

第15号 2025年12月

帆船日本丸ガイド 会誌





目 次



* 卷頭言

代表幹事就任のご挨拶 ······ 米原 健一 2

* 追悼

大西 典一 前代表幹事のご逝去を悼む ······ 安田 岩男 3

故大西キャプテンを偲ぶ ······ 望月 二朗 4

大西典一さんを偲ぶ ······ 編集長 5

* 会員寄稿

なんでも屋船長奮闘記（国際船舶の思い出） ······ 船藏 和久 6

大東亜戦争 ······ 山田 徹郎 9

日本丸でお相手した外国人あれこれ（第6話） ······ 片山 瑞穂 12

パイオニアシップ「ありげーたーりばてい」New Yorkへ往く · 古瀬 文晴 15

日本丸ガイド雑感—帆船練習船 ······ 林 作治 18

わたしの「夢」 ······ 安田 岩男 21

Platero一本の会 ······ 筒井 哲 24

写真は語る ······ 角田 昌男 26

記憶・記録・伝承 ······ 米原 健一 29

海の日に想う ······ 岸本 宗久 32

内航練習船の台風避難航海 ······ 望月 二朗 36

旧き佳き時代の三国間就航記 その2 ······ 東 義明 39

Overlanding in Southern Africa ······ 北條 直史 41

* 特別寄稿

ある夜の出来事 ······ 荒川 博 46

自動化の良し悪し ······ 清水 祐哉 49

初代帆船海王丸便り ······ 大藤 高広 51

* 何でもコーナー

・日本は「にほん」か「にっぽん」か？・本船は「にほん丸」ではない！ ··· 54

・帆船日本丸で学ぶ「日本語横書き」の歴史 ······ 54

・「釣りバカ日誌」・「男はつらいよ」そして「相棒」 ······ 56

・「いわゆるひとつの」長嶋さんを想い起こす ······ 58

・ガイドをして勉強になった ······ 59

* 写真で見るトピックス ······ 編集長 61

* 事務局報告 ······ 事務局長 66

* 編集後記 ······ 編集長 72

<表紙絵：花田兵六会員（水彩画） 裏表紙等の写真：編集長>



卷頭言

代表幹事就任のご挨拶



米原 健一

5月の総会において、選任されて代表幹事に就任しました米原です。一言、ご挨拶申し上げます。

このたびは、昨年5月下旬当時、代表幹事であった大西典一さんが重傷を負われ、その後相川康明さんが代表幹事代行を務められてきましたが、大西前代表幹事の状態を考慮して新たに代表幹事を選任することになったものです。

大西前代表幹事は、復帰を目指してリハビリに励んでおられましたが、5月21日ご家族に看取られてご逝去されました。誠に残念です。

大西前代表幹事は、神戸商船大学卒業後航海訓練所に入所し、銀河丸や二代目日本丸の船長などを務められました。練習船では、実習生にはもちろんですが、後輩の航海士に対しても熱心に指導され、特に神戸商船大学出身者にとっては頼もしい兄貴的存在がありました。私も、銀河丸に初めて一等航海士として乗り組んだとき、船長であった大西前代表幹事に種々ご指導いただきました。また、帆船日本丸ガイドの会（以下「ガイドの会」）に入る際にもお世話になり、たいへん感謝しています。心からお悔やみを申し上げます。

ガイドの会は平成20年5月に22人の会員で発足し、これまで大河原明徳さん、安田岩男さん、大西典一さんが代表幹事を、そして相川康明さんが代表幹事代行を務められ、事務局長古市初夫さんほか幹事の方々とともにガイドの会の発展に尽してこられました。

お陰様で、帆船日本丸を訪れた多数の方々から高い評価を得ています。諸先輩方に対して改めて敬意を表する次第です。

世の中は多様性の時代といわれ、様々な考え方や価値観が存在し、そして、目まぐるしく変化しています。しかし、四方を海に囲まれ資源が乏しい日本における海上輸送、・船舶の重要性が変わらないことは言うまでもありません。海事に関する専門家である会員がそれぞれの貴重なキャリアを基にして帆船日本丸船上で行うガイドの会の活動は、海事思想の普及に大いに寄与するものであり、非常に価値があるものです。

ガイドの会は、現在休会者を含めて44人の会員が在籍し、平均年齢が82歳となっています。新しい会員の勧誘、温暖化に伴う猛暑への対応などのほか、いくつかの課題がありますが、まずは、会員の皆様には健康に留意され、新しい時代に適宜対応しつつ、ガイド活動をお願いいたします。

私が当会に入ったのは平成28年9月であり、まだまだ微力ではありますが、帆船日本丸財団指導部と協力し、ガイドの会の発展と会員皆様の親睦のために努めて参ります。

これまでの代表幹事及び代表幹事代行の方々、古市事務局長、幹事の方々、そして会員皆様のご協力、ご支援をお願いいたします。

以上

追 悼

大西 典一 前代表幹事のご逝去を悼む



大西 典一さんは、一昨年5月開催の帆船日本丸ガイドの会総会において、第3代代表幹事として選任され、以後、ガイドの会の運営はもとより、帆船日本丸記念財団との課題調整など、熱心に代表の職を務めてこられました。

そのような中、昨年ご夫妻の郷里である兵庫県加古川市に帰省中の5月28日、不慮の事故により大変な大怪我をされました。自宅周辺の点検作業に出た大西さんは、屋内で倒れているのを発見され、直ちに「加古川市民病院」に救急搬送され、夕刻から頭部裂傷部などの緊急手術（約5時間）が執り行われ、その後1カ月ほど入院治療されました。

病状の安定をみて、6月20日、同市内の「順心リハビリテーション病院」へ転院。本格的なリハビリ訓練が行われた結果、意識の快復状況は厳しいものの、これまでの緊急手術やリハビリ病院での手厚い訓練のお陰で、少しずつ病状快復がなされたとのことでした。同院での入院期間が終り、12月10日に同院を退院し、ご自宅近くの民間施設「せいりょう園」に奥様と一緒に移り、更なる病状快復に努めることになったのですが、年明けて突然高熱をだし、それを機に次第に食事もとれなくなりました。最後は点滴による体力維持が図られたとのことです。そして、奥様はじめご家族の皆様の病状快復への強い願いと関係者の献身のリハビリにも拘わらず、誠に残念ながら、5月21日午前、ご家族に見守られながらご逝去されたとのことです。

大西さんは、帆船日本丸第3代船長及び第8代船長として、2度にわたり横浜の帆船日本丸船長を務められました。そして、当ガイドの会発足に際しては財団側の船長として尽力頂き、財団退職後は、ガイド会員としてご活躍頂いたことはご承知の通りです。

また、帆船日本丸が国の重要文化財に指定された平成29年7月の「海の日」に、当時の天皇陛下、皇后陛下が横浜に行幸啓され、帆船日本丸並びに横浜みなと博物館をご視察されました。その時、大西さんは、市民ボランティアによる総帆展帆作業や、「海の日」をお祝いしての「登檣礼」について、両陛下のお傍で説明され、立派にその役割を果たされました。これは、帆船日本丸記念財団にとり記念すべき行事であり、大西さん自身にとっても誇るべき功績として長く関係者の記憶に残ることでしょう。



両陛下へご説明中の大西船長（白制服姿）

最後に、生来歌の苦手な私にとりまして大西さんは、ここ数年誰よりも大事なカラオケ仲間であり、歌の先生でもありました。病気を乗り越えお元気になられた大西さんと横浜のパブレストランで楽しく一緒に歌う日が来ると固く信じていたのですが・・・残念です。大西さん、さようなら。どうぞ安らかにお休みください。

合掌

安田 岩男（帆船日本丸ガイドの会 顧問）

故大西キャプテンを偲ぶ

平成 19（2007）年 3 月、私が完全引退して在宅中、当時日本丸の大西キャプテン（常務理事）から 4 月 29 日の総帆展帆の見学に来団されたいとの連絡を頂いた。それは日本丸の総帆展帆解説の要請であった。

平成 13 年度までは、業務担当常務理事（旧航海訓練所の帆船船長経験者）が解説を担当していたが、人員削減により、船長（常務理事兼務）が展帆の指揮を執りながら説明を行なうこととなった。私は、平成 9 年から富山の旧海王丸財団に勤務していたが、平成 14 年に引き継ぎをして退団の辞令を頂いて以来展帆解説はしていなかった。

展帆当日、事前打合せ会場に行き、説明資料を頂き、展帆作業と午後の畳帆作業を見学した。船長が指揮を執りながら一般の見学者に、どのように説明を行なうか関心を持っていて、本船の周辺を移動しながら注意して様子を窺った。ドックサイド周辺は、祝日で賑わい行事が多く、遊具もフル稼働、ストリート・ミュージシャンの大音声など雑音が響き、キャプテンやマスト指揮者のオーダーが十分に行き届かないと思われた。早速財団の行事担当者（課長クラス）に現場で、研修を受けたボランティアといえども素人、まして月に 1 回程度の作業では不慣れで危険きわまりない、少なくとも作業時間中は静肅にして頂くよう説明した。

その後財団内で検討し、退職した元船長の小生に解説を依頼してきたのは、7 月下旬で、8 月 26 日の総帆展帆から行なうこととなった。展帆当日、周辺の騒音に注意しながら説明を行なった。遊具等の騒音は、少々控えめになったと思われた。次第に作業中の騒音は少なくなった。遊具の場所も移動し、今では騒音に悩まされることは殆ど無くなった。

大西キャプテンとは、昭和 42（1967）年、カナダ 100 年祭の遠洋航海で彼が実習生、私が次席 3 等航海士で海王丸に乗船以来の付き合いであった。その航海中、船上で相撲大会をしたいからキャンバス製の土俵を作るよう依頼され、甲板部に作って貰った。船の第一教室の広さに合った土俵のサイズを考慮して作製した。カナダからハワイに向かう海面静かな航海中、第 1 回太平洋場所が開催された。優勝は実習生チーム、2 位は士官チーム等々楽しい雰囲気であった。私も、学生時代相撲部に籍を置いたことから、実現に協力した。

一昨年、日本丸ガイドボランティアで一緒になったとき、当時の洋上相撲大会の思い出と、彼が高校時代兵庫県大会で活躍したことを懐かしんで話してくれた。今から思うと、別れを予感していたのかなとも思う。

彼とは、1988 年オーストラリア 200 年祭のシドニー航海で乗り合わせたのが、現役最後となつたが、常に真面目に業務にまた実習生の指導に当たつていた。

カラオケで精一杯美声を張り上げて唄っていた姿が懐かしい。ご冥福を祈ります。

望月 二朗

大西典一さんを偲ぶ

大西会員は帆船日本丸ガイド会誌創刊号以来の名ライターでした。また、懇親会の後の二次会等では、大いにカラオケを楽しんでおられました。

本誌に掲載された記事を振り返り、ありし日の姿を偲びつつ、ここに改めてご冥福をお祈りいたします。

大西さんのガイド会誌寄稿題名と想い出写真

創刊号・・・「帆船日本丸ガイド」設立への道のり

第6号・・・横浜港カッターレースと「カモメ会」賛歌

第7号・・・天皇皇后両陛下行幸啓 帆船日本丸ご視察説明役顛末記

第8号・・・日本丸保存事業と一号ドックのこぼれ話

第9号・・・故大本直宏船長を悼む

第10号・・・INGATAN INDONESIA(インドネシアの思い出)

第12号・・・代表幹事就任のご挨拶

日本丸でのシドニー航海(橋と日本丸)

第13号・・・リフレッシュなった日本丸記念財団への思い

練習船での相撲大会



元気な頃の大西さん・・・二次会ではカラオケを大いに楽しんだ。十八番は星野哲郎作詞「浜っこマドロス」など。



展帆ボランティアによる登檣礼



上皇上皇后両陛下行幸啓記念碑

会誌編集長

会員寄稿

なんでも屋船長奮闘記（国際船舶の思い出）

船藏 和久



1. はじめに

1999 年の「GMDSS」の改正によって海上無線通信士の資格要件にモールス符号の送受信等の特殊技能が不要となった。また、それに先立つ 1996 年には、日本籍船に外国人船員の配乗を可能とする*「国際船舶制度」がスタートした。これにより外航船社では、通信士資格をもった日本人を配乗すれば、日本籍船でも外国人との混乗が可能となった。NYK 及び KL は、出来る限り負担の少ない豪州航路の鉱石船でスタートしたが、当方が在籍した MOL ではそんな優しい配慮はなく、寄港地の多いコンテナ船で開始した。当方は、陸勤中に GMDSS の三級無線通信士の国家試験に合格していたため、休暇明けの 2000 年 9 月に当社第一号の GMDSS 通信士兼任の船長として豪州航路のコンテナ船「さざんくろす丸（G/T 35,234）」に乗船した。久し振りのコンテナ船はびっくりするやら嬉しいやらであったが、その後に大変な激務が待っていることなど露ほども知らず、知らぬが仮だった。同船では当方と機関長のみが日本人で、その他は全員外国人だった。当時の MOL では、GMDSS の海上無線通信士（三級）の資格を持っている職員は数名で、船長に限ると当方のみだったため白羽の矢が当たるのは必然だった。

2. 船長兼通信長兼・・・

乗船中は、船長兼通信長・事務長の二刀流、かつ衛生管理者として疾病者の対応や医薬品の管理も担当した。更に比国人の給与の計算・支払い、食糧金の管理等、実務は多岐にわたり連日大忙しだった。

本船は、日本（横浜、清水、四日市、名古屋、大阪）、韓国（釜山）に寄港したあと豪州諸港を巡る配船だった。日本籍船のため乗組員の交代があれば、雇入れ止め手続きで船長自ら海運局に行くこともあった。水先人が嚮導中は船橋でアテンドし、水先人が下船すれば、通信長として仕出港及び仕向港にそれぞれ Dep. Notice 及び Arr. Notice を送信しなければならなかった。横浜港を深夜に出港し、清水、四日市を経由して同日深夜に名古屋に入港したこともある。仮眠すら取れないような状況だったが、当時は未だ 50 歳だからやり切れたのだろうと思う。極東最終の釜山港を出港すると揚地の豪州に向か、ひたすら航海を続けるのみで、溜まった疲れはこの間で一挙に回復していった。豪州の寄港地は、シドニー、メルボルン、そしてブリスベンだった。豪州各港でも、入出港書類の作成、入出港関連通信の発受、入出港 S/B の立ち合い、官憲対応。何でもかんでもやらなければならなかった。

3. メルボルン港での AMSA インスペクション

豪州は、ポートステートコントロール（以下、AMSA）が世界で最も厳しいと言われて

いた。重大な違反が発見されると改善するまで出港は認められない。本船と乗組員の安全を確保するためには、当然のことであるが、とにかくシビアな検査が実施される。予てから安全設備の適切な整備と必要な法的訓練などを確実に実施し、安全装置・機器の操作にも精通し、かつ記録も保存しておかなければならない。

ある航海のメルボルン港において、荷役終了後に出港 S/B をして水先人の到着を待っていると岸壁から官憲風の男性数人が乗船してきた。彼らはそのまま船橋を訪れ「AMSA である。本船の GMDSS 通信士は誰か？」と聞いてきた。「船長が兼任しています。」と伝えると少し驚き、「AMSA インスペクションの一環で通信士の実務の技量を確認する。」とのこと。「まもなく出港する時間だが、どうしても今ですか。」と伺うと「AMSA の検査が優先。」として検査が始まった。あれこれ質問され何とか凌いでいたが、最後に「MF/HF 通信機でメルボルン・ラジオを呼び出して緊急通話のテストを実施するように」と実技のテストを命じられた。日本人の機関長をはじめ、乗組員の誰も無線実務の知識・サポートもなく、如何ともし難い状況だった。孤軍奮闘、覚悟を決めて同局の周波数等を調べ、どうにかメルボルン・ラジオ（無線局）を呼び出すことができ、交信通話も成功することができた。交信が出来ず検査不適合の場合は、出港停止はもとより陸上にて再教育が課せられるところだったと聞き、会社に迷惑を掛けずに済んだと胸を撫でおろした。後日、本社の海務部通信課長より一連の対応について「よく頑張った。」とお褒めを戴いたが、今となつては、AMSA も少し手心を加えて、下駄を履かせてくれたに違いないと思っている。

4. 荷役作業でヒヤリ

比国人の一航士は、一所懸命頑張っていたが、それでも大事なところでは、船長として眼を光らせておく必要があった。通常、豪州最終のブリスベーン出港時は略満船となりドラフトは喫水線一杯となる。毎回、一航士には、積み切り時の脚（喫水）に注意を払うようアドバイスしていた。ある航海のブリスベーンにおいて、荷役終了が深夜に及んだ時に、何か胸騒ぎがするため岸壁に降りて喫水線を見たところ、驚くなかれ満載喫水線が既に海中に沈んでいたのである。直ちに事務室に駆け戻り、一航士を探したが、仮眠中だった。冷静になって、事務室の傾斜計に視線を向けると僅かに船体が岸壁側に傾斜していたので船体姿勢をアップライトに修正すれば危機回避できると思った。飛び起きて来た一航士には、注意するとともに状況を説明し、左右タンクのバラスト水によるヒール調整をするよう指示した。荷役終了間際だったが、この対応でトラブルを解消することができた。いやはやであるが、比国人の一航士には、いい勉強になったと思う。

5. 冷凍コンテナとの格闘

復航海は、冷凍コンテナ（以下“レフコン”）を約 600 個積む。モニタリングシステムの監視パネルが船橋に設置されており、異常があればアラームしてランプが点滅する。船橋の当直員は、アラームが鳴れば冷凍コンテナ担当の機関士に連絡することになっていたが、

この連携が不十分なことが多々発生していた。レフコンの異常については、都度現状を本社宛てに報告する必要があり、これも通信長たる当方の daily work だった。エンジニアの見解を聞き、英文の作成から送受信まで行う。当時は、レフコンの機器不良や故障がやたら多いため、航海中は終日振り回されていた。モニタリングシステムの信頼性もこの頃はイマイチだったため、監視の精度を高めるために毎日全てのレフコンを甲板部員に現場チェックしてもらっていた。オンドッキ及びホールド内の全レフコン約 600 個を平均 1 分ずつ見て回ると 600 分もかかる。即ちマンパワーは 10 時間にもなる。大変な労力だが、この確実な現場チェックでレフコントラブルの早期発見と応急処置が大きく改善され、その後荷主からのカーゴケアに対する評価が格段に向上した。

6. 終わりに

毎日悲喜交々だったが、振り返ると楽しく充実した 8 か月だった。国際船舶になる前の本船は、定年前の船機長たちに大人気で、短期（1-2 航海）で交代が繰り返されており、先輩方は、豪州各港でゴルフを満喫していたようである。ある時、シドニー入港の際にパイロットに「入港したら、ゴルフですか？」と聞かれた。「そんな暇はありません。」と応えると怪訝な顔で「以前は本船が入港すると、多くの日本人乗組員がゴルフバッグを担いで上陸していた。テレビニュースで観たことがある。」とのこと。「現在は、日本人 2 名で他は比国人の混乗船であり、そんな余裕はありません。」と真顔で応えざるを得なかった。また、名物の代理店員が、入港するたびに「キャプテン、まだ乗ってるのかい。」と不思議がっていた。「当社に通信長の免許を持った船長が他にいないから」と何回も説明したが、国際船舶制度を理解していたかどうか。結局 8 か月も乗船していたが、当然ゴルフの機会はなかった。戦争のような毎日を送っていたが、何かと補佐してくれた日本人機関長を始め比国人乗組員もいつも一所懸命努力し、協力してくれた。お蔭で大きな事故・トラブルはなく大変感謝している。

豪州最終のブリスベーンを出港すると日本まで穏やかで紺碧な海原を航海する。航海中もメールを始め何かと追い捲られてはいたが、愛嬌と人徳があり能力満点の機関長と二人で囲む夕食と一杯は、何にも代えがたい幸せなひと時だった。

また、数年後に東京湾水先人としてコンテナ船を嚮導中の時だった。ブリッジの比国人船長の所作が何となく日本人っぽくて懐かしいと感じ、よくよく彼の顔を見て驚いた。同船長は、かつての「さざんくろす丸」の 3 等航海士だったのである。教え子との再会は、驚天動地、感動・感激だった。こんな出会いは、海の神様のお導きだと思っている。

以上

* 註：国際船舶制度

我が国外航海運の国際競争力を確保し、日本籍船の減少に歯止めをかけるべく、日本籍船のうち国際海上輸送の確保上で重要な船舶を「国際船舶」と位置づけ、海外への譲渡、貸渡について届出制・中止勧告制を取る一方、税制上の支援措置を講ずるとともに、外国人船員の配乗を可能にする制度。平成 8 年(1996) に発足。



大東亜戦争

山田 徹郎

・はじめに

今年は昭和100年、戦後80年の節目の年である。GHQの指導により「太平洋戦争」と呼称させられ、教科書、マスコミで使われているが、日本人としてはあくまでも「太東亜戦争」と言うべしと考える者である。歴史家の会田雄次の「アーロン収容所」に書かれている如く、西欧人はアジア人種を人間として見ておらず、先の大戦を契機として戦後多くの東南アジア諸国が次々と独立して世界の歴史が大きく替えられたことは紛れもない事実である。この原稿を書き始めた今日は5月27日、「海軍記念日」であった。こんな言葉がすぐに浮かぶということは、私の生まれたのが昭和15年、今では数少ない戦前生まれの一人ということなのかも知れない。この年は西暦1940年、皇紀2600年でもあり、非常に記憶し易い。又、この年生まれの我々の中には「紀」を付した名前が多い

・我が家と大東亜戦争

南アルプス、中央アルプスの3,000m級の山々に囲まれた信州伊那谷で生まれ、人口密度が少なく、かつ大きな工場もなかったことから、原子爆弾を始め40万人の非戦闘員を殺戮した米軍の無差別爆撃を受けることは全くなかった。一度だけ防空壕に入った記憶はあるが、B29が大空に描いた飛行機雲とその爆音はトラウマとして残っており、未だに飛行機の爆音を聞くと何となく不安な気持ちにさせられる。

父は40代後半で小さな村の国民学校の校長として赴任しており、一家は学校のすぐ上にあった校長住宅に住んでいた。戦争末期、満蒙開拓団として多くの村人が一家をあげて大陸に移住して行った。昭和20年8月9日、日ソ中立条約を破ってソ連が参戦したことで終戦となり、ソ連軍による虐殺略奪行為により多くの村人たちが集団自決を余儀なくされた。それを知った当時の村長が名家でもあった自宅の梁で縊死した。父も校長として何らかの係わりがあったのか、やはり若くして家族の前から姿を消すこととなり、私の家でも大きな戦争の爪痕が残されることとなった。

GHQにより、新たな日本国憲法が制定され、戦争放棄が規定されたことで「もう戦争をしなくても良いのだ」と小学校入学1年前の自分でもホッとした記憶がある。

・特攻

昭和38年日本丸の遠洋航海で、初めて金門橋の下を航行してサンフランシスコに入港した。下から見上げた橋は高さもあり巨大そのもの、こんな物が既に戦前に建造されていたことを目の当たりにして「こんな国と近代戦争をして勝てる筈がない」ことを実感した。

F.D.R（フランクリン・德拉ノ・ルーズベルト大統領）の策略にまんまと乗って米国と戦うことになり、開戦 6 カ月後のミッドウェー海戦で正規空母 4 隻と熟練搭乗員の多くを失って以来劣勢は続き、時日の経過とともにその工業力の差が歴然として来る。あとは必然的に肉弾戦しかない。作戦の外道と認識してはいたが、もうそれでしか対応できなくなる。多くの書籍、TV ドラマ、映画などでその悲劇は知られており散っていった若者達の遺書は靖国神社の遊就館、特攻基地館などで、多くの日本人が知ることが出来る。出撃イコール死という作戦の訓練中に書かれた遺書は殊の外我々の心を打つ。若者が死を前にして、少しでもその精神を高め、せめて最後は美しい心を持つことで後に続くことを信じ、家族のため延いては日本の為にと自分自身を納得させるしかなかったのではないか。これらの事実が現在の教育の場で語られるはあるのだろうか。私は過分にして知らない。

パリオリンピック卓球女子シングルス銅メダルの早田ひな選手の言葉「鹿児島の特攻平和会館に行って、生きていること、当たり前に卓球が出来ていることが、当たり前ではないということを感じたい」このような若者もいるということに少しばかりは救われる気持ちがする。

水先人として嚮導中、直前を漁船が猛スピードで横切るのを見た外国人船長は一様に「おお、カミカゼ！」と言う。又、9・11 のテロ行為等を日本の特攻作戦と同一視する声もある。しかし、徹底的に異なるのは、「あくまでも特攻の目標は相手の戦闘艦船であり、テロや米軍の無差別攻撃は無辜の民をも含んでいる」と外国人船長と話したこともある。

戦後の東京裁判という勝者の敗者に対する一方的断罪により、80 年後も日本は未だに侵略国家として見なされている。侵略の定義は「敗戦国の起こした軍事行動である」との説もあり、これらのことを持てて亡くなられた方達はどうに感じておられるのだろうか。



防衛省市ヶ谷記念館：旧陸軍士官学校本部の一部を解体・移設し復元公開中



極東軍事裁判が行われた大講堂



若くして散った特攻隊員：知覧特攻平和会館

・終戦時の陸士在学中の生徒は・・・・

兄は、陸軍士官学校在学中に昭和 20 年 8 月 15 日を迎えた。その時の陸士生徒達は如何なる心境であったかを綴った兄の手記があり、少しでも多くの方にそのような若者達も含めた人々が戦後の日本の復興に与ったことを知って頂きたく、その一部を掲載させて頂くことにする。

・・・・・

昭和20年8月15日・・その日、日本はアメリカを始めとする連合国に「無条件降伏」した。「戦局利にあらず、只玉碎あるのみ」と観念して、戦陣訓を胸に死を覚悟して日々重ねている私たちにとって、それは正に晴天の霹靂であった。

当時、陸軍予科士官学校の生徒として、埼玉県寄居町の小学校舎に疎開していた私たちは、8月6日、9日と広島・長崎を相次いで壊滅させた恐るべき原子爆弾に対抗すべく、「蛸壺式」防空壕掘りをしていたのが、突如集合命令が下り、「天皇陛下の重大放送が行われる」というので、急遽学校へ引き返し、一同整列、執銃、不動の姿勢をとって、ラジオから微かに聞こえて来る「玉音」に固唾を呑んで耳を傾けたのであった。

それは実に日本国民にとって、開闢以来と言うべき歴史的瞬間であった。「朕深く世界の大勢と帝国の現状とに鑑み非常の措置をもって時局を収拾せんと欲し、ここに忠良なる汝臣民に告ぐ、朕は帝国をして米英支蘇四国に対し、その共同宣言受託する旨通告せしめたり・・・・」始めのうちは、良く聞き取れなかったが、「耐え難きを耐え忍び難きを忍びて万世の為に太平を開かんと欲す」というあたりで漸く意味が飲み込めてきたようだ。信じられなかった。しかし、戦争はついに終わったのだ。息づまるような静寂・・・と、突然堰を切ったように、あちらからもこちらからも嗚咽が噴き出し、互いに抱き合って男泣きに泣くばかり・・・。無理もない、今が今まで死の一歩手前まで追い詰められていたお互いが、突然「生きる」ことが許されたのだから。あの時の思いを私は決して忘れる事は出来ないし、また絶対に忘れてはならない。

満員の列車を乗り継いで、再び生きて帰ることはあるまいと諦めていた故郷へ帰り着いたその日、家族9人が囲んだ食卓の上には、茹でたじゃがいもと塩がちょっぴりあるばかり。私が飯盒の蓋に入れて持ち帰った生味噌が、家族にとってはこの上ないご馳走という惨めさ。それからの日々は、親子9人が何とかして食いつなぐために、空き腹を抱え眼を光らせて、田畠の土手に雑草をあさり、山に分け入って食べられる限りの木の芽を摘み取って来なければならなかつた。明けても暮れても、いもと菜っ葉と雑草と、乏しい塩と貴重な味噌をお湯で膨らませた雑炊が、命をつなぐ唯一の糧であった。



アルプスの眺め：飯島町千人塚公園

・・・・・

最後に、元ガイドの会北沢大先輩を偲んで我が信州の自慢話（？）をひとつ。

交通違反で重要視されている信号のない横断歩道での一時停止。数年前のTV報道で、この一時停止義務が守られているのは全国平均で2割にも満たないそうです。ところが、長野県ではほぼ8割守られており、かつ道を譲られた歩行者が軽く会釈しながら小走りに渡り終えているそうです。もっとも、最近は警察が厳しく取り締まるようになって、全国的にもかなり改善されているようではあるが・・・・

以上

日本丸でお相手した外国人あれこれ（第6話）



片山 瑞穂

昨年の夏は特に猛暑にみまわれ、熱中症警戒アラートがまかり通った。そのような中でも日本丸見学客はあり、「お暑い中をご来船頂き…。」と挨拶すると「イヤーこの程度なら慣れています」と云う家族の客があった。どちらから?と聞いたら沖縄からとのこと。暑さには慣れている様子。以前にロンドンに出張したときに欧洲では珍しい高温の日（…と云っても30°C程度）が続き、乗ったタクシーの運転手に「暑いですね」と声をかけたら、「自分はこのくらいがちょうどいい。」と云うので、理由を聞いてみたら両親ともインドの熱帯地方からロンドンに移り住んでいて、自分はロンドン生まれで経験がないが暑さには強い体质だとのことのことであった。

… DNA の違いでしょうか。熱中症警戒アラートの余談です。

★ 海のない国ベラルーシ ★

欧洲人と思われる風貌の夫婦が来船。何か視線が定まらないで声をかけたら「船のことは何も分からぬから案内してくれ。」とのこと。見学客の中には謙遜してこういう人も多いので、一通りの案内を始めたがどうも反応がおかしいので、「どちらから来られた?」と聞いたら「ベラルーシから来た。」との返事。一瞬“どこだっけ?”と思いを巡らせたら、中央アジアで元ソ連邦の国であることに思い付いた。「旧ソ連の国ですね。」と符丁を合わせた。自分は行ったこともなく、知人もいないので、全くの先入観なし。先方も船のことを知らないというが本当に無知で、勿論海もなく大きな川もなく、海上貿易と云うことも馴染みがない様子。

日本丸の一般客には、船の概念は承知で見学に来て、船内の詳細とか目的とかを知りたくて興味を持ってくる人が多いが、今回、何から説明して良いか戸惑った。先ず船という物、目的や、航海、設備や装置の説明に辿り着く前に基本から搔い摘んで説明を始めた。

ベラルーシは、国の方針がデジタル化・技術化の促進であり、話題になっているそうで、装置にはそれなりに興味があるようなので、一つ一つ説明する。

船の種類、目的、推進、転針、安全対策、教育…。日本丸は練習船ではあるが、船の話題をするにはすべてが揃っていると云える。時間をかけて、触りながら、見学を堪能したようだ。

たまたま、この原稿を書き始めた数日後に、TVの番組で、「ベラルーシで日本人がスペイ容疑で保護された」とのニュースを耳にした。自分は知らなかったが、真意は別にして、国としてこれほどの話題になる程重要視されていることに驚かされた。さらに注意し

て報道に関心を持ってみると、独裁国家で政治的にも揉めていることが分かり、これからも注目しなければならないほどの国であることを知った。

考えてみたら英語は母国語ではない筈。外国との交流もあまりなさそうな国で一般庶民が英語をしゃべるとは、“普通の人”ではなかったのかもしれない。

この機会に関連して、資料を集めてベラルーシのことを少々勉強させてもらった。

ベラルーシは、周辺をロシア、ポーランド、リトアニア、ラトビア、ウクライナに囲まれた平原地帯での平坦な国土である。地理的に、東西と南北の交通が交差する位置にあるベラルーシは、周辺諸国による侵略や支配などが繰り返されてきた歴史を持つ。



大きくは13世紀、14世紀、18世紀に侵攻と占領があり、20世紀に入ってソビエト連邦、第二次世界大戦時はドイツ軍に占領され、周辺国の政治・経済状況に国民や国土が大きく影響を受けて来た。ロシア帝国など、多くの国家が様々な時代に現在のベラルーシ地域を支配していた。

国民は8割強がベラルーシ人で、他はロシアなど周辺国人で占められているが、母国語はベラルーシ語とロシア語が国家語として憲法で定められていると云う。ところが、ベラルーシ語で会話できない国民が多く、家庭内でも7割の人がロシア語を使っていると云う。この違いは、読めるが話せないと云う、聞けば理解できるが話せないと云う、私達が理解する「日本語の方言」に類似して、ベラルーシ語とロシア語の違いは、極端に違う方言的なものかもしれない。欧州では国境に近い町村では両国の言葉が混ざったような言葉が使われることが多々ある。

日本との関係では、乳製品の輸出が4割強、逆に無線通信機器を輸入が3割強とあり、理工系教育を重視していた旧ソ連時代からの伝統で、情報技術（IT）分野の人材が豊富である。この辺が、今回の日本丸見学者に該当するところかと思った。

★オランダ—The Netherlands★

オランダから来たと云う夫婦の見学客。最初は普通の挨拶から様子を伺い関心の度合いを探りながら一般的な案内から始めた。かなり船のことに対する興味を持っているようなので、「どちらから?」と尋ねるとオランダからだと云う。そして、逆に「オランダのデン・ハーグと云うところに住んでいるが、デン・ハーグを知っているか?」と聞かれたので、実は、自分も以前にロッテルダムに住んでいたこと



【ミニチュアパーク・マドローダム】

があり、娘がハーグの高校に通っていたし、25分の1スケールでオランダの町並みが再現されている、ミニチュアパークのマドローダムもあり、よく知っていると答えると、急に

親しくなった。

船内の案内は一般的なことに加えて、ご主人が船内設備だけでなく、船舶全般に興味を持ち、ロッテルダムやアムステルダムの港湾設備や港町のことなど所々で話しが弾んだ。

特にロッテルダムの“港湾コントロール”は国民として自慢気であった。欧洲一の港湾都市でありハーバーコントロールも発展していて、私も港湾交通管制システムを見学したことある。

話しあは少々脱線するが、私がロッテルダム駐在の頃、日本の船、特に元いた船社の船やメーカー時代の装置を搭載した船、中には設計に携わった機器を搭載した船など関係ある船の入港時には、都合をつけて訪船することも多かった。その一つで、MOLの自動車運搬船が入港したときのこと、たまたま休日で、家内と娘を連れて訪船した。(写真)

後日談で、被写体の船員は職名で呼んでいたので役職は分かっているが、名前も連絡先も分からずにいた。何十年も経ったある時のこと。MOL OB会でたまたま話題になって、この写真を仲間に見せたら、船長の名前を推察してくれた人がいた。早速OB会名簿で住所を調べたら神戸在住の今泉文夫さんと分かり、手紙を出した。30年ぶりになるが、連絡を取ったらご健在で、大阪湾水先人を廃業後俳句などのOB会誌への投稿、仲間を募ってシーシャンティーを歌ったりして、ご活躍であることがわかった。さらに、今泉さんからの返信で、商船大学の同期で今でも親しく付き合っているという人で“日本丸のガイドをしているという人がいる”と紹介された。なんと、私も会員の日本丸ガイドの会のメンバーでお付き合いのある、岸本宗久さん(東京)と、内田直行さん(神戸)だった。岸本さんは海事補佐人の先輩で海事補佐人会の会長としてご活躍中であり、また内田さんは伊勢湾水先会会長として辣腕を奮われたのち、この会に参加された。

以前、岸本さんには、日本船長協会の会誌「Captain」に投稿を促されて「とらべる・とらぶる」と題して出張先の失敗談などを連載したこともあり、偶然の出会いとは言え、全く喜ばしいことの奇遇の連鎖であった。

(了)



【ロッテルダム港は各荷物取扱い専門のバースが数多くある。】



【左から、家内、娘、小生、船長、一航士、
MOL ロッテルダム駐在員 (船橋にて)】

パイオニアシップ「ありげーたー りばてい」New York へ往く -1

古瀬 文晴



1. (はじめに)

憧れのニューヨーク航路の船に最初に乗船したのは、まだコンテナ船が出現する以前の 1966 年代初頭、ニューヨーク航路の定期船「たこま丸」で、一般的な四角い形のブリッジの船ではなく、船橋内から船尾後方まで常に見渡せる円形ブリッジを採用した斬新なデザインであった。荷役設備は在来船に見られるデリックを装備した船で、ニューヨーク入港前には荷役に使用するデリックブームをデリックポストから斜めに天に向かって立ち上げ、見るからに「絵になる格好のいい船！」であった。岸壁はブルックリン地区にある社船専用岸壁で、現在のコンテナ船のように短時間で荷役が行われると違い数日間に及ぶ停泊が一般的で、上陸する機会を作り岸壁から歩いて、アメリカンドリームを夢みてアメリカに渡った人々が生活をする住宅街を抜けて小高い丘の上にある駅から地下鉄に乗ったが、当時の地下鉄は治安が悪い危険な乗り物という感じではなかった。

やがて時代は変わり、船上のデリックは廃止され、陸上のガントリークレーンでの荷役作業が行われるフルコンテナ船の出現となりニューヨーク航路では 1972 年 9 月に「にゅーよーく丸」が配船されコンテナ船の時代が始まった。

乗組員についても 1980 年代になると、船員制度近代化による少人数で運航する近代化実証実験船の登場により、近代化船に乗船するための航海士、機関士は、現有資格 + 反対職の資格が必要となり、また通信士の場合は、GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System : 「海上における遭難および安全に関する世界的な制度」) が 1992 年 2 月 1 日から導入開始、1999 年 2 月 1 日より完全実施となり、長年慣れ親しんだモールス通信が衛星通信技術やデジタル通信技術等を利用した通信に置き換えられたため、1999 年 2 月にはタイタニック号の時代前より 90 年以上にわたって利用されてきたモールス通信が終焉をむかえ、時刻と周波数を選べばニューヨークからでも直接通信ができた公衆無線電報を長年にわたり取り扱ってきた銚子、長崎両無線局も順次閉鎖に至った。このような状況から通信士も GMDSS へ完全に移行する 1999 年 2 月 1 日までは、近代化船に乗船するためには現有資格 + 航海士もしくは機関士の資格が求められた。このため近代化船要員として 1985 年に 3 級海技士（機関）（会誌 9、10 号投稿）を取得し、機関士（R/E）として乗船していた数年が過ぎた後、更に航海士（R/D）として乗船するため 1988 年に 3 級海技士（航海）を取得し、ニューヨーク航路のパイオニアシップ・コンテナ船「ありげーたー りばてい」に 1990 年 8 月に乗船した。

パイオニアシップは当初、日本籍船のコンテナ船、撒積船等に限定され、乗組員はすべて日本人で、**船舶職員 7 名** 「船長、一航士（D/E）、二航士（D/E）、機関長、一機士（E/D）、二



WTC をバックに にゅーよーく丸

機士(E/D)、通信長(R/D)」と一般船員 4 名「DPC: (Dual Purpose Crew 船舶技士：甲板・機関両用部員) 3 名および司厨長」の合計 11 名。

ニューヨーク航路のようにパナマ運河を通狭するパイオニアシップは、運河の通狭作業が発生するため、DPC を 1 名増員し合計 12 名の体制であった。社内的にはパイオニアシップの通信長(R/D)の人数は 3 名でコンテナ船 2 隻が主体となつたが、予備員の関係もありコンテナ船でもグループ他社の通信長(R/D)に代わることもあった。またパイオニアシップ・撒積船の通信長(R/D)として艤装工事、無線検査等をすべて工務部に一任し、新造船受け取りの 3 日前に他船から転船をして処女航海に船出をしたこともあった。

注) (D/E)とは航海士が機関士の海技免状も取得、(E/D)とは機関士が航海士の海技免状も取得し、通信長(R/D)についても通信士の海技免状のほか航海士の海技免状も取得していることを示す。

2. ニューヨーク航路

ニューヨーク航路のコンテナ船は、昭和海運を除く邦船 5 社のウイークリーサービスが 1972 年に開始され、神戸—Hong Kong—Kaohsiung—神戸—名古屋—東京—Panama Canal—Savannah—New York—Norfolk—Savannah—Panama Canal—東京—神戸の予定で同年 9 月に「にゅーよーく丸」(1,830TEU 積み)を新たに建造・就航し、更に翌年「にゅーじゃーじー丸」を建造・投入した。その後、より多くのコンテナを運ぶため、「ありげーたー りばてい "ALLIGATOR LIBERTY"」(2,522TEU 積み)が船名に「丸」のつかない日本籍船として 1986 年に建造され、近代化実証実験船パイオニアシップとしてデビューすることになった。



1990 年 8 月 29 日に東京で乗船、前任者(R/D)と航海士としての当直及び職務内容、通信長としての当直及び通信機器等の引継ぎ、さらに 1970 年代から事務長は乗船せず、通信長がその職務管理者となっており、船内経理ほか船内事務、船内食糧、事務部管理、入出港の官憲の応接、入出港に必要なクリヤランス、米国クルービザの発給状況などの確認と衛生管理者等の引継ぎを済ませた。その中で、米国クルービザについては、海務部船員課より在日米国大使館領事部に申請をした本船乗組員全員分のビザは、審査・発給までに時間を要するため発給後、船員課より本船最初の米国入港地代理店宛空輸することが通例であった。引継ぎ後、同日夕刻にパナマ向け出港、パナマまで約 15 日間、ワンラウンド約 60 日の航海が始まった（以下当時の Sailing Schedule (Voy No.23)によるもの）。

パイオニアシップの通信長(R/D)の業務内容は、入港・出港・航海中とも一般船の 3 航士の業務内容と変わりはなく、航海当直については午前中の当直を通信長(R/D)が、夜間の当直を 2 機士(E/D)が担当、午後は無線室で通信長の業務と入港地のパナマ、米国の入出港関係書類のほか、現地での食料品等購入関係書類の作成・準備をする必要があった。

9月13日夕刻バルボア入港、通行料の基本となる関係書類提出。翌朝に軍艦、客船、コンテナ船の順に船団を組み運河に入り太平洋側のロックを登り標高26mのガツン湖を通り大西洋側のロックを下り9月14日夕刻前にクリストバルに到着した。



クリストバルから3日間航海後の9月17日サバンナ川を約10マイルほど遡った最初の米国入港地サバンナに到着。映画「風と共に去りぬ」の舞台となったジョージア州で、かつて南北戦争の激戦地アトランタの外港でもある。Q.I.Cの手続きのうち、Q(検疫)については無線検疫に合格し、I(入国管理)については無事にクルービザが東京から届いており、いわゆる「顔見せ」は本人と入国管理官との対面で行われ、空輸されたクルービザのほか船員手帳、航海中に作成した上陸許可証、その他関係書類等提示すると、管理官は10cm以上もある分厚い黒い表紙のリストをめくりながら、ブラックリストに記載されていないかを確認をして許可のサインをした。C(税関)については、書類審査などの応対で終了した。またUS Coast Guard検査官の来船はなし。

サバンナは1996年夏のオリンピックのセイリング競技の開催地でもあったが、見どころはリバー・ストリートと呼ばれる歴史地区で、昔から絹や綿花の輸出が盛んな時代の倉庫群が歴史の重さを感じさせた。出港は翌9月18日であった。



やがて、水平線上に摩天楼の姿が見え始め、時間とともにその姿が徐々に大きく迫ってその全貌を現したときニューヨークに船で入港する者が味わえる独特の感動があった。

ニューヨーク州とニュージャージー州の間を流れるハドソン川を遡れば、自由の女神像を左舷に見ながらやがて右舷にバッティーパークが、さらに遡れば113年前にニューヨーク到着まであと3日という乗船客の期待の中で、大西洋上で氷山に衝突し深海に没したタイタニック号も着岸したであろうマンハッタンの客船岸壁となる。



「ありげーたーりばてい」は、マンハッタンのWORLD TRADE CENTER(WTC)と、リバティー島にある自由の女神像を右舷に遠望し、左舷のステン島を見ながらニューヨーク州とニュージャージー州の境界線となっている水路を進みニュージャージー州ニューアークのコンテナターミナルに9月19日に入港した。

2001年9月11日の同時多発テロ攻撃により、WORLD TRADE CENTERの北棟と南棟が崩壊し、日本人24名を含め2,977名の方々が犠牲になった。「ありげーたーりばてい」に乗船していたころのニューヨーク支店は、あの悲劇のWORLD TRADE CENTER(北棟2211)にあったが、テロ攻撃以前に支店を他の地区に移転をしていたため難を逃れた。

現在、WTCの跡地はグラウンド・ゼロと呼ばれ、National September 11 Memorial & Museumとして2011年に開業、犠牲者を慰靈するために慰靈碑が設けられている。(終)

日本丸ガイド雑感—帆船練習船



林 作治

重要文化財・帆船日本丸のガイドも長くなるとマンネリを感じることがあります。そこで、「諸先輩が残してくれた練習帆船の効用」等について思いつくままに書いて見ました。今更と言われそうですが自らのガイドの励みにとの覚え書きです。

帆船日本丸ガイドの強力なバックボーンは現役の帆船日本丸、海王丸の活躍です。今般2018年登檣訓練中海技短大生落下事故以来止めていた展帆実習訓練を漸く再開したと聞き、帆船ガイドをする者として安堵の気持ちです。帆船練習船の末永い継続を願っています。

ガイドは見学する方々の年代、団体、興味の程度などによって内容を変えながらガイドマニュアルに沿って案内しています。登檣訓練、節水方法、セール・ベンディング、端艇訓練、タンツウ、主機関などの説明など共に展帆航海の状況をエピソードを加えて話しています。「日没5分前、夜航海に備えハッヂオーニング、スカイライトカバー掛け、歌舞音曲、遊戯止め」の号令と共にわずかに傾いて走る帆船日本丸から文明の騒音が消え、波と風と帆の音しか聞こえない沈黙の時間の情景を実感してもらうのは難しいのですが、これこそが帆船の航海訓練だと知ってもらいたく語っています。

練習帆船については、長い歴史と航海訓練所（現海技教育機構）の船長や関係者の方々の豊富な体験と経験をもとに書かれた海の知識と運航技術が数多く発表されており、それらも適宜ガイドに使わせてもらっています。

太平洋の白鳥と言われた大型帆船日本丸には、船自体に何かひきつける魅力があり絵になると思っているのは私だけでしょうか。その帆船が船員を育て、船員なくしては日本の経済生活が成り立たないことを説明すると、大方の見学者に理解してもらえます。しかし一般国民の生活に密着している実感はないように思えます。見学者の多くは、便利且つ安全重視の社会環境と満たされた生活の中で、海との交わりが少なく海洋の自然を実感として捉えがたいため、帆船の魅力も訓練も十分判ってもらえない歯がゆさを感じています。

嘗て「よく聞く海のロマン、それは具体的にはどういうこと？」と問われたことが時々ありました。「海のロマンとは、夢や冒険の要素を持ち日常的ではない事柄で、ある程度危険を伴い未知との遭遇や達成感にあふれる感動的なものを与えてくれるのが海であり帆船である」との経験豊富な帆船船長の記述に納得し、この言葉を紹介しましたが果たして解ってもらえたかは自信がありませんでした。（編集註：海のロマン：AI回答「冒険心や未知への憧れ、そして海が持つ壮大な物語や歴史に魅せられる感情を指す」）

現在の情報社会は台風、地震、津波、豪雨等など防災絡みの情報を豊富に前広に知らせてくれています。また世界各地の発生し起こっている環境汚染、異常気象、異常乾燥による自然災害は増加、巨大化の傾向にあり“想定外”的言葉を使って日々報道されています。人類が希求する平和と静穏な安住の地の確保は益々遠のき、達成困難な時代になっていきます。海の自然環境は陸とは異なり、変化が激しく厳しいものがあります。広い海洋はまだまだ情報が少なく未知の自然が多くあります。そして、予想外に発達し強大化した猛烈な台風、低気圧、うねり、豪雨に直面する機会が多くなってきています。当然のことながら対処する運航技術・能力が海技者に求められています。技術革新船を過信し経済優先では安全運航、安全輸送を達成するには限界あります。船の安全は海と戦うのではなく海との共生で守られています。“克服していると思っている船員はいません”と見学者に説明しても容易に理解されませんが・・・。

異常発達する低気圧や超大型台風などによる海難、陸では無事故を誇るJR新幹線の事故、自動車交通事故、老朽化等による道路の陥没・マンホール内落下死亡事故、原子力発電所の放射性物質漏れによる安全神話の崩壊など、事故災害はなくなりません。机上の知識は抜群であっても経験と現場力不足にも原因があるとされています。

帆船練習船は、現場力・知識の体験する訓練の場であり、他の教育機関とは違う特色がある教育制度です。船の運航技術の特性は瞬間的に危険や脅威を察知し判断し行動する実践力、チーム力であり直面する危険を前にパニック、思考の混乱、無力状態が生じない気力と体力を養成する教育です。合理化・機械化され大型化された革新船であっても想定外の自然の脅威に遭遇し対処できずに苦戦を強いられた報告をよく聞きます。帆船練習船は机上では得られない実践訓練を経て、十分とは言えないまでも海洋の未知の危険、未知のものへの畏れに対する想像力を育み危険回避する手段の第一歩と考えます。

今般海運大手3社が練習船を建造寄付してくれるとの報道がありましたが、海技者OBとしては喜びに耐えません。できれば帆船をと言いたいところですが経済優先と技術革新の過信、即戦力を望む業界では難しそうです。しかし、明治この方の船員教育であり世界のトップクラスにある日本の伝統ある海運教育の基盤は帆船であることを忘れてはならないと思っています。

現在の海運は輸送と言う狭い世界ではなく膨張する消費や経済を支える物流を主体に、海運産業に係る造船、機器の開発、海上での海底資源開発・保管・貯蔵等を含む所謂海事クラスターと言われる幅広く奥行きの深い企業活動となっています。求め



られる人材は運航技術のみでなく海の経験と知識を兼ね備え安全を管理維持する現場力のある海技者です。現場力は一朝一夕にできるものではなく経験と訓練によって培われることは今でも変わりません。

かつて、商船学校の特色は全寮制であり、練習船、造船所などの実習訓練を通してチーム・リーダーとなれるよう教育され、卒業したのでした。企業もその点を認め採用してくれていたと思います。全寮制はなくなった後も、練習船教育と訓練は継続されており、これからも基本的には、現教育システムを継続してもらいたいと願う者です。国家試験はパスしても気候変動と共に変貌し凶暴化するであろう現場の海で対処する能力と技術の訓練がなければ一般大学と変わりはありません。明治に始まる練習船による乗船訓練と安全運航訓練の歴史は、日本の船員教育が間違っているかったことを証明しており、これからも継続してもらいたいと願う者です。

繰り返しますが、船に乗っている限り自然には抵抗はできません。海にはまだまだ未知の自然があり抵抗は事故に繋がり安全運航を阻害します。海と調和することが安全運航に繋がります。帆船練習船の良さは自らの力で仲間と一緒に汗を流し、波、風、海に慣れることであります危険もあるが緊張もあり集中力を学ぶ機会です。費用の掛かる贅沢な帆船教育・訓練ですが、未来のあるべき地球環境維持のためにも継続してほしいと思います。

経済効果や効率を重視する風潮にある時代にあって空、波、風と向かい合って海の自然を体験・経験する機会をこれからも若者の夢に加えてほしいと思います。若者の海離れと言うより歴史的に海洋民族でないため大型帆船で航海する広大な日々変化する海洋の魅力を知らないのが実情だと思います。どの分野にも現場でなければ伝えられない技術があり技術を身に着けるには経験する現場が必要です。帆船練習船は自然と共生するための基礎を教えてくれます。これからも何が待ち受けるかわからない海洋の自然、その危険の予知と船の安全への想像力と実践力を知る人材が今以上に海上でも陸上で求められると思います。

海の諸先輩が言い続けてきた内容の繰り返しだけでは一般国民になじみの薄いと言われる船と海運産業を是非知ってもらいたいと願い、年寄の繰り言と思いながらもガイドをしています。

終り



わたしの「夢」



安田 岩男

1. はじめに

前 14 号で、米原代表が「夢」というタイトルで、夢にまつわる楽しいお話を書いていた。これを受けたかたちで、私も「わたしの「夢」」を書いてみることにした。

米原さんは、初めに夢に関する学術的な分析というか背景を述べ、睡眠中の脳の活動などについても分析・言及している。その後、彼は自分の見た夢として、船の夢を挙げ、その一番に「渓流を遡る」というタイトルで、川幅の狭い、しかも水深が十分でない岩礁の多い河原を航行する夢の事例をあげておられた。

という私も、狭い河原の大小の岩が散在する水深が浅いところを本船で遡る夢をよく見た。これは、航海士として共通して見た「夢」なのかも知れない。

多くの航海士や船長は、私どもと同様、こうした種類の夢を良く見るのだろうか。

2. わたしの「夢」

(1) 渓流を遡航

夢の中で気づいてみたら、本船が走行する河原の両岸には、大小の樹木が茂り、狭い可航水域の中を本船は走っていた。水面上、あちこちに大小の岩が散在する、浅瀬の多い河原だ。私の乗船する本船の水路として、このような危険水域の航行はありえない。“これは大変なことをしてしまった！このままでは本船が座礁してしまう。”と、

いうところで目が覚めた。

“ああ！夢でよかった！”・・・こんな夢を、私はよく見たような気がする。

こうした夢をいつ頃から見るようになったのかは定かでないが、比較的若いころからであろう。それも航海当直で、シングルワッチをするようになってからのような気がする。更にこの夢は、年をとっての航海当直に際しては、若い時以上に安全航海の維持に心掛けなければならないという職業的責任感というか圧迫感が強まってからだと思う。

そのような観点から言うなら、船長になってからも、時々こうした夢を見たような気がする。

さらには、船を下りて、私の場合は横浜市に移って、港湾管理としての業務に従事してからも、4、5年の間に、同様の夢を時々見たように思う。

(2) 猛獣との格闘

次は猛獣との格闘の「夢」だ。この夢は、夢を見た周辺環境というか状況からして、帆船に乗り組んでいるときに見た「夢」の一つである。



大小の岩が散在する河原を遡航

猛獸と言っているが、それが「百獸の王」と言われるライオンであったか、それとも虎であったか、今でははっきり覚えていない。が、どちらかというとライオンの姿をした大きな動物が、「ウオ！ウオ！」・・・と、すさまじい声をだしながら、ボンクに寝ている私の上半身をめがけて襲ってきたのだ。夢の中で、必殺の一打を浴びせて、何とか命拾いはした。そのあとが大変だ。

右手で加えた一打は、相手の心臓部と思って一撃したが、それが何とボンクの4隅を固める角材 (a. 60 mm × b. 60 mm × h. 120 mm) のうち、頭部内側（窓側でない）にある角材を殴っていたのだ。一瞬、握り拳の指が骨折してしまったような激痛が走った。



私の上半身をめがけて襲ってきた

しばらくベッドに横になっていたが、痛みはとても和らぎそうもなかったので、自室を出て廊下を静かに歩き、痛みを紛らわすこととした。深夜、看護長を起こして診てもらうこともできない。士官サロン入口から船長公室入口までの士官通路を2、3往復しているうちに、やっと手の痛みも静まったようなので、自室に帰ってベッドに横になり、静かにしていると、そのうち寝付くことができた。

この何とも無様な1件では、周辺の人たちの睡眠を妨げることのないように、気配りをしながら行動した。通路をうろうろする私の行動を近くの居住者に見られ、翌朝サロンでの格好の話題にされては困るなど心配したが、幸い誰にも気づかれることなく静かに夜が明けた。

私にとっては、こうした「夢」は1回でなく数回、繰り返して似たような「夢」を見た気がする。その背景には、ボンク（ベッド）のような窮屈なところに静かにおさまって、大洋上揺られながら長期航海をするのが性に合わなかったのかも知れない。こうしたときに思い出すのは、家に帰って、畳部屋に大の字になってゆっくり寝ることであった。

当時夢の中での格闘相手は、ライオンやトラだったが、最近北海道から東北の山間部では、ヒグマやツキノワグマが人家の近くに現れ、住民の死亡事故が起きたと報じられている。里山が荒廃し、クマと人の生活圏が重なったことが原因の一つとの指摘がある。困ったことに最近のクマは人を恐れなくなったばかりか襲い掛かって来るというのだ。今後は、クマも夢に現れる猛獸の仲間に加える必要があろう。

（3）空を飛ぶ「夢」



(1)、(2)に挙げたような、心臓に悪い「夢」を見ることとは反対に、その対極にあるといえる「夢」が、空を飛ぶ「夢」であろう。時々ではあるが、私は若いころからこれまでに、この空を飛ぶ「夢」を何度も見た。（記憶が大変怪しくなってきていたが、それでも全部で10数回は見たように思う。）ここで、空を飛ぶ「夢」の中での、「飛び方」をご紹介しよう。

安田流であるが、わたしの「夢」の飛び立ちは、「3段飛び」と「平泳ぎ」を合体させ、斜め前方上空へと一気に飛び立って行くのだ。飛び立つ瞬間に両手と両足を揃え、大きくジャンプする。「3段飛び」、「平泳ぎ」を合体させ飛び立つのだが、その時の姿勢は地面に対して30度から4、50度の角度で行う。両腕、両脚を真っ直ぐ伸ばし、高度50mに達するまで平泳ぎを続ける。その後、周辺の都市環境に合わせ、高度を100m位に上げ、そこで水平飛行にギアーチエンジして飛びつづける。“おお！やっぱり俺は空を飛べるんだ！”と、飛びながら、いつものように「夢」の中で何度も飛べることを確認する。

この「夢」は、翌朝目覚めた後、“ああ、やっぱり昨夜の空の飛行は夢だったのか！”で終わる。でも、この夢は、不思議なことに墜落したことはなく、常に安全着地なのだ。

この空飛ぶ「夢」は、同じ「夢」からの目覚めであっても、その日は一日中、大変がすがしい日というか気持ち良い1日になることが多い。心身共に気持ちの良い1日となる。こんな時は、仕事面でも充実していることが多かった気がする。

高齢になるにつれて、夢を見る頻度が少なくなるといわれている。そういえば最近あまり夢を見ていない。これから少ないチャンスに見る夢は、渓流を遡航・あるいは猛獣と戦うもの等ではなく、大空を優雅に舞う楽しい夢にしたいものだ！

終り

* * * 編集註 * * *

本原稿が届き、掲載紙面調整中に「夢からのサイン？繰り返してみる夢の意味とは？」との記事をネットで見付けたので、ここに参考としてその抜粋を紹介したい。

「夢は私たちの無意識を映し出す鏡であり、感情の奥深くにある側面を明らかにすると⾔われている。繰り返し見る夢には、重要なメッセージが含まれている可能性がある

*落下する：人生における不安やコントロールの喪失を象徴している。ストレスの多い状況への対処の難しさや、不確実な未来への恐れを反映している可能性がある。

*追われる：恐怖や不安から逃れようとする心理を表わす。未解決の感情や葛藤、対処が難しい状況の象徴であることが多い。

*歯が抜ける：自己イメージやコミュニケーションへの不安と関係している。他人からどう思われるかを気にしすぎて、ストレスや不安を感じているのかもしれない。

*空を飛ぶ：自由への憧れや、限界を克服したいという願望の象徴。抑圧的な状況から解放されたい気持ちや、新たな挑戦に向かう意欲を表すことがある。

*学校の試験：準備不足のまま試験を受ける夢は、不安やプレッシャーの表れ。特に仕事や社会的な場面で期待に応えられることへの恐れを反映している場合がある。

*道に迷う：混乱や方向感覚の喪失を象徴している。重要な決断ができない、または対処方法が分からず迷っている状況を表している可能性がある。』

(9月8日 msn)

* * 空飛ぶ夢は、気持ちが若い証拠、これからも空飛ぶ楽しい夢を見て頂きたい！

Platero一本の会



筒井 哲

近所に、いわゆる古民家を改装したカウンター4席、テーブル2つの小さな店がある。午後2時から午後9時までの営業で、コーヒー等やお酒類に手製のケーキ、つまみを用意している。ただ日本酒は、映画監督の小津安二郎が蓼科で飲んだ“ダイヤ菊”だけ。

店主は50歳前後の図書館の司書を経験したことのある女性で、本、映画、音楽にも詳しい。それに合った客層が来ているように思う。その類の本が多く、又、数多くのLPレコードにプレイヤーもある。
コロナの頃に開店したのでもう5年、本、映画、音楽に縁が無いのに、どういう訳か週に1度位のペースで通っている。

店の名前、“Platero”は、何でも1956年にノーベル文学賞を受賞したスペインの作家J.R.ヒメネスの散文詩集“プラテーロと私”からとか（プラテーロは-ロバ-の名前）。店の前の小さな看板に書いてある“Platero”を見て入って来る人がいるのには驚いた。通っているうちに何となく、店の名前の由来が周りから聞こえてきた。

小津安二郎の“ダイヤ菊も”同じ様なものである。この店では、月に一度、第3土曜日にテーマを決めて“本の会”—読書会—が催されている。私はテーマに合わせて図書館で本を借りて読み、出来るだけ参加するようになっている。声優による朗読会、ホームビデオの会等も計画し、変化を意識しているようだ。毎回10人前後の人蔵が参加し、自分の読んだ本等の感想を述べ、その後一杯飲むことが多い。

今年2月、“本の会”的テーマが“船”ということ突然お鉢が回ってきた。

私が船乗りになつたいきさつ、乗った船、寄港地等々、皆さんが船について知りたいと思っていること、私が経験

したことや聞いたことをベースに話すことになり 乗船時の寄港地を記した大きな世界地図を用意した。

毎月第3土曜日はみなさんでおはなしかい、読書会、朗誦会など本を楽しむ日です。
さて、2025年1回目のテーマは“船”。
船長、そして水先案内人として世界を駆け巡った筒井哲さんと船の話をしましょう。
船の専門的な話から、ごはんはどうしてるの？洗濯は？など素朴な疑問まで、船のあれこれを聞いてみましょう。

今回のほんのたねはどんな花を咲かせるでしょうか？
ご興味のある方、ぜひいらしてくださいね。お待ちしています。



自分でも、まさか船乗りになるとは思ってもいなかったが、他に行ける学校が無く全寮制で4年半、そのうち練習船実習が1年という学校に入学した。卒業前の半年間、帆船に乗り、3ヶ月の遠洋航海の後卒業。船会社に入社して、航海士・船長として乗船、陸上勤務、出向、外地勤務等のあと水先人に就業した。72歳で水先人を廃業した現在は、年金生活者で帆船日本丸のガイドをしていると自己紹介。皆さんから尋ねられたことは、船乗りにとつては当たり前のことだった。

内外地での乗下船、寄港地での上陸、船用品・食料品の注文手配、船内生活等々、“何にも船長”になるまでとなってから、いろんなトラブルはあったけれど、何とか事故なく船乗りから卒業できたのは幸運であった等と、エピソードを入れながらの1時間半だった。

1番受けた話といえば、30数年前 初めての船長として乗船した船のこと。台湾・高雄と香港の間（片道23時間の航海）を週に2往復・2航海、行き会う船も多く、漁労中の漁船を避けながらスケジュールを守る必要があるので不本意ながらの乗船だった。乗り組みは、船長と機関長二人が日本人、残りはフィリピン人、前任の船長が香港一高雄一香港の1航海・3日間の同乗。おっかなびっくりで香港を出港、いつの間にか高雄に入港。必死で2、3航海したら、乗組員全員の優秀なことが分かった。2航海のうち1回は香港、1回は高雄泊まり。私は両方で適当に時々駐在員とも食事等を楽しむ余裕もできてきた。見ていると、フィリピンの乗組員は、高雄ではおとなしく、香港ではめかして嬉々として半舷で上陸していくのが分かった。聞けば、香港でメイドとして働く女性達と食事会を楽しんでいるそうだ。私も参加してもいいかなと尋ねたら、大歓迎と言われて、他に予定が無い時は参加していた。半年で52航海の予定だったが、台風の影響で2回は沖待ちがあったから、丁度50回の航海だった。

11月末、本船でクリスマス・パーティーが出来ないかという話が出た。私にできることは、ターミナルからいつもは入場禁止のターミナルにその日だけ特別の入場許可を得ること位であった。それからパーティーの日まで、甲板部・機関部・司厨部、総員の頑張ること！それなりに年季の入ったコンテナ船だったのが、新造船とまではいかないまでも見違えるようになった。パーティー当日、着飾ったフィリピン女性30数人が来船、いつの間に取り付けたのか、ミラーボールの下でダンスが始まった。司厨長の頑張りで食べきれない程のご馳走、ホントに楽しい時間であった。香港で下船し帰国際、私一人の為に啓徳空港へ大勢のフィリピン女性が“Hanggang sa muli”と見送りに来てくれた。感激だった！

古都鎌倉の小さなお店で、こんな船乗りの一端を披露した。どこの世界にいても、自分を語って初めて自覚することがあり、他人を知ることにもなると実感している！



写真は語る

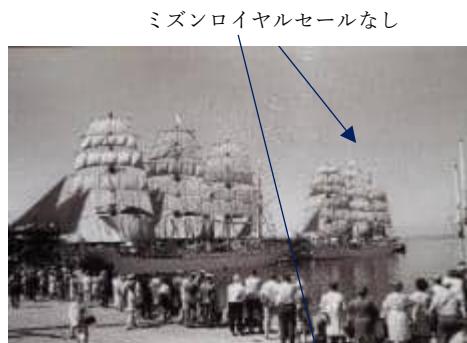


角田 昌男

デジカメやスマホの普及により、誰でもが簡単にきれいな写真や動画を写せる時代になり、世の中に映像が溢れている。TV 等で流されるニュース映像の中には、タイミング良くカメラマンが現場に駆け付けたものだと感嘆するものがある。だがよく見ると、視聴者提供との注釈がついていることが多い。コンパクトカメラは高校時代からをいじっていたが、一眼レフは大学に入ってのバイト代で買った。昭和 42 年日本丸での遠洋航海時、写真部（といっても、部員は F と二人だけ）だった私は、小型カメラを落とさない様袈裟懸けにしてロイヤルヤードまで登り、或いは外地寄港中の総帆展帆時には作業免除、岸壁等からの写真撮影を許されていた。マスト上等で使ったのはリコーオートハーフ、展帆や船内行事等を写したのは愛用の一眼レフ・ペンタックスだった。一眼レフカメラはその後も長く使っていたが、息子が幼稚園児の時海水浴の帰りの電車内で盗まれてしまった。カメラは当然だが、思い出を写したフィルム、即ち記録が消えたのが悔しく・寂しかったことを思い出す。学生時代、まだカラーフィルムは高価だった。それでも遠航には、特別にカラーポジ（スライド用フィルム）も何本か持って行き撮影した。遠航時に撮影したネガやポジは、その後撮影した膨大な量の写真と共に、押し入れの奥に仕舞いっぱなしだが、そろそろ終活で、処分の時が来たようだ。

* * * 船内に飾られている総帆展帆写真

日本丸を見学コースに従って、ウェルデッキから学生居住区へ階段を降りると、帆船 2 隻の総帆展帆写真が飾られている。(右)。説明文はなく、撮影者の名前のみ表示されているが、奇しくもこの写真、私の遠洋航海時のもの。昭和 42 (1967) 年カナダ建国 100 年祭に招かれた日本丸と海王丸は 6 月 14 日夕刻ヴィクトリアのオブデンポイントノース A に着岸。そして 18 日 (日) に 2 隻揃って総帆展帆、一般公開したのだった。写真では見つけることが出来ないが、実はこの写真にはガイドの会の会員 5 人が隠れている。日本丸にはセコンド・オフィサーの安田さん、実習生の川瀬さん、高石さんと私、そして海王丸には大西さん (今年 5 月逝去) が乗っていた。この記念すべき写真、良く見ると日本丸のミズンロイヤルセールがない。次の寄港地、ニューウエストミンスターで私が写した展帆写真を見ると明らかだ。この詳細は忘却の彼方だが、確か子午線通過数日前のこと。メインロイヤルヤードのトリムを取る際、



左：海王丸、右：日本丸（ヴィクトリアにて）



倉庫屋上から撮影 (ニューウエストミンスター)

士官の号令と実習生のロープを扱うタイミングが合わず、左舷ロープを緩める前に右舷ロープを引いたため、ヤードにヒビが入ってしまった。メインマストのロイヤルセールがないのは、見かけ上も性能上もよろしくない。そこでミズンのロイヤルヤードを外してメインに付け替えた。それ以降日本帰着まで、寄港地での総帆展帆を含めミズンロイヤルセールなしの「帆欠け船」状態だったのである。約60年前の写真が、今でも当時の出来事を如実に物語っている。

* * * いい写真とは？

昔のカメラは手動、特別な芸術写真は別として、まずピントと明るさ、そしてブレなしの撮影が求められていた。今やデジカメの時代、それらは全て自動調整できる。ただし、多機能一眼レフは、PC同様で年寄には難しい。最近は、所謂「インスタ映えする映像」がもてはやされ、SNS(インスタやX・Twitter)に投稿し、「いいね」を沢山貰えることが、いい写真評価の一つになっているようだ。しかし鳥撮仲間の写真を見ると、やっぱり高性能・高価なカメラとレンズ（一式百万？）で撮影した写真は綺麗で素晴らしい！

私にとってのいい写真とは、どんな写真か？・・・「撮影目的に合っている」ことは重要だが、「好きな写真」であること。それは、「一期一会のチャンスを捉え」、「狙い通りに写せた」、「何かを訴えられる写真」になっているかだと思っている。カメラを持ち歩き、出会ったチャンスを逃さずシャッターを切る。「下手な鉄砲も数撃ちゃ当たる」と、何枚も撮影して気に入った写真だけを残す。デジカメでは、容量大のメモリーを入れておき、バッテリー切れを注意していれば、何枚でも撮影出来るし、写真店に足を運んで現像や印刷を注文する必要がない。見るだけならカメラ自体で可能。メモリー保管で嵩張らない。PCに取り込み大判の画像を見て取捨選択、自宅での印刷も出来るから便利になったものだ。デジタルカメラを使い始めて既に25年余、膨大な量の写真の中から「好きな写真」を探した。私の「独りよがり・自己満足・手前味噌のいい写真」の一部を披露したい。

* * * 日頃の写真テーマ：花鳥風月（風は帆船・気球で表現）



紅梅に止まるカワセミ



ネムの木の花とカワセミ



ピラカンサを啄むメジロ



春を告げるウグイス



メジロとシジュウカラ混浴



笑っている？カモ



横浜開港 150 年祭 2 隻同時展帆



熱気球は風次第



月面 X 撮影チャンスは年 5 回程？

* * * 虹三景



我が家の中庭から見た虹

日本では七色の虹と言うが、国、時代、民族によって違う 7 色～3 色



岩手県一関で出会った虹



世界遺産ツェッペリン格納庫と虹

(リガ：ラトビア)

* * * 身近な自然



保土ヶ谷からのダイヤモンド富士
チャンスは春と秋に 3 日間



上空に現れた彩雲



雄大積雲・ランドマーク上空

* * * 画竜点睛：巨匠の作品に目を入れる！



画竜点睛とは「竜を描いて 睛 に墨を点じて最後の仕上げをすること」である。今から 25 年前、日本で初めて開催されたパラシューティング世界選手権伊勢志摩大会中に、狙って写した写真がこの 1 枚。恐れ多くも偉大な天才芸術家の作品に目をいたれた！大会のメイン会場「伊勢サンアリーナ」にある巨匠岡本太郎作の「あいの泉」と題したモニュメント、その大きな目の中を 1000m の上空から地上設置の的（直径 3 cm）を目掛けて降下する選手が通過する瞬間

を捉えたものだ。当時私は日本航空協会にて、日本の航空スポーツ統括（NAC・National Air-sport Controle）機能を果たす責務を負っており、国際航空連盟（FAI）公認世界選手権大会を成功に導くべく実行委員会事務局と同時に公式カメラマンにも名前を連ねていた。秋篠宮殿下妃殿下をお迎えしての開会式、自衛隊 50 人乗りヘリ CH47 の後部ドアーから命綱を握っての写真撮影はじめ、大会の諸々をこの写真は物語ってくれる。さて、わが人生はどんな絵柄の睛に墨をいれることになるのだろう。

終り

記憶・記録・伝承

米原 健一

1 はじめに

今年（2025年）は、昭和100年にあたり、太平洋戦争が終わって80年という年でもあり、新聞やテレビなどではそれらに関係するいろいろなことが報道されている。

また、40年前（1985年）は、初代日本丸が横浜市みなとみらい21地区に係留されて一般公開を開始したり、二代目日本丸が初めてアメリカ西岸の港（ロングビーチ）に入港した年でもあり、また日本航空機123便墜落事故が発生したり、21年ぶりに阪神タイガースがセリーグ優勝しパリーグ西武を破って日本一になったり、様々な出来事があった年でもあった。

そして、戦争体験者や被爆体験者が、さらに日本航空機墜落事故の遺族が高齢化したことから、体験や記憶を記録として残すとともに次の世代に語り継ぐことや慰霊行事をどのようにして継続していくかが問題となっている。

私達の海事関係の世界では、国土交通省の海事レポートを見ると、1974年（昭和49年）の時点で外航船員が56,833人、内航船員が71,269人いたものが、2022年（令和4年）には、それぞれ2,062人、28,097人と大幅に減少している。また内航船員の年齢構成を見ると、50歳以上の占める割合が約50パーセントと高齢化が進んでいる。これは、少子高齢化や社会構造の変化などいろいろな要素によるものであろうが、四方を海に囲まれて資源に乏しい日本において、必要なエネルギーや食料等の99パーセント以上を外航船舶が運び、国内輸送においても約40パーセントを内航船舶が運んでいることから海上輸送の重要性とそれを担う船員の確保が指摘され、ずいぶん前から海技の伝承ということが話題になっている。

50年以上実習訓練に携わってきた初代日本丸・海王丸の記録と伝承はどうなっているのだろうか。私が持つ本の中だけでもいろいろ貴重な記録が大切に残されている。



2 初代日本丸・海王丸の記録

私が持っている本や写真集は、航海訓練所が発行したもののはか、1975年（昭和50年）ころ、アメリカ建国200年（1976年）の行事としてニューヨークで行われる帆船パレードに日本丸が参加することや、大阪市が大阪湾に世界の大型帆船を集めて帆船パレードを行う（1983年）ことなど帆船に関する様々な行事が計画されていて帆船ブームが起きており、帆船に関する本や写真集などが発行されていたものである。

日本丸・海王丸について最も詳細に記録されている本は、「練習帆船日本丸・海王丸50年史」（1980年8月25日発行 運輸省航海訓練所監修）である。

この本には、大正末期から昭和初めにかけての日本丸・海王丸建造の経緯から1980年3月ころまでのあらゆることが記載されている。

目次は次のとおり。

第1章 姉妹帆船の誕生 第2章 航海練習所時代 第3章 練習船の統合 第4章 帆装復帰から現在まで 第5章 両船の主要研究項目 第6章 殉職者の記録
別録1 代船建造への動き 別録2 想い出の記 付録1 練習帆船日本丸・海王丸50周年記念行事 付録2 日本丸・海王丸略年表 付録3 練習帆船日本丸・海王丸50年史編集委員会名簿

特に興味を惹かれたのが特殊航海として記載されている帰還輸送航海、遺骨収集航海、日米修好通商百年祭参加などの記述、1930年10月4日からの第一次航海から1980年1月から3月までの遠洋航海の全ての乗組員、実習生の氏名（戦後の一一部航海を除く。）の記載、日本丸建造現場監督、日本丸・海王丸船長ら乗組員、日本丸・海王丸第1期実習生、ビルマから日本丸で帰還した方、帰還航海に乗り組んでいた実習生、遺骨収集派遣団員、東京商船大学1回生などの想い出が記載されている「想い出の記」であり、既に亡くなられた人達の手記はたいへん貴重な記録であり、感動する内容である。

写真集「帆船日本丸と海王丸（50年のロマン）」（1976年6月20日発行 中村庸夫写真 千葉宗雄監修）は、1974年から1975年にかけての両帆船の航海中などの写真（海王丸の方が多いように思われる。）と両帆船の誕生の経緯、航海や生活などについての記載のほか、帆船乗りの回想記として前記50年史と同様、船長、航海士、甲板長、司厨長達の想い出、それに両帆船の1930年10月の第一次航海から1975年度第1回遠洋航海までの全職員及び実習生の氏名と航海の概要が記載されている。

「航海訓練所三十年史」（1975年1月20日発行）及び「航海訓練所五十年史」（1993年11月12日発行）（いずれも航海訓練所発行）にも両帆船の航海の記録や特殊航海として帰還輸送航海などについて記載されている。また、殉職者の欄に昭和36年（1961年）4月26日川島通武海王丸実習生が東京湾において短期航海訓練実施中、16時36分曇帆作業中のアッパーゲルンヤードから海中に墜落死亡したことが記載されている。

そのほか、日本丸と海王丸の建造から航海の状況を記録した本として「練習帆船日本丸・海王丸」（1973年11月20日発行 千葉宗雄著）、日本丸の絵本として「日本丸」（1983年2月25日発行 山口良治文 宮本能成絵）がある。

また、1976年7月ニューヨークで行われたアメリカ建国200年帆船パレードに参加した日本丸の航海を記録である「帆船の詩」（1977年6月30日発行 土井全二郎文 安藤里男写真）、大阪帆船祭りの記録「帆船賛美（'83大阪世界帆船まつり公式記録写真集）」（1984年6月1日発行（社）大阪港振興協会発行 大阪市港湾局企画）、海王丸の記録「帆船海王丸の航跡 就航50周年記念 中村庸夫写真集」（1980年5月26日発行 中村庸夫著 荒稻造元所長・千葉宗雄元所長・柳原良平の文）そして多くの写真が日本丸の船内に展示されている「帆船」（1972年8月5日発行 每日新聞発行 山口良治文 浅水嘉治夫写真）があり、日本丸・海王丸の様々な記録が残されている。

そのほか、みなとみらい地区の昔の写真を載せた「市民グラフ ヨコハマ No.49 特別

号」(1984年6月2日発行 横浜市市民局市民活動部広報課広報センター発行・編集)もあり、懐かしい風景が見られる。

最近では、パソコンで見ることができるユーチューブに帆船や汽船練習船に関するいろいろな映像がある。ご存じの方も多いと思うが、特に興味があるものを列挙すると次のとおり。

- ・日本丸航海記(1955年)
- ・帆船日本丸ハワイへの航海(1980年1月~2月)
- ・日本丸(二代目)(1984年)…二代目日本丸の建造記録
- ・海王丸二世21世紀への航海(1990年)…二代目海王丸の建造記録
- ・海のますらお(1940年)…帆船大成丸の記録
- ・わが折り戸…高等商船学校・商船大学・東京商船大学の記録



3 おわりに

今年4月二代目日本丸第1回実習生(商船高専第14期生)の会が東京のホテルで開かれ、6月には帆船日本丸メモリアルパークの訓練センターにおいて、帆船を語る会が催されて二代目日本丸の処女航海に便乗し航海の様子を映像に記録した映画プロデューサーと二代目両帆船の船首像を彫り上げた彫刻家とがその思いを熱く語った。

二代目日本丸の第1回実習生は60歳を越え、映画プロデューサーは92歳、当時東京芸大教授であった彫刻家は88歳となっていた。帆船を語る会には二代目両帆船の建造に関わった住友重機浦賀工場の作業員の皆さん、二代目日本丸の歌を作った当時東京芸大的学生で、現在、横浜みなとみらいホール館長の女性なども参加していた。

私は、二代目日本丸が就航する1箇月あまり前に同船の建造監督室勤務を命じられ、就航時に次席一等航海士として乗り組んだ。初代船長田邊穰氏は2021年に、そして専任教官であった大本直宏氏は2019年に亡くなられ、一等航海士であった松原昭一氏とは連絡が取れず、現在では就航当時の状況を話すことができる最年長航海士は私となってしまった。会誌第7号に二代目日本丸の就航から第1回遠洋航海終了時までの状況を記載した。その他の事柄についても忘れないうちに記録にできるだけ残そうと考えている。

二代目両帆船の帆走訓練は平成30年の実習生転落事故により一時中止され、今年海王丸によるホノルルまでの遠洋航海が7年ぶりに実施された。二代目日本丸は建造41年となり、代船の建造が話題に上るころだが、厳しい帆走航海を数多く経験したベテラン乗組員が毎年退職していくことから、帆船の運航技術の伝承が気になるところである。

帆船日本丸ガイドの会の皆様は、在来貨物船の時代からコンテナ船など専用船の時代、N N S S からG P S など航海計器の進歩、近代化船の運航など、大きく変化する時代を生きて様々な経験を有しておられる。これらの経験を見学者に話をするだけでなく、角田編集長のおっしゃるように、経験を記録として帆船日本丸ガイドの会誌に投稿し、ぜひ残していただきたいと思う。

完

海の日に想う

岸本 宗久



7月18日（金）産経新聞に、日本財団名誉会長 笹川陽平氏は「海の日」の固定を訴える一文を寄せた。その趣旨を要約すると『海の劣化が進んでいる。海は世界共有の財産であり、海がなくては人類の生存はない。世界で唯一、国民の祝日として「海の日」を持つ日本こそ、国際社会の先頭に立って海を守る責任を負う。』とし、『本来7月20日であった「海の日」がハッピーマンデー制度の導入により7月第3日曜になったのは「海の日に託された本来の意味と相いれない』。そして、海の劣化を防ぐ具体的な取り組みとして“ゴミ拾い運動”を提案し、その後“ゴミ拾い”にスポーツの要素を加え“spo GOMI 連盟”を立ち上げ、この運動（競技）を世界規模に拡大することにより、日常生活でのゴミのポイ捨てを防ぎ、環境意義を高め、海の豊かさを守りたい。海洋に関する問題は地球規模となり「一国や一地域で解決するのは今や困難」なので、「海の日」を固定し、海の劣化を防ごうとする日本人の思いを世界に伝える必要がある』とする。笹川氏の趣旨に異論をはさむ余地はない。この運動が成功することを心から祈るものである。

この中で、笹川氏の指摘する「海の日に託された本来の意味」については具体的な指摘がないが、文脈から見て、「国民の祝日に関する法律」（昭和23年7月20日、法律第178号）に定める「海の恩恵に感謝するとともに海洋国日本の繁栄を願う」ことだろうと思う。とすれば、spo GOMI 運動が“海の恩恵に感謝すること”とは相通するものがあるが、「海洋国日本の繁栄」とは一広い意味ではつながっているであろうが、直接のかかわりはないように思われる。となると、「海の日」の固定のためには「海洋国日本の繁栄」には何が必要かということを明確にしなければなるまい。それは“海運力の強化”だと私は考える。

海運力の強化が必要だという声は、たまたま耳にはする。それは、日本という国が輸入大国で、海運がなければ国の存立が危ういからである。しかし、具体的な方策が見えてこない。

わが国の海洋に関する基本理念を定めたという『海洋基本法』（平成19年4月27日、法律第33号）では「我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上を図る」（第1条（目的））とするものの、法文中に“海運”という文言は一つも見当たらない。この法律は誠に整備された内容で“基本法”としては適切なのかもしれない。だが、あまりにも見事な文言の羅列にも見え、親しみがわいてこない。それは、この法律はあくまでも基本法で、具体的な対策は全て総合海洋政策本部が考えることになっているからだと思う（第29条）。識者は言うであろう。“海運”については第20条（海上輸送の確保）で「国は、効率的かつ安定的な海上輸送の確保を図るため、日本船舶の確保、船員養成及び確保、国際海上輸送網の拠点となる港湾の整備その他の必要な措置を講ずるものとする。」と定めていると。

だが、これではそれぞれの要件が別個に取り上げられているだけで、まさに”政策”において検討されればよいことではなかろうか。

“海運”とは、一般に、船舶により海上を通じて貨物や旅客を運送することを意味し（広辞苑）、それは取りも直さず、海運が“船舶、人（乗組員）及び港湾”を包括した概念であることを示している。だから、私に言わせれば、こんな長ったらしい条文ではなく「国は、海運の恒常的な安定と確保のため必要な対策を講ずる」とすれば済むように思う。海洋基本法は「海運」という文言を、理由はわからないが、あえて使用せず、長々とした文言を並べることにより、海運の重要性に焦点の当たるのを避けているようにも見える。

日本と対照的なのがアメリカである。アメリカは毎年5月22日を National Maritime Day (国民海運の日：筆者私訳) (注) と定め、大統領がこの日の意義を国民に告げる。今年もトランプ大統領はこの日に宣言書を発し、アメリカ国民にこの日の重要性を訴えた。その内容は、毎年似たようなものではあるが、海運－商船隊と乗組員－の重要性という一本の強力な主張に貫かれている。少々長くなるが、今年の宣言書の内容を紹介しよう。

宣言書

200 年以上も前、アメリカの蒸気船サヴァンナは大西洋横断に向け出帆し、航海を成就させ、大西洋を横断した最初の蒸気船となった。この勇敢な航海はアメリカ海運の優秀さの始まりを印象付けた。その最初の横断から、増大する現在の重要な海上輸送路に至るまで、海上におけるアメリカの強さは、常に合衆国商船及び熟練の商船乗組員によって推進され、彼らは平時、危機及び戦時におけるわれわれの経済及び即応体制を支援してきた。

商船乗組員はわれわれの国家防衛において、生死にかかる役割を演じており、必要時にはいつでも軍事作戦を支える用意ができている。民間の船員として、彼らは、紛争時にわれわれの軍隊を支援するため、危険な状況下、軍隊、武器及び物資の輸送に従事してくれる。第 2 次大戦中、243,000 人以上の商船乗組員が戦時努力を支援し、勝利と自由を確保するため生命の危険にさらされた。彼らの奉仕には、戦争中に合衆国がすべての部門で被ったよりも多くの死傷率が生じた。彼らの勇気と英雄的行為は国家への深い献身を反映しており、われわれはそれに対し最高の栄誉を保持し続け、決して忘れるこことはない。

国防という役割を超えて、商船乗組員はアメリカの経済力を高めることにも役立っている。彼らは、商品、エネルギー及び原材料をわれわれの海岸から各地に輸送する船舶を運航し、グローバルな貿易を支え、合衆国の生産者を国際都市と結びつけている。彼らの仕事はアメリカ経済にまたがる海運、造船、物流及びエネルギー等の主要産業を支えている。

合衆国は誇り高い海洋国であり、大統領として、私は海上における支配力を再確立するため新たな命を絞っている。先月、私は「アメリカの海上支配力の回復に関する大統領令」に署名した。これはアメリカ造船業への投資を刺激し、時代遅れな規制の撤廃、そして商船乗組員の訓練と教育を拡張するためである。これらの改革はサプライチェーンの確保、主要貿易ルートの保護及び海外の敵対者からの増す脅威に対抗するために極めて重要であ

る。

本日、われわれは合衆国商船の男女及び海事産業に携わっている人々を称えよう。彼らの献身的な行動は、われわれの国防を支え、経済を活性化させ、そしてわが国の初期から形成されてきた誇りある伝統を持続させる。

合衆国議会は、1933年5月20日承認された共同決議により、毎年5月22日を“国民海運の日”と指定し、1899年にサヴァンナが蒸気船として初めて大西洋を横断したことを記念することとした。この決議により、議会は毎年これにふさわしい祝日とするよう、大統領に宣言を発することを許可し、かつ要請した。

そこで、アメリカ大統領である私、ドナルド・特朗普は、2025年5月22日を国民海運の日として、ここに宣言する。私は合衆国国民に対し、この祝日に留意するよう、そして各家庭及び集会所に国旗を掲げるよう求める。また、アメリカ国旗を掲げて航行している船舶には、満船飾とするよう要請する。

以上を証明するため、われらの主の2025年、アメリカ合衆国独立記念249年5月22日、この宣言書に署名する。

Donald J. Trump

何と見事な宣言であろう。海運の重要性をこれほど感銘かつ直截に述べた文書はこれまで目にしたことがなかった。さすがに“誇り高い海洋国（proud maritime nation）と自負するだけのことはある。この祝日が毎年5月22日に固定されていることは言うまでもない。私は、個人的には、特朗普氏に批判的であるが、この宣言書には感激した。

再び、日本の海運に戻ろう。食料自給率は平成10年（1998）以降ずっと38%（米はほぼ100%、野菜も79%であるが、小麦は15%、大豆は6%、果実・肉類・魚介類・砂糖類は34~54%）エネルギー自給率にいたっては、原油・鉄鉱石・LNGはゼロ%、レアメタルもゼロ%。羊毛・綿花も同じ。衣類は1.5%。更に、木材（丸太換算）も35%どまり。つまり、国民の衣食住は輸入なしでは保てない。インフラ整備に要する資材－鉄製品やプラスチック類－も、原材料は全て輸入である。要するに、日本人の生存は輸入によって支えられているのである。海外からの輸入品はどうやって国内に運ばれてくるのか。商船によってである。物を容れる船舶と、それを動かす乗組員によって、国内の各港湾に運ばれるのである。それをマネージしているのが海運である。換言すれば、国民の生存は海運頼りなのである。ところが、わが国の商船隊に乗船している乗組員のうち日本人船員はたったの4%（約2,000人）に過ぎない。ということは、日本人の生存を支えてくれているのは、自国民である日本人ではなく、フィリピン人を中心とする外国人船員なのである。衣食住の原材料の安定供給を外国人に頼っているなんて、これで独立国と言えるのであろうか。実に情けない話である。

局部的であろうと、世界中に戦争の危険は無くならず、異常気象や大規模な自然災害が発生すれば、国際的な海運活動は流動的にならざるを得ない。外国人船員が、常に日本の

海運会社の要望に応えてくれるという保証はない。確かに、日本は資源が乏しく、加工産業を支える原材料の輸入は欠かせない。しかし、少なくとも国民の生存に必要な物資の輸入は自国の海運で行うことが、「國民生活の安定向上」のために必須な対策ではなかろうか。

日本人乗組員と、日本の商船隊による日本海運の確立のためには、陸上で生活している一般国民の海運に対する理解が不可欠である。そのためには、7月20日を「海運の日」として位置づけ、海運の重要性についての理解を強化する必要があろう。山の日とつり合いで観光と休暇を増やすための“海の日”を作ることに反対はしない。しかし、それは7月20日以外の日にすればよい。昭和16年に「海の記念日」が制定された際、その趣旨は「海の重要性を認識し、海運関係者に感謝する日」だったとも聞く。ここでもう一度原点に戻りこの祝日の意義を考えたい。そして、7月20日は「海運の日」として固定すべきであると考える。今や、21世紀以後の日本国の中立を確実にするための対策を、官民力を合わせて構築すべき時に至っているように思う。

今年も、私は7月20日に国旗を掲げた。道行く人はみな怪訝な顔つきである。だが、これは私の「海の日」であり、私の主張である「海運の日」の意思表示なのである。

注)：ウキペディアによれば「National Maritime Day は海事産業を理解してもらうために創設された合衆国連邦の祝日である。(National Maritime Day is a United States federal observance created to recognize the maritime industry.)」という。だが、この祝日が蒸気船サヴァンナの大西洋横断航海の快挙に因んで定められたことは宣言からも明らかのことである。サヴァンナは商船であって、軍艦ではない。よって、“maritime industry”は「海運関連諸産業」というべきなのであろう。ちなみに、”maritime”はOEDによれば“海の、海に接する、海岸近くの”等以外に、“海と関連のある；海上における航海や通商に関する事項を取り扱ったり関連のある (connected with the sea; relating to or dealing with matters of commerce or navigation on the sea)”という意味もある。この点については、Encyclopedia of Nautical Knowledge 及び Black's Law Dictionary も同義である。要するに Maritime industry とは「海運関連諸産業」ということで、その基本は“海運”である。

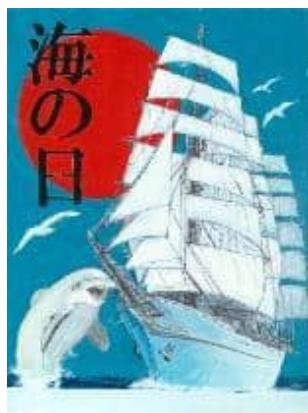
2025 海の日ポスターコンクール
主催：日本海事広報協会

大賞



西山侑良さん
岡山県立岡山工業高校

佳作



山内久さん
青森県 会社員

完



内航練習船の台風避難航海

望月 二朗

平成元（1989）年9月から1年間練習船青雲丸の船長を務めた。
その間に遭遇した主な台風の避航について当時のメモから纏めてみた。

青雲丸の要目			
全長	114.62m	総トン数	4,990.57 t
巾	16.00m	純トン数	1,508 t
深さ	10.50m	満載排水トン数	5,781.25 t
計画満載喫水	5.80m	機関種類・数	ディーゼル・1
定格出力(PS)/(KW)	5,400/3,972		
速力最大/航海	18.6/16.55 ノット		
最大搭載人員	254(実習生定員 180)		

1. 最初の操船は、平成元(1989)年9月19日13時30分頃台風22号(Wayne)が大隅半島に上陸し、28ktで東北東へ進み、関東南岸へ接近すると予想され、晴海の旧航海訓練所専用桟橋を離岸し、浦安沖に避泊することであった。15時離岸の方針を船内各部に知らせ、在船者は船内に止まるよう指示し、運航に必要な上陸者には来船する様連絡した。タグボート・ラインズマンを手配し、航海訓練所に報告する。16時15分離岸し、17時40分、浦安沖陸岸から約5,500m、水深10mの所に錨泊した。小型船航路を避けた練習船が時々避泊する場所である。17時、海上保安庁から、第二警戒体制避難勧告が発令された。早めの避難は正解であった。

20時頃から風が強くなり、南南西・風力6(26kt)、20日06時頃、風力8(40kt)が最強で以後急速に弱くなった。台風は、03時頃伊豆半島から伊豆大島方面へ抜けた。

2. 翌1990年、7月10日には台風7号(Robyn)が台湾から北上し、沖縄南方から12日朝鮮半島経由日本海へ向かった。本船は、長崎港外網場湾に仮泊中で、台風対策として、11日午後右舷錨7節、左舷錨1節(振れ止め)で強風をやり過ごした。11日M.N南風風力5(18kt)が最強であった。18時抜錨し、博多港へ向けた。

3. 清水港から稚内港へ向かう途次、8月8日、鮎川に仮泊した。8月9日正午の気象予報で09時、台風11号(Winona)が御前崎南方500kmに有り12~13kmで北上中との発表であった。14時過ぎの500mbの高層天気図では、ジェット気流は北緯40度以北で顕著で、以南は東方から張り出している高気圧圏内で殆ど無風状態、このままだと投錨地付近は台風の中心または右半円に入ると判断し、次の寄港地稚内を考慮して津軽海峡を越えて、北海道西方へ向かうこととする。15時の幹部会議で決定し、航行準備を開始した。17時の交通艇で運動上陸中の実習生等を揚収し、17時40分抜錨した。

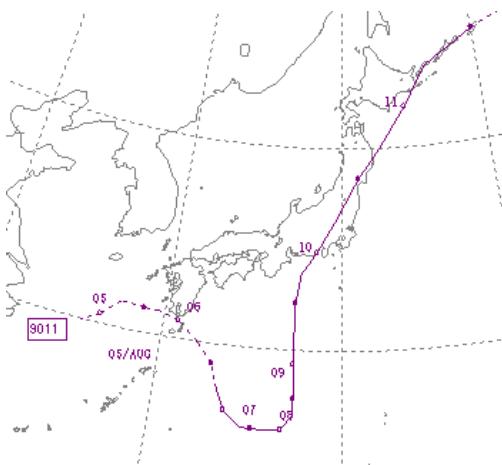
また、鮎川港は、港域が狭く且つ底質が泥（岩が散在）で錨効きが良くないと思われ、強風に備えて十分錨鎖を伸長することが出来ないと判断した。

鮎川仮泊前に大原湾に仮泊予定で浸入を開始したが、湾内は牡蠣の養殖棚が多く錨泊には相応しくないと判断し、隣の鮎川に変更した。この付近では、山田湾が大型船の避難錨地とされ、時々仮泊したが今回は台風の進路を考慮して利用しなかった。

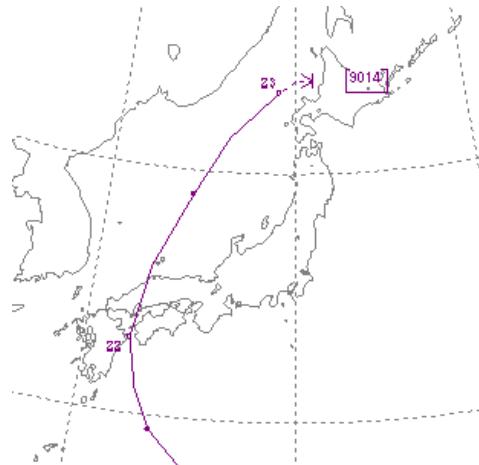
台風 11 号は、10 日 07 時頃御前崎付近に上陸、次第に東向きを変え、静岡、八王子、栃木、仙台と本州、東北を縦断し、11 日 09 時頃北海道南東洋上で温帯低気圧に变成了。この台風に伴う風は比較的弱かったが、本州、東北地方に豪雨を降らせ関東の水瓶を潤したが、新幹線、JR 各列車の混雑、高速道路も大混雑であった。

津軽海峡からは高気圧からの吹き出しと晴天で心地よい航海であった。

8 月 11 日 07 時頃礼文島船泊港に接近、カレイの底刺網とフェリーの航路を避けて、航路筋の左側に錨を入れた。当地は、盆を迎える年で一番賑やかな時であるという。



(1990 年台風 11 号)



(1990 年台風 14 号)

4. 台風 14 号 (Zola) の避航 稚内から東京に向かう途次、秋田・船川港に仮泊中、8 月 17 日サイパン島付近で発生した台風 14 号が、九州・四国南方から北上し西日本に上陸の見込みとなった。本船は、太平洋を南下し、女川で台風をやり過ごすために予定を繰り上げて 21 日に抜錨した。仮泊日、JASREP (船位通報) で秋田海上保安部から、この湾は走錨しやすいので注意を要するとのアドバイスを受けた。

21 日 14 時 50 分抜錨、真夏の静穏な日本海に乗り出した。22 日 14 時 50 分女川港に到着、(水深 35m) 錨鎖を 7 節伸ばした。

台風 14 号は、22 日愛媛県に上陸し豊後水道から佐田岬を北上、大型で並みの勢力に発達しながら広島に再上陸、日本海に抜けて北東向きを変えて北海道西方洋上で熱帯低気圧に变成了。後日の発表によると、この台風の死者 6、負傷者 24、床上浸水 7、床下浸水 413 などであった。

本船の錨泊中、22 日 15 時、南の風 17m、夜間も振れ止め錨を入れるほどの強風は記録しなかった。

8月26日10時女川発。揚錨時に錨鎖に漁具のロープや漁網の切れ端、穴子漁のパイプなどが引き掛り、取り除くのが大変であった。

夕刻、関東東方沖を小型の台風が通り過ぎて行ったが、風勢弱く順風で船脚が伸び、翌27日、07時20分、東京灯標沖の錨地に到着して1年間の船長としての航海を無事終了することが出来た。

1990年夏季は、日本に接近し、上陸した台風が特に多かったと思う。思えば、1964(昭和39)年8月、駆け出しの次席3等航海士の時、東京湾停泊中台風が接近、当日午前中に台風が進行速度を落としたため、前日から詰めておられた船長以下航海士と交代して、小生が当直することとなった。陸上との交通手段は、旧航海訓練所所有の交通艇のみで夜間は運航していなかった。(私は夏休みを切り上げて帰船した)

夕刻から台風は急に速度を速め、関東に接近してきた。片方の錨鎖を7節に伸ばし、振れ止めを2節入れて迎えることとした。20時頃から風勢強くなり、ブリッジで見張りした。ベテランの甲板長とともに付き合ってくれて非常に心強かった。時々、船位をチェックして走錨していないか確認した。翌朝には風勢は衰え、明るい夏の太陽が眩しかった。以来、台風対策は早めに対処することを心掛けた。

○以上の資料は、旧航海訓練所五十年誌、気象庁の台風経路図など

「猛暑禍」 今年の夏は異常な暑さで、猛暑日の連続であった。午前中から、高齢者などは外部活動は控えるよう、水分と塩分を取り、夜間も冷房を使用する様に、気象庁などから注意が発出された。我が家家の家庭菜園のキュウリなども例年より早く花を持たなくなつた。家の周りの雑草がやけに勢いを付けてはびこり、例年より抜き取りに手が掛った。朝早く、暑くならないうちに作業に取り掛りかなり取り尽くし、後1日で片付くと思われた矢先、片付けをしている最中に、玄関の階段の下から2段目を踏み外し、右肩、右頭部、右腕を強打した。突きに骨折したと判断し、整形を受診したところ、右手首橈骨骨折、レントゲン検査で頭蓋骨は異常なしと診断された。それでも念のためナーブケア・センターで頭部のMRI検査を受けたが異常なし。ホッとしている。整形でギブスを付けられ、何とも不便きわまりない。1ヶ月ほどでギブスは外れたが、今度はリハビリである。10年ほど前に、テニス中に手首を骨折した際は1ヶ月もかからなかつたと記憶している。リハビリは骨折とギブスで変形し、骨と筋肉の接着状況が狂っているので、それを引きはがして元に戻すところで、しばらくは発熱もするし痛みに耐えねばならないという。頑張ろうと思いながら、勢いを更に増している雑草どもを眺めてヤキモキしている。

その様なわけで、ガイド・ボランティアも休み、皆さんにご迷惑を掛けてしまった。運動不足で足下が若干不如意であるが、これからは頑張りましょう。

気象庁などでは、40度C以上の高温をどのように表そうかと検討を始めたというが、特に、高齢者には過ごしにくい世の中になったものですね。

(完)



旧き佳き時代の三国間就航記 その2

東 義明

小生にとって二度目の三国間航路であった。船長の実務を執って8年が経過し、中堅バリバリの船長として活躍、張り切っていた時期。

1983年陸上勤務より海上復帰、アトランティック・スター(D/W9,400 G/T10,535)の艤装段階から参加した。当該船は来島ドック系オーナーで同ドック傘下のSSK(佐世保重工業)で建造され、新和海運乗組員配乗のいわゆる労務提供船。就航航路は、ニュージーランドへイランのシャトル運航で、積荷は冷凍カーカスと判明、当時イラク戦争の最中(1980~1988)で、些かの不安が交差した。

〈イランの情勢〉

1979年イスラム革命が勃発、パーレビー王朝からホメイニイスラム体制に移行、その混乱の中でアラブの盟主を争っていたイラクのフセインが1980年イランに侵攻した。

1980年、イラクの侵攻当初ペルシャ湾奥で郵船の箱崎丸他3隻が戦争に巻き込まれ、乗組員は船体を放棄して脱出、ペルシャ湾内ではタンカー主体へのミサイル攻撃・拿捕を始め機雷浮遊のニュースを聞いていた中で、本船の揚げ地 Bandar'Abass は Hormuz 海峡の北部に位置しているが、戦争の影響はほとんど無く、戦時保険の付与地域でもなく、安全は確保されるとして、本船を含め日本船の就航は認められていた。

中東諸国では食肉の輸入にあたって羊は live という形で輸入されるのが通常ではあったが、イランの場合、緊急事態とあってカーカスの輸入に踏み切ったものと思われる。戦争状況の中で我々乗組員は、安全確保は保証されたとはいえ、相当の心配と緊張を強いられた。運航会社は安全確保に対して、イラン当局とコンタクトしていたと思われ、Bandar'Abass 入港一日前からイランの艦船が見え隠れしていたのが毎航確認された。イランは直接国民の戦意に関わるものだけに、船舶の安全確保には留意していたのだろう。

〈Bandar'Abass 港〉

Hormuz 海峡の北部に位置し、軍事機能も併せ持った商港であった。戦時下とあって、我々乗組員は岸壁の界限を散歩するくらいで殆んど外出禁止だったが、灯火管制はなく、停泊中に不安を覚えることは一切なかった。

冷凍倉庫は岸壁付近には皆無で、直接冷凍トラックへの直卸しでピストン輸送であった。このトラックはすべてトルコ国籍、運転手もトルコ人で、50~60台と推測された。岸壁の近くにテントを張って、小さなトルコ村を形成していた。20~25万体の荷卸しの所要時間は毎航2週間位かかり長い中断もあり、本船が倉庫代わりに利用された面もあった。

我々乗組員はトラックの頻繁の往来以外、戦時色は殆んど見受けられず外出も出来ず、暇を持て余して苦労したものである。唯一トルコ村の露店?に出かけ本場のシシカバブーを食べることが楽しみではあったが、アルコール抜きの焼肉は旨かったという記憶はない。

一年間に及んだシャトル就航中、一度だけ代理店長宅に船・機長2人だけ夕食に招待されたことがあった。羊・魚・焼き飯がメインの質素なものであったが、日本人のために特に用意されたとはいえ、肝心のアルコール抜きとあって、正直油濃くて辟易した。コーヒ

一だけはアメリカン風に淹れてくれたので、少しは救われた。

代理店長宅は住宅地にあって、何代も続いた旧家で広大な敷地と豪邸があつていかにも風情があった。夕食には一族郎党が集まってくれたらしく、14~15人いたが女性は全員が化粧をし、例のビシャブやチェドルも付けず、英語で応対してくれたのが印象的であった。

実際のイランの社会状況を見分する機会はなかったが、代理店長に2度ほど分厚い封筒を託されたことがあった。シャトル就航中、必ず燃料・食料品を含む船用品補給にアラブ首長国（UAE）の Al-Fujairah 港に寄港していたが、その代理店長宛の封筒であった。ドルの現金と感じられたが、何かの購入に充てるらしかった。戦争の一端に触れた想いがしたのは、その1点だけであった。

〈ニュージーランド〉

積み地は南島の南岸・東岸の3~4港でメインは南岸唯一の invarcargill.。

唯一の貨物である羊はニュージーランド人口（約5百万）の6倍3千万頭が飼育されており、ほとんどが畜舎も無く、野放し放牧。羊は放っておくと牧草の根っこまで食い尽くすので、牧草地を杭で区切りその区画に放牧。根っこを食べられる前に次の区画へ移動させて飼育しているようだ、管理にさほどの手間はかけていない。荷姿は1体ごとにネットで包み、皮・頭・内臓を取り外して、それとわかる形になっており、コンテナでなく数十頭でリフト ON/OFF で積み卸しされる。

メインは前述の invarcargill であったが、各港における生産規模は数千頭単位で大きいとは言えず、各港を拾い集めるパターンであった。当然ながら CargoReady は順調とは言えず、20~25万体を積み切るのに1か月を要した。荷役も Daytime のみで TeaBreak は長く、クリスマスと正月でなんと2週間続けて休むというのんびり振りには、日本の荷役を見慣れた我々としては唖然となったものであった。こういう状況にあった為、我々乗組員も内陸部 Queenstown に半舷上陸にて観光旅行といささかの楽しみを味わった。

ある時、羊の屠殺の見学を勧められ、船長・機関長・通信長・甲板長の4人で工場へ行った。近くの牧場から集められた子羊が工場外側に設けられた棧橋上の狭いスロープに一頭ごと縦列に押し込まれ、頂上で左右の耳付近に3千ボルトの電極を当てられると一瞬にして鳴き声も無く工場内へ落ちていく。工場内では屈強な2人が待ち構え、落ちてきた子羊を頭上を走るチェーンコンベアのフックに頭部を下にして吊るすと、半月刀を逆手に持って一部分皮を残して首筋を切り裂く。椿三十郎の映画のシーンのごとく、血液が噴水のごとく飛び散る。その後、10数mのラインを流れ、皮剥ぎ・内臓処理等の工程が続く。我々農耕民族のDNAを持った人間は平気で見ておれず、吐き気に襲われ目をそらす有様だった。通信長は最初の血が飛び散った場面で、ヘナヘナとへたり込んで失神した。案内人によると日本人の場合、一人二人は必ず失神すると言っていた。

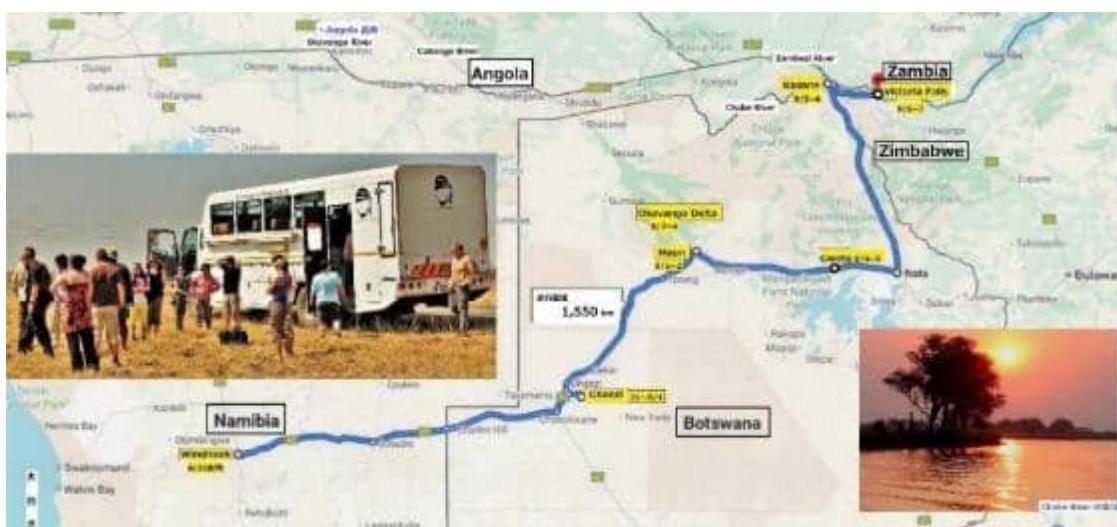
2度目の三国間は、前回と違って戦争地域への就航とあって、相当の緊張を強いられたが、ニュージーランドではのんびり感で緊張をほぐした面もあり、小生にとっては特筆すべき思い出を残してくれた。一年間の就航の後、1984年シンガポールのドックにて下船した。

〈完〉

Overlanding in Southern Africa

Kapitan Hojo (カピタン・オッホ) こと北條 直史

改造 truck に人・荷物・tents・炊事道具 etc. を満載し、野宿しながら辺境を長距離 drive し、自然や野生に触れる旅。そんな旅の style を「Overlanding」と称するらしい。Cairo から Cape Town まで何ヶ月も掛けて Africa を縦断し、accident あり、surprise あり、結婚する者、赤ん坊を生む者！涙と感動の thrill と suspense を TV で観て、70 歳間近の老夫婦にはこんな元気も勇気も精力もとてもないが、「せめて真似事でも」と機中の人となった。



2012 年 8 月 30 日 関空 - 上海 - 香港 - Johannesburg と 4 flights を乗り継いで Namibia の首都 Windhoek に着く。人口 30 万の都心まで標高 1,000m の平らな savanna を西へ 42 km。数少ないドイツの植民地だった街は思いのほか modern で集合場所の Hotel も綺麗だった。でも夕食に、旅の参加者らしい人を見かけないのはなぜ？

8 月 31 日 これから予想される粗食に備えて、朝食の buffet は存分に戴いた。近くの大学が卒業式らしく角帽に正装の男女が多く集まるが、8 時の集合時間になっても overlander は一人もいない？？不安に駆られ催行社に電話。「Don't worry. Coming soon.」と。10 分過ぎ Web の写真で見た改造 truck が来た！助かった！これで今回の冒険は成功だ！

真っ黒な Driver/Guide が降りてきて”Shadi”と名乗る。手早く大型 sack を後部に投げ入れ「客室は満員なので助手席に乗ってくれ」。客室を覗いて「Our names are “HOJO”. Nice to meet you, everyone.」と挨拶、皆笑顔で迎えてくれた。定員 24 名のところ我々を加えて 26 名。後席より助手席の方が視界が良くてナイスだ！「10 日前に Cape Town を出た。途中参加は君達だけさ。」誰も居なかった謎が解けた。

三菱 truck の engine 音が頼もしい。G/S で Cook の”Saima”を拾い国際国道をひたすら東へ。2 時間後 何も無いところで突然停車、皆降りて八方に散る。女性達も慣れた様子で

bush の陰にしゃがみ込む。なーんだ bush toilet か！

26 名の内訳は、Aussie と Irish のオッサン各 1 名、Swiss の若者 3 名、Dutch の若い女性 1 名、30/40 代の 9 couples + 我々ダントツ高齢の老夫婦。だが違和感はない。国境の最後の町で食材など購入。13 時 G/S の庭で昼食。Saima の leadership の下、手分けして sandwich に挟む野菜を刻んだり車載のイスを並べたり。食後の皿洗いや片付けも皆率先して手伝う。なるほどこれが Overlanding か。



15 時 Passport の簡単な check で国境通過、Botswana に入る。

近くに極彩色のライラックニシブッポウソウ。

赤茶けた舗装の国際道を東にひた走る。標高 1,000m、相変わらずの真っ平らな砂漠だ。灌木がチラホラ。草は少ないが処々に牛の姿があるから放牧場か？人家が皆無なのに hitch hikers が「停めて」と合図する。時々反対車線を大型 trucks が轟音を上げて走り去る。

左に折れて小道に入る。前車の轍を踏むとホロホロチョウが先導する。突然垣根に囲まれた huts (草葺き小屋) 群が現れる。Ghanzi Camp だという。18 時半 もう暗い。Hut は \$10/2 人、shower/toilet 付の木造小屋 (shalet という。シャレにもならない) が \$50/2 人。車載の tent なら無料。カミさんは「まだ tent に慣れないわ」と大枚払って shalet 泊に決める。

Head lamp を付けた Saima が大活躍。皆も手伝って何を食べたか忘れたがマアマア。食後は Bushman (San 族) 7・8 人の伝統 dance。腰布を巻き、足首に脚絆のように飾った貝殻が足踏みで「シャカシャカ」と rhythm を刻む。一人の赤ん坊だけは素っ裸。Irish のオッサンが飛び入り参加。素朴というか単調な踊り（行進）だが楽しんだ。



Shalet の shower は気持ち良く、bed は薄かったがグッスリ眠れた。

9月1日 6 時 鳥を見に外に出る。結構な写真が撮れた。朝食、パンに peanuts butter、jam など付けて coffee などの飲み物と共に戴く。まずくない。8 時 Maun に向かう。路傍にソウゲンワシやノガシが出るがひた走る。

11 時前 突然異音と共に急停車した。右後輪が burst した！ Double-tires の内側だから始末が悪い。Aussie / Irish のオッサンや中年の Dutch 連中が「慣れたモノ」と云わんばかりに良く働く。若者達は経験不足で手を拱くばかり。小生は非力で役立たず。

外側の tire を外して内側の tire を交換。僅か 30 分で完了、良かった良かった。東に進む。

13 時前、Maun (人口 44,000) の Camp Site 着。老夫婦は初めての tent 張りで要領が判

らざまごまごしていると若い Swiss 夫婦が助けてくれる。すぐ昼食。Tire 交換に役立たずだった小生はせめてもの食器洗いに精を出す。昨夜は涼しかったが昼は強烈日射で暑さとカラカラ（だから”kalakala 砂漠”？ 否”Kalahari 砂漠”）。Shower で一息ついて、午後は optional activity。Cessna 機で上空から Okavango Delta を見物する。浅い水に浸かり緑/黄色/茶色の mosaic 模様の delta にゾウやキリンの小群がいた。生憎 big cats (ネコ科) は観られなかった。30 分の flight で \$84/人。Diamond が出る Botswana では何でも高価だ。我々も 1 泊何百 \$ もする luxury tent には泊まれずこの貧乏旅行という訳だ。

夕刻 Camp に戻り再度 shower。Saima が大きな beef steak を焼いてくれ Johannes 仕込みの red wine で戴く。美味！マラリア予防の spray に加え net shop で仕入れた「防虫 jumper」を着る。何ともヤボで笑われたが「mosquito prevention coat」などと云ってごまかした。

9月2日 6時朝食。その前に tents etc.を片付けて 1 カ所にまとめる。7時、4 x 4 truck がこれらとイス/炊事用具を積込み、その上に Saima を含む全員がギューギュー詰めで乗込み、Bushman の”Mokoro”（丸木舟）乗り場へ向かう。2 泊の Okavango Bush Camp へ出発だ。

北の Angola 高原の雨季 1 月の大霖は、半年掛けて距離 1,000 km、標高差 500m をゆっくり下り、5~9 月乾季の Kalahari 砂漠に 20,000 km² もの Okavango Delta を造り動植物の oasis となる。大量の水はやがて砂漠に吸い込まれ海には流れないので”内陸 delta”と呼ばれる。1 隻の mokoro に客 2 名と荷物。Bushman は長い pole(櫂)を巧みに操り、一面生い茂る papyrus の踏分け道を縫って進む。Water lily (スイレン) が可憐な花を咲かせる。空にツバメチドリの群舞。水に戯れる多くの水鳥達。尾の長~いオナガモズを撮りたいと云ったら poler は快く mokoro をその方向に向けてくれた。遙かにゾウの姿。



11 時、名もない（？）島の Camp Site に到着した。早速 tents の設営。大きな穴を掘って板 2 枚を渡して Open-air toilet と成す。ゾウの乾燥した大きな落し物がそこかしこに。「Bush Camp ではゾウが tent の直ぐ傍でドスンドスンとウンコを落していった。」「tent の傍で鼻息が聞こえ身の危険を感じた。」などの生々しい情報を思い出し身が引き締まる。ヘビはゾッとするが「ゾウやライオンなら男子の本懐」なんて粹がるが内実はドキドキヒヤヒヤ。

昼食、Saima は客と polers を併せて 40 名の食事を作る。食後は自身が mokoro 潜ぎに挑戦。タンニンで茶色だけど透明で冷たい水に飛び込み見事な泳ぎを披露。強靭で働き者の Saima の立派に張り出したお尻に感服する。男は pants 1 貢、ご婦人は pants + T-shirts で冷たい水の感触を楽しむ。

ゾウ・シマウマの群れを観る。赤い夕陽が papyrus の向こうに沈む。



9月3日 6時半、Mokoro で別の島へ移動して、morning walk。シマウマとヌーの大群が砂塵を上げて走る豪壮な大移動！ 遠くにキリンが上から目線で木の葉を食む。10時、Camp に戻って Saima の brunch。Sunset rideまでの時間皆は泳いだり休息したり。老夫婦は poler にお願いして付近で鳥見。スズメフクロウなどを観る。

17時から Mokoro Sunset Ride、カバを観に行く。遠くにウォーンと響く声。息を潜めてカバの浮上を待つ。「出た！」、数頭が鼻から先に水面に出た。カバは最も危険な大型獣という。静かに静かに観察してそーっと引揚げる。今日も赤い夕陽が素晴らしい。夕食後は焚火を囲んで polers による伝統 dance の service。Comical な仕草に皆笑い転げる。なんと豊かな hospitality spirit なんだろう。



9月4日 Tent 傍への珍客の訪問は無かったが、夜が明けると 200m 先に 1 頭のゾウが無心に草を食んでいる。皆「静かに」と気を遣いながら camera を向ける。善くぞ来てくれ



た。音を立てずに tents を畳み朝食を済ます。7時半離島、貴重な経験をした島よさらば、ゾウよさらば、少しも汚くないゾウの落し物よさらば。昼食後 Maun Camp Site を出発、300 km 走って次の“Gweta”へ。今夜の宿は Planet Baobab Camp。何本も生える巨大な baobabs と暖かい shower 以外何も無い。

9月5日 7時出発、500 km の drive。12時 Chobe

National Park の gateway, “Kasane”（人口 8,000）着、Thebe River Camp に陣取る。Tents 設営、昼食後付近で鳥見するも成績乏しい。3時 Chobe River Sunset Cruise に行く。



Engine 付双胴台船にイスを並べて 100 人近く乗せる。Chobe River は Namibia/Zambia/Zimbabwe の国境の川。中州の島に動物が豊富だ。ゾウ・カバ・キリン・バッファロー・インパラ。中でもゾウの密度は世界一という。鳥も水辺の鳥を中心に色々。やがて Africa 特有の真っ赤な sunset spectacle。何度も観ても素晴らしい。6時半 Camp に戻り shower と夕食。いつもながら Saima の料理は simple だが美味しい。冒頭に「粗食を予想して」などと書いてゴメンナサイ。

9月6日 6時前、中型 4x4 がお出迎え、Chobe National Park ～ Morning Safari。



6時、開門と同時に big chance が到来した。近づいて来る 5・6頭の群れはなんとリカオン（Wild Dogs）ではないか！絶滅危惧種のイヌの元祖。全身マダラ（Painted Dogともいう）で、その模様は同じモノは無いという。獰猛で群れをなして狩をする。Guide 日く

「You are very lucky！」。次に観た朝食中の Hyena は獰猛だが悪食で有名。Chobe River と同様に大型獣各種やインパラなど多くの羊蹄類を観たが、極めつきは Lion。群れから追出された単独の♂らしい。朝食を済ませたばかりか口の周りが血と白い泡で汚れている。たてがみは疎らで生氣の無い老いぼれだが、のっしのっしと 10m の至近距離まで来てくれた。

9時 Camp 帰着。11時半 国境通過、この旅の終着駅 Zimbabwe の Victoria Falls（人口 2 万弱）に入る。先ずは Adventure Lodge に荷を降ろして昼食。せっかく Lodge 泊まりだといふのにやっぱり庭で Saima の料理。いやーさすがに Overlanding、儉約が徹底している。

食後は Zimbabwe/Zambia の国境をなす Zambezi 川中流の Victoria 瀑布の見物。世界 3 大瀑布の一つだ。

砂漠の雲ひとつ無い青空に支配され、昼暑く夜涼しい日々を送ってきたが、この昼ばかりは豪雨とまごう



飛沫を浴び心地よい清涼を感じた。最大水量の時は今の 8 倍の量だが水煙で滝壺は見えないという。今は水量が少ないお陰で滝壺まで見下ろせた。

今夜は Shadi と Saima へのお礼を兼ねて Zambezi 河畔の Hotel で伝統 dance 付の豪華 buffet。それに備えて汗を流そうと shower をひねるが水がチョロチョロしか出ない。そのうち出ると思って髭を剃り頭に石けんを塗りたくったが、いよいよ一滴も出なくなった。どうしよう？？こんな安宿にも pool はある。既に陽が落ちて水も冷たい。ええいままよと頭から飛び込む。急いで上がって towel で拭く。「ウオー寒ぶ！」

さて buffet dinner。Roast beef と red wine など美味しくたらふく戴いたが、ワニの steak は敬遠した。大満足で安 lodge に戻り久し振りに bed の上でゆっくり眠る。

9月7日 行程 1,600km の Overlanding Adventure も今日の Lodge の朝食で終了。久し振りの English breakfast だった。8時から追加で helicopter による 15 分の空中見物。\$140/人。10万年以上前、Victoria Falls は今の滝より 5km 下流にあったが時代と共に上流に後退した。現在の滝を 1st Gorge と呼び下流へ順に 2nd～5th～Songwe（最初の）Gorge。それらが、今は滝ではない 100m 以上の峡谷となって zigzag に連なっている。

(最後までお付き合い戴き、ありがとうございました。)

(了)

特別寄稿

ある夜の出来事



荒川 博（清水 N-6）

元航海訓練所長

2024 年のノーベル平和賞は、被爆者の立場から核廃絶を訴えてきた日本被団協（原水爆被害者団体協議会）が受賞した。そのことで思い出したのが、今から 67 年前、私が日本丸に次席二等航海士として乗船していた際の船長以下実習生もろとも被爆のおそれがあった事件である。

昭和 33（1958）年、ハワイからの帰航中であった。7 月 30 日午後防火訓練を実施し、操練後の船長講和中、米国軍機が真上に飛来して通信筒らしきものを付近海面に投下した。時を移さず救命艇部署を発令し、ヒープツウを行い、6 号艇を降下して現場に急行させた。6 号艇は無事通信筒を海上で揚収して帰船した。通信文は 8ヶ国語で記載されており、英文は次の通りであった。

[You are in a dangerous area. Proceed immediately in a 340 direction. Do not approach Johnston Island within 400 miles.]

本船の船位はジョンストン島の北東方 475 リンにあり針路を西北西にとっていたが、この通信により右舷一杯開きとして針路を北北西に転じ、ホノルルのコーストガードあてに次の電報を送った。

[July 31st 0100 GMT at 22-05N 136-36W I received a warning from the naval plane NO131470 to keep 400 miles off Johnston Island I am heading 350 degrees-Master Nippon Maru]

その夜、船内時間 23 時頃、当直の加藤二等航海士が早めに登橋てきて、状況確認と引き継ぎの最中に“その出来事”が起こったのである。予期せぬ事態に、千葉船長も登橋してこられ、3 人で協力して事の処理に当たったのだった。

以下、その時の状況と顛末を「練習船日本丸・昭和 33 年度第一次航海・遠洋航海報告書」から抜き出して、振り返ってみた。（縦書き、漢数字等横書き修正）

7 月 31 日（木）晴 正午位置 N23-02 W164-22 航程 76 リン 平均速力 3.15 節

船内使用時 23 時 45 分（世界時 8 月 1 日 10 時 51 分）北緯 23 度 47 分西経 164 度 58 分 ジョンストン島から 31 度 495 リンの地点で 211 度方向の水平線上に核爆発らしい現象を認めた。当時の当直航海士荒川次席二等航海士の観察報告は次のとおりであった。

「23 時 45 分頃、当直交代前に風向を再確認しようとして後部船橋原基羅針儀で風向測定中、空の一角で写真閃光球の炸裂するようなバッヂという音と共に周囲が赤味を帯びて昼間のように明るくなり、同時に北東方の天の中点に濃い赤色があらわれた。反方向の南南西ジョンストン島方向を振り返ると、きのこ型の赤黄薄緑白色の混合した光の球が水平線から高度 15 度巾 10 度まで盛り上がった。数分後にその輪郭がぼやけ黄白色の

光が 30 度付近まで昇り、その周りには暗赤色の夕焼状の空・雲何れでもない薄い膜（真綿）状のものが光球付近を中心としてある間隔をおいて放射状に拡がり、この暗赤色膜状のものは色あせながら次第に全天に拡散していった。約 30 分後の 0 時 15 分には略略平常状態に恢復した。当時の風向は東、風力 4（5.5 米秒）気圧 1016.4 ミリバールで特に変化は認められなかった。



8月1日（金）晴 正午位置 N24-37 W165-39 航程 118 浬 平均速力 4.91 節
ガイガーミュラー計数装置によって早朝放射能を測定したところ、大気で 52 から 854、昨夜から露天甲板に用意した蠅取紙で 34、海水で 500 が測定された。1600 の測定によれば大気で 4635、清水 5008、雨水 3446 となった。更に 1800 に測定したところでは大気 8197、露天のカバーで 6581 もが測定されたが計数装置の真空管に不良のものがあることがわかったので放射能の測定を断念しなければならなかった。放射能のカウントの実際値は不明であるが判定値の比較と時間的変化からはほぼ安全であることを推定した。航海訓練所長あてには次の電報を送信しようと努めたが短波通信不能におちいり本日は報告できなかった。「1 日 1951 (JST) ジョンストン島から 32 度 507 浬の地点で同島方向に水爆弾裂らしき異常な発光を認め無線通信不能となりその後赤い光が夕焼けの如く殆ど全天にひろがる。船上に異常をみとめないが厳重警戒中 船長」
そのうち、海王丸より次の電報を受けたので次の返電をした。
「昨夜 1050 頃北緯 1951 西経 15917 にて 250 度方向水平線上に閃光を認む一瞬全天まばゆく輝き無線室にてスパーク様の音を感じその時より短波通信不能におちいりいまだ回復せず、1051 高度約 18 度巾約 15 度にわたり赤色球状の火炎をみる次第に拡がり 1053 高度約 45 度巾約 30 度に達す、やがて赤色薄まり 1110 頃迄夕焼の如き残照あり、この残照は北東に拡がりつつ消えた。当時雲量 3、風向北東風力 4、気圧 1013.8、気温 26 度急激な変化なし、ガイガー空中 30 にて異常なシコーストガードと日本気象庁に連絡した、貴船の様子知らせ乞う。レカセ＊」(*海王丸船長の通信略号)
「1 日 1951 (JST) 北緯 2345 西経 1645 において 212 度方向に異常な閃光を認めた。光の拡がり無線の状況貴船に同じ、気象庁には連絡したが本所にはいまだ連絡がとれない、総帆針路北西 5 節御安航を祈る。レニセ＊」(*日本丸船長の通信略号)
午后航海訓練所補導部長および海王丸船長より次の電報を受領した。
「ジョンストン島核実験あった。危険海域半径 550 浬（電 781 参照）注意乞う 部長」「電謝す、貴船の御安航祈る、コーストガードから 400 浬ガイ安全なる旨再確認した。本日 1130 機走、今夕ハワイ諸島の北に出てしばらく機走の予定。レカセ」
安全のため本船も 1812 より機走に移り、海王丸に次の連絡を行った。
「電謝す、本船も 1812 より機走針路 327 度 2, 3 日機走の予定レニセ」

8月2日（土）晴 正午位置 N26-57 W167-32 航程 帆走 17 浬、機走 156 浬

平均速力 帆走 2.74 節 機走 8.18 節

昨夕から機走を続行したので正午の位置はジョンストン島から 630 浬となった。船内では洗濯ののち大掃除を行い、ハワイ出航後はじめての海水入浴に汗をながした。

8月3日（日）晴 正午位置 N29-17 W170-22 航程 帆走 19 浬 機走 186 浬

平均速力機走 8.96 節 帆走 5.35 節

0845 ジョンストン島から 740 浬離れたので再び帆走を開始し航海訓練所長あてつぎのとおり報告した。「安全のため一日半機走、船内異常をみとめず、再び帆走」なお核実験以来短波通信が不能となっていたが今朝から通信可能となった。

・・・その後の日誌には核実験関連の記載はないが、航海の纏め欄に次の記載がある。

「船医所見」ハワイ出港後ジョンストン島方向に核実験らしき現象を認めて以来、放射能の影響に対してかなり神経質にもなったが、この様な体験から実験中止の必要を痛感させられた。核実験以来健康に不安を感じる者があったので、全員の白血球を調査し、異常のないことを確認した。なお、数名の被験者を定めて定期的に連続調査を行ったがこの方法からも異常者は認められなかった。

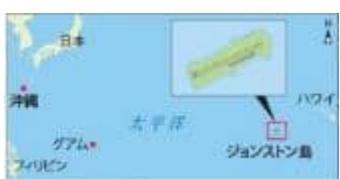
(昭和 33 年第一次航海 5 月 7 日出港、8 月 30 日帰着

船長：千葉宗雄、実習生 87 名 T-N6 37、K-3 30、高校生機関科 20)

最後の「船医所見」にある「その後の定期的連続調査でも、異常者なし」の報告に胸をなでおろしたのである。私は日本丸と同じ年、足腰は弱ったものの放射能の影響はない！

終りに、遠洋航海報告のコピーを再度送って頂いた本船の一航に加えて船長に感謝しつつの文章が、ガイドの皆様へ多少でもプラスになるかと思い願うものです。以上

* * 編集註：ジョンストン島 (Johnston Island) と 1958 年の核実験の記録



ジョンストン島は中部太平洋・ホノルルの西南西約 1130km にある周囲約 25km、陸地面積約 1km² の米国領の環礁。1934 年米海軍の管轄下、48 年からは米空軍に管轄権が移された。かつては米軍の空港や港湾施設があり、数百名の居住者がおりホノルルなどからの定期航空便も就航していたが、2004 年に米軍が撤収して以降各施設は閉鎖され、現在は滑走路跡地やその他の施設の跡地が残るもの、再び無人島となっている。1958 年に米国が実施した 72 回もの核実験（ハードタック）の内、約半数の 35 回が太平洋核実験場（ビキニ環礁、エニウェトク環礁、ジョンストン島）、残り 37 回はネバダ州核実験場で行われていた。遭遇したジョンストン島上空の核実験は：実験名：ティーク/1958 年 8 月 1 日 10:50GMT /3.8 メガトン：弾道弾迎撃ミサイルテスト。実験にはレッドストーン・ミサイルが使用され、高度 75,600m で爆発した。爆発の電磁パルスの影響で、発射基地周辺は甚大な被害を受けた、との記録が残っている。

* * 帆船日本丸会誌第 2 号（2012 年 12 月発行）に元ガイド会員の江森健二さんの「私の日本丸一核実験に出会った航海」が掲載されています。実習生としての体験記をご参照下さい。

自動化の良し悪し



清水 祐哉（二等航海士）

（公財）帆船日本丸記念財団 指導部

着任二年目になりました、二等航海士の清水です。ガイドボランティアの皆様におかれましては、日々のボランティア業務に心より感謝申し上げます。昨年に引き続き寄稿のご依頼をいただきましたので、本年も喜んで筆を執らせていただきます。拙い文面ではございますが、近ごろ思ったことを徒然草にしましたので気軽に読み進めてください。

【船舶の自動化】

昨今、船の自動運航に関するニュースをよく目の当たりにします。港の離着岸を自動で行うシステム、AIによる最適航路の選定、舶用機器の遠隔制御など、まるでSF映画の世界が現実になりつつあります。車の自動運転と同様、船も人の手を介さずに動く時代が本当に来るやもしれません。子供の頃は「世界がターミネーターに支配されたら…」なんて空想したこともありましたが、今や自身の職が危ぶまれる未来に目を背けたくなります。

自動化によって事故を防いだり、省エネ運航を実現したりする利点を鑑みると、少子化の歯止めがきかない今、乗組員の確保が困難な現状を克服するために自動化は必要な時代変化なのかもしれません。しかし、私とて船で働く人間です。現場でしか分からない感覚が軽視されているようで、どこか割り切れない思いも抱えています。

学生にはレーダーも駆使しながら肉眼に重点を置いて見張りせよ、と教えています。レーダーに映らない細かな海象の変化を目で読み取って判断することが肝要なのだと。ただ、こうした「人の勘と経験」によって支えられてきた部分が、今やセンサーとプログラムに置換されてきています。勿論、機械の方が正確な場合もありますが、全てを機械任せにしてしまったとき、トラブルが起きた際に本当に対応できるのか？センサーが壊れたら？プログラムにバグがあったら？そんな不安が拭えません。時代が変わっても、機械との付き合い方は常に考えておかないと、船乗りとしても人間としても価値が失われてしまうよう思う今日この頃です。

【全自動食洗機の導入】

話は大きく脱線しますが、プライベートでも自動化とのせめぎ合いで。最近、実家を二世帯住宅に建て替えすることになり、設備の選定をしている最中なのですが、自動食洗機を入れるか入れまいと妻と格闘中です。価格がそこそこの額であり、変化を恐れる妻は非導入派なのですが、手洗いに比べて省エネ節水で衛生的、何より時間短縮できるといった私の論理戦法に妻は頭を悩ませています。そこに父が横槍を入れてきて「そんなものが無くても子育てはしてきた」などと言う（母が専業主婦だったので、父が台所に立つことなど滅多に見たことなどないのですが…）。近頃はそんなことも言っていられず、物価は高くて夫婦共働き。船乗りは稼ぎが良いので妻には専業主婦になっても構わないといいつつ

つも、妻は働くこと自体嫌がっていないし先立つものはあるに越したことはないので好きにしてもらっています。船に乗っていないときは私も専業主夫同然なので、家事全般は私の担当です。掃除、洗濯など、船でやっていることと変わりないので苦にはならないですが、少しでも効率的になればいいと思っています。

【不便と付き合う趣味】

時短や効率的と謳っておきながら、趣味の世界では真逆のことを行っています。子供の頃に見た車やオートバイが現行のデザインよりも好きで、それぞれ20~30年前のものに乗っています。当然古い車両なので、交換する部品点数も多くなりますが、オイルで手を汚しながら不具合の原因を洗い出し、機械を直してあげる時間が何よりも至福です（こんな話をしていると、機関士向きだねとよく言われます）。でも、最近の車やオートバイは、電子制御の塊。ボンネットを開けてもコンピューターに囲まれていて、専用の診断機がなければ原因すら特定できない。興味本位で制御システムをいじれば保証対象外になり、壊されたらユニットごと交換、というのが当たり前になっています。便利で効率的、でもどこか味気ない。モノとの付き合い方が「消費」だけになってしまっているように思えます。壊れたら「ポイッ」なんてことをしていたら、頑固オヤジから雷が落ちること必至です。そんなことにはならないように手間も愛情もかけて培ってきた私の趣味、機械たちには長生きしてもらいたい思いが沢山詰まっています。



修理中の愛車
ブレーキも自分で直します

【最後に】

自動化そのものを否定するつもりはありません。むしろ、活用すべきところでは積極的に使うべきだと思っています。食洗機はその典型です。でも、自動化や電子化が進めば進むほど、私たちは“物を大切にする気持ち”や“自分の手で理解する感覚”を忘れてしまいがちです。昔のようにすべてを手作業でやる必要はありません。しかし、「直せば使える」



「工夫すれば乗り越えられる」という考え方には、時代が進んでも残していくかなければなりません。物を大事にし、自分の手で触れて、動きを感じ、変化を察知する。こうした感覚は、機械には真似できない、人間ならではの強みだと思うのです。それは、初代日本丸にも通じる精神ではないかと思います。木の甲板も鋼板も古いもので直すのも一苦労ですが、手入れをすればまだまだ活用できそうです。100年への航海、そしてその先へ・・・・
私の思いも乗せて横浜にあり続けてほしいと願っています。

完



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

こんにちは。今年度は9月に入ってからも酷暑日の連続。私どもも些か参っておりますが・・・、「帆船日本丸ガイドの会」メンバーの皆様、如何お過ごしでしょうか？

さて、今回も同様に当財団の昨年度近況のまとめと本年度4月から9月にかけての近況を皆様に報告させて頂きます。

◇昨年度（R6）の事業概要等

① パーク入込数：84.5万人（前年度比：+0.45%）

② 乗船見学者数：49,993人（前年度比：△11.20%）

令和6年元旦に発生した能登半島地震（地盤の隆起・沈下・液状化等の被害が発生）の影響により、能登と県内を周遊するツアー等が控えられたことから途中で海王丸パークを訪れる旅行者が減少したためと考えられる結果（乗船者数は大幅減）となりました。海王丸パーク全体としては、現在、一部のエリアを除き通常どおりの運営状態に戻っておりますが、県によるパーク内の石畳等の本格的な復旧修復工事は今も継続して行われております。

なお、海王丸自体の一般公開や海洋教室・総帆展帆等の実施については、地震直後からも特に影響は無く、通常どおりの活動ができておりました。

③ 総帆展帆：4回

昨年度に引き続き、天候に恵まれず、最悪の結果となりました。来年度からは、7月、8月の総帆展帆は計画しない方向で年間計画を立案中です。

④ 海洋教室：宿泊コース6団体、日帰りコース13団体 参加人数計766人（含む引率者）とコロナ禍後3年を過ぎましたが、宿泊コースの団体数が元に戻らない状況です。

⑤ 新規ボランティア養成：39人

昨年度のフル養成数（60名達成）から大きく減少結果となりました。

◇今年度（R7）のトピックス（9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2回 強風降水2回）により3回しか実施できておりません。

② 新規ボランティア養成：8月末で今年度実施予定の5回（定員10名×5回）を終え42名を達成し、ますますの結果となりましたが今後も応募活動の工夫や改善を行い、フル養成を目指して努力する所存です。

③ 今年度はJMETSの練習船が2隻、銀河丸が5月に、海王丸2世が8月にそれぞれ伏木富山港新湊地区に寄港、我が海王丸の向かいの岸壁に停泊いたしました。いずれも一般寄港で一般公開等のイベントはありませんでしたが、海王丸2世については、富山高専主催の特別見学会が日曜日に開催されました。また、2世の入港は10年振りということで広く新聞やテレビで紹介されたこともあります、入出港日だけでなく連日、夜間も含めて「ツイン海王丸」のイルミネーション風景などを見学撮影する人々でパーク周辺は大変賑わいました。右の空撮写真は、岡一等航海士がドローンで撮影したものです。



ツイン海王丸

④ 8月2日、お隣の氷見市のまつりにあわせて、震災復興を応援するためにブルーインパルスの展示飛行がありました。前日の予行飛行のルートから海王丸パークの上空を経由することが新聞報道などで紹介されたこともありパークには、前日及び当日ともに多くのファンが押しかけ、千載一遇のシャッターチャンスと私も含めて、カメラを構えておりましたが・・・、両



ブルーインパルス展示飛行

日とも報道とは若干異なるルートを飛行したため？！ご覧のような写真となりました。
残念！

⑤ 海王丸は2年後の令和9年度末（R10.3頃）に第9回目の船舶定期検査に合格

する必要がありますが、全タンク内検などの検査要求もあり、前回平成24年度の第6回定期検査時と同様に入渠上架による受検が必要と考え、検討を進めております。

また、「生きた船」としての係留保存はもちろんのこと、現在海事思想普及活動の一貫として実施している一般公開、海洋教室及び総帆展帆を今後も末永く継続するための大規模修繕も必要と考え検討を進めております。

これに関して、既に新聞、テレビ等の報道もなされおり、ご周知の方もいらっしゃるかも知れませんが、今年度から富山県は、「帆船海王丸保存活用検討委員会（委員長：國枝佳明富山高専校長【神N27】）」を設けて、海事や経済、観光など6人の専門家・有識者から、パーク周辺の更なる賑わいの創出のあり方なども含めて**海王丸の保存・活用について**ご意見を頂くこととして9月初旬に第2回目の検討委員会（全3回）が開催されました。

当財団としては、委員会での提言やご意見を踏まえて工事内容の精査や具体的な工事仕様について鋭意検討を進めております。

大きな検討項目は次のとおりです。

- ・水線下外板の補修補強と海水侵入防止対策
- ・帆走艤装関係の補修（トップ及びゲルン台の更新及び静索の更新等）
- ・船内空調装置の更新
- ・ロングプープデッキ木甲板の張替

今後、横浜の日本丸関係者の皆様にも工事内容や手法について、相談やご助言を頂くこともあるかと思いますが、その節は宜しくお願ひ申し上げます。

◇新たな取組など

① 新規ボランティア養成訓練などで使用し、横帆の展帆、縮帆にかかるギヤー構造を説明理解して頂くために作製した模型について、この度、縦帆のものを追加作製いたしました。

以上、簡単ですが、近況報告とさせて頂きます。



縦帆構造模型

◇終りに

毎度、毎度の勧誘になりますが、海王丸パーク（写真：雄大な立山連峰と新湊大橋を背景に臨む景勝地）にご来場頂けるよう皆様にお願い申しあげます。

以上

何でもコーナー

* * * * 日本は「にほん」か「にっぽん」か？

・本船は「にほん丸」ではない！

乗船して来る小学生等のグループに、「この船は何の船でしょう？」と問うと「にほん丸、魚を捕る船、観光船、荷物を運ぶ船、戦争した船」等と様々な答えが返って来る。そこで、「ブー、この船の名前は帆船にっぽん丸。にほん丸じゃないよ。船と海のことを勉強する高校生や大学生を乗せて訓練した練習船だよ」と説明している。

さて、国の名前である「日本」の読み方は、「にほん」と「にっぽん」の両方が混在しているが、どっちが正しいかと AI に尋ねると、「どちらの読み方も正しく、どちらか一方に統一することは不可能とされている」との回答だ。歴史を紐解いてみると、昭和 9

(1934) 年、当時の文部省臨時国語調査会が呼称統一案として、「にっぽん」にすることを決議したが、政府で採用されず、正式な決定がなされなかった。そして、昭和 45 (1970) 年、佐藤栄作内閣が日本の読み方について、「にほん」でも間違いではないが、政府は「にっぽん」で統一する旨の閣議決定を行った。しかし法制化にまでは至らなかった。その後、平成 21 (2009) 年麻生内閣が日本国号の読み方に関する国会質問に対し、『「にっぽん」又は「にほん」の読み方はいずれも広く適用しており、どちらか一方に統一する必要はないと考えている。』と回答していて、これが政府の正式見解として現在に至っている。

しかし、我らのマザーシップの帆船日本丸という船名は固有名詞なのだから、どちらでも良いとはいかない。本船の時鐘には、消えかかってはいるが、「T・S NIPPON」、救命ボートには明らかに「NIPPON MARU」と船名表記がある。一般の人ならともかく、我々ガイドは、正しく「にっぽん丸」と説明したいものだ。



救命艇の船名表示



時鐘には T・S NIPPON の下に消えかかっているが日本丸（左横書き）の漢字名がある。この鐘は 2 台目：1960 年に交換したもの



船内展示の船名信号旗

* * * * 帆船日本丸で学ぶ「日本語横書き」の歴史

1930(昭和 5)年に建造され、激動の昭和から平和な平成・令和の時代を生きて来た帆船日本丸では、日本語の横書きの歴史（右横書き→左横書き）を垣間見ることが出来る。

今から 1700 年程前、文字のなかった日本に中国から漢字が伝わって来た際、自分たちが使う言葉と同じ意味を持つ漢字を当てて書き表した。伝來した漢字が縦書きであったことから日本でも文字を縦書きで書くようになったという。奈良時代の「古事記」や「日本書紀」は漢字を使い、縦書きで書かれている。

日本語の横書きの始まりは、江戸時代（18 世紀後半）。当時オランダ語を通じて学んだ西洋の学問で、医学、天文学、本草学等の自然科学が中心だったが、それらの書物を翻訳

する際、数式や図表が縦書きでは表現しにくいというので、学者たちが横書きを始めたと物の本にあった。その頃の横書きが右→左へ書く右横書きだったのは、縦書きが右から左へ行を変えることの影響だったとのこと。現代のように、左から右に進む左横書きになったのは、江戸末期から明治期だというが、大正から昭和初期は、日本古来の「右横書き」と西洋渡来の「左横書き」が混在していたとある。

左横書きについては、昭和 27（1952）年に発表された「公用文の作成要領」で、政府が「左横書きを原則とする」と通達したことにより、公文書から右横書きは姿を消し、やがて民間でも左横書きが定着したという。ただし、現在も公文書についての縦書き・横書きに明確な規定はなく、法令は縦書きである。小中学校の教科書でも国語が縦書き、その他は左横書き、即ち今の日本は縦書き横書き混在なのである。

ところで、漢字の本家本元の中国は縦書きだと思っていたが大変な認識不足・不勉強で、今は横書きに統一されていた。1955（昭和 30）年中国の主要紙「光明日報」が横組（横書き）は、今後の動向であるとの特集記事を出した。当時の文学学者や政治家も「人間の視線の動きは、横組みの方が読みやすい」と提唱した。これを機に全ての出版物が横組みとなったという。但し、台湾は略日本と同じで、左横書きの文書が多いが、新聞や小説などは縦書きだという。横書きは左横書きが主流だと思いきや、世界には右横書きの「アラビア文字・ヘブライ文字・シリアル文字」がある。かつて日本でも使われていたそんな右横書きを帆船日本丸では随所に見ることが出来る。船首両舷と船尾に書かれている「丸本日」、そして博物館展示の時鐘に書かれている「丸本日」の船名、そして中部デッキにある「造製所船造崎川」の銅板表示をチェック願いたい。ところが、船尾アフターブリッジに表示されている銅板には「保存改修工事・昭和 60 年 3 月・・・」と左横書きで表示されているし、船内表示の殆どは左横書きである。これらは、日本語の横書き表示の歴史を物語っている。ガイドの際、年配の方等にはこんな話題も「ウケる」のではないか。



船首左舷側の船名表示



船首右舷側の船名表示



船尾の船名・船籍表示

すべて右横書き



初代の時鐘（博物館展示）

「丸本日」と右横書き



建造時の造船所銘板：右横書き



改修工事の銘板：左横書き

身も心も昭和オトコ記

* * * * 「釣りバカ日誌」・「男はつらいよ」そして「相棒」

昨年（2024年）の秋、俳優の西田敏行が亡くなった。享年76才、死因は虚血性心疾患だという。虚血性心疾患とは、動脈硬化の影響で心臓の筋肉の血液の巡りが悪くなったり、血管が詰まつたりして発生する病気（狭心症や心筋梗塞等）の総称、いわば突然死。西田敏行といえば、映画、舞台、TV等で幅広く活躍していた人気俳優だった。TVドラマの「ドクターX」や敦煌はつい先日見たばかりだ。彼の作品中私にとって一番は、全国を舞台に色々な魚の釣り方等も伝授してくれたハマちゃん主人公の「釣りバカ日誌」である。釣りを趣味としていた時代があった私にとって、大変楽しい作品で22作の殆どをTV版で見たと思う。

釣りバカと同じく、昔から楽しんでいる映画に渥美清主演「寅さん主人公」の「男はつらいよ」がある。渥美清は西田が憧れていた俳優だったという。1928年生まれで1996年に亡くなった渥美は、1947年生まれの西田にとっては19歳年上の先輩だった。「男はつらいよ」シリーズ第一作は1969年、それから亡くなるまでの27年間に48作、特別編を入れて50作、劇場放映そしてTVと、大変なロングランとなった。

一方「釣りバカ日誌」は1988年第一作公開以来、22年間に22作が作られ、「男はつらいよ」の後を次ぐ形での国民的人気シリーズとなった。日本人が忘れかけていた伝統・習慣や「日本人らしさや日本人の心」をそれとなく気付かせてくれる別々の作品だが、実は2人が共演した作品があった。寅さんシリーズ第46作「寅次郎の縁談」で、だんご屋「とらや」の前を釣りバカ日誌の主人公・ハマちゃんの西田が、釣り竿を担いで通り過ぎる。店番のおばちゃんに「ここにちは、雨の日はこんなでかいのが釣れるんだけど、全然ダメ」と言って手を振りながら行き過ぎる。その作品を今年9月、デジタル修復版をBSテレ東で見たが、その間僅か10秒、しかもこの時寅さんは四国にいた。これでも共演と言うの？

人気ドラマと言えば、今でも続いている刑事ものの「相棒」を忘れてはならない。水谷豊演ずる杉下右京と彼とコンビの物語で、相手役はシリーズ毎に入れ替わり、既に25年も続いている。ドラマの主人公杉下右京は『きわめて優秀なキャリア警察官だが、正義感のために融通が利かず上から邪険にされる。警視庁の「特命係」の杉下右京、その彼が自身の下についた相棒と共に活躍していく刑事ドラマ、いわゆるバディものであり、右京の推理とその相棒の捜査で事件を解決していくストーリーである。失態により捜査一課から左遷させられた亀山薫（演：寺脇康文）、元は右京を監視するスパイとして警察庁から送り込まれた神戸尊（演：及川光博）、右京の要望で所轄から引き抜かれた甲斐享（演：成宮寛貴）、法務省からキャリア官僚として警視庁へと出向してきた冠城亘（演：反町隆史）、移住先のサルワインから帰国後に嘱託職員として復帰した亀山薫（演：寺脇康文）と右京の相棒は代替わりしている。』とあった。

ところで、東京成徳大学の心理学学者・石隈利紀教授は、「寅さん、ハマちゃん、右京さんのつながる力」と題して、次の様に書いている。

『「ナンバーワンよりオンリーワン」という言葉が好きです。でも一人ひとりは、心も体もまったく違うのですから、オンリーワンになるよう特別にがんばらなくていいのです。

大事なことは、一人ひとりがどうつながるかです。つまり「人とつながるオンリーワン」です。まず映画『男はつらいよ』の「フーテンの寅さん」です。寅さんは、テキヤ（露天商）稼業で全国を旅しながら、多くの人に出会います。寅さんは、出会う相手の一人ひとりの心や文化を理解し、相手の世界に染まろうとします。寅さんは、「100人に対して100の顔をもつ」人なのです。相手の気持ちや願いを聴き、共感します。寅さんは、肩書きもお金もありませんが、相手のよい聴き手になるための条件（心と時間の余裕）がたっぷりあります。そして相手の世界を理解する想像力も（ときどきはずれますが）豊かです。』

『ハマちゃんは、つりが大好き、家族を愛し、仕事はマイペースというワーク・ライフバランスをもっています。ハマちゃんは、「100人に対して一つの顔で接する人」なのです。ハマちゃんは、文化や価値観が違う人と対等に、タメ口で関わる力をもっています。ハマちゃんは、相手が誰であろうと、相手に合わせて自分を変えるということはしませんが、同時に相手を無理やり自分の望む方向に変えようともしません。相手を、異なる文化をもっている人として尊重するのです。「みんな違って、みんないい」という考え方を行動で示したいですね。』

『右京さん・・・多様なやり方でつながるのがテレビドラマ『相棒』の「右京さん」です。右京さんは、自分の生き方をしっかりともち、多様な人と相棒になる力をもっています。右京さんは、「100人に対して多様なつながりがもてる」人です。警視庁特命係の右京さんは、正義を守ることを人生の核とする人です。特命係の「相棒」や鑑識係、警察庁の幹部、ときには被疑者とも「チーム」を組み、仲間の特技を活かしながら、難しい事件の謎を解いていくのです。チームの仲間から認められている、右京さんの問題解決能力は、相手や周りの環境を観察する力にありそうです。』

人とつながるには、寅さんのように相手に染まる努力をし、ハマちゃんのように相手とため口を楽しみ、右京さんのように相手の特技を活かせるとよいですね・・・なるほど！

水谷豊と言えば、会誌第10号「何でもコーナー」の記事を覚えておられますか。

*水谷豊：「♪ いきたかったよ 商船大学へ」 ご存知でしたか？

阿木曜子作詞・宇崎竜童作曲 「船乗りのメルヘン」

1. みなとみなとに 女があいて 鋼琴の音 (ね) 一つも 切れのメロディ
ヤンババンバー ヤンババンバー 別れのメロディ
粹なスカーン 首に響いて ポーズをしたまま 俺は手を振るのさ
ヤンババンバー ヤンババンバー 俺は手を振るのさ
少年の日に 描いた夢は 七つの海を またにかける 船乗りさ
行きたかったよ 商船大学 ヤンババンバー ヤンババンバー 商船大学
あとは波まくら バシフィックオーシャン あとは波まくら バシフィックオーシャン
(以下略)

「水谷豊・1962(S27)年7月生まれの…………：中学生の時演劇に興味を持って劇団、小ホールに入門。高校時代に既にTVと映画デビューをしていましたが、将来的の仕事としては船乗りを目指し劇団を退団して、東京商船大学を受験したが失敗した。浪人中に昔のプロデューサーから声が掛かり、役者の世界に戻った。」HPより。もし、彼が一浪して合格・入学していれば東京の24回生、そしてあの大人気番組、相棒シリーズそして頭脳明晰な幹部・杉下右京はいなかつた筈。彼が商船の後輩にならなくて良かった！水谷豊は本名、奥さんはあのキンディーズ伊東蘿。YouTubeで歌を聞くことが出来る！



* * * * 「いわゆるひとつの」長嶋さんを想い起こす

<長嶋茂雄読売ジャイアンツ終身名誉監督・2025年6月30日逝去・89歳>

長嶋さんが亡くなっても永久に記憶に残る語録等を、マスコミ等が取上げています。
真偽はともかく、いつも思い出す言葉・エピソード、また自分勝手に思った迷言・迷訳・
長嶋さんらしい出来事を列記して追悼します。



- ・「家に帰って風呂に入るまでは勝負はわかりませんよ」
- ・「失敗は成功のマザー」
- ・「サバっていう字は魚へんにブルーですか」
- ・「長嶋茂雄であり続けることは結構苦労するんだよ」
- ・立教時代、英語の時間に長嶋でも答えられると思って教授が指名した時の話
　　「I live in TOKYO」を過去形で何と言う・・・長嶋の答えは「I live in EDO」
- ・監督当時、試合で負けたとき選手であるデーブ大久保に「監督の言う事を聞いちゃダメじゃないか！」と激怒した。
- ・開幕戦のとき、「今年初めての開幕戦、始まりのスタートだ」と言った。
- ・監督復帰の記者会見時「僕は12年間、漏電していたんですよ」と発言。（充電）
- ・好きな番号は何ですか？の問い合わせに「ラッキーセブンの3！」と即答。
- ・流れている音楽に耳を傾け、「君が代はいいですねえ、僕も日本人だなあ」と言って
　　いたが、音楽は「螢の光」だった。
- ・ドジャースの春季キャンプ（ベロビーチ）に合流して練習していた時の話
　　当時ショートの黒江相手にノックをしていて「ハイクロちゃん」と呼んでいたが、
　　ドジャースの関係者に差別用語だと言われた。
- ・米国のデパートにて、
　　「流石にアメリカは凄い、いたるところにエキサイト（Excite）と書いてある」と
　　言った。（「Exit」の読み間違え）
- ・スチュワーデスに
　　川上監督は「coffee please」次に王が「me too」そして長嶋は「me three」（土井談）
- ・ミートグッバイ（肉離れ）。
- ・五輪でカールルイスにインタビューする時、呼び止める声掛けが「ハイカール！」。
- ・ルーキーの時、1塁ベースを踏み忘れ、ホームランをふいにした。
- ・監督時代、土井が打席に入る前に耳元で「打つと見せかけヒッティングだ！」と言った。
- ・友人の馴染みの鮨屋に行った時、親方（大将）を「シェフ」と呼んで無視された。
余談（横綱 輪島が初めてアメリカを行った時の話）
- ・入国審査の申請書類に「SEX」の欄があり、こんな事まで書くの？ 週3かなと言った
とか。

より知的なオオタニさん大好き人間

* * * * ガイドをして勉強になった

今年6月、先輩ガイドの都合により、八王子の中学校の団体（特別支援学級）の社会科見学の代打を仰せつかった。

先輩と引率の先生とは既に訪船見学時のテーマを事前に打合せ済みであり、社会科見学は生徒が個々に実物に接して興味を感じられるような授業を目指し、映像等のバーチャルは何時でも接する機会があるので、本船見学に重点を置いていたと見受けられた。

先生の計画では、13名の生徒と5名の先生（付添方）で本船と博物館をそれぞれ30分ずつ見学して帰宅時間が予定通りとなる電車に乗りたいとの意向だった。

相方のガイドと打合せをして、2グループに分けて船内を廻りながら30分間で海図・天測・国際信号旗の話をすることにして、博物館の案内も買って出た。

生徒の皆様と挨拶を交わしながら、歩く早さに気を留めなければならず、付添役の先生が多いと分かった。

先生は事前勉強に使った地球儀を持参しており、天測が生徒の興味を引きそうだと感じ、ならば、六分儀で計測した経験のある相方に緯度の求め方を説明しもらい、説明しやすい（と思っていた）経度は、世界標準時と現在地の南中時間との「時差」で求められると理解している私が担当して以下説明した。

経度は、当日、太陽が最高点になった時の時刻を高精度の時計（クロノメーター）を使って、英國のグリニッジ天文台を通る本初子午線（経度ゼロ）の時刻（グリニッジ標準時（GMT））からの差（+・-）を読み取り、単純計算（ $360 \div 24\text{hr} = 15^\circ / 1\text{ 時間}$ ）して求めている。

例えば、日本の標準時間は、日本のほぼ中央にある明石の天文台を通る経線で決めているので、正午の時間（明石）はグリニッジの正午より9時間進んでいるから $9 \times 15 = 135$ （東経135度）に明石市があると、先生が持参した地球儀で説明した。

しかし、動いている船では、太陽が最高点に達する時刻を予想して計測しているが、地球は自転しながら公転しているので、正確には24時間+ α となり、季節によっても南中時刻にズレがあり精度に影響する様だ。また陸では、日本と違い、面積が東西に広い国々（ロシア、米国、中国等々）は、太陽の動きに合わせたリズムで暮らしている人々が多く居て、一つの標準時間（ゾーン）には馴染めないから複数の標準時間（ゾーン）がある。するとその境付近で生活している人々はどんな感覚なのか知りたくなり、ネットを漁って、次ページの世界地図（色分けで標準時間ゾーンを区分）を見つけた。

ロシアは11色、米国は本土だけで4色（東部・中部・山岳部・西部<太平洋時間>）、本土以外の州（アラスカ、ハワイ）を加えて6色、さらに海外領土にも標準時が設定されており、全部で9色になるようだが、地図では判別困難だった。中国は1色、やはり統制を重視する国だなと感じたが、中国は米国と略同じで、東西の経度差は約60度もあるが、標準時は北京に近い東経120°の時間だけで、国内に時差は設けられていない。（日本との時

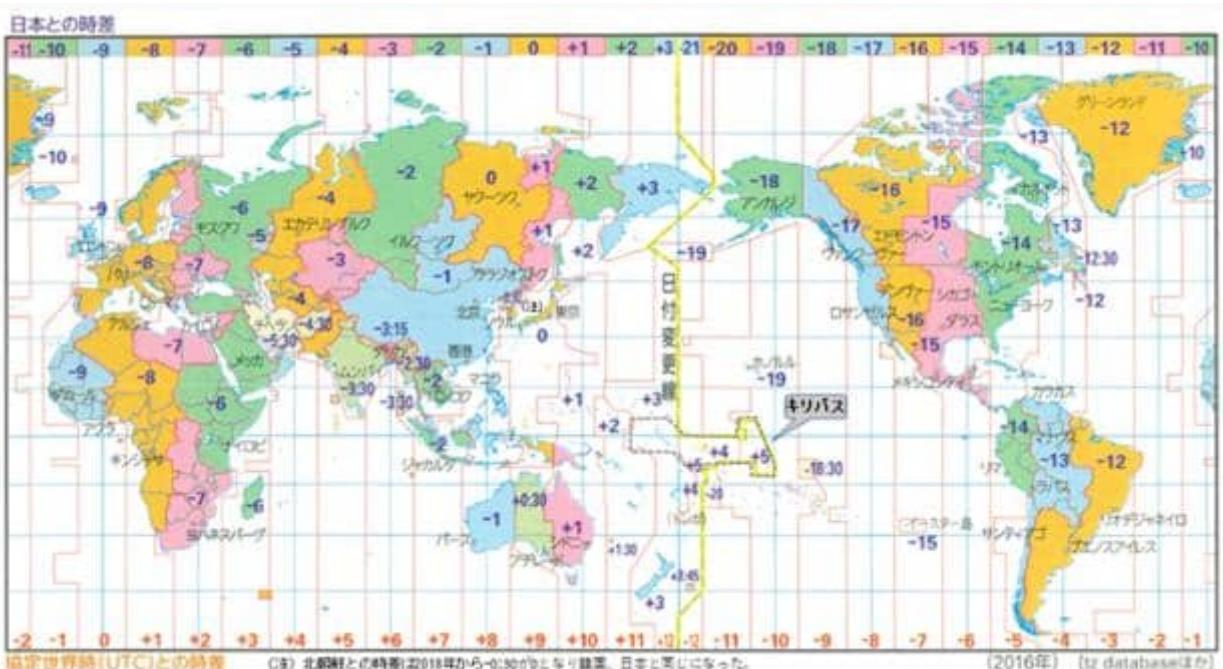
差は1時間)

『首都の時間が国の全域で使われていれば行政には都合が良い』とのネット情報に頷いたが、他の見解に、『中国の人口の9割以上の人々がハルビン（東経126度39分）と成都（東経104度4分）の間に住んでおり、この2つの都市の経度の差が約22度であることから、2つの都市のほぼ中間に位置している首都北京をベースに統一時間を採用することのメリットが大きく、合理性があるということが挙げられるようだ。』に深く頷いた。が、上に政策あれば下に対策ありのお国柄、地方都市の方はどんな対策をしているのか、訪船したお客様に対策をお尋ねしたい。

また、『標準時にしたい地点で、夏至の日に太陽が真上に来る時刻を正午にすると言う考え方方が感覚にマッチしているので、その国の位置にあった時差を利用するため、時間を30分や15分ずらす国や地域があることになる。』との見解にも頷き、時差は1時間刻みではないことも地図から理解した。

日本の標準時を0とした地図（日本の標準時をUTCとの差-9とした地図は見つからず）
<https://honkawa2.sakura.ne.jp/9047.html>

各国の標準時は、ロシアは11色、アメリカ本土は4色、中国は1色で表されている。



ガイドの自己評価：

生徒の社会科見学の案内を全行程で行ったのは未経験だった。
反応を探りながら話せば何とかなると考えていたが、目論見とはかけ離れた案内になってしまったと振返っている。相方のガイドが、時間配分を気に留めていて、帰宅の電車は、計画通りとなるよう送り出す事が出来た。

以上

重箱の隅が気になる MAN

写真で見るトピックス

* * 年末情報交換会・懇親会（2024年12月6日）



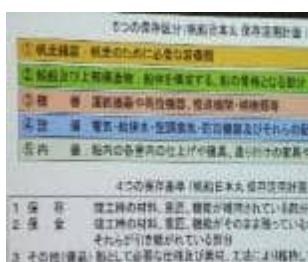
会誌14号を手元に話を聞く参加会員27名



財団の伊藤理事長と村田船長



会員の半数は未だマスク着用中



船長の保守保存計画説明



情報交換会の後は、忘年会を兼ねた懇親会（参加19名）で盛り上がった



* * 帆船日本丸の正月飾りと第95回進水記念日（2025年1月27日）



船橋チャートデスク上の鏡餅



士官サロン正面額が外され
神棚御開帳（松の内中）



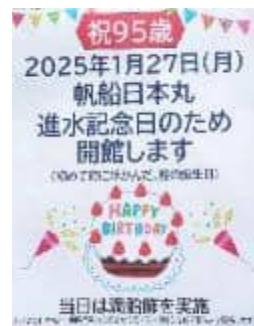
後部船橋チャートデスクの鏡餅



進水記念日の朝、船から煙
消防車に驚いたが訓練だった

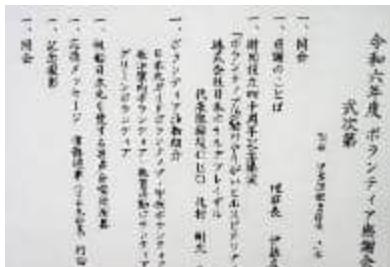


95歳を祝う満船飾



特別開館のお知らせ

* * 帆船日本丸財団ボランティア感謝会＆懇親会等・(2025年2月16日)



今までと違う感謝会（会食なし）



ご挨拶財団伊藤理事長



ボランティア活動の講演・北村氏



講演を熱心に聞く 5 団体



日本丸を愛する男声合唱団演奏



団体毎の記念写真撮影：参加会員 21 名



感謝会修了後ガイドの会 16 名で肩振り



合唱団と同じ店・隣の席だった



有志はカラオケへ

* * 帆船日本丸春景色等



日本丸育ちの雀・ロープワーク中



2027 開催の国際園芸博 PR



大島桜とヨコハマヒザクラ満開



本船周辺の春景色は桜からツツジへと移っていく。桜木町駅周辺や本船への道路沿いは近年ツツジが見事



* * 昭和の日の総帆展帆（4月29日）



今年度2度目の総帆展帆。



安全に確実に作業は進む



半開きの状態も乙



総帆展帆終了



満船飾準備中



こいのぼりも元気に泳ぐ



総帆展帆+満船飾+鯉のぼりは、この時期限定



展帆ボランティア記念写真

* * 第17回帆船日本丸ガイドの会総会・懇親会（5月9日）



総会議題討議の幹事会 4・7 第一教室



総会来賓伊藤理事長・村田船長



会員 28 名出席



財団よりのボランティア活動感謝状を受ける相川代表代理



ガイドの会から感謝状を受ける林会員





総会終了後の記念写真：自動ドアーご愛敬・出席者全員一撮影者



総会後のビールの味は格別



懇親会甘太郎、26名参加、田上会員よりジョニ黒大瓶の差し入れ。ツマミや飲み物の注文は全てスマホから・・



アナログ会員は経費気にせず次々オーダー。結果、幹事長の概算オーバーなるも肩振り盛り上がりで万々歳！！

* * 横浜開港記念日登檣礼（6月1日）満船飾（6月2日）



年1回の登檣礼、以前は海の日に実施していたが、真夏の酷暑対策の為、6月の開港記念日に変更となった模様

* * 海の日（7月21日・月）ジブセイルとステイスルのみの展帆と満船飾



熱中症予防の為、乗組員によるジブセイルとステイスルのみの展帆で海の日を祝う：総帆展帆でないのが些か淋しい！

* * 話題の客船：飛鳥IIIとミツイオーシャンフジ（大さん橋にて）



飛鳥III（郵船クルーズ）7月20日乗客を乗せて処女航海に出港。

諸元全長 230m 全幅 29.8m 吃水 6.7m

総トン数 52,200GT 総客室数 385室

航海速力 20ノット

飛鳥IIと略同じ大きさだが全長は11m短く、総トン数は約2万トン増えている。船籍は、飛鳥II、IIIともに横浜港



ミツイオーシャンフジ（商船三井クルーズ）昨年12月・改装就航

（就航2009年）船籍：マルタ

諸元：総トン数：32,477t、全長198m 全幅26m、乗客定員 458名

航海速力 19ノット

商船三井はオーシャンフジの姉妹船であるシーボン・ソジャーン

（3万2千トン）を購入済みであり、2026年後半より運航開始予定
尚、現在就航中の「にっぽん丸」は2026年5月に引退予定のこと

* * 「はえのおもかじ日誌」・展帆ボランティア出版



帆船とお絵描き好きの女性が日本丸展帆ボランティアに参加し、その活動日誌を絵本にして出版した。
分り易い絵と説明、視点の違う捉え方である意味ガイドの参考になる・・・博物館売店で購入出来る。

事務局報告



事務局報告は、特に記載のない限り 2024 年 9 月～2025 年 8 月末とする。

I. 特記事項（例年と変わった事柄）

- ① 大西代表幹事は 2024 年定期総会後 5 月末に帰郷中の事故により、当面、ガイド活動が不可となり顧問として回復を待ったが、本年 5 月に逝去された。
- ② 相川副代表が定期総会まで代表幹事代行を務め、総会後顧問に就任した。第 4 代の代表幹事には、米原幹事が就任した。
- ③ 熱中症予防対策を昨年より早めに強化して実施した。（昨年同様に指導部と打合せ）環境省の「熱中症予防情報サイト」に従い、熱中症警戒アラートの発表がある日は、ガイドを中止とした。
 - ・ ガイド中止は、神奈川県の警戒アラート（地図で紫色）に限らず、居住エリア（東京都）に警戒アラートが出ていれば出動は中止とした。
 - ・ また、厳重警戒（地図で赤色）の場合、横浜市の暑さ指数 2.8 以上となる日（厳重警戒）は、1 回のガイド時間は 1 時間以内として休息をとり、1 日のガイド実施時間は 4 時間以上行わない。
 - ・ 警報が無くとも、熱中症の危険を感じた時は、自主的にガイドを行わないとした。
 - ・ その結果、ガイド中止となった日数（厳重警戒で中止した日を含めた）は、6 月は 6 回（アラートは無く厳重警戒で中止・開館日数 26 日）＝（ガイド実施は 20 回）7 月は 7 回（津波臨時休館含めて開館日数 26 日）＝（ガイド実施は 19 回）8 月は 17 回（開館日数 28 日）＝（ガイド実施は 11 回）9 月は 2 回（開館日数 26 日）＝（ガイド実施は 24 回）
 - ・ 参考までに昨年ガイド中止した日数は、8 月、9 月で 15 回（含む台風 2 回）であった。

II. 第 17 回「帆船日本丸ガイドの会」総会の議事次第及び議事概要

1. 開催日時：2025 年 5 月 9 日（金）14:45～16:50
出席者 27 名 会員総数 41 名（休会者 4 名を除く）
2. 場所：訓練センター第 3 教室
3. 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。
 - ・ ガイドの会へ表彰（団体及び個人で年間 3.5 時間以上のガイド実施者及び事務担当者）博物館内の売店で利用する商品券（千円）を感謝状と共に個人に頂いた。（昨年同様）

<総会>

4. 功労者の表彰（感謝状と記念のお菓子を贈る）
対象者：ガイド歴 10 年、年齢 85 才超（令和 6 年 3 月 31 日現在）
林 作治 氏
5. 予定議案：

第 1 号議案	令和 6 年度 活動報告について	(総会資料 1)
第 2 号議案	令和 6 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 7 年度 活動計画(案)について	(総会資料 3)
第 4 号議案	令和 7 年度 予算(案)について	(総会資料 4)
第 5 号議案	役員の改選(臨時)について	(総会資料 5)
第 6 号議案	会誌第 15 号の発行について	(総会資料 6)
6. 議事概要（議長は相川代表幹事代行）
質疑があった議案は、第 5 号議案と第 3 号議案であり他の案は拍手をもって承認された。
○第 5 号議案<役員改選の臨時（案）>
 - ・ 代表幹事（大西氏逝去）が空席となつたため、役員会にて作成した役員改選（案）通りに承認された。

代表幹事：米原氏、副代表幹事：世登氏、監査役：田上氏、（他は再任）

- ・会場より、相川代表幹事代行を顧問に推挙するとの動議があった。
議長が対象者となるので採決ができないため、事務局長よりこの場で決めることを提案。拍手をもって顧問への就任が承認された。

新しく就任の米原代表幹事、世登副代表幹事、田上監査役からそれぞれ挨拶があった。

○第3号議案<活動計画(案)について>会場より以下の要望があった

- ・今の練習帆船実習の実態がわからない。ガイドの会として見学会を教育機構に申し込んで貰いたい。

→米原 新代表幹事より

機構に問い合わせたところ、「練習船の Security」の確保があるので、所定の手続をとれば見学は可能であるとの説明があった。

- ・<活動計画>に加えることで第3号議案は承認された。

7. 会員の動静 (2024年9月2日～2025年9月1日) → V. 会員名簿ご参照

入会者：2名---荒金 弘二、船蔵 和久

退会者：2名---大西 典一（逝去）森 嶽（継続休会していた）

継続休会者：4名---長井 武志、新福 良行、松崎 光男、木村 幸雄

8. その他（意見交換）

- ・在庫保管中のアプロキヤップを希望者に実費販売して売上はキャップ購入に限定する。
- ・キャップは財団が貸与するとの合意があり、財政難が緩和されれば財団貸与にすべき。
- ・船内での募金（2か所）の集金額とその使途、乗船見学者数を財団から説明してほしい。

III. 情報交換会

2024年12月6日（金）15:00～17:30 @訓練センター第3会議室。（会員参加者27名）

開催前に会誌第14号配布（全文が海洋会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と現状の説明（質疑応答を含めて約40分）

（以下は 事務局要約 詳細は配布済みの「情報交換会のまとめ」ご参照）。

伊藤理事長

- ・CF第2回の実施説明（用途は船体整備）2月に475万円集まった（目標は358万円）。
- ・7月、8月は総帆展帆を中止したが、12回実施できた。

村田常務理事

重要文化財としての日本丸の保存についてpower pointを使って説明があった。

- ・2017（平成29）年9月15日、重要文化財に指定された時点の日本丸の姿を今後も保存することを基本に保存方針が定められている。
- ・5つの保存区分の詳細、4つの保存基準につき、説明があった。
- ・保存・保全に関する修繕は、安全に関する部分を除いて、事前に文化庁と協議する必要がある。

修繕費

- ・重要文化財に指定されたことで、修繕等のために国庫補助事業として国から「補助金」が出るようになった。
- 負担割合；国1/2、神奈川県；残りの1/2のうち1/3、横浜市；以上の残り。
- ・国庫補助事業は、日本丸のオーナーである横浜市の修繕事業となる。
- 費用の一部は神奈川県も負担する。
- ・長期船体整備期間中は、横浜市発注工事と財団発注工事が混在する。
- ・大規模修繕（2018年～2019年）後の船体整備状況について説明があった。

質疑・応答

- ・海王丸（富山）との比較（保存状態、修繕費）。
- ・船内の飾り毛布展示の経緯。
- ・リベット構造の船内説明方法の検討。

以上

伊藤理事長と村田常務理事は拍手で送られ退室した。（15:40）

○会員の情報交換

事務局から会員宛、事前に配布した資料：事務局から見た「ガイドの会」16年の歩み及び、情報交換会への話題提供（役員会の覚書より抜粋）について説明を行った。

<事務局から見た「ガイドの会」16年の歩み>

- 「ガイドの会」と財団(指導部)との関りを、会の設立時(2008年)から現在まで、主な話題を列挙して纏めた。(詳細は配布済みの「情報交換会のまとめ」ご参照)
- ・維持管理費(増加した)。
 - ・交代人事と合理化(人員削減、休日・時間外の規制)。
 - ・重要文化財の指定。
 - ・ハラスメントに対する認識。
 - ・指定管理者の契約期間が伸びた(2年→10年間)。
 - ・コロナウィルス蔓延防止で船内案内は約2年半中断。
 - ・熱中症対策でガイド中止日を設けた。
 - ・日本丸II世の墜落死亡事故後の安全対策(登しよう時にハーネス、ヘルメット着用)。

米原幹事より海王丸(@富山)の現状について説明がなされた。

<情報交換会への話題提供（役員会の覚書より抜粋）>

(詳細は配布済みの「情報交換会のまとめ」ご参照)

- ・下記機器の操作を見学者又はガイドが可能に出来ないかをC/Oと打合せした。
(安全重視で現状維持)
 - a.点鐘、b.通気筒、c.キャプスタン、d.船尾舵輪。
- ・会員の発言(説明、要望、提案etc.)
 - a.船橋の国際信号旗のペナントの劣化品の扱い→ガイド会員寄贈
 - b.エンジンテレグラフ操作レバーをStop位置で固定→危険(レバーが見学者に接触)
 - c.船内の設備・備品の劣化部(展示室の床シートの剥がれ)
 - d.無線室の時計の整合(世界標準時と船内時の時差を表わす)
 - e.船内「動物探し」の説明は、ガイドの判断に任せられた
 - f.海洋教室とマリンスクールの区別
主催者の違いであり、宿泊の場合、船内は宿泊施設としてではなく、鍊成事業の訓練に使用(宿泊)している。
- ・事務局より
 - a.アポロキャップ、ポロシャツ・ブルゾンを購入して実費販売を検討している。
(ベストは財団の支給品)
 - b.チケット売場の方(業務推進課)のオリエンテーションをガイドが引受け可能と指導課に伝えている。
 - c.財団は、2025年2月に久方ぶりのボランティア感謝会を計画している。
- ・新会員 北條氏、荒金氏から入会の挨拶があった。

17:30相川代行から閉会が宣言され、拍手をもって令和6年日本丸ガイドの会情報交換会を終了した。(後懇親会)

IV. 役員会

- 2024年11月23日(土) Zoom MTG 14:15~15:55 情報交換会の準備
 - ・大西顧問のリハビリ状況報告。
 - ・事務局から見た「ガイドの会」16年の歩み及び情報交換会への話題提供(役員会の覚書より抜粋)の確認。
 - ・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。
- 2025年4月7日(月) @本船第一教室 13:30~15:30 第17回総会に諮る議案を審議した。

以上

V. 会員名簿

(令和7年9月1日現在)

名 前			名 前			名 前		
1 ★	相川 康明	N	21	立石 健三	N	41	長井 武志	N
2	東 義明	N	22 *	筒井 哲	N	42	木村 幸雄	N
3	荒金 弘二	N	23 ◇	角田 昌男	N	43	新福 良行	N
4	内田 直行	N	24	中尾 雅靖	E	44	松崎 光男	N
5 ★	大河原 明徳	N	25	永田 千明	N			
6	梶 誠	E	26	長塚 正敏	N			
7	片山 瑞穂	R	27	那須 泰石	N			
8	加山 文治	N	28	花田 兵六	N			
9 ○	川瀬 正彦	N	29	林 作治	N			
10	岸本 宗久	N	30	檜垣 漸	R			
11 *	木村 正次	E	31	船藏 和久	N			
12	倉田 博次	N	32 △	古市 初夫	E			
13	小暮 文悟	N	33 @	古瀬 文晴	R			
14	櫻井 康弘	N	34	北條 直史	N			
15	澤間 讓治	N	35	松下 良興	N			
16	瀬戸 明	E	36 *	望月 二朗	N			
17 ○	世登 順三	N	37	守谷 作仁	N			
18	高石 勝	N	38 ★	安田 岩男	N			
19 @	田上 和丸	N	39	山田 徹郎	N			
20	田代 源吾	N	40 ■	米原 健一	N			

退会 大西 典一 逝去
 ノ 森 巖 体調
 ノ 斎藤 徹郎 体調

★—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 : 2名
 今期休会 : 0名
 繼続休会者 : 4名
 今期退会者 : 3名

定期総会にて、昨年7月から代表幹事代行を務めた相川氏は顧問となり、米原幹事が代表幹事に就任した。

VI. 顔写真名簿

令和7年9月1日 現在 (含む休会中の方)

N		★ N		N		N	
	相川 康明 Aikawa Yasuaki		東 義明 Azuma Yoshiaki		荒金 弘二 Aragane Koji		内田 直行 Uchida Naoyuki
N		★ E		R		N	
	大河原 明徳 Oogawara Akinori		梶 誠 Kaji Makoto		片山 瑞穂 Katayama Mizuho		加山 文治 Kayama Bunji
N		O N		E		* N	
	川瀬 正彦 Kawase Masahiko		岸本 宗久 Kishimoto Munehisa		木村 正次 Kimura Masatsugu		倉田 博次 Kurata Hirotugu
N		N		N		E	
	小暮 文悟 Kogure Bungo		櫻井 康弘 Sakurai Yasuhiro		澤間 讓治 Sawama Jyoji		瀬戸 明 Seto Akira
N		O N		N		@ N	
	世登 順三 Seto Junzoh		高石 勝 Takaishi Masaru		田上 和丸 Tagami Kazumaru		田代 源吾 Tashiro Gengo

N 立石 健三 Tateishi Kenzabu	N 茅井 哲 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 正城 Nagatsuka Masatoshi	N 那須 泰石 Nasu Taiseki	N 花田 兵六 Hanada Heiroku
N 林 作治 Hayashi Sakuji	N 橋垣 渐 Higaki Susumu	N 船越 和久 Funakura Kazuhisa	F 古市 初夫 Furuichi Hatsuo
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
継続 休会	継続 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

編集後記

今年 2025 年は、昭和 100 年・終戦から 80 年。帆船日本丸は進水 95 周年、ガイドの会は平成 20 (2008) 年 5 月発足以来 17 年を迎える。会誌の発行は第 15 号となった。そのような節目の年に、一昨年不慮の事故に遭って療養中だった大西典一前代表幹事が逝去するという事態に見舞われた。



大西さんは、帆船日本丸財団側からガイドの会の立ち上げをサポート、財団退職後は当会の会員として活動し第 3 代目の代表幹事に就任、会の発展に尽力していた最中だった。本号は、大西さんの功績を偲びつつ、追悼の意味を込めて編集した。

昨年のノーベル平和賞 2024 は、被爆者の立場から核兵器廃絶を訴えてきた日本被団協が受賞した。受賞者の「核兵器も戦争もない平和な世界への願い」が少しでも世界に広がるかと思いきや、ロシアによるウクライナへの侵略は既に 3 年半、戦火は止まず停戦の兆しさえ見えない。イスラエルのガザ侵攻は、この 2 年間目を覆う破壊と残虐をもたらしたが、ハマスの人質解放で和平への一步を踏み出した様だ。習近平率いる中国は、抗日戦勝 80 周年記念軍事パレードを実施、ロシア・北朝鮮との結束をアピールした。NATO はロシアの脅威に対し防衛態勢の強化を図っている。そして、「アメリカ・ファースト」を標榜する返り咲きトランプは、ヤリたい放題。関税問題・排他的移民政策等で国内外を困惑させている。暫くは何時何処で何が起こるか、予測し難い世界情勢が続くと思われる！

我が国では、昨年 10 月就任の石破茂首相が衆院選に続く参院選での自民党大敗の責任を取って 1 年で辞任した。後任に高市早苗自民党総裁が選出された途端、公明党が 26 年続いた連立を離脱。急遽、維新の会との閣外協力に漕ぎつけ、辛うじて首班指名選挙に勝つて内閣総理大臣（第 104 代首相）に就任した。難産の末に生まれた日本初の女性首相、しかも少数与党政権の日本丸船長である。国民が政治に求めるのは、「平和」・「経済発展」そして「幸せ」だが、多党制下の少数与党船長の苦労は並大抵ではない筈。国内外で生じる諸々の嵐・荒波をいかに乗り切るか、日本版サッチャーの腕の見せ所である。明日の平和と繁栄に向けての政策遂行は勿論のこと、老い先短い年寄にも配慮して欲しいものだ！

大阪万博は成功裏のうちに閉幕、2027 年横浜花博（3 月から半年間：有料来場者 1,000 万人目標）にバトンタッチされた。期間中は花博ついでに港見学の観光客が増え、帆船日本丸への来訪者も多くなると期待される。我々ガイドも、再来年に備えて頑張ろう！

当会は、会員の平均年齢が 81.7 歳（9 月 1 日現在）という大ベテランの高齢者集団である。例年より平均気温が 2.36°C 高く、統計史上最も暑かったこの夏、熱中症警戒アラート発令日はガイドを中止したが、そんな猛暑を乗り切って来場者を案内することが出来た。来る 2026 年の干支は、60 年に一度の「丙午・ひのえうま」。昔は迷信で出生率が落ちたが、時代は変わった。今は「馬年だから幸運が駆け込んで来る」と楽天的に考えよう。「万事塞翁が馬」である。「苦あれば楽あり」を信じて、楽しく生きたいものだ。

最後に、こうして会誌第 15 号を継続発行出来たのは、会員各位のお陰であり、かつ古市会員の事務局業務並びに古瀬会員の校正等の尽力大なることに感謝し、ご報告する次第！

人生万歳！各位のご健勝を祈りつつ PC オフ。 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 米原 健一