

## 航行安全・海難防止情報

### PILOT SAFETY NEWS

#### 東京湾水先区の「若手水先人技術研修会」

東京湾水先人会 市山 和男

##### 1. はじめに

これまで、東京湾水先区の若手水先人を対象とした水先操船技術の研修は、東京・横浜・横須賀の各事業所がそれぞれ受け持ち、従来から実施されていた研究会や説明会で必要とされる技術の伝習が事業所別に行われておりました。先般、会の組織改革の一環として「教育訓練センター」が設置され、現在では、これら従来型の事業所別研修を一本化した「若手水先人技術研修会」が行われるようになりました。

東京湾水先区の新制度一級水先人は40名を数えるようになり、通し業務の比率も飛躍的に伸展しております。水先操船技術をハーバー作業・ベイ作業と一貫して勉強できる研修会は、今後ますます必要性を増すものと思います。

私は、入会3年目のパイロットとしてこの研修会に参加しましたので、その内容についてお知らせするため投稿させていただきました。会員の皆様へ、幾ばくかのご参考になれば幸いに存じます。

##### 2. 研修会の開催と研究内容

本研修会は、年間4回行われることが会長業務連絡により事前に周知されていますが、別途、具体的な実施日が各会員に連絡され、参加を希望する水先人は「教育訓練センター事務局」へ申し込みます。「事務局」は担当水先人と本部職員で運営されています。

今回参加した若手パイロットは、10名程度の見込みであったようですが、実

際には15名が参加し、これに東京・横須賀・横浜事業所のベテランパイロットが加わり充実したものとなりました。

当日は事務局より以下の研修議題が資料と共に準備されておりましたが、はじめに、資料作成後に起きた最新の事故事例や、幾つかのヒヤリハット事例が紹介されました。これらは実際の航跡図や説明資料を使い、当事者の経験談や説明、若手パイロット自身の同様な経験や質問、ベテランパイロットの解説と、様々な事例へ内容が進展してオープンな雰囲気勉強会となりました。それらの全てをここでご紹介する余裕はありませんが、参加した若手パイロットにとって、自分の水先手法の「引き出し」の数を増やすことができたことは間違いありません。

研修議題として教材と共に準備されたものは、次のようなものでした。

#### (1) 朝・夕のラッシュ時の横浜航路入航について

ラッシュ時の横浜航路は、多くの船が同時刻の航路管制時間帯に集中することになり、入航順位の判断が難しくなるケースが多く、特に若手パイロットにとっては悩むテーマの一つとなっています。

航路入り口付近に定められた錨地から揚錨して航路に入る船、湾口から北航して航路に入航しようとする船、東京・千葉港方面から南航して入航する船、パイロットを交代する場合と、通し業務として航路に直行する場合など、乗船した船により針路・速力がまちまちの状態に入航順序を判断することになります。「横浜航路の永遠のテーマ」と言われるベテランパイロットもおられます。

これらは、すべて水先修業生や新人研修生の時代に先輩パイロットに教わりながら学んだことではありますが、実際にやってみると実にケースは様々で、入航船のスムーズな流れを阻害しないよう、且つ、危険な見合い関係とならないようにするための集中力と経験が必要とされます。

研修会では、資料教材によりベテランパイロットから次のように具体的な説明がなされました。

- ・航路に接近する前にパイロット同士で十分に連絡を取り合い、安全な入航順序を確認すること。確認するまでは速力を上げないこと。
- ・錨地からスタートする場合は、湾口や東京港方面など港外から直航する船とのスピード差を考慮し、航路に近くても直ぐには入り口にアプローチせず、十分に回り込んで状況を判断すること。

- ・同時着となりそうな場合は、港の奥のバース、同じスリップの奥のバースの船を優先させること。
- ・判断に迷うケースは、基本的に譲る精神を保つこと。
- ・船長・代理店・ステベなど、自船の入港する順番に疑問を持たれぬような合理的な判断が必要であることなど。

## (2) 強風下での作業に使う曳船数などについて

- ・事務所を出発する前に気象関連資料をよく分析し、自分で対応を考えておくこと。予定バース付近の様子を事前に確認すること。
- ・船長への曳船増配判断の説明と、やり取り。「なんとかなるだろう」の危険性と、確たる自信がない限り作業は中止することの必要性。撤退するための勇気。
- ・作業を開始してから突風が吹いて危険な場合に、応援の曳船の手配が困難で、風もすぐには収まらなると判断される場合は、躊躇なく錨地に戻り、風待ちとすること。
- ・船体風圧面積と風速（風圧力）を考慮して、必要な曳船数を検討すること。
- ・うねりが入りやすいバースでは、曳船の効力が著しく低下すること。
- ・曳船によっても技量に差があることに注意すること。
- ・岸壁フェンダーに船体が平行にタッチするまで船体姿勢と岸壁距離から目を離さないこと。次の仕事の時間に気を取られずに、今の仕事に集中すること。
- ・強風下で風が入ることによりトランシーバーの交信が困難にならないようにすること（参加者から、ハンカチ、手袋、ビニール袋等でカバーすると良いなどとアイデアの供出があり）
- ・強風下でのPCC操船の困難さを肝に銘じておくことなど…。

## (3) 東京西航路付近における航行方法について

羽田空港新滑走路の建設に伴う、東京西航路の変更や管制運用の変更について、東京事業所パイロットからの解説。管制信号の解釈や航路内での行き合い関係など航路航行に際して考慮すべき事項。新航路出入口付近での航行方法についての説明や、質疑応答。

## (4) 東京湾海上交通センターによる勧告事例その他について

海上交通安全法の一部改正によるマーチスの情報提供や、本船側の「聴取義務」など、同通信の重要性がこれまで以上に高くなることへの注意。最近の「勧告」事例と対応についての解説。

研修会では、これらの他にも東京・横浜・横須賀のベテランパイロットから湾内錨地での投錨や航路航行の注意事項など、最近の問題事項などの解説がありました。

### 3. おわりに

研修の内容の多くは、いずれも水先修業生や新人研修以来、修習してきたものですが、ある程度の期間水先実務を経験してからの研修は、同じ内容でも理解度がより深まるものであり、自己の技術レベルを自覚し、更なる実践により、向上させることに役立っているものと思います。

また、東京湾水先区では、既に7名の新三級水先人も稼働を始めており、「教育訓練センター」はこれら三級水先人の新人教育の他にも、入会4年目以上の水先人を対象とした「リフレッシュ研修」、大型船要員の研修、水先修業生の研修など、多くの研修・教育・訓練を系統立てて実施、あるいは計画しており、これに関わる職員や会員水先人の労力は多大なものがあります。

会員パイロットは、機会のある限り、これらの教育や研修会に積極的に参加したり協力することが可能であり、水先操船技術の伝習は「誰もが、オープンな環境の下で学習」できるものとなっています。