アメリカズカップは世界最高峰のヨットレースだと形容される。
アメリカズカップは世界最古のスポーツトロフィーだともいわれる。
その歴史が始まったのは1851年。
アメリカズカップという呼び名のルーツは、
1850年にニューヨークで進水した木造船〈アメリカ〉。
そのころ、〈アメリカ〉誕生の地から見て地球の裏側にある日本は、
欧米列強から開国を迫られ、徳川幕府終焉間近の、風雲急を告げる時代。
〈アメリカ〉進水とほとんど時を同じくするそんな時代の日本で、
日本人の船大工たちが、〈アメリカ〉に酷似する木造帆船を造っていた。

トランサムに羽ばたくゴールデン・イーグルの紋章とともに復元された〈アメリカ〉と、その前に置かれたアメリカズカップ

〈アメリカ〉の技術が日本に……
165年前の戸田湾で起きた奇跡

幕末アメリカズカップ風雲録【前編】

文＝西村一広　写真＝中村剛司（本誌）
text by Kazu Nishimura, photos by Tsuyoshi Nakamura (Kazi)
資料協力＝戸田造船郷土資料博物館

承前

何年か前の夏。
静岡県沼津市沖の駿河灘。
ある広告代理店に勤める、ある人たちに誘われて、あるヨットでセーリングすることになった。どういう話の流れでそのヨットに乗りに行くことになったのか、詳細は忘れた。しかしそれがアメリカズカップ絡みの話題から始まったことは間違いない。なぜなら、ぼくは現在と同じようにそのころも、日本人が古くから発展させてきた海洋文化と技術への誇りをバックボーンに、本来あるべき姿で日本からアメリカズカップに再び挑戦したいと、特に広告代理店関係の人たちに会うたびに、嫌がられるくらいしつこく、語りまくっていたからだ。

ぼくが考える「本来あるべき姿での日本からのアメリカズカップ挑戦」とは、日本オリジナルのセーリング文化と技術、ひいては、日本の海洋文化と技術の歴史を背負って、そのプライドを掲げてアメリカズカップに挑戦すること、である。なぜなら、かいつまんで言えば、アメリカズカップは、自分たちこそが世界最高の海洋文化と技術を育んできたと自負する国々の人間たちによって争われるべき優勝杯だからだ。

つまり、日本がその争いに加わるには、選手たち自身が、日本の海洋文化の歴史の深さと技術の高さを知っており、自分たちが優秀な海洋民族の子孫であることを自覚していて、そのような祖先を持つ自分に誇りを持った上で挑戦すべきである、とぼくは考えるのだ。「なんだか知らないけど、お金を用意してもらえたみたいだからやってみよっか」という挑戦は、アメリカズカップに対して大変失礼なことだと、若い頃の自分自身への深い反省も込めて、ぼくは考えるようになったのだ。

沼津沖で操船させていただいたスクーナー〈Ami〉号。日本人が初めて建造した洋式帆船の流れをくむ船だという。静浦漁港を母港に練習帆船として活動する

Profile
西村一広
Kazuhiro Nishimura

28歳のときにスキッパーとして小笠原レース優勝、110ftトリマラン〈ジェロニモ〉による太平洋横断コースレコード樹立（当時）。同モノハル記録も樹立。トランパック外国艇部門優勝。シドニーホバートレース総合3位。ジャパンカップ優勝。マッチレース全日本優勝（クルー）、J/24クラス全日本マッチレース優勝（スキッパー）。第28回AC挑戦（ベンガルベイチャレンジ）キャンペーン、第30回AC挑戦（ニッポンチャレンジ）キャンペーン。ポリネシア航海学会セーリングカヌー〈ホクレア〉でインド洋横断航海など多彩なセーリング歴を持つプロセーラー。

日本の船乗りの息吹

そもそもぼくは、練習帆船〈日本丸〉に乗りたいばっかりに商船大学航海科に進んでしまった海好き船好きセーリング好き人間だが、いわゆる帆船マニアではないし、海や船のうんちくを陸上で語ることが好きな人たちのグループとも、できれば距離を置いておきたいと思う人間である。その方々とは真逆に、ぼくは長い間現実の海に出て、長い間現実のセーリングをしながらプロセーラーとして生活してきた。

幸いにもその道を踏み外さずになんとか生きてくることができたし、この年になってもまだまだ現役のセーラーのつもりでもいる。そんな人生の流れの中で、二つのアメリカズカップ挑戦チームに所属して、アメリカズカップを当事者として間近に見つつ惨敗した経験から、アメリカズカップに立ち向かうのであれば、自分の国である日本の、海と船の文化と技術の歴史を、きちんと知っておく必要があると前述のように考えるようになったのだ。

ぼくが沖縄の糸満までサバニに乗りに行くのも、復元された大型弁財船（べざいせん）に乗せていただいたりするのも、千葉の浦安でベカ船でのセーリング術を習得しようとしているのも、昔の日本の木造船への薄っぺらな懐古趣味からではない。それらの船でセーリングすることで、かつてそれらの船を自由自在に操ってセーリングしていた優秀な船乗りたる祖先の息吹を、リアルなものとして感じ取り、そこから学び取ったことを、将来アメリカズカップに挑戦するかもしれない次世代の日本人たちに伝えたいからである。

駿河湾の〈Ami〉号

さて、駿河湾で乗せていただいたヨットの話だ。

そのヨットは、〈Ami〉号という名のトップスルスクーナーだった。正確にいうと、もともと縦帆のみだったスクーナーのフォアマストに、ヤードを取り付けて横帆を加えた、スクエア・トップスルスクーナーというリグを持つヨットだった。うーん、うんちくを語るのは嫌なのだが、念のために補足説明すると、スクーナーとは2本のマストを持ち（2本以上のマストを持つスクーナー型帆船もある）、前のマスト（フォアマスト）よりも後ろのマスト（メインマスト）のほうが高いリグを持つ縦帆船のこと。1851年ロンドン万博の年に、ニューヨークからイギリスに渡り、並み居る英国の最新鋭艇団をまったく寄せ付けないスピードで蹴散らして、のちに“アメリカのカップ”と呼ばれるようになる優勝カップを英国から米国へ持ち帰った〈アメリカ〉も、スクーナーだ。

その日、風穏やかな駿河湾をセーリングしながらその〈Ami〉号の溜（たまり） 光男オーナースキッパーに、何げなく、日本製のスクーナーは珍しいですよね、というような質問をした。それに答えてくださった溜氏のお話を聞いたことが、実はそれから数年後の今、ここにこの文章を書くきっかけになった。

溜氏いわく「幕末のころ、駿河湾でプチャーチン一行が乗った船が沈んで、乗組員はみんな助かったんだけど、彼らがロシアに帰る船がなくなった。それでそのための船を沼津で造ったんだよ。それがスクーナー型の帆船でね……」

???

大学入試科目に日本史があったから受験勉強では仕方なく頑張ったけど、若い頃はどうしても歴史に興味を持てなかった。

プチャーチン? 受験勉強で無理やり覚えたことがある名前かも。ふーん。ロシアに帰りたいというのなら、当時の日本の優秀な帆船だった弁財船で送り返せばよかったのにという、とても独善的な感想を抱きつつ、それでもたぶん話の流れで、その船に関わる資料があるという、今ではその場所さえ思い出せない小さな博物館に、セーリングの後で向かうことになった。

沼津沖を〈Ami〉号で走る。このヨットに似た西洋型帆船が江戸時代の戸田湾で造られた。その船は〈アメリカ〉とうり二つの船だった

上：1990年の文字が刻まれた〈Ami〉号の船鐘。この年日本は初めてのアメリカズカップ挑戦準備を進めていた

左：幕末のころ、この近くで建造された洋式帆船を頭の中でイメージしながら、現代の海に浮かぶ〈Ami〉号を見る

上：日本人船大工たちが初めて造った西洋型帆船も、きっとこんな天窓がある船だったことだろう

右：ボランティアクルーの方々によって出航準備が整ったスクエア・トップスルスクーナー〈Ami〉号

溜 光男さん。2006年から〈Ami〉号の船長としてボランティアクルーの育成、トレーニング航海などを精力的に行っている

ボランティアクルーの方々の手を借りながら、〈アメリカ〉の気分にどっぷりと浸りながら楽しく〈Ami〉を操船する

戸田と〈アメリカ〉の謎めいたつながりに引かれて、現代のセーリングとは縁が薄くなってしまった戸田を、久しぶりに訪ねた

それはまるで〈アメリカ〉だった

その博物館で、その、プチャーチン一行をロシアに帰還させるために、ロシア船にあった資料を基に、日本人船大工たちがわずか90日足らずで造り上げたという船の絵を見た。それは、〈アメリカ〉を知る者にとって、衝撃の絵であった。

大きくアフターレーキ（後傾）した2本のマストに、典型的なヨーロッパの古い帆船に見られる丸まった船首とはまったく違う細く尖（とが）った船首形状。これはまるで、ほとんど〈アメリカ〉だ。展示資料を見て、その船の建造が始まったのが1854年ということを知る。

年号を丸暗記するのが嫌で歴史が嫌いになったのだが、ここで我慢して整理すると、〈アメリカ〉がニューヨークで進水したのが1850年。その〈アメリカ〉が英国でのレースでセンセーショナルな勝利を収めたのが1851年。そして地球の裏側、日本の沼津で〈アメリカ〉に酷似した船を造り始めたのが1854年……。

つまり、米国製の〈アメリカ〉がその高い帆走性能で、それまで海洋王国を自負してきた英国人たちに衝撃を与えてからわずか3年後、日本では日本人船大工たちが〈アメリカ〉にそっくりな日本製の船の建造に着手した……。

これは、もしかして、日本とアメリカズカップをつなぐ、隠れた歴史大発見というやつではないのか!? その日以来、日本の船大工たちが造った〈アメリカ〉にそっくりなの船のことが頭を離れなくなった。

ことの起こりは南海トラフ巨大地震

時は1800年代半ば。日本では1603年から260年以上続いた江戸時代の最晩年期。中国とオランダを例外として鎖国政策を敷く徳川幕府に、欧州各国はあらゆるつてを使ってコンタクトを図ろうとしていた。一方、食料を得るためではなく、ランプをともす油を取るだけの目的のために、現在彼らが「野蛮」と形容する商業捕鯨で太平洋狭しと暴れまわっていた米国も、クジラ大量殺戮米国船隊の補給基地としての日本列島に目を付け、ペリー提督率いる黒船艦隊を差し向けて、徳川幕府に強引に開国を迫っていた。

ところで、この文章を書くために勉強しているときに、その黒船艦隊を率いたペリー提督が、実はニューヨーク・ヨットクラブの会員で、日本に向かう前の1851年に、〈アメリカ〉の勝利を祝うニューヨークでのパーティーの席で、英国から米国に来たばかりのアメリカズカップそのものを実際に見ていた、たぶん手で触ったりもしただろう、という驚きの事実を知ったのだが、その話はまた別の機会に。

さて、そんな日本を取り巻く状況を知ったロシア帝国も、急きょ〈ディアナ〉号という軍艦を仕立ててプチャーチンを日本に派遣する。いきなり人の家の庭先（江戸湾）から侵入しようとした米国ペリーと異なり、プチャーチンは礼儀正しく、当時日本の唯一の表玄関だった長崎に入港し、徳川幕府への正式訪問を願い出た。しかしプチャーチンの和親条約締結交渉は難航する。いったん〈ディアナ〉号で長崎を出たプチャーチンは、先に帰国した米国のペリー艦隊と入れ替わるかのように1854年10月に伊豆の下田に入港し、条約締結への再チャレンジを始める。

そこに、マグニチュード8.4だったと推定される南海トラフ巨大地震が発生した。

のちに安政東海地震と呼ばれるようになったこの大地震が起こした数回の津波に襲われ、港町下田はほとんど壊滅する。港内にいた〈ディアナ〉号も、かろうじて沈没は免れたものの、後部竜骨と舵を失う大被害を受けた。

代船建造へ至る道すじ

至急の修理が必要だった〈ディアナ〉号だが、当時の日本は、開国を求める英国とフランスの軍艦や軍人が数多く滞在していた。その2国は当時開戦中のクリミア戦争でロシアの敵。軍事機密満載のロシア軍艦〈ディアナ〉号の修理は、彼らの目の届かない場所を選んで行わねばならぬ。プチャーチンは、幕府要人にもアドバイスをもらいながら〈ディアナ〉号の修理に適した場所を探して伊豆半島を歩いた。

そうして見つけたのが西伊豆の小港、戸田だ。外海から湾の内部が見えにくい特殊な地形で、当時はもちろん現代でも、山々に阻まれ陸からアプローチするのも難しい。そのころ戸田を含むその一帯は、君沢という地区名で呼ばれていたが、その君沢地区は、古くから造船業が盛んな地でもあった。

自力航海ができなくなっていた〈ディアナ〉号は、日本の船に曳航されながら下田を出港して、戸田に向かう。ところが折しも冬の駿河湾。現代のヨットでも冬の西伊豆で吹かれると生きた心地がしない。傷ついた〈ディアナ〉号はその烈風に吹き流され、戸田から遠く西に離れた漁村に漂着、装備や積み荷を陸に運び上げた後に、沈没した。漁村の人たちの命がけの救助活動によって、プチャーチンを含むロシア人乗組員たちは全員無事だった。

プチャーチンは、徳川幕府に母国ロシアへの帰還船建造の許可と協力を願い出た……。

＊

本題に入る前に紙幅が尽きました。次号に続きます。

プチャーチン来航関係年表

❖1853（嘉永6）年	
6月3日	米国艦隊司令官ペリー、軍艦4隻と浦賀に来航
7月18日	露国使節プチャーチン、軍艦4隻と長崎に来航
9月15日	幕府、大船建造禁止令を解除
12月5日	プチャーチン、長崎に再来
❖1854（嘉永7）年	
3月23日	プチャーチン、三たび長崎に来航
7月15日	長崎で日英和親条約締結
8月30日	プチャーチン、〈ディアナ〉号で函館入港
10月15日	〈ディアナ〉号、下田に入港
11月4日	〈ディアナ〉号、大津波により大破
11月26日	〈ディアナ〉号、修理のため下田発戸田へ
12月2日	〈ディアナ〉号、三島村三四軒屋浜沖合で沈没
12月24日	戸田村で西洋型帆船の建造始まる
❖1855（安政2）年	
3月10日	〈ヘダ〉進水
3月22日	〈ヘダ〉出港、プチャーチン以下約50人帰国

※出典：戸田造船郷土資料博物館より。一部抜粋

エフィム・プチャーチン（1803～1883）。ロシア海軍中将。1854年に〈ディアナ号〉が沈没後、ロシアへの帰還船の建造を徳川幕府に嘆願した

伊豆半島西岸にある戸田湾の位置。秘密裏に艇の建造を行いたかったプチャーチン一行が選んだ理由が納得できる、外界から閉ざされた天然の良港だ

© Google Earth

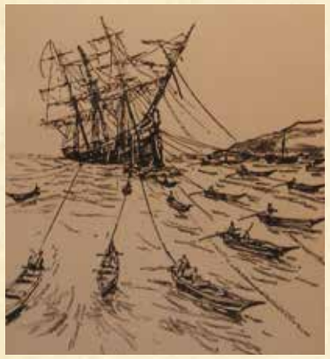
〈Ami〉号のドッグハウスにたち、遠き165年前の戸田湾に思いをはせる。次号では、日本人が初めて造った洋式帆船の謎にさらに切り込みます

日本人が初めて造った洋式帆船〈ヘダ〉と、〈アメリカ〉を見比べる

日本人が初めて建造した西洋型帆船〈ヘダ〉詳細は次号で）の復元模型。大きくアフターレーキした2本マスト、シャープに尖った船首船型が、〈アメリカ〉を彷彿とさせる

左：現在のロシアのサンクトペテルブルクを出港し、大西洋、インド洋を経て日本に来航した〈ディアナ〉号の、当時の日本人による絵画。この船に、〈アメリカ〉酷似のスクーナーの図面が積み込まれていた（詳細は次号で）

左：日露和親条約締結交渉中に安政東海大地震が発生し、下田港内で大津波に襲われる〈ディアナ〉号（右端）の様子（レニングラード科学アカデミー蔵）



右：現在の富士川河口付近で、日本の漁師さんたちの必死の救出劇も実らず、〈ディアナ〉号は沈没した