

# 野本先生のシーマンシップは 本物だった

25年前、本誌上でヨットの安全について公開論争を繰り広げた相手

青木洋 (青木ヨットスクール校長)

7月21日、事故の様子が新聞で報道された。もやいロープが解け、流れていく艇を追って、飛び込んで溺死されたとのことである。

そんなはずがない。そんな不名誉な最後であるはずがない。艇が流れるくらいのアクシデントで狼狽されるほど、野本先生のシーマンシップは、やわではない。

野本先生とは、25年前、舵誌上で公開論争を繰り広げたことがある。ヨットの安全性に対しては、私とは対照的な立場ではあるが、知識と経験の両方から見事に攻められてしまっ

た。だからこそ私は、このような報道には満足できない。

先生の業績や人となりについては、ふさわしい方に追悼をお譲りし、私はプロとして先生のシーマンシップに注目したい。

そこでまず、直前に〈春一番II〉を見ていた知人から、事情を詳しく聞いてみた。

そしてちょうど事故の起こる10分前に撮った〈春一番II〉の写真を入手した。この1枚の写真をじっくり見ると、そこには先生の見事なシーマンシップが写っていた。

## 当日の帆走着岸の手順

写真を見ると、こちらを向いておられる野本先生に笑顔が見られない。いつもは笑顔がこぼれているのに。きつとお疲れだったのだろう。一人で午前と午後の4回にわたって、子供たちを乗せてセーリングしていたのだから。

写真では15ノットくらいの南西の風をうけ、クォーターリーでセーリングしている。

セールはジブをジブファーラーに巻き込み、最小限の面積にしたヤンキージブだけでセーリングしている。これは風を逃がせない着岸方法をとるため、あらかじめ減速しておくためである。着岸予定のバースは岸壁が間近に迫っているの、艇をジャイブして風上へ向け、停止させることはできないのである。

左舷ミジップに集中させて、フェンダーを4本吊ってある。これは左舷着けに備えて、あらかじめフェンダーの用意がしてあることを意味する。

バウに一端を結んだもやいロープが、左舷のスターンへ延長してある。これは1番舳いポンツーンのクリートへ結んだ後すぐに、この2番舳いをクリートへ結ぶための用意である。

スターンに結んであるはずの1番もやいは、写真では見えにくい、当然一端が手元に用意されているだろう。ポンツーンへ着岸してまず取るべきもやいは、風上となるスターンラインである。風上側をとらないと、艇が

1回転しかねないからだ。先刻ご承知のことである。

この後は、いつものポンツーンヘアプローチし、ジブを全て巻き込んでさらに減速する。あとは行き足を減じつつ、ポンツーンへ横付け着岸する。

着岸したら、ゆっくりとミジップからスターンラインを手を持って、ポンツーンへおりる。そして直ちにスターンの一番もやいを、ポンツーンのクリートへ結ぶ。1番舳いさえ取れば、艇の行き足を殺せるので、風位がランニングとはいえ一安心である。

さらに用意してあったバウの2番舳いをクリートに結ぶ。

艇の上へ戻り、もやいロープの長さを適切に調整して着岸が完了する。

## 今回のシーマンシップとその評価

ではいったい、どのようなアクシデントが起こったのだろうか。今回の手順上で、もっとも時間的な余裕が乏しい個所は、着岸して1番舳いを留めるまでである。行き足さえとめれば、あとは余裕を持って作業を進められる。

ランニングで着岸するゆえに、行き足を殺すには腕力が必要となる。一人の腕力では〈春一番II〉の行き足をとめることはできない。従って先生は1番舳いをクリートにかけ、ロープの端部を手を持って、行き足を殺そうとブレーキをかけようとする。もしくはあらかじめボウラインノットで輪を作っておき、その輪をクリートにかけようとする。そのどちらか以外には方法はない。

このときに予定外がおきたのではないだろうか。

おそらく行き足を止める前に、舳いロープの端部が手から離れたのではないだろうか。先生は午前からの体験セーリングのボランティアで、さぞかし疲れておられたに違いない。疲れれば、誰でもミスをする。さらに〈春一番II〉は6トンと、普通の30フィート艇に較べ約2倍の重量がある。それは惰性を止めるのに4倍の力が必要であることを意味する。重さを支えきれなかったか、もし転倒などしていた

らその拍子に、ロープが手を離れてしまったと思われる。

船が無人のまま流れ出しても先生は冷静であった。脱いだ衣服が風で飛ばないように押さえ、ポンツーンから静かに泳ぎだしたのだ。先生は泳ぎの達人でもあった。

〈春一番II〉はこんなときに備えて、パーマメントのスイミングラダーを設置してある。泳ぎ着けば、艇の上へ登れるのだ。だがそのとき、泳ぎだした先生に体の異変が襲いかかった……。

## 帆走出入港とシーマンシップ

今回の悲しい事故に対し、批判はいくらでも出てこよう。先生が提唱されている帆走出入港に対しても、異論はあろう。帆走入港中に漁船にぶつかって、漁師さんから怒られたこともあると聞く。

しかし前述の分析からは、最高度のシーマンシップが発揮されているのは明らかだ。単に酔狂で港内セーリングを楽しんでいるのではないことが、お分かりいただけたらう。

ではなぜ野本先生は、帆走出入港にこだわっていたのか。それはシーマンシップを実際に表現する必要性を、考えておられたからではないだろうか。

30年前には、腕の覚えのあるセーラーはセーリング出入港も常識としていた。それに較べると、現在のベテランは、あまりにもシーマンシップのレベルが低い。そのかわりに迷信邪説と思い込みが蔓延している。

ヨット人口が減少していると言われるようになって久しい。将来のためにもっと青少年に、乗る機会を与えるべきだ。関係者からよく聞く。

ヨットは危険な乗り物ではなく、安全で楽しい点を強調すべきだという意見も多い。そのとおりであろう。しかし体験セーリングだけでは、普及のための深さが乏しいのではないだろうか。

かつての舵誌には、本物のヨット乗りが技術を論じ、戦わせていた。それに較べると、現在の舵誌や参考書の技術レベルは、相当低下しているのではないだろうか。

関根 久、土井 悦、横山 晃、渡辺修治、野本謙作をはじめとする戦後のヨット草創期の先達たちは、早くから精神主義の弊害に気づいていた。それがゆえにヨット専門誌上でも、熾烈な技術論を戦わせてきたのではないだろうか。残念な事に現在の専門誌上には、感情論ばかりが目につく。これでは好き嫌いのレベルで自己満足しているだけである。これらの自称ベテランは、自己の経験の中で自己満足しているのではないだろうか。

自己満足からは過信が生じる。そして親切にも、自説をビギナーへ教えようとする。それが蔓延する迷信邪説の基となっているのではないだろうか。

## 老師のような存在だった

迷信邪説や風評に惑わされるビギナーは、実によく見かける。あのメーカーのヨットは、クルージングには向かない。重いヨットが丈夫でよい。軽いヨットは、嵐には耐えられない。ハリヤードやリーフラインをコクピットヘリードすれば、シングルハンドでも大丈夫だ。嵐のときは出て行かないから、荒天帆走なんか考える必要はない。

迷いを自覚しているビギナーは、まだ向上していく可能性もある。しかし取るに足らない自説に固執するようでは望みはない。つい2～3年前までは、メインシートもメインハリヤードも

判別ができなかったのを忘れてしまったのだろうか。しかも間違った思い込みを自分よりビギナーには遠慮なく吹聴するのだから、これでは迷信邪説の再生産ではないか。

ヨットには広く深い世界があるのに、それを知る前に自己満足の世界に閉じ込められる。そこには固有の性格もあるのだろうが、そうとばかりは言っておれない状況である。

なぜ欧米では迷信邪説の再生産が起りにくいのか。

それはヨットクラブがあるからである。クラブにはヨットのこと、海のことを知り尽くしたベテランが鎮座している。異説には論議に応じ、邪説はたちまち見破る。まるで禅の老師のような存在がクラブには存在する。それでこそビギナーは奥深くまで導かれ、広い世界へと成長していけるのではないだろうか。

思えば私がヨットをはじめたときには、お手本としていた師匠が複数いた。今ビギナーの周辺には、自称ベテランばかりといっても過言ではない。

前述のベテランのうち関根 久氏はすでに他界した。横山 晃氏、渡辺修治氏も、もうお年であるのか往年の刺激的な文章は見かけない。そして野本謙作氏は、2002年7月20日、ハーバーの中で溺死した。日本の宝ともいえる一人であった。残念でならない。■



事故が起きる10分前の写真