

ANJIN

vol.23

2021 Summer

季刊

◆ 無人運航船と次世代港湾への取り組み ◆ 主機保護装置について



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

ANJIN 第23号 2021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



目次 Contents

Vol.23 ~ 2021 Summer ~

OB だより	3
無人運航船と次世代港湾への取り組み	4-5
主機保護装置について	6-7
私のキャリア	8
私の旅行記	9
MY FAVORITE	10
交友	11
PEOPLE	12-13
健康講座 vol.4 ~石川町内科クリニック 渡會先生~	14
人事短信／期待の星	15

表紙／海図コピー(海上保安庁・海図 W1087「千葉港南部」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)

OB だより

伊丹に住んでいます

伊丹空港

兵庫県伊丹市へ引っ越して2年が過ぎました。伊丹には海も山もありませんが、空港があります。正式名称は「大阪国際空港」ですが、関西空港と間違わないように大阪(伊丹)空港と表示されることが多いようです。

空港の滑走路のすぐ横に長さ1.2kmの「伊丹スカイパーク」があります。迫力ある飛行機の離着陸を間近で見ることができるので、毎日家族連れや素人カメラマンで賑わっています。大阪に住む孫たちも小学生の時遠足で来たことがあると言っていました。子供たちにも人気があるようです。



▲上空から見える日本列島

飛行機に乗って離陸するとまもなく左手下に日本列島が見えてきます。「昆陽池公園野鳥の森」です。伊丹で飛行機に乗るようなことがあればぜひ確認してください。

英会話教室

伊丹に引っ越して間もなく、地元の人たちと交流するのが目的で英会話教室に通うことにしました。先生はルーマニア生まれの田中カルメンさん、日本に来て約40年で、ルーマニア語、英語、ドイツ語、日本語の4か国語に堪能です。英会話教室では生徒が自分の体験(旅行、イベントへの参加、日々の出来事等なんでも)を英語でレポートするコーナーがあります。私は現役中に乗船した船で行った国と港、それに陸上勤務中の海外出張先を加えた資料を作成して報告しました。合計74か国、143の港・都市となりました。世界地図を見ながら履歴を確認しているといろいろな出来事が思い出され、それも併せてレポートしました。

- ◆ 鉱油兼用船で厚い氷が張り詰めた厳冬のセントローレンス湾をアイスパイロットの嚮導でカナダのセブンアイランドまで航海したこと。(3等航海士時代)
- ◆ ブラジルのマナウスまでリバーパイロットを乗せてアマゾン川を2日間航海したこと。(2等航海士時代)
- ◆ 南アフリカのマンデラ新大統領就任の歴史的日の朝、コンテナ船でケープタウンに入港、新しくなった南ア国旗を代理店から受け取ってマストに掲揚したこと。(船長時代)
- ◆ VLCC乗船中に、冬季の大しけの南シナ海で、遭難したインドネシアの貨物船の乗組員を救助したこと。(船長時代)

MY UKULELE



▲「KAMAKA」のウクレレ

10年ほど前ハワイへ行ったときに、ハワイアンコアでできた「KAMAKA」のウクレレ(コンサートタイプ、ロングネック)を買いました。2011年製で固有番号が記載されている一品です。時々自宅で弾いていましたが、なかなか上達しないので4月からウクレレ教室に通うことにしました。これまで自己流だったせいでクラスの仲間についていくのが大変です。



Profile

- ・1945年長崎県生まれ
- ・水先人歴18年
- ・2017年12月退会

東京湾水先区水先人会
元一級水先人

森 富二夫

(もり ふじお)



▲伊丹スカイパーク



▲カルメン先生と

無人運航船と次世代港湾への取り組み

【インタビュー】
ANJIN 編集委員 恩田 裕治
(おんだ ゆうじ)

西村 浩一 東洋信号通信社
(にしむら こういち) 顧問 CTO

1981年東京商船大学 航海学科卒業



▲ 遠隔操作のイメージ: Konigsburg Rolls Royce WEBより (ANJIN編集者掲載)

現在、日本財団の支援による無人運航船プロジェクト MEGURI 2040 で、5つのコンソーシアムが無人運航船の実証実験に取り組んでいます。2021 年度末まで各コンソーシアムによる実証実験を行い、2025 年までに無人運航船の実用化を目指すとのこと。無人運航船の社会実装を確実にするためには、第三者による安全性評価をはじめとする社会基盤整備が不可欠です。このため、日本船舶技術研究協会が社会基盤整備の作業プラットフォームとして個々の実証船舶の安全性評価を実施、社会実装する上での各種課題解決のため、無人運航船の安全評価事業に取り組んでいます。今回、東洋信号通信社の顧問 CTO 西村さんに、無人運航船(自動運航船)の動向についてお話を伺いました。西村さんは、安全評価事業のステアリング委員を務められています。

自動運航船への取り組み

ANJIN

無人運航船(自動運航船)の社会実装について、どのような取り組みが行われているのでしょうか。

西村: 近年、無人運航船(自動運航船)に関する取り組みが国内外で進められています。これらの船舶は MASS^{※2} (Maritime Autonomous Surface Ship) と呼ばれています。MASS の主要要素技術の一つである自動避航システムについては、既に実船による実証実験も行われています。現在、研究開発が進められている自動避航システムは、近い将来、実用レベルでの社会実装が実現するだろうと言われています。

ANJIN

日本では、MASSの社会実装に向けて具体的な指針はあるのでしょうか？

西村: 2020 年 12 月 7 日、国土交通省海事局は「自動運航船の実用化へ向けた安全設計ガイドライン

を策定」を報道発表しました。このガイドラインは造船所、メーカなど、自動運航船の作り手に対する安全設計のガイドラインです。これは、2018 年度から実施している「フェーズ II 自動運航船」の実用化に向けた技術の実証事業で得られた知見を基に策定した、自動運航船の安全設計ガイドラインのことです。ちなみに「フェーズ II 自動運航船」とは、陸上からの操船や AI 等による行動提案で、最終的な意思決定者である船員をサポートする船舶のことです。実船への実装時には船級等によってシステムの安全性の認証が行われます。以下から具体的な指針や自動運航船の実用化に向けたロードマップをみることができます。

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001375699.pdf>
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001375594.pdf>

ANJIN

安全性認証ではシステムの正常な作動の確認や故障時の冗長性が重要だと思います。システムが大きく複雑となる場合、FMEA (Failure Mode and Effect Analysis) の実施や巨大船や危険物積載船では船級認証に加え、荷主等の要望に対応する検査認証組織も必要となるのでしょうか。

陸上からの運航支援による船舶の誘導

ANJIN

フェーズ II は陸上からの支援情報を本船上に送り、誘導することはポートラジオの業務にも関係があると思います。

西村: MASS は船長資格者が遠隔で運航の責任を負うのですが、周辺の船舶に対する情報提供、管制、運航調整は VTS やポートラジオ(港湾 VTS) の役目です。自動避航システムの安全性評価の考え方は、ポートラジオのオペレータが、担当する海域の船舶の状況を把握する際の判断基準にも適用できます。このような判断基準を組み込んだ海域監視システムにより、オペレータは経験豊富な船長レベルのスキルで状況を把握、危険な状態になる前に対象船舶に情報提供、適切な運航調整が期待できると考えています。現在、当社は大阪港で、オペレータの状況判断をサポートする DST (Decision Support Tool) の評価を実施中です。今後も実地の運用により改善を積み重ね、各港湾のポートラジオに DST を展開していきます。

ANJIN

シンガポールでは2019年4月から新たな港湾運営の試みが始まっていると聞いていますが。

西村: 自動運航船や次世代港湾運営を積極的に進めているようです。次世代港湾運営の 1 項目とし

RAPA公開の様子: シンガポールMPA WEBより(ANJIN編集者掲載) ▼



西村: 自動運航のレベルやシステムへの依存度も関係すると思います。専門分野ではありませんが故障モードに対する状況の把握は、使用者(備船)側としても重要事項と捉える可能性があります。備船者による自動運航システムへの新たな第三者監査を要求される可能性についても配慮は必要かもしれません。

て遠隔支援パイロットアドバイザー (RAPA: Remotely Assisted Pilotage Advisory) システムの開発が挙げられています。関連企業などと共同で、船舶の安全な離着岸や航路内移動のための陸上からのパイロットシステムとして、遠隔誘導を可能とするシステム開発に取り組んでいます。RAPA システムには、陸上からの遠隔誘導を可能とする IOT (Internet of things: 物をインターネットに繋げること) と船舶・港湾当局間の通信システムが用いられます。同システムでは、衝突回避ソフトウェアの支援を受けつつ、リアルタイムのビデオ画像と船舶交通情報を通じて強化された船舶航行の状況認識が行われます。「遠隔地支援パイロットシステムは、パイロットが寄港地で物理的に乗船する必要をなくし、彼らが費やす時間の約 40% を節約するのに役立ちます。これにより、より効率的な人員の割り当てが可能になり、パイロットを他の重要な任務に再展開できます」と MPA (シンガポール港湾局) は述べています。

ANJIN

なるほど、RAPA はデータ通信の向上で現実味を感じますね。お話ありがとうございました。機会があれば港域における船舶交通の安全対策の最新情報やこれ等に取り組むポートラジオについてもいつかお話を伺いたいですね。

編集部 ※1: 港湾において船舶の安全と運航効率の促進、港湾施設の有効利用を図るため、主要港湾で港湾管理者(地方公共団体)が VHF 海岸局(ポートラジオ)を設置している。東洋信号通信社は、港湾管理者からポートラジオの運用を受託している。

編集部 ※2: IMO は MASS (Maritime Autonomous Surface Ship) を、程度の差はあれ、人との相互作用とは無関係に運航できる船舶と定義している。自律性の度合いにより次の 4 種類の MASS が考えられる。

- ・自動化されたプロセスと意思決定をサポートする船員が乗船して、船内のシステムや機能を操作・制御する。一部の操作は自動化されている場合がある。
- ・船員が乗船している遠隔制御船…
- ・船は遠隔で別の場所から制御・操作されるが、船員が乗船している。
- ・船員が乗船していない遠隔制御船…
- ・船は遠隔で別の場所から制御・運航されている。船員は乗船していない。
- ・船員が乗船している遠隔制御船…
- ・船のオペレーティング・システムが自ら判断し、行動を決定することができる。

主機保護装置について

スローダウンリクエスト

オートスローダウン

シャットダウン(危急停止)

機関を使用中 SLOW DOWN REQUEST で、低速航行や機関停止を余儀なくされた経験はないでしょうか? 漠然と、機関へ急な負荷を与えた場合に事象が発生することを知られている方も多いと思います。理解を深めるため元船社機関長の掛谷様にご説明をいただきました。(ANJIN 編集委員 恩田裕治)



掛谷 茂
(かけたに しげる)

・1974年東京商船大学機関科卒業
・元日本郵船機関長

船舶を運航していて、機関関係に関し一般警報や主機減速要求アラームが発生することがあります。また、主機が自動的にスローダウンしたり、いきなりシャットダウンしたりすることもあり対処が難しい事例も多くあります。

しかし、それぞれの内容を把握すれば効果的な対応が可能となります。それぞれの違い等を解説するので、船長はじめ全ての運航者の安全運航の一助にいただければ幸いです。

1 主機保護装置の設置目的

船舶の安全運航を目的とし、今の状態が続くと主機関等推進装置が大きなダメージを受け推進装置の堪航性が維持出来ない可能性がある時に発する警報及び処置が目的です。

2 保護装置はどのような状態になると発生するか?

主機及び推進系に今の状態が続くと機関の堪航性が失われる可能性がある時にその度合いによりそれぞれのアラームや処置を惹起させます。

警報及び保護装置には、可視可聴警報(一般アラーム)、スローダウンリクエスト、オートスローダウン、シャットダウン(危急停止)等の種類があり、発生した不具合のレベルに応じ「軽:アラーム<スローダウンリクエスト≦オートスローダウン<シャットダウン:重」となります。なお、スローダウンリクエストがなく、いきなりオートスローダウンする船舶もあります。

保護装置は、主機のタイプ(ディーゼラー中速、低速、タービン等)により大きく異なりますが、それぞれ以下の特徴があります。

ディーゼル主機の場合は本体のトラブルに起因する事項に対し発生することが多いが、タービン主機の場合はボイラー、コンデンサー(復水器)等トラブル事項の範囲が広い傾向にあります。ディーゼル主機は独立しており、タービン機関はプラントであることに起因します。また、スターンチューブ等推進系の異常は両方共通であり、主機のみのトラブルに限らないことに注意が必要です。

具体的な一例としてディーゼル機関の保護装置の項目には右表のものがああります。

不具合度	ディーゼル機関の保護装置の項目	
軽	Slow down request	Main L.O. low pressure
		Piston cooling oil engine outlet high temperature
		Piston cooling oil engine outlet non flow
		Jacket cooling FW engine inlet low pressure
		Jacket cooling FW engine outlet high temperature
↓	Auto slow down	Exhaust gas cylinder outlet high temperature
		Thrust pad high temperature
		Crank case oil mist high density
		Scavenging air box high temperature
		Aft stern tube bearing high temperature
		ECS abnormal
		重
Main L.O. very low pressure		
Hydraulic oil leakage		
Hydraulic oil pump inlet low pressure		
Exhaust gas valve spring air low pressure		

3 対処方法《対応は機関部との対話を密に》

可視可聴警報(一般アラーム)

直接運航に関係ないものが多いが、次の故障につながるものもあり、可能性はチェックしておく。

スローダウンリクエスト

一義的にはスローダウンし、その後、四囲の状況をよく把握し船舶の安全を基本に、故障状況に応じた対応をする。

オートスローダウン

アラームとともに自動的に設定された回転数(Dead Slowが多い)まで、回転は下がるが、解除されるまでその回転数が維持されることを念頭におき、回復までの時間、条件等見通しを把握した対応をする。

シャットダウン

いきなりアラームを発し主機は停止して操縦不能となるが、本船の安全を最大限考慮し、回復までの時間、条件等見通しを把握した対応をする。より深刻な可能性もあり、長期的対応も考慮すべきである。

出入港時に故障発生が多い理由

入港時

長期間使用していない操縦装置を使うこと及び長時間使用していない負荷となりそれに付随した様々なトラブルが起きやすくなります。また、初めてのアスターンは機構の大きな変化であり、本船であらかじめ試運転していることが多いが、念の為実施の有無を確認し必要に応じて再度試運転することも必要です。

出港時

停泊中(ドック出しは特に注意)に工事、調整を実施した可能性があり、起因したトラブルが起きやすくなります。(出来るだけ出港前に確認するが、限界があり出港後にトラブルが発生することもある)また、マニユバリングゾーンよりスピードを上げる場合、性急な上昇はトルクリッチを招きトラブルが起きやすくなります。(浅い海域は特に注意)

4 保護装置の解除

各保護装置は、不具合事情が解消された時、作動の解除が可能となります。それに加え機関長の判断により安全とされた時にテレグラフ(機関操縦ハンドル)を所定の位置にセットし、解除となります。



▲ BRIDGEコンソールにあるオーバーライドスイッチ群の一例

5 オーバーライド機能について

主機のオートスローダウンについては、オーバーライド機能が設けられています。

また、シャットダウンについても短期間のうちに主機が完全な破壊に至るもの以外についてもオーバーライド機能が設けられています。これは、主機がスローダウンや停止してしまうことによって、本船により深刻な被害が発生するのを防ぐためのものです。機関部との会話を密にし、故障内容の深刻度及び影響度をよく理解し四囲の状況を勘案し操作依頼等の対応をするようにしてください。



▲ オーバーライドスイッチは蓋を開け操作するWアクションになっている

▼ 保護装置に関する説明例



6 水先人としての注意事項

船舶を嚮導する水先人におかれても船舶の安全運航が最大の任務であり、以下項目について注意し、本船と協力し安全運航を継続してください。

- ・本船機関の現状及び過去の発生傾向の把握(過去のトラブル、直近のトラブル及び施工工事の把握)。
- ・機関トラブルは発生するものとして余裕をもった運航をする。(最近ブラックアウトのトラブルが多く、それに伴う事故も増加している)
- ・トラブル発生時は、トラブル内容、影響を冷静に正確に把握すること。
- ・NOx、SOx、CO2等対策により機関が従来以上に煩雑になっており、トラブルが多くなりがちであり、様々なケースを想定しておく必要がある。



私のキャリア

My Career

vol.14

千葉事務所長
寺田 清
(てらだ きよし)

千葉港でのいろいろ

曳船会社から千葉港船員サービス職員に

昭和49年に学校を卒業して千葉港の曳船会社に就職、初の船は京葉シーバースの着離棧と荷役警戒をする曳船で、当時乗組員が多く、初めての食事作りでは苦労しました。(曳船は自炊、新入りが食事当番をすることが多い)また曳船は船尾からフック引きするタイプで作業が全て人力。90mmのロープを100m伸ばしますが引出し終了後の回収も大変でした。その後消防船・ハーバータグに転船しましたが当時の船はエアコンもなく真夏の夜は最悪でした。そんな時、係留場所の端にあった千葉港船員サービスセンターによくアイスを食べに行き、常務夫婦と知りあい転職することになりました。千葉港船員サービスは常務夫婦が住込みで朝一番の通船から最終通船まで365日休み無く働いていました。千葉港は広いのにバース近くに売店がなく、船員が生活必需品を買わずに困っていると海員組合に話があって出来た会社です。仕事は訪船や外地からのエアメール、船舶電話などで受けた注文品の配達、発送手荷物の引取りで、入港する日本船に殆ど訪船しました。人に喜ばれる仕事と感じて働きがいがありました。当初センターは出州にありましたが千葉県にセンターの役割を認めて頂き、港湾合同庁舎移転の際に中央埠頭へ。その後時代は変わり日本籍船・日本人船員が減少していく中、友人から水先人会で人を探している話を聞き、その友人の紹介で当会に勤めることができました。



▲ 入会したころの筆者(一番左)



千葉でオベをしていた頃の様子 ▲

DAILY MOVEMENT									
No.	TIME	SHIP'S NAME	G.T.	FROM	TO	AGENT'S NAME	PILOT'S NAME	TUGGER'S NAME	REMARKS
1	08:00	京葉丸	1000	千葉	東京	寺田 清	田中 一郎	佐藤 健	
2	09:00	千葉丸	1200	千葉	横浜	寺田 清	田中 一郎	佐藤 健	
3	10:00	東京丸	1400	千葉	大阪	寺田 清	田中 一郎	佐藤 健	
4	11:00	横浜丸	1600	千葉	名古屋	寺田 清	田中 一郎	佐藤 健	
5	12:00	大阪丸	1800	千葉	福岡	寺田 清	田中 一郎	佐藤 健	
6	13:00	名古屋丸	2000	千葉	札幌	寺田 清	田中 一郎	佐藤 健	
7	14:00	福岡丸	2200	千葉	仙台	寺田 清	田中 一郎	佐藤 健	
8	15:00	仙台丸	2400	千葉	青森	寺田 清	田中 一郎	佐藤 健	
9	16:00	青森丸	2600	千葉	函館	寺田 清	田中 一郎	佐藤 健	
10	17:00	函館丸	2800	千葉	旭川	寺田 清	田中 一郎	佐藤 健	

▲ 入会した日のDM

これから

千葉港に来て47年、水先人会に入って34年が経ち、今年の7月末で定年退職を迎えます。退職後は、孫の好きなイチゴを畑で作り、趣味の日本蜜蜂、下手なゴルフを楽しみたいと思います。

私の旅行記



上海紀行

三級水先人 藤沢 一樹
(ふじさわ かずき)

2019年夏に母校の練習船に乗船し東京～上海～佐世保の航海に従事しました。

上海では時間があつたので上陸し観光を楽しみました。まず上海で驚いたのは人の多さです。特に中国人の観光客の多さには驚きました。またTVなどで上海が大都会だということは知っていましたが、実際に上海の町並みを目の前にすると想像以上の大都会で圧倒されました。上海での一番の思い出はご飯でした。安くて美味しい料理がたくさんあり、小籠包やラーメン、角煮、釜めし等々お腹いっぱいになるまで楽しみました。よほどの高級店でない限り、たらふく飲んで食べても2000～3000円程度で収まりコストパフォーマンスも最高でした。それと現地の中華料理は日本の中華街の中華料理とは味付けが違い、日本の中華とは一味違う本場の味を楽しめました。上海にはたくさんの観光名所がありますが、時間が限られていたため、あまり名所を巡ることができなかったのが残念でした。現在はコロナ禍のため中々旅行に行くことができませんが、コロナ禍が落ち着いたらまた色々な場所を旅行してみたいと思います。



上海市内 ▲



上海夜景 ▲▶



学生街の喫茶店 in わたしの城下町

三級水先人 鈴木 一博
(すずき かずひろ)



昨年からのコロナ禍のため最近では気軽に旅行に出かけることができず、そんな中で何を書こうかなと考え、旅行というほどの遠出ではありませんが、昨年私は千葉県佐倉市に旅立ちました。なぜ佐倉市かというと、特に場所はどこでも良かったのですが、京成電鉄に乗りたかったのと、のどかな田園風景を見たかったのが佐倉市に向かうことにしました。

私は出身が兵庫県淡路島で田舎育ちなので(都会恐怖症)、人が少なく緑豊かな場所に行くことでも落ち着きます。佐倉駅に降りてからは特にあてもなく出掛けたので、適当にぶらぶらと街を散策しました。有名でもなく人気スポットでもない閑散とした場所でしたが、地元の人しか知らないであろう公園や路地裏にある場末の純喫茶など魍魎魍魎の世界から隔絶された雰囲気にはシビれました。田舎をさすらうと、そこが見知らぬ場所であろうと、いやむしろ知らない場所の方がノスタルジックな気持ちになり涙腺が緩むのです。(情緒不安定)

ここで一句 『夕暮れに ふるさと思い むせび泣く』



▼ 京成佐倉駅にて

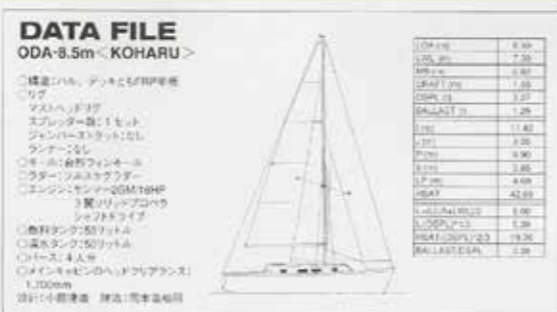


▲ 江ノ島に浮かぶ「小春」

私の自慢のヨット

江の島に浮かぶ写真のヨットは、晩年の父が余暇と余財のすべてを注ぎ込んだもので、1999年、山下貯木場にある岡本造船で作られました。設計は父の古くからの友人である（私と名前が同じの）小田達雄さんで、小田さんはこの艇の完成を見ずに他界されています。

FRP のハルのモールから組んだ完全ワンオフ艇で、先日雨宮パイロットと話した際、「横浜の岡本造船に XX さんという有名な棟梁がおられてねぇ」と言われ「その方、私のヨットを建造された方です」となりました。その名物棟梁も「小春」建造直後にお亡くなりになられ、結果的に「小春」は岡本造船建造の最後の船になりました。



▲ 「小春」の DATA FILE



「小春」を操船する筆者 ▲

かという父も、10年程度「小春」で遊んでピンピンコロリ。当時私は未だ40台後半の身で、船会社での外地勤務の可能性も高く、如何したものかと思いつき悩んだのですが、残る三十余年の人生をこの船と共に過ごそうと一大決意をして今日に至っています。（パイロット稼業を始めてからは、なんか仕事の日も休みの日も、毎日同じことしてないかと悩むことはありますが…）

ちなみに「小春」は小料理屋のママさんではなく、「小春日和」の「小春」で、英語で言うと Indian Summer。晩秋から初冬にあるぼかぼかと暖かい日のことですが、「人生の晩年に訪れる落ち着いた幸福な一時期」という意味もあり、私はいつでもリタイアする準備ができています。

そしてキャビンで寛ぐ…▶



一級水先人
兒玉 達雄
(こだま たつお)

一級水先人 佐藤 昭平
(さとう しょうへい)



▲ 佐藤さんと愛機

私は、地元新潟のラジコン飛行機のクラブに入会して7～8年になります。

今でも、長休（約1ヶ月に一度の1週間連続休み）の度に一度はクラブのラジコン飛行場に行って飛ばし、クラブの仲間との再会を楽しんでいます。自分の飛行技術はサツパリ上達しませんが、クラブの他の人の素晴らしい飛行機と飛行技術を見て天気のいい日を楽しんでいます。

今時、ラジコンのおもちゃといっても昔と違って、コントローラーは比例動作で動くサーボモーターで、本物と同じ動きで操縦ができます。3軸ジャイロを組み込めば、私のような下手くそでも、コントローラーから手を離すと直ぐに水平飛行にひとりで戻ってくれます。また、小指の先ほどの小っちゃな CCD カメラと発信機を模型飛行機に貼り付けて、自分はバーチャルリアリティーのゴーグルで画像を見れば、まるでその飛行機の操縦席に乗っているような感覚を体験できます。

私が飛行機に興味を持ったのは中学生の頃からで、ゼロ戦が好きで、「丸」という雑誌やら、光人社のノンフィクション戦記やらを読んだり集めたり、今でも本屋さんへ行くとそういう本が目が行きます。坂井三郎著「大空のサムライ」は愛読書です。

2021年2月、追浜日産で下船して帰るとき、正門前のバス停横で「予科練発祥の地」の碑を見つけました。霞ヶ浦ではなかったのですね。人に聞いたら、追浜日産は旧海軍横須賀航空隊の飛行場跡地だそうです。また、根岸湾はこれまた、旧海軍横浜航空隊の水上機の基地があったところだそうです。根岸水路ではその昔、大型の飛行艇が離水、着水を繰り返していたのでしよう。横須賀近辺には興味深い旧軍隊の遺構がたくさん残っているそうです、興味のある方は探検してみるのもいいかもしれません。

私は、水先人を辞めるまでの残りの時間を「リュック担いでイザベラ・バードをたどる」を実行しようと思っています。リュックの中には日本酒の4合瓶と十分な量の乾きもの。

イザベラ・バード：1831年～1904年、イギリス人女性旅行家。1878年に東京を起点に日光から奥会津、新潟県へ抜け、日本海側から北海道に至る北日本を旅した。高梨健吉訳の「日本奥地紀行」を執筆し、「世界中で日本ほど婦人が危険にも無作法な目にもあわず、まったく安全に旅行できる国はないと信じている」というフレーズが有名。



後列左から5番目が筆者、左手前が愛機ゼロ戦 ▲

PEOPLE

水先人会と水先人に日々係わる人々

ANJIN編集委員の牛尾です。今回は本部ビルの一階に事務所がある新協和海運(株)をご紹介します。



《上段左から》

業務部主任
本間 雄紀 … 行動は言葉よりも雄弁。
感謝の気持ちを忘れずに。
(ほんま ゆうき)

営業部長
岩瀬谷 啓治 … バリ島にいる孫娘に早く会いたいです。
(いわせや けいじ)

取締役業務部長
布施 武 … こう見えて料理するのが結構好きです。
(ふせ たけし)

《中段左から》

常務取締役船員部長
齋藤 太美雄 … 東京湾に水が無くならない限り、
仕事はあると言われて40年。
まだまだ安泰です。
(さいとう たみお)

代表取締役社長
藤澤 昌也 … 一日でも早い新型コロナウイルスの
収束を願っています。
(ふじさわ まさや)

顧問
山崎 法之 … 先日65歳になりました。
お陰様でそこそこ元気です。
ほどほどに愉しみましょう。
(やまざき のりゆき)

《下段左から》

業務部
清水 祥子 … 最近サブスクというものを覚えました。
今月はマカロンをサブスクしております。
(しみず しょうこ)

営業部係長
荒木 美千子 … 断捨離に成功された方、
アドバイスを頂けたらと思います。
(あらか みちこ)

業務部課長
高折 美香 … 事務所は、みんなおやつが大好きです。
おやつ番長をしています。
(たかおり みか)

新協和海運(株)は、協和海運(株)から事業を引き継ぎ2014年2月1日に開業し、横浜港と千葉港を拠点にパイロットボートの運航をしております。今回は陸員と千葉船員の方々をご紹介します。

主な業務内容は、横浜港・川崎港・千葉港において水先人の送迎作業と入港する本船の係留用ロープを取る綱取り作業の2本柱となります。横浜港は山下町のパイロットビルに千葉港は出洲港にある水先人会千葉事務所内に事務所を構えております。安全第一をモットーに社員一丸となり365日業務に奮闘しております。



千葉出張所船員の方々

《上段左から》

班長
佐藤 寿和 … この仕事に就いて約24年になります。
作業中どのような状況でも焦らず慌てず
「平常心」で頑張っていきたいと思います。
(さとう としかず)

船長
平嶋 周治 … 今、自分にとって何をすれば社会に
貢献できるかを考えた時、
仕事することだと思えます。
(ひらしま しゅうじ)

船長
星野 明日登 … 千葉ロッテマリーンズを
こよなく愛する男。
三度の飯より MARINES!
(ほしの あきひと)

甲板員
小鍛冶 昇悟 … 愛車はBRZです。
今スーパーチャージャーを設置中です。
色々な所に出没致します。
壊れませんように。
(こかじ しょうご)

《下段左から》

船長
三富 秀幸 … 美味しいもの食べて、いっぱい寝て、
たくさん笑って元気に過ごす。
それが私のモットーです。
(みつ ひでゆき)

船長
日暮 浩二 … 休日はサーフィン、筋トレなど
体を動かし過ごしています。
運動の後のお酒は最高!
(ひぐらし こうじ)

甲板員
濱田 杏太郎 … 趣味はサウナです。ゆくゆくはプロの
サウナーになりたいです。
サウナに行けば身体の調子爆上がりです。
(はまた きょうたろう)

甲板員
鈴木 裕太 … 人生は一期一会です。
初心を忘れずに日々精進していきます。
(すずき ゆうた)



※紹介したメンバーは2021年6月15日現在の状況です。

石川町内科クリニック
院長 渡會伸治先生
(とごう しんじ)



新型コロナウイルス感染症

新型コロナウイルス感染症は、新型コロナウイルスである“SARS-CoV2”による感染症のことです。WHOはこのウイルスによる感染症のことを“COVID-19”と名付けました。2019年12月以降、中国湖北省武漢市を中心に発生し、短期間で全世界に広がりました。2021年3月末の時点で、全世界での感染者数は約1億2900万人にのぼり、死者は約282万人となっています。

どのような経緯でSARS-CoV2が生み出されたのか、またヒトに感染するようになったのかは、いまだに不明です。しかし、中国武漢市の海鮮売場に関連した人で集団発生したことや、後に野生動物の取引エリアからもウイルスが検知されたことから、そこに何らかの原因が潜んでいると考えられています。

コロナウイルスは、一般的な風邪をひき起こすウイルスでもあります。上記のように変異を起こしたり、動物界のウイルスがヒトに感染したりして重大な被害を与えることがあります。2002年に中国広東省から発生したSARS、2012年に中東地域を中心に発生したMERSなどもコロナウイルスの一種です。

COVID-19の症状は、発熱(37.5℃以上)、喉の痛み、咳、痰などの風邪のような症状で終わる場合が多いとされていますが、なかには高熱、胸部不快感、呼吸困難などが出現し、肺炎へ進展する事例もあります。また、嗅覚・味覚障害が特徴的ですが、100%に現れるわけではありません。



▲ 感染予防対策

COVID-19の診断は、鼻咽頭ぬぐい液や唾液を用いた遺伝子検査(PCR法)に加えて、抗原検査として鼻咽頭ぬぐい液からその場で15分程度で判定できる簡易抗原検査(迅速キット)が多く用いられています。いずれも、症状や感染している人との接触歴などから発症が疑われる場合に行なわれています。

一方で、感染の既往が確認できる抗体検査がありますが、直接の診断には利用できず、流行の影響度を判断するための疫学調査に用いられています。

COVID-19の治療法は、インフルエンザのように特效薬はありません。風邪のような症状の場合には対症療法を行います。肺炎の場合は酸素投与、全身循環管理に加えて抗ウイルス薬の投与が奏効する場合があります。特に重症な場合には、人工呼吸器や体外式人工肺(ECMO)を使用しなければならないこともあります。

現在のところSARS-CoV2は、ヒトからヒトへ感染することが分かっており、主な感染経路は飛沫感染(咳やくしゃみに含まれるウイルスを吸入)と接触感染(感染者の飛散した唾液や痰などにより汚染された環境に触ることで感染)です。したがって、予防には、手洗いや手指消毒を徹底し、マスクの着用が有効です。

ワクチンは積極的にコロナ感染症を減らす対策として最も有効と考えられています。欧米では日本に先駆けて承認を取得して接種が行われました。日本では米ファイザー社のワクチンが、2月14日に正式承認され、同17日から医療関係者を対象に先行接種が始まりました。3週間(21日)の間隔を置いて2回の接種が必要で、有効率は95%です。インフルエンザのワクチンが有効率50-60%程度と考えれば、驚異的な効果です。副作用は重篤なアナフィラキシーショックは100万人あたり5人(インフルエンザでは1.8人)とそれほど多くなく、安心して接種を受けられるのではないのでしょうか。以上、COVID-19に関して話してきましたが、早く以前のような生活に戻るよう期待しております。



【受章】

人事短信

令和3年4月29日、春の褒章に際し、次の方々为荣えある受章の栄に浴されました。おめでとうございます。



一級水先人
江村 正
(えむら ただし)

【旭日章】
国家又は公共に対し功労があり、その功績の内容に着目し顕著な功績を挙げた方に授与される勲章
【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



一級水先人
原田 直昭
(はらた なおあき)



一級水先人
池田 隆史
(いけだ たかし)

【役員人事】

6月4日第1回通常総会において、下記の通り新役員が選任され就任しました。

会長	竹中 五雄 (再任)	理事	黒田 富治 (新任)
副会長	足立 和也 (新任)	理事	吉村 厚夫 (新任)
副会長	大須賀 祥浩 (新任)	理事	大矢 賢太 (新任)
副会長	梶山 秀行 (新任)	理事	今津 隼馬 (再任) ~東京海洋大学名誉教授~
理事	雨宮 伊作 (再任)	監事	松永 逸郎 (再任)
理事	坂部 正憲 (新任)	監事	建部 和仁 (再任) ~弁護士~

【職員人事】

4月1日付けで次のとおり辞令が発令されました。

《異動》千葉事務所 所長代理 高折 真澄 (旧職:オペレーション部 課長)
《任命》オペレーション部 係長 石原 寿四郎 オペレーション部 主任 小菅 洋輔
オペレーション部 係長 轟 宏道 オペレーション部 主任 牛尾 公彦

【退任】

海事顧問 城野 功 平成29年7月1日就任/令和3年6月30日退任



二級水先人
柴田 雄介
(しばた ゆうすけ)

本年6月1日付で入会した二級水先人を紹介します。

安全運航を第一に日々努力!

- ①出身は何処ですか?
青森県
- ②水先人を志望したきっかけは?
多種多様な船種を操船してみたいという思いからです。
- ③乗船した主な船種は?
フェリー、RORO 船
- ④自分自身のアピールポイントは?
海運会社籍時の海上・陸上職での経験と前向きなところです。
- ⑤今後の抱負を聞かせてください。
安全運航を第一に諸先輩方の助言を賜り、日々努力していく所存です。今後ともご指導のほど宜しくお願い致します。