

# ANJIN

vol.11

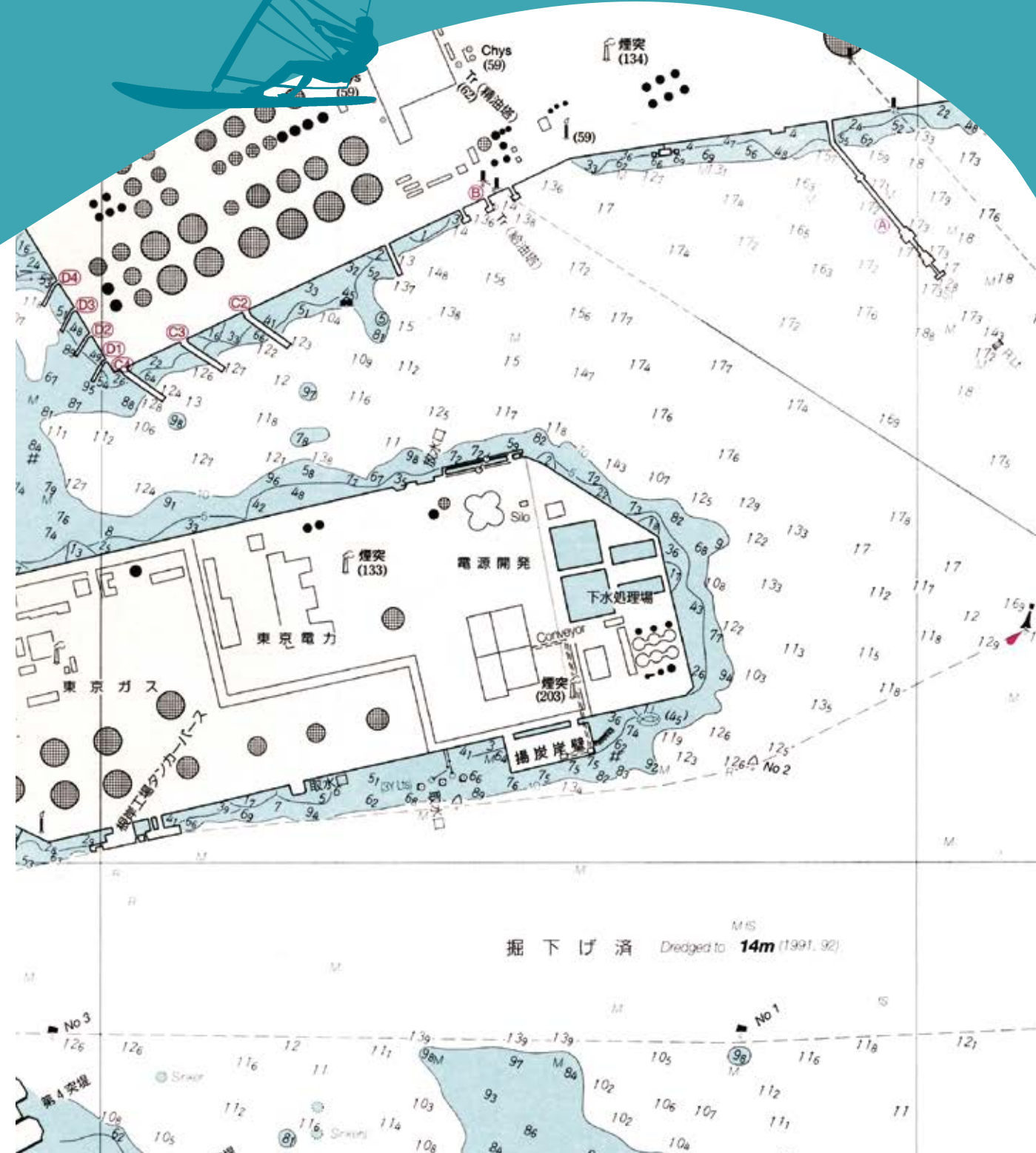
2018 Summer

季刊



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

ANJIN 第11号 2018年7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



## 株式会社東洋信号通信社(TST)

水先業務を行う上で重要な作業計画。

これを作るには船舶の最新の位置・速力等の動静情報が欠かせません。また、港に入出港する船舶の安全で効率的な運航には、入出港時間、他船との入出港順、航行状況の把握等が必須となります。

これらを主に担い、水先人と密接に関わりを持ち、共に安全な船舶運航を支える(株)東洋信号通信社を取材しました。

TST

二級水先人 本田 直葵  
(ほんだ なおき)

オペレーション部 網井 大輔  
(あみい だいすけ)

## 会社概要

東洋信号通信社は、昭和7年(1932年)発足、85年以上の歴史を持つ会社です。昔は、「港の見える丘公園」に隣接し、まさに港を見渡しながらか業務を営んできましたが、埋め立てにより入出港の中心がシフトしたこともあり、現在では大黒ふ頭の最も海側、横浜港外を眼前に臨む「横浜港流通センター(通称Y-CC)」8階に社屋を移しています。本社だけでなく、港務通信を担当する横浜・川崎港グループも併設されています。旧社屋や「横浜マリンタワー」は、AIS・VHFアンテナとして現在も活用されています。

同社は、船舶の動静情報の提供及び運航支援サービスで発展を遂げた民間企業で、かつては各地に信号所・見張所を設置し、目視・発光信号等で船舶

▼「港の見える丘公園」に隣接している旧社屋とアンテナにはためく旗りゅう信号



▲ 筆者と横浜・川崎港グループの方々

を特定、関係先に動静を提供していました。現在では、AIS・VHF等様々な技術を駆使して収集した船舶情報を、ユーザーに応じ加工するサービスや、多数の港湾管理者から委託を受けてポトラジオを運営するなど、更なる飛躍を見せています。

同社の従業員は総勢300名。本社は社長の他15名(総務部、船舶情報業務部、船舶情報営業部)で構成し、会社の舵取りをしています。また、同社にとって現場である横浜・川崎港グループは、船舶動静情報オペレーター総勢21名(内女性10名)で切り盛りしています。

東京湾内では、木更津、千葉、東京、川崎、横浜、横須賀にポトラジオがあり、当会は鳥ヶ崎で「うらがチャンネルパイロット」業務を委託運営していることから、同社は、水先業務の適正かつ円滑な遂行を確保するための重要なパートナーであると言えます。

## 目次 Contents

取材レポート ～(株)東洋信号通信社～	3-6
私のルーツ	7
操船の疑問にお答えします!	8-10
水先人OBのワンポイント・アドバイス	11
高速艇定期検査見学レポート	12-13
食いしん坊のハマ飯	14
健康講座 vol.1 ～石川町内科クリニック 渡會先生～	15
オペレーション部に潜入	16-17
横浜港カッターレース/期待の星	18
人事短信	19

表紙/海図コピー(海上保安庁・海図 W1085「京浜港 根岸」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)

# 横浜・川崎港グループ 船舶運航支援業務 ポータルラジオ概要

3月某日、東洋信号通信社を見学しました。  
その日は、前日からの荒天で湾口の航行業務中止、  
港内作業は強風による風待ちから作業を再開した  
ところでした。

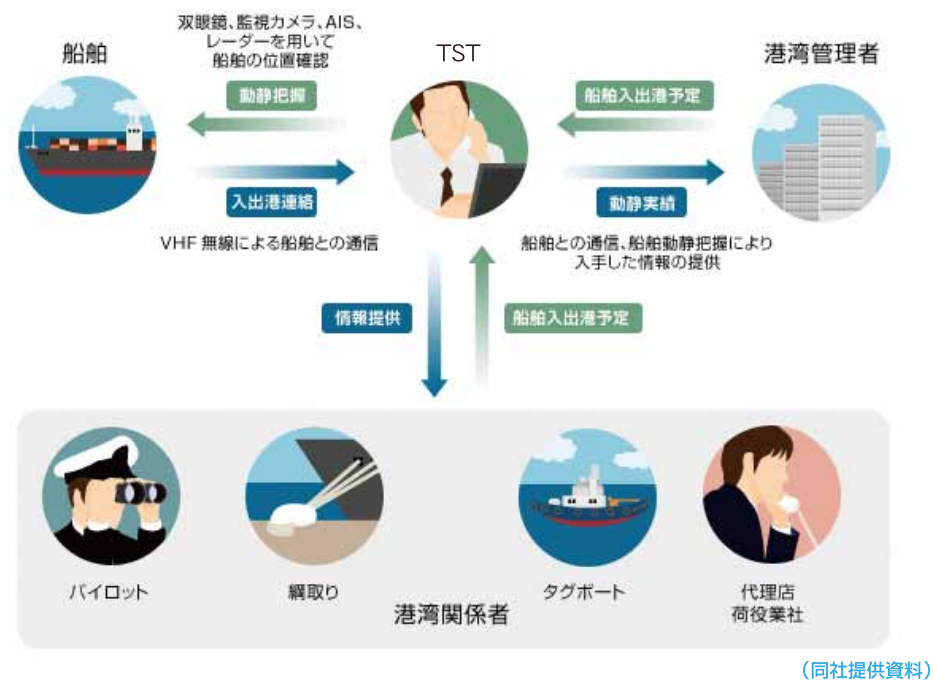
「ポータルラジオ」とは、港湾管理者（横浜では横浜市港湾局）が行う港務通信の海岸局呼出名称のことで、東京湾各港では、東洋信号通信社が委託を受けて実施しています。

船舶が港に入出港するには、航行予定計画を立て（調整業務）、立ち会い・綱取り外し等の態勢が整っているかどうか、事前に調整するとともに、実際の船舶の位置から、入出港が予定通り行われるよう船舶との通信、関係者への情報提供がなされます。（通信・連絡業務）

また、変更があった場合に迅速に対応する必要があり、これらの業務を一元的に実施しているのがポータルラジオです。

一方、海上保安庁の行う港内管制（東京湾では「とうきょうマーチス〇〇」）は、港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図ることを目的としたもので、ポータルラジオとは緊密に連絡を取っています。全ての受入態勢が整っていることを確認し、船舶・関係先に連絡することがポータルラジオの役割です。

## ポータルラジオ業務のフローチャート



株式会社 東洋信号通信社 代表取締役社長 小島 信吾 (こじま しんご)

いつも「ANJIN」を楽しく拝読させていただいております。今回は弊社を紹介していただき、誠にありがとうございます。ご存知のように、弊社は従来から「うらがチャンネルパイロット」の運用や動静通報などの業務をさせていただいていますが、加えて、ノーパイロット船・クルーズ船の増加によりポータルラジオの役割が高まる今、弊社にとって水先人の皆さんの技術と経験に裏打ちされたアドバイスがますます重要になっています。まだまだ自分たちの技術力は満足できるレベルには達していないと社員みな感じていますので、今回の「ANJIN」掲載を機にいままで以上に水先人の皆さんと親しくなり、公私ともどもより一層のご指導・ご鞭撻をいただければと期待しております。

## 調整業務

調整業務では、横浜市港湾局からの委託を受け、代理店からの運航動静のデータを作成するとともに、ラッシュ時間帯など航路インの時間が重複してしまうのを避けるため、各代理店に時間調整の交渉等を行っています。その後、完成したデータは読み合わせ等の入念なチェックを経て、我々パイロット事務所に届きます。

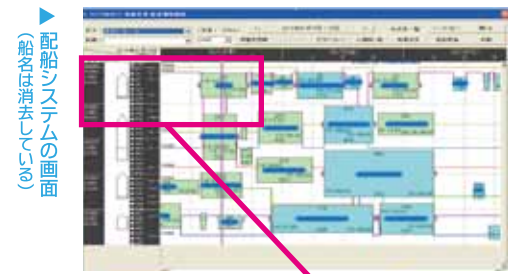
早さと正確さを求められる仕事で、部屋にはキーボードをスピーディに叩く音が響きます。



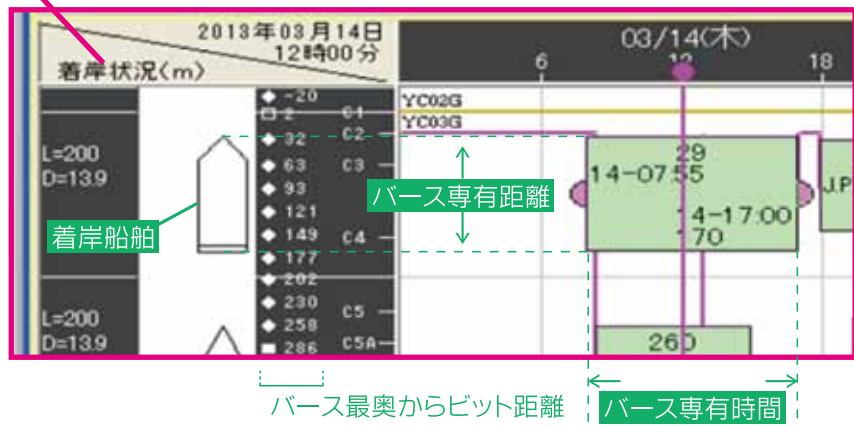
▲ 笑顔が素敵なオペレーターの皆さん

みなさん凄い集中力です！調整業務は、船舶情報オペレーターが兼務しており、日により交替で行っています。

また、横浜の公共バス(本牧、大黒、山下、瑞穂、出田町ふ頭等)を対象に、より効率的に船舶を着岸させるため、着岸位置を調整する配船業務も行っており、事前に問い合わせれば、1メートル単位で着岸位置を知ることができるということです。



左側は船の長さに合わせてバースに船舶が着岸している様子を示し、その右側にバース最奥からのビット距離が示されている。横軸はいつからいつまで着岸しているかスケジュールの一覧を枠で表示し、前後左右で重ならないよう配船の調整をしている。



# 通信・連絡業務

オペレーター卓は、横浜 Y1 錨地を眼前にして並んで配置されており、船舶との VHF 通信、関係先への連絡をチームで行っています。一部入出港船の港外発着や投揚錨を目で確認することで、バースへの到着時刻を正確に予測し、連絡することができると思います。

VHF は、前述のアンテナで送受信しているため、写真の電話機のような装置を使っています。ランプの区別により、占有チャンネルを一目で見分け、空いているチャンネルへの誘導もスムーズに行います。

最近のラッシュ時間帯は、VHF16ch が逼迫し、通信がままならない場合が多々発生するよう感じられます。その場合は直接通信チャンネルで呼んでも対応できるということです。



▲ 海を臨む窓の上下に張られた遮光フィルム



▲ 電話機のようなVHF無線装置

## 直接通信チャンネル

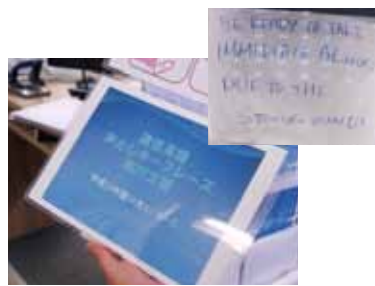
よこはま 11ch ちば 20ch  
とうきょう 18ch きさらづ 19ch



▲ オペレーター卓に並ぶ様々なモニター  
これらを駆使し流暢な英語で船舶に問いかける敏腕オペレーター!



▲ 風向風速モニター  
DC1、2上屋及び本牧B突堤突端付近の風向風速も聞けば知ることができる



▲ 英語の技能に更なる磨きをかける学習資料  
走錨による緊急事態を告げる咄嗟のフレーズ  
密かな努力を発見!

## オペレーター メッセージ

オペレーターから  
メッセージをいただきました。

三浦出身のベテラン女性オペレーター川名さん。この仕事に就くまで船の運航や水先人のことは、ほとんど知らなかったそうです。もう一人は取材当時入社半年、京都出身の新人男性オペレーター松田さん。前職はなんとバーテンダーだったそうです!



▲ 左から松田さん、川名さん、小島社長

### オペレーター 松田 知泰 (まつだ ともひろ)

去年の9月に東洋信号通信社へ入社したばかりです。地形・バース、入出港のルールや船舶について覚える知識が山積みで、最初は大変にも感じましたが、最近はずいぶん慣れてきて楽しく業務に取り組んでいます。

まだ不慣れな部分も多くありますが、今後も引き続き水先人の方々を円滑にアシストできるように精一杯頑張っていきたいと思っております。  
今後とも宜しくお願い致します。

### オペレーター 川名 緑 (かわな みどり)

入社してからずっと横浜港で働いており、今年で9年目になります。

水先人の方々には日頃からノーパイロット船との順番に関して、主にタグボートの方々を介して連絡を取ることがあり、お忙しい中でのご対応に毎回感謝しております。至らない点もあるかと思いますが、今後も少しでも安全且つ効率的な船舶運航につながるような情報提供に努めてまいります。

今後とも宜しくお願い致します。

# 私のルーツ My Roots

Roots-  
vol.1

一級水先人  
三角 安洲男  
(みすみ やすお)

## 小さな出会いと私の仕事

### 安洲男という名前

私は満洲からの引揚者で終戦後2日の昭和20年8月17日現在の中国北東部の北朝鮮国境近くの安洲という町で生まれました。戸籍謄本には「安洲国民学校講堂にて出生」とあります。

後述する話のキーワードとなる「安洲男」という名前は父がこの地に囚んでつけたそうです。日本に帰って来たのは3歳の時で引き揚げ船の船名を父が「ヤマズミ丸」と言っていたのをおぼろげに覚えていたのでネットで調べたら引き揚げ船32隻の中に「山澄丸、旧山下汽船、6850トン」とありました。こんな小さな船に2500人も詰めこんでの脱出劇、殆ど飲まず食わずで、幼子連れて両親も大変であったであろうと思われます。

終戦から引き揚げまでの間はソ連兵や暴徒による略奪暴行は日常茶飯事で帰国を待つ人は耐え難い苦痛と恐怖を味わったと言います。食糧衛生事情も極端に悪く故国の土を踏むことなく病に倒れた人も多く、我が子を中国人の養父母に預けて来た家族も少なくなかったと聞かされました。



▲ 山澄丸～舞鶴うおーかーHPより～



▲ 引揚船の帰還を歓迎する人々～舞鶴引揚記念館HPより～

私も極度の栄養失調で祖母がこの子は育たないのではないかと心配する程だったようですが、農家で食べ物はそのそこあったので何とか元気になったと聞きました。今、健康でかつ平和な日本で豊かな生活を享受している事について、厳しい状況の中、無事に連れて帰って来てくれた両親に感謝しなければならないと思うと同時にもっと親孝行しておけばよかったと後悔しているこの頃です。

さて話は飛んで、ある日一年後輩のA氏から「三角さんは満洲からの引揚者ですか」と照会の電話があり、話が進むうちに彼と一緒に「山澄丸」で帰って来たことを知りました。社内報に載っていた「安洲男」の名前が父親の目に留まり30年近く経っても覚えていて「きっとあの子に違いない」と言って私であることを確信したそうです。下船後はそれぞれの故郷で少年期を過ごし約15年後まるで申し合わせたように、海へ憧れて同じ学校に入学し同じ会社に入ったことは奇遇と言うしかありません。更に、社船では船長、一航士の関係で苦楽を共にし、最後は水先区こそ違えど同じ年に仲良く水先人になりました。何か見えない糸で結ばれていたような二人で今も賀状を交換し互いの無事を確かめ合っています。



◀ 旧帆船海王丸の実習生のとき

# 操船の疑問にお答えします!



二級水先人  
**大矢 賢太**  
(おおや けんた)

平成 29 年 1 月 1 日に  
会員向けに発行した第  
2 版「着離棧操船参考資  
料」を利用しました。



水先業務を行っている時、船社あるいは代理店担当者から、  
・タグボートの必要隻数はどのように決めているか?(特に強風時の自動車専用船)  
・大型船が水深の浅い海域を航行する時は、どの程度沈下量を見込んでいるか?  
といった質問がよくあります。これについて、簡単な例を挙げてご説明したいと思います。

## ■タグボートの必要隻数について

強風時には、追加のタグボートを船長希望で受けることがあります。タグボートの追加の有無は、どのようにして判断されているのでしょうか?



(代理店担当者)

**A**

自動車専用船を例に説明します。本船(自動車専用船A号とする。)の要目、風の状況及び作業内容は、以下の通りであったとします。

### 【自動車専用船A号要目及び条件】

- ・LOA : 199.98m B:32.26m 水面上の船体側面投影面積5,850㎡
- ・スラスタ馬力:2,170PS タグボート馬力:4,000PS
- ・岸壁へ正横からの吹き寄せの風:10m/s、12m/s、15m/s
- ・作業内容:岸壁への着岸作業



(水先人)

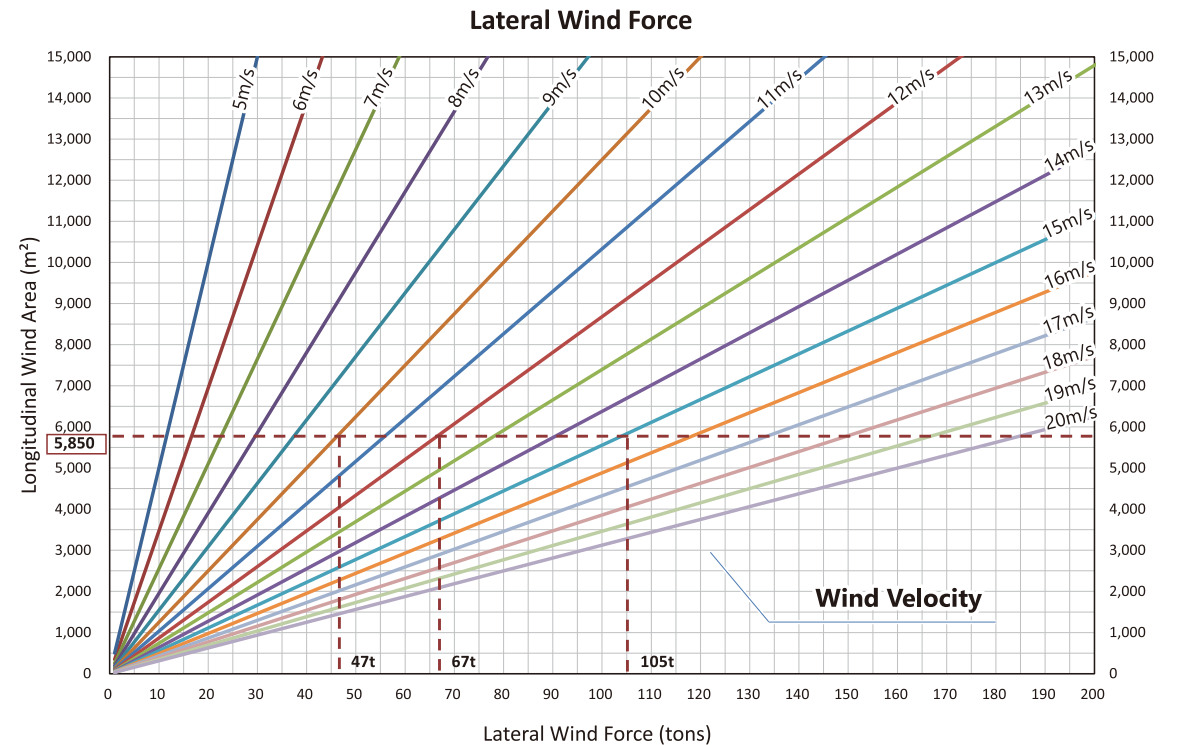
まず、予想される風から風圧力がどれくらいあるのか右記のグラフから求めます。風圧力は10m/sで47t、12m/sで67t、15m/sで105tとなります。

4,000PSのタグボートの曳航力は、約50t、スラスタの推力は100PSを約1tとすると約21tとなります。船を岸壁に着岸させる際は、船首と船尾を均等の力で平行に横移動させなければならないので、単純に《タグボートの曳航力》約50t+《スラスタの最大推力》約21t=約71tというわけにはいきません。平行に横移動させるため、使用できるタグボートの曳航力をスラスタの最大推力に合わせた約21tと見込むとタグボート、スラスタの合計推力は、約21t+約21t=約42tとなります。

以上の事を考慮してまとめると右記の通りとなります。

以上を考慮してまとめると右記の通りとなります。

正横風圧力  
風速12m/s=?t



ま  
と  
め

- ・平均風速10m/sでは、1タグでは、作業が出来ない。「2タグが必要!」
- ・平均風速12m/sでは、4000PSのタグボート2隻のHALF程度で引かせなければならず、作業難易度は高くなる。
- ・平均風速15m/sでは、2タグでも作業が出来ない。「作業不可!」

※本船のスラスタの状態によって、100%使用できない場合があるので、乗船後、船長にスラスタの状態を確認する必要があります。上記まとめは平均風速(10分間の平均)に対する風圧力です。風は息をするため、必要に応じてこれに更に突風率(1.25-1.50)を考慮して最終的な判断を行う事となります。即ち、平均風速10m/sであっても12.5~15m/s(風圧力は約75~105TON)の突風が吹くことを予想する必要があります。

※当会の自動車専用船の引受基準は以下の通りとなっておりますが、今回の試算結果はこの結果にも合致しています。(平均風速8m/s以上:着離岸方法慎重に検討。平均風速12m/s以上:着離岸可否を検討。)

## ■船体の沈下量について

大型船(VLOC)が水深の浅い海域を航行する時は、船体が沈下すると聞きましたが、本当でしょうか?また、どの程度沈下するのでしょうか?



(代理店担当者)

**A**

VLOCがC航路を8ktsで航行する場合を例に説明します。本船(VLOC B号とする。)の要目、C航路の航路幅・水深は、以下の通りとします。

### 【VLOC B号要目及び条件】

- ・LOA : 299.94m / B : 50m / 喫水 : 15.78m / Cb : 0.85
- ・C航路…航路幅 : 350m 水深:18.0m



(水先人)

水先人OBの  
**ワンポイント  
 アドバイス** 第1回  
**「暗黙知」と「パイロット“カ”」**



旧東京湾水先区水先人会 元会長  
 (元水先人)

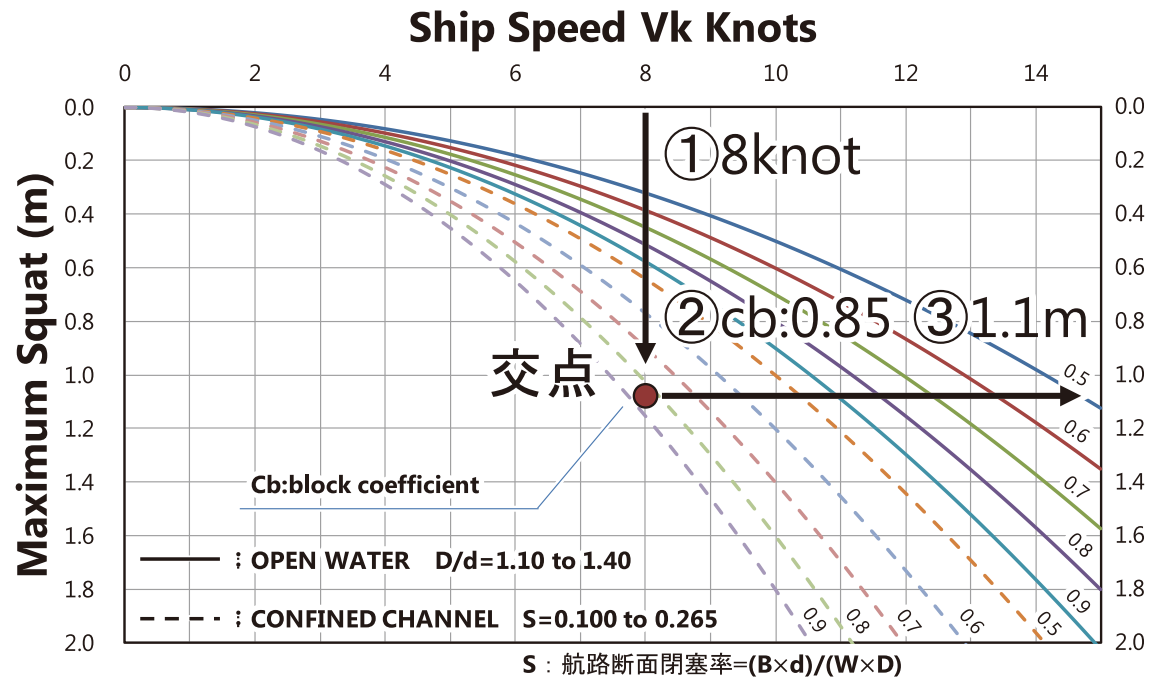
**大野 隆司**  
 (おおの たかし)

今回の寄稿に際し水先人を廃業して10年を経過している私が真っ先に思いついたのは、平成19年4月から4年間、東京海洋大学で新たに開始された水先人養成講座において操船シミュレーター講習を担当し、多くの水先人の養成に係わったことでした。この時の講習の導入講座において説明した私が辿ってきた海事に係わる経験をもとにいくつかのテーマについて、余生を送る現在の視点からお話したいと思います。

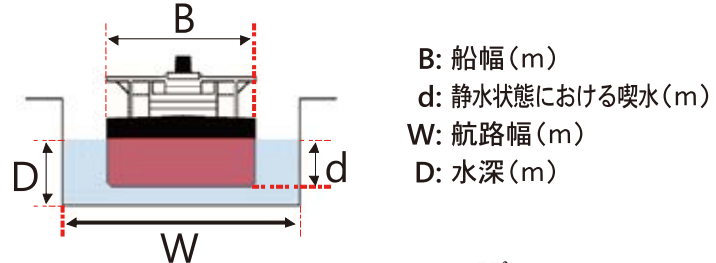
この時の船体沈下量(Squat)をMaximum Squatのグラフ(Dr.Barrass)を利用して求めてみます。  
 ①-以下のグラフで**8kts**から真下に線を引き、 $C_b=0.85$ との交点を求めます。航路断面閉塞率Sが**0.125**で**Confined Channels**(Sが0.1未満であれば、実線のOPEN WATER)となるので、点線の0.8と0.9中間となります。 $S=(B \times d)/(W \times D)=(50 \times 15.78)/(350 \times 18)=0.125$   
 ②-①で求めた交点から真横に線を引き、その値を読むと約**1.1m**がSquatの値となります。静水状態における最大喫水は15.78mですので、本船がC航路を航行する際、船体沈下量(Squat)を考慮した最大喫水は15.78+1.1=16.88mとなります。(Squatの計算方法は他にもありますが、本例ではDr.Barrassの方法を使用しました。)  
 ③-計算式で求めると以下ようになります。

$$\text{Maximum Squat} = 2 \frac{V_k^2}{100} C_b = 2 \times \frac{8 \times 8 \times 0.85}{100} = 1.1 \text{ m}$$

又、速力を10ktsとすると約1.7m、12ktsとすると約2.4m沈下します。速力を上げると更に船体は沈下するため、船底接触することとなります。浅水域での過大速力は極めて危険であると言えます。  
 ※1:Cb…方形係数といい、肥り度、即ち超大型タンカーは係数が大きく、高速船は係数が小さい。



Ship type	Typical $C_b$ fully loaded
ULCC	0.850
Supertanker	0.825
Oil tanker	0.800
Bulk carrier	0.775 to 0.825
General cargo	0.700
Passenger ship	0.575 to 0.625
Container ship	0.575



OPEN WATER Maximum Squat(m)  $= \frac{V_k^2}{100} C_b$   
 CONFINED CHANNEL Maximum Squat(m)  $= 2 \frac{V_k^2}{100} C_b$   
 $V_k$ : 船速(kts)  $C_b$ : 方形係数

**1 「暗黙知」\* 体得の必要性**

改正前の水先法においては、水先人免許の要件として「G/T 3,000 以上の船舶に船長として3年以上の乗船履歴を有すること」が要求されていましたが、改正水先法では資格が一、二、三級に分離され、乗船履歴も資格別に定められました。

以前水先人を目指す人は商船学校を卒業し、海技免状を取得して船会社に入社した後、三等航海士、二等航海士、一等航海士として夫々の職務で数年乗船し、時に陸上勤務の経験を加える等して、40～50才で船長職に就くのが一般的で、その間に各種船舶を乗り継ぎ、様々な経験を重ねることで現場以外では習得できない船舶の運航に関わる教科書には書かれていない幅広い知識、言うところの「暗黙知」を習得してきました。

水先新制度の下、この「暗黙知」習得を補充するものとして、操船シミュレーター訓練による教育や高精度の携帯型電子機器の有効活用等が期待されます。

\*暗黙知: 言葉に表せない・説明できない身体の作動、または長年の経験や勘に基づく知識。(例)自転車に乗る場合、人は一度乗り方を覚えると年月を経ても乗り方を忘れないが、その乗り方を人に言葉で説明するのは困難である。(ウィキペディアより抜粋)

**2 水先人に求められる「パイロット“カ”」**

水先人は所属する水先区に寄港する多種多様な船舶をユーザーの求めに応じて昼夜を問わず、暴風や濃霧等の特殊な悪天候下の作業を除き、年365日に亘り本船を安全かつ効率的に嚮導して入出港を全うする役割を担っています。

日本の大きな港の多くは日本特有の厳しい海気象の影響を避けるため、湾奥に位置していますが、その湾内には大小様々な多数の船舶が入出し、加えて漁船との棲み分けを行う必要もあって、本船の入出港に当たっては、他の外国の港湾に例を見ないほどの危険を伴っているのが実情です。

このような状況の下で求められるパイロットの技量、並びに心構えは次の条件を満たす能力を保持する事ではないでしょうか。

- ① 長い間の経験に基づく「操船技能」と、この技能を緊急時にも発揮できる「暗黙知」を保持し、必要に応じてこれらを十分に駆使して事故防止をはかる。
- ② 「絶対に事故は起こさない」という固い信念を持つ。
- ③ 「水先業務を遂行するのは私達以外に無い」という使命感を持つ。
- ④ 本船の船長から「このパイロットなら任せられる」という信頼を得る。



高速艇コンドル  
 総トン数：19トン  
 全長：20.3メートル  
 船質：FRP製  
 主機関の出力：発動機508馬力×2  
 竣工年月：平成6年10月  
 航海速度：約24ノット  
 ※元々は伊勢湾のパイロットボート

# 高速艇 コンドル 定期検査を見学しました。

二級水先人 **川部 勇**  
(かわべ ゆう)

## 東京湾内の水先人送迎に欠かせないパイロットボート

山下公園や象の鼻パークを散歩していると、時々パイロット旗(国際信号旗のH)を掲げたカラフルなボートを見ることが出来ます。これらは主に、千葉港や木更津港へ水先人を送迎するために使用されているボートで、湾内高速艇と呼ばれています。水先の要請があればいつでも本船に駆けつけなければならない水先人にとって、なくてはならない存在です。また、投錨作業の際には錨地に先回りしてアンカー位置の目標になったりと、水先人にとっては頼もしいパートナーです。荒波にもビクともしない高速艇、しかしその船齢は20年以上…今回は高速艇「コンドル」の定期検査を見学し、長年にわたる安全で確実な運航の秘訣に迫りたいと思います。



▲ 大きなトラブルにならないように、エンジン回りには特にこだわって整備しています。コンドル所有会社「SRS」社長で船長の菅野さん。



▲ この辺りはタグと接舷する部分だからデッキが痛みやすいので、定期的に板を張り替えて補修しています。



整備された船尾船底部

## いざ 検査のためドック作業へ

ドックとは、船の建造、修繕等を行うために作られた施設のことです。船を定期的にドックに入れ、メンテナンスを行うことで重大な故障を予防したり、その船の能力を十分に発揮させることが出来ます。コンドルのドック作業は、横浜市鶴見区安善町にあるトモイ造船で行われました。最寄駅の安善駅まではJR鶴見駅から鶴見線で9分という好立地ですが、昼の時間帯は電車の本数が少なく、一本逃がすと次は40分後となります。要注意です。ドックに到着すると、作業場の奥に陸揚げされ作業用の足場に囲まれたコンドルの姿を発見。今回のドック作業について、コンドル所有会社「SRS」社長、菅野實(すがの みのる)さんに

解説して頂きました。菅野さんはコンドルの船長として長年の経験を持つ大ベテラン。驚いたことに、ドック作業は、菅野さん指揮のもとコンドル乗組員の皆さんで行っていました。今回の定期ドックでは、船体の洗浄及び塗装、カッターレスと呼ばれる水中軸受の整備、タイヤフェンダーの交換、シーチェストの洗浄、傷んだ箇所への補修を行っていました。最近エンジンを新替したため、主機に負荷をかけないように軸回りの整備はしっかりと行っているそうです。また、クラッチは通常より大きなものを取り付けており、常時24ノットの最大速度で航行出来るようになっています。

## 最後に・・・

今回のドック作業を通じて、乗組員の皆さんの仕事に対するこだわりや熱意を肌身に感じることが出来ました。見学中、「**全てはパイロットさんの安全の為にプライドを持ってやっています。**」と有り難いお言葉を頂きましたが、その思いに応えられるようにこれからも安全な水先業務を心掛けて頑張っていきたいと思ひます。



コンドル乗組員の皆さんと筆者(右) ▲

## 山下埠頭の「波止場食堂」

山下埠頭の波止場食堂は山下埠頭内にある港湾関係者の福利厚生施設でもあります。港湾関係以外の方も利用可能ですが、徒歩で訪れる場合は埠頭内の車両往来に注意が必要です。

2017年に移転したこちらの食堂は、店内がとても綺麗で清潔感があります。メニューは日替り定食を始め、横浜名物サンマーメン等の中華まで幅広いラインナップとなっています。今回は編集委員の石原氏と日替わり定食を頂きましたが、想像以上に優しい味付けが印象的でした。ボリュームもあり、これでお腹一杯にならない人はまずないと「小食」の私が保証します。これからも「みなと、横浜」を支える皆さんの胃袋を満たしてくれるでしょう。



日替わり定食と筆者 ▶

# 食いしん坊の ハマ飯

オペレーション部 係長 沼口 弘三  
(ぬまぐち こうそう)

平成22年に入会しましたオペレーション部の沼口です。

主にオペレーション業務に従事しています。関係者の皆様にはこの場をお借りし御礼申し上げます。また今後ともご指導ご鞭撻のほど、よろしくお願いいたします。

私は数回の転職後、前職では輸出入関係書類を通関業者に差し入れる仕事をしていました。その関係で外出が多く、お昼御飯は早く安く美味しい店を探し短時間で済ませる事は謂わば仕事の一部でした。また、今のところ趣味らしいものが無い私にとって休日以外食をする事が楽しみの1つでもあります。

僭越ながら、最近行ったお店を二軒ご紹介いたします。

## 横浜駅西口地下街 中華「龍味」

横浜駅界限にはラーメン専門の有名店が多くありますが、いわゆる純粋な「町中華の店」は少ないように思いますが、こちらのお店「龍味」は「りゅうまい」と読みます。ランチタイムには行列が絶えない横浜駅界限の人気店です。

このご時勢にワンコイン(500円)でお釣りが来るものまで有り、何を食べても値段以上の満足感があります。中でも塩味で柔らか目「太麺やきそば」は優しい味でお薦めします。来店した際もお年寄りからスーツ姿の方まで多くの方が注文されていました。

横浜駅から徒歩で行けますので、興味のある方は訪れてみては如何でしょうか。



「龍味」の太麺やきそばは絶品 ▲

# 健康講座 Vol.1

～助かりやすい“がん”と  
助かりにくい“がん”～

石川町内科クリニック  
院長 渡會伸治先生  
(とごう しんじ)



平成25年開院と同時に東京湾水先区水先人の自主健診を行わせていただき、今年で6年目を迎えます。その間毎年200人近くの水先人の健診を行い、毎年数名から10名を超える悪性疾患患者さんを診断させていただき、適切な病院を紹介させていただけたと思っております。

多くの患者さんが適切な治療を受けられ、職場に復帰されたと思いますが、何人かの方は、復帰できず退職され、鬼籍に入られた方もいらっしゃいます。

私が、昨年皆様の前で講演させていただき、個人事業主である水先人のための健康管理法(表-1)で、どの程度の割合で各種検査を施行していただければよいかを発表しました。これで十分とは言えませんが、最低これだけの検査はしていただきたいと思っております。その際もお話しましたが、同じがんでも助かりやすいがんと助かりにくいがんがあります。

表2と表3で各部位別のがん罹患率と死亡率を比較していただければお分かりになるかと思っております。助かりやすいがんは、胃がん、大腸がん、前立腺がん、乳がん、甲状腺がん、子宮がんなどがあります。

採血/採尿検査	3~4ヶ月に1回
胸部レントゲン、心電図	年に1回
胃カメラ	ポリープのあった方は年に1回 ポリープのない方は2~3年に1回
腹部エコー	年に1回
さらに全身CT、脳MRI	

## 予測がん罹患数 表-2

1位 胃	90,600(18%)
2位 肺	90,300(18%)
3位 前立腺	75,400(15%)
4位 大腸	73,200(15%)
5位 肝臓	30,300(6%)
：	：
7位 膵臓	19,300(4%)
11位 胆嚢・胆管	13,700(3%)
15位 甲状腺	4,700(1%)
全がん	501,800(100%)

1位 乳房	86,700(23%)
2位 大腸	55,300(15%)
3位 胃	40,100(11%)
4位 肺	39,200(10%)
5位 子宮	26,800(7%)
：	：
6位 膵臓	18,400(5%)
8位 胆嚢・胆管	12,700(3%)
12位 卵巣	9,900(3%)
全がん	380,400(100%)

## 予測がん死亡数 表-3

1位 肺	55,000(25%)
2位 胃	33,000(15%)
3位 大腸	26,600(12%)
4位 肝臓	19,400(9%)
5位 膵臓	16,200(7%)
：	：
6位 前立腺	11,800(4%)
8位 胆嚢・胆管	9,500(4%)
18位 甲状腺	600(<1%)
全がん	217,600(100%)

1位 大腸	22,900(15%)
2位 肺	21,500(14%)
3位 胃	17,300(12%)
4位 膵臓	15,700(11%)
5位 乳房	13,400(9%)
：	：
7位 胆嚢・胆管	9,700(6%)
8位 子宮	6,200(4%)
9位 卵巣	4,800(3%)
全がん	149,500(100%)

※罹患率：一定期間内にある疾病にかかった患者数の、それに対応する人口に対する比率のこと

一方、見つかってよほど早期でないと助かりにくいがんには、胆道がん、膵がん、肺がん、卵巣がんなどがあります。いずれにしても早期発見が治癒を目指す基本です。

多くの検査が当院で実施可能です。できない場合は適当な病院を紹介いたします。定期的に検査を受けていただければ幸いです。





# オペレーション部に潜入!?



《インタビュアー》 二級水先人 川部 勇 (かわべ ゆう)

左：梅木部長と右：川部水先人

知っているようで意外と知らない、水先人会の心臓部とも言える「オペレーション部」。水先業務の受付から水先人の配乗までを一手に引き受けるこの部署では、毎日どのようなドラマが繰り広げられているのでしょうか。オペレーション部 梅木部長にお話を伺いました。(文中敬称略)

**川部** 梅木さんがオペレーション部長になられて、もう少しで1年になりますね。改めて自己紹介をお願いします。

**梅木** 出身は岩手県釜石市です。父の仕事の関係で、中学のとき千葉県君津市に引っ越してきました。学校を卒業後に船舶代理店に就職し、12年務めました。それからご縁があり、平成4年に当会に入会し現在のオペレーション部の仕事に就き、26年になります。入会の頃は鶴見つばさ橋の工事をしていたのを覚えています。事務所からの景色はずいぶん変わりました。趣味は家内ともども旅行。またディズニー好きでディズニーランドによく行っています。カリフォルニアのディズニーランドにも行ったことがあります。

**川部** 趣味についてもっと聞きたいところですが…。次にオペレーション部について教えてください。

**梅木** オペレーション部は現在ベイ担当が12名、ハーバー担当が9名、受付が1名で部長の私を合わせた計23名で構成されています。最近是新人の職員を適宜採用しているので、水先人の皆さんも名前は聞くが顔が分からない事があると思います。

**川部** 私もそうですが、事務所に来ても電話だけ

でオペレーション部と連絡を取り、用事を済ませてしまう水先人が多いですね。

**梅木** 水先の仕事は結局のところ face to face の関係に尽きると思うんです。何かあったときにどうするか、気軽に相談できる関係が大事だと思います。皆さんお気軽に5階のオペレーション部へお越しください。24時間当直体制をとっていますので、いつでもお待ちしております。

**川部** 次に受付業務について教えてください。ほとんどの仕事を通し作業になった事で受付もシンプルになったと思うのですが。(通し作業：ベイ作業とハーバー作業を1人で行う事)

**梅木** 皆さんそう言われるのですが、そう簡単でもありません。横浜港や川崎港では、「この航路は1時間に何隻まで」、といったような安全基準に沿った配船を各港湾局が調整をした後に、当会にハーバーパイロットの水先申請があり、一方では同じく代理店により、ベイパイロットの申請が直接当会に申し込みがあります。ハーバーパイロットとベイパイロットの水先要請が別々のルートで行われるために、受付が2度手間になってしまい、結構時間がかかります。

**川部** 荒天などで船のスケジュールが変更にな

るときは大変ですね。  
**梅木** その通りです。天気は常に気になりますね。水先人と同様、休みの日も天気予報はチェックしています。

**川部** 最後にオペレーションの仕事のやりがいを教えてください。

**梅木** 先ず1つは、水先人の配乗がうまくいったときです。作業を終えられた水先人が

ら感謝の言葉を頂いたときにはやりがいを感じます。昔はいつも叱られていた様に思います。もう一つは、日本の経済を支える水先システムの一端を担っているというやりがいと誇りを感じています。

**川部** ありがとうございます。これからも水先人と二人三脚で宜しくお願いします。

## とあるオペレーション部員の日

6:00			
6:30	出勤	<b>気になるのは気象…!</b> 「今日も春の嵐か。」自宅を出たころ既に吹いていた強い南西風は、夕方頃には北風になる予報。苦いコーヒーで気合を入れてデスクへ。東京湾は、これからまさに入港ラッシュとなる時間帯。前日からの当直者より引継ぎを済ませ、横浜港、川崎港、東京港、千葉港のタグや信号所から途切れることなく入ってくる無線、電話に対応すると同時に、各事務所に到着された水先人の方々へ、今日の配乗の流れや注意事項を連絡していきます。吹き止まない強風が各船の荷役の進捗にも影響しているようで、オーダー変更の依頼も次々入ってきます。それにより、計画していた配乗の変更にも頭を悩ませます。息つく間もなく、翌日のオーダーが入ってきます。	
9:00		<b>電話、無線、そしてオーダーチェック</b> 日勤者が出勤し業務準備が整ったら、当直者から引継いだ事項を同様に伝えます。(引継ぎが終わり落ち着いたところで、当直者は勤務終了となります。)翌日分のオーダーが揃いはじめ、オーダータイム、着舷や使用曳船数のチェックをしていきます。同時並行で、当日分の横浜港内作業の読み合わせ、水先人への作業連絡、着離岸予定パースの受け入れ状況・荷役の進捗状況の確認、当日分のオーダー変更による配乗組み替え、引き受け時間や引き受け基準等の問い合わせを行います。	9:30 日勤者への引継ぎ
11:00			
12:00	オーダー確定	当日分の横浜港内作業以外のオーダーが揃うと、電話や無線の対応をしつつ、交代で昼食をとりまします。昼食後は川崎、千葉、木更津の翌日分のオーダーを確認。	
13:00			
14:00	当直者(夜勤)への引継ぎ	当直者が出勤し業務準備が整ったら、日勤者が引継ぎを行います。決められる範囲で木更津・千葉当直における翌日の水先人配乗の決定をし、宿泊が必要な場合は手配を行い、担当の水先人へ連絡します。	
15:00	早朝勤務者の勤務終了	<b>全てのオーダーが出そろう</b> 翌日分の横浜港内作業のオーダーが決定したら、オーダータイム、着舷や使用曳船数について厳重なチェックを行い、全てのオーダーに不備がないことを確認したのち翌日の配乗を決めていきます。	16:00 オーダー確定・配乗
16:00			
17:00	配乗連絡	担当の水先人へ作業連絡を行い、必要があれば宿泊場所などの確認を行います。	17:30 勤務終了
17:00		全ての配乗連絡が完了したところで、当直者を残して勤務終了となります。当直者は改めて明日のオーダーチェックを行い、夜間の作業変更、明日の作業変更に対応していきます。	<b>お疲れさまでした!</b>
18:00			



▲受付業務にあたる職員

# 第35回横浜港カッターレース

三級水先人  
大前 佳子  
(おおまえ けいこ)

5月20日(日)、晴天に恵まれたものの、北寄りの風が強く波も立ち、中止も危ぶまれる中、第35回横浜港カッターレースが開催されました。「ANJIN-Y」は4回目の参加となります。

私たちのレースは第10組目、スタート位置に着くのも難しい状況で、艇指揮室村さんの掛け声のもと、一斉に漕ぎ始め、6人の息がしっかりと合い、飛び出すことができました。



▲クルーメンバーと応援団



▼石橋連合会会長、西本会長の応援

折り返し地点、レース前の綿密な作戦会議の甲斐もあり、鮮やかに回頭し、2番目に折り返しました。そして、後半の苦しい中でも、岸壁と洋上からの声援を受け、漕ぎが乱れることなく力漕ぎしましたが終盤失速してしまい、遺憾ながら結果は3位でした。

今大会も予選敗退となってしまいましたが、2回の事前練習と大会本番を通して、次回に向けて手応えを感じるレースとなりました。来年こそはくじ運に頼ることなくパワーアップし、予選突破を目指します！



▲息の合った力漕



## 予選(第10レース)結果

1位 T.I.T CUTTER CLUB	2'45"03	3位 ANJIN-Y	3'18"38
2位 ふじなみ	3'13"94	4位 FHD	8'11"44

## 運営にも協力しています！

1985年(昭和60年)、帆船日本丸の横浜誘致を記念して始まったカッターレースも35回目。今年は帆船日本丸が重要文化財に指定された記念大会となりました。当会は初年から運営に協力しており、今年は堀江典弘一級水先人が審判長、本田直葵二級水先人が審判長補佐として参加しました。荒れる海面状況下、難しい審判を求められる局面もありましたが、公平中立、安全第一に判断しました！



▲堀江審判長の挨拶

6月入会の

エンジン全開で  
頑張ります

# 期待の星

- 出身は何处ですか？  
福岡県
- 水先人を志望したきっかけは？  
入出港作業を行っている水先人の姿を見る機会が多く憧れました。
- 乗船した主な船種は？  
水先人になる前は、主として超低温冷凍運搬船に乗っていました。
- 自分自身のアピールポイントは？  
感情的にならず冷静に物事を考えることができること。
- 今後の抱負を聞かせてください。  
技術・知識の習得・向上は勿論、顧客に信頼・安心して頂ける水先人になれるよう努力します。



二級水先人  
池田 匡孝  
(いけだ まさたか)

## 人事短信

### 【受章】

平成30年4月29日、春の叙勲及び褒章に際し、次の方々が受章の栄に浴されました。おめでとうございます。

旭日小綬章

元一級水先人  
齋藤 徹郎  
(さいとう てつろう)  
平成10年1月入会  
平成30年2月退会

※旭日章とは  
国家又は公共に対し功労があり、その功績の内容に着目し顕著な功績を挙げた方に授与される勲章  
※黄綬褒章とは  
業務に精励し他の人の模範となる方に授与される褒章

黄綬褒章

一級水先人  
鶴田 文隆  
(つるた ふみたか)  
平成12年1月入会

元一級水先人  
藤城 稔  
(ふじしろみのる)  
平成12年1月入会  
平成30年6月30日退会

一級水先人  
渡辺 雅史  
(わたなべまさし)  
平成14年1月入会

### 【役員人事】

6月8日第1回通常総会において、新役員が選任され就任しました。

会長 / 西本 哲明 (再任)	理事 / 高木 信之 (新任)
副会長 / 松本 恭昇 (再任)	理事 / 眞鍋 治 (再任)
常務理事 / 松倉 吉孝 (新任)	理事 / 菱沼 巖 (新任)
常務理事 / 綿森 繁樹 (新任)	理事 / 今津 隼馬 (再任) ~東京海洋大学名誉教授~
理事 / 熊井 秀樹 (再任)	監事 / 市山 和男 (再任)
理事 / 菅原 正春 (新任)	監事 / 建部 和仁 (再任) ~弁護士~

### 【退会】

元一級水先人  
岡村 米作  
(おかむらよねさく)  
平成11年1月入会  
平成30年4月30日退会

元一級水先人  
藤城 稔  
(ふじしろみのる)  
平成12年1月入会  
平成30年6月30日退会



### 【職員人事】

任命 — 4月1日付けで次の辞令が発令されました。

総務部 総務グループ 課長 高木 栄子	オペレーション部 主任 山田 良太
業務部 業務支援グループ 係長 伊藝 和彦	オペレーション部 主任 轟 宏道
オペレーション部 係長 沼口 弘三	オペレーション部 主任 石原 寿四郎
オペレーション部 係長 馬淵 詩織	
オペレーション部 係長 上田 岳大	