

東京湾水先区水先人会・会報

ANJIN

vol.5

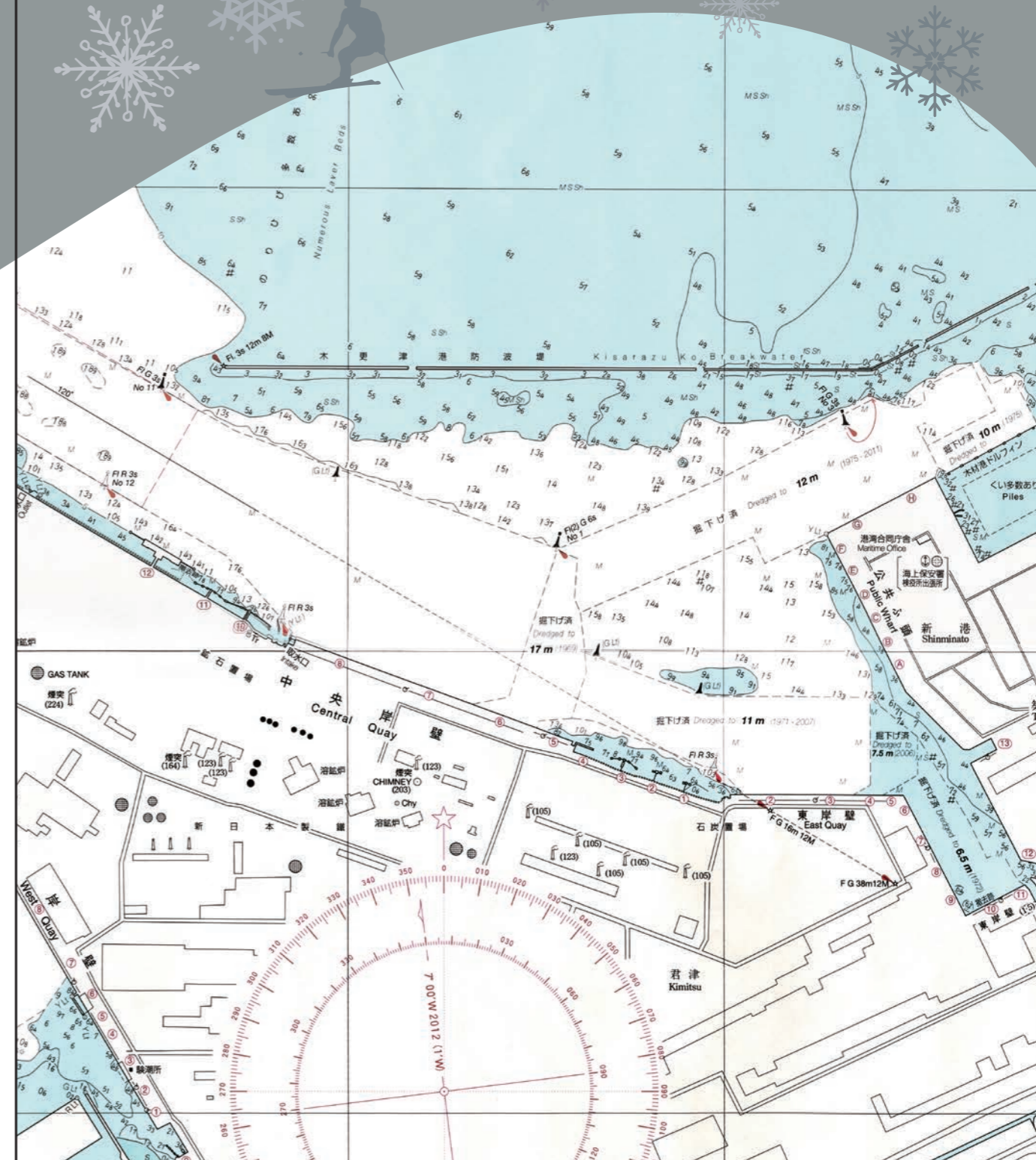
2017 New Year

季刊



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

ANJIN 第5号 2017年1月1日発行
発行所／ 東京湾水先区水先人会
発行人／ 副会長 西本 哲明
〒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

会報発行一周年にあたって	3
座談会 ～東京湾水先区水先人会 統合“10年”を振り返って～	4-7
期待の星 ～エンジン全開で頑張ります～／Topics ～水先修業生が人命救助～	8
《安全運航強調月間》海中転落者救助訓練レポート／遊漁船の運航状況体験レポート	9
東京湾の伝説 Capt.長谷川の操船講座【第1回】	10-13
東燃ゼネラル石油(株)千葉工場見学レポート／Topics ～「水先免許更新講習」in横浜～	14
私のキャリア ～漁師から水先人へ…異色の経歴～	15
我がヨット歴 50年	16
海洋都市横浜うみ博「海の女子会」／Topics ～新人水先人歓迎会～	17
わたしのお気に入り	18-19
われらの「遊び場」田町・品川編	20-21
ANJIN文庫	22
人事短信 ～秋の叙勲・褒章の紹介～	23

表紙／海図コピー(海上保安庁・海図 W1067「木更津港」から転載)

ANJIN【あん-じん・按針】

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)

会報発行一周年にあたって

副会長・会報発行人 西本 哲明

(にしもとてつあき)



会員、職員の皆様におかれては、新しい年をそれぞれに迎えられている事と思いますが、この節目に、人生、家庭、友達、仕事、遊び…などなど、自分なりに何か思いを巡らせてみては如何でしょうか。

まずは…会報発行人として

一昨年に発案された会報発行が具体化され、昨年1月に全国の水先人会で唯一と言える会報「ANJIN」の創刊号が発行されました。ここに「第5号」が完成、晴れて発行1周年を迎える事ができました。これは、水先人、職員からなる広報チームのリーダー、メンバーの甚大な努力の賜物であり、これらの皆様に深く感謝する次第です。外部の方も会報のことをしばしば話題にされ、良い印象で受け入れられていると実感しています。発行部数は700部にもなり、今や会報として広く認知され、それなりの存在価値が生まれているという事でしょうか。広報チームの皆様には、さらに内容を充実させ、会員、職員そして関係者のつながりを深める会報として、その存在を確固なものにすべく、100号、200号を目指して頑張ってくださいと思います。

次に…副会長として

当会の諸課題の中で、昨年発生した水先業務上の不適切運航は、その状況から考えて、当会の根幹に触れる問題として捉えるべきものと思えます。特に、夏以降に発生した航行業務でのニアミス事例の中には、深刻な問題になる恐れを含んでいるものがありました。これらに対し、外部関係者から厳しい指導と注意を受けた事は記憶に新しいところです。これらの不適切運航は、操船上の技術的問題というより、注意不足、慣れ、傲慢さ等々の人為的要因が関わっていると言えるのではないのでしょうか。会員の皆様には、これらの事例を真摯に受け止め、我が身を振り返って水先人の原点に戻り、安全な船舶運航とは何か、そしてそれを如何に実践するかという事を改めて考えて頂きたいと思えます。さる管制関係の方の“水先人は、航海者として最高の技術者。特に東京湾の水先人の操船技術には敬意を払ってきた。そのことを今一度強く自覚して欲しい。”という言葉に心に刻んで下さい。

そして…水先人として

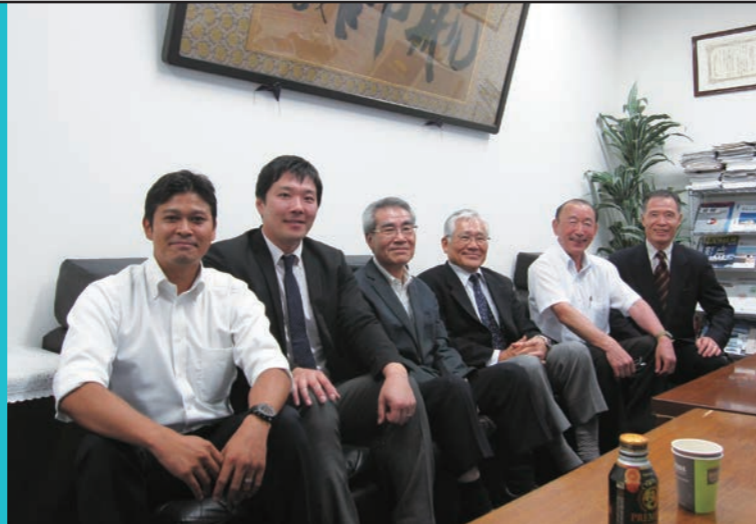
水先作業を終わり、船長から“Good Job”とか“Excellent”とかの言葉を頂いた時は、それなりにホットしますが、最も心に残る言葉は、入港作業を終わって下船の際、船長からの“出港時も来るのか”という質問です。その雰囲気から、“お前はもう来なくていい”ではなく“お前に来て欲しい”と受け取れ、船長が納得する作業ができた実感できる瞬間です。今後も日々の水先業務において、自己満足で無く、周囲の方々、特に船長の信頼と満足を得る作業を行うことを心掛けたいと思いを巡らせています。

座談会

東京湾水先区水先人会 統合“10年”を振り返って

みやはら ゆづる
オペレーション部 宮ノ原 弦

(文中、敬称略)



左から：宮ノ原、野村、竹内、高石、斎藤、大平（敬称略）

平成19年4月1日、東京湾の水先業務を担う東京水先区、東京湾水先区、横須賀水先区の三水先区が統合され、新しい東京湾水先区水先人会が誕生しました。

統合してから今年で10年という節目を迎え、当時の事業所長を務められ、三水先区の統合作業に携わった高石勝水先人、斎藤徹郎水先人、竹内尚武水先人にご参集頂くと共に、改正水先法の新水先制度による一期生として統合後に入会された大平徹一級水先人、野村知意二級水先人（当時、三級水先人）にもご参加頂き、当時の様子を振り返るとともに、『これからの水先人会』について座談会を開催しました。

平成19年の水先法改正による三水先区“統合”は大改革でした。この統合に至るまでの背景を伺いました。

斎藤 利用者側の声、また、船会社の日本人船員採用が減少し、船長を水先人へ送り出す事が難しくなるという背景もありました。水先人の後継者が不足するの目に見え、「船長経験者しか水先人になれないシステム」では永続性が低いのではないか、船長経験のない人でも水先人を目指せるシステムを作るべきではないか、という考えでスタートしたのも法改正の大きなきっかけでした。

高石 法改正に伴い、現場対応の具現化に向け多岐にわたる検討に殆ど水先人が関わり全て同時進行でした。其々歴史の異なる三つの組織が一緒になる上に、特にパースの数が多い東京湾で一人の水先人が湾口から着岸まで行う事は技術的に難しい事だと認識されていたが、順序立てがなかなかできず、かといって期日は決められており、焦燥感に苛まれたことが思い起こされます。

斎藤 もちろん、決めたから全部その通りと言う訳でもないですよ。本当にいろんなご意見が出たし、過激な抗議をする方もいました。でも、それで法改正を止めようという事にはならなかったよね…

竹内 やっぱり国が決めたことだから、逆らえず、決まり事に前を向くしかなかったですよ。

当時の水先人志望者への水先法改正の情報、及び、水先人会への影響を伺いました。

大平 当時は船社で船長として乗船しており、海事新聞等のツールでしか知る由がなかったですね。船長時代を終え、次のステップを考えて『さあ水先人試験を受けよう！』そんな時、やり方が大分変わるらしいよ!?と、なった訳です。どうやら、海洋大学に行くらしいとか、芦屋の海技大学に行くらしいとか…水先業務そのものも一つの免許で東京湾全部の仕事ができるようになるらしい、などなどほとんどが噂程度の情報しか得られませんでした。

竹内 旧制度では、ある程度水先人になる事に関し、船会社にも人事権があり、入会する候補者が各水先人会とコンタクトを取っていました。ただ、新制度からは養成コースに入る候補者と事前に接触が許されなくなり、アドバイス等一切できなくなってしまいました。

大平 私の一年前の先輩と私達とは入会の性質がガラッと変わってしまいましたね。これまでは旧三水先区の先輩方は、ご自身の水先区の中でどのような後輩が入ってくるか、仕事のやり易さ、

チームワーク、安全面で自分の後輩としてふさわしいか否か、意見が言えただですよ。

斎藤 結局、水先人募集については水先人会が水先人を選ぶのか、所定の機関が水先人を選ぶのか、その選定方法の違いが新制度ですね。海外に目を向けてみれば、韓国では国家機関が成績順で候補者を決定しています。

通常の水先業務を行いながら限定解除免許を取得されたとの事。その時のご苦労を伺いました。

高石 限定解除の免許取得のため、座学と現場実習を行いました。日常業務を離れるため、各事業所ごとに一度に実施可能な人数を種々工夫し、当初5年かけて取得できる予定も前倒して4年で終わったんですね。

宮ノ原 その順番は入会順だったんですか？

高石 それは旧組織ごとに異なり、旧東京湾水先区は年齢を65歳以下で区切り、同時の受験は3名としました。

竹内 旧東京水先区は、希望者を募ったら誰も手を挙げないから、事業所内の全体会議で決められたルールに則り行いました。スタート時は年齢順で年配者から2名ずつ。

斎藤 旧横須賀水先区も希望者を募りました。やりたい意欲のある人から、順番にね。希望する人数が多かったのが5名単位でした。本当に三者三様でしたね。

新しい免許を取得して始まった航行・港内業務を一本化した“通し業務”。また、新しい水先制度の中での新人水先人としての修業・研修の様子を、さらに掘り下げて伺いました。

大平 我々の先輩方も同じだったと思いますが、私が修業や研修していた当時、作業連絡はメールではなく、全てFAXでした。前日16時位になると翌日の予定が届き、翌日自分が修業する船舶情報と、指導して下さる水先人の方の名前をチェック。オペレーション部は“後は宜しく願います”と、これだけです。そこから指導して下さる水先人への連絡とご挨拶は自分でやっていました。お留守であったりご本人とお話しできないことが殆どで、何度もご自宅にお電話し、時には奥様に言付けをお願いしたりの毎日、修業はそんな感じで大変でしたね。今みたいに修業生室なんてなかったから旧事務所の階段に

並び、皆さんの顔写真を確認しながら担当水先人がいらっしゃるのを待っていました。

野村 でも、たまに間違えちゃうんですね(笑)。冬場とか朝早いと薄暗いし、皆さん帽子を被っているの、わかりづらくて(笑)。

宮ノ原 現在行っている研修の“共同操船”も統合してから始めたのですか？

大平 そうです。当時、“共同操船”という言葉はなく、期間も5日程度でしたね。でも、旧制度では1月1日に入会されてその日から単独操船でしたね？

高石 そうそう。ただ旧東京湾水先区は入会する日まで免状があっても一切やらせてもらえなかったからね。入会日までは3歩下がって後ろでメモを取る程度だった。従って、初めて操船する時、頭が真っ白になった事を今でも鮮明に覚えていますね。

竹内 そうですよ。旧東京水先区では、免状が12月末に発行されるので、発行されたら、個人ベースで直接勉強させてくださいって頼んで入会前に先輩の指導の下操船をやらせてもらってたんだよ。僕は入会した翌日1月2日に先輩PILOTから電話で“年始は休むから、明日の客船をやってくれ！”って言われてねえ(笑)、日の出クルーズ。そんなこともありました。

斎藤 そもそも、水先業務に“共同”という概念はありませんでした。水先業務に対する責任を取るのには“水先人”であり、水先法に基づけば、二人は必要ないのではないかと。そこに、“共同”という概念を入れた事で「責任を両方に取らせる」事になりました。やはり、経験を積み上では一緒にやらないとなかなか覚えられない。入会したその日に突然単独でスタートしても、危険が多いのではないかと。そこで、万一トラブルが発生した時は、水先法の水先人の免責条項を適用する事として、現在の“共同”VOUCHERを取得する事になったのです。

▼盛り上がる座談会



宮ノ原 現在は通し業務が多く、修業や共同操船もその通し作業で行うことが多くなりましたが、当時の通し業務はどの程度の頻度で行われていたか？

大平 まだまだ通し業務は無く、乗り継ぎが基本でした。岸壁には東京も横浜もすべて陸行で出かけて、ある意味では楽しかったですよ。当時、高速艇の使用は限定され、辺鄙な所で下船することもあり、指導水先人に帰り方を教えて頂いたり、バースから歩いて帰るなんて事もよくありました。今では教えて頂けない事を当時は教えて頂きましたよ。

竹内 通し業務が始まったのは平成22年頃でしたかね。

高石 通し業務が始まってから、よく外部の方から「勤弁してくれ、慣れた水先人にやってほしい」と、ご意見が多かったし、トラブルも本当に沢山ありましたよね。

竹内 東京でもありましたよ。クレームやご意見を頂く度に、しばらくは長い目で見てくださいと何度もお願ひしたものです。

大平 よく「着岸は岸壁との衝突だからなあ！」って、おっしやる PILOT がいました。確かに着岸作業は、ある意味で岸壁との“衝突”です。スピードが出過ぎれば“衝突”、ゆっくり行けば“接岸”と、いう違いですからね。

そして、水先史上初の“三級水先人”の入会。

宮ノ原 三級水先人の一期生を迎える水先人会の準備や皆さんの思いはいかがでしたか？

高石 僕らはかなり構えたよ。操船に関し、どの程度の認識を持っているかわからないしね。“経験値の違い”、“育ち（出身）の違い”、統合後に迎えた新制度一級はそれぞれ経験があったが、三級は“経験値ゼロ”からのスタートの人もいたから。とにかくコミュニケーションをとるようにした。ただやる気は皆あったからね。それが一番良かったのではないかなと思いますよ。

野村 最初の修業に入る頃はものすごい緊張がありました。横須賀で修業の事前説明会があった時に当日集まって最初に言われた言葉が、「おっ！皆、時間通りに来たな。よしよし！」だったんです。それくらい僕らは“大丈夫かな”と、思われていて、やっぱり社会人経験のない人達もいたし、そこも含めて見られているんだ、とすごく印象に残っています。本当に、修業生の時は、皆さんから



▲この10年間に思いが巡る

どう思われているのか、どう受け入れられるのだろうか。とにかく不安と緊張でいっぱいでした。実際の指導は厳しかったですが、すごく皆さん優しく、温かく迎えて頂いたなと思いました。

高石 本当に最初の人は大変だったと思うよ。新制度の一級も三級もどちらも。

最後に、今後の水先人及び水先人会全体へのメッセージをお願いします。

高石 統合準備委員会で新しい組織を創ることに5年、その組織に「魂を込める」ことに5年合わせて10年で新組織ができると当時話した覚えがあります。まだまだ「魂を込める」のに時間も必要です。今後を担う人達が本気で「物を考える」習慣を持って戴きたいと日々願っています。

竹内 まずは、「自分の操船方法を確立する」という事。ただし、それは時間がかかることです。上手い人のマネをしようとすれば、絶対に怪我をします。焦らず、上手い人を見本とし、操船技術、技量を確立するための参考にしてください。

大平 今は規制緩和により小型船が減り操船機会がどんどん減っています。その為、特にハーバー業務のスキルが伸びにくくなっています。その点、会報で取り上げられたGPS・PPUなどのツールは、大先輩方からは『そんなもの!!』と言われてしまいましたが、僕ら以下の世代は実際の経験が徐々に少なくなっている部分をカバーする為に、あのようなツールを積極的に利用してスキルを上げていくのも一つの手段だと思いますね。

高石 僕らの仕事は技術を売っていると思わなければいけない。僕らは強制300トンの時代からスタートしたからね。小型船は外力に弱く、タグを使ってもおろおろしてしまう経験をした。今はなか

なか経験値が少ないから、難しいことかもしれないけど…。GPS・PPUのようなツールを使ってスキルを上げるのも大事ですね。

斎藤 後は、つつい3年、10年と時と経験を重ねると自分勝手に“自分は上手いんだ！これでいいんだ！”そうってしまうものです。ただね、“自分が勝手に思っている”だけで、本当は違うかもしれない。周りから見たら危険な操船かもしれないし、どこか間違っているかもしれない。時には他の人にチェックしてもらうことも必要。しかし、今のシステムではなかなか難しい事だが、他の人の操船を見学したり、自分の操船を見てもらったりする事も時には大事だなと思いますね。

高石 “3年”経つと技術だけではなく日常行動を含めてPILOT病になる。と、昔よく言われたよ。

竹内 よく言いますね。3年、4年目は気をつけろって。ちょっと自信が着いちゃうんだよね。

宮ノ原 それは水先人の皆さんに限らず、事務局の仕事も一緒ですね。

大平 でしょうね！？テキパキできちゃうと、いかにも自分ができるようになったと思うけど、それは慣れなんですよ、水先人も然りです。そういう意味では、反省の毎日の方がいいのかもしれないね。

斎藤 オペレーションとPILOTの連携についても、この700近いバースがある東京湾で、まだオペレーションもプロフェッショナルとしての意識が若干低く感じる時があります。オペレーションはオペレーションの責任を果たし、水先人は水先人の、それぞれが責任を果たさなければならないですね。

大平 これから職員も水先人も世代交代が現実にごんごん進みますが、やはり、オペレーション部員には、自分の職責をしっかりと果たしてほしいと期待するだけです。水先人個々の業務制限、経験年

▼熱のこもった会話が続く



数、住まいを含む行動エリア、船種等々、定められたルールに則ってクロスワードパズルみたいな検討の結果がこの配乗なんです！と言い切れる仕事ぶりがあるからこそ、水先人との信頼関係が成り立つわけです。ドラフトや時間の間隔、法律も踏まえた上で、それを何十隻とチェックしなければならぬのは相当大変な事だと思います。しかし、それだけ重要な仕事であることをしっかりと受け止めてやって頂きたいと思います。ただ、ルールそのものは水先人会の然るべき委員会の検討を経て、配乗マニュアル等として規定されているので、オペレーションはルールを運用する側の立場ですから、オペレーション部に何を期待するかと言われればルールを正しく理解し、日々しっかりと勉強して頂きたい、これにつきます。

斎藤 これから若い水先人が、二級、一級へと進級していきますが、ベテランになった時におかしい事、変だなと思ったことについて自信を持ってオペレーションに対して、適確なボールを投げられるのかと懸念します。いずれは世代交代が進む中、会の運営を考える立場になる日が皆さんにも来るわけですから。

野村 もちろん今は遠慮の部分もありますが、一級の皆様には大事なことを決めて頂いて、おんぶにだっこになっています。ただ、これからは後輩の指導や運営等も我々がやっていく立場になっていかないといけないですね。先輩と話をすることも当然の事ながら大切ですが、同期や後輩、様々な経験をしてくれている方が揃っているの、お互いを尊重し、指摘し合える環境が大切なのかなと思います。

最後に・・・

3時間に及んだ座談会でしたが、『統合』スタートまでの様々な調整や議論について、本当に様々なお話を伺いました。期限までに様々な調整があり、多くの議論があったこと。統合後、水先人育成の手法にも改革が進んだこと。そして、標準操船マニュアルの作成や操船の極意など…専門的な話で盛り上りました。今回の座談会を通して、体調管理から操船技術に至るまで、水先人として常に精進されている事を改めて強く感じました。この『10年』…いくつかの困難や苦勞を乗り越えて“今”があります。

期待の星

エンジン全開で
頑張ります



一級水先人
岡田 政宣
(おかだ まさのり)

- ①出身地：
山口県熊毛郡平生町
(山口県の南東端で瀬戸内海に面した町)
- ②趣味・特技：
読書(歴史小説が好きで、司馬遼太郎は
おそらくすべて読破)、音楽(ジャンルは
問わず iPod には一杯)、映画
- ③乗船した主な船種：
重量物船、VLCC、LNG 船、石炭船、
コンテナ船、在来船、製品タンカー

2016年10月1日に
一級水先人として入会された
岡田政宣水先人を紹介します。

これからの意気込み・目標

2016年10月1日に入会しました岡田政宣です。
前職の船会社で、3年半、船長として乗船しましたが、航海の目的地である港に入港する時に、交通量の多い海域で水先艇を確認し、乗り込んできた水先人が信頼できると感じた時は、入港を控えた緊張感の中で、その水先人を非常に頼もしい存在と思ったものでした。また、その海域、港の自然、交通状況に精通した上で、精度の高い操船技術を目の当たりにした時は、操船をする者として、尊敬と、いつか自分もそのような技術を体得したいと、強く感じたものでした。特に、世界有数の交通過密海域であり、多くの危険物パースが点在する東京湾の安全効率運航を担う水先人は、私にとっては、憧れに近いものでした。その東京湾水先区水先人会に入会し、水先人としてのスタートラインに立った今、共に仕事をした乗組員、家族、お世話になったすべての方々、そして幸運に感謝するとともに、身の引き締まる思いです。

〈安全運航に向けて〉

今後は、1隻1隻に集中して、本船舶長・乗組員、タグボートの乗組員その他共に仕事をするみなさまに、信頼されるよう、安全運航に全力を尽くしてまいりたいと思います。また、水先人として、安全で効率的な運航を達成するための、技量、判断力を向上させるために、日々、精進してまいりたいと思います。今後、先輩方のご指導をいただくことが多いと思いますが、安全を維持しつつ、1日も早く、1人前の水先人になれるよう、真摯に、努力してまいりますので、何卒、よろしくお願い致します。



▲表彰状を受け取る
磯飛 武さん



Topics

東京湾水先区の水先修業生が 人命救助で表彰されました！

現在、当水先区で実務修習中の二級水先修業生 磯飛 武さん。
去る8月中旬に発生した交通事故で、心肺停止状態の負傷者の救助に携わり、横浜水上警察署から9月26日に感謝状が授与されました!! 水先人を養成している海技大学校では「救命救急」、「AED」、「落水者救助」等、人命救助に係わる訓練が実施されており、「これらの救助訓練を受けたお陰で落ち着いて対処する事ができた」とのこと。救助された方は、搬送された病院で無事に意識を回復し、一人の尊い命が救われました! 緊迫した状況下での、磯飛さんの迅速で冷静な対応は、高く評価され賞賛に値するものです。

平成28年9月

安全運航強調月間

2つの恒例イベント

REPORT
1

海中転落者救助訓練レポート

三級水先人 上沼 尚大
(かみぬま なおひろ)

救命具の作動及び浮力の確認、救助手順の再確認をするために、水先人が海中転落の被験者となり、曳船各社及び水先艇会社、救命具製作会社等の協力のもと「海中転落者救助訓練」が9月6日に山下公園沖にて実施されました。被験者が身につける救命具の種類(今回は4種類)、被験者の意識の有無、水先艇もしくはタグボートから海中転落した場合における救助の方法等を組み合わせて状況設定し、計5回実施しました。今回、私はパイロットコート(防寒コートの内側に浮力体を装備したものを)を着用し、「意識無し」の状況から救助される被験者役でした。

タグボートから海面まで約3m。その高さから落水し、約1m沈んだ後自然に浮上。意識不明(の設定)のままタグボートの乗組員に救助されました。彼らのよく訓練された迅速な救助に感銘を受けました。

▼山下公園沖での救助訓練の様子



落水の際には多かれ少なかれ、パニック状態になることが予想されます。しかし、鼻や口が空気中に出ているということが、これほどにも人間に安心感を与えるものだと改めて感じました。また、訓練とはいえ落水の実体験は、非常によい経験となりました。

海中転落事故によって水先人が欠けることのないよう、夏の日酷暑、冬の夜の寒風のもとでも怠ることなく、救命具着用の徹底をお願い致します。



▼水面から
引き上げられる
近森水先人

▲タグの乗組員に
救助される
上沼水先人

REPORT
2

遊漁船の運航状況体験レポート

一級水先人 久恒 仰平
(ひさつね こうへい)

多数の大型船が行き交う東京湾は、日本有数の漁場でもあります。釣り船の操業実態を知り、遊漁船との相互理解を促進する目的で、毎年恒例の『安全運航強調月間』では釣り大会を実施しています。

開高健の「私の釣魚大全」に、彼の尊敬する先達、井伏鱒二が鱒を釣る…という洒落のくだりがある。さて、仰天(小生の俳号)がびっくりするほどの太刀魚、鰻を釣り上げた。9月11日(日)『安全運航強調月間』の好天吉日といきたいところだが、現実には低気圧に伴う秋雨前線により、早朝からドシャブリであった。

太刀魚はスズキ目サバ亜目タチウオ科に属する魚類。イワシ等小魚を喰うフィッシュイーター、昼は海底近くに潜んでいるが、餌食を求め、幽霊の如く餌のある場所に出没する獯猛な魚。顔つきはいかにも、頭を真っ直ぐに立て、獲物を狙うので立ち魚と。しかし、醜悪な顔をした魚だが、実に美味。ウロコ代わりに体を包んでいる銀粉、これが本物の刀みたいでキラキラと輝くのは新鮮な証し。刺身は実に絶品だ。ただ、カミソリのような鋭い歯には要注意。頭を落とし、腹ワタを出せばこれで終わり。三枚にするのも、背びれを取るのも以外に簡単。

当日、浦賀水道航路中央3番目付付近が漁場…付近を大型船が航過する。大型LNG船の眼高は48m、遊漁船の眼高は1.5m。景色はランドマークの展望席とデパ地下の食品コーナーの違い。遊漁船の船長達も、常連の釣り客に大物を釣らせようと懸命にあちら、こちらへ。大漁万歳?! 今回参加した関係者の皆さん、水先人の諸君、遊漁船の操業実態をより理解し、いっそうの安全運航を。



▲東洋信号通信社の小島氏(左)が釣り上げたドラゴン。右は筆者。

Capt. 長谷川の 操船講座

第1回



元水先人
長谷川 清
(はせがわ きよし)

長谷川 清 元水先人は、旧東京湾水先区水先人会において20年余り、11250隻の無事故での嚮導実績を持つ伝説の水先人です。平成23年9月に退会された際に、後輩に向けた講話を頂きました。今回、お許しを頂くことができましたので、講話を記事として掲載します。

水先人の皆様にとって安全運航への糧として役立つことは間違いありません。出来る限りご本人のお言葉通りに、とはいえ掲載の都合上、講話の内容の一部抜粋とさせていただきます。

今後数回に分けて掲載の予定です。

其の一

DMを頭に入れよ

統合当直になって通し業務が主流となっていますが、私の場合はハーバー当直をずっとやってきましたので、その観点から申し上げます。

まず、事務所に出てきましたら、皆さんはオペレーションからDM(作業予定表)を貰いますよね。また事前にパソコンでどんな仕事か確認もできますね。

まずDMをつぶさに見ること。これが一番最初です。一番大事です。

同じ時刻、同じ航路、あるいは同じスリップの船、あるいは隣の航路の船を、それがどのような種類の船で、どのような大きさで、どこから来るのか。東京から来るのか、湾口から来るのか。それを完全に頭に入れるということ、これが大事なんです。

他にも仕事の準備はありますが、DMの情報を事務所でも頭に入れて、タグに乗って現場に向かう間にも、必ずそれを復習して頭に入れること。

その上で自分がどんな順番で航路に入れるかイメージする。勿論、実際に、乗ってみたらイメージと違うことは多いですが、予定情報はしっかりと頭に入れておくこと。どう航路に入るかが決まれば仕事の半分は終わったようなものです(笑)先ずそれが大事です。せっかくキメ細かなDMがあるんだから。これは時間のガイドラインです。これを疎かにすると後々までも疎かになってしまう。

まずは、これが一番大事です。

編集部コメント

横浜区では強制水先緩和に伴い同一の水域内で同時間帯に動く船は激減しましたが、それでも動静情報の把握が最も重要な準備であることは現在も同じです。これはベイ・ハーバーに共通することであり、また港区が変わっても同じことが言えます。

水域のルール、地形、海気象は勿論のこと、交通事情に通じているからこそ水先人です。

得られる範囲の動静情報を確実に把握していることは、水先人にとって義務であるともいえるのではないのでしょうか。

其の二

MATEを味方に

入港を例にとりまして、本船に乗って行きますと、船長・乗組員の方たちは色々な国籍、色々な人種です。

中には最後の着岸中は船長さん一人になってしまうような船もあれば、Mateさんもいる、Q/M(操舵手)も残ってるような船も、いろいろあります。

水先人の皆さんは船長とはよく話をするんですが、どうしても自分の船でないからか、Mateさん達を使っていない節が見られます。3rd/MateやC/Mateがブリッジに居るとき、そのMateさんを活用するということ。

例えば、私なんか特にレーダーなんかの最新機器の扱いには慣れないものですから、扱い方を聞きます。そうすると彼らは一生懸命になるわけですよ、パイロットさんから聞いてくれたということ。それでもって、例えば、あの船のスピードをチェックしてくれ、だとかね。

それをやらないで、なんでもかんでもタグに聞く人がいますが、ハーバー業務に関して言えば、本来、タグってというのは『押せ』か『引け』、この2つが仕事です。

あの船はどこへ行く、あの船はどこをパス、あの船はどっちへ行く、ということはタグにとっては余分な事で、基本的に水先人は自分で見て判断できなければいけない。いつでも何でもタグに聞くようでは進歩がない。

タグからの協力にはありがとうございますと感謝して、自分で判断するのが基本です。

編集部コメント

まさに水先人の Bridge Resource Management の一例でしょう。船長・乗組員とのコミュニケーションを確実に取りそれぞれの能力を活かす、これも水先人に求められる重要な能力です。

一つの目標を達成するチームとして、ハーバー・タグボートもResourceと考えることは自然なことですが、本来の役割分担は常に心に留めておく必要があります。タグに要求する情報収集の役割は度を超えたものにならないよう慎むべきでしょう。トランシーバーのチャンネル数が3つしかないことを考慮すれば、やり取りは必要最小限、常識の範囲に収まるはずですよ。

本船の立場から最も状況が見える船橋において水先人は、己の五感で情報を捉え集約し、本船を導く。目の届かない部分は先行のタグやラインボートにお願いすることもある。タグの役割は押し引き・制動など、あくまで操船の補助である、これが原則と言う事ではないでしょうか。

Q

船長と操船に関して意見が合わないとか、どうもうまく反りが合わないとかいうことで、危険に陥ることもあるかと思えます。船長と怒鳴りあうとか、口もきかないような場面も見てきましたが、そういう時の対処方法がありましたらご教授いただけますか。



A

私も2、3度ちよつとあったことあるけど、反省してます、それは非常に。お客さんですからね。お客さんが満足できなかったってことは自分が至らないんで、必ずね。

相手は普通だったら怒るはずないですよ。ね、なんか虫の居所が悪くて怒ることは有るけど、普通に接してればいいのにね、こっちがカアツと、同じレベルに下がっちゃったらお終いだから。

やっぱりさあ、ありがとうって言われて、なおかつお金を戴くんだから。お客さんは神様とは言わんけど、船長を怒らせたならもうそれで水先案内人としては失格。怒らせちゃいかん。気持ちよく、それと気持ちよくさせて仕事を終わると。こりやまあ、どうせえっていうもんじゃないけどね。

そりややっぱり、人間と人間だから、ね。ありますよ腹立つこともね。まあね、これは難しい問題です。ね、なかなか。



俗に「廻し着け」とよく言いますよね。「廻し着け」っていうのは専門用語で、ハーバーパイロットが言い出した言葉だと思います。

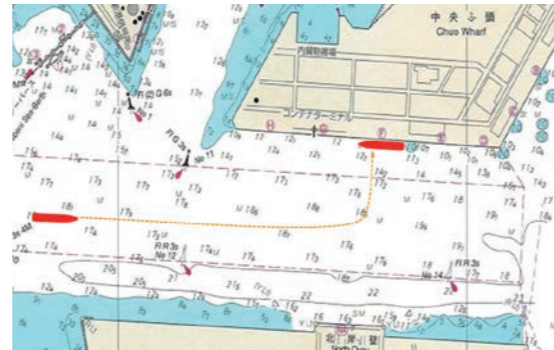
船と言うのは左舷着けか右舷着け、出船着けか入り船着け。こう表現するもんだと私は思っていますが、「廻し着け」と言う言葉に多くの人は騙されがちです。

例えば、千葉の港で Chuo-F に自動車船を着けますね。まあだいたい右舷着けだから。

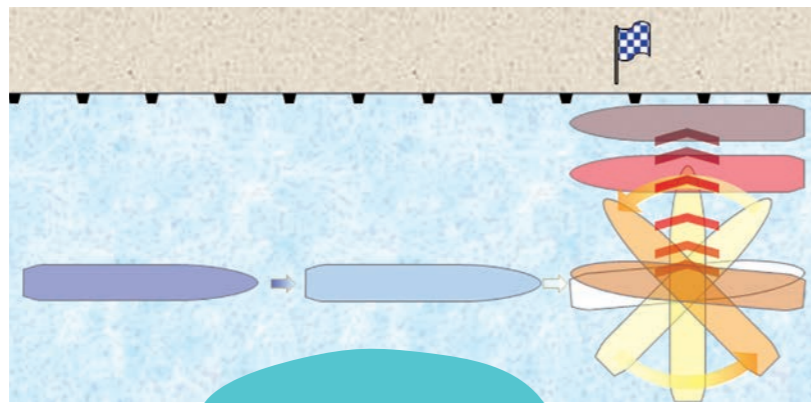
そうすると入って行って、180度、文字通り廻しちゃうんですよ。ね、文字通り廻してこう寄せていく。

こういう操船をしがちなんです。

ああいう広い所ですから、直角に向ける。直角に向いて近づいていく。もっと細かく言うと、自動車運搬船はだいたいブリッジが前にありますから、旗よりもちょっと突っ込んだ方が良いでしょうね、突っ込んだところでグーッと廻り込む。



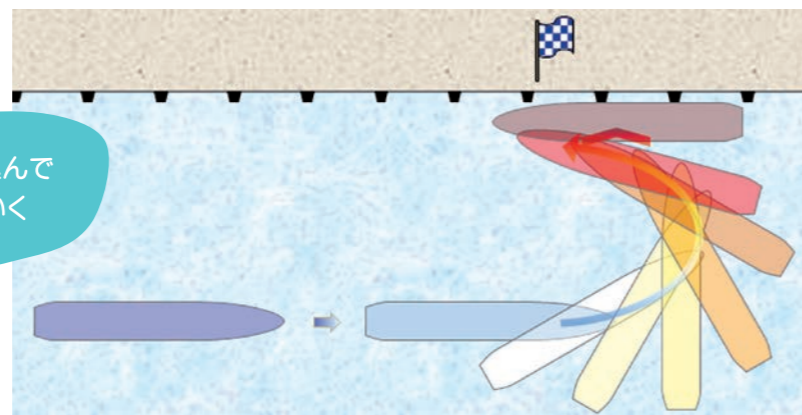
Chuo(千葉港中央ふ頭)Fへの入港 ▲ (海上保安庁・海図 W1086 から転載)



こう回し切ってから押し込むんじゃなくて…

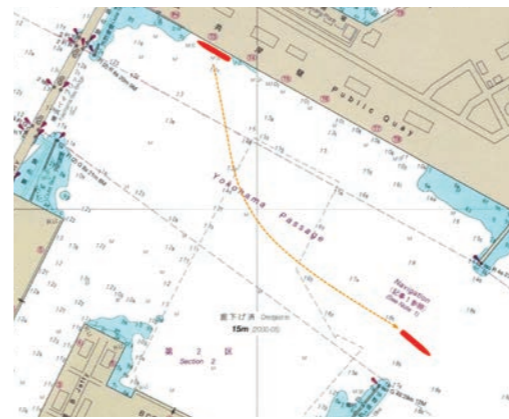


こう廻り込んで着けていく



廻り込むっていえば解りやすいんですが、『廻す』という言葉に騙されてその場で廻しちゃう人が多い。その為に非常にそのあと時間がかかってしまう。

船っていうのは前に進むようにできているものですが、これを横に動かそうとするから非常に時間がかかるし、意図した方向にも動かない。それはそうですよね、抵抗があるからね。どんな船でも、なるべく横に動かすのは少なくする。これが大事だと思います。



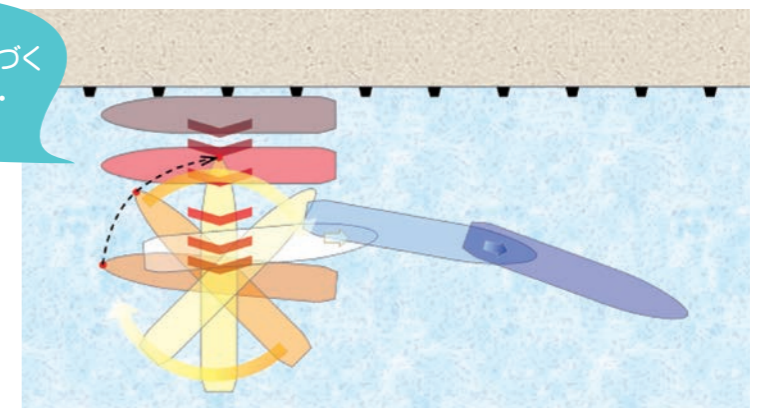
▲ DT(大黒トランパー)3号からの出港 (海上保安庁・海図 W66 から転載)

それから今度は、入り船着けで着岸している船を出港させるときも同じです。例えば横浜の DT3 なんかのように、入り船着けから出港させる場合ですね。

参考資料なんかにもあるような、平行に離して、引っ張り出してからぐるっと廻すというやり方をする方も多いですが、そうじゃない。

真横に出してから廻すっていうことはまた近づくという事ですよ。離れたものを近づけるっていう操船は危険だと思います。それに廻している間は外力に対して非常に弱い。DT などでは特に南の風だとどんどん流される。だから、どんどん離れる様に廻す。廻りながら離れる様に。

一度離れた頭が近づくこうじゃなくて…

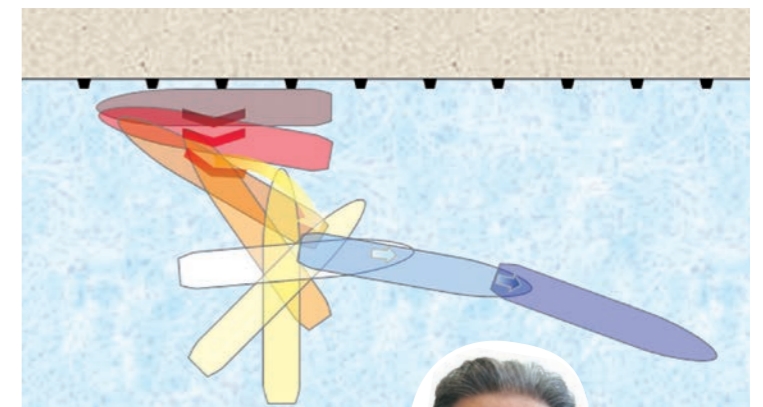


引っ張り出すんじゃなくて、こう出すんです。これなら永久に近づくことは無い。離岸後に頭が岸壁に近づくことが無いように、こういう手法を取るわけです。これがなかなかできなくて、必ず近づく人がいる。

特に大型船の場合にこれは言えるんですよ。君津とか扇島のバルカー出すときとか、どこでもそうなんだけど。

引っ張り出してから廻すと必ず近づく。これは危険を伴う、やめた方が良いでしょう。徐々に徐々に離していく。

いわゆる『廻し』着けの誤解ってのはその辺にあるんですね。



こう離れていけば頭が近づくことはない

編集部コメント

★船は前に進むもの。横移動は最小にするべし。
★危険!離れたものを近寄せるな。

岸壁周辺水域の制限状況、風潮流などの外力を考慮した上で安全で効率的な着離岸方法を選択しましょう。また、行脚は確実に制御し、過大にならないよう注意しましょう。

いかがでしたか? まだまだ大変参考になるお話が残っています。次回以降もどうぞ楽しみに!

東燃ゼネラル石油株式会社 千葉工場

見学レポート

三級水先人 夏井 裕希
(なつひ ひろき)

三級水先人が二級水先人に進級するにあたり、新たに危険物積載船(2万総トンまで)の水先業務を担当できるようになります。そのため進級研修のカリキュラムには「危険物バースの現地確認(見学)」が含まれています。

昨年の富士石油株式会社袖ヶ浦工場の見学に引き続き、今回は東燃ゼネラル石油株式会社の千葉工場の見学に行ってきましたので報告します。

【水先人会出席者】寺田清千葉事務所長、伊藤純也教育センターグループ長、三級(3期)水先人(野口武聡、古江剛志、本田直葵、夏井裕希)

『東燃ゼネラル石油株式会社』は、千葉、川崎、和歌山、境に工場を有しています。千葉工場の特徴としては、RFCC(残油流動接触分解装置)、MPHC(中圧水素化分解装置)、ミックスキシレン回収装置を有し、近隣の石油・石油化学他社とのコンビナート内連係を通じた効率的な運転を行う『国際競争力を持った国内トップクラスの製油所』であることです。

構内・棧橋見学

製油部操業課運輸グループヘッドの一瀬光廣さん(上写真、右端)より、構内における精製装置、プラントの制御を管理している統合計器室、棧橋等についての説明を受けました。

特に棧橋見学では、よく水先人が離着棧させる TNGANE(「東ゼネ・姉崎」、以下同じ)、TNGANE8、TNGANE9の棧橋の他に TNGANE1~7の棧橋も見学させて頂きました。

右の写真は TNGANE2 棧橋を見学させて頂いた際のもので、TNGANE1~9の棧橋のフェンダーはやや小さめで、船が着棧した際に、船体とローディングアームがかなり近くなるため、出来る限り棧橋と平行に着棧しないと、棧橋の施設に損傷を与える恐れがあると感じました。(「平行着棧」は基本中の基本です。)



▲ 構内見学時の集合写真
左より…夏井、伊藤、寺田、古江、野口、本田、一瀬(敬称略)



▲ 東ゼネ・姉崎2号棧橋

所感

感謝の心を忘れずに

二級水先人に進級すれば、危険物積載船を嚮導する機会が与えられます。今回見学させて頂いた棧橋でも、離着棧作業をすることになると思います。私たち三級水先人に足りないものは、知識と経験です。この知識、経験を補うために、当会では教育に力を入れており、その一環として危険物バースの見学が毎年実施されています。このようなカリキュラムを準備して下さった方々、実際に同行して下さった方々、現場で説明をして下さった方々に感謝の心を忘れずに、本船の船長・乗組員、バースマスターに真摯な態度で接しなければならぬと改めて感じた工場見学でした。トラブルのない安全運航に努めようと思います。

会報へ掲載するにあたり、工場見学のアテンド、現場説明、さらにはホームページ及びパンフレットの転載をご許可下さった東燃ゼネラル石油(株)殿に深く感謝申し上げます。

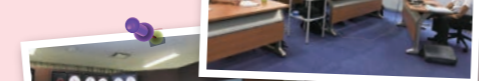
Topics

本年度から「水先免許更新講習」は 当会本部でも行っています!

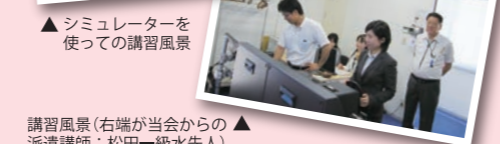
水先人は、水先法で定められた各等級の「水先免許」を取得し、日々業務に取り組んでいます。水先免許は、水先法に則り各等級や年齢により3~5年に一度免許更新が行われます。操船シミュレータ研修を含む2日間、合計で12時間の講習を受講し、免許を更新します。

これまで更新講習は、神戸大学、海技中学校、東京海洋大学で実施していましたが、本年度より、海技中学校のみに絞られ、その要請を受けて東京湾水先区水先人会本部でも実施されることになりました。東京湾から新潟以北の水先区を対象として、8月頃から12月頃の間で月に1~2度、更新講習が実施されています。

水先免許更新講習前のフリーニング



▲ シミュレーターを使っている講習風景



▲ 講習風景(右端が当会からの派遣講師:松田一級水先人)



私のキャリア My Career

vol.2

三級水先人
吉川 隼人
(よしかわ はやと)

漁師から水先人へ…異色の経歴

中学卒業後、漁師に

私の前職は「カツオ一本釣り漁師(遠洋漁業)」です。同じ一本釣りといっても、針に餌をつけて一本づつ時間をかけて引き上げる大間のマグロ一本釣りとは異なり、撒き餌(生きたイワシ)と海面への散水(イワシの群れを演出する)に群がったカツオを、疑似餌をつけた針で次々と竿で跳ね上げるように釣り上げていく漁法です。(針の先端には「返し」がないので、釣り上げた瞬間に釣り手が腕の力を抜くと、針がカツオの口からはずれて甲板に落ち、すぐに次を釣る動作に入ります。)

もともと漁業の盛んな静岡に住んでいたこともあり、海の男に憧れがあったため、中学を出ると同時に地元の漁師を育成する学校で学び、御前崎市の遠洋カツオ船の甲板員として就職しました。



▲ 一本釣り風景



2年間の船上生活

私が所属した「第二十一日吉丸」は総トン数490トン、乗組員25名ほどで、半数が陽気で力持ちのキラバス人でした。基本的に、1年を通して日本と季節の違う場所で漁をしていた覚えがあります。日本が寒い時期は、1週間ほど南に下って赤道付近で8kg前後のサイズの大きなカツオを釣り、日本が暖かい時期は、寒い北方の海域へ行ってびんちょうマグロや脂のついたカツオを狙います。

1航海50~60日、釣った魚で船倉がいっぱいになるか、生餌のイワシがなくなると母港・焼津に帰って水揚げをします。

1本1本豪快に釣り上げることの喜び

一本釣りの仕事の一番の醍醐味は、やはり魚を釣っている時です。本船からまかれたイワシにつられてあたり一面が真っ黒になるほどのカツオのなぶら(群れ)が本船に向かってるのが見え始めると、わくわくしたものです。笛がなると乗組員が一斉に竿をたらし、カツオを一本一本豪快に釣り上げていきます。大物(12kg前後)が食いついてきたときの引きの強さと、全身の筋力を使って釣りあげるときの感覚にはたまらないものがありました。ちなみに、筋肉ムキムキのキラバス人たちは、日本人が二人がかりでようやく揚げる大物カツオも、一人ですべてひょいひょいと揚げていきます。これには全くの脱帽でした。

大変だったことは、釣れた翌朝の日が昇る前に、凍らせた魚をブライン液(魚を瞬間冷凍させる液)の中から取り出して冷凍庫に移す作業があり、操業中は毎日2時~3時起きと朝が早いことです。また漁から帰って1日は水揚げ作業、その後2~3日寝る間も惜しんで遊び、すぐに出港するので仕事も遊びも体力勝負でした。

「第二十一日吉丸」▼



水先人の道へ

2年目の冬、会社倒産がきっかけで以後の人生について考えさせられることとなったのですが、より大きな船を動かすための専門的な勉強をしたいという思いから、漁師をやめることにしました。そして大検(高卒認定試験)に合格した後に大学(海洋学部)へ進学し、現在に至るのですが、これまでいろいろな方々に支えられてきました。お世話になった方々へ日々感謝しつつ、今後とも全力で業務に励んで参りたいと思います。



江の島における「全日本選手権(2010年)」出場時、孫娘とのツーショット

我がヨット歴50年

一級水先人
青木 極
(あおき きわみ)

私が船に興味を持ったのは中学時代、数学の先生が校内にてヨットを自作していた事が始まりでした。先日中学時代の答案用紙の中から、ボートの自作スケッチを発見、母親に感謝するも、成績は子供や孫に見せられません。

勉強はせず、自転車で三浦半島を駆け巡り、釣り、蛸、山椒魚、甲虫を追いかけ、時々マムシにも会っておりました。

高校2年の時に友人と葉山でヨット遊びに興じ、2艇隣りには石原慎太郎が練習に来ておりました。今から約50年前のお話です。

◆自作艇の時代

無事に専攻科を卒業し、船社へ入社後の休暇中は、セーリングに狂い関東近辺の草レースに参加しては、商品稼ぎをしておりました。

家内とのデートは悪天候日のみ、休暇中に一人で練習が出来る艇が欲しくなり、設計が自由な国際モス級(L3.35m/B:2.5m/SAIL:8 m²)を2.5mmのベニヤとスプルーを接着材のエポキシのみで自作開始。(現在の艇はフル機装で30kg 幅は30cm.最後の艇として家内の許可を頂き購入。)

今までに8艇完成。現在、資材はカーボン・ケブラー・エポキシ、舵・センターボードには水中翼を取り付けて艇は空を飛び、設計も飛行機の世界となり自作は略不可能となってしまった。



自作艇でのトライアル 絶好調〜!!

最後の自作艇は、購入したのはセールのみ、マスト・ブームすべてを自作し、豪州で開催された世界選手権に成田から空輸し、家族は年末の休暇を利用し安いバンコック経由にて豪州へ、約20日間シドニー郊外のレイクマコレーにて世界選手権に参加(成績は聞かないでね)いたしました。その後2回日本で行われた世界選手権にも参加、陸上勤務中はレースを転戦、宿は高額にて全てキャンプ(はっきり言って野宿です、今は車中泊と言うらしい。)モス協会の事務局まで携わり、ヨット雑誌に1年間、ヨットの作り方を連載、外地で名刺を交換したら、“知ってます”と言われビックリ!一緒にレースで

戦い、我が家にも数週間泊まった外国選手からは、銀メダリスト、豪州のナショナルコーチ、アメリカズカップのトリマー等が輩出されており、それはそれは!、楽しいヨット三昧でした。

◆再度の挑戦に向けて

高齢となり老いを感じておりますが、水先リタイヤ後は再度の挑戦を夢見ており、家内ともども豪州の連中との再開を楽しみに日々水先業務の安全を念じております。



2001年9月に銚子で行われた「世界選手権」でのスタート風景



豪州における「世界選手権」でのレース風景

うみ博 海の女子会

二級水先人 西川 明那
(にしかわ あきな)



▲ 講演者(右から二人目が西川水先人)

去る7月22日に横浜の大人橋ホールにて、様々な海に関する展示、講演等を行う「海洋都市横浜うみ博」のステージイベントの一環として、関東運輸局主催の「海の女子会」が開催されました。この「海の女子会」は、もともと内航船の船員不足解消のために、内航船で働いている女性船員と海運業界への就職を希望している女子学生との懇談会を開催するというものでした。しかし今年は、対象をこういった女子学生だけに絞るのではなく、小中学生を中心とした若い世代にもっと海に関する仕事への興味を持ってもらおうという趣旨のもと、「海洋都市横浜うみ博」のステージイベントでの講演会という形をとることにされたようです。



▲ 大型スクリーンを使っでの講演

今回、関東運輸局から、このイベントに参加して水先人を紹介する講演を行って欲しいとの依頼を受けましたので、当該講演を行って参りました。

まずは「パイロット」を知ってもらうこと

我々水先人の仕事は世間一般では知名度が低く、「職業はパイロットです」と言うと、「飛行機に乗られているのですか?」と聞かれ、「いえ、飛行機ではなく船のパイロットです」と答えれば、「漁船に乗られているのですか?」と続きます。

大人相手でも説明に苦慮する職業なのですが、特に今回は「海の女子会」の講演の前後に水族館の生き物紹介と、東京海洋大学名誉博士さかなクンの講演が行われるということで、多くの小中学生の来場が予想されていました。そこでとにかく、わかりやすい説明をすることを心掛けました。

まずは水先人の仕事内容を紹介する前に、そもそも我々が業務で多く乗船する貨物船とはどういうものなのか。そして、その船がどれくらいの大きさなのかというところから話を始めました。貨物船の種類については、他の参加者の方々(内航船の女性船長や外航船の女性一等航海士)が説明をされましたので、私は横浜港のシンボル、ランドマークタワー(296m)と比較することで、大型船の大きさを紹介しました。

そこから、当日の会場であった大棧橋に着岸予定の客船から水先を求められた場合を例として、湾口から乗船して大棧橋に客船を着岸させるまでの流れをお話ししました。

講演の持ち時間が約5分間と非常に短いものだったため、大まかな流れしかお話しすることができませんでしたが、来場された方々が、飛行機だけではなく船に乗るパイロットもいるのだということを知って、少しでも我々の仕事に興味を持って頂けたのなら、うれしく思います。



▼ 演壇にて

※タイトル上部のロゴは「海洋都市横浜うみ博2016～海でつながる街・横浜」ホームページより転載

Topics

本年度も13名の新人水先人をお迎えしました!

昨年9月6日(火)、横浜海洋会館マリンクラブ隣の会議室特設会場にて、一級水先人7名、二級水先人1名、三級水先人5名の新人歓迎会が開催されました。

水先人、事務局員との懇親の場となり、和やかな会となりました。



▲ 新人水先人の顔見世

◀ 懇談風景

▼ 何やら話が熱が...

MY FAVORITE

わたしのお気に入り

職場のなかま

今回は、乾明夫水先人、オペレーション部・板越辰美部長、大原一輝水先人に「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
乾 明夫
(いぬい あきお)

銭湯の話 ~私、銭湯に行くのが好きなんです~

私に限らず、日本人は昔から風呂好きといわれています。自然噴出の温泉が多かったから、神道の禊の為の行水から、高温多湿の気候のため汗を流す必要があったから…と、諸説理由があります。歴史を遡って日本初の銭湯東大寺の大湯屋や光明皇后の千人風呂の伝説、江戸時代の銭湯風俗等、その類の本を読んでいくと興味が尽きません。ま

た風呂屋の建物の様式、関東の宮造り建築の由来、湯船を奥に作る関東と中央に設える関西の違い等、全国銭湯写真集を見ていると時間の経つのも忘れます。たまに観察目的で神

戸・京都の銭湯に行くと、細かい設備やお客の気風も違って面白いです。とはいっても一番の楽しみは、昼下がり街歩きの途中に見つけた銭湯にふらっと入ること。まだ新しい高温清浄のお湯に肩まで浸かると、気持ち良さにまるで極楽浄土に来た思いです。午後の日差しに揺れる湯気を見ていると、残り少ない私の人生に必要なものは、本と銭湯とサムナーということになるのかなと思う今日此の頃であります。

ANSWER

板にぬ→ぬ板→ぬいた(抜いた)=お湯を抜いているので、CLOSE(営業していない)の看板です。ちなみにOPENを意味する看板は“わ”の板だそうですよ☆



なぜ

銭湯の玄関口にこんな板がぶら下がっています。何を意味するでしょう？
答えは後半で…



オペレーション部
部長 **板越 辰美**
(いたこし たつみ)

“書”を始めたきっかけ

私が職員となった昭和は遠い昔となりました。初めの仕事は、水先人が使用する運航予定表の作成や、その予定表を黒板へ書き写し、水先人の配乗やタグボートの配船を行う日々でした。アナログで全て手書き、水先人への連絡は電話の時代です。今は黒板のある事務所の風景が懐かしく思い出されます。

水先人や曳船関係者が一日の作業を確認する大事な黒板。その黒板の運航予定を読みやすく、また、間違いのない字を書くことが出来ればと思い丹羽蒼處先生の門を叩いたのが書道を始めたきっかけです。楷書、草書から始まり隷書、篆書と文字の成り立ちや意味を思いながら書いています。普段使っている文字がどうして出来上がったのかということには、誰もが一度は興味を抱いたことがあるのではないかと思います。楷書から甲骨文字に至る変遷を調べると思いがけない発見があり面白いものです。時代は変わり、パソコンのキーボードを叩けば文字に変換してくれる時代となり一抹の寂しさを感じますが、これからも文字を追いかけ書と楽しく付合って行きたいと思っています。

写真の書：蘇東坡の詩「登玲瓏山」…玲瓏山の青龍に似た高い峰から眺めると、田園は紅色に色つき青葉は風に翻っている。白雲を突き抜ける峰を眺めながら山に登ると風が心地よく、歩き疲れた足を休める時、山の景色は一段と美しい。しかし、限りある人間の身で無窮の美をこれ以上、追い求めることはしないで。【・脚力尽きる時山更に好し 有限を得て無窮を越うこと莫れ】



二級水先人
大原 一輝
(おおはら かずき)

OCEAN BLUE ~ダイナミックな海を求めて~

大学の友人がやっていたこともあり、運動を兼ねた趣味として始めたダイビング。潜り始めて3年が過ぎ、本数も230本を超えました。

ダイビングの醍醐味は、地形や生物等のダイナミックな自然を感じられるところです。例えば神子元島では、潮の流れもある中でハンマーヘッドシャークを追い求めます。いわゆるドリフトダイビングです。このダイビングスタイルはスリルがあって楽しいですね。

掲載写真の場所は海外ですが、ここも流れのあるポイントで、手の届きそうなところを優雅に泳ぐバラクーダの大群が迫ってくる迫力に興奮しました。

自然が相手なので毎回目当ての物を見ることが出来るとは限りませんが、海はいつも違った表情を見せてくれるので飽きません。

また、様々な方と交流できるのも大きな醍醐味の一つです。夜は食事処で美味しいものを食べ、ダイビングの話に花を咲かせます。

日本を含め世界には多くのダイビングポイントがあるので、これからもダイナミックな海を求め続けたいと思います。

◀ インドネシア・マラトゥア島にて



われらの /

遊び場

田町・品川編

三級水先人 古江 剛志
(ふるえ たけし)

第5回

田町・品川
周辺

ここは、職場周辺の観光スポットや
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、東京港の未来予想図についてご紹介いたします。

東京オリンピック競技場マップ (予定)



<東京オリンピック開催>

リオデジャネイロ五輪が幕を閉じて早や半年、2020年夏には、いよいよ東京オリンピック・パラリンピックが開催されます。オリンピック会場マップを見てもわかるように、東京港周辺の「東京ベイゾーン」では、多数の競技が実施されます。大半の競技場が選手村から8 km 圏内に配置されるコンパクトな設計で、有明エリア、潮風公園、お台場海浜公園、海の森水上競技場などで、各種競技が行われる予定となっています。

また、現段階としては、中央区の晴海ふ頭周辺に選手村が建設される予定で、選手の宿泊施設として一時使用した後に、住居棟として生まれ変わります。「海の森」エリアは、東京ゲートブリッジでアクセスする“ゴミと建設発生土の埋立地”であり、現在工事中のため立ち入り禁止になっています。今後、この土地がどのように生まれ変わるのか？大いに楽しみです。

<東京港の歴史>

そもそも東京港は江戸湊が前身であり、江戸庶民に必要な消費物資の流通拠点として重要な役割を果たしてきました。しかし、明治維新の後、横浜港が国際貿易港として開港したのに対し、東京港の開港は実現されませんでした。大正12年、関東大震災を契機に港湾の整備が実施され、日の出ふ頭、続いて芝浦・竹芝ふ頭が完成しました。そして東京港は近代港としての歩みを開始し、昭和16年、ついに開港が実現しました。さらに昭和40年代の世界的なコンテナ輸送革命の際、東京港はいち早くコンテナ化に対応し、昭和42年、日本で初めてフルコンテナ船が品川ふ頭に入港しました。

その後、欧州定期コンテナ航路が大井ふ頭で開設され、その他専用ふ頭やフェリーふ頭、さらにはレインボーブリッジが完成し、国際貿易港として飛躍することとなりました。

現在においては、海運・陸運のための最新鋭の港湾施設として積極的に整備され、首都圏の物資流通の要のひとつとして社会に貢献しています。

開港当時の東京港 <写真提供>東京都港湾局



<東京港の近未来>

東京港においては、環境対策設備などが積極的に導入されており、大井コンテナ埠頭においては、第4、第6、第7バースにおいて太陽光発電パネルが設置されています。合計の発電容量は535KWあり、管理棟などの電力に活用されています。

今後の展開として、「中央防波堤外側コンテナふ頭・新海面処分場コンテナふ頭の建設」および「既存のコンテナふ頭の整備」を進めることにより、超大型コンテナ船(8,000TEU超)に対応した国際海上コンテナターミナルの充実・強化を図る計画です。

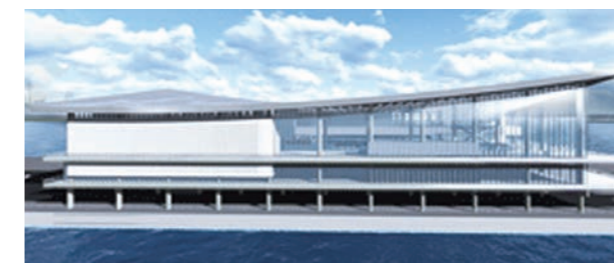
また、世界的に見ても超大型クルーズ客船による観光ブームとなっていますが、首都圏の拠点となる東京港の「晴海ふ頭」、横浜港の「大さん橋国際客船ターミナル」が、ともにレインボーブリッジ、ベイブリッジの高さ制限のため、超大型クルーズ客船を接岸させることができず、後手に回っています。そこで

東京港では、世界最大級のクルーズ客船(10万GT級)に対応できるよう、2020年までに「船の科学館」の周辺に「新客船ふ頭ターミナル」が建設される予定となっています。このターミナルが建設されることで“観光・交流の街”として新たに多くの人々が訪れることとなり、周辺施設への経済効果も大いに期待することができます。

現在の東京港においては、船舶の大型化に対応した大水深の港湾施設の不足、陸上物流の渋滞問題の深刻化など、解決すべき問題はまだまだ山積みです。はたして、いかなる“お・も・て・な・し”で東京オリンピックを成功させ、これら問題点を解決することができるのか？2020年に向けて、ますます発展、進化していく東京港に今後とも注目していきたいと思えます。



中央防波堤外側コンテナふ頭(現況)



新客船ふ頭ターミナルイメージ
<資料提供>東京都港湾局

耳より情報

東京事務所の最寄り駅「JR 田町駅」東口の周辺が工事中なのは、皆さんもご承知のとおり。何ができるかという、駅改札階と直結した商業施設ができるそうです(竣工は2018年3月の予定)。どの様な店舗が立ち並ぶのか?筆者御用達の“あのソバ屋”はあるのか?今から楽しみですね!?

※上記の文章および写真は基本的に筆者取材によるものですが、「東京都 HP」、「東京都港湾局 HP」、「公益財団法人日本オリンピック委員会 HP」、「東京港埠頭株式会社 HP」のウェブページも参考にさせていただきました。



▲伊坂幸太郎「ゴールデンランバー」(新潮社)

伊坂 幸太郎
『ゴールデンランバー』(新潮社)

私にこの作品を紹介して下さったのは、仙台から名古屋に引っ越して暫くしたとある夜、ふと立ち寄った飲み屋で出逢った人。知的で趣のある方で、この人との会話の中で、何か面白い小説はないかと尋ねたところ、「私は伊坂幸太郎の作品が好きです」と教えて頂いたのがきっかけでした。それまでこの作者を全く知りませんでしたが、こんな知的な方が好きだと言うからには、さぞ面白い小説を綴られるのであろうと思った私は本屋に足を運び、作者の数ある作品の中から無作為にこの小説を選んで購入しました。つい先日まで自分が生活していた仙台の町並みがあるまま小説の舞台になっていたことも相まってか、読み始めると同時に引き込まれました。

衆人環視の中、首相が爆殺されたシーンから始まるサスペンスミステリー。その後、元宅配業者の主人公が、突如首相暗殺の濡れ衣を着せられてしまいます。巨大な力によって警察やマスコミが操作され、犯人に仕立て上げられようとしていることを知った主人公は、孤独な逃走を重ね、姿の見えぬ陰謀からの決死の逃走劇が仙台市を舞台に繰り広げられます…。

伏線が非常にうまく回収されており、そして非日常的な話にも関わらずどこかにリアリティがあり、読んでいて、ふとした拍子に自分もこの主人公のようになって不思議ではないと思わされてしまう怖さがあります。

この小説のタイトル「ゴールデンランバー」はビートルズの同名楽曲から引用されており、ビートルズが最後に録音したアルバム(ジャケット写真を横断歩道で撮影した事でも有名な「アビーロード」)に収録されている内の一曲です。

因みに、伊坂幸太郎の作品の多くは映画化されており、本小説も2010年に堺雅人主演にて映画化されています。読書よりも映画鑑賞の方が好きだ、と言われる方もいらっしゃると思いますが、個人的には映画を鑑賞されるよりも、原作である小説を是非とも先に読まれることをお勧めします。

単行本で500ページほど、文庫版では約700ページに及ぶ長編ですが、テンポよくストーリーが進むため、次のページをめくる手が止まらなくなります。

本作を読んでいたら、時間の経過がいつもより早く感じた…そんな印象を受けて頂ければ幸いです。

ビートルズが最後に録音したアルバムは「アビーロード」で、その後半には壮大なメドレーの曲があり、その中の一つが「ゴールデンランバー」だ。イギリスの子守唄をポール・マッカートニーがアレンジした曲だ。解散直前のバンドにおいて、ポール・マッカートニーは孤軍奮闘し、それぞれ別々に録音された曲を必死につなぎ合わせ、名曲に仕上げたのだ。伊坂は、この曲をめぐるそんなエピソードを、このストーリーに重ね合わせて物語を綴っていく。

▲Amazonのウェブサイト「書評と映画評のひろば—ノンフィクション・社会評論・小説・環境系の書評、映画・音楽評 <http://d.hatena.ne.jp/haruo7/20100207/p1>」から引用

人事短信

水先人・元水先人

【受章】

平成28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
中綬章



(おの よしひさ)
小野 嘉久 元水先人
(前日本水先人会連合会会長)
平成6年1月入会・平成25年6月退会

【旭日章】 国家又は公共に対し功労のある方で、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



(ますぶち まこと)
増 淵 忠 水先人
平成8年1月入会・平成28年12月31日退会

【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】



一級水先人
福永 昭一
(ふくなが あきかず)
平成11年1月入会
平成28年10月22日退会
*引続き、日本水先人会連合会会長でご活躍になります。



一級水先人
乗越 保
(のりごえ たもつ)
平成13年1月入会
平成28年10月31日退会



一級水先人
赤木 修
(あかぎ おさむ)
平成10年1月入会
平成28年12月31日退会



一級水先人
増 淵 忠
(ますぶち まこと)
平成8年1月入会
平成28年12月31日退会



一級水先人
嶋田 謨徳
(しまだ ふみのり)
平成18年1月入会
平成28年12月31日退会



職 員

【退職】



経理部水先料請求グループ
係長 阿佐 順江
(あさ のりえ)
平成17年4月採用
平成28年11月8日退職

