編集発行
明星高等学校
新聞部
東京都府中市栄町1-1
TEL 042-368-5115
FAX 042-364-6705
印刷　渓声出版
府中市美好町3-14-17

THE KUNUGIBAYASHI
櫟林

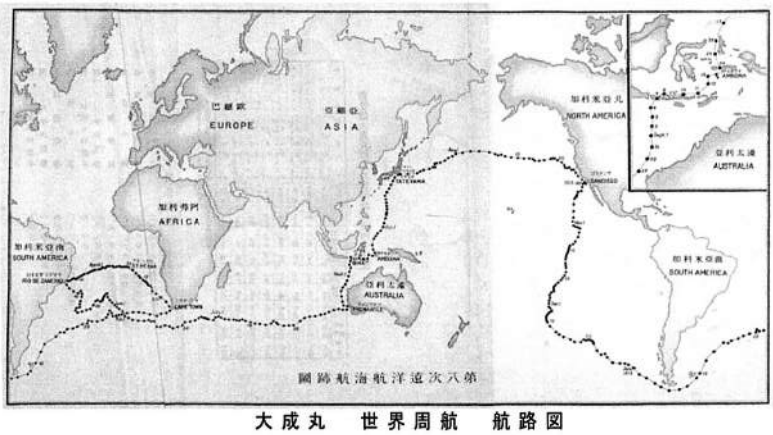
2013年（平成25年）
11月20日発行
第130号
誇りある不定期刊

あれから一〇〇年―
帆船 大成丸 世界周航

「想えばあの航海は実に多事多難全く生死の境を彷徨した惨憺たるものでありました。然しながら誠に得難い尊い体験と愉快な懐かしい思い出となって吾々一生の至宝となっています」

食糧係責任者　森勝衛

大成丸船長　大関 三平 氏



大成丸　世界周航　航路図

ちょうど百年前、一二五名の青年が動力を持たない風だけを頼りに進む帆船で世界一周を行った。その航海は大変な偉業であるが、数名の殉職者がでた。後に初代労働大臣となる米窪満亮氏（P．N 太刀雄）が執筆した大成丸の航海記「海のローマンス（誠文堂新光社）」はベストセラーである。乗員は職員十四名、下級船員四十一名（舵取りや大工や料理人、機械に油を差す係や火を焚く係などの雑役を行う）、学生百二十五名、計百八十名、船長は鬼船長と呼ばれる佐々木仁作氏に決定した。この佐々木船長こそが世界周航の立案者である。

商船学校（現、東京海洋大学）の遠洋航海練習船である大成丸の長さは我が校のクラス前廊下の長さとほぼ同一の約九〇m、幅は約一三mである。一階すべての教室分の帆船が海洋を漂い世界一周を成し遂げたのだ。

帆船で世界周航という栄光には多数の試練があった。飢餓と病魔、極暑と極寒、そして死。例え何があろうと、明治の血気盛んな男児は大和魂を貫き苦境を乗り越えた。

大和魂 前編

出港の約二ヶ月前、不祥な出来事が起きた。館山港に停泊していた大成丸の碇が強風により機能を失い、浅瀬に乗り上げるという大事件が発生。この事を筆頭に、真新しいロープが切れてマストが落下。水夫一名が殉職。その後、佐々木船長の顔に悪性のできものが発生、船長は治療のため入院。また、物価が暴騰し、本来ならば遠洋航海のため長期保存に適した高級な米を積み込むところ、最初の四ケ月は安価な普通米を使い、食費の半分を借金することとなった。

一九一三年七月十八日、大成丸は最初の寄港地アメリカ南西部に位置するサンディエゴに向け出航した。風は非常に穏やか。時には船に積みこまれた笛・弦楽器などの音が鳴り響く。船の生活に退屈はなく、愉快なものであった。船上でも毎週日曜日は休日であり、過ごし方も人それぞれだった。ビリヤード・輪投げ・鰹釣りなどの遊びをする者。寄港国に関する本を熟読・嵐に備え雨衣に油を塗り水捌けを良くするなどの真面目な活動を行う者。また、食堂では大勢の人が集まり談笑、食堂に設置された蓄音機を取り囲み、様々な音楽を聴いたそうだ。

しかし、そんな中大成丸に悲報が告げられた。一九一二年七月三〇日、明治天皇の崩御である。その凶報は日本を去ったばかりの若者に衝撃を与えた。休日の娯楽も御不例のために止め、大成丸の船員全員が甲板に集まり、皇居の方角に遥拝を行った。

約一ヶ月後の八月三十一日、サンディエゴに入港した。サンディエゴはとても暑いが、在留日本人が多い所だった。碇を投げ、安心する船員とは裏腹に事件は起きた。佐々木船長が脳症のため入院、更に心労が重なり、帰国療養となる。船長不在は帆を失うと同様。船員たちは暗黙の気分だったという。後任船長として小関三平氏が日本から渡航してくることになった。その一週間後、職員の山田寅次郎氏が急性脳出血のため殉職。葬式には船員たちが別れの言葉を言うために棺桶の周りを回っていたという。

新船長の小関氏が渡米するまでサンディエゴに滞在を余儀なくされた。到着後もこのまま世界周航を続けるか議論が行われた。世界周航は中止になるだろうと騒ぐ者もいる中、小関船長は新船長就任式にて語った。

「赤道無風帯、ケープホーンのゲール、南緯六〇度の流氷、以て男子の心胆を練るのじや、南インド洋の風何物ぞ、支那海のタイフーン恐るるに足らず、行け海上の健児、前途尚四方浬、安ぜよ故山の親兄弟よ」

十月十七日、大成丸はサンディエゴを出港した。船員は皆、現地の友との別れは大変名残惜しいものであった。船から見たサンディエゴは夜でもまるで昼のように多数の灯火が輝いていた。

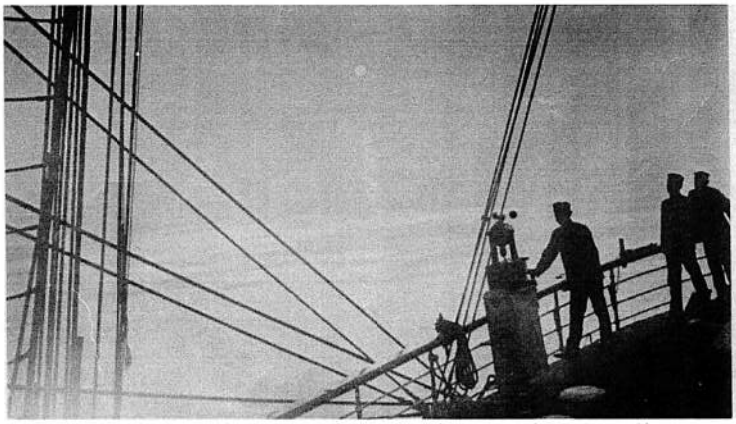
ここから大成丸は孤島セントヘレナに行くために南アメリカを迂回する必要があった。そのため航路はとても長く、結果から言うと、次の寄港地に着いた時は出港から百十七日が経過していた。この長い航海は苦境であった。まず、酷暑のサンディエゴに長期間滞在したことで、安価な普通米が蒸れ、穀象虫という害虫を発生させたのである。その影響は高級な米にも及び、全ての米が穀象虫に食われた。船員は栄養不足に悩まされたが、大成丸は南下を続け、赤道無風帯に入った。当然、帆船の大成丸は無風では全く進まず、容赦なく降り注ぐ直射日光により船内は極暑となった。おまけに、学生八名に支給される一日分の純水はバケツ三杯のみ。これだけで水分補給や風呂など、身の回りのことを全て行うのだ。その間にも米はどんどん腐敗していった。

（山田）

後編は四面へ

落日の色蒼穹（そうきゅう）に漲（みなぎ）る。空や水、水や空、平安限りなき無風の夕、静かに舷（げん）に寄れば、恍惚（こうこつ）としてたゞ夢たゞ（だ）幻。

「翔鵬」より引用


サンディエゴまでの航海中に撮った端麗な夕焼け

帆船　大成丸

―― 海の記念日第一回受賞者 ――

キャプテン 森 勝衛 の栄光を辿る

キャプテン森勝衛(36歳) かなだ丸船長就任時の写真

海の日とは、逓信大臣、村田省蔵氏が制定した七月の第三月曜日にある休日のこと。祝日化される前は海の記念日という記念日だった。「海の恩恵に感謝するとともに、海洋国日本の繁栄を願う」ために平成七年に制定された。世界中には多くの国があるが、『海の日』を祝日としているのは日本だけだ。

海の日は、明治九年、明治天皇が、東北地方に行かれた際、「明治丸」という蒸気船によって航海をしたことにちなむ。(七月二十日に横浜港に帰られた)陛下はそれまで軍艦を使われていた。

森勝衛氏は、その海の日に海国日本の発展に貢献した海事関係者として表彰された船長である。他にも、内閣より人々の模範たるべき人に与えられる黄綬褒章。天皇陛下より公共的な業務に従事し、功労を積み重ね成績を挙げた者に授与される勲四等瑞宝章(六段階中四段階目に名誉ある賞)を受賞した。正に日本の海を代表する人物だ。

そして、森勝衛氏の息子である森弘明氏が明星高校の卒業生ということで、夏休みから何回も取材に訪ね、多数の文献を拝借した。また、九月二十四日に東京海洋大学・商船三井グループへ取材を行なった。それぞれ部員の印象に残った森勝衛氏のエピソードを記事に書いた。

海の日制定　村田省蔵大臣

-森 勝衛 氏　略歴-

1890年（ 0歳）熊本県鹿本郡桜井村長浦にて誕生
1903年（13歳）桜井村高等小学校を卒業
1908年（18歳）熊本県立中学済々高を卒業
同年　商船学校(現 東京海洋大学)航海科に入学
1912年（22歳）大成丸世界周航に参加、出発
1913年（23歳）大成丸世界周航より帰還
1914年（24歳）商船学校を卒業
同年　大阪商船会社に入社
1916年（26歳）関 喜美氏と結婚
1926年（36歳）東南アフリカ航路
　第一船かなだ丸船長として就航
同年　ヴァン・デル・ポスト氏と
　ウィリアム・ブルーマー氏をかなだ丸に乗せ、帰国
1938年（48歳）大阪商船を退社
同年　青島埠頭会社営業部次長に就任
1941年（51歳）第一回海の記念日に
　逓信大臣村田省蔵氏より表彰
同年　南洋倉庫会社常務取締役に就任
1942年（52歳）新南興業会社専務取締役に就任
1949年（59歳）小川運輸取締役に就任
1952年（62歳）社団法人海洋会副会長に就任
1956年（66歳）協和検数会社社長に就任
1960年（70歳）古希の祝いの夜、自宅を放火され全焼
同年　運輸大臣より交通文化賞を受賞
1965年（75歳）内閣総理大臣より黄綬褒章を受賞
同年　協和検数会社を日本貨物検数協会と合併し、理事に就任
1968年（78歳）天皇陛下より勲四等瑞宝章を下賜される
1974年（85歳）郷里熊本県にて銅像を贈られる
1988年（99歳）死去

人種差別の壁を乗り越え

かつて、日本の海運業界は世界的に発達していなかった。大正八年、ヨーロッパ航路に参入した際も、開拓した欧米諸国より不利な条件での交易だった。他既存航路への割り込みも困難。そのような中、日本はどこの国も未だ手がけていなかった「東南アジア航路」に目を付けた。先駆者としての利益を手にしようと話が進んだ。

最も大きな障害となったのが人種差別。当時の南アフリカを統治していた欧州列強国には人種差別が強く根付き、黄色人種である日本人に対しても同様だった。日本の大使館も商社もないアフリカへ、荒波と大きな壁を乗り越え向かわなければならない。困難な航路開拓に任命されたのが森勝衛だった。

彼は自分の意見をしっかり持つ人だった。ある時、ホテルに泊まろうとし、閉め出された。彼は自分自身だけではなく、母国を侮辱された気分になったという。勝衛は早速手を打った。そのホテルのあった港町、ケニア・モンバサの有力者十名を船内晩餐会に招待したのだ。

船長自ら柔剣道を披露した。料理を出し終えた所で勝衛は彼らに日本の自然の美しさや人間の温かい心情を強調し、「日本人への侮辱的な差別を止めて欲しい」と強く訴えた。演説は人々の心を動かした。彼らは万雷の拍手と共に、日本人に対する差別の非を認めた。

出航数日前、ケニア総督府の役人が勝衛に面会を求めてきた。かなだ丸に総督夫妻及び随員十名をタンザニアまで乗せて欲しいとのこと。勝衛はその頼みを「総督のような方をお乗せする部屋や設備が無い」と断った。かなだ丸は船客を乗せない方針。しかし再三のお願いに勝衛も折れ、十二名をかなだ丸に乗せる事を承諾した。「いくら払えば良いか」と尋ねられ、「アフリカとの友好を図ろうとする我々にとって総督に乗船して頂く事は大変名誉な事なのです」と答え、無料であることを示した。無礼にされながらも関係改善を諦めず、更にはそれを実行し、「美しき国・日本」を海外に伝えた。日本人らしいおもてなしの精神を持った「キャプテン・森」だったからこそなせる業だった。

（飯田・津金）

森勝衛一家集合写真

友情という名の【王族】

森勝衛とは五十年間付き合い続けた友人がいる。ロレンス・ヴァン・デル・ポストとは国境越えの絆で結ばれていた。

二人が出会ったきっかけは東南アフリカ航路開拓の旅の途中であった。二人の日本人記者が黄色人種という理由で追放された時、二人の白人青年に助けられた。日本人記者は船に戻り一部始終を報告すると共に勝衛に紹介したのだ。それが当時十九歳のポストであった。彼は人種差別への嫌悪と責任を強く感じさせる男であった。勝衛はこの青年を気に入り、かなだ丸に乗せる事を快く承諾したのだった。

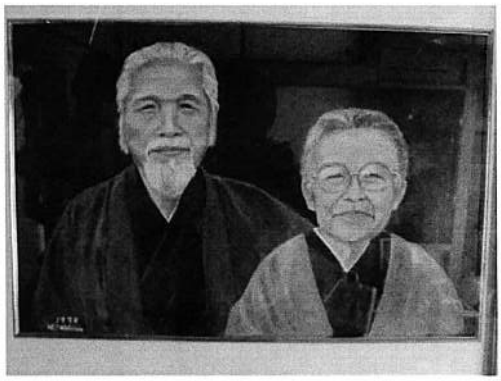
勝衛は日本へ連れて行き紹介し、日本語も教えた。その後、ポストは日本語で命が助かるとは思いもしなかっただろう。

第二次世界大戦中、日本兵の捕虜となったポストは銃を突きつけられたその時に咄嗟に出た言葉があった。「誠に恐れ入りますが、しばらくお待ち下さいませんか」。この想像外の言語力に日本兵たちは仰天した。勝衛から学んだ日本語によって命が救われたのだ。ポストはこのエピソードについて「私自身の持っている友情の証拠は、キャプテン森の世界と私たちの世界の間に行なわれた戦争の恐怖にもびくともしませんでした」と語る。勝衛とポストの友情は戦火にも負けぬ堅く剛いものなのだ。

（津金）

ポスト氏が執筆した「船長のオディッセー」出版と森船長の長寿を祝う会にて
左、ポスト氏　中央、喜美氏　右、森勝衛氏(97歳)

一世界のもっこす一 海洋国家日本を築いた男



森勝衛氏夫妻の肖像画

夫婦善哉

ベターハーフとは、良き配偶者。主に妻のことを指すのだが、森夫妻の場合はそれだけに留まらぬ、ベストハーフという表現が相応しいと言われている。

船乗りは海に出る。故に家を空ける際に家を守るのは妻。気丈でなければ勤まらない。船乗りのいでたちのカッコよさに対して港々に女ありと揶揄嘲弄が残っているが、森さんは奥さん以外の女性には指一本触れたことがない堅実な強い精神の持ち主であった。

これにはこんなエピソードがある。勝衛氏が商船大学（現、東京海洋大学）を目指し、受験勉強をするために東京へ上京し、下宿していた時のことだった。東京高商（現、一ツ橋大学）を目指す同級生、神崎君とその幼馴染の俊子さんと友達だった。受験に対し自信満々だったにも関わらず、神崎君は落第してしまい、俊子さんに八つ当たりするようになった。すると俊子さんは「男の存在」に苦しむようになった。それは、彼女が不義の子であったことも起因している。「およそ、世の中で不幸の原因を作るのはすべて男の人ではないでしょうか？」俊子さんは勝衛氏に尋ねた。「僕は違う！僕は一生男の貞操を守って生きてゆくつもりだ！」この言葉に俊子さんは涙ぐんだ。両手を掴み「どうかそのお心をいつまでも、いつまでも持ち続けてください」勝衛氏もこれに答え絶対に女を泣かせるような男にはならないと何度も誓った。

喜美さんも「この人が言うなら大丈夫だ」と夫を信頼し、海の上にいる時は家、子どもを一人で守っていた。また、勝衛さんも子ども七人と家を守るしっかり者の喜美さんを信頼していたので、安心して海に出ることが出来たという。森家には遥か彼方の洋上から妻喜美さんに宛てた数えきれない手紙があり、読ませていただいた。森勝衛さんの妻・森喜美さんは森さんが東京商船学校入学時の保証人の長女である。三輪田高等女学校（今の三輪田学園）を卒業してから籍を入れる、という条件付きの許嫁つまり婚約者であった。

「世界人口約三十億人。その半分が女性。十五億人の内、神様が自分に選んでくださったたった一人の最愛の妻」晩年録音した肉声がベストハーフへの賛辞を語る。その声にはキャプテン森を全面的に支えた妻への、感謝と愛情がこもり、こんな伴侶と巡り合える二人の幸せを感じた。

（加藤・山田）

結婚記念写真

七つの海の勇者 もっこす船長物語

キャプテン森の子息、森弘明氏の邸宅にて貴重な資料を発見した。お蔵入りになった「七つの海の勇者　もっこす船長物語」という仮題がつけられた映画の台本だ。財団法人日本海事広報協会刊「キャプテン森勝衛　海のもっこす七〇年」が原作となっている。

あらすじは、ウィリアム・ブルーマーの死後、森勝衛とロレンス・ヴァン・デル・ポストがキャプテン森の生涯、人柄、友情の始まりから今までを振り返る。

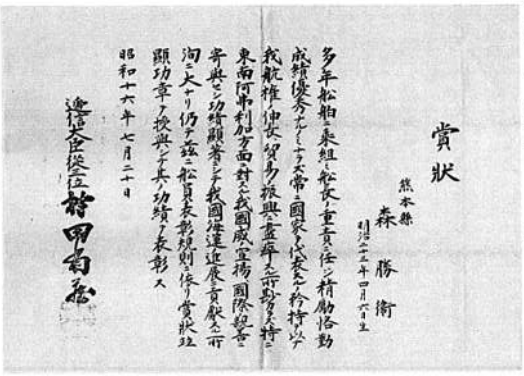
お蔵入りになった映画をもう一度復活させ、是非この目で見てみたいものだ。近い未来にもっこす船長の生き様が上映されることを期待する。（加藤）

七つの海の勇者　台本

海の記念日と顕功章

森勝衛氏が海の記念日にて受賞した顕功章は、船員最高の表彰とされる一方、戦争の影響により、授与が止められたため、この顕功章を持つのは日本で森勝衛氏だけである。正に、日本の海運に大いに貢献したキャプテン森に相応しい勲章である。

また、同じく海の記念日で受賞した表彰状は、立案者の村田省蔵逓信大臣がその下書きに目を通し、担当官に幾度も書き直しを命じた。最後には、自ら筆をとり「常ニ國家ヲ代表スルノ矜持ヲ以テ」と記した。この言葉の中には、村田氏が勝衛氏の功績の大きさを称える最大の讃辞と謝意が込められている。（山田）



賞状

熊本県
森勝衛

多年船舶ニ乗組船長ノ重責ニ任シ精勤恪勤
成績優秀ナルノミナラズ常ニ國家ノ代表ニ矜持ヲ以テ
我航海伸長ノ為多大ノ貢献ヲ為シ
東南阿弗利加方面ニ対シ我國威宣揚國際親善
ニ其ノ功績顕著ナリ我國海運進展ニ貢献スル所
洵ニ大ナリ仍テ茲ニ船員表彰規則ニ依リ賞状並
顕功章ヲ授与シ其功績ヲ表彰ス

昭和十六年七月二十日

逓信大臣従二位勲一等男爵　村田省蔵

村田氏の厚情が感じられる表彰状

唯一の顕功章

キャプテン森から学んだこと

モンバサの有力者を招待した船上パーティーでのおもてなしから、貿易のためには相手国を知る以上に、自国文化をよく知ることが必要だったと分かる。これは今の国際理解にも当てはまる。国際理解とは何か、言葉のみが先行して実態があやふやになっているように感じる。外国の文化にばかり目が向き、日本文化についてよく知らない人も多い。私たちは芸能・科学・宗教・スポーツなど幅広い教養を身に付ける必要があると再確認した。（飯田）

幼い頃に掲げた信念を生涯貫き通せる人間は滅多にいない。彼の博愛精神と自国愛からも、清廉潔白な「森勝衛」という一人の人間が見て取れる。

昔は喫煙をしており、とても真面目とは言えなかったが、心だけは素直で誠実であったという。商船学校に進学した先輩に、日本商船界の状況があまりにも悲憤慷慨であることを聞き、商船学校の受験を決意。合格と共に禁煙を成功させ、歴史に名を残すほどの人間となったのだ。肉声データを聴いていても「自分はそんなに大した人間ではない」と謙虚な姿勢だ。そこがまた、古来の日本人を思い起こさせる。

国を超えて、世界中に日本人論を唱え、命を救った六十年以上もの友情を見せてくれた森船長。彼の生き様を見本に、日本人として恥じない生き方をしていきたい。（加藤）

森勝衛を知った事で海の情熱だけではなく希望を「信じる」事を学んだ。

どんなに違う民族、文化、肌の色でも素直で真っ直ぐな心があれば国境を越えた友情が生まれる。容姿や文化が違っても私たちは同じ人間だ。そんな事実でも当時は文化や伝統を押し付けるような現実であった。過酷な状況の中、勝衛は胸を張って何度も人種差別という壁に立ち向かった。彼はただ単に自分の意見を押し付けるのではなく、自然に繋がろうとした。

アフリカでの有力者十名を船内晩餐会へ招待し、アフリカとの友好関係も築きあげた。このエピソードを知った時、勝衛の人間性が心から深く感じられた。この時、人間は相手に押し付けることから、他人との境目ができてしまうのだろうかと考えた。しかし押し付けるのではなく、信じる事ができなかった、という言い方のほうが良いだろう。森勝衛は人を信じていたからこそこの困難を乗り越える事ができたのだと確信する。（津金）

銅像と共に記念撮影（86歳）

参照

- キャプテン森勝衛　海のもっこす七〇年
- 大成丸世界周航記
- 翔鵬
- 国土交通省HP
- 海百講　人と海と船の偉大な航跡を追う　海上の友
- うなばら　二〇一一年十二月号

大成丸世界周航 大和魂後編

コラム

新たな未来への船旅

飯田健太郎

南アメリカを迂回した後、北上しセントヘレナ島に向かうはずだったのだが、その頃か北風が吹くようになった。そこでセントヘレナ島の寄港は困難とし、南アフリカ共和国のケープタウンに向かうことにした。

しかし、ケープタウン沖の海は**「海上の墓場」**とも呼ばれていた。氷山が浮かぶ海の航海は警戒を怠れば大惨事となり、猛烈な寒風が吹き荒れる海上は生きた心地がしない。氷山を警戒し、船員は三十分交代で見張り台に登った。船員達は六枚重ね着して見張りに臨んだが、この極寒を防ぐことはできず、船員は刺されるような寒苦をしみじみと感じた。飢餓と極暑と極寒。まるで自然の恐ろしさそのものような航海は二月二六日をもって終わる。ようやく船員はケープタウンにて新鮮な食糧と二週間の休養を得たのである。

二月十二日、ケープタウンを出港した一行は再びセントヘレナに向け航海し、十七日後の三月十五日に無事到着した。セントヘレナの沿岸は木も土もない岩ばかりで、家が一軒たりともなかった。もし北風が吹かず、ケープタウンの前にセントヘレナ島に寄港していたら、船員たちはどうやってこの痩せた土地で食糧を補給しただろうか。北風がなければ、船員は壊血病で倒れていただろう。**「あのときの北風はまさに天佑だった」**と後のキャプテン森勝衛氏は語る。

セントヘレナ島は、戦いに敗れたナポレオンの流刑の地として有名な島である。学生たちは好奇心を働かせ、港にて初めてセントヘレナの土を踏んだ時も**「百年前ナポレオンが踏んだ土だな」**と想像した。ナポレオンの幽居を訪れるなど、五日間停泊し、その後、出港した。

航海は順調に進み、二十七日後、世界三大美港の一つと呼ばれるブラジルのリオ・デ・ジャネイロに寄港、十七日間停泊した。ケープタウンからリオまで極めて順調な航海であったが、次の寄港地はオーストラリア西部の海港都市、フリーマントル。航路図を見ても、その航路の長さがよく分かる。かつて多数の船の帆を裂き、マストを折り、沈没させた**「吠える四十度線」**と呼ばれる南アフリカ共和国南西端にある岬、喜望峰があった。

「風斜め、帆は破れけり喜望峰」連日、雨の降る霧が深い日が続いた。天候は進めば進むほど悪化し、暴風雨となった。六月十六日、真夜中。激しい轟音と共に、船は三〇から四〇度傾いた。寝ていたものは寝台から落とされた。秒速三十七mの風はワイヤーやチェーンを引きちぎり、鉄のマストなどの金属に激突し、火花を発した。船員は船が沈む恐怖に駆られ、無残なマストを見ているだけであった。

一日かかり、喜望峰を越えた。船の損傷を直すために船体の補修作業が行われていた。しかし、船員の約半数である八〇名がバタバタと倒れた。遂には学生の倉辻不竊氏と田村蒔氏が殉職。原因はビタミンBの不足と長期過労による脚気だった。倉辻氏と田村氏の葬式は水葬（永中に死骸を投じて葬る）で行われた。

「魂魄は如来の膝下に、形骸は娑婆の人の心に任す」田村氏が残した遺言の一句である。

喪中の中、時は七月十八日となり日本を旅立ってから丁度一年を過ぎた。気温も和らぎ、海も穏やかな二十四日。栄養不足で弱った船員の元気を取り戻そうと船上で運動会が開かれた。種目は剣道・柔道・玉突き・輪投げ・綱引き。総員で行った綱引きは、拮抗するよう紅白に分かれ行ったものの、右側がズルズルと引かれ負け。位置を変えても右側の惨敗だった。何か裏があると疑い、調べてみると左側は高所にある後甲板から低所のメインデッキにかけて綱を下し、五・六名ぶら下がっていたとのこと。位置を変えた時は碇を巻き上げる車地に綱を巻き付けていた。**「負け惜しみを言うな」**笑い声は南インド洋に響いた。

八月二日、まだ日の出前の深夜。大成丸はフリーマントルに到着した。飢餓に苦しんだ船員はようやく青菜、果実、そして肉にありつけたのである。おかわりの声は絶えず、巨大な茶碗でも平気で四・五杯はたいらげた。

フリーマントルに三週間停泊した後、九月七日に南洋諸国のスンビワ島のビマ、十五日に近くのアンボン島のアンボイナへと順調に寄港した。やがて日本の無線電話の通信圏内となり、故国への帰港が明瞭となった。

しかし、時は十月十四日、帰港予定日の前日のことだった。台風の前兆である熱帯低気圧が発生したのだ。**「荒天準備」**の令が発せられ、十五日の入港は怪しいものとなった。激しい北風が吹き、日本への道を阻害。船は時速約一kmしか進まなかった。十五日の午後五時、**「日本が見える」**船員が叫んだ。歓声が甲板で湧いた。日本に着いたのである。風は静まり、波も平安を取り戻した。そして十六日の午後二時五分、館山港に碇を投じ、日本に帰港した。商船学校校長、記者団が続々と上船し、花束等が贈呈された。それから品川港に二日かけて航海した。大成丸の世界周航はこれにて完遂されたのである。小舟には出迎え人が満載し、十二隻のボートに乗った三百人の学生が万歳をして迎えた。逓信大臣から温情に満ちた慰問の辞があり、**「凱旋」**という言葉が繰り返された。

「大航海の只中を、吾等が船の進む時、東に西に空と水、水天一碧の極みなし」

「立て大成の健男児、吾等が握る此綱に、吾等が操る此の舵に、挙世の人の運命かゝる」

ケープタウンに向かう途中、船内で流行した大成丸マーチの一番と六番である。正に生死の瀬戸際をも乗り越え決して諦めなかった明治の若人には、感服の至りである。百年前にこのような果鋭な人たちがいたことは、私たちの中で勇気の糧となるだろう。

（山田）

船の歴史は古い

▼「空気」を意味する単語は英・仏でair、西・伊でaireだ。このように欧州言語は同じ物を表す単語が類似している例が数多くある。しかし「船」を表す単語は、英ship、西barco、仏bateau、伊naveで。それぞれ大きく異なる。各国の交流や物流以前に独自の言語として「船」を表す単語が既にあったと考えられる。▼紀元前六千年に描かれたエジプトの壁画にも、船は既に描かれている。同4百年頃我が国に、稲作を代表とする先進技術を伝えた弥生人も船で日本に辿りついた。彼らは日本文化の種を運んだ。船がなければ今の日本はありえない。▼このように船は他の乗り物よりかなり早く成立した。実例を挙げなくても、陸と海の割合を考えると必然かもしれない。現代になり車、列車、飛行機など多くの輸送・移動手段が確立されても尚使われ続けている。最も息が長く重宝がられてきた輸送・交通手段だ。

なぜ現代になっても、船が使われ続けるのか

▼大量・大型なものでも長距離間輸送できる特性に由来する。動物園にいるキリン・象などの大型動物をどうやって日本に運んできているか不思議に思ったことはないだろうか。これらは皆船を使って遥かかなたから運んできたものだ。何万トンもある荷物を運ぶことのできるのが船である。なくなってしまうと世界の経済は滞る。原油は船によって世界中に送り届けられている。油が供給されなくなれば電気も交通も物流もすべてがストップする。特に海に囲まれたわが国では、船による物流がなかったら何も出来ない。資源も食糧も自国内で賄えない。国は破綻するだろう。▼そのような中、日本人は船によって生活を支えられている事を身近に意識せず生活している感がある。周りを見回してみれば、多くの金属製品があり、紙がある。生活を船に守られていることに気づく。

世界のために

▼船は重要で生活とその安全に関わっている。海はどこまでも続き、多数の国が海に面している。内陸国も海運で運ばれた物を陸上で輸送している。世界中の荷物が運搬される洋上はグローバルだ。海上輸送の問題について知ることは国際理解にも繋がる。▼たとえば海賊行為は現在、世界中で問題となっている。特にアデン湾、ソマリア近海で多発している。日本企業の船が攻撃を受けたり国連の食糧支援船が乗っ取られたりするなど、深刻な被害も多数出ている。これに対し日本は国として世界へ向けて支援を始めた。様々な国と協力しながら海の要衝を守っている。▼日本は科学技術や研究分野で最先端を誇る国だ。車と同じように、電気を使って動くハイブリッド船、太陽光電池を積んだ船など環境に優しい船の開発も多く行われている。これからの海運発展にも我が国の造船技術が欠かせない。

船は帆でもつ 帆は船でもつ

▼この諺は帆があるから船は走れ、帆は船がなければ使われない。世の中は互いに助け合ってこそうまく成り立っているという意味だ。これは日本と海運の関係にも当てはまる。日本の技術がなければ世界の海運は成り立たない。海運があるからこそ日本経済も成り立つ。▼これからの世界発展のためには日本が、日本人が、世界を動かす船の帆となり船となり舵をとり経済を動かしていかなければならない。

あとがき

今号の新聞がここまで充実したものになったのは、他でもない取材に応じてくれた方々のご懇意によるものである。特に、森弘明夫妻は至らない未熟者の私たちに対し、手取り足取り助けてくれた。

夏休み中、幾度かとなく森弘明氏宅にて取材を行った。帰り際にゲリラ豪雨毎回のように降った。そんな時は手料理を振舞ってくださった。時にはカレーや赤飯をご馳走してくださった時もあった。時折、森勝衛氏の奥方、森喜美氏と重なって見えた。

森弘明氏は、東京海洋大学・㈱商船三井見学、取材、企画から運営まで全て担当を引き受けて下さった。学校では文化祭や不定期刊新聞制作と、忙中であったにも関わらず、取材が実現したのは森弘明氏のお陰である。

私事で恐縮だが、親族でもなく教師でもない大人とここまで関わったのは初めてであった。海洋大学等に取材に行った後、森弘明氏のお誘いでお食事をした。それは、私にとっての初の社会進出のように感じられた。私は動揺し、萎縮してしまったが、森弘明氏はそんな私を身に余るほど称賛してくださったのだ。そして、帰り際に握手をして別れた。その時、私は強い使命感を感じた。

このように、森弘明夫妻には幾度も助けていただいた。最後に、東京海洋大学、和田公利様。㈱三井商船、紺屋俊彦様・同じく富田就将様。そして、森弘明様ご夫妻。この場を借りて、本当にありがとうございました。

（山田）