

# Career Cruising

キャリア・クルージング

キャリアとは「旅」である。人は誰もが人生という名の旅をする。  
人の数だけ旅があるが、いい旅には共通する何かがある。その何かを探するため、  
各界で活躍する「よき旅人」たちが辿ってきた航路を論考する。



なぜ冒険を続けるのか。  
40歳にしてその本当の答えが見えた

**白石康次郎氏** Shiraiishi Kojiro  
海洋冒険家

Career History

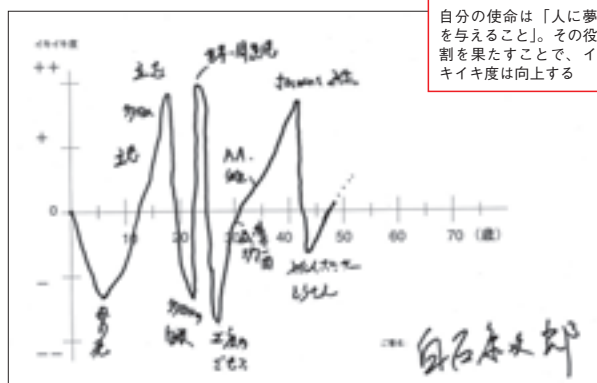
白石康次郎氏の  
キャリアヒストリー

- 1967年 0歳 東京都生まれ、6歳のときに神奈川県鎌倉市に引っ越す。小学校入学後すぐ母を交通事故で亡くし、父と明治生まれの祖母、兄、妹の家庭で育つ
- 1982年 14歳 国立大学の附属中学から神奈川県立三崎水産高等学校に入学。3年間の教育課程の後、2年間専攻課程で学ぶ
- 1986年 19歳 三崎水産高校専攻科卒業後、単独世界一周ヨットレース「BOCチャレンジ」クラスII\*の初代優勝者多田雄幸氏に弟子入りする
- 1991年 24歳 多田氏が自殺。多田氏のヨットを受け継ぎ、単独無寄港世界一周の最年少記録達成を志す
- 1993年 26歳 2度の失敗を経て、単独無寄港世界一周の最年少記録を達成（176日）
- 2003年 36歳 単独世界一周ヨットレース「アラウンド・アローン」クラスIIに参戦。4位でゴールする
- 2006年 39歳 単独世界一周ヨットレース「5オーシャンズ」クラスIに日本人初参戦。準優勝の快挙を達成する
- 2008年 41歳 単独無寄港世界一周ヨットレース「ヴァンデ・グローブ」出場を目指したが、資金不足で断念
- 2013年 46歳 「ヴァンデ・グローブ」出場を目指す一方、次世代に自然の尊さや夢を伝える活動を行う



親子で海と自然を学ぶ  
「リビエラ海洋塾」  
(写真提供：リビエラ  
リゾート)

\*クラスIは60フィート艇、クラスIIは50フィート艇以下のレース



直筆の人生グラフ。起伏が激しい。「60歳までには単独無寄港世界一周レースで優勝したい。そこに至るまでの荒波は覚悟のうえです」と白石氏。

26歳でヨットによる単独無寄港世界一周の最年少記録を達成。以後国際レースで活躍し、単独世界一周を3度達成してきた白石康次郎氏を、逗子マリーナに訪ねた。爽やかな笑顔と頑健な体つきはまさに「海の男」そのものだが、白石氏には「船乗り」として致命的な弱点がある。船酔いの激しい体質なのだ。「操縦技術も人並みだし、お金がないから、肝心のヨットも1人では買えない。僕はヨットに向いてはいないんです」と白石氏。それでもなお、彼が海での冒険に挑んできたのはなぜなのだろうか。

この海の先を自らの目で見たい。  
好奇心だけで世界一周を志した

一般的なサラリーマン家庭に生まれたが、鎌倉の海を見て育ち、海に憧れて水産高校に進学した。進学校として有名な出身中学校では前例のないことだった。

「この海の先に何があるのか知りたい、船に乗って世界一周してみたい。純粹にそう思って、進路を決めました。担任の先生には猛反対されましたが、父は何も言わなかった。『何事も自分で決め、決めたことには責任を持ちなさい』というのが父の教育方針でしたから」

中学までは勉強嫌いだったが、高校進学後は船のエンジニアを目指して猛勉強。初の海洋実習を間近にひかえていた時期に、第1回単独世界一周ヨットレースの軽量艇部門で多田雄幸氏が優勝したことを知った。

「世界一周をたった1人で、風力だけで走るヨットで成し遂げるなんてすごいと感動し、『僕も挑戦したい』と思いました。でも、なす術がない。そこで、まずは多田さんに体験談を聞こうと会いに行きました。今では考えられませんが、電話帳に連絡先がのっていたのです。電話をかけると、何の面識もない僕を多田さんは快く迎えてくれました。その人柄にひかれて多田さんのもとへ通うようになったんです」

水産高校の専攻科卒業後は多田氏に弟子入りし、世界一周を目指して本格的に修業を始めた。

「多田さんのレースのサポートをしながらヨットの技術を身につけましたが、教わるというよりは肌で感じるところが大きかったですね。多田さんのすごさは、何事にも動じないところ。あらゆる努力をして厳しさを乗り越えてきた人だけが、その境地に達するのだと思います。多田さんは天才肌でしたから、真似はできませんが、いつかは僕も多田さんようになれたらと思いました」

失敗を重ね、思い知った。

海の大きさの前では人間は無力

24歳のときには、多田氏の2回目の単独世界一周レース参戦を陸からサポート。レース終了後は、白石氏の海外レースデビューを多田氏がサポートする計画だった。

「ところが、レース中に多田さんがうつ病で自殺。呆然としましたが、行き場を失ってオーストラリアの港で停泊している多田氏のヨットを見たとき、『師匠の遺志を継ぎ、この船で世界一周する』と固く決意しました」

多田氏のヨットを再整備するには、2000万円以上の資金が必要だった。初のスポンサー探しは難航したが、最終的には多田氏の友人の造船所社長の厚意でヨットを

直すことができ、その過程でスポンサーもついた。単独無寄港世界

一周の最年少記録を目指し、意気揚々と航海に出たのは25歳のときだ。だが、航海は2度失敗した。

「1度目はまだよかったんです。謝れるから。でも、2度目はつらかった。恥ずかしくて、情けなくて。落ち込む僕に、ヨットを直してくれた造船所の社長さんが諭してくれたんです。『コウちゃんは、ヨットのお尻をたたきながら走っている

ようだね』と」。その言葉を聞き、いつの間にか“最年少記録”にとらわれて焦っていた自分に気づいた。「僕が夢見ていたことは、記録達成ではなく、1人で世界一周すること。それならば、何度も挑戦すればいいんだと力が湧いてきました」

結果的に、翌年に挑戦した3度目の航海で、単独無寄港世界一周の最年少記録を達成することができた。

「世界一周をして学んだのは、目の前の状況があるがままに受け入れ、なすべきことをなすという姿勢です。自然の前では人間は無<sup>なま</sup>力。海では風もあれば、強風もあって思い通りに船が進まず、やはり焦ります。そんなときは、座禅を組んで気持ちを落ち着かせるようにしました」

夢は成長していくもの。

1つかなえると、次の夢が生まれる

次の目標は、師匠の多田氏が出場した単独世界一周ヨ

ットレースに出ることだったが、景気の低迷もあって資金集めに苦勞し、念願がかなったのは最年少記録達成から10年後のことだった。それでも、このときのレースではクラスⅡで4位という優秀な成績でゴール。弾みをつけて3年後には日本人として初めてクラスⅠに参戦し、準優勝の快挙を成し遂げた。

「30代後半はすべてが順調。ところが、次はいよいよヨットで最も過酷とされる無寄港での単独世界一周レースに挑戦というとき、メインスポンサーが倒産。資金不足で出場を断念しました。人生ってままならないですね」

豪快に笑ってそう話す白石氏だが、多くの人の期待を背負っていただけに、当時は<sup>くじけ</sup>忸怩たる思いがあった。

「でも、妻の『あなたの夢はレースで勝つことではない

でしょう』という言葉に救われました。取り立てて才能もない僕が冒険を続けているのは、その姿を見た人たちに元気になってもらえるのがうれしいから。それが自分が本当にやりたかったことだと気づき、それからは目先のことに一喜一憂しなくなりました。状況が悪いときを準備期間ととらえ、機が熟すのを待つということをするようになった。師匠の泰然とした境地に少し近づけた気がします」

現在は2016年開催の単独無寄港世界一周ヨットレース「ヴァンデ・グローブ」出場を目指し、体力トレーニングや居合による精神鍛錬に励む一方、執筆や講演などで次世代に夢の大切さを伝える活動にも力を入れる。

「よく『なぜ夢を見続けられるのですか?』と聞かれますが、1つ夢をかなえると、次の夢が生まれる。夢って成長していくんです。僕は体が動かなくなるまで海に出続け、夢を熱く語るでしょう。でも、そこから先は、ただ穏やかにそこにいるだけで若い人に何かを伝えられるような存在になりたいと思っています」



2013年6月発行の著書「マイナスをプラスに変える行動哲学—答えは自分の中にある」(生産性出版)



## すべてのことは海から学んだ—— 他分野にも通じる白石氏の人生哲学

大久保幸夫 リクルートワークス研究所 所長

白石氏の著作を読み、対話をしている不思議なデジャブ感覚があった。ヨットに関しては多くの門外漢の私だが、「今白石さんが話していることと同じ話を私もしたことがある」と感じるところが繰り返しあったのだ。

白石氏の口から出てくる数々の言葉は、自分自身と向き合うなかから紡ぎだされた結論であり、人生哲学とでもいうべきものである。長い航海に1人で出るということは、死と隣り合わせの行為だ。自分がその時々でどう判断し、どう行動するかで生死が決まる。常に己の心を鍛えておかなければ、レースに勝つことはもちろん、無事に帰ることもできない。彼はヨットの上で座禅を組み、また日本にいるときには居合の稽古を通じて、自問自答しながらいざというときの考え方を整理していたのだろう。

専門性を深めて辿り着いた結論には、ほかの分野にも通じる汎用性があるものだ。V字型人間という言葉があるが、専門分野を究めるためには周辺分野にも詳しくなる必要があり、しかも結果として得た知見は幅広い分野に応用可能になっているということである。

白石氏は、まさにこのV字型人間だと思う。たとえば、ヨット競技で、好調のときと不調のときでそれぞれどのような対応をするべきかという問いに対する彼の答えは、あらゆる分野にあてはまるものだった。いい風が来ている、レースで優位に立っているなど好調なときは、直感を大切に。データがそれを示していなくても、勘が当たることが多い。しかし、調子に

乗りすぎると、大きな事故につながる。冷静になって、ネガティブな情報にも目を向けてみるのが大切だ。一方、風が吹かない、レースで苦戦しているなど不調なときは、誤った判断をしがちなので、原理原則に立ち返って行動する。「あえて時間を使って『待つ』ということもいい。焦らずに、いい風が来たときのための準備をすればいい」（白石氏）という感じである。ヨットの話なのか、経営の話なのか、聞いているうちにわからなくなってくる話だと思う。

NHKの「課外授業ようこそ先輩」という番組で彼は、母校の小学生たちに、将来の夢を職業名ではなく、何がしたいかで考えるように指導していた。医者ではなく、人の命を守りたい。ヨットレーサーではなく、世界一周したい、というように。これは、キャリアデザイン論そのものである。

### V字型人間

