

# 知恵の泉

創刊号(海外編)



2013年7月

弘陵造船航空会

## 表紙写真

ポルトガルは大航海時代に世界に雄飛した輝かしい歴史を持っている。首都リスボンは湖のようなテージョ川に面し、町の中心のコメルシオ広場も一辺は川に面している。きつこの船着場から多くの帆船が出港し、また入港した商船で賑わったことであろう。さらに河口に進むと、海外進出で得た富の象徴としてジェロニモス修道院が建てられている。修道院から川辺に向かうと、船が川に向かうように大陸発見のモニュメントがつくられている。舳先に立つのはエンリケ航海王子、次にバスコダガマである。このモニュメントの下の広場に世界地図があって、地図にはポルトガルがその場所に到達した年号が記されている。日本のところは種子島に鉄砲が伝来した1543年ではなく、1541年と記されている。

リスボン近郊にあるヨーロッパ大陸最西端のロカ岬に立ち、強い西風を体を感じつつ、詩人カモンイスの「ここに地果て、海始まる」という言葉を聞くと、はるか昔、海外に向かった人々の熱き心を感じることができる。

(K. S.)

## 目次

巻頭言	会長 平山 次清	1
1, アッサラーム・アレイクムの世界	柳田 圭一(S33)	2
2, 歩んできた道	吹野 希(S46松村純一氏ご息女)	7
3, インドコチン造船所での9万DWT型タンカー 建造時の技術指導体験記	五十嵐 清幸(S38)	8
4, 海は素敵!	鋤柄 日出男(S28)	15
5, 英語生活の価値あるたわいもない苦勞	南 清和(H8)	17
6, 欧州事務所赴任に際して	石川 賢治(H10)	20
7, 大空に夢を追って	鳥養 鶴雄(S28)	22
8, 海外技術指導体験記(インドネシア)	田原 茂生(S30)	30
9, 海外に出たらスーパーマーケット食品売り場へ	野口 隆男(S52)	35
10, 心に残る先輩の指導、南方での交流	遠藤 春夫(S16)	37
11, 在欧時代の体験談	日笠 則明(S45)	38
12, スマトラ島デユマイでの生活	杉田 英二(S38)	43
13, セルフトリマー	小野 龍太(S38)	49
14, 備えあれば...	岡田 光豊(S41)	53
15, 体験的中国事情	大橋 清義(S46)	55
16, 知恵とは幸せに生きるため	三谷 義人(S45)	58
17, 中 国	後藤 哲夫(S39)	62
18, 中国・海南島便り	内藤 力(S50)	65
19, 所変われば...	園田 義朗(S36)	68
20, 日本を外から見てみよう	鳥海 憲彦(S50)	70
21, ニュージーランドの19年	田山 秀夫(S45)	72
22, バンカ便り:「心の友」「チャーチルのメモ」「インド ネシアの印象・社会のシステム」	山野 惟夫(S39)	78
23, ピナツボ山噴火	橋本 勝(S38)	87
24, フォークランド紛争に学ぶ	関 裕美(S38)	92
25, プラットフォーム開発システムの構想について	伊藤 博(S39)	95
26, 米軍に鍛えられ、磨き上げたQCを海外に普及	宮内 一郎(S15)	100
27, ベルリンに壁があった頃	庄司 邦昭(S45)	102
28, 南半球生活6ヶ月	八尾 康正(S61)	107
29, 夢見た海外	山川 健一(S50)	110
30, ラテン系国家とブラジル人と	平山 次清(S44)	115
31, 6年間のマレーシア造船所赴任	松本 研一(S48)	121
32, 若い同級生と楽しく勉強したハワイ生活	岩崎 信夫(S40)	125
33, 私の外国語遍歴	園田 義朗(S36)	131
編集後記	知恵の泉企画委員会	136

## 体験・意見集「知恵の泉」発刊に寄せて

弘陵造船航空会会長  
平山次清（昭和44年卒）

会員の皆様。昨年（2012年）の会報発送時に、同窓会活性化企画として、体験・意見集「知恵の泉」募集の予告をさせていただきました。その後「知恵の泉」企画委員会（委員長：斎藤敏郎副会長（S44年卒）・副委員長：庄司邦昭副会長（S45）、事務局長：飯島正明クラス幹事（S50））を立ち上げ各学年クラス幹事にも委員になっていただき、「海外編」募集事業を展開いただきました。

その結果、35編の寄稿をいただき、この度CDの形でお配り出来ることになりました（著者以外の方で、印刷体をご希望の方は、別途はがきにて申し込みいただけます）。寄稿いただいた方々に御礼申し上げますとともに、企画委員会の方々に感謝申し上げます。

この企画は、後述しますように、単に知恵を読みとっていただくだけでなく、著者への意見発信等により、会員間のコミュニケーション増進を期待したもので、若い世代にとっては今後の進路や仕事の上でも役に立つ知恵の泉であると期待されます。ただし、現在は少々行き過ぎと思われる情報非公開で、会員名簿を見ても、連絡先も空白が多く、どのような方がおられるのかもわかりにくい状況です。そこで敢えて著者の連絡先・顔写真も記載をお願いしました。これらを活用いただき、あるいは同窓会に出席いただき、世代を超えた交流がなされることを期待します。

なお本事業は今後も、続海外編、国内編といった形で継続する予定ですので、今回寄稿いただけなかった方も次回以降是非寄稿をお願いします。

以下に募集案内（クラス幹事あて発信・HP掲載）の趣旨を再度紹介させていただきます。

少子高齢化・経済停滞（アベノミクス・カンフル剤の効果はまだ不透明です）・自然災害という閉塞感が社会を覆っています。かつて日本は高度経済成長で世界をリードしました。しかし今後は、世界が憧れる、豊かな自然に囲まれ、先端技術を活用した、安心安全な少子高齢化社会の先進国として、世界をリードできる国になれる素地があると思います。

そのキーワードは英知・知恵だと思います。「知恵」とは知識を恵みに変える営みです。日本は乏しい資源の中で教育をベースに「知恵」を発揮し、驚異的な発展を成し得ましたが、改めて更なる「知恵」を発揮する時が来ていると思います。

今回の企画は、そういった観点からの試みです。会員の皆さまの体験・意見には陰に陽に知恵が詰まっています。その配布により、読者と著者との、世代を超えた交流を期待するものです。交流を通じての新たな知恵も期待されます。これこそ枯れることなき「知恵の泉」です。また交流が同窓会の活性化に繋がり、活性化が会員相互の裨益につながり、ひいては母校を後押しするパワーにもつながるものと考えています。



（左）建学の精神「名教自然」。弘明寺キャンパス時代、（右）現在（常盤台キャンパス）

## アッサラーム・アレイクムの世界

氏名	柳田 圭一
卒年	昭和33年卒

私は、企業の駐在員としてイスラム圏で約20年間生活した。最近、とかくイスラム圏の話題がメディアを賑わすが、イスラムに関する日本人の知識・理解には不十分（あえて言わせて頂くなら誤解、さらに言うなら無知）な点が多いと思い、この機会に、私の駐在体験に基づく私見を書かせて頂く。

なお、正確には「イスラーム」であろうが、広く日本で使われている「イスラム」にさせて頂いた。

この文章のタイトルの「アッサラーム・アレイクム」はムスリム（イスラム教徒）が日常交わすアラビア語の挨拶で、意味は「あなたに平安を」である。「儲かりまっか?」「いい天気ですね」などの挨拶とは違う。この挨拶はイスラム圏なら世界中に通ずる。事実、アルジェリアの砂漠の奥でも、スーダンでも、イランでも、インドネシアでも、エジプトでも、シリアでも通じた。

### 1. 「礼拝」は「神に頼む」ではない

「ムスリムは礼拝で何を祈っているのか?」と聞かれたことがあった。確かに、日本的な発想では「祈り」は「お願い」であり、受験シーズンの神社には受験する学校の定員を上回るような数の「絵馬」が「合格祈願」として供えられ、神様も選択に悩まれるのではと思われるが、イスラムの

「礼拝」はそのような「お願い」ではない。ムスリムの義務とされる礼拝（サラート）は神への感謝のみである。勿論、ムスリムも神へ願ひ事をす

るが、それはサラートに対して、ドゥアーとかナマズ（主にイランで使う）とか言われて、礼拝の本質ではなく、ムスリムの義務でもない。このドゥアーまたはナマズに対する考え方はムスリム社会でも分かれるようであるが、その詳細は省略する。とにかく「礼拝」は「神に対するお願い」ではない。ムスリムには「祈必勝」の鉢巻もポスターもあり得ない。

礼拝には一定の形式があるが、どこで行ってもよい。日本のテレビなどでは金曜礼拝で全員一斉に礼拝をしているのが放映されることが多いが、その決まりはない。遅れて参加しても、差支え無いし、どこのモスクに礼拝に行ってもよい。モスクでなくても事務所内の一部屋でも差支えない。

日本のテレビの礼拝の映像を視て「女性は礼拝をしないのか?」と聞かれたことがあるが、礼拝は男女が別なグループで行い、女性の礼拝にはテレビカメラ（ましてや異教徒の男性の）が入らないだけである。

なお、私の現地事務所では会議室を礼拝用の部屋に充当して、メッカの方向を表示し、礼拝用のカーペットを準備し、さらに会議が長引いて礼拝時間になってしまった時には、私の部屋の会議用スペースを礼拝用に提供していた。私の部屋にもメッカの方向を示すマークがあるのに驚いた日本人も居た。

### 2. 「モスク」は「教会」ではない

モスクは礼拝をしたり、信仰にいそしむためのものである。イスラムには頂点に〇〇王、〇〇師

と言われる「長」を置く教会組織は無いし命令系統もない。総本山・本部に相当するものは無い。

「メッカはイスラムの総本山」と言うことを聞いたことがあるが、メッカにはカーバ聖殿があるものの、「総帥」に相当する人物が居たり、本部組織があるわけではない。

モスクを誰が建て、誰が管理するかと言えば、それは一般的に言って「地域コミュニティー」である。管理するものはその地域で選ばれ、例えば大富豪の寄進により建設されたモスクでも、運営は地域で行われる。モスクの運営には細かい規則があるので、誰にも相談せずに地域住民で運営出来ると言う（小杉泰氏著「イスラームとは何か」による）。

イスラムの町では一日に五回礼拝の時間が来たことを告げるアザーン（呼びかけ）の音が響き渡るが、「神は偉大なり（アラー・アックバル）」で始まるこの声はモスクから発せられる。現在ではマイクとスピーカーが使われているが、昔はモスクのミナレット（塔）に声量十分な男性が登って呼び声を上げたと言われる。ミナレットの中段に「踊り場」のようなを見かけることがあるが、これがアザーンを発する「足場」の名残であろうか？

モスクにはミナレットとドームがある。ミナレットは「アッラーのほかには神はなし」を象徴して、ドームの屋根は、礼拝の導師の声が良く反響するようにしたものとも言われる。

イスタンブールのブルー・モスクのように観光地になっているところもあるように、モスク側の行事が無ければ、我々異教徒もモスクの内部を見学できる。ドームの真下に立つと、その規模の雄大さ・荘厳さに、心が引き締まるのは私だけではなさそうである。

私が見聞きしたところでは、モスクは選挙の投票所にも使われていた。テヘランで私が住んでいた家の近くにモスクがあり、日夜アザーンを暗記するくらい聞いたが、全国的な選挙の日には、投

票有権者を乗せた大型バスに家の前の道路を占領され、時ならぬ交通渋滞で、投票が終わった後には、バスから投げ捨てられた弁当箱などのゴミが道端に散らばり、我が家の使用人は困っていた。

ムスリムは金曜日の礼拝はモスクであるのが通常であるが、「AさんはBモスクに所属する」と言うことは無い。即ち、教会員や檀家と言う関係ではない。モスクから「また来週も来てね」などと言う勧誘があると聞いたことは無い。

なおモスクはアラビア語の「マスジド」と言う言葉が訛って伝わった（小杉泰氏著「イスラームとは何か」）と言われるが、ペルシャ語ではモスクをマスジェドと言う。ペルシャ語とアラビア語には、特にイスラム関係の言葉では、多くの共通点があるが、これは言葉の「本家帰り」であろうか？

なお、ペルシャ語とアラビア語は別な言語である。文字は共通文字が多いものの、字数が違う。これも日本人の誤解が多いことの一つである。

### 3. 認められている「人間の弱さ」

日本人が理解できないものの一つに、ムスリムの「人間は弱いもの」の考え方ではないだろうか。

弱い人間に酒を見せると飲んで酔って何をするか判らない、異性の肌を見せると欲望にかられて何をするか判らない。よって、禁酒だ、異性に肌を見せるな、と言うことになる。

一方、皆が「弱い者」であるから、「弱者の切り捨て」はあり得ない。良く言われるムスリムの五行（五つの宗教的義務行為）の第三に「喜捨」があり、クルアーン（日本では「コーラン」と言われる。意味は「誦まれるもの」）では弱者に対する喜捨を義務づけている（例えば2章110節他多数）。しかし日本流の「慈善」とは違うし「税」でもない。勿論、何らかの見返りを求める「献金」ではないし、寄付でもない。「可哀想そうじゃない？」と言って喜捨するのでもない。

また、弱い者同士が「永遠の愛を誓って」などと言ってもナンセンスであるので、別れる時のこ

とを契約書で残しておく、とすることになる。契約書を含む人間と人間の約束は神の意志によってのみ実行されるから、人間の「イエス・ノー」の代わりに、「イン・シャー・アラー」（神のご意志があれば）と表現される。日本人はこの「イン・シャー・アラー」を「インシャラー」と発音して、「何という無責任」と言うが、日本でよく聞く「想定外」よりは、ましである、と私は思っている。しかしムスリムに「明日の天気はどうだろうね？」と相談して「イン・シャー・アラー」と答えられると「せめて予想してくれよ、君は何十年もこの地に住んでいるんだろう」と言いたくなるのは私の信仰心の欠如であろうか？

また、私はイスラム国に赴任当初、客先・官庁をはじめとする提出書類に「In the Name of God」とあるのに、かなりの違和感を抱いたものである。

#### 4. 女性の地位

「イスラムの女性は抑圧されている」と言う人が居るが、本当だろうか？

まず「四人妻」について、クルアーンの4章2節以降で次のように述べている。「もし汝ら孤児に公正にしてやれそうもないと思ったら、誰か気に入った女をめとるがよい。二人なり、三人なり、四人なり。だがもし（妻が多くては）公平にできないようならば、一人だけにしておくか、さもなくばお前たちの右手が所有しているもの（女奴隷を指す）だけで我慢しておけ（後略）」（井筒俊彦氏訳コーラン（上）による。下線は筆者）。

私はこの啓示は、イスラムを迫害する戦争で多数の戦死者が出たあとで下ったことから、急増した未亡人や孤児を救済するために出されたものだと考える。

イスラムでは家族の生活費は男性が持つものとされ、結婚に際して男から女にハマルと言う金が支払われ（この逆は聞いたことがない）、離婚に際しても男は女に金を支払わねばならないのは、決して男尊女卑とは言えないだろう。

興味があるのは結婚披露宴である。私はイラン駐在中、数回結婚披露宴に招待されたが、私を招待した人が新郎であれ新婦であれ、私は「新郎」側の客になる。男性客と女性客の席は壁で仕切られて、男性は「花嫁」を見ることさえ許されず、アルコールの無い料理をボソボソと食べるだけ。着飾った「花嫁」が会社の上司である私に挨拶に来るなどと言うことは絶対にない。「花嫁」を見ない「披露宴」では「疲労」だけである。一方、壁越しの花嫁側の席には音楽が流れ、喧噪そのもの。

イラン人と結婚している元日本人女性の話では、「女性専用の会場では派手な服装で、私でも目のやり場に困るくらい・・・。話題も一寸男性には・・・」とのことである。女性が虐げられている影もない。

正確な数値は知らないが、イランの大学では女子学生の方が、男子学生を上回っていると言われる。人によっては、「高校を出た女子は、結婚するか、大学に行くかしか進路が無いから・・・」とも言うが、女性は女性の医者を探し、学校は小学校から男女が別になっていることから、女性の医者、教師、弁護士が必要とされる事情も考慮しなければならない。男女の隔離がされている故に、女性の職場が広く作られているとも言える。

これも、一方的な想像ではあるが、紛争が続いた七世紀ごろには、「女性」は戦利品にされ「女奴隷」にされるおそれがあるので、ベールや布で身体を覆って隠す必要があったのではなかろうか？

イランでは、女性の家族の名は公表せずに「○○の家」と言う時の○○には、たとえ所有者が女性であっても、男性の名前を使うのが通常とされている。貴重なものは大切に隠しておくのである。

全てのムスリムは神の前に平等であるが、男女は「同じ」ではない。あえて言うが、日本人の一部には「平等」とは「同一」だと思っている人が居ないだろうか？

#### 5. イスラムの禁止事項

「禁止事項」は勿論クルアーンが基本ではある

が、実際に日常生活の基準となるのはシャリーアと言われるイスラム法である。イスラム法で禁止されている事項は「ハラーム」とよばれ、ムスリムは絶対に守らねばならない。「ハラーム」には、殺人、姦通、盗みなど常識的なこともあるが、日本人にとって意外なのは、利息の禁止、賭博の禁止、飲酒の禁止、豚肉を食べることの禁止がある。この他、肉を食べる場合の動物の殺し方も細かく決まっていて、それ以外の殺し方の肉を食べるとは「ハラーム」である。また女性の服装の制限、女性の頭髮の露出の禁止、男女とも肌の露出の禁止、未婚の男女の交際の禁止も「ハラーム」に含まれる。

利息・賭博の禁止はさておき、飲酒の禁止は、酔うと神を忘れがちになるので人間を酔わせるものはすべて「ハラーム」とされているが、中近東の砂漠地帯の過酷な自然条件下で、アルコールを摂りすぎると、モンスーン地域とは違った健康への悪影響が考えられるためではないだろうか？

豚肉を「ハラーム」としているのは、豚自身を不潔とするよりも、腐敗した豚肉を食べて病気になった人が（多分）大勢出たので、「禁止」になったのではないかと解釈される。動物の殺し方に関する記述も恐らく、肉の腐敗などの「事件」がきっかけではないかと私は想像する。

「ハラーム」よりも緩やかな「しない方が良い」のが、「マクルーフ」と言われるものである。これを全部述べることは紙面的にも能力的にも出来ないが、ムスリム社会で「マクルーフ」と言われるものの一部には、伝説的なもの、為政者の意志（あるいは好み）も含まれているのではと非ムスリムの異教徒の私は考えて居る。

これに対して、許されていることは「ハラール」と言われる。日本でもムスリムが多く住む地域の肉店には「ハラール」と書いた肉が置いてあるが、これはその肉が豚肉ではないことは勿論、殺し方もシャリーアに従っていますよ、との表示である。

イスラム国では、これらの禁止事項は、非ムス

リムの外国人にも適用されるのが原則である。

イラン人に聞いた話であるが、鱗の無い魚を食べることは「マクルーフ」とされている。カスピ海に住むチョウザメには一見鱗が無い。故に長い間チョウザメを食べることは良くないことであった。しかし、海に遠いテヘラン付近ではカスピ海に住むチョウザメは貴重な「魚」資源である。ある日「チョウザメには鱗が1枚ある」と言い出した人が居て、それ以来チョウザメを食べることは「ハラール」になったと言う。イランのレストランではチョウザメ料理が売られていたが、何ともイランらしいお話である。

## 6. 一月一日は祝日ではない

ムスリムが使う暦（イスラム暦）は太陰暦であるので、太陽暦に比べて1年の日数が11日少ない。従い、太陽暦の元日はイスラム歴では「年の始め」に当たらないし、ムスリムには、太陰暦であれ、「年の始め」を祝う習慣がない。ムスリムに「A Happy New Year」と新年の挨拶（ひどいのはクリスマス・カード）を送る日本人が居たのには驚いたことがある。

モスリムの最大の祝日は、巡礼月10日の犠牲祭（イード・ル・アドハー=大祭）と断食明けの祭（イード・ル・フィトル=小祭）である。巡礼月10日は巡礼の最後の日であるが、ムスリムは巡礼に参加したか否かに関わらず、それぞれの住んでいる町や村で家畜を屠って巡礼を祝う。この日の礼拝は集団礼拝になり、広々とした、通常は空き地のようなところで行われる。この礼拝所には歩いてゆくのが推奨されると聞いたことがある。礼拝が終わって家に帰り「犠牲」にされた家畜の肉を分け合って食べ、肉の三分の一は、屠る家畜を買えない貧しい人に分ける。犠牲祭の目的を書き出したら長くなるが、家畜を神にささげるのではない。神前にご飯・お神酒を捧げる習慣とは違う。

「断食明け」の祭は断食終了の日の礼拝によっ



て始まる。またこの日には喜捨をすることが義務付けられている。使用人にはお金を渡す。あまり見たことのない人が日本人の家までもらいに来ることがあるが、我が家の使用人はいやな顔一つせずに渡していた。勿論、私がお金を使用人に上げる（間違っても「支払う」などと言ってはならない）。断食明けに、隣家の子供に日本製の学用品を上げたら喜ばれたことがあった。

## 7. イランでは3つの暦

ここで一寸脇道に入るが、「暦」に関して少し書く。前述のとおり、ムスリムが使っている太陰暦は勿論我々の太陽暦と異なるが、イランには更にイラン特有のイラン暦がある。イラン暦は我々の暦の3月21日を元日とする太陽暦であるが、宗教行事はイスラム暦が基準になっていて、「イー・ド・ル・アドハー」「イー・ド・ル・フィットル」の表示はあるが、これは毎年イラン暦で変わる。私のイランの事務所には日本のカレンダー（これが無いと日本の休日がわからない）、イラン暦のカレンダー（これが無いと今日は巷では何日か判らない）、イスラム暦のカレンダーの3枚が並んで掛かっていた。どのカレンダーにも「今日」を示すマークを付けていたが、美女の絵や写真があるのは、日本のカレンダーのみであった。

暦に絡んで、問題になった事件を2つ述べよう。イラン暦と日本の暦の月の長さは異なる。故に、「1ヶ月間」の日数が日本とイランでは異なることがある。1ヶ月有効のヴィザを持ってイランに入国した日本人が出国にあたって、「ヴィザが切れている」とされたことがあった。月の長さが違えば「1ヶ月」の長さが違うことから起こった事件である。

次に、イランでは閏年には年の最後の日（日本のカレンダーの3月20日）の次の日に1日を加える。イランは「年の始め」に約1週間を休日にするのが普通であり、また3月20日はイランの石油産業が国有化された祝日で休日である。故に

「年の始め」の休日は事実上3月20日から始まる。ところが閏年のおかげで「3月20日の次の日」と言う、「休日と言えば休日」の鶴（ぬえ）のような日が発生した。現地の就業規則は「（日本の暦の）3月20日は休日」としてあったが、ここまでは気が付かず、結局、休日になってしまった記憶がある。3月（=年度末）には日本人は忙しい。この臨時休日は私の休日ではなかった。

イラン人と日の約束をするときには「〇月〇〇日」と言わずに「〇曜日」（例えば「来週の水曜日」のように）としておかないと話が通じないことがある。

話が判りにくかったらどうか？判らなかつたら、一度イランで暮らしてみたら如何であろうか。

## 8. 終わりに

片倉もとこ氏は「ムスリム社会は、三重構造を呈していることが多い。基底にはイスラーム以前の土着的なもの、表層には近代西欧文明があり、真ん中に七世紀以降ひろまったイスラーム文明がある。一人のムスリムの中にも、この三つの部分が入りくんで存在している」と言っている（片倉もとこ氏著「イスラームの日常世界」）。この言葉は現代のムスリムとムスリム社会を非常に的確に表現していると思う。

参考文献：小杉泰氏著「イスラームとは何か」

片倉もとこ氏著「イスラームの日常世界」

井筒俊彦氏訳「コーラン（上・中・下）」

拙著「マサレのない国」

## 歩んできた道

氏名 | 吹野 希 (S46 卒 松村純一、長女)

幼児だった私は、父の転勤で、父、母と共に三年間フランスに行くことになった。友達と離れ離れになる寂しさもなく、フランスに行くとはどういうことなのか、ピンとこなかった。いつの頃からか先生が家に来てフランス語を教えるようになった。小学校ではお兄さん学級の六年生たちに『ポケットの中に入れていっしょにフランスに行っちゃおうかな』『お姉さんもくっついて行きたいな』などと羨ましがられたが、私自身はあまり浮かれた気分にはなれなかったように思う。

いよいよフランスに渡るときが来た。フランスに着いて、私は目の前に広がる一本のまっすぐな道で未来の自分に思いを馳せることになった。その道を歩き、振り返り、三年後この道を歩いて日本に帰る自分の姿を思い描いた。何がそうさせたのかわからないが、どこか不安を抱いていてその不安から逃れたかったのかもしれない。

フランスでは道路は赤信号で渡って青信号で止まるものと聞かされていて日本とは逆なのかと思っていた。実際は歩行者用の信号が少ないため車用の信号を見て言っていることだった。赤と青の認識は日本となんら変わりなく、フランスといっても日本と同じじゃないかと共通点を見出しては少し安心したものである。

フランスでの学校生活が始まった。私は現地校に通い、日本語を学ぶために土曜日だけ日本人学校に通うことになった。現地校は言葉が通じないし、みんなが何を喋っているのかわからない。先生の話していることも全くといっていいほどわからず、いきなりテストが始まったかと思えば、宿題の話になり板書し始めることも度々あった。私は先生の言葉を少しでも多く聞き取ろうと耳をそばだて、目と手は黒板を書き写すのに必死だった。そんな現地校での日々は、わからないことだらけでなかなかコミュニケーションもとれず友達のいないまま過ぎていった。

日本人学校は、日本語で会話が成り立ちみんな優しく楽しかった。しかし、なにか物足りない。同じ学年の子が私以外に男の子一人だけということも理由のひとつだったかもしれないが、現地校でもみんなとお喋りしたい、遊びたいという思いが強かった。



半年ほど経った頃、ようやく少しずつフランス語がわかるようになってきた。友達もできるようになると私が外国人で珍しいこともあってか、あつという間にみんな友達になった。この頃、現地校に入っではじめて笑顔を見せたのだと、後々親から教えられた。きっと心が通じて楽しいと思えたから笑えたのだと思う。それまでの半年間は悩み苦しむことも辛いと思うこともなかったが、みんなが何を喋っているのかわかりたい一心で過ごしていた。

どう伝えたらわかってもらえるか、相手は何を言おうとしているのか。友達とお喋りしたい気持ちが無邪気にもフランス語習得に繋がった。そして、言葉によるコミュニケーションはもちろん大切だが、わからない言葉があったとしても話し方や表情など雰囲気やジェスチャーで伝わるものだという事も思い知った。三年後帰国する際、私はあの一本のまっすぐな道を歩き、心の中でこう思うことができた。『三年間楽しかった、ありがとう！』

# インド・コチン造船所での

## 9万DWT型タンカー建造時の技術指導体験記

氏名	五十嵐 清幸
卒年	昭和38年卒

### ・はじめに (JICA 専門家派遣の経緯)

私は1996年10月21日から1999年10月20日までの3年間、インド南部のケララ州にある**コチン造船所**にJICA 専門家として派遣され、インド国内で初めての載貨重量9万トン型 **Double Hull Tanker** (二重外板構造タンカー、以下D/H Tanker と記す) 建造の技術指導に携わった。

コチン造船所は、私が派遣される4年前まで政府系国内船主 (SCI) 向けに9万トン型 **Single Hull Tanker** を連続建造していた。しかし、新しい国際規則の発効によりD/H Tanker の建造が義務付けられたため、**Single Hull Tanker** の建造は二隻で中止になり、コチン造船所は修理船事業が主体の操業が続いていた。

その後、日本の造船所 (IHI) とのD/H Tanker 用の図面供与契約が成立したことを機に、インド政府から日本政府に技術指導の要請があった。日本政府はODA 技術協力事業としてこれを受け、私と他1名が其の為のJICA 専門家として派遣される事になった訳である。

インド国内では最大、且つ初めてのD/H Tanker の建造で、その建造計画、工程管理、品質管理の技術指導が我々の任務であったが、最大の課題は「**如何にこのD/H Tanker (SNo.009 番船) を契約納期である1999年4月迄に完成させるか**」であった。

### 1. コチン着任時の状況

1996.10.21 日本を出発し翌日ニューデリーに着いてから、JICA インド事務所ではインドの国内事情、現地生活の注意点、JICA 専門家としての留意点、等のインストラクションを受け、その傍ら、日本大使館への赴任挨拶、インド運輸省表敬訪問、等で、5日間ニューデリーに滞在した。

我々は10月27日にコチンに移動し、JICA インド事務所が手配してくれたコチン市の中心部にあるアベニュー リージェント ホテルに入った。

(このホテルはその後3年間の私のコチン在任中の棲み家となった。)

翌28日、造船所の車で我々を迎えに来てくれたMr. Mathai (マタイ) の案内で、コチン造船所の複雑な入門手続きを行った後、造船所長及び造船所の幹部に個別に着任挨拶をした。

私が着任した10月末は、ケララ州特有の雨期が終わる頃で、コチンは快晴が続く良い気候だった。造船所の建造ドックには未だ修理船が居座っていて大掛りな修理船工事が進められていたが、ドックサイドのブロック置場には、幾つも出来あがったSNo.009用の船殻ブロックが積まれていた。

私が着任した当初設定されていたコチン造船所のSNo.009番船の大日程計画は次の通りであった。

加工開始	起工		進水	完成
F	K	<18M>	L	<8M> D
	'97/2		'98/8	'99/4

即ち、起工(K)~完成(D)迄の工期は26ヵ月だった。

当時、日本の造船所ではこのクラスのタンカーの**工期 (K~D)** は約**12ヶ月**だったので、この**26ヶ月**の工期は私には一寸理解し兼ねるものだった。

その理由をMr. Mathaiに尋ねると、大きな要因は次の様な現地特有の事情にあると言う。

- ① コチンの乾期 (12月~3月) には水不足により計画停電が実施される。又、雨期 (6月~9月) には連日激しい雨が続くので作業効率は落ちる。
- ② 大型機器のみならず多くの艀装品を輸入するが、インドの関税手続きは複雑で、且つお役所仕事のために輸入品の納入が計画通りいかない。
- ③ ケララ州には共産党分子が多いために、時折ストライキが行われる。

私は何か前途多難な思いに駆られたものである。

### 2. 造船所の実状・能力の把握 (着任後3カ月の活動)

コチン造船所はインド海軍の艦艇や空母の修理・保守を受け入れる海軍施設の一部でもあったので、造船所への出入りは厳しく管理され、構内での写真撮影は一切禁止されていた。

我々は、一刻も早くコチン造船所の実状を把握する為に着任後2週間、コチン造船所のカウンターパートである生産管理部のMr. Mathai の案内で工場内を隈なく歩き、工場設備の稼働状況やSNo.009の工事進捗状況の確認・調査を行った。

同時に関係各部門 (設計部、生産管理部、船殻工

作部、艀装工作部、品質管理部、購買部)の管理・監督者との Meeting を Mr. Mathai に設定してもらい、作業進捗状況の確認会議を行った。

その結果、4年振りに本格的な新造船事業を起ち上げたコチン造船所では色々な問題を抱えている事が分かった。

中でも次の様な深刻な問題が発生していた。

- ① Shot Blast Line では、本船用に新たに採用した長曝型プライマーが原因で、spray nozzle の choking トラブルで頻りに機械が止まっていた。
- ② Engine Room 部の船殻部材罨書き作業は、当時日本では使われなくなっていた EPM (Electro Photo Marking 装置) を使用していたが、装置の老朽化によりトラブルが多発し、点検作業や部品交換が頻りに行われていた。
- ③ NC cutting data 作製用に TRIBON 社製の Computer System を本船建造のために新規に導入し据付け工事が行われていたが、度重なるトラブルにより稼働開始が遅れていた。この TRIBON Computer System は Pump Room 部から前方の船殻ブロックの製作に採用する計画だったが、その為に工事は大幅に遅れていた。
- ④ 機関設計部の管一品図の出図が遅れ、機関室ブロックの先行艀装開始が遅れていた。
- ⑤ 後工程の艀装工作部の部長、その他一部の艀装関係部門の管理者が未だ任命されていない等、新造船事業部の組織は未完の状態であった。

以上の様な状況から、**本船の建造工程は計画より 2~3 か月は遅れていた。**

我々は確認・調査結果 及び それに対する我々の所見と助言を「JICA Expert Report」と称する A4 一枚のレポートに纏め当時の造船所幹部 (下記) に報告した。

Mr. M. K. Murty : コチン造船所長

Mr. V. P. Nair : 新造船事業部長

Mr. S. Gopalan : 生産管理部長

Mr. Joseph Issac : 設計部長

Mr. B. Sebastian : 船殻工作部長

このレポートを着任後 3 ヶ月間に 6 回発行し、関係部門にも同時に配布した。

我々はレポートに記載の項目について、次第に関係部門から問題解決の相談を受ける様になった。

現場に近い我々の事務所 (JICA Office) が着任後 3 週間でやっと完成し、ここに移ってからレポートに記載の項目以外にも多くの相談を持込まれる様になり、問題解決活動に巻込まれていった。

特に、殆どの艀装品が日本からの輸入だったので電話・FAX による日本との交信の援助を余儀なくさ

れた。

TRIBON Computer System の稼働開始の遅れは本船建造工程に大きく影響する深刻な問題だったので、我々は Pump Room 部の船殻ブロック用にも EPM を使用する事を提案して、船殻工事を進めさせることにした。所が EPM 用のフォトナーのストックが残り少なくなっている上に、EPM 装置のトラブルで spare parts も殆んど底を突いていた。

我々はメーカーの「富士フィルム」と連絡を取り早急に補給して貰うよう要請したが、この機種は既に 10 年前に製造中止になり、メーカーにもストックは無いと言う。しかし、富士フィルムは世界中の納入先に当って、シンガポールの造船所にある事を突き止めて空輸で送ってくれた。お蔭で造船所は工事を進める事が出来たのだった。

12月2日に、在インド日本大使館の川上参事官がコチン造船所を表敬訪問された時、我々と共に新造船事業部長ほか造船所幹部と歓談する機会があった。我々はこの時初めて来年の年明けに新しいコチン造船所長が中央政府から任命され赴任する事を知った。



マタイ、小生、川上参事、ナイアー、アイザック、セバスチャン

1996年の年の瀬も押し詰った 12月21日、我々が常々その開催を助言していた **SNo.009 工程会議 (第1回)** が、新造船事業部長主催の基に開催された。事業部の全部長、課長、スタッフが出席して、初めて各部門の工程進捗状況 及び抱えている問題、等が確認され有効な会議であった。

1997年の年明けには、建造ドックが2月17日に新造船事業部に明け渡される事が正式に決まって、1月14日に**第2回 SNo.009 工程会議** が開催され、ブロック搭載開始の準備作業等も話し合われた。

だが、我々は着任後 3 ヶ月のコチン造船所の実情と能力把握活動の中で、下記に示す様な現地特有の事情から、生産性が上がらない実態がある事を知り、与えられた課題の達成に暗澹たる思いがしていた。

- ① 4年振りの新造船事業の立て直しだった事もあり、建造計画、工程計画、作業計画等の計画・



立案が出来る人材が極端に不足していた。  
その上、製造現場でのパソコン活用は全く導入  
されていなかった。

- ② 朝のかかり・夕方の上がりのルーズさに加えて、  
1 時間の昼食及び午前午後の 30 分間コーヒー  
タイム前後のロスによって、一日 8 時間勤務の  
内、実質労働時間は 4 時間以下であった。
- ③ 土日の休日の他に、インドでは宗教上の祝祭日  
(13 日)が多い上に、冠婚葬祭が派手に行われる  
ので親戚家族のみならず近隣・友人までが大手  
を振って仕事を休んで出席するのが当たり前な国  
だった。そのため休業率は極めて高かった。

しかし、この間の観察で得た唯一の救いは、船殻  
工事に於ける仕事の質は決して悪くなかった事だ。  
即ち、生産性は低いが造船における基礎技術である  
鋼材加工の要素技術(切断・加工・曲げ・溶接)は  
インド人特有の職人気質からか高いレベルであった。

### 3. 新造船所長就任から起工 (K) まで

この様なコチン造船所の状況の中で、新造船所長  
**R. Adm. R.K. Whig** (正式職名は Chairman & Managing  
Director、略称 CMD) が 1 月 27 日に赴任された。

(注記: 1. **R. Adm.** は Rear Admiral の略で**海軍少将**の事)

(注記: 2 **Mr. Murty** は副所長の **Director** として残られた)



R. Adm. R.K. Whig (CMD) と Mr. M. K. Murty (D)

彼は赴任後間もなく、新造船ドックのブロック搭  
載開始を 3 か月延期し、採算性の良い修繕船工事の  
追加投入を行いたい意向を示された。

新造船事業部の幹部達は、現在の本船建造計画の  
船台工事は 18 カ月であり、前 2 隻の **Single Hull  
Tanker** の実績より 25%以上の工期短縮を図ったも  
ので、構造も複雑で船殻重量も多い本船では、これ  
以上搭載開始を遅らせた場合、契約納期を守ること  
は不可能になると回答したらしい。

「参考」: 前船 2 隻の **Single Hull Tanker** の実績  
SNo.007 ; K~L=24M、L~D=11M、計 35 カ月  
SNo.008 ; K~L=28M、L~D=8M、計 36 カ月

2 月 14 日、我々は新しい造船所長 **R. Adm. Whig**  
(以下略称として **CMD** と記す)に突然呼び出され、

コチン造船所の現状と問題点を尋ねられた。

我々は着任後 3 カ月間の調査・確認で得た、現状  
と問題点を正直に報告した。この間 **CMD** は真剣に  
我々の説明を聞かれていた。更に翌 15 日、**CMD** は  
我々と一緒に終日真剣に現場視察を行った。

所長室に戻った時、**CMD** は我々に「SNo.009 の  
ブロック搭載を 5 月に開始した場合、契約納期を守  
る為にはどうしたらよいか？」と尋ねられた。

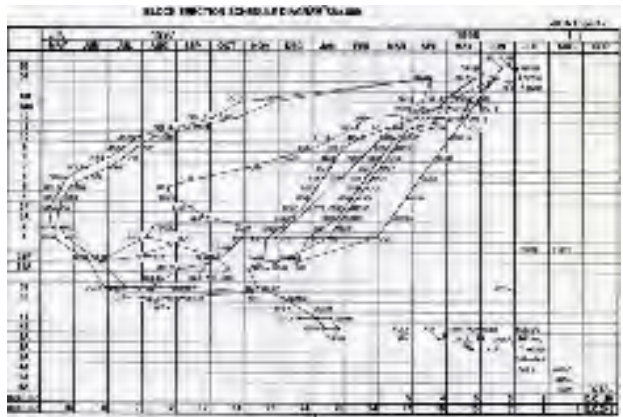
我々は「現在のコチン造船所の実状と船殻ブロッ  
ク加工能力は解ったが、建造ドックに於けるブロッ  
ク搭載・組立工事、先行ブロック艀装、或いは進水  
後の船内艀装工事の能力は未だ解っていない。

従って、現在我々が言える事は、本船の契約納期  
を守るためには、先ず現在の建造計画の次の大接点  
である **1998 年 8 月の進水を守る事**であろう。

そのために綿密な工程計画を建て厳しく工程管理  
を行い、大幅な生産性の効率アップを計るしか無い  
のではないか。」と回答した。

最後に我々は **CMD** に「来年 8 月の進水を守るた  
めの生産性アップの具体策を検討して、今月中に提  
言して欲しい」と依頼された。

我々は翌日、1997 年 5 月のブロック搭載開始 (K)  
と 1998 年 8 月進水 (L) の接点を押さえ、既に遅れ  
ている現場工程を考慮に入れて、ブロック搭載スケ  
ジュールの改正案を立案した。



2 月 17 日、新造船事業部長宛に、**CMD** と面談し  
た際に依頼され内容の報告と共に、ブロック搭載ス  
ケジュールの改正案に下記の所見を付けて報告書を  
提出した。

#### 「現在のブロック搭載計画の問題点」

- 既に **Pump Room** 部のブロック製作が遅れている  
現在、ブロック搭載作業を現計画通りの手順で  
予定通りに行う事は非常に難しい。
- 現在、**Engine Room** 部のブロック先行艀装は  
遅れており、予定搭載日迄に艀装工事を完了させ  
ることは無理である。

#### 「改正ブロック搭載計画案における問題点」

- ・搭載開始の 3 カ月延期により、完成ブロックを保管するスペースを新たに確保する必要がある。
- ・ブロックの搭載・位置決め、主機等大型機器の搭載に使用する 150 ton ガントリー クレーンの稼働率が高くなり管理が難しくなる。
- ・船台期間が 3 カ月短縮されるので、現在の鋼材加工能力を大幅にアップしなければならない。

同時に我々は、早急に関係者との Meeting を行ってこの改正案を実現させる可能性について協議したい旨申し入れた。その結果、2月24日、関係各部門の部課長・主要スタッフ出席の基に合同会議が開催され真剣な討議が行われた。

合同会議後も関係各部門と個別に確認会議を行い、3月1日にその討議結果を報告書に纏め CMD に提出した。その報告書の主要な内容を以下に紹介する。

#### 「改正ブロック搭載計画を達成する為の施策」

- ① 完成ブロックの一時保管場所として建造ドック内の一部を使用する。
- ② 150ton ガントリー クレーンの使用時間帯を原則下記とし、必要な場合には休日出勤で処理する。  
10:30～20:00 ブロック搭載作業専用を使う  
6:00～10:30 ブロック反転・移動、塗装ブロックの移動等の作業に使用。
- ③ 本船の船殻重量は約 14,500 トンであるが、内業工場ではその内、現在約 2,800 トンが加工済みで、上構ブロック 700 トンは既に外注する計画なので、残り約 11,000 トンを約 10 カ月で処理しなければならない。内業工場の設備能力は月間 900～1,000 トンが精一杯なので、1,000～1,500 トンは処理能力をオーバーする。  
そこで、**上甲板ブロックの内、重量 50ton 以下の小ブロックを更に外注に出す計画にする。**
- ④ 内業工場の output が月産 1,000MT を達成出来ない場合は残業・休日出勤で処理する。  
(但し、計画停電、ストライキ等が発生した場合、1998 年 8 月の**進水**は遅れることになろう。)

以上の様な経緯で、最終的に **1997 年 5 月初旬からブロックの搭載を開始**する事が正式に決定され、4月10日に**第3回 SNo.009 工程会議**が開催された。

我々は精度管理班を早期に立上げ、船台工事での手直し作業を少なくする為にブロック組立工程で守るべき精度を明確にし、チェックする事を提言した。

又この頃、TRIBON Computer System は、既に据付・調整が完了して正常に稼働していたので、これを大いに利用してブロック毎の鋼材重量及び溶接脚長を Output させ、作業計画・工程管理に活用する事を提言した。

工程会議後、3名の専任者が精度管理班の要員として事業部長に任命され、我々と一緒に Hull shop 各課と会議を行い工程毎に抑えるべき精度を明確にして、精度チェック活動を開始した。

こうして4月に入り、5月8日にはブロック搭載開始が確実に実施出来る見通しが着いた。

我々は発展途上国に派遣された JICA 専門家に与えられる健康管理休暇を交代で取る事にし、私は5月1日から3週間、日本に一時帰国した。

#### 4. 起工 (K) から年末の大型人事異動 まで

一時帰国から戻り、コチン造船所の建造ドックで計画通り Engine Room Part のブロック搭載が進んでいる光景を見た時の感動は今でも忘れられない。

しかし、内業工場、ブロック組立工場での作業員の動きは以前と変わらずモラルの低いもので、案の定、生産性は上がっていなかった。このままでは Cargo Tank Part のブロック組立の遅れで、搭載計画が遅れる恐れがあった。

当時、コチン造船所にはブロック組立の大まかな月間予定はあったが、詳細な作業手順・人員配置については職長の裁量に任されていた。

そこで当時日本では常識になっていた、ブロック毎に「配材一仮付け一溶接一検査」等の作業手順に従って日程・人員配置を計画する手法を提案した。先ず、我々がこれまでの観察で得た、各職区の作業手順をベースに月間予定表のたたき台をパソコンで作成し、職長に我々の Office に来てもらって協議・修正の上完成させ、実施してもらった。

最初余り乗気でなかった職長が再三相談に来た上、挙句の果てには次の月の予定表も作ってくれと頼んで来る様になった。

コチン造船所では我々の着任前から当時流行りの ISO9000 の認定資格を取得すべくコンサルタントを雇って Work していた。我々は敢えて関知しない様にしてしたが、造船所の要請もあり管理監督者の意識高揚の良い機会とも思えたので、Power Point で資料を作成し、7月11日に「ISO9000 と日本の TQC 活動」と言うタイトルで新造船事業部の幹部にプレゼンテーションを行った。



7月21日、CMDから再度（突然？）呼出しがあり所長室に行ってみると、我々と定例 Meeting を持ちたいとの申し出があった。其の目的は SNo.009 の進捗状況の確認と生産性アップの為のアドバイスを聞きたいとの事だった。

この CMD との約 2 時間の定例 Meeting は 7 月 24 日から翌年 1 月迄、合計 18 回実施された。

CMD との定例 Meeting は SNo.009 の進捗状況の報告が主体ではあったが、雑談を交えながら色々な提言が出来、又 CMD の考えを直接聞くことが出来て非常に有効且つ実効のある Meeting だった。

その中の主な項目を以下に紹介する。

#### ① 実質労働時間が 4Hr 以下の件

日本では入・退場のタイムカードは廃止され、朝 8 時には作業服に着替えて職場に着く。終業時もベルが鳴ったら作業を止め職場を離れる。ここではコーヒータイムの 30 分もバッチリ休憩所で過ごす。もし実質労働時間を 5Hr にあげれば 25% の効率アップになる。

『翌日から工場幹部が職場を廻りモラルアップを促す姿が見られた。』

#### ② 150Ton ガントリークレーンによるブロック搭載の件

当造船所では 1 日 One Block 搭載が原則になっている様だが、軽量ブロックなら 2 ブロック搭載も可能だし Jib Crane でも出来るものもある。検討して搭載回数を減らす事を提言した。

『この提言に賛同した搭載課のスタッフが自分の検討した結果を持って相談に来た。彼は数日後課長に任命され、其れを実施した。』

#### ③ 日本の専門家による工場設備診断の実施

CMD は本船で船台工期 15 ヶ月を達成して、次船受注の為に更に 3 カ月短縮したいと考えていた。我々は工程管理能力アップだけでなく、設備の改善・近代化も必要であろうと述べたら、是非アドバイスしてくれと云う。我々の手には負えないので JICA インド事務所に相談した所、JICA として専門家診断の実施を受ける事は可能であるとの事。

『本件は実現し、立派な「設備改善計画書」が提出された。最近 Google Earth でコチン造船

所を見ると 150Ton ガントリークレーンが 1 台追加され、内業工場も 1 棟増設されていた。』



'97.9.7 当時のブロック搭載状況（ボートツアー時に海上から撮影）

我々は CMD との Meeting があった翌日は、現場サイドに迷惑が懸らぬ様、必ず事業部長の Mr. Nair と生産管理部長の Mr. Gopalan に報告を行った。

又、必要に応じ次々にパソコンで次の予定表を作成して管理体制の構築を図った。

- ・ブロック搭載 2 ヶ月間予定表
- ・内業工場 Assembly 工事 月刊予定表
- ・Grand-assembly 殻艀一環予定表（殻・艀・塗）
- ・ブロック搭載後の船台工事予定表

この期間は下記に示す様に、造船所にとって D/H Tanker 建造の難しい時期であった上に、色々外乱もあり、期待した程生産性向上は見られなかった。

- ① ブロック搭載・建付工事が複雑な構造の Engine Room 部及び Pump Room 部だった事
- ② D/H Tanker 特有のバラスタンクのタールエポキシ―特殊塗装工事は外注に出されていたが、工場内の敷地に建てる塗装小屋・設備等の設置が遅れた。ブロック移動の管理も難しかった。
- ③ 船殻ブロック外注業者の決定が遅れた。
- ④ 搭載開始当時、水不足による計画停電が行われた。『但し CMD は 2,000HP の非常用発電機を何時の間にか手配していた。お陰で大幅操業ダウンは免れた。』
- ⑤ その他、雨季への突入、相次ぐ交通スト、等々

CMD は生産性の上がらない状態に業を煮やしたのか、12 月 3 日に大掛りな組織改革と人事異動を断行した。要約すると次の様のものである。

1. 技術事業部が新設され、前新造船事業部長の Mr. V. P. Nair が事業部長に就任した。
2. Mr. M. K. Murty は新造船事業部及び技術事業部担当の副所長（Director）になった。
3. 新造船事業部の全部長の総入れ替えがあった。

#### 5. 大型人事異動 から進水まで

CMD による大型組織改革と人事異動の断行後、船尾部の難しい工事も峠を越し、雨季も終わって、



外注業者の Output も出だした事に加えて、新幹部連中の何としても実績を上げねばとの意気込みからか、12月から目に見えて生産性が向上し始めた。

参考までに我々が生産性能力向上の追跡に作成した各工程の「各月鋼材処理能力追跡表」を下記に示す。これは CMD Meeting の報告資料でもあった。

SN0.009 PROCESSED TONNAGE STEEL WEIGHT TONNES (09-30) Jan 1998  
JICA EXPERT

Month	Prog.	Div. Sum	Assembly	Ass. Sum	Sub-Cor	Ass. Total	Prog.	Prog. Sum
Jan-97	100	4,164	530	2,420				
Feb-97	110	4,611	1,006	3,604				
Mar-97	102	5,123	818	3,305				
Apr-97	100	5,728	648	4,180				
May-97	100	1,822	411	1,411		1,000	1,000	
Jun-97	100	1,828	301	1,527		480	1,047	
Jul-97	110	1,320	604	734		7,078	23,571	
Aug-97	104	1,321	351	970		822	32,393	
Sep-97	100	1,825	808	1,017		742	33,140	
Oct-97	111	10,821	804	10,017		1,000	34,140	
Nov-97	1,000	11,810	726	11,084	49	2,107	35,247	3,347
Dec-97	100	12,820	1,004	11,816	44	2,100	37,347	6,900
Jan-98	1,100	13,100	1,000	12,100	100	1,400	38,747	8,000
Feb-98	1,000	14,100	1,004	13,100	100	1,200	40,000	9,000
Mar-98			1,000	12,100	100	1,200	41,200	10,000
Apr-98			1,100	13,200	100	1,300	42,500	11,000
May-98			1,100	14,300	100	1,400	43,900	12,000
Jun-98			1,100	15,400	100	1,500	45,400	13,000
Jul-98			1,100	16,500	100	1,600	46,900	14,000
Aug-98			1,100	17,600	100	1,700	48,400	15,000
Sep-98			1,100	18,700	100	1,800	50,000	16,000
Oct-98			1,100	19,800	100	1,900	51,600	17,000
Nov-98			1,100	20,900	100	2,000	53,200	18,000
Dec-98			1,100	22,000	100	2,100	54,800	19,000

1998年1月には目標の8月進水の可能性が見えてきた。8月の進水が達成出来れば、前船(SNo.008)の実績「L~D=8M」から契約納期を守る事も可能なのではないかと期待したものである。

私は1月のCMD Meetingで、予め作成してあった、進水後7カ月の工事予定表（主要イベント、機関部工事、船体部工事、居住区工事）を持参してCMDに説明した。

私は着任1年後に与えられる休暇を2月6日から1か月半貰い、日本に一時帰国した。

3月20日、チェンナイ経由でコチンに戻り、翌日造船所に出社して現場を廻ってみると、SNo.009の工事は予定通り順調に進んでいた。

6月の初めには計画通りに本船を進水させる見込みが付き、7月24日に進水式を挙げる目標が設定された。我々はそれまでに完了すべき工事の詳細リストを作成して、消しこみ作業にかかった。

そんな矢先、CMDから次々に出される就業規律の是正・強化に反発した従業員が、残業拒否等による争議を始め、6月は極端に操業が落ちてしまった。

その争議が何とか解決し、1ヶ月遅れの8月20日に進水式を挙げる事が決定され、進水迄の工事を全て完了すべく追い込みにかかった。

しかし、今度は全面的に外注に頼っていた塗装工とグラインダー工が賃上げ要求を掲げてストライキを始めたのである。外板塗装が完了しない限り、進水式を行うわけにはいかない。止む無く運輸大臣の出席が決まっていた8月20日の儀式は命名式とする事に変更して挙行された。

最終的に進水式が挙行されたのは10月3日で、船主であるSCI (Shipping Corporation of India) の P. K. Srivastava 社長ご夫妻 臨席のもとに盛大

に行われた。



翌日の新聞「The Indian Express」はコチン造船所の進水式の記事の中で、SCIの社長とWhig造船所長の次の様な談話を紹介していた。

SCI 社長談：

「コチン造船所の技術力は実に素晴らしい。もし、政府が早急に国内で建造する船に対する Sales Tax を免除すれば、SCI はすぐにもあと 2、3 隻の同型船を発注する用意がある。さもなければ運航採算性上、外国から輸入せざるを得ない。」

造船所長談：

「コチン造船所は、本日進水した「Kalam Azad」を契約納期である来年4月前に完成させて船主に引渡す予定である。しかし、造船所がいくら努力して生産性を上げて、政府に課せられる Sales Tax によって船のコストは押し上げられている。」

両 CMD 共 Sales Tax の免除をアピールしていた。

## 6. 進水から完成・引渡しまで

本来、私の JICA 専門家の任期は2年間で、進水後の10月20日で期限が切れるのであったが、8月29日にJICAインド事務所の熊野所長がコチン造船所に転勤帰国挨拶を兼ねて来られCMDと会食された際、以前から出されていた私の任期1年延長が最終確認され、9月11日に正式に延期が決定された。

10月12日には後任の隆杉所長がコチン造船所に、着任の挨拶に来られた。CMDは不在で、副所長の Mr. Murty が我々と一緒に面談されたが、この時 JICA 専門家の当造船所における貢献に心から感謝している旨の言葉を戴き、私は少なからぬ喜びを感じたものである。

進水後の工事は、最終段階で機器類の調整・運転にてこずり工程は計画より多少遅れていたが、私は1998年12月で定年を迎えるので11月25日から2回目の健康休暇を取って日本に帰り、定年手続きと1年間の嘱託契約を済ませ、コチンに戻った。

1999年に入り、No.009のFinal Dockが3月15~20日に行われ、3月22~28日には海上試運転が実施された。





海上試験の最中に JICA インド事務所の隆杉所長から、3月25日に在インド平林日本大使がインド南部視察の途中にコチン造船所にも立寄り、コチン造船所長と共に記者会見を行う事になったので、同席する様にとの連絡が入り、我々は急遽下船し隆杉所長と共に大使に同行した。

記者会見の席で、CMD は SNo.009「Kalam Azad」の完成・引渡し式を5月12日に行う事を発表した。平林大使はコチン造船所の建造技術力が優秀である事を讃えた上で、日本の JICA 専門家の陰の力があつた等と述べられていた。



5月12日に予定通り SNo.009「Kalam Azad」の完成・引渡式が通産大臣、SCI 社長、臨席の基に極めて盛大に挙行された。日本から田辺公使御ご夫妻、JICA の田中次長が出席された。



SNo.009 は契約納期より約1ヶ月遅れで完成したが、その成果は前船の実績に比べ約12カ月の工期短縮が達成され、建造に要した総工数は、前船の330万時間に対し250万時間で約25%の工数削減を達成した。

## 7. 最後に

コチン造船所は、更に生産性を向上させ次の同型船受注を目指して、未契約ではあるが SNo.010 番船用の建造計画や工場設備改善の検討を始めていた。

しかし、その後インド政府の政策変更により国際市場並みの船価でなければ新造船契約はしないとの方針転換がなされ、SNo.010 の契約は延び延びになり、私の任期中は遂に新規契約の実現はなかった。

コチン造船所は止む無く操業確保の為にタグボート、バージ、小型パッセンジャーフェリー等の小型案件を矢継ぎ早に受注して、食い繋ぎを計っていた。

私が帰国する際には、3年間付合があつたコチン造船所の幹部達が予期せぬ送別会をやってくれたのは嬉しかった。



最後に JICA インド事務所の隆杉所長がコチン造船所に着任の挨拶に来られた時、JICA 本部の派遣事業部長宛に出された5ページ物の「コチン造船所出張報告書」の写しを送って戴いたが、その中の一部を原文のまま引用させて戴き、この体験記を終わりにしたい。

『当方より、JICA 専門家の種々の貢献の中で最大の貢献は何かと尋ねたところ、ムルチー副所長は、「両専門家は日本の技術をそのまま持ち込むのではなく、現地の条件の中でインドにおける作業条件とインド人の考え方を理解して、その上で日本の技術と考え方を翻訳し、インドに適合化 (indianizing) させてくれることである。具体的には、生産のための時間のロス (休憩時間の適正化) の減少と、生産性の向上 (業務の分担、順番の適正化) 等がある。この結果、以前船台工事に27ヶ月を要した船が現在では15ヶ月に短縮された。」と答えた。』

## 海は素敵！

氏名	鋤柄 日出男
卒年	昭和28年卒

私は昭和5年生まれ、所謂昭和の一桁生まれで戦前、戦中、戦後の激動の時代を懸命に生き抜いてきた強者と自負。

さて、私は海と船が何よりも好き！東京湾の海辺で育った関係上、行き交う船を眺めては軍艦なれば艦長、商船なれば船長で世界の海を活躍の場とするを夢みて成長した。

ふりかえってみれば、戦争中海軍兵学校最後のクラスで第一の夢は敗戦で破れたが、卒業時海上警護隊（現在の海上自衛隊）が発足、一年ばかり造船所勤務をして幹部候補生の試験を受けて入隊、駆潜艇の艇長、護衛艦の艦長、輸送隊の司令指揮官配置。リタイヤ後、海技試験（甲種一等航海士、甲種船長）を受けて海技免状を取得、5,000 t以下（LPG×1、ケミカルタンカー×2）、5,500 t～10,350 tのリーファー×8計11隻の外航船の船長、67カ国を訪れ、北極、南極を除き世界の海を航走し、幼い頃の夢を叶え、dream come true の生涯を送れたのは幸せでした。

10年をこえる洋上生活で航走した海域を列挙してみます。

\*航走した大洋

NORTH/SOUTH PACIFIC OCEAN,  
NORTH/SOUTH ATLANTIC OCEAN,  
INDIAN OCEAN

\*著名な海域

NORTH SEA, BALT SEA, BLACK SEA,  
ADRIATIC SEA, AEGEAN SEA,  
MEDITERRANEAN SEA, TASMAN SEA,  
CARIBBEAN SEA

\*著名な海峡

DOVER STRAIT, GIBRALTAR STRAIT,  
BOSPORUS STRAIT, MAGELLAN Str,  
HORMUS Str, MALACCA Str,  
DARDANELLES Str, FLORIDA Str,  
UMNAK Pass, MAKASSAR Str,  
MOZAMBIQUE Channel, ENGLISH Channel

\*通航した大河

AMZUN RIVER, MISSISSIPPI RIVER,

\*通峡した運河

PANAMA CANAL, SUEZ CANAL,  
KIEL CANAL

さて、造船を学んでのキャプテンの最大の特徴は設計やスタビリティ等の計算書が作成でき、各船備え付けの図面が読め、計算書等参考文献を理解、活用できることにあります。ただし、帆船実習やマスト登りの経験はありません。

### 1、艦長、船長経験者からの造船界への要望

\*追い波に強い船の建造

船尾の水線下の形状が速力を得るためかスマート過ぎ、特に低速で追い波を受けた場合、過大な横揺れを生じ、荷崩れ、操船のしにくさを痛感する。外船は、特に北欧の船は船尾の形状は幅広で時化での追い波、追いのうねりに強い構造になっています。

\*突起物に強い外板の使用

古い棧橋や岸壁ではボルトが剥き出しのものがあり、横付け時に外板を疵ついたり、穴をあけられるおそれがあります。

外国の水先人は自分の操船ミスで岸壁に損傷を与えても黙っていると港長からエージェントを通じて弁償を求めてきます。その防止に水先人が仕舞ったと思っている間に始末書を書かせサインさせ、それをファックスで船主に伝えておくことです。

\*バルブ、パイプ等頑丈で腐食に強いこと

Eng.RM.のバルブが腐食で水漏れが激しくラスパルマスで現地調達したが、肉厚は日本製の倍以上、並べてみると外国製は頑丈で長期使用に耐え、日本製は肉厚薄く貧弱、日本メーカーの10年経過して腐食が激しくなったら買い替えなさいの商法かと慨嘆！

\*外人との交際

インストラクション通りに積み荷・温度管理して運行すると、本船・エージェント・荷主の間に信頼関係が生まれ自宅に招待してくれます。家の中を案内、絵画や置物の説明、奥様の手料理と家族総出で歓迎してくれます。夜ともなれば幼い子は「おやすみなさい」のキスをしていきます。西洋の幼子はお人形さんのように可愛い、エンジェルキスとはこのことかと、なんとも気持ちのよいものでした。

#### \*船員の指揮・掌握

新造船：船長・機関長が日本人、他は韓国人かフィリピーノ。船長交代したら航海指図書を理解し、海図の線引き、ブリッジ航海機器の操作等さしあたり必要事項を自力でできるようにしておく。船員は通常業務は黙っててもやるが、大時化の時や航海機器が故障してどう対処して良いかわからぬ時は船長の顔を見ます。その時、船長自ら対処し、後刻説明理解させると乗員は船長を信頼し、ついてくるようになります。韓国人やフィリピーノは相手が自分より上手と思えば従順、弱いと思えば言うことをきかず船が機能しなくなります。

## 2、海賊

現実の海賊は、高速ボートで数名の機関銃、拳銃、蛮刀で武装した強盗団である。

#### \*出現海域

マラッカ海峡、ソマリヤ沖、リオデジャネイロ沖、南米北東部ガイアナ＝ジョージタウン付近

#### \*襲撃の要領

- ・ジョージタウン付近：夜間、音もなくボートで接近、縄梯子で夜荷役中のホールドに侵入、高値の積荷を強奪し、高速ボートで逃走。
- ・マラッカ海峡：夜間12～15ktの単独航行船に船尾より接近して乗り移り、船長や船橋当直者を拘束、船用金を強奪し、高速ボートで逃走。マラッカ海峡では、船を乗っ取られた事案も発生した。
- ・ソマリヤ沖：各国海軍が航路の安全確保に軍艦を派遣。わが国は護衛艦、P3Cを派遣、周知の通り。

#### \*海賊の獲物に関する情報入手のネットワーク

商船は入港時、船用金を受け取る。これは代理店を介するのでここに情報提供者を脅しあげて獲得しておけば、出入港の時刻、行き先、停泊場所、現金は何ドル受け取ったか、何処の国の船か等、海賊の欲しい情報は筒抜けとなる。

#### \*海賊の狙う船

低速（12～15kt）で護身用の銃を所持していない無防備の船。特に日本人が船長の船は、殺される心配はないし、うまくやれば高額な身代金が得られるとして狙われる。国土交通省からは海賊の情報とホースの放水による撃退とか夜間の当直の増員要請ぐらいのもので、自国の護衛艦・航空機の支援を受けて航行しているのは、ソマリヤ沖だけである。海賊は、ロシア等共産圏の船は国営で国が相手で

は歯が立たないし、銃を持っているので殺されても文句もいえない。よって、間違えたときを除き襲わない。

#### \*しからば、日本人船長は如何にして海賊の襲撃を回避してきたかを自身の体験から列挙する。

シンガポールで荷役終了、燃料、真水、食料、船用金を補給し深夜出港。マラッカ海峡を経てカラチへ。海賊の襲う条件を満たしているので取った航法。

- ・マラッカ海峡を西行すると何隻かかたまりとなっている集団に入り込み、回りの船とVHFで連絡をとりあって通峡する。何回もこの方法で無事通峡。襲われる事はなかった。ポツンと単独で乾舷の低い低速船が航走するのは、加えてピストルも持たない船は、狼の前の子羊に等しい。
- ・海賊は自分より強いと思う相手には手を出さない。狙う獲物は船用金のドルであり、人命第一で身代金を直ぐ払ってくれる強硬手段に出てこない弱腰商社、国に対しては強腰である。襲うと返り討ちに会うと思わせることが大切！

#### \*岸壁係留荷役中に起きた事例

南米北東部「ガイアナ」ジョージタウンから「ブラジル」のベレンにかけては、荷役中の荷抜きや強奪や沖待ち錨地で襲われることが多い。

## 3、その他

#### \*アマゾン河

アマゾン河上流サンタナでエビを積み、チャーターラーの要請によりサンタナから河口まで150マイルをパイロット無しで航行することになりました。数ある船長の中でもアマゾン河をノーパイロットで航行するという貴重・希少な経験・機会を得た船長は数少ないと思います。

#### \*西欧諸国と生産地

大航海時代に得た植民地の政策が成功、本国と現地との関係は良好そうに見えました。また、海上輸送ルートも各国確立し、上手に運用しています。

#### \*弘陵造船航空会

先輩方に敬意を表するとともに本会の続くことを希望します。

## 英語生活の価値あるたわいもない苦勞（英国体験記）

氏名	南 清和
卒年	平成8年 博士課程（後期）卒

2002年7月、日韓共催のサッカーワールドカップの興奮が冷めやらぬなか、私は、当時の東京商船大学人事課より文部科学省在外研究員として1年間、海外にて研究を行うことが許可され、私はイギリス、サウサンプトン大学へ1年間留学することとなった。それまでの海外経験は、20歳から24歳までの間、航海訓練所の練習船で海外の港に行き、長くても12時間程度の休暇上陸と大学教員となってから海外での国際会議に3回参加する程度であった。



### 写真説明

サウサンプトン大学の図書館

煉瓦造りの4階建てで、最上階には所蔵絵画の保管庫もある。

日本を離れるまでの半年間、不在となる間における大学での授業や研究の段取りに手間取り、気が付けば明日は渡英のような日々であったことを記憶している。また当時、妻は同年10月に初めての子供を出産する予定であったので、先々の様々なことが不安であったことは事実であるが英国での生活に期待を膨らませていたことも確かである。そのときは外地でのコミュニケーションに関し、英語が母語である国へ行くので、私自身はさほど不安に思っていなかった。（しかしながら、今となって考えてみると、そんな余裕すらなかったのかもしれない。）

さて英国に到着し、先ずここで最初の難関に出くわしてしまう。当時の英国は、入国審査時の面接で在外研究期間である1年間の滞在が許可されるかどうかが決まるシステムであった（現在は6か月以上滞在する場合、渡英前に日本国内の英国大使館にてビザ申請が必要となっている）ため、長々とインタビューを受けることとなった。「日本ではどこに住んでいる？」「日本の大学では何を教えている？」「日本での年収を証明する書類は？」「日本での貯蓄はあるのか？証明書は？」「英国での滞在先での住居は決まっているのか？」「英国の滞在時の給与は誰がはらうのか？」「家族はいるのか？」「どうして家族は一緒に来なかった？」と矢継ぎ早に質問が行われる。ここでインタビューが失敗に終わったときの面倒さを考えると是が非にでもこの状況をクリアしなければならない私は、国際会議でも経験したことのない緊張感をもってこのインタビューに、「立ち向かっていた」というべきであろう。これら質問に対し、必死の対応であったことは間違いない。「お前は本当に1年間で日本に帰るのか？」という質問に「もちろんだ」と答えてインタビューは終了し、1年間の滞在許可を得た時には、正直、疲労困憊であったことを記憶している。今考えれば、この程度の英語によるインタビューでとは思っただが、自分では不安視していなかった英語でのコミュニケーションに、極度の緊張状態で臨まなければいけなかった自分自身はやはり未熟であったと感じる。

その後、入国を果たした私には、さらに生活上、様々な点で多くの手続きや英国での小さなトラブルに対応しなければならず、その度に当然のことながら英語を使うことになった。それらは、日本での生活においても起こりうる、ごくごく日常発生するトラブルではあるのだが、そこでは英語による対処が必要となる分、ひと手間もふた手間も必要となってくる。英国で住居を借りたときもそうであった。渡英前、サウサンプトン大学の受け入れ先には、長期滞在





になるので、着いたらすぐにでも住居を探したいのでサポートしてほしいとの連絡をしていた。それに対して、秘書に対応するように指示をしているので相談すればよいとの回答を得たので安心していたのだが、秘書は多忙でほとんど大学におらず、結果として自身で不動産屋を回っては物件探しをしなければならなかった。夏のイギリスで、スーツ姿にバッグには証明書類等を抱えてサウサンプトン市内の不動産屋を、まるでセールスマンのごとく、一軒一軒まわるとは留学前には想像もしていなかったが、滞在していた大学の寮の借用期限もあり、やらざるを得ない状況であったのと、早く自身の生活がきちんとできる場所が欲しかったこともあっての行動であった。ここでも自分の立場の説明から、どういう物件が希望か、月いくら物件を探しているのか（予算はいくらか）等々、まるで入国審査の再現のように、自分で話さなければならない。日本でもありきたりの賃貸物件探しではあるが、ここは英国であり、英語を駆使してこれを行わなければならない、やはり勝手が違う。ある不動産屋では親切に数件の物件に案内をしてくれたところもあれば、店先で追い返されたところもあった（中国人には貸せないというのが理由であり、日本人だと食いが下がったが相手にはしてくれなかった）。そうこうするうちに見つけた住居は、英国には珍しく建てられてわずか数年のフラット（日本でいうところのマンション）で、ベッドルームが2つにリビング、ダイニング、キッチンにバスルームとトイレが独立しているものであった（バスルームにはトイレが併設されているのが普通なので、トイレが2つある家となる）。これならば、妻が日本で出産して仮に渡英してきても充分対応できると考えた私はこの物件を借りることにした。ここで賃貸契約を行うために同意書にサインをするのであるが、またまたすべて英語で書かれたものであり、賃貸契約に関する法律の専門用語が書かれていたりするため、学術論文とは違う書き方をしている文面を電子辞書片手に長時間掛けて解読せねばならなかった。この同意書を軽く見ると、退去時には同意書に基づいて家具の修理や家の清掃など多くの費用を請求される可能性があったため、解読は慎重を極めた。それでも住居を欲していた私はやっとの事で見つけた物件をあきらめることなどは出来ず、ここでも必死になり英語と向き合った。ようやく同意書の把握が済み、おおよそ不利な条件と考えられる条項等も無いことが確認された後、契約の意志を固めて、最終手続きを行い不動産屋へ行くと、家主からは「アジア人は50ポンド増しの家賃としたいとの申し入れがあった。」と聞かされ、「それは同意書には書かれていない。」と反論すると、担当者からは当たり前じゃないかといわんばかりに「さっき電話で家主からいわれたので、もちろんそこには書かれていない。」との返答が帰ってきた。私はかなり頭に来たが、必ず汚すことなく美しく住居を使い、家主を見返してやろうと思い、その条件を受け入れて契約をした。（帰国時に家主は、50ポンドの追加分は、家をきれいに使ってくれたとのことで、すべて返却してくれた。）このようにだぶ苦勞をしたものの、英国で住居を見つけ、住み始めてみるとなかなかどうして、英国の暮らしは、せかせかした東京での暮らしとは異なり、ずいぶんとゆったりした時の流れを感じるものであり、精神的に安定した日々を送ることとなった。だが、この後も小さなトラブルは少なからず発生し、その度に英語での対応を当然、強いられることとなる。



#### 写真説明

サウサンプトンでの住居（写真左）と住居リビングから見た景色（写真前ページ右下）リビングからはイーチェン川が流れ、緑の芝生が目に見え、鮮やかであった。住居には暖房のみであり、冷房はないが夏は日本と異なり湿度が低く快適であった。無論、杉花粉による花粉症は無い。

これら苦勞は当然、当時の自身が英語力の欠如している事に起因している。しかし、日々、おこる英国での事柄に対して積極的にそれを解決しようとしたあのときの自分はその苦勞をむしろ楽しんでいたところもあった。そしてそれら事柄がやがて経験という財産になっている

ことはいまでも無い（対処した事象はたわいもないことであるが）。このようにごくごく当たり前で日本でも過ごし、日本で育った日本人がたった数回の渡航の後、文化の異なる国で過ごした過程には、間違いなく言語という壁があったことは認めざるを得ない。ただ、そこで出来た出来事は日本で普通に生活する際に出来る事が、言語や文化の違いからそうでは無いことが認識できたことは新たな発見であり、それを自分で経験出来たことは幸運であったと思う。そしてそれら経験から、人生観が変わる。そんな経験を海外で試みることはとても有意義である。そしてもう一つ、ある程度年をとってから海外で生活をする際には、やはり先立つものとそれまで得てきた立場（おまえはいままでどういう事をしてきたのか）ということが問われるとおもう。しかし、年齢の若いうちは、それらが無くとも世界は受

け入れてくれるのではないか。無論、一文無しでは渡航も叶わないというのは事実である。しかし、何かを成し遂げるといふ情熱をもって海外に片道切符でいっても、その情熱が真であれば、きっと様々な経験が彼の地において可能であろう。そしてそのときには、自己の生活において体にしみいるように言語が取り入れられ、気がつけば自由にそれを使うことが出来るようになるだろう。海外へ行き、そしてそこで暮らし、様々な経験を。ぜひ、躊躇することなくそのチャンスが来たら、逃さずにつかんでほしい。決して損はないから。

## 「欧州事務所赴任に際して」 ～ギリシャ生活、憧れのエーゲ海～

氏名	石川 賢治
卒年	平成10年卒

当社は、船主が多くオフィスを構えているギリシャのアテネに欧州事務所を構え、所長以下、スタッフ数名で運営しています。

私は、この2月に技術者として、欧州事務所に赴任しました。日本での生活との違いに戸惑いながら、あっという間に約1ヶ月が過ぎていきます。

ギリシャに来て驚いた事を幾つか紹介します。

### 1) 落書き

町には色彩豊かで、芸術的？な落書きが溢れています。落書きしてある電車が走っている姿を目撃した時は、びっくりしました。

### 2) ストライキ

ギリシャと言うと2010年頃、国家が破綻寸前となったギリシャ危機を思い浮かべる方が多いと思います。現在も税金が徐々に増え、失業率も年々増えているそうです。それが原因か分かりませんが、アテネでは、ストライキが頻繁に行われています。ストライキ情報をいつも気にしながら生活する必要があります。電車、バス、タクシーが運行停止となり交通手段がなくなる事もしばしば。驚いた事に、医者、薬剤師までストライキするそうです。



### 3) 縦列駐車

アテネの道路は、駐車車両で溢れています。道路の両脇に隙間なく車が止めてあります。その上、二重駐車もしばしば。どうやって止めたのか、前後の車ギリギリで見事に駐車しています。ギリシャ人の運転テクニックに脱帽です。

### 4) みかん？

事務所の近くの道端では、街路樹として植えられている樹に南国らしく柑橘系の見事なオレンジ色のみかん？が生っています。実はこのみかん？、普段は食べないそうですが、その皮を甘く煮込みジャムにして食べると美味しいです。



### 5) 海の色

エメラルドグリーンのエーゲ海の海の色に感動です。よく海を見てみると海の底まで見え透明度も抜群。夏が来て泳ぐのが楽しみです。



こんなギリシャですが、船主、船会社の人たちと会話すると「子供はいるか」、「住む家は決まったのか、不動産屋を紹介しようか」など、声を掛けてくれ、ギリシャ人気質を垣間見られます。心優しく、世話好きなギリシャ人。そんな中で色々な話をしていくと船について日本では得られない様々な生きた情報を得る事が出来ます。

このギリシャで技術者として、船主、船会社の立場に立って物事を考え、幅広い知識を身につけていくよう精進していきたいと思います。また、「ギリシャの夏は最高だぞ」と言う船会社の人たちの言葉を信じて、これから来る夏を楽しみにしながらギリシャでの仕事、生活に一刻も早く、とは言え、焦らずに慣れていきたいと思えます。

(了)



# 大空に夢を追って

## ——航空機産業は、国際産業である

氏名	鳥養 鶴雄
卒年	昭和 28 年

### ○はじめに

筆者は、富士重工の航空機部門／日本航空機開発協会の技術責任者として、昭和 56 年卒の戸井康弘君をはじめとする多くの後輩を、海外の航空機メーカーとの共同設計室に送り出してきたが、自身には、海外留学や生活の拠点を移しての海外勤務の経験は無い。ここでは、海外の航空機メーカーや研究機関との技術交流、ボーイング社等とのジェット旅客機の国際共同開発にいたるまでの折衝、開発中に Design Review Meeting などに出席したときの体験などを記すことで弘陵造船航空会幹事からのご依頼に応えさせて頂くこととする。

### ○航空機産業は国際産業である

航空機産業は、国際産業である。ボーイング 787 やエアバスなどの旅客機にみるように、最終的にはボーイング社の北米シアトルの工場やフランス・ツールーズやドイツ・ハンブルクのエアバス社の工場を組み立てられて、エアラインに納入されているが、造船工業でのブロック建造のように、その構造の構成部分や装備品の生産は国際分業で行われている。航空機産業は、まさに国際産業である。それだけに、その連携に、各国の外交・工業政策、工業技術への姿勢が反映されることになる。

一方、各国の航空技術・航空機産業は、民生用の航空機と軍用機が、金貨の裏と表となって、双方が一体となって成立している。そして、軍用航空機は、まさに、その国の外交・防衛政策の表徴である。ロシアや中国から戦闘機を輸入している国とアメリカや西欧製の戦闘機を揃えている国とでは、今日でも、国防・外交政策に隔たりがある。

西欧諸国のなかでも、独自の外交、防衛政策をすすめるフランスやスウェーデンは、戦闘機を自主開発している。そしてイギリスやドイツ、イタリアなどは、共同して、NATO として戦闘機の開発を行ってきている。軍用機の技術には、高度な国家秘密レベルのものがあるのだが、その開発・装備に過大の財政的負担が必要になるからだ。航空自衛隊で採用されることになっている次期戦闘機 F-35 の開発は、アメリカが中心だが、多くの西側諸国が参加し、まさに多国籍戦闘機となっている。

軍・民を問わず、多国籍化、国際化している航空機産業の中で活躍するためには、外国語の能力は、必須・不可欠のものとなってくる。

### ○日本の航空機産業は英語圏にある

弘陵造船航空会の「戦前派の航空」の先輩達の基本外国語はドイツ語だった。枢軸 3 国同盟の盟邦というだけでなく、風洞などの研究設備も整い、航空力学の L.Prandtl や薄板構造力学の H.Wagner を擁したドイツの航空技術、そしてユンカーズやメッサーシュミット、ハインケルというメーカーの技術が世界をリードしていたからだ。しかし、戦後の航空・宇宙技術、航空機産業は、国際的に英語が基本である。NACA を中心に展開されてきたアメリカの航空技術に、敗戦ドイツから移植した技術と研究が加わり、アメリカの航空・宇宙技術が世界をリードしているからだ。フランス、ドイツ、イギリス、スペ

インの参加するエアバスの生産でも、その図面、スペックの共用語は英語である。

そして戦後の日本の航空機産業は、まさに英語圏の世界である。航空機工業の再建が、日米安全保障条約に付属する秘密保持協定の下で提供されるアメリカ戦闘機のライセンス生産から始まったからだ。設計のインフラとなる装備品・素材・部品も、そして工場の作業スペックも、品質管理基準も、米国／米軍規格（MIL spec）に依ってきた。この体制は今後も継続されるし、民生用航空機分野も、YS-11の停止の後に採られてきた、アメリカ・ボーイング社との共同による 767,777、そして 787 の生産という体制が、より深化しながら続けられていくと考えられているからだ。

したがって、軍用・民生、いずれの分野でも、日本の航空機・宇宙産業のなかで活躍しようとするなら、英語は避けて通れない。“英語が好き”“得意である”に、こしたことはないが、ともかく、参考書は英語の原書を手に入れ、最新の情報は英文誌からということが、日常的に、自然に行える。そして英語圏の人々の文化を理解し、スムーズに会話を交わし、スマートな文書を作成できる語学力を身につけようとする**努力が求められる**ということだ。

## ○文化の差・常識の差・Yes と No

「アメリカ人は・・・ハンカチで鼻をかみ、紙で手を拭く」が、「日本人は・・・紙で鼻をかみ、ハンカチで手を拭く」。

これは、1970 年代（昭和 40 年代半ば）に、ボーイング社が、日本の航空機産業と新型旅客機の開発を共同で行うことになり、多数の日本人技術者を、その設計室に受け入れることになったとき、予め社内に配布していたパンフレットに書かれていた一節である。

どちらが清潔か？とか、鼻汁をかんだ紙を路上に捨てた日本人が居た！という議論ではない。共同作業をする日本のエンジニアが、「英語を話せた！」としても・・・日本とアメリカの間には「**文化の差がある**」。それを忘れると、**大切なところで想定外の誤解が生じる**ということを周知させる情報だったのだ。この小文を書いている 2013 年の今日では、日本人も、ファミリー・レストランのトイレなどでは、紙で手を拭いているし、いつの間にか「ハナガミ」という日本語が死語となり、tissue paper に置き換わっているが、**文化の差**は消えていない。

英語で話すとき、最も難しいのが「Yes と No」だ。これが難しい。根底に「文化の差」があるからだ。意識せずに、生まれ、育った日本の感覚（文化？）で、「Yes と No」を口から跳びださせると、意図したことと裏返しになり、相手は、全く正反対の受け取りになってしまう。

パリのシャンゼリゼ通りのカフェテラスでコーヒーを飲んでいたら、近くに日本人の学生のグループがいた。そのグループが、そろそろ切り上げようとしたとき、その中の一人の頼んだコーヒーが、まだ届いていなかったのだろう。注文を取り消そうとウェイトレスに話しかけた。ウェイトレス「No coffee?」。学生「Yes!」。ウェイトレス「???・・・More coffee?」。学生「Oh, no!」、ウェイトレス:再び「No coffee?」。日本の学生「Yes!」。「????」・・・学生の友人も加わり「Yes」と「No」が交錯した。周りの人も振り返る。

ともかく一杯の Coffee だから、笑いで済まされたが、「Yes と No」の取り違えは、ときには、契約や国際関係の場での致命的な発言のミスとなる。「Yes と No」。そんなことは、英会話の初歩だと思わずに、根底に「文化の差」という陥穽があると、常に留意しておくべきだ。

海外に出張したとき、現地でクルマをレンタルする。もちろん左ハンドルだ。操作を確認し、地図を頭に入れ、路上に出る。緊張はするが、多数のクルマが行き交う路上で対向車と正面衝突ということは、

まず考えられない。だが、アメリカ到着の翌朝、独りで、郊外のホテルの駐車場から公道に出る。これが危ない！右折するウインカーを出して、一旦停止。安全を確認する。前方の広い道路には、人は歩いていないし、クルマも走っていない。「OK、それ発進！」。だが、そのとき、いつもの通り、大回りして車線に乗っている！手前の車線が右側だったと、誤りに気づくのが、正面に対向車が見えてからの「ヒヤリ、ハッと」となる。そして2、3週間。海外に滞在して、無事、帰国する。乗り慣れたマイカーで、「右折のウインカー」・・・そのとき突然、ワイパーが動く・・・「身体の反応」と「頭の理解」に乖離が生まれているのだ。会話での「Yes と No」、日常生活での所作の違和、それ等は「文化の差の氷山の一角」だと思わなければいけない。

### ○ビジネス機での常識

三菱重工が、戦前からの航空技術と戦後のロッキード F-104 超音速戦闘機のライセンス生産で取得した技術を結集して、戦後に開発したビジネス機が MU-2 だ。同じクラスのエンジンを装備した外国機に較べると、「軽量・小型、compact⇒高性能」が特徴だった。だが、販売は伸び悩んだ。現地ディーラーから指摘されたのが「toilet が欠けている」。この飛行機を利用すれば、アメリカ大陸の州間程度の移動なら、長くても 1~2 時間のフライトで到着できる。出発前に用を済ませておけば十分という発想で設計されていた。だが、それは日本のゼロ戦「オンナは乗せない戦闘機！」の文化だったのだ。ビジネス機で訪問するような時には、夫人や秘書が同行する。彼女らは、着陸前に、化粧を直し、ときには着替えをしてから、飛行場に降り立つ。若い女性が、通勤電車の中で、昂然と鏡を取出し、眉を引き始めるという国で育っていると、「そう云えば、どこかで“他人の前でコンパクト出して、化粧を直すのは娼婦のすること”と聞いたっけ」ということになってしまい、「toilet⇒化粧室」という訳語が頭に浮かんでこない。それが「文化の差」だ。胴体を延長して lavatory を設置した改良型 MU2-G が開発され、発売されることになった。

### ○通訳に頼るな！

Yes と No にからんで、こんな経験がある。

海外のメーカーの技術担当重役が来日し、計画している飛行機を説明する会合が開かれた。対象を航空宇宙学会としていたので、学会の役員をしていた筆者も招かれた。日本支社の知人が通訳についてきていた。その通訳を聞いた K 教授が疑問を抱き、「鳥養さん。いまの話は逆じゃないかね？」と筆者に振ってきた。英語の講演を聞きながら、筆者も、一瞬、「アレッ」と思ったのだが、すぐ、その後に否定文が続いていた。成程、そういう風に表現するのか！と思っていたところだったから「先生の指摘のとおりですけど、そここのところは、講演者が **2重否定** で表現したから、通訳の\*\*さんも、混乱したのでしょう」。K 教授のお蔭で筆者の英語の hearing 力を評価されることになった一件だが、予め**内容を正確に判断できる知識**を蓄えて置かなければ、誤訳に気づかずに終わってしまう。

中国の航空技術界との交流で訪中した時のことだが、通訳は旅行社系の中国の若い女性だった。「こちらの方は、中国空軍のテスト・パイロットです。中国空軍のあらゆる飛行機を操縦した経験があります。しかし、エレベーターは操縦したことはありません」。ジョークと捉え、全員が爆笑した。そのまま済ませておいても良かったのだが、一言：口を差し挟めさしていただいた。「あのっ、通訳さん、パイロットの先生は、直昇機は・・・と言ったのでは？中国ではヘリコプターを直昇機と表記しているはずですから」中国語を学んだことはないが、時に、専門書のページを繰っておけば、専門用語は身に

ついてくる。パイロットは判ってくれたか、と喜んでくれたし、対話が広がった。

やはり、業界のグループでフランスのダッソー社へ訪れた時のことだが、ダッソー社の担当者がスライドで3次元CFDプログラム「CATIA」を応用した設計を説明した。だが、通訳された日本語が難解だった。通訳してくれた女性は、フランス人だが、日本に在住し、理工系の大学に在籍した素養もあると聞いていた。通訳された日本語の難しい論理の単語は判るのだが、理解できない！要するにどうということ？みんなが顔を見合わせ、小生を見ている。筆者「フランス語は訳せないが、スライドを見る限り、\*\*\*\*ということから、\*\*\*ということになり、データが共用できるから\*\*\*という効果が出てきて・・・というCATIAの利点。適用効果の説明だったのでしょう」と言ったら、通訳がキツとなって、「私も、そう思う！」「だが、彼は、そうは言わなかった」「わたくしには理解できていない表現だったので、通訳として、彼の言葉を、正確に追って翻訳した！」。ダッソーの担当者が怪訝な顔をし、通訳が彼に事情を説明した。改めてスライドの解説が行われた。通訳「いまの説明は、通訳する必要はありません。鳥養さんが云ったことをフランス語にただけです！」。

弘陵造船航空会の会員や後輩達は、専門技術職種だから、専門とするところの情報は、日本語の出版物に頼らず、海外からの情報に直接、接するように心掛けて頂きたい。日本語の出版物は遅れるし、採り上げられない情報も少なくないからだ。海外文献を読んで、理解して、知識を蓄えておき、外国人と会った時には、その知識を確認する機会と捉えていれば、Hearingは楽になる。たどたどしい語学力でも正鵠を射る討議ができる。

## ○辞書に無い常識？と文化

逆の事例にも触れておこう。英和辞書に書かれていない「現地の常識」を欠いていて、戸惑ったのが、アメリカの郵便局で出合ったハプニングだ。

アメリカ・ロスアンゼルスで開かれた航空宇宙学会に出席のため、渡米したときのことだが、家族からアメリカの知人への贈り物の託送を頼まれた。日本の郵便局で、そのまま出せるようになっている小包だった。だが、渡米した先で発送すれば、「安価で、早く着く」と考えたのだ。

ロスアンゼルスに到着し、レンタカーで、ホテルに向かう途中、大きな郵便局に立ち寄り、小包を窓口に提出した。その途端に、すごい剣幕で、機関銃のような勢いで、アメリカ語が飛び出してきた。完全に射竦められて立ち往生になった！ともかく、荷造りの紐を指して、早口にまくし立てている。「こんな！紐で結んだ小包など！」と云っているらしいのだが、「なぜ怒られているのか？何が悪いのか？どこに、問題があるのか？」さっぱり判らない。

「I'm sorry！私は、いま、東京NRTからLAX空港に着いたばかりのニホン人だ。ともかく、ユックリ話してくれ！」。

先方は、「エェアメリカ人じゃない？日系アメリカンじゃない？」「英語の判らないニホン人！」「それが、どうして此処に現れたんだ？（ここは、空港内の郵便局じゃないのに）」という顔になった。

ともかく、strangerだと、判ったらしく、改めて、ユックリと

「紐なんかで結んである。これがダメ！判る？」「ともかく紐はダメ。判った？」「そして、このガム・テープ！これがダメ！すぐ剥がせる市販のガムテープだ！」「あそこに、U.S. Mail 指定のテープ、水で濡らして貼り付けるテープがある。一度、貼ったら剥がせない、剥がすと梱包の紙が破れるテープだ。あれを使って梱包し直して来い。You see？」。

日本から海外に小包を送るときは、通関があるからと、開けられるようにして置かなければならない

のだが、アメリカの国内便では、開けられるようでは、**security** が保てない。荷抜きに対する保証がないのだ・・・ということは、後刻に悟った。

帰国前にドラッグ・ストアに立ち寄ったら、郵便小包用のテープは、通常のガムテープとは、**別商品として、明示されて、販売されていた**。日本では、郵政が民営化された現在でも、そうした商品は販売されていないし、使用も求められていない。

### ○ “I cannot understand Oriental language !”

現在、ワシントン DC にある国立航空宇宙博物館は、大きさも、内容も、世界最大だが、これは、その建物が建設中で、スミソニアン博物館群の一隅に仮展示されていたときのこと。受付で、ライト兄弟の飛行機の展示場所を（英語で）尋ねた。返ってきたのが

「I cannot understand Oriental language !」。

とりつくしまもない。

ともかくメモ用紙に「Where is Wright brother's airplane?」と書いて、改めて差し出したら「Oh! You can write English !」。ボランティアで博物館の手伝いに来ていたマダムただけに、「英語が読み書きできるのだ」と知ったら、「判りやすいキレイな英語」で、こちらが恐縮するくらい非礼を詫びて、丁寧に教えてくれ、途中までエスコートしてくれた。

**スマートな会話力：通じる発音で communicate できる会話力は、やはり大切だった。**

### ○ “0（ゼロ）”の発見

海外へ技術調査に派遣された最初の頃（1970 頃）の体験を伝えておこう。富士重工の大原副社長（当時）のパリの航空ショー参加とエアバス社の見学に同行した後、一旦、別行動をとり、ドイツ・ミュンヘンの空港で落ち合っ、MBB（旧メッサーシュミット）社を訪れるよう上司から指示された。まだ、海外旅行が珍しかった時代である。出発するとき、宇都宮から羽田空港まで、所長付きの運転手が、見送りの家族とともに送ってくれた時代のことだ。ともかく一人でタクシーを拾い、当日朝、空港に向かった。

だが、空港へ着くと、「管制官のストライキで飛行機は飛ばない！」そんな事態は全く予想していなかった。ともかく単独行だったし、その場合の連絡方法など知らされていなかった。まさに途方に暮れた。ともかく同行してくるとされていた商社の現地支店を電話帳で探し、電話をした。若い女性が英語で応じてくれた。だが、「ともかく、こちらの支店には連絡はない」「\*\*の office に電話をしてみたら」「その電話番号は\*\*\*\*」。英語で数字を読み上げてくれるのだが、「ファイブ、セブン、スリー、シックス、えーと、ヌル」ここで突然“ヌル”。筆者「ヌル?」「フランス語?ヌフのことか?」「Oh no !」彼女も慌てている「Germany!」筆者「Germany?」そこで「アイン、ツバイ、ドライ、・・・アハト、ノイン、ツェン・・・」ヌルなんか出てこない。彼女は、ますます慌てる。こちらも途方に暮れる。

ひと呼吸して、彼女「ツェンはテン。ツェンはアイン & ヌルなんだけど・・・テンはワン&?」「ああ、ワン&ゼロ。ゼロか!」「そう、そうですよ。ゼロ! 0! 零ですよ、良かった。良かった」「ダンケシェーン」（スペルなんか頭に無かった）。まさに**“0”の発見だった**。

考えてみれば、日本語も、外国語も、言葉を覚えるときは、「ひとつ」「ふたつ」「みっつ」・・・「アン、ドゥ、トロワ・・・」と、「1」から始まる。帰国後に調べた外国語の会話帳にも“0”は載っていない。だが、**理系人間は「No.を数える時には、ゼロから始めておかなければいけない**」と身に染み

た事件だった

## ○Need to Knowの壁

最近のボーイング 787 のトラブルと絡んで「“準”国産機」などと口当たりの良い言葉が使われているが、この日本的官僚用語に惑わされてはいけない。「35%も造っているのだから、凄い！」と国民の皆さんには思っていたきたいが、ボランティアで国際共同開発に参加して飛行機をつくっているのではないのだから、35%の貢献に相当する対価の支払いを受けなければならない。金銭に置き換えられる部分は簡単だが、**開発で得られる経験と知識の 35%**をどのようなカタチで受け取るか？ということになる。アメリカ側から見れば、「開発に 35%しか貢献していないのに、開発に伴って得られた技術的 Know-How を、すべて公開することはできない。その比率も 35%が限界だ」ということになる。だが、

そこで、筆者が参加した B777 の場合には Review Meeting への出席時間を参加比率に合わせ 25%に制限すると言い出した。ホテルのランチ・バイキングで、食べかけで席を立たされることになる。サラダを口にただけで、黙って出てくれば、それまでだ。ともかくフルコースに箸をつけねば！飛行機開発の全体像は掴めない。そこで質問して核心に迫ろうとする。そのとき返ってくるのが「Need to know」だ。ここで引き下がっていけば、国際共同開発＝国際下請けと化してしまう。「教えてくれと云っているのではない」。「おかしい！問題がある。要検討だ。と云っているのだ！」「俺の意見（と言いたい、口から出るのは、迫力の欠ける My Comment）を無視できるか？」「問題が無いなら、それを、ここにいるメンバーが納得できる資料データで説明しろ！」。ここでやっと俎上に上がり、データが出てくることになる。それが言い切れるのが技術力だ。

「Torikai は、うるさいヤツだ」と思っているだろうが、話を聞く Need があるのが、こちら側ではなく、先方にあるとなって、はじめて「一緒に考え、話し合うべき友人・パートナー」となる。

ともかく、外人と共同で仕事をするとき、黙っていても、名札だけのパートナーとなる。共同開発に参加する技術者の、一人、一人が、ゲーム全体の展開を理解して、手許にきたボールをパスしながら、ゴールに迫る力量がある人材と認められなければ、共同開発というチャンスを与えられても、金と時間を浪費しただけの海外旅行に終わってしまう。

技術者にとって大切なことは、整理された知識と経験。そして発言する勇気だ。語学力は、その勇気をつくり出してくれる有用なツールとなる。

## ○ロシアの文化と航空技術

1991 年 8 月、ソ連の航空技術機関から招かれてモスクワを訪れた。先方の狙いは、民生用航空技術を公開し、日本から共同研究をする資金を出させる。当方は、ともかく鉄のカーテンの裏側；秘密にされてきた航空技術のインフラを少しでも垣間見たい。という双方の目論見が一致しての訪問だった。外国人立ち入り禁止だった郊外のラメンスコイエ基地で行われた航空ショーを見学した翌朝、ホテルで朝食をしているとき、「クーデターだ！」と係員が飛び込んできた。ゴルバチョフ政権への共産党の反撃だった。緊張した雰囲気の中、ともかく航空省を訪れ、TsAGI；中央航空研究所を回った。そのあと施設の一角で暗くなるまで待たされたときは、ちょっと不安になった。だが、無事に官用の Yak40 輸送機でラメンスコイエ基地を飛び立って、ボルガ河畔のツポレフの専用飛行場に到着した。暗くなるまで待たされたのは、上空から空軍のテストセンターになっている基地の全容を見せないという配慮だったの



かもしれない。ともかく TsAGI は、アメリカの NASA に対抗できる広大な、充実した設備だった。ツポレフの旅客機製造工場も、ボーイングのレントンに匹敵する設備だった。キエフのエンジン工場にも回った。技術的にはアメリカを必死に追っていることは十分理解できた。彼等の口吻から感じられたのは、「君等の知識は、ライセンス生産でアメリカから教わったもの」「ここで見せているのは、我々が自身で開発した技術！」という自負だった。確かにそうだ！だが、このとき、ソ連の経済は、見た目にも疲弊していた。コルホーズの売店の棚は空っぽだった。帰国するとき、クレムリンには、赤旗に替わって、ロシアの3色旗が、はためいていた。

そのときから1年半後の1992年の暮れ、OECD主催の「ロシア航空工業の再生（conversion）に関する国際会議」が開かれ、通産省の指名で、再びモスクワを訪れた。モスクワは、すでに雪に覆われていた。TsAGIの講堂で、司会者の云う「日本訛りの英語」で、日本の航空工業が、戦後の歩んだ道程を講演した。

「戦後、飛行機の製作が禁止されていたとき、ユニークな発想で軽自動車を開発し、ニッチでも新しいマーケットを開拓した飛行機メーカーだけが生き残った」。

「マーケット・エコノミーの社会では、“技術的に良いヒコーク”というだけでは売れない。売れても利益が出ない。「三菱のMU-300ビジネスジェットは、国際的に見ても良いヒコークである。なぜならアメリカ空軍にも採用されているからだ。だが、三菱が販売しているは利益が出なかった。結局、ビーチ社に商権を譲り渡すことになった」「ビーチは利益を出しているらしい。「民生用の飛行機は、技術だけでは、性能が良いというだけでは、マーケットを確保できないし、利益の出るビジネスにはならない。「ロシアの旅客機のエンジンを西欧のエンジンに付け替えると聞いているが、それだけは、西欧諸国に大きなマーケットを確保できるとは思えない」「大切なのは、信頼性と整備性、そして販売後のサービス体制とコストの管理」。時折、ボーイングが出たから、ともかく通じたのだろう。

1年余の間にロシアが回復しつつあることは、街の風景からも感じられたが、このとき、印象に残ったのは、入国から出国まで、エスコートしてくれた会議のコンパニオン達（TsAGI職員？）の毛皮のコートが日替わりだったことだ。若い女性でも、複数枚の毛皮のコートをもっていた。気にかかったのは、全員が、先に訪れた某国の航空工業会のネームが入ったスーパーのレジ袋を下げていることだ。好奇心を誘われたが、その中に入っていたのは、通勤用の雪靴と履き替える室内用のパンプスだった。彼女らが、お洒落で、スマートなのは、帝政ロシア以来、シャンデリアの下で暮らしてきた文化・生活の知恵かもしれない。女性のコートだけでなく、ロシアには、生活全般に歴史と文化の蓄積があった。航空技術も、アメリカの後追いかもかもしれないが、独自に実証し、積み上げてきたものがある。侮ってはいけない。晩餐会の席でコンパニオン達とロシア文学が話題になったが、その会話は英語だった。ドフトエフスキーとトルストイ、他に知っている作家は？？日本の技術者は浅学でした。

## ○中国航空工業との対話

北京の北、万里の長城に行く途中に航空博物館がある。平野の中にポツンとある岩山を繰り抜いてつくられている。周囲の施設は撤去されているが、かつては核戦争を考えて造られた首都防空戦闘機隊のジェット機を収容する大秘密地下基地格納庫だったことは明らかだ。

中国の航空工業は1950年の朝鮮戦争の後、1万機を超すジェット戦闘機とジェット爆撃機をつくっていた。その**中国とも、旅客機の共同開発の可能性**を話し合ったことがある。中国人は海外の文献を克明に調べて学習していた。日本の航空雑誌にも目を通していた。筆者の記事も読まれていた。瀋陽（旧

満州飛行機)、西安、貴陽、上海の工場を見学させてもらったが、計画は突然中止となった。

貴陽の工場は、瀋陽（旧満州飛行機）から疎開した工場だった。中国は、一時は、ソ連との間の外交関係が不穏になり、ソ連との戦争を考えていたのだろう。ここならアメリカの第7艦隊からも遠い。南面に描かれているような岩山の狭間に横穴式の地下工場があった。ともかく日本が平和だった時代に、真剣に戦争を考え、ソ連からも、西側諸国からも、断絶した状況で、素材、部品などのインフラを含むすべてを独力で整え、Jet 軍用機をつくっていた国が隣にあったのだ。そして、いま、中国の航空技術、航空機産業は人民解放軍空軍の近代化路線に合わせて、急速に変貌しつつある。

旅客機の共同開発に関して、折衝の状況を業界上層部に報告したとき、中国との事業を経験された方から、「最後まで慎重に・・・」（虎の尾を踏むな！の意）というご注意を頂いた。中国は難しい国である。

### ○語学力か？知識力か？

語学力か？知識力か？ということは、国際的に活躍しようとする技術屋にとって永遠の課題かもしれない。筆者が、典型的な昭和ヒト柄生まれで、外国語が不得手で、英会話が苦手だということは、毎年、発行される富士重工の World Famous Airplane カレンダーに付記している英文 Abstract や NHK-TV-BS の海外向け番組：Begin Japanology に出演し、キャスターのピーター・バラカンと英語で「日本の航空技術と航空機産業の生い立ちと現状について」語り合ったりしたときの内容から、隠しようのない事実だ。放送直後のインターネットに、いろいろの書き込みを戴いたが、あの程度の語学でも、ボーイングの技術者は真剣に議論してくれたし、友人として扱ってくれた。だが、もっとスマートに英語が利用できれば、もっと多くのことを主張できたし、多くの足跡を共同開発のなかに残すことができたはずだ、という思いが残っている。

2013年、日本では国産旅客機 MRJ が、そして自衛隊の対潜哨戒機 P-1、Jet 輸送機 C-2 の開発も進んでいる。ビジネス機 Honda Jet の開発もアメリカで行われている。冒頭に触れたように、航空機産業は、多面的に国際化が進んでいる技術分野である。弘陵造船航空会の後輩たちが、技術を原書で学び、語学も研鑽して、積極的に海外の文化に接し、海外の航空技術との共同プロジェクトのなかで活躍し、「自分の手懸けた飛行機が、世界の空を飛ぶ日」の感激を一人でも多く味わってくれることを期待して、この稿を終えたい。

おわり



## 海外技術指導体験記（インドネシア）

氏名	田原 茂生
卒年	昭和 30 年卒

### 「まえがき」

昭和 30 年私は当時の石川島重工（後に播磨造船と合併して I H I となる）に入り、S.61 年に退社するまで主として作業船設計に携わりました。後年、平成 3 年から 2 年間（1991～93）JICA（現在の国際協力機構）の海外派遣専門家として、南太平洋のフィジーで造船の技術指導に当たりました。その後平成 11 年から 2 年間（1999～2001）、今度はクラスメートの富田健一君と共にシニア海外ボランティア（SV と称す）となってインドネシアに派遣されました。（私はスラバヤ、富田君はマカッサル）任期中、造船のクラスメート数人が夫人同伴で激励に来てくれたのに感激しました。また、造船学会の交流・視察団で訪伊された平山先生に初めてスラバヤでお会いし、以来先生には親しくしていただいております今回ここに寄稿させていただくことになりました。

本文（JICA の SV 応募者に対する講義資料より抜粋）

### 「はじめに」

これはスラバヤの国营造船所（\*）での私の体験談です。ご承知のようにインドネシアは人口 2 億（その 80% がジャワ島に集中）、多くの島々からなる広大な国ですから、日本人が関与するところに限っても土地および社会によって大いに事情は異なると思います。私の話はスラバヤとジャカルタでの体験を中心とするものですから、それをご留意のうえ参考にしていただきたい。

\* DPS(PT. Dok Dan Perkapalan Surabaya)は国营造船所の一つで中規模ながら当時比較的業績がよいほうであった。古く 1910 年オランダ植民地の船舶修理施設として設立された。現在では各 8,000、1,500、500 DWT の新造船台と Lifting capacity 6,000 t を始めとする大小 4 基のフローティングドックを持っている。

### ☆政治・経済・文化に関する当時の私の印象

[政治] 1998 年 5 月スハルトが退陣してから約 3 年の間に、ハビビ、グスドール、メガワティと 3 回の政権交代があった。メガワティになってから小康状態にあると思える。アチェ、イリアンジャヤの部族独立抗争は民主的政権のもとでは宿命的なものとも考えられる。

[経済] IMF はじめ外国からの借金に大きく依存しており、独立大国（一応）として異常な状態といえる。しかし国土広大、魅力的立地と天然資源に恵まれており、賢明な政治と国民の意識向上があれば将来性はある。

[文化] 特にジャワ人には独特の文化があり、精神面で侮れない。ジャワ人はおとなしいが自尊心が強いようである。90% がイスラム教徒であるが、穏健なイスラム教国である。お祈りはかなりきちんとやっているが、われわれと一緒にビールを飲む人も珍しくない。

ヒンズーの島バリ島にも独特の文化がある。

#### ☆インドネシアの風俗・習慣・人とのつきあい

・ジャワ人は一般におとなしい人が多い。しかし誇り高い民族である。心中反対意見でも表に出さない傾向がある。人前で叱ってはいけない。子供の頭をなでてはいけない。一般に親日的である。

悪い点は、例外はあるが高い地位の役人でも他国に対し経済的、物質的依存心がみられる。時間・期限にルーズである。整理整頓が苦手、ものをやりっぱなしにする。機械・設備の保守・点検が悪い。

お祈りなどイスラムの習慣を尊重すべきである。レストランに誘うとき豚を食べないことに注意すべきである。

・職場では社長以下若手技術者まで個人的にも親しくつきあい、つきあい上不愉快な思いをしたことは一度もなかった。この人たちは皆英語を話した。

2年間、信頼できるホテルの **Residence Apartment** に住みましたが、ホテルの従業員はよく訓練されておりきわめて親切であった。彼らと話すのはインドネシア語の練習になった。東部ジャワ日本人会に入り、家内は特に日常多くの日本の方々と楽しくおつきあいさせていただいた。これはいろいろな情報を得られる面でも有益であった。日本人会があるところでは入られることをお勧めしたい。

インドネシア語の学習は日常の買い物に必要であるばかりでなく、この国の人々とのつきあいをより親しみのあるものにします。英語の話せる人もこちらが下手なインドネシア語で話すのを喜ぶ。

ホテル在住の欧米人とゴルフ、テニスを通じてのつきあいもあった。

#### ☆現地の治安状況・安全対策・危機管理

スラバヤはバリについて最も治安のよいところであった。治安上危険を感じたことは一度もなかった。

当時、日本ではインドネシアは危険なところとされているようであったが、それは広いインドネシアの一部の地域のことであって、それほどひどいところではないというのが私の感想です。

しかしながら危機管理の面では、JICA とスラバヤ総領事館を中心とする日本人会の 2 系統の緊急連絡網が完備しており、また必要に応じて総領事館または JICA 主宰の安全対策会議がおこなわれた。2001 年 7 月、前大統領グスドール退陣直前には大きな混乱も予想されたことから、東部ジャワ地区在住の JICA 専門家、SV、協力隊員に緊急脱出用としてデンパサールまでのオープン航空券が支給された。

#### ☆日常の交通手段・現地の交通事情

私は長期にレンタカーを契約し、運転手を雇って殆どそれに依存した。

時にタクシーを使うことがあるが、10 k m 乗っても日本のお金にして 150~200 円で非常に安い。しかしタクシーには悪質なものも多いので、信頼の置けるものを選ぶ必要がある。鉄道には余り乗る機会がなかったが、ジャカルターバンドン間などには快適な特急も走っている。鉄道の普通車や、市内のバスは極めて安いがスリ、泥棒が多いので避けるべきである。

スラバヤのような町では、自動車、バイク（2 人乗りが普通、時に子供を含め親子 4 人乗りも見られる）、ベチャ（輪タク）、歩行者が雑然と入り混じっており、日本人には危なくて運転できない。

航空運賃はジャカルタースラバヤ間（約 400 k m）往復 1,254,000Rp(約 18,000 円)程度である。

#### ☆生活環境に関連して

・レンタカー：長期契約、月ごとに支払い、大都市ほど高い。私の場合 400 万 Rp./月。1 日単位のハイ

ヤーもある。雨季には洪水がしばしば起こるので車高の高い Toyota Kijang などが便利。

・運転手、お手伝いさん：よい人を雇うことが極めて大切。悪いのに悩まされるケースも多い。そうになると生活が楽しくなくなり、仕事への影響も大きい。

日本人からの聞き込みで探すのがよい。2週間くらい試しに雇ってみて判断する。私はよい運転手に恵まれ、かばん持ち、ボディガードとしても忠実に働いてくれた。使用人を虫けらのように扱う人がいるが、たとえ給料を半分に抑えても、反感をもたれては自分に跳ね返って損をすることになる。

・医療機関：スラバヤの例では、立派な International Hospital があり、安心してかかることができた。歯医者および眼科医にもよい先生がいた。ジャカルタも同様と思われる。これらの医者は昼間大学などに勤めていて、夕方から自宅で開業している。

・余暇利用（スポーツ、旅行等）

スラバヤではテニス、ゴルフを楽しむことができた。ホテルにはテニスコート、プール、フィットネスクラブあり。ゴルフは日本よりはるかに安い。

国内小旅行では、スラバヤから 80 km の山に近い美しい町マランや観光活火山プロモ山、ときにはバリ島に旅行した。私の知る限りでは、ジャワおよびスラウェシには、それぞれに余暇旅行に適した場所があるように思う。

#### ☆任国（JICA 用語で派遣先のこと）活動の実際

・要請書の指導項目と実際とが違ふことがしばしば起こっている。私の場合も指導すべき新造船はなく、任期中造船所の操業は修繕船が主体であった。修繕は特殊な分野で私の専門外であったが、社長とよく話し合って指導内容をきめた。直接修繕でなくても指導の対象項目はいくらでもあった。

任期 2 年では、はじめ 3 ヶ月くらいは現場をよく見て現状把握につとめ、直感的に気になることがあっても何も言わないのがよい。だんだん判ってくると、批判が当たっていないことに気づくこともある。

・カウンターパート（直接の指導相手）は私の場合、第一線の部課長 7 人が社長から任命され、毎月定例ミーティングで各種の問題を討議し議事録を社長に提出した。また現場を歩き回って職班長と顔見知りになった。言葉は分らなくても現場の部課長会に時々出席した。大体何を話しているのか想像できた。時に英語で説明してくれた。

・造船所メンバーによる日曜早朝のテニスに時々参加した。

・重役から若い技術者まで時には自費で会食に招いたり、一緒に旅行するなど親しく付き合った。

#### ☆その他留意事項

・初めが大切

新規派遣の場合、派遣先の実情が指導要請内容と異なっているケースがしばしば起こっている。また自分のよく知らないことについて指導を求められることがある。その様な場合：

①派遣先のトップと十分話し合って、実情に即した指導実施要領を作り文書で合意する。カウンターパートが若かったり権限を持っていないときは、C/P とだけ話し合うのでは不十分である。

②知らないことは恥ではない。指導できないことはハッキリ出来ないといっておくこと。これが却って信頼を生む。我々は誰でも指導に役立つ得意分野があるのであるから、教えることがなくて困ることは決して起こらない。

③自然体で誠意をもって話し合うように努めた。

④SV（シニアボランティア）はアドバイザーであって派遣先の使用人ではない。派遣先によっては無料の使用人として便利に使おうとするところがあるかもしれない。そのような関係におちいらないようプライドを持って臨む必要がある。

☆ 途上国で大切な5つのA（JICAのモットー）

- ・あせらず
- ・あわてず
- ・あてにせず
- ・あきらめず
- ・あなどらず

フィジーに派遣される前の研修で教わったこのモットーを実感し、役立つことが多かったと思います。

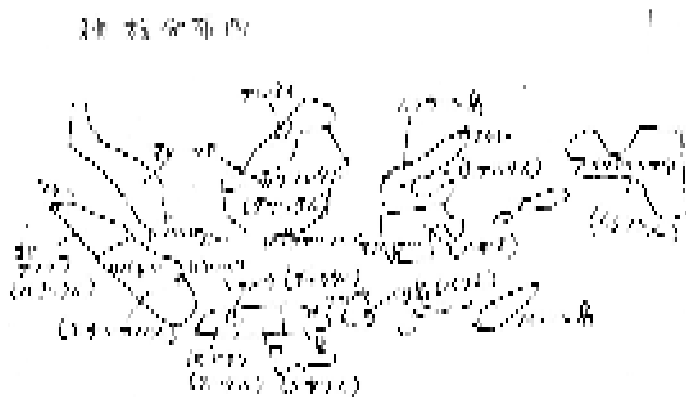
☆ 種族の分布

インドネシアは多民族国家で、細かく分ければ300の人種があると言われている。種族によって性質も相当異なる。一般にジャワ人は温和、マカッサルのブギス人は日本人的でズケズケものを言ってもよい。スマトラの人は気性が強いと聞く。

主な人種の分布を図に示します。

#### 【付録】インドネシア・スラウェシの木造船所

インドネシアは比較的大型の木造船を内航船として建造し、広く運用している唯一の国と思われる。昔、日本でも瀬戸内海などで見られた機帆船と同類であるが、この国のものはピニシ船と呼ばれ、高い帆柱と鋭く突き出した船首をもつ独特の形状をしている。外海では主に帆走であるが小型エンジンも装備している。内航輸送の相当部分を受け持っており、ジャカルタにはスダクラッパ、スラバヤにはカリマスという木造船専用の港がある。木造船は私の専門外であるが、ある時スラウェシ（以前はセレベスと呼ばれた）東南端のブルクンバという木造船建造の盛んな土地へ見学に行った。いわゆる造船所を予想して



て行ったのであるが、現実には浜辺に小屋がけの工事現場が軒を並べているようなところであった。司馬遼太郎の「菜の花の沖」に、江戸時代末期の日本の木造船所の模様が書かれているが、私が見た現場は、それ以上のものではないと思われた。しかし、一人の腕利きの棟梁のもとに二三人の大工が働き、機関、電気は船体が出来上がった後で、専門の業者が来て工事するとのことであった。仕事はゆっくりであるが、それなりに合理性をもっているようにも感じられた。

ここに私のスケッチを添えます。



カリマス港のピニシ船



スラウェシの木造船所

「おわりに」

私が彼の地を去って十余年、最近のインドネシアは面目を一新する発展をしているようで喜ばしいことです。本稿では、当時 JICA から求められた講義の目的上インドネシアの欠点について多く述べましたが、そこでの滞在を終えて、私はすっかりインドネシアびいきになり、今では図体の大きい弟のように思えます。私と同様な思いの人々は沢山おられて、インドネシアの歌をうたう LAGULAGU 会がジャカルタ、東京、大阪にあり、盛んに活動しています。私も家内も毎月参加しています。毎年 10 月には駐日インドネシア大使以下多くのインドネシアの人々を招いて盛大な LAGULAGU パーティーを催します。皆さんどうかインドネシアをごひいきにお願いします。

——以上——

## 海外に出たらスーパーマーケット食料品売り場へ

氏名	野口 隆男
卒年	昭和 52 年卒

会社人生初めての海外出張は IMO 総会に造工代表として参加することだった。30代早々の若造であったが、造工代表の人はアドバイザーとして参加すれば良いとのことで一安心。が、『今回は人数が少なく3名しかいないので、少委員会の一つをお任せするのでよろしく』と言われ、面喰ったことを今でも鮮明に思い出す。

小委員会の議長はギリシャ代表、訛りのある英語で理解するのに一苦勞。後で耳にしたが委員会のメンバー数名で事前協議されているとのこと(?)。当時、日本は世界一の造船国でありそのような国が事前協議に加われないのに憤りを感じた次第である。

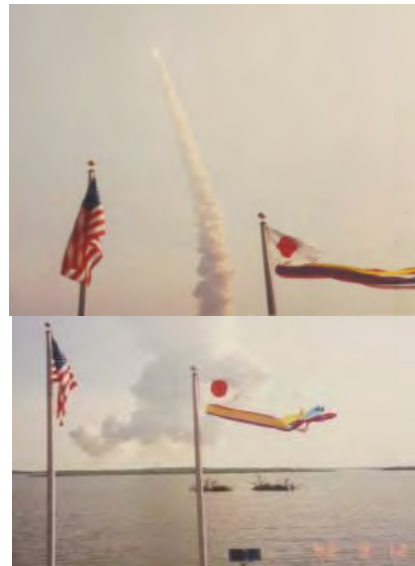
本会議では同時通訳が行われ立派な通訳者ブースがあったが、日本語のブースが見当たらず。なぜ日本語はないのか?と聞いたところ、本当か嘘か『第二次世界大戦の敗戦国』は同時通訳されないとのこと。確かにドイツ語・イタリア語のブースはなかったが、中国語のブースはあった。

その当時から韓国人が会場に多く見られたが、彼らの英語は凄い。日本人からすれば、文法無視・発音はどこの国の言葉かと思うほど。でも通じるのである。最近の TOEFL スコアによる英語力は 150 カ国中、88 位(中国)・107 位(韓国)・140 位(日本)との報告もある。引っ込み思案ではこのグローバル化にはついていけない。

1990 年代に 2 年強ほどニューヨークに駐在した。技術営業がタスクであるが、当時の最大顧客との船舶建造の技術ネゴで週のうち半分は毎日のようにニューヨークとワシントンを飛び、朝 5 時には家を出て飛行場に向かい、夕方にはニューヨークの事務所に戻り、日本へ連絡の FAX(当時はメールなどの便利なツールはなく)を打って、家に帰るのは深夜。非常にタフな 2 年間であったが、出張ベースではなく、その地で生活をしたことにより得た智恵や技術がその後の海外との仕事で大いに役立っていることに感謝したい。

2 年間の駐在期間中、事務所の陣容が十分でなかったこともあり、造船以外でも多くの仕事に携わることが出来た。その中で一番記憶に残っているのは宇宙航空関連である。スペースシャトルに使用する耐熱タイルの燃焼試験を行う設備(高温・高圧)が日本にはなく、ミズーリ州セント・ルイスにある McDonnell Douglas 社の研究所で行った。この時、日本の数社が製作したタイルの燃焼試験を行ったが、

今使われているタイルがどこ製のものか知りたいものである。このご縁で、日本人宇宙飛行士毛利衛さんがベイロード・スペシャリストとして乗り込んだエンデバー号 1992 年 9 月 12 日の打ち上げを見ることができた。



フロリダ州ミット島 ケネディ宇宙センターにて

アメリカの造船といえば Newport News Shipbuilding を挙げられる方も多いと思う。







1891年最初の建造船 Tug Boat "DOROTHY"

原子力空母や原子力潜水艦を建造しており、見学をさせて頂いたときにも空母2隻、潜水艦6隻を建造中であった。写真撮影は許されなかったが、日本人の感覚ではどうしてこんな野帳場なところと思うような区画でブロックが製作されていた。最新鋭の艦船が建造できるのか不思議に思うほど設備は古く、作業者のスキルを推し量ることはできなかった。

駐在する1年程前にベネズエラに出張した。当時ブームであった船舶のジャンボライズで、事前の調査を行うのが目的であった。当時は入国するのも出国するのも大変でこの誌面では伝えられないことも多かった。2隻調査する必要があったが、本船の動向がなかなか掴めず1週間ほどの予定が1ヶ月近くになり、滞在したホテル(と言っても建設半ばで小生部屋のバスルームは青空天井)のレストランのメニューを全て食べつくしてしまった。

1隻は南アメリカ大陸第3位の大河であるオリノコ川を上りながら本船の調査を行った。



オリノコ川の河口 川と言うより海である

上流の川幅が狭くなると、知らない間に原住民がカヌーで本船に近づいてきた。いつものことなのであろう、本船から彼らに何かを渡していた。聞いてみると乾電池と。彼らはラジオを聞くので乾電池は非常に感謝されるとの由。

ベネズエラ国内の移動は飛行機である。ジャングルに道路を建設するよりピンポイントで飛行場を整備して移動するほうが経済的なのであろう。但し、使用されている飛行機は主にアメリカで使い古された中古品で今にも墜落しそうであった。この経験からアメリカ駐在時には出張するときには航空会社と機種を確認して予約をしたものである。

あとの1隻はアメリカ・テキサス州のコーパスクリスティとベネズエラとを往復(カリブ海クルーズと言いたいところだが)しながら調査を行った。この時、主機が故障して船上で全てのピストンを解放・検査し、2日近くカリブ海を漂流した。経験したくても出来ない貴重なバケーションを頂いた。



ジャンボライズ中 切断した船体中央に新造ブロックを挿入

ベネズエラからの帰国途上、ニューヨークで食べた寿司と味噌汁はなんとも言えぬこころ温まる一食であった。

ニューヨークもこれが最後と思ったが、その1年後にこの地に駐在するとは思ってもよらなかった。

帰国後も海外出張の機会が多かったが、ほとんどは韓国と中国である。

日本は戦後30年をかけて高度成長したが、それを韓国は15年で中国はこの10年で成し遂げたという人もいる。その急激な成長が今のあらゆる構造に歪を生じていると。その国を知る、もっとも良い方法は『海外に出たら百貨店やスーパーマーケットの食料品売り場に足を運ぶ』ことである。その国の生活・文化・物価が一目でわかる。今でも機会があると食料品売り場で肉・卵・牛乳・ビールの価格を調べるのが楽しみである。

出張ベースで海外に出ることも非常に大きな経験となるが、その土地・国を理解するにはある程度の期間、そこに住むことも必要と思う。漫然と過ごすのではなく、せつかくの機会を与えられた天命として過ごせた日々感謝する次第です。(以上)

## 心に残る先輩の指導、南方での交流

氏名	遠藤 春夫
卒年	昭和16年卒

昭和13年の春、東京から横浜の地に入学した頃は、全く横浜を知らなかったのです。そして横浜高工に入学する為に移転した場所は徒歩で約20分位離れた処でした。

当時、川原先生が独特の講義をして下さって、吉岡先生が教室主任で松橋先生が実務に来られたと記憶するが、33名のクラスメートと共にその雰囲気の中で吾々は3年間を過ごしたものである。卒業してそれぞれの事業所へ行く前に、卒業まで2年と3年の夏に実習があって、小生は2年の時は三菱神戸造船所、3年の時は住友重機の浦賀ドックでありました。

それぞれの造船所に必ず横浜高工の造船の先輩が居られ、教えられたものであります。浦賀ドックの実習で青戸さん(5期)のお世話になったのが後に別の処で又お世話になりました。神戸造船所は卒業後就職が決まりましたので、再び先輩のお世話になりました。杉本さん(3期)と内田さん(5期)の方々でした。現場の技師の在り方を十分に教えて貰ったような事でしたが、これが基本ではなかったでしょうか。

そうして半年程経て当時の海軍短期現役の士官の教育を約4ヶ月程経て、佐世保の海軍工廠に転任する前に舞鶴で実習期間がありまして、軍人としての在り方も教えられたものです。

佐世保海軍工廠に移ったのは、既に戦争が始まっておりましたので直ちに現場の工場に派遣され、同時に工員宿舎の舎監補助として宿り、工場に通ったものでした。此処では田中教人(2期)、菊地一郎(11期)氏に教えられて工場の担当も任されたのですが、同時に船舶の建造(潜水艦)も兼務し乍ら各先輩の庇護を受けつつ仕事をしましたものです。当時の戦争で損害を受けた修理も目の前の戦死された兵隊の方々を見ながら仕事をしていました。

それでも途中で急に昭和19年8月になって百二工作部(スラバヤ)へ転勤を命ぜられ、空路現地に向かい、終戦まで当地で戦災艦艇の修繕を夜を日について日本人とインドネシアの工員と共に過ごしたものです。終戦の前の日に艦艇の修理を見回り中に主任の吉田部員より宣告を受け、直ちに帰還準備にかかり、当時木工場主任でしたので木造船を準備したのですが、直ぐに全部隊の駐留地の設営を運転隊と設営の主として(プジョン)という所に登りました。そこで1年近く過ごして復員となったのです。

復員までシンガポールの南の島で船待ちしてやっと昭和21年6月に呉軍港の南の大竹に上陸し、帰還することになりました。

内地に帰るや直ぐ日本鋼管の浅野ドックに工員として就職し、翌年技師として仕事に取りかかりました。当時の上司は平田さん、石井さん(各5期)でありました。そこでは瀬戸さん(4期)が下請けで頑張っておりました。そのうちに清水の造船所に転任となり、そこでは修繕の他新造船の担当をして過ごしました。そのうちに定年近くになり、東北造船に行くことになり、青戸さんに又々お世話になりました。

東北造船で定年を終えてから本社(NKK)に戻り、待機中南方アジアでの工事がアメリカの主体で始まる事になって直ちにアプローチすることとしたわけでありました。シンガポールに事務所が設けられ、10月にはシンガポールに駐在することになりました。事務所はアメリカ人レーボン氏がトップでインドの人を含め秘書を始め中国系の人が多く、丸紅の方も加わってマレーシア方面にも仕事を広げ、レンバン島というボルネオ(カリマンタン)島のコタキナバルから海の中にある基地へ乗り出した次第であります。

この工事を通じてこの方面の地図を見直して且つそこに住むインドネシア人及び中国人の方々の精力的な仕事ぶりを痛感した次第です。この間マレーシアの人々との接触もあり、マレー半島を北上して各処を見せて貰いました。これらの工事が終わって昭和59年末シンガポールを離れてタイ、台湾を経て帰国したわけですが、これらの仕事を通じて知り合った方々との交流は今も一部の方と続いており、大変貴重な財産になっています。

以上をまとめると、東海・清水に居たことと東北、仙台、塩釜に居たことは、それぞれの事情も日本人として大変心に沁みるものがありました。一方南方で戦時中を含めてインドネシアの方々やマレー系の方々並びに中国系の方々との交流は一生の思い出であり、これらの機会を頂いたことに感謝するものであります。もちろんこれらの仕事を一緒に出来た方々とのご交誼は一生忘れる事は出来ません。



## 在欧時代の体験談

氏名	日笠則明
卒年	1970年卒

私は1970年から丁度40年間、日本海事協会（NK）という組織に在籍していました。この名前は、これを読んでおられる皆様には説明する必要は無いと思います。私が入会した頃には日本籍船の検査が主体で、海外事務所としてはロンドン、ニューヨーク、シンガポールの3か所しかありませんでしたので、自分に海外駐在の順番が回ってくるとは考えてもいませんでした。その後状況が急変して、毎月のように新しい海外事務所が設立されることになりましたが、駐在員の必須要件とされた英会話能力、自動車免許のどちらも無い私にとっては、相変わらず対岸の火事でした。

入会后20年以上が過ぎた頃、突然にフランスのマルセイユ事務所駐在の打診がありました。後から聞いたところでは、打診を受けた3人が断った後だったそうです。海運界の中心はIMO本部もあるロンドンで、そこから外れて英語も通じない地域では誰も希望者が無かったらしいです。また現地に日本人コミュニティーが無いことも、家族を連れて行きたい人にとってはマイナス要因だったのでしょう。私は、意に沿わぬ人事異動でも黙って従う（勿論、友人に愚痴をこぼす権利は留保）という旧世代に属する人間ですので、その場でOKし、その週末から自動車学校に通い始めました。フランス語の方は、その数年前に閑職にあった頃、気分転換のために夜の会話学校に通ったので、初歩的な知識はありました。

赴任したのは内示から半年後の1993年9月の下旬でした。その2か月前に自動車の免許が取れ、中古車を買って朝晩と週末に練習しました。外地で自動車に乗ると、左ハンドルや右側走行にとまどうと言いますが、私の場合は日本での運転歴が極端に短いので、全く気になりませんでした。むしろ5年後に帰国してからのの方が怖くて、それから一度もハンドルを握ったことがありません。

マルセイユ事務所の管轄は、フランス全土とアフリカのフランス語圏の大半、具体的に言うと、アルジェリア、チュニジア、モロッコ、セネガルです。事務所の構成は所長兼検査員である私と、英語が話せるというだけで他の日常業務は全く駄目な秘書との2人。マルセイユはフランス第一の港ですが、NKの船級船が来て検査を申請するのは月に1隻ほど。その他には艀装品検査が時々。管轄内の主要港には現地人の契約検査員（普段はNKと無関係で、仕事のある時だけ依頼する）を置いています。これは、直前の申し込みではマルセイユから飛んで行けないし、交通費が依頼者の負担になるためです。たまに日本人の検査員を寄越せという依頼がありますが、その場合は勿論私が出向いて、交通費も全額頂戴します。

私が赴任した頃の仕事の量はそんなものですから、慢性的な赤字事務所の一つで、所長の仕事というのは主として前記契約検査員に仕事の依頼をするという管理業務でした。これが一変したのがその翌年のことで、当時の造船・海運界にいた方なら記憶にあると思いますが、「カタール・プロジェクト」でした。このLNGコンプレッサーを受注したのが、バーゼルの近くにある会社（一

種のベンチャー企業)でした。設計部門はスイス側に、工場はフランス側にありました。(豆知識)バーゼルはドイツにも隣接しており、3か国にまたがる空港はユーロ空港とも呼ばれています。

この会社がコンプレッサーの細々した部品を国内の中小メーカー(町工場みたいなものです)に発注したんですね。前記の契約検査員は船の検査を想定して主要港にしか配置していませんから、彼等に検査を依頼すると交通費(拘束時間の対価も含む)だけで検査料よりも高くなってしまいます。そこで私が考えたのが、これらの工場回りは自分で担当し、検査料と実経費(ガソリンと安ホテル代)だけを請求するということでした。手数料の中から私に入ってくるはずの日当その他諸手当は勿論全部放棄しました。これはNKの検査手数料規則に反していますので、本部に相談することなく決めました。今となっては時効ですし、これをお読みになっているNK在職中の方々も、今更私を業務上背任として告発したりはしないと思って告白します。私腹を肥やすためではないし、請求書の内訳は毎月本部に送ってあるので一目瞭然なのだから。

私の生活は一変しました。フランス全土に散在する工場をいかに訪問するか。こちらも他の仕事とのやりくりがあるので、非効率なことは絶対やりたくない。検査の申請があった工場を地図と首っ引きで、一回の出張で複数の工場を回れるように、日にち調整の電話。ある時などはスイス国境近くの町で工場検査を済ませたあと、飛行場に車を置いて大西洋岸に飛び、船舶検査をこなしてまた空路を引返し、車を拾ってマルセイユまでの帰り道に工場検査という、一週間の巡業を組んだこともあります。

運転免許を取得して2か月の外人が、フランス人の秘書さえ知らない町へ行くのですから、道路地図だけでは足りません。NKの検査員が時間通りに来なくて困った経験をお持ちの方もあると思います。時間厳守は私が最も重要視していることですので、その町にどの経路で行けば何時間で着くかというのが最大の問題でした。

これを解決してくれたのが、Autoroute Express というPCソフトでした。今でいうならカーナビでしょうか。出発地と目的地を指定し、途中経路の好み(ワインやチーズの産地、観光名所等

いかにもフランス的)をインプットすると、経路(どの道を通ってどこで進路変更する)や所要時間がすべて表示されます。詳細条件として、走行スピード(高速道路、市街地等)も予め登録しておきます。GPSを使うわけではないので現在の場所がわからず、迷ったら最後ですが、的確な指示と道路標識の分かりやすさ(これは日本に比べて格段に優れている)のおかげで、道を間違えたことは殆んどありません。右の図は、そのLNGコンプレッサーの工場へ行く経路です。高速料金を



払ってもよいくらい早く到着する、という条件で調べさせました。付帯条件として、経路から20km以内にあるチーズの産地を表示させていますが、ここでは小さすぎて見えません。地理関係を把握するために、フランス全土を表示していますが、勿論ズームもできます。実際に

車中で使うのは下の表で、左から出発からの経過時間、総走行距離、説明（ここで進路変更せよなど）、道路名、その道路を走る距離、方向、方面です。これによれば、事務所から工場までは700km強で、6時間と40分で到着です。

Temps	Dist	Instruction	Route	Sur	Dir	Vers
00:00	0,0	DEPART Marseille (Bouches du Rhône) sur la	Sans nom	1 km	N	
00:02	1,1	Prendre à gauche sur	A7	317 km	N	(Septèmes Les Vallons)
02:50	318,0	A A7 I Lyon Perrache tourner sur	D6	1/2 km	NO	
02:51	318,7	Rester sur la	A6	1/2 km	NO	
02:51	319,0	Rester sur la	D6	2 km	O	
02:54	320,6	Rester sur la	A6	154 km	NO	(Champagne Au Mt D'or)
04:15	474,3	Tourner sur	A31	5 km	NE	(Arc Sur Tille)
04:18	478,8	A A31 I tourner sur	A36	230 km	E	Belfort
06:20	708,3	A A36 tourner sur	A35	24 km	S	(Bartenheim)
06:32	732,4	A A35 Bartenheim tourner sur	D12	2 km	O	(Blotzheim)
06:35	734,8	A Blotzheim rester sur la	D12	4 km	S	(Hesingue)
06:40	738,7	ARRIVEE Hesingue (Haut Rhin)				

事務所の必需品であったPCについて、当時のNKでは「PC整備5年計画」というのが始まったばかりで、マルセユ事務所はPC嫌いだった前任者の意向で最終年度に回されていたので、自費で購入しました。恐らく誰もご存じないでしょうが、キャノンがフランスとカナダだけで販売しているノートブック型で、プリンター内蔵という珍しいもの。船や工場で検査を済ませ、その場で証書やレポートを印刷して手渡すと、みんな驚いていました。

PCの話で言っておかねばならないことがあります。フランスではキーボードの配列が日本とは違って、左上隅から右方向にAZERTY（アゼルティー）と並んでいます。日本を含む大多数の国ではこれがQWERTY（クヴェルティー）です。フランスは中華思想の国ですから、PCもタイプライターもAZERTYしか売っていません。他にも場所が違う文字があるし、数字を入力する際にShiftキーを押すので、ブラインドタッチをする人は要注意です。2年半後にベルギーに移ってからは（ここは日本の四国よりもちょっと大きいだけの国のくせに、オランダ語圏、フランス語圏、ドイツ語圏があり、しかも反目しあっている）PCを買うときは必ず、AZERTYかQWERTYかと聞かれました。（豆知識）ドイツ語圏ではQWERTYですが、使用頻度の差か、YとZが入れ替わってQWERTZとなっています。

ちょっと脇道にそれましたが、そのPCソフトの正確なこと。自分が予め設定した速度で走る限り、ほぼ予定した時刻に到着しました。自宅に招かれたら約束の時間に少なくとも15分遅れて着くのが礼儀と言われるフランスで、約束の時刻にピタリと到着し、片言ながらフランス語をあやつるアジアの小猿は、印象が強くてNKの良い宣伝になったようです。例えば我々が、たどたどしいながら日本語を操る外人に会ったらそれだけでも親近感がわきますよね。私がきつとそれに近かったのだと思います。NK本部の指示で、パリにある日本の運輸省にあたる部局に規則をもらいに行ったことがあります。「本部では英語版をもらってこいと言ってるんですが…」、「日本語版ならまだしも、なぜ日本人のくせに英語版を欲しがらるんだ?」、「どうせ、どっちも無いんですよ」。私の会話能力はいつの間にか、こんな軽口を交せるくらいになっていました。

マルセユにも2名の契約検査員がいました。そのうちの1人は自分の事務所が近いこともあつ

て、資料調べや無駄話によく来ていました。まず秘書室に入ってひとしきりお喋りしてから所長室に入ってくるのですが、扉が開けっ放しになっている敷居をまたぐと急に英語になるのです。私が秘書室にいるときに来るとフランス語を話すのに。そのことを笑うと、「これまで3人の日本人所長とはいつも英語だったので、習慣が染みついているんだ」と言っていました。秘書と私はその敷居のことをドーバー海峡（パ・ド・カレ）と呼ぶことにしました。この人とは今も手紙をやりとりしており、先年の東日本大震災の時には電子メールで安否確認がありました。

フランス国外に行った話をしましょう。先日のアルジェリアでの事件では我らが同窓生も犠牲になったそうですが、90年代のアルジェリアの治安の悪さは現在の比ではありませんでした。日本では報じられていなかったと想像しますが、フランスの新聞には毎週のように原理主義者による外国人の殺害事件が載っていました。日本と同じで、自国民が被害にあわないと報道されないの、実際の犠牲者はもっと多いでしょう。場所は街中だけでなく、停泊中の船に係船索を伝わって乗船し（鼠返しも役に立たず）、背後から船員の喉を掻き切って殺すのです。（豆知識）「喉を切って殺す」という日本語は複数の単語から成りますが、フランス語には一語でこれを表わす恐ろしい動詞があります。こんな知識は役に立たないか…。

ある日ギリシャ船主から、アルジェリア西部でモロッコとの国境に近い港における定期検査の申請がありました。首都のアルジェにいる契約検査員に頼んだところ、「我々のように外国人と一緒に働く人間も彼等には敵視されていて、夜間や遠出には生命の危険がある」といって断られました。依頼者に事情を説明すると、現地に数週間滞在するうちに証書が失効してしまう、と泣きつかれました。普通のNK検査員ならああだこうだと言って断るのですが、そこは顧客第一の私のこと、覚悟を決めて自分で行くことにしました。

週末の夕方だったので、秘書は手伝いもせずさっさと帰ってしまいました。まず電話で飛行機を予約し、ファクシミリが無い現地の海事代理店には、赴任前に一度だけ習ったテレックス（もちろん操作方法は違うので説明書と辞書と首っ引き）で空港でのピックアップを依頼し終わったのがもう深夜。翌日空港に到着すると、HIKASAと書いた紙を持った民族服の人が待っていました。一言も口をきかない彼の車に乗り、道路標識はアラビア語だけの田舎道を1時間も走ったでしょうか、ようやく港に到着しました。

ここは一応国際港なので岸壁には入管事務所と称するものがあるのですが、土を固めただけの外見は公衆便所そのもの。中には机すらなく、官吏もさっきの運転手と同じような風体です。言葉（仏・英で試した）も通じないようなので、身振り手振りで、「あの船に乗船するんだ」と言ったら、パスポートを取り上げられてしまいました。その心細かったこと。乗船したら、検査依頼の電話をしてきた船主監督がいてホッとしました。港の入口にホテル（これも土を固めた2階建て、採光用の窓にガラスは入ってない）はあるが外人は危険だ、というので船内に泊めてもらうことにしました。

この船の検査は2,3日で終わり、帰ろうとしたら監督が「実はアルジェにもう一隻ある」。彼とは気が合ったし、やけくそで一緒に行きました。パスポートは海事代理店が取り返してくれました。イスラムの国ですから国内便にスチュワーデスは乗っておらず、脇下がぶんぶん臭そうなスチュ

ワードに横柄にあしらわれながら首都のアルジェに着きました。

ギリシャ船主は嘘つきで狡いと言われますが、この会社の監督たちは誠実で陽気で、私は仲良くしていました。数年後に私の帰国が決まった後（この頃はベルギーのアントワープ駐在）、この会社の船がフランス北部の港から私を指名して検査を申請してきました。管轄外なので、一応マルセーユ事務所には仁義を切ったうえで訪船してみると、普通は監督を1名しか派遣しないのに、数人の顔見知りが待っていました。彼らはNKのピレウス事務所から私の離欧を知り、わざわざ顔を見に来てくれたのです。こういうサプライズの嬉しさは、何物にも代えがたいですね。

指定されたページ数が尽きようとしているので、人間関係の失敗談も紹介します。着任当時の秘書は、私の前任者がその前の秘書を解雇して新たに採用した人でした。仕事が暇だった最初の頃は別に問題なかったのですが、事務所の多忙化についてこられず、いずれは、という気持でNK本部の担当役員にも解雇の同意を取ってありました。顧客とのトラブルも重なり、ある日出張先から電話しているうちに限界に達して、「もうあんたを必要としない」と言いました。

ここは私の一方的な話ですので、不公平ですから詳細は伏せます。別に即時解雇とまでは考えておらず、帰ってから徹底的にやり合おうと思っていました。ところが出張から帰ったら事務所に秘書はおらず、日本でいう書留みたいな手紙が届いていました。不当解雇に関する告訴状でした。私は生れて初めて、個人ではないけど組織の長として裁判に付されることになりました。先に登場した（ドーバー海峡の）友人が言うには「フランスでは、人を雇うのは簡単だが、解雇するのは難しいんだよ」。これを実感しました。

NK本部に伝えたところ、先にOKした役員は隠れてしまって、天下り（正確には役所ではなく大手造船所出身）の役員から「勝手に解雇とは怪しからん。NKの顧問弁護士に相談するから、現地の判例集を全部和訳して送れ」と、常識では考えられない命令でした。このあからさまな嫌がらせに対して慇懃無礼な断りの返事を出し、勿論それなりの報復がありましたが、この詳細も省略します。以前に仕事で知り合った日本人（これが偶然にも国大の教育学部卒で、モナコに自分の会社を持っている）の紹介で、私の不在時の留守番のための臨時秘書を雇い、相変わらず朝から晩まで飛び回っていました。

裁判の判決は「円満退職」の場合の一時金とほとんど同じでしたので、私の主張が認められ勝訴したと言えます。所長一人秘書一人の事務所で、まともに働いてくれない秘書の解雇はやむを得なかったとはいえ、在欧時代で唯一悔いの残る思い出です。

終

## スマトラ島デュマイでの生活—JICA SV としての 1 年間

氏名	杉田 英二
卒年	昭和 38 年卒

### 1. 応募

2002 年春の JICA の SV(Senior Volunteer)の募集で、インドネシアの造船関係の業務でスマトラ島デュマイにある P.T. PATRA DOCK での修繕船業務の支援、改善の新規募集があり、これに応募し、採用され、2002 年 10 月から 1 年間、家内共々派遣された時の現地生活を以下に紹介しようと思う。

### 2. 赴任

言語がインドネシア語であり、現地では英語が殆ど通用しないとのことで、都内で家内共々事前に約 3 ヶ月のインドネシア語教育を受け、他のインドネシアに派遣される SV の方々と一緒に出発、ジャカルタへ向った。ジャカルタで約 3 週間、関係省庁への挨拶、銀行口座の開設、派遣先での経理、報告事項等の研修、及びさらなる語学の研修を受け、それぞれの派遣先へと 11 月中に出発した。

### 3. デュマイ(Dumai)とはどんな所?

デュマイはミナス原油の積出港で、マラッカ海峡を挟んで向かい側はマレーシアのマラッカで、インドネシア国営石油公社プルタミナの町とってよく、町の西側に事務所、社宅、診療設備、学校、ゴルフ場などがある。CALTEX も町の東側に社宅などを配置していた。派遣先の P.T. PATRA DOCK はプルタミナの子会社で、プルタミナ所有船の他に近隣の船舶の修理を行っている。

ジャカルタからの定期便は無く、プルタミナ及び CALTEX の社員、家族及び関係者用のチャーター便が週 3 便、ジャカルタの小さな空港ハリムからあるだけで、地元の多くの人たちは、ジャカルタまでバスと船を乗り継いで 2 日掛けて出かけるというところである。

町の人口は約 15 万人といわれていたが、町の中心は約 300m 四方の範囲で、日本のコンビニ程度のスーパーが 1 軒あるだけであり、あとは事務所や小さな店がちらり、生鮮食品の野菜、肉、魚は市場(パサール)で買う。日本人は、われわれ二人だけであった。街中での移動は、ベチャという 3 輪自転車が便利で、ホテル住まいの間、親しくなったデデというおじさんの車をよく利用した。

### 4. 住宅探し

最初は町のホテル住まいで、ドックまでは会社の車が送迎してくれた。家内はホテルで近くを散歩するなど時間を過ごした。JICA ジャカルタの話では、プルタミナの社宅に入れるだろうとのことであったが、社宅には入れず、出張者用の設備なら入れるというので見てみたが、いわゆる 1 ルームでベッドとシャワー、トイレがあるのみで、とても長期の住居としては考えられないので、住居探しが最初の仕事となった。

会社では、事務の女性で英語ができるロスニータがいたので大いに助かった。社長も英語がカタコトで、残りの社員は殆ど英語が通じない状態であった。町には貸家といったものは全く無く、ロスニータがドックの社宅、社員の家などを幾つか見せてくれたが、ドックの社宅も普通の家でも、やはり問題はトイレ、キッチンで、シャワーも無く、長期に住むには耐えられないものであった。

幸い、プルタミナの診療所の事務をしている女性が住む一軒家を空けてくれるというので見に行ったところ、1 階はリビング、食堂、キッチンと現地式トイレ、2 階は寝室で大きなベッドもあり、洋式トイレとシャワーがあり、温水器も用意するので、お湯も出るということで早速契約に入った。場所はドックから車で 15 分、町へも車で 10 分というところで、近所はみなプルタミナ関連の仕事をしている 15 世帯ほどが住む一画であった。





親しくなったデデさんのベチャ



1年間住んだ家の外観

#### 5. 電力事情、停電

結局、この家に落ち着いたのは、約1ヶ月後の12月中であった。電気は200Vの電力で毎月末にメータの電気使用量を自分で調べて、町にある電力会社の窓口へ払いに行かなければ、即電力を切られるとのことで、期日までに収めた。停電は毎日のように夕方から1時間から3時間ほどあり、ろうそく、懐中電灯は必需品であった。

#### 6. 飲料水、生活用水、バンジル

デュマイには上水道、下水道ともに無く、洗濯、トイレ、シャワー等の生活用水は雨どいの雨水をタンクに溜めて使うのが通常で、料理用の水及び飲料水は、ウォーターサーバー用の20リッター入り容器に入った水を購入する。下水は、浄化槽に似たものを通して裏の田んぼへ流すといった方法である。この家には雨水用の0.5m<sup>3</sup>程度のタンクの他に庭に二つで合計3m<sup>3</sup>程度のプラスチックタンクが設置されており、タンク内の水が無くなると水屋に注文してタンクローリーで水を購入した。



庭のプラスチックの水タンク



庭のパパイヤ

雨季と乾季があって雨季になると町の近くを流れる川がすぐ氾濫し、低い土地は水浸しとなるバンジル（洪水）があり、乾季は、水不足に悩まされ、タンクの水が無くなりそうで水屋に電話をしても水が無いからと電話にも出ない状態で困った。

#### 7. 市場（パサール）、買い物

家から歩いて10分くらいのところに小さな市場（パサール）があり、野菜、卵、魚などは買えるが、肉、エビ、鳥、果物、パンや、洗剤などは町のお店か、町のパサールでないと手に入らない。大体、週末は町へ買い物に出るが、現地の人たちは、ミニバスの通る道まで10分ほど歩いて、そこからミニバスで出かける。ミニバスは危険であるとも言われていたので、ホテルで過ごした時に親しくなったタクシーの運転手さんに電話で頼んで、送迎してもらった。



パサール（市場）の鳥屋さん



パサールの親しくなった八百屋さん

パンは町にある唯一軒のパン屋さんで、アルコール類は原則飲まないお国柄なので通常の店では売っていないが、飲料水を守る店の唯一軒だけがビールを売っている。店の裏からこっそりもって来てくれケースで購入した。インドネシアといえばビンタンビアであるが、ここでは、距離的に近いマラッカから持ち込んだタイガービアであった。

市場（パサール）は冷蔵庫が無いので、売り台の上に肉、魚を並べて売っている。鳥は生きたものを「ボトン（捌く）して」と言っただつ切りにしてもらおう。魚は、いわゆるアジ、カマス、カレイ、エビといったものが多い。野菜は、カンクン（空芯菜）、キャベツ、モヤシ、キュウリ、トマトなどあるが小ぶりである。

驚いたのは、ガソリンをビール瓶のようなビンに入れて通りの小屋で売っていることであった。バイクの人たちがこれを買って自分でタンクに給油する。町にはプルタミナのガソリンスタンドが1軒だけあるが、給油ホースは2本で、いつも車やバイクが2列に行列していた。店員は片手に札束を持ち、片手でホースを持ち、ノズルの先からガソリンを垂らしながら次々と給油して金を貰うといった有様であった。

## 8. 食事、サンバル

家での食事は床に丸く座ってお皿にごはんと2-3種類のおかずを乗せて手で食べる。われわれにはスプーンとフォークを出してくれるが、彼らは手で食べた方が美味しいという。食事に欠かせないのがサンバルで、石の小鉢にニンニク、小タマネギ、トウガラシ、エビやアミの塩づけ、その他をいれた独自の香辛料を手作り、ご飯と一緒に食べる。隣の奥さんから作り方を教えてもらったが、ピリカラで美味しい。果物も豊富であるが、庭にもナンカ、バナナ、パパイヤの木があり、熟れた頃に食した。

## 9. 近所付き合い

左隣は、まだ小学生の男の子と女の子がいる若夫婦、右隣は、上の娘さんは遠く離れたパダンの親戚の家に住んで大学に通っており、下の息子さんは高校生というご夫婦、お向かいは小学校6年生の男の子のいる元気の良い夫婦、この3軒とは親しくお付き合いした。その他に、会社の運転手家族、ロスニータ夫妻、テニスで知り合ったプルタミナの人たちなどにはいろいろお世話になった。

地元の人たちは、車を持つ人たちはそれなりのレベルの人で、通常はバイク1台に家族3-4人が乗って動くのが普通である。右隣の家は車を持っていたが、左の家、向かいの家はバイク1台で子供と一緒に乗せて町まで出かける姿を良く見た。

## 10. 結婚式

会社の社員、近所の人、ロスニータの妹、家内のゴルフの先生など多くの人たちの結婚式に招かれ、都合8回ほど出席した。大体は花嫁の家に婿さんが来る形式で、庭や道路にテントを張って、ごはんと肉や野菜の料理、お菓子などが振舞われた。もちろん全くのアルコール抜きである。若干のお包みを持参する。大体バンドのメンバーが来て、スピーカーを大きく鳴らし、有志の皆さんはカラオケを楽しむ。



われわれも駆り出されて、唯一唄える歌でありインドネシアでは殆どの人知っている「心の友」(五輪真弓の歌)を唄った。



ご近所の結婚式に参列



会社の運転手家族、親子3人でバイク

### 1 1. レストランとアルコール

ジャカルタでは、街でお酒も買えるし、どこのレストランでもお酒は飲めるが、チェマイでは、2-3のレストランでのみ夜だけはビールが飲めた。地元の人には飲まないで、注文しても全く冷えていないビールを持ってくる場合もあり、氷を入れて飲むこともあった。大体氷でお腹をこわすと言われているが、当初のジャカルタで洗礼を受けていたせいかな、問題はなかった。

町の食堂は昼から営業するが、レストランと称する店は夕方からの営業で、店は外部と仕切られていることも無く、蚊取り線香を足元に並べながら食べると言った店である。

### 1 2. 子供、小学校と折り紙

家内が日中退屈しのぎに近所の子供たちに折り紙を教えたところ、評判となり、10人近くの子供たちが土曜、日曜には教えてとってくるようになった。ロスニータが自分の卒業した近くの小学校で教えて欲しいと言い出し、土曜日に家内と一緒に行って5、6年生約80人くらいに教えたこともあった。

ドックの主婦たちから家内に料理を教えて欲しいという要望も出され、家内は、ドックに近い社宅で月に3回ほど午後から3時間ほど幾つかの料理を紹介し、出来上がったものを皆で食べることで喜ばれていた。



近所の子供たちとの折り紙



会社の奥さんたちとの料理教室

### 1 3. スポーツ (テニス、ゴルフ)

家から歩いていける場所にゴルフ屋さんを見つけたので、ここの親父さんと話をしたら、シングルハンドルの息子がいるから、奥さんに教えてあげようという話になった。プルタミナのゴルフ場に練習場があるから、そこで教えるとのことで、ハーフセットの道具を購入して毎週、息子が車で送迎と練習を指

導してくれた。ボールはゴルフ場のロストボールを集めたもので、ゴルフ場のおじさんがティの上にボールを1個ずつ乗せてくれて、これを打つ方式で、うまく当たれば「バグース（うまい）」と声を掛けてくれる。ボールが無くなるとおじさんが籠をもってボールを拾いに行く。

何回か練習をしたら、コースで回ろうと実践練習もさせてくれた。その後、このゴルフ場では何回かこのハーフセットのクラブだけで夫婦一緒に回った。途中で池があって、池のそばにはおじさんが待っていて、ボールを入れると早速水に入って拾って、これをゴルフ場の前でロストボールとして売っている状態で、笑うに笑えぬ気持ちである。

ロスニータのご主人はバドミントンが得意であるがテニスもするというので、プルタミナのテニスコートで練習しようということになり、彼の持つラケットとボールで練習に行った。そこではプルタミナの人たち7-8人で練習試合をしており、われわれにラケット・ボールを貸してくれ、指導までしてくれた。彼らと仲良くなって、何時でもラケットを貸すからということになり、毎週のように通った。ここでも足は無く、いつも親しくなったタクシーに送迎してもらった。



家内のゴルフの練習風景



プルタミナの人たちとのテニス

年配の方から、一度我が家へ来てくださいと招待を受け、車で迎えに来てくれて伺った。長女はジョグジャカルタの親戚の家に寄宿する大学生で不在であったが、次女の高校生と末っ子の小学生の男の子とご夫婦4人と親しくなり、その後幾度か交流した。

#### 14. 旅行

テニスで親しくなった家族の勧めもあり、7月に長女と次女がジョグジャカルタの親戚にいる時にジョグジャカルタへ出かけた。親戚の方々の迎えを受け、街を案内してもらい、その後、車をチャーターして二人の娘さんの案内でボルボドール遺跡や、プラナガン遺跡を回った。スマトラとは違った歴史のある都会であった。

また、右隣のご夫婦から、大学在学中の長女がいるパダンの近くの高原地帯であるブキティンギは避暑地であり、是非行くように勧められ、ちょうど高校生の長男もパダンの親戚に行っている10月にタクシーを乗り継いで7時間ほどかけて出かけた。現地で車をチャーターして娘さん、息子さん、親戚の人の案内でこの地方特有の屋根を持った建物のある地方を回った。若い学生との観光旅行は楽しく、これも家内同伴だから、ここまで親しくなれたものであった。



ボルボドール遺跡で



ブキティンギの特有の屋根を持った家の前で

## 15. 帰国前

帰国前に、ドックの社長が、自宅で送別会を開いてくれた。これに先立ち、家内が親しくなったドックの女性達から、インドネシアの結婚式の衣装を是非着てみなさいとの勧めで、送別会場へは結婚衣装で出席することになった。頭に金の飾り（本物ではないが結構重い）を載せ、上下金ぴかの衣装で出席した。社員家族大勢で食事をして、社員のバンド演奏でカラオケを歌ったりして楽しく過ごした。普段会社では見られない風景で、みんな音楽好きなんだと改めて思ったものであった。

近所の人たちも送別会を右隣の家でしてくれた。リビングの床に丸く座って食事を楽しんだ。高校生の長男がカラオケセットを持ち出し、みんなで歌ったりして楽しく過ごした。こちらもお世話になったロスニータ夫妻、運転手家族などの皆さんを招待して食事会をして別れを惜しんだ。ジャカルタへの出発の際は、会社の人たち、奥さんたちが空港まで見送ってくれた。

宗教、文化の異なった土地で不便さもある生活ではあったが、人々の親しさを実感できた生活であった。イスラムの人たちは、見知らぬ人には笑顔を見せず、ジッと見つめるなど冷たい感じがするのが通常であるが、付き合ってみれば同じ人間で親切だった。特に家内と一緒に滞在であったことで、土地の人達とのより深い交流が出来たことは幸せであった。2004年のスマトラ沖地震の際には、デユマイは殆ど影響が無かったとのことで、2011年の東北地方太平洋沖地震の際は、大丈夫かとメールを送ってきてくれた。既に10年が経過したが、時々交流を続けており、懐かしい思い出である。



## セルフトリマー

氏名	小野 龍太
卒年	昭和38年卒

海外に駐在の経験は無いのですが、若いころの強く印象に残るアメリカ人との交渉体験を記します。40数年前の事で、記録が散逸していて記憶も怪しくなっており、かろうじて僅かに残るパスポートや、名刺等を手繰って記してみました。

その時は、私が石川島播磨重工 (IHI) に入社して7年が過ぎ8年目 1970年の秋、新婚間もない30歳だった。1967年に苦勞して第1船を完成し、その後順調に45隻が就航していたIHIの標準型多目的貨物船「FREEDOM」の一ギリシャ船主である「ペガサスオーシャン」から1通のクレームレターが届いた。

「・・・当社が運航している5隻のFREEDOMの性能がどうも約束と違う。グリーンローディング (Grain Loading=穀類積み付け) にはトリミング (trimming=荷繰り) が要らないと言ううたい文句のセルフトリマー (Self Trimmer) のはずだが、他船型と同様に毎航、トリミングを積み出し港のグリーンサベヤーから求められている。トリミングチャージは毎航約1万ドルで各船、年間5から6カーゴ、20年運航するとして所有船5隻分の費用は1万\*5回\*20年\*5隻=500万ドルとなる。どうしてくれる・・・」およそこんな内容だったが、当時FREEDOMの船価が300万ドル付近である。とんだ吹っ掛けた数字とは想像したが仰天した。既に就航している45隻を考えると、リコールで話題となる自動車等 量産品の怖さである。

そのFREEDOMは、IHIとカナダのマリンコンサルタントG.T.R.Campbell社と共同で開発した14000DWTの2層甲板型多目的貨物船であり、1960年代中ごろ世界に未だ就航していた1000隻を越える米国戦時標準船LIBERTYの代替えを狙った船型で最終的に合計160隻余りがシリーズ建造された。母校教室では設計の教材として取り上げられている船型で、当時としての多くの設計的特長が付与されていた。



LIBERTY



FREEDOM

その特長の一つが、穀類の撒積みにおける荷繰り不要性能 (Self trimming feature in bulk grain loading) であった。即ちバラ積み専用船ではなく雑貨を主貨物とする2層甲板型の一般貨物船ではあるが、バラ積み船のように上甲板下両舷に30度傾斜のトップサイドタンクを設け、中甲板一面に格子構造のフィーダーハッチを配して、貨物のグリーンをローダーから落とし込むだけで、中甲板があっても船倉にくまなく積み込まれ、航海中に船体動揺等による荷の移動 (shifting) の原因となる船倉内に生じる空所を最小限にする構造である。この構造によって国際条約 SOLAS (Safety Of Life At Sea) の求める穀類撒積みにおけるスタビリティ要件を満たすのに、荷繰りは不要でかつ当時貨物船では一般的であった撒積みされたグリーンに袋詰めグリーンを敷き詰める (Bagging) とか、木材等で部分的に縦壁 (shifting board) を臨時に設置する等の荷の移動防止対策も必要なくなり、経済的な荷役ができるというのが特長である。この性能をもって本船をセルフトリマー (Self Trimmer) と称した。

この一大セールスポイントは各船の契約書にも謳われた性能だが、現実にはグリーン積み港でトリミングが求められているとの情報には驚愕した。慌てて完成時に各船に渡されている Grain Loading Certificate を



調べた。この Certificate は SOLAS に基づき各船の旗国政府が発行するもので実際には船級協会が代行していた。ペガサスオーシャン船の場合はギリシャ政府の代行で ABS (American Bureau of Shipping) が IHI の作成した Grain Loading Plan を承認してこれを添付して Certificate が発行されていた。その Certificate には「・・・to be trimmed as much as possible・・・」と記されているではないか。私の所属する担当課の総員が絶句した。IHI もコンサルタントの Campbell も船主も誰もこの 1 行に気が付いていなかった訳である。どうしてこんな事になってしまったか、IHI とキャンベル間の連携・つめが甘かったか・・・戸惑うばかりであった。

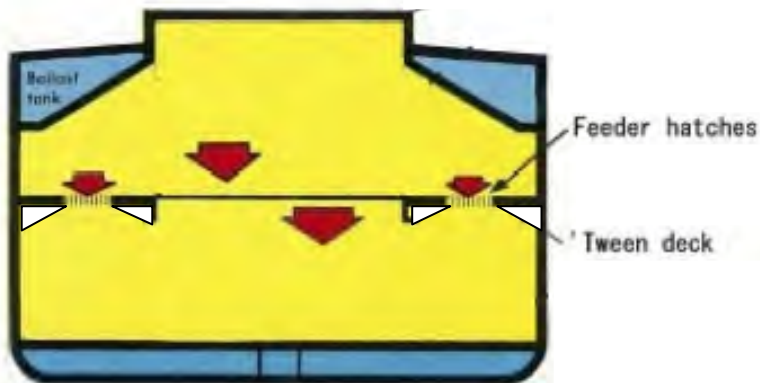
早速問題の解決に取り組む事になり、私が棒心としてまとめる事になった。

どうやらこの設計者と ABS の食い違いは、トリミングの解釈の違いによるらしいと考えられた。

つまり設計者は構造的にあらゆる工夫 (as much as possible) をする事によって自然落とし込みの積み込みでも、満載区画の積み荷の上方に発生する空間を十分小さく出来る。よって通常の人工的トリミングと同等と考え、発生する空所容積計算にルールが定める規定空所容積を適用し、それを基にスタビリティが満足される事をグレインブックレット (Grain Loading Plan) に示した。これに対し、ABS の考えはルール規定の空所容積値を適用してスタビリティを評価する以上は、出来る限りの人工的トリミングが前提であると言うことらしいと理解した。

ここでそれなら穀類の静止角度 (安息角 angle of repose) をトップサイドタンク傾斜の 30 度として自然流入した時に甲板下、ガーダー、スティフナー等あらゆる構造物の裏側に発生する空所容積を腕力で計算してはどうかとの提案が、数か月前まで現図場で職長をしていたベテランスタッフから計算要領と併せて示された。それで行くしかないとなり大車輪での計算が始まった。当時未だ電卓は普及しておらず、ありったけの手回しタイガー計算機を集め、担当課内の私以下の若手全員と旧帝国海軍艦政本部で艦の性能計算を担当していた事もあるベテラン計算員の総出で休日返上、残業残業約半月で計算書をまとめた。計算書は東京の電話帳サイズとなった。この直接計算により算出された空所容積を基に調整された Grain Loading Plan は SOLAS の Grain Stability の要求を満足していた。即ち Self Trimmer である。

## FREEDOM



## GRAIN CARGO

私が ABS のニューヨーク本部と交渉する事になり、一人昭和 45 (1970) 年 11 月 3 日に羽田を発った。12 月 20 日に帰国するまで 7 週間のハードな交渉となった。

ABS は Senior Surveyor の Mr. Rittola が担当であった。はじめに当方の窮状を説明し、部厚い計算書を示して協力を願った。解決策として合理的と考えられる空所の直接計算による新たな Grain Loading Plan を持参したので、承認して Certificate から「トリミングせよ」の文言を外してくれと申し出た。Mr. Rittola の見解は「満載区画に発生する空所はきちんとトリミングをしても残る空所としての容積が SOLAS で規定されている。トリミングをしないなら満載区画ではなく半載として扱い、より大きな荷の移動が発生すると計算しなければならない」と言うようなものであり、この回答にはがっかりした。さらに「満載区画の

自然流入で発生する空所を直接計算する考え方は SOLAS には無く、ABS は旗国政府の代行をして証書を発行する立場からは特別な解釈は出来ない」と言う。立場は解からないでもないが取りつく島もなかった。

こうなつては ABS とやっても埒が明きそうにない。しかしどうしても Self Trimming の Certificate を貰わないとならない。世界のグレーン積み出し港は米国、カナダ、オーストラリア、ブラジル・・・である。ならば米国の Grain Authority なら SOLAS への影響力もあり、アメリカ人なら柔軟な解釈をするのではないかと考えた。その米国の Authority は NCB (National Cargo Bureau) であり、実際に米国内の全積み出し港で検査を行って出港許可を出している事も判った。

早速、やはりニューヨークにある NCB の本部を訪ねた。そこで会えたのが Marine Cargo Surveys Department の Chief Surveyor Cap. Sammis であった。氏は当時の IMCO (政府間海事協議機関) において SOLAS Chapter VI (穀物撒積み) の策定をする委員会に米国の代表として参画し、なんとその Chair Man であった。これ以上の相談相手はいない訳である。この時点では NCB は他の旗国政府を代行して証書を発行する事はしていなかったと思うが、ここに基本的考え方を理解し認めてもらう事ができれば、決定的応援団になり問題の解決に繋がると期待した。

早速 Cap. Sammis と氏の部下に窮状を訴え、膨大な計算書を示し、SOLAS には示されていないがグレーンの自然流入積み込みで生じる空所を克明に計算し、それに基づく貨物の移動量、船体の傾斜を評価する考えの合理性を主張し賛同を求めた。氏は「・・・Oh It's like a telephone book!・・・」と先ず計算書の分厚さに驚き、感心したようだ。とにかく取りつく島に取りついたようだった。

それから連日 NCB に通い詳細の説明に努めたが、そうはすんなりとは話は進まない。議論の詳細については記憶が定かではないが、自然流入で生じるとして計算した空所のルール規定空所との比較評価や、その空所が航海中にフィーダーハッチ等を通してどう移動するか、つまり cargo shifting がどう起きるか等が問題になったと思う。計算の修正などを IHI ニューヨーク事務所からタイガー計算機を借りてきてホテルで夜な夜なガリガリ回してやっていたが、話が旨く行かずにセルフトリマーが成立しない事の心配もあって寝付られない。明け方になってうつらうつらすると、ニューヨークの街のゴミ収集車がホテルの下にやって来てガーガー鳴らし、これで又寝付られない。昼と夜がひっくり返った日が続いた。

NCB は空所の直接計算をする我が方の考え方は合理的かもと見てくれてはいるようだが、やはり SOLAS にはない計算である事に引っかかっているらしい。そこで Cap.Sammis から「カナダではどうなっているのか」と問われた。どうやら国際規則に対する自分たちの突っ込んだ解釈を出すのに、グレーン積みにおける他の権威国の見解も気になると言うことらしい。

早速本船の共同設計者であるキャンベル (G.T.R.Campbell) モントリオール本社スタッフと共にオタワに Ministry Of Transport Canada を訪ねた。電話帳サイズの計算書を示して同様の議論を繰り返したが、ここもなかなかすんなり行かない。こちらは NCB の見解が気に掛るようだ。それからニューヨークの NCB とオタワの CANADA MOT を行ったり来たりする事となった。

そんな時、いつも一人で夕食を摂りに行っていた当時は未だ数軒だったニューヨーク・マンハッタンの日本食堂の一軒「亀八」で、板前さんが「この記事何ですかね」と現地の新聞を差し出した。何か大きなボールの様なものが床に転がっている写真が載っている。それは三島由紀夫の割腹事件の記事であった。こっちの交渉とは全く関係のないことであるが、何やら先行き怪しくならないかなどと考えた今も忘れられない一瞬であった。

ニューヨークとオタワでのディスカッションの中で、それぞれ当方に好都合な一方の意見を頂いて、他方に伝えるなどしている内に、段々と先方同士が互いに近づく気配となり好展開となってきた。また Cap.Sammis は就航中の FREEDOM の米国における積み込みの実態なども調査したらしい。

遂に Cap.Sammis が「OK だ」と言った。問題は ABS だ。「どうすれば良いか」と尋ねたら目の前で ABS の Mr. Rittola 宛ての手紙を手書きで書いてこれを彼に届けよと言う。「・・・IHI の考え方は合理的である。満載区画に他の Bulk Carrier (バラ積み専用船) と同様にトリミング条件は付きずとも良いのではないかと・・・」と言う内容だったと記憶する。早速 ABS へ手紙を届けに行った。Mr.Rittola はあっさり OK。直ちにペガサスオーシャン向けの 5 隻分のグレーンブックレットを現地で調製し直し、ABS はギリシャ政府を代行して承認した。差し替えた Certificate からは件のトリミング条件は除かれていた。他の船主向けの改正ブックレットも現地で急ぎよ調製して新証書と共に各船主へ発送して問題はようやく実害なく落ち着いた。

その後 IHI とキャンベルと共同開発した所謂「F シリーズ」は「セルフトリマー」として開発されたが、基

本設計の時点で先ず NCB、CANADA MOT へ電話帳を持って、更には実験結果なども携えて協議に行った。そして各シリーズの第 1 船が最初にグレーンを積む米、加、豪の各港で、NCB や MOT の Surveyor の検査に立ち会いセルフトリマーを確認した。NCB はその後ギリシャ、パナマ、リベリヤ等の政府代行も行うようになり、NCB の証書を得る事が多くなって、権威も最高であった。

当初の ABS はルールの一般的解釈の域を出る事が出来なかったが、NCB はルールの意図に立ち戻った解釈に納得した。つまりルールの表面的解釈から踏み込んで、ルールの意図を咀嚼した展開とそれが正しいとの信念及びねばりの交渉で結果を得た。

以上は開発での手順を誤った失敗例であるが、併せてリカバリーの例でもある。アメリカ人の合理的考え、柔軟性、誠意を知った。あきらめないで最後まで頑張る大切さも学んだ。若き日に、窮すれば通ずるであった。

備えあれば・・・

氏名	岡田 光豊
卒年	昭和 41 年卒

グラッと来た。2012 年 4 月 17 日深夜 12 時である。砂利道を走るトラックに乗っているような上下動がしばらく続いたので少々気味が悪い。しかし、これくらいの揺れは東京でも時々経験するので、気を取り直してパソコン



に向かっていくと、館内アナウンスがホテルロビーに集合せよとのこと。緊急避難だ。パソコンをバッグに詰め込み、ロビーに降りると多くの宿泊客が集まっていた。寝間着姿のままの者



もいる。何台かの小型バスが年配者などを高台の別のホテルに移送しているところだった。ここは、チリのバルパライソ、海岸のホテルである。ここから 42 km の沖合、深さ 37 km で、マグニチュード 6.7 の地震が発生したとのこと。筆者は海上人命安全条約などの基準に適合しないサブスタンダード船を撲滅するための戦略会議を主宰して、各国政府代表らとともにこのホテルに滞在していたが、会議のホストであるチリ海軍は、国家非常事態局とともに津波警報を担当しているとのこと。海軍の見慣れた友人たちが宿泊客の誘導に当たっていた。

高台のホテルへの道路には、海拔を表示するポストが要所要所に建てられている。さすが地震・津波国だ。坂道を登りながら、津波はまだか、と沖合を見やるが、海面はただ黒いばかり。高台のホテルの会議室には、多くの毛布のほか、サンドイッチ、チョコレート、チリワイン、ウイスキー・・・などがどんどん運び込まれてくる。この手早い対応には感心させられた。

結局、津波は来ず、夜食を頂きながら 2 時間ほど過ごしたところで避難解除となり、海岸のホテルへ戻った次第。

それにしても、チリ側の流れるような避難誘導と対応の速さに脱帽した。チリは、過去に多くの津波を経験し、2010 年には、マグニチュード 8.8、2012 年 3 月にも 7.1 の地震に

見舞われ多くの被害が出ていることを後で知った次第である。経験の蓄積をベースにした知恵が生きていた。



## 体験的中国事情（2000～2013年）

氏名	大橋 清義
卒年	昭和46年卒

20歳代、私はよもや中国で働くことになるとは夢にも考えていませんでした。

2011年後半以降穏やかな成長軌道に入ったかに見えますが、2001年～2010年目覚ましい経済成長を遂げた約10年、上海の隣町 中国江蘇省昆山市で働く機会を得ました。多くの方が中国を訪れ様々な体験をされていることと思います。

東西南北に広がる広大な国土/民族&人口/多様な気候・文化・風土をもった大国中国は一言で表現することができない国です。上海と蘇州の中間地域に10年滞在し見聞き/体験したことを寸評すると以下ようになります。

- ・ 交通信号は参考
- ・ 国中いたるところゴミ箱（高級車ベンツの窓からマックの袋が捨てられる）・痰ツボ（空気汚染も一因？私も赴任後2年間は痰がよくでた、鼻毛の成長も早い）。
- ・ 並んで順番を待つ習慣がない（多分行儀よく順番を待っていたら食べることができない時代が過去長かったせいかな？）。
- ・ 周囲に迷惑にならない行動が何か？有識者階級でも理解しない、できない。例えば大勢の人の中でも大声で話をする。携帯電話は最悪。
- ・ 物づくり・書類づくりは大ざっぱ（良いものをつくろう／分かりやすくしようとしなない）。
- ・ 会議が活発な時はたいがい脱線している（空中戦が得意／言いつばなし）。
- ・ 血縁&地縁が濃厚。血縁が無くとも個人的つながりは濃厚（会社を離れた後もつきあい、情報交換をする人たちが多い）。
- ・ 自責を認めない（黒も白と主張する。自分の非を認めたら命がなかった時代があった？）。
- ・ public accountability 稀有（例えば、道路工事の工事期間・完了時期明示無／列車遅れなど）。
- ・ 長いものには巻かれろ（高等教育を受けた階層でも、上位者に？意見具申しない）。
- ・ 見栄っ張り。お金持ちは価値とは別に時計／車など高級 brand を身に着け、見せびらかし、優越感をもつ。
- ・ 輸入品崇拜

### 生活（衣食住）編；

- ・ 腹いっぱい食べられるようになったのは2000年？以降。
- ・ 2000年以前は一般家庭にトイレ／シャワーがなかった（冬はお風呂に入る機会が少な

かった、洗髪しないため臭いがした)。

- ・女性がおしゃれになった (鬘ゆい⇒ショート ヘアー/髪染/化粧、服装：私服の女性従業員は一瞬誰だか分からない)。
- ・個人用乗用車 (弊社従業員自家用車保有；2000年 1人、現在 80人)。
- ・高速道路&高速鉄道整備 (1995年上海虹橋空港⇒昆山市、車で3時間⇒40分に短縮)。
- ・住宅仕様の高級化、高価格化 (一般の人には手が届かない、普通の収入では購入難しい⇒社会問題化)。
- ・Internet&携帯 tel. (10億超) 普及率高い。

### その他；

- ・識字率高い (優秀な国民)。
- ・独立志向をもち、起業する人がいる。優秀な人ほどこの傾向にある。当社中国法人では18年間で優秀な人は退職し起業した (意中の従業員の退職は人生最大のショックでした)。
- ・計画、FSを入念にしないで実行する。失敗もあるが、当りも多い？お店が頻繁に変わる。
- ・金儲けに熱心 (さまざまなものに投資、cashは信用しない)。
- ・人口 bonus はそろそろ終焉。一人っ子政策実施 35年？人為的に作られた少子高齢化が超高速で進行し、国力・経済が衰退に向かう。  
一人っ子 (33歳以下) 世代は、不一人っ子世代と人種が異なる (与えられた世代)。  
一人っ子は両親+2組の祖父母に物心両面で支えられ育ちます。  
中流家庭以上では一般的に、食べ物は美味しいものを食べきれないほど与えられます。  
結婚に際して、親/祖父母が住居/乗用車/結婚式費用など全て用意し与えることが普通になっています。また親の義務となっているようです。  
かような環境で育った一人っ子世代のなかには、給与を貯蓄しないばかりか、2週間くらいで使ってしまう、親からお金をもらう人もいます。
- ・文化大革命世代 (50歳以上)、自由に教育が受けられた世代 (48歳以下)  
中国民営企業を牽引している年代 (現在年齢 35~48歳のゾーン)、この世代が指導者として活躍する間中国はそこそこやれる。しかしその後は？
- ・国家形態 (共産党一党政治体制) は強み弱みを併せ持つ。
- ・華僑に代表される、世界中どこにでも住み根を張る気質&human network。

### 観光ガイドブックに紹介されていない、中国街歩き；

観光地で日本人目当ての物売りを回避する法 (苦労の末編み出した)；

- ・観光地を訪れる日本人は高価で買ってくれる最上級顧客。何故か日本人とすぐ分かるようで、片言の日本語で売子が寄ってきてしつこく物売りをする。

- ・中国人が好きでよく食べているひまわりの種（瓜子）を手を使わず歯だけ使って食べ、殻を道に吐き出す（エチケット違反ですが）と決して日本人とは思われないので売子が寄ってこない。効果抜群。但し習熟が必要。

値切交渉；

- ・言い値の半値八掛け（40%）程度で買えることが普通。20%で切り返しゴチャゴチャ言ったら立ち去る。追ってくるなら脈あり、追ってこなければ安すぎ不成立。

列車切符購入&乗車法；

- ・ダフ屋防止⇒身分証明書（外国人は **passport**）を提示し、番号&氏名が記載された切符を購入。検札で他人名義の切符所持が分かると、次の停車駅で降ろされてしまいます。
- ・切符購入が難しい。1〜2 時間待ちは普通（1〜2 時間後の切符しか買えない）。
- ・駅には遅くも出発 25 分くらい前に着かなければ乗れない。security check 通過後待合室で待ち、列車到着 10 分前に改札が開き指定の **platform** へ移動し乗車。
- ・日本のようにスイカで入場、来た電車に飛び乗ることは不可能です。

尖閣領有権・大気汚染と飛散 何かと話題の多い日中関係です。

- ・個人的には 1960 年〜70 年代前半日本、2000 年〜2010 年中国の高度成長を 2 回も体験できたことは貴重な経験と思っています。
- ・中国でも都市部の生活は大分よくなっていますが、地方では 1950〜60 年代の日本が沢山あります。成長（変化）の過程はどこでも同じ。しかし良くなる速度は加速しています。

問題・課題は今後もありますが、同じ人間です。理解しあえると確信しています。

## 知恵とは幸せに生きるため

氏名	三谷 義人
卒年	昭和 45 年卒

知恵とは何か、どういういきさつで生まれるのか、なぜ必要かをこの年になってこの機会が初めて考えさせてくれることとなった。思い出すのは、私の伯母の名前は智恵野だったこと、この人は非常に頭のいい人だと言いつけられていたが同時に近寄りたがい人だった、しかし賢明というより非常にしきたりに忠実で厳しい性格だったのが智恵野さんだったと思う。知恵とは、知識を恵みに変える営みですと言われれば、それは工学そのものではないかと思った。ところが自分は造船工学を学んだのに一隻の船も作った経験がない。とすれば、知恵について語る資格もないのですが、幸い計測学を学んだ最近ではなんとなくそれについて語れる経験を持たされたと思っています。なぜなら計測学とは計測科学という知識とその応用つまり恵みに変えることと定義されたからです。

ところが恵みとは何かと聞かれればまたその返事に苦労します。和辞には、それは天恵、慈悲、恩恵、慈善、好意と訳されていて全く宗教的な意味合いが強くなってしまふ。和英辞書には、何か快適で幸福感を与えるものとあつて、少しわかりやすくなる。というのも最初の印象は、何か役に立つもの、裕福さ、すなわち富を持たすもの、したがって工学で作り出されるものが恵みだと思ったからです。

これは私が団塊世代に属するからでしょうか。「ヤホー」によれば「この世代は日本の経済成長を支えてきた一方で、学生運動でやりたい放題やたくせに年功序列や終身雇用の恩恵を思う存分受けたあげくに日本の社会保障費を肥大化させ、現世代の資産を食いつぶしている。しかし日本の第二次産業の技術者として優秀な技能を持った人もおり、今では有望な消費者集団である」と。情報技術の花、ビルゲイツそしてスティーブジョブズともに1955年生まれだから、モノつくりの団塊世代の役目はもう終わったでしょうか。そういえば1970年代から知識集約型の産業の将来性が指摘されはじめました。ちょうど私がドイツに留学した1973年に出会った日本電信電話公社(当時)の技術者が通信情報のアナログーデジタル変換の研修に来ていて聞き、感心しました。ミュンヘンではレーザー技術の展示会がありました。ちょうどホログラフィーが出てきたころでしょうか。私は、国大の修士の時コロンビア大帰りの板垣先生のもとでアナログ信号を使って亀裂先端の K 値一定制御の疲労破壊試験をやらせて

もらった後、東大の精密機械工学の宮本研でお世話になり、また運よく、DAAD の奨学金をもらって、ストットガルト大の理論応用物理研究所で連続分布転移論の勉強をクレナー先生のもとでしましたので、むしろ知識の世界から抜け出さず恵みとはかけ離れていったのかもしれませんが。しかし一方、日本から離れて異国の地に突然住むことになって、自分の存在そのものが脅かされたという気になり、その結果不思議なことに自分の存在そのもの、つまり「我」を主張する必要性を自覚することになりました。その頃勿論とびぬけた研究をすることが近道だったのですが、それは実現せず、むしろ自分の価値観が変化していきまして、というより社会的に公認された価値観そのものが、自分のそれとは関係なく存在していた感じです。それはどうも日本という社会に特有な価値観で、日本にいるときは、人はそれにどう対峙するかというのが重大な社会的責務だったと思えます(1970年代)。文部省(当時)が「期待される人間像」を発表したのは私が高校三年の時だった(1966年)と思えますが、その状況を良く説明してくれる一例ではないでしょうか。ところがその外の社会に入ると、むしろ各人の存在価値は各人が責任をもって社会に提示していくことが必要だと思われてきたのです。この過程は、和辻哲郎の「鎖国」に書いてあった感覚を身をもって体験している感じでしたが、かなり急激な変化でした。そんな葛藤をしながら二年半の滞独を終え帰国後、とにもかくにも宮本先生のおかげで論文を終えて、すぐにメキシコの大学(IPN)で教鞭をとることになり、結局また別の価値観の世界に移り、生活は一変したわけですが、これもドイツでの体験がなかったら、かなり難しい選択だったように今では思われます。そんな経緯で私は典型的な団塊世代の人間でありながら、それに全然あてはまらない人種になったのです。

それでも6年間の横浜(弘明寺、南太田、磯子)での学生時代を懐かしく思い出します。当時(18-24歳の青春期)は、知恵はなくとも「末は博士か大臣か」という夢があった時期だったからでしょう。時折集まる同期会では、時間と空間をある程度共有した人々と一緒にいると、なんとなく気持ちが落ち着くからでしょうか。しかし私にはもう共通する話は学生時代の思い出話しかありません。皆さんは船に関する仕事をされ、私は、物理、金属材料、塑性加工、表面処理、そして化学計測と渡り歩いた

ので嘗ての友とは仕事上なら共有できる話題がないのです。日常的付き合いもなく、いさかもなく、仕事もまったく関係なしとなれば、日本に帰るたびに、浦島太郎か小野寺少尉みたいに感じられるでしょう。幸い情報技術の進歩で、衛星中継あり、電子メール、最近では Facebook, Twitter とあり、むしろ物理的に世間から隔離するのは難しい状態です。お蔭様で、友人に恵まれ、むしろ普段離れているので、時々会おうと意識して会っています。たとえば、2009年には、同期生加戸、庄司両君のおかげで、恩師板垣先生と35年ぶりにお会いすることが出来ました。彼が信頼性工学の骨格を作られた功績で国土交通大臣賞を取られた直後だったのです。さすがに私の恩師はすごいと感嘆し、彼こそが私のまねることのできなかつた智恵の泉ではなかったかと思えます。昔「人間万事塞翁が馬」ということを良く聞きましたが、これも人間の智恵といえるでしょうか。

数年前には、幸運かつ偶然にもメキシコの田舎町ケレタロで横浜国大の造船の先輩の弟さんに会うという出来事があり、会報に寄稿するよう誘われその気になって書いたのを思い出します。今度は庄司さんに誘われ、編集者の趣旨に合うような話を書ける歳になったのではないかと思込んで書いています。



板垣先生宅にて（左から本人、庄司君、板垣先生、加戸君、板垣夫人）

ところで、実に面白いことに、前述した価値観を共有するか否かの点で話が計測の話との類似性がみえてくるのです。そもそも、価値観を共有するとは同一の物差しを使って物事を測っている、つまり比較して評価しているということです。日本で使っている物差しがメキシコで使っているものと異なれば、これは話が合いません。計測の世界では、物理量、化学量、そして最近では、生物量、いずれにせよ、定期的にそれぞれの物差しを比較して互換性を確認し、各国で行う計測が世界中のどこの国にも認証される仕組みを作り、これを国際度量衡委員会がメートル

条約のもと 1875 年来堅持発展させています。これは最近の自由貿易の促進や世界経済の推進に大きな意味を持ってきました。通貨の世界では今では米ドルを基準に為替レートが決まるのと同じです。ですから同じ物差しを持った人たちとは非常に簡単に理解し合えることでも、少しでも違う物差しを持っている人たちと理解し合うのは非常に難しいということに気付かれると思います。

例えば編集者は日本の状況を記述するのに“閉塞感”ということを書かれました。これを理解するにはどの物差しが使われたのかを知る必要があります。それはかなり昔から必ずしも明確なものではないけれど、国民の多くは誰もそれを常識と考え、それを使うと、日本は常に危機感にあふれた状況だったようにおもわれます。つまり日本人は常に熱くなったフライパンの上の豆のようだと思っています、言い換えれば、日本で使う温度標準は他国のそれより低温バイアスがあるようなものです。すると実質温度が他国のそれより高いことになります。ただし誰もそのフライパンから出ようとしないうち、別の熱くないフライパンがあると考えない、ないしは考えること自体不見識であると思われる。今フライパンを箱あるいは空間に置き換えると、閉塞感を比較するのに適しているでしょうか。立方形だと、各辺は何で作ればよいでしょうか；経済—政治—技術といえ少しは見識があると思われるでしょうか、それとも家族—社会—宗教とすればまた違った次元の空間ができます。

人間関係もまた例外にあらず。昔は人権ということあまり深刻に考えなかったけれど、これを理解する早道は、各人それぞれ違う物差しを持っているということを前提にして、それをまず理解する努力をすることだと思います。それに成功し、それを尊重すれば、お互いの立場を考えながら話すことができ、その方が早く理解が得られ物事がうまくいくような気になってきませんか。今更この年になってからはちょっと遅すぎた感があります。ただ、若い人たちにはいい機会だと思うのですが。人権を尊重することは即各々の物差しをまず認めて、それをもとに話し合い、議論し、できれば共通の結論に至ることができるという筋書きができそうではありませんか。それは物差しを変えるのではなく、つまり各人の価値観を尊重しつつ共通の恵みを見つける努力をするということになりませんか。

そもそも「日本人は」といういい方自体はそれぞれの価値観の平均値を使っているのですが、日本の平均値はかなり偏差値が小さいのでかなり有効な表現ですが、諸外国の平均値は、偏差値が大きすぎてあまり意味のないもののように思われてきます。とはいえ、共通の恵みを見つけることを「富を共有



する」とすれば、日本人的に考えると共有できる富が見つけれられるはずですが、これも必ずしも容易ではない話です。そもそも前述の箱の定義が違えば勿論富の定義も変わるでしょう。そんなわけで、人種など複雑な構成になっている国では、一番定義し易く誰にでも共有できる富は「金」であり、あまり深く考えなくてもいいと理解しているように思われます。そうすれば経済、政治、技術すべて金を作るものでなければ意味がなく、家族、社会、宗教もそれに貢献するようになってきていると思われるのですが。それに反して、もう一つの箱から出きれないという感じの国では、そう簡単ではないようです。日本でも、最近では国内総生産ないしは一人当たりのそれは必ずしも共有できる「富」ではなく「幸福度」が測られるべきだといわれているようですが、これは箱を変えてみようということでしょうか。それとも新しい箱を定義してみようということでしょうか。いずれにしても国全体で決められる一義的な箱があればいいですが、それが難しければ、むしろ各人各様の箱があつていいという感じにしておけば楽になるのではありませんか。これが多様性社会ということでしょうか。

日本の最近の政治にはそれが反映されて、かなりの数の政党が、大小含めありますね。経済の世界でもG8をはじめ、G20、そして今では自由貿易圏内か外と話題には欠けません。技術の世界では激しい革新と市場開拓競争が続いています。日本はGNP世界第3位(個人GNP第17位)、特許申請数第3位、申請商標第7位、そしてG8の重鎮となりましたからすごい変革です。そういえば1973年に出たTimesの表紙に日本の首相がテレビを担いで地球儀の上をあるいていて、輸出に尽力しているという風刺画が掲載され、いささか政治家が商売に介入するのは滑稽と揶揄された時がありましたが、今ではこれは当たり前になりました。その時US\$1ドルは¥360円、それが今では¥90円、つまり日本の経済力はこの40年で4倍になったのです。それなのにあの希望に満ちた20代前半は今や閉塞感におびやかされる60代です、と言ったら若い世代に怒られるのではありませんか。

思い出せば、大学紛争の時には産学協同には否定的だった議論があつたのに比べ、今では実用化される研究が重視され、つまり工学が経済に重要な時代となりました。結局共有できる富は工学ないしは産業工学から生まれるからでしょうか。考えてみると工学はいろいろな形で時代にあつた「富」を作っていたのではないのでしょうか。戦前戦中を知らない我々は、工学が日本の軍事的成長には欠かせないものだったこと。その力で地域的戦略が作られたこと。そして財閥がそれに関与していたと教えられました。

幸い今は経済的戦略が優先していますから軍事はあまり話題になりませんが、つまるところは、財力がなければ経済競争に勝てない、それにはやはり地域的経済戦略も必要になってくる訳です。なんとなく似たような状況に見えてきませんか。これに領土問題が再び浮上してくるとなると、またいっそう似通った状況ではありませんか。

そうなると、年齢あるいは世代によっても価値観が、同じ箱の中にいながら、違っているということは素晴らしいことだと思いませんか。自分なりに思い出してみると、若いころには親の言うことは必ずしも理解していなかったけれど、親の言うことだから受け入れた。今親として子供を見ると自分の気持ちをわからせることがいかに難しいか実感しています。ですから、最近では、世代間の違いはお互い完全に理解することはできなくて、ただ受け入れることができるかできないかが問題であると思うようになりました。そのための条件をお互いで決めればいわけですが、結局それは人と人、社会と社会、国と国いずれの状況でも行われる一種の利害関係を法律、取決め、条約等々のもとに話し合いで決めるということでしょうか。それができないと、時には力で決めようとしてしまい、いじめ、暴力そして戦争となってくるのでしょうか。ここで重要なのが智慧ではありませんか。

標準の世界ではその条件を決める過程は、まず国家標準の比較試験を行います。その結果から、各国の標準値の互換性をその標準値に付帯する不確かさの大きさをもって「同一度合」として国際的に承認された各国の「校正及び計測能力表」(<http://www.bipm.org/kcdb>)に登録されています。

面白いことに、各国の「校正及び計測能力表」に採用されている数を比較すると、各国の経済指標とほぼ合致します。また計測が我々の生活に深くかかわっていることから、電気、機械、物理、化学、生物のあらゆる領域で国際的な「同一度合」を決める比較試験が行われ、登録された総数は25494(物理計測16234、化学計測5360)です。ちなみに日本は1066(643, 423)メキシコは606(307, 299)の計測能力を登録しています。

メキシコの経済はといえば、GNP14位、一人当たりのGNPは63位、特許申請数14位、商標登録13位となっていますから、閉塞感はかなり大きいはずですが、ここは例の価値基準の問題になってきて、メキシコの閉塞度標準は日本のそれに比べ下方バイアスになっているようです。

どうしてそうなのかは歴史学者、社会学者そして教育学者に任せ、どうすべきかは、政治家と教育者に任せ、技術者にはどんどん新製品を開発してもらい、外交官や経営者にそれを売り込んでもらって富

を作り出す。さらに医者は政治家と一緒にあって人の健康を守る。宗教家には精神の健康に寄与してもらい、しかし最終的には各個人を健全に育成する条件を教育者に育んでもらい、家庭を基礎にした価値標準を確立する。となると老いた私の出番はありませんね。もっばら、ほかのことを忘れ、写真にみられるように老妻と一緒に孫をかわいがっている時間を大切にすることを楽しめる智恵が出来ました。

もし、卒業生の皆様や現役の学生の皆様でメキシコに関する質問などありましたら、是非ご連絡ください。



孫とともに



家族とともに

## 中 国

氏 名	後藤 哲夫
卒 年	昭和 39 年卒業

十数年前中国広州造船所とつきあったことがありました。当時を振り返りながら記述してみます。当時中国はまだこれから発展しようとするところで、日本の終戦後の状況に相当すると思えます。

香港から広州までは飛行機で約 30 分と近く、フランスの租界地の影響もあり中国の中では西洋化が進んでいる都市の一つでした。

当時外国人が泊まるホテルは旧租界地にあり、堀に囲まれた中には公園、アメリカ領事館、レストラン、薬局など、また珠江(Perl River と称し河口は香港に通じ、小型貨物船が航行できます)に面し、市街との連絡は石橋を渡って町と通じていました。

白雲国際空港からは高速道路の支線がホテル玄関まで直接引き込まれ、北朝鮮の金正日も宿泊したこともあります。

堀を一步出ると市場があり幅約 4 間、直線で 200 メートルぐらいの道路両側、そこには生きた蛇・虫・兎・鶏・鶩・鳩・魚・野菜・乾物・・・など雑多に店が連なり、賑わいを見せていました。卵を買うにはいちいち太陽にすかして買っている人や、偽札が横行しているので多くの人手を渡り歩いたよれよれで隅が掛けている古いお札が、それだけ多くの人々のチェックをくぐり抜けた証拠として信用されます。新しいお札は信頼されません。この辺日本人の感覚とは違います。

中国人から聞いた話ですが、中国では人民が腹一杯食べられれば国内は平穏無事であると、また冗談混じりですが飛んでいるものは飛行機、四つ足のものは机以外全て食べてしまうとか。それだけ食に掛ける思いのすさまじさを感じます。

冷たい食べ物は口にしません。レストランでは生きている鳥・魚・・・を指示しその場で料理してもらいます。

朝方ホテルから造船所に向かう道路の両脇には大勢の出稼ぎ農民工が 5~6 人一組で職探しのプラカードを掲げてたむろし、日雇いの職を探していました。道路はこれから舗装するのでしょうか、雨が降るとどろんこの水たまりとなり、それをよけて右へ左へと横揺れしながらくねくねと車は走行してゆきました。

造船所は珠江に面し、入口付近には造船所を監視するのでしょうか中国共産党の派出所がありました。以前中国向けに作った船にも中国共産党員の部屋があったことを思い出します。市内観光の女子ガイドは公然と共産党への批判を外国人の我々に話をします。

造船所構内は広いメイン道路とやや狭い通路が縦横に走っています。スローガンの多い中国では日本からの技術指導もあり、工場壁一面に大きな「安全第一」「安全五原則」の掲示が目につきます。建造中の船に行くにはグラグラと今にも折れそうなタラップを上がったものです。品質管理ではハッチのパッキンの寸法を測って何ミリ多い少ないとクレームをつけたりもします。係員は上から言われたことを実直に作業しているのですが本質がわかっていないようです。船内は安全通路がほとんど確保されず、キャプタイヤや電線が垂れ下がり、また安全通路を横切り歩くのがようやくです。

建造工程は有るのですが細かくは日々管理されていないようで、日本の常識では進水は 1 ヶ月ぐらい遅れるのではないかと思っていると一週間ぐらいでその遅れの工程を取り戻してしまいます。

イベントに合わせて工程を調整し、報奨金でモチベーションを高めての突貫処理するのは驚きです。

設計員は多数おり皆若く意欲的です。中国人の特徴でしょうか交渉では相手かまわず少人数だろうが大勢だろうがお構いなしに大きな声で打ち合わせします。そのほかの交渉ではネゴ担当者の後で大物が指図しているようで、クレームをつけていくらかでもお金を取ろうとしている様子もうかがえます。交渉術は長けており通常は3段階ぐらいに着地点を用意してから掛からないと良いようにされています。

工員の昼食は洗面器のような大きなお椀に盛ったご飯に汁をかけ、おかずを乗せて昼休みには構内歩きながら食べていました。

その後十数年経った今、広州には広州タワーや地下鉄も走り、飛行場も大きく新しくなったと聞いています。

さて、中国は二十一世紀になり毎年10%前後の経済成長を成し遂げ発展してきたことは驚きです。世界の船舶建造量で2010年には日本は第三位、中国は第一位になりました。GDPは遂に日本を抜き世界第二位になりました。TVで見る限り市街地の様子は日本と遜色ないように見受けられます。日本との貿易額もお互い1~3位の間柄になりました。日本が4~50年掛けて成し遂げたことを10年余りで成し遂げたことでかなり社会的歪みや問題点が出てきているようです。

経済成長を最優先してきた中国では、お金こそがすべてという風潮が蔓延するようになってしまいました。かつてお互いに助け合ってきた社会は、目の前に起きた人の不幸を見て見ぬふりをして通り過ぎる社会へと変質してしまいました。

過去10年間で国民の生活は大きく改善しましたが、一方で所得配分の不均衡は加速し、ジニ係数も一般的に暴動が起きる警戒ラインとされる0.4を超えました。貧富の格差・地域の所得格差(東部、中部と西部)、業種の所得格差などが拡大しています。

都市と農村の格差(約3倍と言われている)を是正するため都市と農村の一体化を目指さなければ、成長の前提となる社会の安定を維持できず、毎年各地で多くの暴動が発生しています。農業は近代化が遅れ現金収入を稼げず、農村は衛生や公共サービス、社会保障が立ち遅れ、農民は困窮しています。

国民生活に多大な影響を及ぼす巨大企業がすべて国有企業で、またその傘下に多くの子企業を抱えています。その工場からの汚染された工業水や、化学肥料、農薬によって、河川、湖及び近海に深刻な環境汚染が起きています。重金属によって土壌汚染も起き、大気汚染も深刻な状況であり光化学スモッグも発生しています。

高い出生率を前提とした「一人っ子政策」が高齢化や労働力不足を引き起こし、「若者社会」から「高齢社会」へと、中国はわずか20年足らずで西側が数十年さらには100年かけた「高齢化」への道をまっしぐらに進んでいます。労働力人口が減少し、15~64歳の労働力人口が2011年に遂にマイナス成長となりました。高齢化進行によってもたらされた労働力の減少により、中国が有していた労働コストの優位性はなくなり、都市化の進展などから安価な労働力の供給が細り、かつ市場の開放や民主化が進まないために国内経済の高度化が停滞に終わる可能性も指摘されています。

未富先老「豊かにならぬうちに高齢化社会となる」が言われる所以である。高齢化の加速は経済や社会にとって大きな圧力になると思われます。

その他の問題点としては言論の統制・知的財産の軽視・役人の汚職・恣意的な法の解釈(司法の独立性が確保されてない)・民族問題(チベット・ウイグル・モンゴル人に対する弾圧)・土地の砂漠化・食品の安全性・・・など解決すべき課題が山積しています。

その中で残念なことに昨年9月尖閣諸島の国有化を巡りお互いに険悪な関係になってしまいました。

中国は領土に関して執着心が強く、また周辺海域に石油資源が埋蔵されている可能性が指摘されたこともあり、中国政府は核心的利益を損なったとの理由で日本に猛反撃を仕掛けてきました。

今のところお互い落としどころが見えず解決には時間が掛かりそうです。

中国と日本は何千年の長い付き合いがあり、また隣同士で引っ越し出来ない切っても切れない間柄であり、これからもお互いに話し合いで妥協点を見出しつつ、穏やかな Win-Win の関係を維持して行きたいものです。

以上



## 中国・海南島便り

氏名	内藤 力
卒年	昭和 50 年卒

中国・海南島。中国大陸南端にぶら下がる大きな島で、近年政府の観光都市化宣言に伴い積極的に観光産業、リゾート開発が進んでいて別名「中国のハワイ」とも呼ばれている。面積は日本の九州とほぼ同じぐらいあり、南部の三亜市には本物のハワイと同様の高級リゾートホテルが林立し、その周りにはゴルフ場も沢山ある。

リゾート開発はその三亜にとどまらず、省都の海口郊外をはじめとして島中いたるところで別荘地開発が行われており、いったい誰がこんなに沢山の別荘を買うのか、そのまま売れずにゴーストタウンになるのではないかと心配になるぐらいである。

私は 2011 年 10 月からこの島の北西部にある洋浦 (Yangpu : ヤンプー) という人口約 8 万人の小さな町に滞在し、ほぼ毎週の日曜日にゴルフをして過ごしている。省都近くの海口美蘭国際空港から約 150 km、高速道路使っても 2 時間弱かかるこんな辺鄙なところでも高級別荘地開発が行われており、私の滞在に合わせたようにその別荘地内のゴルフ場もオープンした。

メキシコやアメリカでも経験したが、ゴルフ場の周りに一戸建ての別荘が並んでいるもので、ゴルフ場はその別荘を売るための餌のようなものであるらしい。我々がプレーをしている横を別荘購入希望者と思われる連中を乗せたカートが走っていくところを見ることがたまにある。別荘はまだ建築中が大半なのにゴルフ場が先にオープンして宣伝役を果たしているようであるが、面白いのは中国的というか何というか、ゴルフ場の営業がまだ正式に認可されていないらしいということである。我々はゴルフ場が販売している一年間で使い切らなくては残っても無駄になるプリペイドカードを買ってプレーしているのであるが、これまでに 2 回突如営業停止ということがあった。ゴルフ場に電話しても誰も出ず当然予約もできない。最初はコース全面のメンテのためという話が聞こえてきたが、どうやら役所の検査が入るということで営業していない振りをするためだったようである。というのは、我々の仲間が打放しの練習場で、昨日プレーしてきたという客に会ったという。どうやったら予約がとれるのか聞いたが教えてもらえなかったということであった。後になってゴルフ場から携帯メールで営業停止期間の分はカードの有効期限を延長します、という連絡も来たが、開発者とお役所の間がどういう結びつきになっているか、なんとなく想像できる、これが中国の実情だと。



### 写真説明：

洋浦の街中から車で 15 分のところにある古塩田ゴルフ場。バックに建設中の別荘が見える。(中央筆者)

8 時に宿舎を出て、8 時半スタート、18 ホール通しで回って 12 時には終わって帰れるので、週休 1 日でもあと半日休める。

さて、私は当然ながらここ洋浦にゴルフをするために来ているのではない。月曜から土曜まで朝 8 時から夕方 6 時まで仕事をし、週一日だけの休みにゴルフに行くのである。

仕事は洋浦経済開発区に LNG 貯蔵・出荷基地を建設するプロジェクトを請け負った、日本・台湾・中国の 3 社国際コンソーシアムのプロジェクトマネージャーであり、お客様の目の前で厳しい要求にこたえながら毎日現場と宿舎を往復している。

プロジェクトの内容を少し紹介すると、LNG 基地全体の設計と 2 基の LNG タンクの建設と試運転が主業務で、タンク以外のプラント設備の調達と建設はお客様が別発注で実施する。契約工期は約 3 年であるが 3 ヶ月の短縮を目標としており、幸いなことにタンクの建設は今のところほぼオンスケジュールである。ただし、お客様側の

プラント設備の建設がやや遅れてきており、試運転は短縮工程計画通り開始できるか心配なところである。

中国でのこのようなプロジェクトの建設工事はその資格を持った業者でないと契約ができないため、建設工事だけは中国国内のパートナーが契約者で、全体の設計を含めたプロジェクト管理をコンソーシアムで受け持つ形になっている。その上で日本の会社がコンソーシアムリーダーとして責任をとるというもの。契約書、レター、打合覚、主要図書は中文・英文併記で正は中文と要求されている。台湾と中国のパートナーは問題ないが、お客様にはほとんど英語は通じず、我々日本人は私を含め中国語で仕事ができる人はほとんどいないので、如何にそこをうまくやるかが一つのカギとなる。契約書にはその辺の対応の一つとして、プロジェクトの組織内にコーディネーションマネジャーを置くことが要求されている。我々はここに中国と日本の社会と仕事の仕方を理解している中国語、英語、日本語が堪能な者（中国人）を充て、プロジェクトマネジャーや現場の建設工事責任者の補佐役として活躍してもらっている。



写真説明：

洋浦経済開発区にある、海南 LNG 基地建設現場。建設中の 2 基の LNG タンクが見える。このまま真っ直ぐ西に海を渡るとベトナムに至る。空は青い。

この日（2013 年 2 月 7 日）の最高気温は 33℃だった。

洋浦はまだ田舎の小さな町で、外国人が泊まれるようなホテルは 2 つだけ。つい最近やっと一つのホテルに日本食レストランがオープンしたが、日本関連企業も店も日本政府関係の出先もなにもないところで、そのおかげか尖閣問題で揺れた昨年秋にも対日デモも暴動も何もなかった。残念なのはその日本食レストランの出す日本料理が二度と食べたくないと思うほどひどい味で、これでは中国人も食べないのではないかと思うほどのものであること。ほとんど毎日毎食中華で、時々さっぱりとそばかうどんでも、と思ってもそれがかなわない。自分で料理すれば、というかもしれないが食材が手に入らないので、一時帰国時に少し持ち帰ったものがなくなればお終い。本気になれば日本からは無理でも上海から食材を送ってもらおう手がないではないが。

洋浦に来て驚いたことの一つは、やたらに爆竹と花火を打ち上げること。風水のような占いがあって、店のオープンとか何かの行事に際して、開始する時間がそれにより決まるらしく、昼間はもちろん、夜中でも朝早くでもバチバチ、ドカドカと花火が開始される。爆竹は 10 m ぐらいの長さで 1 分ぐらいは鳴り続くもので、打ち上げ花火も直径 5 cm 高さ 50 cm ぐらいの筒を 60～70 本束ねて連続で打ち上げるもの。しかも街中の歩道でやるので、ある時は 16 階にある私の部屋の前で花火がさく裂し、びっくりして夜中に飛び起きたこともあった。

そういえば、このプロジェクトの起工式も午前中の 11 時 12 分開始、杭工事の開始も朝 7 時 8 分だとか中途半端な時間の指定があり、普段時間を守らない人たちがこういう儀式開始の時間はきっちり厳守して、開始とともに爆竹、花火打ち上げをやった記憶がある。



写真説明：  
洋浦の街中で夜打ち上げられる花  
火（ホテルの16階自室より）

最後にひとつ洋浦の良いところを挙げれば、北京や上海に比べたら断然空気がきれいで、晴れれば青空がくっきり澄んで見えることか。それでもあちこちにそんなに建てて人が入るの？というくらいアパートが建設されていき、車の数も当初来た頃よりは明らかに増えてきており、そのうちいつかここも渋滞と大気汚染に見舞われてしまうのかと心配になる。早く汚染防止の技術導入や規制が実施され、ここもダメかということにならないことを祈る。海南島は亜熱帯に属し冬でも暖かいので、中国の北部のほうの金持やロシア人が別荘を買っていると聞く。洋浦の別荘の値段でも日本円で5,000万円以上することを考えると、中国人の金持がいかにも多くなっているかがわかる気がする。私個人としては中国のハワイは、本物のハワイと違って湿度が高くさわやかさがなく、海のきれいさがイマイチなこと、などを考えると空気がきれいなうちにプロジェクトを完成させて、うまくいけばゴルフの腕も上げて帰ることにしようと思っている。

## 「所変われば・・・・」

氏名	園田 義朗
卒年	昭和 36 年卒

親指と人差し指で丸をつくるサインは「OK」サインとして一般に通用しているが、ブラジルでは卑猥なことを意味するダーティサインである。だから妙齢の女性が無邪気にこの「OK」サインをするのを見ると、今でもついギョッとしてしまう。

所変われば何とやらで、国家の体制も違う、民族もまちまち、人種も色々、宗教も違う、となればそこに誤解や敵意が生まれるのもやむを得ないのであろうか。体制の異なる国家間では衝突が起き、異なる民族の間では殺し合いも起こる、人種の違いは差別を生み出し、宗教の違いは戦争にもなる等々、大なり小なり世界の紛争、テロ、混乱のきっかけはこれらの要素が所によって違うことがきっかけとなるか又は原因となっている。

その点単一民族、同一人種で宗教に寛容な日本は世界の中でも特異な国である。極言すれば金太郎飴の国だから口角泡を飛ばして議論しなくても阿吽の呼吸で通じ合うことが出来る腹芸の国であり、民族である。それかあらぬか日本ではお喋りは総じて軽く見られやすい。話は少しそれるが何か事故を起こしても日本ではきっちり総括をする前に先ず謝ってしまう。社長、役員、担当部長が記者会見の冒頭で先ず雁首を揃えて深々とお辞儀をして一件落着、メディアもその光景をカシャカシャと写真にとって後の原因追及には寛容であるが、このような光景は大抵の国や民族では見られない異様な光景だ。

複数の国と国境を接し、内外に多数の民族を抱え、異なる人種と宗教が混在する社会では、のっけに謝ってしまえば責任をとことん追求されてしまう。従って内容がつまびらかになるまでは **I am sorry** とは言っても **I apologize** とはなかなか言わない。ブラジルの女中は皿を落としてもご免なさいとは言わない、お皿を洗っていたら落ちて割れましたという。日本のように謝ってしまったら給料から皿の代金を差っ引かれたり、悪くすれば首になったりするから滅多なことでは謝ることをしないのである。

自分に非があるのに長々とあれこれ言い訳をするのは頂けないが、「済まん」の一言であとは一切弁明しない武士の習いも世界では通用しない、というかむしろ不気味に思われさえする。

1962年オランダに留学中の事だが、研究室の同僚に第二次世界大戦勃発でジャカルタから帰国の途中両親にはぐれてしまい、さんざん苦労してエジプトで再会出来たと、その間の出来事を聞かされたことがある。それについて君はどう思うか、という表情が彼の顔に出ていた。又ロンドンのパブで戦争中空軍のパイロットだったというイギリス人からは日本の戦争責任について問いただされたこともあった。語学にはある程度自信があったが、そのどちらの時もすぐには言葉が出ず後味の悪いことだったと今でも思い出す。アメリカ

の大学では「Debate」が頻繁に行われるし、2分間で自己PRをどこまでやれるか、なんという訓練もするとか。日本人の議論下手はどうも語学だけの問題ではないようである。

宗教や人種についてだが、どちらかという日本人は寛容である。無関心だとも云えるが比較の問題で偏見が少ないとも云えよう。韓国人や中国人についても昔はともかく、今では国境問題でいくら揉めても彼らを袋叩きにすることはしないし、する気がない。歴史上宗教や人種摩擦の根の深さを知る環境に無かったからだ。黒人もアメリカ、ブラジル、アフリカでは顔つきが違う。アメリカやブラジルでは長い時間をかけて教養のDNAが進化しているから表情に違いが出るのだ。それにしても数百年前に奴隷として拉致された彼らの子孫が今や相対的に裕福であるのに、アフリカの黒人は大多数が未だ貧困に喘いでいるのも皮肉なことではある。まさに「所変われば黒人も変わる」、である。

イスラム教もユダヤ教もキリスト教も皆根っこは同じであると聞いているが、イスラムの石打ち、むち打ちの刑は人道に反すると世界中から非難されても、何かというと銃をぶっ放すアメリカが人道に反すると叫ぶ人は少ない。ついこの間までブラジルでは妻の不倫相手を殺しても正当防衛とされていた。いや、そうしないと夫の沽券にかかわると云われていたらしい。日本でも間男は妻と重ねて切り刻んでも良い時代があったらしいが。こうなると正義、道義も「所変われば・・・」ということになるのであろうか

民族、人種、宗教を今更一つに統合することは出来ない。しかし国の国境を無くすことはやって出来ないことはあるまい。少なくとも垣根を低くすることは出来るだろう。経済や情報は既にボーダーレスになっているが、それが突出すると政治問題、国家間の紛争や混迷に発展する。EUの経済危機、アラブの紛争然り、ある意味で日中韓の領土問題も然りである。そもそも国益を守り発展させることが正義とされている限り、紛争の種には事欠かないし国連による協調にも限界がある。醒めた言い方をすれば国益とは縄張りであり、縄張り意識は動物本能であるので厄介だ。金太郎飴の日本も良いことではないが、せめて五目チャーハンぐらいに混然一体となれば世界ももっと住みよくなるだろうなどと茶化してみるがどうだろうか。ちなみにチャーハンはお生の大好物である。

以上は、1961年IHI石川島播磨重工入社以来、オランダデルフト工科大学留学、ロンドン駐在員を挟み3度の石川島ブラジル造船所勤務、退社後は海外造船協力センターのプロジェクトマネージャーとしてインドネシア海員養成学校の建設と、40年余りに亘る企業人生活の殆どを海外で過ごした者のささやかな感想である。



## 日本を外から見てみよう

氏名	鳥海 憲彦
卒年	昭和 50 年卒

短い期間ではありましたが、海外駐在を通じて種々貴重な経験をしました。そこで得た教訓とその背景について述べます。

【駐在場所】 マレーシア ジョホールバル

【駐在時期】 1984～1986

【業務内容】 現地政府との合弁造船所にて、修理船の工事担当。

### ● 海外駐在で得た教訓；

日本（人）は世界の中ではちょっと変わっている。（善し悪しは別にして）  
外国人と接するときは、このことを頭に入れて対応、行動するべし。

以下、上記結論に至った背景を述べますが、30年近く前のことで、又、短い駐在期間でもあり、限られた条件下での話であることをご了解ください。

### (1) 時間管理

修理船に限らず、工期というのは顧客との約束ですからよほどの理由がなければ遅延は許されません。

工事の途中では種々の事情により遅れることがあっても、あらゆる手を使って完工日を守るのが日本の常識です。ところが現地では、工期が迫る中ヤキモキしているのは日本人ばかりで、現地の作業者たちはノンビリと――。

又、帰国後、中東のヤードに約一ヶ月滞在する機会がありました。ホテルとヤードの往復用にタクシーをチャーターしましたが、この間、タクシーが時間通りに来たのは数日だけでした。

よく日本の電車が時刻表通りに来ることに感心した外国人の話を書きますが、「時間（工期）を守る」という点は日本人特有の生真面目さだと思います。

### (2) 以心伝心

修理船は受注するとスペックを入手し、事前に工事の準備をします。

このスペックの書類ですが、外国船と日本船主の船では量が大きく異なりました。

工事規模の大小もあり一概には言えませんが、外国船、それもオイルメジャーになるとA4で3cmほどの厚さですが、日本船は1cm以下がほとんどで少ない場合は数ページというのもありました。

何が違うのか？ 例えばバルブ修理の項で、日本船は、『バルブ開放点検、整備』とあります。

これではどう整備するのか不明で、現地の作業者には通じません。

これが外国船、それもオイルメジャーの船では『バルブ開放、ブラスト、腐食深さを計測、0mm以上は溶接補修、0mm以下はデブコン補修、補修後、パワーツールで下地処理、□□塗装2回塗り、塗装膜厚は $\Delta\mu$ 』となります。

「契約社会」と「以心伝心の社会」の違いかも知れませんが、スペックを見る限り、日本船の以心伝心型スペックは少数派だと感じました。

余談ですが、現地で自家用車を年次点検に出しました。ディーラーの担当者曰く「何を点検しますか？」と。

### (3) 宗教心

私の場合、宗教を意識するのは冠婚葬祭のときくらいですが、海外では日常生活の中にしっかり根付いています。私が駐在したマレーシアではモスリムが多かったのですが、毎週金曜の礼拝、年一回のラマダン（断食）は厳格に行われていました。もちろん、仕事よりも宗教が優先で、最初は違和感がありました。

世界各地で起きている紛争の多くは宗教に関係していますし、日本のように宗教に対して淡白な国は世界の中では少数派ではないでしょうか。（あくまでも一般論としてですが）

#### (4) 性善説

現地では、日本人社員は借り上げ住宅に纏まって居住していました。現地駐在中に住宅地内で2回、盗難事件が発生しました。当然ながら警察を呼び、捜査が行われましたが、いずれも結局は泣き寝入りでした。種々調べると、2回共、帰国直前の家が狙われ、家の中のことを詳しく知っている者にしかわからない物が盗まれていることからアマさんが疑われました。(当時、各家庭にはアマさんとよばれるお手伝いさんがおり、掃除、洗濯などをやってもらっていました。)

本人を問い詰めたところ白状しました。その後分かったことですが、外部の窃盗グループとグルだったようです。そのアマさんは評判の良い働き者の女性でショックでした。住宅地にはガードマンもおり、不審者がいれば防げるはずですが、他の地域ではガードマンがグルになっているケースもあったようです。ということで、自分のモノ、身の安全は自分で守るのが世界の常識で、日本人は他人を簡単に信用してしまいがちな気がします。

#### (5) 英会話

赴任前、一番不安だったのがこれです。

人事部のはからいで英会話教室で特訓を受け、新しい辞書を買って込んで赴任しました。

結論から言いますと、着任して1～2ヶ月で不安は解消しました。

外食や買い物、社内での打ち合わせ、外国人監督との打ち合わせ等々、種々な場面で会話することにより、自然と身につきました。要は、意思疎通が図ればいいのであって、少々文法的におかしな点があっても支障はありません。

正に「習うより慣れる」です。日本人は文法など、“形”から入りますが、マレー、インド、中国の多民族国家の中で彼らの会話を聞いていると、英会話に対するスタンスの違いを強く感じました。

#### ● 最後に；

帰国後しばらくして、イラン・イラク戦争で機雷による被害を受けたタンカー（国内船主）の船体修理工事のアドバイザーとして、バーレーンのヤードへ派遣されました。ヤード側の工事担当はバーレーン人、設計担当はフィリピン人、現場作業はポーランド人でありました。約一ヶ月の工事でしたが関係者間でコミュニケーションをとり、工事は順調に行きました。マレーシアでの経験が役立つことは言うまでもありません。

今の時代、どの業界であれ、グローバル化の中で外国人と交渉したり、協業することは事業に不可欠です。その際、物事を上手く進めるには“日本の常識”で行動するのではなく、“世の中には異なった考え方や文化、習慣があること”を念頭において対応、行動する必要があります。そのためには、若いうちに、外国で仕事をし、文化や考え方の違いを体験すること、そして日本という国、日本人という民族を外から見ておくことが大変有益と思います。

## ニュージーランドの19年

氏名	田山 秀夫
卒年	昭和45年(1970年)卒

1994年に、筆者夫婦と当時8才の一人娘の家族3人でニュージーランドに移住して以来、早いもので今年の5月末で19年になる。弘陵造船航空会の原稿募集の機会に応じて、これ迄の経験と、それに触発された感想などを思いつづままに記してみる。「知恵の泉」とは言えないにしても、同窓諸氏にいくらかでも興味を持って読んでいただければ幸いである。

### 発端

1993年の11月だったと思うが、勤務先の日本IBMが、通常の退職金に2年分の年収を上乗せするという条件の早期希望退職プログラムを発表した。その発表後間もないある金曜日に、何についてかは憶えていないが上長と口論し、その週末に妻と相談して、かねてから考えていたニュージーランド移住の実現に向けて希望退職に踏み切ることを決め、週明けの月曜に上長にそれを伝えた。

ニュージーランドを選んだのは、それまでの海外への出張やヨットレース参加の経験から、環境や人々の対応が我々に取って一番心地よく感じられたためだった。

希望退職とニュージーランド移住は筆者に取ってはそれほど難しい決断ではなかった。しかしながら妻と娘(特に妻)にとっては、それ迄何回か話し合っていたことではあるが、いざとなってみると、英語の問題もあり不安感を克服するのは大変なことだったに違いない。それでも比較的簡単に賛成してくれたのは、外国経験は旅行者としてだけで、住民としての経験がないため、現実的に考えることが出来ず、かえって気楽に感じられたためではないかと思う。1991年にニュージーランドで開催されたFD(フライングダッチマン)級ヨットの世界選手権に家族を連れて参加した時の印象が、特別に良かったのも筆者には幸いだった。

移住後は、当然の事ながら慣れない所で家族や友人と離れて、まわりじゅう言葉の通じない人々の間で暮らす事になるので、特に妻にとっては、辛い思いやホームシックを感じる事も多い、多難と言っても良い生活が待っていたのだが。現在までニュージーランドで曲がりなりにも夫婦としてやってこられたことは、そのこと自体が一つの業績と評価しても良いような気がする。この意味で、妻には特別の感謝を捧げたい。

1994年の1月の大部分を、取り残した有給休暇を消化するために使った後、公式には1月末日付で退職した。この時48才で、それ以来67才の現在まで仕事からは引退したままである。

### 日本出国(1994年5月25日)まで

移住を決めたからには、出来るだけ早く新天地に向けて出発する事が次の目標になった。

そのためには、

- ニュージーランドの永住ビザ取得
- 住んでいたアパートの売却
- 家財道具の処分とニュージーランド輸送手配を手早く済ませる必要があった。

永住ビザに関しては、少し前から許可基準を調べていたので、退職を決めた時には問題なく取れることを確信していた。

無犯罪歴証明、近所の医者に依頼した健康診断結果などを添付して、家族3人の永住ビザの申請を1月末か2月初めに渋谷のニュージーランド大使館に提出し、約1ヶ月余り後の3月初めにビザを入手する事が出来た。

アパート売却は、買い手はすぐ見つかったが先方が資金を用意するのに手間取り、それを待っていたのは何時になったら出発出来るか分からない状況になった。前述したように一刻も早く現地に落ち着く事を目指していたので、ニュージーランドへの引越はそれには惑わされずに進める事にし、取引の完了は、相手が金の用意が出来た時まで待つ事にした。この決定の結果、いよいよ具体的に出国のスケジュールを考える事が可能になり、5月25日出発のプランが組まれた。

家財道具の処分とニュージーランド輸送の手配。電気製品は、日本とニュージーランドの電圧の違いなどのためにそのままでは使えないものが多いとはいえ、食卓とそれとセットの椅子などニュージーランドでもそのまま使えそうな家財道具もかなりあり、引越し荷物も多かった。持って行かないものは、友人の間で分けてもらったと記憶している。

荷物の引越しは日通に依頼したが、ニュージーランドのどこに落ち着くか決めていなかったため、送り先を正確に指定する事ができなかった。

幸いにも、発送後ニュージーランド到着まで一ヶ

月以上かかると言う事だったので、その一ヶ月以内に住所を決めて、そこを最終の送り先にすると言う条件で、取りあえずウェリントンに向けて発送する事を了承してもらった。

### 出国からニュージーランド定着まで

と言う訳で、アパートの売却は完了していなかったが、予定の5月25日に台北経由オークランド行きの便で成田空港を出発し、翌26日にオークランドに無事着陸した。その後どうするかは細かくは決めていなかったが、定住先は首都のウェリントン近くのどこかにしようと考えていた。引っ越し荷物の送り先をウェリントンにしたのはこのためである。ニュージーランドでのFDの世界選手権の時にクルーとして乗ってもらったロバートがウェリントンの近くのParaparaumu（パラパラウム＝マオリ語、ニュージーランドの地名はマオリ語が多い）の出身だったので、取りあえずパラパラウムまで行ってみようとして計画していたが、その日は世界選手権の時に滞在して印象のよかったタウランガのモーテルに行ってみる事にした。

空港でレンタカーを借りて、3-4時間でタウランガに着いた。懐かしいモーテルに行ってみると、オーナーが替わっていて、ひどく無愛想な対応を受け、昔の愛想の良い歓迎ぶりを期待していた我々にとっては、新生活の前途多難を思わせる初日だった。

翌朝には元気を取り戻し、パラパラウムに向けて出発した。途中片田舎のグラウンドで、ニュージーランドの国技と言っても良いラグビーの試合を見物したりしながら夕方にはパラパラウムに着き、“Vacant”のサインを探してモーテルに部屋を取った。この日は5月27日で筆者の誕生日に当たっていたが、特別のお祝いをしたような記憶は無い。その日か翌日か、早速ロバートに電話してみると、彼自身は、いわゆるOE（Overseas Experience）のために英国に滞在中で留守だったが、彼の父親（ヴァル）と話す事が出来た。その電話の後間もなく、ヴァル自身がモーテルまで会いに来てくれた。後で分かった事だが、モーテルはヴァルの家から車で3-4分の距離だった。

彼にはその後しばらくの間、ひとかたならずお世話になることになる。夕食に何回か呼んでくれ、銀行を紹介してくれたのも彼だった。ニュージーランドはその当時から買い物の支払いは、EFTPOSカード（ATMカードと共通）かクレジットカードとするのが普通になっていて、それを利用するためには、新しく口座を開く必要があった。日本の銀行に置いてある金をニュージーランドに送金するためにもそれが必須だったので、彼が紹介してくれた銀

行で早速口座を開設し、日本のさくら銀行に連絡して、その口座にある資金の大部分を新しい口座に送金するよう手配した。

ニュージーランドは公共交通機関が良くないので、車無しでは効率的に動き回る事が出来ない。ここまでレンタカーを使ってきたが、日本から新しい口座に送金出来たので、パラパラウム内のフォードのディーラーに行きステーションワゴンを買った。

次は家探しである。まずはパラパラウム内で不動産屋の案内で、売りに出ている家をいくつか見て回ったが、どうもぴったりするものが無い。その間に会った多くの人が、申し合わせたように南島のネルソンを薦めるので、ネルソンに行ってみる事にした。お薦めの主な理由は、天気である。ネルソンはほぼ毎年、ニュージーランド中で最も日照時間が多いとランクされている。

ネルソンには3日間滞在して売り家を数軒見て回った。なんとその3日間は雨天続きで、不動産屋の応対も熱意が感じられず、ネルソン行きは失望のうちに終わった。

南島とウェリントンをつなぐフェリーを降り、パラパラウムに向かって帰る時は、完全に夜になり、おまけにジュラシックパークのなかの一場面を思い出させるような土砂降りの雨で、文字どおり前途真つ暗な思いがしたのは今でも良く憶えている。

この事があってからは、更に他の所を探す動機も気力も無くなったので、パラパラウムに住むのが自然な帰結となった。前と同じモーテルに戻り、本腰を入れて探した結果、間もなく気に入った家が見つかり、6月末か7月初めに入居出来る事になった。これで引っ越し荷物の送り先の問題も解決した。

住所が決まったので、娘の学校を決める時が来た。これはヴァルの末息子が娘と同じ年だったので同じ小学校に入れる事にした。カソリック教会が経営する学校なので、無宗教の我々向きでは無いと言えない事も無いが、日本人一般の宗教に対するおおらかさを発揮して、それは無視した。

最後に中断していたアパートの売却が残った。これも家探しをしている間に、先方の金繰りがつき、7月初めに日本に戻り取引を完了することになった。横浜の関内近くのオフィスで数千万円の現金を受けとり、それが入ったバッグを、横浜駅近くのさくら銀行支店に持ち込み自分の口座に入れるまでに味わったスリルは、今でも忘れる事が出来ない。この金に家族3人の将来がかかっていると言う状況を考え

ると、その時のプレッシャーと不安感を理解していただけだと思う。

その直前にニュージーランドで経験した家の購入時の決済の仕方と較べて、日本の金融システムの立遅れを強烈に実感した。ニュージーランドでは、仲介の弁護士宛に個人小切手を振り出し、その弁護士が取引に問題が無いのを確認した上で、その金を売り手の銀行口座に振り込むシステムになっていて、現金を扱う必要は皆無である。日本にいた時に、タクシーなどに数千万から時には数億円もの現金の入った鞆の忘れ物があったと言うニュースを何回か聞いたが、この時に初めて、そういう事の起きる原因を理解する事が出来た。

その場で有り金をニュージーランドの銀行口座へ送金し、ニュージーランドへとんぼ返りして、移住のプロセスを完了した。始めに日本を出発してから、ここまでで40日前後を費やした。

### 移住後の生活

移住後間もなく（記録を調べてみたら“間もなく”とは言えないが、記憶上では）の出来事で良く憶えているのは、スーパーラグビーが始まった1998年に、北島のほぼ南半分を購読地域にしている新聞の読者参加のコンペで1位になり、テレビと現金千ドルを貰った事である。

スーパーラグビーというのは、ニュージーランドの5チーム、オーストラリア3チーム、南アフリカ（南ア）4チームの合計12チームのトーナメントとして始まり、現在では各国から5チームずつの15チームに拡張されている。

その時のコンペというのは、参加者が実際にトーナメントに出ている選手の中からえらんだ15人で自分のチームを構成し、各々の選手の毎週の活躍の具合に応じてもらえるポイントのトーナメント終了時の合計で争われた。毎週何人かは選手を入れ替える事が出来たが、各選手にはそれまでの実績から持ち点が与えられていて、チームの構成時やメンバーの入れ替えの時には、選手の持ち点の合計に制限が付いていた。従って各々の選手の強み/弱みを良く理解した上に、翌週の実際の試合の成り行きを予想して、自分の選ぶ選手が活躍出来そうかどうかを判断する事が重要になる。キーウィー（NZ特有の飛べない鳥の名から転じてニュージーランド人を意味する）にとって、日本はラグビーではその他大勢の弱小国なので、そこから最近移住して来たヨット乗りが、ラグビーに対する高い理解度が必要だと信じられていたコンペに勝つとはなかなか信じられないことだったようで、その新聞社がインタビューにきた程である。

下は翌日の新聞の切り抜きのコピーである。



The Evening Post (10/1/1998)

移住後の生活の費用は、今から数年前まで投資の配当でまかなうことができた。当時ニュージーランドの金利は非常に高く、家を買った後に残った金を社債などに投資して、その金利（年率8-10%）で親子3人の生活には十分だった。

投資は、最初のうちは大原則通り複数に分散していた。株にも手を出しておおむね成功していたが、良い会社は規模が小さいせいもあって米国などの投資会社を買収される結果に終る事が多く、そちらへの投資はごく少規模になった。社債の方は、欲をかって金利の高い所に徐々に移して、最後には一つの投資先に集中する結果になった。その社債が株に転換された後、世界金融危機の影響で値下がりした株を、大損覚悟で処分することが出来ずにいる間に、会社が倒産して、投資は全部失う事になった。

幸いその時までには娘は大学を卒業し、我々夫婦も年金をもらえる年齢になっていた。しかしながら妻は支払い期間が少なすぎるために、日本からは年金がもらえない事が分かった。筆者も48才で引退して年金の支払い期間が少ないので、多額の年金はもらえない。従って妻が年金をもらえないのは大打撃である。

ニュージーランドが援助の手を差し伸べてくれたのはそんな時だった。ある日、政府の役所から妻宛に手紙が届いた。妻が間もなく65歳になるのでニュージーランドの年金をもらえる資格が出来る、と言う通知だった。年金のための支払いは一切していないのにだ。素直に喜んでいけば良いのだが、なぜ日本ではこれが出来ないのかと考えざるを得ない。

そういう訳で、今は筆者の日本の厚生年金と妻のニュージーランドの年金で暮らしている。こちらも最近はものが高くなって暮らしにくくなっているが、日本と比較するとまだ生活費が安い。おかげで日常生活以外に、妻はほぼ年一回の日本行き、筆者は毎年または1年おき程度で海外でのFDの世界選手権参加がどうか可能である。



日本とニュージーランドの間で異なるものは数多くあるが、生活費の観点からは税金の違いが最も影響が大きい。ニュージーランド市民が個人として払う

主な税金は以下の3種類である。

1. 所得税
2. GST (Goods and Service Tax :日本での消費税)
3. Rates (日本での固定資産税と地方税に相当)

この中で日本との違いが最も大きいのは Rates である。これは地方政府(都庁/県庁等に対応)が住民サービスのために徴収し、そのサービスには水道、下水道、ゴミの収集、道路その他の公共設備のメンテナンス等地方公共団体が提供するあらゆるサービスが含まれる。

Rates の額は各地方政府が、主として各々の不動産の評価額に連動して決定し、その不動産を所有する住民/企業から徴収する。パラパラウムの今の Rates は評価額が \$550,000 程度の住宅で年約 \$3,000 である。最近の為替レートで計算すると日本円で約 24 万円になる。

繰り返しになるが、この Rates が日本での固定資産税、住民税、水道料金、下水道料金を合わせたものになる。毎年着実に値上げされていて、住民の地方政府に対する不満が高くなっているが、日本と比較すると、遥かに安いと言わざるを得ない。我々が夫婦のわずかな年金だけでやって行けるのは、これのおかげと言えるだろう。

税金にはもちろんこれらの他に、ガソリン、アルコール飲料、タバコ等の料金に含まれている間接税があるが、これは日本とそれほど違わないと思う。

もう一つ生活を楽にしてくれているのは、ニュージーランドの医療制度である。治療や手術の費用は、GP(日本で言う開業医に相当)を通して公立の病院に行けば無料である。GP には一回数ドルから四、五十ドル(GP によって異なる)を払わなければならないが…。また怪我をして医者の治療が必要な場合は、ACC と呼ばれている国営の一種の保険が治療代と薬代を出してくれる。筆者は移住以来怪我と虫垂炎で入院したことが2回あり、大いに助かった。このように原則的には医療費はただであるが、比較的裕福な階層は、個人の健康保険に入り、私立の病院を利用するようにしているのも少なくない。

娘がこちらでは通常カレッジと呼ばれている、日本の中学と高校が一緒になっている学校を終るまでは、1週1、2回は、放課後のスポーツ試合の送り迎えをする必要があった。娘の学校はウェリントンにあり、家からは約50kmの距離なので、往復と試合時間を合わせると3-4時間はかかる。妻は運転

しないので、この送り迎えと食料雑貨の買い物のための運転は、筆者の主な仕事となった。

こういう事も有り、移住後間もなく就職するのは現実的では無かったと言う事も出来る。もともと、必要なら、娘をパラパラウム内のカレッジに行かせるなどすれば、就職は可能だったと思うのだが。娘が大学に入学して独立してウェリントンに住むようになってからは、時間の制約が無くなり就職も可能になったが、この時までには筆者のコンピュータの知識は完全に無用化していて、IT業界への復帰は不可能になっていた。年寄りの再就職は非常に困難なことは分かっていたし、無理をしても働こうと言う気力も無くしていたので、本気で職探しはしなかった。

一時フリーランスの翻訳業を試みたが、翻訳の質の評価は良かったのにも関わらず、仕事の頻度が極端に少ないのと翻訳料が安いので、これもほどなく止める事にした。

今にして思うと、仕事に就けなかった事に対して悔いの様なものが残る。その最大の理由は、そのためキーウィーと知り合う機会が少なかったと言う事である。知り合ったり友達になったキーウィーは、FDのヨット仲間とその家族、娘の学校の行事やスポーツ試合の送り迎えで知り合った同級生とその親、世話になった医者、家の隣近所の住人、に殆ど限定されていると言えるだろう。

移住後、終始一貫して打ち込んできたのは、FDでのレース活動だった。FDは、大学卒業1、2年後に最初の艇を購入して以来、1980年代半ばの3年間505に集中した時を除き、ずっと続けている。

しかしながら、移住する前に、日本で所有していた艇を売った時は、こちらでまたFDを持つ事は考えていなかった。移住後間もなくタウランガの世界選手権で知り合ったニュージーランドのFD協会のナショナルセクレタリーのMilton Popeが連絡して来て、ウェリントンに良い艇があるからと薦めてくれた。その艇は結局買わなかったが、その次に紹介してくれたものが気に入って、それを買う事になった。

Miltonとは家も20km余りしか離れていなかったこともあり、家族ぐるみの付き合いをする仲になったが、数年前に亡くなってしまった。ネルソンのヨットクラブでの葬式にPall-bearerの一員として出席した時は、父親の葬式の時と同じように悲しかったのが記憶に古くない。

1艇目から10年も経たないうちに、ヨーロッパにおいておく意図で、2艇目のFDを購入した。FD

のレースはヨーロッパが中心で、毎年の世界選手権も原則として4回のうち3回はヨーロッパで開催される。従ってヨーロッパに1艇あれば、世界選手権に参加するためには好都合である。

2003年の世界選手権がメルボルンで開催されたのを機に、最初買った艇をキーウィーチームの一員としてメルボルンに送り、レースに参加した後、ヨーロッパに帰るコンテナに入れさせてもらい、比較的安価にヨーロッパに送る事が出来た。それ以来今日に至るまで、自前のFDがヨーロッパで筆者の到着をを待っていてくれる事になった。これについては、ドイツ人のFD仲間の友に特別に感謝しなければならない。彼は筆者のFDの保管だけでなく、艇と筆者自身(時にはクルーも)のレース会場への移動まで面倒を見てくれる事が多い。彼の助け無しには、毎年のように世界の果てのニュージーランドから世界選手権に参加するのは不可能だった。

移住後のヨット活動で、日本時代と較べてもっとも良かったのは、自艇が車庫内に置いてあり、艇の改良や修理が思い立った時に即座に出来る、と言う事である。このような環境で、さらにキーウィーの“やれば出来る”精神に刺激されて、自分の艇の改良に心置きなく取り組む事が出来た。最後には、カーボンファイバー製のセンターボードとラダーを自作するまでになった。

このように多大な時間、思考錯誤、努力、金をつぎ込んだ結果、レースの成績も徐々に良くなって来た。ニュージーランド国内ではこれまでにナショナルチャンピオンシップで6回優勝している。海外のレースでも世界選手権での成績は、総合で最高9位、シリーズ内の個々のレースでは、世界選手権とヨーロッパ選手権の両方で1位でフィニッシュした事もあるまでになった。

ところが最近、今年を含めて過去3年間ナショナルチャンピオンシップ優勝から遠ざかり、世界選手権の方も以前と較べてかなり悪い成績に終わっている。これを年齢のためだと考えては、引退するしか無いので、クルーと運のせいにして、まだまだ頑張ろうと考えている今日この頃である。



上の写真は、昨年9月末の米国西海岸のサンタクルーズでのFD級世界選手権の時の筆者

### ニュージーランドから見た日本

移住してから一番強く感じたのは、日本でひどく面倒だった事の多くが、こちらではごく簡単に処理出来るという事実である。

例えば移住のために入国してからの手続きをとってみると、日本に永住ビザで入国した経験は無いので細かい事は知らないが、戸籍を作り、住民登録をする手続きが最低でも必要で、その為には更に、印鑑を作りその登録をしなければならないのは容易に想像出来る。新来者にとってこれは数日掛りの大仕事だろう。

ニュージーランドではこのような手続きは一切無い。ただ税金処理のためにIRD番号と言うのを取らなければならないが、それは非常に簡単だった。住所の証明が必要であれば、IRDやその他の政府機関か銀行等からの自分宛のメールで事足りる。筆者の考えでは、これは、古代の遺物の戸籍制度が根本的な原因だと思う。インターネットで調べてみると、戸籍制度は世界中で中国、朝鮮、日本の東アジア文化圏に限られていたが、その中でも未だにそれを使っているのは、日本の他に台湾と香港だけである。韓国も2008年までは戸籍制度を使っていたが、その後新しいシステムに切り替えたとの事。戸籍制度は、主権在民が建前で、市民の便宜を第一に考えるべきであるはずの現代日本にふさわしいとは思えない。

戸籍の問題もそうだが、日本では多くの公共のシステムが、その利用者の便宜を十分考えていないように思える。前に述べた、不動産の売買の時の決済の仕方もその例である。その後今では現金での取引をする必要は無くなったと聞いているが、買い物や外食での支払いに現金を使わなければならない事が多いのは、あまり変わっていないようである。

またニュージーランドではインターネットバンキングが普通になっていて、個人同士の金のやり取りや、パスポートの申請とその為の支払い、税金のIRDへの支払い、電気料金の支払い、Ratesの支払い、車の登録とその為の支払いなど、ほとんど全てがインターネットで事足りる。

日本で同じようなサービスが無いとすれば、それは日本の銀行と国の省庁の怠慢のせいではないか？

移住後これまで2、3回日本に帰ったことがある。その時の経験や、日本に関するこちらでのニュースから受ける感じでは、昔から言われていた事だが、日本人の心理の中に未だに鎖国意識があるように思える。この意識のために、日本の諸々の制度やシステムを、国際的に通用するものにしようとする努力を十分しないのではないだろうか。またこの意識は、他の国の住人の考え方、生活様式、価値観、嗜好等に対する無理解につながる。このような意識があるとすれば、外国との人の往来の障害になり、相互理解の妨げになる。この結果、海外の消費者の要求が十分理解出来ず、輸出製品の売れ行き不振や、外国からのツーリストの減少を招く事にもなると思う。こう考えると、これが深い所で、最近の経済不振の原因になっている様に思える。

この状況を改善するためには、もっと多くの日本人が海外に出て行くだけでなく、外国人が日本に永住したり、日本を旅行したりするのが今より遥かに簡単に出来るようにしなければならない。生物学的には、出来るだけの多様性を持つ事が、その種の生存にとって重要だそうである。その意味でも、日本を真に外に向かって開かれた社会にする事は非常に大切なことである。

## 日本とアジア

日本人の大部分は、自分たちは人種差別の意識を持っていないと考えているのではないだろうか。著者自身、少し前までそのように思っていた。

それに対して疑問に思ったのは、こちらでの国勢調査の時だった。その調査の質問の一つが人種に関するものだった。その回答の選択肢で日本人に当てはまるものは、“アジア人”しかなかったが、それを選ぶのをためらっている自分自身に気が付いた。なぜためらったのかを考えてみると、我々は“アジア人”とは違うと言う意識があるため、としか考えようが無い。更に言えば、“我々は他のアジア人より上だ”と言う意識である。これは間違いなく人種差別意識である。

こう考えてみると、日本とアジアの近隣諸国との関係が悪いのは、太平洋戦争の処理がきちんと終わっていないためだけではなく、この差別感がより強い

原因になっている様に感じる。

日本は国連の常任理事国になる野心を持っていると聞いているが、この差別感を払拭出来ない限り、アジアからの支持は期待出来ないし、アジアの代表にはなれないだろう。またその動機が世界の平和維持、更には地球環境の保全等のためでなく、単に国力の誇示のためであれば常任理事国の資格は無い。

ニュージーランドは日本と較べれば、人口で30分の1ちょっとの小国であるが、国際政治上の影響力は往々にして日本以上のものがあるように思える。その昔、米国が自国海軍の艦船が日本に寄港する時に、核兵器保有の有無は明らかに出来ないと言いつつ、日本政府は日本への核持ち込みは認めないと言った政策があつたにもかかわらず、核兵器の保有はないものと仮定して入港を許可した。

ニュージーランドも非核政策を取っていて、まったく同じ状況が起きた時、核保有を仮定して、入港を拒否した。ニュージーランドと米国は、古くから同盟関係にあり、その時も相互防衛条約の当事者だったにも拘らずである。

このエピソードから日本が何かを学べるのではないだろうか？

2013年2月28日

## バンカ便り 「心の友」

氏名	山野惟夫
卒年	昭和 39 年卒

私は、今、JICA のシニア海外ボランティア（インドネシアでは、シルバー・エキスパートと呼ぶことになっております）として、インドネシアのバンカ島にある国立バンカ・ベリトゥン工業高専に来ております（任期：2012/01/05－2014/01/04）。

バンカ島は、スマトラの南端近くにある都市パレンバンに隣接する、四国の約 3/4 の広さの、赤道直下の島です。地図上でジャカルタとシンガポールを直線で結ぶと、ほぼその中間点に当たります。1710 年に採掘を始めて以来、世界有数の錫の産地です。バンカ島に錫があるのではなく、バンカ島は錫で出来ているのだそうです。従って、露天掘りです。白胡椒の産地としても知られております。

バンカ島に住んでいる日本人は、恐らく、私一人だけだと思います。ここでの生活の中で感じたことを時々書いて、「バンカ便り」と称して、日本の友達に送っております。本文はその中の一つを加筆修正したものです。

### （1）インドネシアで最も人気がある日本の歌

インドネシアで、今と言うよりも、今も尚、最も人気がある日本の歌は、五輪真弓の「心の友」です。

ここに来てから、「‘こころのとも’とはどないな意味なん？」と幾人もの人から質問されました。タイへ行った時に「‘こぼり’を知ってはりまっか？」と訊かれた時と同じ気持ちになりました。私が知っていたのは、五輪真弓と云う歌手の名前だけで、彼女がどのような歌手で、どのような歌を歌っていたのかは全く知りませんでしたので。

彼女が最も活躍したのは 1980－1990 年ですから、恐らく私は仕事が忙しくて歌を聞くまでの余裕がなかったのだと思います。

### （2）この歌がインドネシアで知られるようになった経緯

インドネシアのラジオ局に務めていたある人が仕事で日本に行ったときに、彼女のコンサートに出席して、そこで買い求めた CD の中に入っていたこの曲をラジオで流したら人気が出たというのが始まりのようです。82 年に発表されたこの歌が、80 年代

後半にはインドネシア中で大人気だったとのことです。2004 年 12 月に起きたスマトラ沖大地震による甚大な被害の復興の応援歌としても広く親しまれ、インドネシアの第 2 の国歌とまで言われております。

インドネシアにいる若い JICA 青年海外協力隊員はこの歌を「歌って頂戴」とよくせがまれるそうです。隊員からもらったメールを 2 つ紹介します：

#### Ms. M. I. (H23 年 1 次隊)

私もイベントや集まりがあれば「心の友歌って」と頼まれます。もう何度となく歌ったおかげで、もうそんなに恥ずかしくなくなりました。間違っている、みんな日本語は分かりませんので……。でも、歌詞のストーリーまでは、はっきり分かっています。

#### Ms. M. F. (H22 年 4 次隊)

そうなんです。「心の友」をよく歌えと言われます。でも、なんだか高音のキーもあり、音痴のわたしにはレベルの高い歌であり、とても困っております。わたしも、インドネシア人によく、どういう意味だと聞かれるのですが、正直私自身さっぱりこの歌詞の意味がわかりませんでした。恋の歌なのか、友達の歌なのか。

### （3）インドネシア人に何故好かれるのか？

ビオ海岸で行われた「自然保護クラブ」の新人訓練キャンプ(12/06/09)に参加したときに、テントの中で雨宿り中にもこの歌が話題になりました。「なんでこの歌が好きとね？」と訊いたら、若い教員の Mr. Nanda が携帯電話にこの曲を取り込んで私に聞かせながら、「このメロディーがとても良かたい」と。

日本の歌なのに、インドネシア人に尋ねるばかりでは申し訳ないと思って、U Tube でこの歌を見つけて聞いてみました。

ゆっくりと流れるようでかつ高低の変化があるメロディーはブンガワンソロに似ているような気がします。13/01/23 に、この工専が主催した、高校生によるバンカの伝統的な歌のコンテストがありました。それを聞いていて、「心の友」のメロディーは、この

バンカの歌のメロディーにとっても良く似ていると思いました。五輪真弓の他の歌も幾つか聞いてみましたが、「心の友」のようなメロディーのものは見当たりませんでした。

低音から高音を含む彼女の声は伸びやかで余裕があります。日本語の発音が明確で爽やかです。全体として歌声にも魅力があります。インドネシア語は日本語に似て母音の多い言葉です。彼らがこの歌を日本語で歌うのは、覚え易いからでしょう。日本語の歌声の魅力は彼らにも通じるのかもしれませんが。



**工専の若手教員於学生食堂**：右側で焼きそばを食べているのが Mr. Nanda。「あのおっきな子」でも通じる。空手黒帯。口数少ないが人懐っこい。機械維持管理補修科所属。左側が Ms. Otha。来年、オーストラリアへ留学するはず。私が初めて学生食堂に来た時に、彼女が案内してくれた。お母さんが中国人。電子工学科所属。灰皿が見えるが、学生を含めて若者がタバコをよく吸う。安価過ぎる：ひと箱 100 円。12/09/04

メロディーと歌声の双方共に、インドネシア人に好かれる理由が分かるような気がします。

U-tube には、彼女(1951 年生まれ、現在 61 才)が 30 歳前後と思われる頃の歌と中年になってからの歌の二つの「心の友」があります。前者の方が、技巧が少なく、より爽やかな感じがします。

#### (4) 歌詞

歌詞は下記の通りです：

「心の友」の歌詞

あなたから苦しみを奪えたその時

私にも生きてゆく勇気が湧いてくる  
あなたと出会うまでは孤独なさすらい人  
その手のぬくもりを 感じさせて

愛はいつもララバイ

旅に疲れた時

ただ心の友と

私を呼んで

信じあう心さえどこかに忘れて

人は何故 過ぎた日の幸せ追いかける

静かにまぶた閉じて心のドアを開き

私をつかんだら 涙ふいて

愛はいつもララバイ

あなたが弱い時

ただ心の友と

私を呼んで

愛はいつもララバイ

旅に疲れた時

ただ心の友と

私を呼んで

#### (5) 歌詞の意味

難しい歌詞です。個々の文章の意味は分かるとしても、それらがどう繋がってどのような論理を構成しているのか、2、3 度読んだ位では、良く分かりません。私が芸術的表現に疎い為かもしれません。インドネシア人から歌詞全体の意味を質問されたら、残念ながら答えられません。困ったことです。

私が居た川重の造船の基本設計部で、もしもこれと似た文体で報告書を書いて提出したとしたら、上司からなんとと言われる (た) か？

「なんや、これは？」

「何を言いたいんや、あんたは？」

「結論は何や？言うてみい！！」

「目的は何や？言うてみい！！」

「ええか！みんな忙しいんや！」

「何を言いたいんか分からんようなもん書いても誰も読まん！」

「一目見ただけで中身がパッと分かるもんにせい！！」

「結論を最初に持って来い！！」

「文学的表現は止めい！！」

「箇条書きにせい！！」

「ややこしい説明は付録にして最後に付けい！！」

「ええな？」



「明日までに書き直して来い」  
「何やて？時間が足りん？」  
「一日何時間あると思うとるんや、あんたは！！」  
「2, 3日徹夜しても人間は死なん！！」  
「以上！終わり！」

五輪真弓にこう言って基本設計部版を書いて貰えたら有り難いのですが、それはかないませんので、代わりに私が書き直しました。

## 心の友（基本設計部版）

### 「1」 結論

私をただ一言「心の友」と呼んで欲しい。私にとって、これほど幸せなことはありませんので。

### 「2」 緒論

「幸せとは何か？」がこの歌の主題です。

「互いに信じあうことこそが幸せの基本である」ことを、私の経験を基にして訴えることが、この歌の目的です。

### 「3」 幸せとは何か（一般論）

#### （1） この世の現実

この世の多くの人は、「互いに信じ合う」と言う、「幸せの基本」までどこかに置き忘れて、嘗て自分が幸せと感じたことを再び手に入れようと必死になります。これは本末転倒です。これでは真の幸せを掴むことは到底できません。

#### （2） 真の幸せ

真の幸せとは、「互いに信じあい愛を注ぎ合える」ことです。愛とは、子供を慈しむ子守唄のように、相手を優しく包み込むことです。これはいつの世でも変わりません。

### 「4」 幸せとは何か（具体論）

#### （1） 私の思い

正直に言うと、私は、貴方に会おうまでは、言わば孤独な、精神的なさすらい人でした。所が今は、貴方の手の温もりを感じることができます。それどころか、貴方の苦しみを私が奪い取ることができたとしたら、その時には私にも生きてゆく勇気が湧いてくると言うまでに成長しました。

#### （2） 貴方への期待

生きてゆくという事は大変なことです。人生に疲れ果てて、心が弱る時もあるでしょう。その時には、目を静かに閉じて、心の扉を大きく開いてみて下さい。そうすれば、私の心を捉えることができるはずです。その時は、もう涙を拭いてください。（そして、「1」結論へ行く）

付録1 「心の友」：心から信じ合える友達

付録2 「ララバイ」：子守唄

付録3 「旅」：人生を旅に譬えた

書き直した御蔭で、歌詞の意味が分かりました。これで、インドネシア人に質問されても、自信を持って説明することができます。

以上

## バンカ便り 「チャーチルのメモ」

「心の友」の中で、その歌詞に関連して、文書の書き方について少し触れました。今回のものはその続編です。

### (1) 川重で最初に怒鳴られたこと：報告書の書き方

S41年に川重で仕事を始めてすぐに上司から怒鳴られたことがいくつかあります。いずれも大事な事柄についてでした。そして、私が小学校から大学までの学校教育を通して得た世界観と現実の世界とが大きく違っていたことが怒鳴られた原因でした。

しかし、これらのことに気が付いたのは、その後しばらく経ってからのことです。気が付くまでは、何故怒鳴られるのか、全く理解できませんでした。そして、「こげな恐ろしか世界で、自分は一体生きて行けるんじゃないか？」と、毎日深刻に悩んでおりました。「人生は学校である。そこでは、幸福より不幸の方が良い教師である」(フリーチェ)ですから、それはそれで良かったのでしよう。

怒鳴られたことの一つは、報告書の書き方についてでした。前記の「心の友」に書きましたが、今回の話の核ですので、繰り返して記しておきます。私が書いて提出した報告書の書き方について、上司から言われた言葉です：

「なんや、これは？」  
「何を言いたいんや、あんたは？」  
「結論は何や？言うてみい！！」  
「目的は何や？言うてみい！！」  
「ええか！みんな忙しいんや！」  
「何を言いたいんか分からんようなもん書いても誰も読まん！」  
「一目見ただけで中身がパッと分かるものにせい！！」  
「結論を最初に持って来い！！」  
「文学的表現は止めい！！」  
「箇条書きにせい！！」  
「ややこしい説明は付録にして最後に付けい！！」  
「ええな？」  
「明日までに書き直して来い」  
「何やて？時間が足りん？」  
「一日何時間あると思うとるんや、あんたは？」  
「2, 3日徹夜しても人間は死なん！！」  
「以上！終わり！」

： ; 21 このように怒鳴られてから、自席に戻り、言われたことを一つずつ考えてみました。所が、どこを取り出してみても、反論の余地は全くありません。圧倒的な説得力を感じました。だから、今でも一言一句鮮明に覚えているのだと思います。

その翌日から、私の書く文書は、この方針に沿って書かれることになります。その後、これは一貫して変わらず、今書いているこの文書も、そうです。

### (2) インドネシア人の長い挨拶

#### 1) 話し好きがその根元に

インドネシア人には話し好きの人が多いです。

私が居る工専では、その代表格は副校長の Mr. Harwadi です (Fig 1)。感心するのは、何時会っても、話題に事欠くことがないことです。次から次へと幾らでも言葉が出て来ます。昼食後、時計を見るのを忘れると、13:30 を過ぎていることがよくありました。

13/02/14 に工専の私の部屋にやって来た 1 年生の Ms.Eka (Fig 2) に初めて会ったのはその前日で、その日が 2 度目でした。ある用事の打ち合わせに来て、それに関連して日本語を勉強したいという事はあったでしょうが、12:00 に来て、陽気にしゃべりまくって、帰ったのは 13:30 でした。18 歳の女子学生ですから、この人にも感心してしまいます。



Fig 1 中央の青シャツが Mr. Harwadi, 12/12/23、於ベリニュー海岸、バンカ島



Fig 2 右端が Ms. Eka、左端が後記の Ms. Wulan, 13/04/01、於当工専

これらの話し好きの人々の話を聞いていて思うのは、彼/彼女らは、大事小事に関わらず何事にも興味関心があること、そして、それらを肯定的に捉えて、その中に楽しさを見つけていることです。

インドネシア人の長い挨拶の出所は、恐らく、この話し好きにあるのだと思います。話し好きの人の話は概して楽しいので、聞く方は長くても気にならない。長話をする人は、他人の長話も許容できる。等から長い挨拶が成り立っているのだと思います。

### 2) インドネシア人の挨拶は実際に長い

長い挨拶の1例です。12/01/27に、ジョグジャで語学研修中に泊まっていた Puri Artha Hotel の開業41周年記念夕食会に招待されました。式が始まったのは18:30でした。それから、歌と踊り、主催者の挨拶、来賓の挨拶、お祈り、食事の儀式があり、食事に在りつけたのは20:30を過ぎてからでした。

### 3) 職場での長話は困ります

然し乍ら、仕事をする職場では、皆さんとにかく忙しいですから、長い挨拶（長話）に対する評価は変わってきます。

職場で人を集めて、ある人が長話を始めたとしたら、聞いている人達はどう思うか？(1)の私の上司、メモを書いたチャーチルと同じ気分になります：

「次の仕事が待っております。1分でも早くこの場から抜け出したい」

「枝葉末節は、話さなくても、結構です。要点と結論だけを言って、早く話を終えて下さい」

「貴方は、今、何のために話を始めたのか、すなわち話の目的を忘れておりませんか？」

「何もかにも一緒くたに言われても、頭に入りません。話す前に整理しておいて下さい。そして要点だけを言って頂きたい」

「色々おっしゃっておりますが、あなたは要するに何を言いたいのですか？それだけをおっしゃってくれば十分です」

### (3) この工専の学生が書く文章

この工専の学生はどのような文章を書くのか？ここに来てからずっと知りたかったことです。

#### 1) 感心したのは

観察した授業の中で、小試験を行った授業が幾つかありました。学生が書いている解答を覗きこんで行くと、ほぼ全員が簡条書きで書いております。これには感心しました。

私の部屋で隣に座っている Mr. Subhan のところに、学生がよく来て実習授業の報告書を提出して行きます。その報告書をめくってみると、簡条書きでまとめてあります。この工専の文書は簡条書きです。語学校の教科書が簡条書きでした。市販のノートの多くには、簡条書きのための文頭の番号を書く欄が設けてあります。

学生食堂イスラム文化教室の講師である教員の Mr. Subkhan に訊いたところ、「小学生の時から周りにある書物は全て簡条書きだから、簡条書きには慣れている」とのことでした。簡条書きは、インドネシアの文化の一つになっているようです。

#### 2) 気になるのは

上記の解答の各章の文章を見ると、どの学生も沢山書いております。この沢山書かれた文章が、更に節に分けることができる程内容のあるものなのか、それとも、それはできない程内容が乏しいものなのか、これが気になります。

#### 3) 学生が実際に書いた文章

今までに内容を把握した学生の文章を2例紹介します：

##### その1：最良の学生の解答（インドネシア語）

「ベクトルの学習」について13/01に2年生を対象にアンケート調査をしました。回答した103名の学生の中に、「ベクトルを十分に理解できた」と答えた学生が一人だけおりました。言わば最良の学生です。

そのアンケートには、ベクトルを理解したか否かを

見るために、問題を一つ入れておきました。期待した解答は、2つの要点を含むことでした。その学生の解答は、3つの文章から成っておりました。その内の2つは、意味不明でした。残りの1つは、言っていることは分かりましたが、その中に期待した要点は含まれておりませんでした。

#### その2：申請書の下書き（英語）

あるプログラムに応募申請することにしました。そのために、応募する3人の学生に、手引を手渡して、申請書の下書きを書いてもらいました。申請書に書ける文章の量は、A4用紙の半頁に限られております。

13/02/11に、3人のうちの一人：1年生のMs. Wulan (Fig 2)が持って来た下書きは、6頁もありました。そして、言わばベターッと書いてありました。これをめくりながら、2つのことが頭を過ぎりました：  
・これを半頁に纏めるのは大変だろう。  
・これを読めば、沢山の文章を書く学生が、何を書いているのかが分かるかもしれない。  
そこで、これを預かることにしました。

その日の夜に、これを読んでみて、驚きました。

ベターッと書いてあるように見えた文章は、段落に分けてあります。各段落を章に見立てて、番号と表題を付けてみました。第6章まであります。そして、全体を見渡すと、極めて理路整然としております。

各章の内容は、十分に整理されてはおりませんが、情報量が豊かです。2時間で書いたと言っておりますから、一気に書いたのでしょう。練られているとは言えない文章ですが、応募の動機である熱い思いが伝わってきます。

申請書に書くべきことは最後の第6章に纏めてあります。ろくに見もしないで「長過ぎる」と言った自分が恥ずかしくなりました。

これは申請に活かすべきと考えました。表題・日付・氏名・章の番号及び表題を追加させて、添付資料として、申請書と共に、13/02/15に提出先に送りました。折り返し来た受領通知の中に、「添付資料は特に素晴らしい」と書いてありました。

#### 4) 結論

これまでに得た収穫は、意味不明の文章を書く学生が居る一方で、極めて立派な文章を書く学生も居ることが分かったことです。このような学生が、どの

位の割合で居るのかは分かりませんが。

#### (4) チャーチルのメモ

(1)で述べたように、S41年に川重で仕事を始めてすぐに、報告書の書き方について上司から怒鳴られました。

それから16年後のS57年のある日、文章の書き方に関するある本を読んでいて、簡潔な文を書くように指示した「チャーチルのメモ」なるものがあることを知りました。

1940 (S15)年8月、英国の戦時内閣の首相であったチャーチルは、仕事をするために、毎日大量の書類を読まなければなりません。所がその書類の全てが余りにも長すぎる。更には、公務員特有の回りくどく曖昧な表現が使われている。読むのに時間が掛かる。要点を探すのにエネルギーを使い果たす。このような作業に余程堪え兼ねたのでしょう。閣僚に対して、「文書を簡潔にするように」と言う指示を出します。A4紙1枚相当のメモで。これが「チャーチルのメモ」です。

このメモは、仕事を円滑に進めるために文書を簡潔に書くことが如何に大事かを示す貴重な資料であるとともに、そのなかに文書を簡潔にする方法が具体的に示されている点でも貴重な資料です。

付録1にその原文を示します。付録2に、私ができるだけ正確に訳したその和訳を示します。

このメモを読んでいて気が付いた事がありました。16年前に私が怒鳴られて、全く反論の余地がないと思った上司の言葉の大本は、このチャーチルのメモにあった事です。

以上

#### 付録1 チャーチルのメモ（原文）

'Brevity' - Memo to the War Cabinet

'To do our work, we all have to read a mass of papers. Nearly all of them are far too long. This wastes time, while energy has to be spent in looking for the essential points.

I ask my colleagues and their staff to see to it that their reports are shorter.

The aim should be reports which set out the main points in a series of short, crisp paragraphs.

If a report relies on detailed analysis of some complicated factors, or on statistics, these should be set out in an appendix.

Often the occasion is best met by submitting not a full-dress report, but an aide-memoire consisting of headings only, which can be expanded orally if needed.

Let us have an end of such phrases as these:

'It is also of importance to bear in mind the following considerations', or 'Consideration should be given to the possibility of carrying into effect'. Most of these woolly phrases are mere padding, which can be left out altogether, or replaced by a single word. Let us not shrink from using the short expressive phrase, even if it is conversational.

Reports drawn up on the lines I propose may first seem rough as compared with the flat surface of officialese jargon. But the saving in time will be great, while the discipline of setting out the real points concisely will prove an aid to clearer thinking.'

Winston Churchill, 9 August 1940

## 付録2 チャーチルのメモ (和訳)

「簡潔さ」：戦時内閣へのメモ

仕事をするために、我々は皆、大量の書類を読まなければならない。その書類のほとんど全ては、余りにも長すぎる。これが時間を浪費させる。更には、要点を探すためにエネルギーを使い果たす。

私の同僚とそのスタッフに、報告書を是非とも短くするように配慮することをお願いする。

目標とすべきは、一連の短い明確な段落を並べて、要点を説明する報告書である。

もしも報告書が、幾つかの要素の詳細な分析または統計に頼っているのであれば、これらは付録で説明すべきである。

正式の報告書ではなく、必要であれば口頭で展開できる、見出しだけからなる覚書を提出するのが、最も適している場合がしばしばある。

このような言い方はやめにしよう：

「次のような考慮を心に留めておくことはまた重要である」、「実施の可能性について考察されるべきである」。これらのぼやけた言い方のほとんどは、単なる埋草に過ぎない。全て省くか、単純な一語で置き換えて良い

私が提案する方針に従って作成された報告書は、平板な官庁語法に比べて、最初は荒っぽく見えるかもしれない。しかし時間の節約は大きいだろう。更に、真の要点を簡潔に説明する訓練は、より明確な思考の助けになることがわかるだろう。

ウィンストン・チャーチル 1940年8月9日

(2012/11/05 山野惟夫 和訳)



## バンカ便り 「インドネシアの印象・社会のシステム」

これは、インドネシアのバンカ島に住み始めて約半年後の印象です。住み初めてすぐは、何をすることも、我が国との風習の違い等に戸惑います。然し乍ら、この時期が、我が国との違いを最も新鮮に感じられる時期でもあります。

### (1) 「ない」 ようで 「ある」 社会のシステム

私は、現在、JICA のシニア海外ボランティアとして、インドネシアのバンカ島にある国立バンカ・ベリトゥン工業高専にいます。この工専がある町スガイリアットは、公共交通機関が整っていないので、住居と工専との往復は工専の車に頼っております。

朝、約束の時間から 30 分経っても車が来ないことが時々あります。その時は私の世話係に「車ば待ちよります」とメールを送ると、5 分後に「すみませーん。今、車ば手配しましたけん」と返事が来て、間もなく車がやって来ます。

夕方、退校時間の 16 時に玄関に出て行くと、それらしい車も運転手も居ないことが時々あります。その時は、守衛が「ちょっと待ちよいて」と言って、たまたまそこを通りかかった 3, 4 人の職員と協力して、あっち行ったりこっち行ったり、玄関先から誰かの名を大声で呼んだり（声量のある、Mr. Bowo の奥さんが特に素晴らしい）すると、その内に車と運転手が揃って帰れることとなります。

はじめの頃は、イライラしながら「ここにや非常時に対応できるシステムが無かとばい」と思いました。幾度かこのような経験した後のある日、心静めて考えてみました。すると、時間は少し掛かってはおりますがその都度往復は確実にできていることが分かりました。そして、「これがこのシステムばい」と気が付きました。言わば「その場対応型システム」です。このように捉えると、待ち時間に読む本をカバンに入れておきさえすれば時間の浪費も避けられるので、上記の状況を特に問題とは思わなくなりました。

### (2) 「私」 個々人の意志・能力が活かされる「その場対応型システム」

職務分掌・非常時の対応等の規則を固定して、それを基にして自動的に判断するのが日本社会のシステムです。言わば「固定的自動判断型システム」です。このシステムは、作るときは、勿論、「私」個々

人が深く関わりますが、一旦作られた後は、それを使う際に「私」の介入は不要となります。言わば「私不介入型」です。

日本のある機関の玄関で (1) と同じ状況が発生したらどうなるかを考えてみます。即ち、私が帰りの車がなくて困っていたとしましょう。そこを通りかかったこの機関の職員の対応は次のようになります：規則を基にして自動的に判断します。ほとんどの人は、「自分は無関係」の結論が出るでしょうから、素通りして行きます。「その場対応型システム」に慣れ親しんでいる人から見れば、「私不介入」のこの対応は、「冷たく」見えるでしょう。

一方で、「その場対応型システム」はその場にいる人間だけが頼りです。言わば「私全面介入型」です。工専の玄関で私を見かけて立ち止まって守衛と協力して車と運転手を手配する工専の職員は、規則に従って動いているのではありません。自分の意志で参加して自分の能力で動いているのです。このシステムは、「私」個々人の意志・能力が活かされる点で優れております。その場で初めて動き出しますから、効率が悪いと言う弱点はありますが。

### (3) 日本社会がこの「その場対応型システム」から学ぶべき事

今の日本社会はその「固定的自動判断型システム」が隅々まで行き渡っております。そして、そこでは「公」「私」の区別が厳しく要求されます。これが、世界に冠たる、効率良くかつ公正な日本社会を築き挙げていると言えるでしょう。

しかしながら、この社会にも問題があります。現在、日本の国力が伸び悩んでいる原因の一つがここにあると思います。社会を変革して進展させる原動力は、創造力・高度な判断力・強い意志等の人間の力です。これらの力は、基本的には、「私」個々人の力です。所が、「固定的自動判断型システム」の社会は、前記の通り「私不介入型」ですので、「私」個々人がそこでは訓練されず、成長しません。これが問題です。

人間が成長するあらゆる段階で「私」個々人の創造力・高度な判断力・強い意志等の重要性を本人に認識させてこれを育成すること、優れた「私」は常に「公」に取り入れて、そこで活かすこと：この努力を続けることが、伸び悩んでいる日本を再生させ

る基本的な道だと思います。



**Fig.1** エアコンが切れた屋内よりは遥かに涼しい屋外で停電の終了を待つ工専の職員達。右端が Mr. Bowo の奥さん。2012/07/31

「その場対応型システム」は前記の通り「私全面介入型」ですので、「私」個々人がそこで訓練され、成長します。この点は、今の日本社会が学ぶべき事です。玄関先から良く通る大声で誰かの名を呼んでいる、Mr. Bowo の奥さんを見る度に思います：「日本にもこげな人が一杯出て来よったら日本も良くなるばい」

以上

1991年

## ピナツボ山噴火



氏名	橋本 勝
卒年	昭和38年卒

「これは2002年6月に作成したものであるが、読者各位の参考になるものと考え、原文をそのまま投稿したものです」

### 1. はじめに

今年も6月が巡り来て、去って行こうとしている。私にとって、忘れがたい出来事があった月である。

私は、1989年9月から1991年9月まで、フィリピンのマニラ北西120 kmに位置するスービックの造船所に赴任、技術指導と共に経営にも参画していた。

造船所とは云え、大型船の検査・修理や改造が主たるものであるが、34万トンの超大型ドックを有し従業員600人、日本からの円借款で作られたフィリピン国営のヤード（工場）であった。

日本人は私の他は、若いエンジニアが一人。割合近くにはアメリカ海軍のスービック基地があったが、ヤードの周辺は紺碧の海とは対照的に樹木の無い山々が続き、酷暑とマラリア、狂犬病、はては強盗・山賊・殺人の地、洪水・地震等も何度か経験した。そんな中で、モラルアップ、事故の撲滅、生産性の向上、そして受注の拡大にと汗を流したものである。



### 2. ピナツボ山噴火

1991年6月の雨期とともにヤードから30 kmばかり北北東のピナツボ山（標高 1,780m）の小噴火の頻度が増し、降灰と共に硫化水素の悪臭が日に日に強くなる。宿舍の窓に目張りをしたり、濡れたタオルを口に当てての就眠が続く。以下に多少のメモと記憶から日にちを追ってみる。

#### 14日（金）曇り時々雨

15時頃これまでにない大きな暗雲が立ち昇り夕闇の如し。操業は通常通り。雨混じりの火山灰はチューインガムの如く自動車のフロントガラスにへばり付きワイパー作動不可能となり、のろのろ運転にてかろうじて宿舍へ戻る。地域全面停電となり工場の非常用発電機にて宿舍へも送電。

#### 15日（土）曇りのち雨・強風

当地では土曜も出勤日なるも、台風上陸接近中及び降灰にて視界不良により臨時休業。非常要員としてドックマスターと数名の作業員、それに我々日本人2人が残る。後々これが幸いして、建物・設備の損害大なれど人命には異常のない結果となる。

再三の爆発・暗転の末 11 時頃より雷鳴・豪雨・降灰激しくなる。やがて非常用発電機も火山灰により空気取り入れ口が目詰まり、海水に浮遊する軽石などで冷却水パイプも詰まり運転不可能。電力無きため送水もストップ。

昼過ぎからは深黒の闇、落雷は蜘蛛の糸の如く四方八方にあり、降灰ボタ雪の如く、降石直径1～2cmアラレの如し。轟音と共に大きな地震もしきり。

16 時神戸本社へ状況説明後退社。マニラの設計会社福井所長とマニラへの脱出避難方法検討中に電話不通となる。以後数日間、電話は勿論、無線通信も降灰・降石・雷のため機能麻痺。

天ぷら油と湯のみ茶碗を利用してにわか造りのランプ。エンジニアの寺田とドライブマップを広げて、溶岩・土石流は途中にも山がある故、ここまで来ないだろうとの結論を心の支えとす。水さえあれば瓦礫の下になりても何とかなんとペットボトルを抱えてベッドに入るも寝付かれず、このまま土に埋もれてミイラとなりて後々発見されるのではとの心配もよぎる。

#### 16 日 (日) 雨・強風

工場には工事中の 23 万トンの鉱石運搬船が入渠中、他大統領専用客船や発電プラントバージ・数百トンのドレヅジャー (浚渫船) など 8 隻、さらに工事資材を搬送してきた砂利運搬船などが岸壁に係留中。

午前 1 時ドレヅジャーの繫留索が台風による強風と火山灰・石の堆積による船の異常な傾きにて切断され漂流、タグボートで追跡するも気象条件悪く、さらに海水中の火山灰・軽石等を吸い込みタグボートのエンジンもストップし収容できず。

同じく他のドレヅジャーも降灰・石にて居住区画が倒壊、風雨の影響もあり沈没寸前との伝言あるも如何ともしがたく 5 時沈没。先のドレヅジャーも午後になりて何とか曳航するも 19 時岸壁付近で沈没。海面は一面浮遊する軽石と灰で覆われ、雪原の如し。

地域全面約 30cm の降灰・石、これに台風による多量の雨水が加わり約 1ton/m<sup>2</sup>近い荷重か。7,700 m<sup>2</sup>の工場は屋根が 2 基の天井クレーンと共に落ち倒壊、側壁のみの廢墟。内部の旋盤、溶接機等の各種機械設備も瓦礫の中。総合事務所、倉庫などは何とか被災をまぬがれている。

入渠中のオーストラリアの 23 万トン型鉱石運搬船“IRON PACIFIC 号”には女子供を含む家族の乗船者有り、陸上からの電力供給ストップのため照明や空調効かず、食糧庫の温度上がり、非常消火ラインも機能果たさず。ドック内への漏水も如何ともしがたし。しかし船長以下絶えず冷静に、我々日本人に全面的な信頼を置き各種打ち合わせ・対策に協力してくれたこと有りがたし。

また、一切の通信手段を失った我々に人工衛星を介した本船の無線を日本やマニラへの連絡等に供してくれ、翌日これらの情報は日本へ届く事になった。それまでは、日本の留守宅へ「両名に関し、16 日現在安否不明なるも慎重な両名故、心配無用と思われる」との連絡のみが日本の本社よりあったとのこと。

朝から付近住民が身の回りの品々を持ち、土石流 (ラハール) が押し寄せてくるとの噂でヤードへ続々と避難して来る、約 1,000 人。同時に、ムシロやダンボールを被った避難民が降



入渠中の IRON PACIFIC 号



工場の屋根落下



工場内の筆者



りしきる灰と小石の中を列をなして米軍基地へと向かう。基地へ行けば何とかなるだろうとの憶測。後日談によれば、基地のゲートは閉ざされ入場は許されなかったとのこと。

ほとんどの民家は倒壊、大きな木立も裂かれたように割れている。

一方、ヤードからは 14 時、砂利運搬船が避難船として従業員家族や付近住民を乗せて出港。我々日本人は砂利運搬船が台風の余波残る荒天の南シナ海へ出るには安全とは言えず、また避難日本人と判れば貴重品所持のこと明確にてマニラ上陸後の安全にも当時の治安状況では不安ありたる故乗船せず。

昼頃には噴火も除々に収まり、午後瓦礫の中よりマイカーを発掘。屋根ペシャンコなるも寺田が中へもぐり込み、背中で持ち上げ修復。ガラスは破損しているもフロントガラスは何とか使えそう。エンジンは少しの調整で駆動。

夕刻、宿舎へ通いのメイドが駆けつけてくれる。有り合わせの夕食なるも有り難し。飲料水無きため宿舎にストックのビール貴重。地震時々ありて、疲労有るも眠れず。

#### 17日(月) 雨時々曇り

宿舎の雨樋を外してポリバケツへ集水、洗面、シャワー。7時出社、社長以下の幹部も修理半ばの大統領専用の客船にてマニラへ脱出済み。我々にも事前に相談ありしも大統領専用船と言えども工事中にて安全な状態とは判断できず乗船せず。

出勤者僅か。倒壊をまぬがれた事務所の屋根の降灰・石降ろしの手配、従業員・家族の安否確認、非常食・水等の手配。被害状況調査スタート。

作業者居らず、日本人 2 名にて非常用発電機の駆動再開を試みるも、発電機室の鍵を持ちたる者行方不明。ビルの 2 階窓へ梯子を架け侵入、発電機調整するも問題多く不成功。

宿舎は鉄筋コンクリート平屋にて倒壊はまぬがれたが地震による亀裂多く、天井各部より雨水の漏洩著し。屋根の降灰・石降ろし依頼。

メイドは 13 人の子持ち、その何人かが水を運んで来てくれる。地震続く。

#### 18日(火) 時々雨

雨水での洗面、久しぶりのパンとコーヒー。掘り出した車で出社。

寺田は発電機の修理に懸命。マニラへの最も安全な脱出方法を検討。

18時マニラより食糧・水・衣類等の救助物資運搬船到着、この船でマニラへ引き上げよとのメッセージあるも、やるべき事多く、引き継ぐ者なく乗船せず。20時工場長避難先より戻る。

#### 19日(水) 時々雨

午前1時、遂に発電機駆動成功、工場及び近辺地域へ電力供給。船舶への電力・水の供給も開始。

7時30分、工場長へ後を引き継ぎ、二人は数々の修羅場の経験ある運転手のリトーに命を託し車でマニラへ向かう。一面豪雪地帯のごとし、河川は土石流にて氾濫、濁流の中、時には車も流され、座席シート上まで水没、あるいはエンストを繰り返しながらの走行。14時マニラ本社着。各地では、土石流にて幾つかの橋が流され通行が不能であったが我々のルートは幸いであった。



倒壊したガレージと自動車



火山灰に覆われた農地  
(野鳥が餌をあさっている)



倒壊した民家  
(後方は葉のなくなった樹木)



被災した飲み屋街



### 3. 知り得たこと

今回の現場体験から知り得たことは多々あるが身近な事を記しておこう。

#### ピナツボ山噴火に関して起こったこと

- ① 噴火の際には落雷・地震による被害も発生する。
- ② 火山灰に雨水がかかると相当な重量となり、粘性により除去が困難。
- ③ 噴火の後には洪水が来る。…土石流による河川の氾濫、火山灰などによる排水溝の目詰まり。
- ④ 火山灰で大型発電機は運転できなくなる。…吸気口、冷却水パイプの詰まり。
- ⑤ 水冷式エンジン駆動の小型舟艇は航行できない。…水上浮遊物でエンジン冷却水管が詰まる。
- ⑥ 噴火時には無線・携帯電話は使えない。…空中の降灰・石、雷の影響。
- ⑦ 停電の後には断水となる。…電動送水ポンプが作動しなくなる。
- ⑧ 自動車の運転は困難となる。…フロントガラスの火山灰をワイパーで除去するには限界がある。
- ⑨ 洪水時オートマチック車は使えない。…排気管へ水が入るとエンストを起こすので走行中絶えず空ふかしの必要がある、しかしオートマチック車ではこれができない。また、エンストを起こしても、押しがけができない。
- ⑩ 滞在地の詳細地図が必要。…食糧などは当然のこととして、地図はいろいろの判断材料となる。

#### フィリッピンの子供達の逞しさ

マニラの主要道路の交差点などでは、子供達が信号待ちの自動車の窓ガラスをコツコツと叩いて物売りをしている。新聞・雑誌は言うに及ばずタバコのばら売り、キャンデー、国花であるサンパギータの小さな花輪、窓拭き用の布やスポンジ……。スモーキーマウンテンでは廃棄物の山の中から再生可能な物の発掘。こんなことは日常茶飯事。さらに臨機応変に生活のすべを見つける逞しさに接することができた。

ピナツボ山噴火のおり火山灰で自動車のワイパーが機能を果たさなくなったのを見ると、通りへ出て車の窓ガラスに水をかけて洗ったり、火山灰を削ぎ落とす商売を始めた。

洪水になると、水の中のあちこちに子供が立っていて近づいた車に、1メートル先に深い穴があるとか、これより左へ寄るとドブへ落ちるとかのアドバイスをくれる、それがノウハウ料だ。料金は自由で子供の手にした缶詰の空き缶に入れてあげる。

洪水で橋が流されてしまうと、流木や有り合わせの材料で人が一人通れるくらいの仮橋を造る、これがもと在った橋の近辺のあちこちでできていて、こちらが近道だ、このほうが安全だと客引きをする、渡った通行人から料金を徴収する。

運悪く洪水地帯の真中でエンストを起こすと、子供達がワアッと集まってきて車を押してくれる。これも商売だ。料金の先払いを要求してくるがこれに応じると適当な所で居なくなってしまふ。向こうの2本目の椰子の木の下まで、5人で押して着いたら車の中の水も掻き出して……。と明確な契約をしておく必要がある。これを怠ったばかりに、走行中に車内の水を自ら長靴で汲んでは窓から捨てつつ約束の時間に遅れまいと突っ走ったことがある。

火山灰の中、我々日本人のために水を運んで来てくれた子供達だって、良い意味で立派な商人だ。

大人達の知恵も働いてのことではあろうが、子供達には今、周りの人達が何を必要としているかを推測し、これに応え、報酬を得るというすばらしい知恵が育っている。フィリッピンは豊かな国ではない、だけど不思議なことに乞食の姿をほとんど見かけることはなかった。働いて代償を得ることを子供のころから経験しているからではなかろうか。

#### 自分自身に何ができるのか

水がない、食料がない、照明がない、通信ができない、設備が作動しない、こんな時に救援を待つだけでなく、自分自身で何を・どこまでできるのかちよとした小手先の技術面も含め心しておかなければいけない。我々は、



仮設橋と通行料金の徴収  
(後方は流出したコンクリート橋)

すべてが出来合いの品物や器具をあてがわれ、工夫を知らない人間になっていないか、自問する時でもあった。  
また、危険予知・危機管理は組織として行われるべきことと、個人として対応すべきこととの歯車が噛み合っ  
て成り立つ。我々は組織に頼り過ぎてはいないか、彼らは組織の不備を個人々々の状況に応じて判断し対応して  
いる。  
造船所へ避難する者、米軍基地へ行く者、家に留まる者、さらには家の屋根に登って雪降ろししながら砂降ろし  
をする人。大局的な情報・判断は適切に与えられなければならないが、彼らの行動には参考とすべきことがらも  
あった。

#### 4. あとがき

火山噴火の近代的な観測技術が確立されて以来の最大噴火は 1982 年のメキシコ・エルチチョン山とされてい  
た。しかし、ピナツボ山の噴火はその規模をはるかに上回り、雲仙普賢岳の 600 倍で、史上最大規模のものであ  
った。

15 日の噴火は土石を上空 3 万 5 千 m まで吹き上げ、20 日にはアラビア海上空に、30 日には日本上空にも達し  
その後の地球規模の気候に重大な影響を与えることと成った。

6 月から 9 月の雨季と台風シーズンは、土石流をさらに大きなものにし、河川の氾濫、橋の流失や道路・農地・  
建物の損害を大きくした。当ヤードや我々の宿舎も数日後には一夜にして湖の中と化した。

当初は避難民 15 万人以上、死者 230 人と伝えられていたが、その後の土石流等による被害を含めると被災 300  
万人、死者 1,000 人と伝えられている。

空中の火山灰を航空機のエンジンが吸込みトラブルを起こすことから、当分の期間、国際航空路の変更も余儀  
なくされた。米軍のクラーク空軍基地は閉鎖廃棄、スービック海軍基地も著しい損害を受けた。

後日、土石流がどのような動きをするか定期的にデータを集めるために比米合同の調査団が結成され、私  
もこれに臨時参加し、ピナツボ山に接近可能な 10 km 地点あたりまで同行。爆風で黒焦げになった椰子の林、  
谷間を埋めた深さ 8 m にも及ぶ火山灰、未だ熱くブクブクと硫化水素を噴き出す地表に接し、再度自然界の力を  
感じた。

僅か 5 日間程度のサバイバルの経験であったが、単に火山噴火に関する体験を持ったと言うだけでなく、現地  
の人々との赤裸々な肌の触れあい、助け合うということ、人と人が理解しあうということも僅かなりとも知る事  
ができた。

現地で採集した落石（軽石）でこぶしサイズの仏像を彫った。それが神戸の自宅の書斎に飾られてある。

2002 年 6 月

参考：

社外配布先

- ・関西造船協会
- ・東京都総合防災部
- ・静岡県総合防災部
- ・山梨県総務部

筆者略歴

- ・1938 年生れ、 横浜国立大学工学部造船工学科卒
- ・1963 年～2000 年 (株)川崎重工 海外技術援助担当部長等
- ・1989 年～1991 年 PHILIPPINE SHIPYARD &  
ENGINEERING CORP. 副社長

## フォークランド紛争に学ぶ

氏名	関 裕美
卒年	昭和 38 年卒

平和と平等を享受している日本から外へ出て見ると、いささか国内とは異なる対応を目の当たりにすることがある。英国駐在時に勃発したフォークランド紛争の頃に出会ったことを振り返ってみる。

### 1. フォークランド諸島の環境

フォークランド諸島は南大西洋 アルゼンチン沖、南米大陸南端から 500km 東に位置し、東西の主要 2 島と多数の小島からなる。

島には先住民が居たが、欧州人による発見は 1,520 年ポルトガルのマゼラン船団とされている。

1592 年イギリスの探検家が上陸の記録をしており、これがイギリスの領有権の根拠である。

1764 年フランスは東フォークランド島に入植、他方 1765 年イギリスは西フォークランド島に港を設けた。

1767 年スペインはフランスよりフォークランド諸島を買収後、西フォークランド島のイギリス軍に侵攻、イギリスは全面戦争を避け、西フォークランド島の居住を認めさせる代わりにスペインの領有権を認めた。

1810 年アルゼンチンはスペインからの独立を求め内戦が勃発、イギリスからの圧力で、スペイン系住民はフォークランド諸島から撤退した。その後は英米の軍艦や捕鯨船の避難港として利用されていた。

1820 年アルゼンチンは東フォークランド島へフリゲート艦を送り島の領有を宣言し、アシカ、アザラシ、捕鯨業者に課税することにしたが、英米との小競り合いとなった。

1833 年イギリスは艦船をフォークランド諸島に送り無血占領に成功した。イギリスの現在に至る 180 年の実効支配の始まりである。

上記の様に欧州人の発見以降 約 500 年間でアルゼンチンは 1820 – 1833 年の間の領有宣言以外は、実効支配した事はない。

フォークランド諸島の人口は約 3,000 人 10 代に渡り島に住んでいる家族、イギリス人以外の人も多く住み、自らを「フォークランド人」と呼ぶ人も居る。アシカ漁、アザラシ猟、捕鯨基地、羊毛業、イギリス軍 及び ホーン岬周りの航路避難・補給基地となっている。

最近は近海での海底油田の発見があり、南極の資源開発の前哨基地としても価値が出てきている。

### 2. フォークランド紛争

1982 年 3 月アルゼンチン海軍艦艇がフォークランド諸島の東の英領サウス・ジョージア島へ、

イギリスに無断で民間人を島へ上陸させた後、同胞警護と称し、海兵隊 500 人を送り込んだ。翌 4 月アルゼンチンは駆逐艦、フリゲート艦、輸送艦、揚陸艦を派遣、陸軍約 4,000 人をフォークランド諸島に上陸させ、同島を制圧した事で武力紛争となった。

イギリスは艦隊旗艦として空母ハーミーズとインビンシブル(軽空母、通常戦争は今後なく、ボタン戦争になるであろうと、インドに売却が決まって居た。)に垂直離着陸可能な戦闘機シーハリアーを搭載、駆逐艦 10 隻、フリゲート艦 13 隻、揚陸艇 8 隻、英国の誇る客船 QEII とキャンベラ号等にヘリコプター甲板を設備し輸送艦とし、ヘリ操縦士のウイリアム皇子も乗せてポーツマスから出航した。

### 3. ロンドン駐在事務所

当時小生勤務のロンドン事務所 4 月定例昼食会に 13 名の日本人職員が出席していた。

「サッチャーはフォークランドへ向かった軍隊に発砲を命ずるか？それとも派遣は示威行為と  
思うか？」と事務所長が 13 名に質問した。13 名職員の反応は ；

「3 名：鉄砲を撃つ命令が出るで有ろう。10 名：単なる示威行為で有ろう。」であった。

フォークランド紛争の 1 年前、オランダに出張していた帰りに、オランダ ロッテルダム郊外で、過激派 5 名が下校途中の 20 名位の小学生を Train Jack し、仲間の釈放を要求した。小生はこの事件現場の近くに居たが、事件発生は知らずにロンドンへ戻った。その日夕闇が迫る頃 特殊部隊が突入、乗っ取り犯をその場で全員射殺した。数人の小学生は怪我をしたが全員無事に救出された事を知った。

その時の Media の反応は、「正義の為には、犠牲も有り得る。」であり、小学生の身に何か起きたらどうするのだ？誰が責任を取るのだ？と言う非難は殆ど目にしなかった。

事務所で現地女子職員と話をしている時に、大きな爆発音が聞こえた。その時 彼女は「ドイツ軍が来たか？」と瞬間的に叫んだ。

欧州人は少しお金を持つと、金に替えて蓄える。紙幣の価値は何か事件があると、大きく変動する可能性があるが、金は何処へ持っていこうが、どの様な状況になろうと価値は大きく変らない。昨年亡くなった 京大 猪木正道 教授「平和を唱えていれば実現すると考えている人が多いが、冗談ではない。平和と言うものは闘い取るもの。」が読売新聞に出ていたが、これに双手を挙げ賛同する人は現在の日本では少数派ではなかろうか？

### 4. イギリス勝利

鉄の女と呼ばれた サッチャー首相の「力の行使による現状変更は何も正当化しないことを国際社会へ訴えたい。」と言う言葉の下、3 ヶ月の攻防で双方合わせて 901 名(イギリス 256、アルゼンチン 645)の犠牲者、アルゼンチン軍の降伏で終結した。両国の国交は 1990 年に正式再開をしたが、フォークランド諸島の領有権は、棚上げされ現在もアルゼンチンは領有権を主張している。

この紛争中の各国の対応は

アメリカ : 当初は中立を保とうとしたが、英国の強い意志が全面的に支援を引きだし、空中給油機の貸与、アルゼンチンが使用するアメリカ製戦闘機や衛星情報を供与した。

ラテンアメリカ : ほぼ全ての国がアルゼンチン支持を表明した。軍隊派遣や情報提供の支援は、ペルーは義勇兵の派遣希望及びペルー空軍のミラージュ戦闘機 10 機のアルゼンチンへの売却くらいであった。

チリ : アルゼンチンの隣国チリは、アルゼンチンと国境問題を抱えていた。チリはアルゼンチンを「侵略者」として非難、イギリスへの支援を表明し、自国内の基地の提供をした。

アルゼンチンはチリの侵攻に備えて、多くの戦力を本土に温存せざるを得なかった。

ソ連・東欧諸国 : 冷戦下で英米と対峙していたソ連や東欧諸国はイギリスを非難、アルゼンチンを支持したが、国連安保理では棄権にとどめ、ソ連が衛星写真を提供しただけだった。

中国 : 「旧宗主国対旧植民地」という構図から、アルゼンチンを支持。

日本 : 英・米・EC の再三の要請にも関わらず、アルゼンチンへの禁輸措置は実施しなかったが、国連でのアルゼンチン撤退勧告には賛成票を投じた。アルゼンチンは日本の北方領土の問題があり、積極的な支持を期待していた。

「日本は憲法で戦争放棄を謳っているから、平和が保たれている。」と言うのは妄想であり、特に隣合わせの国は、互いの権利主張で紛糾している例は世界中に数多くある。

尖閣列島は明確に日本の領土であり、この問題を棚上げする事無く、現状の監視体制を維持し、駐在員、航空機、艦艇の配備を着実にいき実効支配を強めるのが良いと考える。

また この問題で国際世論を味方につける積極的な宣伝活動を行う事が不可欠であるが、決着には長い時間が掛かるであろうと言う事を認識する必要が有ろう。



## プラットフォーム開発システムの構想について

氏名	伊藤 博
卒年	S 3 9 卒

日本の産業を引っ張ってきた電気業界が沈没寸前である。円高が一番の原因ではあるが、コモディティ化した液晶・TVをほんの僅かの改善のためにエネルギーを注いだ日本企業とコモディティ化したものは大量に生産してコスト競争で勝つことしかないと価格低減のみに注心した韓国・台湾企業の経営スタンスの差が更に大きくしてしまった。その上スマートフォンでは要素技術は高いのにシステムとしてまとめ、グローバルに展開する能力に欠け惨憺たる状況だ。これもシステムとしてまとめる視点の脆弱さと経営環境を的確に把握し対処する智慧の敗北かもしれない。

此のたび平山新会長の発案で少子高齢化社会を生き抜くためには英知・智慧がキーワードとなるのでその体験・意見を募集したいとの連絡があった。今回は海外編とのことで必ずしもフィットしないかもしれないが、これができ海外展開がスムーズになったことを考慮すれば容認できるものと信じ、車の開発革新となったプラットフォーム開発システム構想について紹介することにしたい。先ずはその様な構想のきっかけとなった開発状況を私の入社当時の経験を代表にして当時の自動車産業の動向を概観する。

### 入社当時の開発状況

入社した(プリンス自動車(株))昭和 39 年(1964 年)当時の自動車業界の状況は、欧米では 1886 年にドイツ人のゴットリーブ・ダイムラーにより世界初の自動車(3 輪自動車)が生まれてから 80 年近くなり成熟期にさしかかっていた。米国では T 型フォードの時代が終わり、50 年代より始まった大型化が 60 年代も続いていた。米国では 60 年代を黄金の時代といわれている。欧州では VW のビートルは品質が良く実用性に富んだ車でまさに T 型フォードのヨーロッパ版となっていた。またベンツ、BMW は VW のような量産車種をだす政策を捨て、ベンツは高級車と大、中トラックに、BMW は若者受けする中級車に特化していく。さらに仏、伊ではルノー、シトロエンやフィアットのように小型大衆車でその地位を築いていた。また小型車が FF 化に移っていく時代だった。

一方日本では今では到底信じられない「自動車工業無用論」の世論が支配的だった 50 年代の黎明期の時代から成長期に入っていく時代で、3 代目のグロリアが S.37 年、3 代目スカイラインが S38 年、2 代目ブルーバード(ダットサンを入れると 4 台目)が S38 年に出ていた。しかし性能的には米国車の加速性能に驚き、欧州車のきびきびした走りには脱帽していた。このような状況のなか私はプリンス自動車に入社し設計に配属されたが、配属された課は希望に反しトラックを担当する車両設計課だった。そのほかに乗用車担当の二つの車両設計課がありグロリアとスカイラインを担当していた。この 2 課に対し自分たちも

乗用車を設計したいという思いが全員にあり、果敢に挑んだ。

当時スカイラインクラスでも 70 万円以上して一般の人にとっては高根の花であり、より安い車が必要であった。安い車ではスバル 360(‘56/6~)が 42.5 万円、トヨタパブリカ(‘61~)が 38.9 万円であったが、もうちょっと上で一般の人が手に届く大衆車が望まれていた。その開発に各社は S38 年頃よりとりくんだ。我々も日本初の FF 車の計画でスタートしていた。既にヨーロッパでは小型車は FF が主流になりつつあったが、トヨタのパブリカが FF で開発していたが駆動系のトラブルで急遽 FR にしたように、日本ではまだ技術(特に駆動系)が充分でなかったのである。したがって早く FF 車をだしたいとの気持ちは一層つづいた。

ところが S40 年に日産との合併に調印した影響で、開発はサニーも開発中だったので一時ストップとなり再開は S41 年の合併後 1 年経った S42 年 4 月であった。2 年間のブランクとなり、その間に FR ではあるが S41 年に日産がサニー、トヨタがカロラを発売した。私は御料車の設計にたずさわった後、再度この FF 車開発に加わった。この車は FF のチェリー(E10)であり、S45/10 の発売である。世界一軽い車(車体)と虚飾を排したシンプルカーを目標にした(L3610mm、B1490mm)。結果は 2D 車で 610Kg となり単位面積当たり重量で世界最小となった。2011 年 9 月に発売になった燃費 30Km/l のエコカーで好評のダイハツミライースでも車両重量は 120Kg 重い 730Kg(L3395,B1475mm)である。

この車チェリーは日本の市場ではまだこのクラスの車でもステータスシンボルであり虚飾を徹底的に廃止したことがいまひとつ受け入れられなかった(3~4,000 台/月)。しかし欧州では英国を中心に人気を博し 8 万台/年の売れ行きだった。また英国の調査機関によるユーザアンケートではエンジン出力、燃費、ロードホールディングの何れも 95%を超える驚異的満足度を得た。ロードホールディングは別として、これらは車両の軽量化のたまものである。自動車先進国でこのような評価を得たのは一つのエポックであり、日産が欧州輸出で他社をリードした一つの要因となった。

またある日、英国のユーザーから手紙を戴いた。それは家族でドライブした時に、80 キロ/時で他の車と正面衝突した。妻が助手席、後席に子供二人が乗車していたが全員全くの無傷だったとの内容のお礼の手紙だった。長い設計経験で直接お礼の手紙を戴いたのはこれが唯一の経験であり、苦勞が報われた瞬間であった。この FF 車チェリーとその後継車パルサーが私の設計者時代の主な仕事となった。

### プラットフォーム開発システム構想

チェリーを産みだしたときでも、トラックをメンテナンスする傍らでの作業であり手が足りず忙しかった。当時は新しい分野の車種を産みだすためには手持ちの人員である程度開発を進めてから、全社的な提案をしていき開発プロジェクトとして認知されていくシステムであった。しかし全社的に認知されても人員が補強されるのはわずかだった。それぞれの部や課で成果を競いあっているのも、人を他の部や課に融通するような奇妙なマネ

ージャー(課長、部長)はいなかった。

そのうえ組織的にも流動性という点では問題があった。車両設計というたて割りの組織で忙しいところに人を集めようとしても組織の壁があり流動性がなかったのである。更にその後自動車産業の成長期が訪れ、車種が大幅に増えていって忙しさは全社的なものになっていった。やがて合併 13 年後の S54 年にプリンス系(荻窪)設計部門と旧日産系設計部門を統合することになった。その機に車両設計部を商品本部、車体設計部、シャシー設計部、艤装設計部の横割り組織にした。少しでも流動性を高めるためである。私もこの時期にマネージャーになった。2 年後には場所も荻窪、鶴見と分かれていたのを厚木へ終結することになった。またちょうどそのころ図面を手書きからコンピュータで書くいわゆる CAD 化していく変化の時期に当たった。さらに 2 年後には車両レイアウトのうちエンジンルームレイアウト、フロアレイアウトを商品本部から車体設計に取り込むことを計画した。組織もエンジンルーム・フロア部分の下屋担当の部署が 2 課出来た。FF 担当と FR 担当である。私は FR 担当となった。旧日産系は既に車体設計で担当していたが、このレイアウトこそ商品開発室の仕事と最後まで反対したのはスカイライン担当の桜井真一郎さんだった。1 ヶ月ほどどちらがやるかすったもんだしたが、最後に言った私の言葉「桜井さんのところでは 4 年に 1 度の計画に対し私のところでは年に 6 車種をレイアウトしノウハウが溜まっていくのですよ」が決定的だった。桜井さんは 1 週間考えた後、「お前に任せた。しかし口は出すよ」と言ってきた。私も責任感に緊張した一瞬だった。桜井真一郎さんは横国大(機械)の先輩である。車を熟知した人で日本の自動車技術の歴史のなかで燦然と輝いている人でその後自動車殿堂入りしている。

これを機に私は従来車種ごとにレイアウトグループを編成するスタイルであったのをレイアウトグループとして一つにまとめ、ノウハウをためていき効率化を図った。併行して図面作成の CAD 化を進めた。しかし当初は設計の効率は上がりず、そのため CAD 化率は 65%程度にとどまった。単に図面を手書きからコンピュータ操作に置き換えていただけのためである。そこでレイアウトから CAD 化すること、そしてユニットデータ、メーカの部品図を CAD データで貰うことを進めた。その結果 CAD 化率 90 数%に上がった。また計画図は既にあるそれぞれのユニットデータを利用できるし、計画図のデータは部品図作成に利用できるようになり効率は一段あがった。そしてデータが溜まってくると全体が見渡せることでレイアウトのパターン化(部分的な標準化)ができ、効率はさらに上がっていった。一つの成果であった。

しかし何かまだ足りない思いが心の中に残った。未だに開発で一番長く掛っているのは私の担当している下回り(アンダーボディ)であった。開発を実質的にスタートさせるにはパワーユニットや足周りのスペース配分を決めるエンジンルームレイアウト、フロアレイアウトで成立性の見通しを立てなければならない。従って他所より早くスタートしなくてはいけない。また性能を纏め上げるのにも色々な関連が多く、最後までごたごたするのがこの下回りであり、開発期間を短縮するにはこの下回りのまとめがキーポイントであったし、

車の性能を決定的に支配するのもこのアンダーボディであった。

そのような思いをしながらレイアウトグループ発足して1年位経った頃、他社車の上屋部分の共用関係報告があった。ちょうどデザイン部分のカウルトップ部品が車種を超え共用化されているとの報告を聞いているところで、ふとあることに思いついた。我々の仕事も既製服のように車体の下回り(アンダーボディ)を中心にパワーユニット、シャシー類の組み合わせを一纏めにし、レディメード化しておけないだろうかということであった。そのときはよい案だと思い一瞬背筋が緊張した。しかしそのあと考えてみたが、レディメードしておいても技術の日進月歩しているときに陳腐化してしまい商品主管(車全体のまとめ責任者、商品本部に所属)は使わないだろうなと思った。当時スカイラインとローレルがかなり共用していたが、後から出す方は技術が陳腐化しないために半年遅れ位で商品化しなければならぬライン設計は忙しい思いをしていたのである。

その解決には1~2カ月の推敲が必要だった。開発の仕組み、方法を変えることだった。現在の開発の流れは車種ごとの開発であるが、下回りの計画はセグメントとして数グループに分け、各セグメントはそのセグメントに入る全体車種を睨んだ計画をすること、そして単に革新性ある技術を入れるだけでなく、長く使っても陳腐化しない技術耐力という観点を入れていくことを思いついた。セグメント毎のプラットフォームを開発の基軸においた開発システムの構築である。従来の車種最適化でなく、グループ最適化であり、レディメードは過去のものを使うことになるが、この開発システムは将来の展望を見据えそれに応え得る技術革新性、技術耐力あるものを投入していく先行型開発手法である。

話を先の商品主管等にしたときは賛成する人は居なかった。彼等は自分の車の最適化しか考えていないからある意味では当然であった。しかし成熟期にさしかかり車種が多くなったこの時点でこれが開発の救世主であることは明白であった。構想をまとめて役員報告会にて説明し、その進捗の許可をえた。そしてその効果の理解者達へと受け継ぎ、かれこれ5~6年かかったがそのような開発システムに移っていった。

この効果は抜群であった。当初の目的は工数を削減し開発期間を短縮することであったが、コスト低減は大きいものであった。そして当初心配した技術の陳腐化は、当初から先を見ていけば新たな規制や急激なユーザーの嗜好変化が入らない限り危惧にすぎないことがわかった。それよりも受け継がれる車種ごとに磨きがかかり技術、品質がリファインされる効果は大変おおいものであった。

このプラットフォームを基準とした開発システムは日産が世界に先駆けたものであった。その後の世界展開にはこれなくしてはできなかつたのではないかと思われるほどである。またこの後ルノーとの提携、さらには今年(2012年)に入ってからダイムラーとの提携で成果が上がるのは単に、ユニットの融通からくるメリット以上にこのプラットフォームの開発や流用ができるからである。また昨年のタイの洪水で日産がマーチの生産をいち早く11月14日から開始できたのは、新興国向けプラットフォームを中国、インド、メキシコでも使っていたものを送ることができたからであると推測している。

しかし残念なのは特許をとっていなかったことである。その当時の日産の特許部には物の技術に対しては特許性を認めてもシステムとか仕事の進め方に対しての特許性の認識が薄かったのである。今から思うと私も粘り足りなかった。効果の予測が構想段階では適確に読めなくその分淡白であったように思う。

私が構想し多くの人の努力により成し遂げたプラットフォームを中心とした開発システムはセグメント別の制約がある。このセグメントの壁を乗り越えて更に広く利用できるようなプラットフォーム作りを日産は次世代プラットフォーム構想として検討しているようである。そのコンセプト車が2012年3月のジュネーブショーで披露された。一方VWはプラットフォームに限らず、車全体をモジュール化しキュービックのように組み合わせていく方法を模索しているという。どちらも越えなければいけないのは摺り合わせを不要にする技術である。摺り合わせこそ自動車技術の真髄だったのだから、その代替としてマージンを取ってその解決に当たっているのではないかと推測している。いずれにしても新たな挑戦であり実現すれば革新である。

競争がグローバル化した今、冒頭でふれた電気業界の現状は自動車でも起こりえる問題である。選択と集中をその当時適切にしても、めまぐるしく変わる環境の変化に適切に対処する智慧とスピードがないと競争に負けてしまう。電気業界の再起・復活を祈ると共に自動車では起こらないよう不断の努力を期待し筆をおきたい---智慧の競争は永遠に続くのである(平成24年12月7日、暖かな日差しを受けつつ拙宅にて記す)。



## 米軍に鍛えられ、磨き上げたQCを海外に普及

氏名	宮内一郎
卒年	昭和15年卒(航空専修・9期)

私はIHI航空エンジン事業部(今名称は変わっていると思う)でQuality Controlに定年まで従事し、定年後は90才まで海外諸国を飛び回ってQuality Controlの普及に努めてきました。

卒業は1940年の大戦前で、最初の中島飛行機KKに就職し、同太田工場で終戦。その後富士産業KKと名前を変えて在籍2年。終戦後職がない中、飛行機が触りたくて立川米軍基地で働いて5年。その後日本もようやく飛行機関連産業が復興し、石川島播磨重工(IHI)でJet-Engineに触れることが出来るようになりました。そこでQuality Controlの何たるかを知り、60才定年まで従事してきた次第です。

そもそもQualityで定年まで従事できたのはUSAF(アメリカ空軍)のおかげで、Qualityの技術的Test(MIL-Q-5923C、MIL-Q-9858)に合格出来たのが大きな理由と思います。

日本特有の“善人説”にて育成された文化に西欧の技術が加わり、“玄人”による専門的技術の工業界に“MIL-Q-5923”Bというアメリカの“品質管理”が紹介導入されて、在来の日本的、一本釣りの加工組立による製品に対する“品質”保証というメーカーの責任の明確化が概念として導入されました。これがMIL-Q-5923で、5923Bからの改訂版から5923C、MIL-Q-9858という進展により、進駐軍の修理作業、補充部品の生産に上記Specの生産上の“品質管理”を要求され始めました。在来の加工生産業者・工業に一大要求が出て、“品質(Quality)”なる新技術に経験のない日本において、これら“MIL-Spec”の展開は全く聞いたことのない要求であり、アタフタとその和訳、内容の製品設計、生産、検査、出荷という要求、更に強制適用によって“オドロキ”“何処から手ヲツケル”“誰が教えてくれる”等々大混乱の状態でした。“これでは敗戦は仕方ナイ”とやっと気が付いた時点から現在の品質管理(Quality Control)の芽が出始めたのであります。

企業の生き残りの“クスリ=責任、保証に対する処置”がMIL-Q-5923であり、アメリカ軍の武器の優秀性もこれによるという認識で、手づくり専門の日本方式や技術方式が旧態依然たることを白日の下にさらしました。これの強制的適用により、“Quality”や“Quality Control”の概念の理解・適用が、戦後の工業界での生き残りのカギになった

のであります。アメリカ軍用備品、武器の点検、保全(Periodic、Maintenance、Quality、Quality Control)という聞いたこともない言葉に戸惑いながらも、唯々理解に努めると共に、馴れない英語の翻訳に挑みました。製品の“品質”設計、生産、保全、オーバーホール等の現場で導入し、商売する種のない企業では米軍の武器の修理、保全業務を外注として受注することが生き残りの唯一の道でありました。

このためMIL-Q-5923(B、C改訂版)に基づいて品質管理(Quality Control System)の必要性、検査のみでは不十分であること、検査作業の品質意識の欠如等を米軍から指摘されると共に、“品質”“品質管理”について現場で教示を受け、日本工業界の“品質管理の夜明け”がはじまったのであります。

私の記憶では、それがMIL-Q-5923Bとの最初の接触で、米軍関係の各企業に紹介、導入の必要性を説き、英語の出来る人々の努力で和訳し、理解、組織づくりに努めました。実活動では、朝鮮事変によるアメリカ軍の武器、器材の保全、修理に伴う検査が行われ、その検査方法として日本にはない“MIL-Q-5923”のSpecificationの存在が示されました。その適用を指示されると共に、検査員の資質証明も要求され、はじめて“品質”の作り込み価値として単価の決定の基本であることを知らされました。米軍の朝鮮事変による武器等の修理、保全業務が後方支援として我が国工業界に発注されたが、この“品質カンリ”がない部門は“受注資格なし”という要求事項があり、まさにSpecの“翻訳”“理解”“適用”の大作用がキーポイントでありました。

“Quality”=“品質”、“Quality Control”=“品質管理”なる技術用語が出生して、所謂QC、QAが自動車や飛行機の保全、オーバーホールに導入されることになり(導入せねば受注できず)、戦後の仕事のない時代に生き残る唯一の“手がかり”として“Quality”が会話の中心になってきたのであります。

こうして定年までの長期に亘って培ってきたQuality Mgtの経験を、今度は海外諸国でのQuality Control/Managementの導入支援という形で恩返しをしてきました。幸い英語に関しては、ヨミ、カキそしてシャベル事が出来るので大変重宝がられ、気がついてみれば90才までの30年に亘る長き海外経験でありました。最初は日科技連からの派遣で韓国、東南アジアでしたが、その後APO(ア

ジア生産性機構)より指名されて東南アジア各国を支援したり、更には中南米、ヨーロッパ、アフリカの各国へと範囲も広がりました。まさに世界各地でQC、QA、TQCなどの導入援助に関わって来たのですが、90才になって外国で病気になると困るといふ家族の意見もあり、やめることにしました。

いろいろなことを書きましたが、幸いなことに95才で今なお元気で、頭もそれほどボケていません。物忘れがひどいのですが、Quality なら少しはまだ分かります。不思議ですね。Professional のことは忘れないのです。楽すればよい。楽に生きていくのがクスリです。

Thank You Very Very Much.

I . Miyauchi

## ベルリンに壁があった頃

氏名	庄司 邦昭
卒年	(造船) 昭和 45 年卒

私達一家はアレキサンダーフォンフンボルト財団の奨学金により、1987年12月から1988年3月まで、ニーダーザクセン州のゲッティンゲンに語学研修のために滞在した後、1988年4月から1989年3月まで西ベルリンに滞在した。

1989年11月9日、東西ドイツを分断するベルリンの壁が壊された。私達家族はその年の4月に平成になったばかりの日本に帰国し、壁崩壊のニュースは日本で聞いたが、私達が滞在した当時から、すでに気運が熟成しつつあった感じがする。このような東西ドイツ再統一直前に滞在したドイツの雰囲気を感じていただければと思っている。

### 1. ベルリン到着

造船工学の分野でフンボルト財団の奨学金でドイツに滞在された方には東京大学の梶谷尚先生、大阪府立大学の池田良穂先生、私の一年先輩でハンブルクに滞在した44年卒の右近良孝氏がいらっしゃる。右近先輩からは東ドイツでは制限速度を1km/hでもオーバーすると、西ドイツマルクが欲しいためにすぐにネズミ捕りが来ると聞いていたので、東ドイツのアウトバーンは時速100kmの最高速度でパトカーに注意して走った。

いままでドイツ語研修で4カ月住んでいたゲッティンゲンを朝7時45分に出て、ほぼ中間地点のツィーザーで昼食をとり、東ドイツ国内を無事通過して、12時55分に西ベルリンの南西の入口のドラインデンに到着した。これから一年間住むことになる町の中心部、フリーデナウ地区にあるニート通り26番地には14時に到着した。指導教授のシュミーヘン氏と家主のバスマント夫人が通りで待っていてくださった。

通りの背面に両翼を持った形につくられたコの字型の家が連なっており、これから一年間住む家は両翼を結ぶ通りに平行な部分の中央に入口がありそのドアを通過すると中庭がある。隣の家とは両翼部分が接しているので両方の家ともその部分には窓がない。通りに平行な部分と両翼部分の各階に住んでいて、屋根裏部屋もいれて5階建てであるので、15家族くらいはこの家に住んでいることになる。

ヨーロッパの都市では通りで遊んでいる子供を見かけない。それぞれのアパートには中庭があり、専用の庭で子供たちは遊んでいるのだ。我が家の中庭

にもペットを飼っていたり、木の上に家があったり、砂場があったりして楽しそうだ。遊んでいる様子をベランダから監視することもできる。

また各建物ごとに番号が付けられており、私が住む家はニート通りの26番だが、ここに住む各家には部屋番号が付けられていないので、右翼の4階に住む私の家も、下のハネスの家も、反対翼の1階のラウラの家も皆同じニート通り26番なので、郵便屋さんがポストへ配達するときには大変ではないかと思った。

ニート通りは比較的古い建物が並ぶ東西に400メートル程の短い通りである。1968年の学生暴動の拠点となったり、かつてはギュンターグラスも住んでいたこの通りだが、私達家族が住んでいたときは閑静な住宅地であった。

到着当日は階段を何度も上り下りして荷物を4階まで運び込み、レンタカーを返してベルリンでの初日がスタートした。



<ニート通り26番地>



<我が家から中庭を見下ろす>

## 2. ベルリーン水槽の一年

ベルリーンへ到着した翌日の金曜日から復活祭のお休みになり、一年間お世話になる研究所をはじめて訪れたのは翌週の火曜日であった。受付で取り次いでもらいロビーで待っていると、シュミーヘン氏が出てきて私の研究室に案内された。この部屋は運河に架かる橋を渡って入口とロビーがあり、そこから左に運河に沿ってシュバネック所長、秘書のライヒェ夫人、秘書のハインリッヒ夫人の部屋と続き4部屋目である。その先にミュラーグラーフ氏、ヨルダン氏、クラハト氏の部屋、向かいは入口の方から図書室、副所長格のスポーク氏、秘書のワグナー嬢、シュミーヘン氏、ドイツ ECOR 会長のオエビウス氏の部屋になっていた。この研究所にいる東洋人は私の他には博士論文を書くために中国から来たイエンだけであった。

勤務時間は月曜日から木曜日までが7時30分から16時まで、金曜日は15時まで、土曜日と日曜日は休みである。一日のうちで9時から9時30分に朝食休み、12時30分から13時に昼食休みがある。勤務時間については極めてきちんとしており、16時を過ぎて5分もすれば研究所内はシーンと静まりかえる。夕方、「ファイアーアーベント」と言い合って帰って行くので、今日は特別お目出度いお祝いの日かと思ったら毎日仕事が終わって交わす夕方の普通の挨拶だった。ちなみにお店屋さんも閉店のときには「ファイアーアーベント」といって店内の人を外に出す。金曜日の夕方には「シェーネスボッヘンエンデ」の挨拶を合言葉に土日の休日を楽しんでいた。

毎日、9時になると朝食休みの時間になる。イギリスのティータイムのようなものだが、ドイツでは午前にある。実験中の曳航電車もストップするし、計算機室にも誰もいなくなる。外のカフェーに出掛けて行く人もいるが、シュミーヘン氏のグループの多くは休憩室に集まる。文字通りこの時間に朝食のサンドイッチを食べる人、コーヒーを飲む人、果物を食べる人、様々である。食べたり飲んだりしながらベルリーンの新聞「ターゲスシュピーゲル」を読んでいる。



＜朝食休み、私の右隣がシュミーヘン教授＞

皆の誕生日がわかるのも朝食休みである。自分の誕生日になるとケーキを持ってきて皆にサービスしてくれるのでわかるのだが、自分から誕生日を宣言する習慣は日本に見られない。シュミーヘン氏はケーキとワインを持ち、さらにビスマルク時代の頂上に角のついた鉄兜を被ってきた。

秋の午後、実験水槽の水を抜いて行なっていた改修工事が完成し、パーティーが開かれた。参加者はみな梯子を下りて水槽の中で行なわれた。所長の挨拶、職員組合の代表の挨拶のあと、乾杯をした。



＜ベルリーン水槽の改修工事＞

12月にはベルリーン水槽のクリスマスパーティーがあった。この時期になると多くの会社や大学などでこのような忘年会が行なわれている。旧職員の方も多数来られていたが、昔の職場で昔の仲間と会えるのを楽しみにしているのであろう。

## 3. ベルリーンの交通事情

ベルリーンの公共交通機関として、地下鉄（Uバーン）、国電（Sバーン）、そしてバスがある。これらはすべて同一の経営体が運行していて、通常の切符で2時間内は乗り換え自由、往復も自由、しかも均一料金である。家から街の中心部のデパートに買い物に行くときも、2時間以内であれば、1回の通



常切符で往復し、家まで戻ることができる。

買った切符は、乗車する前に、ホームの入口に立つ赤い箱の中に突っ込んで使用開始時刻を刻印しなければならない。これをしないで切符を持っているだけで乗車しても不正乗車(シュバルツファーラー)とされる。改札口がないので切符なしでホームへ入れるし、自由にホームのキオスクで買い物することもできる。

地下鉄は通常、6両編成で運転手一人が乗車している。車掌がないのでドアを開けるときには、パリの地下鉄と同様に、降りる人がドアについている把手を動かす。ドアを閉めるときには、駅の事務室にある見張り窓から見ている駅員が「ツーリュックブライベン」とアナウンスする。この後で駆け込み乗車をしようとするすると大声で怒鳴られる。このアナウンスを聞いて、運転手がドアを閉めているからだと思われる。

車内で面白く思ったことは、誰かが「くしゃみ」をしたときの周囲の人の反応である。周りに人がいる中でくしゃみをすると必ず近くの誰かが「ゲズントハイト」という言葉を発し、本人は「ダンケ」と答える。イギリスだと「ゴッドブレスユー」になるが、健康大丈夫?、お大事にといった言葉でその一瞬の気まずい雰囲気吹き飛ばしている。日本で誰かが「くしゃみ」をすると、周りの人はそのような事実などなかったかのように、その一瞬を抹殺する。

電車の路線網は不自然で、東京の山手線のお手本になった環状線は一部が東ドイツ側になるために当時、旅客用としては使われていなかった。我が家の最寄り駅「フリードリヒビルヘルムプラッツ」を通る地下鉄は9号線と呼んでいるが、7路線しかなかった。国電の3号線の終点は東ベルリンにある西ドイツの駅、フリードリヒシュトラッセで、連絡通路によって地下鉄の6号線、国電の2号線に乗り換えが可能だった。つまりこのドイツ連邦共和国(西ドイツ)の駅は、ドイツ民主共和国(東ドイツ)内にあった。東ベルリン内を通る西ベルリンの電車の路線は4本あり、東ベルリン内の駅はすべて停車しないで通過する。駅には薄暗く明かりが灯されており、東ドイツの兵士が銃をもって見張っている。

#### 4. ベルリンの生活事情

生活必需品、特に食料は毎週の定期市で購入するのが一般的である。我が家の近くではニート通りの東端の普段は駐車場になっているプレスラウ広場がマルクトになり、毎週水曜日の午前、木曜日の午後、土曜日の午前に野菜、果物、ハム、ソーセージ、バター、チーズ、パン、魚などの食料品、そのほか衣類、花、雑貨、玩具の店もある定期市「ボッヘンマ

ルクト」になる。特に土曜日の午前は週末に食料を大量に買い込む人で賑わう。フランスのマルシェも同様だが、常設店より新鮮なものが多く、何時も同じ店が出るので多くの住人は安心してマルクトで買い物をしている。私達家族も八百屋さん、魚屋さん、ハム屋さんなどはすっかり馴染みになってしまった。八百屋さんは何故か注文したものが倍くらいの品数になっている。魚屋さんは内陸なので燻製ものが多い。ハム屋さんやチーズ屋さんは種類も多く、ハムさんの太ったお婆さんの丸い声は今も懐かしい。

買い物で面倒なのは列ができることである。レジのところを先頭に陳列ケース、商品の机に沿って右の方に並ぶ。順番がきたときに何々と言葉で言わなければならない、列のあとの人たちがどんなドイツ語をしゃべるのかと聞き耳をたてているので、一層緊張する。商品をつまんでレジに持って行ける場合は楽だが、そのような状況は少ない。



<マルクトの八百屋のお婆さん達>

地下鉄のビッテンベルクプラッツ駅前にベルリン西部地区のデパートという意味のK a D e W e (カーデーバー)というベルリンでは唯一のデパートらしいデパートがある。このくらいのデパートなら日本にいくらでもあると思うのだが、売り場面積はロンドンのハロッズに次ぐとか、フランスから毎日空輸してくるルノートルのパンが買えるとか、ベルリン子にとっては御自慢の店である。このデパートですら場所によっては買い物をするのに列ができる。

ベルリンに来たからには、ベルリンフィルハーモニーの演奏を是非聴きたいと思っていた。長年住んでいる指導教授のシュミーヘン氏でさえ定期会員にはなれないでいる。でも朝早くから並んで自力で買ったり、シュミーヘン夫人に招待してもらったり、クーフェルステンダムのカフェランツラーの傍のビクトリアアーケードのチケット売り場で買ったりして、カラヤン指揮のベルディのレクイエムや



バルトビューネの野外コンサートなど、何回か聞くことができた。最晩年のカラヤンは足取りも覚束ないで壇上に現れ、自転車のサドルに腰掛けて指揮をしていたが、楽団員はきりっと引きしまった演奏をしていた。

ゾンダープラッツという天井に近い席は値段も安くあまり周りを気にせず演奏が聴けた。一方、打楽器の後ろのポディウムという席は、合唱があるときには合唱団の席だが、合唱がないときには楽団のすぐ近くで聞けてとても面白かった。演奏が始まるときに客席は暗くなるが、ポディウムはオーケストラの場所とともに明るくなるので要注意である。



<フィルハーモニー>

サッカーも人気のスポーツで、日本のナビスコカップのような国内のトーナメントの決勝はベルリンのオリンピック競技場で行われていた。

1988年はボーフムとフランクフルトが決勝で対戦した。ベルリンオリンピックのときに使われた競技場は少し観客席が急で、立っていると下まで落ちそうだった。滞在当時はベルリンで1部リーグに所属しているチームがなく、2部リーグの試合を見に行ったりした。



<オリンピック競技場でのトーナメント決勝>

冬の寒さは日本と比較にならないくらいで、帽子などは必需品である。12月になると街にクリスマス市が開かれて冬の寒さを紛らわしてくれる。夜9

時頃まで開いていて、サクランボの暖かいワインを飲んだりして過ごす。子供たちはメリーゴーランドに乗ったりして遊んでいる。



<東ベルリンのクリスマス市メリーゴーランド>

## 5. ベルリン 西と東

ベルリンは、アメリカ、イギリス、フランス、ソビエト連邦の占領下であり、ソ連の地域が東ベルリン、その他の三国の管轄地域が西ベルリンである。我々が滞在した頃は戦後40年以上たっているにも関わらず、ドイツに制空権はなくルフトハンザはベルリンに飛ぶことができない。高速道路は西ベルリンの2カ所の検問所を通してハンブルク方面、ハノーバー方面、フランクフルト方面、ニュルンベルク方面の4ルートのみ通行が許された状態だった。

ブランデンブルク門は東と西の陣営の分断を象徴する場所だった。西側ではお立ち台もつくられてかつての官庁街だった壁近くの東ベルリンを覗くことができた。壁の向こう側には監視塔がたち、100mくらいの幅で無人地帯が設けられていた。シュミーヘン氏が言うには、次の写真でうちの子が座っている手摺が国境線だということだった。確かにここから中に入ると西側の警察が警笛を鳴らした。建設作業の上から境界線に壁を作れないこともあり、国境線から引っ込めて多少遠慮して壁がつけられていた。

ベルリンについて最初の日曜日にシェーネベルク市庁舎へ行ってみた。ここは住所登録や子供の小学校の手続きなどで行ったポリツアイと呼ばれる役所の近くである。その壁には東西冷戦の頃の1963年に市庁舎のバルコニーからアメリカ合衆国のケネディ大統領が「イッヒビンアインベルリーナー」と演説したことが記されていた。

ベルリンの町は第二次大戦のときの爆撃で瓦礫の街と化した。主に瓦礫の女性（トリュンマーフラウ）によって瓦礫が集められ、悪魔の山と呼ばれる人工の山が町の西部につくられた。滞在時には既

に、瓦礫は隠れるくらいに草が茂っていた。



<ブランデンブルク門>



<ケネディが演説したシェーネベルク市庁舎>

中心部のオイローパツェンター前のカイザービルヘルム記念教会は爆撃で破壊されたままの姿で保存されている。そのほか第二次大戦を思わせるものとして、地下鉄ビッテンベルクプラッツ駅から「カーデーバー」へ行く横断歩道の手前には「おぞましい場所。我々は決して此の地を忘れてはいけない、アウシュビッツ、・・・、ベルゲンベルゼン」という強制収容所が記された看板がとても目につくところに掲げられているのも、ドイツ人の律義さかもしれない。

NHKテレビの放送終了時には日の丸映像と君が代演奏だったが、西ドイツのテレビではハイドンの「皇帝」で終了する。そのときの画面は西ドイツの各都市を映し出し、最後はブランデンブルク門越しに東ベルリンを見た夜景だった。



<カーデーバーの前の強制収容所を示す看板>

## 6. ベルリン出発

私達家族が帰国後、カラヤンが1989年7月に亡くなり、11月9日にベルリンの壁が壊され、東西ベルリンの通行が自由になった。さらに1990年7月1日には東西ドイツの通貨統合、そして10月3日に東西ドイツが再統一された。

スタインベックは「チャーリーとの旅」のなかで、「サリーナスのある人は、ホノルルに旅をして戻ってきたが、その旅は一生続いていた。つまりベランダの揺り椅子に腰をおろし、目をなかば閉じ、際限なくホノルルへの旅を続けているのだった。」と書いている。我が家のドイツ滞在中もフンボルト財団、シュミーヘン夫妻、ベルリン水槽の皆様、ニュート通り26番地のアパートの皆様のおかげで、シャルロッテンブルク宮殿のワトーとフリードリヒの絵画、東ベルリンのアレキサンダー広場と西ベルリンのオイローパツェンター前の二つのクリスマス市、カラヤンとベルリンフィルハーモニーによるブラームスの交響曲やベルディのレクイエム、ベルリンドイツオペラのヘンゼルとグレーテルや魔笛、グラーネバルトのバンゼーに浮かぶ孔雀島、シュテッヒリンゼー小学校のロートケーゲル先生、定期市の八百屋のおばさん、ダーレム美術館にあるファンアイクの画いた黒衣の貴婦人など心にとくさんの思い出を残すことができ、サリーナスのある人と同じように今もなおドイツの旅を続けている。



## 南半球生活6ヶ月

氏名	八尾 康正
卒年	昭和61年卒

2012年7月末に渡航以来、早8ヶ月近くが経過。時差12時間、気候も全く正反対のブラジル生活もほぼ体に馴染んだ頃と言える時期です。卒業以来26年間を川崎重工業の船舶部門に勤務、20年ぶりの海外生活の様子をリオデジャネイロより報告します。

### 1. 時差

皆さん、時差の経験をお持ちでしょうが12時間、日本と正反対の時間帯の強烈さは私の想像以上でした。年もとったのですが、体が馴染むのに1~2週間はかかります。距離よりも時差の方が大きな問題となります。業務遂行上でも大きな壁となり、活動時間帯が全くずれていますので、日本とリンクしながらの業務遂行には自宅勤務等の工夫が必要となっています。

### 2. 気候

リオデジャネイロは、ほぼ南回帰線位置にあります。気温の高いイメージをお持ちでしょうが、南大西洋の影響か思ったより暑くありません。むしろ近年の日本の夏の方が暑いと感じています。湿度、風と暑さを感じない要素も多く、暮らしやすい気候です。冬場の冷え込みのない暮らしはとても快適です。また杉花粉の飛散しない環境は日本の方にはうらやましいことではないでしょうか。

### 3. 言語

これまで海外といえども言語で苦労したことは皆無に近かったのですが、ここブラジルでは不自由しています。ポルトガル語だからというよりも英語の浸透具合が原因です。“water”、“one”などが通じない完全なラテン系言語環境と言えます。英語学習時の手順を思い出しながら、ポルトガル語の教本を読んでいます。衰えた記憶力は如何ともしがたく、時間ばかりかかるのが現状です。

### 4. インフレ

20年にわたるデフレ状態の日本とは比較にならないインフレ経済のブラジル。お金に対する意識も高く、銀行口座管理は有料、夜間口座運用の銀行委託など勉強になることばかりです。その

結果が5%を越える利子率。ただし、各種の予算管理には苦労するようです。私が就職した1980年代後半の日本も高利子率でしたので、このインフレ経済もいつかは終了するのでしょうか。

### 5. 治安

リオデジャネイロというと治安の悪さが知られています。強盗、貧民街における組織犯罪などが広く言われていますが、ここ5年間程度で大きく改善されているのも事実のようです。これまでの生活の上でも不安を感じる経験をせずに済んでいます。領事館から発信される情報では2013年に入ってから犯罪発生増加傾向が報じられています。ワールドカップ・オリンピックと続く大イベントに向けて取締も一層強化されるはずで

### 6. 対日感情

世界最大と言われる日系コミュニティはブラジル国内で100万人以上。先人の人々の努力もあり、対日感情は極めて良好です。日本文化も食文化を筆頭に完全に根付いています。こちらから見る日本はとても近い、というのが実感です。ところが輸出入・投資額ともに低調なのが実体経済であり、相互の経済活動は成長の余地大ということ



おいしそうな握り寿司

## 7. 経済規模

現在のブラジルは21世紀の経済成長の結果、世界第6位の経済規模を持つまでに発展しています。しかしながら2億人弱の人口もあり、一人当たりGDPは日本の3割弱。格差社会が経済統計にも現れているのが実情です。鉄鉱石、原油、大豆が輸出の中心の資源農業国も航空機・自動車に次ぎ造船に注力し、一層の産業発展を目指しています。そこでネックとなっているのが教育問題。90年代の経済混乱期に特に初等教育も混乱したようで、当時の若年層が社会の中核を担い出す今後の教育対策に政府も乗り出しています。日本では義務教育が誰にでも等しく提供されていますが、それが世界では珍しいというか恵まれた環境であるということを実感しています。

## 8. ブラジルにおける造船業

1960年代前半に日本・オランダよりの外資導入により定着を図った大型造船業も1990年代の経済混乱期に大きく減退し、根付きませんでした。その後の資源価格高騰に合わせた海底油田開発用設備建造のための産業整備と工業基盤の地方拡大政策が相まって外資導入が進んでいるのが現在の状況です。大型鋼構造物の製作は従来、土木建設業界が担当して来ましたが、今後は造船技術も加えて産業振興を図ろうとしているのです。これらの背景より異業種混合、複数企業の合併など複雑な問題があるのがブラジル造船界の特徴です。端緒についたばかりの産業の発展はこれから。ブラジル造船業のみならず、地域経済発展も政府の目的に含まれているようですから、今後様々な面で貢献したいと考えています。

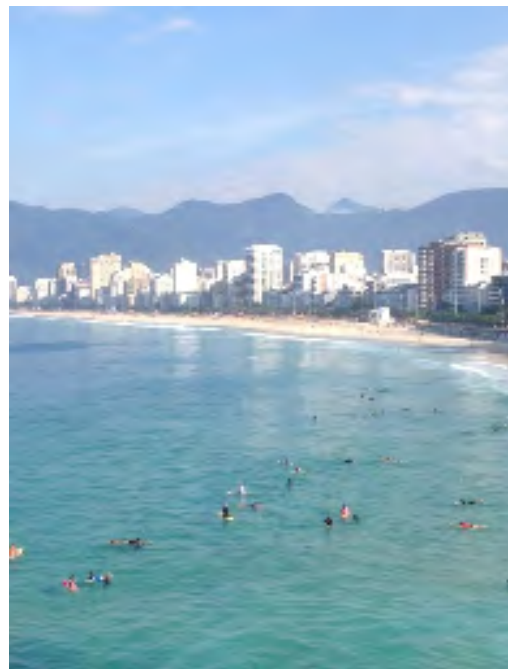
## 9. リオデジャネイロの生活

現在はリオデジャネイロ市南部のイパネマ地区に居住しています。ボサノバの名曲「イパネマの娘」の舞台です。美しいビーチにしゃれた商店街と生活は快適です。飲食店が多数立地するのも特徴でしょうか。オフィス街はイパネマ地区より10km程度北側に位置し、旧市街と高層ビルの区分が曖昧な配置となっています。オフィス街北方はこれからの開発地域となっており、都市機能の成長余地はとても大きいものがあります。一方、リオデジャネイロは前首都でありながらブラジル最大の観光地でもあり、都市機能とコパカバーナ・イパネマ等のビーチ、コルコバードのキリスト像のようなモニュメントが併存する不思議な街でもあります。



コルコバードのキリスト像  
(下側の観光客が見えますか)

眩しい陽光、温暖な気候、明るい気質、良好な対日感情、これらが組み合わさり、私のブラジル生活は快適なものになっています。また受け入れられている実感もあります。外国人であることを、あまり意識せずに済むブラジルは国家規模同様、その心も広いものようです。確かに日本と異なる点は山ほどあります。治安、消費財の品質、サービスのレベル等々。しかしながら、これで十分では、と様々なことを受容しだしているこの頃です。



美しいイパネマ海岸、  
サーフィンに興ずる人も多数



マリンスポーツを楽しむ次男、  
3月より家族と合流しました



## 夢見た海外

氏名	山川健一
卒年	昭和50年卒

「延べ5000人が海外で活躍」。就職活動をしていた時、初めて海外への憧れを感じた会社案内のタイトルであった。このタイトルに出会ったとき、「よし、海外を舞台に仕事をしよう」と決意した。ところが最初に配属されたのは、造船所の生産現場。生産現場から海外出張をするチャンスは極めてまれなことであった。それでも、入社5年目頃より海外出張の話が時々出ては消えていった。「飛行機のタラップを上るまでは、海外出張に行けるかどうかわからない」と先輩に言われ、海外出張に行く先輩をうらやましく思っていた。入社7年目の1982年、念願の海外出張が実現した。行く先はパリ、ロンドン2週間の旅。まさに当時はやりのJALパック。GASTECHという陸上、海上（船）のLPG、LNGに関するConferenceがパリで開催され、そこで、自社開発したLNG船を宣伝するための参加であった。その後、ロイド船級へ技術説明するためにロンドンに移動するという工程であった（当時、ロンドンのロイド船級本部に勤務していた横国大の同級生とも会うことができた）。新しいスーツケースを買い、スーツを新調し、こころウキウキ、飛行機のタラップをあがるのを（もちろん、当時もタラップではなく空港ビルから直接乗り込んだのだが）想像していた。飛行機が離陸した時は、まさに、夢心地であった。これが初めての海外旅行（出張）であった。私は、会社からの参加者の中で最年少。

年の近い先輩3人とパリの下町の小さなホテルに宿泊した。朝から、カフェオーレとクロワッサンを焼くにおいがし、「今、パリにいる」と実感した。出張の初日は、仕事は上の空。会場へ行っても、きよろきよろ、好奇心の塊がブースを回って、パンフレット集め。ところが、ホテルに帰ると、先輩たちが今日の反省会（もちろん仕事）をしようと言う。そこで、そうだ仕事に来ているのだと気づき、まさに反省。しかし、反省会の後は、皆で食事。それから先輩に連れられて、パリの夜の街（今考えれば、新宿歌舞伎町のようなピガールという所）に出かけ、何度も安全を確かめてから、大きなクラブ（？）に入った。ところが、30分もしないうちに怪しい雰囲気。あわてて出ようとしたところ、高額請求され、それからのネゴが、1時間余り。こっちは英語、相手はフランス語（ただし見た目はイタリアンマフィア）。しかし、数字は世界共通なので、おたがい紙に数字を書き、歩み寄り、授業料を払って、やっと解放さ

れた。今となっては、良い思い出だ。ところが、パリからロンドンに移り、無事仕事を終え、明日、日本へ帰国するという夜、ホテル（ロンドンでも一流のホテル）の隣のデパートへ、たった20分程買い物に出かけている間に、泥棒に入られ、航空券を盗まれ、一人だけ帰国が遅れてしまった。「きっと、自分の飛行機だけが落ちるのではないかと、真面目に不安を感じた。そんなことで、最初の海外出張で学んだことは「海外では、常に自分で身を守り、人を見たら泥棒と思え。」ということであった。これは、自ら招いたことであったが、とても寂しいことであった。

一方、年の近い2人の先輩と、休みを利用して、仕事を兼ねた小旅行をした時は、これはとても楽しい旅行で、まさに映画の中の珍道中のようにであった。その時、一人の先輩が言った。「こんな楽しい海外出張は2度と無い」。その後は、正にその通りになった。

その後、LNG船プロジェクトにかかわっていたおかげで、生産現場の担当者でありながら、オーストラリア、アメリカ、ヨーロッパと様々なところへ出張した。

LNG船のネゴで、アメリカの船主へ技術説明に行った時、厳しい質問を受け、またしても受注は難しいと思ったが、トイレで責任者のNO.2と一緒にになり、並んで用足しをしていた時、彼が、「このシステムは非常に良い、プロジェクトが実現するかもしれない」と言ってくれた。しかし、今までも、技術的評価は良くても、最後に失注した経緯が何度もありあまり期待してなかった。帰国後、忘れかけていた時、担当していたLPG船のガステスト中に、内示の報告を受けた。その晩は、浴びるほど酒を飲み、同僚と受注を祝った。もちろん翌日はひどい二日酔い状態で、ガステストをやったことを覚えている。

受注が確定したのち、LNG機器の調査にヨーロッパ各地を回った。最初、一人で行く予定であったが、上司が心配して（たぶん）優秀な技術者の先輩を付けてくれた。しかし、LNG船のことは誰よりも知っていると思われていて、なんでついてくるのだろうと不満を持っていた。最初の訪問先は、何とか自分自身で打ち合わせを終わらせることができたが、最低限の情報しか得られず、情けない状況であった。2番目の訪問先では、その先輩が、サポートしてくれた。サポートどころか、主体的に打ち合わ

せをしてくれた。その時、自分の技術力、英語力の無さを痛感させられ、その後は、ほとんどすべてその先輩にお願いすることになってしまった。また、仕事を終えて、食事に出かけた時も様々なことを教わり、結果は、非常に充実した出張となった。ある日曜日、その先輩とオスロの美術館に行き、ムンクの「叫び」の絵の前で、写真を撮ったことが記憶に残っているが、今、その写真を見つけることができない。

その後は、LNG 船の建造が始まり、海外に出かける機会はほとんどなくなってしまったが、自分の夢であった LNG 船の開発、建造に携わり、社内、客先の多くの優秀な人たちと出会い、多くのことを学び、どんな世界に出て行っても、何とかできるものと思うとともに、いつも、誰かに助けられているのだと感じた。そのことは、その後の自分の人生に大きな影響を与えられた。

LNG 船建造後は、再び、生産現場に戻り（残念ながら、LNG 船建造は 2 隻だけで終わってしまった）、海外へ出かける機会はほとんどなくなってしまった。

今から 14 年程前、生産現場から初めて品質管理部に移動した。そこでは、船体部を担当するとともに、アフターサービス部門も兼務することになった。厳しいギリシャ船主の多目的貨物船を 2 隻建造したあとで、様々な補償工事を要求され、厳しいネゴを強いられた。世界中の港に呼ばれて修理を行い、とにかく大きな問題に発展させないように、上海、マニラ、ロッテルダム、モントリオール等、船を追いかけて工事を実施した。その時、困ったことは、良い修理業者を見つけなければならぬことであった。また、今までの海外出張（LNG 船関連）は、一人で行くことはほとんどなかったので、仕事の面でも、生活の面でも相談しながらできたが、この時は一人で全てのことをしなければならず、どこへ行っても不安であった。幸い、各地で船主の使っている代理店経由で修理業者を紹介してもらい、時には、素晴らしい修理業者、代理店に出会うことができた。特に、カナダのモントリオールではレーダーマストに防振工事を実施することになり、12 月半、船の到着 2 日前に補強材の確認をするべく、モントリオールに入った。ところが、事前に図面を送っていたにもかかわらず、到着した時は補強材の影も形もない。船の出港を遅らせるわけにはいかず、いらいらしながら補強材のできるのを待っているが、徹夜で製作してくれ、何とか船の到着までに間に合わせて、気温マイナス 20 度の中で、ごつい男達が、レーダーマストの改造工事をしてくれた。

この時、正にクリスマスシーズン。モントリオールの街は、美しい光のイルミネーションで飾られ、

大勢の家族連れが、クリスマスプレゼントを買って街を歩いていた。ある時、代理店の社長が、社内（総勢 15 人位の社員）のクリスマスパーティーに招待をしてくれるということになった。外国でのパーティーというものの経験が無く、社長に「タキシードどころか背広も持ってきていない」と言ったところ、カジュアルな服装で構わないとのこと。場所は、ヒルトンホテル。玄関に入るなり、大勢の人達が、タキシード（らしきもの）やイブニングドレスで着飾っていた。しかし、招かれたグループはカジュアルな服装だろうと考え、会場に向かった。ところが、皆さん、家族連れ。子供たちまで着飾ってきているではないか。その途端に、断れば良かったと気おくれしてしまった。そんな雰囲気を感じたのか、みなさん、日本から来た客を（本来は彼らがお客さん）温かく迎えてくれ、日本の話で盛り上がった。食事がすみ、子供も含め全員がダンスを始め、私も誘ってもらったが、これは、さすがにお相手することはできなかった。厳しい工事もあったが、それを補うには十分すぎるくらい、各地で素晴らしい人たちと出会うことができた。この時の、修理業者とは、つい最近まで、クリスマスカードのやり取りをしていた。

アフターサービスを担当して、海外を飛び回っていた時の経験は、その後、世界中どこにでもひとりで行けるという自信になり、また、誠意を尽くせば、国や宗教や考え方が違っても、必ず通じ合えると考えられるようになった。

55 歳を迎え、就航船サービスの子会社に転籍することになった。まだまだ、生産部門で仕事を続けたかったが、いやいや行くのではなく、自ら進んで新しい仕事をしようと考えて、喜んで転籍した。この時、アフターサービス時代に、各地で業者探しに困ったように、船舶管理会社（これが新しい客先となりました）の方たちも困っていることであろうと考えた。電話一本で、世界中どこでも、修理をやってもらい、船に部品を届けてもらえるようになったらどれだけ楽になるだろうと考えた。ここに、我々のビジネスチャンスがあると考え、24 時間以内に、世界中どこでも、サービスができるネットワークを確立しようと考えた。当時は、姉妹会社がシンガポールと、ロッテルダムにあり、さらに、上海に子会社を立ち上げたところであった。しかし、これだけでは十分なサービスを提供することができず、東南アジア、インド、中近東、北米、中米、南米、オーストラリア等に、パートナーを見つけ、そこを新たなサービスの拠点にしようと考えた。

タイのバンコク、インドのムンバイ、UAE のドバイ、北米のロサンゼルス・ヒューストン・ニューヨーク、中米のパナマ、ブラジルのサントス、チ

リのパルパライソ。技術があり、人間的にも信頼できる業者を見つけなければならない。しかし、最初は、場所は選定できても業者を見つける術がない。そこで、お世話になったのが、日本海事協会（NK）の各地の支部の方たちであった。最初にNKさんの事務所に伺い、優秀な業者を数社紹介してもらい、それから、直接、会社、工場を訪問して選別。結果として、各地に素晴らしいパートナーを見つけることができた。

タイの業者（修理ヤード）では、その後、コンサルタントの依頼や、新しい修理ヤードの建設の相談まで依頼されるようになった（残念ながら、実現しなかったが）。インドのムンバイでは、飛行機で1時間ほど行ったグジャラット市を訪れた時。その州の大臣（運輸、農林水産の大臣）の訪問を受け、造船発展のための指導を依頼され、会議の様を地元テレビ局が撮影に来て、ニュースで放送された。UAEでは修理業者に案内され、フジャイラの港湾を調査に行ったとき、スパイ容疑で警察に30分ほど拘束され、今までにない緊張をさせられたり、帰り道、運転手が居眠りをして、大事故を起こしそうになったりした。一方、ここでは、客先であった当地の最大コングロマリット会社の船舶部門の責任者と親しくなり大きな計画を提案された（詳しくは後で記述します）。しかし、タイの話も、UAEの話も、リーマンショックのおかげで消えてしまった。このように、いろいろなことがあったが、どこに行っても、本当に誠意をもって、世話をしていた。その後、このネットワークを使って、自社製品のサービスだけでなく、日本の舶用機器メーカーのサービスも請け負うように展開してきたが、残念ながら、志半ばで、退職を迎えた。いまだに、このサービスが発展されればと願っている。

定年を迎える1年前（もう時効でしょうから）、前述のUAEの会社から、個人として、船舶関係の仕事を手伝ってほしいとの話を受けた。当時、彼らは150隻の船を持ち、3年後に300隻にしたい。さらに、世界各地（5か所）に修理ヤードを持ちたい。この仕事を手伝ってほしいとの大きな話であった。ある時、新規のサービスの提案と、代金回収のためにその客先を訪問した時、突然、重役面接を受けてくれと言われ、本社の事務所に連れて行かれた。しかし、重役は会議で忙しく、1時間ほど待たされたが、安売り航空券で行ったために、飛行機を変更できない。飛行機に乗り遅れるわけにはいかず、面接をしないまま帰国した。その後、リーマンショックが起これ、その会社は悲惨な状態になってしまったようだ。現在は、どのようになっているかは全くわからない。

2010年7月、関連会社での定年を迎え、36年間

務めた会社を退職することになった。退職の1年ほど前から、退職後は、元気なうちの最後のチャンスと考え、世界を舞台にもう一度仕事をしたいと考えていた。退職するにあたって、様々な方から再就職のお話をいただいたが、旧会社のしがらみのない仕事で、自分の力を試してみたいと考えていた。その頃、アメリカのEagle Shipping Internationalの副社長（当時：現在は社長）が船の引き渡し式のために、何度か東京に来ていた。来るたびに、連絡が来て食事をした。彼との関係は、15年ほど前、彼の父親が船を建造した時、彼が勉強（？）のために3か月ほど造船所に滞在した。その時、同僚とともに、公私ともに面倒を見てあげた。その後、彼の長兄が船会社を設立し、彼もそこで働いていた。2010年当時は、20隻ほどの多目的貨物船を持っている会社で（現在は約50隻を所有）、船舶管理を外部の管理会社に委託していた。それを、徐々に、自社管理にし、さらに、船舶管理会社を設立して、外部の船も管理していきたいとのことであった。新しい仕事を見つけようとしていた時であり、前述した、海外のネットワークを使って、船舶管理ができないかと、彼らの計画に興味を持った。

2009年12月、退職の挨拶を兼ね、海外ネットワークを活用したサービスを売り込むために、クリスマスシーズンのニューヨーク・マンハッタンの事務所を訪問した。午前中の打ち合わせが終了して、昼食に向かう時、彼に、退職後、船舶管理会社の設立を手伝いたいと提案したところ「もちろんOK」と、信じがたいというような顔をして、その場で即答してくれた。その瞬間、「よし、退職後はニューヨークで働くぞ」と強く決意した。当時、長兄のCEOは41歳、彼は39歳であったが、人間的な誠実さを非常に強く感じた。二人とも技術屋ではなく、自分がサポートできる範囲は大いにあると考えた。退職後は、彼ら二人のために働こうと決心した。

2010年の6月末に退職を迎えた。彼らが提案してきたことは、中国の造船所で、Site Managerをやってくれないかということであった。当時、彼らは中国の揚州の造船所で22隻の船を建造していた。正直、「話が違う」と思ったが、自分の経験を生かせる仕事だと思い了解した。最初はニューヨークで働き、その後は、シンガポールで船舶管理会社を設立すると夢見ていたが、残念ながら実現しなかった。「しかし、まだ、5年は働ける。その間に、夢に近づけるかもしれない」と考え、7月10日に中国へ向かった。

到着して、その翌日には、造船所に向かった。チームは、前任のインド人Site Managerを含め、インド人が6名、ルーマニア人が4名、ウクライナ人が1名、中国人が6名、アメリカ人が1名と、私と、

以前の会社の先輩でもある日本人（私が紹介して、先に、このチームに来ていた）が2名。総勢、20名のチームであった。まさに、インターナショナルチームであった。3か月後に、前任者から引き継ぎをし、本格的な自分の仕事が始まった。人種は異なるが、全員、自分を支えてくれた。

ところで、揚州での生活は、初めての長期海外生活で苦勞もあったが、珍しさもあり、楽しいものであった。赴任して2週間後、腹が痛くなり、最初は、また食あたりかと思ったが、なかなか痛みが消えない。仕方なく、翌日、市内で一番大きな病院へ連れて行ってもらった。建物は立派で、中も、それなりに清潔そうに思えた。診察室へ入り、年配の女医さんが、診察。通訳を介して痛みの症状を説明した。触診しての結論は「冷えです。裸でクーラーの前で寝ないように。冷たいビールも控えるように」とのこと。薬（いわゆる漢方薬）を山ほどくれた。ところが、1日たっても2日たっても一向に良くならない。揚州へ行ったばかりでもあり、そんなに早く逃げ帰りたいと思いき我慢していたが、さすがに限界、日本に戻ることを決意した。痛みをこらえ、日本に到着後、直ちに病院へ行った。「盲腸です。あす、手術します」。翌日、全身麻酔をかけられて手術。盲腸にしては、大げさだなと思いつながら、2時間の手術が終了。「盲腸が破れて、腹膜炎を起こしかけていました」とのこと。1日手術が遅れていたらどうなっていたか。それからは、中国の医者信じることができなくなった。その後、日本から、各種の薬を山ほど持っていつている。

揚州は、歴史のある街であり、日本に仏教を伝えるために、何度も失敗を重ねたのち、日本に来た、鑑真が修業した寺（大明寺）があり、また、揚州美人と言われるように、美人が多いところと聞いていた（不幸にして、美人にはめぐり会えなかったが）。当時の揚州市には、日本人は約40名しか駐在していなく、日本料理屋は2件しかなかった。もちろん、中国人（女性）が経営している店なので、一人の店員さんを除けば、ほとんど日本語が話せない。「いらっしやいませ。ありがとうございます。」程度。しかし、自炊するのも面倒であり、もう一人の日本人とほとんど毎日、タクシーに乗って行っていた（片道300円位）。そのママさん（経営者）には、本当に世話になった。美人で（揚州人ではありません）優しく、生活品の買い物、時には、飲み屋のおねーさんに持っていく花束やら、バースデイケーキを買ってもらったり、旦那さんと一緒に食事に行ったり、日本語を教えると言いながら、中国語もずいぶん教えてもらった。まさに、私の一番の中国語の先生だった。家族が、揚州に来た時は、その店に連れて行き、揚州の自分の家だと紹介しました。日本に、一

時帰国する時は、スーツケースがいっぱいになるほど揚州の名産を土産に持たせてくれました（残念ながらあまり口には合いませんでしたが）。

一方、仕事の方は、自分の経験を生かしながら、時には造船所と激論したりして、最大限良い船を造ろうとチームのメンバーに助けられながらやってきた。最初に苦勞したことは、毎朝、全員でミーティングをするのだが、前任のインド人の英語が良くわからない。ミーティングが終わった後に、何度も他のメンバーに確認していた。今は、自分が話す立場。メンバーは一生懸命理解してくれようとしているが、いまだに英語力に劣等感を持っている。特に、形容詞、副詞を使って自分の気持ちをできるだけ詳しく伝えたいのだが、語彙不足はなかなか進歩しない。チームのメンバーは皆プロフェッショナルで、若く優秀なメンバーだった。特に、4人のルーマニア人たちは、真面目で誠実、技術的にも優秀で、真剣に私を助けてくれた。一生の友人だ。時には、その若いメンバーたちと、年甲斐もなくディスコに行ったり、バーに行ったりした。

揚州で無事に、22隻を受け取り、次の仕事（船舶管理）に移れると思ったが、2011年秋からは、南通の造船所で、さらに12隻の建造が始まり、そのSite Managerもやることになった。

南通は、揚州と違って、多くの日本人がいて（当時は約1,000人と聞いた）、20件以上の日本料理や、日本人向けクラブ（スナックのようなところ）があり、ほとんど日本語で生活できる。日本料理屋では縫製工場の社長、退職後に中国で一旗揚げた人や造船関係の日本人たちとも親しくなった。町は建設ラッシュで、埃っぽく、なんとなくくすんだ感じを受けたが、町の人々は日本人には親切で、好感をもって接してくれていた。

昨年9月18日、当地でも尖閣諸島（中国では魚釣島）問題に対するデモが行われ、いくつかの日本料理店も被害を受けた。一部の場所では反日感情も感じられたが、造船所の人達、中国人の知り合いからは「何かあったら連絡してください。あなたを守ります」と言われた。さらに、警察からも、外出を控えるよう親切に連絡があった。家族をはじめ、日本では皆さん心配してくれたが、当地では、そんなに心配する状態ではなかった。1日だけ外出を控えたが、翌日からは普通の生活に戻った。しかし、その後は、なんとなく、日本人に対する中国人の目が、厳しくなったような気がする。

中国の運転マナーは日本人が考えられないほど悪い。今までも、時々、ヒヤッとさせられたり、毎日のように交通事故を見てきたが、自分自身は事故に遭遇しなかった。9月23日、前任の秘書の結婚式に招かれ、南通から揚州に車で向かった。車が高速道

路に入って 30 分くらいたって、うつらうつらしていた時、後ろから強烈な音とともに、衝撃を受けた。追突されたのだった。110km/h で走っている我々の車に、150km/h 位で追突したようだ。我々の車の後部は大きくへこみ、相手の車（ホンダの車）はガードレールに激突して前部が大破していた。幸い、軽い鞭打ち症で済んだが、一步間違えれば死んでいたと思う（相手の運転手も無事であった）。それからは、なんとなく「まだ、神様が生かしてくれるのだな」と考えるようになった。この 5 月には、現在のプロジェクトが一段落するので、新たな仕事が始まることを期待している。

振り返れば、世界を夢見て会社に入り、様々な国で、いろいろな人たちと出会い、自分が想像していた以上の経験をすることができた。これも、多くの人達に支えられたおかげだと思う。一方、自らは国籍や人種に対する偏見はないが、やはり、違いがある。日本人の考えが全て正しいと言うことにはならない。このことは、納得しなければならないことと思いつつ、未だにできない。結局は、自分流しかできないし、これからも、そのようにしていく。

今も、素晴らしい外国人たちと楽しく生活をしている。以前は、「英語で飯を食う」ことが苦痛であったが、今は、普通の生活の一部になった。一方、海外で生活して、日本の、日本人の素晴らしさにも気が付いた。世界のどこでも日本人に会い、また、お世話になった。やはり、日本が大好きである。

退職後も、このように海外で働けることは、家族の支えが無ければできないことである。特に、家内には感謝している。南通での最初の船の引渡式で、社長より家内に「God Mother」のチャンスを与えてもらったことは、彼女にとって素晴らしい思い出になっていると思う。あと何年働くかはわからないが、まわりの人達に対する感謝の気持ちを忘れずに、楽しんで、生活していくつもりである。



## ラテン系国家とブラジル人と

氏名	平山 次清
卒年	昭和44年卒

私は37年間横浜国立大学に勤務し、2011年3月末にリタイアしました。その間多くの国を訪問しました。仕事上では、取引のネゴをするといった場面は殆ど無かったわけですが、多くの大学・研究機関の方々との交流は得難い経験となっています。古い話もあり、もはや「枯れかけた泉」かも知れませんが、その経験の一端、特に表題に関係した話をご紹介しますと思います。中国との交流の話もありますが、それに関しては別の機会に譲りたいと思います。

私は根が「いい加減」なもので、ラテン系の国が性に合うように思います。しかしそれに気づいたのは1977年（昭和52年）の秋に初めてブラジルに行き（連れ合いも一緒でした）、サンパウロで約3か月間生活した時です。人々は時間にはあまり頓着せず、開放的で大らか。21世紀はブラジルの世紀だともてはやされていた頃です。その後4カ月の滞在も含めて、ブラジルへは7回くらい訪れました。一時は超インフレで良くない状況もありましたが、最近はBRICsと二度目のもてはやしです。しかし前回よりは少し本物のようです。

最初の訪問時。日本の中で真面目を装っていた（？）筆者としては、「世界にはこんな国があるのだ」と目を開かされた思いでした。大袈裟に言えば「これまでの人生観が変わった」という思いでした。もっとも、日系人一世・二世の社会には、寧ろ古き良き時代の「真面目」な日本文化が冷凍保存のごとく残っており、別の意味で目を開かされましたが。最近の三世・四世の世代になると流石にその辺は薄まっていますし、日本語を学ばない人も多くなっているのは、当然とは言え、残念でもあります。

### 【ブラジル時間】

ブラジルは丁度地球の反対側（裏というと怒られます）にあり、時差が12時間（夏時間でない場合）なので、ブラジルの現地時間はすぐにわかりますが、ここでは時間文化の話です。10時から会議を始めるという通知を貰うと、我々日本人は10時少し前に会場に行くようにします（\*）。10時丁度に始められるようにするためです。

約束の時間の数分くらい前になると、司会者はそわそわし始め、開始予定時刻から5分くらい経っても全員が揃わないと、もう待てない司会者もいますが、たいがいは10分くらい待っても来ないと、見切り発車します。そのくせ終了予定時間が30分くらい延びても、また用事があって帰る人があってもあまり気にしません。場合によっては終了時刻が明記されていない会議案もあります。“始め”良ければいつ終わっても良し、という感じです。尤も最近では終りもピシッと終わらないと、不機嫌になる人は増えています。

一方ブラジルで我々が参加する会議では、開始予定の10時までに来ているのは大抵日本人だけです。日系人も来ていません。最近では、サンパウロ市内は交通渋滞が大変で、時ならぬ豪雨などで市内のチエテ川氾濫・道路冠水などもあったりしますから、予定どうり来れるはずがない、というのはブラジル人はお互い了解済みのようです。しかし、それほど渋滞の無かった35年前も、時間に関しては同じ感覚

でしたから、やはりお国柄ということだと思います。

我々はよく「ブラジル時間」と言う言い方をしますが、ブラジルでは時間の進み方が遅いようだという感覚の表現です。パーティーなどはもっとゆっくりで、「午後6時から」という案内をもらって、やはり6時少し前に行くのは日本人だけで、三々五々来て、はじまつたらしいと感じるのは一時間後。日本では主催者の挨拶があるのが普通ですが、いつ始まったか、ましてやいつ終わったのかがわからない場合も結構あります。こういったお国柄は、気候・風土・宗教、それらに根差す文化の違いによるものですから、こういった国々と交流するにはそれなりに了解して交流する必要があります。

特にブラジルは農産物・畜産物が豊富であるほか、最近では海底資源開発にも益々力を入れており、オリンピックやワールドカップ開催に向けて、一皮むけた国になる気配がありますから、大いに交流が盛んになると思いますが、お国柄を理解した交流が必要だと思います。もっとも、オリンピックやサッカーのワールドカップが終わると元に戻る、という見方も無いわけではありませんが。

(\*) こういった時間も含めてのマナー、もっと広く言えば日本の”真面目な文化”がいつ頃から確立されたのか、については諸説あるようですが、江戸時代の中期、貝原益軒あたりからだという説があります。

### **【サンパウロ大学との縁の始まり】**

横浜国大（YNU）とサンパウロ大学（USP）の交流は今でこそ盛んですが、その源をたどれば一人の日系ブラジル人である、タチバナさんの存在に行きつきます。USP卒業のタチバナさんが日本留学を希望して、日本の幾つかの大学に手紙を出したところが、唯一返事をくれたのが横浜国大の丸尾孟先生だったそうです。その結果私費で来日し、横浜国大の修士課程を卒業し（1974年3月末なので私のYNU赴任と数日違い）、東大の博士課程（田宮研究室）に進学する段階でUSPに呼び戻されて先生となり、USPで博士号（1977年。日系人として工学博士は初めてだったということで日系新聞ニュースになりました）をとられました。その後USPの助教授・教授となられ2013年の4月現在も現役です。

その間浮体運動学研究室の竹澤先生との交流も始まり、竹澤先生がUSP留学生の受け入れ相談窓口をやられたため、タチバナ先生は、今では浮体運動学研究室OBと”広く”認識されるに到っています。竹澤先生退職後は私が受け入れ窓口役をやり、タチバナ先生とは歳も一歳違いなので、家族ぐるみの付き合いとなりました。タチバナ先生の長男もYNUの生産工学科に留学し、博士号取得後は日本の自動車会社（研究所）に就職し、今はブラジル支社に勤務しています。

最近USPからのYNU留学希望者が減っているようで、残念ですが、タチバナ先生の長年の功績に対して、2010年5月22日の同窓会総会時に鈴木学長から名誉博士号が贈られました。タニグチ先生に続き2人目ですが、タチバナ先生の献身的な面倒見の良さを考えれば当然だと思います。

現在YNUも「国際化」を標榜して海外との大学との連携も更に模索していますが、ここで紹介しましたように、「こういった組織同志の交流も、結局は人とのつながりを大事にすることから始まる」、ということだと思います。

### **【消えたスーツケース・時差】**

ブラジルではありませんが、ペルーのリマ空港、イタリアのミラノ空港で、搭乗時に預けた荷物が出て来なかった経験があります。いずれもラテン系の国です。ペルーは1977年の秋にブラジルに行く途中で寄ったものです。空港のターンテーブルの前で待てど暮らせど、出て来ませんでしたが、荷物だけ先にサンパウロに着いているのだろうと、深刻には考えませんでした。類似の話も良く聞かされていたか

らです。しかし結果的にはサンパウロには着いていませんでした。帰国後に聞いたジョークでは、リマには泥棒市場というのがあって、そこに行けば自分の荷物が売られており、買えたはずだ、いうことでした。サンパウロに着いてからも荷物は無いので、先ず行ったのが下着屋でしたが、私に合うのは子供用のサイズでした。また、航空会社の補償は微々たるものでした。

2回目の経験は、1990年9月に、ITTC（国際試験水槽会議）開催地のスペイン/マドリッドから、イタリア/ナポリでの復原性シンポジウム出席のため、ミラノでナポリ行き国内線に乗り換えた時ですが、やはり出てきませんでした。ナポリでのシンポジウムが終わって帰国する日に、ナポリ空港から荷物が届いたとの知らせがありましたが、スーツケースにはバールでこじ開けようとした跡がありました。幸い中身は大丈夫でしたが、お陰でナポリの街でまた下着を買うはめになりました。但し、買い物をして、こちらから言わないと、釣銭をくれませんでした。同じような経験をした人もあり、多分土地柄（国柄のような気もしますが）なのだと思います。

こういったことがあったので、それ以降は仕事で海外に出かける場合は、飛行機搭乗時の服装と機内持ち込みバッグの中身だけで、会議等仕事の場合には出られるようにしました。

ちなみに、海外に飛行機で行く場合は、時差が大きな問題です。人によって時差解消法は様々だと思いますが、私の場合は、色々試した揚句、”飛行機の中ではひたすら寝る、寝られなくても寝た振りをする”ことにしました。現地時間に合わせて寝るとか起きるという方法もありますが、中途半端な時差だと計算が面倒でもあるし、結局、寝られなくても休養をとれば、時差に対応できる体力・気力がつくからOKと言うのが経験則です。

### 【付き合っているのは組織か？個人か？】

最近「組織」について考えることが多くなりました。日本の現在の問題は多くは「組織」の問題に根差していると感じるからです。勿論外国にも組織はあるし、組織に起因する問題はあるわけですが、組織の点でもブラジルと日本は対極にあるのではないかと思いますので、これからラテン系、特にブラジルにコミットしようとしている組織は十分に考えた方が良くと思います。

最近ある組織のトップと懇談する機会がありました。「ブラジルでの提案案件を他国に勝って獲得するにはコネクションをもっと強める必要があります」と私が言いました。言外に個人的コネクションが重要、というニュアンスを漂わせました。それに対して「そうですね。ただし個人的コネクションでは、その人が替わったら切れますから組織としてコネクションを持つ必要があると思います」という返事でした。他の人もいたので「それは違っていますよ」とは敢えて言いませんでしたが、私の判断は違っています。

「ブラジルは個人的コネクションも重要」なので「個人的コネクションを継続できるように組織としても考える」べきだと思います。勿論協定とか契約は個人間のものではないわけですが、それをうまく継続する、あるいは実現するのは、個人的なモチベーションや努力によるところが多いことは、一般論としても賛同いただける点だと思います。

少し横道にそれますが、私は退任講演で、人は「論理」でなく、「人理」で動くものだ、と申しあげました。「人理」とは私の造語で（\*）、義理・人情・誇りといった人の感情・思いからの行動原理です。「論理」的に判断しないといけないというのは、学校教育でもしっかり教えるわけですが、これは世の中「人理」だけで動く判断基準がぶつかり合う場合もあるので、人間は「論理」なるものを発明したのだと考えています。人間がもともと「論理」で動くものであれば、「論理」の重要性を教える必要はないわけで「論理」があるのは人間が基本的には「人理」で動くことの証ではないでしょうか。

「面従腹背」という言葉がありますが、これは論理的には間違っていないから、表むきは決定に従うが、自分の気持ちとしては納得できないので、積極的には行動しない、ということです。そういう点では、民主主義の原則である多数決は、正しいことを決めるものではなく、従って、多分に「論理」ではなく「人理」で物事が決まっていくわけです。多くの人はそのときの「人理」で動くからです。更に、利益誘導型の選挙では、多数決は数の暴力といった面もあります。これは民主主義の限界ともいえるべきもので、人類はまだ最良の「主義」には到達していないようです。「歴史は繰り返す」のも、人間が「人理」で動くものであることの証であるように思います。大昔から人理だけは変わっていないように見えますから、これは当然で、ここに歴史から学ぶ意義もでてきます。

もとに戻します。35年前に、サンパウロに約3カ月滞在しました。ブラジルは初めての経験です。銀行や領事館があるパウリスタ通りの建物は新しいものばかりで輝くようでした。滞在は、パウリスタ通りから少し入ったカルロス・サンパイオ通りの日系人経営のアパートでした。以前はすき焼きのレストラン（店名は、すき焼き須磨）をやっていたそうで、朝は食堂で賄いが出ました。賄いを利用するのは、当時日本からJICA派遣などで来られていた各社の技術者で、出勤前の朝食では大体顔を合わせますから、色々と意見交換ができました。

その後、1987年にも、4カ月くらい同じアパートに滞在しました。その時は、ブラジルのインフレは年に数千%、パウリスタ通りの建物はメンテナンスがされず、すすけた状態でした。この時も各社からの技術者と意見交換ができました。

分野は機械のほか、電気・化学関係の方々でしたが、きまって愚痴をこぼされたのは、「技術移転のためのカウンターパートに移転しても、それが相手の組織に伝達されない、残らない」、ということでした。それはまさに組織感の違いで、日本人であれば、仕事上相手から受け取った技術情報は、自分で仕舞い込まずに組織に渡すのが当然と思っています。個人の向こうには組織があると思っています。しかし世界の中、特にラテン系ではそう考えるのは少数派だということです。別の言葉で言えば個人主義と全体（または集団）主義の違いだと思います。

また日本以外ではブラジルも含めて労働組合は職能（あるいは職種）別というスタイルが多いようですが、研究所などでも「実験を実施するのは技能者（テクニシャン）の仕事で、おれたちの仕事では無い」という態度をとる研究者も普通です。職種が違うというわけです。私が現役の時は「理論も実験」もできる両刀遣いにならないと駄目だと、学生諸君に常々言っていましたが、これは日本の研究者の平均的な考えだと思いますし、実験をして現象を見ていることが、新たな発想にどれだけ役立っているかわかりません。こういった点もブラジルなどと大きく異なる点です。

人はどうしても自分の尺度で考え勝ちですが、自分がつきあっているのは「個人か?」「組織か?」といったことも、海外では、改めて考える必要があります。

(\*) この文章を書くに当たって、インターネットで調べると、「人理」という言葉を使っている人もいますが、その人は“「人理(じんり)」という言葉は、いままではなかった熟語です。私は、この言葉に次のような意味を込めています。すなわち、<人としてこの世に生きていることの真理と生きていくうえでの人種や民族の枠を越えての指針としての理念>ということです。”とうことで、私が使っている、「論理」に対するものとしての「人理」とは意味合いが違うようです。

### **【それでもラテン系は性にあう】**

色々と述べて来ましたが、それならブラジル文化は良くないのか?と問われれば、勿論そんなことは無く、単に日本の文化とは大分違うところがありますね、と言うだけです。[ブラジル時間]の項でも触

れた、日本が地球の表でブラジルが裏か、といった議論と同じで、日本が[正]ならブラジルは[誤]ですが、ブラジルが[正]なら日本が[誤]です。しかし文化には正も誤も無いのが本当のところでしょう。いずれにしても、ラテン系国民から日本を見れば「なんて生真面目」な国だろう、もっとおおらかに「よい加減に」やれば良いのに、と思うに違いありません。

その点、最初にも述べたように、私にはラテン系の文化があっているように思います。恩師の故竹澤誠二先生も常々「もう一度生まれるのならブラジルが良い」と言っておられました。但し、一言付け加えるなら、もう少し安心・安全な文化ならもっと良いと思います。

## 【謝辞】

ここで記した「体験」ができたのは、多くの方々のおかげです。全員の名前を記載するわけにはいきませんが、特にブラジルを知るきっかけを与えていただいた故竹澤誠二教授、サンパウロ大学（USP）のトシイチ・タチバナ教授御夫妻と御一家・御一族をはじめ、セリオ・タニグチ教授夫妻、カズオ・ニシモト教授夫妻、IPTのヒサユキ・ウメダ夫妻、カンピナス大学のセルソ・モロオカ教授夫妻・YNUに留学された方々、小財達二様（昭和30年卒、2012年逝去）、園田義朗様（昭和36卒）をはじめインプラス関係の方々にはお世話になりました。こういった方々とのつながりが現在の活発な交流をもたらしたと思います。結局は「人」だと思います。御礼申し上げます



（左）1977年のサンパウロ（初めてのブラジル）。官庁・金融街パウリスタ通り。輝くばかりの街並みであった。日本領事館もこの通りに面していた。

（右）35年後、2012年のパウリスタ通り。車があふれかえる早朝。日本領事館は枝路の方に移転した。ブラジルは、その後ハイパーインフレなどがあり、街並みも補修されず、一時はすすけた感じと



（左）1977年に3カ月滞在した須磨さん（かつては「すき焼き」レストラン）経営のアパート。左が母屋で奥に数部屋。そのほか通りをはさんだビルにも部屋がある。街中いたるところカブトムシ車（フォルクスワーゲン）であった。

（右）35年後の同所。経営者は田舎に引っ越し、建物は取り壊され、重機が入って再開発中で





(左) 1977 年の年末 (クリスマスも真夏にある!)、アパート須磨の食堂での「すき焼き」パーティー。日本企業からの派遣技術者 (大学や研究所での指導) の顔も。

(右) 35 年後のサンパウロ大学の横浜国大同窓会 (参加していない人も含めて全体で 80 人くらいに上る)。中央、白っぽい服が平山、すぐ左上、中腰の白っぽい髪の人がタチバナ教授 (その左は平川准教授)。そのほか船舶関係ではタニグチ教授、モロオカ教授の姿も。(ニシモト教授は欠席)。

(以上)

## 6年間のマレーシア造船所 (MSE) 赴任

氏名	松本 研一
卒年	昭和 48 年卒

私は、マレーシアに修理船アドバイザーとして6年、韓国に船舶検査員として1年、計7年間の海外赴任を経験しました。その中で、マレーシア6年の経験が私のその後の仕事や考え方のよりどころになっていると感じていますので、その経験や思い出を記してみます。

マレーシアには住友重機械 (株) 勤務時、マレーシア造船所 (MSE) に、1979年-1981年、1993年-1996年の2回単身赴任しました。1回目は、修理船担当技師として、2回目は、会社代表の立場で、修理船アドバイザーとしての赴任でした。

### 1. マレーシアでの生活：

1回目の赴任1980年頃と、2回目の頃とでは、急速な経済発展で、マレーシア生活は大きく違いました。

#### 1) 1980年頃：1回目の赴任時。

A) 28歳で1979年に赴任した当時は、住友重機械とマレーシア政府他の合弁で建設したマレーシア造船所 (MSE) が軌道に乗り出した頃。まだ住重社員が83人も居て、その家族も含めて、ジョホールのペランギ地区の1画は、さながら日本人地区のようでした。ペランギには住重社員用のクラブハウスがあり、食堂、浴室、図書室がありました。単身赴任者も多く、朝食、夕食は多くがそこを利用し、昼食弁当もそこからMSEに配達されていました。スーパーマーケットが付近に1つありましたが、生鮮品は無く、ポテトチップ、インスタント麺等保存できる品物だけでした。家族帯同の方は、長屋風のアパートに住み、生鮮品はチャイニーズの注文業者から調達していました。また、家族帯同者は日本米に近いカリフォルニア米をシンガポールで購入し、苦労してマレーシアに運んでいました (米はマレーシアに原則、持ち込み禁止だったので)。

B) 日本の生活に比べて多々不便はありましたが、物価は圧倒的に安く、家族帯同者はメイドを雇い、単身赴任者も十分な現地手当を受け、皆、現地生産の日本車を購入し、日本よりも豊かな日常生活であったと記憶しています。私は単身赴任で、毎晩仕事で帰宅が深夜でしたが、屋台、庶民のレストラン、ステーキハウス、コーヒーハウス (生ビールと軽食可) 等が開いていて、食べることに不便は全くあり

ませんでした。そのため1回目の赴任時には自炊は一切せず、毎晩、生ビールと外食を堪能しました。マレーシアはイスラムの国で熱帯の暑さ、とても生活し難い所と思っていましたが、生ビールあり美味しい食事はよりどりみどりで、こんな良い所は無いのではと思いました。最近、テレビ等でマレーシアでのロングステイが紹介されていますが、私は1979年の赴任時に既に、その良さを認識しました。今、多くの日本人にマレーシアの良さが知られていることは、うれしくもあり、ちょっと残念でもあります (自分たちだけが知っていたのにと)。

C) マレーシアの人々や私たちもTシャツに半ズボン、サンダル。靴をはいている人は稀でした。車もドアが木製の年代物が多く、水溜りで良くエンストし、その付近には「押し屋」が待機していました。屋台のチャーシューワンタンメンがマレーシア1ドル (当時100円) の時代でした。当時は、マレーシアドル (リングgit) とシンガポールドルは、1:1の為替レートで、マレーシアドルがそのままシンガポールで使えました。車でシンガポールのヤオハン (日系で唯一) に行き、スーツを仕立てて注文したり、日本の食材を買ったりしたものです。エアコンがあるのはデパートや高級レストラン、コーヒーハウス等に限られ、とにかく暑かった。しかし、シンガポールのホテルやレストランも今のように高くなく、財布の心配無く、どこでも安心して入れた記憶があります。頻繁にシンガポールに出入りするため、パスポートのページ増刷や新規発行がよく必要になりました。

#### 2) 1993-96年頃：2回目の赴任時。

A) 43歳で2回目に赴任した時には、マレーシアの発展と、その変貌振りに驚きました。ジョホールには所謂高級ホテルが何軒も建ち、ショッピングセンターも数箇所出来、新たにニュータウンと呼ぶべき新興住宅地区がどんどん建設されていました。また、日系を含め多くの高級ゴルフコースの建設が進み、シンガポール人がそれを投機目的で盛んに買っていました。マレーシアは、まさにバブル真っ盛りでした。生鮮食料品も豊富にショッピングセンターにあり、シンガポールに行く必要があまりなくなりました。シンガポールドルとマレーシアドルの為替レート差が大きくなったことも1因です。

B) 人々の服装もサンダル、Tシャツではなく、大多数が靴を履き、シャツとズボンとなりました。車は、国民車のプロトンが広まり、私もそれを購入しました。性能は日本車そのもので、3年半の赴任中、1回も故障しませんでした。また、96年の帰国時にはまだバブルが続いていて、私のプロトンは購入時よりも高く売れました。MSEでの住重社員は3人のみでしたが、生活は全く不自由の無いものでした。相変わらず、屋台、レストラン等は深夜でもオープン、ショッピングセンターも21時まで、そして銀行のATMは24時間利用可で手数料無し。アパートには通いのアマさんを雇い、掃除洗濯を頼みました。パンツにもアイロンがかかっていたよ。帰国して、ふにゃっとしたパンツに少し違和感を感じた位です。当時、単身赴任者にとっては、日本よりも便利な位の環境でした。

C) マレーシアでは、お客様の接待にはゴルフが一番喜ばれ、また経済的であったことから、私はマレーシアで渋々ゴルフを始めました。これが後で述べますが、仕事にも大変に役立つことになりました。

## 2. 仕事:

1) 1回目の赴任時は28-31歳と若く、気力体力十分。修理船担当技師という立場でがむしゃらに働きました。当時、マレーシア、シンガポール地区には日系大手の修理造船所が4箇所あり、それぞれにVLCCが多数入渠し、世界の船舶修理の中心という状況でした。マレーシアのジョホールには修理関連工場が少なく、特に機関関係の修理品はシンガポールで修理することが多く、ジョホール、シンガポール間の輸送で2日間のハンデを負いました。また、マレーシア作業員の技量も十分ではなく、修理完了後の船が岸壁から離され、主機が起動しプロペラが回るまでは安心できませんでした。VLCCの修理検査、COW装置新設やInert Gas System新設の工事は日本では経験できないスケールの大きな仕事でした。当時はSingle Hullで、COW無しのVLCCがほとんどでしたので、スラジ揚げを終えているとは言え、カーゴタンクの底には、スラジが残り、火気工事箇所は更なる掃除を造船所にて行いました。その掃除箇所の指示や、完了確認、Government Chemistとの検査立会いも担当修理技師の仕事でした。毎日作業服はスラジまみれになるので、午前午後で着替え、事務所の椅子は新聞紙で覆って使っていました。作業着を洗濯機で洗うとスラジボールが、ビー玉のようにゴロゴロと洗濯槽に残りました。また、VLCCの出港前1週間位は、事務所に泊り込み、2時間/日位の睡眠時間で「修理落成書(Completion Report)」を毎日ほぼ徹夜で仕上げました。本当に、気力体力勝負でした。この経験が後日、英文の資料作成にどれ

だけ役立ったか。また、当時多種多様な修理船(VLCC, Bulk Carrier, OBO, Container Carrier, General Cargoes, 重量物運搬船, 巡礼船, 羊運搬船等々)を経験したことが、後の自らの業務に大いに役立っています。また、1回目の赴任時にMSEの仲間から良い評価を得たことが、2回目の時に効いてきます。彼らが2回目の赴任時には出世して、要職に就いていたからです。

2) 2回目は43歳での赴任です。住重代表としての赴任でしたが、前任者の時に住重は株主から撤退したので、役員としてではなく、技術援助契約としての代表でした。住重側は技術が2人、営業が1人で、3人とも2回目のMSE赴任でした。日本船主からの入渠も多く、その評判を上げて、さらに日本船主の隻数を増やすことが我々の使命と目標でした。MSE作業員と監督者の技量、能力は1回目の時と比べて格段に向上していましたが、やはり目を離すとそれは維持できません。日本船には我々が付き切りで現地の担当者を指導し、また船主監督とのコミュニケーションを図りました。3人のチームワークを保ち、毎月の業務目標(日本船からクレームゼロ)を決め、日本の本社にその結果を毎月報告していました。赴任中、その目標は達成維持出来ました。もう1つの業務目標は現地会計の黒字化でした。前任者の時代は4人体制であったこともあり、250万円/年程度の赤字でした。赴任前からそれを黒字化することを目標にしていました。そのため、単純に、「出」を抑え、「入り」を増やすという対策を取りました。まず、3人のアパートの契約更新時、半額でネゴです。2つの大家がそれをOKし、1つがネゴ決裂。解約し、同じアパートの1階下に引っ越しました。そこは以前の半額でした。この引越し先は、ゴルフで知り合った現地の不動産屋の紹介です。契約更新は半額でネゴせよというのもこの知人のアドバイスでした。要するに外国人相場と現地相場は2倍違うというのです。全くその通りでした。勿論、引越しも現地業者を選び安く終えました。会社払いと考えずに、自分のお金で払ったらという発想で全てに対処しました。また、一時帰国はビジネス航空券を手配して良しとされていたものを、皆にコスト削減を説明し、エコノミーで納得してもらいました。但し、エコノミー正規料金を認めたので、現地代理店で2-3人分の格安航空券を同額で手配でき、苦情なく処置できました。「入り」では、MSEの社員へのサービス規定を熟読し、我々3人にも適用されるものをリストアップし、MSEの人事部に確認した上で、従来住重払いとしていたものをMSE払いとしました。大きかったのは、毎年の健康診断費用でした。日本人は、シンガポールの日系施設で高い料金の検診を受けていましたが、これをMSE払いにしたのです。

これらの対策と収支を毎月、本社に報告するとともに、仲間の2人にも見せて説明しました。これは皆さんの協力無しでは出来ませんでした。また、帰任者の退職金も現地で請求し、確実に受領しました。また、現地会計の余剰金は、当時年利10%であった定期預金に預けて増やしました。赤字であった現地会計は、2年間の改善で1200万円の余剰金を貯めるまでになりました(現地退職金400万円を含む)。この時の経験と自らの判断がその後の業務姿勢の基礎になったと感じています。管理者は「結果」を出すことが第一であると。

3) また、2回目の赴任の頃は、日本ではタンカー船の修理をする設備は廃棄され、また人手不足で大規模な修理船工事は出来ませんでした。MSE ではそのような制約が無く、徹夜でVLCCタンク内足場を一斉にばらしたり、百人単位の溶接工や塗装工を注ぎ込んでの工事が出来たりと、日本では味わえない醍醐味を経験出来ました。この人達を全員日本に連れて行けば、相当な修理が出来るのになあと考えたものです。

### 3. その他:

1) マレーシアは多民族国家(マレー6割、中国系3割、インド系、タイその他1割)なので、初めてマレーシアに赴任した時は、真っ黒な顔の人やいろいろな顔立ちの人が居て、またその人達がそれぞれの文化や考え方をしていることに驚きました。また、全くまとまりが無いと当初は感じたものです。しかし、やがてそれに慣れ1年後に一時帰国した時は、日本人が皆同じ顔に見え、あやうく知らない人を知人と間違えて声を掛けそうになりました。また、誰かが「右向け」と言えば、皆が一斉に右を向きそうな雰囲気をも感じました。マレーシアではそういうことは絶対に無いと感じ、マレーシアが混沌としているようで、逆にうまくバランスが取れて安定しているのではないかと思えました。

2) 2回目の赴任では、会社代表でしたので、私を含めて社員の月例費用を支払っていましたが、それらは全て小切手でした。日本では小切手で生活費用を払ったことが無かったので、最初は違和感がありました。また、クレジットカードでの支払いも自動引き去りは無く、毎月、カードの請求書と実際のレシートを確認後、小切手を発行していました。現地の人に言わせれば、自動引き去りなぞもってのほか、何をされるか分からないと。言われてみれば、なるほどもっとも。外国では大丈夫だろう、ちゃんとやってくれるだろうは通用しないことも学びました。

3) また、マレー人の友人が多く出来、断食明けのハリラヤ(お祭り)には彼らの家に、よくお呼ばれされました。

そこでのお話や彼らの生活振りから、イスラムに対する偏見が無くなりました。イスラムの社会は何と規律正しく、男は女性に優しく、皆が助け合い、平和な社会であるかと。MSE勤務のフランス人がマレーの女性と結婚し、改宗してマレー人の地区にすんでいましたが、何とも穏やかで豊かな生活を楽しんでいました。一方、マレーシアがマレー人優先の国ということは、生活の隅々までそれが徹底されました。会社での昇進然り、退職積立金金利にもそれが適用されていました。

4) マレー語は、日本人には覚えやすく、発音も難しくないのですが、2回目の赴任時にはアマさんの娘さん(Siti-san)に1回/週、家庭教師になってもらい学びました。お陰で、帰任の挨拶はマレー語ですることが出来ました。出来栄は分かりませんが、文言はSiti-sanに用意してもらい、一生懸命に練習しました。

5) 中国系は人口の3割を占めていましたが、「中国人」という1つの単純な民族、言語ではなく、広東、福建、潮州、海南、四川、客家等それぞれが全く異なる発音の中国語を話し、それぞれの文化や料理を持ち、それぞれがグループを保ってマレーシアで生きている。マレー優先政策のハンデを負いながら、曾祖父や祖父の時代に中国からマレーシアに流れて来て、親が苦勞して子を英国に留学させ、子はその学歴で良い職を得て、次の世代の子らを留学させるために稼ぎを家族に送る。”Life is Money”そのまま一直線に生きている。

悪い意味ではありませんが、大阪人とそっくりだと感じました。アパートの隣人の中国系の家族が日本を旅行して、「東京は好きではないが、大阪は大好き!!」と言っていました。さもありませんかと思いました。

ここまで、マレーシアでの思い出をとりとめとなく書いてしまいました。私は1999年に住重を早期退職し、現在までABS(アメリカ船級協会)に勤務しています。船舶検査業務で、業務は全て英語です。ここでやってゆけるのも、6年間マレーシア赴任の経験が大きいと思います。貴重な業務経験と人生経験をさせていただき、住友重機械には大変感謝しております。

私は、自分のマレーシア赴任は成功であったと自負しています。会社もそのように判断したでしょう。MSEへ2回の赴任中、住重の仲間や日本人の船主監督殿でマレーシアにて能力を発揮した人達、逆にうまく行かなかった人達を見ました。その差はなんであったかを当時も今も考えます。私の答えはいつも同じです。

### 1. 「人を人種で見下さない」。

マレーシア人でも作業者個々の能力は、日本人に劣らない、またはもっと優れた人が多数いました。自分が相手に偏見を持つと、それが相手に伝わります。好意を持てば、それも伝わります。無理をして好意を持つことはありませんが、偏見無く人を見ればそれが相手に伝わり、自然な付き合いが出来ると思っています。

### 2. 「現地の食事を楽しむ」。

私は、外地に赴任する時は日本食のレストランには行かないと決めています。現地の食事が美味しく、経済的であるからです。現地の美味しい店は現地の人に聞きます。外国で日本食しか食べず、現地に溶け込めなくては、ろくな仕事は出来ません。日本人の船主監督殿で、現地の食事が喉を通らず、毎日船でソーメンを食べていた人がいました。全く仕事が出来ない方でした。このような人に外地の仕事は無理です。

### 3. 「家にお呼ばれしたら本物」。

仕事の関係だけではなく、仲間として付き合いえると受け止めてもらえたこと。こうなれば、仕事もうまく行きます。

いろいろなお宅で歓待されたことは今でも懐かしく、思い出されます。また、その歓待してくれた方々は、仕事で共に苦労し、助け合った仲間です。いつまでも記憶に残っています。

私の拙筆が、これから海外に赴く、若い方々の参考になれば、幸いです。



# 若い同級生と楽しく勉強したハワイ生活

氏名	岩崎 信夫
卒年	昭和40年卒

## 1 プロローグ

海外体験で知恵になるための源泉。どうもこのテーマで書くのは無理。よって、2012年3月から9月まで半年間ハワイに滞在していた時の単なる滞在記となってしまいました。読んでいただければ幸いです。

海外に住みたいと思ったことは2回ほどあった。最初は大学4年の時。英会話をちょっとかじった程度で全く用意もなく漠然と航空工学を学びに米国に留学したいと思った。そこで、そのころ非常勤講師で航空を教えておられた山名先生に、先ずはご相談にのっていただこうと鎌倉の自宅におうかがいした。先生は何の用意もしていない私の様子をすぐに見透かされてアドバイスされた。「君ね、ここにある赤外線ストーブの原理分かるかな。これだけの機械でも相当な創意工夫がされているのだよ。君はアメリカに漠然と航空の勉強をしに行きたいと言っているが、航空の勉強よりは単にアメリカに行ってみたいのではないのかね。航空工学を本当にやりたいなら、日本の大学院で基礎原理を探究すべきだよ」。全く返す言葉もなく、先生の忠告に従いました。

2回目は30歳後半の頃。勤めていたJAXAの前身の宇宙開発事業団では1年間海外の大学や研究所に行って見聞を広め、成果をまとめてくる制度があった。入社以来、日本初の静止衛星プロジェクトでの追跡管制システム作りなど超多忙な日々を送っており、その制度を利用する機会がなかった。ようやく一段落がついたのでその制度に応募しようと思ったが、その時の上司から「この制度は30歳前半あたりまでが対象で、残念ながら君は歳をくいすぎている」とあっさり却下された（もっとも、そのかわりに一番住みたかった沖縄で2年間のハッピーな仕事生活を送れたけれど）。

海外生活はすっかり忘れかけていたが、3年以上かかった宇宙工学の本を書き終え、次はボランティアで国際的な仕事をしようと思っていた時に、なかなか上達しない英語をどうするかと考えた。そうだ、時間を無為に費やしているよりは、前からの海外に住む計画を実現しよう、と考えついた。

## 2 ハワイ行きへの準備

色々な事情があり1カ月半以上は日本の家をあけられない。それで一時帰国しやすいハワイを目的地に決める。何より治安が良く、大好きな海がある。しかし、どの様に準備を進めれば良いのか見当もつかないので、出発の4カ月くらい前にハワイロードというエイジェントに面倒を見てもらうことにする。

語学学校には、しっかりしているという噂のGV (Global Village) を選ぶ。次に、半年きちんと授業受けるには学生ビザをとる必要があるといわれる。そのために用意する書類が10項目くらいあり大変。一番心配だったのが成績証明書。なにせ、もう半世紀近く前の成績なんか存在する訳がないとは思いながらも、大学院の学務課に行く。それが何と10分もしない内に証明書がもたらされた。それも、講義をさぼっているとAはあげられないよ、といわれた先生の採点はやはりB。何故かなつかしかった。

エイジェントの後藤さんとは一日数回メールのやりとりをして準備をした甲斐があり、アメリカ大使館では全く問題なく申請が許可される。何でいまさら学生ビザとるのか、との問いも想定問答内。

住まいは、学校とワイキキ中心部との中間あたりにあるコンドミニウムにする。家賃は光熱費など全てこみで12万円ほど。まあ、立地条件からすれば安い方。

さて、いよいよ出発の前の日になる。飼っているインコを預けたり、冷蔵庫の中を片づけたり、防犯用の電源オンオフの機器をセットしたりと大変。荷物は一番大きなトランクに詰め込むが、上から数回踏みつけてようやくロックをかけることに成功。何せ、身の回りのものの他に、包丁やちょっとした調味料まで入っているのですしりと重い。

## 3 ハワイでの生活

### ◆ 2012年3月7日

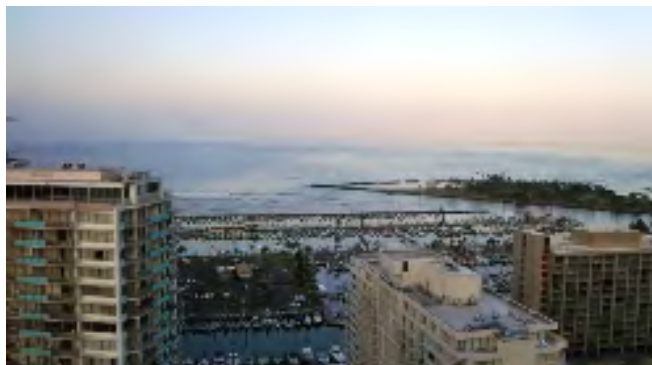
成田での搭乗手続き。重たいトランクが重量オーバー。何とこのまま預けると200ドルかかるという。2つに分ければ40ドル払えばすむらしい。これまでの旅行ではトランクはいつでも、すかさずだったから未経験の範疇。それなら、いっそ新しいトランクを買う方が安くつく。急ぎよ、かばん屋さんへ行き手頃なのを買う。昨日の荷造りの苦労は何だったのだろう。

無事ハワイに着く。ハワイの入国審査では、指紋をとられるなどセキュリティは厳しいが、それ以外はごく

あっさり終わる。若干、この人は、これで学生なのって顔つきで見られたけれど。エイジェントの後藤さんが出迎えてくれる。思った通りの几帳面そうな人。何と、もとは産経の記者。子供のぜんそくを直そうとハワイの旅行社に転職したとのこと。あのレスポンスの早さの訳が分かった。

ハワイは寒くもなく暑くもなくちょうど良い陽気。ただ、前の日には考えられないくらいの雨が降って下水も噴き出したということで、まだ交通渋滞が残っている。

半年近く住むコンドミニウム Discovery Bay に連れて行ってもらう。住むのは33階。部屋はオーシャンビュー。カーテンを開けると目の前にヨットハーバーが広がる。そのハーバーには昔、石原裕次郎がヨットを泊めていたとか。まず、銀行の口座の開設。家賃を払うのに当座預金から払うのが習慣らしい。



コンドの窓から見た景色



コンドのそばのバス停

次に携帯とパソコンの開設。携帯は何とかなったが、パソコンをネットにつなぐにはハワイでのIDが必要だとのこと。もちろんその用意はない。しかし、学校の近くのショッピングセンターでギフトカードを買えば、それが何故かID替わりになるという。明日用意することにする。ここらへんからは、時差の関係もあり頭が朦朧としてくる。

GVのそばで、これからずっとお世話になる日本の食材も置いてあるドンキホーテに向かう。学校から歩いて10分くらいのところにある。細かい買い物はやめ、差し当たり必要な米や調味料あたりだけを買う。

#### ◆ 2012年3月8日

今日から一人での行動。右も左も分からないが、昨日言われたギフトカードを買いに行く。アラモアナセンターはとにかく中が広いので3回くらい聞いてカード売り場によくたどり着き、カードを買える。

今度は自転車を買いにウォルマートへ。まず、店員さんを見つけるのが大変。ようやく見つけたが、どのタイプの自転車を買うか迷う。しかし、結果的には簡単。どれもサドルが高いので、足の長さにあわせると女性用の自転車のみがフィット。次にライトも鍵も自分で選ばなければならない。店員さんは、鍵は頑丈なのが良いよという。あとでその意味が分かることになる。その後、書類に色々書かされ、自転車を押しながらレジで勘定をしたら、もう19時になっている。自転車を買うだけで2時間近くかかった。

コンドまでは自転車で10分の距離。だが、どこをどう間違えたか、暗くなったのもあり全くコンドが見当たらない。雨も降ってくる。道を聞くと皆親切に教えてはくれるが、なかなか要領を得ない。それでもようやくコンドに着く。3時間も雨の中をさまよってしまった。コンドの名前を覚えていなかったらどうなったかと思うと冷や汗。

#### ◆ 3月中旬

いよいよGVの始まり。8時に集合しクラス分けのテスト。簡単な会話での受け答えの後は、ヒアリング、エッセイ、文法と結構大変。日本人は約1/3。なぜかスイス人が一番多い。一步学校に入ったら英語以外は禁止。

クラスは16人で男女半々。日本人は私の他に女の子3人。みな、のびのび。みんな好きなこと言っているし、活気がある。出されたヒントから有名人をあてるゲーム感覚の授業とか。ただこれが大変。英語以前に外国の芸能人なんか殆ど知らないから。

3時頃帰ってからは自転車でコンド近くのアーミービーチに行って泳ぐのが日課。学校で会ったスイス人が海岸に何人もいて声をかけてくれる。皆、寒いところから来ているからビーチが楽しそう。

コンドにはジムがついている。小さいが一応マシーンはそろっている。ここでのトレーニングを日課に入れることにする。また、ジャグジー、サウナもありのんびりできる。

料理も徐々に余裕が出てくる。ネットを見れば何でも出ているので料理も楽。ドンキホーテでは肉が安い。厚いビーフ買っても800円以上のものはない。魚はまあまあ。日本では見られないような魚も煮たり焼いたりチ

チャレンジしてみる。ただ、こちらの人向けが多い。ドンキでは野菜、果物はポンド売り。も5本の内1本だけちぎって買うとか。その部分を切ってレジに持っていけば安くなるな顔するが多少安くなる。

#### ◆ 3月下旬

むかしのハワイの王子をしのぶお祭りが中華街のそばで行われる。何のことはない。意味は分からないけれど皆が緑の服を着て単に飲むだけ。英語の能力には関係なくブラジル人とかはサンバののりですぐに盛り上がる。尊敬。

帰りは勝手に帰らなさいということはかなり不安。何とか学校のあるところまで戻ってきたら、学校の裏に留めておいた自転車がない。まさか頑丈なポールに鎖でつないであって持っていかれるとは。守衛さんに聞いたら今日5件目だとか。細い鍵は切られている。プロの仕業だ。

仕方なく、またウォルマートに寄って新しいのを買う。鍵もより頑丈なものを選ぶ。しかし、この自転車も2カ月後に、ちょっとした油断で盗まれてしまう。それ以降、自転車は買わないことにする。ハワイは大きな犯罪はほとんどないが、こういうコソ泥とかは結構多いらしい。

別の日。夕方からワイキキ沖クルーズに行く。シェラトンホテルの前のビーチが集合場所。船は双胴船。カクテルがサービス。岸を出るやスイス人が盛り上がる。クルーズというより船上での宴会。こういうのは好きだから段々気分がのってくる。スイス人の Mitch, ブラジル人の Vieney らと大いに飲む。船からはコンドのある場所などが良く分かる。日が落ちるころになるとヨットの間に太陽が沈む。綺麗。



ワイキキ沖でのクルーズ

#### ◆ 4月初旬

スイスの女の子とペアで not so (adj.) as の文章を作る練習で、その子に「I am not so old as you」って文章作られてしまった。きわめて正しい文章。何はともあれ 学生生活は楽しい。

ブラジル人の Vienny が帰国する。寂しい。彼とは授業でもペアで発表したりしたから尚更だ。発表での議論の中で記憶に残ったことがある。アメリカでは食べ残して捨てる量が多いのが大変な無駄だという話が出た時、ブラジルでは残すまで物が無いと言って反発していた。日本も戦後はそうだった。今度の震災の後で少しは節約という考え方ができたのは良いことだ。

#### ◆ 4月中旬

日本に1週間だけ帰国の1回目。成田から帰る時、まず思ったのは何て日本は静かなのだということ。ワイキキや学校のうるささと活気に比べると、全くの静寂。何か町が本当に生きているのか不安になる。1週間後、またハワイへ。

#### ◆ 5月初旬

みなテンション高いので、自分もテンションあげてないといけない。今日はテンションあげていけど、と朝出かける時に自己暗示にかける。

最近 授業ではサキコの横。その場所は無駄話もちよっと出来る。サキコはハワイに1年いるので、ほとんどアメリカナイズされている。とにかく物おじしない。下のレベルから3段階上がってきたらしい。organization なんて単語はたどたどしいが、聞く耳は格段と良い。早い音楽も聞いている。何とか彼女と同じ聞く耳になればと思う。

#### ◆ 5月中旬

今日は2人で文章作る練習で面白かった。私はストーリーの大体を二人で把握してから文章にとりかかろうと

にフライにむいている魚が少し買いができる。バナナこで考えて、長ネギは葉のだろうと。店員さんは怪訝



するが、相手のスイス人の女の子は勝手に文章を作り出す。結局、それに従ったのだが。

仕事でもそうだったのを思い出した。日本人は 全体を把握しないと、中々仕事に入れない。その点欧米人はまず走り出す。日本のこの習慣（蟻とキリギリスとの話の蟻的な面）が、ある意味で日本企業を支えているとは思ふ。一方、思い切ったことが出来ないという欠点の面もあるが。メールではこの話題で大学の同級生と盛り上がる。

毎週、試験がある。「Here is my 2 cents」（言いたいことあるから 言わせろよ）とか馴れない慣用句を会話で使う試験など。何も見ずにこういう慣用句10個くらい使って会話しなければならない。記憶力の無さで手上げ。若い女の子なんかすぐ暗記出来ている。脳細胞が酒づけではしょうがないことだと諦める。

#### ◆ 5月下旬

若い子たちに交じってカエルアに泳ぎに行く。平均年齢は23歳くらい。ただし、私を除いて。メンバーは、日本人、韓国人、フランス人、ドバイ人の11人。

車は何と2台だけ。その内の1台に乗る。ドバイ人が借りた格好良いオープンカーだが、その後部座席に女の子2人と、足はどこに置きたいに、ぎりぎりに縮こまりながら乗る。サーフィンのメッカだけあって、海はひどい風。高校時代水球の国内代表選手だったサキコに立ち泳ぎを教わる。結構立ち泳ぎは疲れる。

帰り韓国料理店に行く。大きなスクリーンで歌が見られる。日本の女の子は韓国系の男性歌手が好き。韓国好きはおばさんの専売特許ではないのだ。今日のドライブを計画したエリの彼も韓国人。もちろん今日も一緒。エリは20歳で、良く気がきく子。こんなに早く相手を決めてしまっているのかなと心配。もっとも、彼は良い青年だけれど。

#### ◆ 6月初旬

生活がマンネリになりそうなのにかこつけ、夜はよくBarに行く。そういう所で他のお客さんと話すのが一番英会話の勉強になるということもあって。行くのはChibakenという寿司BarやヨットハーバーのBarなど。

ヨットハーバーのbarではハワイ島から船で来たたくましい女漁師と話す。大きな魚を獲るというから、どんな魚なのかなと聞くと、わざわざ泊めてあるヨットまで戻り写真を持ってきて見せてくれる。獲った魚は大人より大きいカジキの様な魚。彼氏と獲ったのだと意気あがる。ハワイ島に住んでいるので来たら寄ってくれと、上手とはいえない地図を書いてくれる。結局行けなかった。訛りも強く聞きとるのが難しい。何度も聞き返しながらやっと話しが通じる。魚の話は元気いいが、何でオアフに来るのかと聞くと、寂しく旦那がここで入院しているのだと話す。

#### ◆ 6月下旬

長くいると 何か変になる子も多くなる。今日も20歳の女の子が どうしても1日5食になるって、みんなに訴えていた。すでに肥満なのに減らせないらしい。精神的なストレスなのだろう。あるいは、男の友達、家で夜中に誰かがパソコン叩く音がしてまいてると言っているし。

毎週のように親しくなった人たちとの別れがあってつらい。異国にいるので みんな連帯意識があるから。めったに出来ない経験と割り切ってはいるけれど、やはり寂しい。



サ  
キコが卒業（右で卒業証書をもっている子）

#### ◆ 7月上旬

いつものように ビーチから 水着で帰ってきたら おじいさんにナンパされる。短い水着がセクシーだと言われて。ヨットに住んでいるから、飲もうと誘われた。うさんくさいけれど、悪人にも見えないので後で行くことにする。

9時頃待ち合わせのヨットハーバーで律義に待っていてくれる。たしかにヨットを持っているというのは本当。というかヨットが住まい。簡単にいうと水上生活者。ヨットでどこかクルージングにでも行けるチャンスがあるかと思ったら大間違い。ヨットを動かすのは一年に一回の定期検査の時だけらしい。船の中には生活必需品が揃っている。テレビ、トースター、などなど。ただ、空気の臭さには閉口。動かさず、覆いをしている船なので臭くなるのは当然といえば当然。我慢して話を聞くことにする。話しのタイムディレイが大きい。30年前に日本の女性とビーチで話したと言って、その写真をひっぱってきて見せてくれるとか。今は年金暮らし。ここ

に泊めておいて電気もひいて月5万円程度で暮らせるらしい。だんだん、話が「お前はオトコ好きか」みたいな方向に行きだし、それに何より臭さに堪えきれず退散。ラム酒を2杯おごってもらった。何か返さなければ悪いと思いながら、そのままになる。

#### ◆ 7月中旬

パソコンにはお世話になっている。通常の使い方以外にUチューブ。寂しい時、日本の演歌を聴く。また、大学の友達が自作の歌を機械語で歌わせたのをUチューブに載せているのを知らせてくれるので、それを聞くのが楽しみ。その歌がまた素晴らしい。

テレビは、勉強のためと思い夕食の前後に無理してでも見るようにしている。素人のダンス番組が面白い。それと天気予報のキャスターのおじさん。ハワイはいつも晴なので普段は意気あがらないが、たまにわか雨が降りそうな日はShower, Showerと大はしゃぎ。

#### ◆ 7月下旬

同級生に東邦学園の音楽の先生、多分教授が入ってきて、ようやく20代だけの世界から解放される。その先生は明るくて面白い人。ここの雰囲気にもすぐ馴染みそう。ただ、教える立場から教わる立場に変わると、気になることもあるだろうと思う。家族つれて毎年1カ月くらい夏休みにハワイに来て、自分は英語の勉強をしているらしい。

ロンドンオリンピックの開会式をTVで見る。このあともたまに見るが、日本がオリンピックで活躍していたのはこっちでは全く気付かない。何しろ、ハワイのローカル新聞の国際版で日本が出てきたのは一回きり。それも小沢新党ができたというどうでもいい記事。

#### ◆ 8月初旬

あと数週間で終わりと思うとあせる。思い切って、朝、昼のコースと午後のTOEICコースの両方をとることにする。朝から夕まで詰まりつきりになる。GV全体でも、こんな朝から夕までとっている学生はいないらしい。何か宇宙飛行士は地球に帰還する近くなると色々落ち着かなくなりミスも多くなると聞いたが、その心境が良くわかる。

クラスにいるシンゴとは親しくなる。前職は東電の営業。英語でしか話していないので、なかなかTokyo Electricと東電は結びつかなかった。新しい道を選ぶらしい。

#### ◆ 2012年8月23日

卒業式。結構きちんとやる。卒業といっても、数週間だけいた人から2年くらいいた人までとまちまち。50人くらいの卒業生一人一人に先生がレイをかけてくれ、一言あってから証書渡すのだから大変。

とうとう、終わったかと半分すっきりだが半分物足りない。



卒業式 (筆者は右端)

#### ◆ 8月下旬

学校終わってからは、コンドミニウムにひきこもり。ひたすら復習と、疲れるとごろりとベッドに横になる生活。夕方は、ビーチ、ジム、クッキング。極めて単調な生活。しかし、何にもしばられない、今まで味わったことのない何ともいえない満足感、安堵感。本当に不思議な感覚。

マウイ島に数日出かけた他は、この生活が帰るまで続く。

#### ◆ 2012年9月7日

いよいよ帰る日。計画的に掃除も終わっており、荷物の最終詰め込み。全ての荷物をトランク2個とリュックと手持ちの袋に入れたいといけない。調味料などはシンゴにあげたが、それでもぎりぎり。ウクレレも持ち帰らなければならないし。

大家さんが鍵の回収にくる。部屋はきれいに使っているので、敷金を現金で返してもらおう。全て問題なく10分もかからずチェックは終わる。

ホノルル空港までは私の気持ちを察してか小雨。空港ではレストランで数時間粘って時間をつぶす。結局、英語はうまくなったかは疑問。しかし、何につけ物おじしなくなっただのが成果だ、と自問自答。



帰って、すぐトランクを空にする。気持ちも空になる。明日からは、現実に戻らなくてはならない。

#### 4 終わりに

ハワイ滞在記をとりとめもなく綴りました。この中に反面教師としての知恵が少しは入っているかもしれませんが。単なる言い訳かもしれませんが。

過去の仕事ではNASA、ESA（ヨーロッパ宇宙機関）とプロジェクトを一緒にやってきましたので、このかなり前の経験から2つだけ知恵なるものを絞り出してみました。

まず、国際宇宙ステーションのプロジェクトが立ち上がった頃の話。国際プロジェクトでは多少エゴであっても自国に有利になることについては、それをいかに理論立てて主張し他国を説得するかが必要となる。例えば、その頃宇宙ステーション内で commonality（共通性）をNASAがさかんに主張していた。たしかに皆で機器を共同で使うのだから、それは重要。しかし、共通機器となると結局はNASAの機器を買わざるを得なくなる。

次に衛星「みどり」のプロマネと追跡管制をやっていた頃の話。その衛星は不幸にして打ち上げて8カ月で故障しミッション終了となった。その後、自国のセンサーを「みどり」に載せたNASAの責任者とぱったり出会った。プロジェクトをやっていた頃は、いつも温厚な日系の彼が、全く態度がちがい厳しい表情で話をする。もちろん日本でも同じだが、欧米では特に責任者に全てをまかせるシステムであるからこそ、ミッション達成が出来ないと、かなりこっぴどい目にあったのであろう。申し訳なく思った。

## 私の外国語遍歴

氏名	園田 義朗
卒年	昭和 36 年卒

今や日本人の語学、特に会話音痴は世界的常識になってしまったのではないか。読み書きはかなりのものだが会話となるとからっきしで、まるで借りてきた猫みたいだ、それともそもそも何も意見が無いのかも知れないなどと勘ぐられかねない程である。

昭和 36 年、私がオランダに留学していた時のことだが、アイルランドから留学していた友人が「日本人の英語会話はお粗末なのに書かせてみると実に見事な文章で、自分など思いもしない難しい単語を使いこなす」と皮肉交じりに感嘆していたのを覚えている。スポーツ選手、芸術家、ビジネスマン等々、国境の壁を軽々と乗り越えて活躍している人は大勢いるのにインタビューに英語で対応しているところを絶えてみたことが無い。義務教育として英語を 6 年やってもこの始末である。

アラブや東南アジアでの CNN インタビューでは、失礼ながらどう見てもまともに英語を勉強したとは思えない一般庶民が英語でまくし立てている。一方寡聞にして日本での街頭インタビューに英語で応じている人を私は見たことがない。国際会議などでも質疑応答となるとまず通訳付きとなる。一体この違いはどうしたら克服できるのだろうか？

ということで、答えになるかどうか、40 年余りに亘る企業人生活の殆どを海外で過ごした私の外国語とのかかわりを以下に綴ってみたい。

少年時代から海外志向の強かった私の英語に対する関心はかなり高かった。しかしご承知の通り中学、高校と 6 年間の英語の授業は読み書きばかり、これではならずと、浪人時代に英会話の *private lesson* を始めた。先生は 70 歳位の、今思えばユダヤ系の老婦人であったが系統立ったカリキュラムなどなく、*Would you like .....?*、の類の定型文を使った会話を何度も何度も復唱させられた。際立っていたのはイントネーションを厳しく躰けられたことである。恐らく頭でなく体で覚えさせようとしたのであろうが、これが後日大変役に立った。実はこれは大変大事で、「*market?* (日本式フラットなイントネーション)、*oh, ma 'rket !!* (*a* にアクセントがある)」といったやり取りを外人とした人も多いのではないだろうか。

本もよく読んだ。それもサマセット モームやバートランド ラッセルといった教科書ものではなくアガサ クリスチーなどの探偵ものである。解らない単語があっても辞書は引かない、とにかく読み進む。今で云えばダン ブラウンのダビンチ コードやジョン グリシャムのペリカン文書といったところであろうか。聖書や暗号、法廷などの特殊用語が出てくるが、辞書を引かずにとにかく読み進む。その内に全体の筋書きが読めるようになる。考えてみれば日本語であっても仕事や研究でない限り意味が解らないからと云ってい

ちいち辞書引く人は少ないのではないか。全体の意味が取ればよいからである。

さて I H I 入社後間もなくオランダのデルフト工科大学に留学することになった。初めての外国である。オランダでは当然ながらオランダ語であるが、教授は勿論職員、学生、殆ど全員が英語を理解し話すので教室や研究室では全く問題ない。

雑貨屋の 3 階に下宿したが、おかみさん以下全員が多少ブロークンながら英語を話す。そうは云うものの街を歩けば英語が通じないこともあるので独力でオランダ語の勉強を始めた。オランダ語というのは英語とドイツ語の合の子みたいなので、大学の教養課程でドイツ語を履修した私にとっては意外にやさしい言語であることが判った。オランダに居るのだから勿論勉強の成果を試す機会に不足はない。覚束なくともオランダ語を使うと相手はちょっと目を瞠って次にはにっこりしてくれる。オランダ語のようにマイナーな言語を話す外国人は少ないからだ。ローマではローマ人の如く、現地に溶け込むには先ず現地言葉から、である。

ロンドンの駐在員時代には英語にも場所や階級によって色々あることを体験した。曰く **Kings English, Cockney, Pigeon English, Scottish** 訛り、**Midland** 訛り、等々。英国外ではオーストラリア訛りが有名だ。アメリカはアメリカで東部訛り、テキサス訛り等々。中でも **Cockney** はロンドンの下町の訛りで語法も乱れていて判り難い。映画マイフェアデーのイライザの言葉である。**Paper on the table** はパイパーオンザテーブルとなる。**Pigeon English** というのは東南アジア人の英語で、鳩が鳴いているようだという事らしく、**Cockney** よりももっと凄まじい。たとえば「お久しぶり」は **Long time I no see you** といった具合である。

冒頭の街頭インタビューの話だが、実はここに秘密がある。彼らは日常よく使われる最小限の単語を最大限に生かしているのである。つまりキーワードさえ的確に並んでいれば意味は通じるのである。

云わず語らず、阿吽の呼吸、腹芸、などと日本人気質に言語音痴の原因を見る事も出来るが、日本語でなら立派に対応できる場所を見ると、「とっさに言葉が出てこない」ことが主たる原因なのではないだろうか。もう少し掘り下げてみると「とっさに言葉が出ない」のは相手に話しかけられたり、意見を求められたり、反論された時であることが私の経験でも殆どである。このような時我々は先ず最も適当な単語を頭で探し、次に最も正しいと思われる構文を探す。だから時間がかかってもたまたましてしまう。**You say, I agree but please see my paper many times, then you OK** でも言いたいことは伝わる。尤も会場の微笑は避けられないかもしれないが。

会話は双方向である。会話が成り立つためには先ずは相手の言葉、その中身ではない、を理解できることが不可欠である。ではその言葉が理解できなかったらどうするか。**I do not**

understand, please repeat again、ところがこの簡単な言葉が我々にはなかなか言えない、相手が気を悪くするのではとしり込みするからである。判らない時に訊き返すのは決して失礼ではない、むしろ判った振りをする方がずっと失礼である。ブラジルにはこんなジョークがある、「ジャポネース（日本人）にピアード（ジョーク）を話すのは楽しいね、何故って一くさりやって皆が笑うと奴も笑うが、どうも判ってないようだからもう一度ゆっくり話してやると今度は大口開けて笑ってくれるのさ」。

話がブラジルの事になったがブラジルではポルトガル語を話す。私は石川島ブラジル造船所に前後三回都合 25 年勤務したのでポルトガル語も英語と同程度に話せるようになった。25 年も住めば当たり前だと云われるかも知れないが、人は様々、移民として永住している人でも満足にポルトガル語を話せない人が結構いる。日系移民は大勢いるので話せなくても生活に差し支えることはないこともあるが、厳しいことを云わせてもらえばそういう人はブラジル人社会に溶け込もうという気持ちが不足しているのだと思う。

私の場合それでは仕事が出来ない、何しろ部下は全員ブラジル人で英語が通じるのは大学出のエンジニア位、いやでも応でもポルトガル語を攻略せざるを得ない。同じ派遣者でも特定の技術移転を目的とする専門職ならいざ知らず、人事考課、安全教育等々、色々こなさなければならない管理職ではポルトガル語が話せるかどうかで部下の信頼度が違ってくる。

最初に派遣を命ぜられたのは 1968 年だったが、派遣準備として二つの事を行った。一つはリングフォンや会話集、文法書などによる勉強、もう一つは仕事で良く使われる、所謂技術用語や管理用語をリストアップし、そのポルトガル語訳を暗記することであり、これは現地到着後即役に立った。Long time I no see you ではないが英語でいえば

be,get,take,see

などの基本動詞に技術用語などのキーワードをくっつければ大抵の事は通じる。

またポルトガル語で着任時の挨拶をしたところ、これが現地人の間で評判になったらしい。それまでの派遣者が着任早々ポルトガル語で挨拶したのは珍しかったようであるが私にとっては一寸意外であった。着任後三か月程会社がポルトガル会話の先生をつけてくれたが、早くも日常業務に忙殺され始めた私にとっては先生が若い女性であったこともあり、勉強というよりは息抜きの感が強かった。個人的に意識したのはテレビの連続ドラマとニュースを見ることであった。判っても判らなくても毎日見る。習うより慣れろ、である。理解できるようになると現地スタッフとの会話の種にもなるし一石二鳥であった。

25 年もポルトガル語をしゃべって暮らしたわけだが、振り返ってみるとその過程にはいくつかの段階があったことに気が付く。最初の 5 年間（1968 年～1973 年）は設計部にいたので外部との接触が少なく、相手はもっぱら会社内の人間だったのであやふやな表現でも

通じる。仕事上の会話なので語彙が限られているし慣れもあって意思疎通に不自由しなくなるのに時間はかからなかった。こちらは派遣者であるから伝える、命令する立場にあるので相手が理解しようと努めてくれるからでもある。

ところが二度目の赴任からは営業に回ったので客先と話す機会が俄然増えた。しかも客先と云っても今を時めくペトロbras石油公社やヴァーレ鉱山公社といった錚々たる企業の幹部たちである。そこで思い知ったのはそれまでの私のポルトガル語は造船所内のいわば「身内の」ポルトガル語であって、お客様相手の言葉ではないということである。同じことを説明するにしても丁寧語を使わねばならないし、断る時にも相手の機嫌を損ねないような柔らかい言葉を使わねばならない等々。ということで改めて文法書を引っ張り出して仮定形だの過去完了形だのと勉強する羽目になった。ポルトガル語は子音の後に母音が来る単語が多いので発音はかなり日本人向きだが、文書では語法や単語がかなり違うので契約書や手紙等では相当苦労させられた。尤も正確なポルトガル語の文章は彼らでも結構難しいとのことである、

その頃ブラジル造船工業会の代表も務めたが、こちらは又別の意味で語学の面からも得難い経験をした。何しろ客先ではなく身内の会合なので話はざつぱらん、ジョークの合間に仕事の話をするような始末で、私なども良く肴にされたが何時も黙ってにやにやしているわけにはいかない。ある時「お前はポルトガル語を流暢に話す、RとLの区別は今一つだな」とからかわれたので「何を言ってるんだ、そういう君たちラテン人種だって似たようなものだ、ほら、白をポルトガル語では **Branco** というだろう、ところがスペイン語では **Blanca** というではないか。事ほど左様に R と L は混同され易いんだよ」。以後私の R と L は肴にならなくなった。但し技術用語はそうはいかない。例えば英語で造船用語の **Ladder** と **Rudder** は片や梯子、片や舵であるが日本語では両方ともラダーになってしまうので発音に気をつけないと面倒なことになってしまう。余談だが **Ladder** は旧海軍ではラッタルと発音していたというから聞く人の耳によって発音も様々である。造船工業会で揉まれたお蔭でジョークの一つ二つも話せるようにはなったが、未だに R と L の区別は間違えるし、男性名詞、女性名詞の使い分けは出来ない、時制は滅茶苦茶であるが気にしないことにしている。

私の外国語とのお付き合いの最後はインドネシア語となった。I H I を退社後 O D A の仕事でプロマネとして 3 年程インドネシアと日本を行ったり来たりした。70 歳近くになって初めての外国語は流石に身に覚えて日常会話を覚えるのがやっと、とても商談などに使えるところまでにはならなかった。矢張り言葉は若い内に、である。

かつてのインドネシアは植民地でポルトガル、オランダ、イギリスと宗主国が変わったがその影響が言葉に残っているのは興味深かった。例えば **kue** (菓子) はオランダ語だし



**mantega**(バター)はポルトガル語である。お蔭で単語としては判るものが結構あったのがせめてもの事であった。技術用語というのは専門性が高くなるほど世界共通になるが、具合の悪いことに普遍性の高い技術用語ほどその国独自の単語になるので厄介だ。

世は挙げてボーダーレスの時代である。その中で日本に今最も必要なのは人のボーダーレス化ではないだろうか。そのためには文化としての言語はさておき、まずは意思疎通の手段としての言語をマスターしなければならない。研究者であれ、技術者であれ、経営者であれ、少なくとも英語で自己表現ができることは今や欠かせない条件となっている。始めに言葉ありきとはよく言ったもので、唯一とは云わぬまでも言葉は相互理解のための重要な手段である。

ロンドンで一人の日本人が地下鉄でピカデリーサーカス (Piccadilly Circus) に行こうと切符売り場にやってきた。未だ自動券売機など無い頃のお話であるが、このピカデリーという単語の発音は滅法難しい。ピカ**デ**リーと「デ」にアクセントがあるが、たいていの日本人は間違える。

日本人： **One Piccadilly please.** (ピカデリー一枚お願いします)

駅員： **? ! ? !** (通じない)

日本人： **To Piccadilly please** (ピカデリーまでお願いします)

駅員： **Oh yes, two Piccadilly** (ああそう、二枚ね)

日本人： **No! For Piccadilly please** (違う違う、ピカデリー行きをお願いします)

駅員： **Now I see, four Piccadilly** (判った、ピカデリー四枚だ!)

日本人： **No,no! Eehto Eehto.....** (違う違う、困ったな、えーとえーと.....)

駅員： **OK, OK, You want eight Piccadilly** (OK,OK、ピカデリー八枚だね!)

これからの若者はこんなことにならないよう、しっかりと語学、英語は当然だが出来ればあと一か国語、を身に付けてもらいたいものである。さもないと折角のボーダーレスも掛け声だけになってしまう。

## 編集後記

「同窓会活性化のドライバーとしてウィズダム交流文集をつくりたい」。同窓会の活性化に意欲を燃やす平山新会長が就任最初の役員会で打ち出した方針で、これが知恵の泉発刊のきっかけでした。侃々諤々の議論の末、「テーマを問わない自由な文集ならウィズダムは堅いね」「もっと柔らかい方が良い」「そうだ！知恵の泉なんかどうだろう？知恵がこんこんとわき出るような感じで」。この方向で協力を仰ぐクラス幹事の意見を聞くことにしたところ、幹事会では「そもそも同窓会を組織する目的は何なのか」「最近同窓会の求心力が低下している。活性化を図ることは大賛成」「活性化を図る方法は他にもあるのでは」等々活発に意見が出たが、「とにかく知恵の泉を推進してみようじゃないか」となった次第です。

まず第一弾として「海外編」を募集することにし、H25年度総会に報告・その後発行を目標に、原稿募集に取りかかりました。会員の皆様の体験・意見には陰に陽に知恵が詰まっているし、特に体験は個人にとって貴重な財産です。この貴重な財産を個人に留めるだけでは勿体ないし、同窓会の財産として活用させていただく意味からもこの事業は何としても成功させたいと決意を新たにしました。何せ初めての取り組みでなかなか要領を得ませんでした。メール、郵送、メルマガ、HP掲載等で広報に努め、クラス幹事の皆さまにもご協力いただいた結果、32名の方々から35編の寄稿があり、こうして会員の皆様にお届けすることが出来ました。この場を借りて関係各位にお礼申し上げます。

寄稿はいずれも中身が濃いもので「掲載順をどうするか」頭を悩ませましたが、この創刊号では作品題名の五十音順に掲載しています。寄稿者はS30年代、S40年代卒業の方が中心ですが、S10年代から平成年代まで幅広い層の方々が含まれており、特筆されるのはご家族からも寄稿されたことです。弘陵造船航空会の諸先輩は実に多くの分野で世界を舞台に活躍され、定年後も現役時代に培った技術でアジアを中心に世界の発展に貢献していることを実感しました。海外滞在時に積んだ貴重な業務経験や人生経験をもとに、次代を担う人達にメッセージを送ったり、ヒントを授けるなど、知恵の詰まった創刊号になったと思います。この知恵の詰まった財産を、同窓会の皆様とりわけ次代を担う人達にぜひとも活用していただきたいし、著者と読者の交流の輪が広がり、延いては同窓会の活性化につながることを期待しています。

なお知恵の泉の事業は今後も、続海外編、国内編といった形で継続する予定ですので、今回寄稿されなかった方もぜひ次の機会に寄稿していただければ幸いです。

平成25年7月 知恵の泉企画委員会  
(斎藤敏郎、庄司邦昭、飯島正明)