



エンジンをかけないで走る“セーリング”がとにかく楽しいと話す。ティラーを持ち、船が走り出すと笑みがこぼれる

Cruising Philosophy

日本最初の単独世界周航セーラー

青木 洋の考える “クルージング”

レポート＝中島 淳(本誌) 写真＝中島 淳(本誌)、牧田宜久
report by Jun Nakajima (KAZI), photos by Jun Nakajima (KAZI), Yoshihisa Makita



自然を味方にしてゲームを楽しむ “セーリング”にこだわる航海

「近くのクルージング、遠くのクルージングにかかわらず、エンジンをなるべく使わずに、セーリングでクルージングするというのが、最高のおもしろさだと思っているんです」

そう話すのは、日本で初めて“世界”をクルージングしたセーラー、青木 洋。まるで船で旅をするために生まれてきたような名前を持つ男は、1971年、22歳のときに、6.4メートルの木造自作艇(信天翁二世号)で大阪を出発、3年2カ月をかけて北米、ガラパゴス諸島、イースター島、ケープホーン、南米、アフリカ、オーストラリアを巡り、我が国で初の単独世界一周セーラーとなった。その後も15フィートディンギーでの大阪～屋久島(鹿児島県)などの航海を経験するなど、一貫して“セーラー”であり続けた。現在は、大阪・田尻漁港マリーナのハーバーマスターをしつつ、セーリングの素晴らしさ、体系的な技術を伝える

ためにヨットスクールを主宰している。

そんな青木がこだわるのがセーリング、帆を張ってのクルージングだ。セールを降ろして、エンジンで走っている味わえない世界があると言う。

「たとえば風が弱くなっても、潮が強くなっても、それらを利用する方法があります。レースで風を利用するのと同じように、クルージングでもそれがおもしろさにつながります。あらゆるものが敵ではないんですから、悪い条件でもそれを味方にしてやっていく方法もあるはず。それがうまくいったときなんか、最高の喜びです。そこをエンジンをかけてしまったら、一番おもしろいところを味わえなくて、もったいないと思います。チャートや潮流表を使って、作戦を立てることはおもしろいですよ。クルージングの楽しさが大きく広がると思います」

あらゆるコンディションの海でセーリングするためには、もちろん技術が必要になる。技術の習得には時間と努力が求められ、そこで億劫になってしまうセーラーも多い。しかし青木は、



ヨットという趣味を持ったからには、その技術のレベルアップも含めてヨットを楽しんでほしいと話す。“嵐の中で必要なのは精神ではなく技術である”というのは、青木の持論でもある。

「セールというのは、エンジンの5倍くらいのパワーを生み出せる能力を持っているのではないのでしょうか。嵐と戦うにしても(リーフなどをして)セールパワーを使ったほうが良いと考えています。そして、せっかくヨットを始めたんですから、この5倍のパワーを使いこなす“技術”を身につける、自分がレベルアップしていくということに、楽しみを感じてほしいと思うんです」

無心になれる“夜”と魅力的な“沖縄”

ディンギー、クルーザー、国内、海外。さまざまなシーンの中を“セーリング”してきた青木が気に入っているものがある。夜のシングルハンドセーリングだ。ややもすれば“恐怖”を感じさ

せる夜。しかも強風が好きなのだという。笑顔でよどみなく話すのが印象に残る。

「夜のセーリングは大好きですね。自分だけの世界に入っていけますから。機走じゃダメですけど、セーリングしているときなんか、鳥になったみたいな気分です。風や波のことだけを考えて、陸地の地形によってそれがどう変わるかとかを考え続けて、無心になれます。強風で、風見や計器も見られないときは、自分の体で感じる風で(セールトリムやステアリングを)全部やっていかないといけない。感覚だけでセーリングする非日常的な感じが好きですね。こういうのを“禅セーリング”って呼べます(笑)」

まさにセーリングが趣味、という答えが返ってきた。あまりに楽しそうに話す姿を目の当たりにすると、今度自分もやってみようかという気にさせられてしまう。

日本国内でのお気に入りのクルージングエリアを聞いてみた。返ってきた答えは“沖縄”。青木の沖縄好きは筋金入りで、



青木氏のプロデュースしたクルージング艇・
信天翁24に乗って、夕暮れの大阪湾を帆
走する。氏のクルージングに対する考えか
たが多く詰め込まれた24フィート艇だ

大阪で主宰しているヨットスクールの上級コースは、沖縄・糸満をベースに開催されている。

「海自体があたたかくて、セーリングしていて体が疲れないんですよ。海洋性気候なので風も安定していて、急変も予測できます。すごく走りやすいんですよ。珊瑚礁が多いから(浅い水域が多くて)危ないという人もいますが、それは事前に分かっているから大丈夫です」

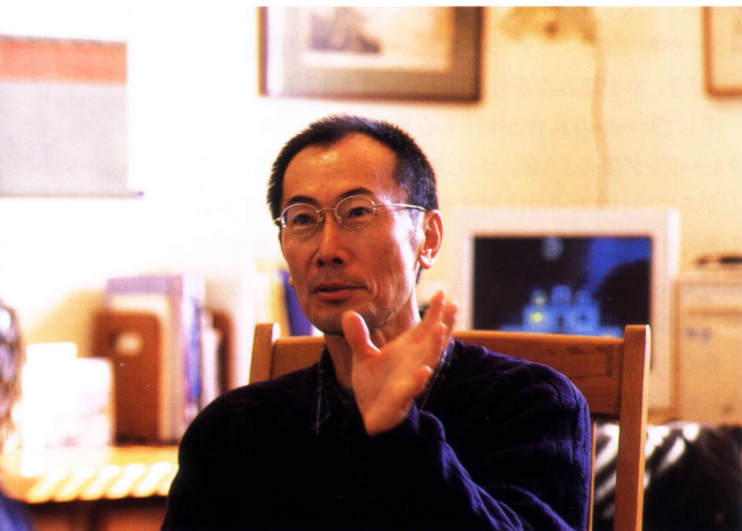
潮流を計算し、海図を見て計画を立て、ゲーム感覚でクルージングを楽しむ青木にとっては、海図上の浅瀬も珊瑚礁も、障害物とは映らない。

「(沖縄周辺の)離島とかに船で行ったら、道行く人が子供でもみんな『こんにちは』って挨拶してくれるんです。そんなこと都会ではほとんどないじゃないですか？ すごくホッとして、自分を振り返るきっかけにもなります。沖縄の人と接することで、都会の人が気づくことっていっぱいあると思います。(ヨットスクールのプログラムを含め)年に10回以上沖縄の海を走りますが、それは自分の楽しみでもあります。みんなに、あの沖縄の素晴らしさを知ってもらいたいですね」

出会い、そして港のマナー

「もちろん、人との出会いというのも、クルージングの大きな楽しみです。世界一周中にも感じましたし、日本国内のクルージングでもそうです。実は(世界一周を終えて)日本に帰ってきてから2年後に、デインギー(自作Y-15)で大阪から屋久島まで航海したことがあるんです。漁港とかに入って、大阪から来たと言うと、地元の人が、家で風呂に入っていけとか食事していけとか言ってくれるんです。翌朝は弁当を持たされたり。漁港つ

青木 洋(あおき・よう)。1971年から3年以上かけて世界一周単独航海。船乗りの難所として知られるケープホーンを越えて世界一周した最小艇(6.4m木造自作艇)としてギネスブックにも掲載された。現在は、自ら主宰するヨットスクールの“校長”でもある。2003年に26フィート艇で天文航法(GPSを用いない)による太平洋横断を成功させた大学生(当時)、友田享助氏など、450名以上の教え子を持つ



ておもしろいですよね。マリナーがホテルなら漁港は民宿のようなもの。その土地の人と触れ合えますから」

しかし、次に口から出てきたのは、漁港を利用するマナーの問題。漁師など地元の人とのコミュニケーションも、一方通行ではいけないと言う。いまやシーマンシップの権化ともいえる存在となり、450名以上の教え子を輩出してきた“先生”でもある青木にも、失敗はあった。

「いきなり入ってきて港の奥の一番いいところに舫いを取ったりしたら、そこはどこかの船が帰ってくる場所かもしれません。そういうことが続くと、漁師さんにも、ヨット乗りはこんなことも知らんのかと思われてしまいます。相手の気持ちになって考えることが大切で、ちゃんとマナーを守れば、きっと漁師さんみんなよくしてくれると思うんです。私も昔、失敗してしまいました。荒れた海で、夜中にへとへとで港に入ってきて、漁船にもやいだけと寝てしまったんです。朝起きたら、その船が漁に出てしまっていて、もやいを放されてプカプカ浮いてたんです。でも、文句は言えないですよ」

クルージング艇にこそ必要な“スピード”

青木の世界周航時の写真がたくさん飾られた、どこか船のキャビンを思わせる雰囲気のあるヨットスクールの教室で“クルージング談話”を始めてから、あっという間に2時間が経った。話題は「クルージングに適した船」というテーマに。

「重い船が安全でクルージング向きだというのは迷信だと思います。クルージング艇にこそ、軽くて速いという性能が求められる。マリナーに泊まっているだけでなく、船で旅をしようとしたら、求められる性能も自ずと違って来はります。クルージング艇にとって、スピードは、安全も含めていろいろなものに換算できる大きな財産です。速く走れるからスケジュールにも余裕が持てるし、潮流に負けないで走ること、そして潮流をうまく利用することもできます。日没の時間と戦わなくてはならないとき、突然現れた障害物を避けるときにも、スピードが必要です」

セーリングで“旅”をすることをクルージングというならば、当然のことである。それを気づかせてくれる説明は続いた。国内でクルージングしている艇の多くが、機走に頼っている理由を、青木はこう分析している。

「セーリングの技量だけでなく(クルージング艇と呼ばれている)船にも問題があります。重くて、セーリング性能が悪ければ、機走に頼らざるを得ない。ピッチングも大きくなります。また重ければ大きなセールが必要となり、それに伴ってウインチなどの機装品も大きくなる。そしてまた船が重くなるという、悪循環ですよ。現在クルージング艇といわれている船は、その船で旅をするというよりも、そこに居住することに重点を置いた、チャーターヨット向きの船になっているのではないのでしょうか」



信天翁24。ボリューム感あるミジップ部分と比較して細身のバウエントリーと、船内にバルクヘッドがなくバウが軽いため、波がバウをたたく感触が軽い。大きな波の中での試乗はできなかったが、不快なピッチングが少ないことが推測できる

24フィートの クルージング艇“信天翁24”

そんな青木がプロデュースした、24フィートの“クルージング艇”がある。日本の外洋ヨット設計の大家である横山 見氏が設計したその船は“信天翁24”と名づけられた。“信天翁”は青木が世界一周を共にした自作艇の名前であり、この船に対する青木の強い思い入れが感じられる。1999年に1号艇が進水して以来、これまでに16艇が進水している。

「外洋にも出ていける最小限の大きさで、いろいろな(年齢やライフスタイルの)方に対して提案できるサイズだと考えました。大きければいいというものではないと思います。クルージングしている大きな船を実際に見てみると、機走していることが多い

んです。大きな船でセーリングを楽しむのには、人手や体力が要ります。私もそうですが、中高年になったら、大型艇のセールを揚げ降ろししたり、リフしたりというのは大変な作業だと思うんです。維持費もかかります。リタイアして日本周辺をクルージングしたいと思われるような人にとっては、陸の生活を持ち込めるような、大きなヨットも魅力的だとは思いますが、小さなヨットで自分の力で旅に出たいという方も、たくさんいると思います」

既存の24フィートと一線を画すスタイルを持った信天翁24は、中国大陸や東南アジア、日本では沖縄などで古くから見られる船型を横山氏が改良した“サバニ船型”を持つ。高いフリーボードやドッグハウスなどは、レース艇とは違うクルージング艇らしい趣ながら、青木はこの船にスピードを求めた。もちろん、前述の、クルージング艇にこそスピードが必要という持論からだ。

「エンジンに頼らなくても楽しめる、セーリングのスピードポテンシャルが欲しかったんです。すぐに5ノットくらい出るから、エンジンをかけたくなくなりますね。船外機仕様であることも(スピードが出る)理由です。4ストローク船外機が出てきてから、故障、メンテ、燃費の問題がずいぶんクリアされて、音も静か。小型艇にとっては、インボードを積むメリットはずいぶん少なくなってきたと思います。海が荒れたときにアウトボードだと怖いという方がいますが、私としては是非ともセーリングで乗り切ってほしいですね。ただ、インボードが好きな方も居られますから、これまでに3艇のインボード仕様艇が進水しています」

実際に5～10ノットの風の中を、舵とメインシートを持ってセーリングしてみると、メインシートのトリムに船がすぐに反応する、軽快な乗り味。ディングーの感覚にも近い。いずれにしろ、外観の印象、よく言えば可愛い、悪く言えばずんぐりむっくりしたスタイルとは違う印象だった。

船に同乗した青木が自慢げに、そう、我が子を自慢する親のような口調で話す。

「乗っていて疲れな船ですね。ピッチングも少なく、ウェザーヘルムがなくて保針性能がいいんです。小学生でも強風でティラーが持てますし、ティラーをショックコードで固定することもできます。本を読みながら走らせていけますよ」

そしてヒールの具合が何とも心地いい。いわゆる重量級のクルージング艇のような、どっしりとした印象ではない。風速が上がるにつれてヒールは増すが、20～25度くらいだろうか、そのあたりで粘り腰を発揮して、そのヒールで長く安定して走り続けることができる。この傾き具合が、ヨット乗りにとっては非常に気持ちいい、ちょうどいい角度なのだ。

多くの無駄を廃し、サイズも小さい。内装もいたってシンプル。決して万能ではないが、多くの“セーラー”に受け入れられる性能が詰まっているように感じた。似ている船がない、こんな船があってもいい。

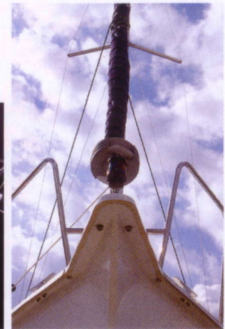
(文中敬称略)



大きく盛り上がった箱型のドッグハウスがクラシカルな雰囲気漂わせる。作業時の安全のため、デッキのほぼ全面にノンスリップパターンが配されている

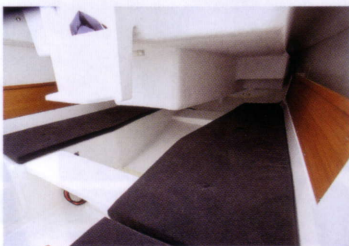


さまざまなシーンでのクルージングを考慮し、吃水は1.2mと浅い。ラダーの強度を確保するために、フルスケグ&アウトラダーの組み合わせが採用されている



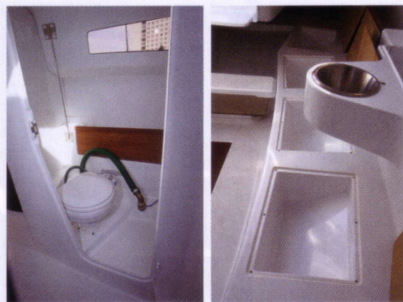
左：高いコーミングで囲まれたコクピット。トラベラーシステムがないなどシンプルな構造で、広く使える

右：特徴的なバウ先端の形状。ガンネルは反り返ったフランジ構造になっており、スタンションやバウバルビットのボルトが船内に貫通しないため、水漏れを防止するほか、メンテナンス性にも優れる



コクピット下のクォーターバース。青木氏は片舷をつぶしてトイレにしたいと考えたが、「帆走中に最も寝心地がいいのはクォーターバース」という横山 晃氏の意見で残された

シンプルな構造のキャビンは、175cmのヘッドクリアランスを確保。24フィート艇としては広いといえる



左：24フィート艇にはおよそ似つかわしくない広さを持つ独立トイレルーム。採光性もいい

右：すべてのバースクッションの下から現れる大容量の収納スペース。小型艇ながら外洋クルージングを目的としていることが感じられる



海面と引き波の状態から、比較的弱い風の中でも、スピードが出ていることが分かる。この程度の風ならほぼニュートラルヘルム。クルージング艇としては少数派のオープントランサムが採用されている



信天翁(あほうどり)24

- 全長：7.10m ● 水線長：6.60m
- 最大幅：2.65m ● 吃水：1.20m
- 排水量：1,850kg
- 標準構築船体価格：493.5万円
- * メインセール、ファーリングジェノア含む
- * エンジン別売り
- ホンダ8馬力船外機27.5万円、
- ヤママー1GM船内機96.0万円など
- (問) 青木ヨット
- 大阪府泉南郡田尻町
- りんくうポート北一番地
- TEL: 0724-65-8192
- http://www.aokiyacht.com
- E-mail: hi@aokiyacht.com