

SRF-JRMC QUARTERLY COMMAND NEWSLETTER SUMMER 2017



From the Commanding Officer

Improving SRF-JRMC



Konnichiwa! In January 2016, we received a letter from Rear Adm. Williamson, Director of Fleet Maintenance, U.S. Pacific Fleet (COMPACFLT), addressing SRF-JRMC's performance. It stated that multiple scheduled depot availabilities in execution here were at high-risk for missed key events and late delivery. As instructed, we conducted a root-cause analysis and identified corrective actions in order to improve our performance.

In this edition, I want to highlight a few of the observed improvements we've made as a command in addressing our performance since the letter. We improved our system of availability planning and execution, by:

- establishing standing project team members per ship.
- applying discipline to the Joint Fleet Maintenance Manual (JFMM) advance planning milestones.
- delivering planning products for contract work at "A-60," or 60 days prior to the start of the availability.
- targeting in-house planning product delivery at "A-30" to enable our project team members to coordinate work scheduling with production shops and support codes.
- planning early, which allows us to integrate work across projects to deliver all of them on schedule

and balance the workload across the work force.

Please continue reading for more details about how our team has been doing.

Reducing defects and reusing our TGIs

The Engineering and Planning Department (Code 200) has made significant progress in continuing improvement efforts by providing correct instructions to our trades who perform important warship repairs. The technical work instructions we provide to these trades are called "Task Group Instructions," or TGIs.

This year, Code 200 has been increasing our TGI throughput and reducing defects in our TGIs, providing better quality to the ships and to our production shops.

One of the more focused improvements that we've accomplished at SRF-JRMC is documenting a process for reusing TGIs to the greatest extent possible and tracking how often we reuse TGIs. Currently, between 50-70 percent of the TGIs issued are "reuse" TGIs. Only minor updates are required for these "reuse" TGIs. This both saves time for the planners and improves our quality.

Due to TGI reuse efforts and other improvement efforts, the defect rate is down from 14 percent last year to under 9 percent this year on our TGIs. Code 200 Department Head Lt. Cmdr. Sumsion and I am very proud of Code 200 results and how they have helped do their part for the command in striving to meet the demands for more throughput and better quality by working smarter.

Reissuing the Availability Management Manual

Because the JFMM is Fleet policy, it is our responsibility to adhere to every aspect of this policy as it relates to surface ship maintenance and modernization. SRF-JRMC Availability Management Manual

(AMM), reissued this past January, is intended to complement the JFMM and provide greater detail and clarity in areas the JFMM may not cover.

The AMM's development is not trivial and is expected to lead to more standard practices across our teams, more efficient use of our limited manning resources, and more improved customer satisfaction in keeping the 7th Fleet operationally ready. Currently, an integrated product team (IPT) is working to update SRF-JRMC milestones and provide recommendations for JFMM changes.

Improving our milestone compliance

The JFMM and, specifically, milestone compliance improves business and project intelligence. Understanding the scope of the work to be accomplished via a mature planning product and earlier contracted work awards provides us better information to make project management decisions and tradeoffs.

So far, SRF-JRMC has been improving our milestone compliance, most recently within Code 200. The current JFMM milestone for 100 percent contracted work package planned and estimated for a CNO availability is "A-110." Just a year ago, we were averaging "A-0," or start of availability. Our planning team has significantly improved and the upcoming availabilities are meeting "A-60." For in house work, we are now meeting our goal of completing planning product by "A-30".

By everyone supporting these measures and actively taking part in all our improvements, SRF-JRMC has and will continue to achieve operational excellence. By learning from our past problems and applying our core principles to everything we do, we will improve our work processes and efficiency to both be on time and do things right.

Nandemo dekimasu! •

From the Deputy Commander

Safety this summer!



**SRF-JRMC
DEPUTY COMMANDER
CMDR. DAVID DWYER**

Soon we will be out of the rainy season and into summer, so I hope you make time to enjoy the sunny weather with your friends and family!

I would like to take a moment to give everyone a BRAVO ZULU in keeping 2017 free of alcohol-related incidents at SRF-JRMC! This means you are setting the standard for the rest of the base in being responsible in what you do, both on and off duty!

During the 101 days between Memorial Day weekend through the Labor Day holiday, we enjoy all types of warm weather events, but summer is also a critical time for injuries. In fact, more mishaps occur during these 101 days than they do the rest of the entire year.

The key to preventing summertime injuries is to utilize the same safe work practices and attitude we use on the job and apply them to our off-job activities.

It's important to know how to treat and prevent heat-related ailments, like heat stress and heat stroke, both of which can cause severe illness or death.

In order to keep cool in the heat, your body has to sweat which can make you lose up to a quart of water per hour. For your body to be able to keep cooling properly, you should drink as much fluid as you lose, whether you're thirsty or not.

It often takes up to one week for employees to become acclimated to

a hot environment. This acclimation can subsequently be lost in only a few days away from the heat. Thus, employees should be more cautious about heat stress after coming back from a vacation, when beginning a new job, or after the season's first heat wave.

In short, precautions should be taken anytime there are elevated temperatures (approaching 90°F or 32°C) and the job is physically demanding.

Proper hydration can prevent the onset of serious heat-related illnesses such as heat exhaustion and heat stroke. Symptoms of heat exhaustion include profuse sweating, rapid breathing and blurred vision and people may become agitated and make poor decisions; such as refusing assistance.

Your best defense against heat-related illness is prevention. Staying cool and making simple changes in your fluid intake, activities and clothing during hot weather can help you remain safe and healthy.

To stay aware of heat stress conditions, ask your shop heads or group masters about the current heat index conditions. Also, U.S. Naval Hospital Yokosuka displays heat index flag conditions on their website daily at:

<http://www.med.navy.mil/sites/nhyoko/Pages/default.aspx>

Defer to C106 for any information regarding heat stress or safety. •



In this Issue...

- 2** From the Commanding Officer
- 3** From the Deputy Commander
- 4** From the Officer in Charge
Sasebo Waterfront Update
- 5** Yokosuka Waterfront Update
- 6** Cultural awareness: Iconic foods of Japan and the U.S.
- 8** Code 241 Spotlight: Engineering and Design Division
- 9** Dock operations at SRF-JRMC
- 12** OPSEC only takes a minute
English conversation club
- 13** Yukata: traditional clothing for the summertime
- 14** How your job impacts the big picture
- 16** SRF-JRMC Det Sasebo celebrates the start of its apprentice program
Thank you for your support to the Command Newsletter! Let us know what you think

Cover photos by Bob Page and Ryo Isobe, C1101.3.

Newsletter published by: Corporate Communications Branch (C1101.3), Administrative Department — Michelle Bridges, Bob Page, Ryo Isobe and Joyce Lopez.

Disclaimer: This newsletter is a command-authorized publication for members of SRF-JRMC's workforce. Its contents do not necessarily reflect the official views of the U.S. Government, the Department of Defense or the U.S. Navy and do not imply endorsement thereof. The newsletter is produced in accordance with SECNAVINST 5720.44C, Department of the Navy Public Affairs Policy and Regulations. Editorial content is gathered, prepared, edited and provided by SRF-JRMC Corporate Communications, Code 1101.3. Submissions are welcome at any time. If you have any suggestions, submissions or questions, please email corpcomms@srf.navy.mil, or call us at 243-7313.

Japanese translation is provided for your information and as courtesy to users of this newsletter. Though SRF-JRMC endeavors to ensure accuracy, users of the information are to act on such using their own judgment and at their own risk. Neither SRF-JRMC nor any holder of copyright to the information shall be held responsible in any way whatsoever for any loss or misunderstanding, either direct or indirect, that is incurred as a result of using the information.

From the Officer in Charge

Looking towards the future



In April of this year, Det. Sasebo welcomed in our inaugural apprentice class. It is a very exciting event! It was the point where we moved from planning an apprentice program to executing it. There was an immense amount of work that went into making the Sasebo apprentice program a reality. The team here dedicated great effort to develop the program and select the instructors. Then came the bigger challenge of selecting the right six candidates from over 160 applicants. I want to thank that team again, they did an amazing job!

It also represents how the detachment is looking forward to develop the future work force. The



i (Above) SASEBO, Japan (April 10, 2017) — The amphibious assault ship USS Bonhomme Richard (LHD 6) returns to Sasebo, Japan, after a patrol in the Indo-Asia-Pacific region. Bonhomme Richard embarked the 31st Marine Expeditionary Unit (31st MEU) to enhance U.S. Navy and U.S. Marine Corps integration and to work with allies and partners in the region. (U.S. Navy photo by Logistics Specialist 3rd Class Heather Pao.)

apprentice program actively builds the skilled worker that will be the backbone in the years to come. It is also a way, which I see, we are building the community link between SRF-JRMC and the Sasebo community, and we are training and building the skills and the talent of the Sasebo community.

One of the strategic goals for myself and the detachment is looking at ways to make the U.S.

Navy a better customer for ship maintenance in Sasebo. Part of that is building on the relationships between SRF-JRMC and the industrial base. The apprentice program is a part of that. The contractors are all part of the Sasebo community and, as they see the command continuing to invest in the community, that means we are also investing in them — continuing to build that partnership between the Navy and the community of Sasebo. •

Sasebo Waterfront Update

By Lt. Cmdr. Sean Doherty, Code S300/S900 • Waterfront operations and production officer

The Sasebo waterfront is working hard keeping the 7th Fleet operationally ready following the safe return of **USS Bonhomme Richard (LHD 6)** and **USS Green Bay (LPD 20)** from spring patrol. The maintenance teams for both ships are hard at work executing critical continuous maintenance availabilities (CMAVs) while

engaging in planning efforts for the upcoming arrival of **USS Wasp (LHD 1)** and Green Bay's fall Chief of Naval Operations (CNO) availability.

USS Germantown (LSD 42) is currently pressing through the execution of a large work package on an extended docking selected restricted availability (DSRA) at dry

dock two. The team conducted a successful 25% conference on March 22 is on track for a successful undocking later this summer. BRAVO ZULU to all involved in this DSRA effort! •

Yokosuka Waterfront Update

By **Cmdr. Mitchell Perrett, Code 300** · Waterfront operations officer

SRF-JRMC has had a challenging few months, but we continue to support the fleet in a manner befitting the reputation we have earned. Our latest accomplishments include an on-time completion of **USS Ronald Reagan (CVN 76)** 7C1 CNO availability and support for the cruisers and destroyers who will escort her on her patrol. This included an emergent repair on **USS Barry (DDG 52)** in which the business office, engineering and planning department, and waterfront operations department partnered to quickly plan and contract known repairs and flew in a small team of sailors from **USS Emory S. Land (AS 39)** to handle expected growth work without adding to the production department workload. Even though that repair was not particularly complex, I think it's noteworthy because the plan that we executed demonstrates what we can do to find creative solutions when we work together. Aside from the departments already mentioned, we

had administrative support for their travel arrangements, the quality assurance office checked their qualifications to make sure there would be no issues there, hull group found them a place to work and lent them tools, and supply department assisted with materials. While they were here, the tender Sailors also cleared a significant casualty on **USS Mustin (DDG 89)** and did some work on **USS Chancellorsville (CG 62)** and **USS Blue Ridge (LCC 19)**; it was a good win for the port.

Speaking of those projects, we continue to work to return **Chancellorsville** and **USS Benfold (DDG 65)** to the fleet as we approach significant key events and milestones for those two large ship repair projects. We completed the **USS Antietam (CG 54)** CNO availability one day early and are now engaged in planning an emergent docking to repair damage from a grounding that took place shortly after sea trials; those repairs are expected to wrap up in the

winter. We decided to dock her in dry dock 5 following the undocking of **Chancellorsville** and delay the docking of **USS Stethem (DDG 63)** in order to keep required repairs to dry dock 6 on track following the undocking of **Blue Ridge**, which is also approaching significant key events.

As anyone can see, it continues to be a very busy time at SRF-JRMC and we're rising to the challenge. The operators of the fleet often remind us of the importance of our work; the 7th Fleet needs us to keep them operationally ready and it takes the best effort from all of us to do that. With all that is going on in our region of the world, we must keep up with changing requirements and priorities and work together to do our part. We are known as the best ship maintainers in the world, and we will keep proving it every day.

Nandemo dekimasu! ·

📍 (Below) YOKOSUKA, Japan (May 4, 2017) — *USS Barry (DDG 52) and USS Benfold (DDG 65) sit at dock next to SRF-JRMC's waterfront, with the warehouses and shops, including SRF-JRMC's headquarters building, in the far back. USS Ronald Reagan (CVN 76) is anchored at dock in the foreground. (U.S. Navy photo by Bob Page.)*





(Above) MAGNUM, Oklahoma (Early 1900s) – A customer lines up for a hamburger at Oscar Thrower's (right) Hamburger stand in Magnum square. Thrower later went on to open the Thrower Café. (Photo donated by Linda Grennan, <http://okgenweb.net/~okgreer/thrower.html>)

popularize hamburgers, but its popularity exploded in the latter part of the 19th century and early 20th century. Innovations then followed in hamburger accoutrement, such as the hamburger bun, the cheeseburger, ketchup and sides including french fries and soda.

Over time, the hamburger concept has evolved, and meat patties are decorated with an endless variety of creative, tasty toppings. A restaurant in Las Vegas sells a hamburger, made of wagyu beef and topped with foie gras and truffles, selling for \$5,000.

Fast food establishments have also become more adventurous with their "hamburger" patties. At MOS BURGER in Japan, you can order a rice burger, in which the buns are made of rice. At McDonald's in India, you can exclusively order a McAloo Tikki Burger, in which the patty is made of fried potatoes, peas and bread and then topped with tomatoes and onions.

Today, the hamburger evolution continues. They can be found in nearly every part of the world and make up about 60 percent of all sandwich sales worldwide.

Cultural awareness: Iconic foods of Japan and the U.S.

By Bob Page, Code 1101.3
Corporate communications

Hamburgers and sushi are arguably two of the most iconic foods to come out of the United States and Japan, respectively. These two foods are known worldwide, and it's hard to think of hamburgers or sushi without relating them to the American and Japanese cultures. But, both originated as something completely different and from far-off lands before evolving into what we know them today.

Hamburgers

The most primitive ancestor of the hamburger is rooted in Mongolia. In the 1200s, Mongol horsemen would place raw meat under the saddles of their horses while riding. When it was time to eat, the meat would be tender and could be eaten raw.

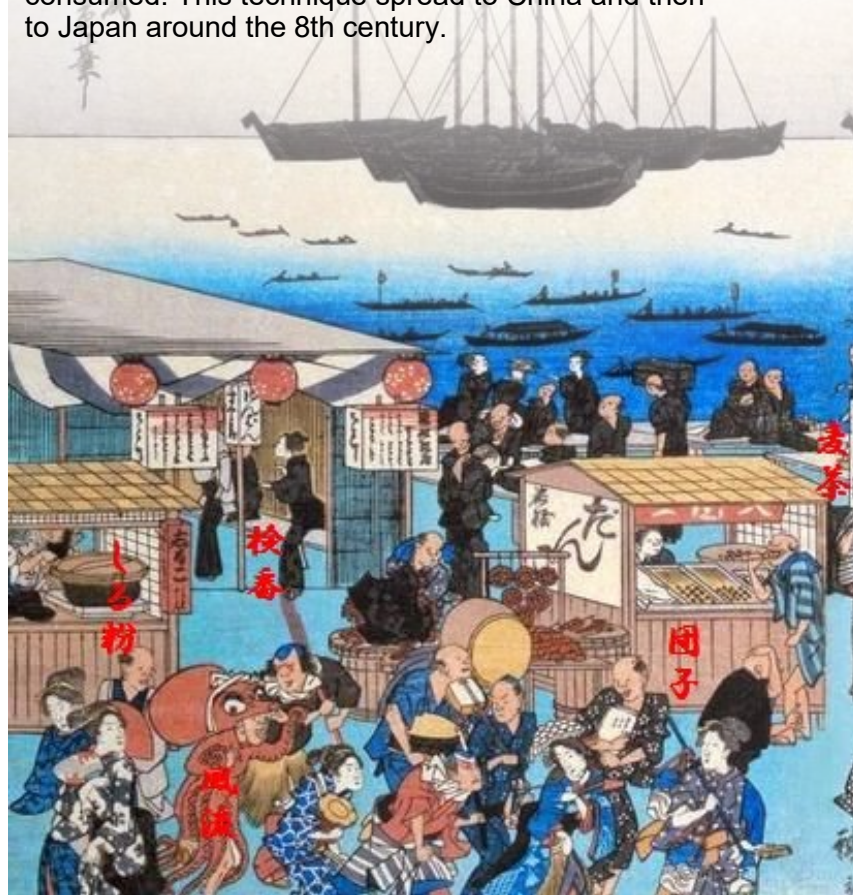
Later when the Mongols invaded Russia, they also brought their cuisine. This primitive version of the hamburger was adopted by Russian chefs which then evolved in to steak tartare, a dish made up of minced meat, onions and raw egg.

In the 15th century, Russian ports became a popular stopping point for boats from Hamburg, Germany. The sailors brought the Russian hamburger dish back to Germany and then called it "tartare steak." In Hamburg, the dish evolved into "Hamburg steak." Sailors traveling between Hamburg and New York brought their taste for this dish with them. Thus, the hamburger or "steak-cooked Hamburg style" made landfall in the U.S. during the 18th century.

The invention of the modern hamburger that we know today in the U.S. and around the world is one of legend. There are many claims on who was the first to

Sushi

The roots of sushi can be traced as far back as the 4th century B.C. in Southeast Asia. Salted fish would be packed in cooked rice and allowed to ferment for several months. Lactic acid produced by the fermenting rice would preserve the fish. Then, the rice would be discarded, and only the fish would be consumed. This technique spread to China and then to Japan around the 8th century.



The first iteration of sushi in Japan was called “nare-zushi,” literally “fermented sushi.” Nare-zushi took several months to make, and, eventually, it was found that adding stone weights could help speed the fermentation process. “Nama-nare zushi,” or “semi-fermented sushi,” became popular around the 1500s. With the introduction of rice vinegar in the 1600s, “haya-zushi,” or “quick sushi,” was born. This so called “quick sushi” no longer required fermentation and could be prepared overnight. To achieve similar flavor to its fermented cousins, rice vinegar would be added to rice and served with fresh, raw fish.

Sushi was mostly eaten in Kyoto and Osaka, and it spread when the shogun moved the capital to Edo (Tokyo). In 1657, the Great Fire of Meireki destroyed most of the capital.

A series of factors stemming from the Great Fire contributed to sushi’s exploding popularity. New workers poured into the capital to help rebuild, which created a demand for food. The lack of buildings due to the fire created a need for food stands. On top of that, a new law had banned open flames during dinner hours.

Sushi was a good, fast solution to address these factors. Because it required no flame to produce, it could also skirt the open flame law.

“Nigiri-zushi,” or “hand-squeezed sushi,” is the sushi we all know and eat today. This sushi can be made on the spot and in food stalls and restaurants. Nigiri-style sushi was particular to Tokyo, but after the Great Kanto Earthquake of 1923 and World War II, the devastated capital forced chefs out of the city and to other regions of Japan.

Today, sushi is an art form and chefs spend their lives dedicated to its creation. Sushi’s healthy and fresh flavors have contributed to its spread in popularity worldwide.

Without question, hamburgers and sushi would not be what they are today without the U.S.’s or Japan’s influence. The U.S. has put its own spin on sushi just as Japan has adapted the hamburger to suit local taste. This is an example of food bridging cultures and making things that were once foreign to us familiar and accepted, strengthening our two countries’ bonds. •

Sources:

Avey, Tori. “A Brief History Of Hamburgers.” Tori Avey, <http://toriavey.com/history-kitchen/2013/08/a-brief-history-of-hamburgers>. 2017.

Corson, Trevor. “History of Sushi [Infographic Timeline].” Domo Daruma, <https://www.domodaruma.com/blog/history-of-sushi-infographic-timeline>. 6 Oct 2015.

“History Of Sushi And Japanese Phrases To Use At A Sushi Bar.” The Nibble, <http://www.thenibble.com/reviews/main/fish/seafood/history-of-sushi.asp>. Aug 2008.

Izzo, Christina. “The History Of The Hamburger: An American Invention.” TimeOut, <https://www.timeout.com/newyork/restaurants/the-history-of-the-hamburger-an-american-invention>. 5 Aug 2013.



(Above) Tohto Meisho Takanawa Nijyuu-rokuya-machi Yuukyuu-no-zu (Feast in Waiting for the Moon at Takanawa, Edo on the Twenty-sixth Night) By Shigeuemon Ando (from the series Famous Places in Edo). This triptych work depicts a bustling marketplace along the shores of the harbor at Takanawa. It is lined with vendors offering a tempting array of edible street fare, including grilled squid, tempura, soba noodles, gyoza dumplings, and mackerel sushi, at a stand that can easily be identified by the huge characters 'su-shi' on the side. The occasion is a festival to celebrate the rising of the crescent moon on July 26.

Code 241 Spotlight: Engineering and Design Division

By Bob Page, Code 1101.3
Corporate communications

Mission: To provide timely and accurate engineering services for complete customer satisfaction. These services include working drawings, documents and onsite support and evaluations.

Focus: Prioritization and quality of engineering products in order to achieve and maintain planning and production milestones.

Roles:

- Develops plans and designs for repair, modification, relocation and installation of ship structure, machinery and electrical systems during advance planning.
- Resolves and evaluates emergent engineering problems during a ship's maintenance availability.
- Provides unclassified technical documents such as ship construction drawings, manufacturer drawings, technical manuals, ship equipment onboard data, and ship alteration documents.
- Inspects ship structures, propulsion shafting system alignment, and ship's topside configuration photographs in accordance with Navy ship requirements.

Customers:

- Planning and estimating division (Code 225).
- Production shops (Code 900).
- Ship project teams.

Organization: Approximately 70 MLC employees.

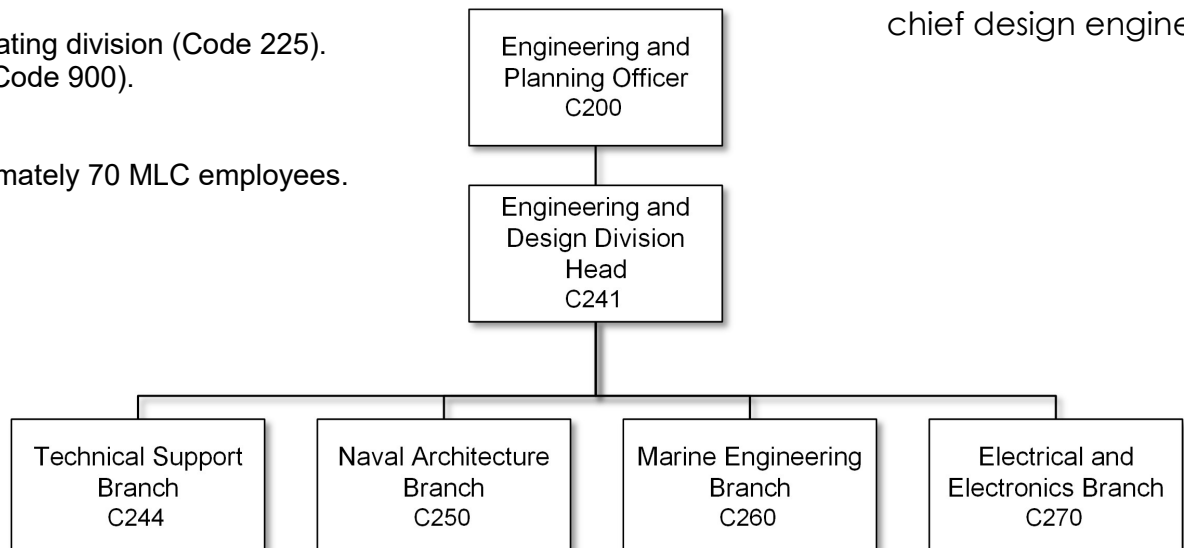


📍 (Above) YOKOSUKA, Japan (April 11, 2017) — Yo Gouriki, naval architectural branch section head, reviews a technical drawing by Izumi Hayasaka, engineering aid and engineering and planning development program trainee as part of her program's course work. (U.S. Navy photo by Bob Page.)

"Our technical decisions play a part in assuring technical and safety aspects for ship operation. SRF-JRMC concurrently executes four CNO [Chief of Naval Operations] availabilities, two CMAVs [continuous maintenance availabilities], and three advance planning for coming CNO availabilities. We face challenges daily with high workload while maintaining efficiency with limited resource.

"My folks are working hard to achieve the SRF-JRMC mission, and I believe that they are the best workers in SRF-JRMC! I'm very proud of them!"

– Keisuke Oosaki,
chief design engineer



Dock operations at SRF-JRMC

Story by Ryo Isobe, Code 1101.3 • FLEACT Yokosuka Public Affairs

From Yokosuka's Verny park, just across Yokosuka cove, you may happen to see some U.S. "battleships" — destroyers or cruisers to be exact — moored at piers or in dry docks. For you as an SRF-JRMC employee, it is certain you work at a U.S. Naval base in Yokosuka. But you might wonder what this facility is all about.

These ships you see are maintained or repaired by Ship Repair Facility and Japan Regional Maintenance Center (SRF-JRMC), the largest U.S. Navy command in Yokosuka Naval Facility — whose workforce largely consists of a majority Japanese workforce. As the name suggests, SRF-JRMC is responsible for U.S. Navy ship repair and maintenance. The nature of their work, with more than 170 different kinds of jobs, is very broad, and it is all dedicated to support the command's mission, to "keep the 7th Fleet operationally ready."

Of all the command executions, bringing a vessel into a dock for repair, or dry-docking, is one of the most important operations. In dry docks, the command conducts repair and maintenance jobs which cannot be done when the ship is afloat.

Dry dock

Yokosuka's first dry dock — dry dock 1 — dates back to Japan's pre-modern and non-Westernized Edo era in the mid-1800s, when the samurai government

still ruled feudal Japan. The establishment of the Yokosuka naval facility, which started as Yokosuka Iron works, was conceived and led by a prominent and farsighted samurai official, Kozukenosuke Tadamasa Oguri, with support from French naval architect François Léonce Verny.

Before World War II, the facility became Imperial Japan's Yokosuka Arsenal. After the war, the U.S.-led Allied Forces' occupation used it as a ship repair facility and organized naval operational center. Dry docks went under the Forces' custody, and used for U.S. ships' repair and maintenance. The base's ship repair function became an independent command on April 28, 1947, known simply as "Ship Repair Facility."

In 1974, the Government of Japan and the U.S. Forces Japan agreed on the joint use of dry docks 1 to 5. Dry docks 1 and 3 could be used by Japan Maritime Self-Defense Forces (JMSDF), and 4 to 5 by approval of the Japanese Ministry of Transportation (current Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism), even though SRF-JRMC has not seen this for a decade. While dry docks 1 to 3 are continuously and jointly used with JMSDF, according to records, the last time dry dock 5 was used by the Ministry of Transportation was in 1996 by *Continental Wing*, a roll-on/roll-off (RORO) cargo ship designed to carry cars and wheeled vehicles.

📷 (Below) YOKOSUKA, Japan (Nov. 18, 2016) – SRF-JRMC team starts flooding the dry dock prior to undocking of the Arleigh Burke-class guided missile destroyer USS Fitzgerald (DDG 62). SRF-JRMC docking office, carpenter shop, lifting and handling department, dock maintenance and forklift operation section supported one another to accomplish the job. (U.S. Navy photo by Ryo Isobe, FLEACT Yokosuka Public Affairs, SRF JRMC.)



(continued from pg. 9, Dock operations at SRF-JRMC)

SRF-JRMC dry docks are now part of the Japan Heritage, Collective Category. Fleet Activities Yokosuka (FLEACT) public affairs office and Yokosuka City often jointly hold a dry dock tour for Japanese civilians to experience their history.

“FLEACT Yokosuka conducts numerous base tours,” said Kazuyuki Takagi, FLEACT Yokosuka public affairs office. “For example, quarterly U.S.-Japan friendship and historical tours jointly held with Yokosuka city are quite popular. Every time, we have more than 1,000 applications, and we select 150 tourists. In the tour, we guide through historic sites and facilities on base so that they can deepen their knowledge of Yokosuka’s history. By directly seeing the way in which the military people and their dependents are working and living here, it fosters mutual understanding between the two countries.”

Caissons

Caissons — a word originally rooted in French, meaning “box” — are watertight structures in which air and water chambers and valves enable them to float and be moved by small boats, according to the necessity and requirements of docking evolutions. They are used to control the volume of water into and out of the docks’ basins.

According to “The American Peoples Encyclopedia, 1962 Edition,” caissons can be a ground pier used in constructing bridges, or an ammunition wagon for artillery and marine structures. In SRF-JRMC’s case, they function as a dock gate which keeps the water in and out of the dock.

In May 2016, caissons 1 and 3 (from their respective dry docks of the same numerical designation) were opened, moved and moored at dry dock one, and then removed for repair to a contractor at Sumitomo Heavy Industries, Ltd. A Sumitomo employee explained the caissons’s repairs included replacing ducts from round to quadrangle ones, repainting, improving the “butterfly valves,” and adding operationally-usable interfaces.

“Everything seems to be working well,” said Edwin Leonin, a construction manager from Naval Facilities Engineering Command Far East, Public Works Department, Yokosuka. Leonin designed and coordinated contracting jobs prior to the repair work.

“This makes all of SRF-JRMC’s caissons have almost the same functions and operational means,” said Akio Matsui, a manager of Sumitomo Heavy Industry’s Marine Division, who oversaw the closing. “Before the repair, they had to regulate the caisson using their own muscles.” It took about six months to complete the

inspection, repair and modernization. SRF-JRMC carpenters and dock maintenance workers supported one another to finish undocking the caissons successfully.

Pumps

In dry-docking, when a vessel floats in the dock and its basin is flooded, the water must be pumped out. SRF-JRMC’s production operation shop, mechanical section operates the docks’ pumps which remove the water from the dock. Usually the water outlet is placed on the base of the dock near the caisson. According to Jun Ito, a dock equipment mechanic and foreman B, in dry dock 1’s case, a set of pumps — two main pumps and two auxiliary pumps — are used, and dock equipment mechanics operate them from a building near the dock, following directions via wireless equipment, oral directions or signs from the dock master.

Keels and side blocks

On the bottom of a dry dock, wooden structures are placed, called “keel blocks” and “side blocks.” They support the ship’s hull on its bottom and sides when the dock’s water is pumped out. They need to be precisely in place as they bear a huge amount of weight without damaging the vessel. Before a ship is brought into a dry dock, SRF-JRMC carpenters are responsible for preparing a ship’s mounts.

Additionally, the lifting and handling department supports the carpenters by operating cranes to lift and move the blocks. They also support docking and undocking operations in bridge moves.

YOKOSUKA, Japan (Dec. 15, 2016) — SRF-JRMC docking office personnel, together with contractor staff, check the caisson’s tightness during the closing operation after overhaul. (U.S. Navy photo by Ryo Isobe, FLEACT Yokosuka Public Affairs, SRF JRMC.)



📷 (Below) YOKOSUKA, Japan (March 10, 2017) — SRF-JRMC docking office personnel monitor the underground pump room, containing pumps that move water in and out of the dry dock. (U.S. Navy photo by Ryo Isobe, FLEACT Yokosuka Public Affairs, SRF JRMC.)



Docking and undocking evolution

Among SRF-JRMC docking operations, dry-docking and undocking may be the most dynamic. The command has dry-docked numerous U.S. Navy vessels, even as big as an aircraft carrier, including **USS Midway (CV 41)** in the 1980s, subsequently **USS Independence (CV 62)** and then **USS Kitty Hawk (CV 63)**, until the nuclear-powered **USS George Washington (CVN 73)** which was homeported in Yokosuka in 2008.

SRF-JRMC's docking team is composed of the docking office (C954), carpenter shop (X68), lifting and handling department (C700), docking maintenance and forklift operation section (X07DF) and mechanical section (X07M) from the production operation shop. This also includes a Navy docking officer. They have put their efforts together to successfully bring U.S. Navy ships in and out of dry docks for repair and maintenance.

Again, carpenters play an essential part in these operations. They operate the caisson, handle the lines and wires which adjust and keep the ship aligned, and fasten or moor the ship. The docking team always show their "esprit de corps" in successfully getting the job done.

On Dec. 13, 2016, the command conducted another dry-docking of a Ticonderoga-class guided-missile cruiser, **USS Chancellorsville (CG 62)**.

"This is the third or fourth time that I have experienced docking," said Keisuke Sei, a carpenter who joined the command in May 2016, during Chancellorsville's dry-docking. "I'm supposed to do line handling and setting the bow to the center by using what we call a 'transit [theodolite].' This is the first time for me to do it, so I am getting a little nervous." (A theodolite is an instrument used to measure precise angles.)

"Both the ship and SRF personnel did an excellent job in preparing for the docking and executing it in an extremely professional fashion," said Lt. David Reinhardt, docking officer and project superintendent of the ship's availability. "[That was] one of the best docking evolutions I've seen. This docking period is very important for the ship as we repair several areas in the main spaces and install two major pieces of modernization equipment. I am looking forward to working with all of the stakeholders and working through the challenges we will face. It will be a great sense of accomplishment when we return the Chancellorsville to the Fleet better than before."

(continued on pg. 12)

(continued from pg. 11, Dock operations at SRF-JRMC)

“A week before our scheduled undocking, we found water leaking from the sonar dome,” said the availability’s Project Superintendent Lt. Robert Johanson from the waterfront operations department, about the unexpected emergent repair on the Arleigh Burke-class guided-missile destroyer **USS Fitzgerald (DDG 62)** undocking operation in November 2016. “The space was only accessible while in dry dock, so it was critical we addressed the problem immediately. The team showed incredible ingenuity and perseverance as we attempted several patches before deciding replacement was the only option.

“This was no small job. The four cables were three inches thick each, over one hundred feet long, and threaded through a space the size of a walk-in closet. And there were none in Japan. So, the team planned a job never before done at SRF, acquired a small car’s worth of cable from the States, ripped out the damaged cable, cleaned up the stuffing tubes and hangers, and ran new cable. I know of another repair activity that took 45 days to complete after months of planning. It took us less than half that!”

SRF-JRMC is flexible in their operations in case rescheduling is demanded and the docking team has to be reorganized. The command shows its readiness in adapting swiftly to unexpected incidents. •



Want to make new friends and help local Japanese employees improve their English conversation skills?

Join the English conversation club!

No Japanese or English-as-a-second-language (ESL) experience required!

When? Mondays and Wednesdays
5:30 to 6.30 p.m.

Where? SRF-JRMC HQ, Yokosuka bldg. 2046, 2nd floor, room. 206

Interested? Contact C1150
Language Training Division
eng.conv@srf.navy.mil
DSN 243-7343. •



Yukata: traditional clothing for the summertime

By Michelle Bridges, Code 1101.3
Corporate communications

SRF-JRMC's annual summer festival, or "bon odori," is just around the corner!

It is likely that you have already been asked a common summertime question in Japan: "are you going to wear a yukata?" But you ask, "what is a 'yukata,' and how do you wear it?"

Yukata is a lightweight summer robe, though when literally translated is "bathing clothes." It originated as a type of bathrobe in the Edo period, originally called a "yukatabira," or "bath gown," which was worn to dry the body.

Once public bathhouses became popular, people were increasingly seen wearing yukata in public places. It was also inexpensive, which made them popular, especially during a time where there were laws restricting the use of expensive materials and designs.

Today, yukata are worn most commonly during bon odori festivals and other summer activities like fireworks shows. Designs vary, from plain, traditional indigo, to bright, colorful designs. Younger people tend to favor the latter, while older people tend to go



for muted colors and simple patterns. Also, men's yukata have shorter sleeves than women's.

So, how *do* you wear a yukata? Just follow the steps below!

1. Slip into your yukata, wearing either a yukata slip or a tank top and shorts.
2. Hold both ends away from you, and raise them so the bottom of your yukata is just above your ankles.
3. Still holding the ends, bring your left overlap across your body, and check to see that the collar runs along the right point of your collar bone and that there's no creases around the hip.
4. Open up the left overlap once again until your yukata is wide open, and now bring the right side completely across your body.
5. Bring your left side where you had it in previous step (3), lowering the hem to about 10 centimeters from the floor.

6. Keeping a hand on your yukata so it won't fall apart, take the waist sash and wrap it around your waist from behind, and tie it from the front. Wrap the bow inside the sash so it doesn't fall out.

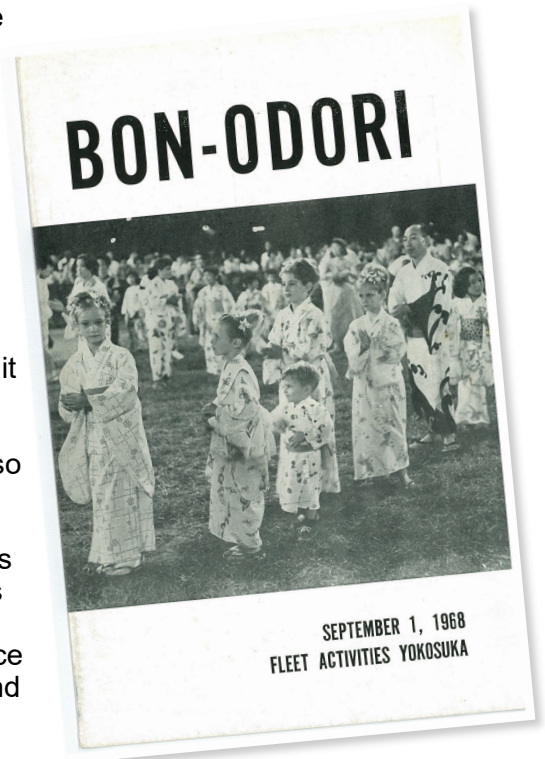
7. Underneath the arms of your yukata, there's an empty space ("miyatsu-guchi"). Place your hands in there and push outwards to remove creases, and, instead of having a baggy upper half, it'll

create a line completely around your waist.

8. Pull the back of this line to bring the back of your collar down. Adjust the front of your collar so it's flat against your chest.
9. Take another kimono sash and tie it from the back to front, just under your waist. Wrap the bow inside the sash so does not fall out. Adjust your yukata so there's no creases or wrinkles by pulling on the bottom flap.

You're finished! And, don't forget to put on your "obi," or "sash!" •

🕒 (Below) An SRF-JRMC summer festival program dating back to Sept. 8, 1968. The cover photo features former employees' children dressed in yukata during a bon dance. (Source: Code 1101.3 Corporate Communications photo archives)



How your job impacts the big picture

By Brad Bell, Code 312 · Former work integration manager



As a repair maintenance facility for the U.S. Navy, SRF-JRMC is a collection of interdependent shops and codes. No one group, shop or code can do it all. We succeed together, or we fail – together.

“Nandemo dekimasu” says “we can!” What it also says, but is not written is that “you” and “I” have to work together so “we” can. If the people in SRF-JRMC work together, all projects, departments and codes will know the same success.

Where does project management fundamentals (PMF) fit in this? In simple terms, PMF is a tool to help us communicate. It is a systematic approach through which we plan and assess all the information related to our assigned work and our workforce to make good decisions – decisions like:

- how much work we can take on (in a year, by shop, and so forth),
- how much work we can get done on each project,
- when we are likely to finish our projects, and
- which jobs across our entire command are most important today in order to meet key events and finish our availabilities on time.

As all of us know, this is a very complicated process, and we all work every day to make sure our Navy ships get the important work done.

And, you may have noticed that our workload has changed – our availabilities are larger, the work is more complex, and we need to integrate the work of numerous other organizations.

Building a plan in Microsoft Project or Excel will not work for managing multiple CNO availabilities at the same time. However, AIM and our scheduling tool, PSS (Project Sequencing and Scheduling) have many features that enable us to not only manage multiple availabilities, but also to be able to predict and fix problems in advance.

“Everybody is working hard to help us succeed in our mission. Let’s look at the administrative department, Code 1100, as an example...”

As an example, if we have four ships in CNO availabilities, and each ship needs 40 machine shop (X38) mechanics next week to stay on schedule, can we do it? The easy answer is “no!” With good schedules, we can see these problems well in advance and take action to mitigate the problem.

As mentioned, everybody is working hard to help us succeed in our mission. Let’s look at the administrative department, Code 1100, as an example:

It’s common knowledge that Code 1100 manages the hiring and releasing of people and that they schedule command training.

But did you know that they set the stage for us all to be paid correctly, which also affects our ability to make good decisions on projects?

In the beginning of every employee’s assignment at SRF-JRMC, Code 1100 assigns us all to a shop and assigns us an employee number used for payroll. These two pieces are critical to making sure you get paid and that the money comes from the right source! That’s a big deal!

And, it must be flawless for all of us to get paid properly and to show the proper financial impact to projects, which in turn helps us make better decisions related to our work.

Although they may never come down and work directly on any project, their efforts impact us every day, on every project, in planning and in execution.

For those in the military, you might say “I’m not paid by that system,” and you would be correct. But check this out - the contribution you make every day to the projects being worked should get uploaded into the PMC (Performance Measurement and Control) data and the WARR (Workload Allocation Resource Report). If your hours are not charged, we don’t get the “credit” we should, and the Type Commander doesn’t know about the significance of your contribution.

“SRF-JRMC is focused on non-stop execution of the critical chain in support of the mechanics at the jobsite.”

As an example; let’s look at the dive shop:

Code 1100 says we have a baseline of 14 U.S. Navy divers and 14 MLC divers. That’s not a lot right? But it gets worse. Big Navy thinks we manage the diving requirements at SRF with 14 MLC divers! That’s impossible you say! You are right again!

Code 200, when they wrote the paper for diving work, said to themselves; “The U.S. Navy divers don’t get paid through our system, so I don’t need to include them in the tasking on my TGI [task group instruction]. I’ll just add a couple extra MLC divers to the numbers to cover it.”

When the work gets done, we only document the MLC diver work by charging their time against that job. The U.S. Navy guys worked hard, but the data doesn’t reflect that! “But that’s wrong,” you say, and you are right!

Now let’s pretend you are the Master Diver. You go out to Big Navy and say, “I need help!” But they conclude from the data that the Navy divers must not be very busy. Instead they ask, “Why don’t you go to Singapore and help them out?” This is an actual example—Navy said “no” to giving us more divers. The Government of Japan said no, too.

This example was just to show that our daily actions in the systems we work with can have big impacts. In this case, we didn’t include time in our estimate for the Navy divers, and we didn’t charge their time against

the job to reflect the actual effort required to execute the work. This makes a difference to somebody, someday.

Maybe the next time the work will be done entirely by civilian divers; will Code 200 have accurate historical data showing what the job costed last time? SRF-JRMC, the U.S. Navy and the Government of Japan make decisions all the time that affect our manning level and assigned work at the highest levels. And, that affects individual jobs, estimated durations, and projected completion dates in our everyday work environment. Those decisions are all based on the data.

While we all have our part in entering accurate data, Code 1100 has a major role in the data that is used in the decision-making process.

So, Code 1100 documents SRF-JRMC’s manning levels. They support the command’s manning and track workforce shortages, too, so all of SRF-JRMC can get the people we need to do our mission.

Before we even get to the ships that we work on here, SRF-JRMC’s manning levels are monitored and approved by higher level command groups who set our limits. This information is input by Code 1100. How can we know there’s not 100 people working in the pipefitter shop (X56)? Code 1100 puts the data into the system that tells us the limits on X56. The rest of us use this information in manning decisions and critical path scheduling determinations.

So how does this impact PMF?

When we build a schedule on any ship, we are planning for people in specific trades and skills to accomplish each job in that schedule. Code 1100 puts information into the system that establishes the baseline size for our shops and codes, and PMF teaches us a process to communicate our daily needs using that baseline, and using our standard management tools of AIM, PSS (Project Sequencing and Scheduling), PMC and the WARR.

(continued on pg. 16)

(continued from pg. 15, How your job impacts the command's big picture)

When we do a good job of communicating, it feels really good right? Learning PMF can only help us, and we can all benefit from the training we get to help us communicate better. Code 1100, when it comes to PMF, the buck starts here! •

SRF-JRMC Det Sasebo celebrates the start of its apprentice program

By Jo Anne Bowman, Code S1150 •
Defense Language Institute,
English Language Center,
English language instructor



SASEBO, Japan (April 3, 2017) – SRF-JRMC Detachment Sasebo held an opening ceremony which launched the start of Sasebo's brand-new apprentice program.

The ceremony was led by Cmdr. Daniel Kidd, Det Sasebo officer in charge. Four division heads, three foremen, and about twenty personnel were in attendance. There were two VIPs: Yasumasa Iida, Chief of Sasebo Defense Office, and Kanji Fujioka, Director of Labor Management Organization for U.S. Forces, Japan (USFJ) employees,

Incorporated Administrative Agency (LMO).

Part of the ceremony included presenting the six new apprentices with their respective shop helmets. The launching of the apprentice program in Sasebo represents the culmination of years of planning. The program is modeled after Yokosuka's apprentice program, but in Sasebo, it includes three years of training in on-the-job training, trade theory, off-base training, and general training.

Additionally, there will be a seven-month semi-intensive training in English beginning in September of 2017.

The six apprentices were selected from over 160 applicants and represent the best of the best. They are Yuuto Sakai (S26), Shouma Okoda (S26), Ryoutaro Iwanaga (S38E), Misaki Kasahara (S38E), Takahiro Hisata (S56), and Keita Setoguchi (S56).

SRF-JRMC Det Sasebo looks forward to offering these apprentices the finest training available and to the future contributions these young professionals will make to the command.

Please give them your support and a hearty welcome when you meet them! •

📍 (Above) Cmdr. Daniel Kidd, SRF-JRMC Sasebo Det officer in charge (left of center) and Lt. Cmdr. Sean Doherty, SRF-JRMC Detachment Sasebo production officer (right of center), pose for a commemorative photo with the new apprentices (from left to right) Keita Setoguchi, Takahiro Hisata, Misaki Kasahara, Ryoutaro Iwanaga, Yuuto Sakai, and Shouma Okoda, who have been presented with new hard hats during the ceremony.

Thank you for your support to the command newsletter!

Let us know what you think

We request your assistance in a readership survey we are conducting on the workforce's opinion of SRF-JRMC's quarterly command newsletter and biweekly newflash.

The purpose of this survey is to better understand our readers' preferences so we can tailor the content and distribution of the command's newspapers to better meet your needs.

The information we receive is so important, because it helps shape the direction we go with the papers.

Your responses will remain anonymous.

Please have the survey completed and returned to C1101 Corporate Communications by **no later than July 14, 2017.**

The survey can also be done on Yokosuka SharePoint dashboard. On the right-hand side under "Links," click the "2017 Command Newsletter & Newsflash Readership Survey" button.

We greatly appreciate you sharing your opinion! •



(19頁から続く。あなたの仕事かどのように全体に影響を与えるか)

コミュニケーションで良い仕事を行うと、気分がいいですね？PMFを覚えると常に仕事の役に立ちます、そして訓練を通じてお互いのコミュニケーションも生まれてきます。PMFに関してはすべてCode 1100から始まります。

SRF-JRMC 佐世保分所で技能訓練生制度が始まりました。

文 ジョー・アン・ボウマン
S1150 国防総省言語研究所
外国語センター 英語講師



2017年4月3日 佐世保分所 – SRF-JRMC佐世保分所で技能訓練生制度の幕開けとなる入廠式が行われました。

式典は佐世保分所長ダニエル・キッド中佐の主催で行われました。4名のディビジョンヘッド、3名のフォアマン及びその他約20名の従業員が参加しました。佐世保防衛事務所長、飯田康政氏と独立行政法人駐留軍等労働者労務管理機構(LMO)支部長、藤岡幹士氏のお二人の貴賓をお迎えして開催されました。

式典の一部として6名の技能訓練生にそれぞれのショップのヘルメットが授与されまし

た。佐世保における技能訓練生制度の立ち上げは何年にも及ぶ計画の集大成です。横須賀の技能訓練生制度に倣っていますが、佐世保では3年間に及ぶOJT、職業理論、ベース外での訓練と一般教育が含まれます。

また、7か月の英語の準集中訓練が2017年9月から始まります。

6名の技能訓練生は160人を超える応募者の中から選ばれた精鋭の中の精鋭です。彼らは坂井勇斗(S26)さん、大小田渉真(S26)さん、岩永涼太郎(S38E)さん、笠原みさき(S38E)さん、久田貴大(S56)さんと瀬戸口恵太(S56)さんです。

SRF-JRMC佐世保分所ではこれらの技能訓練生に最良の訓練を施し、この若いプロ達による将来の部隊への貢献を心待ちにしています。

彼らを支援するとともに、見かけたときには温かく迎えてあげるようにしてください。

① (上)佐世保分所長 ダニエル・キッド中佐(真ん中左)と佐世保分所オペレーションズ・造修部・部長 ショーン・ドハーティー少佐(真ん中右)が式典で新たに新品のヘルメットを授与された技能訓練生(左から右)の瀬戸口恵太さん、久田貴大さん、笠原みさきさん、岩永涼太郎さん、坂井勇斗さんと大小田渉真さんと一緒に記念写真に収まりました。

コマンド
ニュースレターへの
サポートありがとうございます！
ございます！

皆さまのご意見を
お聞かせください

この度SRF-JRMCの季刊誌「ニュースレター」と隔週誌「ニュースフラッシュ」に関する皆さまのご意見をお伺いするために読者アンケートを実施することになりました。ご協力よろしくお願いいたします。

このアンケートの目的は、読者の方から意見を頂戴し、その要望に沿った内容をニュースレターやニュースフラッシュの企画や配布に反映させることです。

皆さまからのご意見は今後の私たちの貴重な指標となります。

お寄せ頂いた回答は匿名扱いとなります。

アンケートにご協力頂ける方は2017年7月14日までにC1101コーポレート・コミュニケーションへご提出ください。

アンケートにはSRF-JRMC横須賀のシェアポイント・ダッシュボード(ホームページ)からでもご参加頂けます。赤い文字で「Links」と書いてある下の「2017 Command Newsletter & Newsflash Readership Survey」をクリックして下さい。

ご意見お待ちしております。ご協力感謝いたします！



あなたの仕事がどのように全体に影響を与えるか

文 ブラッド・ベル C312 元空母プロジェクト監督者



米国海軍の艦船修理廠としてSRF-JRMCは相互に関わるショップとコードの集団です。ひとつのグループ、ショップまたはコードですべてをまかなうことはできません。全員成功するか、全員失敗するかどちらかです。

「何でもできます」とは「皆でできます」を意味します。そこに書かれてはいませんが、「あなた」と「私」が一緒に仕事をする事で初めて「皆」でできるといった意味合いを持ちます。SRF-JRMCの皆さんと一緒に仕事をする事で、すべてのプロジェクト、デパートメントとコードがひとつの成功を分かち合えます。

この中でプロジェクトマネジメント基本原則（以下PMF）はどのように位置づけられるでしょうか？ひとこと言えば、PMFはコミュニケーションを円滑にしてくれるツールです。与えられた仕事と労働力に関するすべての情報を計画・評価した上で正しく判断を下すことは体系的なアプローチです - 例として以下のような判断が考えられます：

- ・どのくらいの仕事を引き受けることができるか（年間、ショップ毎及びその他）、
- ・各々のプロジェクトではどのくらい仕事をこなせるか、
- ・いつ頃、プロジェクトを完了することができるか、そして
- ・部隊全体で、今日現在、どの作業がキイ・イベントを守り、工期を期日どおりに完了させるために最も重要か。

知っているとおり、これは複雑なプロセスであり、海軍の艦船に関わる重要な作業を完了するため、我々は日々働いています。

また、気づかれているかもしれませんが、ワークロードは変わっています - 工期は大きくなり、作業はより複雑になり、そしていくつ

もその他の組織の作業を統合する必要があります。

マイクロソフトプロジェクトまたはエクセルで作成された計画は、同時並行で行われるいくつものCNO工期を管理するには適していません。しかしながら、AIM、そしてスケジュール管理ツールであるPSS（プロジェクトの順序立てとスケジューリング）は複数の工期の管理のみならず、問題を予想し、問題が発生する前に先手で解決するためのいくつもの機能をもっています。

例として、CNO工期の艦船が4隻あり、すべての艦船が、スケジュールを維持するためには来週X38の機械工を40人必要とすると仮定します。簡単な答えは「できません」です。よくできたスケジュールではこのような問題を事前に知ることができ、問題を回避するための手段を講じることができます。

申し上げたとおり、全員、使命を達成するため、一生懸命働いています。Code 1100管理デパートメントを例にとってみましょう。

Code 1100が採用と配属及び部隊訓練のスケジュールを担っていることは周知されています。

しかしながら、Code 1100が給与が正しく支払われるための段取りを行い、そしてそれがプロジェクトにおける正しい判断能力に影響していることをご存じでしょうか？

すべての従業員はSRF-JRMCに入廠し配属され間もない頃、Code 1100により全員をどこかの部署に配属され、給与支払いに使用される従業員番号を付与されます。この2つの行為は大変重要であり、これにより正しい支払い元から給与が確実に支払われることとなります。これはすごいことです！

「全員使命を成功裏に実現するため、一生懸命働いています。管理デパートメントCode 1100を例として取り上げてみましょう。」

そして、確実に給与が支払われ、プロジェクトへ財務的な影響を正しく提示することは、仕事におけるよりよい判断につながります。

いかなるプロジェクトでもCode 1100が現場に来て直接作業に関わることはありませんが、Code 1100の仕事は日々、すべてのプロジェクトの計画と実施に影響しています。

軍人の方は「私はその仕組みで給与が支払われている訳ではない」とおっしゃるかもしれませんが、そしてそれはそのとおりです。ただし、以下を見てください - 皆さんの日々の貢献はPMCデータとWARRに入力しなければなりません。皆さんの働いた時間が登録されなければ、本来、認められるべき業務への寄与が理解されず、タイプコマンダーも皆さんの貢献について知ることもできません。

「SRF-JRMCは現場のメカニクスをサポートすることでクリティカルチェーンを止めないことに注力しています。」

例として、ダイバーショップを見てみましょう:

Code 1100は海軍ダイバー14名のとMLCダイバー14名が定員であるといっています。それはたいした人数ではないですね？しかし、状況はさらに悪くなります。誇り高き海軍ではSRFの潜水業務はMLCダイバー14名で賄うべきだと考えています！それは無理だとあなたは言います！おっしゃるとおりです！

Code 200が潜水作業に関する書類を作成した際、「海軍のダイバーは我々のシステムで給与が支払われてる訳ではないからTGI [タスクグループ・インストラクション]でのタスク作業に含める必要なんかないよ。数字を合わせるため、MLCダイバーを数名追加しておけばいいさ。」と自分たちに言い聞かせました。

作業終了後、MLCダイバーによる作業時間のみを計上します。米海軍の軍人たちは一生懸命働きましたがデータにその事は記録されませんでした！「それは間違っている」とあなたは言います。おっしゃるとおりです！

さて、あなたがマスターダイバーであると仮定してください。誇り高き海軍に「支援が必要である」と要請します。しかしながら、海軍はデータから海軍ダイバーは忙しくないはずと結論づけてしまいます。そのかわりに「シンガポールへ行き手伝わらどうだ」と逆に言われます。これは実際にあった例です - 海軍はダイバーが足りないといった要求に対し、「ノー」という回答をしました。日本政府も同じく要求を却下しました。

この例は日々のシステム作業がいかに大きなインパクトがある

か理解していただくために紹介しました。このケースでは、予測に海軍ダイバーの時間を含めず、また実際の作業時間も計上しませんでした。このことがいつか、誰かに対して、大きな影響をもたらすことになるのです。

例えば次回、すべての作業を民間人ダイバーで行う際、Code 200は前回どれくらい時間を要したかを示す正確な履歴データを参照できるでしょうか。SRF-JRMC、米海軍、日本政府は常に人員構成と担当任務を左右する、高度な判断を行っています。そして、それらは日々の仕事環境において、一人一人の業務、予想される時間、予想される完了日に影響します。これらの判断はすべてデータをもとに行われます。

私たち全員が正しくデータを入力することを求められる一方で、Code 1100は判断プロセスでデータが使用される過程で大きな役割を担っています。

Code 1100ではSRF-JRMCの人員配置レベルを記録し保管しています。SRF-JRMC全体が使命を達成するために必要な人員を確保できるよう、Code 1100は部隊の人員配置と人員不足の監視もを支援しています。

ここで作業する艦船にたどり着く以前にSRF-JRMCの人員配置レベルは制限を定める部隊の高官によってモニターされ、承認されています。この情報はCode 1100が入力しています。パイプ取付け工場(X56)に100人も人がいないことをどのようにして知ることができるのでしょうか？Code 1100がシステムにX56の上限人数に関するデータを入力しています。その他の私たちはこの情報をもとに人員配置の判断とクリティカルパスのスケジュール決定を行っています。

さて、この行為はどのようにPMFに影響するのでしょうか？

どのような艦船のスケジュールを作成する場合でも、その中の各々の作業を行う特定の職種とスキルをもつ人を想定しています。Code 1100はシステムにショップとコードの基本規模を表す情報を入力し、PMFは標準的な管理ツールであるAIM、PSS、PMC(業務評価管理システム)プロセスとWARR及びその基本規模情報を使い、日々の要求に対応するためのプロセスを教えてください。

(17頁に続く)

(23ページからの続きSRF-JRMCにおけるドックオペレーション)

「予定されていた出渠の1週間前のことですが、ソナードームからの水漏れが判明したのです」と、2016年11月、アーレイ・パーク級ミサイル駆逐艦フィッツジェラルド(DDG 62)出渠時の緊急修理について話すのは、当艦船修理のプロジェクトサプト、オペレーション部門のロバート・ジョハンソン大尉だ。「その箇所は入渠時にしか手がつけられないので、この問題には即急に対処する必要がありました。私たちのチームは驚くべき創造力と忍耐力を発揮して応急に当たりましたが、結論として取り換え工事の選択しかありませんでした。」

「事は重大でした。4本のケーブルは3インチ(約8センチ)の太さで、長さは100フィート(約30メートル)、それをウォークインクローゼット程度のスペース内にはりめぐらすのです。しかも日本にはその材料がありませんでした。それで、私たちのチームはSRFでは一度も事例のないことをやりました。本国から小型車一台分ほどのケーブルを調達し、損傷したケーブルを取り外し、それを差し入れるチューブや格納庫を洗浄し、新しいケーブルを走らせました。別の修理の際には、同じようなことで、プランニングに数か月、実際の工事には45日を費やしたことがあります。それが半分以下でできたのです！」

SRF-JRMCはスケジュールのし直しが必要であったり、ドッキングチームの再編成の際にも柔軟に対応する。予期せぬ出来事が発生した際、すばやく適応する即応性を発揮するのがSRF-JRMCという部隊なのだ。



友だちの輪を広げたい人！ 英会話が上手になりたいMLCのお手伝いをしたい人！

英会話クラブに参加してみませんか？

日本語ができなくてもESL(第二言語としての英語)教師経験がなくても大丈夫です！

いつ？ 月曜 & 水曜
5:30 p.m. ~ 6:30 p.m.

どこで？ 横須賀SRF本部ビル
建物番号 2046 2F
部屋番号206

興味のある方、C1150語学訓練課では
ご連絡をお待ちしています！
eメール: eng.conv@srf.navy.mil
電話: 243-7343



ゆかた：伝統的な夏の服装

文 ミッシェル・ブリッジ C1101.3 コーポレート・コミュニケーション

毎年恒例のSRF-JRMCによるサマーフェスティバル 納涼・盆踊り大会が間もなく開催されます！

日本では夏になるとよく聞かれるのが、「ゆかたを着ていく？」という質問です。質問されて「ゆ・か・たって何？」「どうやって着るの？」と思った人も多いでしょう。

ゆかたは夏の軽い普段着の着物を指しますが、浴衣(ゆかた)の文字どおりの意味は入浴用の着衣を表します。ゆかたの語源は、古くには入浴時にまとった「湯帷子」(ゆかたびら)にさかのぼると言われ、江戸時代には湯上がりに肌の水分を吸い取る目的で、今のバスローブのように着られるようになっていきました。

そして銭湯が庶民の間で広がると、ゆかたが外出着として流行します。また、当時のゆかたの流行の背景には、庶民は高貴な生地やデザインの服を着ることを制限されたお達しがあったとされています。

今日では、盆踊りなどのお祭りや花火大会などの夏のイベントでゆかたがよく着られるようになりました。デザインは落ち着いたものから、伝統的な藍染めや、派手でカラフルな色柄まで様々です。若い人たちは後者を好む傾向があり、年配の人たちは地味でシンプルな色柄のゆかたを着ることが多いようです。また、男物のゆかたは女物に比べて袖が短い作りになっています。



それでは、ゆかたはどうやって着るのでしょうか？ この順番どおりに自分で着てみましょう！

1.ゆかたから透けないように、下にゆかたスリップか、タンクトップとショートパンツなどを身に着けてから、ゆかたに袖を通します。

2.ゆかたをはおったら、両手でそれぞれえり先の20cmほど上を持って身体の前でそろえ、すそを床から持ち上げます。くるぶしが隠れるくらいに丈を決めます。

3.えり先を持ち上げたまま、左手側(上前)を右腰骨辺りに持っていきます。両ひじを身体の側面に沿わせ、おしり辺りの生地がたるまないようにしたまま、背中中心がずれないようにして上前の位置を決めます。

4.左手を戻していったん上前を広げて、同じように右手側(下前)を左腰骨辺りに持っていき、右手に持った端を7、8cm引き上げます。

5.右手を左腰骨に固定したまま、左手で上前をさき決めた位置に持っていき、左手に持った端が下前より3、4cm高くなるようにします。

6.右手で腰骨の辺りを押さえゆかたの位置がずれないようにして、左手で腰ひもの真ん中辺りを持ち両手でゆかたを押さえるようにささえながら、ひもを後ろで交差させてぎゅつと締め、前に持っていき身体の前で結びます。結び目の端を腰ひもにはさみ飛び出してこないようにします。

7.脇の下の空きの部分(身八つ口)から両手を入れて、手を開いて前と後ろのしわをとります。おはしよりが腰と平行になるように整えます。胸

元がすっきりするように下前のおはしよりを内側に斜めに折り上げます。

8.右手でえり合わせの下を、左手で後ろの背縫いのところを持って、えりの抜き加減を決めます。胸元の生地を整えます。えり合わせがどのくぼみ辺りにくるようにします。

9.別の腰ひもを取りウエストの辺りで先ほどと同じように結びます。結び目の端を腰ひもにはさみ飛び出してこないようにします。おはしよりを下に引っ張り、しわなどがないようにしてゆかたを整えます。

これでゆかたが着られました！ 帯を忘れずに。ゆかたの上に帯をしめたら完成です！

📷 (下) 1968年9月8日に開催されたSRF-JRMCサマーフェスティバル。元従業員のお子さんが着物を着て盆踊りに参加する様子。(出典:C1101.3 コマンド広報保存写真)



SRF-JRMCのドライドックは現在日本遺産構成文化財の一部として認定されており、米海軍横須賀基地司令部(FLEACT Yokosuka) 広報課と横須賀市はしばしば共同でドライドックツアーを日本の一般市民のために開催し、歴史体験の機会を整えている。

「米海軍横須賀基地司令部は数多くのベースツアーを行っています」と米海軍横須賀基地司令部広報課の高木和之さんは言う。「たとえば、横須賀市と協力して、日米親善ベース歴史ツアーを年に4回開催していますが、たいへん人気があります。毎回1,000人以上の応募があり、150人を抽選で選考します。ツアーでは基地内の歴史にゆかりのある場所や施設を案内し、横須賀の歴史に関する知識を深めていただきますが、軍人やその家族が仕事をし、生活する場をじかに体験することで2国間の相互理解も深まるのです。」

ケーソンとは

ケーソンはフランス語の「箱」に相当する単語に由来する、密閉性をもつ構造物の名称だが、気体や海水が出入りする部屋とそのバルブを調整することにより浮力を得、ドッキング時の必要や要求に応じて小型船で移動する。これらは、ドック内の水を出し入れして水量を調整するのに使用される。

『アメリカン・ピープルズ百科事典1962年版』によると、この語は、橋の施工時に用いる台柱や弾薬の荷台、海洋構造物などの意で使われることもあるという。SRF-JRMCの場合、ケーソンはドックの門として、ドックに水を溜めたり、排水したりする役目を果たす。

2016年5月、(ともにそれぞれの番号のついたドックから)1号ケーソンと3号ケーソンが開扉され、1号ドックに係留されたのち、契約業者である住友重機械工業へと運搬された。住友の従業員の話では、ケーソンの修理を行い、円形のダクトを四角形のものとの交換し、再塗装を施し、バルブを「バタフライバルブ」仕様とし、操作性も向上させるという。

「すべてが順調に進んでいるようです」と米海軍施設技術部隊極東地域本部横須賀、パブリックワークスのエドウィン・レオニンさんは話した。レオニンさんは修理作業の前に契約の計画や調整を行った。

住友重機械工業の船舶海洋事業部主任技師でケーソン閉扉を監督した松井昭男さんは「今回の作業でSRFすべてのケーソンが同等の機能をもつようになります」と言う。「改修前の状態では、ケーソンを手動で操作しなければなりませんでした。」この検査・修理・近代化にはおよそ6か月を要した。SRFの大工やドックの保全にかかわる従業員たちが互いに協力し、ケーソンの出渠作業は首尾よく完了した。

ポンプ

入渠の際には、ドライドックが海水で満たされ、艦船がドック内に浮かんだ状態から排水が行われる。SRF-

JRMCプロダクション作業工場の機械セクションはドックのポンプを操作し、ドックの排水作業を行う。通常、水の排水口はドック底のケーソン近くに位置している。ドック設備機械工フォアマンBの伊藤淳さんの話では、1号ドックでは2つのメインポンプと2つの補助ポンプが使用されているという。ドック設備機械工たちは、責任者であるドックマスターによる無線もしくは口頭での指示に従い、ドック近くの建物から操作を行うとのことだ。

盤木と腹盤木

ドライドックの底には、「盤木」あるいは「腹盤木」と呼ばれる木製構造物を設置する。これが排水されたドックの底で下方と側面から船体を支える。艦船を損傷させることなく、その圧倒的な重量を支えるために、盤木・腹盤木は正確に設置する必要がある。艦船をドライドックに入れる前、この船体の台を準備するのはSRF-JRMCの大工たちの役目だ。

さらに、それらを持ち上げ移動するのにリフティング・ハンドリング部が大工たちを支援する。また、入渠・出渠の際の棧橋の移動に対する支援も行っている。

入渠と出渠作業

SRF-JRMCのドック周辺の作業のなかで最も迫力のあるのは、入渠と出渠だろう。部隊はこれまでに無数の米海軍の艦船に対して入渠・出渠作業を行ってきたが、これは空母など、大型艦船をも含むものだ。1980年代のミッドウェイ(CV 41)、次いでインディペンデンス(CV 62)、キティホーク(CV 63)などの歴代航空母艦などだが、2008年に原子力空母ジョージ・ワシントン(CVN 73)が横須賀を拠点とするまでそれは続いた。

↓ (下) 2016年12月15日、艦船修理廠及び日本地区造修統括本部(SRF-JRMC) ドッキングオフィスの従業員たちが、契約業者の従業員らとオーバーホールを終えたケーソンの閉扉の後、その密閉度を点検する。(写真: 磯部良 FLEACT 横須賀広報課)





① (上) 2017年3月10日 横須賀 — 地下のポンプ室をモニターするSRF-JRMCプロダクション作業工場のスタッフ。これらポンプを使用してドライドックへの注水と排水が行われる。(写真: 磯部良 FLEACT横須賀広報課)

SRF-JRMCで入渠・出渠を行うドッキングチームは主にドッキングオフィス(C954)、木工工場(X68)、リフティング・ハンドリング部(C700)、プロダクション作業工場のドック保全・フォークリフトセクション(X07DF)と機械セクション(X07M)から成る。また、米海軍のドッキングオフィサーもこのチームの一員だ。チーム一丸となり、米海軍の艦船を修理・保全の際、ドックでの入渠・出渠で常に成功を収めている。

言葉を重ねるようだが、大工たちはこうした仕事に必要な不可欠だ。ケーソンの操作や艦船の固定と位置調整、繫縛(けいばく)・係留するロープ、ワイヤーの扱いなどを行っている。ドッキングチームはいわば「協心戮力(きょうしんりつりょく)」し、日々こうした仕事を着実に完了させている。

2016年12月13日、部隊はタイコンデロガ級ミサイル巡洋艦チャンセラズビル(CG62)の入渠作業を遂行していた。

「ドッキングに関わるのはこれで3回か4回目になります」と2016年5月にSRFに加わった大工の清圭介さんは話した。「自分の役割はロープのハンドリングと『トランジット』と呼ぶ経緯儀を使っ

て舳(へさき)を中心に合わせることです。今回この仕事は初めてですので、少し緊張しますね。」(経緯儀は正確な角度を測定する機器)

「艦船とSRFの人たちはドッキングのために万全な準備とその実施において、高いレベルの仕事を行いました、とドッキングオフィサーでこの艦船の工期のプロジェクトサプト、デイビッド・ラインハート大尉は言う。「自分にとっては、これまでで最高レベルの入渠工事でした。メインスペースのいくつかのエリアでの修理や2つの大きな近代的機器の設置工事があることもあり、この艦船にとってこの入渠はとても重要です。ステークホルダーたち(関係者全員)と働くことや、この先にある困難な課題をクリアしていくのも楽しみです。チャンセラズビルを前よりも良い状態で艦隊に返す際には、相当な達成感を味わうことができるでしょう。」

(20頁に続く)

Code 241 スポットライト： エンジニアリング部

文 ポブ・ページ C1101.3 コーポレート・コミュニケーション

使命:顧客の完全な満足度を得るため、適時、正確なエンジニアリングサービスを提供する。これらのサービスは作業図面、作業文書、現場サポート、技術評価の提供を含む。

主な活動:計画と工事のマイルストーンの維持・達成のため、エンジニアリング活動の優先順位付けと品質確保。

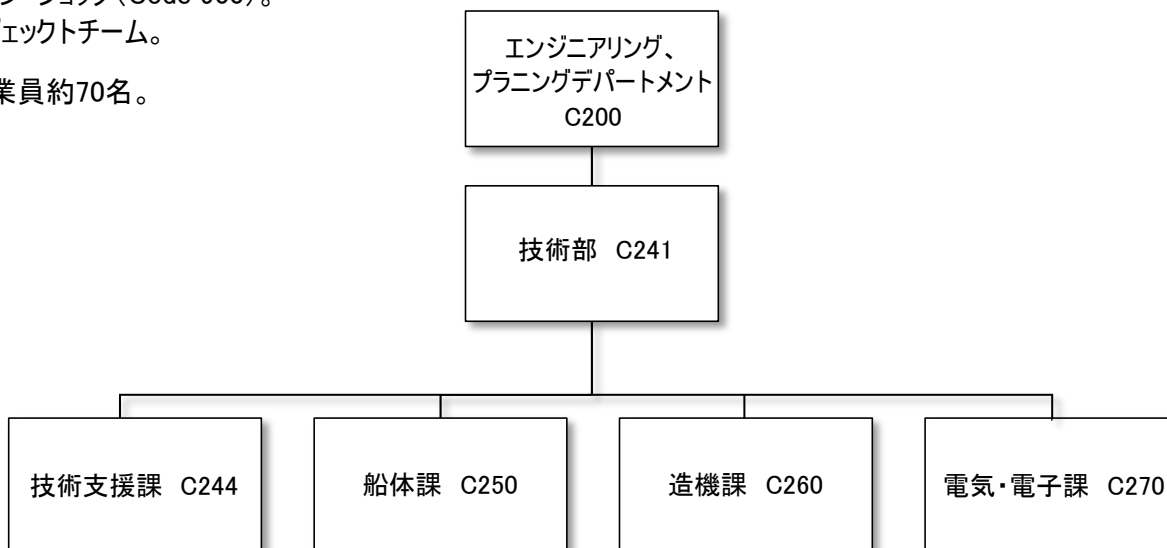
役割:

- 船体構造・機器・電気システムの修理、改良、移設、導入の事前計画段階における計画作成と設計。
- 艦船のメンテナンス工期で発生するエンジニアリング問題の解決と評価。
- 艦船の建造図、メーカーが提供する製品図面、技術情報、艦船装備データ及び艦船改造変更書などの非機密扱いの技術文書の提供。
- 海軍艦船の基準要件に基づいた、艦船の構造、プロペラシャフトシステムのアライメントと艦船甲板の構造写真の点検。

顧客:

- 企画見積部 (Code 225)。
- プロダクション・ショップ (Code 900)。
- 艦船プロジェクトチーム。

組織:MLC従業員約70名。



① (上)2017年4月11日 横須賀一 船体課セクションヘッド 強力陽さんが、エンジニアリング補助/艦船修理技術者養成制度 (EPDP) 技能訓練生 早坂いづみさんのコース課題の製図をレビューする。(写真:ポブ・ページ)

「我々の技術判断は艦船の運用を技術面と安全面で支えています。SRF-JRMCは4つの海軍作戦本部 (以下CNO) の工期、2つの継続的メンテナンス工期 (CMAV)、と来るCNO工期の3つの事前計画を同時並行で実施しています。限られた人員で業務量が多い中、日々、課題に直面しています。

「私のチームは一生懸命、SRF-JRMCの使命を達成するために働き、SRF-JRMCの中で一番優れた従業員であると信じています。私はこのチームを誇りに思います。」

— チーフデザインエンジニアの大崎圭介さん

SRF-JRMCにおけるドックオペレーション

文・写真：磯部良、C1101.3 FLEACT横須賀広報課

横須賀のヴェルニー公園から汐入の入り江を見渡すと、米海軍の「軍艦」、正確には巡洋艦や駆逐艦が棧橋やドライドックに停泊しているのを目にすることがあるかもしれない。SRF-JRMCの従業員として、横須賀には米海軍が駐留していることはもちろん知っているが、この施設の全容についてはあまりよくわからないということもあるだろう。

目に入るのは、横須賀海軍施設最大の部隊のひとつ、その従業員の多くが日本人から成る、艦船修理廠および日本地区造修統括本部(SRF-JRMC)が保全・修理を行っている艦船だ。艦船修理廠の名が示すようにSRF-JRMCは米海軍の艦船の修理・保全をその任務としている。修理廠の仕事はきわめて多岐にわたり、170以上の職種があり、その仕事すべてが「第七艦隊の艦船を常に機能できる状態に保つ」という部隊の使命の支援に投じられている。

この部隊が遂行する務めのうち、修理のために艦船をドライドックに引き入れる作業、つまり入渠(ドライドッキング)は、最も重要なもののひとつだ。海上ではできない艦船修理・保全作業をこの部隊はドライドックで行っている。

ドライドックとは

横須賀で最初に建設されたドライドック——1号ドック——の歴史は日本の前近代、西洋化前の江戸時代は1800年代にま

でさかのぼり、当時はまだ武士からなる幕府が封建制度を維持していた。横須賀の海軍施設は、横須賀製鉄所としてその一歩を踏み出し、先見の明をもち、人並み秀でた武士、小栗上野介忠順(おぐりこうずけのすけただまさ)が着想。フランスの造船技師フランソワ・ヴェルニーの協力を得て、施設の設立に主導的役割を果たした。

第二次世界大戦前、その名は横須賀海軍工廠と改められ、戦後、米国に率いられた連合軍占領軍が艦船修理施設として使用し、海軍による作戦の拠点として再編成が行われた。ドライドックは連合軍の管理下に置かれることとなり、米国軍の艦船修理・保全に用いられた。施設の艦船修理機能は独立した組織として1947年4月28日にそのものずばり「艦船修理廠」となった。

1974年には、日本国政府と在日米軍が1～5号ドックの共同使用に合意。1～3号ドックは海上自衛隊(JMSDF)による使用も可能となった。4～5号ドックは運輸省(現在は国土交通省として改編)が使用を許可されているが、この10年来、そうした事例は生じていない。1～3号ドックは長年続いて海上自衛隊と共同で使用しているものの、5号ドックを他の組織が使用したのは、1996年、コンティネンタルウィングという自動車輸送船が記録では最後である。

(22頁に続く)

📍 (下)2016年11月18日、SRF-JRMCのチームがアーレイ・バーク級ミサイル駆逐艦フィッツジェラルド(DDG62)の出渠前にドライドックに注水を開始する。SRF-JRMCのドッキングオフィス、リフティング・ハンドリング部、ドック保全・フォークリフトセクションがこの仕事を完了させるのに力を合わせた。(写真：磯部良FLEACT横須賀広報課)





① (上) マグナム、オクラホマ(1900年初頭) - マグナムスクエアのオスカー・スローワー(右)のハンバーガースタンドでハンバーガーを買う客。後日、スローワーはスローワーカフェを開設しました。(写真はリンダ・グレンナンさんより寄与されました <http://okgenweb.net/~okgreer/thrower.html>)

バーガー、ケチャップ及びポテトフライとソーダのサイドなど、ハンバーガーに添えて食べる物の革新が続きました。

時間の経過につれ、ハンバーガーの概念は発展し、肉のパティは無数の創造的な美味しいトッピングで飾られるようになりました。ラスベガスには和牛で作られ、フォアグラとトリュフがトッピングされたハンバーガーを一個5,000ドルで売るレストランがあります。

ファストフード店では冒険的なハンバーガーパーティを出すところもあります。日本のモスバーガーではハンバーガーのパンでご飯でできたライスバーガーを注文することができます。インドのマクドナルドではパティがフライドポテト、豆とパンで作られ、トマトと玉ねぎがトッピングされたマックアロー・チッキ・バーガーを注文することができます。

現在もハンバーガーの進化は続いています。ほぼ世界中のどこにでもあり、世界で販売されるサンドイッチの約60%を占めています。

文化の認識： 日本とアメリカを 象徴する食べ物

文 ポブ・ページ C1101.3 コーポレート・コミュニケーション

ハンバーガーと寿司はおそらくアメリカと日本、それぞれを代表する最も象徴的な食べ物でしょう。これらの2つの食べ物は世界中で知られ、アメリカと日本の文化との関連づけなしではハンバーガーと寿司について考えることができません。しかしながら両方とも、現在の形となる以前は異郷の全く形が異なるものを起源としています。

ハンバーガー

ハンバーガーの最古の起源はモンゴルになります。1200年代にモンゴルの騎馬民族は馬に乗る際、馬の鞍の下に生肉を入れていました。そうすることで、柔らかくなり、また生でも食べることができました。

その後、モンゴルがロシアに侵攻した際にモンゴルの料理も同時に持ち込まれました。初期のハンバーガーはロシアの料理人により考えられ、「ステーキタルタル」に発展し、ひき肉、玉ねぎと生卵で作られました。

15世紀にはロシアの港はドイツ、ハンブルグからの船が頻りに立ち寄る港になりました。船乗り達はロシアのハンバーガーをドイツに持ち帰り、それを「タルタルステーキ」と呼びました。ハンブルグではいつしかその名前が「ハンバーグステーキ」となりました。ハンブルグ・ニューヨーク間を行き交いする船乗りが料理をアメリカにもってきました。これにより、18世紀にはハンバーガーまたは「ハンブルグ流に調理されたステーキ」がアメリカに上陸しました。

アメリカ及び世界中で知られている現代版のハンバーガーの発明は伝説のひとつです。ハンバーガーを最初に一般化した人物についてはいくつもの説がありますが19世紀後半及び20世紀の初頭に一般化しています。ハンバーガー用のパン、チーズ

お寿司

お寿司の起源は紀元前4世紀の東南アジアまでさかのぼります。塩づけされた魚を炊いたご飯に包むことで数ヶ月発酵させることができました。発酵したご飯により発生する乳酸が魚の保存を可能にしました。そして、ご飯は捨てられ、魚のみ食べます。この手法は中国に伝わり、その後、日本に8世紀頃伝わりました。



初期段階の日本でのお寿司は「なれずし」と言われ、その実際は「発酵ずし」でした。「なれずし」の作成には数ヶ月かかりましたが、その後、重しの石の量を増やすことで発酵プロセスを早めることができることが知られるようになりました。「生なれずし」または「半発酵ずし」は1500年代に一般化しました。1600年代には米酢の回りにもない、「早ずし」が作られました。この「早ずし」は発酵を必要としないため、一晩で作ることができました。発酵された物と同じような味を出すため、ご飯にお酢が加えられ、新鮮な生魚と一緒に食べられました。

お寿司は主に京都と大阪で食べられ、将軍が江戸に幕府を構えたときに大きく広まりました。1657年の明暦の大火では、都のほとんどが壊滅しました。

大火を起因とするいくつかの出来事がお寿司の爆発的な広がりにも貢献しました。立て直しのため、大量の新たな労働者が都に集まり、食料への需要が大きくなりました。多くの建物が大火で焼失し、建物が不足したことから、食べ物の屋台が必要になりました。さらに夕食時に外で火を使っちゃいけないといった新たなお達しが発令されました。

お寿司はそれらの条件をすぐに満たすことのできる良い解決策でした。火を使わず、調理できるため、お達しに触れることもありませんでした。

「にぎり寿司」は現在、大衆に知られ、食されるお寿司です。このお寿司は屋台やレストランでその場で調理ができます。「にぎり寿司」は東京で盛んでしたが、1923年の関東大震災と第二次世界大戦で首都が崩壊した後、寿司職人が全国各地に散らばって行きました。

今日、お寿司は芸術であり、寿司職人はその生涯を寿司作りにささげています。お寿司の健康で新鮮な味覚は世界に広まりました。

議論するまでもなく、アメリカと日本による影響がなければ今日のハンバーガーとお寿司はありません。アメリカがお寿司に手を加えたように日本もハンバーガーを日本人の味覚に合わせたものに変えています。これは食べ物文化の橋渡しを行い、過去馴染みなかったことを認め、両国の絆を強めたひとつの例です。

参考資料:

エイビー・トオリ。「ハンバーガーの簡単な歴史」エイビー・トオリ、<http://toriavey.com/history-kitchen/2013/08/a-brief-history-of-hamburgers>.2017年。

コルソン・トレバー。「お寿司の歴史[インフォグラフィック・タイムライン]」どうも・だるま、<https://www.domodaruma.com/blog/history-of-sushi-infographic-timeline>. 2015年10月6日。

「お寿司の歴史と寿司屋で使う言葉」The Nibble(味見)、<http://www.thenibble.com/reviews/main/fish/seafood/history-of-sushi.asp>. 2008年8月。

イゾー・クリスチーナ。「ハンバーガーの歴史:アメリカの発明」TimeOut、<https://www.timeout.com/newyork/restaurants/the-history-of-the-hamburger-an-american-invention>.2013年8月5日。



① (上) 東都名所高輪廿六夜待遊興之図(江戸高輪で7月26日に月の出を待つお祭り) 歌川広重(錦絵でたのしむ江戸の名所より)この錦絵は高輪の海岸線沿いで屋台に花火、賑やかに集う人々の図です。タイトルの「廿六夜」とは、その月が旧暦の26日目の月であることを現しています。月の満ち欠けのリズムを考えると、26日目の月はかなり新月寄りの細い月です。絵をよく見ると屋台で売っているのは当時のファストフードであった寿司や天ぷら、いか焼き、それに甘いものもちやんと売っていて、水菓子(果物のこと)やだんごまであります。

佐世保分所長室から

将来を見据えて



SRF-JRMC
佐世保
分所長
ダニエル・キッド中佐

今年の4月に技能訓練生の入廠式を行いました。とても意義のあるイベントでした！それは、技能訓練生制度を計画から実行に移せた瞬間でした。佐世保での技能訓練生制度の実現には大変な労力が費やされました。こちらのチームはプログラムの構築とインストラクターの選定に相当苦勞をしました。次に160人もの応募者の中から適正な6人を選び出すより大きなチャレンジがありました。携わったチームに改めてお礼を申し上げたいと思います。素晴らしい仕事でした！

また、分所における将来の労働力の構築に関する方向性を示したのもでありました。技能訓練生制度は我々の将来の礎となる、経験のある技術者を積極



① (上)佐世保(2017年4月10日) - インド・アジア太平洋地域の哨戒を終え、強襲揚陸艦USSボノム・リシャール(LHD 6)が佐世保に戻ってきました。ボノム・リシャールは第31海兵隊遠征部隊(MEU)に合流し海軍と海兵隊との統合と友好国及びパートナーとの地域での関係強化を図りました。(写真 補給員ヘザー・パオ三等兵曹)

的に育てていくための制度です。また、佐世保コミュニティにおいて訓練生の技能や才能を開花させることでSRF-JRMCと佐世保コミュニティの絆の構築にもつながります。

私と分所にとっての戦略計画の一つは、海軍を、佐世保の船舶産業の中でより良い顧客とすることを模索することです。そのひとつがSRF-JRMCと産業基盤との絆の構築です。技能訓練生制度は

その一環となります。協力会社はすべて佐世保コミュニティの一部です。私たちがコミュニティへ将来を見据えた投資を継続することは、協力会社に対しても投資を継続していることとなります。私たちは海軍と佐世保コミュニティとのパートナーシップの構築を継続していきます。・

佐世保ウォーターフロント状況

文 300/S900 オペレーションズ・造修部・部長 ショーン・ドハーティー少佐

春の哨戒から帰還したUSSボノム・リシャール(LHD 6)とUSSグリーン・ベイ(LPD 20)を迎え、佐世保ウォーターフロントは第七艦隊の艦船を常に機能できる状態に保つため、日々頑張っています。両艦船のメンテナンスチームは一生懸命、CMAV工期を行いながら、USSワスプ

(LHD1)とUSSグリーン・ベイのCNO工期の計画を進めています。

USSジャーマンタウン(LSD 42)は2号ドライドックで現在大規模な延長入渠定期集中工期(以下DSRA)の真っ最中です。3月22日に実施された25%完了時に行う会議も順調で、今夏の出渠に向け、予定

どおりに工期が進んでいます。DSRAに携わる全員にブラボー・ズールの賛辞をお贈りします！・

横須賀ウォーターフロントの最新状況

文 ミッチェル・ペレット中佐 C300 ・ ウォーターフロントオペレーション・オフィサー

SRF-JRMCにとってこの数か月は大変課題の多い時期でしたが、部隊が受けてきた高い評価に見合うべく艦隊の支援を継続してきました。最近では、USS ロナルド・レーガン(CVN 76)の7C1CNO工期と、哨戒においてロナルド・レーガンを護衛する巡洋艦や駆逐艦の支援を達成することができました。これにはUSS バリー(DDG 52)の緊急修理も含まれましたが、ビジネス部、エンジニアリング・企画・見積部門、オペレーション部門の連携により、必要となる修理が迅速に計画、契約され、またUSS エモリー・S・ランド(AS 39)からは少人数のチームをグロスワーク支援に呼び、造修部のワークロードを上積みすることなく予定された作業をこなすことができました。修理は特別に複雑な作業ではありませんでしたが、協力して仕事を行うことによって創造的な解決策が見い出せることを行動で示し、計画を遂行したことは特筆すべきことだと思います。上記の部門だけでなく、管理部門が出張手配を行ったり、品質保証部がクオリフィケーションに問題がないか調べた

り、船体グループが作業場所を確保し道具を提供したり、補給部門が材料を調達したりすることで支援をしました。エモリー・S・ランドのチームはここでUSS マスティン(DDG89)の重大な損傷を修復し、USS チャンセラーズビル(CG62)やUSS ブルー・リッジ(LCC 19)の修理を行いました。

プロジェクトに関して言えば、USS チャンセラーズビルとUSS ベンフォールド(DDG 65)の修理プロジェクトの重要なキイ・イベントとマイルストーンに近づいており、これら2隻の大きな艦船を艦隊に戻すべく作業が続けられています。また、USS アンティータム(CG 54)のCNO工期が予定より1日早く終了し、現在は海上試運転の直後に起きた座礁による損傷を修理するための緊急ドック入渠工事計画が進められ、これらの修理は冬に完了する見込みです。上記と同じキイ・イベントに近づいているUSS ブルー・リッジの出渠後に行われる、6号ドライドックに必要な修理を円滑に進めるため、USS チャンセラーズビルの出渠後にUSS アンティータムを5号ドライドックへ入

渠し、USS ステザム(DDG 63)の入渠を遅らせることを決定しました。

皆さんもご存知のように、SRF-JRMCでは忙しい時期が続く、私たちは課題に向かってまい進しています。艦隊の乗組員と接して私たちは度々この部隊の仕事の重大さを改めて知ります；第七艦隊は艦船を常に機能できる状態に保つために私たちを必要としており、そのためには私たち全員が最善の努力をすることが欠かせません。世界のこの地域においてこれらすべてのことが進められる中、与えられた役割を果たすために、私たちは変化し続ける要求や優先順位に追いついていかなければなりません。私たち部隊は世界でも最高の艦船修理廠として知られており、そうあり続けるために日々努力を重ねています。

「何でもできます！」・

📍 (下) 2017年5月4日 横須賀 — 倉庫やショップの並ぶSRF-JRMCウォーターフロントの船渠に停まるUSSバリー (DDG 52) とUSSベンフォールド (DDG 65)。はるか後ろにSRF-JRMC本部ビルが見える。手前は船渠に停泊するUSSロナルド・レーガン (CVN 76)。(写真:ポブ・ページ)



司令官室から

SRF-JRMCにおける改善活動



こんにちは！2016年1月に米海軍太平洋艦隊造修監督官ウィリアムソン少将よりSRF-JRMCの業績に関し、通知を受けました。通知はここで実行中の複数の予定された工期において、キイ・イベントが守られず、デポ納期が遅れる恐れがあることを指摘していました。指示に基づき、根本原因を解析し、業績を回復するために要する処置を確認しました。

この号ではこの業績に関する通知を受け取った後に、実際に確認できたいくつかの部隊としての改善を紹介したいと思います。工期の計画と実行に関する仕組みを以下のように改善しました：

- ・艦船毎の専任プロジェクトチームメンバーを確立しました。
- ・ジョイント・フリート・メンテナンス・マニュアル(以下JFMM)におけるマイルストーンの事前設定に規律を設定しました。
- ・工期開始の60日前(「A-60」)に協力会社の作業に関わるプランニング資料の引き渡しを実施しました。
- ・プロジェクトチームメンバーによるプロダクション・ショップやサポートコードとのスケジュール調整を可能にするため、内製作業に関わるプランニング資料の引き渡し目標日を工期開始30日前としました。
- ・早い段階で計画することで、プロジェクト間での作業の統合を可能にし、すべてスケジュールどおりに完了させ、全体を通してワークロードのバランスをとることが可能になります。

私たちのチームがしてきた詳細について、読み続けて確認してください。

不良を減らし、タスクグループ・インストラクション(以下TGI)を再利用する

エンジニアリング・企画・見積り部門(コード200)では戦闘艦の修理を行う作業に関し、正しい指示書を手渡す継続的な改善努力で画期的な進展がみられました。作業に際し、渡される技術作業指示書は「タスクグループ・インストラクション」またはTGIとされています。

今年、コード200ではTGIの数を増やし、かつ、TGIの間違いを減らすことで艦船やプロダクション・ショップに対し、より良い品質を提供してきました。

さらに注目すべきSRF-JRMCで達成できた改善はTGIを最大限再利用するプロセスの文書化とTGIが利用される頻度を記録・管理することでした。現在、発行されるTGIのうち、50-70%は再利用されたTGIです。TGIを再利用した場合、ほんの少しの修正で済みます。これにより、プランナーの時間が節約でき、品質もよくなります。

TGIの再利用とその他の改善が合わさり、TGIの不良率は昨年の14%から今年は9%以下にまで下がりました。コード200の部門ヘッドのサムション少佐と私はコード200の成果及び担当業務の効率と品質の追求を仕事の工夫で賄ったことを誇りに思います。

工期管理マニュアル(AMM)の再発行

JFMMは艦隊の方針であるため、水上艦のメンテナンスと近代化においてこの方針に準拠することは私たちの責任です。SRF-JRMC工期管理マニュアル(以下AMM)は1月に再発行され、JFMMを補完し、JFMMではまかないきれない詳細や説明のために作成されています。

AMMの作成の成果はそれだけに留まるものではなく、第七艦隊の艦船を常に機能できる状態に保つための、チームをまたがる標準的な手法の確立、限られた人員

の効率化、顧客満足度の向上につながる事が期待されています。現在、統合業務チーム(IPT)がSRF-JRMCのマイルストーンやJFMMの改善箇所を提言すべき作業をしています。

マイルストーン順守率の改善

JFMM及び特にマイルストーンの順守はビジネスとプロジェクトの理解力を高めまします。熟慮された計画により仕事の範囲を知り、早い段階に外注する作業を決めることで、プロジェクトマネジメントの判断や妥協に役立つ情報を得ることができます。

ここまで、SRF-JRMCでは、そして最近ではコード200においてマイルストーン順守率を改善し続けています。現在、CNO工期のためにワークパッケージを100%外注した場合、JFMMマイルストーンの予想は「A-110」となります。ほんの一年前までは平均「A-0」または工期の始まりでした。私たちのプランニングチームは著しく改善し、これからの工期では「A-60」を達成しています。内製作業では計画を目標である「A-30」までに完成させています。

全員でこれらの手段を支援するとともに改善活動に積極的に参画することでSRF-JRMCは卓越した業務オペレーションを実現し、これからもそれを継続します。過去の課題から学び、行うことすべてに基本原則を適用することで、業務プロセスと効率を改善し、時間を守り、かつ正しく行うことができます。何でもできます！



夏の安全対策を万全に！



SRF-JRMC
副司令官
デイビッド・ドワイヤー中佐

もうすぐ梅雨も終わり夏を迎えようとしています。夏の太陽がさんさんと降り注ぐ季節を友だちや家族たちと楽しむ準備はできていますか！

SRF-JRMCでは2017年に入って飲酒事故ゼロの記録を更新しており、この場をお借りして皆さんにブラボー・ズールの賛辞をお贈りします。このように皆さんが仕事でも仕事以外でも自分の行動に責任を持つ姿勢が基地全体にとってもよい模範となります！

メモリアル・デー(戦没者追悼記念日)からレイバー・デー(労働者の日)までの101日間は暖かい陽気が続き色々なイベントを楽しめる時期ですが、同時に夏はけがの起こりやすい時期でもあります。

実際に1年間を通して、この101日間には残り期間すべての合計より、多くの事故が起こっています。

夏のけがを防ぐ鍵は、仕事で安全のために実践していることや心構えを、仕事以外でも心がけて行動することです。

熱ストレスや熱射病などの熱中症は深刻な疾患や死亡を引き起こすこともあり、予防手段や正しい手当の手順を知っておくことは重要です。

身体は熱くなると熱を下げようとして汗をかきますが、多いときには1時間で約1リットルの水分が失われます。のどが渴いていてもいなくても、身体から失われただけ水分

をとらなければ、熱を下げる身体の機能は維持できなくなってしまいます。

皆さんの身体が暑い環境での仕事に順応するためには、大抵、1週間ほどを要します。さらに、暑さの中での仕事から数日離れただけで、暑さに対する身体の順応性が失われてしまいます。ですから、休暇やお休み明けで仕事に戻るとき、新しい仕事を始めるときや、その年初の猛暑の後などには、熱中症に注意をしなければなりません。

簡単に言うと、高温(32度または華氏90度近く)で肉体的にきつい仕事をしている場合は予防措置が必要です。

適切な水分補給は、熱疲労や熱射病などの深刻な熱中症の発病を防ぐために不可欠です。熱疲労の症状としては、汗をだらだらかく、呼吸が速くなる、目がかすむ、などがありますが、興奮したり判断力が弱ったりして助けを拒否することもあります。

熱中症から自分の身を守るためには、何よりも熱中症の予防が最善策です。暑さの厳しい時期には、水分補給、活動、着衣を微調整するなどして身体に熱をためないことが安全衛生につながります。

熱中症にかかりやすい状態におちいらないように、ショップヘッドやグループマスターにその都度、熱指数を確認してください。米海軍横須賀病院(USNH)のウェブサイトでも暑さ指数を毎日更新しています。

<http://www.med.navy.mil/sites/nhyoko/Pages/default.aspx>

熱中症とその安全対策に関して疑問があれば、C106に問い合わせ、指示を仰いでください。

- 31 副司令官室から
- 30 司令官室室から
- 29 横須賀ウォーターフロントの最新状況
- 28 佐世保分所長室から
佐世保ウォーターフロントの最新状況
- 26 文化の認識: 日本とアメリカを象徴する食べ物
- 24 Code 241スポットライト: エンジニアリング部
- 25 SRF-JRMCにおけるドックオペレーション
- 21 ゆかた: 伝統的な夏の服装
- 20 友だちの輪を広げたい人、英会話が上手になりたいMLCのお手伝いをしたい人!
- 18 あなたの仕事がどのように全体に影響を与えるか
- 17 SRF-JRMC 佐世保分所で技能訓練生制度が始まりました。コマンドニュースレターへのサポートありがとうございます!

カバー写真: ポブ・ベイジ/磯部良 C1101.3.

ニュースレター発行部署: コーポレート・コミュニケーション・ブランド(C1101.3)、管理部-ミシェル・ブリッジズ、ポブ・ベイジ、磯部良、ジョイス・ロベズ。

おことわり: このニュースレターは、SRF-JRMCの従業員向けに部隊の許可を受けて発行されています。内容は、アメリカ合衆国政府、国防総省または海軍省の公式見解もしくは賛同している見解を必ずしも表しているものではありません。ニュースレターはSECNAVINST 5720.44C、海軍省広報課の指針の手順書にもとづいて発行されています。この季刊誌はSRF-JRMCコーポレート・コミュニケーション・ブランドC1101.3が皆様にお届けしております。いつでも皆様の投稿をお待ちしております。ご提案、ご投稿またはご質問がございましたら corpcomms@srf.navy.mil にメールしていただくか、243-7313にお電話ください。

日本語文書は利用者のご参考のための翻訳です。SRF-JRMCでは日本語への翻訳に最善の注意を払っておりますが、このニュースレターのご利用は利用者の責任において行っていただきます。また、ご利用にあたり、利用者の方に発生したあらゆる損害および誤解について、直接、間接を問わず、SRF-JRMCをはじめとする著作権者はいかなる責任も負いかねます。

