三)」と。

この記事が田尻ヨットクラブで話題になった事はいうまでもない。たちまち「あほうどりの会」(会長・中村茂夫氏)が誕生した。あほうどりの会による募金の呼びかけには、多くの寄付が寄せられ、万博記念協会も予算化を図った。こうして「信天翁二世」の修復工事が始まった。

3ヵ月の工事期間には、延べ65人のボランティアが、作業を手伝うために田尻漁港マリナーに集まった。ヨットは見違えるように復元され、まるで新品のような姿に修復された。2003年4月6日、「信天翁二世」の復元完成式が、田尻漁港マリナーで行われ、約100人の参加者でにぎわった。半数近くが女性だった事に、女性のヨット愛好家が多いことを知った。4月9日、「信天翁二世」は吹田市の万博記念公園に運ばれ、再展示された。防水加工も施されたので、当分の間は現状を保つ筈だが、あほうどりの会が見守ることになっている。

青木さんは「冒険はもうやらないのですか」と、質問責めにあつてきた。彼は「冒険はもう2度とする気がしない。仕事となったヨットを通じて、ヨットのすばらしさを伝えていきたい。何歳であつても、人生を再構築しなければならぬとき、ヨットと海から学ぶことは多い」と断言する。

そして日本のヨット界発展のため、05年4月、外洋ヨットの教科書として「インナー・セーリング」(舵社刊)を出版した。ASA認定の日本語教科書としては初めてのものです。青木さん独特のヨットと海を一体と感じる「内なるセーリング」を基盤とし、ヨット関係者にとって待望久しかった書にちがいない。