

東京湾水先区水先人会 会報

ANJIN

vol.13

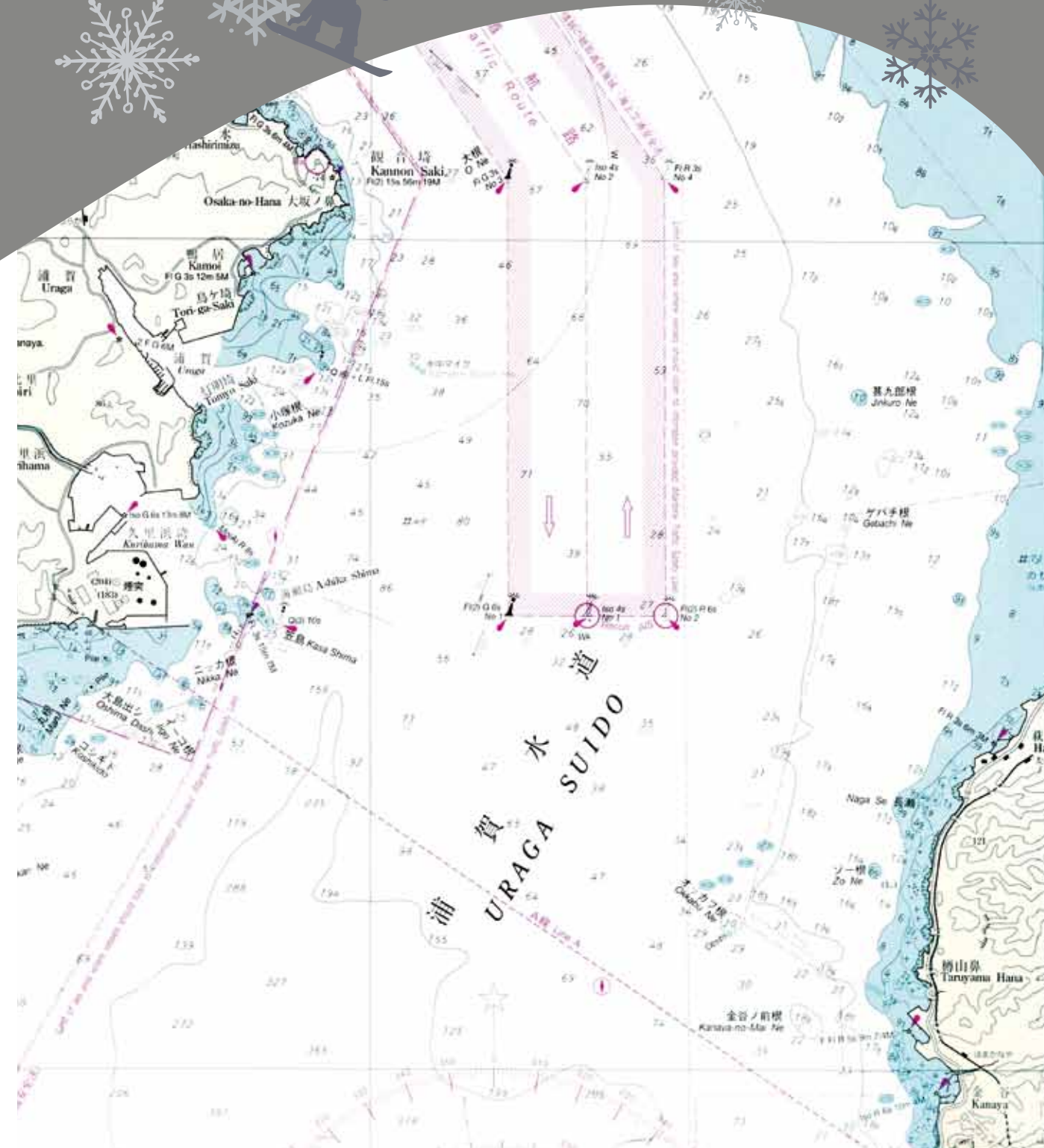
2019 New Year

季刊



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

ANJIN 第13号 2019年1月1日発行
発行所/東京湾水先区水先人会
編集・発行/広報チーム
〒231-0023 横浜市中区山下町1番2
パイロットビル
TEL 045-650-3180



目次 Contents

新しい年を迎えて	3
PPU (Portable Pilot Unit) ～水先業務に確信《革新》と安心を！～	4-6
水先人OBのワンポイント・アドバイス	7
東京湾フェリーから浦賀パイロットステーションを望む	8-9
OBだより	10
イベントレポート① ～安全運航強調月間～	11
会報「ANJIN」読者アンケート結果報告	12-13
イベントレポート② ～講演「超大型船の安全航行」～	14
からだリセット！私の健康法！	15
登山レポート ～金時山～	16
健康講座 Vol.3 ～石川町内科クリニック 渡會先生 <small>(とごう)</small> ～	17
若手水先人のBBQ 懇親会	18
期待の星／人事短信	19

表紙／海図コピー(海上保安庁・海図 W1062「東京湾中部」から転載)

ANJIN【あん-じん・按針】とは？

磁石によって船の航路を決めること。また、その人。水先案内。按針手。

《補説》水先案内の意の「あんじ(行師)」の変化したものか。

(「デジタル大辞泉」から転載)

新しい年を迎えて

会長 西本 哲明
(にしもとてつあき)



皆様、新年、明けましておめでとうございます。

年頭に当たり、一言ご挨拶申し上げます。

本年は、和暦では平成31年、西暦では2019年、更に5月1日に新しい元号に変わり、〇〇元年(1年)という年になります。

新元号は、近々公表されるでしょうが、対外的なものも含め水先人会の事務処理や現場業務に混乱を生じないように対応して行きたいと思います。

水先業務の“船舶交通の安全を図り、運航能率の増進に資する”という目的は、年が改まったからといって変わるものではなく、昔から不変である安全な効率運航という精神を念頭に、この新しい年も水先業務を粛々と遂行しようということかと考えます。昨年は、春先からの強風、台風の度重なる接近、酷暑等々異常気象ともいえる環境でしたが、一昨年頃に比べて昨年は、事故や不適切運航事例が減少傾向にあり、会員／職員の皆様の日々の業務への取り組み方が好ましい方向に向かっている結果と安堵する次第です。ただ、最近の関係水先人に対する海難審判の結果では重い処分が下されており、水先人の業務状況についての周囲からの目は、以前に比べ厳しくなっていると感じます。

この我々を取巻く環境の変化を意識の隅っこに置いて頂きたいと思います。

さて、最近発生した事故、不適切運航、ニアミス等の原因を考えると、技術的なもの以外の要因が多くあるように感じます。人間には、知識や経験によってそれぞれの能力や限界がありますが、特に水先人はその傾向が顕著に表れる職業といえるでしょう。その中で経験を積むことによって生まれる“慣れ”という要素はいろいろな事象の原因となり得ます。業務に習熟し慣れることによって自然体で安全かつ効率的に業務を実施できるようになることは歓迎すべき点ですが、一方で、無意識のうちに作業手順から逸脱する恐れも生じることが予想され、両刃の剣といえます。画一的な作業となり臨機応変の対応に遅れが生じる恐れ、自信過剰(自惚れ、傲慢うぬぼ ごうまんさ)になり手抜きが生じる恐れ、緊張感が乏しくなり細かなところに注意が届かなくなる恐れ等々、どこか思い当たるところはありませんか？我が身を振り返って水先人の原点に戻り、安全な船舶運航とは何か、如何にしてそれを実践するかという事を改めて考えては如何でしょうか。

それでは、本年が皆様にとって良き年となるように祈っております。

水先業務に確信《革新》と安心を

第1回

PPU

Portable Pilot Unit

一級水先人 黒田 富治
(くろだ とみはる)

二級水先人 本田 直葵
(ほんだ なおき)

東京海洋大学 准教授
技術監修 田丸 人意
(たまる ひとひ)

現在、東京湾水先区では、統合による海域の拡大や、通し業務の一般化による就業頻度の減少などにより、600を超えるバース毎にあるノウハウの完全な習得や航行環境の変化に応じた職人技とも言えるテクニックの熟達に時間がかかっています。これら職人技は、いわゆる暗黙知^{*1}によるものが大きく、今までは数多くの経験を要していました。

さらに、超大型船や特殊な推進器の船の登場により、その挙動を正確に把握し、安全運航を確保することが課題にもなっています。

一方、船用機器の発達で、本船装備の機器と併用して、それ以外でも高精度測位や船体運動の計測が可能になり、また、IoT^{*2}の進歩によりネット上で、誰でも船舶動静を見ることができるようになりました。

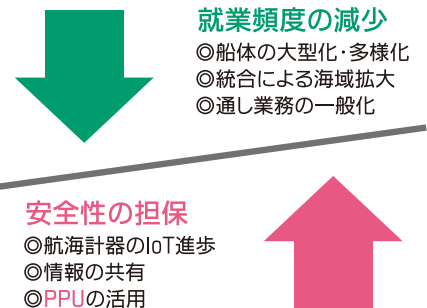
このような背景の下、PPU^{*3}を十分理解して活用すれば、正確な各種情報を知り得、意思決定に客観的で数値的な確信を得ることが可能となります。さらに船長と情報を共有することで互いに安心を得ることもつながるようになります。

私は、PPUを水先業務のサポートツールとして重宝している。航行業務では、付近関係船の殆どの情報を瞬時に入手可能。港内業務では、予め進路を設定すると船位の偏位を確認でき修整が容易である。着岸スピードも船首尾の離岸距離も確認できる。

一級水先人 船藏 和久
(ふなくら かずひさ)

*1 暗黙知とは言葉に表せない、説明できない身体の作動、または長年の経験や動に基づく知識。
*2 IoTとはInternet of Thingの頭文字を取ったもので、あらゆるモノがインターネットにつながること。ここではAISによる船舶動静を指す。
*3 PPUとはPortable Pilot Unitの頭文字を取ったもので、一般的には、水先人が持参し、水先区における嚮導の意思決定を支援する携帯式システムのこと。表示端末、ソフトウェア、センサーの主要な3つで構成される。

PPUの必要性



また、水先技術の暗黙知を定量的に評価することが可能となり、操船技術の向上や感覚を磨くことを助け、熟達を促し、安全を担保した高品質かつ信頼性の高い水先業務を提供する革新(イノベーション)につながっていくものと考えます。

そんなPPUについて、誌面を借りて連載にて紹介していきたいと思います。

PPUとは

IMPA^{*4}発行のPPU使用にあたってのガイドライン^{*5}によると、

「PPUは嚮導船舶の安全な航行において、水先業務を支援する水先人のためのツールで、水先人が持参し、本船の航海計器類とともに使用される電子海図表示端末^{*6}と各種センサー^{*7}によって構成される。」

とされ、様々なローカル情報を追加利用できる場合もあるとされています。ECDISのように諸規則に縛られることなく、独自機能が搭載されています。

すなわち、「水先人が安全な嚮導のために必要な様々な情報をカスタマイズして表示するツール」であると言えます。東京湾では、iPad等タブレット端末かノートPC、AISパイロットプラグアダプター(追加センサー無し)の一般的なPPUの構成で使っている水先人が多いと思います。

水先人がPPUを使用しなければならない義務は存在しませんが、見張りや衝突のおそれの判断には、海上衝突予防法によると「その時の状況に適した他のすべての手段を用いなければならない。」とされており、水先人が嚮導中にPPUを利用できる状況にあれば、時代に適したこれら最新の機器を活用することで、その意思決定を手助けできるとの解釈もあります。しかし、あくまでも水先支援ツールであるため、実際の嚮導にあたっては、目での見張り及び本船のレーダー、ECDIS等各種航海計器を駆使することが基本です。

また、PPUはあくまでも水先人の判断に確実性を持たせ、水先人自身が確信を得て意思決定を行うことを支援するツールであるため、水先人に代わることはできないとも言われております。

▼ 東京湾で多く使われている一般的なPPU



常時最新維持された海図で、航行予定の水域確認・事前準備が可能です。業務終了後にはプレイバック機能で復習もできます。ウイングで使用する際は、キャプテンとの情報共有が適切に図られ、安全と信頼に寄与します!

二級水先人 本田 直葵
(ほんだ なおき)

とても良い!
特に前を離れることができないほど輻輳している時に、見張りをしながら、周囲の他船情報を手元で確認できることはとても役に立ちます。

一級水先人 紺頼 英雄
(こんらい ひでお)

*4 IMPAとはInternational Marine Pilot Association、国際パイロット協会のこと、世界の主要海運国46カ国の水先人組織によって構成されている水先人の国際組織。
*5 "GUIDELINES ON THE DESIGN AND USE OF PORTABLE PILOT UNITS"というガイドラインで、PPUの設計と使用に関する指針を定めている。
*6 電子海図表示端末とはECS: Electronic Chart Systemで、ここでは可搬型のものとし、特定の船舶への搭載義務があるECDIS:Electronic Chart Display and Information Systemとは区別される。世界の主要な公式海図プラットフォームに対応している。
*7 各種センサーには、AISインターフェース、GPSを始めとするGNSS(全地球航法衛星システム)アンテナ、HDG(船首方位)・ROT(回頭角速度)センサー、ピッチ・ロールセンサーなど船体運動の計測に必要なものが含まれる。

PPUは適切に使用すれば、他船のAIS情報及び離着岸(棧)情報を常時、即時に入手でき、世界的にも、BRMを支援し、事故防止に大変有効であると認められています。若い仲間が力を貸してくれますので年齢の心配無く、ECDISより便利です!

一級水先人 竹中 五雄
(たけなか いつお)

PPUでできること(基本編)

1 電子海図表示



- IHO規格のENC(航海用電子海図)を表示
- 電子水路通報によるアップデート、最新維持
- 設定した水深の色分け等ECDISに準拠した設定
- EBL・VRM等補助線、各種シンボル、船型、メディア、その他メモなど表示
- まとめた情報のグループ分け、一括で表示/非表示
- 海図に衛星写真を重ねることも可能

3 本船情報表示

【船型表示】



- AISから取得した長さ・幅・HDGを基にした船型表示
- AISを利用しなくても、設定で船型表示可能
- AISや外部アンテナ位置からの距離で表示
- 測位誤差やアンテナ位置の設定ミスでズレが生じる場合もあるので注意

【船体運動表示】



- ROT、HDG、COG、SOGをメインに様々な情報を表示・表示される場所はソフトにより異なる
- 重心位置、船首尾から真ベクトル、岸壁方向ベクトルなど表示
- 岸壁等設定したラインまでの距離、接岸速度表示
- 離着岸時など、各種情報がデフォルトで表示・分かりやすい表示にすることも可能

今回は、PPUの構成として各機器の詳細を紹介するとともに、「PPUでできること(応用編)」により、具体的な活用例に沿って、その使い道を紹介する予定です。

2 他船情報表示



- 本船AISに接続した場合、他船情報表示が可能
- 船名・行先・HDG・COG・SOGなど表示、他詳細情報も表示可能
- 陸上で受信したAIS他船情報を、ネットを通じ配信している場合も
- 他船を仮想的に本船だとみなす「バーチャルボード」という機能で、現在の動静や航路入航予定時刻など詳細な情報を入手可能

【船体運動予測表示】



- 適切なROTが得られれば、プレディクター(船体運動予測)の表示が可能
- 大角度変針、その場回頭支援
- SOGの平滑化誤差に注意

船をスリップ等狭い水域へ大角度変針させる際には特に有効です。ROT計付きAISプラグを併用すれば、変針中も正確に船の動きが把握出来るので、安心して操船出来ています。本船機器と併用し日々有効に使用しています。

二級水先人 大矢 賢太
(おおや けんた)

*8 COG・SOGは、それぞれ対地針路(Course Over Ground)・対地速力(Speed Over Ground)のことで、測位アンテナの移動方向、移動距離から得られる。測定値は常に変化し、これらの値も乱れることから、安定させるために数秒から数十秒の平均値を取っている。これを平滑化と呼ぶ。

水先人0Bの



ワンポイント アドバイス

第3回

“恕の精神”について



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)

私は平成に入って間なしに水先人の免許取得のための勉強を始めましたが、その際、当時の海難審判理事所長であった滝川文雄先生の「港内航法の研究」を購入して Harbour Pilot に要求される知識の習得に努めました。滝川先生は、大手船会社の船長を務められてから海難審判庁に入り理事官、審判官を経て海難審判理事所長を務められた海難事例に精通された方ですが、本書の中で一貫して「航法の真髄は“恕”の精神にあり」という視点で論じられています。

1 “恕の精神”とは

論語の衛霊公第十五(23)に、孔子と弟子の子貢の次のような対話があります。

子貢問うて曰く
「一言にして以て終身これを行うべきものありや」

孔子答えて曰く
「其れ恕か、己の欲せざるところ人に施すことなかれ」

「恕」は「如」と「心」を重ね合わせた字で下の「心」は「他人の心」と読む、即ち「恕」は「他人の心の如し」ということです。聖書における「汝のやって貰いたいように人になせ」という教えも同じ意味です。

2 “恕の航法”とは

関係船がある場合、自船の採用する航法が相手船の安全な航法を援助できるよう余裕を持って行動することを「恕の航法」といいます。

滝川先生は「航法の終局は実践にある、現場で状況を正確に判断し、躊躇うことなくはっきりした措置をとらなければならない。但し、関係船がある場合は、自船が採用する航法が相手船の安全な航法を援助できるよう余裕を持って行動する措置、即ち“恕の航法”が肝心である。」と述べています。

このことは、陸上の交通においてもいえることで、恕の精神の無い者が交差点で我先に飛ばして走り、他の車や歩行者を事故に巻き込むことに通じていると思われます。





東京湾フェリーから 浦賀パイロット ステーションを望む

二級水先人 **川部 勇**
(かわべ ゆう)

オペレーション部 **網井 大輔**
(あみい だいすけ)

海図コピー(海上保安庁・海図 W1062「東京湾中部」から転載)

浦賀パイロットステーションと東京湾フェリー

東京湾の玄関口、浦賀水道。ここはコンテナ船やタンカーなどの貨物船が一日に約500隻通航する世界有数の海上交通路です。朝と夕方のラッシュ時には、パイロットを必要とする船舶がおよそ5分刻みのタイトなスケジュールで浦賀パイロットステーションに到着し、水先人の乗下船を行っています。そしてその隙間を縫うように内航船や小型の外国船などが次々と航行していきます。また、このような多数の船舶でにぎわう東京湾湾口を語る上で欠かせないのが東京湾フェリー「かなや丸」と「しらはま丸」の存在です。

▼ 千葉県のこぎり山から見る東京湾湾口



パイロットの乗下船とは

浦賀パイロットステーションではタグ型のパイロットボートを使用して水先人の乗下船を行っています。水先人は、パイロットラダーと呼ばれる縄ばしごを昇り降りすることによって乗下船を行います。足場が不安定な中での乗下船は時に危険な作業となりますが、パイロットボートのサポートを受けながら確実に乗下船を行っています。

大型バルカーに乗り込む水先人



「かなや丸」
総トン数: 3,580トン 全長: 79m
就航年月: 1992年4月 旅客定員: 680名
航海速度: 13ノット



「しらはま丸」
総トン数: 3,351トン 全長: 79.1m
就航年月: 1989年12月 旅客定員: 680名
航海速度: 13ノット



緊張感がたどようブリッジ



パイロットボートと交信する竹平船長

東京湾フェリーに乗船！

私たちはまず、久里浜港から「かなや丸」に乗船し、金谷港に向かいました。「今日は東京湾フェリーかなや丸にご乗船頂きありがとうございます。」と爽やかなアナウンスの後、早速大型コンテナ船が見えてきました。コンテナ船はパイロットの下船のため、速力を落とし、右舷側にパイロットボートが付いているのが分かります。今回は「かなや丸」がコンテナ船の船尾を回り込むことで両者の接近を防ぐことが出来ました。ここで、かなや丸船長の竹平和弘さんにお話を聞いてみました。

東京湾フェリー株式会社 船長 竹平和弘(たけひら かずひろ)
「パイロットさんにはいつも安全運航に協力して頂き、ありがとうございます。常時、フェリーの運行には安心安全を心掛けていますが、特にスピードの速い外国籍のコンテナ船や漁船の動向に注意しています。」

次の針路は「カツヤマまで」?!

コンテナ船を無事航過すると、船長から「それじゃあカツヤマまで向けて」というオーダーが聞こえてきました。「えっ、カツヤマって何?」と心の声がブリッジに響いたところで、船長から解説を頂きました。カツヤマとは千葉県の名「勝山」のことで、視界が良いときは度数で針路を指示するよりも、顕著な物標を船首目標にすることでスムーズに操船を行うことが出来るということです。他の船首目標としては、「明鐘岬」(みよつかね)「観音埼」(くわんおんざき)「センター1番ブイ」(センター1番ブイ)「笠島のブイ」(かさじまのブイ)など多数あります。



コンテナ船の船尾を回り込む



小倉船長と筆者(左)

「しらはま丸」に乗って久里浜へ

金谷港から久里浜港へは、「しらはま丸」に乗船し航路を見学しました。しらはま丸船長の小倉一成さんに久里浜行航路のポイント聞いてみました。

東京湾フェリー株式会社 船長 小倉一成(おぐら かずしげ)
「北航船や南航船を横切るのはどちらのルートでも同じように難しいと思います。久里浜行の場合は南航船を避けている内に浦賀水道航路に入ってしまったら、ブイの近くにいる遊漁船の群れに近づいていってしまうという点が少し違うでしょうか。浦賀水道航路に入る際は東京マーチスに連絡して許可を得ています。」

今回の取材は、普段とは違う視点から水先業務を見つめる良い機会となりました。東京湾フェリーの他にも、水先業務を外から見られるスポットはたくさんありますので、皆様も足を運んでみてはいかがでしょうか!?

OBだより

退会後の心境

2000年1月に旧東京水先区水先人会に入会し、2017年4月に72歳で本会を退会しましたが、心境としては思っていた以上に穏やかなものでした。

1968年10月に海運界に就職してから約50年の年月が経過していました。最後の17年間の水先人時代はあっという間に過ぎ去った気がしますが、充実した期間であったことは間違いありません。しかし満足できた期間であったかという技術面での達成度を考えるとそうでもなかったのでは、との思いが残ります。

友からの誘い～ハーモニカとの出会い～

さて退会後の生活について記してみます。

諸先輩より、現役中に退会後も継続できる趣味等を見つけておきなさいとアドバイスを受けたものでした。然しながら水先人の不規則な就労日時の条件の中では、日時が固定されている種々教室やクラブに通うことは無理なものがあり、探すのを諦めていました。

ところが、退会一週間後くらいに飲み仲間の高校時代の女子クラスメイトより、「月2回のハーモニカ教室に申し込んだからね、ハーモニカは用意するから…」と突然連絡があり、ビックリ仰天しました。因みに彼女はハーモニカ歴三十数年のベテランです。何事かと確かめると、ある飲み会の時にパイロットを廃業したらハーモニカでもやってみようかなと言ったそうです（酔っぱらいの戯言）。当該教室の島崎先生はハーモニカ業界では有名な先生(20教室を抱えている)で、当時生徒は4名(現在先生を含め爺さん3名、婆さん5名)の理想的な教室とのこと、退会後の趣味等を決めていなかった私は、小学校以来触ったこともないハーモニカをやってみようと思った次第です。また練習後には駅前まで1～2時間ばかり一杯やるのが恒例とのこと、これが決め手だったかもしれません。

たかがハーモニカと気軽に挑戦しましたが、とんでもなく奥が深いものでした。

簡単な曲は音符さえ読めればそれらしく吹けますが、きれいな単音を出すのがとてつもなく難しいのです。その他、和音奏法、ベース伴奏奏法等々あり、未だ私が知らない奏法あるいはハーモニカの種類が山ほどあります。

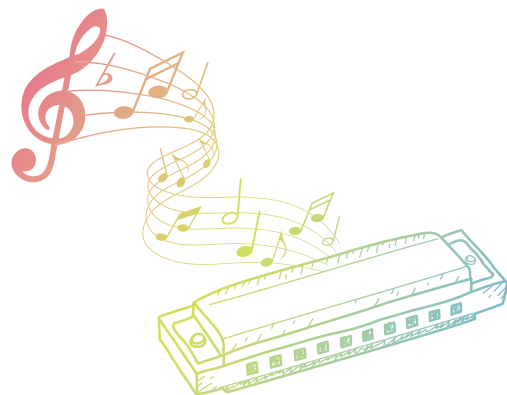
私はようやく初級を何とか終えようとしているところですが、面白みも少し感じ始めたので中級を終えるまでは頑張ってみようと思っています。

現役の皆様も退会前に継続できる趣味等を見つけておくことをお勧めいたします。

最後に水先人会の益々の発展と現役諸兄のご安航お祈りし、筆を納めます。



元水先人 竹内 尚武
(たけうち なおたけ)



REPORT 1

イベントレポート

安全運航強調月間

二級水先人 松森 貴志
(まつもり たかし)



▲ 講師の東京湾海上交通センター所長 三宅真二氏

当会では毎年9月を『安全運航強調月間』とし、海難防止の使命を再確認、更なる注意を喚起する取り組みを続けています。その一環で9月28日ワークピア横浜にて、東京湾海上交通センター(東京マーチス)所長の三宅真二氏をお招きし、「東京湾における海上交通管制一元化の現況について」と題した講演会を開催しました。

講演会は総勢65名が聴講



【東京マーチスの概要と管制一元化】

東京マーチスは昭和52年から約40年間、観音崎で船舶通航の支援等をしてきた日本最古参の海上交通センターです。今年度、湾口と各港で別々に行っていたVTS(Vessel Traffic Service: 船舶通航支援等業務)を全て統合、横浜第二合同庁舎に移転して一元化しました。高性能レーダや高感度カメラが整備され、湾内殆どの船舶動静の把握が可能で、柔軟な管制が計画できる日本で最も新しいVTS Centerになりました。



動画による事例の解説①
津波襲来直後の湾内全体の船舶動静

【管制が一元化されるとどうなる?】

例えば、津波が来るとわかったとき、船は一斉に沖へ避難します。東日本大震災後の東京湾では、船舶隻数が普段の約4倍となる危険な混雑が生じました。この状況を受けて今年1月、津波等による事故防止や船舶交通の混雑緩和などをするための関係法令が施行となり、船舶の情報聴取義務海域が拡大。入湾(匏崎洲崎ライン)の際に通報を義務付け、また湾内の船に移動命令等ができる制度が創設されました。これによって東京マーチスは、混雑緩和のために船舶を適切な錨地などへ誘導したり、湾内に入ろうとする船の入域を制限できるようになりました。

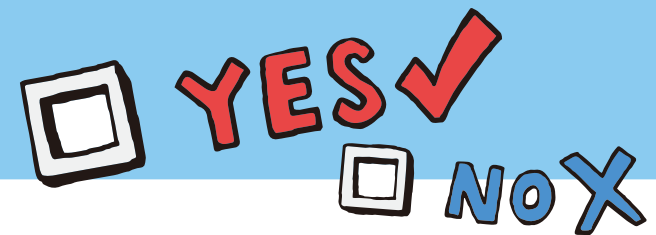
【危険回避のポイントを動画で解説】

講演の後半は、船が危険な状況に至る経緯、各船通信内容、危険回避のポイント、管制官の対応や反省点などを動画で解説。的確な分析で示唆に富み、現場を疑似体験したような感覚になりました。

船の動きの背景を考えて先を予測し、伝える情報の内容やタイミングを改善しながら、船舶交通の安全性と効率性の向上を図る東京マーチス。我々水先人も、安全と効率を目指す点ではマーチスと同じ役目を担っています。今回の講演を聞いて、マーチスを頼もしく感じるとともに、安全運航を意識して身の引き締まる思いがしました。



動画による事例の解説②
浦賀水道航路内の管制の様子

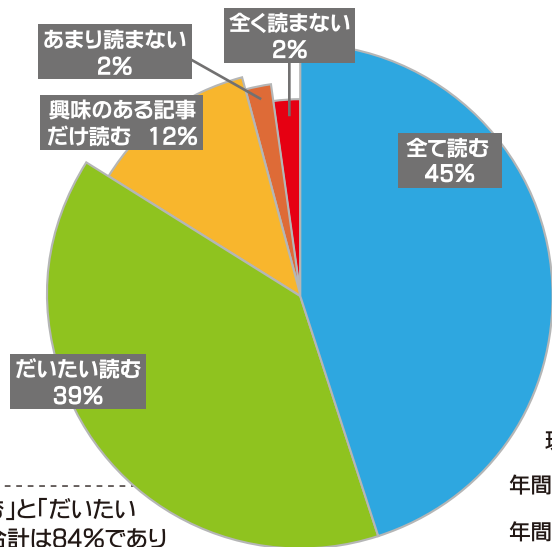


読者アンケート結果報告

創刊4年目突入を機に会報の更なる充実を目指すとともに皆さんからの声を誌面に反映させるため水先人及び関係職員協力のもと、初の読者アンケートを実施しました。9月18日～10月8日の回答期間中、総計126人より回答をいただきました。それでは早速、集計結果を見ていきましょう。

Question ①

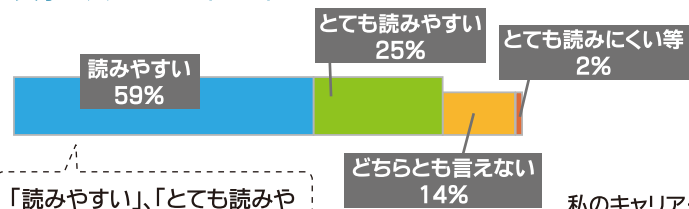
「ANJIN」をどのくらい読んでいますか？



「全て読む」と「だいたい読む」の合計は84%であり恒常的に読んで頂いていることがわかります。

Question ④

読みやすさについて伺います。文字の大きさやレイアウトについて

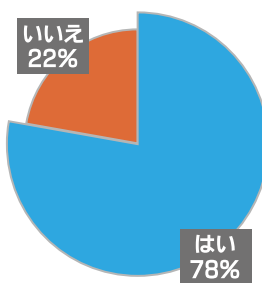


「読みやすい」、「とても読みやすい」の合計が84%でした。今後も「読みやすさ」を追求していきます。

「私の…」シリーズが上位を占めました。意外な一面に触れることで会員・職員間の相互コミュニケーションを深める一助となっているのではないのでしょうか。

Question ②

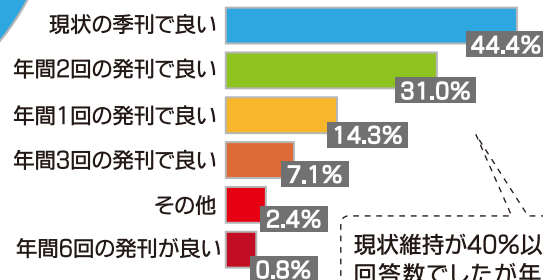
「ANJIN」を家に持ち帰っていますか？



約8割の皆さんが持ち帰っています。引き続き家庭内の共通の話題作り役に立てて頂ければ有難いですね。

Question ③

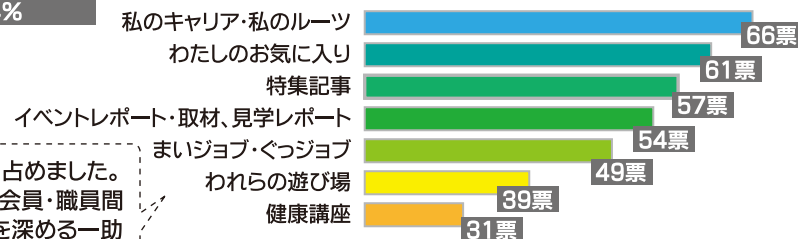
現在の発行回数についてお聞かせください。 ※現在は年4回・季刊



現状維持が40%以上で最多回答数でしたが年3回以下を合計すると50%以上となり意見が分かれました。

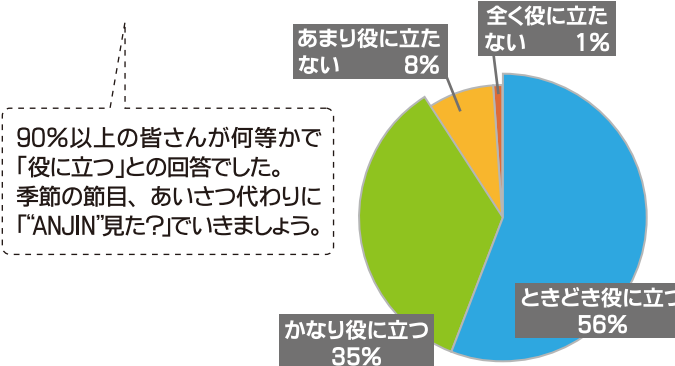
Question ⑤

「ANJIN」で、あなたが好きなコーナーをすべてお知らせください。



Question ⑥

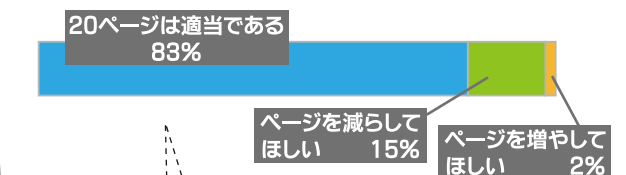
「ANJIN」は、創刊目的である会の一体感の醸成やコミュニケーションの役に立っていると
思いますか？



90%以上の皆さんが何等かで「役に立つ」との回答でした。季節の節目、あいさつ代わりに「ANJIN」見た?」でいきましょう。

Question ⑦

構成について伺います。現状の20ページは適当だと思いますか？ ※表・裏表紙含む



「現状の20ページが適当である」との声が83%であり、現在の構成が定着しているようです。

Question ⑧ 皆さんからのご意見(抜粋、一部編集)

- いつも楽しみに拝見しています。これからも頑張ってください。
- 水先業務をサポートしてくれる水先艇、エスコートボート、高速艇等の乗組員の紹介・エピソードを載せてほしい。
- 水先業務中、「本船でこんなことがあった」というような小話のコーナーがあると面白いのではないかな。
- 海図の特徴などの解説を載せてほしい。また航海機器などの最新情報を載せてほしい。
- 船長時代のハプニングがあると良い。
- 業務上工夫していること又は役立つ情報を載せてほしい。
- 普段の生活や仕事の中でどんなことが記事になるか考え、自然な記事を読みたい。
- 内外共に好評なため、大変でしょうが広報チーム員に頑張ってもらい続けてほしい。
- 水先人会の最高の情報ツールであることを年頭に会長及び会の方針、技術関係、福利厚生関連等々をバランスよく企画してほしい。
- 若手水先人の紹介として水先人になるまでの経緯、趣味、特技等を取り上げてはいかがでしょうか。

～まとめ～

アンケートへのご協力、誠にありがとうございました。創刊から試行錯誤を重ね3年間、累計12号の発行に及ぶなか、今回、初のアンケートを実施し、いかなる結果が出るのか期待と不安が交錯するなかで回答をお待ちしましたが、全体的に好意的に受け止められ一安心しました。

創刊の目的である会の一体感醸成等が概ね達成しつつあると思うと同時に、誌面の都合で掲載できなかった心温まる言葉をはじめ鼓舞激励のものまで様々な意見もいただきました。

貴重な見解として真摯に受け止め、より良い誌面づくりの参考とさせていただきますので、今後とも「ANJIN」編集にご理解、ご協力をお願いします。また、いつでもお気軽にご意見・ご要望をお聞かせください。

講演『超大型船の安全航行』

一級水先人 江村 正
(えむら ただし)

熱弁を振るう江村水先人

11月2日(金)千葉市水産会館で開かれた千葉県漁業操業安全対策協議会研修会(事務局:千葉県農林水産部)で講演を行いました。

同協議会は「東京湾における船舶交通の輻輳化に対応して、漁業の操業安全対策の樹立とその推進を図る」ことを目的とし、会員は千葉県、同漁業協同組合連合会、(財)千葉県漁業振興会、(社)千葉県経済協議会、第三管区海上保安本部で構成され、毎年研修会を行っていたようですが当会への依頼は今回が初めてです。

これまで久里浜の遊漁船の方々とは年一回程度懇親会、釣り大会等交流の場があり意見交換も行われていますが、千葉県側とはこのよう

な場はなく、協議会委員に東京湾内21漁協のうち10漁協の組合長がいらっしやるとのことといい機会かなとおおがましくも講演者としての打診に応えたものです。

東京湾では遊漁船の密集時を除けば漁船の操業で悩まされることは少なく、お互いの協力のもと無理なく共存できていると思いますが、一方で近年、超大型コンテナ船、鉦石船等の入湾が急速に増加しており、この状況へのご理解とこれまで以上のご協力をお願いすべく資料作成に取りかかりました。現場をビジュアルで訴えるのが一番と、紺頼・大矢両水先人にも写真等のご提供をいただき27枚のパワーポイント資料とし演題を「超大型船の安全航行」としました。

当日は約50名の参加者の中、千葉海上保安部航行安全課長の「船舶海難の現況と対策」、千葉県漁業協同組合連合会専務理事の「東京湾における漁業と臨海企業等との共生について」に引きつづき次の内容で話しました。



講演会資料▲

- ① 水先人、水先人会とは?
- ② 大型船と漁船・遊漁船の現況
- ③ 遊漁船等が密集した事例、航路外航行の事例
- ④ 超大型船の概要、特性、操縦の困難性
- ⑤ 当会の安全対策、最近特に力を入れている対策

つたない講演でしたが皆様には熱心に聞いて(見て?)いただき与えられた30分を終えました。このような地道な活動が安全航行の要である相互理解の一端になればと願っています。

からだリセット!
私の健康法!

仕事もプライベートも体が大事です。
そこで、みなさんの健康法を伺ってみました。

～禍転じて福と為す～

オペレーション部 石原 寿四郎
(いしはら しゅうしろう)

2018年8月体に異常を感じ、蕁麻疹や息苦しさに見舞われ、検査の結果強い小麦アレルギー体質である事が発覚しました。

その結果、食生活の変更を余儀なくされる事になりました。好きだった焼き餃子やラーメンが食べられなくなったのはとても残念でした。しかし、健康は何よりも優先される為、これを機会に“食”への執着を捨ててエクササイズとランニングを始めました。1日1時間30分、週に3、4日のペースで行いました。食事面では最近巷で話題の「ロカボ(適正糖質)食」を取り入れました。8月中旬BMI:21.2、体脂肪率17.0%から9月下旬にはBMI:19.8、体脂肪率12.6%へと大きく改善され、今では体がとても軽くなりました。以上は私の体験したロカボ健康法ですが、興味のある方は是非ご連絡ください。



ランニング中!

ある当直日の
夕食と翌日の朝食

～加圧トレーニングで効果絶大!～

オペレーション部 馬淵 詩織
(まぶち しおり)

学生時代に痛めた腰の為に始めて早7年。週1回・45分程度で得られる効果は抜群です。地味&ハードではありますが、終了後は肩こりすっきり・筋力増量…アドレナリンや成長ホルモンの分泌を体感できるほど。ダイエットや筋力増量にはお勧めです☆今年はトレーナーさんと世界最高峰の障害物レース“スパルタンレース”へ出場しました!【溝の口整体院にて】



限界まで追い込み中!

～階段で燃えています!～

オペレーション部 牛尾 公彦
(うしお きみひこ)

入会して以来の体重増に終止符を打つべく、本部5階のオペレーション部まで毎日駆け上がっています。しばらく停滞気味だったジム通いも再開しました。週2回、毎回1時間程汗を流しています。今年はスリムを目指します!!

毎朝の階段です。
夕方からはジム!

きんときやま
『金時山』

登山レポート
Hiking Report

オペレーション部 斉藤 大貴
(さいとう ひろき)

まだ夏の暑さが残っていた9月中旬、オペレーション部の網井主任、近藤主任、小菅職員、そして私斉藤の4人で箱根の「金時山」を登頂して来ました。朝10時に仙石・金時登山口よりスタート。森に入り、いよいよ約1時間の登山が始まりました。

緩やかな道を20分ほど登ると、矢倉沢峠に到着です。森の中から一転景色が開け、奥に金時山の頭が見えます。山頂まで40分との案内板。峠から10分ほど登ると傾斜が増し、険しくなってきます。岩場や丸太の階段を20分ほど登り山頂に着きました。

「金時山」
とは??

山頂から第一級品の富士山が眺められる、箱根山カルデラを囲む外輪列で最高峰。「誰でも登りやすい手軽な山」として人気があり多くの方が訪れ、日本三百名山にも選定されており、あの坂田金時(幼名:金太郎、平安時代の武士とされている)の「金太郎伝説」で知られる山です。



金時山山頂に
金太郎本人
登場!?

ウィンナーの焼ける音が
たまりません!



バケツ氷に
ビール投入!



ホットサンド香ばしく
焼きました



▲ハイキングルート

生憎、雲が薄っすらと出ており、富士山を見ることはできませんでしたが、標高約1,213mの山頂は絶景でした。周りには平日にもかかわらずたくさんの登山客がおり、食事を楽しんでいました。我々も準備していたアウトドアグッズで料理を作り、ビールで乾杯! 4人の内、唯一登山経験が無い私は金時山という存在すら知りませんでした。山頂での気分は最高でした。今回はスニーカーを履いていたため何回も滑りました。次回は登山靴を買って他の山にも挑戦したいと思います。

健康講座 Vol.3

～胃癌について～

石川町内科クリニック
院長 渡會伸治先生
(とごう しんじ)



今回は、胃癌健診のトピックス、HP(ピロリ菌)抗体測定とペプシノーゲン検査の意義について書かせていただきます。

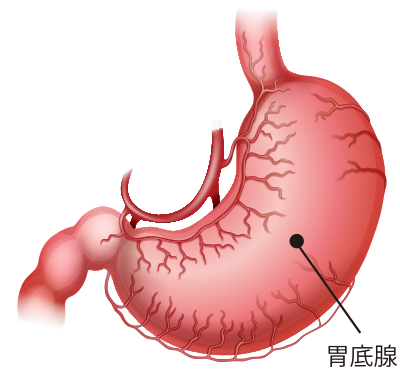
HP(ピロリ菌)抗体測定

皆さんの健診時に実施している血中 HP 抗体の測定はピロリ菌感染の既往を示します。ピロリ菌は、ヘリコバクター・ピロリともいい、胃潰瘍の原因で、胃癌の原因との説も出ている長さ約3ミクロンのらせん形の細菌です。胃は強酸性で細菌はいないと定説を破り、1984年、オーストラリアの研究者、ウォーレンとマーシャルがこの菌を胃から取り出して培養、自ら飲んで胃炎がおきることを証明しました。胃潰瘍、十二指腸潰瘍の一因であることは確実で、ピロリ菌の感染率が高い地域では胃癌が多く、感染者は胃癌になる率が6倍も高いとされています。しかしながら、40歳以上の日本人の半数が感染しているため、それからすると胃癌発生率はそのごく一部で、さらに食物などの条件が加わって胃癌が発生すると考えられます。抗生物質による除菌治療が可能(1次除菌で6割、2次除菌まで含めると9割成功)ですので、HP抗体陽性の方は相談してください。



▲ピロリ菌

ペプシノーゲン検査



胃底腺

一方、ペプシノーゲン法は血清ペプシノーゲン値で胃癌の危険群をスクリーニングする方法です。ペプシノーゲンとは胃液中に分泌される蛋白分解酵素ペプシンの前駆体であり、ペプシノーゲンI(PGI)とペプシノーゲンII(PGII)に大別されます。PGIは主として胃底腺の主細胞より、PGIIは胃のあらゆる腺や十二指腸腺より分泌され、両者とも血中に存在しています。胃粘膜の萎縮が進むにつれ、胃底腺領域が縮小していくためPGIの量やPGIとPGIIの比率が減少します。

この度合いによって、胃全体の萎縮の進行度がわかるというわけです。PGI値 ≤ 70 ngかつPGI/II比 ≤ 3 が基準値とされています。胃の萎縮が進む程、分化型腺癌が発生しやすいので、ペプシノーゲン法(血液検査のみ)で胃の萎縮の進行している人、すなわち胃癌発生の危険のある人を絞り込めるわけです。しかし、欠点もあります。萎縮と関係なく発症する未分化型腺癌や、進行癌が逆に見逃されると言われています。本法はあくまでも胃の萎縮のマーカーであり、癌の特異的マーカーではないからです。

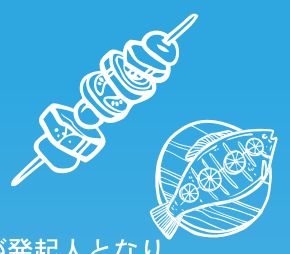
両方の検査法を利用して胃癌にかからないようにしてください。





若手水先人の

BBQ懇親会



連日、うだるような暑さが続いていた7月下旬。田部井水先人が発起人となり、マリンクラブにて、二、三級水先人の有志でBBQ懇親会を開催しました。

今回は、齊藤剛水先人が本格的なアメリカンBBQのグリルを貸して下さったので、いつもとは一味違ったBBQとなりました！

齊藤水先人特製
サーモンの杉板焼き
& 缶ビアチキン



どちらも絶品！



マリンクラブの厨房をお借りして下準備

料理上手なお二人から、
焼き方指導を受ける上沼水先人



野菜もたくさん焼きました！



食べて飲んで
皆さん大いに休日を満喫しました。
次回の開催をどうぞお楽しみに！



普段の当直では、なかなか会う
機会のない人も多く、
この日は互いに話が弾みました。



11月入会の
期待の星

エンジン全開で
頑張ります



総務部総務グループ
浅沼 理美
(あさぬま さとみ)

- ①出身は何处ですか？
神奈川県
- ②水先人会を志望したきっかけは？
公共性の高い業務を事務職としてサポートしたいと思い志望しました。
- ③特技は？また、好きな食べ物は？
ピアノ、茶道です。好きな食べ物はお寿司、和食です。
- ④自分自身のアピールポイントは？
前向きに物事に取り組む事ができることです。
- ⑤今後の抱負を聞かせてください。
少しでも早く新しい環境に慣れ、仕事を覚え、周りの皆さまにご迷惑かけないよう頑張りたいと思っております。どうぞ宜しくお願いいたします。

人事短信

水先人

【受章】

平成30年11月3日、秋の褒章に際し、次の方々が栄えある受章の栄に浴されました。おめでとうございます。



一級水先人
大瀧 洋治
(おおたき ようじ)
平成12年1月入会



一級水先人
守口 恭之輔
(もりぐち きょうのすけ)
平成12年1月入会

※黄綬褒章とは：業務に精励し他の人の模範となる方に授与される褒章



【退会】



一級水先人
坂崎 清
(さかさき きよし)
平成15年1月入会
平成30年11月30日退会



一級水先人
向井 友一
(むかい ともいち)
平成9年1月入会
平成30年12月31日退会



一級水先人
内山 弘孝
(うちやま ひろたか)
平成14年1月入会
平成30年12月31日退会

職員

【表彰】

永年勤続20年表彰：オペレーション部 課長 小坂 謙次
(こさか けんじ)
12月21日、西本哲明会長より永年にわたる精勤を称え表彰状が授与されました。