

【森本】 日本船長協会の森本でございます。今日はこういうタイトルを付けておりますが、横浜に関するいろんな話をさせていただきたいと思っております。ここに出てまいりました海図。これは1854年、2回目にペリーが浦賀にやってきたときに使っていた海図であります。この海図でここに神奈川、それからここに横浜がありまして、本牧があつて、根岸湾があつて、ここは今の八景島シーパラダイスがあるところです。ここに大きな入り江があつて、平潟湾という湾があつたんですが、今はごく一部が面影として残っている程度であとは埋め立てられています。そしてここに夏島という島があります。この夏島も今は陸続きになって、ここに夏島町という町名としてその名残が残っています。

ペリーが使っていたこの海図はいつ作られたのかということですが、これはレジメの方にも書いてございますが、初めて来た1853年のその前の年に国禁を破って、伊能忠敬の地図を持ち帰ったシーボルトからこれを2万ドルで入手したそうであります。2万ドルというのは今の貨幣価値で言うと約2億円ぐらいだと言われております。1853年、1回目に来たときは4隻の艦隊で来ておりますが、その4隻の艦隊は今ここが八景島シーパラダイスのある近くですが、この辺に錨を入れています。ただやはりペリーとしてはもっと江戸に近づきたい。幕府側は何とかこれより北には入れたくないということでありましたが、強引に測量をしていっています。例えば、ここはミシシッピイベイだとか、ここはアメリカン・アンカレッジとか、そういう名前を既に海図の中に入れているのです。伊能忠敬の労作、これは地図です。地図では航海はできません。海面下にどれぐらいの深さがあるかということが艦長や船長にとって一番大事なことでありますので、地図に測深図が入って初めて海図になるわけです。これは今の地図の上部のほうです。ここに神奈川、ここにMU何とかとありますが、当時ここは武蔵の国でありました。

ここをよくご覧いただきたいのですが、YOKUHAMA-BAY と書かれています。横浜というのは、浜が横に長かったから横浜という名前が付いたらしいのですが、日本人の発音が悪かったのか、ペリーさんの耳が悪かったのか、YOKUHAMA というふうに表記されています。

ペリー艦隊が1回目に来た時、あるいは2回目来た時も同じく浦賀沖で止められたのですが、後続の艦船を合わせ合計9隻の艦船が浦賀沖に集結するには、いかにも狭いということで、前年測量していたデータを基に、もっと北のほうにある横浜の沖が最適であると訴えた。

ここを選んだもう1つの理由は、もちろん江戸に近くなるということもありますが、湾の入口近くにある浦賀よりも、奥に入っているので静穏度も高くなります。それともう1つ大事なことは、当時、日本側の大砲の有効射程距離は約800メートル。それに対してアメリカ艦船の大砲の射程距離が、その倍の1,600メートル。横浜沖の錨地は陸岸から約1,000メートルあります。この1,000メートルぐらいのところに錨を下ろしておけば、自分の大砲は届くが相手側は届かないということで、ペリー艦隊としては非常に安心できるわけですね。9隻の艦隊には浦賀沖は狭すぎるということで、交渉の末ついに横浜沖まで上ってきました。

そして1854年、2回目に来た時は、来日1カ月半後に和親条約を締結しています。

彼らが使っていたこの海図を見て驚いたのですが、既に正確な緯度線と経度線が入っていることです。ここは横浜のちょっと上、神奈川の辺で、北緯35度30分の線です。これは経度線、東経139度40分の経度線です。このような海図を持って、ペリーは2回も日本に来たわけです。一方、これは明治6年に日本の海軍が作った海図です。この海図はまだ測深密度も粗い。ここが横浜ですが、ほとんど海岸線は自然のままですが、ここに「象の鼻」がも

う出来ています。明治6年です。先ほど開会の挨拶で松尾会長が、7月20日は「海の記念日」になったという、明治天皇が青森から函館経由、明治丸で横浜に帰ってこられて、ここら辺にアンカーしたんでしょう。そこから小舟に乗って上陸された場所が、「象の鼻」です。あの場所にはその来歴を書いた碑がございます。

「象の鼻」は明治6年には完成していたということです。これはさらに25年後の海図です。これも海軍が作った海図ですが、先ほどの海図と比べ構造物が相当増えていますね。そして測深密度も高くなっています。防波堤も出来ている。それとここに棒のようなものがあります。これが大さん橋の前身です。ここが新港埠頭。当時は築成中のためでしょうか、白抜きになっています。それからさらにコンパスマークも入っています。この大さん橋は当時の最新技術を使って、鉄のパイルを打ち込んだために鉄栈橋とか、その後アメリカ栈橋とか、あるいは横浜栈橋とか呼ばれていたようで、現在では大さん橋という呼称になっています。

これは現在の横浜港でございます。ずいぶんと海が埋め立てられた様子がよく分かります。さらにこれが110年間の変化を分かるように示したものです。現在はここに本牧A、B、C、Dの埠頭がある。ここに山下埠頭、これが新港埠頭。これが大さん橋です。それからこれが大黒埠頭ですね。110年前の防波堤はそのままの位置で残っています。もちろん関東大震災を経ていますので築造し直されていますが、当時と変わっているのは、ここまで伸びていた防波堤は、この部分が撤去されて航路幅を広くしています。これが横浜航路です。この本牧埠頭Aの突端から大黒埠頭に伸びているのが、ベイブリッジです。それから大黒埠頭から鶴見の方に延びているのが翼橋です。これを空から見ますとこんな感じですよ。これが大黒埠頭、これが本牧埠頭。ここは磯子、根岸湾です。ベイブリッジ、翼橋というふうになります。これは1998年に客船3隻が同時に入ったときの写真です。山下埠頭に「オリアナ号」、

大さん橋に「クイーンエリザベス2世号」、そして新港埠頭に「飛鳥」が入っています。天気のいい日で富士山もきれいに遠望できます。

さて、この写真から100年前の横浜の風景をご覧くださいませ。これは大さん橋から山下公園の方を望んだところです。これは当時の絵はがきから拾っておりますが、ここに見えておりますのは、ユナイテッドクラブという建物で、こちらはグランドホテルの前身です。これは逆に山下公園のほうから大さん橋を見た風景ですが、この山下公園の岸線は、大正12年に関東大震災がありまして、あのとき多くの廃材が出て、それを公園前面の海に埋め立てたのです。ですから現在の山下公園はこの写真よりももっと海側に出ている、公園そのものが広がっています。これは大さん橋を付け根の方向に見たところです。これが税関監視部の建物、こちらは横浜税関の本庁舎です。そしてこれが大棧橋で、ちょうど貨客船が4隻着いていますが、ここにありますがお客様乗下船用の客船ターミナルです。この絵はがきには「横浜棧橋」と書いてあります。

さて、この客船ターミナルが出たところで、時代を現在に戻し、今の客船ターミナルの話をしてしましましょう。現在の客船ターミナルは、1994年に設計の国際コンペによりデザインが決定されました。横浜市が発表した設計のコンセプトは、まず客船で入ってきたお客様の第一印象をよくするような建物であること。それから市民に親しんでもらえるような建物であること。ということで、そのコンセプトは「庭港（にわみなと）」というものでありました。私も「庭港」という言葉はこのとき初めて聞きましたが、日本人ですから字を見れば云わんとしていることがよく分かります。その通りを英語に訳して世界中にデザインの募集を発表しました。その結果海外を含めて660点の応募がありました。その応募の半数は日本からですが、国数で42カ国。日本に次いでアメリカ、それ

からイタリア、イギリス、フランスという順番に応募国が並んでいました。

この審査のために審査委員会が作られまして、委員長には当時東大名誉教授でありました芦原先生、副委員長には今日本の第一人者であります磯崎新さん。この間『日経新聞』の「私の履歴書」に連載されていまして。どういうわけか不肖私も名前を載せていただいております、私は別に建築学科を出たわけではないんですが、こういうそうそうたる先生たちは、ターミナルはどんな機能を持つべきか、ということについては、あまりお詳しくなかったようで私が選ばれたんだと思います。その審査委員会は応募要項の決定だとか、審査の進め方とか、作品審査の工程づくり、最終的には面談をしようということなど、約1年かけて6回の委員会を開いて決定しました。

確か、県民ホールの大広間に660点の青図を並べて、1人5枚ぐらいの付箋を持って、気に入った作品に貼っていく。それを何回か繰り返していくんです。最終的には1枚しか付箋をもらえなくて、そういうふうにして絞り込んで最後に残ったのがこの作品であります。恐らく「何だこれは」と思われるでしょうが、この客船ターミナルをご存じの方もたくさんいらっしゃると思いますが、あの建物には階段が一切ありません。全部スロープで上下移動するようになっているわけですね。そのために平面図では、下の階と上の階の板が現れ、なかなか初めのうちは青図を見ても完成した姿がイメージできませんでした。私も船の青図なら見慣れているつもりだったんですが。これはその青図です。そして出来たターミナル。私もこの作品が大変気に入った一つの理由は、こういう建物というのは、どうしても自分が主役になりたがるようなデザインが多いんですが、この作品は非常に低く、控え目なデザインであります。このように入ってきた客船を主役に持ち上げるようなデザインが大変気に入りました。これは全部板張りなん

ですね。板張りでここには芝生も植わっています。この写真はまだ寒い時期だったので芝生が枯れていますが、ここをご覧になれば分かりますように、自然とスロープで一番上まで上がっていきけるのです。だから天気の良い日ですと、客船が入ってなくても、乳母車を押した家族連れなんかがこの上で港の風景を楽しんでおられます。あの国際コンペに出されたその他の作品をちょっと見てみましょう。これはこの部分が天気によっては可動するというアイデアだったと思います。それから「庭港」ということで、ターミナルの上に木を生やしているだけじゃないかというような感じの作品もございました。

さて、次に話題を変えまして、横浜では顔になっております2隻の船について少しお話をさせていただきたいと思います。1隻目は練習船の日本丸です。日本丸と海王丸というのは、これはまるで双子のように昭和3年の国会で練習船を2隻作ることが決まりまして、昭和5年に神戸の川崎重工で両船とも引き渡しを受けております。なんと当時の建造費は1隻91万円です。たったの。その日本丸ですが、ほとんど海王丸と同じように行動しておりました。太平洋戦争で風雲急を告げる前までは、多くの船乗りの卵たちを訓練してくれておりました。風雲急を告げる頃には帆桁を取っ払って帆布を撤去しました。戦争が終わった後は引揚者の帰還輸送に従事し、昭和24年には遺骨の収集にも行っております。朝鮮動乱の後、再び帆装して、昭和28年6月、新制になりました商船大学の一回生を乗せて久しぶりに遠洋航海でハワイに行きました。そのときの先輩に聞いた話ですが、ハワイの港に入ったときに、ハワイにはご存じの通りたくさんの方たちがおられます。その日系のご老人たちが、入ってきた日本丸の船尾にはためく日章旗を見て、岩壁上で土下座して両手を合わせて涙を流しておられたということです。

もう1隻の船、これは氷川丸でございますが、氷川丸は1930

年に誕生した貨客船で、シアトル航路をずっとやっておりました。戦争中は病院船であったため、ほとんどの外航船が沈められた中で、この船は生き残りました。そして戦後直ちに船体に緑十字のマークを入れて、復員軍人の帰還輸送や民間人の引き揚げ輸送に従事しました。その後昭和 22 年から 24 年までは国内航路をやっておりまして、やっとな昭和 25 年から近くの外国に食糧など復興のための物資輸送に就いていました。しかし、こういう状態で煙突を真っ黒に塗らされて、日章旗も掲げることができず、船体には SCAJAP (スカジャップ) 番号と言いまして、連合軍が指定する番号を大書して航海していました。1952 年のサンフランシスコ講和条約の発効を受けて、晴れて日の丸を揚げ、煙突も郵船のファンネルマークに戻して、1953 年 7 月、再びシアトル定期航路に復帰したのであります。そして 1960 年、ちょうど船齢が 30 歳になった時、人々が飛行機で渡米するようになり営業上の採算がとれなくなりまして、営業を中止して横浜を安住の地として現在もお世話になっております。

話は変わりますが、港には橋が良く似合います。港の風景をギュッと引き締めるような効果があるんじゃないかと思います。サンフランシスコ湾を入っていくときの金門橋、シドニーのハーバーブリッジ等々、やはり橋を見ると、「ああ、帰ってきたな」というような感じになります。ここにちょっと触れてありますが、東京港にもレインボーブリッジがあります。大事なことは橋の下のクリアランスです。これを船長はちゃんと知っていなければなりません。煙突やマストを引っ掛かったらとんでもないことになります。橋桁下のクリアランスは水深と同じく航行には欠かせない情報です。東京のレインボーブリッジは 50 メートル。横浜のベイブリッジが 56 メートル。この 6 メートルの差が、QEII (クイーン・エリザベス 2 世号) が東京に入るか、横浜に入るかの判断に大きく関係します。さすがに横浜市はその辺までちゃんと調べ

て、橋の下のクリアランスを決められたんだなと思っております。ちなみにニューヨークに入るときに、ハドソン河にヴェラザノ・ブリッジという長い橋がありまして、そのクリアランスは 69.5メートルあります。

さて、私が初めて社会人として航海士になりましたのは、昭和 37 年でございます。一番初めに乗船したのは、日本郵船の 1 万トンほどのニューヨーク定期の貨物船でございました。当時はまだコンテナ船はありませんでした。その貨物船に乗るため桜木町の駅に降りました。桜木町の駅は今と違って、改札口を出た所がガード下でうす暗く、目の前には鉢巻きと腹巻姿の怖そうなおじさんやお兄さんがトラックの荷台目がけて、ウワーッと群がっている光景がありました。その人たちはアンコと呼ばれ、いわゆる日雇い労働者でありまして、船で荷役をする人夫を手配師が集めているところでした。

私は、「赤い靴」の歌を子供の頃に聞いて、横浜という処は異人さんにさらわれるというちょっと怖いイメージを持っておりました。

そして桜木町で出くわしたこの光景で、「いや、えらいところに来たな」というのが、関西育ちの私の第一印象でございました。隣の岸壁にはピカピカに輝いた APL（アメリカン・プレジデント・ライン）の貨客船が入ってきました。やがてタラップが下りて船内から銀髪の格好いい、老夫婦が手をつないで下りて来ました。当時の私達には、全く別世界を見ているような感じがしました。日本でもこんな船が動かせる時代が来るだろうかと、ただただ見とれているばかりでありました。

あれから 30 年。私は客船「飛鳥」建造のプロジェクトに参画することになりました。この写真は「飛鳥 II」でございます。元クリスタルハーモニーですが、これは外航客船の中で初めて横浜を船籍港としている船でございます。ここで客船の話を見せてい



ただきたいと思います。現在、日本にはこの4隻の外航客船があります。先ほど旅行の大家がいろいろとお話になりましたので、言いにくいんですが、クルーズというのは、お客様に快適な空間を提供すること、おいしい料理を楽しんでいただくこと、そして盛りだくさんの遊びやレクチャー等の催事を提供して船内で退屈されないようにすること。即ちリゾートの三大要件を全部包含していますので、トータル・リゾート・ビジネスとも言われております。

確かに最近の旅行のパンフレットを見ていますと、エッと驚くような、例えばグアム5日間5万円とか、行き帰りの運賃も向こうの宿泊費も入っての話。そんな商品がパンフレットに出ておりますが、これは余りお金のない若者たちも旅に行けるということで大いに結構なことだと思えます。しかし、旅が技術面では大いに発達したが、何か大事なものを忘れていませんかと申し上げたい。それはやはり「心」だと思えます。先ほどももてなしの心とか、いろいろ須田さんがおっしゃいましたけれど、やはり「心」を大切にすることではないかと思えます。船旅にはその「心」があります。

この大事な3つのリゾートの要素でお客様に楽しんでいただくためには、洋上にある客船ではその基となる「安全」というものがしっかりしていないと、リゾートが成り立たないわけです。

皆さんは、『ピーターパン』なんかの影響で「海賊」という言葉に、ある種のロマンさえお感じになるでしょう。しかし、現在この文明の時代にも海賊が出没しているのです。ここにアフリカの角と言われているこの青い国。これがソマリアという国です。このソマリアは海岸線が2,000キロ近くあります。今はほとんど無政府状態です。国内のいろんな氏族がまるで日本の戦国時代のように無統制に自分たちの縄張りを築き、何を生業としているかという、海賊をして自分たちの勢力を大きくしているというの

が実態です。昨年 2008 年、このアデン湾とソマリア東岸で、合計 111 件のハイジャック事件が発生しております。われわれ商船は全く武器も持たずに丸腰で走っているわけです。一方、彼らは機関銃やロケットランチャーまで持って襲ってくるのです。この梯子を舷側にかけてよじ登ってくるのです。こういう小型のスピードボートを母船に積んで、ソマリアの海岸から、数百キロ、1 千キロ以上も外洋へ出て、大型船を狙いに来るのです。

原油を積んだタンカーは、原油というのは揮発性の高い油も含まれていますので、マッチ 1 本で簡単に爆発するのです。彼らがもし機関銃を撃ってきたら、ただただ精一杯逃げ切るか、手を挙げるしか方法がないわけです。昨年、ソマリア海賊の急増を受けて、国際連合の安全保障理事会は 2 回にわたり、各国に対して艦船を出してこの海域の治安維持に協力してもらいたいと決議しました。決議には、必要に応じて武力を行使してもよいと。その海賊がもしソマリアの領海に逃げ込んでも、領海内まで追い掛けてもよろしいと、国連でちゃんと決議しているわけです。しかも全会一致で。北朝鮮がミサイルを撃ったとき、国連で非難決議をしようとしても各国の思惑が絡み、なかなか全会一致とはいかなかったわけですが、こと海賊の問題については、すべての国が一致して「海賊は人類共通の敵である」という認識で決議されたのです。

そういう決議を受けて、昨年末には世界中の 20 カ国以上から艦船が出動して警備にあたりました。アメリカ、ヨーロッパ、いろんな国があり、ロシアも中国もインドもマレーシアもシンガポールも全部出しました。この海域を通る日本関係船は年間 2 千隻ぐらいあり、貿易量も年間 20 兆円に及ぶ我が国の重要な貿易ルートに当たります。ところが日本政府はなかなか艦船を出してくれない。そこで海運会社の協会であります日本船主協会とか、あるいは船員の労働組合であります海員組合とかが、我が国の政府

に対して何とかしてくれという要望書を出しました。この写真をご覧くださいたいのですが、商船は先ほど言いましたように、何ら自衛手段を持っておりません。これはタンカーです。タンカーだから非常に能力の高いバラストポンプを持っています。原油を揚げた後、船体を沈めなければ船は走れません。そのために強力なバラストポンプを持っており、これをフルに活用して、ナイアガラ瀑布みたいに船の周りに水膜を張って海賊から自衛している様子です。こういうふうにして何とか逃げているのが実態です。

やっと我が国の政府も動き出し、今年の3月13日に自衛艦2隻が行ってくれました。ただ現行の自衛隊法では日本関係船を警護することはできるが、それ以外の船舶は一切守れない。目の前で攻撃を受けていても何もできないという、重大な不都合があります。日本関係船は、それまでは外国の船に守ってもらっていたんです。中にはコバンザメのように外国の船団の後ろにくっついて行くような船もありました。これは現地に行ってくれた自衛艦、「さみだれ」と「さざなみ」の写真です。

我が国の艦船も国際的な水準の警備活動ができる体制が必要だということで、衆議院の「海賊対策新法」を審議する特別委員会に、私も参考人として話をさせていただき、現実的対応を訴えました。

港に入ってくる船乗りたちは、入るまでの間にもものすごい時化に遭ったり、あるいはこのように海賊に追いかけてられて這々の体で逃げてきたような船もあります。また、客船では船が港に入るときお客様は、その港が展望できるところまで来たとき、デッキに鈴なりになってどんな港かなと背伸びしながら見ておられます。

こういうふうに港にはいろんな人達が外国からが訪ねて来ます。一番初めに会う人は水先案内人です。次に入国管理官であり、税関の職員です。この人たちの対応振りがその港の第一印象に大きく影響します。上陸してから出会う現地市民の方達の対応も大切

です。

大事なものは先ほども言いましたように、「心」です。須田先生も言われましたが「心」が大事だと。横浜にやってくるいろんな船や人。これを優しく受け入れてくれる気持ち。横浜市民がこれを忘れずに持っていて下されば、必ずや横浜は益々発展していくこと間違いないと確信しております。

どうもありがとうございました。

【質問】 先ほど橋脚下のクリアランスとありましたね。あれは満潮時でしょうか、あるいは干満の平均値でございましょうか。

【森本】 はい、ただ今の質問は橋の下のクリアランスは満潮時か干潮時かということですが、海図上の表記は一番条件が厳しい時にいくらのクリアランスがあるかということになりますので、専門的な言い方をすればハイハイウォーター（High High Water）、高々潮時のときにクリアランスがどれだけあるかを数字で示しています。したがって、十分なクリアランスが確保できない時は、必ず低潮時を利用して通過します。よろしいでしょうか。