

解説 堀江謙一君と私との関わり

横山 晃

堀江謙一君は日本の海洋スポーツ界のために百年に一度というほどの功績を残した。その功績とは「一六〇〇年代以来、日本の政府が採り続けた鎖国に、明確な終止符を打った」という絶大な功績である。一般の人々には信じ難いことなのだが、一九六二年の秋まで、日本のヨットマン達が海外へ渡航しようとしてもパスポートを手に入れることは出来なかった。幕末の頃に吉田松陰がアメリカへの渡航を企てても果せなかった頃と比べて、ほとんど前進していないという現実があったのである。

私と堀江謙一君との接触は彼が高校を卒業してから二、三年後の時期から始まった。その時私は関西へ出張中で、大阪の中華料理店に招待され「関西のヨットマン達の質問に答える会」に出席していた。すると一人の小柄な青年から元氣な質問があり「スナイプ級ヨットで太平洋横断は出来ますか？」（スナイプとは高校生が二人乗って短距離のレ

ースをする艇）。その質問は普通の常識では誰も考えないほどの常識破りの珍問なので、会場の大半の人が笑い出すほどだった。けれど私まで笑っては質疑応答にならないので、私は「その答えは簡単なのだが、あまり簡単に答えると、キミの勉強にならない。だから宿題を二つ出そう、第一問はキミの口へ入る食物と飲物の材料を百百分、正確に克明に調べなさい。その百日は大阪を出てからアメリカに着くまでの日数だから、何が足りなくても途中には買う店などないし、真水を補給する井戸もない。それにメシでも米と水だけでなく燃料も要る。調味料が足りなくても百日も我慢したら体調が怪しくなるし、ビタミンCが不足してもAやBが不足しても健康は維持できない。だから栄養士になった積りで克明に計算して総重量をキログラムで出す。

さて第二問は、その百日の間の気象だ。大体五月から七月の辺で、去年の資料でも良いから測候所などで教わると良い。雨とか晴れとかよりも風速は秒速何メートルが何時間続いたか正確に調べる。そこでスナイプ艇に積み込む重量と同じ重量の友人達……たぶん五人とか八人とか、相当の人数になる筈だが、間違うと大変だし乗せ切らない内に浸水が始まると危険だから、キミは一步退き、全体を見定めること。その上で百日の間で最悪の風波の中を、太平洋の真中で帆走したらどうなるか？ それを冷静に判断するのはキミ自身だ。……その宿題をやってみるか？」と言うと、その青年は「やってみます。有難うございました」と大声で答えた。その青年が堀江謙一君だったのだ。

たぶん、頭の良い堀江君は其の二つの宿題に取り組むうちにスナイプのことなど忘れて色々なクルージング・ヨットに注目し、「こんなヨットなら積込み品を積み切れるかな?」とか、「こんなヨットなら安く出来そうだけれど大波を凌いで走れるのかな?」など具体的なイメージを膨らませていったに違いない。

一年ほどの年月が流れて一九六一年、鹿島郁夫さんのコラーサーI世号(堀江青年の太平洋横断の翌々年、ヨーロッパからアメリカへの大西洋横断に成功した艇)が姫路の奥村ボートで建造を開始した。この艇は私の設計だが、私が鹿島さんから注文を受けた時は潜水母船として南西諸島や伊豆諸島などで、荒天にも負けずに使いたいという注文だった。私は鹿島さんの注文を聞きながら「この人は米国への渡航を考えているに違いない」と直感し、「承知しました」と答えて太平洋横断に最適のヨットを設計したのだ。だから堀江謙一君がこのヨットの骨組と設計図を見たら、「このヨットなら太平洋横断に最適かも……」と思うのは当然である。

だから一枚のハガキに大きな文字で「鹿島さんが奥村ボートに注文したヨットで、太平洋横断は可能ですか?」とだけ書いた質問状が堀江謙一君から私宛に來た。彼の手紙はいつも、挨拶抜きの本文だけを大きな文字で紙面一杯に書き、一問一答主義の手紙だった。

だから答える私も挨拶抜きで「鹿島さんのヨットで太平洋横断は不可能ではありません

ん」と書いた。もしも「横断は可能です」と書けば「汽車に乗れば終点に到着できる」と書いたら、努力や技能は要らないような印象を与えるので「不可能ではない」と書けば「努力しない奴はダメ」とか「技能のない奴もダメ」などに気付いてくれる筈だと思ったためだ。

すると折り返し「八月三日に設計図を買いに行きます」と來たので「待ってます」と返事するとその日に彼は現われた。

設計図は艇番号指定で一隻建造権利付きなのだが「順番から言えば四号ですが、五号にしても良いのですよ」と言うとな彼は「四号は良くないのですか?」と質問するので「四号は死を意味すると言って嫌う人もいます」と言うと「それでは五号にして下さい」と即座に答えるので「貴方でも縁起を担ぐのですね」と言うと彼は、「縁起などはどうでも良いのですが、運は悪いよりも良いことを希望します」と現代的で前向きで、話術も達者だった。

しかも驚いたことに彼が関東に來たのは初めてなのに東京へは足を伸ばさず、江の島、葉山、油壺というヨット中心地を見ることもせず、真直ぐに來て真直ぐに帰るという直線行動のトンボ帰りなのだから恐れ入った。しかも一切の余計な会話などせず「質問しても良いですか?」と前置きして「この設計図でフネを造船所に作らせ、太平洋を航海してアメリカに到着する。というフルコースの月日の中で最大の困ったことがあるな

ら、それは何ですか？」という質問だった。

それに対して私は「それは出国手続きです」と答えると彼は、

「それはどの程度の困難なのですか？」

「それは場合によって様々と思いますが、例えば最も困難が少ない場合を示すと、アメリカ人オーナーの艇にクルーとして乗り組み、経済的な条件（米国での滞在費や帰りの旅費など）は一切オーナーが保証するという場合でも、渡航手続きを扱う窓口の公務員はへそのヨットの安全度は完璧なのかどうか、証明書を持って来い」とか、へ民間の個人発行の証明書ではダメなど色々と言うので、毎日アチコチ駆け廻っても半年以上掛かるなど、よほど辛抱強い努力家でないとかダメでしょう。ましてドルを持ってないとか有力なアメリカ人保護者が見付からないとかの条件が出て来ると非常に困難は大きいと思いますよ」

「その対策はどうすれば良いですか？」

「それは窓口の公務員の何人かに当たってみれば人毎に違いがある筈ですから、なるべく早目に手続きに着手し、ダメだと思ったら別の窓口へ転進する必要もあるので、なるべく多くの日数（たぶん一年以上）を予想する以外にないでしょうね」という程度の返事しか出来なかった。

堀江君は旅行代理店で業者の立場から色々な窓口に手続きを試みたが総て見込みがなく「とても付き合えない」と判断し、彼は密出国して太平洋横断を開始した。

やがて九四日後にサンフランシスコに到着したが、米国の官憲も大衆も、彼には意外に温い扱いだった。またマスコミの人々はアメリカ側も日本側も彼を英雄扱いしてくれた。

その頃、海上保安庁の横浜保安部（海の警察署）から私宛に書状が届き「堀江謙一の密出国を幫助した疑いで取り調べるので出頭されたい」とのことなので、私は定められた日時に出頭し、直ぐに調書を取る仕事が始まった。

保安官「貴方は堀江謙一が大阪から出発する前に、アメリカに向かうことを知ってましたか？」

横山「彼は設計図を買う時から太平洋横断は可能ですか？　という質問で始まったのですから、私は彼の航海目的を知ってました」

保「冒険航海と知っていて、なぜ貴方は制止しなかったのですか？」

横「私は元来、冒険を奨励する主義者ですから、制止する筈はありません」

保「それで貴方は堀江に密出国を勧めるような言動があったのですか？」

横「イヤ私は彼が密出国しないように、ひと通りのことを教えたのですが、その問題に彼の関心を引き込んだのは私なのですから、私は彼の密出国と無関係ではありません」保「そのことを詳しく話して下さい」

そこで私は彼が設計図を買った時の質問と私の答えを詳しく説明し、彼が旅行代理店に勤務して、旅券公務員の実態を詳しく研究した上で、「とても付き合ひ切れる相手ではない」と見定めた上で判断し、密出国を決断したのは堀江君自身だと思えます」と説明すると、保安官はとても困った顔で考え込み、一時間経っても二時間経っても調書を書かない。そこで私は「堀江君と私と、窓口の公務員とのことは詳しく話しました。だから貴方は聞いた通りに調書を書いたらどうですか？」と催促しても、保安官は額から脂汗を流し、顎から汗の水滴を垂らしながらも無言で考え込み、夏の西日が射し込む部屋なのに、当時は冷房はないのだから、彼も私も苦しい修行を課せられた状況で三時間余り経った。

やがて日が傾いた夕刻になって、保安官は調書を書き上げて読み上げたが、その内容には堂々たる風格があり、私の説明した通りを書いた上で、堀江謙一が密出国に走ったのはいささか短慮の傾向で事を急ぎ過ぎたように思われる。けれど自ら旅行代理店に勤務して旅券窓口の公務員の実態を詳しく観察するなど、堀江としては最善を尽くしたた

ろうことが推察されるので、悪意は認め難い。しかも単なる物識らずでもない判断できる。地方の旅券交付窓口の公務員達は、従来からの職場の慣例ではあっても、故意に旅券交付を手間取らせたのは「危険の多い旅行を思い止まらせようという善意で行われた」と推察できる。けれどその処置は民間人の自由な旅行に対して、配慮に欠けたことなので、今後は早急に改めるべき弊風と判断できる。

などと書かれてあって、「さすがに海上保安官は第一級のシーマンなので、第一級の判断を示したなあ……」と私は思った。間もなく堀江謙一君と私には不起訴が通告された。

旅券窓口の公務員達への罰則行使は、なかった様子だったが、驚くべきことに、ヨットマンが窓口で手続きを頼むと、今度は手の平を返したように旅券が出て来るようになった。

これでようやく日本の役所も先進の文明国と同列に並んだのだが、思えば吉田松陰が密出国を企てて打首になった幕末から、百年間も徳川時代と同じに開かなかつた「鎖国の扉」が、一瞬の内に音もなく開いた。……それを開いたのは堀江謙一君だったのである。

間もなく堀江謙一君が帰国した。その頃の国際空港は羽田だったが、あるテレビ局か

ら「羽田空港での出迎えイベントに出演して欲しい」と依頼があり、その放送記者が私の事務所に来て「他のテレビ局に洩らさないように」などと切迫した顔付きだった。

当日の空港ロビーには千人に近い白ワイシャツ姿の学生達が散在するのが不審だったが、後で判明したところでは、人間津波を起こしてロビーに居合わせる人々全体を一気に押し流すために、テレビ局が雇ったアルバイト学生達だったのだ。

やがて堀江謙一君が出口ゲートに現われた時に気付くと、私は両腕を掴まれてゲートの方へ押されていき、堀江君と共に数十人の集団の真中に位置したままスピードを速め、見渡す限りの白シャツ集団がその周囲を幾重にも取巻いて、津波のような物凄いスピードで走り始め、空港ビルを出て斜めに広場を横切つて車道へ出ると、そこにはエンジンを始動しドアを開けて待機する車が数台並び、二台目には堀江君、三台目には私、そして二人を取囲んでいた人々も車にナダレ込むや否や、その数台は整然とした縦列のまま急発進して夜の第一京浜国道を疾走し始め、後方では他のテレビ局や新聞社の人々と思われる様々な車が、テナヤワシヤの騒動の中から一台また一台と急発進して追撃して来るのが見られ、正にアメリカ映画の活劇を見るようだった。

そのうちに警察のパトロール・カーが飛び込んで来て縦列に割り込もうとするのだがガードが固いので、先頭へ廻り込んで来た。普通ならその辺で縦列全体がストップさせられるところなのに、なぜか、パトカーは戦列を離れて路傍へ去って行くので「これは

一体、何なのでしょう？」と横にいるテレビ・スタッフに聞くと、「この縦列の先頭の車を一人で運転しているのが我々のリーダーで、前から警察庁の上層部にコネを付けて、認可を取ったのは彼なのです。だから無電でそのことをパトカーに告げると、直ぐに引き下がるのですよ」とのことだった。けれど恐ろしいのはマスコミの他社で、物凄い大馬力で大型の、戦車のような軍用トラックで縦列の側面にピタリと喰らい付いて、ゲイ・グイ、ゲイグイと横へ押し来るのは、本当に恐ろしかった。

とにかく恐ろしいスピードなのでたちまち東京丸の内の新聞社街に入り、やたらに曲つて他社の追撃を振り切つてから、九段の方の堀端の静かなホテルに着き、車を降りると直ぐエレベーターに駆け込んで上層へ。そして一室に入ると堀江謙一君とドクトル・マンボウ氏が既に来ていて、テレビカメラも持ち込まれていた。けれど堀江君は大変な見幕で怒りまくっているし、マンボウ氏も機嫌は良くない。そのうちに階下が騒然として来たと思ったら、多くのエレベーターにその騒ぎが分乗して一斉に上昇して来た。そしてこの部屋のドアを割れんばかりに叩き始めたので、もう取材どころでなく、テレビ局員はドアを開いて「階下に記者会見の席を設けますから」と言つて階下へ降りて行き、その夜のテレビ取材計画は御破算に終わった。

結局、この騒ぎは一社対二十社のような抜け駆けでなくて七社対十四社というような特ダネ合戦らしかった。けれど堀江謙一君の知名度は短期間のうちに世界的英雄に昇格

していて、たとえマスコミ界を二分しても、特ダネとして独占できる対象ではなくなっていたのだ。

それにしても滅多に見られない、スリル満点の大活劇は最大級に面白かったし、マスコミと取組み当局の内幕を見たのも面白かった。

第三者の視点から冷静に見れば、「ヨットの旅」は、あらゆる風向・風力・雨霧雪などの気象変化、潮流・海流・波浪などの海象変化と、克明に付き合っていく旅であって、それらは千年前とほとんど同じだから、千年前の人々が海で苦勞し、多くの人が死んだのと同様の場面が再現されるのは当然のことかも知れない。

だからほとんどの人々が「そんな恐ろしい旅などしたくない」と思う中で、堀江謙一君など少数の人だけが「少なくとも自分は、千年前の人に劣らない勇気があるし、忍耐力も充分なので、負ける筈はない」という自信と好奇心に燃え、万難を排して擦り抜けて行く、機智と才覚と実行力を持っていた。その人達こそ、新らしい歴史を創作した旗手だったのである。その旗手の一人、堀江謙一君を紹介するのは嬉しいことである。