

2017 9/12

No.2050

毎月第2・第4火曜日発行

政経 かながわ

一般社団法人
— 神奈川政経懇話会 —



県や県内3政令市など首都圏の9都県市は1日、小田原市内を中央会場に、関東大震災と同じ巨大地震を想定した合同防災訓練を実施、自衛隊や在日米軍も含む143機関から約3千人が参加。安倍晋三首相も視察に訪れ、大掛かりな救出訓練を見守った。



視点・点描	3
幕末感じる神奈川宿の跡	

国際	4
米国の軍事優位揺るがす可能性 中国、「量子通信」実験に成功	

経済	6
地域で創る2020レガシー さいたま市の官民連携に注目	

まつりごと点描	8
臨時国会、正念場 脱「1強」か継続か	

企業最前線	10
進化する防災関連商品 「宅配」問題も同時に解決	

くらし2017	12
気付かない高齢者のてんかん	

広告珍談	14
広告はたのしい④⑦ 悲劇の豪華客船	

NNAアジア経済レポート	15
--------------	----

事務局だより

◇9月定例講演会

2017年9月28日(木)

午後1時30分～3時

崎陽軒本店5階「マンダリン」

講師はジャーナリスト、テレビ朝日コメンテーターの川村晃司さん

演題は「安倍政権の今後の展望～どうなる憲法改正、衆院解散」

視点 点描



幕末感じる神奈川宿の跡

2年ほど前に横浜市神奈川区に移り住んだのですが、ここは実に面白い町です。かつての東海道神奈川宿―絵師や文人ら多くの文化人が集まるサロンでもありました。今では横浜駅周辺やみなとみらい21地区がにぎわいの中心ですが、幕末当時は何と言っても神奈川宿でした。ところが開港して外国人居留地をどこに設けようかと

いう際、幕府は繁華街であるこの地と異国人を切り離しておきたいと思つたらしい。衝突を心配したのは当然です。そこで寒村だった今の横浜港周辺に目をつけた。それでも異国人とのトラブルが次々と起ります。尊皇攘夷論も吹き荒れていた時勢ですから、機会あれば異国人を斬りたいと考える武士が少なくなかった。そこを

白人たちが観光したりしていたのですから、横浜はまさしく「火薬庫」だったのです。最も有名な惨劇が、1862（文久2）年の生麦事件でしょう。生麦村（現在の横浜市鶴見区生麦）で、薩摩藩島津久光の行列に誤って馬で乗り入れたイギリス人らを藩士が斬りつけて殺傷した大事件です。京浜急行生麦駅の周辺では、事件を伝える史跡が点在。血まみれの英国人が逃げ込んだかつての米国領事館、本覚寺は今も高台から町を見下ろしています。

集まったのです。事前に情報をつかんだ長州藩毛利定弘や幕府に諭され、事件は未遂に終わりますが、決行されていたら歴史がまた変わっていたかもしれません。その時は引き下がった高杉ですが、1カ月後に品川の英国公使館を焼き打ちにしたのですから、反省するどころではなかったのです。高杉は自らを「狂生」と呼びましたが、当時は変革を叫ぶ若者たちが各地で燃えたぎり、「狂」の抑えが効かない状況だったのでしょう。

かつての神奈川宿は、今では静かな下町風情の街並みとなつていますが、歩くと「火薬庫」の名残はどこどこに見ることがができます。地図を片手に事件の跡をたどってみたら、時代の空気が伝わってくると思います。幕末を感じる貴重な町の一つなのです。

（神奈川新聞社編集委員

丸山 孝）

悲劇の豪華客船

図はイギリスの豪華客船「タイタニック」号の客室で使用される、石けんのポスターである。

高い波をけたたてすすむ、「タイタニック」号。そびえたつ、4本のエンツツ。The New White Star Liner R. M. S. "TITANIC" とかがげ、フネで使用するロープで「VINOLIA SOAP」の箱入りと石けんを巻いている。下の左右に、船室が見える。

あの「タイタニック」号で、私たちがつくった石けんが用いられる。優雅に船旅をする人たちが、私たちの石けんを使ってくれる。どれほどほこらしく、この広告を掲出しただろう。だけど、あの悲劇をだれが予測できただろう。

「タイタニック」号は、イギリスのホワイト・スターライン社が

1911年に建造した4万6329トンの豪華客船。そのころ、4万トン以上の客船の草分けであった。長さ259.08メートル、幅23.19メートルの巨船。タービンの主エンジン、3軸のスクリューで速力は22ノット。

ライバルのキュナード社が1907年に建造した「モレタニア」号は、3万1938トン、速力26ノット。ブルーリボンを保持していたが、スターライン社はスピードで競うことなく、大きさを対抗した。

1912年、内外の知名人を乗せて、サウザンプトンからニューヨークへ処女航海に出航。5日目の4月14日夜11時40分、ニューファンドランド沖で浮遊氷山に衝突。2時間40

分後に沈没した。乗客・乗組員2208人のうち、1513人が犠牲になった。救命艇の数が少なく、1178人分であった。15の水密隔壁で区画され、4区画が浸水しても安全で、「不沈船」とされていた。

操船にもあやまりがあった。事故の夕刻、流水の接近を知った船長は従来の経験から、針路をすこしかえるだけで、22ノットで航行をつづけた。また流水から150

メートルにさしかかったとき、マスト上の見張り員から報告を受けた航海士は、全速後進を命じたが、間にあわなかった。右舷側外板が90メートルにわたって裂け、海水が5区画に浸水。沈没につながった。さらにまた32キロ近くにいた定期客船カリフォルニアン号へ、

定期客船カリフォルニアン号へ、部署についていなかった通信士の発信がおくれ、救助に向かうことができず、世界最大の海難事故になった。

世界の海運界は、船体の水密構造・ボートなど救命設備・無線設備・流水の監視など、人命安全について国際会議が招集され、現在の安全施設充実のほったんになった。

この悲劇はなんども書かれ、描かれて広く世界に知られていた。なんども映画にもなった。愛し合うふたりが、両手をひろげて船首に立つ場面。そして、バックミュージックに感銘した。

(美術エッセイスト、茅ヶ崎市在住)

