

年金生活 11 年の徒然



山田 徹郎

2013年3月末で仕事ということから完全に離れたので、もう11年以上になります。月日は必ず去っていきますので、思いつくままに書き綴ってみることにします。

1. 精密な健康検査

コロナ予防接種2回目のあと、突然38.5度の体温となる。自分の平熱は35.5度、2～3日は、その高温で魔されうつつの時間を過ごすことになった。その頃から40年間維持して来た65kgの体重が、日に日に減少して1年後に55kgを切りそうになり、医師の勧めにより近くの大病院で検査を受けることにした。最初の総合内科の医師は、癌の可能性があるということ、その日に受けられる数多くの検査を受けた。その結果、癌の兆候は見られないが肺にカゲがあるので、PET(Positron Emission Tomography・陽電子放射断層撮影)を受けることになった。

まず静脈に放射性液体を注入され、狭い密室に閉じ込められ、読書も音楽を聴くことも許されず、ひたすら座ったままで1時間を過ごす。その後、座位のままで排尿(多分放射性分を排出のため?)を指示された。それから筒の中に入れられて40分間MRI検査を実施、この間約3時間だった。検査結果は、肺癌の心配はないが、腹部リンパ節悪性種癌の疑いがあるので膵臓、胆嚢MRCP(Magnetic Resonance Cholangiopancreatography)検査をするよう指示された。

一週間後、30分間筒の中に閉じ込められて検査を受けた。閉所恐怖症の自分にとっては、耐え難い苦痛、若い頃に会心のアイアンショットを打ち、美しい球筋で飛んで行った(若い頃はこんなショットも打てた)シーンを思い出しながら、閉所に閉じ込められた苦痛に何とか耐えることが出来た。それまで、胃のレントゲン、心臓のエコー検査以外大きな検査を受けたことのない自分にとっては、この3ヵ月間に亘る諸々の検査は誠に苦しい時間であった。

結果的には6ヵ月毎に、これらの検査を受けて様子を見るということではあったが、加齢による体の劣化は仕方なく、自分としては、苦しかったり痛んだりしない限りは、病院に近づかないようにと心に決めて現在に至っている。又、この3ヵ月間、4人の若い医師が係ってくれたが、全員コンピューターの画面を注視するばかりで、一人として私の顔を見たり、況や聴診・触診をするということは全く無かった。



2. 一人ドライブでの帰省

コロナ禍もあり、2019年11月以来全く故郷に帰っていなかった。97歳になる兄にも会いたいし、墓参りのことも気になっていた。自分の年齢のこともあ

り、高速バスを利用するか、自分の車で帰省すべきか随分と悩んだ。しかし、帰省すれば墓参りを含めて移動が多くなることから、家族の猛反対を押し切って自分の車で一泊予定の帰省を計画した。カーナビを頼りに、船長、水先人で培った(?) 慎重な運転を心がけることとし、前日、万が一に備えて遺書(らしきもの)をしたためて決行した。高速道路では、走行車線の大型トラックの後方で十分な車間距離を取れば良いと判断し、各S.A.では、しっかりと休むことにした。その結果、無事往復600kmをドライブし、4年半振りに兄に会って積る話も出来、生家、養父母、家内の実家の3か所の墓参りも予定通りすることが出来た。ともあれ、「84歳の老人の運転で・・・」とかいうニュースになることもなかった。ある所で聞いた話では、「老化を防ぐための運動でも、時には多少の無理をした方が良い」とのこと。時には思い切った行動にでることもありやと実感した。(いつまで、こんなことが出来るかという保証は無いが・・・!)

3、双眼鏡

双眼鏡は水先人にとっては、絶対に必要なものである。ニコンの小型(8x23)の携帯用双眼鏡を購入して水先就業に入った。ところが要請船に行くと、当然のことながら航海用の大型双眼鏡が備えられている。私の物より映像も鮮明で見やすい。当時の航行水先人はレインコート、傘、救命胴衣、資料など持ち物が多く、少しでも持ち物を減らしたいのが人情である。乗船して船長に双眼鏡使用を申し出ると必ず気持ちよく応じてくれた。そんなこともあり、折角高額で買ったものも、殆ど使用することなく水先稼業を終わってしまった。

引退して劇場やスポーツ観戦に使おうとしたが、永年湿気が多い鎌倉で引き出しの中に入れておいたため、レンズにカビが生えて少し見えにくくなった。分解修理には相当費用が掛かると聞き、新しい物を購入することにした。

ヨドバシカメラに行ってみると、様々な値段の物がある。徹底したオーディオマニアで、双眼鏡も時には自分で分解修理するという同期生に相談した。私は、精々1~2万円程度のもと考えていたが、彼は「山田だったら、せめて4~5万円の純日本製を買えよ!」と言われた。また、永年バードウォッチングを楽しんでおられる隣家のご主人に聞くと「私の物は25万円です」とのことだった。

日本丸ガイドの帰りに、再びヨドバシに行くと、10日前に目を付けておいた物が3千円高くなっている。直ぐ横にあったOM製の小型軽量の物を覗いてみると、割りといい感じで、1万4千円とあった。店員にOM社とは?と聞くと、元のオリンパスだと聞き、納得してそれを購入して帰った。

翌朝、犬の散歩時に持参して近くの家や山を覗いてみると、これなら観劇、女子プロゴルフ観戦に充分と納得できた。久しぶりに良い買い物できたと言っている。



4、ガイドで出会った人々

① 昨年秋、背の高い大学生が来て、前部船橋で雑談した。佐賀県出身、関西学院大の

4年生、今までオンラインでの就職活動だったが、明日船会社の面接に臨むので、ご意見を聞きたいとのことだった。どうやら、陸員か船員かの選択に迷っているらしかった。私の水先経験から、そろそろ一般大卒の人間が船長になっているのかも知れないが詳細については、自分は知らない・・・というような話をした。彼は前の日に、生まれて初めて靖国神社に行き、遊就館を訪れ特攻で散った人々らの遺言を読み、80年前に大きな戦争があり、その国を護るためにあのような立派な遺書を残されている事を知ったそうである。若い頃「聞け、わだつみの声」等を読んだりした自分ではあるが、5~6年前知覧特攻基地から飛び立っていった、学徒動員された大学生の遺書を直接目にしたことがあった。そのころでは、数少ないエリートであった彼らの遺書「あの文学をもう一度読みたかった。あの名曲をもう一度聞きたい。あの名画をもう一度見たい。」という言葉が強い印象として、残っている。そんな記憶もあって、最近の若者であるこの学生と1時間以上も話すことが出来た。彼は、何回か日本丸に来たことがあるらしく、この時は私とは雑談をただけで帰って行った。

② 同じ日の1500頃、船首楼で待機していると、2人の防大生が来た。一人は背の高い男子学生、小柄の方は女子学生、袖口の星が無いので1年生かと問いかけた。「どうして判るんですか?」「自分は65年前に防大を受験したことがある」と、初めて防大生と話をした。2年生になって陸・海・空に分けられるそうだが、男子学生は海、女子学生は空を目指すという。二人は眼鏡を着けていた。我々が入校時の身体検査で裸眼視力が航海科（こんな懐かしい言葉はもうないのかな?）は、1.0(?)以上だったと記憶しているので少々違和感を覚えた。

③ 残暑厳しい日であったが、家にいてばかりではと思って、ガイド当番に出た。控室に入って「さて、今日の団体は?・・・」と思って眼鏡ケースを取り出して見るが、老眼鏡を忘れていた。仕事を辞めてからは、どんどん目が悪くなり、今では場合によって拡大鏡を併用しなければならないこともあるというのに!ガイドの相手方はスマホを忘れて来たとのこと。お互い家を出る前に、今日こそ忘れ物をしないぞと思って準備したつもりなのに、このテイタラク、お互いに自身の現状を嘆くことしきり!

今日、練習船が横浜に入港したとかで、神戸の3年生が2人来た。新海王丸との違い等を話しながら、通常の見学コースを辿ることになった。最後に最近の教育システム等について聞いてみた。1、2年生は座学のみ 3、4年生で夫々3ヵ月の乗船実習をして3月31日で卒業。大手3社に入社した者は社船で、それ以外は練習船で6ヶ月、それで合計1年間の乗船履歴を経て国家試験を受けることになる。今は、海王丸に乗ってはいるが、帆走のための訓練は全くない。二人は、いずれは船に乗りたい希望を持っているとのことだった。

それにつけても、最近の「船舶職員になるための教育システム」がどうなってるのか、一般の大学卒と商船系卒とはどのように分けて扱われているのか等、自分の情報量の少なさを嘆いている今日この頃である。



終

“思い出” 私の最後の航海

相川 康明

2023年（令和5年）2月、新聞半面広告の大きな客船が目に入った!!
船名は「**MSC Bellissima**」とある。国籍はスイス・ジュネーブ、乗客定員 5,655 名、2019 年に初就航した船名のベリッシマ。イタリア語で「最も美しい船」を意味する。船籍はマルタ、**総トン数 171,598 トン、全長 315.83 メートル、全幅 43 メートル**と言う。

世界最大の客船とのおうたい文句に魅力を感じ、我が家の旅の指南役に相談したところ、小生から初めて旅の提案を受けたと即座に承諾を受けた。旅行会社に予約を入れ、5月の乗船説明会に出席した。約 100 名の出席者の殆どが 60~70 歳代の紳士・淑女の方々に 80 歳を超えた参加者は、ほんの数組と思われた。説明内容は殆どが 8泊9日の持ち物と Q&A に終始したが、元船乗りには普通の事であった。ただ 1 点だけ気になる事は、「夕食会にはフォーマルなスタイルでご出席下さい!」と何度も要請があった。説明者の最後の殺し文句は、「フォーマルスタイルでないと、しまったと思われても後の祭りです」と……。



6月に入りキャリーバッグ 2 個を押し入れから取り出し、それぞれが準備を始めた。一番大切な薬の予備も入れて準備万端……!

出港前日の 6 月 11 日、生憎、関東地方に低気圧が接近し雨模様で、出航の 12 日も雨の予報であった。12 日乗船当日はやはり雨。娘に以前からお願いしていた車で、自宅から荷物集積場所の山下ふ頭の“ガンダム”前の広場に午前 11:00 着いた。昼食後、13 時丁度のバスに乗り、その 30 分後、大黒ふ頭に接岸中の「MSC Bellissima」に無事乗船出来た。



5時から万が一に備えた救命胴衣を着用し、避難訓練を実施し。18時15分前、フォーマルスタイルに着換がえた後、前方にある自室の 1286 号室を出て船尾にある食堂へ向かった。約 200 メートルは歩いたであろうか随分と歩いた気分になった。席は、指定席で大きな丸テーブルに 6 組の夫婦の配席。4 組の方々は既にフォーマルスタイルで、かしこまって着席していた。

テーブルボーイが寄って来てメニューを渡しながらかしこまて横濱に帰る迄、夕食は同じ席だと教えてくれた。

19時30分頃エンジンの振動を身体に感じ、試運転を開始したと思っていた。

食事も終わりテーブルを離れる頃には、第二海保通過する処だった。飛鳥IIや日本丸が大さん橋を出帆する時には、派手にドラを鳴らして昼間であれば消防隊か市内の中・高校生のブラスバンド部が晴れやかに行進曲等を吹奏し見送る光景が見られるが、船内アナウンスもなく更には30分も早く出帆したのにビックリ仰天！！



夜の横浜出港

翌日13日、神戸港には10時着岸なので、燃費節約でスピードも約15ノット位・出帆も30分早めたと想像が出来た。オペラグラスを持参していたので、神子元島灯標や薄っすらと清水港の灯りも見えた。

13日、朝食後、部屋に戻りゆっくりとしていると外側で賑やかな声があるのでデッキに出てみると、何と300トンぐらいの観光船にお客が鈴なりに乗り、他のヨット数隻で手や小旗を振り伴走し、消防艇が歓迎の色つきの放水で歓迎ムード満点!! 岸壁には消防署のブラスバンドで大歓迎。横浜港とは天と地の差だった。



大歓迎の神戸港着

14日、10時に神戸港に着岸している本船を出発。三宮駅から快速電車で姫路駅に向かい、姫路駅からタクシーで姫路城に向かった。終日姫路城で過ごし、本船には17時帰船。夕食後は、ロンドンシアターで演劇鑑賞会に参加。

同日20時神戸港を出港し、広島廿日市港に向かった。



姫路城バックに記念写真



廿日市港では左舷着け



宮島厳島神社参拝

廿日市港には、15日15時に入港。同港では、時間の制約がある為、ツアーの宮島参拝に参加したが、フェリーボートの時間的な制約の為、年寄りには強行軍となった。

15日、広島廿日市港を22時出港

16日は一日航海をして17日15時、済州島の江汀港に入港。タクシーで寺院を参拝した後、同じタクシーで帰船した。



済州島 江汀港



薬泉寺訪問

17日の夕食会で初めて船長の挨拶があった。

18日最終寄港地の鹿児島港

銅像が立っていると信じていたのに石碑のみでした。上野の西郷どんを見るのが一番だと、お住まいの敷地だけはどぎゃんでん広かったばい！！



城山を背に建つ西郷像と前の像の碑



豪華な船内散策

19日、鹿児島港から横浜港へ航海、翌日20日08時大黒ふ頭に着棧し、下船した。

僅か8泊9日の短い船旅であったが、外国の豪華巨大客船を十分楽しむことが出来た。妻も大満足、80歳を越えて、最後の渡航がこんな優雅な旅になるとは、長生きも良いものだ・・・。

以上

劣等生の若造に、ここまでやらせてくれるなんて！

北條 直史



新人ガイドの北條 直史（ナオブミ）と申します。1965 年越中島卒の、間もなく 82 歳になる老骨ですが、よろしくご指導のほどお願い致します。

希有の幸運を利用して船乗りの最末席へ

中学バスケット、高校サッカーと部活に明け暮れましたがモノになりませんでした（言い訳は大学入学基準に満たない「小兵」のせい。毎日牛乳を飲んで身長を伸ばすことと、片腕 30 秒のぶら下がりが受験勉強でした。）入学したら、小兵の利点を活かせるボートのコックスか騎手になってやろうと思っていました。4 年生時は東京オリンピック。マイナー・スポーツなら出られるかもしれないと本気で大それた夢を抱いていました。結局、馬術部が無かったのでボート部に入りました。入学前（身体検査）のポンドで、練習を終えて戻って来たボート部主将に、同じ夢（こちらは漕手）を抱いて後に本当にオリンピック候補になってしまった盟友 NE と共に、入部を申し込み快諾されました。以来「青春は学外にあり」などどうそぶいて授業はできる限り代返、卒論もパートナーに任せっきりで、ボートに明け暮れた 3 年半。当然のことながら学業劣悪、留年寸前でした。

当時の海運界は、64 年 4 月海運集約、11 月空前の海員長期ストなど混乱と再建の時期にありました。63 年は全日海による新船員採用停止でしたが、一転 翌々 65 年は新造船ブームで極度の船員不足。新卒者の基本給の 5 倍～25 倍の契約金が飛び交ったり、社長自ら銀座で飲ませてくれるといった狂乱でした。契約金を出さなかったのは私の知る限り 2 社のみで、私が入った会社（以下「N 社」）は銀座で飲ませるなんてことがなかったせいか、東・神両校で航海士 40 名募集に応募 24 名、充足率僅か 6 割でした。

遠洋実習終了、教科書もノートも持たない私は、国家試験までの同宿を OK してくれた恩人同級生の教科書とノートを借りてミニマム・リクワイアメントの甲長筆記試験を何とかパス、定員割れという希有の船員不足で N 社の最末席に拾われました。就職担当教授は「優等生しか取らない会社に、今年は劣等生も取らせた。バンバンザイ」と喜ばれました。

エポック・メイキングの 1980 年

入社 15 年目、何とか一等航海士になった 37 歳の私は 2 度目の陸勤で、N 社の子会社横浜のタグ会社（以下「KK 社」）で“配所の月”を眺めていました（劣等生の私には相応しい出向先と納得せざるを得ません）。KK 社は造船所・港湾作業・曳航などの雑作業を主とする業態。何でもやるが中々業績の上がらない会社でした。

KK 社 1 年半の 1980 年は私にとってエポック・メイキングの年でした。1 月と 3 月の 2 回、建設中の中国・三峡ダム向け 200 トンの河川タグと土運バージのセットを上海に回航

することになりました。臨時近海区域の工事をした上で、西高東低の気圧差 200mb の強風の間隙に何とか2日間の可航日を見つけるべく、門司港に待機して毎日 NHK 漁業気象から天気図を転記し、ようやく出航。通信手段は非常用 SOS ブイのみ、ジャイロなし、済州島で位置確認する遣隋使/遣唐使の推測航法です。「2日後上海錨地に着いたら G 旗と Q 旗を掲げるからパイロットの手配を」と代理店に言い残しての冒険航海でした。幸運にも2度とも航海成就。文化大革命の中国ではこの回航を高く評価してくれて、杭州・西湖畔のキッシンジャーが泊まったという迎賓館に泊めてくれて相応のもてなしを受けました。

パナマでタグの国際入札

1977年締結の米カーター大統領とパナマ最高指導者トリホス将軍による「カーター・トリホス協定」は次のように規定しています。

- ① 79年10月の発効と同時にパナマ運河地帯（図）をパナマに返還。
- ② 79年10月から、運河を運営するパナマ運河庁（Panama Canal Authority=PCA）の構成を段階的にパナマ化し、99年12月31日正午に運営を完全にパナマ化。
- ③ 79年10月をもってパナマ運河両端のバルボア/クリストバル両港をパナマに返還。



上記③に伴い両港のドライ・ドックやバース、ステヴェドア等の運営はパナマ港湾局（National Port Authority=NPA）に移管されましたが、ハーバー・タグだけは準備が整わず、80年9月末までPCAのタグが代行することになっていました。またハーバー・パイロットは運河パイロットと連続するので現在もPCAが代行しています。

私が4月に上海から横浜に戻ると「パナマでタグ事業を運営する国際入札があるから行ってくれ。」とのお話。「N社でタグをやっている社員はお前しかいない」とおだてられ急遽パナマに向かいました。

NPAの計画は「80年10月から最低5年間（延長可）ハーバー・タグの運営権を民間に委譲（コンセッション）するための国際入札。条件はバルボア2隻、クリストバル3隻のタグで24時間営業。」というものでした。5月日本に戻って連日の会議に加え英文の応札書類の執筆。5月下旬再度パナマへ。日本から持参した英語の応札書類をJVの法律事務所のRV氏にスペイン語に翻訳してもらって6月初旬の締切り当日にN社/JV連名でNPAに提出。応札社は独ハパグ・ロイド、蘭シュミットを含む世界9社でした。

6月中旬ノミネートされたのでNPAと個別交渉、RV氏の助けを得て現地調査、自身で鑽孔するテレックスやファックス（e-mailとは比べものにならない不便さ）でN社/KK社と連絡、とテンテコマイでしたが、7月初旬NPA副総裁から正式な「落札証」を交付されました。達成感よりも今後の準備の大変さ・心配の方が大きかったです。

さあ、これからが大変な開業準備

開業までの3か月間に会社設立、タグ5隻購入・回航、事務所3つの開設、乗組員・事務所員の採用等々大変なプロジェクトをやり遂げなければなりません。

最初の現地社員としてRV氏の肝いりで英西バイリンガルの優秀な秘書を採用しました。会社設立と経営陣の決定。社長は元ハンブルグ駐在、経理取締役は元NY駐在、私の直属の上司（オペレーション担当取締役）にはこの仕事のために同期より2年早く船長に抜擢されたポート部の4年先輩コックスのYMさん。結局私は一番下のペーパーでした。（劣等生に社長やらせられないもんネ。）パナマで実際の業務を任せるタグ船長・機関長各15名の採用はKK社に依頼しました。タグ船長にはパイロットと意思疎通できる英語。船機長とも少なくとも1ヶ月間横浜で、タグ乗船OJTによりタグ操船がひと通りできるようとの条件を付けました。

24時間業務遂行には、5名/隻の乗組員を3シフト、休日要員を含めると $5人 \times 3シフト \times (5隻 + 2休) = 105名$ の乗組員が必要。このうち船機長30名は韓国人を充てると残り75名は現地採用。着任早々のYMさんと二人でノーティカル・スクールの卒業生（海技免状持ち）を紹介してもらったり、PCAタグを退職したヴェテラン・ボースンを面接したりで大童でした。

本店はパナマ市内のNPAの近くに、バルボア/クリストバル両港にはそれぞれ発信基地を作る計画でした。本店は不動産屋から良い物件を紹介されましたが、固定電話の設置に長時間を要しました。違法な大出力トランシーバーなら無料で広い範囲で交信できるので、それに頼る人が随分多いようです。「頭いいなあ」と思いつつ当社では採用しませんでした。

前進基地は港内のNPA管理の建屋を借ります。クリストバル基地は順調に手当てできましたが、バルボアの基地は適当な建物が無く改造を要するため大難航。間に合うか大いに気を揉みましたが、必要な無線装置を整えてオープンしたのは開業前日でした。

9月6日、韓国人船長15名来パ。空港に出迎えて愕然、英語が通じない！これでどうやってパイロットと意思疎通するの？横浜で受ける筈だったOJTも僅か1週間、それも自分自身で**操縦レバー(☒)**を握ることはほとんど無く見学していただけ！？目の前が真っ暗。開業まであと3週間しか無いんだヨ！



9月12日韓国人機関長15名来パ。こちらOJTは1週間でしたが英語の必要はなく、機関もタグとして特別な技術が必要としません。皆ヴェテラン機関長で安心しました。タグの購入・回航手配もKK社に依頼、5隻が船団を組んでの自走です。ホノルルで補油し順調でしたが、メキシコ沖テファンテベックで荒天遭遇、2隻が損傷、内1隻はブリッジ前面のガラスが割れ操縦台が水浸しになり航行不能、補油を予定していたマンザニヨ港へ僚船にて曳航し修理を完了して9月16日全船無事バルボアに到着しました。さすがプロ！

さあ心配なのは韓国人船長達。PCAパイロットやNPAによる審査は開業1週間前。それまでの2週間に何とかしなければならない。昼は指導役として予めKK社から来てもらっていたヴェテランのタグ船長の下で猛特訓。夜は語学教室で技術英会話の特訓。詰め込

みで頑張ってもらいましたが・・・？

審査当日、どう甘く見ても合格不可能と思われたが案の定 NG の判定、「とても任せられない。従来通り PCA タグにやらせる！」再びお先真っ暗、どうしよう？私の計画の杜撰さが悔やまれる。日本には帰れない。ヨーロッパへ逃げる？13階のアパート窓際に近づくのが怖い。衝動的に飛び降りそうだ。

窮地を救ったのは YM さんでした。さすが重役！東京と横浜に電話して、「N社の船長と KK 社のタグ船長各 10 名を 9 月 30 日までに送り込んでほしい。そうしないと我々は腹を切るしかない！」操船は KK 社派遣組、パイロットとの交信は N 社派遣組にお願いし、1 か月間歯を食いしばって頑張り、その間に韓国人と免状持ちパナマ人のタグ船長見習いを育てようとの計画です。

N 社も KK 社もこの無茶振りに応えて下さった。北海道へ家族旅行中の大船長を呼び戻したり、横浜で操業中のタグ船長を無理矢理剥ぎ降ろしたり、緊急パスポートを発行してもらい飛行機を手配し、通常あり得ないサーカスをやって載せて何とか、間に合っていました。N 社の配乗担当 ST さんは YM さんと同期で、本当に良く助けて戴きました。

やっちまったヨ、この会社！

9 月 29 日、「今後のタグ船長の養成計画」を説明し、一足早く到着していた KK 社タグ船長と通訳ができる N 社外航船長に乗船してもらって、PCA パイロットと NPA 幹部の立ち会いの下 2 回目の審査です。何とか審査をパスして **10 月 1 日からの開業許可**を取り付けました。胸をなで下ろしました。バンバンザイ！

説明した「今後のタグ船長の養成計画」とは次の通りです。

- ① KK 社派遣のタグ船長が当面（約 1 か月）操船し、韓国人船長が見習い。
- ② N 社派遣の外航船長が当面（約 1 か月）パイロットと交信し韓国人船長が見習い。
- ③ 15 名の韓国人船長のうち相当数を帰国させる。
- ④ パナマ人海技免状所有者を更に採用し、残留する韓国人と併せて 15 名をタグ船長トレイニーとして 3 か月を目処に徹底的に教育する。

10 月 1 日午前 X 時〇〇分、初仕事のオーダー。YM さんはクリストバルで、私はバルボアでそれぞれの **初仕事の無事終了**を感無量のうちに迎えました。ついにやっちまったヨ！窓から飛び降りなくて良かった。ヨーロッパに逃げて行かなくて良かった！！



タグ船長トレイニー養成に目処がつき、N 社からの外航船長は 1 か月後、KK 社からのタグ船長には約 3 か月後ご帰国戴きました。これまで 2 シフト/日でタグ内の狭いベッドで寝起きし、ボックス弁当で頑張って戴きました。「弁当は食べれば腹の中で混ざるけど、食べる前から混ざってる」など皮肉や苦情を沢山戴きました。「今まで N 社の船長がこんな待遇受けたことは無いのでは？」とも言われました。全く面目なし、申し訳ありません！

その後も困難は続きました。まずは会社の業績。NPA とのハード・ネゴで初年度のタリフを決めましたが、開業に伴うドサクサで費用が増えただけでは有りません。第2次オイル・ショックの直後で世界の海運は停滞しました。運河通行はスムーズになり沖待ちが無くなりました。沖待ちの間に着岸して補油・船用品補給・修理・乗組員の交代などを行う船が激減しました。地場産業が発達しておらず、ほとんどの船は運河を通過するだけでバルボア・クリストバルを素通り、コンテナ船を定期就航させている1社はあるが他の寄港船は少なく我々の仕事は上がったりです。

2年目のタリフは少し上げてもらったけれど初年度の赤字は解消されません。でも若くて優秀なパナマ人/韓国人タグ船長も育ち、それなりに軌道に乗って来ました。時には下手なゴルフを楽しむ余裕もできました。奥さま達は治安がややリスクなオールド・パナマでも買物ができるようになり、子供達は少人数の日本人学校で、教育一筋の素晴らしい先生達とゆとりのある楽しい学校生活を送っていました。



私はパナマに関わって既に2年半、KK社での勤務も含めると4年間タグに携わってきたこととなります。そろそろ本職に戻らなければならない時期となりました。PCAのタグは馬力がでかいけれど未だにホイット・シュナイダー。それに較べて日本のZペラ(図)やダック・ペラは曳航力など性能優秀で経済的です。月一で開いたPCAパイロットとの技術懇談会では彼らもそれを認めています。パナマに骨を埋めて、日本の優秀なタグに運河内で仕事をさせたいという思いも有りましたが、家庭の事情もありそうもいきません。

Adios, mi Panama!

悩み苦しむ時には突き落とされそうになりながらも、上司や現地の同僚の支援、N社/KK社/JVの支援や多くの友情に助けられ、充実感や楽しみさえも感じつつ1982年11月、私は日本に戻りました。こんな凄い仕事を劣等生で若造の私にやらせるなんてなんと大胆な会社なんだろう!「すげえ会社だな」と言うのが一番の印象です。関係した全ての人に感謝あるのみです。YMさんは2代目社長になられて更に苦勞されました。結局累損は解消されず、開業から5年の契約期間を終えて会社は蘭シュミット社に売却されました。3代目社長も後始末にご苦勞されたことと思います。N社初の本格的海外実業は赤字に終わりましたが、得るものもあったと信じています。特に私個人にとっては能力を超えた挑戦と希有な経験という大変大きな財産を戴くことになりました。

8年後の1990年、私はNY航路のコンテナ船船長としてパナマ運河を通航しました。バルボア沖で沖待ちがあり、代理店の計らいでPCAパイロット・ボートに乗せてもらい、特別に上陸させてもらいました。あの時タグの回航を請負って完遂させた回航屋さんはその後パナマに永住し、一席を設けてくれました。最初の現地採用の秘書と固く固く抱き合いました。頬に大きなキスマークが残りました。(了)

編集註：寄稿文は一作原則3ページ程度との編集方針から2回に分けての掲載を考えたが、寄稿文の内容と本誌原稿の全体量を勘案し、例外として5ページの力作を一挙掲載としたもの。 編集長

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

「帆船日本丸ガイドの会」メンバーの皆様、こんにちは。如何お過ごしでしょうか？

猛暑の続く中、乗組員は海洋教室や整備作業に大汗をかきながら従事、お盆までは大変忙しい上半期でした。なお、8月の総帆展帆は熱中症対策のため中止せざるを得ませんでした。

さて、今回も同様に昨年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いただきます。

◇昨年度（R5）の事業概要等

① パーク入込数：84.1万人（前年度比：△1.47%）

② 乗船見学者数：56,297人（前年度比：△0.18%）

令和6年元旦の能登半島地震の影響とも推察され若干減となりました。

③ 総帆展帆：4回、昨年度はまったく天候に恵まれなかった印象ですが、最終の11月3日は、総帆29枚の展帆をご披露することができました。

④ 海洋教室：宿泊コース6団体、日帰りコース15団体 参加人数計838（含む引率者）でコロナ禍後の宿泊コースの団体が徐々に増加しております。

⑤ 新規ボランティア養成：60人

昨年度、6回（定員各10名）計画し実施いたしました。この調子で新規ボランティア養成を継続して参りたいと本年度も意気込んでおります。

⑥ 能登半島地震では、大凡9分後に80cm強の津波が到達して船体の大きな横揺れ（10度程度）が観測（パーク監視カメラ映像）されました。右舷船尾側の一般客下船口用舷梯が動揺で接触して岸壁の鋼製ポール1本が破損する損害が発生しました。比較的軽微な損害で済み、その他の係留装



パークの液状

置やドルフィン等の損傷はありませんでした。

また、地震後係留のバランスが崩れたためか各舷梯の陸側ローラーの接地位置が今までより数 10 cm程度北側に移動し、現在もその状態が続いております。この現象の詳細な原因は不明（岸壁高さが変わったのか？など）で、現時点では、安全な乗下船には支障がないこともあり、係留チェーン長さ調整などは行っておりません。

一方、パーク敷地内ではかなりの箇所で液状化による敷石板の陥没や隆起が発生し、今後修復を必要とする場所が多数あります。また、水道管も 2 箇所で外れ漏水し修復を余儀なくされました。

地震発生直後は、3 名の乗組員が、現地宿舎にいましたが、損害状況の概要把握や当直警備員を含めた安否確認など発生から 30 分ほどでスマートに完了いたしました。

◇今年度 (R6) のトピックス (8 月まで)

- ① 総帆展帆：8 月末までに 7 回を予定しておりましたが、天候不順（熱中症対策 1 回を含む）により 4 回しか実施できておりません。一方、ボランティアの参加人数は平均が 70 名（平均年齢 59 才）と嬉しい状況が続いております。
- ② 新規ボランティア養成：8 月末時点で 24 名（4 回）を養成、今年度は、40 名程度の新規養成と減少しそうで、募集広告など更なるの強化を図る必要があると思料いたしております。
- ③ しばらく中断しておりました甲板ボランティア活動について本格的に再開し（11 月～3 月期の月 2 回程度実施）、ボランティアによるセイルの作製を主体に進めております。昨年度はインナージブを完成させて当該セイルを本年度からベンディングいたしました。また、5 月末にボランティア 20 名の参加協力のもと縦帆 4 枚（スパンカー、ガフトップスルなど）の裁断を行いました。縦帆について残り 5 枚の裁断を終えると E 帆用の素材が全て整う運びとなりました。今年度は熱中症対策をかねて船内作業によるセイル縫製を精力的に進めております。

◇新たな取組など

- ① 一般公開順路の環境整備の一環として前部航海船橋にスポットクーラーを設置して夏期公開時における熱中症対策としました。
- ② 一般公開順路に現在位置と周辺設備などの簡単な解説を交えた案内版を作成して 10 箇所に設置しました。
- ③ 乗組指導員の海技の伝承に資するため（アン）ベディング要領の資料をまとめて小冊子を作成しました。

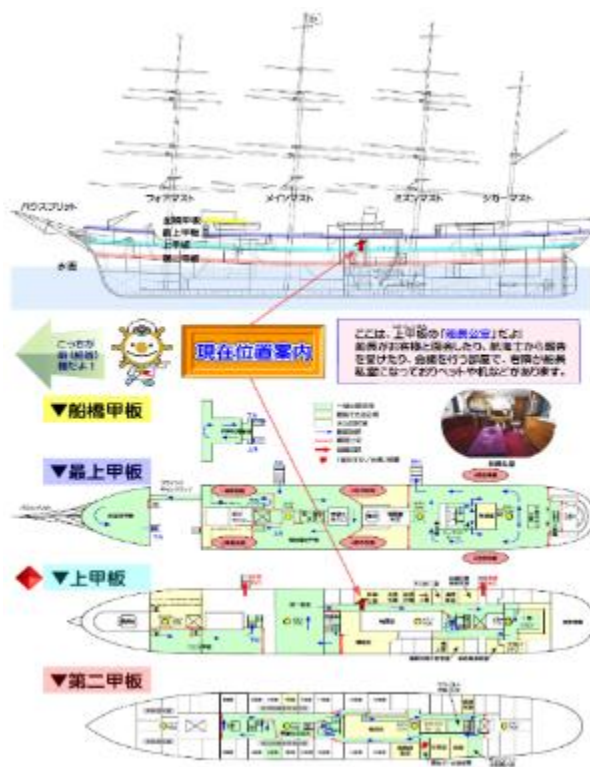


セイル裁断作業

④ 船舶安全法による係留船に義務づけられている「災害防止計画」について通常在船者数の減少や能登半島地震における反省などを踏まえて同計画書の改訂作業を行いました。また、今更ながらですが、従来から使用してきた「火災制御図」についても現装との差違が散見されたためJG 検査官とも相談のうえ詳細な調査を行って現状に合致した制御図を新規作成しました。

⑤ 毎年7月末にパークの東側会場で打ち上げ開催される「富山新港花火大会」において、開催組織からの依頼を受けて海王丸の船上に特設観覧席（有料）を設けました。結果、8名の観覧希望を船上にお招きして楽しんでいただきました。（通常、当該花火大会時は、防火保安のための乗組員3名のみが船上で監視待機）

⑥ 新規ボランティア養成訓練の効率化に資するため展帆模型とガスケット処理練習装置を作製し活用しました。



現在位置案内の例



海王丸船上からの花火観覧



セイル構造模型等

以上、簡単ですが、近況報告とさせていただきます。

伊藤喜市さんを悼む

(2024年8月5日逝去・享年93才)



伊藤さんは「帆船日本丸ガイドの会」創立時（2008年）には、既に、越中島で「明治丸」のガイド、お台場の「船の科学館」では説明役として活動中でした。

ガイドの会の名簿を作成していて、最年長の清水高等商船学校6期生で海難審判庁OBだと知り、煙たい気持ちで対応していましたが、直ぐに、ガイド仲間と呼べるような雰囲気でした。

2020年に退会するまで、お客さんを案内する時の自己紹介の枕詞は「本船（帆船日本丸）と同一年です」。するとお客さんが襟を正している様子を何度も拝見しました。その間、動脈剥離、下顎の癌でガイド活動を休まれましたが、都度、復帰していました。流石に本船の階段の昇り降りには足下が覚束ないと自覚なさり退会となりました。ところが昨年、明治丸ガイドならできそうだと相談があり、明治丸ガイドの事務局に打診して、月1回のガイド可能となりましたが、伊藤さんから「やはり無理だ」と連絡があり安堵しました。伊藤さんは、探究心を持ち続けた方だと感じていました。私の記憶に残る事柄は、

- ① 明治丸の絵画（@越中島の100周年記念館内）に舷灯が描かれているが、オカシイ！明治初期に舷灯設置は一般的ではなく、明治丸の図面にも記されていない。



明治丸／飯塚 鈴児画

https://www.kaiyodai.ac.jp/Japanese/meijimaru/2011sp/06_kaiga.html

上記URLで100%に拡大すると（左図は約5%に縮尺）、赤い舷灯がブリッジの横に見える

（当時は、舷灯内側隔板に赤色を塗っていた？）

修復時に加筆した可能性大（帆船日本丸はフォクスルにあり）

- ② 小説「海のロマンス」（米窪太刀雄 著 大成丸周航記）に載っていた乃木將軍夫妻の殉職の様子（明治45年1912年7月30日 明治天皇崩御、大喪の礼9月13日）を書いた米国停泊地の新聞「サンデエゴ ユニオン」の記事は明らかに違う。当時の新聞をチェックしようと県立図書館に行き、新聞ライブラリー（デジタル版）から1912年9月14日朝日新聞朝刊を引出して教えて下さった。
- ③ 明治丸と小笠原調査についての講演をした時、本船の航海日誌を当てにせず（無い？）、主な公文書と当時者が残した記録を基に、その裏付けとなる資料に経費関係（予算と決算）を使って説明していた。

伊藤さんのお陰で、横浜市立図書館、神奈川県立図書館のカード、国立国会図書館登録利用者カードも準備万端なままで過ごしています。ご冥福をお祈りします。 古市初夫



北沢昌永さんを悼む

(2024年1月10日逝去・享年92才)

長野県出身、高校も会社も同じでしたが、現役時代は海・陸ともにご一緒した事はなく、第二の職場で「横浜マリン歩こう会」、「ビーチクリーニング」の世話役等、そして「ガイドの会」の創立メンバーとしてボランティア活動をご指導下さった先輩でした。

2015年には、「信濃の国を歌う会」も立上げて下さり、年一回、信州出身のヤマ出しではない船乗りを集めてバンカラ風な雰囲気を楽しみました。

実践で裏付けした北沢さんらしい活動だと思出すのは、中国の奥地に出掛けて山岳民族の子供達との交流でした。度々、一人で行動するので、中国の公安にマークされた時の対応策として、リックサック等に異物を入れられないよう、常に気を付けていたと伺っていました。また、東日本の震災でボランティアに参加すべく行ったが、断られてしまったと頭を掻きながらカタフリして下さいました。Wordファイル、メール操作も抵抗なくこなし、絵も描き、小説も書き、衰え知らずだと思っていました。学校（越中島）の講演に参加すべく、講堂に向かう階段で転び、頭を強打してからご自分でも歯痒い思いをしていた様子でした。そして、携帯電話を使わなくなり、安否も奥様経由になってしまいました。コロナ禍でガイド活動を中断していた2022年8月、奥様から、ガイド活動は出来ない状態になっていると伺い、言葉が出なくなり、行動もままならない姿を見せたくないのだと解釈していました。お会い出来ないまま今年の2月、ご息女から訃報が届きました。先輩の「言行」は一致しており、「庶民の味方」「信州人らしい頑固」だったと思います。



合掌 古市 初夫

故北沢さんには、日本丸ガイドの会入会当初色々とお教えを受けたり指導されたりしたこともありました。ガイド当番の折には、昼食時などにメスルームに集まった展帆ボランティアや友の会、出向甲板員、2/O、C/O など若い現役の人たちとも歓談する機会があり、良きムードで広く接することができました。そのために、毎年行われていた財団主催の感謝会などでも、展帆ボランティアの人たちに声をかけられて、一緒に写真を撮ったこともありました。初めて授かった赤ちゃんを抱いた若い母親が、グレートキャプテンとのスナップ写真で、子供の成長にあやかると感激されたこともありました。

北沢さんは、書、絵画に優れておられることは広く知られているところですが、体を壊すまでは高齢でも冬山にも登られていました。又、無線通信の価値に理解を深められ、ご自分でもアマチュア無線をJJ1RESのコールサインの資格をもって、旧船長時代の外国船の船長とも近年まで交信をされていました。私も局を持っていることをご存じで、時間がなくて運用をサボっていると、「空で会おう、オンエアせよ！」とハツパをかけられたものです。大変多彩な方でした。ご冥福をお祈りします。

片山 瑞穂

伊藤喜市さんのガイド会誌寄稿

- 創刊号 日本丸に関わる「はなし」その1 Bridge
- 第2号 日本丸に関わる「はなし」その2 船首灯台・航海灯のこと
- 第3号 日本丸に関わる「はなし」その3 舵輪及び航行規則のこと
- 第4号 日本丸に関わる「はなし」その4 信号旗のこと
- 第5号 日本丸に関わる「はなし」その5 信号旗にまつわる話あれこれ
- 第6号 ガイドのための海事年表
- 第7号 明治前期の海事関係新聞記事のこと
- 第8号 明治前期の海事行政に関わった「お雇い外国人」のこと
- 第9号 ブラウン船長の「海員審問」への関わり
- 第10号 "ship"及び"vessel"について
- 第11号 思い出す航海（南太平洋の横断航海）のこと・・・特別寄稿
- 第12号 卒寿を過ぎてからの健康の事・・・・・・・・・・特別寄稿

伊藤さんは、相撲界で言えば連続出場記録継続中の玉鷲でした。創刊号から10号迄連続で会員寄稿欄を埋めて下さり、リタイヤされてからも特別寄稿を投稿、12号連続で会誌に寄稿して下さいました！

北沢昌永さんのガイド会誌寄稿・・・(・・・)はペンネーム

- 創刊号 南の島 (檀山 岳洋)
- 第2号 リオ・テージョ河畔
- 第3号 辺境への旅 (ささやかなボランティア)
- 第4号 信州佐久のバルーンフェスティバルとピンコロ地藏尊詣 (佐久平 千曲)
- 第5号 山旅と老いの断想
- 第6号 環境社会に対する啓蒙文「沈黙の春」に教えられる
- 第7号 雲南のシャングリラ
- 第8号 シベリアへの小さな旅 (或る老船長の追想)
- 第9号 “巨星落ちる”の想い・故中澤一義さんを偲ぶ！
- 第12号 南半球の山旅 (老会員)

北沢さんは、ガイドの会誌発刊の提案者であり、かつ私を編集長に指名された方。総会決定後の言葉が忘れられない。「編集長はホッチキス役だよ、ガイド会員が寄稿するデジタルの文を纏めて貼り付ければ良いのだ！」・・・そうありがたいものである。目立つことを遠慮され、何作かペンネームでの寄稿を要請されたのだった。

偉大なライター・大先輩お二人のご冥福をお祈り申し上げます・・・・・・・・・・ 編集長

****津波フラッグと国際信号旗

南海トラフ津波臨時情報が初めて 2014 年 8 月 8 日～15 日の間発令され、報道で津波フラッグとしての、国際信号「U」旗が紹介されていた。



この津波フラッグのデザインは船関係者にはお馴染みの「国際信号旗」の U 旗が元となっている。

帆船日本丸の船橋（ブリッジ）には、国際信号旗の収納棚があり、説明書が展示されているので、船内案内の際に相手の年齢層や興味の度合いを勘案しながら話題を見繕って説明をしている。（専門的過ぎ、あるいは興味のないことを長々と説明すると、見学者に飽きられる。相手の反応を見ながら話題を選ぶことも重要。Z 旗の話は、高齢者は興味を示すが、若い人や歴史に興味ない人は、東郷元帥・日露海戦と聞いただけで??である。）

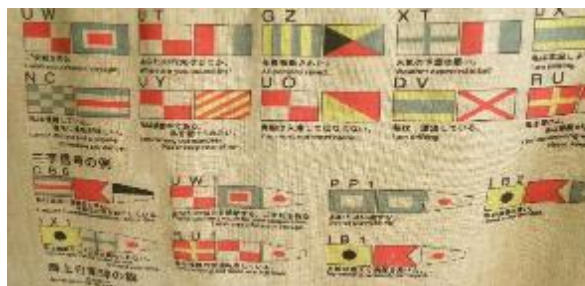
* 旗 1 枚の一字信号、B—危険物搭載、P—出港準備中乗組員帰船せよ、Q—検疫を求む（検疫中）、U—危険接近中、V—救助を求む（漂流中）、W—医療援助を求む

Z—日露戦争日本海海戦戦闘開始のエピソードと国際信号旗（引き船要請）の違い。

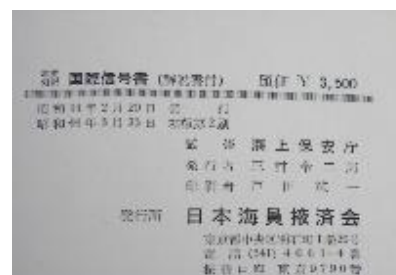
**二字信号、UW—宮崎駿監督のアニメ「コクリコ坂から」に出て来る旗で、横浜の「港の見える丘公園」には一年中掲げられている。出港していく船に「ご安航を祈る」と伝えているもの。公園が「コクリコ坂から」の記念スポット（聖地）であることを表しているのだそう。ところが、この映画は1963年の横浜を舞台にした話で、主人公が掲げていた国際信号旗「UW」が制定されたのは1969年だから、当時の国際信号では「WAY」が「ご安航を祈る」だったとの指摘がある。そう言われてみれば、私が学生時代に習ったのはWAYだったかもしれない。しからば真偽の程は？と、帆船日本丸のブリッジにある国際信号書を見ても、発行が昭和44年（1969年）であり、改定後の現代版であった。もしかしてと、我が書棚にあったここ10年見る機会がなかった「航海便覧」昭和38年（1963年版）を開いてみた。ところが国際信号旗の欄には、A~Z、数字、回答旗等は掲載されていたが、通信文は載っていなかった。残念！細かいことにこだわるのは止めよう、港に見える丘公園がコクリコ坂の聖地だということが良いではないか！



ところで、帆船日本丸が浮かんでいるのは、旧三菱重工業横浜船渠（後、同横浜造船所）ドックである。2000年12月4日に国の重要文化財に指定され、更に2007年には経済産業省の近代化産業遺産に認定されている場所である。東京湾には水路で直接つながっているの、潮の満ち干がある。だから、津波はまともに押し寄せることとなる。東日本大震災の際、船は大きく揺れ海面上昇の影響もあり、当直だったガイド会員は怖い思いをしたようだ。



因みに、帆船日本丸パークからの津波避難誘導先はランドマーク3Fとなっている。津波フラッグにもランドマーク3Fにも、一切お世話になることのないようお願いしたいものだ！



By MT

****メキシコ海軍訓練帆船「クアウテモック」訪船記

メキシコ海軍の訓練帆船が、日墨友好 415 周年を記念して横須賀基地に寄港、一般公開（事前予約）されたので、7 月 8 日（月）帆船日本丸ガイド仲間で誘いあい、梅雨の晴れ間の暑い日に見学した。

1. 日墨友好の始まり・・・415年前何があったのか？

415 年前の 1609 年 9 月 30 日未明、スペイン領フィリピン総督ドン・ロドリゴ率いるサン・フランシスコ号を含むガレオン船 3 隻が、マニラからメキシコ（当時はスペイン領）アカプルコへ向かう途中台風に遭遇し、千葉県岩和田（御宿）沖で座礁した。一行 373 名中 56 名溺死、317 名を岩和田村民が救助。大多喜城主・本田忠朝の計らいにより遭難者は 37 日間岩和田村大宮寺に滞在、村民の手厚い保護を受けた。ロドリゴ総督は、将軍秀忠、駿府の家康に謁見、その後一行は 1610 年家康が三浦按針に建造させた船によりメキシコ（アカプルコ湾）へ帰国した。

（1611 年、スペインから答礼使・ビスカイーノ来日、家康に機械時計献上。帰国時難破して浦賀に引き返した。翌年、伊達藩使節・支倉常長が渡欧するためのサン・ファン・バウテイスタ号（日本名、陸奥丸）の建造を監督、当該船に便乗してメキシコへ帰った）



クアウテモック セーリング中

2. クアウテモック

1982 年に就役したメキシコ海軍の訓練帆船：

全長 67.16m 幅 11.99m・排水量 1,800 トン。

操艦に必要な約 186 名の乗員、約 90 名の士官候補

生が乗艦。2017 年に東京晴海ふ頭にも寄港、7 年振りの来日。船名はアステカの最後の皇帝の名前、この帆船の優美な姿は「海の騎士」と称されている。

2. 礼砲

2024 年 7 月 4 日、クアウテモックは日本とメキシコの関係の始まりの地、千葉県御宿海岸沖を航行、多くの地元の方々が見守る中 7 発の礼砲を撃った。

7 月 5 日、東京湾入り口に差し掛かると、観音崎沖で 21 発の礼砲を撃った。これに対して海上自衛隊観音崎礼砲台からも礼砲 21 発が発射された。

（2023 年 8 月ペルー海軍の練習艦ユニオン B.A.O

“UNIO'N”東京湾入港時にも同じく礼砲の交換がなされたとのこと）



御宿沖で礼砲 7 発発射

4. 満艦飾と登檣礼：ド派手な出入港

クアウテモックは横須賀入港と出港に際して、陽気な音楽を鳴らし、満艦飾と巨大な国旗をはためかせながら、帆船における最高のセレモニーである登檣礼（船員がヤードの上立って整列）を長い時間実施した。

5日入港海上自衛隊管理の逸見岸壁滞在、6日～9日予約制での一般公開を行い、10日次の訪問国・韓国へ向け出港して行った。

* * 写真は、メキシコ大使館の X 等から転載



満艦飾に巨大な国旗をはためかせ登檣礼出入港

5. クアウテモック見学写真



逸見岸壁海上自衛隊の看板



ヴェルニー公園から船を見る



クアウテモックのエンブレム



マスト 標識



救命艇？通船用のボート



艦長旗（艦長交代毎に変更）



煙突の錨マークは傾斜計



船首像は皇帝クアウテモック



舵輪は船の中央に



フォックスル両舷に礼砲用の大砲



衛星通信アンテナと賞の☆



予備の舵輪（手動）とコンパス



コマンダーチェアー



エンジンテレグラフ：スペイン語



ロープの置き方・結び方にも特徴あり



↑エンジンルーム見学
←プロペラシャフト
見学記念→
とにかくこの日は
暑かった！！

By T&F



**** 休題・船の話は一休み、チョット蝶等の話

旅する蝶・アサギマダラとフジバカマ

秋の七草とは、オミナエシ（女郎花）、ススキ（芒）、キキョウ（桔梗）、ナデシコ（撫子）、フジバカマ（藤袴）、クズ（葛）、ハギ（萩）の7種である。「秋」とつくからには、花は秋に咲くと思いがちだが、オミナエシは、8月には咲き始めるし、キキョウはやはり6月か7月には咲く。尤もキキョウの場合、花が終わったら花柄を摘んでやると脇に蕾が出て咲く。



鉢植えで育てたフジバカマ

又、茎を切り戻してやると新芽が出て秋に咲いてくれる。高原の野生種は秋に咲いていた。ナデシコとはカワラナデシコを指すが、ナデシコは一般的に春から夏に咲く花で、野生のカワラナデシコも秋に咲いているのは、残り咲のような気がする……。それはともかく、秋の七草の名前を覚えようと思ったら、七草の最初の一文字を取って「オスキナフクハ」と記憶しておくといい。

秋の七草の中で、「**旅する蝶・アサギマダラ**」を呼び寄せる花がフジバカマだと知った。私のPC待ち受け画面を秋には、コスモスの蜜を吸うアサギマダラに変える。この写真、横浜の我が家の庭に偶然飛んできたのをタイミング良く撮ったもの。今回日付を確認すると、何と2008年10月とあり、16年も前のことだった。アサギマダラのニュースや写真は毎年見ているが、実物を見たのは、天狗寺として有名な神奈川県南足柄市にある大雄山最乗寺に紅葉を見に行った時とこの写真を撮った時だけである。



庭で撮影したアサギマダラ

アサギマダラは、春に本州の高原地帯などへ北上し、秋には温暖な地を求めて南下、沖縄や台湾などへ渡るといふ。中には2000kmもの旅をする個体があることが分かったのは、1980年頃であり、未だ詳細は解っていないらしい。こんな美しい蝶が何千kmも旅をする、そのロマンにひかれ、アサギマダラの調査や呼び寄せる活動が各地で行われている。秋になると和歌山県日高町・美浜町境の西山（標高328・7メートル）の山頂付近では、300匹以上のアサギマダラが、フジバカマの花の上を飛び回る幻想的な光景が見られるとのニュースにあった。「アサギマダラは夏を過ごす北海道や本州から渡り、南西諸島、台湾などで越冬する「あさぎ色」のチョウ。全国各地の飛来地では、市民団体によるマーキング調査が行われており、チョウの羽には、油性ペンで捕獲した場所、日付などが書き込まれている。調査によると、秋の南下の際には、2千キロ以上移動する個体も確認されているという。西山はアサギマダラの飛来地として知られ、秋になると自生する植物に集まっていた。昨年、日高町などが、マーキング調査や観光地化のために、好物とされ



ヒヨドリバナの蜜を吸う

るキク科のフジバカマの畑を整備した。「アサギマダラの谷」と名付けられ、1カ所に数百匹が集まるようになったという。西山では、天候によっては11月中旬ごろまで飛来が続く。

また、ネット検索をしていると、関東では赤城自然園には毎年9月～10月に何千頭ものアサギマダラが飛来するとあり、愛好者の書き込みには「秋のアサギマダラをほぼ確実に見たければ、**高尾山周辺**がオススメ。ケーブルカーやリフトを使わず、ゆっくり歩いて山頂に向かえば、人通りの多い参道でも、結構高い確率でアサギマダラに出会える。」とある。フジバカマの花は、色々な蝶に好かれるという。去年からフジバカマを鉢植えて育てているが、元々が高原に自生する植物、横浜でも無事に花が咲き蝶々が飛んできてくれるか楽しみだ！ところで「**海を渡る蝶**」を検索すると、谷村新司やキムヨンジャが出て来る。歌にまで歌われているが、海を渡る昆虫は蝶だけではなく、通称赤とんぼと言われているウスバキトンボも東南アジアなどから日本に飛来するという。渡り鳥だけでなく海を渡る昆虫もいる。何と愛しいことか！



ハグロトンボ



シオカラトンボ



ギンヤンマのカップル



ウスバキトンボ



ショウジョウトンボ



ベニシジミ



アゲハチョウ：個体によって模様が微妙に異なる



アオスジアゲハ

By、その昔、海を渡ることに関心を持った男

****海での漂流事故に思う

7月8日静岡県下田市の海岸で海水浴中に行方不明になった20歳代の中国人女性が10日朝、約80km離れた千葉県南房総市沖の海上で通りかかった貨物船の船員に発見され、無事救助されたというニュース。女性は浮き輪をつけていたとはいえ、約36時間も海流に流されて海上を漂っていた。救助された時、やや脱水症状はあるものの命に別状なかったとのこと。ガイド会員各位は、



どこかの段階で2時間程の遠泳をこなし、泳ぎ或いは浮かんでいることには自信があるかもしれない。しかし、36時間一人で漂うことなど想像も出来ないし、それ以上に大海原を漂っていて通りかかるとの船に発見されるなど、奇跡中の奇跡に相異なる。

一方7月24日東京竹芝桟橋から出港、式根島に向かっていた東海汽船のジェット船（乗客乗員121名）が舵の故障で航行不能となり、海上保安庁の巡視艇に曳航されて出港から略丸1日たって伊豆大島岡田港に入港したというニュース。同船は、約23時間国際信号V旗を掲げて漂流状態だった。船の名前は「セブンアイランド愛」、約280総トン、全長約27m、舵の役割を担う水中翼が油圧計のトラブルにより正常に動かなくなり舵が利かなくなったのだという。正式名称はジェットフォイル船、1980年に造られたボーイング社製（現在はライセンスを受け継いだ川崎重工業のみが製造可）、ガスタービンエンジンで駆動する「ウォータージェット推進」が1分間に180トンもの海水を吸い込み、後方に噴射。船体の前後にある水中翼に発生する揚力で海面上に飛び上がって航行する。最高時速は83kmと早く、別名「海の飛行機」とある。現在このタイプのジェット船は、国内で18隻運航されていて、数年前佐渡汽船ではクジラとの衝突事故があった。いずれの船も1980年代に建造されたというから船歴40年を超えている。老朽化による事故が起きないように、飛行機並みの綿密な保守点検でぬかりなきようお願いしたい。



この船の売りが、安全性・快適性を優先した船体設計、超高速しかも揺れないであった。ところが舵が故障し、波間に漂うことになると、船体が軽くできているだけに、文字通り「木の葉の如く」揺れるのである。乗船客は略全員、大変な船酔いに苦しめられたことだろう。岡田港についた乗客の一人が「10回以上吐いた！」と言っていた。

本当の船酔いの苦しさは、経験者にしか分からないのではなかろうか。ガイド会員各位も、多かれ少なかれ船酔いは経験されておられることと思う。練習船での短期実習では、東京湾をでて神子元島付近に差し掛かると船酔いが始まり苦労したことを思い出す。最後の帆船日本丸での遠洋航海時には、船酔いは克服出来たと思っていたが、太平洋のうねりの中で救命艇を降ろして総端訓練をやった際は、木の葉のような揺れ方に徐々に船酔いしたのだった。

漂流事故のニュースに、館山海岸での水泳訓練や練習船短期実習時の船酔いを思い起こした次第。

By 船酔いに悩まされた元実習生

****イタリア海軍練習帆船「アメリゴ・ヴェスプッチ」訪船記

1931年進水のイタリア海軍が誇る練習帆船が世界一周航海の途中、今年2024年8月25日～30日の間、東京国際クルーズターミナルに寄港した。帆船日本丸の1年後に建造された帆船が今でも現役として活躍中、しかも東京に寄港するというので、7月にメキシコ海軍の練習帆船「クアウテモック」見学に横須賀に出向いたガイドの会有志で、29日に「**世界で最も美しい船**」と言われている同船を見学することで予約した。



アメリゴ・ヴェスプッチ：大使館HP

新橋駅14時集合だが、少し早めに到着すると既にお仲間は全員集まっていた。ユリカモメに乗って14時半前には東京国際ターミナルに到着。受け付けに長い行列が出来ており、まだ午前中予約の見学者が乗船中、3時以降の予約の人は4時過ぎになる予定なので、その時間に来て欲しいとのこと。仕方なしに、国際ターミナルの中を見学して時間つぶし、4時少し前に再度受付に行くと、何と乗船できるのは5時過ぎになるという。

船の全容はターミナルのデッキから見えたし、館内で放映されていたビデオで航海の様子も見る事ができた。また、多くの見学者が船内の様子をYouTubeに映像を載せてくれるからそれを見れば十分と、相談の結果見学を断念した。その日は迷走台風10号が鹿児島に上陸し、ノロノロと九州を横断中、その影響が関東にまで及んで各地に大雨洪水警報等が発令され、何時何処でJR等の交通機関がストップするか懸念されている状況にあった。しかし、折角会員数人が集まったのだから・・・と、新橋駅の地下で喉を潤しながら楽しくカタフリを行った。「メキシコ帆船の見学時は猛暑だったが、乗船はスムーズだった。それもその筈、受付から警備その他を日本の自衛隊が引き受けていたのだから・・・。それに引き換え、今回はこれがやっぱりイタリア式？イタリア人が時間にルーズなのは、世界中で有名。郷に入っては郷に従え“**When in Rome, do as the Romans do**”日本のパンクチャリティーを全く無視してのあの有様、辟易とは、このことか？待てよ、今日受付や警備をしていたのは、日本人だった・・・。」約1時間半、一杯の筈が三杯になり、熱中症警戒アラート、国際信号旗、色々な見学者との出会い等に話が弾み、大いに有意義なカタフリの機会であった。ところが、実は当日朝、幹事の所に「訪問者の皆様へ：本日8月29日、予期しない事情により、アメリゴ・ヴェスプッチ号のすべての午後の訪問が1時間から1時間半延期されます。イタリア村は引き続き開放されており、訪れることができます。乗船は午後3：30のグループは午後5：00へ変更されます。この変更は、午後3時から午後4時30分の間予約されている全ての訪問者に適用されます。ご不便をおかけして申し訳ありませんが、ご理解のほどよろしくお願いいたします。敬具」とのメールが届いていたのだ。良く考えると大



乗船見学順番待ちの長蛇の列

使館からの修正された時間にはほぼ乗船可能だったということだ！ただ、予期せぬ事情とは何だったのか？簡単な説明は欲しかった！

ある友人からメールが届いた。「イタリアの帆船見学は、8月27日10時半乗船と13時開演の映画と二つの予約を取っていた。当日お台場のターミナルに11時過ぎに行くと、乗船予約時間に遅れたので次の13時半まで待てと言われた。仕方ないので、ターミナルビルの簡易売店で簡単な食事をして、13時から映画を見た。ただ「おもてなし」の心の無いイタリア、日本語の字幕なし。13時半に乗船の列に並んだが余りに列が長いし、それ程船にも興味がわかず止めてしまった。初めから事前知識がなく。船の中で映画も食事もあるものと思って行ったら、豪華客船でなく、海軍の練習船だった！」とのこと。

また、帆船日本丸友の会からも見学の様子が届いた。その中には・・・イタリア海軍帆船「アメリゴ・ヴェスプッチ」は他の帆船とは異なり、船というよりは“美術工芸品”と感じました。日本丸（初代）とほぼ同時期の建造ですが、未だ現役で世界の海を航海しているのも驚きです。一般公開には行列ができ人気のほどが判りますが、鉄道や車に比べ、船ファンが少ないのは何故？と思いながら帰途につきました。・・・とあった。

この他にも、友人の何人かが、「世界で最も美しい帆船」とイタリアの歴史や文化を無料で体験できる「ヴィラジジョ・イタリア」等に釣られて訪れ、写真や感想を寄せてくれた。そんな中から気になった特徴的な画面を選択して次ページに掲載した。

1、アメリゴ・ヴェスプッチの諸元、航海概要

進水：1931年2月22日 全長101m、全高82m、総トン数4,146トン、3本マスト

(セイル速力12ノット、Eng:元々はFIAT製ストローク8気筒ディーゼルEng搭載
2016年の更新工事において、MTU製4ストローク12気筒1,32MWディーゼル
Eng発電機2基とMTU製4ストローク8気筒760kWディーゼルEng発電機2
基、NIDEC製電気Eng1基が搭載された)

(参考：帆船日本丸：1930年1月27日進水、全長97m、満載排水トン4,043トン、
4本マスト、乗組員70、実習生120計190名)

乗組員：15人の将校、30人の下士官、34人の軍曹、185人の上等兵と兵を含む、264人の軍人で構成、訓練航海中はリヴォルノ海軍兵学校から約100人の士官候補生と支援スタッフが加わり、乗組員は約400人規模まで膨らむ予定とのこと。

航海概要：2023年7月1日ジェノヴァ出航、28ヶ国寄港の後2025年3月帰国予定

2、船名の由来はアメリカ大陸

船名は、15世紀に活躍のイタリア海洋冒険家のアメリゴ・ヴェスプッチ [1454～1512] (コロンブスより3歳若い) に由来。彼は航海者、地理学者でもあり、1499年からポルトガル王の援助による2回の航海により、南米大陸をマゼラン海峡まで南下、新大陸であると確信発表した人物。アメリゴの英語読みアメリカスに因み、後に地図の名前にアメリカスの土地、即ちアメリカと記入したのが定着したと言われている。



ジェノヴァ出港風景



船首像はアメリゴ・ヴェスプッチ



次の寄港地ダーウィン



左右に2門の大砲
観音崎通過時礼砲交換



フォックスル



機走時に使用のブリッジ



時鐘・紐は国旗の3色



こっちの鐘は磨かれていない



帆走時の舵輪4連：舵輪当直8名



縦のロープが全て滑車を通して、ビレイピンへ：ロープは伝統的な麻製

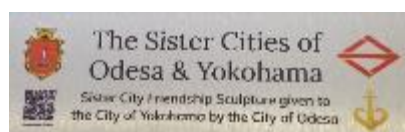


大阪万博伊館マスコット

以上 T/F/F/T

****たまには、博物館を覗いてみよう！

**ウクライナのオデーサ市から贈られたアンカーハート、Tシャツ等



日本丸博物館ロビーに飾られているアンカーハート、Tシャツのデザイン：横浜市とオデーサ市は1965年から姉妹都市提携を結んでいる。これまでの交流の証、そして横浜市によるウクライナ支援のお礼として、令和5年10月にオデーサ市から寄贈された。

ウクライナそして黒海の真珠と称されるオデーサの戦火が止み、平和が訪れることを願う！ MT

**日本丸の時鐘（タイムベル）：オリジナルは博物館ロビーに展示

博物館展示の時鐘↓



NIPPON MARU
丸本日
1930

現在の時鐘（前部船橋下左舷）↓



NIPPON MARU
日本丸
1930
磨かれて殆ど消えそうな刻銘

後部船橋船首側の壁↓



NIPPON MARU
丸本日
1930
磨かれて消えた刻銘

初代の鐘（オリジナル）に亀裂が入ったため、昭和35（1960）年日米修好100年記念航海でニューヨークへ行く際、新替えし現在に至る。・・・会誌第8号p56,「鐘の話」荒川博（元航海訓練所長）

*日本丸の漢字の向きが右書きから左書きに変わっていることで、**時代の変遷**を感じる！

*船首の名は、右書き？左書き？チョコちゃんに叱られない様、確認しておこう！

写真で見るトピックス

****進水記念日（1月27日）：満94歳



満船飾で祝う進水記念日は毎年快晴に恵まれる。



100年の航海まであと6年

****2024年情報交換会・総会（2024年5月9日）



村田船長から状況報告 下：資料の一部



熱心に耳を傾ける。マスク着用半数



財団伊藤理事長よりボランティア活動表彰状受領



相川副代表による議事進行



ガイドの会功労賞：望月・木村・片山会員

*** 総会後の懇親会と有志二次会



説明不要！

*** 帆船日本丸、春～真夏の光景



ヨコハマヒザクラ満開4月5日



ソメイヨシノ開花宣言1日、5日6分咲き



今年初めての総帆展帆：4月21日



今年度熱中症対策で7、8月総帆展帆なし



日陰は絶好の観覧席



総帆広げた姿はいつ見ても美しい



青春の像の向こうに白い帆が



総帆展帆終了のご挨拶は登舷礼



満船飾で祝う開港記念日



グリーン博 1,000 日前行事とラッピングバス



海の日・猛暑を避け登檣礼なし 炎天下、ステージに水を撒きながらのフラダンス競技会 7・20

事務局報告



I. ガイド再開後の状況について。

2024年4月からガイド再開（約3年半中断）したが、主に4項目が変更となった。

①予約団体への船内案内は実施しない事にした。

財団は、複数の予約団体がある場合、本船内の混雑を防ぐためにスケジュール調整をする必要があり、人数が10名以上の団体は数グループに分ける必要がある等、財団の負担が増える。一方、我々ガイドは、予約団体の当日スケジュールに変更（主に遅延）がある場合、団体案内を優先しなければならないので、一般客への案内は二の次となる。

②ガイド控室（休憩室）は財団による整理整頓が進み、休憩に限らず昼食時にも使用する事になった（船内の乗組員休憩室は限定使用）。

③展帆日のガイドは、展帆完了後から畳帆開始までの短時間になった。（約12:00～14:30）作業の安全強化（ハーネス着用）に伴い、作業時間が延長となるため。

④熱中症予防対策を実施

指導部との打合せにより、2024年8月中旬から、居住エリア及び神奈川県に熱中症警戒アラート（環境省HP）の発表がされる日は、ガイドを中止とした。

更に、アラート発表が無くとも、熱中症の危険を感じた時は、自主的にガイドを行なわないよう周知した。

事務局報告は、2023年4月～2024年8月までの事項を記載した。

II. 第16回「帆船日本丸ガイドの会」総会の議事次第及び議事概要

- 開催日時：2024年5月9日（木）15:00～16:50
出席者27名 会員総数40名（休会者4名を除く）
- 場 所：訓練センター第3教室
- 来賓の挨拶、
財団の伊藤理事長と村田常務理事から、ご挨拶と財団の現状の説明があった。
 - 新規企画「宝探し」の説明
 - ガイドの会へ表彰（団体、個人 年間35時間以上のガイド実施者及び事務担当者）
 - 第2回クラウドファンディング「本船の維持修繕プロジェクト」工事個所の説明
目標385万円、寄付実績475万円余

<総会>

4. 功労者の表彰

対象者：ガイド歴10年、年齢85才超（令和6年3月31日現在）
（片山瑞穂氏、木村正次氏、立石健三氏、望月二郎氏）

5. 予定議案：

第1号議案	令和5年度活動報告について	（総会資料1）
第2号議案	令和5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6年度活動計画(案)について	（総会資料3）
第4号議案	令和6年度予算(案)について	（総会資料4）
第5号議案	役員改選(案)について	（総会資料5）
第6号議案	ガイド実施要領とOJT実施記録について	（総会資料6）
第7号議案	会誌第14号の発行について	（総会資料7）

資料添付省略

6. 議事概要

○2023年度の会計報告と監査報告、2024年度の活動計画（案）及び予算書（案）につき、古瀬氏が報告（古市事務局長欠席のため）して承認された。また会誌14号の発刊に関し承認された。

- 役員は全員再任となった（1名欠員だった監査役には幹事の世登氏が就任）。
 - 6号議案（ガイド実施要領の再改定とOJT実施記録の作成）については、大西代表幹事より、経緯の説明があり、承認された。（第V項 財団との打合せご参照）
 - 実施要領の趣旨に、財団の設立趣旨に沿った本船公開を支援するとの項目を加えた。
 - ・身障者が乗船する時のサポート、見学者へ注意喚起は財団に任せ、緊急時には、ガイドは臨機応変に対応する。
 - ・OJTは、改定した実施要領に則り、過去のトラブルの事例を伝えて記録に残す。
7. 2023年度活動報告（第1号議案に関する活動報告（事務局））
- (1) 会員の動静（2023年4月1日～2024年3月31日）
- *動静は、9月1日まで含めた
 - 入会者：6名---永田千明、櫻井康弘、梶誠、檜垣漸、那須泰石、北條直史
 - 退会者：6名---奥田浩一郎、香月誠司、栗原景太郎、坂元良一（逝去）
大槻和彦（逝去）、北沢昌永（逝去）
 - 休会者：2名---木村幸雄（体調）、長井武志（体調）
 - 継続休会者：3名---森巖、新福良行、松崎光男
- (2)財団とガイドの会との調整協議結果」報告については別章（V）へ

III. 情報交換会

2023年12月7日（木）15:00～17:45 @訓練センター第3会議室。（会員参加者 28名）
開催前に会誌第13号配布（全文を海洋会HPの「横浜支部だより」に掲載された。）

伊藤理事長、村田常務理事からご挨拶、CF第2回の実施説明（用途は船体整備）

<情報交換>

- ・会誌作成・発行編集方針説明、寄稿を要請（角田編集長）
- ・新入会者の紹介6名（松下良興、木村幸雄（欠）、永田千明（欠）、櫻井康弘、梶誠、檜垣漸（欠）
- ・事務局報告（質疑応答あり）
 - 会計の現状と赤字解消案の提案（役員会での審議結果報告）
 - 2024年度は、現状を維持（年会費は据置、会誌発行部数、デジタル化で支出を抑える）
 - 「ガイド実施要領」の改正提示（重要文化財に指定される前に制定されていた）
 - （役員会作成 監修：財団指導部）
- ・意見交換
 - ガイドの視点で見た現状の案件（点鐘、通気筒、キャプスタン、舵輪等をお客さん又はガイドが扱える方策）を検討できないか。

IV. 役員会

- 2023年4月25日（火）第15回総会に諮る議案を審議した。
- 2023年11月20日（月）@本船第一教室 13:00～15:00 情報交換会の準備。
 - ・持続性のある会計のための提案（試算） 年会費、会誌発行部数、支出節約等、
 - ・再開後の現状を反映させた実施要領を役員会として作成した。（情報交換会に提示する）
- 2023年12月、5分前ミーティング中の会話で意思疎通に齟齬があり、再発防止対策を兼ねて、ガイド実施要領の再改正とOJT実施記録を残す事とした。
- 2024年3月～4月 ガイド実施要領の再改正とOJT実施記録紙を作成した。
- 2024年5月5日（土）Zoom MTGにて第16回総会に諮る議案を審議した。
- 2024年7月4日（木）
 - ・大西代表幹事の療養に伴い、代表幹事代行として相川副代表を選任した。
 - ・財団（指導部）及び海技教育機構との調整役を米原幹事が引き継ぐことになった。
 - ・財団に相川代表幹事代行の就任挨拶を行う機会に、川瀬、米原、古市が同行して、ガイド実施中に気付いた具体的な事柄を出し合い、財団に伝える事にした。
 - ①朝のミーティング開催の意義 ②ガイド控室の鍵の扱い
 - ③ガイドと警備員の関係

V.財団との打合せ

- 2023年12月、5分前ミーティング中の会話で意思疎通に齟齬があり、再発防止対策を兼ねて、ガイド実施要領の再改正とOJT実施記録を残す事とした。
(対策の検討 大西、川瀬、古市)
 - 2024年8月12日(月)@財団会長室にて、相川代表幹事代行、米原幹事の就任挨拶を行った。村田常務理事、山岡指導課長、相川、川瀬、米原、古市
- 挨拶後、山岡指導課長、相川、川瀬、米原、古市にて、ガイドの**熱中症対策**およびガイド実施中の出来事(控室の鍵の扱い、警備員・券売所と指導部の関係等)を話合った。
- ・5分前ミーティングは、海洋教室等の用意を行う機会が増えた現状では少なくなる。開催出来ない時は、鍵は警備員を介して渡し、回収時も指導課員が来られない場合の検討を行った。
 - ・熱中症対策につき、指導部の要望<環境省の熱中症警戒アラートが発表された日のガイドは中止する>を4名で検討の上、要望通りの対策を会員に通知し、更に、当番日にアラートの発表が無くとも、自主的(体調第一)にガイド出動を見合わせるよう周知する事とした。

VI 会員名簿

(令和6年9月1日現在)

名 前			名 前			名 前			
1	○	相川 康明	N	21	田代 源吾	N	41	長井 武志	N
2		東 義明	N	22	立石 健三	N	42	木村 幸雄	N
3		内田 直行	N	23 *	筒井 哲	N	43	新福 良行	N
4	☆	大河原 明德	N	24 ◇	角田 昌男	N	44	松崎 光男	N
5	◎	大西 典一	N	25	中尾 雅靖	E	45	森 巖	N
6		梶 誠	E	26	永田 千明	N			
7		片山 瑞穂	R	27	長塚 正敏	N	退会	大槻 和彦	逝去
8		加山 文治	N	28	那須 泰石	N	〃	北沢 昌永	逝去
9	○	川瀬 正彦	N	29	花田 兵六	N	〃	坂元 良一	逝去
10		岸本 宗久	N	30	林 作治	N	〃	奥田 浩一郎	
11	*	木村 正次	N	31	檜垣 漸	N	〃	香月 誠司	
12		倉田 博次	N	32 △	古市 初夫	E	〃	栗原 景太郎	
13		小暮 文悟	N	33 @	古瀬 文晴	R	☆---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 : 5名 今期休会 : 2名 継続休会者 : 3名 今期退会者 : 3名(逝去) 今期退会者 : 3名(体調)		
14		斎藤 徹郎	N	34	北條 直史	N			
15		櫻井 康弘	N	35	松下 良興	N			
16		澤間 譲治	N	36 *	望月 二郎	N			
17		瀬戸 明	E	37	守谷 作仁	N			
18	@	世登 順三	N	38 ☆	安田 岩男	N			
19		高石 勝	N	39	山田 徹郎	N			
20	*	田上 和丸	N	40 *	米原 健一	N			

VII その他

- 1) 海洋会横浜支部殿より、ボランティア活動を支援するとして、アポロキャップ 20個頂いた。

Ⅷ. 会員の顔写真名簿

令和6年9月1日 現在 (長期休会中の方を除く)

 N 相川 康明 Aikawa Yasuaki	 O N 東 義明 Azuma Yoshiaki	 N 内田 直行 Uchida Naoyuki	 N 大河原 明徳 ☆ Oogawara Akinori
 N 大西 典一 © N Onishi Norikazu	 N 梶 誠 Kaji Makoto	 R 片山 瑞穂 Katayama Mizuho	 N 加山 文治 Kayama Bunji
 N 川瀬 正彦 Kawase Masahiko	 O N 岸本 宗久 Kishimoto Munehisa	 E 木村 正次 * N Kimura Masatsugu	 N 倉田 博次 Kurata Hirotsugu
 N 小暮 文悟 Kogure Bungo	 N 斎藤 徹郎 Saito Tetsuro	 N 櫻井 康弘 Sekurai Yasuhiro	 N 澤間 譲治 Sawama Jyocji
 E 瀬戸 明 Seto Akira	 N 世登 順三 @ N Seto Junzoh	 N 高石 勝 Takaishi Masaru	 N 田上 和丸 * Tagami Kazumaru
 N 田代 源吾 Tashiro Gengo	 N 立石 健三 Tateishi Kenzaburo	 N 筒井 哲 * N Tsutsui Satoshi	 N 角田 昌男 ◇ Tsunoda Masao

E	 中尾 雅靖 Nakao Masayasu	N	 永田 千明 Nagata Chiaki	N	 長塚 正敏 Nagatsuka Masatoshi	N	 那須 泰石 Nasu Taisei
N	 花田 兵六 Hanada Heiroku	N	 林 作治 Hayashi Sakuji	N	 檜垣 漸 Higaki Susumu	E	 古市 初夫 Furuichi Hatsuou
R	 古瀬 文晴 Furuse Fumiharu	@ N	 北條 直史 Hojo Naobumi	N	 松下 良興 Matsushita Yoshioki	N	 望月 二郎 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
休会		休会		継続 休会		継続 休会	
N	 長井 武志 Nagai Takeshi	N	 木村 幸雄 Kimura Sachio	N	 新福 良行 Sinpuku Yoshiyuki	N	 松崎 光男 Matsuzaki Mitsuo
継続 休会							
N	森 巖						

編 集 後 記



令和 6 (2024) 年は、元旦早々内陸地殻内地震 M7.6 の能登半島地震に見舞われ、輪島市等で最大震度 7 を観測、津波や地盤の隆起、大火災等が発生した。地震により、死者 341 人 (うち災害関連死 112 人)、全壊家屋 6,273 棟等の被害が生じた。8 月には日向灘を震源とする M7.1 の地震が発生。気象庁は、この時初めての「南海トラフ臨時情報」を発令し、国民に巨大地震への注意と備えを呼び掛けた。幸い大地震は起きなかったが、辰年の今年各地で龍が大暴れ、ゲリラ豪雨が襲った。特に秋口、能登の大雨は大地震からの復旧に追い打ちを掛け、山津波や大洪水を引き起こす等、災害列島・日本に住む安全確保の難しさを実感させられた。

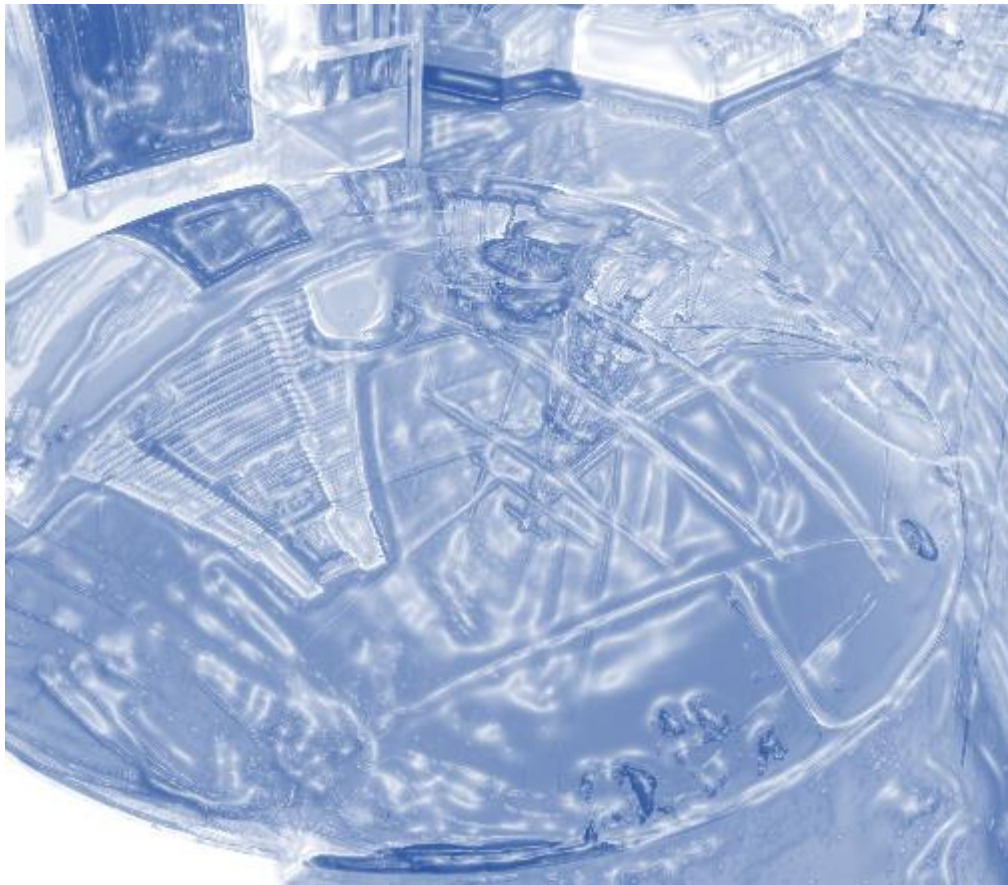
日米の金利差拡大等に起因する円安は、6 月末遂に 37 年振りに 1 弗 160 円 (その後 150~140 円代推移) となり、ガソリンの高騰・物価上昇を引き起こし、市民生活を圧迫して来ている。反面、訪日外国人観光客を増加させ、観光業は潤って来たが、各地にオーバーツーリズム問題を惹起させた。この夏パリで開催されたオリ・パラは、日本選手が大活躍、メダルラッシュに沸いた。大相撲では大銀杏の結えないチョンマゲ大関大の里が誕生、米国の MLB では大谷翔平が大活躍、史上初の 54 本塁打/57 盗塁の偉業を達成した。

この秋、日本の政治を司る日本丸船長の交代、3 年間の岸田政権が終り石破茂第 102 代内閣が誕生した。しかし発足早々衆議院解散総選挙を実施した結果、与党過半数割れとなり、嵐の海への再出航となった。台湾周辺・尖閣諸島・北鮮ミサイル等、日本周辺も硝煙の臭いが漂いつつある。日本丸船長は、国民という乗船者の為に低迷する経済の立て直しを始め平和な日本を維持すべく万全の舵取りをしてもらいたい。ウクライナへのロシア軍事侵攻は既に 3 年余で益々泥沼化、イスラエル対イスラム抵抗組織の戦いも激化している。他にも、軍事政権や独裁政権が長く続き、国民が圧制に苦しむ国は幾つもある。ひと昔前まで、積極的平和主義を標榜し、「世界の警察官」を自認して来た米国、この冊子が発行される時には「まさかのトランプか」又は「カマラ・ハリス初の女性大統領誕生か」の決着がついている筈。どちらになろうと、次期米国大統領の世界平和への舵取りに期待したい。

そんな状況下、帆船日本丸のガイド活動は、コロナ禍の休止期間を経て再開 (2023 年 5 月) 後 1 年半余経過した。この夏は最高気温が 35°C を超える猛暑日の連続、熱中症警戒アラート発令の日は、ガイドを休止することとなった。(7・8 月は総帆展帆を実施しなかった。)

そんな中、本誌の発行は総会において方針決定、例年通りの日程で原稿募集・編集作業を実施した。そんな折、大西代表幹事が不慮の事故に遭遇、巻頭言は相川副代表幹事の執筆となった。大西代表の一日も早い快復を心より祈る次第。当初原稿の集まりが低調でやきもきしたが、関係各位のご協力により最終的には、このように貴重な体験やご意見を収録し、前号を踏襲した形での冊子に纏めることが出来た。ガイドの会活動記録報告の古市事務局長、校正支援の古瀬幹事に感謝申し上げる。来年は帆船日本丸 95 歳、本誌も第 15 号となる。それに相応しく多くの寄稿があることを期待したい。令和 7 (2025) 年巳年が、関係者各位にとって、「健康で幸多い年」となるようご祈念申し上げ PC を閉じる。 **編集長 角田 昌男**





発行責任者 : 帆船日本丸ガイドの会

代表幹事代行 相川 康明