

飛鳥日記（フォト）

with 30 photos.



茂木健一郎

kenmogi@qualia-manifesto.com

以下の文章（「飛鳥日記」）（は、2013年2月1日から2月5日まで、日本を代表する客船、飛鳥IIに乗船した際のことを記したものです。

このバージョンは、私が乗船中にiPhoneで撮影した写真を、ところどころに貼り付けてあります。（pdf file sizeを小さくするため、かなり粗くなっています。ご了承ください）

飛鳥に乗っている間、それから、下船してサイパンのホテルに滞在

している間に書きました。

分量は、原稿用紙にして約130枚程度（本体が、52200字程度）の長文ですので、お読みになる際はご注意ください。

最初のバージョン飛鳥日記（スタブ）は、（飛鳥下船後、チェックインしたサイパンのホテルで書き上げ、十分な推敲もしないままに、2013年2月6日、facebookで公開しました（<http://www.facebook.com/ken.mogi.1/posts/291337747659556>）、日本への移行が始まる前に、書き終えて、ウェブに上げてしまいたかったのです。

このバージョン、「飛鳥日記」（ベータ）は、日本帰国後の2013年2月7日、加筆、修正を加えたものです。最初に公開したバージョン（「飛鳥日記」（スタブ））に、原稿用紙約20枚分が加筆されています。郵船クルーズの中島丈二さんからのご指摘も、反映しました。それでもまだ残っている誤字脱字は、私の責任です。ご容赦ください。

この日記は、まだまだ、書きかけです。今回の経験、さらには飛鳥という存在に対して正当な扱いをするためには、さらに加筆、修正が必要です。

今回、飛鳥I Iに乗船する機会をいただきました、日本郵船、日本郵船クルーズのみなさんに、感謝いたします。

また、乗船中にお世話になった方々にも、感謝いたします。

以下は、この貴重な体験の、私なりのドキュメンテーションです。

参考URL

郵船クルーズ株式会社（飛鳥I I j k b lによるクルーズを運営）
<http://www.asukacruise.co.jp>

今回の「**2013**年オセアニアグランドクルーズ」のフォト・エッセイ（私の講演風景が映っています）

http://www.asukacruise.co.jp/gallery/essay/index.cfm?action=detail&essay_id=693。

2013年飛鳥II世界一周クルーズ

<http://www.asukacruise.co.jp/schedule/index.cfm?action=detail&id=28>

第一章．飛鳥に乗るまで。



日本郵船のクルーズ部門である、郵船クルーズの中島丈二さんか

ら、「飛鳥 I I」に乗船して、講演をしないか、とお誘いを受けたのは、2012年の3月くらいのことだった。カルチャーセンターの講座の後に、私のところに歩み寄っていらしたのである。

正直、大いに驚くとともに、心が弾んだ。豪華客船の旅、というものに、大いなる興味があった、というだけではない。飛鳥を運航する「日本郵船」という会社の響きに、とても心が惹かれるものがあったからである。

旅は一つの文化であり、文化なしでは人間生活は成り立たない。かつては、夏目漱石も森鷗外も、みんな洋行する時には横浜から船に乗っていった。今のように、ジェット機に乗って12時間後にはヨーロッパ、という旅は便利だが、その分失ってしまったことも多い。

客船による旅自体に興味があった。そして、「日本郵船」という名前からは、特別のニュアンスを受け取っていた。

それは、例えば、敬愛する作家、内田百閒が一時期「嘱託」というかたちで、「日本郵船」に関わっていたこと。夏目漱石が、朝日新聞の社員であったように、百閒は、日本郵船の仕事をしていた。丸の内にある社屋に、実際に通っていたと聞く。日本郵船には、そんな、文化を大切にしている会社、というイメージがある。漱石が英国に留学した時、横浜からの往路は、ドイツの汽船「プロイセン号」だった。しかし、英国からの帰路は、日本郵船の「博多丸」だったという。そして、言うまでもなく百閒は、漱石の弟子である。

日本郵船が運営する客船による旅には、だから、大いに関心がある。しばしば耳にするのは、客船の旅をする人は、船に乗ること自体を目的とするに到るということである。普通は、交通というのは移動の「手段」である。もちろん、鉄道や、飛行機の旅を楽しむという人もいる。しかし、それは目的地に到達するプロセスとしての楽しみなのであって、移動自体を目的自体とする、というところまではなかなか行かないのではないか。

(以下の文章では、2006年2月26日に就航の飛鳥 I I を、時折「飛鳥」と記すことがある。正確には、1991年10月28日に就航し、2006年2月11日に運航を終えた初代の「飛鳥」

と区別するべきであるが、乗船中も、特に常連のお客さんが親しみを込めて「飛鳥」と呼んでいたのも、ここでも、「飛鳥」と記すことにする。特に断りがない限り、以下で「飛鳥」と書かれているのは、正確には現在就航している「飛鳥 I I」のことである。）

ところが、客船には、それがあると言う。飛鳥も、クルーズによっては、例えば8日間ずっと洋上、ということがあるようだが、その海の上にあるという状態自体を、心から楽しみにする方が多いのだという。だとすれば、それは、一つの価値の「逆転」であり、「飛躍」である。

どうやら、鍵は「海」らしい。私たちの生命が由来し、育まれたゆりかごたる海。私たちの身体の中には、海水と同じ塩分濃度の血液が流れている。もちろん、飛鳥船内で提供される食事やさまざまなエンターテインメントは、大いなる魅力であろう。それと同時に、旅のすべてが海に包まれてある、ということが魅力の秘密なのではないか。だとすれば、そこには、私たちの生命の根幹にかかわる何かがありそうである。

あれやこれやで、客船での旅には大いに関心があった。しかし、それが、自分の人生で縁があることとも、なかなか思っていなかった。何しろ、客船の旅には、時間がかかる。時間をかけるということ自体が、一つの贅沢なのである。たとえば、飛鳥による世界一周の旅は、「**2013年世界一周クルーズ**」では、横浜発着、神戸発着ともに、105日間かかるという。そこまで行かなくとも、1週間や10日は簡単にかかる、というイメージがある。一年中追われている暇無しの私に、そんな余裕があるとも思えない。

だから、多くの方がそうであるように、ある程度現役を「引退」したような年齢になってから、乗るものかと思っていた。（実際、私が飛鳥に乗った、といううわさを聞いた旅行作家のさんは、「えっ、茂木さん引退したの！」とツイッターでつぶやいたほどである。）しかし、困ったことに、私のような仕事には、基本的に「定年」だとか、「引退」ということがない。

本当は、海の持つ生命の育み作用を考えると、若いとき、働き盛

りの時、さらに言えば子どもの頃から、本格的な船旅は経験すべきなのだろう。しかし、現代の忙しい状況が、なかなかそれを許さない。

それが、中島さんがお誘い下さったことで、飛鳥の旅が近づいてきた。好奇心こそが、生きる身上だと思っている私としては、ぜひ、飛鳥の旅を経験してみたい。

ようやくスケジュールの都合がついて、飛鳥 I I に乗れることになったのは、2013年の2月。2013年オセアニアグランドクルーズの、横浜からサイパンまでの航路に乗らせていただくことになったのである。

本当は、いろいろと事前に調べたり、心の準備をしたかったのだけれども、忙しさに紛れて、あっという間に出航の日が近づいてきた。

乗船の2週間前、日本郵船の中島さんたちと打ち合わせをした。その日は、午後に、マサチューセッツ工科大学のメディア・ラボのイベントで話すことになっていたので、打ち合わせの場所を代官山にさせていただいた。

改札で待ち合わせる。中島さんが、「この近くに店がありました」と一緒に歩いていった。店に着いて、驚いた。それは、以前に、親友の竹内薫らと、忘年会をやったカフェだったのである。

「へえ、懐かしいなあ」

と店内を見渡していると、私の表情を見て、中島さんが怪訝そうな顔をしている。

「それで、航海ですが。」

「はあ。」

「こんなことになっています。」

「なるほど！」

中島さんが、要領を得た説明をして下さる。何だか、急に、飛鳥の旅が、現実のものとして近づいてきたように思った。

私が一番気になっていたことの一つは、船内のドレスコードだった。

「あのう、ディナーの時などは、どのような格好をしていれば良いのでしょうか？」

「皆さん、タキシードを着ていらっしゃいます。」

「タキシードですか!？」

「はい。ダークスーツにネクタイでも大丈夫ですが、半分以上の方は、タキシードを着ていらっしゃいますね。」

その場で、私もタキシードで行くと決めた。

どうせドレスアップするならば、貫いた方がいい。ただ、バイロイト音楽祭に行った時に新調したタキシードは、最後に1年くらい前に着たまま、部屋の片隅にくしゃくしゃになっている。

およそ、旅に出る、ということに関して計画性のない私でも、さすがに少しは準備をすることにした。そのような意味でも、やはり、「飛鳥ⅠⅠ」による船旅は、特別である。

まずは、「フォーマル」対策。出航の6日前、テレビでルーブル美術館を取材する仕事でパリに出かける直前に、あわててタキシードをクリーニングに出した。

ところが、タキシードには、いろいろ付属の小物が多い。そのようなものの管理は、私が一番苦手とするところである。前に買ったものは、当然、どこかに行ってしまった。

そこで、パリのホテルからアマゾンのサイトをクリックして、蝶ネクタイや、サスペンダーなどを注文した。東京に戻る前には、着いているようにしようというのである。飛鳥にはプールもあるということだから、ゴーグルも注文した。

飛鳥に乗る前日に、パリから戻ってきた。その夜、三枝成彰さんのオペラ『神風』の世界初演が、東京文化会館であった。成田空港から成田エクスプレスで都内に出て、文化会館に向かう前に、スーツケースを買った。スーツケースを買うなど、私にとっては実に画期的なことである。この十年ほど、私は、海外に行くときも、普段のリュックに、小さなかばんだけで済ませていたのである。ジャケットなどは、リュックの中にくしゃくしゃに巻いてごまかしてきた。ところが、フォーマルのタキシードでは、ぐるぐるくしゃくしゃ、

というわけには行かない。（試してみたことはないが、おそらく、ダメなんじゃないかと思う）

百貨店で買った、空っぽの真新しいスーツケースの中に、パリに行くのに使った小さなかばんを丸ごと入れて、東京文化会館への坂を上った。オペラが始まる前にクロークで預けたら、びっくりしたような顔をしていた。

明日は、この中に、タキシードや何やらをパッキングしなければならない。タキシード用のエナメル・シューズも忘れないように入れなくてはならない。（服装にいい加減な割には、タキシードにはエナメル・シューズでなければいけない、という点だけは守るのである。最初にタキシードを着たのが、バイロイト音楽祭という特別な経験だったということもあるのだろう。）

スーツケースを使って旅するのは、一体、何年ぶりだろう。旅の楽しみの幾分かは、準備をする過程にあるという。すでに、飛鳥の気分が盛り上がってきた。

第二章．飛鳥一日目。2013年2月1日（金）。

出航の日、午前中、ニッポン放送でラジオの収録があった。スタジオに、スーツケースを転がして行った。後藤ディレクターのポニーテイルを見ていると、本当にこれから飛鳥に乗る、という気がしない。収録を終えて、東海道線で横浜に出て、タクシーでホテル・ニューグランドにつけると、ようやく飛鳥に乗るような気がしてきた。

港を臨み、山下公園の横に立つホテル・ニューグランドは、終戦直後、マッカーサーが滞在したというホテル。厚木飛行場に下りたってすぎに、乗り付けたのである。いちばん良いホテル、という評判が届いていたのだろう。マッカーサーは、滞在初日に、ベーコンエッグを注文したが、なかなか来ない。どうしたのか、といぶかっていると、何しろ物資不足で、卵がない。それで、近郊の農家まで

卵を探しにいった、という説明を聞いて、マッカーサーは二つのことを理解したという。一つは、当時の日本はそれほど貧窮していたということ。そしてもう一点は、日本人は簡単には諦めないで任務を遂行するということ。

このホテルのレストランで、スパゲティを食べて、飛鳥に乗る前の、最後の昼食とした。以前、取材でこのホテルに来た時に、飛鳥に乗る前にニューグランドに宿泊するお客さんが多い、とうかがった記憶がある。

「ここから飛鳥までは、歩いてどれくらいですか？」

ホテルの人に聞くと、20分くらいだという。急いで支払いを済ませると、スーツケースを転がして歩き始めた。

もうすでに、飛鳥の船体は見えている。山下公園に停泊している「氷川丸」と比較しても、圧倒的に大きい。12階建てのその姿は、まるで巨大なビルのようなものである。

もっとも、ホテルの方が歩いて20分と言ったのは、飛鳥の常連のご高齢の方の足で、というような意味だったらしく、せかせかと歩く私は、思ったよりも早く客船ターミナルに着いた。



入り口で、郵船クルーズの中島丈二さんがニコニコして迎えて下さ

った。「お待ちしていました。」この方が誘ってくださったから、私は飛鳥に乗ることができたのである。さあ、ここからが未知の世界。一体、何が起こるのだろうか。

そもそも、船で出国する時の審査や手続きは、どのようなものなのだろうと思っていた。飛行機ならば慣れているが、想像がつかぬ。乗客の方々が集って待つエリアがあり、みなさんテーブルに座って、談笑している。楽団が生演奏をして、気分を盛り上げる。さすが飛鳥。乗る前から、すでに優雅なる世界が始まっている。

私は、講演をする「業務」で乗るということもあって、一般の乗客のみなさんよりも一足先にそのエリアを通過する。空港のような手荷物検査があって、飛鳥の乗員らしき、制服を着た外国人がこっちだと手招きする。そこを通り過ぎると、係官のいるブース。パスポートを出すと、「行ってらっしゃい」と言って下さった。何だか、係官まで、飛鳥だと親切なような気がする。

いよいよ、飛鳥に乗る。ステップから船内に入ると、一瞬めまいがするような気がした。

「ここはどこなのだろう？」

私が足を踏み入れたのは、「異世界」だった。船の中に入った、というよりは、高級ホテルのロビーに来たような気がする。吹き抜けがあり、ゆったりとしたループを描いた階段がある。金色に輝く像がある。ゆったりと座れるソファがある。きらびやかな別世界。



後で知っただけけれども、飛鳥には、「ホテル部門」という概念があるらしい。数百名の乗員のうちのかなりの方が、ホテル部門に従事している。すなわち、飛鳥は、海の上を動くホテル。ホテルに滞在したまま、いつの間にか目的地に着いてしまうというわけだ。

すでに、神戸から乗船した方々があちらこちらで談笑している。神戸乗船組は、出入国手続きの関係上、横浜では下船しないらしい。一日違いとは言いながら、もうすでに、大先輩の風格を漂わせているようで、なんだかまぶしい。

さてさて皆様に置かれましては、飛鳥II、2013年オセアニアグランドクルーズにご乗船いただきまして、ありがとうございます。本船は、これから、一路、サイパン、ラバウル、ケアンズ、ブリスベン、シドニー、ピクトン、オークランド、ヌーメア、パラ

オを経て、神戸、横浜へと帰って参ります。約40日余りの旅とはなりますが、どうぞ、ごゆっくりお楽しみ下さい。

申し遅れました、私は、今回、乗船させていただき、二回にわたって、脳の話をしていただきます、茂木健一郎と申します。第一回目の講演のテーマは、「不確実性の時代を生きる」。第二回のテーマは、「幸せで、前向きに生きる脳」でございます。

私自身は、残念ながら、最初の寄港地、サイパンで下船して、飛行機で東京に帰ってしまいます。今回のグランドクルーズの、本当に入り口での途中退場となりますが、どうぞ、お許し下さいますようお願い。

(以上、日本郵船ゆかりの内田百閒『阿房列車』の文章を、記憶から、少し真似してみた。もちろん、実際には飛鳥の乗客に対してではなく、読者に向けて書いたのである。)

出航前、部屋に入り、タキシードをスーツケースから出したりしていると、16時の、横浜から乗船した客に対する避難訓練の時間が近づいてきた。

短い警笛が7回、長い警笛が1回鳴る。それを合図に、指定された救命ボートの下に向かう。

出航前に乗客たちの避難訓練をするのは、確かに理に適っている。飛鳥に乗る上での、「通過儀礼」のようなものであろう。

避難訓練に引き続いて、16時30分から、出港セレモニーが行われた。横浜は、飛鳥IIの母港である。そのこともあってか、セレモニーは、立派なものだった。ターミナルの屋上に、赤い服を着た楽団がいて、生演奏をしている。そこに増山正己船長もいらして、マイクを使って挨拶をされている。



船上では、私たちは7階のプロムナード・デッキに集まった。シャンパンが振る舞われる。グラスを口に当てて、泡の弾ける液体を飲むと、感覚がぱっと開かれて、周囲のものが今までよりもくっきりと受け止められる。それと同時に、何だか寂しい気持ちになってくる。

17時の出航がいよいよ近づくと、スタッフのみなさんが、私たちに紙テープを渡してくれた。映画の中などではよく見る、紙テープの出航風景。あっ、本当にやるんだ、と思うと、ますます旅情がかき立てられる。



ターミナルの屋上には、今回のクルーズに乗船される方々のお友達や家族だろうか。テープを投げると、それを受け止めて、しっか

りと握っていてくれる。私も、狙いを定めて投げてみたが、下の方に行ってしまった。隣のスタッフの方が、「なかなか難しいんですよ、これが」と慰めてくれる。

テープがたくさん重なって、網の目のようになった。

汽笛がぼーっと鳴ったかと思うと、もう、飛鳥は動き始めていた。みるみる間に、船体と、岸壁の距離が増していく。テープが切れる。

あっ、本当に出してしまうのだな。何だか、逆戻りの出来ない形で、人生の時計が先に進むような気がする。でも、実際には、普段からそういうことはあって、ただ、それに気づかないだけのことなのだろう。

船旅は、人生の本質を、目に見えるようにする。

飛鳥は、横浜港を進んで、やがて、ベイブリッジの下をくぐり抜けた。

そのまま、東京湾を進んで行く。

風が強かったので、ほとんどの乗客の方は中に入ってしまったが、私は、海の気配を楽しみたかったので、ダウン・ジャケットを着て、風を受けながらいつまでもプロムナード・デッキの上に立っていた。



さて、ここで、読者のみなさんにお伝えしておかなければならないことがある。飛鳥に乗る前に、準備らしい準備は一切しなかった、と言ったが、よく考えると正確ではない。一点だけ、準備したことがあった。それは、サイパンまでの4日間、ネットが使えないことに対する手当てである。

郵船クルーズの中島丈二さんと打ち合わせをした時に、真っ先に向かったことの 하나가、インターネットの接続環境だった。

何とはなしに、飛鳥の船内にワイヤレスLANが飛んでいて、メールやネットサーフィンが出来るのではないかと、思っていたのである。

中島さんが、「いや、外洋に出ると、ネットを使うのは大変です」とおっしゃった瞬間に、私は、ようやく「あっ、そうか!」と気づいた。

「メールは使えることは使えますが、飛鳥専用のアドレスからの送受信となります。」

「ファイルも、送れることは送れますが、インマルサットを通してやりとりしますので、高いです。ファイルサイズの制約もあります。」

それはそうだ、と思った。地上の便利さになれてしまっている私（たち）は、忘れがちだが、飛鳥は、外洋に出れば、あとはもう衛星通信しか手段がない。

海は、生命を育むゆりかごだが、そこにはインターネットはない。生命の進化に、（今のところ）インターネットは関与していない。

それで、私は、思い切ることにした。いっそのこと、飛鳥に乗っている間は、インターネットを一切やらないようにしようと思って、それでも済むように、事前に準備をした。

乗船中に締め切りの来る原稿は、すべて送った。毎日発行している「英語塾」のメルマガの原稿、二週間に一回のメルマガの原稿、白洲信哉が新編集長になった骨董雑誌「目の眼」の原稿、雑誌「プレジデント」のゲラの返事、ゼミの学生たちへの連絡。その他、事務的なメール。

とにかく、飛鳥に乗っている間は、「ネット断ち」をすることに決めた。

もともと、人間は、誰でも孤島ではないのだから、ふだんからお世話になっている方々に、周知徹底しなければならない。乗っている間に、原稿やゲラの締め切りが来るとまずい。

そこで、ツイッター上でも、何度か、「2月1日夕方から、2月5日お昼くらいまで、メール、電話が通じなくなります」とつぶやいた。それで、ほとんどの人は私が音信不通になることは理解しているはずだった。夜間飛行の井之上達矢さん（たっちゃん）も、メルマガを、きちんと毎日発行してくださることだろう。



そのような準備をして、飛鳥に乗った。もう、待たなしである。これから、一路サイパンを目指して、ひたすら南下していく。

それにしても、飛鳥が東京湾を航行している間、不思議だったのは、案外いつまでも、携帯の電波が届いていたことだった。私は、ドコモのガラパゴス携帯（ガラケー）、そして、ソフトバンクのiPhoneの二台持ちなのだが、どちらの電波も、いつまでも途切れることなく届いていた。iPhoneのグーグルマップもきちんと表示される。それで見ると、東京湾の中を飛鳥に乗って移動していく、自分の位置が表示される。

その地図を見ると、東京湾というところは、要するに、案外切れ込みが深いのであって、船が進んでも、いつまで経っても、両側に房総半島と三浦半島という、地面の塊があるのである。

そのせいか、ドコモのガラケーも、ソフトバンクのiPhoneも、いつまで経っても電波が途切れない。グーグルマップ上に表示される地図では、飛鳥が航行しているのは、船舶の標準的な航路のようである。だから、陸地からの電波が漏れて届いている、ということがあるのかもしれないけれども、その一方で、ひょっとしたら、航路上だけは電波が届くように、携帯電話会社が工夫しているのかもしれない、とも思った。

いつになったら、外洋に出るのだろう。何とはなしに、電波が届かないところに航行して、「すっきり」してしまいたかった。そのために、出てきたようなものだから。

デッキに出て海面をうかがう。もう日は暮れてすっかり暗くなっているが、右舷にも左舷にも、陸地の灯りが見える。房総、三浦の両半島の突端を出た頃に、ようやく夜の底が暗くなってきた。

結局、携帯の電波は、東京湾の外に出てしばらくして、伊豆大島の近くを航行しているあたりまで、断続的に届いていた。その電波を用いて、グーグルマップで、船が伊豆大島の近くにいることを確認して、ツイッターで最後のつぶやきをした。

「いま、飛鳥、伊豆大島の近く航行中電波通じた」

さて、いよいよネットも通じなくなりました。読者諸君、愛する人ヨ、文明世界ヨ、これでいよいよサヨウナラ。サヨナラだけが、人生ダ。

それからしばらくして、iPhoneも、ガラケーも、本当に「圏

外」になってしまった。「あっ、圏外になってる！」その表示を見て、私はようやく心が満ちたりたような気がした。人間というのは、不思議なものである。

それから、サイパンへの航海の三日間、電波は「圏外」のままだった。万が一、途中で電波が入って、メールを拾ったりするかもしれないと、iPhoneもガラケーもスイッチをいれっぱなしにしておいたが、結局何の反応もなかった。私の航海は、まさに、一貫して「文明」の外にあったのである。

さて、ここで、飛鳥の船体の構造を、初日に私が理解した範囲内で簡単に説明しておく。

どうやら、飛鳥は12階まであるらしい。そのうち、船客が行ったりきたりするのには5階以上で、4階から下は、よくわからないことになっている（きっと、乗員の方々が行き来するスペースや、エンジンなどがあるのだろう。）

6階は、プラザ・デッキと名付けられていて、映画館（ハリウッド・シアター）や、ショーや講演が行われるギャラクシー・ラウンジ（私の講演も、ここで行われる）、そして、さまざまなショップがある。その中には、折にふれ写真をとってくださるフォトショップがあって、自分が映っている写真を選んで、購入できるシステムになっている。

6階から5階の一部は吹き抜けになっていて、螺旋階段でつながっている。6階から下りると、フロントがある。何か困ったことがあったら、フロントの方に言うと、助けてくださる。そのあたりは、ホテルと同じである。5階には、それ以外に、食事をするフォーシーズン・ダイニング・ルームがある。

これらの、初日に把握した船内構造のうち、私がすぐに「これはいい！」と思い、さっそくまとまった時間を過ごし始めたのは、7階（7デッキ）の、「プロムナードデッキ」であった。7階には客室もあるが、それを取り囲むように、船を一周ぐるりと、歩いたり走ったりすることができる甲板があるのだ。板張りだから、いわゆる「ボードウォーク」のようなもので、歩いていると、足の感触が

とても気持ちが良い。



海にできるだけ長い時間接しているというのが、乗船前の私のもくろみだった。飛鳥に乗って、真っ先に7階のプロムナードデッキに出会って、そうだ、乗っている間は、できるだけ多くの回数、ここをぐるぐる回ろうと思った。

それで、横浜港から出て、落ち着いた頃に、さっそくプロムナードデッキを歩き始めた。一周440メートルと表示されている。ということは、つまり、直線部分は200メートル程度はあるということだろう。さすがは飛鳥。それだけのストロークがあれば、随分と歩きがいがある。

ところが、回っている間に、風が随分強くなってきた。進行方向から吹いていて、前方に行こうとすると、かなりの抵抗を感じるようになった。

船の後方のスペースで、ちょっと驚いて休んでいると、ドアを開けて、眼鏡をかけた男の人が出て来た。私の顔を見るなり、「こんにちは」という。だから、私も、「こんにちは」と返事をした。

「だいぶ揺れていますね。」と私は言った。

「そうですね。」

その男の人は言った。

「もっと、揺れることはあるのでしょうか？」

「私自身は、それほどひどい揺れは経験したことがないですね。」

どうやら、その人は、何回か飛鳥に乗って、航海したことがあるようだった。

「今回で、何回目ですか？」

私は、その人が、常連の船客だと思って、そのように聞いた。

「いいえ、私は、乗客ではなくて、ビーズの加工を代々しているのですが、船内のペガサスで、ものを売っているのです。」

「そうなのですか。どこまで乗るのですか？」

「ケアンズで下りて日本に帰ります。」

「そうか、いいなあ。ぼくは、サイパンで下りて帰ります。」

「お名前は？」

「仙田と言います。仙台のセンに、田んぼです。」

あとで、いただいた名刺から、仙田和雅さんとおっしゃるのだと

わかった。

飛鳥に乗って、スタッフの方以外で、初めて言葉を交わしたのが仙田さんだった。

不思議なもので、この後、仙田さんとは、何度も顔を合わせるようになる。

飛鳥では、食事をする機会、場所はふんだんにあって、午後だけをとっても、6デッキのザ・ビストロでは、17時～20時に、ライトスナック（軽食）が提供される。11デッキ後方にあるリドカフェ&リドガーデンでは、13時30分～19時30分まで、グリルコーナーがオープンし、ハンバーガー、焼きそば、おでんセット、サラダバーなどがある。

このように、好きな時間に、さまざまなものを飲み、食べられるようになっているのだけれども、夕食は、二度の時間帯があって、一回目は17時15分～19時、二回目は19時30分～21時15分で、5デッキの「フォーシーズン・ダイニング・ルーム」で提供される。客室によって、一回目か、二回目かの食事が指定されている。私は、二回目だった。

私が指定されたのは、二回目。17時に横浜港を出て、7階のプロムナードデッキをぐるぐると8周して、ビーズ細工の仙田さんと話し、部屋に戻ってこれこれしているうちに、指定された二回目（19時30分～）の時間が近づいてきた。

飛鳥というと、夜は、タキシードのようなフォーマル・ドレス、というイメージがあった。それで、乗るにあたって、タキシードをクリーニングに出したし、シャツや蝶ネクタイ、サスペンダーも用意した。

船内で毎日発行される「アスカ・デイリー」（ASUKA DAILY）という新聞があって、これに、毎日の夕食時のドレス・コードが書かれている。初日のドレス・コードは、「カジュアル」だった。17時頃から、下記服装にてお過ごしください、と書いてあり、男性は襟付きのシャツ、スラックスなど。女性は、ブラウス、スカートな

どとある。

つまり、毎日フォーマル、というわけではないらしい。「連日だと、堅苦しい、とお客さんがおっしゃるので」と飛鳥のクルーに聞いた。

なるほど。確かに、毎晩タキシードだと、疲れてしまう。服装は、メリハリが大切である。しかし、「カジュアル」と言っても、私が普段着ているようなもので行くのは、はばかられる。なにしろ、元猿岩石の有吉弘行さんに、ある番組で「賢いホームレス」とあだ名をつけられたくらいだから。

そこで、飛鳥に乗るにあたっては、実は、一つ作戦を立てていた。せっかく乗るんだから、カジュアルと言っても、いいズボンを奮発したい。普段はいているのは、一年中、カーキ色のチノパン（ポケットが破れて、iPhoneが落ちてしまうので、何回か縫った）だが、それだと、ちょっと飛鳥にはふさわしいとは言えない。

それで、以前、英国大使館にカンタベリー大司教がいらしてレセプションがあった時に新調した、ちゃんとしたスーツのズボンを持っていくことにした。私の部屋は散乱していて、このスーツのズボンはあるのだけれども、不思議なことにジャケットがどこかに行ってしまったてここしばらく発見されていない。

ジャケットはないけれども、このズボンは、生地がよいものらしい。何でも、ゼニヤとかいうのである。最初に洋服屋さんでその名前を聞いたとき、私は、へえ～、「銭屋」っていう生地屋さんがあって、ずいぶんいい生地をつくっているんだ、と勘違いして、しばらく信じていたが、物知りの友人に、それはイタリアのゼニヤという生地だろうと訂正されて、随分恥をかいた。

船室で、その、ゼニヤのズボンをはいた。それから、この二年ずっと着ている、リュックの中に丸めておいてもだいじょうぶな黒いジャケットを羽織った。いよいよ飛鳥で初めての、夕食会場に向かうのである。

初日のディナーは、和食である。メニューが決まっているので、飲みものだけ注文すれば良い。すべて無料だが、アルコールだけは、

有料となっている。

飛鳥のメインダイニングは、独特の雰囲気満ちていた。まず気づくことは、テーブル間の距離など、空間がゆったりしていること。数百名のお客さんが乗っているというのに、全く「混んでいる」という感じを受けない。

空間がゆったりとしている、というのは、飛鳥に乗っている間、ずっと感じていたこと。朝食のバイキングでも、ショウへの移動中でも、「ラッシュ」というような人が詰まった状態に、全く出会わない。それだけ船内が広く、またゆったりできるように工夫されているのだろう。

独特の雰囲気を出しているもう一つの要素は、フロア系の多くが、フィリピン出身の人たちだということ。私を世話してくれた、キム(KIM)と名札に書かれている男性もフィリピン出身だった。彼らはよく訓練されていて、熱心で親切。日本語もうまい。飲みものを何にしよう、とちょっと迷っていたら、キムは、「生ビールはいかがでしょう。飛鳥の生ビール、おいしいですよ。」と流ちょうな日本語で勧めてくれる。

それで、じゃあ、生ビールを飲もうか、という気になって、キムに頼んだ。

生ビールが運ばれてきて、一口飲んで、周囲を見回して、ようやく、「ああ、私は今本当に飛鳥に乗っているんだなあ」という実感がわいてきた。

私が、テーブルの上に、ジュリアン・バーンズ (Julian Barnes) の「ザ・センス・オブ・アン・エンディング」(The sense of an ending) のペーパーバックを置いているのを見て、キムが、「英語を話せるのか？」と話しかけてきた。それから、しばらく、キムと会話した。飛鳥のお客さんは、日本人が多いが、船内は、国際的な雰囲気である。

すでに述べたように、客船の旅には、大いに関心がある。関心があるが、自分には当分縁がない、と思っていた旅。

それが、講演をさせていただく、という思わぬかたちで、飛鳥の

旅が実現した。ああ、人生は、こういうことが待っているから、面白いなあ、幸せだなあ、と思った。

実は、この瞬間に、今回の飛鳥の旅を記録しておこうと思った。だから、この「飛鳥日記」を書いている。何しろ、初めての本格的な船旅である。そもそも、外洋を航行するのが初めてだし、船内で泊まるのも初めてである。（伊豆大島に行った時、船内でごこ寝をしたことはあるけれども。）もちろん、船で外国に行くのも初めてだ。

初めてづくし。このような時の人間の脳の働きには、特別なものがある。飛行士が宇宙から帰還した際に、「デブリーフィング」をするように、私もまた、飛鳥に乗ってのサイパンへの旅の間、何を見て、何を聞き、何を感じ、何を考えたのか、記録しておいて、読者の興に献じたいと思うのである。

海の上で飲む生ビールは、格別である。酔っ払って、いい気持ちになってくる。

船旅での一番の楽しみの一つは、食事だろう。乗船前に、中島さんが、「飛鳥の食材は凄いです。」とおっしゃっていたように、よく吟味され、見事に調理されている食事は、一つひとつが美味しい。

楽しみながらも、飲みものだけは、生ビール一杯だけでやめておいた。そのように書くとお行儀が良いようだが、実はそうでもない。

というのも、私には一つの算段があった。横浜で乗船して、部屋に入ったとき、クーラーにシャンパンが一つ置かれていた。食事を終えて、部屋に戻ったら、あのシャンパンを飲みたい。一人で飲むのはさびしいようだが、シャンパンはシャンパンである。

だから、その余裕を残しておくためにも、ダイニングでは控えめにしておこうと思った。何のことはない。節制しているどころか、単に欲深なだけである。

作戦通り、部屋に戻り、シャンパンを開けた。何もつまみがないのも、と思って、船内の売店で、亀田の柿の種わさび6袋詰・スーパーフレッシュ！を買った。部屋にあったDVDプレイヤーで、

持参した Stephen Fry の Fry's Planet Word を見ながらシャンパンを飲む。世界にある数千の言語をテーマにしたBBCのドキュメンタリー。面白くて、引き込まれる。

グラスに3杯めを注いだ頃には、もうかなりできあがっていた。ほんの少しだけ、とDVDを止めて、ベッドに横になったら、いつの間にか熟睡していた。

第三章. 飛鳥二日目。2013年2月2日（土）。



気づくと、朝。2013年2月2日。飛鳥の旅、二日目。目覚めて、すぐに外を見る。海は、どこまでも広く、続いている。飛鳥は、外洋を、順調に航行している。こうやって、すぐに海を感じるができるのが、船旅の一番の贅沢なのだろう。

昨夜、意識を失う前に、朝ごはんはルームサービスを午前8時30分～9時の間に注文しておいたので、それまでにはしゃきっとし

ていなければならない。

顔を洗っていると、船内アナウンスが入る。飛鳥の現在の位置は、北緯何度何分、東経何度何分、航行は、時速にして、約32キロメートル、現在の水深は、約1900メートルなどと事細かに説明してくれる。

飛鳥は、南下を続けている。私のいる左舷は、従って、いつも東側を向いている。だから、言うなれば私は夜明け側であり、日の出側である。

飛鳥の反対側は、逆に、日暮れ側であり、日没側である。いずれにせよ、日の出、日没のどちらかを、部屋から眺めることができる。

よほど天気が悪くて見えない、という日を除いて、日の出、日没ともどちらも観照できるというのが、飛鳥の一つの大きな売りだろう。これが、南の島のリゾートだと、そうは行かない。ホテルがビーチに建っていたとしても、たいていの場合、日没、あるいは日の出のどちらかしか見ることができない。その点、飛鳥は朝日にも、夕陽にも対応している。

ひょっとしたら、「グリーン・フラッシュ」も見られるかもしれない。実際、6階のフォトショップには、飛鳥から撮影したという、グリーン・フラッシュの写真が飾られていた。ここに、グリーン・フラッシュとは、日没、ないしは日の出の瞬間に、光の屈折が波長によって違うことを反映して、一瞬、太陽が緑に見える現象である。ただ、さまざまな気象条件が整わないと見えないので、観察できた人はかなりラッキーだと言える。

しかし、飛鳥に乗って長旅を続けているうちには、グリーン・フラッシュが見られるかもしれない。今日は見られるか、と期待して日の出、日没を迎えるだけでも、船旅の醍醐味と言えるだろう。

飛鳥で見ることができる可能性のある現象には、グリーン・フラッシュに加えて、「セントエルモの火」がある。これは、悪天候のときに、船を守ってくれるかのように、マストの先から光が発せられる物理現象。飛鳥に乗っていれば、セントエルモの火が出ても、安心して純粹に鑑賞できるだろう。

定刻8時30分きっかりに、ドアがノックされた。食事を持って

きて下さったのは、ジェニファー。どうやら、フィリピン出身の人らしい。部屋の掃除をしてくれるのも、彼女。毎晩、新聞アスカ・ディリー (ASUKA DAILY) を持ってきてくれるのも、彼女。もっとも、その時は顔を合わせない。夕飯に出ている間に、部屋を清掃して、その際にベッドの上に置いておいてくれるからである。私はスペインで下りてしまうが、長旅の間には、すっかりおなじみになって、ジェニファーの顔を見ると安心するようになるのではないかと思う。



何とはなしにテレビをつけたら、昨日、乗船した後で紹介された、私の講演を担当下さるエンターテインメント部門の梶原亜有子さんと、小川智也さんが、制服を着て、並んで何かをしゃべっている。あれ、と思っていると、ショウのテクニカル・ディレクターとして紹介された蔵千明さんが、「りきみ杉」というしこ名で登場、指相撲をとっている。相手は、日本人の父とドイツ人の母の間に生ま

れたという、クリスティーヌさん。やはり、飛鳥のスタッフである。

勝負は、しばらくもみ合った後、りきみ杉がクリスティーヌに負けた。あれは、レディーファーストでわざと負けたのではないかと後で蔵さんに聞いたら、本人はいや、真剣勝負だと否定している。

飛鳥では、このようにして、イベントや催しものなどの、船内情報を流す、独自番組を制作しているらしい。スタッフの熱意がこもり、またユーモアを交えた番組づくりに、飛鳥の「文化」を感じる。今回のオセアニアグランドクルーズでは、6回番組が制作され、それぞれが何回か再放送されるとのこと。

番組の中盤で、「茂木健一郎氏の講演 2/3と2/4 ギャラクシーラウンジにて」と、梶原さんと小川さんが告知してくださった。私は、何しろ、例によってぼんやりしているから、出発前、中島丈二さんからメールが来たのに気づかないで、講演タイトルをお送りするのが遅くなってしまった。中島さんは、船内新聞で告知するからだいじょうぶです、とおっしゃっていたけれども、要するに、飛鳥に乗っている方のほとんどは、私の講演があるということ、まだご存じないはずである。

いずれにせよ、これで、ばれてしまった。なんだか、ちょっと恥ずかしい。

食事を終えて、室内の電話で、ルームサービスに連絡すると、すぐに下げてくださった。来たのは、やはりジェニファー。

飛鳥は日本籍船であり、船内は、ノー・チップ・ゾーンと宣言されている。これがアメリカのホテルだったら、ルームサービスを頼む時に、チップのお札をどうしようとか、いろいろ気をもむが、最初からそういうことはなし、と決まっているので、その点は本当に気楽だし、実際気持ちがいい。ジェニファーとのやりとりも、より自然で、人間的になるような気がする。

時計を見ると、午前10時30分前。そろそろ、またぐるぐる歩いてみよう、と、部屋を出て、7階のプロムナード・デッキまで下りていった。





デッキに下りた瞬間、突然、前方の海に、島影があることに気づいた。

「！」

そういえば、朝、船内のアナウンスで、鳥島を通ると言っていたように思う。あれは、鳥島に違いない。

それにしても、不意打ちである。惹きつけられるように、船の前方のデッキに歩いて行って、あとは、ずっと鳥島を見ていた。

鳥島というくらいだから、さぞや、鳥がたくさんいるのだろう。島自体の姿は、いくつかピークがあって、全体としてはなだらかな姿をしている。

外洋の中に、突然、何の前触れもなく島が姿を現す。その不思議さ。

島が、徐々に近づいてくる。その姿を見ながら、日本は、本当の意味で、海洋国家なのだな、と思った。鳥島は、まだ、伊豆諸島の

延長線上であり、行政区画的には、東京都なのだそうだ。ということは、先日お目にかかった、猪瀬直樹東京都知事は、鳥島も管轄していることになる。

それにしても、鳥島をめぐる地理を想像してみると、不思議だ。このあたりだって、水深は、千メートルや二千メートルはあるだろう。その海底から、突然、この場所だけ、島となって海面上に頭を出すくらいの隆起がある。

いったい、どうなっているのだろうか。千メートルの海底から、岩の塊が、そこだけ、ぐんと隆起している。もちろん、多少の広がりはあるだろうけれども、近くを飛鳥が航行できることを考えれば、十分な水深が保たれているに違いない。



飛鳥は、鳥島を右舷に見ながら、ゆっくりと航行して行く。島影を間近に見ながら、改めて、大海原の中に、島が忽然と姿を現すことの不思議、そして、そのような島を、生きるための基地として、

生命が見逃さない不思議を思った。

人間たちは、今でこそ、海図やら、レーダーやらGPSやらに手助けされて、比較的容易に鳥島に到達することができる。もちろん、危険がないわけではないし、嵐にでも遭遇すれば、大自然の猛威に容赦なくさらされてしまう。

ましてや、現代文明の利器がなかったかつての時代に、大海の中にぽつん、ぽつんとある島にたどり着くというのは、一つの「奇跡」であるようにすら思われる。

ジョン万次郎も、この鳥島に流れ着いて、3ヶ月の後にアメリカ船に救助されたのだという。文明以前に海洋に乗り出していった人たちの胆力は、今の私たちが想像できる範囲を超えている。

島から島へと渡っていった、昔の人の苦難と、勇気。そんな、忘れかけていた文化のDNAに出会うのも、船旅の醍醐味であろう。わざわざ、時間をかけて、こうして鳥島にまでやってこなければ、海の人類史の大いなる勇気を、思い出すことさえできない文明の中に、普段私たちは生きているのだ。

この船が目指している、サイパン島を初めとするマリアナ諸島にも、いつの頃からか、人が住むようになった。人類が誕生したのは、アフリカでのこと。そこから、地球の隅々まで、私たちの祖先は広がっていった。

一体、大海原の先にある島々に、人は、どのようにしてたどり着いたのだろうか？ そんな仮想に、思いを馳せる。

鳥島には、明治から戦争前にかけて、アホウドリの捕獲や珊瑚の輸出のために人が住んでいたのだという。ところが、鳥島中央の火山活動が盛んになったために、居住することができなくなって、無人島となり、現在に到ったのだという。

今では、島全体が国の天然記念物の「天然保護区域」として指定されており、許可を得た人以外は立ち入ることができないようになっている。

飛鳥が、鳥島を右舷に見て航行し、通り過ぎようとしたあたりで、船内アナウンスがあった。

「アホウドリは、黄色く見える斜面の上のあたりに棲息しています。」

そう言われて目を凝らして見ると、そのあたりに、それらしきものが確認できる。大きなものになると、羽を広げて2メートルくらいになるというアホウドリ。しかし、ここから見ると、かろうじて白い点々となって見える程度である。双眼鏡を持って来なかったので、一生懸命目をこらして、そのあたりを見やる。



火山活動が断続的に続いているという鳥島。その岩肌は、何度も崩落したり、あるいは火山性のガスが噴出したのではないかと、痛々しい傷跡を見せている。アホウドリたちの生活も、何度も危険にさらされたことであろう。

そんな中で、アホウドリたちは、黄色く見える斜面のあたりがどうやら繁殖の場所として適しているらしい、と見当をつけたのだろう。そして、何世代にもわたって、命を継いできた。その間、烈し

い風雨もあったろう。餌をとりに行くには、周囲の大海へと羽ばたいていかななくてはならない。その生命の軌跡の中には、いったい何度、危機があったことだろう。それらの危機を、アホウドリたちは乗り越えてきた。

アホウドリという名前は、人が近づいても怖れず、簡単につかまってしまうから、そう名付けられたのだと聞く。英語の「アルバトロス」にも、愚かなもの、間抜けな生きものというニュアンスがある。BBCのコメディ『モンティ・パイソン』にも、アルバトロスがそんな感じで出てくるスケッチがあった。

しかし、そんな名前やニュアンスは、人間たちの自分勝手な思い上がりとでもいうべきものであろう。その繁殖地である鳥島が、いかに、絶海の孤島としてこの地球上にあるかを目の当たりにすると、アホウドリは、アホウドリの騒ぎではないと実感する。むしろ、賢い。思い上がって「アホウドリ」などという名前をつける人間よりも、よほど賢い。人を出し抜くような小賢しさではなく、大自然の中に抱かれてある、大いなる賢さがある。

飛鳥に乗って、絶海の孤島に出会い、人間の思い込みを超えた、大いなる賢さに思いを馳せる。

それにしても、なぜ、海の中の島影を見ると、そこから目が離せなくなってしまうのだろう。飛鳥はすでにかつてジョン万次郎が眺め続けた海域を通り過ぎた。だんだん小さくなっていく鳥島の姿を見送る。白い鳥が飛ぶ度に、あれは果たしてアホウドリだろうかと思ってしまう。だあ、どうも大きさが違うようだ。

やがて、島はますます小さくなり、鳥が飛ぶことも少なくなってきてしまった。お腹も空いてきたので、お昼を食べに行くことにした。

飛鳥の常連のお客さんに聞くと、飛鳥は、一日航海の時、すなわち、船内新聞アスカ・デイリーの一面に掲載されている表現で言えば、「アット・シー」(At Sea)の日が一番良いのだという。今回、サイパンに向かう飛鳥の航海は、丸三日半。すなわち、間に二日、朝から晩まで完全なる「アット・シー」の日がある。

飛鳥に乗ってまだ24時間経っていない私も、おそらくは、その見解に同意する。下手にどこかに寄港するよりも、外洋を航海している時が一番良い。海や空、デッキを吹く風を、心ゆくまで味わえるからだ。

ただし、それには、条件がある。たとえば、食事が飽きないこと。そして、実際、飛鳥の食事のメニューで感心するのは、飽きないように、非常に工夫されているということである。この日の昼食は、「すき煮」だった。通常のすき焼きであるが、卵は、半熟となって鍋の中に入っている。それでご飯をいただくと、大いに食欲が進む。

この日、夜はドレスコードがフォーマルであり、食事は正餐、西洋風ディナー。その前の昼食としては、確かに、「すき煮」は心憎い演出だと言えるだろう。もっとも、希望する乗客は、西洋風のバイキングの食事をとることもできる。西洋バイキングは、11デッキの、リド・カフェで提供される。

子どもの頃から、翌朝煮たようになったすき焼きをご飯にかけて食べるのが大好きだった私は、当然のことながら、「すき煮」を選ぶ。とっても、おいしい。飛鳥のすき煮は、とってもおいしい。

周囲のお客さんたちも、心なしか、くつろいでいるようである。



食事を終えてすぐに、飛鳥の通る海で、再び一つの「イベント」があった。

船内放送によれば、13時30分頃、「ソウブイワ」付近を通過とのこと。

面白いことに、ただただ海に行くだけの「アット・シー」の日は、一見暇そうでいて、実は忙しい。船内アナウンスで、「〇〇を通過」と言うと、それに合わせてデッキに出なければ、見逃してしまうからだ。

もちろん、旅慣れた飛鳥のお客さんたちの中には、何度も見ているからいいと、部屋でお休みになっている方もいらっしゃるかもしれない。実際、みんなが一斉に何かをする、ということがないのが、飛鳥のお客さんの特徴かもしれない。鳥島でも、「ソウブイワ」でも、アナウンスがあったからと言って、誰も彼もがデッキにいらっしゃるのではない。いらっしゃる方もいれば、いらっしゃらない方もいる。人はそれぞれ。これが、成熟した飛鳥のお客さんの時間の

流れというものである。

私はといえば、元々好奇心のかたまりのようなものであるし、何しろ飛鳥に乗るのは今回が初めてで張り切っているから、船内アナウンスで「ソウブイワ」が見える、と言われたら、はいそうですかと、「現場」に急ぐことになる。

勝手に、今回の飛鳥の、切り込み隊長を拝命する。もっとも、この切り込み隊長は、サイパンで下りてしまうのだけれども。

時計を見ると、もう13時15分を過ぎていた。「ソウブイワ」はかなり近づいていることだろう。部屋で仕事をしていた手を止めて、デッキに向かった。ドアを開けて角を回り込んだ瞬間、左舷の方向に、海からよきっと突き出た、とんがった島が見えた。

まるで、巨大なクジラが海から頭を出して、そのまま時間が凍り付いてしまったような形。ときどき、マッコウクジラが海から頭を出して、その巨大な身体から海水がしたたり落ちている画像があるけれども、あんな感じのかたちの岩だった。

「ソウブイワ」という音しか、最初はわからなかったが、あとから人に聞いて、「孀婦岩」と書くのだ、ということがわかった。「孀婦」とは、未亡人という意味らしく、確かにその姿が未亡人に見えないわけでもない。

孀婦岩は、伊豆諸島の南端に位置する無人島。周辺は、豊かな漁場となっており、小笠原諸島の漁師さんも、この孀婦岩のあたりまで漁に出てくるのだという。釣り好きで知られた作家の開高健も、確か、この岩のことを書いていたように思う。

例によって、孀婦岩の周囲の海の中の様子を、想像してみる。千メートル、二千メートルの深海から、岩がぐわっとせり出してきた、この孀婦岩の突端に到っている。その物質そのものの量感、質感を思うとめまいがする。そして、不思議なことに、海を成している水の存在感が、この無人島が突き出ていることで、より増しているように思う。

海は、それだけでは無限定になってしまう。岩のような座標軸が与えられて、初めて、その存在が確認される。その意味では、飛鳥

に乗ってこうやって横浜港からはるばるやってくる、私たち人間も、海にとっての座標軸にはなり得ているのかもしれない。

そこには、異種の出会いはあり、すれ違いと、融合の力学がある。だからこそ、旅はやみつきになる。

広大な海にとっての座標軸になっているのは、もちろん、孀婦岩や、私たち人間だけではなかった。孀婦岩付近の海では、ある巨大な海洋性ほ乳類が、雄大なコントラストの要因となっていた。

「孀婦岩付近で、クジラが、2、3頭潮を吹いている、との情報があります。運がよければ、見ることができるかもしれません。」

船内放送が流れると、すでに海を眺めていた私たちに加えて、何人かのお客さんが、左舷のプロムナード・デッキの方に出てきた。やはり、旅慣れた飛鳥の乗客といえども、「クジラ」という言葉の響きには、魅力を感じるらしい。

（飛鳥では、何か注目すべき事象、たとえば島が近づいているとか、クジラが泳いでいるとか、そのような際に船内放送でタイミングよく教えてくれる。もちろん、早朝や深夜は、そのような放送はない。みんなが起きて活動してる時間帯に、さっと親切に教えてくれるのである。）

船内放送は、音が割れることもなく、たいへん聞き取りやすい。船内のどこにいても、例えば自分の部屋にいても、パブリックスペースにいても聞き取れるし、デッキなど屋外にいても、良好に船内放送を聞くことができる。）

クジラを見たい！ 私自身も、一段と気合いを入れて、孀婦岩付近を見る。

なぜ、私たちはクジラに魅せられるのだろうか。クジラの祖先が、私たちと同じほ乳類だということも、大きいのではないか。私たちの生命は海に由来し、海に生まれ、そしてまた、今でも、多くの幸を海から得ている。ところが、普段はそれを忘れて、海から遠く離れた文明の中で大きな顔をして暮らしている。しかし、それでは、

本当は命が乾いてしまう。だから、時々海に戻りたくなる。

私たちが海に戻るには、なにしろひ弱になってしまっているから、いろいろな準備、手続きがいる。アクアラングをしょったり、船に乗ったり。クジラは、そんな余計なものなしに、海の中で、その巨大で繊細な生を全うしている。その姿が、たどることができたかもしれないもう一つの生命の軌跡、多様性の称揚を見せてくれるから、私たちはクジラに強く惹きつけられるのではないか。



クジラが見たい！

そうは言っても、海はただ波をたたえているだけで、目当てのものはなかなか見つからない。

時々思うのだけれども、例えば、海面にクジラを探すという行為は、クジラを発見できなければ全く意味がない、ということではなくて、クジラを探索している際に、いつもとは違った熱と集中度で、海面を見るという、その意識の流れ（**stream of consciousness**）の

質の中に、一番の贅沢さがあるのではないだろうか。

突然、風で立っている白波の間に、あきらかにそれらとは違うしぶきが立った。普通の白波が「ヘナッ」と非対称に形作られているのに対して、まるで噴水のように、きれいに対照的なかたちをして上がっている。

鯨だ！

そのしぶきを見た瞬間に、そう確信した。それくらい、周囲の白波とは異なるかたちと雰囲気、そこにはあったのである。

しぶきは、あっという間に消えてしまった。もちろん、写真を撮る暇などありはしない。そして、一度しぶきが上がった後は、なかなか、クジラは姿を現さなかった。そのうち、さっきの潮吹きは、幻だったのではないかと疑念もわいてきた。何しろ、そのしぶきを目撃したのは私だけで、周囲の人は誰も騒いでいないのである。

その一方でやはり、あの時は、はっきりと見えたようにも、確信される。あのあたりの水域に、群れているのかもしれない。そう思って目を凝らしてそのあたりを見るが、なかなか上がって来ない。鯨は、餌をとるために一度潜水すると30分くらいは浮上しないこともあるというから、ひょっとしたらもう見るできないかもしれない。

すると、もう一度、小さなしぶきが上がった。それっ、と思って見ると、なんと、小さなイルカが飛び跳ねているのが見える。

イルカだ！ という嬉しい気持ちと、なんだ、イルカか、とちよつとがっかりする気持ちが交錯した。

さっきのも、イルカだったのだろうか？ いや、あのしぶきの大きさは、イルカのものであるはずがない。

ひょっとしたら、イルカが、クジラと一緒に泳いでいるのかもしれない。（生物学的な見地から正確に言えば、イルカも、分類学上「クジラ類ハクジラ亜目」に属するという意味では、「クジラ」の一種であるが、ここでは、「クジラ」はより大きなクジラ類のことを指す、という慣習に従うことにする。従って、この文章は、イルカが、（より身体の大きな、いわゆる）「クジラ」と一緒に泳いでいるのかもしれない、という意味だと、読者諸賢には思っていた

きたい。)

それで、諦めずにそのあたりの海域を眺めていると、ついに、「本物の」クジラが姿を現した。

これには、周囲の人たちも気づいて、一斉に「おおっ」と声が上がった。海の中から、黒い背中が見えている。そして、不思議なことに、それが浮くか沈むかの状態になっていると、海面が鮮やかな青になるように感じた。

ナガスクジラのことを、「ブルーホエイル」(blue whale) と言うのは知っていたが、それにしても、ほれぼれとするような、美しい青だった。もっとも、私たちがその時見たのが、ナガスクジラなのかどうかはわからない。

いずれにせよ、周辺の海の、くすんだ色とは全く異なる、生命そのもののような色。そこだけ、繊細で、新鮮で、まるで生命の青春期がよみがえったような、不思議な色。

ちょうど、初夏をいろどる「ソラマメ」という美しい豆があるけれども、あの命そのもののような、それをもっとソーダ色にしたような、そんな印象。

もう一度見たい、とそこにたたずんでいるうちに、クジラが出ているらしい、ということを知りつけたお客さんが、カメラを持って、さらに出ていらした。しかし、残念なことに、その頃には、クジラたちはもうどこかに行ってしまった。

海の神さまも、クジラたちも、気まぐれである。

次第に遠くなる孀婦岩の姿が、まるで私たちが見たクジラの残像の、一つのモニュメントであるように感じられる。

日が高く、少しずつ気温が上がってきた。私も、鳥島を見ている頃にはまだダウン・ジャケットを着ていたが、ランチですき煮を食べる頃から、Tシャツにジャケットに替えた。ジャケットと言っても、例の、いつもリュックにくしゃくしゃになって入っている、黒いジャケットのことである。

ランチはそれで良かったが、Tシャツにジャケット姿には、一つ技術的な問題があった。それは、夕食時のドレス・コードについて

である。

船内新聞「アスカ・デイリー」に記された今日の夜のドレス・コードは、「フォーマル」とある。「キャプテンズ・ウェルカム・パーティーのお時間より、下記服装にてお過ごしく下さい」と書かれていて、その下に、「男性：ダークスーツ、タキシード、和服（紋付、羽織、袴、白足袋）など 女性：イブニングドレス、カクテルドレス、ドレッシーなスーツ、和服（留袖、訪問着、付け下げ、色無地）など」とある。これについては、すでに書いたように、きちんとタキシードを持ってきて、対策を練ってあるので大丈夫である。

問題は、「カジュアル」の日である。初日、2月1日の船内新聞、アスカ・デイリーの一面に書かれたドレスコードには、「17：00頃より下記服装でお過ごしく下さい」とあり、その下に「カジュアル 男性：襟付きのシャツ、スラックスなど 女性 ブラウス、スカートなど ジーンズやTシャツ、短パン、作務衣、ジャージ、サンダル、草履などはご遠慮下さい」とあった。

私に近い人間はよく知っているように、「襟付きのシャツ」というのは、実は、私が普段ほとんど着ないカテゴリーの服である。私の服装は、夏はTシャツにジャケット、冬はTシャツの上に、タートルネックのセーター（スティーヴ・ジョブズさんが着ていたような、黒い無地のタートルネックが多い）と決まっていて、必要がある時は、タートルネックの上に、ジャケットを羽織る。そのジャケットは、リュックの中から、くしゃくしゃに丸められているやつを取り出す。

このような、自称、いわゆる「シンプル・ライフ」のどこにも、アスカ・デイリーのドレスコード（カジュアル）に書かれている「襟付きのシャツ」というものは入っていない。「襟付きのシャツ」を私が着る唯一の機会は、白シャツにネクタイをつけるときくらいで、色がついたり、柄があつたりする襟付きのシャツを、私は一切持っていないのである。

紳士たるもの、夜は、襟付きのシャツをきちんと着こなすべきだとはわかっている。しかし、私は、そもそも紳士ではないのか、あるいは、ドレスコードというものがわかっていないのか、とにかく、

襟付きのシャツを着るという習慣が、本当にはないのである。

実は、初日、横浜港を出た日のディナーに行く時に、私はアスカ・デイリーのカジュアルのドレスコードをじっくりと見て、「Tシャツがダメと書いてあるけれども、黒のタートルネックのセーターの上に、ジャケットを羽織るのは許されるのではないか」と解釈して、普段の格好でそのまま出かけた。周囲の方々も怪訝な顔をしなかったし、ウェイターたちも、何も言わなかった。（ちなみに、飛鳥の運用としては、ドレスコードの範囲外の服を着ていらしたお客さんには、ダイニングの入り口で、それなりに声をかけることになっているそうである。）

寒い横浜港を出た直後のディナーはそれで良かったとして、こうやって船が南下して、次第に気温が上がってきけると、タートルネックのセーターは暑いし、そもそもすぐわない。普段ならば、Tシャツにジャケットということになるが、それだと、果たして、アスカ・デイリーに書かれているドレス・コードに抵触しないのかどうか、疑念が生じる。

Tシャツの上に、黒いジャケット（これが、以前雑誌ブルータスの企画で、ユナイテッド・アローズとコラボしてつくった、リュックに入れてもだいじょうぶという特別なもので、しかも、一見タキシード風の襟のスタイルになっていて、なかなか便利なものなのである）を着る、という私のいつものスタイルで行けば、「Tシャツ」単独ではないのだからいい、という解釈も成り立つが、何しろ私はすぐにジャケットを脱ぎたがる。少しでも暑く感じて、ジャケットを脱いでしまえば、アスカ・デイリーのドレス・コードが明示的に禁じている「Tシャツ」姿になってしまう。

かといって、「この場では、ジャケットを脱いではいけないんだ」とプレッシャーを感じながらごはんを食べるのも、そもそも飛鳥の船旅の趣旨に反するような気がする。こんなにあれこれ思うんだったら、最初から襟付きのシャツを持ってくれば良かったのであるが、なにしろ習慣の中にはないし、十分な準備もしてこなかったのだから、仕方がない。

服装のことを考えていたら、「知恵熱」が出てきたので、部屋に戻って、少し仕事をした後で、昼寝をすることをした。これは、飛鳥に乗る前から、計画していたことだった。毎日、昼寝をしよう。海に揺られて無意識を耕そう。目が覚めたときの、海風のさわやかさを味わおう。

それに、昨日飲み残したシャンパンが、冷蔵庫の中に入っている。もう泡が抜けてしまっているかもしれないけれども、その場合でも、白ワインとしては楽しむことができるだろう。

グラスに注いで見ると、意外なことに、まだ十分に泡立った。亀田の柿の種わさびを一袋開けて、シャンパンを飲んでいるうちに、昼寝の準備が整った。

一時間ほど気持ちよく眠って、目が覚める。いったん外を見て、海に挨拶してから、少し仕事をする、私の飛鳥での一番のお気に入りとなっている、7階のプロムナード・デッキを散歩するのに、ちょうど良い時間、すなわち、日没近くの時間帯となっていた。

まだ、風が強く、少し波立っている。その中を、勢いよく歩いた。一周が440メートルだから、4キロで一時間として、6分くらいかかっているのかしら。

一度、手持ちのiPhoneのストップ・ウォッチで測って見たら、一周が4分13秒8だった。途中で止まって夕陽を眺めたり、海や空の写真を撮ったりすると、10周で50分くらいになった。それくらいが、船上エキササイズとしてはちょうど良いように感じた。

これで、プロムナード・デッキを、初日6周、二日目10周、合計16周したことになる。

散歩の途中、また仙田和雅さんに会った！ 初日に、飛鳥が横浜港を出て、東京湾を航行している時に、デッキの後方で偶然会った、ビーズをつくるひとである。プロムナードデッキを歩いていたら、突然、横のドアから出てきて、隣を歩き始めたのである。

「あっ、どうも」

「これは、どうも。」

仙田さんは、上下トレーナーを着ている。

「よく会いますね」

「そうですね。」

仙田さんは、そのまま、約半周すると、「それじゃあ」と言って、ドアから船の中に入ってしまった。

不思議な人なのである。ビーズの細工をしているからか、ちょっと繊細な印象がある。

19時からのキャプテンズ・ウェルカム・パーティーに出席するために、タキシードを整えた。鏡を見ると、髪の毛がふだん以上にぼさぼさになっている。

今日は、結局、鳥島を通過する時に1時間、孀婦岩を見て1時間、デッキを歩いて、日没を眺めて1時間。計3時間、潮風に吹かれていたことになる。その時々刻々が、至福の時間である。髪の毛がぼさぼさなのは、潮風のせいだろう。一瞬、シャワーを浴びようかとも思ったが、タキシードのサスペンダーとか、カマーバンド（腹巻き）をつけた後だったので、面倒だ、とあって、そのままにした。



会場に行くと、飛鳥の増山正己船長が、一人ひとりのお客さんを出迎えている。制服をまとったその姿は、実にかっこいい！

飛鳥の船内新聞、アスカ・デイリーの2013年2月2日付けの記事によれば、増山正己船長は、東京都品川区出身。1984年に日本郵船に入社。コンテナ船、自動車専用船、原油タンカーおよび鉱石専用船等に乘船された後、2002年より、**Crystal Symphony** および **Crystal Serenity** に、**Deputy Captain** として乗船。2010年6月から、飛鳥II副船長に就任。そして2011年1月から、飛鳥IIの5代目（初代飛鳥から数えると、10代目）の船長に就任された。趣味は、近所の小さな子どもたちと、一緒に剣道で汗を流すことだそうである。

それにしても、船長の職責は重大。私たちは、増山船長に託している。増山船長、お仕事、お疲れさまです！

偶然、喜劇俳優の大村崑さんが同じタイミングでいらして、ご挨拶する。大村さんは、まるで、あの、眼鏡が半分ずり落ちている有名なオロナミンCのコマーシャルからそのまま出ていらしたよう！カメラマンの方が、増山船長、大村崑さんとの写真を撮って下さった。今回の飛鳥乗船の、私の宝物の一枚となる。

飛鳥の正餐（正式のディナー）は、申し分ない。美味しいし、何よりもサービスが行き届いていて、それでいて全く押しつけがましくない。ひとりでテーブルに座っていても、実に心地良かった。



食事をしながら、iPhoneで、文章を書き始めた。最初にスパークリングワインを飲んで、最後に、赤ワインを飲み干すまでの時間で書いた文章が、次のものである。

「飛鳥での航海の二日目、フォーマルディナーの夜に、ひとりタキシードを着て、円壁に寄り添った席で、ひとり、素敵な食事をいただきながら、この文章を書いている。

何について書こうかな、と思ってけれども、やはり、海について書くのが、今の気分にあっているし、この機会にも、ふさわしいのではないかと思う。

横浜港から飛鳥に乗って、東京湾の中を航行しながら、なぜか、外洋に出るのがまちどおしくて仕方がなかった。

東京湾は、房総半島側も、三浦半島側も案外深く、なかなか陸地が遠くならない。それは、港湾施設、といった視点から見れば、ひとつの恵みであるが、今、一刻も早く外洋に出たい、と思っている

私にとっては、じれったい。

何を期待していたのだろう。外洋に出ると、何かが質的に変わる。そのことを確信し、待ち望んでいたのである。

外海に出ると、海の様子は、一変する。しかして、それは、海本来の姿でもある。

岸辺から見るときの海は、どこか遠慮がちで、その本性を露わにすることをおそれているかのようである。しかし、外洋では、海は、本来の姿を取り戻して、ゆったりと横たわっている。

そこでは、私たちが慣れ親しんだ陸地は、むしろ例外的な存在になるのだ。大海原に突然、島や、岩が現れるその様子は、宇宙の中に例外的な存在としてぽつり、ぽつりと恒星や惑星が現れるそのあり方に似ている。

ここが、生命にとって本来のゆりかごだったのだ。そう考えると戦慄し、厳粛な思いがある。何よりも私の心をざわめかせるのは、海の不定形性、座標軸のなさである。

とりつく島もないという表現がある。実際、大海原の中にあると、途方に暮れる。私たちの文明が後生大事にしてきた、住所だとか、所有だとか、積み上げだとか、そのような概念が、一切無効になってしまうのだ。

しかし、ここには、一つの味わい深いパラドックスがある。外洋に出て、飛鳥に揺られ、眠り、目が覚めてすぐに窓の外の世界を確認する。そのような時間を過ごしていると、不思議なことに、陸上ではなく、この大海原こそが、自分の本来あるべき場所のように思えてくるのだ。

飛鳥の乗客には、リピーターが多いと聞く。この船が、故郷だと感じる人が多いということだろう。飛鳥に帰ってきた、という気持ちの中には、幾分のいくつかは、大海原に抱かれている、という思いが入っているだろう。そうに違いないと、私は思う。私たちは、飛鳥に抱かれているとともに、大海原にも抱かれているのだ。

食事も、飲み物も、眠ることも、空気を吸うことも、空を見上げることも、太陽を拝むことも、すべて、新たな意味を持って感じられる。新たであり、心にしみわたる。それが、生きる力になるのだ

と思う。

ここには、ひとつの、幸せなパラドクスがある。というのも、実際には、外洋は、過酷な場所である。飛鳥という安全基地があるから、かろうじて命を保つことができる。その安全基地がなければ、たちまち、海の藻屑と消えてしまうだろう。

だからこそ、この、住所も所有も積み上げもない、座標軸なき大海原で、命を保ち、世代を受け継ぎ、つないでいく、生きとし生けるものたちへの尊敬の気持ちがわいてくる。クジラも、イルカも、海鳥も、魚も、クラゲも、イカも、タコも、プランクトンも、すべて、この不定型な大海原で、命のつじつまを合わせている。だからこそ、素晴らしい。」

読み返してみて、やはり、酔っ払った時の文章だな、と思う。いささか詩的な飛躍があり、抽象的な一般化がある。

しかし、だからこそ、まさにあの時にしか書けなかった文章だな、と思う。iPhoneに、**ATOK Pad** という、日本語変換で定評のあるジャストシステムの出しているアプリを入れてから、文章を書くのが快適になった。キーボードを叩くほどには早く書けないが、不器用にフリック入力で文字を並べていくからこそ、出て来る文章の味わいのようなものがあると思う。

満ちたりた気持ちで部屋に帰り、タキシードを脱ぐと、ほっとした。

タキシードは、二度うれしい。着た時には、これから特別な時間が始まる、という期待に満ちたうれしさがある。そして、脱ぐ時には、ああ、これでラクになるという、開放されるうれしさがある。

ベッドに横たわって、昼間見た、ブルーホエイルの青のことを思い出していた。もっとも、あれが本当に分類上のブルーホエイル (**blue whale**, ナガスクジラ) かはわからないけれども、とにかく、鮮明な、新鮮な、心にしみいるような青だった。

あの青は、手に届かないからこそ、生命そのものの神秘のように美しかった。

絶海の孤島も、空の星も、手が届かず、文明の中の社会生活、経済生活において何らの役にも立たないからこそ、そこに独特の存在感があるのは、同じことだ。

役に立つものは、自らの身体の延長として認識されてしまう。それは、アフォード（行為の可能性を与える）ようであり、かえって生命の可能性を奪ってしまうこともあるのかもしれない

少なくとも、認識される世界を狭める。そして、認識と生命は、必ずどこかで出会うはずだ。

手に届かないからこそ、カントの言う「もの自体」(Ding an sich)としての存在感が立ち上がる。その、肝がひんやりするようなリアリティを、私は飛鳥の航海で、確かに感じた。

第四章. 飛鳥三日目。2013年2月3日(日)。

2月3日の朝。船内新聞、アスカ・デイリーでは、日の出が6時16分と報じられていた。

朝5時30分にiPhoneの目覚ましをかけていた。犬が「ワンワン」となく前に、目が覚めた。5時27分だった。すぐに、外を見てみた。

東の空は、もう、明るくなり始めている。日の出の46分前。海と空が、暗い状態から徐々に明るくなっていくのを目撃するには、さらに早起きしなければならないようだ。

海は、ゆったりと凪いでいる。昨日まで立っていた白波もない。

目覚める前に、不思議な夢を見ていた。真実ではあり得ないのに、どこか心の鐘を鳴らすような夢。飛鳥に乗って、波に揺られているうちに、無意識の力学が変化して、より、自我の中枢に「深掘り」しているような、そんな気がする。

鏡を見て、驚いた。顔が赤い。朝だから、酔っ払っているはずもない。知らないうちに、焼けたのだろう。自分では、日光浴をしている意識がなくても、プロムナード・デッキを歩いているうちに、

日焼けしたのに違いない。

今日も、朝食はルームサービスを頼んである。昨日は洋食だったので、今日は和食にしてみた。今日は、一回目のレクチャーをする日なので、早めの時間帯にしてある。ジェニファーが、きっと、時間きっかりに運んでくるだろう。

朝ごはんの前に、少し歩こうと思って、私の大好きな飛鳥の場所、例の、7階のプロムナード・デッキに向かった。

三角形をした島が、すでに見えていた。北硫黄島。もっとも、最初から「北硫黄島」とわかったわけではなく、デッキにいた、物知りの、そしておそらく飛鳥に何回も乗船しているであろう紳士が、教えて下さったのである。

今日は、これから、飛鳥が北硫黄島、硫黄島、そして南硫黄島を通過していく。これらの島は、合わせて、「火山列島」と呼ばれる。

飛鳥には、たくさんの仕事を持ち込んでいる。それに、この「飛鳥日記」を書くという、自分で自分に課した要らぬ仕事まで増えて、船室にいても案外忙しいのであるが、今日は、火山列島通過で、忙しさに拍車がかかりそうだ。

昨日までは、強風のため、一周440メートルのウォーキング／ランニング・コースを歩いているのも、私のような「変わり者」と、旅慣れている乗務員の方だけだった。ところが、今朝は違った。たくさんの乗客がデッキを歩いている、一種の「ラッシュ・アワー」状態。みんな、いっせいに活動し始めた感がある。

しかも、みな、ゆったりとした服装、色鮮やかな出で立ちに変わり始めている。Tシャツで歩いている人もいた。

飛鳥のプロムナード・デッキは、広々としているので、二人が並んで歩いたり、すれ違ったりするのに十分な余裕がある。それぞれの人々が、それぞれのペースで、朝の散歩を楽しんでいた。

散歩の途中、また仙田さんに会った。

実は、すでに書いたように、服装こそ、私が今回の飛鳥の旅でう

っかりしたことだった。（私の近い友人たちの間から、お前が服装をうっかりしているのは、今回に限らずいつものことだろう、という声が聞こえてきそうだ。）船が南下することに伴う、気温の変化ということ、全く考慮に入れていなかった。

思い起こせば、飛鳥が出航した横浜は、真冬の気候。ところが、飛鳥が外洋に出て、航行しつつどんどん南下するということは、すなわち、気温が次第に上がっていくということを意味する。

すでに書いたように、ドレスコードが「カジュアル」の時に、技術的な問題が生じる。襟のついているシャツなど、持ってきていない。もちろん、講演用の、白いYシャツは持参している。しかし、それも一枚しかないし、食事の時には、もっとカラフルな服を着たい。

結局、船内にあるお店で、後ほど、襟付きのシャツを買うしかない、という結論に達した。

そんなことを考えている間にも、時間は過ぎていく。

島というのは、案外遠くからも見えるものである。午前7時26分、ルームサービスの朝食が運ばれてきたときに、バルコニーから見ると、もうすでに、平たい姿の島が見えた。どうやら、あれが、火山列島の主要な島、硫黄島らしい。

食事を終えてすぐに、再びデッキに立った。硫黄島は、言うまでもなく、第二次世界大戦の激戦地。日本とアメリカの双方合わせて、2万人を超える方が、命を落とした。

「硫黄島」という名前が表すように、火山活動が盛んな島である。島のあちらこちらから、白い煙が上がっているのがはっきりと見える。



気づくと、周囲に、これまでとは違う雰囲気、たくさんの方が立たれている。じっと、硫黄島の方を見つめている方も多い。

アメリカ軍が、星条旗を立てたことで有名な「播り鉢山」も見える。硫黄島には、現在は、自衛隊の基地が置かれているとのことである。

硫黄島は、その海上の位置から、戦略的に重要とみなされ、日米の烈しい攻防戦の場となった。

どなたかが、「遺骨もまだ収集が終わっていないんじゃないかな」とつぶやく。どうなのだろう。戦争が終わって、数十年経っても、その傷は私たちの心に残る。海は、平和のうちに見ているのが、いちばんである。

いつまでも、硫黄島を見ていたいけれども、私には、仕事がある。

名残惜しい思いで、デッキを後にした。最後に、硫黄島の姿を目に焼き付けるつもりで、じっと見つめた。

9時30分になった。一回目のレクチャーのマイクチェックのために、ギャラクシー・ラウンジに行く時間である。船内のテレビ放送で、「カミ杉」のしこ名で指相撲に出場していたディレクターの蔵千明さんが、白い制服を着て、スタッフたちに指示を出していた。

蔵さんには、飛鳥の制服が、実に良く似合う。どれくらい長い間船に乗ってこられたのかわからないけれども、まさに、海の男、という感じである。

第一回目の講演のテーマは、「不確実性の時代を生きる」。飛鳥の船客の方々は、みなさんとても熱心で、知的な関心も高く、とてもやりがいのある、楽しい講演会となった。

講演中の、一人の方のコメントにうなづいた。それ単独ではわからない文章がある。ところが、ヒントを出した瞬間に、意味がわかる。このような文章を、「アハ・センテンス」と呼ぶ。

たとえば、「太陽が出たので、家が小さくなった」という文章がある。(The house became small because the sun came out)。この文章の意味が、わかりますか、と聞いたら、講演会場にいらした一人の女性が、「影が小さくなった」と答えた。確かに、それは、あり得る一つの解釈である。しかし、私が想定していた「アハ・センテンス」としての解釈ではない。

そうしたら、客席前方に座っていらした紳士の方が、こんなことをおっしゃった。

「それはやはり、太陽が出てくると、そのような大自然の象徴に比べて、家という、私たち人間がつくった文明の産物は、ちっぽけというか、大自然に比べて、人間がつくったものなどは小さいという、そのような意味なのではないでしょうか。」

私は、凄い！ と思った。「太陽が出たので、家が小さくなった」という文章を、今まで、この紳士のように解釈した人はいない。何と、深い解釈だろう。

「アハ・センテンス」としての「正解」は、「イグルー」（イヌイットの方々がつくる、雪と氷の家）というヒントで導かれる、すなわち、太陽が出て気温が上がったので家が溶けて小さくなった、

というものだが、海上にいらした紳士の方の「解釈」は、哲学的におそろしく深いものであった。

おそろべし、飛鳥の乗客の方々！

一回目の講演を終わって、少しほっとした気持ちで、お昼をいただく。

お昼を食べたあと、「ドレス・コード問題」、しかも、「カジュアル」の時に課題だった、襟付きのシャツを、お店に探しに行く。青い、しましまのシャツがあったので、それを買う。

大学生の時、日米学生会議でアメリカに行き、ボストンでストライプの青いシャツを買って以来、襟シャツは、もし買うとしたら青いしましまが好きである。手にとる度に、あの時の、ボストンの街の光や風がよみがえってくるような気がする。

シャツを買った店の近くに、「ペガサス」があった。なぜか、デッキを散歩している時にでくわす、仙田さんのビーズの店があるところである。仙田さんは、ちょうど、ビーズでつくったお財布やペンケースに囲まれて、ビーズ細工をしていた。

「あっ、仙田さん。」

「あっ、茂木さん。」

ここで仙田さんに会うのは、仙田さんの店なのだから、当然のことなのに、なぜか、特別なことのような気がしてしまう。

一度神出鬼没だという印象がついた人は、ずっと、神出鬼没のままである。



部屋に戻って、仕事をする。例によって、少し昼寝をする。航海3日目も、そうこうしているうちに、いつの間にか夕刻。

時計を見ると、もう17時16分。17時26分の日没までに、あと少ししかない。

プロムナード・デッキに出で、歩き始めた。少し前を、ゆったりと歩いている女性がいる。あっという間に追いついて、抜かしていく。しかし、その私を、後ろから追い抜いていくランナーがいる。おそらくはアメリカ人、そしてフィリピン人のスタッフ。いつの間にか、ゆったりと歩いている女性の姿は消えたが、アメリカ人とフィリピン人は、何度も私も追い抜いていく。

そうやって、10周した。西の空が黄金色になり、やがて日が落ちて真っ暗になった。それぞれが、それぞれのペースで歩いたり、走ったりしながら、海の気配を感じている。

大切な、推移の時間。そして、そのうちに、ディナーの時間になる。

今晚のドレス・コードは、カジュアル。午後に、青いしましまのシャツを買っておいたから、安心である。メニューは和食だという。また、昨日のように、iPhoneで文章を書くことになるのだろうか。

ところが、思わぬ出会いがあった。フォーシーズン・ダイニング・ルームに入っていくと、隣に男女が座っているテーブルに案内された。迷惑じゃないかな、と思って、「あっ、こんにちは。ご迷惑ではないですか」と挨拶した。

そうしたら、大きな体格の男性が、「いいえいいえ！ 大歓迎です！」と言った。その声と、顔の表情を聞いて、ああ、いい人なんだろうと思った。女性は小柄な印象の人だった。

席についてすぐに、男性が、「先生の今日の講演を聞いて、いろいろお話したいと思っていたので、うれしいです。」と言った。それから、「私たちも、この船で、演奏をするために乗っています。」と言った。私は、「あっ、そうなのですか」と答えた。何だか、立場が近いようだ。

名刺を下さった。唐亜明さんと、郭敏さん。お二人とも中国出身。この出会いが、飛鳥に乗船中続く、興味深い会話のきっかけとなった。

郭敏さんというと、日本的な感覚でいうと、男性の名前のようだが、女性の名前。唐さんが教えて下さったのだが、中国語の名前は、男性、女性の別がわからないことが多いのだという。その郭敏さんが演奏するのは、揚琴という楽器。金属の弦を、竹製のバチで叩いて演奏する。天皇陛下や、アメリカ大統領、中国の国家主席の前で演奏したこともあるという、大変な人なのである。

一方の唐亜明さんは、最初にいただいた名刺には「ボーカリスト」と書いてあったから、歌をうたう人だと思っていた。ところが、話しているうちに、なかなか一筋縄ではいかない、深い人だ、ということがわかってきた。

「ぼくは、実は、編集者でもあるのです。」

「えっ。」

「福音館書店というところの、編集長をしているのです。」

「えっ。じゃあ、高松夕佳さんをご存じですか？」

「ああ、高松さんは、私のすぐ近くの机ですよ。」

「なんと。」

「それから、私は、作家でもあって、昔、『ビートルズを知らなかった紅衛兵』という本を書いたことがあるのです。」

「えっ、それって、ものすごく有名な本ではないですか！」

「それから、NHKの国際放送をやっていたこともあるのです。」

「えっ。それじゃあ、7階のあそこにいらしのですか。」

唐亜明さんは、みかけはどこかごっつい印象で、こんなことを書く失礼だけれども、何かの「唐揚げ」に似ているような気がする。

(決して、名前が「唐」だから、「唐揚げ」という連想が浮かんだのではありません！)

しかし、その心の中は、少女のように繊細な人のようだった。唐さんのお父さんは、人民日報の編集長をやっていて、それが文化大革命で江青女史たちにやられて、失脚してひどい目にあったのだという。1989年の天安門事件の時には、NHKで、国際映像を一晩中見ていたのだという。

中国の近現代史の中にいた人。思わず、顔を見直した。日本に帰ったら、『ビートルズを知らなかった紅衛兵』を読んでみよう。

唐亜明さんと、郭敏さん。お二人とのおつきあいは、東京に帰っても、続くような気がする。

第五章。 飛鳥四日目。 2013年2月4日（月）。

2月4日の朝。昨日に引き続き、やはり、深く無意識を掘るような、不思議な夢を見ながら目が覚めた。iPhoneの時計を見ると、午前4時30分。しかし、寝ている間にタイムゾーンが変わって、時間が一時間進んだので、ローカル・タイムでは、午前5時30分である。

しばらく、今日の二回目のレクチャーの準備のために、ファイルの整理をしたりしていると、午前6時20分になった。船内時計によれば、日の出は午前7時1分。そろそろ、東の空が明るくなり始める頃だ。

私の大好きな、飛鳥の7階のプロムナード・デッキ。歩くこと自体が、一つの命のリズムになる。特に、夜明けや夕暮れといった「推移」の時間には、一周するごとに、さっき見た方向の空の様子が変わっている。

もちろん、立ち止まって、そのまま空を見つめ続けてもいい。一方で、歩く、というアクションの中であって、海や空といった大自然の息吹を感じ続けることにも、独特の味わいがある。

結局、朝食前に、プロムナード・デッキを5周した。

その間に、太陽が昇ってくる。今日も「グリーン・フラッシュ」は見えなかったが、太陽がいよいよ水平線から顔をのぞかせる瞬間に、周辺の雲に黄金色がまき散らされる、その推移をたっぷりと味わうことができた。

以前、作家の島田雅彦といっしょに、出雲でたたら製鉄をやったことがある。その時のことは、共著の『クオリア再構築』（集英社）に書いてあるが、とにかく、鉄というものは、熱すると、黄金色になるのである。

昔の人が金を珍重したのは、元素としての金もあるけれども、そ

の前に、この、鉄をたたきあげる時の純粹なる放射に心が惹かれたのではないかとその時思ったことがある。

太陽が水平線から出てくる時に、周辺の雲にまき散らす黄金色は、たたら製鉄で炉の中で見た熱せられた鉄のそれに似ている。初めて鉄という文明の利器を手にした人類が、それを鍛える時の熱に誘導された黄金色が、朝日の色に似ていると連想した可能性は、十分にあると思う。



さて、朝食のモンダイである。これまで二日間は、ルームサービスで朝食をとっていたけれども、航海3日目の朝となる2月4日は、気分を変えて、リド・カフェの洋食バイキングに行くことにした。

一通りのごはんをとって、外のテラスの席に座る。空を感じ、海を感じ、風を受け、とても気持ちが良い。このようなゆったりした時間が、船旅の価値なのだろう。

食事を終え、コーヒーを飲みながら、海と、それから空を見つめているうちに、いつの間にか、目下の課題となっているあることを考えていた。早く、書かねばならない。もちろん、打つ手は打っているけれども、さらに、スピード感を持ってやっていかなければならない。

突然、胸の底から突き上げるような「やる気」のようなものがこみ上げてきた。人生の課題、大きな目標に、猛然たるスピードで、戻っていく気がした。

日常を離れて、ゆったりとした時間を過ごす、「バカンス」の効用は、ここにある。日々の現場から離れることで、かえって、自分がいつも過ごしている時間の「本質」のようなものが見えてくるのだ。

バカンスの効用に気づいたのは、二十歳そこそこの頃、懸賞論文に入選して、インドネシアのバリ島の地中海クラブに旅した時のことだった。あの時は、確かりゾートがテーマで、作詞家の安井かずみさんとか、評論家の大宅映子さん、経済学者の斉藤精一郎さんがご一緒だった。

あの頃は、日本経済はバブルで、学生が応募できるような懸賞論文がいっぱいあった。それで、私は、自分で言うのも何だけど文才があったから（笑）、いろいろ応募して、その賞金でオペラを観たり、歌舞伎を鑑賞したりしていた。

私は、今でも落ち着かないけども、あの頃もそうで、正直、プールサイドで寝たりしているバカンスの意味が、わからなかった。ところが、バリ島の地中海クラブで、ごろごろしていたら、そのうち、自分がずっと忘れていた、大切な夢のことを思い出したのである。

つまり、日常に埋没していると、人間は大切なことを忘れてしまいがちである。だからこそ、ゆったりとした時間を過ごして、自分の本性に戻る必要がある。あの時、懸賞論文に入選してバリ島の地中海クラブに行けたおかげで、私はそのことに気づいたのだった。

あれから、年月が流れた。でも、時折自分の本性に立ち返る必要があるのは、今でも同じこと。

船に乗って過ごす「意識の流れ」は、地上のそれとは明らかに違う。それは、ひとことで言えば、圧倒され、呆然とするということではないか。海とか、空とかいった存在に圧倒される。それに対して、自分は如何に卑小な存在であるかと思う。

その向こうにあるのは、大宇宙だろう。

そんなことをぼんやり考えていたら、驚いたことに、またもや仙田さんが姿を現した。そうである。あの、ビーズの仙田和雅さんである。リド・カフェに座っていたら、後ろの方から、階段を下りてきたのだ。

「あれれ、仙田さん！」

「あれれ、茂木さん！」

「どこから来たのですか！」

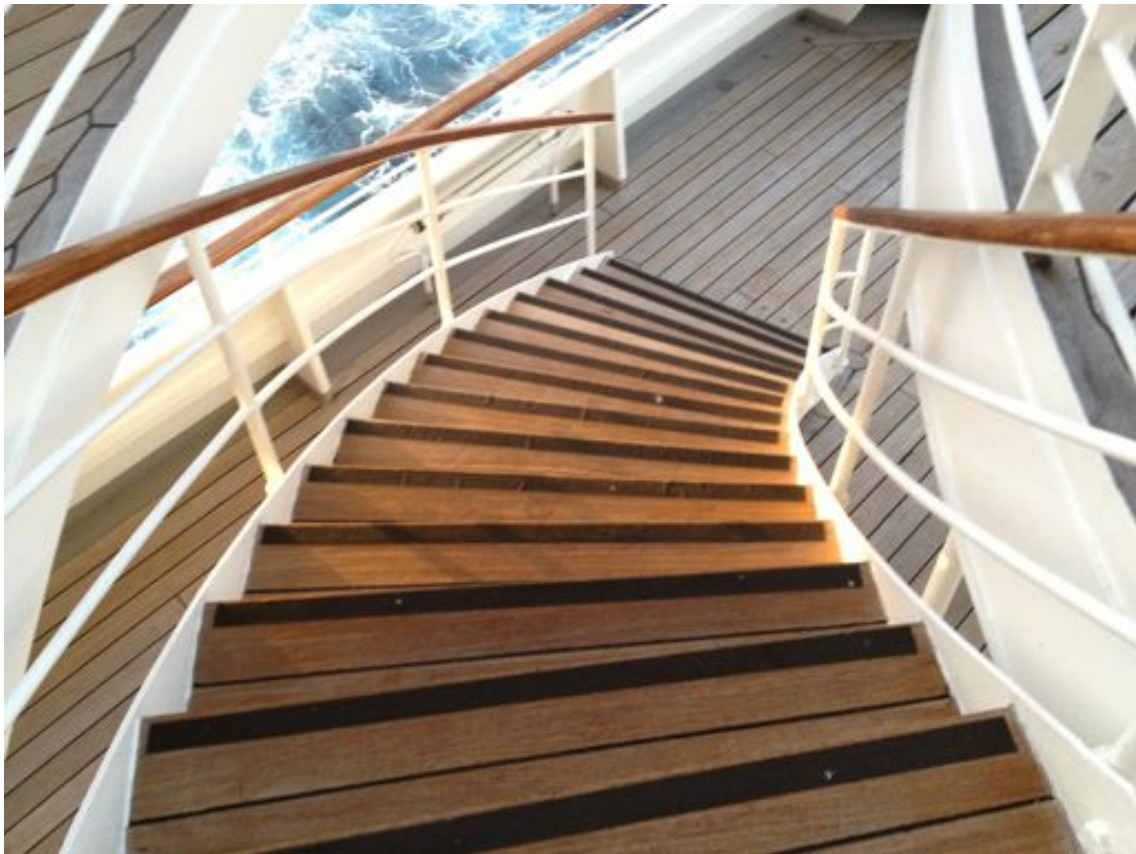
「いや、グランド・スパで、お風呂に入ってきたのですよ。」

「ああ。しかし、それにしてもよく会いますね。」

「生活のリズムが、同じなんじゃないですか。グランド・スパでも、いつ行っても一緒になる人が、いますもん。」

それは、ちょっと違うんじゃないかと思った。だって、グランド・スパで一緒になるというのは、入浴時間が同じだったら、可能だが、私と仙田さんは、飛鳥の、全く違う場所で三回も出くわしている。

本当に、仙田さんは、神出鬼没だ。



朝食後、プロムナード・デッキをまた5周しようと思って、歩き始めた。後方に、大きなタンカーのような船が見える。南硫黄島を過ぎて以来、海と空、その間の水平線以外のものを見るのは初めてだから、軽い衝撃を受ける。

この、プロムナード・デッキは、今や、私にとって、海や空といった大世界に向き合うための、「安全基地」だ。

トイレに座って、そのつかの間、ジュリアン・バーンズの、フィーリング・オブ・ザ・エンディングを読み継ぐ。

飛鳥に乗って以来、案外忙しいので、この本でさえ読み終わりそうもない。

本当は、日本を出る時、小林秀雄の『本居宣長』を持ってこようと思ったのだが、最後の最後になって、荷物がいっぱいになってしまったのでやめた。

冷静に、飛鳥に乗っている間にやらなくてはならないことをシミ

ュレーションしてみれば、『本居宣長』を読んでいる時間はない、ということが明かになったはずだ。

これは、私の人生の一つの課題であろう。これからのある時間の経過中に、どれくらいのことをしなくてはいけなくて、どれくらいのことのできるのか、あらかじめ、概算でもいいから、知っておくこと。それができないから、たびたび失敗する。

お風呂に入っていると、船内放送のチャイムが鳴って、聞き覚えのある声が聞こえてきた。

「船長の増山です。ただいまの概況をお伝えします。現在の位置の水深は、約3500メートルです。東北東から風速15メートルの風が吹いており、これに伴って、高さ2メートルから2、5メートルの波が立っています。

本船は、ほぼこのような状況で、サイパンまで航行できるものと考えています。

現在の気温は23℃、海水温は26℃です。ジャグジーはオープンしておりますが、プールは、動揺のため、クローズさせていただいております。

明日の朝5時30分に、サイパン港の水先案内人を乗船させまして、その後、朝7時にサイパン港への入港を予定しております。

続いて、世界で一番深いとされているマリアナ海溝についてお話いたします。

サイパンの東側には、マリアナ海溝があり、最も深いところで、水深1万911メートルです。これは、日本の観測チームによる、最新のデータです。ちなみに、海溝とは、水深6000メートル以上の、細長い範囲を指します。

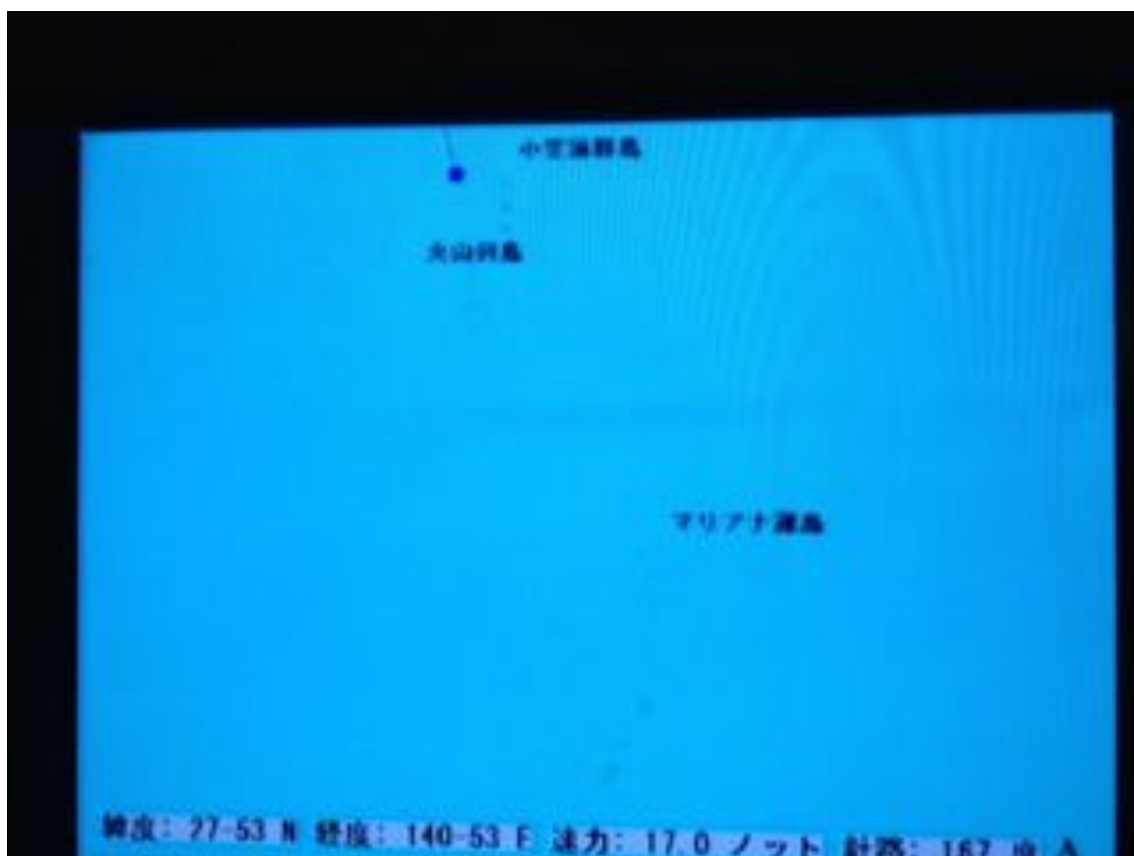
世界には、27の海溝がありますが、マリアナ海溝は、その中でも最も深いとされています。

また、最近では、日本の研究チームにより、うなぎの産卵場所が、このマリアナ海溝付近にあることが明らかにされました。今まで謎に包まれてきたうなぎの生態解明につながる成果として、注目されています。」

浴槽で、パンツや靴下を洗っていた手をいったん止めて、増山船長の落ち着いた声に聞き入る。マリアナ海溝の話聞くにつれ、次第に深く豊かなイメージが、広がっていく。

海の男の話は、事実在即して、そのまま詩的である。マリアナ海溝に始まって、うなぎの生態の神秘に到る。そんな、味わいのある増山船長のアナウンスを、私は、水深30センチのバスタブに浸かりながら聞いたのである。

マリアナ海溝と、水深30センチのバスタブでは、なんという差があることだろうか。しかし、どちらも、「水」でつながっている。



お風呂から出て、洗った靴下やパンツをしぼって干しているうちに、二度目の講演をする時間になった。

ギャラクシー・ラウンジの方に下りていくと、例によって、蔵千明さんが、現場のスタッフたちに指示を出している。

再び、衣装部屋の中の、鏡の前の椅子に座りながら、さて、心づくしのお話をしようと思う。

二度目のテーマは、『幸せで、前向きに生きる脳』。

質問は、相変わらず鋭かった。一人目の方は、「イギリスには、ユーモアというものがあると思うが、それと、笑いとの関係は何か」というご質問。そしてお二人目の方は、「私はよく笑っているのだけれども、それは、それだけ、不安や恐怖を抱いているということなのだろうか」というご質問。

お一人目の方には、私自身が経験した、イギリスのユーモアの特質、イギリスにおけるジェントルマンとレディーとは何かという話、そして、日本の笑いの文化と比較した、イギリスのコメディの特色についてお答えした。

また、二人目の方には、誰でも、不安や恐怖を感じることはあると思う。それを、明るい笑いに変えて周囲に発散できる方は、本当にすばらしい、ぜひ、これからもお続け下さい、とお答えした。



講演が終わった後、ギャラクシー・ラウンジにそのまま残って、エンターテインメント部門の小川智也さんや梶原亜有子さんとお話した。サイパンに着いた後、どうすれば良いかを聞いたのである。梶原さんには、まず、大切な手続きとして、午前7時にトランクと荷物を持ってサイパンの入国審査を済ませて下さい、と言われた。

そのあと、物理的には何時に下船すればいいのか、と聞いたら、また部屋に戻って、午後2時くらいまでは、船にいても良いという。

船は、午前7時に入港して、午後5時にまた出港するというのである。

私は、飛鳥の上にいるのが好きだし、下手に早く下りてホテルに行くよりも、できるだけ長く船にしようかな、と思った。しかし、そこで、気づいたことがあった。

「あっ、そうか、でも、ランチはないんですよね。」

「ありますよ。下船されない方もいらっしゃいますから。」

「えっ。そうなのですか?!」

小川さんが、脇から補足して下さった。

「世界一周のクルーズで、一度も下船しなかった、という方もいらっしゃるから。」

「えっ。。。その方は。。。でも、リピーターの方なんですよね。」

「ええ、そうです。しかし、私も聞いた時には驚きました。世界一周をして横浜に帰ってきた時に、そういえば、私、一度も船下りなかったわ、とかおっしゃるんですから。」

ニコニコしながらそう言われる小川さん。飛鳥の世界は深く、私はまだその入り口に立ったに過ぎない。

何でも、一番飛鳥に乗っている人は、通算2400泊だとかなんだそうである。通算、6年くらい、船上にいることになる。ほとんど、飛鳥で暮らしているようなものである。

なんだか、とっても、うらやましい。

お昼は、昨日知り合った唐亜明さんたちとフォーシーズン・ダイニング・ルームの前で、12時ちょうどに待ち合わせていた。

今日の献立は、親子丼。汁物と香の物がついている。

唐さんたちは、今晚、二回にわたって楽器演奏をしなければならない。そのためのリハーサルがあるというので、13時前に、ギャラクシーホールに出かけていった。

私の方は、部屋に戻る。亀田の柿の種わさびを食べながら、ビールを飲んで、少し仕事。そのあと、予定通り、昼寝をした。

飛鳥に乗って以来、午後は昼寝をするのが、習慣になってしまっている。外洋で、波に揺られながら眠るのは、最高の贅沢である。寝入りも目覚めも、どちらも心地良い。

昼寝から目が覚めると、散歩の時間。

何しろ、飛鳥は巨大で、構造が複雑なので、なかなかその成り立ちが頭に入らない。4日目になっても、あそこところが、こんな風につながっているのかといった、新鮮な発見がある。

郭敏さんに「とっても気持ちがいいよ」と教えていただいた、スカイデッキに出たのは、午後4時過ぎのことだった。飛鳥の最上階に位置するこのデッキは、水平線をぐるりと見渡すことができる。不思議なことに、デッキのフロアには、三日月と丸い太陽が一つずつ書いてあった。これは、「日月」（じつげつ）の紋様なのだろうと、その文化的背景に思いを馳せる。

プールのところに下りてきたら、大村崑夫妻がいらした。大村さんに、今回お目にかかれたことのお礼を申し上げる。大村さんの講演は、私がサイパンで飛鳥を下りた後の、6日。うかがいたいのが、果たせない。残念である。

大村崑さんと別れて、歩いていると、いつの間にか、グランド・スパのところに出了。どこがこうつながっているのか、未だに、その全容が解明できない。

グランド・スパの前の通路の壁には、眺めているとちょっと心楽しい気持ちになるものが掲げてある。飛鳥が今まで寄港してきた港から贈られた、記念のプレートの数々。それぞれの土地の固有の文化や歴史を背景に、工夫されたデザインになっている。

今回飛鳥に乗るまでは、そもそも、船の寄港をこんなプレートでお祝いするものであるという観念すら知らなかった。しかし、気づいてみれば、一つひとつが飛鳥の足跡であり、また、港の人たちにしてみれば、飛鳥のような巨大な客船が自分たちのところにやってくること自体が、一つの事件であり、慶事であろう。それだけ、飛鳥が愛されているということでもある。

これらのプレートをじっくり見るのも、この航海では最後だと思うから、まずは、一体いくつあるのか、数えてみた。グランド・スパの男風呂を背にして、左側の壁には、98個、右側の壁には、61個のプレートがあった。すなわち、合計159個の寄港記念プレートが、私が乗船した時点で掲示されていたことになる。（念のため、二度数えて同じ数字になったので、おそらくは正確な数だと思う。ただし、左側の壁にあった、南の島っぽいデザインのプレートは、二つでユニット、というようなデザインだったで、それは一つと数えた。）



以下は、その時撮影した iPhone の写真に基づく、飛鳥 I I の寄港記念プレートのメモである。

2006年2月26日、横浜港（Port of Yokohama）における、飛鳥 I I 「祝 就航」の記念プレートに始まり、

2006年3月11日、飛鳥 I I の東京港への「処女航海」を記念するプレート。

2006年6月28日、サンフランシスコ。

2006年7月19日、大船渡港。

2006年7月28日、網走港。

2006年10月31日、別府港。

2006年11月30日、基隆港。

2007年5月19日、アントワープ港。

2007年2月12日、ニュージーランド・ピクトン港。

2007年6月30日、アラスカ州スカグウェイ港。
2008年3月10日、日向市細島港。
2008年4月23日、ドバイ港。
2008年6月15日、ニューオリンズ港。
2008年7月29日、利尻鴛泊港。
2009年7月28日、小名浜港。
2009年10月23日、八戸港。
2009年11月27日、浜田港。
2011年3月27日、種子島西之表港。
2011年5月17日、アムステルダム港。
2011年11月10日、壱岐島。
2012年5月、リオデジャネイロ港。
2012年5月、モンテヴィデオ港。
2012年10月22日小豆島。
2012年10月25日、高松港。

他の港のプレートが日付まできちんと書いてあるのに、南米の二つの港（リオデジャネイロ、モンテヴィデオ）のプレートは、「2012年5月」とアバウトなのが、いかにも土地柄を表しているようで面白い。

これだけの港に、飛鳥IIは立ち寄ってきた。その遠大な軌跡に比べたら、私が今回乗った横浜からサイパンへの航路など、ほんの一瞬のことに過ぎないと改めて思う。

飛鳥の旅も、日を数え、また私も講演をして乗船していることが認識されるようになったので、少しずつ、声をかけてくださる方が増えてきた。



夜、食事の時に偶然一緒になって親しくなった、唐亜明さん、郭敏さん。それに、吉良真弓さん、星野智也さんが加わったコンサート。

郭敏さんの、揚琴の演奏は、本当に素晴らしかった。弾き始めると、何かがとりついたように、別の人になってしまうのである。もともと、竹で金属の弦を叩く、その所作は、かなり集中してやらないと、正確に出来ない。その、乗り移ったような姿に、みんな心を動かされたのではないかと思う。

編集者であり、作家であり、テレビ出演者であり、今回「ヴォーカリスト」である唐亜明さんの歌も、なかなか味わいがあった。紹介して下さったのは、「ジャスミン」という中国南部の曲。あらかじめ説明して下さったように、メロディーに聞き覚えがあった。プッチーニのオペラ『トゥーランドット』に使われている。今回、プログラムに採用された曲の多くが、中国の少数民族の民謡だったのは、すぐれた配慮だったと言えるだろう。

このコンサートの際に、たまたま隣に座った母と娘の二人組がいらした。

国貞昌子さんと、国貞まりさん。まりさんは、オーストラリアで住んでいた期間が長くて、御著書もあり、今回、二回の講演をされるのだという。

コンサートが終わって、しばらくお話しているうちに、せっかくだからです、夕飯をご一緒しましょう、ということになった。

今宵のドレス・コードは、カジュアル。食事は、中華。まだ、19時30分からの二回目の食事が始まるには早いので、ロビーで談笑していると、次から次へと、声をかけられる。

みなさん、飛鳥での旅を重ねていらっしゃる方が多く、その経験の豊富さに驚かされる。

そんな中に、梶春治さんがいらした。1992年以来、飛鳥に乗っていらっしゃるのだという。だから、もう20年。

年月とともに、船内の様子がどのように変わってきたか。梶さんにお話をうかがっているうちに、飛鳥の積み上げてきた歴史の長さ、重みが、ひしひしと感じられるようだった。

梶さんが、突然、「私が書いた本を読みますか？」とおっしゃった。

「もちろん、喜んで！」と申し上げると、梶さんは、ぱっと走っていかれた。

しばらくして、梶さんは、戻ってこれれた。

見ると、『我が半生 今に見てろ、必ず見返してやる！』というタイトルの本。2012年10月20日に、スピークマン書店から発行されている。

今回の飛鳥の旅の、最後の夕食。国貞さんたちとお話しながら、楽しくいただいた。

まりさんはオーストラリアなど、海外の生活が長いが、お母さんの昌子さんは、なんと今回が70歳にして初めての海外だという。

「それは大変だ。最初の海外が、飛鳥の旅だと、これが普通だと

思ってしまう！」

飛行機ならば、エコノミークラスはもちろん、ビジネスクラスやファーストクラスに乗っても、これだけゆったりとした空間がある、ということはある得ない。

最初の夜に、私がジュリアン・バーンズの本を読んでいるのを見て、「英語を話すのか」と話しかけてきたキムが、テーブルにやってきた。

どういうわけか、その後会う機会がなくて、久しぶりの対面だ。

キムは、すでに書いたように、フィリピン出身。フィリピンでも、どのエリアかと聞いたら、どうやら、ミンダナオ島の、マニラ首都圏のようである。

どうやって、飛鳥の仕事を見つけたのか、と聞いたら、応募して、面接があったのだ、という。競争が大変じゃなかったか、と聞くと、以前に経験があったから、それも助けになったかもしれない、とキムが答える。

どんな経験があったのか、と聞くと、インターコンチネンタルで働いていた、と言う。なるほど、と思った。地上のホテルで経験を積んで、海に浮かぶホテルである飛鳥に乗る。飛鳥での仕事はどうか、と聞くと、仕事が忙しいけれども、世界のいろいろなところに行けるので、それがとってもいい、とキムは答えた。

食事を終え、フォーシーズン・ダイニング・ルームを出ると、そこに大村崑夫妻がいらした。改めて、お話しする。

大村さんは、私が一回目の講演で「大村崑さんが」とお話したことを覚えていらして、うれしかった、と言ってくれる。恐縮していると、笑ってこちらの気持ちを解いて下さった。

「それにね、先生の二回目の講演が、笑いのことだというから、これは、絶対に聞きにいかなくてはと思って。お話をうかがって、普段私たちが考えていることが、あながち間違っただけでなく、改めて思いました。」

「いえいえ、そのあたりのことは、大村さんの方が、むしろご専門ですから。」

本当に、素敵なお方。また大村さんとゆっくりとお話する機会があれば、と思う。

二度の演奏会を終えた唐亜明さんと郭敏さんがいらっしゃる。まだ食事をとっていないので、これから11デッキ後方の「海彦」で寿司を食べるのだという。

それでは、お酒だけでも、と一緒に海彦に向かった。

吉良真弓さんと星野智也さんも合流する。飛鳥の旅で知り合った、気心の知れた仲間たちである。

談笑する時間が、シャンパンの泡のように流れていく。

今日は最後の夜ではあるが、あまり夜更かしもできない。明日は、午前7時の入港直後に入国手続きをするため、早く起きなくてはならない。それに、この「飛鳥日記」を書かなくてはならないし、他の仕事もある。

いつものように、i P h o n e で犬が鳴くアラームを、午前5時に鳴るようにかけ、枕元において眠った。

第六章. 飛鳥五日目。2013年2月5日（火）。

2013年2月5日、午前4時15分くらいに目が覚めた。まだ、外は暗いようだ。

ふと、枕元のi P h o n eを見ると、ソフトバンクからメッセージが来ている。

「海外パケ放題対象外の業者に接続されました。」

そして、電波が立っている。どうやら、サイパン近海に入ったらしい。

窓を開けて、外を見ると、斜め前方に、光が見えた。

ああ、今回の船旅は終わってしまったな、終わりに近づいたんだな、と思った。

午前5時過ぎ。暗い海の上に見えていた光の点が、点列になっている。どうやら、本格的にサイパンの岸が近づいてきたらしい。

そういえば、サイパンの水先案内人が乗船するのは、午前5時30分くらい、と小川智也さんが言っていたのを思い出した。

前夜、飛鳥での、最後の夕食をとっている時に、ふと考えたことがある。

すでに書いたように、日本郵船は、作家の内田百閒がゆかりのあった会社である。その内田百閒の代表作『阿房列車』には、妙なやりがある。

東京から大阪に行くのだが、お金に余裕があればそのまま駅を出ないで帰ってくる。お金に余裕がなければ、大阪に一泊して帰ってくるというのである（詳細は、『阿房列車』をお読み下さい）。

何だか判じもののようなのだが、そこには、百閒独特のロジックがある。つまり、百閒は、列車を移動の「手段」だとは思っていない。むしろ、東京から大阪に移動する、そのプロセス自体が目的なのであって、目的地に一刻も早く、効率良く到達することが至上なのではない。名随筆『阿房列車』を貫いている精神は、つまりはそれである。

目的地に到達することよりも、そのプロセス自体を楽しむ。飛鳥での船旅の本質は、実にそこにあると思う。サイパンに着くのはうれしいことだが、しかし、着いたからといってさほどのこともない。だから、サイパンに着いても、下船しない人もいる。それどころか、世界一周クルーズで、一度も下船しない人もいる。

考えてみれば、人生とは、自分の身体という船を一度も下船しない船旅のようなものである。目的地があるのかどうかもわからないが、プロセス自体を楽しまなかったら、人生の甲斐はないと思う。

午前5時30分。小川さんから、水先案内人が、飛鳥に乗り込む、と聞いた時刻に、船室を出て、プロムナード・デッキを一周してみ

た。

サイパンの街の灯りが見える。海はまだ暗い。空を見上げると、まだ、満天の星空である。

海面は、黒々としている。そして、やってくると聞いていた、水先案内人をのせたボートは、まだ見えない。なんとはなしに、抜き足忍び足で近づくような気がして、目をこらしてみたが、それでも見えない。南の島のことだから、少々遅れているのかもしれない。

プロムナード・デッキを一周して、部屋に戻るとき、ああ、空気に南国の香りがするな、と思った。

それから、パッキングをした。日本を出る前に買ったスーツケースは優秀で、もうダメかな、と思っても、押し込めると簡単に「皮」が伸びて、パンパンだけれども、入る。

一度詰め終わって、入ったと思ったら、何のことはない、スニーカーと、エナメル・シューズを入れるのを忘れていた。やれやれと思い、靴を入れる。エナメルシューズは、手の下で、ぐにゃつとつぶれる気配がしたけれども、少々のは気にしらない。

靴も入って、スーツケースを押して、チャックをしめて、ほっと一息、と思ったら、今度はハンガーにシャツを何枚か忘れていた。また、スーツケースを開けて、やり直しである。

ようやくのことパッキングを終えて、部屋から外を見ると、いつの間にかボートが飛鳥のすぐ横につけている。思ったよりも、大きなボート。星条旗がはためいている。ここは、アメリカの施政下なのだ。

そんなことをしているうちに、もう午前7時10分前、そろそろ着岸する頃である。そのような瞬間を見逃しては、この「飛鳥日記」はコンプリートにならないから、再びプロムナード・デッキへと下りる。船は、もう、岸から30メートルくらいのところまで近づいていた。直線の岸壁があって、それに平行して飛鳥の船体がある。

このようにして、地上の車、家々と直接比較できる距離に来てみると、飛鳥は本当に大きい。外洋にいる時は、大海原に比べてなんとちっぽけなんだろうと思っていたのが、文明の息づく地上に近づ

いてみると、何とも言えず大きい。

船首の方を見ると、昨日、小川智也さんからうかがった通り、船長の増山正己さんがサイドに出て、港と、船体を監視している。時々、無線のようなもので、指示を出している。

増山船長、そしてスタッフのみなさん、サイパンまでの航海、お疲れさまでした！

船体は、徐々に、本当にびっくりするくらいゆっくり、平行を保ったまま岸壁に近づいていく。岸壁側には、同じ間隔でショック・アブソーバーのようなものが付着している。しかし、考えてみれば、飛鳥がそのまま近づいていって、岸壁に密着するはずなどないと気づいた。いよいよ、飛鳥側からロープが投げられる。岸壁にいた作業員何人かが、走ってロープを拾い、岸壁の金具にくくりつける。

もう一本、前方にロープが投げられて、それも固定される。どうやら、飛鳥は停泊の定位置に来たようだ。今まで動き続けていた船が、ぴたりとも動かなくなった。

飛鳥が岸壁に近づいていくところを見ていると、次から次へと、アメリカの警察のパトカーがやってきて、停止すると同時に、がっしりした体格の制服の男たちが出てきた。彼らは、警察官のようにも見えたが、よく考えたら入国審査官のはずであった。

いずれにせよ、次から次へと車が止まり、制服の男たちが出てくるところは、まるで、よく刑事ドラマなどであるように、船でやってくる重要参考人を待ち構えているかのようであった。

そのうち、彼らは整列し始めた。何をするのだろう、と思っていたら、一人がカメラを持って、飛鳥の船体を背景に記念撮影をしている。なるほど、サイパン港に、飛鳥のような巨大な客船が入るといのは、そうひんばんにあることではないだろう。彼らにとっても、飛鳥に乗船しての入国審査は、きっとやりがいのある仕事。その様子を見ていて、なんだか急に人心地がした。

人心地がすると、何か一言つぶやきたくなって、「サイパンなう。」と、ツイッターに書き込んだ。横浜港を出発してしばらくして、「い

ま、飛鳥、伊豆大島の近く航行中電波通じた」とつぶやいて以来、ほぼ三日半ぶりのツイートであった。

日本では、私の友人たちが、おや、あいつも、やっとサイパンに着いたか、と思っていることだろう。

午前7時30分頃、6デッキ後方のギャラクシー2100で、入国審査。さっきの係官たちが乗り込んできて、パスポートや書類を見せる。サイパンで船を下りないという人も含めて、全員が入国審査を受けるのだという。サイパンで下船する私は、真っ先に審査を受けなければならない、そうでないと、あとのお客さんの審査がつかえると、昨日梶原亜有子さんに注意されていた。それで、船内放送が入る前に、荷物をまとめて、会場で待っていたのである。

唐亜明さん、郭敏さん、それに、吉良真弓さん、星野智也さんの音楽家集団の姿も、会場にあった。ニューカレドニアのラバウルまで乗船している予定が、火山活動か何かで飛行機の予定が狂って、急遽サイパンで下りることになったのだという。

入国審査が終わると、なんだかほっとして、また荷物を持って、自分の部屋に戻った。廊下で、ジェニファーとすれ違う。「おはようございます」とジェニファー。彼女の顔を見るのも、今日が最後だ。彼女は、それを知っているのからしら。

後方の階段を上がって、11階のリド・カフェに行く。木製のテーブル。青いパラソル。白い支柱。

飛鳥での、最後の朝ごはん。すべてが、最後だ。つい先日は、すべてが最初だったのに。

午前8時45分頃。船内アナウンス。すべての船客の入国審査が終わったとのこと。最後に現在の外気温のアナウンスがあり、27℃。サイパンは、常夏の島である。

さて、読者の皆様にご愛読いただきましたこの「飛鳥日記」も、そろそろおしまい。締めくくりに近い、このあたりの文章を、

1 1 デッキ後方にある、リド・カフェで書いている。朝ごはんを食べたあと、いったん部屋に帰って、マックブックエアを取って再びリド・カフェに戻り、コーヒーを飲みながらテーブルに座っている。

右手にはサイパンの珊瑚礁の海が、左手には島の緑が見える。当たり前だが、船は港に停泊しているので、位置は変わらないし、船体も全く揺れない。その安定感。突然、1 2 階建てのビルが出現して、その屋上のテラスにいるかのよう。

リド・カフェのテーブルから立ち上がって、しばらく海を見る。このように、港に停泊した飛鳥から周囲の様子を見てみると、なるほど、小川智也さんが言っていたように、港に着いても船を下りないお客さんがいる、というのわかる。それどころか、世界一周クルーズの間、一度も船を下りなかったお客さんがいるというの、理解できないわけではないという気がしてくる。

というの、そもそも、飛鳥が停泊するのは港であり、港は風景が素晴らしいに決まっている。片側には海、もう一方には陸地。陸と海の間で停泊した飛鳥は、いわば、両方の世界の最良の部分 (**best of both worlds**) を味わえる場所にいる。しかも、地上何階建てかで見晴らしのいい場所から。

飛鳥の船上から、港の周囲を見回しても、自分がいるところよりも海に近く、見晴らしが良く、鳥たちが舞い、心地の良い風が通り抜けていく場所は、どうやらないのではないかとともに考えてしまう。これならば、港に着いても、敢えて下りずに、飛鳥に乗ったままでいよう、と考えるお客さんがいても、それほど意外ではない。

それに、これも不思議なことだが、船の上から、港や、海や、遠い空を見ているだけでも、サイパンのクオリアというか、自分が異郷にいるという実感は、十分に胸に迫ってくるのだ。

飛鳥というフレームから覗いた、サイパンのミニマリズムとでも言うのだろうか。シャトルバスに乗り、街に出て、買い物をし、英語を話し、ドルで払ってドルのお釣りをもらう。そのようなことをわざわざしなくても、船上から見た風景で、サイパンを堪能した。そのように考える人がいたとしても、自然な発想であるように、今の私には思える。

リド・カフェから戻って、午前中は部屋で仕事をした。

午前10時頃から、乗組員の救命訓練。乗客たちが、サイパンに観光に行っている間に、実施している。本当に、休む暇もない。お仕事とはいえ、頭が下がる。



しばらく仕事をして、部屋の窓の外を見たら、驚いた。飛鳥に積んであった救命ボートが、近くの海域に浮かんでいる。救命ボートの降下訓練をするとは聞いていたが、本当に海に下ろして、航行させているのである。

確かに、考えてみれば、当然のこと。実際にボートを下ろすところまでやらないと、いざという時に使えない。それでも、本当にその訓練をやっているところに、飛鳥のオペレーションの真剣さを感じた。あるいは、法令で要求されていることかもしれないが、それにしても、手間がかかる。

飛鳥の安全、安心を支えている舞台裏の努力の一端を、かいま見たような気がした。

お昼時。フォーシーズン・ダイニング・ルームに行って、冷やし素麺のお昼を食べた。海老、椎茸、錦糸玉子。それに、天むすが付いている。食べている途中で、唐亜明さんたちが帰ってきた。ツアーバスに乗って、サイパン島内を観光してきたらしい。

飛行機に乗るために、唐さんたちは午後1時に下船。私は、午後2時に船を出るので、唐さんたちを見送ってから、またいったん部屋に戻って仕事をしようと思った。

その前に、と思って、大好きなプロムナード・デッキを歩いてみようと思った。ところが、何かが違う。

私が大好きなプロムナード・デッキの散歩とは、やはり、飛鳥が外洋を航行している、その状態の下でなければならないのだ。何が違うのだろう。航行していると、当然のことながら、風を受ける。波が立つ。船体が揺れる。日の出や夕暮れ時など、海の表情が時々刻々と変わってくる。440メートルの周回をするたびに、さっき見た光景が、全く異なる光と風の下に見えてくる。

私が大好きなプロムナード・デッキの散歩とは、あの、変化の潮流の中にひたされた歩行コースなのだ。それは、地上のありとあらゆる散歩コースとは異なる、海の上にあってこそその、恵みだったのだろう。

プロムナード・デッキを半周したところで諦めて、船の後方の階段から自分の部屋に戻る時に、なんだか不思議な感じがした。たった4泊しかしていないのに、まるで、自分がそこに住んでいるような、そんな錯覚を覚えたのである。

数日滞在するホテルの部屋よりも一層、そこに住んでいるという一体感がある。どうやら、飛鳥の客室とは、そういうものらしい。飛鳥に乗り込んでくるお客さんに対して、乗員が「お帰りなさい」という。また、お客さんの方も、「ただ今」という。そんなアットホームの感覚の一端が、短期滞在者の私にも、わかるような気がし

た。

第七章. エピローグ。

飛鳥を下りた私は、サイパンのホテルに向かった。チェックインすると、何だか気が抜けてしまって、ビールを飲んで、昼寝をした。その後、目が覚めると、少しプールで泳いで、再び仕事を始めた。

はっと気づくと、外からの陽光が、弱くなっている。これは、日没に近いに違いない。ベランダに出て、海の方を見ると、太陽が、水平線から、太陽もう一個分くらいのところまで来ている。急いで靴をはき、外に出た。夕暮れが近いことを察知したのか、砂浜に向かって歩く人たちが多し。中国から来たらしい、数人の人たちと一緒にになった。

ビーチに出ると、もう、水平線の上の雲が、黄金色に染まり始めている。いよいよ、美しい移行の時が来た。一秒ごとに、かけがえのない時間が刻まれる。

つぼみでも、恋でも、移り変わりの時は、なぜこんなに美しいのだろう。昼間が夜へと移る夕暮れ時も、一分一秒が切なく、かけがえがない。こんな時は、そのあいだずっと、波打ち際にいたい。推移において、人は発見する。出会う。存在を揺さぶられる。移ろうことこそが、生きることである。だとすれば、私たちが、夕暮れ時に波打ち際にいたがるのは、当然だろう。それは一つの、生命の祝祭なのだ。

海は、さまざまなニュアンスの色のかたまりである。その広がりには、私たちの生活圏を超えて、本当は宇宙へとつながっている。波打ち際に押し寄せる波は、宇宙全体を満たす波動の代理人である。そんなことを思いながら、沖を見たとき、視野に船が飛び込んできた。

船が、二隻ある。一隻は、午後早く、このホテルに着いたときから、その姿が沖にあった。何か作業をしているのか、その、巨大な、そして箱型のかたちは、質実剛健な仕事師のごとく、昼間見たところと同じ場所にある。

そして、もう一隻は、そのさらに沖に、ちょうど、私の立っているビーチに対してその船体の側面を見せて、航行しつつあった。最上部のあたりに、ひときわ明るい灯が見えた。そして、その優美な姿には、見覚えがあった。

飛鳥だ！ サイパンを出港した飛鳥が、さらに南に向かって、航行しているのだ！ そう思った瞬間、間違いはないと思ったが、冷静に、頭の中で整理してみた。

飛鳥が入ったのは、私がいるホテルから少し北に行ったところの港。そのことは、地図で確認済み。今、私は、正面に夕暮れを見ている。つまり、西を向いている。船影は、右から左に移動している。つまり、南に向かっていて。これは、飛鳥の航路と一致している。

飛鳥だ！



もはや、間違いなかった。つい先ほどまで、私が乗っていた船、横浜港からサイパンまで、私の命を託したあの船が、たくさんの仲間を乗せて、さらにその先の海へと、向かっている。

一瞬にして胸がいっぱいになって、涙のような不思議な湿り気で充たされるような気がした。

飛鳥は、最初は角張った船と同じあたりに見えていたのに、今はもう、ずっと左に水平線上に見えている。

もう少し、乗っていたかったな。

ずっと忘れていたと思っていた憧れの気持ちが、胸を焦がした。いつの日か、もっと飛鳥を。ずっと、さらに、先の方へと。飛鳥の本領である世界一周に行くことができるのは、たとえそんなことができるとしても、かなり先のことだろう。だが、せめてもう少しだけ長く、飛鳥に抱かれていたい。自分の意識が海色にそまるまで。無意識が、風で充たされてしまうまで。もう、これでいいというくらいまで、飛鳥に乗っていたい。

はるか沖にある飛鳥の船影を追いかけて、サイパンのビーチを歩いた。日の暮れた直後の、えもいわれぬ空気。人々が、思い思いに砂を踏みしめている。みんなの注意が、空に、あるいは海に、またはとなりを歩く人の握りしめられた手に向かっているときに、私の目だけは、ずっと、途切れることなく、はるか沖の、飛鳥の姿を追い求めている。

飛鳥は、まるでそのものが追憶の中にいるように、淡いぼんやりとした色彩の中であって、ゆったりと、しかし着実に、左の方へ（すなわち、南の方へ）と進んでいた。その船影は、海の方に突き出した岬のような地形のところまでは追うことができたが、やがて、その岬の輪郭と船のそれが判然としなくなり、そのうちに、空気そのものの中に消えてしまったように、何も見えなくなってしまった。

あとには、ただ、次第に暗くなっていく空と、海と、何とも言えぬさびしさの中にある私だけが、残された。

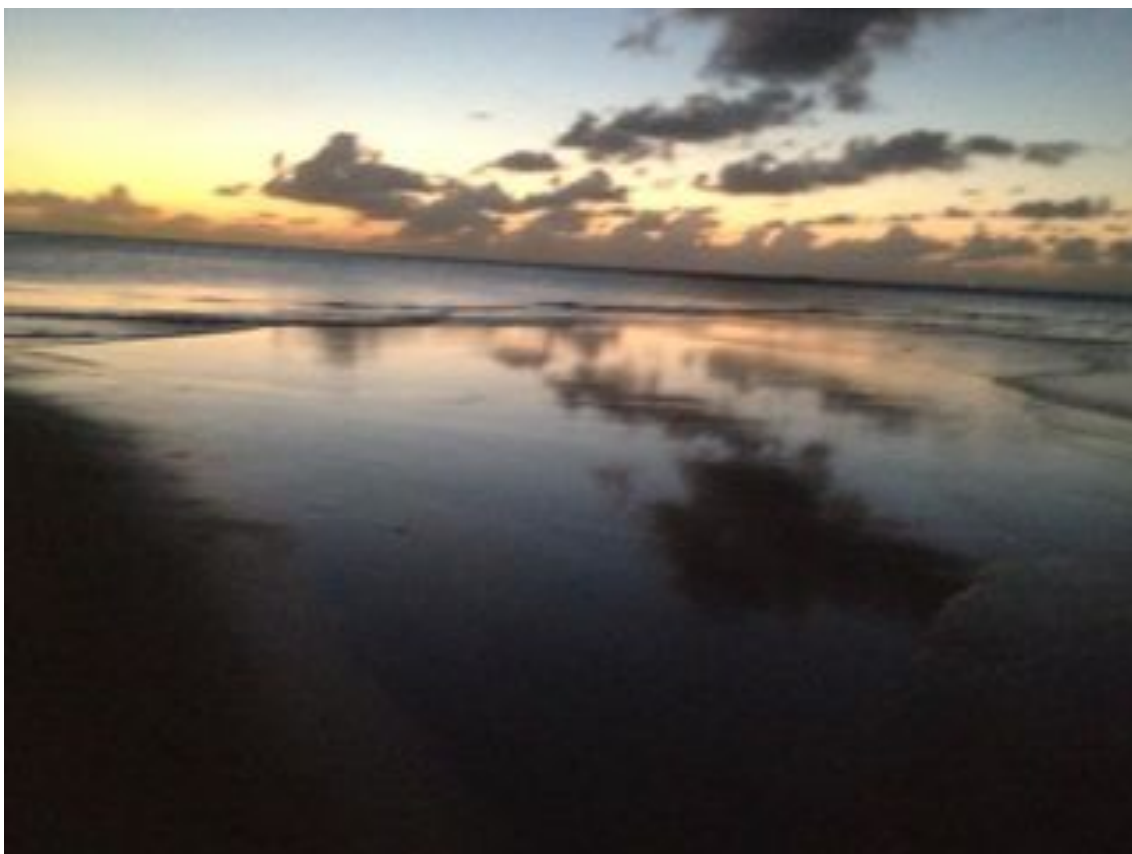
来た方角に、引き返す。ビーチの横に、バーがあった。シャルドネを一杯頼んだら、一緒にナッツもくれた。

飛鳥の姿が見えなくなった海。飛鳥が出航してしまった、サイパン。波打ち際で、空の照り返しが、さらに薄膜のように広がった水面に反射されて生じる複雑で豊かな光学現象を意識と無意識の中に取り込みながら、すっかり人が少なくなったビーチにたたずんだ。

突然、啓示が下りてきた。宇宙は不思議だ。こういうことがある、人生は深い。私が生きている理由は、畢竟、その不可思議をいつかは解き明かすことができるかもしれないという、希望においてではないか。

飛鳥には、飛鳥のクオリアがある。今立っているビーチには、その独自のクオリアがある。私は、ずっと、クオリアとともに生きてきた。クオリアを感じるのは、意識においてである。そして、意識を持った私の存在は、不可思議にも、素晴らしい。

人生の目的は、生きるということが、一体どういうことか、知ることにある。飛鳥に乗ったのは、そのことに気づくためだったのだろう。



翌日、私は午前4時30分過ぎに起きて、サイパンのホテルの部屋でこの「飛鳥日記」をひたすら書いた。東京に帰ると、今ここにある、この気分が変わってしまう。そう思って、書き続けた。

部屋を出たのは、一回だけ。ホテルの目の前にある海に入って、ゴーグルをつけて5分くらい泳ぎ、魚たちを見てそれからプールに入って、5分くらい海水を落とした。その合わせて10分程度の時だけだった。

あとは、ホテルの部屋の机で、ひたすら「飛鳥日記」を書き続けた。そして、ようやく、最初から最後までが「つながって」、フェイスブックにアップすることができた。

もっとも、表記の間違いもだいぶあったし、内容は、まだまだア

アップデートし続けなければならない。だから、「飛鳥日記」をアップする時には、「スタブ」(stub、書きかけ)と書いた。

チェックアウトは、少し遅めの午後2時だった。結局、荷物をまとめてフロントに行ったのは、少しオーバーした時間になってしまった。

ホテルがアレンジしてくれた車で、空港まで行く。約30年前に見たはずの、サイパンの景色。歳月というものは、不思議である。車窓から、一生懸命眺めていても、記憶のレンズがぼやけてしまって、うまく焦点が結ばない。

今、私の中で鮮明な飛鳥の船旅。しかし、30年後には、今私がいぶかしげに思い出しているサイパンの旅と、同じような色になってしまうのだろうか。その分、無意識の中に、しっかりと深く浸透していつてくれるのだろうか。

空港のターミナルが見えた。サイパンのような大海原の中にある島。その空港を、島から帰る時に初めて見るというのは、考えてみれば不思議な経験である。

飛行場では、出発までの時間を、なんとはなしにぼんやりと過ごした。今まで経験してきたことの意味が、身体にしみこんでいく時間帯だったのかもしれない。

搭乗時間が来て、飛行機に乗り込んだ。デルタ航空297便。離陸して、高度が上がるにつれて、サイパン島の情景が、大きく広がっていく。

離陸してすぐ、確かに見覚えのあるサンゴの海と、そこに浮かんでいる小さな島が目に入ってきた。浜辺に立つ建物を見て、ああ、間違いない、と思った。

つい先ほどまで、私が滞在して、この「飛鳥日記」を書いていた、そのホテルである。プールがあり、その前に小屋がある。私がつい先ほどまで歩いていた小径が見える。

さようなら、サイパン。今度は、いつ来れるだろうか。来ることがあるとしても、今回のように、ずっと海の道をたどって、という

ようなことがあるのだろうか。

飛行機はさらに高度を上げ、やがて、島影は見えなくなった。

飛行機は、一路、日本に向かって飛び続ける。雲の下に、海の青が広がっている。

安定飛行に入って、シートベルトのサインが消えた頃に、ふと思った。飛鳥は、横浜港からサイパンを目指した。その航路は、完全な直線ではないにしろ、最短距離に近かったに違いない。

今、飛行機で飛んでいるこのルートもまた、サイパンと日本を結ぶ最短距離に近いに違いない。燃料の効率という視点から見ても、そうである。ということは、私が今飛んでいるこの空のちょうど下あたりを、飛鳥は航行してきたことになる。

飛鳥が横浜からサイパンまでの航海にかけたのは、3日半。今乗っている飛行機のサイパンから成田までの飛行距離は、約3時間半。つまり、約24倍の時間が流れた。飛鳥の航行速度が、約時速30キロメートルだったから、飛行機の速度は時速720キロくらいとなり、ちょうどつじつまが合う。

ああ、そうか。あの雲の下を、私たちは航海してきたんだな。そう思うと、なんだか、切ない気持ちになって、窓の外の雲と、その下の海を見た。

飛行機から見る景色は、どこかよそよそしい。それは、俯瞰ではあるが、親近ではない。しかし、あの青い広がりが見せているのは、本当は波立つ海であり、そこには海鳥が飛び、波が立ち、風が吹いている。クジラが泳いでいる。孀婦岩がある。プランクトン、クラゲ、イカ、タコありとあらゆる生きものの営みがあり、大自然の雄大さがある。その中に、船に揺られて浮かぶ、私たちのちっぽけだが、かけがえのない命もある。

ああ、こんな上空から見るのではなくて、もし、あの海を船で行ったとしたら、もっと、異なる風景が、見えてくるのになあ。風に吹かれ、水に揺られ、陽を受けて、空気になじんで時を深めていくことができるのに。

それは、かつては、ごく自然な旅のあり方であった。それが、今日では、「ぜいたく」という名の下に語られる、特殊な旅行になってしまっている。しかし、本当は、その「ぜいたく」とは、生命本来のあり方に過ぎないのだ。

飛行機では、わずかな時間で済んでしまう距離を、船でゆっくりと行くからこそ、見えてくる景色がある。これは、人生の、一大命題とでも言うべき、真実であろう。

飛鳥での旅で、私は、その真実に出会った。私の身体を流れる血液が、その塩分濃度において、生命をかつて育んだ海水の名残をとどめているのとちょうど同じように。

「ほんとうのこと」よ、これからも、ゆったりと深く、私という存在を充たしていってくれ。いつでもどこでも、海の青と、さわやかな風が、私の無意識のほんの片隅にでも、潜んでいるようにしておくれ。この願いが叶う限り、飛鳥の恵みが、私を離れることはないだろう。

「飛鳥日記」 (ベータ) 完。