

東京湾水先区水先人会 会報

ANJIN

vol.18

2020 Spring

季刊



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

ANJIN 第18号 2020年4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

記載内容に係わる個人情報や会報内容について、当会に無断での転載・転用を禁止する。



◆京浜川崎シーバース
再稼働への苦難の道のり
◆沖縄・水先人派遣支援レポート

目次 Contents

京浜川崎シーバース再稼働への苦難の道のり	— 3-6
OBだより	— 7
沖縄・水先人派遣支援レポート	— 8-9
私のキャリア ～自動車編～	— 10
PEOPLE	— 11
交友	— 12
私の旅行記	— 13
MY FAVORITE	— 14-15
ANJIN私のおすすめ	— 16
市内中学校で出前職場体験	— 17
期待の星／人事短信	— 18-19

表紙／海図コピー（海上保安庁・海図 W91「浦賀及び久里浜」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）

京浜川崎シーバース《KKSB》 再稼働への 苦難の道のり

【インタビュー】

常務理事 綿森 繁樹
(わたもり しげき)

一級水先人 木坂 知明
(きさか ともあき)

二級水先人 松森 貴志
(まつもり たかし)

京浜川崎シーバースはKKSと略称していますが、正式名称はKKSBと4文字です。文中ではKKSB、バースマスターはBMと記します。

今から約5年前、2015年5月15日2130時頃、KKSBより東京湾に原油が漏えい、多くのマスコミから報道され、私たちはあわや大惨事になるのではと危惧しました。幸いにも、漏れた原油の拡散はオイルフェンスで阻止され、油吸着材等による回収作業も順調に進み、関係者の尽力により新たな流出は止まりました。当初、揚げ荷中のVLCC（以下T号という）からの原油漏えいが疑われましたが、実際は海底パイプラインからの油漏れであり、その原因の究明と原状復帰工事が行われ2018年12月に再稼働しました。

2019年12月10日、東亜石油㈱京浜製油所を訪問し、同社のご了解をいただき、当時、荷役責任者としてT号に乗船し揚げ荷役の指揮を執っていた遠藤昌孝 BM と、金子知己 BM に3年半以上に及んだKKSB再稼働に向けた苦難の道のりをお伺いしました。（綿森）

遠藤 昌孝 BM
(えんどう まさたか)

元川崎汽船船長
BM歴12年以上

金子 知己 BM
(かねこ ともみ)

現川崎汽船船長
BM歴1年未満
川崎汽船から出向中

KKSB稼働停止に至った経緯について

ANJIN

KKSB が稼働停止に至った経緯を差し支えない範囲でお聞かせください。

遠藤BM：漏油事故が起こる3日前の2015年5月12日、台風6号（東京湾内最大風速約35m/s、複数の走錨船あり）襲来により横浜海上保安部から第二警戒体制が発令されました。翌13日、KKSBの点検を実施したところ浮体（ブイ）に擦過傷があり、その上部が何かに当たったと思われ回転していました。本船のマニフォールドとKKSBを連結するフローティングホースを浮上させ、また、KKSBと海底パイプラインを連結するサブマリンホースも含めてダイバーによる点検をしました。さらに、海水による圧力テストも実施し

て、通常と同じ0.7MPa（メガパスカル、空気圧単位、約7Kg/cm²）で異常のないことを確認しました。ただし、係留索の先取りロープが切断してしまったので、14日に予定されているT号の着標前にダイバーに処置してもらうことにしました。

5月14日、係留索先取りロープはダイバーでは修復不能であることがわかり、クレーン台船を手配して引っ張り揚げることとなりました。その判断を下した時、既にT号は浦賀水道航路に入航していましたが、着標及び荷役中止とせざるを得なくなったため、その時の水先人のおかげで無事Uターンをすることができ湾外へ戻っていただきました。損傷した係留索先取り

ロープが修復されたことから、5月15日、再度入湾したT号は1200時に着標^{※2}、1430時に揚げ荷役を開始、その後何ら異常なく揚げ荷役が進行していきました。

夜になって陸上タンク切り替えのため送油圧力を減圧しました。2128時再度昇圧中に警戒船から原油漏えいの第一報が入りました。私は本船荷役制御室に居て、第一報と共にカーゴポンプを停止し、圧力低下を確認して2132時ゲートバルブを閉止、荷役を停止しました。その後、漏油現場を確認して、2237時にオイルフェンスを展開して初期対応しました。さらに、漏油回収に誠心誠意尽力しました。

※1 VLCC：Very Large Crude oil Carrierの略 ※2 着標：船をブイ係留する場合の海事用語、反対は離標

漏油箇所の特定制と残油処理について

ANJIN

たった4分で荷役停止とは素早い対応でしたね。5月15日に原油漏えい事故が発生しましたが、その後の漏油箇所の発見、応急修理等についてどのようにされたかをお聞かせください。

遠藤BM：5月17日、海底に埋設された原油配管とKKSBからの2本のサブマリンホースを連結するプレム（PLEM）という海底から露出した二股の連結管に、台風6号襲来時に走錨船の錨に引っ掛けられたような亀裂をダイバーが発見し、ここから油が漏れていました。漏油箇所が特定できたことで、揚げ

荷役を中止したままだったT号は離標して次のバスであるKSB^{※4}に向かいました。

発見されたプレムの亀裂部分は、応急修理としてパッチ当てで塞ぎました。T号の船会社の協力により、T号 KSB 揚げ荷後の 5 月 22 日に KKSB に再着標してもらいフローティングホースの水押し（バラスト配管からカーゴポンプサクシオンに海水を吸入させて高圧でホース内の残油を陸上側に押し、ホース内を海水に置換する）作業をしてもらいました。

この間、漏油量が潮汐により

変化することを実感しました。高潮時に漏油が少なくなり低潮時に多くなりました。即ち、海底配管にかかる水圧変化に漏油量が比例していると思いました。海底配管には約 3,000kl もの残油があり、しかも、海底配管の長さ 4 kmもの間にひとつもフランジがなかったので、亀裂部分に水中作業でブラインドフランジを入れないと海底配管の水押しができませんでした。その作業が終了して配管内の残油を全て回収したのが、原油漏えい事故からほぼ 1 年 2 ヶ月後の 2016 年 7 月 12 日でした。

KKSBの構造と海底原油配管について

ANJIN

私たちも良く知らない KKS の構造と海底原油配管について教えてください。

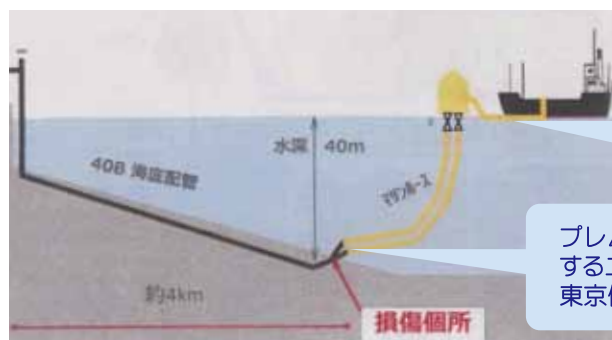
BM：浮体（ブイ）は二段構造になっており、上部に係留索とフローティングホースが付いています。本船の振れ回り運動に対応できるように 360 度回転できます。

フローティングホースは280mの長さで二重構造になっており、ホース外側に空気を入れると海底から浮上し、空気を抜くと海底に沈みます。通常は海底に沈めておきます。本船着標前に浮上させておき、本船マニフォールドと連結します。

係留索は直径 155 mm、長さ 46mで本船連結用のチェーンが付いています。係留索は海水より比重が大きく、通常は海底に沈んでいます。本船着標時に先取りロープで係留索を引き上げて本船を係留します。

ブイの下部は 8 本のアンカーで海底に固定されていますので、ほぼ振れ回ることなく、喫水約 3.5m で海面に浮いています。同下部は固定、上部はぐるぐる回るのでフローティングホースや係留索は捻じれません。下部から長さ約 60m のサブマリンホース 2 条が海底に向かって伸びており、海底配管に繋がっています。

海底配管は直径 1m で約 4 km の長さです。驚くことに途中にフランジ等の継ぎ目がありません。当時としては画期的な技術だったと思います。海底下からプレムと呼ぶ二股配管が海中に飛び出しており、サブマリンホースと繋がっています。お医者さんの聴診器の耳にかけられる部分を想像してください。



フローティングホースは二重構造になっておりパイプの外側に空気を入れると浮く。

プレム(PLEM)と称する二股のパイプの東京側が損傷。

KKSBは直径約14.5m、
喫水約3.5mで海面に浮
いている。



※3 PLEM : Pipe Line End Manifoldの略

※4 KSB：千葉沖にある京葉シーバースの略

本邦初のドライチャンバー工法について

ANJIN

ドライチャンバーとは初めて聞く言葉なので、説明してください。

BM：一方、本格的な復旧作業の検討もしました。ドライチャンバー、洋上接合、新設、立坑の4工法を比較して北海油田等で実績のあるドライチャンバー工法を採用することとなりました。日本にはない技術で、今回はオランダの業者を起用しました。海底に水密部屋（チャンバー）を造り、その中に配管を引き込み、同部屋の中で溶接します。部屋の内部を水圧よりも加圧すれば、海水を排出できてドライな環境になり、水深 30mの海底でも溶接作業をすることができます。

シンガポールから曳航されてきた台船上に、作業水深と同じ気圧(4気圧)に加圧したダイバー9人(3人×3組)の居住

場所を設置して、海底のドライ
チャンバーには昇降装置をク
レーンで上下させて行き来し
ます。ダイバーは 1 気圧の世界
ではなく、加圧された世界で作
業しながら生活します。このよ
うな環境下で高品質の溶接を
行えるダイバーは日本にはい
ません。

ドライチャンバー内は、空気
で加圧すると酸素濃度が高く
なって、溶接作業中の火災事故
が起きてしまいます。そのため
火事にならないように、不活性
ガスであるヘリウムを混ぜた
混合気体で加圧します。

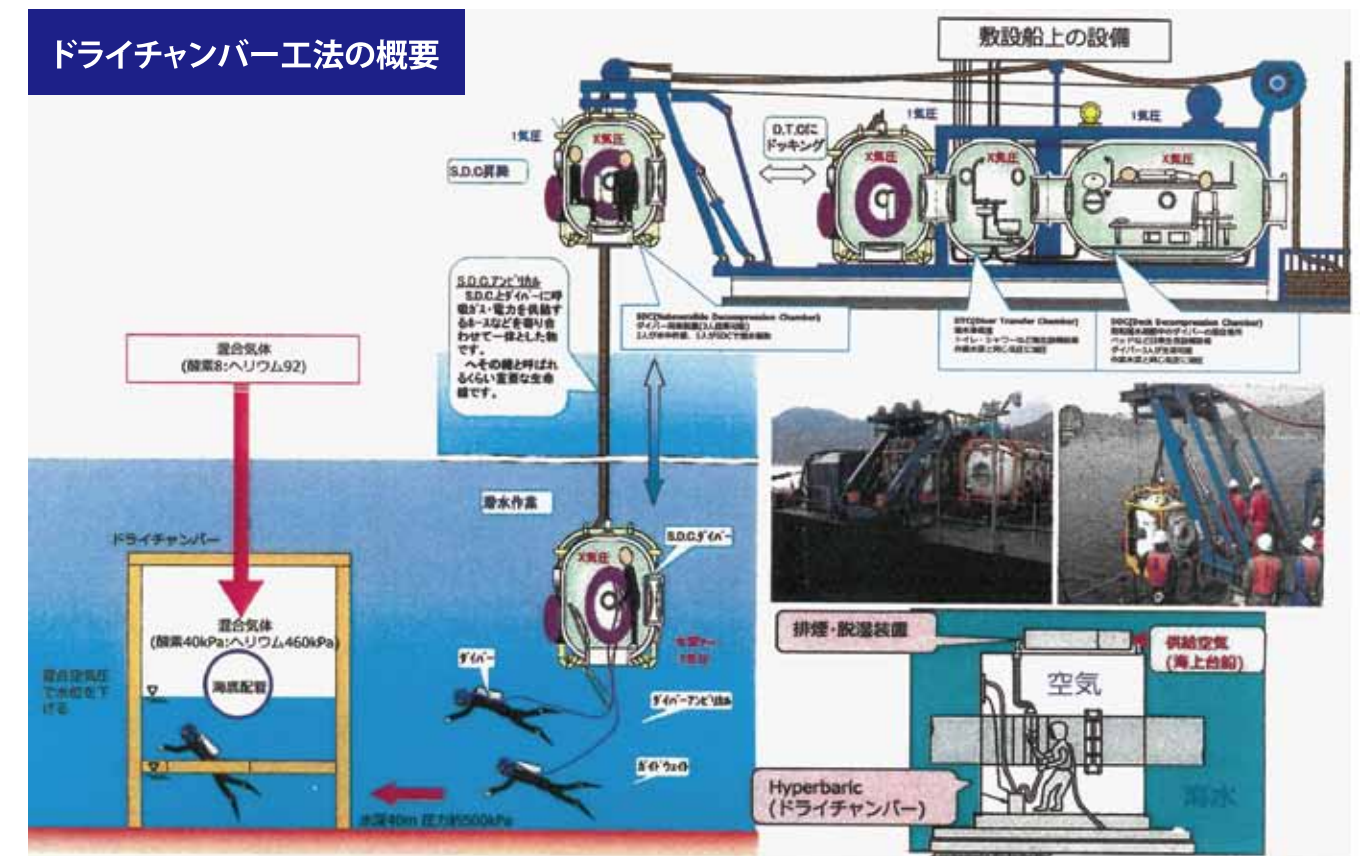
この工法は日本にはないので国内法の制約もありました。ダイバーの免許や溶接作業の免許は日本の資格が必要ですし、当時は高気圧下での溶接作業は認められていませんでした。労働安全衛生規則をクリア

するために大学で実験してもらい、その結果をもとに委員会を開催したり、期間・場所・作業限定で外国の資格を日本の資格として認定してもらったりと大変でした。

そのような苦勞の末、2018年8月21日ドライチャンバーを設置、28日溶接作業終了、9月3日ドライチャンバー回収と順調にことが進み、ドライチャンバー工法による作業自体は2週間しかかかりませんでした。

その後、新設したプレムを海底配管にフランジ接続し、サブマリンホース等の KKSB 附属設備を復旧し、2018 年 12 月 1 日に原油荷役を再開する準備ができました。再開後の第 1 船は 12 月 7 日に着標し、揚げ荷を終了して 8 日に無事離標しました。安全に嚮導された水先人の方々には感謝、感謝でした。

ドライチャンバー工法の概要



KKSB稼働停止中の製油所での操業維持について

ANJIN

KKSB 稼働停止中、MR 型タンカーの川崎～千葉シフト作業が増え大変だったでしょう。

遠藤 BM：当製油所は毎日約 11,000 kl の石油精製能力があります。そのため最大毎月約 330,000 kl の原油が必要となります。パイプラインで他の製油所とつながっているわけではありません。そこで、休止していた TOA-JX バースの原油ローディ

ングアームを復活させて、主として千葉港より約 40,000 kl 積の MR 型タンカー（Medium Range の略、載貨重量 25,000-44,999 トン）によるピストン輸送をしました。多い時で月間 8 隻の入出港がありました。

当社の BCP (Business Continuity Planning：事業継続計画、災害等の緊急事態発生時に損害を最小限に抑えて事業の継

続や復旧を図るための計画) には、「BM は複数地域で業務できるようにしなければならぬ」と定めています。私は四日市の BM も兼務しています。KKSB 稼働停止期間中、3 年も着離標作業に従事していなかったらパフォーマンスが落ちてしまうので、最多で月 4 回ほど四日市に行って BM の作業をしました。

KKSBの優位点について

ANJIN

MR 型タンカーによるピストン輸送で製油所の操業を継続できたのに、KKSB を廃止するよりも復活させた理由についてお聞かせください。

BM：MR 型タンカーによるピストン輸送は、コストが高くて持続困難です。

KKSB は、他の栈橋式のシーバースと比べてランニングコストが安い、着標・荷役・離標に時間がかからない、入出港の制約が少ない、荒天に強いという利点があります。

入出港時の水先人は一人ですし、使用するタグも 2 隻だけです。船舶交通の影響で他船との離着標時間の調整ありませんし、気象海象の影響で他のシーバースが着機見合わせになっても、KKSB は着標し荷役できることがあります。

BMより水先人への要望

ANJIN

最後に BM として水先人に対する要望等がありましたらお願いします。

遠藤 BM：昔は、すごく操船の上手な水先人の方がいらっちゃって、過大速度が気になって私が「1 ノットにしてください」と言っても、1.8 ノットぐらいでスピーディに操船されて、ブイに衝突しないかヒヤヒヤみたいなことがありました。今は、安全第一の意識がより高くなったのか、水先人の方から「速かったら教えてください」というような感じで着標標準に沿って嚮導していただけるようになりました。

フローティングホースや係留索のハンドリングに手間取って、作業時間がかかる場合がありますが、どうか大らかな気持ちでお許してください。



KKSBに着標中のVLCC。
2本の係留索は、直径155mm、長さ46m、
先端に本船連結用のチェーン付き。



さまざまな苦勞を乗り越えて復活した
KKSBです。安全第一でこれからも
よろしくお願いします。

OBだより

随想 俳句と私

水先人廃業から八年が経ちました。当初は廃業後の有り余る時間を鉄道模型製作、アマチュア無線、オーディオを初め切手収集その他生来の好奇心から始めたさまざまな趣味を広く浅く思う存分楽しむぞと意気込んだものでした。

しかし、不思議なことに多忙な現役時代には寸暇を惜しんで打ち込んだこれらの趣味はいざ時間に余裕ができてみると、却って目標を失ったかの如く打ち込めなくなっていました。代わりに登場したのが俳句です。

元はといえば横須賀時代の平成五年に東義明元水先人らと語らい道川源治郎(俳号・虹洋)元水先人を宗匠と仰ぎ俳句句会「滞標」を発足させたのが始まりでした。小生元々中学一年の国語の女先生に初めて詠んだ句を散々にけなされ一生俳句なんか詠むものかと思い長年俳句とは全く無縁に過ごしていたのですが、偶々その頃はパソコンを始めたばかりでしたので東兄からお前は報告書さえずってくれば良いから等、説得されその後ずるずると俳句に引きずり込まれてしまいました。無論その頃は小生数有る趣味の一つとしての俳句との認識で特に打ち込む程の意識は有りませんでした。強いて言えば分厚い歳時記を繻き国語辞典を片手にあれこれ苦吟することが少しでも脳味噌の老化を防いでくれるのではと言う不純な動機も有ったことは否めません。

その後、虹洋宗匠の逝去に伴い「滞標」句会は自然解散となりましたが、平成二十五年元会長大野隆司元水先人からのお誘いで出身会社の句会「春潮」の末席を汚すこととなり今日に至っています。

さらに「春潮」句会の先生のお勧めもあり俳句結社「同人」の末席も汚すこととなりました。ところが驚いたことに「同人」のトップクラスの俳人の中にあの中学女先生がいるでは有りませんか！日本中に幾百と在るであろう俳句結社の中で選りに選ってあの先生と同じ結社で俳句を詠むことになろうとは！帰郷の折六十六年ぶりにお目にかかれた齢九十に垂んとする先生とハグし合って同窓生達を驚かせたことでした。俳句との不思議な縁を想えば、体力、智力、気力共に減退を重ねわが身にとってこれからの生涯の友となることでしょう。

改めて一から勉強をやり直す覚悟です。皆様も俳句を始めて見ませんか。世界唯一の言葉宿す言語とも言われる「美しい日本語」を紡いで花鳥風月の俳句を詠むことは新しい人生の発見に成る筈です。惚け防止の効果も期待できますしね？



元横須賀水先区水先人
立石 健三
(たていし けんざぶ)

Profile
・1938年佐賀県生まれ
・船長歴11年
・水先人歴20年
・2012年退会



沖縄 水先人派遣支援 レポート



石垣島にて（客船の船橋から）

東京湾水先区・那覇水先区
一級水先人

大須賀 祥浩
(おおすか よしひろ)

約束の地・沖縄

昭和47年、商船学校に入学して1年目の短期乗船実習で、本土に返還されたばかりの沖縄へ寄港することになった。

那覇へ入港してみると、そこは一種の別世界だった。車は右側通行だし、米ドルが当たり前で通用していたし、街の雰囲気もどこか異国のような趣があった。

那覇で乗ったタクシーの運転手さんが、「あんたたち～学生さんかね。いつか沖縄へ働きにおいでね～。そしたら沖縄も元気になるさ～ね～」と話しかけてきた。何かと調子のいい同級生のSが「はい、いつか必ず」と答えた。…その約束を、私は半世紀近くたって果たすことになったのである。

現在の那覇はすっかり様変わりして、大都会になっている。「東京・横浜にあって那覇にない物はない」…少し大袈裟だが、これが実感である。これに南国の風物や文化が加わるのだから、観光地として人気が高まるのは当然であろう。ちなみに、沖縄への観光客数はホノルルを抜いて世界一になっている。

沖縄の地理と歴史

沖縄というと「日本の最南端」のイメージが強いが、東シナ海全域を見渡してみると、まさに「アジアの十字路」に位置していることが判る。日本、韓国、中国（東岸）、台湾、フィリピンで囲まれる水域のほぼ中央にあり、物流の要衝なのだ。琉球王朝時代の盛んな交易に始まり、現在も那覇は航空貨物のハブ空港としての地位が確立されている。

紙面の関係で年表は割愛するが、遣唐使の時代からの流れを振り返ってみると、日本と中国の間で揺れ動いてきた沖縄の姿がくっきりと浮かび上がる。こうした沖縄の歴史に、私が最大限の敬意を抱いていることを付記しておこう。



アジアの十字路・沖縄

※ホームページ戦跡の歩き方-F2Cから転載

那覇水先人を目指して

さて、勇み立って「常駐型派遣」に応募したものの、那覇水先区に関する知識はほとんど皆無だった。

とはいえ、芦屋でのシミュレーター訓練や、那覇での研修を経て、必要な知識は着々と身に付いていった。すでに水先試験を受けた経験があるので、海図描画もさほど苦にはならなかった。

ただ一つ気になったのは、現地での研修が「那覇水先区」に限られていたことである。しかし、那覇水先区の外での「類似行為」は全体のおよそ半分を占める。具体的には、沖縄本島内（東岸の米軍艦船や原料船など）と宮古島・石垣島（クルーズ客船）での類似行為であるが、いずれも水先修業生としての研修の対象外だった。

派遣支援の背景

シニアの水先人から、よく「ここ数年で水先業務が飛躍的に増加した」と聞かされた。これは、クルーズ客船の入港が激増したためである。昨年の実績で、那覇は客船の入港隻数が博多を抜いて日本一になった。これに石垣島・宮古島（平良港）への隻数が加わるのだから、沖縄は圧倒的な客船銀座なのだ。現在は、ほとんどが中国や台湾からの客船だが、本土からの客船も着実に増えているようだ。

いっぽう、ここ数年、那覇水先区で水先人を募集しても、なかなか応募者が現れないという実情があった。どうしても「遠隔地」というイメージがあって、ブラックホール的に見過ごされてきたのではないだろうか。しかし昨今は、派遣支援からそのまま那覇へ移籍する水先人や、2年続けて一級の応募者が現れるなど、状況にも変化が訪れている。

主な港の 2019年の クルーズ船 寄港回数 ※琉球新報調べ ●は速報値	那覇	260
	博多	229
	横浜	188
	長崎	182
	石垣	148
	平良	147
	神戸	134

客船入港数

※2020.01.08 琉球新報から転載



源河会長と事務局スタッフ・兼城さん

この古い那覇港には操船の妙が詰まっている。入り口は水路幅わずか140メートル（長さ220メートル）の隘路となっており、この奥の軍港岸壁に大型PCCを着岸させるのである。しかも内部の回頭水域は最大で270メートルしかなく、出港時はここで180度回頭しなければならない。隘路を抜ける間、また港内での回頭中、陽気なアメリカ人乗組員も固唾を飲んで見守っているのが常である。



那覇港・旧区におけるPCC操船例

※海図W243から転載

当直予定表のパソコン化



着任して最初に驚いたのは、水先作業の当直管理がすべて手作業だったことである。

水先オーダーが届くと、事務局のスタッフがそれらをホワイトボードに書き出す。何枚ものホワイトボードに書き出された水先オーダーから「見落とさないように注意しながら」翌日・翌々日の作業予定を抜き出す。そこに当直水先人の名前を書き込んで、さらにパソコンへ手入力して当直表を作成・印刷し、スキャンして各水先人へ送るのである。手間がかかる上に、見落としや誤記のリスクも高い。

そこで、東京湾の中下パイロットに協力をお願いし、一連の流れをパソコン化することにした。水先オーダーを電子データベース化するとともに、当直予定表の作成もほぼ自動化したのである。さらに、自宅からアクセスしてこのシステムを操作することも可能になった。

ひとえに中下パイロットのご尽力のおかげなのだが、私が那覇へ来たことの意味として、今後もこのシステムが活用されることを祈っている。

私のキャリア

自動車編

My Career ~ Car-edition ~

vol.10

一級水先人
森田 良和
(もりた よしかず)

私の車、履歴書

私が免許を取得したのは35歳でした。思い立ったのは大学当時の21歳でしたが父に反対され、教習所に通う金もなく断念しました。

社会人になり、自身の金で取得しようとしたところ、別の大きな壁が立ちふさがりました。航海訓練所に就職し、公務員として働いていた私には船員法の適用もなく、まとまった休暇を取れる見通しもなく、自動車教習所に通うなど論外でした。

就職して1年目、免許を取るためには何処かで運転を練習して、運転免許試験場で一発試験に臨むしかないと思い立ちました。その頃、船が一か月間豊洲のIHIドックに入渠しました。夜、暇を見つけては自動車教習所ならぬ「練習所」で一回6,500円の教習費用を払って練習の日々。20万円ほどかかったところで、鯉洲の運転免許試験場で受験をしました。結果は見事不合格。試験車を降りる際、試験官に「何処がいけなかったのだ」とくっつかかかったところ、「横断禁止を示す黄色のセンターラインを横切りました。これは法令違反ですからね」と呆れたように言われました。受験者の一番だったためコースを間違えたのです。

それから10年、35歳で建造監督の一員として帆船日本丸を建造することになり、浦賀のドックハウスで1年8か月暮らすことが決まりました。これが待ちに待った免許取得のチャンスで、初めて本物の「自動車教習所」に通う夢が叶ったのです。皆さんがよくご覧になる「久里浜自動車教習所」が私の母校です。浦賀から近い教習所とはいえ、上司の許可が下りた時間にだけ通っていたため、免許取得には約5か月と20日かかりました。教習所は6か月で無効ですと教官から何度も言われましたので、まさにギリギリでした。免許取得を願って12年、「練習所」に払った分も含めると要した費用は50万円超え。今でも「俺くらい免許取得に時間と金をかけた人間はいない」と豪語しています。

免許取得の4年後、母が39歳の息子に中古のクレスタを購入してくれました。今考えれば、関東に住む一人息子を兵庫県の加古川の実家に帰って来させるための車だったのです。このナンバープレートと白のセダンを見た後輩から「サングラスを掛けたら当たり屋ですね」と笑われました。

2年後41歳のある日、家内に新車が欲しいかと聞かれ、即座にトヨタの初代アリスト。当時の給料では高い買物でしたが、そのスタイルに惚れ込んで14年間13万km乗りました。

55歳の時、自動車ショーの雑誌で目にした4ドアセダンベンツCLSに一目惚れ。参考出品車で値段が発表されていないにも関わらず、販売されたら買うと家内に宣言。あくる年、市販化されて購入。

それから14年、69歳までこよなく愛したCLS(写真)で14万8千km、北海道全域から東北、中国地方、四国の生まれ故郷、信州地方をくまなく走り続けました。しかし、それもついに昨年12月末、経費などの事情で泣く泣く手放しました。

人生4台目の車は、見るからに厳つい黒の3代目CLSです。家内からはガラが悪いと苦言を呈されていますが、運転している私は満足至極。この稿を依頼されるまでの9か月で1万キロ走りました。



PEOPLE

水先人会と水先人に日々係わる人々

会報編集担当の森・石原・浅沼です。
平素より関係者の皆様には大変お世話になっておりますこと、
この場をお借りし御礼申し上げます。
今号では改めて業務部のメンバー6人と
経理部のメンバー3人を紹介させていただきます。

#02

業務部

General Affairs Department

業務部は、主に水先料管理と業務支援を担当しています。

水先料管理は、水先証明書に記入されたオーダー時間、作業内容等をDaily Movementと照合し、料金計算を行います。計算した料金を船社、代理店に請求するとともに、入金されたことを確認し、各水先人の帳票を作成し管理しています。

業務支援は、各水先人の作業実績、業務制限等を管理し、オペレーション部との連携により水先人の安全運航を支援しています。また、水先業務に関する各種マニュアル、参考資料等の作成、更新を行い、水先人に最新の情報を提供できるよう、日々対応しています。



《左から》

係長

伊藝 和彦

(いげい かずひこ)

「強くなければ生きていけない。
優しくなければ生きる資格がない。」
こんな気持ちで頑張ります!!

次長兼水先料管理グループ長

青木 香緒里

(あおき かおり)

大好きなピアニストの演奏を聴いて
過ごすひと時が何よりの幸せ♡

部長兼東京事務所長

笠川 昌勝

(かさがわ まさかつ)

業務の効率化を図り、働きがいのある
職場環境づくりを目指します。

係長

鈴木 香代

(すずき かよ)

ヨガで健康づくり。先生やヨガ友達から
パワーをもらって楽しんでいます。

係長

草間 良子

(くさま よしこ)

ゆったりと温泉につかるのが、
至福のひとつです。

係長

藤平 理津子

(ふじひら りつこ)

2017.11月横須賀より異動。片道2時間の
通勤も要領を得た今、勤め人生活終盤を
多くの皆様と過ごせ日々感謝です。

#03

経理部

Accounting Department

水先人会で一番小さな部が経理部です。「1年単位で水先人会の予算を策定し、会費を算定、その用途を明確にして会計帳簿を作成、監査法人等の監査を経て、総会にて承認を受ける」というのが大きな業務の流れです。そのために細部に渡る日々の作業に追われています。

水先人に直接係わる業務として、会費のお知らせ、収納、個人記録と売上未収集計表の配布と未収金の振込を毎月行っており、その他に国交省提出の収支等報告書の取り纏めも担当しています。

《左から》

係長

横澤 恵

(よこざわ めぐみ)

我が家の洗濯機、冷蔵庫、掃除機がほぼ
同時に壊れ、全て買い替え(涙)
お仕事頑張ります!

部長

伊藤 理絵

(いとう りえ)

ほぼ毎日帽子を冠って通勤しています。
数えてみたら、46個ありました。

係長

鈴木 望

(すずき のぞみ)

スポーツ観戦や読書も好きですが、
甥っ子と遊ぶのも楽しいです!



交友 山中湖キャンプ

オペレーション部 小菅 洋輔
(こすげ ようすけ)

私は計画的な旅より行き当たりばったりの旅が好きです。そんな私の性格にあっているのがキャンピングカーでの旅です。宿を予約する必要が無く、走り疲れたらその場で休める、とりあえず目的地に向けて出発してしまえばどうにかになってしまいます。

◀ キャンプファイヤー
バーベキュー ▶

去る6月26日、オペレーション部の末野係長、鈴木職員、そして私小菅の3人で山梨県の山中湖へキャンプに行きました。1700時に山中湖到着、まずは現地の温泉で身体を温めた後、持参したアウトドアグッズでバーベキュー、そしてすっかり暗くなった2000時からは虫の鳴き声に耳を傾けながらキャンプファイヤーを囲みビールで乾杯しました。キャンピングカーで就寝し、翌朝からのバス釣りでは末野係長がバス一匹を釣り上げ大興奮の旅となりました。

老若男女問わず意外というキャンプ好きな人、そんなキャンプを通じてこれからも色々な人と懇親を深め、沢山の思い出を作りたいと思います。

交友 親子で全力の泥んこ遊び

二級水先人 松森 貴志
(まつもり たかし)

水先人の亀山さんは夫婦揃って「ハッピーメーカー必ず実行委員会(HMK24)」のメンバーです。HMK24は地元(木更津)公民館の集会の中で、子どもや若者の「やりたいこと」を実現するために集まった有志の団体です。今回亀山さんの声掛けで9月8日、HMK24が開催するイベント「田んぼリンピック」に手伝い係を兼ねて当会若手水先人(S雨宮、夏井、大矢、丸木)が参加しました。

◀ 大矢水先人親子と
夏井水先人
亀山水先人ご夫妻 ▶

イベントは稲刈りの終わった田んぼに水を張って耕し、かけっこや綱引き、パン食い競争などを行う運動会で、木更津近辺の地方紙、新千葉新聞にも掲載されました。亀山さんは「(HMK24の)活動は水先人の仕事と同じくらい力を入れていて大変だが、子供の笑顔をたくさん見ることができてとても楽しい」とのこと。子供が笑うと大人も笑う。泥んこ遊びは年齢に関係なく皆楽しそうでした。

交友 台中旅

オペレーション部 鈴木 和彦
(すずき かずひこ)

台湾の台中地区にある絶景を求め、オペレーション部 石原主任、牛尾職員、私鈴木との3人で昨年11月に3泊4日で台中へ向かいました。

台中には高美湿地と日月潭という2大絶景スポットがあり、台湾のウユニ塩湖と呼ばれる高美湿地は台湾の西海岸に位置する湿地帯であり、常に風速12m/s程吹く、仕事では大敵の強風が心地良く感じる場所でした。私達は昼間に行きましたが、一番の見どころは夕日で、朝は太陽が陸の方から、そして夕方は海に沈むので視界全てが水鏡になるそうです。

台湾最大の淡水湖である日月潭は、山脈が連なっている中に美しい新緑色の山水風景が広がっていました。遊覧船に乗り1時間半程で湖を1周する事ができ、歩道散策、食べ歩きもまた楽しむ事が出来ました。

次回は台湾の京都と呼ばれる台南にも観光してみたいと思います。

▶ 日月潭

▼ 高美湿地

私の旅行記



オペレーション部 牛尾 公彦
(うしろ きみひこ)

遠く離れた親日国

昨年の9月にトルコへ旅行に行ってきた。私は映画のロケ地に行くのが趣味で、2016年に上映された「インフェルノ」という映画でトルコのイスタンブールが舞台になっており、以前からトルコに興味がありました。

トルコは遠く離れた親日国で、1890年9月16日トルコの軍艦が現在の和歌山県串本町沖で遭難し、住民が救助した事がありました。命がけの救助とその後の対応のすばらしさに、トルコ国民が感動して親日国となったのです。

1日目はイスタンブールに滞在しました。アジアとヨーロッパの間を結ぶボスポラス海峡をクルーズ船で周遊し、船内で販売されるトルコ名物の熱いチャイを堪能しました。また、市内観光ではアヤソフィア博物館に行きましたが室内は工事中で残念でした。

2日目はカッパドキアに行きました。長期にわたる浸食や風化を受けて奇岩群を形成していて、気球に乗って上空からのツアーが人気です。私も乗りましたが他の気球も一斉に上がっていく景色は格別でした。



◀ アヤソフィア博物館
(内観)
▼ 一斉に上がる気球

▲ アヤソフィア博物館
(外観)



すぎはら ちうね

杉原千畝を追って

オペレーション部 主任 轟 宏道
(とどろき ひろみち)

去年の夏季休暇にバルト三国とポーランドに行ってきました。目的は「杉原千畝」です。彼は第二次世界大戦中、ナチスドイツの迫害から逃れてきたユダヤ人達の為にビザを発給し続けた人物です。当時日本はドイツと同盟を結んでいたため、ドイツとの関係が悪化する事を懸念し政府はビザ発給を許可しませんでした。しかし彼は命を守る為に、外務省の命令に反してビザを発給し今では「東洋のシンドラー」と呼ばれています。

現在、彼が務めていた日本領事館は杉原記念館となり、多くのイスラエル人が訪れ感謝していました。2011年東日本大震災の際には「杉原千畝の恩義に報いる時である」と外国政府としてイスラエルが最初に医療支援チームを派遣していた事をガイドの方に教えて頂き、深い感銘を受けました。

バルト三国を後にし、次は悪名高いアウシュビッツ強制収容所を訪れました。小雨が落ちる中、陰惨な資料や展示物を見学し杉原千畝のビザのおかげで海外に亡命できた方達は幸運だったと思うのと共に改めて彼の功績に感動しました。

昨年の春頃、自宅近所に杉原千畝が住んでいた事を知り旅先を決定しましたが、非常に壮大な旅となりました。



◀ 杉原記念館(外観)

▼ 杉原記念館(内観)

◀ アウシュビッツ強制収容所

MY FAVORITE

オペレーション部 係長
森田 詩織
(もりた しおり)

My Favorite Lunch といえば

夜はおしゃれな和食コースをはじめ、夏にはすっぽん鍋、冬には河豚鍋やあんこう鍋なども提供している気軽に入れる割烹料理屋さん。主婦になってからお弁当持参の頻度が上がった為、いわゆる“ランチ”は減ってしまいましたが…My Favorite Lunchといえば、やっぱりここ！カジュアル割烹屋“禅”さん。

私の一押しは「香草パン粉焼き」♪カナダ在住経験のあるマスターがカナダの食材を…と、こだわり抜いたアルバータポーク。

割烹屋“禅”の香草パン粉焼き ▲

広大な大地でのびのび育ったアルバータ州の豚肉と、和食屋さんらしい和風マゼンタソースの相性は抜群！季節限定のメニューやガッツリ骨付き豚肉も捨てがたいですが、やっぱりいつもパン粉焼きを頼んでしまうほど。

一緒に行く同僚や禅のマスターとの陽気な会話や、ゆったり過ごせる空間は、ふと仕事を忘れて息抜きできる瞬間。私にとってのちょっとしたランチの隠れ家。オープン当初から絶対毎月1回以上は通いつめたランチは…My Favorite。 (ご協力：滋味食彩 禅)

二級水先人
田妻 峻
(たつま しゅん)

舞台人としての顔

演技との出会いは中学時代、地元広島が舞台の大河ドラマでした。高校の文化祭で初めて舞台に立って人前で演じる快感に憑りつかれた私は、大学生活のほぼ総てを舞台に捧げました。船会社で陸上勤務拜命を機に自らの劇団を立ち上げ、現在は水先人会退会後の舞台活動再開を睨んで脚本等の執筆活動に専念しています。 ▲ 劇団旗揚げ公演の様子 (左端が筆者)

舞台の魅力は、大人数でひとつの作品を創り上げ世に現す、そこに尽きます。脚本家が練りに練った人物を役者が魂を込めて演じ、照明・音響がそれを効果的に映えさせ時に舞台そのものを左右する。衣装に大道具、小道具を誂え、“ハコ”と呼ばれる劇場全体を舞台監督が差配し、それら全てに演出家がタクトを振る。観客を含め、関わる人間の数だけ舞台空間に生まれる密度は濃く深くなっていきます。

千秋楽を終え会場をバラし、打ち上げで飲む酒の美味さは正に素晴らしき人生の縮図です。皆様も是非一度お近くの劇場を覗いて、その熱気を肌で感じてみて下さい。



トライアスロン 顛末記



トライアスロン3度目の正直

2年連続のアイアンマン70.3タイムオーバー

トライアスロンに関して過去2回寄稿し、アイアンマン70.3 ハワイ (スイム 1.9 km・バイク 90 km・ラン 21.1 km) に参戦したものの二年続けて制限時間を超過し、本誌を読んで仲間になった大阪湾の N 水先人は昨年見事初挑戦で

完走したことを書きました。レース後ハワイ島在住の老船長から「昨年が6秒不足、今年は15分足らずなら、来年は衰えとともに30分になる、そうすればコーチやチームメイトから見放されるぞ!」と気合を入れられ、帰国後は、毎月スイム 15 km、バイク 500 km、ラン 150 kmを目標として厳しい練習を積み上げてきました。



▲ 左：大阪湾 N 水先人／右：著者

3たびハワイへ挑戦

2019年6月1日、いよいよハワイ島で行われたレースに三度目の挑戦です。すっかり相棒となった N 水先人とゴールでの再会を誓いスタートすると、昨年同様スイムはわずかに速く終えましたが、バイクに入るとあっけなく抜き去られてしまいました。彼はトライアスロン最高峰のアイアンマン (スイム 3.8 km・バイク 180 km・ラン 42.195 km) への挑戦を決意し練習を積んでおり、バイク終了時には14分の差がついてしまいました。

ランは、ゴルフ場のグリーンを含む起伏があり、強い日差しの下を走る過酷なハーフマラソンです。参加選手の消耗も激しく折返し点をはさんですれ違うたびに、前との差が詰まってきたことが見て取れました。でもトライアスロンは人との戦いではなく自分との闘いです。ここで追いつこうとしてスピードを上げて、足が攣り、歩くという愚を繰り返さぬよう、猛暑の中、体と相談しながら淡々とペースを刻むことにしました。するとゴール手前でついに N 水先人の後ろ姿が見えてきたのです。ここまで練習してきた中で、彼を抜いた経験はありませんが、今日は足が痙攣してつらそうです、私は声をかけることができずに給水所で立ち止まっている彼の横をそっとすり抜け、ゴールに向かいました。

◀ 感激のゴール

▼ 人生は短距離走ではなくマラソンだ



次なる目標へ

こうして3年越しのアイアンマン 70.3 への挑戦は終わりました。記録は昨年よりも1時間半以上短縮し、7時間12分56秒、60歳以上で日本から参加した中では1位の成績でした。応援のプラカードに、「人生は短距離走ではなくマラソンだ!」と書いてありましたが、私もラストスパートをかけ次の目標に向かいます。

一級水先人
雨宮 伊作
(あめみや いさく)

おすすめ
1冊

塩野 七生 『ローマ人の物語』

二級水先人 武富 史暁
(たけどみ ふみあき)



(講談社／全15巻) ※カバー写真は新潮社作品 HP より

今回紹介する本は、木更津事務所1F 執務室に設置された ANJIN 文庫の一部です。航海士時代、乗船していた船の本棚にあり途中まで読んでいた本ですが、水先人になり奇遇にも再会。木更津当直の合間に改めて 1 巻から読み始めました。この本は、1992 年から 1 年に 1 巻、2006 年に 15 巻で完結した、ローマ建国(紀元前 753 年)から、西ローマ帝国滅亡(476 年)とその後までを描いた歴史小説です。

歴史の教科書のような味気なさはなく、大河小説を読むようにローマ人の生き方、その時代背景を楽しむことができ、ローマ史に興味がない方でも面白いと思います。

巻数も多く、私もまだ 7 巻の途中までしか読んでおりませんが、よろしければお手に取ってみてください。

ANJIN
私のおすすめ

おすすめ
1曲

長渕 剛 『HOLD YOUR LAST CHANCE』

オペレーション部 斉藤 大貴
(さいとう ひろき)

この曲は 1984 年に発表された、≪長渕剛 7 枚目のアルバムに収録されている≫楽曲になります。

時期的には≪巡恋歌や乾杯といった透明感のある澄んだやさしい声ではなく≫荒療治で声帯を痛めつけ、いわゆる長渕らしい男を感じるしゃがれた声で歌い始めた頃になります。

曲名と「傷つき打ちのめされても はいあがる力が欲しい」という歌い出しからわかるように、新たな挑戦や失敗からの再出発を後押しするいわば応援ソングです。

代表曲「とんぼ」しか知らなかった当時高校生の私は、この曲を知り長渕剛をよく聴くようになりました。受験や就職活動等、思うようにいかない状況になるとこの曲を聴いて力をもらったり、自分を追い込んでいました。

今後この先 人生の岐路で何度も聴く曲なんだろうと思います。



※CD ジャケットは、ユニバーサルミュージック合同会社より

▼ 下記のURLにてご覧になれます

<https://www.universal-music.co.jp/nagabuchi-tsuyoshi/products/toct-25949/>

地元貢献
キャンペーン

横浜市内の中学校で 出前職場体験!!

総務部長
押本 耕市郎
(おしもと こういちろう)

当会は、昨年 11 月 26 日、キャリア教育の一環として勤労観や職場観を養うとともに、今の学びがどのように自らのキャリア形成に結びつくのかを知ってもらうため、横浜市内の中学校に赴き公務員、土木、海運、航空、福祉等の業種のなかから海運関係として水先人を選択した 2 年生 20 人を対象に職場体験授業を実施しました。

授業では、初めに水先業務の概要を習得するため業務紹介ビデオを視聴し全体的なイメージを掴んだあと、綿森常務理事と大前佳子水先人から『水先人、海のパイロットとは』と題しパワーポイントを使って水先人になるための要件、使命や仕事の概要、やりがい、東京湾の輻輳状況及び嚮導するさまざまな船舶の種類に至るまで幅広く説明を行いました。

その後、体験授業に移ると大型客船に水先人として乗船したと想定し、浦賀パイロットステーションから横浜パイロットステーションまで用意した海図に、水先人会で準備したドイツ製の汎用航海定規やコンパスを使い航海計画の作成を行いました。

また、実際の大型客船の喫水線上の高さデータを使用して、横浜ベイブリッジが通過できるのかを海図上の海面からの橋高と潮汐表の通過時の潮高を使って生徒自ら計算し、本番さながらの環境を疑似しつつ体験しました。

続いて、日常生活のなかでも役立つロープワークに挑戦し、手順通りの結び目ができるかと歓喜の声が上がりました。さらに人命救助と仮定してロープを投げると、綿森常務理事は手品の如く手探りで瞬間に体にもやり結びを行い生徒から大きな歓声が上がりました。

聴講風景



航海計画の作成体験



修了証書授与



終わりに船藏会長から「職場体験学習修了証書」が代表者に手交され、「将来、大変な仕事も選り好みせず進んで引き受けることが成長に繋がるので、頑張ってください」との激励の挨拶があり、参加した生徒からは、「やばい(危険)と思ったことはありますか」、「目標は何ですか」、「いろいろな計算が出来た時は嬉しかった」など具体的な質問や意見が数多く寄せられ興味深く学んでいたことがわかりました。最後に教室を去って行くとき、「私たち水先人のように 70 歳でも元気で働けるよう頑張ってください」と声掛けすると、「無理、無理!?!」という生徒の言葉が返ってきて、大爆笑でした。

職場体験授業を終えて



後日、送付されてきた参加者全員のお礼状には、「水先人の仕事がこの体験を通じ生活に欠かせないとても大切な仕事とわかった」、「"Good job" と船長に言われた時が一番うれしいと聞いて、そのうれしさが僕にも伝わってきた」などの感想が寄せられ、多くの水先人や水先業務に対して親近感を抱いてくれたと思いました。

当会では、水先人の人材確保、育成策として 20 代の若い世代からも水先人への道が開け、既に広く活躍していることを踏まえ、子どもたちへ海や船の魅力を伝えられるよう広報活動に取り組んでいきたいと思っています。



本年3月1日付で入会した一級水先人4人と
4月1日付で入会の事務局職員1人を紹介します。

- ①出身は何処ですか？
- ②水先人(会)を志望したきっかけは？
- ③乗船した主な船種は？(水先人向け)
- ④特技は？また、好きな食べ物？(職員向け)
- ⑤自分自身のアピールポイントは？
- ⑥今後の抱負を聞かせてください。

着実な業務の習得に向けて

- ①神奈川県
- ②会社の諸先輩のお話を伺い幸運にも多くのご助言とご支援をいただいたことです。
- ③コンテナ船、PCC、タンカー、重量物船
- ④怪我(毛が)なく、大過なく過ごしてきました。
諸先輩方の教を素直に守り、自分自身で工夫する努力もして着実に業務を習得していきたい。
- ⑤海洋冒険小説に憧れて船長となりましたが、
小説の水先案内人はどこか超人的な存在でした。
地道な勉強を続け、いつの日かプロと呼ばれる人になりたいと思います。



一級水先人
宇野 豊
(うの ゆたか)



一級水先人
宇野 克海
(うの かつみ)



一級水先人
田島 尚純
(たじま たかよし)

船長に信頼される水先人を目指して

- ①広島県
- ②技術的に船長の次の次元に挑戦しようと考えました。
- ③船長としては、VLCCを含む各種油タンカー及び8500TEUコンテナ船に数回、最後にケーブサイズバルカーに乗船しました。
- ④東京湾内をセーリングで楽しんでいるので、
小型船の視点や考え方が分かっているつもりです。
- ⑤船長に信頼される水先人になりたいと思っています。

船長の先に目指すべきもの

- ①神奈川県
- ②海と船が好きで歩いて来たわが人生、船長の先に目指すべきものは？の答えです。
- ③コンテナ船、自動車専用船
- ④船長実職経験豊富とは言えませんが、
乾貨物船全般の船舶管理及び運航管理に関わる業務をそれなりに深く経験しています。
- ⑤修習中、主要インフラたる東京湾での水先業務の重さと複雑さを改めて思い知りました。
東京湾を自分の庭に！を目標に精進します。

船長経験を活かして

- ①東京都
- ②船会社での経験を活かし、今しばらく社会のお役に立てればと考えました。
- ③VLCC、LNG、大小バルカー、大型コンテナ船等、
さまざまな船種を経験することができました。
- ④船会社では、陸上勤務も長かったですが、船長職での現場経験も比較的多く経験させてもらえました。これらの経験を、新たな職場でも活かせればと考えています。
- ⑤新しい仕事を始めるにあたり、緊張してはおりますが、何よりも、
生涯の仕事として選択した船長職に近いところで、今しばらく働けることになりましたので、一隻一隻、楽しんで仕事をしたいと考えています。



一級水先人
児玉 達雄
(こだま たつお)



オペレーション部
佐藤 啓太
(さとう けいた)

コミュニケーションを大事に全身全霊で

- ①神奈川県
- ②親族の影響で幼い頃から船と接する機会が多く、
自身も自然と船舶に携わる仕事に関心を抱いていました。
- ③特技はタロット占いと早口言葉です。
好きな物は、和洋問わず、甘いものが大好きです。
- ④人とのコミュニケーションを大事に考えるところです。
良い関係を築くための第一歩、挨拶には自信があります。
- ⑤初めての事ばかりで緊張と不安はありますが、
皆さんのお力になれるよう、とにかく全身全霊で努めます。

人事短信

元水先人

【退会】



元一級水先人
古田 幸信
(ふるた ゆきのぶ)
平成13年1月入会
令和2年2月15日退会



元一級水先人
竹内 美喜男
(たけうち みきお)
平成20年4月入会
令和2年3月19日退会



元一級水先人
齋藤 雅
(さいとう まさし)
平成18年1月入会
令和2年3月31日退会



職員人事

【退職】



元オペレーション部 次長
内田 武志
(うちだ たけし)
昭和51年4月1日採用
令和2年3月31日退職

