

思い出の味・懐かしい人

＊

日下部芳志 ● 日下部皮膚科（小田原市）

長く生きてくると昔の事が偲ばれて来る。特に食べ物に絡んだ思い出はなかなか脳裏を離れない。二、三懐かしいお話をしようと思う。

……中華、坊さんが塀を越えた……仏跳牆

シンガポールの学会へ行った時だった。友人3人とチョット奮発して、シンガポール航空の一等にした。もう20年以上も前の昔の事。久しぶり、束の間の寛ぎの時。私に輪をかけて人懐っこい友人の隣席が、丁度シンガポールの方だった。いつもそうなるのだったが、我々はすぐ打ち解けて、楽しい団欒の輪になった。聞けば日系企業のシンガポール法人の副社長。成績が悪い為日本に呼ばれて、意気消沈して帰るところだった。我々は3人で慰めて、飲み、食べた。「こんなに楽しい日本人に初めて会った」などと喜んでくれた。彼の名前は孫文さん。「学会は忙しいと思うけど、金曜日の夕方空いていたら、夕食を家族と一緒にしないか？」と誘われてしまった。直ぐ日程調整をして、喜んで招待を受ける事になった。

約束の金曜日の夕方、孫文さんはドイツ製の車に乗って、迎えに来てくれた。行先は彼の友人の中華のお店。ご家族も我々を待っていてくれた。そして晚餐。その中に、パンで出来たお城風の料理が一つ。聞けば、昔は陶器で作ったらしい。「君達の為に、あれからすぐ友人に準備をお願いした」と。お城を壊すと中からえも言われぬ香りが漂い、具の一杯入ったスープが現れた。賢そうな二人のお子様と美人で有能そうな奥様共々、いわば見ず知らずの日本人3人を歓待して下さった。あの時のえも言われぬ香りが、優しく懐かしく今も思い起こされる。その後、ご家族との文通もいつの間にか途絶えてしまった。

……マンゴーの話……

これもかなり昔だが、ギリシャのピレウス港を出たソビエトの貨客船は一路オデッサへ向かう。途中の寄港地は、トルコのイスタンブールと、ブルガリアのバルナだ。ジブラルタル海峡を進む。貧乏医学生の一人旅もそろそろ終盤に入ってきていた。未だ世界は冷戦のさなかだった。バックパックを案内された船室に置いて、甲板に出ようとしていると、褐色の大男が案内され入って来た。これから2泊3日、オデッサまで同室だと言われた。個室とばかり思い込んでいた私は、少し動揺した。頬には見事な刀傷がある。名前はモハメッド。このモハメッド（本当はムハマッドに近い）と言う発音を2回ほど訂正させられた。耳には多少の自信があったが、みるからに年長者の彼に一応の敬意を払った。それから彼はカイロ大学のサイエンスを卒業して、これからモスクワ大学に国費留学するのだと話した。話しながらも、お互いに少しの緊張感を感じていた。

……と、その時、彼の大きなバッグが開き、マンゴーが二つ顔を出した。今まで見た事の無い様な、それはそれは大きな、赤、黄色と、緑に覆われた見事な物であった。彼はゆっくりと、それを大きな手で取り出すと黙って私に差し出した。……その後の事はあまり記憶に無い。赤みが少なかつたわりには、甘味が強く充分うれていた記憶だけが、その後何十年も脳裏に焼き付いている。

言うまでも無く、二人はすぐ心が打ち解けて、オデッサまでの2泊3日は、イスタンブールにかかる大きな木製の橋（15年前頃に訪れた時は、大火で焼け落ちて、鉄筋コンクリートになっていた）に集まる果物や花を売る小舟を冷やかし、街の奥深くを探求し、夢の様な宴をアラビア語圏で味わう事が出来た。ブルガリアの公園では桃李をかじり、瞬く間にその時は過ぎて行った。

それから何十年かして、同じ位大きなマンゴーに

出会った。

学会途中で立ち寄ったカリブ海のドミニカ共和国にあるカーサ・デ・カンポの朝食の時であった。

それは、あつという間にボーイに皮を剥かれ、ミルクと一緒にミキサーにかけられマンゴー・コン・レーチェとなってしまった。朝から肌を射す光がまぶしかった。……カリブの朝にはピッタリだった。

いつ頃からだろう、宮崎マンゴーが有名になり、その価格の高さと味は世界一になってしまった。

……北京ダックの話……

昔、まだ北京の空が青く、自転車が一杯走っていた頃、北京の朝陽門内大街130に「北京宮」と言う小さな中華料理店が在った（今も在ると思う）。そこは、「宮」と言う様に昔は皇帝専用の所だったらしい。古めかしい土塀に囲まれたその一角は本当に知る人も少ない名店だった。そこへ連れて行って下さった金さんは、清朝皇帝にゆかりのある方だった。そこの北京ダックは目の前で整えて食べさせてくれるのだが、すべてを冷えないように温めてある。包む皮はもちろん、置く皿まで。そして口に頬張ると、アヒルの皮がサクツとして、ジワーッと旨みが口中に広がる。もうたまらないのである。何年か通ったが、しばらく行けなくなり、小田原の中華料理店森羅のご主人、鈴木さんに無理を言って作って頂いている。数年前前かまた「北京宮」に寄って食べてみたが、森羅の方が美味しかったのである……。

やはり何年前か前、台湾で頂いた山鳥のスープも、森羅の鈴木さんが四国の雉で作って下さったスープの方が美味であった。当然仏跳牆や青島チンタオの貝の油煮等々、最近はおっぱら森羅万象に頼っている。

……ヤングココナッツの話……

私が水泳を覚えたのは8～9歳の頃、「マリアの

池」であった。名前からして当然日本ではなく、カリブの孤島の小さな湧水が溜まった池で、大きなプール程のものであった。周囲は鬱蒼とした自然林中に数本のヤシの木がそびえ立つ。池の真ん中辺にヤシの木が倒れて斜めに生えていた。そのヤシまでは30m程あったので、到底たどり着けなかった。いつも覚えてたの犬掻きで命がけで判弧状に泳いでハアハアしていた（実際何度も溺れかけ、つま先立ちで命拾いしたのもここだった）。夢中で遊んで時を忘れられる幸せな時代だった。

しかし、帰宅は亜熱帯性気候の炎天下を数km程歩く、子どもにはかなり厳しい道程であった。そんなある日、道端でもぎ立ての青いココヤシを見事にカットして私に差し出した大人がいた。マルセリーノかヘススカホルへか名前はもう思い出せないが、このうちの誰かだったか。その時、喉に滲み渡ったヤングココナッツの味が私に与えた影響は計り知れない。後で思えばそれは、今は亡き父が心配して寄こした大人だったのかもしれない。後年32年ぶりにその池を訪ねたら、昔と全く変わらず澄んだ湧き水で一杯だった。中心に有ったはずのヤシの木は無く、周囲も明るく近代的な設備が出来ていた。昔と同じだったのは、響き渡る、澄んだ子ども達の声だった。そう言えば、夕暮れ時に西の空を埋め尽くして飛んでいたインコかオオムの大群も、いつの間にか居なくなると聞いた。

追記、何年前か前、タイで1日16個のココヤシを水代わりに飲んでタイの友人を驚かせてしまった。2015年、医師会合唱団でシドニーに行った時も、デパ地下のココヤシが格別に美味しかった。今は神戸のFさんから時々タイのヤングココナッツを頂いている。

マニュアルシフト車応援宣言

＊

原 尚道 ● 原皮膚科医院（鎌倉市）

昨年の「神皮22号」16頁を読んでいたら驚きました。おどろきモモの木クリニックの宮本秀明先生が、趣味はマニュアルシフトの車を走らせることだと語っておられます。よくぞ言ってくださいました、拍手喝采です。意外なところに同好の士がおられてびっくりしています。マニュアルシフト車（MT車）が激減し、オートマチック車（AT車）ばかりになった日本では、MT車の愛好家は少数派です。今やMT車を走らせることは、変わった人が持つ特殊技能になってしまったのかもしれません。たとえるならば馬を走らせるようなものでしょう（私に乗馬経験はありませんが）。馬と車、私は似たようなものだと思っているのですが、世間の見る目はまるで違います。

「乗馬を楽しんでいます」と言えば、上品な趣味だと誰にでも分かってもらえるでしょう。しかし、「趣味はMT車を走らせることです」と言うと、普通の人はまず沈黙します。何と返して良いのか悩むようです。ごくまれに、「サーキットに走りに行くのですか?」と聞かれることがありますが、私は行きません。ぶっ飛ばすことばかりが楽しいわけではありません。街中でも楽しいものは楽しいのです。乗馬を楽しむ人もいつも全速力で走っているわけではないです。

MT車の運転は面倒なのでしょうか？ 発進ではアクセルを軽く開けながらクラッチを優しくつなぎます。エンジン回転を上げすぎず、でも下がりすぎ

ないように気を使い、唐突に飛び出さないように短時間半クラッチを使い、完全に繋がったらアクセルを開け加速に移ります。1秒少々の短い時間でこんなことをやっています。言うのは簡単ですが、やってみると車の反応はいつも違うのです。我ながら惚れ惚れするようなスムーズな発進があれば、思い描く理想のイメージとは違うショックを伴うこともあり、車は私の技量や体調、精神状態をも見透かすかのような反応をします。雑な操作をするとガサツな反応が返ってくるのです。

加速したら変速です。アクセルを開けたままクラッチを切ってしまうと、突然に加速が途切れるのでガクッと前後に揺すられます。アクセルをわずかに戻し、加速度を減らしながらクラッチを切り、同時にアクセルも完全に閉じます。クラッチが切れたら左手でシフトレバーを2速に送り込み、しっかりと入ったことを手のひらで感じたらアクセルを踏みながらクラッチをつなぎます。速度とギア、エンジン回転がきちんと合っていればクラッチをスパッとつないでもショックなく変速完了。その後3速、4速と素早いシフトチェンジを続けられると実に気分爽快です。正しいエンジン回転に合わせるアクセルの調節は難しいので、クラッチ接続時のエンジン回転数の過不足からギクシャクすることも多々あります。それでも加速する時のシフトアップはまだ楽な操作なのです。

減速時には、ブレーキを踏みながら変速します。ギアを下げると合わせるべきエンジン回転数は上がりますので、シフトチェンジ時のクラッチに気を使います。ラフにクラッチをつなぐと、そら恐ろしいほどのショックに見舞われますので、優しくエンジン回転数と速度をすり合わせるようにつながなくではありません。でも半クラッチを使ってゆっくりつないでいると、変速完了まで時間がかかりすぎるのです。テンポ良く素早く変速したい時は、速度とエンジン回転数を合わせます。クラッチを踏んでいる間にアクセルも踏んでエンジンの空ぶかしです。低いギアと高めのエンジン回転数がうまく一致すると、



サーキットでは観戦派（日産スカイラインGT-R：1993年）

クラッチをスパッとつないでも振動やショックを出さずにウルトラスムーズなシフトダウンが完了します。頭では分かっているけど、これがかなり難しいのです。

ブレーキを踏み速度を落とす、クラッチを切りギアを一段落とす、アクセルを踏んでエンジン回転を正しいレベルまで上げ、クラッチをつなぎます。減速中にあえてアクセルを踏むという少々恐怖感に耐え、間髪入れずに聞こえてくる「ヴォン!!」という空ぶかしのエンジン音に陶酔し、次の瞬間シフトダウンが完了すると、えも言われぬ高揚感に包まれます。MT車を走らせることは簡単ではありません。いつも上手くいくとも限りませんが、自分の思い描いた通りに気持ちよく操作が決まったときの充実感、何物にも代えがたいものなのです。車に全てお

任せのAT車ではなく、自分の技量で操るMT車でなくては得られない喜びがあります。

MT車を走らせるときはアクセル、クラッチ、ブレーキ、シフトレバーの操作に集中するだけでなく、歩行者、自転車、対向車、後続車、覆面パトカーなどありとあらゆる物に気を配ります。大事な命や大切な免許証を失わないためには、ほんやりしながら運転などできないのです。色々なことに神経を研ぎすましていると、考えごとをするひまがありません。運転している時だけは、日々の煩わしい事や心配事などきれいさっぱり忘れてしまいます。毎日イヤというほど大勢の患者さんと向き合っているからこそ、全てを忘れ運転だけに没頭できるMT車に惹かれるのですよね、宮本先生！

