

## 私の帆走哲学と〈春一番〉



野本謙作氏

(大阪大学名誉教授)

1998年7月31日

第14回セーリングヨット研究会にて講演

### 〈春一番〉の背景

ヨットについての私のフィロソフィーとかいわれても、そういう話をするのは面はゆいし年寄りの自慢話みたいなことをしてみても仕方ないと思って、何をどう話そうかと思って考えたのですが、雑誌の「舵」なんかに、この何十年かにわたってぼつぼつ書きためてきたものがありましたので、それを引っ張り出してまとめたものを持って参りました(資料1、2参照)。これに沿って、いま思っていることをお話して行きたいと思っております。大部分は、読んでいただければ、なるほどそんなものかと分かって頂けるかと思いますが、まず〈春一番〉の背景の方から、説明させていただきます。

### シルバーエイジャー人乗りのすすめ

最初に「シルバーエイジャー人乗りのすすめ」という節があります。実は、三十年くらい前に「中年ヨット乗りのすすめ」というのを書いたことがあります。自分がそろそろ歳とってくると「シルバーエイジャー人乗り」になって、次は「よぼよぼじいさん一人乗りのすすめ」てなことを書くことになるのかと思っております。

#### クルーザーが減ってきた

日本のヨットの人口はまことに寂しいといいますが、天下国家を論じるようなマクロな視点から見ますと、まことに肌寒い気がいたします。一方、それこそシルバーエイジの、結構五十、六十、中には七十越したような人たちが、一人とか夫婦二人とかでひっそりと日本のあちらこちらを乗っています。そういう人たちを見ていると、あれがヨットの最後の姿だとは申しませんが、落ち着いたいい境地だなという感じはいたします。ヨーロッパやアメリカなどにもそういう人たちが大勢いるのは、皆さんよくご存じだと思いますし、また後から次々参入している人が、昔ほどではないにしても増えているようです。

日本では、大ざっぱに申しまして、ヨットのオーナーの平均年齢は、毎年大体一つずつ上がっているというのが実状らしいですね。去年一年間で出荷されたヨットの数、ヤマハの永海さんによれば、クルーザーで国内艇が八十隻で、輸入艇が同じくらい、ディンギーを入れても昨年の実

績が八百隻くらいだそうですね。だからクルーザーですと百隻ないんですね。小型船舶検査機構の統計を見ても、現有勢力がだんだん減ってます。この統計は遊漁船も入ってますが、遊漁船の大部分が個人の釣り船です。この釣り船を含むプレジャーボート全体で四十数万隻ある中で、いわゆるクルーザーといわれるヨットは、去年が一万四千いくらだったのが、最近きた今年の三月の統計では、一万三千何百かになってます。明らかに減ってきてるんですね。だんだんと漸減の傾向です。プレジャーボート全体は増えてるんですよ。日本の場合では徹底的に釣り船が多いですね。釣り船以外で増えてるのは、やかましい水上スクーター、あれは増えてますね。でも、やはり日本のプレジャーボートの圧倒的多数は魚釣りの船です。日本のプレジャーボートには、ヨーロッパやアメリカに比べると、おそらく三つ大きな特徴があって、一つはよくいわれてるように人口当たりの数が非常に少ない。その次に、機主帆従で、帆走が非常に少ない、それから三つ目に、魚釣りが圧倒的に多い。この三つが日本のプレジャーボートの特徴だろうと思います。

## 無精をしないこと

話がちょっと横へ飛びましたが、シルバーエイジー人乗りというのは、そういう一人か二人で乗っている結構な年齢の人たちを見ていると、一つの特異な形ではあるけれども、ヨットの乗り方としていい境地だなあということを感じます。年とってくると、大勢でがやがや乗るのはあまり向かないような気がする。それで、小人数で乗る。行き着くと一人で、あるいは夫婦で乗る。それを可能にする第一歩は、これは無精をしないことだというのが、私の考えであります。この中で海軍兵学校の飯をちょっとでも食べたのは高石さんぐらいかと思いますが、高石さんよく覚えてらっしゃると思うけど、「無精にわたるなかりしか」というのが五省の中にありましたよね。船に乗る人間は無精をしては絶対にだめだというのが、私の考えです。

そこに引用してありますが、「老年とは単に悪い習慣にすぎない」という格言があります。いくらか負け惜しみの感じが見て取れますけれども、たしかにそういう面もあります。無精という悪い習慣がだんだん身に付いてきて、体が動かなくなる。だから、年をとるとというのは、悪い習慣というだけで、何も本当に体が弱ってるんじゃないという負け惜しみであります。そういう悪い習慣を身につけないためにも、骨身惜しまずヨットに乗るのがいいのではないのでしょうか。

## 一人乗りにふさわしいヨットの種類

一人乗りのヨットにふさわしいのはどんな船だろうかと、そこにまたいろいろと書いてございます。これは「舵」に書いた文章なものですから、素人の方も相手にして、排水量長さ比の説明といった余計なことも書いておりますが、簡単に申しますと、私は一人乗り、それもある程度年輩のいった人が一人で乗る船は、いくらか重排水量の船がいいという意見を持っております。これには反対の意見もありますけれど、私はそう思います。

## 人間の面倒を見てくれる船

少し言い方を変えますと、人間が船の面倒を見てやらねばならない船と、船が人間の面倒を見てくれる船があると思うんです。性能の高い、馬でいえば瘤の強い競走馬のような船は、優れたスキッパーと腕っ節の強いクルーをそろえて動かすと、その船が持っている性能を最高度に発揮することができる。しかし、それは人間が船の面倒を見てやっているのであって、そういう船を少ない人数で乗ろうとしたり、乗ってる人間が、無精はしないにしても体力がいくらか弱ってきたといった状況になったときに、とたんにどうにも手に負えなくなってくるんですね。

一方、船が人間の面倒を見てくれるような船は、最高の操作までしなくても、極端にいうと人間が参ってしまって中ごろんと寝ていても、船がなんとかひっくり返らずに沈まずに、人間を休ませてくれる。そのうちに人間は力を盛り返してきて、なんとかまた動ける。そのような船じゃないと、広い海に出てゆくのは怖いという気がするんです。人間が最高のことまでしなくても、ああまたうちの親父しくじったな、仕方ないなあといいながら船が面倒見てくれるような、そういう船じゃないと、本当に自分を預けて海の中へ出てゆく気になれないというのが、私の印象なんですね。そうすると、重い船になってきます。まあ重い船と軽い船のいいところ悪いところは、皆さんよくご存じですから、繰り返しませんけれど、そのあたりのことがらが書いてあります。

### 一人乗りのための性能

乗り心地、乗り前の違いとか、微風の時のスピードとか、最後の生き残り能力つまり転覆耐性ですね、それに加えて積載能力の問題もあるでしょう。まあ、気持ちの豊かなクルージングをやるうとすると、ものが積めるということは非常に大切です。どこかに書いたかと思いますが、ルーバードアの代わりにカーテンにして、0.05 ノット速くするのも結構だけど、0.05 ノットぐらい遅くても、毎日重厚なルーバードアを眺めて楽しむ方がいいという考え方もあるんじゃないか。ヨットは乗りものだから、遅くていい理由はないけれども、逆に速ければその他のものは考えなくてもいい、その他は犠牲にするというのは、私は単純にすぎると思います。性能にしても、乗り心地も性能の中だし、スピードも性能の中だし、非常にひどい状態の中で最終的に転覆から生き残る能力も、また性能の中です。さらには、今いったルーバードアなども、性能のうちだろうと、こう考えるわけです。そのように考えてゆきますと、いくらか重い目の船、つまり昔流のやり方で、排水量とフィートで表した長さの100分の1の3乗という、例の排水量長さ比、あれでいって、私は300はほしいという感じです。もちろんこれは全部積み込んで、乗員の重量も入れた上での話です。300から350ぐらいがいいと、私は思います。

### もっと重い船がほしい

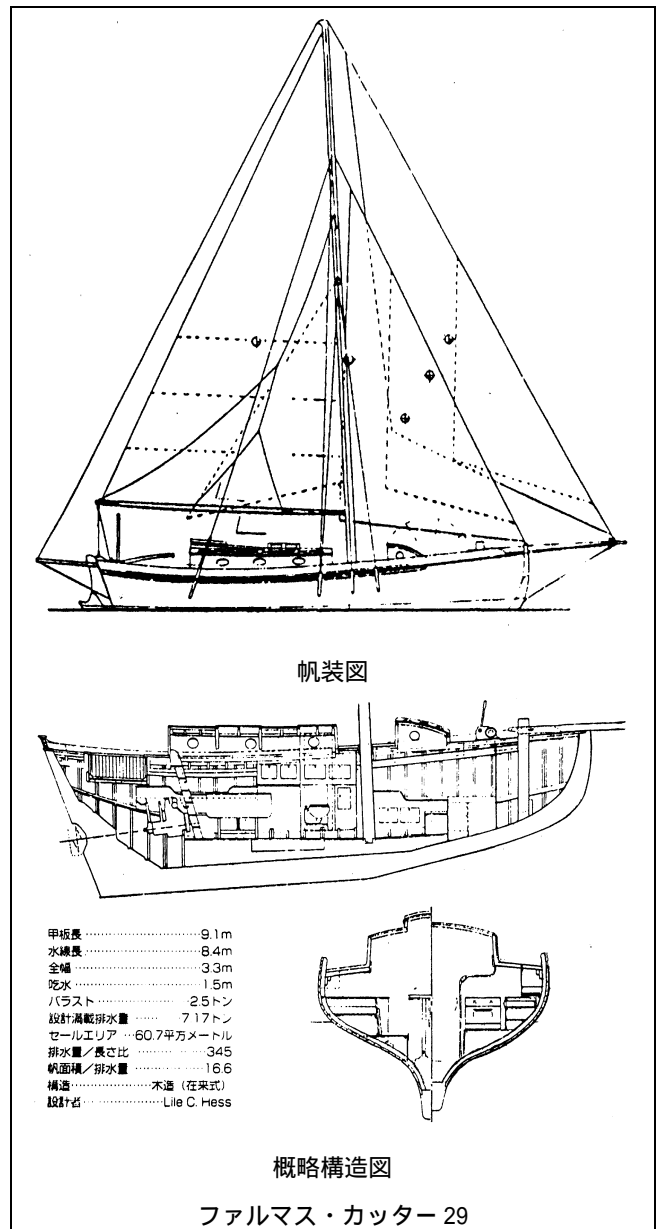
じゃ、その例としてどんな船があるだろうか。これの終わりのほうに絵が二つばかりついているかと思いますが。そのうちでも、ファルマス・カッター 29、これは排水量長さ比がちょうど350ぐらいのものですが、この船などは、今いったような立場から優れた船だろうと思います。

日本でもこんなヨットがほしいということ  
を5ページあたりに書いてありますが、先  
程申しましたように、結構年輩の、ひっそ  
りと船の中で生活しながら乗っているよう  
な人たちが、あちらこちらに見受けられる。  
そんな人たちが乗ってる船も、日本の現在  
の量産艇市場でしか入手できないから、そ  
ういう船に乗ってるわけなんです。もっ  
とどっしりした重い船があれば、本当にあ  
の人たちらしい乗り方ができるんだろうに、  
そんな船がないのは残念です。さらには、  
もっと若い年齢で、日本のこのような社会  
からはみ出して、何年も掛けて地球を回っ  
てみたりする人が今もときどきいるわけ  
ですが、そういう生き方の是非は別にしても、  
あの人たちもまた、そういう軽い船で出か  
けていってる。もっとどっしりした重い船  
があれば、あの人たちがやりたいようなこ  
とが、もっとできるのにという願いが、私  
にはあるわけです。

じゃ、なぜ今の量産艇市場の船がいけない  
のかといえば、一言でいえば、人間の面倒  
を見てくれない船だから、こちらが面倒を  
見てやらないと走らない船だからいけない  
というのが、私の考えであります。重い軽  
いでいうならば、軽すぎるということであり  
ます。

## ヨットは帆で走ろうよ

この問題はこれぐらいにしておきまして、ヨットは帆で走ろうよということ、私はよくいっ  
ています。私はいま年間150日から多い年は200日ぐらい水の上におりますけど、行き交うヨット  
の非常に大きな割合が、エンジンを使っております。まったく帆を張らずに機走している船もあ  
るし、帆を張ってもエンジンを回している。何故あんなにエンジンを使うんだらうか、もった  
いないなあ、こう思うてしまうわけです。エンジンを使っていけないとはいわないし、みんな  
それぞれ勝手だとは思いますが、それでもせっかくヨットに乗ってるんだらう、何故あんな  
にエンジンを使うんだらう、もったいないなあどうして思ってしまう。



## 帆で走らないと分からないことがある

たしかに、クルージングは移動の手段にすぎないのであって、むしろ移動した先々で沢山の楽しみがあるという考え方も、分からないではありません。しかし、ヨットに乗るからには天然自然の風だけに頼って、船を動かして海を渡る。そうするうちに、人間がこんなにおごり高ぶってくる前の、自然の偉大さとか、美しさとか、恐ろしさとか、そういうものが実感できると、私は感じてきているわけです。そのようなことを感じようとすると、できるだけエンジンに頼らない方がいい、全てを帆でこなす方がいい。そうしないと、そのような実感ができないという感じが、私にはあるわけです。ヨットというスポーツは、その点がかげがえのない良さであって、そのヨットに乗っていながらあんなにエンジンを使うのは、もったいないという気持ちが強いわけがあります。

人工の力で自然の中にどやどやと踏み込んでゆくようなエンジンは、どうも私が今いってるような感覚にはなじまない。ヘリコプターでエベレストに登ってもおもしろくないでしょうという人がいますけど、まあそういうところかもしれません。

時間がないからしかたない。これも非常によくいわれることなんですけど、私の考えるところでは、時間がなければ、無い時間の中でできるだけ充実した帆走をすればいいだろう。せっかく少ない時間をヨットに乗るんだったら、その中でエンジンを使ったんでは、せっかくのいい時間を無駄に使ってしまったんじゃないか、そういう感じがするのであります。

商売の航海だったら、何月何日にどこまで行かなくちゃということがあるから、仕方がないが、そうでなければ、自分が持ってる時間いっぱい海と向き合って暮らすのが、ヨットの乗りかたではないか、こういう考えであります。

## 安全のためにも帆で走ることが大切

さらに、ヨットは帆で走ろうよと主張するもう一つの理由として、安全のためにも、帆走にこだわることは大切だと私は考えております。一般の船乗りはもちろんのこと、ヨット乗りまでも含めてかなり大勢の人たちの間で、何か問題が起これば帆を下ろしてエンジンで走ればひとまず安心だという考え方が、広くあるように思います。この考え方は、ヨットの場合には非常に危ないと思う。そうしたために、ますます危ない状況に追い込まれていったという実例が、非常に多いわけです。人間が落ちた、助けに行こうとすぐにエンジンを回した、ジブがばたついてジブシートが外に落ちた、そしてペラに巻き付いてエンジンが動かなくなった、そういう状況ですね。これは、非常によくある状況です。人間が落ちた、それなら帆と舵を操作して、落ちた人間を拾いにゆくための、いくつかの帆走運用のやりかたが長年の間にできあがっております。それをまず行なって、帆で拾いにゆく段取りをして、その上で船の上を片づけて、必要だと思えばエンジンを掛ければいい。人間が落ちた、すぐにエンジン、というのは間違いであります。

突風を受けてもそうです。例はいくらでも上げることができますけれども、何か緊急の事態が起こったときに、帆を忘れてエンジンを頼ろうという態度は、危険を倍加することはあっても、安全のためには役に立たない。それが私の考えであります。

人類はもう何千年も帆だけに頼って船を動かしてきました。ヨッティングはその誇り高い帆船の伝統を受け継ぐスポーツであります。それなのに、何かあるとすぐに帆を忘れて機械に頼ろうとする。いかにも腰が定まらない。海の上で何が危ないといって、腰がふらついているほど危ないことはない。だから、船乗りは頑固じゃないとだめ、こういうことあります。

## 沿岸ナビゲーションの三つ道具

沿岸ナビゲーションの三つ道具、それはコンパスとログとエコーサウンダー(測深儀)であります。この三つがあれば、GPS はなくてもレーダーがなくても、沿岸航海はできます。レーダーや GPS は、便利は便利ですが、GPS とレーダーだけで航海するのと、このコンパスとログとエコーサウンダーだけで航海するのと、二つを比較してみれば、この三つだけに頼った方がはるかに安全であります。それは間違いありません。この三つを使った上で、GPS やレーダーを補助に使える、それはその分だけ、便利は便利です。

特に日本のヨットの場合、コンパスを積まないヨットはありませんけれど、ログとエコーサウンダーは比較的軽視されているような気がします。特にログのほうは、スピードメーターは比較のみなよく使ううんだけど、ナビゲーションの立場からすると、むしろ大事なものはスピードよりも航走距離の方だと思います。コンパスの方向と航走距離と、これを海図の上にプロットしておきますと、推測位置、いわゆる DR(Dead Reckoning)の位置が、次々に出てきます。それと海図にでている水深とを、エコーサウンダーで比較していきます。普通のエコーサウンダーは 120 メーターか 150 メーターぐらい測れるようになってますから、航海のかなりの部分までは、そのやり方でチェックができる。

たとえば、これはまあ自慢話になりますが、北海道を回ったときに、国境の納沙布岬と南の方の襟裳岬、どちらも霧でまかれてて、岬の姿を一度も目にすることなしに通ったんですけど、レーダーも GPS もはじめから積んでいませんで、コンパスとログと測深だけで、何の不安もなく、一人乗りで帆走だけで、霧の中を回っております。それは可能です。

### 疑い深さと注意深さ

ナビゲーションは一種のアートだと思います。アートとしてのナビゲーションには、ちょっと変な言い方もかもしれないが、疑い深くなるのが大事だと、私は考えております。どんなものも 100 パーセント信用できるものはない。コンパスで当たった角度も、水深も、100 パーセント信用できるものはない。多分これはこうだろうけど、もしああたったらどうだろう、そんなことをいつも考えて、疑っていなくちゃいけない。そのことが大切だというわけです。

葉隠の話がそこに引いてあります。葉隠というと昔の話でご存じない方も多いと思いますが、これは九州の佐賀藩に伝わる日本の古典の一つです。戦争中には、武士道とは死ぬことと見つけたりとかいう、あの一句ばかりが一人歩きをしまして、アナクロもいいとこみたいに思われてるわけですが、一度読んでごらんになるとわかるように、非常におもしろい。日本の広い意味の文芸作品の中でも傑作の一つだろうと思います。

その中の一つに、「誤り一度もなきもの危なく候」という言葉があります。これは失敗したことがなくて、したがって疑うことがない侍がどんなに危ないかということ、実践の経験からいったものです。これを書いた人は戦国時代を生き残った年老いた侍で、泰平の世になってますますサラリーマン化してゆく侍たちを目にしながら、自分の考えを書いた文章が元になっているのですが、その人の目から見ると、「誤り一度もなきもの危なく候」、こういうことになる。

GPSのデータなども、もしああったらこうだけど、もしこうだったらこうだということ、いつも疑い深く見ているのなら有益無害だと思うのですが、悪いことに、GPSという道具はこういう疑い深さと馴染まない顔をしてるんですね。それが私、一番怖い気がいたします。

霧の夜だとか、そんな何が出てきてもおかしくないような状況が、海の上ではあります。そういうときのナビゲーションを語るときに、疑い深さと並んで大切なのは、注意深さであります。一瞬浮かび上がる山影は、すぐにコンパスで方位を取らなくちゃいけない。音、漂流物、匂い、五感にかかる全ての兆候を見落としははいけない。それらのことからは、コンパスやログやエコーサウンダーが与えるナビゲーションの情報を、あるときは補い、あるときは修正し、またあるときは危ないぞとって、警鐘を打ち鳴らすものであります。ナビゲーションのアートとはそういうものだろうと、私は考えております。その点、GPSやレーダーだけに頼るナビゲーションと比較してみると、その本質において大きな違いがあります。私はGPSが悪いとはいいません。だがGPSだけに頼ることによって、そのような何千年にもわたって作り上げてきたナビゲーションのアートを、簡単に忘れ去ることの危険を強調したい、こういうことでもあります。

ずいぶん偉そうな話をしておりますけど、この場所では私のヨットの乗り方の話をしろといわれますので、覚悟を決めていわせて頂ければ、このような話になって参ります。

## 海で行き逢う人々

### ヨットと船

クルージングしていると、いろんな所で、いろんな人たちにあいます。ほとんどみんな田舎の素朴な名もない人たちですが、実に魅力的です。そんな例をいくつか書いてありますけれども、たとえば、11ページに書いてある小さなエピソードは、九州の南の端に近い小さな漁港でのことです。

船を付けてしばらくすると、三年生ぐらいのガキ大将がやってきて、船首を止めてるロープを一生懸命引くから、

「あまり引くなよ、船が当たるじゃないか」

そうすると、ああこのおっちゃんの話できるなと思って、「これヨットですか」と私の船をみて聞いてきた。私は当然、「ああ、そうだよ」といいました。そしたら、その連中、なんかお互いにひそひそといいながら、しげしげと私の船を見てて、

「うそじゃ、これヨットじゃない、船じゃろう」

こういつて叫びだした。私も一緒になって笑いながら、なるほどと思ったわけです。

ヨーロッパやニューイングランドなどには、今でも漁船やら荷船やら、その地方土着の小型船をヨットとして使って、愛着と誇りを持っている人たちがいます。そして西洋のヨットは、もともとそのようにして生まれて、現在の形に進化してきた。だから、彼らのヨットと船の間には、境界線も差別もない。日本の場合には、ヨットというと何かハイカラな舶来品で、普通の漁船などとは別のものだという感じがどこかにある。「これ、ヨットじゃない、船じゃ」という子供たちは、そののところを子供の直感で突いたんだなあ、私は分かったわけです。そのような日本のヨットの特異性といえますか、それはヨットの世間を狭くしていて、ヨットが社会の基本構造に日本ではなかなかとけ込めない。ヨーロッパやアメリカのヨットが、あれだけ社会の基本構造、民衆の間にとけ込んでいることと、これは決して無縁ではなからうと、そのようにその時は感じたわけでありませう。

その次の、太刀魚がよく採れたところの漁場が荒廃した子供の話も、読んでみてください。なかなかのもので、あの子はその後どうなっただろうと折に触れて思い出します。

「兄さん、世界一周はやめとき」

最後の話は、これも印象的なんですが、豊後水道の離れ島で、もう日が暮れて遅い晩御飯を食べて、こちらは寝ようとしているところに、岸壁の方で、何か人が来たような感じがある。「兄さん、もう寝たかな。わたし、あんたが来たとき、ここで釣りしとったおばあちゃんよ」と声がして、おばあさんが出てきたのです。彼女は見ず知らずの私に言いたいことがあって、出てきたのです。こちらが聞いたわけではないんですが、まず身の上話が始まりました。小学校をでるとすぐにその島を出て、大阪にいった。連れ合いも同じ島の出身で、造船所で働いてた。戦争に負けて失職して、二人で帰ってきて、漁と狭い畑で苦労して子供を育てた。昭和二十四年六月二十日、戦後まもなくの、まだ台風情報もテレビもない時代に、デラ台風というのが襲いました。これは非常に特別な台風で、きれいな澄み切った満月の夜に、いきなり南西からこの豊後水道を襲いました。大勢の人たちが死んで、今でも、あの人もデラ後家やというような言葉が、この豊後水道には残ってます。デラ台風で主人を亡くした後家さんたちのことを、デラ後家というのです。このおばあさんも、デラ後家の一人だったんですね。もう今は孫もでけて、安気なもんよというけども、四十四年、どんなに大変だったか、私もじいっとそれを想いながら黙って聞いてた。



これからが、彼女が私に言いたかったことなんです、

「見たところそんなに若うもないのに、あんたはそんな大きなヨットで一人旅をしてのようじゃが、ひょっとしたらあんた、その船で世界一周をしようとしてるん違う。兄さん、なあ、世界一周はやめとき」

これは作り話じゃなくて、完全な実話です。こういう人たちがいるんですね。

## <春一番 >のコンセプト

私のヨットの乗り方の端々をお話すると、このようなことになるかと思います。次には、こういう私のヨットに対する考え方、感じ方、それを船に実現してみると、どういうことになるだろうかということをお話ししたいと思います。それがもう一つの資料の「<春一番 >のコンセプト」という方に関する話です。

## 和船の美しさを生かしたかった

この船を造って二十年あまりたちますが、この船を造るときに私が最初に考えましたのは、自分が一人で乗って、時間さえ許せば世界中どこへでも行けるヨットにしたいというのがまず基本であります。そのころは私仕事をしておりましてので、当分は日本沿岸のクルージングが主だろうけれど、一生乗るつमりの船なら、それだけの耐航性を持つ船にしようと考えました。そうすると、十メートル程度のどっしりした、先ほどいった重排水量の船になる。レース用のレーティングのことは頭から考えない、これは最初からはっきりしていました。

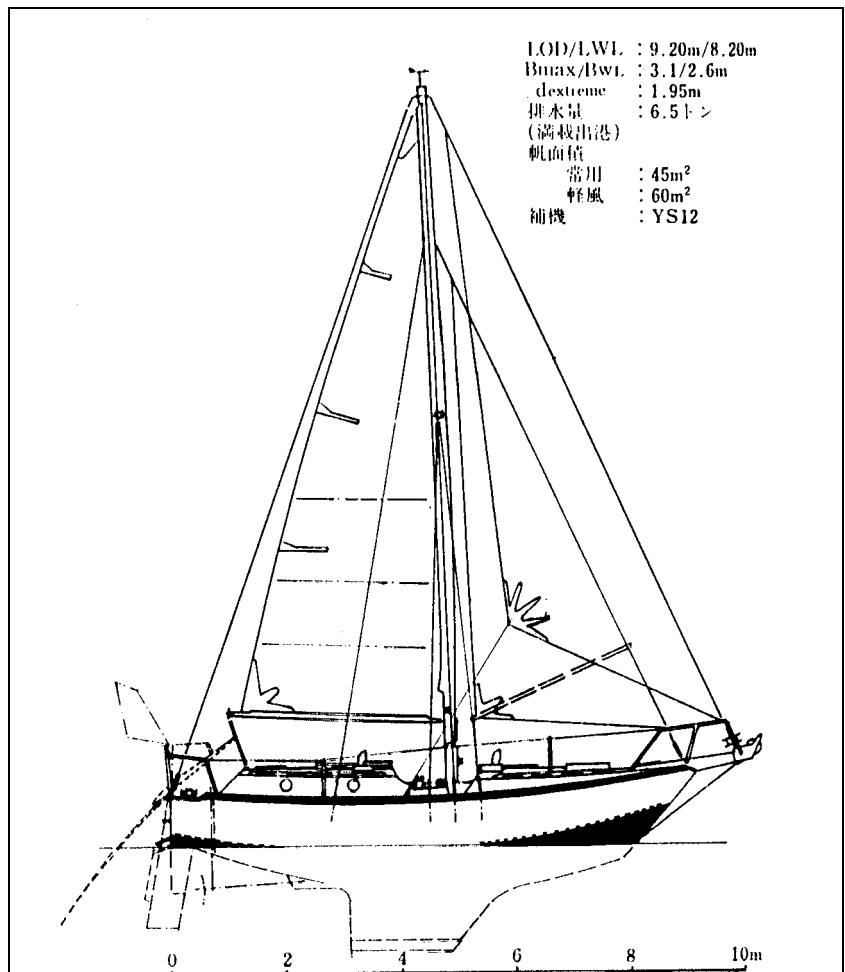
## 帆船の寸法効果

私のヨットデザインの原点は、日本伝統の帆走漁船でした。青春時代の私はそれに熱中して、日本伝統の帆走漁船を何とかしてヨットにしてみたいと一生懸命にやりました。熱中と挫折の中で、六十尺の打瀬(うたせ)、打瀬というのは一種の帆船底引き漁船ですが、これが見せる切れ味を、三十尺のクルージングヨットに移すことは、帆船の寸法効果が許さないということを知ったわけでありました。

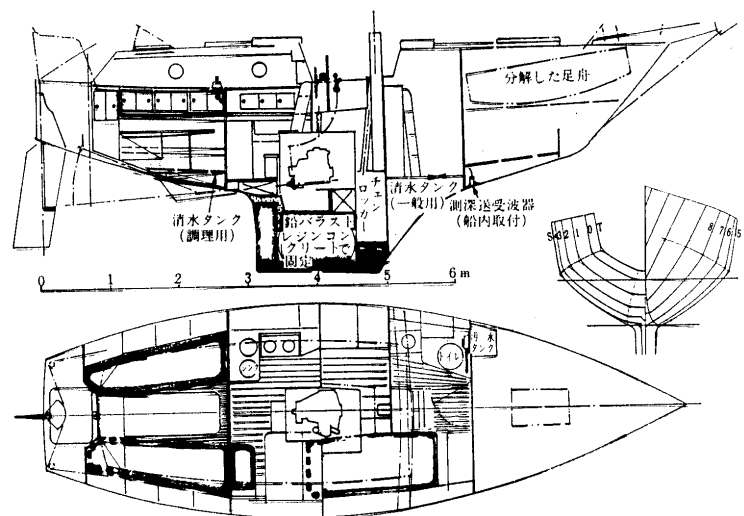
帆船の寸法効果というのはなかなかおもしろいことで、またあまり一般には使われていない言葉かと思います。これは簡単にいえば、物理学の相似則を帆船に持ってきたらどういうことになるかということです。一番基本は、フルードの相似則の問題があります。ですから粘性抵抗の話は別にしますと、(こちらのほうも、ほぼスピードの自乗に比例する抵抗ですから、ヨットで問題になるフルード数の範囲ですと、剰余抵抗あるいは造波抵抗と一緒にひっくくっても、あまり大きな違いはないわけですが)、まず重心の高さも含めて完全に相似な船であれば、風速が縮率比

の平方根で小さくなった状態では、小さくなったヨットは、同じく縮率比の平方根のスピードで走る。横流れ角や傾斜角も同じだと、こういうことになるわけですね。ということは、ヨットは小さくなるほど、たとえば六十尺の打瀬と三十尺のクルージングヨットとを比べれば、半分ですから、平方根  $1/2$  で、7割くらいのスピードで走れると、こういうことになるわけですね。そのときの風速の方も7割になる。じゃ、同じ風速になったらどうなるかというと、傾きすぎて走れないわけですね。そこへ持ってきて、重心の高さの方は、これは単純にスケールレシオではありません。いろいろな要素が入ってきます。それらを含めたものが帆船の寸法効果であります。

結論的に一つの単純なところを申しますと、船を半分とか三分の一とかいう長さになると、よほど大きなパラストを下へぶら下げない限り、同じ風速の中では走れないということになります。極端な例が、ラジコンヨットでして、あれはみんな全く実寸では考えられないような深いスオードキールを垂らして、その下にバルブ型のおもりを付けているのはご存じだと思います、あのようにならないと、現実の風の中では全く走れないんですね。あれなどは、帆船の寸法効果の典型的で誇張された表れ方です。



<春一番>の帆装図



<春一番>の船内配置とボディプラン

そのようなことがあるので、たとえば六十尺の帆走漁船のまねをして、クルージングヨットを造ろうとすると、それはうまくゆかない、とこういうことです。私は二十代から三十代のはじめぐらいまで、これで悪戦苦闘したわけでありませぬ。最終的に挫折を経験し、そして和船の船型に別れを告げて、重排水量の方に移っていったわけだ。ところが一方、私の感性は、和船の直線的なラインや、シアラインとチャインのラインとでうまく調和してくる曲線美を忘れることができない。それを何かの形で、自分の船には取り入れてみたいというのがもう一つのポイントだった。これは性能とは関係がない、自分の感性の問題だ。それをすることで性能を落としてまで和船のまねをしようとは思わない。しかし和船の持つあの美しさは何かの形で取り入れてみたいというのが、一つの考えであります。

## リグの工夫

### カッターリグと長いボウスプリット

リグはカッターリグにいたします。前帆が二つに分かれて、メンスルが比較的小さい。これは一人で乗るのには、都合がいい。先ほどの船が人間の面倒を見てくれるということにもつながりませぬ。

それから、ボウスプリットをかなり長くする。後で実物をご覧いただきますと分かりますが、今はこの絵よりまだ1メートル伸ばしております。これは二つ理由があります。バラストキールは大きな重量になると同時に、それが大きな横揚力のもとになりますから、重心の前後方向の位置と、水線下の横面積の中心つまり横方向の抵抗の中心、この二つは当然かなり密接に結びつきます。これらと帆面積の前後方向の分布ですね、この三つの調和をとろうとしますと、帆面積をかなり前へ出したいくなります。軽い船の方は必ずしもそうはなりません、重排水量の船になるほど、その傾向が強くなります。そのためには、ボウスプリットを出すのが有効です。その結果として、一昔前までの帆船は、皆ボウスプリットを持っていました。アメリカ杯の船でさえも、Jクラスの船ができる前までは、全て船長の三分の一にも及ぶような、長いボウスプリットを出していた。ああいう形でバランスをとっていたわけですね。これが、第一の理由です。

もう一つの理由は、今の事柄とも関係するわけですが、重い船の軽い風のとときの性能を改善しようとする、とにかく大きな帆面積を持たせなくちゃいけない。帆の高さを増すか、帆の下縁の長さつまりフットの長さを延ばすしか、面積を伸ばす方法はないわけですが、マストを伸ばすことは帆面積中心の上昇を招くのでやりにくい。それで、なるべく前後方向に伸ばすことになる。その意味から、ボウスプリットがまた大きくなるわけでありませぬ。

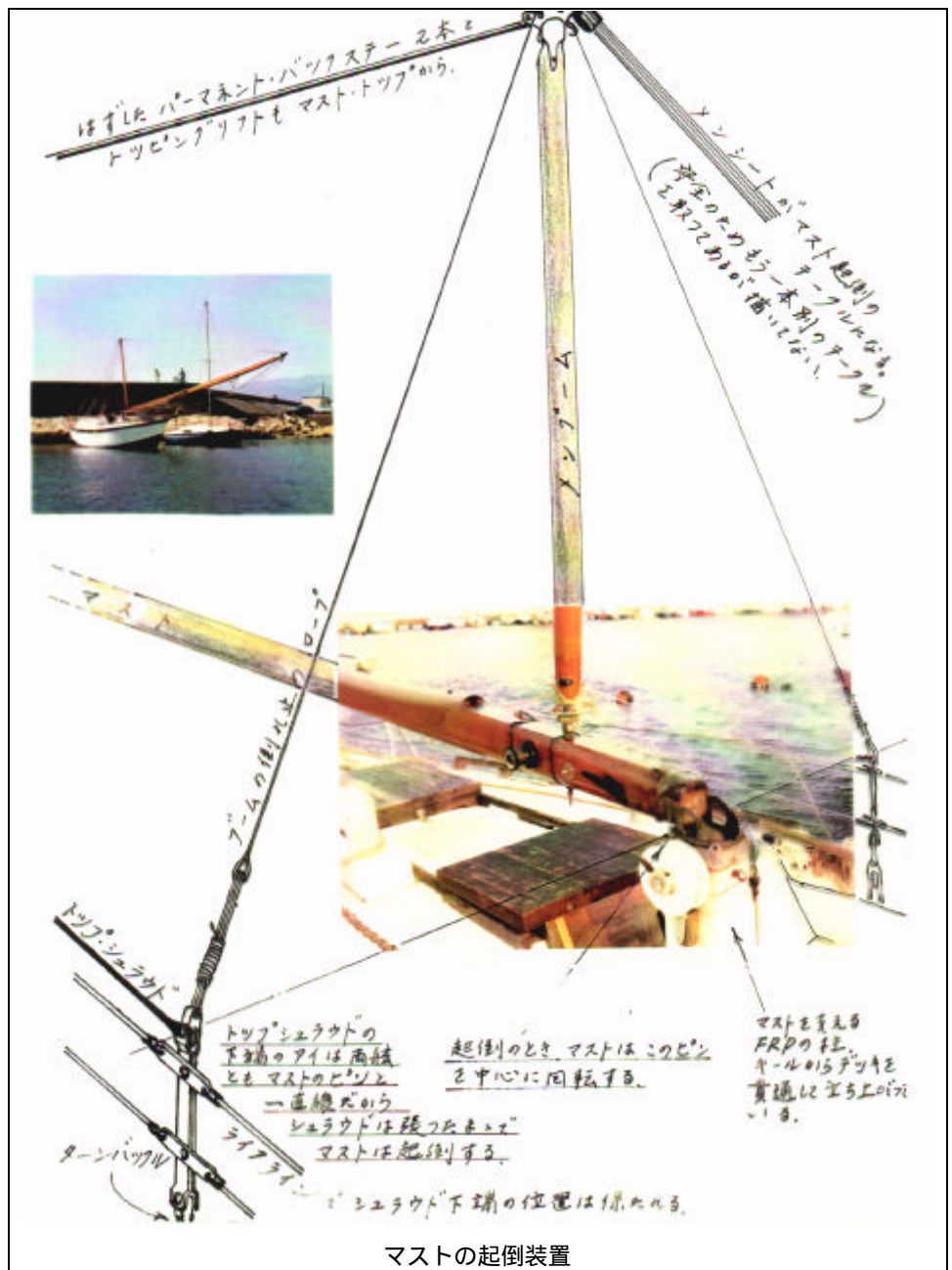
### 思い切ったセンターコックピット

このように、カッターリグを採用して、おまけにボウスプリットを付けて、帆面積中心をかなり前へ出す。それからメンスルは比較的小さくする。こうなると、いっそコックピットを船の真ん

中まで持って行ってしまって、コックピットの中へマストを立てたらどうだろうかということになります。実はこの船の前の初代の<春一番>の場合に、同じ様な考えかたで、やはりセンターコックピットにはしてた。それでもカッターリグではなかったし、ボウスプリットも後から付けたようなものであって、まだ中途半端だった。そしてマストはコックピットより前へ出していたんですね。しかし、その経験を思い出して、この設計をするときに考えてみると、あの方向をも一つ進めて、コックピットをもっと前へだして、その中にマストを立ててしまう。これなら帆の上げ下ろしからリーフまで、全ての操作をコックピットの中で、舵輪のすぐそばでやれるから、一人乗り向きです。そうなると、後ろのキャビンがメインのキャビンになるから、主な居住区は後ろへもってきてしまって、ここにセティバース、こちらにギャレー、こちらにチャートテーブル、こういう配置にしてしまう。チャートワークと炊事はクルージング中の二大作業ですが、これをしながらちょいと首を伸ばせば前が見えて、舵輪は手元にある。前の方は、トイレとかシャワーだとか、自分用の個室だとか、そういうものにしてしまう。で、前に大きな倉庫、こういう配置を考えたわけです。

### マストの起倒装置

そろそろ予定の時間になりましたが、後いくつか付け加えますと、これは船を浮かせたままで、自分一人でマストを立てたり倒したりすることができる仕掛けで、どのヨットにでもできるというわけにはゆきませんけれども、ずいぶん便利であります。マストはデッキを貫通していません。キールから FRP の頑丈な四角断面の柱が立ち上がってまして、その上に金具を造って、そ



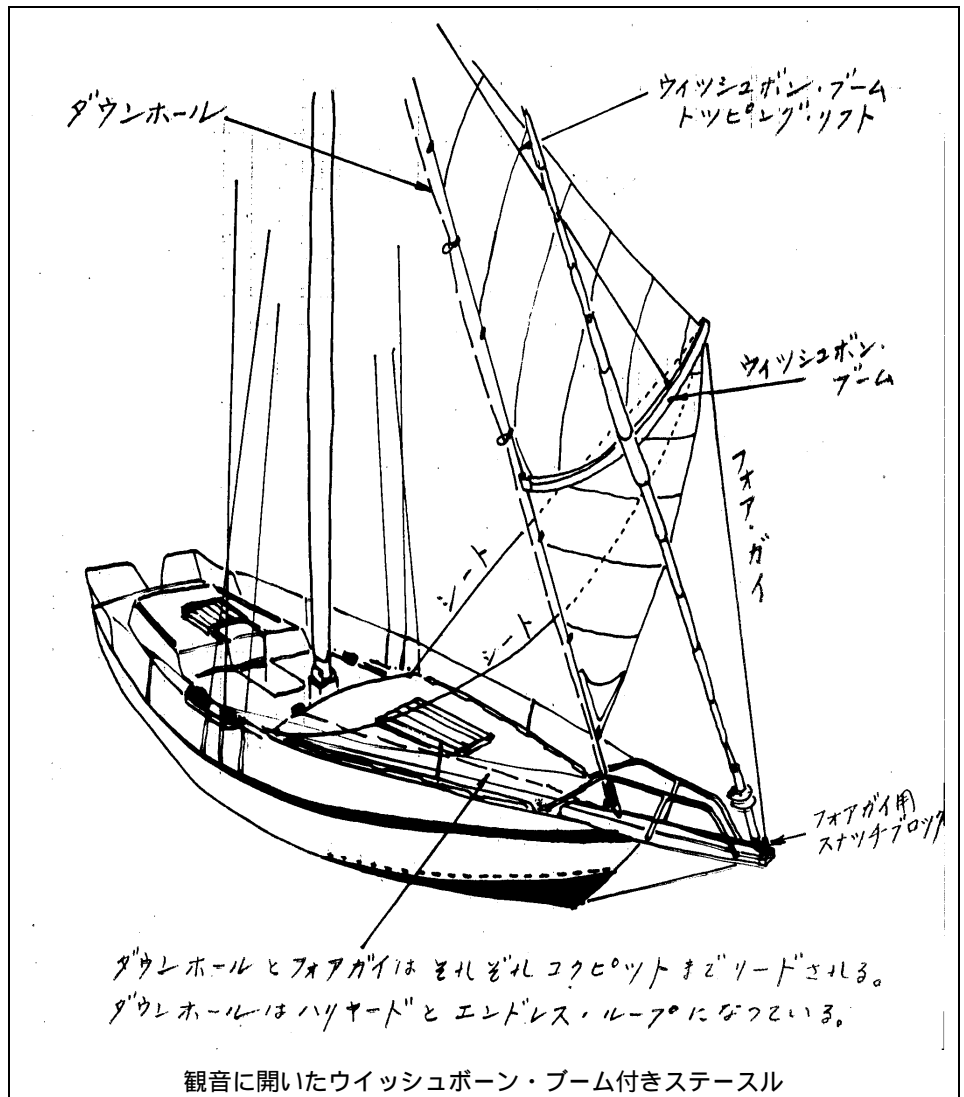
れにマストを据えます。だからマスト下端はピンジョイントですね。マストはどのみち座屈でやられるわけで、下端固定の長柱座屈か下端ピンの長柱座屈かということですから、ピンならピンなりにマストの断面係数を選んで、それなりの設計をすれば、そんなに無茶に重くはなりません。特に、木のマストの場合には、下をずっと絞ってゆくことができますので、重くならない。それはそれとしまして、ここでマストをステップする。そしてここに回転軸がありまして、その回転軸と両舷のトップシュラウドの下端とが一線にしてあるのです。ですから、マストを倒していても、トップシュラウドは張ったままで倒れて行き、マストが左右に振れない。これが第一のポイントです。

そうしておいて、メインブームをスプレッダーといいますか、つかい棒にを使って、倒していくわけですね。図にありますように、もともと付いているパーマネントバックステイを外して、ブームの先に付け、それからトッピングリフトも同じくここで止めてしまう。そうすると、一方が切れてもまだいい。それから、このメインシートをテークルのロープに使う。念のためにもう一つ、図には描いてないですけど、ここへスナッチブロックを入れて、ロープをダブルに取って、それで両方を適当にゆるめながら倒していくわけですね。倒すときにはゆるめる方向ですから、文句なしに一人でやっていけます。引き起こすときには、この船の場合で、マストがリギンを含めて、大体 170 キロぐらいですから、こういう格好でやろうとしますと、このテークルにかかるテンションが、摩擦を入れると 500 キロを越します。そうすると、ロープのテールを引いても、1/5 の力になるんですが、テールのテンションが 100 キロになります。3 年前までは、そこへ二重のテークルを引っかけまして、それを引いてました。それだったら引けますよね。二重テークルで 4 倍ですから。ある程度起きてきますと、だんだんモーメントが減ってきますと、楽に立ち上がります。三年前に七十才になった記念に、描いてはないんですが、この下にモーターをつけまして、この中に減速歯車を仕込みまして、向こう側に出ているアンカーチェーンを巻き上げるジプシーのワーピングエンドを、この軸でモーターで回すようにしました。これに巻いて引くと、これはもう非常に楽で、いまは毎日でもマストを立てたり倒したりして、油をやったりできるわけですね。これなども、私の船の変わったところの一つだと思います。

## ウィッシュボーンブーム

もう一つの特徴は、これです。さっきのようにカッターリグですから、前のヤンキージブと後ろのフォアステースルがあります。このフォアステースルに、こんな風に曲がったブームがついています。これはもともとはウインドサーフィンのブームと同じように、向こう側にも対して付けていたんですけども、考えてみると一本でも同じことだし、下ろしたときにじゃまになる、内舷側を取ってしまって、これだけにしたものです。ここから一種のトッピングリフトを上へ引いて、だらんとならないようにしています。

これは、今は観音開きをしているところで、メインスルはステアスルの反対側にあります。こうしますと、これがウイスキーポールになって、わざわざ前へ行ってウイスキーポールを引っ掛けなくても、勝手に開いてくれるわけですね。ボウスピットの先にスナッチブロックがありまして、それから、ブロックを通して、こちらの方に持ってきているわけです。観音に開くときには、ブームエンドへこちら側のスナッチブロックを外して引っかけます。この



ラインがありますね。これをフォアガイにして張り合わせますと、ブームを適当な角度で、直角なり、少し前なり、少し手前なりで、固定することができる。それで、メインスルを反対側へ出して、これをブームバングで舷側へ止めてしまう。そうすると、非常に安定した追風の帆走になりまして、強風の追風には、非常にありがたいものです。瀬戸内海あたりの波がまあまあ4メートル以下ぐらいの状況だったら、20メートルをはるかに越すような風でも、深くリーフしたメインスルとこのフォアステアスルで、追風で走ります。非常に安定しています。その操作全部、コックピットの中でやれるわけですから、前へ行く必要がないわけですね。舵輪もすぐ横にあります。

その他に、アビームあたりでもいることがあります。レーシングルールでは、ウイスキーを風下側へ使っちゃいけないというのがありますが、アビームあたりでウイスキーを風下側へ使うと、ジブのドラフトが深すぎず、ジブの力が強くなりますよね。それでそういう変則的なウイスキーの使い方はいけないということにしたんだと思います。このウイッシュボーンブームでも、それと同じ様な効果があって、アビームでも、割合きれいに張ってくれます。またクローズホールドに近づいても、普通のジブシートにかかるテンションというものは、大部分の力がジブをフラットにすることとリーチを張ることに使っているわけですが、この場合ブームが付いているから、ジブをフラットにするのはブームがやってくれる。後は角度をトリムするだけですから、普通の風

だったら、小さなシートウインチに一つ巻いた後、腕でグーッと引くだけで、おおかたトリムできるんです。本当の詰めるときには、その状態で、もひとつリーチを張りたいですから、ハンドルを二三回まわしますが、それだけです。シートの操作が速くて楽なんですね。ですから狭いところでいったりきたりするときには、ヤンキーを巻いてしまって、これだけを使うということもやります。そんなことで、この片張りのウィッシュボーンブームは、大変便利に使っています。

その他いろいろございますけれども時間が参りましたので、これから船の方を見ていただきまして、いろいろご意見ご質問などもあるかと思しますので、説明させていただいて、できればちょっとぐらい、その辺りをセーリングしてみたいと思っております。

どうもありがとうございました。

後記：

この後棧橋へ出て、＜春一番＞の内外を見学した後、シングルハンドでの帆走達着を実演していただきました。3メートルくらいの微風の中、お話のようにヤンキージブを巻き取って、ウィッシュボーンブーム付きのステアスルの威力で自由自在にタッキングしたり、はたまたセールを下ろして、ご自慢の櫓を漕いで風上にしっかりと上ったりと、狭い港の中を自由自在に動く＜春一番＞の雄姿に、一同拍手喝采でした。

