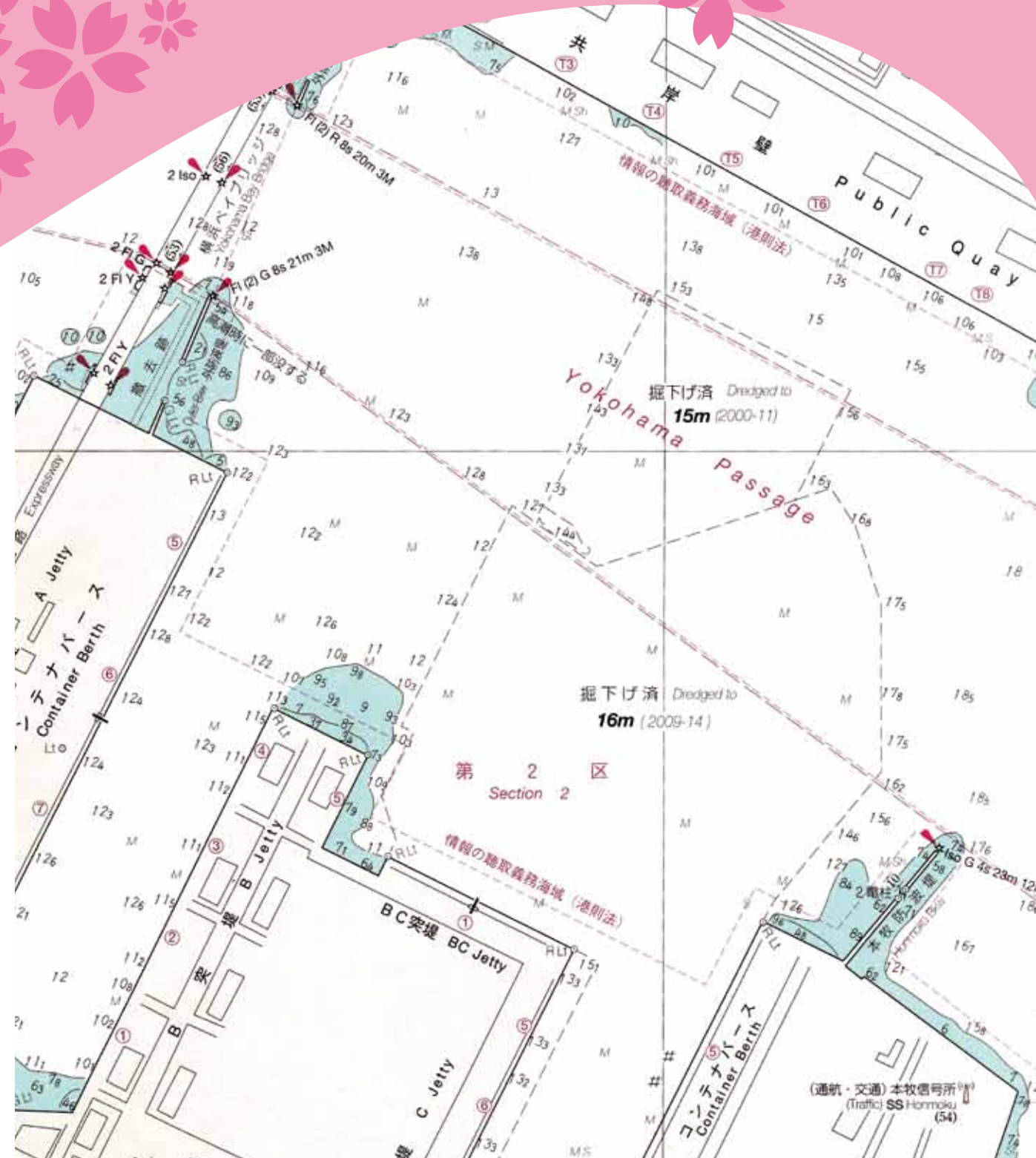


ANJIN



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

ANJIN 第10号 2018年4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



目次 Contents

これからの水先人へ	3-4
ANJIN写真館	4
私のキャリア	5
後輩に伝えたい 操船の心得【後編】	6-9
期待の星	10-11
私の旅行 <small>2017年 キューバ旅行記</small> 「午前2時、ハバナ・マレコン通りにて」	12
釜石水先区へ <small>派遣支援レポート</small> 水先支援に行ってきました！	13-15
運動機能維持の大切さ	16-17
東親会だより	18
<small>～縁の下の力持ち～</small> 我らの掃除のおばちゃん 本部編	19
人事短信	19

表紙／海図コピー（海上保安庁・海図 W66「京浜港 横浜」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）



一級水先人 藤城 稔
(ふじしろ みのる)

これからの水先人へ

～水先制度改革前後から現在までに思うこと～

平成12年に水先人となりました。5年ほど経験して業務制限がなくなる頃には余裕もできてきましたが、一息入れる暇もなく水先制度改革、水先区統合の検討が始まりました。私も関連委員会等に参画し、かなりハイの状態が多忙な毎日を送りましたが、基本的には海運業界のみならず他業種も統廃合を進め競争力強化を図っていましたので、その余波が水先人にも及ぶことは避けられないと感じていました。また、我々世代には合理化の荒波にもまれ続けた30年間の船社勤務の経験がありましたので、乗り越えられない程の問題ではないだろうという意識はありました。個人的には、まず走り出そう、いろいろ問題はあるだろうが、それは走りながら是正すれば良いと考えていました。

いよいよ新制度に移行し、水先区も統合した頃は、日常業務が順調に走りだすまでには10年近い時間を要するだろうというのが大方の見方でした。早10年が経過しましたが、大事故もなく、私自身や周囲の水先人の予想より順調に移行・統合が進んでいるという印象を持ちます。当会水先人及び職員各位の資質、協調心、不断の努力に敬意を表します。

さて、この機会に最近気づいた事項を紙面の許す限り参考に残しておきたいと思います。あくまでも私の個人的な感想ですから、その点は水先人その他の読者を問わずご了承ください。

決意新たに無事故を目指す

一つは、今までに人命や環境汚染につながる大事故は幸い発生していませんが、万一そのような事故が発生した場合の当会の外部への対応が十分に準備できているかという懸念があります。特にメディア関係の対応はかなり厳しいものが予想されますので、会としても普段からこれら対応について研究しておくことが必要になると思います。このことは、先の大相撲の暴行事件に関するテレビ報道などを見て強く感じたものですが、会員の皆さんも、無事故を目指すことは勿論ですが、人身事故、環境汚染につながる事故は絶対に起こさないという決意を新たにしてほしいと思います。

次に着離岸時のトラブル、事故についてですが、3水先区統合が検討されている段階でも、統合後に着離岸の事故は増えるだろうという懸念はありました。これは旧横浜パイロット約60名が集中的に港内作業を担当していた時代でも川崎・千葉方面の小型船バースは何年に一度ということもあり、久しぶりに担当すると苦勞したものでした。今は、これらを180名で交代に担当するわけですから作業頻度も下がり、事故も起こりやすいと考えられます。事前に現場の確認や調査は困難だと思いますので担当する水先人は予習を十分にして、イメージトレーニングを行い、現場周辺の条件の急変に備えて対応策を2～3通り用意することを薦めます。会としても事故発生の可能性が高いバースを洗い出し、ハード・ソフト両面のターミナル側への協力要請、マニュアルのさらなる整備、シミュレータ訓練の実施等具体的な対策及びオペレーションから担当水先人への連絡を早めに行うなどの配慮が必要だと思います。

若手水先人に期待を込めて

三級水先人についても触れておきます。準備段階において我々がイメージ作りに苦労したのは三級水先人像でした。世代が大きく離れ、かつ海上勤務経験のない人を含む三級志望者の人間像や水先人としての資質に確たるものを描けませんでした。当初、三級水先人の定着率は70%程度ではないかと予想しました。スタートしてみるとこの予想は完全に外れて、中途退会者実質ゼロ、定着率100%という今日までの実績です。三級水先人の頑張りに敬意を表します。さすがに若い人が多いだけに技術習得が早く、航行、港内作業とも操船・通信等が明瞭かつ丁寧で安心して見ていられます。彼等同士のコミュニケーションや情報交換も十分に行われているようで、平均して期待以上のレベルを示していると思います。これからも努力を怠らず、二級、一級とステップアップして会の運営にも積極的に参画し、まだ完全には払拭されていない水先人会の古い体質からの脱皮にも力を注いでください。

最後に私の現在の心境を吐露しておきましょう。今年、高校時代以来の古い友人からの年賀状に次のような添え書きがありました。「人生も恋も祭りも終わりがけがつかいのです。終わってしまえば大丈夫。元気、元気で行こう。今年もよろしく」。持つべきは良い友人です。私も頑張ります。



私のキャリア

My Career

vol.6

千葉事務所 (調理担当)
松崎 一志
(まつざき かずし)

小さな出会いと私の仕事

幼少時代の経験からシェフを目指す

私は航空会社で機内食シェフをしていました。幼少時代にさかのぼりますが、小学校入学後間もないとき、父が事業の失敗を重ね、夜逃げ同様に千葉県に移住することとなりました。それまでの生活と180度一変し、私は新聞配達をしながら家業の手伝い、高校生のときは中華料理店でアルバイトをして家計を支えていました。

幸運なことに、まじめな仕事ぶりが近所でも評判だったらしく、噂を聞きつけた方から高校卒業後の就職先をいくつか紹介して頂きました。料理の経験を活かしたかった私はその中で唯一、見習いとしてではなく初めから料理人として腕を磨くことができるパン・アメリカン航空の機内食シェフとして勤めることを決めました。



▲ 職場にて

厳しい修業時代を乗り越え

この料理長はフランスのマキシム・ド・パリ(フランス料理の頂点と言われる有名店)で修業した筋金入りの料理人でした。幸か不幸か私はこの方に見初められ、徹底したスパルタ教育で仕事のいろはを叩き込まれました。とても辛く厳しい修業時代でしたが、おかげで徐々に大きな仕事を任されるようになりました。

機内食の調理以外の仕事として毎週華やかなパーティーやイベントに出張するのですが、大阪万博アメリカパビリオンの大使館出張料理人を任されたときには入館時のチェックのすごさや、慌てて皿を落としてしまっても絨毯が厚くて皿が割れなかったことに驚きました。余談ですが会場に向かう途中の飛行機801便では乗客120人の中で男子は私一人、CAさん他女性に囲まれ楽しいフライトとなりました。(当時マイナーな便で一般乗客はあまりおらず、次の勤務地への移動の乗務員しか搭乗していません。)

そんな生活の中、まさかのパン・アメリカン航空の買収がありました。幸いにもそのままユナイテッド航空に移籍し、管理職も経験しその後退職しました。



▲ファーストクラスで提供していた豪華な食事

娘とカフェをオープン

退職後、2人の娘とネイル&カフェ「ルアウ」をオープンし今年で13年に至ります。お客様との繋がりで日々様々な出会いをいただいているのが、本当に幸せです。店が読売新聞の取材を受けたり、ゴルフの縁で寺田千葉事務所長と知り合ったことから水先人会千葉事務所でも働くことにもなりました。

機内の食事作りから、船長を経験された水先人の食事を任されている今、皆さんの世界の話聞きながら仕事をさせていただき、自分自身の世界を広げてもらえることに本当に感謝しています。



▲家族とルアウ10周年

ANJIN 写真館

vol.2

～水先見聞録～



「航海安全」 一級水先人 紺頼英雄 (こんらい ひでお)
船長、そして全乗組員の願い。韓国人乗組員では「鱈の干物」が船橋・舵角指示器に祀られている。大師運河に入港する小型タンカーによく見られる。一万ウン札をしっかりと銜えている。

掲載写真大募集

水先人・職員の皆様へ
皆様の記録写真の中に眠っている写真を募集します。
どしどしお送りください。

headoffice@tokyobay-pilot.jp

「秋空に映えて」 一級水先人 近森茂雄 (ちかもり しげお)
爽やかな朝、LPG船に乗り込み、千葉からの出港。青い空にオレンジの船体が眩しい。



「強風下の乗船準備」 一級水先人 雨宮伊作 (あめみや いさく)
強風下、本船が右舷側を風下にして静穏な海面を作り、水先人が安全に乗船できるように曳船が足場を確認している。これから水先人が乗り込んで着桟までうろつとふんばりである。



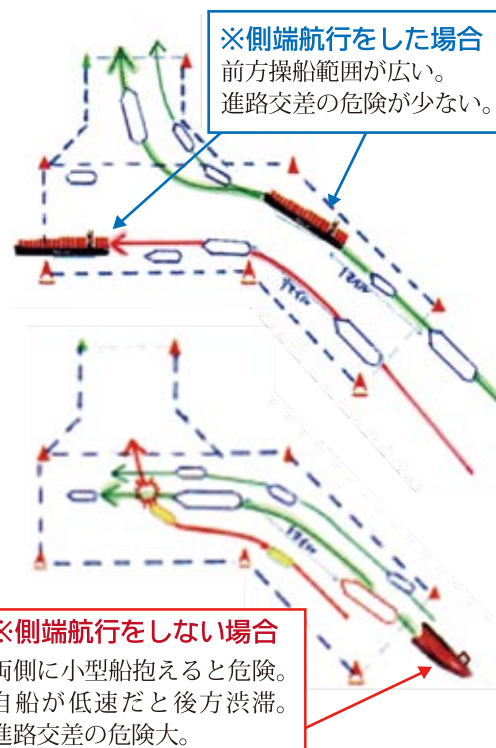
後輩に伝えたい 操船の心得 後編



一級水先人
岡村 米作
(おかむら よねさく)

1. 浦賀水道航路、中ノ瀬航路航行要領

- 浦賀水道、横に並ぶな入口、出口、変針点。
航路の変針点で他船が横に並ぶ場合、両船が上手に変針すれば問題ありませんが、速力の制限や風潮流等の外力影響により意外に接近することが多くあります。南航で南寄りの風が強い場合、観音崎を航過すると小型船はうねりで急に速力が落ちるので注意しなければなりません。
- 中に挟まれるなコース取り。
3隻以上並ぶ場合はインコースかアウトコースを走るべきです。真ん中を走ると両側のうちの片方が風潮流で寄ってきた時に危険になります。
- 速力 Over は法律違反であることを銘記しておくこと。
それによって事故が発生した場合の責任は免れません。危険な見合い関係になる場合は必ず法定速度以下であること。
- 浦賀水道、真ん中走るな、千鳥で走れ。
(左右前後で側端航行) 前の船が急停止しても避航の余裕ができます。
- パイロットメモのブイ通過時間記入でダブルチェック。
過去にブイを間違えて航路アウトした事例が数回あります。



2. 大型船の投錨要領

大型船の特徴として、喫水約 13m 以上になると船型的にも大型化し一段と重くなって、なかなか止まりにくいので早めに減速すること。速力が 6 ノット以下になると舵効きが非常に悪くなる。他船の避航も難しくなるので関係船には連絡して避けてもらうことが好ましい。

(1) VLOC (超大型鉱石専用船)、VLCC (超大型原油タンカー) 等の深喫水船

- 減速要領：錨地まで 5 マイルー10 ノット、3 マイルー8 ノット、1 マイルー5 ノット。
- その後の減速が風潮流の影響ではかどらない場合は 5～6 ケーブル手前より左にイナーシャ (回頭惰力) をかけながら機関後進をかけ、2 段モーションで減速する。
- 3 ケーブル前で 3～4 ノット以下、左に少しイナーシャをつけて主機後進をかける。
- 5 ノット以上で後進をかけると大きく右転することに注意。
- 木更津沖錨地向けの場合は中ノ瀬航路内から極端に減速し、後続船に迷惑をかけないようにすること。(至近の A、B 錨地を除き、航路アウト時点で 8 ノットでも航路アウト後直ちに機関停止すれば十分対応可能。)
- 後方から強風を受けて機関停止状態の場合は、5～6 ノット以下で風上への切り上がりにより操舵不能になることがあるので、早めの減速を心掛ける。

編集部注釈：「航行業務執務要領」の9.航行業務の要点(3)投錨要領ご参照のこと。



(2) 大型コンテナ船・大型自動車船

- 風速 15m/s 以上の時は風を真正面から受けて投錨する。風を横に受けると走錨するので、早めに減速し、Dead slow ahead で保針する。バウ・スラスターを有効に活用する。
- 風速 10～15m/s の時は風速に応じて安全下船のため、徐々にリーサイド (風下舷) を作る角度で進入する。
- 錨地まで 5 ケーブル前で 5 ノット以下。
- YL4 錨地は錨かき悪く走錨し易いので丁寧に投錨すること。

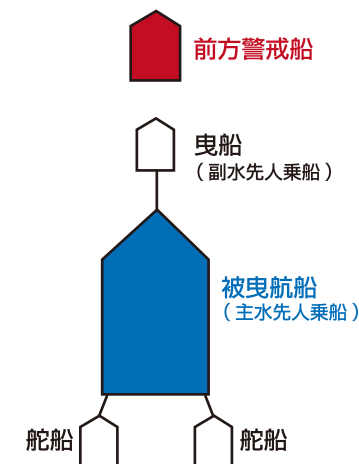
(3) Engine Trouble (主機故障) 船の投錨

- タグを舵船 (かじぶね：本船の前進制動や方向転換) として使う場合は船尾にラインをとり押し引きする。タグにより極力減速し両舷錨を投錨する。千葉沖で大型鉱石船 (喫水 16.5m) の投錨前に主機が使用できなくなり、速力約 3 ノットで両舷錨を緊急投錨した経験があります。

3. 特殊船の曳航要領

- Black out (船内電源喪失) 船、荒天遭遇や衝突、座礁等の海難により船体に被害を受けた運航不自由船が時々東京湾に入航してくる。
- パイロットは 2 名乗船 (1 名は Towing boat に乗船し本船のパイロットと連絡を取る)。
- Towing boat の前にエスコート船、本船船尾両舷に舵船のタグ 1 隻ずつ、計 4 隻態勢。必要に応じて追加する。(保安部 [東京マーチス] の指示に従う。)
- 曳航速力は舵船が対応できるように 6 ノット以下が望ましい。
- 航行中は風や潮流により大きくヨーイングするので注意が必要。
- 港外で Towing boat と港内用タグを取り替えて接岸。

【特殊船の曳航作業配置例】



4. Gyro compass 故障船

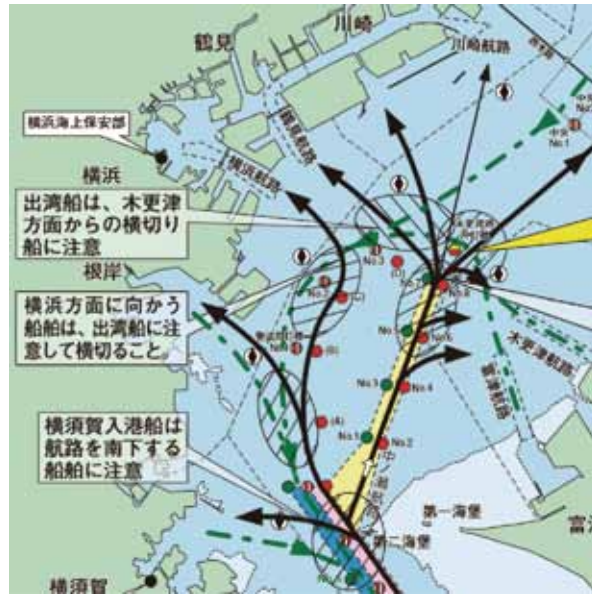
- 視界が 3 マイル以下の場合にはエスコート船をつける。(操舵目標物の視認及び他船との安全を確保するため)
- レーダーは Head Up (レーダー画面真上が北ではなく船首方向) の状態となるので距離は測定可であるが、方位は測定不可である。
- Magnet compass 又は陸上物標にて針路をオーダーする。

5. 視界制限時の航行

- 船舶が輻輳する海域では視程が 0.3 マイル (約 500m) 以下の場合、錨泊する方が望ましい。浦賀水道航路や中ノ瀬航路内では横切り船がほとんど無く航行が整流されているので、本船レーダーの作動が良好であれば、部分的に視程ほぼゼロの状況で航行した経験があるが、縦横無尽に船舶が輻輳する海域では危険である。
- 速力はいつでも機関後進ができる速力で航行すること。

6. 大型船の横浜、川崎沖南航船帯横切りの要領

- 南航船間の間隔が 1.5 マイル以上あれば横切り可能、1.0～1.5 マイルでは相手船の協力が必要なので連絡をとること、1 マイル以下では横切り困難。
- 南航船の前方 0.5 マイル以内は横切らないこと。0.5 マイルが恐怖を感じる限界といわれており、新たな危険を発生させる原因となります。
- 航路アウトしても南航船がクリアになるまでエスコート船のアシストを受けること。
- つけ廻す時は相手船をできるだけ西方海域に追い出すべくギリギリをねらっていくと南航の後続船に不安を与えずに横切れる。数分前より速力を上げて横切る。
- 自船が南航船の場合は、できるだけ西側を航行して、つけ廻し船を楽にさせる。
- 夕方のラッシュアワー時でも必ず途切れる時が来るので、あせらずに待つこと。これまでの経験では 20 分以上待ったことはない。



※海上保安庁監修「SAFETY TOKYO BAY」パンフレット(H27年改訂版)抜粋

7. 荒天当直要領

※(1) (1) 限界有義波高の目安

1999 年入会当時に調査された「Close した時の数年間の平均有義波高」は約 4m でした。

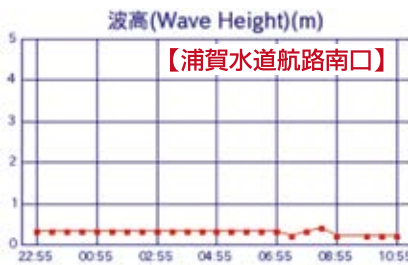
現在の目安としては南寄りの風で風速 20m/s、波浪が大体 3.5~4.0m 程度で Close されているようです。

水先人会が長い間要請していた念願の波高計と風速計が、数年前に浦賀水道航路南口 2 番赤ブイに設置されましたので、現在は良い目安になっています。但し、その波高の値は GPS によるもので、ブイとそのチェーンの重さ等の影響によるものか原因は定かではありませんが、実際の波高は表示値の約 2 倍といわれています。従って、表示波高が 1.8~2.0m で Close となっているようです。

以前はアシカ島や下田の波高計を参考にしていました。それらのデータは「リアルタイムナウファス (国土交通省全国港湾海洋波浪情報網)」で見ることができます。過去の平均値では、浦賀パイロットステーションの波高はアシカ島 +1m、下田港 +1m、静岡御前埼沖 -1m でした。下田港の波高計は下田湾の外にあります、石廊崎と神子元島の間に浅瀬があり遮蔽されて約 1m 位低くなるようです。

※(2) (2) Close のタイミング

低気圧や台風などが西から急接近してくる場合は、瞬間に波浪が高くなるので上述の下田港や御前埼沖の値、及び、東京マーチスの気象情報で「西の海域」で表示される情報を参考にし、関連する船舶の動静を考慮して早めに Close を決断した方が良いでしょう。最終的には Close 間際に乗下船された水先人や水先艇の意見及び気象情報を確認して Close を決めることとなります。



※海上保安庁提供「東京湾内気象情報」抜粋

※(3) (3) Open のタイミング

波浪は急に高くなるが収まる場合はなかなか静かにならない。

Close する時よりも Open する時の決断の方が難しいと言われています。それは Close する時は危険から逃れる状況なので決断しやすいが、Open する時は危険に立ち向かう状況になるからです。ギリギリの線で Open して、もし事故が発生したらと考えると無理ができないからです。かといってあまり待ちすぎると船社からクレームが来る事になります。

また、夜間は百波の一つ、千波の一つの高い波が見えないので本船に湾口水先艇を着けるタイミングが難しい。通例としては、北航船の場合、波浪を後方から受けるので湾口水先艇の上下動が緩やかであり、パイロットステーションまでジグザグで何とか走れば、乗船しやすいので、先ずは北航船から Open することが多い。

いずれにしても、この判断は経験が必要であり、当直者は実際に湾口水先艇に乗船して確認のうえ判断しなければなりません。湾口水先艇のレーダーを小さいレンジにして、STC (海面反射抑制) を調整し、波浪、うねりの方向、波長、大きさを確認することが一つの目安になります。

特に下船の際、水先人はマンロープを使用して、水先艇の多少の上下動でも下りられるよう皮手袋と腕当てはいつも用意しておこう。

岡村水先人の豊富な経験から、航行業務について貴重なお話をいただきましたが、更に港内操船の印象、留意点についてのアドバイスもあわせて掲載します。



離着岸操船時の留意事項

- 岸壁に Approach するときのレーダー針路は、Heading Co. (船首方位) と COG (Course Over Ground 対地針路) の Leeway (風圧差) を有効に活用し適切な針路を保持すること。強風時にはタグのブレーキを有効に活用し本船の主機と舵で船速と船体姿勢をコントロールすること。
- 人間は Single Channel、できるだけ Simple に Order すること。岸壁間際のタグと Engine の同時使用は極力避ける。
- 岸壁間際のタグへのオーダーは明瞭、簡潔にし、慎重に行うこと。
- 横浜のベテランパイロットのアドバイス。大黒 DC2 に着岸の折、実にスムーズに着岸されたので要領を伺ったところ、その方は、「足らなければ押す、足らなければ押す、の繰り返しで良いんだよ」とおっしゃいました。あっ、そうかと当時「目から鱗が落ちる」気持ちであったことを覚えています。どの程度タグで押して停止するかが勘どころとなりますが、正に操船の極意の一つと感じています。
- レーダーを有効に使おう
大黒 DC1、DC2 に回し付けする場合等、狭い水域で回頭する場合は、レーダーを 0.5 マイルの Range にすれば、Fix ring (固定リング) 間隔が 1 ケーブルになり (可変リングの利用でも可)、レーダー画面上で船尾の位置と対岸との距離を容易に確認することができます。前方を視覚により、見えにくい後方はレーダー画面で確認するとともに船橋の移動ベクトルも参考にすれば、Wing に出なくても安全に操船できます。
- 百聞は一見に如かず
自分が着岸するバースは必ず一度見学しておくことが基本です。東京湾では 600 を超えるバースがありますので見学することは大変ですが、休業中の折には同一 Slip のバースは全部見ておきましょう。横浜の「日本ふとう倉庫」や川崎の「太平洋セメント」は行く機会が殆ど無いので、車で行き陸から見学したこともあります。

The END

※(1) 有義波高：ある地点で連続する波を観測した時、高い方から順に全体の 1/3 の個数の波高を平均化したものをいう。 ※(2) 水先中止を決定 ※(3) 水先中止を解除

一隻入魂の精神

海が好きで、海上保安庁に入庁、現場業務(船)を主に希望し海陸の割合は6対4、巡視船などに23年間乗船勤務していました。仕事柄、転勤も多く、北は北海道から南は沖縄まで日本全国各地で勤務。特に印象的だったのは、尖閣諸島などの国境警備の最前線で仕事をしていたことです。また東京湾では台場を基地とする測量船で海底地形等の水路データを収集する海洋情報業務に従事していたこともあります。

水先人に応募するきっかけは、先輩から水先人後継者不足の話聞き、これまでの乗船経験が活かせる道と思ったからです。

今般、東京湾の水先人として第一歩を踏み出せることになり、これまでお世話になった方々に感謝しています。

一隻入魂の精神で、安全運航を担保しながら誠実に業務を行い、船長や関係者に信頼して頂ける水先人となるように精一杯努めてまいりますので、今後とも宜しくお願ひ申し上げます。

期待の星

エンジン全開で
頑張ります



一級水先人
小柳 吉彦
(こやなぎ よしひこ)

- ①長崎県
- ②旅行、ウォーキング、温泉(めぐり)
- ③巡視船、測量船

本年3月1日に入会した
一級水先人4名を紹介します。
前職の経験談とあわせ
今後の抱負を語っていただきました

- ①出身地 ②趣味 ③乗船した主な船種

安全で安定した水先業務を目指す

前職では、乾貨船関係、液体貨物船関係の何れにも海陸双方の勤務で携わることが出来ました。その経験からか、船長になってからは会社の使い勝手宜しく、バルカー以外の船種全てに乗船出来たことが良い思い出となっています。夏の美しい欧州各港を定期船で巡れたことや、早春のマゼラン海峡をPCCで通過したことなどが思い出されます。

本社管理部門や船舶管理会社内で専ら現場密着型の海務関係を担当しておりました。様々な事故処理に携わったことを今改めて思い出しているところです。

今般開業するにあたり、諸先輩方の豊富な経験に基づくアドバイスを賜りつつ、顧客にとって安全で安定した水先業務を提供できるよう知識の習得、並びに技術の蓄積及び研鑽に取り組む所存です。そして一日でも早く「一人前」と言われる技術レベルに到達できるよう頑張っていきたいと思ひます。宜しくお願ひ致します。



一級水先人
上野 昇
(うえの のぼる)

- ①福岡県
- ②ゴルフ、サックス吹き
- ③コンテナ船、PCC、VLCC、LNG船

船長から good job! と言われたい

前職の海運会社では船長としてLNG船と客船に乗り、客船では横浜大さん橋と東京晴海ふ頭には繰り返し入港しました。陸上の勤務では、コンテナ貨物、船舶管理や船の安全に関する事、外国人船員や日本人船員に関する事、また直前には横浜にて海務監督をしておりました。

今回、縁があり、水先人会に入会させていただくこととなり、身の引き締まる思いです。横浜での実務実習中は多くの先輩方に丁寧にご指導いただき、また事務局の皆様にお世話になり誠にありがとうございました。今後は「安全第一」、「一隻入魂」を肝に銘じ、船長から「good job」との言葉がもらえるような水先人を目指して業務を開始する所存です。皆様には今後、お世話になりますが、どうぞ宜しくご指導の程、お願ひいたします。



一級水先人
久葉 誠司
(くば せいじ)

- ①兵庫県
- ②読書、身体を動かすこと
- ③コンテナ船、LNG船、客船



一級水先人
今村 敦隆
(いまむら のぶたか)

- ①福岡県
- ②バイク・クレー射撃(種目トラップ)
・温泉探訪・ゴルフ場の散歩
・家族とおいしいものを食べる
- ③LNG船、PCC、重量物船

水先人の颯爽とした所作に強烈な憧れを抱く

私が水先という仕事を知ったのは練習帆船の実習生として東京港に入港したときです。

初めてみる水先人の颯爽とした所作に実習生の私は強烈な憧れを抱きました。

あれから30余年を経て、自身が水先人のスタートラインに立てたことを感謝しています。

船社在職中は海務安全危機管理、海務運航管理、自動車海技、自動車プロジェクト、労働組合(海/陸)、外国人船員、航空貨物事業(危機管理担当)、在勤船長(マニラ)、臨港店(横浜支店大井/大黒ターミナル)等に従事しました。

海上では航海士/船長として親船の北米西岸航路から最後となった豪州航路まで楽しく仕事ことができました。

これから水先人として責任ある仕事ができるよう一層精進する所存です。

皆様、どうぞよろしくご指導いただけますようお願い申し上げます。

私の旅行

オペレーション部
網井大輔
(あみだいすけ)



「午前2時、ハバナ・マレコン通りにて」

キューバに行ってみたく意識し始めたのは、2000年頃に公開された「Buena Vista Social Club」という映画を観てからです。レゲエ、ソン、カリブソといったカリブ海の音楽に没頭し始めた頃です。

商船が行けない国、キューバ

それは前職の船会社で陸員として働き始めて1,2年経ち、穀物や鉱物等を運搬するバルカーの運航管理をしていた頃です。私は年中オフィスの中、世界中を巡る担当船の寄港地に「プライベートでも一回くらいは行ってみたい」と思いを馳せていました。しかし、世界のあらゆる港で荷役可能な船舶にも拘わらず、その寄港地にキューバは含まれていません。と言うより、米国との国交が途絶えていたキューバへは、荷主さんとの契約上、寄港してはならない事になっていました。



成田からメキシコ・シティ経由、乗換え時間を含め約21時間。憧れのホセ・マルティ国際空港は現地時間で22時。私達3人は未知の世界へ足を踏み入れる興奮と緊張、期待、機内で飲んだストレートのラムとフライトの疲れが入り混じり、言葉が見つからずいました。「なんか暗いなあ…」確かに30分前、上空から見降ろしていた首都ハバナの夜景は、ただオレンジ色の街燈がポツリポツリと並ぶだけの不安げな印象でした。「社会主義の国には、看板広告が必要無いんだよ。」と後に地元の人から聞いて納得しました。



▲朝焼けのマレコン通り

葉巻とラムとストローハット

映画で印象的なのは、主人公となっている「キューバ国外には殆ど知られていなかった老齢の元ミュージシャン達(Ibrahim Ferrerなど)」がストローハットで葉巻を吸い、50年代のクラシックなアメ車でハバナ旧市街のカリブ海沿い「マレコン通り」で波しぶきを受けながら走り、スタジオに集まり、おもむろに其々の楽器を手にするとなんとなくセッションが始まる…というシーンです。

映画公開から18年、オリジナルメンバーは多くが亡くなり、ライブで彼らの演奏を聴くことはできません。ですが、恐る恐る向かった午前2時のマレコン通りには、オレンジ色の街燈の下、Havana Clubを飲み回し、葉巻を啜った若者達がギターやパーカッションを持って集まり、私達がゆっくり近づいていくと「Hola, Japones! この歌知ってるだろ?」とって有名な「Guantanamera」を一緒に歌ってくれたのでした。



▲タクシー運転手と愛車



▲オピスポ通りのバーにて【右端筆者】

釜石水先区へ

派遣支援レポート



水先支援に行ってきました!

2016年11月から始まった釜石水先区の支援に6回従事し、2017年10月末を以て任期を終えました。この支援事業の経緯、気付いたこと、反省点、その他の参考になると思われることを述べたいと思います。



一級水先人
掘家 勝
(ほりけ まさる)

派遣に至った経緯

2015年6月・7月頃の当会の各種会合等で釜石水先区支援に誰も希望者がいないことを聞き及び又私が東京湾の作業にマンネリ化を覚えて少し目先が変わった刺激が欲しいと感じていたこともあり、もし希望者が現れなければ支援要請に応じる旨を会長にお伝えしていたところ、他に誰も希望者が現れなかったことから支援に任ずることになった次第です。



アクセス

釜石港へ行くには、JR釜石線で行くと至便です。新幹線(東京駅から約3時間)で行くと新花巻駅(もしくは盛岡)で乗り換えますが、新花巻駅から釜石駅までの所要時間は乗り換えを含めると最大2時間を要します。

気象及び湾内の特徴

釜石港は湾の東側が湾口防波堤で、その他を急峻な山に囲まれています。風は周りの山に遮られ、風浪は湾口防波堤に遮られているので湾内は風浪とも通常静穏な状態です。又、防波堤内の湾内は顕著な潮流がなく、湾口防波堤入り口通過時に防波堤に沿って弱い潮流の影響を感知できます。バース近くの海底は、東日本大震災時の津波によって流された障害物は撤去されましたが、湾内にはまだ多数存在し、残っています。



宿泊

当初、支援事業が常駐かと思って賃貸住宅をインターネット等で調査しましたが釜石には在りませんでした。これは、震災・津波により住宅、ホテル・宿の被災で仮設に住まう状態に復興作業の作業員が多数長期滞在して居たためと思われます。2015年の現場実習の時は同じホテルに連泊ができず毎日にホテルを移らなければならない状態でした。2年前と比べ現在は復興住宅も多数完成して状況は改善してきていますが、宿泊場所に困るとは考えもしませんでした。

釜石の気候

東京と釜石では約5℃ほどの温度差があります。特に冬季はこの温度差での服装の違いが大きく、釜石に向かうときは天気予報で気温を調べて服装を準備していました。しかしながら、12月の支援で釜石に赴いた時は万全の冬支度でよかったのですが、朝の作業終了、事務処理を済ませ釜石駅12時頃出発、東京駅午後5時過ぎに到着したところ、当日、関東は低気圧の通過に伴い強い南風が吹き最高気温が17℃と暖かく、大汗をかき悲惨な目に遭いました。

支援作業

支援作業はケーブルサイズバルカーの2人乗り船が入港するときに限られます。該当船はタグ4隻使用、石炭積、最終揚げ地、残2ホールドカーゴ、ドラフト10m~11mのバラストコンディションと略同等の状態です(したがって、入出港共ほぼ同じドラフトとなります)。

派遣支援レポート

釜石水先区へ 水先支援に行ってきました!



釜石港



岸壁面から約40mの離岸距離を示しているリーディング物標があります。このトランジットの外側に出てはならず、常にバース側において、出来る限りバースに迫って居なければなりません。

内航船、作業船が任意に錨泊している為障害になる場合は、事前にコース上の船舶をお願いして移動してもらっています。

中小水先区の特徴

私は本会事務局に水先支援開始までの各種事務手続きを補助していただきましたが、釜石水先区水先人会三浦会長との雑談の中で、事務員の居ない小水先人会では免状の更新等の事務手続きのみならず、水先料の請求、水先の運輸局・連合会報告作成、各種港湾関係との会議出席等水先作業以外の事務・会合等に労力と時間を費やす大変さがあることが分かりました。



枚根森山から見た新日鉄住金No.4バースとリーディング物標。



釜石観音

2011年3月に津波で倒壊した湾口北防波堤は現在ほぼ復旧している。

乗船地点は尾崎灯台から北北東約1マイルの地点でタグボートによるリードサイド乗船となります。風が弱くてもウネリの影響によりタグで一杯に押しつけても上下動が止まりません。

トランシーバー、タグボート

釜石港の作業では、Bay作業用VHFトランシーバーを持参し、15chを用います。
2人乗りケーブルサイズバルカーは4隻のタグを使用しますが、釜石港の常駐タグは2隻(登録は3隻)です。したがって2人乗り作業時は、他港から手伝いのタグが2隻回航して来ています。回航手伝いタグは、仙台、大船渡、八戸、室蘭、函館、秋田など広範囲でした。

複数免許の取得

2015年10月1日から15日まで兵庫県芦屋の海技大学校において講義・シミュレーション研修を受けその後、釜石港に10月下旬に1度、11月下旬に1度の合計2度出向いて現場見学を行いました。釜石港管轄の第2管区海上保安本部の仙台で12月7日筆記試験、12月15日口述試験を受け、翌年2016年1月12日再び海技大学校の修了試験及び修了認定を受けました。その結果2016年2月24日付釜石水先区の水先人免状が発行されました。



タグ4隻を左舷側に取り、バースまで約1.5マイル。



幅300m、水深19mの防波堤間を通過。ほぼ正面に釜石観音が位置します。

尾崎半島寄り海岸近くは養殖棚に埋め尽くされ、航路上には漁業パイが点在している。

釜石湾

尾崎半島

派遣後の所感

この水先支援事業に参加して感じることは、水先作業自体は特に違和感はありませんが、宿泊・交通・待機時間の過ごし方などで予想外の出来事に驚かされました。
私は酒を嗜まないのので断言はできませんが、さらりとした口当たりの良い地酒の「浜ちどり」と葛巻の「山葡萄のワイン」がおいしいと推薦されました。左党の方は岩手地方を訪れる機会があればぜひ味わってください。

あなたの姿勢は大丈夫？ / 運動機能維持の大切さ

皆様こんにちは。かつては接骨院で治療を行っていましたが、現在ではペーパー柔道整復師の野口です。四十歳を越えた現在では右腕を挙げるときに多少の違和感と若干の痛みを覚え、可動域制限(関節の動く範囲の制限)もみられることから、自分自身で四十肩(肩関節周囲炎)と診断を付けたくらいです。水先人となってから不摂生をしていたつもりはなかったのですが、少々運動不足の感は否めません。今後、健康に気を付けて水先業務を続けていきたいと思っておりますので、自分自身への自戒の念も込めて書かせていただきます。



二級水先人
野口 武聡
(のぐち たけとし)

重心の大切さ

筒香選手は朝起きると、まず自分の重心を確認する

さて、ハマの大砲こと、横浜 DeNA ベイスターズの筒香選手は日本球界を代表するスラッガーで、毎年本塁打を量産しています。打席に入ると安定感抜群のどっしりとした構えで、ピッチャーがどんな球を投げても打たれそうなオーラを放っています。その筒香選手は朝起きると、まず自分の重心を確認するそうです。やはり、トップアスリートとなると自然に重心の大切さを実感するようになるのだと思いました。一般に成人における重心の位置は骨盤内にあり、仙骨(腰椎の下方に続く骨)の前方に位置していると言われています。この重心を安定させるうえで大切なのが頭の位置です。体重の約10%を占める頭は体重50kgの人で5kg程度となり、ボーリングの球と同じくらいの重さとなります。そのため頭の重さを上手くバランスさせて動作を行うことは体のパフォーマンスを上げる上で重要であると言えるのです。

頭の重さは
体重の約10%

頭を上手く
バランスさせて
動作を行うこと
がとても重要

重心の位置



バランスの取れた姿勢とは 各点が一直線に並んでいる

ここで姿勢について考えてみたいと思います。一般的に良い姿勢(写真1)とは横から見て耳垂→肩峰(肩甲骨の外側の突起)→大転子(大腿骨上部外側の突起)→膝蓋骨後面→外果の2~3cm前方の各点が一直線に並んでいると言われ重心線と重なります。そのため頭の位置が重心線よりも前方にある場合(写真2)は脊椎を構成する骨の位置も悪くなり、背中側の筋肉に負担がかかる姿勢となってしまいます。



写真1 (良い姿勢)

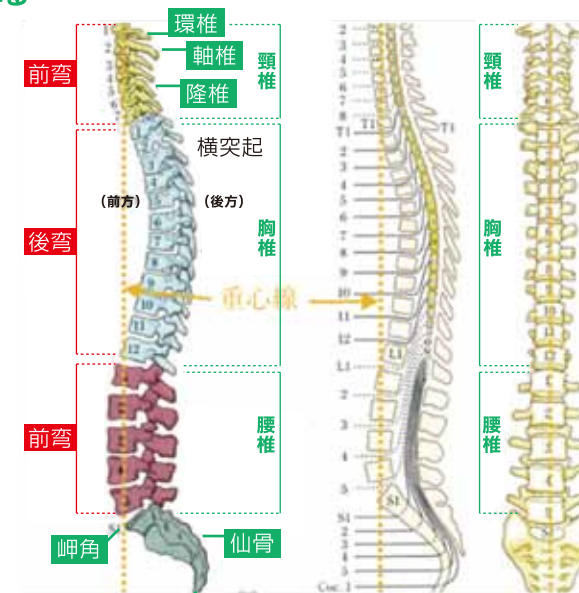
写真2 (前かがみの姿勢)

(モデル協力：川部水先人)

脊椎のS字カーブと抗重力筋

これらの弯曲は「脊椎のS字カーブ」と呼ばれている

脊椎の部分についてより詳しく見てみますと、成人の基本体位では、重心線は頸椎1の前面から始まり、頸椎2~6は椎体(前方の円柱状部分)の中を通り、頸椎7の前面から出て、胸椎の前側を通り、再び腰椎の椎体の中を通り仙骨前縁の岬角に至り、再び仙椎、尾椎の前側を通過して骨盤内から足関節の前部に至ります。重心線が椎体内を通過している頸椎と腰椎部分では前方に弯曲しており(前弯)、反対に胸椎は後方に弯曲しています(後弯)。これらの弯曲は「脊椎のS字カーブ」と呼ばれ、この弯曲がうまくできている場合は重たい頭を支えることができ、おなか側の筋肉と背中側の筋肉にかかる負担が同程度となり、バランスの良い姿勢となり、姿勢維持に必要な筋肉を必要最小限にししか使っていないため効率よく体を動かすことができ、疲れにくい体を維持してくれるのです。



脊椎のS字カーブ
(出典:標準整形外科学 医学書院)

脊椎: 脳とともに中枢神経系を形成する器官
脊椎: 一般的に背骨といわれている部分

抗重力筋の働きが重要

抗重力筋のバランスを整えることが大切

このように重力に対して体を支持する筋肉を抗重力筋と呼びます。特に重い荷物を持って移動や乗下船を行う水先業務においてはこの抗重力筋の働きが重要であると考えられています。また、嚮導中は長時間の立作業となります。この間もバランスの良い姿勢でいることは疲れにくい状態をキープすることに繋がります。バランスが偏ってしまうと前後もしくは左右の筋肉のバランスが悪くなり、局所的に負担がかかってしまいます。この状態が続くことによって疲労も溜まりやすくなり、動きが悪くなり、痛みの原因ともなります。例えばショルダーバックを同じ側にばかりかけていると筋肉のバランスが崩れ、左右の筋肉の疲労度が異なってしまいます。このようなアンバランスな状態を解消するためにはショルダーバックを左右交互にかけて持つようにしたり、負担の少ない方の筋肉を鍛えたりするといった方法もあります。ゴルフをされる方は本来のスイングとは反対側のスイングをトレーニングに入れた方が良いというのを聞かれたことがあるかと思いますが、まさにそれと同じように筋肉の前後・左右の差を解消することで抗重力筋のバランスを整えることができるのです。

まとめ

ここまで重心と姿勢のことについて述べてまいりましたが、体には個人差があるため、必ずしも正しいと言われる姿勢が最高のパフォーマンスを生み出すとは限りません。利き手・利き足があるように利き姿勢なるものもありますので、ご自身の体と十分に相談して最高のパフォーマンスを生み出す良い姿勢を作り上げてください。

東親会だより

東親会は今年で8年目を迎え、水先人会職員他43名(2月1日現在)により構成されており、昨年3月の東親会総会にて高折会長(オペレーション部)、網井副会長(オペレーション部)、渡邊幹事(オペレーション部)、草間幹事(業務部)、伊藤理絵会計監査(経理部)が新たに選任され、歓送迎会や懇親旅行等を企画・催行し、明るい職場の確立を図り、水先人会の発展に寄与することを目的に日々活動しております。

～最近の東親会活動のご報告～

昨年初夏頃には納涼会を開催し、関内にある「うなぎ割烹 わかな」にて「うなぎ」を食し猛暑を乗り切り、年末には横浜中華街「菜香新館」にて、前事務局長の送別会と新人職員の歓迎会、そして職員忘年会を併せて開催しました。ゲストとして西本会長、松本副会長、船藏常務理事、島田常務理事にもご参加いただき大いに盛り上がりました!



緊張感たっぷり? 新人職員紹介

東親会現役員メンバー



左から 網井副会長・草間幹事
高折会長・渡邊幹事・伊藤(理)会計監査



参加メンバーで集合写真♪
西本会長を囲んで



今後も引き続き部署を超えての親睦を図るため様々な企画を開催予定です。
ご希望、ご要望あればお気軽にご連絡ください!

～縁の下の力持ち～ 本部編 我々の掃除のおばちゃん

パイロットビルの清掃業者さん取材してきました。



5階にて、掃除のおばちゃんたちを
労う船藏常務理事・網井及び
石原オペレーション部職員



神奈川県出身、パイロットビルを掃除して6年目の毛利さん。
健康の秘訣は生野菜サラダをお皿一杯に食べることに。



山形県出身の小野さんはパイロットビル5年目。
健康の秘訣は果物を食べることに。

仕事へのこだわりはありますか?

一度シミがつくとなかなか取れないため、常に汚れを作らないよう心掛けています。特にトイレは傷をつけないよう、素手でスポンジだけでピカピカに磨くのがコツです。

何か一言おねがいします!

汚れが気になるところなどきれいにしてほしいところがありましたら、いつでも声をかけてください。

編集後記

週6日間、朝早くから出勤するため体調管理が大事です。お二人に本会の印象を聞くと、皆さん挨拶や気遣いをしてくれたり、雰囲気が良いということでした。嬉しいですね! 今後ともパイロットビルをよろしく願います。

取材協力 共立管財株式会社

撮影日当日の仕事内容

6:30	出勤・ビル内のゴミ回収と掃除機かけ
8:30	トイレ掃除
9:30	宿泊室のベッドメイキング
10:30	回収したゴミまとめ、ゴミ出し
11:30	終了

※仕事内容は曜日等によって変わります。

人事短信

水先人

長い間、安全運航お疲れさまでした。

【退会】



一級水先人
小出 旻
(こいで あきら)
平成10年1月入会
平成30年1月31日退会



一級水先人
石塚 隆一
(いしづか りゅういち)
平成15年1月入会
平成30年1月31日退会



一級水先人
佐藤 昌弘
(さとう まさひろ)
平成11年1月入会
平成30年2月22日退会



一級水先人
斎藤 徹郎
(さいとう てつろう)
平成10年1月入会
平成30年2月25日退会

【訃報】

生前のご厚誼に深く感謝いたしますとともに、謹んでご冥福をお祈りいたします。

平成30年1月26日 一級水先人 山崎 正敏(平成17年入会:前 当会 会長)
(やまさき まさとし)