

ANJIN

vol.12

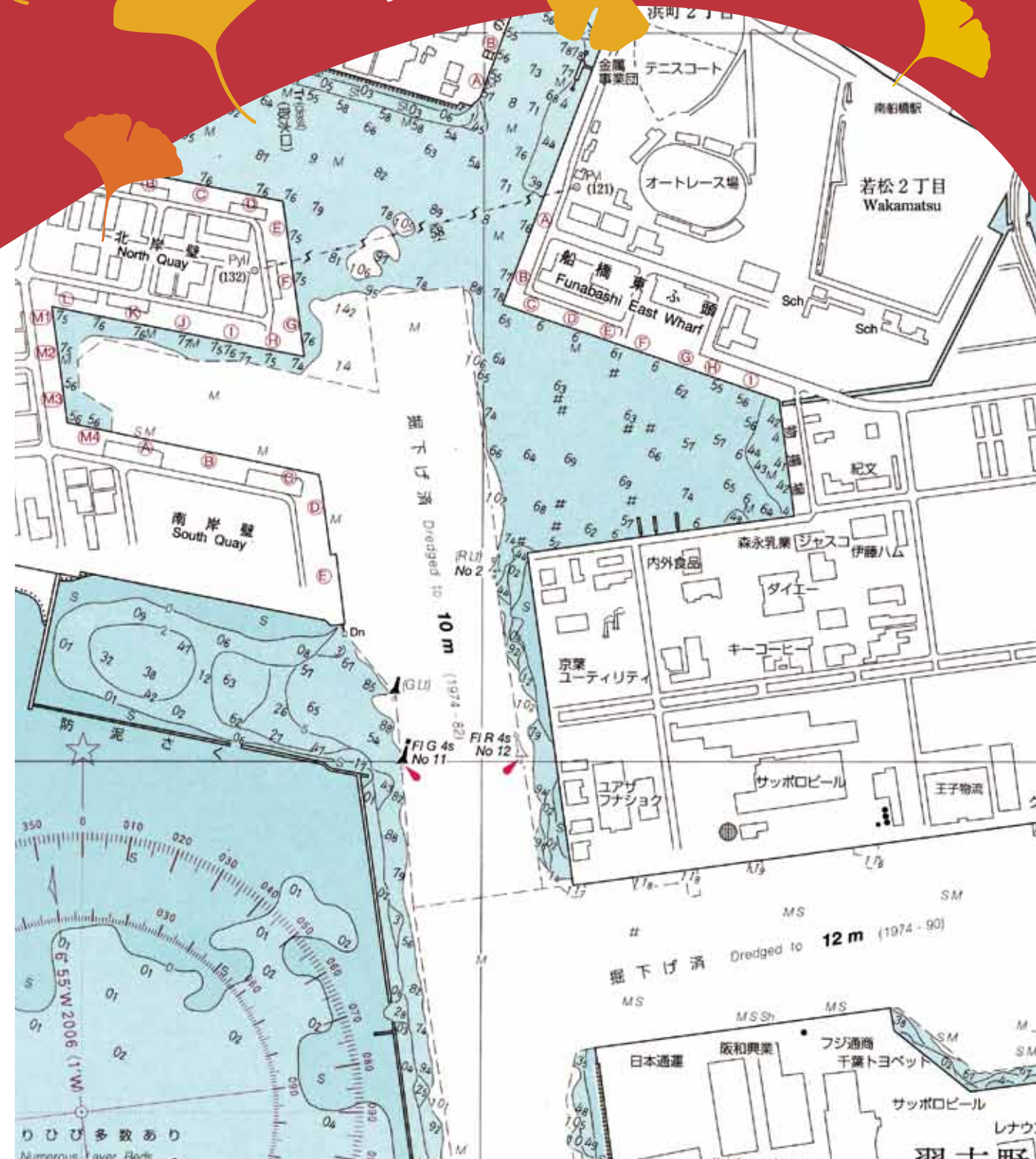
2018 Autumn

季刊



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

ANJIN 第12号 2018年10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



りひび多数あり
Numerous Favor Flare

目次 Contents

常務理事就任にあたって	3
突撃取材！東京港新規コンテナターミナル	4-5
水先人OBのワンポイント・アドバイス	6
若手水先人の広報活動報告	7
水先人・その好ましい姿	8
行ってみよう！横浜開港祭	9
わたしのお気に入り～ペット編・3～／期待の星	10-11
トリアスロン顛末記	12
健康講座 Vol.2 ～石川町内科クリニック 渡會先生～	13
京浜急行沿線 <small>スペシャルコラボ企画</small> ANJIN 文庫 × われらの遊び場	14-17
東親会だより	18
水先人のかばんの中身見せてください！／人事短信	19

表紙／海図コピー（海上保安庁・海図 W1088「千葉港 葛南」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）

常務理事就任にあたって



常務理事（海務、業務等担当）

松倉 吉孝

（まつくら よしたか）

出身地は生まれも育ちも景勝地「嵐山」の上流に位置する京都府亀岡市です。

趣味は強いて言えば音楽鑑賞で、最近はケルト系の音楽を好んで聴いています。

水先人としては 12 年目となりますが、いまだに仕事前には緊張から眠れないことがあるような情けない状態です。

さて、水先人の仕事は関係官庁をはじめとする関係者の理解と協力なくしては成り立たないことは申すまでもありません。この 1 年は水先人と関係者間の調整を精一杯やろうと思っていますので、ご協力をお願いいたします。

水先人になって数年経つと、慣れからくる慢心と水先人独特の論理が頭を擡げがちとなります。

「初心不可忘」で有名な世阿弥の『花鏡』には、初心とは最初の志に限らず、若い時の初心、人生時々の初心、老後の初心とあり、それらを忘れてはならないとあります。世阿弥の言わんとする意味は、私達が一般に使っている意味よりもう少し複雑なようですが、驕りと慢心を戒めるという意味では、水先人の仕事にも通じる言葉だと思えます。

東京湾に来た船を安全に入れ、また安全に出す。安全運航、法令順守こそが、私達に課せられた一番のミッションです。そのことを再度肝に銘じて皆様とともに東京湾の安全に微力ながら尽くしていきたいと思えます。



常務理事（総務、財務等担当）

綿森 繁樹

（わたもり しげき）

水先試験で海図の描画ができるだろうかなどと心配していたことも嘘のようで、入会以来早や 10 年目となりました。先輩水先人の方々が、長い歴史とともに築かれた貴重なノウハウを伝授していただき今日まで来られたと深く感謝しております。

新しい水先制度が始まり 11 年が経過しました。入会当時は、統合した旧三水先人会の異なった文化がまだ色濃く残っており、水先業務面でも戸惑うことがありました。

この統合過渡期と公取問題等苦難の中で、今日の新生水先人会に導かれた歴代役員の方々のご苦勞は大変だったことと思えます。

これまで水先人会から現場水先人へ発信された情報は膨大なもので、なかなか整理しきれていない状況でした。しかし、発信元の水先人会では、水先人に伝える前の情報が更に

溢れかえっていることを目のあたりにして、上手く整理できるかと不安な毎日です。

この素晴らしい水先制度を維持しつつ、少しでも現場の水先人に感謝してもらいたいと思っています。



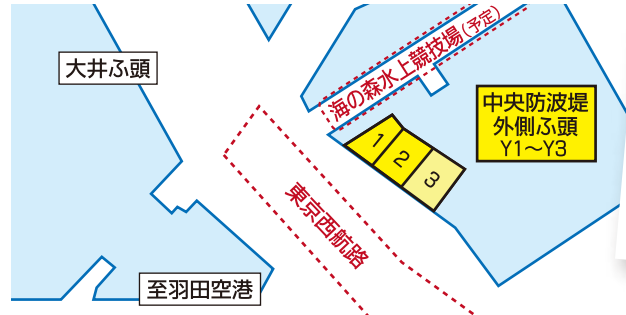
東京港新規コンテナターミナル 中央防波堤外側外貿コンテナふ頭Y1バース

突撃取材!

ヤード

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)
二級水先人 川部 勇 (かわべ ゆう) オペレーション部 石原 寿四郎 (いしはら じゅうしろう)

「中央防波堤外側外貿コンテナふ頭Y1」(以下Y1)は2017年12月に開業した新しいコンテナターミナルです。2018年7月の取材を基に、コンテナターミナルの仕組みやY1の特色を紹介します。



トランスファークレーンでコンテナをトレーラーに移す

Y1のコンテナヤードは約6000TEUの蔵置能力があり、3台のガントリークレーンを有しています。トランステナー方式を採用しており、7台のトランスファークレーンとヤード内専用トラックで大量のコンテナを整理しています。ヤードの海側には本船に積む予定の輸出コンテナを配置し、ヤードの陸側にはトレーラーに載せ国内に搬出予定の輸入コンテナと空のコンテナが配置されています。また、リーファーコンテナ用の電源プラグが360個あります。こちらでは現寄港船により中国から輸入された野菜などが一時保管されています。Y1バースへは、COSCO[®]のコンテナ船が日本-上海港及び日本-寧波港の2ループで寄港しています。

※COSCO: COSCO SHIPPING LINES (中国遠洋海運集团有限公司)

ガントリークレーン

Y1のガントリークレーンは、コンテナ船16列対応で、羽田空港B、D滑走路における高さ制限により青海埠頭や大井埠頭で使用されているような「中折れ式」と呼ばれるタイプのクレーンなのですが、近くで見ると驚きました。通常のクレーンに比べてスパン(脚の幅)がとても広い!

その理由はY2のガントリークレーンにあります。Y2では日本初のシャトルブーム式ガントリークレーン(コンテナ船22列対応)というブームを前後に動かす方式のクレーンを採用しており、重量のバランスを取るために通常のガントリークレーンよりもスパン(43.5m)が10m程広がっています。Y2の開業後は、相互にガントリークレーンを使用できるように、Y1のガントリークレーンも同じスパンで作られています。



カメラに収まらない程幅の広いガントリークレーン



Y2に設置されたシャトル式ガントリークレーン



①中央防波堤外側コンテナターミナルの概要

Y1並びに隣接する完成間近のY2や、事業計画中のY3ターミナルとその周辺施設は、京浜港の競争力強化、既存のコンテナターミナル周辺の慢性的な渋滞の解消、巨大地震に備えた耐震バースの必要性などの理由で順次整備されています。Y1はコンテナ・オペレーターである「株式会社上組」により運営されており、Y2の運営借受者は2018年8月31日に青海コンテナふ頭などの借受者である4社による連合体に決定しました。Y1の概要について、上組東京支店副部長兼ターミナル所長の出利葉様にお話を伺いました。



株式会社上組 東京支店港運部 副部長
出利葉 一夫 (いでりは かずお)

東京湾水先区水先人会の皆様には日頃より大変お世話になっております。コンテナターミナルを「陸側」からご覧になる機会は少ないとのことでしたが、今回「海側」からの視点でお話を伺うことができ大変勉強になりました。

引き続きお力添えくださいますようよろしくお願いいたします。

(株)上組とは…1867年(慶応3年)創業の港湾物流のリーディングカンパニー。本社のある神戸港をはじめ東京、名古屋など国内外に拠点を持つ総合物流会社。港湾荷役から輸送まで幅広いサービスを行っている。

②Y1コンテナターミナルの概要 (水深11m、岸壁長さ230m)

Y1のすぐ沖は東京西航路、さらに航路を挟んだ南側には羽田空港があり、常時たくさんの船舶や航空機近くに見ることが出来ます。また、東京オリンピックでカヌーやボート競技の会場となる予定の「海の森水上競技場」がすぐ近くにあり、更なる混雑の解消が課題となります。



管理棟からY1ターミナル岸壁側を望む

管理棟



全てのコンテナがこの部署で管理されている

管理棟の最上階にはヤードが一望できるオペレーションルームがあります。本船荷役やヤードオペレーションは、韓国のトータルソフトバンク社が開発したターミナル・コンピュータ「CATOS-Pro」によって集中管理されています。ずらりと並んだPCにはコンテナの情報がぎっしり。高い技術力を持つヤード作業員と連携を取りながら、効率的かつ確実な荷役とヤードオペレーションを行っています。

ゲートはIN6レーンOUT2レーンの全8レーンここで厳しいチェックが行われる

最後に

コンテナリゼーションの普及によって世界の物流は劇的に変化してきました。多種多様な貨物を一度に大量に輸送できるコンテナ船は、いわば時代の寵児となり、今この瞬間も世界中に貨物を運び続けています。今回の取材は、そのコンテナ一本にどれだけの苦労や手間、そして想いが詰まっているかを知る良い機会となりました。これからもコンテナ船を嚮導する機会は増えていくと考えられますが、その重要性を改めて感じ、責任感と使命感をもって今後の水先業務に励みたいと思います。



(中央に出利葉所長)

暑い中で協力ありがとうございました!



ワンポイントアドバイス 第2回

“My Practice”の構築と “Best Practice”の追求

私はかつて三級水先人養成講座において「My Practice を持とう」と題して話してきましたが、ここでは水先人会に入会した後、私が技術を築いていった過程とあわせて述べたいと思います。



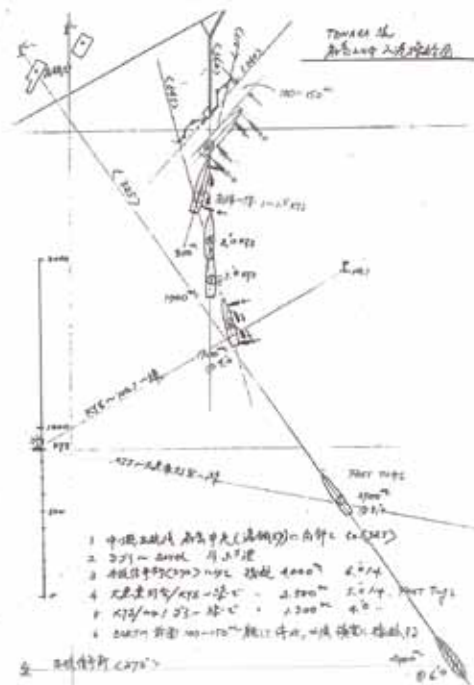
旧東京湾水先区水先人会 元会長
(元水先人)
大野 隆司
(おおの たかし)

1 “My Practice”の構築

私達の新人時代は、一本立ちした後も大型のコンテナ船や危険物積載船等の難度の高い操船については、適宜先輩に付き従って乗船し、操船の勉強をしていました。

その際に特に重要なバースについては、予めバースに至る水路並びに岸壁付近の略図を用意して乗船し、先輩が操船した航跡と所要所における操船データをメモしておき、何人かの先輩の中で特に見事な操船をした際のデータを抜き出して整理し操船図として纏めておきました。

右の図は東電扇島 LNG バースへの入港操船に関する操船図です。これらの操船図を主要なバースについて作成しておき、纏めてバインダーにファイルし、乗船する際に携行し、その後の実船操船において活用しました。



2 “Best Practice”の追求

このようにして、先輩から学んだ操船技術に自分の経験を重ね、長い間に纏め上げてきた自分なりの操船基準を整理して持っておき、作業に入る前には下記事項について確認した上で操船に当たることが肝要です。

- ① 入出港操船に当たって事前に確認しておくべき項目
- ② 港内における具体的なコース取りと航進目標の設定
- ③ 接離岸操船の過程における各地点のスピードと残航距離
- ④ タグの利用法

以前の水先業務は水先人個人の責任において、各々独自の操船術をもって業務に当たっていましたが、現在では注意を要するバースを対象にした標準的な離着岸操船要領が会の方で取り纏められており、磨き上げてきた“My Practice”に加えて、これらを参考にして、各自が“Best Practice”を追求することによって、安全で信頼される水先業務が達成されることを期待します。

<次回テーマに続く>

広報活動報告



三級水先人
上沼 尚大
(がみぬま なおひろ)

海技振興センターの パンフレットに掲載!

リニューアルされた
パンフレット

皆さん、海技振興センターが発行している水先人のパンフレットをご覧になったことはありませんでしょうか？このパンフレットは、広く一般に水先人の仕事を知って頂くために作成され、海フェスタなどの海事系イベントや学校等で配布されています。



今回、このパンフレットがリニューアルされることとなり、上沼水先人のインタビューが掲載されました。先輩水先人として、これから水先人を目指す若者に向けて、仕事のやりがいや魅力などを語ってくれています。どこかでパンフレットを見かけることがありましたら、ぜひ、お手に取ってご覧になってみてください。

◀ 凛とした上沼水先人



三級水先人
田部井 裕美
(たべい ゆみ)

一日海上保安部長に!



▲ 横浜海上保安部長より任命書を頂きました

7月15日の日曜日、平年よりかなり早い梅雨明けと共にやって来た真夏日の中、横浜市の八景島にて、「海の安全運動イベント」が開催されました。このイベントは、海難防止を目的とした安全啓発活動として、毎年この時期に開催されており、巡視船の一般公開や海上保安庁音楽隊によるコンサートなどが行われます。今年は田部井水先人が一日海上保安部長を拝命し、当該活動にご協力をして参りました。

当日は大変な暑さにも関わらず、非常に多くの方が来場され、イベントは大盛況でした。今年から小型船舶乗船時に着用が義務化されたライフジャケットの着用推進活動なども行われ、我々の使命である船舶交通の安全確保に、微力ながらも貢献することができたのではないかと思います。

▶ 巡視艇「やまゆり」の乗組員の皆さんと



水先人

その好ましい姿

船長が求める好ましい姿(安心する速力)

水先人は船長の使用人ですが、船長に水先人の助言尊重の義務を課す水先法第 41 条は seamanship の知恵です。操船には個人の癖、匂い、好みがあり、経験や運の良し悪しが加味され、大袈裟に言うと、生い立ちまでもが影響するので、「全ての船長に好まれる」水先人にはなかなか出来ません。因みに、私の生い立ちと経歴は次の通りです。

船の機関士であった私の父は、戦争で撃沈を経験して船を離れ、戦後は家族で燃料店を始めました。商売では子供は戦力であり、家族労働は厳しく、父から聞かされた船の話にあこがれて家業から逃げ出し、22 歳で航海士、43 歳で船長になり、水先人になるまでの 10 年間で 9 隻(客船 3 隻、コンテナ船等 6 隻)に乗船しました。

航行でも港内でも船長が嫌うのは過大速力です。客船では日本の裏書免状を取得して no pilot で操船しましたが、コンテナ船等では水先人が説明する操船の意図、海象・気象の変化、他船の動静、本人の履歴等を聞いて水先人に委ねました。水先人から操船を奪い辛うじて海難を避けたのは、二軸二舵の客船でダレサレム入港と上海入港の 2 回であり、水先人が過大速力で船体制御できずパニックとなり、操船を交代しました。

国が求める好ましい姿(水先法と海洋基本法)

改正水先法は、国会で審議された 2006 年 5 月、衆議院における政府答弁議事録(国交大臣、海事局長)で後継者の養成を具体的に求めました(法第 70 条)。

詳細は航海学会誌第 168 号(2008 年 6 月)「新しい水先人養成制度と改正水先法」ご参照(インターネットで検索可能)。

一方、2007 年 7 月施行の海洋基本法は、第 3 期海洋基本計画(2018 年 5 月)で『海洋人材の育成と国民の理解の増進』(第 2 部 9-1)として、次の様に水先人の育成を求めています。

船舶交通の要衝及び難所に於いて船舶を導き、航行の安全を確保することで海運を支える重要な役割を担う水先人の安定的な確保・育成のため、国、水先人、海運事業者等の関係者の連携のもと、複数免許取得の促進、募集活動の強化等の確保・育成策に取り組む

水先人に日本国籍を求める限り、貴重な意欲ある海技者を確保して育成することは運命共同体である皆様の責務です。東京湾の安全・安心を切に祈ります。

再見

你好

退会してしばらくは当直からの解放感と人生黄金期への期待感でわくわくしますが、そのうちに「ぬれ落ち葉…」と焦燥感が出てくる。そんな時に会誌 ANJIN から寄稿の打診があり、ボケる前に現役へのサヨナラに代えて「水先人・その好ましい姿」を綴ることとします。



元水先人
齋藤 徹郎
(さいとう てつろう)

行ってみよう!

横浜開港祭

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)

♪ わが日の本は島国よ 朝日かがよう海に
連なりそばだつ島々なれば あらゆる国より舟こそ通え♪

大さん橋に客船や軍艦などが入港すると、時折聞こえるこの一節。これはかの有名な森鷗外が作詞した横浜市歌の一節です。1909 (明治 42) 年 7 月 1 日、開港 50 周年記念祝賀会にて発表されて以降、この歌は横浜市民により 100 年以上に渡り今も歌い継がれています。

横浜港は 1859 (安政 6) 年 6 月 2 日に開港されて以来、この日を開港記念日とし、市民によって開港を祝い、海に感謝してきました。横浜に本部を置く我々水先人もその一員として、先人への感謝を忘れず、日々の業務を通じて船舶の安全と効率運航に貢献することを心がけ、横浜港のさらなる発展を願っています。



開港祭親善大使が
横浜の魅力をアピール



J-CREWプロジェクトの
キャラクター、サニーラダー(左)、
ベギ機関長(中央)と筆者

エンジン付きゴムボート
操船体験の様様



そんな横浜開港を祝う一大イベント、横浜開港祭を皆さんに紹介します。開港祭のメイン会場となるのは、みなとみらい地区にある臨港パークです。パーク内は出店が連なり、シーカヤック体験やキッズ操船体験など、海に親しむイベントが盛りだくさんです。J-CREW プロジェクトによる船員募集のコーナーなどもあり、横浜港の海に対する想いの強さが随所に感じられます。

開港祭のフィナーレを
彩る花火



今年も大さん橋に迫力満点のヘリコプター搭載護衛艦“いずも”(19,500 排水トン)が一般公開されるなど、さらに大規模なイベントになっており、ステージでは市民によるダンスやバンド演奏が行われ、老若男女が楽しめます。夜になると著名人によるライブや横浜市民による横浜市歌などの大合唱が行われ、盛り上がりがピークになったところで横浜に夏を知らせる約 30 分の花火が高々と打ち上げられます。

横浜開港祭は毎年 6 月 2 日の前後 2 日間で行われます。楽しいイベントです。是非皆さんも参加されてはいかがでしょうか?

MY FAVORITE
わたしのお気に入り
 ペット編・3

久しぶりのペット編第3弾！中・大型犬特集！
 その存在感と食欲は、ペットというよりもはや家族の一員ですね。

Peace be peace!!

ピース、2歳、雌、ゴールデンレトリバー、隣に住む孫娘にせがまれやむなく飼うことに。孫曰く「ウチンチは狭くて飼えないのでジージの家で飼って、餌やりなどの面倒は見る。」との片務的な提案だったが。

生後2ヶ月で来た時は縫いぐるみみたいで皆の人気者で、家の中を自由に走り回っていたが、どんどん大きくなり25kg位になると、同居は無理と思うようになった。孫とのネゴで家と同環境の犬小屋と、繋がれずに生活できるように敷地の周囲にフェンスを設けるとの、過重責務を負うことに。以後Webを参考に、資材の調達、建築作業に邁進。コンクリートミキサーから軽トラまで買う羽目になった。強度計算など出来るわけも無く、ひたすら^{かすがい}断熱材を入れ不恰好ながら6畳間の「ピースの家」ができた。

これで満足してくれると思ったが甘い。モグラのせいかもしれないが、やたらと穴を掘る。種子を植えると掘り返し、イチゴや野菜など頃合を見計らっては食べてしまう。結果耕作地には犬害保護柵を作ることとなった。

この犬種、人が大好きらしい。だから新聞、郵便、宅配、誰が来ようが吼えることは無い。

Welcome 尻尾全振り状態。玄関には「猛犬注意」としているが、迫力は皆無。だが何故か鳥類が嫌い！！おかげでカラスは近寄らなくなった。全面的に見るはずの孫も疎遠気味。平均余命まで生きるとすると、彼女を見送ってから後追い出来そうで、なんとなく安心している。

一級水先人
杉森 四郎
 (すぎもり しろう)



二級水先人
丸木 栄一郎
 (まるき えいいちろう)

初めての大型犬

今年の2月にわが家に来た「ペコ(♂)」です。父スタンダードプードル母ゴールデンレトリバーとのMIXで、「ゴールドンドゥードル」という犬種です。毛が抜けづらく、性格は温厚とされています。大型犬を飼うのが妻の夢で、去年から県内外複数のブリーダーさんに申し込み、今年1月「生まれたよ」と最初に連絡が来た横浜市内のブリーダーの見学会に参加したのが初対面でした。

兄弟9頭のうち、妻と意見が一致した「大人しめ・白色・オス」のこの子に決め、翌月生後2か月で迎え入れました。その時の体重は6kg、毎月5kgずつ増え、今では30kgに。一体どこまで大きくなるのか一抹の不安さえ感じます。

私も時間が合えば毎日朝晩1時間の散歩と一緒にいき、ご近所の愛犬家の皆さんとの交流を深めています。ペコも先輩方(主に小型犬)とじゃれあって楽しそうです。

初めて飼う犬が大型犬ということもあり、人に危害を加えないよう躱げるのに不安があったため、月2~3回ドッグトレーナーさんにペコの躱を教してもらっています。

早く車に慣れ、色々な所に一緒に行ってたくさんの思い出を作ることを楽しみにしています。



9月入会の
期待の星
 エンジン全開で
 頑張ります

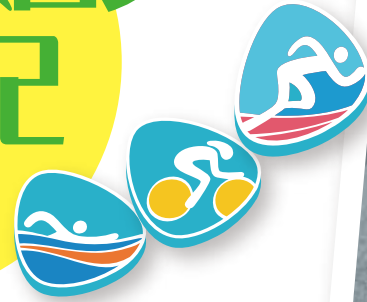
- ①出身は何処ですか？
千葉県
- ②水先人を志望したきっかけは？
大きな船舶を動かしたくて航海士になりました。
いつかは水先人になりたいと考えておりました。
- ③乗船した主な船種は？
タンカー、掘削船、海洋調査船
- ④自分自身のアピールポイントは？
あきらめないこと。
- ⑤今後の抱負を聞かせてください。
早く一人前の水先人になれるように一歩ずつ着実に操船技術を向上させたいと考えております。
よろしくお願いいたします。



三級水先人
鳥海 健
 (とりうみ けん)

トライアスロン 顛末記

一級水先人
雨宮 伊作
(あめみや いさく)



オリンピックディスタンスへの道のり

幼いころからの夢であった練習帆船海王丸の船長として太平洋を渡ったあと、50歳を過ぎた私はこれから何を目標に生きればよいのか途方に迷いました。そこでもう一つの夢であった水先人を目指すことを決意し、そのためには健康と体力の維持が必須と、禁煙とともにランニングを開始しました。同時に水先人としては水陸両用の鍛錬も必要と考え、水泳と自転車も始めて、フルマラソン(42.195km)完走とトライアスロンのOD(オリンピックディスタンス:スイム1.5km・バイク40km・ラン10km)完走を60歳までの目標としました。これらの目標は、クロールで50mしか泳げなかったため、1,500m泳げるようになるまで1年を要しましたが、何とか60歳までに目標を達成することができました。東京湾では、川崎、木更津、追浜など港内でODの大会が開催されており、業務の合間にレースに参加しています。特に毎年5月に開催される世界トライアスロン横浜大会は世界中からプロが集まり、テレビ中継もされるなど華やかな雰囲気です。レースは当会事務所の前で行われ、いつも水先艇で通る山下公園沖を泳ぐのですが、海水を飲んだためか後刻腹痛に苦しむおまけもありました。

次なる目標、アイアンマン70.3への挑戦

さて、次の目標として距離が倍になるアイアンマン70.3(スイム1.9km・バイク90km・ラン21.1kmの計=70.3マイル^{*})に参加したことは、昨年秋のANJIN第8号に書きましたので、ご記憶の方もいらっしゃるかもしれません。ところが昨年末のある日、大阪湾で水先人となった同級生から連絡があり、「ANJINを読んだが、同僚にアイアンマンに挑戦したいという人がいるので、一緒にハワイに連れて行ってくれないか」との由、仲間ができることは大歓迎と回答し、N水先人のお付き合いが始まりました。指導を受けているプロコーチを紹介し、真冬の房総半島山間部の自転車トレーニングと一緒に参加する等、情報交換を行いながら、お互い神戸と横浜で練習を重ね、今年6月ともにハワイ島コナに渡りました。N水先人は初トライアスロン挑戦がアイアンマン70.3レースという大冒険です。スタートは年代ごとになるのですが、写真の通り我々の周囲はとてども60代とは思えない大男ばかり、健闘を誓い握手してスタートしました。最初のスイムは僅かに私が早く終え、バイクはほぼ同時にスタート、ほどなくN水先人が「失礼します」と一言残して増速しながら私の視界から消えていき、その後姿を捉えることはできませんでした。結果N水先人は7時間45分で余裕のゴール、私はいえ今年もランで両足が痙攣して、昨年よりさらに14分遅い8時間44分でのゴールで、また制限時間超過となってしまいました。同じ失敗を繰り返して情けない限りですが、努力が足りなかったということ、言い訳はありません。残念なことに来年もまたハワイに行かなければならなくなりましたが、70歳までの目標としてなんとか達成するべく努力を続けて参りたいと思います。



(中央左が雨宮水先人、右がN水先人)

※1マイルは1.609km

健康講座 Vol.2

～大腸癌について～

石川町内科クリニック
院長 渡會伸治先生
(とごう しんじ)



大腸癌の早期発見・治療の意義は？

大腸癌は、男性の死因の第3位、女性では第1位の非常に頻度の高い病気です。大腸癌の検診に便の潜血反応が用いられています。この検査で早期癌が発見できるでしょうか？…答えは×です。便潜血反応の癌的中率(陽性の人が癌である確率)は約3%です。また、大腸進行癌患者の偽陰性率(癌を見逃している率)は10%ですが、早期癌では50%にも上ります。では意味がないかと言えば×で、大腸癌は進行癌で発見されても手術による救命率が全体で6割から7割、リンパ節転移陰性例では8割から9割になります。つまり、**便潜血反応検査**は、大腸癌患者を発見することには有用ですが、「**粘膜内癌のうちに治療したい**」「**手術でなく内視鏡で治療したい**」というレベルの願望をかなえるには不十分です。

ではどうすればいいのでしょうか？…大腸内視鏡検査を定期的に行うことをお勧めします。

Brenner H^{*}らによると、過去10年間に受診した大腸内視鏡検査によって**大腸癌リスクが77%低下した**(調整後オッズ比:0.23)。特に左側大腸癌リスクが、大腸内視鏡検査と腺腫(ポリープ)切除によって大幅に低下することが示されました。

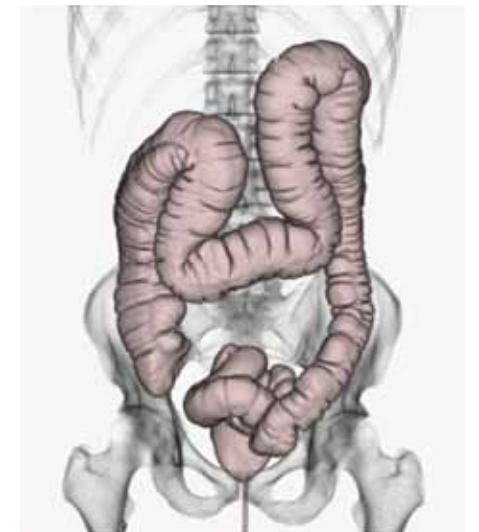
最近、大腸3D-CT検査が注目されています。内視鏡を使わない大腸検査で、大腸を炭酸ガスによって拡張させ、新型のマルチスライスCT装置を用いて撮影することで大腸3次元画像を簡単に得ることができます。また、大腸CT検査はCTコロノグラフィ検査、仮想大腸内視鏡検査(ヴァーチャル大腸内視鏡検査)とも呼ばれており、内視鏡検査と比較して苦痛が少ないと言われ、短時間で検査することが可能です。

内視鏡の発達した日本では大腸CT検査を行っている施設は少数ですが、欧米などではCTを用いて大腸を診断することが一般化しており、大腸癌検診への応用が始まっています。

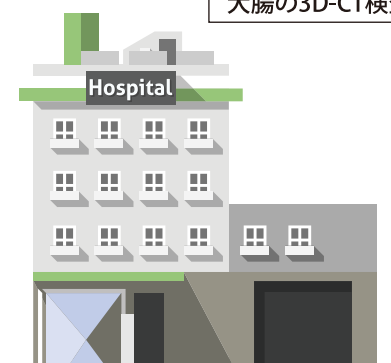
ただ短所もあります。まず放射線被ばくの問題があります。次に、内視鏡検査ではポリープや癌が見つかった場合、その場で生検(組織検査)やポリープ切除術ができるのに対して、この検査では精査や治療にはやはり内視鏡を用いなければなりません。

ただ今後日本でも普及してくると思います。

※Brenner H: ドイツ癌研究センター・研究グループメンバー



大腸の3D-CT検査図



京浜急行沿線

東京湾の水先人の多くが移動で使う『京急電鉄』。そんな京急にスポットを当て、ANJIN 人気記事のコラボで特集してみました。

鉄道好きな古崎水先人がお気に入りの本を参考に調べ上げた京急よもやま話を紹介します。

また、京急沿線の住人でもある向井、佐藤(講二)両水先人による遊び場、ふらり途中下車をしてでも行きたいお気に入りの場所を訪ね、案内して頂きました。

京急よもやま話編

一級水先人 古崎洋志
(ふるさき ひろし)



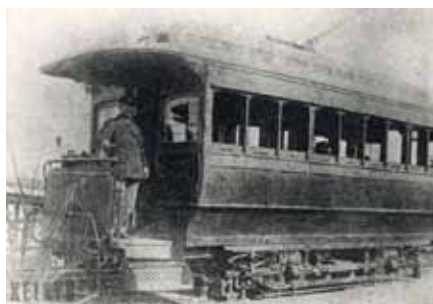
おさの
小佐野カゲトシ
『京浜急行 スゴすぎ謎学』
(KAWADE夢文庫)

皆さんが普段の通勤や作業への移動で良く使われるのが京急です。京急は今年で設立120年となりましたが、鉄道オタクでない限りはその生い立ちや謎を気にすることはないですよ…。そこで水先人でありながら鉄オタでもある私が、「京浜急行スゴすぎ謎学」という本の中で調べた京急の気になるあれこれを紹介します。

<京急の歴史>

そもそも京急の始まりは、川崎大師への参拝客を運ぶ為に設立された大師電気鉄道がその発端となります。川崎駅付近から川崎大師までのわずか 1.8 キロを結ぶ路線がその始まりでした…。時に 1899 年の事です。

当時は路面電車の様な車両でしたが、実は関東で初めて電車を走らせたのがこの大師線であり、日本でも 3 番目となります。また、2 両連結運転をしたのも京急が日本初です。川崎大師への参拝客で盛況となった同鉄道はすぐに複線化すると共に、社名を京浜電気鉄道と改称。大師線開通からわずか 6 年後には品川～横浜間を開通させています。ちなみにシュウマイで有名な崎陽軒は今年創業 110 年となります。



大師電気鉄道 1号車両(京急ホームページより)



海上保安庁発行海図 W90 抜粋



京急 2100 形(京急ホームページより)

<京急カラー>

京急のカラーはおなじみの赤に白ですが、現在の車両は昔と違いほとんどがアルミ又はステンレス製です。少し前の鉄道は記憶にもあるかと思いますが、車両全体に各社独自の色又は路線ごとに異なる塗装をしていました。今では銀色の車体に各カラーの帯が着いている味気ない状態となっています。(個人的感想)

逆に関西の私鉄(関西出身の方はご存知でしょうが、阪神・阪急・南海・近鉄等)では車体にほぼ全塗装を施し各社のカラーを打ち出しています。その中で京急は関東私鉄では唯一いまだに車体の全塗装をしています(一部銀色が見えているものもありますがそれでも窓枠以外は京急カラーをかなり残しています…) このように関東圏内でいまだに全塗装を施して京急=赤い電車のイメージを頑なに守っているのは珍しいですね。

<京急本線とはどこ?>

普段、皆さんがお世話になるのは京急久里浜駅です。堀ノ内からは浦賀方面と三崎口へと路線が分かれ、快特等はほとんどが三崎口行きですので、これが本線と思われがちですが、実は京急本線とは泉岳寺から浦賀までが本線です。先に開業したのが浦賀、その後戦時中に軍部からの要請を受けて堀ノ内から先久里浜まで開業しました(その後三崎口まで延伸)。従って本当は堀ノ内から先は久里浜線と言います。その為、堀ノ内の次は本線では京急大津ですが、久里浜線では後から出来たので新大津と言う駅になっていることから分かります。



※「Wikipedia」ウェブページより転載

<京急久里浜駅では…>

作業が終わり、ほっと一安心。「さて帰宅だ!」と言う時に来る電車が全て快特の恵まれた京急久里浜駅。実に横浜まではわずか35分です。その中でも個人的なお気に入りは2100形と言う車両です。1車両2ドアで座席も特急並でゆったりしています。

実はこの車両は2ドア車両の為、泉岳寺から先の都営線への乗り入れが出来ません(乗り入れ協定で3ドアに限定されています)。なので京急久里浜駅で電車を待っている時に、行先が品川又は泉岳寺行きの場合は2100形の可能性がとても高いです。時には残念ながら大好きな2100形でない車両になる事もあります…。

<JRと京急の乗り入れがある??>

京急はご存知の通り、都営地下鉄から京成電鉄への直通乗り入れ運転をしています。唯一JRと線路がつながっている場所があります。それは京急逗子線の神武寺～新逗子間です。ここに京急の線路とJR横須賀線の線路が繋がっている区間があります。でもなぜか京急線からJR横須賀線への直通運転をする列車はありません。それは京急の線路幅が新幹線と同じ標準軌が1435mmなのに対して、JRは狭軌の1067mmですので線路の幅が異なるからです。それでもJRと繋げるのには理由があります。



金沢八景駅から久里浜方面：右側が逗子線

京急久里浜のホーム



2100 形の座席

京急線金沢文庫～金沢八景駅の間には鉄道車両メーカーの「総合車両製作所」があり、ここで作られた JR 車両を横須賀線経由で全国各地に輸送しています。その為に京急逗子線の線路を京急幅と JR 幅に合わせた3本の線路を使っています。この軌道は「三線軌条」と呼ばれています。

残念ながら工場から建造された JR の車両は、通常夜間に出発するので、まず見る事は出来ません。ですが、たまに見たことのない JR の車両が出庫準備の為に工場出口で止まっているのを見る事は出来ます…。



金沢八景から横浜方面：左側が工場への引き込み線



平沼駅の痕跡

<謎のホーム>

横浜から久里浜へ向かう際、横浜駅と次の戸部駅との間にかつて使われていた平沼駅。この駅は昭和18年に横浜駅から距離がわずか400mと言う近さの為に営業休止となり、翌昭和19年に廃止されました。その後横浜大空襲で焼け落ちてしまい、現在はホームと階段だけがその痕跡をとどめています。

最後になりますが横浜は鉄道発祥の地でもあり、数々の鉄道の痕跡があります。今後もこれらを追いかけて、機会があればご紹介したいと思います。

近所のお気に入り編

横須賀市に在住して20年の向井水先人には馬堀海岸から観音崎にかけて散歩やドライブによく訪れるという場所を上沼水先人と一緒に案内していただきました。

<眺めの良い海辺の散歩道>

初めに京急馬堀海岸駅近くの横須賀風物百選の一つである馬堀海岸団地に立ち寄ります。さらに進むと海辺の国道16号線に沿った遊歩道に出ます。ここは平成7、8年の台風による被害で砂浜が寸断し周辺の住宅地に冠水したため「馬堀海岸高潮対策事業」によって高潮被害を避けるために高度な技術を導入し、平成18年に完成した道だそうです。



馬堀海岸の遊歩道は散歩やジョギングで人気のスポット

まぶしく光り輝く海にヤシの並木と、南国のリゾート地を思い浮かべます。目の前にはいつもの我々の職場「浦賀水道」を堂々と航行する大型船が間近に見えるのもたまらないですね。

<海辺の隠れ家レストランとカフェ>

お昼ご飯は馬堀海岸から国道16号線を南にしばらく下ったところにある観音崎自然博物館に隣接したレストラン「マテリア」で地魚のピヤベース、地野菜を使ったパスタを堪能しました。開放的で海と山の眺めがよく料理もおいしいと、予想以上に満足感のあるレストランでした。

おなががいっぱいになった後にコーヒーを飲みに来たのは全体ガラス張りで英国の雰囲気漂う落ち着いたカフェ「ティーサロンアカンサス」。浦賀造船所跡近くの叶神社の脇道を上ったところにある、隠れ家的なお店です。コーヒーを飲みながらお店の内観を眺めているだけで時間が過ぎそうです。どちらのお店も穴場ですのでたどり着ければ素敵な時間が過ごせると思います。



隠れ家的カフェ「ティーサロンアカンサス」は総ガラス張りの建築物が印象的

二級水先人 吉川隼人
(よしかわ はやと)



横須賀風物百選の一つ馬堀海岸団地にて左から向井・上沼水先人

能見台にお住まいの佐藤(講二)水先人お気に入りの場所は京急金沢文庫駅近くの能見堂跡です。田部井、松家両水先人と一緒に取材してきました。

<ハイキングコースの途中にある貴重な史跡>

金沢文庫駅から少し歩くと、住宅地の外れに静かな緑地帯があります。その中の緩やかな道を登っていくと、木々の開けた場所に石碑が立ち並んでいます。ここには明治の初め頃まで能見台の地名の由来になった能見堂と呼ばれる寺院がありました。歌川広重が浮世絵の題材



能見堂の跡地にひっそりとたたずむ石碑

にして描いたことで江戸時代には名所として広く知られるようになり庶民が多く訪れる場所だったようです。

今は寺院はなく石碑が立ち並ぶだけとなっていますが、解説の看板が充実しており昔の金沢を想像しながら散歩することが出来ます。跡地周辺は、鯉や水鳥が息する不動池もあり、お孫さんが遊びに来たときに散歩に連れて行くと喜んでくれる場所もあるそうです。また人気のハイキングコースにもなっており景色を楽しみながら北鎌倉まで歩いて行くことができ、当会の中でも歩いたことのある方が多いとか。ぜひふらりと立ち寄り散歩し金沢の歴史に触れてみてください。

【取材協力】 一級水先人 向井友一 一級水先人 佐藤講二



能見堂の跡地にて右が佐藤水先人

京急沿線近所のお気に入りスポット一覧マップ

緑地帯の中にある能見台不動池と能見堂跡

馬堀海岸の遊歩道

走水の絶景スポット

ティーサロンアカンサス

ピヤベースの美味しいレストラン「マテリア」

Google map から転載

東親会だより

猛暑が続いた7月中旬、『東親会』恒例の暑気払いが開催されました。
開催場所は本部近くの官庁街にある「Le Bar a Vin 52 AZABU TOKYO 関内店」
あの有名なスーパー『成城石井』プロデュースのお店。
お肉料理自慢という事もあり、肉食系職員達はテンションUP!

暑い夏にはやっぱり美味しい料理に
主役は冷えたビール!



和やかムードの松倉常務理事と
綿森常務理事を囲む

当会常務理事の方々もご参加していただき、猛暑酷暑を乗り越えるべく飲み、食し、
そして部署、年齢、性別の壁を越え熱く語り
合い、参加者全員大いに盛り上げました☆

楽しい時間を過ごし皆さんご機嫌★
これで夏バテ知らず!



お洒落な
良い雰囲気
のお店でした♪

すっかり打ち解ける若手?!職員達♪

今後も皆様を楽しめる
イベント等を企画予定ですので
ご意見、ご要望あればお気軽に
ご連絡ください♪



次回企画の考案中? 東親会役員メンバー



水先人のかばんの中身 見せてください!



必需品 編

水先人のかばんといえば7つ道具が詰まっている
バックパックが定番ですが、中にはどんな
ものが入っているのでしょうか。
ちょっと覗いてみましょう!

かばんの重さは皆さん大体5~
8kgほどのようです。パイロット
ラダーや本船の階段の上り下
りはなかなか大変です。

小型軽量で
遠くまで見渡せる
双眼鏡

仕事の記録を取る
パイロットログブック

乗下船に欠かせない
膨張式の
ライフジャケット

小型のライト は
夜間に見張りをしながら
ログブックを書ける
絶妙な明るさが必要

パス情報や規則が
詰め込まれている
我々のバイブル
パイロットハンドブック

湾内のあらゆる港で
操船が出来るよう
海図及び資料類を常備

Portable Pilot Unit(通称PPU)は
AIS Pilot Plugを介して
タブレットやスマートフォンの
電子海図アプリに船舶の情報を
表示。携帯式GPSを活用、
バックアップにすることも出来ます。

トランシーバーは
周波数の異なるものを
2つまたは3つ持参。
これが一番重い!

まとめ

今回は10人以上の水先人のかばんの中を拝見しました。一級水先人はベテランになるほど
持ち物が無駄なくすっきりしていてかばんの重さは軽くなり、逆に二、三級水先人はユニークで
独特な持ち物が入っている方も多くその分重くなるようでした。重さの分は若さでカバーですね。

今回も取材協力ありがとうございました☆

人事短信

【受賞】

平成30年「海の日」国土交通大臣及び運輸局長表彰について
当会水先人が7月16日付けで以下のとおり表彰されましたのでお知らせします。
【国土交通大臣表彰】6名/ 石橋 武、田村 和雄、永田 千明、戸澤 明雄、服部 博、市川 榮
【関東運輸局長表彰】6名/ 竹内 美喜男、島田 恒、竹中 五雄、石川 富朗、大平 徹是、熊井 秀樹

【二級水先人へ進級】

9月1日より、二級水先人として就業を開始しました。
松森 貴志、武富 史暁、亀山 巖、吉川 隼人、小山 雄児、雨宮 俊平
(まつもり たかし) (たけとみ ふみあき) (かめやま いわお) (よしかわ はやと) (こやま ゆうじ) (あめみや しゅんぺい)