

全船協

会報139号 2019年1月 新春号



石灰石運搬船 君鉄丸（きみてつまる）
NSユナイテッド内航海運株式会社提供



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 山本 勝
〒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 井手 祐之
〒102-0083 東京都千代田区麹町四丁目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 武藤 光一
〒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
http://www.nikkaiho.or.jp
E-mail: 2231jams@nikkaiho.or.jp

海事業界メディアのバイオニア 日本海事新聞

THE JAPAN MARITIME DAILY
試読・購読のお申し込みは
電話 03-3436-3222 まで
電子版サービス「マリナビ」は
www.marinavi.com へ

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

平成19年第9回グリーン購入大賞優秀賞
平成21年第3回ものづくり日本大賞優秀賞
平成22年資源循環技術-システム表彰
平成23年第1回エコマークアワード奨励賞

広域認定事業所 株式会社おぎぞ

会長 小木曾 順務

〒509-5401 岐阜県土岐市駄知町1468
電話 0572-59-8639 FAX 0572-59-4546

船舶土音の騒音を低減し、10年前の騒音基準中のボーキサイトを資源化したエコマーク付
きの給食用お茶碗食器を開発し全国展開。この実績を踏まえ、今年に新選奨事
業(環境省奨励)や「廃PETボトルを自主回収しPET食器を製造販売する事業」で規
定を受け事業展開に入る。ご支援をお願いします。

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
日本橋耐佐ビル3階

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

目 次

表紙	…NSユナイテッド内航海運株式会社「君鉄丸」		
巻頭言	.....	会長 酒迎 和成	2
SELF UNLODER SHIPの紹介	.....	紺頼 英雄	4
船体の撓みの影響を考慮した液体貨物量の算出方法について	.....	春田 三郎	9
ゲートラダー “平成 30 年度 実船試験を経て実用化へ”	.....	松坂 武彦	14
『A号航海記（第 1 回）』	.....	栗阪 肇	16
第 3 期海洋基本計画における政策課題についての考察	.....	酒迎 和成	29
海事ニュース	.....		38
北から南から			
	富山高等専門学校		41
	鳥羽商船高等専門学校		46
	広島商船高等専門学校		51
	大島商船高等専門学校		56
	弓削商船高等専門学校		61
	海技教育機構		66
第 49 回戦没・殉職船員追悼式ご案内	.....	財団法人 日本殉職船員顕彰会	69
本部・支部だより	・お知らせコーナー	.....	事務局 70
会費納入者御芳名	.....	事務局	73
時事寸評	..... 表紙写真解説	..... 編集後記	..... 事務局 74

<巻頭言>～全船協の飛躍の年～

会長 酒 迎 和 成

2019年の新春を迎え謹んでお慶びを申し上げます。

今年こそは日本国内外で活躍されている皆様方及び世界の人々にとって良い年でありますように祈念しています。

さて、私は昨年の6月に本協会の代表理事・会長に就任して半年が経ったところですので現状報告を致したいと思えます。会長就任の所信表明の最重要課題は長年続く赤字財政の改革と会員の維持拡大であります。財政基盤の立て直しと会員組織の結束を固めて、商船系高専5校商船学科を中心とした全国的な商船学科の振興に邁進することです。そして本協会の活動が会員の皆さんに目に見える形として発信することを表明しました。現在の日常の活動は全て本部のホームページに掲載しています。

まずは財政基盤の改革ですが、昨年6月に就任した新執行部の会長、副会長、専務理事全員は無報酬ボランティアでの活動を行うことで経費の節減に努めると共に本部事務所の縮小に伴う賃貸収益で長年の赤字を解消することが出来ました。

そして組織運営の要である会員の維持拡大のことですが、毎年減少に歯止めをかけるべく各理事が個々に入会及び再入会を働き掛けており、現在1000名を維持しています。執行部の方針として2008年以降に退会された約600名の方々に再入会のお願いをしています。

又全国の水先人の方々にも水先人会を

通じて入会・再入会をお願いしています。

5校商船学科卒業生には入会の案内をしているところですが、結果は捗々しくありません。本年からは商船学科在校生の皆さん全員に全船協会報を特別に配布し、全船協の活動をアピールし、入会促進につなげたいと考えています。又商船高専を訪問して全船協のプレゼンテーションも実施しております。会員の皆様におかれては是非とも同期生、後輩の非会員の方々に再入会のお願いをして頂きたいと思えます。

又、新しい試みとして海運企業関係各社に対して広く賛助会員を募集することとしました。鋭意会社訪問して入会のお願いをしており、既に十数社の賛助会員を獲得しており、引き続き精力的に募集活動を行っているところです。賛助会員となって頂いた企業の会社情報や求人情報を全船協の会報に掲載することにしておりますので全船協会報を広告媒体としても活用頂けると考えています。会員の皆様方が所属する会社も是非とも本協会の賛助会員となって頂きたいと思えますのでよろしくご支援の程お願い致します。

本協会では予てより商船学科振興協議会を開催しており、商船系高専商船学科への支援活動を行っています。今般経費削減努力が実り財務的に支援活動ができる環境になりましたので、TOEIC受験対策費の支援及び学生募集に関する費用の支援を実施することとしました。

又先般、文部科学大臣と面談して商船系高専の商船学科200名定員維持、運営交付金等の維持並びに校内練習船の代替建造許認可等についてお願いした次第です。喫緊の課題としましては、練習船実習生から食料金を徴収する件には臨時理事会を開催して反対を決議し、海事新聞へのアピール及び国会議員の先生方に陳情を繰り返して行い、結果として徴収中止になると確信しています。

このようなロビー活動ができるのも本協会が5校商船系高専卒業生を中心とした全国的な船舶職員で構成する一般社団法人であるからだと考えています。従いまして本協会の財務体質の改善及び会員の維持拡大に努めて、本協会の活動を会員の為、日本海運の為、日本国の生活インフラを支える外航・内航海運の安全運航を担う船舶職員を養成する商船学科振興に邁進してまいります。

昨年は明治維新150年の節目の年でした。四面環海の日本が海洋国家として生き残る為に当時の明治政府は富国強兵、殖産振興と共に日本船舶の運航を外国人に頼ることなく日本人船舶職員及び日本人乗組員で運航できるように船員養成を国策として進めて来ました。本協会は明治12年以降に全国各地に設立された地方商船学校11校が団結して昭和5年に結成された「全国商船学校十一会」が昭和44年に「全日本船舶職員協会」と名称を改めて今日に至る由緒ある一般社団法人です。

ここで今一度海運の重要性を確認したいと思います。日本は四面環海の資源小国であり、資源は非常に乏しく、日本の

食料自給率は38%しかありません。輸入に頼る食料の内、トウモロコシは100%、大豆は93%、小麦は87%が輸入です、エネルギーの自給率は、わずか8%であり、石油・天然ガスは略全量を輸入しています。

従いまして、外航海運無くして、日本が存続できないことは、自明の理であります。

現在外航海運を担う日本商船隊は約2500隻あり、乗組員の96%はフィリピン人船員を主とした外国人です。日本人船員は約2200名で、わずか4%にしか過ぎません。しかしながら、この約2200名の日本人船員は日本商船隊のコア船員であり、後継海技者の育成を商船系高専で継続すべきだと考えています。

又国内の輸送を担う内航海運もその重要性を広く国民が再認識すべきだと考えます。海事局資料によれば、内航海運は、国内貨物輸送の約4割、また、鉄鋼、石油製品、セメント等の産業基礎物資輸送の約8割を担う我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとして重要な役割を担っています。内航海運の船員は高齢化で逼迫しており、商船系高専の卒業生の多くが就職している現状です。

全日本船舶職員協会の使命は全国の商船学科振興にあると考えていますので、本協会の活動を会員の皆様と共に活性化させて海洋立国日本を支えていきたいと考えています。引き続き皆様方のご理解とご支援を賜りたくよろしくお願い申し上げます。

SELF UNLOADER SHIPの紹介

富山N59期 紺頼 英雄

海上運送の要諦は「早く積み、早く運び そして早く揚げる」。時間を短縮するために航海速力を上げるのも一策ではあるが燃料消費が増大し採算を圧迫する。Bulk Cargo の場合揚げ荷に時間と荷役費が多く発生している。個品運送が Container 船になった現在、Bulk Cargo の揚げ荷改善が関心事となる。

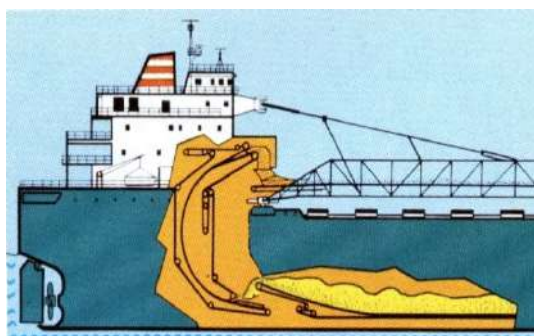
Bulk Cargo を積み荷の時と同じように、揚げ荷も Conveyor で早く出来ないものかと関係者は常に検討している。この解決策の一つとして「SELF UNLOADER SHIP」が一部で運用されているので紹介する。

SELF UNLOADER SHIP(以下 SUL と略)の一般的な構造は、Cargo Hold に装備された BELT CONVER を利用して揚げ荷を連続的に行う。

本船設備で揚げ荷を行っているものとして、セメント運搬船がある。又製紙原料を運ぶチップ運搬船も本船の設備で揚げ荷を行っているが、本船のクレーン操作などを Stevedore が行っており、その費用も発生している。

SUL 船とは陸上施設及び作業員の支援を必要とせず、本船の設備で連続的に揚げ荷を行う船である。Gere 付 Bulker との違いはクレーン等の作業を必要とせず、最後の浚いまで完了する点にある。

(Cargo Hold 壁に若干 Cargo が残る場合もあるが、油圧パイプレーターできれいに落ちる)



原料輸送を一般 Bulker で行うか、SULで行うか総合費用で検討する必要がある。SUL の場合、本船に揚げ荷設備が移行し、陸上施設は BELT CONVER のみでよい。(場合によっては不要。骨材の陸揚げ、PIPE LINE の埋設等) Unloader 等設備は不要である分、設備の維持管理が不要となり岸壁強度も軽減される。その分 SUL 船の価格は高くなる為、短期間に揚げ荷を繰り返せば、採算が向上する。一般に航海距離1,000海里以内が採算ポイント言われている。何といたっても揚げ荷費用で Stevedore 費不要が最大の利点となる。

SUL 船とガット船(本邦での主要砂利運搬船) 比較

SUL 船“YEOMAN BROOK” 1991年建造 L 245m B32.2m DW 77,549mt (Discharging capacity 6,000mt/h, Outreach 76m)

本邦ガット船 L71m B13.2m D 7.35m WD 1,550 mt

SUL の運航状況

SUL は米国五大湖での海運で発達し、順次欧州の骨材(Aggregate 砂利、砂)、鉱石・石炭に活用されている。2010年現在SUL は178隻。そのうち80隻が五大湖のLaker である。

(1) 五大湖のSUL

1940年頃より運用され米国産業に寄与した。五大湖を航行するため船体強度は軽減され船長の割合より幅の狭い船型が特徴である。又冬季湖面凍結もあり短期に効率よく運用が求められていた。

1970年代まで大多数はGeer less Bulker で運ばれ SUL は少数だった。

1969年新 St.Mary Fall Canal(Superio 湖とHuron 湖)が完成しLOA222.5m 幅22.9m MAX.カーゴ 32,000トンまでLaker が航行可能となった。

当初は港湾施設を所有する鉄道会社が収入を確保するためSUL 船に陸上施設を使用した料金を適用して対抗した。これは1969～1976年頃まで続けられSUL 船の導入を遅らせた。1989年独禁禁止法で鉄道会社が敗訴するまでSUL にとって迂曲多難な時代が続く事となった。

五大湖周辺に点在する石炭火力発

電所は何れも過疎で辺りな場所が多い。SUL の場合バウスラスタ、スターンラスタ装備で自力離着岸を行う。係留策も本船乗組員が行う。その為、SUL 船が着岸すると、電力会社の担当者は岸壁の受け入れBELT CONVEYOR を運転するだけ。後はSUL 船がBELT CONVEYER を運転し 毎時6,000トンで石炭を揚げてゆく。



(2) 欧州のSUL

欧州の場合、主な大都市は海岸に近く膨大な都市建設に必要な建築資材(骨材等)を山間より運ぶには費用が掛かりすぎる。そこで運搬費用が安い海上輸送に注目された。

例として骨材はScotland(Glensanda 港等)、Norway の砕石等がLondon, Amsterdam 等輸送されている。SUL のサイズはPanamax

でDW78,000トン、Belt Conveyor による揚げ荷能力約6,000トン毎時間。したがって朝入港すれば夕方には揚げ荷完了し積み地向け出港・夜間航海で次の朝には積み地着となる。正しく海上の大型ダンブカーの感があり、乗組員も短期航海の連続であり疲れ気味の感がある。



Fig. 24: "MS Yeoman Brook" during unloading, Isle of Grain, U.K.



(3) SUL 船 "YEOMANBONTRUP" の火災
 "YEOMANBONTRUP" は 2010 年 7 月 2 日 West Scotland の Glensanda で Conveyor Duct 修理中に大火災を発生し、機関室火災となった。原因はアセ

チレンガス切断と電気溶接の作業中。本船運航実態の資料が多く、興味のある方は参照願います。



(4) SUL 船の運航会社

主な SUL 船の運航会社は下記の通り。インターネット等で調べれば運航船の船名が分かり、AIS 追跡調査すれば運航実態と採算が分かる。

- Canadian Steamship Line (CSL)
- Egon Oldendorff、
- Tovuald Klavenes Group
- Jepsens Beltship、Stema (shipping)

(5) 東京湾に於ける SUL 船

現在特定貨物の反復輸送に SUL 船が従事

している。

その例として

1. 新日鐵住金（株）君津製作所の石灰石運搬に従事

「君津丸」GT10,741トン DW17,000トン L148m B22.8m

「君鉄丸」GT10,747トン DW17,000トン L148m B22.8m

何れも1991年竣工。貨物「石灰石 Limestone」高知県須崎港と千葉県君津港の航海に従事。SUL 特殊船に付き2隻体制で輸送体制を確保している。石灰石は排煙の脱硫装置に使用される。



(参考)

湿式肺炎脱硫装置: 燃焼ガス中に含まれる硫黄酸化物は吸収塔で噴霧される石灰スラリー（石灰石粉末と水の混合液）に反応し亜硫酸カルシウムの形で吸収します。この亜硫酸カルシウムを酸化用空気と反応させ。石膏として取り出す。

2. 電源開発（株）磯子火力発電所の国内炭輸送に従事

住宅が接近しており、環境騒音等に配慮し SUL 船の揚げ荷が行われている。本船の BELT CONVEYOR 駆動のみで揚げ荷が行われ、密閉された CONVEYOR で騒音や石炭粉の飛散も無い。



(6) 倉橋島の石船

昭和43年 石川島播磨重工相生工場に入渠の際、防波堤工事に従事している石船を見た。瀬戸内を航海していたが、目の前で見るのは初めてであった。甲板に積載した碎石をブームで振り出し、船体傾斜を利用して一気に海中投棄する。小規模な埋め立て作業等に従事していたが、需要と経済性に問題があり、やがて姿を消していった。夫婦で乗り組んでいることが多く、船長父ちゃん、母ちゃん機関長が多かった。犬も船上で頑張っており、追い越しをすると盛んに吠えていた記憶がある。一気に揚げ荷をしていた船が瀬戸内にあった。

この辺の事情は山田洋次監督映画「故郷」1972年10月封切 井

川比佐志・賠償千恵子主演をご覧ください。いろいろな船があったご参考まで。

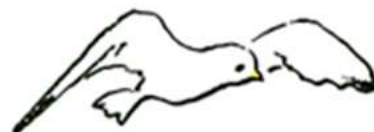


(7) その他

卒業して 50 年。海運界も激動の時代を経てなお競争を迫られている。実務を通して明日に来るもの、来そうな事態に関心を持ってゆくのが大切では無いだろうか。

学校 1 年生の時「音楽」の時間があった。 シャンソンもあつたが思い出は地元「越中おわら節」であった。今に思えば味わい深く、良く練習しておけば良かったと思う。海運

にはあまり関係がなかったが



船体の撓みの影響を考慮した液体貨物量の算出方法について

富山N7期 春田 三郎



富山高等専門学校 N68 の春田です。卒業後は海上勤務を経験した後に日本海事検定協会に転じ、国際規格の開発等も含め 25 年間に亘り LNG の計量に関する業務に従事してきました。還暦を迎えたのを機に昨年の夏に退職し、現在は個人でコンサルティング業務を行っています。

以下は船舶のタンク内にある液体をより正確に計量する方法です。土屋前支部長のお力添えをいただき昨年暮れに特許を申請いたしました。審査結果が出る前に紹介させていただくことについて少なからず躊躇いしましたが、何らかのご参考になればと思い寄稿した次第です。特許出願時に提出した書類を書き改めたため、かなり初歩的な説明からはじまっています。お含みおきの上お読みいただければ幸いです。

【現状】

原油タンカーや液化ガス船のタンクに積載されている液体貨物の容積はそれぞれのタンクに設置されているレベル計と本船の新造時に作成された貨物槽容量表(タンクテーブル)を用いて決定されます。

レベル計はタンク内にある液体の液面と貨物槽容量表の基準点との間の距離を測定するための機器です。サウンディング(測深)式の液面計はタンク底面から液面までの

距離を、アレージ（隙尺）式の液面計は液面から満載時における液面まで距離を測定するのに使用されます。多くの場合、レベル計の許容精度は 10 mm 以下とされています。

貨物槽容量表の主表はレベル計により測定された液位に対応する貨物の容積が記載された数表で、縦軸に液位が 1 cm 単位または 1 mm 単位で刻まれています。この表はタンクが水平状態にあることを前提として作成されているため、本船が縦方向または横方向に傾いた状態にある場合は測定した液位に対してトリム修正またはリスト修正を加えることになります。

図 1 に示すように、トリムがある場合のサウンディング（ d ）に対する修正値（ Δd ）はタンクの長さ（ L_t ）及びレベル計の設置位置（ L_g ）ならびに本船のトリム（ T ）及び垂線間長（ L_p ）により定まります。リストに対する修正やアレージに対する修正も同様です。実務ではトリム修正表やリスト修正表が使用されますが、これらの修正表もこの考え方に基づいて作成されています。

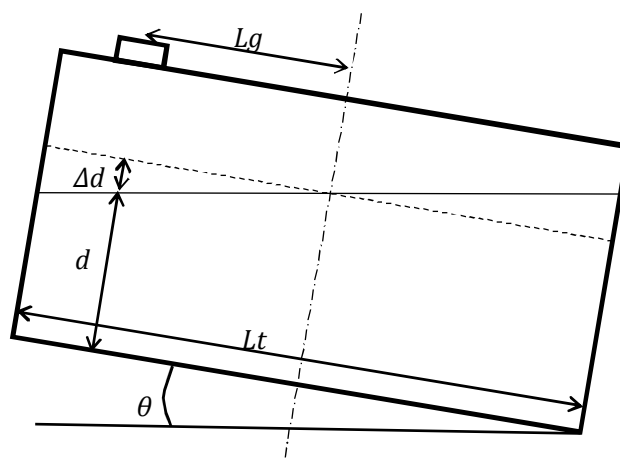


図 1

トリム修正値（ Δd ）を求めるために必要となる本船のトリム（ T ）はすべてのタンクに対して船首喫水（ D_f ）と船尾喫水（ D_a ）の差が一律に適用されます。すなわち、図 1 におけるタンクの傾斜角（ θ ）は、

$$\theta = \tan^{-1} \frac{|D_f - D_a|}{L_p}$$

となります。LNG 船の場合は居住区内あるいはデッキ上の機械室内に設置された傾斜計により測定された傾斜角からトリム（ T ）が決定されることもありますが、この場合は傾斜計の設置場所における船体の傾斜がすべてのタンクに対して θ として適用されません。

【問題点】

船首尾喫水の差または傾斜計の傾斜角から求められた傾斜には船体の撓みが反映されていないため、タンクの傾斜角 (θ) とは必ずしも一致しません。図 2a 及び図 2b に示すように、たとえ船首尾の喫水が同じであってもホギングやサギングの影響によりタンクには傾斜が生じています。イーブン・キールであるからといってもトリム修正が不要ということにはならず、船体がバイ・ザ・スターンであっても船首寄りのタンクが前方に傾斜していることもあり得ます。

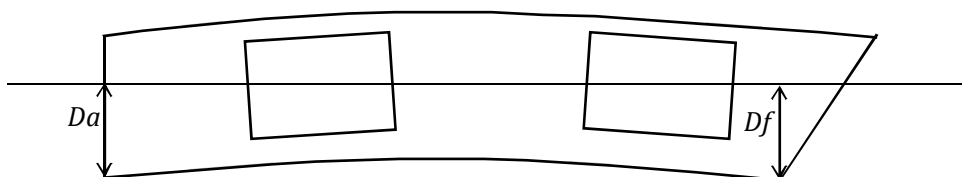


図 2a

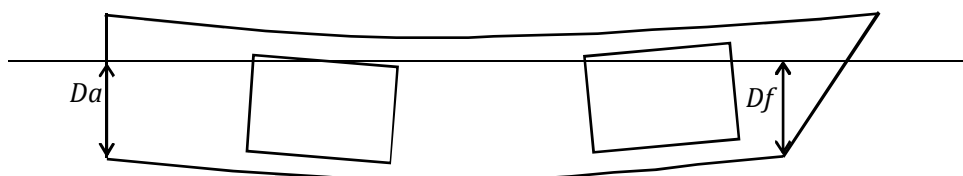


図 2b

【解決策】

船首尾喫水の差または傾斜計の傾斜角から求められた本船のトリム (T) に代えて、各タンク固有の傾斜角 (θ) に応じたトリム (T') に基づいて修正を行えば船体の撓みを考慮したトリム修正を行うことが可能となります。

各タンク固有の傾斜角 (θ) を知るためには、まず船体の撓みを表す近似曲線を想定します。さまざまな近似曲線が考えられますが、目視またはドラフトゲージにより得た船首喫水 (Df) 及び船尾喫水 (Da) ならびに船体中央部喫水 (Dm) の3点から最小二乗法により二次曲線を求めるのが最も現実的な方法です。例えば垂線間長 (Lp) 及びタンクの位置ならびに3点の喫水が表1に示される値とした場合、これら3点を通過する二次曲線は

$$y = -1.28 \times 10^{-8} \times x^2 + 3.2 \times 10^{-3} \times x + 4.2633 \times 10^{-13}$$

として与えられます。

(単位 : mm)

	船尾垂線	船体中央	タンク中央	船首垂線
船尾垂線からの距離 (y)	0	125,000	180,000	250,000
喫水 (x)	6,000	5,800	-	6,000

表 1

図 3 に示すように、船体の撓みを近似する曲線のタンクの中央における接線の傾きがタンクの傾斜角 (θ) となります。

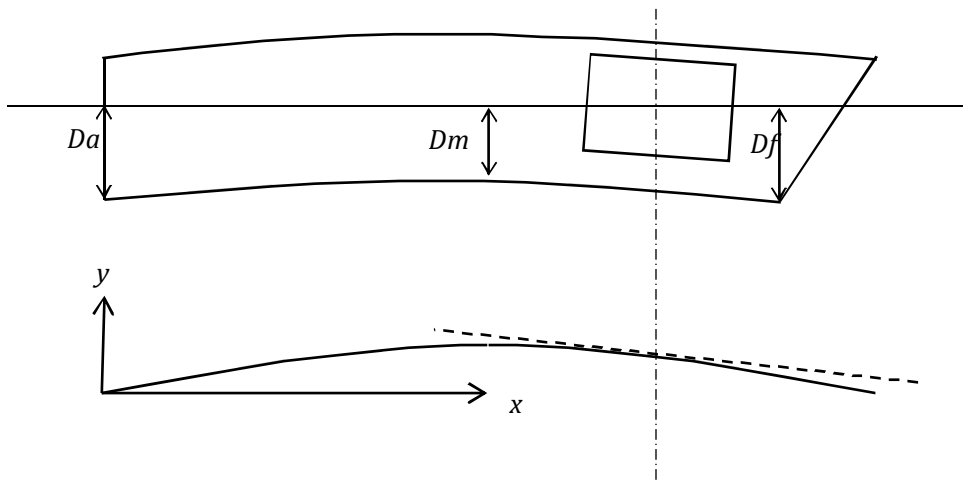


図 3

接線を求めるために先ほどの二次曲線を微分すると、

$$\frac{dy}{dx} = -2.56 \times 10^{-8}x + 3.2 \times 10^{-3}$$

となり、この式中の x に船尾垂線からタンク中央までの距離 180,000 mm を代入すればタンクの傾斜角の逆正接 $\tan^{-1} \theta = -0.0014$ を得ることができます。タンクの中央におけるトリム (T') はこの値に垂線間長 (Lp) の 250,000 mm を乗じた -352 mm です。

【効果】

長さ (Lt) 40 m、幅 (Bt) 30 m の箱型タンクで船首尾方向の中央からレベル計の設置位置までの距離 (Lg) が 19 m の場合、上記で計算した -352 mm のトリム (T') の影響を補正するのに必要なトリム修正値 (Δd) は -27 mm となります。レベル計により測定された液位にこの値を勘案することにより変化する貨物量は -32.4 m³ です。変化量

の負号は船体の撓みの影響で過大に評価された貨物量がトリム修正を適用することにより補正されることを示しています。

船体の状態や積み付けの状況により補正量が相殺されることもあります。各タンク固有の傾斜角 (θ) に応じたトリム (T') に基づいたトリム修正値 (Δd) を適用することにより、タンク内にある貨物をより正確に計量することが可能となります。



ゲートラダー

“平成 30 年度 実船試験を経て実用化へ”

株式会社ケイセブン

専務取締役 松坂 武彦

(株)ケイセブン、山中造船(株)、かもめプロペラ(株)、東京計器(株)の4社は、世界初となるゲートラダー(特許取得済み、商標登録申請中)を搭載した井本商運(株)が運航する416 TEU型コンテナ船『しげのぶ』(2500 G/T 型、船主・山中造船)の海上試運転で、この新型省エネ舵の基本性能を確認した。同船は平成29年12月8日に引き渡され京浜～中京航路に就航した。

本ゲートラダーの技術開発はケイセブンとかもめプロペラの両社が日本財団の助成を得て実施している。

『しげのぶ』に搭載された世界初のゲートラダーは、平成29年度の技術開発事業で試作したもので、これまでストラスクライド大学(英国・スコットランド)の佐々木客員教授の指導のもと、4社が水槽試験により、その省エネ性能、操縦性能に関して研究開発を継続してきた。

【ゲートラダーについて】

1. 舵の抵抗成分を推力成分に転換

従来の舵はプロペラの後方に取り付けられていたため、推進力の抵抗となっていたが、ゲートラダーは特殊形状の2枚の舵がプロペラの両側に位置するため、舵抵抗がダクト効果により省エネに寄与する推進力に変わり燃費が向上する。計画では、ゲートラダーの採用により5%の

省エネを目標としている。

また荒天時は波浪の影響でプロペラの海水流入速度が変化し、プロペラの効率が低下するが、ゲートラダーの場合は左右の舵の開き角度を制御して、この流入速度を制御する事ができ、荒天時のプロペラ効率低下を軽減する。

2. 船型計画の自由度が増す

ゲートラダーはプロペラをラダーポスト位置まで移動できるので、主機を後方へ移動でき、船型計画の自由度が向上し艙内スペースを拡大する事ができる。測度面では、普通舵に比べて舵頭材が前方にあるので船長さに対して優位に働く。

3. 船体振動や騒音の軽減

ゲートラダーではプロペラ後流が舵に当たらないことと、プロペラの流入水を整流する効果でプロペラキャビテーションが減少し、船体振動や騒音が大幅に軽減される。

4. スタンスラスター不要

ゲートラダーでは2枚の舵を適宜使用することで、左右真横方向への推進力を得ることが可能であり、スタンスラスターが不要となり電力節減にもつながる。

5. プロペラの後方に舵が無いことのメリット

建造時や入渠時におけるプロペラ、舵など艫廻りの作業工程の自由度が増す。また就航後、検査や補修の際にプロペラの取り外しが必要となった場合でも舵の取り外し作業が発生しない(今回の建造でも舵取り付け後にプロペラ艫装を行った)。

今後は平成 30 年度に技術者を乗船させて、諸性能確認のための実運航モニタリング計測、ゲートラダーの操作性、制御性などの実船確認試験を行って、ゲートラダーの制御フローを確立し、実用化を目指す予定である



ゲートラダー

(注) ケイセブン(東京都千代田区・栗林定友社長)は栗林商船グループの船用機器メーカーである。

『A号航海記（第1回）』

内海水先区水先人 栗阪 肇

著者略歴

2017年2月 内海水先区水先人会入会

「水先修業生について」会報137号2018年5月春季号

「特別授業について」会報138号2018年8月夏季号

1) はじめに

外航船員時代、多くの先輩方に倣って断片的ですが日記をつけていました。読み返してみると、今日では自分ながら気に入らない・不満である箇所も多く、特に心の未成熟な自己の姿が眼につくのですが、私というものの当時の全裸であったことには間違いありません。船名など当時在籍していた会社や傭船社その他の関係先に不利益にならないように配慮しました。

当時の様子を再現したいので、可能な限り原文に近いように努めました。そのため、細心の注意を払いましたが、不適切な表現があるかもしれません。あらかじめお詫び申し上げます。時の流れと、時評の是々非々と、そして読者皆様の需めにお任せするのみです。

2) A号航海記

2-1) 乗船

本船A号に乗船するために関西空港からパリ（シャルル・ドゴール）空港経由、

ロンドン（ヒースロ）空港へ移動したのが20XX年10月3日でした。

自宅から関西空港へ向かうために新大阪駅から関空特急「はるか号」に乗車した時からドラマが始まりました。新大阪駅構内でアナウンスがありました。「和歌山県で大雨が降り、関西空港線のダイヤが乱れています。」

駅員さんに相談したところ、私が本来乗るはずだった特急電車は次発でしたが、たまたま駅に停車していた1本前の特急に飛び乗りました。予定ではフライトの2時間前までには関空に到着できるのですが、大雨のために大阪環状線中を徐行運転またはストップ。

しばらくして車内アナウンスがありました。「到着が2時間弱遅れるかもしれません。」他の乗客は一斉に携帯電話を取り出しました。ある方は勤め先に連絡。ある方は観光目的なので旅行代理店に連絡。ある方はフライトを変更またはキャンセルと。車内が騒然となりました。

結局、予定より1時間ほど遅れて（フライト1時間前）到着しました。1125時予定通り関西空港を飛び立ちました。フランス航空で快適な空の旅でした。関空を飛び立つと、名古屋の上空からロシア・ウラジオストック上空、そこから大圏ルート（最短コース）で北欧スカンジナビア半島の上空を通過してパリへと向かいました。パリに到着したのが30分遅れ。

本来 1 時間しかないトランジット時間をあの広いシャルル・ドゴール空港内を走り回りました。

何とか 30 分乗り継ぎに間に合ったものの、ロンドン・ヒースロー空港に到着して荷物が届いていないことが判明しましたが、2 時間ほどヒースロー空港で待ったのですが、夜も遅かったのでタクシーでロンドンから 2 時間強ほど高速道路を南に飛ばして港町 Southampton のホテルに荷物なしで深夜到着しました。

先輩の話では度々聞いていましたが、まさか自分の荷物が届かないとは。その荷物の中には乗船中に着る作業服や日用品が沢山入っているので、もし届かないとなると乗船勤務に支障をきたすので、その夜は心配で眠れませんでした。

パリ空港で迷子になった荷物を待つため、Southampton のホテルで翌日の昼前まで待機しました。普通だったら届かないはずの荷物 2 つが奇跡的に届いたので！

その荷物を持って、私と一緒に日本から同行している船長と 2 人を港で待つ本船に乗船したのが 10 月 4 日昼過ぎでした。Southampton を訪れるのは 10 年振りです。前は欧州航路のコンテナ船で 2 ヶ月に 1 回の割合で、合計 4 回寄港しました。今回も英国の豪華客船 QUEEN ERIZABETH 号やその他の客船に会いました。結局、4 日から 8 日まで Southampton に停泊していました。

Southampton は英国南端、イギリス海峡に臨む港湾都市です。大西洋航路の南の玄関口で造船、石油、電気機械などの工業が盛んです。その他、あのタイタニッ

ク号が処女航海に出発した港としても有名です。

2-2) Belfast

Southampton を 10 月 8 日に出港して、次に向かったのは同じく英国 Belfast でした。10 月 10 日から 13 日まで停泊しました。Belfast は英国、北アイルランド東部の港湾、工業都市。同地方の中心地で麻織物、造船、機械などの工業が盛んです。

着岸してから知ったのですが、本船の岸壁のすぐ南隣にある造船所 Harland and Wolff Heavy Industries Ltd であるタイタニック号が建造されたのでした。その記念碑が建っていました。

船から歩いて 30 分ほどのところに大きなショッピングモール、ケンタッキーフライドチキンがありました。私はパブに 3 回足を運びアイルランドの地ビールを飲みました。パブの常連客と話しをする機会がありました。会話の節々に彼らがアイルランド人である誇りを感じ取れました。アイルランド人はもともとヨーロッパ先住民族ケルト人が祖先なので、5 世紀頃から民族大移動によりドイツの北西部からブリテン島に移住し、現在の英国の根幹をなすアングロ・サクソンなどを快く思わないのかもしれませんが。

街の北側には大きな丘が広がっており、その丘に中世のお城がありました。そのお城は覚えているのでしょうか。タイタニック号の華やかな進水式を。

2-3) Glasgow

Belfast を 10 月 13 日に出港して、次に

向かったのは同じく英国 Glasgow でした。10月14日から17日まで停泊しました。Glasgow は英国、スコットランド西岸の工業都市です。クライド川の河港として発達し、造船、鉄鋼業が盛んです。人口は行政区 69 万です。

Glasgow は岸壁の近くでは川幅が 100m もなく、すぐ近くの公園、民家、お店、工場などが船から間近で見ることができました。中学の社会科で習いました。確か、ここは英国の産業革命発祥の地だったと記憶しています。

英国の有名なことわざ「テムズ川は世界に通じる。」この意味が今回の乗船を通して完全に理解することができました。乗船のためフランス航空の旅客機でロンドン上空を飛んでいた時、眼下に蛇行していたのがテムズ川でした。Glasgow の人々もこのクライド川は世界に通じることを千年以上も前から体感していたのです。

一方、日本では「隅田川が世界に通じる」とは、誰も考えたこともないと思います。

2-4) ネッシー

ネス湖の怪獣ネッシー。Nessie 学名ネッシテラス・ロンボプテリックス。時々、忘れた頃にスポーツ新聞など世間を賑わしています。恐竜時代のカプトガニやアンモナイト、ゴキブリがこの世に存在しているので、世界中を探すと恐竜の1頭や2頭が生き残っていても、私は不思議ではないと思います。

そのネス湖、Glasgow から北へ 130km のところにあります。スコットランド北

西部にある細長い湖で、全長 38.5km。最大水深 230m。カレドニア運河と結ばれています。

私も最近まで知らなかったのですが、ネス湖は北海とアイルランド海ともつながっているのです。ネッシーは恥ずかしがり屋さんなので、テレビカメラやマスコミを避けていつもは北海やアイルランド海にいるのかもしれませんが、それとも、東京湾ディズニーシーのメディテレーニアンハーバーかなあ？

騒ぎの発端は 1933 年にネス湖に自動車道路が建設され、34 年にロンドンの外科医が湖面から突き出た怪物の首のような写真を撮ったことに始まりました。本船がアイルランド海を航海している時、残念ながらネッシーには会えませんでした。しかし、いつかネッシーに会って恐竜時代の思い出について語ってもらいたいです。

2-5) タイタニック号

Glasgow を 10 月 17 日に出港して、次に向かったのは北米東岸 New Haven でした。私は、大西洋東西横断は今回が初めてでした。その横断中、ずっとタイタニック号沈没について考えていました。本船も同じ季節である冬、同じルートを通っていたからです。

タイタニック号は、当時世界最高水準であった英国技術を結集して建造した当時世界最大の船 (46,328 トン) で、「絶対に沈まない船」と言われていました。当時としては画期的な安全装置 (水密隔壁など) を装備していました。Southampton から New York へ処女航海に出発していま

した。

ちなみに、本船は日本製ですが 3 万 9895 トンしかないので、冰山と激突するとタイタニック号より早くあつという間（私の予想では 5 分以内）に沈むでしょう。

タイタニック号が沈没したのは 1912 年。これまた中学の社会科で習った北米東岸にある有名な漁場ニューファンドランド島のはるか沖合い 604km です。冬季この海域には北極海から冰山が多数流れてくることは、今でもそうですが、当時の常識でした。そこでタイタニック号はいつもの英国から米国への最短コースよりも南を通り、流氷を避けるべく安全迂回航路を選択していたのです。

私は、タイタニック号のスミス船長は偉いと思いました。当時、「ブルーリボン賞」という客船と船乗りの最高名誉賞がありました。欧州から米国へ最短時間で到着した船に毎年送られる賞です。英国、仏国、米国など列強諸国の豪華客船が毎年受賞していました。

真相は謎ですが、タイタニック号も最短コースを通れば、その受賞ができたかもしれません。にもかかわらず、榮譽を捨て安全を選んだのです。英断という他ありません。

しかしながら、冰山と衝突。世界の海難史上最悪の事故となりました。1,500 人を超える尊い命が奪われたのです。



ジャワ海北上中の A 号



Cadiz 停泊中の A 号

2-6) ブルーリボン賞

その「ブルーリボン賞」についてです。東京映画記者会が出している映画賞ではなく、別の賞です。ブルーリボンとは、一般に最高の榮譽獲得者に授けられている藍色のリボンを指します。特に、北大西洋航路の速度記録を持つ定期客船に与えられるものを言うことが多いです。現在の保持者は、ハワイの不動産王トム・ジェントリーのジャントリー・イーグル号が記録した平均巡航速度 55.61 ノット（時速 103km）2 日 14 時間 7 分です。ちなみに、過去の代表的な受賞は以下の通りです。

1938 年から 52 年までは、英国キューナー

ド汽船会社のクイーン・メリー号（初代）
（仏国客船ノルマンディー号のライバル。
米国に売却され現在は海事博物館）1952
年、米国 US ラインのユナイテッド・ステ
ーツ号（1969 年引退、現在はフィラデル
フィアに係留）

2-7) New Haven

Glasgow を 10 月 17 日に出港して、次に
向かったのは北米東岸 Connecticut 州南
部の港町 New Haven でした。10 月 27 日か
ら 29 日まで停泊しました。

New Haven に到着する前日、夕方の私の
航海当直中（16-20 時）に英国の豪華客船
QUEEN MERRY 号（2 または 3 代目）とすれ
違いました。あまりにも近くだったので、
巨大で煌々としたクリスマスツリーのよ
うな灯りで一瞬周りが見えなくなりました。
実は、QUEEN MERRY 号とは次の New York
沖でも再会します。

ところで、「New Haven」と「Heaven」、
発音も綴りも似ていませんか？辞書で調
べると「Haven」とは、港、避難所とあり
ました。確かに、港は我々船乗りにとつ
て天国であり、避難所でもあります。

2-8) 自由の女神

New Haven を 10 月 29 日に出港して、次に
向かったのは New York のすぐ西隣にある
Newark でした。10 月 30 日から 11 月 1 日
まで停泊しました。

Newark を訪れるのも 10 年ぶり、前回は
三等航海士として自動車船で寄港しまし
た。ちょうどニューヨークのテロ（911）
の前で、日本から米国へ自動車を 6 ヶ月
間で約 2 万台運びました。

Newark 岸壁から西側には Newark 空港
が広がっていました。北側には New
Jersey Turnpike Bridge がマンハッタ
ン島へとつながっていました。

出帆の時、夕方の私の当直中（ちょう
ど日没時）でしたが、自由の女神を後ろ
に State 島と Brooklyn とを結ぶ
Verrazano-Narrow Bridge の下をくぐっ
て New York 湾から大西洋へと出ました。
本船のすぐ前には New Haven で出会った
QUEEN MERRY 号が先を走っていました。
Brooklyn の海側と Coney 島とは公園にな
っていて、夕暮れ時に散歩（ジョギング）
をしている米国人を多く見かけました。
New York の大都市全体が巨大なクリスマ
スツリーの様でとても美しかったです。
10 年前はそうでもなかったのですが、今
回は特に停泊中ずーと遠くに見えていた
自由の女神が気になりました。自由の女
神は、米国の独立 100 周年を記念してフ
ランス国民が贈呈したもので、1886 年に
落成。正式名は「世界を照らす自由」で
す。右手にたいまつ、左手に独立宣言を
持ちます。頭の冠は 7 つの海を表し、南
（大西洋）に向いています。像の高さは
305 フィート。彼女の身長が、どうして
305 フィートなのか？

去年は辛いことが山ほどありました。
しかし、自由の女神に再会し、出航では
見送られながら、女神が私を応援してく
れていると実感しました。「何も恐れず、
自分の信じた道を進みなさい」と。

なぜ実感したかと言うと、身長が女神
からのメッセージだと確信したからです。
今年 6 月から住んでいる社宅の部屋番号
が「305」だったからです。女神様、あり

がとう！



Verrazano-Narrows Bridge

2-9) Nemrut Bay

Newark を 11 月 1 日に出港して、次に向かったのはトルコ Nemrut Bay でした。11 月 17 日から 11 月 26 日まで停泊しました。停泊期間中、私は 2 回上陸をしました。

1 回目は、本船を 18 時に出発して車で 15 分のところにある Aliaga 町へ行きました。そこに 2 時間ほどいたのですが、せっかくなのでトルコ第 3 の都市 Izmir まで足を伸ばしました。夜だったので身の安全のため本船の代理店 2 名、二等航海士、司厨長と私の 5 名で行動を共にしました。高速道路を飛ばすこと 1 時間、深夜で車からの眺めでしたが街の明かりは白または黄色、所々に電線の様なものがあり、それが緑色で街の明かりが統一されていて港町としての夜景が見事でした。

Izmir はトルコ西部、エーゲ海に面する港湾都市。古代ギリシアの植民地として建設され、商業、貿易で発展しました。旧称スミルナ。人口、行政区 176 万、都市圏 269 万です。

住む住民のファッションも欧州と同じ

でした。中心街のレストランで 22 時ごろ夕食を 5 名で取ったのですが、ミニスカートをはいているお嬢さんを見かけたときは驚きました。(深夜だったのですが、代理店と私とが目を合わせ思わず「Good morning!」と挨拶を交わしました)

Izmir など欧州に近い西側の都市では、ファッションなど欧州・米国化されているようです。言葉こそ分かりませんが、テレビを見ても登場する男女は欧州と同じファッション(男性はスーツ)でした。CM も、Vodafone、コカ・コーラ、HYUNDAI 自動車、ハリー・ポッターなどでした。スポーツはサッカーに関心が集まっているようです。

夕食のメニューはトルコ人の代理店に任せたのですが、トルコ人は米を副食としていることが分かりました。インド料理のナムに似たものに新鮮な野菜や肉を包んで食べた料理が美味しかったです。また、レストランではビール (Tuborg、EFES) を飲むことができます。トルコ人の代理店も一緒にビールを飲みました。あと、ニンジンも生で食べます。帰船したのは深夜零時でした。

都市 Izmir も含めて、小アジア南西部のエーゲ海沿岸とその付近の諸島一帯は今こそトルコ領ですが、そもそも「イオニア」Ionia という古称がありました。前 10 世紀頃から古代ギリシア人が移住して、ミトレス・サモスなどの植民市を建設し、芸術や哲学が栄えました。イスラムの世界ですが、もともと西洋化しやすい環境なのかもしれません。

2 回目は、本船から片道 1 時間歩いて Cakmakli 村へ行きました。村には商店が

あると聞いていたので、そこでスナック菓子、チョコレート、パンとを購入しました。商店といっても日本の30年前にあった田舎の日用品店といったイメージです。その店のすぐ隣には八百屋さんがありました。

庭先にテントを張った簡単な造りの店でした。そこでグレープフルーツ、オレンジを買ったのですが、驚いたことに、トルコのオレンジは日本のみかんとサイズ、形、色、味ともほとんど同じでした。2店とも米ドルが使えたので助かりました。

村へは舗装されていない道路が続いていました。道路に明かりや標識はなく、道の両側には牧場と荒地とが広がっていました。どこの村にも大きなトルコ国旗が掲揚されていて、良い道しるべとなりました。村へ入ると道路が石畳へと変わりました。商店と八百屋のほかには、民家の1階を改造したレストランが2軒ありました。

村から船への復路では、トラック3台とマイクロバスとすれ違いました。日本人を見るのが珍しいのか、私をじろじろと村人たちが見ていました。トラック3台には、それぞれ運転席にお父さん、後ろの荷台にはお母さん、子供たち、祖母と農耕道具とが載っていました。それを見た瞬間に私の遠い記憶がよみがえりました。幼少の頃、同じようなトラックを故郷の村で毎日目にしてきたことをです。

Izmirなどの都市部と農村部との生活は大きくかけはなれていますが、トルコ庶民の生活を垣間見ることができました。

2-10) Gibraltar

トルコ Nemrut Bay を11月26日に出港して、次に向かったのは英国領 Gibraltar でした。燃料油の補給のため12月3日のみ錨泊しました。ジブラルタルは独自の国旗を持っています。

Gibraltar は世界史に度々登場します。1501年スペイン王国の領土となりますが、1607年スペインはジブラルタルの海戦でオランダ艦隊に大打撃を受け、1701年スペイン継承戦争の敗北で Gibraltar を失います。1713年のユトレヒト条約以来、英国の要塞、軍港となっています。1805年トラファルガー海戦ではスペイン・フランス共同軍と戦った英国海軍の拠点となっています。

新聞に載っていましたが、スペイン国内では今でも英国へ Gibraltar を返還するよう運動をしています。Gibraltar のすぐ南にはジブラルタル海峡があります。大西洋と地中海とを結ぶ交通の要所です。そして、Gibraltar の南端には岬があります。Europa Point といいます。欧州の中心という意味で名付けたのでしょうか？英国らしいですね。

Eupopa Point のある半島には標高423mから365mのテーブルマウンテン（海図には Hill と明記されています）があり、そのふもとにホテルやカジノがありました。ジブラルタル湾内は深いのですが、海底には沈没船が多数ありました。歴史に残る数多くの海戦で沈んだものでしょうか？

英国領は北から南へ突き出るジブラルタル半島のみです。先端の岬からスペインとの国境線まで5,100mの距離でしかあ

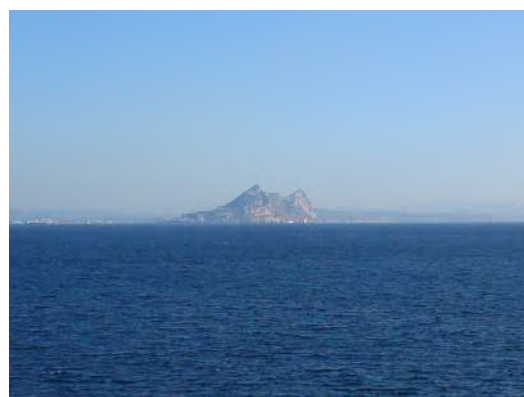
りません。半島の東西距離(幅)は2,000m弱です。半島の西側はLittle Europe。地中海に面する東側はGreat Europeと言います。

そこから海岸線を西へ75km行くとトラファルガー岬が大西洋に突き出しています。「トラファルガー海戦」についての思い出、いつかトラファルガー岬に立って岬を訪ねてみたいです。

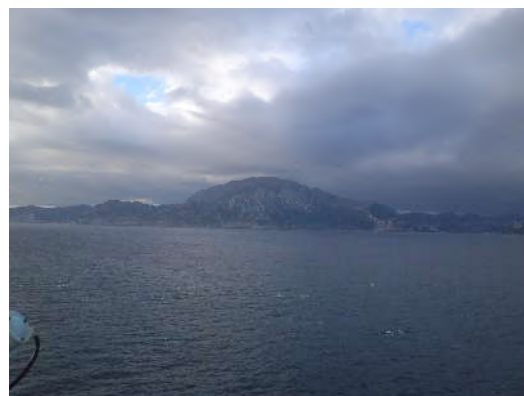
英国領 Gibraltar のテーブルマウンテンと対岸アフリカ側のアルミナ岬とは、ギリシア神話時代には「ヘラクレスの柱」と呼ばれていました。アトラス神が天を支える柱という意味です。巨人神アトラスは、ギリシャ オリンポスの神々と戦って敗れ、世界の西の端で天空を双肩で支える罰を科せられました。アフリカ北西部、モロッコ、アルジェリア、チェニジアにかけてほぼ東西に走るアトラス山脈は、アトラスの郷土とされるのでこの名が付けられました。大西洋 the Atlantic Ocean の名もアトラスに由来するそうです。

ところで、ギリシアの哲学者プラトンが対話篇「ティマイオス」と「クリティアス」で述べている伝説上の島「アトランティス」。ジブラルタル海峡の西にありましたが、大地震と洪水のため1日1夜にして海底に沈んだと伝えられています。(大分県の別府湾にも同じような伝説があります。瓜生島(うりうじま)といいます)。

ジブラルタル海峡、何回通っても私には不思議な場所です。アトラス神とアトランティス伝説があるからです。



ジブラルタル_テーブルマウンテン



ジブラルタル対岸

2-11) マゼラン海峡

Gibraltarを12月3日に出港して、次に向かったのは南米チリ Corral でした。Corral は太平洋に面しているので、今回はマゼラン海峡を通りました。1520年、マゼラン海峡はポルトガルの航海者マゼランによって発見されました。もともとの名は「Strait of All Saints」でした。

南アメリカ大陸最南端の地に十字架が建っていました。「Cruz de los Mares」と言います。南緯53度53分、西経71度13分です。西航では12月22日0900時(日本時間 同日21時)に通過しました。白夜も重なって十字架を見ていると、そこに天使がいるのではないかと感じました。(写真を撮影できなかったのも、十字架についてはホームページで検索して下さい)

い)。

海峡の両側には 1,000m から 1,500m 級の山が壁のようにそびえています。南半球なので逆に季節は真夏でしたが最高気温は 10 度、海水温度 8 度。700m 以上には万年雪が積もっていました。ここは 5 大陸の中でも最も南極大陸に近いので、「地の果てに来たなあ」と実感しました。(中国の神仙思想に説かれる「蓬萊」、つまり、不老不死の薬を持つ仙人の住む山とはこんなところかなあ?)

白夜は今回初めての経験でした。23 時頃に暗くなり、3 時には明るくなりました。非日常的な長い長い夢の白い世界(トンネル内)にいるようでした。

ところで、マゼランは西回り航路によりモルッカ諸島に至って香料を得る計画を進言し、スペイン王カルロス 1 世の勅許を得て 1519 年に 5 隻の船を率いて出航しました。途中、本船が 5 ヶ月後に川登る南米アルゼンチンのラプラタ川において艦隊で内乱がありました。その後、マゼラン海峡を走りぬけ、西に広がる大海原をマール・パシフィコ(平和の海、太平洋)と名付けました。その後、航海を重ねながらグアムやフィリピン諸島に到達。マゼランは目的地モルッカ諸島のすぐ近くにあるフィリピンで戦死しましたが、残された艦隊は 1522 年にスペインに帰還しました。

マゼラン冒険隊が海峡を通過して太平洋に出た 1520 年 11 月 28 日、太平洋は静かだったのですが、本船 A 号の場合は逆に太平洋は大時化でした。「マゼラン提督、話が違うゾ！」仕方がないので、そのまま太平洋に出るのは断念して、マゼラン

海峡の途中から別の水路を進んで北上することにしました。世界地図で確認してもらいたいのですが、南米最南端にあるホーン岬(南緯 56 度)から南米西海岸を北上して南緯 44 度まではフィヨルドが広がっています。そのフィヨルド内は複数の水路が広がり迷路のようになっています。その迷路を 12 月 23 日夜まで進みました。

迷路を出てからチリ国 Corral に到着する 12 月 25 日までの 2 日間は時化のため本船が揺れに揺れて夜眠ることができませんでした。その上、トルコを出帆する時に購入した大量のビール EFES も既に飲み干して、ますます眠るのに苦労しました。大失敗。



マゼラン海峡



マゼラン海峡通狭証

2-12) モルッカ諸島

モルッカ諸島は、歴史的には香料諸島として知られます。インドネシア東部、スラウェシと西イリアン西端との間に散在する諸島（インドネシアではマルク Maluku 諸島と称する）。古代からニクズク、チョウジその他の貴重な香料の産地で、ポルトガルとスペイン、オランダ、英国の争奪の的となりました。1623年、アンボン事件を経て全諸島がオランダ支配に入りました。

現在では香料貿易は衰え、代わって油田開発が進んでいます。8万3675km²、199万1000人（2000）。日本からは近いのです。沖縄からまっすぐ南へ下って赤道上、東経128度付近です。当時スペインとポルトガルとで締結した「トルデシーヤス条約」のため、マゼラン一行は東回りではなくて西回りでモルッカ諸島を目指

す必要があったのだと、私は思いました。

2-13) トルデシーリャス条約

1494年スペインとポルトガルがスペインのトルデシーリャク Tordesillas で締結した条約です。大航海時代、海外での領土紛争を避けるため、両国の勢力範囲を区分したものでした。

大西洋上のベルテ岬諸島の西方370レグア（1レグアは約5.6km）を通る子午線（西経45度付近）を境に、東側をポルトガル、西側をスペインの新領土取得範囲としました。これによりポルトガルはブラジルおよびそれ以东のアフリカ、アジアに。スペインはアメリカ大陸に進出。しかし、その東半球における境界線は不確定だったため、後にモルッカ諸島の領有をめぐる両国間に紛争が起きました。そこで、1529年サラゴサ条約を結び、モルッカ諸島の東方297.5レグアを通る子午線（東経144度30分付近）を境界線と決めました。

マゼラン艦隊は、トルデシーリャス条約の締結後に冒険航海に出発しました。東回りだとスペインではなくてポルトガルの利益となるので、どうしても西回りを希望したのではないのでしょうか？

2-14) Corral

Gibraltarを12月3日に出港して、次に向かったのはマゼラン海峡経由チリ国 Corral でした。12月25日から翌年1月6日まで停泊しました。

停泊の目的は、製紙原料となる木材チップを積むためです。そのチップはすぐ近くの都市南 Valdivia から小型船で運ば

れてきます。チップは植林から作られます。一昔前のように自然の木(ユーカリ)などを伐採しているわけではありません。その植林事業も、例えば、日本向けであれば日本の製紙会社、日本の商社と現地の会社とが合弁で行っています。

仕事の合間を見ては Corral の街(人口 6,500)まで運動を兼ねて片道徒歩 30 分かけて出かけて(上陸して)いました。独りで出かける時は、身の安全のため夕方には帰船するよう心がけていました。チップ輸出岸壁から街の中心地までは道路が舗装されていました。荷役(荷物を船積みすること)で使用するブルドーザーやトラックが頻繁に行き来するからです。道路は、幅が狭いので大型車がぎりぎり対向できる幅です。信号はないので、あちこちに交通整理のお兄さん、お姉さんが立っていました。

マイカーは稀でした。人々は徒歩かバスで町内を移動していました。どこの家にもマキが積んでありました。海岸線を走る道路のすぐ隣には山があり、もともとは山上に家を構えていて、少しずつ海岸へ降りてきたようです。所々に津波の避難所がありました。日本の東北地方三陸と同じで大昔から津波の被害にあっていたのでしょう。港から街への道中に大きな 1 本の松の木があり、そのすぐ隣に聖母マリア様の像(だと思います)と名前が記されたプレートがありました。多分、2 年前の津波で亡くなった方の冥福を祈っているのでしょう。

どこの家にもテレビのパラボナ・アンテナがありました。電気は来ているようですが、水道はないかもしれません。山

のあちこちから湧き水がありました。犬と鶏を飼っている家が多かったです。その犬や鶏が道路を自由に散歩しています。犬はよくしつけられていて、人に吠えたりしませんでした。

パブでは、CRISTAL という緑色の 1000ml の瓶ビールを皆さん楽しんでいました。1850 年からの歴史があるそうです。Corral は観光の街です。街にはお土産屋、果物屋、日用品店、ディスコ 2 店、幼稚園がありました。床屋は看板を掲げていませんでした。

2-15) Valdivia

1 月 2 日チリ Corral から片道フェリーで 30 分、路線バスに乗り換えて 30 分、合計 1 時間(約 20km)東にある都市 Valdivia まで独りで上陸しました。単身でしたので、身の安全のため昼過ぎに船を出発、夕方には帰船しました。Corral は河口の港町です。そこから Valdivia までは Valdivia 川が東へと流れています。

Corral から Valdivia までは河が蛇行しますが陸続きです。しかし、車が通れる道路は整備されておらず、Corral の人々はそのフェリーに乗って河の対岸(東側)にある Niebla の船着場でバスに乗り換えます。バス停には時刻表などなく、バスもオレンジ色で窓が割れていたり、車内が汚いオンボロでした。

一方、フェリーは新しく、時刻表通りに 2 時間に 1 往復運航されていました。朝 7 時から零時まで毎日運航しています。フェリーでは米ドルが使え英語が通じるのですが、バスではスペイン語のみで、チリ・ペソしか使えませんでした。

道中、郊外にレストランが所々あり、馬や牛のいる牧場が広がっていました。牛は白黒まばら模様で、日本にいる牛と似ていました。Corral でもこの道中でも田畑が見られませんでしたので、チリ人はどこで作物を栽培しているのか謎でした。バスから下車するのも一苦勞でした。言葉が通じないので、運転手さんは「交番の前」で特別に私を下ろしてくれました。

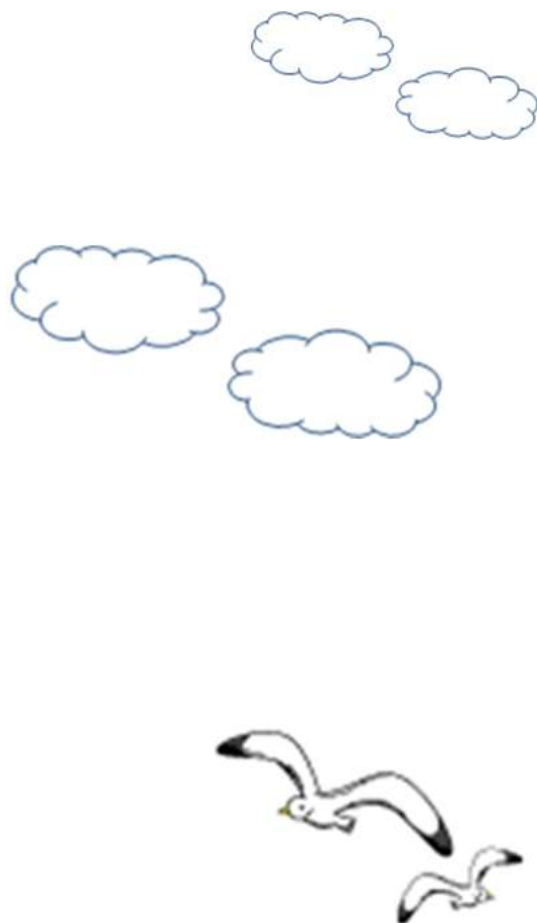
Valdivia に到着したら、まず換金をしなければいけませんでした。ところが、お正月なのでどこの両替店も銀行も閉まっています。仕方がないので、お巡りさんに相談したらホテルの1階にあるカジノまでわざわざ案内してくれました。換金をしている最中、すぐ近くを震源とする地震がありました。カジノでも揺れました！（その後、2月のニュージーランドでの地震（正式には「カンタベリー地震」）、3月11日の東日本大震災へとつづく）

そして、開いているお店を探すとマクドナルドのようなファーストフード店と大きなショッピングモールのみでした。ショッピングモールは日本とほぼ同じでした。米国や英国でもそうでしたが、地下には駐車場があり、最上階には映画館がありました。子供のおもちゃ売り場には、日本のテレビゲームとそのソフトが溢れかえっていました。

Corral も Valdivia もドイツ系移民が最初に住み着いたそうです。そう言えば家の造りもドイツっぽかったです。言葉が通じないことは初めから予想されていたので、ペンとメモ帳で目的地の地図を

描いたり、文字を書いたりしました。

そうそう、南米大陸についてブラジル以外は同じ言葉（スペイン語）と歴史があるので、近い将来欧州のように経済統合すると期待しているチリ人もいました。



資料-A号航跡

20XX年						
10月04日		乗船	英国	Southampton		
10月08日	1355時	出帆		Southampton	大豆かす揚荷	
10月10日	1210時	着岸	英国	Belfast	大豆かす揚荷	Southampton～Belfast:533海里
10月13日	2220時	出帆		Belfast		
10月14日		仮泊開始	英国	Brodick Bay	(55-36N 005-07W)	
10月14日	1715時	着岸	英国	Glasgow	大豆かす揚荷	Belfast～Glasgow:78海里
10月17日	0700時	出帆		Glasgow		
10月27日	0315時	着岸	米国	New Heaven	スクラップ積荷	Glasgow～New Heaven:2,939海里
10月29日	1930時	出帆		New Heaven		
10月30日	1435時	着岸	米国	Newark	スクラップ積荷	New Heaven～Newark:201海里
11月01日	1620時	出帆		Newark		
11月17日	1525時	着岸	トルコ	Nemrut Bay	スクラップ揚荷	Newark～Nemrut Bay:4,891海里
11月26日	0842時			Nemrut Bay		
12月01日	1745時	Drift開始	英国領	Gibraltar東方沖		
12月03日	0545時	投錨(着)		Gibraltar	補油	Nemrut Bay～Gibraltar:1,653海里
12月03日	1145時	抜錨(出)		Gibraltar		
12月25日	1400時	仮泊開始	チリ	Corral		
12月28日	1655時	着岸		Corral	チップ積荷	Gibraltar～Corral:7,444海里
20XX年						
01月06日	1015時	出帆		Corral		
01月28日	1940時	投錨(着)	スペイン領	Las Palmas	補油	Corral～Las Palmas:6,739海里
01月29日		抜錨(出)		Las Palmas		
01月31日	1515時	着岸	スペイン	Huelva	チップ揚荷	Las Palmas～Huelva:693海里
02月04日	0810時	出帆		Huelva		
02月16日	1320時	仮泊開始	ブラジル	Paranagua		
03月03日	1825時	着岸		Paranagua	大豆かす積荷	Huelva～Paranagua:4,615海里
03月08日	1510時	出帆		Paranagua		
03月25日	1155時	着岸	フランス	La Pallice	大豆かす揚荷	Paranagua～La Pallice:5,270海里
04月06日	2210時	出帆		La Pallice		
04月07日	0740時	仮泊開始	フランス	Montoir		
04月08日	2015時	着岸		Montoir	大豆かす揚荷	La Pallice～Montoir:112海里
04月15日	1510時	出帆		Montoir		
05月03日	1505時	仮泊開始	ウルグアイ	Montevideo沖		
05月08日	2110時			ラプラタ川河口		Montoir～ラプラタ川河口:5,897海里
05月10日	1710時	着岸	アルゼンチン	San Lorenzo	大豆かす積荷	
05月12日	1845時	出帆		San Lorenzo		
05月14日	0220時			ラプラタ川河口		
05月15日	0130時	仮泊開始	ブラジル	Rio Grande		
05月20日	2120時	着岸		Rio Grande	大豆かす積荷	ラプラタ川河口～Rio Grande:641海里
05月21日	1030時	出帆		Rio Grande		
06月05日	2010時	仮泊開始	スペイン	Cadiz		
06月06日	0700時	着岸		Cadiz	大豆かす揚荷	Rio Grande～Cadiz:4,943海里
06月08日	0140時	出帆		Cadiz		
06月09日	1750時	着岸	スペイン	Tarragona	大豆かす揚荷	Cadiz～Tarragona:594海里
06月11日	2330時	出帆		Tarragona		
06月28日	0855時	仮泊開始	ウルグアイ	Montevideo		
06月30日	1855時	着岸		Montevideo	チップ積荷	Tarragona～Montevideo:5,709海里
07月05日	1730時	出帆		Montevideo		
07月22日	0705時	着岸	ポルトガル	Setubal	チップ揚荷	Montevideo～Setubal:5,236海里
07月29日	1320時	出帆		Setubal		
08月12日	2150時	仮泊開始	ウルグアイ	Montevideo		
08月15日	0150時	着岸		Montevideo	チップ積荷	Setubal～Montevideo:5,235海里
08月18日	0910時	下船		Montevideo		
		時間はいずれも現地時間				合計63,423海里、地球2.9周

第3期海洋基本計画における政策課題についての考察

2018. 5. 29

大島商船高等専門学校同窓会
会 長 酒迎和成

政府は平成30年5月15日に今後5年間の海洋政策の指針となる第3期海洋基本計画を閣議決定しました。前回は資源開発に重点が置かれていましたが、昨今の北朝鮮や中国等による安全保障環境の変化を踏まえて、安全保障に軸足をおいた内容となっています。

さて我々の一大関心事である船員政策についてはどのように計画されているのかを昨年12月に提出された総合海洋政策本部参与会議意見書及び今般閣議決定された第3期海洋基本計画の内容を吟味したいと思います。

今般の海洋基本計画に至る前の総合海洋政策本部参与会議意見書において、海洋人材の育成等という項目の中に「船員の育成・確保」という項目があります。

その中に「現状と課題」及び「今後の方向性」という記述があります。この内容を踏まえて今回の海洋基本計画が策定されていると思います。そして、これらの事項は官労使の共通認識だと思いますので非常に重要だと考えます。

まずは、「現状と課題」について、次のように記述されています。(要約)

- 『・貿易量の99.6%を担う外航海運は、国内産業・国民生活の維持・向上や経済安全保障の確保に重要な役割を果たしている。
- ・外航日本人船員は、国際競争の中でピーク時から大きく減少しており、また、LNG運搬船やタンカー、FPSO(浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備)や掘削船などの海洋開発事業に従事する船舶への配乗、陸上でのマネジメントスタッフ等といった役割が新たに求められている。
 - *2015年の船員数は、約2200人であり、1990年時の約5分の1)
- ・我が国商船隊船員の9割以上がフィリピン人をはじめとするアジア人船員である。
- ・内航海運は、我が国の国内物流の約44%(トンキロベース)を占め、我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとして重要な役割を担っている。
- ・内航船員は、50歳以上の割合が約5割と高齢化が著しく、高齢船員の大量離職に伴う担い手不足が生じないように、十分な数の若年船員の確保・育成が必要である。

このため、国土交通省において、下記の取組を実施している。

- ①外航日本人船員については、日本船舶・船員確保計画を活用すると共に、外航船員を目指す若年者を対象にキャリア形成支援等を実施。
- ②優秀なアジア人外航船員の確保・育成のため、開発途上国の船員教育者の技能向上を図り、より優秀な船員を養成することを目的とした研修を実施。
- ③内航船員については、海技教育機構の養成定員を拡充するとともに、練習船実習と同等の社船実習を拡充。

海上輸送の増大に伴って世界的に外航船員は不足している状況である中、外航日本人船員の育成及び確保の維持、そして、アジア船員のレベルにはばらつきがあることから優秀なアジア船員の確保が急務である。また、国際条約や最新技術への対応のため、社会人再教育への支援も含め、教育の高度化が必要である。

さらに、船員の労働は長期間陸上から隔離された船内において仕事と生活を行うという特殊性を有していることから、若年船員の定着率向上のため、女性の活躍促進も見据えて、更なる環境改善が必要である。』

政府の外航船舶・外航日本人船員についての基本方針については、国土交通省告示第326号平成25年3月30日に次のように記載されています。

『日本船舶及び船員の確保の目標

- ①安定的な国際海上輸送確保するためには、平成19年12月の交通政策審議会答申において、外航日本船舶及び外航

日本人船員の必要規模を試算したところ、外航日本船舶は約450隻、外航日本人船員は約5,500人とされた。一方、外航日本船舶及び外航日本人船員の現状規模を踏まえれば、これらの必要規模を短期間で達成することは困難であることから、当面の取組みとして、外航日本船舶の隻数を平成20年度からの5年間で2倍に、外航日本人船員の人数を10年間で1.5倍に増加させることを目標』とあります。

また、上記の基本方針に基づき政策が実行されてきましたが、国会における政府の発言を確認してみましょう。平成29年3月31日の第193国会・衆議院国土交通委員会における会議録をみれば良く分かります。会議録抜粋は下記の通りです。

『答弁者（羽尾政府参考人）：外航日本人船員につきましては、1985年のプラザ合意後の円高の進展による外国人船員とのコスト格差の拡大から、1985年の30,013人から、2008年には2,315人、2009年には、2,187人まで減少いたしました。このため、日本船舶及び船員の確保に関する基本方針を策定し、日本船舶・船員確保計画の導入によりまして、外航日本人船員を確保することとし、この結果、2015年の2,237人と若干の増加を見ております。特に、トン数税制の適用事業者については、2008年の1,072人から2015年の1,146人と増加したところでございます。』

『一方、日本人船員のコストが割高であることに加えまして、近年の歴史的な海運

不況下におきまして厳しい国際競争にさらされております外航海運事業者の経営状況も相まちまして、10年間で1.5倍とする目標には至っていないところでございます。

この目標につきましては、外航海運業者も、当面目指すべき目標として表明し、その実現に向けて努力しておりますことから、日本船舶・船員確保計画やトン数標準税制の活用などによりまして、引き続き、この目標を実現することを目指して取り組んでまいりたいと思っております。』

又、日本船舶についての認識は次の通りです。

『答弁者（羽尾政府参考人）：トン数標準税制の導入によりまして、認定事業者にとって、税負担が平準化され、安定的かつ計画的な船舶投資を行うことが可能となり、経済安全保障の確立に資する日本船舶及び準日本船舶の確保が図られます。

これによりまして、日本船舶は、平成20年6月末に98隻であったものが、平成27年6月末には197隻に増加し、準日本船舶41隻と合わせると合計で238隻となっており、日本船舶及び準日本船舶の確保はこれまで着実に図られております。』

外航日本人船員は、上記の答弁に述べられているように、1985年のプラザ合意後の円高により船員賃金における国際競争力を一気に失うこととなり、その後30年以上も円高は続いており、もはや外航日本人船員の国際競争力の回復は、望めない現状です。

因みに、ドル円の為替レートは戦後長きに亘り、固定相場制度で1ドル360円でしたが、1971年のスミソニアン協定でドルの切り下げ幅を決定し、1ドル308円に円を切り上げました。1973年には変動相場制に移行しました。

ドル円の為替レートの推移は、次の通りです。

1985年－238円、1990年－144円、1995年－94円、2000年－107円、2005年－110円、2010年－87円、2015年－121円、2016年－108円、2017年－112円、2018年に入って3月に104円台の高値を付けたが、5月に入り、109円台に戻している。

*緊急雇用対策が実施された1987年は144円、翌年の1988年は128円となり、日本人船員のコスト高は決定的になりました。その後、2011年には80円割れを記録しました。

日本人船員のコストは円コストですので、世界の船員標準賃金ITFタリフから相当な乖離があり、日本人船員の配乗は、ドル円の為替レートが1985年のプラザ合意以前の水準すなわち240円に戻らない限り、全面的に復活するのは困難な状況であると考えます。

LNG船等の特殊要因のある船舶職員はミニマムとしての日本人船員が必要であると考えますので、着実な外航船舶職員の養成教育機関の維持が国策として要請される所です。

船員政策は国交省海事局で、船員養成については、(独)海技教育機構(海上技術学校、

海上技術短期大学校、海技大学校)は国交省の管轄ですが、一方商船系大学、高専は文科省の管轄です。そこで、文科省高等教育局、専門教育課の国会答弁を見ることにしましょう。

平成29年4月11日 参議院・国土交通委員会における、政府参考人・文科省高等教育局担当・松尾審議官の発言を若干長いですが、非常に参考になりますので、会議録を下記に転記します。

答弁者：政府参考人（松尾泰樹君）：

『文科省の方からお答えします。文科省といたしましては、ご指摘の点、船員の計画的な育成、確保等、これは重要な事だと考えてございます。現在、大学及び高等専門学校でございますけれども、船舶職員養成をおこなっておりますが、二つの大学、五つの高専において実施してございます。』

『その船舶職員養成課程の卒業生の進路状況でございますけれども、大学につきましては、昨年3月の学部課程の卒業生、これ373名でございますが、そのうち乗船実習科に入学した者が86名、そのうち船員を含みます外国航路、内国航路関係の就業者は60名でございます。また、高専につきましては、昨年9月に卒業した177名のうち、船員を含む外国航路、内国航路関係の就業者は85名となっております。引き続き、新たな海運技術に対応できる高度な技術者としての船員の養成のための教育、こういったことで船員になる学生が増加していくように努めていきたいと思っております。』

『特に、就職の多くを占めます高専でございますが、これは五つの高専を設置いたします国立高等専門学校機構、これは第3期中期計画においても、関係機関と協力をして船員としての就職率をあげるための取組を行なうという旨を記載してございます。』

『文科省といたしましても、こういった機構における運営費交付金を通じまして、引き続き商船系高専における船員の増加に資する体制の強化、支援を強化していきたいというふうに考えてございます。』

上記の文科省・松尾審議官の国会での発言は非常に重要であり、商船系高専の支援について踏み込んだ発言は頼もしく感じるところであります。

そこで、文科省が、なぜ故に国会での積極的な答弁となったのかを推察しますと、平成28年12月、自民党文部科学部会・高等専門学校を考えるプロジェクトチームの提言（文科省及び高専機構宛て）に沿ったものであると考えます。

提言は、高等専門学校における海洋人材の養成・確保のための方策について（案）、というタイトルですが、A4三枚に纏められたものです。参考までに、全文を掲載したいところですが、一部を抜粋します。

<商船系高専・商船学科の必要性>

『特に、人材育成の観点からは、海洋基本計画（平成25年4月28日閣議決定）において「日本人外航船員の数を平成20年度から10年間で1.5倍に増加させるための取組を引き続き促す」こととしており、船長、船員、機関士など船舶の運航技術者

や、それを支援する人材などといった海洋立国を支える人材の養成・確保が大きな課題となってきた』

『高等専門学校は、中学校卒業後の15歳という早期から高度な専門教育を行うことにより、実践的・創造的技術者を養成している。中でも、商船学科を擁する5つの国立高等専門学校（以下、「商船高等専門学校」という。）では、海洋立国を支える鍵となる海洋人材の養成を行っている。』

『1.（1）商船高等専門学校は、安定的に外航船員を供給するとともに、人材需要が高い内航船員としての就職を促進することを通じて、船員としての就職率の向上を図ること。』

（2）～（4）割愛

『（5）上記の取組を進めつつ、質の高い海洋人材の需要が引き続き高い状況を踏まえ、商船高等専門学校5校、商船学科5学科、入学定員の合計200名の規模は維持すること。』『（6）今後の我国における船員の全体像については、国交省・海技機構をはじめとする各関係機関による連携体制の中で、船員需要を見据えた検討を行うこと。』

私見ですが、当面、商船系高専5校・5学科・200名の維持の方針を表明してもらったのですが、やはり、今後の船員需要を見据えた検討を行うという注記が気掛かりです。

ここまでは、第3期海洋基本計画策定に至る参与会議意見書の「現状と課題」につい

て、でしたが、つづいて、「今後の方向性」についての記述を転記します。

『我が国海外航海運の安全性・安定性の確保及び国際競争力の向上のため、外航日本人船員の育成・確保、そして、優秀なアジア人船員の養成・確保に向けた取り組みを継続すると共に、内航船員についても、将来の生産年齢人口の減少を踏まえ、引き続き若年船員の確保・育成に取り組む。教育の高度化や、教育機関における乗船実習の見直し・通信環境の整備など教育環境・職場環境の改善に向けた検討を進める必要がある。』

『また、現在、商船高専、商船大学、海技教育機構、さらに水産高校等が船員の供給源となっているが、それぞれの体制の見直しや相互の連携などを含め、我が国全体として見た際にニーズに合致した教育システムの在り方について検討を行う必要がある。』

以上を踏まえて、船員の育成・確保に関して、次期海洋基本計画において規定されるべき具体的な施策は下記の通りである。』

そして、これから、第3期海洋基本計画に規定された事項を下記に列挙しますが、上記の朱書きの部分は当然のことながら割愛されていますが、その精神がベースになっていると思います。

=====

第3期海洋基本計画 76ページ抜粋

9. 海洋人材の育成と国民の理解の増進

（1）海洋立国を支える専門人材の育成と確保

海洋産業が広範な研究開発型産業であることや多分野横断的な産業であるという性格を踏まえ、国際法に係る知識など文系的素養を有する人材の育成にも配慮しながら、海洋立国を支える専門人材の育成と確保のため、以下の取組を行う。

ア 海洋開発の基盤となる人材の育成

○国際的に通用する技術者等の人材育成のため、「日本財団オーシャンイノベーションコンソーシアム」への関係者の参加及び取組強化を促進するとともに、実践現場を有する海外の大学・企業・研究機関等との連携体制を構築する。また、海洋開発特有の船舶での作業に係る育成プログラムを検討する。(国土交通省) ○「j-Ocean」として、産業界のニーズを踏まえた海洋開発に必要な知識を体系的・包括的にカバーする専門教材の整備等を推進する。(国土交通省) ○海洋に関する大学等において各機関が有する特色を踏まえ、実践力強化のために産学連携を推進し、産業界のニーズ等に留意したカリキュラムの検討など、海洋開発の基盤となる人材の育成に資する取組を促進する。(文部科学省)

イ 造船業・船用工業に関わる人材の育成

○学生生徒の造船業・船用工業への就職率の向上のため、職業としての魅力を発信する取組を継続する。造船技能者に対しては、造船技能研修センターの活用等により、高度な専門人材の育成を図る取組を継続する。(国土交通省) ○産業としての魅力を高めるため、「I-Shipping」など IoT の活用による生産性向上を図ることが重要であり、ICT を中心とした研究開発に取り組む。(国土交通省)

○「新高等学校学習指導要領」(平成 30 年 3 月文部科学省告示第 68 号)において「船舶工学」が科目として新設されたことも踏まえ、造船業・船用工業を志す若者を継続的に確保・育成するため、授業の教材や教員養成プログラムの作成・普及等による高校における造船等に関する教育の質の向上を図り、我が国造船業・船用工業の担い手候補となる生徒を育成する。(国土交通省) ○その他、地方運輸局等を主体とした地域の造船企業、地元教育機関等との会合等を通じ、地域の連携体制を強化し、各地域のニーズに即した造船に関する教育の充実、造船人材の確保・育成を図る。(国土交通省)

ウ 船員等の育成・確保

○独立行政法人海技教育機構において外航・内航海運のニーズに応じた即戦力・実践力を備えた船員を養成するため、①関係者間での連携を強化し、海運事業者が運航する船舶の活用を通じて、より実践的な乗船訓練を可能とする社船実習の拡充等に取り組み、②船員に必要な知識要件への対応として、各種講習等を実施し、技能の習得に努めるなど、船員教育体制の見直しを含め、教育の高度化に取り組む。(国土交通省)

○船員の安定的・効果的な確保・育成のため、就業体験を実施するなど、国と内航海運事業者等の関係者とが連携して若年者の志望を増加させるための取組を推進するとともに、事業者が新人船員を雇用して、育成する取組を促進する。また、魅力ある職場づくり等による船員への就業・定着の推進、労働時間・負荷の軽減等の働き方改

革による生産性向上に取り組む。(国土交通省)

○若年船員を計画的に確保するため、女性船員の活躍促進に向け取り組むとともに、退職海上自衛官等が船員として就業するための環境整備を引き続き行う。(国土交通省、防衛省)

○優秀なアジア人外航船員の確保・育成のため、開発途上国の船員教育者の技能向上を図り、より優秀な船員を養成することを目的とした研修を実施する。(国土交通省)

○船舶交通の要衝及び難所において船舶を導き、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下、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。(国土交通省)

前後しますが、44ページには、海上輸送の確保の項目があります。下記に転記します。

(3) 海上輸送の確保

ア 外航海運

○日本商船隊の国際競争力の確保及び安定的な国際海上輸送の確保を図るため、トン数標準税制の実施等を通じ、日本船舶・日本人船員を中核とした海上輸送体制の確保(外航日本船舶を平成30年度から5年間で1.2倍に増加させるとともに、事業者に対して日本人外航船員を平成30年度から10年間で1.5倍に増加させるための取組の促進)を図るとともに、最近の国際海運市場における一層の競争激化及び諸外国の外航海運政策も踏まえ、これまで以上に国際的な競争条件の均衡化等の取組を進

める。また、この前提となる自由で公平な競争環境を確保するため、二国間対話等の場を通じて、諸外国の競争を阻害する規制政策の是正等を推進する。(国土交通省)

○訪日外国人旅行者を2020年に4000万人とする政府目標の達成に向けて、外航旅客船を利用する外国人旅行者が、ストレスフリーで快適に旅行できる環境整備等の推進に取り組む。(国土交通省)

イ 内航海運

○「内航未来創造プランーたくましく日本を支え進化するー」(平成29年6月国土交通省公表)に従い、目指すべき将来像として「安定的輸送の確保」と「生産性向上」の2点を軸として位置づけ、これらの実現に向け「内航海運事業者の事業基盤の強化」、「先進的な船舶等の開発・普及」及び「船員の安定的・効果的な確保・育成」の3つの視点から整理された具体的施策を、今後、関係者が連携して推進し、本プラン全体の指標(内航貨物船の平均総トン数(2015年度715トンから2025年度858トン)等)の達成状況を常に意識し、各施策について不断の見直しを図りつつ、その達成に向けて取り組む。(国土交通省)

○地域住民の移動手段や観光立国推進等の観点から、不可欠な交通インフラである国内旅客船・フェリーについても、離島航路の維持・確保はもとより、訪日外国人旅行者を始めとした観光需要の取り込みによる旅客船事業の活性化及び利用者の利便向上を図るために必要な取組(「船内Wi-Fiの整備」、「案内標識等の多言語化」等の導入)を推進する。

(国土交通省) ○安定的な国内海上輸送を確保するため、国際的な慣行であるカボタージュ制度を維持する。(国土交通省)

=====

上記の第3期海洋基本計画が閣議決定された翌日の平成30年5月16日に総合海洋政策本部参与会議(第41回)が開催されました。下記URL参照。

<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kaiyou/sanyo/dai41/41index.html>

資料6-1 平成30年年度の参与会議の進め方について

資料6-2 平成30年度参与会議の審議概略スケジュール

参与会議の進め方については、「計画を着実に推進させるための工程管理を強化することとしていることから、参与会議において、工程表や指標について、各省及び事務局において作成・提出された案を基に審議し、今後5年間のPDCAサイクルを確立する」となっていますので、今後、内閣府総合海洋政策推進本部、国交省、文科省及び農林水産省が開催する審議会や検討会を注視し、パブリックコメントを積極的に投稿すべきではないかと考えます。

平成30年度の審議概略スケジュールを見ますと、「6月から各PT、スタディグループ等での検討を11月まで行い、12月から来年1月に検討状況の確認を行い、2月に審議、3月に意見書のとりまとめ」となっています。

国交省・海事局船員政策課のHP広報をみますと、平成30年5月11日に「第1

回外航日本人船員の量的観点からの確保・育成に関する検討会」又、平成30年5月25日に「交通政策審議会海事分科会第101回船員部会―最新の船員教育機関卒業生の求人・就職状況等を報告」が開催されています。早速、最新の船員の需給検討がなされています。

(近日中に議事録は公表されます)

又、それぞれの委員会名簿も公表されています。公益委員、労働者側委員(全日海)、使用者側委員(船主協会)及び行政側委員の皆さんの意見を吟味する必要があると考えます。

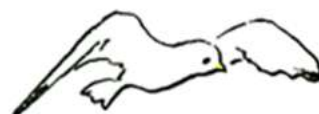
思い出しますと平成25年10月に同窓会長に就任した後、全国5校商船系高専の商船学科縮小の案件に遭遇しました。平成27年夏頃には全国定員200名を120名に削減する案が成案となりつつあり、全船協での同窓会長懇談会において、全船協の組織を挙げて全国の養成定員200名を維持する一プロジェクト200―運動を発議し、海事新聞等に公表いたしました。

平成28年を迎え、年度末が迫る中で危機感を覚えた小職は、独自の判断にて、地元周防大島町長及び地元選出の県議会議員に商船高専の重要学科である商船学科の存続を陳情し、共に上京し、関係する国会議員の先生方に陳情しました。それが功を奏したのか、削減案は撤回されました。その後、自民党の文部科学部会の「高専を考えるプロジェクトチーム」に取り上げて頂き、先に紹介した部会の提言に繋がったのでした。

外航日本人船員の養成は国策であることは論をまたないところでありますが、やはり需要あつてのことです。外航船員の96%がフィリピン人を主体としたアジア船員であり、彼らが日本商船隊の中核を担っていることは現実です。これから官労使で需給問題が検討されて、参与会議の審議にあげられていくことになります。

私は海洋立国日本にとって外航日本人船員は必要不可欠であり、外航船舶職員を養成する商船系高専・商船学科は今後とも国是として維持すべきだと確信しており、全船協の組織を挙げて、声を大にして主張していくべきだと考えます。

以上



海事ニュース

国交省海事局/海技教育機構のあり方など議論。船員養成改革へ検討会初会合

国土交通省海事局は10月24日、「船員養成の改革に関する検討会」の第1回会合を開いた。内航船員の老齢化や深刻な人手不足に加え、予算が減額されている海技教育機構のあり方について、さまざまな観点から議論・検討していく。特に乗船実習など日本の船員養成の根幹である海技教育機構の運営体制なども検討項目に含まれているため、会合では活発な議論が交わされた。

検討会は、学識経験者や海技教育機構などの教育機関、外内航関係労使団体からの委員で構成。海事局海技課が事務局を務め、座長には明治大学の野川忍教授が就任した。

冒頭、国交省の海谷厚志大臣官房審議官(海事局)が、「近年は内航船員の高齢化や人手不足で船員養成機関へのニーズが高い一方、国の厳しい財政状況もあって運営効率化は不可欠」と現状を説明。その上で、「内航未来創造プランを前に進めるためにもさまざまな観点から忌憚のない意見をお願いしたい」と語った。

検討会では、優秀な船員養成を安定的・持続的に行っていくため、教育内容の高度化▽海技教育機構の船員養成規模▽同機構の自己収入確保▽効率的な船員養成体制-の4項目について検討する。

海技教育機構の次期中期計画(2021年度から)に検討内容を反映させるため、20年6月ごろまでに最終取りまとめを予定。それま

でに数回の間取りまとめを行う。第1回中間取りまとめは今年12月をめどとし、その間計4回の会合を開く。議論のポイント・課題は、内航未来創造プランでも指摘された海上技術学校と海上技術短期大学のあり方、船員養成の受益者負担など。

海技教育機構は現在、収入の大半を国からの交付金に依存しているが、01年度の105億円(前身の航海訓練所など3法人への合計交付金額)から18年度は71億円と3割以上も減少。自己収入を合わせても18年度収入は84億円ほどとなっている。一方で教育内容の高度化や運営効率化などが求められるなど、厳しい立場にあり、出席した委員からは、「(機構の)効率化にも限界がある。(財政の問題もあるが)機構としてやるべき業務をしっかりと見極める必要があるのでは」「大所高所の話とテクニカルな内容が検討課題に混在している。もっと根本だけを議論すべきでないか」など、機構の現状に対する強い危機感から今後の議論の方向性に対する意見も多かった。

これに対して、国交省では「船員教育のあり方や財政の制約の中、どうやって接点を見いだしていくか。入り口論で止まっては対応が遅れてしまう」として、さまざまな論点から議論することで解決策を見いだしていくべきと理解を求めた。

(日本海事新聞 10月25日付け)

内航総連・JMETS/さらに連携・協力へ。船員教育で意見交換会

海技教育機構(JMETS、野崎哲一理事長)と日本内航海運組合総連合会(内航総連、

小比加恒久会長)は10月30日、東京都内で内航分野の船員確保・養成などに関する意見交換会を開いた。「民間で行う船員育成・養成事業検討ワーキンググループ(WG)」を設置した内航総連の要請で実施。両者は、同日の会合を「一層緊密な連携・協力を図っていくための第一歩」と位置付け、10月から始まった国の船員養成改革に関する検討会の進捗とも歩調を合わせ、今後も意見交換会を開いていく考えだ。

会合には、JMETSから野崎理事長を含む7人、内航総連からは小比加会長や同WG座長を務める藏本由紀夫理事ら5人が出席。JMETSの現状や内航船員養成の課題などを説明したほか、内航船員教育を巡る意見交換も行われた。

会の冒頭あいさつした小比加会長は「内航総連では若手船員の確保・育成に向け、『民間で行う船員育成・養成事業検討WG』を設置し、現在議論を進めている。事業を行う上でJMETSの練習船などをお借りしたいが、時間調整など難しい点もあり、いろいろと協議しながら協力をお願いしたい」と述べた。

野崎理事長は「わが国の船員養成を取り巻く環境が転換期を迎える中で、国による『船員養成の改革に関する検討会』が開かれた。JMETSにとっても、安定的・持続的な船員養成をしていくためには抜本的な改革が求められていると理解している」と説明。「このような状況の下、JMETSが内航船員養成にいかに関与していくかが重要。両者が相互に連携と協調を深めることが不可欠」との考えを示した。

両者は今回の会合で、船員の労働力不足対策、特に若年労働者の確保対策は内航

海運業界が直面する最大の課題▽小規模事業者で船員不足が顕著▽民間が行う6級海技士養成はこれを補う重要な役割▽100人前後の現状の同養成規模は必要▽同養成では乗船訓練の場や必要な水準が十分確保できていない状況で、適切な対応が必要▽他方、JMETSは厳しい財政状況の中で練習船の余席も少なく、安定的・持続的な実施体制を構築するための対策が必要一との共通の理解を深めた。

(日本海事新聞11月1日付け)

適合油6者協議会/海運、性状ばらつき懸念。円滑導入要望。石油業界、対応検討へ

国土交通省海事局は11月2日、第1回「船用燃料油の性状に関する6者協議会」(10月30日開催)の結果を公表した。同協議会は2020年からのSOx(硫黄酸化物)規制強化に向けて、海運業界が適合油に関する技術的懸念などを石油業界に伝える目的で設置された。海運業界は規制適合油について、石油元売り業者によって性状にばらつきがあると懸念を示しており、船舶で適切に使用するための性状を要望。石油業界側はこれを受けて、今後は動粘度については供給安定性も踏まえて検討していく考えを示した。

協議会は石油元売り個社、石油連盟、資源エネルギー庁、海運業界団体、内航・フェリー・外航の海運個社、国交省の計6者で構成し、円滑な適合油導入のための環境整備を進めていく。

10月30日の会合では、燃料油の性状のうち、動粘度と流動点が使用船舶に与える影

響について意見交換した。海運業界からは、石油元売り各社が供給する適合燃料油について「他社製の燃料油間で混合安定性を確保してほしい」「動粘度は船舶の改造が不要と見込まれるレベル(余裕を持った目安として秒当たり70平方ミリメートル以上)を希望する」などの要望があった。

一方、石油業界では海運業界の意見を理解しつつ、適合油の動粘度について「供給安定性も踏まえて検討する必要がある」との見方を示した。今後、石油元売り各社は動粘度についてそれぞれ社内で検討。販売ルートなどを通じて、その結果を顧客に伝えていくとした。

国交省は、第2回会合を速やかに開きたい意向。議題は調整中だが、燃料油の混合安定性、流通、燃料油性状に関する情報提供の在り方のほか、燃料油の性状に関する石油業界からの検討結果の報告が想定されている。

(日本海事新聞 11月5日付け)

海員組合/実習生の食費負担、断固反対。 活動方針・決議を採択

全日本海員組合(森田保己組合長)は11月6-9日に東京で開いた第79回定期全国大会で、来年夏まで1年間の活動方針と4本の決議を採択した。活動方針では国際・外航、水産、国内の各部門に関し直面する課題と対応を記載。決議には練習船実習生の食費負担化への断固反対を新たに盛り込んだ。

活動方針では冒頭に「活動の基調」として、船員確保・育成の推進、海員不戦の誓い、

諸課題への対応(船員税制、海難防止への取り組みなど)、国際連帯活動、関係団体との連携・連帯などの取り組み課題を列挙。

船員確保・育成では、予算確保を求めていくほか、船員要請教育機関の維持・定員拡大などの活動を展開する。船員税制の拡大では、住宅税減免措置を取る自治体の拡大に向け海事振興連盟などの関係団体と連携しながら引き続き取り組む。

国際・外航分野では、自動運航船の実用化に向けた検討に対し、安全運航と船員労働に悪影響を及ぼすことのないよう注視。受益船主国主義をうたうITF(国際運輸労連)メキシコシティ・ポリシーの完全実施に向け、ITF加盟組合と連帯強化を図り諸活動に参画するとした。

採択した決議は、「海技教育機構練習船・食料金の実習生負担化案に断固反対する決議」(関東地区提出)、「久里浜-金谷航路存続を求める決議」(同)、「本州四国連絡架橋で働く組合員の雇用を守る決議」(神戸地区提出)、「フェリー・旅客船の維持・存続を求める決議」(広島地区提出)の4本。

このうち、機構の練習船5隻(日本丸・海王丸・大成丸・銀河丸・青雲丸)へ乗船する実習生に2019年度から食料金相当額の自己負担を検討していることに関して、「児童・学生から海運・水産産業を遠ざけ、また現在船員を志している若者からも就業意欲を奪うものであり、政策に逆行している」などと記載。産業別労働組合として組織の総力を挙げて断固反対していくとした。

(日本海事新聞 11月13日付け)

北から南から

富山高等専門学校

学校便り

○「洋上救命講習」を実施

7月19日(木)、射水市海老江沖で「洋上救命講習」を実施しました。本講習は洋上での救命技術を体得することを目的に行っており、商船学科4年生41名は5班に分かれ、着衣のまま救命胴衣を装着し練習船「若潮丸」のデッキから2.7メートル下の海中へ一人ずつ飛び込みました。学生たちは救命筏を目指して泳ぎ、一旦筏に乗り込んだ後に再び船尾まで泳いで、自力でライフネットや縄梯子をよじ登って船に戻りました。また、午後からは実習海域を新湊沖に移動し、各種遭難信号の打ち上げ実習を行いました。



○夏季オープンキャンパス

主にこれから進路について考えようとしている中学生とその保護者を対象として、8月8日(水)～10日(金)の3日間において、オープンキャンパスを実施しました。商船学科では、「若潮丸体験航海(航海士・機関士の仕事)」と題して、本校練習船に乗船し、船橋・デッキ・

機関室・制御室で出入港時および航海中の航海士および機関士の仕事を見学する体験航海を実施しました。参加者は船の運航の様子や機器を実際に見学し、乗組員、引率担当教員、補助学生と触れ合い、船員の業務、船員として働くことの魅力、実際の学校生活について、理解を深められました。



○後学期授業開始

10月1日(月)は、台風24号の影響により射水キャンパスは休講となったため、翌2日より後学期の授業が始まりました。専攻科海事システム工学専攻入学式についても、10月2日(火)に延期して挙行されました。商船学科4年実習生は、予定していた1日の乗船が延期となりましたが、翌2日に日本丸、銀河丸共に全員が乗船しました。

○2年生遠足、3年生県内企業見学、4年生県外工場・流通見学

10月26日(金)に2年生の遠足が実施され、岐阜県高山市にでかけました。3年生も同日に県内企業見学を実施し、商船学科は日本通運および、富山県と富山市が運航する、富岩運河環水公園からパナマ運河方式の閘門である中島閘門を通り、岩瀬を結ぶ運河クルーズ「富岩水上ライン」を見学しました。また、電子情報工学科の学生は、KOKUSAI ELECTRIC 富山事業所・シキノハイテック魚津工場、国際ビジネス学科の学生は、富山第一銀行・スギノマシ早月事業所の見学を行いました。

4年生は、10月23日(火)から26日(金)にかけて、電子情報工学科が関東方面での県外工場見学(メンバーズ、JAL エンジニアリング、アルファシステムズなど)、国際ビジネス学科が同方面での流通見学(JAL エンジニアリング、東京税関、朝日新聞社など)を実施しました。

これらの2~4年生の見学においては、卒業生の皆様、また卒業生がお世話になっておりま

す企業や団体の皆様に多くのご尽力を頂きました。学生に貴重な体験の機会を与えて頂き、感謝申し上げます。

○秋季オープンキャンパス

射水・本郷キャンパス共に、11月10日(土)と11月18日(日)に開催され、いよいよ進路について決定しようとしている中学生の皆さんが参加しました

10日、商船学科では「若潮丸体験航海と洋上授業」と題して、富山湾に練習船若潮丸で乗り出し、その雄大な景色を見ながら、若潮丸主要設備の説明と見学を行い、寄り回り波などの富山湾特有の自然現象について紹介しました。また18日には、航海シミュレータを用いて富山高専の練習船「若潮丸」や大型タンカー、コンテナ船などの色々な船を操船して、その違いと難しさを体験するとともに航海術の基本を学ぶ「バーチャル操船体験」と、大型船や自動車、発電機の動力源として使われるディーゼルエンジンの仕組みを学ぶ、「本物のエンジンの分解・組立て・運転体験」を行いました。

○11月から3月の主な行事予定

11月10日、18日 オープンキャンパス
11月25日、12月8日 進学個別相談会
12月22日～1月9日 学生冬季休業

2019年

1月20日 推薦選抜試験
1月23日 学生会長選挙
2月17日 学力選抜試験
2月21日 卒業研究発表会
2月26日 終業式
3月12日 本科卒業式、
専攻科修了式
(教務主事補 商船学科 福留研一)

同窓会便り

○カッターレース大会

7月12日(木)、本校臨海実習場にて校内カッターレース大会が実施されました。途中で大雨が降り一時中断となる場面もありましたが、予定していたレースを全て実施し、無事大会を終えることができました。参加したすべてのチームが全力でオールを漕ぎ、参加者も見学者も伝統のレース大会を楽しみました。



今号部門の優勝艇

○第52回全国高専体育大会

8月から9月にかけて開催された第53回全国高専体育大会において、多くの学生が日頃の練習成果を発揮し、好成績を収めました。その一部を紹介します。(1位から3位のみを掲載)

<団体の部>

- 一射水キャンパス一
- ・陸上競技:男子団体 総合優勝, 女子団体 総合優勝
- ・男子バスケットボール:3位

一本郷キャンパス一

- ・男子柔道 3位

<個人の部>

一射水キャンパス一

- ・水泳:女子平泳ぎ 100m 1位, 女子個人メドレー200m 3位
- ・陸上競技:(男子) 100m 2位, 200m 1位, 110mH 3位, 4×100mR 1位, 走高跳 2位, 砲丸投 1位, 円盤投 1位 / 2位, (女子) 100mH 1位 / 3位, 砲丸投 1位, 円盤投 1位, やり投 2位

一本郷キャンパス一

- ・陸上:(女子) 4×100mR 3位, 走幅跳 2位

- ・剣道：男子個人 優勝
- ・柔道：女子 63kg 級 準優勝

○商船学科卒業証書授与式・専攻科海事システム工学専攻修了証書授与式

9月21日(金)、平成30年度商船学科卒業証書授与式及び専攻科海事システム工学専攻修了証書授与式を挙りました。

賞雅校長から、航海実習用の白い制服に身を包んだ商船学科卒業生33名へ卒業証書が、海事システム工学専攻修了生4名へ修了証書が手渡され、「本校で学んだ技術、問題解決能力そしてコミュニケーションの成果を、ぜひ我が国の海事産業、そして我が国・世界の発展にぜひ役立ててほしい。」と式辞が述べられました。

続いて在校生代表学生からの送辞を受け、卒業生・修了生を代表して畑将弘さんが、「明日からの人生において、ここで学んだことの意義をかみ締め、それぞれの分野で活かし、一人ひとりが託された使命を精一杯果たします。」と力強く答辞を述べました。

最後に卒業生たちは、帆船の出航時に行われる「登檣礼」の儀式に倣って「ごきげんよう」を三唱した後、制帽を投げるパフォーマンスを行い、新たな人生への船出を祝う大きな拍手に包まれながら、前途洋々たる未来へ旅立ちました。



卒業生答辞



登檣礼に倣った別れの挨拶

○福井しあわせ元気国体2018に出場

9月29日(土)～10月9日(火)に開催された第73回国民体育大会「福井しあわせ元気国体」の下記種目に、本校から8名の学生が出場しました。

一射水キャンパス

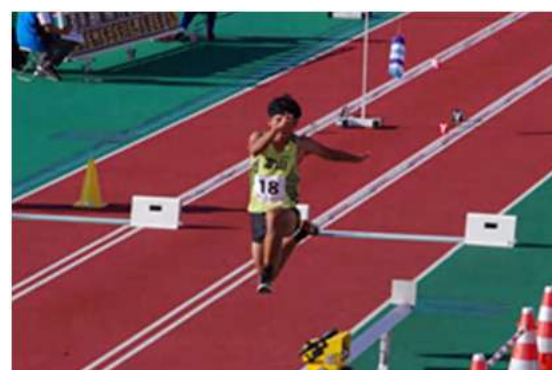
- ・陸上競技：走高跳、三段跳、ハンマー投、100mH
- ・自転車競技：個人ロードレース、スプリント
- ・カヌー：スラローム
- ・ゴルフ競技

一本郷キャンパス

- ・水泳競技：アーティスティックスイミング



福井国体「走幅跳(商船3年 曾場選手)」

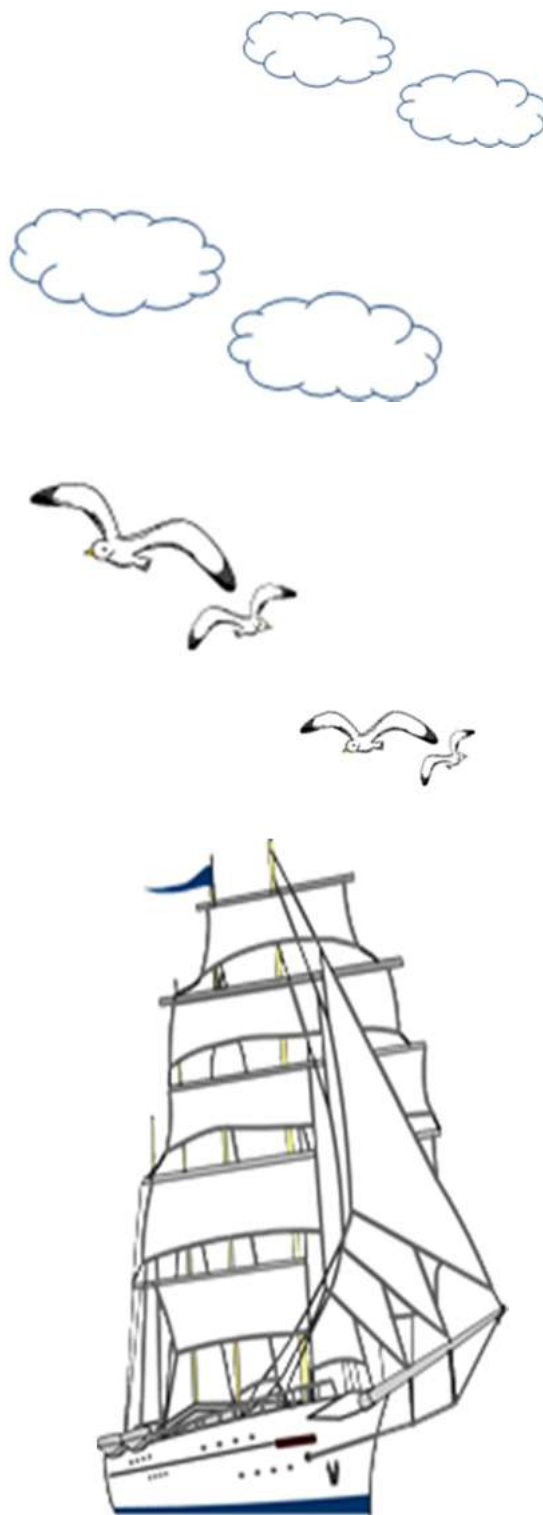


「三段跳（電子情報3年 川口選手）」

○全国高等専門学校ロボットコンテスト 東海北陸地区大会

10月14日（日）、いしかわ総合スポーツセンターにてロボットコンテスト東海北陸地区大会が開催され、本校からは射水キャンパスと本郷キャンパスそれぞれ2チームずつ出場しました。今年の競技は、手動ロボットと完全自律ロボットがそれぞれペットボトルを射出し、エリア内にある様々な高さの台の上に立てるものでした。各チームの選手やロボットは、高度な機器調整や自動制御技術が求められる難題をクリアしていました。今年度、本校チームの全国大会出場は叶いませんでしたが、本郷キャンパスの2チームが協賛企業様から特別賞を受賞しました。

（学生主事補 商船学科 山田圭祐）



鳥羽商船高等専門学校

学校便り

東海地区高専大会男子走高跳で優勝!!

第 56 回東海地区国立高等専門学校体育大会(陸上競技)が、6月 23 日(土)・24 日(日)の 2 日間、静岡県沼津市の愛鷹広域公園多目的競技場で開催されました。

本校から男子走高跳に出場した畠田寛大君(電子機械工学科 2 年)が、雨の中 1m85cm の記録で優勝しました。この結果畠田君は、8 月 18 日(土)・19 日(日)に熊本市で開催される第 53 回全国高等専門学校体育大会(陸上競技)の出場権を獲得しました。



男子走高跳で 2m クリア!!

第 81 回三重県陸上競技選手権大会が、7 月 7 日(土)・8 日(日)に三重交通 G スポーツの杜伊勢陸上競技場で開催されました。

本校から、男子走高跳(49 名エントリー)に出場した畠田寛大君(電子機械工学科 2 年)が、初の大会突破となる 2m00cm の自己新記録(1m92cm からの更新)で 4 位に入賞しました。この結果畠田君は、8 月 25 日(土)・26 日(日)に静岡県草薙総合運動場陸上競技場で開催される、第 61 回東海陸上競技選手権大会の出場権を獲得しました。

インターハイ陸上競技の運営に本校学生が技術協力

8 月 2 日(木)から 6 日(月)に、伊勢市の三重交通 G スポーツの杜伊勢陸上競技場で開催された、平成 30 年度全国高等学校総合体育大会(インターハイ)陸上競技大会の運営に、制御情報工学科 5 年生 17 名が技術協力しました。

協力学生は、監視カメラ映像用のモニター操作の班と、スタジアム内の大型映像用の映像撮影班の 2 班に分かれ、地元三重でのインターハイ陸上競技の運営に貢献しました。



平成 30 年度オープンキャンパス開催!!

8月17日(金)・18日(土)、平成30年度鳥羽商船高専オープンキャンパスを開催しました。

「学校説明会」から「オープンキャンパス」と名称変更した今回のイベントには、過去最高の500人を超える参加お申し込みをいただきました。

両日とも天候に恵まれ、学校説明の後に行われた実験演習公開、練習船「鳥羽丸」の体験乗船航海もご好評をいただきました。



全国高専大会男子走高跳で3位入賞

第53回全国高等専門学校体育大会陸上競技が、8月18日(土)・19日(日)の2日間、熊本市のえがお健康スタジアムで開催され、本校から男子走高跳に出場した畠田寛大君(電子機械工学科2年)が3位に入賞しました。畠田君を含め、2m以上の自己記録を持つ選手が3名というハイレベルな競技会で、1m95cmのセカンドベスト記録で3位を確保しました。

畠田君は、1m95cmクリアの後1m98cmをパスして、10月に開催されるU18日本選手権の

参加標準記録となる2m01cmの自己新記録に果敢に挑みましたが、残念ながらクリアはありませんでした。



全日本ソーラー&人力ボートレース大会 2018にて学生総合優勝および特別賞

8月25日(土)・26日(日)の両日、全日本ソーラー&人力ボートレース大会2018が、愛知県碧南市の勤労青少年水上スポーツセンターにて行われました。

本校では商船学科の学生を中心にボートの設計から製作までを行いこの大会に出場しています。今年は12年連続の出場となり日本ソーラー&人力ボート協会より特別賞を頂きました。

レース当日は台風後で風が強いものの、暑い晴天となり、新たに設計・製作した駆動系のおかげでトラブルも無く全レース無事完走することができました。

レースの結果は「学生の部総合優勝」と素晴らしい結果を達成しました。





活躍の舞台は水平線を超えてどこまでも！ 記事掲載

プログラミングコンテスト『Imagine Cup (イマジンカップ)』の日本大会でみごと優秀賞に輝き、7月にシアトルで行われた世界大会に出場したチーム『ezaki-lab』の活躍について、掲載されました。

《掲載記事》

<https://coeteco.jp/articles/10319>

皇太子殿下が本校をご視察されました

8月1日(水)、皇太子殿下が鳥羽商船高等専門学校をご視察されました。

殿下は、8月1日(水)に三重県伊勢市で開催された「平成30年度全国高等学校総合体育大会総合開会式」へのご臨席と地方事情ご視察のため、7月31日(火)から8月1日(水)までの3日間、伊勢市などをご訪問され、その一環として、本校のご視察が実現したものです。なお、国立高等専門学校において、皇太子殿下のご視察は、鳥羽商船高等専門学校が初めてです。

当日は、高専機構本部の谷口理事長、林校長(鳥羽商船高専)及び同校の学生らからのお出迎えをしたあと、商船学科、電子機械工学科、制御情報工学科、専攻科の学生らがそれぞれ、映像やパネルを使い日頃の学習成果を紹介しました。殿下は、日本丸での乗船実習体験、昨年度の高専ロボコン全国大会に出場したロボット2台の実演、Imagine Cup2018世界大会で発表した「人工知能を活用した自動給餌システム」の説明資料を興味深げにご覧になり、説明した学生に「乗船実習で大変だったことはありますか」、「ロボット製作の技術は将来に活かそうですか」、「人工知能を作成する上で難しいことはありますか」等のご質問をされ、学生は緊張し

ながらも丁寧に受け答えを行いました。また、お帰りの際、お見送りの学生らに「これからも頑張ってください。」と励ましのお言葉を掛けて頂きました。

第47回商船学科卒業証書授与式並びに第11回専攻科(海事システム学専攻)修了証書授与式を挙

9月24日(月)、第47回商船学科卒業証書授与式並びに第11回専攻科(海事システム学専攻)修了証書授与式を挙

式では、林校長から商船学科卒業生38名に卒業証書、専攻科(海事システム学専攻)修了生4名に修了証書が手渡された後、「これから海図の無い人生の遠洋航海に出られる中で、3つ、すなわち命、仕事、顔を見てのコミュニケーションを大切にしてください。恐れずに弛まずに、希望という輝く星に向けて針路をセットしてください。」と式辞が述べられました。

式の最後に、白い制服姿の卒業生全員が一行に並び、在校生に向かって「ごきげんよう」と挨拶し、帽子を宙高く投げる伝統の別れのパフォーマンスを行い、晴れ晴れとした姿で学び舎から巣立っていきました。





本校練習船「鳥羽丸」が四日市港まつりに参加

8月4日（土）～5日（日）に本校練習船「鳥羽丸」は四日市港霞ヶ浦地区に停泊し、四日市港まつりに参加しました。

本校からは教員の他、有志の学生 29 名が参加し、8月5日（日）には練習船「鳥羽丸」の体験乗船および一般公開で船内説明や、カッター大会の運営を行うと共にレースに参加しました。

また、四日市港ポートビル内では本校ブースを設け、各学科のPR活動を行いました。

照りつける真夏の日差しの中にもかかわらず、小さなお子さんから年配の方まで 577 人を超える方々に鳥羽丸を見学していただき、大盛況のうちに終了しました。



（商船学科航海コース 齊心 俊憲 記）

同窓会より

平成 30 年 6 月 3 日同窓会総会が大阪駅前丸ビルの大阪第一ホテルで開催されました。今年に関西支部の皆様にお世話になり、同窓生 82 名と母校から林校長、石田副校長、山内事務部長、攻玉社同窓会の木村同窓会長、田村事務局長をお迎えし盛大に催されました。

アトラクションで関西総会おなじみの女性グループ、キャトルフイーユによる生演奏で校歌、練習船の歌などを大声で歌い、往時を懐かしみほろりとするひと時を過ごしました。

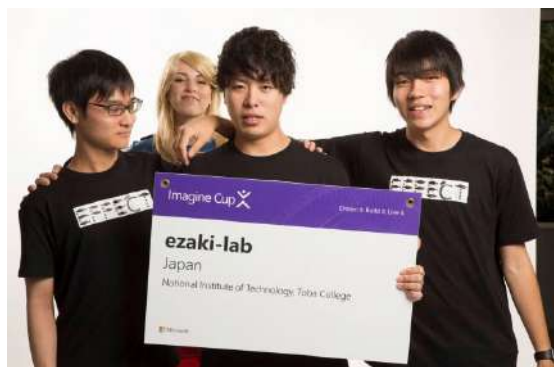


イマジンカップ

母校制御情報工学科の学生 1 チームがマイクロソフト社主催のイマジンカップの日本代表に東大 2 チームと共に選ばれアメリカシアトルでの 7 月の世界大会に出場しました。

イマジンカップ世界大会出場は今回で 2 回目ですが健闘むなしく敗退しました。

同窓会総会で急ぎよ寄せられた募金と同窓会からの支援金で滞在中腹いっぱいおいしい料理を食べ次回での雪辱を期したいと思います。後輩たちの益々の健闘を祈ります。



皇太子殿下下行啓

本年 8 月 1 日皇太子殿下が母校をご訪問されました。

母校開校 137 年の歴史で初の慶事です。当日は非常に厳しい警備体制が引かれ、関係者以外は校内の中に入ることができない中、同窓会菅沼会長もお迎えの荣誉の一人に加えられ殿下をお迎えいたしました。

殿下は 1 時間半余り校内を回られ学生達の案内で施設見学と研究内容発表をお聞きになり、学生達に質問もされていたそうです。

お見送りの際は最前列の 11 名の学生一人ひとりに将来の夢や勉強の内容を質問され、感激した学生のコメントが新聞にも掲載されました。

母校関係者と共に同窓会の一員として歓喜にたえません。

林校長はじめ母校の皆様ありがとうございました。



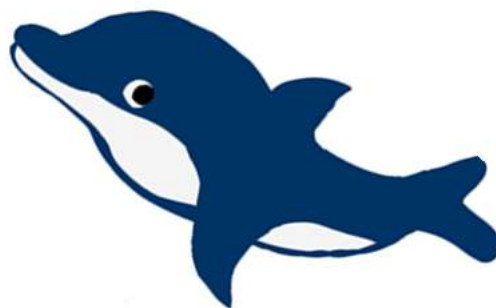
商船学科卒業式

9 月 24 日の秋の佳き日、母校商船学航海コース 15 名、機関コース 23 名、専攻科海事システム学科 4 名が卒業し鳥羽を旅立ちました。進路は外航船社 4 名、内航船社 15 名、フェリー、探査船 7 名で 26 名が海上職に就き、陸上企業 10 名、その他 2 名、進学 4 名でほぼ進路が決まりました。



平成 31 年の総会は 6 月 2 日（日）鳥羽で開催いたします。同窓の皆様参加をお待ちしています。

事務局 江崎隆夫



広島商船高等専門学校

学校便り

○公開講座開催

7月28日(土)中学生を対象とした「商船学科公開講座～あつまれ船長・機関長！2018」を開催し、県内外の中学生14名と保護者等12名が参加しました。

練習船広島丸で尾道港を出港し、エンジン始動見学、航海を体験しました。大崎上島へ到着後は、本校の学校説明を行い、その後シーカヤック体験、小型船舶の操舵体験を行いました。

参加者は、海や船への関心を深めたように感じられました。



公開講座1



公開講座2

○第1回オープンスクール開催

8月4日(土)・5日(日) 豪雨災害の発生

により一部公共交通機関が不通の中、県内外から多数の中学生並びに保護者の方が来校されました。

暑い日が続く中、オープンスクール当日も猛暑となりましたが、参加者は、各学科の趣向を凝らした授業を体験し、寮に関する説明会及び技術教育センター・練習船広島丸の見学を行いました。



オープン1



オープン2

○若潮寮かき氷大会開催

8月8日(水) 陽が落ちても暑さ厳しい中、期末試験の疲れを慰労する意味も込め、寮生会主導でかき氷大会を開催しました。

選べる味は定番のイチゴを筆頭にエメラルドパインなど変わり種を含め、寮生会が厳選した全9種類。寮生は思い思いの味を選び、暑さを忘れ楽しんでいる様子でした。

○ひらめき☆ときめきサイエンス開催

8月11日(土) 日本学術振興会の委託事業である、ひらめき☆ときめきサイエンス「振動の不思議を学ぼう！例えば同じ地震でも

建物によって揺れ方が違うのはなぜ？」を開催し、約20名の生徒・保護者の参加がありました。この事業は科学のメカニズムを直に見る、聞く、触れることで、科学のおもしろさを感じてもらうことを目的としたプログラムです。本校教員だけでなく、学生も講師として実験器具の説明をするなど教育的なイベントともなりました。

参加した中学生からは「自分の知らないことをたくさん知れた」、「今までしたことのない実験をして、地震についてよく知ることができた」などの感想がありました。

○普通救命講習実施

9月12日(水)大崎上島消防署の協力のもと、教職員を対象とした普通救命講習を実施しました。

いざという時に適切な応急処置が行えるように、救命への心構えや技能を学ぶよい機会となりました。

○3校合同説明会(尾道)開催

9月15日(土)に尾道市市民会館において、松江工業高等専門学校、弓削商船高等専門学校及び広島商船高等専門学校の3校合同説明会を開催しました。

中学生、保護者、中学校教員及び学習塾の関係者の45名の参加があり、高等専門学校の紹介、各校の担当教員より各高専の特色を説明し、最後に個別相談を行いました。中学生の進路決定の参考となれば幸いです。

○卒業証書・修了証書授与式を挙

9月22日(土)商船学科卒業証書授与式、海事システム工学専攻修了証書授与式を挙

行しました。卒業生・修了生代表から、在学中や乗船実習中の思い出とともに、今後社会で活躍できるようにという決意の答辞がありました。

雨間の秋晴れにも恵まれた中、来賓、保護者、在校生、教職員及び、国際信号旗U・W(U・W旗掲揚で「御安航を祈る」という国際信号)に見送られ、商船学科航海コース21名、商船学科機関コース22名、海事シ

テム工学専攻5名が本校を巣立っていきました。



M卒業式1



M卒業式2

○ペットボトルキャップを集めてワクチン支援活動実施

10月3日(水)寮生会が中心となって回収したペットボトルキャップを、大崎上島町商工会に提出しました。ペットボトルキャップはリサイクルされて素材となり、その売却益が発展途上国へのワクチン支援に繋がります。

○フィリピン短期留学生受入れ

10月15日(月)フィリピンの連携校であるエミリオアギナルド大学より男子学生2名、女子学生2名を短期留学で受入れました。

期間は2週間で授業に参加し日本の教育を学び、また、大崎上島町及び広島県の地域産業や日本の文化を学びました。15日(月)は、歓迎のウェルカムパーティーが開催され、早速本校の学生とコミュニケーションを取っていました。

○120周年記念事業 創基地記念板の除幕式を挙

9月22日(土)本校は平成30年5月10日に120周年を迎え、様々な記念事業を行っています。その一つとして創基地整備事業があります。この度、記念式典に先立って創基地の場所や歴史を刻んだ創基地記念板を作成し、除幕式を行いました。

本校校友会会長の挨拶の後、関係者の手により、記念板がお披露目されました。

先人たちの思いを繋ぎ、これからも実践的で創造的な技術者を育成し、地域社会の文化や産業の進展に寄与できるよう努めてまいります。



除幕式1



除幕式2

○創基120周年記念事業 記念式典等を挙

本校は平成30年5月10日に120周年を迎え、10月20日(土)に記念式典・記念講演会を挙

行しました。記念式典では、本校辻校長から、「本校は120年の間に、諸情勢に応じて様々な変化をすることで対応してきた歴史がある。近年では国際化や地域貢献を求められており、確たる

基礎知識と高い技術力、柔軟な思考力、創造的で問題解決型能力を有する技術者育成に全力を注いでいく。」との式辞があり、その後文部科学省はじめ多くの来賓の方々から祝辞をいただきました。

また、記念講演会では、日産自動車株式会社総合研究所長 土井三浩氏、本校OB 熊本県議会議員 吉永和世界氏に、未来を感じさせる最先端技術の開発や、エピソードを交えた在校時を振り返って感じるということについて講演いただきました。

爽やかな秋晴れのこの日、式典・講演会には来賓やOB、在校生計約800人が参加し、大変な盛況となりました。

その後に開催した記念交流会では、来賓の方々、OB、教職員に参加いただき、旧交を深めたり、新しい縁が繋がったりといった交流ができました。



120周年



日産自動車(株) 土井三浩氏



熊本県議会議員 吉永和世界氏

○高専ロボコン2018中国地区大会 優勝

10月21日(日)島根県松江市で高専ロボコン中国地区大会が開催され、本校からはAチーム(チーム名:紫電☆一闪)とBチーム(チーム名:茶屋 妖)の2チームが出場しました。両チームとも順調に勝ち進み、準決勝では同校対決が実現しました。この同校対決に勝利した広島商船Aチームがそのままの勢いで決勝戦も勝利し、見事中国地区大会の優勝チームとなりました。広島商船Aチームは地区優勝校として、11月25日(日)に東京の両国国技館で開催される全国大会に出場します。

前回2011年の全国大会出場から7年ぶりの出場に学内でも盛り上がっています。



ロボコン1



ロボコン2

○第42商船祭開催

平成30年10月27日(土)と28日(日)の2日間にわたって第42回商船祭(テーマ・群青)を開催しました。クラスや部活で様々な出展を行い、保護者や地域の方など多くのご

来場をいただきました。また、献血活動や7月豪雨災害への募金活動に多くの方のご協力をいただきました。



商船祭1



商船祭2

校友会

○平成30年度校友会合祀式挙

10月20日(土)校友会合祀式を母校の慰霊碑広場において執り行いました。校友会長、校長先生をはじめ多数の校友及び遺族の方々出席のもと、佐渡学生会長の鳴らす弔鐘を合図にて黙祷を捧げ、献花を行いました。

新合祀者 (平成30年4月30日現在)

N-44 山田隆夫	N-50 本田眞一
N-52 藤田英明	N-55 川原利海
N-58 金本康春	N-59 眞田和典
N-65 本多 温	N-66 徳森和彦
N-66 中江孝彦	N-70 浅雄宣政
N-73 上本逸雄	N-76 森山 一
N-76 田口敏一	N-76 前田浩一

N-80 岡部昭彦

E-17 樂市清二 E-22 望月達也
E-22 木村忠正 E-23 菅原留吉
E-24 岡田正憲 E-34 今中義隆
E-37 栗田 守 E-39 津崎次昭
名誉教授 藤井安正、松野 理、高橋 巖



合祀式 1



合祀式 2

(記: E52 茶園 敏文)



大島商船高等専門学校

平成 30 年 10 月 22 日未明に発生した、大島大橋に外国船が衝突した事故により、大島大橋の橋梁がダメージを受けました。その影響から、予定していた各種活動、行事を行うことが困難になっております。11 月 9 日現在、多くの皆様の手厚い支援の下、全学を挙げて通常の活動に戻るよう努力しております。関係各所にご迷惑をお掛けしたことを、全学で取り返せるように邁進していく所存です。

大島大橋外国船衝突事故、以後の話は文章の後半に記載します。

◎平成 30 年 6 月後半から平成 30 年 10 月にかけて行われた、主な式典、教育活動、地域連携などを中心に紹介します。

1. 式典・催事

○平成 30 年度卒業証書・専攻科修了証書授与式挙行

平成 30 年度卒業証書・専攻科修了証書授与式を、平成 30 年 9 月 20 日（木）に挙行了しました。今年度 9 月の卒業生・修了生は、本科商船学科 42 名（航海コース 21 名、機関コース 21 名）、専攻科海洋交通システム学専攻 3 名でした。

福田校長から、「皆さんは船舶運航に関する基礎から最新技術まで多くを学び、知識と技術を身に付けられました。今後、自信をもってそれらを十二分に生かし、大いに活躍して下さい。」と祝福・激励がありました。

式終了後、卒業生は出港時の儀式である登橋礼（とうしょうれい）にならって「ごきげんよう」と 3 回叫び、帽子を高く投げました。

○平成 30 年度入学式挙行

平成 30 年度、専攻科海洋交通システム学専攻入学式を、平成 30 年 10 月 1 日（月）に挙行了しました。今年度は 3 名の学生が入学しました。海洋や商船に関する知識技術の深化

を目指して、これから始まる高専生活に期待を膨らませている様子でした。



平成 30 年度専攻科修了生と教員の集合写真（上）
／ 平成 30 年度 9 月本科卒業式の様子（下）

2. 教育活動

○商船学科 4 年生が航海実習を実施

本校練習船大島丸において、平成 30 年 6 月 19 日（火）から 6 月 22 日（金）まで、商船学科 4 年生による丸亀・水島・坂出方面への航海実習を行いました。

2 日目は水島港に入港、日東タグ株式会社を訪問し、事業所やタグボートの船内や機関室を見学させていただきました。3 日目は川崎重工業株式会社坂出工場に大島丸で入場し、建造中の LNG 船内や大型船の建造工程に沿った工場見学させていただきました。普段乗船することのできない大型 LNG 船の内部に潜入でき、学生たちは驚きを隠せませんでした。

この実習では来島海峡航路や備讃瀬戸航路、水島航路といった瀬戸内海でも有数の難所を通過し航海コースの学生は多くのことを身に付けることが出来ました。機関コースの学生も通常の航海より出入港の回数が多く身体で覚えることが出来た航海となりました。



来島海峡での商船学科4年航海訓練の様子(上)
 / 商船学科1年航海訓練中の集合写真(下)

○商船学科1年生が航海実習を実施

本校練習船大島丸において、平成30年6月26日(火)から27日(水)まで、商船学科1年生による別府への航海実習を行いました。

初めての「大島丸実習」ということで当初は大変緊張した顔つきでしたが、船内生活の特殊性を理解し、仲間と協力して安全に作業することを目標に、実習に取り組むことができました。別府ではフェリー「さんふらわあ あいぼり」の船橋や機関制御室などを見学させていただきました。実際の大型船の大きさに、多くの学生が感動した様子でした。自由時間には、別府の温泉を楽しんだ様子でした。

○商船学科5年生が救命講習実施

本校練習船大島丸棧橋において、平成30年7月30日(月)、商船学科5年生が、救命講習を実施しました。この講習は、STCW条約によって船員となるための必修講習として定められているものです。前日までの台風により実施が危ぶまれましたが当日は無事に実施できました。講習は諸説明から始まり、救難信号や発煙筒等の実演、救命いかだの投下・展張、緊急避難時の船からの飛び込み訓

練が行われました。

○知的財産セミナー開催

本校LL教室において、平成30年7月26日(木)、高専学生向け知的財産セミナーを開催しました。

本セミナーは、学生の知的財産に関する知識の涵養を目指して企画したもので、独立行政法人国立高等専門学校機構と連携・協力の推進に関する協定を締結している日本弁理士会の協力を得て、開催したものです。講師には、日本弁理士会中国支部 弁理士 木村正彦氏、並びに日本弁理士会知的財産支援センター 弁理士 城田 晴栄 氏を迎え、約1時間30分のセミナーが行われました。

セミナーは、特許に関する基本的な考え方を説明したのち、おにぎりの包装フィルムを例題とした台本形式の講義が行われました。参加した専攻科生24名も、熱心に聴講し、講義の終了後には活発に質疑が行われていました。



信号紅炎点火の様子(左) / 救命筏乗艇の様子(右) / 飛び込み訓練の様子(下)

3. 地域連携活動、公開講座など

○サイエンスアカデミーにて工作教室開催

防府市青少年科学館ソラールの主催するサイエンスアカデミーで、平成30年7月22日(日)、本校の練習船大島丸機関士と、本校商船学科4、5年生の学生4名で「ポンポン船をつくろう!」の工作教室を開催しました。自分たちで作ったポンポン船が水の上を走り始めたとき、子供たちはみんな驚き、感激している様子でした。本校の学生も、子供たちと一緒に工作をすることで、有意義な時間を過ごせた様子でした。

○小学校の教員研修および小中学生親子を対象とした体験航海の実施

本校練習船大島丸で、平成30年8月8日(水)、関門海峡の体験航海を実施しました。午前中は下関市内の小学校教諭ら22名が乗船、船内研修を実施しました。

これは2020年度以後に全面实施される新学習指導要領内に海運に関する内容が盛り込まれたことを踏まえ、下関市港湾局と日本船主協会、九州海事広報協会と共同で開催したものです。また、午後からは一般募集した小中学生の親子42名が乗船しました。乗船中、下関市港湾局・日本船主協会による講義や大島丸の船員による船内見学、関門海峡航海体験を実施しました。参加者は、普段見ることの少ない海からの景色や、船員の帽子・制服を着ての記念撮影を楽しんでいました。

○公開講座「レーザー加工機でオリジナルチタンプレートをつくろう」開催

大島商船高等専門学校、技術支援センターにより、平成30年8月17日(金)、公開講座「レーザー加工機でオリジナルチタンプレートをつくろう」を開催しました。この講座は、本校技術支援センターの加工機械を使って、地域の小中学生の皆さんにもものづくりの楽しさを体験していただくとうと夏休みに実施しています。講座では当センターの職員が、使用する材料やレーザー加工機について、特徴や装置の説明と製作の指導を行いました。

参加者の皆さんは、説明を受けた後、自分たちで絵や図を描き、データを作成しました。その後、実習工場へ移動し、作成したデータを利

用して、レーザー加工機によりチタン板を切り出し、仕上げや組立てを行いました。子どもたちは一連の工程を通して、ものづくりの楽しさを体感できた様子でした。



サイエンスアカデミーにて工作教室(上) / 公開講座でレーザー加工機を利用している一幕(下)

4. 学校PR活動

○第1回、第2回オープンキャンパスの開催
本校にて第1回オープンキャンパスを、平成30年6月16日(土)に開催しました。山口県内や広島県、九州各県から、287名(うち中学生174名)の方に参加いただきました。第1回は、フリー形式で、実験室や実習工場等施設、練習船の体験航海、クラブ活動等を自由に見学していただきました。また、学生寮見学の参加者も多く、寮生活を知ることができて良かったと感想をいただきました。本校にて第2回オープンキャンパスを、平成30年8月4日(土)に開催しました。山口県内や広島県、神奈川県や九州各県から、314名(うち中学生179名)の方に参加いただきました。全体説明の後、参加者は本校学生の案内により、各学科の体験学習や施設見学、大島丸体験航海等をしていただきました。また、1日コースの参加者の方には、学生寮での昼食体験もしていただきました。



第1回オープンキャンパスの様子（上）／ 第2回オープンキャンパスの様子（下）

◎平成30年10、11月の活動に対する報告

冒頭でも記載いたしましたが、平成30年10月22日未明に発生した、大島大橋に外国船が衝突した事故により、大島大橋の橋梁がダメージを受けました。本校として、主に2つの影響を受けております。

- ・島の上水道の源である水道管の破損により、学内（島内）のほぼ全域で水道水が使えないこと。
- ・大島大橋の交通規制により、自転車及び歩行者が通行禁止、荷物を運ぶ大型車も重量制限されたこと。

上記の影響により、授業や寮生の生活における衛生への懸念や、通学生の通学が困難であることから、忸怩たる思いではありますが、10月末より休講措置を取っております。また、学園祭などのイベントもいくつか中止、延期にしました。

学校長を中心に授業再開へ向けて、対策を検討、各種努力を行い、関係各所と相談した結果、12月上旬より授業再開を予定しております。他の行事など詳しくは、学校HPや問い合わせをお願いします。

10月22日の事故から11月9日現在まで、学校も頑張っており活動をしています。これまでにあった、関係各所のありがたいご支援、本校練習船の町への協力、学生の様子、大島大橋の様

子などを、極々簡単ではありますが、写真としていくつか紙面に挙げたいと思います。

関係各所の皆様、様々なご支援ありがとうございます。全てを記載できず申し訳ありません。



大島大橋の様子



広島丸、弓削丸による給水支援



大島丸から町への給水支援



シャワー施設の町民への開放



給水ボランティア中の学生

◎おわりに

今回も「学校便り」にまとめられないほど多くのことがありました。本校は、様々な方に支えられて運営できていることを実感しています。今回の事故で、本校に支援いただいた方、企業、団体にあらためてお礼を申し上げます。今後については、学校 HP 記載事項や問い合わせをお願いします。学校 HP にある福田校長から学生、保護者へのメッセージは、商船のプライドを感じる一見の価値がある文章だと思います。

(教務主事補 村田 光明 記)



弓削商船高等専門学校

学校便り

平成 30 年度商船学科卒業式

平成 30 年 9 月 24 日(月)、平成 30 年度商船学科卒業式を挙行了しました。卒業生 32 名は本校を巣立ち、新たな門出の日を迎えました。

井瀬校長からの式辞に続いて、来賓の上島町長及び一般社団法人全日本船舶職

員協会会長からの御祝辞を同窓会会長柏木実様代読により頂きました。

式の終盤、卒業生総代 原悠登さんによる答辞が行われた後、本校商船学科卒業式恒例のセレモニーが行われました。卒業生代表の吹く笛に合わせ、卒業生一同が「ごきげんようー！」の掛け声を放った直後、全員が帽子を高らかに投げ、多くの帽子が美しく宙を舞いました。

卒業生たちの表情は、これからの輝ける未来に期待を弾ませているかのように輝いてみえました。



平成30年度卒業予定者就職・進学先

商船学科 卒業予定者 32名

平成30年9月6日現在

航海コース 22名

就職(進学)先
イノガストラスポーツ株式会社
上野トランステック株式会社 3名
株式会社霧島海運商会
株式会社商船三井
川崎汽船株式会社
川近シップマネジメント株式会社
九州郵船株式会社
共栄マリン株式会社
国道九四フェリー株式会社
太洋日本汽船株式会社
鶴見サンマリン株式会社
日本郵船株式会社
東幸海運株式会社
ファーストマリンサービス株式会社
喜多浦海運株式会社
株式会社スチールバブ
佐藤國汽船株式会社
四国開発フェリー株式会社
早駒運輸株式会社
弓削商船高等専門学校 専攻科

機関コース 10名

就職(進学)先
上野トランステック株式会社
鹿児島船舶株式会社
国華産業株式会社
ダイハツディーゼル株式会社
明治海運株式会社
宇和島運輸株式会社
九州郵船株式会社
日本郵船株式会社
弓削商船高等専門学校 専攻科
東京海洋大学

全国高専大会・柔道 90kg 超級で第 3 位入賞

平成 30 年 8 月 26 日(日)、大分県立総合体育館で、全国高等専門学校体育大会・柔道競技が開催されました。本校から 2 名の学生が出場し、商船学科 4 年生・國貞晴信さんが 90kg 超級で 3 位に入賞しました。

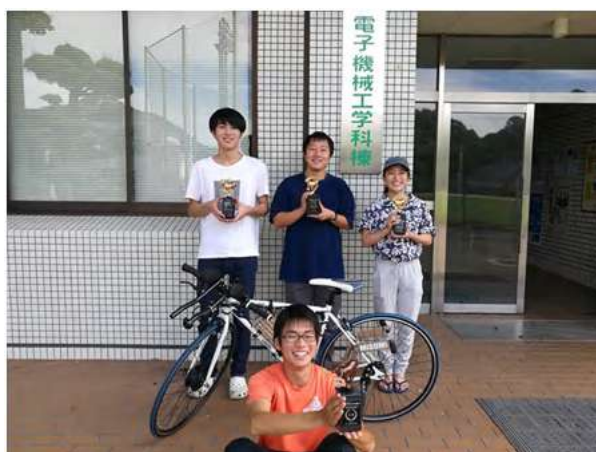


電子機械工学科チャレンジチームが今年も Ene-1GP 鈴鹿入賞！！

平成 30 年 8 月 5 日 (日)、鈴鹿サーキット国際レーシングコース東コース(2.243km)において 2018 Ene-1GP 鈴鹿 KV-BIKE チャレンジ全国大会が開催されました。本校は、大学・高専・専門学校部門に参加し、3 位入賞。さらに、一般部門を含めたクラス I の総合成績で 4 位を獲得しました。

大学・高専・専門学校部門の 4 連覇をかけたレースでしたが、4 連覇を実現することはできませんでしたが、輝かしい快挙です。

この他、本校電子機械工学科のチームは、鈴鹿サーキット場・HSR 九州サーキットコースで開催された Honda エコマイレージチャレンジ 2018、さらに昨年、EV バイクによる四国 EV ラリーなどにも参戦して成績をあげています。今年も四国 EV ラリーが大阪府堺市のサーキット場にて開催され、これにも参加し 3 位の成績となっています。



電子機械工学科 1 年生が海岸清掃のボランティア活動を実施

平成 30 年 10 月 16 日 (火)、本校電子機械工学科 1 年生が愛媛県上島町の高井神島町にて、海岸清掃のボランティア活動を実施しました。この活動は、KOSEN (高専)4.0 イニシアティブのプロジェクトの漂着ゴミの調査の一環として行われ、予想以上のゴミの量から今回は、プラスチック・ビン缶に絞って清掃を行いました。1 時間の清掃活動の間にプラスチックゴミ 86.98kg、ビン・缶類 17.57kg、その他大型ごみを回収しました。

島民約 20 名の島のため、大規模な海岸掃除はできず、町の担当者の方からも「助かりました。」とコメントをいただきました。参加した学生も、悪臭や想像以上のゴミに驚き、悪戦苦闘しましたが一所懸命ゴミを拾い、ゴミのポイ捨てやプラスチック問題など環境問題について、さらに興味・関心が増した様子でした。





デザインコンペティションAMデザイン部門（秋大会）に出場

平成30年11月10日(土)～11日(日)の2日間にわたり、釧路高等専門学校が主管となり第15回全国高等専門学校デザインコンペティション2018 in 北海道が開催され、本校からは、AMデザイン部門へ電子機械工学科5年弓戸臯生さん、若松芽生さん、西原健朗さん、山田陸さんの4名が参加しました。

このAMデザイン部門は、「スポーツ支援アイテム開発」をテーマに、3Dプリンタを使って自由な発想と独創的なアイデアを競う部門です。AMデザイン部門には全国高等専門学校から25チームがエントリーし、予選（書類審査）を通過した本校を含む9チームが本選に出場します。本選の結果については、次回の「全船協」会報140号でご報告いたします。

(広報主事 益崎真治)

同窓会便り

同窓生のみなさん平成30年も終わり平成31年がスタートいたしました。本年はいよいよ新しい年号のスタートとなります。新年あけましておめでとうございます。

新入会員（商船学科卒業式）の報告

去る平成30年9月24日商船学科の卒業式がおこなわれました。本年は専攻科海上輸送システム工学専攻の修了生はおらず、実習から帰ってきた白い制服を着た商船学科の実習生のための卒業式となりました。

残念ながら本年も全員が同窓会へ入会していただいておりますが、また新入会員を迎えることになりました。ご入会いただいた卒業生の皆様の将来を同窓会ともども支えていきたいと考えておりますので、先輩方のご協力もよろしくお願いいたします。ご入会いただいた新入会員のみなさま、あらためてご卒業おめでとうございます。

本年も航海科コース、機関科コースからそれぞれ1名ずつ同窓会より卒業表彰を行いました。本年の卒業生は航海科112期生、機関科83期生となります。

また同時に卒業生の中にOBの保護者の方がおられましたので写真にてご紹介いたします。私(益崎)にとっても大変懐かしい卒業生のお二人です。



柏木会長と表彰された2名の卒業生



**卒業式に参加の OB N82 甲田君（左）、
N85 田口君（右）**



**NHK 取材中の卒業生と撮影を見学する保
護者の方たち（卒業式終了後）**

豪雨災害の報告とお礼

7月に発生した豪雨災害におきましては OB の方からの学校へ対する支援、本当にありがとうございました。災害の発生から学校は3週間の休校、職員の方は1週間の特別休暇後、通常勤務となりました。その間、約2週間の断水が続き、非常に不便な毎日となりました。

幸いにして学校エリアには昔からの井戸もあり、トイレの水などの雑用水のラインが使える、飲み水は町からの給水等でまかなえました。さすがに学生の学寮運営、通常の授業は不可能となりました。

OB のみなさまには遠方よりの飲料水等の援助を数多くいただきありがとうございました。また今治では N109 岡本君が災害翌日に市内を駆け巡り自動車一杯のペットボトルの水を買ってくれました。近隣のスーパーですら買うことが困難だったこの水は災害中も開校して運営に携

わった教職員のみなさまに配らせていただきました。本当にありがとうございました。

学生の中には災害にあった地域の学生10数人と留学生が困難な学寮生活をこの期間行なっておりました。しかし、多くの支援と学校教職員の方の努力でなんとか乗り越えることができました。OBのみなさまからの支援もこのような学生に配布させていただきました。本当にありがとうございました。

最後に OB のみなさまに関心のある学校の活動をこの場を借りていくつか報告させていただきます。災害が発生し、休校の期間に学校では練習船弓削丸シャワーの一般開放、学校棧橋への自衛隊の災害救助船の着岸などの協力を実施していました。また広島商船からは飲料水提供もあり、弓削丸が広島商船へ出向いて給水も行っていました。広島商船のご厚意には敬意を表します。さらに現在（11月）は、大島で起きた船舶による事故の影響で断水となっている大島商船へ弓削丸にて災害支援物資の輸送活動を実施しています。この記事が OB のみなさまに触れる折には断水も解除されていると思います。



支援物資を自家用車へ積み込んで駆けつけてくれた OB の N109 岡本君



災害休校中に同窓生からの支援をいただいた在学留学生



災害支援のために学校桟橋へ来島した海上自衛隊の多用途支援艦“げんかい”

同窓生 OB 教員による大洲科学体験フェスティバルでの出展

学校の広報活動の一環プロジェクトとして OB 教員と学生による広報活動のイベントを企画しています。10月20日には大洲青少年自然の家で実施された科学体験フェスティバルにて小中学校教育へ取り入れられるプログラミング体験の実演を参加した小中学生数百人に対して実施しました。

この行事は同窓会からの協力もあり、学生3名とOB教員であるE46 益崎、M13 福田が参加いたしました。同窓生教員のみによるこのようなイベントとしては12月に実施される松山キッズジョブがあり、これは商船学科から救命いかだの実演と体験乗船、電子機械工学科からプログラミング体験ジョブを実施します。どちらもOB教員と学生が出展いたしますのでこの場をかりてご報告させていた

だきます。松山キッズジョブに関してはこの記事が掲載されるときには終了しておりますのでご了承ください。



プログラミングロボットの実演体験



大洲科学体験フェスティバル開会式の様子

本年も弓削商船高専同窓会、同窓生のみなさんよろしくお願ひいたします。

(E46 期 副会長 益崎真治記)



海技教育機構

○ 乗船実習

高専4年生は、昨年10月1日から日本丸(航海科)及び銀河丸(航海科・機関科)の2船に分かれ5ヶ月間の長期実習に励んでいます。日本丸は2019年1月5日に神戸港を出航し、シンガポールへ向けた遠洋航海を行っています。東京帰港は2月8日の予定です。

高専2年生は、3月1日から1ヶ月間、日本丸及び銀河丸の2船に分かれ、短期実習を行う予定です。

日本丸での航海当直の一場面(高専4年生 航海科)



銀河丸制御室での暖機作業の一場面(高専4年生 機関科)



○ 「青雲丸」による入浴支援

平成30年7月豪雨における取り組みとし

て、7月10日(火)から広島港に停泊していた青雲丸において、支援を行うために当初の航海訓練予定を変更し、急遽呉港へ入港しました。そこで、7月14日(土)から7月16日(月)の3日間において希望される方々への入浴支援を実施しました。

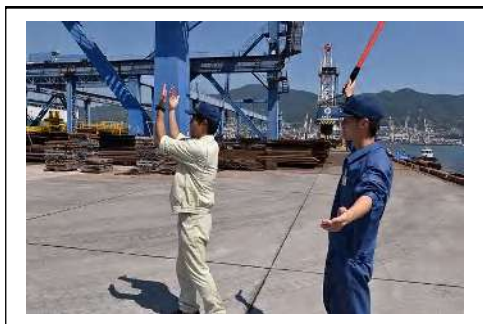
高専第47期生は、銀河丸(高専航海科28名、高専機関科82名、その他学校42名)と青雲丸に分乗しており、青雲丸には144名(第47期生航海科:富山9名・鳥羽9名・大島15名・広島13名・弓削14名、その他の学校81名)の実習生が乗船しており、支援を行いました。

青雲丸の実習生は、輪番で入浴支援の案内と警備などにあたりました。強い日射しを受け、玉のような汗が流れる配置もありましたが、被災地の状況を想像しながら、車両の誘導や船内の浴室や洗濯室の案内など、それぞれが与えられた任務をしっかりと遂行していました。3日間で、130名を超える方々へ支援を行うこととなり、入浴された方からは、「影の無い炎天下、笑顔で迎えてくださり、涙が溢れそうになりました。忘れられないひと時となりました。ほんとうにありがとうございました。」などのお言葉をいただきました。練習船ならできる支援、練習船こそできる支援というものがあり、今回の活動は、当然支援を行うことが主ではありましたが、実習生については災害支援の対応力を高める機会ともなりました。

青雲丸へ来られる方への準備をしている様子



青雲丸へ来られた方を誘導している様子



呉港の岸壁上の様子



平成32年1月から3月までの乗船実習の予定は次のとおりです。

○日本丸

- ・高等専門学校(航海科、機関科)4年
1/5 神戸出港、1/19~24 シンガポール、
2/8 東京着、2/10 下船
- ・高等専門学校2年
3/1 乗船、3/2 東京発、3/9~13 横浜、
3/19~23 鹿児島、3/29 東京着、3/31 下船

○海王丸

- ・大学(航海科)4年
- ・海技大学校専攻(航海科)1年
1/5 乗船、1/7 東京発、1/18~23 鹿児島、
1/29~2/2 佐世保、2/8~12 宮崎、2/18~2/23
別府、2/27~3/4 神戸、
3/8 東京着、3/10 下船

○大成丸

- ・海上技術学校3年
1/5 乗船、1/9 東京発、1/17~22 鹿児島、
1/28~2/2 広島、2/13~18 門司、2/27~3/4
神戸、3/8 神戸着、

3/10 下船、入渠、3/30 東京

○銀河丸

- ・高等専門学校(機関科)4年
- ・海上技術短期大学校(波方)1年
- ・高等専門学校2年
- ・六級航海
1/5 乗船(海短)、1/9 神戸発、1/15~19 鹿
児島、1/25~29 別府、2/1~5 神戸:六級航
海乗船、
2/8~12 神戸:2/10 下船(高専4年)、
2/18~22 広島、2/26~3/3:3/1 乗船(高専2
年)、
3/9~14 横須賀:3/10 下船(海短)、
3/19~23 名古屋、3/28 東京着、3/31 下船
(高専2年)

○青雲丸

- 大学(機関科)4年
- 海技大学校専攻(機関科)1年
- 海上技術短期大学校(波方)1年
- 海上技術学校3年
1/5 乗船(大学、海大、海短、海校)、1/7
東京発、1/16~21 佐世保、1/28~2/2 別府、
2/5~2/12 神戸:
2/10 下船(高専機関科)、2/16~20 広島、
2/27~3/4 鹿児島、3/9~3/11 神戸:3/10
下船(大学、海大、海短、海校)、入渠、
3/24 東京

*練習船の行動については、天候やその他の事由により予告なく変更があります。

○カレンダーの作成

JMETSのプレゼンス向上を図るため、学校と練習船を素材にしたカレンダーの製作を企画しており、学校と練習船での訓練を紹介する写真及び文章の提供に協力しました。

このカレンダーの売上げの一部はJMETSに還元され、船員教育訓練の充実が図られること

となります。是非ともご協力をお願い致します。
今後、以下及びJMETS ホームページにて詳細
を掲載して参ります。

発注先: 株式会社 交文社

www.kobunsha-print.com

TEL: 03-3267-1225 FAX: 03-3267-3120

サイズ: B4(見開き B3) 壁掛け

カレンダーのイメージ



*現在作成中のため、H30 年度版をイメージとして掲載しております。

海技教育機構は、ホームページ及び
Facebook 等の SNS を活用し、業務運営に関
する情報、練習船における実習状況ならびに
各寄港地でのイベント情報を発信しています。
是非ご覧ください。

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

企画調整部企画課 長渕 光司



第49回戦没・殉職船員追悼式ご案内

公益財団法人 日本殉職船員顕彰会

第49回戦没・殉職船員追悼式を下記の通り挙行いたします。多くの皆様の参列をお願い申し上げます。

式典は、国歌斉唱・黙祷・式辞・参列者献花・能楽「海霊」奉納の順に進行し12時に閉式。その後、観音崎京急ホテルで懇親会を行い、13時30分散会の予定です。
お問い合わせは日本殉職船員顕彰会へご連絡ください。

記

日 時 2019年5月15日(水) 午前11時開式
*晴雨に関わらず受付は午前9時に開始します。

場 所 神奈川県立観音崎公園「戦没船員の碑」(横須賀市)

交 通 ① 京急浦賀駅から観音崎行き京浜急行バス(所要約15分)
② JR横須賀駅から観音崎行き京浜急行バス(所要約30分)
*①②ともに『観音崎』バス停車
③ 『観音崎』バス停から式典会場まで無料マイクロバス送迎
*乗用車による式場乗入れはできません。

午前9時から11時10分まで観音崎バス停から式場の『戦没船員の碑』まで無料マイクロバスを運行します。

*JR東京駅から観音崎バス停までの所要時間は約1時間30分です。

以上

※式典には、全国の遺族、関係者の参列をいただいています。ご案内状の発送は4月上旬を予定しておりますが、ご案内を差し上げない方々も自由に参列できます。

※式典会場は屋外となります。近年の温暖化の影響で晴天の場合は気温が高くなること予想されます。暑さ対策として、帽子・日傘・水等をご用意ください。

※式典は雨天でも行いますので、雨具の用意をお願いします。

※開式前に海上自衛隊横須賀音楽隊の前奏があります。

(雨天の場合、前奏は変更になることがあります。)

※懇親会終了のころ(概ね午後1時から午後2時まで)懇親会会場の観音崎京急ホテルから京急「馬堀海岸駅」まで無料マイクロバスを運行します。

〒102-0083 東京都千代田区麹町四丁目5番地 海事センタービル

公益財団法人 日本殉職船員顕彰会

電 話 03-3234-0662

F A X 03-3234-0682

E-mail : kenshoukai@isis.ocn.ne.jp

本部・支部だより

<本部>

- 2018/07/23 大島商船高等専門学校訪問
福田勝哉校長面談 同窓会岩
崎事務局長、宝田支部長同席
(酒迎)
- 2018/07/26 東京湾水先区水先人会NYK
OB 懇親会(於:ナビオス横
浜)(酒迎)
- 2018/07/26 日本内航海運組合総連合会
訪問 理事長 加藤由紀夫氏
と面談(酒迎)
- 2018/07/26 日本海事広報協会 理事長
伊藤松博氏、部長 速水美恵
子氏、副編集長 淡路栄一氏、
営業第二部 大澤朋子氏 面
談(酒迎)
- 2018/07/27 帆船日本丸記念財団、郵船横
浜支店等挨拶廻(酒迎)
- 2018/07/27 東京湾水先区水先人会訪問
西本会長面談(酒迎)
- 2018/07/27 日刊ジャパン SHIPPING ニュー
ス 代表取締役鈴木幸一氏取
材の為来会
- 2018/07/27 衆議院議員衛藤征士郎先生
面談(酒迎)
- 2018/08/03 海技教育機構練習船銀河丸
新田邦繁船長、寺尾司機関長
及び川西宏昌総務係長が遠
洋航海出航事前挨拶の多為
来会
- 2018/08/14 執行役員会(酒迎会長、望月
副会長、土屋専務理事、本望
監事、田島事務局長)
- 2018/08/14 岡三証券 長谷川氏来会
- 2018/08/15 終戦記念日献花式・観音崎
「戦没船員の碑」・参列(酒迎、
土屋)
- 2018/08/20 福泉会中原氏来会
- 2018/08/22 海事広報協会事業第二部大澤朋
子氏来会
- 2018/08/23 海事振興連盟訪問 植村事務
局長と面談(酒迎)
- 2018/08/23 衆議院議員 衛藤征士郎
Early Bird Seminar 参加(酒
迎)
- 2018/08/24 平成30年度第1回東京地方船
員労働安全衛生協議会(酒迎、
田島)
- 2018/09/03 平成30年度船員労働安全衛
生月間訪船指導 オーシャントランス
(株)フェリーしまんと(本望:訪
船指導員として田島)
- 2018/09/07 船員災害防止関東大会参加
(田島)
- 2018/09/10 平成30年度商船学科振興協
議会(富山高専、鳥羽商船高
専、広島商船高専は商船学科
教授、弓削商船高専は副校
長)
- 2018/09/11 北村経夫参議院議員訪問(酒
迎)
- 2018/09/11 元日之出郵船社長、NYK副社
長小林氏と面談(酒迎)
- 2018/09/11 平成30年度船労働安全衛生
月間訪船指導(株)シーライ
ン東京 シンファニークラシカ、
シンフォニーモデルナ(本望:
訪船指導員として、田島)
- 2018/09/12 第31回 写真展「波濤を超え
て」実行委員会大類(船長協
会)委員来会
- 2018/09/14 平成30年度船員労働安全衛
生月間訪船指導 琉球海運
(株)にらいかなⅡ(本望:訪船
指導員として 田島)
- 2018/09/18 平成30年度船員労働安全衛
生月間訪船指導 東京海洋大
学海鷹丸(本望:訪船指導員と
して 田島)
- 2018/09/19 平成30年度船員労働安全衛
生月間訪船指導 マルエーフ
ェリー(株)琉球エクスプレス 3
(本望:訪船指導員として 田
島)

- 2018/09/19 国立高等専門学校機構友田先生、馬場係長来会
- 2018/09/26 NYKバルクプロジェクト株式会社訪問(酒迎・土屋)
- 2018/09/26 2018.9.26 平成30年度第1回国立高専における次世代の海洋人材育成に関する協議会(酒迎)
- 2018/09/27 EBセミナー出席(酒迎)
- 2018/09/27 次世代海事人材育成事業 平成30年度第1回運営委員会(酒迎、土屋)
- 2018/10/11 日本水先人会連合会 石橋会長訪問面談(酒迎、土屋)
- 2018/10/11 次の通り5校商船学科卒業式に参列して全船協会長祝辞を述べました。18.9.20 大島商船高専(酒迎会長)、9.21 富山高専(土屋専務理事代読)、9.22 大島商船高専(望月副会長代読)、9.24 弓削商船高専(柏木理事代読)、9.24 鳥羽商船高専(酒迎会長)
- 2018/10/12 上野トランステック株式会社訪問(酒迎・土屋)
- 2018/10/13 今年度第二回理事会を開催しました。(全理事・監事出席)
- 2018/10/16 日本郵船株式会社訪問(土屋)
- 2018/10/17 横浜海洋福祉協会訪問(酒迎、土屋)
- 2018/10/17 東京湾水先区水先人会訪問(酒迎、土屋)
- 2018/10/18 赤池誠章参議院議員面談(酒迎)
- 2018/10/18 NSユニティッド内航株式会社訪問(酒迎、土屋)
- 2018/10/18 北海道函館水産高等学校 亀山喜明校長来会
- 2018/10/19 平成30年度第2回 東京地方船員労働安全衛生協議会(田島、本望訪船指導員として)
- 2018/10/19 公益財団法人海技教育財団第19回理事会(酒迎)
- 2018/10/20 大島商船高専120周年記念式典参列(酒迎、望月)
- 2018/10/26 ワールドマリン株式会社訪問(酒迎、望月)
- 2018/10/26 玉井商船株式会社、大四マリン株式会社訪問(酒迎、望月)
- 2018/10/26 株式会社商船三井訪問(酒迎、望月)
- 2018/10/26 大島商船京浜小松会総会参列(酒迎)
- 2018/11/12 執行役員会開催(会長、副会長、専務理事、事務局)
- 2018/11/13 平成30年度第一回企画財政委員会開催
- 2018/11/13 阿達雅志参議院議員 国土交通大臣政務官兼内閣府大臣政務官面談(酒迎)
- 2018/11/13 鶴見サンマリン株式会社 訪問(酒迎、土屋)
川崎汽船株式会社 訪問(酒迎、土屋)〃
- 2018/11/14 国際船員労働協会会長面談(酒迎)
- 2018/11/14 株式会社日本海洋科学 訪問(酒迎)
- 2018/11/14 日本郵船株式会社 訪問(酒迎)
- 2018/11/19 富山高等専門学校運営諮問委員会に出席(土屋)出席委員は富山大学学長 遠藤氏、富山商工会議所会頭 高木氏、富山商工労働部長 柿沢氏、北陸電力会長 久和氏、富山中学校長会会長 清水氏、富山県立大学副学長 森氏、富山高等専門学校同窓会長 石山氏、朝日印刷株式会社 伊藤氏
- 2018/11/19 海事振興連盟総会(酒迎)
- 2018/11/20 第2回船員養成の改革に関する検討会 傍聴(酒迎)
- 2018/11/20 国土交通省 水嶋海事局長、海谷審議官 面談(酒迎、土屋)
- 2018/11/21 伊勢三河湾水先人会訪問(酒迎、土屋)
- 2018/11/21 大阪湾・内海水先人会訪問(酒迎・望月・土屋)

- | | | | |
|------------|--|------------|---|
| 2018/11/21 | 商船系5校同窓会長との懇談会(神戸支部にて) | 2018/9/14 | といちクラブ 案内メール |
| 2018/11/22 | 公益財団法人帆船日本丸記念財団会長金近忠彦氏来会 | 2018/9/26 | 定例会 出席者7名、大阪湾水先人会西垣氏に11月21日の会長面会のアポイント取得 |
| 2018/11/22 | 日本海事新聞社 畠社長、及び加護谷氏来会 | 2018/10/10 | 内海水先人会高濱氏に11月21日の会長 面会のアポイント取得 |
| 2018/11/22 | 弓削商船高等専門学校にて3年生、5年生を対象にして全船協の説明会を開催(酒迎、柏木理事) | 2018/10/22 | 定例会 出席者4名 |
| 2018/11/22 | 第3回 HTW 調査検討に関する専門委員会(土屋) | 2018/10/26 | といちクラブ締切日 |
| 2018/11/29 | 第3回船員養成の改革に関する検討会傍聴(酒迎) | 2018/10/29 | といちクラブのメンバー表ゴルフ場へ連絡 |
| 2018/11/30 | 泉汽船訪問(酒迎) | 2018/11/12 | といちクラブ ゴルフコンペ 21名参加 |
| | | 2018/11/21 | 定例会 出席者 4名、会長、副会長、専務理事と大阪湾、内海水先人会挨拶回り、5校同窓会長懇談会、懇親会 |
| | | 2018/11/29 | ビル管理組合定期総会森さん |
- <神戸支部>**
- | | |
|--------------|-----------|
| 2018/7/17 | 海フェスタ |
| 2018/7/23 | 定例会 出席者7名 |
| 2018/7/25 | 内海水先人会会費集 |
| 2018/7/27 | ドアー交換作業 |
| 2018/8/13~15 | 盆休み |

お知らせコーナー

* 横浜港カッターレース後の全船協主催合同懇親会開催予定

開催日：2019年5月26日(予定)

開催時間：17時～19時

開催場所：横浜県民ホール6階“英一番館”貸切、飲み放題

参加費：男性¥2000、女性¥1000、中学生以下は無料

参加対象者：水産・海運・港湾関係海技者及びその家族

申込み方法：全船協にメール又は電話で申し込みください

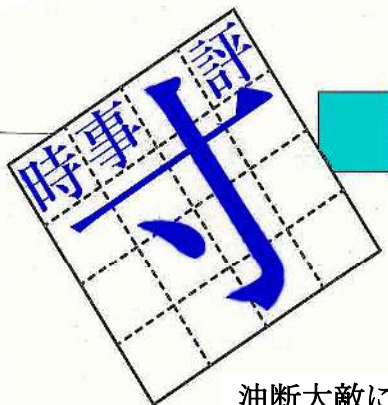
TEL: 03-3230-2651 E-mail honbu@zensenkyo.com

申込み期限：2019年3月末日

会費納入者芳名帳 (敬称略)

平成30年11月30日現在

7月入金	後藤 清治	個人入金	吉澤 勇	10月入金	森成 哲也	町 裕次
商船三井	河本 裕三	内山 弘孝	下野 紘史	大阪水先区	濱本 奈	原田 博之
フェリー	港 明廣	本望 隆司	濱口 澄夫	水先人会	寺田 千穂	粟田 和彦
岡田 頼人	新家谷 聡	菅沼 延之	西谷 勇二	山本 隆史	藤森 学	吉岡 遠馬
前田 龍弥	山田 昌利	加藤 郁夫	松見 準	松榮 正允	藤崎 繁	内藤 真世
廣瀬 潤一	高濱 洋嘉	高鍋 隆典	大林 浩	高橋 健治	金子 俊介	種谷 収
薄井 雄基	橋本 三郎	江種 大宗	西谷 直記	新卒者	吉本 茂正	福川 社
富山 幸弥	本山 幹夫	桑田 大輝	佐野 博	宇都宮 直人	橋之口 勉	ニッ石聖二
相澤 功	松林 信義	鬼木 海	西 泰浩	和高 蒼太	神田 修二	入会
内海水先区	辻 武志	堀川 広了	内田 安昭	入会	加藤 航	森 繁久
水先人会	末岡 民行	大木 未来	山口正二郎	眞鍋 治	山下 栄治	
大演 啓司	島田 愛水	安岡 征治	渡辺 隆彦	菱沼 巖	太田 祐二	
藤島 幸男	佐々木重幸	久保田博公	杉山 秀光	春田 三郎	針生 あや	
田中 秀二	池上 英二	小松 和夫	清水 貢	終身会員	中川 和俊	
末吉 光郎	平野 雄一	鳶 正昭	原田 圭司	増島 忠弘	井波 稔	
上池 静夫	風折 正美	武村 泰宏	岡田 輝幸	竹中 五雄	上野 昇	
松本 弘明	個人入金	藤井 一洋	水中 春道	個人入金	三好 閔昌	
井上 健二	岡本 篤	井上 徹	内野 光博	中村 政一	芝 修次	
宇高 保	入会	江川 裕之	埜 智子	島居 文哉	小林 司	
木村 照孝	市川 博康	小田部誠一	今村 義幸	曾我 隆弘	大野 光久	
小山 健一	山田 青五	伴 良造	早稲田慎也	里本 幸大	太田 知孝	
青山 保	8月入金	須浪 英人	阿久根浩人	大野 晃照	前田 安紀	
中森 晴雄	新卒者	栗阪 肇	小谷 佳秀	南 清和	廣田 琴美	
堀本 俊幸	新宅 杏理	亀井 謙多	岩本 利雄	日朝 俊哉	11月入金	
矢野 清	入会	徳森 生喜	松田 伸一	松本 佳岳	株式会社ジェ	
坂本洋之助	一木 久徳	矢澤 好正	岩本真菜美	岡田 卓三	イマリン	
松尾 和徳	岩永 憲二	富山 貴史	田中 友美	末次 徳明	嵐 公司	
谷口 誠	平野 知洋	橋本 禎成	田中 健一	城戸 裕晶	原田 昭二	
中村 充美	小島 健次郎	白井栄三郎	宮武 弥希	西山 貴治	佐藤 信義	
倉本 修	終身会員	高尾 幸徳	大澤 恵次	吉村 重登	梶原 仁	
二宮 眞澄	谷崎 満	佐野 隆史	菅原 央貴	澤 裕之	杉山 博	
河合謙太郎	宝田 敏夫	亀山 道義	厚東 貞治	石原 弘通	新卒者	
山口 清	堀内 仁	國武 千歳	中川 佳彦	藤中 恒夫	町谷 拓飛	
吾妻 文雄	9月入金	中瀬 和典	吉見 慶	田丸 修	入会	
安野 征生	新卒者	飯野 実	千道 英雄	野場 修治	安部 真一	
小西 宏幸	溝越 尚杜	西村 陽造	坂部 正憲	森下 昂	広重 康成	
西山 英二	金重 凌太	中居 豊平	大西 正則	門脇 元	玉井 喜久二	
齋藤 慶介	堺屋 純	館山 広利	小林 孝市	新田 泰弘	終身会員	
藤中 満	田中 晴也	五井 和貴	松田 孝	神谷 洋右	本康 邦比古	
有光 和生	谷水 秀徳	小林 大	寒河江芳美	八角 操	個人入金	
森脇 千秋	森 信一郎	沖本 和也	津田 道夫	宮坂 昌弘	岩切 等	
鹿渡 正次	清田 悦崇	升田万寸穂	河野 理博	杉本 真吾	宮鍋 裕介	
武藤 兼廣	森 海斗	木村 和也	赤松 健康	濱尾 弘宣	石井 聖二	
村嶋 秀	島 成斗	吉原 洸喜	伊庭野 紀弘	武田 雄三	西脇 将智	
吉村 蔣造	福田 直倫	吉田 康二	濱田 雅秀	村田 一明	峯 浩	
木下 健	入会	川島 弘行	秦 眞三	師富 潤	横山 良一	
中尾 登一	木下 一延	西村 臣正		東野 友和	水本 進一	
丹後 和美	山田 青五	畑内 康孝		堀田 規安	安田 哲士	
	石津 勝義					
賛助会員入金				物故者		
鳥羽商船高専同窓会				5月		
広島商船高専校友会				石井 剛		
北斗会				8月		
大島商船高専同窓会				正道 憲二		
弓削商船高専同窓会				根尾 達蔵		
株式会社コラシステム				9月		
北星海運株式会社				森木 孝夫		
山友汽船株式会社				* 月は連絡月		
株式会社SEALS	新規入会					
栗林商船株式会社	新規入会					
名古屋メッキ工業株式会社	新規入会					



油断大敵に勝るものは無い

アメリカ合衆国トランプ大統領に世界は振り回されているかのように動いています。アメリカ、中国との貿易戦争で巻き添えを被る国々が多々発生しそうです。

日本も然り、影響は看過できません、日本は TPP で自由貿易を推進する立場ですがトランプ大統領には拒否されました。今後、ドルとの為替相場が不気味な感じがします。

日本にとっては 2020 年の東京オリンピック、又 2025 年の大阪万国博覧会が決定され、暫くは、景気は保てそうな感じですが油断大敵に勝るものは無いでしょう。

(土屋 記)

表紙写真 RORO 船「神北丸」 提供先 北星海運株式会社

今回の表紙写真は、NS ユナイテッド内航海運株式会社の新造船「君鉄丸」です。株式会社新来島どつく大西工場において、最新鋭石灰石運搬船「君鉄丸」は平成 2018 年 11 月 30 日しました。本船の要目は次の通りです。総トン数：17,477 G/T、全長：163m、型幅：25.5m、型深さ：14.2m、積荷：石灰石：20,000 トン、公称揚荷能力 3,500 トン/時間

編集後記

皆様、新年明けましておめでとう御座います。平成の年号も残すところ 4 ヶ月あまりとなりました。平成を振り返ってみると世の中の進化が激しく AI、ドローン、車の自動運転など、目まぐるしく変化しています。また船舶も自動運転の方向に舵を切り始めました。当会会報も新規に若干ですが、構成を変えてみました、船舶関係の技術的な記事を掲載、さらに早春号からは 5 商船学科の全学年に配布する事になりました。御一読されて如何でしたでしょうか？

(土屋 記)

全船協 No.139 新春号

平成 31 年 1 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
〒101-0051 東京都千代田区神田神保町二丁目 3 2 番地 金子ビル 206 号室
TEL 03-3230-2651 FAX 03-3230-2653

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

Tokyo Bay Licensed Pilots' Association

東京湾水先区水先人会

会長 西本 哲明

本部 〒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

東京事務所 〒108-0022 東京都港区海岸3丁目33番17号 TEL (03) 3453-1691 FAX(03) 3453-4025
千葉事務所 〒260-0023 千葉市中央区出洲港15番1号 TEL (043) 242-6391 FAX(043) 248-2553
木更津事務所 〒292-0836 木更津市新港8番5号 TEL (0438) 36-0700 FAX(0438) 36-4696
川崎事務所 〒210-0869 川崎市川崎区東扇島38番地1 602号室 TEL (044) 266-8877 FAX(044) 266-8877
横須賀事務所 〒239-0831 横須賀市久里浜8丁目10番6号 TEL (046) 835-5709 FAX(046) 835-4977



内海水先区水先人会

Licensed Inlandsea Pilots' Association

会長 齋藤 實

〒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

・海技教育支援事業 ・奨学金貸与事業
・帆船海王丸体験航海事業 等

公益財団法人 海技教育財団

会長 朝倉 次郎

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



伊勢三河湾水先区水先人会

ISE-MIKAWAWAN PILOTS' ASSOCIATION

会長 上原 雅

〒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 山根 達則

〒801-0841 北九州市門司区西海岸1丁目4番24号
電話 (093) 332-2384(代)

鹿島水先区水先人会

会長 郡 茂典

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

大阪湾水先区水先人会

会長 片岡 徹

〒650-0042 神戸市中央区波止場町1-5
電話 (078) 321-7221
FAX (078) 321-5307

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
パークヴィア横浜・巻番館306

電話 : 045-290-6082 FAX : 045-290-6916
E-mail : kani@ksh.biglobe.ne.jp

号丸譚

心震わす
船のものがたり

日本海事新聞に2014年から3年にわたり掲載された「号丸譚」ここに震わす船の事件簿を加筆・修正して一冊にまとめた「船」をテーマに、先人たちの様々なものがたりを紹介。著者が日本各地取材した際に撮影した写真を豊富に掲載、旅行ガイドブックとしての側面も持つ。

木原知己 著

定価(本体1600円+税)
四六判 240頁



信濃丸の知られざる生涯

明治から昭和を生き抜いた船

19世紀に入ってまもなく日本郵船の貨客船として建造された信濃丸。日露戦争時には仮装巡洋艦として、日露戦争後は客船、沖取工船として活躍、太平洋戦争中には輸送船、戦後には引揚船となり、多くの人や物を運んだ。地道で丹念な取材を基に、信濃丸の数奇な一生を綴る。

宇佐美昇三 著

定価(本体1500円+税)
四六判 184頁



海文堂出版

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

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



海事関係のお客様は全日本海員組合の組合員のご紹介があれば特別価格にてご婚礼及びご宴会がご利用いただけます。

ようこそ船乗りたちの庭へ

Wedding, Banquet and Stay...

ご婚礼・ご宴会各種会合、そしてご宿泊。

レインボーブリッジをはじめとする東京湾の素敵な景観とともにごゆっくりお過ごしいただけます。

HOTEL
Mariners' Courtyard TOKYO

ホテルマリナーズコート東京 〒104-0063 東京都中央区晴海 4-7-28 TEL.03-5560-2525 (代表)



■ センボスの宿・健康診断 ■

一般財団法人

船員保険会

会長 霜鳥 一彦

〒150-0002 東京都渋谷区渋谷1-5-6
SEMPOSビル 6・7階
電話 (03) 3407-6061 FAX (03) 3407-6597
URL <http://www.sempos.or.jp>

清水水先区水先人会

会長 中村 政一

副会長 檜垣 漸

〒424-0922 静岡市清水区日の出町10番80号
清水マリンターミナル3F
電話 (054) 352-2191
FAX (054) 351-0527

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

※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 Seafarers' 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>