第 13 号　2023 年 12 月

帆船日本丸ガイド会誌

目 次

＊ 巻 頭 言

リフレッシュなった日本丸記念財団への思い・・・・・・ 大西　典一 2

＊ ご 挨 拶

帆船日本丸記念財団理事長就任のご挨拶・・・・・・・・ 伊藤　友道 3

海洋会横浜支部長就任に当たって・・・・・・・・・・・・ 飯田　敏夫 4

＊ 乗組員紹介

着任のご挨拶 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 山岡　恵一 6

＊ 会 員 寄 稿

野に咲く花のような子供たち・・・・・・・・・・・・・・ 安田　岩男 7

史跡 東京湾第二海堡・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 片山　瑞穂 10

操機手 H さん・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 米原　健一 13

文ちゃん航海記：天国に一番近い島への回航・・・・・・・・ 加山　文治 16

瀬戸内海クルーズ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 岸本　宗久 19

帆船練習船の転落事故に思う・・・・・・・・・・・・・・ 林　作治 23

花がたり・旅がたり ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 角田　昌男 26

飛鳥 II への乗船記・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 筒井　哲 29

Da Vinci X って ？「まあ何年　生きたいかだな！」・・・・・・ 古瀬　文晴 31

旧き佳き時代の三国間就航記・・・・・・・・・・・・・・ 東　義明 35

練習船での相撲大会・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 大西　典一 39

＊ 特別寄稿

日本丸「海賊に占拠さる！」・・・・・・・・・・・・・・ 荒川　博 41

初代帆船海王丸便り・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 大藤　高広 43

＊ 一言・一句・ぼやき・何でもコーナー

・言葉遊び　・時刻改正 46

・Richard Cocks の日誌から 47

・神奈川県の木：イチョウの話 50

・シーラカンス　・侍 Japan シャンパンファイトと 60 年前の入寮コンパ！ 51

・ヤコブスラダー：レンブラント光線 52

・チコちゃんに叱られないために！ 53

・ポケモン、何種類かご存じ？　・ことわざとポケモン 54

・ペルー海軍練習艦 B.A.P“UNIÓN”と移民船佐倉丸 56

・むべなるかな 57

＊ 写真で見るトピックス・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 58

＊ 事 務 局 報 告 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 事務局長 62

＊ 編集後記・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・編集長 66

＜表紙：花田兵六会員・水彩画＞

巻頭言

リフレッシュなった日本丸記念財団への思い

代表幹事　大西　典一

会員各位におかれましては、ご機嫌いかがですか。この夏は、猛暑続きだったにもかかわらず、ガイドに熱心に取り組んでいただき感謝申し上げます。本誌が手元に届くのは寒風吹き荒ぶ頃です。寒さ対策を万全にして乗船される方々へのご案内をお願いいたします。

帆船日本丸は、長年の懸案でありましたドライアップしての日本丸の船底及び船殻への修理保全工事等を終え、それに続いての帆装艤装工事と、ここ数年で村田船長始め指導部各位のお力で無事修理を終えてリフレッシュしました。併せて昨年には、みなと博物館もリニューアルとなりましたので、日本丸記念財団としては、再出発の年だったといえましょう。

また、3 年余り続いたコロナ禍の中にもかかわらず、帆装艤装工事を始め、安全対策・保護対策を施しての展帆事業の実施に、日本丸応援団の一人として感謝申し上げます。

私共ガイドの会としては、日本丸三大事業の一つである公開事業を応援できますことを喜びとし、ボランティアイズムの原点に沿っての活動を期するものであります。会員各位の相変わらぬご協力を、よろしくお願い致します。

私共は海事関連のベテラン揃いの会であります。
日本丸を通して、海事思想の普及に貢献していただけることを、また、会員各位の貴重な経歴を踏まえての海事の神髄を余すことなく披露していただきますようご期待申し上げます。

今更申し上げるまでもなく、日本丸記念財団あっての帆船日本丸公開、そして我々ガイドの会ありきです。指導部の方針に沿っての惜しみない協力が実施できるよう、慌てずゆっくりと実績を積み上げていきましょう。

コロナ禍の三年余りの間に入会された会員各位には、焦ることなく、ご自分の練習船や海上生活に関する知識・経験等を生かした船内案内をマイペースで実施頂き、ガイドボランティアとしてのやり甲斐を感じていただけますよう期待いたしております。

コロナ明け 3 年振りのガイド開始に当たって、日本丸記念財団への思いに言及し、巻頭言と致します。

以上

ご挨拶

理事長就任のご挨拶

公益財団法人　帆船日本丸記念財団
理事長　　伊藤　友道

帆船日本丸ガイドの会の皆様、令和 5 年 6 月 27 日に新しく理事長に就任いたしました伊藤友道と申します。

日頃からガイドボランティアの皆様には大変お世話になっています。いつもありがとうございます。

最初にこのような機会をいただきましたので、私のことを知っていただきたく少し自己紹介をさせていただきます。

歴代の理事長（名称等は時代とともに変わっていますが）と同様に、私も横浜市役所の出身です。大学卒業後の昭和 61（1986）年に横浜市役所に入庁し、今年（2023 年）の 3 月に退職して財団にまいりました。市役所では主に企画や管理、福祉・子育てなどのソフト系の部署での仕事をメインに行ってきました。

市では最初に人事委員会事務局の任用課という部署に配属され、職員の採用や昇任試験を担当し、「公務員」の法的位置づけや任用、給与といった服務にかかわる根本的なことを学びました。その後は退職までの 37 年間に、２つの区役所、緑政局、総務局、福祉局、環境創造局、水道局、こども青少年局等１０局２区１本部で、窓口業務、区政推進、人事制度の企画立案、特別職秘書、福祉のまちづくり、放課後児童育成事業等々本当に数多くの事業に携わってきました。そして最後の 2 年間は奇しくも最初に配属された人事委員会事務局に局長として戻り退職いたしました。この間に本当にたくさんの部署で様々な人と出会い、多くを学ばせていただきました。

さて、このような私ですが、日本丸との関わりが一つだけあります。時代は採用時の昭和 61 年に戻りますが、当時は 1 か月間の採用時研修があり、そのカリキュラムの一つに日本丸の甲板磨きがありました。日本丸について説明を聞いた後、同期のみんなと一緒に半分に割った椰子の実を持って、砂を撒かれた甲板を一心不乱に磨いた記憶があります。素足だったと思いますが、木の感触がなんとも心地よかったと記憶しています。

社会人の最初に日本丸と出会い、人生の第 2 ステージの最初にまた日本丸と出会えた。なんとも不思議な縁を感じます。皆様方と出会えたのは日本丸の「おかげ」です。市役所でもそうでしたが、新たな人との出会いは人生を豊かにしてくれると思います。この思いを基に、皆様方とともに少しでも日本丸の役に立てればと思っています。これからどうぞよろしくお願いいたします。拙文ではございますが、理事長就任のご挨拶とさせていただきます。

最後に、ガイドボランティアの皆様は、乗船見学される方々にとりまして、帆船日本丸の顔ですので、今後とも宜しくお願いいたします。この機会に、本紙面をお借りしてお礼と感謝を申し上げます。

ご挨拶

海洋会横浜支部長就任に当たって

飯田　敏夫（海洋会横浜支部長）

この度、海洋会横浜支部長に就任致しました、東京商船大学航海科21回生の飯田敏夫です。この場をお借りして、帆船日本丸ガイドの皆様に、ご挨拶と自己紹介をさせていただきます。

近年、海洋会の運営が会員数の減少や超低金利政策に伴う財政事情の悪化等に依り、厳しい状況に有ることは、皆様のご高承の通りです。運営状況の改善の為、横浜海洋会に有っても、会館運営が大きく変化してきました。加えて、コロナ禍の4年間は横浜海洋会が主催・協力する行事も殆ど行われておらず、会員各位が顔を合わせる機会が少なくなり、会員の一体感が薄れているのも事実だと思われます。海洋会が、単なる同窓会組織ではなく、従来からの公益目的活動も行う一般社団法人を継続する事が先の社員総会で決定されています。会の目的を達成するための使命の一つである、定款に定める公益目的活動の「海事思想を含めた海の日の理念の普及活動」及び「会員の知識と経験を生かした社会に貢献するボランティア活動」に関しての、横浜海洋会に於ける取組は、関係者のみの「海の日前夜祭」の共同開催及び「講演会」の開催、並びに「帆船日本丸のガイド」と「象の鼻パークの清掃」のみで有ったように思われます。今後も現在の一般社団法人を維持していくのであれば、会員各自が公益目的活動と、海洋会の事業支出に於ける公益目的支出に対する意識を持つことが必要と考えています。

何らかの形で、市民が海・船に関心を持ってもらうよう努力をして行くことが、海洋会に求められている活動であると考えていますので、ご協力よろしくお願いします。

このところ、海・船から少し離れた生活に成ってしまっていますが、帆船日本丸の重要文化財指定に関わったことから、現在我が国に保存されている「ふね」の調査整理を行っています。文化財に指定されている船の殆どが民俗資料であり、丸木舟や、漁撈用具としての船で有り、物資の輸送に使用された船は殆ど有りません。文化財に指定されると、国・自治体からの補助金を受けることができるように成りますが、それなりの保存・維持に関する制約も発生します。指定を受けるには文化財としての価値を証明する資料を整える必要があり、この作業には、熱意が必要で有ると感じています。調査をしていくと、過去に指定された文化財が、文化財指定当時に関わった人が居なくなり、単に展示・保管されたままで、活用されていない例が多く見受けられます。横浜近傍にある文化財に指定されている船としては、日本丸と氷川丸の他に、重要文化財の明治丸及び登録文化財の雲鷹丸並びに国指定の有形民俗文化財としての横須賀自然博物館に保存されている「三浦半島の漁撈用具」の内の網船等4隻、及び大森海苔のふるさと館に保存されている「大森周辺地域の海苔生産用具」の内のベカブネ等4隻、神奈川県指定の有形民俗文化財としての旧城ヶ島分校海の資料館に保存されている「城ヶ島漁業コレクション」の内の漁撈船1隻、東京都指定の有形民俗文化財

として稲城市郷土資料室に保存されている「多摩川中流域の船大工用具」の内の屋形船等２隻等が有ります。常時展示公開している館は大森海苔のふるさと館のみですので、お出かけの場合には事前に公開日時を確認する必要が有ります。海洋国家日本と言いながら、海・船に関わる文化、特に物流に関する事象や文化的資料が伝えられていないと感じています。過去に船に関わって来た者として、物流に関わった船とその航海、そして運航者であった船員の姿を広く伝えて行く必要を感じています。1990 年から 2005 年にかけて江戸時代に活躍した千石船（北前船）が当時の技術に依る復元が 4 隻行われました。それらは海に浮かべ実際に運航されていたことも有りますが、そのうちの「気仙丸」と「みちのく丸」の 2 隻は維持管理の困難性から陸上での上架展示と成っています。また、「白山丸」は陸上の展示館に収納され定期的に引き出し、ボランティアに依り展帆されていましたが、ボランティアの高齢化に伴い、活動が中止されています。実験航海で千石船に関わる多くのデータを提供した「浪華丸」については、所有者の運営方針の変更に依り、展示施設内に活用されずに保管されたままの状態と聞いています。一時的に国民の注目を引いた時が有ったとしても、その注目は長続きしていません。何れも日本に於ける物流が今まで重要視されてこなかった結果であると思料しています。

私事には成りますが、新型コロナウイルスの感染症が始まった 3 年前の６月に、第二の職場で有った帆船日本丸記念財団の職を辞し、常勤の仕事から離れました。悠々自適の生活が開始できるかと思いましたが、コロナ禍の活動制限が有り中々思うような生活が送れませんでした。行動が制限される内、提供されるワクチン接種はすべて行い、屋外での活動は大丈夫であろうとの考えで、近所の公園愛護会活動は継続し、現在は会の会長も務めています。公園は約 4 ha の面積が有り、雑木林、竹林、芝生の広場から成り、会員約 30 人で市から委託を受けた形で、維持管理を行っています。参加できるのは毎回５から１５名程度ですが、年間 150 回程度の活動日を設定して行っています。会の運営計画作成、作業段取りと手配、作業結果の報告、作業の安全管理、ロープワークを始めとした技術指導、行政機関との連絡調整、補助金・助成金の申請等々多岐に渡っていますが、今までの経験が生きていると感じています。約２０年間、会の活動に関わっていますが、その間にメンバーの入替も進んで、新たな出会いも有ります。ボランティアに依る活動であることから３０代から８０歳代までの、様々な能力・技術レベルの人たちの集まりですので、参加可能な時に、出来る事を行ってもらう、無理をさせない、出来栄えに関しては追及しない、参加してくれることに感謝することを基本として会を運営しています。休憩中には様々な話も聞けて楽しいひと時を過ごしています。竹林の管理は１０月から５月までに竹の間伐、筍の採取、竹の本数調整等毎年相当の時間をかけていますが、春先の筍を採取することで会員に還元しています。一般市民へも開放した筍堀大会を実施し、毎年２００名程度の参加が有り、竹林整備の一助と成っています。活動に興味のある方はご連絡ください。【港北ニュータウン緑の会・大塚歳勝土遺跡公園愛護会】　　以上

乗組員紹介

着任のご挨拶

山岡　恵一（一等航海士）
（公財）帆船日本丸記念財団・指導課長

2023 年 4 月より、日本丸一等航海士（指導課長）に着任しました山岡（やまおか）と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

1980 年 3 月に国立児島海員学校を卒業後、運輸省航海訓練所に入所、日本丸甲板員として初乗船しました。従って、今の職場である日本丸は私のマザーシップとなります。

当時の最年少甲板員は、ボーイ長と称して、甲板部約 20 名分の食事運び、食器洗い、甲板部居住区の清掃他の業務の合間に帆船甲板部の仕事を覚えるという毎日で、諸先輩の厳しい指導の下、くたくたになるまで働く毎日でした。

その後、帆船日本丸記念財団や本部での陸上勤務を含む、約 32 年間の練習船甲板部員としての勤務を経て、2012 年より三等航海士に登用され、約 10 年間の航海士生活を送りました。大成丸一等航海士を最後として、2023 年 3 月に独立行政法人海技教育機構を定年退職し、現在に至っております。

ガイドボランティアの皆様の熱心なガイドにより、見学者が笑顔と感謝の表情で船を後にする場面を見るにつけ、ガイド活動が日本丸見学者に大きな付加価値をもたらしていることを感じます。同時に、ガイドボランティアの皆様も見学者の喜ぶ顔が、ご自身の活力につながっているのではないかとお察しします。

今後も、ご自身の健康を第一に考え、ルールの中で周囲とうまく協調しながら、楽しく、生きがいを持ってガイド活動に徹していただけることを願っています。
今後ともよろしくお願い申し上げます。　　以上

2023 年 5 月 2 8 日　総帆展帆　ただし、ロイヤルセール等一部展帆せず

会員寄稿

野に咲く花のような子供たち

安田　岩男

良い子供たちと出会った。
それはコロナ禍に入る前であり、既に 4 年以上経った出来事だというのに、ほんのひと時一緒に過ごせた彼らとの出会いが、得も言われない心地よい余韻として、今も心の中に残っている。

1．子供たちとの出会い

オカトラノオ

それは 2020 年の春、帆船日本丸ガイド担当の日であった。障害者グループと思われる 10 数名の子供たちの一団が、４、５名の介添え人（『支援ボランティア』と言っていた）と共にみなと博物館側のタラップを上ってきた。

一行が乗船し終わったところで、先頭のリーダーに、「日本丸のボランティアガイドですが、ご案内しましょうか？」と問いかけてみた。子供たちは小、中学生と年齢間に開きはあるが障害の程度は軽度のようであり、その状態も様々であった。リーダーにとっては、見学中にガイドに付いて最後まで一団となって行動ができるか不安であったのだろう、すぐの返答はもらえなかった。そこで、「安田と言います。半世紀前の本船の実習生であり、訓練航海の途次この日本丸でパナマ運河を越え大西洋入りをし、ニューヨークまで行ってきました。卒業後は長く練習船勤務をし、汽船の船長も務めました。お子さんたちが分かりやすいように説明いたしますよ」と、やや押し売り気味ではあったが丁寧に自己紹介をすると、「お願いします」と即座に返事をしてくれた。

キエビネ

ガーベラ

続いて、リーダーが「元船長のキャプテンが船内を案内してくれます」と私を子供たちに紹介してくれた。それを契機に、船内を回る途中、子供たちは「キャプテン！」「キャプテン！」と四方八方から、「これは何！」「これは何！」・・と色々な質問を投げかけて来て、一時はそれぞれへの対応で大変であった。

2．階段を上って前部船橋へ

舷門を入って左前の階段を上ると、前部船橋となる。ここは本船がエンジンを使って走るときの操縦室であり、帆船日本丸の施設の中では子供たちが最も興味を示す場所の一つだ。ここに置かれたコンパス、舵輪、テレグラフ、海図、国際信号旗、それにレーダーなどの基本的な航海設備を簡単に説明した。また、一部の子供たちであったが、舵輪の前に立って操作させ、自動車のハンドルと同じ役割を持つことを説明した。ひと通りの説明を終わって右舷階段を下りた。

３．最前部のフォクスルデッキへ

数人の子供たちが、いかにも船橋から降りる階段のステップが怖そうな様子であったので、先に下のデッキに回り手を差しだしてやると、素直に小さな手を伸ばしてしっかりとこちらの手を掴んできた。階段を下りてホッとした子供たちの横顔を見ながら最前部のデッキへ移動した。

ホタルブクロ

ここは、お天気の良いときは気持ちのよい最先端デッキだが、荒天になると、大波が打ち上り最も危険な場所となる。

ネジバナ

そこで「動物探し」やデッキの椰子刷りの話をした。

特に、デッキの椰子刷りは、航海中は当直部の一部と朝起された非直部の実習生が担当し、甲板清掃組とバス・トイレ等の清掃組に分かれて朝別科課業として行う。甲板清掃組は椰子の実でデッキ刷りを行う。この船内の 1 時間弱の清掃がおわると、ようやく朝ごはんを頂くことになるんだとの説明をした。

４．「日本丸のセーリング」

ウエルデッキに下りたところで、セールを展帆して、風の力を使って走る「日本丸のセーリング」の姿というか、その展帆の基本的手順を簡単に説明することとした。

セールを張るときは、マストの横の縄梯子を上り、帆げた(ヤード)に渡って作業をする。高い所での、特に夜は真暗な中での大変危険な作業であること。各セールは、マスト上でしばっているロープを解いた後、デッキに降りてデッキ上にある沢山のロープを引いたり、伸ばしたりして張っていくことを説明した。

イカリソウ

初めのころは、こちらの説明にお構いなく、四方を向いて半ば自由に行動していた子供たちも見受けられたが、少しずつ私の説明に顔を向けて聞いてくれるようになった。子供たちを案内するに際しては、どうすれば彼らの関心というか興味を引きだすことが出来るか、終始、つよく意識しながらの案内となった。

５．トビウオの入浴のお話

ヤマシャクヤク

ウエルデッキから 1 段下のデッキの下甲板に降りる。両側に実習生の居室が並ぶ実習生居住区だ。ここでは半世紀余前の 1960 年、私が実習生の時に体験した、とっておきの「トビウオの入浴」のお話をすることとした。

夕方の当直を終わって、仲間と一緒に実習生浴槽（7，8 人用、海水風呂）に浸かっている時に、涼風を取り込むために開けた丸窓からトビウオ 1 匹がドボンと直下の浴槽に飛び込んできた。入浴するつもりだったのかどうか？でも、トビウオはすぐに死んでしまった。その他、航海中に大きなクジラに出会い、日本丸と衝突しそうになったこと。イルカが日本丸の舳先を目掛けて寄ってきて本船と競争したこと。まるで俺たちの方が泳ぎ速いぞと誇っているかのように、数十頭のイルカが両サイドから次々と本船船首に向け突進してきたことなど、長い帆走航海中に体験した話をした。

６.「８人部屋での体験航海」

ツユクサ

当時、実習生居住区の中央にある八号室は公開されていた。

入室時に「上段はダメだが、下は靴を脱いで入って寝てみてもいいよ！」と説明すると、子供たちは、われ先にと殆んど全員がベッドに入った。場所によっては、一つのベッドに二人又は三人の箇所もあった。仲間と喜びはしゃぐもの、静かに横になっているものと、状況はさまざまであった。

頃合いをみて、「帆船日本丸は、太平洋の広い海原に出て、ヨットのように傾きながら、風や波の音を立てながら走る。　横になって目を閉じて、そうした日本丸に乗っているところを想像してみよう！！！」と、声掛けをした。子供たちは素直に対応。日本丸での仮想ではあるが初の体験航海を大いに楽しんでいた。

短い時間ではあったが、今回の船内案内の中で、子供たちの「8 人部屋での体験航海」は、彼らからは強い反応が見られ、最も喜んでくれた乗船体験であったようだ。

7. 調理室、船長室などの見学

シラユキゲシ

下甲板の右舷通路を後方に移動。機関室の中の大きなエンジンを窓ガラス越に覗きこんだ後、後部居住区を時計回りに進み実習生居住区の後部から一つ上のデッキに出た。左側に毎食 150～160 人分の食事をつくる調理室を見た後、実習生食堂を兼ねた第一教室をとおり士官居住区に入った。船長室(3 室)、士官サロンと順次見学。最後に士官サロンの前の立派な階段を上り後部船橋と無線室を見て最上甲板に出た。

ヤマアジサイ

実習生は、セーリング中は部単位に分かれ、1 直 4 時間、1 日 2 直の当番を行う。荒天の日も昼夜の別なく、後部の二重の大きな舵輪の前に立ち、乗組員と共に、全員が力を合わせ操帆作業に当たり安全航海を続けていく。

終わりに

こうして船内の要所、要所にて大事な事柄を説明しながら一巡した。子供たちがどれだけ話を聞いてくれたか、理解してくれたかは定かではない。しかし、心身がやや不自由だとしても、心の底から素直な、まさに野に咲く花のように心の美しい子供たちを、帆船日本丸に招きその中を 1 時間近く案内したことで、わが子のように彼らと触れ合うことができた。彼らからは素晴らしい機会と時間を頂いた。感謝！感謝！・・・である。

下船の際、リーダーの号令で、子供たちは、後部舷門近くに横一列に整列し、大きな声で「ありがとうございました」と声をそろえて挨拶してくれた。それに応えて「ありがとう。また来てね！」と、私はしっかりと返した。「ありがとう。みんな頑張りなよ！」と、幾度も心の中で叫びながら、タラップを降りていく子供たちを見送った。

孫のような子供たちとの、楽しい心の通うひと時であった。

以上

史跡 東京湾第二海堡

片山　瑞穂

★ 東京湾にある**第二海堡**は、1923 年（大正 12 年）9 月 1 日に関東大震災で被災。すでに大砲の進化で必要性が薄れて廃止・除籍されていたが残存し、現在は侵食が激しく危険なため、2005 年（平成 17 年）6 月以来立入りが禁止されていた。しかし、国土交通省の管理で試験的に上陸ツアーが実施され、2019 年に一般旅行者の立ち入りが可能となったが個人での上陸はできず、民間の各種ツアー会社により特別目的のツアーが企画されている。

過日縁あって、軍事史研究学会と云う学会の主催で史跡第二海堡研修会に参加する機会を得た。以下にその概要を報告する。現地案内は**野口孝俊**氏（国交省関東地方整備局横浜港湾空港技術調査事務所長）。

現地見学を前に、横須賀の記念艦三笠艦内の講堂で講演と説明があり、ドローンを利用した、立ち入りが不可能な場所から撮影した映像の説明もあった。海堡の現場では、上陸時に各人にポータブル無線受信機が渡され、案内人はワイヤレスマイクでの説明なので、狭くて集まれない現場でも少し離れた場所で説明を聞くことも出来た。

★ 明治初期、時の**明治政府**は日本が清国（中国）との海戦で敗れることがあれば、清国艦隊の北洋水師（北洋艦隊）が東京湾に押し寄せてくることを危惧し、敵から首都東京を防御する戦略として、東京湾入り口で防ぐ方針とした。この防御は、三浦半島の横須賀、観音崎、走水、猿島から房総半島千葉の富津を弧で結ぶ線での砲撃によるものとした。

当時の大砲の技術では、射程は 3,000m 程であったため、大砲の射程距離限界から考えると海上に 3 ヶ所は砲台を置かないとカバーできないことから、人工島海堡の建設が計画された。

【東京湾海堡の配置図（Web サイトより）**】**

この計画は、1879 年（明治 11 年）7 月 30 日に、陸軍第一工兵大尉・**西田明則**が、陸軍卿山縣有朋宛に提出した「東京湾要塞建設論」によるもので、富津岬～横須賀の海中に 3 個の海堡（海上砲台）を築造することを提案したもの。

人口島建設の海中工事は未経験のため、論理性および実現の可能性を重視して、水深の浅い場所から建設を始めることで、1881 年（明治 14 年）8 月に第一海堡を着工した。

千葉県富津岬沖の、水深最大で 4m60cm・最浅 1m20cm と比較的浅瀬に、第一海堡として先ず海中に捨石を入れ、野面石（戦国時代の城壁の技術）で囲った堤防を築き内部に砂を充填して（まだコンクリートのない時代）砲台の建設をした。西田明則少佐も自ら水

中に潜り海底地質、海流調査など活躍した。1890 年（明治 23 年）12 月に完成。
　1923 年（大正 12）9 月 1 日関東大震災で被災し、浅瀬にあった第一海堡は被害が少なく、第二次世界大戦まで海堡として運用されていた。現在は立ち入りが禁じられている。
　第一海堡に関しては、千葉県富津市に属し、財務省関東財務局が管理している。

★ 第一海堡の実績を基に実現の可能性ができたので、次に水深の深い（水深 8m～12m）沖合に第二海堡として建設することとなった。第二海堡は、観音崎より約 6km、富津岬より約 3.5km に位置して浦賀水道や中ノ瀬航路に接している。これは、第一海堡から先の射程を補い、富津沖から約 5km の射程距離を確保し、浦賀水道を通る艦船への追従攻撃も可能となった。（観音崎との 6km の間にはもう一基海堡を置かないとカバーできない。）
1889 年（明治 22 年）8 月に起工したが、本格的工事は 1892 年（明治 25 年）に開始して、1914 年（大正 3 年）6 月に完工している。追って第三海堡が建築されるが 1920 年頃には大砲の進化で必要性が薄れて、第三海堡が竣工した 1921 年（大正 10）年のすぐ後には廃止・除籍されていた。

★ 主題の、第二海堡には**土木建築技術的**には貴重な歴史遺産があり、第一海堡の経験の実証と、土木黎明期における煉瓦製造、当時では不思議な丸みを帯びたコンクリートの波返しやアスファルトの採用、海上人口島の地盤構造物と護岸の建設技術、西洋土木技術の導入と日本古来の石の積み方や漆喰、鉄など融合技術の新素材などの実物が残っている。また外国人に頼らない日本人による建設も特徴である。
　構造的には、砲台の地盤となる強度、発砲による反動に耐えることと移動（ズレ）による命中精度低下防止、風波による護岸工事技術、深水圧への耐強度など強化の実績がある。
　第二海堡の最下部に使用された石積み間詰めのコンクリート、および 27cm カノン砲台の砲座基礎部にコンクリートコアを用い、石積み間詰と円形周壁には

【製造者刻印のある煉瓦を示す案内人】

【積石などの融合技術】

【丸みを帯びたコンクリートの波返し】

竪窯焼成のセメントが使用されている。

これらの貴重な遺産は、関東大震災で破壊され、終戦時には連合軍によって爆破破壊され、その後風波にさらされて崩壊し始めていて危険なので立ち入りは禁止となった。

その後、これを守るために護岸工事が行われ、**文化遺産**として残す活動が行われた。

【地盤構造物と護岸建設】

第二海堡の建設実績は、次に、異常とも思わる水深 39m の海に人口島の第三海堡を造る技術の基礎として、日本人技術者が米国に技術指導を行いに渡米したこともあり、そのおかげで、連合軍によって破壊された部分の元の姿が米国の公文書館(NARA)に残されていて、その後公表され、**土木建築史研究家にとっては驚喜の発見であった。**（今回の企画の動機でもある。）

【太陽光発電パネルと灯台】

現在灯台や無線標識の設備があるが、電源は太陽光発電を用いている。

★ 第三海堡については、追浜に陸揚げされたことでもあり日本丸ガイド仲間や周辺の仲間を集めて、夏島都市緑地周辺、貝山緑地、貝山地下壕、夏島貝塚、明治憲法起草の地の碑などの歴史遺産見学会などを企画したのでここでは省略する。

【通船：シーフレンド】

★ 通船（シーフレンド）は記念艦三笠の脇の三笠桟橋から発着し、東京湾中ノ瀬航路を横切って第二海堡に行くために、中ノ瀬航路を頻繁（1 日 500～800 隻）に航行する大型船の合間を縫って横切るため、通過待ちの待機時間があって所用時間は不特定であるが、この日は快晴で海面も穏かで、かつて自分達が乗った大型船を外部から眺めるのも乙なものであった。

（了）

操機手Ｈさん

米原　健一

１　Ｈさん

Ｈさんは、私よりも少し年上の長崎県出身の人で、私が航海訓練所に就職後何度か乗り合わせたが、機関部ということがあり、話をしたことはなく、昭和５７年９月から日本丸に一緒に乗り組んだ時にも同様であった。

２　遠洋航海出航

昭和５８年頃の日本丸・海王丸両帆船の下半期実習訓練は、商船高等専門学校航海科を９月１６日に乗せ、内航を行って初期訓練を実施し、翌年１月１０日頃東京を出てハワイの港に寄り、３月１０日頃東京に戻る約６０日の遠洋航海を行って下ろすというものだった。

昭和５８年１月１０日日本丸は、商船高等専門学校第１２期生航海科７７人（以下、データーは航海訓練所の「遠洋航海報告」を参照。）を乗せ、海王丸とともにホノルルに向けて東京の晴海航海訓練所専用桟橋を出航した。

日本丸は、翌日１１日の正午位置が北緯３４度３８分東経１４２度２６分で、１３時から実習生・甲板部総員が各マスト配置に付き、１３時３０分総帆（この頃の冬の航海時はロイヤルなし。写真は浅水嘉治夫さん撮影、ロイヤルがない状態での帆走時のもの）を展げて帆走を開始した。

帆船では帆走が始まると機関部は航海当直がなくなり、副缶当直に入る者と日勤者のグループに分かれていた。この頃成人式は１月１５日であり、この時、日本丸では１５日（祝日・土）、１６日（日）を連休とし、航海当直に入らない甲板長など甲板部の一部、そして機関部のほとんどの者が休日日課となっていた。

私は、当時二等航海士で、０-４直に次席三等航海士Ｂ３/Ｏとともに入っていた。

日本丸は、１１日・１２日には風力６（風速約１１ｍ～１４ｍ）の西寄りの風を受け、１３日低気圧が接近して一時南寄りに変わったが、低気圧通過後再び西寄りの風になり、風力８（風速約１７ｍ～２１ｍ）と強まって１４日正午～１５日正午の平均帆走速力が９.４１ノット、１５日正午～１６日正午の平均帆走速力は７.９４ノットとなっていた。

３　海中転落と救助活動

１６日私は０-４時の航海当直を終え、実習生への対応や航海日誌の記載などをＢ３/Ｏに任せて船内巡視に向かった。どのような順序で船内巡視を行っていたのか覚えていないが、診察室に続いて機関部食堂の前を通った時、扉が開いていて中に人の気配を感じ、後ろ姿をちらっと見ただけで通り過ぎた。やがて船内巡視を終え４-８直の一等航海士Ｃ/Ｏに報告後、甲板部食堂（現在の乗組員休憩室）に行き同じ当直に入っていた甲板部の面々とのお疲れさん会に参加した。これが０４時３０分過ぎであった。

私は、約１時間後お疲れさん会を終えて自室（士官サロン手前の右舷側食料等搬入口の前の部屋）に戻り、ボンクに潜り込んで間もなく、デッキ上をバタバタと走る音が聞こえ、その直後アラームに続いて船内マイクによる「人が落ちた、右舷」とのＣ/Ｏの声を聞いた。

私は、デッキを走る音とその走り方に異常を感じていたので、Ｃ/Ｏの声でボンクを飛び出し、急いで防寒着を着るなど服装を整えて右舷側のデッキに駆け上がった。（北西風で、ポートタックだったのだろう）その時、目に入ってきたのが海面を上下しながら流れていく自己点火灯の明かりであった。

帆走時の救助艇部署は、救助艇の降下作業を行う者と繰帆を行う者とに分かれ、次直の航海士（この時は次席二等航海士Ｂ２/Ｏ）が救助艇担当で私は操帆担当になっていた。

しかし、Ｂ２/Ｏがまだデッキに上がってきていなかったので、私は、救助艇と指示された１号艇（現在の１号艇…機付）に走り寄り降下作業の指揮と作業に当たった。間もなくライフジャケットを着け双眼鏡を持つなど身支度を整えたＢ２/Ｏが現れたので同航海士に降下作業を任せ、ヒーブツーのための総帆作業の指揮にあたったが、ブレースを引いたり帆を絞ったりデッキを走り回わり、何をどうしたのかよく覚えていない。ただ、Ｂ２/Ｏ指揮の下、実習生や甲板部員などを乗せた１号艇が大きなうねりの中、右舷側を後方に走り去ったことと、操機長が「Ｈがいない」とつぶやきながらデッキに現れたことを記憶している。

実習生・乗組員の点呼を行ったところ、行方不明者は、私が航海当直後、船内巡視中に機関部食堂で後ろ姿を見た操機手のＨさんであった。

０８時は過ぎていただろうか、１号艇がＨさんを発見できず救命浮環のみを回収して日本丸に戻り、揚収作業が始まった。ロングペインターなどを取り、艇内で作業に当たる２人の甲板員を残して他の艇員をジャコブスラダーで本船上に上げたあと、２人の甲板員が艇首、艇尾に分かれてダビットのブロックを１号艇のフックにかけようとするが、風下側であっても２メートルほどあるうねりのため艇が大きく上下、前後、左右に動き、甲板員がブロックから体を躱しながらの作業となるため、なかなかブロックをフックに掛けることができない。船尾側が掛かったあと甲板員と交替して１号艇に下りたベテランのＨ操舵手が船首側のブロックをフックに掛けてようやく揚げ始めた。

１号艇は、日本丸が１９７６年アメリカ建国２００年祭の帆船パレードに参加する際、グラビティ型のダビットとともに新たに設置されたもので、艇を揚げる時モーターを使うため艇が波にたたかれない安全な高さまで一気に揚げることができない。

この時も巻き揚げ始めたものの艇が前後左右に大きく揺れ、うねりがしばしば艇を持ち上げる状況が続き、大きく左右に揺れた時に艇の左舷側が本船に激しくぶつかり、ビルジキールの部分が艇体にめり込むという状態になったが、ようやく揚げきることができた。

１６日の正午位置は、北緯３１度４４分　東経１５８度２０分、機走を始めたのが０６時３９分であった。

４　捜索

日本丸は、航海訓練所などに報告するとともに付近を航行する船舶に緊急通信を行うなど必要な措置を取った上、機走に移り、メインマストのトップ台に見張り員を配置するなどして捜索を始めた。

この頃の日本丸の船位を求める航海計器は、デッカ、ロランＣ、オメガであり、衛星航法装置がなかった。風力６程度の風が吹き続け約８ノットの速力でうねりの中を帆走中、転落後直ちにロランＣやオメガで船位を求めたとしても、正確な転落地点を求めることは不可能であったと言わざるを得ないが、転落したと考えられる地点にブイを投下し、捜索救助マニュアルＭＥＲＳＡＲのパターンによって捜索を行った。

日没後、海王丸が現場に到着し、両船で海域を分けて捜索救助マニュアルＭＥＲＳＡＲパターン２によって捜索を行うことになった。

日本丸と海王丸による捜索活動は、一時的に衰えることがあったものの風力５～７の西寄りの風が吹いて大きなうねりと白波が生じる中で、１７日、１８日と続けられた。

１８日夕刻航海訓練所から捜索打ち切りの指示が届き、海王丸は１９時３０分捜索を取り止めて現場を離れ、ホノルルに向けて実習訓練を再開し、一方日本丸は、規模を縮小して翌日朝まで捜索を続けることになった。

１９日０８時２０分頃日本丸は転落地点に戻り、この地点を旋回して最後の捜索を行ったあと、０８時３０分転落地点を中心に右旋回を続ける中、実習生・乗組員全員がプープデッキ後部右舷側に整列しＨさんとのお別れ式を行った。船長が涙ながらにお別れの辞を述べたあと、全員が姿勢を正して１分間の黙祷をささげた。

その後、長三声を吹鳴し、おにぎりと果物を海中に投下して式を終え、針路をホノルルに向け、転落地点をあとにした。

３日間続けた捜索中、私は、先にも後にも、あれほど海面を見つめて見張りを行ったことはなかった。白波の中に海面を漂うゴミや、時には大きな白い冷蔵庫が浮いているのを見つけ、こんな物まで太平洋上を漂っているのかと驚いた。

５　その後

日本丸は、２月７日０８時５０分ホノルル港９番埠頭に着岸し、往航を終えた。

ホノルル港では、Ｈさん転落の調査と１号艇の修理が行われた。

このような転落では、海上保安庁は、事故、事件の両方から調査を行う。今回の場合、たまたまウエルデッキで夜明け前のコイルアップ作業に当たっていた実習生がハンドレール上に腰をかけていたＨさんを見ており、その後「あ」という声を聞きその方向に顔を向けて海中に転落する姿を目にしていたため、事故と判断されたと聞く。

私の海上生活を通じて航海中に海中転落によって行方不明になった人はＨさんだけであり、本人や家族の気持ちを思うと、やるせない。

あの時から今年で４０年、ガイドを行っている現在でも１号艇が目に入るとＨさんの顔を思い浮かべ、当時のことが頭をよぎる。　　合掌。

文ちゃん航海記：天国に一番近い島への回航

加山　文治

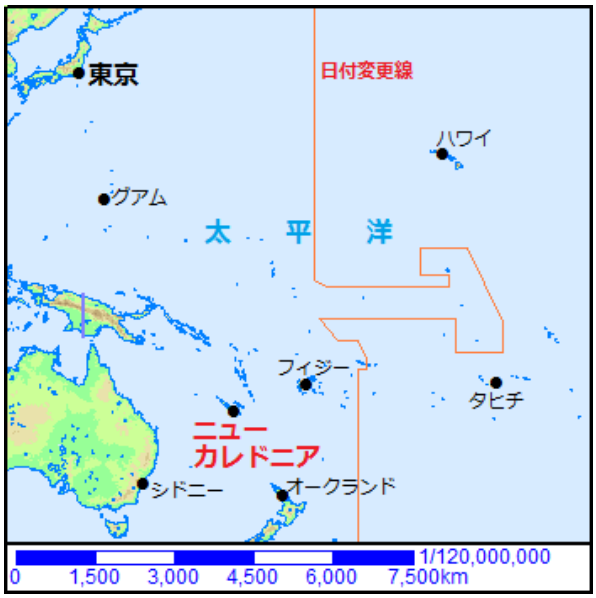
潮気の抜けかかった方が多い「帆船日本丸ガイド会員」の中で 80 歳を過ぎても年に数航海、「現役の船乗り」として荒波に揉まれているのは、私一人だけではないだろうか？

今年 5 月、438 トンのマグロ漁船を静岡県焼津港から南太平洋の島・ニューカレドニアに回航した。ニューカレドニアはフランスの海外領土であり人口約２７万人、首都ヌメアの人口は 10 万人、1774 年キャップテン・クックが寄港し、世に知られるようになった。日本では「天国にいちばん近い島」（1966 年森村桂著の旅行記）ですっかり有名になった所であり、近年は 2008 年にユネスコの自然遺産に登録された「ニューカレドニア・バリア・リーフ」を目当てにダイビングやシュノーケリングを楽しもうと多くの観光客が訪れている。世界旅行のプロである JTB スタッフが海外の新婚旅行先としてハワイ、ヨーロッパ、タヒチ、モルディブ等に次ぐお薦め、風光明媚な観光地である。

歴史的には日本との繋がりも強い。それはニッケル鉱山であり、1892（明治２５）年に 600 名の単身日本人が働きに行ったのが始まりで、1919 年までには合計 7000 名に上る日本人が移民し、多くの人が現地の女性と所帯を持ったとある。太平洋戦争の終結で殆どの日本人は引き上げたが、その子孫は現在でも 8000 人ほどいると資料にあった。

そのニッケル鉱山であるが、今でもコバルト埋蔵量世界第 4 位、ニッケル輸出量世界第 4 位とある。しかもこのところニッケル輸出第 3 位のロシアがウクライナとの戦争の影響で輸出低迷、そのためニューカレドニアのニッケル重要度が高まっている。日本のニッケル鉱石年間輸入量は 400 万トン、その約 50%はニューカレドニア産だとあるから鉱石運搬船で同地を訪れたガイド会員もおられることと思う。

ニッケルは、低炭素社会の実現において重要な耐熱材料等の高機能・高付加価値材料や電池材料として重要な資源であり、希少金属としても注目を浴びている資源である一方、資源採掘に伴う生物多様性への影響等も見逃せない。絶滅危惧種の国鳥・カグーを始めとする固有の動植物の生態系、自然遺産に登録された世界第 2 位の大きさを誇る美しいサンゴ礁の景観は是非守って欲しいと願う次第だ。なお、今年 1 月在ヌメア日本領事館が新設されたというが、太平洋戦争終結後初とあったのには驚いた。



さて、本題の回航記は次の如し。今回、私は二航としての航海だった。

＊＊船名　：徳栄丸・JGCF、全長：50m、船幅：14m、吃水：４m、船齢：26 年

＊＊回航員：日本人６名（船長、一航、二航、機関長、一機士、通信長）

　　インドネシア人６名（機関員２名、甲板員３名、コック長１名）

4 月 17 日　1200 自宅出発・1400 焼津港着、スーパーマーケット買い出し後ホテル泊

4 月 18 日　0730 ホテル発　　0800 乗船　　1100 出港（波浪４，SSE 風力４）

19 日　波浪３，風力４（久しぶりに揺られてやや船酔い気味、夜には治る）

私の当直は原則としてヨンパー（0400～0800，1600～2000)、船長はゼロヨン、一等航海士がパーゼロであった。尚、インドネシア人は海域の慣熟度や行き交う船舶の多さ等を考慮し、日本領海航海中の当直はなしとした。

20 日　夜、小笠原諸島の東側通過。スピード 11.0 ノット、Co.170.00

21 日　日本領海を離れる。台湾の漁船と出会った。

22 日　本日よりインドネシア人当直入り、波浪４、風力４で時化

23 日　Noon position 18-11.0N　long 151-18.0E 波浪５、ESE 風力５

台風がフィリピン東海上に発生。

（インドネシア人コック長の料理はまずいが、1 日おきに出るマグロの刺身が救い）

24 日・25 日・26 日　波浪５　SE 風力５　時化が続く

27 日　Noon position 05－25.0N　169－13.0E

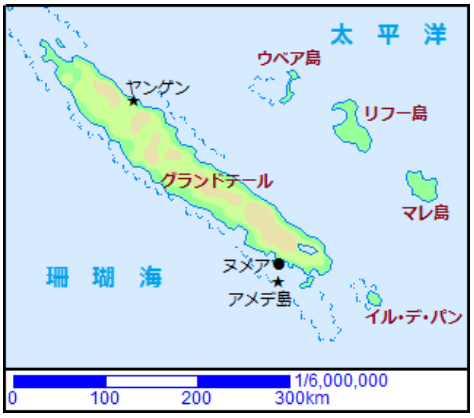
28 日　台風は熱帯低気圧に変わり、風は収まったが波浪有り。

29 日　Noon position 02－46.0N　161－40.0E 海上穏やかになる。

残航程 1340mail、sp'd 11knot 1930

西方に北から南に向かう Jet 旅客機有

夜中に赤道通過



30 日　ソロモン諸島通過。南半球の天候

良好海上穏やか！依然船に出会わず。

Noon position 06－57.0S 162－50.0E

5 月　1 日　少々海上時化、うねり有り。波浪４

NNE 風力４、

残航程 825mail sp'd 10.5knot

2 日　ニューカレドニアの北端に達する

3 日　ニューカレドニアの北端を回り、島を見ながら西側を航行。海上穏やか。

4 日　1600 ヌメア港外着、回航全航程 3970mile 終了ドリフティング。

5 日　0700 S/B, 0800 日本から空路来た交代要員６名（船長、一航、甲板長、機長一機、通信長）＋代理店員１名計７名来船、船の引き渡し終了し交代。

回航の６名はボートでヨットハーバーに。検疫・税関検査なし上陸。

1100 専用バスでホテルに到着、パスポートを代理店員が集めて手続き、3 時

間程で返却されて入国審査終了。
昼食はブロークン英語で注文するフランス料理、ビールを注文すると宿泊代とは別料金とのことで1杯500円程度、船長が纏めて米ドルで払ってくれた。
1400 昼食終了、部屋に戻りシャワーを浴びて暫しレスト。
1700 代理店員が来て、タクシーでヌメア空港へ向かう。空港までは高速道路で約3時間半かかった。

6日　0100 ヌメア空港発　エアカラン航空エアバス、成田までの所要時間は約9時間の旅、乗客は8割ほどで、その4分の1程が日本人だった。フランス料理の機内食は大変美味、飲んで食べて3回トイレに行き、ぐっすり眠って、朝7時過ぎ成田空港に到着。入国時のコロナ検査もなく11時半に帰宅、20日間に及ぶ回航の旅を終えた。

今回の回航 438t は漁船としては大きい船であるが、全長 50m と日本丸の半分ほどの小船である。幸い大時化には遭遇せずまずは順調な回航旅であった。しかし、折角南太平洋の楽園、天国に一番近い島を訪れたにも拘わらず、現地滞在僅か1日足らず、ホテルでのフランス料理を楽しんだだけのトンボ返り、観光も街を買い物がてらブラツクこともなし・・・これが回航業の悲しさである。

記念として現地通貨を持ち帰ったので、いつの日か観光で訪れてこのコインを使ってみたいと思う。それにしてもコロナウイルス騒ぎが続いた4年の間に、何度か回航を終えてやっと帰国したのに、空港のホテルで 1wk とか 2wk もウイルス検査待機を経験した。今回やっとそれがなくなった。これからも、体が続き・お声が掛かる限り世界の隅々までも船を届けるこの回航業を続けたいと思っている。

体力が余って、暇を持て余しておられる日本丸ガイド会員の皆さん、よろしければ潮風をどっぷりと全身に浴びる回航業でご一諸しようではありませんか。

終わり

瀬戸内海クルーズ

岸本　宗久

海洋会創立 100 周年記念特別委員会に加わった広島在住の石津則昭さん（東船大 26E）から瀬戸内海クルーズに誘われた。同委員会で一緒に仕事をした石田隆丸さん（東船大 22N）も行きますよという。外航船育ちの私たちにとって、瀬戸内海の島を巡るクルーズなんて滅多にないチャンスだ。というわけで、私も老骨に鞭打って参加することにした。

6 月 16 日、午前 7 時、「年寄りなのだから無理しないでね」という、妻の励ましなのか冷やかしなのか判然としない声を背に家を出た。梅雨なのに快晴。今日のクルージングを思うと心は弾み、体も軽い。

梅雨晴れや足取り軽きこと数歩

久しぶりの新幹線でうとうとしているうち、4 時間しないで広島に到着。石津さんが出迎えてくれた。ほどなく石田さんも到着。石津さんの愛するマツダの車で、太田川河口にあるボート係留地「ボートパーク広島」に向かう。見事な係留施設で、広島市のインフラ施設の質の高さに驚嘆。われわれの乗るボート“Piro-Piro Ⅱ”は石津さん所有の 10 人乗りで、LBD は 7.0x2.6x1.4(m)で、エンジンはホンダの 150 馬力船外機。小形の GPS も備えている。出航準備は若い二人にお任せ。石田さんも現役のヨットマンなので極めて手際が良い。準備点検確認し、“Piro-Piro Ⅱ”は午後 1 時 15 分、広島を発し、往航の目的地有津（あろうず）に向かった。

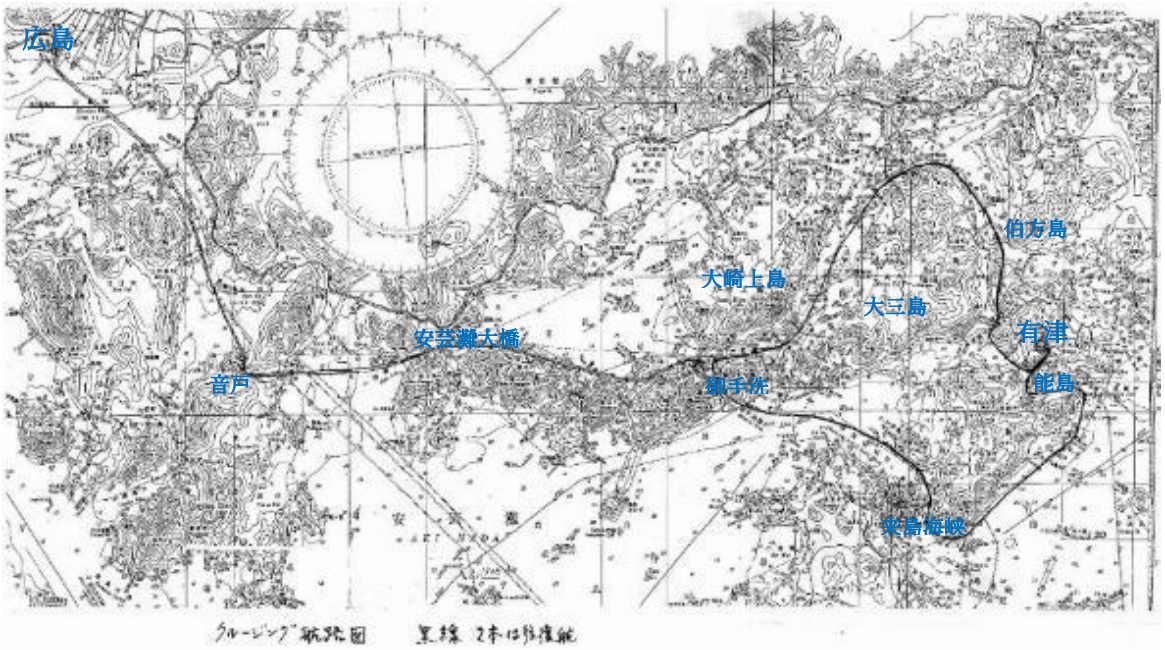
出航す緑の汐路瀬戸の海

石津さんは機関科出身だが、1 級小型船免許を有し、本船のオーナーなので、今回のクルージングの船長として運航を委ねることとし、航海科出身の石田さんと私はもっぱら見張りと操舵に当たることを申し合わせた。

太田川を出ると、江田島を右、呉港は左に見て、音戸の瀬戸を抜け、猫瀬戸を通り、安芸灘大橋を上に見て、安芸灘の北に出た。このルートは『筑前紀行』を著した米沢（上杉）藩士鐵孫左衛門景康ら一行が、筑前からの帰路、安芸の宮島から鞆に向かった際の航路と同じである（水野恵子編：筑前紀行）。元禄時代の武士の船旅を想い感興一入。前方は広く開け、海原には光が満ちている。左に上がれば柳瀬戸、右に真っすぐ進めば明石瀬戸。エンジンは快調で、回転音も滑らかに、石津船長の操船も見事なものだ。右は上蒲刈島、前方は左手に大崎上島、右手に三角島、大崎下島の緑の山が重なって、心地よい風は爽快である。

瀬戸の海島重なりて緑満つ

それにしても、こんなに島が重なり合っていては、島の間の水路がどこにあるか全くわからない。初心者にはとても通航できる水域ではない。Radar も GPS もない時代、瀬戸内の海賊が警固料を取って水先案内をしたのは、その間に多少手荒いことがあったとしても、やむを得ない必要悪であったかもしれない。



本船は三角島と大崎下島の間を通り、同島北側にある平羅島と中ノ島に挟まれた狭い水路を抜けて御手洗港に入った。右手には重要伝統的建造物保存地区らしいレトロな街並みが望見できる。微速力で御手洗港を南下し、安芸灘東方の来島海峡に向かう。津島の潮流信号は北流が終期に近付いていることを知らせており、渦潮が頻繁に現れだした。石津船長は大型船が通らない東水道を目指した。潮目の東水道を抜け、竜神島を左に見て左に大きく変針し、大島沖を北上。大島北東端の頸切島で左転し宮窪瀬戸に入ると、いよいよ村上海賊の根拠地であった能島が見えてきた。日は傾き、逆光で前方が見にくい。能島を右に見て、右に変針し、舟折瀬戸に入った。伯方島と鵜島に挟まれた、強い潮流で知られている。渦潮が次々に現れ、石津船長の操船も慎重さを増したように見えた。と、目の前に波高 1m ばかりの大きな渦潮が押し寄せてきた。エンジンを落とし、船首を斜めに立てたが、“Piro-Piro II”は大きく揺れ、大粒のしぶきの雨を浴びた。海賊の仕業だ！とも思ったが、瀬戸内の安全航行を支えたことは無視され、荒々しい仕業だけを取り上げ、極悪非道と非難する世間のつれなさに対する無念の涙雨だったのかもしれない。

夏の潮海賊衆の無念かな

日も沈まんとする頃、本船は有津の桟橋に着いた。小さな防波堤に、魚を狙っているのか、青鷺が一羽、じっと海面を見つめていた。

夕日浴び青鷺一羽防波堤

有津の宿は民宿「うずしお」。シャワーを浴び、夕食。ビールを一気に飲み干す。その旨いこと。そして、石津さんお勧めの海鮮料理に舌鼓。

ビール干す赤魚（あこう）虎魚（おこぜ）鯛（たい）瀬戸の味

船乗り仲間は一次会では済まない。部屋に戻って焼酎をやりながら船員社会の行く末を語りつつ床に就いた。外には夜釣り舟の灯りが見え、遠くにかすかな汽笛が聞こえていた。

暗き海灯火（ともしび）一つ夜釣り舟

梅雨夜空か細き汽笛瀬戸の宿

6 月 17 日、ぐっすり寝たようで、みな早めに起きた。早朝の有津のまちを散歩に出たが、小さな港町で、見るべきものがないのがむしろ新鮮に感じる。今日も朝から素晴らしい天気で海風が気持ちよい。暑くなりそうだ。

梅雨晴れの海風吸いぬ瀬戸の朝

朝食後、午前 8 時 30 分桟橋を出た。当初大三島に寄り大山祇神社をお参りする予定だったが、暑くなりそうなので、長い道程を避け、御手洗港に立ち寄ることにした。有津から舟折瀬戸を西行し、右に回って鼻栗瀬戸を北上。潮流がかなり強い。大三島を左手に見て大きく迂回し、“毒ガス島”として知られる大久野島を右に見、左に変針して南下。おちょろ舟で有名な木江港を右に見ながら、明石瀬戸に入り、岡村島と中ノ島の間を抜けて御手洗港に到着。島々の間を縫うようなクルージングを満喫。

瀬戸内や島縫うて航く夏しぶき

御手洗港は鏡のような水面に岡村島の影をくっきり映し、静寂の中に鶯の声が聞こえた。

御手洗の港は万緑の島映す

御手洗や老鶯鳴いて潮満ちる

上陸して街並みを歩くと、時代錯誤に陥りそうな古い船宿が並んでいる。炎天下の狭い道筋を歩いていくと、古刹南潮山満舟寺の石垣が現れた。大小まばらな石で築いた“乱れ築きの石垣”として知られているようだ。石の間には小さな草花が自生している。酢漿草（かたばみ）を見つけた。

乱れ石垣に酢漿草満舟寺

昼食に穴子飯を食べた。なかなか良い味だったが、値段は 2,800 円。値段もなかなかなものだ。

いよいよ帰路に着いた。平羅島と中ノ島の最狭部を抜けて、三角島と豊島の間を過ぎると

後は往路の逆をたどるだけ。炎天の下、瀬戸の島々は昼寝をしているような風情。

炎天に瀬戸の島々一休み

上下の蒲刈島を左に見、安芸灘大橋の下、音戸の瀬戸を通り、途中、石津船長に代って操船に就いた。久しぶりの操舵に緊張したが、午後2時50分、無事ポートパーク広島に着いた。着岸後の片付けを、石津さんと石田さんがスムーズに済ませ、再び石津さんの車で広島駅まで送ってもらい、今回の瀬戸内海クルーズは終わった。この年になって思いもよらぬ感動的な旅になった。石津さんのご厚意と、お心遣いに厚く御礼を申し上げる。

石田さんは他用があるとのことで、広島駅で別れた。新幹線に乗り、冷たいビールを飲むと、疲れがどっと出た。気が付くと列車は三河安城を過ぎていた。何となく、まだ夢見心地でいると、富士川の鉄橋越しに、白い帽子を脱いだ黒い、がっしりした富士山が夕空に聳え立って見え、夕日に照らされた裾野は長く、ゆっくり延びていた。

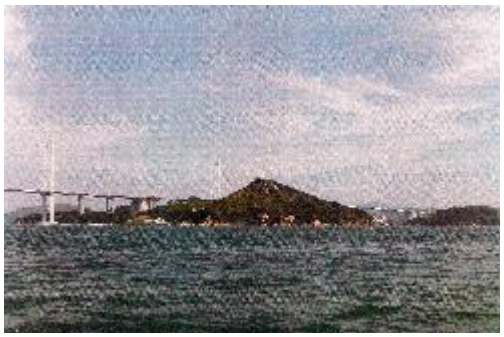
梅雨空に富士山黒く屹立す

夏陽差す富士の裾野の果てまでも

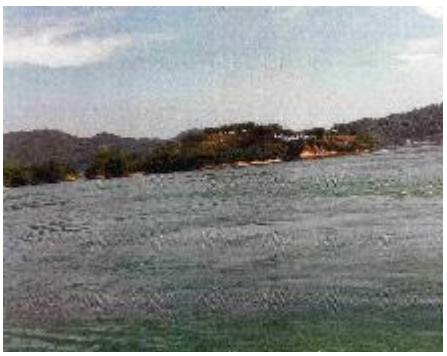
家に帰り着くと、時刻は午後9時30分だった。

終わり

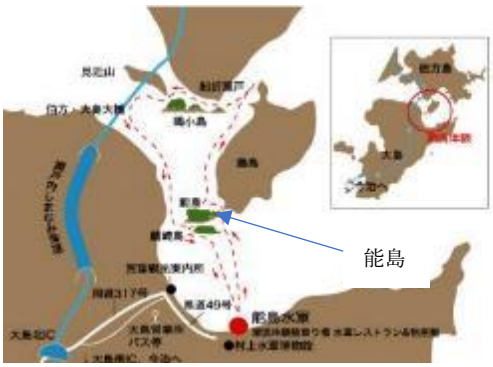
音戸の瀬戸南口



来島海峡中水道中渡島灯台



宮窪瀬戸から能島を望む



能島には村上水軍の一派・能島水軍の水軍城がある

帆船練習船の転落事故に思う

林　作治

練習帆船日本丸の人身事故再発防止の為、フルハーネス墜落防止装置を利用することになり結構なことである。安全ベルトもなく、素手と素足でマストに登り展帆と畳帆を繰り返してきた歴史を思うと、安全と危険に対する考え方に時代毎の違いがあり、感慨深いものがある。

しかし、フルハーネス装着のような安全対策・訓練法で育てられた学生が、将来責任者として乗船した際、果たして緊急事態に十分対応できるのか危惧している一人である。

訓練には緊張感が必要であり、自らの力で自らを守るための危険予知・抑止、生命保持が簡単ではないことを自覚する為の訓練があってよい。古いと言われるのを覚悟で言えば、安全ばかり強調して安全施設設備に頼るひ弱な若い船員であってほしくない。責任ある海上職員となるためには、海上の危険は陸で考えるほど甘いものではないことを身体で学ぶことが必要なのだ。

帆船に乗船した私は、練習帆船の貴重な経験、体験、達成感を今でも忘れることはない。乗船当初､手に汗を握る緊張感をもって作業した高さ４５ｍ近いロイヤルヤードでの訓練、それらを繰り返す毎に、総帆展帆による体力づくりに慣れ、日々逞しくなる自分を感じたのであった。船会社に就職し、陸上一般の人には経験できない海の知識と安全・確実な運航・運送技術を持つ船員として役立ち、かつ頼られたことに誇りと自信持ったのは、あの帆船での航海実習のお陰だと感じている。

今回の事故後、流行のブログで船業界独特の安全軽視、帆船礼賛の思考、帆船訓練を単純な精神教育だと決めつけ、安全対策が低レベルと指摘する御仁がおられるが、日本人の海に対する無知を証明したような机上論でしかなく残念でならない。

明治この方営々と育んできた練習船の船員教育と現場訓練の役割をバカ呼ばわりされ、愚か者と言われたような気がして怒りを感じる。(興味ある方は、「Hatena Blog：蓬門　日本丸の転落死亡事故について」を見て頂きたい)

長い時間をかけて諸先輩が経験し積み上げてきた安全対策を並べ立てているが、海の人間なら誰でも学び知っている内容である。現場で自然と向き合い想定外の危険に対処する術、様々な形で現れる危険予知とその抑止を身体で覚える教育が洋上の帆船の現場訓練であったことを勉強してから批判してもらいたいと思う。自然の脅威、危険もわからぬ御仁のメディア的に煽る批評は止めてもらいたいものである。相手が不明なこと海上経験も無いと推測されるので反論する気もないがブログで帆船無用論を強く言っているので帆船ガイド

をしている立場から敢えて私見を述べてみたい。（本誌第１２号掲載の山本勝氏（TN-15）特別寄稿も拝読、参考にさせて頂いた。）

帆船日本丸ガイドでは“命の 3 点保持”や“船の安全は自然と戦うことではなく共存である”ことの意味を説明し、人命の安全、海への慣れ、洋上の船の危険等を身体で学んだ帆船訓練の体験談を紹介している。そして日本人の日々の生活が、貿易量の 99%を輸送する船員の安全・確実な運航と安全輸送に支えられていることを理解してもらった時の喜びと満足はこの上ないものである。ガイドをしていて残念に思うことは、**[四面を海に囲われていながらも海を知らない、帆船日本丸の目的、存在を初めて聞いたという訪船者の多いこと]**である。資源のない島国日本にとって、海上輸送は当たり前であり、地味で真面目な日本人船員が空気のようになっている現実は、日本人の平和ボケ同様、ある意味誇りなのかも知れない。

練習帆船の転落死亡事故は初代の日本丸、海王丸の代替船迄の６０年間では一件のみであった。これが多いか少ないかは別として人命を失ったことは大きな悔いであることは間違いない。しかし諸先輩が築き上げてきた海の安全に対する経験と知識をそれぞれの指導者が学び時代時代の最良の手段を選択した教育と訓練に間違いはなかったと思う。

解剖学者の養老孟司氏は“自分の中に自然を取り戻せ、現代の都市に住む人間は誰かの脳で考えた人工物に浸り切っておりそれが快適なのでわざわざ海や山に行こうとは思わなくなっている”という。自然を自らの五感で知ろうとする努力をしないと、想定外の自然の持つ脅威に危機を感じなくなるという。若い頃から自然と交わることが少なくなり、安全な環境に慣れて体力も思考もひ弱くなり、危険予知・抑止の能力を失いつつあるという。

近代化により安全設備・防備が進み、安全と言われる舶（人工物）に乗船運航している間に、いつの間にか第３者が五感で知り情報化されたマニュアルや規則等を見るだけ（情報の処理と言うらしい）で、安全を勝ち取ったように過ごして安全ボケになり、海の自然の脅威と危険察知が疎かになっていると言い変えられる。

現在の船舶も所詮人が設計し建造し、人間が運営管理している以上経済を無視した完璧且つ絶対安全な船ではなく、安全運航もそう簡単に達せられるものではないことを船員は誰でも知っている。その欠陥をカバーしているのが、海の自然と直に接し帆船と汽船を通して、危険と安全を身体で覚え逞しく育った船員であることを忘れて欲しくない。海上の安全対策の大宗は、船員の命と引き換えに積み上げられたものであり、机上の論理、調査、研究だけでできたものではない。陸上では得難い指導力と組織力を育成する帆船訓練を若い船員から奪ってはならない。

日本の海運は大型練習帆船と言われる明治丸、大成丸、進徳丸、日本丸初代、２代、海王丸初代、２代、夫々が時代に即した教育と訓練による船員育成によって支えられてきた。そ

れにも拘らず、訓練中の人身事故をきっかけとして今の時代に何故帆船が必要なのか、国がやる必要があるのか、と帆船の効用を疑問視する人の存在は残念としか言いようがない。

日本人はもともと海洋民族でなく、農牧民族（お百姓さん）であり海に慣れる必要がある。その為の訓練が明治この方延々と引き継がれ、日本の海運を安全運航と安全輸送で世界に冠たる海運までにしてきたと言える。

これからも先人の貴重な経験で作られた安全の知識を基礎として、気候変動と地球環境破壊の中にあって極端化する自然の脅威、想定外の危険を自らの五感と身体を使って挑戦できる現場力と人間力を養う帆船訓練を是非継続してもらいたいと願っている。

船社会は狭いが故に、国家の存続にもかかわる海運産業を一般市民に十分に理解し納得してもらうことは難しいが、諦めずに継続して“船長母校へ帰る”、“既存船の一般公開”、“日本丸のガイド”等で「帆船の魅力、練習船の必要性」の理解を深める努力も必要である。

ご承知の通り、最近の海運業界は伝統的な港湾荷役や貨物輸送の枠を離れオフショア事業が進み海上経験者が必要とされている。深海海底資源の探査や採掘の為の調査船、洋上石油貯蔵船、洋上積取・輸送船等が活躍している。洋上で船体定点保持と海底下に達する数千メートルの探索パイプの安定保持が要求され機器の開発発展と共に、高度な運航技術と風、波、海流・潮流を身体で覚え海の自然を熟知した船員が必要とされていると聞く。船を制止させ探査機器の安全を保持するには、厳しい安全基準や高度の操船技術が求められ船員の人材不足も聞いている。これからの海洋産業にベテランの船員の需要は更に増えると期待される。

海に慣れない若者が海の自然と裸で付き合い、自らの感覚で危険を察知し、自らの命を守り併せて仲間の命と船の財産を守るための教育と訓練の現場が練習帆船と言える。人間が経済上生きる為には必要だったとはいえ、環境破壊、気候変動による極端な台風、豪雨、荒天、海水高温化等想定外が日常化の気配である。船員は現場にあって人に頼ることなく危険と恐れを知り、安全を確保する基礎と応用を練習帆船で学ぶことが益々要求されているように思う。

最近の若者の体力の低下が気になるが、訓練を通して逞しい船員が増え海運を支えてほしいと願うものである。日本の管理区域は排他的経済水域を含めると世界第６位を誇る面積であり、特に海洋の部分には未開拓の資源は豊富である。四面を海で囲まれた海国日本が大型練習帆船を保持し良い若い船員が希望と誇りを持って日本の生命船でもある海洋産業の世界で活躍してほしい。

これは、その昔帆船で鍛えられた老船長のノスタルジーであり、大型練習帆船継続維持への願いでもある。　　終り

花がたり・旅がたり

角田　昌男

フキノトウ：山菜の中で、春一番に楽しめるフキノトウは私の大好物だ。フキミソ、天ぷら、お雑煮・蕎麦・うどん・味噌汁等の薬味に・・・そう、あのほろ苦さは辛口の酒にもってこいのアテだ。フキノトウはご存じの通り早春フキの根茎から出る若い花径で、黄緑色の鱗片状の苞に小さな花が一杯包まれているが、雄花・雌花があることは一般的には余り知られていないようだ。小さな花の塊をよく見ると、雄花は隙間なく球形に並んでいる。雌花は花の間に隙間があり全体がややいびつに見えるが、山菜としての味の違いは全く感じられない。フキはキク科フキ属の多年草、その仲間は北半球に約２０種類分布しているという。秋田フキを始め北国に生えるフキは、大型で大きな葉を日傘代わりにかざしている写真をよく見かける。そんなフキのフキノトウはやはり巨大であり、関東当たりの物に比べると 2 倍も大きい。北海道にはフキの下に住むコロポックルという妖精が、食い物がない時期に沢山の食料を与えたとか、アイヌ民族との交流相手だった等の伝説が伝わっている。

フキノトウ

スイス駐在時代、早春タンポポの咲き始める頃はチューリッヒ郊外、初夏になるとスーステンパス等の峠近く、残雪の中から顔を出す黄色いフキノトウ（雪に埋もれ日光に当たっておらず葉緑素が少ない）を取っては料理し、独特の苦みに故郷を偲んだ。

スイスにもフキ、ツクシ、ワラビ、ノビル、ギョウジャノニンニク等が生えていた。しかも、ツクシは 30 ㎝程、ワラビは鉛筆 2 本分の太さとバカでかいのに驚いた。ギョウジャノニンニクは、北海道ではアイヌネギと言う。スイスではニラが手に入らないので、餃子を作る際の代用として近郊の林に採りに出かけた。春から初夏にかけてスイスアルプスの麓を散策し山菜採りを楽しんでいると、現地スタッフから「mountain grass を喰う」と揶揄され、「mountain vegetable だ！」と訂正した。そして、ある時彼らを我が家に招待し山菜の天ぷら、ノビルを使ったマグロ和え物、手打ちうどん等の和食を馳走した。すると「mountain vegetable はスイスの白ワインに良く合う、**wunderbar!**」と大好評だった！

津軽半島から下北半島の旅：ツリフネソウ・トリカブト・ハマナス

数年前、9 月初めに津軽半島から下北半島を巡る旅をした。青森から津軽線の各駅列車に乗り蟹田、そこから平館まで乗ったバスが凄かった。外ヶ浜町町営のマイクロバスである。駅前の物産店「ウェルカニ」の店番をやっていた中年の女性曰く「バスは、手を揚げれば何処でも止まってくれるし、どこでも降ろしてくれますよ。」確かに、手を揚げる人がいると何処でも止まった。そのせいか、停留場の標識が見当たらない。驚いたことに、「降りる方は降車ボタン押して下さい」等というアナウンスもない。降車ボタンさえなかったと思う。何処でも降ろしてくれるというのも凄いが、誰も何も言わないのにバスが止まり、そこで降りた男が真ん前の家の玄関を開けて入って行ったのには仰天した。運賃も、高校生が定期券

も見せずに降りて行った。勿論、乗降口の箱に乗車賃 100 円硬貨を入れて降りる人も時々いた。何人かは運転手に声を掛けて乗り降りしていたが、運転手は全く無言だった。我々は乗る際に、降りたい場所を運転手に告げてはいたが、土地勘がないのでどの辺を走っているのか、あと何分で着くのか不安だった。しかし、往復共希望の場所で止まり、「はい、ここ」と言ってくれたので、200 円を箱に入れて降りたのだった。おそらく運転手はバスに乗る町民全てと顔見知りで、定期券の有無や家の場所まで把握しているのではないだろうか？
しかし、旅人にとってはやや不安で不思議なバスであった。

宿は不老不死温泉という鄙びた温泉宿だが、ヤヤコシイことに、青森県には同名の不老不死温泉が 2 か所ある。有名なのは五能線深浦駅近くの黄金崎にある方で、私が泊まったのは津軽半島の平館である。聞けばこちらが本家で、黄金崎の方が分家ということだ。

キツリフネ

陸奥湾はホタテ養殖の盛んな土地、宿の周囲を散歩すると海岸から少し内陸に入った所にまで、まるでボタ山の如く、ホタテ貝の殻の山が出来ていた。林の小径を散策していると小川沿いに黄色い花の一団があった。ツリフネソウの仲間・キツリフネである。ツリフネは漢字で釣舟と書き、「ぶら下がって咲く花姿が帆掛舟を釣り下げているように見える」あるいは「生け花に使う花器の釣舟に似ている」ことが名前の由来とあり、黄色い花が咲くのが黄釣舟である・・私には舟には見えないのだが？ホウセンカと同じように弾けて種子が飛び散る果実をつけることからか、花言葉は「私に触らないで、安楽、じれったい」等とあった。佐賀県や長崎県では絶滅危惧種だという。

さらに小径を歩いていると、日当たりの良い場所に青紫の見事な花があちこちに咲いていた。トリカブトである。名前の由来は、花の形が古来の衣装である烏帽子に似ているからとも、鶏の鶏冠（とさか）に似ているからともいわれているが、知る人ぞ知る猛毒を持つ野草である。若葉が山菜のニリンソウと似ていることから、間違えて喰った人が食中毒を起こし、死亡するという事故が過去に起きている。死に至らないまでも後遺症が残るらしい。昔からアイヌが熊を射るための毒矢に使っていたことは有名だが、江戸時代の四谷怪談は実話で、お岩さんが飲まされた毒がトリカブトだったという。また、昔から容姿の悪い女を「ブス」と呼ぶが、本来ブスとはトリカブトの根塊のことであり、その毒によって神経機能麻痺で無表情になる様がブスの由来だという。そんな物騒な猛毒を有するトリカブトであるが、その花は大変美しい。「綺麗なバラにはトゲがある」どころではない。「美しい花には毒がある」である。（絶世の美女然りで、トゲ・毒を持つから注意しろ・・・、しかし、若かりし頃より綺麗どころには全く縁のない自分、心配無用だった！）

トリカブト

翌日、蟹田からフェリーで陸奥湾を横断して、下北半島鉞（まさかり）の刃にあたる脇野沢へ着いた。観光バスと一緒にフェリーで渡った団体客は、港に着くとそのバスで津軽海峡沿いの道路を佐井経由大間へと向かったが、海岸沿いには路線バスは走っていなかった。路線バスを利用するのであれば、むつ市経由しかないのだ。そこで、青森市と佐井を結んでいる高速ポーラスターへ乗り換えての船旅を選んだ。青森から満席で来た高速船、予約なしの飛び込みで

あったが、脇野沢で 5 人下船したので問題なく乗船出来てラッキー！途中、半島一の景勝地・仏ケ浦に差し掛かると船はゆっくり進み観光案内が流れたが、高速船にはデッキがなく折角の景観も窓越しの撮影となったのは残念。佐井から大間の間、路線バスに乗ったのは我が夫婦のみ。約 30 分間、貸切りバス状態の旅であった。

日本一のマグロの町、大間へ来たのだから先ずはマグロだ！」、「こんなに早くから夕ご飯？要するに貴方は飲みたいだけね？」と不満げな妻の言葉は聞こえないふりをして、大間崎にある「大間(だいま)んぞく」という店へ 4 時頃入った。玄関前には今朝取れたという 117kg の本マグロの頭が飾ってある。現役のマグロ漁師の店、親父は過去初競りで 202 kg 2,020 万の当時最高値のマグロを釣りあげたという。また、その倅が釣り上げたマグロは 2013 年築地市場初競りで 222kg 1 億 5,540 万円の最高値、親子 2 代腕利き漁師の店だった。(東京卸売市場マグロ最高値は、2019 年の 3 億 3,360 万円・278 kgであり、コロナの影響で 2022 年は 1,688 万円 211 kgと安値だった。今年 2023 年は 3,604 万円・212 kgで、過去１０年連続最高額は全て大間産。その巨大さと価格の乱高下には驚愕)。店内には巨大マグロの陸揚げ等の写真等が壁一面に張られていた。マグロの 3 点盛（赤味・中トロ・大トロの大振りの切り身が夫々3 枚)、血合い揚げ、焼き物にビールとお酒、妻は刺身（マグロ赤味・中トロ・アワビ）定食でゆっくりと 1 時間半程の夕食。美味いマグロについ酒が進み店名通り大満足、気が付けば料理の写真を撮るのを忘れていた！大間崎からの帰りはバスに乗らず、ほろ酔い機嫌で夕日を見ながらコスモスの咲く道を歩いてホテルに戻った。

翌朝、港を見学後、路線バスに揺られて下風呂温泉、大畑経由、むつ下北着（所要時間 2 時間余)。街を散策昼食後 JR 大湊線にて南下・野辺地で青い森鉄道に乗り換えて浅虫温泉着 16 時。駅からホテル迄の国道 4 号沿いにはハマナスがびっしり植えてあった。ハマナスは森繁の作詞作曲「知床旅情♪知床の岬にハマナスの咲く頃～♪」ですっかり有名になった花であるが、実は全国の海岸や砂地に自生する日本固有のバラ科の植物で英名は Japanese rose、幾つかある花言葉の一つに「旅の楽しさ」がある。

ハマナス

陸奥湾を赤く染めた夕焼

泊まった浅虫観光ホテルは全客室が海に面していて雄大な陸奥湾を眺められるのだが、丁度その日は陸奥湾を隔てて岩木山方向に沈む夕陽が真っ赤に空と海を染めた。日が沈むと暗い海を隔てて左側には青森市街のネオンがかすかに瞬き、右手奥にはイカ釣り船の明り、そして空には三日月が輝くのが見えた。時々刻々と変化する空と海の景色を楽しみながらの一杯はまた格別だった。この津軽と下北半島の旅では、陸奥湾名産の新鮮なホタテや大間のマグロを堪能、千載一遇の見事な夕焼けにも出会えた。正にハマナスの花言葉「旅の楽しさ」を十分味わった！また、あんな旅をしたいものである。　　完

飛鳥Ⅱへの乗船記

筒井　哲

去年、6 月と 12 月の 2 回、“飛鳥Ⅱ”の短い 2 泊 3 日のクルーズを乗客として楽しんだ。

“飛鳥Ⅱ”には、東京湾で水先人として乗船したことがある。その時は、航海士の案内で舷門から船橋まで、そして水先の後船橋から舷門まで直行しており、客船に乗ったという感じは殆どなかった。

優雅な飛鳥の全景

客船に関心がなかった訳ではないが、何となく縁の無いものと感じていた。特に、後期高齢者の男が一人で乗っていいものかどうか、それにドレスコードとかいろいろ敷居の高い問題があるように思っていた。

ところがある時、“小笠原丸で小笠原へ”という新聞広告が目に入ったので資料を送ってもらった。片道 1 日の船旅、父島・母島で 4，5 日過ごすのもいいなと思い、長い付き合の友人 A 氏に話してみた。

A 氏曰く、「それもおもしろいだろうけれど、一度 “飛鳥Ⅱ”に乗ってみないか」と誘われたのが始まりである。

A 氏はご夫妻で“飛鳥Ⅱ”に何度も乗船経験があり、A 氏は私と一緒に乗船してもいいと言うではないか！奥様は奥様で、別の機会にお友達と乗船の予定とか！！

この機会を逃しては、一生客船に乗ることは無いだろうと思い、思い切って乗船することに。

飛鳥Ⅱは、コロナの影響で長い間クルーズを休止していたが、昨年 6 月に再開することになり、その最初のクルーズで横浜発↔横浜着の 3 日間の乗船であった

初めてのことでそれなりに準備が大変、ドレスコードのフォーマルは無いけれどセミフォーマルがある。ジャケット、ネクタイにチーフとか、カジュアルでどんな格好をすれば？

6 月乗船当日の昼に大さん橋に集合、PCR 検査のあと、いよいよ乗船。部屋はバスタブ・トイレの付いたツイン、片づけもそこそこ A 氏の案内で船内をうろうろしているうちに出港、誰も見送ってくれる人はいないけれど・・・・。

水先で東京湾を出港した時のことを思う間も無く、行くところ行くところで飲み食いが始まった。と言うより、飲み食いできるところを巡ったという感じであった。

ディナーの前には、デッキを何周かしてご馳走に備えた。

ディナーの後、マジックショーや映画を楽しみ、あっという間に時間が過ぎた。そのあと、上の大風呂に入って 1 日目は終わった。

ドレスコード等の案内書

翌日朝、昨日の夕方配布された当日の予定表“ASUKA DAILY”を参考にして1日の作戦を練った。まず朝食は洋食もあるけれど、A氏お勧めの和食からスタート。
お昼は、和食ではなく洋食のビュッフェに。1日中どこかで、何かを飲んだり食べたりできるので、食べ過ぎないように心掛けて！

何時もの焼酎とは一味違う

船は伊豆諸島に近寄って島の説明をしたり、イルカを見たりでゆっくりの航海。
ビンゴ大会やそこここのイベントを覗いたりお土産を買ったりで忙しく、図書室を見つけてほっとした。また、普段ライブやコンサートに縁が無いので、夕方からの“夏川りみ”のショーは思いがけなかった。
ディナーも2日目となり、男二人ではあるが雰囲気を楽しむことができた。
ディナーの後の歌と踊りのプロダクションショーも興味深く、初めてのことばかり。
3日目、横浜帰港予定。通常は朝食後の下船となっているとのことだが、今回はコロナ後の再開初航海ということで、昼食後のゆっくりした下船となった。

2回目の飛鳥II乗船は、12月の名古屋発、横浜着のX‘mas　クルーズだった。新幹線で名古屋へ、1回目の乗船時を思うと落ち着いたものである。

X‘mas 特別招待状

乗船して驚いたのは、あちこちに素敵なクリスマス・デコレーションが飾られていた。特にレセプション前、アスカプラザの飾り付けは素晴らしかった！（上手く　写真に撮れなかったのが残念。）

駿河湾沖からの富士山

前回と同じくディナーやその他いろいろのイベントに忙しく、いつ出港したのか、いつ伊良湖を通過したのかも気がつかなかった。客船に馴れたのか、社船では考えられないことである。
翌朝、気がついたら遠州灘を過ぎて駿河湾、そして左舷側に伊豆半島、富士山を見ながら　少し風が強まってきた相模灘へ。

寛ぎタイム

いよいよ、今航海のメインイベント、X‘masディナー。
皆さん紳士淑女に変身、特に着飾った女性が多く、我々男二人もジャケットに赤いタイ、チーフを決め込んで二人用の31番のテーブルに席を取り、しっかり目の保養。横文字の多いメニューではあったが、前菜からデザートまで凝った料理で全て美味しく頂きました。
今航のプロダクションショーのテーマは　“Wonderful　Christmas ”、クリスマスに相応しい歌と踊りを堪能。　3日目朝、横浜入港予定が強風の為午後に着岸となり、昼食後プロダクションショーの追加公演も楽しんでから下船したのだった。

Fin

Da Vinci X って ？

「まあ何年　生きたいかだな！」

古瀬　文晴

１．Da Vinci X って ？

あのイタリヤルネッサンス期を代表する芸術家「**レオナルド・ダ・ヴィンチ**」のルーブル美術館の「**モナ・リザ**」とミラノのサンタ・マリア・デッレ・グラツィエ教会の「**最後の晩餐**」を見に出かけたけれど、**Da Vinci X** ってあの「レオナルド・ダ・ヴィンチ」と関係ある？

(ルーブルのモナ・リザとミラノのサンタ・マリア教会の最後の晩餐（筆者撮影))

それとも 2004 年に出版され、2006 年に映画化された「**ダ・ヴィンチ・コード**」の本や映画が流行った後、映画の舞台となったパリのサン・シュルピス教会の**ローズライン（パリ子午線）**を見に行ったけれど、教会の床には北極と南極を結ぶ白いタイルのローズラインが通っておりその延長上にオベリスクがあった。　そして右側の翼廊下にある窓を通して太陽光線が教会内に入り、冬至の時にはローズライン上を左側のオベリスクの台座にまで届くと言うその場所に日時計があり台座にはその説明が書いてあった。

(サン・シュルピス教会の白いローズラインと奥にオベリスク。

Arago のメダル（筆者撮影))

映画ではルーブル美術館の館長が殺害された事件に始まり、秘密結社の刺客がこの教会のローズライン上のオベリスクの下の床を剥がす場面もあったが、秘宝なる「キーストーン」は出てこず、舞台は更なる場所に代わってゆくのだが・・・。

ローズラインと言えばパリ市の北から南まで、天文学者・物理学者でもあるパリ天文台の所長を務めた **Francois Arago** の名前から「**ARAGO**」の文字と方角を示す”**N**“と”**S**“の文字が刻まれ、「**ARAGO のメダル**」と言われる直径 12 ㎝の銅製メダルがローズライン上の地表に 135 個埋め込まれ、グリニッチ子午線に代わるまで長年にわたりパリ子午線が利用され、メダルの設置場所を示す地図上のメダルの場所にはバラの花が描かれており、このバラの花からローズラインと呼ぶとも聞いたけれど・・・。

でも、**Da Vinci X** って「ダ・ヴィンチ・コード」と関係あるのかな？

ところで、本題の **Da Vinci X** はその名の通り、Wikipedia とその他関連 web ページによれば、「**Da Vinci(ダビンチ)こと Da Vinci Surgical system(ダビンチ外科手術システム)**は米国 **Intuitive Surgical 社**が開発した、**腹腔鏡手術を支援する内視鏡下手術支援ロボット**で、患者のお腹にあけた小さな穴に手術器具を取り付けたロボットアームと内視鏡を挿入し、医師がサージョンコンソールと呼ばれる操作ボックスの中で内視鏡画像を見ながらロボットを操作する。**名称は Leonardo di ser Piero Da Vinci(レオナルド・ダ・ヴィンチ) にちなむ**」と記されている。

(町田市民病院の HP より)

元々は 1980 年代末にアメリカ陸軍がアメリカ本土又はアメリカ空母に滞在中の医師により、遠隔操作で戦場の負傷者に対し、必要な手術を行うことが目的とされた。しかし、湾岸戦争が予想より早く終結したために開発は軍から離れ、以後民間で開発が続けられ 1999 年に完成。胸腔ないし腹腔の内視鏡下手術用ロボットとして初めて開発された製品で、患者への負担軽減な手術ができると言う。

システムは、①**ビジョンカート**、②**ペイシェントカート**、③**サージョンコンソール**などから構成される。ペイシェントカートには 4 つのアームが備えついており、これらのアームにステレオ 3D カメラ、専用の鉗子や縫合用の機器を装着し、アームのカセットを交換することで、様々な処置を行うことが出来る。

術者（医師）は数 m 離れた場所に置かれたサージョンコンソールに座って操作を行う。両眼視で見る 3D モニターを使用して下向きの目線で操作を行うために術者の疲労が少なく、視野も広く奥行きの把握も良好とされる。操作は直感的で手振れ防止機能もあるために、ロボットアームと毛筆で米粒に漢字を書くような細かい作業や、1 円玉より小さな折り鶴を折ることもできる。アームの先端には、人間の手首に相当する関節があり、先端を自由に屈曲・回転させることが出来る。装着可能な鉗子は 40 種類以上あるという。ビジョンカートはシステムの中枢を担うものであり、患者の横には吸引作業やカセットを交換したりする補助作業者が立つ。前立腺の全摘術では、出血量の削減、術後の尿失禁の減少、回復が早く早期退院が可能、がんの取り残しが少ない、勃起機能維持率が高いなど患者の手術満足度の向上などのメリットが確認されているとのこと。

日本では 2009 年に厚生労働省薬事・食品衛生審議会で国内の製造販売が承認され、2012 年 4 月に前立腺がんの全摘出手術が初めて保険適用となり、2016 年には腎臓がん手術にも保険収載され、2018 年度には新たに 12 術式が加わり主要な固形がんの **Da Vinci** での手術がほぼ保険カバーされる形となった。特に前立腺がんにおいては 90%以上を **Da Vinci**（S、X、Xi を含む）が手術をしているとのこと、全世界の Da Vinci 導入台数は 2023 年 1 月の現在で 7,500 台を超え、日本国内では 570 台が導入され世界第 2 の保有台数であると言われている。

２．新しく導入した Da vinchi X で手術ができるよ！。

（Da Vinci X 特集号の冊子）

現在まで頻尿でもなく、就寝中もほとんどトイレに起きることもないが、町田市民病院で前立腺肥大と診断されて以来 10 数年飲み薬は続けているが、がんの自覚症状もない。前立腺がんは進行も遅く、高齢者に多い男性特有の病気であるため、以前から PSA の値（高齢者の場合 4.0 以下）には気をつけ、2009 年に PSA の値が上昇したため、2 泊 3 日の入院で前立腺に 10 本の検査針を打ち、組織を採取し検査をしたが問題なくその後も PSA の値も 2.5 前後を維持していた。昨年 2022 年夏に PSA の値が急に 4.11 迄上昇し、11 月中旬に MRI 検査を実施し、その処理画像を見たところ前立腺左内側に白い反応があり、12 月の入院検査時には「硬膜外麻酔」という下半身麻酔を実施する説明を麻酔科医師より受け 3 泊 4 日の検査入院をし、直腸から超音波で確認しながら 30 分程度、MRI 陽性部位を中心に鉛筆の芯の太さ程度の前立腺組織を 10 本採取し、免疫染色などの検査を行った。検査中は下半身麻酔のため、上半身の視覚、聴覚などは正常で、手術中モニターを見たり、組織を採取する「ベキ！」などの音を時折聞き、さらに睡魔に襲われたりもした。その結果、本年 1 月中旬に前立腺がんと診断され、悪性度を判断する評価指数**グリソンスコア**(*)の値が(4+4=8)と判定された。

（＊）**グリソンスコアとは**：前立腺針生検で採取した組織を顕微鏡で検査し、がんの悪性度を判断する評価指数。優勢病変（最も多い病変）と随伴病変（2 番目に多い病変）を判定しその数値の合計で、2～10 の 9 段階に分類する。グリソンスコアが高いほど、がんの悪性度は高くなる。

- グリソンスコア 6 以下：比較的進行の遅い高分化型の前立腺がん。
- グリソンスコア 7 :中程度の悪性度の前立腺がん。
- グリソンスコア 8 以上：悪性度の高い低分化の前立腺がん。

次の検査として 1 月下旬に CT の検査を実施し、2 月初旬にその検査結果が出たが幸いにも前立腺外側、リンパなどへの転移は認められなかった。引き続き 3 月中旬には CT の検査では判断しにくい骨にがんが転移しているかどうかを確認するため、骨シンチグラフィー検査という放射性物質を含んだ注射を行い、薬が全身に浸透する 4 時間後に特殊な撮影を行った。2022 年の 11 月から約 5 か月にわたって各種検査を行ったが、3 月下旬に最終的な治療方法、4 月に手術前の打ち合わせをすることとなった。

5 か月に及ぶ検査の結果、前立腺内部だけにがんがある限局がんであることが判明し、2023 年 3 月中旬、最終的な治療方法について主治医から次の 1)-3)の説明を受けた。

1） **手術「前立腺全摘術」：**前立腺手術の 9 割がロボット支援の手術であり、ロボット支援腹腔鏡下前立腺全摘除術（Da Vinci X）で、この手術は炭酸ガスでお腹を膨らませ、細かい正確な手術ができ、出血も少なく、傷も小さく回復も早く確実性あり。なお術後、PSA の値が 0.2 より大きい場合は、転移など考えられるのでその場合はさらに治療方法などを検討する。

合併症：・尿失禁 3 か月程度かかる（尿道括約筋が傷つくため）。
・性機能低下（勃起障害が 7 割程度）等。

2）**放射線治療：**入院あるいは通院により治療する方法があり、放射線の高いエネルギーを前立腺全体に放射するため、周辺の臓器にも影響する可能性あり。

合併症：・頻尿、血尿、血便、下痢、勃起障害など。

3）**ホルモン治療：**前立腺がんは男性ホルモンの活発化によるもので、男性ホルモンを抑えることの治療をする。

合併症：・ホルモンの欠落による精力減少、筋力低下、骨粗しょう症など。

男性ならだれでも発症の可能性のあるがんと言われ、男性のがんの中で最も多いのが前立腺がんで、年間 9 万人が発症しているとのこと。発症数の増加は、高齢化社会になったこと、食生活の欧米化、早期がんを見つける検査の増加などが考えられるようだ。10 年生存率については 100%だが、残念ながら合併症を 0%にすることは難しいとの話であった。

先生に「治療法のどこが違うのでしょうか？」伺ったところ、先生曰く「まあ何年　生きたいかだな！」の一言。この説明に、即「今は長生きをしたいので、Da Vinci X で全摘術をお願いします」・・・。　とは言いながら、私の周りを見ると、「前立腺友の会」ができるほど、前立腺の治療を続けている友人が多く、全摘術（ロボット手術 3 名、開腹手術 4 名）、放射線治療（3 名）、経過観察中（2 名）といった具合で、各人に聞いても放射線治療を始めると手術ができないとの話を聞いたり、80 才以上の高齢者に対し手術は行わないことを医師会で決定して市町村もあると聞き、どの治療が良いのかそれぞれ一長一短があり、今回はグリソンスコアの値が高いこともあり Da Vinci X によるロボット支援腹腔鏡下前立腺全摘除術を行うこととした。

Da Vinci X の予定から 5 月中旬入院、入院翌日手術と決定。それに伴い 4 月中旬に手術前検査（採血、心電図、泌尿器科放射線撮影、歯科放射線撮影、歯科衛生士による口内チェックと歯科医師による確認）、更に麻酔科医師との面談が行われ、当日の麻酔方法は、全身麻酔の「脊髄くも膜下麻酔」と言う、細い針を使って、脊髄液が満たされている場所に局所麻酔液を入れ、6 時間程度脊髄を麻痺させ手術をおこなうこととなった。全身麻酔など経験がないだけに不安がよぎり、さてどうしたものか、「俎板の上の鯉」の心境が続く・・・。　**(終)**

旧き佳き時代の三国間就航記

東　義明

三国間航路という言葉は、今では死語になっているようだ。日本には一切帰港せず、長期間に亘って専ら外国間のみに就航する形態を言うが、乗組員交替の交通、通信手段に相当の制約があって必然的に乗船期間が長くなる。従って、その対価として、三国間航路手当と最高ランクの航海日当が支給された。現在は船自体の就航形態は存在するも、乗船期間が 4 か月位で有給休暇が発生するとあっては、有名無実化したのである。数十年まえに活躍の最盛期を過ごしてきた私共にとって、乗船中内地宛の郵便物が本人下船帰国数か月後に配達され、あるいは、結婚の祝電が船舶局を含め幾つかの基地局経由のため数日も遅れたなど笑えない話があっても、その魅力的航路や些かの経済的恩恵もあり、羨望の的でもあった。

私は 1975 年(昭和 50 年)初めての船長として、アドリア海、地中海と西アフリカ沿岸諸国に就航する木材運搬専用船に乗り 1 年間を送った。当時花形の欧州定期航路を持っていなかった船会社だった為、マイナーとは言えその欧州航路の一端を経験できるとあって、大いに興奮し張りきり、結果して、わが船乗り人生の中で、最高の想い出として鮮明に残っている。

航路概要

本船は 1974 年に、ユーゴスラビア国営の不定期船運航会社「SUPUROZUNA PUROBUBA」にスポット傭船契約で 1 航海投入されたものが、あまりのパーフォーマンスの高さに感服、3 年間のロングタームに切り替わった経緯があり、我々乗組員も最高に評価され、心地好いものであった。

航路はアドリア海最奥の港クロアチアのコペルを母港の位置付けで、最大の貨物(木材)の受け入れるヴェネツィア郊外のマルゲーラをメイン揚地、地中海はヴァレンシア、リスボア（港外)、いずれも小ロット揚げで、積み地は西アフリカコートジボワールのアビジャン(5 割)、ガーナアクラ（3～4 割）トーゴ(ロメ)、往航の貨物として大型バス、トラック、時にセメントクリンカーなどがあった。

アフリカ材は元来、計画植林等人工がはいっておらず黒檀、紫檀等沈木、軽いバルサ材など家具調度用材木が主体で、沖がかりのため、すべて台船にて本船横付けで積み込む。自ずと小さいロットに限られ、集荷にも相当の時間がかかるため、停泊時間は 1~2 週間を余儀なくされ、航海時間より長いと言う得難い経験をさせてもらった。

各国のお国事情等

◎ユーゴスラビア（内戦により分裂・今や国名が消えた！）

第二次世界大戦の対独パルチザン抵抗運動の指導者として活躍し 1953 年大統領に就任したチトー大統領がカリスマ性を発揮し、六つ共和国、五つの民族、四つの言語、三つの宗教、

二つの文字を持つと言う文字通りのモザイク国家を、独特の社会主義共和国体制として纏め長期間平和を維持していた。1980 年チトー大統領が 87 歳で死去後も集団指導体制でそれなりに平和だったが、チトー亡き後の分裂、各民族間の紛争、惨劇は記憶に新しい。2001 年漸く内戦が終結して 5 つの国家に分裂、我々年寄に馴染みのユーゴスラビアの名が消えたのだった。

私が経験したのは、まだユーゴスラビア健在の頃の話である。傭船された運航会社の中でも、各民族間の軋轢が様々な形で垣間見られた。上層部を含めた構成人員の比率の中でセルビア系が多く、主導権を持っていたとみられ、彼奴はイタリア系（スロベニア、クロアチア）だから彼らの言うことは信用するな、その逆もあり、大いに戸惑うことが多かった。

それでも我々日本人には親密度も高く、冒頭にも述べたようにパーフォーマンスの良さも相俟って、信じられないほどの厚遇を得ていた。傭船最後の航海はユーゴスラビア（現クロアチア）最大の港リエカで、ナイジェリアのラゴス向け 50 数台の大型バスを大晦日に積み切り出航の用意をしていたら、クリアランス（出港許可証）が出ないので取り敢えず沖出し錨泊して待てと言う。我々には何の支障あるはずもなく、ゆっくり大晦日、元日が迎えられると喜んで待機した。翌元日の午後 5 人がギターを抱えて乗船しクリアランスを手渡しながら何時出航してもよい、船長一任だとのたまった。ラゴスは一月位の滞船を強いられるとのニュースもこれあり、その辺り阿吽の呼吸で 2 日午後出港と決め、5 人共ども盛大に正月を祝い盛りあげた。結果的には、ラゴスに着くと数十隻の沖待ち船を尻目に、民生用貨物は優先とあって二日で揚げ荷終了だった。思うに日本人にとって元日は特別な日だと知って、慰労すべくクリアランスの演出をしてくれたものと今でも信じている。しかもその後、傭船最終航海でのコペル港では船長、機関長、一航士 3 名だけではあったがベンツを貸し切り、スロベニア奥地の有名なホストイナ鍾乳洞見学周遊、ディナーの招待まで受け感謝感激であった。

◎イタリア

木材の揚げ地として大半を占めたのが、ヴェネツィア郊外のマルゲーラであった。ヴェネツィア自体は大型船の受け入れが出来ない。それは、世界に名だたる歴史的街、遺産、観光に影響を与えない場所として 1920 年頃より割堀、浚渫、埋立をおこない建設された港だからだ。ちなみに、マルゲーラとは「海の沼」を意味しており、ヴェネツィアの数ある自治区の一つである。石油コンビナートも誘致され商工貿易港となっている。全ての寄港地の中で港の規模、機能は勿論通信、交通、安全等すべてが整っており、交替乗下船は唯一この港で行った。ちなみに、ユーゴスラビアでは日本との電話通信には首都リュブリアナの本局まで行かねば通信できず、緊急時の本社連絡に苦労したものである。いわんや西アフリカ諸国はいわずもがなであった。イタリア人は個人的には良い奴ばかりで、本船で天麩羅パーティーをやった（寿司は当時認知されていなかった）り、代理店所長以下の家族ぐるみの交流もあった。そして、ステベものんびりはしているが、安心して見ていられた。ただ、補給、給油等、本船に係る仕事となると話は別となる。木材運搬船には木皮がつきもの、これを陸揚げ

処理すべく業者に依頼すると、契約時間内に終わることはほとんどなく、残りは本船で海上投棄してくれとアンダーテーブルを仕掛けてくる。当時、イタリヤリラは他の外貨に兌換出来ず、応ずることはなかったが、唯一傭船の最終航海にバス輸送をおこなった時、固縛用のリンクを溶接しており、原状復帰の撤去工事の時も同様半分以上のこしてアンダーテーブル、この時ばかりは引き渡し時間も迫っていた為、代理店も中に入ってドルで応じた。その頃、この種取引はイタリアでは殆んど商習慣となっていたのではと思ったのだった。

◎　西アフリカ諸国

1975 年当時の西アフリカ諸国の状況はすべてが活気に溢れていた感であった。1960 年の「アフリカの年」と言われる時期を中心に、永い植民地支配から次々に独立を勝ち取り、石油を中心とした一次産品を軸に経済の大活況を呈していた。特にナイジェリア、その首都ラゴスは石油ブームに沸き、社会的インフラは旧態のまま無秩序に膨張した様相が見て取れた。

ベンツを筆頭に高級外車が未舗装の街路を警笛を吹き鳴らし、数少ない信号は完全に無視、横断歩道を渡るのさえ命がけの体験もした。この辺りの様子は国によって相当の違いが見られ、特に治安状況に顕著に表れていて、ラゴス、ガーナのアクラでは代理店の強いアドバィスもあり、夜間はもとより昼間の上陸も大変危険と言うことで、代理店の付き添う公用以外の上陸は全面禁止とした。長い停泊もあって、乗組員の説得に苦労した想いがある。一方、最大の積地でかつ毎航寄港し停泊期間も長いコートジボワールのアビジャンは、神戸、横浜港並みとは言えないが、ある程度治安も維持され、殆んど自由行動可能であった。ホテル、レストラン、タクシーは安心して利用できた。港の近くの小さなバーは、本船就航当初から毎航貸し切りの状態となり、乗組員がカウンター入り込みバーテンダー役までやっていたほどで、乗組員の精神衛生上大いに助かった想いがある。

このような状況を何回か見るうちに、特に治安や、我々に相対する港の関係者（官憲、代理店、ステベ）の態度、仕事ぶりに雲泥の差が歴然とあり、その違いは植民地旧主国に起因しているのではないかと感じた。私の個人的意見では、旧主国が英国の場合、植民地から得た富を現地に再投資せず、そのほとんどを本国に持ち帰った。入港時港を遠望すると、あのラゴスさえビルなど高い建造物が見当たらず、入出港に当っての諸手続きもやたら時間がかかり、非効率極まることを毎航経験する。英国人に会わなかった所を見ると、行政機関に英国人は一切残っておらず独立時全て追い出されたのではと思われる。一方旧仏領の場合、要の部署にはフランス人が残っており、すべての面で他の地中海サイドに見劣りしていなかった。アビジャンとラゴスの見事なコントラストが今でも目に浮かんでくる。

◎とっておきのエピソード披露

当時花形の欧州航路などはいざ知らず、ローカル三国間航路では日本食の調達には相当苦労させられた。当然本社のほうも最善の手を尽くして呉れるのだが色々と制約があり、現

地の船食屋も日本食材を揃えるなんて気は毛頭なく、従って食料調達も船長の仕事となっていた。ある日、イタリアのマルゲーラで、欧州では良く見る公園で日曜日に朝市が立つと聞き、行って見ると、そこは文字通り骨董品、毛皮衣料品、雑貨、食料品、花、などすべてが揃っていた。肉、魚の生鮮食コーナーには時間が遅かったせいもあり、大鰻、大型のボラ、と30㎝前後の短冊に切った皮付きマグロが売れ残っていた。よく見るとマグロは本マグロ、然も全部大トロばかりではないか。値段も驚くほど安く、喜んで全部買い取り食べてみると、マグロは言わずもがな、大型のボラの刺身もまさに絶品、日本酒は残念ながらなかったが、白ワインの辛口で充分、乗組員の大喝采を浴びた。イタリア人はオリーブ油を沢山使うので、脂身のマグロはお呼びでなく、カジキや赤身が先に売れると言うことらしい。以降、本船では魚には不自由しないで済んだ。

アビジャンでの出来事はほろ苦い。私の2航海目に代理店の所長にホテルのカジノに誘われた。前任の船長の引継ぎになかった事項だったので、些か興味がわき、その日はちょっとした遊び程度で初めてのルーレットを経験した。二日ほど続けて遊び、勝ったり負けたりほぼイーブンで終えた。つぎの航海、あろうことか、つきにつきまくって、はっと我に返ると当時の船長の月収三ヶ月分くらいのゴールデンチップが積みあがっていた。週に1回フランに兌換できるとあり、チップを預けて次の航海もう一度味わいたいと通い続けた。4航海目頃から突然つきが落ちた。積みあがっていたチップは崩れ落ちて無くなり、唯一家族に送金せず自分の為に使うべく社内貯蓄していた航海日当に手をつけ出した。この辺で目が覚めたらよかったのだが、行くべきところまで行ってしまった。1年有余の航海の後、日本に帰港した時、1銭の取前もなく、家族にお金を持参させた。面目丸潰れ、以後頭上がらず。この博打の最後の日、負けて悄然として苦いビールを呷っていた時、ルーレットのある一角が騒然となって大勢が集まっているので、これも見納めだと思って傍に寄って見学した。

そこには、一人のイタリア人とおぼしき紳士とディーラーが1対1で対峙している。延々と勝負は続き、ディーラーは負け越しては顔面真っ赤にして交替、3人目で時間切れディーラー負けての決着。紳士の前にはゴールデンチップが概算日本円で1千数百万円分積みあがっていた。通常、ディーラーは思うままに玉を操るとされ、最終的には必ず勝つと聞いていたが、そうでもないのではと思えた。賭け方をよく見ていると、ある一定のルールに従い（00と07には必ず）限度いっぱいのチップを賭けていた。後に、済州島に観光に行くことがあって、ホテルのカジノを覗いた。私自身あの件があって以来、カジノにのめり込む心配はないと言い聞かせながら、あのイタリア人ルールを試してみた。同僚の危惧を尻目に、相当勝たせてもらった。カジノ側は連泊客とみて、餌を蒔いたのだろうが、その昔高い代償を払った経験のある私は、その手は桑名と決め込んだのだった。

三国間航路就航で得難い経験をしていながら、記録等を何らかの形で纏めて残せなかったのかと今頃悔やんでいる。せめて、カメラにでも収めていたら、今回もっといいものが書けたにちがいない。遠い思い出を紡ぎながらで、駄文を綴ってみた。　　完

練習船での相撲大会

大西　典一

文武両道を謳う兵庫県内でも有数の進学校である加古川東校に入学を果たし、2 年生の春に相撲部に入部した。3 年時の春には兵庫県大会で団体戦 3 位に入賞し、和歌山県営相撲場(和歌山城内)で開催される近畿大会(兵庫・大阪・和歌山・京都・奈良・滋賀の 5 府県)に出場できた。

加古川東高相撲部練習・四股

予選の成績では個人戦(上位 32 名)に選抜され、一回戦を勝ち抜きベスト 16 に残れた。この時の感激は忘れ得ぬ思い出となっている。相撲部入部のきっかけは、中学時代の恩師の言葉である。神戸商船大学を目指そうと決意した 2 年時に恩師から、次の励ましの言葉をいただいた。『相撲競技は船内でも出来る。体の柔軟性が養われるので、すべてのスポーツにも通じる』と。

近畿大会・簑島高主将を破った！

その後、神戸商船大学に無事入学が果たせ、慣れない全寮生活を始めたばかりの折、相撲部の先輩が寮室に来られた。高校相撲部の顧問であった木下先生と懇意の学生部長の平先生のご指名があり、直接相撲部への勧誘だった。その時には既に端艇部への入部を決めていたので、お断りをしたのだが、その時の平先生の残念そうな姿は今でもしっかりと覚えている。

私が入部した端艇部は、私の 2 年(昭和 39 年)時に防衛大学校で催された全日本カッター競技大会『神戸・東京両商船大学、東京水産大学、海上保安大学校、防衛大学校、長崎大学、鹿児島大学、三重大学各水産学部、下関水産大学校、東海大学、日本大学の 11 校』で優勝、2 位に 10 艇身差を付けると共に、回頭付き 2000m の新記録を樹立したのだった。この記録は、その後昭和 52 年防衛大学校に破られるまで 13 年間保持した。また、翌年の大学 3 年時には我が神戸商船大学が開催校となり、大会委員長である平学生部長等が見守る中、開催校としての初優勝を果たすことが出来た。平委員長（後に学長就任）が大会終了時、誇らしげにご挨拶されるのを伺い、違う意味ではあるが、私にとっては、恩返しが果たせたことに大きな喜びを感じたものだった。

そして、5 年時の海王丸での遠洋航海時には、運動会、演奏会、柔道大会、剣道大会、相撲大会、学芸会、空手演武さらには、新しくなったカナダ国歌を当時の木村二等機関士(現ガイドの会幹事)の指導の下に練習した。帆走航海の合間を縫って、毎週のごとくこれらの発表会の実施で慌ただしくも充実した帆走航海の日々であった。

中でも思い出すのは相撲大会のことである。船内にはキャンバス作りの土俵が作られ、カナダからハワイマウイ島カフルイに向けての貿易風帯の中、相撲大会の開催へと準備を進めた。新しく 2 号キャンバスでのまわし作りを甲板部の方々の全面協力で実施し 30 本作成した。高校時代相撲部だった私は、相撲の基礎指導も担当した。大会は、実習生 5（N4, E1）チーム各 5 名、それに士官チーム・乗組員チームも参加、船側から多大の懸賞賞品が出たこともあり、大いに盛り上がり成功裏に終了した。

海王丸船内相撲大会・行事は私

当時はマウイ島出身の高見山の大相撲入りが話題になっており、また、全日本大学相撲の代表団がマウイ島で親善試合を行ったことを知った。そこで、我が海王丸代表とマウイ島の相撲同好者との親善試合が出来ないか原田一等航海士にお願いしたところ実現出ることとなり、望月航海士(現ガイドの会の幹事)引率の下、選抜選手 5 名それに応援団 1 0 数名と共に、カフルイ本願寺へ赴いた。

マウイ側の選手団は、ハワイ大相撲の関脇格の指導者を始め、サトウキビ畑で働いているという若者達、100 キロ前後の大柄な若者揃いで驚きを隠せなかった。試合は白熱したものとなり、経験者の私と高校生の 2 名を除いて 3 名の初心者も善戦、私は最後に指導者と対戦した。相手はさすがに前さばきがうまく相撲巧者で歯が立たない状況であったが、窮地の首投げで勝利し、海王丸相撲部主将としての面目を果せた。試合後は大いに懇親を深め、良い経験と思い出になった。

航海訓練所に奉職してからは、海王丸実習生時代の経験をもとに、実習生の意気軒昂を目指し、相撲大会を企画実施した。三等航海士時代は進徳丸で、二等航海士の銀河丸世界周航航海ではアフリカ西岸沖セントヘレナ島を望む海域で、実習生と相撲を取ったのである。さらには一等航海士当時、新日本丸での相撲大会には船内で一番広くとれるコーターデッキに合わせての土俵と回しを甲板部の全面協力により作成した。このように、練習船での自分の実習生時代の歴史復活を、と意気込んでの相撲大会を実施できたのは、当時の諸先輩方のご理解と励ましによるものと、今更ながら感謝致している次第！

79 歳を迎えて、体力維持に窮している今日、今更ながらと思いつつ、私の個人史として一端を披露させていただきました。お付き合いいただき感謝申し上げます。

おわりに、今夏のラハイナの大火災に被災された皆様に、心からお見舞い申し上げます

完

特別寄稿

日本丸「海賊に占拠さる！」

荒川　博　（清水Ｎ－6）

　またまた、潮気の抜けた“Old Seadog”の蛇足をちりばめた Spin Yarn！

昭和３２（１９５７）年の遠洋航海は、従来のコースとは逆のハワイ→米本土の順で、又、戦後初のシアトル寄港は、当港のシー・フェアの参加要請に応えるためであった。

ホノルルは戦後２度目の寄港であり、岸総理大臣（当時）が総領事の案内で訪船され、セールドリルを視察された。実はこの前日、船長一行がワシントンからの帰途来布中＊の岸総理を表敬訪問し、翌日のセールドリル時の訪船を約束されて前記の状況となったのである。

編集註）ハワイは漢字で布哇

総理が下船される時には、セールドリルを中断し舷門に整列して見送り、岸壁上の大観衆の盛大な拍手に応えながら辞去されたと航海報告にある。

蛇足（１）

ワシントンで岸総理大臣はアイゼンハワー大統領（当時）とゴルフに興じたあと、共にシャワーを浴び、総理はスッポンポンで『このとおり、全部をさらけ出しました』と大統領に告げたという。

蛇足（２）

銀座４丁目の交差点で、蕎麦屋の出前が転んで、蕎麦がちらばった様だと形容される甲板上を整頓してドリルを終了した。この後、少時を経て出港配置につき、本船と観衆との交互の万歳三唱のうちにホノルルを出た。

蛇足（３）

思えば、極めてタイトなスケジュールであった。

さて、シアトルでは街を上げてのシー・フェアの祭りでにぎやかな中の停泊であった。入港式は特別に設けられた大きなポンツーン式の舞台で挙行された。招かれて舞台上に赴いた千葉船長は市側の何人かの挨拶の後、シー・フェア・クイーンから歓迎のキスを受け、一瞬照れたようであった。(航海報告)

歓迎を受ける千葉船長：シアトルにて
練習帆船日本丸：原書房：1984 年 8 月発行

　これから、滞在の日々が始まった。

プロ野球見学(7/30)、国立公園 Mt レーニアピクニック(7/31)、国際ボクシング見学(8/1)、柔道交歓会(8/2)、シー・フェア主行事の一つ「グランドパレード」参加(8/3)、フェア・ホリディ（水上劇）見学等招待参加があった。

これらのうち、Mt レーニアピクニックの㊙情報をここに初公開する。

日系人からはタコマ富士とも言われるこの国立公園へ、日系人協会のご好意による乗用車４０数台が市内は City police、市境を過ぎると State police の白バイに先導され、交通信号を無視し Non stop で走った。

タコマを過ぎ、針葉樹の林の中、６０哩前後のスピードで約２時間、車列は 1100 頃公園入口を過ぎ、以後は羊腸たる山道を右へ左へと走った。そんな山道を走っていた時、突然先導車の停止の合図で車列は停車した。更に合図に従って、三々五々林の中に入り、各自用を足した。関東の連れションならぬ、アメリカ合衆国での立小便だった。

その後も走り続け、昼頃予定地点へ到着、日系人協会ご提供の弁当、果物、アイスクリーム等を賞味した。Mt レーニアは雲に隠れて見えなかったが、近くの雪の残っている処では、ビキニ姿のスキーヤーもちらほら見え、目の保養とし、山の精気を胸一杯吸って、しばらく初体験の大陸を散策して帰途につき、1700 頃帰船した。

これが蛇足（４）アメリカ大陸での立小便である

蛇足（５）

世の中には題名が最後の章に初めてでてくる書物をよく目にする。

ここで、やっと題名に因んだ Yarn を綴ることにする。

シアトル停泊中の某日某時刻、海賊の一団が日本丸を急襲、占拠した。Capt. Chiba を出せと命じたが、たまたま上陸中で難を逃れた。それでは、C/E を出せとなり、甲板上に曳きずり上げられ、斬首の刑に処せられてしまった。見学者は全て海賊により船から降ろされて陸からこの惨劇を見ていた。

しばらくして、駆け付けた正義の味方 Capt. So-and-So 一行により無事占拠から解放された。そして、見学者も元のように、船内を見学した。

蛇足（６）

これはシー・フェアのシナリオであったのだが、本船側には知らされてなかった。

蛇足（７）

正義の味方 Capt. So-and-So と海賊にはシアトル近辺の海域その他の海に因んだ名前が付けられていた。

文中何度か触れたが、思えば戦後数度目の遠洋航海とはいえ、ホノルル、シアトル共に厳しいスケジュールに満ちた停泊であった。

当時の実習生、乗組員の懸命の努力が思い起こされ、以後の各寄港地での好印象の源となった感がある。

（蛇足の蛇足）その３年後、昭和 35（1960）年の日米修好 100 周年の記念に日本丸はニューヨーク、海王丸は咸臨丸の航海を辿ってサンフランシスコへと航海したが、その時の予算の一部は当時の岸総理手持ちの予算から支出されたと告げられたことがある。これも㊙！

完

特別寄稿

初代帆船海王丸便り

大藤　高広（帆船海王丸船長）
（公財）伏木富山港・海王丸財団　常務理事

ご挨拶

7・8 月と記録的な酷暑の日々が続いておりましたが、「帆船日本丸ガイドの会」メンバーの皆様、お変わりなくお過ごしでしょうか？

富山では、熱中症対策として環境省発表の「暑さ指数（WBGT)」31 以上（危険：運動は原則中止）が予測（富山又は伏木地点）された場合には、総帆展帆中止とすることを実施基準に加えました。7 月にこれをボランティアの皆さんに周知してご理解を頂きました。結果、8 月 20 日の総帆展帆は、晴天でありましたが中止いたしました。

さて、前回同様に昨年 9 月から本年 8 月にかけての当財団の近況を皆様にお伝えさせて頂きます。

◇昨年度（R4）の事業概要

① パーク入込数：853,600 人（前年度比：148%）

② 乗船見学者数： 56,307 人（前年度比：176%）

①②ともコロナ禍前の概ね 8 割程度まで回復いたしました。

③ 総帆展帆：11 回

天候にも恵まれ予定の回数全て実施することができました。一方、参加人数と新規安全対策導入に掛かる作業時間の増大を考慮して総帆 29 枚の展帆披露が困難な状況が続いておりましたが昨年度最後 11 月 6 日の総帆展帆で 1210 日ぶりにフルセイルのご披露を達成することができました。

R4.11.6　1210 日ぶり総帆(29 枚)展帆

④ 海洋教室：日帰り 14 団体、1 泊 2 日 1 団体　参加人数計 639 人（含む引率者）

⑤ 新規ボランティア養成：42 人

過去 10 年で最多人数となり、関連して 3 年凍結していた「ボランティアの集い」について飲食をともなわない形で 12 月に実施し、射水市長様他、県幹部職員のご隣席を賜り、種々のボランティア表彰を行いました。

◇今年度（R5）の事業概要（8 月まで）

① 総帆展帆：8 月末までに 6 回を予定しておりましたが、悪天候（熱中症対策 1 回を含む）により 2 回しか実施できておりません。低迷していたボランティアの参加者人

数も今年度からは毎回（事前申請で）60 名を超えるまでに増加しておりましたが、天候に恵まれず非常に残念な状況が続いております。

7 月「海の日」の記念総帆展帆では登檣礼の後、縦帆のみの展帆（熱中症対策）を実施披露いたしました。

② 海洋教室：日帰り 13 団体、1 泊 2 日が 5 団体とかなり回復してきましたが、未だに宿泊を控える団体が多数を占める状況です。

③ 新規ボランティア養成：8 月末時点で 42 名（6 回）を養成、今年度は、60 名を超えそうです。

◇新たな取組など

① 従来の高所作業帽を廃止、ヘルメット（飛来・落下物用・墜落時保護用兼用型：折りたたみ式）に更新し、8 月期よりボランティアに貸与配布した。

② 高所構造物の老朽化箇所点検調査の効率化と安全性（親綱等の設置が困難な箇所の点検等）を高めるため財団名義でドローン（4K 画像撮影対応）を購入し、海事課職員 2 名（C/O、2/O）と総務課職員 1 名（主事）が同機器の実地飛行操作訓練 10 時間を経て、カテゴリーⅡA のドローン飛行操作許可申請を行い、国交省の承認を取得しました。今後は、点検作業の他、ボランティアの活動状況を伝えるショートビデオの作成等にも活用していく予定です。

高所作業用ヘルメット

ドローン

③ パークの賑わいについて外部から平均滞在時間（携帯電話電波のデータ）が短いとのご指摘などがあり、海王丸単体での賑わい創出は困難なところではありますが、一つの方策として、近隣の「日本のベニス」と呼ばれる新湊内川地区や新湊大橋プロナードの散策を紹介する手作りチラシを制作して乗船見学者等に案内する取組を始めました。

新湊内川の風景

新湊大橋プロムナード

パークの周辺散策案内チラシ

皆様も富山へお越しの節は、是非周辺散策もお楽しみ下さい。簡単ですが、近況報告とさせて頂きます。 以上

一言・一句・ぼやき・何でもコーナー

＜言葉遊び＞

ガイド中に「何も 船長、言う事 機関長」なる船乗りの常套語を紹介すると、だいたい分かって、笑ってくれる。そこで調子に乗り続けて次を披露すると、絶滅した職種もあるせいか、ほぼ？？となる。それは、「人生航海士」、「人の話は機関士」（創作 その意図はデータを重んじる職種）、「頭パーサー」、「女口説くター」（異論反論ご勘弁）等である。他の表現もあるが、船乗りはほぼニヤリとすると思いながら「何も船長・言う事機関長＋何を言っても通信長（つうじんちょう）」は、船内の良い雰囲気を表現していると思っている。（独自解釈御免）
その心は：船長の方針が浸透していて詳細な説明は必要無く、曖昧な説明では納得しない機関長がいる。そして、融通（今なら忖度か）が効かない堅物通信長がいる。

―昔、言うこと機関長―

＜時刻改正＞

無線室の時計
短針 2 本、1 本が緑色。赤は沈黙時間

無線室では世界標準時計を見ながら案内しているが、この夏、お客さんの質問で初めて標準時計に緑色の短針があると気付いた。咄嗟に以前の世界標準時（GMT Greenwich Mean Time）と答えたが、長針の黒針が左側の船内時計とズレが心配になり、後刻、練習船の時刻改正方法を教えて貰った。
【改正の時期と時間】　練習船では当日の 08:30 前･後に行い、時間は端数が生じない 3 分単位だと知った。この「前･後」の理由が練習船ならではと思った。課業始めが 08:30 につき、進める時は集合時間後に行い、遅らす時は数分でも余裕が生じるよう課業始め前に行っているとの事だった。

ちなみに、社船は各社毎に違うが、（前日の 20:00、21:00、早朝の 02:00、08:00 等々）、いずれにしても日中の作業時間には影響しない時間帯で行っている。改正時間は、予想 Noon Position が正中するよう算出する。汽船はプロペラの回転数とピッチで計算（１５分単位）できるが、帆船は、3 時間程の推定値とは言え、風を読む能力が必要になり、計算をする実習生は、さぞ緊張しただろうと想像した。（ところが、当時の実習生に回想してもらうと略憶えていないと解り、過大評価していたようだ）
では短い黒針は何処の時間？　考えずに携帯電話を利用して日本標準時 (JST) だと分った。

全くの便乗話だが、正午に太陽が明らかに南中していないと「3/O！何ちゅうことだ！！」と聞いたような気がする。そして、大昔、船内安全衛生の標語募集に自信をもって応募した『時刻改正自己管理』は評価されなかったが、もう一句『落とし穴、「慣れ」と「急ぎ」と「先入観」』が当選して賞金を頂いた。

時刻改正の話を膨らませて、昔は世界一周航路で東廻りと西廻りの航路があったが、船会社により違う改正方法だったと分った。1 日が長くなる西回り（1 周すると 24 時間長くなる）の場合、20-24 のみで行った会社では 24 時間の時間外手当が付き、20-24、00-04、04-08 で 3 分割して時刻改正した会社では、時間外手当は無かったようだ。

今は、世界一周するのは客船と練習船（艦）だけだと思うが、どうなのだろう？

―時間にルーズだった元実習生―

＜Richard Cocks の日誌から＞

＝イギリス人が聞いた江戸時代の日本語の妙＝

三浦按針（ウィリアム・アダムス）の生涯を執筆している過程で、英国からリチャード・コックスの日誌の復刻版を取寄せた。コックスはアダムスが晩年に貿易商に傾注していた頃の、長崎県平戸のイギリス商館の館長で、後にアダムスが病を患って病床に着いたときに遺産管理人に指名された人物である。

彼が聞いた日本語は英語に訳さずそのままローマ字書きにされていて日本人の我々にも意味不明なものが多い。元々、当時の英語が古いのか、個人の手書きの癖か、タイプライターで活字にしたものを、デジタル化して編集しているなど、編集者も不明なところに注意書きをしているところもある。

これらの日本語が英文日誌の中にちょくちょく出てくるので、彼自身も、冒頭に日本語の語彙を列記している。

人は、耳から入ってくる言葉は、平常話す言葉を基準に理解するようで、同じ日本語の発音でも、オランダ人が聞くのと、ポルトガル人が聞くのでは違いがあり、また一つの英語を同じ日本人が聞く場合でも、例えば、Tackle も「テェクル」と聞いた人と「タックル」と聞いた人の違いが、船の分野（連滑車など）とスポーツの分野（ラグビーなど）で、それぞれ伝わっている。

アダムスがいた江戸時代は、外国語と言えばポルトガル語（宣教師が使っていた）か、オランダ語で、英語も一旦オランダ語に変えて日本語に通訳していたのでかなり混同している。

1. 「Some Japanese and Other foreign word and terms」から抜粋。（括弧内はコックスの注。）

Bongew（a superintendent）・「奉行」のことだが、彼らは「監督」と理解。
Bose（a Buddhist priest）　・「坊主」のことだが、彼らは「仏教聖職者」と訳。
Bubes, or beobs（screens, or pictures）・「屏風」のことだが、「遮蔽」又は「絵」と解釈
Caboque　（a dancing girl）　・「歌舞く」のことだが、「踊子」と訳。
Calambac（aloe wood）　・何を指すか不明だが、アロエ木と訳。
Cape-merchant（head-merchant）・商人の長のこと、又は商館長のことかもしれない。
Captain more (Port. capitão m ó r)　（captain-in-chief）　・船長?　More が何か？
Catabra（a summer robe）　・帷子（カタビラ）のことであろう。夏の衣と訳。
Catan（a sword）　・「刀」。
Chaw（tea）　・「茶」。
Chawne（a lot of land, or house）・不明。訳も不明。
Dairi（the Mikado）　・「内裏（ダイリ）」であろう。（帝）
danko　（consultation）　・「団交」（そんな状況があったのか？）協議の意味か

Fanna（a present to a dancing girl）・「花」か「華」か。贈呈用の花か。
「踊子へのプレゼント」と注釈。
Fibuck（silver once refined）　・不明。一度精製した銀の訳も不明。
Foyfone（a boat）　・「舟」のことか？　訳は舟。
Fro（a bath-room）　・このように聞こえたのか。　訳は「風呂」「浴室」。
Futtaqui　（a temple）　・佛（ホトケ）がこのように聞こえるのか。　「寺」
Gadong, or gedong（a shop, or warehouse）・発音が不明、「店、倉庫」「問屋」「上屋」
Goca（a dish）　・深みのある味わいの「コク」のことか？
「料理」と訳しているところは近い。
Goshon（a pass, or licence）　・御朱印か御赦免か？　訳は「通過」「証書」
Jurebasso（an interpreter）　・不明。想像もつかないが、「通訳」「説明」
Kerimon（a robe）　・「着物」のことか？　部屋着、衣に捉えている。
Kitesoll（a parasol）・不明だが「日傘」と訳。凧と太陽の合成のようにも思える。
Langanack（a lance, or halberd）・薙刀のこと？　槍
lang が long に通じるので発音ではなく意味からの訳か？
Makary（lacquer）　・蒔絵のこと？　ラッカー、漆塗り
Morofack（a spirit or wine）　・不明。　「酒」「ワイン」と訳。
Muche（a coke）　・「餅（モチ）」　「菓子」「ケーキ」と訳。
Neremon（a sedan-chain）　・「乗り物」　箱型車　乗り物
nifon catange（after fashion of Japan）　・「日本型」？
Ropshake（a chair bearer）　・「陸尺」　かごかき
Sappon（a kind of wood）　・不明。　木の種類？
Sequanseque（a cup）　・「盃（サカズキ）」？　茶碗、器、カップ
Sing（a wine）　・不明。　訳は　酒、ワイン
Soma（a junk）　・不明。　訳はがらくた。　あるいはジャンク舟
Somo（double-refined silver）　・不明。二重に精製した銀？　前記の fibuck が類似？
Tabi（a stocking）　・「足袋」　ストッキング、長靴下
Tattamy（a mat; a measure）　・「畳」　マット、測量（広さの単位）
Tono（a lord, or petty king）　・「殿（トノ）」多く使われるが　領主、下級王。
殿（ドノ）の用法は別。Dono と使われている。
Wacadash（a short sword）　・「脇差」　短刀

2.　この他に【地名】は；

・Firando　平戸 /　・Osakay　大坂 /・Sakay 堺 /　・Miaco　都 /　・Crates　唐津
・Umbra　大村 /　・Yedo　江戸 /　・Shashima　薩摩 /　・Fugesao　藤沢
・Woyso　大磯 /　・Faconiama　箱根山 /　・Cambara　蒲原 /　・Uuy　由比/

・Shrongo　駿河 / ・Faccatay　福岡。博多と言ったのかもしれない。
・Langasaqne　長崎。長：Long と崎:Sake の組み合わせは誰かが教えたか？
などが多数ある。

3.　【人名】も「様」と「殿」と使い分けている。　皆がそう呼んだのであろう。

Tonomon Sama（殿様)、Bongo Sama（誰？)、Sangero Sama（誰？)、Sofo Sama（誰？)、Iyeyasu Sama（家康様)、Ogisho Samme（大御所様？)、
Shongo same（将軍様？)、King of Edo（将軍様）
以下の「殿（ドノ)」はよく出てくるが、これらの人物は誰か不明。
Gen Rock Dono、Taccamon Dono、Shesque Dono、Gonzque Dono、Sichsaymon Dono、Jubio Dono、Oyen Dono、Torozemon Dono、Magazemon/Magozemon Dono、Cuemon Dono　　など沢山。
・King of Firando（平戸藩主松浦法印のこと）の呼び方もしている。

4.　【物の名前】もよくわからないものがある。

日本流に年始の挨拶や、訪問時にプレゼントしたことは記録に度々出てくる。
例えば、日誌のそれらの一例を原文のまま紹介すると；
・2 月 1 日の日誌（February 1（Shonguach 1）
--We gave presentes this Japon new years day, viz.:--
—to Mrs. Adams.　1 pec. ordnary damask　（damask：緞子の織物）
—to her sonne Joseph.　1 pec. ordnary taffety　（taffety：絹織物）
—to her doughter Susanna.　1 pec. ditto　　（同上）
・--別の日に、And I sent viz.:--　　1 gamon bacon.　1 pec. Martelmas beefe.
3 drid netestonges.　5 duble peper botrago.（Span., botarga: a kind of sausage.）
10 Bolonia sausages.

この他に、アダムスが航海に出ている間に、コックス自身あるいは他の者に託して、逸見の留守宅にプレゼントを届けていることが頻繁に出てくる。じゃがいもや肉類などの食料品から、ハンカチや衣類などまでも多岐にわたっている。

アダムスの死の翌年、江戸に出張したおり（1621 年 12 月 29 日）に、コックスは、残されていたアダムスの 2 振りの刀を水先人の息子ジョセフに届けた。配達に涙を流して喜んだと記されている。

こうして見ると、かなり話の喰違いがあったものの、日本の礼儀作法や習慣と階級制度の中で、彼らが日本の生活に融合するにはかなりの苦労があったものと推察される。

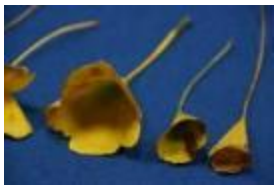
—瑞雲－

＜神奈川県の木：イチョウの話＞

・・・**「鐘つけば銀杏（イチョウ）ちるなり建長寺」**は夏目漱石の作、正岡子規はこの句を意識して、かの有名な**「柿くへば鐘がなるなり法隆寺」**を作ったのだと、以前新聞欄で読んだことがある。日本人の心に残る原風景は？と聞かれて、「春の桜花と秋の銀杏の黄葉」と答える人が多いのではなかろうか。銀杏が地球上で最も繁栄していたのは、今から１億５千万年前の恐竜時代であり、それからずっと生き残ってきたので「生きた化石」と言われる。東京都や神奈川県の都（県）木として指定されており、全国で街路樹として最も多く植えられている樹だという。神奈川県庁前**日本大通りの銀杏並木は、関東大震災（1923 年９月１日）の復興整備**で植えられたというから、樹齢 100 年である。イチョウの実はその形が杏（あんず）に似ていて、中身が銀白色に見えることから、銀杏と書いてギンナンと読ませるのだとあった。

また、イチョウの語源は「葉っぱがカモの脚に似ていて、鴨脚の中国読みのヤ―チャオがイチョウ」、このことから漢字では鴨脚樹と書くとあった。また、漢字で公孫樹とも書くのは「長老や祖父が植えた木が孫の代になって実る樹木」だからで、**「桃栗３年、柿８年、柚子の馬鹿野郎 18 年、銀杏がなるのは 30 年」**等と言われたというが、実際には 10 年程度で実がなることが分かっている。ただ、オス株とメス株があるので、オス株は何年たっても実がならない筈、と思っていたら、そこは「生きた化石」、生命力抜群？でオス株がメス株に**性転換する木**があるというのを知った。海に生きるクマノミやアオウミガメも性転換すると聞いているが、人間界では昨今ジェンダーレスやジェンダーフリーが問題となっているので、これら自然界の営みを大いに参考にすべきではなかろうか。イチョウの苗を見ても葉や樹形では雄雌株の見分けはつかないが、種（たね・銀杏）を見れば一目瞭然である。銀杏の面が２面しかないのが雄、３面が雌だ。銀杏は枝豆よりカロリーが高く、ピーナッツより格段に低カロリー、しかもβ―カロテン、ビタミンＣも豊富、ミネラルやマグネシウム、鉄分、カリウムなども含まれているので、酒のつまみには最適であり、漢方薬としても昔から使われている。ただしメトキシピリドキシンという毒素があり、食べ過ぎには要注意（特に５歳未満の子供には食べさせないこと）とあった。

オハツキイチョウ



ラッパイチョウ

イチョウには、葉の上に実をつける「オハツキイチョウ」や葉がラッパ状になる「ラッパイチョウ」等がある。東京の銀杏の名所としても有名な東京大学赤門傍の銀杏並木にも何本かラッパイチョウがあるとのこと。そういえば、東大のバッジは銀杏マークなのだが、東大に縁がなかった小生は最近まで知らなかった（同じトウダイでも私は灯台を目指し、学校のマークと言えばコンパス<方位磁石>だったのだ。）

―神奈川在住 M.T―

＜シーラカンス＞

今年５月広島で開催された G7 に招かれた国に、アフリカ連合（AU）の議長国コモロがあった。AU はアフリカの５５か国と地域が加盟する世界最大級の地域機関であるが、その議長国コモロについては全く知識がなかったので、調べてみた。マダカスカル島の北、インド洋に浮かぶ３つの島から成る島嶼国で人口は約９０万人、首都はモロニ、1975 年フランスから独立した歴史の新しい国。生きる化石と称されるシーラカンスが近海で捕れることで有名とあった。そう、シーラカンスで思い出した！数年前、東名高速を下って沼津港へ海鮮丼を食いにドライブしたことがある。その際見学したのが沼津港深海水族館シーラカンス・ミュージアムであり、博物館の目玉がコモロで捕獲されたシーラカンスの展示だった。改めて当該水族館の HP を見ると「展示されているのは、2 体の冷凍と 3 体の剥製標本、1981 年日本シーラカンス学術調査隊が現地と協力して捕獲した個体であり、特に 2 体の冷凍個体は世界でも類を見ない希少なもの。シーラカンスは絶滅のおそれのある野生動植物の種の国際取引に関するワシントン条約第 1 類に指定されている。通常商業ベースでの展示は許可されないが、沼津水族館の個体は、正式に展示が許可された珍しい個体」とあった。又、別の資料によれば、シーラカンスは魚類というより、むしろ四肢動物の両生類に構造が似ており、そのユニークな基本構造は古代デボン紀の **3.8 億年前**から保持されている。まさに**生きた化石の代表**であり、その生態や進化については謎が多く、これから時間をかけて研究する必要があると考えるとあった。尚、シーラカンスは 1997 年インドネシア・スラウェシ島沖でも発見されている。化石等の研究により地球上にはかつて 26 種類のシーラカンスが生息していたことが分かっているが、そのうち生き残っているのは、アフリカとインドネシアで発見された 2 種類のみらしい。何故この 2 種類が生き残れたのか、その最大の要因は、深海を主な生息域に選んだことだと推測されている。海にはまだまだ謎が多く、わからないことが多い。特に深海となると 95%は未知の世界だというから、これからも興味ある発見が続くことだろう。

沼津港深海水族館

―ウミンチューー

＜侍 Japan シャンパンファイトと 60 年前の入寮コンパ！＞

今年スポーツ界の話題と言えば、何と言っても野球米大リーグ大谷翔平の活躍であろう。春に行われた WBC は序章、最高の見せ場を演出したのが彼である。侍 Japan は３大会ぶり３度目の優勝を飾った。優勝までには劇的なシーンが繰り返されたが、そのヒーローが大谷翔平で、日本全土が喜びに沸いたといっても過言ではない。

侍 Japan の優勝セレモニー後の祝勝会、例によって「ビールかけ」ならぬ「シャンパンファイト」が行われたが、その際侍メンバー最年少・20 歳の髙橋宏斗投手は、**米国の法律「アルコールは 21 歳から」**に抵触するため、シャンパンシャワーに参加できなかった。

彼は 2002 年 8 月 9 日生れ、中京大中京高からドラフト 1 位で中日入り、栗山監督のお眼鏡にかなって最年少でのメンバー入りした。その髙橋、決勝戦の 5 回に登板、先頭打者を内野安打で出塁させたが、トラウトをフォークで空振り三振、3 番も外角低めの 156 ㎞で三振

を奪った。4番アレナドにヒットを打たれ二死一、二塁となったが、5番シャワバーを抑えた文句なし、立役者の一人。そんな彼が、喜びの輪から外れていたのだから、何とも切ない話である。

昨年日本では、選挙権が１８歳に引き下げられたが、アルコールは２０歳からのままである。昔はおおらかだった。高校を卒業して社会人になり、あるいは大学に入ると「未成年だから酒は禁止」とそれほど厳しくは言われなかった。丁度６０年前、全寮制だった当時の商船大、全国から集まった学生は先ずは入寮。その寮の部屋には各学年の上級生がいて最初の夜に入寮歓迎コンパ、部屋によっては潰れるまで飲まされた。私が入った部屋の先輩は３人とも下戸、それまでは部屋でサッポロジャイアンツ（ビール大瓶３本分約２リットル入り）を空けるのが夢だったとのこと。ところが、私の歓迎コンパでは、そのジャイアンツを飲み終えてもまだ欲しそうな顔をしているというので、急遽とっておきのウィスキーを飲まされたのだった。翌日の入学式、私は二日酔いもなく爽やかな気分で出席したが、新入生の椅子が何席か空いていた。更には来賓や父兄が列席しているにも関わらず、何人かは口を押えてトイレに駆け込んで行ったのだった。その後何年かして幾つかの大学でコンパでの急性アルコール中毒死やパワハラ問題が起き社会問題化したことがあった。全寮制もはるか昔に廃止されたが、古き時代を懐かしく思い起こすのは年老いた証拠なのか？

―全寮制懐かし人―

＜ヤコブスラダー：レンブラント光線＞

ヤコブスラダー（ジャコブスラダー）という言葉を初めて耳にしたのは、短期航海実習で乗った練習船銀河丸だった。海におろした救命ボートへの乗り降りに使う縄梯子の名前が Jacob‘s ladder だった。普段はくるくる丸めておいて必要な時に解いて使うのだが、揺れる本船の舷側に垂らされた縄梯子を使って上り下りするのは、体を鍛えていたあの頃でも一苦労だったのを思い出す。その当時、東京湾などの水先案内人（パイロット）になるには、外国航路大型船の船長経験者でなければ資格なし、ただし一旦なってしまえば定年はなく、パイロットボートからヤコブスラダーで大型船への乗り降りが出来る間は稼げる仕事だと言われていた。時代は変わって今や定年があるだけではなく、ダイレクト水先制度が出来て外国航路船長経験などという言葉が消えたようだ。しかるに、ヤコブスラダーのヤコブとは、旧約聖書に出て来るあのヤコブが元であるというから、数千年の歴史が秘められていることになる。上の写真は大寒の朝、我が家の庭で撮影したものだが、雲の切れ間から太陽光が差し、放射状になって地上に降り注ぐこの現象には色々な呼び名があり、その一つにヤコブの梯子（Jacob‘s ladder）がある。その他、天使の梯子、天使の階段、ゴッドレイ、レンブラント光線、光のパイプオルガン、薄明光線等とも呼ばれている。このうちレンブラント

光線は画家のレンブラントが好んでこの光景を描いたことに由来し、光のパイプオルガンは、宮沢賢治が使った表現だという。天使やヤコブの云々は、私にはなじみの薄い西洋史の始まりともいうべき旧約聖書に由来している。ヤコブとは旧約聖書の創成期に登場するヘブライ人の族長で、別名をイスラエルと言い、イスラエルの民すなわちユダヤ人はみなヤコブの子孫と称しているという。そして、そのヤコブが夢にみた地上から天国に通じる梯子又は階段が angel's stairs や Jacob's ladder である。そういえば、キリスト関係の絵画には天からの光がよく描かれていたのを見た記憶がある。こういう雑学も、時には日本丸のガイドで役立つこともありそうだ。ガイドの最中に、見学客から船内に飾られている絵等の質問があった場合、または雲の切れ目から太陽光線が降り注ぐのが見えた時等、ヤコブスラダー・レンブラント光線の話をしてみては如何だろか？

—絵描き—

＜チコちゃんに叱られないために！＞

親子連れの案内で難しいのは、子供を対象に話すと大人には少し退屈だろうし、と言って大人向けの話だと子どもは直ぐ飽きてしまう。いろんな見学者に興味を持ってもらう話術はなかなか難しい。そこで時々使う裏技？が「これを知らないと、チコちゃんに叱られますよ！」である。

例１．　動物探し＜２．**ペリカン**＞の所では、子供向けの説明を終えた後、「ところでお母さん、ペリカンは英語ですよね、では日本語の名前は？知らないとチコちゃんに叱られますよ・・・」「答えは**伽藍鳥**、あご袋が大きいのを大寺院に例えた名前、江戸時代見世物になっていたということです。」では、南極にいる**ペンギン**の和名は？　　正解は「**人鳥**（じんちょう）」

例２．　動物探しの続き・・・「これから順番通り探して行くと、4 番がクレーンです。機械のクレーン知っていますよね、ではクレーンという名前の動物は何でしょうか？」これには、10 人に 1 人位の割合で正解を言う親か子供がいます。そんな時、「**つまんね～やつだな～**」とチコちゃんの真似をすると大人にも子供にも大うけです。勿論、正解が出ない時には、「チコちゃんに叱られないように、4 番を探して覚えて帰って下さい。」

例３.「スマホや PC で**ログ・イン**して下さいなどと出てきますが、ログとは何でしょう？」まずは、99%？？で正解なし。そこで、「大昔帆船で log/木端切れを落として、砂時計が落ちきる迄に何処迄流れて来たかを測って、その記録を書き入れた log.in。Log.in したノートブックが log book」と解説。「何百年も前の帆船で使われ始めた言葉が、コンピューター時代の現在に受け継がれて来ている。これを覚えておくとチコちゃんに叱られずに済みますよ！」　今やスマホ時代、大いにうけること間違いなし。

その他、最後の走者アンカーと錨、ギャングウェイ、三毛猫タケシ物語等、見学される方が興味ありそうなテーマを選んで話すことに努めている。

—永遠の５歳＋７３歳ガイド—

＜ポケモン、何種類かご存じ？＞

この夏、4 年振りに横浜みなとみらいで、ピカチュウを始め多くのポケモンが出現した。8 月 8 日～14 日、日本で初めて開催されたという「ポケモンバトルの世界大会」を中心にポケモンだらけのイベントが開かれ、ファンで大いに賑わった。日本丸の周辺にも、何か所かにポケモンのフィギアや絵が置かれ、その写真を写そうと行列が出来たのをガイドの合間に船上から見た人もおられたと思う。コロナ禍の前にも真夏の暑い盛りにポケモン祭りが行われており、着ぐるみのピカチュウ船長がファンをぞろぞろ従えて乗船、デッキ上で記念撮影をしていたのを思い出す。今年は猛暑で着ぐるみピカチュウ船長の出番はなかったようだ。ところで、ポケモンとは何ぞや？来年もこの行事は行われるに違いないし、若者などとの会話のためにも知識はもっていた方がよさそうだ！

日本大百科全書（ニッポニカ）によれば、「**架空の生物ポケットモンスター**の収集・育成・対戦・交換を楽しむゲームソフト、アニメ、映画、カードゲームなどの作品群の総称。作品に登場する「**ピカチュウ**」「**ニャース**」「**ゼニガメ**」**などの架空生物そのものをさす場合もある**。略称はポケモン（Pokémon）。第 1 作は任天堂が 1996 年（平成 8）に携帯型ゲーム機「ゲームボーイ」用ソフトとして発売した。ゲームは自ら作品中の主人公となって遊ぶロールプレイング方式。暴力などの要素があふれがちであったゲーム世界に、親しみやすいキャラクター、親子で安心して楽しめる要素、個性あふれるモンスターたちを捕まえ育てるコレクション性、同じソフトをもつ人と対戦や交換を楽しむコミュニケーション性、時空を超えながら冒険を進める物語性などを導入することで、日本だけでなく世界的な人気をよんだ。」とある。

この架空生物は**第一世代の 151 匹**から次々と進化増殖中であり、現在は第 9 世代まで進み、既に 1010 種類を超えた。2024 年 3 月末迄には **1020 種類**に到達する見通しだという。

横浜市はポケモン・ウィズ・ユウ財団と提携・協定を結んで、子供たちの健全な育成やその障壁となる課題の解決に向けて連携することになっているので、ポケモン祭りは横浜市を上げての行事となっている。帆船日本丸から大岡川に掛かる北仲橋を渡っていくと、横浜市役所に近い所にポケモンポストが設置されている。2021 年にポケモン生誕 25 年、郵便創業 150 年を記念して外国郵便創業の地である横浜市に設置されたもので、当初は 1 年で撤去の予定だったが、大幅に延期されて 2026 年 6 月 30 日までとなっているとのこと。

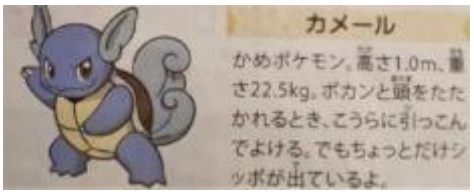
更に今年、帆船日本丸メモリアルパーク横と桜木町駅広場に、ポケモンの描かれたマンホール蓋が設置された。讀賣新聞掲載のポケモンことわざ百科も、話の種に是非ご覧頂きたい。

市役所前のポスト：ピカチュウとイーブイ

ポケふた：帆船日本丸船首前方右側

桜木町駅前広場

＜ことわざとポケモン＞・・・讀賣新聞より抜粋



———讀賣新聞　朝刊掲載（月～土）中———　　—ボケチューー

＜ペルー海軍練習艦 B.A.P“UNIÓN”と移民船佐倉丸＞

世界でも新しい大型帆船の部類に入る、ペルーの練習艦が東京国際クルーズターミナルに寄港（8 月 30 日～9 月 2 日）、見学に出かけた。昨年横浜に寄港し、多くの会員も見学したノルウェーのスターツロード・レムクル号は 1914 年に建造された全長 98m、1,516 t 3 本マストであったが、ペルー海軍のウニオンは、2014 年 12 月進水、全長 115.75m排水トン 3,200 t 、4 本マストバーク型、定員 257 名とある。両者の建造は丁度 100 年の違いであった。

同艦初の世界練習航海であり、ペルーと日本の外交関係樹立 150 周年を記念しての寄港、在日ペルー大使館発行のパンフレットには南米諸国で初めて日本と外交を結んだ国がペルーということや日本人移民の歴史が記されていた。1899 年 790 名の日本人が佐倉丸にて移民したのが始まりで、以降 1941 年までに約 3 万 3 千人がペルーに渡ったとある。現在南米で 2 番目に日系人の多い国となっているとのこと。

プープから見た艦

甲板上の舵輪

ウインチ等

アンカーと船首象

ウニオンは東京港入港時に礼砲 21 発を発射、マストには 80 余名が登り帆船の最高儀礼である登檣礼を実施したという。（我らが日本の帆船訓練は？先日帆船日本丸見学に来てくれた日本丸乗船中の清水海技短大の学生曰く「マスト登りは、やってません！海王丸では帆走が始まっています」とのこと。帆船教育に民間も軍もない！いつまで“あつものに懲りて膾を吹いている”のか！嘆かわしいと感じた次第。さて、ウニオン船内見学の感想は？とにかく新しい帆船である。真鍮部分殆ど見当らず。錨は当然 Stockless で、収まりが良い。Lifeboat は少なく、Life raft 搭載。厨房が甲板上前部なのは驚き等々であった。

購入した記念品

＊移民船「佐倉丸」

ところで、初めて移民をペルーに運んだ佐倉丸は、1887 年英国で竣工した鋼製汽船、総トン数 2,953t、垂線間長 103.86m、幅 11.77 m、主機関：三連成レシプロ機関 1 基、出力 250 馬力、速力 12 ノット、日本郵船所属。横浜からペルーのカヤオ港迄 36 日間の航海は石炭、清水、食料もギリギリの厳しい航海だったという。佐倉丸は補助帆走装置を有するスクーナー、言い換えれば機帆船、燃費効率化や脱カーボンの歴史上消えては浮上するハイブリッド船だったのだ。

―パイレーツ・ライター―

＜むべなるかな＞

「むべなるかな」とは、「なるほど、もっともなことだ」、「まさに、その通りだと思う」の古語調表現である。しかし、この「むべ」が植物の「ムベ（郁子）」であり、飛鳥時代の故事に由来するとは、恥ずかしながら最近まで知らなかった。

近所の家の垣根に蔓が巻き付いていて、毎年アケビ(木通)そっくりの実がなる。それが「ムベ」であった。アケビは幼少のみぎり、栗拾いやキノコ採りに行って林の中や山道で良く採った。弦が丈夫なのでターザンごっこで遊んだことも懐かしい。皮に包まれている白いバナナ状の果肉をほおばり、汁を吸った後勢いよく種を噴きだして楽しんだ。大人になって、東北の人がアケビの皮を食うのだと知って試してみた。すると、舌触りはナスそっくりでゴーヤに似た苦みのある酒のツマミにもってこいの一品ができた。以来、アケビが手に入ると、皮の油味噌・肉味噌炒め等を楽しんでいる。

アケビの花

ムベの花

一方、ムベなる植物があると知ったのは大分昔だが、未だその実を食ったことはない。皮の中にゼリー状の果肉と多くの黒い種が詰まっていて、そのゼリー状の果肉を種ごと口に含んで種を出して食うとあるからアケビと同じ。バナナのような南国系の味、ほのかな甘さはサトウキビに近いとある。アケビが落葉性でその実は熟すと割れ、小鳥たちの格好の餌になる。一方、ムベは常緑樹、冬でも葉をつけていて、実は熟しても割れないのである。皮の中に甘い汁があるのをどうして知るのか、メジロがつついて穴を空けて喰っている。アケビは三つ葉か五つ葉なのに対して、ムベは 5 枚～7 枚と葉が多いから見分けがつきやすい。

「ムベ」という名前の由来、そして不老長寿の果実として古来より皇室に献上されているのには次の様な逸話があるという。

天智天皇（626～671・飛鳥時代）が、滋賀県の蒲生野（かものう）に狩りに出かけ琵琶湖に面した奥島庄に立ち寄った際、8 人の子供を持ち、病気一つしない元気な老夫婦に出会った。天皇が「なぜそのように健康で長生きできているのか」を尋ねた。すると、老夫婦は「この地に古くから伝わるこの果物を、毎年秋に食しているからです」と、アケビを小さくしたような果物を差し出した。不思議に思った天皇がその果物を口にして一言「**むべなるかな**」と、のたまった。以後その果物が「ムベ」と呼ばれるようになり、以来奥島地区から朝廷への献上が続いている。

ムベの葉は、生長するにつれて 3 枚→5 枚→7 枚と増えるので、七五三の縁起木でもある。実が不老長寿で木そのものが縁起木とあれば、家の垣根に適しているのは当然だろう。

ところで、戦争の世紀・20 世紀に生まれた大人たちは、平和な 21 世紀を後世に残すことを希求したが、21 世紀になって既に 4 分の 1 余りが過ぎようとしているのに、地球から戦火が絶えない。せめて我が身の周辺だけは「むべなるかな」の積み重ねで平穏な余生を送りたいと身勝手なことを思うこの頃である。　　－戦中生れ－

写真で見るトピックス

＊＊＊＊2023 年度年次総会 5 月 11 日＆懇親会

帆船日本丸記念財団青木理事長（当時）のご挨拶

功労賞：相川・内田会員

まだマスク姿で議事進行に耳を傾ける会員各位

久々の懇親会（桜木町駅近くの一ノ蔵）

年次総会終了後の記念写真：出席会員全員集合

＊＊＊＊海の日：満船飾と登舷礼（7月17日）

当日は朝から満船飾、１２時に汽笛を鳴らし、登舷礼（海の日おめでとう！）終了後に一般公開

＊＊＊＊8月８日～14日（ポケモンワールドチャンピオンシップ２０２３）

猛暑の中ポケモンファンで日本丸周辺賑わう・・（ｐ５４関連）

期間中 JR 桜木町駅は、構内もポケモンだらけ

日本丸メモリアルパークはポケモンスポットの聖地

ステージ上のポケモン御三家を写そうと順番待ち

御三家とはサルノリ、ヒバニー、メッソン、とのこと

博物館の窓も特別仕様

モルペコ標識

モルペコ絵

目玉に見える？？？

壁面に描かれたポケジェニック（ポケモン撮影場所のこと）。

スカイダック（水陸両用バス）にも！

＊＊＊＊帆船日本丸総帆展帆 400 回記念式典（10 月 9 日訓練センター）

伊藤帆船日本丸記念財団理事長挨拶

山中横浜市長祝辞　上野帆船日本丸記念財団会長挨拶

感謝状授与された展帆ボランティア代表　　展帆ボランティア答辞

第一第二教室ビッシリの列席者　　式典参加展帆ボランティア約 90 名、3 回に分けて記念写真撮影

＊＊＊＊波濤を越えて・第 34 回写真展（10 月 6 日～9 日：日本丸メモリアルパーク）

「七つの海をわたる船乗りたちが撮えた、世界の海・街・人々」の傑作写真が日本丸を囲んで展示された。
日本丸は、かつて訪れた懐かしい光景を思い出しつつ静かに見守っている様子だった。

事務局報告

Ⅰ　ガイド再開実施について。

4 月 12 日、ガイド再開（約３年半中断）に向けてトライヤルを開始した。トライヤル中に生じた問題点を代表幹事が指導課長と話合いを行い、定期総会後の６月２日（横浜開港記念日）ガイド再開を公開するに至った。
なお、ガイド再開に先立ち第 15 回「帆船日本丸ガイドの会」総会を５月 11 日に実施した。

Ⅱ　第１５回「帆船日本丸ガイドの会」総会の議事次第及び議事内容。

1. 開 催 日 時:2023年5月11日(木)15:00～17:00
2. 場　　所 :訓練センター第3教室
3. 来賓のご挨拶
4. 功労者の表彰
　　対象者:ガイド歴 10 年、年齢 85 才超(令和 5 年 3 月 31 日現在)
　　(相川 康明 氏、内田 直行 氏、大槻 和彦 氏)
5. 予 定 議 案:

第1号議案	令和4年度 活動報告について	(総会資料1)
第2号議案	令和4年度 会計報告、監査報告について	(総会資料2)
第3号議案	令和5年度 活動計画(案)ついて	(総会資料3)
第4号議案	令和5年度 予算(案)について	(総会資料4)
第5号議案	会誌第13号の発行・編集方針について	(総会資料5)

6. 代表幹事 報告事項
　ガイド再開に当り「財団とガイドの会との調整協議結果報告」　(総会資料6)

　註)総会資料1～6は配布済みのため省略.

7. 議事次第に従い
　2022 年度の会計報告(事務局)、監査報告(古瀬氏)、2023 年度の活動計画(案)及び予算書(案)、会誌13号の発刊に関し承認された。なお、2022 年度活動報告、「財団とガイドの会との調整協議結果」報告については以下の通り。

報告事項１　第１号議案に関する活動報告（事務局）

(1) 会員の動静 (2022 年 4 月1日～2023 年 3 月 31 日)
　入 会 者 ：5名---中尾 雅靖、田代 源吾、守谷 作仁、松下 良興、木村 幸雄。
　退 会 者 ：2名---井上 喜三郎(体調)、宮澤 勇夫(体調)。
　休 会 者 ：1名---北沢 昌永(体調)
　継続休会者: 6名---奥田 浩一郎、森 巌、香月 誠司、栗原 景太郎、新福 良行、松﨑 光男。

(2) 勉強会、講演会 ＆ 財団との打合せ
・2022 年 7 月 2 日(土) ＠財団事務所 村田常務理事 大西、相川、川瀬、古市。
　ガイド再開に向けてガイド体制の説明を受け、ガイド調査票を配布したが、コロナ感染が再拡大したため再開は見送られた。
・2022 年 9 月 13 日(火)10:00～15:00
　ノルウエー帆船「スターツロード・レムクル号」(108 歳)見学 ＠横浜ハンマーヘッド。
　個人及び団体で一般公開に応募して見学した。
・2022 年 10 月 4 日(火) ＠財団会長室 青木理事長より
　代表幹事、副代表幹事、事務局長がクラウドファンディング(CF)の状況説明を受けた。
　　CF の期間:2022 年 9 月 28 日～11 月 18 日
　　第一目標 300 万円、第二目標 700 万円をクリアーした。(最終 1,200 万円余となった)
　　寄付金の用途:無線日誌の修復保存・デジタル化及び船体部の修繕費用の一部となる。

・2022 年 11 月 3 日（祭） 見学会。
総帆展帆の様子（ハーネス着用）、船内見学順路再確認、博物館新装見学。
・2022 年 12 月 9 日(金) 講演会 13:30～＠訓練センター第1・2会議室。
同日開催した情報交換会に先立ち開催した。
講師：NPO 横浜シティガイド協会 小金 眞 会長
演題：「横浜シティガイドの現状」～ガイド中の留意点～
・2023 年 4 月 5 日（水）10:15～11:55 ＠会長室（ガイド再開に向けた説明と打合せ）。
打合せに先立ち、着任された伊藤友道 顧問 及び 山岡恵一 指導課長（C/O）と挨拶を交わし、村田常務理事と山岡指導課長から説明を受けた。（大西、相川、川瀬、角田、古市）。

(3) 情報交換会（概略は活動報告、詳細は情報交換会報告（12 月 28 日メール配信参照）
2022 年 12 月 9 日(金)13：00～15:00 ＠訓練センター第1・2会議室
財団（青木理事長、村田常務理事）から状況説明があり上述の講演会後に開催した。

(4) Zoom 役員会
◯ 2022 年 4 月 22 日（金）総会に諮る議案を審議した。
◯ 2023 年 2 月 10 日（金）（Zoom 登録者に拡大）
・会の会計事情（赤字会計が継続）を事務局から会計推移一覧表を基に、主として年会費と会誌発行につき説明があり、赤字脱却の方策を検討した。
・ガイド再開に向けた準備に着手する。
・2023 年 4 月 25 日（火）14:00～17:40 総会に諮る議案を審議した。
主にガイド再開時のトライアル状況の評価と改善状況および指導部への「助言」を話合った。

(5) その他
・日本丸は 2021 年度に続き、平常時のスケジュールで通期公開した。
船内案内の休止は、2019 年 12 月に大規模修繕工事がら始まり、翌年 3 月には完工したが、2020 年1月に新型コロナウイルス感染により 2020 年 6 月まで本船は休館した為。
船内案内は 2019 年 12 月から休止となった。
博物館は 2022 年 6 月リニューアルオープンした（1 年前に着工して休館していた）。
・会誌第 12号を 12 月に発刊し情報し、全文を海洋会HPの「横浜支部だより」に掲載された。

報告事項2 「ガイド再開に当り「財団とガイドの会との調整協議結果」報告（代表幹事）
日 時：4 月 30 日（日曜日）11:00～12:00
場 所：帆船日本丸・ガイド控室（警備室隣）
出席者：財団 指導課長（Chief Officer）山岡 恵一 氏
本会 代表幹事 大西 典一、副代表幹事 川瀬 正彦
（報告は総会資料6参照）

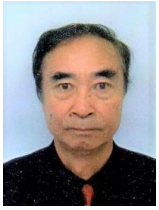
Ⅲ ガイド再開後の現状（事務局纏め）

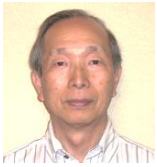
従前と変更した主な項目一覧
・ ガイド控室を整頓して昼食時にも使用する。施錠の励行（展帆ボランティアも展帆時に使用）。
・ 従前の乗組員休憩室は、専ら 乗組員の休憩・ミーティングに使用する。
・ 予約団体への船内案内は勧誘しない。
財団は予約受付時、ガイドの予約は受付けてないと説明。HP にも記載している。
・ 通常のガイド受付は 10:00～15:00。
・ 展帆実施日のガイド時間（作業の安全強化に伴い作業時間の延長を見込む）
開始時間は、展帆作業が完了後とする。（目安は 12:00）
終了時間は、畳帆作業開始（14:30）までとする。

Ⅳ．会員の顔写真名簿

令和５年９月１日 現在　（長期休会中の方を除く）

N ○ 相川 康明 Aikawa Yasuaki	N 東　義明 Azuma Yoshiaki	N 内田 直行 Uchida Naoyuki	N ☆ 大河原 明徳 Oogawara Akinori
N 大槻 和彦 Otsuki Kazuhiko	N ◎ 大西 典一 Onishi Norikazu	R 片山 瑞穂 Katayama Mizuho	N 加山 文治 Kayama Bunji
N ○ 川瀬 正彦 Kawase Masahiko	N 岸本 宗久 Kishimoto Munehisa	E ＊ 木村 正次 Kimura Masatsugu	N 木村 幸雄 Kimura Yukio
N 倉田 博次 Kurata Hirotsugu	N 小暮 文悟 Kogure Bungo	N 斎藤 徹郎 Saito Tetsuro	N @ 坂元 良一 Sakamoto Ryoichi
N 澤間 譲治 Sawama Jyoji	E 瀬戸　明 Seto Akira	N ＊ 世登 順三 Seto Junzoh	N 髙石 勝 Takaishi Masaru

N ＊ 田上 和丸 Tagami Kazumaru	N 田代 源吾 Tashiro Gengo	N 立石 健三 Tateishi Kenzabu	N ＊ 筒井 哲 Tsutsui Satoshi
N ◇ 角田 昌男 Tsunoda Masao	N 長井 武志 Nagai Takeshi	E 中尾 雅靖 Nakao Masayasu	N  永田 千明 Nagata Chiaki
N 長塚 正敏 Nagatsuka Masatoshi	N 花田 兵六 Hanada Heiroku	N 林 作治 Hayashi Sakuji	E △ 古市 初夫 Furuichi Hatsuou
R @ 古瀬 文晴 Furuse Fumiharu	N 松下 良興 Matsushita Yoshioki	N ＊ 望月 二朗 Mochizuki Jiroh	N 守谷 作仁 Moriya Sakuji
N ☆ 安田 岩男 Yasuda Iwao	N 山田 徹郎 Yamada Tetsuro	N ＊ 米原 健一 Yonehara Kenichi	☆---顧 問 ◎---代表幹事 ○---副代表幹事2名 ◇---幹事･会誌編集長 △---幹事･事務局 ＊---幹 事 @---監査役 **今期入会者：5名** 今期退会：2名（体調）

休 会	継続 休会	継続 休会	継続 休会
N 北沢 昌永 Kitazawa Masanaga	N  松﨑 光男 Matsuzaki Mitsuo	N 新福 良行 Sinpuku Yoshiyuki	N 栗原 景太郎 Kurihara Keitaro

編集後記

2019 年末に中国・武漢市で確認された新型コロナウイルス（COVID19）は、2020 年 1 月 15 日に国内で感染者の 1 例目が確認された。そして 2 月、ダイヤモンド・プリンセス号を皮切りに急速に感染が広まり、パンデミックが起こった。以降、日本では緊急事態措置実施、オリンピックを始めとするイベントの延期・中止、ワクチン接種促進等の措置を講じる中にも、異変ウイルスの出現により感染拡大の波が繰り返えされて来た。コロナウイルス感染拡大に伴う世界経済の落ち込みは甚だしく、やがて経済回復のために世界各国が「With コロナ」に舵を切り、日本も今年 2023 年 5 月 8 日に感染症法上の位置付けを従来の 2 類から 5 類へ移行した。しかし、コロナウイルスが消滅したわけではなく、法的にインフルエンザ同様の扱いとなっただけであり、一層の自己管理徹底が求められている。

一方、帆船日本丸のガイド活動は、2019 年 12 月に第二次大規模修理で船内案内を休止していた。そんな最中に新型コロナウイルス感染拡大となり、帆船日本丸も博物館も休館となった。その後博物館と本船の見学が再開されてからも、高齢者の集まりである我々ガイドの船内案内は財団の意向を受けて休止していた。そして漸くこの 5 類への移行が決定的になった段階でトライヤル実施の上、約 3 年 5 か月振りにガイドを再開したのである。

「人間は忘れる動物」と言われている。久しぶりにデッキ上で船内案内を始めると、覚えていた筈の数字が出てこない。ガイドを休んでいた期間が長かったためか、あるいは年を取ったせいか？同じような経験をしているガイド会員もおられるのではなかろうか？

今年の夏は極めて暑く、長かった。横浜では 7 月 2 日以降梅雨らしい気圧配置にならず真夏の天気が続いたが、「関東甲信地方の梅雨が明けたもよう」との気象庁発表は 7 月 22 日であり、酷暑・猛暑が 9 月の彼岸過ぎまで続いた。「喉元過ぎれば熱さを忘れる」は、日々の出来事にも通じる。記憶は消えるが、記録は残るのである。そんなことを思いながら、今年もガイドの会の総会決定に基づいて、会誌第 13 号の編集に取り組んだ。会員から貴重なご意見や体験談の寄稿があったが、件数としては 11 件と少なかった。今号も特別寄稿として元航海訓練所荒川船長の話と日本丸僚船・初代海王丸便りを載せることが出来た。更には今年交代された日本丸記念財団の理事長、海洋会横浜支部長、本船の一等航海士各位のご挨拶を掲載、そして本会の運営記録である事務局報告を含め、会誌としての役割を果たす冊子が完成した。その出来栄え等については、会員始め関係者の評価を問いたいと思う。会誌の仕上げには前号までと同様、古瀬・古市両会員の絶大なる協力があり、感謝する次第。聊か残念だったのは、新会員からの自己紹介や寄稿文を一篇も載せられなかったことである。

会員各位は、海を目指した学生時代、世界各地を巡った現役時代を通して色々な体験や思い出、ご意見を持っておられる筈、そんな貴重な話を胸に秘め独り占めしておいては勿体ないと思いませんか！ウクライナ紛争は 600 日を超え、未だ停戦・終息の見通しさえつかない。外航航路では、各地の紛争・諸々の事件等に遭遇されたことでしょう。本誌には匿名でも寄稿出来る「何でもコーナー」もあります。次号には会員各位の思い出等を一文にしたため、寄稿頂けることを心待ちにしております。　　**編集長　角田　昌男**

発行責任者：　帆船日本丸ガイドの会
代表幹事　大西　典一