

全船協

会報146号 2021年5月 春季号



帆船海王丸 みなとオアシス海王丸パーク



一般社団法人 **全日本船舶職員協会**

JAPAN MARITIME OFFICERS' ASSOCIATION

無料船員職業紹介所(国土交通省許可第8号)

URL <https://www.zensenkyo.com>

山友汽船株式会社

代表取締役社長 望月正信

〒650-0015 神戸市中央区多聞通2丁目1番1号
TEL (078) 371-5505 FAX (078) 371-5520
Email: into@sanyukisen.co.jp

B&S ENTERPRISE

株式会社ビーアンドエス・エンタープライズ
TEL (078) 361-6971 FAX (078) 361-6972
Email: info@bands-k.com



北星海運株式会社

代表取締役社長 佐藤有造

〒104-0031 東京都中央区京橋一丁目1番5号
セントラルビル6階
電話 (03) 3275-5520(代) FAX (03) 3275-5575

一般社団法人 日本船長協会

会長 葛西 弘樹

〒102-0083 東京都千代田区麹町4丁目5番地
(海事センタービル5階)

電話 (03) 3265-6641
FAX (03) 3265-8710
<http://www.captain.or.jp>

一般社団法人 海洋会

会長 平塚 惣一

〒102-0083 東京都千代田区麹町4丁目5番地
(海事センタービル6階)

電話 (03) 3262-8632
FAX (03) 3262-6909



一般社団法人 日本船舶機関士協会

会長 掛谷 茂

〒102-0083 東京都千代田区麹町4丁目5番地
(海事センタービル5階)

電話 (03) 3264-2518
E-mail: me-honbu@marine-engineer.or.jp
URL <http://www.marine-engineer.or.jp>

人と海に未来を

公益社団法人 日本海難防止協会

会長 村上 英三

〒105-0001 東京都港区虎ノ門一丁目1番3号 磯村ビル6階

電話 (03) 3502-2231 / E-mail: 2231jams@nikkaibo.or.jp
<https://www.nikkaibo.or.jp>



THE JAPAN MARITIME DAILY

試読・購読のお申し込みは
電話 **03-3436-3223** まで

<https://www.jmd.co.jp/>

海上の友

船員と船員家庭のタブロイド版新聞 毎月1日発行
年間購読料 本体価格(5,916円) + 税 送料別

お申し込み
お問い合わせ (公財)日本海事広報協会

〒104-0043 東京都中央区湊2-12-6
電話 (03) 3552-5034 FAX (03) 3553-6580

- ・海技教育支援 ・奨学金
- ・帆船海王丸体験航海・海洋教室 等

公益財団法人 海技教育財団

会長 工藤 泰三

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4

電話 (03) 3288-0991 <http://www.macf.jp>

ラッシング・チョッキング資材の総合サービス

株式会社 ウシオ

100th
ANNIVERSARY
since 1920

代表取締役 牛尾 憲二

〒652-0813 兵庫県神戸市兵庫区兵庫町2丁目3番27号

電話 (078) 652-2065 / FAX (078) 652-2070

<http://ushio-kk.co.jp>

東京/横浜/常陸那珂/名古屋/大阪/和歌山/加古川/門司/福岡/香港

目次

表紙	帆船海王丸 みなとオアシス海王丸パーク	
巻頭言	将来の日本人海技者に期待する.....専務理事 飯島 壽	2
E号航海記	.....内海水先区水先人会水先人 会員 栗阪 肇	3
LNG 船メンブレン方式の防熱スペース内雰囲気管理とタンク損傷(第2回)		
	.....LNG マリンコンサルタントオフィス代表 会員 藤原 隆 征	6
氷川丸船長に就任して	.....日本郵船 氷川丸船長 大内 孝 利	11
船降り	.....鳥羽商船 昭和36年 機関科卒 斎藤 正	15
我が半世紀の航跡	.....鳥羽商船 昭和41年 航海科本科卒 中野 正義	18
船員の“かたふり”コーナー(第一回)	.....副会長 土屋 正 徳	21
船社における営業/運航/海務による輸送検討	.....コトラシステム第5回講義資料	27

北から南から

富山高等専門学校		33	
鳥羽商船高等専門学校		37	
広島商船高等専門学校		42	
大島商船高等専門学校		45	
弓削商船高等専門学校		49	
海技教育機構		53	
書籍紹介「毎日が内航船の日」		55	
本部・支部だより	事務局	56	
<お詫びと訂正 会報145号目次>	事務局	56	
賛助会員名簿	事務局	57	
会費納入者御芳名	事務局	58	
時事寸評	表紙写真解説		
	編集後記	事務局	60



◀ 巻頭言 ▶

～ 将来の日本人海技者に期待する ～

専務理事 飯島 寿



日本の経済社会活動を支える外航海運業界は日本の生命線といえる。

外航海運において、日本人海技者は、乗船し

て船舶を運航する業務

に従事するだけでなく、陸上で本社や関連会社で運航する船舶の管理やこれを支える業務、海外の支店において船舶の管理を支援する業務、国内外の荷主を相手にした営業活動、その他の事業の管理業務など、幹部社員としての業務を果たすことが求められている。

日本人海技者は、外航海運では明治時代にイギリスなど外国から航海術を学び取り大型船舶の運航を担えるようになり、高度成長期には VLCC によるエネルギー輸送やコンテナ船による製品輸送に携わってきた。

四面環海の日本において欠かせない海上輸送によって、国民生活の安定に寄与する使命は、昔も将来も変わらない。

船舶は専用船化、大型船化し、一方で海洋汚染防止や温室効果ガス削減など環境保護の要求が強まり、船舶の安全管理は厳格になり、周囲の管理体制も拡大充実している。

日本人海技者は、海運会社だけでなく海難事故防止や災害対応部門の管理者や現場要員、さらに船級などの検査機関の検査員や指導者、港運業の各種安全監督者、港湾の保安要員などに従事しており、その範囲は拡大している。

将来の日本人海技者は、その役割を担う重要な人材でありつづけるであろう。

外航海運ではナショナルミニマムとして必要とされる船隊規模に応じて日本人海技者が確保され、内航海運では平時のみならず異常気象や巨大地震、台風などによる災害時における鉄道や道路の代替手段としても重要で、船員確保は進むであろう。

またわが国では海洋資源開発が国の政策として進められている。世界 6 位の広さを持つ EEZ 内の資源の利用には、海洋・海底の調査・探査と商業利用する技術開発が必要である。しかしながら海底からのレアメタルなどの鉱物資源、石油・ガスの探査、生産などの Off-shore 事業は欧米企業に独占されているが、こうした新しい分野の技術への挑戦は日本人海技者にとって十分手の届くものであり、こうした分野で働く欧米人の技術者が得る報酬はかなりの高額と聞かされている。若き日本人海技者にとってもやりがいのある、挑戦しがいのある仕事であると思われる。このような状況のなかで、乗船業務に関してはフィリピン人など外国人船員が多数を占めるようになっている。

海技資格は国際的なライセンスであり、日本の海技資格は、パナマなどの便宜置籍船の所属する国を含め多くの国々で承認されている。したがって、日本人海技者は、日本の海運会社ばかりでなく、海外の海運会社の運航する船舶にも乗船して活躍することができる。将来的には、海外の海運会社が運航する船舶に乗船する日本人海技者が進出することを期待している。

E 号航海記

内海水先区水先人会水先人 会員 栗 阪 肇

著者紹介

1997年9月 神戸商船大学乗船実習科修了。航海士としてVLCC、LNG船、自動車船、コンテナ船、チップ船、鉱炭船(ケープサイズ)計16隻に乗船、陸上勤務(2回)。船長として石炭船、ばら積船(ハンディサイズ、パナマックス)計4隻に乗船。

2017年2月 内海水先区水先人会入会。岡山県倉敷市出身。「水先修業生について」会報137号、「特別授業について」138号、「A号航海記」139～143号、「B号航海記」144号～。

10) はじめに

会報144号より開始しました「B号航海記」は一休みして、今号と次号(第147号)は別の話を挿入します。コロナ禍の昨今、読者の皆様、特に現役学生の皆様に少しでも面白い話題を提供したいと考えたからです。B号航海記は、会報148号から再開します。題名E号の由来は、B号の次に乗船した順にC号、D号、E号という意味で、時計の針を一時的に進めます。また、本作品の章立ては1)ではなく10)からと致します。



富山高専での特別授業(2013年7月:著者)
「情熱」について力説する場面

11-1) 乗船フライト

2014年9月17日、関西国際空港 国際線出発フロアの場面から時計の針がゆっくりと動き出します。今回のフライトの目的地は韓国・釜山(プサン)、大韓航空には初めて搭乗することとなりました。

同年8月27日、神田造船所(広島県呉市川尻町)にて前船D号を下船しました。その後、自宅に戻って会社へ下船の電話を入れたところ、部長から「ごくろうさん。しばらくゆっくり休みなさい」とねぎらいの言葉を頂きました。ところが、下船して1週間もしないうちに次の乗船命令の電話を受けたので驚きました。いわゆる緊急乗船でした。

本来E号へ乗船予定の船長が、「平成26年

8月豪雨による広島市の土砂災害」により自宅が被災し乗船不可能となり、私が呼ばれたのです。皆様も、航海士・機関士・船機長時代に経験されたと思います。乗船命令が発動されると残りの休暇の長さに関係なく、頭の中が休暇から乗船モードとなるためそれ以降の休暇を十分に楽しむことができなくなります。その上、前船D号は10ヵ月以上勤務していたのでなおさらでした。

釜山の空港から代理店の車で高速道路を走ること2～3時間だったと記憶しております。蔚山(ウルサン)に停泊中の本船E号に乗船したのは同日1515時でした。前任船長は、今回の休暇中にお嬢様の結婚式があるの

で喜んでいました。

11-2) 出航

積荷である Yellow Corn の揚荷を完了して、蔚山を出帆したのは9月19日1005時でした。その後、九州西岸をなめるようにして東シナ海を南下し、北太平洋に入った本船が向かった先はニュージーランド・リトルトン (Lyttelton) でした。リトルトンは、クライストチャーチ市に属します。本船はパナマックス・バルカーですが、航海士・船長時代を含めて初めて乗船する船型でした。

船長実職を初めて執ったのが石炭船 C 号でしたので、船型が近かったため操船については、ほんの少しだけ気持ちが楽でした。

一等航海士時代、海務監督として短い期間でしたが陸上勤務をしていた時、常石造船所 (広島県福山市) で建造された本船の同型姉妹船 (いわゆる KAMSARMAX ※注釈) の海上公試に立ち会うことができ、その時の経験も参考になりました。

11-3) リトルトン

10月8日1950時、リトルトンに到着しました。蔚山～リトルトンは5,548海里でした。ニュージーランド北島と南島との間に位置するクック海峡を、今回初めて通峡しました。リトルトンでの積荷は石炭でした。2011年カンタベリー地震 (2011年2月22日) が発生し、ここリトルトン港湾設備も被害を受けました。それから3年余り経過しましたが、港湾設備の一部が復旧していませんでした。地震で特に被害を受けたクライストチャーチ都市名にちなんで「クライストチャーチ地震」または「リトルトン地震」とも呼ばれます。ニュージーランドは豪州と同じく動物植物検疫に厳しい国で、前航に Yellow Corn を積んでいた本船は船倉を中心に航海中船内を掃除したのですが、微量の Yellow Corn が

残っていて入港直後の検査で不合格となりました。検疫官から「Captain、前回ニュージーランドへ寄港したのはいつですか」

著者「商船学校4年生の練習船実習ですので、97年2月オークランドです。」検疫官「ずいぶん昔ですね。分かりました。当時と法律がずいぶん変更となっていますので、明日もう一度検査します。それまでに完璧に掃除をして下さい」その晩は、甲板部を中心として船内大掃除を行いました。

本船は船長と機関長とが日本人で、一等航海士・一等機関士以下の乗組員はフィリピン人でした。積荷のためのバラスト作業を完了した後、一等航海士が上陸の許可を私に言いに来たので、「次からはもっと早い段階で上陸するように。船長もバラストはできるよ」とアドバイスしました。一等航海士として9隻乗船した私は、本船一等航海士の気持ちが良く理解できたからです。

11-4) アボット・ポイント

10月11日0415時、リトルトンを出帆しました。再びクック海峡を通峡 (北上) し、次に向かったのは豪州東岸アボット・ポイント (Abbot Point) でした。リトルトン～アボット・ポイントは、2,072海里でした。アボット・ポイントは過去に寄港したことがあるので、今回も沖待ちがあると期待していましたが、なかったのがっかりしました。船尾にある救命艇 (自由降下式 (フリーフォール) 救命艇) を長いこと降ろしていなかったので、操練を計画していたからです。アボット・ポイントに到着したのは、10月18日0515時。積荷は石炭でした。

入港と同時に代理店と一緒にドラフト・サーベヤーが乗船しました。ドラフト・サーベヤーと一等航海士との計算結果より、本船の積荷 (揚荷) 量を決定します。サーベヤーは石炭船 C 号船長としてかつて寄港していた

当時の私を覚えていて、昔話に花が咲きました。アボット・ポイントを出帆したのは、翌19日0815時でした。

11-5) シンガポール

アボット・ポイントからシンガポールへは、アラフラ海が近道なのですが喫水と水深との関係で通れません。代わりに、パプアニューギニア島の北、セレベス海、スールー海、パラワン島の南を抜け、パラワン航路を經由してシンガポールを目指しました。

ところで、著者が乗船する前から本船には大問題が2つ起きていました。1つ目は、船員を配乗している会社の経営状況が悪く、乗組員の給与が2、3カ月支払われていませんでした。そのため、シンガポールで食料を積み込む計画でしたが、船食（船に食糧を積み込み専門業者）からそれまでのサイン払いではなく、現金払いのみ受け付ける旨の連絡がありました。ちなみに、どの外航船でも米ドルが共通通貨となり、船長室の金庫に食糧金や乗組員へ支払う給与などの米ドルが保管されています。（誤解がないように説明を加えると、学生の皆様が新卒で入社される船会社には、このように財務状況の悪い会社はありません。著者の様に会社を転々とする（「渡り船員」と言います）中で、よほど運が悪いと出会う可能性はありますが、それでもごく稀です）。

大問題の2つ目は、韓国・蔚山（ウルサン）で乗船後、フィリピン人の司厨長（Chief Cook）がわざわざ船長公室まで報告に来ました。前任の司厨長から引継ぎを受けた食糧の在庫と実際とに大きな乖離があると。一緒に在庫を確認すると確かに違います。司厨長はその件を誰にも相談できず、悩んでいました。前任の司厨長は乗組員が手を付けなかった料理を冷凍保存し、それを解凍して再利用していたとも聞きました。（これについても

説明を加えます。著者は本船を含めて船員人生で合計20隻乗船しましたが、本問題は本船だけでしたし、それまでの船員生活でも聞いたこともありませんでした）。話を戻して、司厨長へは「次回から問題が発生したらすぐに報告するように」とアドバイスをして、船舶管理会社に現状を報告すると同時に、本船の食糧在庫表を訂正（大幅な赤字）しました。どうしても足りない食材については、リトルトンで既に積み込みました。何もなければニュージーランドや豪州よりも食糧の安いシンガポールまで積み込みを延期する計画でした。

11-6) 下船

シンガポール錨地に到着したのは、11月2日2005時でした。短い時間でしたが、後任の船長とのほぼ徹夜での引継ぎを行い、下船したのは翌3日0645時でした。緊急乗船のため、シンガポールで下船することは前広に決まっていた。錨地にて補油と食料積み込み作業の後、本船は揚地であるインドへ一路向かいました。アボット・ポイント～シンガポールは、4,040海里でした。

※注釈：ボーキサイトの主要積出港であるアフリカ・ギニア共和国のカムサ港（Port Kamsar）に入港可能な最大サイズ（LOA 229m未満）。旧パナマ運河も通航可能で、パナマックスよりもLOAが約4m長い。つまり、パナマックスの中で最大級のものをKAMSARMAXと呼ぶ。常石造船所のホームページによると、常石グループ通算200隻目の同型船建造について2015年1月8日にプレリリースした。以上

LNG 船メンブレン方式の

防熱スペース内雰囲気管理とタンク損傷(第2回)

LNG マリンコンサルタントオフィス代表 会員 藤原 隆 征

3. メンブレンの損傷事例 F号 NO96 方式、130,000m³ 建造 1997年5月

1) 発生の経緯

- ・2012年6月9日積み荷航海中、突然1番カーゴタンクの一次・二次隔室のガス検知器が作動

- ・両隔室ともメタンガス濃度 100%表示を確認

当該隔室を隔離し、圧力調整のため、手動でベンディング開始

- ・カーゴポンプ付近の温度低下で一次隔室に液の浸透を確認した。その液位は温度計測で約2mと推定。二次隔室に液の無いことも確認できた。

- ・一次・二次両バリアーとも損傷を受けているが、損害の程度は軽微と判断した。

表3-1は入港前日の隔室の計測記録である。

TIME	Tank No. 1		Tank No. 2		Tank 3		Tan
	0600	0630	0600	0630	0600	0630	(0600)
Gas reading by Vol % (Manual)	PRIMARY	100		0		0	0
	SECONDARY	62		0		0	0
Insulation space press(mb) Local	PRIMARY	2.5		2.0		3.0	3.5
	SECONDARY	6.8		3.3		4.2	3.9
Insulation space press(mb) Remote	PRIMARY	2.5		3.1		2.8	3.2
	SECONDARY	6.3		4.0		4.3	4.1
Cargo Tank Pressure (mb)	LOCAL	61		62		61	69
	REMOTE	65		65		64	68
Inner hull temp (C) Secondary Space	1A	-174		-78		-85	-86
	1B	-156		-80		-89	-94
	2A	-157		-71		-86	-84
	2B	-149		-76		-88	-87
	3A	-153		-88		-78	-91
	3B	-156		-55		-87	-87
	4A	11		-48		-54	-54
	5A	-90		-59		-60	-72
	6A	-82		-64		-60	-69
	7A	-76		-64		-66	-71
Double hull temp (C)	8A	-102		-64		-76	-78
	9A	-73		-64		-73	72
	20A	21		20		20	23
	21A	20		21		21	19
	22A	8		13		1	2
	23A	6		8		0	0
Exhaust v/v Primary Space Tank No 1	24A	9		12		3	5
	25A	9		12		14	11
Atmospheric Pressure	1012						

表3-1 隔室の計測記録

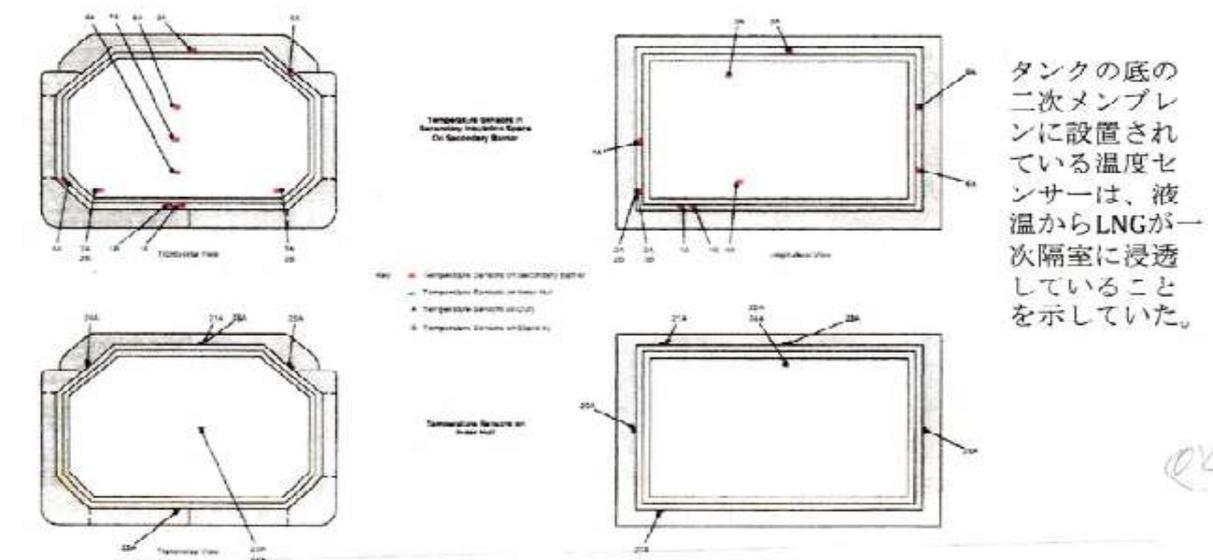


図 3-1 カーゴタンク温度センサーの位置

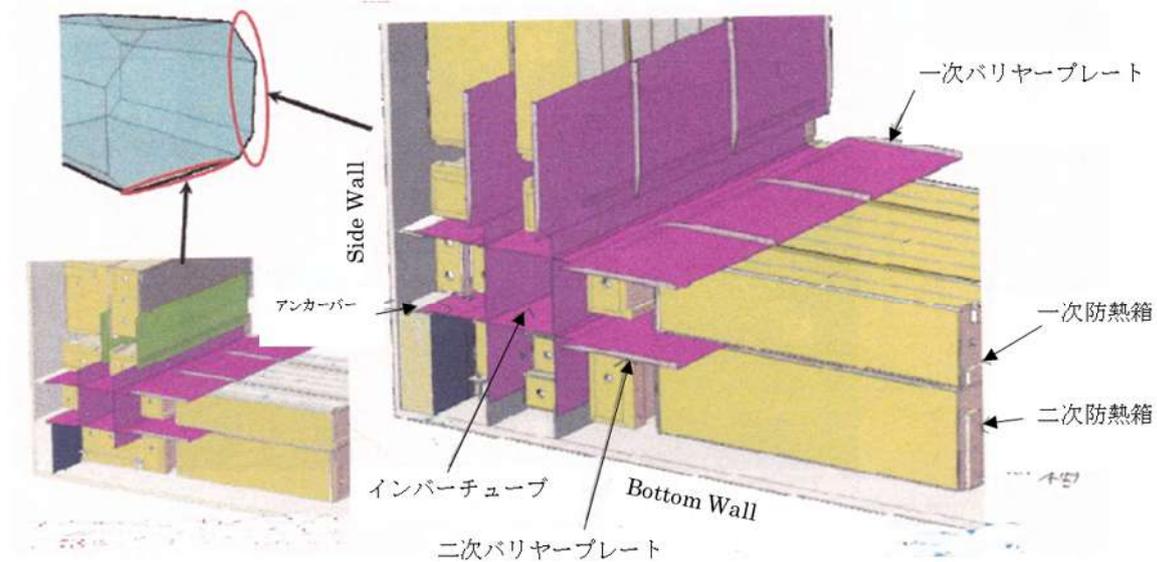


図 3-2 インバーチューブの配置図

2) 損傷場所

損傷は内殻のトランスバルクヘッドのコーナー全周に設置されているインバーチューブと呼ばれる井桁状構造物の 5 か所の亀裂であった。この内、一次バリアー (350mm L) , 二次バリアー (730mm L) に各一か所亀裂が発見された。他の亀裂は同じ隔室間で発見された。これら損傷はタンク底板から 6m から 8m の高さで同じ場所に集中していた。

インバーチューブに使用されるインバーの板厚は 1.5mm である。

注記:

インバーチューブは、一次隔室と二次隔室気密性を確保する一方で、船体変形及び一次/二次インバープレートの熱収縮により生じるロンジ方向、トランス方向/垂直方向の負荷を連続した面により内殻に伝えるものである。この方式は NO96 より採用された。以前はチェアーチューブ方式による内殻からの多点支持であったが、いわゆる、点方式から面方式に改造されたものである。

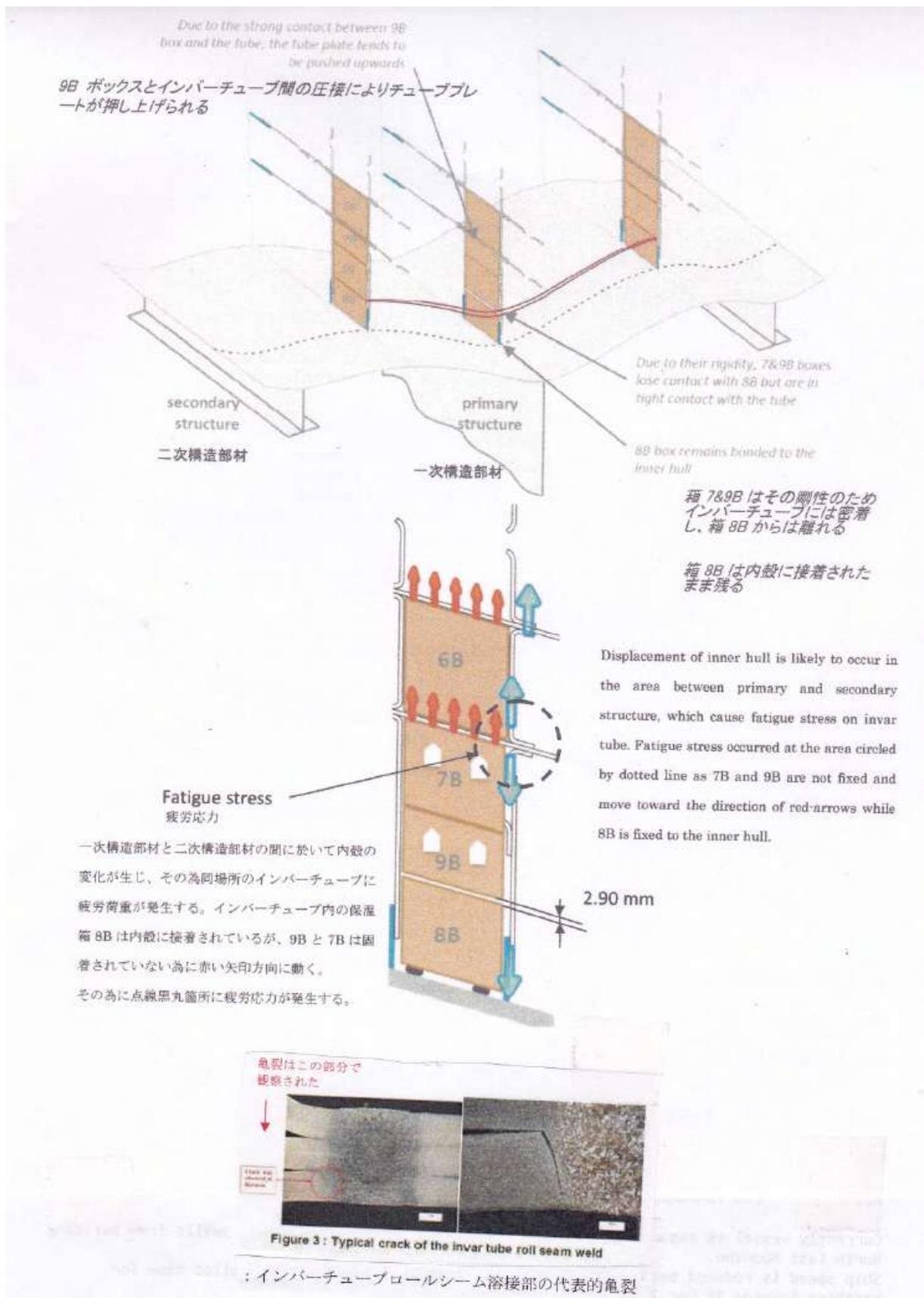


図 3-3 船殻、ボックス及びインバーチューブ間の相互作用模式図

3) 損傷原因

バラスト航海では、バラストタンクは漲水状態になる。海上では、波浪によって船体動揺と加速度が引き起こされ、それによってダブルハルに動的圧力が加わる。

この動圧荷重で内殻プレートに局所的にたわみが起こることが分かった。その場所は一次構造部材(大骨)と二次構造部材(小骨)の間で最大 2.9 mm であった。損傷したインバーチューブは一次構造部材上に配され、繰り返し荷重をうけて疲労破壊に至った。

図 3-3 を参考にされたい。

4) 揚げ荷役

荷役開始に当たり関係機関から以下のドキュメントが発行された。

船主手配

- ・船級協会より揚げ荷を許可する Vessel's Survey Status の発行
- ・船籍国発行、Flag Administration's Agreement
- ・GTT 社発行、GTT's Proposal of Procedure for Discharging without Venting at Terminal with Equalizer Line、

揚げ荷指針、接岸中一次隔室からのメタンガス排出を防止するための均圧管を設置

官庁発行の証

- ・国土交通省 xxx 運輸局 技術基準適合命令書

(Order for Compliance with Technical Standards)

- ・PSC(Port State Control) Inspection Report

6月12日、GTTの緊急揚げ荷マニュアルに従って、荷役開始前に均圧金具(Equalizer Spool) を取り付け、カーゴタンクの圧力を

極力下げ(目標設定値 5-6 kPa G)、一次隔室圧力を 0.5 kPa カーゴタンクより高く調整、ただし最大許容圧力は 1kPa に設定して開始した。二次隔室の N₂ パージは続けた。荷役は予定時間内に完了した。

さらにガスフリー作業中ウオーミングアップオペレーションで一次隔室の残液が気化爆発(区画室で 300 倍)を起こして一次バリアーが 1.5m 跳ね上がり、損傷エリアは約 100m² におよぶ二次被害が発生した。

防熱箱も破損しパーライトが飛散し、カーゴポンプ内にも侵入した。事故原因は計器故障に伴うオペレーションミスであった。

5) 対策

損傷を受けた一次構造部材に隣接している船殻のたわみを減らすことであった。

該当内殻のバラスト区画側の一次と二次構造部材の間をブラケットで補強した。損傷が確認されたエリアの疲労ダメージは、50% 残存確率のウエラー(Wöhler)N-S カーブに基づき稼動期間 20 年間で算出された最大被害度 D=1.69 であったが、ブラケット補強後は D=0.11 と疲労寿命は 15 倍となった。

ただし、これは現在の部材の累積被害度が改善するという意味ではない。

修理工事は、インバーチューブの完成品、インバープレートなどの材料を韓国から調達でき、約 3 か月で完了した。

今後の対策として、各タンクにパンチングデバイス(punching device)を新設した。

これは一次隔室の残液を排出するために一次バリアーの底板をナイフエッジで開口する装置である。

これは損傷時の揚げ荷中に、タンクとの液位差による一次バリアーの膨出事故の防止、揚げ荷役の時間短縮に有効である。

後記:

この海難事故は一次・二次バリアーの同時破損という、初めての事例で海上保安庁の本庁に報告された、いわゆる、本庁案件となった。完全解決に3年以上の年月を費やした。

問題はインバーチューブの疲労破壊の原因究明に関するメーカーGTT社のレポートが遅れたこともあるが、バキュームテストでの一次・二次メンブレンの漏れの存在に関して、ターミナルを含めた多くの関係者が、メンブレンは完全に液密、気密であるべきであるとの見解を主張されたことにもある。

今思うに、我々は“Micro Porosity”を微小孔からの微小漏れと説明したが、この表現は適切でなく、ミクロン単位の欠陥でガスの微小透過が認められている、と報告すべきであったかと反省する。

いずれにしても、この Micro Porosity の存在を適正に評価する実験的、理論的な説明は未だ十分になされていないと思われる。

今回、ウォーミングアップオペレーション中に残液の気化爆発による損傷事故が発生したが、このオペレーションはGTT社のエンジニアの監督下で起こった。

今日まで、経年劣化、構造欠陥、スロッシング等による損傷事故の経験をしてきたが、乗組員及び修理関係者のヒューマンエラーに因る一次・二次バリアーの膨出損傷事例は多く報告されている。

これらの事故は、今回本船で発生したように隔室の圧力制御の見落としによる単純な原因による。

さらに一例をあげると、修理工事完了後、二次バリアーにフレオン（現在はヘリーウム）を注入、背圧+20mbarで検査中に外気温度上昇で+25mbarまで昇圧し、これにより防熱箱の天板が引き上げられ留め金のステーブルが抜けてバリアーの膨出損傷につなが

った事故がある。許容圧力は30mbarであったが事故は発生した。

この事故を含めて、NO82方式の事故例を“船の科学”（廃刊）2000年11月号、アラスカLNGプロジェクトメンブレン船タンクの修理記録、で報告した。

メンブレンタンク方式は完全二重構造で、部分二重構造のアルミタンク方式と比べると、より複雑な構造で信頼性に劣る。

この事実をふまえて運航関係者は安全管理システムを十分理解し、正しい運航と保守整備計画の実行が求められる。

これからLNG船に乗船される船員の方々、保守管理の責任者になられる方々の参考になれば幸いです。

参考文献

Gas Concentrations in the Insulation Spaces of Membrane LNG Carriers、SIGTTO 2007

LNG船の技術と機能 日本エネルギー学会
LNG/LPG船技術資料 恵美洋彦編集

株式会社 コトラシステム

代表取締役 土屋 正徳

〒103-0022 東京都中央区日本橋室町 1-12-13
日本橋鮎佐ビル3階

電話 (03) 3245-6975
FAX (03) 3245-6980
E-mail: cotrasystem@nifty.com

氷川丸船長に就任して

日本郵船氷川丸 船長 大内 孝利

はじめに

皆さん こんにちは。
昨年 10 月 1 日付けで、日本郵船氷川丸第 29 代船長に就任しました弓削商船 N66（高専 1 期）の大内孝利です。今回の就任を非常に嬉しく、光栄に思っています。前任船長は 17 年間の長きに亘り船長として氷川丸を維持管理されてきたので、その流れを止めることなく継続していければと思っています。氷川丸の 90 年を順次皆様に紹介していきたいと思っています。

1. 氷川丸竣工からの 30 年

1930 年 4 月 25 日、現在のみなとみらい地区ランドマーク横のドックヤードにて、横浜船渠株式会社（現、三菱重工業株式会社横浜製作所）にて、氷川丸は建造されました。全長 163.3m、船幅 20.12m、総トン数 11,622 トン、主機形式 複動 4 サイクルディーゼル機関 2 機 2 軸デンマークの B&W（バーマイスター&ウエイン）社製、竣工後はシアトル定期航路へ僚船日枝丸、平安丸共々就航し、横浜とシアトルの間を往復しました。

1941 年に太平洋戦争が勃発、氷川丸は特設病院船として海軍に徴用され戦地へ赴きました。任務は治療品の補給、戦傷病者の輸送・治療です。南洋諸島・西南諸島と日本を往復するなかで、磁気機雷に 3 回蝕雷、敵機からの銃撃、敵潜水艦との遭遇もあったが沈没を免れて奇跡的に生き残り、終戦時に日本に残された大型外航船は氷川丸ただ 1 隻となっていました。氷川丸が“強運の船”と言われる所以です。

終戦後、氷川丸は休むことなく国外に残された復員兵・民間人の日本への帰還輸送に従事しました。その後は内航船として日本各地の港を行き来し、戦後の食糧難で喘ぐ人々の食糧輸送に奔走しました。

1951 年にはサンフランシスコ平和条約が締結され、日本は約 6 年間に亘る連合軍の占領下解放されました。その翌年には船上で日の丸旗の掲揚が許可され、外航船の海外航路が認められました。氷川丸は 1953 年よりシアトル定期航路に再び復帰し、その後 7 年間航行し 46 航海しました。



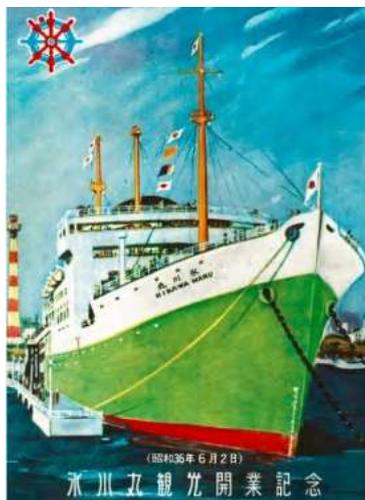
横浜船渠にて建造中の氷川丸
三菱重工業株式会社横浜製作所 所蔵

1960 年、船齢 20 年でも長いといわれるなか氷川丸は 30 歳の高齢になり、ついに引退しました。竣工してから 30 年間、激動の時代を駆け抜けましたが、10 月に多くの人に惜しまれながら最後の航海を終えました。

2. 氷川丸第二の人生へ

スウェーデンの首都ストックホルム港で帆船キャップマン号のユースホステルの一

般公開を見学した半井横浜市長は、氷川丸が港横浜のシンボルとして好適であると考えました。それは氷川丸を山下公園前の海域に係留して宿泊施設を持つ観光船として生き返らせるということです。神奈川県知事、横浜市長からの強い要望が功を奏し、1960年氷川丸観光株式会社が設立されました。翌1961年船内改装の上、係留されて海の教室兼ユースホステルとして開業し、その後観光船として事業を展開しました。氷川丸の一般公開は若人への海洋・海事思想の啓蒙に繋がる、大きな契機になったと思います。



氷川丸観光開業記念パンフレット

1960年の開業当時、観覧者数は年間100万人を超え、往年の客船時代をしのばせる係留船として多くの人々に愛された氷川丸でしたが、みなとみらい地区の開発が進むにつれて、次第に観光客は遠のき、2006年に閉館することとなりました。

氷川丸76歳のときです。

2007年3月に氷川丸は再び日本郵船株式会社の所有となりましたが、1960年の係留以来一度の入渠もせず、47年の時が過ぎていました。日本郵船株式会社は氷川丸の延命（100歳）を視野に対策を練りました。同社は加えてこれら修復工事に内装も含めて行い、2008年4月25日の氷川丸78歳の誕生

日に「日本郵船氷川丸」としてリニューアルオープンしました。

氷川丸は、日々船舶としての設備を維持するため日常の保守点検業務と国土交通省による船舶検査が行われています。船舶安全法上「係留船」としての定期検査を5年に一度、中間検査を1年に一度、受検しています。昨年11月16日にも中間検査が実施されました。



改装後、新設棧橋に回航される氷川丸

3. 山下公園地先

氷川丸は山下公園と共にあるといっても過言ではないと思っています。

1923年、関東大震災で横浜は壊滅的な打撃を受けました。その後の復興事業で横浜は道路・河川等を整備しており、その一つが山下公園です。震災で大量に発生した瓦礫をもとに公園は造園され1930年3月に開園しました。太平洋戦争後連合軍に一時接收されましたが、横浜開港100周年となる1959年に山下公園は返還され、翌1960年4月に開園（17時閉門）、7月より終日開園となりました。

氷川丸はその1年後の1961年5月17日に山下公園前に係留されました。

以来、既に59年間も横浜港のシンボルと

して多くの人に親しまれています。

4. 国の重要文化財に

2016年8月、日本郵船氷川丸は係留船として初めて、国の重要文化財に正式に指定されました。

これは、第一に貨客船として日本経済を支えたこと、なかでもシルクは重要な輸出品で、貨物艙に専用のシルクルームが設けられていました。

第二に戦時下で、病院船として傷病兵3万人、終戦後は復員船として南方諸島の復員兵2万人、邦人8千人の帰国者の輸送に従事しました。竣工から1960年までの30年間、客船としての氷川丸は2万5千人のお客様が乗船しましたが、これに比して戦中・戦後のわずか5～6年の間に、病院船・復員船としての氷川丸は6万人にも及ぶ人々が乗船し、その命が救われました。この人命救助が大きな理由です。

第三に洋上に浮かぶ美術品としての価値が評価されたこと、船体を構成する鉄板と鉄板を張り合わせ鋸を打ち込むリベット構造や、コンペで採用されたパリのマルク・シモン商会製作によるアールデコ様式の船内装飾などです。

1930年の竣工から1960年の現役引退まで、華やかな貴賓客から戦争で傷ついた傷病兵、敗戦後の疲れ切った人々、そして夢と希望にあふれた若者など、多くの人々が氷川丸に乗船しました。

そして係留後は、訪れる観光客へ船のロマンを提供し続けました。

氷川丸は大変貴重な船であり、その船を後世に残すことが重要な任務であると前任の船長も言われましたが、私も同様に思いを強く感じています。



復員船時代の氷川丸



一等社交室の天井



アールデコ様式の一等社交室



船名の由来となる武蔵一宮氷川神社の紋章

5. 100 歳へ

氷川丸は、SOLAS 条約が 1933 年に発効する前にその内容を先取りし、船体構造では外板の厚さを厚く、二重底と水密隔壁の設置等を行い、安全性を高め、北太平洋を航海することもあって、強固な造りとなっています。

室内装飾ではフランスのマルク・シモンだけでなく、一等特別室の内装を手掛けた三代目川島甚平ほか日本人も製作に関わっています。これらの他にも、山下公園前に係留され、現在に至るまでたくさんの方々に氷川丸は支えられています。

当然のことですが、今まで見学いただいたお客様と横浜市民・神奈川県民ほか全国の皆様、今後見学いただけるお客様にも支えていただきたいと思います。

このように素晴らしい氷川丸の魅力を一般のお客様をご案内し、ご説明する機会は多くはありませんが、機会があれば船内のアールデコ様式の装飾品等の説明、貨物船としてシルクを始めとした多数の貨物を運び、いかに日本経済の発展に貢献したかなど、若い方

は勿論のこと、海事関連事項に興味をもっていらっしゃる方々に説明できればと考えています。船内で私を見かけたら、気軽にお声掛けをしてください。

最後になりますが、10 年後には氷川丸は 100 歳を迎えます。発錆・経年劣化と雨水等の浸水による船体構造物の腐食を防ぐべく、引き続き毎日の保守点検業務を継続するのは勿論のこと、横浜市など関係する方々との行事等のサポートを、関係者の方々のご支援をいただき、全力で努めて参りたいと思っています。

参考文献

高橋茂著 氷川丸物語 かまくら春秋社

横浜市教育委員会

横浜市指定文化財「氷川丸」調査報告書

田中祥夫著 ヨコハマ公園物語 中公新書

資料提供

三菱重工業株式会社 横浜製作所

日本郵船歴史博物館



船 降 り

鳥羽商船 昭和 36 年 機関科卒 齋 藤 正

先輩方の寄稿を読み戦争中や終戦後の船、海運のありようを知るにつけ昭和 16 年生まれの私は良き時代に生まれ育ったと思っている。私が生まれて丁度 1 週間目に真珠湾攻撃があり終戦のときは満 4 歳、戦争中の記憶はあまりないが戦後の厳しい時代は十分に経験させてもらった。

私たちが短期実習（昭和 34～35 年頃）で乗った練習船「初代進徳丸」の若い士官が学生時代に大成丸で遺骨収集に参加しており、若い実習生がジャングルの中で汗と泥にまみれて両手に頭蓋骨を抱え震えながら泣いていた、とその体験を語ってくれた。私はその話を聞き当時、戦争を身近なつい最近のこととして捉えていた。

私の父はシナ事変、太平洋戦争にも召集され二度も戦地に赴いた。北支や南支を転戦しかろうじて生き延び昭和 21 年春やっとの思いで復員した。父が無事復員しなければ私は鳥羽商船に行けていない。本年(2020 年)はその父が亡くなって 20 年の節目に当たるが私の船乗り生活は 10 年くらいで、船を辞め陸に上がってノルウェー系の商社に勤めた。

そこで外国の舶用機器メーカーとの付き合い方や商売の基礎を学び、1985 年（昭和 60 年）に独立して“日本デジタルガバナー株式会社”を設立した。父は一つのことを永く続けるよう私に言っていたが、私は約 10 年で船降りとなった。船乗りはしかし永く続けたかったがそれにはいろいろな人生の条件が必要でそれをクリアした人、またはさせた人が続けられる厳しい職業のひとつであろう。それは永い間私の中に矛盾として残っ



三等機関士時代

ていたが、サラリーマン時代も会社設立後もいずれにせよ私の仕事は船の機関室に関連するものであったので、乗っても降りても一つの畑で生きていくことに変わりはないと思い以後十分納得のうえでやってきた。

「初代進徳丸」に関してはもう一つ想うことがある、コロナ禍で自粛中ひまに任せネットで映画“SOS Titanic 忘れ得ぬ夜”を見た。L.Dicaplio 主演のハリウッド映画ではなく 1957 年制作のイギリス映画である。印象に残ったのは石炭炊きのボイラと主機関の技術的進歩、変革である。初代進徳丸は 2 機 2 軸のレシプロ主機関で“Titanic”と同じ型のボイラを 2 缶持っていた。勿論“Titanic”とは較ぶべくもないが実習生と航海訓練所の乗組員とでこれを動かし横浜、神戸、長崎へ

と実習航海をした。思い出したのはボイラールームでの航海当直である。短期乗船実習は通常2校が一緒に乗るが、しかし私達は鳥羽1校で乗ったので特にボイラールームの当直は炭庫で石炭を繰る作業があり少人数での作業は体力的に大変きつかった。

石炭を上手く燃やすには経験が要る。航海中我々実習生が焚いてもうまく燃えてくれない。炉内で燃えた石炭は粘りついて火格子に絡みつき通風を阻害する、蒸気圧は上がるどころか少しづつ下がって行く。我々より3~4年後輩諸兄や先輩は皆、これを経験済みで思い出して頂ける方も多いのではないだろうか。

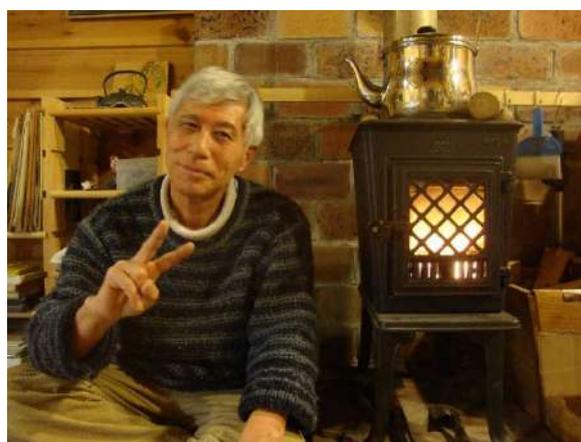
一方、日進月歩の2サイクルディーゼル主機関は1980年代に入って高過給と究極のロングストローク化で電子ガバナーの搭載が進み、その普及は主機関の電子化を促した。そして2005~6年くらいからカム軸のないディーゼル主機関が現れ機関の制御、操縦、燃焼管理まで電子化されるようになった。その昔、ヒィヒィ言いながら廻したMANのダブルアクティング機関に比べ何と華奢できれいで優雅なことか。

「初代進徳丸」で石炭の燃えがらをためらいもなくAsh Hopperで海に投棄し、港内においてもトイレの水は垂れ流しだった。それが厳しく禁止され海洋のみならず現在は大気汚染の防止にまで拡大されて電子化された主機関は排気ガスもきれいで環境にやさしいものにしなければならなくなった。そうなると次に来るのは主機関に焚く燃料の革命である。

船の燃料は最初、石炭であり、我々の時代は重油であった。しかもできるだけ値段の安い低質重油を使用できることが良しとされていたが、今度は低硫黄重油(Low Sulfur Fuel oil)を使用するか従来の低質重油を使い続けるのであれば排気スクラバーの装備

が義務付けられる。またはLNG燃料を使用するしかない。前者は燃料費の高騰を招くが燃料系統に手を加え必要な装備を追加することで設備的に何とかしのげる、後者はLNGガスを直接焚けるガスエンジン主機関に替え、重油タンクの代わりにLNGタンクを積みねばならない。現在LNG焚き主機関の新造船が国内造船所で建造され始め、またそれを支えるインフラとしてLNGバンカー船の建造も始まっている。

余談ながら私の船乗り時代最後の船はLPG船で会社は2等機関士の辞令をくれてガス担当の2等機関士として乗船していた。LPGもLNGも基本的には液化ガスの運搬なので手順や作業には多くの共通点はあるが貨物の温度も性状も全く異なる。LPGが-40°C位なのに対し、LNGは-162°Cでしかも船の上では再液化設備がない。



環境保護のため、従来良しとされてきた経済活動に関する価値観がすっかり変わってしまった。私の会社は最初主機関の電子ガバナーや主機関リモコン(Norway製)を扱っていたが、現在は燃料や効率モニター用機器およびLNG船とLNG燃料に関するもの等、とすっかり様変わりした。

時代の流れにより以前の主力商品が姿を消し、変革による新しい製品や市場が生まれ

る。この流れを注視しうまく捉えれば会社の長期存続も可能であろう。

幸い、このような変遷をまじかに見る事ができるので現在会社の実務からすっかり離れてはいるがこの変革の様子をしっかりと見届けてやろうと思っている。

参考:【練習船「初代進徳丸について」

練習船「進徳丸」は、地震に始まり、戦中戦後の混乱期を生き、地震で終わった船である。

概 略

神戸高等商船学校（現神戸大学）の練習船として補助機関付帆船「進徳丸」は、今から97年前の1923年（大正12年）7月28日に三菱造船株式会社神戸造船所で、日本の造船技術により建造が開始された。折しもその年の9月1日に発生した関東大震災により東京・横浜は壊滅的な封撃を受けた。

人心の定まらない同年12月9日に進徳丸は無事進水した。翌1924年2月25日に竣工、同年5月26日第1次遠洋航海（神戸～横浜～室蘭～サンピドロ～ホノルル～神戸）を実施した。以後、昭和16年6月の第34次遠洋航海まで北米西岸、ハワイ、中部太平洋、オーストラリア等を中心に遠洋航海を繰り返し船員の養成と国際親善に貢献した。

1941年（昭和16年）の開戦後、通信省海務院の管轄に入り9月の第35次短期沿海航海から1942年12月の第42次航海の神戸～若松の短期練習航海まで沿海における練習航海を行った。1943年4月に戦時処置として全国の商船教育機関の練習船は逡信省航海訓練所に移管され、進徳丸も乗組員共々航海訓練所に移管された。そして1944年（昭和19年）7月から三菱神戸造船所において、バラスト等の陸揚げ後、同9月帆走の撤去が行われ、汽船練習船「進徳丸」となった。

また戦時中、緊急物資の輸送として石炭輸

送に従事していた1945年（昭和20年）7月24日正午頃、二見沖停泊中米軍の艦載機の機銃掃射とロケット弾による空爆を受け甚大な被害を被り、沈没を免れるため任意擱座した。この空爆により死亡者6名（実習生5名、乗組員1名）、重症者6名（全員実習生）の人的被害を被った。空爆は31日まで続き船体は無数の銃弾を受け全焼した。火災により当時の公式記録はすべて焼失した。二見沖124度、420mの地点であった。

約1年の後、1946年（昭和21年）7月31日に引揚げ作業が始められ、8月19日浮上、8月24日三菱神戸造船所に曳航され、修理が施された。翌1947年（昭和22年）5月30日汽船練習船「進徳丸」が蘇った。以後、汽船練習船として東京・神戸の両商船大学、5商船高等学校の学生の訓練航海に従事しながら、引き揚げ輸送等にも参加した。なかでも特記すべき航海として、12月の軍艦「笠戸」の曳航、1956年（昭和31年）10月のナホトカ引揚げ航海等がある。1962年（昭和37年）12月20日寄る年波に勝てず、二代目進徳丸に練習船の責を引継ぎ、1963年（昭和38年）3月31日廃船となった。

その後、しばらく神戸港に係留されていたが、1967年に、神戸・深江の神戸商船大学キャンパス内に陸上保存船として教材の役目と宿泊施設を備えた青少年の海洋活動の場となり、余生を送ることになった。

1995年（平成7年）1月17日に発生した兵庫県南部地震で地盤もろとも大被害を被り、船体は大きく傾斜・移動したため、やむなく解体されることとなった。72年間の使命を全うした。開国日本を支える船員を養成してきた「進徳丸」で育った実習生は約1万1900名、その航海距離は約52万9000浬に及んでいる。

（シリーズ/日本の保存船(8)初代練習船「進徳丸」著：鈴木三郎 神戸大学 海事資料室）

我が半世紀の航跡

鳥羽商船 昭和41年 航海科本科卒 中野正義

地球規模で厄介な“新型コロナ”に加え、温暖化の所為？か昨今の自然災害、当年は“令和2年7月豪雨”で憂鬱な生活環境となっている。

筆者は約10年前に親族の介護の事情から、住み慣れた横浜・菊名の住まいから、福岡中央区は輝国（てるくに）に移り住んだ。未だに難しい地名・習慣など判らないこともあるが、地域に馴染むべく各種団体や町内会などの活動に、積極的に参画している今日この頃である。

過日、同窓会報に寄稿要請を頂いたので、専攻科修了後50年以上の年月が経った此の記念の時点で、“我が半世紀の航跡”を振り返る。

～～鳥羽商船～～

本科卒業後は自然体ですんなり2年間の専攻科に進み、航海訓練所の練習船（進徳丸、海王丸）、加え船会社での社船（オセアニア丸）実習で大いに実習・勉強に励み、何とか海技免状（甲長筆記に加え、二級海技士—航海、小型船舶操縦士）、他にレーダー操作上必要な特殊無線技士を取得した。3年間の本科では、体験のない珍しいことが多々あるものの規律厳しい全寮制であったが、専攻科での鳥羽では、下宿生活とか家庭教師などの貴重な経験を積むこともできた。

～～船会社から商社出向・メーカーへの再出向～～

鳥羽商船専攻科修了後、船会社に就職できたのは良しとして、直ぐの海上勤務は無く、

同社は当時海図販売もやっていたことから、図誌課に配属され、海図の“改補”を中心とした業務を担当した。

其の後、待ちに待った乗船命令が出て、在来貨物船2隻と10万トン型タンカー1隻の計3隻の海上勤務の実務体験することができた。当時は乗組員が50～60名程度と多く、船内娯楽として、麻雀、ゴルフの練習、囲碁など、パーサーとかドクター（船医）も乗船しており、男ばかりの職場であった。航路は貨物船にてカリブを含む北米東岸、南米西岸、紅海。タンカーでは、中東方面であった。

航海は、波静かな月明かりの時は、**陸では味わえないほどの素晴らしい光景**であるが、一方、荒天時は船体保全、海難防止に注力しなければならぬし、かなり揺れるもので、気分が悪くなることもあった。海上勤務での長所は、世界の各国に、仕事をしながら訪問できることが挙げられるが、困難は離家庭性にあると思う。が、その反面、他の職種では有り得ないと思われる長期有給休暇が素晴らしい長所と云えよう。

海上勤務の後は、社命により陸上勤務で東京支店に配属され集荷担当となった。主として、三菱グループ企業が顧客層となるが、機械、プラント関連のやや技術力や知恵が必要な分野で有ったのが、商船学校出に於いては遣り甲斐でもあった。海陸空の物流設計、見積業務、技術検討等の相談で客先にも度々出向いたが、1974年8月に発生した三菱重工爆破事件は忘れられない大事件であった。

当日午前中に顧客事務所を訪問の上、輸出発電プラントの海上輸送業務に付き協議し

ていたが、12時半位になって終わり、帰路途次で爆破事件が発生、周辺のビルも含めガラスも落下するなど、死傷者も多数出たが、筆者は運よく無事で、“九死に一生”を得た。

其の後、商社から出向要請に沿い、同じ丸の内の商社本社に勤めたが、職務内容等は左程変わる訳ではなく、立場が荷主側ということであった。時を経て、今度は長崎のメーカーから要請で、再出向に応じた。長崎では中東プロジェクト室に所属し、主にイラク向けの大型火力発電プラントの物流業務に携わった。難題は、船会社、商社、メーカーと三社の名刺を持ったことで、“思案橋”で思案、今風に言えば“夜の街”で、偶々遭遇の顧客への挨拶に苦労したことか???

～～商社物流部隊～～



1980年 バスラ分室事務所にて

約1年半のメーカー勤務後は東京丸の内の商社本社物流部隊に復帰、偶々、イラクでのハウジング関連プロジェクトの大型受注があり、大量の資機材が日本を中心に国際調達されるが、受け入れ側イラクでの物流管理者も必要となることから、現地駐在との要請が有り受諾することとしたが、商社への中途採用を条件とした。1980年の4月に商社への転籍後、直ちにイラクに赴任、バスラに

住居兼事務所を確保、バスラ分室とし、日本人ワンマンオフィスを開設した。勿論、事務職員のほか社有車の運転手、ガードマン、ボーイ等はイラク人を雇用した。同国では海上輸送に於ける玄関港のバスラを中心に活動していたが、同年9月22日にバグダッド空港にてバスラ帰任の航空機を待っていたところ、突如空襲警報が鳴りイランイラク（イライラ）戦争が勃発した。結局、バスラには戻れずバグダッドでの同僚宅に暫く寄宿し、其の後、バスラには必要に応じ、夜行列車や社有車（約600Km）で往来のこととなった。勿論、開戦後は、バスラ港が使えないので、クウェートやヨルダンやトルコの港湾や陸空運を利用した。また、開戦前のバスラ港が数年前から異常な船混みで有ったため、自社優先バースの建設も実行中で、筆者は施主側現地監督も務めたが、竣工が相当期間遅延したことを思い出す。



1981年 ヨルダンのアカバ 同行者と記念撮影

3年間のイラク駐在後は、商社本社物流部門に帰任、主に機械・プラントの物流業務、時を経て、物流機器・システム販売や子会社の営業部長、定期船貨物（ライナーカーゴ）のリーダーを務めた。



1998年 シンガポール 合併会社社長宅にて

其の後、又しても海外外向への社命が下り、シンガポールに建設中の大型物流センター（現地企業他4社合併）のMD（マネージングディレクター：社長）となり、新造船艀装や乗り出しの如く、要員募集・人員配置、物流機器・資材を大急ぎで揃えて、何とか稼働させた。

次に、国際間横滑り人事でフィリピン行き
の社命が下り、マニラに赴任、新築大型物流センター（現地企業他4社合併）のプレジデント（社長）で赴任した。当地は、シンガポールでの様な安心感がなく、後ろに目が必要とも言った不安を覚える社会情勢であった。筆者も毎日の通勤は運転手にルートを変えさせた程、安全確保に留意した。マニラの3年間は、マニラ湾の夕日が忘れられない思い出となった。



2000年 マニラ 長官と保税機能に関わる調印式

其の後、商社本社に一旦帰任し、子会社の常務取締役を1年間務めたのち、当時一般的な**早期退職制度**に応募し**準定年退職**、自身の有限会社を設立、早や18期目を迎えている。その間には二部上場物流会社の顧問(1年)、浜松町に在る商社・物流系孫会社S社の社長(7年)なども勤めた。

S社は創立後22年を迎えるが、主に北海道から沖縄まで全国の有力陸運系物流会社を50社程度ネットワークするもので、業績は安定している。同社事務所は、我が校祖の近藤真琴翁と福沢諭吉翁の学塾跡に近い場所に在る。

～～終わりに～～

半世紀を振り返り、公私含めて約80か国（駐在は3か国）を歴訪できたことは至って幸いなことではあるが、自身の航跡の反省点は果敢な“チャレンジ精神”や“語学力”がやや不足していたことであろう。

今や、主な産業界、物流業界、特に外航船の運航業務は人財的には、国際人事の極めものであるし、他方、技術分野に於いて、船舶自動運航システムの方向性を、国際的な主要船社が積極的に検討している。

我が母校は幸いにも**商船学科**と共に**情報機械システム学科**があり、ロボット等情報産業技術では世界的にも高く評価されている。

我が母校の後輩となる学生・同窓の方々には、折角の海上運航技術分野と情報産業技術分野の両技術を調和・融合させ、特定専門分野の頂点を目指し“**七つの海に雄飛**”して欲しいと願うものである。

船員の“かたふり”コーナー

(第 一 回)

副会長 土屋正徳

全船協の“会報”に新しいジャンルとして『船員の“かたふり”コーナー』を設けました。

第一回目は日本人船舶職員の過去、現在、未来について、対談していただきます。本来ならば対面対談ですが新型コロナ禍につき、メールでの対談といたします。

今回は『過去、現在について』をテーマに、元日本郵船船長田中三郎氏と元大阪商船三井船舶機関長升田万寸穂氏に語っていただきます。

司会: 本日は司会を務めさせていただきます。全船協副会長の土屋正徳です。どうぞよろしくお願いいたします。お二人の満 70 歳を過ぎても海運界への情熱には感服します。今回は是非とも忌憚のないご意見をお願いいたします。

まず初めに商船学校在学時の練習船実習、社船実習について、当時を振り返ってみたいかがでしょうか？現在の実習方法と比較した場合などいかがでしょう。

田中氏: 船乗りになりたく一生懸命に勉強した私が鳥羽商船高等学校航海科に入学したのは 1964 年（昭和 39 年）4 月でした。

入学した年の 3 年後に商船高校は商船高専に昇格しましたが、商船高校当時の商船教育システムでは 1 年次に 1 か月間の練習船実習があり、私達は鳥羽での新生活をスタートさせた直後の 5 月に練習船「銀河丸」に乗船しました。

どのような乗船実習であったのかは記憶していませんが、船乗りに向けた第一歩を踏み出し『鳥羽商船に入って良かった。立派な船乗りを目指そう！』と心に決めたことは記憶しています。

その後、本科 3 年間の座学終了後に専攻科

に進学し 1 年間の練習船実習をしました。

初めの半年は練習船「進徳丸」による汽船実習であり、日本の各港を巡り、そして、人生最初の外国訪

問はタヒチのパピエテ港でした。紅顔可憐な 18 歳の若者にとって開放的な南国の風景とちょっとおしゃれなフランスの雰囲気はとても新鮮であり未来への可能性を実感しました。

後半の半年は練習船「日本丸」による帆船実習でした。ハワイ（ヒロ及びホノルル）への遠洋航海のほとんどはエンジンによる機走ではなく風を読みながらの帆走でした。見渡す限り海と空の大海原を大自然と戦いながら目的地を目指しました。ある時は無風の中でまたある時は大風や大雨に見舞われる中、船乗りを目指す仲間たちと力を合わせながら帆を手繰る日々でしたが『何があっても微動だとしなない大自然と向かい合う心が養われた』と思います。



田中三郎氏

専攻科 2 年の前半の半年間は実際に運航されている外航船に見習航海士（アプレンティス：APPRENTICE）として乗船する社船実習であり、欧州航路の貨物船「山梨丸」と鉱石輸送船「富秀丸」に乗船しました。

乗船した夫々の船には同窓の先輩航海士が乗船勤務しており、先輩と同じ現場に身を置きながら船乗りとしての生活や仕事のことなど様々なことを教えていただきました。今でいう OJT ですが、職業人の基礎を叩き込まれた素晴らしい経験でした。

現在の実習方法の詳細は分かりませんが、私にとって、船乗りを目指した直後の練習船実習、一応の勉学を終えた後の練習船実習、そして、現場実践力を身に着けた社船実習は、夫々のタイミングで効果的に働き 10 代後半の青春期の体験がその後 50 年間の人生の骨格となる「船乗りスピリット」を築いてくれました。商船教育システムは時代に相応し変化するでしょうが、乗船実習は単なる教育の場だけではなく人生の基盤づくりとなっていることも考慮していただきたいと思います。

升田氏：高専昇格後の実習方法は練習船のみで社船実習がなくなっていますが、練習船は学生気分であり、実務を学ぶには程遠いと思います。



升田万寸穂氏

しかし、練習船実習は船業務の基本を学ぶ良い機会でした。例えば船酔いや機関室の自動化装置の訓練は長く機関室での業務に役に立ったと思います。

社船実習は就職する会社の選定で有効と

感じました。それは船員として大手企業がよいかまたは中小企業がよいかなど、私の場合は昭和郵船のアメリカ航路の材木船と東南アジア航路の雑貨船の 2 隻に乗船して、4-8 当直に一等機関士と共に入直するのですが、眠気との闘いであったと記憶しています。そのため、MO 船が多い商船三井への就職に決めました。

司会：お二人の商船学校卒業時の海運界への就職状況について語っていただけますか？

田中氏：私が日本郵船に入社したのは 1969 年（昭和 44 年）4 月でした。

この当時は経済が急速に拡大を続け GDP も前年比 10% 超の高度経済成長期であり、外航海運会社も企業集約再建整備やコンテナ船の登場などで運航船舶隻数を年ごとに増加させていて、どの会社も船員不足（労働力不足）の状況にありましたので、各船社は青田買いに走り、同窓先輩などが学校を訪問し卒業予定者に自社への入社勧誘を行う状況であり、当時の私たちにとっては高価な夕食に誘われたり、多額の入社準備金を用意した会社もあったほどでした。

就職は学生有利の「売り手市場」であり、「入社試験に行けば入社できるよ。試験準備をすることもないさ。行きたい会社の入社試験を受ければ良い」と言われるほどの状況でしたので、結果として、同期のほぼ全員が自分の望む外航海運会社に入社しました。今では考えられない就職状況でした。

升田氏：私は 1971 年（昭和 46 年）3 月の卒業、4 月入社でした。専攻科時代に商船三井から僅かな支度金をいただきながら参考書を買って、国家試験 1 級海技士（機関）筆記合格を目指していました。入社条件は筆記試験 2 級海技士（機関）以上の合格でした。

当時の富山商船専攻科機関学科卒業生は日本郵船に2名、商船三井に3名入社しました。大手海運会社6社から求人があり、多くの卒業生は外航海運会社に入社し、また、中小労務協会の外航部門からも求人が多くあり殆どの卒業生は就職できたと記憶しています。

司会：1970年代の海運界激動の年、緊急雇用対策についてご意見をお願いいたします。

田中氏：希望の船会社に入社した直後の1971年（昭和46年）。米国のニクソン大統領による新経済政策の電撃的発表に起因し、1ドル360円の固定相場制から変動相場制に移行され、急激なドル安円高の時代を迎えました。外航海運はこのニクソンショックの影響を受け深刻な不況を迎え、各社は運航コストのドル化を図るため、船舶の所有・置籍に課す税金を低く抑えたり、乗員の国籍要件を緩和する便宜置籍を増加させました。

1972年（昭和47年）の外航海運は日本籍船1580隻、日本人船員約6万人の規模でありましたが、1974年（昭和49年）をピークにその後は毎年規模を減少させ現在に至っています。

70年代の私は、航海士として様々な船種の船で様々な航海に出ている状況であり、夫々の船に乗船するごとに直面する乗船業務に追われ自分のスキルアップを図る歳月でしたので海運業界全体を俯瞰する状況ではありませんでしたが、MO船、混乗船、近代化船等多様な形態の船が登場し、船主・運航会社の分離や船舶管理会社の存在など、入社当時の海運界と異なる様相が現れ始めましたので、時代の変化に柔軟に対応することの大切さを意識していました。

入社して10年経った1979年（昭和54年）に母校である鳥羽商船高専に派遣教官と

して出向し3年半の経験を積み、その後1984年（昭和59年）に横浜支店港務課でポートキャプテン業務に就きました。

ポートキャプテンとして活躍する1年後の1985年（昭和60年）。プラザ合意後の急激な円高で海運市況の悪化が深刻化したため、1986年（昭和61年）に緊急雇用対策（緊急雇対）が外航2船主団体と海員組合の間で合意され、外航2船主団体所属船員2万2000人のうち約1万人の船員が過剰とされ、各社とも大幅な希望退職を募集することになりました。

1986年の緊急雇用対策合意がなされた頃の私は横浜支店勤務でしたので、関東地域諸港に入港してくる貨物船の貨物積み付けプランの作成や港湾荷役管理、そして入港する船の岸壁手配や諸官庁調整などに明け暮れており、自分自身の希望退職を出すか出さないかを考える状況ではありませんでしたが、以前乗船した先輩・同僚・後輩の仲間から、船乗りとして人生を全うしたいと思いながらも急激に変わる社会に対応せざるを得ず、これを機会に船乗りをやめて故郷に戻る、今までやりたいと思っていた仕事に就く、会社から紹介された会社で頑張る等の連絡を受けていました。

あれから35年が過ぎました。当時の緊急雇用対策合意が良かったのかどうか？今でも判断はつきませんが、夫々が留まるか・離れるかの判断を行い、夫々が自分の選択した道を歩み今日を迎えていると思います。

升田氏：1972年（昭和47年）頃でしたか？世の中はオイルショックがあり、全日本海員組合の3ヶ月間のストライキもありました。船員費が高い、高いと言われ、日本人の部員や乗船定員を減らす動きや近代化船の運航が始まりました。日本人外航船員の数を減らすために官公労使で如何に海運界の方向を

決めるか模索していた時代でした。また、船会社の集約合併の動きもあり、船会社の生き残りをかけての動きがありました。私は商船三井入社後数週間、「しかご丸」に四等機関士（見習い機関士）で乗船後、初めて三等機関士として大阪港と米国ロスアンゼルス港を航海する「あしびい丸」に2年間ほど乗船しました。その船が大阪港で3ヶ月間沖待ちをしていて、機関室の海水管系統に貝殻が詰まり、大変な機関部作業があったと記憶しています。

そして数年後に緊急雇用対策が出され、退職するも地獄、社内に残るも地獄といわれましたが、退職する勇気もなく乗船継続していました。近代化船の陸上支援を行っていた頃訪船していた船長に“寄らば大樹の影”と言われたことを思い出します。



船員社会を崩壊させた緊急対

司会：緊急雇用対策以降の海運界についてのご意見は如何でしょうか？

田中氏：緊急雇用対策合意から2年後の1988年（昭和63年）に、私は会社が新たに取り組む客船事業（クルーズ事業）への配属が決まり、その時以来今日にいたる30年以上をクルーズ事業に身を置き無我夢中で日本のクルーズ振興に取り組んできましたので、外航海運本業の歩みに関する評価は難しいの

ですが1点だけコメントさせていただきます。外航海運は世界の輸送需要に合わせ誰でもが参加できる自由競争に近い業界ですので熾烈な国際競争は避けられず、緊急雇用対策合意以降の船舶の大型化や多様化への大型投資に対応するための企業再編は世界の潮流となっていました。

日本でも企業再編が進み、1988年には5社体制、1998年（平成10年）には3社体制とし、2017年（平成29年）には3社の定期部門を統合する体制をも構築しました。

これは合併再編によるスケールメリットとサービスの同質性を狙ったものであると思いますので業界としての大きな流れであったと思います。海運会社として世界を相手に戦うにはグローバルな規模を有する必要があったのではないのでしょうか。



客船 飛鳥:郵船クルーズ

升田氏：船員として乗船していたため、会社の動きや組合の動きの詳細は不明ですが緊急雇用対策以降は近代化船の登場で極端に1船の船員が少なくなり、船内では麻雀の楽しみもなくなりました。また、フィリピン人船員との混乗が始まりフィリピン人との共同作業に苦勞していました。

司会：現在の海運界状況をどのように感じますか？

田中氏：日本海事センターの SHIPPING NOW による 2019 年の日本外航海運は、日本の船会社が実質保有する船腹量は 22,500 万総トンで世界第 2 位、船舶登録別船腹量は 2,959 万総トンで世界 10 位、貿易に占める海上貨物（海運）の総トン数割合は 99.6%、日本商船隊の運賃収入は 2 兆 9,964 億円の規模です。

一方、内航海運については、輸送機関別国内貨物輸送量に占める内航海運のシェアは、輸送活動量（貨物重量×輸送距離）では 44% に及んでいて、内航船舶は 5,225 隻、394 万 1,198 総トン、内航船員数は貨物船と旅客船の船員を合わせて、28,435 人となっています。

外航海運・内航海運共に様々な課題はありますが、貨物を船で運ぶ海運は四周を海に囲まれた海洋国家日本の基幹産業であり、我が国の経済成長のためには我が国海運の益々の成長が望まれていると思います。

海運産業を支えるのは人であり、人材の育成こそ産業形成の基盤でありますので、人と人を結ぶ全船協のみなさまの活躍が我が国を支える力になると思います。

なお、海運界は本業である海運の他にも様々な業態に関わっています（海事クラスター）が、海事クラスターは幅広い領域ですので、今回の話題からは外させていただきました。

升田氏：私は商船三井に在籍 24 年間、瀬戸内の船主さんにお世話になりながら工務関係の業務に約 24 年間勤務してまいりました。その中で各社を眺めたところ、船会社の船の運航に関して、業務分担が子会社化され、船員は配乗会社が船員を集め、船舶は別会社が融資を受けて建造し、船舶管理会社が存在し、貨物を付ける用船者、いわゆる船のオペレーターが存在します。商船三井に入社した

ころはすべてこれらの業務を 1 社内で行っていましたが、このように分業化されて生き残りをかけてきたと感じます。現在の乗組員は全員フィリピン人、全員インド人、全員中国人などの船が多くなっています。また、ベトナム人船員の船も多くなっています。

それは乗組員同志のコミュニケーションが事故防止の観点から大切であることの現れであり、混乗船は少なくなっているように感じられます。

現在の形態は中国・四国など瀬戸内の船主に多くの船を所持させて、用船は東京の大手海運会社などでオペレーターとして運航させています。それは海難事故に対するリスク配分を考えてのことだと思います。

司会：最近モーリシャス沖での MOL 運航の MV WAKASHIO で座礁事故が発生しましたが、当該事故に関してのご意見をいただけますか？



座礁した WAKASHIO: 出典 Wikipedia

田中氏：船舶の運航について、従前は船主と運航会社が同一の形態が多かったのですが、船舶建造・保有の資金金額が大きくなったこともあり、1970 年代以降は船主と運航会社が異なる形態が多くなっています。さらに、従前は船主として「船舶の所有」と「船舶の管理」の両方の業務を行なう形態が一般的で

したが、現在では船舶の管理業務を船主の代理として行う『船舶管理会社』という業態が一般化してきています。

当該事故は MOL（運航会社：オペレーター）が長鋪汽船（船主：オーナー）所有のばら積み船 WAKASHIO を定期傭船し、長鋪汽船が自社管理船（船舶管理を外部委託していない船）として運航していた状況下の海難事故でした。

海難事故は船舶所有者の責任事項であるので今回の事故は長鋪汽船が船主責任を負い、事故への賠償責任費用は船主が加入している P&I 保険（船主責任保険）でカバーするところとなります。

今回の事故責任を有する長鋪汽船での安全管理がどのように実行されていたのか分かりませんが、私が以前に安全統括管理者を依頼された船社は、中国の船舶管理会社に船舶管理を依頼していましたが、避難訓練も満足にできず、修繕記録も不確か、乗員区画も荒れ放題と、いつ事故が起きてもおかしくないほどずさんな船舶管理状態でありましたので、船舶管理の適正化特に安全管理体制の再構築に尽力したこともありました。

最近の船舶安全管理は運航会社自身が行うのではなく船舶管理会社に委ねている形態が多くなっているため船舶管理会社の質の高さが船の安全に直結すると思っています。

全船協メンバーの多くの方々が船舶管理会社で安全を担保する業務についていることを心強く思います。瞬時の油断も許せぬ緊張の連続業務でしょうが「船乗りスピリット」を遺憾なく発揮し頑張り抜いてください。

升田氏：この船は全員インド人乗船だったと記憶していますが、インド国内でコロナ感染症による死亡者の増加情報が船内ニュースとして流れ、乗組員は家族との電話連絡やメ

ール交換の目的で Wi-Fi が使用できるモータリシャス沿岸に船を寄せたことが座礁の原因と報道されていました。

船員の配乗会社または船舶管理会社は無償で家族とのコミュニケーションができるように最低源設備することが重要と感じています。それは船員の宿命である離家庭性の仕事の実態を船主は十分に理解しなければ安全運航は保てないと思います。単なる経費削減では大きな海難事故につながるだろうと思うからです。

昔からよく言われたことで安かろう悪かろうでは安全運航は保てません。船は船員の生の手で動かされ、安全運航が保たれていません。それは昔も今も何ら変わりません。



第5回 講義資料 輸送検討－1

船社における営業 / 運航 / 海務による輸送検討－1



1

1. 輸送契約の成立前 / 後

・ 契約成立に到るまでの検討

当然のことながら、契約の成立前は輸送実現のための各種検討が必要であり、契約成立後は輸送実施のための船舶運航業務が必要となる。

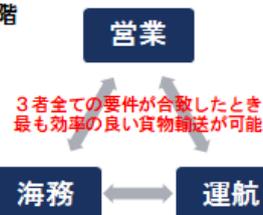
契約成立前の実現可否検討と、成立後の輸送業務は、営業 / 運航 / 海務の主に3部署が中心となり、検討から契約成立、当該輸送完了までを通して担当する。

船会社に限らず、契約成立前の輸送実現可否、及び採算の検討の良否が契約成立後の実務に多大な影響を及ぼす。

従って、本項及び次項で予定している営業 / 運航 / 海務の役割については、主に**契約成立前までの検討段階について説明**する。

→契約成立後の運航実務については後日講義にて詳細説明実施。

検討段階



実務段階



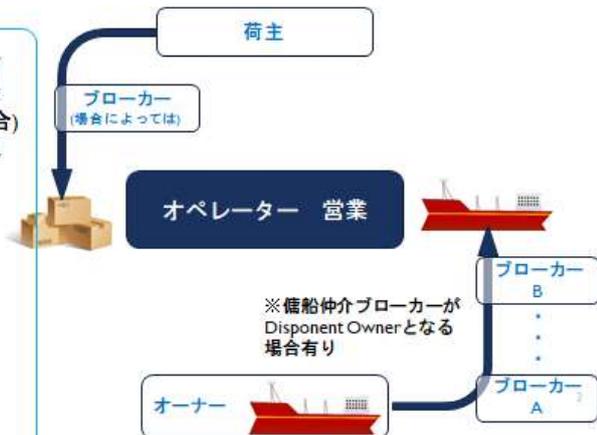
2

1. 1 営業 貨物と船のマッチング

STEP 1. 貨物の情報把握

輸送貨物と本船をマッチングさせるには、先ず貨物の情報を把握しなければ、適船を探すことは出来ない。(マーケットから船舶を引いてくる場合) 従って、最低限以下に示す貨物情報を事前に把握しておく必要がある。

- a) 貨物種類
- b) 貨物数量
- c) 出荷地、納品地 (港湾情報取得→運航へ)
- d) 出荷、納品予定日
- e) その他、貨物特記事項
サイズ、単重、荷姿、重心、形状等



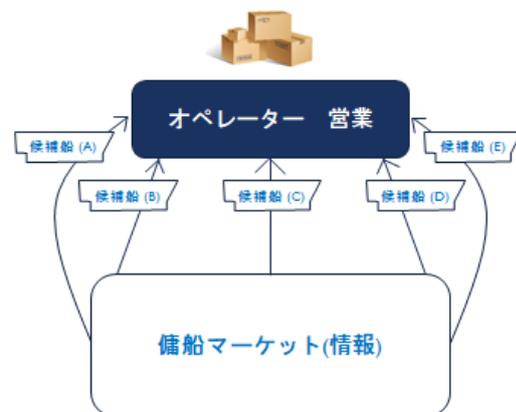
1. 2 営業 マーケットから適船を探す

STEP 2. 貨物情報から適船を探す

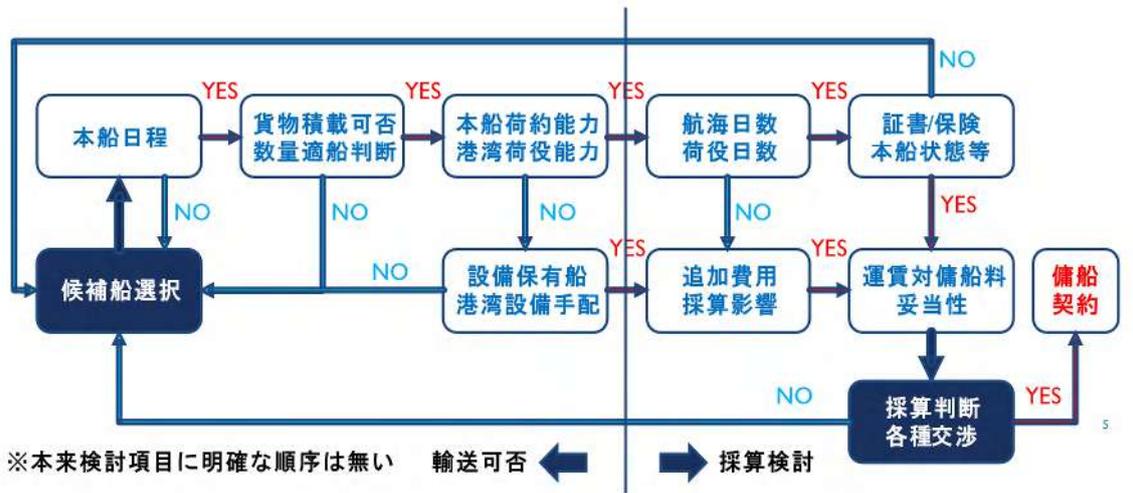
※本項ではスポット借船をベースに考える
貨物情報が把握できれば、当該情報を基に適船を探す。

探す方法としては、貨物概略を借船ブローカーや本船オーナー、オーナー代理等、マーケットに流し、候補船の情報を入手、以下に示す選考項目から判断し、取捨選択する。

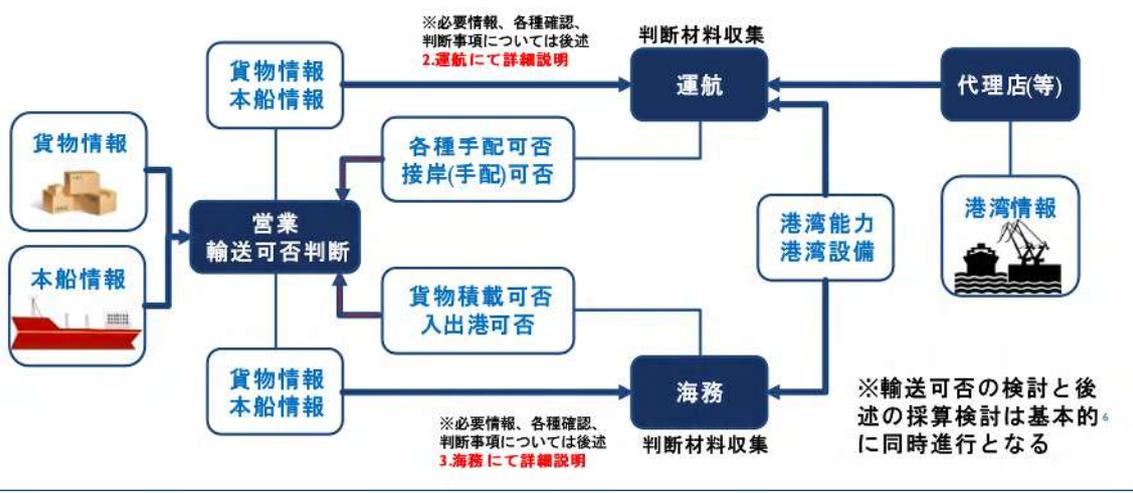
- 0) 数量に合わせた借船契約種類を選定
- a) 本船スペック (積載可否、適船判断→海務へ)
サイズ、船型、装備、建造年、速力、燃費等
- b) スケジュール (lay-can)
- c) 借船料
- d) 船級、保険、必要証書
- e) その他、本船特記事項



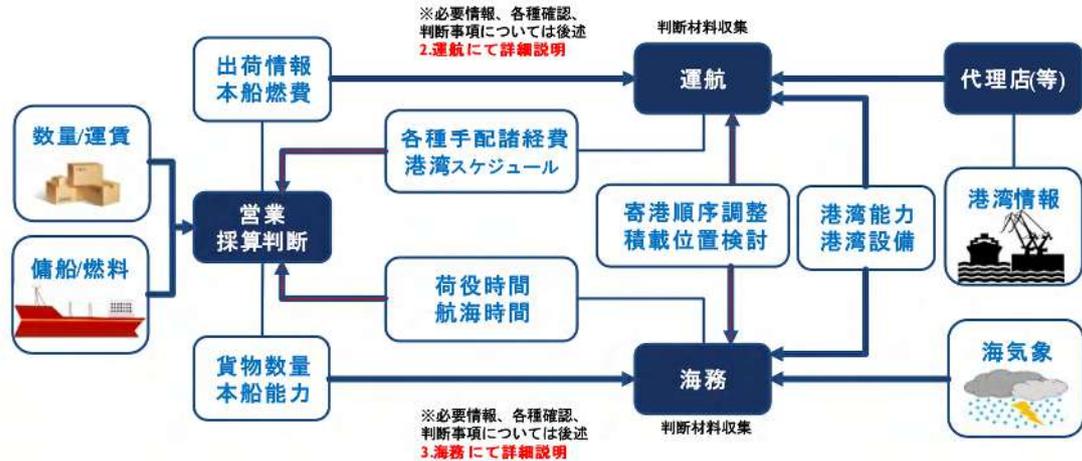
1. 3 営業 傭船までの検討事項 流れ



1. 4 営業 輸送可否の検討(運航 / 海務との連携 1)



1.5 営業 採算の検討(運航/海務との連携2)



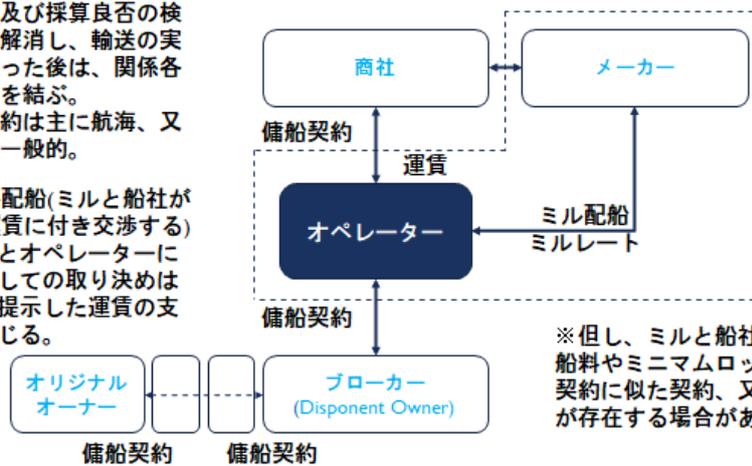
7

1.6 営業 オーナー/ 商社との備船契約 (契約内容は後日詳細)

輸送可否、及び採算良否の検討項目を全て解消し、輸送の実現が可能となった後は、関係各所と備船契約を結ぶ。

商社との契約は主に航海、又はスペースが一般的。

なお、ミル配船(ミルと船社が直接配船、運賃に付き交渉する)の場合、商社とオペレーターには備船契約としての取り決めは無く、ミルが提示した運賃の支払い関係が生じる。



※但し、ミルと船社の間で、滞船料やミニマムロッド等、備船契約に似た契約、又は取り決めが存在する場合があります。

8

1. 7 営業 まとめ

・営業の検討

営業は貨物と本船を引き合わせるが、輸送の実現には様々な検討項目があり、積載可否の項目1つ取っても、解消すべき検討項目が多々存在する。

検討項目は数多くあるが、その内1つでも不可であれば、当該輸送は成立しない。

すなわち全ての検討項目を解消して初めて輸送の実現が可能となる。

しかしながら、営業が全ての詳細検討項目を網羅する必要は無い。

営業は積載可否やスケジュールに関する検討項目等を海務、運航担当者にそれぞれ割り振り、その結果から輸送の可否を判断すればよい。

また、当該輸送の採算を出すために必要な情報を、海務、運航の検討結果から取得し、収益の高い運送を検討する必要がある。

・契約成立後の実務

契約成立後の各部署の実務は後日講義にて詳細説明。

- 営業
C/B, 備船契約, 保険, クレーム処理等
- 運行
船積み書類, 各種手配, 陸上支援等
- 海務
積み付けプラン, 品質保持, 事故対応等

9

参考資料 1. 実録！ 取ってはいけない船 - 1

・地雷船の回避

備船した船舶に起因する海上輸送上の遅延や輸送品質低下等の問題は決して少なくない。
以下に示す内容を確認し、地雷船の備船を回避する必要がある。

a) PSCが示すブラックリスト船

TOKYO MOU のHPIにて、本船名やIMO NO.から当該船の過去PSCによるチェック履歴及び結果が確認出来る。

→次ページ参照

直近のチェックにてDETENTION(滞船)の結果が出ている船舶は、整備状態等に問題が有る場合が多く、またPSCによる次回のチェックも厳しくなる。
従って、今後の航海においても滞船命令や整備不良により航海に遅延が出る可能性がある。

※ PSC (Port State Control)とは

自国の港に入港する外国船籍の船舶に対して、船内設備や乗組員の資格などの安全に関する立入検査の事。

国際海事機関(IMO)で定められた安全規定に満たしているか確認し、自国内における船舶に関する問題を回避する。

船舶設備不備等により重大海難が発生した場合、当該国の輸送インフラを阻害する可能性がある。

当該検査結果は各国間にて情報共有されている。
→詳細後日講義

参考資料 1. 東京MOU HP 利用方法

The screenshot displays the Tokyo MOU website interface. At the top, there are navigation tabs for 'Home', 'About Us', 'Contact Us', and 'FAQ'. Below this, there are sections for 'Welcome to Tokyo MOU' and 'SEARCH IN DATABASE'. The search section includes 'SHIP SEARCH' and 'COMPANY SEARCH' buttons. A table of inspection results is shown on the right, with columns for 'Inspection No.', 'Ship Name', 'Company Name', 'Inspection Date', 'Inspection Result', and 'Inspection Officer'. The table lists several inspection records, including one for 'M/V. JINSHI' on 04/04/2019.

参考資料 1. 実録！ 取ってはいけない船－2

b) 船級(CLASS)がマイナー

船級協会は、船舶と設備の技術上の基準を定め、また、就航後も当該内容が維持されているかを定期的に確認する。

従って、マイナーな船級の場合 (MOUにてブラックリスト入りしている船級有り)、船舶の設備規定が曖昧である場合や、日本に事務所が無いために、PSCによる是正指示があった場合のCLASSIによる確認、承認がすぐに受けられない場合等の問題が発生する可能性がある。

→詳細後日講義

※ 船級協会とは

船舶と設備の技術上の基準を定め、設計がこの基準に従っているか確認、就役後も繰り返し検査し続けて基準に沿っていることを保証する。

また、船級規則のみならず、船籍国政府の法律に基づいて検査を行い、船籍国政府が法律を定めない事項については、IMOの国際条約を船級協会が解釈して検査を行う。

全ての国家が、その国の国旗を掲揚している船舶や海上構造物に対してある一定の基準を満たすように定めている。多くの場合、国際船級協会連合(IACS: en:International Association of Classification Societies)か欧州海上保安機関(EMSA: en:European Maritime Safety Agency)の加盟船級協会から船級を取得していれば、その船は基準を満たしているとみなす。

参考資料 1. 実録！ 取ってはいけない船－3

c) 船齢が20歳(又は15歳)以上

船齢が20歳を超える場合、貨物保険にはOAP(over age premium / 追加料金)が加算される。また、船齢の高い船舶は、エンジン回り等航行の遅延に直結する部分に経年劣化を生じている場合が多い。

同様にPSCによるチェックにて滞船、是正指示が出る場合もあり、備船の際には注意が必要。

なお、ミルにおいては配船する船齢の上限を15歳とし、それ以上の船舶は使用しない場合が多い。

d) ハッチの水密性

ハッチについては、通常weather tightとの記載になる。

weather tightとは完全な水密性を補償する物ではないが、雨天や飛沫程度では浸水しない。

しかしながら、ハッチ口周りの整備不良により、海水を含んだ水分が航海中にholdに浸入する可能性がある。

鋼材輸送において潮濡れは厳禁、必ずクレーン問題となる案件である。

従ってハッチ口の状態、及び必要と有れば貨物へのシート掛けの手配等、要注意する必要がある。



富山高等専門学校

<学校便り>

○ 合同球技大会

11月13日(金)、射水・本郷両キャンパスで合同球技大会が開催されました。低学年は本郷キャンパス、高学年は射水キャンパスに分かれて各競技を行いました。

今回は競技会場内で密にならないような対策を取る、応援で大声を出さないなどの制限を設けるなど、例年よりも制約の多い中での大会となりました。しかし、学生らはクラスのユニフォームを着て試合に望んだり、声が出せない代わりに名前入りのうちわやタオルを使って応援したり、自分たちにできる範囲で工夫を凝らし、精一杯楽しんでいる様子でした。

○ 高専フェス

12月15日(火)に、射水キャンパス第2体育館で学生会主催の高専フェスを行いました。イベントでは、吹奏楽部や、軽音楽同好会、フリースタイルダンス部が日頃の練習の成果を披露しました。また、会場内では抽選会も実施し、イベントを盛り上げました。

学生会は、入場時に受付で一人ずつ手指の消毒を行い、マスクの着用を確認しました。また、会場は常時換気し、ステージと観客の距離を8m以上開けるなど、感染防止対策をとりました。



高専フェス(軽音楽同好会)

○ 学生会長選挙

1月20日(水)、本校射水キャンパスにおいて令和3年度学生会長選挙が実施されました。今年は立候補者が2名で激しい選挙戦が繰り広げられました。その結果、電子情報工学科3年の井上悠翔さんが接戦を制し、学生会長に当選しました。

今回は立会演説会および投票をオンラインで実施しました。まず、立会演説会はオンラインで各教室に配信され、各学生はスクリーンに映し出された候補者の演説を熱心に聞いていました。引き続き行われた投票では、各学生が手持ちのスマートフォンからオンラインで投票を行いました。

オンラインでの学生会長選挙は本校初めての試みであり、選挙管理委員会が円滑な選挙の実施に向けて入念な準備を行いました。トラブル防止のため、立会演説会に先立って入念な通信テストが行われました。また、個別のトラブルに備えて紙の投票用紙での投票も可能としました。紙の投票用紙を使用した場合はオンラインと紙での二重投票となる可能性があったため、投票用紙と名簿の管理を厳重に行うことで、選挙の

公平性と匿名性を確保しました。

○ 合同リーダー研修会

2月19日(金)、富山県総合福祉会館サンシップとやまにおいて、射水キャンパスと本郷キャンパスの新年度(令和3年度)学生会の役員学生が一堂に会し、合同リーダー研修会を実施しました。また、コロナ禍ということもあり、一部の役員は Teams からオンラインで参加しました。この会では、出席者の自己紹介に始まり、今年度の活動報告、令和3年度高専祭(志峰祭)の進捗状況報告や次年度の合同行事に関する打合せなどが行われました。また、担当委員ごとに分かれてのミーティングも行い、キャンパスを超えて学生間の意見交換や交流を図りました。



リーダー研修会

○ 卒業生を送る会

2月17日(水)に射水キャンパスで卒業生を送る会が行われました。卒業生を送る会は、学生会が企画する会で、今年で7回目になります。

はじめに、各クラスの担任からお祝いの言葉とともに、代表学生へ色紙を贈呈しました。

また、国際ビジネス学科の宮下日向子さん、電子情報工学科の黒田拓杜さん、商船学科の長田朋之さんから、代表あいさつが返されました。

その後、商船学科5年担任の山田圭祐先生がピアノでショパンの「夜想曲第2番」を披露さ

れ、会場はあたたかい空気に包まれました。

最後に、学生会が制作したお祝いのムービーが上映されました。お世話になった先生方や在校生からの祝福メッセージの後、5年間を振り返る写真のスライドショーを見て、卒業生たちからは歓声が上がっていました。



卒業生を送る会(山田先生の演奏)

(学生主事補 商船学科 布目明弘)

○ 商船学科OBによるセミナーを実施

9月25日(金)に川崎汽船株式会社の一等機関士であり本校卒業生である置田昂文氏を射水キャンパスに招き、商船学科3・4年生を対象としたセミナーを開催しました。

このセミナーは感染症対策のため会場を二つに分け、主会場と副会場をビデオ会議システムによって接続する形で行われました。航海士と機関士の仕事の内容、勤務形態、船員の生活等について多くの写真やイラストを交え、楽しく和やかな雰囲気の中、講演が行われました。

11月12日(木)にはNSユナイテッド海運株式会社船舶管理グループの保船監督であり本校卒業生である東泰智氏をお招きしてセミナーを開催しました。

このセミナーは商船学科1年生と3年生を対象とし、時間を分け、講師が各学年の教室を訪問する形で行われました。

さらに12月4日（金）には同じくNSユニテッド海運株式会社の三等機関士であり本校卒業生である長友陸矢氏を講師として招き、商船学科2年生の機関コースの学生を対象としたセミナーを開催しました。



商船学科OBによるセミナー

○ 海事キャリア教育セミナーを実施

12月14日（月）、商船学科の学生が将来のキャリアについて考える機会を与えるものとして、海事キャリア教育セミナーを開催しました。

本セミナーは、全国の商船系高等専門学校5校と連携団体（全日本船舶職員協会を含む4つの海事関連団体および海技教育機構）が一つのチームとなって、これからの海運を担う人材を育成するための新しい教育システムの開発と実装を推進しているプロジェクト「次世代の海洋人材の育成に関する事業」の一環として行われているものです。

今回は連携団体の一つである日本船主協会の講師を富山高専にお招きしました。

このセミナーでは、商船学科1年生および2年生に向けて、日本における海上輸送の重要性や、外航海運と内航海運の海技者の魅力について多数の写真やグラフを交え分かり易く説明していただきました。



海事キャリア教育セミナー

○ 秋季オープンキャンパスを開催

11月7日（土）と8日（日）の両日、秋季オープンキャンパスが開催されました。

練習船『若潮丸』への乗船できる「船の仕事を見てみよう～海と船を学ぶ～」や、航海シミュレータに触れることのできる「シミュレータで巨大船を動かそう～船の動きを学ぶ」、小型エンジンの始動を体験できる「エンジンを動かそう～構造と動きを学ぶ～」など、様々な体験型授業のプログラムが提供されました。

これらには本校の学生たちも案内役や説明役として関わり、高専の魅力、そして高専で学べることのできる技術や知識について、中学生やその保護者たちへ熱心に語っていました。

○ ジュニアドクター育成塾を実施

科学技術振興機構（JST）による人材発掘事業「ジュニアドクター育成塾」に今年度から採択された富山高専の取組みとして、小中学生を対象に、海洋とロボットを題材とした体験学習や研究活動の機会を長期にわたって提供するプログラムを実施中です。

その一環として10月31日（土）には、参加者たちは富山新港のコンテナヤードなどを見学し、富山県と海外との結びつきについて学びました。その他、ロボットの制御を体験する実習なども行われました。

1月30日（土）には学習成果発表会がオンラインで開催され、参加者たちはこれまでのプロ

グラムで学んだことを振り返り、作文やスライドにまとめ、発表しました。

(教務主事補 商船学科 向瀬紀一郎)

○ バーチャル若潮丸オリエンテーションを実施

12月22日(火)、本郷キャンパスの1年生を対象に、練習船『若潮丸』のオリエンテーションがオンラインで開催されました。これは本校の練習船の魅力や役割、射水キャンパスの商船学科生の実習の様子について、本郷キャンパスの学生たちにも理解を深めてもらい、海運と工業の関係について学んでもらうことを目的として行われました。

また、『若潮丸』の出港時の様子をまるで船橋に立っているかのように視聴できる360度ビデオや、『若潮丸』の内部を歩き回るかのような体験をWWWブラウザで再現できるバーチャルツアーなどのコンテンツが、本校のWWWページにて公開されました。360度ビデオには、本校のトップページ(www.nc-toyama.ac.jp)中段の「富山高専チャンネル」からアクセスできます。バーチャルツアーには、本校のトップページ下段の「船舶運航センター」からアクセスできます。

○ 令和2年度 商船学科席上過程修了式を挙

2月25日(木)、商船学科5年生の席上課程修了式を挙りました。本年度は37名(航海コース21名、機関コース16名)の学生が席上課程を修了しました。席上課程を修了した37名の学生は、4月から約半年の海技教育機構の練習船実習に臨みます。



席上課程修了式

「北斗会」便り 秋

30年ぶりの大雪に振り回された冬に終わりを告げる「春一番」宣言が発表された富山でも、世界中を騒がせているコロナ禍で、伝統的な「八尾おわら風の盆」や高岡、伏木、岩瀬、城端、新湊の「曳山祭り」が2年連続で中止や立山・黒部などの観光客の激減など大きな影響が出ています。一日も早くノーマルな生活に戻ることを祈るばかりです。

「北斗会」にあつては、理事会や総会の中止などが余儀なくされながらも、会報の発刊や「富山高専同窓会(新同窓会)」への援助・支援活動を進めてきました。商船高専と工業高専の統合から早や10年の月日がたち、富山高専となつてからは既に1,000余名の同窓生が巣立っている現状です。その同窓生等が中心とした「富山高専同窓会」が昨年ヨチヨチ歩きながらも独り立ちしています。「北斗会」は当然そんな彼らと連携して歩んでゆくのですが、まだまだ完成形には程遠く、多くの課題を抱えています。会員の皆様のご理解、ご協力がなくては軌道に乗せることはできません。改めて皆様のご協力及びご支援をお願い申し上げます。

令和3年度の「北斗会 総会」を6月5日(土)に開催する予定です。詳細につきましては3月発刊の「北斗会 会報」に掲載してあります。皆様のご参加をお待ちしています。

「北斗会」事務局 佐々木 正

鳥羽商船高等専門学校

○ 令和2年度リーダーストレイニング開催

令和2年9月26日(土)に令和2年度リーダーストレイニングを、マイクロソフトのTeamsを用いたインターネットによる遠隔会議方式で開催しました。

今年のリーダーストレイニングは、高専高度化推進経費事業の支援を受け、学生主事室、寮務主事室、男女共同参画室が共同で、ネットワーク環境を含む学生会諸活動におけるコミュニケーション力及びリーダーシップ力の育成を目的として企画運営しました。

部・同好会、学生会、寮生会のリーダー候補の学生27名が参加し、通学生は自宅から、寮生は校内のマルチメディア教室から、また講師教職員7名は会議室からネットワークを介して参加しました。

今年のプログラムの特徴は、リーダーとしての考え方の柔軟性を培うことができるように、それぞれの人の考え方の違いを知り、ネットワークを介したコミュニケーションの難しさを、ネットワーク上でのグループワークにより体験することにあります。これは、本校スクールカウンセラーの宗田先生のご協力を得て、開発・実施したものです。



○ 鳥羽商船高等専門学校、KDDI、KDDI 総合研究所、地域DX推進と人財育成を目的とした連携に関する協定を締結

独立行政法人国立高等専門学校機構 鳥羽商

船高等専門学校(所在地:三重県鳥羽市、校長:林 祐司、以下 鳥羽商船高専)、KDDI 株式会社(本社:東京都千代田区、代表取締役社長:高橋 誠、以下 KDDI)、株式会社 KDDI 総合研究所(本社:埼玉県ふじみ野市、代表取締役所長:中村 元、以下 KDDI 総合研究所)は、AI/IoT など先端技術を活用した研究による地域DX(デジタルトランスフォーメーション)の推進と、5Gを活用した遠隔教育を通じ、地域を担うイノベーション人財の創出を目指す包括的連携協定(以下 本協定)を令和2年11月17日(火)に締結しました。

3者は、鳥羽商船高専が三重県で行う学術研究と、KDDI、KDDI 総合研究所が持つAIやIoTデバイスなどの先端技術を活用することで、農業・水産業における人手不足の課題を解決していきます。

また、新たに構築される5Gネットワーク環境を通じた他地域との交流により、地域全体のDX推進に向けた人財育成を目指します。



締結式で(左から)林校長、KDDI 株式会社の松野理事、KDDI 総合研究所の中村所長

■本協定の内容

1. 5G環境の構築と遠隔教育

鳥羽商船高専に新たに構築する5Gネットワーク環境を活用することで、他地域の教育機関と繋いだ遠隔教育を実施。

2. 先端技術とその活用についての共同研究

通信技術を基盤とした、観測データ取得、AI画像認識および、センシング技術の活用による研究を通して、人的作業のDXを推進し、人手不足による作業負荷の拡大などの課題を解決。

漁獲量の予測を実現するスマートブイの導入による漁業の効率化。

3. Society 5.0 を担う人財育成機会の創出

「KDDI DIGITAL GATE」による、デザイン思考をベースとしたワークショップや、アジャイル開発実践のためのハンズオン研修の実施。

三重県の地域資源を活用した DX 講義、起業イノベーション人財育成セミナーを通じた、地域産業を支える人財育成支援。

○ 令和 2 年度防災訓練を実施

令和 2 年 12 月 2 日（水）にて、令和 2 年度防災訓練（東海・東南海・南海地震の発生に伴い、津波のおそれを想定）を実施いたしました。今年度は、新型コロナウイルス感染症対策として、訓練時の密を避けるため、低学年学生のみ避難の実地訓練を行い、4 年生以上の学生は各教室にて避難経路の確認を行いました。

教職員についても、避難場所まで引率する担任教員ほか一部の教職員のみ参加となりました。

学生たちは担任の指示に従い、迅速かつ安全に教室から避難場所のグラウンドへ避難した後、校長先生からの講評に真剣に耳を傾けておりました。



○ 高専ディープラーニングコンテスト (DCON) 実行委員長 松尾 豊氏(東京大学大学院教授)の本校訪問

令和 2 年 8 月 22 日（土）に開催された「高専ディープラーニングコンテスト」(DCON)にて、本校から 2 チームが本選へ出場し、2 位（企業評価額：5 億円、投資額：7,000 万円、コミカミノルタ企業賞及び KDDI 企業賞を受賞）及び 6 位（企業評価額：1 億円、投資額：3,000 万円）という成績を収めました。

今回の DCON はオンライン開催となり、参加学生たちと直接会うことができなかったため、令和 2 年 12 月 7 日（月）に DCON 実行委員長である松尾 豊氏が本校を訪問し、DCON 参加学生たちへの激励、表彰式及び起業についての講演を行っていただきました。

学生たちは、松尾先生の講演に耳を傾け、質疑応答では活発な議論が交わされました。

※DCON は、高等専門学校生が日頃培った「ものづくりの技術」と「ディープラーニング」を活用した作品を制作し、その作品によって生み出される「事業性」を企業評価額で競うコンテストです。



○ 令和2年度校内就職支援セミナーを実施

令和2年12月9日(水)、本校のキャリア教育の一貫として、専攻科1年生、工業系本科3、4年生を対象として、採用実績のある企業を中心に102社のご協力を得て、Webによる校内就職支援セミナーを開催しました。

セミナーは、企業様を4つのグループに分け、1日で各グループ2時間のセミナーを、4回繰り返す形式で実施されました。

各セミナーのプログラムは、最初に全体会議としての企業様のショートプレゼンを行った後、Web上に設けた各企業様の仮想企業ブースに学生が移動して面談を行うものです。

参加学生は、事前に、遠隔授業で、(株)マイナビの講師によるWeb適性検査を用いた自己分析講習や、Webセミナーのマナー講習を受けて、セミナーに臨みました。

本セミナーは、学園祭の代休日を利用した学生にとっては任意参加の行事でしたが、参加対象学生の75%以上が参加したグループもあり、盛況なセミナーとなりました。

令和3年度採用の就職活動においても、遠隔によるセミナー開催や、遠隔面接が一般化していることもあり、参加学生からは、新しい方法で、新しい社会を生き抜く活力を身に付けようとする意気込みが感じられました。



近藤研究室、4年生、3年生から構成される2チームが、参加34チームの中から最優秀賞(全国1位)、優秀賞(全国2位)を同時受賞しました。同コンテストで1位、2位を独占するのは2年連続となります。

最優秀賞を受賞した「摘果支援アプリ蜜です!」は、三重県で盛んに栽培されている温州みかんの栽培時に重要となる、知識・経験が必要な摘果作業(果実をまびく作業)を、ディープラーニング技術、拡張現実技術を応用したスマホアプリで、わかりやすく支援するシステムです。積算温度による摘果時期を提案するなど、気象情報とAIを用いた高度なシステムが高く評価されました。

優秀賞を受賞した「アザミウマちゃんか?」は、粘着トラップについての、みかんの害虫であるチャノキイロアザミウマをスマートフォンのカメラ(1億画素)で認識し、チャノキイロアザミウマのみを自動計数するアプリです。スマートフォン上でディープラーニングによるチャノキイロアザミウマ認識を実現しており、その実用性が高く評価されました。



○ 「第9回高校・高専 気象観測機器コンテスト」最優秀賞、優秀賞同時受賞

令和2年12月21日(月)、一般財団法人WNI 気象文化創造センターによりオンラインで行われた「第9回高校・高専 気象観測機器コンテスト」において、制御情報工学科白石・

表彰式の動画: [【https://youtu.be/JGx6RzjIas8】](https://youtu.be/JGx6RzjIas8)

コンテスト公式ページによる発表:

[【https://www.wxbunka.com/contest/】](https://www.wxbunka.com/contest/)

○「学校警察連絡制度」に関する協定を締結

令和3年1月28日（木）に、鳥羽警察署にて「学校警察連絡制度」に関する協定を締結しました。

この協定は、学生が自分自身を見失わず、自分の将来に夢を持ち、たくましく生きていけるよう、非行や問題行動の防止及び犯罪や事故の被害防止に関し、本校と鳥羽警察署が理解を深め連携を密にして対応することにより、学生の健全育成を図ることを目的としています。

練習船鳥羽丸の Facebook ページ

<https://www.facebook.com/tobamaru.jp>



(商船学科航海コース 齊心俊憲 記)



2020年12月10日(木)二見沖

鳥羽商船高専同窓会だより

3月になり卒業式、入学式の季節になりました。一昨年暮れ中国武漢から発生した新型コロナの病禍が今年になっても一向に収束の気配を見せず、今春の工業系の卒業式、入学式も昨年同様、蜜を避けるため簡略化され、学生達にとって寂しい式になりました。

希望に満ちて社会に飛び立つ若者、また新たな学園生活に胸膨らませて入学する若者たちにとって、鳥羽商船高専での友情、経験がこれからの人生の糧になることを確信しています。頑張ってください。

母校鳥羽商船創立140周年を迎え、同窓会は3つの記念事業を計画し、同窓の皆様へ寄付をお願いし、目標を達成することができました。ここにお礼をさせていただきます。ありがとうございました。

記念事業の一つである母校愛唱歌集のCD、DVDの作成に当たっては他4商船系高専の協力と寄付もいただき、各学校別の盤も作成することができました。

曲はセミプロの皆様へ歌っていただき、いい作品にできあがりました。

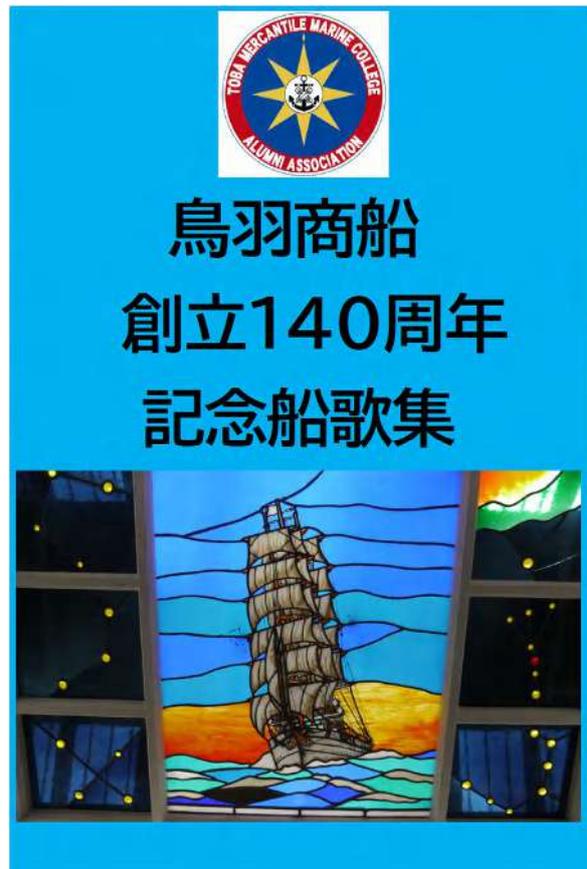
特にDVDはカラオケのビデオのように背景に写真や動画を挿入し画像を見ながら、歌えるように作りました。

これらの編集、作成はすべて母校情報科の学生と同窓会有志が作成いたしました。

後世に残る作品にすべく頑張っております。この愛唱歌を試聴した同窓の老兵は皆、顔を潤わしています。

5月頃には完成する予定です。
期待してお待ちください。

(鳥羽商船同窓会事務局 江崎隆夫 記)



DVD 船歌集歌詞カード表紙 (作成中です)



広島商船高等専門学校

<学校活動>

◎全国高専ロボコン2020中国地区大会 アイデア賞・特別賞(安川電機)受賞

11月1日(日)、本校のSES同好会が全国高専ロボコン2020中国地区大会に出場しました。

今年はコロナ対策のため、各参加校からインターネットを利用したオンライン開催となり、大会のタイトルは「はび☆ロボ自慢」で、誰かをハッピーにするロボット自慢がテーマとなりました。

本校は、宮島花火大会をイメージした光の花火を咲かせる狙いでロボット名「華火」で出場しましたが、狙い通りのパフォーマンスを見ることができず悔しい思いをしました。大会の表彰では【アイデア賞】と【特別賞】(安川電機)を受賞しました。



◎海事キャリア教育セミナー開催

11月13日(金)、「次世代の海洋人材の育成事業」のサブプロジェクトとして商船学科3年生を対象に全日本船舶職員協会様ご協力のもと、現役の海技従事者の方から将来の船員へ向けてのメッセージとして海事キャリア教育セミナーを実施しました。

参加した学生は、「漠然とした船での生活や仕事内容が具体的に分かった」、「自分の将来について今一度考えることができた」などのコメントがありました。



◎新造船の進水式に出席

12月4日(金)高度化推進事業の一環として、商船学科3年生が新造船の進水式に出席しました。本事業の趣旨は、地域企業の見学や、地域の技術者に講師として講演いただくことを通して、各産業の抱える問題点を学生自身が見出し、地域研究のテーマを探るというものです。今回は、小池造船海運株式会社様にご招待いただきました。

当日は秋晴れの下、厳かな雰囲気です式典が始まり、学生たちは真新しい船が初めて海に浮かぶ瞬間を間近で見られる機会に恵まれました。

式典中には集まった地域の方との交流もあり、大変有意義な時間を過ごしました。





◎地域企業による講演会を実施

12月15日（火）、高専高度化推進事業の一環として、流通情報工学科5年生を対象に企業講演を実施しました。今回は、きのえ温泉 ホテル清風館・代表取締役の角南正之氏を講師としてお招きし、学生からの事前質問に沿って、ホテル経営の工夫について講演いただきました。

参加した学生からは、「コロナ禍で経営が大変な中でも、従業員を大切にしていることが分かって感動した」「主体性を持って、常に変化に対応していくことが大事だと学んだ」などのコメントがありました。

また、12月21日（月）には、電子制御工学科4年生を対象に企業講演を実施しました。

本事業の趣旨は、地域企業の見学や、地域の技術者に講師として講演いただくことを通して、各産業の抱える問題点を学生自身が見出し、地域研究のテーマを探るというものです。

今回は、農事組合法人 神峯園の横本正樹氏を講師としてお招きしました。西日本におけるブルーベリー生産のパイオニアとしてのご経験を踏まえ、ブルーベリー生産の苦勞とやりがい、起業の魅力をテーマに講演いただきました。

参加した学生からは、「困難な状況でも、柔軟な発想があれば成功に繋がれると学んだ」「ブルーベリーの健康効果について研究してみたいと思った」などのコメントがありました。



◎大崎上島町内小学生向けの海洋環境学数を実施

1月14日（木）・15日（金）の両日、本校学生が海の環境について学ぶ児童用ドリルを作成し、東野小学校、大崎小学校、木江小学校の3校にて、小学生を対象とした海洋環境学習を実施しました。ドリルは卒業研究の一環で、商船学科5年生高橋美和学生と矢山徹郎学生が中心となり作成しました。当日の授業では高橋学生が小学生に向け、「世界中で海の環境が破壊されており、皆さんにもこの問題について知って欲しいと思い、ドリルを作成しました」と思いを伝えました。

また、広島大学名誉教授山本民次先生による里海を守るための課題・問題点に関する特別授業も行われ、大崎上島の豊かな里海についての説明がありました。

参加した児童からは「海の環境について学ぶことができ、イラストなどもあって楽しく学ぶことができた」と大変好評をいただき、有意義な授業となりました。



◎スポーツリーダーズセミナーを開催

1月20日(水)、クラブ及び同好会の代表者を対象として、令和2年度スポーツリーダーズセミナーを開催しました。

今年度は広島大学より、保健管理センターメディカル部門長日山亨様をお招きし、コロナ禍におけるクラブ等活動について、オンライン講演を実施しました。

各代表者は、専門的な知見からの説明に熱心に耳を傾け、所属するクラブ及び同好会に持ち帰りました。



◎修了証書授与式を挙行政

3月5日(金)、電子制御工学科、流通情報工学科卒業式、産業システム工学専攻修了式を挙行政しました。(電子制御工学科36名、流通情報工学科36名、産業システム工学専攻1名)

新型コロナウイルス感染症対策により来賓、

在校生の列席を控えていただく等、時間を短縮しての式となりました。

校長からは、「早く正常な社会に戻ることを願いつつ、この簡略された式の経験が諸君の心の中に残るとともに今後の社会で役立つことを期待しています」との言葉がありました。

代表学生による答辞では、今後の自分たちについて「今後とも精進してまいります」と決意の答辞がありました。

生憎の天気となりましたが、大きく育った学生たちは保護者・教職員に見送られ、本校を巣立っていきました。



校 友 会

◎校友会総会

2021年度総会の開催は、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、未定です。

今後の行事予定等については、決定次第、校友会ホームページでもお知らせします。

広島商船高等専門学校校友会

電 話：0846-65-3899(月、水、金)

E-mail：koyukai@hiroshima-cmt.ac.jp

(記：商船学科2期 大内一弘)

大島商船高等専門学校

◎令和2年11月から令和3年2月にかけて行われた、主な式典、教育活動、学校PRなどを中心に紹介します。

1. 式典・行事

○ 令和2年11月から令和3年2月にかけて、新型コロナウイルス感染症対策のため、始業式や終業式等の大きな式典や行事は行いませんでした。

本年度3月19日に予定しています卒業式が挙行できることを心から願っています。

2. 教育活動

○ 対面授業について(新型コロナウイルス対応)

今年度は、新型コロナウイルス感染症対策のため、対面授業は4月初めの約2週間および9月初めから12月末までと、短縮して行いました。貴重な対面授業期間では、対面授業でしか行えない各種課題や実習を通常より多く実施しました。学生及び教員ともにタイトなスケジュールでしたが、精力的にひとつひとつの課題をこなしていきました。

令和3年3月3日現在、令和3年4月から開始予定の対面授業に向けて、準備を進めております。

○ 登校自粛及び緊急事態宣言に伴う自宅待機要請を端緒とした遠隔授業の導入

令和3年1月から緊急事態宣言の発出がなされることを想定し、本校は、改めて令和3年1月から全科目の授業を遠隔授業として、オンデマンド形式の授業動画を配信しました。また、保護者から生活リズム改善に関する要望を受け、特に低学年の授業については、午前中はオンライン形式のホームルームや授業を実施するようにしました。

録画とリアルタイムの2形式の授業を併用することに、当初は戸惑っている学生もいま

したが、徐々に慣れ、質問等もオンライン上で円滑に行えるようになりました。

○ 特別授業「NTTドコモの災害対策」を実施

令和2年11月19日(木)に、NTTドコモの災害対策の専門家を講師として招き、「災害復旧の事例」「基地局の概要」「5G」についての特別講義と、災害時用機器の実物紹介を実施しました。

本校では、「IoTを用いた災害支援が行える技術者の育成」を大きなテーマとして実践的な取り組みを進めています。なお、本講義は、専攻科1年の創造工学演習、電子機械工学科2年の創造設計の特別授業として実施されました。



特別授業「NTTドコモの災害対策」

○ 第2・3学年対象の情報セキュリティ講演会をオンライン形式で実施

令和3年1月25日(月)に、オンライン上ホームルームの時間を利用して、第2・3学年の学生を対象とした情報セキュリティ講演

会を開催し、236名の学生が受講しました。

講演会では、山口県警察本部生活安全部生活環境課サイバーセキュリティ対策担当の警察官を講師に迎え、被害の多い事例を説明していただきながら、「情報の取扱い」と「適切なネットの利用」について講演していただきました。また、講演中は、いくつかの質問をリアルタイムで集計し、学生が実際に経験していることなども共有しました。

講演会を通して、ネットを通じた被害事例が他人事ではないことを認識するとともに、情報セキュリティ及び情報リテラシの重要性や、ネットを利用するうえで気を付けるべきポイントなどを再認識することができたと思います。



講演中にリアルタイム集計された質問と回答例

○ 教職員向け「船上の情報セキュリティ」をテーマとした遠隔講演を実施

令和3年2月25日(木)、JAPAN P&I CLUB (日本船主責任相互保険組合) 日野岳彦様を招き、「船上における情報セキュリティ」をテーマとした、教職員向けの遠隔講演を実施しました。この講演は、現在急激に進展している船上におけるITの導入、発展に伴うトラブルを共有し、主に今後の船員教育に生かすことを目的とした、K-SEC (国立高等専門学校機構サイバーセキュリティ人材育成事業) 主催で行われました。講演では、普段知ることのできない船上でのITに関するトラブルを学ぶことができました。講演はCSR (Corporate Social Responsibility (企業の社会的責任)) 活動の一環として行っていただきました。今後の日本海運界の発展に寄与できればと考えています。

○ 商船学科第4学年のオンラインでの登校日実施

令和3年3月3日(水)、海技教育機構の乗船実習を終えた商船学科4年生は、オンライン登校を行い、ホームルームによる情報伝達を受けました。就職活動や今年度行うことができなかった実習の補習日程、選択授業、卒業研究などについて、担任からの伝達及び意見交換がなされました。海技教育機構の4年次の航海訓練を終えた学生が、来年度の授業に向けて準備を進めています。

3. 学校PR活動

○ 令和2年度第3回オープンキャンパスについて

令和2年11月3日(火・祝)、本校にて第3回オープンキャンパスを開催しました。

中学生を対象に、完全予約制かつ人数制限を設けて行いました。一部時間帯において人数制限を超える参加希望があり、意欲の高い中学生が多いことを嬉しく思います。



第3回オープンキャンパス

○ 令和 2 年度入試問題解説会

令和 2 年 12 月 5 日（土）、中学生を対象とした昨年度の入試問題に対する解説会を実施し、主に、英語、数学、理科の解説を行いました。中学生は 2 月 21 日（日）に行われる学力入試に向けて、真剣な面持ちで解説を聞き、質問を行っていました。

本番の入試では自分の実力が発揮できることを願っております。



令和 2 年度入試問題解説会

○ 令和 2 年度商船祭

令和 2 年度商船祭は、新型コロナウイルスの影響にて前期から遠隔授業が続き、準備をすることが困難なことから、例年どおりの開催を行うことができませんでした。

一昨年も大島大橋の破損事故による断水のため商船祭が中止となり、残念な思いをしたことから、今回は伝統の手旗踊りを有志によって動画掲載ができるようにアレンジし、本校 HP などに掲載しました。なかなか恰好良く仕上がっております。



令和 2 年度の商船祭手旗踊り(動画)から

是非下記 URL からご覧ください。

・令和 2 年度商船祭 URL :

<<https://www.oshima-k.ac.jp/campus/topics/shousensai.html>>

4. 学生表彰・その他

○ 高専ロボコン 2020 中国地区大会で「特別賞」を受賞

令和 2 年 11 月 1 日（日）、第 33 回アイデア対決・全国高等専門学校ロボットコンテスト 2020 中国地区大会が開催されました。

今年度は感染症拡大防止のため、会場に集まらず、自宅や学校からロボットのパフォーマンスを披露する「オンラインロボコン」となりました。

本校からは、ロボット研究部 A チームの「From Egg」と B チームの「Anywhereman」がエントリーしました。残念ながら全国大会出場は逃したものの、B チームが「特別賞（東京エレクトロン賞）」を、A チームが出演タレントのガンバレルーヤのお二人から「ガンバレルーヤ賞」をいただきました。

なお、大会の映像は YouTube のロボコン公式チャンネルからご覧いただけます。



ロボコンに向けて作成したロボット

○ 練習船「大島丸」代船建造

本校が授業等に活用している校内練習船「大島丸」は、約 30 年稼働しています。そのため、外板や内装に少しずつ問題が生じており、数年来「大島丸」の代船建造が検討されていましたが、令和 2 年度補正予算により、

建造が認められました。

新たな大島丸は、総トン数 370 トン程度となり、現在のものより 140 トン程度大きくなる予定です。また、感染症対策、災害支援機能、教育・調査研究機能を備え、緊急時の安全対策をはじめとして地域の皆様にも貢献できるような様々な用途が付与された船になります。また、「大島丸」が一新することにより、棧橋等も改修する予定です。

◎ おわりに

145 号に引き続き、新型コロナウイルスの猛威により、各種行事などに大きな影響を受けております。現在、成績の確定に向けて作業が進んでおり、遠隔授業の中でも学生が多くの知識や実力を身につけてくれることを祈るばかりです。

ここ数年、大島大橋の破損事故や新型コロナウイルスの感染拡大など、様々な出来事がありました。しかし、「大島丸」の代船建造は久しぶりの大きな良い話題であり嬉しい限りです。皆様も健康に留意してお過ごしください。

(教務主事補 村田 光明 記)

小松会だより

ご存じと思いますが、日経新聞 1 月 6 日の記事通り、酒迎会長はじめ皆様のお力沿いを頂き、お陰さまを持ちまして練習船「大島丸四世号」が 20 年度第 3 次補正予算に計上され、新船建造という運びになりました。

本当にありがとうございました。紙面をお借りして厚く御礼申し上げます。

なお、新船は本校練習船として活用するだけでなく、災害被災地支援の役割も果たせるよう給電・給水機能を強化し、居室の個室化、女性用設備も充実させる仕様を目指しております。

今現在発表されました建造スケジュールは、

R3.2.10 (水) : 導入説明会

R3.5.6 (木) : 入札の官報広告

R3.5.13 (木) : 入札説明会

R3.6.28 (月) : 入札書提出期限

R3.7.9 (金) : 開札

R5.3.17 (金) : 納入期限

となっております。3 世建造から 30 年待たされましたが、それだけに本校建造委員一同は、学生にも地域にもより役立つ船となるよう邁進しております。

本校同窓会執行部では、進水式、竣工披露には応援いただきました町、県、代議士の方々に加え、全船協の皆様や商船系高専の皆様を是非お呼びし、順次更新する高専練習船の先駆けとなる船をご披露いたしたいと思っております。

(文責 : 岩崎 寛希)

弓削商船高等専門学校

○ 練習船「弓削丸」乗船体験会実施

令和2年11月1日(日)今治市にて、新型コロナウイルス感染症対策を施した上で、本校練習船「弓削丸」の乗船体験会を実施しました。

当日は、今治地区の小中学生を中心に、13組35名の方が「弓削丸」に乗船しました。併せて、中学生の参加者を対象に進路相談会も実施しました。天候にも恵まれ、青空のもと穏やかな瀬戸内海のクルージングのひと時を楽しむことができました。

前日の10月31日には、バリシッププレイベントの一環として、今治地区在住小学生を対象に練習船「弓削丸」船内見学を実施しました。



○ 第2回オープンキャンパス実施

令和2年11月7日(土)・8日(日)令和2年度第2回オープンキャンパスを実施しました。2日間で中学生、保護者も含め146組、370名の方にご参加いただきました。

午前・午後の2部制で行われ、全体説明、各学科の見学、進路相談会、学寮見学、練習船弓

削丸の船内見学を実施しました。

参加者の皆様からは、「わかりやすく丁寧な説明で良かった」「各学科を見学して非常に興味がわいた」「案内してくれた学生の対応が素晴らしく憧れた」といったご意見をいただきました。



○ 「キャリア教育セミナー」実施

令和2年12月3日(木)商船学科1~3年生を対象に「キャリア教育セミナー」を実施しました。本セミナーは、全国の商船系高等専門学校が連携して行っている「次世代の海洋人材の育成に関する事業」の一環として実施され、本校には一般社団法人日本船主協会様より常務理事の田中俊弘氏、海事人材部係長の川瀬悠氏、書記の三好里沙氏の3名をお招きし、ご講演をいただきました。密を避けるため、講演会場には2・3年生のみ参加し、1年生は教室でのオンライン視聴となりました。

セミナーでは、外航海運と内航海運の実現場の紹介及び陸上勤務の業務内容についてご講演いただきました。現場の声を交えた臨場感あふれる講演で、大変貴重な機会となりました。

講演終了後の質疑応答においては、学生から多数の質問が寄せられ、本講演に対する学生の関心の高さが伺えました。



○ 防災リーダー育成研修会開催

令和2年12月4日（金）上島町総務課危機管理室から講師をお招きし、「防災リーダー育成研修会」を開催しました。本校からは、学生会役員、クラブリーダーなど合計27名の学生が参加しました。

研修会では、グループに分かれて①簡易テント（間仕切り）の組み立て、②段ボールベットの組み立て、③簡易トイレの組み立て・消耗品（トイレ用収納袋）の装着・使用法などの実習を行いました。

参加した学生は、最初は初めての体験で、少し戸惑いや緊張もありましたが、すぐに慣れた様子で、互いに協力しながら要領よく組み立てていました。

講師の方からは、「上島町の防災対策」として、西日本豪雨災害での上島町における被害状況、またその対応についての説明がありました。

「高齢者が多い上島町では、若い人の協力がますます必要になってくるので、いざという時は

ぜひ地域のために協力してください。」と、地域の実情と学生への非常時の協力のお願いについてお話がありました。

本研修会は、“KOSEN（高専）4.0”イニシアティブ事業「離島工学に基づく防災・減災に精通したIoT技術者育成プログラム」を引き継ぐ防災教育の一環として行いました。

今後も本研修会を定期的な行事として取り入れ、意識啓発だけに留まらず、少しでも社会に役立つ実践的な防災リーダー育成に繋げていきます。



○ 第5回高専・海事教育フォーラム開催

令和3年2月5日（金）第5回高専・海事教育フォーラムを開催しました。

これは、5商船系高等専門学校が連携機関とともに実施している「次世代の海洋人材の育成に関する事業」の成果を発表する場として、2年ごとに開催されています。本年度は新型コロナウイルスの影響で初のオンライン形式での開催となりました。本校アセンブリホールを司会場とし、実施されました。

当日は谷口高専機構理事長、商船系5校の校長先生、そして、ステークホルダーの全日本船舶職員協会はじめ、日本船主協会、全日本海員組合、国際船員労務協会、海技教育機構や船社から150名、計110回線からと、多数の参加がありました。

フォーラムでは、各担当者より海事人材育成及び広報に関する本年度の事業成果の報告があり、平成18年から始まった商船系高専5校の共同事業の成果として発表されました。

また、村上知弘商船学科長から、本校においても担当している人材育成に係るサブプロジ

ェクト「BYOD (Bring Your Own Device) への対応」及び「世界情勢の激変に対して効果的なキャリア教育の検討」に関する成果発表がありました。フォーラム全体の司会は、本校商船学科・池田真吾助教授が行いました。



○ 創基120周年・高専創立50周年記念事業のHP開設

弓削商船高等専門学校創基 120 周年・高専創立 50 周年記念事業ホームページを開設しました。本校は、平成 29 年 (2017 年) に高専創立 50 周年を迎えました。また、令和 3 年 (2021 年) は、本校の創基 120 周年となり、これらの年を記念するため、各種記念事業を実施いたします。皆様の御協力・御支援を賜りますようお願い申し上げます。

ホームページの URL は以下のとおりです。
是非御覧ください。

<https://sites.google.com/yuge.ac.jp/kinenjigyoo/>

(練習船弓削丸 森瑛太郎 記)

弓削商船高専同窓会

同窓生のみなさんお元気でしょうか？

新年度が始まりましたが、本年も新型コロナウイルスによる緊急事態が続いている地域が多くみられるようです。そんな中、昨年より学校は卒業式を実施、入学式もなんとか工夫して 3 蜜を避け実施に向かっているようです。同窓会の行事は昨年 3 月より、すべて中止、総会も役員メール会議のみとなりました。本年 R3 年も同様、6 月尾道で総会を開催予定でしたが、中止を決定いたしました。

今後の予定ですが、本年度は学校の創基 120 周年、高専 50 周年の式典が 11 月に予定されています。同窓生のみなさまの多大なるご支援、ご協力をよろしくお願いいたします。

○ 120 周年行事のご案内

弓削商船高専創基 120 周年、高専 50 周年記念行事として、現在下記の行事が予定されています。ご参加についてのご案内は後日学校よりしていただける予定です。また、すでに昨年末より同窓生には行事案内、寄付金募集等の案内をお送りしているところです。10 月末まで募集を続けておりますのでよろしくお願いいたします。詳細は随時、学校 HP、同窓会 HP へも掲載しておりますのでご覧ください。

記念行事及び開催日

令和 3 年 10 月 8 日 (金)

記念講演会 (N80 期 込山洋一氏)

令和 3 年 11 月 5 日 (金)

記念式典、記念祝賀会

この他、記念誌の発行等と学校招魂碑前にての慰霊祭も実施予定です。

○ 新入会員(電子機械、情報工学科卒業式)の報告

3 月 13 日 (土) 電子機械工学科、情報工学科の卒業式が実施されました。本年は昨年 9 月の商船学科卒業式に続いて在校生、来賓の方もいない卒業式となりました。全員マスク着用のまさに緊急事態となった卒業式です。弓削商船が開校されてから 120 年となりますが、このようなことがあったのでしょうか？戦争の時代も乗り

越え、ここへきて現代にこのような緊急事態が続くとだれが予想したでしょうか。

しかし、そんな中で今回の卒業式は女子学生が多い中、着物（ハカマ）の着用が本年から許可され、これも120年の伝統が続く中で見られなかった和やかな式となったようです。

同窓会に入会されない卒業生も数名おりますが、多くの新入会員のみなさんを先輩方には温かく迎えていただければ幸いです。

同窓会事務局 副会長 E46 益崎真治



電子機械工学科、情報工学科の卒業式

海技教育機構

○ 乗船実習

12月5日 商船系高等専門学校4年生が「日本丸」、「青雲丸」に乗船

商船系高等専門学校の4年生が「日本丸」「青雲丸」に乗船し、2月28日までの間乗船実習を行いました。

1月16日には、今年成人を迎える実習生に対し、船上成人式を執り行い、新成人には、船長からお祝いの言葉とともに成人の証が授与されました。

2月10日午後、奄美大島の東方海域で操縦性能測定を実施しました。

この操縦性能測定では、船を一定の舵角で回頭させたり、機関を停止させてから船が止まるまでに進む距離や時間を計測して、本船の船体運動性能について解析・確認します。

各役割に従って配置についた実習生は、一生懸命に各々に課せられた各種データの測定、操縦性能測定の解析を行いました。

2月28日無事に航海訓練を終了し下船いたしました。



青雲丸操練



日本丸出帆作業



青雲丸機関室実習



青雲丸乗船式



青雲丸下船式



日本丸下船式

○ 海事広報活動

各寄港地における一般公開や海洋教室、シップスクールなどのイベントにつきましては、WEB を活用して実施できる広報活動について検討を行っております。ツイッター、フェイスブックなどでの広報を積極的に実施するとともに、インスタグラム、YouTube も開始し、積極的に情報発信を行っております。是非ご覧ください。

12月に海王丸がJMU 因島に入渠した際の動画も当機構 YouTube にて公開しております。是非ご覧ください。

<https://youtu.be/Q7JWm4IJHPo>

HP : <http://www.jmets.ac.jp>

令和3年4月から6月までの乗船実習の予定

○日本丸

海上技術短期大学校(宮古)2年

4/1 乗船、4/5 東京出港、4/12~16 別府、4/23~27 長崎、5/7~11 神戸、5/17~21 名古屋、5/28~6/1 鹿児島、6/10~14 神戸、6/19 神戸入港、6/20 下船

○海王丸

海上技術短期大学校(清水)2年

4/1 乗船、4/3 神戸発、4/13~17 神戸、4/23~27 長崎、5/6~5/10 神戸、5/17~21 別府、5/27~31 神戸、6/7~11 名古屋、6/19 神戸着、6/20 下船

○大成丸

海上技術短期大学校(清水)2年

4/1 乗船、4/6 神戸発、4/12~17 神戸、4/22~26 名古屋、5/1~6 清水、5/14~19 神戸、5/25~29 広島、6/5~10 横須賀、6/17 神戸入港、6/20 下船

○銀河丸

大学(航海科・機関科)5年

4/1 乗船、4/6 神戸発、4/12~17 神戸発、4/23~28 名古屋、5/6~10 大阪、5/11 神戸着、5/12 下船

海上技術短期大学校(波方)2年

5/15 乗船、5/17 神戸発、5/25~29 佐世保、6/3~7 別府、6/14~18 鹿児島、6/23 神戸着、6/25 下船

○青雲丸

海技大学校専攻(航海・機関)2年

海技大学校専修(航海・機関)2年

4/1 乗船、4/5 神戸発、4/12~17 名古屋、4/26~5/1 佐世保、5/10 神戸入港、5/12 下船

海上技術学校

5/15 乗船、5/17 神戸発、5/26~31 細島、6/4~6/8 長崎、6/14~6/19 別府、6/23 神戸入港、6/25 下船

企画調整部 企画課 伊東 正人



この冊子では、Twitterで投稿したツイートをまとめています。一人の元内航船員（国内航路の船員）の目線からその時代を感じた「リアル」を数十年後、数百年後の未来に、記録として読み返してもらえることを期待し刊行します。（本文より）

本書のお問い合わせは下記までお願いします。

全日本内航船員の会 事務局

info@naiko-alljapan.main.jp

本部・支部だより

<本 部>

- 2020/12/8 公益財団法人帆船日本丸記念財
団金近代表理事(会長)来会(飯
島、田島)
- 2020/12/9 三菱 UFJ モルガン・スタンレー
山本梨花子氏来会(田島)
- 2020/12/16 中西祐介参議院議員事務所挨拶
(酒迎)
- 2020/12/16 赤池誠章参議院議員面談(酒迎)
- 2020/12/16 岸信夫衆議院議員事務所挨拶
(酒迎)
- 2020/12/16 衛藤征士郎衆議院議員面談(酒
迎)
- 2020/12/17 日本船主協会会長挨拶(酒迎)
- 2020/12/17 文科省高等教育局専門教育課
長面談(酒迎)
- 2020/12/17 12 月度執行役員会(酒迎、飯島、
田島) 望月(リモート参加)
- 2020/12/18 神戸支部懇談会開催(望月副会
長兼神戸支部長主催)、新神戸
支部事務所お披露目(酒迎会長
参加)参考までに神戸支部デス
クの写真を添付します。時計回
りに回転させて参照)
- 2021/2/5 本年の全船協の発展及び会員
の健勝・活躍、関係機関等の発
展、及び船舶の安全航行祈願、
讃岐金刀比羅宮東京分社に初
詣参拝(松見理事、田島)
- 2021/3/3 守屋 章氏(1952年11月17日
生)2021年3月1日付事業部
長に就任
- 2021/3/8 5 商船系高専校長との懇談会
(校長先生はリモート参加)(酒迎、
飯島、田島、守屋) リモート参
加(望月、土屋)
- 2021/3/8 文科省専門教育課訪問(酒迎)
- 2021/3/8 赤池誠章参議院事務所訪問(酒迎)
- 2021/3/9 5 商船系高専商船学科長との懇談
会(大島高専千葉先生(協会本部)
を除きリモート参加)(酒迎、土屋、
田島、守屋)(リモート参加望月)
- 2021/3/9 帆船日本丸記念財団 青木副会長
来会(酒迎、田島)
- 2021/3/9 OAG 税理士法人 浦野氏来会(田
島、酒迎、土屋、守屋)
- 2021/3/10 国立高等専門学校機構訪問(酒迎)
- 2021/3/30 文科省高等教育局専門教育課訪問
(酒迎)
- 2021/3/30 衛藤征士郎 EBS 会参加(酒迎)
- 2021/3/31 NS ユナイテッド内航海運株式会
社訪問(酒迎)

<お詫びと訂正 会報 145 号目次>

(正) 富山商船高専 国際流通学科第 3
期生 鳥 飼 祥 恵…24

(誤) 富山商船高専 国際流通学科第 3
期生 鵜 飼 祥 恵…24



賛助会員名簿

2021年4月1日現在

同窓会関係	団体又は企業名
広島商船校友会	株式会社コトラスシステム
弓削商船高専同窓会	北星海運株式会社
北斗会事務局	山友汽船株式会社
大島商船高専同窓会	株式会社ビーク・アット・イスインター・プライズ
鳥羽商船同窓会	株式会社SEALS
	栗林商船株式会社
	名古屋メッキ工業株式会社
	八馬汽船株式会社
	大四マリン株式会社
	NSユナイテッド内航海運株式会社
	太洋産業貿易株式会社
	旭運輸株式会社
	鹿島港湾運送株式会社
	塩竈港運株式会社
	上野トランステック株式会社
	株式会社 ウシオ
	日本栄船株式会社
	株式会社ハマテクノサービス
	宮城マリンサービス株式会社
	有限会社システムエンジニアリング
	日本ガスライン株式会社
	名阪船舶株式会社
	戸田船舶株式会社
	株式会社アキタフーズ
	株式会社商船三井内航
	菅原汽船株式会社
	神戸マリーン工業株式会社
	株式会社マリントランスシステム
	正栄汽船株式会社
	かもめプロペラ株式会社
	東興海運株式会社
	鹿児島船舶株式会社
	摂予汽船株式会社
	日本船舶表示株式会社
	ダイハツディーゼル株式会社
	三陸運輸株式会社
	イースタンカーライナー株式会社
	ECLシップマネージメント株式会社
	兵機海運株式会社

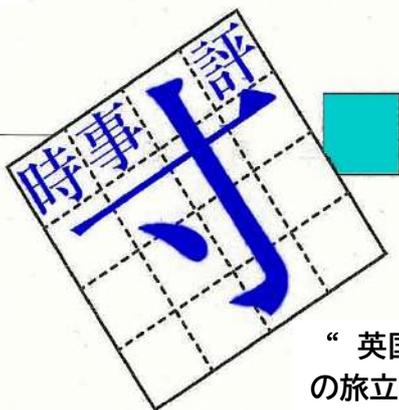
会費納入者芳名帳(敬称略)

2020年12月1日~2021年4月2日

正会員および終身会員

会報145号未記載分	木村公太郎	山森 大幹	安井 修三	山岡 宣之
10月	共栄タンカー(株)	神田 和也	森川 勉	山本 和之
畑内 康孝	石田健一郎	芥川 俊久	大木 昭和	橋口 靖生
桑田 大輝	佐藤 好司	梶山 勝徳	大下 尚	中尾 拓弥
小木曾 順務	外谷 正彦	杉山 栄作	佐藤 祥二	萩原 栄二
島居 文哉	浦田 建	藤野 晴久	長井 一剛	栗原 誠
内田 成孝	中野 寛士	森 光生	(株)商船三井	中塚 達也
門島 陸	小林 利萌	古川 大樹	平木 恵介	新田 真一
松村 茂実	日本郵船(株)	一原 勝彦	百合野 剛	山本 真丈
岩切 等	内山 拓哉	佐々木 努	上井 博明	竹原 敏宏
杉本 真吾	應治 俊幸	萩原 智昭	大宅 理志	鈴木 直也
岩本 利雄	笠松 法昭	出口 孝治	阿部 誠	滝浦 文隆
12月	川上 哲治	杉山 治	梅田 尚宏	児玉 賢志
個人	久保田一顕	石井 秀	染矢 真行	宇佐見航一
田中 健一	富田 佳彦	徳田 健二	廣村 匡俊	伊賀 勇治
眞鍋 治	泉 良充	中原 雅光	田川 寛大	金子 大輔
秋山 晃満	中矢 眞央	高橋 英次	渡邊 真史	濱田 祐司
牧野 綜太	鈴木 直	麻生 恵毅	濱松 直也	田村 孝夫
亀山 道義	成田龍之介	池田 和人	早柏 隆太	山口 智彦
河野 理博	久保 潤一	半田 洋樹	酒井 勇樹	藤川 政良
中村 眞澄	岡田 悠紀	吉岡 哲也	溝渕真太郎	間島 崇夫
花澤 利男	富士 竜太	中西 智章	杉野 智	福井 悟
吉村 英昌	三宅 俊哉	菅 篤志	越田 亘	木元 孝憲
原田 博之	川西 雄太	鳴海 弘晃	綱島 毅	徳山 公彦
内藤 眞世	蔵田 恒志郎	熊谷 英樹	朝日 健二	枝次 眞治
川崎 壮庸	藤田 繁	森 団平	山下 育孝	藤井 仁
高岡 俊輔	須磨 秀文	岩本 真一	迫間利紀人	漁野 智洋
小島 健次郎	森下 辰郎	堂脇 幸男	沖原 邦彦	和田 雅人
加山 文治	小西 智子	相原 隆志	寺西 尚平	河本 優
種谷 収	小林 佳寛	堀江 貴義	佐々木翔輝	松下 薫
江種 大宗	下田 賢斗	岡本 二郎	片渕 敏之	

玉井商船(株)	吉永 友安	鈴木 晴敏	豊島 翔馬	宮澤 優太
石川 祐二	長尾 徹也	畑 辰幸	望月 正信	大竹 健士
清崎 哲也	千葉 優太	菅原 央貴	北島 章市	薬師寺尚人
川崎汽船(株)	鍋島 誠	斉藤 勉	菊地 栄輝	山本 勝昭
藤澤 直樹	石田 宗久	長谷川 徹	村上 航	山田真依(新会員)
西川 信紀	藤坂 祐介	岩本 竜輔	2月	3月
足立 吉久	末永 智之	木村 太一	個人	個人
大澤 博次	加藤 健真	山田 青五	北城 雄太	有本 則禎
楠本 竜也	阿部 昭敬	大原 智喜	滝口 智	堺屋 純
西岡 圭志	宮田 涼一	山縣 和也	吉永 廉	高鍋 隆典
田村 安英	商船三井フェリー(株)	稲田 優翔	相地 潮	佐々木駿二
川本康一郎	薄井 雄基	竹元 健	里本 幸大	野村 浩久
亀山 真吾	前田 龍弥	清田 悦崇	近藤 拓斗	杉江 直也
小山 陽平	富山 幸弥	竹俣 多聞	一木 久徳	渡邊 哲也
金子 海里	清水 洋平	小林 悠	福田 直倫	時松 勇貴
長沼 竜二	廣瀬 潤一	川下 正剛	升田万寸穂	宮本 多聞
中村 敦也	1月	松岡 理人	濱西 博	丁田 慎一郎
小山 靖	個人	中村 友菜	高垣 毅	城戸 裕晶
寺口 直宏	栄 雄生	山友汽船(株)	小谷 佳秀	西脇 将智
鬼頭 和江	濱尾 弘宣	長嶋 大介	瀬川 尚吾	奥田 純平
原田 信夫	齋藤 香澄	松林 祐馬	森 由衣子	森下 昂
中上 靖教	杉山 秀光	高田 忍	大林 浩	4月
白石 真純	山東 寛	逢坂 武	大類 健三郎	個人
浪切 聡史	遠藤 将実	吉川 温己	松井 拓海	小山 寛
村松 賢一	丸岡 大志	河田 英樹	オ-シャントランス(株)	中西 安仁
廣瀬 憲博	八角 操	今城 冬哉	田口 徹	終身会員
山下 裕規	伏見 慎一	川渕 仁	貞方 利彦	高尾 幸徳
野田 恭平	加藤 正	永井 達朗	半井浩一朗	香林 大介
友光 雄太	針生 あや	大坪 鴻介	平木 雅希	藤田 裕
横田 守弘	三浦 大路	柳田 宗廣	松野 直高	矢野 芳秀
中野 陽介	五井 和貴	近藤 拓斗	角田 俊一	田邊 正彦
岡本 龍太	前田 裕	仁井岡友康	三村 宜寛	千綿 信二
田中 拓海	小林 大	梶原拓海	山田 忠相	物故者
山本 将吾	中川 和俊	田島 大己	安原 尚	東 功
冨田 稔	安達 昌弘	山崎 真也	元田 啓一	小林 三郎



“英国王室フィリップ殿下の旅立ち”

昭和天皇が生涯、敬愛した人物がいた。皇太子時代の1921年の渡英時に歓待してくれた英国王ジョージ5世である。後に国王から立憲君主の心構えを伝授されたことを、記者会見で述べた。君主とは孤独な存在だ。含蓄のある言葉が深く心に響いたのだろうか。それから半世紀あまり経た1975年、昭和天皇はジョージ5世の孫、エリザベス女王と夫のフィリップ殿下を迎えた。女王は離日の際、困難な時代を国民と歩んだ昭和天皇から貴重な教えを受けた、と感謝し、こう述べた。「女王は孤独なものです」

「私には数多くの助言者がおります。私の夫は、その最たるものです」。70年以上にわたり女王に寄り添ったフィリップ殿下が旅立った。99歳。天寿を全うしたと言えよう。思えば、「女王の夫」とは難しい立場である。王妃なら社交の主役として優遇され、尊称も「陛下」だ。が、女王の夫君は王配と呼ばれ尊称は「殿下」。時として孤独な妻を支え、国民に支持される王室の在り方を模索した。その姿勢は本人の出自にも関わる。ギリシャ王室の出身で、幼少時に政変で国を追われた。関東学院大の君塚直隆教授は、殿下の言葉を紹介している。「君主制の多くは熱心な支持者たちによって滅ぼされたのである。彼らは何の改革も行わずに、ただただ体制を維持しようとする。」これもまた含蓄に富む洞察だ。(日経新聞 春秋より抜粋) 副会長 土屋(記)

表紙写真 海の貴婦人 帆船海王丸 撮影：於 みなとオアシス海王丸パーク 土屋正徳

今回の表紙写真は、みなとオアシス海王丸パークにて帆船海王丸。

帆船海王丸は、ご存じ商船学校の練習船として、誕生しました。

1930年(昭和5年)2月14日に進水して以来、59年間に106万海里(地球約50周)を航海し11,190名もの海の若人を育てました。富山のみなとオアシス海王丸パークでは、この海王丸を現役当時のまま、公開しています。

本船の概要は、船種：4本マストバーク型帆船 総トン数：2,238.40トン 定員：168名 全長：97.05m 型幅：12.95m メインマスト：46m(海面からの高さ) 総帆数：29枚(面積：2,050㎡ 約1,245畳分)

編集後記

船内が一番クリーンだと感じているが、去年の『ダイヤモンドプリンセス』が横浜港からコロナウイルス感染で世界中にテレビ報道された影響があり、船舶乗組員に対する世間の目が非常に厳しい。コロナウイルス感染症対策で多くの犠牲を払う乗組員の皆さん、乗船前の長期間の隔離から始まり、PCRテスト、乗船しても上陸は一切できず船の中に閉じこめられ長期間を過ごす。各国に寄港してもまるでウイルスを運んでいるキャリアーのように扱われ、また下船してからも緊急事態宣言で休暇を満喫できずに自宅警備員となり、また乗船前の隔離生活が始まるとお聞きしている。この生活スタイルから乗船中に精神的に参ってしまう乗組員や、船員を辞めるものも出てきたと聞く。しかしながらこのコロナウイルスの出現を負の側面だけでなく乗組員の前にも変化するチャンスが転がっている。そのチャンスを生かすも殺すも私たち次第なのかもしれない。(飯島 記)

全船協 No.146 春季号

2021年5月発行

◇発行所：一般社団法人 全日本船舶職員協会 ◇編集兼発行人：土屋正徳

〒101-0061 東京都千代田区神田三崎町三丁目7番12号 清話会ビル2階B室

TEL 03-3230-2651 FAX 03-3230-2653

E-mail: honbu@zensenkyo.com URL: <https://www.zensenkyo.com>



Tokyo Bay Licensed Pilots' Association

東京湾水先区水先人会

会長 竹中五雄

〒231-0023 横浜市中区山下町1番2 パイロットビル (代表) TEL (045) 650-3180 FAX(045) 663-4811
(オペレーション部) TEL (045) 681-4081 FAX(045) 681-4090
URL:http://www.tokyobay-pilot.jp TEL (045) 681-4091



内海水先区水先人会

Licensed Inlandsea Pilots' Association

会長 末岡民行

〒650-0042
神戸市中央区波止場町5番4号中突堤中央ビル4階
電話 (078)332-7191 FAX (078)391-7157
E-MAIL info@inlandsea-pilots.jp

・海技教育支援 ・奨学金
・帆船海王丸体験航海・海洋教室 等

公益財団法人 海技教育財団

会長 工藤泰三

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4
電話 (03) 3288-0991 http://www.macf.jp



伊勢三河湾水先区水先人会

ISE-MIKAWA WAN PILOTS' ASSOCIATION

会長 小鹿 邦博

〒475-0831 愛知県半田市11号地1番5
電話 (0569) 23-0713

関門水先区水先人会

会長 江口良一

〒801-0841 北九州市門司区西海岸1丁目2番13号
電話 (093) 332-2384(代)

鹿島水先区水先人会

会長 石川次郎

〒314-0052 茨城県神栖市居切1909-16
電話 (0299) 82-5515
FAX (0299) 82-6205

船舶、船舶装備器具及び部品の販売、輸出。作業船の
賃貸船舶修理、検査工事の請負及びコンサルタント。

K2 シップマネジメント株式会社

〒220-0023 神奈川県横浜市西区平沼1-13-14
パークウァ横浜・老番館306
電話 : 045-290-6082 FAX : 045-290-6916
E-mail : kani@ksh.biglobe.ne.jp

宿泊設備 (海員会館) のご案内

ご宿泊・お食事・ご会合に、どなたでもご利用頂けます。

ナビオス横浜

1階 レストラン



Ocean RESTAURANT

※写真はイメージです。

ナビオス横浜

3階 バーラウンジ



Seamen's Club



ナビオス横浜
International Seamen's Club & Inn
TEL : (045) 633-6000

川崎海員会館 TEL : (044) 233-5896

エスカル横浜 TEL : (045) 681-2141

エスカル神戸 TEL : (078) 341-0112

一般財団法人日本船員厚生協会(045)319-4506

ホームページ <https://www.jswa.or.jp>

私とクルーズ -半世紀を振り返って-

クルーズ市場の再生と振興を担う すべての人に伝えたいヒストリー

2019年4月から12月にかけて日本海事新聞に連載された同タイトル記事全33回を加筆、修正して収録。書籍化にあたり、書き下ろしエッセイ2本を追加した。外国客船の日本発着クルーズ開拓に貢献した著者が、旅行業界・クルーズ業界における50年余りの歩みを振り返り、日本市場発展の歴史とその舞台裏を鮮やかに語る。

クルーズバケーション会長
クルーズマスター 木島榮子 著
四六判 172頁 定価 1,430円(税込)



〒112-0005 東京都文京区水道 2-5-4
TEL 03-3815-3291 FAX 03-3815-3953

海文堂出版

<http://www.kaibundo.jp/>
e-mail: hanbai@kaibundo.jp

会員各位 2021年度通常総会 開催通知

1. 日時・場所 2021年6月25日(金) 14時～ 日本教育会館703号室
今回は新型コロナウイルス蔓延防止のため、参加者の密を避けるよう、出来るだけ同封されたハガキで「委任」または「書面表決」を行ってください。
尚、今回は総会後の懇親会は開催いたしません。
2. 議 題 第1号議案 2020年度事業報告(案)
第2号議案 2020年度決算(案)
(1号・2号議案は同時に併択審議とする)

報告事項 2021年度事業計画(案)及び2021年度予算(案)

※正式には会報と一緒に送付される「議案書」をご参照下さい。

同封の通知書等にて委任・書面表決等の手続きを行ってください。

通常総会が成立するには、会員の半数以上の出席が必要となっています。

総会に出席できなくても、会報に同封され通知書にて「委任」又は「書面表決」を行って下さい。但し、議長への委任の場合は無効となります。

電子メール・ホームページ・携帯・スマホメールで
回答されても有効です。
携帯・スマホメールの場合は、右のQRコードをご利用
くだされば簡単に送信できます。

