

ANJIN

vol.36

2025 New Year

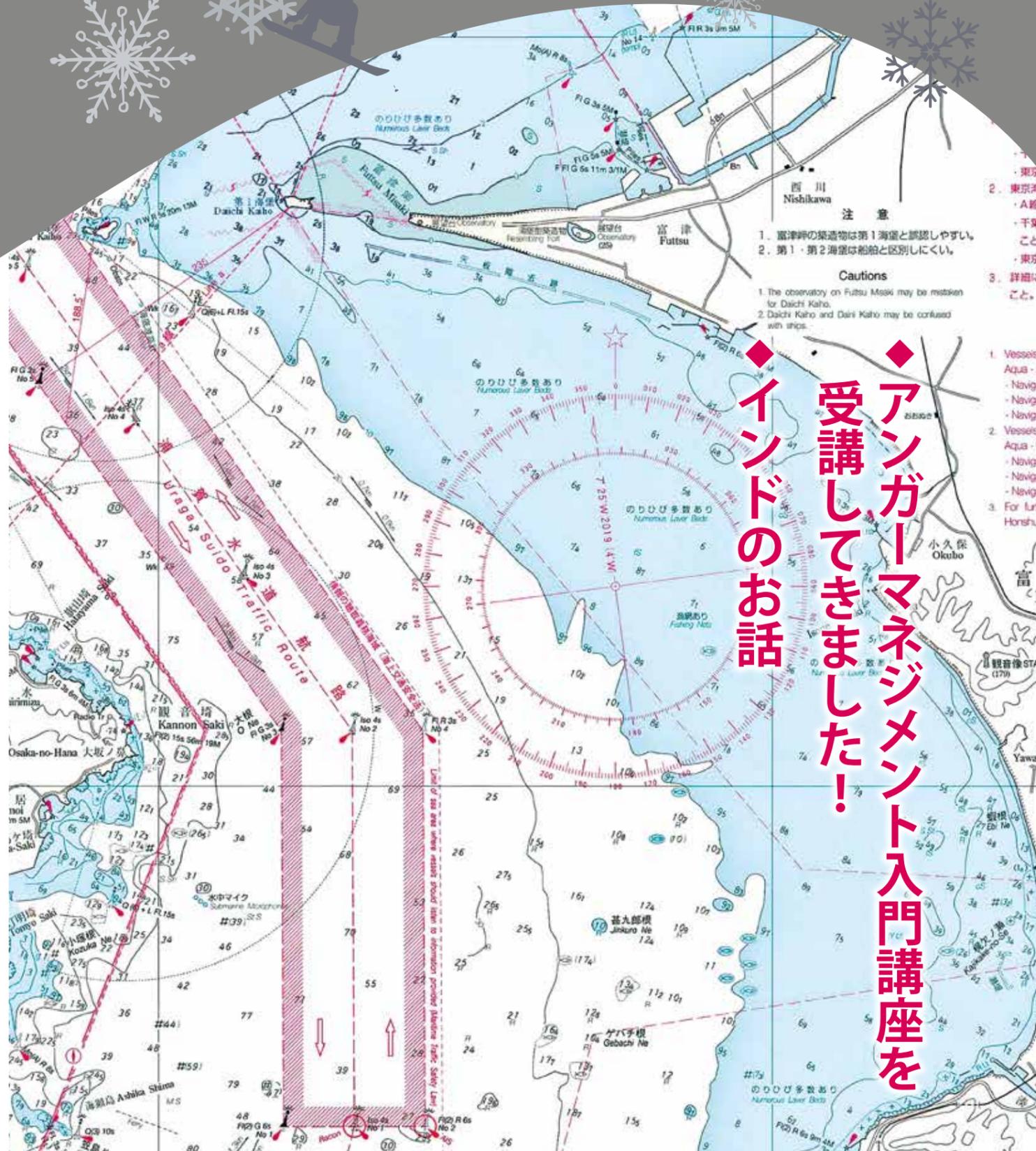
季刊



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

ANJIN 第36号 2025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。



◆アンガーマネジメント入門講座を受講してきました!
◆インドのお話

- 注意
1. 富津沖の築造物は第1海堡と誤認しやうい。
 2. 第1・第2海堡は船舶と区別しにくい。
- Cautions
1. The observatory on Futtsu Misaki may be mistaken for Daichi Kaho.
 2. Daichi Kaho and Dairi Kaho may be confused with ships.
1. Vessels - Aqua - Lir - Navigato - Navigato - Navigato
 2. Vessels - Aqua - Lir - Navigato - Navigato - Navigato
 3. For further Honshu.

目次 Contents

Vol.36 ~ 2025 New Year ~

新年のご挨拶	3
アンガーマネジメント入門講座を受講してきました!	4-5
私のキャリア～インドのお話～	6-7
船舶代理店「日新」にお邪魔しました	8
マイグッジョブ	9
東京湾観音に行ってきました	10
MY FAVORITE / ANJIN 私のおすすめ	11
千葉事務所はこんなところです!	12
震災を振り返る	13
新たな高精度測位システムの登場	14
Topics / 人事短信 / 会報 ANJIN 休刊のお知らせ	15

表紙 / 海図コピー (海上保安庁・海図 W1062「東京湾中部」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 足立 和也
(あだち かずや)

水先人会の皆さん、
明けましておめでとうございます。
2025年の年頭にあたり、
一言ご挨拶いたします。



新謹
年賀

昨年を振り返れば、やはり年々頻度を増している異常気象の出現が挙げられます。常に先を予測した気象海象や周囲の状況の把握に努めて船舶の安全運航を目指している我々にとってスコールのような急な雨による視界制限、突然に吹き出す10m/sを超える強い突風等の風雨の激甚化が一番危険な現象と言えます。これらの異常気象は残念ながら収まる兆しが見えません。何時何処でも起こる心づもりをして水先に当たって下さい。

さて、最近の事故、不適切運航、ヒヤリハット事例を見ますと技術的なもの以外の要因が多いように思われます。慣れからくる緊張感の欠如や異常に対する臨機応変な対応の遅れなど、思い当たる事はありませんか?もう一度原点に戻って安全運航をお願いします。

一方、安全で安心できる水先業務を提供する事が我々の責務ですがこれは水先する船舶だけでなく関連する船社(代理店)、バース関係者(ターミナル、荷役業者等)、荷主関係者に対しても言える事です。単なる入出港作業だけではなく、多くの関係者に影響を与えている公共事業的な側面を併せ持っている事を忘れてはならないと思います。船長はじめ関係者の皆さんに信頼される様な品位ある態度で業務を行って下さい。

当会では20代から70代までの人々が、様々な価値観や家庭環境の中で働いています。

自分達で東京湾水先区をより働きやすい環境にする為にどうしたら良いか日々の業務の中で考え発信して頂き、それらを皆さんと共に考え議論し働きやすい水先人会にしていきたいと考えています。

しかし、これは一朝一夕には成し遂げられません。でも、皆さんの更なるご意見の発信と議論への参加から一つ一つ考えていき、少しずつでも前に進んでいきたいと思っています。

今年の干支は巳(へび)です。

正確には干支は「十干」(甲・乙・丙・丁・戊・己・庚・辛・壬・癸)と「十二支」(子・丑・寅・卯・辰・巳・午・未・申・酉・戌・亥)を組み合わせたもので今年は【乙巳】になります。

巳は冬に根をはった草木が芽を出し「新しい種子が生まれる」という意味があるとされています。このようなことから巳年は、力を蓄えていたものが芽を出す「起点」の年、脱皮する特性と併せ「再生と誕生」を意味する年とされています。

閑話休題

異常気象や紛争など明るい話題が少ない昨今ですが、当会が乙巳の年にふさわしい起点と再生を遂げることを願って止みません。



アンガーマネジメント 入門講座を受講してきました!

一級水先人
川部 勇
(かわべ ゆう)

アンガーマネジメント
という言葉をご存知ですか?



入門講座の様子 ▲

私はすぐカッとなる性格で、アラフォーとなった最近でも子育てや人間関係のストレスでつい怒鳴ってしまったり、物に当たってしまうことがあります。先日もひよんなことから息子のおもちやを破壊してしまいました。このままではまずいと思いインターネットを検索していたところアンガーマネジメントという言葉を見つけ、すぐに入門講座に申し込みました。受講したところ、アンガーマネジメントは私生活のみならず、水先の現場でも活用できるスキルであると感じるところがありましたので、皆さまにもご紹介させていただきます。

1 怒ってはいけない…は間違い!?

人はなぜ怒るのでしょうか。怒りは人間にとって自然な感情の一つで、大切なもの(自分や家族など)を守るために必要な機能として誰しもが持っています。つまり怒りとは防衛反応ですから、怒りのない人は存在せず、また怒りをなくすこともできません。

一般社団法人日本アンガーマネジメント協会では、アンガーマネジメントという言葉を決定的に表現しています。

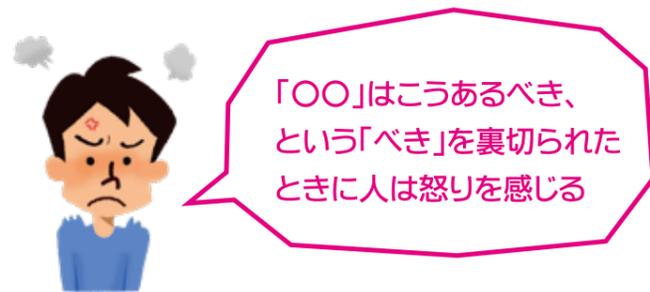


アンガーマネジメントとは、怒りで自分が後悔しないための技術なのです。怒らないことを目指すのではなく、怒る必要のあることに対しては上手に怒り、怒る必要のないことに対しては怒らないようになることがアンガーマネジメントの目的です。

私が面白いと思った点としては、アンガーマネジメントとは単なる知識ではなく、日々のトレーニングで少しずつ鍛えていける技術であるという点です。トレーニング方法については後半で紹介いたします。

2 どんな時に人は怒るのか

皆さんはどんな時に怒っていますか? 私は最近、せっかく作った料理を息子が全然食べなかったことにイライラしました。では、そのイライラはどこから来るものなのでしょうか。私を怒らせたのは息子という存在なのか、料理を食べなかったという出来事なのでしょうか。



日常生活を送るうえで、私たちはこの「～すべき」という価値観に囚われて生きていると思います。映画館では静かにするべき、順番は守るべき、時間は守るべき、マナーは守るべき…などです。これらの「～べき」は一見普遍的価値観のように思えますが、実は個人差があります。私たちはこの「～べき」を裏切られた時に怒りを感じるそうです。

3 アンガーログをつけてみた

怒りをコントロールする第一歩は、怒りの記録(アンガーログ)をつけることです。アンガーログは怒りを感じたときにすぐ書きます。例えば、コンビニでレジの順番を抜かされた…などです。ポイントはなるべく記憶がフレッシュなうちに記録しておくことです。人は知らず知らずのうちに、自分に都合が良いように記憶を改ざんしてしまうからです。こちらに私のアンガーログをご紹介します。表に書いてある点数は怒りの点数で、10点を人生最大の怒りとして、後日落ち着いたときに評価しています。

日付	場所	事象	点数
9/15	中華街にて	たばこの煙を吹きかけられた	3点
9/16	映画館にて	何度も席を立つ客にイライラ	2点
9/20	運転中	危ない運転をする車に遭遇	6点
9/21	駅のホーム	歩いている人とぶつかる	3点
10/2	自宅	ピアノの練習をしない息子	7点

4 この怒りは何点? 自分の「べき」はなんだろう?

怒りを伝えるかスルーするか、怒りの選球眼を身に着けよう

怒りの点数は次のように数値化します。軽くイラッとした程度であれば1~3点、まあまあ腹が立った場合は4~6点、すごく頭にきたときは7~9点という具合です。怒りを伝えることに決めたら、「～するべきだ」という自分の価値観を直接ぶつけるのではなく、具体的な言葉を用いて相手に説明します。具体的な叱り方については、「アンガーマネジメント叱り方入門講座」で学べるようです。

もう一つ大切なのは、「べき」が裏切られてイラッとしても、すぐに反射せずに6秒やり過ごすことです。なぜなら、6秒経つと理性が働きはじめると言われるからです。誤解が多いようなのですが、6秒待っても怒りが収まることはありません。この怒りは何点だろうと考えることで、6秒間をやり過ごすことができます。点数と共に、怒る必要があるか、スルーするか考えます。考える余裕のないときは、深呼吸も有効です。最初は息を吐きます。数秒かけてゆっくりと吐いて、次にゆっくりと息を吸い、深呼吸を繰り返します。

講師紹介



岡本名津子 先生

一般社団法人日本アンガーマネジメント協会 認定 アンガーマネジメントファシリテーター®/公認心理師、臨床心理士、小学校でスクールカウンセラーを行うなど幅広く活躍されている。

《参考図書》*
アンガーマネジメントトレーニングブック(ミネルヴァ書房)/アンガーマネジメント大全 戸田久美(日経ビジネス人文庫)

※本部4階にて閲覧できます

一緒に受講した水先人の声

怒りとは大切なものや大事なものを守ろうとするために発動される感情の一つで、生きていく上で必要だということを知りました。うまく怒りをマネジメントしてストレスのない生き方をしていきたいと感じました。

今回、この講習のお話をいただくまでアンガーマネジメントの存在すら知りませんでした。「怒り」のメカニズムを知り、「なぜ人は怒るのか?」ということを理解することにより衝動をコントロールできればと思います。家庭の揉め事も少しずつですが減ってきた気がします。

アンガーログをつけ始めると、イライラする場面に遭遇しても「これは何点の怒りかな」と考える余裕ができ、以前に比べてあまり怒ることがなくなってきたように感じます。そして、「これはギリギリ許せるかな?」という境界線が明確になってきます。これは重要なことで、人はその時の機嫌によって怒る怒らないを決めてしまう傾向があるからです。悲しい、辛い、不安などマイナスな感情、また、眠い、空腹などマイナスな状態を多く抱え込んでいるとき、怒りの感情は大きくなるそうです。そのような不安定な要素に振り回されることなく、一定の基準で怒ることが出来れば、周囲の人間からの信頼も得られるようになると思います。水先業務の中でも怒りを感じる場面はたくさんあると思います。安全運航を続けるためにも、このような技術を取り入れてみてはいかがでしょうか。



私のキャリア

My Career

vol.23

一級水先人
兒玉 達雄
(こだま たつお)

「インドのお話」

私は、2006年から2008年まで、インド・ムンバイに一人駐在していました。仕事はインド人船員マンニグ。小さな職安事務所の日本人Repです。人からは「沈まぬ太陽」(判りますか?目障りな人物を左遷、島流しするという意味です)などと揶揄されたりもしましたが、おかげでインドやインド人についてはそれなりの見方を持つことができました。海運にとってインド人は重要なファクターで、皆さんも接する機会が多いと思われるので、個人的な偏見に満ちてはいると思いますが、その一部をご紹介します。

ムンバイってどんなところ?

イメージ通りです、汚くて、とにかく人が多い。南ムンバイの中心地は、英国コロニアル様式の趣のある建造物が立ち並びますが、少し郊外になるとレンガ積みのスラム街が広がり、路肩には掘っ建て小屋が並びます。地方からの出稼ぎ肉体労働者にはサリーを着た女性が多いのですが、道路工事などに携わり、夜はそのまま路上で寝ます。注意しなければならないのは、我々が接する機会のあるインド人は、これら路上で見かけるインド人と



事務所裏のスラム ▲



◀ 道路横の小屋



▲ Chhatrapati Shivaji Terminus/ムンバイ中央駅



▲ ムンバイ中心地

は「違う」ということ。言葉を選ばないといけないのですが、宗教の違いであったり、カースト制度の名残であったり、インドでは血が混ざらない。貧民と上級階層(と表現するのが正しいのかは解りませんが…)は、幾層にも分断された「別の人たち」なんです。

私の知るインド人の家には、どの家庭にもメイドが一人二人います。住宅事情の悪いムンバイですので、たいていは2LDK程度のマンション。メイド部屋などももちろんありません。私の住んでいた家では、台所の扉に外からかけられる鍵が付いており、「メイドは台所に蓆を敷いて寝るもんだ」と大家さんに言われました。家のトイレは使わず、マンションの階段室の中段にメイド用のトイレがありました。

家族帯同の日本人駐在員の場合、なかなかそのような扱いはできず、空いている部屋をメイドにあてがったりするのですが、その社会のルールに反した行動は、あまり良い結果を生みません。



インド駐在時の現地スタッフと ▲

重たい社会問題はさておき、私の接したインド人の不思議、というか悪口?をいくつか。

「これできるか?」と聞くと「No Problem、俺は何でもできる」

インド人に「これできるか?」と聞くと「No Problem. 俺は何でもできる」と即答します。

このNo Problemは結構くせ者です。ドライバーに「ここ行きたいんだけど、道判る?」と聞くと「No Problem」。で、結局迷子になって道行く人に聞くと、「あっち行ってこっち行って」と平気で(親切に)うそを教えてくれる。インド人曰く、インド人は目の前にいる人ががっかりさせることを嫌う。だから頼みごとをされると、自分の知らないことやできないことであっても「No Problem 任せとけ」と言って相手を喜ばせようとする…らしい。

「インド人嘘つかない」って言いますよね。嘘です。嘘つかないのはアメリカンインディアンでインド人は皆嘘つきです。日本人はたいてい「切れ」ますが、不思議なことに、人に嘘をつかれてもインド人は怒りません。

この話をインド人の同僚にしたところ、彼は大笑いしながら「面白い!でもコダマサン、インドのインド人も嘘つかないよ、ただホントのことも言わない、真ん中でゲームするんだ」と言っていました。なんとはなしに理解したこととしては、インドでも一応嘘つきは悪いことだという社会通念はあるようです。ただ、「閻魔大王に舌抜かれる」といった強烈なすりこみは行われていない模様。閻魔大王ってインドの神様なのですが。



役に立つアドバイス

せっかくですので、皆さんが仕事上インド人と接した際に役に立つアドバイスを。

インド人は全員B型なので自信過剰です。誰もかれも、自分は何でもできると胸を張って威張ります。こういった相手に自信無げな態度は厳禁です。できるだけ背伸びして、上から目線で「任せとけ!」と言い張りましょう。多少失敗しても、前述のとおりインド人は嘘に慣れているので問題ありません。

インド人と交渉・論争したら絶対勝てません。どんなに英語に自信があっても無理です。「切れ」で怒鳴りつけるのは最悪です。とっととあきらめて身を引きましょう。

より簡単で有益な情報

インド人の船に日曜日のお昼時に乗船したら、ぜひ昼食を所望しましょう。日曜のお昼はビリヤニと決まっています。インドの炊き込みご飯ビリヤニは、大衆食であると同時に客人にふるまうおもてなし料理でもありますので、「ビリヤニ食べたい」と言われたら大喜びします。ライタと呼ばれるヨーグルトソースが付いてくるので、これをかけながら食べます。外れなく美味しいです。

お茶を勧められたら、ギャレーが働いている時間帯であれば、ぜひマサラティーを頼みましょう。船長も、自分自身が飲みたいから喜びます。甘くて、ジンジャーやシナモン等のスパイスが効いた濃厚なミルクティーで美味しいです。

インド人は、(どんなに悪人面をしていようと)根っこでは皆「人のいい奴」なので、いずれの場合も、「Very Good」と褒めるのを忘れずに。



船舶代理店『日新』 にお邪魔しました

配乗グループ 齊藤 大貴
(さいとう ひろき)

私たち配乗グループでは、船舶代理店と24時間体制で連絡を取りながら、水先業務の受付及び水先人の配乗業務を行っています。配乗グループには代理店出身のオペレーターも多数所属していますが、最近入会した若手オペアから「本船サイドでどのような事をやっているのか分からない」という声を聞き、編集長と相談して取材に行くことになりました。今回は横浜に本店を構える総合物流会社、株式会社日新の南本牧ターミナル営業所にお邪魔して船舶代理店の仕事についてお話を伺いました。



米田課長(左)と嘉山チームリーダー(中央)▲

このビルは良い船首目標になりますね



▲屋上からはコンテナターミナルが一望できる

パイロットビルから南本牧の営業所までは車で約20分の距離。ターミナルに近づくにつれてコンテナを乗せたトレーラーが次々と押し寄せ、横浜港の活気を肌で感じます。

営業所に到着すると、南本牧のコンテナターミナルをすべて一望できる展望台に案内していただきました。

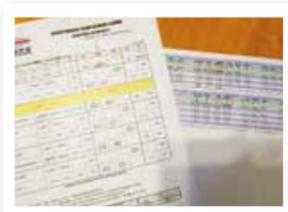
荷役効率横浜No.1

日新では、主に MC1 に入港する SINOTRANS と SITC のコンテナ船の代理店業務を行っており、その数は月に 70 隻ほど。MC1 の特徴は荷役効率の高さです。最新式のガントリークレーンによって、20 フィートコンテナを同時に二本揚げ降ろしすることが出来るため、1 時間で最大 40 本前後のコンテナを上げ積みすることが可能です。

船舶の動静は常にチェック

コンテナ船(定期船)の場合、本船のスケジュールは船会社ホームページから確認し準備を進めます。通常 1 週間前にはおおよその荷物の量が判明するため、プランナーによって荷役計画が立てられます。台風などの影響で本船のスケジュールに遅れが生じると、その分の荷物がコンテナヤードに蔵置されることになり、管理が大変です。また、急遽寄港順が変更されることもあります。

▼コンテナ船のスケジュール表



浦賀一番の時間は争奪戦!?

本船が入港する 1 週間前になると、浦賀水道航路の入航時間の受付が始まります。これが激戦で、特に早朝 5 時前後はなかなか思い通りの管制時間にならず、水先人の皆さまに苦労を掛けていると思います。こちらの時間が取れ次第、水先の申し込みなど、関係方面への連絡を始めます。

予定通りにいかないことも…

本船が岸壁に着岸すると、海務監督(プランナー)が乗船して本船のチーフオフィサーと荷役のやり方について検討します。荷物の揚げ積みによる重心の変化で本船が大きく傾いたりしないように、安全に考慮した計画を立てていますが、本船側との話し合いで荷役計画を変更することもあります。その他、強風による荷役の遅れやガントリークレーンの故障などによって荷役時間に遅れが生じることもあります。

やりがいのある仕事

代理店の仕事は苦労が絶えませんが、出航時にブリッジから船長が手を振ってくれる光景は、無事に業務を終えた安堵と達成感、そして代理店業務の果たす役割と職務への誇りを感じるひとときのことでした。

まとめ

これまで電話でしかお話しする機会がありませんでしたが、実際に現場を見ていろいろとわかりました。できれば配乗グループの新人研修で毎年お邪魔したいくらいです。今回は取材へのご協力ありがとうございました。

My Good Job マイグッドジョブ

外郎(ういろう)の話

一級水先人 松森 貴志

(まつもり たかし)

一級水先人 甲元 則生

(こうもと のりお)

松森 私は羊羹よりウイローが好きで名古屋の物産展があると必ず買って帰るんですよ。

甲元 あ?今なんて言った?

松森 ウイローのモチっとした食感が好きなんです。名古屋といえばウイローですよ。

甲元 バカヤロウ!!外郎(ういろう)は小田原の名物なの!600年以上前からあるの!!元々は菓だったみたいだけど。名古屋なんか後からできたんだろ。

松森 エッ?そうなんですか?小田原にウイローのイメージが全くなかったです。食べてみたい♡あと菓の外郎もどんなものか見てみたいです。

甲元 小田原はいいところだから一回来てみな。品川から新幹線に乗れば25分で着くぞ。もし本当に来るんだったら案内するよ。

松森 ぜひ行きたいです!甲元さん小田原で遠くて大変だなあと思ってましたけど、時間的にはかなり近いんですね。私は川口なんですけど赤羽で乗り換えれば乗り換えなしで小田原に行けます。

小林 今の話、聞きましたよ(ニヤリ)。それ、広報で取材させてもらえませんか?

松甲 嫌だ。

こうして後日、私と編集委員の小林君が甲元さんのご自宅へお伺いすることに。家の前にはロードスターと40年以上乗っているというBMW。車って40年も乗れるのかと驚きましたが故障しても新型の部品が共通で使えるようになっていることも多いとのこと。運転の感じや車検、部品の取り寄せなど色々聞きたいことがあったのですが、奥様が「この人は車の話になると時間がいくらあっても足りないからその辺にしときなさい」と話のエンジンがかかる前にブレーキをかけてくださいました。コーヒーとお茶菓子をいただいたあと、甲元さんご夫妻とともに4人で小田原の街にいざ出発!

アナログが好きな甲元さん、車や船の話になると熱が入ります。いつも色々勉強させてもらっています。



お菓子と菓の「いろいろ」を巡る!

小田原旅 Odawara Trip

先日事務所で、ウナギは三島がうまい(私は浦和を主張)、究極の蕎麦屋がある、羊羹は甘すぎると食べ物の話で盛り上がり、最終的に小田原へ「いろいろ」を買いに行くことになった件をご紹介します。

御幸の浜



暑すぎず寒すぎず、ちょうどいい気温で気持ちよかったです。久里浜はあの山の向こうですかねえ、などと話していたのですが少し風が強くなって風が強い日の操船の話に。

地元で人気の蒲鉾店「鱈吉」



蒲鉾を自宅の土産に買って帰ろうと決めていたので甲元さんにかまぼこ通りに連れて行っていただき来店。店の人に話を聞いて、一番人気はなんて伊達巻。普通の伊達巻と違って魚を多めに練りこんであるとのこと。お店の方の口車に乗せられ買ってしまいました。おしかったです。

小田原城天守閣前



外観はほぼ小田原城の天守閣。「お菓子のいろいろ」よりも「菓のいろいろ」を買いに来ている人が多くて驚きました。また、お店の方にお願いで奥にある蔵の中の外部博物館を案内していただき、外郎の歴史を見学できました。そして急願のオリジナルな「いろいろ」をゲット。

「いろいろ」の本店



風魔小太郎のNINJA館の前を通り小田原城天守閣前へ。

菓のいろいろ(徳頂) GET!!



お菓子のいろいろは、名古屋のものより少し硬めでおいしかったです。菓のいろいろは、効用が多くて何の菓か説明が難しいものの、とてもよく売れている漢方菓でした。まさか、いろいろを名古屋が発祥だと勘違いしたことから小田原を案内していただけることになろうとは思っていませんでした。

東京湾観音に行ってきました

二級水先人
松家 辰徳
(まついえ たつりのり)

水先修業生のとき、「東京湾観音と第二海堡灯台のトランジットで、湾外から来る船のジャイロエラーを検出することができる」と先輩から教えてもらいました。最近あまりジャイロエラーの大きい船が来ることはありませんが、今でも東京湾観音を見るとその事を思い出します。

東京湾で船舶を嚮導する際、第二海堡や風の塔などの近くを航行すると「これはなんですか？」と外国人船員から質問されます。東京湾観音もその一つです。そんな外国船員（特にインド人船員）の気になる東京湾観音に、この観音像の建造の目的や歴史について取材してきました。

建立の目的

東京湾観音は、東京湾を一望できる千葉県南房総国定公園(大坪山)に建つ高さ56mの救世観音です。本像は昭和36年に宇佐美政衛氏が世界平和の理念の元に建立されました。宇佐美氏は第二次世界大戦で2年間の従軍の後、東京都江東区木場で材木業を営みます。この材木業で財を成した宇佐美氏は、先の大戦で失った多くの戦友の御霊を慰め、戦争の無い世界平和を祈念するために東京湾観音を建立されたとのこと。その為、東京湾観音は大戦での激戦の地であったフィリピン、パラオのある東南アジア南洋方面に向かうように建立されています。観音像を調べるまでは海や船の安全を祈っていると思っていたので意外でした。

また、東京湾観音は美術作品としても有名で、原型の作者は、国際グランプリを受賞した彫刻家の長谷川昂氏です。

いざ天上界へ!

観音様の胎内(観音様の内部)は見学することができ、胎内には長谷川氏の仏像作品が多数あり324段の階段を登ることで天上界(最上階)まで向かうことができます。(敬虔な仏教徒のインド人拝観者の中には全ての作品に手を合わす方もいるので天上界から戻ってくるのに何時間もかかるそうです。)

今回実際に天上界まで向かったところ、途中のビュースポット(観音様の腕)では東京湾を出入りする多くの船舶や観音崎、富津岬を見ることができました。観音様は戦没者と共に東京湾を出入りする船舶の安寧を見守ってくれているのではないかと感じました。

天上界までの道中には多くの彫刻作品と観音様の鼻、耳、腕などの部位も内部から見学することができました。中でも腕部は一部外側に出ることができ東京湾を一望でき心が満たされる一方、大変なスリルを味わう事ができました。

東京湾観音はJR「佐貫町駅」から2km、館山自動車道富津ICより車にて5分で行くことができます。心の浄化とスリルを味わいたい方は是非一度御拝観下さい。

コラム 観音を英語で説明できますか?

観音を和英辞典で調べてみると、Goddess of Mercy(慈悲の神)と出てきます。また、そのままKannonと表現しても伝わる場合もあります。



観音像(正面)▲

▲天上界目指して螺旋階段GO!

観音様の腕から▶

東京湾を望む▲

MY FAVORITE

ペット編

一級水先人
今村 敦隆
(いまむら のぶたか)



アマガエルを飼っています

4年前からアマガエルを飼っています。私のホームタウンである埼玉の幸手市は利根川に近く田んぼが多くカエルがたくさんいます。田植えが終わった頃に行くといく陸に上がったばかりのカエルがピョンピョン跳ねています。田んぼの周りにはアマガエルとツチガエルですがツチガエルはイボガエルとも呼ばれあまり可愛くないので飼育はもっぱらアマガエルです。アマガエルは小さい時は鮮やかな緑色をしていますが成長につれ茶色や灰色になったり、また緑に戻ったり様々に体色が変化します。

なぜ色が変わるのか、周りの色、日光、温度、湿度、ストレス等色々説があるようですがまだ完全には解明されていないとの事です。アマガエルの大きさは成長して2~4cm程度です。寿命は野生下ではヘビや鳥などの天敵が多く平均で2~3年らしいですが飼育下では倍ほど長生きしてくれます。エサは生きた虫です。ペットショップでワームや小さなコオロギを購入して与えています。エサより小さいカエルには冷凍アカムシ(イトミミズ)をピンセットでつまんで鼻先でプルプル動かすと食べます。飼育ケースを清潔に保ちます。またカエルは水を体ごと浸かって体表から吸収するので水の管理は大切です。飼うには割と手がかかりますがキュートなカエル達に日々癒されています。

鮮やかな緑色のアマガエル▼



ANJIN 1冊のおすすめ

配乗グループ
佐藤 啓太
(さとう けいた)

『サメ映画大全』



【参考】知的風ハット(2021):『サメ映画大全』株式会社左右社

長い人生、皆さんも一度は「そうだ、サメ映画を観よう」と発起されたことがあると思います。しかし、物事のスタートには「何から始めたら良いのか?」という迷いが付いて回るのが常です。本日はそんな皆さんの迷いを断ち切る名著をご紹介します。

それが『サメ映画大全』です。本書には1962年~2020年間に日本国内でソフト化された100作を超えるサメ映画と、その解説や制作時の裏話が事細かに執筆されています。不朽の名作『JAWS』、『ディープ・ブルー』は勿論、サメとタコの合体生物が暴れる『シャークトパス』、家の中に棲息するサメと戦う『ハウス・シャーク』などのアンダーグラウンドな作品に至るまで網羅しているため、まさに「サメ映画の教科書」と呼ぶに相応しい一書でしょう。さらに、『JAWS』の世界的大ヒットを受け「二匹目のドジョウならぬサメを狙う各国がどのようなサメ映画を生み出してきたのか」、「映画のサメが海を飛び出して陸地に侵攻するようになったのはいつ頃なのか」など、一つの映画史を学ぶ上で優れた資料でもあります。また、サメ映画への関心が薄い方から見ても、珍妙なカタログのような読み物として楽しめること受け合いです。

当然、2021年以降もサメ映画は制作され続けています。近年では国産サメ映画も数を増やし、日本に大きなサメ映画ムーブメントが巻き起こっている、かもしれません。各種配信サービスの普及により映画鑑賞が一層身近になった昨今、偶には映画館では上映されないビデオスルー作品たちに触手を伸ばしてみるのはいかがでしょうか。皆さんには本書を通して意外にも奥がフカイサメ映画の世界に触れ、気持ちがサメない内に映画本編もご覧いただければと思います。

千葉事務所は こんなところですよ!

一級水先人
武富 史暁
(たけとみ ふみあき)

前回のANJIN編集会議にて、総務部の平井編集員から「千葉事務所に行ったことがないのでどんなところか知りたい」というお話がありました。そこで今回は事務局の皆さまや水先人のご家族向けに、千葉事務所での生活をご紹介します。また、2023年に退職された佐久間さんの交代で、新たに随一の一員になられた金宮栄子さんをご紹介します。

事務所



千葉事務所長 小坂さん

海図、PC等があり、ここで水先作業の準備を行う。



トランシーバー、救命胴衣やタグで食べる食料(カップラーメン、シトルト食品等)も置いてある。



二泊三日の千葉当直

千葉事務所は千葉市中央区出洲にあり、当会の水先人が二泊三日の千葉当直に入る際に使用しています。千葉港での水先業務は、危険物タンカーやバルカーの離着岸が多く、夜間作業は比較的少ないのが特徴です。千葉事務所には4~5名の水先人が常時駐在し、千葉港での要請船に対応しています。危険物タンカーの作業開始時間が午前9時頃に集中する関係で、木更津直や横浜直の水先人が応援に駆けつけることも多いです。千葉港は広く、移動時間が長いので1作業にかかる時間が長くなる傾向があります。

2階にはA~F室の6部屋があり、A~Dの4室は洋室、E、Fの2室は和室になっている。かつては喫煙可能な部屋もあったが、現在は全室禁煙となっている。和室に入るか洋室に入るか…

部屋



御飯がおいしいと話も弾む

食事は随一担当の方が用意してくれます。特に夕食時は、おいしい食事を食べながら今日の水先業務であった話や、明日の作業で心配な事を先輩水先人に質問したりする時間になっています。年齢、性別、出身母体が異なる水先人同士でいろいろな事をじっくりと話し合う、そんな貴重な場所になっていると思います。

食堂

朝食はパン派やご飯派各自の自由に(サラダやヨーグルト、納豆、生ゆで卵が冷蔵庫にあり)。昼食、夕食は随一の方に用意してもらうが、水先作業の状況で食べられる時間はバラバラな時も。昼食時に事務所に戻ってこない場合は、タグに食料を各自持ち込み隙間時間に食べる。夕食はラップ、冷蔵庫で保管してもらっているので、事務所に戻ってきてからいただく。



随一担当 金宮栄子さんの紹介

以前はグループホームで10年ほど介護の仕事をしていましたが、腰痛で転職を考えていたところ、友人がここを紹介してくれました。

得意料理とは言えないかもしれませんが、から揚げや煮物は家族にも好評でした。

おかずにもおつまみにもなる料理を意識しています。食中毒など衛生面には特に気を付け、肉や魚もしっかり火を通すよう心がけています。パイロットの方に喜んでいただけたときは嬉しくやがいが感じます。料理系のYouTubeなども参考にしており、メニューの種類をもっと増やせればと思っています。

東日本大震災 震災を振り返る

海務部部长
小坂 謙次
(こさか けんじ)

あの日から13年経つ。2011年3月11日14:46、三陸沖で発生した最大震度7の東日本大震災によって、ここ横浜市中区でも震度5弱の揺れが生じた。

非常階段を駆け下りて開港広場へ

当時、現パイロットビルの建替期間中のため移転先のシルクセンター2階の事務所で勤務していたが、大きな揺れを感じたと同時に大半の職員は、倒れそうな什器と壁が軋む音に怯えながら、非常階段を駆け下りて開港広場へ避難した。その際に見えたのは接触してしまうのではないかと、思うほどに揺れ合っていたビル群であった。

その後、津波注意報、続く津波警報によって各港の船舶に避難勧告が発令されたことで現場は対応に追われた。一般電話回線が繋がらないう状況下、専用回線電話と無線機器を駆使しつつ水先人と職員、ならびに現場の関係者が一丸となって必死で対応したことを憶えている。その際、停電しなかったことで業務システムが使用できたことは幸いであった。現場の状況は当誌2017年春号の特集で記事になっているので詳細は割愛する。今回は事務所内で起こったことを振り返ってみる。

防災用品の備蓄はなかった

事務所内は大きな建物被害やケガ人もなく、電気と水道が使用できたことでトイレの心配もなく、またメディアからの情報収集も可能であったことで比較的落ち着いていられたと思う。しかしながら先述のように一般電話回線、携帯電話回線が繋がらなくなり家族との安否確認が困難な状況であり不安を感じる一面もあった。また交通に関しては公共交通機関が麻痺、周囲の道路は大渋滞となりほとんどの職員が帰宅困難となり夜遅くまで事務所で過ごすことを覚悟した。一方、当時は防災用品の備蓄が無かったこともあって、食事の確保が必要であると気づき、早めに飲料水やレトルト食品等を購入しに行った。周囲の大半の飲食店はガスが使用出来ず営業出来ていなかったため判断が遅ければ店の食品棚は空になっていたと思う。22時頃であったか、何とか手配出来た数台のタクシーで女性職員を優先して帰宅させることができたが、全員を乗せることは叶わず翌朝まで事務所で過ごす者も多かった。かくいう私は自宅まで8kmほどの道のりを渋滞の車列を横に見ながら人混みの中を歩き、日付が変わった頃に帰宅したと記憶している。

この震災から、当会では防災用品を備えることとなり、本部及び各事務所に備蓄している。また停電時でも業務を継続できるよう、当ビルの屋上には最低限の電源を確保するための非常用発電機を備えている。

記憶が薄れつつある中、数名の同僚からの聞き取りによって当時を振り返ることが出来た。これらの経験を踏まえ、災害を身近なものだと感じ、日常的に防災を意識することで、「もしも」が起きたときに落ち着いて過ごせることを期待したい。

防災備蓄品はどこにある?!

(2024年時点)

	備蓄庫の場所
本部	<ul style="list-style-type: none"> 3F会議室の手前の部屋 事務所内各所にヘルメット
横須賀	<ul style="list-style-type: none"> 2F修業生控室 2F執務室(右参照) 3F書庫(飲料水)
東京	<ul style="list-style-type: none"> 3F洗面室の手前の部屋 4F修業生控室(非常用電源)
千葉	<ul style="list-style-type: none"> 2F和室の前 1F下駄箱前の土間(飲料水)
木更津	<ul style="list-style-type: none"> 1F執務室前の奥の部屋

BCP 災害時は、BCP(事業継続計画)に従うべし!



MCA無線 非常時は近くの関連会社等と協力を!



AED 数隻のタグボート内にもあります。事務所近くで倒れた人がいたときも使えます!



新たな高精度測位システムの登場

Fixed (Non-Portable) Piloting Unit

2023年10月、Panama Canal Authorityは、パナマ運河を通狭する船幅109フィート(33.22メートル)以上のNeopanamax船に対して、新たな高精度測位システムとして、Non-Portable (Fixed) Piloting Unit with Real Time Kinematic(RTK)(以後、一般的名称としてFPUとします。)を搭載することを義務付けました。これは、PPUのシステムを本船に備え付けし、位置精度を高め、PPUに起因するあらゆる誤差、情報の不確かさを排除するものです。

FPUは、電源以外本船機器から独立し、独自に2つのGNSSアンテナや各種アンテナにより、RTK測位やSBASによる補正信号を受信できることから高精度測位が可能となり信頼性が高まります。PPUの課題であった本船機器の精度が未知である状態を解消できます。

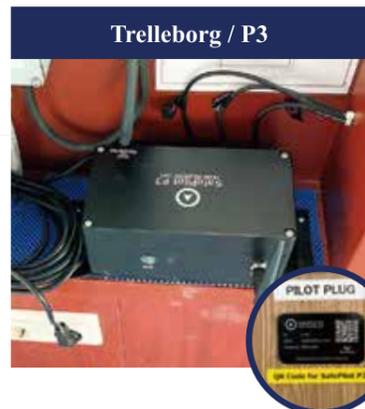
▼ 承認された機器一覧

Brand	Model
Trelleborg	P3
Navicom Dynamics	CanalPilot
CAIM	NaviMotion
SAL Navigation	SPU-100
Trimble	MPS566 Pilot system
S3C	CanalNav VDES Ready
SAAB TransponderTech	R6 NEO / R6 NAV NEO
JRC Europe	FiXed Piloting Unit

(2024年10月現在)

また、このシステムは、パナマ運河以外でも利用可能です。ただ東京湾においては、現状ではRTK測位がFIXしない場合が多く、センチメートル級の利用は実用的ではないものの、SBASによる測位補強サービスを利用できます。そのため、これまでと比較すると、十分信頼に値する情報を利用することができます。さらに、AISの問題であったアンテナ位置の初期設定ミスなど全て改善されます。

搭載義務から1年以上が経過し、嚮導する船舶でFPUを見かけることが増えてきました。しかし、東京湾に寄港するコンテナ船の大半は、パナマ運河を通過しない定期航路であり、搭載している船が限られていることが残念です。具体的な使用方法など詳しくは、各事務所備え置き「新たな高精度測位システム(FPU)の利用について」をご覧ください。



PPUワーキンググループ
一級水先人
本田 直葵
(ほんだ なおき)

【技術監修】
東京海洋大学 教授
田丸 人意
(たまる ひとひ)

Topics 航行安全に関する講演会

令和6年9月27日、ワークピア横浜にて「航行安全に関する講演会」が開催されました。

講師は令和6年度より横浜海上保安部長に就任した松川勝紀氏。講演会では、海上保安庁の歴史、昨今の中国船の海洋進出による国際情勢の緊迫、東京湾での走錨、台風対策についての説明がありました。

特に、令和3年より施行された台風接近時の船舶に対する湾外退避が、令和6年8月に東京湾に接近した台風7号に対して史上初めて発出されたという話には、水先人含め多くの海事関係者が耳を傾けていました。



講演会の様子

Topics 黒田副会長が講演を行いました

当会の黒田富治副会長が、昨年秋に開かれた2つの講演会において講演を行いました。参加したのはNPO法人航空・鉄道安全推進機構主催の安全推進講演会、そして日本船舶代理店協会主催の講演会です。両日とも水先人の仕事をテーマに、航行安全についての発表を行いました。水先業務中の体験談などを中心に、参加者からは好評の声が聞かれました。



動画を交えながら水先人の仕事を紹介

人事短信

水先人・元水先人

【受章】 令和6年11月3日、秋の叙勲及び褒章に際し、次の方々が栄えある受章の栄に浴されました。おめでとうございます。

旭日小綬章 元一級水先人竹中 五雄 (たけなか いつお) 【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 一級水先人大平 徹是 (おおひら てつし) 【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

【退会】



元一級水先人
竹中 五雄
(たけなか いつお)
平成20年4月入会
令和6年9月30日退会



元一級水先人
北平 末廣
(きたひら すえひろ)
平成18年1月入会
令和6年10月31日退会



元一級水先人
齊藤 剛
(さいとう たけし)
平成19年1月入会
令和6年11月30日退会

長い間、安全運航お疲れさまでした。



会報ANJIN 休刊のお知らせ

水先人会会報「ANJIN」は今回のvol.36をもちまして休刊することになりました。長きにわたりご協力、ご支援くださいました皆様に、心より厚く御礼申し上げます。