

2010 日本海学シンポジウム
「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

2010年12月18日（土）13:00～17:00

タワー111（インテックビル）スカイホール

講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて
～リブ号航海から見えてくるもの～」

講師 海洋ジャーナリスト
小林 則子 氏

1. 海の県としての「富山」に出会って

・参考資料について

ご紹介ありがとうございます。

さて、皆さんに受付でお渡しいただいた資料は、本日のシンポジウムの核にある「シーマンシップ」と私たちの社会との関わりをお考えいただくときに、何かのご参考にしていただきたいと思います。さきに概略を申し上げます。



一番初めに綴じてあるのは、第2部（パネルディスカッション）のお話に関するものです。森本会長の今のお話にもありましたように、シーマンシップの基本は、日本の海技の伝承です。その観点からまとめられた朝日新聞記の記事と、それを「ヘラルド・トリビューン」紙に転載した英文記事です。この記事の筆者は、第一線の海洋ジャーナリストであり、リブ号の日本周航の歴史航海シリーズの総指揮者として、専門的なアドバイスや歴史的調査にあたっています。そして、ほとんどいつも、女性クルーの中に一人、「黒一点」として乗船しているのですが、それが幸運なことなのか不運かは、残念ながら私たち女性メンバーにはわからないところです。

二つ目の資料は、これもやはり第2部に関連するものです。「海の文化が市民社会に定着する第一歩」になってほしいという願いを込めてまとめた記事です。

3番目のものも、市民社会に海の文化、つまり、「海と船が教える本当の人間力」を定着させるためには、行政のサポートが大変重要である、という私の視点をまとめたものです。

つまり、私たち自身が楽しみのために、あるいは、職業として海に出ることであれ、陸上で海の文学や音楽などの文化を楽しむときであれ、「海」を取り巻く私たちの社会のありようが、このような行為に大きく影響を与える、ということに思いをいたしたものです。何かのご参考になれば、と思います。

・私の「富山の海」体験

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

私は、ここ富山県の海の象徴の一つになっている帆船・海王丸と深い縁がある、と思っています。それも、社会的な縁、という意味合いのものです。

後ほどスライドでもご覧いただきますが、私は航海中の海王丸に乗船し、そのマストに登るという体験をした初めての女性、ということなのです。それまでは、停泊しているときには、もちろん、男性も女性も隔てなく訪ねることができましたが、航海に女性を乗船させることには、かたくなでした。取材の申し込みをしても、まったく取り合ってもらえませんでした。ところが、社会情勢の変化があって、乗船取材が許可されました。初めての女性乗船として、2週間前後の航海を、複数体験しました。

—ということで、帆船・海王丸とその母港である富山県を、ともに懐かしみを込めて、深い思いをめぐらしました。

私が富山県を初めて“体験”したのは、海の上から眺めたときです。リブ号の歴史航海シリーズで、北前船の航路をたどったときのことで、季節は、夏のことでした。

このときは残念ながら、能登半島から直江津の港に向かっていたので、富山には寄港することはできませんでした。しかし、白い雪の残る高い山々の姿は、はるか沖から見ても圧倒的な質感があり、神秘的な感じがしました。ゆっくり近付くにつれて、蒼い山々を背景にして邑々があり、それらが海に接している、山と陸（おか）と海の三つが、人々の生活にうまく循環しているように見えたのです。理屈なしに、あこがれと不思議な興味を引かれた場所でありました。そんなことから、第2部で、自然科学としての海の研究や、歴史的・文化的な北前船の活動をしていらっしゃる先生方のお話をうかがえることが、特別に楽しみに思います。

私は、今もヨットに乗っていて、もう40年以上になります。今日は、第一にどうしてこのように海に関わることになったのかということ。第二に、この画面に映っているサンフランシスコのゴールデンゲート・ブリッジを抜けて太平洋の単独航海に出ていったことと、実際に太平洋上でどういう航海生活をしたかというお話。第三に、1978年からシリーズで始めた、北前船の航海も含めたリブ号の日本を巡る歴史取材航海のことをお話したいと思います。そして最後に、これらの体験と、世界の海での取材から得たもの、感じたものを何かお伝えできたらよいと思うのです。どうぞ、よろしくお願いします。

2. 世界をつなぐ海にあこがれて

・日常生活の「舟遊び」の伝統

私は東京の下町に生まれ育ちました。よく落語に出てくる江戸の町人と同じように、大変おっちょこちょいで口が悪く、何でも思ったことは言ってしまう。口が悪くても悪意はないから、言ったことはすぐに忘れる、という特質そのままの、そそっかしい下町の娘でした。それが、なぜヨットや海にかかわるようになったのか。

現在では、例えば、全長9メートル前後のリブ号のような船（外洋ヨット）の価格は、中古艇ですと100万円しないものもあります。場合によっては、とくに東京などの都市圏では、と

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

にかく無料でも自分のヨットを手放す、という例もあるほどです。日本では、行政によって、市民のヨット文化がやせ細ってしまっています。

当時、私が学生のころは、本当に小さい、全長3から4メートルくらいの1人乗りのヨット（ディンギー）でも、東京の下町の普通の家庭では、とても手に入らない高価なものでした。種類も少ないし、売っている数も少なかったのですが、それ以前に、売っている場所さえも知りませんでした。

ここ富山には、多くの河川があって、それぞれの歴史や富と文化を生んできていますね。私の家から歩いて5分くらいの所にも、大きな川が流れています。高い堤防に囲まれた川です。海からはかなり遠いのですが、潮入川なのです。潮が満ちたときと引いたときの川面は、1.5メートルくらいの差があって、見えない遠い彼方で海につながっていることがとてもよく感じられるのでした。当時は、その川でシジミが採れました。日本海をヨットで航海して、驚いたことの一つは、潮の干満がまったく気にならないほど小さい、ということでした。

そのような環境の中で、貧しいけれども、近所の人たちと年に数回、舟を仕立てて海水浴や潮干狩りに行ったりするという、海遊びの楽しみがありました。今で言えばチャーターヨットですね。舟をチャーターして海へ出る遊びというと、大変贅沢に聞こえますが、当時は、貧しい人たちでも、そのようなことを年中行事としてできる環境でした。私の家は、米びつを開けて、「明日のお米がない」とあつけらかんと言うような生活でしたが、それでも、年に数回、近所の人たちと誘い合って、チャーター船で海の遊びができたのです。あたり前、という感覚でした。経済的には苦しかったのですが、子供心には豊かで楽しい、ある意味では、優雅な生活、といえると思うのです。

・『海底2万哩（マイル）』との出会い

そういう環境の中で私は、外遊びも好きでしたが、本を読むのも好きでした。小学生の時、ジュール・ヴェルヌの『海底二万哩（マイル）』という本に出会いました。SF（空想科学小説）の草分けとして有名な作品です。面白くて、読みふけりました。

子供心に、「陸上とは違う、こんな、海という世界の生活があるんだ」という、新しい世界の発見をしたのでした。海は世界中に通じているということ、そして自由に、世界中どこでも自分の思うように訪ねていける、海と船という存在が、子供心にも大変素晴らしいものに思えたのです。子供でも、いろいろな制約があって、屈託を抱えて生きているのです。だから、いま自分の目の前にある社会とは別の、制約や屈託をはずれた、まったく新しい世界があるというお話は、たまらなく魅力的でした。大人の言葉で表現すれば、自由ということになるのですが、子供の当時は、そのような言葉も概念も知りません。しかし、何か光り輝く素晴らしいものが、海の世界にはある、ということ、ジュール・ヴェルヌの世界に、直感的に見つけたのでした。

作者のヴェルヌは、子供心にも訴える力のある海のお話を書けたのか。作品の書かれた当時、19世紀ですが、彼自身、ヨットがとても好きで、自分の艇を所有し、自分の手で動かして、

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

さまざまな航海もしていました。大変上手だったようです。そういう海上の実体験を基本にしたお話だったので、子供にたいしても説得力があつて、心にストンと落ちたのだと思います。

・海を目指して、挫折と憧れと

子供はもともと、秘密の塊かもしれませんが、私の発見したもの、「これは大人や周りの友だちに言ってはいけない」と、とくに思いました。

そんなことを話したら、みんなにバカにされるばかりでなく、自分の希望をつぶされてしまうかもしれない、だから誰にも言わないで、じっと大事にして海を目指そう—そう思いました。

それで何をしたか。子供心に、世界中へ行くためには、ネモ船長のように、まずいろいろな知識がないといけないということを思いました。それで、図書館にある本を片っ端から読んで、何があつても分かるようにしておこうと考えたのでした。どういう関係があつたと考えたのか今ではよく分かりませんが、爬虫類の生態に関する本まで、熱心に読みました。

そして、中学生になってからは、世界中を回るので言葉ができないといけないという思いから、これも熱心に英語を勉強しました。このことは、今でも、英語を仕事の道具として使うことにつながっています。ところが、例えば、水泳など身体を鍛えるといった分野には向かわなかつたのです。これはやはり、その子供が持っている個性というものがあるのでしょうか。

高校生になると、将来の職業ということも考えて進路を決める時期になります。

「それならば、最短の道は、職業船員になること。そうすれば、お給料をもらいながら船に乗れて、世界の海に行ける」

海に出たい、というユメを実現させるために、下町娘風に現実的に考えて、学校を選んだのです。商船大学の受験でした。しかし、当時は“人種差別”がありました。この国の職業船員を育てる学校では、男性という“人類”は試験の結果によっては入学を許可する可能性があるが、「女類」という類は、まったく対象にされていなかったのです。ボタン、と扉を閉ざされてしまったのです。故なき差別、と思いました。

でも、そんなことであきらめられるユメではないし、そのような性格でもありませんので、「それならいいよ。自分の手で海に出よう」と方向を定めたのです。

ヨットに乗って海に出ればいい、と考えたのです。ヨットならば、自分で好きなだけの航海ができるだろうと思ったのです。自分でヨットの勉強をして、ヨットに乗ろう、そう決めたのです。実際にお金もチャンスもない娘に、そんなことが可能かどうか、という現実の問題とは関係なく、心に決めてしまったのです。その辺は、生来のおっちょこちょいところが作用しているところもあると思います。でも、もっと違う言葉で言えば、憧れに突き動かされて、ということになると思うのです。

3. 単独航海へ！

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

・もし参加するとしたら— —

ヨットに乗り始めてからは、ほとんど全部の週末と休日をヨットで過ごす生活を続けていました。当時は、関東海域が日本のヨット活動の中心でしたから、誰よりも数多くの外洋レースに参加していた時期もありました。職業としても自立した仕事をしたいと模索していたのですが、そのような中で、たまたま、海の雑誌を編集し記事を書くという、編集記者の仕事に就きました。

1975年、日本が初めて主催する「太平洋を横断する、一人乗り外洋ヨットレース」、つまり、単独太平洋横断レースが企画されました。沖縄海洋博協会の主催で、アメリカ西岸サンフランシスコから沖縄の海洋博会場まで、約1万2千キロというものです。ちなみに、単独太平洋横断の外洋レースとしては、2回目であり、日本人が参加するものとしては、初めてのレースでした。私はその企画と参加者の取材をしていました。自分が参加することなどは、まったく考えてもいませんでした。ところが、「出てはどうか」ということに、突然、なったのです。

外洋ヨットのセーラーとして、技術的な点からいえば、自分一人ですべてができるようになることが目標であり、必要なことといえます。航海に必要なことが自分で何でもできなければ、本当のヨットの楽しみを知ることもできないわけです。例えばセイルの交換、物が壊れたときの修理、部品がない場合の応用、エンジンのこと、無線のこと、調理のこと、トイレが壊れたときのこと、気象・海象の予測、航海術、簡単な救急処置などなど、単純にセーリングすること以外の、いろいろなことが全部一人でできないと、本当にヨットの世界を自分のものにすることはできないものなのです。ですから、そういうことを目指してヨットに乗っていました。

しかし、このときまで、現実には、一人だけで航海するということを経験していませんでした。それに、太平洋横断の長期航海など、現実性をもって考えたことは、ありませんでした。

・一番怖かったのは、決定のとき

それで、どうしたら航海が可能か、その可能性を考えてみました。安全に港に戻るためには何が必要か、考えられる必要項目を全部リストアップしてみました。ひとつひとつを、消去法で、これはできる、これはできると消していきました。それで安全に帰ってこられるかどうか考えたのです。そして、何とか、どこかの港にはたどり着けるのではないかと、という結論になったのです。結論、といっても机上の考えですが、それで、出てもいいのではないかと、出してみよう、と思いました。

もう一つ、参加に向けて私の背中をおした大きな力は、「貿易風」という言葉に対する、私の憧れ心があったと思います。

人間が、ほんの板切れのような、小さな舟に身を託して海の上に出るようになってからずっと、今でも、風の恵みを受けて移動し、富を築き、文化を育て伝える、という歴史を重ねてきました。いわゆる大航海時代には、地球が一つの認識としてつながり、共有されるようになって、その中で航海に恵みをもたらす風として、貿易風という存在と言葉が一般に知られるよう

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
 講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

になりました。私も、「貿易風」という言葉の響にいつも心を動かされていました。

太平洋の航海は、貿易風に吹かれて、アメリカから日本までは恵まれたよい航海だという言葉に動かされたこともあって、参加を決定したのでした。でも、実際に貿易風に吹かれてみると、「うーん、騙された！」思ったのです。しかし、そのときは、もう、海の上でしたから。

そんな背景で航海がスタートしたわけです。この後は、写真をご覧いただきながら、航海のお話を進めていきたいと思います。[以後使用の写真＝小島敦夫／オーシャンプレス社]

・霧のサンフランシスコ湾

米国側でレースのスタートを引き受けてくれた、サンフランシスコ・ヨットクラブの棧橋を離れて、スタートラインに向かいました。全長9メートルのリブ号の船尾に、大漁旗を上げていますが、これは、私のホームポートの漁師さんが、航海の安全を祈って、贈ってくれたものです。この大漁旗は、私の気持ちを引き立ててくれました。



そして、霧にかすむゴールデンゲート・ブリッジの下を抜けて、太平洋に向かいます。

スタートのこの日は、9月でしたが、沖合からとても冷たい風が吹いていて、冬支度でも非常に寒く感じました。レースに参加した艇は、4カ国から8隻でした。優勝候補であった一隻、フランス艇が、スタート数日後の強風の中で、艇体のトラブル



のためにリタイアしてシスコに引き返しました。強風の船上でこのニュースを聞いたとき、身のひきしまる思いがしました。

デッキでの作業は、航海中は、身支度として、いつもライフベルトを付けて、船のどこかにロープで自分を結び付けて、足が滑ったりしても船から落ちないように工夫をしていました。それから、ヘルメットをかぶって頭部を保護し、足元には必ずノンスリップ加工のデッキシューズ、あるいはブーツを履いて、手にはセーリンググローブというゴルフ手袋のような手のひ

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
 講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

らをけがしないような手袋をします。そして、腰には必ずシーナイフのセットを付けていました。

船とマスト、セール、そして乗り手である私のサイズが比較できると思いますが、11メートルくらいの高さのマストに掲げたメイン・セールです。このセールを、風が弱いときはマストの高さいっぱいまで揚げますが、強まってくると、その強さに合わせて、その都度、途中まで下げて、畳んでブーム（帆の下側を広げる桁材）に縛り付け、セール面積を小さくする作業をします。3段階の面積に調節できるようになっています。そういうことをしないと安全に走れないのです。

メインマストの前に揚げるセールも13枚ほど用意していました。風にあわせて、微風用の最大面積のものから、嵐の中で使うハンケチくらいの最小面積のストームセールまで、それぞれ、その度に、引き下ろしてから新しいものを揚げるという作業を、人力でします。この作業を一人ですることが、なかなか体力の要る、大変なことでした。

右の写真は、外国のレースの嵐のシーンでストームセールを展開しているものです。参考にさせていただきたいと思います。

今では、例えばこの映像を移すスクリーンのように、セールを自動的にクルクルと巻き取って、風に合わせた面積に調節できるものを使うようになってきました。デッキ作業の一番大変なものもなくなって、とても楽になったものだと思います。後程にお話しますが、船の位置をだすGPSの採用とともに、随分様変わりして、別種のものになったようです。

・私の初めての陸地初認

オアフ島の南の海峡を通過中のリブ号を、取材のテレビ会社が撮影しました。レースの規定でこの海峡を通過しなければいけないことになっていましたが、レース本部は確認チェック作業はしていませんでした。

航海20日目に、ハワイまでたどり着きました。私にとっては、初めての陸地初認、という



「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
 講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

体験でした。いわゆる天文航法を使って陸地を発見して航海した、初めての定見でした。ハワイが予測通り見つかるかどうかということは、大げさに言えば命の分かれ目くらいにいえることでした。でも、「いいや。もし、ハワイが見つからなかったら、南太平洋に行ってみようかな。これだけ食料があれば、何年間か生活できるだろうから」と、気楽な空想をしてもいました。ハワイが見つからない者に、太平洋の小さな島々など見つかるはずもないのですが。

実際にそのように、レースから意図的に外れて、南太平洋の島を目指したセーラーがいたのです。1968年、イギリスの新聞社が、帆走の単独世界一周ノンストップ記録を、一番初めに達成したセーラーに懸賞金を出す、という史上初の企画したときのことで、いつ航海にスタートしてもいいのですが、とにかく、一番初めに達成した人に栄誉が与えられるというレースでした。もちろん、世界の海洋国を自認するイギリス人、「イギリス人などに負けない」とフランス人など5人が参加しました。5隻の参加艇のうち、フランス人がトップで、とてもいい航海を続けていて、誰の目にもフランスが「世界の海洋国家」として勝利することがはっきりしていました。ところが、さすがフランス人だと、納得することが起きました。サザンオーシャン、つまり太平洋の南側、オーストラリと南アメリカ南端を結ぶ高緯度の海域は、その厳しさと知れ渡っています。そのフランス人は、その海域を航海中に、ぱっと気が変わったものか、北上して、南太平洋の島々に向かってコースを変更してしまったのです。楽しい、暖かい南太平洋の島々での生活を夢見て行ってしまったということなのではないでしょうか。その結果、彼の後を追っていたイギリス人が、世界初のノンストップ世界一周記録という栄光を手にして、歴史に名を残すことになったのでした。

そんなことも頭の隅にありました。いわゆるランドフォール（陸地初認）、ハワイが見つかったときは本当に感激しました。これで、後半の沖縄の“発見”は大丈夫だろうと、自信がついたのです。

海の上では、どんなささいなことでも、事実によって確認する必要があるのだと思っています。具体的な事実と行動によって裏付けられないことには何も始まらないし、何も終わらないということ、自分の体験から実感するのです。海の上での行動は、自分の手で行ない、自分で責任をとるものであるということ、強く実感するのです。そんなことを感じながら、ハワイを通過したのでした。

・貿易風の力と台風の脅威

ハワイを通過してから、本格的な貿易風の海に入りました。ところが、やはり風力4の海というのは、想像したものとは違って、けっこう荒々しいもので大変でした。時化たり、強いスコールがたくさん来たり、風が強かったり、気の抜けない海域です。

そして、台風の来襲する海域に入りました。台風に遭ったときの海の荒れた様子は、モノクロで撮影しました。ラジオ短波が受信できる海域に入ってから、毎日気象通報を聴いて、自分で天気図を描いていました。だから、台風が来ること、避けることができないことが分かっていました。ヒザが震えるほどの怖さを感じながら、それでも、するべき作業を一覧表にして、

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
 講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

デッキの準備を全部整えました。それから食料の準備も整えて、暖かい食事を用意して、船内でじっと様子を観察していました。

いまでは、ヨットの上のパソコンなどで、気象衛星の画像も、詳しい気象データも、簡単に手に入るようになって、随分、安全度が高まりました。

・古典的な航海術を使って

セクスタントと時計を使った天測は、太陽が観測できれば、毎日、行ないました。この写真のときは、天候が安定していたので、航海中、何回目かのシャンプーをしたとき、髪を乾かしながら、天測作業をしているところです。通常は、長袖の上着に長袖のズボン、靴をはいて、手袋をつけて、ライフベルトをつけて観測します。落としたりしないように、しっかりとロープを付けて、セクスタントを使います。

セクスタントで太陽の高さを連続して数回測り、そのときの時間を計ります。その数字を基に、チャートテーブル（航海作業用テーブル）のところで計算をし、それを海図の上に作図して線を引くという作業をすることで、自分の船の位置が海図の上に示されるのです。そういう作業で確認しながら船を進めてゆくのです。でも、周囲に陸地が見えませんか、正しいのかどうかは、ハワイの陸地視認のときのように、「ランドフォール」でようやく納得がいくことになるのです。



ただし、今では航海術についても、大きく変わりました。皆さんが車に搭載しているカーナビと同じような、GPSを使うことが標準になりました。ボタンを押すと自分の現在置が自動的に表示されます。また、あらかじめインプットしておけば、コースの変更地点にすれば、「次はコースを何度に取りなさい」と、指示してくれます。もしコースがずれていたら「何度に修正しなさい」と、機器が警告と指示をしてくれます。

ですから、航海術については、何の心配もなく、世界中どこでも簡単に行ける、という時代になったのです。航海の難易度、航海に対する緊張度も、以前とは大きく異なってきていると思います。

20世紀の終わりごろからの航海は、このような大変革のもとで行われています。例えば、先程の史上初の世界一周シングルハンド・ノンストップ航海は、313日かかっています。ところが、最近の記録は、50日台という大変なスピード記録です。このスピード記録は、船体が三つある構造のトリマランという型の船で出ていますので、もとより単純には比較できるも

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
 講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

のではありません。しかし、それにしても、私が太平洋を渡った57日とほぼ同じような日数で世界を一周してしまうということは、まったく驚きです。テクノロジーの発展によって、船体の形や素材、セールとマストの素材や形状、航海術の変化、艇上のパソコンによる外部情報のサポートなどなど、革命的な変革です。

ただ気を付けなければいけないのは、航海を成り立たせる、人間と海と船という三つの関わりの中で、人間と海と自然という要素は、何万年も前から変わっていない、と事実を忘れてはいけないということだと、私は思っています。このことは、いつも私の心の底にきちんと止めて、自分の航海も、また世界の歴史的な行為や個人的な行動を、見続け、伝統けたいと思っています。

・ なつかしい沖縄の海へ

船尾に取り付けたウインドベーン、という装置で舵をとっています。57日間の航海中、ほとんどの時間、舵を取ったのは、私ではなく、このウインドベーンです。風の方向にあわせて、船の舵をとるしくみになっています。

いわゆるオートパイロットという、コンパスコースで設定する機械とは違うものなのです。

風の方向に合わせてで舵を取るものですから、北の風が吹いているとき、日本に向かうようにウインドベーンをセッティングしておくとし、寝ている間に風が南に変わったら、それまで走ってきたのとは反対の、アメリカに向かって戻っている、ということになってしまうのです。だから、できるだけ細かく風向をチェックして修正する必要があります。それでも、大変にありがたい、頼りになる“仲間”です。

お茶を飲んだり、お菓子をつくったりして、生活に積極



「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
 講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

的に変化をつけて、自分を励ます工夫が大切でした。そして、船の台所ですが、「ギャレー」と呼びます。シンクには、真水の出る蛇口と海水の出る蛇口の2種類を備えています。その脇に、ブランコのような仕組みで、船が揺れても水平に保てる水平装置のついたコンロが備え付けてあります。傾いても調理ができるようになっています。さまざまな調理道具や食料の収納庫などがあって、狭いスペースでいろいろな料理ができるようになっています。

沖縄近海まで近づくと、取材のヘリコプターがリブ号の帆走の様子を見にきました。

もう1日走ると沖縄、という海域です。「陸地に近づくと、うれしいでしょう」という質問をよく向けられます。沖縄に接近すると、多くの船が走っていて、航路も錯綜（さくそう）してきます。一般的に、陸地

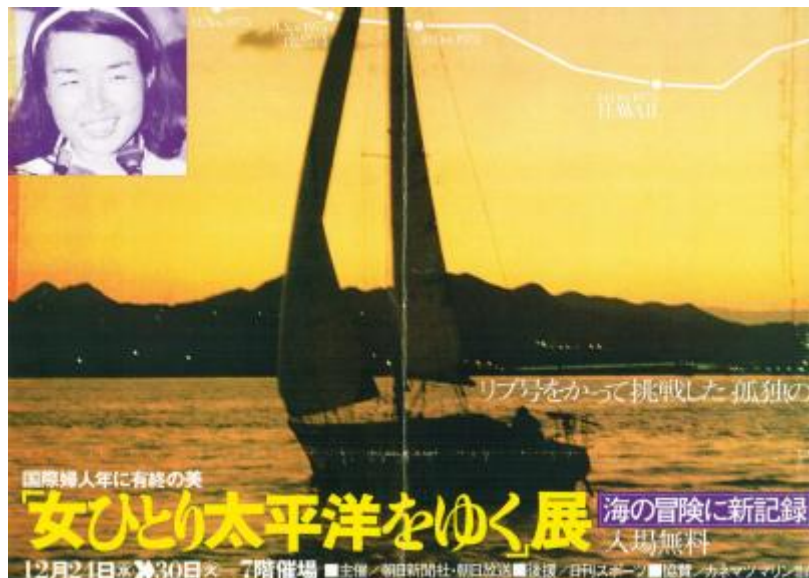


そのものは、船にとっては障害物でもあるので、陸に近づくことは、怖いことなのです。例えば、陸がなければ座礁ということは起きませんが、コース上に予期しない陸地があれば、座礁してしまいます。サンゴ礁の多い沖縄海域では、大変緊張して、ほぼ2日間ほど、睡眠を取れないで、仮眠だけで航海を続ける状況でした。

沖縄本島の西側、北よりに、たくさんのサンゴ礁に囲まれた本部半島に、フィニッシュ地点の海洋博会場がありました。最後の一晚、沖縄本島西側に沿って、航海用の灯標のないサンゴ礁の間を抜けて走り続けました。夜の間、視界がよく、風も穏やかに吹き続けてくれたことは、幸運でとても助かりました。

明け方になってフィニッシュすることができましたが、朝焼けの金色を帯びた赤は、呼吸をすると身体の中が染められるような鮮やかさでした。印象的な美しさは、忘れられません。

57日間の航海を続けて、なんとか、太平洋から無事に帰ってくることができました。



「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

4. 自然の中でこそ引き出される能力

・ 身を守る積極法を育てませんか

だいたい、「ヨットに乗っています」と言いますと、ほとんどの反応は、それでは、水泳が上手である、筋力が発達している、タフな感じで大柄な人物であるなど、その類い、というふうになされるのです。

じつのところ、私は、少し前までほとんど泳げませんでした。何度か水泳教室に挑戦したのですが、泳げるようにはなりません。あるとき、日本泳法も指導する、大変優秀な水泳教室の先生に出会って教えていただいて、それでなんとか50メートル泳げるようになったのです。指導者というのは、本当に大事だと、つくづく実感しました。いまでは、泳ぎを楽しんでいます。

水泳ができなくても、ヨットに乗って楽しめるのですが、泳げた方が楽しいし、上達すれば、人を助けられる可能性もあるので、できれば海での遠泳などを薦めたいと思います。

私は、自分が子供のときに泳げなかったのですが、水の犠牲者のニュースを聞くたびに、子供たちに、ぜひ着衣水泳を教える必要があると思っています。英国で外洋ヨットのライセンス指導をしている、ロイヤル・ヨット協会という、世界的に実績のあるヨットの団体があります。そこの指導教師が日本で教室を開催したとき、リブ号を提供していっしょに乗り、ともに指導をしたことがありました。そのとき、日本でスポーツ指導の話題になりました。彼自身の息子を含めて、英国では、子供たちに、まず第一に、着衣水泳を教える、ということでした。だから、海や川、湖などに落ちても、子供たちが慌てることは少ないと聞きました。つまり、子供たちを水際に近づけないという受け身の方法ではなく、自分から積極的に身を守ることを指導するというのです。競技水泳より、むしろ、着物を着たまま、靴を履いたまま、どうしたら慌てないで泳げるようになれるのか、という方法は、セーリングとともに、ぜひ教えたことだと思っています。

・ 船酔いのベテラン

太平洋横断の57日間、船酔いはどうだったのか、という疑問は、必ず聞かれることです。客船での船旅でも、前のお話にありましたように、船酔いの不安が多くの人の話題になるのですね。

陸上に住んでいる人間にとって、船酔いは恐怖でもあり、当然でもあると思います。

私についていえば、私は、船酔いのベテランとして、「LA MER(ラメール)」という海事広報協会から出している雑誌に「船酔いについて」という長い特集記事をまとめたりもしました。どういうベテランか。それは、すぐに、簡単に船酔いにかかるベテランだからです。

リブ号の乗り組みの中でも、一番先に船酔いするのは私でなのです。ところが、3日から1週間くらい乗り続けていますと、身体が船に慣れてきて、だいたい、どんな状況でも、激しい揺れの中で逆さになってエンジンを修理しても、船酔いをしなくなるのです。人間の動物的な

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

適応力は、すごいと思います。

さて、船酔いにかかったときの簡単な解決法は、船酔いすることに抵抗しないことが第一です。船に乗って海上に出たら、酔うのが当然、とあらかじめ考えておくことです。そして、酔ったら、頭と身体が平らになるようにして、横になっていることです。アタマの横に、ビニール袋を開いておいておけば、吐き気がしたときも安心です。

しかし、どうしても横になって休んでられない、作業をしなければならない状況であれば、船酔いをしてながらもヨットの作業をすることになります。重いアタマとむかつく胸をかかえて、動こうとしない手足をひきずって、船の仕事ができるようになれば、セーラーとしても、船酔い者としてもベテランといえるわけです。

そして、ほとんど必ず嘔吐しますから、いつ吐いてもいいように、ビニール袋を携えて、「あっ、吐くな」と感じたら、事務的にピューッと吐く。船酔いをしている上に、自分の吐いたものを掃除するなど、みじめの上塗りですから。その後、別の方を向いて、普通に作業をすることになります。

船酔いをしていて、最もにくい作業は、調理です。もし、調理中なら、横を向いて吐いて、また調理を続けることになりますが、ここで気を付けなければいけないのは、ピューッと吐くのは、おなべの中ではなく、ビニール袋にすることです（笑）。これは絶対に気を付けてください。

それから、「船酔い食」を自分で決めておくといいと思います。吐くとラクになるので、その後、何かをオナカに入れておくと、回復が早まるからです。例えば、自分は塩せんべいなら齧れる、レモンならいい、バナナならいい、おにぎり、フランスパン、あるいはチョコレートなら、というように、自分で食べられるものを見つけておくと、船酔いすることが、怖くなくなってきました。

船酔いは、たしかに、恐怖です。だから、自分は酔ってもいい、酔うのは陸上の人間の正常な反応だ、酔わない人はどこかおかしい、と多少強がりやこじつけで、思ってみるのです。意外と、気持ちラクになります。私も強がりの思考で、船酔いするのは普通だ、と考えるようにしています。私はお酒が大好きで、ヘビーな二日酔いもかなり体験しました。お酒に酔うと、天動説に疑問をもったものです。全身で、地動説を信じました。

さて、船酔いと二日酔いと、どちらかを選ばなければならない、と突きつけられたら、みなさんなら、どうしますか。私なら、迷いなく、船酔いの方を歓迎します。もう、船酔いは、私と親しい間柄になっていますから。

・外洋ヨットのエコ・ライフ

長期間の航海で、真水はどのようにしたか。雨水を利用したのだろうか？ このことも、普通に問われることです。漂流ではないので、一日に必要な真水と、想定される航海の日数から、必要な全体量をだしますが、意外と少ない量なのです。1日2リットルあれば充分で、航海を60日間とすれば、120リットルで済みます。長くなっても100日としてみますと、合計

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

200リットルで、家庭の風呂桶に一杯くらいの量でしょうか。風呂桶一杯で、一人の人間が100日間、あるいはそれ以上生きていけるのですね。真水の豊かな当地では、考えられない水節約の生活です。

リブ号では、飲用に20リットルのポリタンクを6本用意しました。ほかに予備や雑用として、備え付けの水タンクに300リットルを入れました。実際の船の上の生活では、牛乳、ジュース、ビール、スープなどいろいろな形で水分を摂りますから、直接2リットルの真水は、当然、飲むことはありませんでした。水分として調理にも使いました。

遭難して、一日にスプーン数杯の真水でしのいだ、などという漂流記録を読むと、まったく想像をこえた事実に、自分ならどうなるだろうか、と考えを巡らしたりしたのですが、順調な航海であるならば、とくに心配する問題ではなかったのです。水が腐るということも、とくに心配しませんでした。

それから、食料について。

現在では、レトルトや乾燥食品など、種類も味も豊かでよいものがあって、恵まれています。私は、10日分の献立を立てて、それにそって、必要な日数の買い物をすることにしました。しかし、買い物に行くと、できるだけおいしいものを食べたいという、卑しいというか食いしん坊というかグルメというか、はじめの言葉が当たっているかもしれませんが、リスト以外の多くの種類の食料に手が伸びて、積み込んでしまいました。必要な量の2倍、いや、3倍くらい積んでしまったのでしょうか。結局、それで楽しく調理ができたのですが。

さて、みなさん、ここで、電気のない生活をパッと想像してみてください。電気なし、冷蔵庫なしで1カ月間、2カ月間の生活を続けられるでしょうか。もちろん、みなさんの答えはイエスだと思います。リブ号には、もちろん冷蔵庫はありませんから、保存食中心の生活になります。保存食の代表格の缶詰は、ナポレオンが、戦争のために開発したといいますが、日本にも、乾物という非常に優秀な保存食があって、私たちは日常食として利用しています。お米も、干したうどんも保存食ですし、野菜や海草の乾物なども、優れた保存食です。とても良いものが身の回りにたくさんあります。もちろん、リブ号にも積み込みました。そういうものを工夫して、豊富なスパイス類を使って、同じ材料でも毎回違うメニューを作るのは、食い意地の張った人間の果報、というふうと考えて、いろいろ作りました。

基本的に、航海中の生活に電気は必要ないのです。明かりは、ろうそくと石油ランプを使いました。ただし、船の航海灯や無線機に使うために、少しの電力が必要でしたので、ヨットの小さな8馬力エンジンを、毎日、発電機として回して、バッテリーに電気を蓄えて使いました。無線での交信は、レース規則で要求されていたから使っただけで、航海そのものにどうしても必要なものではありません。航海灯は、電池式やランプ式のものを使えば、電気は船の上では一切なくても何も問題ありません。もし、ろうそくがなければ、基本的には、夜になったら寝ればいい。星や月は、驚くほど、夜を明るく照らしていました。そして、明るくなったら起きればいいのです。それが、海洋の自然の中での、人間の自然な生活である、と実感しました。

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
 講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

・現代人の中に眠る、原始の人間力

単独航海の中で、睡眠ということについて、1人では眠る時がないのではないかと、という心配があります。だいたい、夜の間、短い単位の時間で目覚ましをかけて、途中で起きては眠るということを行います。この手元にある黄色い目覚ましは、太平洋をともに渡った“仲間”のひとつです。複数の目覚ましをかけて、決めた時間に起きては、船の状態、天候、コースをチェックして、何もなければ、また眠る、ということの繰り返しでした。

ところが、時間が経ってだんだん身体が海に慣れてくると、天候が変わったり、船の状態に変化があったり、眠る前の状態から何らかの異変が起きると、自然に目が覚めるようになったのです。風の強さが少し変わった、方向が変わったとなると、自然に目が覚めて、作業につけるようになったのです。身体全体がセンサーのように、海の変化に反応するようになったのです。

海の上で過ごす時間が重なるにつれて、人間にはもともと、生き物として、自分でも知らない、素晴らしい能力が備わっていた、と非常に強く感じました。

・生命を活性化する自然の力

太平洋から戻ってきて、私が強く思うことのひとつは、人間の中にある無限ともいえる能力のことです。私たちが陸上の日常生活で、「こうしなければいけない」「ああいうことをしないと成果が挙がらない」などと思っているいろいろなタテマエの制約が通用しない自然の中に、ポンと出ると、どうなるか。眠っていたもともと人間の能力、生き物としての能力が表に現れてくると思うことです。私は、「人間の力は、自分でもわからないすごいものがある」という、つまり生き物としての能力を再発見したと思うのです。

自然が人間に与えるストレスは、ヒトの生命力に直接作用して、本人も知らない力を引き出す、とても大事な要素であると思いました。ストレスにも、良いストレスと悪いストレスがあるのでしょうか。人間が生き物として自然から受けるストレスは、人間の能力を高めてくれる、あるいは人間が生まれたときから遺伝子の中に組み込まれてきたかもしれない、いろいろな能力を引き出してくれるものだと思うのです。ですから、子供たちには、とくに、自然の中で過ごす時間を少しでも長く持つてほしいと思っています。

5. 日本を回る歴史航路の航海

・私たちの海を知りたくて、日本を2周半

太平洋横断の航海の後、1978年から、日本を回る歴史航路の取材航海を始めました。第1回は、「海の記念日の航海」で、北海道の函館から横浜港まででした。その後、1年に1度か2度、あるいは2年に1度など、断続的にシリーズ航海を続けています。

ご覧いただいているシーン（新聞記事）は、5回目の「『土佐日記』の航海」です。ほとんどのみなさんが知っていて、とても親しんでいる作品と思いますが、その『土佐日記』に書かれた航跡をたどって、浦戸から大阪までの航海をしました。私たちの日本周航の航海には、さ

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
 講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

まざまなゲストの方々に乗っていただいておりますが、このときは、有名な旅行作家の戸塚文子さんが一緒に乗って、数日をともしました。まだ、古いたたずまいの港がたくさん残っていて、とても良い航海をしました。

このときの航海は、ここの地元、富山と通じるところがあると思います。それは、国司であった貫之も家持も、ともに当時の優秀な歌人であったことで、共通の親しみを感じるのです。

時代が下って、江戸時代の樽廻船の航路をたどったときのことで。兵庫県の灘（なだ）から「下り酒」の酒樽を実際に積んで、東京まで走りました。このときも、良い航海でした。なぜかという、東京港に着いたあと、運んできた、波に揺られて杉の木香が移った樽酒を、迎えてくれた人たちとともに、みんなで



酌み交わしたのです。市販されていない、おいしい「下り酒」を楽しんだのです。リブ号の船室は、とても狭いのですが、ワンルームよりずっと小さい所にたくさんの人が集まって、肩を寄せ合いながら交流の場になります。

寄港した地元の方々に来ていただいて、いろいろお話を聞くのが楽しみです。江戸時代に紀州から江戸までみかんを運んだ「みかん船の航海」のとき、地元・有田（ありた）の中学生の女生徒たちです。次の港までの短い航程ですが、いっしょに乗ってもらいました。少し慣れると、すぐにヨットの舵を取れるようになって、とても楽しんでくれたので、私たちもともに楽しめました。



リブ号では、寄港した地元の人々との交流を非常に大切にしています。やはり江戸時代の航路で、大阪から北海道・小樽までの北前船の航路をたどったときの航海です。福井県の三国港から石川県の橋立港まで、やはり地元の人たちと一緒に航海をしました。このとき舵をとっているのは、大学生の佐治由布子さん。リブ号のクルーです。この後、女優の浜美枝さんが乗船して、海上からラジオのリポートをしながら能登半島をぐるっと回る航海をしました。ともに、

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」

講演Ⅱ 「

実況中継をしながら数日を過ごしました。



・海は人々を結ぶ自由な路

沖縄にも、たくさんの海の歴史があります。その中から、

「山原（やんばる）船の航路」をたどる航海をしました。沖縄本島の北部から南部への物資の輸送航路ですが、主なものは、薪（たきぎ）などでした。そしてこのとき、糸満の港まで行きました。

沖縄には、「サバニ」という独自の形をした伝統的な船が、今も使われています。サバニは非常に優秀な性能の船です。海は、その海域ごとにそれぞれの特徴があって違いますから、それぞれ異なる船が発達します。ですから、地元の船は大変、大事なものです。

例えば、北前船と樽廻船では、それぞれ走る海域や積荷の種類が違うので、同じように弁財船（べざいせん）といっても、形は異なります。

糸満の港内には、ヨットのマストも見えます。漁師さんの漁船と市民の船のヨットが、ともに仲良く混在していることが、港としては自然なことだと、私には思えるのです。



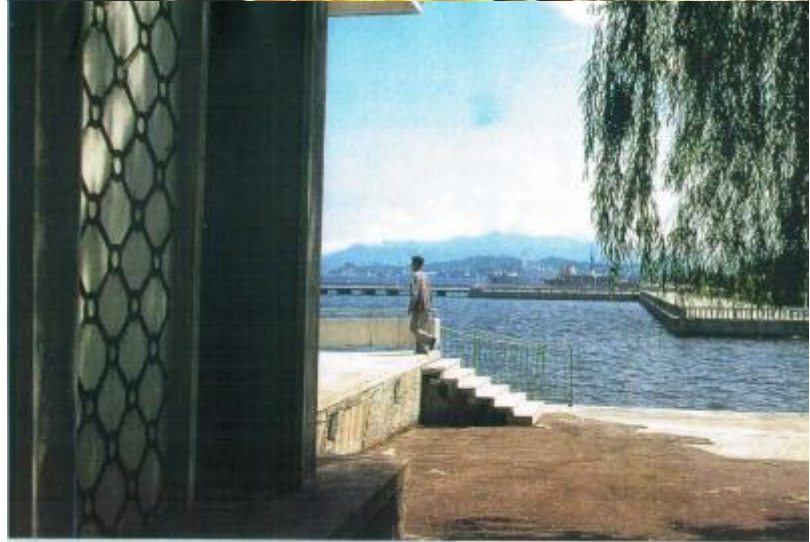
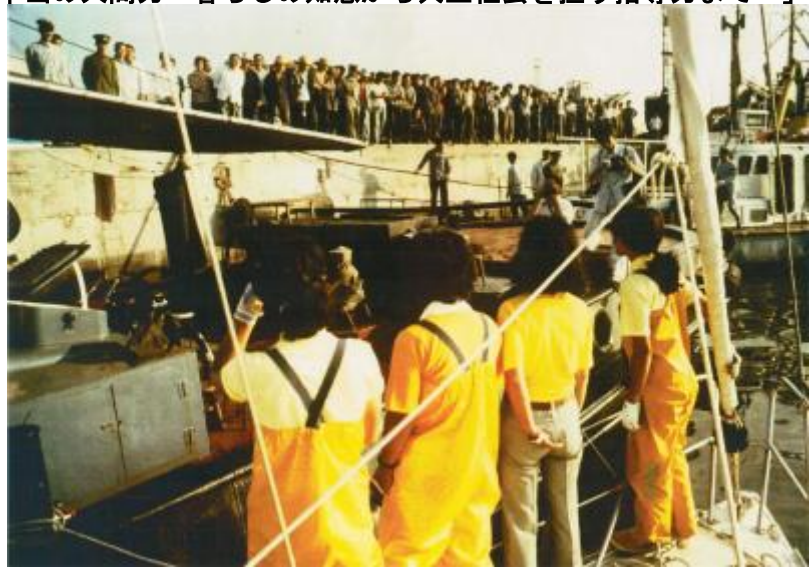
江戸時代の「金毘羅参詣の海路」や、古代からの「海賊の根拠地を訪ねる」航海などを行いました。第9次では、「遣唐使のルート」をたどりしました。

日本と中国の往復航海で、福岡県の博多から中国・山東省の山東半島の北側にある、煙台（えんだい）に入港しました。強風で苦労した航海でした。乗組員は、女性4人と「黒1点」の男性“提督”の5人でした。小型船の間に停泊しましたが、地元の人々が歓迎してくれました。煙台港はかつてチーフーといって、秦の始皇帝が好んでやってきて、特別の宝物を埋めて国の安寧を祈った、という歴史的な場所でもあります。

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演Ⅱ

そして、第17次の航海として、「渤海使の航路」をたどって、お隣の北朝鮮（朝鮮民主主義人民共和国）への往復航海をいたしました。ここ富山も渤海使の歴史とは関わりの深いところですね。

私たちは、石川県の福浦を出て、対岸にある元山に入港しました。元山の港は沖合から見ますと、地中海のマルセイユ港に似ているそうです。港の背後も緑の斜面に白い高層ビルがたくさん建っていました。港には、海ぎわにホテルがあって、柳の木が水の上に影を映す、とてもきれいな所で、外国の客船も入っていました。ホテルの栈橋に船を寄せて着け、自由に陸上の取



材をしました。渤海の都のあった遺跡と、その外港を訪ねることができました。

一般の人たちは、子供たちも、釣りをしたり海辺で遊んだりしてしまして、私たちと同じように、楽しんだり、悩んだりしながら生活をしている様子がみえました。「普通の人たちが住んでいる社会なのだ」とあらためて確認できただけでも、素晴らしい航海だったと思います。

・北前船と海の伝統と技術

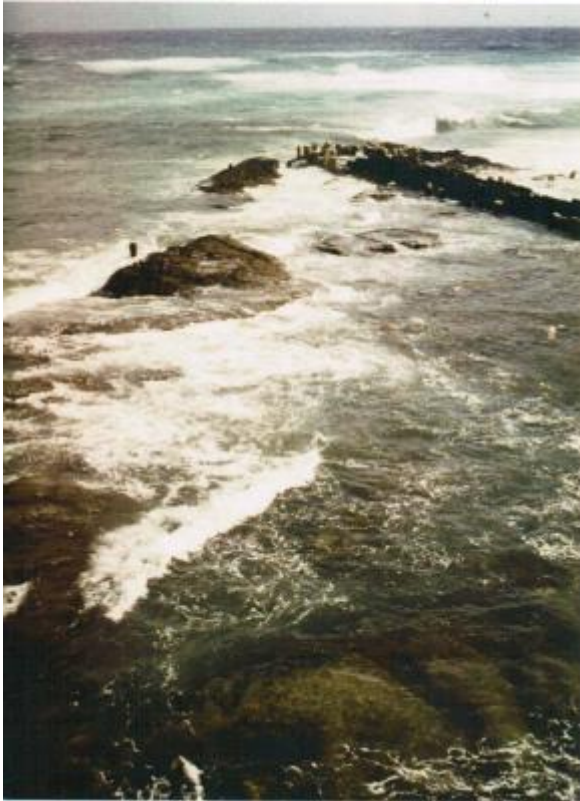
北前船の航路をたどって日本海を北海道まで北上したあと、太平洋側の航路をたどり、江戸時代の東回りと西回りのルートをぐるっと回って、東京港に到着しました。そのことを報じる記事が新聞に掲載されました。北前船の航海で広島県の宮島・巖島神社を沖合から参拝して、西へ向かいました。

古くからの港には、船を係留する工夫が残されています。日本海の今子浦（いまごうら／兵庫県）という北前船が入港した古い港です。ここは、北海道の松前、江差の港と共通しているのですが、かつて船を停めた「船つなぎの岩」が見える形で残っていることです。今子浦と松前では、教育委員会もそれを認識しています。特別な保護や周知する活動などはしていないようですが、いちおう、存在することは認知しています。ところが、江差港では誰もそれを知らないで、自然に開いた穴だろう、くらいに思っていたようです。かつて北前船が停泊してい

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
 講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

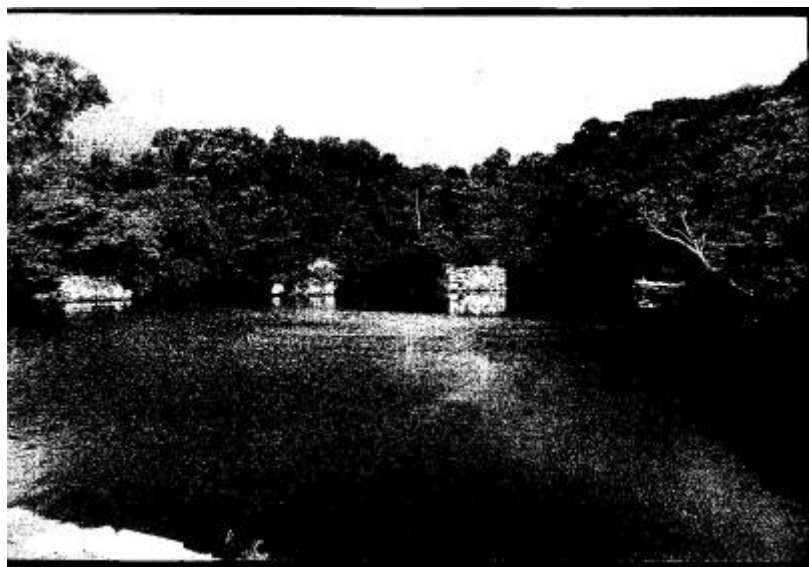
た場所に船をもって行って探したら、船繋ぎがありました。

そこに船をつないで、写真を撮って、教育委員会に報告しました。その後、地元ではどうい
 う対応をしているのか気になっているのです。またフォローしたいと思っています。



歴史的な港の関連として、朝鮮通信使の航路をたどったとき、対馬の厳原にあった、「お船
 江」（おふなえ）を訪ねました。かつて、ここに船を入れた、ドックのようなった、石造りの
 岸壁が築かれたこの入江は、本当に穏やかで、自然の条件に恵まれた良い場所でした。

このような、昔からの停泊
 所や港の構築物は、独自の文
 化と技術を伝えて、現在でも
 十分に機能して、使えると思
 うのです。それは、船も人も
 自然も変わっていないからで
 であろうと実感します。このよ
 うなものが保存され、生かさ
 れることが、ほんとうの豊か
 さに違いないと、私は思って
 います。



左下写真は、能登半島の福
 浦にある方角石で、右下写真は、山形県酒田港の日和山（ひよりやま）にある方角石です。ど

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
 講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

ちらも、見通しのよい場所で方角をみて、日和を見ながら、安全な航海の助けにしたことが、実物を通して実感できるのです。

このように、私たちは、日本の海路をたどる航海を重ねて、いままでで20次になりますが、これからも、途切れ途切れに、多くの航海を続けたいと思っています。日本には、もちろんここ富山も含めて、再発見されることを待っている海の文化と技術がたくさんあるからです。



6. 海の楽しみを定着させたい活動

・「市民の海」から発展する地域

太平洋の航海の後も、世界のさまざま海を取材で訪れました。第2部のテーマとも重なりますが、日本では、「海洋国家」という、上からの掛け声ばかりが大きくなりがちです。ここ、富山の話ではなく、首都の東京圏でのことですが、一般の私たち生活の中に実質的な海の文化、文化財が共有されているかという、なかなか難しいという思いを強くもっています。その大きな原因の一つは、ふつうの市民が、自由に海に出る場がなかなかない、ということであろうと思います。

世界の海洋国が、その海の文化の誇りをかけて戦うヨットレースに、アメリカス・カップというイベントがあります。1851年から続いています。その取材で、インド洋に面した、西オーストラリアのパースを訪ねました。オーストラリアのへき地のような扱いを受けているのですが、美しい所です。パースの外港のフリーマントル港は、インド洋に面した防波堤の岸壁が、現在の日本のように直線ではなく、自然の状況に合わせて弧を描いています。世界的にも、日本の江戸時代でも、自然に対しては直線ではなくて、曲面が使われていたのですね。同じ港を違う視点から見てみても、外洋の波・うねりを上手に受けて、消していることがわかる構造になっています。

パースの本来の港は、川の港、川の停泊地なのですが、泊地の様式には、それぞれの状況にあわせて、自然にさまざまな種類が生まれていることがわかります。

沖合にアンカーをいれてヨットを停泊して、そこまで自分たちでテンダーと呼ばれる小舟を漕いでいきます。テンダーの操作も楽しみのひとつになります。そのような形で停泊地をつく

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
 講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

る方法は、費用も安く、かつヨットにとっても安全に楽しめる要素があるのです。パースの川を全体として見ると、その水面には、たくさんのヨットが錨を入れて停泊している水域もあり、あるいは、岸边から棧橋を作ってそこに係留したりしている状態もわかります。大変に自由な置き方をしていますが、そこにはもちろん、秩序に支えられた自由さがあるのです。「秩序立った安全な」ということです。

・日本のモデルは徳島県に

ここに、世界水準として誇れる、日本のヨットの泊地があります。徳島県の県庁前の川にある、パブリックなヨット置き場です。「ケンチョピア」と皆さんが親しみをこめて呼んでいます。市民主体の自主的な運営がされて、費用や安全性、地域への貢献、訪問者へのホスピタリティなど、どれもすばらしいものがありました。北前船の時代にも、川筋に泊めたりしていましたが、川筋というのは基本的にとっても安全な泊地なのです。

徳島では、この川にヨットを泊めてクラブを作り、毎年の「阿波踊りレース」には、100隻を超えるヨットが遠くから集まってきます。一時期、行政によって退かされそうになったのですが、粘り強く行政側と交渉した結果、現在は行政が認めるという形になっています。

日本で、恵まれた水域のある場所がこのように市民のために活用されるとすれば、どうでしょうか。例えば、今では50万円ほどで、4人くらいが泊まれる小さなキャビンつきの中古ヨットが買えます。それを年間1～2万円、あるいは貯木場程度の水面使用料で、自分たちで保管しながら楽しみながら、地域の人と一緒に参加してもらえ、しかも見た目の景観も良くなる、という豊かな海の文化が芽生える第一歩になるのではないかと思います。

豊かな社会とは、モノ優先ではなく私たちの気分、心が豊かを感じないと、なかなか定着しないものではないかと、私は思っています。そんな意味で、ここ富山も日本で有数の「うらやましいヨットのユートピア」と、日本中からいわれるような町であってほしい、と思っています。自然条件としてはそろっていますし、行政の方も大変柔軟な対応をしてくれているので、ぜひ実現できたらすばらしいと思っています。

やはり北前船で栄えた酒田港の川筋には、米を保存する山居倉庫（さんきょそうこ）があって、裏にはきれいな水路があります。ここには漁船や釣り船が泊まっていますが、空いている水面がたくさんあります。こういう所に市民の船を安全に泊めるように解放



すれば、安くて安全な、快適で美しい水辺が生まれると思うのです。諸外国には、そのような

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
 講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

ケースは少なくないのですが、誰でもが楽しめて、散策するだけでも楽しい、人間的な水辺に、ヨットも停泊しているようになるといいですね。

・「潮気」を届けたい

客船や貨物船、タンカー、帆船などに、取材として長期間乗船する機会も多くあります。例えば、英国のP&O社のクルーズ客船「キャベラ号」や「オリアナ号」などのクラシックな船、世界一のサイズを誇ったULCC (ultra large crude carrier/巨大原油タンカー) の日石丸でペルシャ湾へ、初めての女性セーラーとして男性と同じ労働に就く現場の船、練習帆船の女性たちの航海など、いろいろな取材を通して、さまざまな「海」を経験してきました。

帆船・海王丸では、冒頭にお話したように、航海中にマストに登った初めての女性という体験をしました。ほんとうのところ、ヨットのマストより登り易いものではありません。

そして、商船大学の女子学生の第1期生が練習航海のために海王丸に乗船したときも、彼女たちとともに航海をしました。学生たちのトレーニングに対しては、海王丸の固有の乗組員たちが、男子にも女子にも、いつでも細かい配慮と鍛えた技で見守っていたことが、印象的でした。

その後、香港に基地のある航海訓練学校の帆船で、女生徒だけの航海に乗船しました。彼女たちは、香港で警察官や事務などの仕事をしている一般の人たちで、停泊中の船で1週間の講義と訓練を受けただけで海に出てきたのです。出港して、いきなり自分たちですべての操船作業をさせらるのですが、厳しい航海作業に向き合う彼女たちには、迫力がありました。海王丸とは、さまざまな点で好対象だと思いました。

☆ ☆

雑誌の編集・記者と外国取材の体験から、日本にもっと「海の本」が必要であることを痛感したのです。それで、英語の本の翻訳もしています。宣伝のようになってしまいましたが、『船の百科事典』という本を翻訳しました。この本は、人類の1万年の航海の歴史を約1500隻ほど取り上げた個々の船の歴史の中に凝縮したものです。1隻ずつの船を読み解いていくと、膨大な人類の海の文化史を、継続した流れとして理解できる、とてもよい書物であると思っています。仕事ではありましたが、私自身には、改めて勉強になりました。世界の歴史を、時間的にも空間的にも体感できた仕事であったと、強く感じました。

そして、オックスフォードの海洋語の辞典に取り組んでいるところです。初版が出された1978年に米国の取材中に購入したもので、いつも手元において使っているものです。ホーンブローワー・シリーズなどの海洋冒険小説の翻訳家として名高い高橋泰邦さんも、いまではご自分の翻訳の大きな助けとしているものです。「最近、手に入れたが、もし初めからこれがあれば、あんなに苦労しなかったのに」と、私に話をしてくれました。

船や航海の技術的な解説のほかに、たとえば、音楽や美術、文学なども網羅している宝庫ですので、なんとか日本語に翻訳して出版したいと思って、取り組んでいるところなのです。

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

・ 厳しい自然の中でサバイバルする力

私は、太平洋の航海に出る前に、できるだけたくさんの方の漂流記録を読むようにしました。そこから学ぶものは、とても大きいからです。参考までにお話するのは、『荒海からの生還』の例ですが、家族で世界一周クルーズの途中に、太平洋のガラパゴス諸島沖でクジラにぶつけられて（体当たりで襲撃された、と著者は書いています）漂流した記録です。狭いライフラフトの中の配置図なども掲載しています。90日近い漂流のあとで救助されたのですが、5人の乗組み員が全員助かった驚くべき例とその記録なのです。

彼ら全員が助かったポイントは二つあると、私は思います。一つは、乗っていたヨットマンが元プロの船乗りで、大変しっかりした技術、つまりシーマンシップを持っていたということ。もう一つは、「自分たちの手で助かるのだ」という積極的な希望、目的を持って漂流していたということです。つまり、彼らにとって、これを「漂流航海」と位置付けていたわけです。現実には、私の想像もできない困難の連続であったと思うのですが、身につけた確かな技術と目標によって全員が助かった、と私は考えています。

1998年の年末、オーストラリアの東岸のシドニーから、南端のホバート島まで南下する外洋レース、シドニー・ホバート・レースで、大きな海難事故がおきました。沿岸の観測で風速92ノットを記録したという時化の中、5隻のヨットが遭難し、6人の生命が失われました。悲劇ではありましたが、このときの時化の最中に救難活動を行ったコーストガードや海軍の活躍が大変に高く称賛されました。

人間が海に出ていくという行為は、やはり、どんなに技術が発達しても、船と人と自然という条件は、太古の1万年前におそろおそろ海に出ていった状況と変わりません。便利になってはいるけれども、陸上の便利と安全とは全く違う世界のことになるのです。その基本をしっかり心にとめながら、私たちは、リブ号の航海を続けたいと思います。300余りの港を回りましたが、完全無事故で航海を続けられているのは、本当に幸運だと思っています。いつでも、おそろおそろ手探りしながら、航海をしています。

ひとこと、余計なことを白状するならば、たった1度だけ、事故のようなことがあったといえればあったのです。沖縄の港でのことですが、岸壁にもやいを取りにいこうとしたゲストの人が、前の晩の泡盛のせいかな、つるつと足を滑らせて海に落ちこちってしまったのです。このときは、何事もなくヨットにはい上がって、笑い話で済んだのです。でも、事故というものは、そのようなところから生まれてくるものなのかもしれませんので、改めて気を引き締めさせられた珍事でした。

7. たくさんの方々に支えられて

さて、私が太平洋の単独航海は、自分の憧れ心に背中をおされたのが始まりでしたが、これを実現して横断できたのは、100人を超える、たくさんの方々が無償で協力してくれたからなのです。このようなことは、私自身、まったく予想していなかったことなのでした。

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演Ⅱ 「海とヨットに魅せられて～リブ号航海から見えてくるもの～」

さらに、無事故で300余りの港を航海してられるのは、やはり、入った港々で、あるいは航海の準備中に、思いがけない多くの人たちが手を差し伸べてくれたからであったことを、しみじみと思います。

港では、地元の漁師さんたちに、必ず、しつこく地域のお話を聞くのです。こういうときはどうなのか、天候はどうなのかと。そうすると、本当に役に立つ体験のお話を惜しげもなく聞かせてくれます。例えば、瀬戸内海を走っているとき、ある港で、老漁夫から話かけられました。「この港は出入りが大変難しい。あなたたちは、よく入ってきたね」と。それに続けて、説明してくれました。「出入りのとき、この港では一つ気を付けることがある。これさえ気を付ければ大丈夫だ。それは、じっと海の上を見ることだ。じっと見つめていると、海の上に道が見えてくる」と言ったのです。「その道をたどって走れば、いい」と、その「道」を実際に港の防波堤の上から指し示してくれました。

それを後で海図と照合すると、障害物のある難しい港の出入りの目標のために、遠近二つの標識を重ねて見ながら、その重なる線の上をたどってくればいいようになっている導標があるのですが、それとぴったり一致していたのです。漁師さんは海図を見ていたわけではなく、自分で海上で、生命と生活をかけて身につけた技術に違いないのです。

各地で、このような貴重な知識をたくさん聞かせていただいたり、暖かい支援をいただいて、私たちは、日本の海をめぐっている幸せを実感しています。

時間をかなり超過してしまいましたが、これで私の話を終わらせていただきます。お聞きいただきまして、ありがとうございました。