

東京湾水先区水先人会 会報

ANJIN

vol.15

2019 Summer

季刊



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

ANJIN 第15号 2019年7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



- 特集.1 会長就任のご挨拶
- 特集.2 【第3回】PPU Portable Pilot Unit
~水先業務に確信《革新》と安心を!~
- 特集.3 横浜歴史探訪

目次 Contents

会長就任のご挨拶	3
PPU (Portable Pilot Unit) ～水先業務に確信《革新》と安心を!第3回～	4-6
OBだより	7
お邪魔しました! ～(株)ダイトコーポレーション～	8-9
横浜歴史探訪 ～象の鼻と同時建設された神奈川コウモリ台場～	10-11
私の旅行記 ～台湾水先人OB訪問の旅～	12
東京湾に浮かぶ要塞「第二海堡」!	13
横浜港カッターレース	14
広報チームからのお知らせ	14
人事短信	15

表紙/海図コピー(海上保安庁・海図 W1062「東京湾中部」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)

会長就任のご挨拶

会長就任にあたって、今後の所信を述べたいと思います。

2019年度の事業計画の重点目標

3月28日の通常総会で承認された事業計画の重点項目を遂行していきます。

- ①水先業務の安定した提供を継続すること。
- ②船舶の航行及び港内業務安全運航を確実にすること。
- ③会則実効性の強化を図ること。
- ④新入水先人等に対して充実した養成教育を実施すること。



会長 船藏 和久
(ふなくら かずひさ)

今後数年間は、廃業年齢に達する水先人が急増します。それにより現職水先人の水先技術・技量や経験値が低下することのないよう陸上研修及び船上でのOJT研修等をより充実させます。会則実効性の強化は、第三者に対して水先人会のガバナンスの信頼が損なわれないよう推進します。

その他の実施計画

上記重点目標に加え、水先人及び職員其々の情報共有、組織の一体感・風通しの良い風土づくり、モチベーションアップ、スキルアップ、関係機関・組織等との相互信頼及び地域貢献等のために、次の事項も推進します。

- ①技術向上のための各種マニュアル作成、シミュレータ研修。
- ②広報活動の推進(水先人会内部及び外部)。定例会の充実(回数と内容)。
会報「ANJIN」の充実、内外部への情報発信増。
- ③各関係先との意見交換及び懇談会の推進。
監督官庁、船社、代理店、曳船会社等との意見交換及び懇談会の充実。
- ④水先人家族との懇談会、水先人OBとの懇親会の開催の企画。
- ⑤地元、地域へのボランティア活動、貢献対策。
地元とともに共存共栄するためのボランティア活動等の検討。



▲ 本部(横浜)事務所

最後に

20歳代後半に失明の危険がある目の病気に罹りました。その際に慈恵医大で献身的な治療を受けた結果、正常に回復しました。今もって感謝の念で一杯です。慈恵医大のモットーは、「患者に親切」です。このフレーズの精神である「人に親切」を念頭に水先人会の運営にあたっていく所存です。皆様のご理解とご支援を宜しくお願い致します。

水先業務に確信《革新》と安心を!

PPU

Portable Pilot Unit

第3回

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)

今回は、PPUを使用する上での注意事項について掲載します。4月に当会のPPUに対するスタンス及び注意事項が各水先人宛に通達されました。本記事では、これに加えてPPUを支援ツールとして適切に有効活用するための心得や理解しておくべきAIS・ROTの特性等を補足、追加説明するとともに、実際使用する局面において考慮すべき各種注意事項を紹介します。

PPU 使用にあたっての注意事項

危険物積載船の
船外使用禁止

PPU 設置、
使用の慣熟

あくまでも
参考情報

GPS の測位精度、
平滑化誤差

PPU のみで
航海の用に供しては
ならない

ガイドライン、
当会の方針

表示精度の確認、
クロスチェック

PPU/AIS・ROTの
技術的な
性能限界の理解



PPUを使用するにあたり 念頭に置いておく事項

PPUはあくまで参考

PPUは、水先業務における参考情報を提供する副次的な支援ツールでしかありません。よって、PPUのみをもって嚮導船舶を航海の用に供してはならず、各PPUベンダーやメーカーも、使用者個人の責任のもとでPPUを取り扱うことを要求しています。

PPUの情報共有は図れない(本船・外部機関との関係)

PPUは、水先人だけの意思決定支援ツールであり、PPUの情報を外部に発信できないため、PPUのみでは本船乗組員や外部(マーチス等)とは、十分な情報の共有が図れないことに留意する必要があります。さらに水先人のPPU使用が、船長・当直航海士等の職務を無効にしたり置き換えてたりできるものではありません。

PPUの特徴を理解

使用にあたっては、PPUの性能や表示の限界等、特徴を十分に把握する必要があります。さらに水先人会の方針を遵守するとともに、IMPAガイドライン、取扱説明書を熟読し、使用に慣熟しなくてはなりません。

危険物積載船における使用制限

危険物積載船における暴露甲板上での防曝されていない電子機器の使用禁止を遵守し、船橋室内のみで使用しなければなりません。

AIS利用の 注意事項

- AISは本船の情報を得るために用いられるが、操船に必要な情報が不足しているため、これのみを基にした操船は危険。
 - 本船の測位精度は未知。簡易GPSアンテナ、測位補助信号が受信不可、構造物等により、誤差の影響が大きいこともある。
 - 測位誤差により本船が岸壁に停泊中でも、ベクトルが発生する。
 - ベクトルは、アンテナ位置で計測しているため、回頭時の初期値がアンテナ位置(船首船橋型、船尾船橋型)で異なる。
 - SOG・COGは、平滑化^{*}して安定表示されるため、ROTとSOGの間に平滑化誤差が生じ、船体運動予測がズレ、事故が発生したことが海外であった。防止のためには外部GNSSセンサーが必要。
(Marine Investigation Report M14P0014,CANADA)
 - OHDGIは、1度単位でしか出力されない。補正機能付きのアダプターが必要。
 - 航行状態や速力により、その情報送信間隔が異なる。過去の情報という認識が必要。小型船向けClassBは、実用上有効でない情報の遅延に要注意。
 - AIS設置時のアンテナ位置の設定ミスによる船型表示エラーや、HDGの出力、複数のGNSS信号の受信、複数のMMSIの存在等予期せぬエラーが発生する場合もある。HDGやアンテナ位置の補正はPPU上で修正可能。
 - 乗組員の設定ミスによる航行状態、ETA、行先コードの誤りに注意。
- *平滑化とは、データの測定値は常に変化し乱れることから、安定させるために数秒から数十秒の平均値を取ること。

- 総トン数5万トン以上の船舶ではROTが利用可能。それより小さい船舶の場合、ROTセンサーを搭載したアダプターが必要である。
- ROTの精度は、取得するソース・方法により異なる。
本船搭載機器や2つのGNSSセンサーで測位する独立型では正確な値が得られる。ROTセンサー付きのアダプターはピンからキリまであり、安価なものは正確性や安定性に欠けるものもあり、規則に満足する精度が理解する必要がある。(IMO Resolution A.526 (13)、ISO 20672:2007)
- ローリングなど船体動揺は、ROTの値に影響を及ぼす。
(2つのGNSSセンサーで測位する独立型では補正可能)
- AISのHDG(1度単位)から後付けで生成される「AIS Derive ROT」の精度は、実用上満足するものではない。



▲「ROTセンサー」によるもの



▲「AIS Derive ROT」によるもの

- ROTセンサーは起動時の機器較正(Calibration)の際、回頭が発生していたり、静止状態でない直後に較正を開始したりした場合、ROTの初期値がズレ、以後定誤差が生じ、正確なデータが得られないことに注意する必要がある。
- 本船からROTの出力がある場合でも、ROTセンサー付きのアダプターを使用していれば、本船からのROTに優先してしまうため、設定等で無効にし、より正確な本船からのROTを用いるようにしたほうが良い。

ROT利用の 注意事項

PPUを使用する手順に沿った注意事項

1 事前準備・設定時

電子海図の水路通報による最新維持

海図安全水深の設定、補助線・ルート設定

機器の充電、Wi-Fi接続の事前設定等各種状態をチェック

2 乗船後PPUの設置・接続時(AISを利用する場合)

本船の安全が最優先

PPUの設置・接続等を嚮導に優先しない

接続に注意

アダプターの中には、接続端子が甘くすぐに外れるものがある。また、Wi-Fi強度が弱く、少し離れると途切れてしまうものもある。

ROTセンサー

ROTセンサーが内蔵されているアダプターは、水平に置き、触らないよう注意。初期校正(Calibration)時に回頭が生じていると、定誤差として残ってしまう。できる限り定針時に初期校正を実施する。

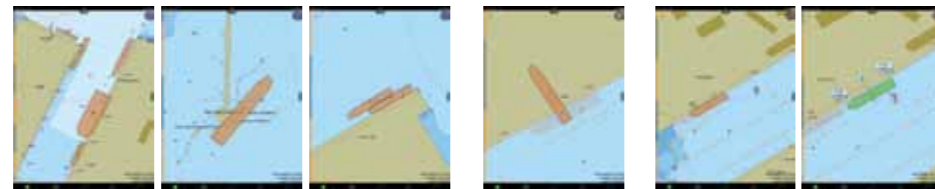
AISパイロットプラグの有無・場所

ブリッジ前面にあるものと、AIS本体(機種により前面・裏側様々)にあるものが。内航船(元内航船のサブスタンダード船)には、パイロットプラグが無いものもある。



パイロットセットアップ

本船の要目(全長・全幅・アンテナ位置)やHDGが正確か確認する。ズレが生じていれば、ソフト上の設定でアンテナ位置やHDGをオフセットして調整する。アンテナ位置からの前後左右の長さにより船型を表示している。



アンテナ位置及び左右への長さ設定ミス HDG設定ミス 設定ミスの状態 調整した状態

3 嚮導中

PPUはあくまでも支援ツール

PPUはあくまでも支援ツールなので、目視・本船のSOLAS機器を基本とし、PPUが無くても業務を完遂できなくてはならない。PPUばかり見て、頼りきった操船をしないこと。

情報の共有・再確認

PPUで得た情報をブリッジ内で、できる限りフィードバックや共有をし、複数の人間によるチェックを得ること。また、マーチス、エスコート、タグポート等外部からの報告、連絡、情報提供などを受けた事項について、既知のものとして軽視せず、貴重なものとして再確認に努めること。

精度の確認・クロスチェック

表示される各種値の精度は、常に疑義を持ち、目視・レーダー・ECDIS等でクロスチェックにより精度の確認に努めること。

不測の事態への対応

機械であるので、故障したり、数値に誤りが生じたり、接続が途切れることも想定し、使用できなくなった際に慌てることなく対処すること。

連載PPU最終回は、PPUを使用するにあたっての注意事項を掲載しました。まだまだ注意すべきことはあると思いますが、これらを理解しておくことで、PPU情報表示の疑義を察知でき、その疑義情報が実際に本船の特異事象として発生しているのか、PPU情報の不具合・限界であるのか判別できるようになることからかなり有効で強力な水先支援ツールとして活用できる可能性があると思います。

PPUを理解して適切に活用することにより、水先区統合による作業海域の拡大や通し業務の一般化によって幅広い技術が求められることになり、また、作業負荷の増大やノーパイロット船の増加により複雑化する水先業務に革新をもたらし、新たな時代の水先サービスを提供することができるようになることと信じております。本連載により、PPUを適正かつ効率的に活用される方々が増加すれば幸いです。

連載PPU、これで終了です。3回に渡ってありがとうございました！

OBだより

私は今、故郷鹿児島で「のんびりと元気に充実した日々」を過ごしています。

水先業務は、安全・確実かつ高い経済性と公共性が極限まで求められていることに鑑みると、この業界で仕事できたことを誇りに思うと同時に充実した水先人期間であったと思います。

「心身一如」

さて、水先人会を退会した後、平成29年7月にゴルフの飛距離アップと体力増進を目的に、故郷の親友で少林寺流空手道「一如会」会長範士S氏(八段)が指導されている「一如会」へ夫婦で入会しました。練習は、週2回で毎回90分、3名の先生方と小学生から一般までの練習生約20名、練習メニューは、準備運動・ランニング・基本および実戦の型などです。

空手道といえば、多くの方は格闘技すなわち組手を想像されると思いますが、私たちが練習しているのは型のみです。今までに練習してきた実戦の型は、拳手法・平安・南光・汪楫ですが、空手道は中国から琉球を介して日本に伝わったと言われており、耳慣れない言葉が多いです。

入会半年後、私は右脚および臀部に激痛を感じたので整形外科に行ったところ、筋肉痛との診断を受けましたが、現在は帰宅後の入浴時にふくらはぎと太ももを入念にマッサージすることで、筋肉痛を感じなくなりました。先生方の言によれば、筋肉痛を感じるということは、日頃負荷をかけていない箇所に負荷をかけている証拠であり、結果として体幹にも良いとのことでした。

約1年9ヶ月ほどの練習を振り返ってみると、手足・脚の動きや運び、姿勢の保持と制御等、一連の動きを身体の細部にわたり、頭で瞬時にかつ的確に判断・制御することは極めて難しいことだと感じています。夫婦で道場通いをしていることが、練習を長続きさせているのかもしれない。人は、身体が病めば心も病む、心が病めば身体も病む、身体と心は一心同体、すなわち「心身一如」であるといえ、これが会の名称「一如会」の由来となっています。

今日まで大病もせず、怪我もせず、自分の身体は普通の健康体だと思っていましたが、空手道場に通ってみて「股関節を含め、身体全体が固い」と痛感しており、今後も夫婦で「一如会」へ通いながら旧友らとのゴルフも楽しむことで、心身ともに健康「心身一如」でありたいと思います。

さて、昨年11月23日、私も練習生の一人として一如会の演武大会に参加して実戦の型を披露しましたが、その出来栄は？

最後に、水先人会の益々のご発展と皆様のご安航をお祈りいたします。



元水先人 乗越保 (のりごえ たもつ)

お邪魔しました!

(株)ダイトコーポレーション

ダイトコーポレーション千葉支店にお邪魔し、船舶代理店部の仕事取材してきました。



二級水先人 川部 勇
(かわべ ゆう)
オペレーション部 網井 大輔
(あみい だいすけ)
近藤 智則
(こんどう ともり)

ダイトコーポレーション
イメージキャラクター
つなぐちゃん

デザインは船と岸壁を繋ぐビットから。海と陸、日本と外国、人と物、人と人をつなぐ架け橋になりたいという強い願いから名付けられた。

①港の女房役の「船舶代理店」

船舶が港へ入港する際には、関係官庁への入出港手続きや、水先人及びタグの手配、荷役業者の手配等、様々な手続きを毎回行っています。他にも、船の大きさに応じて課せられるトン税の支払いや、船荷証券^{*}などをはじめとする船積書類の処理など、重要な手続きがありますが、その全てを船長や船会社が自ら行うことは非常に困難です。そこで、それら煩雑な手続きを船長や船会社に代わって引き受け、船舶の円滑な運航を支えているのが船舶代理店です。まさに港の女房役と言える存在です。

水先人会のオペレーション部は、「船舶代理店」と密に連絡を取り合いながら日々の業務を行っています。水先人が直接代理店とやり取りする機会はほとんどありません。そこで、千葉港で古くから営業を行っているダイトコーポレーション千葉支店さんにご協力頂き、代理店業務の苦労や大切さを学んできました。

^{*}船荷証券：Bill of Lading (B/L) は船積書類のひとつで、運送人(船会社)が発行する貨物引換証。

(株)ダイトコーポレーション

1934年創業。川崎汽船の京浜港における総代理店ならびに港湾運送業者として開業。現在はコンテナターミナルの運営をはじめ、自動車船荷役やタグボートの運航、海上防災・警備などを手掛け、東京湾内の船舶運航に欠かせない存在となっている。

②設立66年の老舗“千葉支店”に潜入!



代理店部のデスク。ホワイトボードには船の予定がびっしりと書かれている。

ダイトコーポレーション千葉支店は、JR 千葉線千葉みなと駅から車で5分、自動車船やコンテナ船などが着岸する千葉中央岸壁の北側にあります。千葉支店はビルの4階に入っており、ワンフロアに総務部、防災部、船舶代理店部、曳船部が並び、他部署とのコミュニケーションが取りやすい配置となっていました。

千葉支店における代理店業務について、石渡代理店部長と苗村代理店課長にお話を伺いました。

Q. 千葉支店では毎月約何隻の船を扱っているのですか?

A. 月により変動はありますが、多い月ですと外航船が約100隻、内航船が約200隻の約300隻程度を扱っています。代理店部の人員は約20名なので、1人で10隻以上を担当している計算になります。部内で情報共有しながら対応することで労働時間を管理し、働き方改革にも取り組んでいます。



左から石渡部長、苗村課長

Q. ダイトコーポレーション千葉支店の特色を教えてください。

A. 千葉支店では、船橋から木更津までの範囲をカバーしています。歴史を紐解くと、川崎製鉄(現 JFE)千葉製鉄所の開設から営業を開始し、その後は市原の石油コンビナートや京葉シーバースの建設など、千葉港の発展と共に歩んできました。今後も千葉という土地に寄り添い、地域に根差したスタイルで業務に取り組んでいきたいと思っています。

Q. 代理店の仕事で大変だと思うことはありますか?

A. 何事もなく仕事をこなして当たり前、という周囲の期待に応えることだと思います。トラブルや変更があればまず私たちに連絡が来ますが、それらを適切に処理し、船会社や船主に連絡することも重要な業務です。私たちは船乗り出身というわけではありませんので、トラブルが起こるとまずその専門用語が分からない…!という事もあります。トラブルを乗り越えるごとに成長を実感できます。最近では保安庁からテロ対策等の注意喚起や対応も求められています。これからオリンピックもあるのでさらに重要度は増していくと考えています。

Q. 本当に大変なお仕事だと思いますが、どんな時にやりがいを感じますか?

A. うまく仕事をこなして、船長から「GOOD JOB!」の一言を頂いたときは仕事にやりがいを感じます。そして、この仕事が日本の経済を支えているという実感を持つことも大きなやりがいとして感じています。

Q. 例えば離着岸作業の際、強風等の理由でタグボートを増配したとき、代理店ではどのような対応をされていますか?

A. 本船でタグボートの増配がなされたときなど、作業内容に変更があれば速やかに船会社や船主にその旨を報告しています。これは重要な連絡業務の一つとなっています。タグ増配の理由を尋ねられた際には、風向風速などの状況を説明した上で安全第一の意識を全体で共有できるように心がけています。

最後に 皆様、ご協力ありがとうございました!

皆様、ご協力有難うございました。今回の取材を通して、船舶代理店の業務内容の幅広さや、その責任の重大さを学ぶことが出来ました。当会はこれからも船舶の安全運航を願う同じ東京湾の仲間として、東京湾に入出港する船舶に対してより良いサービスを提供できるよう日々努力していきたいと思っています。



左から網井、近藤、右端に川部

象の鼻と同時建設された 「神奈川コウモリ台場」

京急仲木戸駅の「ゴルフジョイ」で打ち放しに励むA水先人、東神奈川のタワーマンションに住むBパイロット、そばに台場(大砲を据えた台座)の跡があるのをご存知ですか?

神奈川台場はペリー久里浜来航の7年後に完成、ここから祝・礼砲が発射されましたが、軍事的使命を終えた1899年外国人居留地と同時に廃止、旧横浜鉄道(後の国鉄)が1910年頃から台場の上に覆土、貨物線「海神奈川駅」に生まれ変わり生糸輸送にも使われました。

海神奈川駅は戦後「東高島駅」に移管。ノースドックや日本製粉への引き込み線が利用されたものの、輸送モードの変遷から臨港線は衰退、2005年を最後に貨物列車の発着は無く、現在広い敷地は信号所と、車扱い貨物の受渡しのみ。

貨物駅のレールの下には函館五稜郭に匹敵する近代化遺産(図1)が手付かずに残っている筈。

我々の職場に近い神奈川台場について、「ブラタモリ」ではまだ紹介されていないので、タモリこと森田一義と同県人の私が水先案内します。

図1 明治初年の神奈川台場



台場の歴史

19世紀頃から外国艦船が本邦に接近するので、幕府は全国に異国船打払いの台場を建設し始めます。黒船が来る前の東京湾入口には、観音崎と富津を結ぶ線以南の三浦半島(観音崎、浦賀、城ヶ島)に3ヶ所の砲台が設置されました。

海防意識は江戸安泰の前提で、台場は浦賀水道以北に建設されませんでした。(第1～第3海堡が作られたのは明治から大正にかけて。関東大震災で一部崩落)

1853年ペリーが突然来航。翌月、幕府はあわてて伊豆菰山代官 江川太郎左衛門に品川お台場(幕府直轄の台場のみ敬意をこめて「お台場」と呼ばれる)の築造を命じ、突貫工事で5基が完成します。(私も50年前カッター訓練で第6お台場に上陸したような記憶が…)

我々が作業する東京港お台場ふ頭AA～AIの名称は、黒船に由来するものです。

一方外国奉行 水野忠徳は1858年、幕府砲術指南役の勝海舟に神奈川台場の設計を命じ、勝はオランダの築城書に倣い設計を、前年より神奈川警備の松山藩が築造と費用を担当。

飛行機のない時代、外国要人が国際港に発着すると礼砲発射する外交儀礼を水野は知っていて、開港場に台場が必要と認識していたようです。

図2 明治7年頃と現在の横浜



翌年6月、品川お台場に携わった江戸の業者 平野弥十郎と磯子村の堤磯右衛門が松山藩から請負、神奈川宿沖に着工。

象の鼻が完成した翌年の1860年6月神奈川台場が竣工しました。松山藩1年分の経費(現在では60億円相当)が使われ、その形状から次第にコウモリ台場と呼ばれるようになりました。

ここから象の鼻まで図2のように直線距離で2.4km。当時主流であったカノン砲の射程と一致、象の鼻と同じ神奈川・真鶴産の安山岩が使われたことが判っています。

(公益社団法人神奈川台場地域活性化推進協会HPより転載)

船溜まりに薩摩藩献納の昇平丸と鳳瑞丸の帆走軍艦が配備、14門の大砲が据付けられ開港場の軍事拠点に。1861年英公使オールコックがヒュースケン殺害事件に対処のため渡欧する際、21発の礼砲が初めて発射されました。

明治になり貨物駅に生まれ変わった周辺は、1921年頃から民間の埋立てが始まり、昭和20年代には完全に地中に埋没、歴史から忘れ去られます。

平成になると台場跡は石垣の露出などから再認識され、まず1994年土木学会の試掘で石垣裏込めの玉石が発見、その後も横浜市教育委員会や、ふるさと歴史財団などの調査後、2009年開港150周年を契機に遺構の一部が保存、2つの公園として整備されました。

神奈川コウモリ台場に行ってみよう!



①～⑤の地点で露出した石垣を見ることができる

○月X日横浜駅東口から市営バス48系統「コットンハーバー」行き(コットンハーバーは旧日本鋼管浅野ドック跡地に造成されたマンション群。綿花町の地名からディベロッパーが命名)に乘車、10分で「星野町公園」に到着。

2011年同公園東隣のマンション建設中、台場の石垣が発見され、完成したマンションのオーナーが一部を内外に保存。「ヒストリアレジデンス海舟」1階に「神奈川台場資料室」が常設されましたが、今は物置になっています。

星野町公園と、もう1ヶ所の「台場公園」には、それぞれ案内板があるものの、2つは離れて、公園間にルート表示がありません。(道順は図3)

史跡巡りルート図



史跡巡りルート

- JR線東神奈川駅 (or 京急線仲木戸駅)
- ↓ 星野町公園《表海面周知石》
- ↓ ヒストリアレジデンス海舟臨《東海面発掘地点》
- ↓ 台場公園《西取渡り道発掘地点》
- ↓ 神奈川台場碑《西側出陣石垣》
- ↓ 滝の橋《神奈川本陣跡・青木本陣跡》
- ↓ 宗興寺《ハボン診療所跡》
- ↓ 成仏寺《フランス宿舍跡》
- ↓ 廣運寺《フランス領事館跡》
- ↓ 浄瀧寺《イギリス領事館跡》
- ↓ 神奈川地区センター《神奈川宿高札場(復元)・神奈川宿シオラマ》
- ↓ 熊野神社《諏訪社(神奈川台場に在)を合祀》
- ↓ JR線東神奈川駅 (or 京急線仲木戸駅)

わかりにくい場所ですが、神奈川1丁目7番に「史跡 神奈川台場跡」の石碑があり、付近の民家裏に隅石の一部を見ることができました。

また関連商品モンテローザ社の「勝サブレ」が、高島屋7階などで入手可能。神奈川台場をイメージし、勝海舟にちなみ「勝」と書かれています。

事実上使用されない東高島駅北地区は、横浜市マスタープランにより2021年頃からタワーマンション3棟が建設予定。3度目の開発?により「こうもり台場」がもし復元されれば、新しい観光名所になること間違いありません。

(昨年12月9日横浜市中央図書館で開催された吉崎雅規さんと浪形早季子さんの講演「解き明かせ・横浜のお台場」に触発されて新たに書きおろしたものです)

私の旅行記

～台湾水先人 OB 訪問の旅～

台湾高雄
カオシユン

オペレーション部
石原 寿四郎
(いしはら じゅうしろう)

いつもとは違う旅を

以前自己紹介の中で趣味が台湾旅行であることをお伝えしました。いつも飲食中心に遊びに行くだけなので、もう少しだけ意義のある旅行を考えていた2018年秋の事、台湾の友人が「同級生の父親が船長経験者でパイロットをしていたようだ。」と教えてくれた事がきっかけとなり、漠然とですが台湾のパイロットや港湾の仕組みに興味を湧いてきました。そこで、夜勤明けの二泊三日旅行を決行し、台湾南部の高雄市を訪れる事にしました。私的で簡単ではありますが、箸休めとして一読して頂ければ幸いです。

まず、友人に同級生の連絡先をFacebook上で教えてもらい、今回の企画意図を説明し、お話を聞かせて頂く事となりました。友人間の繋がりを使って簡単に連絡が取れるとても便利な時代になったものだと思えました。



▲ 成田空港から高雄空港へ

台湾においてパイロットは「引水人(yin shui ren)または領港員(ling gang yuan)」と呼ばれています。日本語の水先人と語感が近くどのような職業かイメージしやすいと思います。当日は、台湾統一地方選挙の投票日でしたが、時間を割いてお越し頂きました。高雄市にある台湾で最も古い洋館の一つである打狗英国領事館(打狗とは高雄の古称)にてお話を伺いました。

お越し頂いたのはCapt.Chu(朱富華さん)とMs.Trista Chu(連絡窓口となって頂いたご令嬢)、Capt.Chuは1949年上海生まれ、長栄海運(EVER GREEN)での船長経験を経てパイロットになり台湾国際造船にてシッパードパイロット(2014年迄、65歳定年)として高雄港で活躍されました。グループの長栄航空(EVA AIR)での陸上勤務経験もあり英語堪能でインタビュー時に助かりました。



▲ 急な階段が意外ときつい領事館

高雄港では現在40名程の水先人が、日直、当直、休息のシフトで日々港の安全に貢献されているそうです。パイロットの免許は2つの等級(一等と二等)に分かれています。二等から始め経験を積み、試験を経て一等へとステップアップするシステムです。日本同様、資格により業務を行える船舶の総トン数や船種に違いがあるようです。また、港湾運営については政府100%出資の台湾港務股份有限公司を設立し、港湾運営の民営化が実現されています。高雄港は産業構造の変化による厳しい競争に晒されており、東アジアのハブ港を目指して施設改修や機能強化を行っているそうです。

仕事の難しさとは?

「同僚が以前は穏やかに業務を遂行していたが、船長に昇格した後、特に入出港時には人が変わってしまう事が多々あった。船長やパイロットはそれほど責任の重い仕事である。また、この仕事に不向きなタイプが二つある。」と朱さんは言います。賢すぎる人とその対極の人。後者は説明不要ですが、前者について理由を尋ねたところ、「賢すぎる人は物事を複雑に考え過ぎ、十全十美(完全無欠)を求めるあまりなかなか実行に移せない。だから中庸であるくらいが丁度良い。例えば衝突が免れない状況で周りがパニックになったとしても、自分だけは落ち着いてどのように衝突すれば被害を最小限で抑えられるかを考えられる事だ。」とのことでした。



▲ 付近には大学もあり穏やかな雰囲気

今回は短時間の訪問だったので、次回はゆっくりとお酒でも飲みながらもっとお話を聞ければと思いました。妻が予算を認めてくれればの話ですが。



▲ Capt. ChuとMs.Trista Chu



▲ 高雄港のシンボル高雄85ビル

東京湾に
浮かぶ要塞

第二海堡

皆さん、あの第二海堡への上陸ツアーが今年4月から解禁されたことをご存知でしょうか?

今回は水先人にとっては非常に身近な存在であり、また世間では新たな観光資源として今注目を浴びている第二海堡について再確認し、今後の上陸の機会に備えてみたいと思います!

元要塞が人気の観光スポットへ!?

ここ最近「東の軍艦島」という呼び名でも知られ、また消防訓練でなじみのある第二海堡ですが、長い間一般の上陸は禁止されていました。一方、観光先進国を目指し「魅力ある公的施設・インフラの大胆な公開・開放」を掲げる政府の取り組みの中で非日常を体験できる観光資源として活用できるのではないかと注目され、行政と旅行会社等が検証を行ってきた結果、今年4月に上陸ツアーの解禁が実現しました。昨年からの横須賀市や富津市、旅行会社等が企画してきた各トライアルツアーでは応募が殺到し予約がなかなか取れないほど人気が高かったようです。



▶ 第二海堡、第三海堡の技術が現在の人工島建築の礎となっている。

25年の年月をかけ世界最高峰の技術が導入されるも日の目を見ることなく役目を終える!

今後さらに人気が出る事が予想される第二海堡ですが、そもそものような経緯で造られたのでしょうか。

明治時代、当時脅威だった軍艦の侵入を防ぎ首都東京防衛のため、湾内の侵入経路となる浦賀水道を囲む形で3つの「海堡」と呼ばれる海上要塞建設が陸軍により計画されます。その中の一つ第二海堡は着工1889年(明治24年)、竣工1914年(大正3年)と建設に25年の年月が費やされ、何度も台風の波浪を受け損壊と復旧を繰り返しながら何とか完成しました。

ところが1922年(大正12年)関東大震災により大きな被害を受けます。そのころには技術革新により大砲の飛距離が伸び海上要塞の必要性がなくなっていたことから修復もされず、1924年(大正13年)に陸軍はこれを放棄してしまいます。昭和に入り海軍が再び利用しますが、終戦後間もなく英軍により武装解除され要塞としての役目をひっそりと終えることとなります。その後は長い間放置されていましたが老朽化が激しく、2006年より保全工事が実施されています。

第二海堡上陸ツアーとは

最後に上陸ツアーの概要を紹介します。横須賀の三笠桟橋(または富津)から遊覧船で出港し2時間ほどで終える標準プラン、3時間半で猿島見学とセットのプランがあり、第二海堡を知り尽くした案内人(ガイド)が、島内はもちろん、往復の船でも生放送で解説してくれます。昼食に東京湾で採れる地魚を生かした「海堡丼」付きプランもあるようです!今後の各旅行会社からの発表が楽しみです。皆さんもお休みの日にはぜひ足を運んでみてください。いつもとは一味違った第二海堡を知ることが出来ることでしょう!

※「海堡」は「かいほう」とも読む

東京湾海堡ツーリズム機構ホームページ参照/写真提供:株式会社トライアングル

第36回横浜港カッターレース

二級水先人
雨宮 俊平
(あめみや しゅんぺい)

5月26日(日)、山下公園にて毎年恒例の横浜港カッターレースが開催され、今年も若手水先人の有志が集まり“ANJIN-Y”として出場しました。

出走順の事前抽選の結果、今年も常連の強豪チームと競うことになり、大会予選突破はやや厳しいムードが漂います。それでもベストを尽くそうと今年より多く練習の日を設け、大会屈指のベテラン艇指揮の厳しい指導の下、スタートや回頭などの猛特訓を経てレースへと臨みました。

当日は真夏のような晴天に恵まれ、風は殆ど無く絶好のカッター日和となりました。私たちのレースは朝イチの第1レースであるにもかかわらず、艇に乗り込む頃にはすでに汗ばむほどの気温に。



▲ 練習風景

各艇一斉にスタートし、猛特訓のおかげで息の合った漕ぎを見せます。しかし、予想通り強豪“かごしま丸”が力強く早いピッチで飛び出し、本艇は“千葉市海洋少年団大会”と2位争いの展開に突入します。折り返し地点で華麗な回頭をこなし、後半では両艇の距離が縮まりレースはさらにヒートアップ。最後は陸岸からの声援を励みに、渾身のラストスパートでなんとか振り払い2位でフィニッシュ。全力を出し切ることができました！

陸に戻り気になる本艇の記録を確認すると、なんと2分43秒28！！過去5年間の自己ベストを10秒近く更新する大記録となりました。来年の予選突破への期待が膨らみます。



▲ 出場選手と応援団

予選(第1レース)結果

- 1位 かごしま丸 2'32"44
- 2位 ANJIN-Y 2'43"28
- 3位 千葉市海洋少年団大会 2'46"93
- 4位 ファーストパイア 3'14"23

メンバー

- 雨宮 俊平
- 夏井 大前
- 古江 武富
- 吉川 龍也
- 上沼 室村

レース後はマリクラブにて反省会が催され、レースの疲労を癒すとともに来年への意気込みを語り、今年のカッターレースは幕を閉じました。来年も頑張ります！

最後になりましたが、本レース出場にあたりまして多大なる支援、応援をいただきました会長をはじめ、水先人会の皆様及びレース運営関係者の皆様には大変お世話になりました。来年のレースに向けてさらに上の成績を目指せるよう練習に励んで参りますので、今後とも応援よろしくお願いいたします。

広報チーム・前チームリーダー

黒田 富治
(くろだ とみはる)

《広報チーム》メンバー交代のお知らせ

今年度「第1回総会」後の理事会において、広報チームのメンバー交代が決定されました。これにより、「会報 ANJIN」の編集業務は、第15号(本号=2019「Summer」号)までが前メンバーの担当となり、第16号(次号=2019「Autumn」号)から新メンバーの手へと移ります。

前メンバー(12名)	新メンバー(14名)
【水先人】 常務理事 / 松倉 吉孝 (まつくら よしたか) 常務理事 / 綿森 繁樹 (わたもり しげき)	【水先人】 常務理事 / 松倉 吉孝 (まつくら よしたか) 常務理事 / 綿森 繁樹 (わたもり しげき)
チームリーダー / 一級水先人 / 黒田 富治 (くろだ とみはる)	チームリーダー / 一級水先人 / 恩田 裕治 (おんだ ゆうじ)
一級水先人 / 赤松 健康 (あかまつ たけやす)	一級水先人 / 木坂 知明 (きさか ともあき)
二級水先人 / 西川 明那 (にしがわ あきな)	二級水先人 / 久坂 真一 (くさか しんいち)
二級水先人 / 川部 勇 (かわべ ゆう)	二級水先人 / 吉川 隼人 (よしかわ はやと)
二級水先人 / 本田 直葵 (ほんだ なおき)	二級水先人 / 松森 貴志 (まつもり たかし)
二級水先人 / 吉川 隼人 (よしかわ はやと)	二級水先人 / 田部井 裕美 (たべい ゆみ)
【事務局】 総務部長 / 押本 耕市郎 (おしもと こういちろう)	【事務局】 総務部長 / 押本 耕市郎 (おしもと こういちろう)
オペレーション部 / 網井 大輔 (あみい たいすけ)	総務部 / 浅沼 理美 (あさぬま さとみ)
オペレーション部 / 近藤 智則 (こんどう ともり)	オペレーション部 / 石原 寿四郎 (いしはら じゅうしろう)
オペレーション部 / 石原 寿四郎 (いしはら じゅうしろう)	オペレーション部 / 森 裕康 (もり ひろやす)
	オペレーション部 / 本野 雅貴 (もとの まさたか)
	オペレーション部 / 鈴木 和彦 (すずき かずひこ)

これまでのご愛読、ありがとうございました。今後とも「会報 ANJIN」への変らぬご協力とご愛読をお願いいたします。なお、新メンバーからのご挨拶は、次号に掲載させていただきます。

人事短信

【受章】

令和元年5月21日、春の褒章に際し、次の方が受章の栄に浴されました。おめでとうございます。



滝元 皓 一級水先人
(たきもと あきら) 平成12年1月入会

【黄綬褒章】

業務に精励し他の人の模範となる方に授与される褒章

【役員人事】

6月7日第1回通常総会におきまして、下記の通り新役員が選任され就任いたしました。

会長 / 船藏 和久 (新任)	理事 / 菱沼 巖 (再任)
副会長 / 松本 恭昇 (再任)	理事 / 林田 清孝 (新任)
常務理事 / 松倉 吉孝 (再任)	理事 / 岩城 基治 (新任)
常務理事 / 綿森 繁樹 (再任)	理事 / 今津 隼馬 (再任) ~東京海洋大学名誉教授~
理事 / 高木 信之 (再任)	監事 / 市山 和男 (再任)
理事 / 眞鍋 治 (再任)	監事 / 建部 和仁 (再任) ~弁護士~

【退会】



一級水先人
石橋 武
(いしばし たけし)
平成13年1月入会
平成31年4月4日退会



一級水先人
乾 明夫
(いぬい あきお)
平成13年1月入会
平成31年4月10日退会



一級水先人
長塚 正敏
(ながつか まさとし)
平成13年1月入会
令和元年5月31日退会



一級水先人
伊東 隆
(いとう たかし)
平成14年1月入会
令和元年5月31日退会



一級水先人
大瀧 洋治
(おおたき ようじ)
平成12年1月入会
令和元年6月30日退会



【職員人事】

任命 — 4月1日付けを以って次のとおり辞令が発令されました。

- オペレーション部 係長 宮ノ原 弦
- オペレーション部 係長 末野 雅宏
- オペレーション部 係長 網井 大輔
- オペレーション部 係長 近藤 智則
- オペレーション部 主任 本野 雅貴

表彰 — 6月7日 永年にわたる精勤を称え表彰状が授与されました。

永年勤続20年表彰
経理部(総務部兼任)係長 鈴木 望



ご結婚おめでとうございます