

Contents

- 02 イベントリポート1
「職人に聞く、船体修理の仕事」
ー第54回レンガドック活用イベントー
- 05 連載 ドックのお話⑬
昔、ドックで働いていた方へインタビュー
- 06 イベントリポート2
浦賀小学校との連携企画を開催しました
ー第53回レンガドック活用イベントー
- 07 連載 うらが今昔⑬「浦賀志録」と加茂元善^{もとよし}
- 08 チラリ・ドック見学会… ミストネット編

浦賀ドックには

歴史的価値の高いレンガドックをはじめ、産業遺産が集積しています。

レンガドック

レンガ造のドックは日本に2基しか存在しません。もう1つの川間ドックは現在ゲート(扉船)が開放され海と一体になっているため、ドライドックとしての形を残すものは、浦賀ドックが日本で唯一となります。



第54回レンガドック活用イベント 平成29(2017)年11月25日開催

職人に聞く、船体修理の仕事

講演

今回のイベントでは、「職人に聞く、船体修理の仕事」と題し、浦賀ドック操業時に働いていた、青木七三郎さん、岡田新一さん、二本木勝さんに、船体修理での経験に加え、浦賀で勤務していた時のエピソードや、職人としての思い出について、話していただきました。当日は市内外から100人近くの参加者が集まり、出演者の話を聴きました。今回はその内容をお伝えします。

1 船体修理の全容について

4つの作業工程

ドッキング作業

修理作業

清掃工事

塗装工事

船の修理・検査は、大きく4つの作業工程(左図)に分かれます。その中の「ドッキング作業」は、ドックに船を曳き入れる作業で、最も重要です。船とドックを傷めないように盤木*の置き方などを十分考えながら行いました。



青木 七三郎さん(84)

※これが、盤木(ばんぎ)

盤木は、ドックに入った船を支えるための台です。ドッキング作業が上手くいかなければ、その後の作業はできません。そのため、盤木は船体修理に欠かせない重要な要素のひとつです。船の重量に耐えられるよう、盤木は精密に計算して一直線に配置されている(図1)ので、盤木にある穴(図2)をのぞくと、先まで見通せます。また、現在の浦賀ドックには、ここで最後に修理した船である、東京湾フェリーの「しらは丸」を入れた際の配置のまま、盤木が残されています。

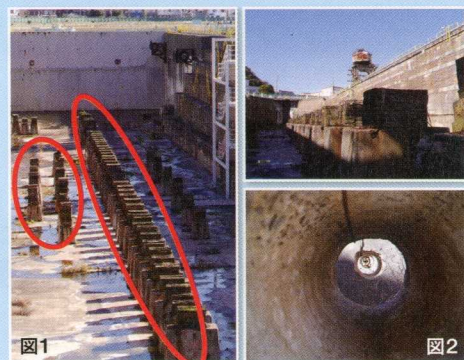


図1

図2

青木さんはマレーシアでも働いたことがあります。そこでは住友重機がマレーシア政府と新たに造った造船所の工事や、3隻ほどの船の修理に携わりながら3年間過ごしました。



青木さんがマレーシアで撮影した写真。

2 船殻工事について

船殻(せんこく)とは、船の外側部分のこと。この工事がしっかり出来ていなければ、船は航海できません。

たたき上げの職人として、43年間働き、そのうちの13年間は修理をしていました。その中で、私は米海軍のある航空母艦が遭った海難事故の修理工事に、職長として携わるといった経験をしました。



岡田 新一さん(83)



▲当時の写真や工程表を見ながら説明する岡田さん

事故で壊れた船を直すために与えられた時間は、17日間しかありませんでした。

壊れた部分が大きいのので、そこと同じ形のブロックをあらかじめ組み立てておき、丸々取り換えるという工法をとりました。



▲空母の破損箇所(イメージ)



入渠した後の艦首

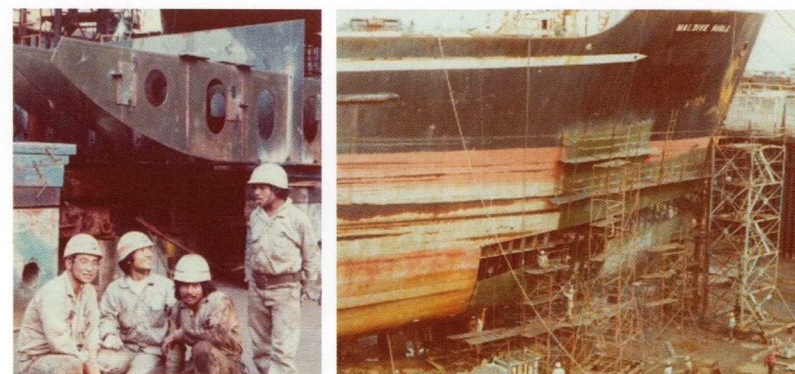


艦首を撤去



ブロックの取付け

修理前に私たちが分かっているのは、何日間で工事をするのか、といったことだけでした。ですが、「船主の要請にはすべて応える」ことが職人の使命です。



岡田さんが現地で船を修理したときの写真。

この修理の実績を営業の人が海外で話したところ、私は海外の造船所で技術指導をすることになりました。写真(左)は、私がマレーシアの工事に携わったときに撮影したものです。

3 溶接について

- ① アーク溶接 (手溶接)
- ② TIG (タングステン・イナートガス溶接)
- ③ CO2半自動溶接
- ④ ガス溶接

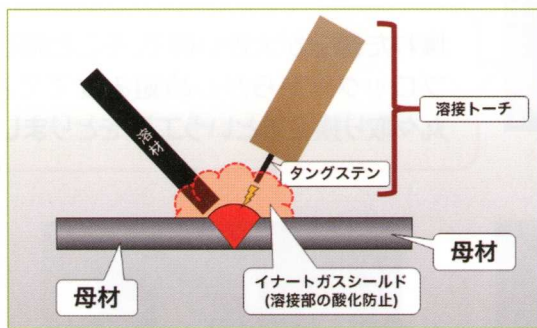
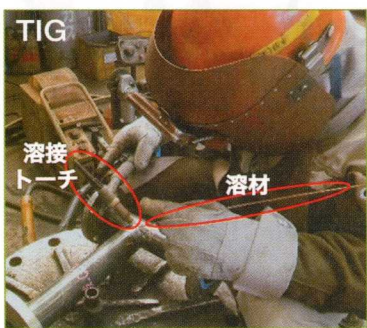
溶接にはいろいろな種類がありますが、私が船体修理に使っていた方法は4種類。中でも、①と②は特によく使っていました。



二本木 勝さん (78)

自分の手でやる溶接は、職人それぞれのクセが出ます。なので、溶接の跡を見ると、誰が溶接したのかすぐに分かります。

TIGは船の修理で一番多く使っていました。トーチの先にタングステンの芯を付けます。そこから出る熱で溶材を溶かします。



エピソード 1

溶接の仕事を日本丸のマストのてっぺんでやったことがあります。練習帆船ですから、アンテナなどの電信装置をどんどん新しくするのは。溶接自体は一瞬ですが、そのための準備は3人がかりで行いました。

エピソード 2

東京湾フェリーの「しらは丸」は、私が最後に携わった新造船なので、思い出があります。完成してからも、修理するところがあれば、よく直しに行っていました。車用のハッチが壊れた時には、船を走らせながら修理したこともあります。また、新しい部屋（現在のグリーン室）を後から増設しました。しらは丸に乗る機会があれば、ぜひ見てみてください。



日本丸



二本木さんが携わった「しらは丸」



しらは丸のハッチ。初期は左に寄っていたものを改造した。

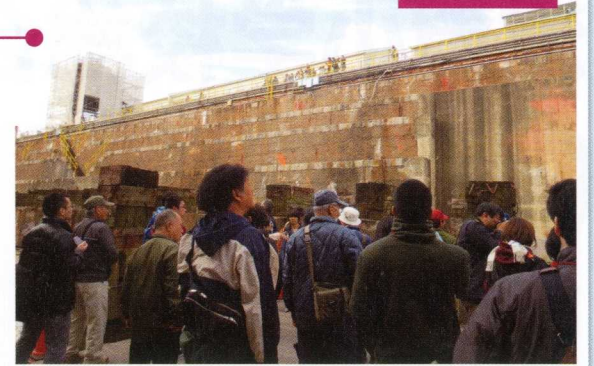


しらは丸のグリーン室。後から取り付けられた。

産業遺産見学会

見学

- 講演後に実施された「産業遺産見学会」では、今回登壇したOBの皆さんも働いていた、浦賀ドックを見学するツアーを行いました。浦賀ドックに入ることのできる機会は、年に数回しかありませんが、今回は、さらに貴重なドックの「底」に下りることができる見学会を実施しました。参加者の皆さんは、底から見上げるドックの大きさに圧倒されている様子でした。



ドックのお話⑬

昔、ドックで働いていた方へインタビュー

第10号から、進水した船に様々な部品を取り付ける「艤装」について掲載していますが、今回は、船の心臓部ともいえるエンジンなどに関する作業、「機関艤装」について、吉田徹さんにお話を伺いました。



吉田 徹さん

—「機関艤装」とは、どのような仕事ですか？

機関艤装は、船の機関部を設置する仕事です。当然のことですが、船は推進装置であるエンジンが無ければ動きません。ですから、この機関艤装で、エンジンやスクリューに関わる部分、煙突、舵取機などを船に取り付けます。

—エンジンは、船が進水してから船内に入れるのですか？

いえ、エンジンは船室などが取り付けられた後に入れることができないので、進水前には船内に入れられています。ですが、進水までは仮留めされた状態で置かれているのです。

—エンジンは、なぜ進水まで仮留めなのですか？

それは、船の形が変わることに対応するためです。船が進水して海に浮かぶと、その浮力で船首・船尾が僅かにたわみます。エンジンの回転力はシャフトを通してスクリューに伝わ

りますから、船が海に浮かんでから、軸受けの位置などを調整する必要があります。ちなみに船のたわみは、船体のブロックを溶接するときや、船の片側だけに太陽光が長時間あたっていても発生するので、新造工事では、これらのたわみを予想して船殻、艤装が協力して工事をします。この調整は、船の中心近くにエンジンを配置している、護衛艦や練習船のような、商船でない船を多く作っていた浦賀では、特に注意が必要でした。

—浦賀で造る船は、手間がかかったのですか？

大変でしたが、私は浦賀での工事が好きでしたね。浦賀で造る船は、その多くが同型船のない一品モノでしたから、量産品でない船を造っているということが良かったです。また、商船は比較的寿命が短いですが、浦賀で造るようなタイプの船は、日本丸などのように長く使ってもらえる船を造れたわけですから。だから浦

賀ドックの人は皆、難しい作業が必要な船を造るのが好きでした。

—吉田さんの現役時代、浦賀の様子はいかがでしたか？

私は1973年に入社して、数年を除き閉鎖直前まで浦賀に居ましたが、私が入社したころは、浦賀から川間工場や設計ビルの方面に行く会社の通勤バスが何台も停まっていた。今でも浦賀に残っている、居酒屋さんにもよく行っていました。浦賀東岸の駅近くには、その当時「生協酒場」というのがあって、そこにも多くの社員が通っていました。

—やはり、とてもスケールの大きい会社だったのですか？

寮や社宅も久里浜や二葉にたくさんありましたからね。今は寂しくなっていますが、浦賀ドックの歴史的に貴重なところをうまく残しながら、浦賀の町には頑張ってもらいたいと思います。

第53回レンガドック活用イベント 平成29(2017)年10月19・24日開催

浦賀小学校総合学習との連携



工作
10/19

浦賀小学校3年生のみなさんは、総合学習で浦賀のまちについて学習しています。

今回は学習のひとつとして、浦賀ドックを知るための体験を2日間に分けて行いました。

1日目は、ドックで使われていた「ネジ切り」の技術を体験するため、ぶんちん作りに挑戦しました。

当時、船の建造・修理に使う工具や部品はそれぞれ違っていたので、ドックでオリジナルの物を作っていたことが分かりました。

講演
10/24
2日目には、郷土史家の山本詔一さんの講演を聞いて、ドックについて、いろいろな質問をしました。

Q. 浦賀ドックはどうやって作りましたか？

A. いまのドックがある場所は、昔は山でした。それを人の力で切り崩して作りました。

Q. どのような種類の船を直していましたか？

A. ドックに入れる大きさの船なら、自衛艦でも何でも直しました。最後に直したのは、フェリーの「しらは丸」です。

Q. どうして浦賀ドックは工場をやめてしまったのですか？

A. 大昔にできた工場ですから、現代の大きな船を作ったり直したりするのが出来なくなってしまったのです。

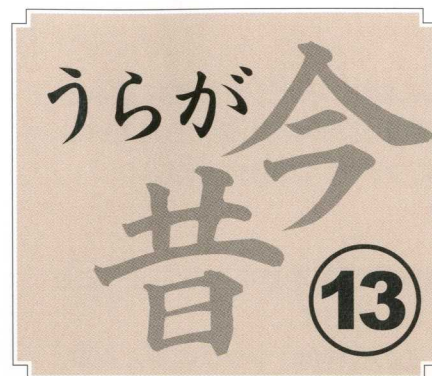


見学
10/24

ドックの見学では、いつもは入ることのできないドックを間近で観ることができました。



浦賀について学んだことを、壁新聞にしました！



日露戦争後の浦賀町は、造船不況と、浦賀、いや三浦半島一の商店であった大黒屋の倒産などで、火が消えたような寂しさであった。

この状況に「喝」をいれようとした人物が浦賀に現れた。明治41(1908)年4月、横須賀警察署浦賀分署に転勤してきた加茂元善であった。

加茂は浦賀を「日本文明の螢のような口火は長崎に燃え、爆然たる音響は浦賀に発したり」と、近代文明が音を立てて広がりはじめた場所であると認識し、浦賀と言えば誰もが知る歴史的な土地であることを強調した。その浦賀の現状は「他力の観念に依頼し、自力の活動に重きを置かざるの不所存に帰する」と自分たちで動いて現状を変えようとしないと批判した。

それは浦賀の人々が、住んでいる所の価値を知らないし、知ろうともしないことが原因として、浦賀という所の価値を知るために、まず歴史を知ることが大切として、「浦賀志録」を編むことにした。

この作業は、基本的には神社仏閣、古老旧家を歴訪し、実地踏査をして調べることにした。この調査作業に際しては警察官という職業も強い味方となったことが想像できる。

「浦賀志録」と加茂元善

郷土史家 山本詔一

こうして「浦賀志録」は浦賀町全域に筆が及んだので、上巻を東西浦賀、下巻は大津・走水・鴨居で構成された。

上巻の東西浦賀編は、総説・沿革・社寺・雑門・捕遺と5章に分かれている。総説は浦賀の土地、盛衰、気候と人質の3節で構成されている。注目できるのは、盛衰で大黒屋の盛衰を記した後に、「①浦賀の商人は愛嬌がない。②お客さんの求めに応じるだけで、扱い商品を勧め売る努力をしない。③山師的な人が少なく、競争心も乏しく一大営利を得ようとする胆力もない。」と手厳しく批判している。

さらに気候と人質では、「自営上の利害に関しても、武士的な作用があって優劣を争うことはしない。しかし、人情は賞賛すべきものがある

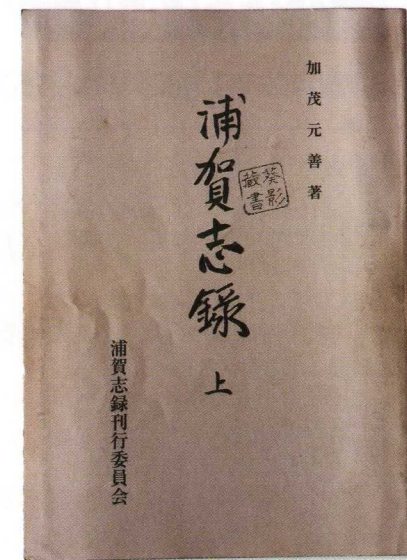
り、沿岸で遭難した船などが出ると大挙して救難に向かい決死の覚悟で臨むことは、誠に美しい。」と記している。

また、第2章の沿革では、「浦賀という土地は武骨一遍で、人柄も土地も雅趣という趣は全くないところであるから、学者も雅人も出ず、また学者や雅人が入って来たこともない。地の果てのような場所といわれてもしかたない。」とまで言っている。

これは逆説的なものの言いようで、そんな浦賀が近代日本への第一歩を印す場所となり、この出来事にふさわしい人物があり、受け入れるものを持つ土地柄であったことを誇りにしなければいけないという、加茂元善さんからの叱咤激励であろう。



加茂 元善 氏



加茂氏が記した「浦賀志録(上)」

ちやうど ドック見学会

～ミストネット編～

ドック先端にあるこの柱は、「ミストネット」というものを張るための支柱です。

この支柱は、昭和末期頃に設置され、当時は12mほどの高さがありました。その後、工場が閉鎖する直前に上部が撤去されたことで、現在の高さになりました。ドック見学で見られるものは、ミストネット用の支柱の名残だったのです。



▲赤枠で囲われているものがミストネットの支柱。

浦賀ドックの先端は、敷地外の道路に極めて近い場所にあります。このドックに大きい船を入れて塗装などの工事を行なうと、塗料の飛沫(ミスト)などが敷地外に飛び散ってしまいます。塗料の飛沫は周辺の建物や自動車に付着し、汚してしまうことがありました。そのため、この支柱にナイロンでできた幕の「ミストネット」を張り、

飛散物が敷地外に出ないようにしていたのです。

この支柱は、ドックの淵に4本、ドックと外側の境界線近くに12本が設置されており、ミストネットを二重に張れるようにされていました。

浦賀ドックが、工場の周辺に迷惑をかけないように、対策をしていたことが垣間見えます。



▲現在は上部が切り取られ、撤去されている。

「ドックと浦賀の歴史を愛する会」の会員になりませんか。

「ドックと浦賀の歴史を愛する会」は、レンガドック活用イベント応援団として、イベント開催時に行なわれる産業遺産見学会のガイドや、造船技術を使った工作体験の講師など、イベントの企画・運営に協力しています。また、展示会用の浦賀ドックにある造船工具の整備や、浦賀ドックにかかわる歴史資料の収集などの活動をしています。イベントの協力や、日ごろの活動を通して、レンガドックなどの産業遺産の価値を、多くの方々に再認識してもらい、浦賀のまちの財産として、保存・活用していきたいと考えています。

浦賀のまちや工場に興味がある方のご参加をお待ちしています！(お問合せはレンガドック活用イベント実行委員会まで。)

イベント情報

第55回レンガドック活用イベント

咸臨丸フェスティバルに参画

平成30(2018)年4月28日(土)

■ワンデーミュージアム【入場自由】

時間：10時～16時

会場：レンガドック活用センター

内容：①浦賀ドックパネル展示

(予定) ②咸臨丸パネル展示

③浦賀ドック工具展示 ほか

■産業遺産見学会【各回先着100人】

時間：第1回 13時00分

(予定) 第2回 14時30分

内容：ガイド付でレンガドック周辺を見学(約50分)

※参加希望者は、それぞれ開始5分前にレンガドック先端付近に集合

●本誌『レンガドックかわら版』は、浦賀行政センターなどに置いてあります。

ご意見、ご感想もお待ちしております！

発行
お問合せ

レンガドック活用イベント実行委員会

レンガドック活用イベント実行委員会事務局
(横須賀市 都市部 市街地整備推進課 内)

〒238-8550 横須賀市小川町11 電話 046-822-8526 FAX 046-826-0420
E-mail ur-ci@city.yokosuka.kanagawa.jp