

(前号よりつづき)

1975年。3代真柱様御一行がコンゴブラザビル出張所開設奉告祭ご出席の途次シンガポールにお入り込みをなされた。当時初代所長の任にあったわたくしは一信者の小舟をチャーターし、ペンキを塗り替え、デッキの衣替えをし、先端には教旗と後尾には天理丸と書いた旗をはためかせた。マレー半島の南端とシンガポールを横断するジョホール水道の東方にある接岸できる港もない岩立つ小島ウビン島まで、随員の先生方共々真柱様42歳の誕生日のお祝いに「船遊び」をしていただいたのである。出港直前、真柱様も突然の「船遊び」に驚かれながらも、水着にお召し替えいただいた。随行員全員(深谷善和、篠森靖人、清水国弘諸先生)も水泳着のいでたちである。騎馬戦よろしく随行員二人とわたくし三人は、泳ぎながら真柱様を担ぎ笑顔で砂浜に上陸いただいた。砂浜の岩陰では「善司のお土産にしてやろう」とおっしゃりながら、波打ち際で、美しい貝殻を探しておられたお元氣な姿がなつかしく思い出される。随行員全員が真柱様につづいて一列になり、貝殻ひろいを真似し真剣に遊び始められた風景が昨日のように思い出される。

ちなみに宇宙を飛ぶ人工物体は「宇宙船」と呼ぶべきか「宇宙飛行機」と呼ぶべきかで当初は議論があったらしいが、浮遊するという両者の類似性が「船」という言葉におさまったと聞いた。それに対して船外活動の宇宙飛行士は「宇宙鳶職」という名称にすべきだと、わたくしはゴードン宇宙飛行士基調講演の日、鳶連創立30周年記念シンポジウムで主張し、記者会見を行った時にそのことが翌日の新聞に掲載されたこともある。宇宙船外活動においては、英語では「space walk」というが、日本語では「宇宙遊泳」という。日本語が宇宙的にはより正確な表現であろう。重力や上下前後左右のない宇宙では「歩く」空間は存在しない。したがって教祖の「船遊び」は限りなく遠大で「宇宙船遊び」を包摂しているとも解釈できるわけだ。逸話篇の「船遊び」という教祖の何気ないお言葉から、地上から遊離して垂直に天に向かう魂の浮遊を伴うかのような不思議な感覚が啓発させられたからである。

「陽気遊び」が示唆するように、天理教教理のキーワードの一つは「遊」ということばである。「遊び」(ホモ・ルーデンス)という概念が、今やスポーツだけではなく、深みを示す宗教思想となったのである。事実、アポロ12号のコンラッドが極軽重力の月面で飛び跳ねているとき、どのように感じたかと聞くわたくしにむかって、I felt really joyous!(わたしは大変陽気な気分になった)と言った時には大変驚いた。2代真柱様は、奇しくもこのアポロ12号がケネディー宇宙センターより打ち上げられたその日、つまり1967年11月14日に出直されている。宇宙時代における月面基地伝道の気迫を天理青年に鼓舞されていた2代真柱様の魂は、アポロ12号に同乗し、コンラッドとともに嵐の大洋で、I felt really joyous!と一緒に飛び跳ねておられたに違いない。

月から火星まで、現在の科学技術なら有人飛行の往復にかかる時間は2、3年で十分である。このような2代真柱様の青年会総会訓話の神殿中庭でのあのわたくしを発奮させていただいたお言葉が、今度は地球上のヴィクトリア湖の造船の着想と現実に繋がったのは、まことに不思議であり、3代真柱様から頂いた金一封の理の親ごころのおかげであつたにちがいはない。そこでわたくしは、理のある親ごころは、天からの「もの種」として、最大の効果を引き出すべきだという心を定めて、慎重にひとだすけに使わせて頂かなければならないと決心し、漁船デザインの研究、中古船・廃船の購入修繕、および安価で安全な輸出の方法などの調査を始めたのであった。その要だけを客観的に記し、その失敗談と成功例を記して、真

柱様御霊へのお礼とお詫びのご報告を果たしたいと思う。

まずわたくしはウガンダの漁業現場を見て回り、漁船のほとんどがつぎはぎだらけの手作りの木造船であり、持続力がないことに気が付いた。FRP船と見えた白びかりした船は、多分国外から貸与された政府の小型警備船だけである。FRP船とはfibered-reinforced plastic(繊維で強化されたプラスチック)船の略号で一般に樹脂でできた船舶を指して使われる言葉である。かつての船体は木船が中心を占めていたが、昭和40年代から軽快で長持ちのするFRP船が登場した。ところがいまこのFRP廃船が漁港の環境問題となっている。わたくしは淡路島をはじめ数カ所の漁港や環境問題となっている河川を視察したが、中には河口に半分沈んだままのFRP製のボートやヨットなども見られた。漁師が高齢化跡継ぎがいない場合、中古船をFRP漁船所有者が売りたいと希望しても、中古車のように買い手を見つけることはむずかしい。車両と違って船は陸送するのに手間もかかる。そこでこれまで使われてきた漁船が、港に係留され朽ち果てる姿が数多くみられるようになった。5トン未満の、特に船外機をもちいる我が国の小型の漁船の大部分はFRP製である。FRP船は骨格と外皮とエンジンからなり、使用可能な船外機エンジンは東南アジアやアフリカなどの発展途上国に輸出され、小型漁船に利用されている。わたくしが見たヴィクトリア湖の木製漁船は手漕ぎもあるが、そのほとんどに日本製船外機の中古エンジンが取り付けられていた。時間単位で中古エンジンを貸し出す商売もある。ビクトリア湖には、まだ日本のようにFRPでつくられた漁船は見られない。違法漁業をとりしめる軽快な政府の警備艇にFRP船らしきものを見たが、FRP船建造には経費が高くつくのか、漁船のほとんどがいまだ昔とかわらぬ手作り木造船である。

ところで、FRP船の外皮の部分は廃棄物として処分されるが、これは廃プラスチックという産業廃棄物である。したがって、その処分は廃棄法の規定に従わなければならない。廃船を漁港から別の場所に陸送し解体するには法的にも複雑で手間がかかる。その分、漁船所有者に余計な負担がまわってくる。たとえば、北海道最北端に位置する礼文島の漁村などは、あと数年もすれば廃船の墓場になると憂慮されている。漁船所有者は今なら謝金を出すから使用中のFRP船をもらってほしい、その方が将来処分するより安くつくと言う。そこで、わたくしは盛んに日本製中古車が発展途上国に輸出される実情に学んで、船外機付きのFRP中古船を内陸湖の多いアフリカ大陸に輸出し、貧困漁村の自立支援にリユースできないかと思いついた。コンテナ運輸が可能な港まで謝金で船外機エンジン付きの小型漁船を苦小牧港から陸送し、ブリッジを取り除けば帽子を重ねるようにFRP船5艘は40フィートのコンテナ1台に積み込めると算段した。ヴィクトリア湖までの内陸運送も含めて、ウガンダ政府が運搬に関する費用を支払うというところまで交渉が進展した時点で、突然ケニアの大統領選挙後に騒動が勃発し、モンバサ港が閉鎖され、鉄道も破壊されて、この計画は頓挫してしまった。そこで、わたくしはまずヴィクトリア湖に40フィート余りの伝統的木造船を作ることに計画を変更したのであった。

ところが石油の異常な世界的値上がり影響して、造船より高価な船外機エンジンをつける余裕がほとんどなくなってしまった。そこでダウ船に学んで手漕ぎをかねた帆船の設計ができないかと考えなおした。しかし、ヴィクトリア湖にはダウ船使用の歴史がない。そこで帆船ホクレア号を再現し、ハワイから日本に航海したことのある旧知のハワイ大学海洋人類学者ベン・フィニー教授に連絡を取り、帆船の歴史と造船の仕様に関する文献を入手し、今度は帆船の研究に首を突っ込むこととなった。(次号につづく)