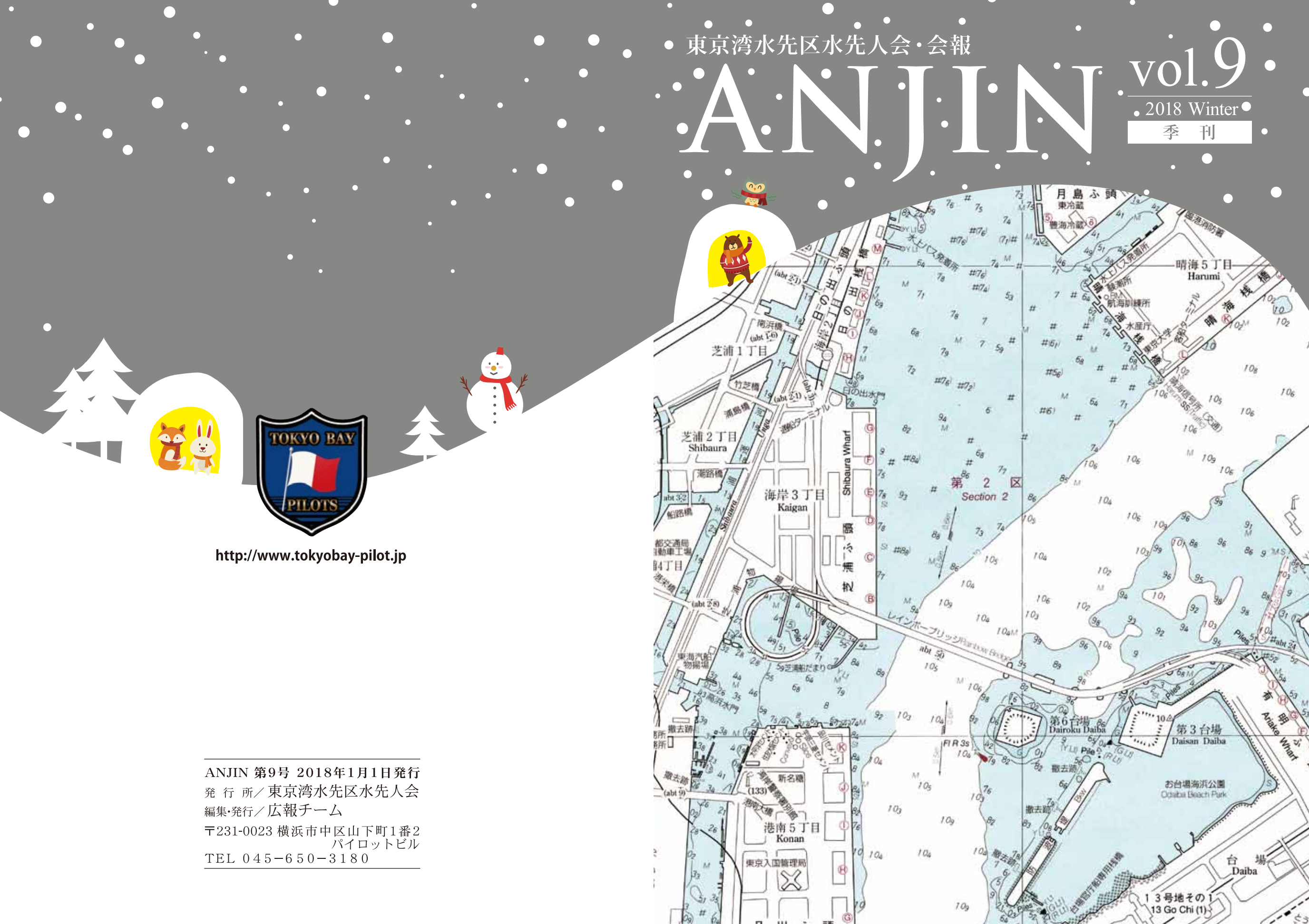
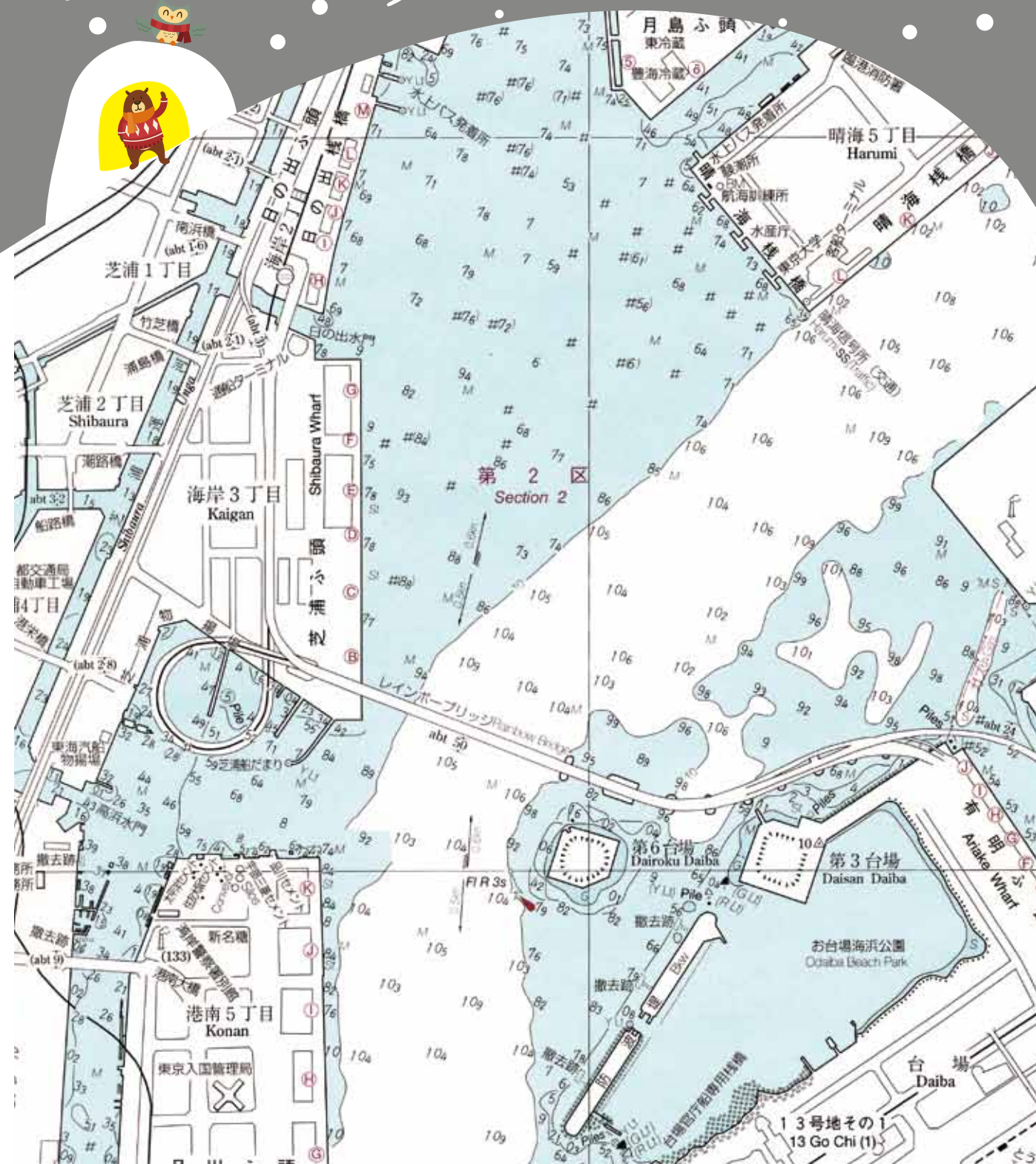


ANJIN



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

ANJIN 第9号 2018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



目次 Contents

新年のご挨拶	3
期待の星	4
私のキャリア	5
後輩に伝えたい 操船の心得【前編】	6-9
東京湾を照らせ【ライト編】	10
まいジョブ・ぐっジョブ	11
我が最上階 6 階にお邪魔しました！	12-13
ANJIN写真館	14
寺田農園 秋の大収穫祭 & BBQ	15
イベントレポート 〈安全運航強調月間〉	16-17
突撃！みんなのお弁当	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 W1065「京浜港 東京」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）

新しい年を迎えて

会員、職員の皆様、新年、明けましておめでとうございます。



会長 西本 哲明

（にしもと てつあき）

2018年の年頭に当たり、一言申し上げます。昨年を振り返れば、水先業務上の不適切な運航事例が散見されたこと、事務局の人事・組織に動きがあったこと、更に業務システムの更改に着手したこと等々、いろいろなことが思い起こされます。これらの経験を通して新しい情報やノウハウを得て、皆様の手持ちの「引出し」の数が増えたものと思います。今年はこちらの蓄積された知恵を十分に活用し、まずは、船長をはじめとする関係者の方々に安心して頂ける業務を提供すること、そして、これを達成する

には水先人と職員がお互いの立場を尊重し、それぞれの職務を理解して業務を遂行する協業体制を築くことが大切と考えます。

言うまでもなく、信頼できるサービスを提供するための第一は「安全運航」の達成です。会員の皆様には、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、如何にそれを実践するかという事を改めて考えてみて下さい。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て頂きたいと思っております。

事務局長に就任して

皆様、新年あけましておめでとうございます。



事務局長 山中 孝恭

（やまなか たかやす）

昨年 10 月 1 日、事務局長を拝命いたしました山中です。水先人会にお世話になって 33 年 9 か月になりました。私をここまでお引き立ていただきました O B 及び現職水先人の皆様、O B 及び現職員の方々、並びに関係者ご一同様に、本紙面をお借りして、厚く御礼申し上げます。

さて、皆様ご存知の通り、当会は、10 年前に 3 つの水先人会が統合され現在に至っております。当然のことながら、統合と同時に歴史と文化の異なるそれぞれの事務局職員を一つに「繋ぐ」ことが大きな課題の一つでもあり、前任の事務局長 五十嵐氏の功績は大きく、その統率の下、各職員の意識も次第に一つとなり、今日に至っております。

そうした中、統合後の採用職員も徐々に増え、これからは、その歴史と職責を次世代に「繋ぐ」ことが、私をはじめとする現職員リーダー達に課せられた課題と言えます。私の事務局長就任と同時に実施された事務局再編も踏まえ、水先人の皆様及び外部関係者の方々に寄り添い、信頼される事務局を、職員一丸となって構築していきたいと考えております。

最後になりましたが、今後とも、より一層のご指導ご鞭撻のほどよろしくお願い申し上げます。

期待の星

エンジン全開で
頑張ります

昨年11月1日に採用され
オペレーション部に配属になった
事務局職員2名を紹介します。

①出身地 ②趣味・特技

製薬企業から船の世界へ

この度、11月1日付で事務局職員として採用されました、小菅洋輔と申します。

前職では、製薬企業でMR(医薬情報担当者)という職務についておりました。主な仕事内容は、医療用医薬品を医師・薬剤師に紹介し、販売するというものです。

転職するにあたり、なぜ畑違いの業界に飛び込んだのかと申しますと、理由の一つに「海に対する思いを捨てきれなかった」ということがございます。これまで大学は海洋学部、趣味では、釣り、ヨット、ウインドサーフィン、ダイビングなどを通して海と親しんで参りましたが、前職では海の無い神奈川県秦野地区を担当しており、なんだかモヤモヤした気持ちを絶えず引きずっておりました。今後はもっと濃厚に海とかかわっていきたく、そして海を生業にされている諸先輩方と関内飲みたい！そんな思いをもって志望させていただきました。

オペレーター業務につきましては、日本の貿易、港の安全を支える水先人の方々にサポートするお仕事ということで、大変光栄に思いますし、気の引き締まる思いでございます。

新しく覚えることは沢山あると思いますが、一刻も早く戦力になれるよう尽力いたします。何卒、ご指導ご鞭撻の程宜しくお願い申し上げます。



オペレーション部
小菅 洋輔
(こすげ ようすけ)

- ①神奈川県大和市
- ②アウトドア(バーベキュー、登山等)

若さと経験をいかして

昨年11月、事務局職員として採用されオペレーション部に配属となりました牛尾公彦と申します。

社会人としての新たな一歩を、この水先人会で迎えられることを心から嬉しく思っております。以前は製薬会社に勤めておりました。異種業界ということで、至らぬところがあると思いますが、一生懸命努力したいと思いますので、ご指導よろしく申し上げます。

趣味はサッカーとプラモデルの製作です。コチラに来てからはまだサッカーをする機会がないので、もしたしなまれる方がいらっしゃいましたら、ぜひ教えてください。

またプラモデル製作は大学の頃から始めました。ガンダムや船、飛行機等を50個ほど作りまして、今は置く場所に困っています。

健康には自信があります。幼い頃からスポーツを続け、毎日体に良い物を食べて健康を維持するよう心掛けてきました。そのため、学生の頃から学校、会社を一日も休んだことがありません。社会人として自己の健康管理も大切な仕事の一部だと思っておりますので、一日でも早く水先人会に慣れ組織の一員として、健康を維持しながら精進していきたいと思っております。

一日も早く仕事を覚えられるよう頑張りますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。



オペレーション部
牛尾 公彦
(うしお きみひこ)

- ①千葉県千葉市
- ②サッカー・プラモデル作成



私のキャリア

My Career

vol.5

業務部長
笠川 昌勝
(かさかわ まさかつ)

自学自習の道程

生まれは瀬戸内、幼い頃から海に慣れ親しみ、父親の仕事の関係で、全国各地を渡り歩く少年時代でした。昨年6月に還暦を迎え、これまでの人生を振り返ると、自学自習の道程でした。学生時代は長くて3年、短い時は半年程度で引越しを繰り返し、学年途中での転校もあり、授業についていくために、自学自習の毎日でした。

青年期の自学自習

自立を考え始めた頃、世界各地を旅したいと思い、迷うことなく船会社に就職し、中南米、カリブ海等を訪れ楽しい時間も過ごしましたが、在籍中の半分は、満員電車で揺られての陸上勤務でした。

やっと陸上勤務から解放され、船に戻ったら、自由に使える時間がたっぷりあったので、船舶関連書籍を読み耽るようになりました。

これが、殊の外面白いことに気づき、海技免状を取得しようかと、毎夜、自学自習に励みました。その甲斐あって三級海技士、更に二級の筆記まで取得したのも束の間、会社から「貴君の将来にかかわる重要な話があるので、出社されたし。」と呼び出され、当会への転職を勧められました。悩んだ結果、当時、二人の娘も可愛い盛りで、毎日一緒に過ごせること、そして、水先人の世界に興味があったことも手伝い、船会社も水先人会も広義の海運業界で同じかなと感じ、飛び込んで来ました。

当初、千葉事務所でオペレーション業務を担当していましたが、湾内水先区の統合に際し本部配属となりました。以降、通し業務の立ち上げ、海務、業務、ISO及び事故防止対策委員会の事務局等、経験する事ができ、このほど、業務部長を拝命し、今後、更に水先業務の効率化、安全運航を目指し、尽力したいと思っています。

これからの学習、その先の夢

10年近く千葉～横浜間を満員電車で揺られ通勤を続けながら思っていたことは、「折角一人で過ごせる時間を有効に利用しないのは勿体ない。」との気持ちでした。

最近、趣味の域を出ていなかったワインエキスパートの資格を取得するための勉強や、サキソフオンのスコアを追いながら過ごしています。

若いころからドライブ旅行が大好きで、時間があれば妻と二人で国内外を問わず出かけます。昨年訪れたヨーロッパでは、その土地の様々な文化に触れてとても刺激を受け、未だ見ぬ世界への探求心を大きく掻き立てられました。時間の余裕ができれば、妻と二人で車を走らせて、気ままにヨーロッパの街々を周遊したいと思っています。

そのためにも、旅先々で困らないように、語学の勉強も必要かと思う今日この頃です。



▶ 船員時代
マルセイユにて



▶ 旅行先
ヴェネツィアにて



▲ 伊藝主任の報告を受ける笠川業務部長

操船講座第二弾として、一級水先人 岡村米作さんに水先人としての信条や豊富な経験をもとにした示唆に富んだお話を寄稿していただきました。安全運航の道標として大変役立つものと考えます。

今号と次号の2回に分けて掲載いたします。

後輩に伝えたい 操船の心得 前編

今回の原稿執筆に際して、「操船論」となれば難しくなるので、私の経験と信条を含めた操船要領程度であればということで引き受けることにしました。昨年、入会3年目の一級水先人に対して、航行における業務制限解除にあたり、大型船の操船要領についての研修の講師を務めましたので、その時の内容をベースにしました。

最近、乗船時に迎えに来た Officer にエレベーターの中で「You are very powerful. How old are you?」と聞かれるようになった。顔を見ると、なんだかおじいさんだけど、随分元氣よくパイロットラダーを昇って来たなと思ったのだろうか？ 73歳だというと Officer はびっくりして、「そんな年には見えない、若く見える」とお世辞を言って喜ばせてくれる。つい先日には、73歳と答えたら、Officer が「私の Grand father と略同じだ」というので、ちょっと情けなくなった。「おじいさんは何歳か？」と尋ねると「Grand father は76歳、Father は56歳、私は27歳だ」という。それで「おじいさんは元氣か？」と尋ねると、「手足は少し不自由だが元氣だ」という。何気ない会話であるが、若い人には自分が老人の姿に見えるのかと思うと、そろそろこの仕事を卒業する

時かなと一抹の寂しさを感じるこの頃である。54歳で水先人になってこれまで19年間、事故もトラブルも無くやってこられたのは幸運にも恵まれ本当に幸いでした。私の経験と信条が少し助けてくれたのかなと思います。私自身、これまで多くの先輩から学んで今の自分があるので、今度はそれを後輩に伝えて、少しでもお役に立てればと思い執筆することにします。内容的には新人の方に対して纏めたものですが、それぞれの方の経験からすでに常識的な面もあるかと思いますので、どうぞ取捨選択してください。



一級水先人
岡村米作
(おかむら よねさく)

1. 安全運航七か条

- 其の一. 油断大敵
- 其の二. 減速は早めに
- 其の三. 引き際を失せず決断を早めに
- 其の四. 信号を忘れずに
- 其の五. 避航は舵だけではなく、
主機の減速を有効に使う。
- 其の六. 基本に忠実に
- 其の七. 大局を見失うな
さるすべり

2. 猿と「百日紅」

3. SEAMANSHIP

4. BRM の効果

1. 安全運航七か条

私は下記の7項目を座右の銘として、水先法第1条(目的)の条文とともに Pilot book (業務手帳)にはさみ、いつでも見ることができるようになっています。それぞれ当たり前のことですが、いざという時に意外と欠けることがありますので、常に Remind することが大切です。



其の一. 油断大敵

- 慣れると慎重さを欠いて、思わぬ油断と思い込みが落とし穴になる。
- 船は自然の中の動体、適正な操作が欠ければ事故になる。言い換えれば、事故は向こうからやってくる。ちょっとした油断から事故に巻き込まれることになる。
- 油断を防ぐには、用意周到な事前計画が肝要、段取り8分仕事2分。
10数年前、日本パイロット協会のBRM訓練の折、経歴18年の旧東京湾水先人の方が乗船前には必ず操船のシミュレーションを頭の中でしてから乗船するとおっしゃいました。入会して4、5年目の私はエッと驚きました。水先人の仕事は5年までは新人、5～10年でようやく1人前、10～15年はベテラン、15年以上は神様と言われており、まさかその神様が乗船前にシミュレーションをされているとは意外なことでした。が、しかし、今19年の私はその先輩のお陰でいつも頭の中でシミュレーションをして乗船しています。水先人の仕事はこういうものなのかとつくづく感じている次第です。JALの機内誌で見た「キャプテンの航空教室」という題での、あるパイロットさんの記事では、飛行機でも「パイロットのルーティーン」として、乗機前には気象情報や機体等の多くのチェックリストを含め念入りな準備が行われているようです。目的地の空港が悪天候の場合には、代替空港の検討もせねばなりません。船とよく似ているなどと思った次第です。

其の二. 減速は早めに

- 安全は心と時間のゆとりから。スマートにカッコ良くと思い、ついつい減速が遅れ、接岸時において、また、投錨時においてもヒヤリとしたことを何度か経験しました。速力不足の場合には、後でいくらでも増速できるので迷わず早めに減速することが肝要です。主機(Main Engine)を停止して舵効が悪くなった場合に、速力が落ちていれば再度主機をかけて調整することができます。大型船は想像以上に止まらないことが多くあります。



船橋主機遠隔操縦装置



機関室主機

其の三. 引き際を失せず決断を早めに

- 早めの避航が身を守る。入会当初、ベテランのパイロットは見合い関係にならないようにはるか遠くから針路と速力を少し調整していると聞いたことがあります。間際まで突っ張ると危険な関係になるので、引き際を失しないことです。
- 接近船は早めに交信し意図確認。躊躇することなく早めに交信すること。



其の四. 信号を忘れずに

- 汽笛(または発光)信号は海上衝突予防法でも求められている大事なことです。いざとなると避航手段に気をとられ忘れがちになります。相手船に注意喚起をする場合において、最も迅速で簡単な手段なので、まずは汽笛(注意喚起信号や疑問信号)を鳴らすことです。
- VHF(無線電話)で応答が無い場合、先ず汽笛で注意喚起信号を行い、再度VHFで呼ぶと応答がある場合があります。

其の五. 避航は舵だけではなく、主機の減速を有効に使う。

- ・状況にもよりますが減速により安全に避航できることが多々あります。航海士時代は舵だけで避航する(※)ことが殆どなので、新人水先人の場合はその癖が出る傾向があります。(※航海士輪番の航海当直時は、主機がS/B状態になっていないため)
- ・変針により避航する場合、大きく転舵すれば減速するので、最初のベクトル通りには行かないことに注意が必要です。

其の六. 基本に忠実に

- ・相手船は小型船なので避けてくれるであろうと期待してはいけません。こちらに避航義務がある場合は早めに規則通りに対応すること。



其の七. 大局を見失うな

- ・自船の位置と周囲の状況の確認においては、レーダー、電子海図等の機器を有効に活用すること。目視だけによる操船は、自分の勘違い、または見間違いによりトラブルや事故になった事例が多い。
- ・船橋内において BRM (Bridge Resource Management) の一員であることを念頭に置き、乗組員のアドバイス等も受けて落ち着いて判断すること。

2. 猿と「百日紅」

- 「猿は木から落ちてはならない」
- 「しかし、猿も木から落ちる」
- 「木から落ちる猿は猿ではない」
- 「『百日紅』などに近づかないのが猿である」
- 「『百日紅』から滑っても掴まるのが猿である」



これは日本パイロット協会時代の BRM 訓練で日本ヒューマンファクター研究所所長に教わった言葉である。「猿」を「パイロット」に読み替えるとピッタリの名文句であり心に響きます。

入会当時、先輩のベテランパイロットが「どんなことがあっても事故を起こしてはいけません。」と強くおっしゃっていましたが、まさにそのことと同じでした。

事故を防ぐためには海上衝突予防法の規定から離反することが許容されています。(法律は事故を防ぐためにあるもので事故を起こさないことが大前提です。「予防法第 38 条第 2 項」切迫した危険のある特殊な状況を避けるためには、本法の規定によらないことができる) また、海上交通安全法においても、例えば、浦賀水道航路内が遊漁船の集団で閉塞されていることがあります。この場合は航路航行義務から離れ、他船との衝突等の海難を避けるために、水深さえ許せば途中から航路アウトして遊漁船群を避けることができます。

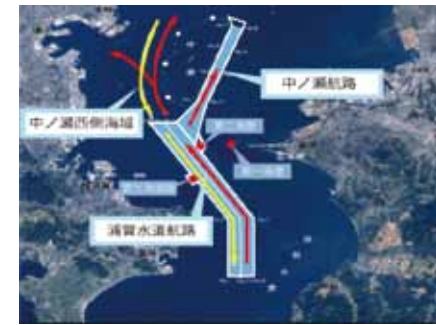
3. SEAMANSHIP

3つの水先人会統合時の研修で講師をされた旧東京湾水先人の方より、「水先業務は^{じよ ころ}恕の心(思いやり、同情心)でやらなければならない。」と教わりました。

同じような意味で「互譲の精神(互いに譲り合うこと)」も良く使われる言葉です。大きく言えば「船員の常務」ですが、その一つに、「基本的に操船に自由が利く船が困難な船を避けること」があります。

例えば航行業務では、

- ・東京、千葉方面からの南航船と川崎、横浜、横須賀からの出港船、又は横浜、川崎への入港船の関係で、速力のコントロールの効く出入港船は南航船を優先することです。港内業務では、航路に入る順番で奥のバースの船が先に入るのもその一つです。
- ・最近のことですが、超大型鉄鉱石船(全長 300m、喫水 18m)の木更津沖投錨時にエスコートタグボート S 丸より温かい「^{じよ ころ}恕の心」を受けました。投錨時までの風は SW 8 ~ 10m/s 程度でしたが、その後次第に強くなり下船時頃は SW 15m/s 程度でした。投錨後、船がなかなか風に立たないので、タグ S 丸に船尾を少し押ししてもらい、目途が立ったのでエスコート業務を解除しました。その後下船まで約 10 分を要しましたが、タグ S 丸は私がパイロットボートに下船するまで本船 Side で待機し、下船の際はパイロットボートの風上で急に高くなった波浪を防ぎ、お陰で私は安全に下船することができました。15m/s 以上の風が吹くと Lee side が十分にできるまで小型ボートでの下船は危険になるので、私が安全に下船できるまでアテンドして下さったタグ S 丸の皆さんのご厚意に頭が下がる思いで感謝の気持ちで一杯でした。SEAMANSHIP のお手本のように、水先人の業務もこのような温かい心で本船に接することが大切だと思った次第です。



4. BRM の効果

- ・ Bridge 内の雰囲気や報告しやすいものに。
- ・ 最初の挨拶を気持ちよく。
- ・ 声はいつも大きく明瞭に。
- ・ ある水先人からの進言ですが「威風堂々として安心感を与えている水先人は、本船の乗組員がホッと安心して水先人に頼り、見張り等の注意力が緩慢となり、万が一、パイロットがミスをしている場合、誰もが気付かずアドバイスも無く事故になる場合があるので気をつけなければいけません。」とおっしゃっていました。乗組員に安心感を与える業務態度は、もちろん大事なことです。BRM 訓練において習った次の言葉が船橋内の雰囲気を引き締めてくれます。



Please tell me if you have any doubts and/or questions during the passage.

又は

Let me know anytime if you have any questions and/or doubts.

乗船時の船長との打ち合わせの時には、他の Crew にも聞こえるよう大きな声で意図を伝えましょう。

to be continued...

水先人と言えばシリーズ 東京湾を照らせ

皆さん、こんにちは。編集部です！☆
今回はライトの特集です！多くの水先人がこだわりを
持っている日没後の作業に欠かせないのが、
このライトです。色、形は様々です。



かまた かつひろ
鎌田勝洋 一級水先人
帽子に取り付けて目線の先を照らします。
書類仕事に役立ちます。



ほんだ なおき
本田直葵 二級水先人
明るさを無段階で調整で
きるの、色々な状況に対
応できます。



まつした よしおき
松下良興 一級水先人
一見スパイ道具のようですが、
ライトのついた老眼鏡です。

いちかわ さかえ
市川榮 一級水先人
首からかけて使います。
お値段もリーズナブル
なので使用者急増中！



かみぬま なおひろ
上沼尚大 三級水先人
クリップ型なので胸ポケット
に掛けて手元を照らせます。白
赤二色の切り替えもできます。



今回も取材協力ありがとうございました☆

まいジョブぐっジョブ

船社時代のスリリングな経験談を語っていただいたのは島田常務理事。
オペレーション部の上田主任からは当会に入会したきっかけをお聞きしました。



常務理事
島田 恒
(しまだ ひさし)

スリルあるボルネオ出張

田舎は四国、瀬戸内海航路を走る関西汽船の客船に憧れ船乗り。船社に入社後、海上勤務と陸上勤務の繰り返し。陸動中には海技監督として、船をアテンドするため国内外の諸港を回ったが、思い出深いのがボルネオ（インドネシア・マレーシア・ブルネイの3カ国からなる島）への出張だ。

日本から空路ジャカルタ経由、現地員と共にバリックパパンへ。そこから目的地まで現地一般会社が運航する小型飛行機（数日に一便）に便乗させてもらう予定だったが、その日は満席で何の案内もなく小型機は離陸し、我々は置いてきぼり。

仕方なく陸路バス又はタクシーを選ぶ事に。現地員曰く、バスは途中ホールドアップ（賊）にあう危険性は低い時間が長い（約12時間）。タクシーは時間を節約できるがホールドアップの危険性が高い。どちらにする？

すっ飛ばせば危険性は低いと判断しタクシーを選択したがこれがすごかった。道は地形成型無しで、ジェットコースター並みに上下左右のくねくね道を7～8時間、5分のトイレ休憩一度のみでひたすらすっ飛ばした。

日没になってもライトを点けず、暗い中道端の人や自転車を避けながら疾走した。目的地に到着したのは21時過ぎ。現地人の視力の良さとタフさに呆れた一日だった。世界には色々な常識がある。（今から17～18年前の話）

仕事への思い

平成23年に採用されましたオペレーション部の上田です。

私は海釣りが好きで、幼少より将来は海に係わる仕事に携わりたいと思っていました。社会人になり最初に就いた通関業の仕事で、通関書類を海運会社に差し入れる際に、東京大井埠頭7号バースに今まで見たこともない巨大な船が停泊しているのを見かけ、この船は一体どういう風に入港してきたのか！？と思い調べた所、船舶代理店業務の事を知り思い切って転職しました。

その後、約10年間船舶代理店業務に従事しましたが、残念な事にリーマンショックを発端とする金融危機の影響も有り6年前に勤務先が経営破綻しました。しかし、同じ海運業界で働き続けたいとの思いに変わりはなく、職員採用中の当会へ応募し採用されました。

配属されたオペレーション部では、まず東京湾の海図を渡され、バース名、タグボート名等を覚えました。東京湾は想像以上に多種多様なバースが有り、多くの船舶が往来している事を実感しました。今では先輩の指導により、文字と数字の一見無機質な業務画面が東京湾一円に見える迄になりました。今後も相手の目線で考え、誠実、安全第一をモットーにオペレーションを心掛けたいと思います。



オペレーション部 主任
上田 岳大
(うえだ たけひろ)

我が最上階6階にお邪魔しました！

二級水先人
インタビューアー 川部 勇
(かわべ ゆう)

大さん橋客船ターミナル、山下公園、横浜ベイブリッジを一望するパイロットビル最上階。ここ6階は、会長室、常務理事席、事務局長席をはじめ総務部、経理部が置かれており、常時11名の役職員が日々の業務に勤しんでいます。今回は普段あまり注目されることのない総務部と経理部の業務について紹介したいと思います。



6階からの眺望。大さん橋、山下公園、ベイブリッジが一望できる。

総務部の仕事について、総務部長の押本さんにお話を聞いてみました。

総務ってどんな仕事？

「総務」と聞いて皆さん何を思い浮かべるでしょうか？辞書を引いてみると「組織全体に関する事務を扱う職」（大辞林）と記載されています。つまり総務の最も幅広い定義を本会事務局にあてはめると、オペレーション部、経理部、業務部管轄以外の全ての業務を司ることです。裏方部門とみられることもありますが、会を支える重要な部署であることと併せ「会の顔」として外部関係者との関係を良好に保つ重要な役割も担っていることは間違いありません。本会総務部は、一般的な庶務全般を担当する総務グループと水先人、水先人及び修業生の養成、教育を担当する教育訓練グループで構成されています。

日々様々な業務を実施しておりますが、その守備範囲は広く、文書類の接受・保管から会員たる水先人の庶務、事務局の諸設備管理、職員の人事、労務、福利厚生、役員秘書、情報公開（ホームページ更新）、広報、各種会議、行事設営、養成教育全般、水先法関係法令の法定手続き更新、表彰関係事務など多岐に渡ります。

千葉事務所で水漏れ発生！？

他部署の人からみると、定型業務がほとんどで地味なルーティン業務を黙々と行う部門であるという印象をもたれているかもしれませんが、実際には、突発的な業務もたくさん発生しています。

おっと！このお話の最中にも千葉事務所から電話が・・・所長外出中、台所の水漏れ発生！！水が止まらず床が水浸し・・・業者を手配して～！！とこんな具合です。日頃からこのような状況に備えるためには、「いつやるの？今でしょう！」（古いかな？）との名文句は置いて、業務に優先順位を付け、常に前倒しで処理することで突発的な事象が発生しても余裕をもって適切に善処できるよう心がけていきたいと思えます。（これが難しく日々モグラ叩き状態ですが・・・）

現在、政府では働き方改革と題し、働きやすい職場環境づくりのため国を挙げてその施策に取り組んでいます。

本会においても昼夜を問わず水先人各位が安心して水先業務を実施でき、それを支える職員一同が少しでも良い環境で日々の業務が実施出来るよう裏方から支え取り組んでいきたいと思えます。



パイロットボートからパイロットビルを望む。

次に経理部の伊藤部長に日々の業務について聞いてみました。

経理部のデスクをちょっと覗いてみました！

経理部は、6階の一番奥にあり、女性職員3人で業務を行っています。経理部の仕事とえば、毎日黙々と数字と取り組み、電卓を叩いて、帳簿と睨めっこ…と単調で暗いイメージを持っている方も多いかもかもしれません。確かにいつも窓のブラインドが閉まっていますが、これは日光が差し込むとパソコンの画面が見えにくくなるから…という理由だそうです。（笑）

「経理の仕事は、お金の流れを管理する仕事に違いありませんので、暗いイメージになるのかも。お金を扱う部署ですから、数字だけはいい加減には出来ませんが、数字以外は案外のほとんど仕事しています。」

まず、東京湾水先区水先人会は、一般の会社とは少し違うところがあります。本会は営利組織ではなく、年間予算を立案し、それを執行して運営を行っている法人です。その為、経理の仕事も若干違うところがあります。

主な業務を挙げてみると、以下のようになります。

①日々のデスクワーク

勿論、現金・預金口座の出入りのチェックです。これに伴って様々な作業があります。

②忙しい毎月の書類づくり

- ・月払いの経費の確認・支払と、月の締め括りとして月次財務諸表を作成します。
- ・会費の計算と通知、そして収受：水先人会の運営は、個々の水先人から支払われる会費によって運営されています。
- ・個々の水先人の月間売上と月次回収金額の通知（売上未収集計表）と共に、請求書単位で入金された水先料金を水先人単位で振り込みます。（参考：ANJIN 第6号 14～15頁 請求グループ）
- ・月次財務諸表の作成。

③四半期ごとの大事な報告

・四半期の財務諸表の動きを財務委員会に報告します。財務委員会は、資金の動き・予算との乖離状況・余裕度合いなどの判断材料に報告資料を使用します。

④年間の業務とは？

- ・決算財務諸表の作成：水先人会は非営利団体のため税金を免除されていますので、税金の申告等は必要ありませんが、監査法人から監査証明を受ける為、年に4回会計監査を受け、最後に適正な決算財務諸表を作成します。
- ・年間予算案の作成：1年間の支払予定額に基づき、来年度の会費を算出します。
- ・収支等報告書：国交省へ提出する報告書。水先人の収支を集計して報告書に纏めます。



普段の仕事風景。手前に総務、奥に経理のデスクがあり、海側のデスクには常務理事と事務局長が座っています。中央には神棚があり日々の安全運航を祈念しています。



6階で働く皆様と一枚。ご協力ありがとうございました！

最後に、経理の仕事は、単なる数字合わせではなく、数字から水先人会の様子を知る事が出来る面白い仕事です。数字の集計は、過去の集計ですが、過去から未来を予測する大事な資料になると考え、毎日数字を追っています。

ANJIN写真館、初回は東京湾の水先人の中で、業務記録にデジタルカメラを愛用されている紺頼水先人のコレクションの中から厳選した写真特集を掲載します。

なお、記録撮影に際しては、本来業務に支障のないよう、船長の許可の下、撮影しております。

東水先人は、24時間365日絶えず東京湾で水先業務に従事しています。そのため、東京湾の姿を常に目にしており、一般にはあまり目にすることができない光景に出会ってしまっています。

また、デジタルカメラやスマートフォンにより、簡単に写真・動画を撮ることができるようになったことから、業務記録の手段として、これらを活用することがあります。

そこで、業務記録の一環で撮影した写真の中に、目を見張るような素晴らしい光景や特異事象などに遭遇した時に撮影した写真が眠っていることがあり、これらを紹介したいと思えます。

ANJIN 写真館

～水先見聞録～
一級水先人
撮影・監修 紺頼英雄
(こんらい ひでお)

空を飛ぶLNG船 まるで天空の城



前線雲
雨雲の中に飛び込む



京浜港東京区より富士山を望む
その距離約50海里



日の出とともに

掲載写真 大募集

水先人・職員の皆様へ
皆様の記録写真の中に眠っている写真を募集します。
どしどしお送りください。
✉ headoffice@tokyobay-pilot.jp

寺田農園 秋の大収穫祭 & BBQ

オペレーション部
近藤 智則
(こんどう ともり)

こんにちは!秋もいよいよ本格的になってきた10月上旬、東京湾水先区水先人会千葉事務所の寺田所長が管理する千葉市某所にある農園に水先人と職員、そのご家族総勢20名近く集まり、収穫体験&BBQが開催されました。その模様をレポート致します!



▲皆で協力!大人たちも真剣!

顔よりも大きいサツマイモを掘り当て大興奮!重い!▼

▼掘ればゴロゴロお宝発見



▲笑顔満点の二級水先人 古江さん親子

●まずは獲物を収穫だ!
見事な秋晴れの下、元気一杯の子供達を中心に収穫体験スタート!寺田所長より掘り方のレクチャーを受け真剣に掘り進めると・・・

土の中から出てくる出てくる立派に育った見事なさつま芋!落花生、柿、栗、トマト、唐辛子などなど大収穫♪子供達は大喜びで泥んこスマイル!その姿を見て大人達もニッコリ。

一面に広がるコスモス畑♪▼



農園近くのコスモス畑や養蜂施設見学など、大変貴重な体験をさせて頂きました!

●お待ちかねのBBQ!
畑仕事でいい汗をかいたところで、みんなお待ちかねのBBQスタートです。収穫した野菜達、海鮮、お肉、千葉県佐倉市産のお米を使い飯ごうで炊いた栗ごはんなどなど♪美味しい料理にお酒も進み、参加した職員夫婦の馴れ初め話が出るなど大盛り上がり♪子供達と一緒に昆虫やトカゲを捕まえたり木登りで遊んだりみんな笑顔満点でした!



焼きたてのお肉!炊きたての栗ごはん!格別!▲



▲お世話になった寺田所長を囲んでパチリ

たくさん遊んで、たくさん食べて大人も子供も非常に充実した大満足な一日になりました!
次回開催の際は皆様のご参加をお勧めしますので是非!芋掘り最高!!

安全運航強調月間

イベントレポート

当会では毎年9月を安全運航強調月間とし、安全に関する様々な取り組みを行っております。
今回は、2017年度に実施しましたイベントのうちいくつかをご紹介します。

平成29年10月10日 航行安全に関する講演会 **東京湾を守る**

～横浜から観る教訓を踏まえた東京湾の防災と航行安全～

横浜海上保安部長 小島良二氏

本年度の安全運航強調月間内に開催されたイベントの大作として、10月10日に横浜ワークピアにて、海上保安部長の小島様にご講演を行って頂きました。

横浜海上保安部の方々には、様々な面で普段から多大なるご指導を頂いております。しかし、詳しい業務内容についてはなかなか知る機会がないというのが現状です。今回は小島様より、横浜海上保安部の歴史から始まり、組織構成、現在の業務内容等を多くの写真とともに分かり易くご紹介して頂き、講演後には意見交換の場も設けて頂きました。2018年1月31日からは東京湾内の管制一元化も行われ、変革の年になると思われます。この度のご講演は、水先人と海上保安部の相互理解を図る非常に良い機会となりました。



平成29年9月4日 海中転落者救助訓練



関係各所のご協力により、今年もリアルティある訓練に。冬季は特に、乗下船にはご注意ください！

平成29年9月21日 緊急対応訓練



西鍵水先人の迫真の演技。緊張感ある訓練となりました。

平成29年9月23日 横須賀市東部漁協との相互理解の促進(釣り大会)



今年も大漁！楽しみながらも、普段とは違う目線で、東京湾を見つめました。

島田常務理事による挨拶。和やかな雰囲気の中、進行されました。

平成29年9月25日 横須賀市東部漁協との業務懇談会



業務部
水先料管理グループ長
青木 香緒里
(あおき かおり)

Q. オシャレなランチですね！どうやって作ったんですか？
A. 今日はヘルシーにサラダとパンにしました。ビンに順番に野菜をつめていくとこんな風になるんですよ。食べるときにはお皿にあげるんです。今日は忘れちゃいましたけど(笑)。



ジャーサラダ

くるみパン

★ANJIN★ 突撃 みんなの お弁当

ランチで手作りお弁当を持参された方々の休憩中に突撃取材しました！！



鶏肉の照り焼き

シーザーサラダ

ごはん

お味噌汁



栗ごはん



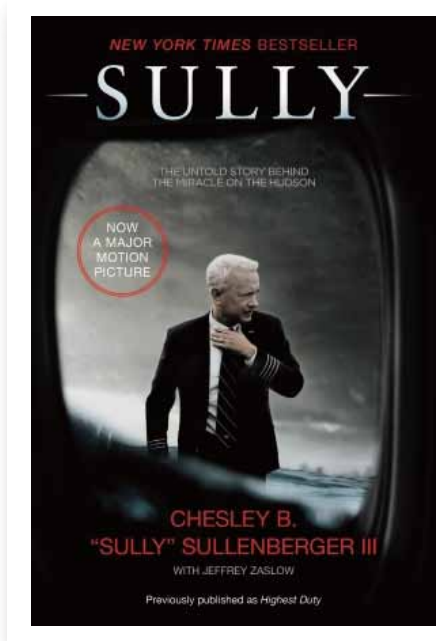
オペレーション部
森 裕康
(もり ひろやす)

Q. お弁当のこだわりポイントは？
A. おかずは既成の冷凍物にはあまり頼らず、月に1度、食材を大量に買い込み(鶏肉2kgとか!)仕込んでいます。ピクルスや鶏肉の照り焼きなどは一度仕込んで冷凍すれば1か月以上日持ちがするんですよ。

一級水先人
梶山 秀行
(かじやま ひでゆき)

SULLY 日本語名「ハドソン川の奇跡」 My Search for What Really Matters by Capt. Chesley B. Sullenberger III, with Mr. Jeffrey Zaslow (出版社: William Morrow Paperbacks)

著者が操縦するUSエア1549便エアバスA-320機は2009年1月15日15:24ニューヨーク・ラガーディア空港を離陸、その1分40秒後に鳥の大群と衝突、その結果両エンジンが停止、その3分28秒後にニューヨークとニュージャージー州の間を流れるハドソン川に不時着水した。しかし奇跡的に155名全員が救助され無事生還した話であり、本のタイトルは機長のニックネームである。
(離陸から着水までのフライト時間は5分と8秒)



	コックピット内	管制塔との交信
15:24:56.7		1549便滑走路クリア、離陸せよ
15:25:29	Take Off!	
15:25:45		1549便出発、良いフライトを!
15:27:10.4	鳥の群れだ!	
15:27:11	(ドスンと衝撃音) * 高度825m、速力219kts	
15:27:15	(エンジンが停止する音)	
15:27:21.3	APU(補助電源)スタート	
15:27:23.2	"my aircraft" ⇄ "your aircraft"	
15:27:28	QRH(quick reference handbook)で両エンジン停止、チェック!	
15:27:30		mayday mayday! 鳥と衝突、両エンジン停止 * 現在高度900m、速力185kts 220度でラガーディアに戻れ!
15:27:42		
15:28:05	エンジン再スタートできない!	
15:28:05		滑走路13に着陸を試みるか?
15:28:10.6		出来ない! ハドソン川までだ
15:28:55		ならばTeterboro空港へ行くか?
15:29:02		Teterboro空港へトライするか?
15:29:03		了解!
15:29:11	"This is the Captain brace for impact"	
15:29:33	自動音声(地面が近い! 高度を上げろ!) 連呼	ハドソン川に着水する!
15:30:22		ニューアーク29番滑走路に着陸可能2時方向アマル先だ
15:30:38	間もなく着水する!!	

読書を通じて印象に残ったフレーズ

- A captain's highest duty and obligation is always to safety. "We have the power of the parking brake. The plane will not move until we feel we can operate the aircraft safely."
「我々は常にブレーキを引くというパワーを持っている。」
- "My aircraft" ⇄ "Your aircraft"
「私が操縦する」 ⇄ 「お願いします」
同機の操縦は離陸から鳥に衝突するまで副操縦士が行っていた。衝突後直ちに機長の操縦へ! 水先人も作業従事中、残念ながら船長から自ら操船すると宣言を受けたなら我々もそれに応えてしかるべき宣言をする必要がある。平素より用意しておかなければならない。
- "This is the captain, brace for impact." 「こちら機長。衝撃に備えて下さい。」
この客室への機長アナウンスはフライト中唯一であった。乗客は何かへ衝突した衝撃音、続くエンジン停止の様子からただならぬことが起きたことを想像していたと思うが、この機長アナウンスは乗客に対し不時着(墜落?)の非情なる宣告、また客室乗務員には不時着の措置をとれという命令であった。

機長は細かい指示をすることはできないものの3人の客室乗務員は直ちにマニュアルに基づいて行動開始、乗客に次々と指示を繰り返した。(後の調査では乗客150名中、10名ほどが離陸前の避難対応案内を読んでいたとのことである。)

これこそ日頃の訓練の賜物であり、いわゆるCRM(COCKPIT RESOURCE MANAGEMENT)で我々のBRM(BRIDGE RESOURCE MANAGEMENT)そのものである。

その後着水、避難完了に至るまでその一連の状況は"Controlled panic"と称された。

- "Injured and women and children first!" 「けが人、女性、子供を先に!」
機長は全員の無事脱出を確認後翼へと脱出。やがてハドソン川を航行するフェリー、小型船が次々に現場へ駆けつけ乗員乗客155名全員救助された。(その時の外気温度マイン6℃、海水温度5℃) やがて同機はハドソン川へ没した。
- "The captain be the last to leave a plane or any other vessel during an emergency. I was aware of the maritime tradition." (機長の後日談)
A delay is better than a disaster. Integrity is the core of my profession.
いわずもがなである。

最後に私も引き続き水先人として研鑽を重ねて行きたいと考える。

人事短信

水先人・元水先人

【受章】

平成29年11月3日、秋の叙勲及び褒章に際し、次の方々がお褒め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月退会

※旭日章とは
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】



一級水先人
三角 安洲男
(みすみ やすお)
平成12年1月入会

※黄綬褒章とは
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
高石 勝
(たかいし まさる)
平成11年1月入会
平成29年10月31日退会



一級水先人
池田 治正
(いけだ はるまさ)
平成12年1月入会
平成29年10月31日退会



一級水先人
森 富二夫
(もり ふじお)
平成12年1月入会
平成29年12月31日退会



長い間、安全運航お疲れさまでした。

職員

【人事】

任命 — 次のとおり辞令が発令されました。

10月1日付: 業務部 業務支援グループ 係長 藤平 理津子
業務部 業務支援グループ 主任 伊藝 和彦

ふじひら りつこ
藤平 理津子
いげい かずひこ
伊藝 和彦

【退職】



元 事務局長
五十嵐 登
(いがらし のぼる)
昭和46年4月21日採用
平成29年10月31日退職



長い間、お疲れさまでした。