

東京湾水先区水先人会 会報

ANJIN

vol.25

2022 New Year

季刊



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

ANJIN 第25号 2022年1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。



◆ 新年にあたって

◆ 新型コロナウイルス闘病記

.....

新年にあたって	3-4
伝えたいこと ~ ROT を利用した旋回操船について ~	5-7
東京湾探訪 ~ 黒船とミズーリ号 ~	8-9
新型コロナウイルス闘病記	10-12
OB だより	13
私のキャリア	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)

新年にあたって

会長 竹中 五雄
(たけなか いつお)

会員及び職員の皆様、
新年あけましておめでとうございます。
2022年の年頭にあたり、
一言ご挨拶申し上げます。



2021年を振り返って

①新型コロナウイルス感染防止

昨年、2021年は、新型コロナウイルスの感染防止対応に追われたと言っても過言ではありません。11月15日現在、会員及び職員から、一名ずつのPCR検査陽性者が出ましたが、感染拡大もなくそれぞれ単発で収束しました。この感染抑制はひとえに、会員及び職員の皆様の感染防止に対する並々ならぬ日頃の努力と徹底した取り組みによるものです。このような好ましい結果を生み心より感謝しております。

一方、新型コロナウイルス対応のワクチン接種において、会員及び職員の略全員が早期に2回接種を完了したことは、大変喜ばしいことでもあります。また、東京ガス(株)様のご厚意により声掛けがありました「東京ガスグループにおける新型コロナウイルスワクチン職域接種」に、当会は積極的に参加させて頂き、若手水先人及び職員の接種率を一気に高めることが出来ました。

LNG 貨物の安全輸送に係わる水先人の貢献に対する東京ガス(株)様からのお礼の気持ちだと言うことですが、大変ありがたく思っています。

②事故及び不適切運航の大幅減少

昨年1年間は、会員の皆様の弛み無い努力により、事故及び不適切運航等の発生件数が大幅に減少しました。安全運航は、他人から押し付けられて達成できるものではなく、自らが本気になって、勘と経験だけに頼ることなく、グローバルな安全管理手法であるBRMを有効に活用することによって達成できたものと思います。

2022年の抱負及び課題について

①電子海図とPPU

昨年秋、当会待望の電子海図表示システムが導入・設置されました。このシステムの導入を通じてPPU (Portable Pilot Unit) を、出来るだけ多くの会員の皆様に日常的に使用して頂き、ユーザーが求める安全・効率運航の完遂・継続にチャレンジして行こうではありませんか！

ところで、私が PPU について初めて知ったのは、約 20 年前の海外でした。今日、我が国における PPU の普及は、徐々に広がっているとは言え、欧米、シンガポール等と比較して 10 年以上遅れていると言われています。新入水先人は、入会後の数年間、「操船の勘」の体得を優先させる必要があります。それ以降は BRM をサポートする有効な TOOL として、PPU を適切かつ積極的に活用して頂ければ、間違いなく事故や不適切運航の減少に繋がります。ひいてはユーザーとの信頼関係も構築・発展出来るものと確信しております。安全な操船は、健全な認知機能(特に判断力)の下で達成されます。従って、勘違いや判断ミスを防ぐためには、PPU の活用を通じた操船のデジタル化についても、会員が年齢を問わず一緒になってチャレンジし、安全運航のノウハウを更にレベルアップしていきたいと考えています。

② 損害賠償から身を守る

水先約款第 21 条に、「故意又は損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為その他の故意と同視しうる顕著な過失に基づく責任」に該当しなければ、第三者から水先人が損害賠償を請求された場合に、その賠償額は船主に求償できると規定されています。

しかし、水先人の第三者(荷主、保険会社、客船の旅客等)への賠償が非常に高額となっても、最終的に船主が求償に応じるか? 確実に保証されているとは言えません。日本の船主であれば求償に応じてくなくても、海外の悪徳船主の場合は、水先約款を船主と水先人の間の私契約として扱い、賠償金を支払う必要が無いと解釈し支払わないケースも想定されます。このような場合、莫大な費用と時間をかけて海外の裁判所で争うことになり、事実上、求償不可能という場合も少なく無く、水先人の自己破産の恐れがあります。

したがって、岸壁/棧橋衝突、他船/漁船衝突、船底接触/乗り揚げ、ガントリークレーン/アンローダー接触事故、更にこれらの事故によって発生した不稼働損失、並びに漁船衝突に起因する犠牲者の発生事故等に絶対に遭わないで済むように、日頃から安全な操船に謙虚・果敢に挑戦して参りましょう。特に、コンテナバースにおけるガントリークレーン接触は、クレーンの不稼働が発生した場合、莫大な賠償請求に繋がるリスクがあります。

したがって、着岸(棧)時、「船幅の 2 倍離して平行停止!」の習慣的実践を徹底されますように、私どもは会員の皆様に繰り返しお願いして参ります。

③ 紙から電子認証サービスへ変革

当会は、2 年後に水先業務システムの更新時期を迎えます。その機会を捉えて水先証明書への本船船長直筆によるサインを、現状の紙から電子認証サービスに変えることで、人件費と紙資源を大幅に節約出来るよう検討に取り掛かりたいと考えています。

我が国のデジタル競争力ランキングは、2020 年には世界で 27 位に落ち込んでしまい、一方、デジタル技術は OECD35 加盟国にあっても最下位グループに入り、日本政府はその反省もあるのか、昨年 9 月にデジタル庁を創立しました。

一方、当会の若手水先人の中には、このようなデジタル技術に詳しい人がいますので、大いに期待できると思います。当会のデジタル化については、国のデジタル化の遅れを傍観せず、しっかりとしたビジョンを描き、有能な人材を確保・育成し、会員の皆様の理解と協力を得ながら取り組んでいく所存です。

それでは、本年が皆様にとって良き飛躍の年になりますように、私自身も先頭にたって奮起することを誓いまして、新年の挨拶と致します。

伝えたいこと

水先人になり、これまで蓄積された技能・技術・経験、そのほか日々感じていることなどについてのメッセージ



東京湾水先区水先人会
元一級水先人
市山 和男
(いちやま かずお)

ROT を利用した 旋回操船について

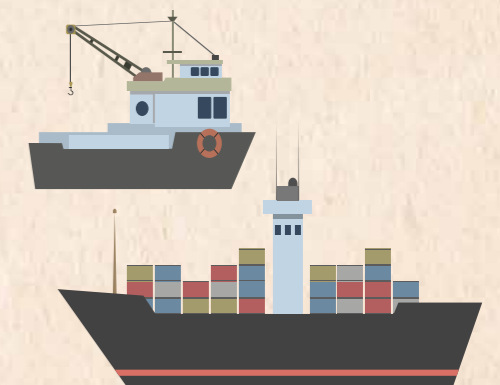
大型船の入港着棧で旋回・回頭を計画する場合、私は専ら ROT (Rate of Turn) を利用して操船をしています。私がこの方法に出会ったのは古く、1995 年頃クルーズ船に勤務していた時でした。Alaska の Inside Passage を航行中、湾曲した水路内を変針する場面で、現地パイロットから紹介されました。当時は「試しにやってみる」程度だったと記憶しています。

その後、2003 年に新造のポッド推進クルーズ船の船長・航海士チームとしてオランダ・ロッテルダムの Training Center で訓練に参加しました。その際にインストラクターである MAAS River Pilot (Rotterdam・Euro Port Pilot) から ROT を利用する回頭を推奨されました。

この具体的な方法について簡単にご説明しますので、これから大型船の業務にかかわる諸兄の参考になれば幸いです。

1. Turning Circle 作成と ROT の計算

- ①まず、旋回・回頭する水域の海図で旋回中心を決め、コンパスを使用して目的のバースに進入する Turning Circle を描きます。
- ②Circle の半径(Mile)を分母として、旋回中の速力を割れば、回頭中の任意の速力における必要な ROT が計算できます。



$$R.O.T. = 0.96 \times V/R$$

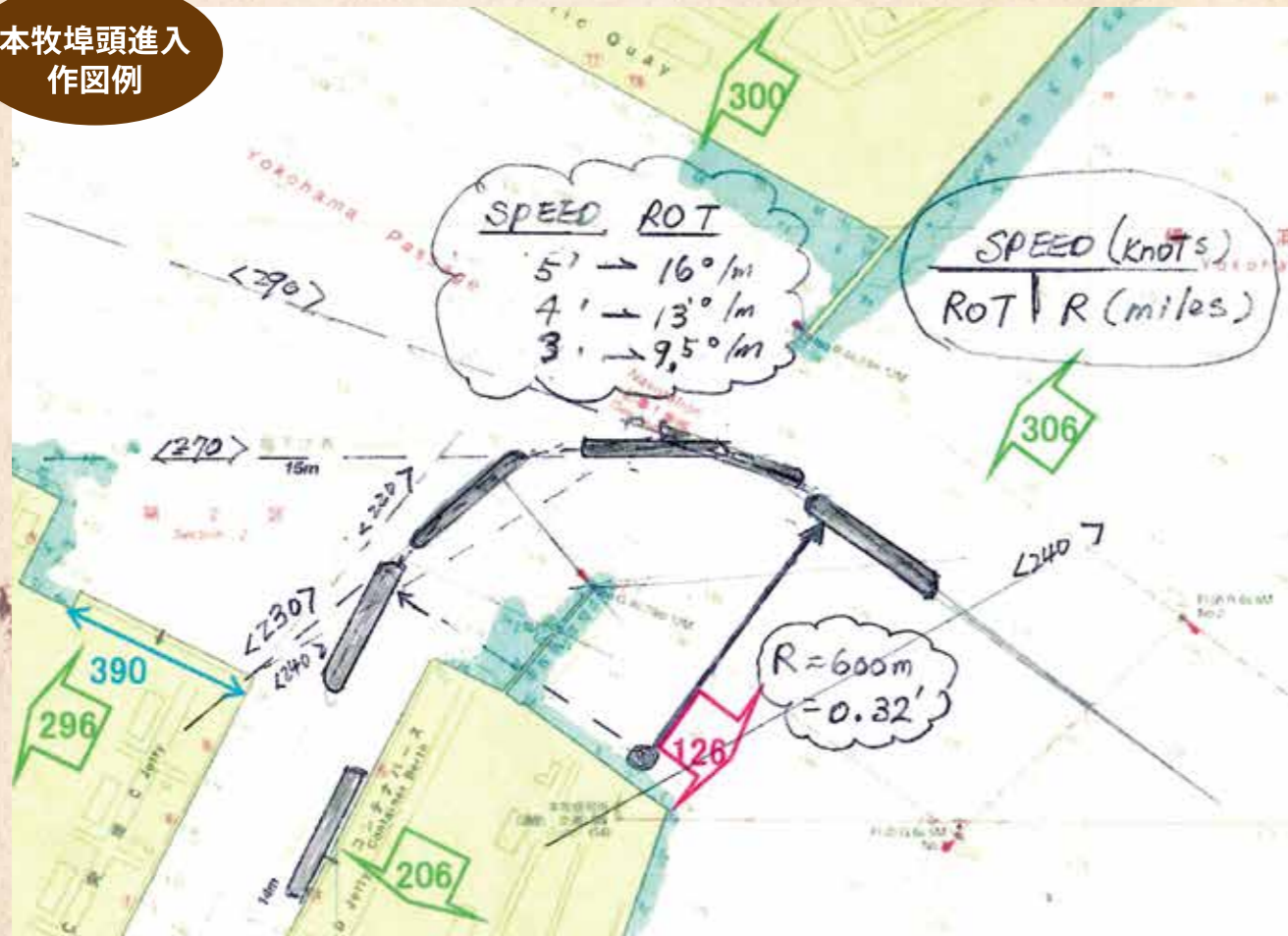
実用的には $ROT = V/R$ を使用して問題ない。

(ROT=Rate of Turn°/min V = 船速Knots R = 旋回半径Miles)

2. 本牧CDスリップで大型コンテナ船を着岸するケース

※GT 65,000, LOA 260m の船型を基に作成

本牧埠頭進入 作図例



次に、実際の運用についてみていきます。

上図は、私が水先人を始めたころ、「携帯海図」に本牧 CD スリップに進入する旋回円を描いて ROT を計算したものです。

前述の簡略式を使えば、船速が 5 ノットの場合、必要な ROT は $15.6^\circ (\approx 16^\circ)$ となります。(R=0.32' 船速=5 ノットで ROT=5/0.32=15.6°/min)

大角度変針を経て着岸させるという場所は他にも、鶴見航路から大黒ふ頭バースへの進入、扇島 KO/KC バースへの入出、千葉 JFC 大型鉱石船バースや富津の LNG 船バース進入針路など多数あります。

このように、海図上で旋回弧の半径を求めて速度に応じた ROT を計算し、それを参照して操船しています。

ただ、この ROT を使用した操船で留意しなければならないことがあります。

a.回頭中、所定のROTに立ち上がるまでにはある程度の時間がかかる

これに要する時間(距離)に影響する要因には、船

型・船速・舵角・積荷量・Eng. 回転数・トリム・UKC・風潮流があります。

また、本船要目にある旋回性能などの試運転データは、水深が十分にある広い海域での操船データなので、港内操船にそのまま適用するには無理があります。

特に港内の水深が浅めの水域での操船には注意が必要です。

実際に、必要な ROT に立ち上がるまでに要する時間(距離)を、これら諸要素を考慮して数値化することは困難です。前述のインストラクターによれば「個々の状況により違いはあるが、大型船が 8 ノット以下の速力の場合、10度の ROT に立ち上がるまでの時間は、安全サイドで見て、1~1.5 分」というものでした。

b.ROTは速力の増減により変化する

数式でも分かるように、速力を低下させれば回頭に必要な ROT は小さくなります。

また、速力を落とすために Eng. を Stop し、その後「Kick Ahead」を使用すれば、より効果的に ROT を立ち上げることができます。

3. 南本牧で大型コンテナ船を着岸するケース

※当会「操船参考資料 GT 176,500, LOA 399m」の図を基に作成

根岸水路No.1 Beacon付近まで

入港針路に乗せ、速力を 5 ノット程度とし、タグによるブレーキや Eng. 停止により減速を継続します。減速が難しい場合は、躊躇なく Astern Eng. を使用します。

根岸水路No.3 Beacon付近まで

速力を 4 ノット程度とします。船首が根岸水路 No.3 Beacon もしくは南本牧埠頭の角に差しかかる頃、転舵オーダーを発令します。ROT 指示器、船首方位の変化を注視します。船体の移動は主に ECDIS/PPU の画面で確認します。この時点で必要な ROT は船速 4 ノットで 12 度/分ですが、旋回しながら減速を継続しているので、ROT の立ち上がりは 10 度を越すようになれば、徐々に下げるよう舵角や速力を調整していきます。

操舵手へのオーダーは比較的細かく出すようになりますが、舵角オーダーに加えて ROT の度数を指示することもあります^{*1}。

旋回角度が半分(45度回頭)になる頃

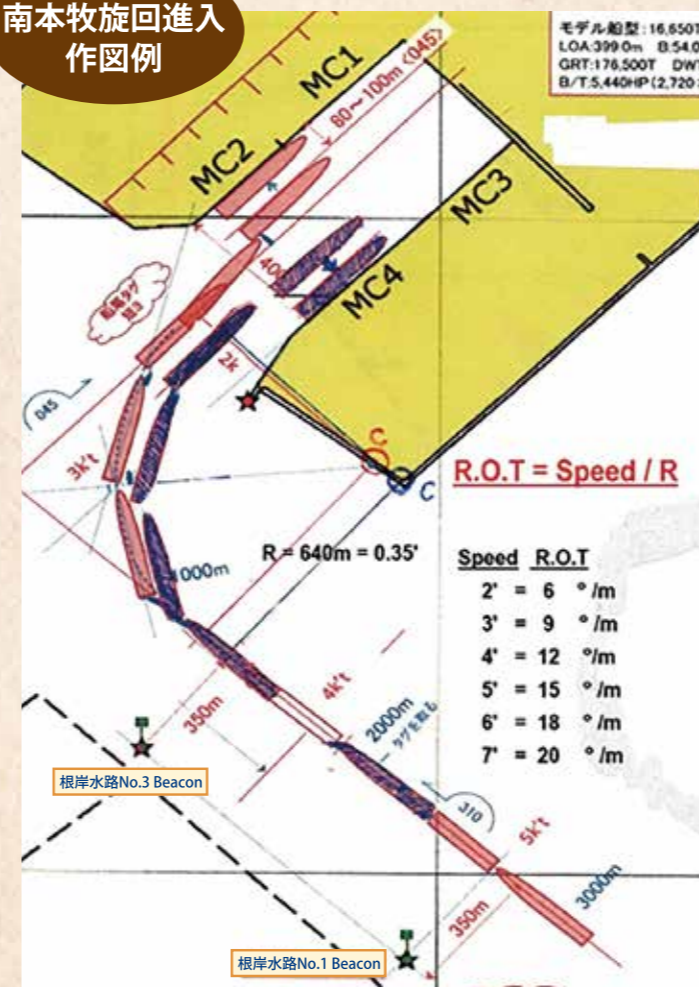
速力 3 ノット程度とし、ECDIS/PPU で船体航跡を確認します。このクラスの大形コンテナ船は、船橋前面の視界がデッキ積みのコンテナで遮られ、船橋内からは至近距離の MC2 岸壁や着岸する MC4 岸壁も視認できなくなります。従いまして、前方に関しては、船首方位の移動変化のみに集中し、船体の左右移動は ECDIS/PPU で確認します。バース平行 80~100m になるように船体姿勢を船首 ROT の左右変化で制御しながら減速前進し、安定状態になってから接舷ウィングに移動して操船します。

風潮流の影響

旋回中に受ける風潮流の影響を推測し、ベクトル化して、図に挿入すれば風潮流を加味したイメージを描くことができます。ただし、実際は根岸水路に進入する頃から根岸水路 No.3 Beacon にさしかかる間に、Lee Way や風潮流による針路・船速の変化の具合を慎重に観察して、転舵オーダー発令のタイミング(早めか、遅めか)を決めます。

私の場合は、状況に応じて発令を前後 50~100m の範囲でずらし、その後、旋回中に受ける風圧と回頭の具合、船体航跡を ECDIS/PPU の画面を注視しながら確認し、船速・ROT の調整を行って着岸します。

南本牧旋回進入 作図例



4. おわりに

東京湾に寄港する大型コンテナ船やクルーズ客船は、高出力スラスタや複数の ECDIS が装備されており、それらを有効に利用することが安全な操船につながります。パイロットはこれに PPU を加えることができます。

これらの船に多く乗船している欧州(英国・北欧)の船長・航海士は ROT 重視の操船を理解しており、私は船長と同じ ECDIS の画面を確認しながら船長、航海士、操舵手と一体となるように気を付けています。

特に大型クルーズ船の急変針は、数百室ある客室内浴室やプールサイド、階段などでの乗客転倒事故にもつながり、ROT 重視の適切な変針が要求されます。

^{*1}…舵角オーダー後に、急激な回頭を避けるため、舵角を減らして ROT 度数を減じる指示をする場合があるため。実際に大型クルーズ船の船長から、「操舵オーダーに ROT を加えて指示して欲しい」とリクエストされたこともある。これは、特定の教育を受けた乗組員(船長、航海士、QM)と水先人の共通認識・了解の下で行う特別なケースであることに留意する。

特集 東京湾探訪

～黒船とミズーリ号～

一級水先人
梶山 秀行
(かじやま ひでゆき)



▲ 旗艦ポーハタン号上に掲げてあった星条旗 / 31 星旗



▲ 戦勝記念戦艦「ミズーリ号」上に残る記念プレート

「執念の演出」

1945年8月30日、連合軍総司令官「ダグラス・マッカーサー」は、飛行機から濃いサングラス(Ray Ban)にコーンパイプを咥え、ノーネクタイのいでたちで圧倒的な威圧感を示し、海軍厚木航空基地に降り立った。

そして短い声明文「…メルボルンからの道のりは遠かった…」を朗読後、すぐさま車に乗り込みまっすぐ横浜の「ホテル・ニューグランド」^{※1}へ向かった。



- ①「日米和親条約」締結の地
- ②アメリカン・アンカレッジ記念碑(金沢八景小柴沖)
- ③黒船艦隊/ミズーリ号停泊位置(東京湾)
1945年9月2日: ミズーリ号上で大日本帝国降伏文書調印式
- ④最初の黒船艦隊来航時: 当初の旗艦「サスケハナ号」(のちに旗艦はポーハタン号となる)を含む4隻で寄港、停泊場所
- ⑤浦賀奉行所所在地
- ⑥1853年7月9日:
久里浜にペリー上陸



アメリカン・アンカレッジ記念碑

これから遡ること90余年、江戸幕府老中首座「阿部正弘」はオランダ商館からの1850年の報告書「別段風説書」を通じて、翌年ペリーに率いられたアメリカの艦隊が日本にやってくるだろうという報告を受けていた。

これに対し幕府は来航の地を長崎か浦賀のいずれかと想定し、オランダ通詞の配置を変えるなど浦賀奉行所の体制を強化した。

しかし黒船は途轍もない影響力を持って浦賀に現れた。ペリーは江戸湾を測量、その結果を受け金沢八景島沖のちに旗艦となる「ポーハタン号(Pawhatan)」他計4隻の艦隊を停泊させた。そしてこの海域を自ら「アメリカン・アンカレッジ」と名付けた。

1854年(安政元年)、二度目の来訪後、横浜大棧橋付近に上陸し、幕府と交渉の末「日米和親条約」を締結した。その結果伊豆下田と函館の二港が開港となった。

次いで、1858年(安政5年)7月29日初代アメリカ総領事T. ハリスと下田奉行井上清直等との間で金沢八景沖「ポーハタン号」船上で「日米修好通商条約」を締結した。

そして神奈川(横浜)は函館、新潟、長崎、兵庫(神戸)とともに開港となった。

また、その時の戦艦「ミズーリ号」の停泊位置は、黒船艦隊の旗艦「ポーハタン号」が碇をうった場所と全く同じ緯度・経度であったという。

現在「ミズーリ号」は、太平洋戦争開戦の端緒となった大日本帝国海軍の米国真珠湾攻撃で沈没・擱座した戦艦「アリゾナ号」傍で、戦勝記念戦艦として展示・係留されている。

その「ミズーリ号」に掲示されている記念プレートには、日本が降伏文書に正式調印した場所が記録されている。

その位置は東京湾中ノ瀬付近をさし、「35-21' 17"N, 139-45' 36"E」と刻印されている。

(中ノ瀬航路入航後2,4番ブイを結んだ線よりやや東側の位置)



▲ 黒船艦隊 / ミズーリ号停泊位置(東京湾)



◀ 降伏調印式が行われた戦艦ミズーリ号上に掲示された48星旗



▲ ミズーリ号

◀ ミズーリ号とアリゾナ号

太平洋戦争初期、フィリピンで日本軍の攻撃を受けたマッカーサー将軍は「I Shall Return! 私はきっと戻ってくる」と宣言し、マニラ湾入口のコレヒドール要塞からオーストラリアへ向け脱出した。

前線からの撤退を余儀なくされたこの出来事は、彼にとっては生涯の恥辱であり、胸中期するものがあつたであろう。

ポーハタン号の停泊した位置を「ミズーリ号」の停泊場所にしたこと、そして因縁深い歴史的な二つの旗を船上に掲示させて「降伏調印式」を執り行ったこと、これらのこだわり全てが、過去に屈辱を味わい、派手好きだったマッカーサー将軍の「執念の演出」と見て取れる。

※1…連合国の日本占領が始まったのは1945年8月28日、進駐軍の行先は横浜だった。
戦争末期、マッカーサーは日本降伏後を見据え、計画的な爆撃でこのホテルとその周辺を回避したといわれる。
※2…1853年(嘉永6年)7月8日、浦賀観音崎沖に艦隊司令長官「マシュー・C.ペリー」率いる4隻の米国東インド艦隊(旗艦:サスケハナ号(蒸気外輪フリゲート艦))が現れた。
当地ではこれまで見たこともない艦隊の威容から、それらを黒船と呼び大騒ぎとなった。

※3…第二次世界大戦終戦時の星条旗は48星旗である。
その後、アラスカ州とハワイ州を加え、現在の50星旗になった。

2021年7月29日、新型コロナウイルス陽性と診断されました。
体力的にも精神的にも非常に辛い体験となりました。
時系列で書かせて頂きますので、少しでも皆さまのコロナ対策のご参考になれば幸いです。

発症から回復まで

..... 症状発症～ホテル療養開始

- 7月26日** 前日まで無かった咳が止まらなくなった。
但し、熱は無く、体調良好であったため、特に気にしなかった。
- 7月27日** 1800 時頃に熱が 38.2° まで上がる。
飲んだ水が「まずい」という味覚異常が発生した事により、
コロナに罹患したかという危機感が芽生えた。
この時はまだ嗅覚は正常であった。
- 7月28日** 近くの病院(発熱外来)で PCR 検査を実施した。
- 7月29日** 保健所よりコロナ陽性の連絡を受けた。
ホテル療養を希望するか否かを尋ねられ、希望する旨を伝えた。
- 7月30日** 当日 30 日及び翌 31 日はホテルの手配がつかず、自宅療養となる。
- 7月31日** 午前中にパルスオキシメーターが届いたが、
食料等物資は届く事はなかった。
自宅に保存食が無い人は、家族等の援助が無い限り、
外出を余儀なくされる状況になる。
午後、区役所から「翌日からホテル入居可能」の連絡があった。
- 8月1日** 1300 時に「コロナ移送専用タクシー」が自宅前まで迎えに来てくれて、
ホテル療養開始となる。

..... 回復時期

- 8月5日～8月6日** 37.5°(8月5日)、37.1°(8月6日)と熱が下がり、体調も 50%程回復した。
- 8月7日～8月14日** 平熱～微熱、咳、食欲不振、倦怠感、味覚／嗅覚異常が続いた。
- 8月15日** 多量であった咳の回数が減り、体調も 80%程回復した。
- 8月16日** 食欲も戻り、1 人前を完食できるようになった。
軽い頭痛、味覚／嗅覚異常は残っていたが、
業務への復帰は可能であると感じたため、再度 PCR 検査を行った。
- 8月17日** コロナ陰性診断を受けた。
- 8月18日** 職場復帰を果たす。

主症状

- 7月27日～8月4日** この期間が特に身体的に辛かった。
体温は 38.2° ～ 39.4° が続いた。
症状の辛い順から、咳、高熱、食欲不振、頭痛、だるさ、
喉の痛み、味覚異常、関節痛があった。
- 8月1日～8月9日** ホテル療養中は、ホテルで出して頂ける弁当を 2 割程度、
ホテル退去の前日 8 月 8 日でも 5 割程度食べる事が出来れば良好という状況だった。
この食欲不振はコロナ(体力)回復において予想外の影響を与えた。
- 8月2日** シャンプーや芳香剤の匂いがしない事から嗅覚異常に気付いた。
この頃には既に味覚も無く、水、お茶、スポーツ飲料、目を瞑って飲むと
何を飲んでいるのか分からない状況だった。
夜も眠れず 1～2 時間毎には起きてしまう。
インフルエンザと同様な辛さを感じたが、
インターネットで調べるとコロナでは軽症に分類されるとの事だった。
あれで軽症であれば、中等症、重症者の辛さは想像も出来ない。
療養を通じてパルスオキシメーター(動脈血酸素飽和度測定器)測定値が
常に数値 96(正常値より若干低め)以上であった事は幸いであった。



ホテル生活

私が療養していたホテルでは、ホテル職員から0800時と1500時に体調確認の電話がきた。高熱時に限り、1500時の連絡は常駐の看護師からきていた。

パルスオキシメーターはホテル各部屋に常備されていた。水やアメニティ、ごみ捨て場はホテル最上階に用意されており、療養者はエレベーターの移動で自由にそれらの補充ができた。1日数回、館内放送で最上階の物資補充や弁当の用意をするため、部屋から出ない様指示があった。最上階では他の療養者と会う機会があるので、変異株を併発しないか不安を覚える事もあったが、皆最低限の接触であり問題はなかった。

スポーツ飲料やバランス栄養ゼリーは、ホテル職員に連絡すれば用意して貰えた。解熱剤等の薬は、ネット通販の案内がホテルよりあり、それに従い購入可能だった。

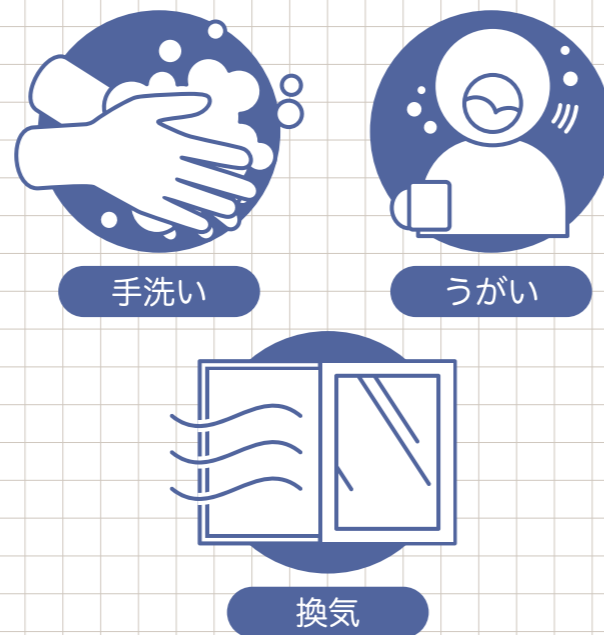
ホテルからの退去には、予定日の前3日間（私の場合、8月4日、5日、6日）の体温が解熱剤無しで37.4°以下が必須とされていた。私の場合、8月4日38.2°、8月5日37.5°の2日分超過してしまった事から、当初退去予定日の8月7日から2日延長され、8月9日となった。



所感

今回の感染は、手洗いが甘かった事に原因があると感じています。よりまして、「手で直に顔に触ってはいけない」を感染防止の教訓としています。それでも外出中には、気付けば目を擦っている自分があります。2度目はとても耐えられる気がしませんので、さらに生活習慣として、コロナ(特に変異株)に感染しないよう手洗い・うがいに加え、部屋の換気も徹底しています。9月中旬時点で味覚は戻りましたが、臭覚の復調はまだ50%ほどでした。9月下旬に臭覚も完全回復したかと思いきや、数週間後の10月中旬から現在11月27日にかけて「嫌な匂いがする」ようになりました。新型コロナ罹患以来、臭覚障害は継続し、今でもコロナ後遺症外来に通っています。感染した私が言えた義理ではありませんが、本当に感染してはいけない病気であると感じましたので、皆様も引き続きコロナ感染症への対策を継続してください。

この場をお借りして、この度の感染で、ご迷惑をかけた方々、お世話になった方々に心より御礼申し上げます。



OBだより

Profile
 ・1955年東京都生まれ
 ・水先人歴8年
 ・2020年12月退会



東京湾水先区水先人会
元一級水先人
堀江 典弘
(ほりえ のりひろ)

2020年12月末で水先人会を退会した堀江典弘です。退会の理由は、突然腰の力が抜ける奇病(?)でした。大学病院3か所でMRI検査を受けましたが、担当医師はどこにも異常はないということで、通常の仕事、生活には支障がないという診断でした。水先の仕事はパイロットラダーの昇り降り等危険を伴うものなので、ほかの方々にご迷惑をお掛けしたくないということで退会することにしました。現在は(株)日本海洋科学で主に操船シミュレーターと資料を使っている、BRM・BTMトレーニング、操船トレーニングのインストラクターとしての勉強をしています。(60代後半の年で結構しんどいものです)

さて、皆さんはBRM(ブリッジリソースマネジメント)・BTM(ブリッジチームマネジメント)というものをご存じでしょうか?航空機事故の発生原因を究明し、それを教訓に、コックピット内の機長、副操縦士の業務の在り方、コミュニケーションの在り方を検証してマニュアル化したCRM(コックピットリソースマネジメント)があります。BRMはそれを参考に、船舶におけるブリッジ内でのマネジメントの在り方をマニュアル化したものです。

簡単に言えば、船舶の最高責任者である船長がブリッジで操船している時に、ブリッジにいる航海士、AB等が見張りをしていて、航海計器を有効に使い、船長に対して報告・進言を行えるような状況を作るということです。船長は自分の操船意図を常に伝え、おかしいと思えば、質問・進言が行えるブリッジ内の雰囲気を作るのが重要です。これはパイロットが乗船している時も同様で、船長・航海士が質問・進言を行う必要があります。

冒頭から堅い話になりましたが、以下にトレーニング内容を例示します。通常は研修の船長・航海士が操船しますが、私がパイロット役をやる訓練もあります。(本船は全員日本人船員)

1. 航行編

パイロットが浦賀パイロットステーションで乗船し、北行航路に向け北上します。パイロットはエグディスのセンターがずれているのに気づいておらず、北行航路に向け北上していると表示されています。レーダー映像で説明し、船長と航海計画を再確認後、操船を開始します。その後航路C2ブイ手前から船長と世間話を続け、変針が遅れる状況を作ります。その時船長・航海士がどのような意見を言うかをチェックします。意地悪なようですが、殆ど報告・進言はありません。その後機関トラブル等を発生させ、船長の判断を聞きますが、殆どの場合、どうしようとしません。また、後続の船やマースへの連絡をすべきだと進言も殆ど有りません。実際はパイロットがエスコートボートに連絡を依頼しますが、その必要性があることに気が付いて欲しいという事を終了後説明しました。

2. 港内編

DW300,000Tバルカーの着岸で、わざと岸壁に寄せてアプローチします。しかも過大速度です。結果としてバース50m前面でほぼ並行となりますが、船長・航海士は岸壁との距離は報告するも、何も言いません。小生の方から、御社の規定では岸壁との平行距離の目安を聞くと200mですと答えます。だったらアプローチの時に、これでは規定よりバースに近寄るとパイロットに言うべきですと説明しました。



▲シミュレーター室の訓練の様子

2つの例をご紹介しましたが、訓練終了後船長・航海士に、なんでおかしいと言わなかったのか聞くと、パイロットさんにそんなことは言えないとの返事でした。体にみついている安全運転をわざと失敗するというのは、インストラクターにとって精神的に辛いものがあります。

現役パイロットさんに提言ですが、是非船長・航海士がものを言える雰囲気を作ってあげてください。ご自分も楽になるのではないかと思います。皆様のご安航をお祈りしております。



私のキャリア My Career

vol.16

一級水先人
藤田 裕
(ふじた ひろし)

心のふるさと中国東北地方

前職の海運会社勤務の中で、中国の東北地方にある遼寧省大連市に4年間(2008年から2012年)自動車専用ターミナル運営会社(合弁会社)に駐在しました。

1. 大連ってどんな所?

大連市は、遼東半島の最南端に位置し、東に黄海、西に渤海、南に山東半島があります。日本の仙台市とほぼ同じ緯度にあります。

人口は、約669万人、日本人は約6200人が居住しています。中国の中では随一の親日的な都市と言われており、日本語人材の割合も中国の中では最も高くなっています。

日系企業約1550社(2020年)外務省が発表した「海外在留邦人数調査統計(平成30年版)」によると、世界都市別の日系企業(拠点)数は、上海、バンコクに次いで、大連市は第3位となっています。

2. 大連といえば観光地

中国各地から観光客が訪れる国内有数の観光地でもあります。現在は、20世紀初頭に南満州鉄道(株)が建設した数々の街並みを見ることができます。

司馬遼太郎(1923-1996)著「坂の上の雲」で話題になった旅順口区は、2009年に国際交流の一環として一般外国人にも開放されています。



▲赴任していた大連自動車埠頭会社



▲星海広場(東洋一大きな広場)



▲旅順港入口全景

3. 大連での日常生活は

大連に赴任した2008年8月は、北京オリンピックの時期でありその9月にはリーマンショックが到来、新型インフルエンザが蔓延したときには、一時帰国することができませんでした。幸い日本ではパンデミックにはなりませんでした。中国ではいち早くワクチンを開発して順次接種を実施していました。

赴任当初は、中国語が全く分からず会話も出来ず苦労しました。他の日本人駐在員に紹介してもらい語学学校にも通っていましたが、通常の業務に加えて生活面でも中国語を必要とすることが多くかなり不便でした。その様な生活も2年を過ぎる頃には周りの会話が少しずつ聞き取れるようになりました。大連市は社会に貢献した外国人に対して、毎年20名程度表彰していますが、港湾局からの推薦により大連特別労働賞をいただいたのは、ちょうどその頃でした。

中国大連での4年間の駐在生活の中で、冠婚葬祭も経験できました。赴任当初では想像できないほど、言葉を通じて多くの人々とのコミュニケーションが出来たことで『心のふるさと』になりました。



▲大連特別労働賞 受賞

人事短信

水先人・元水先人

【受章】 令和3年11月3日、秋の褒章に際し、次の方々が受章の栄に浴されました。おめでとうございます。
【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

黄綬褒章



一級水先人
服部 博
(はっとり ひろし)



一級水先人
松本 清彦
(まつもと きよひこ)



元一級水先人
木田 久男
(きだ ひさお)

【退会】



元一級水先人
原田 直昭
(はらた なおあき)
平成15年1月入会
令和3年10月19日退会



元一級水先人
松下 良興
(まつした よしおき)
平成17年1月入会
令和3年11月23日退会



元一級水先人
市山 和男
(いちやま かずお)
平成21年4月入会
令和3年11月24日退会



元一級水先人
池田 隆史
(いけだ たかし)
平成16年1月入会
令和3年12月7日退会



元一級水先人
中下 三郎
(なかした さぶろう)
平成14年1月入会
令和3年12月31日退会



元一級水先人
久恒 仰平
(ひさつね こうへい)
平成16年1月入会
令和3年12月31日退会



元一級水先人
樹 久孝
(たつ ひさたか)
平成21年4月入会
令和3年12月31日退会



元一級水先人
菅原 正春
(すがわら まさはる)
平成21年4月入会
令和3年12月31日退会

職員人事

【退職】



オペレーション部
木下 冴
(きのした さえ)
平成31年4月1日採用
令和3年11月30日退職

長い間、お疲れさまでした。

