

東京湾水先区水先人会・会報

ANJIN

vol.2

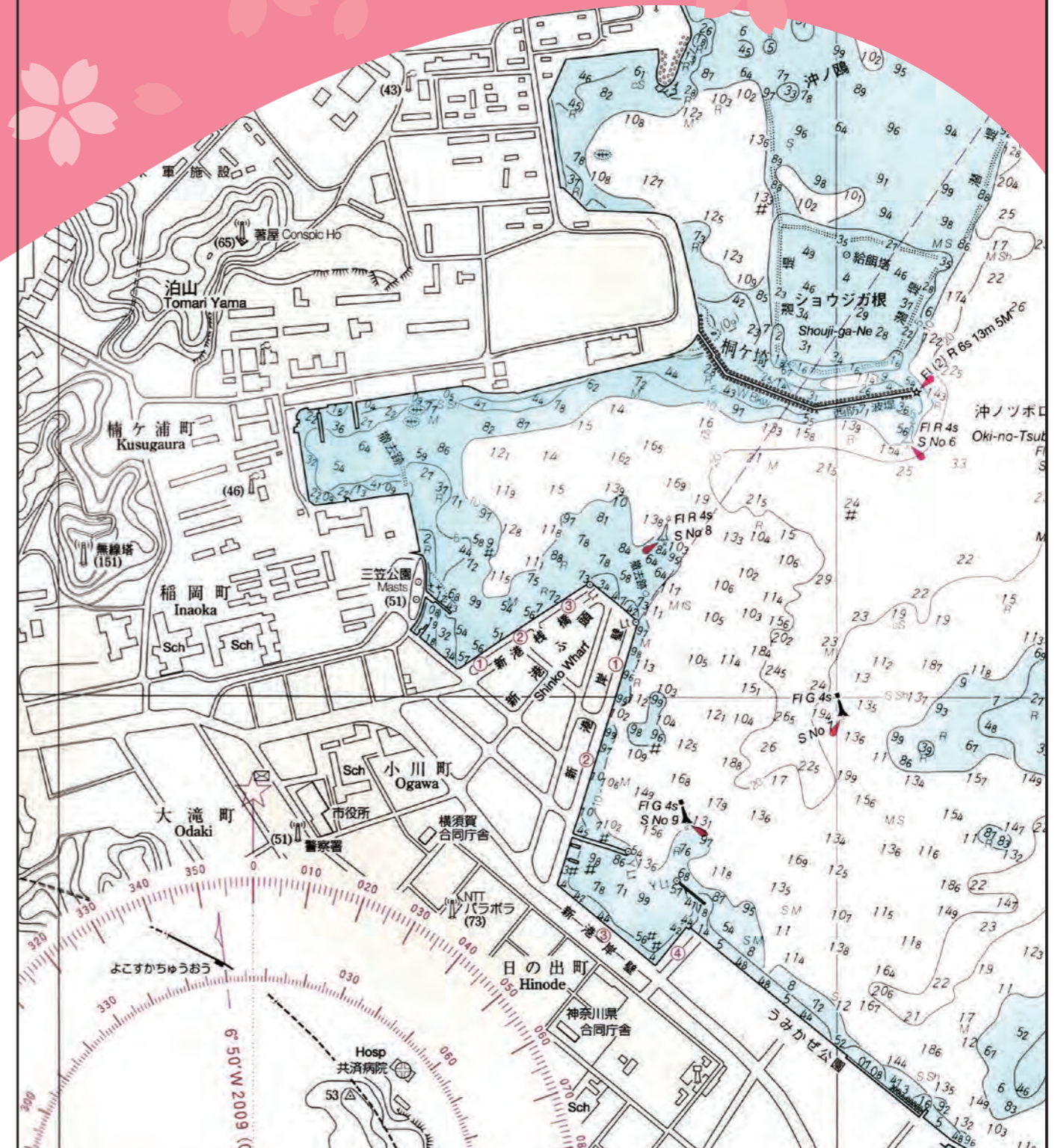
2016 Spring

季刊



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

ANJIN 第2号 2016年4月1日発行
発行所／ 東京湾水先区水先人会
発行人／ 副会長 井上 好雄
〒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

.....

オペレーション部 乗船研修レポート 3
 ～百聞は一見にしかず、高度な技術を知る～

東京マーチス ～運用管制官が巨大船を疑似体験～ 4-5

まいジョブ・ぐっジョブ 6-7

期待の星 ～エンジン全開で頑張ります～ 8-11

《寄稿》環境配慮型タグボート (株)ウイングマリタイムサービス 12-13

わたしのお気に入り ～職場のなかま～ 14-15

われらの「遊び場」湾口編 16-17

東親会だより/ハイキングサークル設立のお知らせ 18

人事短信/事務局職員募集のご案内 19

表紙/海図コピー (海上保安庁・海図 W1083 から転載)

／オペレーション部／ 乗船研修レポート ～百聞は一見にしかず、高度な技術を知る～



去る2月11日、職員の乗船研修としてオペレーション部の高折係長、沼口職員と共に、東京電力富津火力発電所2号機橋向けLNG船(船名:IBRI LNG、総トン数:118,608G/T、全長:289m)に乗船させて頂き、湾口から着桟までの様子を見学させて頂きました。

オペレーション部 課長 小坂 謙次
(こさか けんじ)

乗船

横須賀事務所へ集合した我々3名は準備を整え、ベイ作業を担当される勝見水先人、藤本水先人と共にタグボート関東丸で浦賀P/Sへ向かいます。風はNNE 8m/sと若干強めでしたが天気は快晴、これは普段の行いの賜物でしょう。タグの中でアドバイスをを受けながら揺られること1時間、いよいよ本船が見えてきました。私はおよそ20年前に協和海運に属していたので大型船は見慣れているつもりでしたが、いざ自分が乗船するとなるとその乾舷の高さと大きさに圧倒されてしまいました。今思うとラダーを掴む手が震えていたように思えます、もちろん武者震いですよ。



ベイ作業開始

さて、エレベータが装備されていることに感謝しつつ最上階へ到着です。想像以上に広く静かなブリッジ内では水先人と船長との間で速やかに情報交換が行われ、本船は悠然と湾内へ入航します。その傍ら、見るもの全てに興味津々の私達は緊張しながらソワソワ、その様子を見て水先人の方が丁寧に説明してくれたのは大変助かりました。

当日は祝日のため航路周辺に多くの遊漁船やプレジャーボートがいましたが、エスコートタグや各種計器そして豊富な知識と五感をフルに使って本船を目的地へ誘う水先人…素晴らしい仕事です。浦賀水道航路、中ノ瀬航路を順調に北上し、中ノ瀬4番-6番間を抜ける頃、ハーバータグが本船へ近づいてきます、ハーバー担当の石塚水先人と大須賀水先人が乗船してきました。ここでベイ作業とハーバー作業の交代です。

ハーバー作業開始

ベイ作業の水先人が下船したことを確認し、慎重に富津航路へと向かいます。この日は大潮で左舷正横からの下げ潮流が強い時間帯でした。その状況下で風潮流を考慮しながら方位を維持、速力をコントロールして約450m幅の航路の真ん中を航行する作業には高度な技術を感じます。



着桟作業

バース前約150m地点で見事に桟橋と並行に停止、ここから押し付け作業開始です。二人の水先人がそれぞれの役割を分担し、無線で4隻のタグボートを手足の如く操ってバースへ寄せていきます。ウイングから下を覗くと高所恐怖症の私は血の気が引く思いでしたが、ここが正念場です。毎秒数センチという着桟速度でソフトに且つ平行にフェンダーにタッチ、これぞ「神業」です。それから手際よくラインを取り、すべてを張り合わせて無事に着桟作業終了です。水先人と船長との固い握手に乗じて、私も船長と握手させて頂きました。

感想

水先というプロフェッショナルな技術を目の当たりにした感動は簡単に言葉では言い表せません。百聞は一見にしかずとはまさにこのこと、貴重な体験をさせて頂きました。今回の乗船研修を行うに当たり、ご協力頂いた関係者の皆様、本当にありがとうございました。この経験を今後の業務に役立てることで恩返しさせて頂きます。

東京マーチス

運用管制官が巨大船の運航を疑似体験

三級水先人
松森 貴志
(まつもり たかし)

航路を通航する大型船の管制や、東京湾内を航行する船舶に対し情報提供などを行う東京湾海上交通センター（通称：東京マーチス）に昨年4月着任した運用管制官ら11名が平成27年11月9～10日、当会の操船シミュレータ室を訪れ、巨大船（長さ200m以上の船舶）の操縦性能と運航特性を把握する研修（講師：熊井秀樹一級水先人、梅津郷史一級水先人）を行いました。

1. 研修内容

(1) 概略

研修では、夕方の船舶が混雑する時間帯を想定し、南本牧に入出港する大型コンテナ船（全長300m、総トン数7万トﾝ、6000TEU（※）、喫水12m）のシナリオを使い、①浦賀水道航路中央5番ブイ付近から南本牧沖で水先人と交代するまで②南本牧から浦賀水道航路に入るまでの流れを解説しました。さらに巨大船の操縦性能を知ってもらうため、運用管制官に1海里おきに配置された停泊船の間をVLCC（全長337m、総トン数15万トﾝ、載貨重量トン数28万トﾝ、喫水19m）で通り抜けるスラローム操船のシナリオを体感してもらいました。

※ TEU：Twenty-foot equivalent unit。1TEUで長さ20ft（約6m）の海上コンテナ1個を運ぶ能力があるとみなされる。コンテナ船の積載能力などを示すのに用いられる貨物容量の単位。



研修の冒頭、講師・熊井水先人からの説明を聞く運用管制官



画面を示して本船周囲の状況を説明する熊井水先人

(2) 水先業務内容について

水先人は嚮導中に、他船の動静把握、他水先人との交信、本船を先導するエスコート船への指示、船長への説明などを短時間に重複して行います。その流れをシナリオで再生される画面や計器で示しながら解説し、輻輳海域で忙しく働く水先人の姿をイメージしてもらいました。

(3) 巨大船の操縦性能について

シナリオの中で、巨大船は転舵から船首が動き出すまでに時間がかかり、エンジンの回転数を落としても減速しにくい様子や、船型毎に異なる運動性能について説明し、運用管制官らは真剣な眼差しでメモを取り、耳を傾けていました。とくに VLCC 等は舵が効きづらく、低速になると針路変更が困難で、エンジンを止めても止まらないことなどを紹介、巨大船の他船避航、岸壁アプローチ、投錨作業の難しさを解説しました。



VLCCを操舵する運用管制官

2. 研修参加者のコメント

運用管制官から「情報提供は、いつが良いのかよく悩むが、今回本船の視点から現場の動きを見ることができて大変参考になった」、「巨大船に乗船した経験がないので、今回の研修でその運動性能を体験できたことは勉強になった」などとコメントがあり、また講師からは「情報提供のタイミングは、いつが良いか船によって異なるので難しいと思うが、本船の大きさや速力によって判断してもらいたいかもしれない。我々はノーパイロット船の動向、AISを搭載していない船の名前など、マーチスからの情報は大変ありがたいと思っている」と応じていました。



情報提供のタイミングについて質問する運用管制官

3. おわりに

今回の研修が、運用管制官の巨大船に対する理解を深める助けとなり、能力の向上に寄与することになれば幸甚です。適時適切な情報提供の重要性は、皆が認識しています。今後も水先人および船長と、東京マーチス管制官の双方が円滑な情報交換を行い、東京湾の安全運航が維持されることを祈念して本稿を終わります。（了）



運用管制官と熊井水先人(左)

まいジョブぐっジョブ

これまでの貴重な経験と、若手水先人へのエールを語っていただきましたのは藤城稔水先人。そして、二級へ進級したばかりの川部勇水先人と、経理部 渡邊大樹グループ長からもメッセージをいただきました。



一級水先人
藤城 稔
(ふじしろ みのる)

「水先人として働ける期間も少なくなりました。年齢的な劣化を十分自覚して、安全運航に努め、且つ、後輩に技術の伝承をしたいと思います」と、これからの展望を語って下さったのは、藤城 稔 水先人。さらに、多くを伺ってきました。

～海の世界を目指されたきっかけ～

子供の頃から外国に対する漠然とした憧れがありましたが、高校時代の親しい友人の一人が典型的な海洋少年で、彼の影響を大きく受けました。彼と海外外国の話をしたり、海洋小説を読んだり、国内外の航海記を読んだりするうちに、商船大に進んで船長になろうという気持ちが強くなりました。田舎の狭い世界に育ちましたので、早く親元を離れて、東京で学ぶことにも関心がありました。

～水先人を目指そうと思われたきっかけ～

少し恰好をつけて言えば、航海士、船長として十分キャリアを積んできましたが、航海の最終目標である港内の着離岸操船の経験はほとんどありませんでした。そのため、パイロットになってその部分の技術を習得し、海技者として技術的な完結を目指したいと言う気持ちが強かったのも事実です。

また、パイロットにもお国柄があります。やはり、海運先進国のパイロットには長い伝統に培われた風格がありました。欧州、カナダを含む北米などのパイロットと接すると、自分も将来はこのようなパイロットを目指そうと思ったものです。

～若い水先人へのアドバイス～

我々の時代は、先輩方が厳しいながらもていねいに技術指導してくれました。現在は、会員数も多くなり、出身母体も多様化した等の理由で、きめ細かい技術の継承が難しくなりました。その上、担当範囲が広がったので技術の習得、維持に大変な苦勞があると思います。幸い、マニュアルも整備され、レーダー、GPSなどの機器も精度が良くなり、情報も入手しやすくなりました。これらを活用して技術の向上を目指してほしいと思います。

せっかくの機会なので、もう少し私の思うところを言っておきます。

一つは、何から何まで自分でやろうと思わず、本船船長・乗り組み、タグ、エスコート、綱取りボートなどでチームを作り、陸上のスタッフを含む全員で情報を共有した上で安全運航を達成することが重要だと思います。勿論、パイロットがそのリーダーになる必要があります。いわゆる BRM に通ずる考え方ですが、我々の場合は、さらに東京湾の水先人全体で共通の高い意識を持ち、正しい情報を共有することが必要です。この点については、ベイ業務を担当するようになってから強く意識するようになりました。

もう一つ、私は港内業務を専門として長年水先業務を担当してきました。この間、理論に裏付けされた操船勘を養うことを心掛けてきました。考えながら操船する余裕はありませんが、身に着けた感性に基づくとっさの判断が理論的に根拠のあるものであれば、安全面でも能率面でも良い結果が得られると信じています。

これらの二点を参考として、さらに若い人たちの得意な分野である精度の向上した最新機器の援助を受けて安全運航を達成して下さい。そして上述の余裕と風格のある水先人を目指して下さい。

～二級水先人に進級しました～

入会して丸三年が経ち、少しずつ仕事に慣れてきました。「それがかえって危ない」と先輩からありがたい釘を刺されながら、何とか毎日を楽しく過ごしています。水先人になってからというもの、毎回違う船、時に厳しい気象状況に翻弄されながら、無い知恵を絞り、必死に船を嚮導してきました。船乗りとして何の経験もない私がこれまで大きなトラブルもなくいられたのは、諸先輩からの親切丁寧なアドバイスや、同期や後輩からの大きな助けがあったからに他なりません。まずはこの場をお借りしまして皆様にお礼申し上げます。

そして、今回の二級進級です。我々 2 期生 6 名は、昨年 9 月から養成教育が始まり、今年の 1 月まで修業生として先輩方の操船を見学させて頂きました。昨年 12 月に行われた国家試験では 6 名全員が無事合格し、この会報がお手元に届く頃には二級水先人として仕事に励んでいるのではないかと思います。進級後はしばらく先輩方に共同操船をお願いすることになりますが、その際にご指導の程よろしくお願い致します。

二級水先人に進級すると、5 万トン以下の一般船、2 万トン以下の危険物船を嚮導することが出来ます。単に船のサイズが大きくなるということだけではなく、これまで出入りする事のなかった水路やバースに入出港することも多くなります。不慣れな作業にいつでも対応できるように、仲間とこまめに情報交換し、日頃から積極的に仕事に取り組んでいきたいと考えています。今後二級水先人として仕事をしていくに当たり、不安や心配事は尽きませんが、これからは初心と基本を忘れずに、船長が安心できるような嚮導を目指して努力していく所存です。1 日も早く一人前の水先人になれるように頑張りたいと思います。



二級水先人
川部 勇
(かわべ ゆう)



事務局 経理部
経理グループ長
渡邊 大樹
(わたなべ だいき)

～「人との縁」を大切にしたい～

現在、経理部は「料金グループ」と「経理グループ」で構成され、「料金グループ」は、水先人の皆さんの水先料売上金の請求・收受・債権管理を、私がいる「経理グループ」は、予算の策定、当該予算に基づく会費の算定・收受、予算執行に伴う日次伝票処理から監査対応、決算事務まで、水先人の皆さん及び水先人会の運営のために必要な各種の事務を取り扱っています。

さて、私自身は、平成 6 年 4 月、当時の横須賀水先区水先人会に採用され、約 22 年、水先人の皆さんと共に歩んで参りました。

実は最初から事務局にいたわけではなく、大学卒業前の 3 月頃から「浦賀マリンサービス」に OJT で入り、そのまま一度も事務局勤務を経験することなく、オペレーターとして当時、水先人 90 余名の配乗及び湾口艇、警戒船、高速艇の配船を約 2 年半担当していました。その後、経理・総務部門へ異動となり、今日に至っています。

ところで、水先人の世界を知ることになったきっかけは、やはり就職活動でした。

時はバブル崩壊直後。就職氷河期一期生などと呼ばれる世代であった私は、無謀にも運輸、特に海運関係を第一希望に活動していたのですが、いずれも上手く進まない中、業界研究中に偶然発見した単語が「水先人」であったわけです。そんな中、大学の就職課の求人票に「横須賀水先人」の文字を見つけたので、就職の為というよりもむしろ好奇心から問い合わせしてみたところ、当時の事務局長に引っ張って頂き、採用となっていたのです。今思うと、本当に不思議な縁でしたね。

私は「縁」という言葉が好きです。とりわけ「人との縁」は大切にしたいですね。人脈作りが下手な人間なので。特に、水先人会は「人」の文字が入るだけに、「人との縁」で成り立っている組織、老若男女の集う、一つの社会でもあると思います。水先人、職員を問わずお互いの縁を意識し、尊重し合える組織、社会であって欲しいと願っています。

期待の星

エンジン全開で
頑張ります

昨年12月1日にオペレーション部に
配属になった事務職員1名と、
本年3月1日に入会した
1級水先人7名を紹介します!!

①出身地 ②趣味・特技 ③乗船した主な船種



オペレーション部
斉藤 大貴
(さいとう ひろき)

みなさん初めまして。昨年12月に、オペレーション部ハーバグループの職員として採用されました。出身地は岡山県倉敷市で、広島大学にて経済学部を専攻し、元々貿易や港湾関係に興味があり、その思いで横浜の地へやって参りました。海に関係する仕事に就きたく、水先人会に採用して頂きました。水先人会ハーバーオペレーションの仕事という以前に、一社会人として至らぬ点も多々あり、また、“スラスター”や“ラダー”といった専門用語も初めて聞く言葉だらけで毎日が勉強です。今後とも、ご指導ご鞭撻いただけますようよろしくお願い申し上げます。

ちなみに私の趣味は野球観戦で、広島に居た頃はマツダスタジアムに何度も応援に行っていました。しかし、応援に行くのは対巨人戦のみで、巨人ファン歴16年です。

最後になりましたが、このような自己紹介の場をいただきありがとうございます。これからもエンジン全開で頑張ります。

前勤務会社では海上勤務14年、陸上勤務18年と少し陸上勤務が長かったのですが、船長ではコンテナ船・LNG船に4年弱乗船しました。陸上勤務中は主に外国人船員のマンニング関係に携わり、インド、オランダに赴任し外国人船員の雇用業務も行いました。オランダには6年間駐在し北欧、東欧、ロシア、黒海沿岸まで足を伸ばしました。

私は海と船が好きで、逗子に居住しディンギーヨットに乗っています。魚釣りも好きなのですが最近は無沙汰になっており、今は冬にワカメ採りに出かけたりしています。

水先業務は最もやりたい仕事でしたのでこれからの新しい人生に胸を躍らせています。まずは水先業務の基本をしっかり身に付けることを目標とし、将来的には今までの経験を活かせる関連業務にも関わっていきたいと思います。これから、知識と技能を切磋琢磨し安全運航に務める所存ですのでよろしくお願いいたします。



赤澤 伸一
(あかざわ しんいち)

- ①大阪市
- ②旅行・ゴルフ・魚釣り・ディンギーヨット
- ③在来貨物船・コンテナ船・VLCC・自動車運搬船



画数の少ない簡単な名字なのですが、人数が少ないせいか、三文判の印鑑陳列ケースにはありません。

漫画で有名な東京の亀有近辺で育ち、漫画で有名な埼玉県春日部市に家を買いました。陸上勤務では、人事労務等の管理部門や石炭火力発電所のバースマスター、水先修業生になる前は海洋興業(株)で海務部長をやっていました。

東京湾水先区を希望したのは、日本の経済、産業及び生活の中枢である首都圏に接する東京湾内における船舶交通の安全確保と運航能率の増進並びに水先サービスの安定的な提供に全力を尽くし、もって社会に貢献することにより、その公益性を十分に発揮できるからです。

今後は、水先人として顧客その他の関係者の期待と信頼に応えるため、プロとして常に水先技術の研究、研鑽及び改善に取り組み、良質・高度な水先技術の継続的な維持と発展に努め、あらゆる局面における緊急事態を含む予想される全ての危険の発生に直ちに対応できるように心掛けていきます。



木坂 知明
(きさか ともあき)

- ①東京都葛飾区亀有
- ②ゴルフ・テニス・トレッキング
- ③自動車運搬船・コンテナ船・LNG船・鉱石船・在来貨物船



佐藤 昭平
(さとう しょうへい)

- ①新潟県
- ②ラジコン飛行機
- ③チップ運搬船・VLCC・石油探査船・LNG船・重量物運搬船

現役時代は家族の為に働き、60歳を過ぎた今は、子供への親の責任もほぼ果たしたつもりです。

陸上勤務は30数年前に約4年間1回だけで、コンテナ船に積み付ける特殊貨物、長尺、嵩高コンテナ、危険物貨物のアシスタントをしました。

残りの人生、水先人として安全運航をする事によって社会貢献をするという意気込みで健康な体を維持して業務に励もうと思います。

先輩水先人の皆様どうぞよろしくお願い申し上げます。

これより、東京湾水先区水先人会の一員として船舶の安全運航、効率運航に携わる事を誇らしく思っております。私は「日本丸を愛する男声合唱団」に所属し、シーシャンティと言われる帆船時代から歌い次がれてきた歌を中心に約 50 名の団員と毎週、横浜の地で歌っております。男声合唱で最も大切なのは、テノール、バリトン、バス等、其々のパートの違いを尊重しながら力強くも優しいハーモニーを奏でるチームワークです。同様に、安全運航を達成する上でも一番大切なのはチームワークだと思います。水先をする船の船長や乗組員、支援して下さるタグ・エスコートボートの皆様と最高のチームワークを目指し理想の水先業務を一隻一隻確実に完遂していく事が私の目標です。2000年から3年間、ノルウェーのトーンズバークに設立された船会社にオペレーションマネージャーとして赴任しました。時として-30℃に達し、大量の雪掻きが必要となる暮らしはカルチャーショックでしたが、育った環境も文化も異なるノルウェーの人々と働き、過ごした経験は何物にもかえがたく、一層のオープンマインドを培ってくれたと思います。

経験豊かな先輩の皆様方にご指導を頂戴しながら、絶対無事故を目指し、一日も早く一人前の水先人となれるよう誠心誠意、精進してまいる決意です。

何卒ご指導、ご鞭撻の程、よろしくお願い申し上げます。



近森 茂雄

(ちかもり しげお)

- ①高知県
- ②混声合唱・写真撮影
- ③コンテナ船・タンカー・鉱石船・在来貨物船



濱田 滋

(はまだ しげる)

- ①神奈川県
- ②自転車ライディング・パソコン (Mac)・ドライブ (運転席<助手席)
- ③重量物運搬船・客船・LNG 船・自動車運搬船

若き日より、数えきれないほど入湾した東京湾。

フォクスルから見たベイブリッジとレインボーブリッジ。歳を重ねウイングから見た大さん橋。「この地の水先人になる」と心に決めていた船員の時を終え、ようやく今、その水先人への第一歩を踏み出すことができます。

客船『飛鳥』就航前の1年間、ホテル学校で接客を学び、ベルボーイ実習の経験を経て、1992年より一等航海士から副船長と客船で15年間を過ごし、世界7つの海を航海してきました。その中で印象に残っているのは南極海。極楽浄土とはこのような処か…と静まりかえった海面、そして落日、その美しさが心に残っています。33年余りの船乗り人生のうち陸上勤務は1年8ヶ月。客船の運航管理部門で船をサポート。その中でタヒチ、イースター島に1ヶ月滞在し、岸壁のない島で安全に乗客を上陸させるミッションに奔走したことも今は良き思い出です。

多くの諸先輩方々が脈々と築かれてこられた海上交通の安全確保を真摯に受け継ぎ、自分自身の知識、技術向上に常に努め、海洋環境を守り、船舶の安全運航に従事してまいります。一年余りにわたる座学から始まった修業期間の日々を忘れず「初心忘るべからず」そして、この強い思いを貫いてまいります。

*写真はナホバ族の聖地モニュメントパレーにて



西 鍵 徹

(にしかぎ とおる)

- ①大阪府
- ②トレイルランニング (制覇した山:高千穂峰・開聞岳等)
- ③巡視船 (防災対応型くまの・救難強化船りしり・ヘリ1機搭載型おすみ・ヘリ2機搭載型しきしま)

念願の東京湾パイロットの第一歩を踏み出すことになりました。約3ヶ月の実習で水先業務のアウトラインは理解しましたが、いざ自分がやるとなると緊張の極限ではないかと心配しています。陸上勤務は海洋情報関係にも若干携わりましたが、大半は警備救難業務でした。中でも警備(セキュリティ)部門での在籍が長く、特に特殊警備関係を専門としていました。

操船経験のある巡視船とは大きさも操縦性能も全く違いますが、ベースになるところは色々あると考えていますので、今まで培ってきた知識・経験を駆使して新しい世界に挑戦していきたいと思っていますので今後ともよろしくお願い申し上げます。

前職中は東京湾航行の知識も経験も全く無く、ご指導いただいた水先人や関係者の方々には手間のかかる修業生であったかと思います。会社の先輩も存在しない水先区でしたが、そんな中でも親身に且つ丁寧に教えて頂いた先輩方に心から御礼申し上げます。陸上勤務時は人事課に3年、教育訓練協議会に10年おり、佐渡汽船ジェットフォイルチーム在籍時代、新潟・佐渡間で佐渡始発の便を始め、定着に成功しました。地元の方々には大好評で営業的にも成功したのですが、経営陣からクルーに対してお褒めの言葉はなく寂しい思いをしました。

研修を控え、安全運航を担保しながら誠実に業務を行い、本船船長に信頼して頂ける水先人を目指して努力する決意です。先輩水先人の方々のご指導を初め、水先艇やタグボートの乗組員その他関係各所の方々のお話を伺いながら努めて参りますので、どうぞ宜しくお願い申し上げます。



山田 孝之

(やまだ たかゆき)

- ①新潟県佐渡市見立 (弾崎灯台から少し南方)
- ②小型ヨット・スキー・ギター
- ③カーフェリー・ジェットフォイル

— 寄稿 —

環境配慮型タグボート

(株)ウィングマリタイムサービス

ハイブリッド推進システム搭載タグボート「翼」"TSUBASA"

2013年3月15日、日本初の環境配慮型タグボート「翼」が就航し、横浜、川崎港において曳船作業に従事しています。「翼」は新潟原動機㈱が開発製造した船舶用ハイブリッド推進システムを日本で初めて搭載し、京浜ドック㈱で建造されました。

従来のタグボートはディーゼルエンジンで推進しますが、「翼」はディーゼルエンジンに加えモータジェネレータと高性能バッテリーを用いた推進システムを採用しています。本推進システムは、従来のディーゼルエンジンの動力の一部をモータジェネレータがアシストすることで、港内での燃料消費量を節約し、温室効果ガスの排出量を約20%削減します。



陸上の給電設備

「翼」のモータジェネレータは、船内電源、バッテリーのいずれからも駆動でき、リチウムイオンバッテリーは、陸上電源、船内電源の両方から充電が可能です。タグボートはその使用時間の約75%が負荷率20%以下の低負荷領域で稼働しています。「翼」はこの低負荷領域、特に移動時の大半の時間を、本推進システムのモータジェネレータでカバーすることができます。曳船作業時などの高負荷領域ではディーゼルエンジンとモータジェネレータを組み合わせ稼働しており、稼働時間の大部分でこれらの機能と能力を発揮し、環境保全に寄与しています。また、低負荷領域でモータジェネレータのみを使用した場合の運転音は、従来のタグボートに比べ大幅に低減されています。



翼 TSUBASA

- 《概要》 ●全長:37.20m ●幅:9.80m
 ●深さ:4.37m
 ●総トン数:256ト ●速度:14.6ノット
 ●主機関:ニイガタ 6L28HX 型 1323KW (1800PS) 2基、モータジェネレータ 294KW (400PS) 2基
 ●最大曳航力:前進 55ト/後進 52ト

SAKIGAKE 魁

- 《概要》 ●全長:37.20m ●幅:10.20m
 ●深さ:4.40m
 ●総トン数:272ト ●速度:14.6ノット
 ●主機関:ニイガタ 6L28AHX DF 型 1618KW (2200PS) 2基
 ●最大曳航力:前進 55ト/後進 52ト



LNG (液化天然ガス) 燃料タグボート「魁」"SAKIGAKE"

2015年8月31日、「翼」に次ぐ2隻目の環境配慮型タグボート「魁」が就航しました。「魁」は日本郵船㈱が保有し、当社が用船し運航しています。新潟原動機㈱が開発製造したLNG (液化天然ガス) とA重油を燃料として使用できる「Dual Fuel エンジン」を搭載し、京浜ドック㈱で建造された日本初のLNG燃料タグボートです。日本海事協会と京浜ドック㈱が中心となって船級規則と設計を確認し、関係法規に対応し運用できるように関係者で検討を重ねながら建造されました。開発建造にあたり、経済産業省と国土交通省の補助対象事業として支援を受けたほか、日本海事協会からも共同研究対象事業として支援を受けています。

「魁」の特徴として環境性能が非常に優れている点があげられます。「Dual Fuel エンジン」をLNGモードで運航した場合、従来のA重油使用タグボートに比べ、CO₂(二酸化炭素)排出量を約30%、NO_x(窒素酸化物)排出量を約80%、SO_x(硫黄酸化物)をほぼ100%削減することが可能となります。曳船作業時などエンジンの負荷変動が激しいタグボートには、プロペラ直結LNG燃料エンジンは不向きと考えられてきましたが、関係者の協力により「魁」ではLNG燃料でディーゼルエンジンと同等の性能を実現しました。

LNG燃料の補給(バンカリング)は、陸上のタンクローリーから専用のホースを船体に接続して行う「Truck to Ship」方式が日本で初めて採用されました。この方式の採用には、供給者の東京ガス㈱と



「魁」専用LNGロゴ

もに関係法令への対応や船舶への安全かつ効率的な供給手法の確立に取り組みました。今回のLNG燃料船プロジェクトから得られた知見は多く、バンカリング手順やオペレーションマニュアルなど、大型船へ応用することが可能です。今後LNG燃料船としての検証を重ね、国内でのLNG燃料船の普及に向けた「先駆け」となるよう期待されています。

このたび、「(株)ウィングマリタイムサービス」殿から、同社のタグボートに導入された最新技術についての紹介記事をいただきました。同社への感謝を込めて、ここに掲載させていただきます。(編集部)

MY FAVORITE

わたしのお気に入り

職場のなかま

今回は、中台紘水先人、小出旻水先人、総務部 村石美香主任に「今はまっているもの」、「大好きな事」を伺いました！



一級水先人
中台 紘
(なかだい ひろし)

東北への小さな旅は震災の翌年から年1回のペースで続いている。行先は宮城・岩手・青森3県。鉄道、バス、タクシーで被災地の現状を見、聞き、感じるのが目的。沖に浮かぶ島のお陰か松島の被害は少なそうだが、一方、津波対策が万全とされた地域でも人知を凌駕する自然の偉大さを知る。八戸で旧知の水先人と内陸の十和田湖を訪ねると観光客は疎らで、皆の注目はやはり海側に集中か？

訪れたすべての地域で復興に向けた努力が懸命になされているが、目に見えるほどゴールが近い地域は未だ無さそう。春は桜、木漏れ日に揺れるカタクリの群生、ウグイスの大合唱に、カッコーの合いの手、新緑、秋は紅葉、さらに美しく輝く海に人々の笑顔を求めて、行こう、東北！！

写真：修復、再開した三陸鉄道(北リアス線) 田野畑から久慈へ

一級水先人
小出 旻
(こいで あきら)



これはハプスブルグ帝国のマリア・テレジア ターラー銀貨です。ターラー銀貨とはドルの語源ともなっている貿易銀で、かつてオーストリアに花開いたカフェ・ハウス文化を支える基となりました。アラビア産のコーヒー豆は当時帝国領であったアドリア海の貿易港トリエステに次々に陸揚げされ、その支払いに充てられたのがターラー銀貨だったので。名家ハプスブルグが鑄造する銀貨は信用力が高く当時南欧から小アジア、アラビア半島、それにアフリカにかけての広大な地域で標準通貨になり、帝国が消えてもイエメンやオマーンでは1960年代まで使われていました。

これを私は紅海航路に就航していた貨物船のヤングメイトの時、PORT SUDANのうらぶれた土産物屋の片隅で見つけたのです。ライオンの爪をペンダントにするため、その縁飾り用にまさに溶かされようとする寸前でした。

それ以来私の銀貨蒐集歴が始まりました。時々そのコレクションを眺めながらかつて寄港した港を想い浮かべ一人悦に入る時、やはり初めて出会ったこの銀貨が私のお気に入りです。



事務局 総務部
総務グループ
主任 村石 美香
(むらいし みか)

昨年のGWから飼い始めた我家のわんこ(パグ)についてご紹介します。

生き物を飼うこと自体、初めての経験でしたが、こんなにも可愛く、愛おしい存在になるとは想像をはるかに超えるものでした。今では我家のアイドル的存在です(笑)パグはブサカワの代表的犬種ですが、表情も豊かで、とても愛嬌があり毎日私達を楽しませてくれます。短頭種(鼻が短い犬)なので、ただ呼吸をしているだけなのに、フガフガと物凄い呼吸音を出し、寝ている時もガーガーと鼾をかき、自分の存在をアピールしているかのようです。寝姿を見ているだけでも、思わず笑いがこみ上げます。餌を食べている時も、フガフガ言いながら勢いよく食べる姿も、思わず笑ってしまいます。時々山下公園で遊んでいます。見かけた際は、是非とも我が家のアイドルと遊んでください！

われらの / 遊び場 湾口編

第2回
浦賀水道
周辺

二級水先人
野村知意
(のむら ともおき)

ここでは、職場周辺の観光スポット、飲み屋などの遊び場を紹介していくコーナーです。今回は、浦賀水道についてご紹介いたします。

水先人の仕事は、「水先区において船舶に乗り込んでその船を導くこと」で、水先法にもはっきりそう書かれている。東京湾の水先区は、千葉県明鐘岬から神奈川県横須賀市の久里浜南端辺りを結ぶ線の内側で、水先人が乗り込むような大型船の寄港地としては、横須賀・京浜（横浜/川崎/東京）・千葉・木更津の4港がある。

各港の入口（沖）から船が着く岸壁（バース）の間の水先は「ハーバー作業」。対して、東京湾の湾口と各港入口または各港間を結ぶ水先を「ベイ作業」とそれぞれ呼び、作業の種類を大きく2つに区別してきたが、近年はベイ・ハーバー一貫の「通し作業」となる場合が多い。

袋状の湾なので、出入り口は1つ。ハーバー単独での作業や、港間を移動（シフト）するベイ作業もあるが、東京湾の水先人が依頼される仕事の大部分には湾口での乗り降りが伴う。そのため、横須賀事務所（久里浜）は、利用頻度が高い重要拠点なのだ。

ということで、今回はこの湾口付近のスポットを幾つかご紹介させていただきたい。



走水神社

東京湾の入り口は浦賀水道と呼ばれる水域で、ヨットやレジャーボート・漁船・大型貨物船まで、1日平均約550隻もの船が往来する世界有数の海上交通路である。(海上保安庁 H26 通航船舶実態調査結果による)

狭い水道で船が多いうえ、古くは馳水（はしるみず）といわれたほど潮流が速いことから、海の難所とされ、事故防止の観点から特別の交通ルールを定めた航路が設定されている。

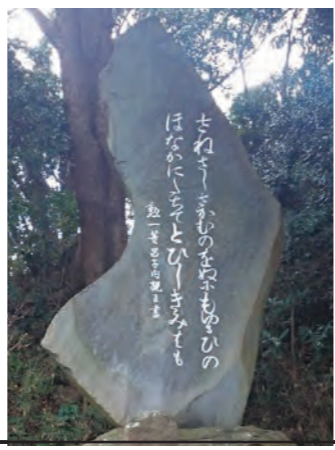
浦賀水道は、日本神話における日本武尊（ヤマトタケル）の東征物語の舞台としても登場する。相模の国、武蔵の国南部を平定したタケルが、更に東京湾を渡り上総（房総）に渡る際、怒った海の神が嵐を起し船は沈没寸前、進退窮まる。するとこの船と一緒に乗っていたヤマトタケルの妻の一人、弟橘媛（オトタチバナヒメ）がタケルに替わり自らわが身を海に沈めた。海の神は怒りを収め、海は風ぎ、タケルは無事海を渡ることができた。水上を走るように船を進めることが出来た事から、この地を馳水（走水）と名づけたという説もあるようだ。

岸に流れ着いたヒメの櫛を、村人たちが社に納めて橘神社としたが、現在は走水神社に合祀されている。

水先人にとって走水と言えば、浦賀水道を航行中、潮の流れの向きが変化するポイントであるが、こんな伝説があることはご存じだったでしょうか？

ちなみにヒメの袖が流れ着いた海岸は袖ヶ浦である。

入水の際、オトタチバナヒメが夫タケルの優しさを想い詠んだ歌



浦賀水道は、対峙する観音崎（神奈川県）と富津岬（千葉県）で入口を窄められ、更に両岬は南北に段違いとなっているため、S字を描く複雑な地形である。航路も観音崎沖で屈曲しており、航行の際には気を遣う地点である。

観音崎の名は、行基が諸国修行の途中、この地の海食洞に住む大蛇が漁民や運漕の人々を苦しめているの聞きこれを退治し、船の安全のため船守観音を祀ったことに由来する。

この難所を照らすのは観音崎灯台。水先人にとっても航行上の重要な目標物である。

1869年、それまで浦賀水道を照らした燈明堂に取って代わった日本初の洋式灯台である。1866年の米英仏蘭との改税条約（江戸条約）で建設を約束した灯台8ヶ所のうち最も早く点灯した。わが国の「灯台記念日」は、観音崎灯台の着工日を記念して11月1日とされている。

現在の灯台は3代目で、既に1世紀半もの間浦賀水道を照らし続けている。昭和40年代までは灯火の回転は手動であった。考えれば理解できるものの、時代のギャップか「手動」という事に違和感がある。

珍しく一般来訪者が登ることが出来る灯台で、見学料は200円。美術館や戦没船員の碑、東京湾海上交通センターと共に県立観音崎公園内にある。公園は適度なアップダウンがあり、散歩にちょうど良い。近くの走水・馬堀海岸には温泉施設もあるので、セットのコースとするのも楽しいかもしれない。



観音崎灯台



戦没船員の碑



東京湾観音

観音崎より対岸を望むと目に留まるものがある。船長や乗組員から尋ねられたことがある方も多いのではないだろうか。

まず観音崎のほぼ真向かいに立つ、房総半島の観音像。その名も『東京湾観音』…わかりやすい。

南房総国定公園に立つ高さ56mの巨大な観音像であるが、驚くべきことに個人により作られたものである。戦死戦災者の御霊を慰め、戦争の無い世界平和を祈念するため昭和36年、千葉県君津市出身の材木商、宇佐美政衛氏により建立された。

戦後わずか16年の個人による建立である。重機を使用できない中、現場でコンクリートを練り、手押しの一輪車で運搬。わずかずつ高さを重ねる手作業を4年続けて完成した。最上階の天冠からの眺めは国土交通省「関東の富士見百景」に選ばれている。

もう一つ、半島状に伸びる約5kmの砂洲、富津岬先端にそびえる三角形の構造物。展望台の類と想像されると思うが、名称などはご存じだろうか。

1971年、富津市が誕生した年に完成した、高さ21.8mのその建造物は『明治百年記念展望塔』である。ユニークなその形は造園家 池原謙一郎氏によるデザインで、五葉松をイメージしたものである。調べてみると、同氏はサッカーなどの応援で有名なフレーズ「日本、チャチャチャ」の応援スタイルを考案した人物であった。

最上段からは富士山が見えることもあり、こちらもまた「関東の富士見百景」に選ばれている。

以上、水先人にとって身近な湾口にありながら通り過ぎるだけのスポットを紹介させて頂いた。今さらとお思になるかもしれないが、ベイ当直のみで「久里浜上がりにて終了」となった日は観音崎、木更津当直で作業に余裕がある日は富津岬を散歩、というのも面白いかもしれない。いつか機会があれば、試してみられてはいかがだろうか。

特に注記がない限り、写真は著者の撮影による。
また、本文の作成にあたっては、下記のウェブページを参考にさせていただきました。
「走水神社」「燈光会」「横須賀市」「神奈川県立観音崎公園」「東京湾観音」「富津市」「千葉県まちづくり公社」「ウィキペディア日本語版」

明治百年記念展望塔 ※「ウィキペディア日本語版」から転載



東親会だより

2016年1月29日にENCOUNTER YOKOHAMAにて、 新年会を行いました☆

2016年がスタートしてから、就業表や制度の改定に伴い、陸上職員の各部署それぞれ、大忙しですが、忙しい日々をも忘れられる、楽しい一時となりました☆
参加者26名と、今回はこじんまりとした新年会となりました！
参加者のコメントと共に新年会の模様をお送りいたします。



美味しい会話を肴に、
初春の楽しみ宴も瞬間。
役員さん・幹事さん、
いつもありがとう。
オペレーション部《業務》山中

久しぶりに参加した東親会の飲み会。
普段コミュニケーション取れない人達と
お話が出来てとっても有意義な時間でした。
オペレーション部《ベイ》末野

水先人の皆様、職員の皆様へ

ハイキングサークル設立のお知らせ

普段は海と共に仕事をしている私達ですが、この度、石橋会長（顧問）、網井（部長）を筆頭に、ハイキングサークルを設立する事となりました。ゆっくり歩きながら山の空気を満喫しませんか？（下山後、温泉付き）第1弾山行は高尾山、丹沢大山あたりにて。時期については現在検討中。ご興味ある方はオペレーション部、網井までお声掛け下さい！



人事短信

長い間、安全運航お疲れさまでした。

退会



一級水先人
桑原 嘉紀
(くわはら よしのり)
平成9年1月入会
平成28年1月31日退会

退会



一級水先人
貴志 洋
(きしひろし)
平成11年1月入会
平成28年2月12日退会

退会



一級水先人
田村 和成
(たむら かずしげ)
平成11年1月入会
平成28年3月31日退会



事務局職員募集のご案内

みなと横浜で働いてみませんか？

東京湾水先区水先人会は、水先法に基づき設立された公益法人です。当会では、会員たる水先人が信頼性の高い水先業務を提供することにより、海洋環境の保全及び船舶の運航能率の増進に寄与しています。

所属する職員は、水先人が昼夜を問わず円滑な業務を遂行できるよう、水先要請の引き受けに関する業務などを実施し、各部署一丸となって安全運航確保に携わっています。

当会の理念に共感し、公益性の高い業務に従事することを通じて地域貢献し、活躍することができる人材を求めています。協調性、柔軟性があり業務に積極的な方を募集しています。

- 募集職種：オペレーション部 正規職員
- 業務内容：24時間ローテーション体制で水先人、関係先との連絡、調整等に係る事務を担当します。
- 勤務地：神奈川県横浜市中区山下町1-2 パイロットビル
- 応募資格：高卒以上、18歳～30歳（船舶運航関係実務経験者優遇します）
- お問い合わせ：詳細は下記ホームページ又は採用担当までご連絡下さい。

【URL】 <http://www.tokyobay-pilot.jp/recruit/index.html>

【e-mail】 headoffice@tokyobay-pilot.jp

【電話】 045-650-3183（総務部 押本）