

全船協創立 90 周年記念誌

2020年4月発刊



目次

創立 90 周年記念小冊子の発刊にあたって 会長 酒迎和成	1
全国商船学校 ^{じゅういちかい} 十一会の創立	3
戦後再建、大洋同志会との合併、全日本船舶職員協会と名称変更	6
(社)全日本船舶職員協会と名称変更	7
全船協時代 (神戸から東京への移転と海事センタービル移転)	9
昭和 56 年 50 周年事業練習模型帆船“北光丸”発掘・修復展示の経緯	10
平成 16 年 本部移転 神田神保町三信ビル 8 階フロア一資産購入	12
平成 16 年 コースタル部門 乗船研修制度実施 内航海運への就職促進	13
平成 16 年 5 月 練習船“霧島丸”殉難者を「戦没船員の碑」に合祀	12
商船系高専共同事業「海事人材育成プロジェクト」の推進	15
平成 19 年 無料船員職業紹介所開設	17
平成 22 年 全船協と日本丸・海王丸の 80 周年記念事業、協同祝賀事業	18
平成 24 年 一般社団法人として再スタート	18
平成 28 年 5 商船系高専商船学科の定員削減の動き	19
海技教育機構所属練習船の実習生食料費徴収反対活動	21
5 商船系高専校内練習船代替新造推進期成会の決起集会	22
創立 90 周年記念事業の企画	24
元専務理事 増田 信「全船協勤務時代を振り返って」	25
名誉会員 田中善治「和田春生会長との邂逅」	32
元会長 内田成孝「全船協創立 90 周年に当たって」	33
理事 松見 準「全船協創立 90 周年によせて」	40
全日本船舶職員協会・関係年表	41

創立 90 周年記念小冊子の発刊にあたって

会長 酒迎和成

本協会は、令和 2 年 4 月に創立 90 周年を迎えるに当たり、創立以来の苦難の歴史を回顧し、厳しい現実を如何に乗り越えて、これからの 100 周年に向かっていくのかを展望するために創立 90 周年記念小冊子を発刊することに致しました。全船協の前身である全国商船学校十一会じゅういちかいは初代帆船日本丸と海王丸の建造を契機に昭和 5 年に創立され、昭和初期の苦難に満ちた状況から太平洋戦争の混乱期を経て、昭和 26 年に再建され今日に至ります。昭和 55 年までは本協会 50 年史から要点を抜粋し、その後の 40 年間に記録し、100 周年に向けての本協会の針路を策定したいと考えます。

発刊に際して、全船協 50 年史を熟読するに付け、先輩諸氏の汗と涙の結晶を随所に見ることができ、そして日本国のための日本海運を想う高邁な精神に敬服しました。時代は変われども全国商船学校十一会じゅういちかいから全日本船舶職員協会に脈々と繋がる海洋立国思想つまり日本国にとっていかに日本海運の安全運航を担う船舶職員の養成が必要不可欠であるかを再認識した次第です。

昭和 55 年以降、現在までの重大な出来事として昭和 62 年から平成 2 年にかけて実行された緊急雇用対策について触れないわけにはいきません。戦後長きに亘り固定相場制度で 1 ドル 360 円が続いていましたが、昭和 46 年のスミソニアン協定でドルの切り下げ幅を決定し、1 ドル 308 円に円を切り上げました。昭和 48 年には変動相場制に移行し、昭和 60 年のプラザ合意後の円高により日本人外航船員の船員賃金における国際競争力を一気に失うこととなりました。そして昭和 62 年から平成 2 年にかけて国際競争力を喪失した日本人外航船員の多くが緊急雇用対策の下、退職を余儀なくされました。海運会社の生き残りを賭けて実行された緊急雇用対策の名の下に退職した仲間の血と涙の失意の底を経て今日があることを忘れてはならないと痛切に感じます。昭和 62 年には 1 ドル 144 円、翌年には 128 円となり、日本人船員のコスト高は決定的になりました。技術優秀な日本人船員も賃金競争力を喪失し、会社経営も苦渋に満ちた決断で退職勧告を出したものと推察されます。その後も円高は続

き、平成 21 年には一時 80 円割れを記録、ここ数年は平均 110 円で推移、もはや外航日本人船員の国際競争力の回復は望めない現状です。外航日本人船員数の推移については、昭和 60 年の約 3 万人から平成 21 年には約 2,100 人に激減しており、その厳しい現実が分かります。その後は約 2,200 人の横ばい状態で現在に至ります。本協会の会員数も当然のことながら激減し、令和元年はやっと千名を維持しているところです。

このような外航海運の厳しい現状の中、昭和 63 年から平成元年において、5 校商船高専は商船学科定員 120 名を 3 学科に再編して、商船学科は 1/3 の 40 名となり、5 校合計で 600 名から 200 名の養成定員に削減されて現在に至ります。

商船高専卒業生の外航への就職が限定されている中で内航への就職が多数を占めることとなり、本協会も平成 16 年に内航船研修制度を立ち上げて支援していましたが、現状では支援を要することなく、多数の卒業生が内航海運で活躍しています。新会員の活動の場が主として内航海運ですので、外航海運は勿論ですが、内航海運の実情を調査し会員の支援を行いたいと考えます。

ここ数年の本協会の活動として、平成 30 年は海技教育機構(旧航海訓練所)所属の練習船の実習生から食料費を徴収する事案に断固反対を陳情し、実施直前で白紙撤回を勝ち取りました。また、令和元年は商船教育に校内練習船は必要不可欠であることを陳情し、5 校商船系高専練習船代替新造推進期成会設立を 5 校の同窓会に発議し、自民党本部での決起集会に結び付けることができました。初代練習帆船日本丸及び海王丸の建造を契機に全船協の前身である全国商船学校じゅういちかい十一会の設立につながったことを考えると、練習船建造は本協会の DNA だどつくづく想う次第です。

本協会は、これから 100 周年に向けて、引き続き海技士養成の支援を行ない、会員の福利厚生と親睦に努め、全国の船舶職員・海技従事者の入会を促進し、賛助会員を募り、協会組織の安定を図りつつ、日本海運の維持発展に貢献する一般社団法人でありたいと決意します。

全国商船学校じゅういちがい十一会の創立

大型練習帆船（日本丸・海王丸）の建造と、十一会の発足は、互いに因果関係で結ばれており、その前途は、多分に宿命的なものであった。

大正の初めから昭和の初めにかけて、官立商船学校（東京・神戸高等商船学校）の実習生が、大成丸（東京高等商船練習船・2,423 総トン）及び進徳丸（神戸高等商船練習船・2,518 総トン）に乗って、快適な遠洋航海に乗り出している時、公立商船学校（11 校）の実習生は、国家予算が無いために、わずか 500 総トンからせいぜい 1,000 総トン前後の小型木造帆船で、帆船実習が行われていた。

一方、練習船を持たない学校では、カムチャッカの鮭漁に従事する個人所有の横帆船などに便乗、乗組員と共に、働きながら 1 ヶ年間の実習をおえるというのが実情であった。その苦労のほどもさることながら、さらに、それにもまして憂慮にたえなかったのは、これら小型練習帆船の遭難事故ということであった。

これまでに、海難事故に遭遇した小型練習帆船は、大島商船学校の海平丸・山口丸・防長丸の 3 隻、粟島商船学校の西別丸、鳥羽商船学校のあまぎ丸、鹿児島商船学校の霧島丸などで、とりわけ昭和 2 年 3 月の霧島丸（997 総トン）の遭難は、全員（乗組員・実習生合わせて 53 名）殉職という悲劇的なものであった。

この悲惨な事故が刺激となって、その後、各公立商船学校同窓会有志の間から、“国による大型練習帆船の建造運動”が散発的に起きた。

そこで、各同窓会の有志らは、毎月神戸の同窓会倶楽部に集まり、この問題に対する運動方法や相互協力などについて話し合った。決議書を携えて、国会や政府当局（逓信省）に陳情した。この陳情は、波状的にかつ精力的に行われたが、さすがの政府当局も、度重なる陳情や世論の圧力に抗しきれなくなったのか、ついに公立商船学校に対する大型練習帆船の建造を認めることになった。昭和 3 年（1928）2 月のことである。

かくて、日本丸は昭和4年（1929）4月17日竜骨が据え付けられ、昭和5年（1930）1月27日進水。また海王丸は、昭和4年（1929）4月25日竜骨が据え付けられ、昭和5年（1930）2月14日進水した。

当時、公立商船学校出身の船舶職員は、全職員の60%を占めていたが、第一次世界大戦後の不況ブームの影響で、最高免状まで獲得するものは、年間を通じて、わずか数名に過ぎなかったと言われている。この不合理を是正し、各同窓会の力を一カ所に結集しよう。それ以外に差別問題を解決する方法はない！というのが、各同窓会の一致した意見であった。これが実行に移されたのは、昭和5年（1930）4月11日、場所は神戸市明石町の明海ホテルである。会の名称は、後日正式に決定するということにして、とりあえず十一会（任意団体）と命名した。公立商船学校十一校の団体という意味である。

全国の十一校を創立順に列記すると、次のようになる。

函館商船学校（明治12年6月創立、昭和10年3月廃校）

鳥羽商船学校（明治14年8月創立）

粟島商船学校（明治30年5月創立、昭和21年3月廃校）

大島商船学校（明治30年10月創立）

広島商船学校（明治31年5月創立）

弓削商船学校（明治34年1月創立）

佐賀商船学校（明治35年5月創立、昭和8年3月廃校）

富山商船学校（明治39年6月創立）

児島商船学校（明治41年3月創立、昭和11年3月廃校）

鹿児島商船学校（明治41年4月創立、昭和21年3月廃校）

島根商船水産学校（大正10年4月創立、昭和8年廃校）

以上の11校は、島根商船水産学校を除いて、いずれも明治時代に設立されたが、このうち6校は、海運界の不況やその他の事情によって廃校になっている。

生き残った学校も、その後有為転変をたどりながら、ようやく高等専門学校に昇格した。この陰には、十一会幹部の献身的な努力がなされたことは言うまでもない。

○ ^{じゅういちかい}十一会創立趣意書（昭和5年4月11日）

現今、全国に於て十一を算する公立商船学校は、卒業生を実社会に送ること正に五千、海上第一線に立ちて活動せる者の大多数を占め、逐年異常なる発達をなせる日本海運界に貢献せしこと甚大なり。而して従来公立商船学校出身者の連合機関なく、我等の親睦並に共通問題の改善等吾人と最も密接なる関係にある施設に対する希望事項実現困難にして、悉く不利の己むなきを経験せり。

憶うに過る昭和二年公立商船学校出身者にして将来を憂うるの士が相集り、各校友会並に同窓会を連絡する^{じゅういちかい}十一会を組織し懇談の傍ら共通問題の研究を試みたりしも、資金及び組織の不完全なるため、未だ大同意思実現権能なき状況にありたり。時恰も公立商船学校練習船竣工し、十一校の練習生は合同研鑽し、相提携して大いに奮発せんとする、この機会に多数の有志相謀り十一会の更生を期するため従来の方針を改め、会員組織となし以て公立商船学校出身者の親睦と、福利増進を図る目的のために一大団体の確立を期して吾人の人格向上に資し、延いては将来校友会または同窓会倶楽部合同の実現を理想として茲に十一会を創立するに至れり。賢明なる諸士漏れなく速やかに賛同して入会せられん事を熱望す。

昭和五年五月

発起人 各公立商船学校同窓倶楽部創立委員一同

戦後再建、大洋同志会との合併、全日本船舶職員協会と名称変更

終戦後、十一会の再建は遅れた。その原因については、当時、旧十一会員の消息がつかめなかったことと、旧会員のなかには、戦争による犠牲者があまりにも多かったからである。

このような混沌とした社会情勢のなかで、新聞広告などを利用して、十一会再建を呼びかけた。だが、その反応はほとんどなかった。

そのころ、中央では、運輸省内に、船員教育審議会が設けられ、商船学校の存続問題について、審議が繰り返されていたが、なかなか結論が出ず、十一会代表という名目で出席した委員は、かなり苦勞されたようである。

船員法改正審議会・商船教育審議会・船舶職員法改正審議会・水先審議会・職員雇用安定審議会・国鉄船舶安全審議会等審議会事項には、公立商船学校出身者の利害得失に関する重大問題があったが、十一会はほとんど壊滅状態で、名はあっても組織はなく、また、なんらかの形で委員として出席しても、十一会の総意をまとめて反映させることもできなかった。

ようやく全国商船学校十一会再建第一回総会は、昭和26年(1951)8月18日、神戸市立海員会館で開かれた。この日の出席者は64名、委任状評決者は791名、合計855名、予想よりはるかに上回っていた。

会議は、戦没会員の霊に黙祷を捧げたのち、会務報告が行われた。報告の焦点は、“船員教育審議会”での、商船学校廃止の空気は強く、まさに暗雲低迷の状態であったが、終盤戦になって、地元五県の蹶起などによって、昭和25年(1950)12月10日、五校とも国立商船高等学校となり、文部省に移管された。

大洋同志会と合同（昭和40年(1965)1月16日に開かれた十一会京浜地区総会の席上で竹本大洋同志会会長の合併挨拶趣旨から）

このたび十一会の旗のもとに合同して、同じ目的のために働き進んでいきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

実は大洋同志会が今から九年前に生まれましたが、そのとき、なぜこの会が生まれたかということをおし述べさせていただきます、ご挨拶といたしたいと思ひます。

九年前のある日、海運界を代表する有力者の集まった席で、海に働く職員の大同団結を図ろう、という発案があり、出席者一同これの実現に心より賛意を表し、具体的な検討に着手したのであります。すでに世に海洋会あり十一会あり、しかしながら実地出身者の会がない。大同団結を具体化するためには、早急に実地出身者の会を作り、この三つの団体が母体となって、団結を推進する必要があるとのご提唱、私どもも以前からその必要を痛感しましたが、さいわい皆さんの熱意によりまして、戦前存在した“大洋同志会”の名称を継承して発足したのであります。

その後いろいろと苦労がありましたものの、どうにか細々ながらつづけてまいりました。

だが、本来大洋同志会誕生の意義が、海洋会、十一会との大同団結にあったということで、機会ある毎に両会に対し、その具体化を唱えてきたのであります。たまたま一水会の会合で、三団体合併の話が再三にわたり持ち上がるにおよび、チャンス到来とばかり、両会にその推進をはたらきかけたのであります。

その結果、海洋会は特殊事情があるとの理由で合併を拒絶してこられたので、ご賛意を払われた十一会との合同に踏み切ったのであります。幸い十一会の皆さんは、大きな包容力をもって合併にご賛同くされ、昨年（昭和39年）6月ごろから着々と準備が進み、さきほど小山会長からご説明がありました如く、12月1日付で大同団結ができたのであります。

(社)全日本船舶職員協会と名称変更

その後、昭和42年(1967)の総会で、名称の変更が決議され昭和44年(1969)の総会で正式に“全日本船舶職員協会”と改称された。

小山 亮会長は全日本船舶職員協会の機関誌“会報”創刊号の巻頭で大要次のような見解を述べた。

——西洋の諺に、“古い革袋に新しい酒を盛れ”という言葉がありますが、今日のように世界史上でも類例のないような大規模な歴史的変革の過程にありますと、私どもも従来のような、固陋な島国根性的な考察では、新しい時代の事態に対処することは頗る矛盾を感じることが多い。それ故に今後の協会の

動きは広く世界的な視野から日本の船舶職員全般を対象とする新構想を基盤として、その福利や向上を図り、学術技能の研鑽にも努め、国力の伸展にも十分に貢献のできる貴重な職責を遂行している存在として誇り高い使命感をもつ活動をしなければならないと思います。従って去る6月の総会において、会員の総意によって“全国商船学校十一会”という、永く愛惜してきた名称を改めて、“全日本船舶職員協会”という新名称を決定いたしました。

旧殻を蟬脱したと申しながら、多年幽谷に棲んだ野鳥が、はじめて喬木に移り住むのでありますから、なにかと世の常の慣習に馴染まない行き届かない点も多いことと存じますが、従来と同様に皆様方のご懇切なるご指導により誤りない前進を続けていく考えであります。

今日の日本は、非常な歴史的変動に直面しながら、目覚ましく高度成長の過程に速度を進めております。ひとり日本だけでなく、欧米各国ともに動揺する世紀の変革期の過中であって、自国の繁栄のための有利な条件の追求とその獲得に、全力を傾注して鶴の目鷹の目で競い合っております。

いまさら言うまでもありませんが、過去の第二次世界大戦は、全人類に対して空前の衝撃とともに深刻な反省を与えて、遂に人類史上画期的な歴史的な転換の契機をつくりました。

十八世紀から二十世紀後半に至るまで、あらゆる能力や権力を巧みに行使して世界を制圧してきた白人の勢力も、第二次世界大戦による深刻なる国力の消耗と世界の人心の離反は、彼らの支配勢力の急激な崩落となり、彼らによって維持された世界秩序は根底から破れて、地球上はじめて自由と平和共存を基準とする、全人類の理想である明るい新秩序が生まれようとしております。

多年白人の専横と古い秩序によって不公正な制約の下に、あらゆる苦悩を味わわれて常に生存を脅かされてきた日本民族にも、遂に待望の黎明時期が到来しました。今日の日本はまさに肇国以来の大跳躍の好機に際会している。現にアジア、太平洋に面するすべての独立国の資源は、植民地の消滅とともにその封鎖から解放され、地理的優位に立つ日本に向かって、開発と交易の門戸が開かれている。

これに対する日本は、四面環海の天恵の海洋国家であるために、国内到るところに臨海地域としての産業開発や工業開発の主幹基地造営の適地としての

条件を具備しない土地はない。さらにその上に、卓越した海上輸送計画樹立と優秀なる運航技術者の活躍と相俟って、充実した船腹を保有して思うままに大船巨船を駆使するならば、世界の物資を最も豊富にしかも低廉に集散吞吐し得ることはきわめて容易であって、この点においては実に世界無比の優位な地位にあるといえるだろう。

とくにアジア地域の資源開発には絶対優位の条件に恵まれたわが国の将来を考慮するとき、新たに展開されつつある光明に満ちた日本の前途を心から祝福せずにおられません。

しかしながら、禍福は常にあざなえる縄の如しという言葉でも知るように、天与の恩寵にたより、徒に安逸愉安を求むるような事があれば、わが国の優位を羨望し、これに挑戦する白人国家の激烈なる長期攻撃を予期しなければならぬ。

海上輸送力の伸長を抑制するための執拗なる妨害や経済的驥足前進を制約するためにあらゆる横暴なる効略的な措置が講ぜられて、しばしば国際的に不当なる提案が行われることは、常に彼らの常套的手段であるが、われわれは飽くまでも一貫不動の信念の下に、公正なる世界の新秩序の建設の理想を掲げて、自由と平和共存の道に進みたいと思います。

会報創刊に際して所感を述べてご挨拶いたします——。

全船協時代（神戸から東京への移転と海事センタービル移転）

全日本船舶職員協会と改称して初めての昭和45年(1970)度定期総会は同年6月6日、神戸市の生協会館で開催され、44年度会務並びに事業報告、同会計報告並びに余剰金処分について承認、45年度事業計画と収支予算案のほか本部を東京に移転することを決め、小山亮会長ら新役員を選出した。

(本部を東京都に移転承認)

当会がこれまでに残した業績と政治的活動の内容から見て、今日の情報化時代において政治の中心部から遠く離れた神戸にしていることは時代の流れ

に即応できないばかりか会活動の機動性をも欠くことになることから、仕事の都合上どうしても東京に置かねばならぬという情勢になった場合に東京に移転することを承認、役員会一任となった。

昭和 46 年 10 月 1 日付で一切の手続きを完了して業務を開始した。

新本部 東京都千代田区丸の内 1-8-2 第一鉄鋼ビル

新神戸支部 神戸市生田区東町 116-1 (旧本部所在地)

昭和 53 年 12 月 8 日、海技者団体が一堂に会する海事センタービルへの移転作業を行い、同 23 日に披露した。引き続き、54 年 1 月末日までに事務手続き上の移転作業を行い、2 月 13 日、主たる事務所移転登記を了した。

昭和 56 年 50 周年事業練習模型帆船“北光丸”発掘・修復展示の経緯

昭和 56 年 1 月全日本船舶職員協会「50 年史」編纂に当たり、資料収集・調査のため北海道函館水産高等学校を訪問した際、同校教材倉庫に旧函館商船学校当時の机上訓練用模型帆船“北光丸”が保管されていることが判明した。この模型は大正 2 年 9 月から昭和 10 年まで使用され、その後同校廃校により道立水産学校になってからは倉庫に保管されたままとなった。3 本マスト・シップ型であったが、マストは全損、バウスプリット欠落、ヤード・帆布等の一部離脱・破損、マストなどが雑然と置かれ無残な姿であった。

“北光丸”の 主要寸法

船体全長(バウスプリットより) 6m53cm

全 幅 79cm

マスト高さ (模型船底からの高さ)

フォアマスト 3m16 cm

メインマスト 3m26 cm

ミズンマスト 3m12 cm

大型模型帆船は国内ではほとんど現存せず、非常に貴重なものであり、50 周年記念事業の一環として修復・復元することを決めた。

函館からは航海訓練所の練習船旧“大成丸”で昭和 56 年 5 月に搬送された。

昭和 56 年 5 月 23 日、和田春生会長を委員長とする“北光丸”修復委員会が発足。委員会には、外部から橋本 進 航海訓練所船長並びに、横浜帆船模型同好会 内藤秀夫会長にも就任いただいた。修復には、ボランティア参加を呼びかけ、諸経費は寄付・カンパによることとした。

昭和 56 年 6 月から帆船模型同好会から数名の参加・協力を頂き修復作業に入った。各部の脱落部品、散逸部品の寸法の割出しや見取図を描きながら、部品の制作、修理など数えきれないほど根気の要る作業を実施した。

しかし、寄付・カンパが思うように集まらず、さらに昭和 58 年消防法の関連で保管の移動をせまられた。置き場所を 2 号赤レンガ倉庫に確保した後、修復作業は一時中断した。

昭和 62 年 7 月修復作業を再開した。激しく痛んだ船体修理は昭和 62 年 10 月～翌年 3 月小型舟艇を専門とする岡本造船所により実施した。

艀装作業は、昭和 63 年 4 月初旬、“北光丸”を横浜大棧橋埠頭に移し、同年 12 月 10 日終了した。

修復完成した“北光丸”は、平成元年 2 月 17 日横浜港振興協会に寄贈された。

現在“北光丸”は横浜港の大棧橋国際客船ターミナル 2 階大ホールに展示されている。



修復完成した“北光丸”(横浜港大棧橋国際客船ターミナル)

平成 16 年 本部移転 神田神保町三信ビル 8 階フロア一資産購入

商船高専の卒業生が船会社への就職が激減し、それとともに全船協の会員が減少し、活動資金の不足により支出の見直しの必要にせまられた。

その一環として賃借していた海事センタービルに支払う家賃を削減する目的で、当時、総額約 5 億円の基本財産のうち 1 億円を取り崩して、神田神保町の「千代田三信ビル 8 階」を購入、本部を移転した。これにより家賃の負担はなくなった。

基本財産は取り崩しで減少したが、同額で不動産を購入して資産総額は維持した。このような改革を行ってもなお会員の減少による会費収入の落ち込みが続き、事業経費維持のために、平成 30 年より、千代田三信ビル 8 階を賃貸し家賃収入を得、本部は神田神保町 2-32 金子ビルに移転し、収益事業を開始した。



神田神保町・三信ビル

平成 16 年 コースタル部門 乗船研修制度実施 内航海運への就職促進

緊急雇用対策による、日本人外航船員の削減と FOC 化により、商船高専卒業生の外航海運への就職は激減し、商船学科を卒業しても船会社に就職できない事態が続いた。就職できなければ学校には学生も集まらず定員割れとなったり、商船高専廃止論がささやかれる一方で、内航海運では高齢化が進むとともに慢性的な船員不足に陥っていた。

当時学校や行政側は「商船高専は外航職員養成機関」だとして内航就職に消極的だったが、全船協では「内航船員も船舶職員に変わりはない」として、商船高専卒業生を内航に送り込むことを平成 15 年の総会で「コースタル乗船研修制度」実施を決定した。

内航に就職するには練習船だけでは内航で常態化している航海当直の「1 人ワッチ」の対応ができない恐れがあるため、採用前に 3 か月の乗船研修をし双方が納得したうえで就職することとした。

第 1 期研修生は 8 名であった。6 社の内航船（RORO 船が多かった）で実施したが、途中リタイヤが 1 名。その後内航の船員不足はさらに深刻化し、内航業界は研修などしている余裕もなく、即戦力の採用に走り全船協の研修制度は実効性を失った。

なお、現状においても内航に就職する場合、商船高専卒でも部員での採用を条件づけられるケースが多い。

平成 16 年 5 月 練習船“霧島丸”殉難者を「戦没船員の碑」に合祀

100 年以上の歴史を持つ地方商船学校の練習船は劣悪な装備により海難事故を多発していた。

昭和 3 年、旧鹿兒島商船学校の帆船練習船“霧島丸”（997 トン）が遭難沈没、乗組員と練習生合計 53 名全員が行方不明となる海難事故が発生した。各地方商船学校の同窓会が連携して、大型練習船建造を政府に陳情し、昭和 5 年

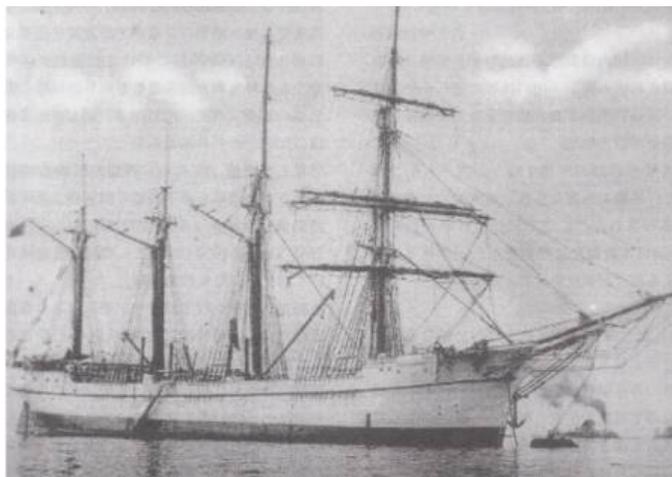
に初代練習船「日本丸」「海王丸」が誕生した。この運動が契機となり「全国商船学校^{じゅういちかい}十一会」（現「全日本船舶職員協会」）が結成された。

この“霧島丸”で遭難した乗組員と練習生 53 名の御霊は鹿児島商船学校（現鹿児島大学）同窓会で慰霊碑を建立し慰霊行事を行ってきたが、横須賀の観音崎にある「戦没船員の碑」に殉職船員も奉安されているのを聞き、“霧島丸”遭難者も奉安してほしいとの要望が全船協に寄せられた。

全船協の支援により平成 16 年に同碑に奉安された。その後、鹿児島大学の慰霊碑には全船協会長や航海訓練所の練習船が慰霊訪問している。



戦没船員の碑(観音崎)



霧島丸

商船系高専共同事業「海事人材育成プロジェクト」の推進

平成 18 年 5 商船高専が共同プロジェクトとして「海事人材育成プロジェクト」を文科省の大学間連携共同教育推進事業に応募し認定を受けた。

(このプロジェクトは応募時の予算にもよりますが、平成 24 年度－28 年度は文部科学省大学間連携共同教育推進事業として 5 年間で実施した。平成 29 年度、平成 30 年度、平成 31 年度（令和元年度）は単年度で高専機構より確保して実施されている。)

この事業は産学が共同で行うもので、全船協は日本船主協会・国際船員労務協会及び日本海員組合とともにステークホルダーとして参加してきた。

この事業は、船員制度近代化が挫折し船員教育の方向性が見失なわれ、5 商船高専各校は船員教育方針をそれぞれ独自に模索せざるを得なかった。横の連携を取るための予算（交通費・通信費など）もなく、そのため学校ごとに養成システムや教材などに差異が生じてきた。

このプロジェクトによって、予算を確保して学校間の横の連携と同時に産業側の要望も取り入れながら、卒業生の実態アンケート実施、5 商船高専共通の教科書作り、英語教育の海外研修、乗船経験のない商船学科先生の社船乗船研修の実施、学生の社船乗船研修、5 校同時セミナーや卒業生の講演会開催など多くの成果を上げ、商船教育復興に重要な役割を果たしている。

こうした成果の上で、現在各校とも情熱を燃やし商船教育に取り組んでいる。入学募集人員の定員割れも最小限にとどまっている。

学生の意欲と質の向上により、以前は海運会社への就職が低迷していたが、ここ数年は内航海運（フェリーを含む）への就職率が約 50%、外航は約 15%で推移しており、海運関係の就職率は外内航合わせて約 65%である。進学と陸上就職はそれぞれ約 18%となっている。

内航海運への就職者の増大に注目しなければならない。全船協の会員が内航に増加することは、全船協の事業も内航に目を向ける必要に迫られている。

第4回 高専・海事教育フォーラム

平成30年度「“KOSEN（高専）4.0”イニシアティブ」支援対象事業

「新時代に活躍できる海事人材の産学連携による育成～新教育システム実装フェーズ～」
「KOSEN（高専）と産業が連携した、次世代海洋人材の発掘と確保」



日時：平成31年2月7日（木）

13:00～17:15 フォーラム 17:30～19:30 意見交換会

会場：東京海洋大学 越中島キャンパス

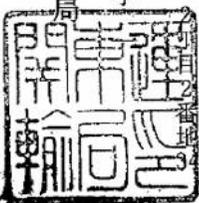
越中島会館2階講堂（東京都江東区越中島2-1-6）

主催：富山高専、鳥羽商船高専、広島商船高専、大島商船高専、弓削商船高専
共催：日本船主協会、全日本船舶職員協会、全日本海員組合、国際船員労務協会、
東京海洋大学海洋工学部、神戸大学海事科学部

平成 19 年 無料船員職業紹介所開設

商船系高専卒業者で海運会社への就職ができず心ならずも陸上会社に就職したが、船を目指したい人や、海運会社に就職したしたがうまくいかず転職を考えている人がいることを踏まえ、そうした人への対応として就職紹介の活動が必要になった。

また、そのような人で入会していない人の加入促進の手段のため、職業紹介事業が必要となった。職業紹介は、対価を目的として行ってはならず、国の認可が必要であり、平成 19 年に認可を受け事業を開始した。

	
船員職業紹介従業者証票	
第 112 号 平成 28 年 8 月 26 日 交付	
事業所名称 一般社団法人 全日本船舶職員協会	事業所所在地 東京都千代田区神田神保町
従業者氏名 田島 孝	関東運輸局
	

第十三条 船員職業安定法施行規則（7抄）

3 船員職業紹介所の従業者は、船員職業紹介所外において業務に従事するときは、その従業者であることを証明する証明書（以下、従業者証票という。）を携帯し、当該官吏又は関係者の請求があつたときは、これを掲示しなければならない。

4 船員職業紹介所の長は、その船員職業紹介所の所在地を管轄する地方運輸局長に前項の従業者証票の交付を申請しなければならない。従業者証票を滅失若しくはき損したとき又はその記載事項に変更が生じたときも同様である。

5 船員職業紹介所の長は、その事業の廃止又は従業者の解任その他の事由により従業者証票が不要になったときは、遅滞なくこれを前項の地方運輸局長に返還しなければならない。

平成 22 年 全船協と日本丸・海王丸の 80 周年記念事業、協同祝賀事業

平成 22 年（2010 年）全船協は 80 周年を迎えたが、原点となった帆船練習船「日本丸」「海王丸」も 80 周年を迎える。そのため 8 月に「祝 80 周年全船



横浜市マザーポートエリア活性化推進事業 認定事業

協・日本丸 in YOKOHAMA」を日本丸パークにて開催し、関係官庁・団体・会員を招待して盛大に式典を行い、作成したパネルを展示した。また 10 月「祝 80 周年全船協・海王丸 in TOYAMA」を海王丸パークにて開催し、パネル展示を海王丸船内にて行った。

平成 24 年 一般社団法人として再スタート

公益法人の不祥事が相次ぎ、平成 18 年 3 月に「公益法人制度改革関連三法案」が閣議決定され、同年 5 月に第 164 回通常国会において法案が成立し、平成 20 年 12 月から施行された。

従来社団法人であった団体（全船協）はそれまでの事業を継続事業として総理大臣の認可の元で「一般社団法人」に移行（移行法人という）した。

移行時にすべての財産を確定（公益目的財産という、不動産や証券は時価評価）する。この財産はこれまで国の補助や免税扱いなどにより蓄積されたものであり、この金額相当分を毎年分割して継続事業で使いきる。その間収益を確

保するため、新たな定款で定めた範囲の収益事業により事業収益あげるか、寄付金を集めるか、会員増による増収をはかる必要がある（収益事業には当然税金が課税される）。

公益目的財産を使い切ったあとは国の管轄を離れ、自由に事業を展開できる。この段階で移行は終了する。

これは、公益法人の無税扱いや公的補助の特権を無くすることを意味する。ちなみに全船協は平成 24 年 4 月 1 日に一般社団法人の認定を受けスタート。継続事業期間は 23 年間である。

平成 28 年 5 商船系高専商船学科の定員削減の動き

10 年前の高専高度化再編の流れは静かに進行しており、平成 27 年には 5 商船高専商船学科の統合・定員削減案が顕在化することとなり、全船協は 5 商船系高専同窓会と連携して 5 商船系高専商船学科定員 200 名を維持する「プロジェクト 200」を立ち上げ活動を展開して内外にアピールした。

下記の声明文は非常に画期的であったといえる。

平成 28 年 2 月 9 日
一般社団法人 全日本船舶職員協会
会長 岩田 仁

高専における商船教育定員維持に関する声明文

我が国は四面を海に囲まれた土地柄もあり古来より海に親しみ舟を操り生活してきた。

近年に至ってもその環境は変わらず、海洋国家日本にとって海は身近な存在であり、貿易立国日本の輸出入貨物の 99% 以上、国内輸送の約 4 割が海上輸送に依存している状況であるが、海上輸送の重要な担い手である日本人船員が著しく減少しているという深刻な事態となっている。

国は2007年4月の海洋基本法の成立を受け本格的な日本人船員確保・育成に乗り出し、同年12月の交通政策審議会海事分科会答申により外航日本人船員の必要規模を 5,500 人と試算し、業界総意として今後 10 年間で現在数(2,315 人)の 1.5 倍程度という具体的な数値目標を掲げたが、外航日本人船員増加の成果は思うほど上がっていない。また、内航船員数においては、外航日本人船員数の 10 倍を越す規模になりながらも高齢化が著しく、若手船員を確保し円滑な世代交代を図る必要性に直面している。

一方、我が国にとって喫緊の課題となっている船員確保に向けた様々な取り組みとして、次世代を担う若者が安心して船員という職業を選択できる環境を形成するには、海の魅力のPRを通じ、青少年の海への関心を深めることが重要であると、小中学生を対象とした啓蒙活動をいま以上に力を入れる必要がある。これらの活動を通して船員の道を歩もうとする意欲のある少年の選択肢の一つとして高等専門学校(高専)で行われる船員育成教育が重要な存在となる。

私ども全日本船舶職員協会は、意欲ある少年たちが目指す高専商船学科総養成定員数 200 名の維持は、国の試算による必要外航日本人船員数を充足し内航船員の後継者確保を図る上で必要不可欠と判断、本協会全役員と商船系高専5校同窓会長とによるチーム：プロジェクト200を設置しこの運動を推進することとした。

昨年の海の日における安倍総理スピーチ「私が若い頃は海洋関係の仕事といえば、7つの海を渡り歩くロマンにあふれ多くの若者の憧れの的でした。現在の若者たちにも海に未来を見出していただきたい。」とのメッセージを多くの若者に伝えたい。

以上

*上記声明文は平成 28 年 2 月 9 日付日本海事新聞に掲載された

このアピールを契機として、大島商船高専同窓会から地元町長、県会議員及び国会議員に商船学科の存続を陳情した。その結果、削減案は白紙撤回される

と同時に自民党文部科学部会の「高専を考えるプロジェクトチーム」において審議され、文部科学省に対し、商船高専 5 校、商船学科 5 学科、入学定員の合計 200 名の規模は維持すること等を提言したのである。

海技教育機構所属練習船の実習生食料費徴収反対活動

平成 30 年 6 月の総会終了後の懇親会の席で海洋会の山本会長からの挨拶で、間もなく練習船の実習生から食料費（月額 3 万 5 千円、年額 42 万円）を徴収する案が関係者間（海技教育機構、両商船系大学、高専機構、5 商船系高専）で合意ができて調印の運びであり、これは何としても阻止したい、については全船協と共闘したいとの発言は寝耳に水であった。

早速、翌週 6 月 13 日に海技教育機構の野崎理事長を訪ねて酒迎会長就任挨拶を土屋専務理事と臨みましたが、この席で野崎理事長から本件は決定事項とのご宣託があり、これは深刻な事態だと認識した。

本件は国土交通省海事局主導であり、7 月 2 日海事局主催の第 3 回外航日本人船員の量的観点からの確保・育成に関する検討会において、全日本海員組合委員より反対の意見があったが、当局は進めるとの意向であった。7 月 10 日海技教育機構の担当部長が来会し、決定の説明をされたが、本協会は断固反対を表明した。7 月 11 日岸信夫衆議院議員を訪ね陳情した。また、衛藤征士郎衆議院議員事務所を訪ね陳情書を届けた。もはや猶予はないものと判断し 7 月 17 日臨時理事会を開催し、練習船実習生からの食料費徴収反対を決議し、日本海事新聞へ徴収反対声明文を投稿した。7 月 18 日全日本海員組合の森田組合長を訪ね、本件の反対を訴えたところ、賛同され、翌週に記者会見にて断固反対を表明された。7 月 19 日には国立高等専門学校機構の谷口理事長を訪ねて本協会の反対表明を説明した。7 月 27 日に至り、衛藤征士郎議員に面談して徴収阻止の直訴をしたところ、8 月 3 日に衛藤征四郎議員から直接電話にて阻止することになったとの連絡を受けた。戦後長きに亘り実習生は、みなし船員として食料費は無料であったこと、また、日本人船員の確保・育成に逆行す

る施策は許容できないとの強い想いを訴え続けた結果、国会議員の方々のご尽力で急転直下、徴収方針撤回となった。

5 商船系高専校内練習船代替新造推進期成会の決起集会

平成 31 年 4 月の通常理事会において、5 商船系高専の校内練習船代替新造計画の実現に向けて支援することを決議し、海事振興連盟常任幹事・自民党文部科学部会長の赤池誠章議員に陳情した。そして令和元年 5 月に自民党文部科学部会・高専小委員会幹事の岸信夫議員に陳情した結果、5 月 30 日自民党文部科学部会・高専小委員会における文部科学省への提言に「商船高専に不可欠な練習船について、技術の進展等を取り入れた教育の高度化に対応できる代船を建造すること」の文言を追記してもらった。

令和元年 9 月中旬に海事振興連盟会長の衛藤征士郎議員、同常任幹事の赤池誠章議員の指導を受け、急遽、全船協酒迎会長名で 5 校同窓会長、5 校学校長に 5 商船系高専校内練習船代替新造推進期成会を結成し、決起集会の開催を呼びかけた。10 月には 5 校の地元それぞれの校内練習船代替新造推進期成会が発足した。そして 11 月 6 日決起集会に代え、自民党本部において自民党の海事立国推進議員連盟と高等専門学校小委員会が主催する「商船高専練習船更新と教育充実に向けての集会」が開催され、5 校推進期成会の各代表から新造船建造を要望し、当集会の決議「最新鋭機器等の導入による計画的な練習船の更新の実現」が採択された。そして 5 校推進期成会の各代表が財務省宮島政務官及び文部科学省萩生田文部科学大臣に要望書を直接提出した。この自民党本部における集会での決儀採択は、衛藤征士郎議員、河村健夫議員、岸信夫議員、坂本哲志議員、赤池誠章議員をはじめ多くの自民党海事立国推進議員連盟の議員方の尽力の賜物である。

また、11 月 20 日の海事振興連盟総会の決議において、赤池誠章常任幹事より、5 商船系高専校内練習船更新は不可欠であるとの力強い意見表明があった。



文部科学省萩生田文部科学大臣へ陳情



財務省宮島政務官へ陳情

創立 90 周年記念事業の企画

創立 90 周年を記念して、次の記念事業を行うことを決定した。

1. 令和 2 年の春休み期間中に、小中学生を対象として、横浜マリンパークの帆船日本丸（建造 90 年）、山下公園前に係留している氷川丸（建造 90 年）及び郵船歴史博物館を無料で見学できる特別優待券を発行。

（帆船日本丸も氷川丸も全船協と同じく今年 90 周年を迎えることになり、帆船日本丸記念財団と日本郵船が協賛して頂くことになった）

2. 全国商船学校じゅういちかい十一会の結成から（一社）全日本船舶職員協会の今日に至る創立 90 周年記念の小冊子を作成配付。

3. IMO／SMCP に準拠した VHF 英会話テキスト（音声 CD 付）を制作し、内航・外航関係者へ配布。

4. 2020年4月11日（12時～14時）に全船協創立90周年記念祝賀会をホテルマリナーズコート東京にて開催予定であったが新型コロナウイルスの感染拡大を受け延期となった。

元専務理事 増田 信「全船協勤務時代を振り返って」



全船協会長から本会が2020年で90周年を迎える、よって、全船協としてそれなりの冊子を創り記録を残したいとの連絡があり、元専務理事として本会に勤めたのだから当時の記憶なり、全船協として活動してきたことなど、何でも良いので一筆お願いしたいとのことであった。

さて、困ったなと思いながら最初に思い出されたのが、全船協の始まりの頃の「巻頭辞」（故・佐藤広政氏作、弁護士・広島商船卒）のコピーが有ることを思い出し、その資料を今の酒迎会長の許可も得ず、重要な「巻頭辞」だと考え勝手ながら、最後部の欄に掲載させて頂いた。（このコピーは当時の川村会長の許可を得て、その一部を頂いている）

以下、私が勤務していた頃の全船協の存在と状況など、記憶に残ることなどを記す。

◎戦後復活に奔走した先輩達

昭和26年8月頃までの戦中戦後の混乱期には本会の活動は休止していたようだが、弓削商船出身の小山 亮氏（大正8年航海科卒）の献身的な活動と努力によって本会を再建に導き、昭和27年10月9日、当時の運輸省の認可を得て社団法人 全日本船舶職員協会として、意識も新たに本格的に戦後の船舶職員としての活動の場を得ることが出来るようになった。この方は大変偉大な人であったと聞く。

全船協復活の活動などに合わせ、当時海員組合の副会長であった和田春生氏（昭和11年鳥羽商船航海科卒）の力添えなども加わり本会の活動はさらに活

発になったと聞く。特に和田さんは後に国会議員となられた関係で、各校関連の改善運動や、県立商船学校を国立とすべく移管問題、商船高専への昇格実現など、多くの問題に関して力添えを得たという。

更に、当時の海運界を見れば、戦後の海運界は戦勝国(アメリカやイギリス)の日本国(敗戦国)への引き締めが、朝鮮戦争によって物資輸送のための船舶が必要となり、締め付けも徐々に緩くなり、それに連れて物資の輸出入も活発となって、戦後の早い時期に計画されていた政府主導の計画造船も徐々に膨らみ、政府主導で始まった計画が海運界にとって運良く、1万トン近い貨物船が建造されるようになり、盛んに新造船の建造が行われるようになった。このため外航船員が必要になり、これに追従するように商船学校の入学倍率も高かった。

私自身が船会社に入社したばかりの頃(昭和31年)、神戸港で先輩が本船に訪ねて来られ全船協の〇〇だと名乗り、会費の徴収にご苦労していた方がおられたことを思い出す。当時は全船協の本部会館も神戸の市役所近くに存在しており活発な活動を行っていた記憶がある。

◎海事センタービルで

私は平成12年10月1日から平成15年1月30日まで全船協事務所に勤務させて頂いた。この間、当時の川村起会長の下で事務局員として或いは専務理事(1期のみ)として種々お手伝いをさせて頂いた。

当時は、運輸省船員部(三宅坂)の部会、船主協会の必要な部会、海難防止協会、船員教育関連の団体、船舶の安全運航に関する団体など必要な部会に出席した。会議ではそれぞれの専門部署の人たちが盛んに議論され、結論を出してくれるので私は会議に出席してその内容の重要な部分を大雑把に記録に留めて川村会長に報告し、会員に知らせなければならない部分は各支部に知らせ、会報等にも掲載していた。

海事センタービル内には船員関連の各協会(協会の名は日本海技協会、パイロット協会、日本船長協会、全船協、日本船舶機関士協会、東京・神戸商船大学のOB会である海洋会、日本殉職船員顕彰会など)が入っており、これらの協会同志で協議会や連絡会など盛んに行われており、会長が出席するか、慣れ

ない私が出席するかは会長が判断し、どちらかが出席しなければならず毎日が地獄のように感じられた。それでも開催当事者が主体となってくれて会の運営はスムーズに行われ、何とか務まった様な気がして、それぞれの会合について簡単な内容報告書を記して会長に提出し、記録に留めておき、全船協の活動報告にも内容を記載したり、各支部にその写しを配布したりして、毎日が多忙な日々だったと記憶している。

◎全船協での仕事（事務作業）

全船協事務局の人員は、当時 4 人で行われていた。会長は毎日 9 時ごろ来て、前日までの諸事務のチェックや海運界の動きなど、時には外郭団体や関係官庁・海事団体・教育機関との折衝・交流、接見など意外と多忙であった。

本会では、理事会を月に一度開催し、会長と共に専務理事は理事会の事務的な運用を活発にすべく、会の運営、運用、外郭団体との会合の報告を行い、また、事務局の運営・その他を報告し、理事たちの意見や承認を求め、全船協の運営・運用にも資した。

今、思えば会の運営の中で一番大変だったのは、当時のパイロット協会との折衝である。それは毎年パイロット協会からかなりの資金援助があるため、援助の金額を少しでも多く頂きたいがために全船協の活動内容や、実際に見える実績を示さなければならないことであった。しかし、このパイロット協会からの援助も、金額が大きいだけに以前から継続されていた資金援助も私の勤めていた最初の 2 年間だけで中止となってしまった。（中止となった理由は外部からの圧力であったと聞く）

私は本会の金銭的な部分には一切タッチせず、全てが金銭担当の事務局員と会長での扱いであった。このため、当時は本会が持っていた資金（昭和 46 年に神戸本部会館を売却した時の資金）は株や金融の投資にかなりの額を利用し、金融面では利息が高騰し本会の運営費の穴埋めやら、事務局の諸費用に使われていて、本会の運用には金銭的な重圧にはなっていないように感じられた。従って、総会時に報告される金銭関連に関しては会長と金銭担当者が一体となって会計報告を作成し、公認会計士や本会の監事に会計書類を点検して頂き、

総会前の理事会（監事を含む）で承認を受け、総会に金銭出納報告を提出し承認を受けるようにしていた。

私の退任前頃から世の中の状況も不況に移行しつつあり、本会として手持ちの金を如何にして減らさないようにするかが問題となってきた。そこで、考えられたのは当時、海事センタービルの事務所の賃貸料（年間約 600 万円と聞く）を無くすには本会独自の事務所を持ち、少しでも本会の資産を減らさないようにすべきだと会長は判断し、事務所購入と移転費用（本会が持っていた会館売却金「資産」の一部使用）について運輸省船員部とも掛け合いました。承を取り付け、不動産屋をあちこちとたずね事務所用の物件を探していた。

私はこの間、事務局の作業、理事会開催への対応と報告書の作成、文書の整理、各関連団体との連絡会などと共に、これまで発行された会報と文書の整理など、更に本会の総会準備と開催、その後の祝宴の準備と開催、会報の発行などに専念した。神保町に移転するのが決まったのは、私の退任後しばらくしてからだった。

◎会員名簿の編集など

平成 13 年 5 月、私が専務理事を引き受けた最初の理事会で種々意見が出され審議されたが、本会の名簿作成について或る理事より提議がなされ、種々審議の末、名簿作成発行が決まった。

発行期日の関係で、私は早速各校同窓会・校友会や同志会にお願いし、各校の卒業名簿を送って頂き編集委員と共に名簿作成の準備に取り掛かった。名簿編集委員の協力もあったが、編集委員の意見も取り上げなければならず、予定の本年・年末までに発行するということが膨大な作業となり、毎日がワープロにかじりついていた記憶がよみがえる。時には、大変難しい意見も出され、あれこれと資料をかき集め、整理して暫く分厚い大きなサイズ（A4、235 ページ）の名簿が、予定通り年末までに何とか印刷も出来上がり発送に間に合い、ホッとしたことが思い出される。この間、全船協の定款の改正も議題となり、これらも見なければならず大変な思いをした記憶がよみがえる。（作成には各校の OB たちが協力してくれ、大変助かった）

◎帆船模型「北光丸」を横浜市港湾局に寄贈したこと

全船協の会報やその他、戸棚の中を整理していると、「北光丸」の写真やら、先輩たちがバラバラになった模型帆船「北光丸」の修復についての細かな作業記録が残されているのが見つかった。（この件は、バラバラになった船体を引き受ける前に、全船協から函館水産に視察を兼ね取り扱いについて協議している）

時々本会に顔を出す橋本船長（元東京商船大学教授・元「大成丸」船長）が、「北光丸」は元々函館商船学校（現在は函館水産高校）にあったもので、水産学校側と函館商船学校卒業生が話し合っ、全船協に寄贈することになった、と経緯を説明してくれた。

橋本船長が「大成丸」船長時代に、「大成丸」が丁度函館に入港する機会があったので協力しようということで、「大成丸」に積んで横浜に輸送して陸揚げしてくれた。しばらくは横浜の海員会館に保管されていたようだが、横浜近辺の模型づくりの好きな有志が集まって「北光丸」を何とか修復しよう話し合っ、バラバラになっていた部品等の修復に邁進した。この作業中にも橋本船長や帆船に詳しいボースンも一緒に「北光丸」に関して種々アドバイスをしていたと聞く。

修復作業は横浜煉瓦倉庫で実施していたため、修復完了後は煉瓦倉庫に預けたままになっていた。ある日、横浜支部から「北光丸」の扱いについて、横浜港のシンボルとして横浜市に寄贈し大棧橋（この頃大棧橋が完成）に飾り大棧橋の目玉にしたい、という申し出があった。

多分、川村会長が動いたと思うが、和田元会長にお伺いを立て横浜市に寄贈が決まったと考えられる。和田元会長も気を使い、橋本船長はじめ本部事務局と横浜支部、それに修復作業に携わった人たち（7~8人）を氷川丸1等食堂に招き、「北光丸」完成記念祝賀会を開いて労ってくれた。

その後、横浜支部長が種々横浜市港湾局と協議し、寄贈式を大棧橋の客船待合室で行った記憶が蘇る。現在も大棧橋の玄関近くに飾られており、函館水産高校の学生が時々訪れ、「北光丸」の歴史的な事柄などについて式典を行っていると聞いたことがある。（函館商船学校は明治10年開校で商船学校としては一番古い歴史がある）

◎様々なアイデア

平成に入ってから以降はドルショックの影響で、船会社も運営に大変な苦慮する状況となり自前の船を持たず（実際には日本船主が投資して、外国の税金の安い港を船籍港とし、船舶を建造していた）、これらの外国籍船を傭船して営業を行うようになった。日本人船員は徐々に追いやられ外国船員（主にフィリピン人）に乗っ取られた状況となり、商船学校を卒業しても日本の船会社が運航する外航船舶には乗れる機会が少なくなった。（私も昭和 63 年 5 月末にリーマンショックの影響で、定年前に整理された一人だ）

そこで全船協では種々知恵を絞り内航の船舶に乗船し生き延びるべく様々な方策を考えキャンペーンを行った。（これが実際に効果を果たしたかは知らない）

また、海員組合から事務局員となった方が、前記の方策を考えると同時に、全船協本部の運用と活性化をねらいパソコンを導入して、本会の活性化や効率化を図った。それまではパソコンの前の印刷機（ワープロや謄写版）で印刷を行っていた。パソコンに交換後は文書作成などには効率的で大変便利になった。

◎「巻頭辞」について

本会の発足間もない会報 9 月号（会報第 1 号）に下記の写真の通り、「巻頭辞」が掲載されていたので大変貴重な資料と考えここに掲載させていただきます。起草者はよく見ると故・佐藤広政氏となっている。

先輩たちの運動のおかげで「日本丸」が誕生し続いて「海王丸」が誕生している。これらの事は先輩たちの強い願いと活動によって地方商船学校の練習船として誕生したもので、その後続く戦後の練習船の建造や再現に繋がったものと考えられる。

我々後輩は先輩たちから練習船の建造について種々話は聞いているが、当時の時代背景にはあまり触れていないので良く分からなかったが、この「巻頭辞」から想像するに、当時の商船学校卒業生の願いは相当なものであったと考えられる。

我々商船学生時代に聞かされた話では、地方の機帆船などで実習生として乗船させて頂き、良くて近海の 500 トンから千トンクラスの船に実習生とし

て乗せてもらえば上等なほうだったと聞かされている。このように立派な練習船ができて当時の先輩たちが喜ぶのは当たり前だと思う。

「巻頭辭」

昭和五年初秋、金星臺上灼熱して十日不雨、蟲夜聲微かにして松籟和せず。
船も亦人と共には動かず。

◇ ◇ ◇

過ぐる大戦の因禍衰へず。滔々として生業崩壊す、唄はず、飛ばず、
繫船数十百萬噸の夢宛ら獄舎に結ぶに似たり。

さあれ經濟は循環す、吾人の信賴は此秋にあり。

顧れば先覺三十有餘年邊極に起つて尺寸の地利なく、刻苦經營迫すれ
ども屈せず酷すれども撓まず、斯界の尖端に馳驅して千鈞の重望を荷ふこの
不壞の衿持。

◇ ◇ ◇

同向相結んで更に人格の陶冶に精進せんとす。宣也、打つべきときに
打つ。

漁夫も亦訓ふ、水清まば吾韁を灌ふべし、水濁らば吾足を洗うべしと、
蓋し偏狭にして志を伸べざるを戒めたるなり。敢て創刊の日に爾云。



名誉会員 田中善治「和田春生会長との邂逅」



本会は昭和5年創立以来90年が過ぎた。その間に就任された理事長・会長は12名を数える。

昭和36年神戸入港時、三航士だった私は登橋してきたパイロットに早速お名前を伺ったところ野太い声で「カゲヤマ ヤスオ」と一言。一瞬、折に触れて耳にしていた十一会前会長と直感し緊張した。これが十一会を意識した最初だった。第5代会長影山保夫氏は昭和18年に就任したが戦中、戦後の混乱期で会活動もままならず、不運の中に昭和26年、小山 亮氏へとバトタッチされた。船員出身の代議士小山氏は舌鋒鋭い論客として国会で活躍された。商船高等専門学校への昇格に尽力されたことは特筆すべきであろう。会長在任期間は21年だった。

創立以来最長の22年間在任されたのは、同じく代議士の第8代会長和田春生氏である。私は平成9年7月より同13年6月迄本部事務局に勤務したので、同10年5月の総会で退任されるまでの僅か10か月間であったが間近で仕事をさせていただいた。この頃、外航船、外航船員共に外国勢と入れ替わる外航の空洞化が急速に進んだ。和田会長は、独立国家、島国日本にはナショナルセキュリティは勿論、経済・社会そして国民の安定した生活上にも、或る一定規模の日本船舶と日本人船員は絶対に必要である、という強い信念のもとに「外航船舶保有機構（仮称）」を提案された。私はそれに付随する船員の海技資格及び試験制度について、STCW条約の主旨を取り入れた改革案作りを任された。

たまに、5時になると「田中さん、上で一杯どう？」と、海事センタービル8階の談話室でグラスを傾けながら昔話や内外の政治問題、或いは全船協のあれこれ等を話し合った。

高齢のため退任を決意されていた平成10年5月29日の総会ではハプニングがあった。開会予定の15時になっても肝腎の会長が姿を見せず、皆焦った。川村 赳専務理事は小川和子事務局次長に、ほぼ1.5キロ先の四谷の会長宅へタクシーで迎えに行くよう依頼した。

暫くして会場入りし、1時間17分遅れて開会した。大過なく議事進行し、役員改選で中村慶治氏と交代した。

翌、平成11年10月17日、80歳でお亡くなりになり、12月10日三宮「東急IN」に160名が参集し「和田会長を偲ぶ会」が挙行された。

短い期間だったが、得難い多くの思い出を残してくださった和田会長との日々は充実したものだ。 (令和2年1月5日 記)

元会長 内田成孝 「全船協創立 90 周年に当たって」



全船協がここに創立 90 周年を迎えたこと、お祝い申し上げます。おめでとうございます。後を引き継ぎ、歴史ある全船協をさらに発展された、関係各位に敬意を表します。

私が全船協会長の大役を仰せつかったのは、ちょうど 10 年前の創立 80 周年を迎えた年でした。

「全船協創立 80 周年記念行事」は切り詰められた予算と、短時間の準備の中で会員の結束や、行動力が発揮されたことは特筆されます。就任中は挨拶や、執筆の中から、全船協の立場で数々の思いや提言を行ってきました。その思いは今も変わりませんが、チョッピリ振り返ってみたいと思います。

全船協創立 80 周年記念行事「横浜マザーポート活性化推進事業 全船協 Week in 日本丸」

偶然新聞で知った、「横浜マザーポート活性化推進事業」の募集記事、早速飛びついた。資料を集め、審査基準と記念行事の企画のすり合わせを行い、応募書類を提出した。結果は「横浜マザーポート活性化推進事業補助金決定通知書」



を受け取ることとなった。急な企画であり場所が限定されたため、人の回遊性に難があった、氷川丸(80周年)とか関係施設とコラボができていたらもっと点数が上がったと思われる。

子供たちの夏休みを考慮して、操船体験や、帆船日本丸の見学等を通じて海を知ってもらうために期間を1週間の開催とした。真夏の暑さがやけに印象に残る。(2010年8月3日~8月8日)

式典では、予算の関係で、アトラクションで参加者全員に[海の歌]を歌っていただ

くことで計画し、我々夫婦が参加している「AGRI ギタークラブ」(13名)が伴奏を引き受けた。さらに歌声を高らかに歌っていただくために、「ウォーキングクラブ」仲間(21名)や、「ボイストレーニング」(10名)の人にも参加いただいた。こうした、一般人の参加企画がチェック項目の市民力・地域力・回遊効果で認められ、事業に認定されたと思う。財政的に少し楽になった。

ルーツの大切さ。心の伝承の尊さ(2010.8)

全船協80周年記念式典を執り行うにあたりルーツを探ると、鹿児島商船「霧島丸」遭難にたどり着く。集めた資料から鹿児島水産大学水産学部キャンパスに眠る練習船“霧島丸”の投稿記事に触れることが出来た。記事から全船協(十一会)生みの原点が、鹿児島の地で鹿児島商船学校・鹿児島大学水産学部と互いの同窓の力で風化させず、延々と生き続けていることが判明した。

このルーツの大切さ、心の継承の大切さを肝に銘じ、これからの全船協飛躍の礎にしたいと思った次第である。そしてチャンスを作り、全船協として鹿児島大学水産学部を表敬訪問して、敬意を表したいと思った。

「北光丸」航海旗の蘇り



全船協 50 周年記念行事として蘇った、函館商船学校の机上帆船実習船「北光丸」（現在横浜大さん橋国際客船ターミナルに展示中）についてである。時は流れたものの函館商船学校の後を引き継いだ北海道函館水産高校の生徒によって「航海旗」レプリカが復元された

のである。

修学旅行で来浜した生徒による掲揚、贈呈式が行われた。全船協としても参加し、挨拶を行った。学校の数奇な運命と苦難の歴史を振り返るとともに、多くの関係者の尽力に感謝したところである。函館商船学校の血が今も脈々と引き継がれている。すがすがしい海の若人の笑顔が忘れられない。もう一つのルーツが蘇った。

鹿児島大学水産学部表敬訪問（2010・12）



野元氏と共に

全船協 80 周年記念を通じ、鹿児島商船学校 OB 会、鹿児島大学水産学部、同窓会「漁水会」とのパイプが出来、表敬訪問することができた。鹿児島商船事務局長 野元夫妻、漁水会同窓関係者の立ち合いで「慰霊碑の献花」をすることができた。多くの船舶職員を輩出したかつての鹿児島商船の跡を訪ね、「霧島丸慰霊碑」に参拝することは「創立 80 周年」のけじめであった。

全く風化せず、まさに今、文字を彫り上げたように克明に刻まれた慰霊碑は、これから何年もこの地で「世の中を」「海運の将来を」見届けることであろうと感嘆した次第である。

また、学部長との面談と同氏の案内による霧島丸遭難を記録した「壮烈の額」に見入ってしまった。『壮烈』の書が東郷平八郎元帥の直筆署名入りであり、克明に当時の記録を写真で再現している。海に生き、海で生活した我が身を思

うと胸が熱くなった。これらの事実を語り継ぎ、船舶の安全運航に役立たせなければならぬことは、全船協の大きな役割であろうと深く感じた。

また「帆船日本丸模型」については、大変精巧な出来栄である。ケースに入り保存状態は大変良好で、真鍮は光沢を帯びている。しばし見とれてしまった。訓練帆船不要論が叫ばれているが、未来の省エネ商船は風力を利用した帆船商船が計画されている。省エネで船員を育てる、この教育方法はこれからも船員教育の原点であろう、模型を見ながら今も訓練している訓練生にエールを送った次第である。

あまり感心して見ていたら「いろんな思いが込められているのですね！」と学部長も感心され、「航海訓練所の日本丸や、海王丸が鹿児島に入港したときは是非見てもらいたいですね！」「ぜひお願いします！」とオウム返しにお願いした。

航海訓練所所属船練習船や商船高専練習船の表敬訪問への橋渡し

早速、航海訓練所に伝達したところ、快く賛同を得ることが出来、航海訓練所の練習船の表敬訪問が開始された。表敬訪問された各船長からの感動の報告が次々と報告された。血流を閉ざしてはならぬと感じたところである。またその後、商船高専の練習船も献花の旅をしている。

鹿児島商船学校同窓会の閉鎖



「母校が閉校になって 65 年経過、最後の卒業生がすでに 80 歳を超えた現在後継者のいない同窓会をこれ以上続けるのは困難」とし、2012 年 3 月鹿児島商船学校お別れの同窓会が開催された。「商船魂は永遠に！誇りは忘れない！」みなさんの心に強く刻まれた真の気持ちであろう。

一抹の寂しさを感じ得なかったが、同窓会に対し祝辞と共に全船協としてのメッセージをお伝えした。

「これまで、会を継続されたご苦勞とその熱意に多大なる敬意を表します。会は解散されますが、我が全船協には旧十一会の産みのために努力された鹿児島商船魂と先輩たちの DNA が脈々と流れています。それを守り伝承していくのも我々の務めと肝に銘じています。皆さんは、全船協の畑に種を蒔かれています。今、大きくしっかりした根を張っています。ご安心下さい。

皆様方のご健勝と鹿児島商船魂が永遠に続くことを祈念いたします。」

東日本大震災の発生 (2011.3.11)



突然やってきた未曾有の災害！
災害発生後、協会として、会員の当該地区住民の確認と安否・被災状況の確認を行った。津波による家屋流失等の被害に合われた方もあったが、家族を含め全員無事であることが確認された。

その中のエピソードを一つ、同級生が仙台港の水先人として勤務していた。住所は多賀城市であった、震災後の状況が確認したかったが連絡が取れない、インターネットでいろいろと検索を繰り返していたら、彼の検索願を発見した。行方不明となっていたのである。早速、「日本水先人会連合会」に連絡を入れたところ、被災はしたが不明ではないとの返事が返ってきた。まずはほっとした。しかし電話は相変わらず不通であった。2~3日後電話を入れたところ、呼び出し音が変わった。「もしもし・・・」
「はい」 在宅中だった。早速会話が始まり、「一階に駐車中の車は2台とも流されたが、2階は被災を免れた、家内も国元に帰っていたから、無事だ」とのこと、「停電が長引いたので充電ができず不通で迷惑をかけた、君も大変だろう頑張れや！」と逆に励まされてしまった。ここにも全船協会員が被災後の復興に全力を注いでいた。頼むよ！

公益社団法人 日本マリンエンジニアリング学会第 5 回特別講演の依頼 (2012.5)

「東日本大震災から学ぶ～復興・支援・放射能～」と題して

3.11 大震災は、激震と共に、津波災害、原子力被害と広範囲に被害をもたらした。この講演会ではマリンエンジニアリングの数ある技術のうち大震災を乗り越えるための技術、今後の防災、減災に貢献できる技術についての講演として企画された。

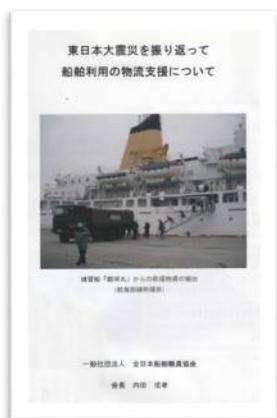
その中の一つとして「全船協」に対して、緊急物資・支援物資輸送で活躍した「船舶利用の物流支援について」をテーマに講演依頼があった。当協会の会員も、被災と同時に復興支援に立ち上がり、活躍している。このことを肝に銘じて船舶利用の物流支援を振り返る事は、今後の減災対策に生かせるチャンスと心得、快く引き受けた。

東日本大震災を振り返って 船舶利用の物流支援について (小冊子参照)

講演で集めた資料を基に風化させてはならないと小冊子にまとめ、提言を行った。

船舶からの緊急輸送に対する問題点

1) 地震、津波に対する船舶の即応した避難と日本人の確保



今回の地震・大津波に際し、被災港湾に就航していたフェリー、RORO 船、内航タンカー、タグボートは緊急避難に成功した。これらの船舶が避難後いち早く緊急支援に対応する体制に立て直し、支援要請を受ける準備を整えた。そして即要請に応じて緊急支援に従事することが出来た。過去の地震・津波に対する経験、訓練の成果であり、この生きた経験が今後の船舶安全に生かされるべきである。こうした海技技能は伝承されなければならない。

カボタージュ問題が議論される中、複雑な日本の港湾に出入りする優秀な日本人船員と船舶の確保

は必要不可欠である。

新しい原発風評で乗船拒否や帰国を急ぐ外国船員がいる中で、国を守るのは、我々だと頑張っている日本船員、ここでも非常時に対応できる日本人船員確保の必要性が再認識された。

2) 緊急輸送に従事する適正な船舶の確保

本来船舶は常時営業活動を行っているが、様々な船舶が緊急支援要請に対し、営業活動を中止して支援要請に対し即応した。

これは、多岐にわたる運航を実践している内航海運の強みである。内航海運を育て、内航船員を育てる政策は確実に実践していかなければならない。特に高速道路無料化等海陸のバランスを欠いた物流政策により、フェリー運航会社・船員がすでに姿を消す状況に置かれている。被災し、道路、橋が寸断されたとき、こうした小型フェリーの運航は無くてはならない支援の橋となることを肝に銘じた政策を望む。この震災は国の政策としたモーダルシフトと反対の政策が着々と進んでいることへの警鐘ではなかろうか。

その他の提言は小冊子に述べているが、備えと訓練は永遠に続くものである。そして、それを継承していくのが我々の役割であろう。

船員（海技者）の確保には様々な議論方策が練られ実施されている、しかしPDCAが確立されていない。「絵に画いた餅」が繰り返されていないか、海技者として生まれた卵は完全に孵化させて欲しいものである。

海に囲まれ海洋国日本を支えるのはこうした若い力無くしては、早晚沈没してしまう。

全船協の役割は大きい。頑張れ全船協！とエールを送る。



帆船「日本丸」模型(鹿児島大学水産学部)

理事 松見 準「全船協創立 90 周年によせて」



全船協の前身、十一会の始まりは全国 11 校の公立商船学校の OB 16 人と聞く。当時、商船学校には官立と公立とで大きな差別があり、経済力のない公立学校では練習船を持っていなかったり、貧弱な練習船によって大量の死者も出ていた。実態を見かねた公立商船学校出身の OB たちは毎月神戸に集まり議論し、運動の末、現在に続く「日本丸」「海王丸」を誕生させ練習帆船を獲得した。

彼らの取り組んだ問題は「練習船」に限らない。海技試験の制度にも不公平があり、公立校出身者の合否は不等に調整されていた。船員は海と向き合う「実力主義者」であり、リアリストでもある。学閥的な不公平を絶対に許さない。また、公立の各商船学校の地盤が歴史的に船員の血脈を受け継ぐ地域であることまで考えると、日本の海洋民の文化と誇りを心身に宿す彼らの願いを単純に水平運動と片づけて語ることはできない。船員が海で得る共通の「実感」、その点において私たちも当時の彼らと今なお繋がっている。

十一会が「全日本船舶職員協会」に改名して90年、海の世界は激変している。日本人船員の主な職域は外航から内航へ移り、すでに92%が内航船員である。外航船員養成の商船高専の卒業生も大半が内航船に就職している。その内航産業には深刻な課題が山積しているのだが、多くの海事組織でこの変化と内航に対応できていない。昨年、海事局が働き方改革の一環で直接船員のスマホから内航の実態を調査する手段にでたところである。

全船協の本質に立ち返り海上を見ると、かつて分散ゆえに苦勞を味わった船員が海ではとっくに一つになっている。全船協は再び役割を果たす。船主団体でも労組でもなく、船員なら誰でも集まれる場所となりたい。また、高度に情報と連携していく船体の進化、産業のアップグレードにも寄与できる時機にある。協会への期待と応援をお願いいたします。

全日本船舶職員協会・関係年表

1930年(昭和5年)

- 4月11日 全国商船学校同窓会が大団結して任意団体「十一会」を結成 初代理事長に池田友介就任 事務所を神戸市下山手通(ヒルサイドホテル別館)に置く
- 9月1日 十一会機関誌「十一会通報」発行
- 10月4日 公立商船学校の練習船日本丸と海王丸が第一次航海へ12月帰国

1931年

- 3月16日 社団法人帝国船級協会設立
- 4月 十一会第二代理事長に吉森良次 就任 事務所を神戸市神戸区明石町三十一番地に移転
- 11月 海運不況深刻をきわめ遠洋傭船最低(70銭)を記録
- 12月 大阪商船の八重山丸(969トン)が関西丸(8617トン)と来島海峡で衝突、乗客船員46名惨死

1932年

- 3月 鹿児島県立商船水産学校が水産科を分離、鹿児島県立商船学校と改称
- 4月28日 昭和7年度第3回定期総会を神戸市の十一会倶楽部で開催
- 5月 失業海員増加、各商船学校入学者半減
- 12月14日 十一会、東京市麹町区内幸町1-3日芳ビルに東京支部開設

1933年

- 3月25日 十一会提唱の商船教育改革案が第64帝国議会で採択
- 3月 鹿児島県立商船学校が航海専修科の募集中止
- 3月 佐賀県立商船学校廃校となり、在校生は鹿児島県立商船学校へ移籍
- 3月 島根県立商船水産学校航海科生募集中止、水産科だけ残る
- 4月 十一会理事長に第三代 山内 洋麿 就任
- 4月28日 昭和8年度第4回定期総会を神戸市の十一会倶楽部で開催

1934年

- 3月1日 十一会提唱の商船教育改革案が第65帝国議会で可決
- 4月25日 昭和9年度第5回定期総会を神戸市の十一会倶楽部で開催

1935年(昭和10年)

- 3月2日 十一会の商船教育改革案、第67帝国議会で可決
- 3月13日 北海道庁立函館商船学校が廃校となる
- 4月26日 昭和10年度第6回定期総会を十一会倶楽部で開催
十一会が同定期総会で「全国公立商船学校十一会」と改称 理事長を会長と改め第四代 佐藤広政が就任、理事及び評議委員の任期を二カ年から三カ年に延長(規約改正)
- 5月 日本海員組合が分裂、新日本海員組合結成
- 7月1日 海上における人命の安全のための条約、国際満載喫水線条約公布
- 12月8日 大洋同盟(大洋同志会の前身)発足(会長 横山 愛吉)

1936年

- 3月 岡山県立児島商船学校廃校
- 4月1日 島根県立商船水産学校が島根県立水産学校と改称
- 4月28日 昭和11年度第7回定期総会開催
- 5月 アメリカで24ノット、10万トンの大型快速船竣工
- 6月25日 十一会主催の船舶職員試験規定改正に関する審議会開催
(日本海員実友会、太洋同志会、日本無線技士会が参加)

1937年

- 3月5日 船舶職員試験規定の一部改正される
- 4月25日 昭和12年度第8回定期総会開催
- 5月 衆議院議員に海員出身の米倉 満亮、岡崎 憲、小山 亮 当選
- 6月 十一会本部は神戸市神戸区明石町から葺合区坂口通り5-1 十一会館へ移転
- 8月 太洋同盟、社外船同志会と合併し太洋同志会と改称
- 9月7日 日本海員組合、ITF(国際運輸労働者連盟)を脱退

1938年

- 10月 日本海員組合と海員協会が皇国海員同盟を組織
- 10月 海上保険経営十一社、船舶保償保険組合を設立

1939年

- 1月 外国傭船30万トン全ての解約決定
- 4月6日 船員保険法公布
- 4月6日 不定期貨物船標準船型決定
- 7月26日 アメリカが日米通商航海条約破棄通告
- 7月 国立児島海員養成所設置
- 8月19日 大島商船、富山商船、鳥羽商船、鹿児島商船がそれぞれ県立から国立となり文部省へ移管

1940年(昭和15年)

- 1月26日 日米通商航海条約失効
- 5月11日 日本船主協会が解散、海運組合法による日本海運協会創立
- 5月 日本海運仲立業組合設立
- 7月1日 愛媛県立弓削商船、広島県立広島商船が国立となり文部省へ移管
- 9月30日 日本海員組合と海事協同会が解散
- 10月19日 船員徴用令公布

1941年

- 4月 香川県立粟島航海学校が国立となり粟島商船学校と改称
- 4月 十一会会長に第五代 影山 保夫が就任
- 6月5日 海の記念日を7月20日と定める
- 12月16日 呉で戦艦大和が竣工

1942年

- 1月1日 東京高等商船と神戸高等商船が文部省から通信賞へ移管
- 3月25日 戦時海運管理令公布
- 4月1日 船舶運営会が発足
- 4月1日 第一次戦時標準型船決定

1943年

- 4月1日 清水高等商船学校設置
- 4月 航海訓練所を逓信省に設置
- 5月20日 昭和18年度第14回定期総会開催 第五代会長 影山 保夫氏就任

1944年

- 7月7日 サイパン島の日本軍全滅

1945年(昭和20年)

- 1月 船員動員令、船舶待遇職員令公布
- 4月1日 東京・神戸・清水の3高等商船学校統合
- 4月1日 陸海軍徴用船、国家使用船となる
- 6月16日 十一会本部が空襲のため焼失
- 7月24日 練習船進徳丸が兵庫県加古郡二見沖合で銃撃を受け全焼
- 8月15日 終戦
- 9月2日 連合軍総司令部(GHQ)全日本船舶の移動を禁止
- 10月5日 全日本海員組合結成、組合長 小泉 秀吉
- 10月9日 練習船大成丸が神戸港で触雷のため沈没

1946年

- 2月1日 船員中央労働委員会設置
- 3月23日 帝国海事協会を日本海事協会と改称
- 3月 鹿児島商船学校廃校となり在校生は大島商船へ移籍
- 3月 粟島商船学校廃校となり在校生は弓削商船へ移籍

1947年

- 4月8日 船舶公団法公布 5月5日公団設立
- 6月5日 日本海運協会が解散、日本船主協会を設立
- 9月20日 日本船舶機関士協会発足
- 10月19日 海難審判法公布

1948年

- 5月1日 海上保安庁が発足
- 6月10日 国際海上人命安全条約、国際海上衝突予防規則を調印
- 7月10日 船員職業安定法公布(11月施行)
- 11月29日 全日本海員組合、第一次48時間ストライキ

12月4日 全日本海員組合、第二波ストライキ、第三波ストライキ

12月20日 GHQ が海員ストの中止を勧告(21日スト中止)

1949年

4月5日 海運議員連盟結成

4月6日 太平洋戦争の被害発表、被害率の最高は船舶の81%

10月27日 5商船学校(富山、鳥羽、弓削、広島、大島)は校長の署名で「商船学校存続に関する要望書」を大矢運輸大臣に提出

11月30日 商船大学設置決まる

12月17日 全国商船学校十一会の再建なる

1950年(昭和25年)

2月25日 商船大学開学

5月11日 重要港湾73港指定

8月4日 日本船のパナマ運河通航許可

9月15日 船員教育審議会第9回小委員会において福原委員長は商船学校存続否定の意見を発表

10月 全国公立商船学校十一会を代表して「現行官立商船学校存置に関する意見書」を関係官庁あて提出

11月4日 日本船長協会設立

11月27日 大阪商船の南米航路開設許可(戦後初の遠洋定期航路)

1951年

4月1日 5商船学校が文部省へ移管、校名に商船高等学校と改称

8月18日 全国公立商船学校十一会の再建第1回総会開催 第六代会長小山亮就任

1952年

4月1日 GHQ 外航商船への国旗掲揚を許可

5月10日 全国公立商船学校十一会 昭和27年度定期総会は神戸市立海員会館で開催

9月17日 全国公立商船学校十一会 本部を神戸市生田区栄町通り4-221(栄ビル)に移転

10月9日 全国公立商船学校十一会が社団法人全国商船学校十一会に改組

1953年

1月8日 練習帆船日本丸が戦後初の遠洋航海に乗り出す

5月30日 全国商船学校十一会 昭和28年度定期総会は神戸市立海員会館で開催

8月4日 全国商船学校十一会は海技試験に関し一部のものに対する無試験制度復旧に反対する意見書を運輸大臣あて提出

1954年

3月 全日本海員組合、日本船主協会にユニオン・ショップ制と賃上げ要求

5月19日 全国商船学校十一会 昭和29年度定期総会は神戸市立海員会館で開催 役員改選

7月 全国商船学校十一会、本部を神戸市生田区栄町通り6-2海員厚生会館に移転

9月26日 台風15号のため青函連絡船 洞爺丸ほか4隻沈没(死者・行方不明1155名)

- 10月21日 全日本海員組合、日本船主協会との統一協約でユニオン・ショップ制を確立
- 10月 大蔵省が船員の所得減税処置としての航海日当制承認
- 12月23日 全国商船学校十一会と海洋会が青函連絡船海難防止対策に関する陳情書を運輸大臣と国鉄総裁へ提出

1955年(昭和30年)

- 3月20日 全国商船学校十一会、船舶職員法改正案に対し運輸大臣に陳情
- 5月5日 全国商船学校十一会、昭和30年度定期総会は神戸市立海員会館で開催
- 5月11日 国鉄宇高連絡船紫雲丸が沈没(死者1688人)
- 5月16日 小山 亮代議士(十一会会長)が衆議院運輸委員会で船舶軽視の国鉄管理機構について質問
- 7月20日 運輸省が海運白書を発表
- 12月9日 原子力船調査委員会発足

1956年

- 2月13日 全国商船学校十一会、函館支部を函館市青函連絡船員区に開設
- 3月31日 商船大学の越中島校舎が防衛庁から返還
- 5月7日 全国商船学校十一会、高松支部を高松市西新通り、増井物産内に設置
- 5月26日 全国商船学校十一会、昭和31年度定期総会は神戸市立海員会館で開催、役員改選
- 10月29日 スエズ動乱によりスエズ運河通航禁止
- 12月 全国商船学校十一会、本部を神戸市生田区栄町通り3-29に移転

1957年

- 3月14日 北海道炭、山口・九州炭、北海道木材の三運賃同盟を解消し内航運賃同盟を結成
- 4月1日 商船大学を東京商船大学と改称
- 5月18日 全国商船学校十一会、昭和32年度定期総会は神戸市立海員会館で開催
- 7月26日 海水汚濁防止条約の批准国定数に達す
- 8月20日 危険物船舶運送および貯蔵規則公布
- 9月 全国商船学校十一会、商船高等学校の教育内容について関係官庁に陳情
(その後も陳情を続ける)

1958年

- 1月21日 我が国最初の鉱石専用船・新田丸(照国海運)が呉造船所で竣工
- 3月 日本が政府間海事協議機構(IMCO)条約を受諾し、条約発効
- 4月 運輸省が海運不況対策を決定
- 4月29日 ILO第7回海事総会ジュネーブで開催
- 8月1日 日本海難防止協会設立
- 8月 海運不況のため120隻の繋船実施。全日本海員組合は半年間の一時解雇を認める

1959年

- 3月9日 国鉄は洞爺丸について高等海難審判庁の裁決を不服として東京高等裁判所へ上告
- 6月6日 全国商船学校十一会、昭和34年度定期総会は神戸市立海員会館で開催

1960年(昭和35年)

- 6月4日 全国商船学校十一会、昭和35年度定期総会は神戸市立海員会館で開催
- 9月5日 練習帆船日本丸・海王丸30周年記念式が品川沖停泊中の同船舶内で開かれた
- 10月22日 神戸市の布引金比羅山雷声寺において各商船学校同窓会より1名の代表者が出席、戦後物故された十一会会員の慰霊祭が行われた
- 11月15日 全国商船学校十一会、船舶職員法施行規則の一部改正について、千トン以上の帆船練習船による一回以上の遠洋航海実習することを運輸省船員局長に陳情
- 11月22日 全国商船学校十一会、創立30周年記念祝賀会開催

1961年

- 4月1日 海技専門学院を海技大学校と改称
- 6月10日 全国商船学校十一会、昭和36年度定期総会は神戸市立海員会館で開催
- 12月15日 全国商船学校十一会、水先関係法規改正について運輸大臣に陳情
- 12月 三井船舶の自動化船・金華山丸が処女航海に出発

1962年

- 6月9日 全国商船学校十一会、昭和37年度定期総会は神戸市立海員会館で開催。役員改選
- 7月10日 世界最大のタンカー日章丸(出光タンカー・13万重量トン)進水
- 10月4日 16社会が外航労務協会となる
- 11月 練習船進徳丸は老朽化したため十一会でも、代替建造に努力、暫くその目的が達せられた。船名はやはり進徳丸
- 12月 全国商船学校十一会の理事会は神戸市による十一会の所有地を売却し、その売上金で会館を建設する事を決定

1963年

- 4月1日 北洋材輸送協定発足
- 6月8日 全国商船学校十一会、昭和38年度定期総会は神戸市立海員会館で開催
- 10月19日 日本郵船・三菱海運合併調印
- 10月31日 日本油槽船・日産汽船合併調印(新社名 昭和海運)
- 11月11日 山下汽船・新日本汽船合併調印(新社名 山下新日本汽船)
- 12月18日 日東商船・大同海運合併調印(新社名 ジャパンライン)
- 12月19日 大阪商船・三井船舶合併調印(新社名 大阪商船三井船舶)
- 12月20日 川崎汽船・飯野汽船合併調印

1964年

- 3月10日 十一会館が完成、全国商船学校十一会本部は神戸市生田区栄町3-29から神戸市生田区東町116番地の同会館へ移転
- 6月20日 全国商船学校十一会、昭和39年度定期総会は神戸市の十一会館で開催。役員改選
- 12月1日 全国商船学校十一会と太洋同志会が合併、11月31日太洋同志会解散
- 12月10日 日本海上コンテナ協会設立

1965年(昭和40年)

- 3月1日 全国商船学校十一会、商船高等学校の昇格について文部大臣に陳情
- 3月11日 商船高等専門学校昇格促進大会を赤坂プリンスホテルで開催(全国商船学校十一会主催)
- 5月1日 全国商船学校十一会の練習船整備対策委員会発足(日本丸・海王丸の代替建造を審議)7月30日運輸大臣に意見書提出
- 5月23日 ノルウェーのタンカー・バイムリトル号が室蘭で爆発炎上
- 6月12日 全国商船学校十一会、昭和40年度定期総会は神戸市の十一会館で開催。役員増員の決定
- 9月1日 1960年の国際海上衝突予防法規則公布
- 12月7日 全国商船学校十一会の小山会長らが5商船校長と昇格問題について会談

1966年

- 1月30日 海運争議、65日振りに解決
- 6月4日 全国商船学校十一会、昭和41年度定期総会は神戸市の十一会館で開催。
- 7月1日 港湾労働法全面施行
- 8月27日 文部大臣招請による商船高校の高専昇格に関する会議開催 全国商船学校十一会より小山会長ら出席
- 12月14日 運輸省の斡旋で海上コンテナ輸送経営体制きまる(大阪商船三井船舶・山下新日本汽船・川崎汽船・ジャパンライン、日本郵船はマトソン社と提携し昭和海運とグループを形成)

1967年

- 3月18日 リベリアの油槽船トリー・キャニオン号が英国南西部海岸で座礁し、積み込み原油が大量に流出
- 3月31日 外航二船主団体と全日本海員組合の協約改訂交渉決裂(4.11 妥結)
この年より海運春闘が定着
- 5月25日 衆院本会議において設置法と教育法の改正二法が可決され商船学校の高専昇格が決まる
- 6月1日 国立商船高等学校が昇格、国立商船高等専門学校として発足
- 6月10日 全国商船学校十一会、昭和42年度定期総会は神戸市の十一会館で開催。
- 7月25日 海運オーナーズ協会が外航中小船主協会と改称
- 10月31日 船員災害防止協会設立
- 11月25日 全国商船学校十一会東京支部において、会名並びに会誌の選考委員会を開催。
結論として会名は船舶職員協会、船舶職員会の二案が出た。会報名は単に「会報」に決定
- 12月7日 外航二船主団体と全日本海員組合は通信士定員問題につき二名二直、有効期間三年の新協定に調印(三直三名制の崩壊)

1968年

- 1月21日 船舶通信士協会が通信士の全日本海員組合脱退方針を決定
- 2月13日 1966年の満載喫水線に関する国際条約の受諾に伴ない船舶安全法の一部改正を閣議決定
- 3月29日 全国商船学校十一会、商船教育における海上実習のあり方について運輸省に意見書を提出
- 6月3日 全国商船学校十一会、昭和43年度定期総会は神戸市立海員会館で開催。役員改選

9月2日 我が国コンテナ第一船、日本郵船の箱根丸がロスアンゼルスに向け東京港を出航

1969年

1月5日 ジャパンラインの大型鉱石運搬船ぼりばあ丸(54,271 トン)が千葉県野島崎沖の太平洋上で船体が二つに折れて沈没。乗組員2名救助、船長以下31名は行方不明

6月7日 全国商船学校十一会、昭和44年度定期総会は神戸市の生協会館で開催。

6月12日 我が国初の原子力船むつ、石川島播磨重工業で進水

8月16日 全国商船学校十一会が「全日本船舶職員協会」と改称

8月 Mゼロ船に関するNK規則制定される

12月27日 第32回総選挙で東京7区から出馬した和田春生が当選

1970年(昭和45年)

2月9日 第一中央汽船の鉱石運搬船かりほるにあ丸(62,147 トン)が千葉県野島崎沖で時化のため船首付近を破損して沈没、乗組員24名救助(船長ら5名は行方不明)

4月 船長の最後離船義務を規定した船員法第十二条が改正、罰則規定が削除された

6月6日 全日本船舶職員協会と改称して初めての、昭和45年度定期総会は神戸市の生協会館で開催。

8月28日 外航二船主団体と全日本海員組合は海上医療体制を確立するための諸施設について合意。衛生管理者三名乗船すれば船医は下船させるとの措置が決まる

1971年

3月25日 戦没船員の碑が神奈川県観音崎に竣工。5月6日追悼式

6月5日 全日本船舶職員協会昭和46年度定期総会は神戸市立海員会館で開催。

11月1日 全日本船舶職員協会は本部を東京都千代田区丸の内1-8-2 第一鉄鋼ビルに移転

11月1日 (旧本部は神戸支部となる)

1972年

5月15日 沖縄の復帰

6月3日 昭和47年度定期総会において小山会長辞任、神戸市立海員会館で開催。役員改選
第七代会長 杉本恒記 就任

7月1日 海上交通安全法公布

1973年

2月9日 全日本船舶職員協会元会長、元代議士小山 亮死去

3月12日 日本船主協会は運輸大臣に対し、円切り上げ幅の縮小、為替差損に対する国家補償措置、船舶の国際競争力低下に対する措置、海運税制の確立、荷主業界からの為替損補償措置要望

4月5日 JNL(日本ナホトカライン)とFESCO(ソ連極東海洋船舶公社)が東京で日ソ海運会談、欧州向けランドブリッジ輸送問題で合意

5月15日 日本海技協会の設立問題で日本船長協会、日本船舶機関士協会、全日本船舶職員協会、海洋会の四団体がトップ会談

6月2日 全日本船舶職員協会昭和48年度定期総会は神戸市立海員会館で開催

12月4日 海運各社は燃料不足から定期航路の一部運休を決定

1974年

- 6月8日 全日本船舶職員協会昭和49年度定期総会は東京芝の日本船舶倶楽部で開催
- 6月22日 財団法人日本海技協会発足
- 9月1日 原子力船むつは実験航海中、放射能漏れを発見
- 11月1日 IMCO会議ロンドンで開催、SOLAS条約を採択
- 11月9日 東京湾浦賀水道中ノ瀬航路北端付近で雄洋海運のLPG船・第十雄洋丸(43,732トン)とリベリア籍パシフィックアレスが衝突、両船とも炎上、第十雄洋丸は防衛庁の手により撃沈
- 12月2日 財団法人海上防災センター発足

1975年(昭和50年)

- 3月17日 ジュネーブで第三次国連海洋法会議開催、我が国の処理方針は(1)領海12海里、(2)経済水域200海里、(3)国際海峡の自由通航
- 6月14日 全日本船舶職員協会昭和50年度定期総会は東京港区の日本船舶倶楽部で開催
- 7月7日 海運関係28団体による海上安全対策推進協議会設立
- 10月6日 ICS(国際海運会議所)・OCIMF(石油会社国際海事評議会)・マラッカ海峡協議会・日本船主協会によるマラッカ・シンガポール海峡に関する東京会議を開催、通航分離方式で合意
- 10月30日 日中海運輸送協議会設立

1976年

- 4月 帆船日本丸がアメリカ建国200年記念行事に参加のため出帆
- 6月9日 全日本船舶職員協会昭和51年度定期総会は東京港区の日本船舶倶楽部で開催、役員改選、第八代会長 和田春生氏就任
- 10月1日 船員災害防止センター発足

1977年

- 5月21日 全日本船舶職員協会昭和52年度定期総会は横浜市神奈川県立県民ホールで開催
- 5月23日 海上衝突予防法可決成立
- 7月 全日本船舶職員協会の機関誌「海と人」廃刊
- 9月7日 新パナマ運河条約調印

1978年

- 1月1日 全日本船舶職員協会の機関誌「全船協」を発行
- 3月27日 全日本海員組合、海運危機に対する声明を発表
- 3月31日 東京地方裁判所は照国海運の更生計画を認可
- 4月18日 アメリカはパナマ運河を2000年にパナマへ移譲
- 5月20日 全日本船舶職員協会昭和53年度定期総会は東京・日本工業倶楽部で開催、役員改選
- 5月31日 明治丸が重要文化財に指定、船体保存が決まる
- 7月5日 石油備蓄タンカー管理機構設立
- 7月6日 海事センタービル竣工
- 7月7日 ロンドンで開催のSTCW条約(1978年の船員の訓練、資格証明および当直維持の基準に関

- する国際条約)会議は同条約および関連決議を採択
- 8月29日 全日本船舶職員協会 50周年記念事業実行委員会発足
- 12月8日 全日本船舶職員協会は本部を東京都千代田区丸ノ内から千代田区麴町4-5 海事センタービルへ移転
- 12月24日 長崎県橋湾で25万トン級タンカー10隻の錨泊による石油備蓄を開始

1979年

- 1月22日 外航第35次計画造船から利子補給が復活
- 4月13日 船員制度近代化委員会が運輸省船員局長の私的諮問機関として発足
- 5月24日 全日本船舶職員協会昭和54年度定期総会および創立50周年記念式典は、東京・工業倶楽部で開催
- 7月 全日本船舶職員協会、マスターファイル新設
- 9月 全日本船舶職員協会の船員制度対策委員会発足
- 11月9日 船員制度近代化委員会が実験船・きゃんべら丸出港
- 11月16日 IMCO 第十一回総会は海上安全、海洋汚染防止法の条約採択

1980年(昭和55年)

- 1月 運輸省は海員学校三校(児島、七尾、門司)の廃校を決定
- 5月22日 全日本船舶職員協会昭和55年度定期総会は東京の海事センタービルで開かれ、この会議で全船協功労者20名の表彰式が行なわれた
- 10月13日 全日本船舶職員協会は、この日理事会で「全船協事業拡大五ヶ年計画」を決定
- 12月16日 スエズ運河拡張第一期工事が完成、15万トンタンカー通航可能

1981年

外航二船主団体と全日本海員組合、ペルシャ湾の北緯29度30分以北の海域への就航を見合わせることを確認

1982年

- ・ IMMARSAT 国際海事衛星通信サービスの提供を開始
- ・ 第三次国連海洋法会議第11会期を開催「国連海洋法条約」を採択
- ・ 政府・STCW条約を批准(1993年4月28日発効)

1983年

- ・ 政府、国連海洋法条約に署名
- ・ ロンドン保険業界、船舶戦争保険の基本料率を一挙に4倍へ

1984年

- ・ 米国新海運法成立
- ・ 海運造船合理化審議会は「今後の外航海運対策について」中間答申、船員問題が政策判断上の重要事項として論議されるとともに利子補給受給会社への諸規制の見直しを提案

1985年(昭和60年)

- ・ 海運造船合理化審議会は「今後の外航海運対策について」答申集約体制の解除と北米定航

スペースチャーター制の見直し

1986年

- ・ 「特定不況業種、特定不況地域関係労働者の雇用安定に関する特別措置法」に基づく特定不況業種に一般外航海運業(油槽船に限る)が指定(1988年には一般外航海運業全船に拡大)

1987年

- ・ 国際競争力回復の為世界で最も少数精鋭された船 (パイオニアシップ)の実現を目指すことで、官公労使が合意
- ・ 緊急雇用対策実施に伴う離職船員の受け皿機構発足

1988年

- ・ 海員の一日当たりの労働時間を一律8時間にするなど、船員法を一部改正
- ・ 第1回(再開)日韓船主協会会談、ソウルで開催
- ・ 山下新日本汽船とジャパンラインの折半出資による定航会社「日本ライナーシステム」が業務開始

1989年(昭和64年/平成1年)

- ・ 日本初の本格的な外航クルーズ客船「おせあにつくぐれいす」はじめ、次々に就航「クルーズ元年」と言われる
- ・ 外航海運労使、日本籍船への混乗導入問題を協議し、原則として新造船を対象に日本人船員9人の配乗を合意

1990年

- ・ 海上安全船員教育審議会 船舶職員部会の20条問題小委員会新たなマルシップ方式による日本籍混乗第一・二船について承認
- ・ 米大統領、タンカーの二重構造義務付けを内容とする OIL Pollution Act 1990(OPA 90) の署名

1991年

- ・ 第1回日台船主協会会談、東京で開催
- ・ 日本郵船・日本ライナーシステムが合併、邦船のコンテナ航路運営は北米定航6社体制から3社体制へ

1992年

- ・ 第1回アジア船主フォーラム(ASF)、東京で開催

1993年(平成5年)

- ・ 邦船5社グループ、カタール液化ガス社(QLGC)と日本向け液化天然ガス(LNG)の海上輸送に合意
- ・ 政府の米緊急輸入による米輸送実施

1994年

- ・ 国際海上人命安全条約(SOLAS) 締約国際会議をロンドンで開催、国際安全管理コード(ISMコード)など採択

1995年

- ・ 阪神・淡路大震災(1月17日)が発生、神戸港の機能停止
- ・ 祝日法改正(1996年7月20日から) 海の日が14番目の国民の祝日に

1996年

- ・ 欧州・北米航路におけるコンテナ船社の再編が世界規模で進行
- ・ 米国連邦海事委員会(FMC) が邦船3社に課徴金を課す制裁案、発表
- ・ ナホトカ号沈没、ダイヤモンドグレース号原油流出事故発生

1997年

- ・ カタールLNGプロジェクト第1船「アルズバーラ」が中部電力基地に入港

1998年(平成10年)

- ・ 国際船舶への日本人船長・機関長2名配乗体制を可能とする船舶職員法改正
- ・ 全日本船舶職員協会 第九代会長 中村 慶治氏就任
- ・ 日本郵船・昭和海運が合併
- ・ 米国外航海運改革法(改正海運法 OSRA) 成立

1999年

- ・ 商船三井・ナビックスラインが合併
- ・ 第8回アジア船主フォーラム(ASF)東京で開催
- ・ アランドラ・レインボー号ハイジャック事件発生

2000年

- ・ 全日本船舶職員協会第十代会長 川村 赳 会長就任
- ・ 全日本船舶職員協会第八代会長 和田 春生 氏ご逝去
- ・ 日本人船長・機関長2名配乗体制の国際船舶が三隻誕生

2001年

- ・ 外航労務協会の業務を日本船主協会(外航労務部会)に移管

2002年

- ・ 米西岸諸港にて大規模港湾ストライキ発生
- ・ プレステージ号スペイン沖で折損沈没、油濁事故発生
- ・ テロ防止対策に関する SOLAS 条約(海上人命安全条約)が改正

2003年(平成15年)

- ・ 国際海運会議所(ICS)と国際海運連盟(ISF)総会、兵庫県淡路島で開催

2004年

- ・ バラスト水管理条約が採択
- ・ 船舶と港湾施設の国際安保コード(ISPS)が発効
- ・ 海運市況の高騰などにより、外航海運各社は好決算を達成

2005年

- ・ 改正油濁損害賠償保障法施行

- ・ 水先制度の抜本改革について交通政策審議会が答申
- ・ 欧州系コンテナ船社主導の国際M&Aが相次ぐ
- ・ 燃料由の高騰が続く

2006年

- ・ ILO 海事労働条約が採択される
- ・ 世界最大のコンテナ船 EMMA MAERSK(11,000TEU)竣工

2007年

- ・ トン数標準税制の創設が平成20年度与党税制改正大綱に盛り込まれる
- ・ 全日本船舶職員協会・無料船員職業紹介所、認可受け開設

2008年(平成20年)

- ・ ソマリア周辺海域にて海賊による襲撃事件が頻発
- ・ トン数標準税制導入のための海上運送法などの一部改正が実現
- ・ 外国人全乗の日本籍船が誕生

2009年

- ・ ソマリア沖・アデン湾の海賊対処のため海上自衛隊護衛艦派遣、海賊対処法も成立
- ・ 安全かつ環境上適切な解撤に向け、シップリサイクル条約が香港で採択

2010年

- ・ 全日本船舶職員協会第十一代会長 内田 成孝 氏就任
- ・ 「国土交通省成長戦略」を公表。外航海運の国際競争力強化が盛り込まれる
- ・ 全日本船舶職員協会と日本丸・海王丸80周年記念事業、協同祝賀事業開催
- ・ 新和海運と日鉄海運が合併、NS ユナイテッド海運発足
- ・ 改正STCW条約採択、2012年1月より発効

2011年

- ・ 東日本大震災・福島原発事故発生(3月11日)、海上輸送を含む経済活動に大打撃
- ・ 国土交通省、我が国独禁法適用除外制度の維持を正式表明

2012年

- ・ トン数標準税制の拡充に向け、改正海上運送法が成立
- ・ 全船協、「一般社団法人 全日本船舶職員協会」として再スタート
- ・ 日本籍船へ武装警備員乗船に向け検討進む

2013年(平成25年)

- ・ 平成25年度税制大綱でトン数標準税制の拡充(準日本船舶にもトン数標準税制を適用)が決定

2014年

- ・ 全日本船舶職員協会第十二代会長 岩田 仁 氏就任
- ・ 新たな「海洋基本計画」が閣議決定
- ・ JX日鉱日石タンカーとJX日鉱日石 SHIPPINGが合併、JXオーシャン発足

- ・ 第23回アジア船主フォーラム(ASF)大津で開催

2015年

- ・ スエズ運河の拡張工事完了
- ・ 第一中央汽船が民事再生手続きを申請

2016年

- ・ 全日本船舶職員協会「高専における商船教育定員維持に関する声明文」を発表
- ・ パナマ運河で新開門開通、LNG船など大型船通航可能に
- ・ 川崎汽船・商船三井・日本郵船の大手3社が平成29年7月に合弁会社を設立し、コンテナ事業を統合すると発表
- ・ IMO,MEPC70がSO_x全海域規制、2020年開始を決定
- ・ 平成29年度税制改正大綱でトン数標準税制の拡充が決定

2017年

- ・ 2012年に発効した改正STCW条約(マニラ改正)が経過措置を経て完全実施
- ・ 米海軍イージス艦とコンテナ船が下田沖で衝突事故
- ・ バラスト水管理条約発効。バラスト処理装置の搭載期限が最大2年で決着、処理装置の搭載は必須

2018年

- ・ 改正MARPOL条約付属書VIが発効、燃料消費実績の報告を義務化
- ・ IMO,MEPC72で国際海運の温室効果ガス(GHG)中期削減目標決定
- ・ 2030年までに40%以上、2050年までに50%以上削減、今世紀中の排出ゼロを目指す
- ・ 全日本船舶職員協会第十三代会長 酒迎 和成氏就任
- ・ 国交省、2025年までの実用化を目指し自動運航船の実証事業の実施者を決定、本格的に開始
- ・ 全日本船舶職員協会「海技教育機構所属練習船実習生食料費徴収反対決議」

2019年(平成31年/令和1年)

- ・ 韓国現代重工業、大宇造船海洋を買収すると発表。世界市場で20%以上の巨大企業となる
- ・ 中東ホルムズ海峡で日本タンカーが攻撃され、被弾
- ・ 東日本で台風大雨被害、死者相次ぐ(土砂崩れ、大規模停電、河川氾濫)
- ・ 全日本船舶職員協会「5商船系高専練習船代替新造推進期成会・決起集会」

2020年

- ・ 全日本船舶職員協会創立90周年記念事業開催(祝賀会は新型コロナウイルス感染防止対策で延期)

表紙写真：海技教育機構練習船

左上 日本丸 左下 旧日本丸 右上 海王丸 右下 旧海王丸

裏表紙写真：5 商船系高専校内練習船

左上 若潮丸（富山）、右上 鳥羽丸（鳥羽）、中央 広島丸（広島）、
左下 大島丸（大島）、右下 弓削丸（弓削）

編集後記

一般社団法人 全日本船舶職員協会は昭和5年4月11日に全国商船学校十一会として創立以来90年を迎えることができました。

創立90周年記念祝賀会を開催するにあたり、記念小冊子を発行することになりました。「温故知新」——古きをたずねて新しきを知るを心構えとして、本協会の将来を考えるにはまず昭和初期の困難な時代の先輩たちの伝統を継承し困難を克服し、海運界全般にわたり発展向上するための責務を果たさなければならぬと肝に銘じ、編集に従事しました。

昭和55年までの出来事は本協会「五十年史」を読み返しながら主要な部分を抜粋し、その後の40年の活動を記録いたしました。

編集をするにあたり、ご寄稿頂きました諸先輩方及び、ご協力いただきました編集委員各位、本協会役員の方々の努力によりまして、この成果を収めることができました。あらためまして委員各位のご支援、ご協力に対し深甚なる謝意を表します。祝賀会・記念小冊子発行は新型コロナウイルス感染防止対策で延期となりました。

全船協創立90周年記念誌(小冊子)編集委員会(敬称略・順不同)

飯島 寿(委員長)・田島孝一(副委員長)・小林 悠(委員)

大橋泰夫(委員)・中山隆志(委員)・原田昭二(委員)

清崎哲也(委員)・松見 準(委員)・本望隆司(委員)

全船協創立 90 周年記念小冊子	発刊日：2020 年 4 月
◇発行所：一般社団法人 全日本船舶職員協会	◇編集兼発行人：土屋 正徳
〒101-0051 東京都千代田区神田神保町二丁目 32 番地	金子ビル 206 号室
TEL 03-3230-2651	FAX 03-3230-2653
E-mail： honbu@zensenkyo.com URL： https://www.zensenkyo.com	



5 商船系高専校内練習船