

東北紀行

Tohoku Travelogue

第 27 号/2019 年 3 月/編集: 丸岡泰(石巻専修大学)

慶長使節 400 年

復元帆船の価値と利活用

中小企業診断士 小松田 誠一

今回は昨年 11 月 3 日に日本観光研究学会東北支部の企画として開催された、石巻市の復元帆船サン・ファン・パウティスタ号（以下 サン・ファン号）の内覧会にて感じたこと、そして世界の帆船の現状をもとに、文化遺産としての復元帆船を利活用していくヒントを探っていきたい。ただし私は経営支援が生業であること、また帆船をはじめとした近代欧米史マニアのため、観光研究とはいささか趣を異にした視点であることをお許しいただきたい。

サン・ファン号の内覧ができる、という報に接したとき私が感じたことは、伊達家や慶長使節団のエピソード以上に、世界の海を制したスペイン式のガレオンの船内を見られることに対する喜びである。現存する帆船の多くは 19 世紀後半以降の形式である。また、復元帆船も古くなるほどその復元は困難なため、16 世紀以前の船舶、それも史実をもとに本格的に再現したものは数えるほどしかない。このように世界的な基準で見ても、ガレオンの復元船はまことに貴重な存在である。



サン・ファン・パウティスタ号の全体。船首の意匠や、大きなトップ（見張り台）が確認できる。後世の帆船よりも縦横比が短く、全体にずんぐりとしている船形が特徴である。 [石巻市]

JITR(Japan Institute of Tourism Research)-Tohoku

ガレオンとは 16～17 世紀の世界の海を制した帆船である。このころの船舶は商船と軍艦の境界があいまいで、平時は商船や海賊船に、有事は軍艦としても用いられた。中でも速度・積載力・耐久性に優れたガレオンはマルチ・パーパスであり、時代の花形であった。なお、ナポレオン期の戦列艦もガレオンの子孫である。

ちなみに支倉常長が太平洋を渡る四半世紀前に発生したアルマダ海戦では、スペイン・イギリスの双方がガレオンを用いたが、サン・ファン号が属する 500 トン級ガレオンはスペイン無敵艦隊側の主力であった。このように当時世界最先端の技術の成果たるガレオンを、スペイン人達の指導を受けつつも独力で建造した仙台藩と職人たちの技術には驚きを禁じ得ない。

このように世界史や造船史的な視点からみると復元船サン・ファン号の存在は重要であり、宮城県がこれを海外発注ではなく地元で完全再現したことはもっと高く評価されるべきことである。ただ、展示の主眼はあくまでも日本史・慶長使節船としてのアプローチであり、ガレオン船に至るまでの造船史やスペインの世界戦略とガレオン船の位置づけなど、世界史的な観点から展示が少なかったことはいささか残念であった。

さて、今回の内覧では船体の老朽化で内部見学が中止されている船体内部を見学することが出来たが、明確な基本方針～木造・原寸大・地元での建造をもとに、県民の総力・船大工の技量を元に再現された船体の美しさはまさしく本物である。かつては展帆もしていたというロープワークは見事で、職人技を感じさせる。また、ガレオン船の特徴である高くそびえる船尾楼は戦闘を強く意識した艦種の名残を遺しており、城郭のようにも、はたまた油彩画のような雰囲気醸し出している。

さらにその再現度は実際の構造にまで及んでおり、慶長年間の実物にも勝るとも劣らない強度を与えられた。実際、曳航による航海ばかりか、東日本大震災では津波を乗り越えている。それを支える頼もしい肋材に触れること自体が価値であり、貴重な体験であった。

しかしサン・ファン号は船体外部のみならず内部の痛みも激しく、実際に展示品の塗装の剥げはとんでも痛々しかった。実際、木造帆船は実物・復元を問わず維持費が大きく、それは再現度が高いほど増大する傾向にある。かつて海外で建造され、はるばる日本まで回航された復元帆船サンタ・マリア船は解体され、幕末ファンを狂喜させた咸臨丸は海外に売却されその後の消息が不明になるなど、維持コストが災いする事例が頻発している。

これらに共通する背景は、造船時の資金は潤沢に用意したが、時代の経過とともに関心が薄れ運転資金が不足していく。さらに木造ゆえの設備更新費用が財務状況をより悪化させるという構造上の問題がある。ただし、本

物の帆船も定期的なメンテナンスと更新が必要とされており、大航海のあとは船底の整備や木材の交換が行われた。だから本物と同じ構造を選択した時点で維持費用が高額となることは避けられない。

ところで、こうした維持コストを賄う方策として、ヘリテージ先進地である欧米では「安定した資金源を確保する」「自ら稼ぐ」などの例が見当たる。たとえば莫大な維持費を必要とする実物、それも200年級の帆船は国家それ自体が背景となって維持する場合が多い。たとえばイギリスのビクトリーは海軍旗艦であり、アメリカのコンスティテューションも海軍の現役艦である。両船とも重要な観光資源としての役割を果たしているが、主目的は国家の象徴として、また自国の歴史を教育する役割を果たすため国費が投入されている。ちなみにビクトリーの場合、船内の自由見学は許されないが、かわりに当時の水夫になりきったガイドが内部を案内する。このように当時の扮装をした職員がドラマ仕立て解説をする方法は、欧米の博物館や古戦場では日常的に見られる。

他方、それほどまでに規模感が伴わない場合、特に私有船は自ら稼ぐ方式を多用している。たとえば観光や観光を目的に貸し出される復元帆船は世界中に存在しており、それらの航海はSNS上で盛んに募集されている。特に歴史的知名度が高い復元船の場合は、映画やテレビドラマへの撮影への貸し出しが多い。たとえば世界的に有名な海洋小説、ホーンブローのドラマでは、同一の帆船が二役をこなしている。ただし、これら復元帆船の多くはエンジンを備えており、再現度は妥協している。

こうした状況を見たとき、サン・ファン号は汎用性が低く、また県を背景としているとはいえ国家ほど手厚い助成金は期待できない。では、サン・ファン号自身の売りとなるような強みは何であろうか。それは先に述べた



サン・ファン号内覧の様子。上甲板より船尾楼側を臨む。【石巻市】

世界水準での希少性と、再現度の高さではないだろうか。これらの強みは、たとえば映像作品での活用やイベントで活かせる可能性がある。現に今春、ネットでの世界同時配信が開始された遣欧少年使節団のドラマではガレオンが登場していることから、撮影における帆船の潜在需要の存在がうかがえる。ただしそれらの撮影を呼び込むためには周辺環境の整備も必要かもしれない。

先に述べたビクトリーの場合、周囲全体がヒストリック・ドックヤードとして整備されており、当時の造船所をそのまま保存している。またアメリカの場合も開拓当時そのままの港町を整備するなど、帆船と建物や扮装がその時代に統一されていることに特徴がある。この点で言えば、サン・ファン号は復元家屋や和船と一体となって展示する方法はとても自然なことである。

以上、サン・ファン号から連想する形で世界の帆船・復元帆船の現状を紹介したが、単純な施策で解決できるような問題ではないことは確かである。一方で、私のようなマニアですらなかなか足を運ばなかった要因の分析、そして復元帆船と周辺環境のマーケティングに関しては、サン・ファン号の行く末と関係する重要事項である。だからこそ、産業遺産を含む古いもの全般を大切しつつ、様々な形で活用している欧米諸国の事例には、なにがしか見習うところがあるように思えてならない。

私としては、サン・ファン号はその周辺整備を含め、目の肥えた世界中の帆船ファンに訪れてほしい、将来的には帆走クルーズ船が石巻を訪れるようになってほしいと思っている。また国民に対するプロモーションと収益確保の一手段として、サン・ファン号を映像作品に積極活用していくことでその存在を知らしめ、日本全体で支えていくような枠組みを築いてほしいと願ってやまない。

最後に、貴重な機会を与えていただいた慶長使節船ミュージアム館長の濱田氏に厚く御礼を申し上げたい。



復元帆船ダイアナ。18世紀フィンランドの軍船のレプリカで、2015年より観光や教育の目的で貸し出されている。【ヘルシンキ】