

東京湾水先区水先人会・会報

# ANJIN

vol.7

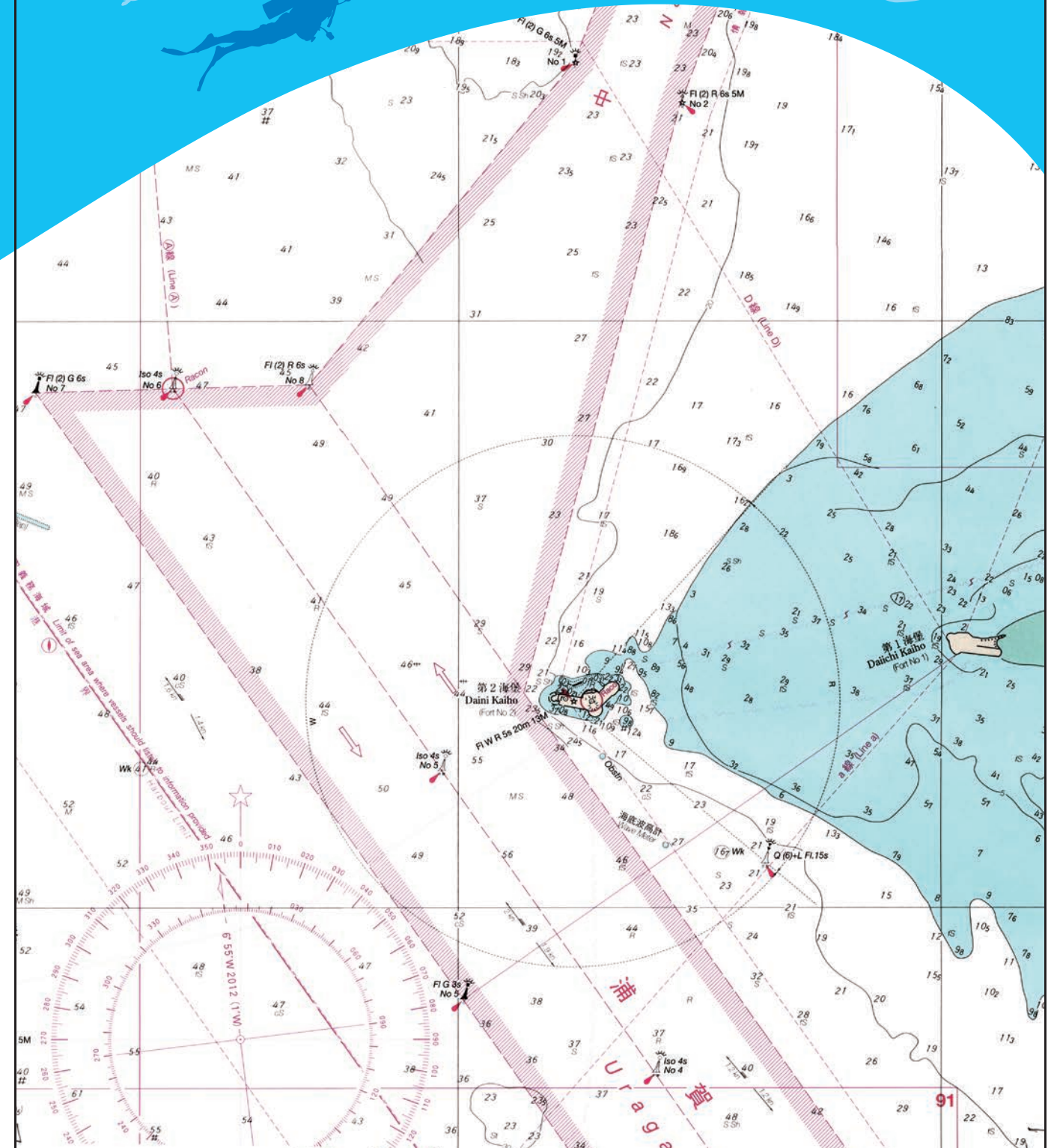
2017 Summer

季刊



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

ANJIN 第7号 2017年7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



## 目次 Contents

会長就任のご挨拶	3
期待の星／《広報チーム》メンバー交代のお知らせ	4
私のキャリア	5
東京湾の伝説 Capt.長谷川の操船講座【第3回】	6-9
ドキュメント「第34回・横浜港カッターレース」参加報告	10
OBだより～ Shall we dance ? ～	11
わたしのお気に入り ～“旅”編～	12-13
われらの「遊び場」千葉編	14-15
ANJIN文庫 ～わたしのお気に入り《特別編》～	16-17
久里浜・天然温泉「海辺の湯」ご紹介	18
人事短信	19

表紙／海図コピー（海上保安庁・海図 W1081「浦賀水道」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）



会長 西本 哲明

（にしもと てつあき）

## 会長就任のご挨拶

去る6月7日開催の今年度第1回通常総会において選任され、会長に就任しました。役員、各委員会等も新メンバーの方々、引続き頑張って頂く方々それぞれですが、新しい体制で活動が始まっています。

平成19年の新しい東京湾水先区水先会の設立後、既に10年の節目を過ぎ、新制度のもとで入会した会員数も総数183名中110名（うち、二級・三級34名）となり半数を大きく上回っています。会の運営もそれなりに落ち着きを見せ始め、世代交代が進みつつある水

先人会として動いていると感じる一方、種々の課題を抱えているのも現実です。このような状況の中で会長職を引き受けることとなりましたが、当会の運営を円滑に行うためには、会員、職員の皆様のご支援が不可欠であり、それを大いに期待して今後に臨んでいく所存です。

さて、当会を取巻く課題、懸案事項の中で最も真摯に取り組むべきものは「会則実効性の強化」ではないかと思います。その意味するところを考えると、水先業務の根幹にあるべき「安全運航」という言葉にたどり着き、昨年来のいくつかの不適切運航は、まさにこれに相当する課題として捉えるべきものです。今や外部関係者からも厳しい目で見られているという事実は、皆様も肌身で感じるところではないでしょうか。これらに対する自浄努力が「会則実効性の強化」であり、東京湾の水先人としての信頼を保ち、本船船長や関係者を裏切らないように誠実に業務を遂行することが求められています。

ところで、皆様は「随所作主（随所作主 立処皆真）」という言葉をご存じでしょうか。これは、臨済録にある臨済禅師の言葉で、平たく言うと“如何なる場合でも主体性を持って余念なく主人公として行動すれば、真実を把握して自在の働きができ、その行動に間違いはない”という様な意味です。

この話は、去る昔、高校の卒業式で当時の校長先生の挨拶の中のものですが、なぜかそれ以降「随所に主たれ」という言葉で長く私の頭の隅っこに残っています。折に触れてこの言葉を意識させられ、“行ったところ行ったところで懸命に頑張らなさい”と勝手な解釈をして、今までそれなりに職務に励んできたつもりです。

この言葉は、まさに水先業務に相応しい言葉であると感じます。本船に水先人として乗船した際は、知識と理性のある操船の主人公として、誠実に業務を遂行すれば安全運航が達成できるのではないのでしょうか。皆様も、本船上で、或いは事務所で、是非「随所に主たれ」であって頂きたいと思います。





2017年6月1日に  
二級水先人として入会された  
磯飛 武 水先人を紹介します。

### これからの意気込み・目標

子供時代に海を見るのは年に1度の海水浴のみ、という環境で育ちました。小学校6年生の時に県主催のイベントに参加し、「新さくら丸」に乗船させて頂いた事が、船員を目指したきっかけです。

商船大学卒業後は、日本とオーストラリア、南アフリカ、インドネシアを往復する貨物船に乗船しました。海洋調査船では、主に太平洋海域にて様々な観測作業を行いましたが、ほぼ毎年夏には北極海を、また一度だけですが南氷洋での観測航海にも乗船し、貴重な経験を積むことが出来ました。

海洋調査船で横浜港に入港した際、自分よりも若い三級水先人や女性水先人が乗船され、巧みに操船される様子を目の当たりにし、自分も挑戦してみたいと思うようになった事が水先人を目指したきっかけです。そして、二級水先人の新規募集が開始され、この貴重なチャンスを逃してなるものかと準備を開始し、沢山の関係者の皆様のお力添えにより、念願だった東京湾の水先人になることができました。

今後は、日々精進を重ね、東京湾の安全と効率運航に寄与できるよう努力いたしますので、どうぞよろしくお願いいたします。



二級水先人  
磯飛 武  
(いそひ たけし)

- ①出身地：  
栃木県大田原市(旧黒羽町)
- ②趣味・特技：  
自転車(子供達とのんびり)、ドライブ
- ③乗船した主な船種：  
石炭鉱石運搬船、LNG 船、海洋調査船

## 《広報チーム》メンバー交代のお知らせ

今年度「第1回総会」後の理事会において、広報チームのメンバー交代が決定されました。これにより、「会報 ANJIN」の編集業務は、第7号(本号=2017「Summer」号)までが前メンバーの担当となり、第8号(次号=2017「Autumn」号)から新メンバーの手へと移ります。

広報チーム・前チームリーダー  
大須賀 祥浩  
(おおすか よしひろ)

前メンバー(9名)	【水先人】常務理事／船藏 和久 (ふなくら かずひさ)	新メンバー(12名)	【水先人】常務理事／船藏 和久 (ふなくら かずひさ)
	常務理事／島田 恒 (しまだ ひさし)		常務理事／島田 恒 (しまだ ひさし)
チームリーダー	一級水先人／大須賀 祥浩 (おおすか よしひろ)	チームリーダー	一級水先人／黒田 富治 (くろだ とみはる)
	二級水先人／野村 知恵 (のむら ともおき)		一級水先人／赤松 健康 (あかまつ たけやす)
	二級水先人／古江 剛志 (ふるえ たけし)		二級水先人／西川 明那 (にしかわ あきな)
	二級水先人／夏井 裕希 (なつい ひろき)		二級水先人／川部 勇 (かわべ ゆう)
	二級水先人／本田 直葵 (ほんだ なおき)		二級水先人／本田 直葵 (ほんだ なおき)
【事務局】総務部長／押本 耕市郎 (おしもと こういちろう)	オペレーション部／馬淵 詩織 (まぶち しおり)	【事務局】総務部長／押本 耕市郎 (おしもと こういちろう)	三級水先人／吉川 隼人 (よしかわ はやと)
	オペレーション部／宮ノ原 弦 (みやの はら ゆづる)		オペレーション部／網井 大輔 (あみい だいすけ)
			オペレーション部／近藤 智則 (こんどう ともり)
			オペレーション部／石原 寿四郎 (いしはら じゅうしろう)

これまでのご愛読、ありがとうございました。今後とも「会報 ANJIN」への変わらぬご協力とご愛読をお願いいたします。なお、新メンバーからのご挨拶は、次号に掲載させていただきます。



# 私のキャリア My Career

vol.3

一級水先人  
佐古 俊明  
(さこ としあき)

## 空飛ぶ船長

今から20数年前、私は海外駐在船長としてニューヨーク(NY)に滞在していました。1997年に帰国した後は現地での経験が懐かしい思い出として姿を変えつつありましたが、ある日突然に衝撃的な驚きを伴って当時の事を思い出すことになる事件が発生します。そう、2001年9月11日に米国で発生した同時多発テロ。



▶ 今ではWTCトレードセンター

NY州マンハッタン島の南端にそびえ立つワールドトレードセンター(WTC)に複数の大型旅客機が激突して2棟の超高層ビルが無残にも崩壊したシーンを記憶している方は少なく無いと思います。あのWTCには私がNY勤務をスタートした当時のオフィスがありました。ただ私のNY滞在中にオフィスはマンハッタンからニュージャージー州に移転したため、当時一緒に働いていた同僚は直接的なテロ攻撃を避けることが出来たのは何よりでした。ちなみに、当会の大瀧水先人は私の着任時には既に首席駐在船長としてWTCで長らく勤務されていたので、WTC崩壊に対する思いはより深いものとお察しします。



▲ 小型機での出張

### 担当は北米・南米大陸

さて、駐在船長の業務は寄港船に対する運航支援等の水際業務のみに留まらず、営業支援のために内陸の顧客のもとへ出向くといった機会も多々ありますので、担当区域は海陸に関わらず管轄する全域が行動範囲となります。

当時の私は北米大陸からカリブ諸島を含めて南米大陸までを担当していましたので、例えばNYからロスアンゼルスやシアトルなどの西海岸へは国内出張ながら空港間の飛行だけで片道6時間、南米ブエノスアイレスへ出向くとなると夜行便で10時間以上を要しました。

日本では定刻通りのスムーズな離陸が普通ですが海外ではそうはいきません。出発間際に乗客全員に座席が行き渡らないということが頻繁にありました。これはオーバーブッキングと呼ばれる航空会社の権利として認められている集客方法で、そのお陰で何度か席に空きがあるファーストクラスに移ることが出来ました。

### お祈りの仲間入り

新規ビジネスの立ち上げや特殊な船舶オペレーションの支援に出向く場合は、案件として中南米が多かったのですが、ローカルに行けば行くほど交通事情は極端に悪くなります。航空機を何度も乗り継いで、その先に定期便がなければ小型機やヘリコプターをチャーターし、時には車で10時間以上走破するということも珍しくなく、業務を遂行すること以上に目的地に辿り着くこと自体が非常に困難なことがありました。

南米でローカル線に搭乗した際、乗客が着陸直前に一斉にお祈りを始め、無事に着陸した時には拍手と歓声が上がるという経験をしました。現地の人によれば結構な頻度で事故があるのだそうです。

### ヘリコプターでの乗船 ▼



ある時、滑走路での加速中に一部の乗客が騒ぎ出し、急に離陸が取り止めに became a problem. 主翼にある燃料給油口からジェット燃料が噴出していたのです。それ以来、私もお祈りの仲間入りをすることにしました。

駐在船長としてNYに赴任しましたが、広域な行動範囲をカバーするためあまりに空路による出張が多かったため、本社からは「空飛ぶ船長」と呼ばれていました。



# Capt. 長谷川の 操船講座

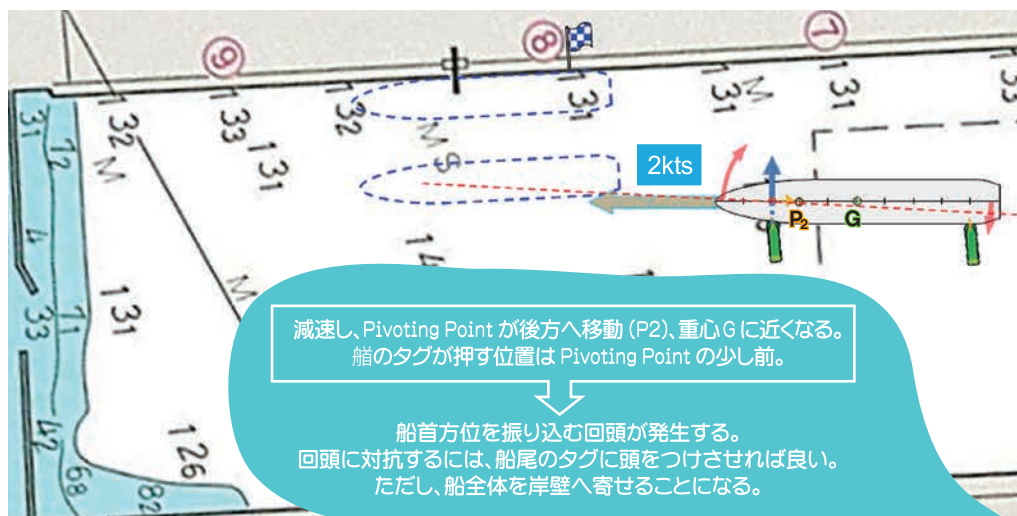
元 水先人  
長谷川 清  
(はせがわ きよし)

第3回

其の八

Pivoting Point

▼ 横浜港 HC8 パース入港例(全長 200m コンテナ船) (海上保安庁・海図W66 から転載)



Pivoting Point (転心) …これの利用方法と言うかね、皆さんに聞くと満点の答案を書くんです。どこにどう移るか。非常に素晴らしい答えばっかなんだけど。実際に利用してるかっていうとそうじゃない。

たとえば、コンテナ船を本牧 C8 に着ける場合、3kts 以下でタグを使えって皆さん言われてるでしょ。2 タグの場合だと、作用点は艀と艀にある。

3kts くらいでは、Pivoting Point は丁度、艀のタグが押す位置くらいですわ、私の経験では。ですから、艀のタグが押すだけで岸壁へ平行に近づきますよ。その位です、目安として。

Q

スラスターの操作は、自分自身の手でやるのか、それとも船長がやるのでしょうか？もし自分でやる場合、はっきりと断っておいてからされるんですか？それともどこかで船長が手を出した時に言うとか、どうされていますか？

A

私はね、スラスターのリモコンあるでしょ。「これ俺が使っているよ」って聞いて、いいよって言ったら自分で持って操作する。それで、もし船長さんが使ったって言うたら任せようようにしてる。

そうやってると、たまに隠して操作する人がいるんだよね(笑)。僕はいつも艀から着けるんだけど、艀が着きそうに近づくと、リモコンを隠して操作しちゃう。それでなかなか艀が着かない。

最初の握手の仕方だね、だいたいわかるんだよね。この船長は、どういう気持ちの船長か。

まあ、とにかく最初に乗っていった時に安心を与えるってことが大事です。船長さんにね。俺が乗ってきたからとてあえずもう大丈夫だって、そう思わせる。

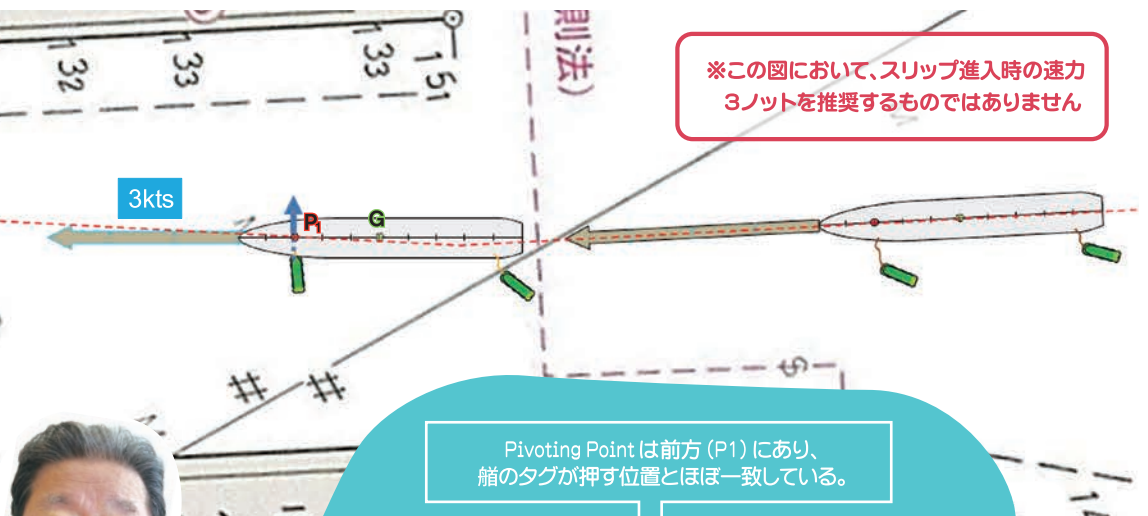
しかしまあ、船長さんは自分でスラスター使いたがるよな。艀が近づいていくと、すぐバアーツと反対にね。まあしょうがないんだよ、だからもう、そういうもんだと思ってさ。またやってるわ、って思ってさ。そこであんまり目くじら立てない。たいした問題じゃないんだよ。

スピードがどんどん遅くなれば、Pivoting Point は本来の重心の位置に近づいてくる。そうすると、艀も押さないと着かなくなってくる。ま、船によって違いますけど。そういう傾向がある。それを頭に入れておいて。

スピードがまだある間、艀のタグは押さんでいい。皆さん、スラスターが効かない効かないって言うけど、船全体を平行に動かしてるってことですよ、スラスターでね。

スラスターは十分効いてるんだけど、効かないって感じるのはいそこの。そんな時に艀を振り込みたかったら、艀のタグでちょっと横に引いてやればいいんです。Inertia がつけば艀はグググって入る。

MC1 に着岸した後、次に MC2 へ船が入ってくるのを見てるとね、どうもそれをわかってなくて非常に時間がかかってる。なかなか着かないですよ。それでスラスターが弱かった弱かったって(笑)。弱いんじゃないんです。使い方が悪いんです。



※この図において、スリップ進入時の速力 3ノットを推奨するものではありません



参考

転心 (Pivoting Point) は…

端的に言えば船首尾線上における偏角 $\beta=0$ の点Pである。したがってこの点は旋回中心から船首尾線におろした垂線との交点であり、この点の旋回速度の方向は船首尾線と一致する。

また旋回中は転心を回転中心として船があたかも自転しているように見える。

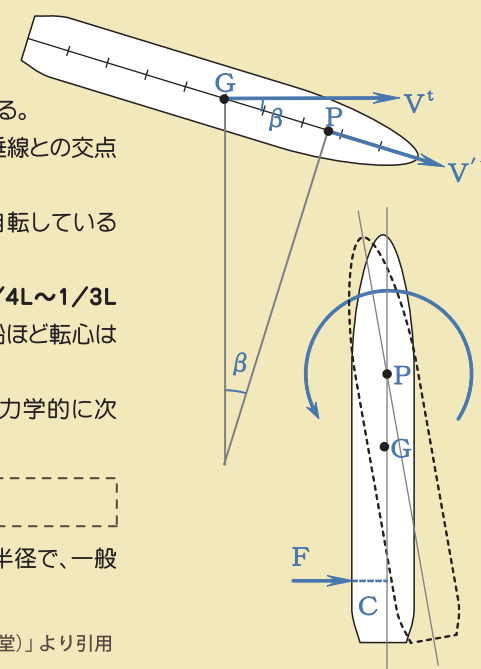
前進旋回中の転心Pの位置は、船の重心Gから前方 $1/4L \sim 1/3L$ のところ所にあつて、偏角 $\beta$ の大きい(旋回径の小さい)船ほど転心は船首の方に寄る。

Fを衝撃力、転心Pを衝撃力の中心(撃心)とみると、力学的に次の関係式から転心Pの位置が推定できる。

$$GP = k^2 / GC$$

kは重心Gを通る垂直軸回りの慣性モーメントの回転半径で、一般に $k \approx 0.35L$ とみられている。

本田啓之輔著「操船通論(成山堂)」より引用





## 其の九

# タグは押せ、引け

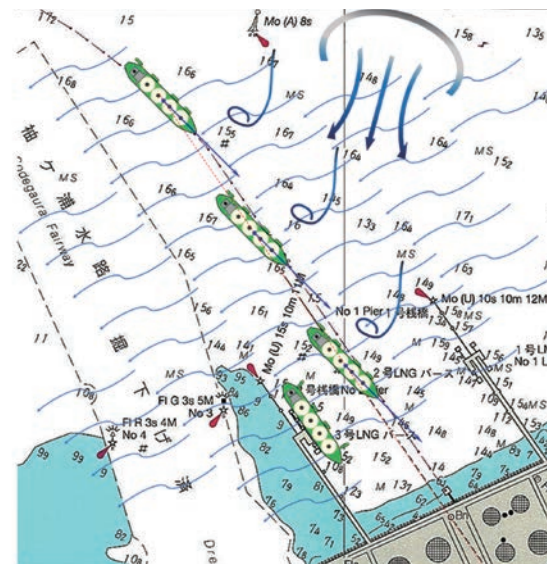
まあ何度も言うように、タグってのは基本的に「押せ」か「引け」。

例えば、風潮の強い日に袖ヶ浦のガス船をやる時なんかは、Propelling で舵を利かすために「ぶら下がれ」とか、「Slow 短三（後ろ向きにタグで引かせる）」くらいはしますが。

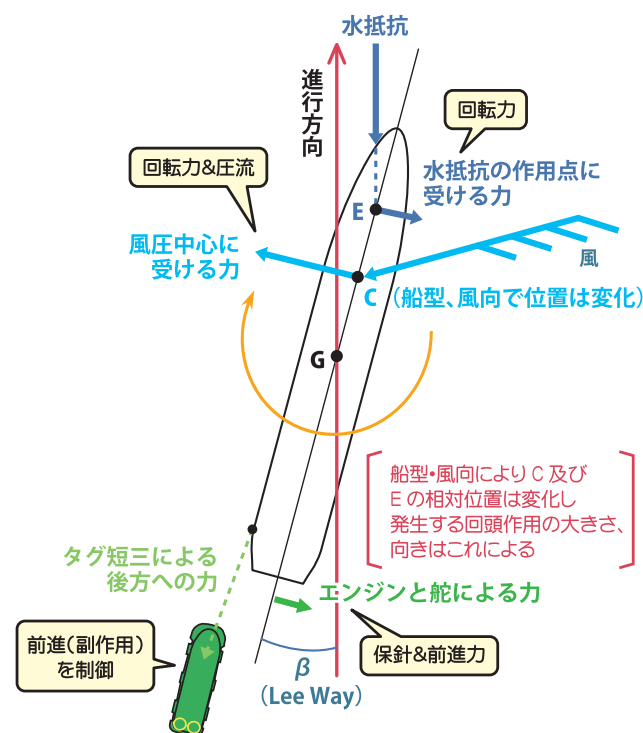
原則、ハーバータグってのは「押せ」「引け」です。

同じタグでも、ベイパイロットさんの場合はエスコートに使っています。

その場合、情報収集ってのが主な目的ですよ。だから気軽にタグに何でも聞く。



東京ガス袖ヶ浦工場3号LNGバース入港イメージ ▲  
(下げ潮、北風)  
(海上保安庁・海図W1087から転載)



しかしハーバーでそれをやっちゃうと、その間に他の人が同じチャンネルで押せ引けってやってるのを Disturb してしまうんですよ。チャンネルは3つしかないんです。

肝心な操船のオーダーと、よけいな情報を聞くのがごちゃまぜになって、肝心なものが聞こえなくなる。これは非常によくない。

繰り返しますが、ハーバータグは「押せ」か「引け」。これしかないってことを肝に銘じてください。

- ★ハーバーでは、タグは押し引きのみが基本である！
- ★トランシーバーは、タグへの押し引き指示に使うもの！
- ★チャンネルは3つ、他人の「押せ」「引け」を邪魔するな！

## 編集部コメント

ANJIN Vol.15「操船講座 其の二」でも触れたテーマですね。

ハーバー作業用トランシーバーは、2016年に使用要領が新しくなり、旧来の3チャンネルでの運用となっています。水先人の命綱とも言えるトランシーバーですので、限られたチャンネルを大切に使用しましょう。

これは、ベイ作業でも同様の事が言えます。水先人・曳船・エスコートボート・水先艇は、プロらしく無駄の無い通信を行うために、「話す」ではなく「送信・受信する」と捉える必要があります。

長谷川さんのアドバイスは、タグボートによるブレーキング(短三)の有効性を否定するものではありません。

タグボートを利用した操船法の一つであり、東京湾の水先人にとって、必要なシーンで適切に使うことができるよう身に着けておかねばならない技術です。

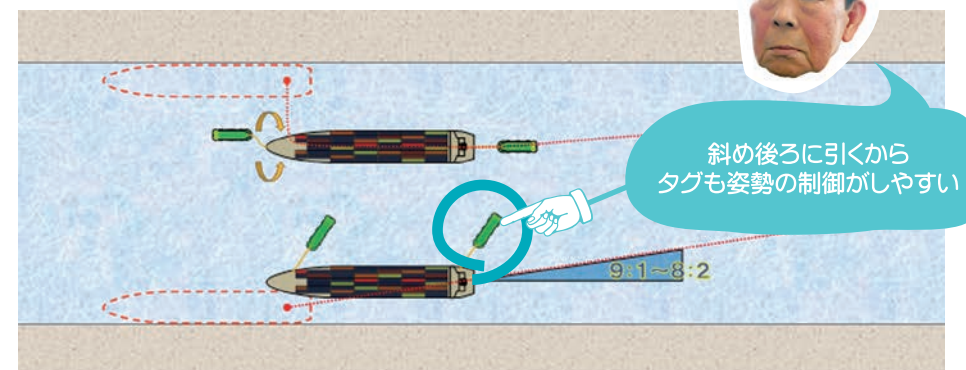
## 其の十

# スリップを退がる

次に後進の要領。スリップ(岸壁間の水路)から後ろへね。小っちゃい船は中できると廻して出てくるんだけど、大型船は廻せないよね。そんな場合に、後ろへとさがる時のやり方。

20年前、私なんかが入会した頃、2タグでやる場合、艀のタグに6時に引かせとった。それで艀のタグを『舵船用意』と称して、ぶら下がる様についてもらって、必要な側の艀を押させるんですよ。これは昔の話ですよ。そうすると、その姿勢になるまで待たされるから、押すのに時間かかるんです。

あれで私考えましてね。2タグとも斜め後ろ、右舷着けであつたら7時半かな？左舷着けであつたら4時半。この方向にラインを張らせるんです。『ライン張れ、斜め後ろ』で、張ったら離れますわね。船型にもよるけど、後ろにさがるのが9、横に離れるのが1、あるいは8:2、これぐらいの比率で離れるんですよ。



例えば、通し業務でもよくやる JXTG-A1。大師運河の外まで引っ張り出しますよね。どう調整するかというと、勿論ちょっと離れてから本船のエンジンもかけますよ。速くなりすぎるようだったらストップ。それで艀のタグは、だいたい張るか緩めるだけ。艀のタグは張れ、Dead Slow、あるいは Slow と、その調整をしながら、意のごとくスリップのちょうど真ん中めざして走る。

あそこはタンカーだから、あんまりスラスターないんだけど、本牧 CD スリップから出すときも同じですね。こちらはスラスターありだからもっと簡単、1タグで艀だけだから。あとはスラスターをちょちょって使えばいい。これも斜め艀に張らせて、じわーっとさがり脚つけてデッドスローアスターン。

3ktsを超えないようにと言いますけど、この斜め後向きに引かせるやり方だと4ktsくらいまで大丈夫です。と言うのは、タグが真横じゃないから姿勢を制御できるんですよ。タグの船長に聞いてみてください。まあ4ktsにする必要も無いんだけど。そういう方法でもって、自分の思った方向にずうーと引っ張っていく。後進ではまだ色々あるんだけど、それが基本的なところですよ。

Q

大角度、例えば、DC1など、180度近い回頭をする際、自分の姿勢とそれに対応するスピード、どちらに動いているのかを把握するのに苦労していますが、どのようにされていますか？

A

回頭の時、本船のレーダーに表示される速度は2つある、前進行き脚とSOG。下手にSOG見ると勘違いすることがある。Headingに対してどうなってるか(前進行き脚)の方がわかりやすい。SOG(重心がどっちに動いているか)ってのは感覚とちがうので、自分はあまり気にしない。

景色の変わり方…景色が変わって本船が進んでるか止まってるか退がってるか…右見たり左見たり景色の変わり方が一番確実ですね。船の前後方向は、場所(自分の立ち位置)は変わらない方がいいですよ。あんまり動かずに景色を見た方、左右両方、そうすると、本船がどっちへ動いているかわかりやすい。



## 第34回横浜港カッターレース

参加報告

二級水先人 古江 剛志  
(ふるえ たけし)

4月中旬、桜木町の一角にひときわ熱気を帯びた場所があった。会場には胸筋と上腕二頭筋に自信のある強者ばかりが集まっている。そう、ここはまさしく「横浜港カッターレース」の抽選会場である。帆船日本丸の横浜誘致を記念して1985年に開催されたのをきっかけに、今回で34回目、初夏の横浜港の風物詩となっている。

参加チームには、商船・倉庫・代理店などの海運系企業に加えて、海技系学校のOB・OGはたまた現役か、見覚えのあるチーム名ばかりが並んでいる。当会の精鋭チーム「ANJIN-Y」は今回で出場3回目、リーダーの室村水先人をはじめとする平均年齢33.7歳の若手で構成されており、「ANJIN-Y」の「Y」は「YOUNG」の頭文字をとっている(諸説あり)。これまでの成績は毎回3分を切る好タイムであり、例年2分30秒台ならば決勝進出できるタイムであることからすると、なかなかのレベルである。

さてさて抽選の結果はというと…、ガーーーン。同組4チーム中2チームが常連の強豪チームではないか！くじを引いたのは誰だ！くじ運の悪さを恨むばかりである。

事前の公式練習は荒天のため中止。さすがにぶつつけ本番とするのも不安なので、急遽八景島マリーナで練習することとなった。いざ漕ぎ始めてみると、各校、出身母体が違えば、掛け声も違う、てんでバラバラ…。まずは掛け声を決めるところから、である。また、チームに若手が加わり、若返ったのは良いが、新卒はカッターを漕いだことがないらしく、漕ぎ方を教えなければならない始末…先が思いやられる。それでも3時間、空母ロナルドレーガンの横須賀出港を遠目で見ながら、みっちり練習した甲斐もあり、なんとか形になってきた。

事前練習 ▲

レース当日は晴天にめぐまれ、風も穏やか。しかし、それと引き換えに気温は急上昇。横浜地方气象台によると、今年初めて最高気温30度を超える真夏日とのこと。タオルで拭いてもすぐに汗が噴き出し、ジリジリと肌を焦がすような日差しである。

我々のレースは15組目、みな浮足立ったままスタートの笛が鳴る。出だしは權も揃わず、出遅れた。艇指揮の掛け声のもと次第に漕ぎ手6人の息も揃い、加速していく。各艇の速さを競う姿に、岸壁で見守る応援団からの声援が一段と大きくなり、白熱したレース展開となった。折り返し地点、回頭の良し悪しで1艇身差を逆転することもでき、左舷の權上げと右舷の回頭力をつける漕ぎは圧巻である。練習の成果が上手くいった。レース終盤、練習不足と体力のなさに次第に減速。結果は「2分54秒」、競り負けての3位、惜敗であった。帰り道、両腕のだるさと悔しさがこみ上げてくる。

その後、マリクラブにて反省会。皆様の声援に感謝しつつ、来年の雪辱を誓い、クルー達は宴を楽しんだのでした。

## 簡単にルール説明

出場クルーは艇長、艇指揮各1名、漕手6名の定員8名。艇は6mカッター。往路360m折り返しコースを4艇が同時にスタート、順位とタイムを競う。一般レースでは160チームが参加、予選各組の首位チームのうち、タイム上位16チームが準決勝へ進出。準決勝各組の首位4チームで決勝レースを行い、順位を確定する。

▲ 抽選風景



▲ レース本番(右から2艇目)。力漕!!

栄光のクルーと関係者一同 ▼



## OBだより

Shall we dance ?

元オペレーション部 職員

眞野 啓

(まの あきら)



▲ 飛鳥IIでの記念撮影

飛鳥II前でのダンス班 ▲  
(筆者:右端)

映画「Shall we ダンス?」(周防正行 監督/1996年)に影響を受けて始めたダンスライフ。早いもので気が付けば18年目、現在もダンス漬けの日々を送っております。私のダンスに対する熱は冷める事はありません。昨年の冬、客船「飛鳥II」の南西諸島・台湾クルーズにて、ダンスパートナーとして三週間の乗船勤務をしましたので少しご紹介したいと思います。

## 始まりの合図

客船「飛鳥II」の旅は、横浜を出港するとウエルカムパーティーから始まります。シャンパンを片手に談笑する紳士淑女、まさに客船の醍醐味です。また、生バンドによるラテンのリズムが効いたチャチャチャ・ジルバ・ルンバ。エレガントなワルツやタンゴ、スローが演奏され、船長はじめ乗組員によるお客様との交流ダンスパーティー。ここから私達ダンスパートナーの仕事がスタートします。

## 舞踏会に向けて

ダンス班は講師2名(女性1名)にダンスパートナー2名で構成されます。航海中の午前と午後にダンス講習会が行われ、沢山のお客様がレッスンを受けられ、夜のダンスパーティーに参加されます。講習会ではラフな服装だったお客様も、夜のダンスタイムでは大変身。色とりどりのドレスを身にまとう女性、フォーマルな御姿の男性。夜のダンスパーティーに華を添えます。

飛鳥IIメインフロアの講習会 ▼



ダンスタイム真っ只中の21時からが私達の出番です。熟年カップルや女性グループ、乗船200回を超える常連の方々がお客様。ダンスのお相手をさせていただきます。カップルの方には、お相手の了解を得てからフロアにお誘いします。ワルツから始まり、ルンバ、タンゴ、チャチャチャ、スロー、ジルバかサンバといった具合に、スタンダードとラテンが2分間隔で流れます。受け持ち時間中、私は休む間もなくお客様と踊り続けます。もちろん笑顔で!

▼ ブラックプールにて



## 最高の笑顔

「楽しく踊れましたよ!ありがとう!」と言って頂くと、疲れも吹っ飛んでしまいます。また、講習会で覚えたステップが踊れた時のお客様の笑顔は最高です。航海中ですので揺れにも注意し、安全第一に楽しく踊ることが大切です。フロアでは数組のカップルが踊りますから、接触する事もあります。そんな時、笑顔で相手を気遣うことができるのが紳士淑女の心得です。

3年前には英国のブラックプールでのシニア戦に出場し、今年はドイツで行われる65歳以上の大会に出場するため特訓中です。健康が続く限り、まだまだ踊り続けたいと思っています。



# MY FAVORITE わたしのお気に入り

“旅”編

今回は“旅”編です。  
たまには気ままな旅をいかがですか？



初景滝にて▲

から離れ、静かな山道を小一時間ほど歩くと、水の音が聞こえてくる。平滑の滝である。七滝最初の釜滝が近づく頃には、人影がちらつき始めた。エビ滝、ヘビ滝、初景滝と進み、見えてくるのは「踊子の像」。カニ滝、出合滝と進み、最後は映画「テルマエロマエ」のロケ地ともなった大滝。この大滝は温泉の近くにあり、入浴しないと見る事が出来ないらしい。残念、タイムアップ。この日は後ろ髪をひかれる思いで帰途についた。後日、伊豆に向かった旅の目的は「温泉に浸かりながら大滝を見る！」と言っても過言ではない。

一級水先人  
藤本 良夫  
(ふじもと よしお)

## 「踊子歩道」をめぐる

4年前の2月、妻と2人旅。浄蓮の滝～国民宿舎「かわづ」まで続く「踊子歩道」。全コース18.5km、歩くと6時間以上…。お互い年を重ねており、今回は旧天城トンネルから河津七滝までと決め、修善寺からバスでスタート。天城峠のバス停で下車、雪が残る山道を歩くこと約10分。季節外れの為か、旧天城トンネルまでの道のりには誰一人としていない。

ここから「踊子と私」気分で散策開始。薄暗い照明の坑道を抜け、二階滝を過ぎてから旧天城街道を進む。車道や河津川

## 台湾で朝食を！～近くて近い台湾～

近年、海外旅行先として1、2番の人気を誇る台湾。学生時代に台湾南部に在る国立成功大学で中国語を学ぶ機会に恵まれ、暫く住んでいた事があるので台湾南部には特に思い入れがあります。

左が筆者(右は同僚の轟グループ員)▲



オペレーション部  
オペレーショングループ  
石原 寿四郎  
(いしはらじゅうしろう)

昨年夏、高雄港がある事で有名な南部の最大都市「高雄市」に、オペレーション部の同僚と旅行に行ってきました。台湾には朝から外食する習慣を持つ人が多く、高雄市にも朝食を専門とする朝食屋が沢山あります。朝のみの営業ゆえ、機会を逃すと翌朝まで待つ事になります。旅行者としては短時間で色々な物を食べたいので、気になるものを見つけたら即断即決が大事です。気温35℃、照り付ける太陽、朝からビールを水代わりに飲み、朝食屋をハシゴするというのが楽しみ方の一つです。恥じらいを捨て、普段しない事をやってみる、これに尽きます。

私が初めて訪れてから約15年経ち、台湾新幹線が南北を走り、交通が便利になりました。一方では、路地裏に一步入ると古い建物が多く残っており、ノスタルジーに浸る事もできます。二泊三日でも十分に楽しめますので、金曜午後からの週末旅行先としてもお勧めします。一緒に旅行される方、気軽にお声かけ下さい！

一級水先人  
渡辺 雅史  
(わたなべ まさし)

## 百観音霊場巡拝の旅

自宅から往復2時間の散歩コース上に、坂東三十三観音霊場第10番札所の真言宗古寺正法寺があります。参拝が縁で6年前より坂東三十三観音霊場詣りを始め、間に病を患ったこともあり、昨年やっと結願しました。各霊場や旅の途中で訪れる各地では、数え切れない感銘を受ける事がありますが、その一部を紹介します。

千葉県長生郡の第31番札所「笠森寺」。靈感の無い私でも、境内に近づいただけで何とも言えない清浄感に包まれたものでした。観音堂は崖の上に建てられており、多数の柱に支えられた四方懸造。二代広重の「上総笠森寺岩作り観音」という作品にも描かれており、昨今パワースポットとして知られているようです。

岩槻にある第12番札所「慈恩寺」。ここには、西遊記でおなじみの玄奘三蔵(三蔵法師)の霊骨が境内近くの十三重塔に祀られています。第二次大戦中に南京で偶然発掘され、分骨が日本仏教連合会(現:全日本仏教会)に贈られ、納められたとの事です。そんなことがあるのかと驚きました。

今後は秩父三十四ヶ所、西国三十三ヶ所と長い旅が残っていますが、霊場巡りの途次に趣味のゴルフを交えて、各地で楽しみたいと思っています。

華林山 慈恩寺: 三蔵法師の遺骨を奉安した玄奘塔  
(山主様より写真提供)





# われらの / 遊び場 千葉編

千葉事務所長 寺田 清  
(てらだ きよし)

第6回  
千葉港  
周辺

今回は、千葉港の歴史とハーバーシティ蘇我についてご紹介いたします。

## <千葉港の起源>

千葉港の歴史は川崎製鉄千葉製鉄所(現在：JFE スチール株式会社東日本製鉄所 千葉地区) の設立から始まりました。昭和 25 年、初代社長に 57 歳で就任した西山彌太郎は、戦後日本が復興を果たす際に鉄需要が増大すると確信して、銑鋼一貫工場の製鉄所建設の計画を立てました。反対意見はありましたが、昭和 27 年 1 月、通商産業省(現在の経済産業省) から第 1 期工事の正式承認が得られました。数ある候補地から、千葉市蘇我駅の海寄りの土地が選ばれ、日立航空機の工場跡地 60 万坪に加えて、前面の海 30 万坪が埋め立てられたのです。

工事費は 163 億円(当時)。そのうち世界銀行から 2000 万ドルの融資を受けて、川崎製鉄千葉製鉄所が建設されました。川崎製鉄千葉製鉄所は工事認可から僅か 1 年半の短期間で世界最新鋭の工場を建設し、昭和 28 年 6 月 17 日に高炉火入れ式を迎えました。



川崎製鉄初代社長 西山彌太郎の像

## <「高栄丸」入港 そして開港>

昭和 28 年 6 月、千葉港航路や泊地の整備も整い、川崎製鉄千葉製鉄所正面岸壁の一部が使用可能となりました。待望の第 1 船である「高栄丸」(大同海運所属 D/W1 万トン)が、バンクーバーから鉄鋼石 5,588 トンを積んで、6 月 13 日に千葉港沖へ到着しました。

歓迎に備えて万国旗を揚げた高栄丸に増田宗一水先人が乗船。水路の浅瀬も十分に出来上がっていない水路を、曳船第二川鉄丸(620 馬力)・第三川鉄丸(360 馬力)と、横浜からの応援船金剛丸(1000 馬力)を使って慎重に入港作業を開始しました。岸壁では川崎製鉄関係者をはじめ、千葉県・千葉市関係者ならびに多数の一般市民の注視のなか、無事に接岸させて大歓迎を受けました。これが、千葉港開港の始まりです。

## <現在… ハーバーシティ蘇我>

その後、川崎製鉄は 6 号高炉まで建設しましたが、現在は 1 号から 5 号高炉を廃炉として、最新鋭の 6 号高炉が西工場で稼働しています。1 号から 5 号高炉の廃炉に伴ってできた広大な遊休地を利用して、2005 年 4 月に大規模商業・スポーツ施設「ハーバーシティ蘇我」が街開きされ運営されています。開業当初は3つの街区でのスター



『高栄丸』入港の様子(タグ 3 隻使用)



当時の新聞(各紙一面を飾る)

写真提供(本ページ 3 枚)：JFE スチール株式会社東日本製鉄所

トでしたが、その後順次新たな施設の開業を重ね、開業から 12 周年を迎えた現在、6 つの商業施設からなる大きな街へと発展してきました。千葉市と都市再生機構、土地所有者である JFE スチール(株)および民間事業者の三者が一体となって推進する「蘇我のまちづくりの中核となる施設」として、ショッピングばかりではなく、様々なアーティストのライブ、スポーツイベントなども開催されています。

図提供：ハーバーシティ蘇我



## イベント情報

### 「JFE さくらまつり」

昨年からJFEスチール敷地内で12年ぶりに開催されています。さくらまつり開催期間中は、さくら通りが歩行者天国となり、普段は入れないJFE 研究所敷地の一部が一般開放されます。今年は時期を過ぎてしまいましたが、来年以降「花見をどこでしようか」と迷った時は足を運ぶ価値あります。

ぜひ、家族や友人と行ってみてください!!

### 「蘇我花火大会」～ Festival Walk Dreams 2017 summer ～

今年の蘇我花火大会は、7 月 29 日(土)と 8 月 26 日(土)の 20:00 ～ 20:15 に「フェスティバル蘇我」で開催される予定です。15 分と短時間ではありますが、音楽とシンクロした花火が約 1500 発、陸から約 60m 離れた水上の発射台から打ち上げられるとともに、千葉県最大級の幅約 150m のナイアガラ花火が名物となっています。

## <最後に>

川崎製鉄の千葉誘致により、65 年前に千葉港第一船「高栄丸」が入港して、京葉工業地帯発展の導火線となり、湾岸 6 市に跨る 24,800ha の日本一広い水域の大港湾・千葉港が発展しました。これらの事業に関わられた先駆者のご苦勞を偲び、心から感謝の思いを捧げます。



# ANJIN 文庫

特別編  
わたしの  
お気に入り

一級水先人  
池田 隆史  
(いけだ たかし)

## 有吉 玉青 『恋するフェルメール 36作品への旅』(白水社)



17 世紀オランダ絵画黄金時代の巨匠ヨハネス・フェルメール(1632 年～ 1675 年)は、生まれ故郷デルフトから一步も外にでることなく生涯を終えましたが、現在、彼の油絵(版画、素描は無い)は 7 ケ国 11 都市に広く分散しています。

写実と質感、周到に計算された構図に独特の表現方法があり、我が国での公開は 1968 年 10 月「レンブラントとオランダ絵画巨匠展」の「ディアナとニンフ」が嚆矢で、展覧会タイトルにフェルメールの名前はまだ出ていません。昨年までに彼の作品 17 点が来日し、そのうちの「聖プラクセディス」(真贋未確定)が 2015 年より国立西洋美術館で常設展示されました。

この短文では、著者 有吉玉青がフェルメールに傾倒していく過程と、小生の鑑賞の軌跡をダブらせながら紹介します。

### 著者 有吉玉青とフェルメール

2007 年初版の本書は、有吉玉青が 16 年かけて彼の作品 36 点を踏破したログ・ブック(航海日誌)。彼女は、ドン・コサック合唱団やポリショイ・サーカスを初めて日本に招聘し、「呼び屋」と称された神彰と、女流作家 有吉佐和子の間に産まれ(1963 年)ましたが、比較的はやく両親を亡くしました。

この本では、有吉が結婚後の 1990 年 10 月、夫の赴任先ボストンで偶然訪れた美術館…半年前盗難に遭ったばかりで、見ることが出来なかったフェルメールの作品 1「合奏」から始まり、転勤したニューヨークのメトロポリタン美術館で、4 点の作品に出会ったことから、次第に彼のとりこになっていく状況が、彼女独自の感性で饒舌に語られていきます。

1992 年米国から欧州 21 日間格安ツアーに参加、アムステルダムで「牛乳を注ぐ女」を見た有吉は「ガッン。こんな言葉でしか、そのときの衝撃を表現できない己が情けない」、「画集ではなく本物を、何年かけてでもフェルメールを全部見よう」と決心。

夫と帰国してからは、1996 年ハーグで開催された 23 点の大回顧展を見るため、東武トラベル「オランダと南仏、ゴッホとフェルメールを訪ねる 8 日間の旅」に参加しました。ツアーの中で「合奏を見れば 36 作品になる」というオタクに出会い愕然とします。

その後の 10 年間で有吉は内外で彼の展覧会を鑑賞、2006 年ドレスデンで最後の作品 36「遣り手婆」(別名、取り持ち女)にたどり着きますが、紙面の関係で詳しくは紹介できません。

### 小生のフェルメール巡礼

私がフェルメールの絵に初めて出会ったのはハーグにあるマウリッツハイス美術館。「デルフトの眺望」など 3 点の筈。ブラジル～欧州の三国間航路バルカー“三船山丸”に二等航海士として乗船中の 1981 年 5 月、ロッテルダム港で鉄鉱石を揚荷したときでした。

当時は、乗組員 30 名ほどの全員が日本人で、停泊中に半舷上陸で観光できた時代。一等航海士(現・島原海湾 林松男水先人)が企画立案し、現地代理店との折衝、当直の調整に当たりました。司厨部は弁当の仕込みなど、入港前から盛り上がり、当日のバスの中はお祭り騒ぎでした。

また、同年 9 月ダンケルクの造船所に入渠中、ルーブル美術館に行きましたが、フェルメール作品の確かな記憶はありません。約 36 年前、彼はレンブラントほど人口に膾炙されておらず、小生もそれほど意識して見ていたわけではありませんでした。

1986 年、自動車船“横浜丸”に一等航海士で乗船中、アムステルダムとニューヨークの美術館も訪ねていますが、フェルメールは見たかな?程度。

その後、船長から水先人になるまでは、西洋美術などに余裕がある訳はなく、パイロットに就業した 2004 年、映画「真珠の耳飾りの少女」がヒットし(アカデミー賞 3 部門ノミネートも落選)、毎年のように彼の展覧会が開催されるようになりました。

当会に入会してからこの本に触発されたことや、TV 番組で次第に知識と興味が増し、本格的にフェルメールの旅と美術館めぐりを続けています。



▲1981 年、ハーグにて  
("三船山丸"の乗組員とともに。前列中央の半袖姿が筆者)

2007 年	「レースを編む女」「天文学者」	パリ
	「牛乳を注ぐ女」	国立新美術館
2008 年	「ヴァージナルの前に立つ女」など 2 点	ロンドン
	ダブリン蔵「手紙を書く婦人と召使い」など 2 点	東京都美術館
2010 年	「天秤を持つ女」など 11 点	ニューヨーク、ワシントン
	「恋文」など 7 点	ハーグ、アムステルダム
2011 年	「絵画芸術」など 3 点	ウーン、ドレスデン
	フランクフルト蔵「地理学者」	渋谷 Bunkamura
2012 年	「真珠の耳飾りの少女」	国立西洋美術館
2015 年	「天文学者」	国立新美術館
2016 年	「水差しを持つ女」	森アートセンター

### ▼2007 年、ルーブル美術館にて



ライフワークの全点制覇までは残り 3 作品ですが、34 点の前でストップ・エンジン。

作品 34「音楽の稽古」はバッキンガム宮殿にあるため、女王が避暑に行く 7 月と 8 月の 2 ケ月しか公開されず、インターネット事前予約が必要らしいのです。

それに、王室の改装都合で展示場所が変更されたり、なんと昨 2016 年 9 月から今年の 1 月までマウリッツハイス美術館に貸し出されました。今年はどのように展示されるのでしょうか。日本に来る可能性がないとは言えず、タイミングを計りかね逡巡。

有吉は「あと作品が 2 枚か 3 枚になると愛とか恋とかではなく意地のようなもの」と書いています。

わたしたちは何故これほどまでに彼の作品に魅了されるのでしょうか?

イザベラ・ガードナー美術館から盗まれた作品 1「合奏」は、27 年たっても出てきません。

有吉と小生と多くのフェルメールおたくの恋する旅は、これからも続くことでしょう。



# 久里浜・天然温泉 / 海辺の湯 ご紹介

「体の芯からしっかり温まり、湯からあがっても湯冷めしにくいのです」…そう話してくれたのは統括店長の三宅さん。今年オープンした久里浜港の新スポット、横須賀事務所から徒歩数分の久里浜・天然温泉「海辺の湯」に行ってきました。

三級水先人 雨宮 俊平  
(あめみや しゅんぺい)



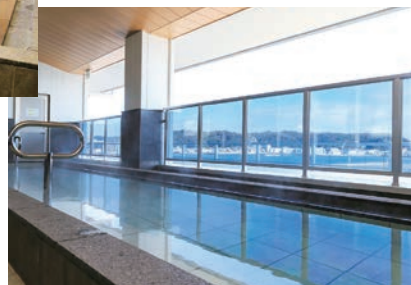
▲ 久里浜・天然温泉「海辺の湯」

サウナ ▶



大浴場 ▲

東京湾を眺めることができる  
露天風呂 ▶



筆者と「貝焼きセット」



湯上り後には、1階の「漁師料理よこすか」にぜひ寄ってみてください。一押しは、数種類の貝焼き食べ放題。漁師料理のお食事コーナーは、刺身や天ぷら、貝焼きなど豊富な海鮮料理が目白押しとなっております。訪れた日には、帆立、蛤、サザエといった「貝焼きセット」と季節限定の「自分で中落ち丼」を注文。巨大な鯛の中落ちから自分で身を削ぎ落として丼にするという、他所ではなかなか見ることのできない逸品をいただきました。また、3階の入浴と食事を併せて楽しめるお得なセット券もありますので、ぜひ利用してください。やっぱり、温泉あがりのお酒は最高でした!!

他にも広々とした休憩所や地元特産品など、ここでは紹介しきれない魅力がたくさん詰まった「海辺の湯」。久里浜で時間があるなら、ぜひ立ち寄って下さい。

会報へ掲載するにあたり、快く取材を受けてくださった久里浜・天然温泉「海辺の湯」殿に深く感謝申し上げます。

## 店舗情報

【住所】神奈川県横須賀市久里浜 8-17-23 (東京湾フェリー乗り場近く)

【電話】046-838-4126

《3F》海辺の湯(温泉) …… 9:30 ~ 23:00 (受付終了 22:00)

《2F》ばんごう屋(休憩所) …… 11:30 ~ 22:00

《1F》漁師料理 よこすか(食事処) …… 10:00 ~ 20:00

3階建ての大きな建物は、1階に漁師料理店、2階に軽食・休憩所があり、3階が大浴場となっています。そして、4月下旬から「温泉」として県から正式に認可され、温泉施設としての営業を開始しました。

実際に温泉に浸かってみると、色は薄くにぞっており、さらりとした感触。熱々ではなくとも、実に心地よい温度でじんわりと体の芯から温まることができました。

また、戸を挟んだ外側には、見慣れた東京湾を臨む露天風呂があります。たまにはリラックスして温泉に浸かりながら、東京湾を往来する船舶を眺めてみるのはいかがでしょうか。

筆者と「自分で中落ち丼」



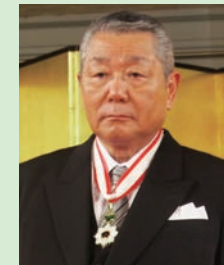
## 人事短信

水先人・元水先人

### 【受章】

平成29年4月29日、春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



(ふくなが あきかず)  
**福永 昭一** 元水先人  
(前 日本水先人会連合会 会長)  
平成11年1月入会・平成28年10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



(もり ふじお)  
**森 富二夫** 水先人  
平成12年1月入会

(ながつか まさとし)  
**長塚 正敏** 水先人  
平成13年1月入会



【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

### 【役員人事】

6月7日第1回通常総会におきまして、下記の通り新役員が選任され就任いたしました。

会 長 / 西本 哲明 (新任)	理 事 / 熊井 秀樹 (再任)
副 会 長 / 松本 恭昇 (新任)	理 事 / 綿森 繁樹 (再任)
常務理事 / 船藏 和久 (再任)	理 事 / 眞 鍋 治 (新任)
常務理事 / 島 田 恒 (再任)	理 事 / 今津 隼馬 (再任) ~ 東京海洋大学名誉教授 ~
理 事 / 藤 雄 一 (再任)	監 事 / 市山 和男 (新任)
理 事 / 松倉 吉孝 (新任)	監 事 / 建部 和仁 (再任) ~ 弁護士 ~

### 【退会】



一級水先人  
**竹内 尚武**  
(たけうち なおたけ)  
平成12年1月入会  
平成29年4月30日退会

長い間、  
安全運航  
お疲れさま  
でした。



職 員

### 【職員人事】

任 命 — 4月1日付けを以って次のとおり辞令が発令されました。(G:グループの略)

千葉事務所 所長(部長) 寺田 清  
オペレーション部 海務G長(部長) 笠川 昌勝  
経理部 部長兼経理G長 伊藤 理絵  
経理部 水先料請求G長(次長) 青木 香緒里  
オペレーション部 オペレーションG 課長 高折 真澄  
総務部 総務G 係長 村石 美香

経理部 経理G 係長 横澤 恵  
経理部 経理G(総務部 総務G兼任)係長 鈴木 望  
オペレーション部 オペレーションG 主任 宮ノ原 弦  
オペレーション部 オペレーションG 主任 末野 雅宏  
オペレーション部 オペレーションG 主任 網井 大輔  
オペレーション部 オペレーションG 主任 近藤 智則