

# 全船協

第129号 2015年8月 夏季号



写真提供 JAMSTEC/MHI



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（国交省許可第8号）



<p>室町海運株式会社</p> <p>代表取締役社長 佐藤裕信</p> <p>〒101-0047 東京都千代田区内神田二丁目5番5号 城南ビル5階</p> <p>電話 (03) 5298-2570 FAX (03) 5298-2575</p>	 <p>北星海運株式会社</p> <p>代表取締役社長 佐藤有造</p> <p>〒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</p> <p>電話 (03) 3275-5520(代) FAX (03) 3275-5575</p>
<p>株式会社 コトラシステム</p> <p>代表取締役 土屋正徳</p> <p>〒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</p> <p>電話 (03) 3245-6975 FAX (03) 3245-6980 E-mail: cotrasystem@nifty.com</p>	<p>山友汽船株式会社</p> <p>代表取締役社長 望月正信 顧問 岩江成徳</p> <p>〒650-0015 神戸市中央区多聞通2丁目1番1号</p> <p>TEL (078) 371-5505 FAX (078) 371-5520 Email: sanyuksn@violin.ocn.ne.jp</p> <p><b>B&amp;S ENTERPRISE</b></p> <p>株式会社ビーアンドエス・エンタープライズ</p> <p>TEL (078) 361-6971 FAX (078) 361-6972 Email: info@bands-k.com</p>
<p>一般社団法人 日本船長協会</p> <p>会長 小島茂</p> <p>〒102-0083 東京都千代田区麴町4丁目5番地 (海事センタービル5階)</p> <p>電話 (03) 3265-6641 FAX (03) 3265-8710 <a href="http://www.captain.or.jp">http://www.captain.or.jp</a></p>	<p>一般社団法人 海洋会</p> <p>会長 山本勝</p> <p>〒102-0083 東京都千代田区麴町4丁目5番地 (海事センタービル6階)</p> <p>電話 (03) 3262-8632 FAX (03) 3262-6909</p>
 <p>一般社団法人 日本船舶機関士協会</p> <p>会長 井手祐之</p> <p>〒102-0083 東京都千代田区麴町四丁目5番地 (海事センタービル5階)</p> <p>電話 (03) 3264-2518 E-mail: me-honbu@marine-engineer.or.jp URL <a href="http://www.marine-engineer.or.jp">http://www.marine-engineer.or.jp</a></p>	<p>人と海に未来を</p> <p>公益社団法人 日本海難防止協会</p> <p>会長 前川弘幸</p> <p>〒105-0001 東京都港区虎ノ門一丁目1番3号 磯村ビル6階</p> <p>電話 (03) 3502-2231 <a href="http://www.nikkaibo.or.jp">http://www.nikkaibo.or.jp</a> E-mail: 2231jams@nikkaibo.or.jp</p>
<p>・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</p> <p>公益財団法人 海技教育財団</p> <p>会長 宮原耕治</p> <p>〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4</p> <p>電話 (03) 3288-0991 URL <a href="http://www.macf.jp">http://www.macf.jp</a></p>	<p>海上の友</p> <p>船員と船員家庭のタブロイド版新聞 月3回1.11.21日発行 年間購読料 本体価格(8,460円) + 税 送料別</p> <p>海と船の雑誌 <b>ラメール</b> 年6回奇数月発行 年間購読料 本体価格(4,002円) + 税 送料別</p> <p>お申し込み お問い合わせ <b>(公財)日本海事広報協会</b></p> <p>〒104-0043 東京都中央区湊2-12-6 電話 (03) 3552-5034 FAX (03) 3553-6580</p>



# 目次

表紙…海底広域研究船「かいいい」	1 頁
巻頭言…日本人船舶職員の復活なくして、日本の明日はあるのか…専務理事 及川武司	4 頁
平成 27 年度 総会報告	5 頁
（一社）全日本船舶職員協会横浜支部 事務所閉鎖についてのお知らせ	6 頁
第 45 回戦没船員慰霊祭によせて…慰霊碑建立をたどる…会長 岩田 仁	7 頁
咸臨丸を函館から見る…北海道水産高等学校教諭 我妻 雅夫	9 頁
速報 第 50 回五商船高専漕艇大会 広島商船が連続優勝！	13 頁
第 32 回横浜港カッタレース報告書…事務局	14 頁
第 37 回 神戸港カッタレース 水しぶきをあげて…事務局	16 頁
船員教育機関卒業生の求人・就職状況及び応募・入学状況について…海事局海技課	17 頁
8 年間の学生生活を終えるにあたって… 準会員 広島商船高専専攻科 五十嵐 夕子	20 頁
弓削商船高専在学中の準会員の将来の夢… 弓削商船 準会員	22 頁
Good morning Capt!! I'm Superintendent …TSG 安全監督 小池信雄 (弓削)	24 頁
海上保安協力員として海保の会議等に参加してみても…事務局長 七呂 光雄	26 頁
「船が日本を支えている」生涯現役かなざわ会 講演会…名誉会員 田中善治	28 頁
海事ニュース	30 頁
<b>北から南から</b>	
富山高等専門学校	32 頁
鳥羽商船高等専門学校	36 頁
広島商船高等専門学校	39 頁
大島商船高等専門学校	44 頁
弓削商船高等専門学校	49 頁
航海訓練所	53 頁
本部・支部だより	56 頁
お知らせ…事務局	58 頁
会費納入者御芳名…事務局	60 頁
海の図書室	61 頁
時事寸評	62 頁
表紙写真解説 海底広域研究船 かいいい	62 頁
編集後記	62 頁

## 巻 頭 言

### 日本人船舶職員の復活無くして、日本の明日はあるのか

専務理事 及川 武司

本協会は昭和5年4月11日「全国商船学校十一会」の結成から85年を迎え、この間に練習帆船日本丸・海王丸の建造、海技試験の合格基準等の見直し、国立商船高等学校への昇格更に高専への昇格活動等、卒業生が就職し活躍できる基礎条件を数多く残して現在に至っております。

1987年（昭和62年）から1988年（昭和63年）に実施された外航船員の「緊急雇用対策」を境に日本人船舶職員は減少の一途を辿り、現役者は（陸上勤務者も含め）約2,200名と瀕死の状態にあり、当会員数も平成27年3月末現在1,140名と減少しております。



本協会は平成24年4月に法人改革の適用を受けて、「社団法人」から「一般社団法人」へ変更となり、現在移行法人として内閣府公益認定委員会の認定条件にある、1,450万円／年の継続事業費による公益事業（海事に関する調査研究）、（商船教育・乗船研修制度）、（図書の発行・講演会・会誌発行）、（船員職業紹介事業）を実施し、その事業報告を毎年提出しております。

しかしながら、第一線からの退職を機に退会をする会員も出始め、さらに商船学科卒業生の入会減少が響いて会員会費による継続事業費のカバーは甚だ難しくなり赤字収支となっております。

協会としては、5高専商船学科卒業生全員の入会と共に途中退会者への復帰をお願いし、何としても赤字収支を抑えて継続事業＝公益事業を続け、日本人船舶職員の復活を成し遂げる覚悟で取り組んでおります。

先輩が後輩のために汗を流し、船舶職員の地位向上等に取り組んできた本協会の活動が途絶えてしまうなら、これからの日本人船舶職員の途を閉ざすことになりかねません。本当にこれでよろしいのでしょうか？

日本は資源に乏しい島国であり、1億人の国民を支えるのは海上輸送（船社）による原料の輸入と製品の輸出に他ならず、それに従事する日本人船舶職員が僅か2,200人とは、日本国民が知っているでしょうか？ 4年前の3.11震災に関係する福島第1原子力発電所事故に伴う放射能被曝を嫌い、外国人乗組員の運航船舶が日本寄港を拒否する行動に出たことは新聞・ニュースで流され記憶に残っていると思います。

このケースに似て日本が最悪の事態に至った場合などに、2,200人の状態で必要とする海上輸送が本当に確保できるのでしょうか？

他方、この通常国会で「集団的自衛権等の安保法制」に関する議論が報道されておりますが、海上輸送する商船隊の護衛活動はソマリア沖合で海上自衛艦と関係国海軍とが一緒に実施しており、場合によっては集団的自衛権行使に該当することもあり得る話です。日本人船舶職員が何人いて、海上輸送の安全確保等具体的な内容を知らずして議論されているようで何とも腹立たしい限りである。

いろいろ述べて来ましたが、日本人船舶職員の復活無くして、日本の明日は無いと考える次第であり、是非、本協会の活動に一人でも多く賛同し、本協会に入会して頂きたいと切に願う心境です。

# 平成27年度 通常総会報告

## I 総会について

1. 開催日時 平成27年5月29日(金)  
15時00分～17時05分
2. 開催場所 東京都千代田区神田神保町2-2-34  
千代田三信ビル8階 一般社団法人  
全日本船舶職員協会会議室
3. 出席者 議決権のある社員総数 681名  
(本人出席 19名、委任出席 566名  
書面表決 96名)

### 【内訳】

総正会員数の議決権の数 1140名  
出席正会員数(委任状による者及び書面表決による者を含む) 681名  
出席理事 10名、出席監事 2名  
理事・監事以外の出席者 669名

### 実出席者氏名

相川 康明、赤嶺 正治、飯島 寿、岩切 等、  
岩田 仁、及川 武司、沖川 守、加藤 信一、  
亀山 道義、加山 文治、七呂 光雄、  
福地 赳雄、本望 隆司、増田 信、松見 準、  
水野 博之、望月 正信、山田 貢、渡部 英利、

## 4 議事経過の概要及びその結果

15時定刻となり、司会者及川武司専務理事より開会を宣した。続いて司会者は、定款第17条に基づき議長を選出を行なった。議長には、事務局から本望隆司正会員が提案され選出された。

本望議長は、定款第22条第2項により議事録署名人に望月正信理事と山田貢理事を選定し議場に諮った。これに対し相川康明理事から議事録署名人候補の申し出があった。議長は、採決を行いその結果、望月及び山田両理事を議事録署名人に選定した。

書記には、七呂光雄本部事務局長を指名した。

議長は、書記に定足数の確認の報告を求め、議決権のある総正会員数681名の出席があり、本通常総会は、定款第18条の定足数(総正会員の過半数)を完全に満たしていることを確認し開会する旨を宣した。

## 5 審議

- 1) 第1号議案 平成26年度事業報告(案)について及び第2号議案 平成26年度決算(案)について。

議長は両議案が密接な関連を有するので一括審議するよう求め、及川専務理事より当期(自平成26年4月1日至平成27年3月31日)における事業状況を平成26年度事業報告(案)及び平成26年度決算(案)により詳細に説明・報告を行なった。尚、冒頭財産目録の収益事業準備基金の銀行名に間違いがあり訂正した事と4月15日実施の監査について整合しない部分があつて再度22日に実施したとの説明があつた。続いて亀山道義監事より会計監査報告が行われた。

次に質疑に移り正会員から、監査が2回行われた事の理由、監査報告書の報告内容・監査日付等、また会計事務所等との契約書について質問があり及川専務理事より回答した。

議長は、他に質問がないとして両議案を併せて採決する事を議場に諮った。

原案通り承認することに異議がないか議場に諮ったところ絶対多数で原案通り第1号、第2号議案は承認された。

- 2) その他議案 なし

以上により審議し議決する議案は、終了した。

## II 懇親会の開催



総会終了後近くの店で来賓のない会員だけによる立食式懇親会を開催した。

総会に参加した岩切さんや高垣毅さんの2名の20代の若手会員も参加し若者との交流ができた。

日頃は聞けない若者の会員の方々が何を考えているかの参考となり非常に有益であつた。

## (一社) 全日本船舶職員協会横浜支部 事務所閉鎖についてのお知らせ

本協会は平成24年4月1日特定法人(社団法人)より一般社団法人へ移行認可され、認定条件に沿った継続事業を実施し、毎年内閣府公益法人行政担当宛に「公益目的支出計画実施報告書」を提出して、事業活動内容等の確認を受けております。

一方(一社)「横浜海洋福祉協会」は、昭和56年3月12日に任意団体「横浜海事福祉協会」を設立し、以前横浜支部で実施していた海事関係従事者の生き甲斐対策事業を継承する形で本協会横浜支部内部に拠点を構えて活動するも対象者の減少に伴い発展的解散に至り、新時代に対応出来る公益法人団体「横浜海洋福祉協会」の設立総会を昭和61年11月19日に開催した。その後平成24年4月1日一般社団法人へ移行認可され、(一社)全日本船舶職員協会横浜支部事務所内に本部事務所を置いて活動を継続して来しました。

以上の様な経緯を辿り現在に至るも、一般社団法人の移行認可を受けた法人として、同一事務所内で同一人が双方の業務を行うことは極めて不明瞭な運営となり、一般法人法上の理事の「善管注意義務」「忠実義務」「競業及び利益相反取引の制限」などからも是正の必要性が生じたため、平成27年6月25日(木)臨時理事会を開催し、議論を経て次の通り決議されましたので、会員の皆様にご報告申し上げます。

1. (一社)全日本船舶職員協会横浜支部業務を本部に吸収し、支部事務所を閉鎖すること。
2. 横浜支部長を解職すること。
3. 実施時期を平成27年10月1日とすること。

今後につきましては、横浜支部で対応してきた事項を整理・引継ぎの上、本部にて対応して行きますので、会員皆様のご支援ご協力を此れまで以上に、宜しくお願い申し上げます。



## 第45回戦没船員慰霊祭によせて・・・慰霊碑建立をたどる

会長 岩田 仁

今年も6月の好天のもと戦没船員慰霊祭が執り行われた。今年は第45回の記念の年でもあり天皇・皇后両陛下をお迎えしての盛大な慰霊祭であった。今年も出席し70年前に海に散った先輩たちの霊に献花し鎮魂の祈りを捧げてきた。当該慰霊碑への訪問は私的なものを含め数多い。しかし、どのような経緯でこの地に慰霊碑が建立されたのか定かな知識は無かった。

後日、弊協会50史に慰霊碑の建立経過についての詳細な記載を思い出し改めて読直して見て、多くの先輩たちの労苦を再確認した次第です。ここに建立までの経緯概要を紹介し諸先輩の思いに敬意を表わすこととする。

記録によれば、第二次世界大戦で戦病死した船員は62,693柱で損耗率は参戦した陸・海軍兵士のそれをしのぐという。この船員の犠牲者を顕彰し慰霊をしようとの考えは昭和25年ころから取沙汰されていたが、慰霊碑建立という具体的な形になっての運動は昭和40年になってからである。日本海事広報協会が中心となり「戦没船員慰霊碑建立」について関係方面への働きかけにより設立準備委員会が作られた。

### 船員戦没者の範囲

シナ事変から終戦まで（昭和12年7月7日～昭和20年8月15日）の間に戦病死した全日本船員（韓国人、台湾人を含む）及び終戦処理事業に従事して殉職した船員とする。

### 建立地の決定

建立地の候補地として皇居北の丸小公園、皇居前広場、海事博物館構内、海の見える丘公園、千鳥ヶ淵公園、浜離宮などの候補地があったが、公園法の制約があり実現しなかった。

当時“十一会会長”であった、小山亮氏がある会合で観音崎かどうかとの発言があり、この一言が準備委員会を動かし、昭和43年9月建立会委員及び関係者35名による現地視察が行われ、その結果、一人の反対者もなく全員の賛成で観音崎に決定された。

### 総理大臣への陳情

慰霊碑の建立地決定、地元神奈川県知事、横須賀市当局の全面的な支持にも関わらず、国の決断は遅く建立許可や建立後の採納許可がなかなか下りなかった。

昭和44年3月地元神奈川副知事を伴っての運輸大臣への陳情、4月には時の佐藤総理大臣への直々の説明と支援の懇願。その結果翌5月に建立許可と採納が許可された。

### 建立資金の募集

昭和44年6月より資金の募金活動が開始され、委員会により次の方針が決定された。



第45回慰霊祭 天皇皇后両陛下献花

1. 乗船中の方々には船員関係団体の連名で1船を単位として募金する。
2. 金額は1口1,000円、締切り、昭和46年6月末日
3. 事業予算（募金目標額）

法人募金・・・約1億1千万円

個人募金・・・約2千万円

\*募金活動は順調に進み開始1年後の昭和45年8月31日

法人と個人を合わせ1億2千209万5000円となりほぼ目標額に達した。

## 戦没船員の碑 アウトライン

所在地：横須賀市鴨居4丁目 県立観音崎公園予定地

碑文石：黒御影石縦0.9メートル、横8.5メートル 碑文 「安らかに眠れわが友よ波静かなれとこしえに」 碑文石の中に、6万339名の戦没船員名簿が収められている。

祭場：御影石敷 約450平方メートル

大碑壁：白磁制タイル張り、高さ24メートル、底辺長さ24メートル

中央碑壁：白磁制タイル張り、高さ5.4メートル、底辺長さ30メートル、厚さ0.5メートル

壁面中央部に黒御影石に刻まれた「戦没船員の碑建立記」がはめこまれている。

群像：ブロンズ高さ約2.5メートル2体の船員像と2体の人魚像からなる。(製作 菊池一雄)



第45回慰霊祭

## 碑と群像について

碑の敷地は観音崎公園の海拔63メートルの第一展望台近くの小丘陵の一部にあり、ここに碑が建てられている。高さ24メートルの大碑壁は、常に南を指し、人々の心を海に向うよう設置されている。

また、祭場南端の碑文石は遠くの水平線と並行に置かれ、海底に眠る戦没船員の御霊をイメージさせる。

群像の作者、菊池一雄氏は群像の製作意図を「多くの犠牲者を余儀なくされた戦争そして終戦、しばらくの混乱と放心の後、再び立ち上がって世界の海に乗り出してゆく復興と希望、そのような時の流れを物語風に一つの群像にまとめた」と述べる。

次に訪れる際には先輩の霊の鎮魂とともに改めて群像を鑑賞しようと思う。



群像 菊池一雄作



# 咸臨丸を函館から見る

北海道函館水産高等学校教諭 我妻雅夫

## 1 はじめに

生徒に「咸臨丸っていう船、知ってるかい？」と聞くと、「知らない?!」と答える生徒がほとんどである。幕末期に太平洋を横断した名誉艦「咸臨丸」を知らない。驚くべき時代になった。本稿では、函館水産高校が書籍、インターネット等で調べた、「咸臨丸が運んだ人・物・文化。そして歴史」について述べる。

## 2 オランダ生まれの咸臨丸、蝦夷地に眠る

咸臨丸は、1871年（明治4年）11月、旧暦9月に、宮城県白石市に城を構える仙台伊達藩片倉小十郎家臣とその家族401名を小樽に運ぶため、夕刻、函館を出帆した。この日は、月明かりが海面に照り返し、穏やかな海だったと乗船者の日誌に書かれている。

それがどういうわけか、咸臨丸は、函館出帆後、函館湾の西岸に位置する木古内町サラキ岬沖に座礁してしまう。地元では太平洋を渡った官船が座礁したとのことで、名主は羽織袴に着替え、提灯をかざして咸臨丸の救助に向かったという。幸い、咸臨丸の乗組員と乗船者、いずれにも死者はなく、全員無事救助された。この時の家臣とその家族401名は、後に、現在の札幌市白石区開拓の中心になる。

さて、オランダに生を享けた咸臨丸は、サラキ岬沖で破船し、その一生を終えたことになっている。現在、サラキ岬一帯は、地元有志を中心に結成された「咸臨丸とサラキ岬に夢見る会」によって公園が整備されている。公園に展示されている咸臨丸を模した帆船は青函連絡船に搭載されていた救命艇を改造したものである。公園には、オランダとの友好を記念して各種のチューリップが会員の手で植えられ、五月連休には「チューリップ祭り」が開催される。

この祭りでは、宮城県白石市の特産である「温麺（うーめん）」が販売されることがある。咸臨丸が座礁した時に、ご先祖様を救助していただいたご縁で、白石市にある温麺会社と「夢見る会」が協力し合って販売しているのである。

## 3 「咸臨丸」の姉妹艦「朝陽丸」函館七重浜沖に轟沈



図1 サラキ岬の浅瀬



図2 咸臨丸のモニュメント



図3 サラキ岬のチューリップ

戊辰戦争最後の戦いは1869年（明治2己巳年）に行われた箱館戦争である。この時に旧幕府艦隊と官軍の艦隊が箱館湾で戦ったのが「己巳（きし）海戦」である。官軍の軍艦の中に「朝陽（丸）」という艦が参戦している。この艦は、咸臨丸の姉妹船であり、オランダのキンデルダイクにある造船所で建造された。この海戦において、朝陽（丸）は旧幕府艦隊の「蟠龍（はんりょう）」が放った砲弾に弾薬庫を打ち抜かれ、一瞬にして轟沈。箱館七重浜にその一生を終えた。

現在、函館市の博物館には、朝陽（丸）の艦尾に掲げられていたと思われる「朝陽」の木製「陽」の字の残骸が展示されている。また、五稜郭公園の一面には、「朝陽（丸）」が搭載していたと思われるクルップ砲も展示してある。

この他に、己巳海戦を物語る史跡としては、函館護国神社境内に「海陸軍戦死人名」碑がある。



さらに、官軍の軍艦めがけて実際に大砲を撃った弁天台場の石垣は、入舟漁港の防波堤石垣として残っている。史跡ではないが、五稜郭公園に行く途中の函館市本町商店街の歩道には、咸臨丸をはじめ朝陽丸、蟠龍、開陽丸等の艦船のタイルが埋め込まれてあり、一見に値する。

尚、己巳海戦で旧幕府軍が官軍の艦船の函館港内での運動を制限するために海中に張った鉄索を切断した中心人物は、函館商船学校産みの親である「小林重吉」である。



図5 クルップ砲（手前）



図4 陸海軍戦死人名碑



図6 咸臨丸のタイル



図7 入舟漁港防波堤の石垣



図8 (箱館)弁天台場

インターネットから引用

#### 4 箱館戦争を描いた「麦叢録」の著者、小杉雅之進

箱館戦争を文と絵で記録したものに「麦叢録(ばくそうろく)」がある。函館中央図書館に原本が保管されていて、函館市民には割となじみのある本である。小杉雅之進とくれば麦叢録。麦叢録とくれば小杉雅之進。切っても切れない関係である。それ故に、よもや小杉雅之進が咸臨丸の士官だったことに気づく人は少ない。私もそのひとりで、元日本丸の船長だった橋本進先生の著書「咸臨丸還る」を読むまでは全く気づかなかった。「咸臨丸還る」は、現在、絶版になっているが、橋本船長が全国の公立図書館にこの本をご寄贈なされたお陰で、当地、函館中央図書館でも読むことができる。麦叢録の著者を咸臨丸の太平洋横断とからめて描いた「咸臨丸還る」は、「麦叢録」共々、函館にふさわしい本である。

麦叢録は、箱館戦争終結後、小杉雅之進が官軍に捕らえられ、青森の収容所幽閉中に書かれたものという。この収容所時代に、ひとりの仙台伊達藩士が小杉雅之進を訪ね、将来、小杉の子どもをこの藩士の養子に迎える約束がふたりの間で交わされたらしい。その藩士とは、戊辰戦争で官軍を悩ました伊達藩の「からす組」首領、細谷十太夫である。十太夫は戊辰の戦後も生きて、北海道開拓使(現在の北海道庁)の役人として北海道に赴任する折、小杉雅之進を青森を訪ねたらしい。

小杉雅之進は赦免後、新政府海軍から誘いがあったが、頑なに海事行政に携わり、現在の船員法等の海事法規の基礎を築いた。退官後は、請われて大阪商船に勤務した。

#### 5 明治5年、明治天皇、「咸臨丸」の修理をご覧になる

咸臨丸は前述のとおり、明治4年、サラキ岬で座礁破船して、離礁作業の努力もむなしく、そ



図9 展示中のアンカーと生徒



ここで船の生命を終えたことになっている。ところが、日本機械学会が「機械遺産第1号」に指定した長崎の小菅修船場を明治天皇が1872年（明治5年）6月に行幸なさり、その折、咸臨丸の上架状況をご覧になったという記録がある。咸臨丸は本当に明治4年にサラキ岬の藻屑と消えたのだろうか。

現在、サラキ岬公園には、咸臨丸が沈んだと思われる海域から、1984年（昭和59年）に引き上げられた帆船時代のストックアンカーが展示されている。地元ではこのアンカーに使用されている鉄の年代測定を東京大学等に依頼したが、咸臨丸のものだという決定的な結果は得られていないとしている。

また、1990年（平成2年）に函館市立博物館の学芸員を中心に、大規模なサラキ岬沖の海底調査も行われているが、こちらも咸臨丸の物と断定できる決定的な証拠は見つかっていない。

水産高校にはスクーバ潜水の技術もあるので、地元と協力して、咸臨丸が積んでいたと思われるバラスト石の搜索活動を行えないかなとひとり考えている。同時に、己巳海戦で轟沈した咸臨丸の姉妹艦「朝陽丸」のバラスト石も搜索して、両者を比較できたらいいなとも思う。

## 6 「咸臨丸」座礁の原因は何？

座礁直前・直後の咸臨丸に関する日記、公文書を引用した書籍によれば、「船長は酒で赤い顔をしていた」「（函館出帆時の海峡は）月明かりが金波銀波を洋上に照らし云々」「咸臨丸座礁を報告する開拓使の公文書ページがその部分だけ新しい紙に差し替えられている」というような文章に出会う。

明治4年当時、日本人で海技士免許を持ち、定期航路の船長として雇われていた人は皆無で、全て欧米人の船長だったらしい。当時の日本人が赤ら顔の欧米人を間近に見たら、酒を飲んでいると思うにちがいない。また、「金波銀波云々」を書きとめた人は咸臨丸に乗船していた片倉小十郎家臣の家族であり、開拓使の報告書が破られ、「暴風吹き荒れる」と書いた書類に差し替えられたことを勘案すると、作家、合田一道氏が分析するように、「開拓使は欧米人船長に気を遣い、事故原因を意図的にすり替えた」というのが妥当と思う。

もし、本校が咸臨丸の事故原因究明に着手するとすれば、明治4年当時、函館で、英国商人トーマス・ブラキストンの手ほどきを受けて気象観測をしていた「福士卯之吉<sup>※</sup>」の観測記録を探し出すこと、あるいは、札幌白石区に現在も居住する片倉家中のご子孫を当たり、咸臨丸座礁の模様の言い伝えを調べてみるのが考えられる。それにしても、直接の事故原因は判明しない可能性が大きい。

※福士卯之吉：1838年（天保9年）～1922年（大正11年）。箱館の船大工「続 豊治」の子。自身も船大工。後、英国商人が経営するポーター商会の店員。1864年、新島襄が米国船「ベルリン号」で箱館から脱国するのを手助けした。

明治になり、名を「成豊」と改め、開拓使技師として測量等に従事した。

## 7 ダウンバースト説

日魯造船を定年退職した函館在住の吉田好博氏は、ダウンバースト説を唱えている。氏は、咸臨丸が座礁した現場海域の航行経験が豊かで、ご自身も、11月にサラキ岬沖でダウンバーストに遭遇し、難儀した経験を持つという。

この説を後押しすると思われる事柄に、「明治4年、仙台湾の寒風沢を出帆する咸臨丸は、本来の三本マストではなく、二本マストであった」という説がある。トリムを考慮して設計・艀装されている帆船が、荷物を積むスペース確保のためにメインマストを撤去する。無謀すぎる。この状態で11月の北の海を走り、ダウンバーストに遭遇したとすれば、十分、座礁の可能性も考えられる。映画「白い嵐」は、ダウンバーストに遭遇した帆船の悲惨な状況をよく表現している。

## 8 仙台伊達藩片倉小十郎家臣団は、なぜ咸臨丸に乗ることになったのか

これには、大島商船高専が在る周防大島出身の官軍参謀が関係する。参謀の名前は「世良修蔵」。世羅は62万石の仙台藩主を顎でこき使い、会津攻めの先鋒とした。このような仙台藩主を藩主とも思わない世良を仙台藩士は苦々しく思った。そのような状況下、世良は上司である大山格之助に密書を書き、その密書が仙台藩士の手落ち、その密書には驚愕の4文字がしたためられてい



た。「奥羽皆敵」。

仙台・福島両藩士は世良を捕縛して、即刻、福島市内を流れる阿武隈川河畔に引っ立て、斬首の刑に処した。世羅の首は、何の因果か、回り回って白石城下に埋葬された。

世良の死を知った木戸孝允は「奥羽征討の理由ができた」と大層喜んだらしい。その後、東北・北海道・越後 36 藩の重役は白石城に集結して、官軍に対抗する奥羽越列藩同盟を結び、官軍と一戦交えることになる。その結果、同盟軍は官軍の軍門に下るのであるが、明治新政府による同盟軍（官軍は「賊軍」と表現）への処罰は峻烈を極めた。中でも白石の片倉小十郎への処罰は群を抜いていた。

南部藩、白石国替えの沙汰が下り、白石藩は、即刻、南部藩に城を明け渡さねばならない。行き場を失った白石藩士は蝦夷地開拓と防備を兼ねた開拓使貫属を新政府に願い出て、白石城を売却して旅費を工面し、寒風沢から咸臨丸に乗り組むことになったのである。



図 10 阿武隈川河畔(福島市)



図 11 世良修蔵の墓(白石市)



図 12 復元された白石城

## 9 船は人・物・文化を運び、そして歴史を作る

本校は、2008 年（平成 20 年）に、「咸臨丸とサラキ岬に夢見る会」会員の勉強会に呼ばれて、「咸臨丸最後の乗船者；仙台伊達藩片倉小十郎家臣団」の調査研究成果を発表した。この発表会がご縁となり、「夢見る会」の会員は、宮城県白石市を初めて訪問することになる。白石市は市長はじめ、観光協会共に大歓迎だったと新聞発表された。

その後、「夢見る会」とは直接の関わりがないまま、今日に至っている。この間、本校は横浜港大さん橋ふ頭に展示されている「北光丸」のイベントを通して、全船協のお取り計らいにより、橋本進船長と面識を得ることができた。大変失礼な話しではあるが、できれば橋本船長に木古内町や函館市にお越しいただき、「咸臨丸と小杉雅之進」に関するお話をいただけたらなど、ひとり夢見ている。

以上、咸臨丸が運んだ人と歴史について駄文をしたためた。咸臨丸がらみの未知の歴史を掘り起こし、さらに新しい歴史を作っていく。咸臨丸に限らず、船は人・物・文化を運び、そして歴史を作る。それは今も昔も将来も変わることはない。

最後になりましたが、機関誌「全船協」の貴重な誌面を頂戴し、投稿の機会をいただいたことに心から感謝申し上げます、擱筆します。



図 13 木古内町で発表する生徒



図 14 咸臨丸サミット(2011 年)



図 15 北光丸と橋本船長



# 速報 第50回 五商船高専漕艇大会 広島商船が連続優勝!

## 広島商船高専で開催される

第50回全国商船高専漕艇大会は、平成27年7月18(土)、19日(日)に広島商船高専練習船棧橋沖で開催された。台風11号が前日に中国地方を通過した後の台風一過の晴天の下での開催となった。今年の大会は記念すべき第50回大会であり、昨年優勝した広島商船が地元で記念すべき大会に於いて連続優勝するかが注目されたが結果は、連続優勝を果たした。二位三位の争いも僅か0秒53の接戦だった。

カッターの部は、Aチーム 1位広島、2位大島、3位弓削、Bチーム 1位鳥羽、2位大島、3位広島、ヨットの部は、総合順位で1位大島、2位鳥羽、3位弓削の順であった。





# 第 32 回横浜港カッターレース報告書

横浜支部長

- 1、開催日時 : 平成 27 年 5 月 24 日 (日) レース開始 09 : 00 から
- 2、場所 : 横浜港山下公園前
- 3、参加チーム数 : 一般レース 160 チーム、シニアレース 16 チーム、  
女子レース 32 チーム  
小学生 1 レース 4 チーム、 合計 212 チーム、

## 4、横浜港カッターレースの由来と大会の概要

「練習帆船日本丸 (一世)」を横浜市が三菱重工業横浜造船所のドック跡地に誘致した記念として、日本丸の救命艇を使用しカッターレースを開催したのが現「横浜港カッターレース」の由来である。初年度は、年 2 回開催したが、その後は年 1 回開催とし今年が第 32 回大会となりました。

毎年の事ですが横浜港カッターレースが開催される度に、早朝、目が覚めると実行委員と競技役員の一員として空を眺め「一日穏やかな天気、無事故・無違反」を祈っています。

今大会当日の 5 月 24 日 (日) は、一日中曇天で風速も 3~5m/sec.の小生も今迄に経験した事のない絶好のカッターレース日和となりました。午後 2 時過ぎ頃から少し日差しが見られ選手・応援団・観客と大会役員にとっては素晴らしいカッターレース日和となりました。

平成 22 年第 27 回大会から全国 5 高専商船学科チームがレースに参加する事となり、それを機会に平成 24 年第 29 回大会より一般社団法人全日本船舶職員協会は横浜港カッターレースの後援団体に参画することになりました。



本部協の出艇ボード

平成 25 年の第 30 回記念大会より全国 5 高専 (商船学科) の同窓会・校友会会長を招待し、大会翌日、同窓会・校友会会長と全船協役員との懇談会が開催され情報交換会が行われて



います。

#### 5、カッターレース競技内容について

競技は、事前に配布されている予定時刻通り開会式を終了し、一般の予選は 09 時第一レースが開始されました。

風も一時ベタ凩ぎとなり、第 20 レースの 11 時頃にはレース予定時刻より約 4 分早まり亀腹での乗艇時刻が早くなったとの場内放送が流される進捗状況でした。一般の 40 レースとシニアレース迄は、14 時 15 分頃終り予定通り進行しましたが、小学生レースから 15 時 15 分とやや遅れ始め女子予選は、16 時 30 分頃と予定より 15 分程遅れ閉会式は 17:20 となりました。

今年は、第 4 レース 09:24 スタートの広島商船蛾々羅山艇が 2 分 39 秒 81 の記録を出し、第 37 レース 13:48 スタートのクレージーレスキューが 2 分 35 秒 99 でゴールする迄、16 強に残っていました。

広島商船蛾々羅山艇の最終結果は、一般レースの 18 位で準決勝には、残念ながら進出が出来ませんでした。

#### 6、全国 5 高専商船学科の成績は、チーム名で判明出来ないチームもあると思われま

す。各校・各艇の成績については、横浜港振興協会のホームページをご覧ください。



会場に陣取る各校の応援本部テント

報告者・横浜支部 相川 記

#### 第 32 回横浜港カッターレースの成績（横浜港振興協会HP）

- ・第 32 回横浜港カッターレース成績一覧
- ・第 32 回横浜港カッターレース 一般・シニア・小学生・女子レース記録表



## 第37回・神戸港カッターレース 水しぶきをあげて

事務局

手こぎボートのスピードを競う「神戸港カッターレース」(主催：神戸市・神戸港振興協会など)が10日、神戸市中央区のメリケンパーク沖であり、約800人が力いっぱいオールをこいだ。

神戸港カッターレースは、市民に親しまれる港づくりと、港湾海事思想の普及をはかるため1979年に始まったもので、37回目の今年は神戸開港150年のイベントとして開催されました。市民を対象としたカッターレースは、神戸港から始まり、今では横浜・大阪・広島や淡路などにも広がっています。

全長300メートルの特設コースが用意され、男子レース(500m・往復)56チーム、女子レース(300m・直線)25チーム、シニアレース(500m・往復)

15チーム(市民クラブや地元企業など)96チームが参加した。

男女別の他、こぎ手6人の合計年齢が250歳以上のシニアレースもあった。長さ6メートルのカッターに各チーム8人が乗り込み、トーナメント方式でタイムを競った。

五月晴れの下、参加者は「そーれ」「1、2」などのかけ声で呼吸を合わせた。水しぶきをあげながらゴールすると、岸壁に集まった約20,000人の観客から拍手と声援が送られた。

【茶谷亮】毎日新聞 2015年05月11日 地方版・神戸港からのたより(2015.7.1)記事使用

各レースの優勝チームは次の通り。

▽男子＝日本食研ワグーマジヤパンA(3分9秒76)日本食研ホールディングス(株)

▽女子＝商船ギャルズ(2分15秒26)神戸大学女子カッター部

▽シニア＝富山商船OB・OGチーム(3分33秒66)富山高専OB・OG





## 船員教育機関卒業生の求人・就職状況及び応募・入学状況について

平成 27 年 6 月 3 日 海事局海技課

船員教育機関である商船系大学（2校）、商船系高等専門学校（5校）及び（独）海技教育機構（海上技術学校（4校）、海上技術短期大学校（3校）、海技大学校）の平成 26 年度卒業生の求人・就職状況及び平成 27 年度応募・入学状況について、別紙のとおり取りまとめましたのでお知らせします。

○海上産業への就職率（※）は、商船系大学 90.0%、商船系高専 67.2%、海技大学校 95.8%、海上技術学校及び海上技術短期大学校 98.8%（暫定値）。

○海技教育機構への入学者数は 405 人で、前年度比で 33 人増となった。

※就職希望者のうち、海上産業へ就職した者の割合

### 1. 調査対象

- (1) 船員教育機関卒業生の求人・就職状況（別紙 1）
- (2) 船員教育機関の応募・入学状況（平成 27 年度）（別紙 2）

### 2. 調査結果の概要

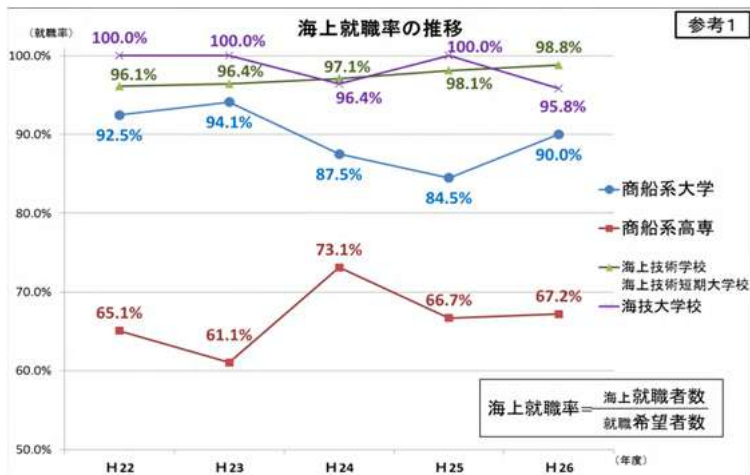
#### (1) 船員教育機関卒業生の求人・就職状況（別紙 1）

- ① 海上産業への就職者は、商船系大学で 63 人(対前年度比 19 人減)、商船系高専で 78 人(同 12 人減)、海技大学校で 23 人(同増減なし)となっている。
- ② 海上産業への就職率は、商船系大学で 90.0%(同 5.5 ポイント増)、商船系高専で 67.2%(同 0.5 ポイント増)、海技大学校で 95.8%(同 4.2 ポイント減)となっている。
- ③ 海上技術学校及び海上技術短期大学校については、最終集計を乗船実習科修了後の本年 10 月に行うこととしているが、4 月現在の実績値では海上産業への就職者（内定者を含む）は 339 人(同 21 人増)、海上産業への就職率は 98.8%（同 0.7 ポイント増）となっている。

#### (2) 船員教育機関の応募・入学状況について（別紙 2）

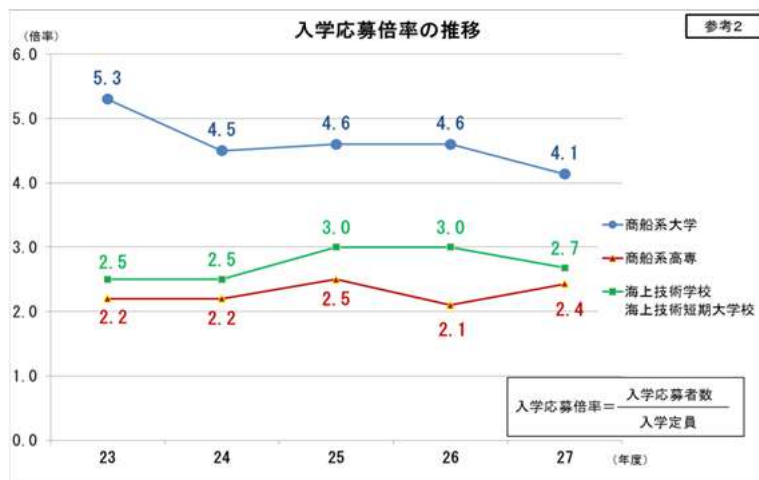
- ① 商船系大学への入学応募者については、1,365 人（対前年度比 141 人減）、入学者については 338 人（同 2 人減）。
- ② 商船系高専への入学応募者については、486 人（同 69 人増）、入学者については 214 人（同 1 人減）。
- ③ 海技教育機構（海上技術学校及び海上技術短期大学校）への入学応募者については、1,017 人（同 95 人減）、入学者については、405 人（同 33 人増）。
- ④ 海技教育機構では、応募倍率の上昇、内航業界や関係団体からの要望を踏まえ、今年度の入学定員を 370 名から 380 名に引き上げている。入学応募倍率の推移をみると、商船系大学の倍率は 4.1 倍（同 0.5 ポイント減）で減少傾向、商船系高専の倍率は 2.4 倍（同 0.3 ポイント増）、海技教育機構の倍率は 2.7 倍（同 0.3 ポイント減）と、横ばいで推移している。





※事務局より

これらの資料は、国交省海事局海技課より報道発表資料されたものを直接同課から提供頂き、一部事務局で加工したものです。



## 船員教育機関入学状況

別紙2

平成27年4月1日現在

	入学年度	入学定員	応募者数	倍率	入学者数
商船系大学	23	330	1,751	5.3	348 (34)
	24	330	1,474	4.5	340 (31)
	25	330	1,506	4.6	336 (46)
	26	330	1,506	4.6	340 (30)
	27	330	1,365	4.1	338 (44)
商船系高専	23	200	449	2.2	215 (24)
	24	200	435	2.2	211 (27)
	25	200	490	2.5	211 (17)
	26	200	417	2.1	215 (27)
	27	200	486	2.4	214 (38)
海技教育機関 独立行政法人	23	350	863	2.5	386 (21)
	24	350	873	2.5	391 (20)
	25	350	1,047	3.0	387 (23)
	26	370	1,112	3.0	372 (21)
	27	380	1,017	2.7	405 (19)

- (注) 1. 商船系大学の数値は東京海洋大学海洋工学部「海事システム工学科」及び「海洋電子機械工学科」と神戸大学「海事科学部」に係るものである。  
 2. 商船系高専の数値は「商船学科」に係るものである。  
 3. 独立行政法人海技教育機関の数値は旧海員学校（海上技術学校及び海上技術短期大学校）の本科4校、専修科3校に係るものである。  
 4. 「入学者数」のうち、（ ）の数値は女子に係る内数である。



船員教育機関卒業生の求人・就職状況

別紙1

平成27年4月1日

卒業年度	卒業 者数	就職 希望 者数	求 人										就 業				海上就 職率							
			海 上					陸 上					業 業											
			海 外		内 航			海 外		内 航			官 公		水 産			業 業						
			外 中 小	旧 中 小	海 外	内 航	官 公	水 産	外 中 小	旧 中 小	海 外	内 航	官 公	水 産	業 計	業 計								
商船系大学	22	107	93	60	21	6	15	8	16	0	126	274	400	54	16	3	7	1	5	0	86	7	93	92.5%
23	101	85	60	25	18	7	18	7	18	0	134	254	388	49	19	0	6	0	6	0	80	4	84	94.1%
24	96	80	63	20	18	7	18	8	13	0	129	263	392	43	11	0	8	4	4	0	70	8	78	87.5%
25	104	97	60	26	26	9	25	14	18	3	155	303	458	50	13	2	7	3	7	0	82	15	97	84.5%
26	81	70	62	22	22	12	32	10	11	4	153	357	510	38	5	4	10	1	5	0	63	5	68	90.0%
商船系高専	22	171	126	74	93	35	60	69	118	0	449	1,102	1,551	23	20	10	15	14	0	0	82	42	124	65.1%
23	144	113	117	93	93	35	77	78	178	0	578	1,092	1,670	17	18	9	11	13	1	0	69	41	110	61.1%
24	177	145	110	110	122	55	97	65	169	0	618	1,521	2,139	16	18	20	26	26	0	0	106	38	144	73.1%
25	173	135	101	84	84	80	141	89	191	3	689	1,115	1,804	10	4	13	39	21	2	1	90	45	135	66.7%
26	142	116	78	88	84	84	156	64	209	2	681	1,137	1,818	12	6	9	40	11	0	0	78	31	109	67.2%
海上技術短期大学校	22	374	334	0	15	32	251	83	71	34	486	23	509	0	7	32	184	55	34	9	321	6	327	96.1%
23	368	334	0	14	14	55	268	97	49	19	502	24	526	0	5	47	196	51	16	7	322	6	328	96.4%
24	373	339	0	9	9	68	336	87	56	18	574	23	597	0	6	54	200	49	13	7	329	5	334	97.1%
25	357	324	0	6	6	80	425	108	59	60	738	38	776	0	2	59	195	47	9	6	318	3	321	98.1%
26	380	343	0	16	16	100	473	134	120	70	913	16	929	0	5	63	193	48	21	9	339	0	339	98.8%
海技教育機構	22	17	17	7	7	4	14	0	0	0	32	0	32	0	2	4	11	0	0	0	17	0	17	100.0%
23	24	23	4	6	7	7	17	4	1	0	39	0	39	1	1	5	12	3	1	0	23	0	23	100.0%
24	28	28	2	3	4	4	25	11	11	0	56	1	57	0	0	4	16	5	2	0	27	1	28	96.4%
25	25	23	3	3	6	6	20	6	6	6	50	1	51	1	1	6	9	5	1	0	23	0	23	100.0%
26	24	24	19	5	11	31	5	3	8	8	82	1	83	1	1	7	9	4	1	0	23	1	24	95.8%

注

- 大学については、乗船実習科に進んだ者に係るものである。
- 卒業時期は、大学及び商船高専が9月、海上技術学校及び海上技術短期大学校が3月(乗船実習科は9月)である。
- 海上技術学校については、本科卒業後、乗船実習科に進学する者も含む。
- 海技大学校については、海上技術コース(航海専攻・機関専攻を除く)の卒業生。
- 内航三団体とは、内航労務協会、一洋会、全内航をいう。
- 求人数は、各船員教育機関から報告された数であり、他の船員教育機関と重複していることがある。

# 8年間の学生生活を終えるにあたって

準会員広島商船高専専攻科 五十嵐夕子

専攻科生になり、学校のPRイベントに参加する機会が増えました。そこで、来てくださる中学の生徒さんや保護者の方達とお話をしていると、思うことがあります。

関東で開催されたイベントの時のことですが、関東では商船高専の知名度は低く、あまり知られていないらしくて、「偶然通りかかって、こんな学校があることを知った。商船は高校と、大学しかないと思ってたから、とても嬉しい！！」と興奮気味に話す方もいらっしゃいました。

中には、中学生の本人は将来何がしたいのか、何になりたいのかを決めかねているものの、保護者の方が真剣に検討してくださっているケースもあります。

高専は専門分野に特化した、特殊な学校なので、納得のいく選択をして頂くためにも、

イベントを通じてその学校に通う私たち学生や先生方から、商船高専の魅力やより詳細な話ができればと思っています。

そういう私も内陸県で育ったため、商船の大学があることしか知りませんでした。私の場合は、群馬高専に通う先輩が商船高専を教えてくれて、今こうして通うことができています。今では、商船高専のイベントを各地で開催しているため、私が入学したころよりも商船高専を知るチャンスは増えていると思いますが、イベントの回数を増やしたり、開催地域を増やすことで、商船高専の知名度を高め、進路選択の1つとして検討してもらい易くなるのではと思います。

入学当時、私のクラスには商船学科航海コースの女子学生は5人いましたが、卒業する頃には私1人となりました。入学当初のイメージと違っていたり、5年間という時間の中で本当に自分がしたいことをじっくり考え、それぞれが自分の道を



クラス全員集合



練習船航海の思い出



切り拓いていった結果だと思います。イメージとのずれを生まないためにも、また自分が描いた夢を実現するためにも、イベントごとに足を運んでいただき、商船高専についての様々な面を知ってもらいたいです。

今年で広島商船高等専門学校に在籍して、8年目になります。これだけ長く在籍すると、数人の先生方より先輩になります。本校の校長先生とは、同級生です。そして、この8年の間には様々なことがあり、いつも笑って過ごせていたわけではありませんが、振り返ると楽しかった思い出の方が何倍も多く、鮮明に蘇ります。学校生活を始め、衣食住を共にした友との寮生活や、本科の集大成である航海訓練所などの思い出はとて多く、1TBのハードディスクがいっぱいになってしまうほどです。

寮で過ごした日々も楽しかった記憶として残っていますが、誕生日に友達の祖母の家でパーティーをしたり、花火大会へ行った時間は、格別な良き思い出として心に残っています。また、新入生の頃、寮の大浴場で騒いだ挙句に、先輩に呼び出され注意を受けたことは、今では仲間内で笑い話となっています。商船で過ごした時間は、私の青春であり大切な宝物です。夢が叶った喜びを活力に、10月からの仕事を頑張ります。

以上

## 在学中の皆さんへ 全船協準会員募集！

商船系高専へ入学して頑張っておられる皆さんは、外国航路の船舶、国内航路の船舶など海上職への夢、また数多くの陸上企業からの求人状況から船への知識を活かして陸上に就職する夢など、色々な夢を持ちながら在学されていることでしょう。

我々全船協は、85年前に先輩方々が立ち上げ、船員教育の振興や会員の福利、親睦、技能向上に努めるために作った団体で、皆さん方在学生の支援や要望にも応えようと取り組んでおります。

在学生も「準会員」の制度があり、会費は無料で、入会手続きさえすれば会員になれます。現在会誌も配布されていますが、就職時期ともなれば気軽に全船協に相談もできます。

入会ご希望の方は、右のQRコードで簡単に手続きができます。



# 弓削商船在学中の準会員の将来への夢

3名の準会員の方々

準会員として商船高専に在学している学生3名の方に将来の夢や学校生活などについて書いて頂きました。投稿誠に有り難うございます。（全船協）

## I. 弓削商船高専 商船学科4年 航海コース 村井 嗣哉です。

### ① 商船学校へ入って良かったと思うこと。

小さい頃からの夢だった船乗りになれる学校っていう事もあり、船の事を勉強出来るのはとても嬉しいと思います。

その上、弓削商船高専は3学年まで航機問わず実習をするので、多少偏りはあるものの満遍なく実習が出来るのも良いところだと思いました。

### ② 学校での勉強（座学）のこと

低学年の間は一般科目で苦しめられましたが、高学年になった今では航海系の専門科目が沢山あり、とても嬉しいと思います。

### ③ 学校練習船での実習のこと

学校練習船「弓削丸」で泊を伴った実習を2年生から行っています。座学とは違い、実際に船舶運航業務等を現場で学ぶ事ができるので、質が高い実習が出来ていると思います。

### ④ 学校生活のこと

練習船実習のための準備だと思い、毎日を過ごしています。個人個人に部屋は与えられているものの、巡検諸当番に関しては練習船と変わらないので手は抜けません。

### ⑤ 航海訓練所での短期実習

昨年7月21日～8月20日まで練習船「青雲丸」で実習を行いました。

学校の練習船とは比べ物にならない大きさの船での実習、外国へは行かないが実際に外洋に出た実習はとても新鮮でした。

また、終日航海の日に夜間の航海見学をさせていただきました。昼に行く当直とは異なり、夜に行く当直は全く違ったので学ぶものが多くありました。

### ⑥ どんな仕事に就きたいかの夢 外航客船

### ⑦ 英語の勉強への考え

国内では外国の船舶とのやりとり、外地へ行くとVHFでの会話も英語になると思います。また、外航船に関しては外国人船員が殆どであり、これから英語を使う機会が多くなってくると思います。

実際に就職してからではなくて、今から英語に対して向き合う事で数年後の実績も変わってくると私は思います。そこで、在学中にTOEIC等の資格に挑戦する事で英語への印象が変わってくると思うので、乗船実習まで英語に向き合ってみようと思います。





## II、商船学科2年 室田 大成

私の将来の夢は、独立行政法人航海訓練所の士官になりたいと思っています。

まずきっかけは弓削商船高等専門学校に入学する前から、学生時代に神戸商船大学に通っていた父から帆船のことを聞き、こんな船もあるんだと思うくらいでしたが、入学してから船について更に興味を持ち始めている時に商船学校の学生を迎え入れ船乗りなるための基礎を教育する航海訓練所の話を耳にし、面白そうな仕事だと思い始めました。

学校の行うオープンキャンパスや行事で学生や一般の方を対象とした練習船弓削丸による体験航海に、よくお手伝いに行かせてもらっているのですが見学に来た方々に船について教えることが楽しく、説明を理解してもらうことにとっても嬉しく感じこのようなことを仕事にしたいと考え、航海訓練所なら自分を生かすことができるのではないかと思います本格的に考え始めました。



学校で元々航海訓練所で士官をしていた教官に話を聞きにいき、今航海訓練所の需要がなくなってきている、士官の仕事は大変だと聞きましたがその反面、技術に磨きをかけることができ、未来の船乗りの卵達を育てるプロと聞き、大変でもやりがいのある仕事だと私は思いました。もし航海訓練所に士官として入れたなら私は普段は楽天的で面白くかつ真剣な時は厳しくと切り替えのできる士官になりたいと思っています。夢を現実にできるよう今頑張って、上級海技士取得や勉学に励み専攻科を目指しています。

## III、商船学科2年 越智匡輝

私は 中学校1年生の時に ふじ丸に乗って 小笠原諸島 父島へのクルーズに参加しました。その時に 操舵室を案内して下さった 士官の方々に 憧れ、自分も 船乗りになるという目標ができました。

学校での座学は 学年が上がるにつれて 非常に難しくなっています。また、高専生は 英語に弱いという事は 事実です。学生の中には「私は 内航船に乗るから 英語は 要らない」という考えの学生が いるので、学校もカリキュラムで「TOEIC 向上」という講義を通し、学生の英語力向上を図っています。

専門科目では船用レーダーを取り扱うに当たって「通信工学」の授業などの船舶運航に必要な授業が 徐々に増えてきています。また 学生の理解定着を促進するために 教官方のサポート体制が 整っていて 頑張る学生を応援できる体制になっています。学校での練習船実習は 自分の中では 楽しみの1つです。甲板機器の取り扱いや 出港部署での single up の手順などを 丁寧に説明して 学生主体で 行うなど 非常に充実した実習となっています。



寮生活では 15 歳から 20 歳まで 幅広い歳の人たちが 共同生活しています。寮生全員が、共に高めあい充実した寮生活を過ごせています。

弓削商船高等専門学校 商船学科2年生は 来年の3月1日から 1ヶ月間航海訓練所短期大型船実習があります。私は 短期実習の際に 普段 弓削丸で 学んだ事を 全て発揮したいと思います。弓削丸で 学習しない事も 学習したいと思います。また 1ヶ月という少し長めの船内生活を 過ごしていく中で 対人関係を いかにか上手くして行くかを 学習し、1人前の航海士になりたいと思います。

# Good morning Capt!! I'm Superintendent

TSG 安全監督 小池信雄(全船協理事・弓削)

皆さんは“安全監督”という仕事をどの様にイメージされて居るでしょうか？

因みに、私が所属している TSG というのは、Tankers Superintendent Group という一寸面白い名前の会社です。

毎回本船の接舷作業が終わってギャングウェイが架けられると、直ちに舷門を上がって事務室に行き本船の船長に挨拶する事から私の仕事が始まる。

日本人のフル配乗船が無くなってもう 30 年近くなるだろうか。当初日本人と韓国人との混乗から始まり、日本人が船機長、一航一機、通信長の 5 名程になる頃、次第に韓国からフィリッピン CREW との混乗に切り替わって行き、その後アジア域内の国々で海運産業が伸びていく中、各々の国に船員を養成する機関（官営、民営、外国船社が運営するもの等）が設立された。



入港着棧作業中



荷役中のプロダクトキヤ

今ではどの船に行っても多国籍の船員が入り交じって配乗されている。

極、例外的に、或いは政策的に一国の船員のみで運航されている船もあるが、そのパターンは様々であり日本各港を訪れる船員の国籍としては、フィリッピン、韓国、中国、ミャンマー、インドネシア、マレーシア、インド、クロアチア、ロシア、ギリシャ、グルジア、ルーマニア、ウクライナざっと数えても 12~13 程ある。

最近の国際事情の複雑に入り交じった状況の中で、これらが様々なパターンでの混乗となると船内の空気は非常に難しいモノがある事が窺われる。

それはさておき、国別或いは所属船社、管理会社により能力、統率力、技術力、業務遂行に必要とされる知識に相当の差がある。勿論個人的な資質、能力の差がある事はもちろんであるが・・・。

本船の乗組員事情がこの様になって居る中、近年国内石油元売り各社の経営状況も大変厳しくなって来ており、更なる合従連衡が進みつつある。従来各社とも操油現場であるバースには経験豊富なバースマスターが配置されており、何事に対しても現場で対応出来る知識、技術を持っていたが、団塊の世代が順次現場を離れていく中、必ずしも後継者の育成が上手く行っているとも言えないケースもある。

又、後継者は海上勤務の経験の無い人が就いている場合もあり、この様なケースではコミュニケーションを計る為の語学の問題も無視できない。

この様な事情の中、可燃性液体類を輸送する外航船の荷役の安全を図る為、荷役現場に安全監督を配置し、より安全性を高める為停泊中の諸作業を監督させる要望が生じてきたのは、正に世の中のニーズに対応して出来上がった業務であるといえよう。



又、タンカーのみならず製鉄所、火力発電向けに石炭を運ぶ船でも環境保護、荷役関連作業の監視、船陸の円滑なコミュニケーションの確保等の為、監督派遣の要請がある。

安全監督のニーズには様々なケースがあり、船主、庸船社、荷主、管理会社、ターミナル等様々な立場の関係者からの要請に基づき、本船に赴く事になる。



### 安全監督として留意すべき事

- (1) 停泊中の安全確保。
- (2) 関係者間の円滑なコミュニケーションの確保。
- (3) 荷役関係作業の事故防止

数多くの本船を訪船していると様々な出来事があり、船の大小、積み荷の種類等に拘わらず無事本船の出港を見送る迄は気が抜けない。

時には荷役中に大雨が降りデッキ上の雨水を船外に出せない為一晩中付きっきりで排水を処理したり、僅かの油膜が船外に出た為、海上保安庁、水上警察が出動して大騒動になり長時間の取り調べに同席し、船長に代わって官憲への対応に追われたり、流石にこの時は船長から頬擦りされんばかりに感謝されたが・・・。



### 時には嬉しい事も

しかし、時には思いも掛けず色々な知人に会う事がある。

水先人やバースマスターの中には学校の先輩後輩、現役時代の会社の仲間等が各地に散らばっており、出入港時の操船や、荷役打合せの時偶然出会う事がある。先方から名乗られとつさに名前が出て来ず失礼すると同時に、長い年月の経過を思い知らされる事もあるが。仕事が終わった後最寄りの街で一杯やって昔話に花を咲かせる事もある。



私達が船に乗り始めの頃は勿論の事ながら、全員日本人で、自社船に自社の乗組員が乗り、自社の海務工務が船舶管理をし、自社の営業部隊が菟荷してきた貨物を運ぶと言う、極めてシンプルな運航形態であったが、最早最近ではこの様な形態で運航されている船は皆無となっている。

海運産業の現場の業務から日本人の数が段々減っていく中で、安全運航を水際で支える日本人の数も減り、又技術、知識のレベルの低下も看過できない状況になってきている。

現在、安全監督として活躍している方々の中には、古希を遙かに超えた先輩から、還暦前後の若手？まで色々居られますが、今迄培ってきた知識、技術が世の中の為になる間は、もう少し頑張ってみようかと思う今日この頃であります。

# 海上保安協力員として海保の会議等に参加してみよう

事務局長 七呂光雄

## 1 海上保安協力員とは

海上保安協力員は、(公財)海上保安協会「海上保安の推進」事業の一環として、海上保安庁(部署の長)が適任者を選考、推薦し、海上保安協会支部長が指名し、全国の海上保安協会支部等に所属し活動している。

海上保安庁の指導・協力のもと、海浜等の防犯パトロール、マリナー等の巡回、海上犯罪・海洋汚染発見時の通報、海上防犯及び海洋環境保全思想の周知・啓発活動を行い、もって海上防犯意識の高揚、海洋環境保全思想の普及を図ることになっている。同様な目的で海上保安官連絡事務所も設けられている。



連絡会議で東京港をパトロール

平成27年3月現在906名の協力員と1289箇所の連絡所が全国に展開されている。

私は十五年前東京海上保安部長から推薦され、海上防犯連絡員に指名され、海上犯罪認知の際の通報等、主に海上防犯の活動をしてきたが、当時はそれと別に海洋環境保全思想の周知、啓発活動のボランティア活動等を行う海洋環境保全推進員に別れていた。

どちらかと言えば防犯連絡員は秘匿性のある活動、保全推進員は広く大衆に周知する活動で相反するような活動であったが平成21年に両者が統合され、海上保安協力員となった。一人の者が相反する活動を行うようになったと個人的に考えている。

今年5月に全国各地から海上保安協力員と各地区海上保安部署職員及び各管区・本庁職員が東京に集まり関係者の連携強化と更なる活動の活性化のため連絡会議が開催され、私は三管本部管内協力員の代表に推薦され出席した。また6月東京海上保安協会東京支部所属の海上保安協力員の連絡会議が開催された。これらの会議を通じて海上保安協力員制度広く知らせる必要さが話題となったので、このように本誌を借りて周知するとともに、紹介したいことを数点次項の通り述べたいと思います。

## 2 油汚染だけでない海での意外な違法性

海上保安庁だけでなく全船協会を含めた海事関係者も海洋環境の保全について取り組んでいるが海上保安庁の業務は、性格上違法性のあることに対しては犯罪として検挙せざるを得ない。

砂浜で貝掘りをしたり、磯遊びで魚を獲ろうとして検挙される日突然密漁の犯罪者になってしまうことがあるのだ。各都道府県の実情に従ってルールを定めた漁業調整規則により、使っている漁具、悪い漁具、獲る魚介類の数量・体長等の制限、捕獲の禁止期間等を違反すれば罰金又は懲役が科される。気をつけたいのは図にも示すような「潮干狩りセット」は、禁止漁具として使用が禁止されている都道府県があり、家族で潮干狩りに行き海上保安庁に摘発される人が増えている。



都道府県によって違うが、砂を掘る熊手の爪が網状になった熊手は、歴とした漁業調整規則で潮干狩りでの使用が禁止された“禁止漁具”である。摘発されると、採った貝は没収、漁具は押収され書類送検された後、罰金を科されることもある。地域によっては違法・摘発される違法性のある



同セットが大手通販サイトを含めインターネットの通販サイトなどで、300円位の値段で堂々と売られているので気をつけないといけない。

海に関しては、油一滴も流してはいけないと意識しながら船舶・港で働いている会員が家族との楽しみで海に行き捕まったのではシャレにもならない。

### 3 東京港と東京オリンピックそして全船協会員への協力期待

2020年に開催される東京オリンピックは、まさに東京港周辺で開催されオリンピック・パラリンピック競技会場周辺の海上・沿岸における監視・警戒、海上警備活動、犯罪の予防及び鎮圧、海上交通の安全確保、海難救助等の任務が海上保安庁によって遂行され、競技会場周辺海域については、東京海上保安部が中心となり警備が実施される。



水際対策として空港・港湾における水際危機管理の充実や海上警備・沿岸警備の強化が図られる中で、オリンピック施設の建設工事などに7万人位の外国人労働者が必要であり東京港周辺にこのような外国人が一気に押し寄せ、不法入国や不法就労また違法薬物の持ち込みなどが懸念されるといふ。

このようにオリンピック開催機関だけでなく長期となる会場建設工事期間の東京港の治安維持は職員僅か80名程度の東京海上保安部のみならず、海上保安協力員同様に東京港界限で勤務する我が会員の協力も必要になってくるのではないだろうか。

### 4 是非全船協に入会しましょう！（商船系学校や水産系学校出身者が活躍している海上保安庁）

現役海上保安官には海上保安大学校や海上保安学校出身者だけでなく、海上保安庁が商船出身者の途中採用を行って来た経緯があり、数多くの商船高専などの出身者もおり活躍している。

尖閣警備等の重要業務の巡視船に乗船するだけでなく、陸上で警備救難や航行安全の業務に就いており、その強みと言えば商船の中身を知っている事になると思う。

2年前全船協が行った会員へのアンケートの中で海上保安庁に勤務する会員から同庁商船高専等出身者の集まりの会として全船協を期待する声があった。

海上保安大学校を卒業した同窓会組織として「若葉会」があり、横浜や神戸では商船大学同窓会「海洋会」も加わり3組織で海の記念日等の催し等を共催して行っている。

また余談な事であるが東京消防庁にも多くの商船系学校出身者が勤務しており、臨港消防署だけでなく多くの部署で働いている。私は彼らと話す機会がある時に「海技免状を持っているから消防船に乗船しているだけでなく、船の構造や荷物の特性を知っている海上・船舶火災のプロになれ」と励ましている。海上保安部と消防が合同で訓練することも多いが東京では両役所の商船学校出身者同士が打ち合わせている姿を見ると誇りに思うこともある。



今後海上保安庁に勤務する商船高専等出身者の方々が自ら入会（右のQRコードで簡単手続き）して頂くか入会促進を行って若葉会にも劣らないような全船協活動ができればと願っている。



東京海上保安部所属巡視船 まつなみ



東京消防庁 消防船 ゆりかもめ

記事にある写真は、東京海上保安部及び臨海消防署 HP 及び海上保安協会からの提供による

## 「船が日本を支えている」

「生涯現役かなざわ会」講演会 名誉会員 田中善治

能見台地区センター 平成 27 年 5 月 30 日 (土)

今回の講演は、昨年 7 月 10 日、横浜市金沢区の阿王ヶ台自治会に招かれて講演した際、そこに出席されていた「生涯現役かなざわ会」の世話人 宮原宏至氏の仲介により実現したものである。

この会は創立 23 年目を迎え、京浜急行沿線及び横浜南部周辺に居住する中高年者を対象に会員数は 154 名である。8K（健康、家庭、経済、心、交流、好奇心、感動、諧謔）を実践して生き甲斐を実現すべく、年会費 2,500 円を出し合い活発に活動している。会報は 128 号を重ねているし、今回の講演は「第 134 回生涯現役講座」となっている。

当日、入梅直前の暑い中、小生の講演を聞いてみたいという隣人 2 名同道し（勿論、主催者の許可を得て）京浜急行能見台駅から徒歩 7 分程、会場となる能見台地区センターに向かった。

会場は 70 人程度収容の多目的室で、講演に先立ち約 10 分間、会員総会があった。参加者は男 37 名、女 13 名、計 50 名だった。

演題はいつもの通り「船が日本を支えている」とし、前もって世話人にお送りしておいた資料（A・4 6 枚）に沿って話を進めた。プロジェクターでスクリーンに映し出す作業は、会員の中でその道に詳しい方をお願いした。いただいた時間は質疑応答の時間を含めて 90 分だったが、次々と、しかもかなり専門的な内容の質問も出て、ついに会場の使用許可時限の 15:00 となったために終了せざるをえなかった。

終了後、希望者 20 名程が近くのレストランで懇親会を開き、私も是非にと誘われてお邪魔した。最初は質疑応答の延長戦だったが皆さん、現役時代はそれなりのポジションで活躍されたようで、尽きることのない話に色々教えられるところがあった。

後日、世話人からの連絡によると講演会に出席された会員から再度の開催要請があったとのことである。

出席された中の 7 名（男 5 名、女 2 名）の方から感想文が寄せられたので、紙面の都合上抜粋して紹介したい。

**T さん**（男）衣食住すべてに関して海外との貿易によって国民の生活がなりたっていて、海運の役割は大きいことは分かっているつもりでした。今回の講演で数字を使った具体的なお話を聞くことができ改めてその大きさを認識させられ、もっともっと関心を持たねばとの思いが強くなりました。

**S さん**（男）「船が日本を支えている」とはどんな内容か？と聞いていたのですが、お話を聞いているうちに、その内容の面白さに引き込まれ、あっという間の 1 時間半でした。普段意識していない事柄をデータで解析し明示することにより、海と船が日本人にとって切っても切れない大事な存在であることを思い起させる講演でありました。講師が最後に言われた言葉が忘れられません。

「日本は海で世界中とつながっている。その海上物流ルートは網の目のごとく張り巡らされてい



公演中の田中氏



る。このライフラインは安全に保たねばならない。そのためには全世界の国々と友好を保っていくことが最も大切なことである」という言葉でした。翻って現下の状況を鑑みるに、中東問題を含め東・南シナ海が波高しである。我々一人ひとりが重大な関心をもつことが重要である。対応を誤ると将にライフラインが閉ざされることにもなりかねぬ。今回の講演はそうした意味においても我々に大きな問題提示をされた素晴らしい講演であったと思います。

Gさん（男）最近帰省の際、瀬戸大橋から海を眺めると驚くほどの大きな貨物船、タンカーが左右に見える。大型船について知りたい気持ちが心の隅にあった。お話の内容をまとめながら強く感じることは・・・各国との良好な関係と維持向上。安全航行第一。自然を大切にする（海を汚さない）。海運については無知でしたがお陰様で楽しく受講することができました。

Sさん（女）考えてみれば、私たちの日常生活は衣食住どれをとっても輸出入に頼らなければ維持してゆけないという簡単なことに気が付きませんでした。目からウロコでした。思えば戦後70年、食べられることが当たり前になって、そのことに鈍感になっていたのを気づかせていただきました。

Sさん（男）私たちが日頃見落としている海運界の役割を大変に解り易く説明を頂きました。質疑応答には、良質な内容と不適切なものがあったにも拘わらず、終始丁寧にお答えください、心から感謝申しあげます。



Hさん（女）私がこの講座を是非受けたいと思いましたが、義父が日本郵船の機関長（昭和60年、70歳亡）でしたので、戦前、戦中、戦後の外航船での苦労話を聞かせてもらっていたからです。就職先が船具店でしたので、尚、思い入れもあったのです。「船が日本を支えている」どのようにして？とっておりました。全てのお話が私にとって目からウロコでした。海上貿易の割合がトン数ベースで99.7%！海上物流ルートが世界の隅々まで張り巡らされている。田中さんは船、海洋のことだけではなく幅広い分野を知っておられますね。時間が足りませんでした。

お話を聞き足りませんでしたので、第二弾を期待しております。

Oさん（男）（Oさんは会報に今回の講演を報告するためにA-4版6枚に要旨をまとめられた）

最後に・・・高所大所からの有益話題のご提供と、現場熟知のプロならではの珍しいエピソード、会員からの活発な質疑応答での大変盛況な講演でした。世界一優秀な日本の海運業界が、過酷な国際競争の中で、関係者の懸命なご努力により、現在の豊かな日本を支えて頂いていることに改めて感謝と畏敬の念で一杯です。講師の田中氏に生涯現役かなざわ会員一同より拍手です。ありがとうございました。

# 海事ニュース

## ◇船員教育機関卒／内航就職ほぼ前年並み／ 14年度、5人増の計335人

国土交通省がまとめた船員教育機関卒業生の求人・就職状況によると、商船系大学(2校)、商船系高専(5校)、海上技術学校(4校)、海上技術短期大学校(3校)、海技大学校の2014年度卒業生で、内航船員として就職した人は前年度比5人増の335人と、ほぼ前年度並みだった。リーマン・ショック後の景気低迷の影響もあり、10年度(266人)は300人台を割り込んでいたが、ここ3年間は330人前後で推移している。求人数は、内航船社が船員確保を積極的に進めることを背景に増加している。

最も就職者が多いのは海上技術学校・海上技術短大の256人(前年度比2人減)。調査対象の船員教育機関から内航船員として就職する人の76%を占めた。商船系高専は49人(3人減)、商船系大学14人(5人増)、海技大学校16人(1人増)だった。

一方、14年度卒業生の内航関係の求人数は、899人と前年度比113人増。内訳は海上技術学校・海上技術短大が573人(68人増)、海技大学校42人(16人増)、商船系高専240人(19人増)、商船系大学44人(10人増)と、いずれも前年度より増えた。求人数は海技教育機構は実数、商船系高専と商船系大学の数字は一部重複がある。

(日本海事新聞2015年6月10日付け)

## ◇内航総連／カボタージュ規制緩和「断固反対」 ／山口県沖のSTS、下関市など要望

山口県下関市に本社を置く企業と英国企業が長崎県対馬沖の日本の排他的経済水域(EEZ)で行っている外国籍船舶同士によるシップ・ツー・シップ(STS、船舶間貨物積み替え作業)について、下関市などが山口県沖(領海内)でできるよう内閣府の特区制度でのカボタージュ規制(国内海上輸送の自国籍船限定)緩和を求めていることに対し、日本内航海運組合総連合会(内航総連)は反対の姿勢を示している。

内航総連の影山幹雄理事長は「われわれとしては断固反対する。コストが安くなるからといって、特定の企業が行うことにカボタージュ規制を緩和することは認められない」と主張。国土交通省に強く理解を求めていくほか、地元の内航事業者を中心に陳情活動を行っていく方針を明らかにした。

今回の規制緩和要望は、内閣府の地域活性化推進室に設置された「近未来技術実証特区検討会」が今年1月から2月にかけて行ったプロジェクト募集に対して、下関市と同市の日本海洋産業などが提案した。現状では、サハリンなどから原油を運んできたタンカーが対馬沖でSTSを行い、中国や日本国内などへ輸送している。下関市などは、このSTSを山口県沖の領海内で行うことができるよう提案。

領海内でのSTSは、カボタージュ規制に触れるため、外国籍船による輸送は原則認められていない。提案者は国交相による同規制緩和の「特許」を求めている。

(日本海事新聞2015年6月15日付け)

## ◇船員教育2独法／統合法案が成立。 2016年4月から

海技教育機構と航海訓練所の統合などを含めた独立行政法人の機構改革に関する法案が、19日の衆議院本会議で可決・成立した。成立を受け、両独法は2016年4月に統合が実施される。

太田昭宏国土交通相は19日夕、東京都内で開かれた日本内航海運組合総連合会の総会後懇親会であいさつし、「質疑の中では激励の声が多かった。若い人が訓練を受けて大きく発展することを、党派を超えて全員が思っていると痛感した」と所感を述べた。

同法案では同2独法のほか、海上技術安全研究所、港湾空港技術研究所、電子航法研究所の3独法の統合についても定めている。

(日本海事新聞2015年6月23日付け)

## ◇衆院国交委／船員税制など質疑。 3分野で総務省見解

海技教育機構と航海訓練所の統合などを含めた独立行政法人の機構改革に関する法案(19日成立)の審議に際し、同法案が船員の確保育成と関連することから、



衆議院国土交通委員会では、船員の福利厚生にまつわる税制・通信・選挙の3分野についての質疑が行われた。

12日に行われた衆院国交委の審議では、公明党の中川康洋議員が外航船員を対象とした住民税の優遇措置、住所所在地での不在期間に基づいた税の還付措置などがあるべきではないかと質問。

総務省の担当者は、住民税が「地域社会の会費的な性質のもの」と説明した上で、住所所在地への滞在期間が短い船員以外の住民でも、所得に応じて支払っている状況があるとして、「船員であることによる特例措置を設けることは慎重に考えなければならない」と応じた。

また中川議員は洋上投票制度について、便宜置籍(FOC)船や日本人船員が3人未満の船で実施が認められていないこと、国政選挙以外の選挙で導入されていない点なども質問。

総務省の担当者は、FOC船上では管轄権が及ばず不正への対策ができないため、また日本人が3人未満の船での実施は船内の投票所の設置に際して必要な不在者投票管理者と立会人が確保できないため実施は困難とした。

また国政選挙以外の選挙の実施が難しい理由として、船員の選挙人名簿登録市町村が全国にわたっている場合、選挙日程が煩雑になり、船長や選挙管理委員会の事務負担が多くなるおそれがあるとした。

(日本海事新聞2015年6月26日付け)

## ◇商法改正／内航・フェリー業界、「無過失責任」訴え。危険品取り扱い 安全確保の重要性強調

法務省の法制審議会(法務相の諮問機関)で議論が行われている商法(運送・海商法)改正での中間試案のパブリックコメントで、内航、旅客船・フェリー業界は、同改正で新設される「荷送人による危険通知義務」のなかで事故発生時の扱いについて「無過失責任とすべき」との意見を寄せている。フェリーや貨客船は貨物と共に旅客輸送も行うため、安全確保の観点で「消費者も危険物輸送で安全確保の重要性を認識する必要がある」などとして、過失の有無にかかわらず荷送人にも責務を課すべきなどと訴えた。

日本旅客船協会や日本長距離フェリー協会、フェリ

一船社は、「荷送人から危険物の情報が提供されず、外形から危険物を梱包、積載していると判断できない場合は、一般の貨物、車両として輸送することから、期せずして危険物の積載総量、積み合わせ状況などが上限を超え、結果として非常に危険な状態で運送されるリスクが生ずる」とコメント。さらに、爆発や炎上事故は多数の人命が失われるおそれもある、と指摘。「過失責任の場合、フェリーに無通知で危険物を積載した車両が積みこまれた際なども含め、事故が発生した場合に旅客船、フェリー事業者は最終的なリスクを事実上全て負担することになってしまうおそれがある」として、「無過失責任」が妥当とした。

(日本海事新聞2015年6月29日付け)

## ◇ギリシャ債務問題／日本船主、円高を警戒／ギリシャ船主、影響限定的

ギリシャの債務問題をめぐり、日本の海運業界に円高リスクが浮上している。EU(欧州連合)のギリシャへの支援打ち切りで、円が買われる可能性が出ているため。円高は日本船主の収入に大きなマイナス影響を与える。一方、当事者国に本拠を置くギリシャ船主への影響は、自己資金で事業を運営しているケースが多いため限定的な状況だ。

29日の東京外国為替市場ではギリシャ債務問題を機に円が買われ、1ドル=122円の円高に進んだ。依然として船主が指標とする120円台を維持しているが、「ドライ市況が低迷する中、仮に円高が進めば死活問題に直結しかねない」(国内船主)と為替動向を危惧する。

円高に対する警戒感は海運大手3社(日本郵船、商船三井、川崎汽船)に代表されるオペレーター(運航船社)も同じ。

オペレーターは国内船主に比べドル費用があるため為替リスクは少ない。とはいえ、日本の海運会社は売上高の8割前後をドルで占め、国内上場企業の中で最もドル依存度が高い。

(日本海事新聞2015年6月30日付け)

# 本部・支部だより

## 〈 本 部 〉

- |          |                                      |          |                                    |
|----------|--------------------------------------|----------|------------------------------------|
| 15/03/12 | 第4回広報ホームページ委員会                       |          | 就任挨拶来会                             |
| 15/03/17 | 東洋信号通信社講話 「事件事故発生時の司法・行政・民事対応」 七呂    | 15/05/21 | 海上保安協力員事業関係者連絡会議 1日目(七呂)           |
| 15/03/20 | 日本海難防止協会理事会 岩田                       | 15/05/21 | 日本船舶機関士協会総会後懇親会 (岩田・及川)            |
| 15/03/23 | 海技教育財団 評議員会                          | 15/05/22 | 横浜海洋福祉協会総会                         |
| 15/03/25 | 航海訓練所 飯田理事長 来会                       | 15/05/22 | 海上保安協力員事業関係者連絡会議 2日目(七呂)           |
| 15/03/25 | 第3回理事会                               | 15/05/24 | 第32回横浜港カッターレース                     |
| 15/03/26 | 富山高専学生・先生 シッピングジャーナル賞受賞挨拶来会          | 15/05/25 | HTW 専門委員会(及川)                      |
| 15/03/27 | 海王丸船長・機関長来会 サンフランシスコ・ホノルル向け遠洋航海挨拶    | 15/05/27 | 日本殉職船員顕彰会理事会 (岩田・及川)               |
| 15/03/30 | 海難審判所 西村所長 退任挨拶来会                    | 15/05/27 | 海技教育財団理事会(岩田)                      |
| 15/04/08 | 合同進学ガイダンス打合せ<br>日本船主協会田中海務部長他2名来会    | 15/05/28 | 日本海難防止協会理事会(岩田)                    |
| 15/04/15 | 監査(亀山・渡部両監事)                         | 15/05/29 | 平成27年度通常総会(開催地 本部)                 |
| 15/04/17 | 平成27年度第1回理事会                         | 15/06/03 | 関東運輸局東京運輸支局<br>久世船員労働環境課長 来会       |
| 15/04/22 | 愛媛県立宇和島水産高校校長 田上和明校長先生来会・懇談          | 15/06/03 | ～15/06/04<br>海事人材育成プロジェクト運営委員会(及川) |
| 15/04/22 | 監査(亀山・渡部両監事)                         | 15/06/09 | 航海訓練所 久門理事 来会                      |
| 15/04/24 | 東京海上保安部警備救難課環境部門 来会・協議               | 15/06/10 | 第45回戦没・殉職船員追悼式                     |
| 15/04/24 | 「色弱のお医者さんの講演と相談会」<br>於フォーラムミカサ エコ 岩田 | 15/06/11 | 海技教育財団評議員会(及川)                     |
| 15/04/24 | 日本海洋人間学会 広報委員会 赤嶺、七呂                 | 15/06/12 | 海技教育財団 奨学生選考委員会(七呂)                |
| 15/04/27 | 名古屋港管理組合 港営部 海務課加塚課長来会               | 15/06/17 | 日本船主協会総会後懇親会 (岩田・及川)               |
| 15/05/11 | 日本殉職船員顕彰会監査(及川)                      | 15/06/19 | 海洋会総会後懇親会(岩田・及川)                   |
| 15/05/12 | 執行役員打合せ                              | 15/06/19 | 日本サルヴェージ安全協力会総会後「安全講話」・懇親会(七呂)     |
| 15/05/14 | 日本殉職船員顕彰会 催事委員会(七呂)                  | 15/06/24 | 日本殉職船員顕彰会臨時理事会・評議員会(岩田・及川)         |
| 15/05/19 | 北海道函館水産高等学校 三ツ石校長先生来会                | 15/06/25 | 平成27年度第一回臨時理事会                     |
| 15/05/20 | 日本船長協会総会後懇親会 (岩田、及川、七呂)              | 15/06/25 | 「海の月間」東京地区実行委員会 (東京運輸支局 七呂)        |
| 15/05/21 | 東京海洋大学 竹内俊郎学長                        | 15/06/26 | 第120回関東船員災害防止連絡会議 (関東運輸局 岩田・七呂)    |
|          |                                      | 15/06/29 | 海洋会、日本船舶機関士協会訪問 (岩田・及川)            |



## < 横 浜 >

### 1. 諸会合等

(1)平成 27 年度第 1 回横浜支部・海福協合同

役員会開催後懇親会 4/23 1 回

(2)平成 27 年度第 32 回横浜支部・海福協合同

総会開催後懇親会 5/22 1 回

計 2 回

### 2、具体的活動

15/04/11 「日本丸ガイドの会」平成 27 年度幹事  
会后懇親会

15/04/14 海洋会横浜支部春季講演会、全船協・  
海福協、参加者計 7 名

15/04/21 平成 27 年度第 32 回横浜港カッターレ  
ース抽選会

15/04/23 平成 27 年度第 1 回横浜支部・海福協合  
同役員会

15/04/29 帆船日本丸公開 30 周年記念式典参列

15/05/09 「日本丸ガイドの会」平成 27 年度総会  
後懇親会

15/05/12 海洋会横浜支部春季懇親会、  
参加者 3 名

15/05/14 第 32 回横浜港カッターレース競技委  
員会

15/05/22 平成 27 年度全船協 (第 45 回)・海福協  
(第 32 回) 合同総会開催

15/05/24 第 32 回横浜港カッターレース大会参  
加・支援者 10 名

15/05/27 平成 27 年度第 64 回横浜港振興協会通  
常総会参加

15/05/29 平成 27 年度全日本船舶職員協会通常

15/05/30 「日本丸ガイドの会」日本丸Ⅱ世  
訪船勉強会参加

15/06/02 平成 27 年度横浜港湾労働者  
供養祭参列

15/06/08 7・17「海の日前夜祭」打ち合わせ  
会出席

15/06/09 海洋会横浜支部第 2 回講演会出席、  
参加者 2 名

15/06/10 第 45 回日本戦没・殉職船員追悼式典参  
加、3 名

15/06/16 平成 27 年度第 1 回公益財団法人帆船日  
本丸記念財団評議員会

15/06/19 平成 27 年度第 1 回東京湾水先区水先人  
会業務運営協議会出席

### 3、特記事項

無し

## < 神 戸 >

15/04/17 理事会 (東京本部)

15/04/27 ビル理事会、定例会出席者 7 名

15/05/10 神戸港カッターレース

15/05/14 写真展「波濤を越えて」神戸展 2015  
オープンセレモニー

15/05/15 みなと安全祈願祭

15/05/18 ビル理事会

15/05/27 定例会出席者 6 名

15/05/29 本部総会

15/06/17 神戸海難防止研究会総会、懇親会

15/06/24 ビル理事会、定例会 出席者 5 名

15/06/25 臨時理事会 (東京本部)

## 暑中お見舞い申し上げます

一般社団法人 全日本船舶職員協会

無料船員職業紹介所 (国土交通大臣許可)

会 長 岩田 仁、 副会長 赤嶺 正治、 専務理事 及川 武司、

理 事 相川 康明 (横浜支部長)、大賀 英朗、加山 文治、小池 信雄、七呂 光雄、田中 三郎、  
福地 起雄 (神戸支部長)、松見 準、三輪 史郎、望月 正信、山田 貢、

監 事 亀山 道義、渡辺 英利

本部 事務局員 田崎 麻衣、横浜支部 事務局員 小池、美知代、 神戸支部 事務局員 森 康子

# お知らせ

## ◇ 第41回戦時徴用船の最期 大久保一郎遺作展

戦時徴用船の最期 大久保一郎遺作展とは、故大久保一郎氏が太平洋戦争中、生き残った船員から聞き取った話を元に戦時徴用船の遭難の様子を描いた画を展示するものです。大久保画伯は、我が国最初の船舶画家であり、昭和57年に遺作37点が発見され、これらを修復して修正復元できた油彩37点および白黒写真として保存されていた11点を、年に1回、『戦時徴用船の最期 大久保一郎遺作展』として公開いたしております。

終戦70年を迎える平成27年第41回の絵画展では未公開の白黒写真1点も加えて公開いたします。

**開催日時** 平成27年8月18日（火）～8月23日（日）  
09時00分～18時00分まで  
初日の8月18日（火）は13時00分に開場し最終日の  
8月23日（日）は16時00分に終了します。

**会場** 神奈川県民ホールギャラリー  
第2展示室および第3展示室  
〒231-0023 神奈川県横浜市中区山下町3-1

**交通** ◇みなとみらい線  
『日本大通り駅』3番出口より徒歩約6分  
◇JR根岸線・市営地下鉄  
『関内駅』より徒歩約15分  
◇横浜市営バス  
・2、8、20、50、109系統  
『芸術劇場・NHK前』下車 徒歩2分  
・26系統、あかいくつ号Cルート  
『大栈橋』下車 徒歩5分



攻撃により沈没する高千穂丸

**入場料** 無料

**主催** 公益財団法人 日本殉職船員顕彰会  
東京都千代田区麹町四丁目5番地  
TEL：03-3234-0662  
URL：<http://www.kenshoukai.jp>





## ◇ 第 30 回 日本の海洋画展

現代日本画壇の海洋画を一同に集めて次の通り開催されます。入場料 無料

- : 場 所 東京芸術劇場 5F 展示ギャラリー  
豊島区西池袋 1-8-1 TEL 03-5391-2111
- : 開催日時 2015年8月25日(火) ~ 8月30日(日)
- : 開催時間 11時00分 ~ 19時00分(初日14:00~18:00 最終日16:00まで)
- : 場 所 北九州市立美術館・本館 市民ギャラリー  
北九州市西鞆ヶ谷町 21-1 TEL 093-882-7777
- : 開催日時 2015年9月8日(火) ~ 9月13日(日)
- : 開催時間 9時30分 ~ 17時30分(入館は、17時まで)
- : 主催 (一財)全日本海員福祉センター TEL 03-3475-5391 URL <http://www.jss01.jp>
- : 共催 (一社)全日本船舶職員協会、(一社)海洋会、(一社)日本船長協会、(一社)日本船舶機関士協会、  
(一社)日本船主協会、(公財)日本殉職船員顕彰会、その他

## ◇ 第 28 回 写真展「波濤を越えて」

1. 展示内容 : 全紙・全倍サイズの約 80 点の写真パネルを屋外展示。  
各写真には説明キャプションも併せて展示。
2. 開催日時 : 平成 27 年 9 月 18 日(金) ~ 9 月 23 日(水) 10 時 ~ 17 時  
※最終日(9 月 23 日)は 15 時まで(雨天強風時は中止することあります。)
3. 会 場 : 横浜市西区 「帆船日本丸メモリアルパーク」のドック周辺の特設会場
4. 催しの目的 : 外国航路の船乗りが撮らえた世界の海・街・人々の写真を通して、自然の慈しみ世界の人々との出会いのすばらしさを広く紹介します。また、環境問題についても語りかけます。
5. 主 催 : 第 28 回「波濤を越えて」実行委員会
6. 入 場 料 : 無料
7. 過去の実績 : 横浜にて 27 回及ミニ写真展を含め日本全国の約 1400 会場以上で開催。  
また、ロシア、フィリピン、中国、ベトナム、マレーシア、インド、ノルウェー、モンゴル、インドネシア、スウェーデン、イギリス、ガーナ、カナダの海外においても開催
8. 後 援 : 横浜市教育委員会、(公財)日本海事広報協会、全日本海員組合、(一社)海洋会、  
(一社)全日本船舶職員協会、(公財)帆船日本丸記念財団、日本海事新聞社、  
神奈川新聞社、t v k (テレビ神奈川)、その他(順不同)

# 会費納入者御芳名（敬称略）

平成27年4月14日～平成27年7月10日

4月

## 個人

(9,600円)

宇佐美 康一(H26年度分)

## 大阪湾水先人会

(9,600円)

大石 勝文(H26年度分)

5月

## 個人

(9,600円)

小木曾 順務

山本 一真(H26年度分)

増田 信

## 終身会員

(60,000円)

加藤 信一

6月

## 個人

(9,600円)

内野 光博

## 終身会員

(75,000円)

菅原 雅彦

## 共栄タンカー

(4,800円)

石田 健一郎

浦田 建

小林 利萌

佐藤 好司

外谷 正彦

中野 寛士

## 山友汽船

(4,800円)

石屋 安生

板谷 拓実

岩江 成徳

川渕 仁

菊地 栄輝

北島 章市

高梨 満雄

多田 幸悦

長嶋 大介

中山 修作

名木 彰平

西川 勝久

仁藤 多喜男

畠山 進

濱本 邦夫

前田 重信

松ノ尾 明

松林 祐馬

松本 三與

三浦 宗義

村岡 稔

望月 正信

山田 和久

## 大阪湾水先人会

(9,600円)

内海 真吾

金山 聡

川内 伯俊

佐尾 治作

鹿野 秀治

平野 雄一

森田 任紀

## 終身会員

(75,000円)

高垣 政治

## 清水水先人会

(9,600円)

中村 政一

7月

## 出光タンカー

(9,600円)

有馬 功人

瀬川 昌幸

瀬戸口 義典

高野 清文

中坂 勝史

野間 虎三

藤井 秀昭

藤岡 誠

## 商船三井

(4,800円)

浅田 幸一

朝日 健二

安達 勇治

阿部 誠

栗田 和彦

伊賀 勇治

上野 昇

宇佐見 航一

宇都宮 航平

梅田 尚宏

上野 昇

宇佐見 航一

宇都宮 航平

梅田 尚宏

上井 博明

枝次 真治

大宅 理志

岡田 稔

沖原 邦彦

片渕 敏之

金子 大輔

亀山 栄二

河本 優

木元 孝憲

栗原 誠

越田 亘

児玉 賢志

西條 和政

酒井 勇樹

佐々木 翔輝

柴山 隆史

末次 徳明

杉野 智

鈴木 直也

瀬川 尚吾

染矢 真行

田川 寛大

滝浦 文隆

竹原 敏宏

舘山 広利

田村 孝夫

綱島 毅

寺西 尚平

徳山 公彦

中尾 拓弥

中川 敏昭

中塚 達也

新田 真一

二ノ倉 彰一

萩原 栄二

迫間 利紀人

橋口 靖生

八田 真紀生

濱田 雅秀

浜田 祐司

濱松 直也

早柏 隆太

平木 恵介

廣村 匡俊

福井 栄

福井 悟

藤井 仁

藤川 政良

間島 崇夫

松下 薫

溝渕 真太郎

森光 誠

柳井 孝之

山岡 宣之

山口 智彦

山下 育孝

山本 和之

山本 真丈

百合野 剛

吉見 慶

吉村 英昌

漁野 智洋

和田 雅人

渡邊 真史



# 海の図書室

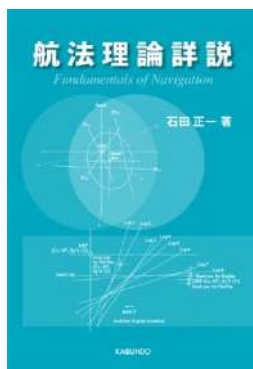
～新刊紹介～

## 航法理論詳説石田正一 著

①航法および測位計算に必要な地球楕円体の幾何学、②地文、天文、GPS などにおける測位計算法、③測位誤差論、④航法に関する力学について、理論的かつ詳細に解説。基礎理論の一步先を知りたい読者の知的好奇心を満たしてくれるユニークな本。

- 第 1 章 地球の形状と位置表示
- 第 2 章 楕円体の幾何学
- 第 3 章 航程線航法
- 第 4 章 測地線の解
- 第 5 章 測高度改正
- 第 6 章 緯度の決定
- 第 7 章 天測
- 第 8 章 月距法
- 第 9 章 天測暦の翌年における使用方法
- 第 10 章 極圏における航法および極点での位置決定
- 第 11 章 双曲線航法における位置決定法
- 第 12 章 GPS による測位
- 第 13 章 地文航法
- 第 14 章 誤差三角形
- 第 15 章 Dilution of Precision
- 第 16 章 測位誤差の扱い, error ellipse の導入
- 第 17 章 潮汐
- 第 18 章 Mechanical Gyrocompass
- 第 19 章 慣性航法における運動方程式の導出
- 付録 A 天文航法基礎概説と天文三角形の余弦公式
- 付録 B 方向余弦行列の時間微分を応用した慣性航法方程式の導出

A5 判・380 頁・定価 (本体 3,600 円+税)  
発行=海文堂出版株式会社  
〒112-0005 東京都文京区水道 2-5-4  
TEL: 03・3815・3292 FAX: 03・3815・3953  
<http://www.kaibundo.jp/>



## LNG 船運航の ABC

改訂版

日本郵船 LNG 船運航研究会 著

LNG (液化天然ガス) は石油に比べて燃焼時の環境負荷が低いため、クリーンエネルギーと呼ばれ、ますます需要が高まっている。

これに合わせるように、LNG を輸送する船舶も増加し続け、2018 年には 500 隻を超えるといわれている。

本書は平成 18 年の初版以来「LNG 船の運航」を当事者が解説した書として好評を博してきたが、このたび改訂版が出版された。

具体的には収録データの更新に加えて、新しい船型や推進装置、オイルメジャー対応、

地震・津波対策、クルーマトリクス、安全運航とリスクアセスメントなど最新の情報が取り込まれている。

さらに、近ごろ注目されている LNG を燃料として使用する LNG 燃料船についても、新たに章を設けた。

LNG 船をとりまくハード、ソフトの最新情報をまとめ、LNG ビジネスの最先端を知ることができる 1 冊である。

A5 判・240 頁・定価 3,200 円 (税別)  
発行 (株) 成山堂書店





「ライオンキング」  
公演回数1万回達成  
(読売新聞記事一部使用)

1998年末に東京・浜松町の四季劇場・春で開幕したミュージカル「ライオンキング」は、その後大阪、福岡、名古屋、札幌で長期公演を行ったため、日本一達成まで14年3ヶ月の速さで実現した。

この空前の記録を達成した理由は明快で無期限ロングランを続けていること以外に営業、制作面の努力が上げられている。

広域営業担当チームを編成して全国の修学旅行の情報を集め観劇を勧めたり、近隣の学校の芸術鑑賞教室を誘致した。

他方、観客を引き付けるための言葉づかいや質を保つための地道な取り組みも欠かせないとの事である。

やはりどの業界においても成績を伸ばすには、関係者の相当の努力があってこそ達成出来るものである。

いま海運業界が求める海事技術者の要件として、グローバル化に対応した資質と技術革新に対応した知識・技能が求められると共に、海事分野のステークホルダーとの人材育成上の連携強化が指摘されている。

それに対応して平成24年度から28年度の5年間の通称:海事人材育成プロジェクトが取進められているが、ステークホルダーによる終了後の継続支援を無くして達成できるとは考えられない。

日本人の海事技術者を復活させるための大事な取組である。  
TO記

表紙写真 海底広域研究船「かいめい」(建造中) 提供 JAMSTEC/MHI

(全長 約 100m、国際総トン数 約 5,800 トン、最大搭載人員 65 名 (船員 27 名/研究者等 38 名))  
海洋資源の分布等海底の広域調査を効果的に行うとともに、鉱物・鉱床の生成環境を捉える総合的科学調査を可能とする最新鋭の研究船です。最先端の調査機器を装備し、採取した試料を新鮮な状態で分析・解析できる洋上研究ラボ機能を持つとともに、汎用研究船としての機能を兼ね備え、地震・津波に対する防災・減災研究にも貢献します。

「かいめい」は、佳子内親王殿下の御臨席を賜り、平成27年6月7日に進水しました。平成27年度末頃の完成を予定しています。

編集後記

大島商船手旗踊りの発案者捜しの発端となったのは帆船日本丸寺島船長が入港した港で同踊りを披露された事が切っ掛けであり、全船協からも同商船同窓会に執筆等を依頼した事でした。

予想外に発案者が早く発見されたのですが、それからがビックリの始まりでした。何と昨年まで2期全船協会長をされた内田成孝氏が発案者だった事がわかりました。今回寺島船長、全船協のチョットした取組から発案者判明に至った事は、誠に素晴らしいです。また、弓削商船在学中の準会員から将来の夢を書いてもらいましたが、一方弓削大先輩の小池理事から海上職の経験を活かして今も活躍している事を紹介でき、若者・大先輩のコラボ記事ができました。(MS記)

全船協 No.129 夏季号

平成27年8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 及川 武司

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町2-2-34 千代田三信ビル 8階

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



E-mail: [honbu@zensenkyo.com](mailto:honbu@zensenkyo.com) URL: <http://www5b.biglobe.ne.jp/~zensenk/>

Tokyo Bay Licensed Pilots' Association

## 東京湾水先区水先人会

会長 石橋 武

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

### 田子の浦水先区水先人会

会長 大久保 博史

副会長 漆 畑 忠雄

〒416-0936 静岡県富士市中河原28-2  
電話 (0545) 33-0734

### 伊勢三河湾水先区水先人会

合同事務所

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

名古屋事務所

〒455-0033 愛知県名古屋港区港町1番9号  
電話 (052) 654-1281

### 関門水先区水先人会

会長 野上 明 芳

〒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 久 郷 良 夫

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

### 鹿児島水先区水先人会

会長 松下 忠 夫

副会長 橋之口 勉

水先人 今 村 義 幸

〒891-0122 鹿児島市南栄5丁目10-8  
電話 (099) 260-7707  
FAX (099) 260-7717

### 清水水先区水先人会

会長 中 川 三 夫

副会長 中 村 政 一

〒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



■ センプスの宿・健康診断 ■

一般財団法人

## 船員保険会

会長 坂野 泰治

〒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>

海事業界メディアのバイオニア

## 日本海事新聞

THE JAPAN MARITIME DAILY

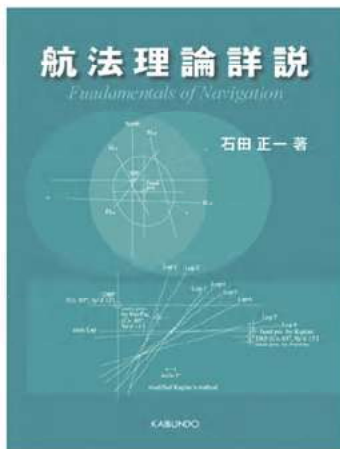
試読・購読のお申し込みは

電話 **03-3436-3222** まで

電子版サービス「マリナビ」は  
[www.marinavi.com](http://www.marinavi.com)へ



# 航法理論詳説 石田正一 著



- ① 航法および測位計算に必要な地球楕円体の幾何学
- ② 天文、GPSなどにおける測位計算法
- ③ 測位誤差論
- ④ 航法に関する力学

理論的かつ詳細に解説。基礎理論の一步先を知りたい読者の知的好奇心を満たしてくれるユニークな本。

A5判 380頁 定価(本体3,600円+税)

〒112-0005 東京都文京区水道 2-5-4  
TEL 03-3815-3292 FAX 03-3815-3953

海文堂出版

<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・ご宴会・ご宿泊がご利用いただけます。

ようこそ美食のホテル  
マリナーズコート東京へ

ご婚礼・ご宴会・各種会合・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' Court 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 ご予約 TEL.03-5560-2525

## 海員会館ご案内

エスカル室蘭 (0143) 22-7009 ナビオス横浜 (045) 633-6000  
川崎海員会館 (044) 233-5896 エスカル神戸 (078) 341-0112  
エスカル横浜 (045) 681-2141

<http://www.jswa.or.jp>

一般財団法人 日本船員厚生協会 電話 (044) 221-7210  
どなたもご利用いただけます



海運・造船業界の転職なら  
キャプランへ

<http://tenshoku.caplan.jp/lp/shipping/>

転職支援・人材採用のお問合せ (担当: 佐々木)

電話 03-3497-9335

marine@mail.caplan.jp

キャプラン株式会社 〒107-0062 東京都港区南青山3-1-31 NBF南青山ビル2階

