

## 巻頭エッセイ

### マリコンとして



道端久敏

若築建設(株) 執行役員 (土木事業部門担当)

若築建設(株)は明治23年5月、北九州の洞海湾に若松港築営を目的として創設されました。そのため旧社名は若松築港会社でした。「わかちく」を「若竹」と間違えられましたが、社名の成り立ちは若松築港を縮めて若築としたことに由来します。

明治27年に始まり、28年に終わった日清戦争の影響を受け、日本経済界は企業設立ブームが巻き起こり、洞海湾周辺の工業にも好影響をもたらしました。日清戦争後の我が国は軍備拡張政策を中心に重工業の発達に力を入れ、洞海湾沿岸に現在の新日本製鐵(株)の前身である官営八幡製鐵所の建設が始まりました。洞海湾においても港湾整備の拡張が急務となり、明治32年第一次洞海湾拡張工事から昭和30年の第四次拡張工事までの57年間に亘っての総埋立面積は252万m<sup>2</sup>に及びました。

第二次世界大戦を経て、昭和20年代末には日本経済の復興に伴って、各地での港湾の整備・再開発が急務となっていました。当社が東京進出のきっかけとなった千葉航路浚渫工事は、千葉県議会が千葉臨海の埋立地に川崎製鉄（現在のJFEスチール(株)）を誘致し、千葉県の工業化を進める計画でした。そのためには、当時の千葉港を大型船舶が航行できるように、航路の拡幅と増深の浚渫が急務となっていたのです。この工事に必要な大型バケット式浚渫船を当時保有していた港湾土木業者は当社しかなく、千葉県は福岡県知事にこの件を依頼し、当社の受注が決まったのです。この工事はバケット式浚渫船第三洞海丸を主力として、昭和28年～35年まで続きました。その後、昭和48年の第四次中東戦争勃発による原油価格大幅値上げ（オイルショック）並びに公有水面埋立法が全面改定されるまで、東京湾などの大規模な浚渫埋立工事は続けられました。その頃、マリコン各社は大型ポンプ式浚渫船を競って次々と建

造しました。埋立工事の施工能力は浚渫船のポンプ馬力に比例して増加するといっても良く、マリコン各社は浚渫船の総馬力数拡大に精力を注ぎ、当社でも若築丸（9,200PS）など大型浚渫船を次々と建造しました。ピーク時の保有総馬力数はおよそ56,000PSに達し、その浚渫施工能力は第三洞海丸（450PS）の約125倍と膨大なものでした。社員も海上職員のほうが多く在籍していました。

当時、海上職員の会話には解らない専門用語やカタカナ語らしき符牒が蔓延していました。おもしろい符牒を少し紹介しますと、「ゴヘー」は「前に行け」あるいは「さあ行こう」という意味。「ゴースタン」は「後ろに行け」、「戻れ」というような意味です。本来は船舶の移動に使われていた言葉が人間にまで使われていました。海上職員に正しい由来を聞いてもわかりません。乙長（海技免許乙種船長）を持っている通船の船長に聴いた処、「ゴヘー」（Go ahead）：前進、「ゴースタン」（Go astern（船尾））：後退となります。「レッコ」は海中に物を投下する時に用います。正確には「レッコ」（Let's go anchor）：投錨しようと言う意味でしょうか、それが発展して物やゴミを捨てる時にまで「レッコしろ」と頻繁に使っていました。これらの符牒は当社あるいは日本人船員の専売特許と思っていましたが、渤海での油田開発プラットホームの工事映画の中で中国人船員がアンカーチェーンを指さしながら「レッコー！」と叫んでいるのを聴き、公用語と確信した次第です。「レッコ」を変化させ「ヨッコ」：横に移動する、どけると言う意味で使いますがこれはさすがに当社だけでしょか。

懐かしく思い出しながら書いてきましたが、厳しい昨今にあたり、「マリコン」としてこんな言葉が再び活発に飛び交う時が来ることを切に願っています。