

## 名著紹介

# 「海のロマンス」

米窪太刀雄・著

海技大学校 名誉教授 福地 章

## プロローグ

海の読み物で名著は少ないと言われるが、その中で一時代を熱狂させた「海のロマンス」を紹介することにする。これは商船学校の米窪が卒業時の22才のときに練習帆船「大成丸」で世界一周したときのことを書いたものである。明治45年（1912）7月18日、館山を出港し大正2年（1913）10月16日、館山にもどるまでの1年3か月の航海記である。たかが一学生が書いたものではないかと思われるかもしれないが、知識の豊富さと美文調で語られる内容に読者は引き込まれることになる。

大成丸概要 四本マスト・バーク型帆船

総トン数：2440トン、全長：92m、幅：14m、喫水：8m、

総帆面積：3000m<sup>2</sup>、乗組員：178人



バーク型帆船

表 大成丸世界周航概要

港	館山	リ行 <sup>イロ</sup>	ケア <sup>ツク</sup>	ビト <sup>ル</sup>	リ行 <sup>シ</sup> イ <sup>イ</sup>	リ行 <sup>マ</sup> ト <sup>ル</sup>	ビマ	アホ <sup>ン</sup>	館山	
発着年	M.45	T.元(1912)	T/2(1913)	同左	〃	〃	〃	〃	〃	
月日	7/18	8/31 10/17	2/12 2/26	3/16	3/20	4/15 5/3	8/2 8/23	9/7 9/9	9/15 9/24	10/16
日数	45日	117日	18日	28日	91日	14日	5日	21日		
距離(海里)	5130'	12756'	1713'	2250'	9330'	1827'	716'	2655'		

## 米窪・記

ある日、私の元へ一本の手紙が届いた --- 船乗りは最も男らしい生業<sup>なりわい</sup>だとか --- 今度の航海は世界的大航海であるとか --- いろいろの誉め言葉があった。そういうことならひとつ新聞に書いてほめられようと決心した。こうして「周航記」が朝日新聞に連載されることになる。

## 時代背景

大成丸が世界周航したときの時代背景を少し見てみたい。1912年は豪華客船タイタニックが処女航海でイギリスのサウザンプトンからニューヨークに向けて航海中、4月15日氷山に衝突、沈没して世界を驚かせた。その3か月後に大成丸は出帆している。

その7年前の1904年、1905年と日露戦争があり日本は帝政ロシアを破っている。その後ロシアは体勢の立て直しにやっきとなっていた時期である。そしてヨーロッパは互いが角突き合わせをしていた時代で、遂に1914年英・仏・露対独・オーストリアで第一次世界大戦が始まるのだが、それは大成丸が日本に戻った1年後のことである。

こうした世界情勢もあってか、大成丸はアメリカのサンディエゴ以外は南半球を航海して南米、アフリカ、豪州、インドネシアと周って帰途についた。

## 夏目漱石の序

あなたの回航日記は、海を知らない人にとって、興味深いものであります。また有益なものであります。私は「海のロマンス」という表題の下にこの回航日記がおおやけにされるのを喜んでおります。

概していうと、文章は陸の仕事です。陸にいて海を書くコンラッドのような人はありますが、船にいて海の生活をその日その日に写していった人はあまりないと思います。

それも暇のある人が道楽にならやれるかもしれませんが、あなたのように練習に忙しい身で、朝夕仕事に追いかけられながら、疲れた手にペンを持つことを毎日忘れずに何百日もやりとおすということは、とうていできる業ではありますまい。この点において、あなたの文章は他の人のそれよりもはるかに骨の折れた努力を示しています。-- <略> --

-- <略> -- おかげで普通の人に知れないことを公にする機会を得たのです。今度の帆船走は約四百日で三万六千海里（地球 1 周半）を走ったのだそうですが、この未曾有の回航中に含まれている暴風だの時化だの、波の山だの、雲の塊だの、陸では百年たっても見ることができないものが、ただあなたの忍耐で握られたペンの先からのみ湧いて出たとすれば、あなたも嬉しいでしょう。陸にいるものも嬉しいのです。

島国と名はついていても海の生活を知らない日本人はいくらでもいます。知らないで知りたがっている人もたくさんあります。あなたは、そういう人にケープタウンや、リオ・デ・ジャネイロやフリーマントルから、よい土産を携えて帰ってきたといわなければなりません。

あなたの文章は才筆です。少しのよどみもなく、お手際はほとんど素人らしくあります。よくあの忙しい練習船のうちで、このくらいに念入りの文章が書けるかと思うと感服せずにはいられません。-- <略> --

あなたの筆は達者すぎます。あなたは才にまかせて書きすぎました。-- <略> -- 延ばす一方にのみ走らないで、縮める工夫に少し頭を使わなかったかを遺憾に思うのです。-- <略> --

こうして評判を得た航海記「海のロマンス」は大正 3 年（1914）誠文堂書店・中興館書店から出版される。その後、昭和 5 年（1930）には平凡社が復刻版を出版、そして戦後、昭和 26 年（1951）に誠文堂新光社が再び復刻版を出版した。

戦後版（昭和 26 年）に大宅壮一が序を寄せている。

## 大宅壮一の序

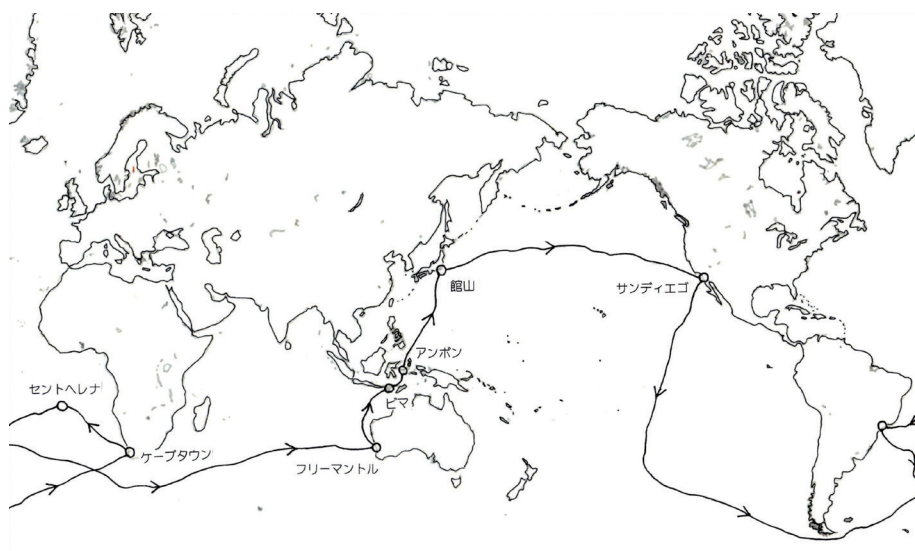
日本は海国だというのが、海洋文学の傑作といえるようなものは極めて少ない。その中で断然光っているのが、この「海のロマンス」である。これは日本における海員組合運動の

最長老で、戦後初代労働大臣になった米窪満亮がまだ廿二才の紅顔可憐の美少年時代に、「太刀雄」の名で、朝日新聞に連載したものである。現在四十代以上のもので、若き日に本書を愛読し熱読して、その影響を受けなかったものは珍しいといっていだろう。もちろん私もその一人である。

本書が書かれたのは明治末期で、この中で描かれている商船学校練習船大成丸の乗組員は、海上で明治天皇の詔をきいて、遙拝式を行っている。丁度この時代は、日本民族が若竹のようにすすくと伸びていた頃で、中でも若人の胸はすべて輝かしい未来への夢とあこがれに燃え立っていた。そうした気持ちと雰囲気をもぎまぎと描いてみせたのが本書である。当時ベスト・セラーズのトップをつづけたのも決して偶然ではない。後々までも、商船学校や海軍兵学校を志望するものの大半は、本書の影響下に生まれたといってもいいくらいである。

今読み返してみると、才にまかせて書きすぎているところもあり、カタカナが氾濫して、少々気障に見える部分もないではないが、それもその頃の時代の性格の反映と見れば、かえって興味がある。-- <略> --

私が物心ついたころは、昭和 26 年版の入手は困難で図書館で借りるしかなかった。ところが昭和 59 年 (1984) (財)日本海事協会から復刻版「海のロマンス」が発行された。こうして三度この本はよみがえったのである。それだけ根強いファンがいたということになる。



大成丸世界一周図

## 「海のロマンス」抜粋

### 出帆前夜

四百有余日、四萬<sup>かいり</sup>哩の大航海の準備は全く出来上がって、大成丸は静かに品川湾頭に浮かび、「さらば！」とばかり<sup>ほとばしる</sup>迸る叫びと、<sup>ひるがえるハンカチフ</sup>翻る手巾と、<sup>バラソル</sup>輝く洋傘とを待つのみとなった。

今宵は、月朧ろにして、海軟風そぞろに涼しい、静かにして心地よい良夜である。独り黙々と船首楼に佇つて、心竊かに、一年半の後でなければ再び上陸の出来ないわが品川に最後の別れを告げる。今宵に限りてとりわけて紅い品川の港の灯と、とりわけて蒼黒い大森の山の影とを凝視めて居れば、知らず々熱い涙が眼の縁を伝わる ----

さらば芙蓉峰

心ある人に見せたきは此頃の海より見たる芙蓉峰である。紺碧の波うち霞む水平線の彼方に夢よりも淡く立てる姿、藍色に光る海の色に輝り映ゆるその桃色の雪の膚、淑しき内湾曲の弧線が白い空からボンヤリ浮かび出た様は、ラファエロの靈筆に生ける精女の姿とも譬へやうか。乾き切った赤茶色の禿山を始終見なれた外人が遠く船の上から見たとき、嗟嘆の声を放つても無理はないと思う。如何にも彼等が「日本のバアナッサス」と賞める筈である。 ----

どうでしょうか。流れるような文章はなかなかまねできるものではない。一行の中にいろんなことが盛り込まれている。実に著者の博学多識がわかる。そして良書なら一気加勢に読んでしまいそうだが、10ページも読むと内容が盛りだくさんで疲れてくる。とりあえず書棚にもどす。しかし、しばらくすると本の名調子に触れなくなる。また出して読むのである。内容は514頁ととてもボリュームがあって読み応えがある。

米窪太刀雄・略歴（本名：米窪満亮）

- ・1888年（明治21）長野県生
- ・1914年（大正3）商船学校航海科卒。「海のロマンス」刊行、松昌洋行入社
- ・1919年（大正8）互光商会シンガポール支店長
- ・1922年（大正11）日本海員組合編集部長
- ・1928年（昭和3）第11回国際労働総会に労働代表として出席
- ・1937年（昭和12）衆議院議員当選
- ・1947年（昭和22）片山内閣で入閣（初代労働大臣）
- ・1951年（昭和26）亡

## エピソード

名著と言っても、古い人間が満足しているだけではつまらない。若い人にも読んでもらいたい。しかし、この文語調では今の時代若い人にはなかなか広まらない。私が一つ現代語版に直して私家本でよいから出そうかと漠然と考えたものです。また誰かそういうことを考える人はいないのかと思った位だった。ところが、ところが「現代表記版 海のロマンス」（米窪太刀雄・著）海洋冒険文庫編が2020年7月18日付でエイティエル出版から世に出たのです。あ～、良かった。



## 災害に強い航路標識の整備 ～船舶交通の安全を守るために～

我が国周辺海域では、毎年約 2000 隻の船舶事故が発生しています。ひとたび船舶事故が発生すると、尊い人命や財産が失われるとともに、わが国の経済活動や海洋環境に多大な影響を及ぼすこともあります。また、近年の海上の安全を取り巻く環境は、台風、地震などの自然災害が激甚化、頻発化し、さらに南海トラフ地震などの巨大地震の発生リスクも高まっています。

海上保安庁では、国民経済・生活を支えるため海上交通の安全を守る重要なインフラである灯台や灯浮標をはじめとする航路標識について、重点的に取り組みを進めている「航路標識の耐災害性強化対策」を紹介します。

### ■ 海水浸入防止対策

自然災害に伴う灯台の倒壊を未然に防止するため、劣化した基礎部や外壁などから海水の浸入する環境を遮断することにより内部の鉄筋やアンカーボルトの腐食を防ぐ改修を推進しています。

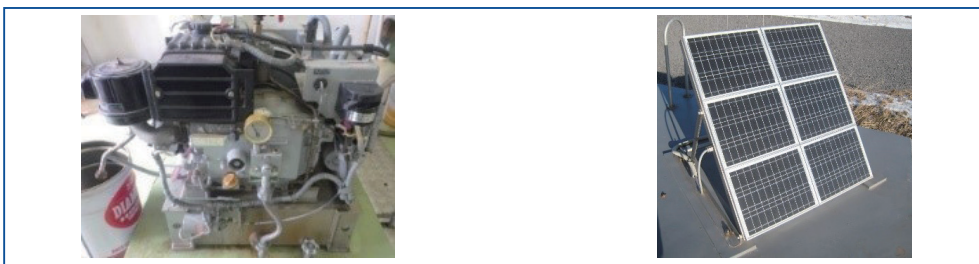


【海水浸入防止対策】

〔出典：海上保安庁〕

## ■ 電源喪失対策

商用電源の停電に伴う航路標識の消灯などを防止するため、予備電源の整備や主電源の太陽電池化を推進しています。



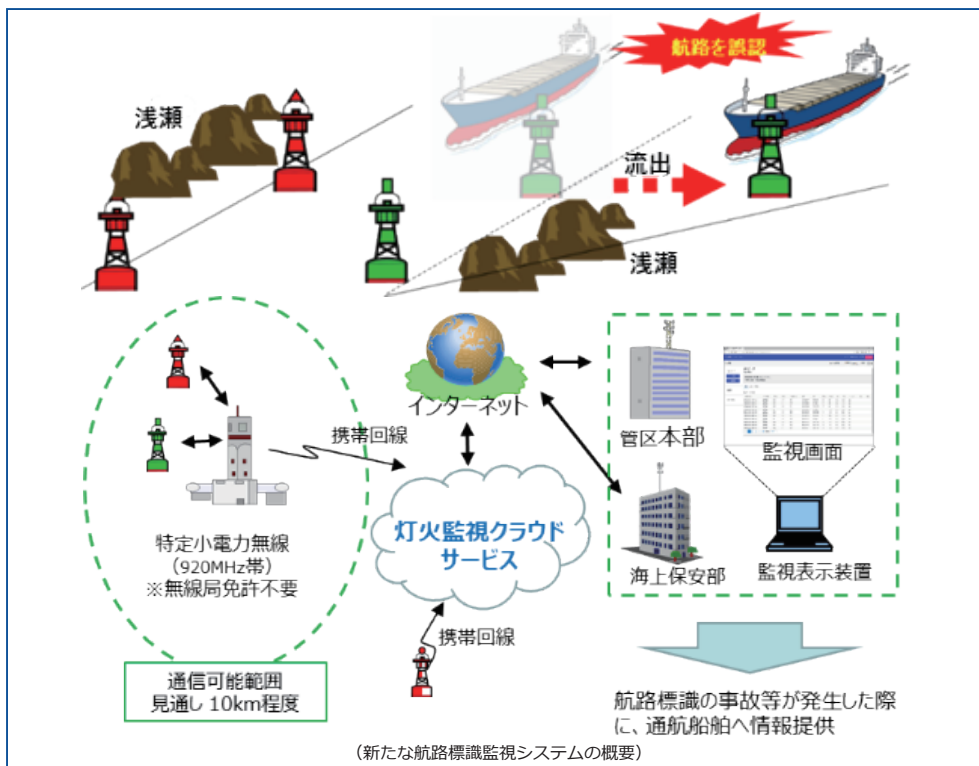
(発電機の換装)

(電源の太陽電池化)

【電源喪失対策】

## ■ 監視体制強化対策

灯浮標の流出などの異常が発生すると、船舶が航路を誤認するなどによる船舶事故の発生が懸念されます。そのため、灯浮標の流出などを速やかに発見し早期復旧や通航船舶への情報提供を図るとともに、灯浮標の消灯などを的確に把握するため、クラウドサービスを活用して灯浮標の異常有無を監視する新たな装置の導入を進め、監視体制の強化を図っています。



【クラウドサービスを活用した新たな航路標識監視システム】

(出典：海上保安庁)

## ■信頼性向上対策

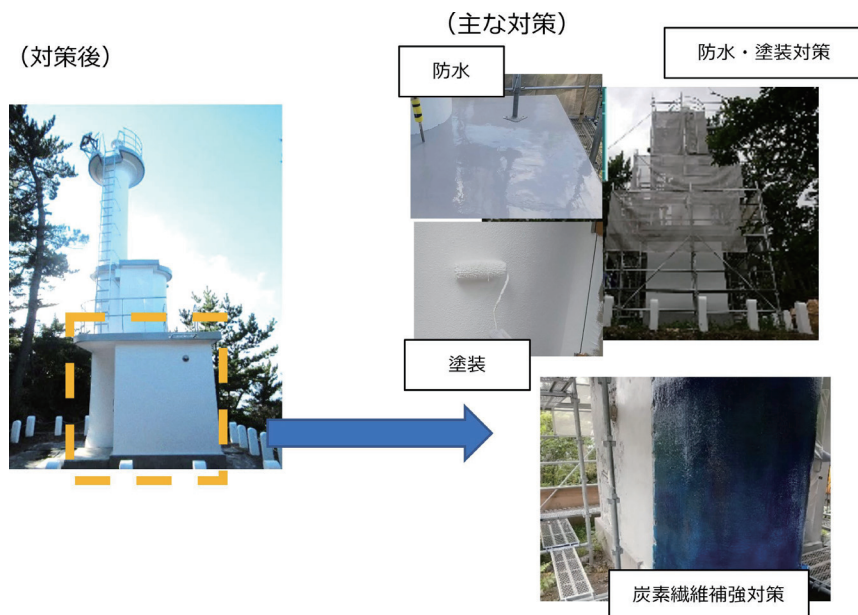
灯台などの光源について、長寿命かつ省電力である高輝度 LED などの導入を推進するとともに、太陽電池化と組み合わせることで、災害時における航路標識の安定運用を図っています。



【照射灯への高輝度 LED 導入例】

## ■老朽化等対策

航路標識に対し、適切に補修を行う予防保全を講じることで施設を長寿命化させる耐災害性の強化および長期にわたる安定的な運用を図っています。



〔出典：海上保安庁〕

## LONDON

JAMS London  
Representative Office

ロンドン事務所

## ICMASS 2023 in オランダ

～ The International Conference on Maritime Autonomous Surface Ship ～

令和5年11月8日～9日、オランダ・ロッテルダムにおいて **ICMASS 2023** が開催され、無人運航船に関する最先端の研究成果について各国から計67のプレゼンテーションが発表されました。なお、ICMASSは、世界最大規模の展示会である **EUROPORT 2023** の期間中に共催され、同展示会には1000以上の団体が出展しました。



本稿では、ICMASS 2023のプレゼンテーションの一部をご紹介します。

## ◆オープニング

Fugro Blue RoboticsのIvar de Josselin de Jong氏は、「**From MASS Strategy to MASS Reality**」というテーマで基調講演をしました。無人(Unmanned)というコンセプトは古くから考えられてきたものであり、この無人にシフトしていく理由として、より**安全に**・より**速く**・より**持続可能で**・**未来の職場に適して**(future-fit work place) いることを挙げ、MASSの実現に向けた期待を示しました。



## ◆ポートステートコントロール (PSC)

Cayman RegistryのChristopher Balls氏は、無人運航船の**ポートステートコントロール**に関する考察について講演しました。同氏によると、無人運航船の構想がより大型の船舶やより広範な国際航海へと進展するにつれて、PSC検査のための**適切なメカニズムも発展**する必要があるとのことでした。

同氏は、国際海事機関(IMO)が定める**4つのDegree**の各段階におけるPSC検査について説明し、無人運航船には従来型船舶と類似する部分があるものの、それらを平等に扱



うには課題が残ると説明しました。例えば、Degree2 や Degree3 など遠隔制御される船舶においては、外国船舶監督官 (PSCO) がコントロールセンターと通信する必要があるため、**通信システムの接続が悪い地域では実施が困難**になる可能性があることや、検査の実施コストも大幅に増加する可能性があるうえ、外国船舶監督官が話す言語とコントロールセンターの作業言語が異なる場合、**コミュニケーション上の問題**が発生する可能性もあると指摘しました。

さらに技術開発が進めば一部の PSC 検査は遠隔で実施される可能性もあるが、大半はまだ検査官が船舶に**実際に立ち会う**必要があると述べました。

しかし、同氏によると、これらの課題は克服が可能であり、

自律システムが適切な機関による PSC 検査を受けられるように設計されることで、無人船の運航を効果的に監視する事ができるようになり、また、**国際的な共通規格**が使用されることでこれがより容易になると締め括りました。

このプレゼンテーションでは、自動運航船の到来により海難事故の減少が期待される中、サブスタンダードな自動運航船の到来を予見し、それらの排除が引き続き海上の安全に重要であるというメッセージを感じました。



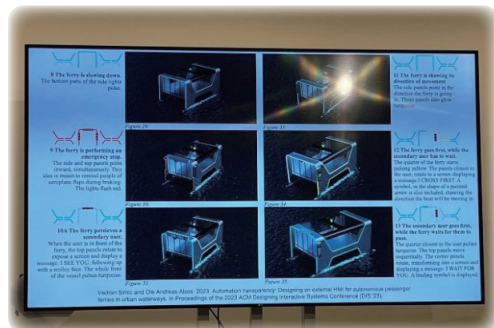
#### ◆都市型海上交通におけるカヤックと小型無人船の共存

Norwegian University of Science and Technology (NTNU) の Ole Andreas Alsos 氏は、都市型の海上交通を念頭に、**カヤック**と小型無人船との**共存**について講演しました。

同氏は、車が完全自動運転となった場合、車（運転手が不在）と歩行者がジェスチャーなどで合図やコミュニケーションを取れなくなるという課題があるが、それは小型船でも同様であると指摘しました。

Ole 氏自身も研究に携わる Autoferry（※ノルウェーのトロンヘイムにおける都市型の自律航行の実証小型旅客船。15 人定員。）の例を挙げ、実験船（自律運航）の近くでカヤックを漕いでいた時、自分のカヤックがその船に**認識されている**かどうか分かる合図が欲しかったと自身の経験を述べました。

通常のボートであればアイコンタクトを取ることができるため、無人運航船にも同じような機能があると良いと考えたそうです。その対策として、既存の信号の他、**音や光**などを利用し無人運航船がどのような

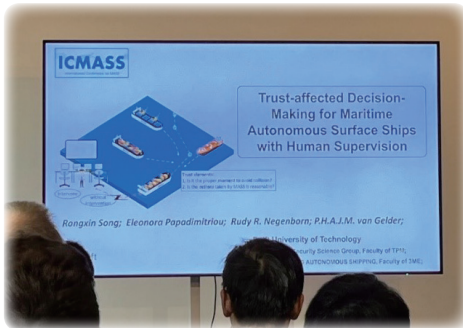


合図を出せるのか、電光表示板など新たなツールのアイデアについて複数の例を用いながら説明しました。

日本においてもミニボートや SUP など海洋レジャーが盛んですが、このプレゼンテーションは、ボート免許を所有していない（海上交通規則に精通していない） 方々から見る無人船について、一考するものでした。

※ <https://www.ntnu.edu/autoferry>

#### ◆ MASS における「信頼」の意義



Delft University of Technology の Rongxin Song 氏と他 3 人によるプレゼンテーションでは、MASS における「信頼」は非常に重要であり、海上の衝突事故を避けるために欠かせないものだと言及しました。

この信頼とは、**5つの要素**から成り立っており、これらが不足してしまうと無人運航船の技術的發展にも支障を生じかねないと述べました。彼らは、以下のように指標の特定と定量化をし、機械学習 (Machine learning) などを用いてこれらのデータ収集や分析を行っているとのことでした。

**信用性**：業務遂行におけるシステムの一貫性と故障率

**安全性**：ヒヤリハットの頻度、規制の遵守

**効率性**：目的地までの時間、計画経路の全長

**透明性**：意思決定プロセスの可視化と説明能力

**対応性**：環境変化や不測の事態に対する反応速度

このプレゼンテーションでは、無人船と在来船との衝突を回避するためにも、無人船が在来船の信頼を獲得することが重要であり、その信頼の獲得に必要な要素を説明したものでした。

#### ◇最後に EUROPORT の展示について、少しご紹介致します

韓国の SEADRONIX 社は海洋環境に特化した最先端技術を活用した製品・サービスを開発している AI 技術のエキスパートとして出展していました。同社は既存の船を有効活用し、そこにカメラなどのテクノロジーを搭載する事により無人運航を実現させようとしているとのことでした。



(ロンドン事務所)

## ロンドン事務所が移転しました

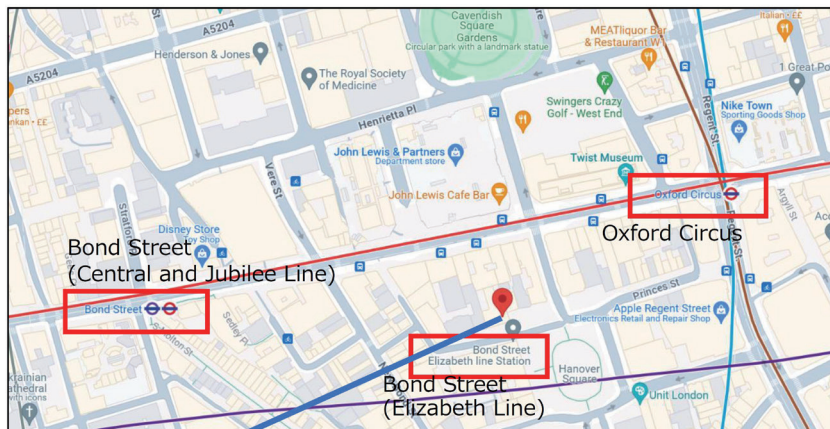
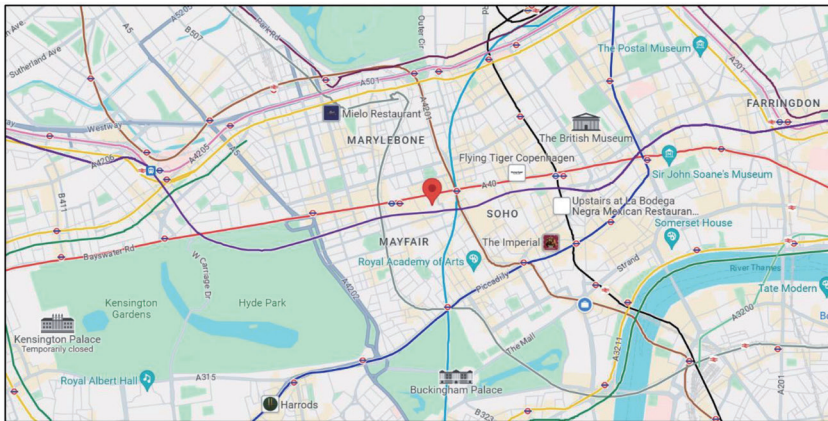
新事務所 (2023.12.11から)	旧事務所
17 Hanover Square, London, U.K. W1S 1BN	1 Northumberland Avenue, Trafalgar Square, London, U.K. WC2N 5BW

(Access)

1 minute from Bond Street station (Elizabeth Line)

5-minute from Bond Street station (Central and Jubilee Line)

6-minute from Oxford Circus station (Bakerloo, Central and Victoria Lines)



17 Hanover Square,  
London, U.K. W1S 1BN

## マ・シ海峡航行安全等支援の状況とインドネシアの取組

### 1. マラッカ・シンガポール海峡の航行安全に向けた取組

マラッカ・シンガポール海峡の航行安全と環境保護については、前回触れたとおり、海峡沿岸三国のみならず利用国・団体も含む協議の枠組み「協力フォーラム」が2007年に構築され、2008年には航行安全確保に必要な灯台・ブイなどの維持管理経費に活用するために「航行援助施設基金（Aids to Navigation Fund：ANF）」が設立されています。

最近の状況についてインドネシアの取組とともに共有させていただきます。

#### （1）航行援助施設基金（ANF）

ANFについては、インドネシア海運総局が議長国となり、11月にスラバヤで今年2回目の会議が開催されました。基金には、日本勢としては日本財団が約30%、マラッカ海峡協議会が約15%を累積で拠出しています。今回は本年9月までに中国から41万米ドル、韓国から7.6万米ドル、インドから昨年の倍額の10万米ドルの拠出があったことが報告されました。昨年末時点で中国は約17%、韓国は約5%、インドは約1%を累積で拠出しています。

例年どおり、沿岸三か国から各国による航行援助施設のメンテナンス作業状況、マラッカ海峡協議会から昨年の監査結果が報告されたほか、沿岸三か国それぞれの2024年の作業計画が承認されました。

#### （2）インドネシアの取組（日本財団供与の設標船の活用）

マラッカ海峡協議会が沿岸国から監査業務を委託され、毎年2回、各国の施設を確認していますが、直近では11月にインドネシアの監査がありました。この機会に同国バタム島を訪問し、航路標識の保全業務を担っている運輸省所属の設標船 KN.JADAYAT に、同協会の佐々木技術アドバイザーほか関係者のご厚意で乗船することができました。

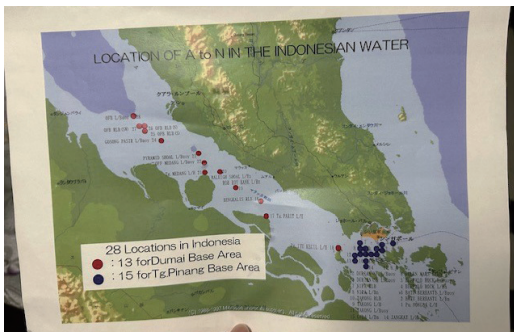


設標船 KN.JADAYAT



船内の供与記念盤

ジャダヤットは、日本財団の資金で建造され、マラッカ海峡協議会を通して 2003 年に供与された 20 年目の船です。日頃は ANF 支援対象のインドネシア側航路標識 28 のうち所管する 15 の航路標識を担当していますが、毎年監査の際には海峡西側も含めて 28 か所全てを 1 か月かけてこの設標船で確認するためフル稼働しています。



ANF 支援対象の航路標識（青が同船の所掌）



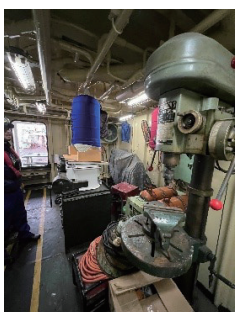
同国内最大の吊り上げ能力のクレーン

### (3) インドネシアの取組（航路標識のメンテナンスと職員の努力）

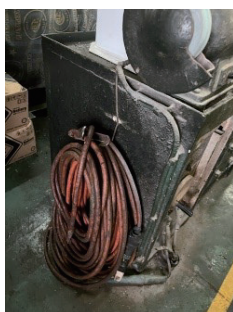
インドネシアは日本の 5 倍の国土を持ち、東西に長く伸びているのに日本と同じ位の数の航路標識を持っているため、整備には相当な手間がかかります。移動距離が長いので、日本のように整備工場に航路標識を持っていき整備するのではなく、整備できるものは船のデッキにブイを吊り上げて載せ、その場で直すスタイルをとっているのです。このため、船に大きなデッキとクレーンを搭載した同型の船は他の国では姿を消す中、インドネシアでは重宝されていると聞きました。

搭載クレーンは 18 トンの航路標識を吊り上げることができ、インドネシアの保有する設標船の中では最大の吊り上げ能力です。

また、関係者の技術指導の賜物でもありますが、航路標識の整備のほか、船の整備に関しても自作の部品を作成して対応するなどできるだけ自助努力を怠らない姿勢が見られ、国際的なシーレーンでの安全確保に対するインドネシアの職員の真面目な貢献に頭が下がりました。



穿孔器具（右）



溶接器具と研磨機



エンジン冷却装置を自作部品で直した船員と該当箇所（茶色部）





JADAYAT 前でクルー、マラッカ海峡協議会関係者、訪問者との集合写真

(所長 石河 正哉)

## 主な船舶海難

2023.08 ~ 2023.10 発生 の 主要海難 海上保安庁 HP より抜粋

No.	船種・総トン数(人員)	発生日時・発生場所	海難種別	気象・海象	死亡 行方不明
①	貨物船 499 トン (乗船者 5 人)	8 月 24 日 23:38 頃 (情報入手時刻) 和歌山県由良町沖	衝突	天気 曇り 風 SE 5m/s	2 人
	貨物船 9940 トン (乗船者 18 人)				
貨物船同士が衝突したもの。					
②	作業船兼曳船 19 トン (乗船者 1 人)	9 月 7 日 01:36 頃 鹿児島県南大隅町沖	衝突	不明	0 人
	貨物船 16962 トン (乗船者 17 人)				
作業船兼曳船と貨物船が衝突したもの。					
③	貨物船 1997 トン (乗船者 13 人)	10 月 7 日 09:00 頃 富山県氷見市沖	衝突	天気 晴れ 風 W 2.2m/s	0 人
	漁船 19.37 トン (乗船者 4 人)				
漁船と貨物船が衝突したもの。					

## 船舶事故の発生状況

2023.08 ~ 2023.10 速報値 (単位: 隻・人)

用途	海難種類	発生状況													行方不明者
		衝突	単 独 衝突	乗 揚	転 覆	浸 水	火 災	爆 発	(機 関 故 障)	(推 進 器 障 害)	運 航 不 能 (無 人 漂 流)	運 航 不 能 (そ の 他)	そ の 他	合 計	
貨物船	16	10	11	0	3	1	0	2	0	0	2	0	45	2	
タンカー	5	3	3	0	1	0	0	3	2	0	0	0	17	0	
旅客船	1	4	1	0	1	1	0	2	1	0	1	0	12	0	
漁船	40	4	13	9	6	6	0	10	13	18	9	1	129	4	
遊漁船	14	2	3	0	1	0	0	4	3	1	1	0	29	0	
プレジャーボート	32	9	34	16	20	1	0	78	27	15	81	2	315	3	
その他	6	8	3	1	4	2	0	2	3	3	4	0	36	2	
計	114	40	68	26	36	11	0	101	49	37	98	3	583	11	

※衝突とは、船舶が他の船舶に接触し、いずれかの船舶に損傷が生じたことをいう。

※単独衝突とは、船舶が物件(岸壁、防波堤、栈橋、流水、漂流物、海洋生物等)に接触し、船舶に損傷が生じたことをいう。

月 日	会 議 名	主 な 議 題
10.23	第 1 回 港湾専門委員会	①港湾計画の改訂（2 港 東京港、北九州港） ②港湾計画の一部変更（5 港 青森港、酒田港、茨城港、呉港、坂出港）
11.8	液化 CO2 船舶輸送に関する技術開発および実証試験における船舶航行安全対策調査委員会（舞鶴）第 2 回委員会	①第 1 回委員会議事概要 ②液化 CO2 荷役時の安全対策 ③液化 CO2 輸送船の航行安全対策 ④報告書
11.10	液化 CO2 船舶輸送に関する技術開発および実証試験における船舶航行安全対策調査委員会（苫小牧）第 2 回委員会	①第 1 回委員会議事概要 ②液化 CO2 荷役時の安全対策 ③液化 CO2 輸送船の航行安全対策 ④報告書
11.20	第 1 回海運・水産関係団体打合せ	①令和 5 年度事業計画 ②瀬戸内海東方海域 商船航行情報図（仮称）の作成
11.27	全国海難防止団体等連絡調整会議	①講演 ・LNG 夜間バンカリング及び錨泊時バンカリングについて ・最近のマリンレジャー海難の現状 ②議事 ・海難防止団体・小型船安全協会等の業務に関する産・官・学の連携について
11.28	全国海難防止団体等連絡調整会議	①分科会 I 議事 ・海難防止団体の現状と課題 ②分科会 II 議事 ・小型船安全協会等の現状と課題



## 編集後記

編集担当：日本海難防止協会 企画国際部

あたかも天から降ってきた色鮮やかな絵の具に染められたかのような美しい紅葉の季節も終わり、北の国からは雪の便りも届く季節となりました。美しい景色に囲まれ、四季折々の情趣や産物を楽しめる自然豊かなこの国に生まれ育ったことに改めて感謝しています。

美しく、豊かな国土に恵まれた我が国ではありますが、一方で、大きな震災に幾度となく見舞われてきました。今年、関東大震災から100年となります。また、今後30年間に70パーセントの確率で首都直下地震が発生すると言われています。

本号の特集では、海事・港湾・海上保安の関係機関の皆様から、震災時の船舶活用の有効性、首都圏での震災時に船舶が有効に活動するための東京湾や各港の対策、海上からの救援や災害復旧の支援などについてご紹介いただきました。ご寄稿いただきました皆様にこの場を借りて厚く御礼申し上げますとともに、本号が、震災時の船舶の有効活用等への理解を広め、非常時における対応の一助に資することを願ってやみません。



## アーカイブのご案内

「海と安全」2001年秋号以降のアーカイブをご案内します。発刊から10年間は当協会ホームページ(<https://www.nikkaibo.or.jp>)で公開しておりダウンロードできます。ホームページでの公開が終了したものでも、ご連絡をいただければPDFファイルをお送りできます。

(2023年12月現在)

年度	発行年月	季	号数	特集	HP公開
2001	2001 11	秋	511	漁船海難 一人乗り漁船の安全問題	終了
	2002 2	冬	512	タンカーの海難	終了
2002	2002 5	春	513	海のボランティア	終了
	2002 8	夏	514	海のゴミ	終了
	2002 11	秋・冬	515	小型船舶の安全強化	終了
	2003 2	春	516	AISの導入	終了
	2003 5	夏	517	頻発する外国船海難	終了
2003	2003 8	秋	518	どうする！ 放置船・艇	終了
	2003 11	冬	519	洋上救助救急の最前線	終了
	2004 2	春	520	サブスタンダード船を排除できるか！	終了
2004	2004 5	夏	521	海の利用者たちの環境への取り組み	終了
	2004 8	秋	522	バラスト水への取り組み	終了
	2004 11	冬	523	津波がくる！ その時あなたは	終了
	2005 2	春	524	東京湾における船舶の航行安全	終了
2005	2005 5	夏	525	台風による船舶海難を避け！	終了
	2005 8	秋	526	地球温暖化・大気汚染と海	終了
	2005 11	冬	527	海の難所	終了
	2006 2	春	528	海に関する日本の国際支援	終了
2006	2006 5	夏	529	小型船舶の海難とライフジャケット	終了
	2006 8	秋	530	海を学ぶ子供たち	終了
	2006 11	冬	531	ヒューマンエラーによる海難を避け	終了
	2007 2	春	532	あれから10年ナ号海難の教訓は	終了
2007	2007 5	夏	533	伊勢湾における船舶の航行安全	終了
	2007 8	秋	534	内航海運の船員問題を考える	終了
	2007 11	冬	535	フェリー・旅客船の安全対策を追う	終了
	2008 2	春	536	漁船の操業と航行の安全	終了
2008	2008 5	夏	537	海上の安全と環境保全をめざして	終了
	2008 8	秋	538	主な海難を振り返って(50周年)	終了
	2008 11	冬	539	次世代内航船スーパーエコシップ	終了
	2009 2	春	540	目指そう船員の確保・育成	終了
2009	2009 5	夏	541	漁船の近代化と操業の安全	終了
	2009 8	秋	542	プレジャーボートなどの安全対策	終了
	2009 11	冬	543	船員の健康管理と疾病予防対策	終了
	2010 2	春	544	船舶の安全航行を支える支援体制	終了
2010	2010 5	夏	545	AISと船舶の安全運航	終了
	2010 8	秋	546	漁船の海中転落とライフジャケット	終了
	2010 11	冬	547	21世紀を見すえた外航船員の確保育成	終了
	2011 2	春	548	船陸間情報通信の現状と将来	終了
2011	2011 5	夏	549	海洋ゴミと船舶航行	終了
	2011 8	秋	550	省エネに取り組む国内就航船の現状と展望	終了
	2011 11	冬	551	継続して多彩に取り組む海難防止対策	終了
	2012 3	春	552	3.11巨大地震と大津波の教訓を伝える	終了
2012	2012 6	夏	553	膨張式救命胴衣のメンテナンス	終了
	2012 9	秋	554	内航海運における船員の後継者	終了
	2012 12	冬	555	海に関わるわが国の国際支援	終了
	2013 3	春	556	3.11から2年 復旧・復興状況	終了
2013	2013 6	夏	557	わが国における海洋・海事教育の現状	終了
	2013 9	秋	558	漁業無線局の安全に果たす役割	公開中
	2013 12	冬	559	大型クルーズ客船時代の到来と課題	公開中
	2014 3	春	560	大災害時における船舶の役割	公開中
2014	2014 6	夏	561	漁船における安全対策の今	公開中
	2014 9	秋	562	内航タンカーの現状と課題	公開中
	2014 12	冬	563	航路標識の重要性と今後のあり方	公開中
	2015 3	春	564	東日本大震災からの復興と安全対策	公開中

2015	2015 6 夏	565	小型船・プレジャーボートの海難防止対策	公開中
	2015 9 秋	566	大型台風へ備えよ！	公開中
	2015 12 冬	567	出入港支援船とのコミュニケーション	公開中
2016	2016 3 春	568	船舶火災における対処と対策	公開中
	2016 6 夏	569	マリネレジャーを安全に楽しもう！	公開中
	2016 9 秋	570	漁船の操業安全と海難防止	公開中
2016	2016 12 冬	571	バラスト水管理条約の発効に備えて	公開中
	2017 3 春	572	油濁海難事故への対応	公開中
	2017 6 夏	573	海に行って遊んでみよう！	公開中
2017	2017 9 秋	574	最新のクルーズ船事情と課題	公開中
	2017 12 冬	575	東京湾海上交通管制の一元化運用開始	公開中
	2018 3 春	576	人と海に未来を 協会創立60周年	公開中
2018	2018 6 夏	577	活用しよう 海の安全情報	公開中
	2018 9 秋	578	日本海難防止協会における国際活動	公開中
	2018 12 冬	579	走錨海難の防止対策	公開中
2019	2019 3 春	580	海上安全と海洋環境保全に関する国際動向	公開中
	2019 6 夏	581	海ごみをみんなでなくそう	公開中
	2019 9 秋	582	安全航行のために	公開中
2019	2019 12 冬	583	気象と海難	公開中
	2020 3 春	584	海ごみの現状と船舶への影響	公開中
	2020 6 夏	585	海の事故ゼロキャンペーン	公開中
2020	2020 9 秋	586	座礁船の放置を防止	公開中
	2020 12 冬	587	漁船の安全対策と海難防止の取り組み	公開中
	2021 3 春	588	小型船の海難防止の取り組み	公開中
2021	2021 6 夏	589	台風へ備える	公開中
	2021 9 秋	590	地球温暖化の影響と環境汚染への対策	公開中
	2021 12 冬	591	出入港支援体制について	公開中
2022	2022 3 春	592	洋上風力発電と航行環境	公開中
	2022 6 夏	593	内航船の省エネ・省CO2 対策の課題と取り組み	公開中
	2022 9 秋	594	新しい海洋教育について	公開中
2022	2022 12 冬	595	海に関わる国際支援	公開中
	2023 3 春	596	船舶交通の安全を守る海上交通センター	公開中
	2023 6 夏	597	海の事故防止の取組み	公開中
2023	2023 9 秋	598	港湾整備の重要性と安全確保を重視した海上工事	公開中
	2023 12 冬	599		
	2023 3 春	600		

ホームページでの公開が終了した版の PDF ファイルの送付をご希望の場合は、次のアドレスに電子メールでご連絡をお願いします。

e-mail: [kikakukokusai01@nikkaibo.or.jp](mailto:kikakukokusai01@nikkaibo.or.jp)

問い合わせ先：日本海難防止協会 企画国際部 山田・山口  
電話 03-5761-6080



公益社団法人 日本海難防止協会では、様々な調査・研究を行っております。詳しくは、ホームページをご覧ください。

<https://www.nikkaibo.or.jp>

