

# ANJIN

vol.14

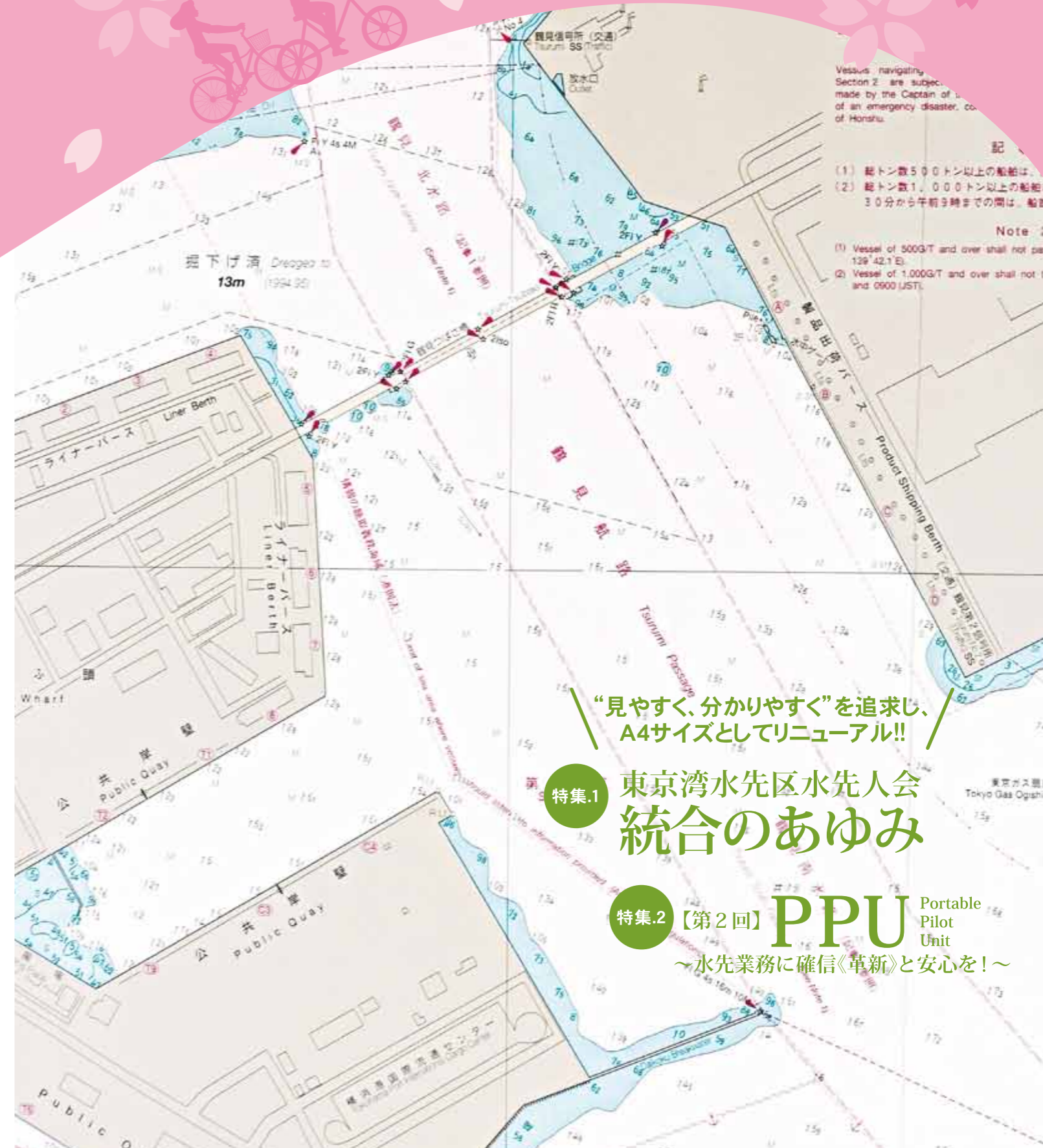
2019 Spring

季刊



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

ANJIN 第14号 2019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



“見やすく、分かりやすく”を追求し、  
A4サイズとしてリニューアル!!

特集.1

東京湾水先区水先人会  
統合のあゆみ

特集.2

【第2回】PPU

Portable  
Pilot  
Unit

～水先業務に確信《革新》と安心を!～

## 目次 Contents

東京湾水先区水先人会 統合のあゆみ	3-5
私のキャリア	6
PPU (Portable Pilot Unit) ～水先業務に確信《革新》と安心を!第2回～	7-9
期待の星	10-11
業務中のよもやま話	12
水先人OBのワンポイント・アドバイス～最終回～	13
ANJIN写真館	13
ANJIN文庫	14
Topics ～横浜市内の中学生が当会の職場体験!～	15
人事短信	15

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)

# 東京湾水先区水先人会 統合のあゆみ

平成19年(2007年)4月1日に東京湾内の旧三水先区(東京、東京湾、横須賀)が統合されてから12年目となる平成最後の年を迎え、統合当時に当会会長職にあり、その後、日本水先人会連合会会長の重責を担われた福永さんより、統合前後の当会のあゆみについて、ご寄稿をいただきました。

この当会における歴史的な転換点となる統合に至った経緯と意義について振り返り、水先業務の原点(船舶交通の安全確保と船舶の運航能率の増進)を見つめ直す良い機会になれば幸いです。



元水先人  
福永 昭一  
(ふくなが あきかず)

## 1. 水先制度改革への動き

平成16年から17年(2004年から2005年)にかけて国土交通省は「水先制度のあり方に関する懇談会」(以下「あるべき懇」という。)において水先業務改革の基本的な考え方、制度改革の具体案等を取りまとめ、交通政策審議会の「水先制度部会」に諮問、水先制度の抜本的な改革がスタートしました。

長年に亘る船主協会の強い要望により国が動いたものであり、水先業務運営のあり方について様々な角度、切り口から侃々諤々の議論が交わされました。

水先人の選任過程、会の財務状況、事故を起こした水先人の処遇等その業務運営の不透明性が指摘されたことは真摯に受け止めるべきものでしたが、船主側の主張は有り体に言えば水先料を下げたいというのが主眼でした。

そして最終的に出された答申内容の内「水先業務運営の効率化のための方策」の一つが“同一湾内の複数水先区の統合”であり、東京湾内三水先人会に大きな試練が訪れることになりました。

船社の思惑は、この統合により一定の区間を二人～三人の水先人が嚮導するより一人で行った方が料金は二分の一若しくは三分の一になる筈というものでした。

しかし、皆さんご存知のように同一の船舶であれば水先料金の算出に大きく係わるのは嚮導距離です。一定の嚮導距離を一人で行っても二人で乗り継いでも合計の距離は一緒に料金に殆ど差は出ないのです。

ただ、二人で乗り継いで行くより一人で行った方が乗下船費用は幾分安くなりますし、水先人の交代に伴う乗組員の手間も省けます。

表の議論には出ませんでしたでしたが、当時船社の印象を一番悪くしていたのは、東京港から横浜港への湾内シフトで、この作業に三人の水先人が従事していました。



東京港パイロットから横須賀パイロットへ、そして横浜沖で東京湾パイロットへとバトンタッチしていました。逆のケースでも同様です。

当時の制度下でも東京港パイロットと東京湾パイロットの二人にすることはできたのですが、それぞれの会の料金収入に絡む利権問題だけに簡単に変えられるものではありませんでした。この頃水先人側の英断があれば、水先制度改革も少しは違ったものになっていたかもしれません。

さて、三水先人会の統合にあたっては事前に或いは走りながら解決すべき大小様々な問題がありましたが、その内の幾つかについて触れることにします。

## 2. 三水先人会／組織の違い

何よりもまず三水先人会の組織の違いがありました。

東京水先区と横須賀水先区は会社方式であるのに対し、横浜（東京湾水先区）は個人事業主のスタイルをとっていたため、業務の実施方法、収益の配分の仕方、運転資金の確保方法、入退会時の精算方法等の経理処理・会の運営手法が全く異なっていました。

「あるべき懇」による提言の基本は個人事業主方式であったため、転換を余儀なくされた東京水先区及び横須賀水先区は大変な苦労を強いられました。

横浜（東京湾水先区）も水先業務以外の事業の整理に大変な労力を費やしました。

三水先人会の全員が個人事業主となり一つの会に所属することとなった場合、それぞれの組織や水先人個人が持つ資産をどうするのか、入退会時の資産の精算をどうするのか、その扱いに困ることは目に見えていたので、三水先人会で頻りに協議を重ね個人的な資産・負債は全て清算の上、会としてもできる限り資産を持たずに統合することを基本に調整を進めました。

これらの水先法に直接係る業務以外の事項を処理するために統合後も二年程は三水先人会を過渡的に「事業所」として独立性を残し、その上に統合の本部を置くという変則的な形態でそれぞれの資産類の処理および実質的な統合の準備に当たりました。

その結果、横須賀の事務所は全て売却の上一部を宿泊設備として賃借することにし、横浜の事務所は売却の上、買主が新築した建物を賃借することで決着を見ましたが、東京及び千葉の事務所は売却の目途が立たず、一部の事務所機能を残した上で宿泊設備として自営を続けることにしました。

## 3. 水先免許の限定解除

第二に免許の問題です。

水先区の統合は水先免許の一本化を意味し、旧制度下での所有水先免許は全て「限定免許」となり、それぞれが他の二つの水先区の免許を取得する必要がありました。

5年を限度とする国の定めた猶予期間中に、本来の水先業務の合間を縫って他の水先区の実習を行い国家試験を受けることになったのです。



▲ 本部（横浜）事務所



▲ 横須賀事務所



▲ 東京事務所



本部事務所と直結した栈橋に係留された水先艇

伊勢湾・大阪湾と違って東京湾は新たに他の二つの免許を取得しなければならなかったためその負担は大変なものでしたがこの試練を乗り越え、猶予期間を1年弱残して「限定解除」を終了しました。

ベイ業務は基本的に他船・他物を極力隔離するという慣性で業務を行うのに対し、ハーバー業務は基本的に他船・他物に接近するという慣性で業務を行うという大きな違いがあるわけですから、両業務を同時に行うことは大きなプレッシャーであったことは想像に難くありません。

その意味では最初から両業務を同時に始めた新制度一級の皆さんは、先入観が無かったとは言えないことだと思います。ただ一方で、両方の業務を同時に行うことは結果的にどちらの業務も頻度は確実に減るわけなのでその分習熟度が落ちてくることは否めず、特に業務実施回数が直接熟練度に比例するハーバー業務ではその影響が顕著に現れ、事故が多発しました。

## 4. 事務局の強化

最後にもう一つ挙げると、統合を機に事務局の強化に注力しました。

事務局の人材確保については三水先人会の統合のメリットを大いに享受することが出来、三水先人会の優秀なメンバーを一堂に集めることにより、強力な事務局を構成することができました。

ただ、オペレーション部門の中でベイ業務を担当する横須賀水先区のオペレーションは他社社員の出向で対応していたため、順次会の雇用職員に切り替えていくのにかなりの期間を要することになりました。

会の運営に当たり、水先人の執行部は2～3年毎に交代していきますし現場で活動する水先人はさほど会の運営に精通しているわけではありません。従って会務が滞りなく処理されていく上で経験豊富な事務局員は欠くべからざる存在であり、或る意味会の土台を支える重要な柱と言えます。

これからも会の維持・発展のために事務局の人材確保に意を用い、大切に育てていかねばなりません。

## 5. 今後の水先人

さて、近年 ICT(情報通信技術)や AI(人工知能)の目覚ましい進歩により自動運航船の研究や実験があちこちで始まっています。

欧州では既に限定的な水域ではありますが、沿岸輸送分野で遠隔操船技術が実用化されている例もあります。我が国でも自動離着岸機能の実証事業がスタートしようとしています。

我々の時代は「日本に外航海運がある限り、水先人の存在が無くなることはない」と先輩に言われてきましたし、今でもそうあって欲しいと思っています。

然しながら、「最後はやはり知見・技術力・対応力・集中力或いは判断力等に優れた人間の力に頼らざるを得ない筈だ」と主張する立場の水先人が度々事故を起こしては説得力に欠けますし、代替手段を目指す動きが加速してもおかしくありません。

水先人としての腕を十分に磨き、ユーザーから絶対の信頼を得るべく日々の努力を怠らないようにしないと、いつの日か「水先不要論」が起こってくることになるでしょう。

そういう日が来ないことを切に祈っています。





# 私のキャリア My Career

vol.7

一級水先人  
恩田 裕治  
(おんだ ゆうじ)

## 人間万事塞翁が馬 ~予期せぬ仕事の楽しみ方~

### 越中島薄給から残業の日々へ

入社4年後、下船休暇中の1985年暮れ、「母校の研究生になり“海上交通流”シミュレーションを調べよ。」希望した覚えのない社命研修指示がありました。長女が生まれ家内も私も一緒に生活ができると喜んだのも束の間、手当もなく基本給のみ、家賃を除くと持ち出しとなる苦しい生活に変わりました。さらに案内された研究室は“操船”シミュレーション研究室で水槽実験や船体運動力学が専門、“交通流”シミュレーションとは別物でした。



▲コンサル時代、米(バージニア州)シャーロットビルにて

結局、研究室だけでなく学内を歩き回り先輩や先生方から知恵を借りることで、2年後にプログラムの原型が完成し、論文を提出することができました。このとき論文指導等を通じて「伝え方」を学べたことは、私にとって大きな糧となりました。

その後はコンサル会社に配属され、シミュレーションを用いて安全検討の大会議で事務局として資料を作りプレゼンを行う日々。「安全の物差しとは何か」を考えながらの出張と深夜の帰宅が日常でした。

### 多様な経験をさせてくれた海務部の日々



▲建造から関わった「ちきゅう」

乗船と前後し配属された海務部勤務では、色々な海務の細かい課題に関わりました。ベトナムのフェリー会社設立計画、トルコの水資源を約2万トンの水バッグで輸送する事案の調査といった海外でのユニークな新規事業にも関わり、最後は海底ケーブル修理船の作業や運航の調査で、定点位置保持装置(DPS)や水中ロボット(ROV)を初めて見ることになりました。(このときは自身が今後これらを扱うようになるとは夢にも思っていませんでした。)

別のケーブル船の改造のため艦装監督補佐をしていた時のことです。回航時にマニラに同行したのですが、到着後予期せぬことに、その船の管理会社SV(Supervisor)着任が指示され、そのまま約半年マニラに滞在することに。船主事務所に通い、ケーブル敷設理論や基礎技術について資料を集めました。後の話でケーブル船関連の業務は「ちきゅう」への配属を想定したためのものでしたそうです。

### 商船から別世界の掘削船へ

2002年春、寝耳に水でしたが、掘削船「ちきゅう」建造の艦装員となりました。船体建造、掘削装置艦装、多くの難題が発生しながら、約3年半を費やし掘削船が完成。運航開始した後も科学者、掘削要員や欧米人等総勢150名との安全文化や生活文化を配慮しながら運航形態が定型化するまでに四苦八苦しました。作業内容だけでなく、食事や空調温度をとっても話し合いが必要だったのは商船ではなかなか経験のないことでした。

アフリカ等での海外商業掘削に関わったり、東日本大震災で津波に遭遇したりと、足掛け約12年掘削船業務に関わり思い出深い貴重な経験を積むことができました。忙殺されながらも何かを作ることを楽しみに仕事をさせてもらえてきたことについて、水先開業にあたり数学の恩師からいただいた手紙に書かれていた言葉、「家守りし妻のめぐみやわが学び：牧野富太郎」が私の励みと戒めになっています。

水先業務に確信《革新》と安心を!

第2回

# PPU Portable Pilot Unit

一級水先人 黒田 富治  
(くろだ とみはる)

二級水先人 本田 直葵  
(ほんだ なおき)

東京海洋大学 准教授  
技術監修 田丸 人意  
(たまる ひとひ)

連載PPU第2回では、「PPUでできること(応用編)」で実際に役立つ具体的な活用法の一部を紹介するとともに、「PPUの構成」として、世界中で普及しているPPUを構成する機器について紹介します。

## PPUでできること(応用編)

### 1 ROT(回頭角速度)の活用

PPUの重要な機能の一つである「船体運動予測」を活用するためには、ROTが必要となります。総トン数5万トン以上の船舶には回頭角速度計の搭載及びAISへの出力がSOLAS条約で義務付けられていますが、それより小さい船舶にあつては、搭載義務がありません。そのため、ROTのデータを補うセンサー付きのAISパイロットプラグアダプターが必要になります。ROTを活用した「船体運動予測」機能により、次のような使い方ができます。特に回頭角速度が小さい場合、即ち旋回径が大きい操船の場合に有効です。

#### 変針時のレーンコントロール

航路内で他船を抱えて変針する時など、変針の前後で左右の位置を維持、変更等コントロールしなければならない場合の目安として。



変針前

変針中

変針後

#### 錨地アプローチ

外力の影響を加味し、風上に向け投錨するため、回頭しながらアプローチする場合の目安として。(下図は、自動車船YL-4 南寄り強風時の例)



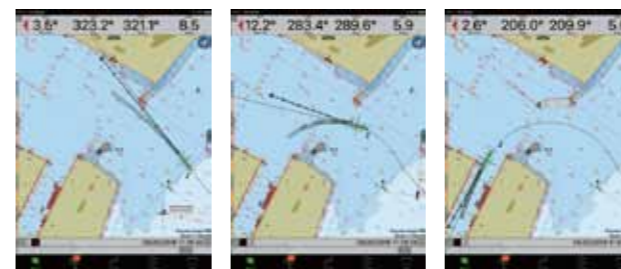
回頭前

回頭開始

投錨時

#### 港内スリップアプローチ

通常と異なる状況(速力、回頭開始位置、気象等)でスリップへアプローチする場合における目安。その瞬間のデータで割り出すため少し内側を狙っておく。



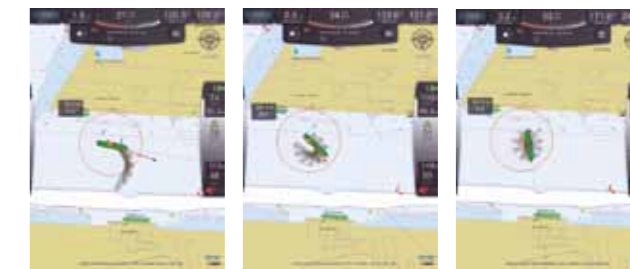
回頭前

スリップ向け回頭中

スリップイン

#### その場回頭支援

その場回頭では、前後進の行脚の有無や外力により、回頭半径や回頭位置が変わる。「船体運動予測」を目安に、行脚や回頭スピードの調整、外力の影響も視覚的に把握可能。



回頭開始

後進使用

行脚無し

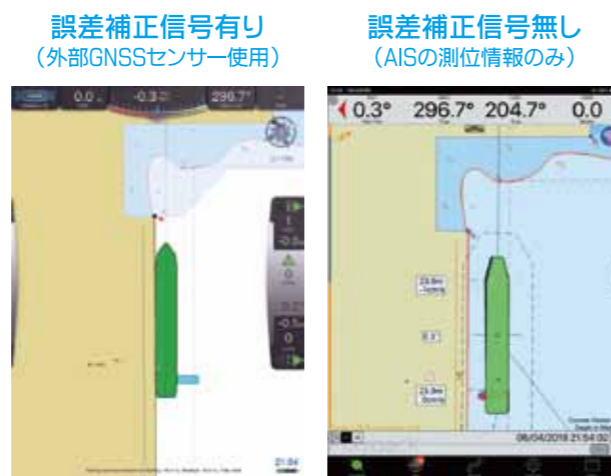


## 2 測位精度の追求

係留中(停止中)の船舶の表示が、岸壁へ入り込み、ベクトルが発生しているをよく見ると思います。これは、AISが利用しているGPSの測位誤差によるものです。誤差が最大約30mの場合もあり、位置や船体運動の検出・表示の精度が低下します。

そこで、独立した外部GNSSセンサーを用いれば精度を大幅に改善することができます。これにより位置だけでなく、COG、SOGの信頼性も向上します。

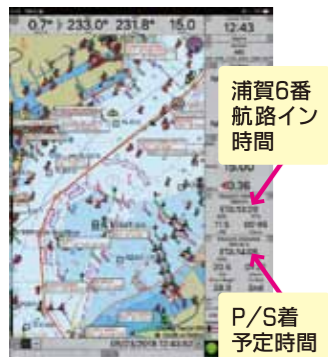
なお、我が国におけるDGPSの運用は、平成31年3月1日に廃止されましたが、RTK・SBAS・QZSS等を利用することで、高精度測位が可能となります。



## 3 湾内航行の便利機能

### ETA表示

ルート設定により、任意の変針点(浦賀6番など)のETAを常時モニター。



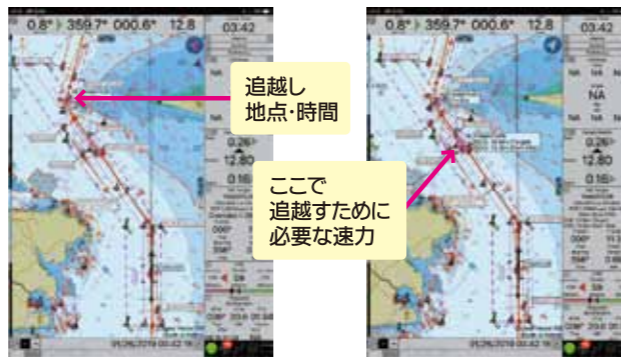
### 他船CPA・BCR<sup>\*4</sup>

他船を選択すると、海図上にこれらポイントを表示、視覚的に把握。



### ミーティングポイント

設定したルートを航行中、他船を選択すると、会合する(追越し、被追越し、すれ違い)地点を表示、また、その地点を変化させるための必要速度の割り出し。



## 4 港内航行の便利機能

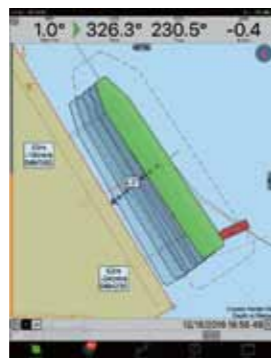
### 離着岸シミュレート

要目に沿った船型を描画、前後、船首尾左右の動きを入力し、シミュレート可能。外力の影響を加えることもできる。



### 接岸距離、速度

接岸距離・速度、接岸までの時間を表示可能。ROTの入力や測位精度により正確度が変わる。



### 感覚の涵養<sup>かんよう</sup>

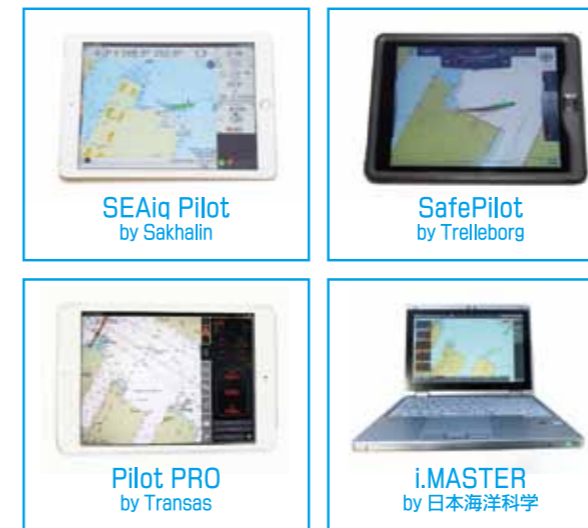
現場での位置・距離感、スピード感を数値で確認できるため、意識し続けることにより、感覚を養うことができる。



\*1 RTK (Real-time kinematic)は、地上の基準局からの補正により、極めて高い精度の測位(位置:1cm、速度:1cm/s)が可能。  
\*2 SBAS (Satellite-based Augmentation System)は、元々航空機向けに開発された運輸多目的衛星によるGPSの誤差を補正するシステム。比較的高い精度の測位(位置:数cm、速度:数cm/s)が可能。  
\*3 QZSS (Quasi-Zenith Satellite System)は、我が国の「みちびき(準天頂衛星)」による測位システムで2018年11月に運用開始。様々な測位誤差が改善する見込み。将来的に衛星補正信号や測位補強サービスを行う予定。  
\*4 BCR (Bow Crossing Range)船首横切り距離

# PPUの構成

## 1 電子海図表示端末及びPPUソフトウェア(アプリ)



海図や情報を表示する端末は市販のものでiPad・iPad mini等のタブレット端末、ノートPCなどがあります。ソフトウェア(アプリ)は、端末にインストールして使用されます。

- ECDISとは異なり、諸規則に縛られず独自機能が多数。まさにパイロットのパイロットによるパイロットのためのソフトウェア。
- ソフトウェアの対応OSがあるため、ソフトを選ぶ段階で、そのプラットフォームが決まる。Windows又はiOS。
- 端末の重量、サイズ、画面の大きさ・種類(液晶より有機ELの方が夜間は見やすい。)も様々。
- 防爆の端末は一般的ではなく、非常に高価であること。(防爆でない場合、危険物船の船外使用が制限される。)
- バッテリーの容量や防水性能(防水ケース使用の容易さ)を考慮し電子海図表示端末を選ぶこともある。
- 機能・特徴・価格等をよく見極めて、総合的に判断、自分に合うソフトウェアを選択することが重要。

## 2 各種センサー 測位や船体運動計測の各種センサーは、本船AIS情報の利用の有無で、依存型、独立型、半独立型の3種類

依存型	独立型	半独立型
<p><b>本船AISパイロットプラグからアダプターを介し、本船や他船の情報を取得</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○本船AIS情報の転送のみで最も簡易、軽量、安価</li> <li>○自船の長さ・幅など静的情報の取得</li> <li>○電子海図表示端末としての使用、他船AIS情報の入手には十分</li> <li>○AISの動的情報(位置、COG・SOG、HDGなど)には、誤差、遅延、欠落、不足があるため、信頼できる情報とは言えない。</li> </ul> <p>可搬型の使い慣れた端末で、周囲の状況を確認する程度には十分であるが、動的情報は誤差が多く、参考程度という認識が必要</p>	<p><b>本船のAISに頼らず、外部GNSS・AISアンテナ、ROT・HDGセンサーから情報を取得</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○外部センサーは本船機器の精度を凌駕。また、本船機器は精度・設定が未知のため独立型の信頼性は高い。</li> <li>○RTK・SBAS・QZSSなどの利用で、高精度測位可能。</li> <li>○測位センサーの種類、AISアンテナの有無、ROT・HDGの取得方法など様々な種類がある。</li> <li>○大きく重く、長時間の携行は負担。センサーの設置、設定など準備に慣れがいる。価格も高額で個人での導入は困難。</li> </ul> <p>極めて高精度で、測位や船体運動の検出が可能。二人乗りや乗り継ぎの大型船の港内業務には最適。携帯・接続性に注意</p>	<p><b>静的情報をAISから、動的情報を外部GNSSアンテナ、ROT・HDGセンサーから取得</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○依存型、独立型の利点。携帯性、価格面もバランスが取れている。</li> <li>○本船AIS情報にROTのみを付加するタイプ。プレディクター(予測位置)が得られる。SOGの平滑化誤差に注意。</li> <li>○上記にHDGを0.1°単位で補うタイプ。AISのHDGは1°単位。</li> <li>○上記にさらに高精度な外部GNSSアンテナを追加するタイプ。測位精度が向上・安定するも追加アンテナの携帯、設置・設定が必要。</li> </ul> <p>追加センサーにより、比較的高い精度で動的情報を有効に活用。価格、携帯性からも通し業務に最も適当</p>
<p>AIS PILOTPLUG by CENKIN</p> <p>AW2016(左) KSN55(中) KSN11-W(右) by KSNTEK</p>	<p>CAT MAX by Trelleborg</p> <p>ADX XR by AD NAVIGATION</p> <p>HarbourPilotTrinton(上) ChannelPilot(下) ※一部伝送AIS情報利用 by Navicom Dynamics</p>	<p>CAT ROT+CAT I by Trelleborg</p> <p>GyroPilot V3+ GyroPilot Plus by Navicom Dynamics</p> <p>Pilot Plug by TRENZ</p> <p>ADQ-2 by AD NAVIGATION</p>

今回は、世界で普及しているPPUを構成する機器と、PPUでできること(応用編)にて、実際に役立つ具体的な活用法の一部を紹介しました。これら機能は、ソフトやパイロットプラグアダプターによって変わるため、導入にあたっては自分がPPUで何をしたいか事前に明確にして、それができるソフトや機器を選ぶことが大事だと思います。次号では、PPUを使用する上での**注意事項**について紹介する予定です。

\*5 ROT・HDGの取得方法は、ジャイロセンサーによるものと、距離を離して設置した2つのGNSS測位アンテナの移動により算出するものがある。スクリーンショット/ SafePilot《(株)トレルボルグ・マリンシステムズ・ジャパン》・SEAiQ Pilot《Sakhalin》



# 期待の星

エンジン全開で  
頑張ります

本年3月1日付で入会した一級水先人5名と  
4月1日付、事務局職員として採用した1名を紹介します。

- ①出身は何処ですか？
- ②水先人(会)を志望したきっかけは？
- ③乗船した主な船種は？(水先人向け)
- ④特技は？また、好きな食べ物は？(職員向け)
- ⑤自分自身のアピールポイントは？
- ⑥今後の抱負を聞かせてください。

## 地味に地道に

- ①千葉県
- ②現役として緊張感をもって長く働けることです。
- ③コンテナ船や PCC を主に、バルカー、重量物船、冷凍船など
- ④病気知らずの身体を武器に、  
地味に地道に生きたいと思ってます。
- ⑤頭の中に情報が理路整然と収められ、何時でも余裕をもって  
素早く応召出来る水先人を目指し精進致します。



一級水先人  
**増山 正己**  
(ますやま まさみ)

## 「真の自然体」を目指して

- ①東京都
- ②知識、経験を最大限活用し、より永く社会と繋がりを持ちつつ  
仕事に携わりたと思ったからです。
- ③コンテナ船、客船
- ④広範囲な組織の中で多くの人と関わってきた経験は水先人  
としての技術とは別に水先人会運営の一助となるような  
仕事ができるかと思っています。
- ⑤趣味の剣道に例えてお話しします。  
先ずは基本に忠実に、しかし「真の自然体」で観の目付けを持ち  
緩急強弱を付けて、瞬間、瞬間に善処して行くことが  
水先業務にも繋がる教えであるかと思っています。



一級水先人  
**東海林 明**  
(しょうじ あきら)



一級水先人  
**酒井 明彦**  
(さかい あきひこ)

## 初心を忘れずに

- ①神奈川県
- ②船社退職後も船の現場で働き続けることができるという点に魅力を感じました。
- ③バルカー、コンテナ船、LPG/LNG 船、VLCC、PCC、重量物船など
- ④慎重派で“ビビリ”です。これが水先業務にプラスになればと思っています。
- ⑤一日一日、一隻一隻を大切に、慎重に且つ着実に水先業務を行い慣れて来て、  
おごらず、常に初心を忘れずに謙虚に仕事を続けて行くことです。

## 多様な乗船経験を活かして

- ①青森県
- ②長年の会社勤務にあって先輩船長が水先人になったことで  
調べ始めたのがきっかけです。
- ③タンカー、PCC、冷凍船、バルカー
- ④多様な船への乗船経験が活かされればと思います。
- ⑤知識及び技術の向上により一層努め、安全第一を基軸として運航効率の増進に  
寄与できますよう最大限の努力を致す所存です。宜しくお願い致します。



一級水先人  
**月館 広**  
(つきだて ひろし)



一級水先人  
**安達 昌弘**  
(あだち まさひろ)

## 更なる社会貢献へ

- ①京都市
- ②今までの経験を活かして更なる社会貢献ができる職業だからです。
- ③客船以外は一通り乗船しましたが、船長としては LNG 船のみです。
- ④進むべき方向性を確認しながら、  
できる限り自分に正直に生きることを心掛けています。
- ⑤諸先輩や多くの関係先の皆様にご満足いただけるようなサービス  
提供したいと考えております。  
どうぞよろしくご指導頂けますようお願い申し上げます。

## 日々誠実に

- ①埼玉県
- ②日本の貿易を根底で支える水先人の仕事に関心を持ち  
水先業務に貢献したいと思ったからです。
- ③ランニングです。好きな食べ物は、カレー、餃子、果物です。
- ④目標をもって積極的に行動するところです。
- ⑤1日でも早く水先人会に貢献できるよう、日々誠実に仕事に励んで  
まいりたいと思います。ご指導ご鞭撻のほどよろしくお願い致します。



オペレーション部  
**木下 冴**  
(きのした さえ)



# 業務中のよもやま話

皆様から寄せられた、水先嚮導中に起こった出来事や、乗組員との小話などを紹介していくコーナーです。

その1

## 日本人船員とフィリピン船員の混乗が多いワケ

外航船は、今や外国人との混乗船が当たり前となっていますが、なかでもフィリピン人船員との混乗比率が圧倒的に高いのはなぜでしょうか？その答えは混乗船の「混」という漢字に秘められていました。日本人とフィリピン人の混乗を日比混乗と言いますが、混じるといふ漢字は、さんずいに「日」と「比」が組み合わさったもので、両者はもともと相性が良いのでしょう。というフィリピン人船長との一コマ。

(談) 今村水先人

その2

## バルバスバウの上に錨が!?

「事情により左舷錨が使用出来ないが、着岸作業を実施して戴きたい」との作業依頼があった。錨泊中の本船へ向かうと、左舷錨が船首ステムに噛み込み、どうにも動かせない状況になっていた。船長からは何とか助けて欲しいと懇願。慎重に協議し、錨をロープで引っ張り出す作業にあたる事にした。タグ乗組員の勇敢な協力により、錨をはずす事に成功。船長からは大感謝された。前日の大シケを双錨泊で堪え、風浪がやや収まり単錨泊とする際に折からの風浪で錨がステムに激しく噛み込んだとのこと。



(談) 船藏水先人

その3

## 火災警報どうして鳴った?

大洋航海中の午後、ブリッジの火災警報器が「ENGINE ROOM FIRE」のアラームを鳴らした。また誤警報かなと思いつつ機関室へ問い合わせると「焼却炉が燃えています。」との回答。「ああ、焼却炉でゴミを燃やして、その煙でアラームが鳴ったんだ…問題ないな…」と解釈した。しばらくして焦げ臭いにおいがしてきたので、操舵手に様子を見に行かせると慌てて戻ってきて、「焼却室が火事です!」と報告。すぐに消火部署を発令、放水鎮火した。「焼却炉で火事です。」と報告があればすぐに消火作業を開始したと思うが、焼却炉が本当に燃えているとは思わず消火活動が遅れてしまった。

(談) 某水先人

番外編

## オペレーションよもやま話

休日等に駅のホームで電車遅延などのアナウンスがはいった時なぜかタグからの連絡と勘違いし無意識に「了解!」と叫んでしまい赤面。

(談) 某オペレーション部職員

その4

## 忘れ物がこんなところに

私はときどき本船に忘れ物をしてしまうのですが、ある日目覚めのあるタオルがブリッジの足ふきにされていました。船長に聞いてみると、このタオルはいつからあるか分からないとのこと。他にも帽子やファイルが世界的に帰ってきたことがあります。反省。



(談) 川部水先人

ANJIN 編集部では、今後も皆様からのよもやま話をお待ちしています。

お近くの編集委員もしくは下記メールアドレスまでお願いします。

headoffice@tokyobay-pilot.jp

水先人OBの



# ワンポイントアドバイス 最終回

最終回

趣味を持とう

外航船社勤務の後、水先人として8,143隻の入出港作業に従事しましたが、その50年間、健康に恵まれ、一途に海の男として職務に精励できたのは全く幸せな事でした。80歳を機にクラブをおきました、その一助となったのは、余暇にゴルフに熱中したことによるところが大きかったと思います。



旧東京湾水先区水先人会 元会長 (元水先人)

大野 隆司 (おの たかし)



## 余生における趣味

水先人の仕事を廃業した後、79歳まで水先人養成や東京湾海難防止協会の仕事を手伝ってきましたが、その間に先輩から俳句の会に誘われて9年前から俳句を始めました。

お陰様で毎月一回、東京日本橋に出向き俳句同好会に通い、下手な句作に励みながら健康な余生を楽しんでいます。但し、残念なことに才能がないことに加え、75歳からの遅いスタートだったことも手伝い、なかなか句作の腕が上がらないことに悩むこの頃です。

何はともあれ、季節の移り変わりを感じながら俳句の世界に遊べるのが、84歳になった私の余生の唯一の楽しみになっています。散歩に出るときも句帳をポケットに忍ばせて自然と向き合うことで心身の健康に役立っていると感じるこの頃です。

恥ずかしながら以下に海に関わる4句(春夏秋冬)を紹介し、原稿を締めくくるとします。

- ・春一番 白波走る 東京湾
- ・アルプスと 見紛う雲峰 地中海
- ・空の青 染めて藍青 秋の海
- ・出港の 汽笛を闇に 師走更く

## 編集部コメント

全4回のご寄稿どうもありがとうございました。



# ANJIN 写真館 vol.3

~水先見聞録~

二級水先人も水先人としてのキャリアを着実に歩んで参りました。若手水先人から見た東京湾の一コマです。

※撮影にあたっては、業務に支障のない範囲で、許可を得て行っております。

## 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



二級水先人 小山 雄児 (こやま ゆうじ)

## 「明日に向かって」

夕日が映える。間もなく夜が舞い降り、明日が来る。明日も変わらずに安全運航を誓う。

二級水先人 山本 大 (やまもと だい)

## 「タグは永遠のパートナー」

離着岸に欠かせないタグポート。船体垂直に曳く姿勢コントロールが美しい。丸木水先人に撮ってもらいました。



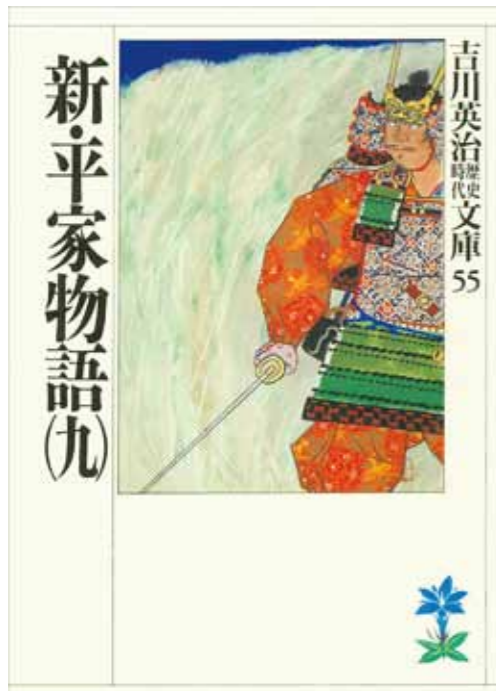
二級水先人 亀山 巖 (かめやま いわお)

## 「いつもバナナをあなたに」

外国から輸入されるバナナも専用船で運ばれてきます。写真は出港時のひとコマ(荷揚げされなかったバナナとタグポート)この後の下船でびしょ濡れになりました。







## 吉川 英治 『新平家物語』

(講談社/吉川英治歴史時代文庫 全16巻)

### なぜ「新平家物語」なのか

そんな私ですが、今どきの若い人に一つだけ推薦するものがあるとすればそれは「吉川英治」の「新平家物語」です。この大著を私は高校生の頃、一週間位図書室に通い詰めてあっという間に読破してしまいました。自分の子供たちにも「日本人として最低限読んでおかなければいけないよ。」と諭したうえで買わせておいたものです。

最近になり、ベイ作業の往復の合間に何気なく取り出して久々に読み直してびっくりしたことは、その日本語の文章の流麗なこと。私にとってこれは他の作者の本では経験したことのない驚きでした。

有名な「祇園精舎の鐘の声、諸行無常の響きあり…」の書き出しで始まる「古典平家物語」を、平清盛を主人公にして、武家の勃興期における平家の盛衰を一大叙事詩として描き、現代の我々にも分かり易い日本語で表現した吉川文学の集大成ともいべき作品。

中世の絵巻物にあるような登場人物にいかにも「吉川英治」らしく人間味あふれる様を生き生きと描写し、知識として知っているストーリーがドラマチックに展開されていく様は素晴らしいの一言に尽きると思います。

「新平家物語」を読了したら、「宮本武蔵(全8巻)」、「新書太閤記(全11巻)」、「私本太平記(全8巻)」の時代歴史文庫シリーズは、これを読まずにおられない衝動に駆られること間違いありません。戦中・戦後を通じ国民的作家として人気を博した吉川英治の魅力を、日本人であればみんなが堪能していただきたいというのが私の願いです。

### 読書放棄の大失敗

会報『ANJIN』にお勧めの本について書いてくれないうかという依頼を受け思わずのけぞってしまいました。なぜって以前ニューヨーク赴任以来最近に至るまで読書は新聞以外ほとんど遠ざけていたからです。

41歳の時にニューヨーク駐在勤務船長を命じられ、ニュージャージー、マンハッタンを本拠地にして駆けずり回っていた頃、ある日卒然と気づいたのです。アメリカに来てまで日本語の本を読み続けなければならないのか。読書に追いかけていられないのか。その日を境に私は新聞を除いた日本語の本の読書というものをきっぱりやめました。

これは重大な決断でしたが、今思えば私の人生の中で数多くの失敗の最大のものでした。柔軟な思考力、新しい発想の源泉、明日の生活に向けて挑戦していく意欲、そういうものはやはり読書を通じて知的刺激を受けて内部に蓄積され人間力の涵養につながるものではなかろうかと最近になりつくづく反省しているところではあります。

## Topics

# 横浜市内の中学生が 当会の 職場体験!!

当会は、昨年11月8日、9日の2日間、生徒の勤労観、職場観の育成や水先人会の社会的役割の具現化、地域への貢献等 文部科学省の考え方に立脚し、総合的な学習の一環として横浜市内中学校2年生3名の職場体験学習を受け入れました。

研修では、冒頭、「交通の要衝としての東京湾」と題し、湾内各港に入出港する船舶とその交通量が非常に多い東京湾の特性等の概要説明を行い、世界有数の貿易港である『みなと横浜』への愛着を深めてもらいました。更に水先人の仕事と社会的使命、水先人になるための要件等について DVD 視聴により全般的な水先業務のイメージを掴むとともに講話を交え理解を深めてもらいました。また、実際の職場体験では、事務局4部門の業務の体験を通して働くことの大切さや社会人としての礼儀作法、マナー、言葉遣いなどの大切さを感じながら実務の修得に努めてもらいました。

オペレーション部業務体験



操船シミュレータ体験



水先人送迎見学



2日目は簡易操船シミュレータによる水先疑似体験を実施し、大型船の操船を体験するとともに水先艇に便乗し大型船を間近に見て水先業務のスケールの大きさを体感してもらいました。

体験の最後には、2日間のカリキュラムの中で学んだ成果を発揮し、全員がパイロット検定に合格し西本会長から「ジュニアパイロット認定証」とともに「職場体験学習修了証書」が手交されました。参加した生徒からは、「二日間の体験で、今まで知らなかった水先人という職業の大切さを理解することができた」、「水先業務は水先人をはじめ様々な人たちによって支えられていることが実感できた」といった感想が寄せられました。当会では、水先人の人材確保、育成策として20代の若い世代からも水先人への道が開けたことを踏まえ、子どもたちへ海の魅力を伝えられるよう引き続き広報活動に取り組んでいきたいと思ひます。

修了式を終えて



## 人事短信

### 【退会】



一級水先人  
宮代 道夫  
(みやしろ みちお)  
平成17年1月入会  
平成31年1月31日退会



一級水先人  
鎌田 勝洋  
(かまた かつひろ)  
平成13年1月入会  
平成31年2月18日退会



一級水先人  
久田 裕  
(ひさだ ひろし)  
平成19年1月入会  
平成31年3月31日退会

長い間、  
安全運航  
お疲れさま  
でした。

