

帆船〈あこがれ〉の「セールトレーニング」が始まったそのときへBACK！（その2）

今年3月をもって活動を終了し、MJCマリン賞2013の大賞に選ばれた、大阪市の帆船〈あこがれ〉。20年にわたって一般市民を対象にセールトレーニング事業を続けてきた同船の足跡を、同じ時期に民間組織で事業展開した帆船〈海星〉とともに紹介している。※次号まで3話の連載になります。



日本で初めて自治体が運営に当たった、大阪市のセールトレーニング帆船〈あこがれ〉。1992年に進水して以来、20年間にわたって3万人以上の人々を帆船の航海に導いた

1994年の出来事

- | | |
|-------|------------------------------------|
| 2月12日 | リレハンメル・オリンピック開催。 |
| 4月 8日 | バンド、ニルヴァーナのカート・コバーンが自殺。 |
| 5月 1日 | F1サンマリノGPで、アイルトン・セナが事故死。 |
| 6月27日 | オウム真理教による松本サリン事件発生。 |
| 7月 8日 | 日本人初の女性宇宙飛行士、向井千秋氏、スペースシャトルで宇宙へ。 |
| 8月28日 | 気象予報士国家試験開始。 |
| 10月 | イギリスの数学者、アンドルー・ワイルズがフェルマーの最終定理を証明。 |

音楽：Mr.Children「Tomorrow never knows」、
EAST END×YURI「DA.YO.NE」、奥田民生
「愛のために」
映画：「シンドラのリスト」、「男はつらいよ 拝
啓車寅次郎様」

Dream first!

「'83大阪世界帆船まつり」の成功や、このイベントに参加した香港の帆船〈志風〉^{ジフン}の関係者からすすめられて、セールトレーニング事業の実現に向けて動き始めた大阪市港湾局。同じ夢を民間の力でかなえようと「日本トールシップクラブ」を立ち上げて賛同者や企業を募り始めた今井常夫氏。双方とも、1986年に開かれたISTA（国際セイルトレーニング協会）のイアン・フィッシャー氏による「帆船とセイルトレーニングのすべて」というセミナーを通じて、その志をさらに一歩進めた。

特に、今井常夫氏にとっては、当時、

NORC（旧日本外洋帆走協会）副会長を務めていた大儀見 薫氏が強い関心を持ってこのセミナーに参加したことが、大きな意味を持っていた。前号で述べたように、大儀見氏は翌1987年に開催された第1回メルボルン大阪ダブルハンドヨットレースで優勝。そんな、時の人が、今井氏と行動を共にしながら帆船〈海星〉の誕生に尽力することになったからである。

「大儀見さんは、日本リーダーズダイジェスト社の社長や西武セゾンの取締役を歴任していたことから、広範な人脈を持っており、一緒に寄付集めに歩くと、名だたる企業のトップが強い関心を示してくれました」



150万人の観客を動員して大成功を収めた「'83大阪世界帆船まつり」。すべてが、ここから始まった



「'83大阪世界帆船まつり」に参加して大阪市にセイルトレーニング事業をすすめた、香港のセイルトレーニング帆船〈志風（ジフン）〉（「SAIL OSAKA '97」の公式記録集より）

また、大儀見氏は1987年にNORCのアメリカズカップ参戦に向けた下準備でオーストラリアのバースを訪問。そこで、竣工後間もない同国のセイルトレーニング帆船〈ルーウィン〉を視察し、運用ノウハウを調べるために今井氏を〈ルーウィン〉の航海に派遣すべく支援した。

「私は、〈ルーウィン〉の航海に加えて、オーストラリア建国200年記念の帆船イベントや、それに伴う帆船レース、パレードにも参加して、帆船に関わる事業をつぶさに調査することができました」

そう振り返る今井氏だが、帆船がなければ、自前の活動が始まらない。また、大儀見氏のおかげもあって企業の理解は

今井常夫（いまい・つねお）

1958年山口県生まれ。東京商船大学（現 東京海洋大学）卒。1982年に日本人で初めて英国の帆船〈マルコム・ミラー〉のセイルトレーニングに参加。帰国後、日本トールシップクラブを設立。1990年に大儀見 薫氏らと「日本青年帆船協会」（現 日本セイルトレーニング協会）を立ち上げ、翌91年から帆船〈海星〉でセイルトレーニング事業を開始。93年に国土交通省所轄の財団法人として設立。1998年に同協会を離れ、2002年まで〈あこがれ〉の事業に参画。現在は米国系ライブエンターテインメント企業の日本法人代表を務める。



日本で初めて、民間の力でセイルトレーニング事業に着手した帆船〈海星〉。時の運、人の運に助けられて誕生した



「船酔いに苦しんだ人も、航海が終わるころには、『また乗りたい』と思うようになるものです」



今井氏と共に〈海星〉の誕生に尽力した大儀見 薫氏(中央)。「SAIL OSAKA '97」のシンポジウム「海とセーラートレーニング」にパネリストとしても参加した

進みつつあったが、いざ寄付の話になると、帆船を持たない状態ではどうしても説得力に欠けていた。

「私たちの計画に理解を示す人たちに、実物の帆船を見せて納得してもらう必要がありました。当時、私が試算した資金は、必要最小限の機装を施した200トンクラスの帆船を建造するのに5億円、運営母体の財団設立に必要な基金が3億円。そして、最初の事業として考えて

いた、1年半に及ぶ『グランド・レガッタ・コロンブス'92』への参加航海で4億円、計12億円以上が必要でした」

当時、日本はバブル経済に沸いていたが、さすがに12億円もの資金は簡単に集まるものではない。1年間の寄付活動を経て、思ったほど応援の輪が広がらなかったことから、大儀見氏でさえ、「とりあえずヨットで始めてはどうか」と少し弱気になったそうだが、7年越しの募金活動で〈ルーウィン〉の建造をかなえた西オーストラリア・セイルトレーニング協会の会長からは、「Dream first! (夢がなければ始まらない)」と励まされたという。

時の運、人の運

そんななかで、1990年の秋に大きなニュースが舞い込んだ。ポーランドで建造されたばかりのセイルトレーニング帆船が安価で売りに出たというのである。政変前夜を迎えて経済的な問題が生じたため、すぐに売却したいということだった。

今井、大儀見両氏は、ただちに、船が

係留されているカリブ海の島国アンティグア・バーブーダに直行。船そのものに大きな問題はなく、価格も約2億円と試算の半額以下だったため、購入を即断した。

「最初は安い価格に不安を持ちましたが、当時、社会主義国だったポーランドと日本では、そもそも建造コストの計算方法が異なっていたのです。もっとも、船に問題はありませんでした。日本の船舶検査を通すには、細かい改造が必要でした。だいたい、民間人がJG検査を申請するなんて、当時は考えられなかったことであり、しかも外国の帆船を遠洋航海仕様で日本国籍に変えたという事例もありませんでした」(今井氏)

喜びもつかの間、不安を抱いた両氏だったが、ここで思わぬ助っ人が現れた。ヨットマンとして知られ、後にJSAF副会長となる戸田邦司氏が、当時、運輸省海上技術安全局長を務めていたのである。

「戸田さんは運輸省を挙げて支援体制を作ってくれ、当時、国際条約で導入されたばかりの『特殊目的船』の安全基準を適用するなど、さまざまな手を尽くして検査をクリアしてくれました」と語る今井氏。

こうして1991年、思いがけない運と、思わぬ人の助けを受けて、めでたく帆船〈海星〉が竣工。現物を手に入れたことで寄付集めの説得力も増し、運営組織として「日本青年帆船協会」を改名し、後に運輸省の財団法人となる「日本セイルトレーニング協会」も発足。1992年から、今井氏が最初の事業として考えていた「グランド・レガッタ・コロンブス'92」への参加航海が始まった。

集え、海のボランティア

さまざまな経緯を経て〈海星〉が産声を



五十嵐英男(いぐらし・ひでお)

1944年大阪府生まれ。大阪市港湾局を経て、現在は公益社団法人 大阪港振興協会会長。「'83大阪世界帆船まつり」を皮切りに、「メルボルン大阪ダブルハンドヨットレース」、「SAIL OSAKA '97」、「ワールドセイル2000」などの帆船、ヨットのイベントに参画する傍ら、〈あこがれ〉の運営責任者として長年にわたって尽力。今年3月には、〈あこがれ〉を代表してMJCマリン賞2013大賞を受賞した。

「振り返れば、すべての出発点は『'83大阪世界帆船まつり』の成功にありました」



大阪市港湾局が手がけた、もう一つの海洋文化事業「メルボルン大阪ダブルハンドヨットレース」。地球を縦に走る国際レースとして内外の注目を集めた



「あこがれ」の1,214回目の航海に乗り組んだときのボランティアの皆さん。実にさまざまな市民が「あこがれ」の活動に賛同してくれた

「当時は、まだ海外のようにボランティアが帆船の運用を手伝う文化は育っていませんでした」



山岡真澄（やまおか・ますみ）

1956年大阪府生まれ。大阪港振興協会、大阪港開発技術協会を経て、現在は大阪港埠頭株式会社に勤務。五十嵐氏と同様、大阪市の帆船、ヨットの国際イベントに参画する傍ら、「あこがれ」の運営・広報担当として長年にわたって尽力した。

上げようとしていたころ、大阪市港湾局は着々と「市民海洋カレッジ帆船建造計画」を進めていた。「'83大阪世界帆船まつり」の成功に加え、前号で述べたように、市の税金を使うのではなく、港の埋め立て事業で得た収益金の一部を海洋文化の普及に投資することになっていたのも、特に反対の声は出なかったのである。

「〈海星〉が苦労したように、海外の船には日本の法律に基づく船舶検査の問題があったので、〈あこがれ〉の設計・建造は、国内仕様に精通している日本の造船会社（住友重機造造船所）に依頼しました。ただし、国内でも大型帆船の建造については〈日本丸〉や〈海王丸〉といった前例がありますが、このサイズの小さな

帆船（362トンの3本マスト）を建造するのは初めてのことでした。そのため、造船所もいろいろ試行錯誤したそうで、『大きなものを小さくするのは、とても難しい』と言われました」（〈あこがれ〉運営・広報担当だった山岡真澄氏）

大きなものを小さくするのが難しいのなら、その逆の発想でヨットデザイナーに設計してもらってもよかったのかもしれないと振り返る山岡氏だが、造船所の努力によって〈あこがれ〉は1992年に進水。94年からは、日本の自治体としては初めてのセールトレーニング事業に着手した。

「海外におけるセールトレーニング事業の多くが、寄付を募って帆船を造り、運用に当たってはボランティア組織が大きな力を発揮しています。つまり、プロの船員と一般に乗船するトレーニー（帆船の体験航海に参加する練習生）との間を取り持つ役割を、ボランティアクルーの人たちが担ってくれていて、プロの船員でさえもボ

ランティアで乗ってくれるケースが少なくありません。しかし、〈あこがれ〉の場合、建造・運用経費に関しては、差し当たって問題はありませんでした。海外のようにボランティアが帆船の運用を手伝う文化は育っていませんでした」

セールトレーニング事業を進める運営組織をどのように組み立てていくべきか、関係スタッフの誰もが頭を悩ませた、と語る山岡氏。すべてをプロの船員に委ねれば話は早かったが、大阪市港湾局は、ボランティアの育成も事業の大事な柱であると考えた。

「幸いにも、『'83大阪世界帆船まつり』や『メルボルン大阪ダブルハンドヨットレース』で培った人的ネットワークがあったので、さまざまな関係者を通じてボランティアクルーを募ったところ、120人の枠に300人以上が詰め掛けてくれました。もっとも、すべての人がセールトレーニングを理解

久下剛也（くげ・たつや）

1962年兵庫県生まれ。〈あこがれ〉進水時からクルーとして乗船し、船の運用、トレーニーの指導などに励みながら、『SAIL OSAKA '97』、『ワールドセイル2000』などのイベントレース、航海にも参加。2008年から最後のキャプテンを務め、今年3月の事業終了まで〈あこがれ〉に乗船した。

「55人のクルーが在籍しましたが、仕事が合わなくて辞めた者は一人もいませんでした」





20世紀最大の帆船レースとして舵誌が紹介した「グランド・レガッタ・コロンブス'92」。〈海星〉も参加して、その名を大いに知らしめた

して手を挙げてくれたわけではなく、ハンディキャップのある人のお手伝いなどと勘違いしていた人も少なくありませんでした。いまでこそ、さまざまなボランティア活動がありますが、このころは、ボランティアと聞いて多くの人が社会福祉関係の奉仕活動をイメージする時代でした」

あまりにも多くの応募があったため、港



スペインのカディスをスタートした「グランド・レガッタ・コロンブス'92」のフリート。手前の美しい帆船は、ドイツ海軍所属の〈GORCH FOCK〉(3本マストバーク、83.23m)

湾局では説明会を開催。そこでボランティアの中身を取り違えていた人などが去ったが、それでも希望者は200人を下らなかった。

「残った人たちには試しに〈あこがれ〉に乗ってもらうことになり、1回40人で5回の体験航海を行いました。希望者の数は減りませんでした。5回中2回はかなり時化しましたが、多くの人が、船酔いしてもやりたいと申し出てくれました」(山岡氏)

誰もが魅せられた帆船の航海

実は、同じような出来事が〈海星〉でも起きていた。〈海星〉はセールトレーニングを行いながら世界を周航して「グランド・レガッタ・コロンブス'92」という帆船レースにも参加する最初の事業を1991年から92年にかけて実施。その際、今井氏は親交のあった帆船〈ルーウィン〉のボランティアクルーに乗船してもらって、日本から参加したトレーニーを指導してもらっていた。

「〈海星〉が竣工した当時、わざわざお金を払ってつらい航海を経験するトレーニーや、無給で帆船を動かすボランティ

アのクルーが集まるかどうか、実のところ不安がありました」

そう語る今井氏だが、この航海は小学館の協力を得て全雑誌にパブリシティ記事で紹介することになり、テレビ朝日ともタイアップしてトレーニーの募集を番組で紹介。こうした積極的な広報活動によって帆船に興味を抱いたトレーニーが集まるようになり、〈ルーウィン〉のボランティアクルーの指導を受けて関心を寄せたトレーニーのなかから、日本人のボランティアクルーも少しずつ育つようになっていた。

「5日以上航海すれば時化を経験して、多くのトレーニーが『なんでこんなつらい目に遭わねばならないのか』と自問しますが、その後、2回目の時化を経験するときには、体力的なつらさや船酔いを乗り越えている自分に出会うことができます。そして、マストを見上げて『この荒海のなか、あそこに登ってきたんだ』と感激を覚え、航海が終わるころには、『また乗りたい』と思うようになるものです。また、その人たちのなかから自然にボランティアクルーも育っていきました」(今井氏)

今井氏の不安をよそに、広報活動に力

