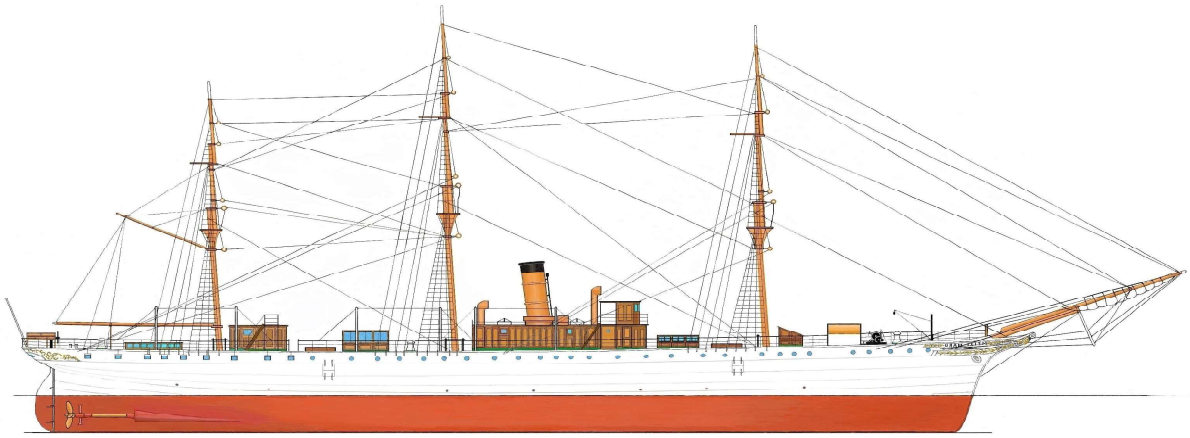
Ocean

海洋塾機関誌第9号



平成30年5月15日

特定非営利活動法人　日本海洋塾

日本海洋塾は、世界を結ぶ海と船を、広く皆様に伝える活動により、海洋立国意識の拡充を目指しています。

§平成２９年度活動報告＆決算報告＆３０年度の活動計画§

理事長　都築雅彦

【平成 29 年度 活動報告】

１、会員状況：平成 30 年 3 月末現在の会員状況

正会員：27 名　一般会員：21 名　賛助会員：2 名　　計 50 名

２、役員体制：任期は全員平成 31 年 6 月 30 日まで

理事長：都築雅彦　副理事長：尾身衛男　理事：伊原厚司　、澤間譲治

監事：松﨑光男

３、平成 29 年度活動報告

平成 29 年度は、重要文化財「明治丸」の来船者が 10,000 人を超え、百周年記念資料館、明治丸記念館の公開事業も定着した状況にあり、当塾としては、ホームページの充実、機関誌「Ocean」の発行などによる広報活動、「明治丸」の保守業務を始め大学側関係事業への支援活動、江東区、海事普及会など他団体との協業活動を積極的に実施した。

（１）海事思想啓発事業（ホームページの運営、機関誌の発行等の活動）

㋑ 明治丸海事ミュージアムと連携してホームページを充実し海事情報を提供、活用できるようにした。

㋺ 機関誌「Ocean」を会員向けに発行した。

（２）海事意識教育事業（セミナー、講演会等による海事事情の周知拡大活動）

㋑ 海事普及会と共催し、天文教室、横浜港研修を実施。

㋺ 江東区観光協会と協業により「まちあるきツアー」の江東区文化観光ガイドに、「明治丸」研修会を実施。

㋩ 海洋会ボランティアクラブ向けに明治丸ガイドブック改訂版を作成、納入した。

（３）海事文化財利活用促進事業（明治丸及び海事文化財の利用・活用に関わる活動）

㋑ 視覚障碍者を対象に「明治丸に触れるツアー」を実施。

㋺ 文京区ボーイスカウト（小学生）を対象に明治丸特別ツアーを実施。

（４）海事文化財整備保全事業（明治丸等の海事文化財を維持保全する活動）

㋑ 前年度からの継続で「明治丸」船体内部の清掃・設備類の保守業務を実施。船内大掃除を一般会員の協力を得て実施。

（５）物品販売事業

㋑ 寮歌 CD 復刻版、「明治丸」缶バッジ「明治丸観覧記念品」（食器等）を販売中。

【平成 29 年度決算概要】

期初収支計画は、収益の 10%ほどの益を予測していたが、明治丸海事ミュージアム機構の予算削減による活動縮減により、保守整備の作業料金値下要求と、ライトアップの取り止めとなった。この為、計画していた収益が得られず、決算は 18 万円余の赤字決算となり、前期からの繰り越し財産を取り崩すこととなった。

【平成 30 年度活動計画】

大学越中島キャンパスにおいて明治丸海事ミュージアム事業は、唯一の一般向け事業であり、今まで同様に協力、協業を進展させることとしたい。

前年度までの活動により関係先との協業関係が進展しており、江東区を中心に周辺観光協会、学校等との関係を拡大していくこととしたい。

事業計画

（１）海事思想の啓発事業

① ホームページの更なる充実。来訪者、利用者へのサービス内容を拡充する。

② 機関誌「Ocean」の品質（体裁、内容）の向上。

（２）海事意識の教育事業

海と船に関係する団体などへ、大学所有の施設、教材の利用拡大（プラネタリュウム、資料館機器類の活用）明治丸関連施設の利用の誘致、「海洋教室（仮）」等の開催などを検討。

（３）文化財の利活用促進事業

① 江東区観光協会主催「まちあるきツアー」事業を提携しているが、隅田川対岸の中央区を含めた「観光協会」との協力関係も構築をも計画したい。

② 視覚障碍者が実物の大型鉄船に触れて実際の船を知ってもらうための「タッチングツアー」を前年より実施しているが、各区の団体にも発展することとしたい。

③「百周年記念資料館」展示物については、ボランティアクラブ有志によって「動くものは動かせる」展示品になるよう手入れが始まっているが、当塾としても海事ミュージアムと協調して展示状態のグレードアップに協力、実施していきたい。

④ 記念日等における明治丸のライトアップの実施については、大学側の予算削減で昨年は中止となったが、当塾の業務として実施してきた経緯もあり、今後もこの関係を維持していくこととする。

⑤ 江東区協働事業への参画

昨年度に江東区協働事業に応募したが、初回でもあり参画はかなわなかった。　今後はこの関係を深めて協業体制を進めることとしたい。

(4) 文化財の整備保全事業

明治丸保守整備については、今年度より上甲板保守作業が追加できたので、今後は船体全体の保守補修作業を実施することとしたい。（作業の効率化が必要）

（５）物品販売事業（利活用促進事業）

「缶バッジ」3 種, 、「明治丸観覧記念グッズ（大皿、小皿、マグカップ）」の他にも商品の取り扱いについても検討していきたい。

（６）「海洋会越中島支部」活動への協力の維持。

越中島支部（海洋工学部）（准員＝在学生）の活動を支援する目的で、支部活動に協力することとしたい。

§吟詠のこころ§　　正会員　北沢昌永

大声をたてて笑い、大声を張り上げて歌えば心身の健康に大いに宜しいと云われている。殊に、高齢老人にとっては効能大と評されている。

さような事をやらせている看板が街角にやたらと目につく。きっと可成りうまい商売に違いない。　歌謡曲の伴奏に合わせて歌わせるこのカラオケビジネスは我が国発生らしいが、いま東南アジアを初めとして世界に広がりつつある。
かつて、北京のホテルのロビーで「北国の春」の唄が日本語と、中口語で流されていて、奇妙に感じたが、いまやこんなことは普通になっている。

健全娯楽として誠に結構な事だが、過ぎたるは及ばざるが如し。弊害も多く出ているようだ。
こうした世相の中、有閑高齢者に密かにもてているのが詩吟である。独特な節回しと
高低の唸りがジーンと腹に響くのだ。これこそが心身の健康に良いと信ぜられている。
我が国古今の詩のほか漢詩、唐詩などが多数吟じられている。
街角の独演歌謡曲とは異なって文化的で高尚な味がある。　静かな場所で尺八、箏の音に合わせて唸るこころは絶妙である。

詩吟教本の序に吟道精神として次の文がある。　「朗吟は邪まな心を清め、血のめぐりを正し、精神を流通してその中和の徳を養って気質の偏りを救うものなり。云々」と。
なにか良いことずくめの様だ。
個人として勝手に唸るのは自由で、他の干渉は受けない。だが、そこには堅苦しい規則、規律がある。

東京に総本部があり日本全国に支部が置かれ師匠や先輩吟者が指導している，もちろん無償ではない。　その会誌を見ると多々役職名が連なり、あたかも軍隊組織の様だ。
会長，総師範以下、数段階に亘る資格が有って、一般の初心者は修業歴、練度によって資格試験が受けられ、認定料を払い上位に進むのである。
中央本部が出版している吟詠読本には和漢の詩が掲載され、そこには楽譜が付されている。これは口伝による習得が必要であり、音楽の音符とは異質である。なかなか難しい。だから個人が勝手に唸るのは詩吟ではない。このような事は謡曲、長唄などにもある。堅苦しい芸事は敬遠されそうだが、弱い人間はやはり承知しつつも容認し、巻き込まれてしまう。以上のようなことを承知の上，吟詠の楽しみに浸っている者も多い。

唐の詩人干武陵の勧酒と題する五言絶句がある。

{君に勧む金屈酒、満酌辞するをもちいず。花開いて風雨多し、人生別離足る}

「黄金の杯になみなみ注いだこの酒を君よ辞退などしないでくれ、花咲けば風雨が邪魔をする。人生もまた会えば別れが必ず訪れるもの。それが人生というものだ。と、なれば酒を飲まずにおられようか」

この詩の口語意訳を作家井伏鱒二が次の様にしている。

「この杯を受けてくれ、どうぞなみなみ注がせておくれ、
花に嵐の例えもあるぞ。さよならだけが人生だ」

人生の邂逅と別離の定めを２０文字に表したこの詩は盛唐時代に詩仙, 詩聖と呼ばれ李白、杜甫などに比して目立たぬ干武陵が世に知られた一首である。

§平成の「明治丸　」修復 と 周辺整備計画　について （雑感）§

正会員　松﨑　光男

先日、長尾卓治大先輩（TN 5）より、日本海洋塾に貴重な資料を寄贈して頂きました。 沢山ある資料の中で、ふと目に留まったものがありました。

それは、下記の、東京海洋大学　藤田稔彦　海洋工学部長（当時）による「明治丸」の修復に関する、「海洋」（No.855　2008 年１月号）への寄稿文でした。

寄稿

重要文化財「明治丸」の修復・保存と周辺整備計画

東京海洋大学海洋工学部長　藤田　稔彦

「明治丸史」より

東京都江東区の東京海洋大学越中島キャンパスに国の重要文化財「明治丸」が保存されています。

「明治丸」は1874年に英国で建造され、翌年わが国に回航されて以来、数次にわたり明治天皇の御座乗船として使用されました。1941年に制定された「海の記念日」は、明治天皇が明治丸で奥羽巡航から横浜港に安着された7月20日に因んだものです。1995年になって「海の日」として祝日になりました。

明治丸はもともと煙台蒸汽船としての役割を担い20年余使用されましたが、1896年から商船学校の練習船となり、さらに50年余利用されました。戦後は連合国による接収や船体の老朽化によって1951年ついにボンドに沈座しました。これにより接収が解除され、1952年の浮揚工事、1962年からの曳航工事を経て、1964年には現在の位置にコンクリートで固定されました。

1978年、明治丸はわが国に現存する唯一の蒸船で造船技術史上も貴重な存在として、国の重要文化財に指定されました。これを受けて1980年から8年間にわたり、文化庁が主に下部の保存修理工事、東京商船大学が下部の基盤整備工事を担当して大規模な工事が行われました。総工費は12億円を超えました。

明治丸は総トン数約1千トン、甲板長約70メートルで、1898年に2機のスクーナー型汽船から1937年に今の4機パーク型に改装されました。これらのことは「明治丸史」（東京商船大学、1982年）に詳しく記されています。

「明治丸修復計画」について

明治丸は、重要文化財指定後の保存修理工事の完成から20年近く経ち、再び大規模な修復が必要になりました。多数のボランティアによる不断の補修作業にもかかわらず、とくに本部材の腐食や折損、側舷甲板の変化が激しく、南漏り防止に懸命の状態です。今回の修復工事のため、文部科学省から補償費交付金として、2006年度から10年分割で毎年4千万円程度、総額約4億円の予算措置がなされていますが、不足分は大学が負担することになっています。

以上の状況については、大津皓平教授の本誌847号（2006年5月号）への特別寄稿で紹介されています。

東京海洋大学では2004年度に明治丸保存計画実行委員会を組織し、その下に明治丸の修復計画と周辺整備計画をそれぞれ担当する2つの小委員会を置いて検討を進めてきました。

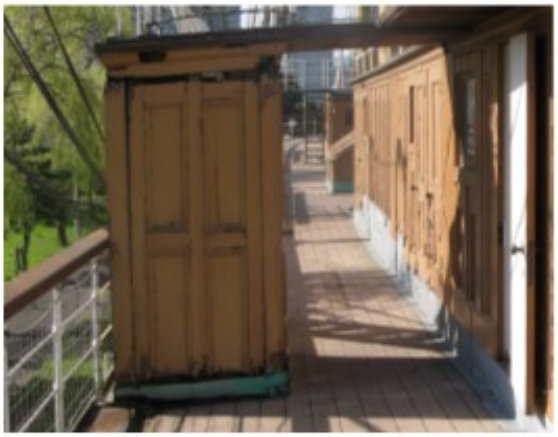
明治丸修復計画小委員会による修復計画案では、できるだけ工事期間を前倒し、所要の手続きを経て2008年度後半に着工、2010年度中に完工の予定です。

このため、2007年度中に調査・設計業務を終え、2008～09年度には補修、2009～10年度にマストのステイにロープ類の新特アによる水補修を実施し、翌年度に甲板の防水補修を実施し、2010年度には中央側示室の漏水防止補修、下甲板下部ホールド、上甲板ウーターウェイ、煙突等の塗装を行うことにしています。

文化財の修復にあたっては原状復帰が原則ですが、「原状」とは、創建当時の状態を指すのか、明治丸が現役の時代の状態を指すのか、あるいは、現在の状態を指すのか、明確でない面があります。

明治丸は、1874年の竣工以来、1898年の改造、1937年の改造、1962年の曳航、1964年の固定、1980年の保存修理工事と、数次にわたり改造されてきました

下の写真は、小生が撮影した、2008 年 4 月当時の「明治丸」の状況を示す画像の一部です。 各部の腐食の具合や、明治丸ボランティアや大学による、痛々しい応急補修の様子が分かります。



甲板上は写真のような酷い状況であり、船内壁面にも各所に水漏れの錆跡が目立ち、一般公開の来場者には、「恥ずかしながらこんな状態で・・・・」と云いながら、案内をしていました。

流石に、この様な状況を大学も座視できず、「明治丸」の修復を目指して予算請求を行っていたようで、大津皓平　副学長（当時）が、「海洋」（No.847　2006 年 5 月号）への寄稿文に、「東京海洋大学海洋工学部として 10 年計画の改修費約 6 億円の予算化を国に要望していたが、このたび初年度分として平成 18 年度（2006 年度）文部科学省運営費交付金 4,155 万円が認められ、予算不足分は、大学の自助努力が必要との条件付きである」旨、記されています。

「海洋」2006年5月号 No.847 特別 寄稿

重要文化財「明治丸」の保存・修理費が予算化

東京海洋大学
海洋工学部 教授
大津皓平

子算の概要

明治丸小史

明治丸の現状

今後の計画

今後の保存・修理・保存計画

今後の活動

おわりに

子算的な問題

この大津副学長の寄稿文では微妙な表現になっていますが、要するに、藤田学部長の2008 年の寄稿文に記されているように、10 年計画の改修費予算 6 億円のうち 4 億円を、10 年に亘り分割して予算化することが認められ、初年度分として 4,155 万円が、平成 18 年度（2006 年度）運営費交付金として認められ、その結果、不足分 2 億円は大学の自助努力（寄付金等）により捻出する必要が生じた、と云うことであると解します。

同時に、大津副学長は、平成 18 年度（2006 年度）中に、学内に「明治丸保存計画・実行委員会（仮称）」を立ち上げ、・基本計画策定部会・保存技術検討部会・募金活動部会、の三部会にて「明治丸」の修復・保存に取り組む意向を表明しています。

「明治丸」修復に関する大津副学長の 2006 年（平成 18 年）の寄稿文と、藤田学部長の2008 年（平成 20 年）の寄稿文との間には、約 2 年の間隔があります。

二つの寄稿文の大きな違いは、2006 年の大津副学長の寄稿文は、「明治丸の保存・修復」を主たる目的としているのに対し、2008 年の藤田学部長の寄稿文には、「明治丸の周辺整備」が新たに大きな目的として追加記載されていることと考えます。 この間に大学内部では、予定どおり「明治丸保存計画・実行委員会」を立ち上げ、その下に、明治丸の修復計画を担当する「明治丸修復計画小委員会」と、周辺整備計画を担当する「明治丸周辺整備計画小委員会」の、二つの小委員会が組織されたものと思われます。

藤田学部長の寄稿文に拠れば、「明治丸の周辺整備」として、具体的には、①高潮防波堤をスーパー堤防化し、②明治丸をかさ上げして景観を良くし、③周辺を地域に開かれた公園として整備する、④百周年記念資料館は屋上緑化、外壁をガラス張り、展示をリニューアルし、バリアフリー化する、⑤スーパー堤防周辺にボードデッキを設置、⑥ポンドを水辺の玄関口として整備、⑦清澄通り沿いにゲート、バス駐車場、塀、垣根等を整備、⑧インフォーメーション施設（ショップ、カフェ）を設置する、等が挙げられています。 そして、その周辺整備計画に基づいて描かれたイメージ図が記載され、学内にはこの計画のジオラマ（模型）までありました。

大学は、2006 年（平成 18 年）に「明治丸海事ミュージアム事業実施委員会規則」を作成、2008 年（平成 20 年）5 月には「明治丸海事ミュージアム事業規則」を作成、2009 年（平成 21 年）3 月に「明治丸海事ミュージアム事業募金」（目標額 6 億円）を開始しました。 募金の目論見書には、明治丸の大規模な修復経費（6.5 億円）および、周辺整備等経費（1.5 億円）が必要と記載されていました。

周辺整備計画は、江東区を中心とする周辺地域社会（議員、船宿、商店会 等）の政治的意向が反映されたものではないかとも考えられ、この募金について、海洋会ボランティアクラブの会員からは、「明治丸」の修復の為の募金には応じたいが、「明治丸」周辺の公園化や観光業者の為のバス駐車場整備の為の募金は、したくないとの意向が出され、後々まで、論議の的になりました。

当時のことを振り返ると、2009 年（平成 21 年）1 月から、「明治丸」の一般公開が無くなり、明治丸ボランティアクラブの仕事は一時中断されましたが、2009 年 4 月からは、「さくらまつり」、「海王祭」、「海の日」、「企画展示」等の特別な行事の際に、大学からの要請に応じて、「明治丸」の外側からの案内や「100 周年記念資料館」の案内が始まり、更に、2012 年（平成 24 年）10 月 1 日からは、それらの特別な行事に加えて、「常設展示」として「百周年記念資料

館」を、火曜日、木曜日、第 1,3 土曜日を公開することとなり。案内をしながら「明治丸」の修復を待つ日々となりました。

この間、2009 年（平成 21 年）1 月～3 月に亘り、IHI 造船化工機による、帆装解体、保存工事が、また、2009 年 12 月～2010 年（平成 22 年）3 月に亘り、IHI による、中甲板下の船体構造の修復・補強工事、排水ﾎﾟﾝﾌﾟ新設及び外板当て板取付け溶接・塗装修復工事が施工されました。 これらの工事は、2006 年度（平成 18 年度）以降、運営費交付金として毎年予算化された修復費を充てたようでしたが、本格的な修復工事が始まる兆候も無く、また、どのように修復工事が行われるのかの情報提供も無く、小生は当時、悲惨な状況の「明治丸」を早急に修復しないと、更に取り返しのつかない状況に劣化が進行するであろうと云うことのみが気になっており、2009 年（平成 21 年）に一般公開を止めてからの時間の経過と共に、大学の対応の遅さを心配しておりました。

2010 年（平成 22 年）6 月 24 日に開催された第 19 回海洋会ボランティアクラブ総会において、ボランティアクラブの担当幹事からの再三の要請にも関わらず、明治丸の修復工事計画について大学当局からは全く発表されないこと、又、今後の見通しについても何の連絡もないことに対し、多数の会員から、何らかの打開策を講ずる必要があるとの動議が出され、満場一致で可決されました。

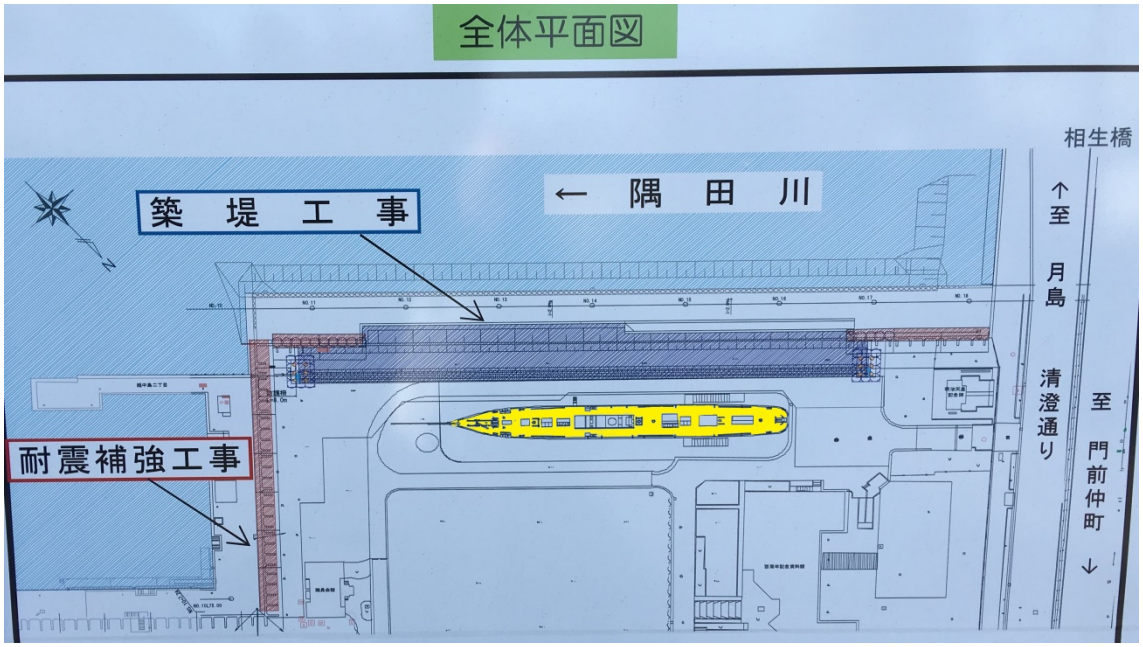
海洋会ボランティアクラブとしては、過去に補修作業を行った経験から、本格的修復工事に対する提案、希望事項があった為、総会決議に基づき、海洋会（杉崎会長　当時）を通じて、「明治丸ボランティアクラブ」、「海洋会」及び「大学」からなる、明治丸修復に関する「連絡協議会」の設置を強く要請し、漸く 2010 年 8 月に至り、第 1 回連絡協議会が開催されることとなりました。

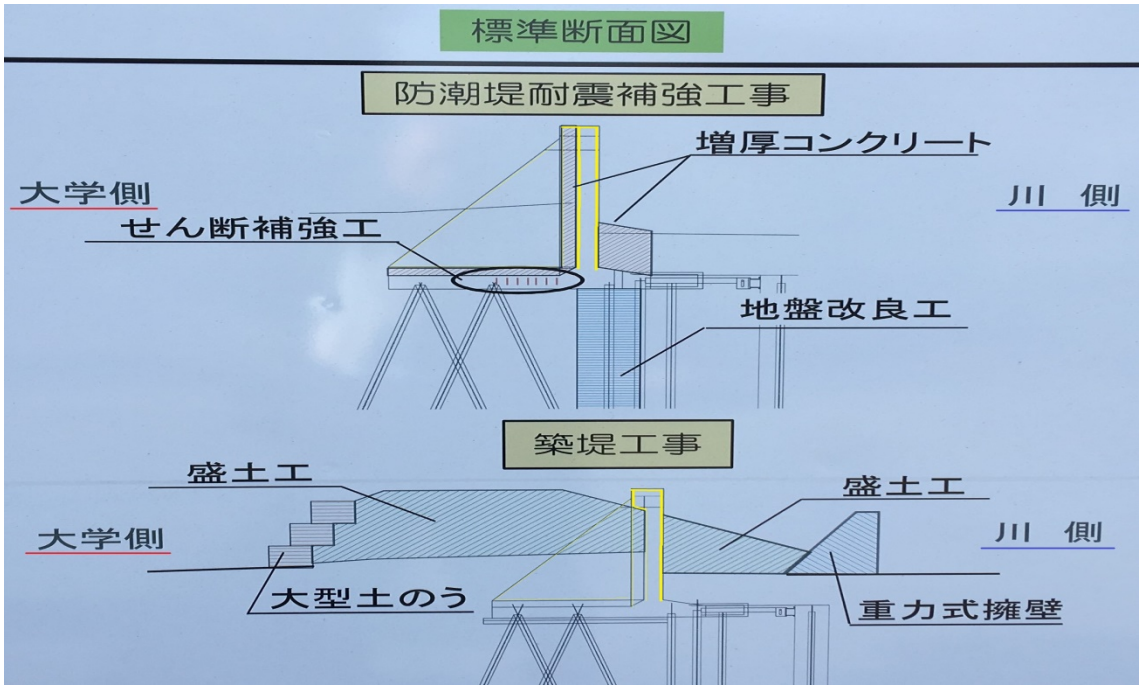
以降、連絡協議会は略々隔月 1 回のペースで継続し、2018 年（平成 30 年）3 月現在で 45 回を数えます。 協議の詳細については、又の機会に譲りますが、明治丸修復に関しての感想を言えば、「修復工事仕様は、既に文化庁他に提出済みである」と云うことを理由に、当初、明治丸ボランティアクラブが目指していた、「過去に補修作業を行った経験から、本格的修復工事に対する提案、希望事項」の殆どを、実際の工事には反映させられなかったと云う、残念な気持ちで一杯です。

2015 年（平成 27 年）3 月に「明治丸」の平成の大修理が完成して、早や 3 年が経過し、「明治丸」の周辺では、新しく、2017（平成 29）年 12 月上旬～2018（平成 30）年 9 月下旬を工期として、**「隅田川（相生橋下流）左岸防潮堤耐震補強及び（越中島二丁目地区）築堤工事」**（詳細図　次葉）が、約 2 億 3 千万円の税金を使って、東京都建設局により進められております。

この工事は、隅田川の相生橋上流に既に出来上がっている、所謂「スーパー堤防」を、相生橋下流に延長する工事であり、現在ある防潮堤を抱え込むように、「明治丸」と防潮堤の間にある東京都の土地に、「明治丸」に向かって盛り土をして堤防を築くもので、「明治丸」は「スーパー堤防」と極めて隣接する形となり、「スーパー堤防」の陰に埋没するようになります。

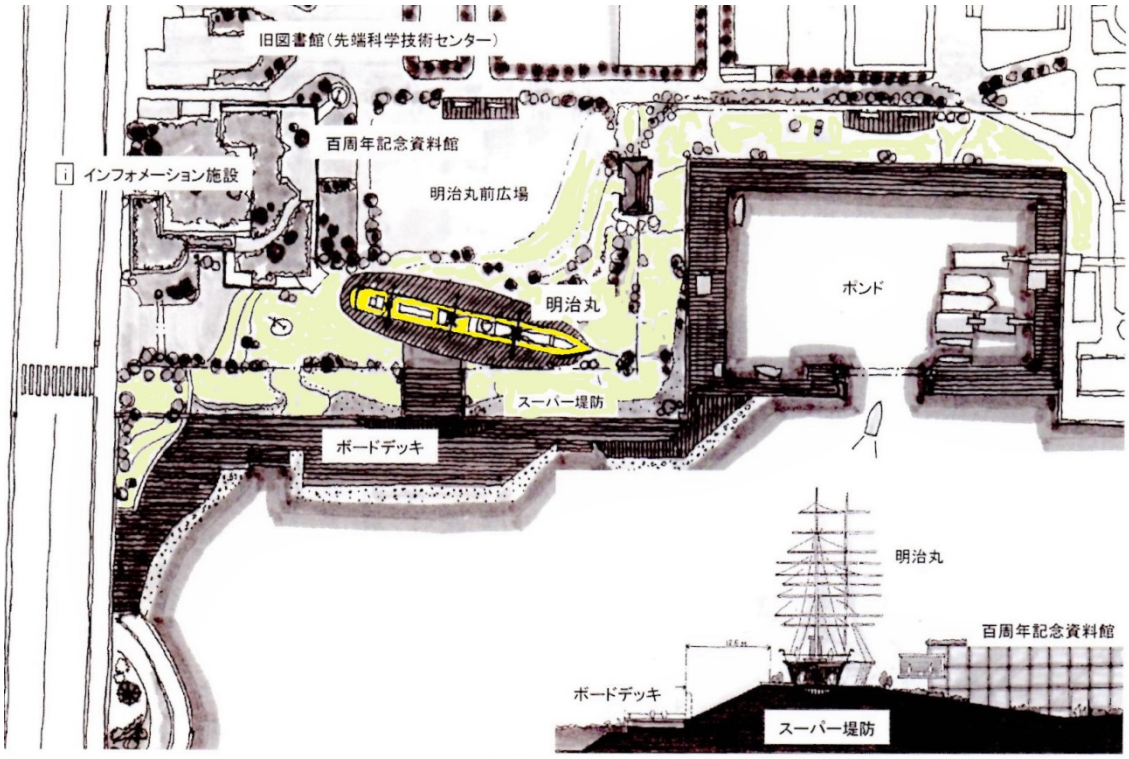
いよいよ、藤田学部長の 2008 年の寄稿文に記載されている図面にある、「周辺整備計画」の一部が、現実となって「明治丸」に迫ってきた格好です。





2008 年の藤田学部長の寄稿文に記載されている図面（次葉）では、「明治丸の周辺整備」として、①高潮防波堤をスーパー堤防化し、②明治丸をかさ上げして景観を良くし、③周辺を地域に開かれた公園として整備する、④百周年記念資料館は屋上緑化、外壁をガラス張り、展示をリニューアルし、バリアフリー化する、⑤スーパー堤防周辺にボードデッキを設置する計画となっておりましたが、

流石に、「明治丸」を下図のように、大学本館側に移動させると共に、スーパー堤防の上に持ち上げる工事は、現実的ではなかったと云うことでしょうか、今回の東京都の工事では、「明治丸」は当面、現在の位置のままとなっているようです。



スーパー堤防化と配置計画

現在、地中に埋没している「明治丸」の船底部分の全体の様子は、埋め戻し以来、外側からは誰も確認していませんが、船体内部から見る限り、多数の箇所からの水漏れが確認されており、激しく雨が降った時には、船側の壁面から随所に「白糸の滝」の如く水が噴き出し、流れ落ちている現状から、相当傷んでいるものと考えられます。

当初の計画とは異なり、「明治丸」を移動しないようであるとは言え、「明治丸」から凡そ 10 メーター程度の所に盛り土をしてスーパー堤防を築くことによる、「明治丸」周辺の地圧の上昇や、地下水の流れの変化を考えると、古くて脆くなっている「明治丸」の船体に与える影響は、かなり大きいと考えられ、今後の船体状況の変化を注意深く観察（観測）することが重要と考えます。

長尾大先輩から寄贈された資料の中で目にした、藤田学部長の 2008 年の寄稿文から、「スーパー堤防」築堤と云う「明治丸」を取り巻く新規事態に鑑み、（あの「マッカーサー道路」建設の例の如く、お役所は往々にして、一度計画したことへの強い拘りがあるように思われるので）、周辺整備計画が、これで終わりなのか、上図のような当初計画の復活はあるのか、今後の「明治丸」周辺整備事業計画の動きについて、「明治丸」の長期保存を望む一人として、金銭的な面（予算措置、所謂、明治丸基金の使い方、等）も含め、息の長い追跡が必要と考える次第です。

以上

§ハワイの生き物「Coqui Frog and Green Turtle (Honu)」
（コキカエル と アオウミガメ）§

正会員 小島 茂

東京からホノルルに着いたのは、出発日と同じ日付、十一月十八日、朝十時過ぎだった。（２０１１年）

ターミナルバスを降り、入国管理官のチェックを受ける。パスポートをしっかり見られ、アメリカでの予定、泊まる知人宅の住所及び名前、また入国目的を聞かれる。顔写真を撮り、指紋をとる。「植物の持ち込みはないか」と確認された。

ハワイ島ヒロへの乗り継ぎのため、アロハエアーの国内便のターミナルに移動する。出発予定時刻は十一時五十一分。少し時間があるので、五十五番搭乗ゲート近くのスナックで、ホットドッグとコーヒーを注文する。

搭乗時間が遅れる、ヒロ空港で出迎えてくれる「安藤カルビン」さんに電話をする。十二時四十分に機内に入る。席について、旅行案内の本を見ていると、隣の長い髪を後ろに束ねた、学生風の女性が、

「ハワイアンエアーはいつも時間どおりに飛ばないのです。よく待たされます。困りますね。初めてですか、観光ですか」と聞かれる。「いやー、その昔、練習船でヒロに入ったとき、お世話になり、今は八十八歳になった、おばさんから手紙がありました。四十二年ぶりに日本から会いに行くのです。あなたはどこの州からですか」「サウスカロライナからです。今はハワイ大学の研修学生です」「何を研究しているのですか」「ハワイ語で『ホヌ』と呼ばれている、青海亀の生態の研究をしています。段々減ってきています」

通路をはさんでジョージという先生と、台湾からの女学生と、オアフ島の研究所からヒロ市の北にある研究所に、戻るところだという。「マイクロチップを大きな甲羅に取り付け、回游範囲を調べたりしています」。

飛行機は一時十五分を回っても動かない、やっと乗務員の説明がある。「尾翼部の油圧系統のトラブルです。少々お待ちください」

「日本では、亀は縁起のよい生き物で、一万年生きるといわれています。鶴は千年です。私の家には一匹います。十八年前、子供が、お祭りで買った銭亀、『亀次郎』が、今は大きくなりました。これから、どうするか考えています」「日本に『浦島太郎』という話があります。知っていますか」「知りません」、「では」と、大体の筋を話す。

「ハワイでも青海亀をいじめないよう、勝手に触らないよう注意しています」

漢字で「浦島太郎」とメモ用紙に書き、ローマ字を添えて渡す。

「搭乗機が変更になります、隣の同型の飛行機です。五十六番搭乗ゲート付近で、放送があるまで待っていてください」のアナウンスがある。二十分ほど荷物の積み替え作業があった。

乗り換えたあと、再度同じ番号の席に着く。

彼女は、「台湾から来ている友達に聞いたら、台湾にもまったく同じ話があるとのこと。『太郎さん』は海亀を助けてあげたのに、ちょっとかわいそうですね。結婚していましたか」と聞かれる。

「まだ独身だったと思います。水の中のキャスルは楽しすぎたのでしょう」

彼女は「これからも、しっかり青海亀の行動の研究をしていきます」と言う。

ホノルル空港を飛び立ち、下には、ダイヤモンドヘッドが見える。途中、モロカイ島、カウアイ島の上空を飛び、ハワイ島のマウナケア山を右に見て、ヒロ空港に午後三時半近くに着く。安藤さん親子が迎えてくれる。

レンタカー会社「ハーツ」のカウンターで書類に記入をしていると、隣で彼女も手続きをしていた。「安全な運転を」と。

二日目の夜、ラグーン近くの日本食堂に行く。奇妙な大きな鳴き声が周りから聞こえてくる。
「困っているんです。『コキ　フログ』という、雨蛙ほどです。あのような大きな声で一晩中鳴くのです。家の近くにもたくさんいます。『コークィー、コークィー』と鳴いて。昨晩もうるさかったと思います。眠れましたか。湿気と暗い林、植え込みがすきです。人間が近寄ると鳴き止みます」。
「眠れました。それで、いつごろから繁殖しだしたのですか」と聞くと。　　「１９８０年代の後半、鉢植えの植物に付いてきたと言われています。原産地はカリブ海のプエルトリコだそうです。急速に増殖して、今ではハワイの六つの島全部に住みついて、特にハワイ島が一番多く、ヒロは雨が多いので、あっという間でした。ハワイだけに住む希少な昆虫類を食べあらし、捕まえるのが難しく、困りました。天敵の蛇を放そうかという意見もありましたが、今度は蛇が繁殖したらと、反対がありました。『コキ　フログ』をいかに撲滅するか、頭の痛い、大きな問題になっています。研究者とボランティア活動で、早く解決したいのですが。何か良い方法があったら教えてください」
「そうですね、元気がなくなる超音波を発信するとか」
「それもやったようです。効果がなかったそうです」。

そういわれると、二日目の晩は、かなりうるさかった。

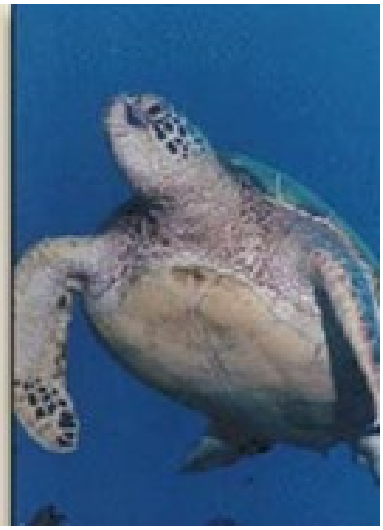
絶滅の危機に瀕している『青海亀』の保護、繁殖しすぎた『コキ　フログ』の退治、う――ん難しい。ともに人間が介在しているのだが。

追）

今は亡き、東京商船大 17 回生、島雄節彦君との（２０１１年）

旅だった。

２０１８年現在も、ハワイではコキカエルに悩まされているそうだ。



§伊藤博文の生涯§

正会員　澤間譲治

これまで拙文にて長州ファイブの内、明治丸に最も縁の深い『山尾庸三』と鉄道の父と言われた『井上勝』、日本で初めての紙幣を造った『遠藤謹助』について紹介して来たが、他の二人『伊藤博文』と『井上馨』については、余りに有名なので、その紹介は不要と思っていたが、明治丸ガイドをしながら、その二人についても、その生涯が余り知られていないのを知ったので、今回と次回に渡ってその二人の生涯も記録を兼ねて、簡単に辿ってみる事にした。

農家に生まれる

伊藤博文は、天保１２年（１８４１）９月２日、周防国熊毛郡束荷村（光市）に、父林十蔵、母琴子の一人息子として生まれた。幼名は「利助」といった。

父は農業を営みながら、庄屋の下で庄屋の下役として働いた。家が貧しかったため、博文が６歳の時、父は仕事を求め、単身で萩に出て行った。

博文は母の実家に移り住み、父から萩に呼び寄せられる９歳まで、幼年時代をこの村で過ごした。

故郷束荷村を離れ、萩へ

萩で父は、長州藩の軽卒（最も身分の低い武士）水井武兵衛の家で下働きをしていた。

嘉永２年（１８４９）、暮らしが安定すると、父は家族を萩に呼び寄せた。萩に移った博文は、家の暮らしを助けるため、他の家の手伝いをした。１１歳の時、母の親戚にあたる方光院（円政寺）の住職に預けられ、寺の手伝いをするようになった。

軽卒伊藤家の養子に

博文が１４歳の時、父十蔵は、雇われ先の武兵衛に認められ、家族揃って養子になった。武兵衛が姓を「水井」から元の「伊藤」へ変えたため、博文も伊藤と名乗る事になった。この時、「利助」から「峻輔」に名を改めた。身分も農民から軽卒になった。

来原良蔵との出会い

安政３年（１８５６）、１６歳になった博文は、沿岸警備に就く藩士の手付（従者）となり、生まれて初めて国（長州）を出ることになった。

博文が手付としてついた長州藩士来原良蔵は、気性は激しいが、自分に厳しい誠実な人柄だった。その良蔵は働き者の博文を評価し、礼儀から学問まで色々なことを教えた。

吉田松陰との出会い

安政４年（１８５７）秋、萩に帰った博文は、良蔵の紹介状を持って、松下村塾の吉田松陰を訪ねた。松陰から快く受け入れられた博文は仕事の暇を見付けては、熱心に塾に通った。ここで博文は「勉強する事は学者になる為ではなく、現在にどう活かす

かである」という考えを学んだ。
勉強に励む博文を見て松陰は「なかなか周旋家（政治家）になりそうな」と将来を予測した。

桂小五郎との出会い
次に出会ったのが、良蔵の親戚にあたる藩士桂小五郎（木戸孝允）だった。小五郎は、江戸の三大道場練兵館の塾頭を務めた人物で、江戸桜田藩邸で重要な仕事に就いていた。また同時に、志士たちの良き相談相手でもあった。
良蔵は、久し振りに萩に戻っていた小五郎に、１９歳の博文を手付として江戸に連れて行くように頼んだ。この時、博文は江戸へ行けば、江戸送りになった松陰に会えると思った。しかし江戸に出て間もなく、松陰が処刑される事を知った。博文が本格的に志士として動き始めたのは、この頃からだった。

イギリスへ密留学
博文は、桂小五郎に指示で、京都と江戸を行き来していた。
文久３年（１８６３）１月、２３歳の博文は、武士として認められ、小五郎から鉄砲の買い付け交渉を命じられた。その矢先、藩士井上馨からイギリスへの密留学の話を持ちかけられた。そのころ、長州藩では、藩の若者を密かに外国に送り、外国の文明を学ばせる計画があり、既に３人は決まっていた。かねてから外国へ行きたいと思っていた博文は、同行を決心した。

横浜を出航するまで
５月１０日、博文は、萩に居る父に手紙を書き、自分の志を伝えた。翌１１日、その手紙の続きに「３年以内に必ず帰って来るので心配しないように」と書き加えた。そして翌１２日の夜半過ぎ、洋装に身を包んだ５人の若者を乗せた船は、英国に向けて横浜の港を密かに出航した。

ロンドンでの暮らし
ロンドンに着くと博文たちは、まず英語の勉強から始めた。その後、知り合ったイギリス人学生の案内で、銀行等各地の施設を訪ねて、イギリスの進んだ文化を学び、そこにある基本的な考え方を探ろうとした。
博文の友人でオックスフォード大学のミッドフォードは、後に外交官となり、日本を訪れているが、博文についてこう記している。「洗練されてはいないが、素朴で冒険好きの、まれにみる陽気な青年だった。いざ仕事になれば、正確かつ機敏で、それは天性のものに思えた」と。

日本の一大事に帰国を決意
ある日、ようやく英語を覚えた５人が英字新聞「タイムズ」の記事を読んでいると、長州が下関で外国船を砲撃した事や、薩摩藩がイギリス艦隊と戦争した事を知った。

イギリスに来て半年ばかりを過ごした博文たちは、日本が今、この巨大な外国を相手に戦争をしたら、大変なことになると直感した。ウィリアムソン教授たちの反対を押し切り、博文と馨がロンドンを後にしたのは１８６４年４月（元治元年３月）のことだった。

イギリス公使と交渉

イギリスを発って３ヶ月、博文と井上馨は横浜に着いた。急いでイギリス公使のオールコックに会い、藩主を説得して攘夷（外国船の打払い）を止めさせるから攻撃をしないよう懸命に頼んだ。しかし、長州に戻った博文達は、藩を説得することはできなかった。戦いはたった３日間で、四国連合艦隊の圧倒的な勝利に終わった。この後の講和会議は高杉晋作が堂々とその交渉に臨んだ事は有名だが、その通訳として博文は補佐役を務めた。

高杉晋作と共に挙兵

その後、長州藩は、幕府に従う俗論派と、反幕府の正義派とに分かれて内部抗争を続けることになる。幕府は、長州藩が京で起こした蛤御門での戦いに対して、処罰する兵を送ろうとしたが、俗論派はこれに対して責任者を罰して、幕府に謝罪を表した。
これを知った正義派の高杉晋作は、俗論派を倒す為、元治元年（１８６４）１２月、下関の功山寺で挙兵した。当初この決起に参加する者は少なかったが、博文は真っ先にこの挙兵に参画し、相撲取りで組織した力士隊を率いて晋作を助けた。結局高杉晋作率いる正義派は俗論派を倒して、藩政の主導権を取り戻して、この後長州藩は討幕へと一気に突き進む事になる。
慶応元年（１８６５）７月、博文は、長崎で武器や軍艦の買い付けを命じられた。それは博文の英語力と交渉力が認められたからだった。
そして薩摩藩を通じて武器購入に成功し、翌年１月には、長州藩は薩摩藩と同盟を結び（薩長同盟）幕府との全面戦争に備える事になる。
６月、幕府は周防大島への砲撃を開始した。続いて芸州口（広島県境）、小倉口（福岡県境）、石州口（島根県境）でも戦いが行われ、博文は大村益次郎が率いる石州口の戦いに参加した。

江戸幕府が倒れる

この長州藩との戦いが引き金となり、慶応３年（１８６７）１０月、徳川幕府の１５代将軍慶喜は、朝廷に政権を返す（大政奉還）ことになった。これに対して長州藩と薩摩藩は１２月、天皇の名で「王政復古の大号令」を発し、新政府を創る事になった。

新政府で外国事務掛に

徳川幕府が倒れたことにより、日本は大きく変わろうとしていた。慶応４年（１８６８）、２８歳の博文は、新政府より外国事務掛に任命された。主な仕事は、外国との交渉事務で、この仕事は、当時、兵庫で行われた為、その後、初代の兵庫県知事に任命

された。

新政府で改革を
明治２年（１８６９）新政府の命で東京に呼び出された博文は、大蔵少輔（次官補佐）に任命され、８月からは民部少輔を兼任した。そして肥前（佐賀県）出身の大蔵大輔（次官）大隈重信と共に、日本の発展の為に、様々な改革に取り組んだ。その最初の取り組みは、鉄道を作ることだった。この時、イギリスで共に学んだ井上勝が現場を担当した。イギリスでの経験が「生きた器械」として活かされていった。

岩倉使節団に加わる
新政府は、進んで外国の技術や制度を取り入れていった。そのため外国を良く知る博文は、新政府の中で次第に重要な仕事を任されるようになっていった。そのような中、明治４年（１８７１）、新政府は、欧米に使節団を送る事に決定した。使節団の目的は、幕末に外国と結んだ不平等条約を改正する準備のためと、外国と交流し、その国々の制度や文化を知ることだった。博文は、その使節団の副使の一人として選ばれた。

アメリカでの演説
岩倉具視を正使としたこの使節団は、総勢１００名を超えるものだった。１１月、横浜を出発し、最初の訪問国アメリカに向かった。サンフランシスコに着いた一行は大歓迎を受けた。市長主催の歓迎会で博文は「日本は新しい時代を迎えた。日の丸の国旗は、世界の国々と共に、新しい国を創りたいと願う、輝く朝日である」と英語で挨拶した。使節団の中で外国に行った経験があったのは、博文ただ一人だった。

１年９カ月に及んだ訪問
明治６年（１８７３）９月、一行は無事日本に帰って来た。一行が訪問した国は、全部で１２ヶ国で、その期間は１年９ヶ月に及んだ。博文は帰国後、鉄道建設の推進、生野銀山を始めとする鉱山の整備など、日本を発展させるための新しい事業に関わっていった。

初代内閣総理大臣になる
明治１６年（１８８３）７月、ヨーロッパの憲法調査から帰った博文は、立憲君主制をめざし、国会開設のため、政治の仕組みを変えていった。明治１７年（１８８４）３月、参議兼宮内卿（大臣）となった４４歳の博文は、政府のかたちを、それまでの太政大臣、左大臣、右大臣、参議、卿などの日本古来の太政官制度を止め、西洋にならった内閣制度に改めた。これは、内閣総理大臣と各省の大臣で内閣を創り、政治を行う制度だった。そして明治１８年（１８８５）１２月、博文は、自ら初代内閣総理大臣となった。日本の政治の最高点に上り詰めたのだった。

憲法草案を作る
内閣総理大臣になった博文は、憲法の草案作りに取り掛かった。それは博文の他３人で内密に進められた。何度も何度も修正を加えながら、明治２１年（１８８８）６月に、おおよそ２年の歳月をかけて、憲法草案は完成した。

大日本憲法の発布
明治２２年（１８８９）２月１１日、博文がまとめた憲法草案は、枢密院で審議された後、大日本帝国憲法として発布された。

“政治家”伊藤博文
当時政治家として博文ほど外国へ出かけた人物は、他にいなかった。その回数は、生涯１３回に及んだと言われている。その目的は、勉強、調査、交渉と様々だったが、すべて日本という国のかたちを創る為の旅だった。戦争を嫌い、話合いを重視した政治家伊藤博文の出発点は、文久３年（１８６３）のイギリスへの密留学であった。

当時の実写真

後列右が若き伊藤博文

晩年の伊藤博文

§明治丸修復工事の概要（２）帆走艤装工事§

正会員　望月二朗

本船の帆走艤装は、文化庁と協議しマストは本来木製であるが仮設という位置づけで鋼製に変更した。また、工事完了後も帆を張らないという前提で板厚等を考慮した。

1.　マスト･ヤード等(図 1、図 2)

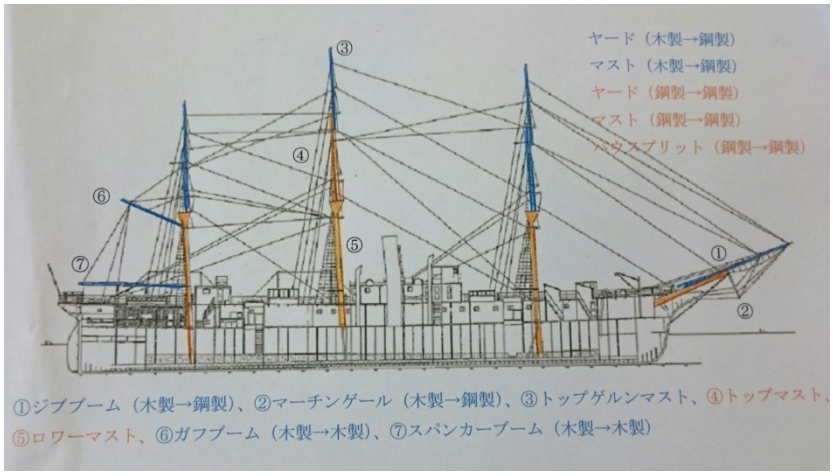


図１

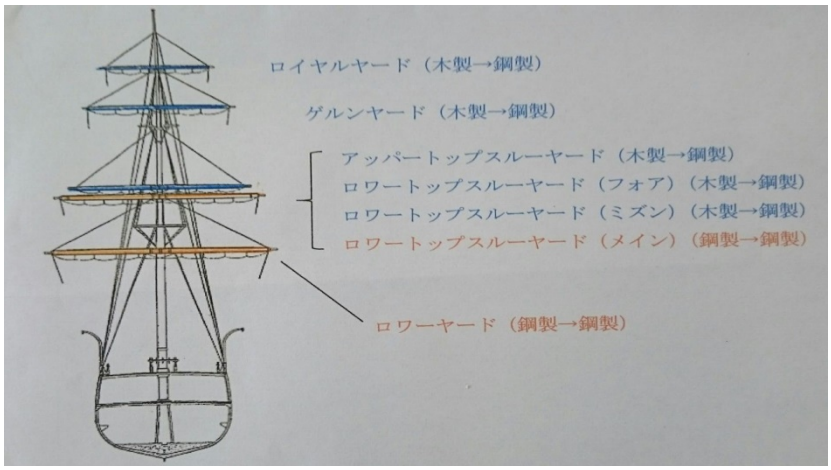


図２

(1)　木製マストを取り外し、鋼製に更新して復旧した。寸法、形状は現物合わせとし、付属艤装品(金物)は錆落としをし、新規製作した鋼製のマスト・ヤードに取り付けた。状態の悪い物については修理もしくは新規に製作した。また、不明品については他の参考品及び本工事の仕様書、過去の野帳(*)を基に新規に製作した。

＊野帳：部品を取り外す前にスケッチした記録(スケッチ図)　(図 3)

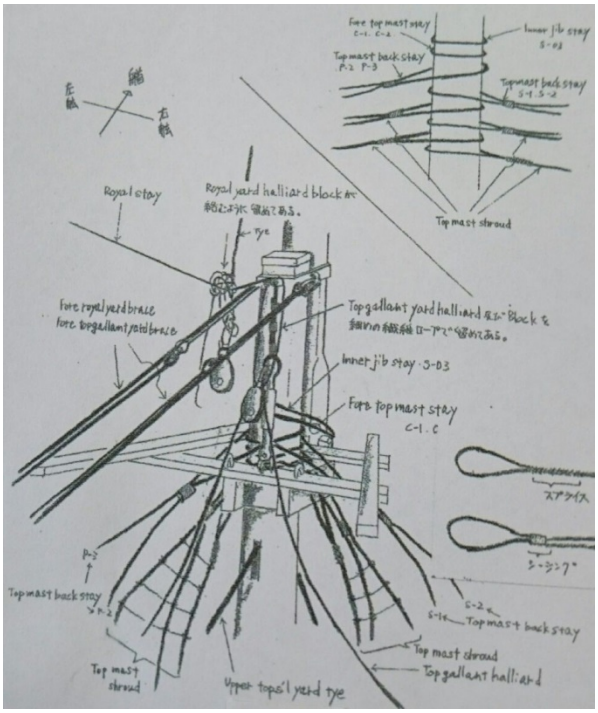


図３

マスト付きの埋め込み型のシーブは、現物の木製マストのシーブ位置を計測し新規製作マスト・ヤードの同箇所に開口し、箱形に製作したシーブボックスを取り付けた。
新規の鋼製マストは 7mm 軟鋼(KA)を使用し、断面を円形半割とし、シーム部を裏波溶接して作製した(計 5 本)。(写真 1-1&1-2)

写真１－１

写真１－２

外観検査終了後、塗装を実施した。
①表面処理：劣化した脆弱な塗膜及び発錆部の除去　②下塗り 2 回：ハイポン 20 ファイン(ブラウン＆グレー)　③中塗り：デュフロン 100 ファイン中塗り(白)　④上塗り：デユフロン 100 ファイン(K6-257(*))

*K6-257 及びトップゲルンマスト先端の白色(CN-95)はフッ素塗料で錆びにくい。鋼製のフォアロワーマスト、メインロワーマスト、メイントップマスト、ミズンロワーマスト及びバウスプリットは、現場にて発錆部錆打ち手入れの上、塗装した。
腐食、摩耗部等については溶接補修、及び一部取り替え等を実施した。また、シーブ等の可動部分を整備した。

(2)　木製ヤード及びジブブーム、マーチンゲールを取り外し、鋼製に更新して復旧した。寸法、形状は現物合わせとし、ヤード・ブーム付き金具、滑車等の艤装品(索を除く)は現用品を取り外し、手入れの上流用した。鋼製ヤード、ブームは 4.5mm 高張力鋼(KA32)を使用し、断面を円形半割とし、シーム部を裏波溶接して作製した(計 13 本)。(写真 2&3)

写真２

写真３

鋼製の各マストのロワーヤード及びメインロワートップスルヤード(*)は、マストから取り外しの上、艤装品取り外し手入れ、発錆部錆打ち手入れ、途装後復旧した(計 4 本)。
*メインロワートップスルヤードは、ヤード本体に多数の腐食･孔食箇所が発見された。丸棒部分はタック溶接にて取り付け、溶接しない隙間及び取外したリベット部は、シリコン･パテ等で埋め、塗装して仕上げた。(写真 4)

写真４

(3)　ガフブーム、スパンカーブームは木製として復旧した。

①材質：米松、赤身勝小節、芯持ち材(割れ対策としてストッピングホールで対処)

②取り外したブームの付属艤装品は錆落としを実施後、木製のブームに取り付けた。

③素地調整、ペーパー掛け、防腐処理：ナフテン酸化銅　1回

④塗装・下塗り：カシュウ及びカシューパテ1回、中塗り：フタル酸樹脂エナメル(木船下塗り用) 1 回、上塗り：フタル酸樹脂エナメル(外部用) 1 回。仕上げ塗装色は鋼製マスト、ヤードの塗色に会わせた(半ツヤ)。

※マスト及びヤードの作製及び修理は、ジャパン・マリン・ユナイテッド(株)(JMU)横浜事業所の工場で施工した。

※マスト付トップボードの木製グレーチング新替 50t　チーク材、フォア･メイン 2㎡ミズン 1.5㎡　腐食金物は溶接及び充填剤で修理し、外せるボルトは全て新替えした。M22SUS

※索具　滑車・ブロック　鋼製 19 個　木製 89 個　再用又は新替えした。

2.　静索及び動索

(1)　ステイ及びバックステイは取り外し、シージング及びサービングを撤去し、錆落とし後十分に植物性タールを塗布し、サービング、端部にシージングを施工の上復旧した。シンブル、シャックル、エンドキャップ等付属金物は極力錆落とし塗装の後再用したが、使用に耐えないものは同等の既製品にて補足した。(図 5)

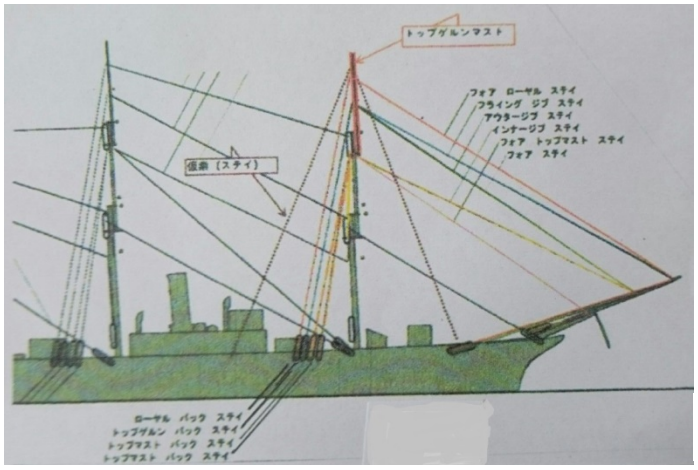


図 5

①ステイ及びバックステイ(ワイヤ 6×7) 38 本(アウター･インナー・ジブブームガイ、マーチンゲールバックステイ各 1 本を含む) 約 1,271m

②シージング施工箇所ⅰ) ステイ(バックステイ)178 箇所ⅱ) シュラウド 140 箇所
シージング：4mm SUS シージンワイヤ　ウォーミング：3mm マーレン

③サービング施工箇所ⅰ) ステイ及びバックステイ 86 箇所ⅱ)シュラウド等 34 箇所
サービング：4.5mm クレモナ　ラットライン：16mm バルフレックスロープ(取付用索・ラニヤードには 4mm バルフレックスロープを使用)

④フートロープ(ワイヤ6×7)※ストラップを含む全125箇所にサービングを施した。
バルフレックス：　ロイヤル：12φ　ゲルン：14φ　約373m

(2)　シュラウドは取り外し、シージング、サービング及びラットラインを撤去、錆落とし後十分に植物性タール(同等品)を塗布し、シージング、サービング施工の上ラットラインを新替して復旧した。シュラウド付き金具は現用品を取り外し、手入れ後復旧した。(写真5)(写真6)(図5)

写真５

写真６

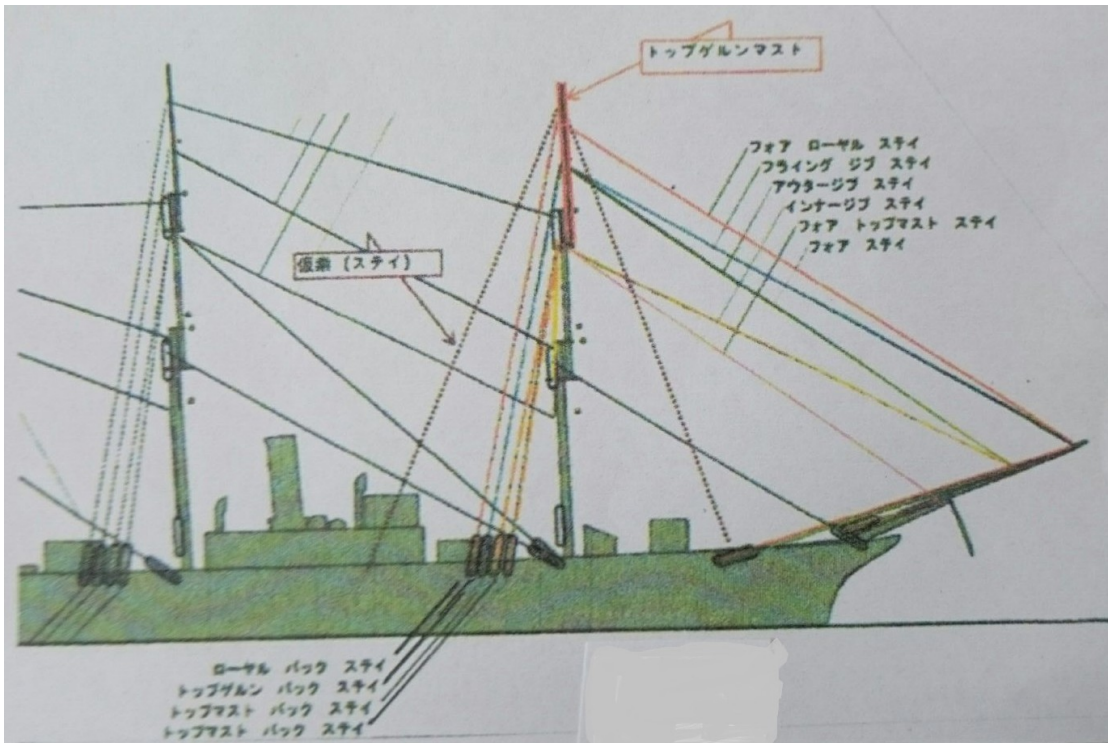


図５

①バウスプリット、チェイン3本②フォア・メイン・ミズンマスト(ワイヤ6×7) 45本　約685m　③ラットライン　鋼棒48本約46.9m　鋼管(SGP) 6本　約48.36m　繊維索(タール)18 本　約 55m　ラットラインのシヤーポール(丸棒)及びファトックシュラウド(丸棒)は錆落とし後、復旧した。④リギンスキュリューは、ロワーシュラウド用の大型のものは分解手入れの上、再用した。ネジ部には、グリスを塗布し、布を巻き、リギンスクリュー全体を帆布で覆った。現場で施工した。小型のものは腐食が多く、JIS型の同型の物で新替した。　(写真7)

写真７

※靜索(ワイヤ)の整備は、(株)Unex 浦川工場で施工し、整備状況を確認した。ワイヤの目視検査で再用は可能と確認した。ワイヤは、亜鉛メッキ加工製で腐食は殆ど見られなかった。

(3) 動索は、ワイヤ、繊維索等全て新替し、シンブル、エンドキャップ等の金具は現用品を手入れの上流用した。エンドキャップ等脱落した物は作製した。ワイヤーロープ両端のアイスプライス施工部にはサービングを施した。

※動索用ワイヤ及び繊維索　ワイヤ(6×24)　16φ～26φ　74 本　総延長約 714m
繊維索(バルフレックスロープ)　(18φ～28φ)　44本　総延長約838m

3.　マストの取付け

高所作業用足場を設置、各マスト高･低 2 箇所。必要に応じて増設。取り付けは、高所作業車･ラフタークレーンを使用した。

(1)　マスト搭載手順は下記の通り行った(例：フォアマスト)　ステイ等の取付け順序は、野帳を参考にした。

①ロワーマストに仮索を取付け、傾きを確認する(マスト搭載時毎行う)(写真 8)
ロワーシュラウドをロワーマストに取付ける。スリングチェイン、フォアステイを取付ける。

写真８

②トップボードにトップマストを搭載する。仮索を取付ける。フォアステイ、ロワーシュラウドを展張。ロワーマストの倒れ計測をする(マスト搭載時毎行う)。ファトックシュラウドを取付け･展張する。(写真 9)

写真９

③トップゲルンマストの搭載。クロスッリー搭載。トップマストシュラウド、トップマストバックステイを取付ける。トップマストステイ、インナージブステイをトップマストに取付ける。トップゲルンマストを搭載する。仮索を取付ける。フォアトップマストステイ、インナージブステイ、トップマストシュラウド、トップマストバックステイをそれぞれ展張する。

④トップゲルンシュラウド、トップゲルンバックステイ、ストロープ、アウタージブステイ、フライングジブステイ、ストロープ、ロイヤルバックステイ、ローヤルステイをそれぞれ取付け･展張する。

⑤マスト傾き　ロワーマストの船首尾方向の倒れ計測・・角度計を使用する。
後方傾きは、フォアマスト；3 度　メインマスト；3.5 度　ミズンマスト；4 度
トップマスト、トップゲルンマストの前後の傾き角度は各ロワーマストの角度に基本倣い、外観による確認を行って、ステイ･シュラウドで調整を行う。(写真 10)

写真１０

⑥左右舷の倒れ計測方法　ⅰ)マスト中心(青丸)が船体中心と一致していることを確認する。ⅱ)ロワーマストの中心に鋼線(2 本)を張り付け、両外舷へと伸ばす。ⅲ)マスト中心からの鋼線の長さが両舷で均一となるようにロワーシュラウドで左右の傾きを調整し、マストが船体と垂直になることを外観にて確認する。各マストの搭載を修了したら、マストの傾き最終調整を行う。(写真 11)

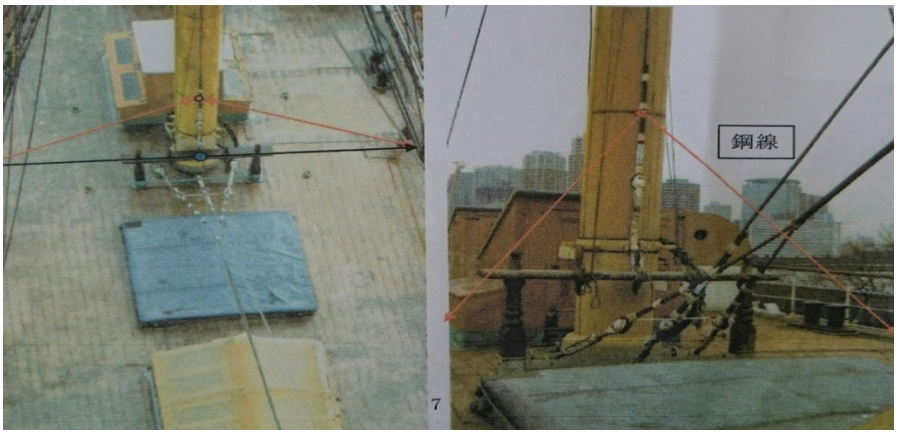


写真１１

4.　ヤードの搭載は、最下部のロワーヤード、ロワートップスルヤード、アッパートップスルヤード、ゲルンヤード、ロイヤルヤードの順に搭載した。(写真 12)(写真 13)

写真１２

写真１３

＊メインマスト、ミズンマストについても、下部のマストから上部へと作業を進め、ヤードの搭載も同様に施工した。

5.　ジブブーム・マーチンゲール、ガフブーム・スパンカーブームの搭載も、安全対策を十分に配慮し、無事施工した。

帆装艤装工事が終了して、明治丸のかつての姿が現れ大きな峠を越えた感があった。(写真 14)

写真１４

艤装修復工事は複雑な作業が多く、工程も工場内でのマスト・ヤードの製作、ロープや部品の加工修理、現場での搭載、取付け工事は高所作業を含め熟練を要する内容もあり、甲板上の作業の進捗状況も考慮して安全には十分配慮して、詳細な打ち合わせを行い進行したため事故は生じなかった。作業関係者の努力の成果と感謝する。工場内の検査時、熟練した作業員が確実な作業を行っていたことに感心した次第である。
重要文化財の明治丸を今後長い間、現状の姿で保存すべく、計画的な普段のメンテナンスが必要であると思量する。

特定非営利活動法人　日本海洋塾
＜NPO　Meijimaru　Memorial　Academy＞
事務所：〒135ー8533東京都江東区越中島2ー1ー6
東京海洋大学越中島会館2F
TEL：03-6458-5272
FAX：03-6458-5272
E-Mail：kaiyojuku5122@train.ocn.ne.jp
ホームページURL：http://kaiyou-juku.org