

コーヒーブレイク

ギリシア駐在の思い出

吉本 渉

Wataru Yoshimoto



地中海の真ん中から少し東寄り・西欧諸国の中では最も東側に位置するギリシア。古代ギリシアはヨーロッパ文明発祥の地として、またその当時の海運国として有名である。日本が世界の40%を超える商船を建造していた60年代から80年代にかけて国内造船各社はギリシア船主向けに多くの船を建造した。名村造船も筆者が入社した70年代始めにベストセラーとなった26BCを同国の有力船主向けに数多く建造した。また伊万里工場の稼働当初にも同様にギリシア船主向けに中型BCを連続建造した。

筆者がギリシアに駐在したのは、1983年から4年間である。1983年に修繕部門として分社化された名村重機ドックの事務所をギリシアのアテネ ピレウスに開設することになり、その立ち上げから携わった。(1987年名村重機ドックの営業停止により事務所は閉鎖された)。事務所はすぐに借りることが出来たものの電話とテレックスを引くのに海外企業の特別枠で申請しても4ヶ月を要した。それほど当時は通信回線が限られていて、携帯・インターネットが整備された現在とは隔世の感がある。

ピレウス港の海岸通に立ち並ぶビル群は大半が船主初め海運関係のオフィスで占められていた。駐在当初、通りの1番地から99番地までのビルを順番に船主訪問した。殆どが事前のアポイントメント無しでの飛び込み訪問だったにも拘らず、日本の造船所から来たと告げると、「まあ座れ、コーヒー飲むか？」と大抵は親しく歓迎してくれるので、こちらも気楽に、「Cafe Elliniko metrio parakalo(ギリシアコーヒー、砂糖中くらいでお願いします)」と言うと、秘書の女性が直焚きで入れた泡ブクブクの少し甘くて濃いコーヒーに冷たい水を大コップ1杯添えて持って来てくれる。この泡をフウフウと飛ばしながらコーヒーをすするのがギリシア式の飲み方である。冷たい水との取合せが美味い。最後にコーヒーカップの底に細かいコーヒーの粉が残る。一杯あたりの量はしれているがこれを日に何杯もお代りすると夜眠られなくなるのが難点だった。日本とはまったく異なる文化で驚くことも多かったギリシア駐在の思い出を振り返りたいと思う。

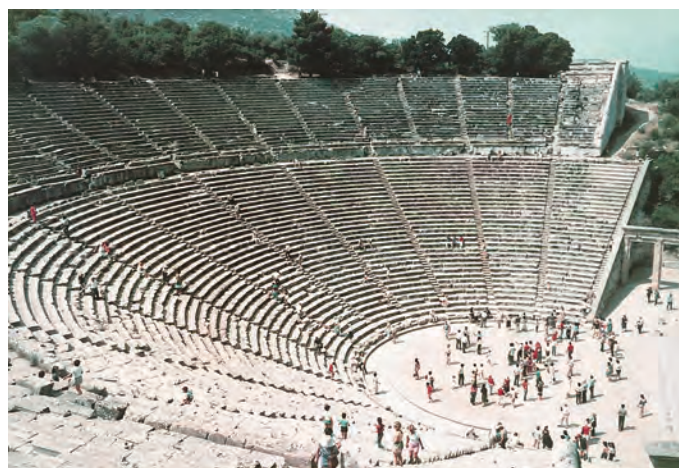


写真1 ナフプリオンの古代円形劇場

音響効果抜群で中央でコインを落とすと最上部まで聞こえる

1. シェスタ（昼寝）の文化

アテネは豊かな地中海性気候に恵まれ、当時は治安も良く物価も安く人々は親日的で住みやすい所だった。

当時はシェスタ（昼寝）の習慣がまだ残っていて、午後3時から7時頃までブラインドを下ろして寝静まる家が多かった。そのためか官庁・役所・銀行などは朝7時から午後2時までの昼休みなし勤務制だった。流石に海運会社は国際的で通常朝9時から17時勤務だったけど。

日が暮れるとブラインドを下ろす日本人駐在員家族の周りで、シェスタから目覚めたギリシアの人々がブラインドを上げて夕食や外出に出かける準備にかかるのが日常的だった。20時30分頃に開店同時にタベルナ（レストラン）に出かけるとまだ店員が清掃&準備中の所が多かったが、我々が食べ終える22時頃になってようやく客足が徐々に増加、それから午前1時から2時頃まで夕食し、仮眠後朝6時頃には出勤していくのだそうだ。シェスタが我々の本睡眠なので、その時間に子供たちがうるさく遊んでいて隣人から強いクレーム受けたこともあった。

2. ギリシアの夏

ギリシアは夏がいい。3月末から10月初旬まで雨が殆ど降らず、春に咲いた野花がそのままドライフラワーになるほど乾燥していて爽やかだった。紺碧の海・島々・白い壁と鮮やかな原色（赤・青・緑）の扉や窓枠が情緒豊かで、現地の酒や食事などいろいろ楽しんだ。ギリシアの焼酎ウゾはウオッカ並のアルコール度数であり、氷水で割ると乳白濁する。半日干した蛸の炭火炙りにレモンをたっぷり絞りオレガノをパラッとふりかけたのをつまみながら、冷たいウゾをチビリとやるのがギリシアの夏の乾いた空気にぴったりとしていて今でも忘れられない。不思議な事にウゾの湯割は乳白濁しない。温度が下がってくるとまた白濁するのだが、どこかのパーティーでこの実験をギリシア人に見せたら大喝采だった。スブラキ（豚肉の角切り串刺し炭火焼きをレモン汁にドッブリ漬けてオレガノをふった簡易食）は街角の小店やドライブインの定番。1本80円から100円くらいで小腹満たしによく食べた。タベルナでも子羊のあばらにくの炭火焼きやスブラキがキリキリに冷えた白ワインやレッツィーナ（ギリシア特有の松脂入り白ワイン）とよく合った。

3. 古代文明

南に浮かぶクレタ島はエジプト・リビア国境の真北に位置し、紀元前2000年に遡ってヨーロッパ最古の文明と呼ばれるミノア文明がクノッソス宮殿を中心に興った。さらに紀元前1500年頃現ペロポネソス半島にミケーネ文明が栄えたが同1200年ごろ崩壊。その後暗黒時代を経て、古代ギリシア文明の主役都市国家が紀元前8世紀ごろから急速に興り、ペルシア戦争に勝利して紀元前5世紀頃アテネやスパルタほか都市国家の最盛期を迎える。当時の神殿や円形劇場・絵画・彫刻・演劇などがあちこちに残されている。

アテネのアクロポリスの丘に残る世界遺産パルテノン神殿は重厚なドーリア式エンタシス列柱がシンプルで美しく、戦いと知恵と理性のアテネ女神を祀る。キリスト教の起こる以前、ギリシアはオリンポス12神の国であった。神々はそれぞれ個性的で人間臭く、例えば神々の長ゼウス神は大いに浮気したりして妻のヘラ神から大変嫉妬されたとか。海の神はポセイドンでこれも女好き。芸術の神は最も美しいといわれたアポロン男神、美の神はアフロディテ、商業と貿易の神はヘルメスなど。

アクロポリス麓にはディオニソス古代円形劇場があり音楽と演劇に現在も使われている。ここである夏の夜公演されたギリシア悲劇「王女メディア」（蜷川幸雄演出・平幹二郎主演）は全て日本語だったにも拘らず



写真2 オリンピア ヘラ神殿遺跡

感動的で観客総立ちの拍手が鳴り止まなかった。地球のへそと言われるデルフィ神殿、近代オリンピック聖火を太陽光から採火するオリンピアのヘラ神殿ほかギリシア国内に限らず小アジアやイタリア半島等にも古代ギリシアの遺跡が数多く残されている。ヘラ神殿に隣接する古代オリンピック競技場に今も残っている白大理石のスタートライン（実はゴールラインだったけど）から大阪から出張で来希中だった田中さんと一緒にヨーイドンして50m走ったのは今では愉快的な思い出である。



写真3 古代オリンピック競技場にて50m走スタート！

4. 古代文明とギリシアの島々

ギリシアのエーゲ海に浮かぶ思い出深い島を2箇所ほど紹介したい。

ロードス島はギリシアの島々の中で最も東寄りトルコ沿岸に近く、東ローマ帝国領1000年の歴史を持つ。1309年から東ローマ帝国滅亡後1522年のオスマントルコスレイマン大帝に包囲され撤退するまで島を支配した聖ヨハネ騎士団建設の城塞が今に残る。ロードス島は十字軍時代に遡ってヴェニスと中東定期航路の寄港地、オスマントルコの征服後はイスタンブールとエジプト間の流通に寄与した。ロードスの街から55km走った島の東岸には古代ギリシア時代のアクロポリスや神殿跡と美しい海水浴場がある。



写真4 ロードス島 リンドスのアクロポリスと白壁の街

サントリーニ島はかつては大きな島で、この島の南方110kmのクレタ島と共にミノア文明が栄えていた。紀元前1628年頃海底火山の爆発的噴火により、地中のマグマが噴き出して出来た陸地が陥没してカルデラとなり、現在のよう形になった。カルデラ湾を見下ろす断崖の上に白壁の家々が密集する景観が美しい。島の部にミノア文明時代の大規模な港湾都市だったアクロテリ遺跡があり、駐在当時も発掘が継続されていた。プラトンの著作に端を発する幻の大陸アトランティス伝説のモデル地としてもクレタ島と共に有名で古代のロマンを感じさせてくれる島だった。



写真5 ロードス島 騎士団長館への坂道

5. ギリシアと海運業

ギリシアは東にエーゲ海、西はイオニア海を挟んでそれぞれ現在のトルコとイタリアに面している。都市国家繁栄後、古代ローマ帝国の時代から中世を経て大航海時代が始まるまでの間、ペロポネソス半島沿岸やクレタ島、ロードス島ほか数多くの島々が東方貿易の重要拠点として、また優秀な船乗りの供給地として名を馳せた。ギリシア人の夢の一つに、船主になって海運業で一旗上げるといのがあ

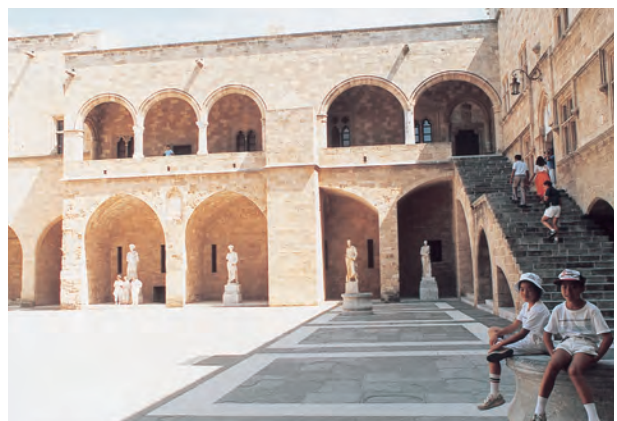


写真6 ロードス島 騎士団長の館

ったがこれは今も昔も変わらず、数多くの船主がエーゲ海の島々出身者であるのも頷ける。駐在当時アテネ西郊外のエレフシス湾には深刻な海運のあおりで1000隻を超える大中小の船舶が係船されていて、さながら船の墓場の様相だった。この湾の東端に国内唯一のスカラマンガ造船所があったが、一般商船建造は競争力不足のため生産停止し、半国営となってギリシア海軍向け艦艇建造と修繕に特化していた。残念ながらその後も商船建造は復活しないまま今日に至っているようだ。



写真7 サントリーニ島の夕日

6. 現在の各国造船事情

ギリシア駐在から帰国後、縁あって造船機器を取扱う商社に再就職した。

その後2度の釜山駐在を挟んで26年間務め昨年末で退職した。名村造船勤務時代から数えて35カ国余りを出張や旅行で訪れたが、商社に入ってから名村造船時代とは違った側面から宗教・歴史・言語・文化の異なる様々な国との取引の中で各国の造船事情を見ながら歩むことが出来た。

現在の欧州造船業界はかなりの淘汰が進み、艦艇・客船・フェリー・RoRo や北海油田・ガス田の Offshore 関連に特化している。タンカー・バルカー・コンテナ船・ガス船などの一般商船建造は日中韓にその座を譲ったが、関連機器や Engineering、技術面では依然高いレベルを維持している。

韓国は2000年に日本を超越して年間建造量ベースで世界一になり、中国は2004年来の造船好況時に設備急拡大して建造能力世界一になった。両国共にこの好況時に雨後の筈のように新規造船所が現れ、関連機器メーカーは設備拡張したものの、2008年のリーマンショックによる市場急減速の中で大規模な淘汰を余儀なくされた。結果として韓国は大手4社を中心とする元の姿に戻り、中国は官・民・外資系の入り混じる形で市場とのバランスを取るレベルに造船能力が収斂してきたと見られる。

日本造船業は幾度かの円高や好不況の波に揉まれながらも、モノ造りの伝統を失うことなく優れた品質・性能の船を地道に建造し続けていて心強い限りである。かつて駐在したギリシア同様に海洋国家である日本を支える海運・造船業界のなかで一生の仕事が出来たことを喜びたい。

写真8 サントリーニ島
カルデラの断崖と断崖上の白い街並み

執筆して頂きました吉本氏の概略の経歴についてご紹介します。

- 1971年 4月 株式会社名村造船所入社 設計部配属
- 1978年 1月 修繕部に配転
- 1979年10月 名村重機ドック転籍
- 1988年 2月 日商岩井機器販売株式会社（現：双日マリンアンドエンジニアリング株式会社）入社
- 2014年 6月 双日マリンアンドエンジニアリング株式会社退職