

第 12 号 2022 年 12 月

帆船日本丸ガイド 会誌



目次

・ 巻 頭 言

代表幹事就任のご挨拶	大西 典一	2
------------	-------	---

・ ご 挨 拶

代表幹事退任のご挨拶	安田 岩男	3
------------	-------	---

・ ご挨拶&特別寄稿

1号ドック・男爵いも・川田龍吉	青木 治	4
-----------------	------	---

・ 乗組員紹介

帆船日本丸記念財団着任挨拶	齋藤 瑛	7
---------------	------	---

自己紹介	須藤 信行	7
------	-------	---

・ 会 員 寄 稿

入会ご挨拶と日本丸の機関室	中尾 雅晴	9
---------------	-------	---

五大湖－HOMES	筒井 哲	11
-----------	------	----

ピー子ちゃん	米原 健一	13
--------	-------	----

老船長の「たわごと」(二・二六事件他)	山田 徹郎	16
---------------------	-------	----

IMO の国際海事賞にまつわるエピソード	片山 瑞穂	19
----------------------	-------	----

南半球の山旅	老会員	22
--------	-----	----

思い出の飾り盆・絵皿など(その2)	安田 岩男	24
-------------------	-------	----

日本丸でのシドニー航海(橋と日本丸)	大西 典一	27
--------------------	-------	----

花がたり(タンポポ・スイカズラ・オオデマリ・イチジク)	角田 昌男	30
-----------------------------	-------	----

いつもの一声	岸本 宗久	33
--------	-------	----

機帆装船への風向き	古市 初夫	36
-----------	-------	----

Boat Load Sale	立石 健三	39
----------------	-------	----

我が青春の「山の日」	望月 二郎	42
------------	-------	----

・ 特別寄稿

1. 「消える造船街の灯」	荒川 博	45
---------------	------	----

2. 帆船教育は時代遅れか?	山本 勝	47
----------------	------	----

3. 卒寿を過ぎてからの健康の事	伊藤 喜市	49
------------------	-------	----

4. 初代帆船海王丸便り	大藤 高広	52
--------------	-------	----

・ 一言・一句・ぼやき・何でもコーナー

・ 特集：スターツロード・レムクル号横浜寄港

・ 写真に見るトピックス

・ 事務局報告

・ 編集後記

<表紙：花田兵六会員・水彩画>



代表幹事就任のご挨拶

帆船日本丸ガイドの会

代表幹事 大西 典一

この度、初代大河原明德氏、二代目安田岩男氏の後任として三代目の代表幹事に就任しました。

日本丸には、航海訓練所在職時の平成5年4月～平成7年9月まで、現役船長として横浜へ出向、港湾局部長兼3代目の日本丸船長を務めました。当時は来客者が一日約2000人と賑わい、忙しく対応していたものです。そして、平成16年3月航海訓練所定年退職を迎え、日本丸記念財団日本丸船長として2度目の奉職、平成20年までの4年間勤め上げました。この当時は曾ての賑わいとはほど遠く、約2割・年間10万人程度で、地道に船体整備等の保存事業・総帆展帆等の公開事業そして大事な青少年の錬成事業の日本丸3大事業をこつこつと努めておりました。

この海洋国日本のシンボルの事業を深めるにはと思案していたところ、安田前代表幹事から海事関係者の協力でガイドボランティアを実施してはどうかとの嬉しい申し入れを戴き、平成22年5月に大河原代表幹事の下21名の賛同を得て本会がスタートしました。会員各位の趣深い案内に見学者から非常に好評を得、感謝の手紙を数多く戴いたものです。そして、総帆展帆とみなと博物館と相まって賑わいが徐々に戻って参りました。

ところが2019年11月、中国発生の新型コロナウイルス感染症 COVID-19 が全世界に拡大、2020年1月に日本で初の感染者発生、その後ダイヤモンドプリンセス号内での感染拡大で大わらわだったことは船の関係者として記憶に新しいところです。そして、感染拡大の為東京オリ・パラ2020は一年持ち越しとなり、昨年原則無観客実施により無事終えましたが、その後も新型コロナウイルスは変異を繰り返し、国を挙げてワクチン接種による拡大防止に努めているにも拘わらず未だ終息時期は五里霧中の状況ですが、本誌が発行される頃には何の心配もなくガイドや会合が実施出来る世の中になっていることを願っています。

かかる状況の下、日本丸記念財団ではコロナ対策を最重要事項と捉え、感染予防に万全の準備対策をとって、可能な限りの事業展開を図っている現状であります。

私共ガイドボランティアとして、今はコロナ禍の下、地道に展開している限られた大切な日本丸事業への協力、関係各位にエールを送り続け、じっと力を蓄え、来るコロナの収束を待ちたいものと思っております。『千里一日五里二十日』のことわざにならない、コロナの収束を願い飛躍の日に備えたいものです。

日本丸は懸案であった船底工事を終え現役当時の姿を確認し、さらに帆装艀装面で懸案であった木製ヤードの更新を、その道の第一人者である村田船長を迎え実施中であり、名実ともに92歳の日本丸が若返る時を迎えます。

会員各位におかれましては、ご自愛いただき、来たるべきその日に備えて戴きたくお願い申し上げ、就任のご挨拶を兼ね、巻頭言の言葉とさせていただきます。

ご挨拶

代表幹事退任のご挨拶

安田 岩男



新型コロナの感染がなかなか収束を見せず、加えて7、8月と異常な猛暑日が続いた年となりましたが、皆様にはその後もお元気にてお過ごしのこととお喜び申し上げます。

さて、私こと、本年5月開催の定時総会にて、「帆船日本丸ガイドの会」代表幹事を退任させて頂きました。平成28年（2016年）5月、大河原初代代表よりバトンを受け3期6年にわたり代表幹事を務めさせて頂きました。この間、皆様には公私にわたり大変お世話になりありがとうございました。

後任代表幹事には、大西典一氏が就任されましたが、今後はご自身の有する豊かなキャリアと強いリーダーシップをもってガイドの会を立派にリードされ、帆船日本丸の事業活動をしっかりと支援していかれるものと確信しております。

顧みますと、代表幹事在任中には、次のような機会を得、明るくよき思い出を頂戴することができました。

- ・平成29年(2017年)7月17日、「海の日」に、天皇皇后両陛下は神奈川県を行幸啓になられ、帆船日本丸をはじめ、横浜みなと博物館などをご視察されました。
- ・平成29年(2017年)9月、帆船日本丸は国の重要文化財に指定されました。

一方、国重文指定に伴い、帆船日本丸では2度の大規模保存工事が施工され、この間、日本丸は長期閉館となり、併せて、新型コロナウイルスの感染予防対策の観点から、任期の後半分は「帆船日本丸ガイドの会」としての十分な活動はできずに、いわば開店休業のまま終わることとなりました。

「ラグビーワールドカップ2019日本大会」に続く「東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会」の一部競技の横浜開催に際しても、海外からのお客様の増加を期し、「帆船日本丸ガイドの会」として出来る国際交流活動を存分に行っていこうという会員各位の高い志にも関わらず、それに反する結果に終わりましたこと、誠に残念であり痛恨の極みであります。

一日も早くコロナ禍が収まり、平穏な日常活動を取り戻し、国際港湾都市「横浜」のシンボルとして「帆船日本丸」が再び明るく大きく輝き、また、青少年の訓練施設として、海事思想普及の拠点として末永く活用されることを願ってやみません。

終わりにになりましたが、皆様のご多幸と、「帆船日本丸ガイド会」の、そして帆船日本丸記念財団のますますのご発展をご祈念申し上げご挨拶とさせて頂きます。

ありがとうございました。

以 上

ご挨拶&特別寄稿



1号ドック・男爵いも・川田龍吉

(公財) 帆船日本丸記念財団

理事長 青木 治

早いもので当財団に勤務してから5年目になります。この2年間は理事長として業務にあたっています。この5年間、日本丸ガイドの会の皆さまにはいつも暖かく当財団の運営にご支援、ご協力をいただき厚く御礼申し上げます。

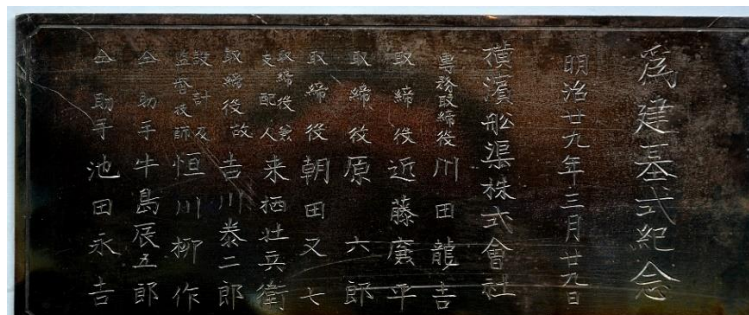
さて、今回ガイドの会会報への寄稿のご依頼がありましたので、帆船日本丸が浮かぶ1号ドックの建設に大きく貢献した^{かわだりょうきち}川田龍吉についてご紹介しましょう。

私の生まれは北海道函館市です。市内には観光地で有名な五稜郭があります。幕末に築造された星形の城郭で、現在は公園として一般に公開されています。この公園の中には大きな記念碑があつて、それには“男爵薯を讃ふ”と刻まれています。子供の頃からこの記念碑は何度も目にしてきましたが、その意味は特に調べようとはせずに今に至りました。



記念碑“男爵薯を讃ふ”（函館）

話は変わって横浜船渠2号ドックは1997（平成9）年12月に、1号ドックは2000（平成12）年にそれぞれ国の重要文化財に指定されています。2号ドックはランドマークタワー3階のロビーからが良く見渡すことができ、このロビーには2号ドックが1896（明治29）年3月29日に行われた建基式記念の銘板が展示されています。この純銀製の銘板は、2号ドックの解体調査中に発見されたものですが、その先頭には専務取締役川田龍吉の名が刻まれており、設計及び



監督技師^{つねかわりゅうさく}恒川柳作の名もあります。

横浜船渠第2号船渠建基式記念銘板

龍吉の父、小一郎は土佐の郷士で、同郷の三菱の創始者岩崎弥太郎の片腕となって活躍し、三菱の事務総監まで昇りつめた人物です。その後、1889（明治 22）年には日本銀行第 3 代の総裁となり、民間人としては初めて男爵の爵位を授与されています。

明治の初頭、日本には西洋式の造船技術がないため、船舶は外国の造船所に発注して建造していました。三菱の社船の多くは英国スコットランドのグラスゴーで建造していました。三菱は造船技術を海外から学び取るため優秀な人材を海外留学させ、そこで学んだ技術を日本人技術者に広めようと考えました。

龍吉は土佐の寺子屋で勉強する傍ら農業や園芸にも大きな興味をもって少年時代を過ごしました。やがて慶応義塾医学所に入学しますが、すぐに退学してしまいます。この時、龍吉に白羽の矢がたち、三菱の私費留学生としてグラスゴーで造船技術を学ぶことになりました。グラスゴーの造船工場では様々な部門で実務を経験するとともに、グラスゴー大学での講義を通して現場体験を理論的に裏付けました。休日には郊外の田園地帯を歩き、作物の生長の様子や収穫の風景を観察しました。土佐で育った龍吉にとって牧場や農地を見ることが楽しみでした。また、農村を歩いて感じた印象を「優れた工業国は優れた農業を併せ持つ。発展する国家は工業と農業のバランスがとれている。」とも語っています。

龍吉は 7 年間英国に滞在し、1884（明治 17）年に帰国します。帰国後は三菱製鉄所に入り、機械技師としてグラスゴーで学んだ経験と知識を生かして船舶修理に励みました。その後、日本郵船会社で機関士や設計業務を経験したのち、横浜船渠株式会社の設立のための準備に従事しました。

そして 1893（明治 26）年に横浜船渠の専務取締役役に就任し、4 年後には初代社長になり、1 号及び 2 号ドックの建設をはじめ横浜船渠の経営を軌道に乗せました。社長就任の前年、父小一郎が死去し男爵の爵位を継承しました。

龍吉は社長として手腕を発揮していましたが、重役たちとの経営方針の相違から 1903（明治 36）年にきっぱりと退社し、東京の自宅に住みながら軽井沢に広大な農地を購入し、少年時代からの夢だった農場経営を始めます。しかし、1906（明治 39）年、渋沢栄一らの財界は彼の経営手腕を必要とし、経営危機に陥っている函館船渠株式会社の代表者である専務取締役役に就かせました。龍吉は函館船渠でも力を発揮し、その傍ら函館近郊の七飯（ななえ）村（現在の七飯町）に農地を購入し、近代農業の実践に励みます。函館船渠の経営再建を果たしたあと、1911（明治 44）年、ここもきっぱりと身を引き、いよいよ西洋野菜の栽培などの農業に執念を燃やします。

特にジャガイモの栽培には熱心で、海外から多くの種いもを輸入し、北海道の地に合う品種の研究をしました。そして、ある品種のジャガイモが北海道の気候と土に合い、大きく成長することを発見。そのジャガイモは川田龍吉男爵が発見したことから“男爵いも”と名付けられ、七飯から北海道の各地へ、そして全国へ栽培の輪が広がり、日本人が好むジャガイモ

の一つになります。冒頭の“男爵薯を讃ふ”の記念碑は、男爵いもの由来と龍吉の功績を讃え1947（昭和22）年に建立されたものでした。

とても大事なことを書き忘れていました。龍吉は7年間のスコットランドでの暮らしの中で恋に落ちます。相手はジニー・エディーという龍吉がしばしば通った書店の店員です。2人は交際を深め、結婚を約束して龍吉は帰国の途につきました。しかし、父小一郎は龍吉の嫁は由緒正しい士族の家から迎えなければならないという強い信念を持っており、外国人との結婚は絶対反対だったため、結局ジニーとの恋は実らなかったのです。

龍吉とジニーの恋の詳細は後年思わぬ形で明らかになりました。龍吉は彼専用の外国製の大きな金庫を使っていました。彼の家族がその金庫の中から金髪の束を見つけたのです。また、彼の死後、大量の蔵書の中から89通もの手紙が見つかりました。金髪の束も89通のラブレターもいずれもジニーから送られたものです。龍吉は北海道の地で95歳の生涯を閉じますが、ずっとそれらを大切に残していたのですね。

なお、金庫と手紙は七飯町にある展示施設「男爵ラウンジ」に展示されています。



手紙と金髪の束を大切に
保管していた金庫



ジニーから龍吉への手紙

川田龍吉という人物を介して横浜の帆船日本丸が浮かぶ1号ドックと函館の“男爵薯を讃ふ”の記念碑が繋がりました。1号ドックや日本丸を見ると、長い歴史の中で、様々な人が関わり、それぞれ大切な思いを胸に抱きながら人生を過ごしてきたことを改めて感じます。

【参考文献】

館 和夫著：『新版 男爵薯の父―川田龍吉伝』道新選書、北海道新聞社、2008年
伊丹政太郎、A・コビング著：『サムライに恋した英国娘』藤原書店、2005年

乗組員紹介

帆船日本丸記念財団着任挨拶

齋藤 瑛（二等航海士）



令和4年4月1日より帆船日本丸 二等航海士として着任しました齋藤 瑛と申します。2014年10月に旧航海訓練所に入所し、練習船銀河丸に三等航海士として7か月、さらに長期休暇を経て帆船海王丸に三等航海士として2年間乗船致しました。その後は、兵庫県芦屋市の海技大学校で講師として2年勤め、2019年より再度練習船隊に復帰し、二等航海士として練習船青雲丸に2年、練習船銀河丸に1年乗船、本年度より帆船日本丸記念財団に着任という経歴でございます。帆船海王丸ではハワイ、リッチモンド（カナダ）への航海など2回の遠洋航海の経験がございます。私としてはとても濃密な時間であった帆船海王丸での乗船期間でしたが、先輩方に比べると帆船での経験は非常に少ないため、僅かな帆船経験と知識を全力で稼働させ、今年度より展帆等に励んでおります。この帆船日本丸記念財団では海洋教室などの海事普及活動を通して、日本の海運を支えた日本丸をより多くの方々に知って頂けるよう精進して参ります。また、現在の日本丸・海王丸の原型ともなっている帆船の初代日本丸の船体保存活動から少しでも多くの知識や技術を学び、船乗りとしてのスキルを磨ければと考えております。

ご存じの通り、帆船日本丸記念財団では2年という短い任期の予定ではございますが、日本丸での活動を通して皆様には大変お世話になるかと思います。ご指導ご鞭撻の程、何卒宜しくお願い致します。

自己紹介

須藤 信行（機関担当）



この4月より、日本丸の電気設備や消防設備等のメンテナンスを担当することになりました須藤です。よろしくお願い致します。

現役時代は、練習船の機関士として勤務しておりました。本船は昭和58年9月から59年9月まで、最後の1年間に三等機関士として乗船しました。乗船早々に大阪帆船パレードに参加したこと。最後のご挨拶のため、冬と夏の遠航でハワイ4島（オアフ島、カウアイ島、マウイ島、ハワイ島）を回ったことなど、思い出がいっぱい詰まった船です。そんな船で、思いもかけずまた働くことになり、とても嬉しく思っています。

仕事以外で好きなことは（こう書くといかにも仕事が好きみたいですが…）、まず写真です。現役時代はチョットお高い自転車を船に積み込み、入港したらあっちこっち走り回

って写真を撮って、Facebook に投稿するのが楽しみでした。

これからは、父が遺した 50 年前の一眼レフでフィルムカメラを楽しもうと考えています。シャッターを押すだけのデジカメと違って、フィルムを装填し、絞りとシャッタースピードを決め、ピントを合わせて、フィルムを巻き上げてはじめてシャッターが切れる。マニュアル車の運転と同じように、機械を操作する喜びがあります。

音楽も大好きです。年末恒例の「ベートーヴェンの第九」は 10 回以上歌いました。オーケストラを伴奏に腹の底から声を出して歌う快感は、病み付きになりました。このたび木村先輩の勧めもあって、日本丸勤務とセットで「帆船日本丸を愛する男声合唱団」に入団しました。

南洋の弦楽器も好きで、ハワイ航路の船員の嗜みとしてウクレレをポロポロ弾きながらハワイの歌を歌っていましたが、最近ウクレレはタンスならぬクローゼットの肥やしになっています。もう一つは、那覇の国際通りを散歩していたとき衝動買いした三線で、一時期島唄にも挑戦していましたが、こちらもクローゼットの肥やしになっています。朝ドラ「ちむどんどん」を視て、またヤル気が出てきました。

「ものづくり」も好きです。農業分野では、集合住宅の猫の額ほどの庭ですが、ナス・きゅうり・ミニトマト・シシトウ・大葉をコンテナで栽培しています。食費の足しになります。その他、バラ・洋ラン（ミニカトレア等）・紫陽花の他、季節の草花も栽培しています。

服飾関係では、洋裁も面白いです。迷彩柄とアロハ柄のダボシャツと、迷彩柄の短パンを作って、夏になったら愛用しています。編み物は、まだ小物しか作れませんがニット帽やネックウォーマーを作って、冬になったら愛用しています。衣料費の足しになります。

運輸関連では、ペーパークラフトの艦船や航空機作りは、プラモデルよりずっと安上がりで、平らな紙から立体を作り上げていく達成感は何とも言えません。キャノンプリンタのホームページから世界の帆船を作ることができますが、縮尺がバラバラなので、プリントアウトするとき縮小や拡大をかけて、艦船模型の標準である 350 分の 1 にこだわって作っています。



東京湾で見る船
(宗谷、日本丸 2 世、三笠、氷川丸)

最後に鉄道模型にもハマっています。こちらは、キットを買ってきて組み立てます。真鍮板を折り曲げ、はんだ付けで形になったら、下地処理をしてラッカーで塗装したら完成です。エンジニアの経験が役に立っています。机の上を小さな汽車がちょこまか走るのをボーっと眺めているととても癒されます。

遊びの話ばかりで恐縮ですが、これからも色んなことに興味を持って、人生 100 年時代を生きて行こうと考える今日この頃です。

以上

入会ご挨拶と日本丸の機関室

中尾 雅晴



本年 4 月にガイドの会に入会をさせていただきました中尾です。
よろしくお願いします。

約 10 年間、週 1 回月曜日に機関室のメンテナンスに従事していましたのでお分かりの方もあると思います。日本丸の機関室は懐かしい機器類でいっぱいでした。蒸気がないため動かないですが、ウォッシントンポンプやウェアースポンプがありびっくりしました。私が乗船したころでは古い船でこのようなポンプがありましたが、それも数年のうちにスクラップになり消えてしまっています。直流船は学生時代に汽船練習船が一杯あり短期実習で乗船したのを覚えています。

機関室を見せる工夫をしてみる。

週一日ではたいしたことできないだろうと思いながら、主機の周りを見わたり何か出来ないかとうろろうしながら考えていました。将来機関室を公開した時、ただ外観だけを見せるのでは面白くないだろう、少しは内部を見せればどうだろうかと思い、クランケケースのドアをアクリル板にしてみました。中に照明を付ければ少しエンジンを理解してもらえるでしょう。

次はカムケースのカバーをアクリル板にして中が見えるようにしてみました。一般人には船の主機関は自己逆転であることを説明するのは、なかなか骨の折れることで難しいことです。そこで逆転装置を図面と現場を見ながらどのようなになっているのか勉強をすることにしました。操縦装置のカバーを取り外しアクリル板にして中をみえるようにし、手動用のハンドルで回しカムの動きを見て、非常にうまくできているのに驚きました。ピストンの動きと歯車とリンク機構だけで、プッシュロッドをカムから振り出し、カム軸を前後に移動させ、移動が終わったらプッシュロッドを元の位置に戻す、この一連の動作をやっているみごとな機構です。インターロック装置も備えており、カム軸が前進もしくは後進の正しい位置になれば起動ハンドルはロックされて動きません。ターニングギアが嵌合している場合には起動エアが入らないようにロックされています。

また、現在稼働中の発電機用の小さな圧縮空気槽からゴムホースを引きエアで駆動することを試してみました。圧縮空気をどこから取り込むか、難しいこともありましたが、何とか解決しエアで逆転機構を動かすことができるようになり、一人で前進・後進を繰り返し楽しんだこともありました。

暇を見つけては、こんなことを一人で図面と現場を照らし合わせながら勉強するのも楽しいものでした。

主機のターニングは失敗

主機のターニングだけでもできないかといろいろ考えましたが、難しいことが判明しました。まずフライホイールのカバーを取り外し、天井に吊り下げたチェンブロックでフライホイールのバランスホールにワイヤーをかけて引き上げることを試みました。びくとも動きません。のちに考えると主機のクランク軸や動弁装置やピストンの固着の可能性は低く、思い当たるのは主機の前端に取り付けられている冷却海水ポンプのピストンの固着であると考えます。

これはヤンマーの 70 馬力ディーゼル機関駆動の主空気圧縮機を整備しようとピストン抜きをしたときに、ピストンとシリンダーが固着し全く動かないことから主機の固着もポンプのピストンであろうと推測しました。のちこの空気圧縮機のピストンは古市氏の力を借りて何とか叩き出すことに成功しました。

主空気圧縮機駆動用ヤンマーディーゼルエンジンは運転可能

このエンジンは燃料配管と冷却水配管が取り外してあるが、ターニングはできるため運転可能だろうと思い整備することにしました。クランクケースを開けると LO は入っており LO のにおいも手で触った状態も正常です。これなら動くだろうと燃料の配管と冷却水の配管を工夫することにしました。燃料は一斗缶を天井から吊り下げ燃料管に接続、冷却水は機関室の雑用水の蛇口からホースで引き接続、機関と空気圧縮機の接続も確認して、圧縮機の出口からいったん天井まであげビルジまでホースを引っ張る。起動空気を入れると快調に回り、クラッチを入れると空気圧縮機も順調に稼働することを確認。一人で快感に浸ることができました。

貴重な蒸気駆動の舵取り装置

本船の舵取り装置は川崎重工業製作の蒸気駆動式のものです。この当時の舵取り装置で船に搭載されているものは本船だけでしょう。非常に貴重なものだと思います。蒸気を持ってくるのは難しいでしょうが、空気圧縮機を持ってくればまだ作動するでしょう。ウインドラスが圧縮空気ですムーズに動いた経験がありますから、舵取り装置も十分可能でしょう。この動いているところを録画し、見学者に見てもらうのも素晴らしいと思います。

ガイド一年生として

入会してからコロナのため一度もガイドをしていません。このままガイドを一度もしないまま 80 歳の台大を迎えそうです。コロナは早く収束して欲しいものですがこれだけは神のみが知ることでしょう。ガイドが再開すれば、貴重な船の文化財を生かした機関室の見学会ができないものかと頭の体操をしている日々です。

あまり長くはガイドをできそうにもありませんが、今後ともよろしく願ひいたします。

以上

五大湖—HOMES

筒井 哲



50 年程前、新米のサード（三等航海士）の頃、北米大陸北東部、アメリカとカナダの国境にあり“Great Lakes” と呼ばれる五大湖に入ったことがある。

五大湖は、主にアメリカとカナダの水運に利用されていたが湖と湖の間に運河が整備され、特にオンタリオ湖（海拔 7 4 m）とエリー湖（海拔 1 7 4 m）の間にはウェランド運河（8 閘門 高低差 1 0 0 m）が竣工、また 1 9 5 9 年オンタリオ湖とモンリオールのセント・ローレンス川に繋がる水路（7 閘門 高低差 7 4 m）が完成し、運河が凍結しない 4 月初旬から 12 月まで 外航船が奥にある湖まで航行できるようになった。それ以前は、Lake に因んで Laker と名付けられた細長い船型の船が主流であった。

パナマ運河を抜けカリブ海を北上、北米東岸ニューヨーク・ボストン沖合からカナダ東岸のセント・ローレンス湾へ。

右舷にカナダのケベック、モンリオールを見ながらセント・ローレンス川を遡り、水路を通過して最初のオンタリオ湖に入り湖奥にあるトロントに入港した。

続いてクリーブランド、デトロイトのあるエリー湖、そしてミシガン州に接するヒューロン湖（海拔 1 7 6 m）と続き、4 つ目のミルウオーキー、シカゴのあるミシガン湖（海拔 1 7 6 m）、最後はスペリオール湖（海拔 1 8 3 m）、この最湖奥のダルースから積み出された学校給食用の脱脂粉乳は、当時あまり評判が良くなかったようだ。

五大湖のうち、湖全体が米国内にあるのはミシガン湖だけである。

先のバイデンとトランプの大統領選挙のニュースで “ケノーシャ” という地名を聞いた時、ハッと思い地図で調べてみた。ミシガン湖のミルウオーキーとシカゴの間にあるそう大きくない街・港で、殆ど印象に残っていないけれど寄港したことは何とか覚えていた。

この原稿を書くに当たって、マリリン・モンローが出演する映画“ナイアガラ”を見る機会があった。1 9 5 3 年撮影の古い映画で、滝そのものは今も当時も変わらないが滝をいろんな角度から見る事ができた。また観光客の様子が興味深かった。

フリーパスと思っていたアメリカとカナダの国境の往来時、その都度検問を受けていたのは意外に思えた。

確かヒューロン湖からミシガン湖への航海中小さな島がたくさん点在し、それらの殆どが個人所有の別荘となっており、その中でもひと際瀟洒な建物のある島がシンガーミシンの社長さんの別荘だと水先人が教えてくれた。



ナイアガラフォールズ：カナダ滝 by Pixta

一航海の間仕事やその他いろいろあったように思うけれど、何しろ昔のことで記憶が頼りなく、唯一はっきり覚えているのはトロント着岸中シーメンズ・クラブの好意でナイアガラ

ラの幅約700m、高さ54mカナダ滝を見物に行ったことに尽きる。

さすがに南米のイグアス瀑布とアフリカのビクトリア瀑布と共に3大瀑布と言われるだけあって、「すごい」の一語、その水流で滝の崖が年に3cm削られるとか。

分厚くごつい雨合羽を着て、しぶきを浴びながら滝の裏側を歩いたのはいい思い出になっている。

後日見た映画では、スマートな雨合羽に変わっていた。

帰りのマイクロバスの中でドライバーとの話、「英語の地名に馴染みがないので、5つの湖の名前を覚えるのは難しい」と言ったら、ドライバー曰く「いい覚え方があるよ」と、「ヒューロンのH、オンタリオのO、ミシガンのM、エリーのE、そして スペリオルのS、それらを続ければ “HOMES”」。

(日本では 奥の湖から順に“スミ、ヒエオ” ‘隅、冷え男’という覚え方もあると最近知った)

以上



ピー子ちゃん



米原 健一

ピー子ちゃん、それは我が家のセキセイインコ。現在のピー子ちゃんは、2代目。初代も2代目も、妻の友人Nさんが犬のさくらを連れて散歩中に保護した迷い鳥である。

初代は、平成28年2月28日Nさんと妻が我が家の前で立ち話をしていた時、その横で座り込んでいたさくらの鼻先に突然飛んできた。寒かったのか、Nさんが手を出したところ手の中に入ってきて保護。

Nさんは、さくら以外に猫も飼っているのを鳥を飼えないという。迷い鳥は、遺失物扱いになるらしい。そんなに飛ぶ力はないので、近所の鳥ではないかと飼い主を探したが結局分からず、我が家で飼う羽目になった。

初代は、それから3年後の平成31年3月15日の午後、急に餌を食べなくなり、止まり木からも時々落ちるようになった。どうすることもできないまま、翌日16日午後2時過ぎ私の手の中で死んだ。鳥が死ぬことを落鳥というらしいが、まさにそのとおりだった。

時々鳥かごから出してやると、リビングをぐるぐると3回ばかり飛び回ったあと私の肩に乗ったり眼鏡に止まったりしていたのに……。翌日、庭に埋めた。

私は、子供の頃文鳥を飼った経験（もっぱら世話はお袋）があったが、死んだとき悲しい思いをしたのでペットは飼わないと決めていたのに初代を飼ってまた悲しい思いをし、もう絶対にペットを飼わないと固く、固く心に誓った。

ところが初代が死んだ2年後の令和3年、初代と2日違いの2月26日、出かけようと自宅から車で走り出した直後、車の前に出てきたのがさくらを連れてNさん、何かと思って停車したところ、Nさんの手の中にセキセイインコ。すぐ近くを散歩中、どこから飛んできたのか、突然そのセキセイインコがNさんの肩に止まったという。我が家なら預かってくれると手の中に入れて持って来る途中であったとか。私は自宅に引き返し、2階にしまい込んでいた鳥籠を出してきてそのセキセイインコを入れた。



眼鏡に止まった初代ピー子ちゃん

2代目は、初代以上に飛ぶ力はなかったけれど、やはり飼い主が分からず、またまた我が家で飼うことになった。

セキセイインコは、オーストラリア内陸部の乾燥地帯が原産地で寒さが苦手、初代も2代目も2月下旬のまだ寒い時期にどこから来たのか、2代目は我が家に来て数日間体中の羽を逆立てて丸くなったままで、その姿はセキセイインコに見えなかった。かなり寒かったのだろう。

セキセイインコは、犬などと同様、改良されて色や縞模様の状態によっていくつか種類がある。初代は頭・顔が黄色で体が黄緑色、2代目は頭が黄色、目の周りが白色、体が少し緑がかった空色、どちらも黒い縞模様が薄く、パステルレインボウ



左手に止まって澄ました2代目ピー子ちゃん

という種類のようだ。2月のほぼ同じ日に現れ、同じ種類だったことから、妻は、初代ピー子ちゃんが色を変えて戻ってきたと信じている。

オス・メスは、クチバシのすぐ上のこぶのようになったろう膜という鼻の色によって見分ける。オスは青色、メスは薄い茶色や肌色で、初代は青いのでオス、2代目は右半分が薄い茶色で左半分が肌色なのでメス。

インコ類は人間の言葉を話すというが、人間のような声帯がなく気管支の鳴管という部分の形を変えて空気を出すことで声を出している。しゃべるというより口笛で声を出していることになるらしい。セキセイインコの場合、言葉を話すのはオスで、それも雛の時から話しかけることが必要だという。

初代が我が家の一員になった当初、毎朝鳥籠の横に座って目を見ながら「ピー子ちゃんチュチュチュ、ピー子ちゃんチュチュチュ」と話しかけたが、じっと私の顔を見るだけ。結局いつまで待ってもまねをすることはなかった。

2代目はメスのようだし話さないだろうと思ったけれど、初代と同じように毎朝鳥籠の横に座わり、目を見ながら、「ピー子ちゃんチュチュチュ、ピー子ちゃんチュチュチュ」と話しかけた。2か月が過ぎ、やっぱりダメかと諦めかけた5月初め、妻が「ピー子ちゃん、さっきからピー子ちゃんと言っているように聞こえる。」と言い出した。まさかと思ったけれど、妻が出かけたあと2人（1人と1羽）となり、新聞を読んでいると、ピー子ちゃんは何やらつぶやいている。よく聞いていると、「ピー子ちゃんチュチュチュ」と、間違いなく言っている。その後次第に上手になり、今では私そっくりに言うようになった。さらに言葉を覚えさせようと「ピー子ちゃん元気」「おはよ」「ポッポッポはとポッポ」などを教えたが、はっきり覚えたのは「ピー子ちゃんチュチュチュ」だけ。「ピー子ちゃん元気」に関しては、どうもインコは「元気」と言うのが難しいらしく「ピー子ちゃん・・・気」と言っている。

2代目が「ピー子ちゃんチュチュチュ」と言うのは、私と顔を向き合わせた時やリラック

スしている時のようだけれど、2代目にとってこの言葉を言うことが何を意味するのか分からない。最近気が付いたのだが、私は2代目のことをピー子ちゃんと呼んでいるけれど、2代目は私のことをピー子ちゃんと思って呼びかけているのかもしれない。

ペットを飼うと困ることがいくつもある。まず、宿泊をとまなう旅行などできないこと。犬などでは同伴できる宿があるようだけれど、鳥はそうはいかない。鳥籠に入れて移動するのも鳥が落ち着かずたいへん。調べると、ペットショップが1日600円で預かってくれることを知ったので、初代の時には何度かこれを利用して旅行に行った。ところが、ペットショップでは他のいろいろな鳥と一緒にいたためか、我が家に連れて帰ると何かしら新しいことを覚えていた。例えば、それまではいつも止まり木に止まっていたのに、餌入れの縁に止まるようになったり、それまでと違った鳴き方をするようになったり・・・。

次に、毎日餌を補充したりや水や菜っ葉を変えたり鳥かごの掃除をしたりと、結構忙しいことだ。今年の2月、餌入れの殻を口で吹いて掃除をしていたところ、殻のかけらが右目に入り、痛くてたまらない。近所の眼科が開くのを待って診てもらったところ、黒目のほぼ真ん中に殻の極めて小さな破片が突き刺さっていた。眼科用の顕微鏡で目を覗きながらピンセットのような器具で取ってもらい一件落着。その間約5分。医療費の明細を見ると、右角膜・強膜異物除去術という手術らしいが、代金が3,140円、余計な出費となった。

セキセイインコの体重は、およそ40グラムという。顔には、大きなクチバシと丸い黒目だけの目だけ。だけれど表情がある。驚いたら目が見開いたように見えるし、怒れば目がつり上がったように見える。呼ぶと鳥籠のこちらの方に寄ってきて頭のとっぺんと体の羽を膨らませてうれしそうな顔になる。

個性も強く、初代と2代目と比較すると、2代目は初代より若いのか、動きが活発。止まり木で一回転しようとしたり、鳥籠の底に降りてきてオモチャとして入れてあるペットボトルの蓋をクチバシで持ち上げたりつついたり、外にある物をのぞき込んだりと忙しい。庭に植えていた木の枝を止まり木として取り付けていたところ、クチバシできれいに皮を剥いでしまった。咬むのが大好き。鳥籠に手を入れると、すぐに咬み付きに来る。

また、音楽を聞くのが大好きで、初代はAKB48のファン、特に「365日の紙飛行機」と言う曲が大好きだった。歌に合わせて楽しそうに鳴いていた。2代目は、テレビ朝日の番組で高田純次の「じゅん散歩」のテーマ曲斉藤和義の「純風」が大好き。曲が流れると、テレビを見ながら「ピ　ピ」と鳴き始める。

私の最近の日課は、朝起きると鳥籠にかけてあるカバーを取り、2代目の顔を見ながら「ピー子ちゃん、ピー子ちゃん」と呼びかけることから始まる。2代目は、鳥籠のこちらに寄ってきて頭のとっぺんと体を膨らませ、「ピー子ちゃんチュチュチュ」と応じる。

これで2代目は1日中機嫌がいい。

今も横で「ピー子ちゃん。ピー子ちゃん、チュチュチュ」と楽しそうに鳴いている。

おわり



老船長の「たわごと」(二・二六事件他)

山田 徹郎

1. 二・二六事件関連

①映画

私が初めて映画を見たのは昭和29年であるが、その映画は昭和26年に佐分利 信 監督の「叛乱〜二・二六事件より」であり、当時 中学一年生の自分が二・二六事件に大きな興味を持つ事になった切っ掛けである。

最近になって、ネット上でいくつかの関連映画を見た。一つは1989年、当時の俳優陣のほぼオールキャスト、且つ、自決した河野大尉の兄 河野 司氏（この方は刑死した被告達とその遺族のためにその一生を捧げた人）が監修した大作であったが、4日間の事件の推移がほとんどで、被告達（青年将校等）が決起するまでの悩みなどがあまり描写されていないので、私には不満であった。

もう一つは、昨年NHKで放映された1980年の「動乱」（前編「海峡を渡る愛」、後編「雪降り止まず」）である。一応、ノンフィクション構成であり、主役は「宮城大尉」を高倉 健、その妻「かほる」を吉永小百合が演じている。「宮城大尉」は事件の主役である一等主計 磯辺浅一と、歩三（歩兵第3連隊）の第6中隊長 安藤輝三大尉とを重ねてあり、その妻「かほる」は苦界に身を投じていたところを磯辺に救われた、その妻 登美子であることは明瞭である。 ネット上では「よく分からない」として好評価を得ていないようである。 特別軍法会議の記録も最近ようやく公けになったものの 膨大な資料であり、専門家達による詳細な検討がなされない限り結論づけられまい。

一般的には、以上三つの映画の中で一番評価の高いのが昭和26年（1951年）版のものである。磯部、栗原らとは対照的に決起にはあくまで慎重であったが事件寸前に参加を決意し、一旦行動に出た後は、奉勅命令が下っても最後まで抵抗して、自決未遂まで図った安藤大尉の描写に中学一年生の心が動かされたこの作品をどうしてももう一度見たくなり、長らく探していたが、このほど漸くヨドバシカメラで購入出来た。

②澤地久枝 著「妻たちの二・二六事件」

これは以前から読んでみたいと思っていた本であり、ようやく手に入った。

著者は、五味川純平の助手であった1971年、当時それまで二度の心臓手術を経験していた身であったが、二・二六事件35周年法要に参加して前述の河野 司氏を頼りに、突然未亡人となった14名のその後について書こうと決心した。本来なら、青年将校とは全く考えの異なる著者が、徹底して事件関係の資料を集め、当時の新聞の縮刷版をスミからスミまで読み漁った上で、既に亡くなられた2名を除いた被告の妻たちに1年もかけて取材している。

訪ねた妻たちは当時50才代、再婚したものは僅かであり、ほとんどが世の中で人目を憚

って生きている。その内の一人、田中中尉の妻 久子さん、刑死した後に生まれた男の子のために中尉の故郷 山口県で幼稚園の保母となって定年前に自身のそれまでの生涯を振り返って言われた「仕事を持つ女は幸せとは思えない」という言葉が、現代の感覚とかけ離れていることもあって非常に印象に残っている。

青年将校を中心とした男達の著書が多くあるのは当然であるが、わずかな結婚生活で事件の起こるまで全くそれに気づかず、ある日突然に未亡人となってしまった妻達。即ち、女性側から見たこの本は、私の二・二六への思いを新たな視点からみつめさせてくれたことは間違いない。

それにしても、ノンフィクションライターが、こんなにも緻密に長期間を要して書き上げることに、改めて、その執念とも言へるプロフェッショナル魂には驚くばかりである。

③ 2022年2月26日

今日は朝から穏やかな冬晴れ、多分、渋谷の慰霊像の前で86年目の何らかの催しがあると推測して、湘南ライナーに乗って渋谷に向かう。渋谷駅の構内もすっかり様変わりして様々な施設があり、どこが改札か見当もつかない。何とかして改札口を出たが見慣れた景色とかなり違う。交番を見つけて、やっと目的地に向けて歩き出す。慰霊像の前に行くと、既に行事は終了したようで、愛国党らの右翼の街宣車もあり、それらしき人達が盛んに記念写真を撮ろうとしており、本来の遺族の方々がどこにおられかも判別出来ず、何となく近寄り難い雰囲気、仕方なくいかにも通りすがりのような人間のふりをして、遠くから眺めて心の中で手を合わせるしかなかった。

渋谷駅に向かう途中で右翼の街宣車から大きな音で、五・一五の首謀者 三上海軍中尉作詞の「昭和維新の唄」をかけながら去っていく。本来なら遺族の方々は静かに故人の慰霊をしたいだろうに、と大きな違和感を覚えた。

渋谷駅からJR、地下鉄を乗り継いで賢宗寺に向かう。長い石の坂道を登りながら見上げると、寺の入口付近には正装した遺族の方々がおられる。自分はダウンジャケットでまるでゴルフに行くスタイルで家を出てしまっているのですっかり気後れしてしまい、とにかく寺の入口まで行っただけで、あたかも観光客の一人のように見まわして引返すしかなかった。

現役で働いていた当時に作った背広はまだ捨てずに残っている。時にはネクタイでもして身も心も引き締めることも必要だと感じさせてくれた。

2. 認知症予防

仕事を辞めて10年近く、家族からヒマを持てあましていっているとされているが、努めて体を動かし、頭を使うようにはしているつもり。二・二六への関心もその一つではあるが、今、私がいわゆるボケ防止として行っていることは、

① 数独 (ナンバープレース)

新聞、雑誌に時々掲載されていたので興味をもち、時を重ねる毎に段々難問に挑戦し、それを解いたときの独特の快感は一種の中毒症状と化している。

② 旧日本海軍の艦名

大東亜戦争突入時、日本は12隻の戦艦と、18隻の重巡洋艦を保有していた。これらの艦名を漢字で書いてみることを、時々自分の頭の体操のつもりでやっている。愛宕の「宕」、三隅の「隅」、比叡の「叡」など普段は余り見かけられない字を書いてみたり、又、重巡の名前は、国・川・山がつけられており、これを地図上の北側から順に思い出すと意外と覚え易い。

今はすっかり目が悪くなり、老眼鏡と天眼鏡が手放せなくなってしまったので、読書ということがかなり苦痛となり、こんなことをしながら日々を送っていること、お笑い下さい。

3. 船長の出帆時間乗り遅れ

ときには船関係のことも書かなくてはなるまい。

ニューヨークでの入港作業を終え、交代したばかりの駐在船長に頼んで当時売り出したばかりのキャロウェイのアイアンセットを買いに、出帆を1900にセットして一航士と共に彼の車で街に出かけた。買い物を終え、42番街から帰ることにした時は、未だ出帆時間2時間半以上前だった。ところが、交通渋滞でリンカーントネルまで1時間半掛かり、更に、トンネル内での交通事故発生で最悪の事態になり、運転していた彼から「公共バスに乗り換えてどこそこのバス停で降りた方が良くかも知れない」という助言を得て、公共バスに乗った。しかしなんだか様子がおかしく、乗客に所定のバス停はと聞いたところ、そこは既に通過しているとのこと、慌てて降りて近くの灯りのついたレンタカー事務所の女の子にタクシーを呼んでくれるよう依頼した。やっと来たタクシーに乗り、何とか自分の船が見えるようになったが有刺鉄線が張られて、どこが入口なのか判然としない。時間は刻々と過ぎるがどうしようもない。「船長と一航士がいなくては出帆できるはずはない！」と腹を括った。タクシーが必死になって走りまわってくれ、やっとのことで入口がみつき、本船には1935に辿り着くことが出来た。ところが、既に駐在船長は本船にいて（自分達も彼の車に乗ったままでよかったのだ!!）、代理店に事情を説明し手仕舞も完了、パイロットもタグも待機、本船側も何時でも出港出来る態勢で只々 船長と一航士の帰船だけを待っている状況だった。直ちに昇橋してパイロットに挨拶するとニコニコ微笑んでくれた。「常日頃は几帳面で時間厳守の日本人船長でもこんなこともあるのか」と思ったに違いない！

当初設定した時間より45分遅れの1945に出帆出来たが、その航海は年に一度のタバコ積みのためウィルミントン寄港が一港多い、非常にタイトなスケジュールが組まれていた。何とかしてその航海も無事に乗り切ることが出来たが、そんなこともあった者が水先人になったということで、同期生から大ヒンシュクをかった。運が良かったとしか言いようがない。

以上

IMO の国際海事賞にまつわるエピソード

片山 瑞穂

業界で、推されるままに、請われるままに、引き受けて没頭していたらいつの間にか長い年月を経てしまった。

我々海事関係者の行動の原点ともいえる IMO⁽ⁱ⁾ には約 10 年間、日本政府代表団の一員として毎回参加し、技術委員会(TWG)を託されていた(写真 A)。併せて、IEC⁽ⁱⁱ⁾ および ISO⁽ⁱⁱⁱ⁾ の技術委員会にはおおよそ 20 年間、日本の産業界の代表として規格作りに参画していた。



(A) 【TWG にて左から小生、JSMEA 某、海事局某、NK 某】

主宰者がデジタル化して HP のフォーマットに合うように編集して掲載している。ある作品の関係で、同じ団地に居住する元日本史の教員をしていた K.M 氏が戦前の南沙諸島の史記を寄稿してくれた。その際に、何か筆者の書き物の中の“IMO”の文字があるのに目についたようで、「ロンドンの IMO に私の教え子の関水と云う者がいるが知っているか？」と尋ねてきた。関水康司氏は勿論存じている(下注参照)。氏は、日本の国土交通省出身者で IMO の Secretary General まで登り詰めた海事業界では有名な人で、私達は、IMO 会議では毎回壇上でお顔を拝見していた(写真 B)。平素は、氏は“公の人”だから、他の IMO で働いている日本人職員も含めて、日本人だからと云って馴れ馴れしく声をかけることは、我々日本のデレゲーションは互いに戒めていた。

K.M.氏に、これら IMO の様子を説明したら、久し



【IMO 本部入口のモニュメント】

今でも、何だかんだと関係があるが、これらとは全く別に、私的に地元のメンバーを相手に HP を主宰している。船舶とも無線通信とも海難審判とも趣旨は異なる。

この HP は、趣味の俳句や、写真、絵画、エッセー、催し物の紹介、等々何でもよく、原稿は



(B) 【プレナリー議長団席。左から 3 人目が関水氏】

ぶりに教え子（関水さん）に「隣の階段に IMO に関係している人が住んでいる」旨の手紙を書いたそうで、関水さんから折り返し、恩師が IMO のことに関心を寄せてくれるならば、と「2016 年の国際海事賞（ International Maritime Prize）」を受賞したときの記念講演原稿を音声録音とプリントで送ってきて、宜しく伝えてくれとのことであった。

ここからが本題。

関水さんがスピーチの中で、関係者に気遣われた点を強調している。このことは IMO 職員や会議に出席する人々だけでなく、国内委員会のメンバー、海事産業界の人々などを配慮されているので、機会があったら氏の「よろしく伝えて」との意志をこの誌を借りてお伝えしたいと思っている。

以下に、講演の一部を抜粋する。

『 It is a real pleasure and great honor for me to receive International Maritime Prize for 2016 at this great Conference Hall where I spent my life for more than a quarter of a century. It is a great honor for the Government of Japan and also for my wife and members of my family in Japan.

I am grateful for Council members for their decision to bestow upon me the Prize of 2016 and I am grateful for the Government of Japan who proposed me. I am also grateful for the Secretary-General to have arranged today's Award Ceremony at the very busy opening day of the Assembly.

Let me say a few words on this truly great occasion and moment in my life.

= (IMO 経過と自己紹介 中略) =

IMO has a great history during the last 60 years of intensive work responding to the needs of the international shipping with remarkable achievements. But who carried out the real work of IMO? Who made real progress in the work of IMO?

They were not politicians, not diplomat but those numerous numbers of technical and legal experts in the Governments, training institutions, maritime Administrations and the Secretariat who believed in the objectives of this great Institution.

In other words, numerous technical and legal experts working in creation of better maritime governance.

I am not different in this respect. I was not a politician, not a diplomat but I am still a humble naval architect and a student of international law, a student of maritime governance.

Today I feel, I receive this Prize, on behalf of and as a representative of all those countless number of experts who supported IMO.

= (中略) =

International shipping will continue to change in responding to future challenges and I believe strongly that IMO will continue to provide essential governance systems to international shipping, because the technical experts who believe in the objectives and the value of IMO will continue to come to IMO, providing their contribution to the work of IMO aiming at a better maritime governance and the future of IMO is bright. 』

関水さんのこの誠意が、何かの機会に関係者に伝わればと思慮している。

なお、関水さんは任務を終えられて帰国した後故郷の福岡でお暮しとのこと。

最後に、遅ればせながら、関水康司氏の国際海事賞の受賞を祝福申し上げるとともに、長年のご苦勞と活躍に深謝いたします。長い間お疲れ様でした。

注※)

このセッションの会期中に、日本の海上保安庁の練習船がロンドンに寄港し、実習生が IMO 本部を見学に来ることがあった。会議中の会場に学生たちはぞろぞろと入ってきて後ろのオブザーバー席に着いた。議長は、会議を中断して「只今、Japanese Coastguard の Candidates が見学に来た」と紹介した。

海上保安庁の練習船は毎年この時期に遠洋航海実習を行うようで、ロンドン寄港の折には、本船甲板上で、IMO 関係者、友好国の要人などを招いてレセプションが行われ、我々も招待された。関水さんと個人的仕事の話、海外での生活のことなど歓談できるのもこのような機会であった。

(了)

- i International Maritime Organization : NAV(後の NCSR) Sub-committee
- ii International Electrotechnical Commission TC80: Maritime navigation and radiocommunication equipment and systems
- iii International Organization for Standardization TC8 SC6: Navigation and ship operations

南半球の山旅

老会員

12月22日、太陽が南回帰線上にある日、ジェット機は一路南下する。

冬至の日、幼い頃、深く積もった雪の庭に百舌鳥が突ついた柿の実が木の梢からぽつんと落ちて小さな穴をあける。

母親が屋根裏に囲っておいた大きな南瓜を取り出して、その堅い皮に包丁を入れる。やがて熱々の南瓜が鍋から子供たちの椀に盛って配られたものだ。

余り豊かではない田舎暮らしの中でのおふくろ料理、この日はどこの家でも同じ伝統料理であった。

こんな昔の思い出が、どうしてこのジェット機の中で浮かんでくるのだろうか？ スチュワーデスの「お飲み物は？」の声に現実に戻される。

マウントクック (3764m) に登ろうとして、勇躍でかけた旅であったが、この山が厳しい容易ならない山であることを現地に到ってから知り、愕然とする。研究不足だった。高緯度にあるこの山には南極からの激しい風雪が堆積し、氷河を作り、氷壁を成している。懸垂氷河は時折轟音を立てて崩れ落ちている。

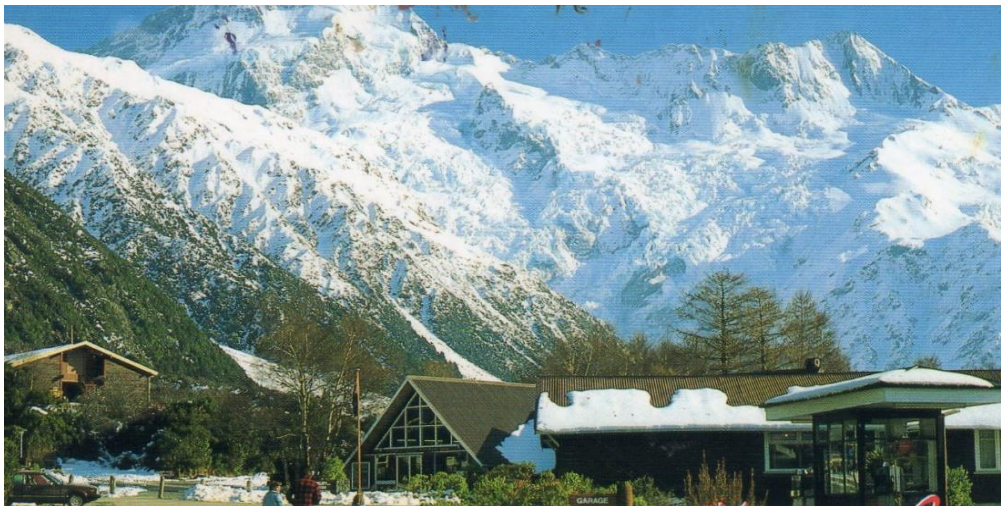


登頂は夏期であっても冬山の完全装備と、相当な登攀技術がなければとても無理だ。登山基地となるマウントクック村は標高 760m、山頂までの高度差は 3000m にもなる。独立峰の気象変化の激しさも条件を厳しくしている。

現地アルパインガイドの説明によれば、今年の積雪量、気象、そして山道の状況からして、2500m 付近までがせいぜいだろうという。もちろん私の年齢と、体力、技術を推し量ってのうえだろう。

初日、国立公園クック村のホテル・ハーミテイジに到着するまでは、良い晴天で白銀のマウントクック全容を望み得たが、あとの5日間は三日冷たい雨が降り続いた。止むを得ず、近くの 1500~2000m の山へ登り、機会を待った。

セアリーターンズからミューラーハット、セパストポール山、そしてタスマン氷河とポール氷河の合流点迄登る。ここは、マウントクック、マウントタスマンの山頂をまじかに望み得るところだ。



予定の最終日に、雨が途切れるようになり、晴れ間がのぞいた。フッカー氷河に沿って
いよいよ目的の山に向かう。フッカー谷の険しい登山道をかむしらのペースで攀じる。氷
河越しにマウントクックの全容が迫る地点のフッカー小屋を越えた地点で景観を堪能した
のち、遂に引き返すことにする。今日一日ではこの先は明らかに不可能だ。あと2、3日の
余裕がどうしても必要だ。

山旅はかくして中断された。「よく頑張った」とガイドはいう。だが、無念残念だ。また
次の機会の宿題が残った。これが俺の限界かな？と納得すれば、心は少しばかり満たされた
思いである。

氷河の融濁水の辺に立って、色鮮やかなルピナスの群落を前景にまばゆいばかりの山々
を振り返り、暫し佇んでいた。

南の名山への旅は、こうして未完のまま終わった。

以上

<編集註>

1. ルピナスの和名は「ノボリフジ」、藤の花を逆さにしたような形
でピンク、白、紫、黄色、オレンジの花を咲かせる。ニュージー
ランドでは、11月頃から各地で咲き始め、とりわけ南島エリア
に群生、彩り鮮やかな花々は青い空、白い雲、湖そして遠望する
山々とのコントラストが見事。観光の目玉の一つとしてパンフ
にも掲載されている。ところが、この花、ニュージーランドでは
外来種、駆除対象であり、有名なテカポ湖畔のルピナスは、近
年大分疎らになっているとのこと、只、気候風土が生育に合っ
ているから、また復活するのだろう。
2. クック山・別名アオラキは、ニュージーランドの南島にある南ア
ルプス山脈に位置する山。

標高3,724mはニュージーランドの最高峰。かつての標高は3,764mだったが、1991年11月14日に
山頂が崩落し10m低くなったあと、山頂付近の厚い氷がさらに崩壊して2014年には標高3,724mと
された。

(ウィキペディア)



テカポ湖畔のルピナス
NZ 政府観光局 HP

思い出の飾り盆・絵皿など（その2）

安田 岩男

わが家の壁を彩る絵皿にまつわる思い出のあれこれ。一年越しの続編にお付き合いいただけたら幸いです。

○初入国メキシコの記念絵皿（昭和50年・メキシコ）

練習船でロングビーチ港に入港した時のこと、現地の友人のお誘いで、若手の職員2人を伴い、アメリカとの国境沿いにあるメキシコの街ティファナを日帰りで訪れた。片道150km、1時間半ほどの道のりのハイウェイを大型のアメ車に乗って時速100kmで走る爽快なドライブだ。



麻薬密輸の取り締まり強化で、その後かなり厳しくなったという国境での検問は、当時は、案内者（米国在住者）の説明だけで終わる簡単なものであった。

ティファナの街に足を踏み入れると、高層ビルに代わって、南国風の建物や椰子の木が連なる街並みが目の前に広がった。国境から数分走ったところに、観光客相手の土産店が並ぶアーケードがあり、買い物客で賑わっていた。原色のシャツを着た売り子達は、われわれ日本人が近づくと、「岸さん！」「田中さん！」と口々に連呼した。どうやら日本の歴代総理の名前で呼びかけて客の気を引く戦法らしい。一番人気は剛腕で名を知られた田中角栄元総理だ。彼らの商魂のたくましさに驚かされた。

かく言う私も「田中さん！」に財布の紐を緩めてしまった日本人のひとりである。メキシコ初入国の証しにと、金属製の絵皿1点を購入した。当時の記憶は定かではないが、店員から古代の暦が描かれていると説明されたように思う。美しく色づけされた一品である。

○シドニー・オペラハウスの飾り盆（昭和51年・オーストラリア）

一等航海士として乗船していた練習船青雲丸は、昭和50年（1975年）度下期訓練航海にて、神戸～シドニー～スクアロファ（トンガ）～東京の42日間の航海を行った。昭和51年1月20日神戸出港。練習船の訓練航海では珍しく連日ほぼ真南方向への針路をとり、南洋諸島の間を島伝いに南下し、7日目には赤道をまたいで南半球入りをした。更に1週間南下を続け、2月2日、シドニーに入港。ハーバーブリッジの根元バースに係留した。市街地に隣接したこのバースは、近くには3年前の1973年に完成したばかりの美しいシドニー・オペラハウスがあり、周辺は大勢の観光客で賑わっていた。シドニーの記念に購入したのは、オペラハウスの手前を1隻のヨットが航走している構図を立体的にかたどった肉厚な陶製の飾り盆だ。



大きな白い貝殻を幾重にも重ねたようなデザインの屋根が特徴的なオペラハウスは、建設に当たり、その屋根部分の設計が困難を極め、デザインは二転三転。予定より 10 年遅れて 1973 年に完成したという。2007 年「人類の創造的資質を示す傑作」の基準で世界遺産に登録された。2 月 7 日、青雲丸はシドニーでの諸行事を無事終わって、午前 10 時に同港を出港。港外に出たところからトンガ島沖に向け針路 066 度に設定、強風を受けながらも一路トンガ・ヌクアロハに向かった。

○調査旅行の記念絵皿（昭和 54 年・ノルウェー）

昭和 53 年 11 月から半年間、人事院の在外研究員として英国に派遣された。帰国前の 2 週間は、フランス、西ドイツ、オランダ、ノルウェーと移動し、各国の船主協会、労働組合、商船学校等を訪ね、当時の欧州における船員教育の動向調査を行った。



ノルウェーでは首都オスロと西方の第 2 の港湾都市ベルゲンを訪れた。最初に訪れたオスロでは、訪問の記念に、木製の皿に美しいペイントが施された絵皿 1 点をホテル隣接のお店で求め、併せて同じ店で見つけた若者らしい素朴な造形の一刀彫の置物をペアで購入した。

中世の貿易都市として栄えたベルゲンは、今も商品取引所や倉庫、入船を待つ船乗りたちの宿など歴史ある色合い豊かな木造の建物が港に面して建ち並ぶ味わい深い港街であった。

朝市が有名だということで、早起きして港に出かけ、朝市を見て回った。お店には水揚げしたばかりの魚介類や珍しい海産物が多く並んでいた。その一角にあった土産物屋で、船乗りには馴染み深いサウ'ウエスター(sou'wester)なる暴風雨帽を被った可愛い 漁師たちの人形が目にとまり、3 点セットで購入した。



朝市を見て回った。お店には水揚げしたばかりの魚介類や珍しい海産物が多く並んでいた。その一角にあった土産物屋で、船乗りには馴染み深いサウ'ウエスター(sou'wester)なる暴風雨帽を被った可愛い 漁師たちの人形が目にとまり、3 点セットで購入した。

○「第 4 回海の祭典」記念絵皿（平成元年・日本）

昭和から平成に改元されたこの年は、横浜市にとっては「市政 100 周年」、「開港 130 周年」という大きな節目の年であった。これを祝って全市を挙げて記念行事・「横浜博覧会」YES'89 (YohohamaExoticShowcase'89) が開催された。バブル時代下で景気も良く、現在の MM21 地区を中心に 30 を超えるパビリオンが参加。期間中(3/25~10/1)、191 日間に 1300 万人を超える来場者を数えた。終わって、この跡地は横浜・関内地区を結ぶ近代都市として開発整備が進められてきた。

一方、「開港 130 周年」の祝賀行事は、横浜市港湾局を中心に次の大型事業を目玉として計画、実施された。

- ①英国の大型客船 QE2 を長期用船し、大さん橋にてホテル事業を行い、最後に横浜よりホノルルまでのクルージングを行う(横浜市、横浜商工会議所等で事業会社を設立・運営)。



②大型音楽イベント「トミタ・サウンドクラウド イン 横浜」を山下公園前面水域中心に開催する(会誌第10号に報告)。

このような横浜市当局の計画に対し、並行して「第4回海の祭典」が、国・地方自治体の共同事業として計画された。この「海の祭典」は、広く国民の海に対する関心を喚起することを目的とし、昭和61年から毎年主要都市にて開催されてきた。北九州市、神戸市、名古屋市に続き第4回が横浜市。以後、第17回まで続き、平成15年に「海フェスタ」に改称し「海フェスタ Kobe~海の祭典 2003~」となり今日に至る。「第4回海の祭典」で記念の品として、この記念絵皿が用意された。開港後に急速に広まった横浜浮世絵をもとに作成。タイトルは「横浜波止場 海岸通 異人館 真図」とある。

○娘の工作絵皿「帆船日本丸」(昭和56年・自宅)

最後になるが、娘が中学3年の時に工作時間で作ったスクラッチアートの絵皿について触れておきたい。

私は大学卒業と同時に練習船勤務をし、以来、人生の前半分は当然のように海上生活が中心となった。独身時代は、食事、ベッド付きの生活を大いにエンジョイし、所帯をもった後も家族を気遣いながらも海上生活をつづけた。子供たちの躰、教育などは全て妻に委ねてきた。長くこの仕事のできたのも妻や子供たちが元気で家を守ってくれたお蔭である。

20年余経った昭和57年7月に、国・市間の割愛人事により横浜市に転出。最後は、私の独断で決めた異動であったが、この時は家族には随分と心配をかけてしまった。転出後も、仕事本位の練習船勤務の習慣はぬぐえず、特に港湾振興を担当していた頃は、業界や市民対応の調整・協働の仕事も増え土・日曜にも出勤することが多くあった。夏休みもなく夜の帰宅も遅い、“仕事人間”そのものの生活がつづいた。

その後、外の仕事も終わって、長引くコロナ禍の中、家に留まることが多くなった昨今、時折、子供たちが来宅し食事を共にするなど昔の生活に戻った時に、“これまでこの子供たちのために俺は何をしてきたのか？”と今更ながらに、ふと自問自答し反省させられることがある。



この娘の作品は、私が若いときに乗った帆船日本丸を描いた絵皿で、私の横浜転出の前年暮れに作成されたものだ。汽船の船長を務めた後、間もなく船を降り、陸(オカ)に上がったカッパになる父親だ。このような時、どんなに思いで皿のスクラッチを繰り返して行ったのか。それでも子供たちは父親の背中を見ながら、道を違うことなく育ってくれたのだと思うと家族への感謝の気持ちで一杯だ。

娘の絵皿の出来具合は、細部にわたってはとも角として、全体的には帆船としてのバランスがしっかりととれた気品を有するよい作品に仕上がっているのではないかな。 おわり

日本丸でのシドニー航海（橋と日本丸）

大西 典一

船長を拝命する前の最後の一等航海士として新日本丸一等航海士を1年6ヶ月勤めさせてもらった。「一等航海士は、お店でいうと大番頭の役割、店主（船長）の信頼を受け、意志を十分理解し、すべてを取り仕切る役を背負ったやり甲斐のある重要な職である」と、日本丸ガイドの際、士官コーナーで説明をしてきている。私にとって、新日本丸の一等航海士としての職務は練習船教官として一番充実したものだった。

1987（昭和62）年新日本丸乗船、一年目の夏の遠洋航海にはゴールデンゲートブリッジをくぐってのサンフランシスコへの航海、翌年冬の航海には、オーストラリア・シドニーへの遠洋航海に携わった。オーストラリア建国200年祭『Tall Ship Australia1988』に招聘されたのであった。日本の練習帆船がシドニーに寄港するのは、昭和45年（1970年）日本丸の『キャプテン・クック上陸200年祭』に招聘されて以来18年振りの航海だった。シドニーへは帆船進徳丸（神戸高等商船学校）が初めて練習帆船として寄港した記録が残っている。



『ボタニー湾入り口でパイロットが乗船、パイロットの嚮導のもとボタニー湾からジャクソンベイのサーキュラーキーに着岸した。ハーバーブリッジ至近、対岸にはオペラハウスを望む絶好のバースであった。最終日に行われる帆船パレードにはハーバーブリッジを通り、待機場所であるダーリンハーバーに向かうことになる。』

ここで、その昔神戸高等商船学校練習船・進徳丸のシドニー航海の記録を思い出した。進徳丸は昭和7年2月13日第15次遠洋航海の途次、シドニー入港ジャクソンベイ至近のサーキュラーキーに着岸した。当時9年の歳月と巨費をかけて完成したハーバーブリッジ・「世界中のどの船も通航できない船はないと誇っていた」・の開通式に通航してもらえないかと打診があったが、水面上182フィート（55.5m）と世界一の高さのマストを備える進徳丸にとっては、平均水面上172フィート6インチ（52.6m）の橋では10フィート足りず、通航を断念してサーキュラーキーに着岸しオーストラリア当局の度肝を抜いたエピソードが残っている。通航のためにマスト縮めたとか、傾斜させて通航したとかの噂も流れたらしいが、実は新日本丸と同様のサーキュラーキーに着岸し、諸行事にも参画しオーストラリア政府の手厚い歓待を受けたと進徳丸記念誌に残っている。

新日本丸の入港そしてパレードのためにハーバーブリッジを通過し、ダーリンハーバーにシフトせねばならない事態に関して、シドニー当局は進徳丸寄港の歴史を振り返り、最大限の準備をしたことが伺われる。その一つに通航前に目視で確認のため至近距離を通航し、ボタニー湾を巡航しながら下げ潮に合わせて時間調整を図ったこと、第二には橋通行時に交通整理を行ったこと。橋梁幅48.8m、路面電車2線、自動車8車線それに自転車専用線

に歩行者専用線を備えており世界最大のアーチ橋ではある、しかも真夏のシドニーであり、橋梁のたわみを考慮しての措置であった。そのことは通航前にはゴーという交通騒音が一時止み、通航後平常音に戻ったこと、そして橋脚を取り巻いて固唾をのんで見守っていた大勢の見学者の割れんばかりの拍手が本船まで届いたのであった。

そしてダーリンハーバー内の各国からの帆船群に仲間入りし、各船同士の訪船見学等で友好を暖め合った。私はスペインのファンセバスチアンド・エルカーノに船長代理で訪船した。同船は進徳丸と同型のバーカンチン型で1927年進水、日本丸一世より3年年上の帆船に大いなる感銘を受けた。同船はマスト高が新日本丸と同程度なので、ハーバーブリッジを通航できたのだろう。同船を見学し、写真でしかみたことがない帆船進徳丸に想いを馳せたのだった。ニュージーランドからの帆船『スプリットオブニュージーランド』の女性船長の訪船に應對して、その立ち居振る舞いに感動、将来の日本船員にも女性船長の時代が来るであろうと想いを馳せたのであった。

最終日にパレードが始まった。各大型帆船はルーズセイルもしくは一部展帆しての機走によるパレードであり、ジャクソンベイに錨泊しているオーストリア海軍軍艦『キャプテン・クック』の艦橋ウイング上、直立不動の姿で登艦礼の祝賀に答えてくださったチャールズ皇太子殿下の凜々しい姿が印象的であった。一方同行のダイアナ妃殿下はお付きの方との談笑にふけられていた様子、『世界一のプリンセス』と呼称されているのに相応しくない振る舞いに啞然としたのだった。パレードを終えた新日本丸はボタニー湾に錨泊、出港までの時を過ごした。ダルモジェジーが、当地の要人を迎え離岸、その後展帆して湾内をジグザグに帆走しているのが見えた。新日本丸のバーク型帆船では展帆に時間がかかり、狭い湾内では不可能なことである。固定ヤードの帆船だから比較的容易に実施できるのだと納得した次第、それにしても軽々とタッキング・ウエアリングしながら帆走する姿に感嘆し、本来ならば本船に要請が来るべきところ、ダルモジェジーに取られたとの思いであった。新日本丸平井船長は『トーレストシップのスモーレストキャプテン』として各国大型帆船船長のリーダーシップを発揮され、新日本丸と共に今回の行事の主役的存在であった。この時の様子やヤード操作について当時建造中の新海王丸建造監督である田辺・岡野両氏に伝え、検討してもらった結果、新海王丸はダブルヤードを予め持ち上げておき、ダルモジェジーのように固定ヤードとして、展帆がスムーズに行えるような仕様に、その他新日本丸で気づいた200余項目が改善され、新海王丸は帆走性能も含め世界一の帆船となったと確信している。



日本丸一世の橋の記録を思い出す。昭和44年のポートランド航海である。当時の池田船長の回顧録に記されているが、私は日本丸一世次席3等航海士として乗船、大学17回・14期生74名の実習生の遠洋航海のことである。コロンビア川河口のアストリア港で検疫等の入港手続きを終え、コロンビア川を遡航、40マイルの間次々と形の異なる橋を通航してウ

イラメット川への分岐に達し錨泊した。次のパイロットを待つ間、最後に通航予定のスチール橋の高さが、日本丸メインマストとのクリアランスが殆どないと資料から分かった。本船では、念のためマストの高さを測り直し、フォアマストの天辺にメインマストより1m高くなるように竹竿を設置した。タグボートを船尾に2隻配置し、スチール橋の通過を試みて竹竿が橋に触れたらタグボートで引き留める手はずで、微速進入、辛うじて通過することが出来、ポートランド最奥の市街至便のバースに着棧した。後で聞かされたが、ポートランド当局は橋とマスト高の関係を危惧しており、日本丸一世を迎えるにあたって予め水量調整をしていたという。当時は雨期に当たり増水を防ぐべくウイラメット川上流のダムを入港前からせき止め、水量調整を行っていた。7日間の停泊を終える直前、ダムの容量が限界に達して放流せざるを得なくなったというが、入港時のクリアランスからも無事出港できた。出港時には大勢の市民の見送りを受け帰帆の途に着いた。数多くの橋が架かっているが、それぞれが違う構造であり、水量調整までして日本丸通航に配慮する米国、その凄さを改めて知った当時の思いが、50年経った今でも強く頭に残っている。



新日本丸でのシドニー航海を終え帰国後、1988（昭和63）年4月10日の備讃瀬戸大橋の開通式に参画することになった。4月1日に商船大学航海科36回・33期生44名、そして商船高等学校機関科56名の実習開始、初期訓練を終え、宇野港に停泊、宇野港出航後にルーズセイル・縦帆展帆、登橋礼の配置に就いたまま水島港に向け航行開始、周囲には嬉しくも大漁旗を掲げた数十隻の漁船群が新日本丸に寄り添うようにまた、先導するかのよう
に航行し、沖合には宇高連絡船数隻が同行、北備讃瀬戸大橋通航時に長三声を吹鳴して通航、水島航路に入った。指定された行動は0930に与島沖500mに達し、与島でお待ちの皇太子殿下・美智子妃殿下（当時）を登橋礼でお迎えし、祝賀の意を伝えることだった。予定通りに通過地点に達した頃、与島には竹下総理の先導で皇太子殿下が、続いて少しばかり遅れて中曽根前総理に導かれて美智子妃殿下が小走りに皇太子殿下のそばにつかれ、新日本丸を指さされ、皇太子殿下に寄り添い小さく手を振ってお答えいただいた。まさに美智子妃殿下の奥ゆかしき振る舞い感激したのだった。美智子妃殿下こそが「世界一のプリンセス」との感を強く確信した次第である。妃殿下の支綱切断で進水した新日本丸を指さされ、話しかけられた言葉は『私の日本丸だわ』とではないかと今でも思っている。というのも祝賀会では橋の完成の話題をそっちのけで新日本丸の話で持ちきりだったと関係者から知らされ、新日本丸に寄せる思いはことのほかお強いことと伺い、喜びひとしおであったからだ。

また、後で平井船長から長三声には4つの意味を込めてのものであると伺った。1は祝賀、2は工事で亡くなられた方への弔い、3は、かつて宇高連絡船・紫雲丸事故で亡くなられた方への弔いとのこと。4つ目にはさすが奥ゆかしき平井船長の思いである意味に感激した。

それは橋の完成で廃業する宇高連絡船乗り組み同胞への惜別であった。 おわり

備考 進徳丸関連の情報と写真は神戸大学海事博物館の提供

花がたり (タンポポ・スイカズラ・オオデマリ・イチジク)

角田 昌男



子供の頃からこの年になるまで、折に触れて花に親しんで来た。そんな花々との思いでの一端を本誌第10号では、「カトレア・遠洋航海、福寿草・親父の思い出、アマリリス・ギリシャ神話、アジサイ・シーボルト、月下美人・短命花」、そして第11号では、「ケネディ暗殺事件とフクシアの花、最南端の島・波照間島の浜木綿、鎌倉散歩とイカリソウ」等を紹介して来た。さて、本号では・・・

＊ ＊ タンポポ：花言葉「愛の神託・真心の愛・離別」

早春の陽だまり、地面に這いつくばるように咲いている黄色いタンポポは、春の訪れが近いことを感じさせてくれる。都会のコンクリートやアスファルト等の隙間に咲いている花を見つけると、その逞しさに感心するが、陽の光を邪魔する他の草がないので、タンポポの育つ条件に合っているらしい。若かりし頃の勤務地・北海道の牧場やスイスアルプスの山裾を一面に黄色く彩って咲いていたタンポポの景色が懐かしい！

タンポポの名前は、江戸時代**鼓草 (ツヅミグサ)** だったが、後に鼓をたたく音の擬音から「タンポポ」と呼ばれるようになったのだという。漢字は中国名と同じで「**蒲公英**」と書き、その根から作られる漢方薬と同じく「**ホコウエイ**」だとある。英語名の「**Dandelion**」はギザギザした葉がライオンの歯(ダンディ)に似ていることに由来しているとあるが、むしろ花を見て雄ライオンの顔を思い浮かべるのは、園児等が描いた絵が影響しているのだろう。古くから欧州・中東では食用、若葉はサラダやハーブティーに、根は乾燥させて煎じて飲料に使われていたという。災害時の非常食にも使えるので覚えておこう。

日本に生えているタンポポは何十種類もあるが、一般的には在来種の日本タンポポと外来種の西洋タンポポに大別される。(近年両種交配の雑種も多いという。) その見分け方は、花の下の緑色の部分(外総苞片)が反り返っているのが外来種(交配種)、反り返っていないものは在来種(日本タンポポ)だと思って良いとのこと。咲き始めは花茎が伸びていないので、見分けが付きにくいですが、関東周辺の黄色いタンポポの大半は外来種だと思って間違いなさそうだ。明治時代に北海道に渡来した外来種が在来種を駆逐、今や日本タンポポは絶滅の一步手前というから驚きだ。

そんな絶滅種に近い日本タンポポ、その中でも珍しい白花タンポポが我が家の近くに生えているのを15年程前に見つけた。以来、10数株が増えもせず絶えもせずで、毎年咲いて楽しませてくれる。



白花タンポポ

春、広い野原に咲くタンポポの花を集めて花冠を作って遊ぶ子供達の楽しそうな姿を映像で見るが、幼稚園体験のない身、花冠を作ったことも贈られたこともなかった。もし、もう一度子供時代に返れて、遊ぶ広場に白花タンポポが咲いていたら手折って誰かに渡すだろうか？ あるいは、誰かからプレゼントされるだろうか？

白花タンポポの花言葉は「私を探して、そして見つめて」とあった！

＊ ＊スイカズラ（吸葛）：花言葉「愛の絆、献身的な愛」

和名は花の蜜を吸うことに由来し、別名のキンギンカ（金銀花）は開花して時間が経つと次第に黄色を帯び、白花と黄花が混ざって咲く様からつけられた。又、ニンドウ（忍冬）とも言うが、これは厳しい冬の寒さにも耐えて、緑の葉を保っていることに由来するとあった。元々日本・中国・東南アジアに広く分布していたが、今では世界各国で栽培した結果、各地に帰化・繁殖し、北米ではクズ同様森林を覆う外来植物として問題になっているとのこと。スイカズラの英語名 Honeysuckle。



スイカズラ

崖の多い横浜で、5月末あちらこちらで咲いているのに気づき、調べて初めて「これがスイカズラか」と認識した。名前は聞いたことがあってもどんな花か知らなかったのだ。子供の頃、もっぱら自然に親しんでいたにも拘わらず、この花の蜜を吸った記憶がない。北海道南部から沖縄まで日本全土に自生している植物とあるから、我が故郷にも生えていたに違いない。次回帰省の折、探してみることにしたい。

「金銀花」と「忍冬」の名前は漢方薬にあり、利尿・健胃・解熱の効果、風呂に入れると腰痛・湿疹・あせも等に効くとのこと。駿府（静岡）で薬草園も持っていた徳川家康は、日頃から薬草茶やこの花の蕾等を漬け込んだ「忍冬酒」を愛飲していたという。そして当時の平均寿命の2倍もの天寿（数え75歳）を全うしたのだった。「英雄色を好む」で、彼は70歳過ぎても若い女官にお伽をさせる程元気だったとある。スイカズラの咲く季節には、「濃密で官能的」かつ「爽やか」な芳香を漂わせるこの花を飾って楽しんだにちがいない。

オオデマリ：花言葉「華やかな恋・約束を守って・天国」

オオデマリがスイカズラ科だと、最近知った。今から10年程前、桜と富士山の写真を撮りに富士五湖を巡った際立ち寄ったのが道の駅・「鳴沢」。そこの植木屋で、緑の蕾が一つだけ付いているオオデマリの小鉢を買って来て以来、毎年花を楽しんでいる。翌年には3個の蕾がつき、鉢が窮屈になったので少し大きめの鉢に植え替え、更に数年後には大鉢へと繰り返し、今年は30個もの花が咲いた。蕾のうちは薄い緑色、咲き始めはピンク、そして満開になると純白に変わる種類だ。



オオデマリ

オオデマリの元種はヤブデマリ、それを改良し、花が全てガク咲き（装飾花）になるよう作られたのだという。オオデマリの花には、雄蕊も雌蕊もなく花粉も飛ばないから、当然種は出来ない。増やすには、挿し木・取り木でクローン苗を作るしか術はない。ベランダ園芸で鉢植えを楽しむには小鉢作りが楽しい。昨年、挿し木で枝が一本根付いたのだが、真夏に油断したら、枯れてしまった、残念至極。良い花を咲かせるには、夏前の剪定が肝心、毎年丸い手毬の如き花を楽しみたいものだ。再度挿し芽に挑戦し、小鉢仕立てを作ろうと思う。

＊ ＊イチジク：花言葉「豊富・平安・裕福・多産・実りある恋」

イチジクは「花は咲かずに実になるから漢字で**無花果**と書く」と思っている人が多いのではないだろうか。私も、その一人だった。ところが、調べると花が咲いて実になるところか、あの粒々の一つ一つが元は花、果肉だと思っていた部分は**花の台座**だというから



イチジク

何とも不思議だ。イチジクの実の内側が袋状になっており、その袋の内側に小さな花が密集し咲き、そのまま果実になるという。花が咲かないのに花言葉があるのは不思議だと思っていたが、これでその点はすっきりした。

原産地のアラビア半島や南欧州では、イチジクコバチという蜂が、袋の内部で受粉を媒介するというのが、日本にはその蜂がいない。冬の寒さで生き永らえないのだ。それ故、江戸時代長崎に渡来して以来、受粉を必要としない品種だけが栽培されて来たとある。

旧約聖書の中でアダムとイブが禁断の実を喰ったとたん裸の身に羞恥心を覚え、大事な部分を葉っぱで隠したという話はご存じの通りだが、その禁断の木の実はリンゴ、葉っぱはイチジクと聞いていた。ところが、最近はその禁断の実もイチジクという説が有力とのこと。

紀元前 12 世紀頃からギリシャやローマに先んじて地中海を制覇した海洋民族・フェニキア人は、大量のイチジクを船に積み込んで遠征をした。そのため地中海沿岸一帯にその栽培が広がったという。天日干しの実を、幾つもまとめてその葉で包んだ物は、多量の糖分が保存性を高めるので腐らない絶好の保存食だった。



フェニキア人の地中海における交易路



フェニキアの船・柳原良平リトグラフ

ローマ神話の豊穡と酒の神・バッカス（伊 Bacco, ギリシャ神話 Dionysos, 英 Bacchus）の好物はワインとイチジク、そこでイチジクの実がたわわになるよう品種改良をしたとある。どうりで、イチジクの生ハム巻は美味、赤ワインには当然のこと、冷えたシャブリにもよく合う筈だ！何しろバッカス神のお墨付きなのだから。

生ハムは、イタリアで「プロシュート」、スペインでは「ハモン」、かの地では安くて美味しい。旅行に行った際、朝・昼・晩、パンに挟み、あるいはビールやワインのつまみとして気軽に食べた。30 代後半 4 年間駐在していたスイスには、ビュンドナーフライッシュ（子牛の干し肉の薄切り）と言う名物料理がある。スイス東部の山岳地方グラウビュンデン州の名産であるが、その地方の生ハム（ビュンドナーローシンケン）も隠れた逸品だ。機会があったら是非お試しあれ！メロンも良いが、イチジクの生ハム巻きをつまみにワインを傾け、遙か昔のフェニキア船に思いを馳せるのも一興ではなからうか。 完

いつもの一声

岸本 宗久



小正月の昼下がり、うとうとしていると妻が「今年はお父様の 27 回忌ですね」という。「え？もうそんなになるのか」。月日の経つことの速さに驚きながら、その頃の事をぼんやり思い出していた。と、テレビで臨時ニュースが流れた。トンガの海底噴火の速報である。これは津波が来るかもしれないと思った。気象庁は、はじめ海面変動の可能性はある旨報じていたが、その日の夜には津波警報を発表した。私は感覚的に津波の来襲を思っただけだが、気象庁は海底に振動が発生しても、噴火によるものであって地殻変動によって生ずる地震ではないので、津波にはなるまいと考えていたようで、それは常識的な判断である。

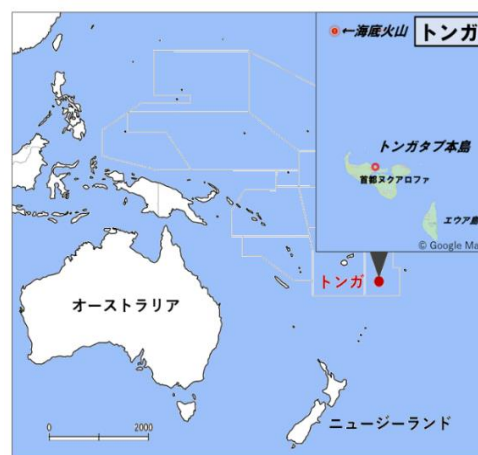
というのも今回の津波は極めて珍しいものだったようで、気圧の波“空振”により発生したのだというのである。“空振”という用語は、これまであまり聞いたことがないように思うが、去年の福徳岡ノ場噴火の際には、空振計が振れたというから、専門家の間では一般に使われているのであろう。噴火による大気の急激な膨張により、気圧が変動し音速に近い「ラム波」が発生して海面と大気との境界に沿って進み、さらにそこに「大気重力波」が通常の津波と同じような速度で伝わるため、両者が共振して増幅し、今回のように長期間続いたことも考えられるという。更に、風や気温・水温等の条件もラム波の伝搬に影響を及ぼすらしい。今回の津波は、太平洋全域での減衰が非常に少なかったことも観測されているという。

今回噴火したフンガトンガ・フンガハーパイという島は、一つの島とはいふものの、山頂を少し海面に出してフンガトンガ島とフンガハーパイ島と一体で繋がっていた島で、それがわずか 1 時間ばかりの火山活動でほとんどぶっ飛んでしまったというのだから、その爆発模様はすさまじく、海中での爆発音も激しいものだったろう。衝撃波は地球を 2 周したといわれる。この噴火により、現地では何人かの死者及び負傷者が出、火山灰が降り積もり、津波による家屋の倒壊等の被害が報じられたが、現在はもう落ち着いているのであろうか。

日本では、津波が押し寄せたとは言ふものの、地震に伴う津波とは異なり潮位の変化に止まった。被害としては、漁船の転覆等が報告されているが、その程度は大きくはなかったといえるだろう。私が大いに気になったのは、この津波でマグロの餌用のアジやブリの稚魚が大量死したことだった。アジは 7 万匹におよんだというのである。いずれも生け簀で養殖中だった。生け簀の所有者は、大量死の原因を“波の影響で魚どうしがぶつかったり生け簀の網に当たって傷ついたのではないかと”見ているという。だが、果たしてそうだろうか。今回の津波は荒波が打ち寄せるような状況ではなかった。生け簀は波が通りやすく作ってある。潮位の変化くらいの波の移動で魚どうしがぶつかったり、網と強く擦れ合ったりするであろうか。アジもブリも泳いでいるのである。多少の波の移動には十分対応できるだろう。そうではなく、今回の津波は、彼らにとって何か異様な、彼らの生存に及ぶほどの環境の変

化があったのではなかろうか。それは、トンガ沖で生じた爆発音が、海中をラム波によって作られた津波に乗って伝わってきて、アジやブリの養殖環境を壊したのではなかろうか。特別な周波数をもった、彼らにしか判別できない特殊な音波が発生していたに違いない。

多くの魚が、彼らの聴覚器官である側線を受容器として水圧や水流などを感知していることはよく知られている。彼らはそれまでの環境で受容していたものと異なる音や流れを感じると反応を起こす。一般的には発生源となる音や流れから遠ざかり、深い方へ逃げる。また、これも一般的に言えば、水中音に対しては、浮魚のほうが底魚より敏感だという。その場合、魚群は群れで反応するらしい。このような魚の水中音に対する行動を考慮すると、今回のトンガ津波によるアジとブリの大量死は、音源とな



ったトンガ沖に生じた強烈な噴火に伴う衝撃音が、ラム波と大気重力波によって増幅され、日本近海にまで達し、それを感知したアジやブリの稚魚が集団で逃避行動を起こしたため、生け簀の深い箇所密集して窒息したか或いは逃げ惑って圧死したと考えられないだろうか。ほかの魚は異常なかったではないかとの疑問があるかもしれない。しかし、自分の周囲にあった音と異なる音を感知する能力は魚種によってさまざまであり、今回の噴火爆発音は、アジやブリの稚魚にとっては、これまでに感じたことのない異音だったのであろう。人間社会にもいろいろな人種があり、それぞれが異なった特殊な風俗習慣を有しているように、魚も多種に分かれ、水中音の受容能力にもそれぞれの魚種に特殊な感性 — これについてはいまだ明確な学説はないものの — があるに違いない。たとえば、ナマズが地震に敏感なのは、地震波の微弱な圧力でも、鰾（浮袋）がそれを受けて収縮・膨張させ内耳に直接伝えて聴覚細胞を刺激させることによるらしい。また、現今社会を騒がせているいわゆる“霊感商法”にしても、霊を感じる人とその人を信じる人がいてあのような商売が成り立っているのだろう。“霊を感じる”特殊な能力を持っている人がいるのである。この世の中には、いまだに理解し難いことがたくさんあるように思われる。

その日の朝、私はいつものように家を出た。出がけには、いつも玄関横にある父の部屋に向かって「行ってきます」と声をかける。中から「行ってらっしゃい」とか「はい」とか返答がある。でも、その日は黙って出かけた。1週間まえに父は検査入院し、その日の前日に帰宅した。検査では異常はなかったのだが、長い入院はやはりこたえたらしく、朝食も取らず休んでいるとの妻の話だった。それじゃ、無理に起こすこともないので、休ませておこうと思ったのだ。事務所につくと、明日の午前の仕事を頼まれた。本日午後打ち合わせした

いという。さっそく用意し、福岡に飛んだ。打ち合わせを終え、夕食を済ませてホテルに戻り、いつものように、バーでウィスキーを飲んだ。いい気持で飲んでいたら、急に動悸がしてきた。こんなことは初めてだった。冷たい水をもらって飲んでみたが収まらない。何となく不快な気分がしてきた。残念だったが、2杯ばかり飲んだだけで部屋に帰って、早めに寝た。翌朝、動悸は収まっていた。約束時間に合わせてチェックアウトを済ませ、いざホテルを出ようとしたとき、館内電話で呼び出しがかかった。受話器を取ると妻の声で、父が亡くなったという。「危篤なのか、もう死んでしまったのか」と尋ねると「亡くなりました」とのこと。「それじゃ、仕事を終えてすぐ帰る」と伝え、その日の夕刻、冷たくなった父と顔を合わせたのであった。

今年 27 回忌、あれから 27 年経ったのだ。ということは、それだけ歳を取ったことになる。それなりの感懐があった。そしてまた、あのことを思い出した。それは、父の亡くなる前夜、急に私を襲ったあの動悸のことである。なぜあんなことが起こったのだろうか。私はその後、法事のたびにそれを思い出した。不思議でならなかった。それが、今回のトンガ津波でのアジやブリの稚魚の大量死を知り、ふと思うところがあった。

あれは父が私を呼んだ声の音波によるものではなかったか。いつも声をかけていく息子がいない。息を引き取る前の苦しい呼吸の中で、必死に私を呼んだのではないか。その声は特別な周波数をもった音波で、同じ DNA の親子の間にしか通じない特別なものだったに違いない。その音波は富士山を超え、瀬戸内海を渡り、福岡まで届いた。それはほんのかすかな周波数なので鼓膜には引っかからず、耳には聞こえない。だが耳管を通じて内耳には達した。そして脳神経を刺激し、緊急信号が心臓に送られて動悸となって現れたのではなかろうか。このような怪しげな推理を信じるか信じないかは自由である。だが、もし、そうだったとすれば、あの朝いつものように、寝ていた父に「行ってきます」の一声をかけてあげればよかった。そうすれば父も安心して休めたかもしれない。済まないことをしたと、いまつくづく思うのである。いつもの一声は大切な一声だったのだ。

以上

<参考資料>

*産経新聞：(令和4年) 1.17、1.19、3.16、4.8 及び 6.5

*National Geographic News：2022.01.24

*防災科研報道発表：2022.5. 13

*畠山良己：水中音に対する魚の反応 騒音制御、1985 年 9 巻 2 号



機帆装船への風向き

古市 初夫



1970 年代のオイルショック後、文字通り省エネ技術への取り組みが積極的に行われた。現在は地球温暖化の対策が加わり、昔の省エネ技術がリフォームされて脱炭素社会への引継技術として甦ってきたと感じている。

かつて商船で採用されたが 10 年程で消えてしまった省エネ技術は、その性能を維持するためのメンテナンス費が予想を上回り、船内保守・操作面からも乗組員の負担が増えて採用されなくなったと推測した。化石燃料費を減らせる手段となる技術に注目が集まり、省力化は二次的（付帯する手段）な扱いになっていた印象もある。

現在の風は、環境に優しく持続性のある方向に吹き、経済面での逆風を乗り越える手段を模索していると感じている。身近な船舶推進機関は、燃費削減（Co2 排出削減）は基よりカーボンを含まない燃料を求める方向にあり、2030 年に向かつての過渡期とは言え、環境に優しくしながら省エネするには、性質が異なる燃料を燃やす技術とそのカラクリを扱える人の能力も必要となる。

持続性については、商船の機関士OBとして、乗組員の負担の面を考えると、水素社会へのつなぎ役の典型を機装帆船（風力を利用する機主帆従式近代帆装船）の再登場に興味持った。

そこで、近代帆装船の写真をネットで漁ったら、多数の帆装船が建造されていたがなぜ廃れてしまったのか？そして、蘇った機主帆従式近代帆装船はゼロエミッションに向けてつなぎ役を演じられるか考えてみた。

むかし昔、インド洋で機帆装船の船影を見て、あれが噂の「新愛徳丸」だと思っていたが、ネットを漁っていて、内航船のタンカーがインド洋を渡る筈は無く、鉱石船の「うすきパイオニア」だった可能性が強い。

ネット上で目に付いたのは就航直後の評価レポートだった。省エネ値（燃費節減）が少なくとも 20 ～30 % 程度と記されていたが、その後の実績は想定に反したため近代帆装船が廃れたとの解説だった。

そして風評ではあるが、錨泊中に走錨の危険あったようだ。ガイドをしながら、かつての



練習生から、錨泊中に横風を受けて船体が傾いた経験談を聴き、帆を畳んでいても高いマストが風を受ける帆船は、走錨のリスクが高いと理解できた。

この点は、10 年程前に「ウィンドチャレンジャー」構想の講演会でマストを釣り竿の様に短くする工夫をしていると知り、マスト、マスト/船体の接続部そして帆の形状の変化に目を向けてみた。

間近にある、帆船日本丸の下部マスト（90 年以上前に生産された鋼板を丸めてリベット止め）は、各デッキを貫通して船底まで達している。貫通部する部分には櫓の木をくさび状に打ち込み、船体に伝わる力の緩衝材になっているが、近代帆装船のマストはどのように船体と繋がっているのか興味をもった。

日本丸Ⅱ世の建造に携わった方から、マストは溶接構造となり、『船体とマストは重ね継手で繋がっており、重なり部分が「ゆとり」となることも期待できる』と伺い、＜余談＞として、建造当時、監督室長の田邊キャプテン（故人）から「航海中、船体が軋む音を聞くと安心する」とのエピソードも伺った。

船体からの音に関しては、日本丸の木工ドアーの隙間が目に見えただが、機関士との感じ方の違いに戸惑った。



近代帆装船がなぜ廃れてしまったのか？もう少し考えてみた。

風の力を補助推進力とする帆装船は、省エネ効果が大きくなる航路（風の力が最適）に投入し、しかもスピードを重視しない船種に絞られるので、建造隻数は増えずに船価は高止まりのままとなり、オイルショックが収まると初期投資の回収は危うくなってしまった。操船面では、コンピューターの支援があったとはいえ。乗組員は機関の推進力に加えて風を推進力に利用する技能も兼ね備えていなければならず、頼りのコンピューターは、ソフト更新する必要があっても就航船からのデータ量が少なく、船体強度や安定性の改善に余地を残したままで信頼できる装置にはならなかったと推測した。

昨今、近代帆装船（機主帆従方式 機関と帆による推進力を並列使用可）の建造が復活したのは、40 年前とは格段に進歩した、各種のセンサー・通信機器（技術）、ビックデータを処理できるコンピューター（操船に特化した A.I. もどき）及び新素材によって、省エネと

操船に要する労力を軽減できる見込みがついたからと思う。

最も変化が顕著なのは「帆」である。帆船時代は、帆の展張、畳帆、張り具合調整、ヤードの上げ下げ、対風向の角度調整 等々、ロープを介して行う操作に Manpower は不可欠だったが、今は人が居ない。昔は、風を受けて柔らかい帆が膨らんで走るが、近代の帆船の帆は、マストと一体となりロープはない。帆を根本的に変えたのが「新愛徳丸」だった。

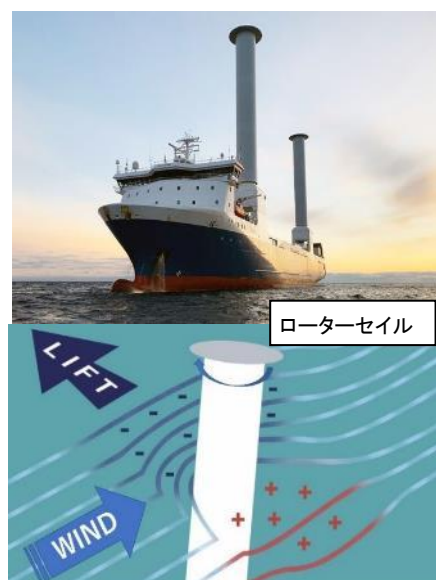
硬翼帆を付けた「ウィンドチャレンジャー計画」の船は、風向によっては飛行機の翼が浮力を生む理屈で推進力を得ている。 また、北欧で既に就航している「ローターセイル」を設置した船は、野球の球種カーブが曲がる理屈「マグヌス効果」で説明できる。帆とは程遠いイメージだが、回転するマスト状の円筒が風の力を推進力に変える。

違う理屈だが、「サクションウイング」という翼状のマストで推進力を得る船もあり、帆を広げて走る船とは違った形体の帆船も既に就航している。

帆船は汽船（燃料がエネルギー源）とは違い、エネルギーを補給しながら推進していると言える。短絡に考えれば、風さえ吹いていれば燃料を予め積込む必要はなく、燃料を運ぶエネルギーも不要になるので、100%の省エネ船とも言える。

化石燃料は無論の事、他の自然エネルギーは多種多様な装置（カラクリ）を動かさなければ推進力に変換できないが、風の力だけは船の推進エネルギーとしてそのまま利用できる。

10年後の大洋航路には帆走する船影がめずらしくなくなり、帆装船の寿命は燃料次第と推測している。惜しむらくは船の姿である。古い帆船の優雅さは全くなく、船首近くにマストが立っている姿から、やがて使われなくなった大昔のローマ軍船「カラス」をふと思いだした。 おわり





Boat Load Sale

立石 健三

「Boat Load Sale」(以下 BLS)、船乗り経験の長い方達でも聞き慣れない言葉かと思います。簡単に述べれば、PCC(自動車専用船)をガレージ代わりに車の展示、即売会を開く事で車のガレージセールと言った方が分かり易いかもしれません。小生の経験をお話致します。

1、航海概要

平成元年(1989 年)4 月、日産専用船運航(株)の PCC 本牧丸(5,500 台積)は横須賀港日産自動車専用バース追浜埠頭を出港、パナマ運河経由カナダの Halifax, Quebec, Montreal に向かった。積荷は BLS 向けの約 3,500 台の日産車。約 1 ヶ月後、最初の港 Halifax に入港した。以降 5~8 日の停泊で BLS を実施、全積載車を販売、陸揚げし復航は New York で 300 台程のアメ車と若干の中古車を積み込んだのみにて殆ど空荷にて日本に向かった。以下、Topics 的にお話を進めます。



BLS の本船全景
(Port of Quebec)

2、国籍変更

日本国籍の儘では船内は保税地域となり一般のお客さんは立ち入る事が出来ませんので Halifax 入港から Montreal 出港までの間一時的に船籍をカナダ国籍に変更致しました。これでお客さんは岸壁で本船に自由に乗下船し気に入った車の品定め、商談、購入が出来る訳です。所が、困ったのは乗組員、通常なら自由に飲める安いボンド(無税)のアルコール類が全てボンドストアに Lock Up され、高いカナダ国内価格のアルコールを購入する他は無いのです。幸いカナダ日産のご厚意により若干は差し入れして戴きましたが。蛇足ながら当時日本では 1 万円程の値がついたジョニーウオーカーの黒ラベルがボンド価格で日本円換算 800 円余りと随分安かったものの、カナダでは法律によりアルコール度数は 40 度を超えてはいけなく通常は 47 度の物が矢張り 40 度しか有りませんでした。

因みに、小生は短期間とはいえカナダ国籍船の船長を務めた訳ですから、Montreal 出港前にカナダ船長協会よりカナダ名誉船長としてカナダ船長協会のネクタイを戴きました。



3、BLS の仕組み

お客さんは予め販売代理店に車種、色、仕様等を指定して予約済みが殆どで、実際にその場で品定めして購入したお客さんは少なかった様です。それでも開場と同時にお客さんが殺到、販売店のセールスマンと一緒に自分の車を見つけると大喜びで簡単な手続きを終え、自分で運転し船倉からランプウェイを通り、陸揚げ



船内ブース

した後簡単な検査を受け、仮ナンバーを付けて自分の乗ってきた車は概ね下取りに出すらしく客用駐車場に置いた儘帰るお客さんが多かった模様です。中には自分の車で船倉内まで乗り付けそこに置いた儘、新車を運転して帰る剛の者も少なからず有りました。予約無しで購入したお客さんについて小生が目撃した限りでは240SX(日本国内名称 Silvia)を購入した女性のお客さんとサンプルとして持ち込んだ 300ZX(日本国内名称 Fairlady)を予約した販売代理店副社長の奥さんの二人だけでしたが。

4、 300ZX(日本国内名称 Fairlady)

この車は当年9月より新発売予定であり、当時日本国内ではその外観はマル秘で、自動車雑誌等では黒いカバーを付けたままテストコースを走る様を望遠レンズで盗撮した写真が大スクープとして掲載された頃の事であり、いくら専用バースとはいえ丸裸の 300ZX を衆目に晒して大丈夫かなと感じたことを思い出します。公式発表前の事ですから若しその頃スマホが有ったなら多分誰かが大スクープして SNS に上げた事でしょうね。流石に大人気で見物客も多く、予約も多かった模様でした。

先の販売代理店の副社長は大富豪との事で、奥さんが「サンプルの 300ZX が丁度私の服にマッチするから欲しいわ」と云えば、直ちに判ったと云って部下に手続きする様に指示した様は印象的でした。

5、マスコミ

日産の事前の根回しに依ると思いましたが、各港とも TV、ラジオ、新聞社の取材が有り連日ニュースが流れました。Montreal では折から花火大会が有り、FM ラジオで打ち上げにシンクロする音楽を流していましたが、その放送にも本船のことを繰り返し紹介していました。何か街ぐるみのお祭りの主人公になった様な気分でした。殊に本船はこれまで Montreal に入港した最大の船舶で有ることがセールスポイントだった模様です。

Quebec では着岸の際、軽微な岸壁接触事故が発生致しました。着岸終了後地元 TV 局のインタビューでこの事故の損害賠償を請求するかと聞かれて“Just kissed Quebec, That's all.”と答えたところ暫くは街中の話題になったとか。無論、後始末は一航士がしました。

6、スタンディング・オーバーション



自分の車は船内に乗り捨て、新車で帰った。



300ZX



300ZX に群がるお客さん



地元放送局ブース



新聞社のインタビュー

Montreal での日、米大リーグ、トロント・ブルージェイズのオーナーに試合観戦のご招待を受けました。場所はオリンピックスタジアム、ナ・リーグのモンリオール・エキスポズ(現ワシントン・ナショナルズ)のホーム・グラウンド。以前、ヒューストンでアストロズの試合を一般席で観戦したことが有りましたが、今回はオーナーズ・ルームで豪華な観戦となりました。試合途中の中休み時に何やら TV カメラが近づいて来たと思ったら、「今日はモンリオール港に入港した最大の船舶である本牧丸の立石船長と K 機関長が観戦にお見えになりました。」との場内アナウンスと共にスコアボードの隣の大きなスクリーンに制服姿の二人が大写しとなりました。途端に観客が総立ちでスタンディング・オベーション。事前に全く知らされていなかった我々は戸惑いつつも、促されるままに立ち上がって拍手が鳴り止むまで両手を振り回し続けました。フツの人間に過ぎない小生にとりましては正に一生に一度の晴れがましい出来事でした。

余談ですが、K 機関長は最近 NHK の番組「新日本風土記・北前船の贈り物」に「北前船船主・船頭の末裔」として可成りな時間出演されていたのでそちらの方が余っ程晴れがましかった事でしょうね。因みに現役時代の思い出としてこの写真もちらっと出演致しました。



カナダ日産社長と

7、使用言語

Montreal, Quebec 共にカナダ独立前は旧仏領に属していた為、英語の他仏語も公用語となっています。むしろ仏語が常用語と云っても過言ではありません。それに備え、航海中は学生時代以来の泥縄式仏語学習に励み片言の仏語会話が出来る(?)様になりました。そしてパーティーなどで挨拶の際は主として英語、時には仏語、乗組員が参加するパーティーでは日本語を交えながら等と使い分けていました。在る時、代理店の関係者約 200 人位、乗組員数名が出席のパーティーで最初に日本語でスピーチしたところ皆キョトンとしていました。当たり前ですね。次いで仏語、大喝采でした。最後に英語、今度は総立ちで大拍手、生涯二度目のスタンディング・オベーションでした。

それまでの英語、仏語の挨拶は誰かさんみたいにカンペを用意していましたが、その日はカンペ無し。但し前日に原稿を代理店総指揮にチェックして貰い徹底的に繰り返し暗記して臨みました。多分皆さんにはフリートークの挨拶と聞こえたのかもしれませんがね。



パーティー挨拶

8、Port of Quebec

この港は Quebec City とは別の独立行政体であると聞きました。市長(Mayor)が港長(Harbour Master)を兼務し市役所、警察、消防はおろか、税関、入管、検疫に至るまで港長の指揮下に入ると云うことで随分と風通しの良い港であることと感じ入りました。以上



Quebec City

我が青春の「山の日」

望月二郎



8月11日が国民の祝日「山の日」に制定されたのは、2016（平成28）年である。「山に親しむ機会を得て山の恩恵に感謝する」と定めている。

私の、若き日の山の日は、それより約半月早い7月22日頃であった。その訳は、当時、高校の期末試験と修業式が終り、夏休みが22日頃から開始されたからである。期末試験の数日前から空模様を窺い、梅雨明けを待ち遠しく思いながら山行きの準備を始めて、夏休み開始後2・3日が登山の出発日であった。当時は、梅雨明けが7月20日頃のことが多かったと記憶している。7月中旬頃から、同行する友人達と打ち合わせを行ない、それぞれ手分けして食料や飲用水、テント（借用）などの用具の分担を決めた。余り不公平にならないよう、共用の荷物は体力に応じて調整した。時には、出発前日に我が家に集合し、予定等を確認し一緒に出発した。皆北アルプスの麓の安曇野育ちであるから、子供の頃から山に関心があった。

安曇野から仰ぐ北アルプスの常念岳連峰は四季折々の変化を示して、若者を誘惑したのである。ずっと北の方には白馬岳・鹿島槍岳を含む後立山連山が聳え、これまた四季折々の変化を見せて春先には「雪形」を表した。常念岳、爺が岳など雪形から付けられた名称で、雪形を見て、昔は種子撒きなどの農作業を開始する目安とされていた。

安曇野の小学校の集団登山では、常念岳から燕岳まで縦走路を北上し、中房温泉へ下る初心者向きのコースであった。^{すきど}須砂渡から入山し、一の沢を登る。初夏であれば一の沢には雪渓が残り距離を稼ぐことが出来た。「君たちは地元育ちだね、足の運びを見れば分かる」と山小屋に荷揚げする^{ぼっか}歩荷に言われたものである。登山靴はまだ一般的ではなく、地下足袋や運動靴を履いての登山であった。

雪渓の途中から高山植物の中を急登の登山道に入り、樹木帯を抜けてから急に視界が開けて稜線に至る。稜線の西側に今日宿泊する常念小屋が建っている。山小屋から西方に初めて眺める槍ヶ岳・穂高岳連山の偉大な山容に感動する。山小屋の早めの夕食を取り、翌早朝星空を仰ぎながら登頂し、山頂(2857m)で厳かなご来光を仰ぎ、遙か遠くに霊峰富士山や南アルプス、中央アルプス、八ヶ岳連山を望み、西方近くに朝日に輝く槍・穂高を見て改めて自然の偉大さに心打たれたものである。南に延びる蝶が岳・大滝山が、北には今日歩く表銀座が望める。

翌日は、常念小屋から北アルプスの表銀座縦走路に沿って北上し、横通岳(2787m)、大天井岳(2922m)を経て^{つばくろ}燕岳(2763m)に至る。このコースは大パノラマコースと言われ、西方には槍ヶ岳から北に続く鷲羽岳や野口五郎岳など北アルプスの裏銀座を遠望し、東方麓には松本平・安曇野平を眺めて歩き、燕岳から中房温泉(1435m)へと下る。途中、大天井岳

から槍ヶ岳方面への「喜作新道」と別れる。この辺りで、将来槍ヶ岳から穂高岳に登る意欲をそそられるのである。燕岳からの下山も後ろ髪引かれる思いであった。縦走路の楽しさを味わったのもこの登山が初めてであった。

この縦走の途中、運が良ければ、子育て中の日本雷鳥に出会うことができた。ピヨピヨと可愛い鳴き声を発するウズラほどの幼鳥を数羽連れて這い松の下を歩いている。また、短い夏に精一杯の花を咲かせる様々な高山植物にも出会うことができた。予め、高山植物の種類など調査した。コマクサなど花一輪咲かせるのに数年かかるものもあるという。実際、数年後アルプスを訪れて記憶していた岩陰に同じ花を見ると心とんだものである。

私は、高校一年の夏友人5人で、常念岳から表銀座・東鎌尾根を経て、槍ヶ岳に向かい初めて槍ヶ岳の穂先(3120m)に立つことができた。

その後、槍ヶ岳から北に続くいわゆる北アルプス裏銀座縦走が大好きとなり、何回となく2.3人で訪れたのである。このコースは、初日の烏帽子小屋(2550m)へのブナ立て尾根の登りが特に厳しく、国内の三大急登の一と言われている。高瀬ダムの登山道入り口(1270m)から急な坂道を5分間歩いて3分間の休憩を繰り返すほどのペースで進んだ。初日は5・6日分の荷物を背負い身体も慣れず特に厳しかった。



2日目から縦走路に沿って南下し、野口五郎岳(2924m)、鷲羽岳(2924m)、三俣蓮華岳(2824m)を経て西鎌尾根を槍ヶ岳へ向かう。この間、2泊テント泊をする。天気により若干キャンプ地を変える。常に槍ヶ岳の穂先を目標に、右には広大な雲の平、右前方には笠ヶ岳の大きな山容を望める。これぞ山岳縦走の醍醐味といえる。天気良く風が弱ければ槍ヶ岳(大槍)の前に寄り道をして子槍に登る。若い体力と頑張りによじのぼるのであった。北鎌尾根からザイルを使って登坂してきたクライマーに出会ったこともある。

翌日は、ご来光を仰ぎ、南に続く穂高連山を、東に表銀座のシルエットを望んで、槍沢か

ら上高地へと下る。小梨平には、高校のベースキャンプが張っており、他の山に登った同級生らとの情報交換や夜のキャンプファイヤーなどを楽しんだ。



常念岳



有明山（信濃富士）

このような登山の経験から、大学ではワンダーフォーゲル同好会に所属し、やがて「部」に昇格、後輩達が「山岳部」を立ち上げる基礎となった。

「山の日」にちなんだ我が青春の思い出での一コマある。コロナのために蟄居していると自由に歩けた頃が懐かしい。

私が、最後に上高地を訪れたのは 2016 年 10 月で、妻と新婚旅行で訪れて以来 50 年振りであった。大正池から梓川の上流に沿って散策し、明神池から更に徳沢園の手前まで、初秋の涼気を満喫した。山小屋に宿泊し、晴天に恵まれて若き日を十分懐かしむことができた。



シナノキンバイ



コマクサ



ニッコウキスゲ



ハクサンイチゲ

以上