

はじめに

月日は百代の過客にして、行かふ年も又旅人也。舟の上に生涯をうかべ馬の口とらえて老をむかふる物は、日々旅にして、旅を栖とす。

松尾芭蕉「奥の細道」の有名な出だしである。

人生は旅であり人は旅人である。

年月は無限の流れであり、その流れの中にあつて、私は人生の旅人として、船の上に四十余年の生涯を浮かべ、日々旅をかさねて参りました。

多くの人との出会いがありました。素晴らしい出会い、楽しい出会い、そして悲しい出

会い。同じ会社に籍を置きながら、一度の出会いもなく去って行く人もあれば、幾度も同じ船に乗り合わせた人もあります。一期一会の気持ちを大切に生きてきたつもりです。

そして今、老いを迎え、海上生活四十年の航跡も、記憶から徐々に薄れ始めました。

詫間電波高等学校を卒業し、一九歳になったばかりの多感な青年が、故郷を後に最初の乗船地神戸で、海上という特殊な職場環境や未だ見ぬ世界への希望と不安の交錯する中、胸を緊張で一杯にして、船のタラップを登って行きました。

あれから今日まで、世界六十数カ国をめぐり、寄港地は優に百港以上を数えました。その間に経験したことは数多く、ひとつひとつが貴重なものとして、心に刻み込まれております。

大自然に抱かれて見る、時々刻々変化する空と海の美しさ。自然の猛威にどうすることもできず、ただ翻弄されるばかりの船の上で感じた恐怖。人間の無力感をいやというほど思い知った、メキシコ沖のハリケーンや冬期北太平洋の小山のような波浪。等々。しっかりと目に焼きついて、今なお忘れることができません。

こうした一船乗りの体験の数々も、私の胸中に封印したままでは、誰にも理解してもらうことはできません。私が亡くなった後、彼の人生とは一体何だったのか、少しでも理解

できるように、資料を残しておくことも必要ではないかと思ひ、薄れ始めた記憶を解きほぐしながら、まずは昭和二〇年代後半に、タイムスリップしてみたいと思ひます。

拙い一文、読んで頂ければ幸いです。

山西 逸

目次

はじめに *i*

- 1 わが生い立ちの記 1
- 2 詫間電波高等学校の思い出 7
- 3 大阪商船に入社し船員に 21
- 4 国旗に纏わるお話 35
- 5 移民船の思い出 43
- 6 アルマナック号事件 71

- 7 運命共同体 85
- 8 アマチュア無線と家族との絆 93
- 9 自然の美しさ 109
- 10 気象電報と神戸コレクション 113

付録

お船のお客さん、ポップ君 119

年譜 136

資料 142

あとがき(山西 徹) 150



更新欄 (Renewal Record)

海技従事者の心得

- 1 海技従事者は、常に法規を守り船舶の航行の安全に務めなければなりません。
- 2 海技免状は、船舶職員として船舶に乗り組む場合には、船内に備え置かなければなりません。
- 3 海技免状は、他人に譲渡したり、貸与したりしてはなりません。
- 4 海技免状は、有効期間の満了の際、所定の更新手続がとられない場合は、効力を失います。(免許の効力は存続します。)
- 5 海技免状を滅失し、又は損したとき、有効期間満了等のため海技免状の効力が失われたときには、再交付を受けることができます。
- 6 氏名、年齢に変更があつたときは、訂正を受けなければなりません。
- 7 免許又は海技免状の効力が失われたとき、海技免状を滅失したため再交付を受けた後失つた海技免状を発見したときは、速やかに最寄りの地方運輸局等へ返還しなければなりません。
- 8 海技従事者が失ふその責を負つたとき、又は死亡したときは、同僚の職職又は海技免状を保管する者は、速やかに最寄りの地方運輸局等へ返還しなければなりません。
- 9 地方運輸局等とは、地方運輸局、海運監視部、地方運輸局海運支局、沖繩船客事務部、海運事務所のことです。



Valid until
renewable for
10 years after
date initially
issued
KODJ



海技免状

CERTIFICATE OF COMPETENCY

日本国政府

THE GOVERNMENT OF JAPAN

備考 海技免状の有効期間は、5年間です。有効期間の満了の際、所定の更新手続をした場合は、引き続き5年間有効です。

Remark
The available period of this Certificate is five years, which can be renewed for the next five years if the necessary procedures are taken prior to the termination of the period.

一級海技士 (通信)

海技免状番号第 7100840000101 号

昭和32年12月25日 免許

氏名 ヤマシ ヲシ (男)

(性別) 

生年月日 昭和12年12月6日

本籍又は国籍 香川

備考 ○有効期間起算日
平成1年4月2日
有効期間内である。連続した5年以上の期間、通信長、通信士の職務若しくはこれと同等以上の職務を行わず、かつ指定された講習の課程を修了しなかつたとき、又は、電波法の規定による船舶同証明の効力を失ったときは、効力を失う。
○更新免許者
甲運士
昭和32年12月25日免許
平成4年5月20日 交付
船舶職員法(昭和26年法律第169号)第7条第1項の規定により交付する。

運輸大臣

FIRST GRADE MARITIME OFFICER (RADIO)

CERTIFICATE NO. 7100840000101

LICENSED ON DEC. 25, 1957

VALID FROM APR. 02, 1989

ENDORSEMENT OF CERTIFICATES

JAPAN

Issued under the provisions of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978

The Government of Japan certifies that the present Certificate is issued to YASUSHI YAMANISHI, who has been found duly qualified in accordance with the provisions of Regulation IV/1, IV/3 of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as RADIO OFFICER and RADIOTELEPHONE OPERATOR AND THE PROVISIONS OF REGULATION IV/2 OF THE INTERNATIONAL CONVENTION

(Continued)

ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978, AS AMENDED, AS RADIO OPERATOR

WITH THE FOLLOWING LIMITATIONS ONLY: NONE

NOTE
THE HOLDER OF THIS CERTIFICATE WAS ORIGINALLY LICENSED BEFORE THE STCW CONVENTION'S ENTRY INTO FORCE.

Date of issue of this endorsement: MAY. 20, 1992

MINISTER FOR TRANSPORT

Date of birth of the holder of the Certificate: DEC. 06, 1937

Signature of the holder of the Certificate: Yasushi Yamashita

海技免状

1

わが生い立ちの記



有明浜で弟たちと

私の生年月日は、一九三七年「昭和十二年」一月六日となっております。ところが、後から聞いたところによれば、本当の生まれは一月六日で、父が仏事（報恩講の檀家回り）で多忙であったため、役所への届け出が、一ヶ月遅れたのだそうです。世の中すべてにおいて、のんびりした時代であったのかもしれない。

とはいえ、当時は軍部の力がとみに強くなり、戦争まぢかの風雲急を告げる時代でもありました。

その年は、二月二日に林銑十郎内閣が成立するも、五月三十一日には早々と総辞職。六月四日には第一次近衛文麿内閣が誕生。七月七日、中国蘆溝橋で日中両軍が衝突。日中戦争が始まり、一月六日、コミンテルンおよび共産主義の総本山であるソ連に対抗するため、日独伊防共協定を締結。そして、二月一三日には、日本軍は南京を占領し中国に奥深く侵攻していきました。

名前の由来

私の名前である「逸」（これまでに「やすし」と正しく読んだのは、中学校の国語の先生一

人だけでした）は、誕生日が、この日独伊防共協定の参加日であったことから、「独逸」の「逸」をとり、安らか、秀逸、安逸の意味をこめて「やすし」と読ませるもので、父方の本家の叔父が名付けてくれました。当時は、軍国主義の時代であり、子どもの名前に限らず、なにごとにも戦争や軍隊に関係する名前をつけることが流行だったようです。平和な今となつては、なんとも複雑な思いの残る名前です。

父晃は、一九一〇年「明治四十三年」に、山西家の七人兄弟の五男として生まれ、生涯、光明寺の副住職を務めました。母スガは、一九一二年「大正元年」に、関家の六人兄弟姉妹の長女として生まれ、二四歳で山西家に嫁ぎました。私は、この父母のもとに、男ばかりの四人兄弟の長男として、香川県三豊郡観音寺町坂本〔現・観音寺市〕の地で産声をあげました。

わが故郷観音寺は、隣県である愛媛との県境にもほど近い、香川県西部の町です。一九五五年「昭和三十〇年」



有明浜の砂絵「寛永通宝」

に、近在の村々を合併して、人口二万の観音寺市となりました。観光名所として、有明浜の白砂に作られた「寛永通宝」の銭形砂絵、四国霊場六十八番札所の神恵院、六十九番札所の観音寺、等を擁する、瀬戸内海の温暖な気候風土にめぐまれた、自然災害の少ない、いたってのんびりとした町です。

終戦から戦後へ

私の父は、浄土真宗興正派に属し、普照山光明寺（近在の檀家数約六百の、かなり大きいお寺）の副住職でした。私は寺内の一隅で生まれ、小さい時から、お線香と抹香の匂い、そして僧侶の読経の中で育ちました。

終戦の時は、小学校二年生でした。夏休みと疎開を兼ね、母の故郷である香川県三豊郡勝間村〔現・三豊市〕の関家にいた折、真夏の太陽が朝早くからガラガラと照りつける布団の中で、母が、「日本は戦争に敗れ、アメリカの兵隊さんが進駐してくるので、これからどうなることかわからない時代になったが、こんな田舎の一軒家までは多分来ないだろう」と話してくれたことが、今も記憶に残っています。それでも、田舎の生活はそれまで

とはあまり変わらず、戦争に敗れたという実感はあまりありませんでした。

しかし、夏休みも終わり、観音寺へ帰ってからは、少しずつ敗戦の影響が具体的に現れ始めました。まず、生活物資が極度に不足し食べるものがなくなってきました。配給されるわずかばかりのサツマイモの粉やトウモロコシの粉で、団子や饅頭を作って主食にしました。芋づるを茹でて、おひたしにして食べました。米の飯を食べることは少なく、麦飯とわずかの米が入った芋粥で、私は大きくなったのでした。

学校が再開されても、雨傘、ズック、長靴などはみな配給制で、一クラスに数足しか割り当てがなく、くじ引きで決めていました。幸運に当たったとしても、代金を支払わねばならず、そのできない者は残念ながら権利放棄となり、次にはいつ手に入るかわからない、そんな状態でした。

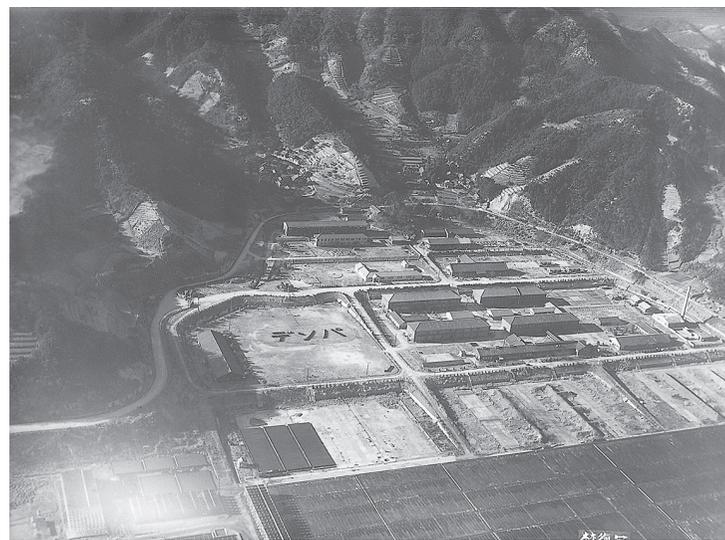
学校の給食に脱脂粉乳のミルクが出始めたのは、小学校三年生の時だったと思います。ひしゃげたアルミのお椀に入った真っ白のミルクは、たいへん美味であったことを思い出します。物のない時代で、飽食の現代からは考えられないような食糧難の時代。私が過ごした幼年期は、そのような時代でありました。

戦後五、六年経つと、世間も終戦のショックからやっと立ちなおし、戦後復興の息吹が

かな瀬戸内海を望み、後方は、弥生式土器で脚光を浴びた紫雲出山とそれに続く七宝山系の山々に囲まれた、閑静な学舎である。

当時の校舎は、戦時中に急造された粗末な木造の兵舎であった。教室はそれを間仕切り、古黒板と机、椅子を配しただけで、窓明かりも規定の半分ほどしかなく薄暗かった。冬は隙間風が入り、寒さを身に感じながら授業を受けた。床は歩くたびにギーギーと音を立てた。直履きでの生活なので、床から埃が舞い上がり、時々水撒きをしながらの授業であった。

私が入学した一九五三年「昭和二十八年」、日本は、朝鮮動乱を契機として経済復興の道を歩み始め、平和条約、日米安保条約な



詫間電波高等学校全景

どの発効により、国際社会へと復帰した。国民生活も徐々に安定し、科学、特に電波科学の発展にともない、テレビジョン放送が開始され、民間放送局も続々と開局し、さらにトランジスタが実用化され、テレビとトランジスタの時代が幕を開けた。

厳しい学校生活と映画館での楽しみ

同年四月八日、私は、晴れて本科生一六一名の一人として入学式を迎えた。

入学当初は、モールス符号の暗記と試験の毎日だった。言葉としてモールス符号が身につくようになるまで、徹底的に鍛えられ、日常の試験で六〇点以下を取れば、先生からは「荷物をまとめて帰りなさい」という決まり文句を言われる。どうしてもモールスになじめない者の中には、中途退学を余儀なくされた者もあった。期末考査で六〇点以下の科目があれば、進級会議に掛けられることとなり、及第か落第かが審議された。毎年数名のドロップアウト組が出た。

私は寮には入らず、自宅のある観音寺から、一時間余りをかけて汽車通学をしていた。毎日、同じ汽車の同じ車輛に乗り、判で押したような生活の連続であった。授業はハード

を極め、どんどん前に進む。予習復習をしてもなかなか追いつけなくて、時間を惜しんで勉学に取り組んだことが思い出される。そうしないと、一級無線通信士の資格は到底取得できない。特に、寮生との間には勉強に当てられる時間に差があり、通学組は苦労していたように記憶している。

青春真只中のハイティーン時代、女子学生と付き合うでもなく、ただひたすら勉学の日々であったように思う（電波学校は男子校であり、女性は一人もいなかった。現在は高専となり、男女共学で女子生徒も多く学んでいるとのこと）。そんな中、試験の後に、市内の映画館へ洋画を見に行くことが唯一の楽しみであった。「真昼の決闘」、「エデンの東」、「欲望」という名の電車」、「荒野の決闘」。映画を見ている間は、まるで自分が別世界に入ったかのような錯覚を覚え、画面に釘付けになった。

アメリカ映画のきらびやかな映像と美しい街並みや、家庭の中に豊富に物が満ち溢れた社会を見ていると、自分の置かれた世界と比較して、その落差に愕然としたものだった。映画館の外に出ると、現実は厳しく、ついさつき目に焼き付けたゴージャスな世界とはなんと違うものかと嘆息し、うらぶれた街並みが続く薄暗い商店街を横切り、我が家の門をくぐる頃になって、ようやく現実に帰ったものである。今にして思えば、そのようにして

スクリーンを介して知り得たアメリカやヨーロッパの国々への憧れが、船乗りになるベイスになったのかもしれない。

電波科学の進歩

英国の物理学者ジェームズ・クラーク・マクスウェルが電磁波の存在を予言したのは、一八六四年「元治元年」のことであった。米国のトーマス・エジソンが炭素繊維によるフィラメント電球を発明したのは、一八七九年「明治二年」である。真空管は、英国のジョン・フレミングが二極管を発明したのが一九〇四年「明治三七年」、米国のリー・ド・フォレー（フォレスト）が三極管を発明したのが一九〇六年「明治三九年」。米国RCA社がトリウム入りタンダステンフィラメントの受信管（UV199、UV201A）を発表したのが一九二二年「大正十一年」であり、その後は米国RCA社、WH社が主体となって、各種真空管の開発が進み、新製品が目白押しとなった。

わが国においては、資料によれば、一九二一年「大正十〇年」に、東京電気〔現・東芝〕が「マツダ真空管」を「受信管オージオン、送信管プリオトロン数千個を官庁に納入」と

ある。昭和初期には中小真空管メーカーが誕生、乱立し、競争を繰り広げていたが、中でも東京電気は、当時「マツダ」のブランド、商標でST管の国産化を推進し、次々と新たな真空管を開発・製造した。その結果、ラジオの普及が一段と進み、一九三二年「昭和七年」には、ラジオの聴取契約者が百万を超えた。三百万を超えたのは、一九三七年「昭和十二年、私が生れた年」である。

ラジオ放送全盛時代

一九五一年「昭和二六年」、民間のラジオ放送が開始され、民間放送局が日本全国に続々と開局した。ラジオ放送全盛時代であった。大相撲放送に聞き入り、高校野球やプロ野球の中継に耳を傾け、連続ラジオドラマ「向う三軒両隣」、藤倉修一アナの司会による「二十の扉」、音楽番組では民放の「VICTOR S 盤アワー」をよく聴いた。パティ・ペイジの「セプテンバー・ソング」やドリス・デイの「センチメンタル・ジャーニー」など、女性ボーカル歌手の歌声にうっとり聞き入ったものである。

当時は、アメリカのエドウィン・アームストロングが開発した再生式検波方式の受信機

とスーパーヘテロダイン式のグレードの高い受信機が発売されていた。しかし、我が家にあったのは、並四受信機と称する再生式検波方式のやつ（並みの三極管を四本使った受信機の意味）で、再生の同調バリコンを調整する度に、ピューピューという変な音を発しながら、最も感度の上があったところに調整するのであるが、音質的にはいまいちであった。

ラジオの組立で小遣いを稼ぐ

私が詫間電波学校に入学した一九五三年「昭和二八年」当時、サラリーマンの平均給与は月額約一万三〇〇〇円であった。一方、市販のラジオ、たとえば五球スーパーラジオの値段は一万二五〇〇円で、ラジオはとも高価なものであった。テレビジョンも出始めたばかりで、白黒一四インチが一台一七万円もした。ちなみに、当時、米一キロが六八円である。

そんな中で、学校で学んだ電子工学の知識を利用して、配線図を基にラジオのパーツを寄せ集めて、自分でラジオを組み立てると、比較的安価にできたため、ご近所や親戚のためにラジオをよく組み立てたものである。当時、丸亀市のパーツ専門店に行けば、た

いらてい部品は調達することができた。五球スーパーヘテロダインのラジオであれば、五〇〇〇円から七〇〇〇円で自作できた。

それらは、もちろん真空管式であったが、当時、福音電機と称していた現・パイオニアのパーマネントスピーカーを取り付けて鳴らしたり、大阪音響（現・オンキヨー）が開発したもので、ノンプレス・コーン「抄紙後のコーン紙を機械的にプレスせずに吸引脱水しながらオーブンで乾燥させたもの」を使用したスピーカーがあり、柔らかい音質と豊かな低音が出るのが特徴で、それを使用したりして良い音が出るように工夫したものだ。何台組み立てたかはさだかでないが、数十台製作した記憶があり、勉強の合間に、暇を見つけては半田ごてとテスターを使って組み立てた。それで、多少の小遣い稼ぎにはなったように記憶している。

カラーテレビの時代へ

わが国のテレビジョン放送は、一九五三年「昭和二八年」二月一日に、NHKが本放送を開始し、同年八月に民間放送局も放送を開始した。時を同じくして、国産のトランジス

タの生産発売を始めたのが東京通信工業（現・ソニー）であった。ソニーは、一九五五年「昭和三〇年」八月一八日にトランジスタラジオを完成、発売した。ソニーの開発したトランジスタラジオは、わが国はもちろんのこと世界中で普及し、ソニーのブランド名が世界に知れ渡ることとなる画期的製品となった。

カラーテレビは、本放送が始まった一九六〇年「昭和三五年」以降、急速に普及していった。私の実家では、私が大坂商船に入社した一九五七年「昭和三二年」、暮れのボーナスで一四インチ白黒テレビ（東芝製）を購入、たしか四万円ほどだったように記憶している。それで、多少は親孝行した気持ちであった。当時、田舎のことゆえ、近所ではテレビを所有しているご家庭は少なく、夕方の相撲放送や「月光仮面」の連続映画を観賞するため、我が家の座敷にはいつもたくさんの大人や子供たちが集まった。

このように、NHKのテレビ放送が始まり、ラジオも全国規模で民間放送局が誕生し、また、ナショナル（現・パナソニック）、サンヨー、シャープなど、電気機器メーカーでは、弱電関係の技術者が必要とされた時代で、電波三校（仙台、熊本、詫間の国立電波高等学校）の卒業生は飛ぶように売れた。

専攻科に進み、一級に合格する

一方、戦後復興を担う海運の重要性を認識した政府は、敗戦によって壊滅的な打撃を受けた海運会社に対し、計画造船の名の下に低利の融資を行い、毎年計画的に船腹を拡大させていたところに、スエズ動乱による海上運賃の高騰が起り、海運業界は未曾有の好景気に沸いていた。

当時、商船の無線局には必ず三名の無線通信士を配置しなければならなかったため、大量の採用が飛び込んでいた。しかしながら、無線局に従事するためには、その局に対応する資格を有することが条件であり、国家試験に合格して一級無線通信士、二級無線通信士、三級無線通信士等の資格を取る必要があった。特に、船舶通信士には、電波法の改正により、ほとんどの場合、一級無線通信士の資格が要求された。

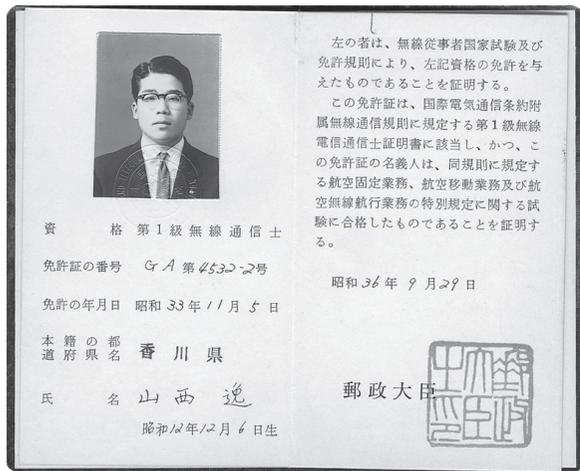
郵政省が施行する無線従事者国家試験は、学歴に関係なく受験することができるが、その程度は、一級が大学卒、二級が短大卒、三級が高校卒となっている。したがって、在学中に一級の試験に合格するということは大卒程度の試験に合格することであり、並大抵の

努力では合格はおぼつかなかった。しかしながら、高校三年で一級に合格した者も数名いて、その者たちにとって、就職先はよりどりみどりであったようだ。

私は、本科三年間では二級止まりであったので、一級を目指して専攻科に進むことになった。専攻科は一年間であったが、資格が取れ次第就職して中途退学となる者も多く、七八名の入学者の内、卒業したのは二四名であった。

私は、秋の国家試験で一級に合格し、就職先を探していたが、ここまで来たのだから有終の美を飾ってやろうと思ひ、最後まで在籍し、無事専攻科を卒業することができた。

当時、無線通信士の職場は船舶に限られたものではなく、無線通信施設のあるところには必ず無線通信士の資格を有する者が必要であった。電電公社〔現・NTT〕、国鉄〔現・JR〕、海



無線従事者免許証

上保安庁、警察庁、運輸省航空局、郵政省電波管理局、建設省、検察庁、航空会社、放送局、電力会社、新聞・通信社、等々、広範囲にわたって、就職先、活躍の場があった。

3

大阪商船に入社し船員に



入社当時無線室にて

朝鮮戦争が終結に向かい始めた一九五三年「昭和二八年」頃から不況が次第に深刻化し、海運業界は慢性不況の様相を濃くしつつあった。一九五六年「昭和三二年」七月二十六日、エジプト政府はスエズ運河の国有化を宣言、海運市況は高騰したが運河の閉鎖は長くは続かず、第二次中東戦争停戦後の翌一九五七年「昭和三二年」四月には全水路が再開され、市況は一転急落した。その後、海運市況は上向かず、長きに渡って不況の時期を迎えることになった。

憧れの船乗りになる

そんな中、私は、念願の第一級無線通信士および第二級無線技術者の国家資格を取得、一九五七年「昭和三二年」三月二〇日、詫間電波高等学校の専攻科を無事卒業し、同年四月一日付けで大阪商船「現・商船三井」の社員となった。当時、大阪商船は、日本郵船と並び称せられた我が国の海運界を代表するビッグ・カンパニーであった。両社は、「郵商」といわれ、何かにつけてしばしば比較された。

当時、外国へ行くことは夢のまた夢、一般の人々にとって、外国は遠くにあって思い巡

らすだけのところであつ

た。多感な青年にとつて、外国へ行けることの魅力は大きく、私は、学生時代に見た洋画の世界に憧れ、あのきらびやかな未だ見ぬ世界はどんなだろうかとあれこれ想像し、いつしか外国航路を有する海運会社に入社することを目標としていたが、たまたま卒業間際に飛び込んできた大阪商船の求人に応募し受験したところ、その思いが実現



パナマ運河から大西洋を望む

したのだ。

そして、当時「無冠の外交官」と言われた船乗りになったのである。初乗船は、四九〇〇トンの貨物船びるま丸であった。

寄港地での思い出

給料をいただきながらの外国旅行気分は、船乗りという仕事の大きな魅力であった。私が入社した大阪商船株式会社は、世界中に航路網を持ち、中でも南米東岸航路はその歴史が古く、一社独占の航路であった。当時、南米移住船を五隻有し毎月一航海のサービスを行っていた。欧州航路、アフリカ航路、東南アジア航路、オーストラリア航路、ニュージーランド航路、そして北米航路と、世界を結ぶ航路網を持ち、寄港地は百数十港にも及んだ。

入社当時、外国に寄港の際、暇を見つけては上陸したが、“Are you a Chinese?”と質問され、しょっちゅう中国人と間違われた。“No, I am a Japanese.”と言って訂正をすることしばしばであった。彼らには中国人と日本人の区別が、どうしてもできなかったようだ。

米国や英国等、キリスト教国に寄港した時、夕方になると、教会の牧師さんが、カバンに聖書、雑誌や新聞、それに日用品（歯ブラシ、歯磨き粉、石鹸等）を持って訪船して来ることもあった。また、暇な乗組員を募って教会に案内し、街の人々との交流を計画。その時ばかりは、もちろん教会でのミサにも参加し、にわかクリスチャンになった。

日本文化の紹介や日本の現状等について、街の人々とお話をする機会も多かった。時には、親しくなった方のお宅に招待され、ご家族と一緒にディナーをご馳走になることもあった。そのお礼に、日本の古雑誌をプレゼントする。「アサヒグラフ」や「毎日グラフ」といったグラフものは、日本語がわからなくても、写真で内容の理解ができるので、大変喜ばれた。日本の現状を理解していただくのに、それらは格好の雑誌であった。

昭和三〇年代、寄港地での停泊期間は結構長く、船はゆっくりしたスケジュールで運航されていた。というのも、当時、港湾の荷役設備は現在のように機械化されておらず、いざば人海戦術で貨物の積み下ろしをしていたからである。

また、国民性の違いによって、荷役のスピードには結構差があった。当時、世界一早い荷役を行うのが、わが国、日本であった。技術的にもレベルが高く、要領もいし、その上よく働く。その次が、西ドイツ、そして、アメリカ。体格の違いもあるが、エネルギー

NEW YORK LINE 航路図



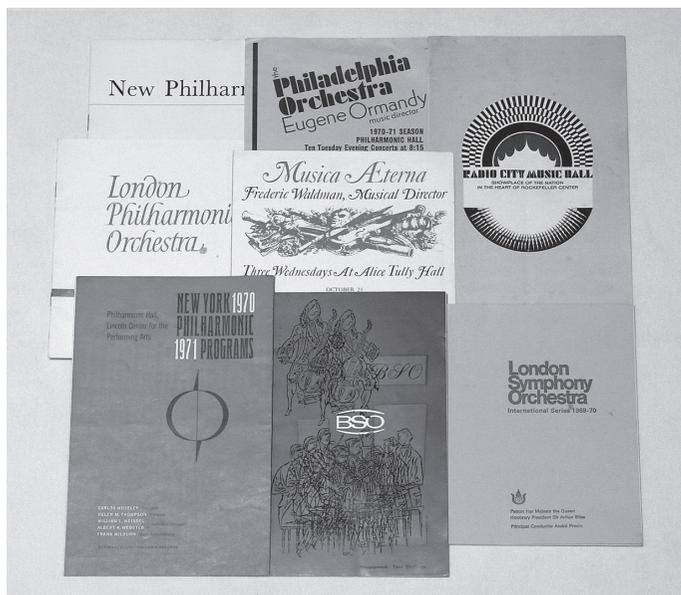
手書きの航路図 (古いアルバムより)

シユによく働く。おかげで、停泊時間が短くなる。

一方、一番スローなのがアフリカ諸国、次にアラブ諸国。英国での荷役も、結構スローであった。保守的な国民性、社会保障制度をいち早く確立したお国柄、あくせく働く必要がないのか、休憩が多い。午前九時に作業開始するも、一〇時、一二時、午後三時にそれぞれ食事とティータイム、夕方五時になるときつきと帰る。山高帽にコウモリ傘、背広を着て仕事をする。後始末も、時間が来るとほったらかしである。そのため、荷役担当の航海士諸君はいつもイライラし、わずかな積み荷を上げ切るのに一週間ほどかかることもあった。

ロンドン停泊中は夕食が終わると、連れ立って上陸し、音楽会へもよく通ったものである。ロイヤル・フェスティバル・ホールや、コベントガーデンにあるロイヤル・オペラ・ハウスなどで、若かりし頃のヘルベルト・フォン・カラヤン、小澤征爾、オットー・クレペラー、ゲオルク・シヨルティの指揮を直に見ることができた。

英国ではロンドンフィル、ニュー・フィルハーモニア。ドイツではベルリンフィル。オランダではアムステルダム・コンセルトヘボウ。米国、ニューヨークではリンカーンセンターでニューヨークフィルの演奏を聞くことができた。当日の切符は行き当たりで手配す



コンサートのパンフレット

るが、大概入手することができた。毎夜のことなので、窓口のマネージャーとも仲良くなり、売り切れの時でもなんとか手配してくれたのだった。入場に際しての服装のチェックは厳しく、必ずネクタイに背広で出かけた。

船舶の多様化と船上生活の変化

あれから四十年、船乗りの生活もすっかり様変わりしたものである。貨物はコンテナ化され、船も大型になり、それぞれのエリアにおいて、メインポートで積み下ろしをすれば、あとの内陸輸送はトラックによる陸運で行う、という形が増えたため、外地寄港地の数も少なくなった。船も、貨物に応じた専用船になり、石炭専用船、鉦石専用船、タンカー（油槽船）、チップ船、LPG船、LNG船などが活躍している。また、コストセーブのために、乗組員数の削減、外国人との混乗が行われるようになり、寄港地での停泊時間も寄港地の数も少なくなっている。

一ドル三六〇円時代

一方、昭和三〇年代の日本の田舎町では、洋行帰りは大変珍しい存在であった。そのため、帰省している際には、わざわざ私の話を聞くために、友人や親戚、ご近所の方々が、しばしば訪問してくれたものだった。

しかし、今や、連休や夏休み、年末年始には、何万人もの人たちが気軽に海外に行けるようになった。「洋行帰り」などという言葉は、すでに死語となったかのようである。

ところで、当時、わが国の国際収支は未熟で、貯えはほとんど無かった。したがって、貿易収支で稼ぎ、なんとか黒字にすることが急務とされ、海運の重要性が言われた。そのため、現在の後進国並みに、米ドルの海外流失を恐れ、為替管理がきつく、海外で自由に米ドルを使える状態ではなかった。当然、われわれ船員も例外ではなく、海外で使用できる米ドルには制限があった。外地停泊中、一日二ドルが限度であった。五日停泊であれば、一〇ドル使える、という計算になる。

私が就職した一九五七年「昭和三二年」当時、大卒者の初任給が六〇〇〇〜九〇〇〇円

程。一方、一〇ドルは三六〇〇円で、月給のほぼ半分にあたり、一〇ドル丸々使えるといっても、すべて給与天引きの前借り（アドバンスと言っていた）であった。

アメリカでお土産としてよく買った物は、ネスルのインスタントコーヒーで、当時は、とても貴重なものだった。また、インスタントの粉末ジュースもあり、「クールエイド」の商標名で、オレンジ、グレープフルーツ、メロン、それにレモンなどの粉が小さい袋に入って売られていた。

ロサンゼルスやサンフランシスコ港に停泊中、船内にアイスクリーム売りの青年がやってきたこともあった。「アイスクリーム、アイスクリーム」と連呼しながら、手に一杯アイスクリームの箱を持ち、船内を売り歩いていった。五セント、一〇セント（当時の日本円で、一八円、三六円）で、ハーファロン「約一・九リットル」のバナアイスクリームが買えたのは驚きであった。量の多さもさることながら、その味の美味しいことと言ったら！これまでに味わったことのないものであった。生まれて初めて口にしたら、この時のアイスクリームの味は、忘れることができなかった。

外貨獲得の使命とその終焉

その他、乗組員がよく買っていた品物に、中古のテレビ、洗濯機、それに冷蔵庫があった。街中の中古店を物色して、購入して来るのだが、当時は貴重な品物ばかりで、帰りの航海中、手入れをしながら持ち帰るのである。いずれも、外貨を一年がかりで貯めて買ったものだった。

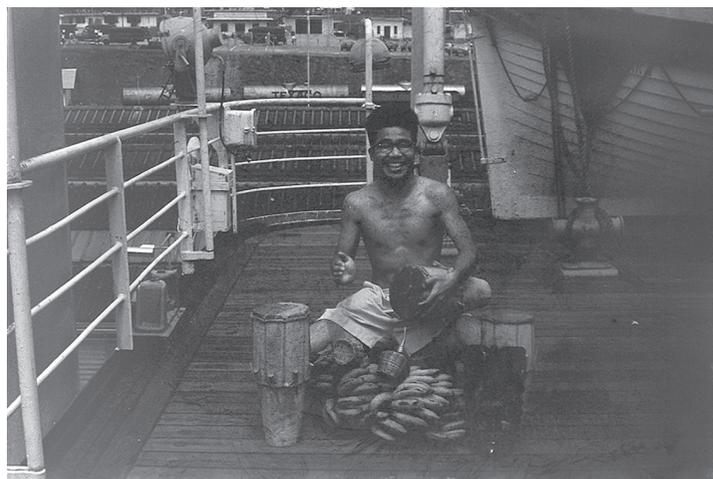
当時は、輸出貿易による外貨の獲得、特に米ドルを稼ぐことは国是であり、わ



ニューヨークにて

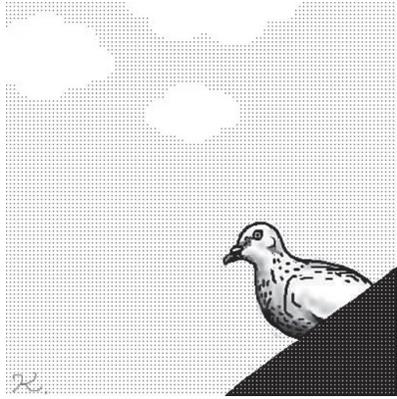
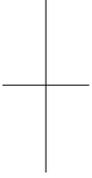
れわれには、貴重な外貨を稼ぐ仕事の一端を担っているという自負があった。海運が稼ぎ出す運賃収入の外貨は、貿易外収支に計上された。しかし、その後外貨獲得の使命もなくなり、世界第二の黒字大国、一千数百億ドルの外貨を保有し、一ドル三六〇円だったものが、一九九五年には一ドル七九円七五銭の超円高にまでなった。

そうこうするうちに、日本は世界の債権大国としての地位を固めたのである。



「バナナ売りの男」(沖待ちの船上にて)

付録
お船のお客さん、ポツポ君



* この文章は、自動車専用船ワールドウィングに乗船中、実際にあった話を物語風にまとめ、当時小学校五年生の息子と四年生の娘に書き送ったものです。

自動車専用船ワールドウィングと一羽の小鳩

ワールドウィングは自動車専用船です。日本製の新しい自動車を約二四〇〇台積むことができます。日本と北米西海岸のロングビーチ、サンフランシスコ、ポートランド港に寄港します。カナダのバンクーバー港に行くこともあります。太平洋を横断して往復約一ヶ月の航海です。

五月のある晴れた日、ワールドウィングは、船のお腹の中に二四〇〇台の自動車を飲み込みました。そして、一路カナダのバンクーバー港へ向けて千葉港を出港しました。空は美しく晴れ渡り、時々白雲が西から東へ流れて行きます。

真っ青な海が、静かにうねっています。五羽の白いかもめが、船の後方に群れています。船と一緒に、太平洋の大海原を渡って行くのでしょうか。大きく広げた翼

に太平洋の海風が吹きつけ、上に下にバランス取りながら、どこまでも船を追いかけてきます。

お父さんは、船のお部屋で朝七時に目を覚まします。お船の朝ご飯は七時半からです。髭をそり顔を洗い身支度を整えて、朝の散歩に出ます。朝の散歩は、船の甲板（デッキ）に出てジョギングすることです。夜露に濡れたデッキ、朝の冷たい潮風が頬をなぞるとおりすぎます。気持ちの良い朝です。

青い空、太陽は東の空で輝きを増し、海の青が一段と深くなります。広々とした大海原には、海と雲以外何にも見えません。お船はゆっくりと右に左に揺れています。エンジン（機関）の規則正しい振動が伝わってきます。順調な航海が続きます。今日も静かで無事な航海が続きますようにと心の中で祈りながら、デッキを歩いていました。するとハッチ（貨物を出し入れする船倉口）の横で何やら動くものが目に止まりました。

バタバタバタ。

なんだろう。そっと近づきました。生き物のようです。鳥です。鳩のようです。

灰色の鳩が一羽うずくまっています。苦しそうに羽をバタバタさせています。そっと近寄って手を差し出しましたが、逃げようともせずじっとうずくまっています。

怪我でもしてるのだろうか。お父さんはそっと手で包み込むように抱きしめ、鳩を捕まえました。どこから飛んで来たのだろうか、迷い鳩のようです。鳩の足に丸い金環が入っています。「JXXXXXX」と記号が見えます。日本の伝書鳩のようです。新聞社のものなのか通信社が飼っていたものなのか、それとも個人が飼っていた鳩なのか。たぶんレースの途中で目標を見失いはぐれ鳩となったのでしょうか。それにしても、陸地から五〇〇海里（約六五〇キロメートル）も離れた太平洋の真ん中まで、どのようにして飛んできたのでしょうか。疲れていることでしょうか、お腹も空いていることでしょうか。

お父さんは鳩を抱き抱えて、お部屋に連れて帰りました。ダンボールの空き箱に布切れを敷きつめ、空缶で水入れと餌入れを作ってやりました。怪我はなさそうですが、じっとしているだけで動くともせず、水も餌のお米も食べようとしません。大変疲れているのでしょうか。可哀相に……。

一羽のはぐれ鳩は一生懸命飛び続けました。どこで仲間達とはぐれたのでしょうか、陸地の山や森、川や街とは反対の大海原に向って、何を目標に大空と海だけの空間を飛び続けたのでしょうか。見渡す限りの広大な海、羽を休める島影一つ見当たりません。不安と恐怖、心細さで、小さな胸は張り裂けんばかりでした。一生懸命、力の限り飛び続けます。飛ぶこと以外に方法は無いのです。その内に陸地が見えることを願いながら……。羽を休めれば海に落ち、死を意味します。サメに食べられることでしょう。

ワールドウィングの船影を見つけた時、ほっとしたことでしょう。疲れも忘れ、なんとしてもあの船にたどり着かねばと、最後の力を振り絞って飛び続けたのでしよう。

「鳩さんもう大丈夫だよ。」

そつと鳩にささやきかけてやりました。丸一昼夜、水も大好物のお米も食べようとしませんでした。二日目から少しずつ食べ始めました。一粒、二粒、小さな嘴にお米を挟み、喉を膨らましながら少しずつ食べます。水も飲み始めました。少し

活気を取り戻したようです。ヨチヨチ歩きながら、行動半径を徐々に広げて行きます。しかし、狭いお父さんのお部屋ではどうしようもありません。それに、食欲が盛んになると、沢山のふんをするのでたまりません。部屋のあちこちに白い固まりが落ちていきます。

船のデッキの広い場所へ移してやろう。お船の仲間達とも仲良くなったようです。最初はオジオジとして逃げてばかりでしたが、声を掛けるとヒョコヒョコやってきて、手のお米をついばみます。首を右左、前後によく振ります。元気になった証拠です。赤みがかった目で、じつとお父さんを見詰めています。少し首を傾けながら、助けてくれた命の恩人だと解るのでしょうか。鳩君に、ポッポちゃんという名前を付けてやりました。

ポッポちゃんが船のお客さんになってから、三日が過ぎました。ワールドウィングは、太平洋の真ん中ミッドウェイ島の北を東に向けて順調に走っています。単調な毎日の繰り返しです。その日は朝から生暖かい風が吹いています。青い空に灰色の雲が広がり始めました。南よりの生暖かい湿った風が吹き始めました。雨も時々

降ってきました。低気圧の接近です。

静かだった海が暴れ出しました。横殴りの強い風、海は一面白く泡立ち始めました。ゴーゴーと風雨がマストやデッキを打ち始めます。風の音が段々激しくなってきました。お船が大きく右に左に揺れ始めました。小山のような波が次から次へと押しよせて来ます。ドドドーと波が船体を打ち、砕けた波の飛沫が船の後方へ飛んで行きます。

ワールドウィングが苦しうにあえぎ始めました。右に左に前に後ろに船が揺れます。ローリング、ピッチングです。空一面灰色の低い雲に覆われました。風は一段と強くなり、雨も大粒になり、激しくデッキを叩きます。波や風に翻弄されながら、それでもワールドウィングは荒波を砕き、風を切り、突き進んで行きます。

ポッポ君はブリッジ横に作られた前より少しばかり広くなつたお部屋で、じっと羽を休めています。低気圧の接近を気圧の変化で敏感に察知したのでしようか。部屋から一步も出ようとはしません。寒そうに毛を逆立て、隅で小さくなっています。早く嵐が過ぎ去ることを祈っているようです。

ちようどその時、お船の人たちがお仕事打ち合わせのため大勢入ってきました。ポッポ君が驚きました。突然のことで驚いたのか、羽をばたつかせて騒ぎ始めました。紙箱が風でひっくり返り、ポッポは部屋の外に飛び出しました。お空に向って飛び立ちました。あれよあれよのうちにその姿は段々と小さくなって行くではありませんか、さあ大変、雨交じりの強風の中、小さな翼で暗雲立ち込める中、どこへ飛んで行こうとするのでしようか。風に煽られバランスを取るのが難しいし、小山のような波が押し寄せて来る中、どうしようと考えたのでしようか。

風雨は強い、横殴りの雨と風だ、あつという間にポッポ君はお船の後方に飛ばされて行き、段々と姿が小さくなり、お船から離れるばかりで遠ざかって行きます。誰もが駄目だと思つた。こんな嵐の中を飛び続けることはできない、風に吹き飛ばされ波しぶきに羽を叩かれ海に落ちるしかないのだと。

ポッポ君の運命は風前の灯火だ。早くお船に帰って来なさい。ポッポ君の姿は小さくなりながらも見えています。双眼鏡で覗くと、小さな翼を一生懸命打ち振りながら、懸命に飛び続けています。強い風に翻弄されながら、身体を右に左に上へ下

へと懸命にバランスを取っている様です。

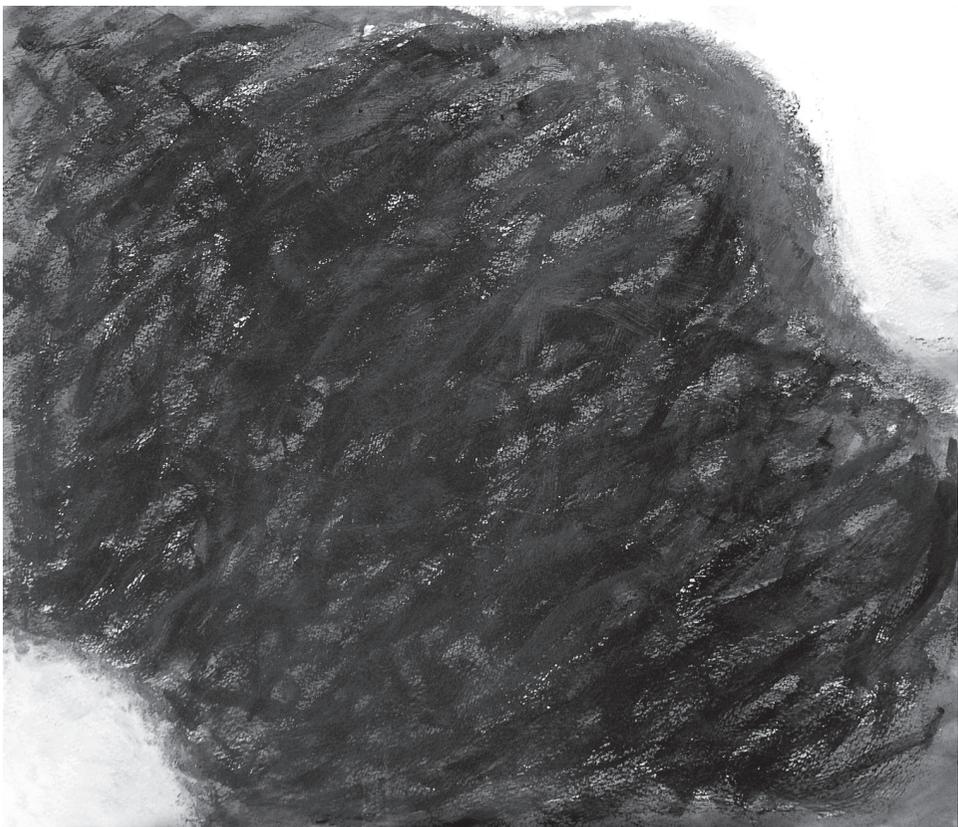
時には海面すれすれまで落ちて行きます。もう駄目かとハラハラしながら、ポツポ君に「頑張れ」と声を掛けます。

小さな点であったポツポ君の姿が段々大きくなってきます。もう少しだ、後一息だ、頑張れポツポ君。お船の先まであと少し、一生懸命に翼を打ち振る姿がはつきり見えます。

やっとお船と並行になって飛び続けています。早く近くのマストに止まりなさい。早く早く。翼を前後左右に打ち振りながら、懸命にマストに降りようとしています。風が強いので思うように降りることができません。

その時、大きな波が船首の方で砕けました。波の飛沫が飛び散ります。ポツポ君の身体が波に叩きつけられたように見えました。もうだめか。

次の瞬間、ポツポ君はスーと空高く飛び上がりました。うまく波を避けた様です。早くマストに止まりなさい。早く早く。お父さんは心の中で声援を送っていました。風と雨は一段と強くなり、容赦なく吹きつけます。低気圧の中心に入ったようです。



その時、どこから舞い下りてきたのか、ポッポ君がお父さんの目の前の手すりにしっかりとつかまっているではありませんか。

やったぞ、ポッポ君、もう大丈夫だ。ブリッジ（操舵室）の扉を開けてやりました。全身ずぶぬれのポッポ君が飛び込んできました。驚きと恐怖で首をしきりに振りながら、落ち着かない様子でキョロキョロしています。時々身体を震わせ、ぐっしより濡れた羽の水を落としています。

もう大丈夫だよ、ポッポ君、よく帰ってきたな……。

南寄りの風と波が、北寄りに変わり始めました。灰色のお空に薄日が差し始めました、時々、雲の切れ間から青空が顔を出します。あたりが段々と明るくなってきました。太陽の光が射してきました。どうやら低気圧は通過したようです。海は次第に静かになってきました……。

ワールドウィングのエンジンの音が一段と大きくなり、スピードが上がり始めました。千葉港からカナダのバンクーバーまで、一三日間の航海です。あと三日もすれば入港です。

すっかり元気を取り戻したポッポ君は、日中デツキの日だまりでじっと日向ぼっこ、夜になると紙箱の中で眠ります。あの嵐以来、一度も飛び立つ気配を見せません、じっと体を休め、体力の回復を待っているようです。

レーダーのブラウン管に、カナダの島影がはつきりと写り始めました。海は静かです。紺碧色の太平洋の海の色が、段々と青色からうす茶色に変化してきました。

カナダ西海岸の陸地が近い。

ワールドウィングの航跡が白く泡立っています。数羽のかもめが群れています。小魚を追っているのでしょうか、時々海中に急降下しては飛び上がります。小魚を咥えているようです。

海の色が変化してきます。透明の青い海が土色に濁り始めました。

ポッポ君の動きに変化が見え始めました。動きが激しくなり、首を上げたり下げたり、左右に振ったり、落ち着かない様子で箱の中を動き回っています。羽も時々広がります。飛び立とうとしているようです。

鳩の本能がそうさせたのでしょうか。鋭い嗅覚と人間には聞こえない音を敏感に

感じ取ったのでしょうか、そして陸地が近いことを察知したのでしょうか。

カナダの海岸線が肉眼ではつきり見え始めました。海岸に打ち寄せる波の白く泡立つのが見えてきました。濃い緑に包まれた島々が点在しています。バンクーバー島です。

ワールドウィングは滑るように静かな湾内に入って行きます。土の匂い、むせ返るような緑の木々の臭い、太陽は燦燦と降り注ぎ、海面のさざなみに反射してキラキラと星屑のように飛び跳ねています。

お父さんは船の入港準備で忙しくなりました。船が岸壁に着くと沢山の人々がやってきます。移民官、税関、代理店担当者、それに荷役作業の関係者、入港と同時にいっせいに船にやって来ます。関係書類の検査や尋問があり、問題が無ければ全ての入港手続きが終わり、積み荷の自動車が降ろされます。ワールドウィングの一番多忙な時です。

お仕事も一段落し、ふとポップ君のことが思い出されました。どうしてるだろうか。ブリッジ横の紙の巣箱に来てみました。

巣箱が少し開いており、ポップ君の姿が見当たりません。どうしたのだろうか。どこへ行ったのだろうか。あちこち探してみましたが姿がありません。ブリキ缶の水入れには、少しの水とお米が数粒残っています。巣箱がポンと投げ出されたままです。マストの上に止っているのではと、デッキに出てみましたが姿は見えませんでした。

カナダの夕日が西の空を染めています。太陽が太平洋の彼方に沈み始めました。ロッキーマウンテンの山々が茜色に染まり始めました。空のすじ雲が紅く変化し、五月の風がそよそよと頬を打ちます。近くを流れる川は満々と水をたたえ、ゆったりと海に向って流れています。森林は濃い緑色に包まれ、海面に影を映しています。微風は木立を揺らし、緑色の絨毯の中、黄色の花が群生し咲き匂っています。時々飛行機が筋状の雲を引きながら飛んでいます。

ポップ君はどこかへ行ってしまったようです。ここは見知らぬ外国です。はじめて見る日本と違った風景、なじみのない鳥や動物達があります。みんな親切だろうか。お友達はできるのでしょうか。

でも、すっかり元気になっていたポップ君、自由に飛ぶことができるから、どこ

に行っても大丈夫だろうと思います。広大な大地と美しい自然が一杯のカナダ、今ごろは春蒔きの小麦畑が美しい。食べ物には不自由しないはずですよ。

広場にはたくさんの鳩がいます。いずれは新しいお友達もできるでしょう。道行く人々がポップ君を見つけ、その左足の足環を見て伝書鳩と気づく人もいるかもしれません。でも、この鳩がはるか遠く日本から海を渡って来たとは誰も考えないでしょう。それを知っているのはワールドウィングの人たちだけです。

はぐれ小鳩のポップ君は一生懸命飛び続けました。広い広い大海原を、いつ果てるとも知れない小さな身体で限界に挑戦しながら……。ワールドウィングの船影を見つけた時は何を思ったでしょうか。九死に一生を得た喜びだったでしょうか。お船の親切なおじさん達に見守られながら体力を回復し、平和の使者はお船のおじさん達の人気者になり愛されました。

見知らぬ国で見知らぬ人々の中で生きて行くことは大変なことです。苦しいことや悲しいこと、淋しく心細くなったとき、最後まで望みを捨てずに頑張ったあの太平洋での体験を思い出して下さい。そして強く生き抜いて下さい。

ワールドウィングは一四〇〇台の自動車を陸揚げして四時間後の午後二四時、すっかり夜の闇に閉ざされた岸壁を離れ、一路北米オレゴン州のポートランド港に向け錨をあげました。大都会バンクーバーの街明かりだけが際立って輝いていました。

翌日、お父さんは微かな期待を持ってデッキに出てみました。ポップ君がいた紙の巣箱の付近を探しました。でも、ポップ君の姿はありません。デッキに転がる紙の巣箱に、五月の明るい太陽が降り注いでいます。船の後からはたくさんの水鳥が飛び交いながら追っかけてきます。ポップ君も大自然に抱かれながらあのかもめのように元気に飛んでいることでしょう。

ポップ君元気だね、幸せになって下さい。

さようなら……。

もしワールドウィングを覚えていてくれるならいつの日にかお船に帰って来て下さい。

おわり

付録 年 譜

年	満年齢	月	主な出来事と乗船名	社会の主な出来事	月	家族の主な出来事
一九四七〔昭和二二〕	一〇			日本国憲法施行		
一九四八〔昭和二三〕	一一					
一九四九〔昭和二四〕	一二					
一九五〇〔昭和二五〕	一三					
一九五一〔昭和二六〕	一四			サンフランシスコ平和条約・日米安保条約調印、ラジオ民間放送開始		
一九五二〔昭和二七〕	一五					
一九五三〔昭和二八〕	一六	四	詫間電波高校入学	テレビ放送開始		
一九五四〔昭和二九〕	一七					
一九五五〔昭和三〇〕	一八			ソニーがトランジスタラジオを発売		
一九五六〔昭和三一〕	一九			エジプト、スエズ国有化宣言、第二次中東戦争		
一九五七〔昭和三二〕	二〇	三	詫間電波高校専攻科卒業	ソ連、人工衛星打ち上げ成功		
		四	大阪商船㈱入社			
		五	びるまる			
		一〇	白竜丸			
一九五八〔昭和二三〕	二二	二	さいごん丸			
一九五九〔昭和三四〕	二三	一	松南丸	メートル法完全実施		
		六	めきしこ丸			

年	満年齢	月	主な出来事と乗船名	社会の主な出来事	月	家族の主な出来事
一九三七〔昭和一二〕	〇	二	光明寺にて誕生	蘆溝橋事件発生、日中戦争開始		
一九三八〔昭和二三〕	一					
一九三九〔昭和一四〕	二					
一九四〇〔昭和一五〕	三					
一九四一〔昭和一六〕	四			太平洋戦争勃発		
一九四二〔昭和一七〕	五					
一九四三〔昭和一八〕	六					
一九四四〔昭和一九〕	七					
一九四五〔昭和二〇〕	八			広島・長崎原爆投下、日本降伏、ポツダム宣言受諾		
一九四六〔昭和二二〕	九					

年	満年齢	月	主な出来事と乗船名	社会の主な出来事	月	家族の主な出来事
一九七二〔昭和四七〕	三五			沖縄返還		
一九七三〔昭和四八〕	三六			第四次中東戦争、第一次オイルショック	七	次女綾子誕生
一九七四〔昭和四九〕	三七					
一九七五〔昭和五〇〕	三八	一一	のうぼうく丸			
一九七六〔昭和五一〕	三九		パールエース丸	サイゴン陥落	六	義父土井太郎死去
一九七七〔昭和五二〕	四〇	六	大峰山丸			
一九七八〔昭和五三〕	四一					
一九七九〔昭和五四〕	四二	四	にゅーよーく丸			
		一二	わーるどらいんぐ丸			
一九八〇〔昭和五五〕	四三	一一	ポートヘルパー勤務	イラン・イラク戦争		
一九八一〔昭和五六〕	四四					
一九八二〔昭和五七〕	四五					
一九八三〔昭和五八〕	四六					
一九八四〔昭和五九〕	四七	五	東京丸			
一九八五〔昭和六〇〕	四八	一〇	海員組合関連勤務	電電公社民営化		
一九八六〔昭和六一〕	四九					
一九八七〔昭和六二〕	五〇	二	あめりか丸			

年	満年齢	月	主な出来事と乗船名	社会の主な出来事	月	家族の主な出来事
一九六〇〔昭和三五〕	二三	九	あふりか丸	カラーテレビ放送開始		
一九六一〔昭和三六〕	二四	一〇	はどそん丸			
一九六二〔昭和三七〕	二五	二	ぶらじる丸			
		六	ばなま丸	キューバ危機		
一九六三〔昭和三八〕	二六	一二	おりおん丸	ケネディ米大統領暗殺		
一九六四〔昭和三九〕	二七	四	ばなま丸	東海道新幹線開通、東京オリンピック開催、日米間海底ケーブル開通		
一九六五〔昭和四〇〕	二八	七	こんごう丸	北爆開始		
一九六六〔昭和四一〕	二九	一一	しあとる丸		一一	土井貞子と結婚
一九六七〔昭和四二〕	三〇	一二	こんごう丸	第三次中東戦争		
一九六八〔昭和四三〕	三一	三	高砂丸		六	長男徹誕生
		五	さくらめんと丸			
一九六九〔昭和四四〕	三二	三	ケーディーディー丸		一一	長女祐子誕生
		五	ぶれーめん丸			
一九七〇〔昭和四五〕	三三	六	神奈川丸	日本万国博覧会開催	五	加古川市西条山手に引越
		六	さばな丸			

一九九八〔平成一〇〕	六一	一一	商船三井客船(株)退職			
一九九九〔平成一一〕	六一		協同コンテナ運輸(株)神戸支店勤務	GMDS (世界海洋遭難安全システム) 完全実施、モールス通信の終了	一	長女祐子結婚
二〇〇〇〔平成一一〕	六三				七	孫大成誕生
二〇〇一〔平成一二〕	六四			アメリカ同時多発テロ事件	三	孫菜々子誕生
二〇〇二〔平成一三〕	六五				八	孫涼誕生
二〇〇三〔平成一四〕	六六			イラク戦争	三	孫紗良誕生
二〇〇四〔平成一五〕	六七				二	母スガ死去
二〇〇五〔平成一六〕	六八			世界の携帯電話年間出荷台数一〇億台越える		
二〇〇六〔平成一七〕	六九					
二〇〇七〔平成一八〕	七〇					
二〇〇八〔平成一九〕	七一					
二〇〇九〔平成二〇〕	七一	六	死去	オバマ米大統領就任		

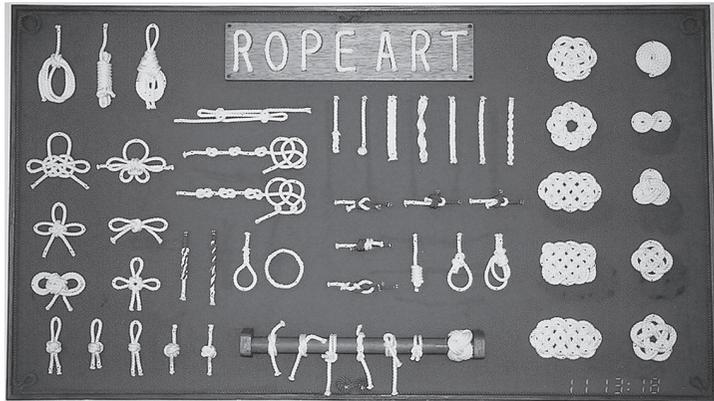
一九八八〔昭和六三〕	五一	四	九州丸 商船三井(株)退職	商用インターネット開始		家族の主な出来事
一九八九〔平成元〕	五二	二	新さくら丸	日経平均株価最高値を記録		
一九九〇〔平成二〕	五三	八	ふじ丸			
一九九一〔平成三〕	五四	六	新さくら丸	東西ドイツ統一	五	神戸市西区に引越
一九九二〔平成四〕	五五	九	にっぽん丸	湾岸戦争	一	義母土井チヨ死去
一九九三〔平成五〕	五六	七	新さくら丸			
一九九四〔平成六〕	五七	六	にっぽん丸	北海道南西沖地震		
一九九五〔平成七〕	五八	三	ふじ丸	阪神淡路大震災	一一	次女綾子結婚
一九九六〔平成八〕	五九	一	ふじ丸			
一九九七〔平成九〕	六〇	三	にっぽん丸	山一証券廃業	二	長男徹結婚
		四	にっぽん丸			
		二	ふじ丸			
		一	ふじ丸			
		三	新さくら丸			
		二	新さくら丸			
		一	新さくら丸			
		一〇	永久下船		八	孫悠誕生
		一一			九	孫海舟誕生
		一二				

文字	モールス符号	合調語	合調語漢字
テ	・- - - -	テスーナホーホー	手数な方法
ア	- - - - -	アュートコーユ	ああ言うところ言う
サ	- - - - -	サーイコーイコー	さあ行こう行こう
キ	- - - - -	キーテホーコク	聞いて報告
ユ	- - - - -	ユーコクユソー	憂国勇壯
メ	- - - - -	メーゲツダロー	名月だろう
ミ	・ - - - -	ミセヨーミヨ	見せよう見よう
シ	- - - - -	シューターナチューイ	周到な注意
エ	・ - - - -	エコーメーフク	回向冥福
ヒ	- - - - -	ヒョーローケツポー	兵糧欠乏
モ	- - - - -	モーシトコーシ	孟子と孔子
セ	・ - - - -	セヒョーリョーコーダ	世評良好だ
ス	- - - - -	スージュージョーカコー	数十丈下降
ン	・ - - - -	ンメンナーナ	旨い旨いな
ゝ	・ ・	ダク	濁
。	・ - - - -	パスツューヨーキ	パス通用期
ー	・ - - - -	ナゴーポーヒコー	長う棒引こう
、	・ ・ ・ ・	トメ トメ	止め 止め
段落	・ - - - -	チゴータコーモク	違うた項目
括弧	- - - - -	ホーイヨーホーキゴー	包囲用法記号
？	・ - - - -	ウタゴーヨーダガ	疑うようだが
終了	・ - - - -	オワリマーク	終わりマーク
訂正	・ - - - -	アヤマリナオシタ	誤り直した
1	・ - - - -	ヒコーソージューホー	飛行操縦法
2	・ - - - -	フタジューメーター	20 メーター
3	・ - - - -	ミツキユコー	三月有効
4	・ - - - -	ヨツヤクチャー	四谷区長
5	・ - - - -	ゴモクメシ	五日飯
6	- - - - -	ローソクタテ	蠟燭立
7	- - - - -	ナーモーナナツ	なあもう七つ
8	- - - - -	ヤーヤーモーキタ	やーやーもう来た
9	- - - - -	クーチューコーコーキ	空中航行記
0	- - - - -	レートーホーリョーコー	冷凍法良好

文字	モールス符号	合調語	合調語漢字
イ	・ -	イトー	伊藤
ロ	・ - - -	ロジョーホコー	路上歩行
ハ	- - - -	ハーモニカ	ハーモニカ
ニ	- - - -	ニュービゾーカ	入費増加
ホ	- - -	ホーコク	報告
へ	・	へ	屁
ト	・ - - - -	トクトーセキ	特等席
チ	・ - - -	チカトーキ	地下騰貴
リ	- - -	リューコーチ	流行地
ヌ	・ - - -	ヌリモノ	塗り物
ル	- - - - -	ルールシューセース	ルール修正す
ヲ	・ - - - -	ヲショーショーコー	和尚焼香
ワ	- - -	ワートユ	ワーと言う
カ	・ - - -	カトーセキ	下等席
ヨ	- -	ヨーコー	洋行
タ	- ・	タール	タール
レ	- - -	レーゾーヨ	礼装用
ソ	- - - -	ソートーコーカ	相当高価
ツ	・ - - -	ツゴードーカ	都合どうか
ネ	- - - -	ネーモーダロー	獯猛だろう
ナ	・ - -	ナロータ	習うた
ラム	・ - -	ラムネ	ラムネ
ム	-	ムー	ムー
ウ	・ - -	ウタゴー	疑う
キ	・ - - - -	イコーハツヨ	威光発揚
ノ	・ - - -	ノギトーゴー	乃木東郷
オ	・ - - - -	オモーココロ	思う心
ク	・ - - -	クルシソー	苦しそう
ヤ	・ - -	ヤキュージョ	野球場
マ	- - - -	マーマカソー	まあ任そう
ケ	- - - -	ケーカリョーコー	経過良好
フ	- - - -	フートーハル	封筒張る
コ	- - - -	コートーコーギョ	高等工業
エ	- - - - -	エーゴエービーシー	英語 ABC



船の必需品双眼鏡



ロープアート



にっぽん丸



ふじ丸船内

父の自分史

二〇〇三年の九月、協同コンテナ運輸の事務所のある神戸海岸通り沿いの商船三井ビルに父を訪ねました。四十年にわたる船乗りとしての父の体験を文章にしてまとめることを父に提案するためでした。

最後の十年ほど乗り組んでいた客船では、通信長として、お客さんたちにそういった体験をする機会も多かったのでしょうか、聞けばおもしろい話が次々と出てきて、しかも語りが上手い。

身内だけでこれを楽しんでいるのはもったいない、できれば文章にして、子どもたちや縁のあるもう少し広い範囲の人にも、こういった話を知ってもらえたらと考えたのです。とはいえ、話すことと書くことは別のことです。何か形にして残した方がいいという点については快く同意した父も、実際に執筆することについては、逡巡しながらの渋々の承諾でした（いまにして、インタビューをしてそれを文字に起こす、映像作品としてまとめるなどの方法もあり得たなと思います）。

その後も、父がこの企画を放っておかないように、事あるごとに私は父に原稿を催促して、うるさくしていました。それで重い腰を上げた父は、古い記憶をたどるために昔の日



協同コンテナ運輸のトラックとともに

記を読みかえしたり、関連する資料を集めたりしては、何か書いていたようでした。

しかし、この作業が完結することはありませんでした。昨年五月頃からどうも体調がすぐれないと言いながら六月一日まで働いていた父でしたが、六月三日に突然昏睡状態になり西神戸医療センターに緊急入院するも、結局意識が戻ることなく六月一六日に亡くなりました。

医師の診断による死因は、ARDS（急性呼吸窮迫症候群）でした。当時インフルエンザ騒動で、神戸の医療機関は混乱状態でした。その中で父がいくら体調不良を訴えても検査に回されるばかりで、実質的な治療がなされずにきていたことも突然の昏睡の原因だったのかもしれない。

父の死後、書齋を整理していた母が『海藻録』と書かれた大きな封筒を見つけました。中を見てみると、以前私が父に書いてほしいと頼んだ自分史の原稿でした。序文はすでに書かれていて、そこに「私が亡くなった後、彼の人生とは一体何だったのか、少しでも理解できるように、資料を残しておくことも必要ではないかと思ひ、薄れ始めた記憶を解きほぐしながら、まずは昭和二〇年代後半にタイムスリップしてみたいと思います。」という言葉がありました。

残された他の原稿も見て、母は父の自分史を何とか形にして孫たちに読ませてやりたいと思ったようです。父の一周忌に皆に渡すことができるよう、残された原稿をもとに父の自分史『海藻録』を形にする作業を息子の私が引き継ぐことになりました。

封筒の中には、父の考えていた全体の構成を記したメモがありました。それをここに載せておきます。

はじめに―序文

我が生い立ちの記

出生から小、中、詫間電波高校時代まで

大阪商船㈱入社―船乗りになった動機

初乗船の時（びるま丸乗船―サイゴン、バンコック、ラングーン―航路）

船員生活について

船内職務分掌（職制）の概略―船長を頂点の縦割り社会

運命共同体の社会（船体、積み荷、船客、乗組員―人命、財産―運命の共有）

船員の宿命

自然と同居（四季の変化が無く、ペルシャ湾の酷暑、台風―ハリケーンの猛威、冬の北

太平洋の時化、南米―ベンガル湾のボアなどの脅威の例)

自然の美しさ(星空の美しさ、流星群、グリーンフラッシュ現象、太陽、ホタテ貝の移動)

船員家庭の特殊性(離家庭性、コミュニケーション不足―手紙、テープ、ハム開局―家との交信―MOL―NET、バックノイズ、社会との繋がりの希薄さ―閉鎖社会での生活―仲間意識の強さ)

生活環境の特殊性(生活水の補給、振動、騒音、船体の動揺、ストレス増大)

国際紛争―キューバ紛争の中へ、イラン・イラク戦争(アルマナック号事件)

一ドル三六〇円時代

国旗に纏わる話(ドイツ・ハンブルグのウエルカムポイント、スエズ運河、イラン・イラク戦争、キューバ紛争)

海の葬儀(移民船時代の水葬)

海の記念日によせて

南米移住船の思い出

神戸移住者協会の建物と資料

サントス港、漁業移民の悲劇(ドミニカ国移住者の話)

外国での思い出

香港、ロンドン、サイゴン、スエズ運河通航時の話、西アフリカ航路(泥棒、治安、疫病、伝染病汚染地域、原因不明の病気、土産物の物物交換)

陸上勤務の時代(神戸海務監督時代、業務支援員、人間関係の拡大、サラリーマン生活の経験、仕事内容の紹介)

全日本海員組合職場委員、凌洋会理事の時代

組合活動(政治的動き、会社のかん版、人間関係の複雑化、活動の限界)

船通労組の誕生(価値観の多様化、時代の変化)と会員の分断(無線会)

選択定年制と称する首切り、三光汽船の倒産、会員の死亡(ドバイ、東アフリカモン

バサ、航海途中)

モールス通信、九八年の歴史(モールスよ永遠なれ、我が人生のもう一人の伴侶)

モールスの誕生―無線通信の発達―無線通信全盛時代―オートアラームの出現に依る海上通信の変革―定員の減少―G M D S S―モールス通信の消滅

歴史上の事件(日本海海戦とモールス通信、タイタニック号事件、第二次世界大戦と

モールス)

モールス通信あれこれ

最初の無線電報

海岸局の誕生から消滅まで

社船連絡（電報中継、当番船、モールス通信には通信士の心が映し出される、個性がある）

無線部就労体制の変更—3/2/1/0となる（3直制—オートアラーム、GMDS
S 完全移行—歴史的背景）

太平洋位置通報

毛語録の氾濫（五〇〇キロヘルツによる不法発信）

無線電報に纏わる話（年賀電報、サントス港入港前の電報の殺到、結婚、誕生、計
報、面白い電文—チンサセコイ、シモツツク、トラトラトラ、ニイタカヤマノボレ
1208）

神戸海洋气象台（神戸レポート）の話

トンツ屋の人知れぬ苦勞（手崩れ病について）

客船時代

自主クルーズの楽しみ方（カリブ・アラスカクルーズ）、東南アジア青年の船、世界

青年の船

永久下船（終章）

最後の船（新さくら丸）の思い出—佐世保ドック下船、最後の乗船名簿、永久下船
証明書、最後の船員手帳、天気図、海技免状、無線従事者免許証

付録—自動車専用船と一羽の小鳩

おわりに（現状の協同コンテナ運輸株式会社の紹介）

並べられた項目を見ると、父の生きた時代の激動や船員・通信士の視点が現れていて興味深いものがあります。酒が入って饒舌になってくると話してくれたいろいろなことが思い出されます。

残された原稿は全体構想の約半分にあたります。書くことに慣れていないせいか、父の執筆はなかなか進んでおらず、メモだけの部分やとにかく書き出してみただけのものも多く、推敲の作業にまでは取りかかれていなかったようです。また、事実関係の確認作業なども後回しになっていて、原稿には誤解や不明な点も散見されました。

そこで、編集作業として、出来事の年代や日時のうち客観的に確認できるものは可能な範囲で裏付けをとり、文章の手直し、注や写真・図版の挿入を行いました。それでも通信士の仕事や無線技術などの専門的なことについては、調べがつかない部分もありました。その点に関しては、読者の皆さんのご寛恕を乞い、不備な点があればご教示いただければ幸いです。

父は客船の通信長だったとき、『海藻録』と名付けた航海日誌をつけていました。この自分史のタイトルもそれから来ています。

その日誌の一九九五年一月一七日の項には、阪神淡路大震災で被害を受けた神戸の様子を海上から見たときの記述がありました。当時、父はふじ丸に乗船中で、乗客を降ろすために神戸港に向かっていている最中でした。海からの視点であの震災のことを書いたものはあまりないと思うので、船からの写真とともにここに転載しておきます。

1995. 01. 17 0546 JST 東京→神戸北上中(神戸入港前)

位置 日の岬 南 7 miles (御坊市沖)

水深 80 m 航行中

一九九五年一月一七日(火) 0546 運命の日の始まりである 兵庫県南部地震
朝のWATCH中、出口君作業終了部屋へ帰る 0530

ドーン、グラグラふじ丸の船体に異常な衝撃感じる。近くで地震の発生を直感。
過去にっぽん丸で、奥尻島沖地震の際も付近を航行中に同様の経験あり。

RADIO SWITCH ON 只今関西地方を中心に、非常に大きな地震発生とのアナウンスの声。心配だ。状況の把握が第一。続いて震度5が京都、豊岡、4が大阪、姫路、高松、多度津、広範囲に亘っている。震源地はなんと淡路島とのこと。

この時、神戸の震度はなぜか発表されなかった。第一報から十分後、神戸震度6の放送あり。気持ちの動揺。我が家は引越して4年余り。我が家は破壊されたのか。一瞬絶望的心境。妻や子供たちは安否気遣う。

TV SWITCH ON 正直言って、震度6の直下型地震の凄まじいエネルギー放出のそして破壊力の凄まじさに恐怖した。

TVに映し出される映像を見るにつけ、自然災害の恐ろしさに今更ながらに驚く。
直ちに自宅にTEL。すぐ貞子でる。被害状況と、家族全員の無事を問う。

3人とも無事。一安心。電気なし。ガスなし。水出る。祐子綾子は、2階で床にうずくまり祈る。貞子布団にもぐりこんで恐怖に耐える。家具移動、スピーカー1個、台より落下。

洗面所(2F) ひび割れ、1階風呂タイル割れ、etc。

隣家の玉川さん宅、和風家屋、瓦ずり落ち、隣家車庫直撃。車破損etc。

なにはともあれ、無事を確認。ほっとする。

以後、TELは不通。また京都へもトライするも通ぜず。観音寺へ連絡。両親無事安心。

こちらの様子、伝える。このときまでは、何とかTEL通じた。神戸港、PORT CLOSE。

急遽、入港地大阪に変更す。1100入港1400出し。

時間の経過とともに、その被害の大きさに驚く。交通網ズタズタ。あの幹線の橋脚が破損線路宙づり、朝の通勤時間帯で、また、新幹線が運転中であればもっと大きい大惨事になったことであろう。

阪神高速神戸線の、橋脚落下、走行中の車数十台が、ペしゃんこ。あのSF映画、地震の映像を思い出す。私鉄、JR、地下鉄、ポートライナー、六甲ライナー全て不通。灘、兵庫、長田区内で火災発生。黒々とした煙が洋上より見える。明石大橋通過。何事もなかったように見えたが、多少は被害があるのでは、調査を待つばかり。

工事は遅れるか？ 淡路島の北淡町、津名、一宮の被害は直下型地震の震源地ということもあって、ほとんど町全体が壊滅状態である。水守さん如何、無事を祈る。阪神地区の北東方向で、海岸に近いところほど、被害が大きい。東灘、芦屋、西宮、尼崎、宝塚etc。

思い出多い。死者の数が、どんどん積み重ねられる。あの美しい神戸の町並みは、見るべくもない、無残な姿を表している。家族とともに歩んだ、あの町、この道、この筋、その美しい街は今や死の街と化している。胸が痛い。

一九九五年一月一八日～一九日

一夜明け、被害甚大。三宮、北淡町、M7・0という直下型の怖さ。

神戸市、西宮、芦屋、宝塚、方面の被害大。

TV画面で見る世界はまさに地獄である。五〇年前の終戦当時の様子。

食、水、毛布、無く、電気、ガス無く、情報通信手段のTELは寸断。

文明の利器ごとく使用不能。パニックにならないのが不思議なくらい。

辛抱強い日本民族の特徴か、三宮、灘方面、ポートアイランド、六甲アイランドの惨劇。

宝塚での土砂崩れ、多くの兵庫県民が死亡したとの数、四五〇〇余名（最終的には六〇〇〇余名）。

火災発生、三〇〇余件。建物の倒壊による死者がほとんど。早朝のためか、通勤時間帯ならその数甚大なりと思う。娘二人も通勤途上であったかも。



海上から見た炎上する神戸市内の様子

長田船長、Direct乗船。自転車で港まで来たそうです。大変な状況下、プロ意識か。自宅半壊と、奥さんを残し、船乗り魂だ。

神戸沖通過、防波堤、灯台、陥没。見えるところは頭の先だけ。コンテナバース、クレーン傾斜多々あり。川重クレーン倒壊。所々に黒煙見ゆる。火災発生、天空黒雲、ヘリ多数。

次々と映し出されるTV画像に釘づけ。何とも凄まじい破壊力。地震の怖さ、まざまざと見せつけられる。

神戸港は父にとって格別の思いのある母港でした。世界中の港の中でもっとも美しいとよく言っておりました。その神戸の惨状を父は海から目撃したのです。海上での自然の猛威をさんざん知り尽くしていた父にしても、地に足をつけて立っていられる陸は安全な場所という思いこみがあったのでしょうか。その大地が揺れ母なる港が炎上していること大きな衝撃を受けたようです。父は震災の日のことをその後も繰り返し語っていました。

父との対話

いつだったか、父に仕事上でもっともストレスを感じることは何か質問したことがありました。父は「自然の脅威だ」と即答しました。社会人の多くが会社での人間関係や新技術への対応にストレスを感じるとするこのご時世に、それはいかにも原始的だと私は思わず笑ってしまいました。

しかし、そのことを話す父の真剣な様子に、現代人が安穩のうちに忘れている自然の本源的な威力を思わざるを得ませんでした。人力の及ばない自然の脅威がそこにあるのに、ないかのように思いこみ、傲慢にも賢しら口をたたいていた自分を恥ずかしく省みたのでした。

そしてそのとき初めて、私は、船乗りとしての父の人生のことを考え始めたように思います。

父の死後、父の本棚を見ていて、亀井勝一郎の本が何冊もあることに気がつきました。そのうちの一冊、昭和四〇年発行の『人間の心得』には父が赤鉛筆で太々と傍線を引いた

箇所があります。

「生とは生きうるかもしれないという空想にすぎない。」

航海に旅立つとき、父にはこの言葉が抽象的なものではなく真に迫ったものとして受けとめられていたに違いありません。

それでもか、それがゆえにか、しかし、新たに航海に出るとき、父は晴れがましく制服を着て、ついで暗い雰囲気だったことはありませんでした。

休暇で家にいるときの父は明るく、航海中や外国での体験談をおもしろおかしく、ときには写真やスライドも交えて、子供たちに語って聞かせてくれました。庭の手入れが好きで、暇があれば庭木をいじっていました。夏の炎天下、麦わら帽子をかぶり、黙々と庭の草引きをしていた後ろ姿を思い出します。

私にとっての父とは、長い間、この黙々と作業をしている父の背中でした。一切不平や不満を言わず、泥まみれで汗を流して作業をしていた姿に、私は自分に対する一種の責めを感じ続けてきました。「おまえは何を小賢しいことを言っているんだ」という父の声をその背中とともに思い出すのでした。

そんな父に対する印象が大きく変わったのは、昨年五月のゴールデンウィークのときで

す。父と母と私の家族とで播州平野を車で巡りました。父が最初に建てた西条山手の家の跡地にも立ち寄りました。私たち子供三人が育った家も、父が手入れをしていた庭もすでになく、赤土のむき出た更地には真新しい二棟の家が建っていました。私が小学生のときよく釣りに行った湖にも立ち寄りました。自然は昔と何ら変わってはいません。ただ、昔は父に連れられてきていたその場所に、今度は私が父になり自分の子供を連れてきていました。

その日の夜、食事の後、話は仕事のことや日本の今後のことに移っていきました。これまでならば、最近の若者を非難し自分の規範を押しつけ一方的に話をしていた父が、この日は、私の話に耳を傾けてくれました。「理屈ばかりの小賢しいことを言うな」といわんばかりであった父が、このときは初めてちゃんと私に向き合ってくれた感じがしたのです。背中だけだった父が振り向いてくれたのでした。それは父の死のほんの一ヶ月前のことです。さあこれから父といろんな話をしようと思った矢先、父は逝ってしまいました。

しかし、幸いにも私にはこの『海藻録』の原稿が残されていました。原稿を整理し、関連する父の日記を読み、古いアルバムをひもとき、父の原稿と向き合う作業は、まさに父との対話であったように思います。

おわりに

この『海藻録』を本にすることができた今、あらためて父は笑顔の人だったと思います。七十一年の人生は決して平坦でなく、苦しい時期やさんざんに失敗をして落ち込んだ暗い面もあったことを、私は編集作業の中で知ることとなりました。

しかし、いま思い出すのは父の笑顔と豪快な笑い声だけです。笑顔で語る人生のよき部分を、父はこの『海藻録』に込めたのだと思います。この『海藻録』が、そんな父の想いを皆さまに届けることができれば幸いです。

父が『人間の心得』の中でもう一カ所傍線を引いていた箇所があります。

「(結婚は)「笑い」をもって始まり「笑い」をもって終わるべきものであり、その途中もすべて「笑い」で満たされなければならぬ性質のもののように思われる。」

息子として、私の父と母の築いた家庭は、まさにこのようなものであったことを感謝します。ありがとうございます、お父さん。

本書の企画・編集から製作にいたるまで、友人の編集者大隅直人氏には多大なるご助力を頂きました。彼の助言によって、残された家族が父の人生を振り返り、それを通じて対話を深めるきっかけを得ることができました。大隅加代子氏には「お船のお客さん、ポツポ君」にすばらしい挿絵を描いていただきました。父の同僚の方にもご協力を頂きました。父の原稿を丹念に読んでくださりワープロのデータとして整理していただいた林良材氏。アルマナック号事件に関して詳しいお話を聞かせていただいた亀井實氏。アマチュア無線に関して質問に答えていただいた山下睦雄氏。それぞれの方に、家族を代表して御礼を申し上げます。

二〇一〇年三月

山西 徹



海藻録

二〇一〇年六月一六日 発行

著 者 山西 逸

編 者 山西 徹

発行者 山西 貞子

〒六五一―二三三七
兵庫県神戸市西区桜が丘西町五―四―九

製作者 大隅 直人

装幀者 加藤 恒彦

組版者 中島 ゆかり

挿 画 大隅 加代子

印刷所 共同印刷工業

製本所 藤沢 製本