

2010 日本海学シンポジウム
「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
パネルディスカッション

2010年12月18日(土) 13:00～17:00
タワー111 (インテックビル) スカイホール

パネルディスカッション

「“シーマンシップ” に学ぶ、暮らしの知恵と共生社会のリーダー像」

コーディネーター 雨宮 洋司 氏 (元富山大学教授・富山商船高等専門学校名誉教授)

パネリスト 森本 靖之 氏 (社団法人日本船長協会会長)

小林 則子 氏 (海洋ジャーナリスト)

石森 繁樹 氏 (富山商船高等専門学校名誉教授)

馬場 是久 氏 (日本海北前ロマン回廊構想実行委員会会長)

宮越 謙三 氏 (帆船海王丸展帆ボランティア)



(雨宮) それでは、今からシンポジウムを始めさせていただきます。今回は富山県国際・日本海政策課、日本海学推進機構主催となっていますが、ようやくこういうテーマで、できるようになったのかという思いと、いよいよこれから始まるのだなという思いが交錯しております。先ほどの森本さんのお話、小林さんのお話を通して、私の念頭にあるものがだんだんこれに結び付いてきたわけですが、どうしてこういうテーマになったかという背景を少し言っておきます。



2010 日本海学シンポジウム
「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
パネルディスカッション

東西冷戦後のここ 20 年間の状況を見れば分かりますように、まさに今は政治も経済も社会も教育も何やら次の進路を探している最中のような感じがします。日本丸という船がどんなふうに進んでいくのか。もちろん日本の中には富山県という所がある。富山県には富山湾があり、日本海、そして対岸諸国まで近いわけです。こういうものの中で一つの売り、身近な日本海・富山湾というところから物事を考える視点から迫ってみると少し前進していけるかなということを出たものが、全体テーマの「海と船が教える」です。何か、そこから学ぼうという思いなのですが、それはこれからの人間性というか、資質というか、そういうことを学ぶことが出来ればよいという具合に仕組まれています。

そして、「“シーマンシップ” に学ぶ」というテーマで、今度はパネルディスカッションに入るわけですが、シーマンシップという言葉をごどのように考えたらいいか。私たちはスポーツマンシップという場合、シップと付いてもある程度分かるのですが、シーマンシップというのは一体何だろうかということです。先ほどのおふたりの講演の内容から何となく分かっていただく、あるいは少し知識を入れて頂き、これから地元の 3 人の海と船にかかわってきた人、あるいは現在にかかわっている人、あるいは関連のある方に登場いただいて、お話をいただきそれを深めたいと思っております。

それを短い言葉で表してしまうと、何だそんなことか、それは陸上でも考えていることだとなってしまう可能性もありますが、その背景にある、その人の半生というか、かかわりというか、海と船とのかかわり、あるいはその関係をやはり知っていただく必要があるように思っております。そこから出てくるものを皆さんにお聞きいただいて、本日のテーマに結び付けていただき、次の時代へ向けての何らかのヒントになれば、このシンポジウムの目的が達成されるのではないかと思います。

最後に、国際・日本海政策課という行政部門が富山県には珍しくあるわけで、非常に貴重な存在だと思うのですが、そういった県の施策にもこのシンポジウムの結果が少しでも生かされていくヒントになれば良いと思っております。

それでは、自己紹介を兼ねて、座っておられる順序でご発言をお願いしたいと思います。石森さんからです。よろしくお願いします。

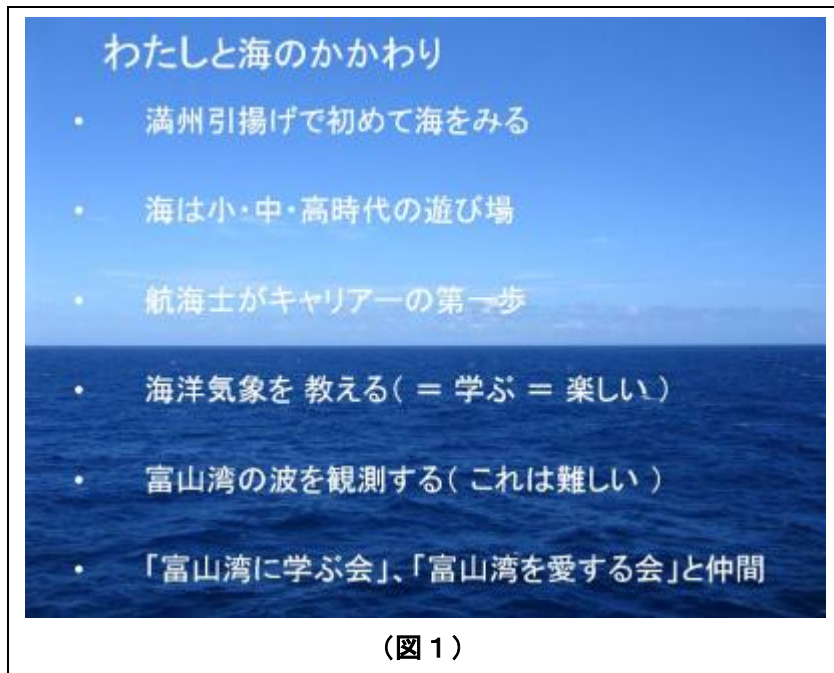
(石森) 石森です。皆さま雨の中、お寒い中を、お越しいたきまして本当にありがとうございます。これから簡単に自己紹介をしたいと思っております。私と海のかかわりを手短に、5 分以内でということですので、絵を見ながらお話ししてみたいと思っております。

自分自身、どういうふうにかかわってきたの



かと考えてみると、こんなふうになるのかなと思います(図1)。

先ほどの小林さんのお話にも、海を見たことがないという方が非常に多いというお話があったように思いますが、私は満州のチチハルというところで生まれて、そこから引き揚げてくるとき一番初めに海に出会いました。ちょうど7歳でした。集団疎開で非常に苦労して帰ってきたようですが、葫蘆(ころ)島という所に着



いたときに、初めて海と船に出合ったのです。やっと日本に帰れる、祖国に帰れるということで、集団で疎開していました多くの人たちが安堵の気持ちで語り合っていた。それを子供心にも感じ、安心というか、やれやれという心地になったことが、海を見たときの出発点としてあったのかなと思います。海には何となく癒やされる力があると言いますが、私の場合、それが何なのかというときに、今申し上げたようなことがあったように思います。

小・中・高校は三陸の女川という所で過ごしました。これは漁港なのですが、非常にいい磯があつて、そこが遊び場になっていました。私にとって海とは、自然の遊び場であり、海に抱かれるように強い解放感が得られる場所です。そういう海で楽しいひとときを過ごしてきたように思います。今日は船の話、ヨットの話、航海の話が中心でしたが、どちらかという私は海の中に潜ってアワビ、ホヤ、ウニなどの獲物を見つけたり、海の中を散策するというか、そういう楽しみのできる海が非常に魅力として心に残っております。

成人して、私は航海士として働きだしました。山下新日本汽船という昔の船会社ですが、そこで三等航海士として、実質は2年ちょっとでしたが、海で働きました。ですから、私は今日のシマンシップということでは、あまり語る資格がないと自分自身では思っているのですが、また違う観点から海とのかかわりについて若干お話しさせていただきます。

富山に商船高等学校があり、非常に優秀で伝統のあるこの学校が高等専門学校になるというときに、機会があつて教員の道に入り、そこで海洋気象を教えることになりました。教えることは自分が学ぶということですし、知識を得ていく時間は非常に楽しいものでした。地元の方々いろいろなことを教えていただきながら、36年ほど商船学校で教師を務めさせてもらいましたが、その間、富山湾の波を観測することをやってまいりました。そちらは非常に難しい仕事だったと

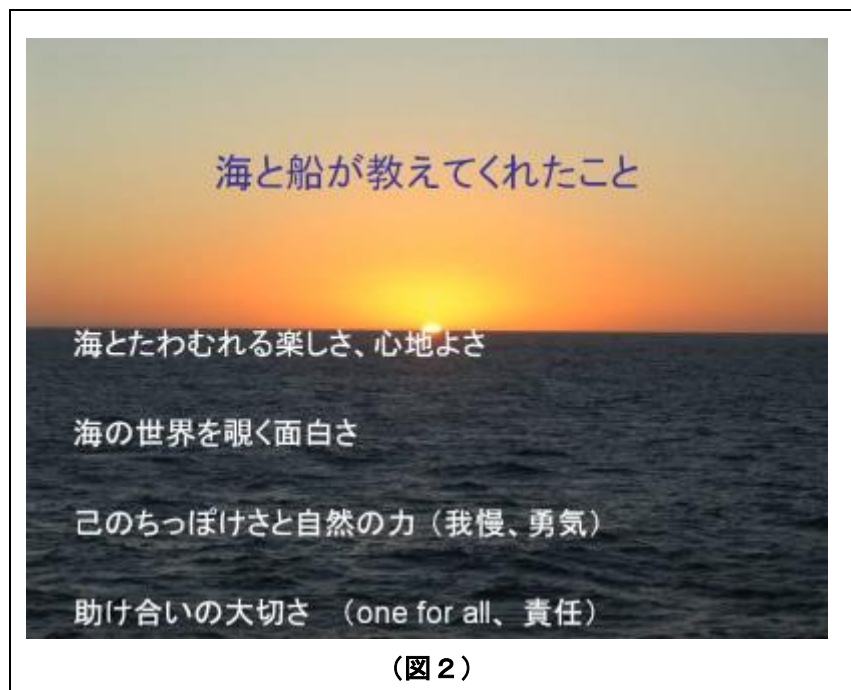
と思いますが、これに関して語りだすと非常に長くなりますので、これで終わりにしたいと思います。

最後に書きました「富山湾に学ぶ会」「富山湾を愛する会」という二つの海とかかわりの強い勉強会でも、多くの方々にいろいろな海のことを教えていただいて、今日に至っております。

(雨宮) 石森先生、ちょっとそのままお願いします。いろいろな時間配分をぐっと狂わせますが、私は石森さんとは長くいろいろなことをやっております、彼は富山湾の寄り回り波、さらに海とかかわる教育といったところでいろいろなことを話しておりますが、どうでしょうか、石森さんの経歴から、海と船が私たちに何を教えているか。資質というか、人間性、鍛えてくれるのも含めてかも分かりませんが、先生はどうお考えでしょうか。

(石森) 今のようなことに関連して、海、それから船が教えてくれたこと、そこから学んだことを手短な言葉にすると、次のようになるかと思います。

一つは、海を楽しむというか、それが今の基本にあります。海と戯れる楽しさ、あるいは心地よさです。先ほどの三陸の海は岩場が多く、夏など泳ぎに行き、一人でぶかっつと海に浮かんでいると、岩肌に緑の松が生えていて、ユリの花が咲いている。そういうものを眺めながら波のまにまに身を任すというか、そうして戯れるときの心地よさを海で



実感しましたし、それが海を好きになった大きな理由だと思っております。

それから、「海の世界を覗く面白さ」と書いたのは、先ほど言いましたように、船乗りとして、船長になろうと思って教育を受けたのですが、学校とう職場ではいろいろな海の学問の世界に非常に強く引かれるところがありました。海の世界を覗く面白さとは、海が持つ奥深い、まだ私どもには姿を現してくれていない多くのことにロマンを感じて、それに挑戦し続けていくというか、そういうことで随分長い年月を送ったことを指します。

3番目、4番目のことは、短い期間でしたが、船乗りとして海の上で生活したときに、強く感じ

たことです。一つは「己のちっぽけさと自然の力」です。先ほど船酔いは怖くないという話がありましたが、やはり船酔いは苦しいのです。その苦しみが少しずつ、我慢の限界までやってくるというのを、本当によく船に乗るたびに自分で観察できるというか、自分の体の中でどういうことが起ころうとしているかが分かるようになります。そうして、少しずつ慌てなくなるのです。くそ度胸というか、覚悟のようなものが据わってくるというか、そういうことを日々の生活で感じました。例えば北太平洋の航海のとき、本当に大きな大きな波の力で、自分の乗っている船が木の葉のように揺さぶられることがあります。船に乗っていて自分のやるべき仕事をするためには、自分に打ち勝って、時にはいろいろな危険な場面がありますが、それにちゅうちょすることなく、立ち向かって行動する必要があると思うのです。勇気という言葉を使って表しましたが、そういうことを学んだように思います。

また、助け合うことで、船の航海が成就されます。小林則子さんから「独りぼっちではあったけれども、多くの人々がそれを支えてくれた」という言葉がありましたが、助け合ってはじめて一つの航海が成就するというのを知りました。

「one for all」と書いたのは、ラグビーに関心のある方はご存じだと思いますが、責任というか、自分の当直の間に果たすべきことは、どんなに酔っぱらっていてもしなければいけない、全うしなければならぬということです。

また、シーマンシップという言葉がありますが、私にとってそれは何かと考えたときに、ロマンをたずねてたゆまぬチャレンジをしていく、これが私のシーマンシップかなと思います。「ロマンをたずねる」というのは、どこか遠い海を越えてどうだというよりも、いろいろ勉強するとか、海が持つ問題を探求していくときに、根本までさかのぼって、本当の基礎力というか、そういうところから出発しなければいけない。非常に遠回りになるかもしれないが、何かものを調べようとするときには、そういう通り道を避けてはいけないということで、それを「ロマンをたずねて」という言葉にしました。

いろいろな提言が後ほどまとめられるかもしれませんが、先ほどから、航海はやはり大自然を相手にする行為ですから、必ず安全が問われてきました。私は今のご時世で、海側から何か、どういう問題があるのかなと思うときに、「海防」という言葉は現代的でないかもしれませんが、海防意識が非常に低いと感じています。今日は新たな防衛大綱の素案ができたという新聞に載っていましたが、一応ずっと見てみても、海洋を守るというか、そういう言葉はないですね。南西諸島に人員を配置するという格好では出ていますが、海防を意識した明確な言葉はほとんど使われていない、一言もなかったと思います。こういうことをすごく感じています。

もう一つは、海への関心の低さです。これはいろいろな見方があって、日本は本当に海の国で、地方地方の小さい海には、他とは違った歴史があり、文化があり、そこに人々の暮らしがあります。そういうふうと言われると海への関心は決して低くはないのかなと思うのですが、今の大学

生などに海を教える機会があつて思つたことは、本当に海のことは何も知らないと感じました。

これは教育の面からいろいろと議論が展開されなければならないことですが、今日はそういう時間はありません。

最後に、船頭が多過ぎると思います。総理大臣が替わるたびに、これから日本丸を操船していく施政方針が表明されるのですが、船長のまわりに非協力的で余計な船頭が多過ぎると思います。政治の話についてはこれ以上語りませ

んが、こういうことを感じております。

最後にいろいろなお話があると思いますので、そのときに全体をまとめたようなことを申し上げたいと思います。

(雨宮) どうもありがとうございました。地元で長く富山湾、日本海、海そのものの研究・教育をされている石森さんから、テーマについていろいろな観点から述べていただきました。

次は、みなと町の地元からぜひにとお願いした馬場さんです。ご存でない方もおられるのかも分かりませんが、北前船時代の日本海側の5大家というと、富山県では岩瀬の馬場家ということになります。現在も岩瀬にお住まいで、日本海北前ロマン回廊構想実行委員会の会長もされています。また、いろいろな会社の経営者を歴任されていて、こういうテーマでそういう家系の雰囲気も背負い、何らかの影響を受けているのではないかと、普段私はいろいろ教えを請うており、そのようなことで今回、登場していただきました。別に海の仕事を現在やっている、船に乗っているということではありませんが、今述べた関係から無理にお願いして来ていただいています。

馬場さん、自己紹介とテーマに関連したご自身のお考えのご披露をお願いしたいと思います。

(馬場) 今ご紹介いただいた馬場です。非常に長い名前の委員会なのですが、日本海北前ロマン回廊構想実行委員会とは、2001年に富山県民新世紀計画の一環として「歴史と文化の浪漫回廊」という構想が打ち出されたときにできた、今は亡き富山銀行頭取の米田寿吉さんが中心になって作った会です。亡くなられたときに、ぜひ後を継いでくれというお言葉もありましたし、米田さんとは昭和35年以来の親しいお付き合いでしたので、未熟ながらお引き受けして、今日までやっ



(図3)

ております。

私事を少し紹介させていただきますと、昭和 11 年生まれで「われは海の子白波の」という歌とともに成長した人間です。幼稚園、小・中・高等学校、全部国立で、非常に楽な調子であったと思われるかと思いますが、例えば戦争のせいで小学校を 5 回も変わっております。しかしまた、卒業のときは元通りになるという



ような経験もしております。今も所属しているのですが、日本泳法水府流太田派のクラブ、これは明治 37 年に設立された水泳のクラブですが、私どもが出た旧制中学校、新制では高等学校の卒業生が、自らの水練と在校生への水泳指導を、ただ自分たちの後輩だけではなく、東京都内のあちらこちらの学校から請け負って、7～8 月に 1 週間ずつ、中学校 1 年生を対象に、今でも水練の指導を行っております。大体 100 名のうち 40 名ぐらいが泳げる、60 名ぐらいは全く金づちという人たちが参りまして、10 名ぐらいを除いて全部泳げるようになって帰るとい水練です。

ちなみに、どういう時代であったかと申しますと、東京湾の富浦という所を水練場として、早朝に起きてまず何をするかというと、海をきれいにする作業から始まります。当時はいろいろなものが東京の方からたくさん流れ着いて、それを船に乗って全部かき集めて捨てるのに 1 時間ほど費やし、それから軽く食事をして、生徒たちが起きて水練をするというやり方でした。現在もまだ、卒業生の若手が指導しています。

そのほかにどういう時代であったかということ、ちょうど石原慎太郎が『太陽の季節』という太陽族の本を出して、日活が裕次郎、三橋達也、津川雅彦、北原三枝というメンバーの俳優陣で、最後に海で自殺する映像を撮るので、私どもは水泳連盟から頼まれて自殺の場面を何回も撮りました。昭和 30 年前後は大変貧乏ですから、そうやって映画界から小遣いをちょうだいするのは大変ありがたいと思ったのを今でも記憶しています。ただ、その当時にやっていた人たちがどんどん亡くなっていくので、誠に寂しいと思っています。女性の方が長生きですね。当時、オリンピックの選手でエスター・ウィリアムズという人が水泳のバレエをやりました。これが世界的に有名になって、日本でもこういうものをやらないかと言ってきまして、それは女性ばかりですが、初めてシンクロナイズドスイミングを始めたのがちょうどその当時であったと記憶しています。

私は昭和 35 年からずっとサラリーマンというか、仕事を別に持ちましたので、5 年前に 70 歳になったのですが、70 歳になるまでは海からほとんど離れていました。ですから、海の話というとすぐ 40 年以上前にさかのぼらざるを得ません。ただ、70 歳を超えて、勤務地はほとんど東京なのですが、名古屋も大阪にもおまして、住吉大社という所に行ったところ、このような灯籠がありました（図 4）。社務所で聞きましたら、安政 3 年に富山の伏木から六渡寺（新湊と伏木の間、中伏木）、放生津（新湊）、それから岩瀬、水橋といった北前船の港の人たち、およびその荷

主の人たちが安政3年に寄贈したそうです。

その後、明治23年に壊れたようで、もう一回作り直したのがこれです。それ以降、放ったらかしになっていたと社務所では言いましたが、その後、私も気を遣うことにしました。

ただ今、私としては、ここに非常に一つの将来の展望を感じます。と申しますのは、当時は市町村ではな

くて、大体海岸線はほとんど加賀藩です。ご存じの方もおられると思いますが、日本海の富山湾の海岸線はたかだか90 kmです。石川県は660 kmですから、富山県の海岸線がいかに短いかわかると思うのですが、市町村がそれぞれ海岸に対する経営をしているのではなかろうかと。例えば企業誘致であっても、工場の設立であっても、港湾の設備であっても、防災の設備であっても、それぞれの市町村でやっているのが現実ですが、いわゆる江戸末期から明治初期にかけては、港湾にかかわる人たちが全員一致していろいろと協力していたということを感じます。これには全部名前が下に彫ってあるのですが、全部調べましたら、99名の方、綿問屋さんは組合の名前になっていましたが、99の方々が出ています。これを一つずつひもといて、もう一度富山県の日本海側のいろいろな将来の工夫のために、力を合わせたいかがだろうかと思ったのです。今から20年ぐらい前、私が銀行の大阪支店長をしているときにこれを思い付いたのですが、富山に住み着くのになかなか時間がかかって、最近になってようやくそういうことが実現できるくらい皆さんと仲良くなってきたのが現実です。

ところが、前の会長の米田さんには申し訳ないのですが、いろいろなメンバーは、皆さんほとんどお年を召してしまって、平均年齢は私と同じぐらいか、もしくは上かもしれません。これでは将来の構想をいくら練っても継続性になかなか懸念があるので、私の今の念願としては、この港町等に住んで、港町で今後のことについて心を砕いている企業経営者、文化人、教育者といった方々、それもできるだけ40代の人をターゲットにして声を掛けて、少しずつ固めつつあります。

私はいわゆる自然科学ではなく経済学専攻ですので、何を考えるかという、こういう港町で発展するためには、小粒で結構ですから少しずつ経済力を養って、そこに自立したものを作らないと、常に国や機関に頼ってはいは、誠に残念ながら沈滞ムードにある港は復元しないのではな



(図4)

かろうかということです。

例えば東岩瀬町でも、従来、旧制富山高校ができた大正年間の終わりごろは3万人近い人口があったのですが、今は5000人に欠ける人口で、かつ高齢化がどんどん進んでいます。ところが先般、ライトレールというものを作ってみたところ、大変たくさんの学生さんが昼間でも夜でも夕方でも乗って、誠に明るい雰囲気が出ています。最近、新幹線ができると城端線や氷見線はギブアップしたいと西日本が言っているようですが、これらをもっと活性化させるような方法は、ライトレールの事例を見てもあるのではなかろうか、非常にいい事例ができたのではないかと考えている次第です。このようなことを踏まえて、海岸線の交通ネットワークも含めて、活性化していく必要があるのではないかと考えるわけです。

私は長い間、富山から離れていました。昭和57年からいったん富山から離れてしまったのですが、帰ってきてみてびっくりするのは、交通のネットワークと病院や学校とのリンクがないことです。どうやってあそこの病院に行くのだろう、患者さんはあそこの病院へ何に乗って行くのだろうということに直面して、どうしてこんな地域になってしまったのだろうと思っています。また、新湊と岩瀬、水橋を結ぶのは大変難しいのです。私どもの会には新湊のお年寄りの方もおられます。車の運転はできません。そうすると、高岡駅へ行って、富山駅へ行って、岩瀬に来るということで、岩瀬で会合するときには片道1時間半かかるとおっしゃるのです。そういうことも考えますと、これからの海岸線の在り方として、長期的な展望の中で一步一步やらなくてはならないことがたくさんあるような気がします。

勝手なことを申しているようですが、そういう観点で若いエネルギーを使おうではないかという思いの方がおられましたら、ご子弟でも結構です、女性の方でも結構です、ぜひ私どもの会に参画していただいて、お力添えをいただければ大変ありがたいと思います。

私の海にかかわることといえば、その辺が当面の目標ですので、よろしく願います。

(雨宮) どうもありがとうございました。現在、岩瀬、新湊、伏木、水橋、まさにそれぞれの陸地の拠点における縦割り、別な行政の中で個別に港町づくり・おこしが行われているのですが、海から見ると、過去においては先ほどの灯籠のように、一緒にいろいろなことをしているということで、歴史に教えられたように、何か参考になりそうな感じがします。

それでは次に、宮越さんです。今回、宮越さんに無理にご登場いただいた背景を言わなければいけないと思っています。1990年に帆船海王丸が来て、富山新港に保存展示するだけでは駄目ではないかということがありました。生きている船と同じように、帆を開くことが必要ではないかと。その場合、富山県に居る人に帆を開くことを有料でやってもらおうと、高所作業手当などいろいろ費用が掛かってとてもできません。そこで、それを買って出てくれた方々が、海で生活していた人ではない人、陸で仕事をしながらやってやろうという市民ボランティアの1期生です。私

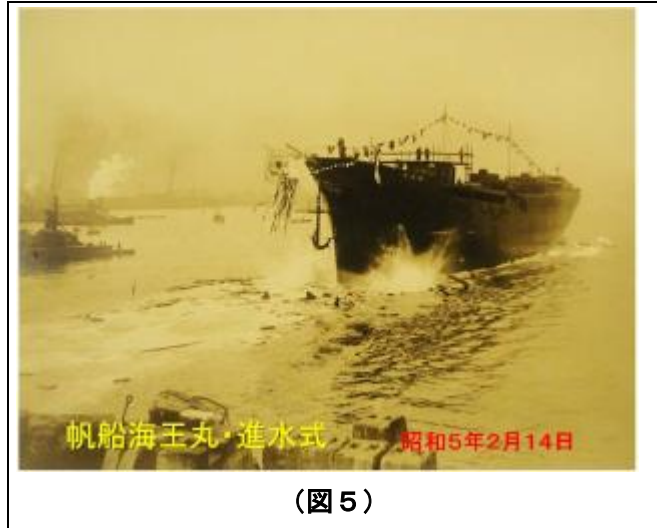
も一緒にやっていて、私はマストで足がつって危ない思いをして途中でリタイアしたのですが、宮越さんの場合は今日まで150回ぐらいやっているとお聞きして、やはり陸の人があの危険なマスト作業を長くしておられるならばその魅力は何だろうという興味があって、ご登場願ったわけです。宮越さんの自己紹介を兼ねながら、帆船海王丸の総帆展帆のことも具体的に触れながら、こんなところにとりつかれているとか、魅力があるとか、そんなことをご紹介いただけたらと思います。

(宮越) ご紹介いただきました、展帆ボランティアをやっている宮越です。今日はこんな白い服を着ていますが、決してパン屋のバイトから抜け出してきたわけではありません。展帆作業のときに、ボランティアが着ている服です。本当はこの上に安全ベルトをして、安全帽をかぶって展帆を行うわけですが、今日はステージが低いので、安全ベルトは着用していません。ただ、非常に舞い上がっておりますので、いつ落ちるか分からないという危険ははらんでいるのですが、展帆のこと等についてお話ししたいと思います。



海や船とのかかわりという一つのテーマがあるわけですが、練習帆船海王丸が富山新港にやってきたのが私と海・船との深い付き合いができた時点だと思います。それまでは何となく海や船が非常に楽しいというか、何となくあこがれの存在にあったわけで、旅行に出掛けたりする場合には必ずコースの中に船便はないだろうかと、積極的に船を利用するような旅行をしたりしていました。船にいったん乗ると、小さな子供と一緒に目がきらきらして、飛び回って歩いています。無理にお願いしてブリッジ、いわゆる操舵室に上げていただいて、見学させていただくことがしょっちゅうありまして、中の船員さんたちが非常に親切にあれこれ教えてくださいます。そういうわけで船旅は大変楽しみにしていましたが、つい最近、北海道小樽から新潟までのカーフェリーに乗ったので、久しぶりにブリッジを見せていただこうと申し出ましたら、一切駄目であると言われました。「つい最近まではよかったじゃないですか」と執拗に何回もお願いを繰り返したのですが、駄目だと。「どういうケースは許されますか」と言うと、本社経由で特にこの人であればいたし方ないからという指示がない限り、一切駄目であるという話で、それを最近体験したばかりです。それは、一つにはニューヨークのタワービルの崩壊があって以来、テロに対する警戒が非常に強まっているということではなかろうかと思っております。

さて、(図5)に映っていますが、本題の帆船海王丸とのかかわりについてお話しします。帆船海王丸は昭和5年2月14日に神戸川崎造船所で進水して、就航から59年4カ月の間に106万海里、メートルに直すと196万kmだそうです。実に地球を約50周する航海を通じて、1万1190名の海の若人を養成しました。先ほど森本船長さんがその1万1190名のうちの1人であるというお話を承って、大事にしておいて良かった、末永く大事にしたいものだと考えています。



(図5)

この輝かしい功績を残した帆船海王丸の現役引退にあたり、全国各地で激しい誘致合戦が繰り広げられました。最終的に、大阪市と富山県が4年半交代で係留することで決着がついたわけですが、後に大阪市が係留を辞退したために、平成6年3月、海王丸パークでの恒久係留が決定したわけです。

海王丸の係留展示にあたり、海王丸の一番美しい姿を見ていただくため、総帆展帆が絶対要件となります。そこで展帆を行うボランティアが募集され、私はちゅうちょすることなく応募し、平成2年3月および4月の土日、延べ6回と言っていますが、実際は土日続けて、できるだけ練度を高めてくれという要請があり、2カ月の間に都合13回ぐらい、日本海重工のドッグで海王丸が船体の最終整備作業をやっていましたが、そこへ行って訓練を受けたり、整備作業が終わり北埠頭に係留されてからは、そちらへ出向いて訓練を受けました。

第1回の記念すべき総帆展帆は平成2年4月28日、快晴の富山新港北埠頭で159名のボランティアの手で行われました。実際にマストに登って、白い帆を広げて、「これを自分たちがやったのだ」という深い達成感を味わいました。

それから20年、海王丸は今年、満80歳になりました。海王丸の展帆回数は、本年10月31日



(図6)

延べ183回に達しました。1年に10回ぐらいの展帆を行うように計画されていますが、雨が降り

ば展帆できない、あるいは風速 10m 以上の風が吹きつけるようであれば展帆しないという約束がありますので、20 年たっていますが、結局 183 回の展帆しか行っておりません。

ちなみに、先ほど雨宮先生から紹介がありましたように、私の展帆回数は今年で 158 回で、183 回には達しておりません。

ここで展帆ボランティアの作業内容をごく簡単にかいつまんでご紹介します。仕事は大別すると、マストに登って、ヤードに渡りセイルを解いたり絞ったりする高所作業、ここにシュラウドというラインがあり、細いロープが横に走っています。そこに足をかけて登っていくわけですが、これをヤードと言います。帆を縛ってあるものですが、このヤードにフットロ



(図 7)

ープと言う細い金属製のロープが吊るしてあります。ここに渡って作業するわけです。セイルが縛ってあるガasketを解いて、セイルをだらんと、こんな感じでたわませた時点で降りてきて、今度は下にあるロープを引くわけですが、それは甲板作業になります。高所作業に対して甲板作業、デッキの作業になるわけで、これは一見地味ですが大切な作業です。

これらの作業の命令はすべてその都度船長から出され、各マストに配置されている士官、先ほどロープワークの実演をしていただきましたが、ああいう一等航海士や二等航海士などの現役の船乗りさんたちが命令を伝達して指揮をなさるという状況です。

高所作業では、高い所で海面から約 40m 程度の高所で、時には両手を離して作業する場合もあって、絶えず落下の危険があります。マストの一番先、この先にまだ続いているわけで、この先に白い部分があるのですが、そのてっぺん、前から 2 本目のマストがメインマストで、水面から 46m の高さです。この上にもう 1 本、ロイヤルヤードがあるのですが、ここで大体水面から 40m 少しぐらいの高さです。そこまでえっちらおっちら登って行って、ヤードに渡って、ここでご覧のとおり一生懸命ガasketを解いているところです。こういう作業をするわけです。

高所作業で、高い所では今言いましたように 40m 前後の所があるのですが、帆船の格言で「片手は船のため、片手は己がため」



(図 8)

という言葉が安全確保のために今も言い続けられています。とは言うものの、つつい両手を使って、足だけで体を支えて作業をするということもあります。

次は、下に降りてきてからの作業です。甲板作業と言っていますが、海王丸には動索、つまり動くロープと、こういうふうに固定されていて絶対に動かないようなものを静索、あるいはここに走っているような、こういうものを除いて、引っ張ると動くというようなロープ動索が全部で1118本あるそうです。このうちボランティアが実際に手にするロープは全部で250本ほどなのだそうです



が、これも1カ所に250本あるわけではなくて、4本のマストにそれぞれ分けられていますから、実質はそれほど多くはありません。マスト周りにあるロープと舷側の両方にあるロープ、それとヤードを引っ張るようなロープ、それがここにもあるのですが、これらは前のマストのものです。このマストのものはこの後ろ側に並んでいるわけです。

展帆作業にあたっては、これらのロープの役割や動きを十分知った上で、命令指示に従って引いたり伸ばしたり、あるいは止めたりということを行います。

これは重さ約1t 少しぐらいあるヤードをこういうロープ1本でつながっているわけですが、これをみんな声に合わせてわっしょい、わっしょいと掛け声を掛けて引っ張るわけです。

このような作業を行う展帆ボランティアの登録数は現在771名で、そのうち平均して80名前後の方が1回の展帆に参加されています。平均ですから、多いときは90数人、少ないときは60数人ということ



ときは60数人ということで、非常にきつい作業になることもありますが、一番高齢のボランティアは現在85歳だそうです。若い人で16歳ということで、その差は随分あるわけですが、平均年齢が42.6歳だと思います。これらの年齢線を引き下げるために、18歳以上というふうに決

られていたのが、今は15歳以上に緩和され、年齢が下げられました。その結果、商船高専、今は富山高専と名称がと変わりましたが、そこの学生さんたちがクラブを作って展帆に参加してくれるようになりまして、随分若く華やいだ状態で展帆できるようになりました。

やはり若い20歳未満の人たちのパワーと、平均42.何歳とでは比較にならないと思いますけれども、50歳、60歳の人たちが平気で高い所に登っておられますので、どうぞ臆することなく、本日お越しいただいた皆さんも何かのご縁があると思いますので、ぜひボランティアに参加していただけるとありがたいです。ボランティアの募集要項は今日、受付の方に準備していますので、興味・関心のある方はどうぞ持って行ってください。

実際に海王丸の展帆ボランティアに登録されているのは、富山県内の人はもちろんですが、隣の石川県、福井県、大阪府、奈良県、神奈川県、愛知県、山形県、長野県といったように、他府県からもわざわざ展帆に来られています。そういった人たちがやはり海王丸に引きつけられるものがあって来ていただいている以上、富山県の大事な宝物として、大いに地元で盛り上げていただきたいと思っております。

これは登檣礼（とうしょうれい）という、船の最高儀礼の様子を写したものです。こういったこともやっておりますが、このシンポジウムを機会に、海王丸に興味・関心を持っていただいて、ご理解をいただければ大変ありがたいと思います。

昨日の新聞を見ますと、イルミネーションを昨日から始めて、1月10日まで、午後4時半から夜8時までですが、点灯を始めたそうです。寒い中大変でしょうが、今日の帰りにでもお立ち寄りいただけるとありがたいと思います。どうもありがとうございました。



(雨宮) 宮越さん、どうもありがとうございました。

それでは、私の方から、あるいは先ほど客席の方から寄せられた質問を順次お伺いして、時間まで過ごしたいと思います。

まず、お答えは簡単をお願いします。ご講演された森本さんへの質問がたくさん来ていますが、その中から二つご紹介します。一つは「航海中、生ゴミ・し尿などの処理はどうするのですか」。もう一つは「海賊の話があったのですが、船員が武器を所持することで身を守るこの問題点は何とお考えですか」。この二つにお答えをお願いします。

(森本) まず生ゴミの話で、これは多分客船の場合だと思いますが、客船は飛鳥の場合ですとお客さまが800人、乗組員が450人、1250人が船上で生活していますので、かなりの生ゴミが出ます。ですが、一切外には出しません。生ゴミはぐっと絞れるだけ絞って、塊にしています。そして、それを今度はボイラーで燃やします。それからナイロンやビニールなど梱包に使ったものは固めて、今度陸上に行ったときに、缶・びんと一緒に陸揚げします。

次に、商船が武器を持つということについて何が問題かと。これは先ほど申し上げましたように、武装した商船が走りだして現に海賊を追い払ったというケースのレポートが最近増えています。ただ、武器の所有についてはその国によりけりです。ご存じのとおり、アメリカの場合は一般家庭でも武器を持つことが許されているのですが、わが国では一切駄目です。ですから、日本の船で武器を所有するということは、銃砲等の所持に引っ掛かりますので、日本の船では武器は持てません。ただし、海賊対応の場合、特別許可をもらってということは可能だと思いますが、今のところそこまでする必要はないと私どもは思っております。あと、旗の種類によっては国の対応が変わってくるということがあります。

(雨宮) 次に、小林さんへの質問です。「リブ号での単独航海は、伴走など支援は一切なく、完全に単独での航海ですか」。もう一つ、「一人での太平洋横断の話に感じ入りました。その間、孤独感との戦いはいかがなされたのでしょうか。何か宗教をお持ちですか」。両方似たような、孤独との問題になりますが、お答えください。

(小林) 1番目の問題については、全くありません。

一般的に、ヨットの外洋レースの場合、スタートしてからフィニッシュするまで、実際、外からの目は届かないのです。外部のサポート、例えば、ヘリコプターで見回るとか、船で見にくるなどということはありませんでした。伴走船が付いていて「ちょっとお酒が切れたから」と言うとか配達してくれるとか、そういうことはないのですね。もっとも、外からの援助は一切受けてはいけないので、そんなことをすれば失格、というのが、世界的なルールです。その中で、郵便物の類いの受け渡しは、例外として認められています。ですから、ほんとうに、自分の船の上で、すべて自分でやる、ということです。ただし、無線交信はあります。これは、「見守り」というより、レースの状況を陸上の社会に知らせる、宣伝や広報に使うため、ということが主力と思われれます。レース規則で、毎日、自分の船の正午の位置をレース本部にレポートする必要がありました。

ついでに言えば、私は、無線機を積むことはしたくなかったのですが、強制だったので、仕方なく装備しました。陸上とは異なって、例えば、無線で救助を頼むことがあっても、船のいる現場に救助が届くまで、長い時間が、ときには何日もかかるようなことですから、なかなか難しいものがあります。それに、大洋の一点に正確に到達するには、現在のようなGPSがな

い状況では、航海術の技術としても、困難なものがあります。仮に病気などでの助けでも、求める方も、向かう方も、何をするにも、お互いに難しい技といえるでしょうね。

もう一つ、一人で長期の航海をしているときの精神的な問題ですが、孤独というのは、物理的な状況と精神的な状況は違います。物理的には単独で航海して、単独でご飯も作って食べて何でもやりますが、私の場合は、それが精神的な孤独に、直接つながるものではありませんでした。例えば、この社会で仕事をしていて、自分一人で考えなければいけないときや、責任ある判断をしなければいけないときなどに、孤独を感じるでしょうか。人の多いこの会場の中でも、孤独を感じている人がいるかもしれないと思うのです。ですから、周囲に人がいるとかなどの状況ではなくて、精神のあり方の問題ではないかと、私は思うのです。大都会の人込みの中で、強い孤独を感じた経験のある人は、少なくないと思うのです。私は、陸上の社会では、そういう意味での孤独を感じるがあります。

しかし、太平洋の航海のときに孤独を感じることはありませんでした。世界の単独航海をしている人たちと話をしても、航海記を読んでも、孤独をテーマにして悩んだりしたということは、私の記憶にはないのです。

また、私は、孤独と孤立は違う、と考えます。ですから、シーマンシップのお話ともつながるのですが、海の上で、自分が何の目的で何をしなければならぬかというものが明確で、その実現に向かっていくときには、物理的な状況とは関係なく、孤独・孤立ということとは別の世界にあると思うのです。

もう一つ、宗教ということに関してですが、私は航海を重ねるほど、自然というものは、人の叡知で計り知れない偉大なものである、と畏敬の念を深くするばかりでした。「自然」から、何か、僅かでも感じ取りたいと思っています。

このようなことで、ご質問にお答えしたことになるでしょうか。

(雨宮) どうもありがとうございました。それでは、あとの3人の方に、もう時間がかなり迫っているものですから、私の方から質問をさせていただきます。簡単にお答えください。

石森さんには、石森さんから見て、富山県なり日本なりでもいいですが、富山湾、日本海といった視点からの課題を一つだけでも重要だと思われるものを出していただきたいと思います。

(石森) 二つお願いしたいと思います。まず一つは、先ほど海の教育ということを少しお話ししましたが、幼稚園から生涯教育まで、さまざまな観点からの海洋教育というか、そういうことが導入されたらいいなと思っています。もうひとつは、先ほど海防意識が低いと申し上げたのですが、それに関して、例えば富山湾の領海がどこまでなのか、どのようにしてそれを決めているのか、湾内の不審船の動向などは結構面白い問題です。そういうことに関連して、海の権益の問題、海洋権益というと少し難しい言葉ですが、水産資源ひとつとっても、境界付近における扱いや、先ほどお話がありました排他的経済水域の有効活用の問題もあります。EEZの導入で、日本

2010 日本海学シンポジウム
「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
パネルディスカッション

は本当に広い海持ちの国になったのです。金持ちの国ではなく、海持ちの国です。日本海学ではいろいろな観点から海の議論をされていますが、そういう海洋権益に関する話がほとんどありませんでした。触れてこなかったというか。ですから、そういう議論の場を作っていただければと感じます。

(雨宮) どうもありがとうございました。それでは、馬場さんに私から質問をさせていただきます。馬場家が富山大学の基礎を作り、それからヘルン文庫といったものも馬場さんが寄付をされて、富山県の礎になっていることは承知しているのですが、もう一方で、馬場さん自身が北陸銀行の経営に携わり、それから放送会社の社長もされてきていますので、馬場さんがお考えになっているリーダーシップの一端を、何かあればお聞かせいただきたいと思います。

(馬場) 自分自身ではあまりリーダーシップというものは持っていないと思っているのですが、また海の話をする、私どものクラブでは水泳を「游泳」といっています。ユウという字はしんにゆうではなく、さんずいです。游泳という字を使ったのは水戸の学生だそうですが、なぜ游泳と言うのか。これは、畏れ親しむという意味です。やはり水を、海を、自然を、畏れ親しむ。これがないと、事故のもとであるとか、一族、家族を含めて非常に悲惨なことになる。結局、どんなチームでも、それぞれに敬意を払い、畏れ親しんでいく。自然だけではなくて、人格についても。これは、僕は小さなセクションでも、中ぐらいのセクションでも、大きなセクションでも、絶対的なチームワークの礎だと思います。

そういう敬意を払った気持ちがないと、やはり勝手に動き回って、意見に従っているようで心の中では対立している。これはよくある姿ですね。「社長がこう言うから、やむを得ずはいと言ったけど、何言ってやんでい」と。こういうことでは、すべてがうまく回らないと思います。だから、山で事故があったのは、原因を調べると僕は何かそこに。やはり誰か指導者がいると思うのです。山登りの人たちにはそれぞれ、例えばエベレストに行くについては誰かがリーダーシップを取っている。そういう人たちに信頼関係がある、それから経験などいろいろなところからそれぞれの人格を尊重しているということが事故を未然に防ぐのではないかと思います。

今の日本の社会でも、山に限らず、すべてにわたって、何か外国から来た経営者が8~9億円取っていて、800万円の収入の人がボーナスを削られて600万円になっているということが同じ職場であったら、何か狂っていて、ネジがどこかおかしい。こういうのはチームワークが絶対にうまくいっていないし、リーダーシップも取れていないという典型になるのではないかと思います。

(雨宮) どうもありがとうございました。最後に宮越さん、もう海王丸もかなりの年齢になっ

2010 日本海学シンポジウム
「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
パネルディスカッション

ていて、さらに続けてほしいという願いはあるのですが、今の段階での課題というか、何かあれば、一つだけお願いします。

(宮越) 先ほども言いましたように、海王丸は今年で80歳になりました。80歳になると、船体のあちこちに大変な損傷があるわけです。先ほど士官の話をしましたでしたが、それ以外に、航海訓練所の現役乗組員やOBの方などが、毎日メンテナンスをされています。つい最近も、寒いのですが外に出て一生懸命さび落としをしたり、あるいはペンキを塗ったりというふうに、手の届く範囲については一生懸命手入れをされていました。海王丸がマザーシップだとおっしゃる方が時々海王丸に来られるそうですが、とてもよく手入れが行き届いていると感心してお帰りになるという話を聞いています。ただ、水面に潜っているような部分、外板部分ですね。あれは14mmの鉄板で加工してあるのですが、調べてみると腐食して随分薄くなっている部分があると聞いております。

自動車と一緒に、船体検査というものがやはり法令で義務付けられているのですが、ドッグに入れて、水を抜いて船底まで全部チェックしてメンテナンスするという大掛かりな検査をして補修すると、1回5～6億円という費用が掛かると聞いています。率直に言わせて、非常に金食い虫なのです。あの船は昭和5年に91万円でできた船です。それが1回メンテナンスするのに何億と掛かるといって、「なんというものを富山に持ってきたのか」という気持ちになるかと思うのですが、あの船は全国至る所から引っ張りだこでした。それを、綱引きよろしく一生懸命富山県が終生面倒を見るからということで、富山県に持ってきたわけです。特に今、環日本海交流の中央拠点づくりということで、富山県は一生懸命力を入れているわけですが、海王丸は世界的に「海の貴婦人」として名前が通っている名船です。それがあれば、本当に富山県のシンボルとして、世界に大手を振って示すことができる、非常に貴重な船なのです。

それが富山に来て20年たったわけですが、あと20年何とか生き続けてくれると100年になります。100年になれば国宝になるのではなかろうかとひそかに楽しみにしています。ぜひ次代の人にこの思いを引き継いでいきたいものだと考えています。保存には大変なお金が掛かりますが、もし事業仕分けで帆船海王丸が危なくなってきたときには、大いに大きい声を出していただきたいと思います。

また、姉妹船の日本丸にも同じような問題があるのですが、あちらには日本丸友の会のような基金団体がありますので、ぜひ海王丸友の会や海王丸保存基金という話が聞こえてきましたら、そのときはよろしくお願いします。

(雨宮) 急がせてしまって申し訳ありません。

ちょうど5時になってしまいましたので、これで閉じたいと思うのですが、多少のまとめはす

る必要があろうかと思う
ので、私自身で勝手にさせ
ていただきます（図12）。

ずっと皆さんの話を聞いて、3点ぐらい指摘したいと思いますが、一つは、海という自然に非常に自分が影響を受けているという話がまず出てくるような感じがします。これは環境問題にもつながっていくかと思うのですが、もう一つは自分に厳しいというか、自

分ですべてやる、人頼りをあまりしないといったことがものすごく響いてきました。第3に、それぞれ強い意志というか、チャレンジというか、挑戦というか、そのようなものが感じられたと思います。

皆さんはいかがお感じでしょうか。いずれにしても、あそこに逆さ地図がありますように、今日のお話を聞いて、見方をちょっと変化させて、この厳しい時代を乗り切っていくことにつながればと思います。少し時間が延びましたが、ご清聴ありがとうございました。

海・船から教えられる三要素

- ・海という大自然の素晴らしさと恐ろしさ
→人間を鍛え、独特の充実感
→循環型社会・海沿い地域づくり原点
- ・海・船上での長期生活・仕事
→自己完結的(チーム)責任の自覚
→地域主権の第一歩
- ・諦めない強固なチャレンジ精神

(環日本海域共通の人間力→共生を探る基礎)

(図12)