

全船協

会報149号 2022年5月 春季号



光辰丸 吉祥海運有限公司 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@sanyukisen.co.jp

B&S ENTERPRISE

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



北星海運株式会社

代表取締役社長 佐藤有造

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

一般社団法人 日本船長協会

会長 葛西 弘樹

〒102-0083 東京都千代田区麹町4丁目5番地
(海事センタービル5階)
電話 (03) 3265-6641
FAX (03) 3265-8710
<http://www.captain.or.jp>

一般社団法人 海洋会

会長 平塚 惣一

〒102-0083 東京都千代田区麹町4丁目5番地
(海事センタービル6階)
電話 (03) 3262-8632
FAX (03) 3262-6909



一般社団法人 日本船舶機関士協会

会長 掛谷 茂

〒102-0083 東京都千代田区麹町四丁目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 東京都中央区浜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 <https://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 … 光辰丸（内航貨物船）吉祥海運有限会社	
巻 頭 言 ……………理事・弓削商船高専同窓会長 柏 木 実 … 2	
商船高専5校練習船、随時更新へ ……………海事振興連盟理事 参議院議員 赤 池 誠 章 … 4	
B 号航海記(第 4 回) ……………内海水先区水先人会水先人 会 員 栗 阪 肇 … 6	
コトラシステム第 7 回講義資料 ……………コトラシステム …11	
新・大島丸 起工式……………大島商船高等専門学校 商船学科長 千 葉 元 …20	
「新・大島丸」操舵室モックアップ見学報告 ……	
……………大島商船高等専門学校専攻科 海洋交通システム工学科1年 小 西 凧 …22	
北から南から	
富山高等専門学校 ……………25	
鳥羽商船高等専門学校 ……………31	
広島商船高等専門学校 ……………35	
大島商船高等専門学校 ……………38	
弓削商船高等専門学校 ……………42	
海技教育機構 ……………46	
本部・支部だより ……………事 務 局 …49	
第48回知られざる民間船舶の悲劇 戦時徴用船の遭難の記録画展案内 ……	
…………… 公益財団法人殉職船員顕彰会 …50	
新刊紹介 ……………成山堂書店 …51	
賛助会員名簿 ……………事 務 局 …53	
会費納入者名簿・2022年度新卒者入会名簿 ……………事 務 局 …54	
光辰丸の特徴(表紙掲載写真)……………事 務 局 …55	
時事寸評・表紙写真解説・編集後記 ……………事 務 局 …58	



◀ 巻 頭 言 ▶

理 事・弓削商船高専同窓会長 柏 木 実



新型コロナウィルスは、大都市ばかりではなく全国的に感染の拡大が続いており、収束の兆しが見えず、ウイズコロナの時代を迎え

ようとしておりますが、会員の皆様方におかれましては如何お過ごしでしょうか。

さて、弓削商船高等専門学校は、昨年 2021 年 11 月 12 日、創基 120 周年・高専創立 50 周年記念式典を挙行了しました。

コロナ禍の中、大変制約された状況ではありましたが、お陰をもちまして大過なく無事終了することができました。これも偏に皆様方の温かいご支援の賜と心より感謝を申し上げます。

また、本年 1 月 11 日の創立記念日には、上島町長殿はじめ皆様方にご臨席を賜り、先輩諸氏の方々のご冥福をお祈りし、日本の繁栄の礎を築いて来られた御霊に敬意を表し、衷心より感謝を申し上げます。

商船系高等専門学校 5 校は、全校 120 周年を超える歴史を誇り、明治、大正、昭和と激動の時代の中、海運立国日本を支える優秀な人材を数多く輩出し、諸先輩の方々は大変なご苦勞をされ、戦前戦後を通じ、海事産業発展のため多大なる貢献をして来られました。

このところ、文科省、国交省において今後の商船教育の在り方について論議されております。

一般の大学卒業の学生を海技教育機構で教育し、乗船させる「新々3 級制度」を関係省庁へ立案し、協議が始まっております。

海技大学校設立の目的は、部員の方々にも門戸を開き、長年船の経験を積んだ方々が、海技免状を取得するための教育を受け、士官として乗船勤務できるようにするというもので、卒業した人達は現場を熟知しており問題なく仕事をこなすことができました。

新々3 級制度は、海技教育機構での教育期間はわずか数年なので、船の概要を頭では理解できるものの体得するのは困難であり、船舶にとっての最重要課題である安全運航を担保できるかどうか甚だ疑問が残るところです。

海運業界はすそ野が広く、業界を縁の下で支えている多数の中小船社がいることも忘れてはなりません。

教育は、誰もが平等に受けられる制度でなければならず、また、教育を受けた学生が、中小の船社にも充分に行きわたるような公平な制度でなくてはならないものと思っております。

一方、商船系高等専門学校の改革案については、就学期間は 5 年とし、船乗りを希望する学生は、卒業後、再度、海技教育機構に入学し、練習船実習を行い、はじめて海技免状を取得できる資格を得ることになる新たな制度を検討中であると伺っております。

高等専門学校の設立の趣旨は、現場で即戦力となる技術者の育成、および、地域社会、企業への貢献を目的として創設されました。

商船系高等専門学校を卒業しただけでは海技免状を取得する資格はなく、士官として

船に乗ることができないばかりではなく、高等専門学校設立の大義名分から大きく逸脱し、商船学校とはいえ、一般の工業系高等専門学校と何ら変わらない学校となっています。

このような中途半端な教育機関では、世界の海に羽ばたく船長・機関長になろうとの大きな夢と希望を抱いた学生の入学は非常に困難な状況となり、将来の日本国、および、海事産業にとって大きな痛手になるのではないかと大変憂慮しております。

今後は、AI が急速に発展を遂げ、太平洋を無人で航行する船が出でてくるとの構想があります。

確かに陸上を走る車は、良質なガソリン、および、電気を原動力としており、エンジンは故障することはなく、万が一トラブル発生した時には即、業者を手配し、修理をしてもらうことができるので自動運転が可能になるのは目前となっております。

一方、船はといえば、太平洋の真ただ中、タール、ピッチのような重質油を燃料として使用しているため、主機関のみならず周辺機器にも頻繁にトラブルが発生し、乗組員が修理しないと大時化の中航行不能となり、最悪の場合横転し沈没してしまうことにもなりかねません。

刻々と変わる風、および、うねりの方向に対応し、進路、速力を適時変えなければならず、操船を誤れば巨大船の船体が真二つに折損する重大事故にも繋がります。

大型船においては AI では対応しきれない課題が多数存在し、何時の時代がきても船舶を安全に運航し、無事目的地に荷物を届けるためには乗組員は必要不可欠な存在であると考えます。

現在、世界情勢は混迷の度を深め、先行き不透明な時代に移り変わってきておりますが、日本船隊を運航し維持管理するのは日本

人船員であり、今後ますます、その存在価値が問われ、ニーズが高まる時代になってくるものと思われます。

商船系高等専門学校は、中学校を卒業したばかりの船員になるとの熱き志を持った純真無垢な学生を、船内生活に順応するため、入学当初から全寮制を敷き、5年半の長きに亘って教育し、船乗りとはどうあるべきかの基本、および、船舶にとっての最重要課題である安全運航を身体で覚えることができ、陸とは全く隔離された海上での特殊な環境の中、想像を絶する困難、苦難に遭遇しても、荷主様から預かった大切な荷物を事故なく無事目的地まで届けるノウハウを習得した真の船乗りとして世界の海で活躍する現場を預かる責任者を育成する商船士官養成専門学校であり、今後も日本国海事産業発展に大いに貢献しなければならない教育機関であると確信しております。

商船高専5校練習船、順次更新へ

海事振興連盟常任理事

参議院議員 赤池 誠章

海事振興連盟・海洋立国懇話会で発行している「うみUMI」(NO.65 2021.11)から「商船高専5校練習船、順次更新へ」記事の転載を海事振興連盟事務局・参議院議員赤池誠章事務所の許諾をいただきましたのでここにご紹介いたします。

ご厚意に感謝申し上げます。

我が国は四方を海に囲まれた海洋国家であり、我が国の維持・発展において、海に関わる人材育成は極めて重要です。

私は、衛藤征士郎海事振興連盟会長のご指導の下、平成 28 (2016) 年から官民一体となった「海洋教育推進プロジェクト」を立ち上げ、小中高校の教科書への海事産業に関する記載充実等、座長として、その推進に取り組んでまいりました。

海洋人材の育成にあたっては、海洋系大学や水産高校、海技学校とともに、5年制の商船高等専門学校（商船高専）が、その役割を長年担ってこられました。

平成 30 (2018) 年 9 月、私は、愛媛県上島にある弓削商船高専に視察でお伺いしたのですが、それを契機に、商船高専 5 校の卒業生を中心に設立された全日本船舶職員協会(全船協：酒迎和成会長)と、定期的に海事振興・海洋人材育成について意見交換をさせて頂くようになりました。

その意見交換の過程で、酒迎会長から、商船高専 5 校の練習船が老朽化しており、更新の時期を迎えているとの話を伺いました。

そこで、商船高専 5 校の教職員や卒業生、地域一体となった期成会を組織し、海事諸団体にも協力して頂いて、要望を取りまとめていくことにしました。

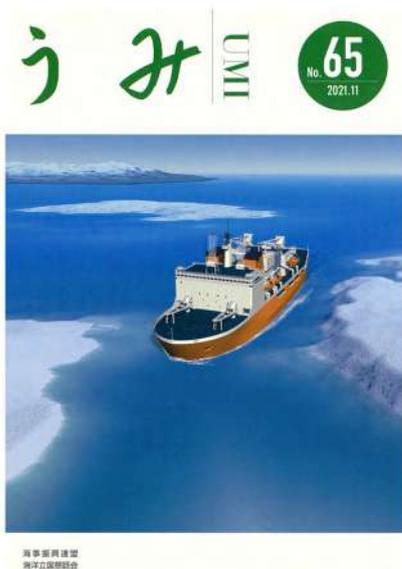
その後、酒迎会長と、会長の片腕である土



赤池誠章参議院議員

屋正徳全船協専務理事(当時)をはじめ、関係各位と打合せを行いつつ、令和元 (2019) 年 10 月 2 日には、私を含む関係国会議員で、土屋専務の母校であった富山高専の練習船若潮丸を視察させて頂き、老朽化した練習船では教育に支障が出かねないという実情を改めて認識するに至りました。

その視察も踏まえ、11 月 6 日には自民党本部において、国立高専機構や、商船 5 校の校長及び教職員・卒業生、立地自治体の首長等による練習船更新の期成会と、海事振興連盟加盟の海事各団体にお集まり頂き、関係国会議員とともに「商船高専 5 校の練習船更新と教育の充実」に向けての集会を開催しました。その集会では、近年、練習船の役割は海技教育にとどまらず、災害時において被災者



海事振興連盟・海洋立国懇話会で発行している
「うみ UMI」(NO.65 2021.11)

収容、救援物資運搬、遠隔通信など多方面にわたって機能し、地域に貢献していることなども、商船 5 校の立地している首長から報告がなされ、集会後、期成会代表による文部科学省や財務省へ練習船更新の要望活動が行われました。

そして、関係各位の熱心な活動の結果、商船高専を所管する文部科学省と財務省では調整がなされることになり、練習船の計画的な更新の決定に繋がりました。

具体的には、耐用年数 20 年を超えた老朽化した練習船を船齢順で更新することとし、技術革新に対応した最新の設備機器を導入して海洋人材育成の高度化を図るとともに、昨今のコロナ禍を受けた感染症対策の考慮に加え、女性に配慮した船内の環境整備や、災害時の支援機能も持った船となります。

まずは、令和元・2 年度の国土強靱化緊急対策で、東京海洋大の汐路丸(昭和 62 年建造)と神戸大の深江丸(昭和 62 年建造)の更新が始まり、令和元年度補正・2・3 年度で、北海道大のうしお丸(平成 4 年建造)が更新され、そして、商船 5 校の練習船の更新へと続いていきます。事業費は 1 隻約 50 億円で、

設計 1 年・建造 2 年で順次更新していきます。

早速、昨年令和 2 年度から山口県の大島商船高専大島丸(平成 5 年建造)の設計がなされ、今年度から来年度にかけて建造が始まっています。そして、愛媛県の弓削商船高専弓削丸(平成 6 年建造)が令和 3~5 年度予算で、三重県の鳥羽商船高専鳥羽丸(平成 6 年建造)が 4~6 年度予算で、富山県の富山高専若潮丸(平成 7 年建造)が 5~7 年度予算で、広島県の広島商船高専広島丸(平成 9 年建造)が 6~8 年度年度予算で順次更新されていく予定となっています。

来年は高専制度発足 60 周年の節目を迎えます。今後も、海洋国家を担う海洋人材教育の高度化と地域防災を実現するため、計画的な練習船の更新に、より一層の力を尽くしてまいります。

なお、去る 8 月 19 日に、商船高専練習船更新に尽力された土屋正徳全日本船舶職員協会副会長がご逝去なされたとの報を受け、ここに御霊の平安を心より祈念申し上げます。



富山高専「若潮丸」の視察の様子
(令和元年 10 月 2 日)

B号航海記（第4回）

内海水先区水先人会水先人 会員 栗 阪 肇

前回まで：会報139号から始まったA号航海記、その続編としてのB号航海記は144号・145号へと発表し、中断のあと148号から再開した。

4-28) シンガポール

社会人となって最初に寄港したのが、シンガポール（星港）でした。海外の寄港地の中では最も多く訪れました。東京で会社員（最初の陸上勤務）をしていた時、約2ヶ月の長期出張したこともあります。また、関西空港から離発着してシンガポールにて乗下船したこともあります。

星港の人口は570万人（2019年現在）。ちなみに、東京都は927万人、横浜市は372万人です。面積は淡路島と同じです。

昔から今日に至るまで「中継ぎ貿易」で栄えた港町です。多くの日本人が仕事を通じて活躍しているので、日本系企業では外国という認識はなく、外国と日本との中間ではないでしょうか。著者には、ハワイと同じで東京都小笠原諸島のさらにその先にある南の島というイメージがあります。10年ほど前までは、国を挙げて工業化を進めていました。しかし、現在は脱工業化、ITの分野に星港政府は力を入れているようです。

4-29) インド洋

13ノットでゆっくり走る本船は、インドネシア領スマトラ島北端からアフリカ最南端まで、私は初めて航海しました。

インド洋を北東から南西へと横切るのに、15日もかかりました。今までは、①欧州航路コンテナ船で、スマトラ島北端からアデン湾



の入口。②LNG船で、スマトラ島北端からペルシャ湾入り口、ホルムズ海峡まで。特にコンテナ船では、25ノットでぶっ飛ばしていたので、わずか4から5日の航海でした。そのため、インド洋の北部だけを短く航海していました。

ところが、今回は船速も今までよりも遅く、おまけに北東から南西まで航海して、改めてインド洋の広さに驚きました。



海は夏色、喫茶店で注文する青色ソーダ水の常に泡の出ている状態が、本船の航海した後にはできる「航跡」にそっくりです。ずーと、その泡ソーダ水を眺めていると、夏色の海に

吸い込まれそうになりました。太陽に反射した海面は、まぶしくて特に夕方の航海当直中（工作中）はサングラスが手放せません。

スマトラ島を後にした本船は、Chagos Archipelago 諸島（英国領）、モーリシャス諸島、マダガスカル島の南側（右手に見ながら）を通過しながら、アフリカ大陸最南端へと目指しました。

インド洋を南下している時、夕方日没後の当直中では、頭上にオリオン座、明け方の当直中には左手に南十時星とケンタウルス座が本船の航海安全を見守っていました。

4-30) モーリシャス諸島

3月21日、本船はモーリシャス諸島の本島モーリシャスの南沖を通過しました。南沖ですが、島まで54海里ほど距離があるので、視認することはできずレーダー映像で確認したに過ぎません。

まず、最初に通過したモーリシャス島。海図で確認すると、島は所々に山があり最も高い山は島の南西に位置し、Piton de la Petite Riviere Noire（標高828m）です。その直ぐ西側にあるレユニオン島は、モーリシャス島と違い上から見ても横から見てもメロンパンの形をしていて明らかに火山島です。島の中心部にPiton des Neiges（標高3,069m）山があります。

モーリシャス諸島には、絶滅した珍鳥ドートがかつて生息していたそうです。シチメンチョウほどの大きさの太った鳥で、飛ぶことは全くできず、うまく歩けませんでした。嘴（くちばし）は巨大で、翼と尾は小さい。10世紀以前からアラビア人航海者などに知られていましたが、1510年初めてポルトガル人が到来、当時は無人島であった。主産業はサトウキビ栽培と精糖業で、砂糖が輸出額の90%を占めます。

4-31) アフリカ最南端

今回の目的地ブラジル Tubarao までの航海以前、アフリカ大陸最南端は喜望峰だと勘違いしていました。正確には、アフリカ最南端は「アガラス岬」といいます。Cape Town から東南東80海里のところに突き出ています。このアガラス岬付近、つまり、東経20度を境として東側をインド洋、西側を大西洋と区分するそうです。

待ちに待った喜望峰は大西洋側です。アガラス岬から南には、頂点を南極に向けた正三角形の形で大陸棚があり天然ガスのリグ（掘削に必要な機械一式）がいくつか大陸棚に浮かんでいました。

アガラス岬のすぐ南には、水深26mの浅瀬「Twelve mile Bank」があり、多数の漁船が操業していました。

海図で南アフリカ共和国の沿岸を確認すると、本船の走ってきた近くには東から、「East London」、「Port Elizabeth」と英語の地名がありました。英国から移住した植民地時代に街名を付けたのでしょう。

本船からアフリカ大陸を遠望していると、著者が船乗りとなって今回の航海が最も長いためか、マゼラン海峡通過時（A号航海記第1回）と同じように「地の果て」まで来たなあ〜と実感しました。と同時に、アフリカ大陸の中央奥地には、インドネシア領ボルネオ島やアマゾン川流域のように、まだ人類の知らない秘境や動物がいるのではないかと想像を巡らしました。

4-32) 嵐の岬

喜望峰の古称です。南アフリカ共和国の南西端にあるこの岬は、1486年バスコ=ダ=ガマによって発見されました。

（正確には、1486年初めて西欧に紹介されました。記録にはないもののヘロドス（※註）の伝えるフェニキア人のアフリカ周航が

最初らしい)。97年、ガマがこの岬を通過してインド航路を開拓した後、ポルトガル王ジョアン2世により、インド航路発見の希望が成ったとして「喜望の岬」と改称、現在に至っています。英語名はCape of Good Hope、アフリカーンス語ではKaap De Goede Hoopといいます。

「Good Hope」を「喜望」と翻訳したところに、当時の日本人の博学に恐れ入りました。

本船は、船内時間3月27日正午頃（日本時間27日20時）に喜望峰の南沖を通過しました。南沖といっても29海里離れていたもので、残念ながら喜望峰やその周辺にある観光名所テーブルマウンテン（標高1,042m）を肉眼で見ることにはできませんでした。水平線のはるか彼方だったので、レーダーでその映像を捉えたに過ぎませんでした。

この辺りは、いつも南極大陸から吹く強風と、インド洋からアフリカ大陸最南端を陸岸にそって北西へ流れるアガラス海流により、ヨーロッパ方面から南下する船にとっては、風も海流も逆方向となり今でも航海の難所となります。

バスコ=ダ=ガマの活躍した大航海時代の船乗り（冒険家）にとって、当時の帆船ではなかなか到達することのできなかつたのが、この「嵐の岬」だったのでしょう。

確か、ガマの「インド航路発見」までは、ヨーロッパ（キリスト教世界）と中東（イスラム教世界）の力関係はアラブが抜き出ていました。当時世界有数の文明国中国を中心とするアジアとヨーロッパとの交易の利益を、その中間に位置するアラブ商人が独占していたからです。

ところが、このガマの偉業の後、逆転することとなりました。アラブ諸国を経由せずに、ヨーロッパが直接東洋と貿易を始めたからです。

古代中国の想像上の動物である「蛟龍」。水

中に潜み、雲雨に会えば、それに乗じて天上に昇って龍になるとされる。みずち。こうりゅう。「こうりょう雲雨を得」という諺があります。「龍」。つまり、永年の夢「船長」へ登るための「風雨を得」を「嵐の岬通過」に置き換えて、新たな決意と希望を胸にブラジルへの航海を続ける著者でした。

※ ヘロドス： Herodotos 紀元前5世紀のギリシアの歴史家。その著書『歴史』はペルシア戦争の歴史を軸に、東方諸国の歴史、風土、伝説、ギリシア諸ポリスの歴史を記したもので、物語的歴史の典型。「歴史の父」と呼ばれる。生没年未詳。

4-33) Cape Town

喜望峰から北へ50kmのところ、広がる港町です。「Cape」といえば、この港町のことを一般には示します。リオと言えば、港湾都市・観光都市として有名なリオ・デ・ジャネイオ（ブラジル）を言うのと同じです。

1652年、オランダ東インド会社から派遣されたヤン=ファン=リーベークにより、半島北西部テーブル湾岸に、インド航路の船舶のための補給用の農牧産地と砲台が創設され、中継基地として発展。その後、ここを拠点として、オランダ人農業移住者を中心に白人の南アフリカ移住が進み次第に内陸部に及びました。美しい観光に恵まれ、動物保護区があり、観光地として知られています。付近は、農業、工業、沿岸漁業が盛んです。

海図で確認すると、特にCape Townから喜望峰にかけての地形が、地中海と大西洋とを結ぶ要地にある英国領ジブラルタルと南北方向に鏡を置くと、東西を反対にしてほとんど瓜二つの地形であることに気が付きました。気候も同じ地中海性気候です。

著者がこのCape Townという名前を初めて聞いたのは、中学の社会授業でした。Cape

Town のある南アフリカ共和国は、日本と地理的距離が大きいのですが当時の貿易相手国 1 位が日本だった（と記憶しています）のに驚きました。

この Cape Town から北北西 100km のところに Saldanha Bay があります。鉄鉱石の積み出し基地があり、本船も就航以来の 5 年間で 2 回寄港しています。船乗りになって気が付きました。日本からの距離こそ違いますが、海路を利用すれば韓国や中国、カナダ、豪州、星港、南アフリカ共和国、ブラジルなど。どの国も日本の隣国となります。

本船など 20 万トンクラスのばら積み貨物船を Cape Size といいます。その Cape とは、この Cape Town を指すと商船学校時代に習った記憶があります。ばら積み船とは、特定荷主（本船の場合には新日本製鉄）の要望に応じ、単一ばら積み貨物（本船の場合には石炭もしくは鉄鉱石）を運ぶ船を総称して呼びます。ばら積み船の大きさによる区別では、①Handy Size: 5 万トン（長さ 200m、幅 32m）以下の大きさで、甲板上に荷役設備としてクレーンなどを有しています。D 号航海記に登場。②Panamax Size：旧パナマ運河を通行できる最大船型の意味で、Panama と Maximum を一つにした造語です。船幅 32m 以下で 5 から 7 万トンの大きさ。石炭や穀物を主に積む。E 号・F 号航海記で乗船。③Cape Size：最も大きな Panamax Size 以上のばら積み船の総称。（著者の学生時代には）10 から 18 万トンの大きさ（長さ 300m）であったが、現在は 30 から 40 万トンのばら積み船も可動しています。主に石炭と鉄鉱石の輸送に使用されます。

その他、積む貨物の種類により木材船、鉄石専用船、石炭専用船、チップ船（前船 A 号）などがあります。本船のように東京タワーと同じくらいの巨大船であろうと、小さな漁船やヨットであろうと、ひとたび大海原に出て

嵐に遭遇すると、相手は大自然なので木の葉のように大きく揺れるのは同じです。

4-34) 桜

3 月 31 日 20 時（日本時間 4 月 1 日 6 時）、本船の位置は南大西洋上南緯 27 度 57 分、西経 10 度 28 分。目的地ブラジル Tubarao まで 1,695 海里。気温 22 度、風向 南東、風力 3.4 から 5.5m/s ですが、本船の針路、速力とほぼ同じなので船上での相対風向、風速では無風に感じられました。



学生寮（白鷗寮）正門付近の桜花と被災した神戸丸（学生寮のシンボル）

月齢は 8.4。月明かりで、夜ですが水平線をうっすらと見ることができます。日本から遠く離れていますが、「桜の開花宣言」が出されているのでしょうか？ 毎年、この季節になると思い出されることがあります。それは、1995 年春のことでした。95 年 1 月 17 日、阪神淡路大震災が起こりました。

神戸市東灘区にあった学生寮「白鷗寮」に

は、その年の3月から4月にかけて例年通りに桜が咲き乱れていました。

いつもの年よりも桜が美しく、そして、力強く目に映ったのは著者だけではなかったと理解しています。

桜花が我々を応援してくれていました。

「地震で辛いことが沢山あったけれども、前向きに頑張りなさい」と。

母校の学章は、コンパスマークの中心が桜でした。その意味は、「航海の指針となるコンパスマークに若人の象徴としての桜の花」を学章に配したものでした。

4-35) 商船士官

古いのですが、「士官」という言葉があります。著者はこの言葉が大好きです。英語では「Officer」。

①兵の指揮をとる武官の通称。②旧陸軍で、大・中・少尉および同相当官の通称。旧海軍では、将官、佐官、尉官および同相当官の通称。③船員のうち、船長・航海士・機関長・機関士・船舶通信士などの上級船員の通称。

学生寮「白鷗寮」に入寮すると、最初の2週間「早朝訓練」が始まりました。朝6時（だったと思います）にたたき起こされ、中庭に1年生と10数名の上級生（しごき役）が集まり、人員点呼、準備体操が終わると、初日は芦屋浜（芦屋川の河口）、翌日はホクラ山、三日目はまた芦屋浜までと、交互に目的地を変えてジョギングをしていました。（ホクラ山は長年謎でしたが、保久良神社がある山ではないかと2018年8月気付きました）。

入学式や、早朝訓練、1年生の夏にある水泳訓練（淡路海洋実験実習所での1週間）、乗船実習、卒業式と、イベントのある度にある時は先輩から、ある時は先生から、そして、ある時は練習船士官から「君たちは商船士官候補生だから・・・」と、指導を受けていたのが今となっては懐かしいです。

4-36) 大陸移動説

船内時間4月1日5時（日本時間1日16時）、船位は南緯27度17分、西経13度07分の南大西洋上にいます。本日の日出は0503時。気温は22.5度。日出前は少々肌寒いのですが半そでの過ごすことができます。

英国版の海図で確認すると、本船の走っている海域には、「Mid Atlantic Ridge」と明記されていました。この付近だけ水深が南北に1,500から2,000mで、その東西両側には水深が4,000から5,000mとなっていました。「Mid Atlantic Ridge」とは「大西洋中央海嶺」のことです。海嶺（かいいい）とは、大洋の底にそびえる起伏の多い凸所の連なり。3,000から4,000mの高さで、急斜面の側面をもつ。海底山脈です。

現在地球上にある大陸は、時代とともに移動して分裂・接合を行い、その結果現在の位置に至ったという大陸移動説があります。ドイツの地質学者ウェーゲナーの説が有名です。その原動力をうまく説明することができなかったのが発表当時の学会では受け入れず、やがて見捨てられました。第二次世界大戦後になって、磁極の移動などを研究する古磁気学が進歩し、これによってかつての磁極分布を図にすると、現在の大陸が互いに位置を変えて移動したという考えがあてはまり、大陸移動説は復活しました。

話を戻して、海図で確認すると、確かにこの辺りをピークとして磁気コンパスの偏差が小さくなっています。2011年には偏差が西へ25度あり毎年1分ずつ西へズレていると海図には明記されていました。偏差とは、方位磁石の北（磁北）と、地図上の北（真北）との差です。

（次号に続く）

第7回 講義資料 輸送検討－3

船社における営業 / 運航 / 海務による輸送検討－3



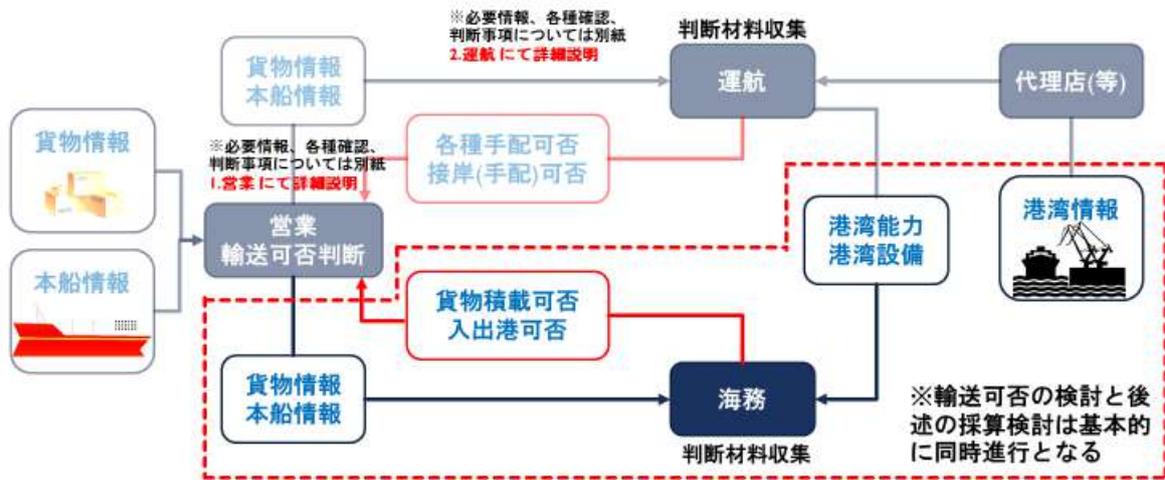
2016年02月25日

海務監督小林（記）

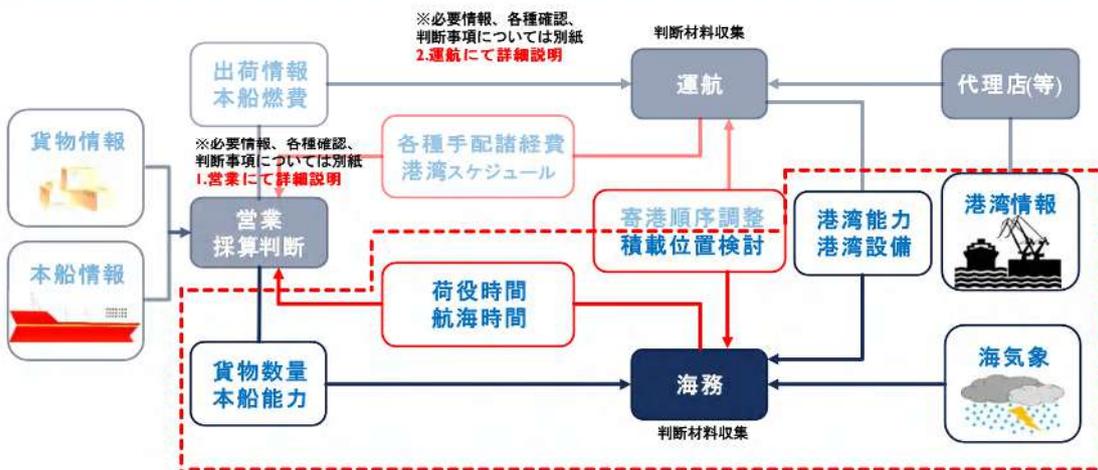
前回のおさらい－1 営業/運航/海務による最適輸送検討



前回のおさらいー2 営業/運航/海務による輸送可否検討



前回のおさらいー3 営業/運航/海務による採算検討



3. 1 海務 候補船への積載可否 ※ 営業による輸送検討は項 1. 1 ~ (前々項) 運航による輸送検討は項 2. 1 ~ (前項)

・積載可否検討

候補船を選定する上で最も根本的な問題として、当該候補船へ輸送貨物が積載可能か否かを確認する必要がある。

重量的に、又はスペース的に輸送貨物が積載できない場合は、候補船を検討しなおす必要が有る。

また、積載可否に関しては本船に対する貨物重量やスペースの制限の他に、本船の強度やストレス負荷による制限、本船装備(本船Crane 能力等)の有無、港湾設備(Shore Crane, Forklift 等)の有無、港の水深、潮汐による積載量の制限等、様々な制限を考慮し検討する必要がある。

加えて、積/揚地にて複数港に寄港する場合、積載順序や積載位置、寄港順による制限まで考慮した検討が必要になるため、検討内容は複雑化する。

従って、検討には営業や運航から必要な情報を入手すると共に、海上輸送の実務にて培われたノウハウを基に上記内容を検討する。

3. 2 海務 重量/スペースによる検討ー 1

・重量による最大積載量

船には海域毎(添付「船舶満載喫水線用帯域図」を参照のこと)に船の浮力を最低限保持するための満載喫水線の設定がなされている。

当該設定は、季節や海域の条件等、安全性の度合いによって異なる。

従って満載喫水線を超える重量の貨物を積載することは出来ない。

満載喫水線は船舶建造の際に当該船舶の構造や浮力を考慮し、船級協会により規定されているため、当該喫水線を超えた積載がなされた(過積載)時点で本船は堪航性が無いと判断され、航海中の事故その他保険求償は不可となる。

また、過積載が積地pscに発覚した場合、出港は差し止められ、貨物を再度陸揚げする必要が生じ、陸揚げ費用や滞船料等、莫大な負債を負う事となる。



NK CLASS の承認マーク

※ 詳細は図面参照

満載喫水線設定の規則はIMOにより採択された条約により規定されている。

当該規定を基に、各船級協会が各船毎に設定、承認している。

3. 2 海務 重量/スペースによる検討ー2

・スペースによる最大積載量

非常に軽い貨物(重量よりスペースが勝つ場合)を積載する場合、本船の満載喫水線に到達する前に本船の積載可能スペースが無くなる。

※CARGO HOLDの摺り切り一杯。

この場合、積載重量(MT)としては少なくなる場合が多いが、メジャー(M3)としては大きくなる。

従って、運賃はメジャートンを採用する。(もしくはメジャートンに相当する運賃設定)

※詳細は第4回講義添付資料1参照

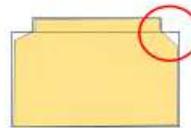
また、スペースを最大限利用した積載は、積載貨物の高さが高くなり(トップヘビー)、場合によっては転覆の危険を生じる恐れがある(GM過小、次項参照)。

従って、海務は本船の積載プログラムを使用し、貨物の積載可否を検討する。



上記写真はWOOD CHIP(スペース勝ちの貨物)の荷姿である。

まさにHOLD一杯、摺り切りまで積載している。

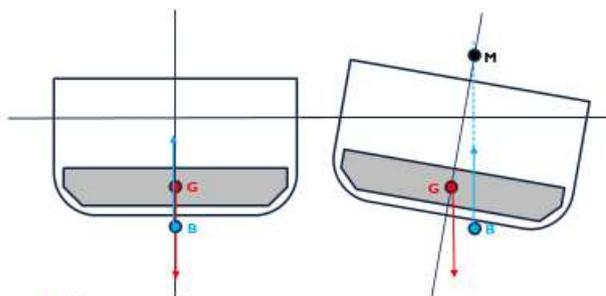


可能な限りトリミング(ならす作業)を実施し、摺りきり一杯に見えても必ずBROKEN SPACEは生じる。

積載数量算出の際は要注意。

7

参考資料1. トップヘビーとボトムヘビー

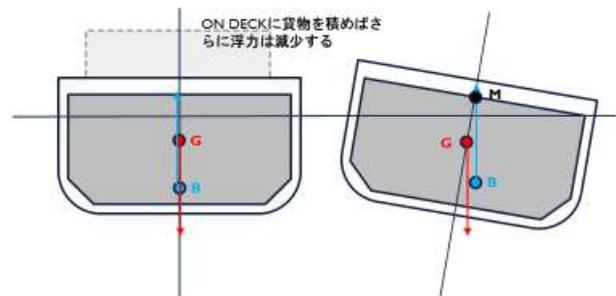


・ボトムヘビー

鋼材等の重量貨物を積載した場合、船底部分が非常に重い積み付けとなる。

この場合、復元力は大きく、貨物が動かない限り転覆する事は無いが、復元力が強すぎるため船舶の横揺れ周期は早く、また、なかなか振れが収まらない。

従って、貨物へのダメージや荷崩れに依拠する可能性が有る。



・トップヘビー

軽い貨物を積載した場合や、ON DECKに積載した場合、貨物の重心は高くなる。

この場合、頭が重くなり、復元力は小さく、大きな横揺れによっては転覆する危険が有る。

しかしながら、横揺れ周期は長く、振れは緩やかとなる。

従って、復元力は、**適度**な割合が最も好ましい。

8

参考資料2. 最も採算効率の良い積載とは

・採算効率の良い積み付け (寄港順考慮)

以前にも説明したが、D/W 10,000MTの本船は重量トンでいえば10,000MTしか積載出来ないが、フレートトンでいえば10,000FT以上積載可能な場合もある。

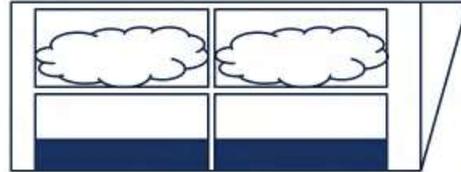
また、積載手順や方法を貨物に合わせて変更することにより、余剰スペースを出来る限り無くし、貨物の積載数量を向上させることも可能である。

しかしながら、最も効率の良い積載とは、余剰スペースを削り、積載数量を増やすだけでは達成できない。

採算効率を上げるためには、積載可能スペースを効率的に使うと同時に、スピーディーな荷役が要求される。

従って、より多く、かつ素早く積/揚がが重要となる。

D/W 10,000MTの船舶



T/D: 綿のように軽いメジャー勝ち貨物
例: 500MT / 5000m³

L/H: COILのように重い重量勝ち貨物
例: 9500MT / 1000m³

例: 貨物重量 9500MT + 500MT = 10,000MT
フレート 5000m³ + 9500MT = 14,500FT

上記積載はスペースを上手く利用した積載効率の良い積み付けであるが、当該採算向上分を相殺させるような荷役時間が掛かるようでは最も採算効率の良い積載とは言えなくなる。より早く効率的に積載するかは海務の至上命題である。

3. 3 海務 本船強度 / ストレスによる制限

・局所的な荷重

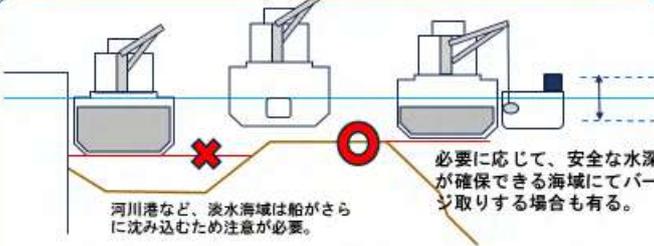
HOLD底面(TANK TOP)の強度は本船の構造や材質によって異なるため、鋼材のような重量物を積載する際は貨物に対して当該強度が十分か否かを確認する必要がある。
※図面のMID SHIP SECTIONに記載有る場合が多い。

・船体全体への負荷 (寄港順考慮)

貨物の積載位置が偏っている場合、船体には貨物の重量と浮力の差から、船体を変形させる力が掛かる。
| 港積/揚の場合は特段問題ない場合が多いが、複数港積/揚の場合は積載位置や揚げ順を考慮し、一部の貨物を積み降ろした状態でも船体へのストレスが教養範囲内であることを確認する必要がある。
※計算プログラムによりストレス計算をする必要有り。

3. 4 海務 本船入港可否 / 水深による積載制限

・喫水による制限 (寄港順考慮)



河川港など、淡水海域は船がさらに沈み込むため注意が必要。

必要に応じて、安全な水深が確保できる海域にてパージ取りする場合も有る。

岸壁における喫水は問題無くとも、入出港航路の水深が浅く、貨物を積載した状態では入出港出来なくなる可能性が有る。
また、入出港時PILOTを利用する際、PILOTよりUKC(under keel clearance)を指定される場合が有り、貨物の積載量に影響を及ぼす場合がある。
従って、港の水深によっては寄港順を変えるなどの必要が生じる可能性が有る。

・潮汐による制限

海面から海底までの水深(海図に示されるのは略最低低潮面)は必ずしも一定ではない。
満潮、干潮時で海面水位は変化する。

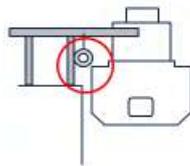
従って、干潮時では入出港できない港であっても、満潮時であれば入出港可能な場合が有る。
満潮時を待って入出港する事を潮待ちと言い、満潮時における入出港可能な水深から積載量を算出する。

しかしながら、満潮、干潮の水位変化量、時間は日によって異なるため、潮汐表から入出港予定日の満潮、干潮時の水位、及び時間を把握し積載量、及び潮待ち時間を算出する。

→詳細は潮汐表を参照のこと。

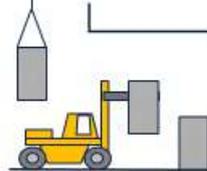
3. 5 海務 港湾荷役可否

・ Clear height



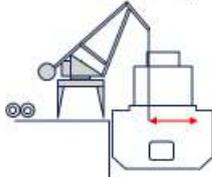
ガントリークレーン等を使用して荷役を行なう際、本船のサイズ、又は満潮により本船が浮き上がっている場合、貨物が本船のhatch高さを越えることが出来ず、荷役が出来ない場合がある。
一本船クレーン使用で解決可能も港により使用制限有り

・ Forklift capacity



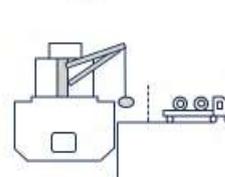
コーミング下へ貨物を積載する場合や、クレーンアウトリーチの届かない場所に積載する場合は、フォークリフトを使用する必要が有る。
当然のことながら、フォークリフトは貨物を吊り上げる事が可能な能力を保有している必要が有る。

・ Crane capacity



貨物に対してショアクレーンの能力(最大荷重やアウトリーチ)が不足している場合、バランスの良い積み付けが出来ず、貨物の積載不可、又は積載数量が減少する場合がある。
一本船クレーン使用で解決可能も港により使用制限有り

・ Ship crane outreach



ISPS code 等により岸壁にフェンスが敷かれている場合や、トラック進入可能位置が本船クレーンのアウトリーチより遠い場合は、別途ショアクレーンや岸壁フォークを手配する等の必要が有る。
また、ミル等によっては本船クレーンの使用を制限していたり、港によっては本船クレーンを操縦できる人員に制限がある。

3. 6 寄港(積/揚)順による制限

・ 寄港順による積載制限

複数港へ寄港し、それぞれの港で貨物を積載する場合、その積載順序は、揚順序を考えて積載する必要が有る。

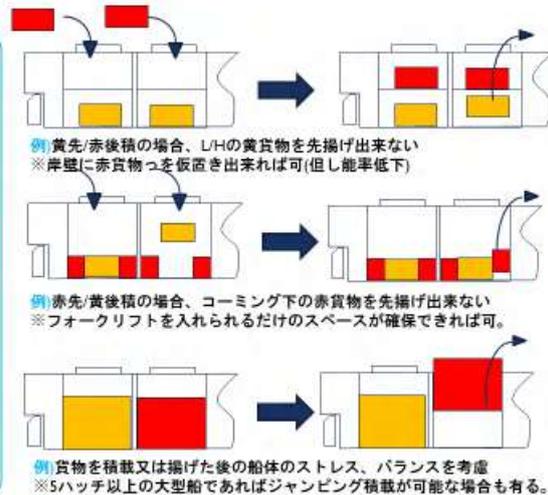
例えば、L/Hに積載している貨物を先揚げする場合、当然T/Dには貨物を積載できない。

※T/Dの貨物が邪魔でL/Hの貨物を揚荷役できない。

また、積/揚げ後の船体ストレスやバランス、満載状態で水深の浅い港へ先に寄港することが出来ない場合も有る。

従って、貨物の積/揚順の指定は、貨物の積載可否、及び数量、位置を制限する場合が多い。

最も効率良く、かつ数量を確保できる積載位置/順序を運航、営業と共に考慮する必要がある。



3. 7 海務 DRAFT PLAN 作成

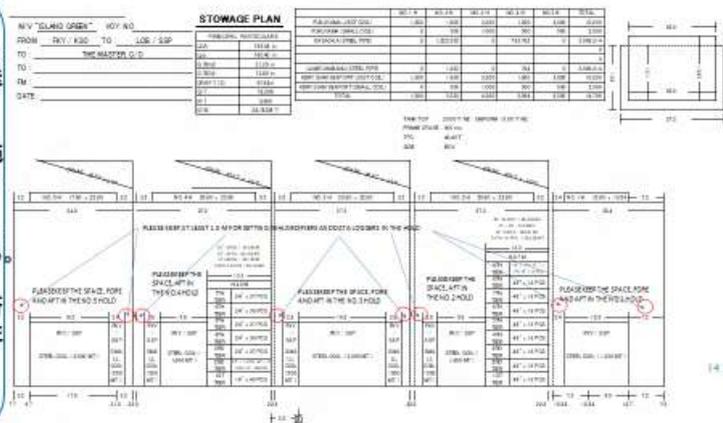
・ DRAFT PLAN

貨物情報(数量やサイズ、パッキングリストより)から仮の積み付けプランを作成する。当該仮のプランを本船、及びオーナーへ送付し、当該積み付けが問題無いか確認する。

積み付けに関する強度計算等は海務で実施(前項強度計算)するが、オーナーや本船にも計算させる。

場合によっては、会社の独自の安全基準によって当該プランを拒否される場合もある。

船を備船し、積載の段階になってから拒否されては予定数量が積載できなくなる可能性もあるため、事前確認を推奨。



3. 8 海務 想定航路 / 海気象を考慮する

・海上輸送航程を考える

船が海上を航行する際、出港地点から目的港までを最短距離で航行できるわけではない。
陸地による航路の制限や季節によって変化する潮流、海気象、漁船群から台風等、様々な要因によって本船の動静は変化する。

従って当該要因を把握し、より正確な本船動静を予測することが航海日数の算出には必要不可欠である。

正確な航海日数を把握することは採算を検討するうえで非常に重要なファクターとなる。

単純に最短距離で航海日数を算出し、採算の予測を立てた場合、上記要因によって本船動静が遅れた際は想定外の損失を招く恐れがある。

※また、当該要因を予測しておくことにより、実運用に入った際、本船に最適なルートや情報を素早く提供することが可能となる。



江陰に行くにしても、関門経由と豊後経由では約150mile近く異なる



15

3. 9 海務 輸送可否 検討項目まとめ

・積載 / 入出港可否

貨物積載可否

→ 候補船の船型に対して輸送貨物が物理的に積載不可の場合は、本船再検討が必要。

入出港可否

→ 物理的に入出港不可の場合は本船再検討が必要。
また、喫水、潮汐による制限を確認し再検討する。

本船強度/ストレス計算

→ 貨物に対して船の強度不足、ストレス超過であった場合は本船の再検討が必要。

岸壁設備使用可否

→ 使用不可の場合は設備保有船等の再検討が必要。
本船の船型に対して岸壁設備は使用可能か、また、必要な手配は可能か確認する必要がある。

本船設備能力確認

→ 本船設備不足の場合は本船再検討が必要。
貨物に対して本船の保有しているクレーン等の能力が十分に確認、岸壁設備と合わせて検討が必要。

寄港順による貨物積/揚可否

→ 手配不可の場合は寄港順、積載位置の再検討が必要。
積/揚順変更、及び積載位置変更により対応可能か確認。
寄港順によっては喫水と水深の関係から入出港できなくなる場合や、積載位置に次第ではストレス超過の場合もある。

海気象の確認

→ 要請日に台風直撃の場合等、海気象にスケジュールが影響される場合は本船再検討。
スケジュールの合致する本船を探す、又は寄港順調整。

オーナーへのプラン確認

→ 最終的にオーナー、又は本船にdraft planが承認されなければ本船再検討が必要。

16

3. 10 海務 採算 検討項目まとめ

・ 最大積載 / 航海日程 / 荷役必要設備要請

最大積載量検証

→ 候補船の船型に対して最大積載量を算出する。
可能な限り効率的な積載を検討し、船体の余剰スペースを無くすことにより採算効率向上を図る。

追加荷役資材(本船強度/ ストレス計算)

→ 本船の強度をオーバーする場合、追加の資材(緩衝材としての)を手配することにより積載が可能となる場合があるため、当該数量を算出する。
また、貨物保護の観点から必要となる資材もある。

岸壁設備能力確認

→ 貨物に対して岸壁荷役設備の能力を確認する。
クレーンやフォーク等の能力が不足している場合は装備保有船、岸壁設備を別途手配要請する必要がある。
また、当該能力における荷役スピードを計算し、荷役日程を算出する。

寄港順による遅延

→ 貨物積/揚上、寄港順を変更せざるを得なくなった場合は、当該日程変更による遅延日数を確認する。

また、積載位置指定などにより別途荷役能率低下、荷役設備手配要否を確認する。

潮汐による積載量制限/潮待ち

→ 潮汐により積載できる数量は変化するため、要請日の満潮時における最大積載量を算出する。(入出港出来る数量)

また、満潮時となるまでの待ち時間を算出する。
※潮待ちはその他潮流の激しい航路を航行する際にも行われる。

航海日数の確認

→ 予定航路、想定海気象、潮流その他の影響を考慮し、目的地までの航海日数を算出する。

新・大島丸 起工式報告

大島商船高等専門学校 商船学科長 千葉 元

新・大島丸の起工式が、2022年3月1日の11時より、三菱造船下関江浦工場内で実施されました。

起工式には、当船の建造にあられる三菱造船株式会社のご担当者の皆様、大島商船高等専門学校の古荘校長先生を始めとした関係教職員、富山・鳥羽・広島・弓削の各商船系高等専門学校の校長先生方、そして全日本船舶職員協会の酒迎会長が参加されました。

まず、当日の10:30に関係者が応接室に集合し、式の手順確認や、これまでの計画状況や、これからの建造予定等の情報交換等を含めた歓談を行いました。

現在の大島丸は、やはり約30年前に、この三菱造船下関で計画・設計・建造が行われましたが、三菱造船様には、大島丸建造に2代に渡って携わられた方もおられるとのことでした。

10:55に工場内の式場へ移動して、11:00より開式となりました。

式次第を以下に示します。

起工式

1. 開式
2. 神事
 - ・起工スイッチ入れ 造船所代表・船主代表
 - ・玉串奉奠 祭主（造船所）・船主・従業員代表
3. 安全宣言 造船所工事責任者
4. 神酒拝戴
5. 記念写真撮影

次の写真にて、起工スイッチ入れの一連の状況をご紹介します。

まず、神主様のお清めがおこなわれ、ここで溶接を行われる部材が準備されています。そして、造船所代表、船主代表が卓上に供えられた溶接機のスイッチをONにすると、工事責任者の合図による溶接が開始されました。ここで、溶接が実施された部材は、新・大島丸の船底部となります。

作業における合図確認、作業員や作業場所の安全管理状況を見ていて、三菱造船様の高い工事技術力や安全管理力が伺えました。

この後に、玉串奉奠が行われ、最後に造船所の工事責任者からの安全宣言が力強く行われ、参加者全員で神酒拝戴、記念写真撮影を行い、閉会となりました。

今後の予定としては、2023年3月の竣工を目指し、鋼板の加工やブロックの建造を行っていき、7月頃より船台にて組み立て工事が始まり、10月中旬に進水式となります。続けて、当誌面で、全船協会員の皆様に建造の進捗状況の報告をさせて頂きたいと思っております。

なお、新・大島丸は、現在の名称は、三菱造船株式会社受注の「第1231番船」であり、進水式にて「大島丸」の命名となる予定です。



新・大島丸の起工式における起工スイッチ入れ

「新・大島丸」操舵室モックアップ試験見学報告

大島商船高等専門学校専攻科 海洋交通システム工学科

1年 小西 凧

2021（令和3）年9月、本科（商船学科航海コース）を卒業し、10月から専攻科へ入学いたしました。前回に引き続き、大島丸代船建造にかかる操舵室モックアップ試験に同行させていただく機会を得ましたので、試験状況などを報告します。

2021年12月9日、10日にかけて三菱造船下関江浦工場内にて新・大島丸の船橋モックアップ試験が行われた。

モックアップとは、実物台の大きさを木を用いて内装などを再現したものである。レピーターコンパスから双方向無線電話をはじめ、キャンバ（床の反りのことで、船体縦強度を補強するほか、水捌けを良くする。）まで忠実に再現されていた。（画像1、2、3）



画像1:外側から見た新大島丸の模型(キャンバまで忠実に再現されている)

モックアップは基本的に練習船、巡視船等の建造の際に行われ、一般商船では3DモデルやVRを用いて済まされることが多い。

では、このモックアップ試験がなぜ必要になってくるかということ、実物台で船橋を再現



画像2:船橋内ジャイロレピーターコンパスの模型



画像3:双方向無線電話の模型

することで、些細な部分にいたるまで運用上問題がないのか確かめられるからである。

今回の試験でも細かい修正が数多く加えられたのだが、そのうちのいくつかを以下に紹介する。

① 操舵装置の横に遠隔モニターを置いて、操船に必要な諸要素を操舵者も瞬時に確認できるような仕様になっていた。

画像-4 で見ると、身長174センチの本船一等航海士では問題ないように見えるが、画像-5 で見ると身長156センチの私ではモニターで右前の窓の下半分が隠れ

てしまう。私の身長はおおよそ女子高校生の平均であるので、多くの学生が操舵の際に、こうした視界不良が安全航海への大きな障害になる可能性がある。この問題への対処としてはモニターが置かれている台を下げるか、操舵装置前に操舵者が乗る板を置くかなどの意見が出たが、最終的にモニター自体の角度や高さを調整するという案が有力視された。(画像 4, 5)



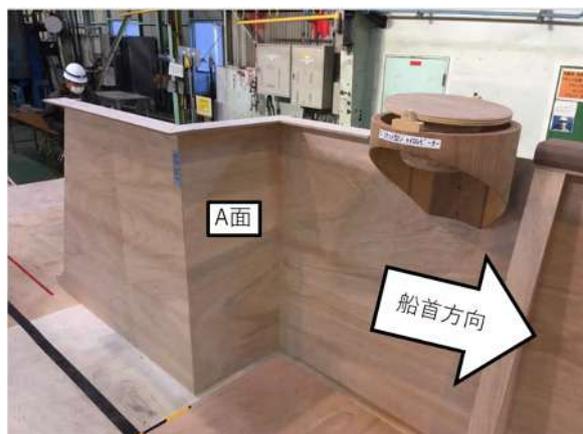
画像4:身長174cmの大島丸 1等航海士目線からみた操舵装置右舷前方



画像5:身長156cmの実習生目線からみた操舵装置右舷前方

② ウィングのスタンド型レピーターコンパスが船首方向の物標測定でも使いやすいように後ろの手すりを船尾側にずらすなどのオーダーが入った。(画像 6)

③ ウィングの操作盤が大きく、場所をとったので、ボタン式、レバー式のテレグラフが2つあったのをボタン式のみにし、操作盤を



画像6:ウィングのレピーターコンパスと手すり。A面が当初はレピーターコンパスに近く、物標測定の際に人が屈もうとすると測定しづらいような位置関係にあった。A面を後ろに下げてもらい、レピーターコンパスとA面の間に十分なスペースを設けてもらうことで解決した。

小さくした。

④ 他にも、照明の配置について、ちどりであったものを真っ直ぐにするようにというオーダーなど、船舶の安全運航にかかわる事項だけでなく、学生の学習環境の向上を考慮し、細部に至るチェックと修正方法の検討が成されていた。

①で述べたように、船舶建造に関わる重要な議論の場で、学生の立場でその議論のきっかけを作れたことはまたとない機会となった。こういったように様々な立場、目線で船橋の配置を考えるというのがモックアップ試験の大きな試験意義の一つともいえるであろう。

今回の試験で特に印象に残ったのは、我々のような船舶に実際に乗り込み、航海を経験したものからすると至極当たり前と思うことが、設計や造船をされる方々の見方や考え方とは多少の相違がある場合があることを感じた。

私も実習生という立場ではあるが、5年以上船舶の航海術を学び、長期遠洋航海も経験

してきた。その中で、「船舶はこういうもの」であるといった固定概念のようなものができあがり、さらにはそれが当たり前のようにすら感じていた。

しかし、当然それは陸上の方からすれば想像が難しい場合もあることが分かった。造船に携われる方々は、多くの多種の船の建造の経験があるので、こうした方々の意見をしっ

かりと聞かせて頂くことも大事であると感じた。

モックアップ試験ではこういった船舶を直接運航する船員と、造船所で設計や建造をされる職員の方々との、見方や考え方の様々な違いを調整していくために必要不可欠であると感じた。



画像7:三菱造船株式会社 下関江浦工場の正門前にて



富山高等専門学校

○ 秋季オープンキャンパスを開催

令和3年10月30日(土)と31日(日)の両日、秋季オープンキャンパスが開催されました。練習船『若潮丸』への乗船できる「船の仕事を見てみよう ～海と船を学ぶ～」や、航海シミュレータに触れることのできる「シミュレータで巨大船を動かそう ～船の動きを学ぶ～」、小型エンジンの始動を体験できる「エンジンを動かそう ～構造と動きを学ぶ～」など、様々な体験型授業のプログラムが提供されました。

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

「船の仕事を見てみよう ～海と船を学ぶ～」では、『若潮丸』の船内各所を見学する中学生を本校学生が案内しつつ、航海実習の面白さについて語っていました。「シミュレータで巨大船を動かそう ～船の動きを学ぶ～」では、シミュレータの舵輪を握る中学生を本校学生が助けつつ、大きな船を思い通りに操ることの難しさと楽しさを伝えていました。

「エンジンを動かそう ～構造と動きを学ぶ～」では、小型エンジンの組立に挑戦する中学生を本校学生が手伝いつつ、自分で頑張っ組み立てた機械が動いた時に得られる達成感の大きさを伝えていました。

○ 海事キャリア教育セミナーを実施

令和3年11月26日(金)、本校商船学科1年生および2年生を対象に「海事キャリア教育セミナー」を実施しました。本セミナーは、全国の商船系高専と全船協を含む海事関連団体および海技教育機構が一つのチームとなって推進中の、新時代の海事人材を育成するための教育システムの開発と実装を目的とした事業(次世代の海洋人材の育成に関する事業)の一環として行われているもので、5校の商船学科生を対象に将来のキャリアについて考えてもらう機会を与えることを目的として実施されています。

今回のセミナーでは、海技教育機構から実習訓練課総括の間島良博氏を講師に招き、「練習船実習に取り組むにあたっての心構え」というテーマでご講演いただきました。

講演では、身だしなみを整えることや、まわりの人とのコミュニケーションをとることの大切さについて、分かりやすい説明がありました。

また、練習船の設備の説明や、練習船における実習生の様子について記録した動画の上映もありました。

講演中には学生から実習やキャリアに関する多くの質問が寄せられました。また講演後の学生へのアンケートには、「とても楽しい講演で、充実した時間だった」、「船で働くことの楽しさと辛さの両方を、具体的にイメージできた」、「この機会でしか聞くことのできない、リアルな話を聞くことができた」、「質問に丁寧に答えてもらえて嬉しかった」、「大型練習船実習が楽しみになった」、「今後の勉強のモチベーションが高まった」等の感想が書かれていました。

学生たちは、講師の人柄にも強い魅力を感じつつ、大型練習船実習に臨む意欲を高め、将来の自分のために真剣に取り組む心構えを整えた様子です。

○ 実務経験のある OB 教員によるキャリア教育を実施

商船学科 1 年生を対象とした特別なキャリア教育の一環として、本校の教員のうちで本校の卒業生でもあり、かつ昨年あるいは一昨年まで海上での実務に携わっていた 2 名が、普段の教員の顔とは異なる卒業生の顔で改めて学生と対面し、自身の船員としてのキャリアについて紹介する機会を設けました。

令和 4 年 1 月 12 日には、機関コースの小林助教が自身の船員としてのキャリアを紹介しました。小林助教は本校商船学科機関コースを卒業し、続いて本校専攻科を修了した後、独立行政法人海技教育機構において 11 年間にわたって大型練習船の運航を含む実務に携わってきた経歴を持ち、令和 3 年 4 月より富山高専の教員となっています。

この日は小林助教より、船員には多様かつ高度な資質が要求されること、幅広い分野の知識や技能を総合的に活用することが要求されることについての説明があり、その事例として、東日本大震災の際に練習船の機関士として体験した非常事態と緊急対応についての紹介もありました。学生は、将来のキャリアにおいて求められる応用力を身につけるためにも、低学年次から一般科目の学習や部活動などの学校生活に全力で取り組み、しっかりと基礎力を固めることが大切であることを、改めて理解できた様子でした。

令和 4 年 1 月 17 日には、航海コースの布目助教が自身の船員としてのキャリアを紹介しました。布目助教は本校商船学科航海コースを卒業後、神戸大学に進学し同大学大学院にて修士の学位を取得後、株式会社グローバルオーシャ



小林助教によるキャリア教育



布目助教によるキャリア教育

ンディベロップメントおよび日本海洋事業株式会社にて研究船の運航業務に携わった経歴を持ち、令和 2 年 4 月より富山高専の教員となっています。

この日は布目助教より、船上の様々な業務のうち特に在学中に知る機会の少ない細かい業務の紹介や、研究船という船種ならではの楽しさや難しさの紹介とともに、海上で必要となるスキルはどんなものか、そのスキルを身につけるために在学中からどのようなことに取り組めばよいかについてのアドバイスもありました。学生は、自分の将来像や今後の学校生活について、より具体的にイメージできるようになった様子でした。

今回のキャリア教育の対象となった 1 年生は、この時点ではまだ航海コースと機関コースに分かれておらず、2 年次進級時より分かれることとなります。自分がこれからどちらのコースで学ぶことを選択するかについて考えているタイミングで、航海系と機関系の両方の仕事の魅力

の一端について、つい昨年あるいは一昨年までその仕事に携わっていた先輩たちの口から聞くことのできる良い機会になったと思われます。

また、そのようなキャリアのある先輩たちが校内に教員として在籍していることを知り、これからの学校生活の中でいつでも気軽に相談できる教員の一人として改めて認識する機会になったと思われます。

○ 3年度 商船学科席上課程修了式を挙

令和4年2月25日(金)、商船学科5年生の席上課程修了式を挙りました。

本年度は41名(航海コース19名、機関コース22名)の学生が席上課程を修了しました。

席上課程を修了した41名の学生は、4月から約半年の独立行政法人海技教育機構の練習船実習に臨みます。

(教務主事補 商船学科 向瀬紀一郎)

○ 第56回全国商船高等専門学校漕艇大会

11月7日(日)、広島商船高等専門学校学生寮沖コースにて、第56回全国商船高等専門学校漕艇大会が開催されました。

この大会にて、富山高専Aチームが3位に入賞しました。



漕艇大会の様子

○ 全国高専ロボコン2021

11月28日(日)、全国高専ロボコンが開催されました。本校からは東海北陸地区大会で準優勝だった本郷キャンパスチームのプロジェクト名「ロボドッグラン」が出場しました。惜しくも入賞は逃したものの、得点は83.3点の高得点で、審査員からは高い評価を受けました。

タレントの小島瑠璃子さんとカズレーザーさんは、国技館の環境に合わせてボール等を認識できるように大会前日から応援団にデータを送り、人工知能に「一夜漬け」の機械学習をさせて調整したという事実に、大変驚いている様子でした。



ロボドッグランがボールをキャッチする様子

○ 高専フェス

12月15日(水)に、射水キャンパス第2体育館で学生会主催の高専フェスを行いました。イベントでは、軽音楽同好会、日本舞踊同好会、フリースタイルダンス部が日頃の練習の成果を披露しました。

また、会場内では抽選会も実施し、イベントを盛り上げました。

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



軽音楽同好会の演奏



日本舞踊同好会



フリースタイルダンス部

○ 第14回日本高校ダンス部選手権/バトルトーナメント東日本大会

令和3年12月27日(月)に練馬文化センターにおいて、第14回日本高校ダンス部選手権バトルトーナメント東日本大会が行われ、射水キャンパスフリースタイルダンス部の電子情報工学科1年高木凜さん、国際ビジネス学科1年川

口直輝さん、国際ビジネス学科3年黒木矢絵香さんの3人1組からなるチームが出場しました。大会には全部で58チームが出場し、本チームは3位入賞しました。



3位入賞したチーム

○ 第39回全日本中国語スピーチコンテスト全国大会

令和4年1月9日(日)、東京都文京区の日中友好会館において、第39回全日本中国語スピーチコンテスト全国大会が開催され、国際ビジネス学科4年才記亜子さんが大学生部門第5位に入賞しました。

富山県代表として出場した才記さんは、「言葉の力」というテーマで、流暢な中国語のスピーチを披露しました。この中国語スピーチコンテストは1983年から開催されている歴史のある大会で、地方大会で第1位となった弁士が全国大会に推薦され、一次審査を通過して出場できるというものです。

○ 第15回高専英語プレゼンテーションコンテスト全国大会

1月22日(土)、第15回全国高等専門学校英語プレゼンテーションコンテストがオンライン配信により開催されました。

本校からは計4名の学生が出場しました。

チーム部門には国際ビジネス学科2年小野葵さん、松本のどかさん、守田倭珠さんが出場し、「Bicolor Language」という題目で発表しました。また、個人部門には国際ビジネス学科3年青木大介さんが出場し、「To be in the 13% in the World.」という題目で発表しました。惜しくも入賞は逃しましたが、審査員からは高い評価を得ていました。

○ 高専 GCON2021

1月22日(土)、高専GCON2021(高専GIRLS SDGs x Technology Contest)全国本選がオンラインにて開催され、本校からはチーム名「エシカルUNIT in TOYAMA」で物質化学工学科3年田中咲那さん、石川瑚奈都さん、杉本光咲さんの3名が出場しました。

テーマは「廃棄物と廃棄物から資源価値を創造するエシカルプロセスの創成」で、セメント産業の脱炭素化を目指し、廃棄物と廃棄物から新たな資源価値を創造する「エシカルプロセス」に関する検討を行い、実験的検討やSDGsの意義に関する考察を通して、提案するエシカルプロセスのコンセプト・意義を発表しました。



実験の様子

○ 学生会長選挙

2月16日(水)、本校射水キャンパスにおいて令和3年度学生会長選挙が実施されました。

今年は3名の学生が立候補しました。感染防止のため、立会演説会は各教室に中継し、投票は電子化しました。

投票の結果、商船学科3年の天明 昂さんが当選し、次年度学生会長に決まりました。また、学生会副会長や各委員会の委員長も決定し、学生会の新体制が整いました。

本来、学生会長選挙は1月19日を予定していましたが、感染症拡大の影響により延期が相次ぎました。選挙管理委員会の学生はこうした中でも厳正で公平な選挙を実施するため、知恵を絞っていました。



立会い演説会の様子(各教室へ中継)

○ 卒業生を送る会

学年末試験明け、学科ごとに今年度の「卒業生を送る会」が開催されました。「卒業生を送る会」は、学生会が実施している企画で、今年で7回目になります。今年度は色紙の贈呈と、学生会が作成したビデオメッセージの上映が行われました。

(学生主事補 商船学科 布目明弘)

北斗会便り

世界ではロシアによるウクライナ侵攻問題やコロナ感染症の第6波で大騒ぎしている間にも、日本各地では早くも桜の開花模様が報じられる季節になりました。

富山でも春の訪れを告げるホタルイカが魚屋の店先に並ぶようになりました。今年の積雪量が全国で3番目だったとかで、住んでいる私たちもびっくりしています。その雪も平地ではすっかり消えましたが、富山のシンボルともいえる立山連峰はしっかりと雪をまとって、晴れた日には神々しささえ感じられる雄姿を見せてくれます。

特に富山新港の海王丸パークからの景色は絶景としか言いようのない情景を見ることができます。

1月29日(日)に玉川 宏新会長の下、以下のような内容で2回目のリモート支部長会議を開催しました。

- ・各支部の活動報告。
- ・玉川会長が全船協の理事に就任するまでの経緯について。
- ・同窓会名簿の今後の管理方法については、次回の総会に諮る。
- ・富山高専同窓会との連携事業、運営方針についての説明。
- ・今後の北斗会運営についての問題提起。
- ・事務局の人事異動について。

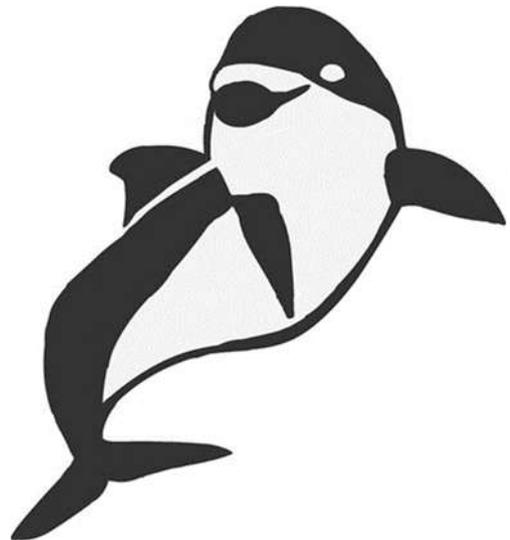
北斗会運営を円滑に進めるために、今後もリモート会議を有効活用してゆくことが確認された。

昨年未から北斗会の運営に多大な貢献をされた、前関東支部長 N59 土屋氏、前関西支部長 N57 福地氏、前新潟支部長 N61 古川氏の訃報が

続いています。

3名の方々にはこれまでのご指導、ご支援には感謝に堪えません。ご冥福をお祈り申し上げます。

「北斗会」事務局長 佐々木 正



鳥羽商船高等専門学校

○ 和泉校長挨拶

本校は現在、大島、弓削の各校に続き、練習船「鳥羽丸」の代船建造を計画しています。

気候変動による自然災害や南海トラフ地震などの影響からおこる津波などの危機感が高まる中、計画している練習船は災害支援機能を備えた「鳥羽丸代船」とする計画です。

防災・減災を意識した施設整備という観点では、キャンパスそのものも地域の防減災・備災のエリアとしての役割・機能も発揮できるようマスタープランの検討が進んでいます。

学生や教職員が安全・安心に、快適に過ごし、船や海とともに地域に親しまれる連携するキャンパスを目指しています。

G7 伊勢志摩サミットの開催地となった鳥羽市周辺は、伊勢湾の出口に位置して海運・海事関係官署や三重県水産研究所や鳥羽市水産研究所、三重大学水産実験所、鳥羽水族館、海の博物館、独立行政法人水産研究・教育機構（増養殖研究所）などがあります。

お隣の伊勢市周辺には先進のテクノロジーを擁する企業の事業所群もあり、今後も近隣の大学や地元企業、行政等と連携して、地域との持続可能な共生・共創を図る船員養成を担う高等教育機関として取り組みを進めていきます。

15歳の進路の選択肢としての本校で学び、鳥羽の地で成人し、人生における友をつくり、海と船、地域と交わり、成長し人生におけるおおきな飛躍を手にしてほしいと教職員一同願っています。

同窓会や在校生保護者の方々の温かいご協力とご支援のもと国内外に誇れるキャンパスの実現と人づくりに向かって邁進して参ります。

最後に、2022年4月から、本校と産業界や行政機関等との産学官金の連携の絆を深める「国立鳥羽商船高専連携協力会」が発足することをここにご報告致します。

(校長 和泉 充)

○ 一般社団法人 日本応用数学会より、本校教員が「論文賞」を受賞いたしました

一般教育科 田中秀幸 准教授が、一般社団法人 日本応用数学会の欧文誌 ”Japan Journal of Industrial and Applied Mathematics” に発表した論文が本年度の論文賞 (JJIAM 部門) を受賞いたしました。

○ 気仙沼市長と本校校長が懇談しました

令和3年10月25日(月)、本校校長が宮城県気仙沼市長 菅原 茂氏を訪問しました。

訪問時には、同行の江崎研究主事を交えて懇談しました。



○ 練習船「鳥羽丸」体験航海を実施しました

令和3年10月23日(土)に、練習船「鳥羽丸」体験航海を実施しました。当日はのべ41名の中学生とその保護者の方にご参加いただきました。当日は強風のため残念ながら出港はできませんでしたが、船橋見学や機関室見学を実施し、船長・機関長、本校学生と中学生およびその保護者と懇談しました。



参加者の皆様にとって実際の実習環境を目にし、学生の様子を見ることのできる機会となりました。

○ KDDI 株式会社および株式会社 KDDI 総合研究所が来校しました

令和 3 年 11 月 2 日 (火)、KDDI 株式会社および株式会社 KDDI 総合研究所が来校し、江崎研究主事、中古賀教員と海洋 DX についての研究について、意見交換を行いました。



○ 「海事キャリア教育セミナー」を開催しました

令和 3 年 12 月 1 日 (水) に「次世代の海洋人材の育成」事業の一環として商船学科 1 年生から 3 年生を対象とした「海事キャリア教育セミナー」を開催しました。

本セミナーでは日本船主協会から講師をお招きして「外航船員になりませんか？」および「日本の海運」というタイトルでご講演いただきました。



講演には本校の卒業生、かつ現役の外航船員である講演者の現在に至るまでのキャリアや在学中に何をすべきかなどの内容が含まれており、聴講した学生たちにとってはイメージが湧きやすく、大変有意義なセミナーとなりました。

○ 株式会社中電シーティーアイと包括連携協定を締結しました

令和 4 年 1 月 14 日 (金) に株式会社中電シーティーアイと鳥羽商船高等専門学校は包括連携協定を締結いたしました。

本協定は鳥羽商船高専の持つ教育研究資源ならびに地域に密着したこれまでの活動から得たノウハウと、中電シーティーアイの幅広い分野の IT 技術を通じて、地域社会の持続的な発展に資する活動の展開を目指すものです。

今後、両者は、本協定に基づき、具体的な活動内容の協議を行い、地域に根差した活動を連携して進めることで、地域社会の持続的な発展に貢献してまいります。



○ 「ローカル 5G を活用した操船支援情報の提供及び映像監視による港湾内安全管理の取組み」実証実験に参加

鳥羽商船高等専門学校が、「ローカル 5G を活用した操船支援情報の提供及び映像監視による港湾内安全管理の取組み」実証実験に参加しました。(2021 年度総務省の「令和 3 年度 課題解決型ローカル 5G 等の実現に向けた開発実証」に選定)

株式会社 ZTV、シンクレイヤ株式会社、日本電気株式会社、沖電気工業株式会社など、本校を含む 14 団体・事業者がコンソーシア

ムに加わっています。

本実証実験は、三重県鳥羽市池ノ浦湾内にローカル 5G 基地局を整備し、海上におけるローカル 5G 電波伝搬状況の測定、練習船鳥羽丸および艇庫や棧橋等に設置する高精細カメラの映像をローカル 5G 経由で監視センターまで伝送し、AI 解析を行うものです。



(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

早春の候 皆様いかがお過ごしでしょうか。今年 2 月からオミクロン株が出現し、コロナ第六波に襲われ全国が再び混乱しています。

同窓会会員の訃報の来信もありますが、コロナ禍でほとんどが家族葬で行われ、親しかった同窓の方にお別れの挨拶もできかねる状況です。誠に残念でなりません。

今春の母校工業系の卒業式も 3 月 19 日(土)に举行されますが、式典も縮小され卒業謝恩パーティーも行われなようです。

例年、卒業式当日に同窓会のプレゼンを行い、個人情報の収集を行っていましたが、今年も不可能になり、同窓会活動の基本の卒業生情報が近年益々不足し、将来の活動に支障をきたしています。

厚生省はマスクなしで 15 分以上対面接触したら濃厚接触者と認めるらしいですが、マスク有りで感染者に接触した、身に覚えのある人はしばらく落ち着きません。

特効薬が全国にいきわたり、一日も早く風邪やインフルと同じようになることを心から祈って

います。

母校創立 140 周年記念事業は無事完了しました。

皆様の多大なるご協力ありがとうございました。

この事業で作成した船歌集『思い出の鳥羽商船』は、今後は同窓会へ3千円以上のご寄付を頂いた方の中でご希望の方に謝礼としてお渡しさせていただいています。よろしくお願いいたします。

卒業式に向けて、皇太子殿下行啓記念碑周辺に梅の花がきれいに咲き始めました。

皆様も体調に充分ご留意され、ご活躍をされますことを祈念いたします。

鳥羽商船同窓会事務局長 江崎隆夫 記



広島商船高等専門学校

<学校活動>

○ 10月26日(火)体験航海を実施

次世代海洋人材の育成を目的として、10月26日(火)に大崎上島中学校の学生を対象に体験航海を実施しました。

参加者は船内を見学した後、本校の学生3名を講師として操舵方法や救命胴衣の着脱方法、ロープワークについて学びました。

操舵室のレーダーや甲板のライフラフト(膨張式の救命いかだ)、海から見た島の様子など普段ではなかなか見る・触れることができないものに目を輝かせる中学生の姿が印象的でした。

コロナ禍で行動が制限される中、良いリフレッシュの機会となったようです。



○ 令和3年10月31日(土)に、「第44回商船祭」を開催しました

2年ぶりに商船祭を開催することができました。

コロナ禍のため、学生のみが参加する商船祭となりましたが、イベントのライブ配信など、これまでにない新しい形の商船祭を実施することができました。皆様のご協力に心から感謝いたします。

また、コロナ禍においても、学校に良くしてくださった地域の方々や医療従事者への感謝の気持ちとして、ささやかながら花火も打ち上

げることができました。

ご支援いただきました方々には、心より御礼申し上げます。

○ 11月7日(日)第56回全国商船高専漕艇大会の開催について

11月7日(日)に、第56回全国商船高等専門学校漕艇大会を実施しました。

昨年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大会が中止となり、日頃の練習の成果を発揮できませんでしたが、その悔しさをバネにするように、各商船系高等専門学校のチームが、覇を競いました。

晴天の中、熱戦が繰り広げられ、本校の漕艇部が通算13回目の栄誉を勝ち取りました。

○大会結果

第1位	広島商船高等専門学校	10'37"89
第2位	鳥羽商船高等専門学校	10'44"34
第3位	富山高等専門学校	11'55"94



○ 11月9日(火)写真部と大崎海星高校の交流

本校写真部の学生が、大崎海星高校生徒の

「島の仕事図鑑（とびしま海道編）」制作のため、写真の撮影方法を教えることを通じて交流を行いました。

1時間という短い時間でしたが、すぐに打ち解け合い、今後も写真撮影活動を通して様々な形で交流するためのアイデアをお互い出していました。



流通情報工学科および専攻科の学生計 11 名も参加しました。

今年度は単に教員をサポートするだけではなく、学生も壇上から小学生に講義を行いました。

参加した小学生からはプログラムが完成しパソコンに自分の思ったような絵が描かれた時には歓喜の声も聞かれました。

また、本校の学生と楽しそうに談笑する姿も見られました。



○ 11月18日(木)国際会議「STI-Gigaku」住友理工賞 表彰状授与

令和3年10月22日(金)にオンラインで開催された国際会議「The 6th International Conference on "Science of Technology Innovation"2021」(6th STI-Gigaku)において、本校の海事システム工学専攻2年生峯本邦彬の発表が、「Best Research Presentation Award by Sumitomo Riko Company Limited (住友理工賞)」を受賞しました。

令和3年11月18日(木)に、校長室で、賞状及び副賞が授与されました。

発表内容：Study on Developing Robotics Maritime Boat System 6th STI-Gigaku 2021

○ 11月22日(月)大崎上島町プログラミング教育支援を実施しました

11月22日(月)、大崎上島町内の小学5年生41名を対象に「大崎上島町プログラミング教育支援」を実施しました。

本支援事業は、大崎上島町教育委員会からの依頼により、一昨年度より行われているものです。

加藤博明メディアセンター長の指導のもと、

○ 『月間高専』に掲載されました

高専教員の「ヒューマンドキュメント(研究・教育への思いなど)」等を取材している『月間高専』に、本校広島丸船長清田耕司教員が現在取り組んでいる研究、地域貢献活動等についての取材を受けた記事が掲載されました。

「大崎上島町に恩返し! 「島の美しい海」と「造船の歴史」を守るための取り組みとは - 月刊高専」(<https://gekkan-kosen.com/5650/>)

○ 3月4日(金)卒業証書・修了証書授与式を挙 行

電子制御工学科・流通情報工学科卒業式、産業システム工学専攻修了式を挙りました。

(電子制御工学科47名、流通情報工学科35名、産業システム工学専攻6名)

新型コロナウイルス感染症対策により来賓、在校生の列席を控えていただく等時間を短縮しましたが、在校生有志が司会など、式の進行の一部を担う心温まる式となりました。

校 友 会

河口校長からは、「今後どのような境遇になろうとも、いつでも、どんなことにも、前向きに取り組むことができるよう常に「気力」を充実させ、その「気力」を保つために「体力」作りに励み、さらに多くの人たちと協同して様々なことに取り組めるよう「人間力」を日ごろから高めることを心掛け、これからの人生を歩んでいただきたい。」との言葉がありました。

代表学生からは、今後の自分たちについて「この学校で学んだことを誇りに思い、社会に大きく貢献できる人間になることを目指して、卒業生一同今後とも精進してまいります。」と決意の答辞がありました。

春の気配を感じられるこの頃、大きく育った学生たちは保護者・教職員に見送られ、本校を巣立っていきました。



○船歌集CD・DVDの販売について

鳥羽商船 140 周年記念事業で制作中の「船歌集 CD/DVD」に協賛、校歌、旧校歌、寮歌、応援歌、練習船の歌、海のロマンス、白菊の歌など、全 24 曲入った「思い出の広島商船」を、¥3,000 で販売します。

購入を希望される校友の皆様、校友会事務局、又は各支部役員に申し込んで下さい。

製作枚数は、300 枚です。早めの申し込み、よろしくお願ひします。発送は、2021 秋の予定です。(10 月以降)

広島商船高等専門学校校友会

電 話 : 0846-65-3899 (月、水、金)

E-mail : koyukai@hiroshima-cmt.ac.jp

(記 : 商船学科 2 期 大内一弘)

大島商船高等専門学校

◎令和3年11月から令和4年2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

○ 新・大島丸起工式挙行

令和4年3月1日（火）に三菱造船（株）下関工場において，新・大島丸の起工式が挙行されました。同船は本年10月に同造船所で進水し，令和5年3月に引き渡され，同年4月から運航を開始します。

建造の様子は，順次本校のホームページにてお知らせしていく予定です。

本校から借上げバスに乗車して宮島口にて下車後、フェリーで宮島に向かいました。

晴天に恵まれる中、宮島内の自由散策を通して、親睦を深めた1日となりました。



3年生日帰り研修の様子



新・大島丸外観予想図

2. 教育活動

○ 3年生日帰り研修（3年生合宿研修代替行事）

令和3年12月10日（金），3年生合宿研修の代替行事として、3年生日帰り研修を実施しました。

この行事は、健全な心身を育むとともに、団体行動を通してクラス内外の学生および教職員との親睦を深めることを目的として開催しました。

3. 地域連携活動，公開講座など

○ 第3学年対象の交通指導教室を実施

令和3年11月1日（月）、3年生対象の交通指導教室を開催しました。

山口県柳井警察署交通課の方が講師として来校され、自転車通学をする際に気を付けるべき点、実際に事故が起こった場合の対応方法等が説明されました。

また、実際に交通事故でご家族を亡くされ

た方のビデオを視聴し、交通事故の恐ろしさ、交通安全の大切さを学びました。

教室の最後には学生から「後続の自転車がある際にブレーキをかける時はどのような点に気をつければよいか」と質問があり、「減速すべき場所に早めに気付くことが重要であり、そこから徐々にブレーキをかけて減速する」といった、実際に役立つアドバイスをいただきました。

○ 第3学年対象の新聞教室を実施

令和3年11月22日(月)、山陰中央新報社のNIE(Newspaper in Education)講座(新聞教室)を実施しました。3年生130名が就職活動に役立つ新聞活用術をオンラインで学びました。

NIE講座は新聞を教材として文章の読み方や書き方を学ぶ講座で、キャリア支援室がキャリア教育の一環として依頼しました。

学生達はひとり一部ずつ新聞を広げながら受講し、新聞記事を通して、相手に伝わりやすい文章の構成や本文の書き方を学びました。

3年生にとっては、今後レポート課題やエントリーシート等文章を書く機会が多くなっていくため、実践的で有意義な講座になったと思います。

4. 学校PR活動、クラブ活動の表彰など

○ 令和3年度第3回オープンキャンパスを開催

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

午前と午後でグループ分けをし、参加者の皆様には連絡先登録や体調チェック、保護者の参加人数を制限するなどのご協力をしていただき、無事に開催することができました。

山口県内や広島県、兵庫県、九州各県から午前の部・午後の部あわせて135名の方にご参加いただきました。

参加者の皆様には、各学科の実験室や施設の見学のほか、実習船「すばる」の乗船体験等をしていただきました。



実習船「すばる」乗船体験の様子

○ 中国地区高等専門学校英語弁論大会にて暗唱部門・プレゼンテーション両部門で優勝

令和3年11月12日(金)、第37回中国地区高等専門学校英語弁論大会が昨年に引き続き動画審査形式で行われました。

遠隔形式で審査結果発表・表彰式が行われ、暗唱部門で大島商船高専の電子機械工学科2年の学生が、プレゼンテーション部門で電子機械工学科5年の学生がそれぞれ優勝という素晴らしい結果を残しました。

放課後に英語教員の指導の下で日々練習を積み重ね、慣れない動画撮影に悪戦苦闘しながらも、堂々と気持ちのこもった暗唱、プレゼンテーションを行いました。プレゼンテーション部門優勝の学生は、令和4年1月22日(土)に開催された第15回全国高等専門学校英語プレゼンテーションコンテストシングル部門(動画審査形式)に出場しました。

○ 第54回全国高等専門学校サッカー選手権大会中国地区予選にて優秀賞を受賞

令和3年11月13日(土)、14日(日)に山口県周防大島町の長浦スポーツ海浜スクエアで行われた、第54回全国高等専門学校サッカー選手権大会中国地区予選にて、電子機械工学科5年の学生と情報工学科3年の学生が、それぞれ優秀選手賞を受賞しました。

○ 第56回全国高等専門学校体育大会(柔道競技)出場を周防大島町長に報告

令和3年11月1日(月)、2日(火)に秋田県立武道館にて行われた第56回全国高等

専門学校体育大会（柔道競技）に、情報工学科3年の学生が中国地区代表として出場し、12月23日（木）、藤本町長に報告しました。

○ 第56回全国高等専門学校体育大会(女子バスケットボール競技)出場を周防大島町長に報告

令和3年11月20日（土）、21日（日）に宮城県の白石市文化体育活動センターにて行われた第56回全国高等専門学校体育大会(女子バスケットボール競技)に、本校の女子バスケットボール部が出場し、12月14日（火）、藤本町長に報告しました。

○ 第56回全国高等専門学校体育大会(バドミントン競技)出場を周防大島町長に報告

令和3年12月4日（土）、5日（日）に岩手県の一関市総合体育館にて行われた第56回全国高等専門学校体育大会（バドミントン競技・ダブルス）に、商船学科5年学生と電子機械工学科4年学生のペア、情報工学科3年学生と情報工学科1年学生のペアが出場し、12月14日（火）、藤本町長に報告しました。

また、情報工学科3年・情報工学科1年のペアは、本大会にて3位の成績を収めたことも併せて報告しました。

○ 高専プロコンチームが周防大島町長を表敬訪問

令和3年12月14日（火）、「第32回全国高等専門学校プログラミングコンテスト」（高専プロコン）の自由部門で文部科学大臣賞等を受賞した大島商船高専チーム（電子機械工学科3年1名、情報工学科4年2名、情報工学科5年2名）が、受賞の報告のため、藤本町長を表敬訪問しました。学生らは作品の説明と複数の賞を受賞したことを報告し、藤本町長からはプログラミングを活用した問題解決への期待のお言葉をいただきました。

○ 第52回商船祭を開催

令和3年12月17日（金）、第52回商船祭を開催しました。

今年度はコロナウイルスの影響を考慮し、

模擬店の出店や学外の方々の立ち入りは控えられましたが、学生達の企画、運営のもと、無事に開催することができました。

商船祭では吹奏楽、詩吟、軽音楽、和太鼓等、文科系クラブの発表・展示やクラスマッチ等が行われました。

また、昭和33年から続く伝統行事の「手旗踊り」も行われ、会場は大いに賑わいました。



「手旗踊り」の様子

○ 大島商船高専の学生が Vieureka Camera App Challenge 2021 で受賞

パナソニック株式会社 Vieureka チームが主催する、Vieureka Camera App Challenge 2021 において、情報工学科 松村遼教員の研究室に所属する、情報工学科5年2名、電子・情報システム工学専攻1年3名、同専攻2年1名で構成される松村研究室チームが、Vieureka カメラ賞を受賞し、令和3年12月20日（月）にオンラインにて表彰式が開催されました。

本コンテストは、パナソニック株式会社が開発・販売しているAI(Artificial Intelligence (人工知能))カメラ、Vieureka カメラを利用したアプリケーション（アプリ開発部門）またはアイデア（アイデア部門）を競うものであり、企業所属の開発者など社会人が多く表彰される中での受賞となりました。松村研究室チームはアプリ開発部門、アイデア部門にそれぞれ2作品、3作品ずつ応募し、アプリ開発部門2作品で賞を受けました。

受賞に際して、チーム代表者の学生は「今回の経験を今後の研究にも活かしていきたい」とコメントしています。

◎おわりに

新年の1月からは、コロナウイルス感染症の急速な拡大により、本校では、再度遠隔授業での対応となりましたが、感染症対策をしながら、令和4年3月18日（金）には電子機械工学科、情報工学科の卒業式及び電子・情報システム工学専攻の修了式が挙行予定となっています。

また、新・大島丸の起工式が行われ、令和5年4月から運航が開始されます。

皆様におかれましても、健やかに過ごしていただけますようお願いいたします。

(商船学科 渡邊 武 記)

小松会だより

① 船歌集完売

鳥羽商船高専創基140周年記念行事に対し、本同窓会も協賛いたしました。各5商船高専それぞれの「船歌集」(写真は表紙デザイン)を発売いたしました。100セットを会員の皆様に発売いたしました。おかげをもちまして令和4年2月で完売いたしました。ありがとうございました。



② 慰霊塔付近の第1期改修工事

毎年、10月創立記念日におこなっております慰霊祭ですが、慰霊塔付近の第1期改修工事を完了しました。バリアフリー、メンテナンスフリーを目指し、

- ・階段を撤去
- ・周囲ブロック積み、内部はコンクリート化
- ・周囲の垣根を撤去



第2期工事では、敷地周囲にフェンスはり、慰霊塔周囲を囲む人工芝を敷きます。

令和4年4月早々に工事を開始し、6月には完工予定です。完成イメージを添付しております。

③新大島丸起工式挙行

<<https://www.oshima-k.ac.jp/school/topicstop/post-112.html>>

下写真は本校ホームページ記事を引用しております。

当日は雨目模様でしたが、本校にとりましては「幸いが降りこむ」こととなるでしょう。なお、進水式は10月初旬予定です。

(文責：岩崎寛希)

2022年10月19日(日)から2023年10月19日(日)まで、新大島丸の起工式が挙行されました。慰霊塔付近の改修工事は、2023年3月に完了しました。2023年4月から運航が開始されます。運航の完了は、種別学校HPでお知らせしていく予定です。



【6】工事の様子

弓削商船高等専門学校

○ 弓削商船高専創基120周年・高専創立50周年記念式典挙行

令和3年11月12日（金）、弓削商船高専創基120周年・高専創立50周年記念式典を国会議員、広島県・愛媛県自治体、県内外の高等教育機関の長、関連企業・団体の代表者、同窓会の皆様、本校の退職教職員および現教職員ら約120名の臨席を得て開催し、多数の祝電・祝詞、お花を賜りました。

本校は、明治34（1901）年に弓削海員学校として設置されて以来、昨年1月で120周年を迎え、また、平成29（2017）年には、高専創立50周年を迎えました。

式典では、石田邦光校長が「創立以来、先輩諸氏が築き上げ、蓄積された海事技術者の教育養成の伝統と実績を基礎として、これからも時代の先を見据え、急激に変化する社会や科学技術の進歩に対応し、地域社会からの要望に柔軟に対応できる実践的技術者の育成に努めていく」と式辞を述べました。

文部科学省高等教育局 塩川達大専門教育課長（代読：柳瀬貴司高等専門学校係長）、中村時広愛媛県知事（代読：末永洋一愛媛県東予地方局長）、上村俊之上島町長、檜垣幸人今治造船グループ代表、酒迎和成全日本船舶職員協会会長、谷口功国立高等専門学校機構理事長から祝辞をいただきました。

続いて、創基120周年・高専創立50周年記念事業に多大なご芳志をいただいた企業に対し、感謝状贈呈が行われ、最後に柏木実記念事業後援会長が謝辞を述べました。

また、式典に先立ち、本校管理棟1階ロビーにおいて、日本ペイントホールディングス株式会社ら関係者による田坂初太郎氏の胸像除幕式も行われました。

弓削商船高専は、教職員一同、教育・研究・地域貢献に邁進するよう努力を続けてまいりますので、今後とも本校へのご協力とご支援を賜りますよう心よりお願い申し上げます。



○ 海事啓蒙活動の一環として、海事教室と体験航海を実施

令和3年12月6日（月）～8日（水）の3日間にわたり、広島県内の小中学校を対象に海事啓蒙活動の一環として海事教室と体験航海を実施しました。

12月6日（月）は、尾道市立御調西小学校4・5年生（17名）の児童の皆さん、7日（火）は、尾道市立因島北小学校6年生（65名）の児童の皆さんが来校し、本校練習船「弓削丸」での体験航海と海事教室を行いました。

「弓削丸」では、専攻科生の案内で船内を探検し、船の仕組みを学びました。船橋では実際にハンドルを握って操縦を行い、船がゆっくりと進路を変えると、喜びの笑顔が見られました。

「海事教室」では、私たちの生活に身近なプラスチックを取り上げ、実験を通してプラスチックの性質を学びました。また、マイクロプラスチックを使った万華鏡作りでは、自分で作った

オリジナルの万華鏡を覗き、その綺麗さに驚いていました。

8日(水)は、三原市立本郷中学校2年生(99名)の生徒の皆さんを対象に、尾道しまなみ交流館にて海事教室と「弓削丸」体験航海を実施しました。「海事教室」ではロープワークを学び、戸惑いながらも、楽しんで取り組む姿が見られました。船や海洋だけでなく、環境問題への興味、理解を深めていただくことができました。

なお、本校をはじめとする全国に5校ある商船系高専では、次世代の海洋人材の育成に関する取組に係る広報活動の一環として、全国各地で出前授業を実施しています。

これらの取組については、<https://kaiji.info/>にて紹介をさせていただいておりますので、ぜひご覧ください。



○ キャリア教育セミナーを実施

令和3年12月9日(木)、商船学科1~3年生を対象に「キャリア教育セミナー」を実施しました。

本セミナーは全国の商船系高専が連携して実施している「次世代の海洋人材の育成に関する事業」の一環として実施され、本校には全日

本海員組合執行部員の遠藤様、藤澤様にオンラインにて講演をいただきました。

1年生は教室から、2・3年生はアセンブリホールから聴講しました。

講演では、全日本海員組合の概要説明や外航船と内航船の業務内容、船内での生活の様子、また休暇の過ごし方などを、実際の写真を交えながら紹介してくださり、学生は関心を持って聴講していました。

特に、「卒業後に求められるスキル」に関して話をされている時は、メモを取る学生が多く、将来を意識する良い機会となりました。

講演終了後には質疑応答の時間があり、多数の学生が質問を行い自分の将来を真剣に考える姿が見られました。



○ 商船学科3年生・5年生(航海コース1班)合同練習船弓削丸実習を実施

令和3年12月14日(火)~16日(木)、商船学科3年生・5年生(航海コース)合同練習船弓削丸実習を実施しました。

この実習は、商船系高専5校で行っている「次世代の海洋人材の育成に関する事業」のプロジェクトの一つです。近年の学生たちに対応した効果的なキャリア教育を目的として、通常は、

同学年生同士が乗船する練習船実習を、異なる学年で合同教育することにより、上下関係を学び、耐ストレス性の向上および年齢の異なる人とのコミュニケーション能力向上を目指しました。5年生は、ほとんどが海運会社へ就職が決まっていることもあり、実習中は下級生へ作業指示を出しながら5年間で積み重ねた船員技能の習熟に努め、3年生は10月にJMETSの実習へ行ったばかりでまだ不慣れなことが多いなか、先輩の指示の下緊張しながらも実習に取り組んでいました。実習が進むにつれ、先輩後輩ととてもいい関係が多く見られました。新たな取組となる今回の実習は大変有意義なものとなりました。



○ 商船学科3年生がアカデミックディベートを実施

人材育成プロジェクトにおけるキャリア教育プログラムのひとつであり、ディベートを通じて論理的思考力、瞬発的思考力、批判的思考力を養うことによって学生たちが身につけるべき資質の一つであるコミュニケーション力の向上を目的として行いました。これにより耐ストレス性に対応できると考えてい

ます。

学生たちは、肯定、否定、判定の3チームに分かれ、今回のテーマ「外洋の船橋当直におけるTシャツ短パンでの服装」についてディベートを行いました。それぞれの立場から、制服の必要性の有無について意見を出し合い、途中で肯定と否定の立場を逆にして議論したものを、判定チームが論評しました。

ディベート終了後、学生たちから「論理視点が正反対となり、様々な方向から物事が考えることができた」「自分の考えではないけど、反対の意見も考えた」「第3者の判定チームの意見が鋭かった」「テーマやチームを変えてまたやりたい」「チームの人数を少なくして自分の意見をもっと言いたい」などの声があり、とても有益な体験となりました。

今後も3年生だけでなく全学年に広げ継続的に行う予定です。



○ 第51回商船祭を開催

令和3年12月12日(日)に「第51回商船祭」を開催しました。

今年度はコロナ禍による制限はあるものの外部の方をお招きし、各クラブによるバザーや出展、文化部の展示・発表をはじめ、実行委員会主催による多くのイベントが開催されました。

また、コロナウイルス感染症拡大状況により実施日が延期され、短期間での準備となりましたが、実行委員会等の尽力により多くの学生が運営に協力し、当日の参加者も多数となりました。開会式では校長先生から短い期間で工夫しながら開催の準備をした学生たちへ感謝が述べられました。

ご来場いただいた皆様には受付での検温、消毒、健康チェックシートへの記入など感染対策にご協力いただきました。



(練習船弓削丸 森璞太郎 記)

弓削商船高専同窓会

■創基120周年記念事業 慰霊祭

創立記念日である令和4年1月11日、弓削商船高等専門学校創基120周年・高専創立50周年記念事業の一環として、慰霊祭を挙りました。

会場は招魂碑前の芝生を予定していましたが、生憎の雨模様に見舞われ、第2体育館へと移動しました。来賓として上島町長と教育長をお招きし、学内や町内からの同窓生、遺族の方など約30名が参列しました。

慰霊祭は柏木同窓会長の祭文奉読から始まり、神式行事、仏式行事と行われ、遺族代表として町内へお住みの川野様から同窓生である亡き父や夫への思いと感謝の意が述べられました。本校卒業生および関係者故人の遺徳をしのび、後世へ伝えられていくことを祈念致します。



■創基120周年記念 CD/DVD「思い出の弓削商船 船歌集」の配布について

「思い出の弓削商船 船歌集」を、創基120周年を記念して鳥羽商船高専同窓会のご協力によって制作しました。最初の4曲が本校、他の19曲は5校共通の楽曲となっております。配布をご希望される方は、3,000円で配布しておりますので弓削商船高専同窓会事務局までご連絡ください。



■令和4年度同窓会総会について

尾道にて令和4年6月に開催予定の令和4年度同窓会総会は、新型コロナウイルス感染症の様子を鑑みながら、未だ検討しております。

開催の可否等については、同窓会 HP (<http://www.yuge-kosen.com>)にてお知らせいたします。

■同窓会事務局

電話 (学校代表) 0897-77-4606
 FAX 0897-77-4692
 Mail info@yuge-kosen.com
 同窓会事務担当 田房 友典 (12期)

海技教育機構

○ 乗船実習

令和3年12月1日、日本丸に富山・鳥羽・広島・大島・弓削商船高等専門学校 第4学年の航海科実習生が、銀河丸に機関科実習生が乗船し、日本丸においては、令和4年1月27日～2月28日にかけて、遠洋航海を実施いたしました。

1月2月に日本丸・銀河丸において新型コロナウイルス感染者および濃厚接触者が確認されました。管轄保健所の指導のもと、療養、健康観察を経て快復し、船内各所の消毒を終え、感染防止対策を再点検し出航準備を整え、航海訓練を再開いたしました。

海技教育機構内で定めるガイドラインに基づき、また、各自治体とも協力して、感染防止策を講じながら、訓練を遂行しております。計画通りの業務遂行が困難な環境下ではございますが、確実に実績を積み上げて行くことが肝要と考えております。これからもご支援のほどよろしくお願いいたします。

令和4年3月22日に高専第4学年航海科実習生の下船式をおこないました。

コロナ禍での4ヶ月間という短い実習期間ではありましたが、実習訓練は、掃除など船内生活に慣れることから始まって、実務訓練にまで及び、学ぶことがたくさんあったことと思います。また、自分の得意分野、苦手分野について、実習を通して気付くこともできたのではないかと思います。



日本丸 乗船日



銀河丸 機関室実習



日本丸 遠洋航海



日本丸 下船式

○ 日本丸 神戸寄港 100 回記念セレモニー および神戸出港

令和3年12月8日、神戸港において、日本丸出港前に、神戸観光局主催による「練習帆船日本丸神戸寄港100回記念セレモニー」を実施いただきました。

セレモニーでは、主催者代表や来賓の方々から本船に対する様々なメッセージを頂戴し、平日にもかかわらず、たくさんの市民の方々が参列くださいました。

心温まる式典ならびに本船出港のお見送りに、実習生も職員も感動しておりました。誠に

ありがとうございました。



日本丸 神戸寄港 100 回記念セレモニー

○ 練習船「大成丸」で 神戸リモートシップスクールを開催しました

独立行政法人海技教育機構（JMETS）と神戸市は、令和4年2月27日（日）神戸港沖に錨泊中の大成丸と全国の高校生および高専生をWeb会議システムでつなぎ、リモートシップスクールを開催しました。

JMETS は、若い世代に港・海・船の魅力を伝え、海事人材の育成につなげるための神戸市の取り組みに協力しています。

以前は高校生を対象に体験航海を実施してきましたが、昨今のコロナ禍のため実施を見合わせていました。

この度、神戸市が主催となり、高校生と高専生に進路の選択肢として船の仕事を知ってもらうため、リモートシップスクールを開催しました。



大成丸 リモートシップスクール

プログラムでは、大成丸の航海士から海運業界や船種の紹介、船員になるための進路、大成丸の概要についての講義や、船内や練習船実習を紹介した動画の放映を行いました。

船の仕事に関する質疑応答も行い、船員の仕事のやり甲斐や大変なこと、休暇の取り方などについて参加者は興味深そうに聞いていました。

JMETS では、今後も学生に船の仕事に興味を持っていただく活動を続けてまいります。

○ 海技教育機構公式船印帳「日本丸の壺」販売に係る事業協賛寄附金授与式を執り行いました

令和3年12月16日（木）、海技教育機構（JMETS）本部において「御船印めぐりプロジェクト」を主宰する事務局から日本旅客船協会の「船旅アンバサダー」でもある 小林 希 氏のご訪問をいただき、船印帳「日本丸の壺」（別名「帆船・日本丸」）の販売に係る事業協賛寄付金の贈呈を受ける授与式を執り行いました。

JMETS は、海事思想普及および自己収入の拡大の一環として「御船印めぐりプロジェクト」に参加し、10月より船印帳「日本丸の壺」（別名「帆船・日本丸」）の販売を開始しています。

この船印帳は練習船寄港地のイベントで販売するほか、「御船印めぐりプロジェクト」に参加している各船会社においても一部取扱っていただいております、その売上の一部は事業協賛寄附金としてJMETSの船員教育支援に充てられます。

令和3年12月16日（木）、JMETS本部にて事業協賛寄附金授与式が執り行われ、本プロジェクトを運営する「御船印めぐりプロジェクト」事務局より、当該プロジェクト事務局を代表し、日本旅客船協会公認の船旅アンバサダーでもある 小林 希 氏にお越しいただき、田島理事長に直接目録が手渡されました。

授与式では、目録を受け取った田島理事長が「このようなプロジェクトに参加させていただいたことは光栄。さらに当機構の事業に協賛し寄附までいただけるということに、感謝申し上げます。」とお礼の言葉を述べるとともに、「コロナ禍にて恐る恐る販売を始めたが、大変好評をいただき大きな手応えを感じています。」と述べました。

また、記者との懇談の中で、小林氏は「この

船印帳は寄附付き商品ということで、購入者からも好意的なご意見を頂戴しています。消費者側としても業界に寄与できる商品を、と気にかけていただいているようです。この船印帳を通して船員さんへの感謝の気持ちが少しでも伝わればと思います。」との感想を述べられました。

JMETSは、今後も船印帳「日本丸の壺」(別名「帆船・日本丸」)の販売方法等の充実を図りながら、海事広報活動に力を入れてまいります。



御船印帳事業協賛寄付金授与式

○ 海事広報活動

各寄港地におけるイベントにつきまして、2月に名古屋港で「銀河丸」「大成丸」のイベントを計画していたところ、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、中止となりました。

令和4年度においても、各寄港地において地方自治体と協力をしながら、イベントの実施を検討して参ります。

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4年4月から6月までの乗船実習の予定は次のとおりです。

○日本丸

・海上技術学校 4年

4/1 乗船、4/4 東京発、4/7～4/11 神戸、4/18～4/23 神戸、5/2～5/6 別府、5/14～5/18 神戸、5/24～5/28 大阪、6/3～6/7 東京、6/9 横浜着、6/10 下船

○海王丸

・大学 (航海科) 5年

・海技大学校専修 (航海・機関) 2年

・海技大学校専攻 (航海・機関) 2年

4/1 乗船、4/4 東京発、4/7～4/12 神戸、4/27～5/2 鹿児島、5/18～5/23 神戸、6/9 東京着、6/10 下船

○大成丸

・海上技術短期大学校 (清水・宮古) 2年

4/1 乗船、4/4 横浜発、4/7～4/11 神戸、4/18～4/22 名古屋、5/2～5/6 神戸、5/13～5/17 広島、5/24～5/27 東京、6/8 横浜着、6/10 下船

○銀河丸

・大学 (機関科) 5年

・高等専門学校 (航海科・機関科) 6年

・海上技術短期大学校 (清水) 2年

4/1 乗船、4/4 東京発、4/6～4/11 神戸、4/22～4/26 徳山下松、5/2～5/6 名古屋、5/12～5/17 神戸、5/28～6/2 横浜、6/8 東京着、6/10 下船

○青雲丸

・高等専門学校 (航海科・機関科) 6年

・海上技術短期大学校 (波方) 2年

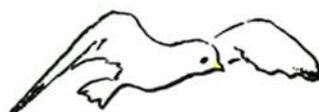
4/1 乗船、4/4 横浜発、4/7～4/11 神戸、4/18～4/22 名古屋、4/28～5/2 東京、5/12～5/16 函館、5/28～6/1 別府、6/9 神戸着、6/10 下船

企画調整部企画課 伊東 正人

本部・支部だより

<本 部>

- 2022/01/25 第2回役員候補者選考委員会
(メール会議)開催
- 2022/01/25 2021年度独立行政法人国立高等
専門学校機構における次世代の
海洋人材に関する協議会(オン
ライン会議)参加 (酒迎)
- 2022/02/02 第3回HTW調査検討に関する
専門委員会(WEB会議)参加
(飯島)
- 2022/02/28 5商船系高専校長との懇談会
(於下関)(酒迎)
- 2022/03/01 新大島丸起工式参列(三菱下関
造船所)(酒迎)
- 2022/03/09 公益社団法人日本殉職船員顕彰
会令和3(2021)年度第40回
(通常)理事会に監事として参加
(飯島)
- 2022/03/10 2022年3月執行役員会開催
(WEB会議)10:00~10:30議
題:
2022年度事業計画(案)・同予算
(案)確認(酒迎、望月、飯島)
- 2022/03/14 2021年度第三回理事会(みなし理
事会)を開催





雷撃により棒立ちとなって沈没する「ぶら志る丸」

第48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
— 大久保一郎画伯遺作 —

令和4年7月9日(土)～7月19日(火)

午前10時～午後7時

【初日：午後1時 開場 最終日：午後4時 閉場】

入場無料

会場 東京都江戸川区立タワーホール船堀
1階 展示ホール1
東京都江戸川区船堀4丁目1-1

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】 都営新宿線「船堀駅」下車徒歩約1分

【車】 首都高速中央環状線(C2)「船堀橋I.C.」より約5分
タワーホール地下駐車場：161台(有料)
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。



★2021年12月発行！/成山堂書店

★「船員という職業集団のリアルな貢献と歴史を残したい」という著者の真摯な想いが詰まった1冊。

日本の船員と 海運のあゆみ

—戦後復興からグローバル経済下の船員社会—

藤丸 徹 著 / 赤塚宏一 校閲

海運界が直面した激動の歴史を縦軸に、
用ざされた船内で仲間とともに
世界中の海を走破した船員の姿を横軸に、
戦後から今日の経済大国への発展を
底辺で支えた船員と船の航跡を記録した。



A5判・並製・308頁
定価 3,300円(税込)

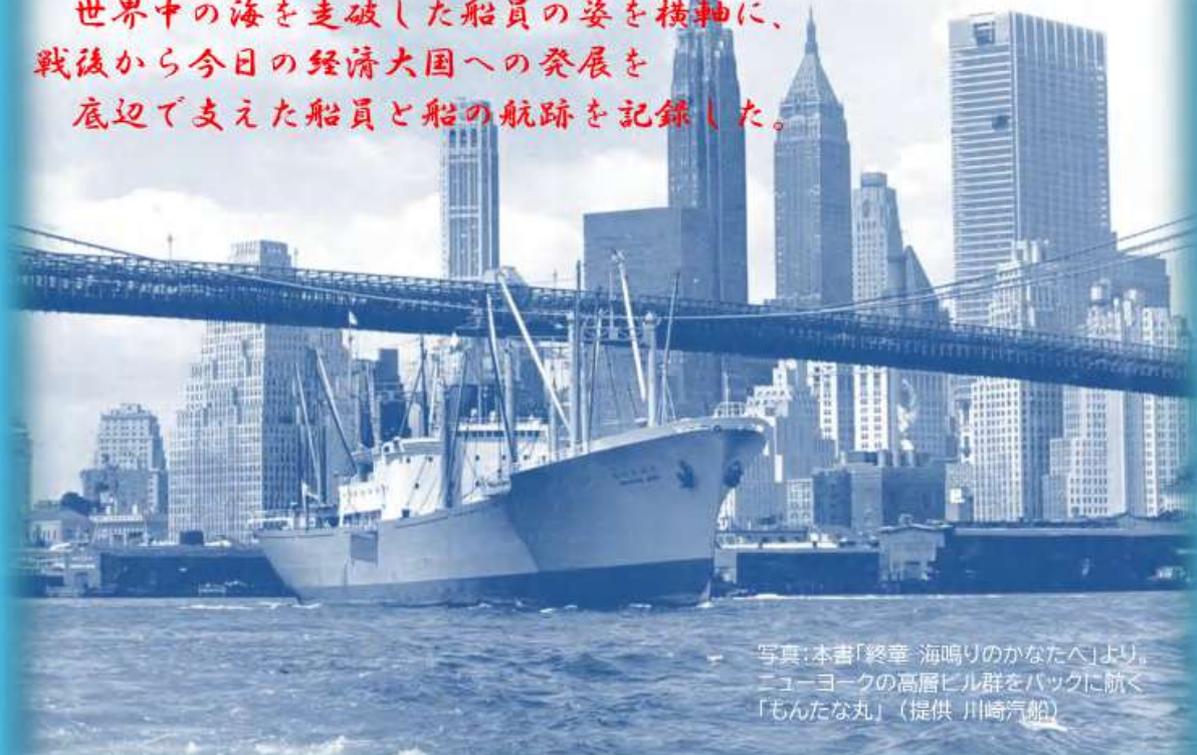


写真:本書「終章 海鳴りのかなたへ」より。
ニューヨークの高層ビル群をバックに航く
「もんな丸」(提供 川崎汽船)

★発行に関する問い合わせは… 成山堂書店編集グループ: 今野博之 E-mail: hiroyuki.konno@seizando.co.jp

★1954年創業 海事専門図書出版★

(株)成山堂書店 〒160-0012 東京都新宿区南元町4-51 TEL03-3357-5861/FAX03-3357-5867
E-mail eigyo@seizando.co.jp URL <https://www.seizando.co.jp/>

目次

陸上からでは伺いしれない海上での船員社会の様々なエピソード!!

序章 船を失った海洋日本

科学的合理性なき戦略の果て／長かった戦争が終わって

第1部 戦後復興の礎と経済成長を支えた船員

第1章 630万人の引揚げ輸送

救援待つ海外同胞／全日本海員組合の創立

第2章 占領下の商船と船員

海洋国家の苦難／占領政策の転換／朝鮮戦争と船員

第3章 忘れ得ぬ戦艦船

戦後も船員悩ます劣悪船

第4章 生と死の狭間で

海難多発の1954年／西の空に太陽が昇った!?

第5章 海にロマンを求めた若者たち

商船教育の変遷／海上進出の伝統を担う ほか

第2部 戦後からの脱皮と船員

第6章 海と戦後社会

経済成長期への助走／海事広報活動の積極的な展開／海と船と船員を描く

第7章 船乗りたちの仕事

チームワークで動く船／新米船員の仕事／セーラーワーク／船員を支えた妻たち

第8章 中東戦争と日本船舶

緊迫のスエズ運河を航く／中東戦争で被弾炎上

第9章 変貌する海上社会

高度経済成長の下に／定期航路の貨物船／専用船の出現／通信体制の変遷と通信士／世界を驚かせた自動化船／巨大化するタンカー ほか

第10章 経済成長下の船員社会

原子力船「むつ」の就航と挫折／船医の活躍／ベトナム戦争の激化と船員／労働運動の高まりと史上空前の91日長期スト

第11章 激変する船員社会

世界を巡る日本の船舶／二兎を追った兼用船／裏方に徹した司厨部員たち／原子力潜水艦に沈められた「日昇丸」／イラン・イラク戦争と狂気の海 ほか

第3部 グローバル経済下の船員社会

第12章 外航海運の大転換

FOC 船と混乗船の出現／外国人船員との共同生活／混乗船で海賊に遭遇

第13章 近代化実験の開始と終焉

目的は乗組員定員の削減／順調に推移した「実験」の数々／近代化実験船の調査員

第14章 終わりの始まり

ターニングポイントとなる1980年代／へいかち船員の決断

終章 海鳴りのかなたへ

波静かなれ とこしえに

著者紹介

【著者】 藤丸 徹 (ふじまる とおる)

1966年 国立小樽海員学校(現小樽海上技術短期大学校)卒業、川崎汽船船員として初乗船
1973年 海技大学校甲種2等航海士科を経て航海士
1976年 海技大学校本科航海科に復学、1978年より再度の海上勤務、東京海事線をを経て1983年より全日本海員組合執行部員、大阪、東京、神戸、横浜、大阪、神戸、東京などで勤務、最終役職、教官部長。元日本海難防止協会主任研究員

【校閲者】 赤塚宏一 (あかつか こういち)

1962年 神戸商船大学(現神戸大学海洋政策科学部)卒業、三井船舶(現瀬商船三井)入社。海上勤務、本部、ニューヨーク支店、コンテナターミナル勤務など
1981年 任船長。その後、日本船主協会欧州地区事務局長・常務理事、国立大学法人神戸大学常勤監事
現在 国際船長協会連盟副会長、日本船長協会理事、海事研究協議会代表理事、大阪湾水先区水先人会理事、日本財団国際海事法研究所奨学生選考委員会委員、日本航海学会名誉会員、Nautical Institute Fellow



左：本書「第7章 船乗りたちの仕事」より。南米移民船として活躍した「ぶらじる丸」(提供 商船三井)



上：本書「第7章 船乗りたちの仕事」より。欧州航路で活躍した「赤城丸」(提供 日本郵船歴史博物館)

ご注文・問合せは…

株式会社成山堂書店(編集G:今野)宛て
ご注文日 年 月 日
メール: hiroyuki.konno@seizando.co.jp または FAX: 03-3357-5867 にて受付中。弊社直接の個人様からのご注文の場合、発送にあたっては送料(実費)がかかりますこと、ご了承下さい。全国書店やamazon、楽天など通販ショップでもご購入できます。

日本の船員と海運のあゆみ—戦後復興とグローバル経済下の船員社会— ISBN978-4-425-94881-9 C0056 ¥3000E	定価 3,300円(税込)	注文部数 部
ご注文者(会社名・お名前) お送り先ご住所(〒 —)	〓/e-mail	

賛助会員名簿

2022年3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
株式会社コトラスシステム	戸田汽船株式会社
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	神戸マリーン工業株式会社
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
上野トランステック株式会社	兵機海運株式会社
株式会社 ウシオ	日本栄船株式会社

会費納入者芳名帳(敬称略)

2021年12月11日以降

正会員および終身会員

2021年9月	大下 博弥	岡本 直也	鹿渡 正次
会報148号未記載分	丁田 慎一郎	瀬川 尚吾	中尾 勇斗
上野 昇	眞鍋 治	加藤 正	斉藤 勉
清水 貢	角田 俊一	高鍋 隆典	風折 正美
2021年12月	堺屋 純	富永 栄治	中西 安仁
時松 勇貴	オーシャントランス	中居 豊平	
町谷 拓飛	松野 直高	後藤 清治	
須田 浩明	貞方 利彦	堂脇 幸男	終身会員
高岡 俊輔	山本 勝昭	厚東 貞治	上野 昇
平井 佑治	田口 徹	中森 晴雄	清水 貢
加山 文治	山田 忠相	伏見 慎一	富永 栄治
堀田 規安	元田 啓一	内藤 希	堂脇 幸男
木村 公太郎	大竹 健士	江川 裕之	森脇 千秋
高垣 毅	安原 尚	吉野 高広	早稲田 慎也
花堂 太気	三村 宜寛	安田 哲士	鹿渡 正次
玉井商船(株)	宮澤 優太	小木曾 順務	
清崎 哲也	薬師寺 尚人	木村 照孝	
石川 祐二	半井浩一朗	木村 祐太郎	
商船三井フェリ(株)	平木 雅希	渡邊 翔太	
富山 幸弥	堺屋 純	松尾 和徳	
薄井 雄基	堺屋 純	間所 森	
廣瀬 潤一	2022年2月	桑田 慎之介	
清水 洋平	山田 青五	2022年3月	
前田 龍弥	鷺頭 真紗城	坂本 彩乃	
2022年1月	野村 浩久	森脇 千秋	
伊藤 明洋	森 由衣子	大澤 勝真	
森 信一郎	木場 恭平	越智 匡輝	
森 陽平	大原 智喜	早稲田 慎也	
文谷 嘉宏	北城 雄太	前田 裕	

2021年度新卒入会者等名簿

2021年12月11日以降

新入会者	内牧 遼元	林 和佳奈	渡邊 鈴菜
文谷 嘉宏	横山 嶺刈悛	松田 章秀	井戸坂 篤
新卒新入会者	小林 駿太	丸山 大輔	田中 隆太郎
片山 隼作	岩城 賢太	萬里小路 弘伸	名古 健人

光辰丸の特徴(表紙掲載写真)

事務局



垂直な船首材であり球状部も小さな形状である。

本船は、世界的に問題になっている二酸化炭素排出規制(2030年度のGHGを2013年度比26%の削減)に現実的にどのように対応していくか、技術面、船員の運航面などを考えて、電気推進船、エタノール燃料船なども検討したが、ゲートラダーという特異な操舵装置を生かし、船首部・船尾部の形状を独特な形状として船体抵抗を削減して二酸化炭素排出を約30%削減することができた。

この結果、国土交通省海事局の「内航船省エネルギー格付制度」において「五つ星」の認定を取得した。

以下に本船の船体形状について紹介する。



【船首部】ここ数十年建造された499GT型の船舶はバルバスバウが大きく突出している船型だが、本船はバウチョック先端からほぼ



【船尾部】船尾部は、ゲートラダーを装備し、この舵の持つ操舵性能以外の推進性能をフルに活かせるような水流を得るために船尾バルブと言う膨らみをもたせた形状およびバトック船尾形状とした。

「全船協」表紙写真 光辰丸の要目

船主：吉祥海運有限会社 船舶管理：協同商船株式会社
建造造船所：小池造船海運株式会社
進水年月日：2020年5月8日
竣工年月日：2020年7月9日
船型：全通二層甲板船、船尾機関型
船体主要寸法等
総トン数：509G/T 満載排水量：2,663.54 K/T 載荷重量：1,730 K/T
全長：75.10m 垂線間長さ：71.70m
幅(型)：12.00m 深さ(型)：7.12/4.16m 満載喫水：4.11m
機関関係要目
主機関：立型4サイクル単動ディーゼル機関(過給機、空気冷却器付)
主機メーカー：赤坂鐵工所
主機出力：1,323KW x 290 rpm
逆転機：MN1030
航海速力(計画)：85%出力 15%シーマージンにて 12.5 ノット
その他：運航要員 6名 居室 8室(教育訓練生乗船を考慮)
女性専用バス・トイレ装備

内航船省エネルギー格付通知書

協同商船株式会社
代表取締役 福田 正美 様

国海環第143号
令和4年3月1日

国土交通省 海事局
海洋・環境政策課長 田村 颯洋



内航船省エネルギー格付制度事務取扱要領に基づき、次のとおり通知します。

「光辰丸(船舶番号：143857)」に対して、「★★★★★(代替手法)」を付与します。

ただし、「★★★★★(代替手法)」は「★★★★★」として表示することができることとします。

内航船省エネルギー格付ロゴマーク使用許可書

協同商船株式会社

代表取締役 福田 正美 様

国海環第143号

令和4年3月1日

国土交通省 海事局

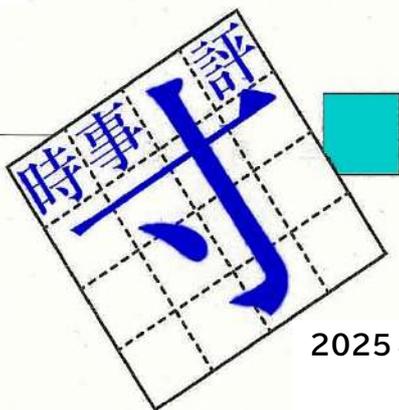
海洋・環境政策課長 田村 敏洋



内航船省エネルギー格付制度事務取扱要領に基づき、次マークの使用を許可します。

ロゴマーク：





2025年問題って？

戦後の第1次ベビーブーム（1947年から1949年）生まれの人々は「団塊の世代」といわれています。

この3年間は毎年約270万人が生まれました。最近の1年間の出生数は約84万人ですので、約3倍もの子どもたちが生まれました。その世代の人たち全員が75歳以上の後期高齢者になるのが2025年で、「高齢者の高齢化」、「超高齢化」が進む節目の年と言えます。

2025年には国民の3人に1人が65歳以上、5人に1人が75歳以上になることが予想されています。

高齢者が増えると、それだけ医療、介護、福祉、年金の需要が拡大します。高齢者の需要を支えるためには、現役世代の人員やサービス体制の整備・拡充が不可欠です。

「2025年の崖」問題もあります。日本企業のITシステムが老朽化することで予想される問題です。簡単にいうと、現在日本企業が使っている既存のITシステム（＝レガシーシステム）は老朽化や複雑化、ブラックボックス化が課題となっています。現在の状況を改善できなければ、いずれは、デジタル競争で生き残れず、システムの維持コストが膨らみ、システムトラブルなどのITリスクが高まります。2025年以降、最大年12兆円以上の経済的損失が発生するという可能性が指摘されています。もともとは経済産業省の「DXレポート」で言及されました。

表紙写真 吉祥海運有限会社 内航貨物船「光辰丸」

本船の要目は、全通二層甲板船 509 G/T 満載排水量 2,663.54K/T 全長 75.10m 幅(型)17.00m
内航船省エネルギー格付制度「5つ星」取得。要目の詳細は「光辰丸の特徴」記事を参照ください。

編集後記

まん延防止等重点措置発令中に3回目コロナワクチン接種について悩んでいたころ、複数の医師や専門家の方々がコロナワクチンを考えるとき、「車のシートベルト」に例えると分かりやすいと話されていたのでここでも使わせていただきます。

シートベルトは使用していても事故は起こる可能性があり、怪我や場合によっては死亡することもあります。しかし、だからと言って「シートベルトには効果がない。」や「効果がないから使用しない。」という考えは正しくなく、万が一の際に大事に至らない、命を落とさないための予防手段になります。

大切なのはシートベルトで100%死亡事故を起こさないことではなく、シートベルトをした結果、怪我や死亡する確率がどのくらい減るかということです。

感染しても発症と重症化を防ぐ効果が高いコロナワクチンの本質をとらえていますね。 (飯島 記)

全船協 No.149 春季号

2022年5月発行

◇発行所：一般社団法人 全日本船舶職員協会

◇編集兼発行人：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

株式会社 コトラシステム

代表取締役 望月正信

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

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



伊勢三河湾水先区水先人会

ISE-MIKAWA WAN PILOTS' ASSOCIATION

会長 小鹿 邦博

〒455-0032 愛知県名古屋港区入船二丁目4番6号
名港ビルディング 17階
電話 : (052)304-8311 FAX : (052)304-8312

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 神奈川県横浜市西区平沼1-13-14
パークウエーブ横浜・壱番館306

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



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 東京都中央区京橋一丁目1番5号
セントラルビル2階(abbit内)

電話 050-3187-3610(代) FAX 03-6629-6290

山縣記念財団ライブラリー1

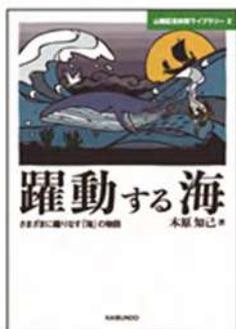
日本の海のレジェンドたち

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)

2021年度 住田海事奨励賞



山縣記念財団ライブラリー2

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)

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

海文堂出版

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

会員各位 2022年度通常総会 開催通知

1. 日時・場所 2022年6月11日 14時～ 日本教育会館 701号室

本年度も新型コロナウイルス感染拡大防止のため、参加者の蜜を避けるよう、できるだけ同封されたハガキで「委任」または「書面表決」行って下さい。
なお、今回は総会後の懇親会は開催いたしません。

2. 議 題 第1号議案 2021年度事業報告(案)
第2号議案 2021年度決算(案)
第3号議案 役員を選任及び解任

報告事項 2022年度事業計画(案)及び予算(案)

通常総会が成立するには、会員の半数以上の出席が必要となっています。

総会に出席できなくても、会報に同封されたハガキにて「委任」または「書面表決」を行ってください。

ファックスや電子メール・ホームページ・携帯メールで回答されても有効です。

携帯メールの場合は、右のQRコードをご利用くだされば、簡単に送信できます。

