

私のはんせい記

～「改修設計」事始め～

建築家 三木 哲



1959年夏にキューバ国立銀行総裁、通商使節団として訪日したチェ・ゲバラは広島の原爆死没者慰靈碑で献花した

● キューバへの船旅

2018年、世界的に新型感染症が広がり始める前年に、妻と二人で、キューバ・ジャマイカなどの国々をめぐるカリブ海の船旅のツアーに参加した。

私が学生時代に憧れていた革命家、チェ・ゲバラの国へぜひ行ってみたいとの思いがあった。

成田から空路、アメリカ南部のマイアミに行き、市内を観光し1泊した後、オランダ船籍のクルーズ客船に乗船しカリブ海に向けて出港した。

マイアミではワニなどが生息する広い湿地帯と湖を小型ボートに乗り、草陰に潜む水中動物などを観察することができた。

真夏の様な気候のマイアミビーチは砂浜が長く続き海の色は深い青で適度に波打っていた。

オランダ船籍のクルーズ船は客室が数百室あり、数万トンの大型船で、船客はアメリカ人の高齢者夫婦が多く乗船していた。

私達の船室はデッキがないが、小さな丸窓が一つ付いていた。廊下の内側の船室には窓が無かったが、乗客は甲板のデッキやラウンジ、図書室や食堂などで過ごし船旅を楽しんでいた。

マイアミを出港した船は、翌朝キューバの首都に寄港した。一日かけてハバナの中心街や革命を記念する広場を見学し、小説「老人と海」などを書いた文豪ヘミングウェイが通っていたレストランで食事をした。1959年のキューバ革命以降アメリカからの輸入が断絶していた。ハバナの街には革命以前のアメ車が当時のまま、綺麗に維持され走り続けていた。昔のキャデラックに乗り海岸通りを海風を受けて、走った。

キューバの人々と接して感じたチェ・ゲバラの印象は、「ごく普通のおじさん」と言った印象だった。土産物売り場ではゲバラの顔がプリントされたTシャツが売っていて、共産圏特有の神格化されたイメージではない。

ベトナムの民衆が、ホーチミンに対して抱く「ホーおじさん」に近いような感じがした。

1959年1月にキューバ革命が達成され、ゲバラがキューバ国立銀行の総裁に指名され、同年7月に通商使節団を伴い、訪日している。愛知のトヨタ自動車の工場や三菱重工の航空機工場、久保田鉄工の農業機械工場などを見学し、広島の原爆慰靈碑を慰靈し献花した。

この商談がまとまっていたら、今頃キューバには日本車

やトラクターが溢れていたかもしれない。

私たちが現地で乗ったバスは中国製だった。

当時、日本の外務官僚や政治家が、柔軟にキューバ革命に対応し、誕生したてのキューバと日本との国家間関係を緊密にし、アメリカ合衆国との関係を取りなしていたら、キューバを共産圏に追いやらず、その後のキューバ危機を回避できたかもしれない。

船は夕刻ハバナを出港し、島の南側の海、カリブ海の内海に廻り、船中1泊の後、翌朝・キューバの第二の都市、サンチャゴの港に停泊した。カリブ海は静かな海で波のうねりも少なく船は殆ど揺れず、熟睡することができた。

下船後中国製のバスに乗り、植物園に向かった。植物園には赤道直下の熱帯植物を見学した。広場を中心としたサンチャゴの街はスペインの植民地時代の雰囲気が残り、レトロな街並みはどこか懐かしい雰囲気が漂っていた。

船の朝食はバイキング式で、トーストや軽食やフルーツ、デザートなどを適当にとて食べた。

朝食のレストランは船の上階にありプールやデッキにつながっていた。寄港予定がない日にはデッキで日光浴を楽しみ、くつろいだ。

夕食は食堂の指定された席で、酒と肉・魚などのコース料理やデザートが提供された。

幸運にも、2月9日生まれの私は航海中76歳の誕生日を迎えた。その日の夕食では船長から祝辞が読み上げられ、バースデーケーキや記念品とシャンパンが提供された。

夕食後は船内の劇場でショーが催された。

カリブ海のジャマイカなど幾つかの国に寄港し、日本では真冬に当たる2月に、ビーチで海水浴を楽しんだ。

スキューバダイビングを申し込んだが、残念ながら体力が伴わず楽しむことはできなかった。

みき・てつ

専共同設計・五月社一級建築士事務所顧問。1943年生まれ。URD・建築再生総合設計協同組合・管理建築士。建築家がメンテナンスを手がけることなど考えられなかった時代から「改修」に携わり、40年以上にわたって同分野を開拓し続けてきたパイオニア。