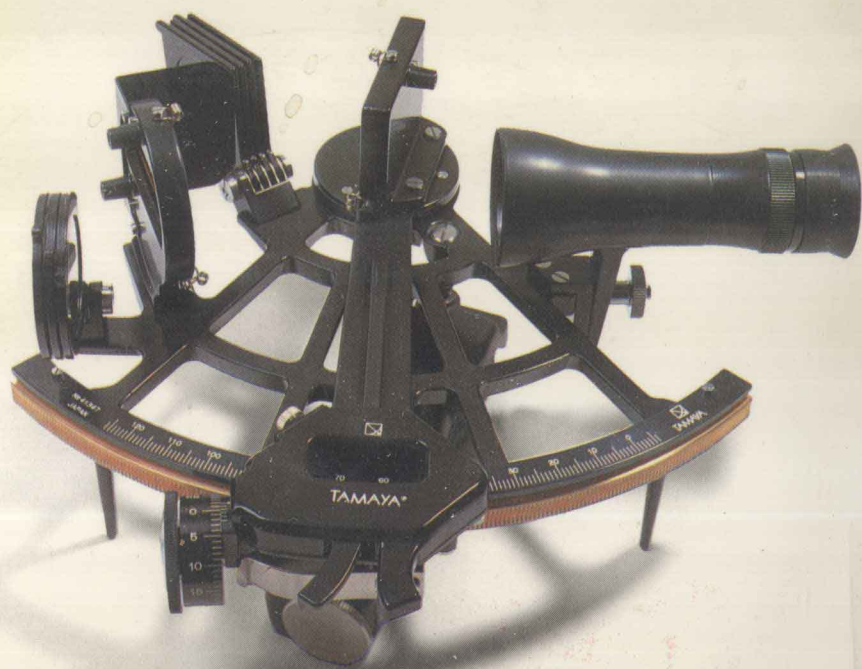


石原慎太郎 一点鐘



一點鐘

集英社

一点鐘

一九七九年 六月二五日 第一刷発行

定 価 八八〇円

著 者 石原慎太郎

発行者 堀内末男

発行所 株式会社 集英社

東京都千代田区一ツ橋二一五―二〇
郵便番号 一〇〇一

電話 出版部 二三〇―六三六一
販売部 二三八―二七八一

印刷所 凸版印刷株式会社

検印廃止

乱丁・落丁本はお取替えます。

一點鐘——
目次

灯台よ!! 7

ヨット乗り気質 19

入江 29

コンテッサ号の反乱 39

船酔い 60

海の言葉 76

フィニッシュ 95

懐しい人・懐しい船 108

血盟湘南魔火矢組

125

海からの電話

137

今夜のコースは？

152

湘南マフィア・クラブハウス「すし政」のこと

170

島——この宇宙的なるもの

185

海の動物

200

懐しい品々

213

海の詩人たち

229

装丁 三嶋典東
カバー写真 溝口清秀

一
点
鐘

灯台よ!!

私にとってこの世で最も魅力ある建造物は灯台である。

当然ヨット乗りとしての体験から来る嗜好だろうが、それにしても、有人であれ無人であれすべての灯台が持つあの孤絶と懐しさを兼ね備えたたたずまいは、人間が人生の中で持つべき姿のようなものを暗示しているような気がする。

確かに、灯台は人家の多い、つまり夜間灯火のたくさん見えるような場所にあつては用をなさない。陸の上の概念でいえば、岬であろうと孤島であろうと人里離れて辺鄙な、ともかく人間が辿り着きにくいような危ういところになくは灯台の効果はあるまい。

しかし一方、灯台が地上でどのように他から隔絶されたところにあると、海をいく船にとって、それは水の上に在るものが到達を念願する陸への最も先んじた手がかりでなくてはならない。不可知さと不安に満ち満ちた海の上で、しかも視界が殆ど失われた夜間、ヨット乗りたちは一閃する灯台の明りをとらえることで海の上に今在る自らのところを知り、自分たちが陸に向って正しく近づきつつあるかどうかを覚ることが出来るのだ。

灯台が陸の他の部分から隔絶されたものであればあるほど一層、船乗りたちにとって灯台の灯は逆に、彼らにとって隔絶された陸と彼らを繋いで渡す仲だちとなってくれる。つまり灯台は海と陸という質的に全く両極のものを船乗りのために繋ぐ媒体であり、それ故に隔絶と連帯という二律背反した二つの性格を併わせ持っている訳だ。

海の上で自らの船位を確かめる方法がさまじまに開発された今日では、灯台の意味や価値は大方の船乗りにとって以前とは違うものになって来ているが、ヨット乗りにとってだけは変らない。たとえロランや、レーダーを備えていてもヨットレースの中ではそうした方法は禁じられてい、D F（方向探知機）ディレクションファインダー以外は灯台を含めて陸上の事物をベアリングして位置を出す以外に方法を持たぬヨット乗りだけが、灯台の明りを通じて海とそこに在る人間との関りの情念的な本質を理解している、唯一の人間といえるかもしれない。

レーダーや、ロランを備えた本船の乗組員にとっては、見えてくる灯台の明りはすでに正確な機械を使って確かめた船位を改めて証す傍証にしかすぎないし、そうした機械を持たぬ小さな漁船は、ヨットが荒天下のレースで灯台を発見し、ようやく自らが今在るところを知って安息するというような冒険からは自粛し、あの海も空も分かたぬ荒天の中でただ一点灯台の明りを発見した時に感じる、船乗りとして、というよりも一人の人間として自らの存在の純粋な証しをとらえた時の存在に関する原点的な喜悦を味わうことはありはしない。

とすれば、今日の進んだ文明に覆われた海の上で、灯台の効用を飽くことなく満喫している人種は、それを管轄する運輸省なりの官庁が把握している如き種類や数の人間たちではなく、主にNORC（日本外洋帆走協会）に属するごくごく限られた物好きたちだけでしかないさうだ。

これから先、海上航法のためにどのような新技術が開発されていくかは知らないが、おそらく灯台の新設は海上航行の頻度に比例することはなさそうだ。私たちヨット乗りにとっては、日本の沿岸や近海には、その海象の烈しさ、潮流海流の複雑さ、加えて点在する多くの島や暗礁群を含めての地形の危うさに比べ、設置されている灯台の数はまだまだ少すぎるような気がしてならないが、監督官庁からすれば費用対効果の観点からして、設置されるべき場所が辺鄙なほど、そうした場所に灯台を新設するよりも、その辺りを往来する船が各自の負担で自らの船位確認のための設備を備えることの方が望ましいに違いない。

私が少年の日に湘南の地に移り住み、海を覚え船に馴れ初め出してからもう三十年以上の月日が過ぎたが、その間地域をこの辺りに限って見ても、新設された灯台といえど、亀木の大暗礁の灯台（因みにここには暗礁の位置を知らせる鐘のついた大きなブイが鎖で岩礁に繋がれてあったが、戦後、キティ台風であったか、近くを通過した台風のため大波で鎖がちぎれブイは消失した）、あの愛らしい江の島の背中に辺りの景観をぶちこわしにして出来上ったグロテスクな観光塔にとりつけられた灯り、そして茅ヶ崎沖の航空標識の灯り、更に最近では外洋帆走ヨットのメッカとなった油壺、諸磯近辺の大フリートのホームポートへ出入りの便宜に諸磯の岬の基部にとりつけられた、あの細く瀟洒な灯台、さらにもう一つ、船舶の航行のためというよりも、その航路にやむを得ず設置した海底ケーブル施設のために、海上の障害物を明すべく付けられた大島の千波崎沖の浮灯台ぐらいのものだ。

私たちヨット乗りからすると、関東水域に限ってみても帆走の助けになるべき灯台はまだまだ数が足らず危険極まりない。たとえば関東水域の中で恰好のレジャー水域レース水域である伊豆諸島には

灯台を一個も持たぬ島が数多くある。利島、鵜渡根、式根、御蔵といった海上の大きな障害物を夜間に確認するためには、その島にある灯台以外の灯に頼る以外にないし、鵜渡根島は無人であり、利島にしろ式根にしろ、深夜から明け方にかけて点っている明りは皆無である。

人の住む島だけではなく、神津島のすぐ近くには恩馳^{おんせ}があり、三宅の西方間近には三本岳という大障害がある。更には神津から西南西に数十マイル下った辺りには、恰好な漁場とはいえ、干出のごろごろした銭洲^{ぜいす}という広範囲な難所が横たわっているが、時化の夜間これらを灯火もなしに確認するのは極めてむづかしい。

いつか友人のモータークルーザーで、満月下の月明りに銭洲に近づいたことがあるが、真夏無風の深夜とはいえ、この大暗礁一帯の水面だけが強い潮の流れにぎざぎざに波立ち月光を乱反射して沸き立っているのを眺め背筋が寒くなったことがある。実際に潮の強い時この銭洲で潜ると、つづいて来る仲間を待つ間、両手で海中の岩にしがみついていないと、あつという間にもついでいられる。こんなところへ、荒天下ヨットが知らずに突っ込んだ時のことを思うとぞっとする。

レースではなかったが関西から回航してきた私の友人の船が、日本沿岸まで入れ込んでいた黒潮と、それに向って吹きつける北東風^{なからえ}の三角波でリーウェイし、船位を失ったままようやくたどりついた伊豆七島の無灯の御蔵島を利島と勘違いし、タックした後やがて見えて来た三宅島を大島と錯覚して過ぎ、そのまま相模湾に入ったと信じて安心していたところ、明け方近くまた第二の大島、実は本物の大島を見つけて驚愕したという話をしていたが、笑いごとではなく、そんな間違いはさらにあり得る。一昔前は時化た時の大島レースで夜間、利島を大島と勘違いして回った船なぞ何杯もあった。

昨今定例となった沖繩レースにしても、沖繩本島から屋久島へかけての奄美諸島、吐噶喇^{とから}列島の真

珠の首飾りに似た南西諸島には、無灯の島や大暗礁が数え切れずある。外国でもヨットレースは一応レーダー、ロランの使用を禁止してはいるが、第一回レースでの「ヘクタ」の成功以来沖繩レースでは北東上する黒潮を利用するのが常識となり、しかもその黒潮の流れに沿って点在する南西諸島がこうした状態にある現況で、ヨットレースにそれを持つて船にもレーダーやロランの使用を禁止するということが果して常識的な措置であるかどうか考え直してみる必要があるような気がする。

おそらく外国ではこのような危険な障害物が点在し、こうした激しい海象下の水域でのレースでは、逆にロランなりレーダーの装備をレースへの参加の必要条件にするのではないかとさえ思う。しかしまた、DFなり地上の灯火を使つてのベアリングなり、あるいは推測航法で船位を出して走ることにおーシャンレースの醍醐味があるといえたいえるが、それならそれで南西諸島にもう少し灯台を増してくれといいたくなる。だが前述のように、監督官庁からすれば、そんな経費のかさむ設備投資は論外で、ヨットもロランなりレーダーを付けて走ればよいということになるに違いない。

法規でどうなっているか知らぬが、誰か奇特なお金持がいてNORCに灯台を寄付してくれる人がいないものだろうか。最近私は遠藤周作氏が編集責任をしているある雑誌から、いかにも遠藤氏らしいアンケートを受けた。『あなたがもし癌にかかったとわかったら一体どうするか』という皮肉で残酷な設問だが、私はそれに答えて、そうになったら私財を投げ出してどこかに灯台をつくる、と答えたものだ。出来れば人の通い得ぬ、しかし水の上には船の往き来の激しい、あの孤絶した神子元島のよくな大暗礁にと。

そんなアンケートをもらうずっと以前にも同じようなことを話題にしたことがある。鎌倉の横山隆一さんのお宅で、文士や画家たちが集って一献傾けた時文学碑が話題になり、話が更に銅像に及んだ。

誰かが、作家が存命中に文学碑を建てられることの面映ゆきを口にし、それに並行して在任中、自分が社長をしている会社に自分の銅像を立てさせる経営者の神経も話題になった。私はその時その種のものでどんなに急いで、かつ金をかけても許されるのは灯台に違いない、私は自分の文学碑をつくってもらうよりも、むしろ自分の名を付した灯台をどこかに建てたいものだといった。

その着想がひどく客たちの興味を呼んだので、得意になった私が数多くある灯台も実は一つ一つの瞬きの色なり速度が違って、それだけでどの灯台と識別できるといふ仕組を講釈して聞かせたら、冗談好きの横山隆一氏が、

「なるほどそれは面白い。きつと石原君の建てた灯台なら、神経質な君がいつも目をパチパチさせるように、きつと灯台のフラッシュもパチパチと短く数多いに違いない」

と喋ってみんな大笑いしたことがあった。

まず希むべくもないが、もし私が莫大な、とまではいかなくてもそれが可能な私財を貯えることが出来たならば、私は仲間のヨット乗りのために、どこか最も効果のあるところに、私の名前を付しても付さなくとも、私自身が設計したユニークな灯台を立てたいものだと思いつづけている。

灯台は日中海から眺めるだけでも美しい。それは夜間だけではなく、日中でも尚海から眺めて辺りの風景の中で際立ち、ひとつの指標として確認されやすいように、丁度山行きのための道標やケルンに似て、海から眺めて出来るだけ目立つ形につくられている。辺りの岩礁や山肌や緑と同じ色に塗られた灯台など見たことがない。その瀟洒で孤絶した居ずまいは海から眺めてなんとも好ましいし、ある時には眺めるだけでひどく頼り甲斐がある。

二十年近く前、生れて初めて大島沖で大西（冬季の強い西の季節風）にあい、下田レースのための下田回航ののぼりに難渋し切った時、リーウェイして流された川奈の南の門脇沖で、タックを繰り返しても尚、間近の灯台が一向にところを変えぬのを眺めながら、それでも目の前に白く際立った灯台があるということが何故か妙に頼もしい気がしたのを覚えている。

たとえ無人だろうと、孤絶した岬の突端や大暗礁の大自然の中に、夜間になれば灯を点す人工物の灯台があるということで、ヨット乗りというのは不思議に気持が安らぐものだ。風と波に翻弄されるヨットの上から眺める灯台の壁の白さは眼に沁みるし、確かに心強い。それは多分灯台が他のいかなる人工物とも違って今波の上にかく不安定にある船のためだけにつくり与えられたものだということの故に違う。

灯台という海の指標は板子一枚の上に帆を張って競い走る私たちの大それた無償の行為の、私たちそれぞれの人生に対する本質的な意味と、それに賭けるそれぞれの人間の情念を証してくれているような気がしてならない。

伊東静雄に「燈台の光を見つつ」という、こんな詩がある。

　　くらい海の上に燈台の緑のひかりの

　　何といふやさしさ

　　明滅しつつ　廻転しつつ

　　おれの夜を

　　ひと夜　彷徨ふ

さうしておまへは

おれの夜に

いろんな いろんな 意味をあたへる

嘆きや ねがひや の

いひ知れぬ――

ああ 嘆きや ねがひや 何といふやさしさ

なにもないのに

おれの夜を

ひと夜

燈台の緑の光が 彷徨ふ

昔、私もこんな短歌をつくった。

灯台よ、汝が告げる言葉はなにぞ 我が情熱はあやまりていしや

いやむしろ、遠く望んだその明りが間違はなく目指す灯台であるとかかった瞬間、私たちは自分たちがレースという無償の行為に賭けた情熱が間違はなく正しかったということを、その度証されるのだ。