



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

ANJIN 第35号 2024年9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。



- ◆ 主機故障による自航不能VLCCの曳航作業
- ◆ 横浜港カッターレース出場レポート

副会長就任あいさつ



副会長
近森 茂雄
(ちかもり しげお)

この6月、新任副会長に選任され、組織改編後は業務部(配乗・業務)と海務部(海務・教育訓練)が担当となりました。「オカに上がったカップ」とならぬよう、皆さまのご意見を丁寧にお聴きしながら精進してまいりますので、何卒ご指導、ご支援をお願い申し上げます。

私たち新制度9期生が入会した2016年頃と比べると、会内の雰囲気は大きく変化し、水先人になる前の出身母体や年齢、性別の多様化が定着してきたように感じます。このような組織構成の中で最も大切なのは、全会員が公平感を感じられることだと思います。その達成のために、これまで諸先輩方のご尽力により、会則・施行規則をはじめとする諸規定が精力的に改訂されてきましたが、これからも安全と効率、そしてより公平で働きやすい環境づくりを目指し、力を合わせて随時見直しを進めてまいりたいと思います。

また、船社時代に横浜支店で海上保安部や港湾局をはじめとする港湾関係者の皆様と種々の委員会で率直な意見交換をしてきた経験を活かし、関係各所に水先人会の実状をしっかりと理解し、協力いただけるよう努めます。

365日24時間体制で東京湾全体の応召義務に対応しなければならぬ水先人の業務は時に過酷で、悪天候や船舶の輻輳状況など、過度のストレスを強いられる場面も多いため、日々、皆さまの安全と健康を祈念しつつ、わずかでも陸上からお力となれるようサポートしてまいります。何卒よろしくお願い申し上げます。

事務局長就任あいさつ



事務局長
押本 耕市郎
(おしもと こういちろう)

遅ればせながら4月1日をもって事務局長に就任しました。

公益性の高い業務を遂行する水先人は水先人会への入会が義務付けられ、その事務局は会則に規定された事業を的確に補助するため、総務部、経理部、業務部そして新設された海務部と4つの部署で日夜業務に邁進しています。

各部においては水先人が安心して嚮導業務に専念できるよう、確実性を第一に安全運航の一助となるよう付帯事項全般をサポートしております。

世代交代も進み若い職員も続々と入局し職場が活性化しつつあります。先代が築いてきた業務を確り継承すると同時に刻々と変わる社会情勢等の環境変化に遅れることなく進化していくことも求められているところです。

これらを両立させ「シン・事務局」として裏方から水先人を支えて行く所存です。皆様の期待に応えられるよう微力ではありますが尽力してまいりますのでご理解とご指導を賜ります様よろしくお願いいたします。

目次 Contents

Vol.35 ~ 2024 Autumn ~

.....

新役員就任のごあいさつ	3
伝えたいこと～主機故障による自航不能VLCCの曳航作業～	4-5
横浜港カッターレース出場レポート	6-7
パワーリフティング挑戦記	8
旬のたより	9
酒田水先区水先人会に移籍して	10
カーボンニュートラル～SEA JAPANに行ってきました!～	11
能登半島地震「トイレ問題」の解決	12-13
ANJIN私のおすすめ	13
期待の星／Topics	14
人事短信／広報チームメンバー交代のお知らせ	15

表紙／海図コピー(海上保安庁・海図W1083「横須賀」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)

伝えたいこと

元一級水先人
船藏 和久
(ふなくら かずひさ)

自主機故障による VLCCの 曳航作業 (湾内航行)

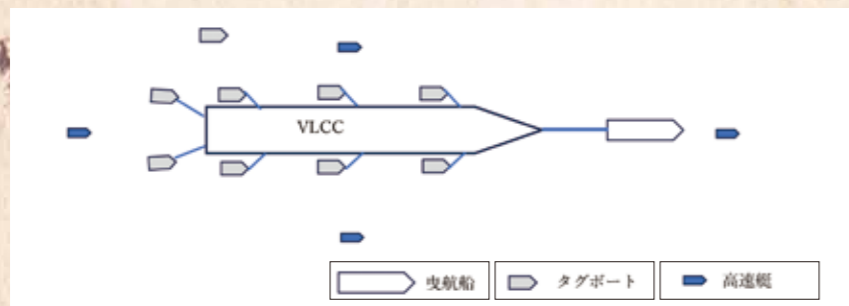


1. 初めに

満船のVLCC“FH号”(G/T:159,383, LOA:332.95m, 喫水:19.20m Even)は、2018年8月5日の東京湾入湾前に機関室火災が発生したことにより自力航行不能に陥った。当時台風12号が関東近海へ接近しており、FH号はオーシャンタグに曳航されながら太平洋上遠州灘付近まで台風避難を余儀なくされた。その間に海上保安部や関係者が協議し、台風一過後に当初の予定寄港地の千葉京葉シーバースに入港することとなり、当会では、湾内の航行作業及び港内着離棧作業を引き受けることとなった。

2. 関係者の事前打ち合わせ

東京湾内での満船状態で自航不能 VLCC の曳航作業は、かつて経験のないことであり、海上保安部や船社等関係者間の万全な準備・打合せが行われた。その結果、満船北航の曳航船団の配置(満船北航時)は別図の通りとし、当該曳航作業の総指揮は、水先人が行うこととなった。曳航作業の状況と要点を次に述べる。



曳航船団の配置(満船北航時) ▲

3. 満船航海(北航約6.5時間)

2018年8月17日0835時頃、浦賀パイロットステーションにて、2名の水先人(H島田、K市山)が曳航船であるオーシャンタグ“あ号”(G/T:2,125, LOA:68m, 12,240馬力)に乗船、本VLCCには、3名の水先人(K佐藤、船藏、大矢(記録係))が乗船した。なお、VLCCは自航不能状態であったが、舵・発電機・係船機等は、正常に運転・作動していた。

① 曳航中、曳航船とVLCCはできる限り一直線になるよう保針すること

航路内及び航路外では、曳航船とVLCCとが常に一直線になるよう保針することが肝腎である。両船の針路に僅かな齟齬が発生するとVLCCは旋回モーメントを持ち、針路上から外側へ膨らみ斜航する傾向(遠心力)が生じる。航路内航行中なら航路外へはみ出す危険がある。針路差が発生したら、直ちに是正する必要がある。

② 大角度変針は、VLCCが先に変針し、曳航船が後に続くこと

浦賀水道航路中央2番ブイでの大角度変針は、被曳航のVLCCが最初に左轉變針開始し、ROT(旋回率)が上がり始めたら次に、先行する曳航船が左轉變針を開始すること。両船は、それぞれの旋回縦距及び旋回横距が大きく異なるため、変針順位と時間差を考慮する。VLCCが最初に転舵すると変針方向への遠心力が働き、これが左回頭の動き出しを早める効果がある。当時は、強風の切り上がりの影響があり、ROT3°を超えると本船の操舵のみではやや不足、船尾のタグも舵船として併用した。同航路中央5番及び中の瀬航路出口の変針も同じ要領。変針時のROTは5~10°程度。

SEAiQが大活躍



▲ アクアライン付近を南下中



▲ アクアライン東水路を通過

③ 曳航船の前進曳航力が不足したら伴走タグで補助すること

当初は曳航船の曳航力(負荷75%程度)で計画以上の船速5kts余を維持し、舵効も十分得られた。しかしながら、浦賀水道航路を北上中に北寄りの風が徐々に強くなり(10m/s、その後13m/s)曳航船の負荷が上昇し、船速は約4ktsに下がってきた。伴走タグのうち4隻を使い前進補助を開始したところ、千葉港外錨地手前まで船速約5kts及び舵効も確保できた。

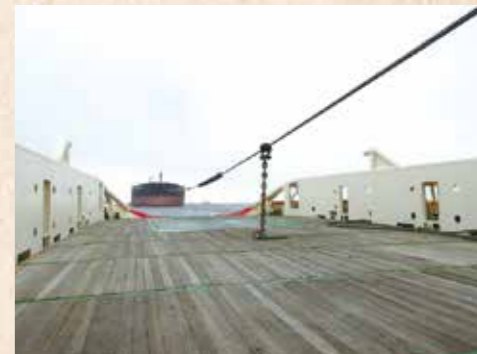
④ 投錨前の減速時は、曳航船とVLCCの速力差を生じさせないこと

東京湾アクアライン付近(約5,000m手前)から減速を開始。予定のA錨地の約1,300m手前にてタグ4隻でブレーキを掛けて投錨する予定だった。曳航船にも同じように減速するよう要請したが、折からの強風下で同船の減速が早くなり、両船が急接近して、曳航船は徐々にVLCCに横引きされるような状況となった。曳航船の横転が懸念されたために、直ちにタグ4隻でVLCCにブレーキを掛けて略停止状態にした。同時に他の伴走タグ1隻を曳航船に差し向けて姿勢立て直しをサポートさせたところ、功を奏して同船の姿勢は復旧し、その後、略予定錨地に投錨した。なお、曳航船は姿勢復旧のあと曳航を再開したが、強風波浪による上下動に煽られ、残念ながら曳航索を切断してしまった。

4. 空船航海(南航約6時間)

① 空船航行は順調、特記事項なし

2018年8月20日1007時頃にB錨地のVLCCに水先人2名(K佐藤、船藏)と曳航船に水先人2名(K市山、勝見)が乗船した。曳航索を係止し、空船南航時にはタグ6隻を係止して、1058時頃B錨地をスタートした。空船時は、質量が軽く、風微弱、かつ弱い順潮のもと船速5~6ktsで航行し、予定時間に浦賀水道航路に入航した。航路イン後は更に6~7ktsに増速した。空船航行は、本船操舵のみで保針も大角度変針も可能だった。浦賀パイロットステーションに至り、船長の謝意を戴いて別れを惜しみつつ下船した。



曳航船デッキ ▲

② 空船時の曳航索は、曳航船を視認できる長さであること

満船北航時の曳航索は長さ150mだった。VLCC満船時の前方視野は、通常船首先端から約150m以上であり、曳航船をギリギリ視認できた。両船の間隙はわずか150mしかなく、曳航索が弛むと双方急接近し追突する可能性がある。入湾の最終段階で曳航索が切断した際に曳航船から「南航時には予備の曳航索(300m)しかないが、それで良いか」と照会があった。「あるものを使うしかない」と返事したが、実際には長さ300mの曳航索が極めて有効だった。揚荷後のVLCCは、喫水が上がり前方死角が大きくなる。曳航索が長くなったことで船橋から曳航船を完璧に視認でき、北航と同様に安心な操船ができた。苦肉の策が、怪我の功名に変わった。



中央2番ブイ変針 ▲

川崎・横浜沖 ▼

5. 余談

多くの外部関係者、当会会長・役員各位及びオペレーション部等のサポートに対して心より御礼を申し上げたい。更に湾内航行中の前後船舶の水先人各位からもトランシーバーで激励を戴き感謝している。同年末に偶然にも海上保安庁長官にお会いする機会があった。その際に長官より「海上保安庁では本件を年間重大事案の一つとして取り上げており、大変評価している」と言われ、慰労と感謝のお言葉を戴いたので付記したい。



横浜港カッターレース 出場レポート

二級水先人
平永 悠貴
(ひらなが ゆうき)

八景島での練習風景



2024年5月19日(日)、山下公園前面水域にて第41回横浜港カッターレースが開催されました。「横浜港カッターレース」は、海事思想の普及と国際港都横浜市民の海・港への理解、親しみを深めること、更には港周辺の活性化を目的として毎年5月に開催されています。コロナ渦の影響でしばらくカッターレース自体が開催されていなかったこともあり、当会としては2019年以来5年ぶり、クルーの中で私は唯一初めてのカッターレース参戦となりました。チーム名は、水先人チーム初参加のときから変わらず「ANJIN-Y」です。

ほとんど素人からのカッターレース挑戦

今年には川部水先人が発起人となり、艇指揮兼監督として事前のカッターレースへの申し込み手続きや練習の取り纏めなどをしてくださりました。私のカッター経験は、三級海技士免許を取得した海技大学のカリキュラムの一環で数回程度カッターを漕いだ程度のもので、それも10年以上前の話です。最初は不安もありましたが、レース一週間前の公式練習と八景島での自主練習を含めると計5回練習の機会を設けて頂き、なんとかレースまでにはしっかり全員と合わせて漕げるようになりました。

また、高校時代からカッター部で活躍されていた池田水先人にも初回の練習から指導員として来て頂き、掛け声を決めるところから折り返し地点のブイでの回頭戦略などについて色々教えて頂きました。

レース直前、緊張が張り詰める



当日は最高のレース日和

レース当日は曇りでそれほど気温も高くなく、クルーにとっても観戦者にとっても過ごしやすい気候となりました。同日、山下公園ではベルギービールが楽しめる「ベルギービールウィークエンド2024」というイベントも開催されており、山下公園には多くの人が訪れていました。

予選レースは朝9時から順にスタートしていきます。艇長の舵取り、艇指揮の掛け声、漕手のオールが一体となってカッターがぐんぐんと進んでいく様は、乗船しているクルーはもちろん見ている側も気持ちの良いものだなと思いました。我々のレースは14時頃にスタートする予選第30組目、13時30分には通船で山下公園からスタート地点付近のポンツーンに移動しました。移動直前は心なしかクルーの顔に緊張の色が伺えましたが、多くの応援して下さる方々に送り出して頂いたおかげで、皆精一杯楽しんで漕いでいるという良い雰囲気になりました。

順調なスタートを見せるも…

乗艇後、スタートの位置にゆっくりと向かいました。艇指揮が白旗を掲げる前に最後の声出しを行い、チームの心が一つになったと感じました。スタートの合図とともに、特に練習していたスタートダッシュの力漕を開始しました。練習の甲斐もあって、スタート直後は我々の艇が頭一つ抜けてスピードに乗り漕いでいくことができましたが、折り返し地点の直前で漕手(Y)が櫂を流してしまうというトラブルが発生しスピードダウンしました。

隣のコースの艇に追いつかれ、ほぼ同時に折り返し地点のブイ回頭を完了し、後半の直線コースに入りました。クルーとしては隣の艇と競っているのが横目で見えてしまうと、余計に気持ちに焦りが出て櫂が乱れてしまうことがあります。事前の大前水先人のアドバイス通り自分たちの櫂を合わせることに集中して一生懸命漕ぎました。



白熱のレース展開!!



レース概要

横浜港カッターレースは、商船学校OBや海運会社、船舶代理店のチームを中心に、小学生や一般の方も出場している地元根付いたイベントです。今年はなんと138チームがエントリーしました。コース全長は360m、山下公園の沖に設置したブイの間を往復しタイムを競います。見どころは氷川丸前での180°ターン。ちなみに、決勝に進出するためには2分30秒前後のタイムが必要です。

予選(第30レース)結果

1位 ANJIN-Y	2'58"53
2位 Uyeno Team A	2'58"87
3位 鳥羽商船 錦浦会A	3'04"19
4位 南伊豆マーガレッツ	3'11"75

メンバー

- 山本
- 大前
- 住沢
- 吉川
- 平永
- 大谷
- 艇長 丸木
- 艇指揮 川部

最後まで分からない僅差のレース

最後までどちらが勝ったか分からないような僅差でゴールしましたが、結果はなんと0.3秒差で予選レース1位という素晴らしい結果を残すことができました!

山下公園に戻ると応援団の皆さんから祝福して頂き、頑張った良かったなという気持ちになりました。

レース後の反省会では、応援団の皆さまと美味しいお肉を食べながら、レースの疲労を癒すとともに今後のカッターレースへの取り組み方についても語り合いました。

最後になりましたが、本レースに出場するにあたり多大なる支援をいただきました水先人会の皆様、レース運営関係者の皆様には大変お世話になりました(当会から佐藤昭平水先人、松家辰徳水先人が競技委員を務めてくださいました)。また、レース当日応援に駆けつけてくださった皆様にも改めて御礼申し上げます。

レース後の1枚



パワーリフティング

挑戦記

SON OF OGRE YUJI KUYAMA 小山雄児



皆さんこんにちは。小山雄児です。
9月から一級水先人として業務にあたります。
早速ですが「パワーリフティング」という競技をご存じでしょうか？
よくオリンピック競技で出てくる「ウエイトリフティング」と間違えられますが、種目は異なり「スクワット」「ベンチプレス」「デッドリフト」の三種目からなる競技です。男女問わず14歳から始められ、70歳以上の選手も珍しくないこの競技、今回はそんなパワーリフティングの大会に出場してきました！

パワーリフティングの大会には、三種目（スクワット、ベンチプレス、デッドリフト）の合計重量を競う「パワーリフティング大会」の他、今回私が出場したベンチプレスだけの重量を競う「ベンチプレス大会」というものもあります。その中でも全国規模である「全日本実業団ベンチプレス選手権大会」が木更津の日本製鉄さんの体育館にて行われました。

大会前に右肩の不調があり不安な時期もありましたが、大会に向けて週に4~5回トレーニングと練習を行い、整体に通って体の歪みを整えて出来る限りの準備をし、大会に参加しました。会場は多くの選手たちと、それを応援する人で賑わっていました。私が参加したクラスは一般の部93キロ級。目標は180キロです。



180キロをプッシュ！

第一試技(種目毎に3回挑めます)は170キロ。少し緊張していましたがあまり重さを感じず成功。応援に来てくださった川部さんや亀山さんからの拍手を感じつつ、第二試技への集中を高めました。
第二試技は180キロ。今大会の目標重量であるため気合は十分。かなりの重さを感じつつも、フォームを崩さずに胸まで下ろしてプッシュ！無事に成功しました。
第三試技は自己ベスト更新を狙って187.5キロに挑戦しましたが残念ながら挙げられず。記録は180キロでフィニッシュ。一般の部93kg級で第二位となり、大会を終えました。
(尚、一位の記録は194キロで実業団新記録。また、今大会の参加者の最高年齢は81歳！記録は85キロでした。すごい！)
次は11月の「日本グランプリ」を目指して筋トレ継続中です。



見事メダルを獲得！

観戦記

水先業務の傍ら、東京海洋大学ラグビー部への指導やパワーリフティングへの挑戦を続けている小山水先人。ベンチプレス大会の観戦は、私たちにとって初めての体験でした。会場は街で見かけることのないレベルの筋肉を持つ参加者であふれていました。100キロ、120キロと他の参加者がバーベルを挙げていくなか、小山さんは何キロ挙げるのだろうかと思っていると、なんといきなりの170キロ！第2試技の180キロを挙げたときは言葉を失いました。また、周りの参加者が発する独特の声掛けや、審判の判定を出す瞬間のざわめきなど、生観戦でしか感じられない面白さがありました。次はパワーリフティング全3種目すべて観戦してみたいと思いました。皆様もぜひ観戦してみたいはいかがでしょうか。

川部・亀山



応援に来た亀山水先人と



二級水先人 小林 剛丈
(こばやし たかひろ)

9月に入ってもまだまだ暑さの残る今日この頃ですが、皆さま、厳しい暑さに体調は崩されていませんか？私は夏にも関わらず過去最高の体重を記録しようです…

今回も専考案の免疫力を向上させ風邪予防効果のあるきのこを使った1品と、タンパク質が豊富で疲労回復効果を持つ豚肉と血圧を下げる秋茄子をふんだんに使った秋の食材尽くしの2つのメニューをご紹介します！



① 温玉がけ秋の焼ききのこ

《材料》

- ・温泉たまご…1個 (コンビニだと1個から買えます)
- ・舞茸…1パック
- ・椎茸…1パック(3~5枚)
- ・エリンギ…1パック(2~3本)
- ・にんにく…2かけ
- ・鷹の爪…1本
- ・オリーブオイル…大さじ1
- ・塩胡椒…少々

《作り方》

- 舞茸は食べやすい大きさに手でほぐし、椎茸は石づきをとって包丁で半分に、エリンギは縦に4等分に切る。にんにくは薄切りにスライスしておく。
- フライパンにオリーブオイル大さじ1を入れ、中火で椎茸、舞茸、エリンギを炒めて焼き色がつくまで動かさず炒める。
- 焼き色がついたらひっくり返し、にんにくと鷹の爪を乗せて5分ほど蓋をして蒸し焼きにする。
- 塩胡椒を少々振り、最後に温泉たまごをトッピングして出来上がり。



② 万願寺とうがらしと秋茄子の焼き浸し

《材料》

- ・万願寺とうがらし…1パック(3~4本)
- ・秋茄子…2~3本
- ・ミニトマト…4個
- ・豚ロース肉…200g
- ・小麦粉…大さじ1
- ・サラダ油…大さじ1
- ・麵つゆ2倍濃縮…200ml
- ・お酢…50ml
- ・おろし生姜チューブ…3cm

《作り方》

- 秋茄子は包丁で縦に4等分にし、ミニトマトは半分に切る。万願寺とうがらしはヘタを取り、縦に半分に切り、中の種を取り除く。
- 豚肉を広げ、小麦粉大さじ1を全体にまぶす。
- フライパンにサラダ油大さじ1を入れ、秋茄子と万願寺とうがらしを焼き目がつくまで中火で炒め、焼き目が付いたら取り出しておく。
- 同じフライパンで豚肉を炒め、同じように焼き目がつくまで炒める。
- 麵つゆ200ml、お酢50ml、チューブのおろし生姜3cmを混ぜ、つけだれを作っておく。
- つけだれにいためた豚肉、万願寺とうがらし、秋茄子、ミニトマト(トマトは生のまま)を入れて、1時間つけだれに漬け込んで温めて出来上がり。

すぐに食べても美味しいですが、1時間ほど漬け込むと野菜や豚肉の旨みがついたれに移ってより美味しく食べられます！



酒田水先区水先人会に移籍して

一級水先人 佐藤 亨
(さとう とおる)

今年3月に酒田水先区水先人会に移籍して2か月が経ちました。その前に2年の派遣支援期間がありますので酒田にはすっかり慣れたところです。酒田で経験していることについて記載したいと思います。

酒田市には高校卒業まで住んでいました。それから50年振りに戻ってきたのですが、まず思ったのは気候が穏やかになっているということです。穏やかと言っても昔と比べてのこと、関東地方に比べたらまだ冬は厳しいです。



客船インリアル船長と ▲

酒田の雪は下から降ってくる

昔から「酒田の雪は下から降ってくる」と言われ、冬季は北西の季節風が連日吹き荒れ、雪は積もる前に吹き飛ばされてしまいます。よって吹き溜まりはできても降り積もることがない。吹雪になると街中でもホワイトアウト状態。子供の頃は「お正月には凧上げて独楽を回して遊びましょ」という歌を聞いてなんで正月にそんなことするのかと不思議に思っていました。しかし最近では季節風もそれほど酷くはなく、1週間も吹き荒れることはまれです。例年なら着岸した石炭船が強風のために荷役を中断して沖出し、風が止んでから再着岸ということが数回はあったのですが、去年の冬は1回もありませんでした。こんなことから地球温暖化を実感します。

酒田水先区と東京湾水先区を比べて大きく違う点が2つあります。一つ目は当直体制です。東京湾は所属人数が多く輪番で作業予定が組めますが、酒田は2人しかいないので来た船に交代で作業に当たります。東京湾では数か月後の休日も分かるので先の予定を組むことができますが、酒田の場合はそうはいかない。酒田では担当する船の動静がなかなか決まらないことが多々あり、来月に旅行でも行くかと計画することができません。畢竟近場での休日になります。でも近くには自然が溢れていますので行く場所には困りません。ゴルフ場も近くて空いており問題なしです。

二つ目は水先人会の周辺環境です。代理店やタグ会社との距離がとても近い。お互い頻りに連絡を取り合い、定期的な懇親会もあります。また防災連絡会議や酒田港保安委員会などざっと数えて11の会議のメンバーになっており、それぞれの会議に出席しなければなりません。他にも会計監査や財務報告、連合会・運輸局の監査や報告など、水先業務以外のこれまで経験してこなかった業務もあります。東京湾に所属していればオペレーション部や事務局の方々がサポートしてくれて、水先人は船に乗って作業をしていれば良かったのですが、こちらではそうはいきません。本部の方々のサポートがあったらこそと今にして思います。こう聞くと連日多忙かと思われるかと思いますが、年間で作業隻数は170隻位、二人で手分けして作業していますから十分に休みは取れます。それに自宅から事務所もタグも各官庁もゴルフ場も車で10分以内、移動時間が非常に少ない。渋滞も殆どありません。

▼ 地域のシンボル鳥海山



東京湾で全制限解除となれば技術的には全国どこでも対応できると思います。収入面は連合会が十分にサポートしてくれます。若い水先人の方々には将来機会があったらスポット型・滞在型(2年MAX)に関わらずぜひ応募して見聞を広められることをお勧めします。住めば都です。

カーボンニュートラル

SEA JAPANに行ってきました!

二級水先人 鈴木 一博
(すずき かずひろ)



1. なぜ脱炭素が必要なのか

最近、カーボンニュートラルや脱炭素社会という言葉をよく目にします。

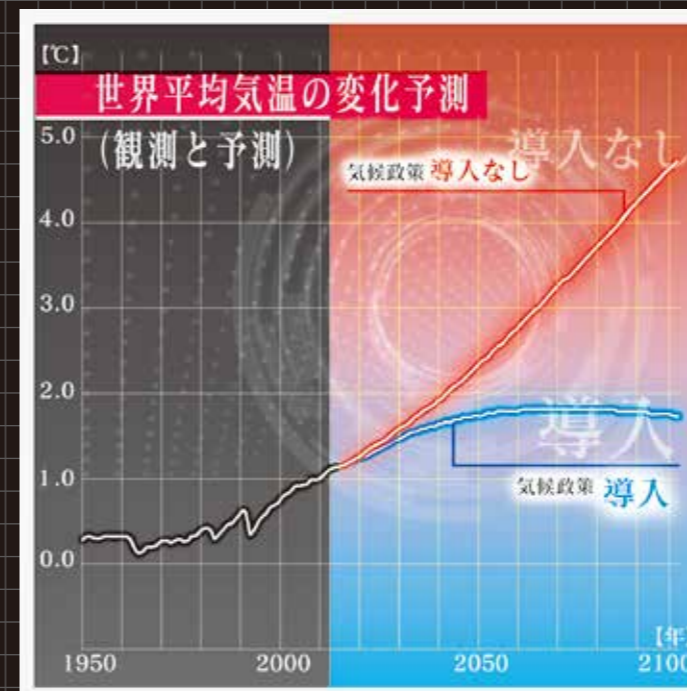
カーボンニュートラルとは、「カーボン=炭素」と「ニュートラル=中立」を組み合わせた言葉で、地球温暖化の要因である温室効果ガスの排出を全体としてゼロにしようという考え方です。地球温暖化はかなり深刻な段階に入っており、産業革命以前の時代から地球の平均気温は1℃も上昇しているそうです。地球温暖化など気候変動問題を取り扱う政府間機関IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) の発表によると、地球気温の上昇と温室効果ガス排出量には強い相関があり、化石燃料依存型の発展の下で気候政策を導入しない最大排出量のシナリオ (SSP5-8.5) では、今世紀末には最大 5.7℃の気温上昇が予測されています。さらには海面上昇、干ばつ、暴風雨など、温暖化によって引き起こされる災害は年々深刻化しており、「人類滅亡」という言葉が現実味を帯びる日もそう遠くないかもしれません。

2. Sea Japanに行って感じたこと

Sea Japan とは 1994 年に横浜で始まった船舶・海運関係者のための国際ネットワークイベントです。今年は 4 月 10 日～12 日の 3 日間、東京ビッグサイトにて行われましたので参加してきました。各ブース最新の機器や技術が展示してあり、往来する人の熱気で会場は温暖化、まさに海運業界の熱気を感じました。メインテーマがカーボンニュートラルだったので、海運業界としての脱炭素への取り組みを知る良い機会となりました。

二酸化炭素の排出を低減できる燃料として LNG、メタノール、アンモニア、水素の 4 つが挙げられます。エンジン自体はそれぞれの燃料に対して完成していて、技術面よりもサプライチェーンの構築が問題となります。これは国の政策や他の業界(自動車や発電所等)に大きな影響を及ぼすため、現時点では大型船のメイン燃料がどうなるかは予測できないとのことでした。個人的にはアンモニアは燃料体積が水素に比べて小さく、常温保存が可能であり、発電所のアンモニア混焼需要の拡大の恩恵があり勢いがあるように感じました。

Sea Japan では 600 社以上の企業が出展されており、それぞれのブースでは皆さん目を輝かせて各社の取り組み、技術について丁寧にお話していただきました。カーボンニュートラルに取り組むことは現代を生きる人々の責務であり、未来の地球に住む人達に対して誇れる熱い仕事であると感じました。



気温上昇グラフ(筆者作成) ▲

【参考文献】「地球に住めなくなる日」デイビッド・ウォレス・ウェルス
「地球の未来のため僕が決断したこと」ビル・ゲイツ
国土交通省 HP



能登半島地震の爪痕 珠洲飯田港

「トイレ問題」の解決

令和6年1月1日に発生した能登半島地震は、私にとって大きな試練でした。震災から半年が経った頃、編集部の方から提案があり私の震災体験を書かせていただくことになりました。

今回は、特に「トイレ問題」の解決が、避難生活においてどれほど重要であるかをお伝えしたいと思います。

災害発生直後に発生する最初の問題：トイレ

災害が発生すると真っ先に困るのが「トイレ」です。私は海上保安官として東日本大震災の対応をした過去の経験から、トイレの確保がいかに重要かを痛感していました。

逆に言えば・・・「トイレ」を気兼ねなく使用できる状態にすることで、震災復旧作業に対応するためのモチベーションを維持し、また衛生的な環境を保つことができ、さらに快適な避難生活が可能となります。

合併浄化槽と井戸水の活用

石川県珠洲市の公共下水道が整備されていないエリアでは、市の公費で各戸に「合併浄化槽」が設置されています。

合併浄化槽は、トイレのみならず、台所やお風呂等の家庭の生活排水を合併して処理することができるもので、その構造は、船舶に搭載されている「污水处理装置」と基本的に同じです。

自宅に合併浄化槽が設置されていたことで、早期に水洗トイレを使用できる状態に復旧できました。

トイレの洗浄水には、自宅の井戸水を活用しました。

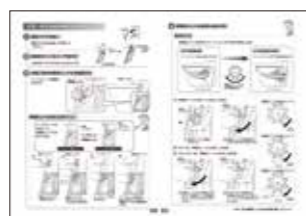
ただし、合併浄化槽のばっ気をするための空気を送りこむ「ブローア」と、処理水を排水するためのポンプ、また井戸水をくみ上げるポンプを起動するためには電気が必要であり、今回、横浜から持ち込んだエンジン発電機が役立ちました。

地震の影響で合併浄化槽と井戸に若干の損傷がありましたが、発電機で合併浄化槽のブローアを起動し、また、井戸水を大量に流すことで処理水の透明度が向上し、仮復旧に成功しました。その後、専門家(浄化槽管理士)の点検を受け、対応に問題がないことを確認しました。

船で働いていた時は、嫌で嫌で仕方なかった污水处理装置のメンテナンスと点検作業でしたが、あのときの経験が今回大変役に立ちました。

水洗トイレを使用できるようにするための準備

自宅は、発災と同時に停電・断水しました(停電は1月6日、上水道は5月7日に復旧)。自宅のトイレは、「タンクレスの節水型トイレ」と、従来型のタンクがあるトイレがありました。このうち、「タンクレスの節水型トイレ」は、基本的に電気がないと使用できません(最新型は、非常時に乾電池で起動することができるそうです)。取扱説明書の「停電・断水時の使用方法」の項目を見ながら、汲み置いた水で洗浄できるように準備をしました。メーカーによって対処方法が異なりますので、この機会にご家庭のトイレの「停電・断水時の使用方法」を確認してみてくださいはいかがでしょうか？



停電・断水時取組方法(アラウーン)



避難所トイレ ▲



合併浄化槽 ▲



井戸 ▲



浄化槽起動 ▲

※ばっ気：バクテリアを増殖させるために必要な酸素を供給する工程

前向きな姿勢とご近所さんとの協力

災害を乗り越えるためには、前向きな姿勢とご近所さんとの協力が欠かせませんでした。井戸があったこと、合併浄化槽を復旧できたことで、家族だけでなく近隣の方々にも飲料水や水洗トイレ、さらにお風呂も提供することができ、皆で支え合うことができました。災害時には自ら考えながら行動し、他者と協力することの大切さを改めて実感しました。

最後に

今回の避難生活を経験し、生活をより快適にするための鍵が「トイレ」であることを改めて認識しました。災害時のトイレ問題に対する解決策として、携帯トイレの使用や簡易トイレの設置などの方法もあります。また、横浜市では「災害用ハマッコトイレ」と呼ばれる公共下水道に直結した仮設トイレが、学校や公共施設などの防災拠点にすでに準備されています。

ご自身の家庭や地域で、災害時のトイレ対策を事前に確認しておくことは、安心・安全、そして快適な避難生活につながると思います。この記事を通じて、皆さんも災害に備えていただければ幸いです。



▲ 近所の津波ゴミ撤去(道路啓開)



▲ 横浜からの携行物品



三級水先人
鳥光 悠太
(とりみつ ゆうた)



ANJIN 私のおすすめ

『ノンテクニカルスキルの磨き方』



【参考】
日本航空(2023)『JALパイロットが実践 ノンテクニカルスキルの磨き方 最適な行動のための思考術と対人術』JALブランドコミュニケーション

先日、水先人の先輩から『ノンテクニカルスキルの磨き方～最適な行動のための思考術と対人術』という本を貸していただき、とても面白かったのでご紹介いたします。

ひとり立ちをしてから1年が経過し、嚮導を行うほどにBRM(Bridge Resource Management)の重要性に気づかれます。しかし、水先業務を行う中では、一人で問題に対処せざるを得ないような場面もあり、日々対応に頭を悩ませています。では、たった二人で操縦する「航空機のパイロット」達はどうのような思考法をとっているのでしょうか？

航空パイロットの世界には「パイロットは航空機より先を飛ばねばならない」という格言があるそうです。すぐに航海士時代に船長から「頭より先に船を進めてはならない」と言われたことを思い出しました。重責を担う職種同士、考えが似ているのは当然と言えるでしょう。しかし本書を読み進めていくと、船のBRMとは一味違った「機長(船長)の立場に特化したBRM的思考法」が見えてきます。

本書には「シチュエーション・アウェアネス」という言葉が度々登場します。これは「状況を的確に判断し、分析し、将来起こる問題を予測して対処する能力」を指します。そして、早期にエラーに気づくことができるよう、その部分に確実性を持たせるための数々の工夫が書かれています。

船と航空機には、航海灯を始め多くの共通点・類似点が認められます。安全運航を志すもの同士、航空パイロットへの興味から新たな視点や学びが得られるかもしれません。

9月入会の
期待の星
エンジン全開で
頑張ります

2024年9月1日付で入会した三級水先人2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
三浦正樹
(みうら まさき)

- ①福岡県
- ②初めての船でもスマートに嚮導する姿に憧れ、挑戦したいと思ったため。
- ③目標に向かって根気強く努力を続けられること。
- ④旅行、映画鑑賞、登山
- ⑤一日も早く一人前の水先人となれるよう、日々技術の研鑽、経験の蓄積に努めて参りますので、ご指導の程よろしくお願い致します。



三級水先人
村井宏輔
(むらい こうすけ)

- ①兵庫県
- ②学生時代に、物流の根幹を支える仕事のスケールの大きさを知り、魅了されたため。
- ③常に明るく、冷静かつ円滑なコミュニケーションをとることができるよう心掛けております。
- ④ジム、テニス
- ⑤先輩方の紡いできた安全運航のための技術や知識を吸収し、効率的な運航の一助となれるよう精進してまいります。

Topics 船藏水先人が神奈川県保険医協会にて講演会を行いました

2024年5月14日、船藏水先人が神奈川県保険医協会にて講演を行いました。神奈川県保険医協会は会員数約6500名(横浜地区2900名)からなる開業医(内科・歯科)の団体です。こちらの講演会は、開業医の診療内容向上のために定期的に行われているものだそうです。船藏さんは「水先人とは」をテーマに、水先人の仕事内容やこれまでのご経験について発表しました。会場に訪れた参加者からは鋭い質問もあり、皆様熱心に講演に耳を傾けていました。



講演の様子

Topics 海の日イベントに参加しました！



土井理事長



水上バスにて

2024年7月15日の海の日、NPO法人「ALBERI DEL CACAO-カカオの木-」を運営する土井ゆかりさんが主宰するイベント「船員になるためにはプロジェクト」に参加してきました。参加したのは関東近郊に住む小中学生20名とその引率の方。東京水辺ラインの水上バスに乗って東京港の景色を楽しみつつ、船に関するクイズや豆知識などで盛り上がりました。海や船の魅力を伝えることで、将来の進路の一つとして考えてもらえたらと思います。

人事短信

水先人・元水先人

【退会】



元一級水先人 飯野 実 (いいの みのる) 平成21年4月入会 令和6年5月31日退会
元一級水先人 船藏 和久 (ふなくら かずひさ) 平成18年1月入会 令和6年7月26日退会
元一級水先人 村田 嘉隆 (むらた よしたか) 平成18年1月入会 令和6年7月31日退会
元三級水先人 福本 竜祐 (ふくもと りゅうすけ) 令和2年9月入会 令和6年6月17日退会

長い間、安全運航お疲れさまでした。

【受賞】

令和6年「海の日」国土交通大臣及び関東運輸局長表彰について、7月15日付で次の方々が表彰されました。

【国土交通大臣表彰】甲元 則生、綿森 繁樹、古屋 隆行、冷水 雄一
【関東運輸局長表彰】射場 哲夫 他

【進級】

9月1日より、一級水先人として就業を開始しました。磯飛 武、松森 貴志、武富 史暁、亀山 巖、吉川 隼人、小山 雄児、雨宮 俊平 (7名)
9月1日より、二級水先人として就業を開始しました。上窪 寿斉、平永 悠貴、本橋 宏明 (3名)

職員

【退職】



元オペレーション部 部長
梅木 弘之
(うめき ひろゆき) 平成4年4月1日採用 令和6年8月31日退職

長い間、お疲れさまでした。

【職員人事】

9月1日付けを以って次のとおり辞令が発令されました。 ※〔〕内は旧職
《昇任・異動》海務部 部長 兼 千葉事務所長 小坂 謙次 [業務部次長 兼 業務支援グループ長]
《異 動》海務部 教育訓練グループ長 高折 真澄 [オペレーション部 課長]
海務部 海務グループ長 宮ノ原 弦 [業務部 教育訓練グループ長]
海務部 海務グループ兼教育訓練グループ係長 草間 良子 [業務部 業務支援グループ係長]

事務局組織再編について

9月1日より新たに海務部を設立のうえ、総務、経理、業務の4部門へ再編し、事業活動の機能強化と効率化を目指します。詳しくは弊会ホームページをご参照ください。

広報チーム

メンバー交代のお知らせ

右記の通り、編集チーム員を交代しました。皆様の応援よろしくお願い致します。

前メンバー

- 池田 匡孝
- 上沼 尚大
- 轟 宏道
- 若畑 雄嗣

新メンバー

- 武富 史暁 (一級水先人)
- 鈴木 一博 (二級水先人)
- 斉藤 大貴 (配乗グループ)
- 佐藤 啓太 (配乗グループ)