

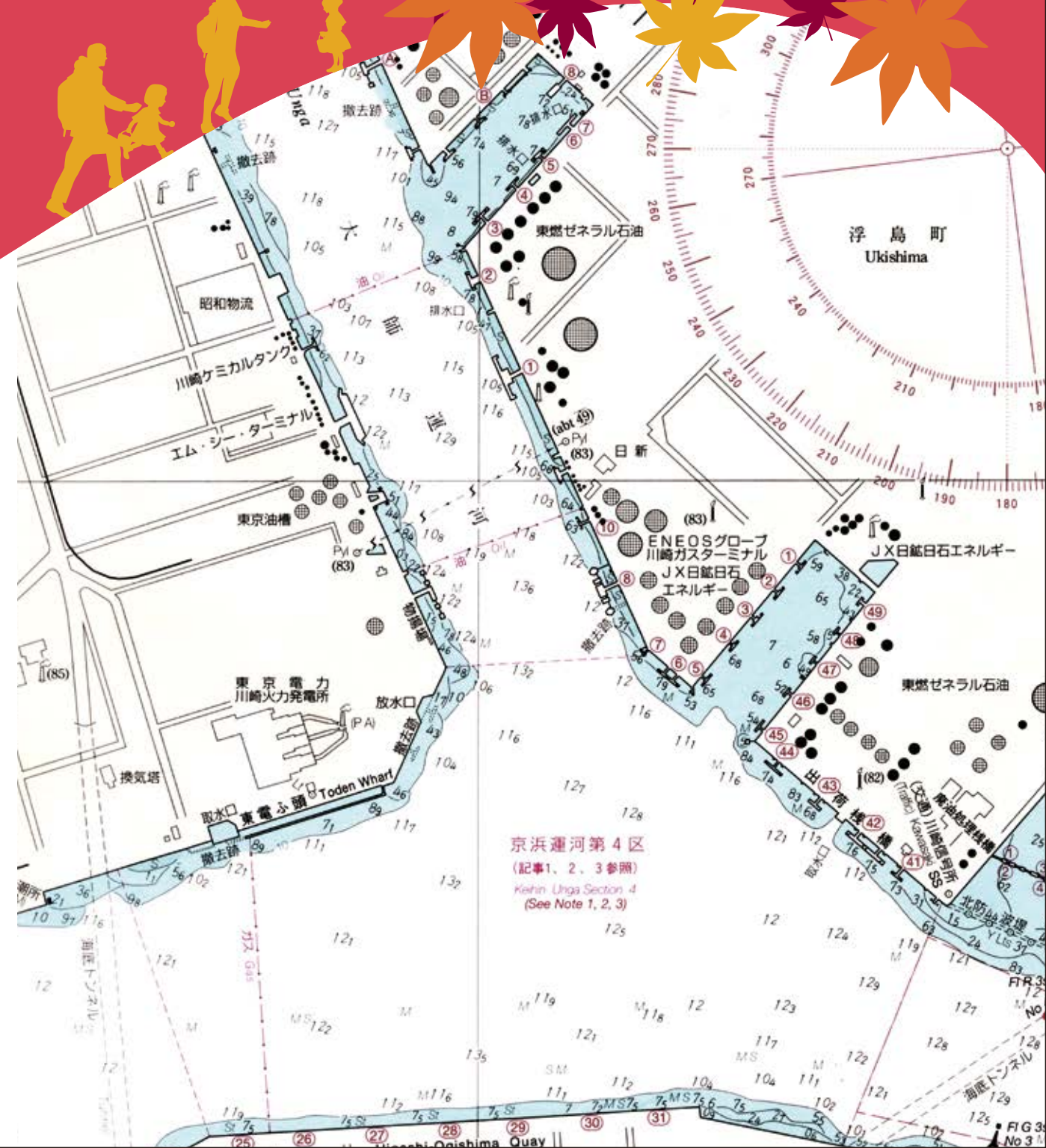
ANJIN vol.8

2017 Autumn
季刊



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

ANJIN 第8号 2017年10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

副会長に就任して	3
編集長見学レポート ～タグボート「扇丸」へおじゃましました!～	4-6
私のキャリア	7
東京湾の伝説 Capt.長谷川の操船講座【最終回】	8-11
TOPICS	11
航跡を辿って!～伝えたい我がめざす水先人像～	12
広報チームからのお知らせ	13
わたしのお気に入り～“自転車”編～	14-15
われらの「遊び場」木更津編	16-17
ANJIN文庫	18-19
人事短信	19

表紙/海図コピー(海上保安庁・海図 W67「京浜港 川崎」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)



副会長 松本 恭昇

(まつもと やすのり)

副会長に就任して

副会長に選任されました松本です。東京生まれの横浜育ちで、水先人として開業し13年目となります。今年3月までは東京湾海事事業協同組合の代表を勤めておりました。この間、石橋元会長、室町顧問弁護士、小澁公認会計士はじめ皆様のご尽力により、現在の新調整制度を立ち上げることができました。この場をお借りして、ご協力くださった方々に御礼を申し上げたいと思います。

さて、この度は突然の副会長就任となり、何をすればよいのか把握できていない状況ですが、4階の副会長室にて執務を行うこととなります。水先人の執務室と同じフロアにいるということを生かして、皆様の考えや意見を吸い上げながら、円滑な実務を行いたいと思います。一方、水先人会は、外部関係団体や顧客である船社や代理店の要望にも対応することが必要です。時には利害が相反するケースもあるでしょうから、そのバランスをとることも必要であると考えています。水先人会の会務については初心者であり、会長はじめ皆様にご迷惑をおかけすることがあるかと思いますが、1年間、精一杯働かせていただく所存ですので、皆様どうぞよろしくお願いたします。

就任にあたり、会員の皆様にお願があります。最近の事故やヒヤリハットについては、従来では考えられないような事例が散見されます。それぞれ原因は違うのですが、ここでは「見えない原因」についてお話ししたいと思います。

NHKのテレビ放送に「プロフェッショナル 仕事の流儀」という番組があります。その道の達人を紹介するものですが、この中で、多くの方が、達人と呼ばれる技量に達してからも「仕事をするのは怖い」と言っておられました。また、決して「自分は名人である」とは思っておられないようです。これは、何を意味するのでしょうか?

我々水先人も職人であり、経験がものを言う世界です。その中で、「慣れ」や「驕り」は、経験を積むとともに心の中に生じるものです。皆さん、「慣れ」や「驕り」が心の中に生じていませんか? 「パイロット病」になっていませんか? 諸先輩から、「3の倍数の年が危ない」と言われたものです。すなわち「水先人を始めて3年目、6年目、9年目に事故を起こしやすい(ヒヤリハットを経験することが多い)」という意味です。その原因の一つは「慣れ」や「驕り」であると考えています。

経験を積むことは、対応能力の向上、つまり「引き出しが多くなる」ことを意味しますが、同時に「慣れ」や「驕り」を生むこととなります。特に「慣れ」は、操船に良い影響を与えることもありますが、時に操船者を盲目にさせることがあります。「驕り」も同様に、外部からの諸情報に対して耳を閉ざすこととなります。嚮導する本船は毎回違う船であり(同じ船の時もありますが)、乗組員も気象海象も違い、例え同じバースでも同じ作業は一つとしてありません。だからこそ初心を忘れず、特に中堅並びにベテラン会員の方々には「慣れ」や「驕り」に注意する必要があります。船長が顧客の代表であることを念頭に、丁寧な水先業務を行い、下船時に「GOOD JOB!」、「EXCELLENT!!」、「出港時も貴方が来てくれるのか?」といった言葉を船長から引き出せるような仕事を願いたします。

東京汽船株式会社所属 タグポート 扇丸へおじゃました!

編集長
見学レポート

一級水先人 黒田 富治 (くろだ とみはる)
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)



東京汽船株式会社
取締役海務部長 安達 直 (あだち すなお)

「タグを科学する」、当社はこれを基本姿勢としてタグ作業に臨んでおり、タグと本船の挙動は力学に従うものとして、その理解に努めています。タグは水先人の信頼できる操船の道具であり、その号令下、適確・迅速に対応すべく日々掛けています。一方、この科学的な操船行為を制御する水先人とタグ船長は、常にヒューマンエラーを内包しており、その発生防止には互いの情報交換の大切さを痛感します。

寸刻を争う操船指令と遂行には報連相の余地は殆どありませんが、忌憚のない適切な進言は大過の回避に繋がっており、斯様な貴我の協同作業に於ける安全文化の醸成に精進しています。

タグポートは水先人とともに船舶の安全で迅速な出入港作業に欠かせない存在です。今回編集長がおじゃましたのは、東京汽船(株)所属、平成27年に竣工した最新鋭のタグポート「扇丸」です。横浜港へ寄港する自動車運搬船(PCC:Pure Car Carrier)の入港作業に同乗させていただきました。



食堂兼事務室
食事は若手職員(本船一番の若手は22歳)が交代で作る。船食業者が持ってくるリストの中からメニューを選ぶと、その材料が納入される。

操舵室前部上方
上部を視認できる窓。前方及び操船コンソールを常時撮影するカメラが設置されている。

AIS 重畳レーダー
岸壁までの距離などは、このレーダーにて計測している。だが、近距離レンジで船の長さ・幅どおりの船型は表示できない。

主機関 推進装置
主機関及びZ型推進装置(通称Zペラ)
2基4400PSを発揮する主機関及び動力をZ形に伝達する推進装置。両方ともニイガタ製。推進装置(写真)下部にスラスターがある。前進から後進など180度回転するのに約12秒かかる。

曳索操出装置
船デッキに配置されているコーンローラーと呼ばれる曳索操出装置。弛みを取ることで、キンク・型くずれを防止する装置。たまに使用する。索はダイニーマ®(高強度)の65ミリ。

集音マイク
船デッキの会話を操舵室で聞くことができる。乗船直前の水先人の一言や注意事項を漏らさず聞くことができる。

散水ノズル
前方に散水し、タイヤフェンダーの押し付けによる汚損を防ぐ。また、他船消火の際、熱から本船を守る役割も兼ねている。

タグの基本操船
個別舵角操作レバー
機関出力制御レバー
ロープ荷重計
ロープドラム操作レバー
連動操舵ハンドル

タグ扇丸の操舵スタンド。まるで宇宙船のコックピット! タグの船長さんたちはこれらのレバーやハンドルを自在に操ることによって様々な操船を可能にしています。右の図は平行・斜行する際のZペラの方向を簡単に示したものです。実際には回転数や舵角を細かく調整しながら操船しています。難しそうですね!

タイヤフェンダー
ジャンボジェットの中古タイヤを使用。「BOEING」の文字が、1本約5万円!(穴あけ加工込み) 同機体が減っているため入手困難で、今後別のラバーフェンダーを検討する可能性があるという。

安全第一
あたりまえのように目にし、見慣れているものであるが、究極的にはやはりこれに尽きる。今後も「安全第一」を強く願う。

- 総トン数: 263トン ●全長: 33.48m
- 全幅: 10.2m ●深さ: 4.05m
- 最大出力: 4400PS ●速力: 14.9ノット
- 定員: 7名(4名運航)

タグボート 扇丸自動車運搬船入港作業

横浜鶴見航路を經由し、大黒 DC2 バース【YHPS ~ DC2 (S)】向け水先人が嚮導する大型 PCC(総トン数約 37,000 トン、全長約 199 メートル) の入港作業を見学しました。当日の風は弱く取材日和でした。タグ「扇丸」の船長、大道正周さんにお話を伺いました。

「扇丸」は PCC 船首部に配置、船尾部には同じく東京汽船(株)所属で、昨年末に就航したばかりの「旭丸」が配置。



船が入ってるな。次は引けかな？!

直角に押ししているのですが、外板が斜めになっているので。。。

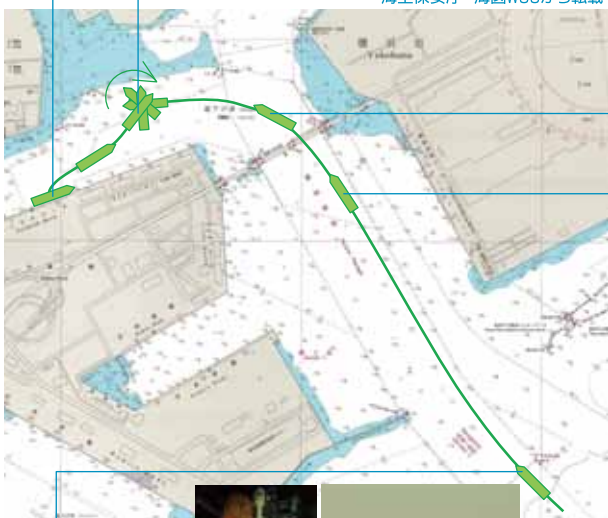


⑤接岸

バース前では、トランシーバーの通話初めに呼んでいるタグの船名が聞こえない、いわゆる「頭切れ」に備え、PCC の船体姿勢を常にチェックし、指示を予測します。

また船首フレア下部の外板が斜めの箇所を押すことになり、船首尾線に対して直角に押し続けても、PCC 外板に対する垂直分力は、右図の通り、やや後ろ向きであり、後方に力が加わっています。

海上保安庁 海図W66から転載



①エスコート

鶴見航路入口からエスコート開始。操船は船長自ら行います。自然とレバーを握る手に力が入ります。

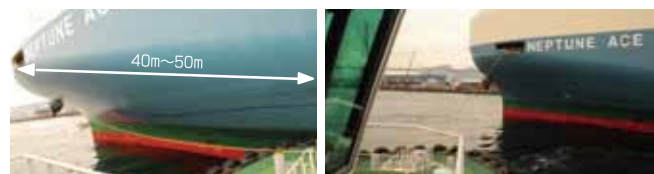
小型船の動静をいち早く察知するなど注意を払い、必要に応じ VHF やライトを用います。鶴見つばさ橋の奥まで先行し、PCC からの死角を確認します。



扇丸船長
大道正周
(おおみち まさひろ)

困難なバースや厳しい状況下でも、オーダーに的確に
応えられるよう、私達もがんばっております。今後とも
コミュニケーションを密に、よろしくお願いします!

いつもはタグ側から見る事ができないので、とても貴重な体験になりました。あらためて水先人とタグが協力することにより、海と船の安全が守られていると実感することができました。



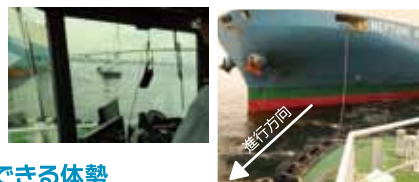
▲ 押しの状態：船首から40m~50m後方を押す ▲ 引きの状態：ラインを取っている位置で引く

④回頭、後進

右舷付けのため、バース手前の広い水域で回頭します。若干の前進行脚を持って回頭開始。回頭しながら次第に後進行脚となり、バースへアプローチします。この時、船首方向に向かって外板が斜めになっていることから、押し付けると滑ってしまうことがあるため注意が必要です。

また、船首部のタグは、フレア(船首部外板が上に向かって外側に広がっている形状のこと)下部に入り込み、タグのハウスが PCC 船体に接触するおそれがあるため、ラインを取った位置から少し後方を押すことになります。そのため、押し引きの姿勢変更に時間がかかってしまうだけでなく、船尾タグに比べ、押しの効きが弱く感じることがあります。

「旭丸」もすぐに押し引きができる体勢を取っています



③すぐに押し引きできる体勢

PCC の速度が落ちると、すぐに押しも引きもできる体勢をとります。この時点で 3 ノット強の前進行脚がありましたので、タグは反転、後進しながら水先人の指示に機敏に対応できるように追従します。

これは、タグの姿勢を引く体勢とすることに時間がかかってしまうことから、あらかじめ引ける状態にするためです。この状態から押すことは少し寄るだけなので容易です。



②タグライン係止

橋の手前でタグラインを係止します。PCC に付かず離れず絶妙な距離を維持します。風が強く吹いている時など、PCC から降ろしてもらったヒービングライン(重くて太いタグラインを PCC に上げるための先取りロープ)が飛ばされ、やり直すこともあります。

なるべく変針中にタグラインの係止作業を行うことにならないよう、先を見越して安全に余裕を持って作業します。

▲「旭丸」は短三(ブレイキ)により本船を減速中

私のキャリア My Career

vol.4

一級水先人
近森 茂雄
(ちかもり しげお)

北欧の地で

商船大学卒業後、船会社に働いた 33 年間で振り返ると、そのうち 20 年は陸上勤務でした。海上現場の知識と経験を持って、陸上の様々な業務に就けたことは、望外の喜びでしたが、一方、陸で 3 年働いて、半年だけ海に戻り、また 3 年陸で...というパターンでの繰り返しは、責任が重くなるにつれて、自分にとって、とてもしんどいことでした。

▶ 自宅から見た冬の風景



そんな陸上勤務のなかで忘れられないのが、2000 年 3 月から 3 年間にわたり、オープンハッチバルカー 14 隻を運航するノルウェーの会社に、オペレーションマネージャーとして赴任したことです。毎日、世界各地とメールや電話で連絡を取りながら、安全・効率運航を目指して奮闘したのですが、当時、小学 1 年の長男を筆頭に 3 人の息子たちを引き連れての北欧での生活は強烈でした。

雪に埋まる ~車が消えた?~

平日は現地校に通わせ、毎土曜、100 km離れたオスロの日本人補習校に車で送り迎えをしました。息子が授業を受けている間に日本食材を買い出し、また他の駐在員のご家族と情報交換しました。着任した年は天候不順が続き、夏でもセーターが手放せないほど寒く、子供達も体調が不安定となりました。特に冬場は朝 10 時頃まで暗く、午後 3 時頃からまた暗くなる生活となり、閉口しました。そんな年末、思い切って 1 週間の冬季休暇をもらい、エジプトへ家族旅行をしました。太陽の光をたっぷり浴びて、すっかり健康を取り戻してオスロ空港に帰ってきました。ところが、屋外駐車場に停めてあった車が雪で埋もれており、必死で雪を払い、短三 Dead Slow で引き出しました。2 時間走って、やっと午前 2 時ごろ、家に帰りついたと思ったら、今度は庭の入口を、除雪車で跳ね上げられた雪が壁となって塞いでおり、そこから玄関までの 10m の距離が、1 m もの高さに雪が降り積もっていました。家族の声援を背に受けて気合を入れ直し、取りあえず駐車スペースと玄関までの歩道を作るため雪かきをして一息ついたのが午前 6 時でした。このような苦労話は数えきれませんが、ノルウェー人の同僚や近所の方々には、大変お世話になりました。夜 11 時頃まで明るい夏場は仕事を終えた後、自家用ボートで絶景のフィヨルドに連れて行ってもらったり、釣ったばかりの絶品の鯖を頂いたりもしました。しっかりと仕事をこなし、家族を大切にしながら、夏には夏の楽しみ、冬には冬の楽しみを満喫しようとする彼らの生き方には大いに刺激を受けました。

※短三は汽笛信号の一つで、短音三回は機関後進のこと。

合唱にはまる ~海も良し、陸も良し!~

ノルウェーはどの町に行っても結構レベルの高い合唱団があり、縁あって、地元男声合唱団の一員となりました。現在、横浜で合唱(帆船日本丸を愛する男声合唱団団員です)をやっているのも、そこで男声合唱の魅力に目覚めたからです。苦労や試練は、海上であれ、陸上であれ、海外であれ、いつもあったように思いますが、振り返れば、不思議と楽しかった記憶としてしか残っておらず、試練が大きかったことほど、後で笑って話しているように思います。20 年の陸上勤務は、横浜でのポートキャプテンに始まり、横浜支店での副支店長で終わりました。横浜で数多くの方々にお世話になりましたが、今再びこの地でパイロットとして働けることに感謝と幸せを感じています。



現地学校での行事の様相 ▲

Capt. 長谷川の 操船講座

元水先人
長谷川 清
(はせがわ きよし)

最終回

其の十一

ノータグ

でっかい船小っちゃい船色々あるんだけど、皆さんは NoTug の船はまだあまりやったことが無いと思う。これが面白いんですね。これが自信持ってできるになれば、あとはどんな船でも出来ます。

吹き離しの時。これは安全。吹き離しの時は、原則的に旗に向かって直角にぐうっと進んでいきます。499 トンとかあいう船ですよ。旗に向かってほぼ直角に持って行って、適当なところで Drop Anchor、

吹き寄せの時は、45度くらいの角度をもっていくのがいい！

問題は吹き寄せの時。吹き寄せの時もほぼ直角に行くんだけど、まあ45度くらいの角度でもっていくのがいいと思う。で、Drop Anchor するわね。船はアンカーを効かせながら行くからいいですよ。問題は船ですよ。特に空船の場合は風でバアッと吹きつけられる。

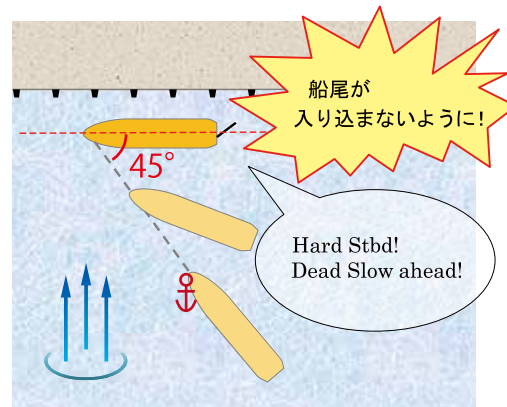
例えば右舷着けの場合は Hard Stb'd に取らせておくんですよ。棧橋に平行になり出す頃もう Hard Stb'd を取らせておけばいい。それでもって船が入りそうになったら Ah'd かける。Dead Slow、Slow、あるいは Half でも。2~3秒かけたって船は動かないから。船が吸い込まれるのがフッと

パニックにならない様に
前もって操船意図を船長に
説明しておく

チェーンをガッガッガッ伸ばしながら20m~30mのところで行脚止まるように持っていく。それでもってライン取りますよね。吹き離しの時は Spring から取った方がいい。で、Spring 巻かせて、右舷着けだったら Hard Port にとって DS Ah'd かけて、前出過ぎたら Ast'n かけたりして、じわじわ、だましまして。そのうちに船のラインを取れば簡単に着きます。

※Spring(Spring Line : 斜もやい索)

そこで止まる。一旦止めたら1m位だったらドスンっていても大丈夫。小っちゃい船だからね。それが5mも6mも前からズズズズって行ったら、これはもうダメよ。船はアンカー有る。だからいかに船を止めるか。左舷着けだったら Hard Port を取らせておけばいい。船長にそれを説明しないとイケないわけ。こう Ah'd かけるよって。内航船の船長もね、よく知ってるのもいるし、知らんのもいるから。それを説明しないとパニックになるので、説明しておいて、やる。これ、非常に有効ですから。やってみてください。



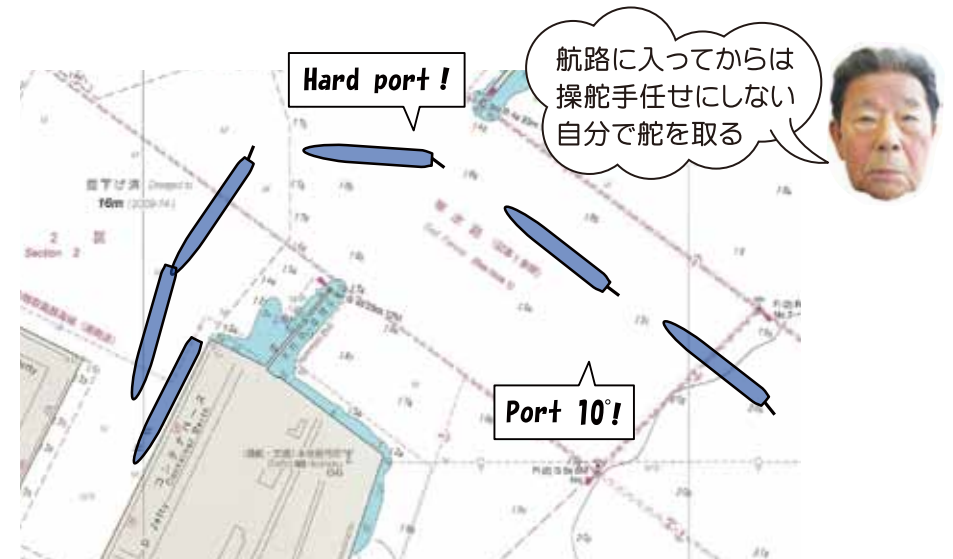
其の十二

曲げるなら舵を取れ

自分で舵を取るつもりで、操舵手に任せない。

次に大型船の変針について。
例えば、HD5 にでかい船が来るでしょ？ああいうのを着けるときには、私の場合どうするかっていうと、舵を自分で取るんですよ。つまり航路に入ってから Steady しないってことね。Steady するのは航路入る前。入ってからは Midship とか、Port 10° とか、行き過ぎたら Stb'd 10° とか。それで、航路の半ばまで来たら Port 10° とってジワジワ、ジワジワと、取りすぎるようなら

Midship にしとけばいい。それで灯台を横切る頃に、もう角速度をある程度つけておく。そこで曲げるって時にここで Port 20° だとか、Hard Port を取る。まあ、船によって舵効きが違いますから。そうすると綺麗に曲がる。それを Steady にしていると、Q/M は一生懸命保針するから、1度でも2度でも左行くと Stb'd 取るよね、ちょっと右に行き出したら、つぎ Port かけても、それが直るまでものすごい時間かかる。だから自分で舵を取るんだ、そういうところは。



このポイントで曲げたいと思ったら、Q/M 任せにしない。そうすると、スムーズに、意の如く自分の思ったところで曲がるから。なるべく Midship、Port 10°、Stb'd 10° やって、イナー

シャをつけておく。これが一番大事。操船の要領となる基本的なものです。皆さん大型船やるときは良く覚えておいてください。まあ、ほとんどのベテランのパイロットはやっていると思いますけど。

※Q/M(Quartermaster : 操舵手)

Capt. 長谷川の 操船講座

元水先人
長谷川 清
(はせがわ きよし)

最終章

水先人の3K



Q 私は3級ですが、現場で大型船を動かした経験が全くない所からスタートして、シミュレータで教えていただいたことがベースになっています。これから仕事をしていく上で、必要な心構えを教えてください。

A 要は職人仕事なんですよ。スペシャリストなんですよ、この仕事は。ということ、なかなか言葉で説明できないんです。だから、先輩を見て盗めと言いたい。実際に乗って見学しておくことが大事ですよ。それで、そのパイロットのやり方がどうか、勉強することです。暇があったら見学したほうがいい。乗って貰ってみればいいんだよ。下手なら下手で。上手くやれば、ほう、これは真似してやろうと。そういうことだと思いますね。

水先人とはなんぞや。水先法第1条の後段には「船舶交通の安全を図り、併せて船舶の運航能率の増進に資することを目的とする」とある。この部分を大切にしたい。

自分と競争する事。この船を35分、あしたは34分。船長さんがこれだけ喜んでくれた。もっと喜ばせてやろう。船長さん喜んでないから、今度は素晴らしいって言わせよう。それを目指して、励みに。仕

事が面白ければ腕も上がる。イヤイヤやってたら、風が吹いて、雨が降って嫌だなどと思ういつまでたってもダメ。嵐が吹いてもヤリが降っても、あなたの船は俺がついてりゃ大丈夫だぞ、そういうことを船長さんに思わせる。水先人にはそのくらいの気持ちでやってほしい。水先法の第1条をいつも頭においてやってください。

勘と経験と根性！

これは町工場の素晴らしい職人芸を持った某職人さんの受け売りなんだけど、水先人の3Kとは、勘と経験と根性。

勘ってのはこれは持って生まれたものだから、あんまり一生懸命やってもこれは無理だな。どんくさいのはあくまでもどんくさい。

ところが経験ってのはね、10年やったからって、20年やったからって、これは経験と言わない。これは履歴つうんだ。経験ってのはね、例え1日でも、1年でも、如何にそれを研究して一生懸命やって、その、自分がやったことが知識になり、明日の知恵になるかって、それが経験なんだ。経歴じゃない、経

験。これが非常に大事。皆さんにも1年目の人と数年たったのといえるけど、それぞれ経験をお持ちだと思います。だから今日の船よりも明日の船、より良い仕事をしようと、頑張ってください。

それから根性。大事なのが根性。本当はね、その職人さんは度胸って言ったよ。度胸だと3Kにならないんだよね。私が勝手に根性に直したんだけど。まあ度胸でもいいんだけどね。根性がないとね、何やってもダメだな。これは別に水先人の仕事に限定されたことじゃない。男の仕事は根性が大事。そういうことですからね。



編集部コメント

ANJIN Vol.1.5 から連載しました「東京湾のレジェンド Capt. 長谷川の操船講座」は今回で終了となります。全4回に渡り、たくさんの貴重なお話を掲載させて頂きました。長谷川清様に心より感謝いたします。



Q 私は入会后10年経ちました、これから、私が水先人を辞めるまでの間の操船技術の進歩について、どのようにすべきとお考えでしょうか？アドバイスをお願いします。

A あのねえ、私は毎日進歩していると自慢しているよ。船に乗って、外国人の船長と会うってのはなんか血が騒ぐ。やたら張り切って若返っちゃうんですよ。これは説明できないんだけど、今日よりも明日の方がもうちょっと腕上がるんじゃないかって思ってる。みなさんもそうじゃない？
私はまだ駆け出しのような気持ちです。まだ、明日の方がもうちょっと上手いんじゃないかかって。まだ研究することはいっぱいあるんだ、発見することとかね。それがベースですよ。まあかつこよく言えば芸術家が自分の絵に満足しないのと同じ。何度でも書き直すっていうかね。
キャンバスに残らない絵を描くようなもんだよ。最近はAISで残っちゃうけど。



Q 無事故でやってこられた秘訣とは何なんですか。安全な操船の秘訣として後輩に教えたいという事はありますか。

A いや、たまたま運がよかったんだけど…(笑)。
研究心は、人一倍あると思います。一生懸命さもあると思います。あとは…ついてたんですよ。結局、まあ、毎日酒飲んで唄って終わって、大して勉強してないんだけど。最後だから、皆さんに贈る言葉は一船入魂。これをモットーに。
11,250隻ほどやったけれど、2、3ポケットとしたことは有ったが、ほとんどの船は一船入魂でやりました。船長さんにありがとうって言われてしかもお金までもらえる。こんな仕事ないでしょう？これは一生懸命やらないとバチが当たりますよ。

Topics

海事顧問として就任

海事顧問(非常勤) **城野 功**
(しろの いさお)

- 【就任日】平成29年7月1日
- 【就任理由】水先人会会員が提供する高品質かつ信頼性の高い水先業務遂行に関し、全般的な助言等を得るために就任して頂きました。
- 【経歴】平成19年4月 第十一管区海上保安本部長
平成22年4月 海上保安庁次長
平成24年1月 新日鐵住金株式会社顧問



【挨拶】

この度、海事顧問に就任させて頂きました城野です。海上保安庁では官の立場で航行安全行政を掌る中で水先人の方々とお付き合いをさせて頂きました。また、新日鐵住金(株)では荷主の立場としてお付き合いをさせて頂きました。これからは、水先人会の立場となりますが、これまでの経験を活かし共通の目的である安全運航成就のためにお手伝いできれば幸いです。皆様から気軽に声をかけて頂いて水先についてご教授頂くよう宜しくお願い致します。

航跡を辿って！

～伝えたい我がめざす水先人像～

水先は、事故無く船から降りたら終わり、一話完結の仕事、と教えられ、今では、家に帰ると船長の顔まで忘れてる。18年もやってきて、どんな水先人になりたかったのかさえ忘れてる。

入会同期の第一回家族旅行は陸から東京湾を巡った。陸から見る東京湾は素敵で、東京湾の好きな、水先の好きな水先人になろうと思った。好きでなければ会話も食事もお酒も楽しめない。



一級水先人 尾野 勝彦
(おの かつひこ)

関係者への感謝を忘れてはならない。

水先開業の元旦、久里浜から乗船、北寄りの強風、水先艇の乗組員が波をかぶりびしょ濡れになって、乗船のアシストをしてくれた。その時、水先人だけが水先しているのではなく、多くの関係者の水先システム、と思った。

関係者の方々のお蔭で、安心して実施できている。感謝を忘れてはならない。顔のわかる、名前で呼び合える関係を持ちたいと願ってきたが、統合後は、水先人を含め関係者が多すぎてとても覚えきれない。

開業から今迄、船長及び関係者から、アプリーエイトされたいと願ってきた。

安心できる操船を心掛けてきた。

乗船中は、慎重・丁寧に、緊張感を持つことを心がけた。これに尽きると思う。

出来る限界を拡げていくこと、安心できる操船のイメージを心がけてきた。

いろんな船があり、いろいろな船長、乗組員がいる。

どんな船にも輪番で乗り込み、嚮導する。このため、船・乗組員のことをよく理解している船長と良い関係を築くことを大切にしたい。

本船の状況・事情を即把握できるように、感覚を研ぎ澄まして乗船してきた。

乗船したら、コーヒーをお願いし、会話がスタートする。これが緊張感を緩め、さあ始めよ

自分ならどんな水先人来てほしいか、を考えてきた。

水先を終え、船長に固く握手され、THANK YOU, VERY MUCH. / COME BACK, NEXT TIME. と言われると嬉しかった。

船長には、嚮導のみならず、求められれば、なんでも助言する気持ちで接してきた。

何かの時の頼みの綱と思ってもらえたら嬉しい。

操船には、数をこなし経験を増やす中で、状況・状態・環境に応じた対応が取れるよう、ポケットを増やしてきた。

うと意識を切り替えてくれる。また、お代わりをお願いする。

乗組員には、大声でTHANK YOU!の感謝を表わす。そうすると一所懸命にサポートしてくれ、愛想が良い。

タグボートは自分の手足、協同・協力作業という気持ちを大切にしてきた。どんな船でも、水先人は水先人として遇してくれる。その待遇を受ける限り、あだやおろそかに仕事はできない。

どんな水先人になりたいか、廃業するまで問い続ける。それがプロということだろう。

広報チーム メンバー紹介



- 《前列右から》西川 明那 (にしかわ あきな) …………… 2級水先人(7年目)
普段は標準語ですが、実は根っからの関西人。ごくたまに関西弁に戻ります。年1回は海外語学研修に励んでいます。
- 黒田 富治 (くろだ とみはる) …………… 1級水先人(4年目)
2代目編集長。互学共育をモットーに、仕事し易いチーム作りを目指し、我らを引っ張る新リーダー。
- 赤松 健康 (あかまつ たけやす) …………… 1級水先人(3年目)
健康と書いて(たけやす)と読みます。ストレスを溜めないことが健康の秘訣！日々のウォーキング、ライブコンサート鑑賞や赤いユニホームを着てハマスタで野球観戦しています。
- 押本 耕市郎 (おしもと こういちろう) …………… 総務部長(29年目)
数少ない継続メンバー。もうすぐ勤続30年。頼れる何でも知ってる生き字引。休日は子供のサッカーチームのコーチとして大活躍。
- 《後列右から》本田 直葵 (ほんだ なおき) …………… 2級水先人(5年目)
千葉生まれ千葉育ちの元海上保安官。愛します！守ります！東京湾！最近ジム通いを始めました。鍛えます！目指します！シックスパック！
- 吉川 隼人 (よしかわ はやと) …………… 3級水先人(4年目)
当会一の異色経歴の持ち主。元漁船員、大検を経て大学を卒業して水先人に。詳しくはANJIN vol.5をご参照ください。
- 島田 恒 (しまだ ひさし) …………… 1級水先人(10年目)
新制度水先人初の常務理事。一生懸命頑張ります！趣味はスーパー銭湯、温泉巡り。
- 網井 大輔 (あみい だいすけ) …………… オペレーション部(5年目)
自他ともに認める自由人。でも配乗ルールは、しっかり守ります！時間があれば、関東の著名な山岳登山を目指します！当会の山岳部幹事。
- 近藤 智則 (こんどう ともり) …………… オペレーション部(4年目)
実はオペレーション部一の高身長。奥さんとの身長差は、なんと30cm！
- 石原 寿四郎 (いしはら じゅうしろう) …………… オペレーション部(3年目)
趣味は台湾旅行と焼き餃子研究。座右の銘は是々非々。中国語堪能。(我的興趣是去台灣旅行和研究煎餃, 喜歡的格言是 是是非非。)
- 船藏 和久 (ふなくら かずひさ) …………… 1級水先人(12年目)
常務理事。事故ゼロを目標に奮闘中。引き続きオペレーション部のガーディアンとして活躍中。休日は俳句、ウクレレ、スポーツジム通い、etc. と多忙。
- 《丸枠内》川部 勇 (かわべ ゆう) …………… 2級水先人(6年目)
奥さんの名前も「かわべゆう」。入国審査で引っかかるのが悩みです。ケガも回復。休業から現場復帰しました。ご迷惑お掛けしました。頑張ります。

わたしのお気に入り

“自転車”編

今回は“自転車”特集!

一口に自転車と言ってもママチャリ、マウンテンバイク、クロスバイクやロードバイクと様々。中でも風を切って走る疾走感、爽快感 満載のロードバイクの魅力について語っていただきました。



一級水先人
冷水 雄一
(ひやみず ゆういち)

自転車のこと

多分、ある二地点間を移動している状態が好きなのだろうと思う。

船乗りになったのもそのせいかもしれない。歩くことも、車の運転も好きだ。

航行作業も、長く走るほうがよい。(何か違う?)で、行き着いた先が自転車である。ネットでスポーツバイクの世界があることを知り、2003年に、クロスバイクを購入した。でも、すぐに飽き足らなくなってロードレーサーを買った。スピード感が違う。船長時代は休暇中に

走った。山手線を一周したり、市川⇄銚子を二日ばかりで往復したこともある。

普段は、江戸川沿いのサイクリングロードを、野田市の清水公園まで北上し戻るコース(90km)をよく走った。最近はエンジンがへたってきて、新浦安→ディズニーランド→葛西臨海公園を周る45kmのコースがちょうど良くなってきた。

長く温めてきたのが、しまなみ海道を走ること。尾道から今治までの瀬戸内海の島々とそれらを結ぶ橋を走る人気のコース。お昼は、タコ飯と決めている。

娘の恵子も「私も一緒に行く」と言っていたのだが、ついこの間、お嫁に行ってしまった。

残された父は、しばらく立ち直れそうにない。

愛車とハワイ島を走る

一級水先人
雨宮 伊作
(あめみや いさく)



ハワイ諸島最大のハワイ島と西隣マウイ島との間には幅約30海里のアレヌイハハ海峡があります。かつて練習船海王丸で日本から帆走を続けた末に通峡しましたが、両岸に3千メートルを超える高峰があるため北東貿易風が強められて吹き抜け、船速は10ノット以上に達しました。

あれから9年、当時の実習生達を思い浮かべながら海峡に沿う90kmの自転車コースを含むIRONMAN70.3レースに出走しました。水先人になってからトライアスロンを始め、練習を積むほどに自分には才能のかけらもないことがよくわかり、あとは地道に努力するしかないと続けてきました。特に成績の悪いバイクはこの1年間毎月100km以上のロングライドを重ねてきましたが、ハワイ島北端の折返し点へ30ノット以上の逆風を受けながら登る道は、海峡の絶景とは裏腹に過酷なものでした。合計70.3マイルのスイム、バイク、ランの経過時間は8時間30分6秒、残念ながら6秒超過でDNF(Did Not Finish)を宣告されてしまいました。バイクで足を使い果たしたことが敗因、これでまた愛車との練習目標ができました。がんばりまっす。

オペレーション部
オペレーショングループ
森 裕康
(もり ひろやす)

気ままにサイクリング

自転車は子供の頃から通学や買い物等馴染みの深いものですが、ロードバイクに興味を持ったのは兄がきっかけでした。インドアで運動嫌いの私と違い兄はスポーツマンで自転車も趣味の一つでしたが、大学生の頃、ふとした事から兄のロードバイクに乗せてもらうことができました。初めてロードバイクに触れたとき、その軽さ、速力、一足ごとに風を切って進む感覚、普段使いの自転車とのあまりの違いに驚いた事を覚えてい



ます。ロードバイクの魅力に取り付かれた私はすぐさまアルバイトを始め、念願の愛車を手に入れたのはそれから半年後、大学3年の秋でした。当時は江東区の豊洲に住んでいたため、お台場や晴海ふ頭、荒川沿岸など、平日休日問わず気の向くまま走り回り、時に地図を忘れて道に迷い、時に出先で雨に降られ、時に深夜警察に職務質問をされ、なかなか有意義な学生時代を過ごすことができたなあと思いつ次第です。

ロードバイクに乗り始めて早や9年程、昔に比べると遠出の頻度も減りましたが、今でもたまの休みには地図を片手にふらりと気の向くまま足を伸ばしています。

われらの / 遊び場 木更津編

三級水先人 吉川 隼人
(よしかわ はやと)

第7回
木更津港
周辺

今回は、木更津当直の合間にふらりと寄りたい、そんなスポットを取材して参りました！



木更津駅前で見つけたたぬきのマンホール

<♪しょ、しょ、しょじよ寺♪のためきばやし>

最初に訪れたのは、童謡「しょうじょうじのためきばやし」で有名な證誠寺です。木更津駅から徒歩10分の距離にもかかわらず、敷地内に入ると豊かな緑にホッとします。大たぬきをまつ祀ったというたぬき塚と、歌が刻まれた童謡碑を眺めながら歩いていると、片隅にひっそり佇むたぬき像たちと出会い、不思議と懐かしい気持ちに。

この辺りではほかにも、駅や商店街、港の周辺などあちらこちらでたぬき像を見かけました。木更津事務所へ向かう際はぜひ周りを見渡して、彼らを探してみたいはいかがでしょう。

<日本一高い歩道橋、中の島大橋>

次に訪れたのは、赤色が鮮やかな中の島大橋。日本一の高さを誇る歩道橋で木更津港に浮かぶ小さな島「中の島」と対岸の鳥居崎海浜公園を結んでいます。木更津を舞台とした某人気テレビドラマの影響で「恋人の聖地」にも認定されています。

緩やかな傾斜を上り橋の真ん中まで来ると、この辺りを囲む干潟からはるか向こうの京浜地区までも見渡すことができます。また、木更津航路から入ってきたガット船を、歩道橋から見下ろすのはなかなか迫力があり、奥の船溜まりへの着岸操船も見応えがありました。



中の島大橋周辺 橋を渡った先の潮干狩り場は週末には家族連れでにぎわう

古くは江戸時代から、木更津は上総・房総と江戸とをつなぐ港町として栄えていました。干潮時には1km以上も露出していた遠浅の海を渡れるよう、喫水が浅く造られた貨客船を「木更津船」と呼んだそうです。現代の木更津船といえば、木更津を拠点に東京湾を縦横に渡るガット船ではないでしょうか。

中の島大橋を散歩した後は、近くにある浜焼きができる海鮮茶屋「生き生き亭」で帰りのお土産を買いながら木更津グルメを楽しむこともお勧めしたいです。



グルメスポット生き生き亭では浜焼きを楽しめる

<きみさらずタワーから見下ろす東京湾の景色>

ところで、木更津の地名の由来が、切なくも神秘的な言い伝えからきているという説があることをご存じでしょうか。

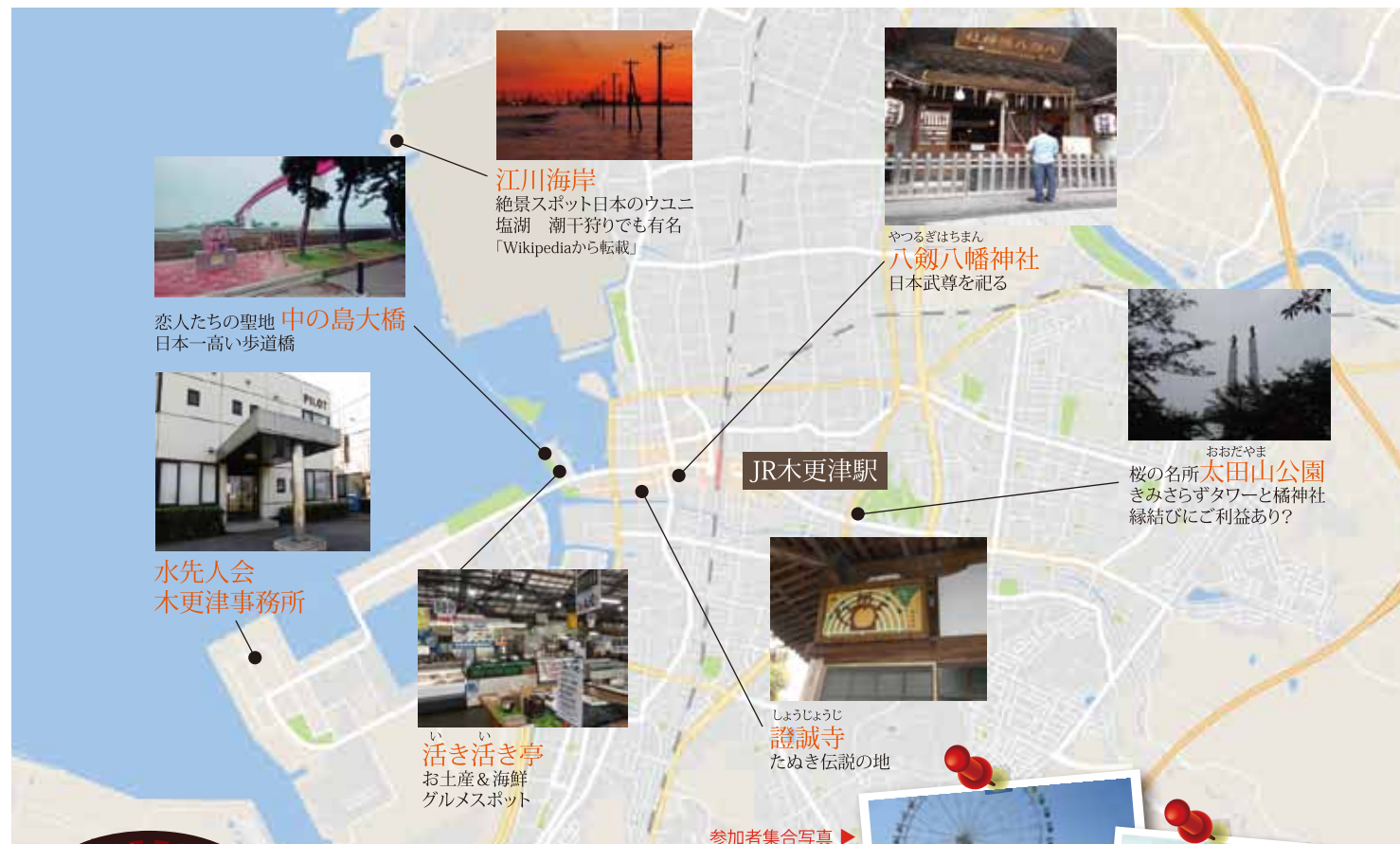
日本武尊が上総に向かう航海の途中、嵐に遭遇し難破しそうになります。そこで武尊の命を救うため、妻の弟橘媛は荒れ狂う海に身を投じ、無事に嵐が治まったという言い伝えが日本書紀に記されています（ANJINvol.1参照）。日本武尊（君）の悲しみは深く、無事上総に渡ってからも、しばらく媛のことを想いその地を去ることが出来なかったことから、「君不去（君さらず）」が転じて「木更津」という地名になったと伝えられています。



きみさらずタワーからの景色をバックに記念撮影

木更津駅から東へバスで5分の緑豊かな小高い丘、太田山公園はこの言い伝えに深く関係があるといわれる絶景スポットです。日本武尊はこの頂から海を見下ろし、媛を偲んだといわれています。展望台「きみさらずタワー」を高く見上げると、手を差し伸べ向かい合う二人の像が見えます。

展望台を上ると木更津の街並みが360度見渡せるとともに、東京湾を往来する数多くの船を一望でき気分がスカッとしました。タワーの周りは春になると桜の花で囲まれ、多くの花見客が訪れる名所としても知られています。



恋人たちの聖地 中の島大橋
日本一高い歩道橋



江川海岸
絶景スポット日本のウユニ塩湖 潮干狩りでも有名
「Wikipediaから転載」



やつるぎはちまん 八剣八幡神社
日本武尊を祀る



おおだやま 桜の名所 太田山公園
きみさらずタワーと橘神社 縁結びにご利益あり?



水先人会 木更津事務所

JR木更津駅



いきいき亭
お土産 & 海鮮
グルメスポット



しょうじょうじ 證誠寺
たぬき伝説の地

参加者集合写真 ▶



「BBQ懇親会」がありました。

桜が散り始めた4月上旬。亀山三級水先人の声掛けで、木更津アウトレット近くのバーベキュー場にて、二・三級水先人の有志で懇親会を実施しました。夫婦での参加もあり、和気あいあいと飲んで食べて楽しみました。中にはその場を借りて結婚報告をされた方もいました。



蒲生先輩の熱弁 ▶

▲BBQ 風景

一級水先人
杉森 四郎
(すぎもり しろう)

やまぐち ようじ
山口 諤司

『日本語を作った男 ～上田万年とその時代～』

(集英社インターナショナル)



子供の頃から方言に興味があった。小学校で話す言葉と家で話す言葉は違った。近所の友達の家遊びに行っても、子供だけで話す言葉と、その子が親と話す言葉は違う。また、雪解けとともにやってくる季節労働者の話す言葉は難解で、時に不思議だった。

商船学校在学中の帰省の時、移り行く車窓の風景とともに乗って来、降りていく人々の言葉が変わっていく様はとても興味深く、今どの辺りを汽走っているのかわかるほどであった。

口語と文語の違い

『日本語を作った男～上田万年とその時代～』522ページの大作である。え！？日本語って有史以前からあるのでは！？この本が主張しているのは、明治維新による劇的な変動を経て現在の日本語に至る過程についてである。つまり「国語」言文一致について述べている。

口語は土地に根ざすいわゆる地域の方言、さらには社会的(階級)方言があり、また、文語は主に知識階級が漢文体を使用し、近代に至り庶民はひらがなを使用していた。それ以前は言うに及ばず、太平の約300年「入り鉄砲出女」の時代、農工商階級は母国語(母郷語)を空気のようにならぬ意識に使って不自由も無く生活していたが、江戸詰めのあった武士階級は他藩の武士との意思疎通のため謡曲を学んだ。『元和卯月本』と呼ばれる百番の謡本は大家では必ず持っているものであったという。

全国統一の話し言葉の制定

今日的言文一致と言う点から見ると、その完成は昭和21年、GHQの民主化政策の一環として来日したアメリカ教育使節団の勧告を待たねばならなかった。ご維新の混乱期を描いた抱腹絶倒、井上ひさしの『国語元年』という戯曲がある。戊辰の役が終わって近代統一日本を目指し、「全国統一話し言葉」を制定しようという内容である。

文部少輔(名古屋出身、文部省次官のこと)から「話し言葉制定」の辞令をもらった主人公(長州出身で薩摩藩士に婿入りし同居)が半年で完成させようと張り切る。女中頭(東京山の手)女中(下町と酒田)下男(南部)車夫(遠野)書生(名古屋)それにお公家さんと元会津藩士が加わり、物語を構成している。大笑いだけでは無い読後感がある。鉄道交通が普及し人々の往来が自由になっても「言語不通」の列島だった。知識人の共通語は漢語であったと言い切る学者もいるほどである。

歴史的仮名遣と表音的仮名遣の対立

明治20年頃東北へのある旅行者は、「学制が敷かれて久しいが一向に改善されていない」と嘆きつつその日記に「余嘗て東京ヨリ福島ニ到ルヤ汽車ニ同乗セシモノ傍ラニ英人1人ト仙台ノ婦人1人トアリ而シテ仙台婦人ノ談話ヲ聞クニ言語甚ダ解シ難ク1回ヲモ甘ク談話スルコトヲ得ザリキ又英人ノ言語ヲ聞クニ余少シク英語ヲ解スルヲ以テ談話稍為スコトヲ得タリ」と記している。会話が本当に？という感じはするがそれ以上にこの日記文の現代文との違い様に驚く。

表音主義者は表記と発音とのずれが大き過ぎる歴史的仮名遣の学習は非効率的であり、言文を一致させることで国語教育にかかる時間を短縮し、他の学科の教育を充実させるべきであると主張した。これに対して知識階級の一部の文学者、国語学者等の反対があった。民間からの抵抗も大きく、戦前は表音的仮名遣の採用は見送られた。

帝国議会の議事録作成に速記が採用される

意外にも、今日の日本語の完成にバジル・ホール・チェンバレンと言う比較言語学者(当時は博言学)が関係する。著者の師である。明治19年から東京帝国大学で「日本語」を教えた。英語で日本語を教えた面白い事実が描かれている。著者はこの影響を受け言語学を専攻、ドイツに留学(国費)する。

他方、明治22年の帝国議会開催に際し議事録を作成する必要が生じた。録音機器のない時代、発言内容を記録者の解釈と表現に委ね文語体で記録するしか方法はなかった訳だが、うまい具合に良い方法が見つかったとある。言ったことをそのまま記録する速記である。初代三遊亭円朝の落語を速記して販売する商売があったという。よく売れたらしいが、205音で全て記録できるという。

日本は開關以来「一国家、一文明、一文化、一言語、一民族」などと、何かと単一化しようとする傾向にある。最近では、英語一強時代に日本語は残るか？という議論もなされている。

この100年の間にいったい何が起きたのか。大変興味深い一冊ではある。

人事短信

水先人

【受章】

平成29年「海の日」国土交通大臣及び運輸局長表彰について
当会水先人が7月17日付けで以下のとおり表彰されました。

- 【国土交通大臣表彰】 9名
齋藤 徹郎、尾野 勝彦、藤城 稔、大瀧 洋治、鶴田 文隆、滝元 皓、乾 明夫、古田 幸信、渡辺 雅史
- 【関東運輸局長表彰】 7名
北平 末廣、藤 雄一、齊藤 剛、堀家 勝、島田 徹之、松倉 吉孝、戸摩 辰雄

職員

【職員人事】

任命 — 次のとおり辞令が発令されました。

8月1日付：オペレーション部長 兼 木更津事務所 所長 梅木 弘之
※木更津事務所 所長任命は8月20日付

10月1日付：事務局長 山中 孝恭 (五十嵐前事務局長は、引継ぎのため10月31日まで勤務)
業務部長 兼 東京事務所 所長 笠川 昌勝
※業務部は10月1日 新設

【退職】



オペレーション部 部長
兼 木更津事務所 所長
板越 辰美
(いたごし たつみ)

昭和62年4月1日採用
平成29年8月20日定年退職



長い間、
お疲れさ
までした。