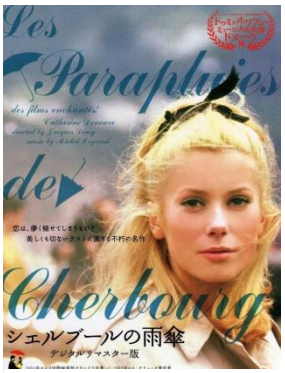
会員寄稿

シェルブール

筒井　哲

20 数年前の自動車専用船の船長時代、200 台余りの車を揚げにシェルブールに寄港したことがある。
映画・映画音楽「シェルブールの雨傘」が世界的にヒットしたのは 56 年前（1964）のことで、17 歳の高校 2 年生であった。映画を見に神戸まで行ったのかどうかの記憶も定かではないが、シェルブールという地名だけが頭に残っていた。

シェルブール寄港が決まって調べてみると、セーヌ川の河口港である。フランスの西部、イギリス海峡に突き出た半島の先端の小さな港であることが分かった。



懐かしい映画ポスター

映画はカトリーヌ・ドヌーブが雨傘屋の娘役、その彼女が今では 70 代後半、それでも話題作に出演し、また彼女が出演するから話題作になるという大女優である。彼女は共演した俳優、映画監督、脚本家、作家等をパートナーとしてある期間　一緒に生活して人生を楽しんだようだ。

この原稿を書くに当たって、娘夫婦に映画のこと、ドヌーブのことを尋ねたら娘が微かにドヌーブのことを知っている程度だった。
いつの間にか　50 年以上が過ぎ　改めて自分の歳を思い知ったのが実感である。

さて、入港に際しては例によって水先人が水先艇よりジャコブ（縄梯子）で乗船して来た。見ていると 10 才位の男の子が 1 人、水先人に続いて登ってきた。水先人の子供でも孫でもないようなので尋ねたら、社会見学とか。関心のある事を実際に見て体験するそうだ。昔、日本でも田舎の小さな港で同じようなことがあったと聞いたように思う。着岸後、男の子に会社のロゴの入ったシャープペンシルをあげたら、思いがけなかったのか　喜んでいた。

荷役中、代理店いわく「すべての船長は映画のことを話題にするけれど、シェルブールには　あの映画以外には特にこれと言ったものは何も無い」とのこと。

出港時、またあの男の子が、あの水先人と一緒にブリッジへ。今度はボールペンをプレゼントしたら大喜びで下船して行った。

あの少年は、今どこで何をしているのだろうか？

完

2020年　夏

斎藤　徹郎

2020年は世界中が武漢コロナパンデミックスによる大不況・大変動の年です。

UKのEC離脱(1月)、東京オリンピック延期（3月)、香港の一国二制度停止（7月)、イスラエル／UAEの国交樹立、安倍政権交代(8月)、USAの大統領選挙（11月)。中国は「Point of no return(回帰不能点)」を超え、今後の南シナ海で軍事衝突、尖閣諸島への軍事介入、台湾への侵攻が危惧されます。

日本丸ガイドの会の新入生はデビューを待って自宅待機を続けつつ「コロナ後の世界」「中国と台湾」「そしてこれから」を俯瞰してみました。

<u>コロナ後の世界：イスラエルの歴史学者、ユヴァル・ハラリの指針</u>

世界で1200万部を超える「サピエンス全史」の著者ハラリ(44歳)が日経新聞に新型コロナウイルスの脅威に直面する世界に今後の指針を次の通り示しました（3月)。

- コロナ後も、今回の短期的緊急措置（在宅勤務、テレワーク等）は消えることはないでしょう。平時は時間をかけて検討する決断が短時間で決定され、個人と組織がオンライン化した場合が実験化されました。
- 判明した課題は次の2点

①「全体主義的監視」のみでは「市民の権限強化」に反し奏功しない。

日本ではロックダウンは発令されませんでしたが、行政は要請の形で就業制限、自宅引籠りを求めました。その結果、倒産、失業が多発し、特に飲食等の自営サービス業の影響は甚大です。

全員が一定の指針に従う必要が生じ、周囲に設置した監視ツールで情報を収集すること、例えば、体調、感情、思考、性格、その他の監視が可能とする監視機器が求められました。

一方、シンガポール等では市民に広範な検査を実施して誠実な申告を求め、情報を正しく提供することで市民の協力を得て感染拡大防止に奏功しました。

②「国家主義的孤立」より「グローバルな結束」が必要。

各国は人の出入国を禁止しました。その結果世界のコロナ感染者は累計2500万人(米国600万人、ブラジル400万人、インド350万人)、死者は累計84万人（米国18万人、ブラジル12万人、インド6万人）を超えました（2020年8月)。

感染拡大もそれに伴う経済危機も、これを解決していくには世界中で情報を共有する必要があります。国を超えた協力以外に道はありません。

医療データ、医療機器、医療従事者、ワクチンの開発状況等を共有することで「グロ

ーバルな結束」を構築することが求められます。

台湾と中国：台湾民主化の父・李登輝氏の遺言「大切なことは武士道にある」

台湾人・李登輝元台湾総統が 2020 年 7 月 30 日、97 才で亡くなりました。1923 年台湾で生まれ、京大で学び 1945 年帰国して台湾大学教授から 1972 年に政界に転じ、本省人として初の台湾総統(1996 年～2008 年)を務めました。

李登輝氏は新渡戸稲造の「武士道の精神」を手本に、「誠実自然」を貫き、安倍晋三氏を高く評価していました。武士道とは武士が守るべき道徳体系を、明文化されない「口伝」で伝授したもの。

台湾(中華民国)は、中国(中華人民共和国)の圧力で国交のある国は 15 か国のみですが独立を保ち、近年はパスポートの表紙を「中華民国」から「台湾」に変更する等中国との差異を強調しています。

李登輝氏の葬儀には森元首相が参列し、米国の閣僚が訪問するなど関係改善が進んでいます。

特に 8 月末にチェコのビストルチル上院議長が訪台してケネディ演説に習って「私は台湾人だ」と立法院で演説し、これを中国の王毅外相が猛反発してチェコを恫喝しました。これに対してドイツ・フランス等は「EU の一員に対する脅しは受け入れられない」と反論しました。

台湾はコロナに対しても中国との窓口を閉じることでしかウイルスの侵入を抑え込む方法はないと判断して、中国人の入国制限を 1 月下旬から強化し、2 月上旬には禁止して世界最高水準の防染体制を構築しました。

一方の中国は、近年のウイグル人弾圧、武漢コロナウイルス対応、香港の一国二制度の一方的変更、南シナ海実効支配、インドとの国境紛争等に対して世界で反感が強まり、特に米国との経済戦争は激化しています。

そしてこれから：日本の首相交代、クワッド 4 か国（日、米、豪、印）の共同防衛圏設立

2020 年 8 月 28 日、安倍晋三氏は突然の病気辞任を発表、菅義偉（すがよしひで）官房長官を本命とされる次期首相が間もなく選出されます。 7 年以上の長期安定政権に対して、西側諸国は安倍首相を日本の地位を高めた大物政治家として評価しています。

新首相も日本国民の安寧と幸福を求めて、中国には正々堂々と対応して頂きたい。米国大統領には世界の平和と正義を求めて頂きたい。東シナ海、台湾海峡、南シナ海、インド洋等を巡る世界の安定に積極的に寄与して頂きたい。日本の首相は大変ですね。

2020 年 8 月末　記

以上

新入会員自己紹介

高石　勝

本年２月に“日本丸ガイドの会”に入会致しました髙石で御座います。コロナ禍の影響で待機状態が続く中、やっと 7 月 20 日事務局の世話役の方々のご厚意により、新入会員の顔合わせ及び“日本丸”の現場説明会に参加させて頂きました。

1943 年長崎港の入り口（西南端）に位置する“土井首”の海岸に面した沿岸漁業者が多く住む片田舎で生まれ、大学に入り神戸に向かうまで俗称“網代”で育ち実家は現在もその地にある。当時の物流は、湾奥の出島や松ケ枝の岸壁で間に合う規模で、湾の入り口迄伸びる大型港湾施設はなかった。松が生い茂る小高い山（俗称:千本松）が波打ち際まで突き出ており、陸寄りの砂浜に続く遠浅の海岸は子供たちにとっては恰好の遊び場であった。

悪童どもがグループ（1 チーム 10 名程度で５～６チーム）毎に、深さ 30 センチ位で、直径 10 メートル位の穴を掘り、それぞれの家の山や畑から持ち出した竹や若木、網を放り込み漁場を造り、小魚・蛸・海老・鰻・ワタリガニ・アサリ他の獲物を３～4 日に一度干潮時に掬い上げ、その時のメンバー全員で均等配分し家に持ち帰った。夏場に 3~4 日毎に立派に成長した鰻を持ち帰り得意顔すると、母親に“いい加減にしてよ”と小言を言われる始末。

しかし、当時の遊び場は今や物流の多様化により古い荷捌き場では間尺に合わず“柳埠頭”という岸壁になり、その上に広大な港湾施設が造られ、偶に帰省し目にする光景は往時の自然豊かな面影を偲ぶべくもない。

商船大学を卒業し、海運会社に就職し 32 年間、横浜で水先案内人を 18 年間勤めた。船会社では勤務期間の半分以上は陸上勤務に従事し、直接船舶運航に従事する業務以外の業務を経験した。中でも、イラン革命直前に赴任しイラン・イラク戦争開始までテヘラン駐在海務監督として走り回った経験は今でも夢に出てくる。

海のそばに生まれ育ち、外航船で船長職を執り、会社退職後は横浜パイロットを勤め、水先制度改革に遭遇する等の始まりは、“日本丸”での遠洋航海訓練実習であった。“日本丸”での実習はロマンの集大成と言える程数々経験で、その一つ一つが思い浮かぶ。

これから始まる“ガイド”の担当に不安感はあるが、待ち遠しい思いが強い。

以上

練習船への憧れとガイドの動機

河村　奉忠

私の生まれ故郷は瀬戸内海の屋代島で、大島商船高校（現大島商船高専）を望む湾の反対側の小高い丘の中腹にあった。商船高校の校舎が望め、学校の行事は毎年見学し、特に運動会の行事は勇壮で規律正しく行われる姿に憧れ、自分もこの学校に進みたいと常々思うようになった。

また、時折航海訓練所の練習船が湾に停泊し、あの真っ白い優美な姿を見せているのを見ると、是非あの船に乗って航海してみたいと思ったが、現実は厳しく商船高校の受験に失敗し、普通科高校に進学した。しかし、夢は諦めきれず、高校卒業後神戸商船大学に進学したのだった。

只最初の航海訓練実習は船酔いで惨々だったが、下船する頃には慣れて食事も出来るようになった。その後は乗船実習が楽しみで、特に卒業前の帆船日本丸による、カナダ西岸・ハワイの遠洋航海実習は充実した 6 か月間であった。この日本丸での遠洋航海を経験したことが、海の男として、また社会人としてやっていける自信となったのであった。

あれから 50 年余経過、今年ガイド会員の大西さんからの年賀状で、“日本丸のガイドボランティアに参画しませんか”とお誘いを受けたが、他人との会話が苦手な私は逡巡していました。しかし思い起こすと、日本丸が横浜に誘致されて間もない頃の休暇中に、家族と横浜に遊びに行った時、日本丸を見学し、子供達がすごく感動したことを思い出した。また今回、彼らが是非やってみたらとしきりに勧めてくれたのが応募の切っ掛けとなったのです。

多くの人に夢と感動を与える手助けが、少しでも出来ればと思っていますので、よろしくお願いします。　終

帆船日本丸船内に掲げられているカナダ100年祭訪問写真
ヴィクトリア港にて、　左：海王丸　　右：日本丸

S47年遠洋航海：神戸→ヴィクトリア→
ニューウエストミンスター→ウェストバンクーバー
→ヒロ→横浜

私の経歴とガイド雑観

山田　徹郎

本誌第 9 号で、荒川博さんの日本丸でのボンク（bunk）が、たまたま私の遠航時でのボンクと同じだったことを知った。ガイドになって 4 年間本誌に何も書いてこなかったことを反省し、改めて自己紹介をかねて雑観を書いてみた。

「私の経歴」

昭和 15 年長野県伊那谷で生まれ、高校までを過ごす。西に中央アルプス、東に南アルプスの 3000m級の山を眺めて､海など見たことも無く海水がショッパイことも知らなかった。初めて海を見たのは小学校 6 年の修学旅行で浜松に行き、そこから遠州灘の引いては寄せ返す海洋の波を不思議な思いで眺めたものだ。当時は外国に行くということは今ほど簡単ではなく、自分が飛行機か船に乗る職業でない限りは考えられない時代であった。

長野県（我々県人にとっては、信州と言った方が親しみ易い）は、全くの山国である。南北に長く、南と北とでは気候が大きく異なる。「信濃教育会」というものがあり、私が小学生の頃は、そこで作られた教科書を使用していた。当時は、小・中学校で校歌を有する所は少なく、入学式、卒業式、運動会など、又日々昼食時の校内放送で県歌である「信濃の国」が歌われ、流されていた。この歌詞の中には長野県の地理、歴史、古今の有名人等が書かれており、自ずと信州のことが判るようになっている、非常に懐かしい歌である。そんなことから、本会の会員でもある北澤大先輩、同期生の望月君が中心になって「信濃の国を歌う会」を結成し、越中島、深江出身者が年末に集まって懇親会を開催している。

小さい頃から漠然と「大きな船に乗って外国に行ってみたい！」という気持ちは強かった。父から東京と神戸に商船大学というのがあると聞き、大学受験はそれ一本に絞った。

大学入試初日、最初の物理、化学が全く解けなかった。当時の受験雑誌によれば一科目でも 60 点以下があれば不合格とあったので、折角叔母が心をこめて作ってくれたお弁当も 2～3 口食べただけで明治丸のポンドに捨ててしまった。それでも、気を取り直してその後の英語、数学、国語の試験を終え、それらの科目はそこそこ出来たとは思ったが、浪人を覚悟して帰宅した。ところが意外にも合格通知を手にすることが出来たのは今だに不思議で仕方ない。その後、「あれは大学側が君の受験番号を間違えた結果だ」とよく夢に見たくらいである。

入学は出来たものの、中学時代に痛めた腰（椎間板ヘルニア）でスポーツは何も出来ず、これでは船に乗れそうもないから他大学を再受験か、と思いながら過ごしたため、勉学も中途半端のまま卒業ということになってしまった。ところが、当時は海運界が不況で船会社の大合併が行われることとなり、全日海／外労協で新規卒業者は採用しないという協定が結ばれ、日本丸で遠洋航海に出る時になっても船会社からの採用はゼロの状況だった。日本に帰った頃、漸く求人が来るようになったものの、結果的には航海科卒業生の半分は船に乗ることを断念せざるを得なかった。そんな状況の中、成績の良くない私が思い通り

の就職など出来る訳もなく、在学中には名前を聞いたことも無い船会社に級友と 2 人やっと入社出来た。

昭和 39 年 4 月 1 日、海運会社が 6 中核体を中心に再編成され、新造船も増えたので各社ともに大量採用に切り替えた。そこで、卒業して 2 年を過ぎていない私も、山下新日本汽船に拾われることになった。在社中の半分は陸上勤務であったが、船長になってからは、順調に 6 隻に乗船、水先人受験要件の「3,000 総トン以上・3 年以上」の資格を得ることが出来た。

現役船長時代

20 年 3 か月間の水先人生活を終わってフリーの身となり、少しは社会への恩返しのつもりで、自治会の防犯パトロール等に参加していた。そんな折、たまたま桜木町に出てフラリと日本丸に立ち寄ったところ、私が遠航時にお世話になった三席二等航海士の柴田さんの同期生であられる江森さんがガイドとしておられたことから、平成 28 年 1 月に日本丸ガイドの仲間入りをすることになった次第。

「ガイドとして特に話していること」

① 救命設備

・1912 年 4 月タイタニック号氷山衝突事故で 1,500 人もが死んだ。これを契機に国際ルールが改正されて、乗員乗客を含めた最大搭載人員全員が収容可能となっている。本船では片舷に救命艇 3 隻（40 名 x 3 隻）と膨張式救命筏（35 名 x ２）である。

・2014 年 4 月セウォル号沈没事故では乗客 476 人中 304 人が犠牲になり、その内 250 人が高校生だった。貨物の積付・固縛及び救命設備の管理が適切になされていなかったこと。更に日本人船員と異なり、船長以下乗組員がまっ先に退船してしまった事実を話す。ある時、小学生団体見学の下見に来た先生に「日本人船員だったらあり得ないことである・・」と、ついつい強く言ったところ、「山田さん、それはヘイトスピーチになりますよ！」と言われて以来、かなり注意して説明している。

② 清水（セイスイ）の管理

船関係者では「シミズ」とは、まず読まない。本船は海水から真水を造る装置もなく、清水タンク容量は 450 トンしかない。しかも船の復元力確保のために全量を使いきれず、それらの制約の中、190 名の人間集団が 40 日間航海をするためには、「節水」が非常に大切である。一週間に一度の海水風呂、土曜日のみのタライ 4 個で 20 名の洗濯日課などについて話す。今ではどの家庭でも、温水をタップリ使っての食器洗い、毎日朝シャン、下着の取替等々、最近の若者たちの日常生活とは全く異なる日常生活に耐えざるを得なかったことも、帆船実習の大切な経験でもあった。従って、今もって我が家の奥さんのように、ふんだんに水を使うのを横で見ていて気になってしかたがない。

③ マスト登りと本船型錨（ストックドアンカー）

「たまたま私の実習中のスナップ写真の中に、こんなのがあった」・・とマスト登りの

写真をご披露すると、「ずい分お若いですネ！」と言われるが、もう 55 年も前だから当然である。

又、本船の錨は旧タイプで、現在の商船では使われていないと前置きして、どのような使用方法だったかを口で説明しても中々理解してもらえないので、昔の懐かしい写真を活用している。

若き日のマスト登り　　本船の錨

「特に印象に残っている訪船者」

① 午前から昼食時にかけて 1,000 人もの小・中学生団体の安全確認をしてホッとしたところ、若い女性が来て案内開始、間もなく若い男性も合流してガイドをした。終わり近くになって、その女性から「何で山田さんは、そんなに楽しそうにお話されるのですか？」と問われ、前述の如き私の職業人生を説明し、「やっぱり好きで自分のやりたい職業を経験出来たことかな」と答えた。すると彼女は、「私は今年大学を出て職に就きました。本来は、教師が希望でした。今日、お話をお聞きして、改めて教師への道を目指したいと決心しました。」と言う。男性は、「私は夜行バスで大阪から出てきて、これから海運会社の就職説明会に臨みます。」とのことだった。16 時も過ぎていたので、そのままガイドを終えてしまったのだが、こんな若い二人とお茶でも飲みながらゆっくり話をしてみたかったと後になって自分の消極さを反省した。

② 水先人になって 10 年を過ぎた頃から、水先制度改革が本格的に検討されるようになった。それと併行して、それまでは船機長の養成は専ら旧商船系の学校で行われていたが、大手船会社が一般大卒を採用して社内養成を開始した。私が水先人の最後の頃（今から 10 年程前）、大型コンテナ船の嚮導をしたところ、二等航海士は一橋大卒とのことであった。従って、そろそろ一般大学卒業した者が、船長になっているのではないだろうか。

ガイドになって、一般大卒で社内養成中の若者に会った。一人は女性で明治大学文学部心理学科卒、そのうち船員生活を心理学的見地から検討してくれるのではないかと期待している。もう一人は、両親と共に来船して来て、父親が飛行機のパイロット、自分は将来船のパイロットになりたい希望を持っているので、元水先人の考えを聞きたいとのことだった。水先制度改革で、新卒者で実船経験が無くても三年程の教育を経て水先人（但し、制限のある三級水先人）になれることとなったが、私はすくなくとも航海士として VLCC、大型 LNG、コンテナ船、PCC を何年かは経験した方が良いとの考えであったので、その旨伝えた。彼には、航海士として 5～10 年は船に乗って大洋を航海し、様々な人々が関わって船は運航されていることを知り、又、大自然をしっかりと知ってもらいたい。それから水先人になったとしても 40 年近く（！）も、希望の仕事を続けられるのだから・・・。

終わりに：ガイドは一期一会、昔話が役立つかもしれない若者との出会いを大切に！

以上

「モアイ像もどき」でコロナ除け！

花田　兵六

今回のコロナ騒ぎで、日本丸ガイドも暫く休会となり、また例年 4 月の 10 日間程度の和歌山・神戸への里帰り旅行も中止でした。自宅でのんびり過ごす事になり、暇な時間も十分取れたので庭の一部を占有している趣味のトーテムポール風の大型木彫を造る事にしました。

材料の木は、商船学校同期生の稲垣君が相模の友人から楠木の丸太（直径約 35 ㎝、長さ約 50 ㎝）を、有難くも 7 個も手配してくれました。

今回は以前から趣味を持っていたモアイ像風を造ることにしたので、モアイ像につき、少々調べてみました。

モアイ像は、南米チリ領イースター島にある人面を主体とした石造彫刻です。イースター島は、日本とはほぼ地球の真裏に位置し、チリから 3700 ㎞もの距離にある絶海の孤島で、現地の言葉で、ラパヌイ（Rapanui）と呼ばれています。今から 5900 年程前にポリネシア系の先住民が住みついた島です。「ラパヌイ」とは、「輝ける偉大な島」という意味で、住民たちの信仰では、このモアイ像の存在が作物の生産を活気づけると考えられていたようです。日本でもモアイ像は人気があり、色々な場面でモアイ像風のものが見受けられます。

宮崎の風光明媚な日南海岸には一列に並ぶ 7 体のモアイ像があります。これらは本家モアイのアフ・アキビの 7 体をイースター島の長老会からの許可を得て完全に復刻させたものです。この 7 体には、左から仕事運、健康運、恋愛運、レジャー運、結婚運、金運、学力運のパワーがあり、お目当てのモアイ像に抱き着くと願いが叶うとの言い伝えがあります。

さて、私の場合は、まあ出来れば庭の片隅にモアイ像を置くことにより、少しは明るい気分になり、コロナ等からの魔除けになればと思うところです。

今年 2 月より、4 体を造り、現在 2 体は自宅にあり、2 体は外に好まれて出張しています。あと、3 個分の木材がありますので、現在次のデザインを思案しているところです。これらには、ウイズコロナ、アフターコロナの魔除けの願いを刻み込み、これからの人生を健康に生き延びていければと思う今日この頃です。　以上

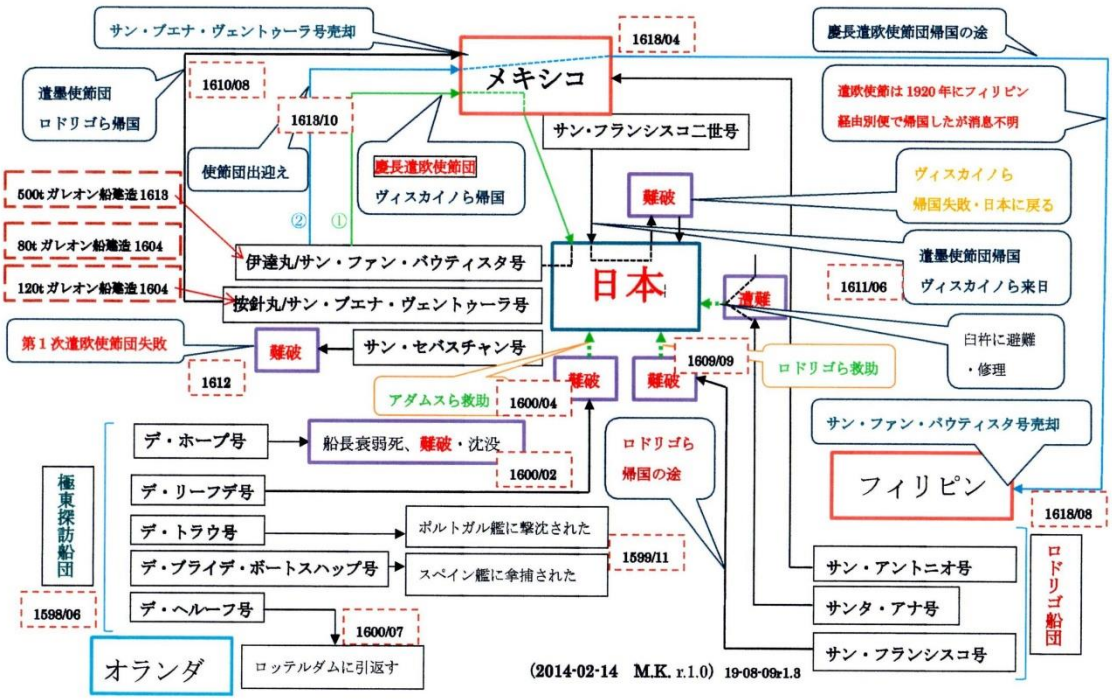
帆船の難破と日本の海外交易の始まり

片山　瑞穂

江戸初期の日本における海外交易の緒となった出来ごとは二件の難破船の漂着から始まったと言える。船の難破としては、1855 年 1 月にロシアの軍艦ディアナ号が地震の津波により富士市沖で難破した事件や、1890 年 9 月にトルコの軍艦エルトゥール号が和歌山県串本沖で遭難した事などがあり、それを機に友好の絆にもなっている例がある。しかしそれより前、江戸初期の帆船時代、国の貿易に影響した難破船と人物として、1600 年に臼杵に漂着したデ・リーフデ号のウィリアム・アダムスと、1609 年に御宿に漂着したサン・フランシスコ号のドン・ロドリゴを特筆すべきであり、いずれも徳川家康の外交政策に大きく影響を及ぼした。難破船に絡んで日本で建造した船も大いに貢献しているので、一つの図表にまとめて各々の船の生涯を辿って見ることとした。（会誌第 4 号 P33 ご参照。）

次の図表を見ながらご一読いただきたい。

慶長遣欧使節団船にまつわる船の生涯



ウィリアム・アダムス、後の**三浦按針**は、1598 年 6 月 24 日にオランダの極東探訪船団でロッテルダムを出航。船団は 5 隻で、①旗艦**デ・ホープ号**は、艦長が航海中 1600 年 2 月に暴飲で病気衰弱死し、船は、太平洋北上までデ・リーフデ号とつかず離れず航行したが嵐に遭遇して難破・沈没した。②**ヘルーフ号**は 1599 年 4 月にマジェラン海峡からオランダ

に引き返し、1600 年 7 月にロッテルダムに帰着している。③**トラウ号**は、マジェラン海峡通過後 1599 年 11 月にチリー沖でポルトガル艦に撃沈される。④**ブレイデ・ボートスハップ号**は、1599 年 11 月にスペイン艦に拿捕される。⑤**デ・リーフデ号**は副艦で、苦難の航海の末 1600 年 4 月に臼杵に漂着。ウィリアム・アダムスらが救助され、歴史上の人物となる。（別途、「～茶髪の旗本～三浦按針の生涯と徳川家康」ご参照。）

完全なde Liefdeの模型
（出典：オランダ国立博物館 HP）

【デ・リーフデ号は、臼杵に漂着後、堺に曳航され、修復後江戸に廻航するが、途中で嵐に遭い浸水激しく、清水に寄り修繕して江戸湾に廻航し、しばらく展示されていたが最終的に江戸湾で沈没する。】

徳川家康は、ウィリアム・アダムスからは外国の情報や理化学の知識を得て外交に力を入れる要因となったが、家康の要望で、大洋を航行できる船として 1604 年に 120 トンのガレオン船**按針丸**を建造。これらの功績で苗字帯刀を許され三浦按針の名をもらい旗本になる。この船は**サン・ブエナ・ヴェントゥーラ号**と改名して、1610 年 8 月ドン・ロドリゴの帰国と遣墨使節団を乗せてメキシコに渡る。メキシコにて売却。

ドン・ロドリゴはフィリピンでの総統の任務を終えてメキシコに帰国する帰途、1609 年 9 月に千葉沖で嵐に遭遇し難破する。ドン・ロドリゴの船団は 3 隻で、①**サンタ・アナ号**はこの嵐で臼杵に漂着し修理したが、結局使用に耐える修復はならなかった。②**サン・アントニオ号**のみ無事にメキシコに帰着する。③**サン・フランシスコ号**は旗艦でドン・ロドリゴが座乗していたが御宿沖で難破し、ドン・ロドリゴらは救助される。

家康は、スペインとの国交を望んでいたところに、思いもよらぬ大物のドン・ロドリゴ総督が訪れたことで、スペインとの貿易のパイプ役に利用できる好機と考え、帰国を嘆願するドン・ロドリゴの要望を叶えて帰国を認め、併せて日本の使節を送ることとした。

1610 年 8 月に**サン・ブエナ・ヴェントゥーラ号**で、ドン・ロドリゴの帰国と遣墨使節団

を送る。この船は、徳川家康のたっての願いで、ウィリアム・アダムスの計画・指揮の下に建造された按針丸である。ロドリゴらの報告を聞いたメキシコの副王ルイス・デ・ヴェラスコは、遭難した者達の送還に対する謝意を表するために、セバスティアン・ヴィスカイノを、答礼全権大使に任命して訪日することとなった。この時に使用した船は**サン・フランシスコ二世号**で嵐に合い、相模の国浦川（横須賀浦賀）に漂着した。江戸幕府に到着の旨の知らせを送り、7 日後に大御所家康と将軍秀忠に謁見し、副王の使命を伝えて贈り物を進呈することとなった。

日本における建造・修復船も大いに影響している。①1612 年に漂着した船を日本の船大工の手により改修した**サン・セバスチャン号**が第一次遣欧使節団を乗せて出帆するが嵐に遭遇し難破。渡欧は失敗。伊達政宗は徳川家康の許しを得て、1613 年に石巻にて 500 トンクラスのガレオン船を建造。これには、按針丸の建造に関わった日本の船大工が動員され経験を生かし当初**伊達丸**と命名するが**サン・ファン・バウティスタ号**と改名して、同年 10 月に慶長遣欧使節団と帰国するヴィスカイノを乗せてメキシコに到着。後日一部帰国者を乗せて太平洋を渡り日本に帰着。次に、使節団を出迎えに再度太平洋を渡りメキシコに到着。帰国する使節団を乗せてフィリピン経由で日本に向かいマニラに到着。この船はフィリピンで売却。（別途、「慶長遣欧使節船にまつわる話」ご参照。）

サン・ファン・バウンティスタ号（復元船）
2013 年 11 月 15 日撮影

サン・ファン・バウティスタ号は、現存する日本最古の木造帆船（復元船）として石巻のサンファン博物館に係留されていたが、2011 年 3 月の東北大震災に遭い、かろうじて破壊沈没は免れたもののその約 1 ヶ月後の大嵐でフォアマストとメインマストの上部が折れてしまい、展示機能を失ってしまった。しかし、カナダの製材会社からベイマツ 4 本とスギ 1 本の巨木がマストの修復用に寄贈されて復元の大きな推進力となり展示再開となった。しかし、2014 年まで展示されていたが老朽化がひどく、宮城県は腐食や、専門的な技術者の不足、維持費用の高騰などを理由に一般公開を取りやめ、2021 年 3 月には解体する方針を決定した。今後は強化プラスチック製で 4 分の 1 ほどの大きさに姿を変える計画だそうだが、日本丸同様展示品を残し帆船の歴史を語り継いでもらいたいと願っている。また、マスト機材を寄贈して下さったカナダの資材会社には、国際的な儀礼として当局から礼を尽くして状況説明をしてもらえればと思っている。

（尚、この原稿の元は「～茶髪の旗本～三浦按針の生涯と徳川家康」及び「慶長遣欧使節船にまつわる話」として纏めた冊子であり、ご希望があれば PDF 版をお送りします。）

以上

何故船乗りになったのだろう（第 3 話）

長井　武志

会誌の第 8 号には、子供の頃の出来ごとや高校受験までを、そして前号では、弓削商船高校時代の寮生活や集団脱走事件を書いた。本号ではその続きとして、国家試験苦労話と船乗り誕生までを綴って、この話を〆ることにしたい。

ラジオ講座で大学受験勉強

今治のおとなしい上級生がラジオ講座を聞きながら私立大学に合格し、進路を変えたのを知って、自分もできるのではないかと興味が湧いた。春の三校大会が我が弓削島であり、必死に頑張ったが、バスケットボール部は最下位であった。それからラジオ講座を聞きながら大学受験を目指そうと、蛍光灯スタンドを黒い風呂敷で覆い勉強を始めた。

数学は元々嫌いだったので文系なら何とかなるだろうと甘く考えていたが、国語（古文）でも内容が解らないので吃驚した。三校大会後運動は止めれば良かったが、部のキャプテンとして後輩に厳しい練習を課していた手前、毎日 2 時間は参加した。

3 時間睡眠法で商船学校に入学した事を思い出し、内容が掴めないままに、朝方まで延々と本とにらめっこをする日が 1 週間位続いた。そのうち体がだるく、寝たか起きたかわからないような変な感じになって来た頃、学校の試験日が迫ってきた。本科（高校の部分）は卒業しないと先へ進めないので、専門科目の一夜漬けに入った。試験の朝、殆ど寝ていないままで最初の答案用紙に向かった。朝方やった所が出たと小躍りしながら答案を書こうとしたが、変だ！答えが出てこない・・何かおかしい！　頭のそこまで出て来ているのに後頭部が押し上げられ、ぼーっとして書けない。

担任に、体がおかしいので病院で診てもらうと伝え、弓削島の病院へ行った。医者（皆が藪医者と言っていた）は、「これは大変だ！　血圧が 175 もある！」とワーワー言う。高血圧は親父の血を引いているので遺伝体質とは思った。教室に戻り「名前だけ書いてお情け点を貰え」と落第を心配する担任の言葉を聞かず、即連絡船に飛乗り実家に帰り、親父の懇意にしている医者の所へ行った。血圧が 175 あったと島の医者の話をしたが、東大病院で結核の部長をしていたと言う先生は笑いながら「そんな数字は気にするな！今晩すき焼きを腹一杯食べて、ぐっすり寝たら治る！」と言う。先生は、神経衰弱か過労だと見たのかもしれない。実際にその晩すき焼きを腹一杯食べ、ぐっすり寝たら、それまでの「後頭部が、ぼーっとする変な感じ」が消えていた。試験が終わってから学校へ帰ったので、結局期末試験を受けないままで夏休みを迎えた。

大学進学諦め専攻科へ

実家に帰ったある日曜日、中学時代の同級生の女子に勉強の話をしてみた。小生の聞く問題について、次々と即答するのには驚いた。全く詰まる事が無いので、普通高校の

受験生は皆このようなレベルなのか、と聞くと、「他の人は知らないが、私は死ぬほどやってきた。教科書も殆ど覚えてしまっているので国立は大丈夫だろうと思っている。」と生意気な事を言う。中学校では同じレベルと思っていたので、ショックであった。それで、母親に、大学に入学するには浪人を１・２年しないと無理なようだと話した。

そのうち我が家では新しく購入した蜜柑山(約 2 町の雑木林)に金が次々と必要なのと、3 年も続いた干ばつの影響で元の蜜柑山からの収入が殆ど無く、何年もの浪人生活は難しい状況になったことがわかって来た。体の変調（肩が抜ける落ちるような疲れる状態）は続いていた。（これは、結婚する 23 歳位まで続いたので、今思うと腎臓をやられていたのではないかと思う。）結局大学へ進学すると言う計画は諦め、2 学期・3 学期で落第しない点数を取る事が必要になった。点を取るだけのこれらの勉強は、あまり身につかない結果となった。学校の練習船を使って南九州回りの航海実習があったが、一般高校のような修学旅行形式でやりたいと別府までは弓削丸で、後は南九州バス旅行を強引に主張し、獲得した。高専昇格を控えた学校側は、何を言い出すか判らないこの生徒達には、触らぬ神に祟りなしの体であった。

専攻科での練習船・社船実習

専攻科に入って座学半年、練習船進徳丸・海王丸実習、更には大阪商船三井船舶（株）の穂高山丸での社船実習と合計 2 年で卒業した。

進徳丸ではアカプルコに向かう途中で、北米西岸のアリジョスロックの見学をした。７０m位まで近づいたところで燃料弁パイプの破裂事故が起こり、岩に向かう潮流だったので、アスターンをかけたがかからず急遽投錨した。なかなか錨は掻かなかったが、掻いた時点でゆっくりと流れに立ち、船尾と孤岩との距離は間一髪 20m位であった。パイプの修理が終わり錨を揚げようとしたが、サンゴ礁に食い込みあがらなかった。最後に特攻隊上りの船長が“フルアヘッド”をかけ、錨はぐにゃぐにゃの形であがって来た。

船はどんな事があるかわからないので、潮流を読み、押し寄せられない方向から近づく事を教えられた。「総端艇部署」の最中、鯛が一杯泳いでおり、今度は「釣り方始め！」で生徒の浴室に何十匹も泳がせ、毎日嫌と言うほど鯛の刺身を食べたりした。

次の穂高山丸のアカプルコ沖では、仲良しの油さしが夜中に吐きながら海中転落事故死を起こした。数年後社内報でアカプルコ沖「海中転落事故！」とあり、同部屋だったドンキーの名前が載っていて吃驚した。

国家試験

集団脱走事件から３年後、好きであった元教官が試験官でいる広島に国家試験を受けに行った。そして、あの晩の何気なく自分が発した「明日の仮想大賞に私達のグループに投票して下さい」との小生の一言が、教官が学校を去った原因であることを知った。

甲 2、甲１、甲種船長の試験を終えた後、元教官が家に来いと言うので、暗く成る頃、

10 人位で訪問した。最初は元教官とはいえ今は試験官なのだからその家で飲むのは良くないと言いながら、かなり酔っ払った。夜も更けてきたのでそろそろ失礼しようとした際、元教官が「君は今回の試験を落ちるよ！」と言った。まさか発表前に落ちると言われるとは！小生があの集団脱走事件で皆が脱走する事を知ったのは、当時教官と会った 10 分後の 0 時を過ぎてからであった事や、まさかそんな恨みを 3 年も抱かれていたとは信じられないと抗議したのだった。後から聞くと試験は英語が 60 点に 5 点不足！　船長どころか最初の二等航海士で落ちていた。その英語の問題は運用術の説明文で、直訳した後、実際の操船術に合うよう少し意訳した。直訳がいいのではと迷ったが、帆船実習・社船での実習等の経験を活かして、意訳をし、自分では 100 点満点かと思っていたものであった。独りよがりになっていたようで、とにかく大失敗であった。

その後、英語教師にクラスで英語は一番だったのに責任を取れ！と冗談をいったら、独身で熱血漢の教師は、「すまん！俺の家に下宿して次に備えてくれ！」と言い、2 か月位泊まり込んだりした。しかし、体調は相変わらず悪く、勉強には集中できなかった。

在学中、殆ど専門科目の勉強をしていなかった事と、5 年生の半年の座学中も勉強に身が入らず、国家試験は三度失敗した。付き合っていた彼女と結婚を考えていたが、先ず生活費が必要である。腹を据えて勉強した結果、4 度目に甲種一等航海士に合格した。

試験の前夜に伊予蜜柑を元教官宅に届けに行き、稲刈り、蜜柑採り、伊予蜜柑採りで一年が過ぎたと言うと、「お前は、今度は合格する！目の色を見れば解る！」と言われた。勉強はしてきたので結果を見て欲しいと言い、勧められたが家には上がらなかった。船長試験迄受かっていると思ったが、甲一止まりであった。「最初に船長迄受かると勉強しないので、これで丁度良い！」と言われたのだった。

「お前の為に学校を止めた」と言われ、そのショックで試験勉強も手につかず、大事な人生のスタートをつまずいたと文句の手紙を 3 回目の試験に落ちた時送った事を、元教官は気にされていたのか、就職を世話すると手紙がきた。そして、「商船三井には嫌いな奴がいる。川崎汽船かジャパンラインが良いのではないか」と勧めてくれた。

乗船実習をした商船三井は、何度も国家試験に受かっていなかったので不採用になっているものと思っていたが、どうしているのかと問い合わせて来た。一等航海士の筆記は合格したと回答すると、2 月入社で採用するとの連絡があった。そこで、お世話になった教官には、「社船実習で優秀な部下の方々がいた商船三井にします。」と、手紙を出したのだった。その後元教官とは亡くなられる直前までお付き合いさせて頂いた（合掌）。

年貢の納め時

昭和 43 年 2 月商船三井に入社し、私の船乗り人生が始まった。そして、翌年には中学時代 3 年間一緒であったあの生意気な同級生と結婚した。これが私の船乗り人生の始まりであるが、その後折に触れて諸々煩く言ってくれた家内のお陰で、昨年無事、金婚式を迎えたのであった。　以上

“ship”及び“vessel”について

伊藤　喜市

まえがき

本稿は、船舶航行上最も重要な交通規則である「海上衝突予防規則」が、その制定の歴史において「船舶」相当の用語を“ship”又は“vessel”と変えて使用していることから、そのこと及びそれに関連することについて、雑学的に述べようとするものである。

１．海上衝突予防規則の規定中の“ship”及び“vessel”について

改めて言うまでもなく、「汽船」“steam ship”が出現したのは、ship、barque 等で代表される「帆船」“sailing ship”の時代であり、英国が世界の海に覇を唱える直前の 18 世紀末期である。汽船の出現は、船舶の衝突事故を急増させた。帆船は風向によって進路が定まったから、帆船だけの海洋では、出会う他船の進行方向が自船の進路とほぼ同一であり、その進行方向に注意する必要度は低かった。帆船の操縦指揮が「船尾部」“poop”で発せられ、檣上の見張りが専ら陸地の発見を目的にしたというのはこのことを示していよう。

汽船は、帆船と違って進路・速力が風向・風力に容易には左右されないという利便性及び折からの船舶建造資材である木材の欠乏から代替材料として鉄材が多用されるようになった事等により、急速にその隻数を増加し、船舶間の衝突が急増した(注１)。

船舶間衝突の急増は、英国において 1840 年に「トリニティハウス規則」“Rule of The Trinity House”を制定させ、その内容には幾つかの問題点があったが(内容は省略)、「1846 年汽船航行規則」“An Act for the Regulation of Steam Navigation, and for requiring Sea-going Vessels to carry Boats 1846”に拠ってその使用を公的に強制し、(及び同国海軍省が 1847 年から翌年にかけて海軍及び民間の汽船に白・緑・紅の３灯を掲げるよう命じ、)1863 年１月９日には同国元老院が世界初の総括的な船舶衝突防止に関する規則である「1863 年海上衝突予防規則」“Regulations for Preventing Collisions at sea,1863”を公布して同年６月１日(文久３年４月 15 日)を以て施行した(注 2)。

「1863 年海上衝突予防規則」は、それまでの“steam vessel”を“steam ship”と変えた。但し、これについて特段の記録を見たことはなく、筆者は次のように考えている。即ち、19 世紀中期の英国では「船舶」の認識が政府と市民とで異なっていて、政府は“vessel”よりも“ship”であり、市民はその逆であったことを示していると。但し、今日の時点で“steam vessel”が“steam ship”と改めた理由等を知る手立てはないようである。

注１：18、19 世紀の船舶間の衝突状況についての資料が紛失状態にあり、残念ながら御紹介できない。

注２：トリニティハウスは 1517 年英国王ヘンリー８世が特許した船員団体である。この項の内容については、本誌第２号 20 ページ以下(拙稿「日本丸に関わる「はなし」(その２)２．２「船舶が掲げなければならない灯火」の歴史」）及び同第３号 46 ページ以下((拙稿「日本丸に関わる「はなし」(その３)「２．航行規則及び操舵号令のこと」)を御参照下さい。なお、英国の施行日までに欧米の 34 カ国が自

国法律による施行を準備したというが、当時の関係事情を記した詳しい文書は不明である。我が国の「船燈規則」(明治５年７月 24 日公布)は、「1863 年海上衝突予防規則」の日本語訳版と言える。明治期の日本の関係規則は“steam ship”も“steam vessel”も「蒸気船」とした。(後述御参照)

明治 22(1889)年米国ワシントンで初めての「国際海事会議」“International Marine Conference”が開催され、我が国も代表が参加した。同会議は「1889 年国際海上衝突予防規則」“International Regulations for Preventing Collisions at Sea,1889”を制定し、その際に英国元老院規則の steam ship 相当用語を steam vessel と改めたが、その変更についての我が国の記録は「指摘」だけのようである。(注２末尾御参照)　この国際規則は各国でその国内法に改められて施行された。我が国も明治 25(1892)年に法律第 5 号海上衝突予防法を制定し、翌年に実施したが、その後は戦乱が続き、新たな改正規則施行の機会は無かった。

第２次世界大戦後の昭和 23（1948）年にジュネーヴで開催された「第３回海上人命安全会議」は「IMCO 条約」を採択し、1958 年ロンドンに「国際連合」の下部機関として「政府間海事協議機関」“IMCO”が設置（1982 年に「国際海事機関」“IMO”と改称）された。IMCO は昭和 35（1960）年採択の「1960 年国際海上人命安全会議最終議定書附属第２」中に「1960 年海上衝突予防規則」“International Regulations for Preventing Collisions 1960”を取り入れた。依って各国はこれを国内法化し、我が国は「昭和 28 年法律第 151 号海上衝突予防法」を制定し、同国際規則の発効（昭和 29 年１月１日）と共に施行した。

併し、その後に『同規則は独立した条約であるべき』との国際的要請が起こり、IMCO は新たに「1972 年海上衝突予防国際規則条約」“Convention of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea,1972”を採択したので、我が国は「昭和 52 年６月１日法律第 62 号海上衝突予防法」を制定し、同年７月 15 日発効させた（現行法である）。下表に条約原文、同和訳及び法律条文の船舶関係用語を示す。

条約原文	条約和訳	法律条文
Rule ３(a)“vessel”	第三條(a)「船舶」	第三條「船舶」
(b)“power-driven vessel”	(b)「動力船」	２　「動力船」
(c)“sailing vessel”	(c)「帆船」	３「帆船」
(d)“vessel in fishing”	(d)「漁ろうに従事している船舶」	４「漁ろうに従事している船舶」

「船舶」の英語は、一般的には“ship”（次項御参照）であり、1840 年“Rule of The Trinity House ”又は「1889 年国際海上衝突予防規則」が「船」を“vessel”と表示したものの、国際海事(乃至は海上衝突予防規則)用語の「船舶」が“vessel”になったのは「1972(昭和 52)年」と言うべきであろうと考える。

２．英米の用語文書に見る“Ship”及び“Vessel”について述べる。

“Oxford Advanced Learner’s Dictionary 7th edition”は次のように記述している。

“Ship”は、“a large boat that carries people or goods by sea”、“Vessel”は、“1 (formal)

a large ship or boat,　2 (old use or technical) a container used for holding liquids, such as a bowl, cup, etc. 3 a tube (and so on).”とある。よって、今日の「船舶」の意味での Vessel と Ship の違いは、Vessel が boat を含む点にあると言えよう。

次に英米の海事用語辞典における Ship 及び Vessel の記述を示す。手元にある英米の海事用語辞典は、(英国書) “The Oxford Companion to Ships and the Sea,printed 1993” 及び同 “2nd edition,printed 2005”、及び(米国書) “International Maritime Dictionary 2nd Edition(1961)” である。以下、この 3 書の関係記事をご紹介する。(前 2 書を英書 1 及び 2 並びに後書を米書という。尚、訳文は全て拙訳である。)

“Ship” についての記事は次のようである。

英書 1 は、9 ページに渉っていて、「前文」並びに「1.櫓櫂推進」、「2.帆装」、「3.蒸気」、「4.内燃機関」及び「5.原子力」と分け、絵図を添えている。その前文部分に『1 本の船首斜檣並びに夫々中檣及び上檣を持った 3 本檣に横帆を備えた船であって、16 世紀ころには世界的な遠洋航海をしていた船舶』とある。steam ship という表現は見当たらない。

英書 2 は、『“ship” は古英語の scip から生まれた語である。ボートと対立する海上航行船の包括的名称であり、元来男性形に擬人化されたが 16 世紀に女性形となった。2002 年にロンドンのロイズ（注 3）は全ての商船を “it” で記述しなければならないとしたが、英国国防省は軍艦が今後も女性形と定義することを確認した』と記述する。

米書は、『航海に適した大きさの船舶を指す。この言葉は、あらゆる種類の海上航行船を指すが、ボートより大きい寸法で檣を設けた大洋航海に適した船舶（以下省略)』とする。

“Vessel” についての記事は次のようである。

英書 1 及び同 2 に Vessel の項はない。

米書は『手漕ぎ船より大きく、水上に浮くことのできる全ての船舶の一般名辞』とする。

（注 3）ロンドンのロイズ：ロンドンに存在する保険引き受け業者組合。構成する引き受けメンバー個人が無限責任の分割責任を負う（田中英夫著：英米法辞典 524 ページによる。)。

おわりに

以上の記録を総合し、「海上衝突予防規則」の船舶の用語が Ship でなく Vessel になっていることについて、次のように考えている。即ち、『“Ship” は広く船舶を意味するが、シップ型帆船のイメージ及び「手漕ぎ船」“boat” を除くイメージが強いので、「海上衝突予防規則」の船舶の用語としては、『手漕ぎ船を含まない大きさ以上の全ての水上に浮かぶ乗り物を示す “Vessel” を使用する。』と。

尚、『2002 年にロンドンのロイズは全ての商船を“it”で記述しなければならないとした』ことについては、「航海日誌」“log-book” の記載要領を変更している船舶があるとは想像するが、その実情はまったく承知していない。

以上

最近のハワイ事情（V）

（カワイ島の〝食〟の話）

江森　健二

この会報に何度かハワイについての文章を乗せたところ、ある日、当会会友の某君に 「“ハワイのうまい物”って何ですか？」と突然聞かれたことがあった。あまりの唐突さに狼狽して「ああ、ハワイにはうまい物なんてありませんよ」と思わず答えてしまったが、不親切な返答をしたものだと後になって反省したものである。

行き慣れたカワイ島のことと早合点して咄嗟に答えたものの、この答え実は正確ではなかった。ハワイのどこの島にもうまい物は当然ある筈だし、また、このカワイ島にもあるにはあった。------が、それもよくよく考えてみると、カワイ島では、どこそこのレストランの何々とか、あそこのホテルの何々料理とかいうものでは全くなく、あえて言えば、まあ俗にいうジャンクフードに近い地場の食べ物で、はなはだ残念だが改めて胸を張って取り上げるようなものではないのかと、あまり自信がないのが正直のところである。

とは言え、気を取り直して少し素性の良さそうなものを、取り上げて見ることにする。ハワイの地場のレストランの中にメニューで「コンボ」あるいは「コンボプレート」と云っている料理である。このカワイ島の中にはフランチャイズ店も含めて数店この種のメニューを扱っている店がある。いずれも、まあまあ小ぎれいではあるが小規模で、その場で飲食できる椅子テーブルは置いてあって、＜テイクアウトが本流ですよ＞と云った意図がはっきりっしている雰囲気の店だ。奥には前後 2 列左右 5・6 列に区切られた清潔なショウケースがあって、その枠の中には、まず左手前に‘焼飯-chouhann’（明らかに炊き上げた白米に冷凍の mixed fruits を入れて炒めたものだが味付けはおおむね良い）、その向うには‘焼麺-choumienn’（2・3 センチ位のごく短い中華麺を使ったソース焼きそば、時によって麺に腰がなくがっかりすることあり）がある。また店によっては白飯（ふっくらパリッと炊いたカルフォニア米で申し分ないご飯）を置いているところもある。その他の枠には、ビーフ ポーク チキン などの肉類に魚 それに野菜類を豊富に使い、唐辛子、胡椒などスパイスの利いた七・八種の煮物や炒め物、玉子を使った中華風料理、日本風のあんをかけた料理や、どうかするとかき揚げ天ぷら（もどき）のものまでが盛られている。料理は、いずれも中華風とも東南アジア風ともとれる濃いめの味付けで、地元の人たちはポリネシアン料理とも云っているが真偽は不確か、よく見て選択をすれば薄味文化のわれわれ日本人にもそれなりぴったりで、独特の味の虜になってしまうこと請け合いである。

これを焼飯 白飯 焼麺 の中からから一つ、その他の料理から 1～3 種を選んで「コンボプレート」と云って注文する。その際 Jack and Betty 教科書で育った我々の年代は杓子定規に＜テイクアウト＞などと口走るが、それはいささか場違いで、ここでは＜ツゥゴー＝to go＞と云えば、最後に注文品を持ち帰り用の紙袋に入れてくれる。ショウケースの向こう

の女性が盛ってくれるのは皿ではなく、三つ四つに中を区切った発泡スチロール製で蓋がドーム状で重箱のような容器（お持ち帰り用にこちらでは頻繁に使われている）に、先ずメインの飯ものか焼麺を大きな杓子で 2・3 杯たっぷりと山盛りにし、続いてそのわきの区切りに、一種二種と選んだ料理の山を次々に作る。その山も尋常ではなく、杓子で押し付けた上にさらに盛り上げるといったありさまでこれが一人前、最後はドーム状の蓋で押さえるといった詰め方をするのが“売り”である。

プラスチック製のナイフ・ホーク 割り箸 紙ナップキンを渡して、後はそこに座って食べるなり、持ち帰るなりで当然チップはいらない。因みに、2017 年頃の値段は Two-items Combo で 7～8 ドルのレベルだったと記憶している。

我が家ではゴルフ帰りにこれを一つ買って帰り、シャワーを浴びた後に家内と二人で食べるのだが、先ず運動の後の風呂上がりと云うこともあり滅法にうまい、それに二人でも余るくらいに量が多い。店のテーブルで、体格のいい白人の夫婦が差し向かいでそれぞれ例の重箱を抱え込んでぱくついていたりする。各々この重箱とお茶のアルミ缶を前にして、小錦クラスのポリネシア系ハワイアンが男女数人で談笑しながらそこで食べていたり、その他にも持ち帰りの客も非常に多く、土地の人達にとって超人気の店である。彼らに比べればはるかに小食の私たちのような外者が、この種の店の簡素なテーブルに二人で肩を寄せ合い、一つの重箱をチマチマと食べているなど、いただけない風景であると感じていた。従って、私たちは例え空腹でもお持ち帰りにしていたのである。かように、この類の店は目立たないが地元の人たちや、ハワイに来慣れた観光客には浸透した人気店である。尚、カワイ島に限らず他の島でも、ホテルや観光客相手のレストランではメニューにコンボプレートと云うのが載っているが、これは一皿にご飯や肉魚などのメインの料理に、パスタや野菜などの付け合わせを、きれいに盛り付けた、見栄えのする一皿料理のことで、ここで取り上げた“ to-go のコンボ”とは異なるものだ。

同じような安い値段（せいぜい 10 ドルそこそこ）で、大概この類の店のメニューに載っているもう一つ無視できない うまいもの品目がある。日本風に云うと、バーベキュー風各種焼肉盛り合わせ “Barbecue Mixed Plate”だ。例の発泡スチロールの容器に、白いご飯とマカロニサラダ、それにバーベキューソースで味付けして焼き上げた スライスドビーフ、チキン、スペアリブとベーコン、この中のビーフとチキンが抜群にうまい。それにたっぷりある肉類の量が小柄な日本人には有り余るほどで、これにサラダ類を補充すれば忘れられない一食となるだろう。

次は、あまりにもありふれていて、また（関西風にいうと）あまりに「せこく」て、ここで持ち出すにはいささか躊躇するものの、何となく懐かしくて、また いじましく、戦中戦後の飢餓時代を乗り越えてきた我々の年代にとっては納得できて何ともうまい、日系移民の創作と云われる一品なので紹介したい。

その名も俗称「スパム握り或いはスパム結び」だ。これは、スパムと云う缶詰のポークハ

ムを、厚さ７・８ミリの長方形に切った一片の上下に、ご飯を置いて挟みしっかり握ったもので、それに海苔をす巻き状に巻いたり、軽く削り節(鰹節)やふりかけを振ったりしているのが原型である。スパムの塩気がしっかり白米に調和して、梅干し入りの握り飯にも負けない、まさにハワイ版《おむすび》である。

カワイ島の古老から聞いた話では、サトウキビ畑で働く日系の労働者が、家庭を持てるようになって子供が生まれ、さっそく困ったのがその養育の問題であった。朝から晩まで夫婦で畑に出て働かなければ食べていけない毎日、かろうじて子供たちを食べさせ学校に行かせる状態で余裕がなく、どの家庭も大変苦労していたところ、格好の動物たんぱく補給の手段として目を付けたのがスパムだった。缶から出したハムを薄切りにして、ご飯に挟むようにして巻いて握ってお握りにし、海苔を巻き、ふりかけをかけて弁当として持たせてやるのが流行ったそうで、これで育った青年たちが、一躍ハワイの日系を有名にし、以後アメリカにおける日本人移民のステータスを不動のものにした、かの四四二部隊の中枢になったと云うのである。この方はその四四二部隊の退役組で、カワイ島出身の上院議員ダニエル・イノウエのカワイ島後援会メンバーの主力だった方である。

スパムは、ミネソタ州オースチンに本社のあるホーメルフーズ社が 1890 年来製造販売している同社の主力商品の一つで、ポークハムを缶詰にして塩味を付けたものがオリジナル。これから変化した減塩缶、スモーク缶等などいくつかの種類がある。今では日本の一部の食料品店やスーパーなどでも、一缶４５０円前後の手頃の値段でお目にかかれる。

面白いことに、米食に不慣れな白人向きか、或いは一世や二世から直接お握りの伝授されていなかった日系の子孫向けにか、手軽にきれいにスパム握りを作るためのプラスチック製の枠と押し板を、スーパーのアジア食品のコーナーで売っている。これに半切の海苔を敷いてご飯を半分入れて軽く詰め、薄切りのスパムを置き、さらにご飯を乗せて押し板で押し出してやると押しずし風スパム握りができ上がる。今日ハワイでは、関西の箱ずしを応用したこんな道具まで売られている。

生粋の日系家庭では、今でもその家独特のスパム握りの形と作り方があり、日本の田舎の家で沢庵や味噌がそれぞれ微妙に異なるように、特徴のあるその家の味と風味、形がそれぞれに継承されているようである。

昨今、このスパム握りは、ハワイのスーパーや、コンビニ、或いはランチを売っているような小さな店なら大抵置いてある定番商品となっていて、一つ 2 ドル前後で買える安いハワイ風おにぎりの地位を確立している。しかし、今このような店で売っているスパム握りはたいていが日系創作のオリジナルからは外れて変化し、俵型に握った白米の上にスパムを一切れ乗せて、その真ん中を一本の太めの海苔の帯で巻いているのが主流である。同じ流れでスパムに醤油をつけて軽く焼いたものや、薄いチキンの照焼をスパムの代わりに乗せたものなどいろいろである。

「ハワイのうまい物」と云われて、ワイキキ離れをしている私が、思いつくままにとり上げて見たらこんな内容になってしまったが、諸兄の参考になったろうか？　　以上

シベリア物語

葉山　忠雄

小生は、商船学校の学業成績芳しからぬうちに大学生活を終えた。その結果立派な船社への入社が成らなかったため、憧れていたニューヨーク航路とか華の欧州航路とかの定期船航路には全く縁のない船乗り生活を送る羽目となったのは、初期の想いからして、慙愧に耐えないところであった。その反面、田舎航路（俗に云うドサ周り）の船乗り生活を主としていたことから、逆に別な意味での楽しさを結構味あうことが出来たとの思いもある。その楽しかった思い出の幾つかをここに記せばこれもまた、小生の一代記としての趣が出させよう。

最初のころ、シベリア大陸の東北端に近いアムール川の河口にあるニコラエフスクなる川港に北洋材の受け取りに何航海か就航したことがあった。多勢の女性沖仲仕が筏の上を逞しく動きまわり、材木を引き回すさまは、労働者大国の真髄を形成しているようで、見事なものだと感じたものであった。その頃わが国では、それほど女性達が力仕事の現場に出る事態がなかったから、異様とも取れる感覚ですらあった。しかも夏だというのに厚手の外套風のいでたちであった事もあって、その思いをいっそう強く感じさせるのであった。特に感じたのは、スカートの下にもんぺ着姿である。何とも田舎人くさく、今風の表現だと、「ダサイなー。」と云ったところか。いや～現今では、それに近いいでたちが、大東京のフワッションとあいなっている。彼女たちは、大分前から今日の流行を先取りしていたのだった。

その材木積には、タリーマンが付くのは、洋の東西を問わず確かなことであるが、勤労奉仕の一貫か、大学生とおぼしき青年がその役目のために、何日も本船に姿を見せていた。何となく親しみ易い風情だったので、いつしか気安く声を掛け合う間柄となった。声を掛け合うといっても、お互い片言の英語と小生の覚えたての少しばかりのロシア語とであり、大それた内容の会話などありはしないが、それでも一時の話あいは、楽しいものである。

そんなある時、彼が「鉛筆がチビたので一本貰えないか？」といってきた。「いいよ、一本ぐらい。」ということで、彼を案内して小生の個室に連れて行った。しかし、彼は、通路の中には入らず、外のデッキのところで立っている。当時あの地帯は、行動統制が厳しい地帯で、下手に他国の船の室内に、しかも幹部の一員である航海士の室内に入ることなどは、絶対に許されない行為のひとつであった。彼もそんな行為を他人、特に官警の誰かに見られたら、スパイ行為などのあらぬ事態を咎められることになりかねないので、決して姿の隠れる通路内などに入りたく無かったであろう。小生は、彼に対する好意の一つとして、コップ一杯のウィスキーを呑ませたいと思っていたので、小生の部屋の入り口、通路

のドアー近くの船内でこのコップを持っていたけれども、彼は船内には決して入ろうとしない。そこで小生は、一計を巡らせ、室内で通路に一番近いところのテーブルの上にコップを置き、小生自身は通路から外に出た。その瞬間、彼は凄い素早さでそのコップ目指して我が室内に突進し、「グッー！」と一気に飲み干して、何事も無かった様な風情で外にいた小生の脇に立ったのである。この行動には、小生もいささか驚いた。その行為を見て、彼らは、アルコールには全く目が無いんだなーと、いたく感心したのであった。

アルコール好きなロシア人と云えばこんな思い出もある。樺太ポロナイスク、日本統治時には敷香と呼ばれた港湾に沖泊まりで４万トンからの石炭を取りに入った時のことであった。最後のバランス・カーゴーとして２００トンばかりを積み込ませたとき、４００トン積みのバージに半載された石炭も、１０人ばかりの沖仲仕の仕事で、あっと云う間に完了した。その後その仲仕たちが、「俺たちはこれでダモイする。本船とはお別れだ。だから、一杯呑ませて呉れないか」と云って小生の部屋の前にやって来た。こんなこともあろうかと、国にいるとき、安ウィスキーを３本ほど仕入れていたので、「よし、並べ」と一列に並べさせ、一人、一人にコップ一杯のウィスキーを呑ませてやった。その一人、一人は呑み終わると「スパシーポ！」「スパシーポ！」と云ってコップを小生に戻すのであったが、その口元は、あたかもこんな旨い酒は呑んだことはない、といった風情を見せていて、涙を流さんばかりの嬉しがりようであった。本当に「呑ませてよかったなー。」との感慨を持たせてくれた一時であった。

この、「仕事の終わりだから何かサービスしてくれないか」との場面は、フィリッピンでのラワン材積みの時にも経験したことがある。この時は、ヘヤー・クリームであった。フィリッピン男子は、大雑把に見えても、とってもお洒落な人種である。世界の大舞台に立って、一番もてるのは外でもなく彼らであると聞いている。例えば彼らは汚い菜っ葉服をまとっていても必ず、そのどこかに髪櫛を隠し持っている。それで一見ふけだらけに見える髪の毛についてでも、機会ある毎に丁寧に、丁寧に梳かし上げるのだ。

ラワン積み完了のときは、彼らは小生の部屋まえの通路に並んで、ヘヤー・クリームをねだってきた。「よーし」と云って一列に並べ、順番に一人一人の手のひらに一たれづつを垂らしてやった。彼らは、口々にサンキュー、サンキューと云っておもむろに頭に撫でつけるのだ。子供っぽい動作だけれど、面白い一駒であった。

樺太ポロナイスク港の話にもどるが、停泊日の一時、暇を見て代理店の連絡ボートに便乗して部落の様子を見物するべく上陸した。すると、貧しい家並みが道路わきに続いていた。小生の生家も江戸時代末期に造作された典型的な日本式のあばら家であったので、偉そうなことは云えなかったけれど、それよりも惨めで、見るも悲しいと云った風情の家並みであった。荒っぽい木肌の松だか杉だか知れない板作りの家並みである。冬分には寒風

が吹き込むのが明らかに想像できるバラック風の家々であった。でも、びっくり！そんなあばら家の一つから、頭にピンクのスカーフなどをまとって、これはカチューシャかナターシャかソヒィヤかと思わせる色白、碧眼の別嬪さんが、現れ出てきたのである。でも彼女、どこへ行ったのかしら、彼女に似合いそうな、それらしい粋な商店も映画館らしい建物もどこにも見当たらなかったのに・・・。

彼女の後ろ姿を目で追って行ったその先から、小学低学年生と思われる４・５人の一団がやってきた。小生の近くまで来ると彼らは道路脇の小川と云うかどぶ川をまたいで向こうの広場に走って行った。そのとき一番小さい、まー幼稚園児ぐらいの男の子がその小川を渡り切れずに一人残されてしまっていた。多分「待って、待って！」と叫んでいたのだろうが、年上の子らは、知らんぷりで行ってしまった。残った子は半泣きで、皆を呼んでいるが、返答は無い。悲しそうな男の子、そこで小生が、「よっし！」と抱き上げて向こう側に渡してあげると、喜んでにっこりと笑顔を見せ、「スパシーポ」と小さくささやくと必死に皆の後を追って駆け出した。何のことは無い、ひなびた外国の一時の出来事だが、何となく小生には思い出に残る一片である。

樺太では、こんなこともあった。それは、彼の海域で不法漁労をしていたとかの咎で、船体没収、乗組員抑留の事態がたびたび生じていた頃のことであった。八戸港所属の漁船が拿捕没収されて、若い船長一人を残して外の乗組員は、強制送還されて帰国させられた案件であった。別にロシア国や人民に対しての邪悪な事態を起こした訳でもないところから、船長に関しての対応も緩やかで、やさしいものであったらしい。ある日、取り締まり官が、その漁船船長を沖泊り中の本船に連れて来て、「その船長は長いこと日本語を話す機会もなく、知らないロシア語での生活で落ち込んでいる。そんな折、暫くぶりに日本船がやって来たので、日本語での楽な会話をさせて上げようと、連れて来た。」との説明であった。本船の船長は、心優しい方であったから、話は分かった、彼には喜んで応対しましょうとの運びとなり、本船の船長が会話の口火を切り出し、先ず、本土のことで何か気になることがありますか、と尋ねたところ、漁船の船長は、家族のことでも、船のことでもなく、「今、巨人はどうなっていますか？」とプロ野球の成績のことを、いの一番に尋ねたのには驚いた。本船の船長は、「私は野球のことは、詳しくないから。」と言い、小生に話を振ってきた。小生は、知っていた範囲で話してやったが、プロ野球の話って、日本人の骨肉の深くに浸透している本能みたいなものになっているのだろうと、その真髄を深く心に刻み込んだ次第であった。

旧ソ連国には変な習性があったように思う。かの国の官警各位は、時間、時刻の感覚というものが全く常識と離れている。即ち、我々本船が昼の日中、正午・一時頃入港しても何の連絡もないし、来船して入港手続きなどする気配もない。それが、夜の夜中も夜中、一時・二時頃に突如的に、それこそ何の音もさせずに、静かに、暗いかすかな船灯を掲げ

てやってくるのだ。忍者がお城の一角に忍び込むが如き、静寂ぶりである。見張りの操舵手も気がつかない位の音無しである。

そう言えば平成２９年正月頃、プーチン大統領が我国総理との会見予定時刻に２時間ばかり遅れてやって来たのが話題になったが、小生は、時間通り来ることは無かろうと思っていた。むべ成るかな、見事な遅れっぷりであった。昔、小生等がかの国を尋ねた当時と全く変らない、時刻感覚である。それも大国の大統領が、である・・・。

さて、話を本筋に戻すが、連中がやってきたあと、眠気多々の我々に、あの書類がどうだ、こっちの書面はこう訂正しろとか、いちゃもんを付けるのである。また、面白いことに、この作業の最中に連絡のボートは、港内に戻ってしまうのだ。従って入港手続きが終わってもその係官等は、しばらく本船で時間を過ごさざるを得ないこととなる。こちらもそれに合わせて、しばしのお相手をして過ごすのだ。そのお相手は、当然お酒と相成る。連中の表面上の態度は、遠慮々々であるが、注いでやれば、なんぼでも呑むと云った風情である。そんな時、見張り役で付いて来ていた、制服姿も凛々しい若い兵隊さんがそばに居て退屈そうにしていたので、我が船長が、手振りと僅かな英語力とで、この兵隊さんの故郷の様子を話題にしようとしたところ、兵隊さんは、いささかのホームシックも有ってのことだったろうが、うれしそうにして、故郷の模様の説明をし始めた。遠い西方のウラル山脈に近い農村地帯の出身のようなことだった。そこは、どこまでも続く大平原の一角で、春は緑一面の原野に春風が吹き、秋は黄金の穂波が波打つ大農場地帯なのだそうだ。若い兵隊さんは、身振り豊かにその故郷の様子を懐かしそうに物語ってくれた。そのとき、事務室の隅っこでうたた寝をしている筈の入管の制服をまとったお偉いさんが、ふと声を荒げて云うのであった。「船長、そんなこと聞いてどうするんだ？」

この官吏にとっては、そんな遠い、遠い兵隊さんの故郷の話でも、ソ連国の主要な情報の一つとして、どこかの国に利用されることがあるかも知れないから、簡単に口にしてはいけないことになるのだろうと、小生は想像した。

・・鉄のカーテン時代の古い話をご披露したが、時移りロシアと名前が変わって、開発と経済発展を続けているかの国、あの頃訪れた港やそこで暮らす人々の生活・気質はどう変わったのだろうか？　　終

≪余談：ロシアンジョーク≫

沈没しかけた船、乗り合わせた乗客に船長が呼び掛けた！

アメリカ人には「飛び込めばヒーローになれるぞ！」

イギリス人には「飛び込めばジェントルマンだ！」

ドイツ人には「飛び込むのがルールだ！」

日本人には「みんな飛び込んでるよ！」

近 代 化 船 乗 船 奮 闘 記　（2）
（近代化訓練船からパイオニアシップまで）

近代化訓練船機関部乗船実習―続編―

古瀬　文晴

４-③　航海中の整備作業（続き）

・ストレーナーの清掃と切り替え

整備作業として、冷却水用の海水ストレーナーやF0ストレーナーの切り替えと清掃などを行うのも日課であった。また毎日ではないが、直径１ｍ以上もある大型海水ストレーナーの清掃では、過去に機関室浸水の他船の事故もあり最大限の注意を払い、数人で確認しながら行うこととなっていた。それにしても、よく詰まるものだ。

・発電機の整備

入出港S/Bでは予備発電機もすべて稼働させるが､S/Bが終了すれば､通常の運転に戻し、使用していた発電機は使用時間に従い、分解、清掃、特に燃料弁などは噴霧テストを行い、予備として常に使用できる状態にしていた。本船の発電機の切り替えは、自動シンクロタイプでないため、指示器を見ながら、シンクロ用のハンドルを操作するのだが、これが曲者で、時々ブラックアウトをしてしまい、船内を走り廻ることとなる。

工具や補修材などは、整備箇所によりそれぞれ異なり、その部分にあった工具や補修材が必要とされるが、これらの呼び名さえも一から覚える毎日で、「あれを持ってこい！」と言われて､「合点！」と思しき物を急いで持って行っても合点にはならず｡「あれってなに？。これじゃない？どこにある？」・・・。

蟻が群がるごとく、発電機の上部の燃料弁、吸排気弁などに数人が群がり、燃料、冷却水等のパイプや部品をはずし交換をしてゆくが､2機士担当のこれらの整備も次第に慣れてくると、見る側から手を出す側へと変わり、次第に合点、合点となっていった。その後、本船での訓練も終わり国家試験に合格後、しばらく機関士として乗船していたが、次席二機士として乗船した船では発電機担当として先頭に立って整備作業をしてゆくこととなった。

・造水器の運転

造水器は今や船にはなくてはならないもので、毎日5-6 トンを造水していた。海水を真空容器の中で、主機冷却排熱を利用して蒸発させ、冷却し雑用水タンクに回収するというもの。蒸留水のため、ミネラル等を投入し雑用水としている。ただし、港内停泊中は雑菌が多く、また排熱の利用ができないことから造水は航海中だけだが、出港後は即運転、少しでも多く雑用水を造りたい・・・。

昭和40年、初乗船の船の海水風呂のことを考えると、現在は雑用水で風呂やシャワーが利用でき便利になった。ただ、海王丸二世では、学生が多いせいか、乗船時に海水風呂が

あり懐かしく思ったが、北杜夫の「ドクトルマンボウ航海記」で、海水風呂の蛇口をひねると夜光虫が出てきた話などは昔々の話に・・・。

そういえば昔は、トイレの水も航海中と停泊中で海水、清水と切り替えていたが、今は常に雑用水を利用し、パイプの錆も少なく便利になった。

・クレーンの整備

南アフリカ沖を航行中からサイリスタクレーンの整備を数日間行い、荷役作業に備えた。リレー接点やサイリスタ半導体の点検をしながら、図面と照らし合せてゆくが、船体の動揺の中、クレーン操縦室は高い位置にあり更に動揺も激しく点検もままならない。

・主機データの採取とターボチャージャーのもみ殻清掃

航海中、一機士が主機にインジケーターを取り付け、機関データを採取するのを実習した。データの解析後ターボチャージャーに、もみ殻を投入し、タービンブレードの清掃をおこなう様子を見学、煙突からほんの一瞬黒い煙が出たが、もみ殻が近代的なターボチャージャーの清掃に役立っているとは、なかなか信じがたい出来事であった。なお、最近は船舶データすべてを衛星経由、24 時間陸上で監視・管理するシステムになっている。

・主機の燃料弁の整備作業

主機データの分析の結果、燃料噴射弁の交換が必要とされる場合、あるいは一定の使用時間が経過した時点で、停泊中に交換した使用済み主機燃料弁なども、分解、清掃、噴霧テストを行い、整備をしていた。中には、燃料弁の先端に「花が咲く」ように見える、いわゆるカーボンフラワーが残り、燃料噴射状態が悪かったものもあったが、主機の燃料弁はとにかく重く大きく、噴射圧力も発電機の比ではない。これ一本一本た鉄の船を動かしているのだ・・・。

・救命艇部署、防火部署など非常訓練と非常用発電機のテスト

救命艇部署、防火部署など非常訓練などを波静かな航海中に行い、自分の持ち物の確認、その後、機関室上部の後部甲板に設置されている非常用発電機の起動テストを実習した。

・補油作業

シンガポールで二機士がメインとなり、バージから船底タンクに燃料補給を行った。海洋汚染防止の事前打ち合わせ通り準備し、ホースコネクション後は監視を行いながら、長尺スケールで計測値など報告、値段の安い外地で夾雑物の少ない燃料を沢山補給したい。

５．その他

・マラリア対策

西ア航路の場合、コレラの他に黄熱病の予防接種が必要であったが、更にマラリア感染予防薬をシンガポールで補給し、シンガポール出帆からシンガポール帰着まで、日曜日ごとに予防薬を飲み続けた。幸いマラリアに感染することはなかったが、その後外航船舶の

船医の乗船はこの航路を最後になくなり、医務関係は衛生管理者が担当することとなった。

・密航者移送

出港のたびに港外で密航者サーチを行うが、インド洋航海中、西アフリカから日本に向かう僚船Ａ丸で密航者 1 名が発見されたため、洋上で引き渡しを受け、西アフリカに連れ戻すこととなった。逃げないよう窓にガードをつけるとか、毎日の食事、トイレ、監視の方法、人権問題などを検討し、いよいよ明日はランデブー地点でＡ丸のボートを降ろし、密航者を本船に連れてくることなった。当日になると、洋上はかなり時化ており、ボートでの移送は困難となり中止となった。このため、Ａ丸はシンガポール、香港、台湾、日本の全ての港で密航者の下船の折衝を行うがどの港でも拒否され、次の西アフリカサイドで下船させるまで、3 か月にわたり密航者を同乗させることとなった。

・海賊ワッチ

海賊といえば、マラッカ海峡とソマリア沖が有名で、特にソマリアの海賊については、マースクラインのコンテナ船が海賊に襲撃された実話に基づいた映画「Captain Phillips トム・ハンクス主演」があるが、西アフリカの海賊についてはあまり知られていない。西アフリカの港はいつも船混み状態で即、入港はほとんど不可能。結局、沖待ちをするのだが海賊ボートが帰りの燃料切れを心配し、襲撃をされない海域に本船を止め、そこから毎朝、ハーバーコントロールの電波の届く地点まで移動し、その日の入港予定がなければ、再び本船は海賊に襲撃されない海域まで移動する毎日が続き、２週間ほどして漸く入港となる。入港時の岸壁には何年も放置された陸揚げ品が錆びたまま置かれていた。

着岸後はポリスと称する警備員を雇うが、彼らはピストルの代わりに弓矢を持っているだけで戦力にはならない。着岸中甲板部は荷役作業に追われるため甲板部以外、船医を含め乗組員全員で 24 時間船橋などで海賊ワッチを行うが、しかし、敵は集団で蛮刀や銃を持って高速ボートで本船に横付け乗り移り、目指す貴重品の入ったコンテナを破りカートンボックスをどんどん海へ捨てると、ボート側の海賊が海から拾い上げ積み込んでゆく。襲われたら抵抗はできない。本船の前に着岸したドイツ船も、海賊に襲撃され汽笛を鳴らして救助を求めているが、お互いにどうすることもできない。目指す荷物さえ取れば、蜘蛛の子を散らすように敵は逃げてゆく。真偽のほどはわからないが、貴重品がリストアップされた荷役書類が海賊に流れているらしい。そうでなければ貴重品のコンテナだけを破らないだろう。遠く日本から運んできた貨物が海賊に持って行かれるとは・・・。

６．終わりに

このようにして、1 航海 3 か月の予定が船混みのため 4 か月になり、最終的に実習は 2 航海 8 か月となったが、2 航海目は随分楽な気持ちで実習ができ、いろいろ指導をいただいたことを感謝している。昭和 58 年 12 月に社命下船となり、8 か月ぶりで帰った我が家で、2 か月前にアフリカ沖で誕生の知らせを聞いた息子を初めて抱いたのだった。

年は明け昭和 59 年 3 月口述試験に合格し、いよいよ機関士として近代化船での奮闘がこれから続くこととなった・・・。　　（完）