

東京湾水先区水先人会・会報

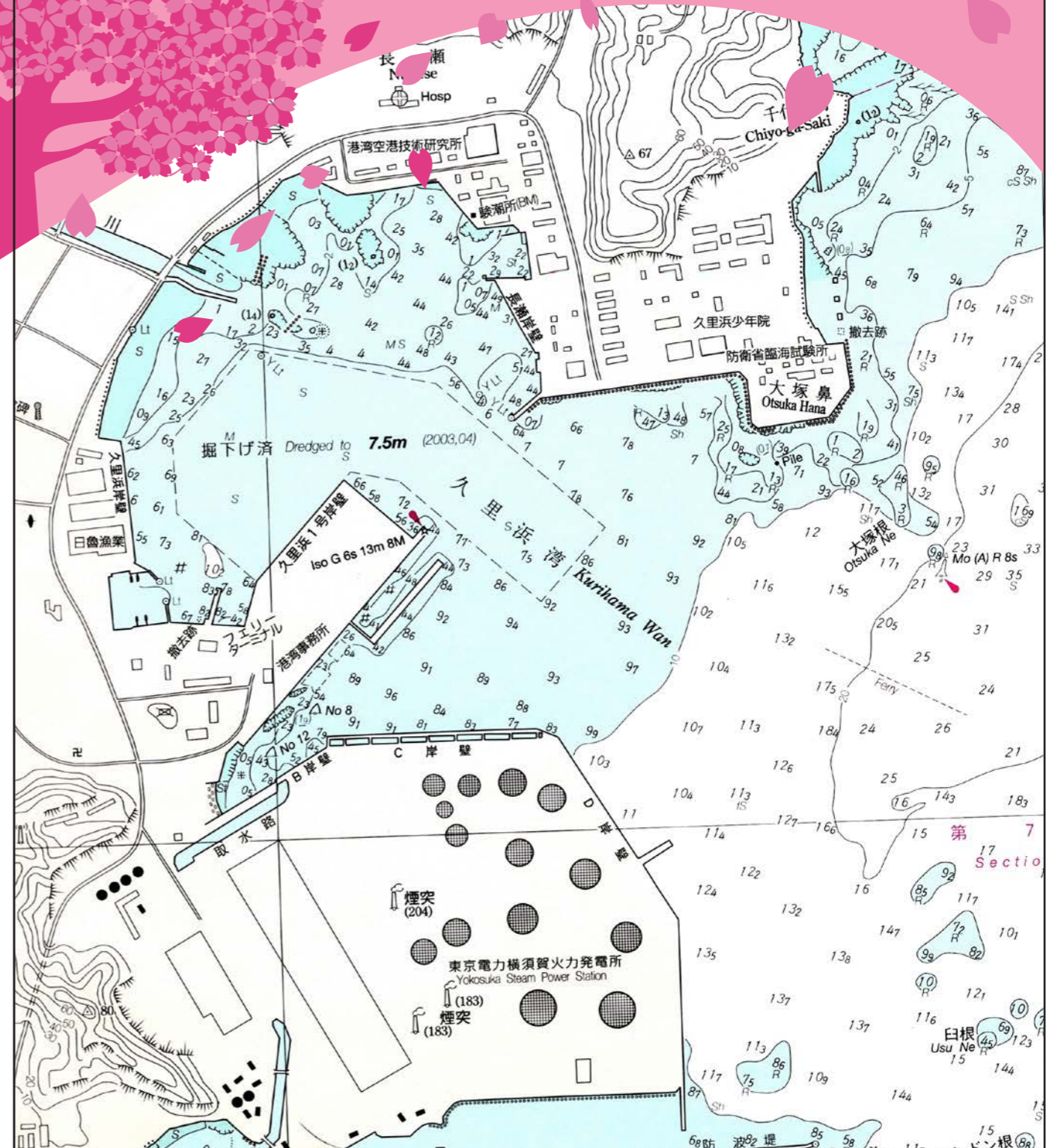
ANJIN vol.6

2017 Spring
季刊



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

ANJIN 第6号 2017年4月1日発行
発行所／ 東京湾水先区水先人会
編集／ 広報チーム
発行／ 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

《特集》東日本大震災から6年 ～あの時…そして明日への備え～ — 3-5

期待の星 ～エンジン全開で頑張ります～ — 6-8

「新日鐵住金株式会社～君津製鐵所・港湾情報センター～」見学レポート — 9

東京湾の伝説 Capt.長谷川の操船講座【第2回】 — 10-13

水先料請求よもやま話 — 14-15

わたしのお気に入り～ペット編・2～ — 16-17

ハーフマラソンで若返り — 18

ANJIN文庫／人事短信 — 19

表紙／海図コピー（海上保安庁・海図 W91「浦賀及久里浜」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）

特集

東日本大震災から6年 ～あの時…そして明日への備え～

一級水先人 松下 良興
(まつした よしおき)

当日14時40分頃、横浜HA-6に着岸中のコンテナ船に出港作業のため乗船。タグ「くろがね」を左舷船尾にとり、ちょうどシングルアップ中でした。

岸壁との接岸状況を注視していた時、船底から突き上げられるような衝撃を受け船体が激しく動揺し始めました。最初はエンジンルームで機関が爆発でもしたかと思い、船長にエンジンは大丈夫かと大声で確認しました。船体が激しく上下左右に動揺。岸壁との距離が激しく変化し、船体が岸壁に強く当たらないようスラスターとタグにより調整していました。前方に停泊中の船舶「EVER」の船体が上下左右に大きく揺れ、岸壁に何度も接触している模様。すると、船長が地震だ!と言いながら、ガントリー・クレーンを指差しました。そのクレーンは大きく前後左右に揺れ、今にも本船に倒れ掛かりそうに見えました。さらに目を転じ、市街地の方を見ると、あちこちで煙が上がり、中には出火しているものも見えました。船長は、クレーンが本船に倒れてくるのを心配し「すぐに船を出してくれ!」私も同様に判断し、オール・ライン・レッコを指示。全てのラインを放したがラインを全て巻き上げる余裕はなく、タグとスラスターで直ちに離岸しました。スラスターにラインが絡まないことを祈りながら…

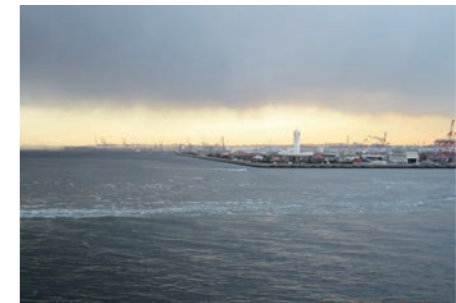
岸壁との安全な距離を確保した所で一息、自分を落ち着かせ横浜航路に向けて出港。15時20分頃作業終了、本船からタグに下船しました。

緊張の中での待機

下船後、本部オペレーションからMCA無線を介し、タグにて待機という指示がありました。待機中、横浜航路の防波堤あたりで多数の大きな三角波が立っているのを目撃しました。こういう所で三角波を見たのは初めてでした。また、防波堤を見ると、今までに見たこともない程の大きく潮が引いた跡が黒々と見えました。

引き続き防波堤を注視していると、潮の引いた跡は見えなくなりました。17時30分頃だったと思います。

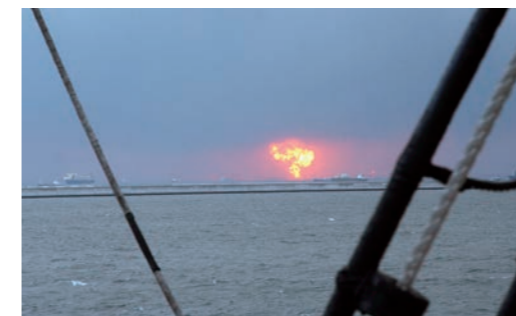
あの異様な光景は津波が来る前兆の引き波だったのかと感じました。



横浜港、震災直後の海面状況
※写真提供：紺瀬水先人

一級水先人(常務理事) 船藏 和久
(ふなくら かずひさ)

宮城県沖を震源とするマグニチュードM9.0の東日本大地震は千年に一度の巨大地震であった。世界でM9.0以上の地震は7回しか発生していないという。その時に偶然操船中であった。



東京から見た「コスモ石油(株)千葉製油所」のタンク火災
※写真提供：(独)海技教育機構 巢籠大司氏

1. 何が起きていたか、現象は?

当時は強風小雨、扇島WBに向けて大黒G灯台を通過し更に減速すべくテレグラフを一段下げたその瞬間、本船は激しく上下左右に振動した。船底接触か、漂流物接触か、或いは機関故障・シャフト異常か、何かが起きたと思いき緊張感Maxの中、直ちにエンジンをストップして異常の有無を確認した。異常なしを確認した後、大地震が起きたことを知った。管制官の指示に従い直ちに回頭・出航し他船よりいち早く中の瀬錨地に投錨した。次の2隻目

のPCC離棧作業に向けてタグで大黒T8に向かったが、既に津波の前兆の引き潮が始まっていた。本牧灯台沖では、海面が白い筋を引き、波を立てて川のように流れていた。タグの船長に聞くと流速約2ノット、率直に恐怖感が募った。大岡川が一時干上がったとの情報は後で耳にした。PCCで出航し本牧灯台を通過する頃、千葉方面の上空に立ち上がる数条の火柱が目飛び込んできた。大変な事態だと思った瞬間、更に3-5倍くらいの大爆発が起こり巨大な火の塊りが上空へ弾けた。全身に戦慄を覚えた。その頃、同期のF.嶋田水先人(当時)が大火災となったコスモ製油所の岸壁から緊急離棧を担当し、大奮闘していたのを知ったのは後のことだった。

2. 有効な情報ツールは携帯スマホ

携帯電話は全く通じなかった。最近の携帯スマホは、通話・メールは勿論のこと、ニュース、テレビ、そしてラジオ等の視聴が可能であり、最新の情報がタイムリーに全て入手・活用できる。予備電池セットも含め必携すべき必需品である。当時、携帯電話は不通だったが、当会のMCA無線は十二分に機能を果たし、オペレーション部とタグや外部関係先との連絡は略完璧に遂行されたと聞く。当会としては、MCA無線を更に進化させていく必要がある。また、その時横浜ポートラジオから貴重な情報を英語で伝えてくれ、本船船長は安心した。公的機関からの情報・通信は最重要であり、混乱を鎮静させるのに有効である。



▲ 携帯 MCA 無線



非常用電源
(赤いタップが目印) ▼

オペレーション部オペレーショングループ 課長 **林 晃一郎**
(はやし こういちろう)

2011年3月11日。14:46三陸沖でマグニチュード9.0、最大震度7の地震発生。本部所在地の横浜市中区では震度5強。15:14東京湾に津波注意報が発令。15:30津波注意報が津波警報に強化され、湾内各港に避難勧告が発令。これにより当会は15:35入湾船のみ航行業務中止を決定…。

地震発生時、私は夜勤のため、当時横浜市中区にあるシルクセンタービルの2階にあった本部事務所で翌日の水先要請船のチェック作業中でした。その頃はまだ“通し作業”が進展しておらず、ほぼ旧組織の体制のまま航行・港内業務の配乗が行われていました。当時私が所属していた航行業務のオペレーション中に発生した出来事のみ、今後の参考のために記したいと思います。

11日
震災当日

地震により発生した不具合は次の通りです。

- ・ 固定電話及び携帯電話は通信規制により繋がらず、代理店等との交信が困難となる。非常用の災害時優先回線で交信を確保した。マースや港湾局等とのホットライン(直通回線)は機能した。
- ・ 港湾施設は停電、損壊等により機能が麻痺し、水先要請船は軒並みノータイトムとなる。作業中の入湾船は湾外へUターン。着岸中の船舶は沖錨泊。湾内は錨泊船で混雑した。
- ・ 鉄道等の公共交通機関は運行を停止。この為、出湾船を嚮導した水先人17名は帰宅出来ず、横須賀事務所への宿泊を余儀なくされた。一部の水先人はエスコートタグ、タクシー等により出湾作業の為に移動した。

12日
震災翌日

13:50に津波警報が津波注意報に緩和。
15:00にかけて東京湾内各港の避難勧告は順次解除。しかし、津波注意報は継続。東京湾内の錨泊船の混雑は解消されず、東京港向け以外の入湾船の航行業務は引き受けることができなかった。

13日
震災翌々日

07:30津波注意報解除。08:00入湾船の航行業務を再開。但し、錨泊船で混雑する木更津港を除く。水先業務が全て正常に復帰したのは17:00。約2日間を要すことになった。

顧みれば、地震の影響により公共交通機関での移動が制限された状況下、エスコートタグ・水先艇等の海上交通手段へ振り替えることによって遠隔地へ水先人を送迎でき、水先要請船に遅延を生じなかったこと、及び電話等の通信規制で外部との連絡が困難な中、新規に導入されていた携帯メールによる水先人への作業連絡手法が功を奏したことは不幸中の幸いであったと思います。

加えて、帰宅困難者の宿泊施設の確保、震災による被害情報の収集等…、これら全てを同時進行で行ったため、オペレーション部のスタッフは目まぐるしく働き、寝る間もない状況でした。

震災から約6年が過ぎ、当時の記憶も薄れつつありますが、改めて自然災害はいつ突然起こるか分からないということのを思い起こし、常日頃からリスクマネジメントを意識して業務にあたっていきたいと思っています。

もし!!

本船乗船中、作業中、仕事…

今まさに震災が発生したら!?

そんなことを考えたことはありますか??

あの東日本大震災を機に、当会では、業務委員会の管理の下、避難時に使用するヘルメットが配布・設置され、本部及び各事務所に備蓄品の格納場所を確保。飲料水や非常食、カセットコンロなどの備蓄品は“防災倉庫”に保管されています。…ちなみに…実は、この防災備蓄品が配備された直後…なんと、ある事務所において、このカセットコンロを食事の準備に使用してしまった!?なんて事があったそうです。あくまでも、防災倉庫にあるものは災害時の為の備えです。普段は使用しないでくださいネ!

▼ 本部・防災倉庫



本部の屋上に設置されている自家発電機は水先人の方々やユーザーの皆様とやり取りを行っているオペレーション部がおかれる5Fへ電気が供給されることになっており、災害時等万一の停電の際にも使用可能となっています。



▲ 本部・執務室ヘルメット

さらに、嚮導中の船舶とオペレーション部及び各事務所において、停電時に通信設備が十分に機能しないことが事後調査で判明。停電時のバックアップを考慮し、オペレーション部及び各事務所に、停電時に使用可能な携帯MCA無線が追加設置されました。

さらに、嚮導中の船舶とオペレーション部及び各事務所において、停電時に通信設備が十分に機能しないことが事後調査で判明。停電時のバックアップを考慮し、オペレーション部及び各事務所に、停電時に使用可能な携帯MCA無線が追加設置されました。

さて、当会ではこのような対策が行われておりますが、皆様も個々に何か対策はされているでしょうか。…そこで、皆様へ質問です。

Q あの震災をきっかけに何か備えていることがありますか?

A. 当時、とにかく、電話が繋がらず、メールもなかなか送信できなかったため、“災害時伝言板”の活用を意識するようになりました。

A. 当時、私は日勤勤務中でした。備蓄品が無い中、地震発生直後、すぐに食糧確保の指示がありました。事務局職員は交通機関が止まり、ほぼ全員が帰宅困難。深夜まで待機していた為、あの緊迫した中でも、そんな心配りを頂けた事は今でも印象に残っています。

その他、多く頂いた回答は「非常食や飲料水の確保、家具類の転倒防止の工夫など…」これらをやっている方は多いかと思います。

通勤中、仕事、嚮導中…自然災害はいつ起きるかわかりません。そのため「備え」を万全に!!

期待の星

エンジン全開で
頑張ります

本年3月1日に入会した
一級水先人6名を紹介します。
今回は前職の思い出と共に
今後の意気込みを語ってもらいました。

①出身地 ②趣味・特技 ③乗船した主な船種



一級水先人
阿部 朝雄
(あべ あさお)

- ①新潟県
- ②読書・散歩
- ③護衛艦・補給艦・海洋観測艦・
掃海艇・ミサイル艇

東京湾水先区を選んだ理由は、自宅から近い事、学生時代横須賀で暮らし毎日のように東京湾を見ていた事、横浜スタジアムでしばしば野球をしていた事等、横須賀・横浜に親しみがありましたが、東京湾は世界有数の船舶交通量で港の数も多く、最もやりがいのある水先区だと思ったからです。海上自衛隊では勤務33年のうち艦が15年、陸上が18年、艦種は護衛艦が多かったですが、掃海艇、ミサイル艇の小型船から補給艦、海洋観測艦にも乗る機会がありました。陸上は人事、教育関係が比較的長く、学生に教えるだけでももったいないと思い、海技士資格を取得したことが今日役立った次第です。

水先人試験に合格するまでに数々の幸運に恵まれると共に、筆記試験、口述試験では同期に支えてもらい、水先実務実習では水先人諸先輩方の懇切丁寧なご指導を頂き、またオペレーション部の皆様に柔軟に対応して頂き、充実した期間を過ごすことが出来ました。今後は水先人の一員として、早々に自立し、船舶の安全と効率運航に貢献できるよう、また後輩の役に立てるよう精進していく所存であります。皆様よろしくお願いたします。

海なし県の奈良出身。千葉リーヒルズではないただの千葉市に居を移してそろそろ20年です。先の勤務会社では海陸勤務の比率は略半々。船長実歴は7年を超しますが、船陸業務共LNG船との関わりが長かったこともあり、パナマ運河・欧州航路有名港等の話になると、「エっ行ってないの!」との先輩(時に後輩)諸兄の反応に肩身の狭い思いをしながらとうとう円満退社となってしまいました。二人の子供達も社会人として独り立ちしており、今は、家内と二人。横浜では緑を求めて散歩ルートを開拓するのが楽しみの一つになっています。ヘアスタイルの為か、時折かなりの年配に間違えられることがありますが、正真正銘の新人です。安全第一、健康第一をモットーに、着実に平穏な日々を積み重ねて行ければと思っています。今後、皆様には公私共に色々お世話になることとなります。どうぞ宜しくお願い致します。



一級水先人
池野 洋平
(いけの ようへい)

- ①奈良県
- ②散歩・読書・ゴルフ
- ③LNG船・鉾石船・コンテナ船



前職では陸上勤務を3度経験しました。神戸六甲ターミナル駐在監督、ロングビーチ駐在監督、コンテナ船技術課とすべてコンテナ船関連での勤務でした。積付ソフトを使ったコンテナ船のプランニング業務を軸に特殊貨物引受検討、港湾事情調査、新造船スペック検討、事故防止及び事故処理などの業務を行ないました。横浜港内の岸壁は設計や仕様の古いものが多く、寄港船が大型化していく中で岸壁強度や水深問題などが発生しました。その際、当時の水先人会ご担当者、船社と保安部、港湾局や埠頭公社の間に入って折衝して頂いたことを覚えています。休業期間中に乗船研修を快く引き受けて下さった先輩水先人の皆様、誠にありがとうございました。早く一人前になれるよう精進して参りますので、今後ともご指導ご鞭撻のほど、お願い致します。



一級水先人
柏木 伸二
(かしわぎ しんじ)

- ①愛媛県(横浜市民になって15年が経ちます)
- ②学生時代は野球部に所属
テニス(メタボ防止のために週一で
屋内テニスクールに通っています。)
ネコ好き(飼いはじめて20年ほどになり
現在も2匹と暮らしています。)
- ③コンテナ船・自動車運搬船・鉾石船・
LPG船・タンカー



一級水先人
白水 隆
(しろず たかし)

- ①東京都
- ②ゴルフ・スキー・テニス
- ③鉾石船・チップ運搬船・タンカー

マンニング会社を経て、29歳で商船三井グループのタンカー会社である国際エネルギー輸送に入社。その後、社名変更のあった商船三井オーシャンエキスパートを経て、退職しました。退職前には、商船三井本社のタンカー安全管理室で勤務していました。在職中は、タンカーばかりでそれ以外の船に乗船した経験は、ほとんどありません。水先人試験挑戦前の陸上勤務では、品質管理を担当していました。ロンドン、インド、シンガポール、香港にあるタンカー管理会社を訪問しながら、グループタンカー会社の品質向上に努めました。海外出張が多かったため、滞在先で時間が出来るとホテル周辺をよくウォーキングしていました。

今後は、これまでの業務とは一転して本船と直に触れる仕事となります。一日一日をしっかり準備をして、プロとして最高の仕事ができるように、努力して行きたいと思っています。





一級水先人
藤田 裕
(ふじた ひろし)

- ①高知県
- ②食べ歩き・ゴルフ(練習中)
- ③在来船・コンテナ船・重量物運搬船・
鉾石船・客船・自動車運搬船・
冷凍船・タンカー

前職の海運会社において、海上職の20年間は、航海士として客船を含め種々の船種に乗船、船長では、コンテナ船と自動車運搬船に乗船しました。陸上職の16年間は、【ホテルマネジメント研修：1年間】客船機装着任前の1年間のホテルマネジメント学校とその後の乗船勤務、【情報システム：4年間】システム部門にて業務コンサルタントのスペシャリストとして従事、【新規ビジネス・技術開発：7年間】海運会社としての技術戦略の構築と別会社の立上げおよび技術開発、【経営マネジメント：4年間】中国大連での自動車専用ターミナル運営に従事しました。中国では、思想や文化の違いなどビジネスにも影響しましたが、粘り強く取組むことにより、大連市から労働模範賞を頂きました。水先教育センターにおいて、当会水先人講師から、嚮導の本質は『恕の精神』というホテルマネジメントスクールで培った『ホスピタリティ』に共通するところであると教えられ、感銘を受けました。諸先輩水先人の培った経験に基づく高度な技術の集大成である「安全かつ効率運航」達成のため、一步一步着実に身につけていく所存です。「一期一会」で「一隻入魂」を肝に銘じ、水先業務に身を投じることを誇りに精進して参ります。

この度、3月1日より東京湾水先人会に入会させていただきました、山本雄生と申します。

前職では、客船やPCCにも乗船しましたが、船長としての乗船履歴はLNG船一色でした。

船長としての実職を執る前に操船シミュレーターによる訓練に参加した際に、結果は惨憺たる有様でしたが、「操船という作業は興味深いな、これを仕事としたら充実した日々が送れるのではないかな」と考えたのが水先人を志望するきっかけでした。

然しながら、修業期間が始まると当初の思いは、心得違いであり、一見淡々粛々と作業されている様に見えるものが、事前の綿密な計画の延長にあるという事に気が付かされるまでに時間はかかりませんでした。

入会後も諸先輩方からご指導を賜りながら、日々自身の知識の研鑽、技術の向上に精いっぱい努めて参ります所存ですので、何卒ご指導・ご鞭撻頂けます様お願い申し上げます。



一級水先人
山本 雄生
(やまもと ゆうぎ)

- ①東京都
- ②読書
- ③客船・自動車運搬船・LNG船

新日鐵住金株式会社

君津製鐵所・港湾情報センター

見学レポート

総務部 教育訓練センター
グループ長 **伊藤 純也**
(いとう じゅんや)

2016年11月22日(火)に、水先修業生に対する東京湾水先区個別研修(海運実務)として、新日鐵住金株式会社君津製鐵所及び港湾情報センターの見学を実施しました。

- 新日鐵住金(株)出席者… 安岡工程業務部長、松岡出荷工程管理室長、落合出荷工程管理室主幹、千田製鉄部主査、新谷港湾情報センター長
- 水先人会出席者… 西本副会長、船藏常務理事、島田常務理事、伊藤教育訓練センターグループ長、阿部、池野、白水、藤田、柏木、山本各一級水先修業生、磯飛二級水先修業生
※一級修業生は本年3月に東京湾水先区水先人会に入会



▲天皇陛下来訪の際、作られた写真撮影スポット(通称:お立ち台)にて記念撮影



▲『LIWA MAX』Vale max(40万重量トン型 鉾石船)
※Vale maxとはブラジル資源大手のヴァール社が建造を進める世界最大の40万重量トン型鉾石船の船型のこと。

『新日鐵住金(株)君津製鐵所』は1965年に創業し、2015年に創立50周年を迎え、敷地面積は1,216万㎡(東京ドームの220個分)、年間886万トンの製品を生産、出荷している日本を代表する製鐵所です。

工場見学

君津中央岸壁(原料バース)において、千田氏より原料バースについて説明を受けました。

原料は、常時1ヶ月間製鐵所が稼働できるだけの量を備蓄しており、1トンの製品を生産するには約2トンの原料を必要とし、原料バース付近には、周辺に原料が飛び散らないように常に水を散布している。更に台風など悪天候の際は、薬品を散布し原料を固めていることです。このため原料バースは常に濡れており、この散布に使用している水や生産過程における冷却水などを含め、新日鐵住金君津製鐵所全体では大量の水を使用していますが、蒸発等による消失分(10%程度)を除いた90%の水を循環・再利用しているとのこと。

港湾情報センター見学

新谷港湾情報センター長より港湾情報センターの概要説明を受けました。港湾情報センターは、新日鐵住金(株)君津製鐵所出荷工程管理室の管理のもと、日鉄住金物流君津(株)港湾管理課と(株)東洋信号通信社により業務を行っており、主な業務内容としては、船舶代理店、荷役関係者の手配を取り纏め運航調整し、ポータルラジオとしての通信業務も行っています。この運航調整の範囲は、新日鐵住金(株)君津製鐵所のバースだけでなく木更津港全域の調整を行っており、民間企業でこのような業務を行っているのは、東京湾において他にはありません。



▲港湾情報センター

所感

水先人の新しい養成制度が始まり、海運実務というカリキュラムの中でこれまでに港内管制室、東京マーチス、ポータルラジオ、代理店見学、危険物ターミナルなどを見学してきました。私は帯同という立場ではありますが、このような機会により現場を見て、現場の方々と会話し、改めて参考になることが多々ありました。今後は水先修業生だけでなく、水先人会の職員も参加させていただけたらと考えます。

会報へ掲載するにあたり、工場見学の説明、アテンドして下さった方々、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くださった新日鐵住金(株)殿に深く感謝申し上げます。



其の四

「平行」着岸

『平行着岸』という言葉は間違いの元です。平行に着岸しようと思って、艀がゴツといく。そういうケースが多いですね。

船型というのは、水線のところ、特にクルマ船なんかそうなんですけど、こうなってる。

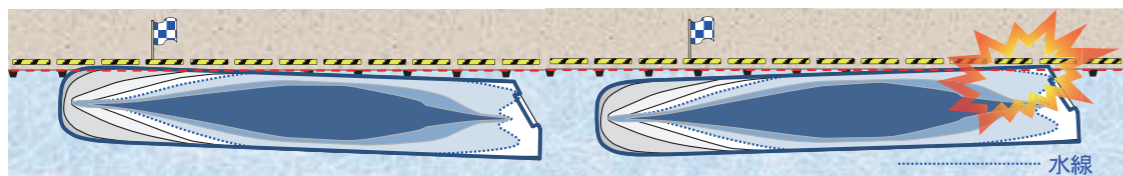
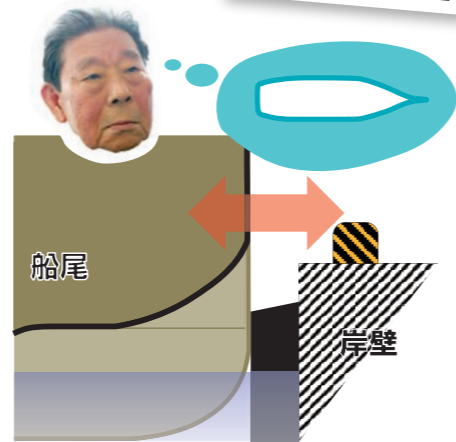
喫水の関係もあるけれど、うまい具合に、岸壁の車止めの高さや船尾の角の高さが同じくらいなケースが多いから、平行に着けようとするあまりにちょっと艀が入ってゴツといく。

だから私は必ず、ほんのわずかに船から着ける。船はこの通りの形状ですので、多少岸壁に入り込んでも全然平気なんです。

タグやスラストの使い方が間違ったりして急な姿勢変化があっても、船から1度先に着けるようにしている時なら平行になるだけでこれはハッピー。ところが平行に着けようとして間違っただけで艀が入ったらゴツといく。

これは非常に重要で、コンテナ船でもなんでも、似たような船型であれば同じです。巨大コンテナ船、バルカーとか、VLになると、ずん胴のParallel Bodyが長いから平行に着けていいけれど、特に小さい船になるほど船から着けるっていうのを頭に置いて行く方がよしい。

タグの使い方も、とにかく艀は常に張る用意をさせておくこと。その為にも、本船のドラフトとタグの高さにもよりますが、可能であればなるべくサンクンビットから取っておいた方がよしいかと思えます。なぜかっていうと、早いから。ちょっとの時間ですぐ押す体勢、引く体勢の変化が出来る。アッパーデッキから取っていると、何秒も、タグボートからなかなか「準備できました」って返事が返ってこないでしょう？



編集部コメント

自動車船の岸壁接触事故の典型、岸壁・ビット・車止めに損傷のリスクを回避する工夫でした。

- コンテナ船の艀のフレアがクレーンと接触するケース（船型により船尾が接触する例も）
- タンカーバースのチクサンとの接触

など、岸壁上の構造物が岸線から近い場合は特に姿勢の変化に慎重であるべきです。岸壁至近でのエンジン使用は船体姿勢を崩すリスクとなりうることも頭に入れておくべきでしょう。岸壁に対し船体が1度の角度を持つとき、船首尾の横距離は、全長200mの船は3.5m、全長350mの船では6mにもなります。（フェンダーと接する点からでは1/2～1/3程度入り込むor離れる。）また、事故防止の為には、クレーンの駐機位置など、岸壁側の不具合レポートを徹底することも大切です。

其の五

距離をつかむ

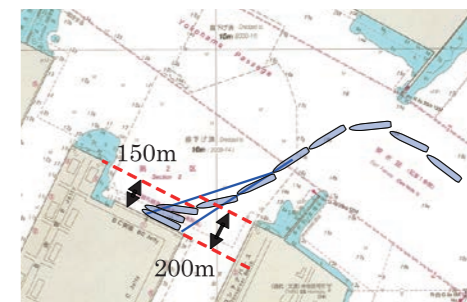
着岸のときの距離のつかみ方、あれを皆さんよくタグに聞いている。何メートルとか。またタグも一生懸命言ってくれますけれども、あれはレーダーで見ただけですからね。

例えば、BC1にコンテナ船をつける、大型船でも小型船でもなんでも、左舷着けてのことが多いですね。

そのときに私はB突の先端とD突の先端との両方を距離の目安にしています。D突は約200m出っ張ってるわね、BC1の岸壁から。B突の出っ張りが、約150m。

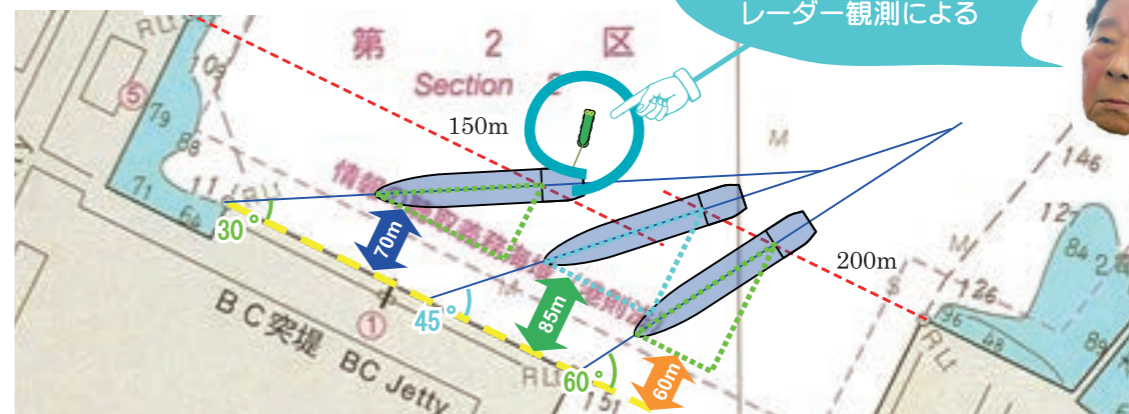
そして本船の長さ、ブリッジからの長さも乗ってみりゃわかります。

230mの船、あるいは180mの小さい船もあるけれど、だいたい60から45度で突っ込んでいきますね。岸壁に対して。



HBC1 (横浜港本牧ふ頭 BC1 岸壁) への入港イメージ ▲

タグボートの距離報告は基本的に本船の着岸舷と反対側からのレーダー観測による



▲全長200m (船橋から艀160m / 艀40m) の船を想定した場合 (海上保安庁・海図W66から転載)

その時、60度っていうのは、ほぼ1ラジアンでしょ？ 45度だったら $\frac{1}{\sqrt{2}}$ とかなんとかって、まあそれが頭に入ってるんで、それで今、艀が何メートル離れてるよって、わかるわけですよ。そこは訓練でいくらでも出来ます。

瞬時に計算するわけじゃないけれど、50mか30mになったかかってのがわからないようではダメ。わかるように努力してもらいたい。それをタグに訊いてはいつまでたっても勘が養えない。

距離のつかみ方ってのはいろいろあるんですけど、一例をあげればそんなところ。

$$150\text{m} - 160\text{m} \times \sin 30^\circ \approx 70\text{m}$$

$$200\text{m} - 160\text{m} \times \sin 45^\circ \approx 85\text{m}$$

$$200\text{m} - 160\text{m} \times \sin 60^\circ \approx 60\text{m}$$

編集部コメント

30°、45°、60°といった代表的な度数による簡単な三角関数を用いて、横距離を把握する工夫でした。このような方法で現場での訓練を積み重ねることにより、距離感覚が養われてゆくということでしょう。

これには海図の研究が重要であることは言うまでもありません。

連載第1回でも言われましたように、水先人は自身の五感に基づいた情報で仕事をするのが前提です。タグボートはあくまで操船の補助であること、またどのように得られた情報かによって精度に差が出ることも常に心に留めておくことが大切です。

潮ってのはそんなに短い間には変わらないですね。しかし風は数秒のうちに変わる。それが怖い。風向もそうだけど、強さが変わる。特に、船を着けるとき、吹き付けの時はどうなるかっていうと、自分がウィングに出るとそこは船橋(ブリッジ)の陰でリーサイド(風下)になる。風を肌で感じないわけ。吹き離しだったら非常に感じるはずですよ、風が強いつて。

例えば 5m/s 位の gentle breeze, 吹き付けの中で船を着ける。岸壁に船をソフトタッチさせるようにやっている。ところが、風はいつのまにか 7m/s になってるってことがある。

風の力は二乗に比例しますね？

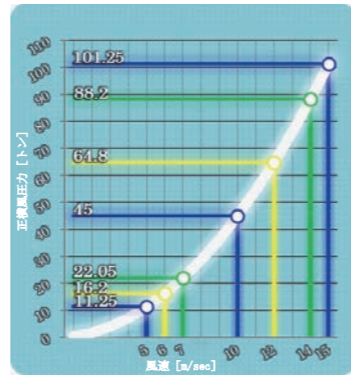
そうすると、5m/s のとき五・五の 25、それに対して 7m/s なら七・七 49、倍ですよ。

今度は、7m/s の moderate breeze, そう思って船を持って行って、それが 10m/s ってなると、七・七 49 が十かけ十で 100 ですよ。倍ですよ。

2~3m/s 位は常に化する。風圧力はすぐ倍になる。常にそれを頭に入れておかないといけない。

寄りが速いなと思ったら、タグにラインを張らせるでしょ？ところが今度は近づかなくなっちゃった、それでまた頭を付けさす。頭付けた途端にグッと風が吹いてドーンといく。

だから我慢、そこは我慢ですよ。こんなのは。



自動車専用船(投影面積 6,000 m²) ▲
正横風圧力と風速の関係



Q

自動車船を 1Tug スラスタで着ける時、急に 15m/s 吹いてきました。タグを呼んでいる間が無い、本船は既に岸壁に向けてアプローチ。どうするか。艀のアンカーを使われたことはありますか？

A

そういうことは無いです。幸い 15m/s なんて急に吹いたことはない。まあ 15m/s も吹くとやっぱり車船はやばいですよね。そういう時はどうするかな。アンカーだって急には準備できないから。他の船がいなければどこへつけたっていいわけだ。軟着陸、もう早かろうと、旗の位置でなくたってとりあえずつける。平行にして。それしかないよなあ。とにかく軟着陸。ケースバイケースだからね、どうしますかって言われても。その時に思いつく最善の方法をやる、これしか言いようがないわね。まあ、その前に、やばいって思ったら 2Tug にしなさい。

そのうち係船索が陸に行き、それを引っぱり着くんだから。カチンと着けなくて良いわけ。そこで慌ててもしょうがない。最後はゆっくりしてりゃ良いんです。いくらくつつけたって、ライン取らなきゃ仕事は終わらないんですから。

そもそも、タグなんてない時代は、船を岸壁そばまで持って行って、いわゆるもやいを取る。今だって内航船でも漁船でもやってる通り。ラインでもって船を着けるんです。

水先人は便利なタグを使ってるから、タグで早く押しつけて、押し付けたら仕事終わりと思ってる。そうじゃない。ラインを取り終わるのが仕事の終わりなんだから、そこでもって慌てないことです。

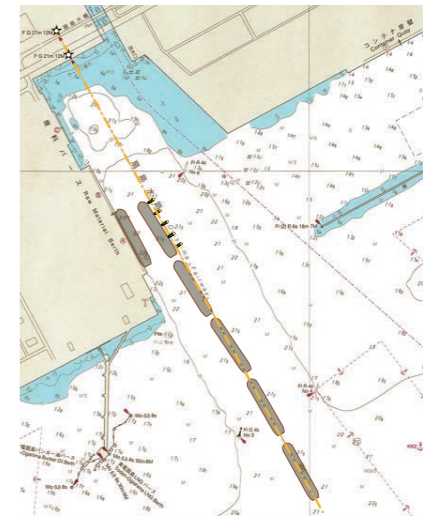
私は東京港・横須賀港のことはあんまり知らないんだけど。まあ幸いなことに東京湾ってのは、千葉・木更津・川崎・横浜に関して言えば、天然の良港と言われてね、あんまり潮はないですね。中には潮が強かったのどうこうで言い訳する人もいりけれど。

まあ、強い所と言えば扇島 EA(JFE 川崎 原料 A バース) のバルカー着ける所、あそこが一番強い。あそこはどん詰まりだからある程度、普通より速度を抑えますよね。その関係もあって、潮の影響が強い。

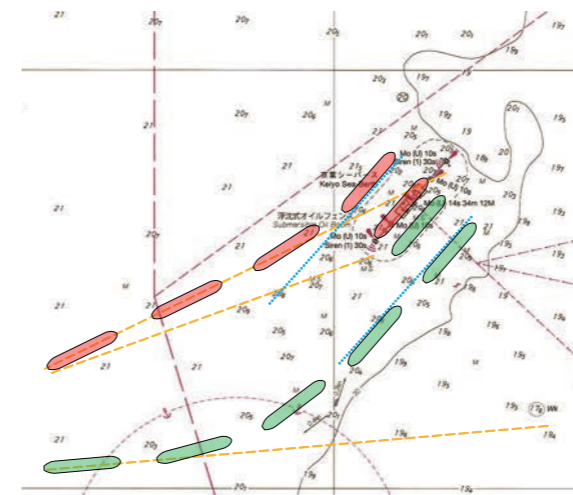
特に上げ潮の場合は、海流と相まって速いんですよ。そして、下げ潮の場合は弱い。だいたいはそのよう。

潮汐(予測)は予めわかっているけれど、乗って行ってまずはアプローチで、自分でそれを察知しないとイケない。どっちに流されるかなど。喫水(ドラフト)が 17m 位入った、満載の場合は特に潮の影響が強い。

風に騙されないで潮を察知して、行くな一と思ったら、3度でも 5度でも、7度でもいいから、それなりに Lee Way をとって。それでも見通し線からちょっとでもかわったらもう思い切って、10度でもとる。そうしたらだいたい意のごとく方向に船は動く。



全長 320m 幅 50m 鉱石撒積船の入港例 ▲
~JFE 川崎 原料 A バース~
(海上保安庁・海図 W67 から転載)



▲ 全長 330m 幅 60m 原油タンカーの入港例
~京葉シーバース~ (海上保安庁・海図 W1087 から転載)

それが一呼吸遅れてしまって、それをタグで引っ張れ押せだの言っても、走る船をタグで押し引きするのは至難の業ですよ、特に引っ張る方は。

そこが一番神経を使うところですね。ああいうところ、でっかい船ですからね。大型船をやられる方、もうすぐの方はこれをもう、真剣にやってほしい。

それと袖ヶ浦のガス、あと TNGO と KSB、ここはもう喫水 20m も入ってる VLCC だから、ちょっとした潮の影響が非常に強い。それに、TNGO・KSB っていうのはシーバースだから、本船位置の目安にする対象物が無い。船がどっちに流されるかってのは、なかなか分かりにくい。行くたびに注意しておく。

特に KSB に関して言えば、East と West があるけれど、West はどうってことないんだけど East は必ず寄せられます！地形的にそうなっている。離されるってことはない！

だから East をやる時、タグでもってもう、引っ張りながら持ってくると、慌てることは無い。

それを、近づき出してから引っ張ったって遅いんです。寄せられる前に引っ張っておく。それでも離れない場合もあるんですから。私の経験ではそうです。

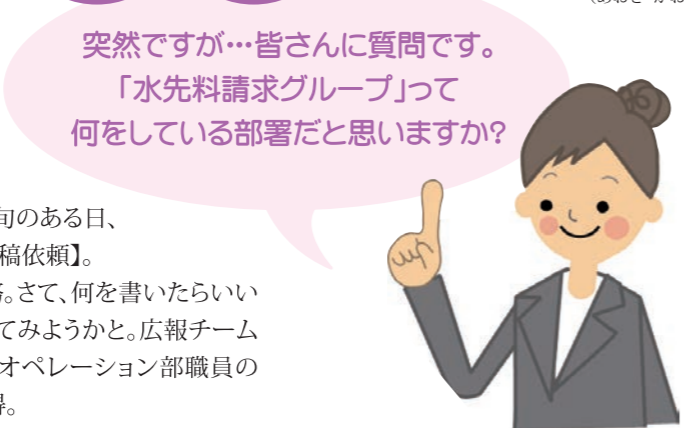
編集部コメント

- ★吹き寄せの時ほど風は感じないもの。
- ★風は息をする、倍で効く。
- ★真剣に！潮を窺え。遅れるな。
- ★走る船を押し引きするのは至難と心得よ。
- ★KSB-Eastは寄る！先手で引くべし。

経理部・水先料請求グループ / よもやま話

水先料請求

経理部 水先料請求グループ
グループ長 青木 香緒里
(あおき かおり)



はじめに /

日に日に寒くなりかけた昨年11月下旬のある日、見慣れない件名のメールが…【広報 原稿依頼】。内容は「水先料請求グループ」の業務。さて、何を書いたらいいのやら…。考えた挙句、まずは取材を試みようかと。広報チームの方にお話し、若手水先人の方々とオペレーション部職員の方々にご協力いただき、取材アポを取得。

取材当日…さっそく質問。

「水先料請求グループ」って何をしている部署だと思いますか？

- 水先嚮導作業で取得した黄色いVOUCHERで請求処理
- 振込まれた入金処理

そうです、その通りです。ざっくり大きな括りとしては上記の2つ…以上。それでは何の記事にもなりそうもない…と頭を抱えそうになった時、「請求金額は知っていても、請求書になじみもなく、実物を見たことないです」…「えっ？見たことがない??」。その後、毎日の業務をお話していったところ、驚きの連続。という訳で、黄色い水先VOUCHERが請求書になるまで、それに付随する様々な事柄と、入金処理までをお話したいと思います。

まずは、水先料金請求書

黄色いVOUCHER 1枚ずつで請求書を1枚発行する訳ではありません。請求書の一般的な括りは、船舶ごとに入湾・着岸・離岸・出湾まで。その4作業のVOUCHER 4枚が揃ってはじめて1枚の請求書を作ります。つまり! 1枚でも届かなければ、請求書を作ることが出来ません。何事もスピードを追求される現代社会において、船社さんの費用の確認も出湾翌日という事もしばしば。即、水先料金の問合せを頂きます。

…?「請求額だけなら作業実績をWeb入力しているので、当然Web画面で確認できるはず。」…申し訳ありませんが一筋縄ではいきません。Web入力した作業実績とVOUCHER記載の相違等も有る為、実際にVOUCHERとWeb入力内容の相互確認をするまで請求金額を確定することができません。作業終了後、速やかに提出して頂けると大変助かります。ご理解とご協力お願い致します。

続いて、実際の作業内容を確認

ここで水先人の方々が驚かれたのは、私達が乗船位置と下船位置を確認していること。どこで乗船し、どこで下船したか。当然のことですが、これはとても重要な確認事項です。

現在は位置情報をシステムに入力するだけで位置を瞬時に確認することが出来ますが、以前はミニ海図を片手に何度何マイル…と、全て手作業での確認、大変でした。ちなみにアナログで行っていた以前のVOUCHER処理は、「水先人自らが料金を手計算し提出する」そんな時代もありました。

そして、デジタル化が進み現在では、水先人がWebに作業実績を入力します。その内容はもちろんの事、オーダータイムと作業開始時間など、チェック項目を挙げればキリがありません。また、「沖で乗下船」する際、乗下船位置をVOUCHERに記載して頂けると非常にスムーズです。これは水先人の皆様へお願いですね。

そして、入金処理

水先人会の口座に入金された水先料金を1件1件全て確認します。入金が遅れている場合、請求先に未入金リストの送付や入金予定の問い合わせを行います。支障がある場合、事務局長へ都度報告し、指示を仰ぎ常に適切な回収を心がけています。

ちなみに、入金には請求書単位で行われているので、岸壁から岸壁へのシフト作業において、離岸と着岸での請求先が異なる場合もあります。そんな作業の場合、請求書を2枚発行するために入金のタイミングも別々です。

特殊作業が発生した時の対応

試運転や曳航作業、離岸後ブラックアウトで緊急投錨、荒天により急遽出湾などなど。事前に計画している作業や緊急的に発生する作業等、日々様々なことが起こります。嚮導作業をされている水先人と、オペレーション担当者が無線や電話でやり取りしている陰には…私達請求グループも参加しているのです!

様々なシーンの特殊作業に合わせて、当会の基準や過去の事例を踏まえ、どの水先料金を適用するか判断します。水先されたご本人はもちろん、船社・代理店さんに納得頂けるよう対応しており、請求金額が確定するとホッとします。

MY FAVORITE
わたしのお気に入り
 ペット編・2

好評につき、ペット編の第2弾！
 幸せそうなペットたちと飼い主さん…う～ん、癒されます。



オペレーション部
 オペレーショングループ
山田 良太
 (やまだ りょうた)

山田家の「ブラン」

愛嬌ある可愛い我が家の愛犬を紹介します。
 メスのフレンチブルドッグ、2歳。
 ブラン、通称：ブーちゃん。
 動く物が大好き。人間が大好き。動物はもっと
 大好きで、とにかく自分の存在をアピールして
 友好的な関係になろうとしますが、たいがい一
 方的。そんなブランの散歩中は、風で飛んでいく
 葉やゴミを追っかけ、人とすれ違えば近寄って
 いき、かわいいと言われて得意顔。他の散歩中の
 犬を見つければ、我を忘れて猛アタック。とても

犬の鳴き声とは思えない奇声で“遊びたいアピール”をするも、相手の犬に威嚇され撃沈。「うちの犬が吠えるなんて珍しい」と温和な犬にまで怒られる始末。野良猫に近寄れば顔や目を引っかかれ血まみれ。それでも懲りずに「遊んで」と猫に近寄っていくおバカさん。未だに猫を怖がっていない様子。

反面、家の中では大人しく基本吠えない、物を壊さないのですが、たまに床に粗相してしまいます。そんな時は大体部屋の隅や物陰に隠れて「またやっちゃいました」と体を震わせながら落ち込んだ顔でこちらをチラ見。落ち込むならやるな！と、いつも妻に怒られています。そんなブランの嫌いな物は写真。カメラを向けると必ず顔を背ける謎の恥ずかしがりやさんで、掲載した写真のように残念ながらカメラ目線がいつも撮れません。

我が家の三男坊

一級水先人
射場 哲夫
 (いはて つお)



我が家の三男坊“ルー君”です。
 茶色のラブラドル・レトリバー
 (通称・茶ラブ)で、今年の3月で7歳になりました。体長110cm、
 体重33kg、この3～4年変化なし、中年のオッサンなのでメタ
 ボにならないよう注意しています。

ラブラドルは賢くて大人しい犬種で、よく盲導犬や救助犬
 に採用されています。しかし、茶ラブは遊び気が強く採用される
 ほとんどが黄ラブだそうです。…一応、ルー君も生後5か月から3ヵ月間訓練士に預けて
 基礎訓練を受けたのですが、まったく素質なし。未だに散歩中はリードを引っ張り通しで
 す。ただ人懐っこい性格で誰にでもクンクン、玄関に知らない人が来てもまったく吠える
 ことはありません。吠える時と言えば、時々大学生になった娘が派手な服装で外出しよう
 と2階から降りてくると、父親の代わりに大声で『ワン！（コラ！）』と言ってくれます。

休日に家に帰った時だけ私に飛びついてきますが、それ以外は1日中ゴロゴロ昼寝。そ
 んな我が家のルー君ですが、家族全員に癒しを与えてくれる可愛い三男坊です。

一級水先人
大須賀 祥浩
 (おおすか ましひろ)

「イヌ派」転じて「ネコ派」



「猫は愛想がないから、ワンちゃんを飼いたいね」
 …十年ほど前から妻とそんな話をしていた。しかし、まだ
 共働きだったせいもあり、毎日の「犬の散歩」に自信がなく
 て二の足を踏んでいた。

ところが、アメリカ駐在船長となって東岸に住んだ時、
 多くの猫が初対面の私になついてくるのを見て驚いた。

「その子(猫)はあなたに興味があるんだ。嫌なら、とっく
 にいなくなってる」ホームパーティーに招待してくれたご主人がそう言って笑った。

なるほど、そういうことか…帰国後、思いきって猫のブリーダーを訪れた。世界で一
 番小さい猫「シンガプーラ」である。生後2カ月になるのを待って、男の子を譲り受け
 た。「チャロ」と名付けた我が家の長男は、すくすくと育ち、今では5キロ近い大物であ
 る。あれ？猫事典では「大きくなっても3キロ、いつまでも子猫のよう」とあったはず
 だが？？ま、いつか…元気だし、甘えん坊だし。不思議なことに、女性には初対面でも
 甘えるくせに、男性は声を聞いただけで隠れてしまう。彼が心を許す唯一の男性が私な
 のだ。そのことだけでも、「猫は可愛い！」と言いたくなってしまおう。ニャロメ！

第3回東日本マスターズロードレース大会
第8回城南島羽田マラソン大会

出場レポート

ハーフマラソン で若返り

一級水先人 西 鍵 徹
(にしかぎ とおる)

当日の天候はいずれも快晴、気温 8℃～12℃、湿度 35%、少し強い北から東の風が吹いていましたが両日とも私にとっては絶好の条件でした。目標は1時間30分以内、これはフルマラソン(42.195km)のサブスリー(3時間未満)のペース 1km4分15秒で走れば達成できる目標でした。過去フルマラソンを走った際の中間点の通過タイムでも十分クリアできていたタイムでしたが、60歳になってから急に体力の低下を感じ、昨年2月に根岸で行われた神奈川ハーフマラソン大会では、平坦なコースであったにもかかわらず1時間33分50秒という自分にとっては非常に悔しい結果に終わっていたことから今回このタイムを設定した次第です。

昨年12月24日、東京都立川市にある昭和の森記念公園で、また、今年1月22日東京都大田区の城南島公園で開催された標記大会ハーフマラソン(21.0975km)の部に出場し、マスターズでは1時間29分52秒で年代別(60歳以上)部門第2位に、城南島では1時間27分08秒で年代別(55歳～64歳)部門にて優勝しましたので以下のとおり報告します。



▲城南島羽田マラソン大会



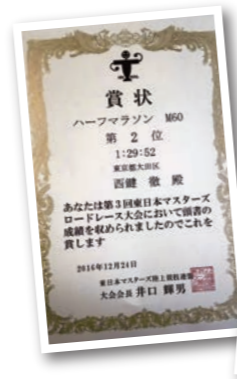
▲マスターズロードレース

マスターズのコースは公園内の外周にある管理道路(1周約5km)を4周するコースで高低差は最大でも10mでしたが、コースの各所にアップダウンがありレース後半にはかなりきつく感じるコースでした。

城南島のコースはほぼ平坦、公園内の外周路と公園に隣接している工業団地内の道路を5周するコースでした。

両レースとも10代から70代まで女子を含め一斉にスタートするレースでしたので、年代別順位についてはゴールするまで全く分からなかったのですが、両大会の過去の結果から「1時間30分を切れば3位以内には入れるだろう、そして優勝するには27分前後で走らなければならないかな」と予想していたので2位及び優勝という結果には非常に満足しています。

▼マスターズ賞状



▼城南島金メダル



今回タイムが向上したのはラントレーニングに加え、体幹(腹筋・背筋・腸腰筋等)トレーニングを継続して行ってきたからだと考えています。このタイムで実年齢61歳の自分の中のランニング年齢は昨年12月には50代後半に今年1月には50代前半にもどれたので、次回は1時間25分台で40代への若返りを目指して走り続けていこうと思っています。

ANJIN 文庫

三級水先人

田部井 裕美
(たべい ゆみ)



養老孟司
『バカの壁』
(新潮社)

ここで紹介する本は、私が中学生の頃に流行り、家族が購入して実家に置いてあったものです。話題となっていたので手に取って見たのですが、中学生の私には難しく感じたのを覚えています。第三回 ANJIN 文庫を担当させていただくにあたって、この本を思い出し、約15年ぶりに改めて読んでみたのが養老孟司(著)の「バカの壁」です。中学生から27歳に成長した私が読み返し、当時ほどではないものの、やはり今いちピンと来ない点も多くありましたが、その点も含めて紹介します。

この本では、「なぜ人は互いに話が通じないのか?」、「人と人との間にはバカの壁が存在しており、人は気づかぬうちにその壁に囲まれてしまっているからである」ということが、様々な壁の具体例を挙げて書かれています。読み進めていくと、「なるほど、そういうことか」と共感できる部分と、「そうかな〜、私はそうは思わないな」と共感できない部分とが現れます。そこで思うのが、そもそも著者と私の間にバカの壁は存在しないのだろうか?ということ。著者に壁があるのか、私に壁があるのか、または両者に壁があるのか…そんな壁を体感しながら読むことができます。また、壁を意識しながら読んでいるにもかかわらず、その壁の存在を正確に認識することは、意外と難しいこともわかるのです。

本書では、「話せばわかる、絶対の真実が存在する、と思い込んでしまうことが壁を作り、自分と違う立場のことは見えなくなって話が通じなくなる」と述べられています。これは日常の会話から仕事上の会話まで幅広く当てはまることなのでしょう。日本人どうしの間ですら存在するバカの壁…水先作業において顔を合わせる外国人船員との間には、バックグラウンドが異なることで、より高く、より厚いバカの壁が存在してしまうかもしれません。そして、その壁が安全運航の妨げになることがあるかもしれない、と考えると少々怖い気もします。壁の存在を意識し、自分側の壁をなるべく取り払う努力をしながら業務を行うのが最善策だろうか?しかし、相手に強固な壁が存在したらどうしたらよいのだろうか…なかなか答えを出せない課題なのかもしれません。

壁の外をのぞきながら話をすること、自分とは違う立場を考えながら話をすることについて、改めて考えさせられる一冊です。お時間が許せば、ぜひ一度手に取ってみてください。

人事短信

(敬称略)

退会



一級水先人
中台 紘
(なかい ひろし)

平成10年1月入会
平成29年1月22日退会

長い間、
安全運航
お疲れさま
でした。



■二級水先人へ進級

平成29年2月24日付けで、
下記水先人が二級水先人へ進級されました。

夏井 裕希、野口 武聡、古江 剛志、本田 直葵
(なつひ ひろき) (のぐち たけとし) (ふるえ たけし) (ほんだ なおき)

■訃報

生前のご厚誼に深く感謝いたしますとともに、
謹んでお知らせいたします。

平成29年3月4日 一級水先人 井上 好雄 (平成13年1月入会)
(いのうえ よしお)