

手作りヨットで南太平洋へ

夢を実現した 〈キトンII〉の物語

三村通雄さん・明子さん夫妻



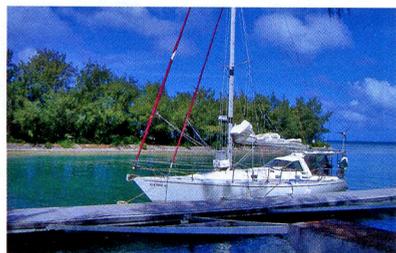
レポート・写真＝安藤 健(本誌)
協力＝マリナー河芸

仕事をリタイアしたら、念願のロングクルージングへ！時間的な制約や育児などから解放された熟年夫婦が、海の上でのんびりと二人の時間を過ごしている例は少なくない。マリナー河芸(三重県津市河芸町)を拠点に活動する三村通雄さん・明子さん夫妻も、そんな時間を満喫している。そして、昨年春から半年をかけて、南太平洋へのクルージングを楽しんできた二人の愛艇〈キトンII〉は、三村さんが旅のために作った手作りのヨットだった。

昨年11月、ヨットで小笠原に出かけてきた知人が、父島の二見港で面白いヨットに出合ったという。聞けば、マイクロネシアからの帰路で、それも自作ヨットだったそうだ。

自作艇でロングクルージング？海外のヨッティーには、船を自分で作って旅に出る人も多いが、日本ではなかなかそんな例は見ない。そもそも、最近ではヨットを自作する人の数自体が少ない。

「いつかはやっぱりロングクルージングに出かけたいなあと、若い頃から考えてい



サイパンのスマイリングコーブに停泊中の〈キトンII〉。現地地暮らす(青葉)の久保夫妻と交流を深めた

たんですよ。行くなら妻と一緒にということになりますし、そのためのヨットを造ったんです」

ホームポートのマリナー河芸に浮かぶ〈キトンII〉の上で、三村通雄さん(62歳)はゆっくりと話しはじめた。

ヨットとともに歩んだ 三村さんの半生

〈キトンII〉は、全長40ftのセーリングクルーザーだ。頑丈そうなハードドジャーに、コクピットはオーニング(屋根)付き。ソーラーパネルや風力発電機も設置され、いかにも長距離航海艇の雰囲気も漂っている。船もきれいであり、黙っていたら、まずこのヨットが自作艇だということには気づかないだろう。

〈キトンII〉は、三村さんがたった一人で造り上げたヨット。その自作ストーリーを語る前に、まずは三村さんがどんな人物なのかについて触れたい。

*

「初めてヨットを造ったのは、高校生の時のことです。雑誌を読んでヨットに興味を持ち、図面を取り寄せて8ftのディングシーを造りました」

その後、三村さんは秋田大学に入学。なんの迷いもなくヨット部に入ったが、このクラブが一風変わっていた。

「資金的な問題もあって、船は自分たちで造っていたんです。レースの成績はまるっきりでしたが、クラブの仲間と造っ

た17ftのヨットで日本一周も行いました。行く先々でメンバーが乗り替わりながら、船だけが日本一周するやり方です」

レースだけではなく、さまざまなヨットの楽しみを見つけられるこのクラブに入ったことは、運命だったのかもしれない。ちなみに、三村さんの2学年先輩が堀江一夫さんで、現在は愛知県刈谷市の三河ヨット研究所の代表を務めている。また2学年下には、〈ダーマ〉(林28)で単独世界一周航海を昨年5月に成し遂げた、目黒たみをさんがいた。

そんなヨット好きの若者たちに囲まれた大学生活を終えた三村さんは、いったんはごく普通の会社に就職。しかし、ヨットへの思いは捨て難く、ヨットデザイナーの熊澤時寛さんに弟子入り。横浜の熊澤舟艇研究室で、ヨットビルダー、そしてヨット設計者としての基礎を学んだ。そのかわり、熊澤さん設計の〈小熊〉で、当時盛んだった多くの外洋レースで経験を積んだ。

熊澤舟艇研究室には5年ほど在籍した後、同研究室に在籍していた大学の先輩である堀江一夫さんと共に、三河ヨット研究所を立ち上げる。ここでは、サンシャイン26や21、30といったヨットの設計と建造に携わった。さらに5～6年後、今度は自身で中部クラフトという会社を設立。DIC(大日本インキ化学工業)の27ftなど多くの船を手掛けた。

「ずいぶんたくさんの船を造りましたが、自分のために造ったのは、この



夢を実現した 〈キトンII〉の物語



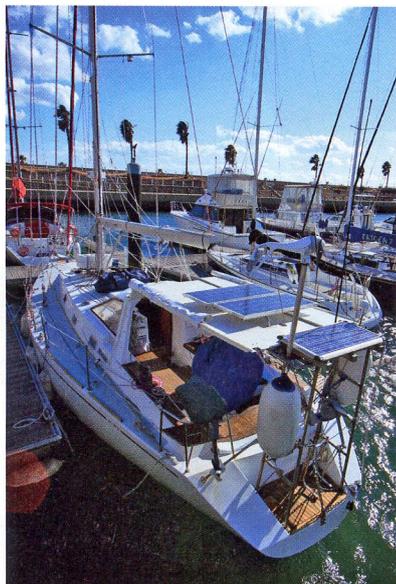
〈キトンII〉はウッドコアFRP製の自作艇。全長12m、全幅3.9m、吃水1.5m、排水量7.6トン。設計はヴァンデスユタット(オランダ)によるもので、カッターリグ仕様。乾舷が低いのも特徴だ

船の前に乗っていた27ftだけです。家族と一緒に、のんびりとセーリングを楽しんでいました。でも、ロングをやるならもう少し大きくないと……」

三村さんには、外洋に出たいという夢があった。〈キトンI〉を手放し、リタイア後の夢の実現のためのヨットの建造に取り掛かったのは、平成9年のこと。ヨットに魅せられ、ヨットの世界で生きてきた職人が、自分のために造るヨットだ。

ヨット職人の愛艇は、 経験と技術の結晶

「家内と二人で乗ると言っても、実際に操船に関して何かできるわけではありま



コクピット全体を大きく覆う屋根はFRP製。南太平洋への航海の出発直前に、ようやく完成したものだ。ソーラーパネルや風力発電機はここに設置

せんから、ほとんどシングルハンドと同じです。一人で取り回しができて、なおかつ二人で生活するのに十分なサイズを考えると、40ftくらいが限度だと思いまし

た。船のデザインは、実際に何度か造ったことがあり、しっかりした船だという認識を持っていたヴァンデスユタット(オランダ)の図面です。デザイン自体は20年以上前のものですが、ヨーロッパでは800隻以上が建造されたと聞いています。それに、古い図面は価格も安いですから(笑)」

建造場所は、三重県尾鷲市にある空き地の片隅。鉄骨にビニールシートを張っただけの、簡素な造船所がそこにできた。

一方、建造方法にはこだわり、ウッドコアFRPという工法で造ることにした。この工法を簡単に説明すると、まずストリップブランキングという方法(狭く厚い外板材を積み重ねていき、接着剤とくぎで固めていくもの。手間はかかるが自作向き)で、船体そのものを造る。次にガラスクロスを表面に積層していくのだ

〈キトンII〉の建造過程



① まず最初に、ストリップブランキングで、木材(レッドシダー)で船体そのものを組み上げていく。レッドシダーは軽いので、芯材として適している



② ガラスクロスを横方向につなぎ目を入れずに張り、エポキシ樹脂で積層。バラスト周辺など、強度の必要な部分は7~8層にわたって積層した



③ 塗装まで終え、船体の外側はほぼ完成した状態。この後ひっくり返して、内側の作業に入る。スケジューはフルスケジューで長いので、いったん切断



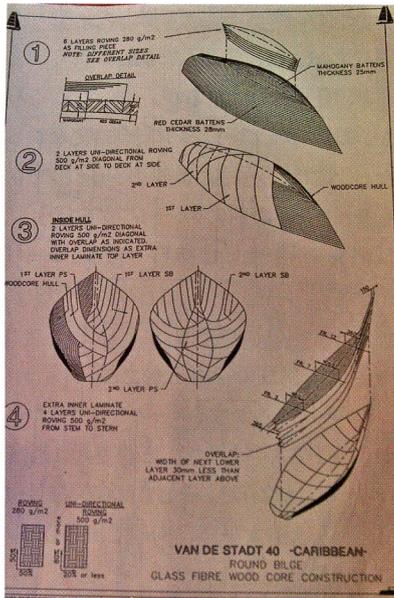
④ ひっくり返した船体に乗った明子さん。建造開始からおよそ2年が経過した。この後、船体の内側も、同じようにエポキシ樹脂を使って積層していた



⑤ デッキをカップリングした後の様子。チークを張る作業は大変時間がかかるが、全面に張った。結果的に、すべてはがすことになったが……



⑥ 作業中の船内の様子。正面は、メインサロンとフォックスルの間のバルクヘッドで、米松を使っている



ヴァンデスタットの指示書に記されたウッドコアFRP工法の手順。木材で組み上げた艇体に、縦ぎ目のない長いクロスを横方向に張り、エポキシ樹脂で固める

が、樹脂はポリエステルではなくエポキシを使用した。

「硬い船体ができるエポキシを使って造ってみたかった。ただ、実際には一度もやったことがないので、どのくらいの強度が出るのか分かりません。そこで、テストピースを作って1年ほど雨ざらしにしておき、叩いたりしてみました。強度は十分にあると感じました」

ポリエステル樹脂と違い、エポキシ樹脂は温度管理が難しいといわれる。ポリエステル樹脂なら、気温に合わせてある程度の濃度調整が可能だが、エポキシ樹脂の場合がそれができない。また、うっかりマスクをせずに作業してしまい、アレルギーにも悩まされた。

「エポキシを使えば、たとえばFRPの単板に比べて、確実に表面の硬さが保証されます。実際、建造中にハルをひっくり返す際に、誤って船台から地面に落としてしまったのですが、まったく問題なかった(笑)。芯材となる木材はレッドシダーを使いましたが、この材料は軽いという特徴があります」

まず船体の外側を積層し、ウレタン塗装で仕上げまで行ってからひっくり返した。そこまで2年を要したが、なにせ一人での作業。平日は仕事をしていたため、土日しか作業ができなかったという理由もある。

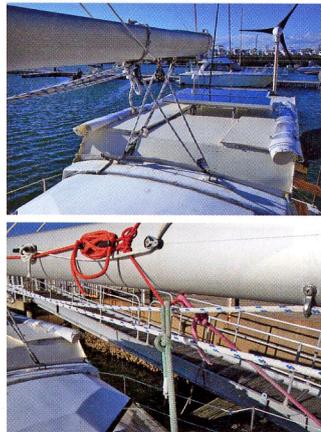
「内側でこだわったのは、高さが25cm



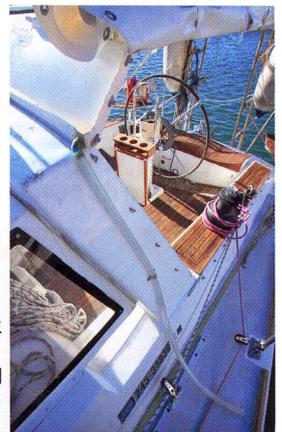
コックピットは、全面にチークが張ってある。また、ハリヤードや3種類(×前後=6本)のリーフロープなど、すべてドッグハウスまでリード。コックピットから出ずに調整することが可能だ



ハードジャー後部の骨にあたるアーチ部分は、デッキレベルで建造されている(ウッドコアFRP)。ガラスクロスを7~8層にわたって積層してあるため、かなり頑丈にできている



上: クルージングを目的にしていたため、コックピットは広々と使いたかった。そこでこだわったのがメインシートの位置。ハードジャーのアーチの部分に設置している
下: 「ブームプリベンターは絶対必要ですね」と三村さん。ブームにブロックを設置する方式ではなく、ブーム側に付けたロープを左右に振り分けてコックピットで調整



洋上で雨が降った時に真水を確認するために、屋根にカーブをつけてエンドに穴を開け、そこからホースで雨水をためられるようにしている

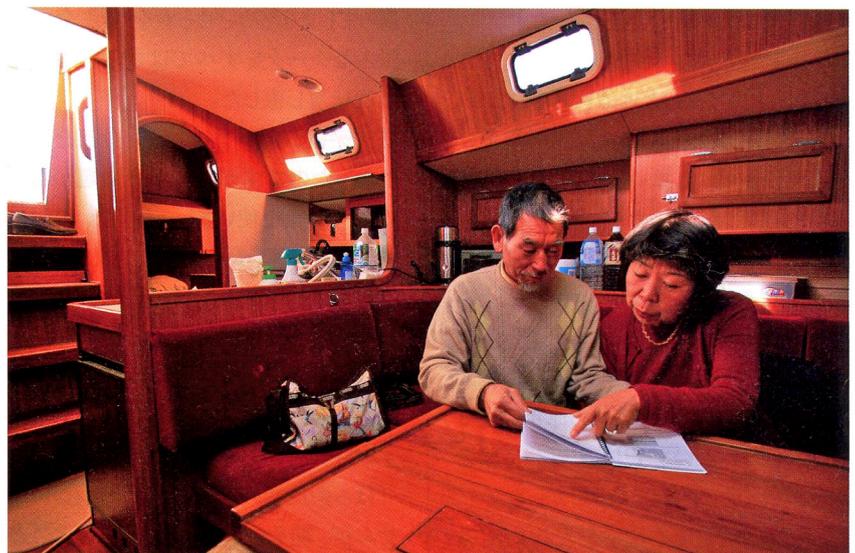
もあるバラストの受け材。硬木で作ったので、岩に当たった時でもバラストは平気でしょう。船をひっくり返してから完成まではさらに4年かかりましたが、少しずつ形ができていくので楽しかった」

平成9年に建造を開始してから進水まで約6年。サイズや工法、そして何よりほとんどすべての作業を一人でやったということを考えても、スピードはかなり速いだろう。さすが「プロ」と言うよりほかにはないが、苦労はたくさんあった。

「バラストはくず鉛を3.5トン使用。木型

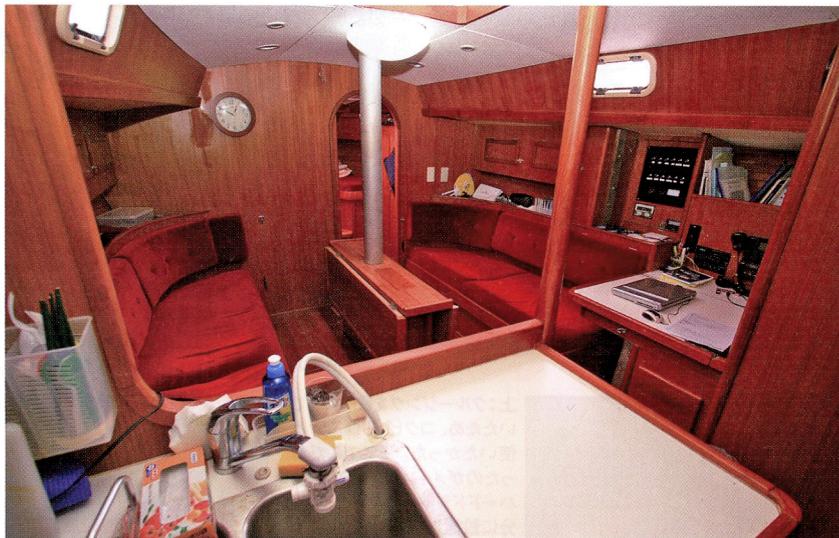
を作ってコンクリートのメス型を抜き、その中に溶かした鉛を流し込んでいくわけです。やぐらを組んでお風呂用のパーナーをたき、半分に切ったドラム缶の中で鉛を溶かしては、型に流し込んでいきました。ただ、最後は型から抜かず、土木工業者を呼んで削岩機で型を壊して抜きました」

平成14年12月に進水した愛艇は〈キトンII〉と名付けられた。セーリングに関しては、「予定通りの走り、直進性がよいのに満足した」ということだ。

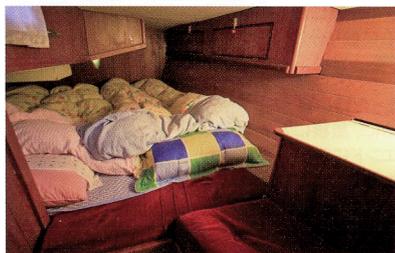


ケンカをすることはほとんどないという三村夫妻。〈キトンII〉と一緒に人生をゆったりと楽しんでいる

夢を実現した 〈キトンII〉の物語

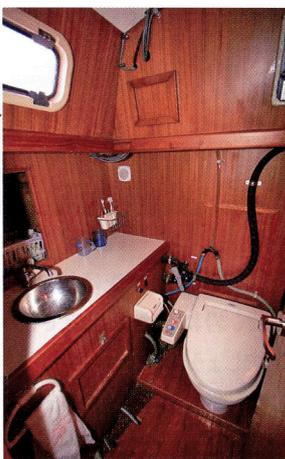


メインサロン全景。木部は、当初は艶有りのニスで塗ったが、艶なしのニスで塗り替えた。セティーのクッションは明子さんが作成したものだ



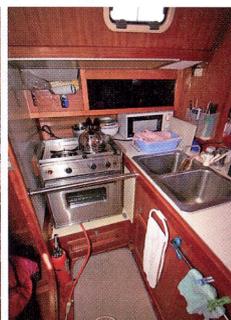
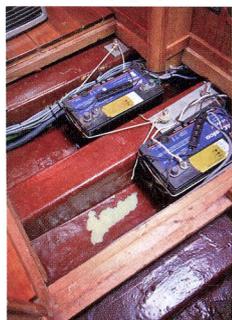
左舷側のクォーターバースが、二人の寝室となっている。「もう少し高さがあるといいんだけどね」と三村さん

右舷側後部は、チャートテーブルの後ろにシャワールーム、その後ろにトイレという配置。トイレは女性が船に乗ることも考えて、ウォシュレットが設置されている



左：船体中央付近の床板を外したところ。横方向に積層されている部材が、硬木で作ったバラストの受け材だ。キールが岩に当たった時にも衝撃を吸収する

右：ギャレーは広々としていて、使い勝手が良さそうだ。ガスオープン^{ベイマツ}は、旅先でお客さんを船に招待してもなす時に活躍したという



トライ&エラーの連続の中、航海の準備をスタート

船が完成するのとはほぼ同じくして、三村さんは仕事をリタイア。さっそく準備に取りかかるのかと思いきや、しばらくヨットは休眠状態になった。

「今度は自分の家造りです。大工さんと一緒にやったんですが、内装はほとんど私がやりました」

と笑う三村さん。やはり根っからの職人なのだろう。新居は三重県の津市に建てたため、〈キトンII〉をマリーナ河芸に移動し、ようやく船の準備に取り掛かった。

デッキ艙装を中心に手を入れようと考えていたが、ここでトラブルが発生する。

デッキの芯材には合板を使ったが、内部に浸水しているようなのだ。中で木が腐ってしまうため、せっかくデッキ全面に張ったチークをすべてはがし、FRPで再度積層し直した。

「デッキにも、本当はマリン合板を使いたかったのですが、費用の問題があって米松合板を使いました。また、船内のバルクヘッドも、軽いマリン合板ではなく米松（価格が約10分の1）を使ったので、どうしても重くなってしまった」

作業と並行して、一方では航海に向けての別の準備も始めた。航海をとものにす明子さんのトレーニングである。

「はっきりと言われたことは一度もありませんが、船を造っている時から、どこかに出るんだな、私も一緒に行くんだらう

な、となんとなく感じていました。でも不安はまったくありませんでしたね」

と、明子さんは語るが、「ロング」どころか、数日間のクルージング経験さえなかった。そこで、三村さんは艇のシェイクダウンも兼ねて、段階的にクルージングを行う。

「出発の3年前には徳島へ行き、オーバーナイトを経験。翌年は190マイルを2オーバーナイトで走って、八丈島まで。一昨年は西伊豆かな」(三村さん)

つらいどころかマイペースで楽しめたという明子さんに対して、三村さんも不安はなくなったようだ。そして2008年5月14日、二人は南太平洋に向けて出発した。

夫婦でめぐった南太平洋の島々

河芸を出港した〈キトンII〉は、小笠原の父島を経てミクロネシア連邦のポンペイ島へ。ポンペイに到着したのは6月19日のことだ。その後、同じミクロネシア連邦のコスラエ島に寄った後、バヌアツに向かった。

「コスラエを出た後には、ニューカレドニアに立ち寄って、その先はオーストラリアかニュージーランドに行こうと考えていたんです。しかし、コスラエを出て3日後、赤道まで170マイルの地点で前を見るとフォアステイが切れている。ハリヤードだけでなんとか持ちこたえているという状態で、船を追手の風で走らさなければマストが折れてしまいます。日本近海と違って風向はほぼ一定ですから、コスラエ島に戻る以外に選択肢はありませんでした」

〈キトンII〉は、無事にコスラエ島に到着。切れたフォアステイの修理のために、結局40日間も滞在を強いられた。

「北京で仕事をしている娘が休みを取ってニューカレドニアで合流することにな



父島を出てポンペイに向かって南下中の三村さん。「準備で疲れ切っていたので、日本を離れたら楽になりましたね」



「島々の暮らしは、日本とは違って不便なことも多いけれども、そこで暮らす人たちの純粋さには感激しました」と明子さん。コスラエにて



コスラエで造ったセーリングカヌーを機装中の三村さん。航海の様子はブログ(<http://kitten226.blog62.fc2.com/>)にもアップされている



現地に住む日本人には、行く先々でお世話になったの。ポンペイでは市原さん(右)がいろいろ案内してくれた



2度目(帰路)のポンペイでは、娘の祥子さんが(キトンII)を訪れた。特製のcockpitテーブルを広げ、久しぶりに作った魚のオープン料理をいただく

っていたのですが、時間的にそこまで行くのは厳しい。日本でもう一度しっかり手直したい個所もあったので、娘とはポンペイで会うことにして、日本に戻ることを決めました(三村さん)

当初の計画は大きく変更となったが、約半年間の航海は十分すぎるほどに楽しかったようだ。なにより二人でロングクルージングができることが分かったのは大きな収穫だろう。航海日数は平均で1週間。長い時(小笠原～ポンペイ)は20日間にも及んだが、安全な航海が続けられた。

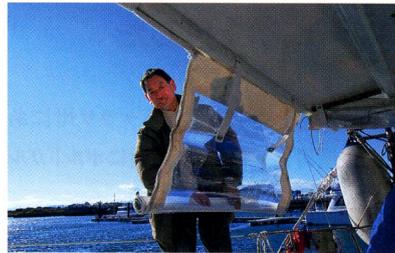
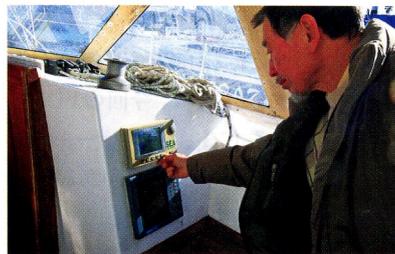
「行った先々で数少ない日本人の方々には、本当によくしていただきました。もちろん現地の人たちも、みなさん親切。へんぴなところほど、そこにいる人たちは優しくなったように思います(明子さん)

チューク、サイバン、小笠原、八丈島を経て、11月25日に河芸に帰港。この冬は、三村さん手作りの家に帰って、久しぶりの陸上生活を楽んでいる。

「ようやく船の中が片付いたという感じです。戻ってきて、いろいろと直したいところがありますからね。今度はカナダなんかもよさそうです(三村さん)

「これからも一緒に行きますよ。だって一緒に行かないと、後で思い出が共有できないじゃないですか。相手の思い出話を聞いているだけでは、面白くありません。やっぱり夫婦なんだから、同じことをやらないと(明子さん)

寡黙な職人という表現がびったりの三村さんと、明るく陽気な明子さん。二人の航海は、今度はどんな航跡を残していくのだろうか。



上:GPSや水深計といった基本的な航海機器のほか、前方ソナーも搭載している。南太平洋には環礁地帯など水深の浅いところも多く、重宝したとのこと
下:コクピットの周囲は、エンクロージャーを下ろせるようになっており、「部屋」ができあがる。航海中も、雨風や波をかぶらず快適に過ごせる空間だ



船内に設置されたレーダーディテクター。レーダーの電波を受信することで、その相手船の方位を示すという航海機器である