

ANJIN

vol.16

2019 Autumn

季刊



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

ANJIN 第16号 2019年10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

記載内容に係わる個人情報や会報内容について、当会に無断での転載・転用を禁止する。



- ◆ 新生! 東京湾海上交通センター
- ◆ 綱取り作業に密着
- ◆ 本部周辺探訪

目次 Contents

Vol.16 ~ 2019 Autumn ~

.....

新生！東京湾海上交通センター	3-5
水先人OBのワンポイント・アドバイス	6
私のキャリア	7
綱取り作業に密着	8-9
OBだより	10
運動機能維持の大切さ Vol.2	11
本部周辺探訪 ~ハマのシンボル・氷川丸~	12-13
広報チームからのお知らせ	14
東親会だより	14
期待の星	15
人事短信	15

表紙／海図コピー（海上保安庁・海図 W66「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)



新生!

東京湾海上交通センター

見学レポート

二級水先人 松森 貴志 (まつもり たかし) 久坂 真一 (くさか しんいち) 本田 直葵 (ほんだ なおき) オペレーション部 本野 雅貴 (もとの まさたか)

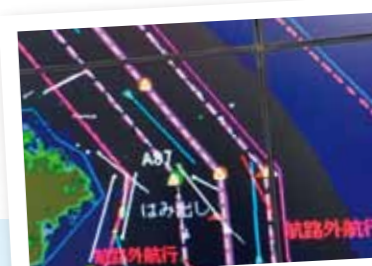
今回は水先人の最も身近な官庁であり、無線通信の相手局になる東京湾海上交通センター(以下「東京マーチス」という。)を見学させていただきました。お邪魔したのは朝夕の通航ラッシュの合間の昼過ぎ頃。当直は各班約20人の1日2交代で日勤、夜勤、非番、休みの4直体制。東京湾内と港内各港の管制を担当海域の統括運用管制官が監督し、AIS運用や管制計画なども含めて、当直全体は上席統括運用管制官が指揮します。



▲ 東京マーチスが入る横浜第二合同庁舎

① 最近の管制概況

先般、レーダー性能の向上、AIS 導入、海上交通管制の一元化など、安全対策の強化を受けて東京マーチス設置以来続く巨大船同士の通航間隔15分を10分に短縮する方向性が決まりました。このため、これ以上に航路への入港時刻の正確性が求められることとなります。



▶ 運用卓のグラフィックディスプレイ画面

本船の操船に影響を与える入航順序や間隔、どの船の次に航路へ入るかなどの情報提供は、管制官の技術や経験の有無で提供のタイミングに差が出ます。南航は針路速力のばらつきが少なく順番で指示することもあります。北航はバラバラで、時間で指示することが多くなります。



◀ 田中上席統括運用管制官(左)に航行管制の概況を伺いました

「入航船の航行管制は剱崎と洲崎を結んだライン付近から始めます。湾口に設定した新しい経路の効果で以前より横切りによる危険な見合いは減った一方、船舶交通が片側に集中するため湾口2号ブイの東側が渋滞するなど新たな課題も見えてきました。」

当直交代の際には毎回、所長以下の幹部も加わって、その日に何があり、誰がどんな対応をしたかを話合って情報や知識、経験の共有を図っています。また庁舎内に訓練室があり、定期的に平常時の業務訓練や非常災害発生を想定したシミュレーション訓練を行っています。

② 「警告」を受けてしまった!? どうする!?

東京マーチスが行う通信の内容はさまざまですが、危険防止のために特に注意を払うべき内容には、冒頭に「情報」以外の符号が付きます。「警告」や「勧告」と言われるとドキッとしますが、これらは操船者に注意や行動を促すために付けられます。「指示」と違って、最終的な行動の判断は操船者に任せられます。

運用管制官の行う通信に付けられる符号と意味

- ①「情報(INFORMATION)」…観測された事実や状況等の情報。
- ②「警告(WARNING)」…直ちに注意を払うべき危険事象に関する情報。
- ③「勧告(ADVICE)」…航路等での交通方法遵守、危険事象回避のための進路変更など、一定の具体的措置を促す勧告。
- ④「指示(INSTRUCTION)」…航路入航時刻や順序の変更、視界制限時の航路外待機など行動を求める指示



▲ 河野上席統括運用管制官(左)
最近気になった事例をお聞きすると、「あ、その事例は…」とすぐに返答が。

⑤ 縁の下の力持ち

東京マーチスの設備は、トラブルに備えて複数のバックアップ体制が整っています。



◀ 山本技術課長(左)

「ここは東京マーチスの心臓部です。ここから各設備の操作もできますが管制室の機器以外にも施設の保守、管理など毎月20回くらい外に出ます。災害が起きて、庁舎が全館停電しても東京マーチスの設備は専用電源を確保できるので大丈夫です。」

▼ 技術課沖田さんに機械室を案内していただきました。

「24時間必ず職員が待機して不測のトラブルに備えています。東京マーチスでは VHF 送受信局、レーダー局、信号所、監視カメラ、AIS 局など付属施設を約70ヶ所運用していますが、稼働状況はすべて技術課でチェックして対応します。」



③ 信号切り替えは現場をカメラで確認してから

深浦安全計画課専門官(右) ▶

「信号の切り替えは最終的に当該区域の船の動きをカメラなどで確認してから行います。管制船以外の小型船の動きも注視して管制船に影響を及ぼさないようにしています。特に、川崎港内の管制信号にはX信号により航行を禁止する措置もあるので管制対象外の船を含め慎重に対応しています。」



◀ 小峰運用管制官

「予告信号から次の信号に切り替わるまでは通常1分かかります。しかし周辺の状況や水先人の方の気持ちなども考えながら、杓子定規に切り替えるのではなく臨機応変な対応を心掛けています。」
奥の東京卓ではOJTが行われていました。



④ AIS のない船は!?

船舶事故の約8割(死者、行方不明者を伴うものに限れば約9割)は小型船が絡みます。

将来の小型船に関する安全対策について話す串野企画課長 ▶

「民間で小型船向けにスマホの位置情報を他船と共有するアプリの開発がされています(※1)。個人情報の扱いなどさまざまな課題はありますがアプリ利用者間で位置情報を把握できたり、小型船舶の位置情報を大型船もアプリで把握できるような検討がされています。」

※1:「船舶におけるスマートフォンアプリ活用のためのガイドライン(H29 海警局)」



最後に

海上の安全確保は警備救難などと並んで人命と財産を守る海上保安庁の任務の柱。東京マーチスのさまざまな業務を見て分かったのは、「船舶交通安全の確保」から「海の安全の創造」をするため、管制による「公助」、本船の適切な操船による「自助」、水先人やタグはじめ本船周辺の関係各船の協力による「共助」の相互作用が必要ということです。東京マーチスと水先人、今後も連携して海の安全を守っていこうと意気投合して今回の見学を終えました。



今回の見学をご手配頂いた串野企画課長(看板右)と松本専門官(同左)

ワンポイント アドバイス

後輩に伝えたい私の経験



Profile

- ・1931年生まれ
- ・船員歴30年
- ・水先人歴20年
- ・2005年退会

旧東京湾水先区水先人会 元会長

大河原 明德

(おおがわら あきのり)



DC1バース着岸直前アスターンかららず

旧横浜パイロット（通称）20年の経験のなかで最も危ないと感じたことです。

DC1入港、約2万G/T、ドイツ人乗り組みの大型コンテナ船。鶴見つばさ橋付近から Dead Slow Ahead で大黒の北東角を回り込んでから大黒大橋をほぼ船首方向に見て進み、①で Stop Eng. DL3の北側②で4～5K'Tあったので Dead Slow Astern を令しましたが、なかなかかかりません。Slow Astern、Half Astern、つづけて Full Astern を令しましたが、かかりません。船長は左舷ウイングのコンソールスタンドで何回もスイッチを動かして、さらに慌てた様子でエンジンルームに電話をかけたりしていましたが、エンジンはかかりません。

本船は大黒大橋に向かってかなりのスピードで走っていたので、私は直ぐにトランシーバーで、船尾に取っていたタグボートに「エンジンがかからない、6時引く用意、用意ができたなら、直ぐフル引け!」（現在の統一タグ用語では短三フル若しくはブレーキフル）と令し、緊急錨の使用も考えて船長に「Tell Chief, Astern engine not start. Stand by anchor」と言いました。船の横の陸上物標を見ると本船の速力がどんどん落ちていくのが分かってきました。

そこで、タグボートには「6時スロー」やがて「ストップ」を令しました。その間に、船長には「Tug pulled aft. Now I can manage her.」そして、悪いタイミングで錨を入れられると困るので「Tell Chief, don't let go anchor without my order!」とも伝えました。その後も慎重に進め、DC1の真横でタグボートの後進で本船を完全に止めました。そして、本船のバウスラストと船尾タグ・ボートの横押しで着岸させました。

図の②、③あたりで船首方向を見ると、本船は大黒大橋に向かってどんどん進み、今にも、橋に衝突し、橋を落とす大事故を起こすかと思いましたが、機敏で力強いタグボートのおかげで無事、一件落着とすることができました。

下船した後、エンジンがかからなかった原因は、「着岸のためエンジンコンソールの切換スイッチを操作して左舷ウイングに移してあったのに、本船の誰かが、もう一度、同じような操作をしたためエンジンの操作権が船橋中央に戻っていたため」と聞きました。

英国南西端で座礁、原油6万トン流出させて大油濁事故を起こしたトリー・キャニオン号の事故も、自動操舵から手動操舵への切換え違いが原因でした。その数年後、ミシシッピ川でも同じような原因で大型船がニューオリンズのレストランに突っ込んで大事故となったと聞いています。

編集部注1：現在、DC1/DC2はガントリークレーンが撤去され自動車専用船バースとなっています。

編集部注2：時間的に余裕があれば、エンジンやバウスラストがウイングで操作できなくなった場合、まずは船橋の操作パネルで作動するか試してみます。



私のキャリア

My Career

vol.9

一級水先人
市山 和男
(いちやま かずお)

始まりはミナトヨコハマ

人と貨物で溢れた昭和のミナト

私が船乗りとしてスタートしたのは、1967年貨物船長良丸(8,400トン)に乗船した横浜港でした。学生でしたが当時はアプレンティス制度があり、見習い航海士として6か月間雇入れされました。卒業後は航海士として薩摩丸、讃岐丸、出雲丸など主に1万トン程の在来型貨物船で幾度も横浜に寄港しました。山下埠頭、大さん橋、新港埠頭、山之内埠頭などの岸壁や、係船ブイに停泊すると周りを解が囲み数十名の沖仲士(ステベ)が乗船して荷役を行いました。ステベは現場で働くために集められた仲間達(ナカマ)と監督(フォアマン)に統率された有能な組織でした。その仕事はコンテナや自動車船の精確迅速な荷役に形を変え引き継がれています。



▲最初に乗船した長良丸



▲四人の子供たち

スマートでスピーディーな平成のミナト

船会社に入社後、幾つかの長い陸上勤務を経験しました。船は専用船となり荷役の効率化がさらに進んだ事に伴い、停泊時間が短くなりました。船長として横浜に寄港した際は、家に帰る事もままならず、妻は父親に合わせるため幼子達を連れて船にきました。大黒埠頭T-4岸壁では、泣きながら見送る子供達とそれをなだめる妻の姿を自動車船・神成丸の船橋から眺めながら出港しました。1994年から8年間、ロサンゼルスにあるクルーズ客船会社の客船に乗船しました。日本への寄港は少なく、世界のクルーズエリアを移動しながらの航海でしたが、2002年新装となった大さん橋客船ターミナルへ初寄港する機会もありました。

令和のミナトへ

2005年、地球深部探査船「ちきゅう」の初公開で大黒埠頭T-3岸壁に寄港した時のことです。この寄港は「行幸啓」で、初のお披露目は当時の天皇ご一家(現上皇様、現上皇后様、清子様)でした。船橋をご案内し船内見学の後、下船されるまで船内で「ご下間」をお受けしましたが、上皇様の気さくなお人柄と上皇后様の慈愛に満ちた優しいお言葉は忘れることができない大切なものとなりました。

子供達は成人し、親となって孫達を連れて港に遊びに来るようになりました。パイロットボートに乗って周りを見渡すと、昔の港の記憶が甦ることがあります。今は、倉庫が解体された山下埠頭を眺めながら、このエリアがミナトの歴史を想いながら、お年寄りから子供まで安心して集い楽しめる場所になって欲しいと願っています。



▲新大さん橋初寄港

綱取り作業に密着

船が岸壁に着岸する際に必要な綱取り作業。その昔から、ロープで係留する形態は小さな船から大型船まで変わっていません。パイロットには入港時にブリッジから目にするなじみの光景ですが、海上のボート側からの様子はあまり知られてないと思います。

今回は新協和海運(株)のボートに乗船させていただき、その作業をレポートします。

乗船したのは「按針101」です。



▲ 船長はベテランの加藤さん(左から2番目)、乗組員は山口さん(左端)。(写真中央から右へ、ANJIN 編集部 久坂、森、本野)

バースへ向けて出発!

6月某日、本日の綱取り作業予定船の動静を確認し、本部水先艇棧橋を出発。本牧 D コンテナバースへ向かいました。あいにくの梅雨空でしたが、取材中は幸いにも雨に降られずに済みました。

本日綱取り作業を行うのは、総トン数 5 万トンのコンテナ船です。(全長 295m、幅 32m)

本船バースには、コンテナ船が横浜航路入航予定時刻の約 20 分前に到着。

現場到着後、本船が着岸する前にバースの受け入れ状況(立会人、バースの綱取り作業員)や、周辺の小型船などの動きを確認し、入港作業に当たるタグボート経由で乗船パイロットにその旨を連絡します。

また、パイロットに、ファーストライン(最初にコンテナ船から出す係船索)の指示を確認し、バース上の綱取り作業員に伝えます。

今回は、スプリングラインがファーストラインです。

コンテナ船が本牧 CD スリップに向けて入ってきました。

綱取りボートはバースの N 旗(本船のブリッジ位置を示す)で待機しています。パイロットに対して、着岸位置を分かりやすく示すためです。(N 旗は遠くから見えにくい)

▼ コンテナ船のラインをたぐり寄せる



入港船へ接近

コンテナ船の船首がボート(N旗)に並んだあたりでコンテナ船に向けて近づきます。

乗組員の山口さんはボートの船首デッキへ出て、コンテナ船から降ろされる係船索を取る準備をします。

船長の加藤さんは、コンテナ船およびバースとの距離を確認しながら慎重に操船し、接近します。

コンテナ船とバースとの距離は約 80m、本船とバースとの距離が近いとボートの操船水域が十分にとれず、作業が難しくなることがあります。

▼ コンテナ船を待つ乗組員



▼ 慎重に操船する船長



この時にコンテナ船のバウスラスターの放出流があるとボートの姿勢が崩れたり、係船索が流される等、ラインを運ぶ作業に危険を生じます。

また、過去にはノーパイロット船での作業時に、急に錨が落下したことがあったそうです。

コンテナ船との距離は約 3m。至近で見上げるとコンテナ船の大きさに圧倒されます。

綱取り作業開始

スプリングラインの先には細いロープ(先取りロープ)が繋いであり、まずその先取りロープをつかんで、ラインを引き寄せます。

ラインは直径 80~100mm と太くて重いため、持ち上げるのも一苦労です。

コンテナ船から受け取ったラインをボート上で固定し、コンテナ船側からのラインの繰り出しに合わせて、速やかに運びます。時折、本船側の繰り出しが遅かったり、速かったりすることがあり、船長はラインが張ったり、また絡まないように注意しながら、コンテナ船と岸壁との距離を確認しつつボートを操船します。

▼ 船首のラインを 2 本同時に取る



▼ 岸壁上のビットへ



▼ ラインをボートに固定



▼ 速やかにラインを運ぶ



通常のラインは水に浮く素材で出来ていますが、たまにラインが沈み気味な場合もあるので、その時はボートの下にラインが潜り込まないようにするなどさらなる注意が必要とのこと。

岸壁上の作業員へ本目のスプリングラインを渡し、岸壁上の係船ビットへラインを取ります。

ビットにラインを取ったのち、本船側のウインチでたるみを取っていきます。

続いてヘッドラインです。スプリングラインと同様に作業します。

その後はバウステスターと曳船の支援により本船が接岸し、およその前後位置が決まったところで、残りのヘッドラインを取ります。今度は 2 本同時です。

かなり本船の船首(バルバスタウ)に接近しての作業で、風や波があると船体への接触の危険があり操船にも神経を使います。

これでスプリングライン 1 本、ヘッドライン 3 本を取りました。(残りのスプリングラインは、ボートを使わずに本船からのヒービングラインで取りました。)

これで綱取りボートによる作業は終了です。

最後に

今回綱取りボートに同乗させていただき感じたことは、現場作業における緊迫感、船長の操船と作業員の息の合った無駄のないスムーズな作業だったことです。

過去にはバウスラスターにラインが巻き込まれる事故や、一昨年には苫小牧港で綱取りボートが運んでいたスターンラインが本船(2万トン・貨物船)のプロペラに絡み、ボートが引き込まれて転覆し、ボートの船長が亡くなっています。状況をよく確認せずに本船のエンジンを使用したことが原因だったようです。

このような事例もあり、綱取り作業は常に危険が伴う作業であることを改めて思いました。

これからも水先人はじめ現場関係作業者は、ともに安全作業に努めていかなければなりません。

OBだより

我が故郷“北海道知内町”に暮らす

私が旧三水先区統合前の職員であったことは、旧東京湾の水先人と当時の職員以外ご存知の方は少ないと思います。三水先区の統合時は協和海運㈱に在籍中でしたのでなおさらでしょう。平成26年末退職し、半年後、郷里北海道へ帰住しました。今年5月、4年ぶりの帰濱となり訪れたパイロットビルで、水先人、職員の皆さんの笑顔に迎えられ感激もひとしお、原稿依頼をちゅうちょなく快諾した次第です。



元職員
現 知内町議会議員
成澤 五郎
(なりさわ ごろう)

郷里の帰住思い断ち難く

帰住願望を募らせた理由は私にも良く分かりません。唯一思い当るのは「赤ん坊返り」ならぬ「郷返り」かも知れません。幼児期に十分甘えられなかった子が思春期に入り急に甘えだす現象です。中学卒業と同時に横浜の高校に来たため、郷里の愛情を満喫できず、その空白を埋めるための郷返り？と勝手に納得しているのです。

同郷で帰住の同意が容易と考えていた妻からは、孫の面倒見と寒さ嫌いを理由に「良い時季を選んで自由に往来します」と妥協案が提出。料理に覚えがあり、飢え死の心配ない私への放し飼宣言でした。

帰住への身辺整理

家族の説得以上に障壁が高かったものが地域社会 五機関の役員など身辺整理でした。

- ①12年間勤めた山手警察署の少年補導委員会会長の交代
- ②法務大臣委嘱の保護司の離任
- ③20年間続けた自治会長の交代（最も難問と考えていましたが、前年からの副会長育成が功を奏しすんなりと交代できました。）
- ④「郷里ふるさと関東会」会長の交代（諸般の事情により1年後に交代できました。）
- ⑤清水海技短期大学同窓会 会長の交代（諸般の事情により1年後に交代できました。）

北海道への帰住に端を発した各役務の退任でしたが、その解放感とはええようのないものでした。

ふるさとは有難きかな

40年間離れていた郷里知内町に「田舎お試し暮らし」のように単身帰住が可能となったのは幾つかの好条件が整っていました。

- ①築38年のわが家が在ったこと
- ②お盆には毎年帰郷し町の様子がある程度わかっていたこと
- ③親戚や同期生、知合いが残っていたこと 等々です。

終わりに寒さ嫌いの妻が私の帰住 5 か月後、雪が降り始めた平成27年12月突然同居することとなった動機を記します。

地域活動の最中「来年3月町議会議員選挙があるんだよ！」地区の役員から真剣な面持ちで持ちかけられました。「12年ぶりに地区から議員を！」私の意思と無関係に話が独り歩きしていきます。「横浜の奥さんに来てもらおう」と親戚が言い出します。家内はその流れに押されるように「あまりお断わりも出来なくて」と同居。その後、多くの皆さんの力添えで議場の末席をけがしております。結婚後初めて味わった5か月の単身生活と比べ、質素でも二人で食す卓の美味に改めてありがたさを噛みしめている昨今です。結びに、会のご発展と皆様方のご健勝をお祈りし、ご来道を楽しみにしております。



▲青函トンネルを抜けた北海道新幹線
※知内町広報誌より転載

ストレッチによる腰痛予防対策 / 運動機能維持の大切さ Vol.2

今回もせんえつながら運動機能維持の観点から腰痛を抱える方や腰痛のリスクを抱える方、運動でパフォーマンスを上げたい方へ簡単にできる腰痛予防対策についてお話ししたいと思います。腰痛にもいろいろと種類がありますが、今回は軽度の腰痛に対する予防策として簡単なストレッチの方法をご紹介します。



二級水先人
野口 武聡
(のぐち たけとし)
【柔道整復師／国家資格者】

腰まわりの筋肉をストレッチする

腰まわりの筋肉は腰椎を中心に以下のような筋肉が挙げられます。

- 腹側：腹直筋・外腹斜筋・内腹斜筋・腹横筋
- 側面：腰方形筋・腸腰筋
- 背中側：脊柱起立筋・横突棘筋群・短背筋群

それではこれらの筋肉をしっかりとストレッチしていきましょう。

1 腹部の筋肉

最初は肘をついて行う



2 背部の筋肉

膝を胸に引き付ける



3 深層の筋肉

腰は反らずに真っ直ぐ



4 腰部回旋の筋肉

上半身はリラックス



5 股関節まわりの筋肉

相撲の四股の状態では上半身を左右に捻る



《ストレッチの注意点》

- ①痛くなるまで無理に伸ばさない。
…筋損傷につながるため。また、ゆっくりと伸ばすことにより筋紡錘と呼ばれる筋線維の伸び過ぎを防止するセンサーを働かせないため。
- ②息を吐きながらゆっくりと時間をかけて行う。
…副交感神経を優位にするため。
- ③運動前は軽く行い、運動後に重点的に行う。
…運動前には筋肉をONの状態にするためにラジオ体操のような軽い運動が良い。
- ④運動後はアイシングとストレッチを交互に行う。
…血行が良くなり、疲労回復に効果的である。
- ⑤就寝前に行う。
…血行が良くなり、疲労物質の代謝や体温の適度な下降により質の良い睡眠が得られる。

まとめ 毎日のストレッチを習慣に

腰は要（かなめ）という字が入っているように体の要として重要な部位です。日頃のケアをしっかりと行うことにより疲労や痛み、不快な感覚を無くし、良いパフォーマンスを発揮することができます。運動後や就寝前に簡単なストレッチから始めてみてはいかがでしょうか。

常務理事 綿森 繁樹
(わたもり しげき)
総務部長 押本 耕市郎
(おしもと こういちろう)
総務部 浅沼 理美
(あさぬま さとみ)
オペレーション部 木下 湧
(きのした さえ)

ハマのシンボル「氷川丸」

パイロットビル最上階の6階からの眺めは素晴らしく、空気の澄んだ日にはビルの谷間に富士山がくっきり見えます。海側は眼下に水先艇棧橋があり、水先人送迎のため高速艇や水先艇が力強くエンジンの音を響かせています。そしてクルーズ船が頻繁に出入りする大さん橋、マテバシイ・スダジイ・クスノキなど潮風に強い常緑樹の大木と芝生が緑の絨毯として見える山下公園、その先にあるのが日本郵船「氷川丸」で、毎日圧倒的な存在感を示してくれています。

山下公園と景色で一体化している「氷川丸」が来年の東京オリンピックを控え、少なからず縁があることからマスコミにも多く取り上げられ脚光を浴びています。2003年から16年間も第28代氷川丸船長として、船体の保守から広報対応まで幅広く活躍の金谷範夫船長とはかつて同僚でもあったことなどから無性に会って話を聞きたくなり、ANJIN取材班を誘いバラの咲き誇る5月22日に訪れました。

(綿森)

プロローグ

皆さん、氷川丸には喜劇王チャールズ・チャップリンが乗船したことは有名な話ですね。ところで、現在放映中のNHK大河ドラマ「いだてん」で柔道の父と紹介され、アジア初の東京オリンピック招致に尽力した嘉納治五郎はカイロでのIOC総会からの帰国途上、1938年5月4日(横浜到着の2日前)氷川丸船内で息を引き取り、棺はオリンピック旗で纏われ下船したことはご存知でしょうか。

このように歴史の生き証人と言われる氷川丸には、様々なエピソードが凝縮されています。その華やかな生い立ちや苦難の航跡はウェブサイト等に任せ、われわれ取材班は、さらに深掘りし、知られざる逸話、本会との繋がりを求め、本部事務所から毎日眺めつつも、なかなか訪れることがなかった“近くて遠い氷川丸”へお邪魔しました。

当日は、金谷船長の配慮のもと普段は入ることのできない特別な区画を含め、見学・取材を敢行してきました。

波乱万丈の航跡

既にご存知とは思いますが、簡単におさらいをします。「氷川丸」は日本郵船が1930年竣工させた神戸、横浜とシアトルを結ぶ「動くホテル」と呼ばれる豪華貨客船でした。その後、太平洋戦争中は病院船、戦後は復員船、引揚船として運航、そして再び貨客船として復活する波乱万丈、数奇な運命をたどり、1960年に引退、1961年山下公園に係留保存、2016年には重要文化財に指定され、今では年間約30万人が訪れています。



▲ 氷川丸の前で、ANJIN取材班と金谷船長
左から、綿森・木下・金谷船長・浅沼・押本

パイロットビル6階より
見る山下公園と氷川丸



▲ 山下公園のバラと氷川丸



▲ 2019年6月17日
パイロットビル6階
より見る富士山

水先人との関わり

統合前の横須賀水先区水先人会で1989年から1991年まで第12代会長として活躍された竹澤鍾氏は、終戦直後、氷川丸が中国大連北方のコロ島から引揚輸送に従事した際、三等航海士として乗組み、当直中の船内巡検の折、人なつこく微笑みかける9歳の女の子に出会いました。

廻りの人から引き揚げ中に両親と死別した孤児姉弟と知らされ、わずか3～4日間の短い航海でしたが、すっかり馴染んでしまい、女の子が下船の際、「もし困ったことがあれば、ここに連絡しなさい」と名刺を渡しました。

それから40年後の1986年のある日のこと、その竹澤氏に富山県の一女性から一通の手紙が届き、「一度、あのときの御礼を申しあげたくて云々」というものでした。その10年後テレビの特別番組に出ることになった二人は、横浜の氷川丸船上で約50年振りに再会しました。竹澤氏曰く「懐かしい忘れ難い物語でもあります。」と語っています。右上の写真は水先人時代の竹澤鍾氏です。

— Profile —

・1923年生まれ
・水先人歴25年
・1999年退会



金谷船長に 聞く



① 船長に就任して良かったことは何ですか？

良かったと言うよりも毎日がこの氷川丸に関われることが名誉なことと感じております。氷川丸の具体的な経歴はご存知のとおりですが歴史の生き証人、そして激動の時代を生きた氷川丸に関われることです。

② 船長になって一番記憶に残っていることは何ですか？

2006年12月25日に一旦閉館し2008年4月25日リニューアルオープンまで延命工事に入りましたが1年半余りお客様が入りません。「船が泣く」…具体的に人が入りませんので「ピキ、ピキ…」ペンキが剥がれる音がなんとももの悲しく「氷川丸が泣いている」小生に語りかけてくるようでした。彼女からまさに「早くお客様を入れて…」と、聞こえるようでした。氷川丸が係留を含め1年半余り人が入らなかったことは彼女の歴史の中で初めてのことです。

③ 今後の抱負を教えてください。

次の世代に「氷川丸」を無事に送り出すことが小生の使命と日々彼女と関わっています。さらに沢山のお客様に氷川丸の素晴らしさを同時に伝えていくことです。



エピローグ

華やかな貨客船としてデビューしたものの時代の荒波に曝され過酷な戦場での病院船、そしてさまざまな感情が錯綜する中での復員船/引揚船と、言うなれば3つの人生を駆け抜けてきた彼女は当時のまま静かに錨を下ろしています。

昭和、平成、さらに令和へと時代が移り行く中、横浜港のシンボルとして、そして海に浮かぶ文化遺産として後世に引き継がれて行くことでしょう。

奇しくも2回目の東京オリンピックを来年に控え、生まれ故郷の横浜で90歳を迎えるなか、現在、対岸の大さん橋には、数倍の大きさを誇る10万総トン級の巨大クルーズ船が頻りに接岸し港の賑わいに花を添えています。そのルーツとなる彼女に今一度、思いを馳せてみてはいかがでしょうか。(押本)

見学を終えて

船名は埼玉県の氷川神社に由来するそうです。私は海なし埼玉県出身ですが、船や海とのつながりを見つけることができ、うれしさと親しみを持ち見学しました。乗船した当時の人々の様子を想像し、感慨深い気持ちになりました。(木下)

日本初のオリンピックの開催は、「氷川丸」での嘉納治五郎と平沢和重の出会いにより実現したそうです。船旅は、人との出会いの場でもあると思います。歴史をも変えた船を見学でき、貴重な体験になりました。(浅沼)



広報チーム メンバー 紹介



- 《前列左から》石原 寿四郎 … オペレーション部(5年目)／会報編集員を引き続き担当させて頂くことになりました。頑張ります！
 (いしはら じゅうしろう)
 綿森 繁樹 … 常務理事／水先しかり、編集作業しかり、誠心誠意、相手と自分、共に満足を目指そう！
 (わたもり しげき)
 恩田 裕治 … 一級水先人(5年目)／会報を皆様の交友の一助に。温泉とお酒、オヤジ山スキーで気分転換。
 (おんだ ゆうじ)
 松森 貴志 … 二級水先人(6年目)／今の趣味は植物。猫、鳥、虫の対策に日々悩みつつも共存共栄の道を探る。
 (まつもり たかし)
 松倉 吉孝 … 常務理事／単身赴任 13年目、もう 1年間陸勤頑張ります。あわせて減量も。
 (まつくら よしたか)
 鈴木 和彦 … オペレーション部(4年目)／関西出身好青年。横浜家系ラーメンの美味しさに感動しました！
 (すずき かずひこ)
 《後列左から》久坂 真一 … 二級水先人(5年目)／50を過ぎて、これからは「よく学び、よく遊ぶ」がモットーです。
 (くさか しんいち)
 本野 雅貴 … オペレーション部(5年目)／お茶とうなぎの国、静岡県浜松市の出身です。よろしくお願ひします。
 (もとの まさたか)
 森 裕康 … オペレーション部(4年目)／元調査船電子士官。趣味は料理と VBA。最近筋トレも始めました。
 (もり ひろやす)
 押本 耕市郎 … 総務部長(31年目)／平成元年入会から早 30年、編集委員も 4年目突入、令和も頑張ります！！
 (おしもと こういちろう)
 木坂 知明 … 一級水先人(4年目)／明日は今日よりもっと上手く水先できる、来年は今年よりもと念じています。
 (きさか ともあき)
 田部井 裕美 … 二級水先人(5年目)／最近体重激増中。幸せ तरीではありません。
 (たべい ゆみ)
 浅沼 理美 … 総務部(1年目)／神奈川県出身。趣味は旅行。一生懸命頑張ります！
 (あさぬま さとみ)
 《丸枠内》吉川 隼人 … 二級水先人(6年目)／カッターレースも出場 3年目。来年こそは目指せ決勝進出！
 (よしかわ はやと)

東親会だより

東親会は令和元年で 9年目を迎えることとなりました。水先人会職員他合計 45人(7月1日現在)により構成され、今年 5月の東親会総会にて沼口会長(オペレーション部)、末野副会長(オペレーション部)、山田幹事(オペレーション部)、鈴木香代会計監査(業務部)、鈴木望会計幹事(経理部)が新たに選任されました。歓送迎会や懇親旅行および食事会などを企画・催行し、明るい職場の確立を図り、もって水先人会発展に寄与することを目的に活動しております。最近の活動としましては、6月に関内駅前にある居酒屋にて新人職員の歓迎会を行いました。参加者 33人、皆さん大いに飲み、よく食べ、部署の垣根を超えて大変盛り上がりました。

今後は、懇親旅行および食事会と新年会などを鋭意企画中です。ご希望・ご要望があればいつでもご連絡下さい。



9月入会の 期待の星 エンジン全開で 頑張ります

本年 9月1日付で入会した三級水先人3名を紹介します。

- ①出身は何処ですか？
- ②水先人を志望したきっかけは？
- ③自分自身のアピールポイントは？
- ④休日の過ごし方や趣味を教えてください。
- ⑤今後の抱負を聞かせてください。



三級水先人
鈴木 一博
(すずき かずひろ)

- ①千葉県
- ②学生時代に見た海外の水先人や京浜運河で見た水先人に憧れたことがきっかけです。
- ③粘り強く、辛抱強いこと。
- ④旅行、趣味探し
- ⑤安全第一の精神を忘れず、諸先輩方のような水先人になりたいと思います。



三級水先人
藤沢 一樹
(ふじさわ かずき)

- ①兵庫県
- ②大学の先生から紹介され、カッコいいと思ったので志望しました。
- ③好奇心が強く、さまざまな物事に興味があります。
- ④春は散歩、夏は旅行、秋は映画、冬はサウナです。
- ⑤安心安全に業務が行えるように努力したいと思います。何卒、ご指導のほど宜しくお願い致します。



三級水先人
野宮 弘貴
(のみや ひろき)

- ①東京都
- ②本船に安心を与える水先人の背中に憧れました。
- ③前向きなところです。
- ④山登りとサイクリングが好きです。
- ⑤早く一人前の水先人になれるよう、精一杯頑張ります。

人事短信

【退会】



一級水先人
三角 安洲男
(みつみ やすお)
平成12年1月入会
令和元年7月31日退会



一級水先人
守口 恭之輔
(もりぐち きょうのすけ)
平成12年1月入会
令和元年7月31日退会



一級水先人
筒井 哲
(つつい さとし)
平成16年1月入会
令和元年7月31日退会



一級水先人
小早川 清二
(こばやかわ せいじ)
平成16年1月入会
令和元年7月31日退会



一級水先人
松田 伸一
(まつだ しんいち)
平成18年1月入会
令和元年7月31日退会



【受賞】

令和元年「海の日」国土交通大臣及び運輸局長表彰について次の方々が 7月15日付けで表彰されました。

- 【国土交通大臣表彰】中下 三郎、浦嶋 幸保、石津 勝義、原田 直昭、佐藤 勝隆、重田 秀人 (6名)
 【関東運輸局長表彰】甲元 則生、杉森 四郎、綿森 繁樹、勝見 平八郎、古屋 隆行、清水 昇、冷水 雄一 (7名)

【進級】

9月1日より、二級水先人として就業を開始しました。

- 赤塚 毅洋 (あかつか たけひろ) 田部井 裕美 (たべい ゆみ) 上沼 尚大 (かみぬま なおひろ)