

自選作家の旅
阿川弘之

● 1976・9・30・第一刷

● 著者 阿川弘之

● 発行者 川崎吉蔵

● 発行所 株式会社 山と溪谷社

東京都港区芝大門一―一三三 郵便番号105
電話〓東京(03)四三六―四〇二一 *代表
振替口座〓東京八六〇二四九

● 装幀 井上敏雄

● 印刷所 明善印刷株式会社

● 製本所 株式会社明光社

自選作家の旅
阿川弘之

山と溪谷社

自選作家の旅
阿川弘之
目次

自序——旅について 7

アメリカ紀行——17

美しいカリフォルニア 19

アメリカ大陸を自動車で横断する 94

ゴア紀行——107

ソロモン紀行——181

歌う大酋長 183

山本五十六の足跡——ソロモン紀行余話 237

アツツ紀行——261

ビキニ紀行——289

初出一覧——308

あとがき——310

口絵写真Ⅱソロモン群島にて（一九六六年）——撮影・本人

自序
旅について

目下、ポール・セル（Paul Theroux）というアメリカ人作家の『The Great Railway Bazaar』（日本語訳の題名未定）と題する旅行記の翻訳をしている。作者が、ロンドンからパリ、イスタンブール経由、アジアの国々、出来るかぎり汽車に乗りついで日本へやって来、シベリヤ鉄道でロンドンへ帰着するまでの物語で、私にとって初めての柄にもない仕事だから遅々として作業は進まないけれども、内容はなかなか面

白い。この旅行記の中に、

「旅とは、何かを追いかけると同時に、何かから逃げ出すことだ」という意味の記述がある。

「旅すなわち目的地」

とも、セルーさんは言っている。

大いに同感である。昔の「抜け参り」などは、「旅すなわち目的地」、お伊勢さまのあたりでどんな面白いことが待っているか「追いかける」と同時に、江戸の家族から「逃げ出す」旅の典型だったのであろう。

ところが、箱根の関所や浦賀の番所が無くなって、世の中が進むにつれ、「逃げ出す」妙味が次第に薄れて来た。特に新幹線や飛行機が利用出来るようになってから、京も大阪も、「遠のみかど」の筑紫の国も、「伊勢参り」も、旅のようではなくなってしまった。

そこで、「みちのくの秘境をたずねて」といった旅行雑誌の特集が人気を呼ぶことになるし、団体組んでの海外旅行が繁昌することになる。

海の方この国々も、今ではジェット機で大体一日行程に過ぎないけれど、ともかく税関、出入国管理、検疫——、CIQと称する近代的

（非近代的？）関所が存在するから、羽田の関を通り抜けると、何となくはっと、解放された感じが湧いて来る。出国、向こうへの入国、再び出国、帰国と、あれは煩わしい手続きだが「逃げ出す」楽しみからいえばあった方がいいかも知れない。

なぜ好きかと聞かれてもよく分らないが、旅が好きで、この二十数年来、私も頻々と国の内外へ「逃げ出」した。みちのくの温泉場や、パリ、ニューヨークも悪くないけれど、ソロモン群島、アリューシャン列島のアツツ島、印度のゴア（当時ポルトガル領）、中部太平洋ビキニ環礁、アフリカ東岸のマダガスカル島と、ずいぶん変なところへも旅行して面白かった。それについて何か書かされる羽目になるのは商売柄で、自分の気持からいえば「旅すなわち目的地」に近い。

私だけではない。毎日のように、私どもの仲間の誰かがどこかの国へ出かけており、現在では海外旅行の経験を持たぬ作家を数え立てる方がむつかしい。戦前、島崎藤村が国際ペン大会に出席のため南米へ旅立ったのなどは、一つの事件であったが、昨今小説家が外国へ行っても、新聞の三行記事にもならない。

もともと、大戦が終って十年ほどの間は、海外へそう簡単には行けなかった。もっぱら、国内旅行で鬱を散じていた。それも経済的理由でなかなかむづかしいのだが、物見遊山は好きでない。

幼児のころから、大連航路の「はるびん丸」「ばいかる丸」「うすりい丸」、台湾航路の「高千穂丸」、海軍籍に入った元南米航路の「あるぜんちん丸」「愛国丸」、色々乗って船旅の味忘れがたきものがあり、船に乗りたいのだが、世界第三位の商船隊は壊滅してしまい、戦後建造されたのは貨物船ばかりで、日本近海といえども、乗るべき船がろくに無かった。

そこで、船会社が荷主向けに新聞へ掲載する出帆案内を丹念にあたったり、人から人へつてを求めたりして、昭和二十七、八年ごろ私が半ば無理矢理乗船したのが、日本郵船の「雲仙丸」「宍岐丸」、三井船舶の「赤城山丸」「有明山丸」、今横浜に繋留されて博物館になっている「氷川丸」も、シアトル航路から引退する直前、横浜神戸間乗せてもらっ

た。

飛行機は、国内線の運航が始まって以後、

「その仕事、往復飛行機にして下さるなら行ってもいいです」

と称し、探訪記事の執筆など引きうけて、度々乗った。日本航空の脚ののろいDC4が、羽田、小牧、伊丹、岩国、板付と、各駅停車のかたちで福岡まで飛んでいた時代である。

汽車の方は、金の上、手続きの上で、そんな無理をしなくても乗れた。当時私の愛読書は、交通公社監修の「鉄道時刻表」で、急行を追い越す準急をさがし出し、曲乗りのような乗りつぎをやったり、東京駅に発着する列車なら、一眼見て、

「今通過するのは、何時何分どこ発の二三等急行第何列車。二分おくれてる」

と、全部そらんじていた。

少年時代からの趣味だから、戦前の下り特急「ふじ」が一列車、「つばめ」が三列車、「かもめ」が一〇三列車と、今だに忘れていない。要するにまあ、乗りものが好きである。

病昂じて、国鉄の専務車掌に化けさせてもらったこともあった。一度は東海道線の夜行急行「銀河」に、車掌の制服を着て乗務し、

「お休み中のところを恐れ入りますが、乗車券並びに急行券を拝見させていただきます」

とやって廻った。

もう一度は、横須賀線の終電車の車掌になり、逗子まで行った。二等車——今のグリーン車の中に、横山隆一・泰三の兄弟が一杯機嫌で乗っていた。

「あいつ、ニセモノだよ」

と言うのが聞えて来、ぎくりとしたが、そのころ私は横山さん兄弟と面識が無かったから、何か別の話で、バレたのではないらしかった。

やがて、私どもにも関所の扉が開かれて、海外旅行花ざかりの時代に入る。しかし、はばかりつつ申すなら、どれだけの人が「旅すなはち目的地」の心構えで羽田の関を出ていくかは、疑問であらう。飛行機は異

国へ渡るための足、異国とは型通りの名所古蹟を見てまわったあとお土産品を買いたい場所と心得ていたのでは、旅が旅らしくならないような気がする。

我田引水で恐縮であるけれども、もう少し、飛行機、船、汽車そのものを、或はその取り合せをお楽しみになつてはどうだろうかと思う。旅行社が決めた通りのスケジュールで、Aの国からBの国、Bの国からCの国へと、あわただしく駆けまわる必要は無いではありませんか。

私見では、船で文明の夜明けが訪れ、鉄道で十九世紀西欧文明の花がひらき、二十世紀後半のエレクトロニクス時代はジェット旅客機が象徴する。したがって、ボーイング747などという高価な建造物は、現代版のスフィンクス、ピラミッド、万里の長城であつて、古蹟見物も結構だが、こちらをお忘れになつては困る。

ハイジャックが流行し出して、今となつてはむづかしいことになつてしまつたが、以前はどの航空会社の飛行機でも、操縦室立ち入りが割に自由であつた。ローマ、フランクフルト間、操縦席から眺めた白皚々のアルプスの山々などは、絶景としか言いようが無かつたし、同じく操縦

席から眺めたメコン・デルタは不気味で何とも感慨深かった。

これを文士の特権と思わないでいただきたい。フランス人やイタリヤ人の機長に「俺はアガワという小説家だ」などと申し入れても、通じるわけが無い。要は好奇心と熱意の問題で、だから操縦室立ち入りのきびしくなった現在でも、一枚の航空図と飛行機の運航に関する多少の予備知識とを持ち合せていれば、空の旅は何倍も楽しいものになるはずだと思っている。実は、作家の中にもこういう旅の楽しみ方をする人は少なく、私の知友では斎藤茂太先生と岡部冬彦氏とおおば比呂司氏とが、この方面で同好の高士である。

ヨーロッパ圏（に限らないが）へ着いたら、今度は楽しみが汽車になる。アメリカとちがつて、欧州の鉄道は未だなかなかの繁栄ぶりで「シヨパン」とか「オリエント・エクスプレス」とか「ウィナー・ワルツァー」とか、名前だけ魅力的な薄ぎたない汽車も走っているし、豪華なT・E・Eもたくさん走っている。『The Great Railway Bazaar』翻訳の話が私のところへ持ちこまれたのは、英語の力が信用されてのことではなく、汽車に関する素養が買われたためらしかった。

なにぶん、見物と買物は苦が手である。その意味でなら、勝手知ったるハワイが、私にとってもっとも心休まる旅先になっている。此処には、汽車すら無い。逃げ出したきりで、追いかけるものは、日の光と風の音、青い海しか無い。ただし、好きだからといって、ハワイに住みついたら、多分またどこかへ逃げ出したくなるだろう。