

全船協

会報147号 2021年8月 夏季号



練習船「大成丸」 独立行政法人 海技教育機構 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.zensenkvo.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: info@saryukisen.co.jp

B&S ENTERPRISE

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



北星海運株式会社

代表取締役社長 佐藤有造

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

一般社団法人 日本船長協会

会長 葛西 弘樹

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

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

一般社団法人 海洋会

会長 平塚 惣一

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

電話 (03) 3262-8632
FAX (03) 3262-6909



一般社団法人

日本船舶機関士協会

会長 掛谷 茂

〒102-0083 東京都千代田区麹町四丁目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 村上 英三

〒151-0062 東京都渋谷区元代々木町33-8
元代々木サンサンビル3F

電話 (03) 5761-6050 / E-mail: 2231jams@nikkaibo.or.jp
<https://www.nikkaibo.or.jp>

日本海事新聞 THE JAPAN MARITIME DAILY

試読・購読のお申し込みは
電話 **03-3436-3223** まで

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

海上の友

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

お申し込み
お問い合わせ (公財)日本海事広報協会

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

- ・海技教育支援・奨学金
- ・帆船海王丸体験航海・海洋教室 等

公益財団法人 海技教育財団

会長 工藤 泰三

〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4

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

ラッシング・チョッキング資材の総合サービス

株式会社 ウシオ

100th
ANNIVERSARY
since 1920

代表取締役社長 牛尾 雅英

〒652-0813 兵庫県神戸市兵庫区兵庫町2丁目3番27号

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

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

東京/横浜/常陸那珂/名古屋/大阪/和歌山/加古川/門司/福岡/香港

目次

表紙・・・練習船 大成丸 横浜港にて	
巻頭言・・・～2021年度総会を終えて～	会長 酒迎和成・・・ 2
2021年度通常総会議事録	事務局・・・ 3
F号航海記	内海水先区水先人会水先人 会員 栗阪 肇・・・ 6
故郷が与えてくれた海外への一歩～駐在体験記～	大島商船高専 N101期生 丁田 慎一郎・・・ 12
我が国のクルーズ振興に思いを寄せて	鳥羽商船 昭和42年N科卒 田中 三郎・・・ 20
最後のタービン船LNG	鳥羽商船 昭和44年機関科卒 竹内 大助・・・ 22
第47回知られざる民間船舶の悲劇 戦時徴用船遭難の記録画展	事務局・・・ 27

北から南から

富山高等専門学校	28
鳥羽商船高等専門学校	33
広島商船高等専門学校	39
大島商船高等専門学校	42
弓削商船高等専門学校	46
海技教育機構	50
本部・支部だより	事務局・・・ 52
賛助会員名簿	事務局・・・ 53
会費納入者御芳名	事務局・・・ 54
2021年度新入学生準会員名簿	事務局・・・ 55
時事寸評・・・表紙写真解説・・・編集後記	事務局・・・ 56



◀ 巻頭言 ▶

～2021年度総会を終えて～

会長 酒迎和成



今年も新型コロナウイルスの感染収束が見通せない中、やむを得ず縮小開催することを理事会で決議し、会員の皆さまから委任及び書

面表決を頂いて、6月25日に総会を開催し、滞りなく議案の承認を得ましたことをご報告致します。

昨年度の特記事項は、なんと言っても5校商船系高専校内練習船代替建造の予算を獲得することができたことです。顧みますれば、2019年度の理事会で5校練習船代替建造を決議し、国会議員の先生方に陳情し、5校の地元首長を会長とする各校の「練習船代替新造期成会」を立ち上げて、2019年11月6日に自民党本部にて、5校練習船代替新造期成会のメンバーが挙って上京参加し、加えて、多数の海事関係団体の皆さまに参加して頂き、決起集会を開き、財務省及び文科省に直接要望書を手交したことが、功を奏したものと、関係者の皆さま方に改めて感謝を申し上げます。

今年度の7月頃には、5校の第一船である「新大島丸」の造船契約が開示されると聞き及んでおります。順調に推移すれば、2023年3月には竣工引渡しとなると期待しています。

5校の練習船は、継続して代替新造の計画申請がなされることになり、今年度は新弓削丸の予定です。その後は新鳥羽丸、新若潮丸

そして新広島丸と続いていきますので、会員の皆さまと一丸となって、連続新造計画を確実なものにしたいと固く決意しているところです。

商船学科の充実支援としての寄附は2018年度から、公益目的継続事業の一環として実施していますが、2020年度末には各校へ80万円、5校合計400万円を寄附しました。用途は基本的には商船学科の学生募集費用、TOEIC受験対策費用及び国際交流シンポジウムに参加する学生の渡航費用支援ですが、今年度はコロナ禍でのリモート授業に必要な資材・器材の購入費用、オンライン英会話スクールへの参加費用支援を追加しました。

昨年度には組織運営の活動拠点である本部と神戸支部の事務所移転がありました。本部につきましては2017年度に神保町三信ビルを賃貸物件として貸出し、至近距離のマンション一室に移転していましたが、使い勝手等を考慮し、11月14日にJR水道橋西口至近距離の清話会ビル2階B室に移転しました。また神戸支部は9月30日に一旦閉鎖し、12月1日に神戸駅徒歩圏の山友汽船殿のフロアにて、業務を再開しています。

元神戸支部の三宮ベンチャービルは賃貸物件として貸出し、本部三信ビルと同様に賃貸収入を得ることで本協会の収支改善に寄与することになりました。

会員の皆さま方におかれましては、海上・陸上の各地においてコロナ禍で大変な苦境と闘っておられると思いますが、一日も早いコロナ終息を迎えられるように祈願しております。

2021年度通常総会議事録

開催日時 2021年6月25日(金) 14時00分～16時00分

開催場所 東京都千代田区一ツ橋 2-6-2
(一財)日本教育会館(一ツ橋ホール) 会議室704号

出席者	総正会員数の議決権の数	1,089名
	定足数	545名
	出席正会員数	409名(本人出席8名、委任状出席401名)
	議決権のある出席正会員総数	552名(書面表決143名を含む)
	実出席理事	5名
	実出席監事	1名
	理事・監事以外の実出席者	2名

実出席者氏名

出席理事 酒迎和成、飯島寿、広重康成、田島孝一、松見準
出席監事 加藤信一
その他の正会員出席者 水野博之、軽部欣四郎

1. 議長の選出及び、議事録署名人の選任、定足数の報告

定刻14時司会者に任じられた飯島寿専務理事が開会を宣し、続いて定款第17条に基づく議長の選出を諮ったところ、司会者一任の声を受け司会者より正会員水野博之氏の推薦があり、水野博之氏が議長に選出された。

水野博之氏が議長席に着き挨拶の後、議長が議事録署名人を選任したい旨を述べたところ立候補者がなく、議長より署名人候補として、飯島寿氏、加藤信一氏2名が推薦され、選任された。

書記には田島孝一事務局長を任命した。その後、田島孝一書記から本日の通常総会は定款第18条の定足数545名を満たしている旨の報告がなされ、議長は本総会が成立した旨を宣した。

2. 物故者への黙祷

飯島専務理事より昨年度2名の物故者の報告があり、出席者全員で黙祷を捧げた。

3. 議事に先立ち、酒迎和成会長から、この一年間の活動を振り返り、積極的ロビー活動による海技教育機構の練習船での食糧金徴収阻止、また商船系高専の練習船各校1隻代替の確保に目途がついたことなどが報告され、今後も全船協として各方面への働きかけを行っていくとして会員各位の支援をお願いする旨の挨拶がなされた。また現在全船協が置かれている厳しい状況とそれを乗り越える策を本総会に付議しているの、ご審議を賜りたい旨挨拶があった。その後、議案審議に入った。

第1号議案 2020年度事業報告(案)について

第2号議案 2020年度決算(案)について

議長は、標記の議題について、事務局に一括して説明することを求め、飯島専務理事から当期(2020年4月1日から2021年3月31日まで)における事業・決算について次の書類をもって説明・報告がな



された。

- ① 貸借対照表 ② 正味財産増減計算書 ③ 事業別正味財産増減(税込・累計) ④ 収支計算書
- ⑤ 財産目録 ⑥ 財務諸表に対する注記

次いで加藤信一監事から、当該期における監査報告書が読み上げられ、当該書類が適法に処理され、且つ適法に記載され、又理事の業務執行に関し不正、違反の事実がない旨報告がなされた。

監査意見として「新入学生の準会員獲得及び賛助会員の大幅な増加は認められるが会員の減少も多く、引き続き会員増加の努力に期待します。」と特記された。

決算書の高専への寄付金は協会が負担する必要があるのかとの質問があったが、公益目的支出計画事業の一環での支出であるために必要であるとの説明がなされ了承された。

その後、議長が賛否を議場に諮り、満場一致で承認可決した。

4. 報告事項

飯島専務理事から3月19日開催したみなし理事会の決定事項について、次の報告があった。

1. 2021年度事業計画(案)及び2021年度予算(案)

議長はこれについて質疑及び意見等を求めたが、特に質疑及び意見等の無いことを確認した。

5. その他

船員のコロナワクチン接種に関し、全船協として優先的に摂取できるように何らかのアプローチはできないのかと質問があったが、既に日本船主協会等が行っているが実現できておらず、現状では船員の優先接種は実現できないようである旨会長より説明がなされ了承された。

以上をもって議案を終了し、飯島専務理事より「国交省の船員養成の改革に関する検討会において、い

ろいろと議論が行われました。そのなかで練習船実習が行われる商船系高専の体制や学生についても触れていましたが、学校は文科省の管轄であるなど省庁をまたぐ課題であるので、とりまとめから除外されました。全船協としてこれからも船員養成の問題には取り組んでいきたいので、会員の皆様のご理解とご協力をお願いします。」と閉会の挨拶が行われた後、議長は閉会を宣言し、16時00分散会した。

上記の議事の経過及びその結果を明確にするため、この議事録を作成し、定款第22条議事録の定めに従い、議長、出席正会員2名及び代表理事がこれに記名押印する。

2021年6月25日

議 長 水野博之 印

議事録署名人
(代表理事) 酒迎和成 印

議事録署名人
(正会員) 飯島寿 印

議事録署名人
(正会員) 加藤信一 印



総会に先立ち、ご挨拶される赤池誠章参議院議員（自民党文部科学部長）
国家プロジェクト「海～その多様な世界～」についてのご説明

F 号航海記

内海水先区水先人会水先人 会員 栗 阪 肇

著者紹介

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、「特別授業について」138号、「A号航海記」139～143号、「B号航海記」144号～、「E号航海記」146号。

12) はじめに

前船であるばら積船（パナマックス）E号での勤務は、緊急乗船であったため短期間であった。シンガポール錨地でE号を下船した著者は、珍しく年末年始を含む休暇を自宅で楽しむことができた。2カ月余りの休暇の後、本船F号に乗船した。本編はE号から話が続いているため、章立ては1)ではなく12)から始める（再開）致します。

13-1) 乗船フライト

E号航海記のはじまりと全く同じ場所となりますが、本船についても関西国際空港国際線出発フロアから話が始まります。

2015年1月8日、今回のフライトの目的地はベトナム国・ホーチミン（タンソンニャット）国際空港でした。ベトナム航空に搭乗するのも、初めてとなりました。

余談ですが、著者は本船を含めて過去20隻に乗船しました。その内、海外での乗下船はシンガポール（乗下船）、中東カタル（乗下船）、マレーシア（下船）、英国（乗船）、南米ウルグアイ（下船）、中国（乗船）、韓国（乗船）、シンガポール（E号下船）と今回の乗船とで合計11回でした。つまり、1/4は外地乗下船だったのです。

三等航海士時代、欧州航路のコンテナ船への乗船では、次の港が内地でしたがわざわざシンガポールまで飛んだこともあります。前任の三等航海士の予定（次船）が決まってい

て、それまでの休暇を少しでも長く確保するためでした。

話が少し前（休暇中）になりますが、本船への乗船命令を受けた瞬間、本船が船乗り人生最後の船になることを確信しました。それまでの船長履歴の通算が20カ月であったこと、さらに、本船船名がアルファベットでしたが、「海」と「竜」にちなんだ名前であったからです。

著者の生家には、大正生まれの祖父が闘病中に制作した刺繍画「鯉の滝登り」があります。幼少の頃より刺繍画を眺めるのが好きだった著者は、当時はもちろん中国の故事「登龍門」を知る由もなく、ただ単に不思議な絵だなと感じていたのです。

ホーチミン国際空港の入国ゲートを出ると、強い嗅覚でベトナムへ来た実感が沸きました。代理店の車で空港からF号の待つカイメップ港（Cai Mep）へ急ぎました。本船へ乗船したのは同日1640時でした。

13-2) 出航

トウモロコシの揚荷を完了してカイメップを出帆したのは、1月10日0450時でした。その後、本船はベトナム沿岸をなめるようにして南シナ海を北上しました。次の港は同国カイラン港（Cai Lan）でした。カイラン港は、世界遺産として有名なハロン湾の奥（北側）に位置します。

ハロン湾とは、ベトナム語で「龍が降り立

つ」という意味を持ち、「Vịnh Hạ Long／泳下龍」。漢字では「下龍湾」と書きます。天空から舞い降りた龍が口から宝玉を吐くと、それが大小 1,600（数え方によっては 3,000 とも）の石灰岩からなる神秘的な島々になったという伝説が残っています。

1 月 13 日 1140 時カイラン錨地に投錨しました。岸壁にシフト完了したのは、1 月 15 日 1615 時。トウモロコシの揚荷を行った後カイランを出帆したのは、1 月 27 日 1725 時でした。ベトナム沿岸を南下して、次に向かったのはシンガポールでした。

13-3) シンガポール

2 月 1 日 0135 時、シンガポール錨地に投錨しました。錨地にて、補油・食糧積み込み・乗組員交代を行いました。この錨地は、前船 E 号を下船した場所でもあります。また、それ以前の船でも度々訪れたので、懐かしい港町です。社会人となつての最初の外地も、ここシンガポール（入渠）でした。シンガポールの国名は、サンスクリット語で「獅子の都」。そして、シンガポールの港名は「星港」と表記します。

同日 1710 時、抜錨してシンガポール・マラッカ海峡へと進みました。次の目的地は、ブラジル・リオグランデ (Rio Grande) でした。このマシ (マラッカ・シンガポール) 海峡を通峡する度 (過去 100 回以上) に思い出すことがあります。著者の社会人としての最初の船は VLCC でした。通峡時にクロスベアリングで船位を入れるのですが、4 時間の当直中、船位を入れるだけで精一杯で、見張りや VHF での他船や沿岸局 (VTS) との交信、その他の作業は一切できませんでした。おまけに船位も不正確で、船長より叱られてばかりでした。出来の悪い著者は、6 カ月の乗船期間中毎日叱られてばかりでした。著者の時代はパワハラなど当たり前で、叱らな

ら仕事を覚えたものです。マシ海峡は、世界の海の中でも航海の難所として有名です。

13-4) 贈り物

2 月 1 日 0200 時シンガポール錨地へ時計の針を戻して、本船に新乗船者が来ました。その中に、見習い船長が含まれていたのです。しかも「女性」でした。

前回女性と乗り合わせたのは、首席一等航海士として LNG 船に勤務していた約 5 年前になります。二等航海士・次席三等航海士 (新入社員)・三級水先修業生 2 名の合計 4 名でした。三級水先修業生の 2 名は、現場経験がないので約 2 カ月乗船研修のため乗船していたのです。

ちなみに、LNG 船には一等航海士と一等機関士が 2 名ずつ乗船しております。航海・機関当直に入る一等航海士・一等機関士と、航海・機関当直には一切入らず積荷である LNG (液化天然ガス) 担当の一等航海士・一等機関士です。会社によって違うかもしれませんが、首席一等航海士と次席一等機関士が LNG 担当です。

贈り物は良いことばかりではありませんでした。本船 F 号と前船 E 号とは同じ会社からフィリピン人船員を派遣してもらっていたのですが、本船でも船員給与の支払いが 3 カ月以上も滞っていました。

結局、その船員派遣会社は倒産するのですが、給与支払いが遅れることによって本船が寄港先の管海官庁から停船させられる恐れがあるため、船舶管理会社 (船主) は派遣会社に内密で本船へ追加で船用金を積み込み、緊急事態 (倒産) に備えました。

前船 E 号では、派遣会社の担当者からの電話「船用金の積み込みをすぐに行います」を信じて乗組員に特別手当を前払いし、結局、著者の乗船期間中は船用金の積み込みが行われず船主へ損害を出したミスを犯しまし

たので、本船では特に船用金の取り扱いには厳重に行いました。(会報 146 号に続き繰り返しの説明になりますが、現役学生さんが新卒で入社される会社は上記の船員派遣会社のように倒産しそうな会社はありません。全て健全健康な会社です。学校・全船協・その他の関係先がそんな危険な(ブラック)会社へは大切な(金の卵)である皆様を就職させないのです)。

13-5) 喜望峰

前回、南アフリカ共和国・喜望峰沖を通過したのは約 3 年半前、一等航海士としての最後の船となった鉱炭船(ケープサイズ・バルカー)でのことでした。

当時は、将来に不安がある中での航海でしたが、今回は逆に希望溢れる航海でした。本船を最後に外航船船長を卒業して、次の高いステージ(瀬戸内海の水先人)に向かって挑戦することを決意していたからです。元々の名前は「嵐の岬」でしたが、記録に残るヨーロッパ人として最初にインド航路へ乗り出したバスコ＝ダ＝ガマの偉業以降に「喜望峰」へと改名しました。

「将来に不安がある中」の将来とは、商船学校時代、つまり、商船士官候補生であった青春時代に描いた夢「40 才までに船長になる」というキャリア・プランでした。

13-6) リオグランデ

3 月 3 日 0600 時、リオグランデ錨地に投錨しました。岸壁へのシフトを完了したのは 3 月 6 日 0450 時でした。リオグランデでは、家畜用のトウモロコシを積みました。

前回リオグランデを訪れたのは、失意のどん底であった 2011 年 5 月。当時の積荷役はスペイン向け大豆かす 12,550mt のみでしたので、停泊時間は半日で上陸できませんでした。岸壁の対岸(東)はマングローブが生い



Rio Grande 積荷中の“F号”

茂っていて、美しい港です。

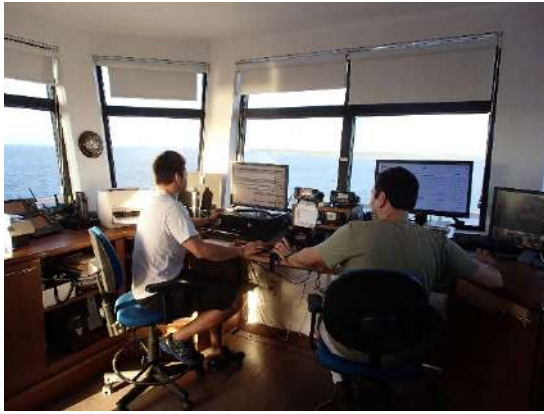
今回の寄港では、ポートステートコントロール(PSC)を受けましたが、検査官と交渉して本船の指摘(不具合)事項を減らすことに成功しました。

また、入港作業を担当された水先人のご好意で、機関長・見習い船長・著者の 3 名は車で街 Cassino を案内してもらいました。

まず、ご自宅にお邪魔して、パイロット事務所見学、リオグランデ南に広がる白い砂浜 Praia dos Molhes、最後は日本食レストランシ・バーで水先人のご長男とその婚約者との合計 6 名で夕食(機関長の希望で寿司・日本酒コース)を楽しむことができました。



Rio Grande の Pilot 事務所



Rio Grande の Pilot 事務所内部



Rio Grande 港の水先艇



白い砂浜 Praia dos Molhes から南へ延びる防波堤

水先人は船員時代、三井造船玉野（岡山県玉野市）へ頻繁に入渠し、すぐ近くにある渋川海水浴場へ泳ぎに訪れていたこと。特に、三井造船玉野や渋川の名前がすぐに浮かんだことに、著者は驚きました。

Praia dos Molhes は大西洋に面しているためか、瀬戸内海の海水浴場と比べて砂が細かく白色で、その白い砂浜がどこまでも続い

ていました。

13-7) 日本初・女性外航船長の誕生

見習い船長が加わっての F 号航海は続きます。「2015 年 6 月 21 日、橘（徳島県阿南市）において日本初・女性外航船長が誕生しました！」と理解しております。もし著者の勘違いであれば、読者の皆様アドバイスをお願い致します。

後進の女性船長のため絶対に失敗は許されないとの見地から、社命によりスーパーバイザーとして 1 航海（追加）便乗しました。

近い将来、彼女自身の言葉で今まで苦勞に苦勞を重ねて船長となった（ガラスの天井を打ち壊した）経緯について語っていただきたいです。それにより、多くの後進女性航海士・機関士・現役女子学生皆様への大きな励み（応援メッセージ）になると期待しています。

どの分野であれ、女性が活躍できる職場は、今後も益々発展すると信じています。

13-8) 四日市

練習船しか知らなかった商船学校時代、確か、日本船主協会の主催で、夏休みに商船に乗る機会（体験航海）がありました。抽選でしたが、2 年生の夏休みにはタンカー会社の保有・運航する VLCC N 号にて乗船研修をしました。



伊勢湾シーバース停泊中の N 号



航行中の N 号(船橋からの眺め)

航路は、伊勢湾シーバースから水島（岡山県倉敷市）でした。伊勢湾シーバースへ向かう高速艇（通船）の船乗り場が、ここ四日市だったのです。

あれから 21 年、船員人生最後の船を卒業したのもここ四日市でしたので、喜びも一入（ひとしお）でした。

14) NEW CROWN

中学時代、英語の教科は高校受験の 1 つの科目としか認識がありませんでした。かつての農村の狭い世界で生活し、井の中の蛙だったからです。しかしながら、次の内容だけは 30 年以上経過した今でも、断片的ですが覚えています。当時の授業中の様子も、鮮明に記憶しております。とても素晴らしい内容だったので、クラス全員暗唱させられたのです。普通教室の前面にある黒板を背にして、教卓前で同じクラスの着席しているクラスメイト全員に向かっての女子中学生のスピーチ文でした。スピーチ文には、豪華客船や練習帆船の写真等も添えられていました。

その英語教科書は、三省堂「NEW CROWN ENGLISH SERIES 2」でした。CROWN とは、(努力に対する) 光栄という意味があります。業績や行動を褒められたり、重要な役目



Rio Grande 日本食レストランにて(左から 機関長 見習い船長 著者 水先人 ご長男の婚約者 水先人ご長男)

を任されたりして、名誉に思うこと。また、そのさま。「光栄の至り」「身に過ぎて光栄なこと」と使います。

瀬戸内海から遠く離れた田舎の中学 2 年生であった著者が、強く感動したその題材を全文引用することにより本編「F 号航海記」のむすびと致します。

教科書に登場した女子中学生が時空を超え、著者のまさに目の前で彼女自身の夢を実

現したのか？ 或いは、星港から喜望峰を経由して四日市までの航海中、著者は長い長い夢を見ていたのか？

いずれにせよ、中学英語教科書と女性船長とのご縁を不思議に感じています。

最後になりましたが、本引用について快く許諾を与えて下さいました株式会社 三省堂殿と、一般社団法人 教科書著作権協会殿に心より感謝申し上げます。

昭和 61 年 3 月 31 日 文部省検定済

NEW CROWN ENGLISH SERIES 2

48 頁～51 頁

著作者 代表者 中村敬・若林俊輔・森住衛ほか 17 名

発行者 株式会社 三省堂

※ 一般社団法人 教科書著作権協会との
取り決めにより引用文を削除

(次号からは B 号航海記を再開)

故郷が与えてくれた海外への一步

～ 駐在体験記 ～

大島商船高専 N101 期生 丁田 慎一郎

① 目指せ船乗り

私の故郷は、山口県東部に位置する屋代島/周防大島であり、瀬戸内海では3番目の大きさを誇る自然豊かな場所である。

島育ちということもあり、幼少期から海に携わることが多く、気が付けば海/船を意識しつつ実家からも非常に近い商船学校を目指し、平成9年4月に商船学科航海科へ入学、4年6ヶ月の席上過程を終了し、1年間の航海訓練所（現、(独)海技教育機構）による練習船実習（海王丸、北斗丸、青雲丸）過程を終え、平成15年9月本科を卒業した。



母校 大島商船高専



大島大橋（全長 1,020m）



三代目 大島丸



右から、弓削丸、広島丸、大島丸

<補足>

既に日経新聞などで記事となりましたが、酒迎会長はじめ関係者皆様方のご尽力により、母校練習船大島丸は約30年の活躍を終えつつ四代目の新造船建造が決まりました。

総トン数370トンと既存船よりも大きく、今後さらなる世界に通用する船乗りの育成や自然環境の変化がもたらす災害被災地支援等にも発揮できることを願っております。

なお、記憶にも新しい大島大橋への貨物船衝突事故時には、1ヶ月以上の島内断水となるも、三代目大島丸は給水支援船として大活躍いたしました。

② 船会社へ入社

海上職に携わった後、日之出郵船（現、NYK Bulk and Projects (株)）へ入社、海技者として採用され日々様々な技術や知識の習得に励み、将来一人前の Port Captain (Stowage Planner、Supercargo) として会社の歯車に成ることを目指しスタートした。

（私が在学中に聞いた Port Captain 職は、長年の海上経験を要すると認識していたため、新卒の私に勤まるのかと不安の方が大きかったが、当時インターンシップ研修制度等を使用して、スッキリとした気持ちで一步を踏み出すことができた）



NYK Bulk and Projects (郵船ビル)

③ Port Captain 業務

船会社の最も重要なことは、お客様からいただいた大事な貨物を安全第一且つ 100%の満足で海上輸送することである。然しながら、船会社は、陸上輸送業者の様な一般車両/大型トラックで輸送するのではなく、巨大な容積を備えた船舶で大量輸送を行うため、少量の貨物では運賃的にも厳しく(船の燃料は非常に高価)、また本船コンディショニング的にも最適/安全ではない状況に陥ることがある。

そこで海技者が目指す目標が、「Full and Down Stowage」 and 「Quick Dispatch Operation」である。入社した当時はスムーズに理解できなかった言葉であったが、日々

経験を積むとともに納得したことは言うまでもなく、今日の目標になっていることは事実である。

以下、簡単ではあるが、オフィスでの業務内容について一部記す。

1) オフィスでは、営業 (Business) から受け取った貨物明細 (Cargo List) に基づいて Stowage Plan (積み付けプラン) の検討を開始する。検討に際しては、対象船の船型把握 (船舶の長さ、幅、ホールドの形状)、在来船ならではの装備であるデッキクレーンの詳細把握、貨物形状や重量によっては船自体の強度部材 (縦部材/横部材) の詳細把握が重要となる。

2) 大まかな Stowage Plan ができあがると、本船の運航担当者 (Operator) と相談しながら貨物を積載する対象船のスケジュールリングを行い、指定された場所/港への最適手配を行う。(航路選定と同じく、気象/海象情報の入手、燃料セーブ等を加味し最適/最短ルートを選ぶことが重要である)

3) 上記 1), 2)にて、営業 (Business) ⇔ 運航 (Operator) ⇔ 海技 (Marine) が常に三位一体となった対応で安全・最適運航且つお客様の要望に限りなく近づけるサービスが可能となる。

4) 海技者が担う Stowage Plan 検討には、これ以外にも様々なプランや計算書があり一部の名称を記載する。

- ◇ Lifting Plan : 貨物吊りプラン
- ◇ Securing Plan : 貨物固縛プラン
- ◇ Loading/Discharging Sequence Plan : 貨物の積載/揚げ順番のプラン
- ◇ Ballasting Plan : 海水の張/排水プラン
- ◇ Heeling Calculation : 船体傾斜計算
- ◇ Ship's Condition : 船体ストレス計算



CAD による積み付けプラン作成画面

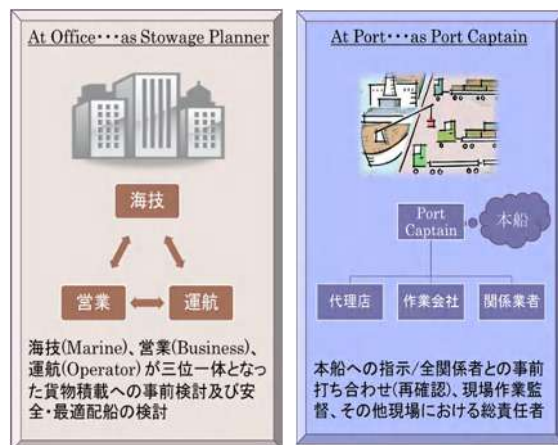
次に、本船現場での業務内容について一部記す。

1) 本船現場では、オフィスで作成/事前検討済みの種々計画指示書を下に作業が開始される。作業に関しては、元請け会社と呼ばれる会社より Foreman (荷役監督) にて、Port Captain が作成した計画指示書を下にさらに詳細 (貨物毎且つ時間単位の計画書) に作成しそれを下に作業が行われる。

Port Captain は、現場の全体状況を把握しつつ当該現場における総完工に向け種々確認/次手配を進めて行く。(出帆手配、次港の各種手配、次港関係者との情報共有等)

2) 船積み積載完工後、本船出帆までに確認する大事な作業として、お客様からいただいた貨物を確実に Securing/Lashing (固縛作業) する作業である。当該作業は、船舶が海上運航する上で貨物が動き回ることを防止するための非常に重要な作業となる。(当然のことではあるが、船舶が動かないのであれば、固縛作業の必要はない)

特に、日本近海の台風発生時期、アラビア海のモンスーン時期、冬季の Biscay Bay 航行、冬季の南アフリカ沖、アメリカ西岸/東岸のハリケーン時期等、各時期に応じて荒天域を避けることを考慮し最適/安全な対応を施す必要がある。



<オフィスと本船現場におけるイメージ図>

④ 外地駐在の職務

2017年10月よりドイツのハンブルグ(ドイツの中では人口第2位となる港湾都市)への駐在を命じられた。本社からは約1ヶ月間の引継ぎ期間をいただき、前任者より欧州全域を含めた主要港の引継ぎを行った。当時、寄港頻度の高かったドイツ・ハンブルグ港をメインにその後ベルギー・アントワープ港へと足を運んだ。本場のヨーロッパ英語にも圧倒されつつ、着任して1ヶ月はあっという間に過ぎ去ったと記憶している。

ヨーロッパと日本との時差は8時間(サマータイム時は7時間)、冬季は昼が短く夜が長い(夏季は昼が長く夜が短い)という生活に慣れるまでは、少々時間を要した。

引継ぎも終え、それからは近隣のターミナルへ足を運び関係者から様々なことを教えてもらい学んだ。日本のシステムと異なる点は多く、ターミナル運営、ターミナルクレーン、フォークリフト、トレーラー等、見るもの全てが新鮮であった。さらに、サーベイ/コンサルタント会社、エージェン会社、マテリアル会社へと訪問し人脈作りにも励んだ。

ふと、社会人として名刺交換は当然のことではあるが、1~2回の打ち合わせや作業をしたのみでは“日本人”が来たという記憶で終わり、忘れ去られてしまうことが頻繁にあ

った。そのため、私は、当時日本で大変お世話になった業者の方に、訪船用セーフティヘルメットへ名前を印字いただき、左側は社名、右側は自分の名前とし正体が分かり易いように図った。月日を重ね、外地駐在も約4年が経過しようとしており、そのヘルメットと共に様々な国を巡ったが、「効果抜群」であったことに自負している。また、渡航先によっては見知らぬ人間として距離を置かれることは頻繁にあったが、コミュニケーションへの第一歩にも繋がることは多々あった。

(今日も世界中のどこかで、愛着のあるヘルメットと一緒に日本からの船を待ち構えているだろう)



ともに旅をするセーフティヘルメット

1) 外地駐在員の Daily Work に関して、以下大まかに記す。

- ◇ 運航船からの各種問い合わせ対応
- ◇ 関係先からの問い合わせ対応
- ◇ 運航船の気象/海象確認
(季節に応じた最適ルートを選定)
- ◇ 貨物の積み付け検討 (Stowage Plan)
- ◇ 寄港地における出入港対応
- ◇ 寄港地の関係者 (Terminal、Agent、Surveyor、etc.) との情報共有含めた打ち合わせ (“プレ” 作業が重要)
- ◇ 東京本社との情報共有
(時差を加味したサポート体制の構築)



アントワープオフィス



アントワープオフィスの皆さん

2) 海技駐在員の職務は、Daily Work の他に、直接本船へ行き突発的に発生する様々なことに対応する現場対応/積み荷役 & 揚げ荷役アテンド出張がある。

以下、私の僅かなアテンド経験の中から数点ピックアップし紹介したいと思う。

○ Saint Petersburg in Russia

ハンブルグへ駐在し最初の遠方出張が Saint Petersburg in Russia であった。当時、ロシアから南ア向けのバック貨物が動いており、積み地の状況把握/調査、貨物ケアを目的として現地へ出張した。当然、見るもの、聞くもの全てが初めてであり、言葉の壁、文化の壁を感じた1泊2日の体験となった。



極寒の中積載したバッグ貨物

その後 12 月に再度本船寄港に合わせ現地へ出張した。先ず現地到着までに発生したのが、悪天候の連続である。出発が遅れたことで到着も遅れたため、モスクワ空港経由で入った私の飛行機は本来の駐機場へ入ることができず、遠く離れたバス専用エリアへの到着となった。他の飛行機も遅延ということから送迎バスはいくら待っても来ず、結局極寒の中広い飛行場を歩くこととなった。次に乗り換え便が悪天候で来ておらず空港内で待機・・・数時間後、目的地へ向けて出発、やっと到着と思いきや Lost Baggage である。私の荷物は 2 便後の飛行機へ乗せられ数時間後無事にゲット、どうにか目的地へ辿り着いた。新人の頃、移動も出張の一つとよく言われたことを久々に思い出し、2 回目にして試練を味わった 4 日間の出張となった。

(出張ルートも航路選定と一緒にあり、また今日 Lost Baggage 回数は片手を超えるまでに…)

○ Callao in Peru

2017 年の後半、積み荷役アテンドとして Callao in Peru へ行った。本社勤務時には、アメリカへのお出張はあったが、初の大西洋横断出張となり、若干緊張しつつであった。約 13 時間の空の旅を終え、真夏（南半球）の Peru へ到着した。

現地では、ウクライナ人の Port Captain と合流し種々業務を開始した。先ずは積載貨物の事前チェック、問題なく船積みができる状態にあるか、貨物のサイズ/重量/個数がパッキングリストと一致しているか、船積み後固縛ができる状態にあるか等、十分な時間を掛けて細かくチェックを実施した。

この作業時には、様々な不具合が見つかることが多いが、これは非常にラッキーなことであり、一旦吊り揚げた後や船積み後に発覚した場合、運航スケジュールへの大幅な遅れや航海中のトラブルとなり本船乗組員に大変な迷惑を掛けることとなる。(人身事故にも発展し兼ねない) その後、数百ある貨物の順番(Sequence Number)を決め、本船が入港/積み荷役作業開始までに、岸壁へ順序良く適切に並べて置く作業となる。この順番を誤ると、本来積載できる筈の貨物が溢れたり、段積み(貨物を重ねる作業)を間違えることで、貨物自体にダメージを与えてしまうことがある。数日掛け全ての事前準備が整い、いよいよ本船が入港/着岸となる。

着岸後は、本船 船長、一等航海士、その他現場関係者と時間単位の詳細な確認を行い、全てがクリアとなった後、作業開始となる。いざ開始となればスムーズに行く時もあるが、現地特有の遣り方/文化や言語面で衝突することも多く、四苦八苦しつつ 24 時間体制の計 5 日間にて作業完了した。

この出張を通じて辛かったのは、殆どの貨物寸法が事前検討時と異なっていたため、積み付けプランが全く使えずゼロからのリプランを繰り返したことである。

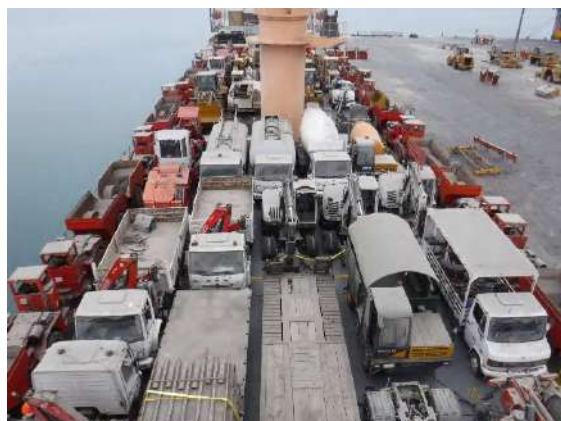
もう一つは、本船と宿泊先を定期的に往復する予定が、ターミナル規定により、一旦乗船すると本船出帆までターミナル外へ出ることは不可と乗船後に告げられ、生活用品が無い状態で連日缶詰め状態となったことである。数年経過した今でも、当時の Port

Captain とは笑い話の一つとなっている。

尚、本船はクリスマス、お正月と 1.5 ヶ月の航海を終え、アジア域の港にて無事全量揚げ、お客様へ輸送完了報告とした。



タンデムオペレーション (クレーン 2 基)



ブリッジからの積み付け風景

○ Blyth in United Kingdom

2018 年初め、揚げ荷役アテンドとして Blyth in United Kingdom へ出張した。

この目的は、日本からイギリスのドーバー海峡向け海底ケーブルの輸送/揚げ対応であった。当時、海底ケーブルに不具合が生じない限り半世紀に一度の輸送とのことで、多くの関係者が乗船し 24 時間体制のフルサポートにて対応を行った。

当時、私は初の海底ケーブルアテンドでもあり、本船現場での全てが新鮮且つ勉強の繰り返しであった。



海底ケーブルの揚げ荷役風景
(左の船から右の船へ送り込む)

最も印象的であったのは、海底ケーブルを積載した母船から相手方への船へ直接ケーブルを巻き取る作業となるが、この送り/巻き取りスピードは速くても遅くてもダメ、一定間隔で送り込むことでケーブル同士が隙間なくキッチリと巻き取ることができる様に計画されている。

実際、ケーブルを目の前で確認しても本当に動いているの? と感じるぐらいゆっくりであり、総揚げ距離 約 150km のケーブルは揚げ完了まで 2 週間を要した。



頻繁に変化する自然現象



作業完了後、サーバイヤーとの記念撮影

○ La Brea in Trinidad and Tobago

この出張まで正確な地理的位置を知らなかった La Brea 港であったが、カリブ海の東側に浮かぶ Trinidad 島と Tobago 島が一緒になった島国である。日本から輸送して来た大事な貨物ケアとして約 15 時間のフライト後、現地へ入りお客様と合流し種々対応を行った。本船着岸までは、非常にスムーズに捗ったが、当初より懸念していた外洋からのうねり(大西洋から入る周期の長い波)により船が自由自在に動き回り終日作業が出来ない状況が続いた。当時、初めて訪れた国/港でもあり、日々見慣れた場所で天気を確認する作業とは異なり、連日携帯の天気予報のみが頼りとなる状況であった。しかし、全くよめない状況且つ連日悪天候が続いた。稀に 30 分程度穏やかな海面となれば突然嵐の様な突風を伴う豪雨となり、判断に苦しむ状況であった。揚げ貨物は、タンデムオペレーション(クレーン 2 基吊り)の為、最低でも日中の 1 時間は必要と考えていた。日々関係者と協議を繰り返し、最終的に現場判断として Tug Boat 2 隻をアシストとして追加手配、海面状況と空の様子を見極めつつ、開始のジャッジを出した。現場が一点に集中する中、自然の力には 100%勝てなかったが、少なからず船体動揺は軽減でき、無事に揚げ荷役が完了した。

全作業が完了すると、皆安堵な表情と関係者同士で握手をし合い、言葉が通じない中でも感謝の気持ちを交わした事が今でも記憶に残っている。この出張では、船を泊めた事によりロスが生じたが、安全が確保できるまで GO としなかった事は、リスクアセスメントの観点からも重要と感じている。



ヘビーカーゴオペレーション

○ Alexandria in Egypt

2019 年中旬、揚げ荷役アテンドとして Alexandria in Egypt へ出張した。アフリカ大陸へは人生 2 回目であったが、想像以上に言葉、文化の違いに圧倒された。

まず、出張時のプロシージャに基づいて事前準備を終え揚げ荷役を開始したが、早々に安全対策不備、手配漏れ等発生、様々なトラブルが生じ現場は混乱な状況となった。

どこの国を訪れてもこの様な作業トラブルは日常茶飯事、早急に仕切り直しを図り、本船船長の協力を仰ぎつつ、本船クルーをはじめとする作業チームを結成し再開とした。常日頃より、カーゴオペレーションのトレーニングを受けたクルーの的確なサポートや指示、また安全対策の徹底により、無事に完了となった。暑い地方ならではの、日没後からのフルパワーでは、運航スケジュールキープに支障をきたす事となり、結果的に本船クルーに助けられたアテンド出張となった。



本船クルーとディナータイム

○Berdyansk in Ukraina

近年、世界中が環境対策に取り組む中、自然エネルギーとして、風車案件に携わることができた。年々、風車の発電量が増大するにつれ回転する羽根の長さも伸び、それに付属するパーツ類も巨大化している。今後、日本でも増加傾向にある自然エネルギー事業であるが、ここヨーロッパでは、探し求める必要が無い程の風車が立ち並んでいる。その数は今も増え続けており、今日も大西洋の風を受け白く輝かしい羽根は発電し続け、欧州域への生活の基盤となっている。



モジュール船によるブレード輸送
(ブレードの長さは、約 70 メートル)

⑤ 学生のみなさん

日々、勉強やスポーツ/文化活動に励む一方、将来の夢や就職先について悩む方もいらっしゃるかと思います。私の様な立場の者が偉そうな発言となってしまいますが、「悩むなら最後までやること」、「ピンチをチャンスに変えること」とよくお世話になった教官に言われたことを代わって述べさせていただきます。ツライ時こそ「一步でも前へ!」と言い聞かせ、日々自分の目標/夢に近づけられるよう邁進ください。今回の寄稿に関しましては、学生の皆さんが将来就きたい職種の一つの候補となることを願い、自分の経験を紹介させていただきました。

社会に出れば楽しいことばかりではありませんが、商船教育を受けられる皆さん方は、海上職のみならず、陸上職でも色々なことに挑戦ができることを知っていただき、少しでも興味を持っていただければ幸いに存じます。

最後になりますが、私は大島商船高専を卒業して十数年、会社へ入社して今年で 14 年目となります。振り返れば、これまで多くの方々を支えられたことは言うまでもありませんが、やはり原点は故郷であり母校であり共に苦勞を乗り越えてきた仲間だと改めて感じております。

これから、社会の荒波へ出発される皆様に少しでもお役に立てることを願いつつ、末筆では御座いますが、この様な貴重な寄稿の機会を下さった全船協の関係者の方々へ感謝し、また一日も早いコロナ終息を願い終わりとさせていただきます。

ありがとうございました。

我が国のクルーズ振興に思いを寄せて

鳥羽商船 昭和 42 年 N 科卒業 田中三郎

私は中学 3 年時に晴海ふ頭で外国航路の貨物船を見て「船乗りになりたい」と将来への夢を描き、1964 年（昭和 39 年）に鳥羽商船に入学しました。

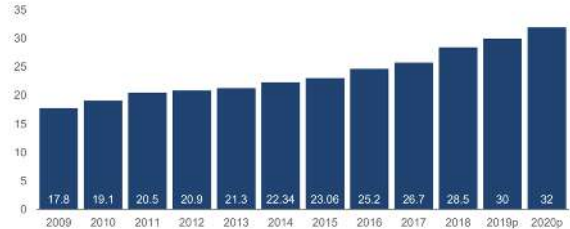
5 年間の学業を終え社会に船出する私達に担任の落合先生（元同窓会長）は「人生のテーマを探し・持て！」とエールを送ってくださいました。

それから約 20 年。私が勤務していた日本郵船が客船事業を再開することとなりましたので、少年時代の熱い思いと落合先生のエールをよみがえらせ「客船事業に参加したい」と手を挙げ、クルーズ船飛鳥の建造、郵船クルーズの設立を皮切りに 23 年間に亘りクルーズ業務に携わり郵船クルーズを退社したのは今から 8 年前でした。

その後、クルーズ運航会社設立準備などを経て、7 年前より国土交通省の関連財団に迎えられ、現在はクルーズ総合研究所副所長としてクルーズシンクタンク及び調査業務に携わっています。少年時代に描いた「客船船長になりたい」との夢は叶いませんでしたが、古希を過ぎた今もクルーズ産業の最前線で元気に活動できることを感謝しています。

さて、前置きが長くなって仕舞いましたが、私がテーマとしている「クルーズ」は世界に約 300 隻就航している外航クルーズ船によるものであり、鳥羽港等で見かけるフェリーボートや港内観光船等は対象外であります。

「クルーズ」による世界の経済効果は凡そ 1500 億ドル（17 兆円程度：2019 年東京都の予算は約 15 兆円）と言われており、世界のクルーズ人口は 2019 年時点で約 3000 万人



増大する世界のクルーズ需要

資料：CLIA(世界クルーズ会社国際協会)

ですから一つの産業として成り立っていますが、日本のクルーズ人口は約 30 万人、クルーズ船は 3 隻ですので世界における夫々のシェアはわずか 1 %程度であり、世界のクルーズ関係者は日本のクルーズ状況を「日本は眠れる獅子」と揶揄しています。シェア 1%の実態を知ると「確かにその通り」と認めざるを得ません。

日本のクルーズは平成元年をクルーズ元年として 30 年間程の歴史を有していますが、富裕層を対象としたニッチマーケット向け旅行商品でしたのでシニア層を中心に限られた人々が関心を示す程度のものでした。

一方、世界のクルーズは一般大衆を対象としたカジュアルマーケット向け商品であり、低価格料金を目指し船を大型化し、若者やファミリー層が楽しめるよう船内のレジャーランド化を図り手軽な船旅を創り出し多くのクルーズ客を引き付けました。

このような閉塞的な日本のクルーズに石を投げ入れたのがアメリカのプリンセスクルーズ社でした。2013 年にサンプリンセスによる日本発着クルーズを開始し、2014 年には日本の造船所で建造されたダイヤモンド



ダイヤモンドプリンセス

資料:カーニバルジャパン

ドプリンセスを日本発着クルーズに投入し新たなクルーズマーケットの開拓に取り組みました。日本のクルーズ業界はプリンセス社による日本発着クルーズを「黒船来襲」と恐れましたが、プリンセスクルーズは多くの人々に受け入れられ日本のクルーズビジネスモデルを創り上げていました。

その矢先の2020年2月、ダイヤモンドプリンセスの集団感染が発生しました。患者712名・死者13名の実態は日本のみならず世界に伝えられ、クルーズ=危険との風評により、世界のクルーズ産業の崩壊がつぶやかれるような事態を迎えています。私は「クルーズ産業復興は人々の望みである」との希望を掲げています。

原稿を執筆している7月の時点では我が国のクルーズをいつどのように再開するかを模索している状況ですが、ウイズコロナのクルーズを再開し、やがてはコロナ以前の状態を回復する日を楽しみに老体に鞭打ち取り組んでまいりますのでクルーズ振興へのご支援をよろしくお願いいたします。



最後のタービンLNG

鳥羽商船 昭和44年 機関科卒 竹内大助

1. 初めましてー

無職になったのに新型コロナ騒ぎで旅行もできず、雨が多いので庭仕事も余りできません。そうそう同窓会誌に何か報告しましょうか、そこでまだ生々しいこれを選びました。昨2019年秋まで長崎の造船所でLNG船の建造監督をやっていたからです。

「監督って何？」と思う人もいるでしょうね。スポーツの監督とは違って、何でも指示できる訳ではないですが、発注主の立場で「ここはこうしろよ、そこは、それで良いよ」と判断して船を作り上げる、施主代表です。工場長に談判することもあれば、現場の職人と冗談を話すことも必要です。ですから現地駐在が基本です。

一つの船を作るにはLNG船では3人から数人が、1年半程度駐在します。タンカーやばら積み船などでは1人から3人程で半年から10か月位掛かります。長崎では7年間で5隻のLNG船を担当し送り出しました。その前は千葉の造船所において5年間で9隻を出しました。タンカーや鉱石船で1隻当たり工期が短かったことと建造が重なっている時もあったからです。それは良いのですが、どちらの造船所でもこんなに長く駐在した監督はいない、と言われました。別に仕組みだ訳ではないが、へえ、何故なのかな。所属会社が造る船が連続すれば駐在が続きますが、3か月も空白が空けば転任になり、必要になった時に、たまたま空いている人が着任する、即ち途切れます。よって連続したのは余程の偶然か、または何かの理由があったのでしょうか。

2. 船の建造とブーム

何故、連続して駐在したか。勿論、私の出身母体が商船三井でその建造船自体が多いということ。これは事実ですが、それでも連続するのは珍しい。でもこの時期を簡単に年表にしてみると、下の通りです。時代の波がその種の建造船を増やしていたのかも知れません。

- 2005 郵政民営化、海外テロ、**原油高騰**
千葉駐在開始
- 2006 原油78\$、堀江社長逮捕、**中国外貨準備1位**
- 2007 **原油100\$越す**、中国食品衛生問題、
- 2008 東証バブル以後最安値、**北京五輪**、リーマンショック
- 2009 鳩山内閣誕生、オバマN平和賞、**新型インフル蔓延**
- 2010 菅内閣誕生、**中国GDP世界No.2に**、
- 2011 東北大震災、野田政権、欧州危機、アラブの春 **千葉終了**

2000年の以前から続いていた中国ブーム、欧米からの投資が多かったのです。各地の港で船が多数沖待ちしていると聞きました。このブームは2008年の北京五輪の前まで続いた筈です。船の建造は直ぐにはできず決めてから完成まで2~3年は掛かりますから（欲しい時期とズレる）造船のブームは2006~2012年まで続いたのでしょう。鉄鋼の増産の動きが顕著で鉄鉱石船の建造も多かったです。それが多いと国内の造船所（船価の点で競争力低い）にも大型タンカーの発注が回ってくる訳です。それで5年に亘ってVLCCや鉱石専用船の建造が続いたのでし

ようか。

長崎開始

2012 自公勝利、習近平氏頂点に、

新興国景気減速

2013 アベノミクス始動、**TPP 交渉参加、**

シェールガス革命

2014 集団的自衛権、10%上げ延期、

イスラム国台頭、

2015 **中国経済ブレーキ**、中東難民、

TPP 大筋合意

2016 熊本地震、10%再延期、

トランプ氏勝利、テロ多数

2017 森加計日報問題、習氏 1 強確立、

米政権混乱

2018 **米中貿易摩擦**、

2019 令和に、消費税 10%に、香港大デモ、

森林火災

LNG は脱炭素の風潮の中で世界的に需要が増えていますが、そこに 2010 年頃から米国のシェールガス（下記注記参照）の開発が注目され、2013 年 2 月の日米首脳会談で安倍首相は、環 TPP 交渉参加を表明し、米国産シェールガスの対日輸出の許可を求めたそうです。それまで米国では将来の LNG 輸入増加に備えて受け入れ基地を準備していたそうです。ところが、シェールガスが取れ始め国内産出ガスが安くなり輸入は止めて逆に積出し基地に使うという夢のような話です。日本の電力、ガス会社も輸入国の多角化、コスト競争の実現に向けて輸入契約、船の手当て（USA 東岸は遠いため、必要船数が増える）に動いたのでしょう。結果として世界中の投資家の発注が増加してここ数年、国内の造船所も 20 隻程度の LNG 船を製造しました。これが去年までの 7 年間連続の理由だったのです。 ですが日本の造船の最後の華やかな時期だったとも言えましょう。

***注)ウイキペディアより抜粋**

アメリカでは、シェール層が国土のほぼ全域にあり石油や天然ガスの埋蔵量は 100 年分を超えるとされる。世界最大のエネルギー輸入国から 2020 年ごろには一転資源大国に躍り出ると見られる。一方、世界一の天然ガス埋蔵量を誇るロシアは、世界シェアが低下している

アメリカのシェールガス革命(2013 年)

シェールガス開発が進んだことにより、2008 年から 2013 年頃にかけて火力発電所のランニングコストが半分程度に低下。コスト面で太刀打ちできなくなった旧型原子力発電所の廃炉が相次いだ。

2013 年 5 月 17 日、天然ガスの日本向け輸出申請が認可された。日本の輸入天然ガスは、石油価格連結といわれ、長期にわたる高値契約で、単位あたり 36 ドルという報道もあった。アメリカ国内の天然ガス価格は 100 万 BTU(英国熱量単位)当たり 3 ドルを割っている。

3. 韓国の造船界

韓国は物価も日本の 6 割位だし大量生産的な造船方法を取っているので仕事さえあれば、日本の Yard より競争力があります。しかしあまりにも規模が大きいので造船不況になれば極端な首切りが出るだろうと心配してしまいます。例えば現代重工は世界一の造船会社ですが、1 か所の造船所だけでも日本の大手造船所の主要工場の倍以上の規模で、蔚山などはそこだけで年間 130 隻程度の大型船を各種建造（翌年の造船不況では年間 35 隻程に減少）していました。現代重工はそんな工場が 4 か所ある。さらにその 1 か所にほぼ近い工場がサムソン（三星）とデウー（大宇）という 2 社 1 か所ずつあります。つまり長崎、呉、坂出、津、千葉の造船所の倍以上の工場が 6 か所はあるという信じられない規模なのです。 国の補助もあり、労働人口を支えようとしています。現在も数十隻の LNG 船建造を受注しているようです。でも赤字の建造なのだと、サムソン重工の社

員が嘆いていました。彼はサムソンの工場が人余りのため、ここ数年間、長崎に派遣されていたのですが、長崎も建造が無くなり戻るようです。いかな韓国でも中国の Shipyard と競争して契約を取ると赤字なのです。最近まで日本が、昔には欧米の Yard が経験したことをこれから彼らが味わうのです。

4. LNG 船の形と種類 MOSS 船

2018 年でしたか 3 か月毎の貿易収支のニュースで赤字の報告の時によく映像が使われていました。(黒字の時は自動車専用船が使われますよね) 丸い突起が目立つ変な船、形状からして目立ち、分かり易いあれが Moss 型の LNG 船です。



写真1 初期の Moss 型 LNG 船 87,500 m³ 朝明丸

この球形タンクはノルウェーの Moss Rosenberg 社の開発で Moss 型ともいわれます。球形であるが故に応力解析が容易で安全性が証明できるので 2 重構造が不要になった大発明です。-163°C になるのでアルミで作ったタンクです。(9%Ni 鋼でも可)

しかし、最近では 4 球、5 球と分かれて見えないのがあります。



写真2 さやえんどう型

* さやえんどう型

写真 2 は 153,000 m³ の船で通称、さやえんどう型といいます。豆のようなアルミのタンクをさやのような連続したタンクカバーで覆っているからです。これだと船の縦方向の折れ曲がりに対して頑張る強度部材で上まですっぽり覆うので (ペットボトルのように) 全体として薄く軽く出来る名案なのです。

尤も、内部的にはタンク毎に隔壁で仕切っていて「さや」だけではありません。また、球形タンクといってもこのシリーズでは赤道部分を少し引き延ばしたストレッチ型と言って円筒部分で容積を増やしています。それでも真球に準じた安全性能が確認されているからです。川崎造船もこの方式のようです。



写真3 真球時代の北半球

* さやりんご型

最後に造った 2 隻はこれで、まさに林檎のように北半球は肩の怒ったような球形で中央部は円筒、そして南半球はスリムに絞ってゆき、下側で丸く収めてあります。写真 4 はその肩が見えるので判って貰えるでしょう。これは船の幅を 49m に収めながら最大の貨物容積を持たせる工夫であり、その心は第 2 パナマ運河 (2016, 6 月開通) を通れることです。先述のシェールガスの積出港は米国東岸にあるからです。通峡可能でかつ 180,000 m³ に増加できました。同窓会諸氏の現役時代は Panamax 型といえ ば 33m までで、米国の軍艦も含めて殆どの船がその幅以下でしたが、うーん、時代は変わりましたね。



写真4 さやりんごの怒り肩

5. LNG 船の形状、メンブレン型

写真5はLNG船が第2パナマ運河を通航している風景の商船三井のカレンダー写真で、これも180,000 m³の船なのです。しかし船の高さが大きくなく船橋が5階建てで済んでいます。こういうフォルムはメンブレン型の特徴で、メンブレン即ち薄膜でタンク内壁を作っています。それだけでは圧力に負けますから外側に強度のある防熱材を宛がって船体構造に応力を持たせます。また、何しろ薄膜で溶接部分も多いので万一の漏洩に備え薄膜も防熱も2重にする必要があります。それでも船殻構造に合わせた形状にできるので球形タンクに比べれば船内の無駄空間は大幅に減り、しかも軽くできます。中央部は上甲板から数m程度、高くなっていますが、これはスロッシング（貨物動揺によるタンク損傷）対策でタンク断面の両肩をなで肩にしているからです。



写真5 第2運河のメンブレン船

このタイプには2種類あって、一つはわざ

と縦横に皺を作ったステンレスの1.2mm厚の薄板を繋ぎ合わせます。皺の曲線部も上手く自動溶接され、冷えて収縮しても皺の曲り方が変わるだけという訳です。もう一つのタイプは平板ですが熱膨張が殆どないインバーという特殊なNi鋼板でやはり1.2mm厚を uses。冷えても常温でも変化がないから皺も要らないという訳です。

こういうタンク方式によって、必要な製造治具、工場設備は変わり、例えば前者のメンブレン型ではバルサ材の加工工場が必要、後者では北欧バーチ材合板で何万個の箱作り工場など独特の設備が要ります。中国や韓国のYardはメンブレン型に合わせて製造会社、工場を作っており、これからの主流となるでしょう。

6. LNG 船の機関

*タービン船

1960年代から2000年頃までタービン機関ばかり採用されてきました。停泊時間が限られておりしかも荷役中でも常時可動体制を求められるタンカー/LNG船では整備工数の少ないタービン機関が最適です。更にLNGの自然蒸発によるBOG（ボイルオフガス）を安全確実に処理するSteam Dumpには大型ボイラーが好都合です。35年ほど前にもガスを燃焼できるDiesel機関は開発されていましたが、効率より安定性を選択したのは正しかったと思います。

*Dieselや電気推進

2000年頃よりLNGの再液化装置を設置し、主機は低速Diesel重油焚きという船も出てきました。LNGのコストを高いと考えるProjectでしょう。また電気推進2軸で発電機は中速Dieselというものも出てきました。中速機関はガス焚きの実績が多い強みがあるからでしょう。時価によって燃料は選べます。

*STaGE 船

(Steam Turbine and Generator Engine)

長崎で最後に建造したのはこの形式で、左舷機はタービン主機、右舷機は電気モーター推進、その電気は中速 Diesel 発電機による複雑な構成でした。右舷機 Diesel の排気温度はガス焚きにすると 500℃程度とかなり高いのですが、これを排ガスエコマイザーの加熱源としてボイラーの給水加熱に用いる。など相互の良い所取りで効率を上げようとしたものでした。難しいプラントですがコンピュータ制御で滑らかに運転できます。片側に故障や問題があっても片側は全然問題なく運転できて（当て舵も極僅か）13 ノットは出ますからゆっくり原因を調べられます。肝心の効率はタービンより良くなりますが Diesel よりは悪くなります。従って燃料コスト競争では勝ち残れませんが、タービン機関の良さを保存して体感できる貴重な船になりました。長崎のタービン工場は今後陸上用の予定しかないそうで残念ながらタービン LNG 船は最後のようです。

7. 脱硫黄/ノッキングの新時代

この船では全く新しい事象も見ることができました。世界の脱硫黄の規制がいよいよ強制されることになり、長い間泣かされ親しんだ C 重油は積まず（建造用が少し残り）に出港しました。ボイラーにも透明なマリンガスオイルを使用するので機関士の仕事も変わったものです。汗はかいても真っ黒になって、ということは減るでしょう。また、中速 Diesel のガス焚きでは「ノッキング」が出てきました。これまで船用機関では着火性を上げることに懸命で、爆発的燃焼なんて全然なかった現象です。元々ガスは着火性が悪いので Pilot Oil は不可欠なのですが、Pilot Oil と Gas の成分（エタンなどの大小）によって発生する場合があります。オクタン価の

高いガスを選ぶ訳にも行かないので、運航経験を積みながら、どういう場合に起きるのか詰めていく必要があります。また、現在の中速機関はマル秘のコンピュータ制御でこれを抑制する技術もあるようです。ただそれには圧力、衝撃等を検出するセンサーとそれを把握判断するコンピュータ技術が必要で、これらの故障との戦いが今後の日常の悩みになりそうです。

8. 長崎と新型コロナウイルス感染のクルーズ船

5 月末でしたか、長崎に修繕入渠していた客船の乗組員に感染者が出て、対応に苦慮している造船所の記者会見が放映されました。その社長は部長時代に何かと交渉した相手でしたから気を揉みました。ですが結果的には 1 か月程度でうまく収束させて出港させたとの報道でホッとしました。長崎中の医療関係者がチームを作り有力者や Yard とも協力して機動的に活動したように聞きました。

長崎医大は私もお世話になったのですが何しろ蘭医シーボルト以来の最大の歴史を持つ西洋医学の拠点です。江戸時代にコレラが入ってきたのもここなら戦時中に南方から帰ってきた風土病患者を多数診たのも長崎で、キャリアが違います。横浜のクルーズ船のニュースを見て客船に相応しい診療、隔離の方策等を考えていたのでしょうか。流石は長崎と思わず膝を打ったことでした。

以上

【参考文献】

*LNG 船がわかる本（新訂版）

糸川 直之著 （株）成山堂書店

*LNG の恐怖－凍れる炎

リー・N・デービス著 LNG 研究会訳
（株）亜紀書房

公益財団法人日本殉職船員顕彰会では第47回知られざる民間船舶の悲劇「戦時徴用船遭難の記録画展」を全国各地で開催しておりますが、本年は添付ポスターのとおり静岡市民文化会館にて開催することとなりました。



雷撃により棒立ちとなって沈没する「ぶら志る丸」

第47回
知られざる民間船舶の悲劇
戦時徴用船遭難の記録画展

入場無料

令和3年**8月19日(木)～8月29日(日)**

午前10時～午後6時

【初日：午後1時開場 最終日：午後4時開場 月曜休館】

会場 静岡市民文化会館 4階B展示室

静岡県静岡市葵区駿府町2-90

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

交通

- 【電車】・JR「静岡駅」下車徒歩約25分
 ・静岡鉄道「新静岡駅」または「日吉町駅」下車徒歩約10分
- 【バス】・JR静岡駅北口バス乗り場より
 〈5番のりば〉こども病院線、唐瀬線、上足洗線
 〈6番のりば〉水梨東高線、電爪山線、東部団地線、北街道線
 静岡駅前→新静岡→市民文化会館入口(バス停より徒歩1分)
 東名「静岡IC」より25分
 文化会館前駐車場：246台(30分100円)
 台数に限りがありますので公共交通機関をご利用ください。





富山高等専門学校

富山においてもコロナ禍が続いております。5月下旬に富山高専の関係者における新型コロナウイルス感染の発生もありました。

保健所の指導のもとで感染拡大防止のための対応が迅速に行われ、学内施設の消毒、休講措置および遠隔授業の実施なども行われました。その後、本校関係の感染者は幸いにして重症化することなく回復しており、また対面授業も再開しておりますが、富山高専はより一層の感染症対策に全力で取り組み続けております。

<学校便り>

○ 令和3年度入学式を挙行

令和3年4月2日（金）、令和3年度入学式が富山市芸術文化ホール（オーバード・ホール）において挙行されました。

昨年度はコロナ禍のために中止となった入学式ですが、今年度は十分な感染症対策を講じたうえで、挙行することができました。

式では、入学者の名前が一人ずつ読み上げられ、賞雅寛而校長から入学許可が宣言されました。

賞雅校長から「社会に出てからはなかなかできない経験にチャレンジし、今後の社会変化にも対応しながら、自分の未来をきちんと選択できる人間に大きく成長することを、心から願っています。」と式辞が述べられました。

本科新入生代表の商船学科の森下紗也子さんは、「これからたくさんの知識や技能を身に付け、将来に向かって一歩ずつ前進していきます。」と力強く誓いの言葉を述べました。

令和3年度春の入学者数は以下のとおりです。

<学科新入生>

機械システム工学科	42名
電気制御システム工学科	44名
物質化学工学科	43名
電子情報工学科	44名
国際ビジネス学科	44名
商船学科	41名
計	258名

<外国人留学生（学科3年次へ）>

機械システム工学科	1名
物質化学工学科	1名
計	2名

<編入学生（学科4年次へ）>

物質化学工学科	1名
---------	----

<専攻科>

エコデザイン工学専攻	31名
制御情報システム工学専攻	14名
国際ビジネス学専攻	4名
計	49名



賞雅寛而校長による入学許可の宣言



入学式の会場の様子



本科新入生代表 商船学科 森下紗也子さん

○ 新入生への練習船オリエンテーションを実施

4月14日(水), 商船学科1学年41名に対して, 富山高専の校内練習船『若潮丸』でのオリエンテーションが実施されました。

4班に分かれ船内の各所(船橋, 甲板, 居住区, 機関室, 制御室)を巡りながら乗組員から説明を受けたり, 出入港作業を見学したりしました。

商船学科の新入生たちは, これからの5年間で共に過ごす練習船の中に立ち, 航海中の揺動

やエンジン音, 船員たちのきびきびとした仕事の雰囲気を感じ, 自分の夢に向かう第一歩を踏み出したことを改めて実感した様子でした。

また, 5月18日(火)から19日(水)にかけての2日間, 商船学科1年生は最初の校内練習船実習に臨みました。

いよいよ始まった高専での専門的な授業の一環としての乗船に, 緊張感を持って取り組みました。



船橋で説明を受ける新入生



甲板を見学する新入生



居住区を見学する新入生



機関室を見学する新入生



機関制御室で説明を受ける新入生

○ 保護者による授業参観を実施

4月23日(金), 保護者による授業参観が行われました。今年度は感染症対策のため、玄関における検温・消毒, 教室の入り口・窓の開放, 廊下からの参観等, 対策を行っての実施となりました。

その後, 校内施設見学も行われました。昨年度はコロナ禍により中止となったこともあって, 今年度は例年よりも多くの保護者の方に参加していただくことができました。

商船学科1~5年生の授業(数学・国語・物理・化学・体育等)や, 操船シミュレータを使った実験実習においても, 多くの参観者がありました。校内施設見学においては, 商船学科生の保護者の方々は学科教員による案内と説明のもと, 特色ある演習室や実験室を見て回りました。海図を使った演習が可能な大教室や, 製図や機械工作のための実習室, 大型のディーゼルエンジンを動かすことのできる実験室, また船

体模型等が随所に展示されている廊下を巡り歩きながら, 海事教育の特殊性や専門性に関する理解を深めていただけた様子でした。

(教務主事補 商船学科 向瀬紀一郎)

○ 全国高等学校総合体育大会

7月5日現在, 以下の部の全国高等学校総合体育大会(インターハイ)出場が決定しております。

<全国大会出場団体>

- ヨット部
- 卓球部



レース2日目出艇前の本校選手(ヨット部)



賞状を手にした選手(ヨット部)



試合の様子(卓球部)

○ 北陸地区高等専門学校体育大会

6月26日(土)～7月4日(日)の日程で、富山高専を主管校として開催されました。本年度は、以下の部が全国大会への切符を手にしました。

<全国大会出場団体>

陸上競技部
テニス部(男子)
卓球部
水泳同好会
剣道部(女子)

○ ミニ北斗祭ラジオ

6月19日(土)にミニ北斗祭が予定されておりましたが、諸事情により中止となりました。昨年度末から準備を進めてきたミニ北斗祭実行委員会からは落胆の声が上がりましたが、これに替わるイベントとして学生らが自主的に6月7日から18日にかけての2週間、Teamsを使用した学内向けの「ミニ北斗祭ラジオ」を放送しました。

ミニ北斗祭ラジオのMCは主にミニ北斗祭実行委員会で各委員長・副委員長だった学生が務めました。

内容はミニ北斗祭で実施する予定だった企画等の内容の紹介や、リスナー参加型企画が行われました。また、リスナーからは普段の学生生活で感じていることや悩み事の相談なども投稿され、ラジオ内で取り上げられました。

リスナーの学生からは、「お昼のひとときに自由なトークが聴けて楽しかった」「投稿を取り上げてもらえて嬉しかった」という声が聞かれました。

○ 特別講演会

6月28日(月)に富山市芸術文化ホール(オーバード・ホール)及び本校において「令和3年度富山高専高等専門学校特別講演会」を、本校後援会

のご支援のもとに開催しました。

学生会の催しとして、吹奏楽部による校歌演奏、フリースタイルダンス部による発表を行ったのち、東京大学大学院工学系研究科教授・日本ディープラーニング協会理事長の松尾 豊 先生から、「AIの未来と高専の可能性」と題してご講演いただきました。

今回は、新型コロナウイルス対策等もあり、遠隔でのご講演を、本科1～3年生はオーバード・ホール、4年生以上は本校と分かれて聴講しました。松尾先生には、AIについて学生に向けてわかりやすくご説明いただき、また学生からの質問にも丁寧にお答えいただきました。



学生会催し(吹奏楽部)



講演風景(ホール)



講演風景(本校)

○カッター合同練習

令和3年7月8日(木)に伝統行事であるカッターレース大会が予定されておりましたが、諸事情により中止となりました。代替行事として、学年毎のカッター合同練習を実施しました。

同学年の学生らが臨海実習場に集まり、普段のカッター練習とは違うメンバー同士での練習を行いました。艇上での感染症対策として、掛け声の代わりに笛を使用するなどの工夫がなされました。

計5日間の日程は全て天候に恵まれ、絶好の練習日和となりました。待機中の学生が陸上から手を振って応援し、これに乗艇中の学生が「かい立て」で応じるなど、思い思いに楽しんでいる様子でした。

(学生主事補 商船学科 布目明弘)

猛暑とコロナ禍2年目の夏の日本列島。

日々のコロナウイルス感染者数が記録更新する中での東京オリンピック開催。日本人選手の活躍にも心から喜べない複雑な雰囲気は首都圏に限ったものでなく、ここ北陸富山でもバスケットボールの八村や馬場、柔道の向選手などの地元出身選手の活躍が消えそうなくらいのコロナ禍にあります。

「北斗会」及び「富山高専同窓会」の活動も例外なく制限され、6月の年次総会、支部理事会の中止などをはじめ、役員会議についてもリモート会議にするなどの対応を余儀なくされています。

母校の様子を見ると、昨年四月に入学した現2年生にあっては、入学して以来マスク着用授業が続いている状況です。

授業と言えば、昨年度の前半はほとんどがリモート授業であったことを考えると、今年は新年度開始より対面授業が行われています。

何よりも学校関係者から一人もコロナ感染者が出ていないことに安堵と学校関係者の努力に対しての感謝の気持ちが湧いてきます。

今年度の北斗会は、会長及び事務局の役員人事の改正年度となっています。正式な人事が決定しましたら次号の本ページで発表させていただきます。

今は目の前のコロナ禍を乗り切ることと専念して、一日も早く皆様とマスク無しでお目にかかれますよう富山より祈念しています。

「北斗会」事務局長 佐々木 正

鳥羽商船高等専門学校

○ 「学生」×「地域」の活動発表会「みえまちキャンパス in 鳥羽商船高等専門学校」を開催しました

令和3年2月17日（水）、高等教育コンソーシアム三重主催により「みえまちキャンパス in 鳥羽商船高等専門学校」を開催しました。これは三重県内の高等教育機関の学生が取り組む地域活動発表会で、高等教育コンソーシアム三重に加盟する団体が持ち回りで毎年開催しています。

今年度は本校が当番校でしたが、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、初めてのオンライン（Zoom）での開催となりました。活動発表会は、学生による企画・運営により行われ、本校の学生が司会進行、Zoomの操作、集計作業を担当しました。

活動発表会は江崎教授による開会の挨拶の後、プレゼンテーション部門に応募のあった7団体の学生たちが、Zoomを活用し各地から発表を行いました。

各団体からは特徴のある取組が発表され、オンライン上では参加者からの熱心な意見や質問が飛び交いました。採点は甲乙つけがたく、僅差の結果となりました。最後に鈴鹿医療科学大学の河尻先生から講評があり、初のオンライン開催は無事終了しました。



○ 日タイサイエンスフェアに本校学生が参加しました！

令和3年2月24日（水）、25日（木）の2日間で、タイの Princess Chulabhorn Science High School との国際交流事業「日タイサイエンスフェア」がオンラインにて開催されました。

本事業は、参加校がそれぞれのテーマについてプレゼン発表を行ったり、双方の研究や文化を理解し合う内容となっており、本校からは制御情報工学科の2名の学生が参加し、約15分間のプレゼンテーションを無事に終えることができました。



○ 練習船鳥羽丸のストリートビューが公開されました

Google マップの鳥羽商船高等専門学校で、練習船鳥羽丸のインドアビューが公開されています。

通常非公開の鳥羽丸機関室もご覧いただけます。

○ 「第3回 システム創成コンテスト」にて優秀賞、生活環境対策創成賞を受賞！

令和3年3月5日（金）にオンラインにて実施された「第3回システム創生コンテスト」に本校から2チームが出場いたしました。

第3回の共通テーマは、「ふるさとや地域創成の役立つシステムの提案・開発」です。

本年より、高専と外部企業、または公共団体とのタッグを組んでの応募規定となり、応募のハードルが高くなりました。

本校からは、2チームそれぞれが鳥羽市役所とタッグを組み、エントリーしました。

11月の第1次書類審査では、20チームから10チームへ絞られ、3月5日の本審査へ進みました。

本審査は、12分のプレゼンテーションとなり、内訳は、動画によるプレゼンテーションを5分、続く7分をリアルプレゼンテーションです。

本審査の結果は、以下のとおりとなりました。

【優秀賞】

チーム「Biking」 自転車発電

上井翔太、濱口盛都（制御情報工学科4年）

【生活環境対策創成賞】

チーム「花粉バスターズ」 花粉掃除システム
片岡憲伸、中世古大誠、石野嵩登（制御情報工学科4年）



○ 卒業式・修了式を挙行了いたしました

令和3年3月14日（日）、第32回電子機械工学科及び第29回制御情報工学科卒業証書授与式並びに第15回専攻科（生産システム工学専攻）修了証書授与式を挙行了いたしました。

新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、出席者は卒業生、修了生、関係教職員と

限定とし、保護者及び在校生は、ライブ配信にてご自宅等から式典の様子をご覧いただきました。

式当日は前日までの悪天から一変し、雲一つない快晴の中、林校長より電子機械工学科28名、制御情報工学科44名の代表者それぞれへ卒業証書を、専攻科（生産システム工学専攻）12名の代表者へ修了証書が手渡された後、林校長より、「「進取、礼譲、質実剛健」という人間力をいかに発揮されて、どのような環境で生活・仕事をしても、世界の人々と真正面から向き合い、勇気と自信をもって、誰も見たことのない新しい世界へ第一歩を踏み出してください。母校は、皆さんをずっと、ずっと見守っています。」と式辞が送られました。

卒業生、修了生は鳥羽商船高専での思い出を胸に、晴れやかな姿で本校を巣立っていきました。



○ 5G・IoT 活用、海洋 DX 推進に向け連携協定を締結

国立大学法人三重大学 大学院生物資源学研究科、独立行政法人国立高等専門学校機構 鳥羽商船高等専門学校、三重県 水産研究所、鳥羽市、KDDI 株式会社、株式会社 KDDI 総合研究所は、三重県内の5GやIoTなど先端技術を活用した水産業のデジタルトランスフォーメーション「海洋DX」の積極的な展開を目指し連携協定（以下本協定）を令和3年3月16日（火）に締結しました。

現在の水産業現場では、生産技術に関して生産者の経験や勘への依存度が高く、また環境変化による不安定な漁獲・生産量や、厳しい労働環境もあいまって漁業就業者の減少と高齢化

が進んでいます。

本協定で6者は、三重県における水産現場の課題解決に対し、三重県内の漁場や養殖現場でIoTを活用した海況観測器によるデータ取得や、海の磯焼けによる藻場の減少・生態変化について、「空中・水中ドローン」による撮影映像を用いた解析などの海洋DXを実施します。

今後、6者は本協定に基づき、産学官の連携による最新技術の情報共有や共同研究、フィールド試験などを通じてスマート水産業を促進し、安定した漁獲や生産に向けた仕組みの構築を進めます。

さらに、若者の都市部集中など社会的な課題に対し、本協定による地元企業の支援による地域活性化を目指します。



○ 令和3年度入学式を挙行いたしました

令和3年4月6日（火）、令和3年度入学式を挙行いたしました。

新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、出席者は入学生、関係教職員と限定とし、保護者のみなさまには、ライブ配信にて別室で式典の様子をご覧いただきました。

今年度は、商船学科43名、情報機械システム工学科85名、情報機械システム工学科3年次編入生の留学生2名、電子機械工学科4年次編入生1名の合計131名の新入生と専攻科生産システム工学専攻に8名の進学者を迎えました。

和泉校長より、「それぞれの得意なところをお互いに認め、尊重し、互いを理解し、助け合うよう努力してください。また、自分自身の目

標を設定し、在学期間中、ぶれない・あきらめないで『志』に向かって進んでいってください。」と式辞が述べられた後、新入生を代表して情報機械システム工学科と生産システム工学専攻の入学生からそれぞれ、新しいスタートにあたっての抱負が読み上げられました。



○ 四日市看護医療大学 学長が本校を訪問されました

令和3年4月12日（月）、四日市看護医療大学 学長 柴田英治氏が来校し、本校和泉校長と今後の連携について、話し合いをされました。



○ 第2回全国高等専門学校DCONで本校学生の作品が2位獲得！

第2回全国高等専門学校DCON（Deep Learning Contest）は、高等専門学校生が日頃培った「ものづくりの技術」と「ディープラーニング」を活用した作品を制作し、その作品によって生み出される「事業性」を企業評価額で競うコンテストです。

コンテストは2回の予選と本選から構成され

ており、40 作品が予選に応募し、本校から出場していた ezaki-lab が提案した「NoRIoT」が企業評価額 5 億、投資額 1 億の評価をいただき第 2 位となりました。

応募作品「NoRIoT」は、三重県で盛んな海苔養殖の支援をする仕組みで、地元企業と共同開発した海洋観測機を用いて、各養殖場の最適な海苔網高さの提案やカモや魚による食害被害の低減を実現するものです。

○ 本校校長が三重県庁を訪問し、三重県知事鈴木英敬氏と面談しました

令和 3 年 4 月 23 日（金）、本校和泉校長が三重県庁を訪問し、三重県知事 鈴木英敬氏と面談しました。



○ 本校校長が鳥羽市役所を訪問し、鳥羽市長中村欣一郎氏と面談しました

令和 3 年 5 月 17 日（月）、本校和泉校長が鳥羽市役所を訪問し、鳥羽市長 中村欣一郎氏と面談しました。



○ 本校校長が志摩市役所を訪問し、志摩市長橋爪政吉氏と面談しました

令和 3 年 5 月 28 日（金）、本校和泉校長が志摩市役所を訪問し、志摩市長 橋爪政吉氏と面談しました。



○ 高専ワイヤレス IoT コンテスト 2020 で本校学生の作品がスマート水産大賞を受賞！

総務省主催の「高専ワイヤレス IoT コンテスト」は、地域に密接しつつ高度な技術者を育成している高等専門学校で生まれている学生の技術力や独創的なアイデアを、地域におけるワイヤレス IoT 及び 5G を含めた電波事業の新たなサービスに繋げていくことを目的に開催されています。

2020 年度の当該コンテストにおいて、本校から出場した学生チームが「漁業者と連携した AI を活用した伊勢湾の藻場の可視化・保全」というテーマで、スマート水産大賞を受賞いたしました。

コンテストの詳細については、以下のコンテスト公式ホームページより、ご確認いただけます。

【 <https://kosen-iot-contest.jp/2020/result.html> 】

○ 第71回「電波の日」東海総合通信局長表彰を受賞！

総務省東海総合通信局は、第 71 回「電波の日」(6/1) にあたり電波利用や情報通信の発展に貢献した個人及び団体に対して表彰を行っております。今回、本校の高専ワイヤレス IoT コンテストへの参加等を通じ、次世代を担う電

波・IoT の若手研究者の育成と、電波利用の発展・IoT 技術開発の研究の裾野を広げる取り組みが評価され、「電波の日」東海総合通信局長表彰を受賞いたしました。

【報道資料】

【<https://www.soumu.go.jp/soutsu/tokai/kohosiryu/2021/0528.html>】

○ 本校校長が伊勢市役所を訪問し、伊勢市長鈴木健一氏と面談しました

令和3年6月7日（月）、本校和泉校長が伊勢市役所を訪問し、伊勢市長 鈴木健一氏と面談しました。



（商船学科航海コース 齊心俊憲 記）

鳥羽商船高専同窓会だより

盛夏の候皆様方におかれましては益々ご清栄のこととお察しいたします。

鳥羽商船同窓会は今年もコロナ禍が収束の気配を見せないため、理事会も書面決議とし、総会も中止となりました。

書面決議となりましたが議案は全て承認されました。関係の皆様へ報告申し上げます。

当同窓会、菅沼会長は今年母校創立140周年を迎えるにあたり、同窓生の母校の再認識と会

員の再結束を促したい思いで記念事業を計画し理事会の承認を得て実現しました。

3つの記念事業のうち、①の皇太子殿下行啓記念碑は前校長林裕司氏と菅沼会長の、後世にこの栄誉を伝えたいとの熱い思いが一致し、また、②の校祖近藤真琴翁紹介パネルは近藤翁の業績が世間にまだ知られていないとの思いから計画しました。

①と②の完成除幕式は6月5日（土）に物故者慰霊式の後母校で行いました。

来賓には鈴木英敬三重県知事、中村欣一郎鳥羽市長、野村保夫三重県議会議員、同窓の廣耕太郎三重県議会議員、母校からは和泉充校長、伊藤友仁副校長、坂野利宏事務部長、奨学後援会会長鳥山光一郎さん、男子寮長小林駿汰さん、女子寮長江口佐代子さん。

同窓会から菅沼延之会長、三井健次伊勢志摩支部長他伊勢志摩支部の理事9名が出席し、目録と金一封が菅沼会長から和泉校長に贈呈されました。

コロナウイルス感染予防のため、参加者人数を最小限にて実施する学校からの協力要請を受け入れて挙行いたしました。

当日は地元伊勢新聞をはじめ、中日、毎日、読売新聞社の取材を受け、翌日の新聞には大きく掲載されました。

母校の歴史が広く知って頂くことになったと思います。

③の船歌集、思い出の鳥羽商船は他商船高専4校同窓会の協賛も得て、全商船高専其々の学校版の船歌集の制作まで発展し、完成を目指し協議進行しています。

其々の同窓会から同窓の皆様へ案内はあると思いますがCDとDVD、歌詞集がセットになるものを予定しています。楽しみにお待ちください。

この記念事業には多くの同窓の皆様と、母校を応援していただいている皆様からの寄付を募り計画が実現できるようになりました。

厚く御礼申し上げます。

（鳥羽商船同窓会事務局 江崎隆夫 記）



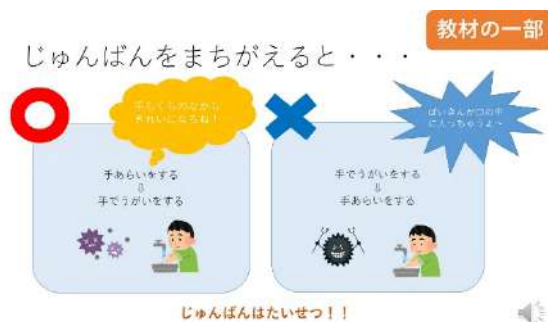
広島商船高等専門学校

<学校活動>

◎ATS2020 優秀学術賞受賞

3月9日(火)にオンラインで開催された、2020年度先進的技術シンポジウム(ATS2020)において、流通情報工学科5年(当時)の川本愛学生・升谷文香学生・吉村岬学生在「地域の小学生のためのプログラミング教育教材の開発に関する研究」の発表で優秀学術賞を受賞しました。

これは、豊橋技術科学大学の高専連携教育研究プロジェクトの成果発表会として実施されたもので、表彰状が授与されました。



◎令和3年度若潮寮入寮式を挙行政

4月3日(土)に令和3年度若潮寮入寮式を挙行政しました。若潮寮入寮式は新型コロナウイルス感染症対策をしたうえで実施し、1年生91名が無事に入寮しました。

入寮式後には保護者説明会を行いました。夕方より寮の教員から生活面における諸注意を受け、その後、寮生会の先輩と共に食事、入浴等の流れを確認しました。

翌日の入学式は寮生会の先輩と一緒に登校しました。入寮した1年生には早く寮や学校に慣れて有意義な寮生活を過ごしてほしいと思います。



◎令和3年度入学式を挙行政

4月4日(日)令和3年度入学式を挙行政しました。

生憎の天気となりましたが、商船学科41名、電子制御工学科40名、流通情報工学科40名、編入学生1名、留学生1名、専攻科産業システム工学専攻2名が入学しました。

河口校長からは「素晴らしい学生生活を送るための3つの要望」という式辞がありました。

また、桑田学生会長の「楽しく充実した学校生活を一緒に送みましょう」という歓迎の挨拶があり、続いて流通情報工学科の八崎匠学生が新入生総代として「校則を守り、学生としての本分を尽くして、社会に有為な人物となるよう努力することを誓います」と宣誓しました。



◎尾三地区高校総体(剣道競技)男子個人・団体戦優勝

4月17日(土)に開催された令和3年度尾三地区高等学校総合体育大会(剣道競技)において、本校剣道部が以下の成績を収め、5月の第67回中国高等学校剣道選手権大会広島県予選会、6月の第74回広島県高等学校総合体育大会に出場することが決まりました。

また、第67回中国高等学校剣道選手権大会広島県予選会では、ベスト16の成績を修めました。

◎新入生オリエンテーション実施

4月5日(月)・6日(火)に新入生オリエンテーションを新型コロナウイルス感染防止対策のため、校内で実施しました。

1日目は、春休み課題確認テストをはじめ、席についての講義が主でしたが、2日目は、上級生からのクラブ紹介、学生会の歓迎会及びクラスごとのスポーツ交流を行い、同級生や上級生と楽しく交流を図りました。

これから、広島商船で楽しい学生生活を送ってもらいたいと思います。

○個人戦(男子)

優 勝	商船学科3年	宮本匠太郎学生
2 位	商船学科3年	佐藤響学生
3 位	商船学科2年	竹内勇馬学生

○団体戦(男子)

優 勝	商船学科2年	竹内勇馬学生
	流通情報工学科2年	瀧口雅月学生
	商船学科3年	佐藤響学生
	商船学科2年	河田彩登学生
	商船学科3年	宮本匠太郎学生



校 友 会

◎校友会総会

2021 年度総会は、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、中止しました。

議題

第 1 議題 2020 年度会務報告

第 2 議題 2020 年度収支決算報告及び収入報告、会計監査報告

第 3 議題 2021 年度会務計画（案）及び予算（案）

第 4 議題 役員改選について
（本部・支部役員名簿）

第 5 議題 学生課外活動助成金について
現在高専大会の全国大会出場クラブに助成金を出しているが高体連の全国大会出場でも助成金を出すか

第 6 議題 2019 年度 2020 年度物故者名簿
及び合祀式案内

商船祭と同じ日にするか、密になるため別の日にするか（希望日程）

すべての議題は理事 11 名満場一致で承認されました。

なお、合祀式もコロナ感染拡大防止のため中止とします。

広島商船高等専門学校校友会

電 話：0846-65-3889（月、水、金）

E-mail：koyukai@hiroshima-cmt.ac.jp

（記：商船学科 2 期 大内一弘）

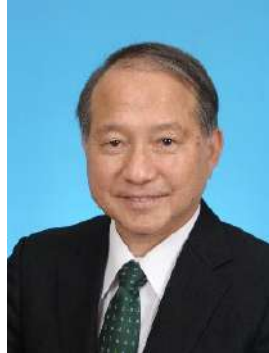


大島商船高等専門学校

◎令和3年4月に新校長が着任しました。前 神戸大学 大学院 海事科学研究科 教授 古莊雅生(ふるしょうまさお)です。

これまでと同様に、新たな学校長を中心に教育・研究活動に邁進します。皆様、今後ともよろしくお願ひします。

学校長挨拶は、本校のHPに掲載しておりますので、興味がある方はアクセスしてください。



校長 古莊雅生

◎令和3年3月から令和3年6月にかけて行われた、主な式典、教育活動、地域連携活動などを中心に紹介します。

1. 式典・行事

○令和2年度卒業証書・専攻科修了証書授与式の挙行

令和3年3月19日(金)、令和2年度卒業証書・専攻科修了証書授与式を挙りました。今年度3月の本科卒業生は電子機械工学科37名、情報工学科41名、専攻科修了生は電子・情報システム工学専攻18名でした。

福田校長は、式辞で「社会に出ても積極的に知識・技術の習得に努め、逆境を乗り越えてください。」と祝福・激励しました。

○令和3年度入学式挙行

令和3年4月6日(火)、本校において、令和3年度入学式を挙りました。今年度は、商船学科40名、電子機械工学科40名、情報工学科40名の合計120名が入学し、また、専攻科電子・情報システム工学専攻に14名が入学しました。さらに、情報工学科の第3学年に1名の留学生が編入学しました。

古莊校長は、新入生に対して「人と人が接する沢山の機会にも思いやりが必要です。お互い恥ずかしがらずにまずは挨拶を交わし、言葉を交わしてください。」と話し、式辞としました。

続いて、本科及び専攻科の代表学生が、入学の宣誓を行いました。新入生は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。



令和2年度3月卒業式の様子



令和3年度入学式の様子

○令和3年度名誉教授称号授与式

令和3年4月21日(水)、令和3年度大島商船高等専門学校名誉教授称号授与式を行いました。

名誉教授の称号は、本校の充実発展に特に功労のあった教員に授与しており、このたび、福田勝哉 元 校長(都合により欠席)と岩本敏彦 元 一般科目教授に授与されました。

授与式に出席した岩本氏には、古莊校長から、在職中の尽力に対して感謝の言葉が述べられ、名誉教授の証書をお渡ししました。



名誉教授称号授与式の様子

2. 教育活動

○1年生ハイキング(新入生合宿研修代替行事)開催

令和3年4月21日(水)、新入生合宿研修の代替行事として1年生ハイキングを実施しました。この行事は、ハイキングを通じて新入生同士の交流を深め、学科を越えた絆をなくくむことを目的として開催しました。

ハイキングは、大島商船高等専門学校から約5kmの距離にある、周防大島町屋代ダム公園を目的地に徒歩で出発し、公園では、学科の枠を超えた班編成による「お玉でみかんリレー」、クラス対抗の「8の字跳び」などのレクリエーションを行いました。

晴天に恵まれる中、新入生同士、親睦を深めた1日となりました。



1年生ハイキングの様子



1年生ハイキングの様子

○商船学科1年生の前期大島丸実習の実施

4月22日(木)、23日(金)に商船学科1年生の大島丸実習を実施しました。

これまで1クラス全員が乗船し、1泊2日の実習を行っておりましたが、新型コロナ対策として昨年度から乗船人数を半分にして日帰り(大島水道から柳井港南方海域)での実習に変更しています。

そのため、実技内容が充実した実習になっています。1年生は初めての航海にもかかわらず、真剣な眼差しで実際に操舵や機関の運転に携わり、実機の迫力に刺激を受けていました。

3. 地域連携活動、公開講座など

○春休み特別講座

毎年春休みを利用してシーケンス制御・PLC(Programmable Logic Controller)特別講座を実施しています。

昨年度は新型コロナウイルス感染症の影響で中止となりましたが、今年度は参加者を少人数に分散し、さらに講義を遠隔授業教材と短時間の面談を組み合わせたハイブリッド型とするなど、工夫を凝らした上で実施しました。

シーケンス制御は、全自動洗濯機・エアコン等家電製品、信号機、自動販売機、産業ロボット、エレベータなど、さまざまな装置や設備に使われています。

今年度の参加者は合計約20名となかなかの盛況ぶりで、就職活動の話を交えながら丸1日楽しく、有意義な時間を過ごしました。

○本校学生が山口県警サイバー防犯ボランティアに委嘱される

令和3年4月16日、本校情報工学科4年の学生が、「大島商船高専サイバー犯罪抑止隊」の代表として、山口県警察本部から、「山口県警サイバー防犯ボランティア」に委嘱されました。

「山口県警サイバー防犯ボランティア」とは、インターネット上における自主的な防犯ボランティア活動を行う団体である「サイバー防犯ボランティア」を山口県警が委嘱し、安全で安心なサイバー空間の実現に向けて、一緒に活動する制度です。

「大島商船高専サイバー犯罪抑止隊」は、今後、インターネットを利用した犯罪被害防止のための教育活動、防犯の広報啓発活動、サイバーパトロール等を、山口県警及び柳井警察署と連携し行っていく予定です。



委嘱状交付の様子

4. 学校 PR 活動、クラブ活動の表彰など

○大島丸インドアビューの公開

Google マップによる練習船大島丸インドアビューを公開しました。また、各商船高専の練習船をインドアビューでリモート探検するイベント「SHIP SCHOOL ～ストリートビューで船内をリモート探検しよう！～」を開催しました。

○コンピュータフェスティバルで受賞

令和3年3月10日(水)～14日(日)に、オンライン開催された第28回コンピュータフェスティバル(徳山高専担当)において、

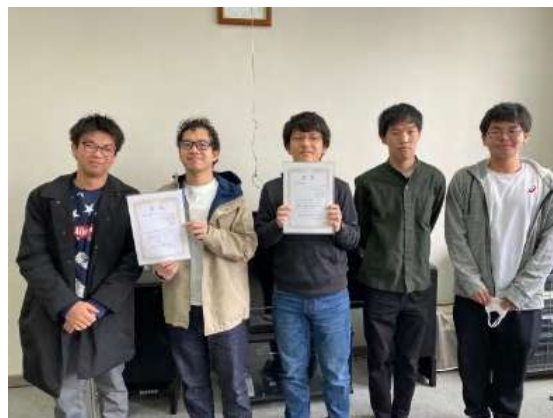
本校コンピュータ部の学生が複数の部門で受賞しました。

コンピュータフェスティバルは、中国地区の高専及び協賛企業によって毎年開催されるコンテストで、コンピュータ系クラブの部員が作成したプログラムや映像などの展示・上映が行われます。

本年度は新型コロナウイルス禍の開催であったことから、オンラインにおける大会となり、ゲーム部門：34作品、アプリケーション作品：13作品、メディアコンテンツ部門：13作品のエントリーがありました。

大会ではゲーム部門において情報工学科3年生5名の作品『白黒』が第1位と企業賞を受賞しました。また、情報工学科4年生と電子機械工学科4年生の2名の作品『勇者の出勤』が第2位を受賞しました。

メディアコンテンツ部門においては、電子機械工学科2年生の作品『如月の向日葵』が第1位と企業賞を受賞しました。



ゲーム部門1位・企業賞

◎おわりに

本年度も新型コロナウイルスにより、各種行事に影響を受け、第1回オープンキャンパスや第57回中国地区高専体育大会(夏季大会)が中止になっています。しかし、感染症対策を行い、対面授業や入学式などの各種式典、オンラインによる行事の実施により、例年通りの活動に近づいております。

皆様におかれましても、健やかにお過ごしになれますようお願いいたします。

(教務主事補 渡邊 武 記)

小松会だより

周防大島町・藤本浄孝(ふじもと・きよたか)町長への訪問

令和3年3月10日、13時30分から1時間程度、令和2年度より御就任された周防大島町・藤本町長に広重会長、岩崎事務局2名で表敬訪問いたしました。

訪問の目的は、「練習船大島丸代船予算化への御礼と大島商船高専の今後の課題についての懇談」ということでした。

まずは、広重会長から、新船建造までの主なスケジュール、予算化されたことの報告と御礼、そして、新大島丸の起工式・進水式・竣工式には前任の椎木元町長とご一緒に是非ともご出席願いたい旨、伝えてもらいました。

その後、岩崎の方から「独法化された高専と高専機構の財務問題、高専の今後の課題」を資料に沿って説明し、近い将来、必ずや「高専数を減らし、高専制度全体を守るしかない」と各高専の統合・存廃が俎上にあがってくることをお話ししました。

この存廃・統合を阻止し、本校を残すためには、学生の定員確保、満足度の高い学校生活、3つの学科の就職実績を数値で残すことなどはもちろん、地元への協力、地元からの理解が欠かせないことを訴えました。

広重会長からも学校と大島町が一体になってできることが何かあれば、是非、学校に相談していただき、藤本町長からも、今後も共に手を携えて参りまじょうと、応えていただきました

(文責：岩崎 寛希)



弓削商船高等専門学校

○ 令和2年度電子機械工学科・情報工学科卒業式及び専攻科(生産システム工学専攻)修了式を挙行

令和3年3月13日(土)、令和2年度弓削商船高等専門学校電子機械工学科・情報工学科卒業式及び専攻科(生産システム工学専攻)修了式を挙行し、電子機械工学科卒業生37名、情報工学科卒業生39名及び専攻科(生産システム工学専攻)修了生8名に卒業証書・修了証書が授与されました。

今年度は、卒業生、修了生、保護者及び教職員のみの出席とし、座席の間隔を空けるなど、新型コロナウイルス感染予防対策をとった上で式典を挙行了しました。

石田校長から「未来を見据え、自分の進むべき道を見失うことなく、今を大切に生きてください」と式辞が述べられました。

続いて、在校生総代の電子機械工学科4年・徳岡青樹さんが送辞を述べた後、卒業生総代の情報工学科・旗手菜々子さんによる答辞が行われました。

卒業生・修了生たちは弓削商船高専での思い出を胸に、新しい舞台への第一歩を踏み出しました。



○ 令和3年度入学式挙行

令和3年4月6日(火)に、令和3年度弓削商船高等専門学校入学式を挙行し、今年度は本科入学生132名、留学生2名、専攻科入学生11名の計145名の学生が入学しました。

今年度は、入学生、在校生総代、保護者及び教職員のみの出席とし、座席の間隔を空けるなど、新型コロナウイルス感染予防対策をとった上で式典を挙行了しました。

式ではまず、入学許可が行われ、本科入学生及び専攻科入学生による入学宣誓がありました。

その後、石田校長から「自然豊かなこの弓削の地で、本校の校訓であります『みなぎる気力と、たゆまぬ努力で、悔いのない学生生活』を送られて、皆さんが大きく成長し、自分の夢を叶えてくれることを願います」と式辞がありました。

在校生を代表して、商船学科4年の山本悠陽さんが「学校行事のみならず、アルバイトや資格取得、留学、TOEICなどにも低学年の時から積極的に挑戦し、悔いのない学生生活を送って下さい」と歓迎の言葉を述べた後、入学生を代表して情報工学科の東谷京佳さんが「考えられること及びできることを仲間とともに実行し、私たちの可能性

を広げていきます」と希望に満ちた答辞を述べました。

式に出席した保護者に見守られながら、入学生
の弓削商船高専での新たな生活が始まりました。



○ DV未然防止教育に関する研修「男女共同参画推進講演会」を実施

令和3年6月3日(木)に愛媛県県民環境部
県民生活局男女共同参画・県民協働課による
DV未然防止教育に関する研修「男女共同参画
推進講演会」を実施しました。

今年度は新型コロナウイルス感染症対策と
して、愛媛県男女共同参画センター石丸世志先

生が事前に準備された映像を使用し、教室及び
オンラインで受講しました。

講演会では、自分も相手も大切にすること
について、幅広い内容をお話いただきました。

「お互い納得して思いどおりにしているつも
りだったので、自分としては困っていなかった
けれど、少し反省した」「片思いでがんばるこ
とと付きまといは、周りから見てもわかりにく
いと思った。加害者にはなりたくない」「自分
のことは自分で決めて、嫌なことは嫌と言え
るようになりたい」などの感想が聞かれました。

この講演を通して、ドメスティック・バイオ
レンス(DV)等の被害者にも加害者にもなら
ないよう、未然に防止する心構えや対策等、よ
り多くの知識を習得することができ、有意義な
研修となりました。



○ 令和2年度 県サッカー協会優秀選手に選出 サッカーで優秀な成績を残した県内選手や

指導者、サッカー界に貢献した個人や団体を表彰する「愛媛サッカーアウォーズ 2021」が発表されました。

本校からは商船学科5年（受賞時）鈴木辰茂学生、電子機械工学科4年（受賞時）吉田航大學生が優秀選手賞に選出されました。

（練習船弓削丸 森瑛太郎 記）

弓削商船高専同窓会

同窓生のみなさん新型コロナウイルスの状況が回復いたしません、いかがお過ごしでしょうか？

同窓会の行事は本年もまた延期、中止が続いています。6月の総会も中止となり、メール会議にて役員による決算等の決議を行いました。また、その他の行事も数々の行事が中止、未定となっております。オリンピックが無事開催されることを祈願いたしますが、この会報が発行される折には新型コロナウイルスの猛威も含めて無事終了、終息を迎えたいものです。

また本年は11月に下記式典などの記念行事を実施する予定ですが、現在学校とも調整中のこともあり未定のものが多いのが現状です。開催についての状況は随時HP等での連絡となりますが、よろしくご理解ご協力お願いいたします。

○ 創立120周年事業、高専50周年事業のご案内について

現在6月末までに学校と記念事業について打合せ、調整等を行っておりますが、いまだ新型コロナウイルスの関係で決定されていない行事もあり、変更されることもありますのでご了承ください。また前回146号にてご案内していた記念式典の日程がその後変更となっております。

行事の関係で1週間後の12日となっております。参加をすでに予定されていたOBの方もおられたかと思っております。大変申し訳ありません。

これに関してはすでに学校HPへ変更は掲載されていますが、ご注意ください。

今後も新型コロナウイルスの状況をみて下記行事にも変更の可能性がありますのでご了承ください。また式典等への参加人数、招待者数等についても現在検討中です。

これらの情報も随時学校記念行事のHPに書き込まれる予定ですからご覧ください。下記現時点（6月）での予定です。



記念行事及び開催日

令和3年10月8日(金) 記念講演会
(N80期 込山洋一氏)

令和3年11月12日(金) 11:00より

記念式典、記念祝賀会

なお、12日式典当日は9:30より学校招魂碑前にての慰霊祭、創設者である田坂初太郎氏の銅像の除幕式も予定されています。

学校連絡先 担当副会長 I2 田房友典

学校開講日 8:30~17:00

TEL&FAX : 0897-77-4606

Mail : info@yuge-kosen.com

本年度も弓削商船高専同窓会、同窓生のみなさんよろしく願いいたします。

(E46期 副会長 益崎真治記)

○ 令和3年同窓会総会の中止について

6月26日尾道グリーンヒルホテルにて開催予定でありました同窓会総会を本年も中止といたしました。5月末より同窓会会長、相談役、支部長にてメール会議にて実施、6月末に無事終了いたしました。

本年度も2年続いたコロナウイルスの状況もあり、各行事は中止、学校行事の入学式、卒業式にも影響しております。

予算の残金は本年度に繰越されました。この中で役員の変更について承認された点があります。相談役、弓削支部長、副会長の交代、これに伴う監事の交代、弓削支部からの支部理事の追加変更がありました。

これらについては120周年事業の後援会役員を兼ねたものもあるため、この事業終了後に交代する事が承認されています。

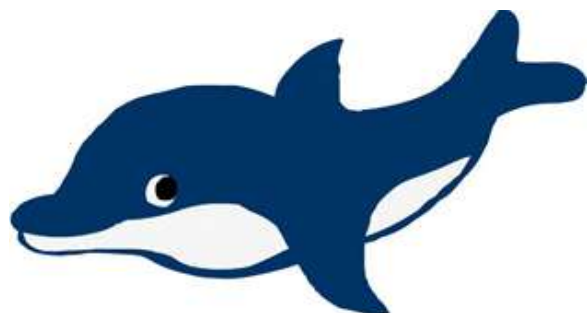
また、学校担当がI2 田房友典氏となり、これに伴って同窓会副会長に任命されることとなりました。これらについては決算等も含めて次回来年4月に発行予定の会報にてご報告いたします。

○ 同窓会事務局連絡先について

同窓会事務局の連絡先については学校担当が換わりましたので、連絡先が副会長となったI2 田房先生となりました。

昨年度まで商船学科の多田先生からの交代となりますが、田房先生は現在情報工学科の教授をされています。今後よろしく願いいたします。学校へのお問い合わせ等のおりには同窓会担当の田房先生とお伝えください。

下記連絡先です。同窓会事務については引き続き E46 益崎が行っております。



海技教育機構

○ 乗船実習

海技教育機構においては、令和3年4月から田島理事長が着任され、新たに第4期中期計画期間が始まりました。

第4期中期計画期間では学校の改革も検討を予定し、今年4月には小樽海上技術短期大学校が新たに航海専科校として開校いたしました。

昨年度から続くコロナ禍において、過去に練習船船医として乗船経験を有し、練習船の実習環境や船内生活の様子をご存知な感染症専門医（東京女子医大、慈恵医科大学及び東京医科大学の医局勤務医師）にご意見をいただきながら作成したガイドラインに従い、練習船では一人の感染者を出すことなく訓練航海を継続しております。

今年度においても、感染症対策を徹底しながら訓練を行っております。

高等専門学校生の6年生が7月1日から、青雲丸、銀河丸に分かれて乗船いたしました。（航海科90名、機関科76名）。遠洋航海（昨年同様外地には寄港しない）を含む3か月の乗船実習を行ってまいります。

○ 海事広報活動

例年実施しております、各寄港地における一般公開や海洋教室、シップスクールなどのイベントにつきましては、コロナの感染対策として、今年度も実施の目処がついておりません。

WEBを活用して実施できる広報活動について、現在は、ツイッター、フェイスブック、インスタグラム、YouTubeなどでの広報を積極的に実施するとともに、積極的に情報発信を行っております。是非ご覧ください。

HP：<http://www.jmets.ac.jp>

令和3年7月から9月までの乗船実習の予定は次のとおりです。

○ 日本丸

- ・東京海洋大学2年
7/21 乗船、7/23 神戸発、8/2 大阪着、8/3 下船
- ・東京海洋大学1年
8/6 乗船、8/8 神戸発、8/18 神戸着、8/18 下船
- ・神戸大学3年
8/22 乗船、8/24 神戸発、9/3 神戸着、9/4 下船
- ・神戸大学2年
9/7 乗船、9/9 神戸発、9/19 神戸着、9/20 下船

○ 海王丸

- ・東京海洋大学2年
7/21 乗船、7/24 神戸発、8/2 神戸着、8/3 下船
- ・東京海洋大学1年
8/6 乗船、8/10 神戸発、8/18 神戸着、8/19 下船
- ・神戸大学3年
8/22 乗船、8/25 神戸発、9/2 神戸着、9/4 下船
- ・神戸大学2年
9/7 乗船、9/10 神戸発、9/18 神戸着、9/20 下船

○ 大成丸

- ・海上技術学校乗船実習科
7/1 乗船、7/5 神戸発、7/7～10 神戸、7/14～17 神戸、7/24～29 別府、8/4～9 神戸、8/19～24 広島
9/1～6 別府、9/9～14 神戸、9/18 神戸着、9/20 下船

○ 銀河丸

- ・高等専門学校（航海科、機関科）6年
- ・海技大学校専修（航海科、機関科）2年
7/1 乗船、7/6 神戸発、7/14～19 門司、
7/21～25 神戸、8/5～10 函館、
8/16～21 神戸、9/11～16 神戸、
9/18 入渠地着、9/20 下船

- ・高等専門学校（航海科、機関科）6年
- ・海技大学校専攻（機関科）2年
7/1 乗船、7/10 神戸発、8/2～7 神戸、
8/16～21 函館、9/2～6 横浜、
9/11～15 名古屋、
9/17 神戸着、9/20 下船

○ 青雲丸

- ・大学（航海科、機関科）5年

企画調整部企画課 伊東 正人



本部・支部だより

<本 部>

- 2021/4/21 2021 年度監査実施（加藤、飯島、田島）
- 2021/4/23 2021 年度第 1 回通常理事会を電磁的記録によるみなし理事会として開催
- 2021/5/12 2021 年度 5 商船系高等専門学校校長との Web 懇談会開催（本部主催）
参加者：各校長先生は Web 参加、酒迎会長・望月副会長も Web 参加（飯島、田島、守屋）
- 2021/5/17 2021 年度 5 商船系高等専門学校商船学科長との Web 懇談会開催（本部主催）
参加者：各校商船学科長は Web 参加、酒迎会長・望月副会長・土屋副会長は Web 参加（飯島、田島）
- 2021/5/24 11:00～11:40 5 月執行役員会を Web にて開催
出席者：酒迎会長、土屋副会長（Web 参加）（飯島、田島、守屋）
- 2021/6/7 13:00～13:40 6 月執行役員会を Web にて開催
出席者：酒迎会長、望月副会長（Web 参加）（飯島、田島、守屋）
- 2021/6/24 赤池誠章参議院議員面談（酒迎、土屋、飯島）
- 2021/6/24 国交省海事局（海事局長、次長、海技課長、船員教育室長）挨拶、（酒迎、土屋、飯島）
- 2021/6/25 2021 年度通常総会を開催。
日時：2021 年 6 月 25 日
14:00～16:00
場所：日本教育会館 704 号室
参加者：理事 酒迎和成、飯島壽、松見準、広重康成、田島孝一会 員 軽部欽四郎、水野博之
委任状：401 通 書面表決：143 通
総有効数 552
議長に水野博之氏が選出され議案の審議が行われ、議案及び報告事項は全会一致で承認可決された。
- 2021/6/25 衛藤征士郎衆議院議員早朝セミナー参加、挨拶（酒迎）
- 2021/7/13 岸信夫衆議院議員事務所挨拶（酒迎）
- 2021/7/14 文科省高等教育局専門教育課訪問（酒迎、飯島）



賛助会員名簿

2021年7月31日現在

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

会費納入者芳名帳(敬称略)

2021年4月2日~2021年7月31日

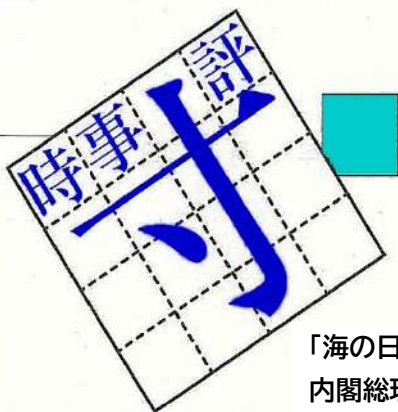
正会員および終身会員

2020年度分	木下 健	瀬戸口義典	工藤 善己	徳山 公彦	商船三井フェリ-
4月入金	桂 幹治	有馬 功人	光田 公徳	福井 悟	富山 幸弥
中西 安仁	山田 昌利	中坂 勝史	7月入金	伊賀 勇治	薄井 雄基
小山 寛	大下 和義	山本 一成	吉村 英昌	児玉 賢志	廣瀬 潤一
高橋 健治	松榮 正允	出光タンカー	商船三井	間島 崇夫	清水 洋平
森 信一郎	谷口 誠	外谷 正彦	藤川 政良	金子 大輔	前田 龍弥
町谷 拓飛	谷中 和泉	石田健一郎	山口 智彦	大宅 理志	
安田 哲士	三吉 光雄	浦田 建	田村 孝夫	上井 博明	
5月入金	西村 誠	中野 寛士	山本 和之	百合野 剛	
横田 実保	内海 真吾	小林 利萌	和田 雅人	平木 恵介	
横田 道代	須佐美智嗣	佐藤 好司	藤井 仁	酒井 勇樹	
2021年度	橋本 三郎	山友汽船	枝次 真治	濱松 直也	
4月入金	武藤 兼廣	望月 正信	中塚 達也	佐々木翔輝	
香田比呂志	坂本洋之助	松林 祐馬	朝日 健二	漁野 智洋	
5月入金	松本 弘明	北島 章市	綱島 毅	廣村 匡俊	
河本 裕三	宇高 保	川淵 仁	滝浦 文隆	濱田 祐司	
金山 聡	上池 静夫	菊地 栄輝	竹原 敏宏	松下 薫	
末岡 民行	中尾 登一	長嶋 大介	栗原 誠	河本 優	
中島 敏行	6月入金	大坪 鴻介	橋口 靖生	中尾 拓弥	
森田 任紀	青山 保	仁井岡友康	萩原 栄二	阿部 誠	
齋藤 彰	佐尾 治作	高田 忍	新田 真一	梅田 尚宏	
村嶋 秀	分部 久	逢坂 武	山本 真文	染矢 真行	
堀本 俊幸	由良 和久	吉川 温己	鈴木 直也	田川 寛大	
井上 健二	倉本 修	山崎 真也	寺西 尚平	渡邊 真史	
新家谷 聰	中村 充美	豊島 翔馬	迫間利紀人	早柏 隆太	
荒木 新一	島田 愛水	永井 達朗	山下 育孝	溝渕真太郎	
吉村 稯造	大濱 啓司	梶原 拓海	沖原 邦彦	杉野 智	終身会員
藤中 満	吉村 英昌	村上 航	片淵 敏之	越田 亘	香田比呂志
沖本 和也	共栄タンカー	近藤 拓斗	山岡 宣之		河本 裕三
野崎 正則	高野 清文	今城 冬哉	宇佐見航一		
丹後 和美	野間 虎三	磯野 達也	木元 孝憲		

2021年度新入学生準会員入会者名簿

2021年7月31日現在

富山高専	池田 燈也	広島商船高専	石川 桃也	齊田 輝海
山田 凱丈	岡本 賢章	松浦 一休	石橋 侑己	八木 優斗
松下 航	目代 丞	大下 眞博	松浪 海風	千田 脩
稲垣 元気	李 知融	谷本 隆	永野 智彩	竹村 力
大方 爽史	安村 美咲	川村 哲稜	岡 琉	竹村 心
嶋倉 侑司	岩 千尋	横田 恭一	江藤 智哉	古田 真也
佐藤 純之介	飯作 琉世	宮島 貫	谷 聖惺	宮岡 航遙
宮井 伯武	磯部 友祈	柏木 将宗	佐々木 翔多	鼻戸 遙大
伊田 愛梨	鳥羽商船高専	小笹 茜	井上 拓海	稲田 航大
平柴 雄大	中井 新太	松原 優斗	牛嶋 連太郎	山本 磨寛
田中 幸生	上川 遼	野友 隼平	水野 友翔	齊藤 小雪
宮崎 優弥	渡口 いろは	宮本 海心	新谷 港	石井 伯空
岩上 蒼空	新橋 快音	坂梨 斗南	福永 紘希	石本 浩太郎
山野 杏樹	出口 禎朗	久富 文花	大田 美咲	高田 峡
高島 亘平	戸羽 勇雅	石井 伸乃丞	重田 海璃	橋本 遼太郎
森下 沙也子	秋葉 咲希	近藤 楽々	古川 英輝	岡田 楓斗
村上 鷺並	長崎 史誠	長澤 大介	木川 大輝	小笹山 開星
篠原 颯太	村手 杜緑	佐伯 紅梨	堀 柊澄	田中 悠斗
笹島 颯一郎	丹羽 壬	須本 冴香	中西 月輝	今井 銀
川田 詩季	樋口 開斗	山崎 慶太	青木 愛莉	玉置 遙万
田島 みい奈	谷口 有咲	安藤 悠翔	井上 創一朗	穴山 喜一
船木 万莉	伊藤 大貴	桜河内 優一	本木 貴久	大部 和香
高塚 航汰	田中 直	中村 匡	城代 昌与	天野 公平
渡邊 嵐丸	田口 万葉	橋本 陽希	弓削商船高専	佐藤 麟太郎
白山 陸翔	井上 ひかる	小池 天馬	増田 恭成	安田 行豊京
金子 碧人	川田 涼紀	斉藤 もも	東古 淳司	本田 祐大
棚田 寛太	川崎 五竜	増田 杏	曾利 美羽	杉本 俊平
中西 希逢	三浦 あかり	大林 桜子	香西 海児	森永 直樹
原 寧那	龍田 康希	大島商船高専	近藤 了輔	藤原 夢華
田中 成樹	佐山 将太	塚本 大海	田邊 日華利	笹方 蓮
屋敷 祐生	山本 愛純	本城 瑛翔	重兼 理志	藤田 結詩
江尻 蒼尉		谷川 天汰	山本 楓太	青井 秀



「海の日」を迎えるに当たり 内閣総理大臣メッセージ抜粋

四方を海に囲まれ、世界有数の広大な管轄海域を有するわが国には、国土の保全と国民の安全を確保すべく海を守っていくこと、経済社会の存立・成長の基盤として海をいかしていくこと等が強く求められています。

我が国は海洋国家としてこの使命を果たすべく、海洋基本計画を定め、自由で、開かれた、安全な海を確保する「総合的な海洋の安全保障」に取り組んでいきます。

また、集中豪雨、森林火災、大雪など、近年、世界各地で発生する異常気象は、気候変動が大きな要因と言われ、

脱炭素化は待ったなしの課題です。このような思いで、私は2050年カーボンニュートラルを宣言し、成長戦略の柱として、取組みを進めてきました。

洋上風力発電などの海洋におけるイノベーションも活用して「経済と環境の好循環」を加速させ、パリ協定が目指す脱炭素社会の実現に向けた国際社会の取組を主導していきます。

さらに、美しい海を守っていくためには、国際社会と連携した海洋プラスチックごみへの対応も重要です。わが国は、2019年のG20大阪サミットで、「大阪ブルー・オーシャン・ビジョン」を打ち出しました。2050年までに新たな汚染をゼロにする、このビジョンの実現に向けて、関係機関とも連携しながら、技術支援などを積極的に行っていきます。

(内閣総理大臣メッセージ抜粋)

表紙写真 独立行政法人 海技教育機構 練習船 「大成丸」

本船の要目は、建造場所：三井造船玉野 竣工年月日：2014年3月31日 進水年月日：2015年7月25日

総トン数：3,990ト 全長：91.28m 幅：15.50m 型深さ：9.00m 航海速度：14.50Kt

定員：176名（内実習生120名）

編集後記

令和四年度予算における高等専門学校の機能の更なる高度化に向けた決議という話題で、来年に迫った高等専門学校六十周年の節目に向けて、高等専門学校の高度化を一層加速するため、五事項について万全を期すべきであると述べている。その中の一つに、全国に五校ある商船高等専門学校の練習船について、計画的更新に必要な予算を確保すること。また、技術進歩が著しい今日、最前線で活躍する優れた船舶職員を育成するため、産業界との強固な連携のもと、グローバル教育や高度な専門教育の展開およびキャリア教育の推進に取り組むとともに、最新鋭機器等の導入による実習の質的向上を図ること。とある。これは自由民主党文部科学部会高等専門学校小委員会の決議であるが、今秋に迫った衆議院議員選挙対策でないことを切に希望しています。五商船高等専門学校の校内練習船の連続新造計画を確実なものにしたいと固く決意しているところです。（飯島 記）

全船協 No.147 夏季号

2021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：飯島 寿

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

TEL 03-3230-2651

FAX 03-3230-2653

E-mail: honbu@zensenkyo.com

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



Tokyo Bay Licensed Pilots' Association

東京湾水先区水先人会

会長 竹中五雄

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



内海水先区水先人会
Licensed Inlandsea Pilots' Association

会長 高濱洋嘉

〒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

鹿島水先区水先人会

会長 石川次郎

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



伊勢三河湾水先区水先人会
ISE-MIKAWA WAN PILOTS' ASSOCIATION

会長 小鹿 邦博

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

関門水先区水先人会

会長 江口良一

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



名阪船舶株式会社

代表取締役 高橋 宏之

〒552-0022 大阪市港区海岸通3丁目2番2号
TEL 06-6572-6221 FAX 06-6574-0635
<http://www.meihansenpaku.co.jp>

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 神奈川県横浜市中区平沼1-13-14
パークウヰア横浜・壱番館306
電話 : 045-290-6082 FAX : 045-290-6916
E-mail : kani@ksh.biglobc.nc.jp

清水水先区水先人会

会長 中村政一
副会長 日比野 雅彦

〒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



躍動する海

さまざまに織りなす
「海」の物語

「海」は風土と歴史をさまざまに織りなしている。そのような「海」の文化とともにあるわたしたちだが、「海」への関心は高いとは言えない。本書は、いろいろな側面をもつ「海」に関し体系的にまとめた。「海」について改めて考えることで、私たちの生活はより実りあるものになるだろう。

木原知己 著 A5判 336頁 定価 2,860円(税込)

日本の海のレジェンドたち

山縣記念財団80周年記念出版編集委員会 編

山縣記念財団の設立80周年記念出版。海事・海運の専門家や関係者、総勢21名の執筆陣による、海を舞台に活躍、また海事産業の発展に寄与したレジェンドともいふべき偉人20余名の評伝集。

A5判 288頁 定価 2,750円(税込)



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

海文堂出版

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

■ センポスの宿・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: <https://www.sempos.or.jp>



株式会社 コトラシステム

代表取締役 土屋 正徳

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

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



PORT OF KASHIMA

首都圏の物流ターミナル

鹿島港湾運送株式会社

URL: <http://www.kku.co.jp/>

一般港湾運送事業・上屋保管業・通関業

船舶代理店業・貨物利用運送事業

茨城県神栖市居切660-4 TEL 0299(92)4891



Marine Trans System Co., Ltd.

株式会社マリントランスシステム

代表取締役社長 小林 悠

〒104-0031 東京都中央区京橋 1丁目1番5号
セントラルビル2階 (fabbil内)

電話 050-3187-3610(代) FAX 03-6629-6290



海事関係の皆様へ

ご宿泊からご宴会・会議等各種会合まで。
海事関係の皆様から船乗り達が集う憩いの場所として親しまれております。

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
特別価格にてご利用いただけます



HOTEL Mariners' Court TOKYO

ホテルマリナーズコート東京 〒104-0053 東京都中央区晴海 4-7-28 TEL.03-5560-2525 (代表)