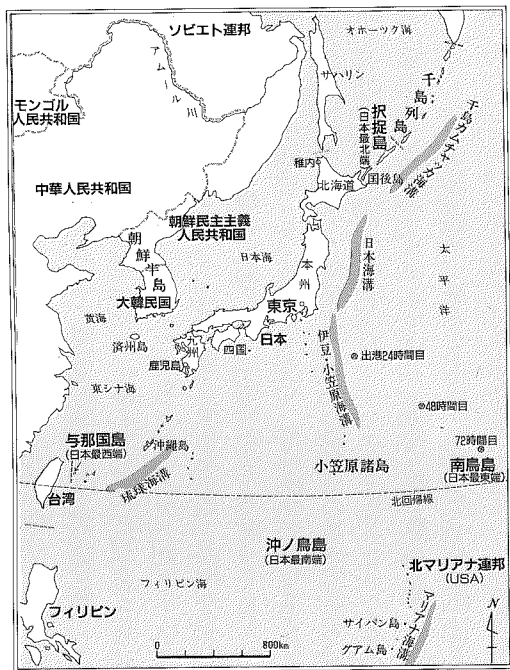


南鳥島特別航路



夏至の日の午後三時すぎ、ぼくは東京の芝浦埠頭にいた。目の前には一隻の貨物船が接岸している。長さ五六メートルはトラックや建物に比べるとずいぶん大きく見えるし、ブリッジは埠頭から見上げる高さにそびえているが、しかし四四〇トンというの船としては決して大きい方ではない。まして自分が乗って往復四〇〇キロの航海になるとなると、いよいよ小さく見える。

荷物をかついで乗船し、船内の狭い階段を登って大きな船室の隅にその荷を置く。そのまま甲板へ出てみる。三階のベランダから地面を見下ろす感じで下の埠頭に集まった人たちが見える。前方の船倉はもうハッチカバーをしっかりと閉じて、航海の用意は整ったようだ。乗るべき人が全員乗り込み、午後三時四十五分、船は岸壁を離れた。東京港をまたぐ橋の橋脚を造っている現場の横をかすめ、古代の馬のような形のコンテナ・クレーンがずらりと並んだ大井のコンテナ埠頭の前を通って南に向かう。戻ってくるのは一〇日先の予定で、それまでの間は普段とはまるで違う生活になる。旅といっても、飛行機や汽車や車での移動にはまだどこか日常との連続性があるが、船で遠方に行くとなると隔絶感が強い。男だけの集団生活で、電話もファクスもなくてしかも行く先は北回帰線に手が届こうという珊瑚礁の島。

船が東京湾を出て陸地が見えなくなるまでは甲板にいて、離れてゆく感じを確かめるつもりでいたのだが、羽田沖にも到らないうちにぼくは呼ばれて船室へ戻ることになった。ビールを注いでみんなの顔合わせをするから参加するようになると言うのだ。すすけた東京湾の風景よりは冷えたビールの方が魅力がある。ぼくはさっさと階段を降りた。

日本の最東端はどこかという質問にすぐに正確な答えを出せる人は少ないだろう。北海道の東、知床半島とか根室半島というのは間違いない。もう一つ先を考えて北方領土、択捉島えとろふは薬取村しやくとちのラッキベツ岬というのは相当地にいい狙いだが、実はもつと東がある。東経一四八度五四分のラッキベツ岬よりも経度にして約五度東、東京からならば南東に一九〇〇キロの彼方、南鳥島。旧称をマールカス島と言って今でも気象関係の人たちにはこの名の方がとおりがいい。知らない人に説明するには、新聞の天気図で一番右下にある記号の場所というのがいいだろう。周囲六キロほどの小さな島で、一番近い小笠原からでも一〇〇〇キロ以上離れている。東京都小笠原支庁に属するが、行政的な意味での住民はいない。では無人島かと言うと、まったく人が住んでいないわけではない。気象庁と自衛隊、それにアメリカの沿岸警備隊の人々が全部で五〇人ほど駐屯している。言うまでもなく全員が男性。この島を見たいと思った。

とはいうものの、実際にはそう簡単に行けるところではない。住民がいらないのだから、民間の飛行機や船の便はない。島への物資と人の輸送のため週に一便、海上自衛隊の飛行機が飛んでいるのだが、自衛隊はまこと間口が狭くて殻の固い官庁だから、どう頼んでも乗せてもらえない。あれやこれや探したあげく、ようやくこの島へ行く貨物船を見つけて、もぐり込んだ。往復二〇六四海里の航海である。

金曜日の午後東京を出て、予定によれば南鳥島に到着するのは翌週火曜日の早朝。八〇時間の海の旅。日本は島国だから、昔はどこへ行くのにも必ず船だったはずで、だからこそ海外という言葉には実感がこもって



上 ■ 南鳥島の夜明け
下 ■ ブリッジ前方に広がる南鳥島への道



いた。今のように飛行機で海の上を飛んでしまうのとは距離の感覚がまるで違つたはずだ。便利ということを利用して考えると、飛行機は速すぎる。そのせいで大陸とか海とか島に関するぼくたちの距離感はいふ混乱していると思う。今回ぼくが乗る船の速さは二ノット、つまり時速二〇キロほどである。戦前は上海へ行くのもヨーロッパへ行くのも、これくらいが旅というものの平均速度だつた。たとえば金子光晴の実に感覚的で美しい旅行記『マレー蘭印紀行』のペース。これくらいが人間的な尺度によつて地球の大きさを把握しなおすにはちょうどよい。まずはその感覚を思い出す旅だ。

南鳥島は単に遠いだけでなく、周囲に他の陸地がまつたくないという意味で、本当に隔絶した土地である。昔の領海は三海里と決まつていて、これは大砲の弾が届く距離をもとにしたものだつた。しかし、現在では一国の主権が及ぶ範囲の海はむしろ二〇〇海里の漁業専管水域の方だ。日本についてこの規定で範囲を決めると、ほぼひとつづきの水面が確定できる。つまり、小笠原や硫黄島、沖ノ鳥島などの離島でも他の日本領から四〇〇海里以上は離れていないから、漁業専管水域もつながつている。しかし、たつた一つ南鳥島だけは別で、ここは半径二〇〇海里の円形の独立した水域に囲まれている。

もう一つ付け加えれば、日本の国土の中でここだけがハワイなどと同じ太平洋プレートの上に乗っている。日本の西端である与那国島から東端の南鳥島までの距離は、最新の測定値によれば三二四キロと二五二メートル。この数値の変化はそのままユーラシアプレートと太平洋プレートの相対的な動きを示す。プレートテク

トニクスの見地から重要なこの数値を常時観測するために、南鳥島には郵政省通信総合研究所の大きなアンテナがある。そしてぼくが乗る船は本土と太平洋プレート間に横たわる日本海溝の深さ六〇〇〇メートルの上を越えてゆく。

旅には能動的な部分と受動的な部分がある。特に義務でもない無用の旅にわざわざ出ようと決心したり着いた先で動きまわったりするところは自分の意思だけでも、そこまでの途中は何かを身を任せて運んでもらう。そして、船の旅ほどこの感じが強いものはない。一度乗ったら途中で下りるといわけにはいかないし、岸壁で見て大きく感じた船体も何日も乗っているとやはり狭い。船室は男一三名が雑魚寝をして、なおかつ延々と喋り続けて麻雀をしてチンチロリンをやってビールを飲むだけの広さがある。その他に甲板を歩いたり、ブリッジをのぞいたり、船尾にある食堂へ日に四度食事に行ったり、また風呂に入ることも洗濯をすることも自在にできるのだが、人というのはつくづく贅沢なもので、一日過ぎると狭いと感じてしまう。なんとも身の置きどころがない。それが三日も四日も続くのだから、閉塞感は相当なものだ。日常の活動のほとんどが停止してしまつて、ただ船が進み、先の航程が減つてゆくのを待つばかり。気がつくといつも甲板でぼんやりと海を見ていた。本来はこれが旅の感覚だつたのだろう。

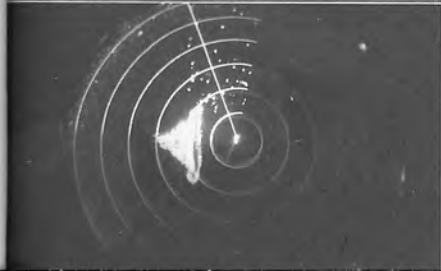
この航路では他の船に会うということがない。アメリカやカナダに行く船は東京港を出るときつきと真東に向かうし、東南アジア方面ならば南南西を目指す。南太平洋へ行く漁船は伊豆諸島から小笠原に沿つてまっす

ぐ南へ走るのだろう。かくて、方位一三〇度を保って進むこの船の周囲にはどんな船影もないことになる。

しかし、ありがたいことに海は凪いでいた。最初の夜こそ少し波が立つて船が揺れたが、その後は静かなもので、ブリッジの傾斜計を見ても左右五度ずつという穏やかな揺れしかない。それに合わせて身をゆすつてゐるのはなかなかいい気持ちだ。一〇分間に一度くらい一〇度の大きな揺れがくる。海は風もなく穏やかなもので、うねりはあっても白波が立つことはほとんどなかった。それでもブリッジに立つて前甲板を見ていると、そちらの方は低くて海面に近いのでしばしば波に洗われていた。ここは航海中は立入禁止になっている。

二日目くらいになると水の色がぐっと濃くなった。日射しも強いからいかにも熱帯に近づいたという感じ。空は少し雲を浮かべて、あとはひたすら青い夏の空。夜になると手が届くかと思われるあたりに星がびっしりと並んでいる。この船についてきたのか、たまたま出会ったのか、海鳥が二、三羽船の周囲を飛び回っている。それとは別に、時おり船の舳先のあたりから四方へ散るように飛ぶ小さな鳥がいて、水面のすぐ上を飛翔するその翼がずいぶん短いと思つて見ていると、二〇メートルほど先ですつと海の中に消えてしまう。トビウオだったのだ。トビウオは航海の間ずつと見ることができた。夜の間には波に運ばれたのか、あるいは自力で飛んできて着水点を間違えたのか、朝見るとハッチカバーの上に落ちて死んでいるのが一匹いた。

船の人たちの話では前の航海は晩秋の頃で、海がひどく荒れ、一五メートルの風が吹きつので、船の針路を一時的に変えないと食事もできなかったという(つまり、おみそしるがこぼれてしまうのだらう)。そのせいで最初から最後まで船中で食事をしないで寝たままの人がいたとか。この船酔いの辛さは想像するにあまりあ



上 ■ すっかり夏の様相
中上 ■ 船上でトビウオの干物
中下 ■ サワラが釣れた
下 ■ レーダーに映る南鳥島

る。それにくらべると今回はほとんど平穩で、ほくのような素人でも船酔いを感じることはなかった。

途中ひよつとしたら鯨が見えるかもしれないという予想があった。五月頃まで小笠原周辺でホウエール・ウオッチャーを誘っていた鯨はやがてアラスカ方面に向かう。とすると、この船が通るあたりは鯨の回遊コースにあたる。そう思つてずつと海を見ていたのだが、他の船がいなかったのと同じように、残念ながら鯨も見えなかった。たぶん彼らはもつとずつと早く旅立つて東へ行つてしまつたのだろう。

月曜日の夜中、もうすぐ到着だと思つて少し興奮したせいか零時近くになつてようやく眠つた。それからしばらくしてふと目が覚めると、船が揺れていない。耳慣れたエンジンの音もしない。時計を見ると、午前三時。他の人を起こさないようにそつと抜け出して甲板に出た。目の前に黒々と島があり、中央に立つた高いアンテナの上で赤い警戒灯が点滅している。東の空は既に少しだけ明るくなつている。ここは日本標準時の規準点である明石から東へ一九度も寄つていて、おまけに夏至からわずか三日目なのだから、内地よりはずつと夜明けが早いのだ。八〇時間ぶりに陸地というものを見ると、まずはほつとする。宙に浮いていた足が地面に着いたという感じ。海に在る間は気持ちのどこかが少しだけ緊張していたのかもしれない。もういくら海が荒れてもいいとか、やつと揺れない広いところで寝られるとか、たえまないエンジンの音と振動から解放されるとか、歩くという快感を味わえるとか、分析すればそういうことになるだろう。しかし寝不足のぼけた頭が感じたのは、ただただ安堵感。コロンブスが乗組員たちの反抗を抑えるのにいかに苦労したかよくわかつた。

さて三〇分ほどの後、またエンジンをかけた船は、湾内に入るかと思うと、なんと島の周囲を巡りはじめたではないか。あまり早くお邪魔しては迷惑だから、しばらく暇をつぶしてから行こうというこらししい。船尾にみんなが集まって賑やかなので見てみると、釣りの準備がはじまっている。四〇〇トンの貨物船を使ってローリングをしようというのだ。一時間あまり島の周囲を走りまわってサワラを二尾とキハダマグロを一尾釣り上げた。船の人たちは釣った大きな魚をさばくのも手慣れたもの。あまりの手際よさに感心していると、これでも今年は不漁で去年のこの時期には一時間でマグロを一〇尾以上上げたという。

手土産もできたので、いよいよ上陸。船に積んできた解を水に下ろして、一〇〇メートルほどのところにある簡単な栈橋に向かう(海が浅いので、船は直接接岸できない)。島は細長い二等辺三角形の形をしていて、頂点が北を向いている。その対辺にあたる南側が上陸地点。朝の七時というのに、日射しは頭ががんがんするほど強い。栈橋からトラックで島の中央にある気象庁と海上自衛隊の合同庁舎に行き、荷物を下ろして挨拶を済ませるのもそこそこに、島の中を歩きはじめた。

風の匂いも少し湿った暖かさも、つくづく南洋だと思う。この種の風土はひどく懐かしい。太平洋の真ん中の島々には昔から何度となく通って、心からなじんできた。ここだって緯度から言えば台湾と同じ、マリアナ諸島の北の端ともあまり変わらないのだから、当然と言えばそれまでだが、そういう理屈とは別にひたすら懐かしい。風が少し湿って熱く、日射しが強い。地面も熱くなっている。海は遠方で群青、珊瑚礁の内側はもっ



上右 ■ マグロの引き上げ
上左 ■ 島には解が往復
中 ■ 集団で営巣するアジサシの群れ
下右 ■ 距離と方位の標識
下左 ■ 南鳥島は日本の最東端

とずつと薄くて、緑と青のインクを等量ずつ混ぜてたつぷりの水で割ったという色。

この朝は高層に少し雲があつて紺碧の空ではなかったのだが、それでもその雲の高さと空の色調はまさに南洋だった。歩いてみると、何か花の甘い匂いがある。南洋ではすべてのものがよく匂う。イランイランのような本当の芳香を放つ花はないようだが、それでもどこに行つても何か匂っている。そして、砂が白い。内地の砂はだいたい岩が崩れたものだから黒っぽいが、南の方では砂は珊瑚礁が崩れてできる。かすかにピンクや黄色味を帯びた白で、全体としてごく明るいのだ。

海岸に沿つて島を一周してみる。全周囲を砂と小石の浜が取り巻いており、断崖やマングローブの浜はない。全体に植生は単純で、トベラの類なのだろうか、一種類の灌木が島全体を覆っている。ココヤシとパイヤが少々あるのは人が植えたものだろう。ハイビスカスとブーゲンビリアは庁舎の前にそれぞれ一株ずつ。島の西側、滑走路のすぐ近くにアジサシが集団で営巣しているところがある。近くにゆくと昔風の養鶏場と同じ悪臭がして、啼声もうるさいほど。海との間を頻繁に往復しているのは餌を巣の子供に運んでいるのだろうか。人に対してもなかなか攻撃的で、あまり近づくとも頭めがけてつかつかかってくるという話だが、そんなに巣の近くへ行かなければ大丈夫。頭上三メートルほどまでやってきて、首をかしげ、興味ぶかげにこちらを見ては、また飛んでゆく。この鳥たちは飛行機が南から着陸しようとする時と爆音に驚いて一斉に飛び立つので、パイロットが前が見えなくて危険を感じるという。風向きなどの条件の悪い時以外は北から進入するしかないようだ。

熱帯の島というのはだいたい周囲を珊瑚礁に囲まれているか、あるいは珊瑚礁の環だけで中は礁湖になっているものだ。島から離れている礁は堡礁、島に付いたものは裾礁、環状のものは環礁と呼ばれる。南鳥島の場合、島本体と礁の間は広いところでもせいぜい一〇〇メートルほどで、まずは裾礁と呼んでいいだろう。外海の波がその礁のところで碎けているのが浜からも見える。次の日に、海に入ってみたのだが、深さがせいぜい二メートルしかないせいとか、全体に珊瑚の発育はあまりいいとは言えない（礁の外側にはたぶん見事な珊瑚礁が発達しているのだろうが、そちらを見にゆくには一人では無理だし、そのための装備も用意してこなかった）。それでも、ちょっと潜って岩の下に顔を突っ込んだ途端、そこにいた大きなウツボと目が合ってしまった。こちらももぎよつとしたが、相手は嫌な奴が来たと言わんばかりにゆつたりと向こうへ泳いでゆく。

少し先の方に派手なトルコ石の色に輝くアオブグイの群れを見た。実に悠然と泳いでいる。下の砂地にはどこにもいるナマコ、岸に近いあたりの岩の裏にはハナマルユキやキイロダカラなど寶貝の類がいる。この仲間はずくづくお洒落で、いつでも外套膜を出して殻の外側を磨いている。そのせいで貝殻というよりは陶器かガラス細工のように滑らかな殻をしている。形の連想から安産のお守りになり、子安貝の名もある。海から遠い人たちには寶石のように見えたかもしれない。その他には大型で色の赤いやドカリが珍しかった。

島の中に高いところはない。二万五千分の一の地形図によれば島の最高地点は標高七・七メートルだから、ほとんどフラットと言っている。まさか波が越えはしないだろうが、台風の時など遮るものがないからずいぶん強い風にさらされるのだろうか（この瞬間最大風速の記録は五七・二メートル）。実際、船で海の方から見た

時にも波の上に白い線が一本という感じで、陸地としての存在感が薄いのだ。それに、周囲六キロというのはやはり小さかった。低い島ならばマーシャル諸島あたりにはこのような珊瑚礁だけの島は珍しくないけれども、しかし、それでも人が住んでいるところは少なくともこの数倍の規模がある。

日本最東端の領土はどちらかという地面として威力に欠ける。しかし、よく考えてみると、ここにこれだけの地面があったことそのものがほとんど奇跡のようにも思われる。海底地形で見ると、ここは六〇〇メートルの海の底からそびえる直径一〇〇キロメートルの巨大な海山の頂上であって、富士山よりも規模の大きなこの独立峰がなければこの島も存在しなかった。いかに海の真ん中の島といっても、普通はいくつかの島が群島をなすもので、このように面積一・一平方キロなどという小さな島が大洋の中にまったく孤立してあるというのはいふん珍しいことなのだ。

この文字通り絶海の孤島が見たいと思ったについては、単に日本の領土の端へ行こうというだけでなく、もう一つ理由があった。気象観測という仕事をつぶさに見てみたかったのだ。人はそれぞれの性向に応じていろいろなものファンになるが、ぼくには気象ファンという奇妙な性癖がある。天気とか雲とか予報とか気温・気圧といったものが大好きなのだ。気象通報をラジオで聞くのでさえ楽しい。だからそういう仕事の最先端を見られるというのは今回の航海のなかなか大きな魅力だった。

南島島気象観測所は所長以下一六名。通常の観測の他に高い空の状態を調べる高層観測もやっている。今は気象観測もすっかり自動化されて、昔のように百葉箱の扉を開いて中の温度計や湿度計の目盛りを読み取ると



右上 ■ 島を覆うトベラ
右中 ■ 旧日本軍の戦車
右下 ■ 滑走路灯にへばりついたヤモリ
左上 ■ 海岸に打ち寄せたゴミ

いったことはもうしないらしい。感部と呼ばれる観測機器の中核部はみな電子式で、それをまとめるのは地上気象観測装置（JMA-80型）という隔測装置で、結果はデジタルプリンターで出力される。いずれは送信まで自動化されるらしい。しかし、それで人がいらなくなるほど気象観測は単純な作業ではない。このおそろしく不便な土地に一六人が生活し、それを支えるシステムが用意してあるには、充分な理由がある。

気象というのは実に大きな現象だから、なるべく広い範囲からデータを得ることが望ましい。陸地の上はいくらでも測定点を設けることができるし、実際アメダスという無人観測点は全国で一三〇〇か所あるわけだが、海ではそのように細かな観測網を張ることはできない。どこからも離れたこのような陸地は気象観測にとつては実に貴重な拠点である。

このの新井所長はずつと気象観測船で海洋観測をしてこられた方で、その苦労話は端座して聞くべきものだった。気象観測のデータがどうしても必要な場所に島がなければどうするか。そこへ船を持って行って、そこを拠点に観測をする。今は技術が発達したから海洋ブイを置いてデータだけ無線で送信させることもできるが、かつては船を使うしかなかった。動かない船に乗っている辛さというのは想像を絶する。任務終了まであと何か月と何日だけでなく何時間まで数えて待つという心境は、たった三泊四日の航海で到着を首を長くして待った直後だからよくわかった。しかも、定点観測は逃げてはいけない。船の位置は定点から何海里以内と決まっています、北緯二九度の南点ならば台風に直撃され、北緯三七度の北点では三陸沖の悪天候にさらされて、それがどんなにひどくなってもその海域を離れるわけにはいかない。

船が五〇度以上傾いたことがあったという。自分の家の階段が水平になったり垂直になったりする状況を想像してみていただきたい。それが何時間も続く。いかに船酔いに強い体質と言っても、体力そのものが損なわれる。食事をしてきた人が食卓越しに反対側へ飛んでいったとか、風呂桶には一〇センチしかお湯を張れないとか、洗面器にお湯を入れて顔を石鹸で洗い、濯ごうと思つて手探りで探しても洗面器がどこかに行つてしまつてみつからないとか、世の中には大変な職場があるものだ。

だから、内地から二〇〇〇キロ離れたところに揺れない陸地があるというのは本当にありがたいことなのだ。

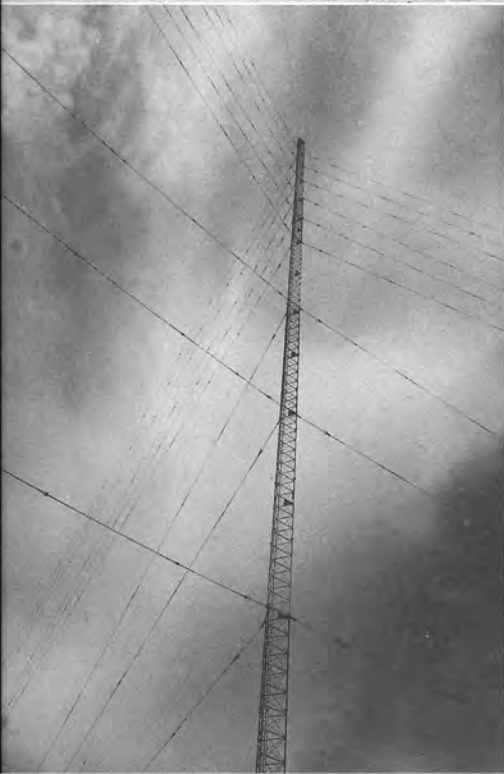
もっとも、船よりはましと言つてもこの生活も楽ではない。この時期、島の問題は水不足だった。天水以外に頼るべき水源のないこの島では、滑走路に降つた雨を集めて利用している。毎年五月六月は渇水期なのだそうだが、それが過ぎてもちつとも雨が降らない。貯水量は七〇〇トンを割つて、なかなか深刻な事態。風呂は原則としてなしで、シャワーのみ。トイレにはシロップ水と呼ばれる塩気の混じつた溜まり水をトベラの林の中の井戸から汲んできて用いていた。空を見ると高いところに薄い雲が掃いたようにあるのだが、雨を降らしそうな低い雲は全然出てこない。スコールがどんどん通過してくれる時期までは節水が続きそうだが。

ここでは生活することも仕事の一部である。通勤の苦勞がないかわりに、食事の用意や洗濯、健康管理などもすべて自分たちでやらなければならない。かくて、男性ばかりで平均年齢が二十何歳かのミニ社会ができあがる。若くて元気を連中が全国の気象台からつぎつぎにやってきては三か月の任務をまっとうして、また戻つ

てゆく。氣象観測自体は危険をとまなうものでも特に困難でもないかもしれないが、しかし観測はそれだけで宙に浮いているわけではない。観測はいわばピラミッドの頂点であつて、幅広い底辺の部分がなければ頂点はその高さを維持できない。支援のための組織と施設ははるか日本から延々と伸びているのだ。

通常の氣象観測とは別に、ここは日本に一八か所ある高層氣象観測の拠点の一つでもある。高い空の状態は地上の天気にもいろいろと影響を及ぼす。氣象というものを地球規模で大きく捉えるには高空の観測は欠かせない。ここでは日に二回、気球を使って高空の気温と気圧、湿度、風の向きと強さを調べている。日に二回のこの観測は見えてもおもしろい。滑走路の横にそのための施設があつて、そこでボンベに詰めた水素で気球をふくらませ、発泡スチロール製のケースに収めた観測機器を空に向かつて放つ。見ていると白い気球はたちまち昇つていつて、やがて空の青さの中に溶けこんでしまふ。

この気球は上昇を続けながら刻々の温度と湿度とその時々の高さの気圧のデータを電波で送つてよこす。電波の来る方向と高さをドームの中のパラボラ・アンテナで追つて解析してゆけば、風に関する情報もわかる。風船は気圧の低い高空に昇るにつれてどんどんふくらみ、地上から三万メートルくらいまで昇つて直径がもとの五倍くらいまでになったところで最後には破裂して落下する。だから機材は一回ごとの使い捨て。水素も含めて直接の費用が一回につき約三万円というのは、他の方法では調べようもない高い空の氣象情報を得るにはたぶん安いのだらう。



上 ■ 南鳥島気象観測所
右 2 点 ■ 高層気象観測用気球
左下 ■ ロランのアンテナ

もう一つ、ここにはロランCの発信局がある。ロランは広い海を行く船に電波でその位置を教えるための無線航法システムで、現にはくが乗ってきた船のブリッジにもロランの表示器があつて、その時々船の位置を緯度経度共に数十メートルほどの精度で表示していた。受信機を備えた船はすべて無料でこの恩恵にあずかれる。高さ二〇〇メートルのロランのアンテナが島の中央に立っている。こちらの施設を管理運営しているのはアメリカの沿岸警備隊。暇のついでにここを見学に行つて見ると、向こうも暇だったのか隅から隅まで丁寧に案内して説明をしてくれる。

この装置の中心には五千年に一秒しか狂わないというセシウム時計が三台組み込んである。三台というのは万一狂いが生じた時に多数決で正確な時刻を出すためだろう。この時計を基準にしてパルス波を作り、それを一〇〇キロヘルツの電波に乗せて送り出す。アンテナのすぐ下にある送信所の内部ではいたるところに高圧注意の表示が目立って、暗い室内には大きな花瓶ほどもある電力増幅用の真空管がずらりと並んでブーンと唸りながら赤く光っていた。以前はアンテナの高さは四〇〇メートルあつたのだが、今のはその半分。その分を電力で補っているのでメンテナンスが大変だと案内してくれた隊員は、それでも得意そうに言った。海を走るすべての船に位置を教えるというのは、なかなか使命感のあるよい仕事なのだろう。

もちろん同じことは気象観測についても言える。現代では天気予報のない社会というのは考えられない。しかも気象通報というのはロランの場合と同じようにまったく一方的なサービスの提供であつて、その潔さというのは脇で見ても気持ちがいい。少なくとも気象庁はあらゆる利権から遠い官庁である。

予定では島で二泊したところで船は帰途に就くはずだったのだが、着いた翌日あたりから南の風が強くなった。前にも書いたとおり、この島には貨物船が直接横付けできる大きな棧橋がない。沖に泊めておいて舢舨で往復して荷を下ろすのだが、その場所が島の南側なので風が沖合いから岸に向けて吹くと波が寄せて荷役が困難になる。行ってみると、沖の方では単なるうねりにしか見えない波が、コンクリート製の小さな棧橋にぶつかっては高々としぶきをあげて碎けている。沖に泊めた揺れる船からもつと揺れる舢舨へクレーンで重い荷を下ろすのも危険だが、揚陸の側は舢舨そのものが波の力で棧橋にぶつけられるので、いよいよ危ない。結局その日と次の日は荷役は中止して、関係者一同はひたすら風が収まるのを待つことになった。

三日目になって風は少しだけ弱まり、待っている人々も一しきり頑張ってしまおうという気分になって、荷役は再開された。その日と翌日の早朝でようやく運んできた荷はすべて下ろされ、持ち帰るべきものも船倉に収まった。予定時間から四〇時間遅れて、島へ着いてから五日目の午前十時、船は東京に向けて出港した。直接こちらの仕事ではないにしても、事故もなく任務を果たして帰途につく時の達成感はなかなか気持ちのいいもので、打ち上げのビールは出発の時以上においしかった。

行きよりは少し速いのではないかと予想されていた帰路は潮の関係で意外に船足が伸びず、往路とほぼ同じ八〇時間を費やすことになった。その間、甲板やブリッジに立ってぼんやりと海を見ながら、ぼくは南島という土地の意味を何度か考えた。人とその文化の伝播力はすいぶん強い。日本列島は大陸から直接は見えない



上下 ■ 南風が吹くと荷役ができない

距離にあるが、それでも人は次々に渡ってきたし、上陸地点から奥へ奥へと広がって、遂には大きな四つの島を人で埋めつくすまでになった。それでも人の動きは止まらず、島から島へと渡り続けて、人が住まないところはほとんどないまでになった。現代でこそ過疎化が進んでかつて栄えた島々が無人島と化しているけれども、長い目で見ればその方がむしろ例外的なことだ。海の先の土地に渡って住みつくという人本来の動きは数千年にわたって日本列島全域に実現されてきた。本土から一六〇〇キロ離れた硫黄島でさえ、終戦までは一〇〇〇人を超える人々が住んでいたし、彼らの中には今も帰島を望む者が少なくないと聞いている。

しかし、それでも、ある土地に人が住むためにはやはりそれなりの条件がある。島へ渡るにはまずもつてそこに島があることを知らなければなるまい。いかに冒険心に富んだ古代人とてまったく未知の大洋に舟を出すことはできない。だから人の動きはどうしても島から島へと群島を渡ってゆくことになるだろう。そういう航海者の目で改めて日本とその周辺を見てみると、南西諸島は台湾から鹿児島までほとんど島伝いに渡ることができる。シベリアからサハリンも、サハリンから北海道も、指呼の間と言っている。伊豆諸島にしても陸地の連続性は否定できない。それに、これらの島々はそれぞれがある程度の大きさがあり、耕作が可能だったり船を入れる入江があつて漁業ができたりと、一応は生活を保証するだけの土地の規模があつた。

そういうことをすべてを考えた上で南島島を見ると、ここはいかになんでも遠すぎるし、それに島としてもあまりに小さすぎる。実際この島を発見したのは日本人ではなく、十九世紀にこの海域を頻繁に航行していたア

メリカあたりの捕鯨船であつたらしい。正式の報告をしたのもハワイから来た『モーニング・スター』という宣教師の船だつた。日本人がここに足を踏み入れたのは明治になつてからである。

この島だけが太平洋プレートに乗っているというのは、正にその隔絶の象徴のような事実である。おそらくは今後も揺れない気象観測の拠点やロランの基地という特殊な用途以外に使い道はないだろう。住民がいたことがないについてはやはりそれなりの理由があつたのだ。このようにすべてを内地に仰がなければ生きていけない土地は、やはり領土としての資格にいささか欠けるものがあるように思われる。もちろんこの島のおかげで周囲四〇万平方キロの海が日本の漁業専管水域になつていることは無視できないのだが。

四日目の午後ようやく到着した東京湾でぼくを驚かしたのは水の汚さだつた。ずっと純白の泡沫を航跡に引きながら群青の水の上を渡つてきた船が、まるでサツカー少年のユニホームを洗つている洗濯機の中のような泥色の水をかきまわして走っている。海から見る東京湾は意外に広々としている。建物も遠く低くかすんでどこか抽象的に見える。しかし、この海の水だけは具体的かつ直接的に、われわれが東京という猥雑な街に戻つてきたことをはっきりと告げていた。

南島鳥特別航路

一九九一年二月十五日 初版印刷

一九九一年三月一日 初版発行

著者 池澤夏樹

発行人 内藤錦樹

発行所 JTB日本交通公社出版事業局

〒100 東京都千代田区神田鍛冶町三三三 六六ビル

編集部直通 ☎03-3577-8303

圖書の注文は JTB出版販売センターへ

〒100 東京都千代田区神田須田町二二八 タイムビル三階
☎03-3577-8337

写真権字 株式会社デンプロ

印刷所 凸版印刷株式会社

©Natsuki Ikazawa 1991 禁無断転載・複製 903016

Printed in Japan 801300 ISBN4-533-01667-7

●落丁・乱丁本はお取り替えいたしません

