

# ANJIN

## vol.21

2021 New Year

季刊



<http://www.tokyobay-pilot.jp/>

ANJIN 第21号 2021年1月1日発行  
発行所/東京湾水先区水先人会  
編集・発行/広報チーム  
〒231-0023 横浜市中区山下町1番2  
パイロットビル  
TEL 045-650-3180

記載内容に係わる個人情報や会報内容について、当会に無断での転載・転用を禁止する。



◆ 会長インタビュー  
◆ 新本牧航行安全管理事務所

会長インタビュー	3-4
伝えたいこと ~水先修業生に言い続けてきたこと~	5-7
新本牧航行安全管理事務所	8-9
本部周辺探訪 ~ザ・山下町~	10-11
私の旅行記	12
MY FAVORITE	13
PEOPLE	14
人事短信	15

表紙/海図コピー(海上保安庁・海図 W1086「千葉港中部」から転載)

## ANJIN【あん-じん・按針】とは?

磁石によって船の航路を決めること。また、その人。水先案内。按針手。

《補説》水先案内の意の「あんじ(行師)」の変化したものか。

(「デジタル大辞泉」から転載)

会長  
竹中 五雄  
(たけなか いつお)

# 会長 インタビュー

INTERVIEW

【インタビュアー】  
二級水先人  
横田 雅司  
(よこた まさし)

竹中会長に突撃インタビュー。  
広報チーム新メンバーの  
横田水先人が勇気を奮って  
お話を伺いました。

## 新年にあたって

**ANJIN** 会報 ANJIN 読者の皆さんに新年にあたってのご挨拶をお願いします。

**会 長** 会員及び職員の皆さん、新年あけましておめでとうございます。

2021年の年頭にあたり、一言ご挨拶致します。

去年は、新型コロナウイルスとの戦いに終始しましたが、新しい年を迎え、気分を新たに心機一転、新型コロナウイルスと上手く付き合いながら安全運航の徹底に果敢に挑戦していきましょう。

皆さんにお願いしたいことは、ユーザーのニーズを踏まえた時代のトレンドに即ち敏感に対応していただきたいということです。

## 働き方改革

**ANJIN** 働き方改革についてお聞かせください。

**会 長** 政府の重要政策のひとつである働き方改革は、2018年に働き方改革関連法案が成立、2019年4月より順次施行されています。この法律の主なポイントは、雇

用形態に関わらず、働く人それぞれが将来の展望を持ちながら、健康的に働ける環境を作ることを目指しています。当会の懸案事項として関係があります勤務終了後から翌日の勤務開始までの間に一定の休息を設ける「勤務間インターバル制度」の導入が、今回の法律に努力義務として定められました。従業員の睡眠や生活の時間を確保して健康に保つことが目的です。当会は会員の意見を踏まえながら適切に対応していく所存です。

## 定例会開催の見通し

**ANJIN** 定例会開催についてお聞かせください。

**会 長** 定例会は、年4回開催を目標に考えています。具体的には新型コロナウイルスの感染状況を考慮して、通常の前向きまたは電磁式のどちらで開催するか判断したいと思います。

現場に真実があり、また、チームの一体感は対面時間と完全に比例すると言われておりますので、できる限り対面方式の定例会開催を目指します。

## BRMを支える3つのキーワード

**ANJIN** BRMの3つのキーワードで安全運航をまっとうできるということを具体的に教えてください。

**会長** 1番目に、「あいまいさ」の回避…

具体的には、見張り、船位、進路、航跡、各種距離、水深、幅寄せスピード、操船計画、法令遵守、状況認識、各種判断、タグへの指示など操船判断要素がひとつでも「あいまいさ」があると事故に繋がる恐れがあります。従って、常に頭の中で優先順位をつけてチェックしながら操船に当たってください。現実の事故は、事故原因に繋がる操船判断要素が、複数重なりあって発生していますので、操船判断に必要な操船判断要素は、常時脳内回路を働かせ、事故原因のウイルスとも言える「あいまいさ」を排除すれば、間違いなく安全運航は達成できます。

レーダー、ECDIS、PPUなどの操船支援装置を活用して、2～3重のチェックを徹底すれば、水先人に起因する大きな事故は回避できます。私は5年前からPPUを使っていますが、PPUは、前述の操船判断要素をiPad画面で瞬時に確認でき、「あいまいさ」の落とし穴から回避できます。当会のSafety Bulletinを分析しますと、大雑把に言って、事故・ヒヤリハットの約7割は、前述の操船判断要素が占めています。

「あいまいさ」は、加齢とともに増加しますので、健全な認知機能(特に判断力)の維持に日頃から努めましょう。

**会長** 2番目に、コミュニケーションの維持…

コミュニケーションは、水先人、船長、航海士、操舵手、見張り員、他船、タグ、東京マーチス間で意思疎通を図り、自分や他のメンバーの誤った意思決定を断ち切り、不適切な行動を指摘するために、極めて重要なテクニック・手法です。仮に水先人に間違いがあっても、船長や他のメンバーがその間違い・エラーに気が付き直ちに指摘してもらえれば、1番目の操船判断要素に起因するニアミスや事故の大半は、大事に至る

前に防ぐことができます。逆に、他のメンバーに間違いがあっても、水先人が気づき直ちに伝え行動すれば、大半のニアミス・事故は防げます。従って、良好なコミュニケーションが常時維持できるような船橋内の雰囲気の水先人として作り出すことができれば、安全運航達成の強い味方が増えることになります。

良好なコミュニケーションは切れ味の良い日本刀と同じですので、エラー連鎖を断ち切りましょう。

**会長** 3番目に、自信過剰・自己満足の排除…

カイゼン(KAIZEN、改善)とは、トヨタ生産方式を指し、トヨタを日本一の会社に発展させた有名な言葉です。世界の著名な経営者でKAIZENを知らない人はいません。一方、KAIZENを成就する為には、自信過剰・自己満足を排除しなくてはなりません。過去の大事故は、水先人や船長の皆さんが他のメンバーから前述の貴重な意見を得られなかったり、または無視した場合に発生したケースが多いです。時間短縮にこだわり、格好良い操船は、誰も期待していません。

勘と経験だけに頼らず、標準操船に基づいた謙虚で安全な、且つ事故(同類を含む)を繰り返さない操船を目指しましょう。

## 最後に

今年が、当会にとって新しい飛躍の年になるように、私自身も先頭にたって奮起することを誓いまして、新年のあいさつと致します。



## 伝えたいこと

水先人になり、これまで蓄積された技能・技術・経験、そのほか日々感じていることなどについてのメッセージ



東京湾水先区水先人会  
元一級水先人  
小林 昌弘  
(こばやし まさひろ)

港内業務参考資料や着離棧操船参考資料などのマニュアル類が整備されてきた昨今ではこれらに記載された手順に沿って作業を行えば完全に効率良くできそうであるが、実際の場面ではそうはいかないのは水先人諸兄が体験してきたとおりです。

ここではマニュアルに記載されていないが東京湾水先人として覚えておいて欲しい事項についてまとめてみました。

### 1. 操船の心構え

操船に当たっては、**まず船の大きさに圧倒されないようにすること**です。下船した後に、こんなに大きな船を自分が動かしていたのかと内心びっくりすることがありますが、決してその大きさによって弱気になったり恐ろしいという感情を持つてはなりません。この大きさが自分の最も得意とする船型なのだという自信を持つてことに当たるように努めることです。もちろん常に船の質量、長さ、重さを意識して船を動かすという謙虚さは必要です。

自分はPCCが得意、コンテナ船が得意あるいはタンカーがうまいとかタグが多くなるとやりがいが出るというように常にポジティブに前向きな思い込みを持つてことです。逆に不得意な船型・船種を作らないことです。

港内操船ではマニュアルに記載されていないような予期せぬ事態が連続して起こるのが常です。いわゆるパニック・頭の中が真白になるという現象に陥りやすくなります。そのような事態に陥ったときに自分に何ができるか備えておくことが要求されます。

BRMの励行、そのためには乗船直後から全身全霊でその船の状態を把握しておくことです。ブリッジまでエスコートしてくれる航海士の履いている安全靴や服装・態度・言葉使いを観察することからBRMが始まっています。想像力・観察力・推理力及び経験からくる勘を働かせてこの船で起こるであろうトラブルを



あらかじめ想定しておくことです。そしてその時に利用可能な資源・主機の性能・スラスターの能力・乗組員の能力や航海機器の性能を把握しておくのです。鳥の目を意識して客観的に自船の位置、速度、岸壁までの距離、水深の余裕、喫水、使える機器の状態等の情報の入手に務めるのです。

出港時の回頭方向に注意を払うことが必要です。一般的に内回しは危ない。ブリッジから遠距離になる船首とバースが接近するからです。過去の大事故はこれで発生しています。外回しで、ブリッジ・船尾が岸壁に近づく方がより安全です。

最近ではGPS・PPUに代表される操船補助計器も有効活用されるようになってきました。レーダーも含めてこれら計器は演算するためのタイムラグがあることに留意します。つまり、今表示されている映像は過去数秒前のものであるということです。また、画面に集中し過ぎると実船の動きに関する注意がおろそかになります。

水先修業生に  
言い続けてきたこと

## 2. 着岸時の速度コントロール

着岸作業の成否はひとえに**最終接岸速度の制御**にあります。そのためには、まずバースへのアプローチ速度が肝心です。船の大きさ・ドラフト・水深・風の状態にもよりますが、3,000m前で8ノット、2,000mで6ノット、1,000mで4ノットのスピードで接近することができるよう努めます。そのための減速開始の時期・方法を慎重に決定しておくことです。

**ポイントはバースに至る前に船体制御のためのタグとスラスターの効果が発揮できる 3.3 ノット以下に抑える**ことです。船はいったん完全停止してしまうと、質量が巨大なので付加質量を含めるとそれを再び動き出させ制御するためには極めて大きな力が必要です。最後まで極低速でも船を動かしておくことが肝心です。先輩からは「デッドスローアスタン3回で完全に停止させる」と言われてきました。それくらいのスピードが良さそうです。

**幅寄せの速度は最終で 5cm/s 以下**にしなければなりません。寄り脚の把握方法は接岸速度計があればこれによるとして、PPUのタブレット端末、GPS、ECDIS等の計器も参考となりますが、**最後は目視**ということになります。すなわち、海面を注視して波のざわめき、さざ波の立ち方、水面上のしわ、水泡の立ち方、潮の流れる方向等を注意深く観察する必要があります。それと同時に船体全体の接近状況をフェンダーとの距離、背景のトランシットの変化状況等を体全体で感じながら現在の接近速度を数字で把握する訓練が常に求められます。

**タグの力**はできるだけ小さく細かく指示することです。デッドスローかオメガ以上の力は使わず、接岸直前でスローやハーフを使うことはできるだけ避けます。大きな力は必ず大きな反動を呼ぶこととなります。行き脚の制御のために主機のハーフアスタンを使用したら船首の右転が発生し、船尾を制御しきれずにバースに激突させ大きな事故になったケースが過去にありました。

フェンダーは、一般的には15cm/s程度の力までには耐えられるように設計されていますが、**フェンダーの反力を受けない程度の速度 0.1ノット(5cm/s)以下、できれば3cm/s以下で接岸する**ように努めるべきです。

平行着岸が望ましいが、完全に平行を保つのは極めて難しいことです。1タグスラスターの場合、バウスラスターのある船首側はコントロールする力が相対的に弱いので、圧倒的に力の強いタグのついている側を繊細に制御して静かに着岸させるべきです。



## 3. 事故の起こりやすいバースはどこか？

**岸壁接触事故はこのバースでも起こり得ます。**昔ながらの貧弱なフェンダーのバースに接岸させる場合は、より繊細な最終接岸速度になるよう注意する必要があります。

バース自体の基礎が弱いターミナルにも要注意です。船を強く押しつけすぎるとアームが傾いたり、バースに乗り上げるような態勢になってしまうことがあります。

複数のローディングアームが設置してあるバースやガントリークレーンの基礎レールと船体のクリアランスの小さいバースも要注意です。

スリップの奥の行き止まりにあるバースやスリップ幅の狭いバースも行き脚の制御に苦労させられるバースです。

**水先人の着岸操船方法に関してバース関係者からクレームが出されるようなことのないよう丁寧なシームレスの作業に努める**べきです。ジグザグ、よろよろ、ぎったんばっこの操船は避けるべきです。これらの類いは事故につながる要素を内包しています。

横浜や千葉では吹き寄せの風（夏期のSW風等）に弱いバースが多い。吹き寄せの風で押されている場合、操船者は風を背に受けるので体感しにくく、**常に船全体が押されていることに注意を払う**必要があります。



## 4. 吹き寄せの風の場合の離岸方法

DT3~DT8、KO3~KO8バース。一般的にSWの強風(8~10m/s)下で1タグによる出港作業時、離岸がうまくいかず岸壁接触事故になってしまうことがあります。

このような場合、時間的余裕がありタグの手配ができれば、**2隻のタグで引き出せばまず問題なく出港できます。**

しかし、1タグでも強力なタグの力と広い引き出し水域のアドバンテージをうまく利用すれば、安全に離岸出港することができます。

バウスラスターをかけて、時間をかければ岸壁との間が開くことさえ確認できれば、後はタグでどんどん引き出せば良いのです。

この場合、フォックスルの張り出し部分が岸壁に乗り上げてしまうように見える錯覚を覚えることがあります。船首乗組員に岸壁のクリアランスを細かく報告させるよう要求し、**斜めの状態でアスタンエンジンをかけ、どんどん引き出してしまえば水線下のバルバスタウ部分が岸壁に接触することはまず起こりえません。**このやり方は、千葉のCHUO-F、横浜のDC1、DC2バースでも応用できます。

## 5. バウスラスターの使い方

バウスラスターの使い方には神経を使う必要があります。前進行き脚が少しでもある場合、スラスター効果はほとんど期待できません。逆に下がり脚の時はそれなりの効果が期待できます。

離岸出港の際は、**岸壁から離れたらすぐにアスタンエンジンをかけ、1ノット程度の下がり脚**になるようにした方が良いです。船の転心がさがり脚になるにつれ後方に移動することを体で感じるのが大切です。**(下がり過ぎにも注意)**

DC1やDC4からの出港時、**バウスラスターで船首を左に振って、思い切って大きく左に向け**ます。

(DC1の場合は鶴見川の河口方向まで) さもないと、走り出して行き脚がつくと川の流れと吹き寄せの風による岸壁方向への寄り脚がバウスラスターの効果を打ち消して、船体が岸壁をこするような事故につながってしまいます。

DC4の場合は、鶴見航路側に船首がスリップの端をかわって出た途端に右に押しやられて、やはり船体中腹が岸壁コーナーをこすってしまう態勢になってしまうことがあります。

ここには**恒常的に鶴見川の流れによる押し下げる力が働いていることに留意する**必要があります。数年に一回、この種の事故が発生しています。



## 6. 京浜運河の航行スピード

京浜運河内で航行する場合、いかほどのスピードで走れば良いのか？これもマニュアルには明記されていません。運河の両岸には多数のバースがあり大小の船が係留されています。これら係留船舶に航走波による係留索の切断等の被害が発生しないように注意して走ることが求められます。**常識的にはMAXで10から11ノット程度**と思います。(自船が小型船の場合は、タグの航走波の方が大きい)

京浜運河内にあるバースは、ほとんどが危険物バースです。昭和37年11月、安善町地先で発生したガソリンを積んだ第1宗像丸(乗組員36人全員死亡)と空船のノルウエータンカー、タラドプロビーク号との悲惨な衝突火災炎上事故を忘れてはなりません。ここで発生する衝突事故は極めて甚大な被害を発生させます。(この事故は私が高校生の時に起きた事故で、当時の新聞記事の写真を見ただけでも京浜工業地帯全体が燃え尽きてしまうのではないかなというようにものすごい黒煙を伴う大火災であった記憶があります。安善町地先の出光のタンクのあるコーナーには事故の慰霊碑があり、いまでも誰かによって常時お花が供えられています。百田尚樹の小説「海賊と呼ばれた男」にもこの事故のことが出ています。)

特に大師運河と京浜運河の交差する付近では数年おきに必ず事故が発生しています。ここでは、**経験上航行速度8ノットで通過しようとするのは速過ぎます。6ノット以下です。この減速が簡単なようで結構難しい**のです。大師運河沿いの奥のバースへ向かう船は、どうしても先のことを考えてスピードを持ったまま回り込んで行きがちです。これが危ない。2,000~3,000トンくらいのタンカーは、見かけよりも回頭性能が悪い船が多く、90度以上回頭するのに回頭しきれずにスピードを持ったまま前方のバースに衝突してしまう事故がありました。

また、この付近は1000トン以下の小型バージが信号の規制対象外であり、入出港信号にかかわらず往来している魔の三角地帯と呼ばれています。それこそ深甚の注意を要します。

# 横浜沖の工事現場!! / 新本牧航行安全管理事務所

二級水先人 松森 貴志

(まつもり たかし)

オペレーション部 浅沼 理美

(あさぬま さとみ)

2020年5月、横浜航路の南側に航泊禁止区域が設定され、大規模な工事が始まりました。どんな工事で何を作るのか。この工事区域に出入りする船舶等の安全を管理する事務所が本牧信号所でおなじみの横浜シンボルタワーの中にあります。新本牧航行安全管理事務所の和田所長にお話を伺いました。



新本牧に出入りする  
工事用船が掲げる標識旗



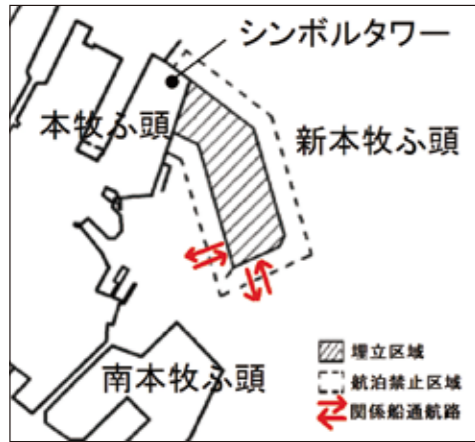
▲ 荷役を終えて工事区域の出入り口に向かうガット船

作業船にガット船が横付けしていますね。  
出入りする時間やルートはどうなっていますか？



SCP 船による地盤改良では砂が必要なので、毎日ガット船が木更津から山砂を運んで来ます。その際、木更津と工事区域の往復は中ノ瀬航路を横断せず航路北航船を避けて木更津沖ブイを左に見るルートを推奨しています。CDM 船で使用するセメントは、セメント船が芝浦から運んで来ます。砂やセメント注入工事は 24 時間続け

ますが、運搬船の活動時間は日出から概ね 19 時頃までで夜間の出入りはなるべく避けています。それ以外は緊急時を除いて基本的に工事区域への出入りはありません。ただし風速が 15m/s を超えたり、波高が 1.5m 以上となるなど荒天が予想されるときや、視界が 1000m 以下となったときなどは作業を中止して、明るいうちに船橋や袖ヶ浦の沖に避難することになります。



▲ 関係船の出入口は西と南の2か所

何ができるのですか？

長さ500m、水深18mのコンテナバース2つと物流拠点ができます。新本牧ふ頭という名称で、岸壁は新たに造成される埋め立て地の西側です。

地理的に太平洋を渡る船舶にとって横浜港は、最初または最後の寄港地にあたります。近年コンテナ船は大型化していますが、1万TEUのコンテナ船が1隻寄港すると横浜への経済効果は2億円以上だそうです。今は2万TEU以上の船もありますので、こうした超大型コンテナ船が満載状態でも安全に出入りできる水深の確保が求められていました。

工事区域の安全管理は  
どのようにしているのですか？

工事区域に出入りする関係船の運航は、前日 16 時までにメールや Fax で一般船舶の通航予定を集めて、邪魔になりにくい時間に出入りできるよう計画しています。実際の工事関係船の動きは、各船が工事区域に入る 30 分前と 10 分前に当事務所へ通報されます。いつ、どの船が入ってくるかを常に把握していますので、付近に航行船舶がいた場合、工事用船舶を待機させる(先行避航)ようにしています。また AIS 情報などでも周囲の状況を確認して SCP、CDM、クレーン船団等が出入りする時に工事区域付近を通過する船舶には、VHF (トウカイボウヨコハマ) で船団の情報(針路、速力、隻数 etc)を提供しています。作業船は複数のアンカーで固定されていてワイヤーが周囲の海面上にかなり張り出していますので、小型船がここを通らないよう複数の警戒船で特に注意しています。警戒船との連絡は携帯電話の通信網を利用した IP 無線で行っています。

工事に関する船舶の交通は  
これからどうなりますか？

工事区域には現在、毎日 20~30 隻のガット船やセメント船などが出入りしていますが、埋立て工事が本格化してくると、この数は一気に数倍に増えることが予想されます。ガット船は木更津以外にも南房総や湾外からも来るようになりますので浦賀水道航路(中央2番ブイ以南)や航路南口付近を横切る船も出てきます。工事の流れとしては地盤改良の後に基礎工事をしてケーソンなどを据え付けた後、埋立て開始になります。埋立てが本格化するのには秋ごろの予定で、工事が終わるまで 10 年ほどかかる見込みです。

今いる作業船は何をしているのですか？

本牧沖の海底は泥で柔らかい軟弱地盤です。そのまま埋め立てると地面が沈下しますので SCP や CDM の作業船を使って海底を固くする地盤改良工事を行っています。

※SCP船：軟弱地盤に振動や衝撃荷重を用いて砂を圧入、直径の大きい締め固められた砂柱を造成して地盤を安定化させる船(Sand Compaction Pile)。

※CDM船：セメント系の安定処理剤を海底下深層軟弱土中にポンプで注入、攪拌、練り混ぜて固める地盤改良を行う深層混合処理船(Cement Deep Mixing)。



▲ 工事区域を示すブイと荷役中のガット船  
※主に499tでAISを搭載していない船が多い

航泊禁止区域に関係船が出入りする  
場合はどうするのですか？

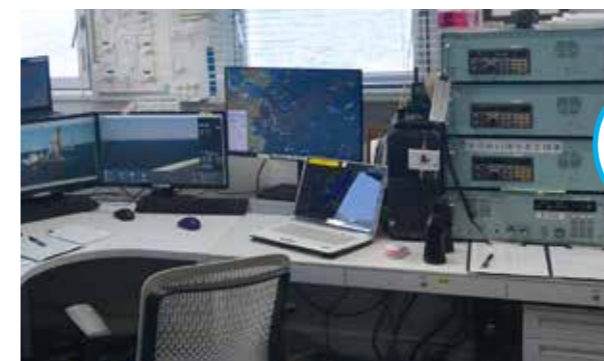
出入り口を決めています。工事区域の南側と西側に1箇所ずつ通航路を設けて、そこ以外からは出入りしないようにしています。例えば木更津から来た場合も、一旦南へ回りますので工事区域の北側や東側から入るということはありません。



お忙しい中ご協力いただき、  
ありがとうございます！

最後に

横浜市で生じる所得と雇用は約3割が横浜港で生み出されているそうです。世界の変化に合わせて姿を変える横浜港。10年後に新本牧ふ頭がどんな姿で完成するのが楽しみです。それでは、ご安全に！



▲ 監視カメラ映像、AIS 情報端末、国際 VHF 無線が並ぶ机

一級水先人  
梶山 秀行  
(かじやま ひでゆき)

## 「ザ・山下町」

### 近代日本史 3 密

米黒船艦隊ペリー一行「横濱村」に上陸。  
爾来、劇的変遷を経て「山下町」に!

1862年12月10日、坂本龍馬が京都の近江屋で暗殺される。下関でその報を聞いた龍馬の妻「お龍」さんは難を逃れるべく高知、京都を経て各地を流転、そして1874年横浜にやってくる。

横浜駅西口を出て坂を山手に上って行くと彼女が仲居として働いたことがある老舗料亭「田中屋」がある。

その窓から釣糸を投げると崖下は海だった。横浜駅、関内地区付近の平たい土地はかつては全て海、時代とともに埋め立てられ造成された。関内地区本町通り付近を除いては!

横浜大棧橋から横浜スタジアムへの通りを「大棧橋通り」という。大棧橋から球場へ向かって歩きだすと微妙ではあるが上り坂となっている。そして関内地区の背骨といえる「本町通り」を越えると今度はゆっくりとした下り坂になっている。

この特徴的な地勢についてはNHK「プラタモリ(横浜編)」でも紹介された。山下公園から中華街、日本大通りを横浜スタジアム目指しても同じである。

近代日本は1853年ペリーの黒船艦隊が開国を求めて浦賀に来航、翌1854年大棧橋入り口現「開港広場」付近で「日米和親条約」が締結された時から全てが始まる。そして寒村であった横浜は1858年「日米修好通商条約」締結により開港場と指定されたことから大きく変化していく。



ペリー提督横浜上陸  
(横浜開港資料館所蔵)

それまで砂嘴状半島(本町通り付近)にあった横濱村の住民は現横浜元町付近に移住させられる。そこはやがて横濱村の元住民が住んだ町として「横浜元町」と呼ばれるようになった。

横方向に浜が伸びていることから「横浜」と呼ばれるようになったようである

番地名の付し方は、山下町基点で1番は大棧橋入り口「シルクセンター」、隣の「産貿センター」が2番。以下南東へ地番が続く。水先人会の地番は「1番2」。水先人の通行コースでもある山下町の歴史を碑もとくと実に数奇な碑を経たことがわかる。

「田中屋」は安藤広重の浮世絵「東海道五十三次」の神奈川宿にも「さくらや」として描かれている

◎1667年、10年の期間を要し南区、中区に吉田勘兵衛の手で「吉田新田」が造成。

◎開港により多くの中国人が来日して住みつき、そして「横浜新田」(中華街地区)が造成。(砂嘴の山手側付け根に筋交い状で造成されたことから本町通りに対し45度の斜角をもつ)

◎開港となると諸外国から暗に遊郭の設置を求められた。そして横浜球場付近に「港崎遊郭」が造営される。(TBS医療歴史ドラマ「仁」にも横浜の遊郭として登場した)沼地であったその場所一帯は「太田屋新田」として造成された。この結果ももとの陸地であった本町通り砂嘴部分がこんもりとした地勢で残った。



港崎遊郭

◎日本人による外人居留民への襲撃が頻発(生麦事件等)、幕府、政府はその対策として元町と関内地区、そして伊勢佐木町側との間に堀川を掘削、伊勢佐木町入り口付近に設けた「吉田関門」で往来を制限した。そして関門の内外ということで「関内」「関外(今はそう呼ばれない)」と分けた。

伊勢佐木町側の堀川跡が現在のJR関内駅前半地下の首都高「横濱線」

関内地区市街区は(304⇔124度)の法線を持ち南東から北西に展開している。関内地区の北西側が日本人、日本大通りを挟んで南東側が外国人、堀川を挟んで日本人が住む横浜元町、そして外人用の山手地区(港の見える丘公園付近)として居留地が分けられた。

現「山下町」は丁番を持たない単独町である。1879年(明治12年)この関内外人居留地に次の30か町が新設される。

阿波町・上田町・蝦夷町・越後町・大坂町・小田原町・尾張町・海岸通り・加賀町・角町・九州町・京町・神戸町・薩摩町・駿河町・長崎町・日本大通り・函館町・花園町・琵琶町・富士山町・二子町・豊後町・堀川町・本町通り・本村通り・前橋町・水町通り・武蔵町・武蔵横町

1899年(明治32年)この30か町を統合して山下町が新設される。この山下町の由来は? おそらく山の方を見れば「山手」、山の上から見下ろせば「山ノ下:山下」というところか! 今も三か所、旧町名の名残がある。

### エピソード

明治になると新政府は矢継ぎ早に帯刀禁止令、断髪令等、文明開化施策を打ち出す。一方で女性の文明開化は男性に比べ立ち遅れた。その典型的なものが女性の日本髪である。

..... NHK 歴史ヒストリアよ

『明治7年、横浜にやってきたフランス海軍士官ジョゼフ。その彼と恋に落ちた弁天通り骨董品店の娘、おはなさん。2人は互いに惹かれ合い仲を深めていった。しかしある日彼が彼女の日本髪について「ニワトリのトサカのような」と言ってしまう気持ちを傷つけてしまう。彼は必死で弁解し、いかに彼女を愛しているかその想いを伝えた。すると翌日、彼女は彼の前に西洋風の髪型にイメージチェンジして姿を現した。愛する男に好かれたという彼女の恋心は、長年続いた伝統の日本髪を変えるという大胆な行動に結びついたのだ。』開港ヨコハマの恋物語である。2年もしないうちに南は沖縄から北は函館まで髪型が普及したそうである。

### 山下町変遷の生き証人

1866年日本人居留地から発生した大火が関内地区を襲う。この火事で開港場の1/3を失い「港崎遊郭」は関外へ移転する。その跡地に日本人、外人が共に憩う場所として「彼我(横浜)公園」、防火道路として「日本大通り」が整備された。1923年関東大震災で山下町は瓦礫と化す。そして太平洋戦争の最中米軍の空襲で再び焦土と化す。

「開港広場」前に建つ「開港資料館」中庭に大きな「玉楠」の木が立つ。この木はペリー提督横浜上陸の条約締結記録画右上にも描かれている。過去三度、大火で焼失するも都度根元から新芽を出し明治以来の山下町劇的変遷を見てきた。



▲ 関内元町地区旧地図(横浜開港資料館所蔵)

- ◆加賀町警察署...中華街入り口善隣門の対面に座す
- ◆薩摩町中区役所前バス停...ファンケル化粧品本社前バス停名称
- ◆日本大通り...防火通りとして建設、通り名がそのまま町名に(「日本大通り1番地」は神奈川県)

横浜球場公園内に噴水が建つ。これは日本大通りの道路基軸(中央)延長線上にある

山下町1番は旧シルクセンター(因みに当会の地番は山下町1番2)、ここにはかつて「英一番館」と呼ばれた外国商会がありここを基点にわが国に諸外国の物資、文化様式が滝のように流入してきた。それまで禁止されていた豚、牛等の肉料理も生活文化に定着、横浜といえば「牛鍋」(太田なわのれん、荒井屋)等外国オリジナルではないレシピも名物となった。

▼ 中庭の玉楠の木



▼ 彼我公園



# 私の旅行記

# MY FAVORITE

★★★  
#01  
石垣島  
★★★

## おーりとーり石垣島へ

オペレーション部 係長 末野 雅宏  
(すえの まさひろ)

夏期休暇を利用し沖縄県石垣島に旅行してきました。今回の旅の目的のひとつが八重山諸島最古のお寺『桃林寺』に参拝し御朱印を頂くこと。

八重山諸島の中で最も古いお寺とありますが、その歴史は約400年前から在るお寺で、1771年に八重山地震(明和の大津波)による大津波で全壊してしまいましたが再建され現在に至るそうです。

琉球特有の赤瓦屋根の山門や琉球石灰岩の堀など八重山の歴史を感じさせ、境内には大きなガジュマルの木がありとても雰囲気のあるステキなお寺でした。

皆さま御朱印というものをご存知でしょうか？

本来は写経を収めた際にもらえる印でしたが、最近では参拝した証として授ける神社やお寺も増えてきています。期間限定の御朱印や、アートな御朱印もあり、人気の神社仏閣では数時間待ちの行列ができる場所もあつたりします。私自身、旅の思い出にと頂いた御朱印の数は100体を超えるまでになり、今迄頂いた御朱印を見返しては旅行の思い出に浸ったりしています。今回もしっかり御朱印を頂き楽しい旅行になりました。

皆さまも旅の思い出に御朱印を頂いてみてはいかがでしょうか？



▲ 桃林寺



桃林寺の御朱印▶



石垣島の海▶



## 金子みすゞを訪ねて

オペレーション部 木下 冴  
(きのした さえ)

山口県長門市仙崎は「わたしと小鳥とすずと」で有名な童謡詩人・金子みすゞの故郷です。昨年の秋、旅行で山口県を訪れた際に最も印象に残った町なのでご紹介したいと思います。仙崎は今もなお、古い町並みが残る小さな港町です。民家の軒先にはみすゞの詩が飾られていて、優しくほのぼのとした雰囲気が漂っていました。

金子みすゞの詩は、小学校の教科書や東日本大震災直後のCMで見聞きして、ご存知の方も多いと思います。物事を柔らかな目線で捉えた繊細な詩は読んだ人を優しい気持ちにさせてくれます。仙崎でのおだやかな暮らしがみすゞの感性を育てたのだなと感じました。

仙崎駅から延びる「みすゞ通り」を抜けて、みすゞの生家跡地を訪れました。現在は記念館となっており、幼少期を過ごした部屋や実家が営んでいた書店「金子文英堂」が再現されています。展示品からは彼女の聡明さや優しい人柄を感じ取ることができました。

みすゞは仙崎を離れた後、26歳で自害しこの世を去るのですが、彼女の生涯や詩に触れ、短命ながらも懸命に誠実に生きたのだなと心を強く打たれました。



▲ 金子みすゞの作品

★★★  
#02  
山口県  
長門市 仙崎  
★★★

▼ 木下職員と山口県産名物(フグ刺し)



業務部  
水先料管理グループ長 課長  
高木 栄子  
(たかぎ えいこ)

## おうち時間と本

新型コロナウイルスの影響により家庭で過ごす時間が長くなっているのは世界共通ですが、行動範囲が狭められてしまった私も、限られた時間のなか食料品店と書店での探索を楽しんでいます。

時代遅れとは言え、電子書籍よりも製本された出版物の方が気になって購入するものの、それぞれの本を読み進める時間が足りないことが悩みではあります。

気分転換に美しい写真を楽しめる洋書は、持っていて嬉しい類の本です。特に、分かりやすく詳しい内容が載った食に関する本は目と脳を刺激し、創作意欲をかき立ててくれる有難い実用書です。病気に負けない良い身体を作っていきたいものです。

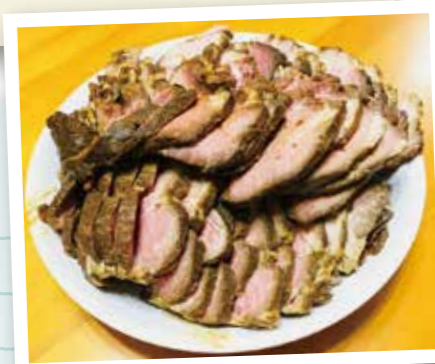


購入した料理本 ▲

オペレーション部 主任  
森 裕康  
(もりひろやす)

## 人生を豊かにするもの

趣味は何か、思いつくことは多々あるのですが、一番を挙げるとすれば「料理」です。献立を組み立て、食材を選び、作り、食す。求めるものを自由に、好きなだけ作り、晩酌の友とすことは「人生における大いなる喜びの一つ」であり、生きがいでもあります。



▲ 低温調理した焼豚2kg

また、料理に合う食器や新しい鍋・調理器具等を探すことも楽しくそれらの店先では何時間でも見ていただけるほどです。

中でも最近のお気に入り低温調理器です。肉のタンパク質は約70度以上で加熱するとパサつき硬くなるため、60度前後で時間をかけて火入れすることで驚くほど柔らかく仕上がります。低温調理器を使うことで技術が無くともサラダチキンや焼豚、ローストビーフ等が容易に仕上がります。皆様も如何でしょうか！



低温調理した燻製ローストビーフ▲

# PEOPLE

水先人会と水先人に日々係わる人々

広報委員の松森です。  
今回は京葉臨海工業地帯に出入りする船舶に対応する水先人が待機する施設、当会の千葉事務所の皆さんをご紹介します。



背後の松の木は出洲海岸の防風林が伐採される際に事務所建設当時の水先人が譲り受けて移設したものです。



千葉事務所のスタッフは事務1人、賄い担当3人、掃除担当3人の計7人。チーム千葉として365日水先人の快適な当直をサポートしています。

当事務所は昭和31年、川崎製鉄の敷地内に設置されました。戦後、砂浜に建設された川崎製鉄（現JFEスチール）の臨海型銑鋼一貫工場へ外国船が入ることになったためです。その後3度移転して昭和43年に出洲港へ。当時の千葉港は港域が狭く、出洲海岸の周辺はノリの養殖や潮干狩り、海水浴で有名でした。今の千葉港は京葉臨海工業地帯の発展に伴って6つの自治体に跨る大きな港となり、港域の広さは日本一です。

工業地帯の発展とともに当地周辺には様々な棧橋や岸壁が建設されました。当会もその建設等に際しては、千葉事務所を通じて船舶の安全に関する様々な相談が持ち込まれるなど、地域発展の一翼を担ってきました。当地には日本の経済を動かしている企業が多数立地しています。こうした企業の一連の活動に船舶の安全運航も重要な役割を果たしていると考えます。これからも千葉港各地の企業や代理店、曳船各社ほか関係先の皆様と水先人会の橋渡し役として、水先業務を支援してまいります。

《後列左から》

所長 寺田 清 ... 千葉事務所の開設は昭和31年で、私の生まれた年と同じです。築52年の古い事務所ですが、水先人の千葉当直を快適に出来るよう心掛けてスタッフ一同お待ちいたしております。

賄い担当 松崎 一志 ... 楽しく仕事をしています。特に年2回の東親杯のゴルフコンペは力が入ります。また昨年は自慢の孫が千葉県のポートクイーンに選ばれて大変縁を感じます。

掃除担当 大貫 和子 ... 生まれがこの近くの漁師町で、若い頃は海苔の養殖を手伝っていました。仕事に来ると海が見えてホッとします。これからもよろしくお祈りします。

掃除担当 西口 登美子 ... 入会時より今のほうが室内が清潔になりました。これからも仕事頑張ります。

賄い担当 佐久間すみ子 ... 入会して早18年が経ちました。沢山の方々にお世話になり、感謝申し上げます。これからもどうぞ宜しくお願いします。

《前列左から》

掃除担当 西口まつ系 ... 事務所の掃除は10年目です。満足の行く様にきれいにすることができているか心配ですが健康でいる限り頑張ろうと思います。

賄い担当 大塚 茂子 ... 田舎料理を中心にいろいろ考えて作っています。おいしく食べていただくと嬉しいです。

## 水先人・元水先人

## 人事短信

【受章】 令和2年11月3日、秋の褒章に際し、次の方々が受章の榮に浴されました。おめでとうございます。

### 黄綬褒章



一級水先人  
永田 千明  
(ながた ちあき)



一級水先人  
戸澤 明雄  
(とざわ あきお)



一級水先人  
市川 榮  
(いちかわ さかえ)



一級水先人  
重田 秀人  
(しげた ひでと)



元一級水先人  
石津 勝義  
(いしづ かつよし)

【黄綬褒章】  
業務に精励し  
他の人の模範となる方に  
授与される褒章

### 【退会】



元一級水先人  
三村 徳藏  
(みむら とくぞう)  
平成15年1月入会  
令和2年10月25日退会



元一級水先人  
石津 勝義  
(いしづ かつよし)  
平成15年1月入会  
令和2年11月29日退会



元一級水先人  
原 明正  
(はら あきまさ)  
平成16年1月入会  
令和2年11月30日退会



元一級水先人  
中川 敏  
(なかがわ さとし)  
平成16年1月入会  
令和2年12月31日退会



元一級水先人  
堀江 典弘  
(ほりえ のりひろ)  
平成24年4月入会  
令和2年12月31日退会



元一級水先人  
東海林 明  
(しょうじ あきら)  
平成31年3月入会  
令和2年12月31日退会