2018

ジュニアシッピング ジャーナリスト賞

入賞作品集

主 催 公益財団法人 日本海事広報協会

後 援 国土交通省、文部科学省、全国連合小学校長会、全日本中学校長会、全国高等学校長協会、全国市町村教育委員会連合会、全国新聞教育研究協議会、一般社団法人 日本船主協会、一般社団法人 日本造船工業会、一般社団法人 日本中小型造船工業会、公益財団法人 日本海事センター

目　次

審査委員紹介・審査講評 …… 1

小学生部門　受賞作品 …… 2

学校奨励賞　受賞校 …… 19

中学生・高校生部門　受賞作品 …… 20

小学生部門／中学生・高校生部門／チャレンジ部門
共通受賞作品 …… 37

チャレンジ部門　受賞者 …… 46

最終審査会 …… 48

募集要項 …… 49

はじめに

四方を海に囲まれた日本は、水産資源や観光など海の恩恵を受ける一方、せまい国土から採れる必要な資源の量は限られています。そのため、私たちのくらしに必要なパンの元になる小麦などの食料、発電に必要なガス、車のガソリンや衣類の元となる原油など多くの資源を海外からの輸入に頼っています。そしてそのほぼ100%を船で日本へ運んでいます。

「ジュニア・シッピング・ジャーナリスト賞」は全国の小学生・中学生・高校生の皆さんに、それら貿易を担う「海運」や「船」などの海事産業について学び、その重要性を理解してもらいたいと2013年から開催し、今年度で６回目を迎えます。

2018年度も全国から多くの素晴らしい作品が1,105点も集まりました。子どもジャーナリストたちの作品を通して、１人でも多くの人に海事産業の大切さを理解し、身近に感じてほしいと願っています。

平成31年３月
公益財団法人　日本海事広報協会

審査委員紹介・審査講評

（順不同・敬称略）

全国新聞教育研究協議会 理事長
小林　豊茂

手書き作品もパソコンで作った作品も、読み手を意識して書かれていました。小学生は生き生きとした子どもの良さを、中学生はしっかりした中学生らしさを、高校生は堂々とした風格を感じられ、年代ごとの長所が生かされていました。初めて応募された作品も、一生懸命に見聞きした様子が文章や写真に出ており、自分の言葉で表現されて、素晴らしかったです。

東京海洋大学 教授
黒川　久幸

年々内容が充実してきていると思います。特に、自分の身近な地域を調べている作品が印象に残りました。これはとてもいいことだと思います。港に面していない地域に住んでいても、まずは近くにあるものに興味を持つことから始めて、それがどこから運ばれてきているのか、どんな船で運ばれているのかなどを調べ、知識を広げ、新聞作りに生かしてほしいです。

歌手・教育学博士
アグネス・チャン

この新聞作りは、海、船、港に関する知識を広げていくための入口だと思っています。毎年作品を読んでいると、船で運ばれる貨物などの細かいデータがあって、私自身も勉強になります。新しい知識を身につけられるのでうれしいです。四方を海に囲まれている日本では、船や港がとても大切ということを子どもの頃から知って、それに対する感謝と喜びを感じてほしいです。

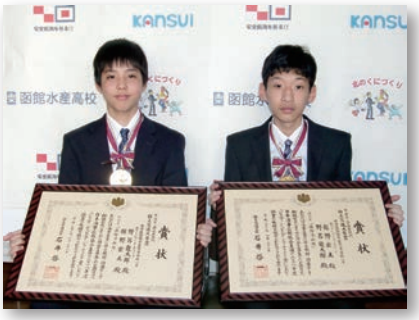
（公財）日本海事広報協会 理事長
伊藤　松博

今回は、内容の面でも読み応えがあり、さらに構成、見出しのつけ方など印象的な作品が数多くありました。個人作品では個性の光るおもしろさが、グループ作品では得意分野の割り振りなど、チームワークの良さが出ていました。どの作品もたいへんレベルが高く、個々の魅力にあふれていたため、審査するのがむずかしかったというのが感想です。

国土交通大臣賞　表彰式

学校を訪問し、受賞者の皆さまへ直接賞状を授与いたしました。

小学生部門　国土交通大臣賞
上尾市立西小学校６年　渡部朔矢さん



中学生・高校生部門　国土交通大臣賞
北海道函館水産高等学校１年
野呂龍太郎さん・館野宏太さん

国土交通大臣賞

すごいぞ!! カーフェリー新聞

埼玉県　上尾市立西小学校
渡部　朔矢（6年）

すごいぞ!!
カーフェリー新聞

2018年海の日記念号
上尾市立
西小学校 6年
渡部 朔矢

カーフェリーを乗り比べてみた

日本は四方を海に囲まれている島国です。その地形を生かし、古くから船による人や物の輸送が盛んでした。しかし、鉄道や飛行機・トラックという船以外の輸送手段が発達した現代においては、船はどのような役割を果たしているのでしょう。

そこで僕は、祖父母が北海道への登山旅行のためによく利用しているカーフェリーに注目し、春と夏の長期の休みを利用して、長距離・短距離の二種類のフェリーを乗り比べてみました。

商船三井フェリーの「さんふらわあ ふらの」は、茨城県の大洗と北海道の苫小牧の間を一晩かけて走る長距離カーフェリーです。夕方出港し翌日午後に目的地に到着するため宿泊設備が整っています。スイートをはじめとする二ドだけのカプセルルーム、カーテンで仕切って使用する大部屋、トラック輸送の運転手さん達専用のベッドルームなど、目的に応じて様々なタイプの部屋がそろっていました。また長時間の船旅になるので、大きな窓から海が眺められる大浴場や広々したレストラン、子供のためのキッズコーナーやペットのためのドッグランなど、リラックスして楽しめるような様々なアイデアが満載でした。

さんふらわあ ふらの

しらはまれ

その設備の充実具合は、豪華ホテルにも負けないほどでした。

東京湾フェリーの「しらはまれ」は、神奈川県の久里浜と千葉県の金谷を四〇分で結ぶ短距離フェリーです。短時間で目的地に到着するため、客室を狭くしてロビーを広くとってあります。二階フロアは前面が大きくガラス張りになっているので、進行方向を向く椅子が並べられていました。一番前の椅子に座れば、航海士気分で景色を眺められます。「さんふらわあ ふらの」では操舵室が前方にあるため、展望デッキが船の後方に限られていました。これは航海の安全確保にも関わっていて、夜間航海時に適正な見張りを維持し、また付近を航海する船からの見張りの妨げとならないよう室内の灯りの漏れを防ぐために、前方に展望デッキや客室を設置することはほぼないそうです。

二つの船は船体の大きさにもかなりの差がありました。しかし「しらはまれ」は内海を航行するため、揺れがほとんど感じられません。一方「さんふらわあ ふらの」は外海を航行するため、夜中寝ていても気づくほど揺れることがありました。どちらの船にも、乗客が快適に過ごせるようなエキが沢山ありました。

その他の発見

この写真は、久里浜港での車を降ろす作業の様子です。東京湾フェリーは全員で船員さんが少ないため、船長を含めた船員のゆうどうを行っていました。さんふらわあふらのでは、専門の人がゆうどうをしていました。

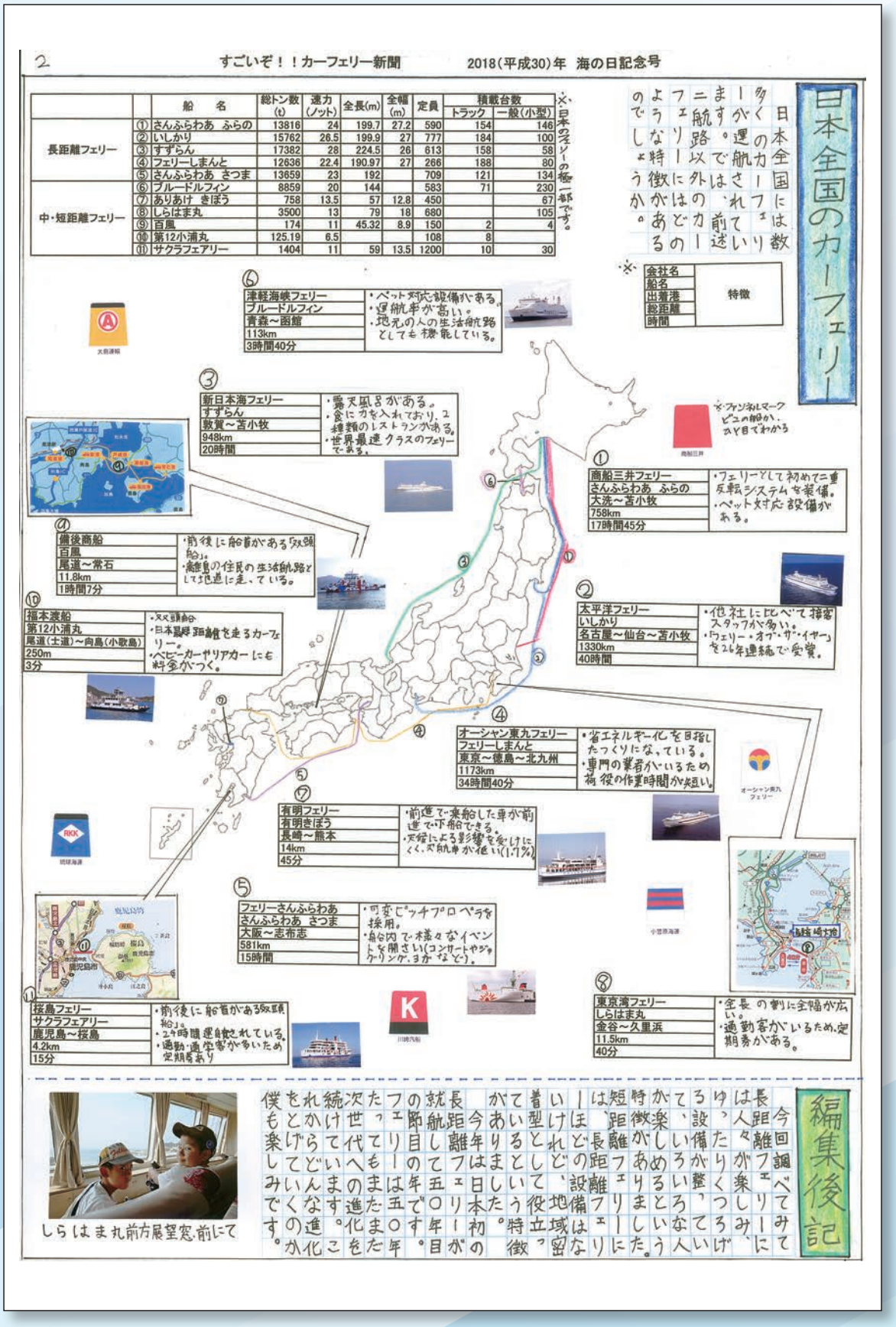
今年は日本初の西洋式灯台である観音崎灯台が起工して一五〇年記念の年です。近年では、GPSやオートパイロットなどの技術も進歩しており、灯台の必要性が疑問視される面もあるようです。そこで今回お世話になった、たフェリー会社に、灯台の必要性について聞いてみました。太平洋フェリーの船長さんからは、「かつて私が外国に行く船に乗船していたとき、アメリカから日本まで一〇日あまり大時化が続きました。毎日海しか見えず、船の揺れで気持ちが悪くなるのを耐えるのに必死でした。いやになりかけたとき、前方に一筋の光が見えました。それが野島崎の灯台の灯りでした。航海を乗り切った喜びと、日本に帰ってきた喜びでいっぱいになりました。船乗りは、灯台の光の中に『陸上で家に帰ったときのおかえりの言葉』と同じような安らぎを感じているのです。」というお話しを聞くことができました。また尾道水道を走る備後商船さんによると「当社が運行している航路は狭い場所が多く、特に尾道水道は幅が二〇〇m～三〇〇mしかなく、その上船舶が多数交差しており、目視で運航しなければ危険な箇所であります。GPS等電子機器が発達してきても人の手に委ねなければならないところはたくさんあると思います。」と教えてくれました。先端技術に頼るだけでなく、従来のシステムと組み合わせることで、より安全に、安心して航海ができるのだと思います。このように航海に欠かせない灯台は、これからも世界の海上交通を支えていくことでしょう。

閑話休題
灯台について

小学生部門

受賞者コメント

今回、新聞をまとめるにあたって、どうやったら見やすいかを考えるのが難しかったです。また、地図を使ってわかりやすくするところを工夫しました。３年連続の受賞ということもあり、とてもうれしく思っています。



2　すごいぞ！！カーフェリー新聞　2018（平成30）年　海の日記念号

日本全国のカーフェリー

		船名	総トン数(t)	速力(ノット)	全長(m)	全幅(m)	定員	積載台数 トラック	積載台数 一般(小型)
長距離フェリー	①	さんふらわあ ふらの	13816	24	199.7	27.2	590	154	146
	②	いしかり	15762	26.5	199.9	27	777	184	100
	③	すずらん	17382	28	224.5	26	613	158	58
	④	フェリーしまんと	12636	22.4	190.97	27	266	188	80
	⑤	さんふらわあ さつま	13659	23	192		709	121	134
中・短距離フェリー	⑥	ブルードルフィン	8859	20	144		583	71	230
	⑦	ありあけ きぼう	758	13.5	57	12.8	450		67
	⑧	しらはまれ	3500	13	79	18	680		105
	⑨	百風	174	11	45.32	8.9	150	2	4
	⑩	第12小浦丸	125.19	6.5			108	8	
	⑪	サクラフェアリー	1404	11	59	13.5	1200	10	30

※日本のフェリーの極一部です。

多くの日本全国にはフェリー航路。運航のカーフェリー以外ではさーれーフェリーは数のような特徴にはのカーが前述いりあるのか。

※会社名 船名 出着港 総距離 時間 特徴

⑥ 津軽海峡フェリー / ブルードルフィン / 青森～函館 / 113km / 3時間40分
・ペット対応設備がある。
・運航率が高い。
・地元の人の生活航路としても機能している。

③ 新日本海フェリー / すずらん / 敦賀～苫小牧 / 948km / 20時間
・露天風呂がある。
・食にカを入れており、2種類のレストランがある。
・世界最速クラスのフェリーである。

※ファンネルマーク ビュの船か、ひと目でわかる

① 商船三井フェリー / さんふらわあ ふらの / 大洗～苫小牧 / 758km / 17時間45分
・フェリーとして初めて二重反転システムを装備。
・ペット対応設備がある。

⑨ 備後商船 / 百風 / 尾道～常石 / 11.8km / 1時間7分
・前後に船首がある「双頭船」。
・離島の住民の生活航路として活躍に走っている。

② 太平洋フェリー / いしかり / 名古屋～仙台～苫小牧 / 1330km / 40時間
・他社に比べて接客スタッフが多い。
・フェリー・オブ・ザ・イヤーを26年連続で受賞。

⑩ 福本渡船 / 第12小浦丸 / 尾道（土道）～向島（小歌島） / 250m / 3分
・双頭船
・日本最短距離を走るカーフェリー。
・ベビーカーやリアカーにも料金がつく。

④ オーシャン東九フェリー / フェリーしまんと / 東京～徳島～北九州 / 1173km / 34時間40分
・省エネルギー化を目指したつくりになっている。
・専門の業者がいるため荷役の作業時間が短い。

⑦ 有明フェリー / 有明きぼう / 長崎～熊本 / 14km / 45分
・前進で乗船した車が前進で下船できる。
・定時による影響を受けにくく、欠航率が低い（1.7%）。

⑤ フェリーさんふらわあ / さんふらわあ さつま / 大阪～志布志 / 581km / 15時間
・可変ピッチプロペラを採用。
・船内で様々なイベントを開さい（コンサートやジャンケンゲーム大会など）。

⑧ 東京湾フェリー / しらはまれ / 金谷～久里浜 / 11.5km / 40分
・全長の割に全幅が広い。
・通勤客がいるため、定期券がある。

⑪ 桜島フェリー / サクラフェアリー / 鹿児島～桜島 / 4.2km / 15分
・前後に船首がある双頭船。
・24時間運航されている。
・通勤・通学客が多いため定期券あり

しらはまれ前方展望室、前にて

編集後記

今回調べてみて長距離フェリーは短距離フェリーほど長距離フェリーの設備が整っていないけれど、着型として役立つ特徴があるということがわかりました。

次世代へもまた五〇年目の年は五〇年目の節目の年です。

僕も楽しみです。

公益財団法人 日本海事広報協会 会長賞

しものせき　船と日本史伝

山口県　下関市立名池小学校
瀧口 ひかり（6年）

小学生部門

受賞者コメント

今回は、「船や貿易」と「歴史」を結びつけて、この新聞を作成しました。下関で活躍した偉人たちは、外国と貿易をし、進んだ技術を手に入れていたということがわかりました。２か月かけて仕上げた新聞を、たくさんの人に見てもらえるのは、とてもうれしいです。

龍馬の船が大活躍!?
とある日の下関の港
龍馬
晋作
長州の米を薩摩に届けるぜよ。
おー
亀山社中
これで新しい日本の夜明けぜよ。
ところが…
明朝がたうすぐでございます。
えー!いらない!?
ガーン
まーまー
ジャン
ジャン
Ryoma
Shinsaku
しものせき 船と日本史伝
2018年(平成30年)第2号
下関市立歴史博物館
主任学芸員さんに
インタビュー
船と歴史の関係について、下関市立歴史博物館主任学芸員である田中洋一さんにインタビューさせていただきました
たなカール先生
Q1 幕末の日本の人々は貿易についてどのように考えていたのですか。
A 外国の最新の技術や知識を取り入れたいという考えから貿易したいと考える人は多くいました。しかし、外国から人が来ることで疫病が広がったり、物価が高くなったりするなどの理由から貿易をしたくない人たちもいました。
Q2 貿易によって明治維新が始まったといえるのですか。
A 日本にはなかった外国の技術や知識が入ってきたため、今のままではいけないと考えた人々が新しい日本の国づくりを進めていきました。その点からいえば、貿易によって明治維新が始まったともいえるでしょう。
Q3 薩長同盟で長州藩は薩摩藩からたのまれて米を贈ったそうですが、本当なんですか。
A 下関の吉田産の米500石を贈ったといわれていますが、実は薩摩藩は受け取っていないんです。米を送るまでに時間がかかりすぎてしまったので薩摩に届いた頃には米不足が解消し必要なくなっていたからです。ちなみに米は、坂本龍馬の指示で下関の人ではなかったため、下関の人ではなかったため、下関の人ではなかったため、

優秀賞

ジェットフォイル新聞

東京都　練馬区立仲町小学校
田家　大路（5年）

小学生部門

受賞者コメント

夏休みに、弟と従妹と一緒に佐渡へ行きました。往路で乗るジェットフォイルについて調べると、小さな船なのにすごいパワーがあることに驚きました。船の仕組みや用語は難しかったけれど、2か月以上かけて新聞作りをしたことで理解できました。船や海は調べるほど面白いので、これからも新聞作りで魅力を伝えたいです。

優秀賞

東京都　荒川区立第五峡田小学校

JAPAN　海運新聞

藤木　真優（6年）

小学生部門

受賞者コメント

私は、担任の先生に勧められて、今回のジュニア・シッピング・ジャーナリスト賞に応募しました。私は、もともと文章をまとめたり、デザインしたりすることが好きなので、楽しく取り組めました。また、それまで海運のことにはあまり興味がありませんでしたが、その大切さを知ることができました。

荒川区立　第五峡田小学校　No.2

たくさんの人の思いが詰まっている!?
日本の海運の歴史
3つの時代に分けて分かりやすく解説!

○第一次世界大戦の時期（一九十四〜一九九年）

明治政府の海運増強などにより、明治末から大正にかけての日本の海運は、すでに世界一と言っていい程の地位を確立していました。その努力をさらに押しすすめたのが、この第一次世界大戦の時期です。この頃、船舶の欠乏と軍需物資の輸出増大で、日本の海運・造船界は非常に盛り上がり、一気に黒字に転換しました。

しかし、一九十六年の四月に、イギリスは鉄鋼の輸入を禁止し、最後の供給国となったアメリカも翌年に輸出禁止に踏み切ったため、増産体制をととのえていた日本の造船業は、大きな打撃を受けることになりました。

○第二次世界大戦の時期（一九四一〜一九四五）

一九三十年頃に大型船「プリーム」の時代に入り、日本の貨物船や豪華客船などが、外国船を圧倒して外国航路で活躍するようになりました。日本の海運業は健全な状態を取り戻し、安定してきたように思われた日本の海運界に、再び暗雲が訪れます。

○戦後の成長期から現代（一九六十〜二千十六）

一九六十年頃までは、先進国間の貿易量を増やし、リードしていました。日本の造船業も世界のトップレベルに達してきています。また、海上コンテナ輸送と連帯して海陸一貫輸送を実現し、定期航路の船舶のほとんどは、次々と戦場に向かっていきました。これらの船は、この戦争で三千五百九十二人に及ぶ船員の犠牲者を出しました。敗戦後の日本海運は、このような状態から再出発することになるのです。

太平洋戦争後の一九四十二年に、戦時海運管理令が執行され、新たに建造された船舶と運営会が政府の管理に当たるようになり、日本の外航船隊（日本籍の外航船と外国船で構成される二〇〇〇総トン以上の船舶）は国下の管理下に置かれました。国際定期船の多くが閉ざされたため、戦前、太平洋航路を舞台に覇を競った日本の船は、次々と戦場に向かっていきました。これらの船は、この戦争で三千五百九十二人に及ぶ船員の犠牲者を出しました。敗戦後の日本海運は、このような状態から再出発することになるのです。

参考サイト

- 「JSA 社団法人日本船主協会」
- 「Webio」
- 「コトバンク」

調べ学習を終えて

一番印象に残ったのは、「海運業が私たちの身近にあるということです。私たちの使っているほとんどのものの原料は、海外から送られてきており、それを日本で、私たち日本人が使いやすいように加工するからです。日本は、この先、海運業を通して、もっと発展する可能性があります。また、貿易を通して海外の文化を学び、それを生かして新しい「日本独自」の文化を生み出すことが、真の「発展」であり、それを支えるのが、船、であるのです。

優秀賞

大発見!! 船ってすごい!! 新聞

愛知県　豊橋市立松山小学校
林　佳奈（5年）

受賞者コメント

ふねや港の勉強をする中で船は自分たちのくらしを守ってくれていることを知りました。そして海の仕事をしている人たちが命をかけていることを知り感動しました。この勉強が船乗りの仕事に興味を持つきっかけになりました。

小学生部門

佳　作

新潟県　新潟市立紫竹山小学校

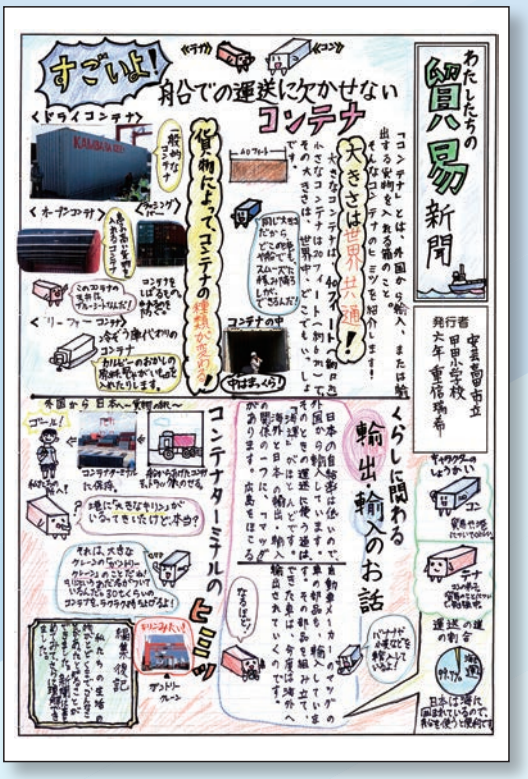
ガァンフェリー新聞　織田　悠人（5年）

広島県　安芸高田市立甲田小学校

働く！港＆船新聞　春吉　奏実（6年）

広島県　安芸高田市立甲田小学校

わたしたちの貿易新聞　重信　瑞希（6年）



広島県　安芸高田市立甲田小学校

自動車船新聞　古屋　沙彩（5年）

佳　作

神奈川県　横浜市立稲荷台小学校

タグボート魁新聞　谷越　千朗（3年）

神奈川県　横浜みなと博物館 横浜みなとキッズクラブ3班

造船所見学新聞　松野 和也　大黒 夕貴弥　橋本 理央　寺西 樹奈　川嶋 武尊　菱沼 正太郎（4～6年）

新潟県　新潟市立万代長嶺小学校

ふね新聞　久住　美月（5年）

小学生部門

広島県　呉市立宮原小学校

平和な呉市新聞　矢橋　優花（5年）

東京都　墨田区立小梅小学校

バタフライ新聞　末松　昊汰（3年）

東京都　足立区立舎人第一小学校

横浜港新聞　飯田　陽仁（5年）

東京都　新渡戸文化小中学校

大海原とくせい新聞No.1　中村　一朗太（1年）

佳　作

広島県　呉市立宮原小学校

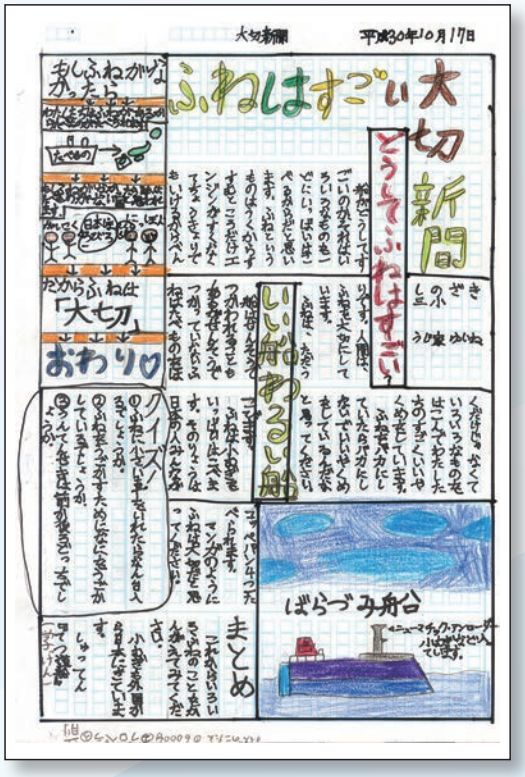
呉の宝新聞

木元　俐那（5年）

東京都　江戸川区立篠崎第三小学校

ふねはすごい大切新聞

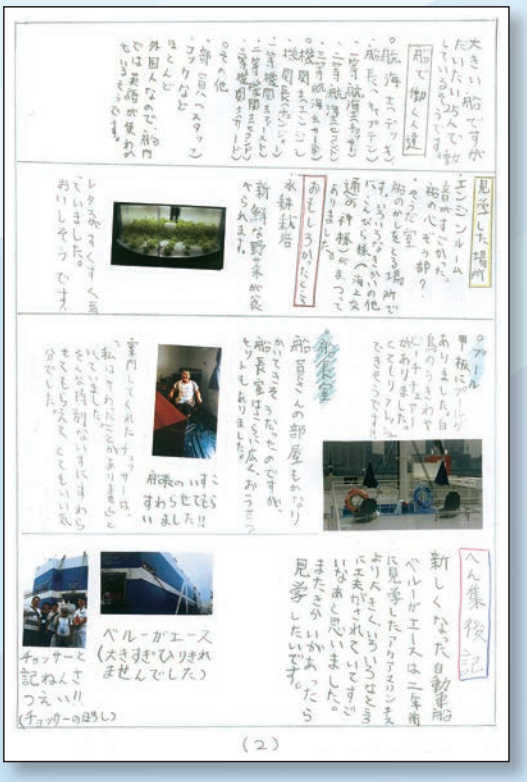
氏家　結音（2年）

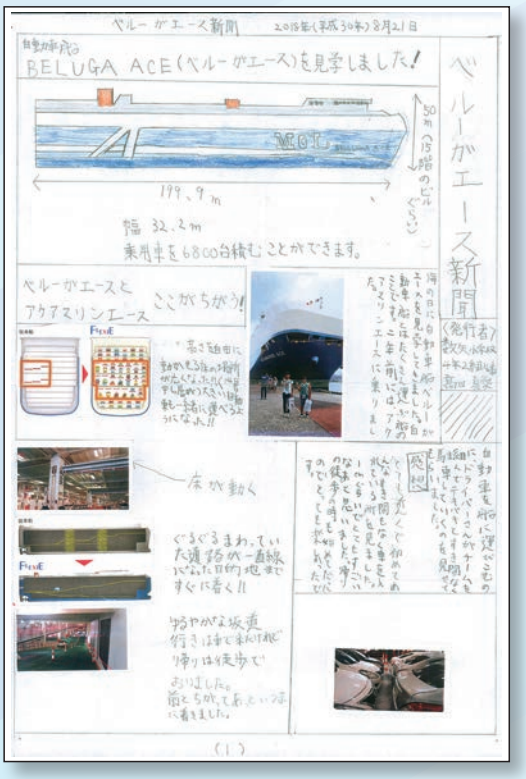


東京都　江東区立数矢小学校

ベルーガエース新聞

髙田　真愛（4年）





小学生部門

神奈川県　秦野市立本町小学校

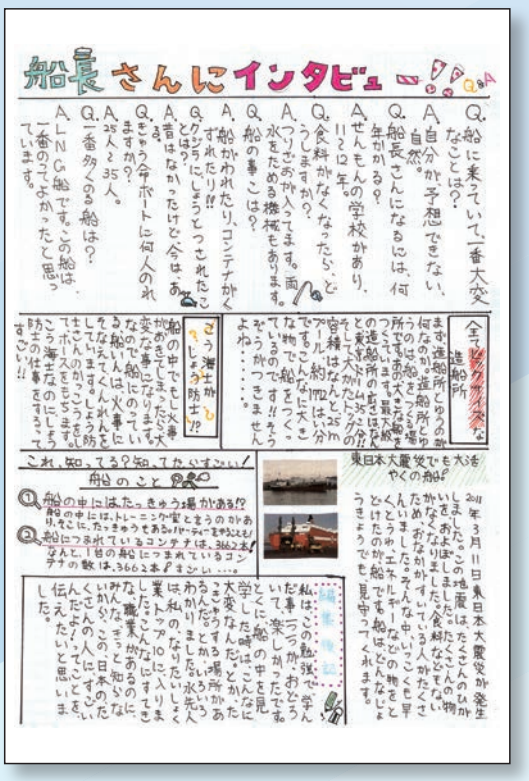
オレの新聞　込山 惺琉（5年）

東京都　墨田区立小梅小学校

ペンペン探検隊　川口 遥也（3年）

愛知県　豊橋市立松山小学校

ワクワク!! 船・新聞　大串 夏葉（5年）



佳　作

広島県　安芸高田市立甲田小学校

私達を支えてくれる船！

福原　美夢渚（6年）

千葉県　千葉市立真砂東小学校

船のことをもっと知ろう！

保田　花奈（3年）

愛知県　豊橋市立松山小学校

船と港はスゴイ!!

中野　青空（5年）

小学生部門

新潟県　新潟市立南万代小学校

東港&LNGの秘密新聞

津野　心来（5年）

新潟県　新潟市立南万代小学校

知ってる？「東港のすごい所」新聞

髙野瀬　和花子（5年）

東京都　荒川区立第五峡田小学校

港での仕事新聞

木村　葵（6年）

鳥取県　境港市立中浜小学校

海の産業新聞

井東　駿（5年）

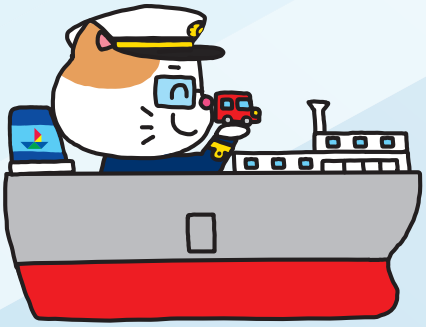
小学生部門

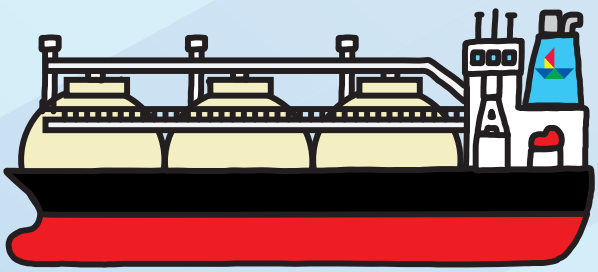
佳　作

宮城県　仙台市立荒町小学校

太平ようフェリー新聞

髙橋　慧（2年）





学 校 奨 励 賞

学校奨励賞は、優秀な作品を多数応募してくれた学校に奨励の意味で贈られます。

受賞校喜びコメント

東京都　江東区立東砂小学校

今回、船の学習を始めてみると子どもたちは船の秘密に興味津々でした。実際に見たことはあっても、船の仕組みについては初めて知る子たちばかりでした。新聞にまとめることで、一人一人が自分なりに熱心に調べていました。指導した教員側も以前より船に関心を持つようになり、テレビの特集などにもじっくり見入ってしまうほどでした。

千葉県　千葉市立真砂東小学校

３年生の千葉港への校外学習では、大きなコンテナ船などの船を間近にし、世界とのつながりを感じることができました。子どもたちは大変感動し、意欲的に新聞作りに取り組んでいました。千葉港の学習を深めることができた上に学校奨励賞という素晴らしい賞をいただきとても嬉しく思います。ありがとうございました。

新潟県　新潟市立万代長嶺小学校

新潟の歴史を支えてきた、新潟東港を特別に見学させていただきました。数え切れないほどのコンテナ、その大きさに感動したクレーンなど、見たことのないスケールの世界に触れ、実際に見て、感じた学びを新聞にまとめることができました。さらに素晴らしい賞もいただき、子どもたちは大変喜んでおります。ありがとうございました。

広島県　安芸高田市立甲田小学校

山と川に囲まれた甲田小学校の子どもたちにとって、船と港の役割を学んだ社会見学は驚きの連続でした。様々な船の役割、巨大コンテナの中の様子、フェリーに乗船し瀬戸内海を航海したこと等学んだことを工夫して表現しようと熱心に取り組みました。学校奨励賞に選んでいただき子どもたちも大変喜んでおります。ありがとうございました。

山形県　南陽市立赤湯中学校

この度、学校奨励賞を受賞でき生徒共々喜んでいる所です。南陽市は海に接してはいませんが、海洋教育に力を入れています。日本海事広報協会が実施して下さった個別セミナーで私達の暮らしと密接に関係している海洋の重要性を学んだわけですが、新聞にまとめることでさらに理解が深まった生徒が増えたようでした。海洋に関わる職業で働きたいと感じた生徒もいると思います。さらに海洋教育を進めてまいります。

国土交通大臣賞

北海道　北海道函館水産高等学校　北のくにづくり2018

函館港新聞

野呂 龍太郎　館野 宏太（1年）

函館港新聞　平成30年10月18日(木)　(-1)

函館港新聞

発行
函館水産高等学校
「北のくにづくり」
野呂龍太郎・館野宏太

港湾土木の父 廣井 勇博士 函館港を近代化する

小樽港北防波堤の設計者で有名な廣井博士は、その前に函館港の近代化工事で、港湾土木のノウハウを高めていた。

弁天台場取り壊し

江戸幕府がフランス軍艦から寄贈された海岸砲台の設計図を元に、箱館諸術調所長だった幕末のテクノクラート「武田斐三郎」が手掛けた弁天台場も、明治に入り、函館港に不要のものとなって、撤去されることになった。

入舟漁港の建設

国際港「函館」は、ペリー提督が思わず「How Wonderful !」と叫んだだけあって、港として最高の地形だったが、西風から港を守るために弁天台場を取り壊し、近代的港湾を作ることになった。この工事の設計・施工を担当したのが廣井勇博士で、近代的港湾「入舟漁港」が誕生した。

写真1　入舟漁港防波堤

台場の石垣を転用

博士は弁天台場の石垣を崩しながら、それを新しい漁港の防波堤の石垣（写真1）として使用した。現在もその防波堤は、ほぼ当時のままの姿をとどめ、役目をしっかり果たしている。

写真2　入舟漁港防波

「函館港改良工事紀年」碑

入舟漁港の西側の一角に「函館港改良工事紀年」碑（写真2）がある。博士の偉業を讃える碑である。明治29年に着工し、明治32年に完成したことが刻まれている。そして、この碑に使われている石材は、隣接する解説板を読むと、防波堤の「あご石」であると書いてある。

昔→曲線、今→直線

右の写真は入舟漁港にある灯台である。廣井博士の時代の灯台（右上）は曲線が何ともレトロである。これに対し、外防波堤に立つ灯台（左下）は直線的でスッキリはしているが、味気ない。明治と平成のデザイン感覚の違いが感じられ興味深い。

箱館湊のオリジナル景観

高田屋嘉兵衛の築島

幕末期、箱館を拠点とした高田屋は、現在の観光地「赤レンガ倉庫街」に埋め立て地「築島」を築いて、現在につながる函館港の景観を作った。護岸に石を組み、その上に道路兼作業場を、そして店を配置した（写真4）。

写真4　石積みの護岸

弁天台場の名残の道

函館市営路面電車の終点のひとつ「函館どつく前」を下車して、入舟漁港へ向かうと、急に道の線が左方向に変化する。気にかける人は、（おやっ）と思う。この変化は、道の線が弁天台場の石組みの壁が作る線（写真5）だったことに由来する。

写真5　弁天台場の石壁（線描）

舟大工の木製船台跡

入舟漁港には、舟大工さんらが使った昔ながらの木製船台がある。現在は船台の台の部分（写真6）しか残っていないが、舟を載せ揚げ下ろしした滑り部分は、函館市立博物館恵山分室で大事に保管されている。

写真6　木製船台跡

函館港を守る防砂堤

豪華客船寄港の賑わい

現在、函館は豪華客船が年間30隻あまり寄港し、賑わっている。1隻当たりの入港の経済効果は数億円と試算されている。この賑わいをもたらしている源に、廣井博士が手掛けた「砂防堤」の存在がある。

函館港は南に開口し、南西の風が弱点だった。これを解決するために、博士は防波と防砂を兼ねた堤防を津軽海峡側と七重浜側に築造した。そのお陰で「漂砂」（潮の関係で海底を移動する砂の山）による水深が浅くなることを極力防ぐことができた。

写真3　函館港第3防砂堤

写真3は函館港西側の防砂堤である。石組みに廣井博士の苦心の跡が見られる。礎石を斜めに立てかけて作っていく工法は、ここ函館で試され、後に小樽港北防波堤に応用されたという。

この防砂堤によって函館港内は砂による被害が軽減したが、この防砂堤の外側、七重浜側では、台風による強風で走錨（そうびょう：錨をひきずって船が漂流すること）して、最後は漂砂に乗り上げ転覆する大事故が起きた。昭和29年9月26日に、函館水産高校から目と鼻の先にある七重浜沖で沈んだ青函連絡船「洞爺丸」の海難事故だ。今年で事故から64年。ご冥福を祈ります。

青函連絡船「洞爺丸」（インターネットから）

函館で見た新旧築堤・護岸風景

下の写真3枚は、入舟漁港を取材した時に撮影した写真である。右端の写真は廣井博士が手掛けた入舟漁港海側の石組み。中央の写真は、右端の防波堤に続く、新設の防波堤。押し寄せる荒波を力ずくでねじ伏せる構造でないことがわかる。波の力を削ぐ構造であり、2枚の写真から工法の進化がわかる。一方、左端の写真は、函館港内にある繋留施設である。9・11で崩壊したらしい。現代工法も形無しである。

中学生 高校生 部門

受賞者コメント

私たちは函館港の過去・現在・未来を新聞にしました。私たちのクラスは津波減災の勉強をしていて、その関係で、津波と函館港に関する記事を書きました。函館港の過去に関しては、2年生の先輩が力を貸してくれました。今回の受賞は、私たちの力だけではなく、「北のくにづくり」活動を継続してくれた先輩方と、長くこの活動を指導してくれた我妻先生のお蔭です。ありがとうございました。

平成30年10月18日(木)　(・2面)　函館港新聞

高田屋嘉兵衛・廣井勇らの財産を受け継ぎ、改善する

函館は「住んでみたい街」「訪れてみたい街」の投票でいつも上位にランクされる。一方で函館は、200カイリ時代に入り北洋漁業が消滅し、次いで青函連絡船が幕を閉じ、このような時、私たちには、一体どのようなことができるのだろう。

函館山の麓に立つ高田屋嘉兵衛像（梁川剛一作）

豪華客船の寄港誘致で賑わう函館は、船客のニーズに答えるために、4万トン級のクルーズ船が着岸できる埠頭を完成させた。場所は、函館のシンボル的存在である旧青函連絡船「摩周丸」の沖側である。平成30年に函館に入ったクルーズ船の寄港回数は27回。その内、4万トン級は8回で、内「にっぽん丸」（2回）、「飛鳥Ⅱ」（3回）である。残り19回は5万トン～11万トン級の外国船である。これら巨大客船は函館市の中心地から離れた「港町埠頭」に着いている。

今後、全ての客船がこの新設埠頭に着くことになる。船客の観光、ショッピングのためのアクセスが大幅に改善され、ますますクルーズ船の函館寄港は盛んになる。

摩周丸右横に竣工した4万トン級埠頭

歴史的景観を守る

下の図は、函館で最も観光客が訪れる赤レンガ倉庫街の改良工事完成予想図である。テラスを張り出し、いかにも観光客受けするウォーターフロントの出現となる。果たしてこれでいいのだろうか。

地域にとって、たくさんの観光客が来て、喜んでもらうことは大事なことである。しかし、一面で紹介した函館のオリジナル景観「石組み」を残すことの大切さも、地元に住む者にとってはとても重要だ。

あの小樽運河を設計したのは廣井博士だ。小樽運河の存続問題は小樽市民を二分した大論争になり、「あんなドブ、小樽の恥だ！」と息巻いた人。それが今では小樽観光に欠かせないスポットに成長した。埠頭ではなく運河方式を選択した廣井博士も喜んでいるにちがいない。

函館の石組みはどうか。石組みを形作ったのは高田屋嘉兵衛である。

小樽の運河同様、函館のこの景観を消失させることは簡単である。果たしてそれいいのだろうか。石組み存続問題は市民の大問題だ。函館港の歴史を物語る石組み。これこそ函館港のウォーターフロントの景観だ。

函館の氷川丸であれ、摩周丸

石組み問題に関する市民の意識のなさは、青函連絡船「摩周丸」の存続問題にも影響していると思う。摩周丸は錆が浮いて、訪れる人も少ない。そういう状況の中で、豪華クルーズ船を摩周丸に横付けするというのだ。

観光至上主義が、地元の歴史とそれを支えた物（石組み・摩周丸）を無意識のうちに消滅させる。観光客が函館に魅力を感じなくなったとき、函館に残る物は何か。この点を考えないといけないのではないか。

修学旅行で横浜の氷川丸を訪れた先生の話を聞くと、氷川丸は横浜のシンボルとして大事にされ、市民の活動の場はもちろん、横浜の歴史を語る博物館的存在として内外にその役割を果たしているとのことだ。

摩周丸はどうか。大三坂から見る摩周丸の姿が全国的に有名だが、摩周丸が担う意義はこんなものじゃない。北海道開拓の歴史と切っても切れない関係があるのだ。

津波に弱い函館港

今年、私たちは津波減災教育を受けている。その中で私たちは、函館湾の模型を作り、津波がどのような動きをするか実験した。驚くことに、地域の言い伝えどおり、津波は観光の中心「赤レンガ倉庫街」に向い、そこで渦を巻いた。

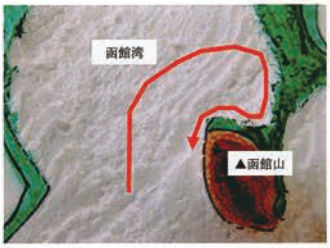
実際に3・11ではどうだったかというと、津波は赤レンガの壁の1m強の高さまでやってきて、逃げ遅れたご老人が1名犠牲になった。

津波被害の改善策はないか。私たちが作った模型によれば、時計回りに渦を巻いた水は、函館山に沿って、入舟漁港～穴澗方面に流れていった（右図赤矢印）。

急がれる津波減災対策

このことから考えると、渦を巻いた津波の逃げ道を作れば、津波被害を減少できるのではないかと思った。逃げ道は、1面の写真5で示した道路を暗渠にして、運河にするのはどうだろう。普段は潮の干満で外海のきれいな水と函館港内の水が流通して、港内の水質改善にもなるのではないだろうか。

3・11で津波の犠牲者が出たことを重く見て、嘉兵衛も廣井博士もできなかった津波に強い函館港を作ることが次世代の課題のひとつである。



はこだて

◆私は釣りが好きで、今回記事にした入舟漁港にもよく釣りに行っていた。まさか、入舟漁港にあれだけの歴史があるとは思わなかった。

◆よく、「東京お台場」という言葉をテレビで聞くが、函館にも「台場」があったとは驚いた。さらに、東京の台場は大砲は置いていたが、敵に向けて射撃することはなかったが、函館の台場は、日本人同士の戦いで実際発砲し、軍艦や箱館奉行所などが被弾したという。

◆その箱館台場の石垣が入舟漁港防波堤の石組みに使われたなど、今回、この新聞を書くことがなかったら知らないでいたと思う。

◆入舟漁港を手掛けた廣井勇という人も全く知らなかったが、とんでもなく偉い人なんだということがわかった。◆今回、紙面の都合で記事にはならなかったが、博士は、海洋土木の将来のために、強度試験用のコンクリートピース6万本余りを作り、現在も試験にかけられ、コンクリートの劣化を調べているという。防波堤を作ったら、お金をもらってそれで終わりというのが普通だと思うのに、将来のためにコンクリートピースを作るとは。仕事をするなら、こういう仕事をしたいと思った。◆それに比べ、私たちが作った函館湾の津波模型はてんでお粗末で、2号機はもっとましなものを作ろうと思う。

◆北洋漁業がどういうもので、青函連絡船が何なのか実感がなかった。この新聞を作っていた時、台風24号によって青函連絡船「摩周丸」が陸と接続している装置が壊れた。修理する間、摩周丸は営業を停止していたが、さほどの話題にもならなかった。

◆これではいけないと思うようになった。北洋漁業、青函連絡船がどれだけ函館に恩恵をもたらしたか。それを函館市民は忘れてはいけないと思う。函館市立の小学校や中学校は、卒業までの間に一回は摩周丸や北洋漁業を展示した函館市北洋資料館を訪れてもいいのではないかと思う。

（D・N）

公益財団法人 日本海事広報協会 会長賞

S字水路に挑む

福岡県　九州国際大学付属中学校　新聞部
大野 凜奈　守田 悠真　阿部 朱里　古賀 由乃
田中 佑芽　仲山 美彩　中野 晴基（1～3年）

九国大付属中学校新聞　平成30年10月26日（金）発行

S字水路に挑む

難所ココにあり

夏休みを利用して調査するまで、関門海峡が海上交通の難所と呼ばれていることを私たちは知らなかった。各自で調べたことを持ち寄り、疑問をぶつけ合い、情報を収集して得た知識を、ココにまとめたい。

海上交通の難所

田中 佑芽

下関と門司港の間にある関門海峡は、「海上交通の難所」と言われている。理由は3つ。①航路の形が複雑、②潮流が急、③船舶交通量が多い、このため事故が発生しやすいのだ。

下の図のように、早鞆瀬戸（関門橋付近）では航路が狭くなっており、ただでさえ速い潮流が、さらに速くなってしまう。そのため、船が潮に押し戻されてしまうことがあるという。そこで速力の保持について、港則法に基づく特定航法により「潮流をさかのぼり早鞆瀬戸を航行する汽船は、潮流の速度に4ノットを加えた速力以上の速さを保つこと。また、この区間は追い越し禁止。」となっている。

関門海峡は、水路がS字と複雑で、早鞆瀬戸付近では、水路の幅が約650mと狭い。潮流速度は10ノット（18km/h）と速く、船舶交通量は一日約540隻である。

潮流が速い理由とは

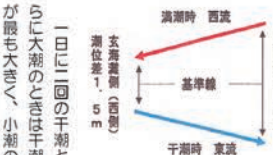
阿部 朱里

国内で最も潮流が速いのは、渦潮で有名な鳴門海峡で、二番目は来島海峡、三番目に関門海峡と続いている。

ところで、潮流速度はどのようなメカニズムで速くなるのだろうか。

関門海峡の潮流が速いのは、海面の高さに理由がある。海峡の西側となる玄海灘側は、海水の出入り口が狭いため潮位の差（水面の高さの差）が小さく、干潮と満潮の差が1．5mしかない。しかし、東側となる周防灘側は、出入り口が広いため潮位の差が3．8mにもなる。

つまり、関門海峡の西側と東側で水面の高さが大きく異なり、西側の海面が高いとき（干潮時）は東に向かって速い潮流になり、東側の海面が高いとき（満潮時）は西に向かって速い潮流になるわけだ。



一日に二回の干潮と満潮を迎え、さらに大潮のときは干潮と満潮の潮位差が最も大きく、小潮のときは最も小さくなる。そして大潮と小潮が、ひと月に2回ずつ現れるのだから・・・。

潮流が速くなるメカニズムは分かってきたが、この強潮流からどのようにして船を守っているのだろうか。

強潮流から船を守る！

①情報で守る

仲山 美彩

潮流信号所が明治四二（1909）年、部埼と台場鼻に設置された。潮流信号所では、潮流の流向、流速、今後の流速の傾向を電光板や無線放送で知らせている。

電光板の「E」は、東流（玄海灘から周防灘へ流れる潮流）を、「W」は西流（周防灘から玄海灘へ流れる潮流）を意味している。また、数字は流速（単位はノット）を、矢印は、今後の流速の傾向を意味している。

船で航行する人に知らせるため、電光板は信号所から約4kmの範囲で、放送は40kmの範囲で利用できるそうだ。

②知識と技能で守る

古賀 由乃

もし私に船の操縦ができたとしても、関門海峡だけは操縦したくない。

ここで安全な航行をサポートしてくれるのが「水先人」である。水先人は天候の急変や潮流の変化が激しくても、卓越した知識や技能を駆使して、船舶を安全かつ迅速に導いてくれるのだ。なんと、水先人が乗り込んだ場合、乗り込まなかった場合に比べて安全性が10倍も高くなるという。

ところで、水先人には一体どうやったらなれるのだろうか。以前の制度では、総トン数3000トン以上の船舶で3年以上船長を務めた経験が必要だった。そのため水先人は50歳代の人ばかりで、中学生が目指す仕事ではなかったが、現在の制度では、国家資格を取得すればよいので、20歳代の人でも活躍できる仕事になり、女性も活躍しているという。ちなみに、全国に35箇所の水先区があり、水先区別の資格が必要で、関門海峡では、関門水先区水先人が活躍している。

九国大付属中学校新聞
第41号　発行日：2018. 10. 26
九州国際大学付属中学校・新聞部
大野　凜奈、守田　悠真
阿部　朱里、古賀　由乃
田中　佑芽、仲山　美彩

今号のおもな内容

1　難所ココにあり
① 海上交通の難所
② 潮流が速い理由とは
2　強潮流から船を守る！
① 情報で守る
② 知識と技能で守る
③ 明るく照らして守る
3　なぜココを航行するのか？
① どんな船がどこから
② 関門海峡を迂回すると
4　4コマ漫画 ～関門海峡～
5　新聞からクイズ

学校の住所：
北九州市八幡東区枝光5－9－1
電話　093（671）9001

中学生 高校生 部門

受賞者コメント

先輩方の後姿を追って、頑張ってきた３年間。入賞のお知らせが届いてとてもうれしかったです。北九州市は、海に面しているところも多いため、この３年間で詳しくなりました。今回の記事にある「部埼灯台」は美しい灯台なので、みなさんに足を運んでもらえたらうれしいです。

九国大付属中学校新聞　平成30年10月26日（金）発行

③明るく照らして守る

大野　凜奈

部埼灯台は、北九州市の企救半島の北東端の小高い丘に立つ石造りの美しい大型灯台である。

江戸幕府が兵庫（現在の神戸港）開港に備えて建設することを約束した5灯台のうちの一つで、「灯台の父」と呼ばれるイギリス人技師R.H.ブラントンの設計により、明治五年に完成した。石造りの灯台と付属施設は、当時のものということで、百数十年を経て、海上交通の難所に光を投げかけ続けている。

また、灯台下の海岸には、灯台建設の三十数年前より囲炉裏の火を焚き続け、往来する船の安全を見守り続けた僧「清虚」の立像が建立されている。

北九州にいながら、水平線を満喫できるこの場所を皆さんも訪ねてみませんか。

なぜココを航行するのか？

ここまで、関門海峡が海上交通の難所と呼ばれ、事故が多発する場所であることを学んだ。船舶が航行するときの安全を守るため、ルールが定められていたり、情報を得るシステムが整備されていたり、知識を持つ人がサポートする仕組みや、灯台の明かりをともし続けたことなどがわかってきた。しかし、単純なことではあるが、なぜココをわざわざ航行する必要があるのだろうか。考察してみることにした。

どんな船がどこから

守田　悠真

次の表を見て欲しい。これは、関門海峡に入航した船の船籍や種類、水先人の有無などのデータから、考察に使用したい部分をまとめたものである。

JPN：日本：12隻	
<ヨーロッパ>	<アジア>
NOR：ノルウェー：2隻	SGP：シンガポール：5隻
PRT：ポルトガル：1隻	KOR：韓国：1隻
GBR：イギリス：1隻	CHN：中国：3隻
ITA：イタリア：3隻	THA：タイ：1隻
	MYS：マレーシア：1隻
<便宜置籍船>	
BHS：バハマ：3隻	LBR：リベリア：10隻
PAN：パナマ：37隻	MLT：マルタ：7隻
VUT：バヌアツ：1隻	BLZ：ベリーズ：1隻
MHL：マーシャル諸島：3隻	CYP：キプロス：1隻

表より、アジア船籍の船がある一方で、ヨーロッパ船籍の船も航行している。また、見慣れない船籍の船もあるが、これは「便宜置籍船」と呼ばれ、その船の船主の自国において、船員雇用・安全規制などで厳しい基準と課税が課せられる場合に、他国の船として登録するものだ。関門海峡には、パナマ船籍の船が多く出入りしている。

では、いったい何を運んでいるのだろうか。次に船種を調べてみた。

<船種>　全93隻
コンテナ船：13隻
バラ積専用船：39隻
LPG・LNG船：5隻
自動車専用船：18隻
油積船：7隻
冷凍・冷蔵船：1隻
旅客船・フェリー：7隻
貨物船：3隻
<海峡の航行>
東航37隻、西航56隻

コンテナ船は、コンテナを運ぶ貨物船の中では最速で、トラックや鉄道と連携し、ドア・ツー・ドアの輸送を実現している。バラ積専用船とは、石炭・鉄鉱石・穀物などの特定の物を最も経済的・効率的に輸送できるように設計段階から考えられた船である。

船種から分かることは、中国からのバラ積専用船は、石炭・鉄鉱石などの資源を、タイからのLPG・LNG船は天然ガスを運んで来たということだ。また、週末のデータだったため、旅客船・フェリーなどが多かったのではないか。さらに便宜置籍船が多く、船籍ではどこの国と行き来しているか分かりづらかった。

「関門」海峡を迂回すると

関門海峡を迂回すると、鹿児島県の佐多岬を回ってくることになる。この場合、関門海峡を航行した場合に比べて、510kmも遠回りになる。時間も14時間余計にかかり、人件費も半日分増えることになる。さらに迂回路を航行すると、5．2tの荷物を1km運ぶのに29円かかるため、一番小さな貨物船・タンカー（載貨重量1000t）で航行しても、284万円多くかかる。載貨重量が15万t、30万tという貨物船やコンテナ船、タンカーだと、差額はもっと大きくなり、関門海峡を航行した方がお得である。

関門海峡の水先人乗船率は82隻／93隻と高い。また、水路の水深を深くし、拡幅・直線化を行うことで、海難事故は減少している。さらに載貨重量を調節している船が調節なしで、また、大型船も航行できるように、今も整備が進められている。

「関門海峡」

漫画担当：中野　晴基

「新聞からクイズ」

Q20．関門海峡を移動するのは船だけではない。「竜の渡り」って何の移動？

① ツバメ
② ヒヨドリ
③ カッコウ

ヒヨドリは漂鳥といって、本州と九州を春と秋に移動するそうだ。天敵のハヤブサを警戒し急降下して低空飛行を行ったり、上空を密集して飛んだりして、関門海峡を渡っている。

なんとも地味な鳥ではあるが、こうやって話を聞くと微笑ましく見守りたくなる。

新入部員の1年生を部員みんなで見守りつつ、今後も力を合わせて頑張りますので、読者の皆さん、私たちを温かく見守ってください。

<クイズの答え　②が正解>

参考：海上保安庁HP・国土交通省HP
気象庁HP・かいほジャーナルVol62
関門海峡海上交通センターHP
関門水先区水先人会HP・日本造船工業会HP
ぐるリッチ！北Q州HP・海事広報協会HP
山口新聞（10月13日）など

優秀賞

保中タイムズ

神奈川県　横浜市立保土ケ谷中学校　新聞部　チーム大木
大木 空　若泉 孝明　髙岡 優太　大木 凪
宇山 憲太郎（1年、3年）

平成３０年９月１９日(水)　保中タイムズ　平成３０年度 第９号（通巻１１９号）（1）

保中タイムズ

横浜市立保土ケ谷中学校
新聞部
編集長：大木 空
副編集長：若泉 孝明
記者：髙岡 優太
：大木 凪　宇山 憲太郎

千葉県の港特集！

千葉港・木更津港の特徴を知ろう
～関東を支える二つの港～

調べてわかった 港・産業・生活の繋がり

関東では、千葉港や木更津港が生活物資や原料の多くを取り扱っています。その二つの港を調べることで、それらが私たちに深く関係していることがわかりました。

千葉港の特徴

東京湾の周辺には、六つの大きな港があります。東京港・川崎港・横浜港・横須賀港・千葉港・木更津港の六つです。

今回は、昨年調べた東京港・横浜港に続き千葉県にある二つの港、千葉港と木更津港の特徴を調べてみました。

千葉港は、港の面積が約二万四千八百haで日本一の広さを誇ります。

千葉県の六市にまたがる巨大な港で、大きく分けると三つの地区からできています。

千葉地区・葛南地区・市原～袖ケ浦地区の三つです。

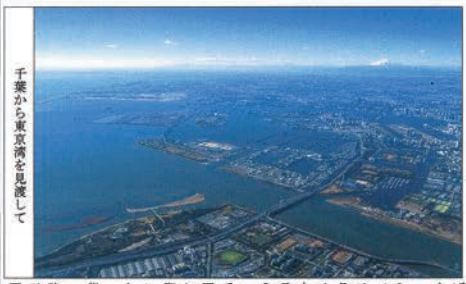
また、千葉港の貨物の総取扱量は二〇一五年で約一億五千六百万tと全国二位となり、日本の一大物流拠点となっています。

その規模の大きさから、千葉港は名古屋港、横浜港と共に日本三大貿易港に選ばれています。

関東で暮らす私たちにとって、千葉港は生活必需品を届けてくれる最も大切な港と言えるでしょう。

さらに、千葉港は全国に十八港しかない国際拠点港湾にも指定されています。

現在、千葉港の定期コンテナ航路は全部で五航路あり、国際的な物流の拠点となっています。


千葉から東京湾を見渡して

千葉港には多くの物資が

木更津港の特徴

木更津港は、木更津市・君津市・富津市の三市にまたがる港で、南房総地域の産業拠点として発展してきました。

京葉工業地帯の一翼を担う工業港として整備が進められ、鉄鋼業などに関連した外貨貨物や、砂・砂利等の内貨貨物を中心に取り扱っています。

木更津港の公共岸壁は、吾妻地区・木更津南部地区・富津地区の大きく分けて三つの地区からできています。

そして、二〇一一年には鉄鋼業の国際競争力強化を図るため、国際バルク戦略港湾に選ばれました。

今回の調べ学習や現地の見学で、千葉県の二つの大きな港は、関東の物流や産業、そして日々の暮らしに関わる大切なものだということを学ぶことができました。

（若泉）

千葉地区

千葉港の三つの地区の一つである千葉地区は、中央地区・北部地区・南部地区の三つの地区に分類ができます。

北部地区は、幕張メッセを中心とした幕張新都心を背後地とする幕張の浜に位置していて、現在は海水浴やウインドサーフィン及び漁業水域として利用されています。

南部地区は、北部地区と合同で小型船の係留施設を設置しています。

そして、中央地区は千葉港の公共貨物の三分の一以上の取扱量を誇る海運の中枢拠点と言われています。

コンテナターミナルでは、生活に必要な食品・生活雑貨・電気製品だけでなく、日本では採取できない、大きな建造物などに必要な資源・自動車・鳥石などもコンテナ船で運ばれてきます。

千葉地区は千葉港の中でも国と国を繋げる貴重なパイプとなっています。

これからも発展を続けて、国を代表して支える港になってほしいと思います。

（宇山）

多くの製品を扱う千葉地区

千葉港・木更津港 ―歴史の違い―

千葉港と木更津港は、東京湾の五大港に数えられる大きな港です。

位置の近い両港ですが、その歴史にはどのような違いがあるのでしょうか。

千葉港は、鎌倉時代から既に船着場として利用されていました。

昔は寒川港と呼ばれていたそうです。

江戸時代になり海運業が盛んになると、米や薪炭、葛粉等を江戸や横浜に運ぶ港として発展しました。

明治時代になると、寒川港を含む土地が千葉県として定められます。

寒川港は千葉港と改名され、政治交通の中心としての役割を担いますます栄えていきました。

一方、木更津港は江戸時代からその歴史が始まります。

大坂の陣で活躍した木更津の水夫に江戸との渡船権が与えられた後、江戸などの海上輸送の玄関口として発展していきました。

しかし、大正時代に入ると鉄道が開通したため、海運の重要性が低くなったり台風の被害にあったりしたため、木更津港は衰退してしまいます。

しかし台風から十数年後、五年がかりの修復工事が開始され、その後も近くに建設された飛行場の影響もあり、防波堤や護岸などの工事が進んでいきました。

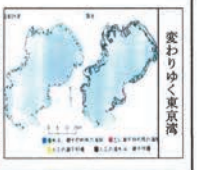
そして昭和二十八年には区域を認可され、県の管轄下に置かれることになったのです。

今は京葉工業地帯の一翼を担う工業港として発展を続けています。

江戸時代から発展を続け、国際的にも有名になった千葉港と、たくさんの苦難を乗り越え、鉄の取り扱いで全国有数の工業港にまで発展した木更津港。

どちらの港もその特色を生かして今後もより発展することでしょう。

（大木 凪）


変わりゆく東京湾

葛南地区

千葉港の三つの地区の内、一番北に位置する葛南地区。

市川・船橋・習志野の三市に跨るこの地区は、工業製品の取り扱いが最も多い地区です。

年間で、約千五百七十万トンもの貨物を扱っているそうです。

また、葛南地区はさらに東部・中央部・西部の三つの地区に分けられます。

東部地区は、冷凍食品や紙などを扱う企業があり、工業ではないものも扱っている地区です。

中央地区と西部地区は、石油、化学工業、機械金属の取り扱い企業があり、特に中央地区は、千葉港で扱うほとんどの工業製品を扱っています。

また、港は水害を受けやすいので非常時のための備えが不可欠です。

葛南地区では、背後にある住宅地や工場を災害から守るために、海岸保全施設の補強や、各地にある高潮対策施設の点検を定期的に行っています。

工業製品や石油、紙などを扱っている葛南地区は、千葉港に大きく貢献していると思います。（大木 凪）

工業製品が集う葛南地区

市原～袖ケ浦地区

千葉港の南西に位置している市原～袖ケ浦地区は、昭和三十年代から臨海部の埋め立てで工事が始まりました。

それがきっかけで、重化学工場や石油化学コンビナート、天然ガス加工工場が多数建設され、発展を遂げたのです。

現在では、市原～袖ケ浦地区は京葉臨海工業地域の中核を担う場所となっています。

中心に二つの鉄鋼一貫製鉄所や五つの火力発電所などがあったり、全国屈指の量数を誇るコンビナートがあったりと、その規模は世界的に見てもかなりのものだそうです。

また、この地区では東京電力が発電する電気総量の約三分の一を発電していて、関東圏や東日本が使用する大部分の電気を賄っています。

市原～袖ケ浦地区にはたくさんの工場や発電所があり、運ばれた物資がすぐに使えるという港の利点を活かして、私たちの生活を豊かにしているということがわかりました。

また、昔から関東地域をエネルギーの面でも支えているということを知り、とてもありがたいことだと思いました。

これからも私たちの暮らしを支えていってほしいと思います。

（髙岡）

木更津港の三つの地区

木更津港は、主に三つの地区に分かれていて、各地区に少しずつ違うところもあれば、共通点もあります。

それぞれの地区が持つ特徴などをまとめました。

まず、最も東に位置する吾妻地区。

この地区は、かつては木更津港の主要な地区でした。

昔は、木更津港とはこの地区を指していたそうです。

南部地区の整備などによって主力でこなくなりましたが、今後は市街地に近いという点を活かした憩いの親水空間を整備していくそうです。

木更津南部地区は、最近整備が進んでいる地区で、内港の再開発と同時に開発が行われています。

水深の異なる多くの岸壁があり、主に山砂の積出基地として利用されているそうです。

富津地区は、火力発電所が設置されていて、エネルギーの供給源として活躍しています。

また、電力や金属製品などの立地も計画されているそうです。

耐震バースが設置してあることも特徴です。

この三つの地区に共通しているのが、土地の造成や護岸の整備などが常に進められている、という点です。

現在も岸壁の建設や緑化活動など、様々な開発が計画・進行されています。

地区ごとの特徴を活かして、木更津港全体が発展していくと良いと思います。

（大木 空）

工業に特化した木更津港

受賞者コメント

私たち保中新聞部は、東京湾の六大港を毎年夏休みを利用して調べています。先輩方が東京港・横浜港の特集を組み、今年度は千葉港と木更津港に挑戦することになりました。千葉港は横浜から片道3時間かかり大変でしたが、少しでも千葉港を深く知るために現地取材を4回行いました。来年は、川崎港か横須賀港に後輩が挑戦してくれると思うので良い作品を作ってほしいです。

現地見学第五弾！

シーバースの役割と人々の想い

～シーバースとタンカーを見学しました～

船員のため、効率のため…溢れる配慮と工夫

千葉県の袖ケ浦市にある船着き場から、船に乗って三十分、沖合へ八キロ進んだ海の上に、京葉シーバースはあります。全長四百七十mという巨大な建物は、水深の関係で港に直接行けない巨大な船から、油を降ろすために作られたものです。

そんな京葉シーバースとそこに停泊していた船舶「KATSURAGISAN」を、七月三十一日（火）に私たちは見学してきました。

シーバースとタンカーを背景に記念撮影

油はどのように回収されるのか

シーバースは、船から油を降ろし、陸まで送る為に作られた人工島と言える施設で、年に百三十九隻もの船が訪れます。

船が着くと、様々な設備が相互に協力して、船から油を降ろします。

まず「ローディングアーム」という機械を船に繋いで、油を船から吸い出します。

その油を、海底配管を通して陸のタンクに運びます。

動くローディングアーム

海底配管は三本あり、それぞれ異なる石油精製会社のタンクに繋がっているそうです。

この油降ろしは平均で三十八時間強もかかる大作業なので、一日以上シーバースに滞在する人も少なくありません。

そのため、シーバースには仮眠室や食堂なども備えられています。

油を全て降ろし終わると、船がシーバースから出港します。

シーバースの周りには、空気を入れると浮上する仕組みのオイルフェンスで囲まれていて、出港のときは逆に空気を抜いてオイルフェンスを下げます。

また、緊急時には全てのオイルフェンスを下げることで船を逃がすこともできるそうです。

ちなみに、この京葉シーバースは複数の会社が合同で建設したという特徴があります。

これには、届いた石油の貸し借りなどが簡単にできるというメリットがあるそうです。

タンカーにはどんな工夫があるのか

シーバースに停泊していた船「KATSURAGISAN」は、油を運ぶタンカーです。

全長三百三十四m、幅六十mの大型タンカーで、一度の航海で約二百万バレル（約百二十億円分）の石油を運べるそうです。

船内は全部で一七個のブロックに分かれていて、異なる油を積み分けることができます。

甲板にはたくさんのパイプが張り巡らされていて、それぞれが船の中にあるタンクに繋がっているそうです。

また、タンカーは長期間かけて様々な国から油を集めてくるため、居住区が設置されていたり乗組員の部屋に連絡するための電話が制御室にあったりと、船上での生活に対応したつくりとなっていました。

船内に入ると、英語で喫煙禁止の掲示が作成されるなどの工夫が見られます。

船の階層表示も一階、二階という数え方ではなく、A階、B階という数え方をしていました。

これは、様々な国の人がいる船だからこその工夫だそうです。

このように様々な工夫があり、費用も約百億円ほどもかけて造る大型タンカーですが、十五年ほどで廃船になってしまうそうです。

売られる場合もありますが、世界にある船の数が増えすぎると競合が発生するので、多くの場合はスクラップにされます。

巨大な船が停泊できます

見学で知った隠された工夫

私たちがシーバースの見学の中で気になったことを、シーバースの方に質問させていただきました。

Q　シーバースの近くで携帯などのデジタル機器を使っていけないのはなぜですか。

A　ガスが漏れていた場合、引火してしまう可能性があるからです。

Q　海底配管が錆びないのはなぜですか。

A　電気防蝕を使っています。

電気を流すことで、酸素と鉄の結合を防ぐという仕組みです。

その後、タンカーの見学をした中でも気になったことを質問させていただきました。

Q　どのくらいの間、航海に出るのですか。

A　六～八か月航海します。

また、航海した期間の約半分が休暇となります。

Q　船内の電話は何に使うのですか。

A　船員を起こすときなどに使います。

甲板の向こうにいる船員との連絡にはトランシーバーを使います。

シーバースの職員さん、船員さん、ありがとうございました。（高岡）

タンカーの工夫を聞く

日本は、シーバースに停泊するような大型船一台分の油だけでは一日に使う量を賄えないという、一大石油消費国です。

シーバースは日本に来る石油の十七％を担当している、まさに日本の生活を支える場所だと思います。

また、そのような大きな仕事を担っているシーバースは、多くの人の手によって成り立っていることにも気づかされました。

シーバースは、たくさんの人が協力して日本を支えるという大切な場所なのだと思いました。（大木 空）

製鉄所の方に聞いてみました

君津製鐵所の見学の中で、疑問に思ったことをいくつか質問させていただきました。

Q　熱いはずの鉄の上を水が蒸発せず流れていますが、どういうことですか。

A　非常に高温の鉄に水が触れると、水と高温の物との間に蒸気が発生して、水へ熱が伝わりにくくなります。

だから、すぐには蒸発しないのです。

Q　しつけという看板がありますが、あれは何ですか。

A　社内でのルールのようなものです。

Q　装置に付いているメーターのようなものは何ですか。

A　昔、メーターを使って鉄の状況を把握していたころの名残です。

Q　工場内の水はどう賄っているのですか。

A　川から水を引いて使います。

海の水を使うこともあります。

Q　トーピードカーに銑鉄を載せて運ぶそうですが、途中で冷めないようにする工夫はありますか。

A　中に耐火レンガを使っていて、冷めないようにしています。

また、できるだけ急いで次の作業をする工場に運びます。

製鐵所の皆さん、丁寧に答えていただきありがとうございました。（宇山）

君津製鐵所で見た ものづくりの現場

七月二十三日（月）に、私たちは新日鐵住金の君津製鐵所を見学しました。

君津製鐵所は、木更津港の近くに位置する東京ドーム約二百二十個分の面積を持つ大きな製鉄所です。

JR蒲田駅からバスに乗り、君津製鐵所に到着した私たちは、まず製鉄所の方からの説明を聞き、製鉄所に関するビデオを見ました。

ビデオを見た後、見学の為の服装に着替え、バスに乗って鉄の製品が完成するまでの工程を順に見ていきました。

鉄鋼ができるまで

最初に見学したのは高炉です。

高炉では輸入した原料を熱で溶かしていき、「銑鉄」と呼ばれるものを作ります。

銑鉄を作るために必要なのは、鉄鉱石と石灰石を焼き固めた「焼結鉱」と石炭を蒸し焼きにした「コークス」です。

鉄鉱石や石炭は日本では手に入りにくいため、外国から船で運ばれてきます。

これらのものを高炉の上から流し込み、下から熱風を当てると銑鉄を得ることができます。

銑鉄を一t作るには、鉄鉱石は一・五t、石灰石は〇・二t、コークスは〇・四t必要だそうです。

作られた銑鉄は、魚雷のような形をした「トーピードカー」という貨車の中に入れられます。

トーピードカーに入れられた銑鉄は、製鋼工場に運ばれます。

銑鉄は炭素を多く含んでいて、脆い素材です。

そのため、ここで炭素の量を減らし銑鉄を鋼へと変える必要があります。

銑鉄は、転炉という大きな炉の中に入れ、高圧の酸素を吹き付けて鋼へと変化します。

銑鉄は高炉で作られます

この中に銑鉄があります

できた鋼は溶けた状態なので、製品に加工する為に水をかけて冷やし固めていきます。

そうして鋼を固めたものを「鋼片」と言い、最終製品の形に応じて「スラブ」「ブルーム」「ビレット」の三つに種類を分けることができます。

環境への取り組み

その後、スラブ・ブルーム・ビレットは作る製品に応じた工場へ運ばれ、それぞれ違った製品になります。

今回私たちは、建材などに使われる厚板を作る工場、厚板工場を見学しました。

厚板工場では、加熱した状態のスラブを圧延して鋼板を作っています。

鋼板は最大で二百mmの厚さになります。

鉄の製品はこうして出来上がり、様々なところで使われています。

そして、君津製鐵所では鉄の製品を作るだけでなく、環境への取り組みも行っています。

君津製鐵所が行っている環境への取り組みの一つとして、プラスチックのリサイクルがあります。

高炉では石炭を蒸し焼きにしたコークスが使われますが、そのコークスを作る工場では石炭とプラスチックを混ぜて蒸し焼き、原料として使っているのです。

その原料となるプラスチックは、私たちの出したプラスチックごみが使われています。

これからもこうした取り組みが普及していくと良いと思います。

君津製鐵所での見学を通して、普段よく目にするものでも、多くの人の力や技術があってできているものだということがわかりました。（若泉）

編集後記

今回の新聞はいかがでしたか。

新聞部の部員は、夏休みを利用して様々な場所を実際に訪れてきました。

現地を見学して得られた、貴重な情報や体験を新聞にすることができました。

楽しんでいただけたら幸いです。（大木 空）

優秀賞

未来の入り口横浜港

神奈川県　相模女子大学高等部
佐藤　一葉（1年）

年	神戸港	東京港	大阪港	横浜港
2009	100	23	23	126
2010	103	22	18	122
2011	100	14	15	119
2012	110	28	33	142
2013	102	46	22	152
2014	100	25	13	145
2015	97	24	21	127

受賞者コメント

昨年の夏、はじめて横浜港を見学して、コンテナ船やガントリークレーンを間近で見るという夢のような体験をしました。この新聞には、そのとき感じた喜びや感動がたくさん詰まっています。優秀賞という賞をいただくことができて本当に嬉しく思います。ありがとうございました。

参考資料:「Port of Yokohama 2017-2018 HAND Book」、神奈川新聞(2018/5/25)
参考URL:「横浜港振興協会」<www.yokohamaport.org>、「土木学会選奨土木遺産」<committees.jsce.or.jp>

優秀賞

東京都　東京都立国際高等学校
飯室　風音（1年）

大さん橋新聞

大さん橋新聞

横浜港で最も歴史のある埠頭の実態

大さん橋が日本の海運業界の最前線で見てきた景色とは

大さん橋を通して知る歴史

上:一九五三年の大さん橋　下:現在の大さん橋

ペリーの黒船来航によって、一八五九年に開港した横浜港。その後増加し続ける貨物量に小さな船着場だけでは対応しきれなくなり、接岸荷役を可能にする近代埠頭の必要性が高まった。こうして一八八九年、接岸荷役が可能な埠頭の建設が始まった。そして、一八九四年に現在の大さん橋の前身となる鉄桟橋が完成した。鉄桟橋は外国海運業界の拠点となり、当時の日本郵船などの日本海運業界の表玄関の一つとしても利用された。欧州航路や北米航路のおおくの会社が定期航路を敷くようになった。

一九二三年九月一日の関東大震災により大桟橋は崩壊したが復興が素早く行われたため、一九二五年九月には新しい大桟橋が完成した。

戦後、大桟橋は連合国に接収され「サウスピア」と改称された。その後一九五二年二月十五日に接収解除となり北米定期航路、欧州航路が次々と初航路に着き、日本郵船の氷川丸がシアトル航路に復活するなど、さらに大桟橋は活躍を見せていった。また、一九六四年に開催された東京オリンピックに合わせて三度目の大改修が行われた。

一九八〇年代から、海運旅客事業の今後を心配する声がある一方、クルーズ産業の興隆という新しいクルーズ客船の在り方が脚光を浴び始め日本の経済成長に伴い、日本のクルーズ人口も拡大した。

そして一九九〇年代の始め大桟橋そのものが設備更新時期を迎えたことに加え、船舶の巨大化が進んだため、一九八九年から大桟橋改修事業が着手され二〇〇二年に新たな大さん橋国際客船ターミナルが完成した。これが現在の大さん橋の姿となっている。

横浜港の新しい玄関！

大さん橋国際客船ターミナル

横浜赤レンガ倉庫、山下公園などの歴史ある建築物が数多く残っているみなとみらいの街で一際存在感を放っている桟橋？いや一目見ると公園にも見える場所。それが新しい横浜の玄関だ。

大さん橋国際客船ターミナル(Osanbashi International Passenger Terminal)は横浜港で大型客船が複数同時着岸できる主要旅客ターミナルとして二〇〇二年に完成した。「クイーンエリザベス」「サファイア・プリンセス」などの大型客船である場合は二隻、「にっぽん丸」「パシフィックビーナス」など三万トン以下クラスの客船であれば四隻同時着岸が可能となっており、その規模は神戸港の新港第四突堤に次ぐ。大さん橋は海路からの出入国の場であり、横花税関や横浜港を経由する旅客の出入国の場である。現在でも外国航路にでるクルーズ客船に乗下船する際は、ここで通関や出入国手続きや手荷物検査を行う。乗下船は基本的にボーディング・ブリッジを使用してターミナルを経由し行う。また現在は客船のみ大さん橋を利用していて、貨物船は着岸していない。

受賞者コメント

今回この新聞で受賞させていただき光栄です。私はこの機会に大さん橋について調べてみて、今までは何も思わずに見ていた景色の中に、私の知らない歴史があり、工夫があふれていることを知ることができました。フィールドワークについてきてくれた友人、先生に感謝し、この経験を生かしていきたいと思います。

大さん橋デザインの秘密に迫る

一九九四年、大さん橋の大規模改修にあたり、世界四十一ヵ国から六六〇作品が応募されるという、当時日本では最大規模の国際コンペが行われた。そこで選ばれたのが「アレハンドロ・ザエラ・ポロ とファッシド・ムサヴィによるfoa案」だった。そのデザイン案自体はもちろん、できる限りコンピュータで設計を行う当時は珍しい設計手法で世界中から注目を集めた。

大さん橋の最も特徴的な点は、客船ターミナルでありながら屋上がウッドデッキ及び芝生広場となっており、二十四時間自由に出入りできる公園として市民や観光客に解放されている点だろう。また長さが約四八〇mで幅が約一〇〇mと巨大な大さん橋は、その大きさを利用したダイナミックな空間の変化も特徴。建物内部は、柱がなく解放的な空間に加え、スロープやエレベーターで昇り降りするバリアフリーな構造となっている。

赤レンガ倉庫、山下公園に挟まれたこのターミナルは、周りの景観を妨げないような設計となっており、周りの海にもなじむデザインで存在感はあるものの周りの景観を邪魔する事なく一体化している。また、「大さん橋の主役は、入出港する客船」この考えのもと客船への乗降に必要な最低限の高さになるよう設計されている。

大さん橋を側面から見ると、ターミナルの屋上はゆるりとした二つの山形となっている。これは波のうねりをイメージしており、水面に浮かぶくじらのせなかのようにも見える。この外観からくるものもあるのだろうか、横浜市港湾局は二〇〇六年十二月四日、大さん橋国際客船ターミナルの屋上広場の愛称が「くじらのせなか」に決定したことを発表している。

くじらのせなか

選定の理由は「屋上広場の特徴をよく表し『海に浮かぶ雄大なくじら』をイメージさせる。また、子供達に親しみやすく、わかりやすく、かつユニークである。」というもの。なるほど確かに「くじらのせなか」という愛称は可愛らしさも含みつつ大きくゆったりとしたターミナルの風貌にぴったりの愛称だ。老若男女に愛されるくじらのせなか、になってほしい。

大さん橋を歩く
～フィールドワーク～

十月の初旬私は大さん橋やその周辺をフィールドワークしてきた。その時は、イベントが行われていた事もあり賑やかな雰囲気のみなとみらいの中に大さん橋は悠々とたたずんでいた。丸みを帯びたターミナルのシルエットに目を奪われた。たまたま「ダイヤモンド・プリンセス」という客船が寄港していて、船が泊まっている大さん橋国際客船ターミナルをみることができた。

近くまで行ってみるとそこは予想以上に大きく大型客船を二隻同時に着岸させられる、というのに納得した。その後大さん橋国際客船ターミナルにある広場に足を向けた。潮風が吹きわたる広場には家族連れやカップル、友達同士など様々な人が思い思いにゆったりとした時を過ごしていた。

帰り際に観覧車に乗ったのが幸運だった。観覧車の中から客船が出航するところをみることができたのだ。船がゆっくりと進み出し埠頭を出て行く姿はもうこの先、中々みることができないだろう光景として脳裏に刻まれた。

皆さんにも機会があったら大さん橋国際客船ターミナルを訪れてみてほしい。客船の入港・出港の日程などは横浜市港湾局のホームページで調べることができる。事前に客船の予定を調べてから訪れてみるのがいい。そうすれば確実に入港・出港の瞬間が目にできるだろう。

観覧車から見た出港の様子

編集後記

今回この新聞を作成するにあたり私は事前に多方面に渡るたくさんの情報を得た。そしてその後初めてフィールドワークを行い調べてそのまま終わらせるのではなく実際に見にいく事で本当の意味でテーマについて理解した、と言えるのだと感じた。そして今まではあまり興味が無かったクルーズ客船だがいつか本当に乗ってみたいと思った。

佳　作

東京都　荒川区立第九中学校

日本海運史新聞　**中馬　怜南**（3年）

山形県　南陽市立赤湯中学校

海来新聞（みらいしんぶん）　**本木　莉桜**（2年）

山形県　南陽市立沖郷中学校

海洋新聞　**朝倉　愛子**（2年）

東京都　荒川区立第九中学校

海上保安庁新聞　**初澤　俊輝**（3年）

中学生 高校生 部門

長崎県　長崎県立長崎工業高等学校

長崎工業高校造船新聞　和泉 勇輝　沖田 駿哉　岡 凌翔　水上 樹翔（3年）

神奈川県　横浜市立保土ケ谷中学校　新聞部　チーム福井

保中タイムズ　福井 結梨　小森 啓悟　藤山 菜月　下鵜瀬 一洸　青木 志祐　伊藤 美空　山本 知佳　石光 悟志（1～2年）

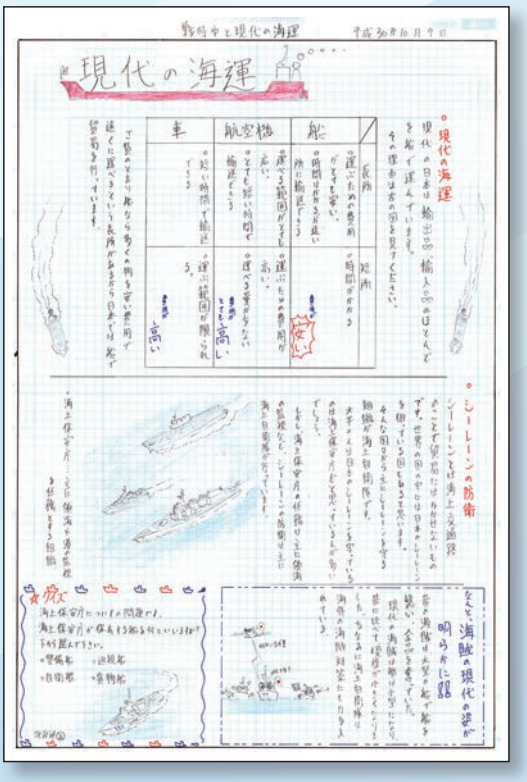
佳　作

北海道　北海道函館水産高等学校　北のくにづくり2018

咸臨丸新聞　工藤 恭一　吉田 竜希（2年）

大阪府　東大阪市立枚岡中学校

戦時中と現代の海運　髙畑 亮太（3年）



中学生 高校生 部門

ペリー艦隊 箱館来航新聞

北海道　北海道函館水産高等学校　北のくにづくり2018

伊藤 美那　佐藤 綾花　加藤 妃弾　成田 幸美（2～3年）

海船新聞

山形県　南陽市立宮内中学校

尾形 知香（2年）

海の不思議発見新聞

山形県　南陽市立沖郷中学校

舩山 叶大（2年）

佳　作

北海道　北海道函館水産高等学校　北のくにづくり2018

船を変えたニシン新聞　伊藤 翔　佐々木 伸　佐藤 連　逢坂 美妃　大東 花歩（3年）

東京都　葛飾区立金町中学校

サラサら砂浜海運新聞　馬場 咲良沙（1年）

山形県　南陽市立赤湯中学校

海洋seaん聞　小野田 彩音（2年）

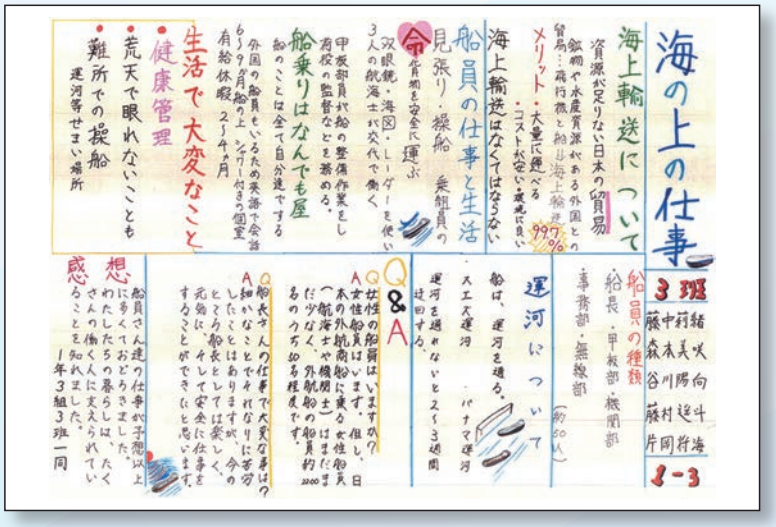
東京都　荒川区立第九中学校

海運新聞　金沢 朱音（3年）

山口県　下関市立夢が丘中学校

海の上の仕事

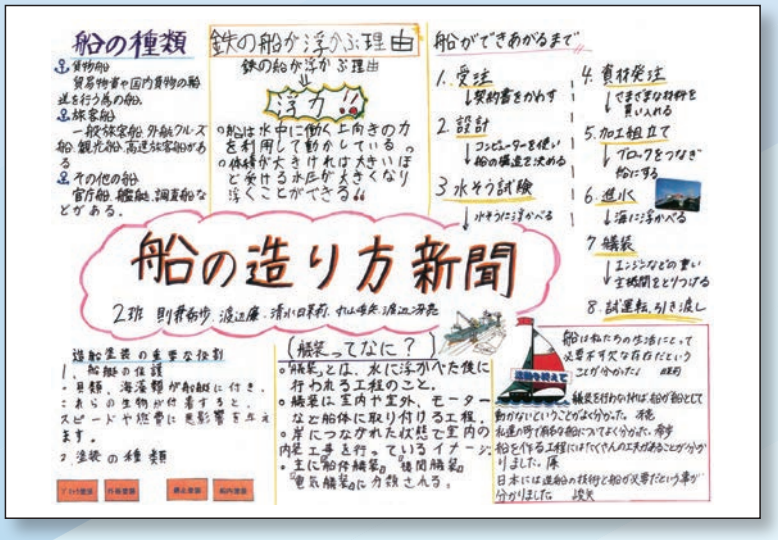
藤中 莉緒　森本 美咲　谷川 陽向
藤村 遥斗　片岡 将海（1年）



愛媛県　今治市立朝倉中学校

船の造り方新聞

則兼 希歩　渡邊 廉　清水 日茉莉
丸山 峻矢　渡邉 冴亮（2年）



東京都　荒川区立第九中学校

船の新聞　小沼 舞子（3年）

佳　作

東京都　荒川区立第九中学校

横浜氷川丸新聞

新堀　若菜（2年）

東京都　荒川区立第九中学校

船新聞

金崎　文音（3年）

東京都　荒川区立第九中学校

ザプーン新聞

山本　慧哲（3年）

一般社団法人 日本船主協会 会長賞

新潟県　新潟市立南万代小学校

東港とLNG

岩田 凛太郎（5年）

受賞者コメント

見学してわかったことをしっかりと書きました。絵はすべて手書きで、色ぬりにもこだわりました。新潟東港には、とても大きなクレーンや大量のコンテナがあり、わくわくしながら見学しました。また、ＬＮＧガスの大切さや自動車、食品を運ぶ大型船のことなど、新潟東港のいろいろな役割を知ることができて、とても有意義な見学でした。

一般社団法人 日本造船工業会 会長賞

長崎工業高校造船新聞 特別号

長崎県　長崎県立長崎工業高等学校
植木 翔太　本田 翼
山下 和佐（2年）

長崎工業高校造船新聞　特別号　　平成30年10月31日

「こぎ出せ！長崎っ子」海外研修

「世界へこぎ出せ！長崎っ子応援事業」行程表

月日	訪問先
8/19（日）	福岡空港集合　結団式 福岡空港発 仁川空港着 仁川空港発（約11時間半） オランダ　スキポール空港着　→　ロッテルダムへ
8/20（月）	ダーメン造船グループ本社視察　※主にタグボートを建造 Royal IHC視察　※浚渫船を建造 世界遺産「キンデルダイク＝エルスハウトの風車群」視察
8/21（火）	ゼーランド州庁舎での歓迎行事 学校訪問（カトリック系の中高一貫校） スヘルデ川調整センター訪問 コンテキビーチで地元の高校生たちとバーベキュー
8/22（水）	ダーメン造船グループ（フリシンゲン）視察 ※軍艦と豪華ヨットを建造 オランダ海洋研究所（ワーゲニンゲン）視察　ドイツへ移動 ドイツ　パーペンブルク着
8/23（木）	BBSパーペンブルク訪問（高技専／職業訓練校） マイヤーヴェルフト社訪問　※豪華客船を建造
8/24（金）	世界遺産「エッセンのツォルフェラインⅩⅩ炭鉱業遺産群」視察 世界遺産「ケルン大聖堂」視察 フランクフルト空港到着 フランクフルト空港発（約10時間）
8/25（土）	仁川空港着 仁川空港発 福岡空港着　解団式

8月19日から8月25日までの7日間、長崎県内の工業高校生10名、引率2人の先生でタイトルに題したオランダ・ドイツの造船所や海洋に関する施設を見学する研修に参加をしました。本校からは、私たち機械システム科造船コース2年の3名を含む4名と先生1名の計5名が参加をしました。期間中は、欧州の造船所の見学、現地の学生との交流、職業訓練校訪問、世界遺産の見学、また、造船所を始めとする各施設では英語のプレゼンテーションを行いました。今回の研修の行程表は左のとおりです。

今回の特別号ではこの研修内容を紹介します。

造船所紹介

ダーメン造船所

1969年以降、ダーメンでは6，000隻以上の船舶を設計・建造し、毎年160隻以上を納入しています。世界に52社の造船所・修理ヤード・関係会社を持ち、ダーメンの船体を建造できる数々のパートナー工場を擁し、船舶建造だけでなく、メンテナンスや修理も行っています。世界120カ国で事業を行い、約1万人を雇用する国際的企業グループです。

タグボート、作業船、警備艇、や高速フェリーといった幅広い製品ラインアップを揃えています。モジュール設計・建造が得意で、東南アジアにも技術提供をしています。

今回は、南ホランド州ホルクムとゼーランド州フリシンゲンの二ヵ所を訪問しました。

ホルクムでは、艦艇の建造現場の見学、大学との協力で生まれた写真のような、船首を横から見ると斧のような形状の船を見学しました。

seaAXE形状の船舶

フリシンゲンでは、高級メガヨットの建造現場やメガヨットの内のインテリアを見ることが出来ました。

Royal IHC

Royal IHCは浚渫、採掘業者のために、船舶や、浚渫に必要な機器類を提供し、メンテナンスを行っている造船所です。世界に39ヶ所のオフィスがあり、3000人を超える従業員が働いています。この会社は、他の造船所があまりやっていない浚渫船を専門に取り扱っています。

ここでは、浚渫船の建造現場と浚渫船に取り付けられるポンプやチューブなどの機器類も見学しました。左の写真は、カッタードレッジャという船に取り付けてある川の底の粘土質の土砂を採取する装置です。

浚渫船のカッター

マイヤーヴェルフト社

1795年に設立されたパーペンブルクを拠点とするマイヤー・ヴェルフト社は、マイヤー家により7代にわたり所有されてきました。従業員数約3300人の大手企業です。

ここの建造ドックは、世界最大の屋内ドックで、全長504m、幅125m、高さ75mの大規模な施設です。この他に、敷地内に露天ドックを1基保有しています。主に大型クルーズ船を建造しています。

訪問したときは、AIDA社の建造中の大型客船を見ることが出来ました。建造中の大型客船は、とても迫力がありました。施設内では、今までの、造船所の歴史や現在まで建造してきた大型客船の模型、船内の実物大の構造模型などがありました。

建造中の大型客船

長崎工業高校
機械システム科
植木・本田
山下

受賞者コメント

今回は、このような名誉ある賞をいただきとてもうれしく思います。海外では、造船所、造船関連施設を見学して、日本とは違うところを発見することができました。この研修の関係者の方々、参加させてくれた両親に感謝したいです。本当にありがとうございました。

長崎工業高校造船新聞　特別号　　平成30年10月31日

訪問施設紹介

今回、訪問させていただいた施設について紹介していきます。

スヘルデ川調整センター

オランダの土地は海抜が低く、昔、オランダの多くの土地が水没をしました。そこから、国家政策の水没を回避するためのデルタ政策が行われ、その政策によってこのスヘルデ川調整センターは建てられました。

このセンターは、昔、陸地だった土地に埋められた地雷の撤去作業や、川に入って来るタンカーの隻数を調整をしています。ゼーランド州に行くまでの間には、陸地が川より低いところが現在も多くありました。川の付近は、堤防があり色々工夫をして土地を守っていました。このことから、浚渫船が多く活躍をし、浚渫船を作る造船所があるのも納得しました。

研究所内の操縦シミュレーション

オランダ海洋研究所

オランダ海洋研究所は、1929年、オランダ政府及び民間の共同出資により、オランダ船舶モデル試験場（NSMB）として設立され、1932年の深水曳航タンク完成後、稼動を開始しました。現在、深水曳航タンク、圧抜き曳航タンク、キャビテーショントンネル等の多種多様な実験施設により、研究開発を行っています。

この施設では、オフショア船の試験水槽等もありました。他にも、セウォル号沈没事件の解明をしていたり、現在、長崎県の五島で試験されている、海上風力発電、また、海上太陽光発電についても研究をしていました。

また、左上の写真は造船所に所属の航海士が操船の練習をするための操船シミュレーションの写真です。写真の海は大きなスクリーンに映された映像で、本物みたいでした。

青少年交流事業

8月21日と22日、23日に現地の学生と交流する機会がありました。21日・22日にオランダの学生と、23日にはドイツの学生と交流をしました。

オランダの学生と、ミデルブルフ大修道院、学生たちの学校、スヘルデ川調整センター、フリシンゲンのダーメン造船所を見学しました。オランダの学生とは、コンチキビーチでバーベキューをして、交流を深めました。

23日には、BBSパーペンブルクでドイツの学生と交流をしました。BBSパーペンブルクとは職業訓練校で、学術的教育のみでなく、職業教育も同時に学ぶことができ、多くの企業と協力関係を結んでいる学校です。部門としては、溶接・制御・トイレに配管など様々でした。ドイツの学生とは、少しの時間ではありましたが、学校内を見学したり日本の文化について会話をしました。

学生の中には、フリシンゲンのダーメン造船所にインターンシップをしていた学生や、マイヤー・ヴェルフト社で働いている学生がいました。交流した学生は、オランダは15歳から19歳、ドイツの学生は、16歳から31歳とドイツの学生は年齢の幅が広かったです。

学生との交流はとても緊張しました。初めは、何を話せば良いのか分からず自分から話しかけることが出来ませんでしたが、一緒に見学するうちに打ち解けて、フリシンゲンのダーメン造船所の後、次の場所に向かう時には、互いに別れを惜しんでいました。この後の、BBSでの交流では、皆、オランダでの経験を活かして積極的に会話をしていました。

このように、現地に行って外国の方と話す機会は滅多にないので、貴重な良い経験となりました。この経験を今後に活かしていきたいです。

オランダの学生と対面したとき

報告会・県庁訪問

研修を終えて、帰国報告会・研修報告会が10月18日に長崎県庁舎で行われました。最初に、副知事へ報告をして、その後、長崎県内の船舶関連事業者の方にもご出席いただき報告会を行いました。

参加した生徒は、副知事に研修での印象に残ったことや、今後の自分の課題を発表しました。初めての県庁訪問は、とても緊張をしましたが、生徒は、堂々としていました。報告会では、現地で行った英語のプレゼンテーション、研修で訪問した施設の紹介、研修での自分の反省を発表しました。報告会後は、終わったことによる安心感が沸きました。

副知事への報告を終えて

学んだこと

この研修を通して、学んだことがあります。それは、「積極性の大切さ」です。造船所や各施設で、私たちは、説明を聞くだけで、分からないことを質問することが出来ませんでした。そして、現地の学生と交流会をしたときにも、現地の学生に積極的に話しかけれず、話しかけられることを待っていたことなど、今思えば残念です。

このことから積極性の大切さを学びました。この経験を活かして今後につなげていきたいです。

編集後記

この研修は、あっという間の一週間でした。初日に、パスポートを落とした生徒がいましたが、幸いすぐに見つかりました。また、世界遺産見学、現地の学生とのバーベキュー、現地の食事、ショッピングなどの体験をしたことが色々な思い出として浮かびます。今回私たちは、初めての海外研修だったということで、夜には疲れて、ぐっすり寝ていました。

最後まで、新聞を読んでいただきありがとうございました。

審査委員特別賞

全国新聞教育研究協議会 理事長 小林　豊茂

横浜港に行ってみよう

神奈川県　神奈川県立大船高等学校
郷右近 夏海（2年）

横浜港へ行ってみよう新聞　　平成３０年１０月３１日(水)

歴史ある総合物流港湾

日本を代表する港・横浜港

神奈川県横浜市、その東京湾岸にあるのが横浜港だ。１８５８年に結ばれた日米修好通商条約により神奈川開港が決定し１８５９年６月２日に国際貿易港として開港した。そして、２００９年には開港１５０周年を迎えた歴史ある港。１２か所の埠頭、桟橋によって構成され、あらゆる貨物を取り扱う総合物流港湾。その規模は国内トップクラスであり、日本を代表する港湾だ。年間を通して風や波などの影響が少ない。そのため、自然条件によって荷役が制限されることが極めて少ないのに加えて、大型船舶が入港できる十分な水深を持つ天然の良港である。

―横浜港基本データー

面積
港湾区域 7,315.9ha
臨港地区 2,863.8ha
（平成 26 年4月現在）
開港
1859年(安政6年)

入港船舶総数
291,903,816 トン
海上出入貨物
114,872,315 トン
貿易額
11,308,560 百万円
(平成29年度
横浜港統計年速報より)

横浜港に行ってみよう

発行
神奈川県立
大船高等学校
郷右近夏海

輸入貨物主要品種

1	LNG ※1	９９．７％
2	原油	３５．３％
3	製造食品	４．８％

主要国別取扱量

1	中国	１９．８％
2	オーストラリア	１６．５％
3	マレーシア	９．７％

※1　液化天然ガス
(平成 28 年横浜港統計年速報より)

輸入品第１位はＬＮＧ(液化天然ガス)である。天然資源に恵まれない日本は海運によって必要な資源を輸入している。輸出相手国と同じく輸入相手国の第１位も中国。３位には輸出でトップテンにランクインしなかったマレーシアが名を連ねる。区分では東南アジアが１位で、横浜港主要航路別コンテナ貨物比率の３３．８％を占める。第２位では中国が単独で２３．２％を有す。(平成28年・横浜市港湾局)

横浜港の輸出品第１位は完成自動車。次にも自動車部品、産業機械など工業製品がつづく。これは南本牧ふ頭などに大型船舶が接岸可能であり、京浜工業地帯などの臨海部の工業地帯を拠点とする工業港としても重要な役割を果たしてきているためだという。次は輸入貨物について見ていこう。

輸出貨物主要品種

1	完成自動車	４１．３％
2	自動車部品	１２．７％
3	産業機械	８．４％

主要国別取扱量

1	中　国	１６．３％
2	アメリカ合衆国	８．９％
3	オーストラリア	６．１％

(平成 28 年横浜港統計年速報より)

海運を担う船たち

―用途によって使う船が違う―

客船

主に人を乗せる船

コンテナ船

貨物船の中でNo,1のスピードを誇る

タンカー

原油を運ぶ・貨物船中で最大。

一般貨物船

食料や衣類などを運搬。クレーンがある

その他にも、自動車を専門に運搬する自動車専用船や巨大な貨物を乗せるために頑丈に作られた重量物船などがあり、運ぶものによって使い分けがされている。これらは商船という種類の船である。

1

受賞者コメント

このたび、審査委員特別賞という素敵な賞をいただけたことを心から嬉しく思っています。インタビューの箇所は、博物館ボランティア福田さんに協力していただいた特別な記事なので、ぜひとも読んでほしいと思っています。私は新聞制作を通して地元神奈川にある横浜港がさらに身近に、そして魅力的に感じるようになりました。

横浜港へ行ってみよう新聞　　平成30年10月31日(水)

活躍する10の埠頭　役割はさまざま！

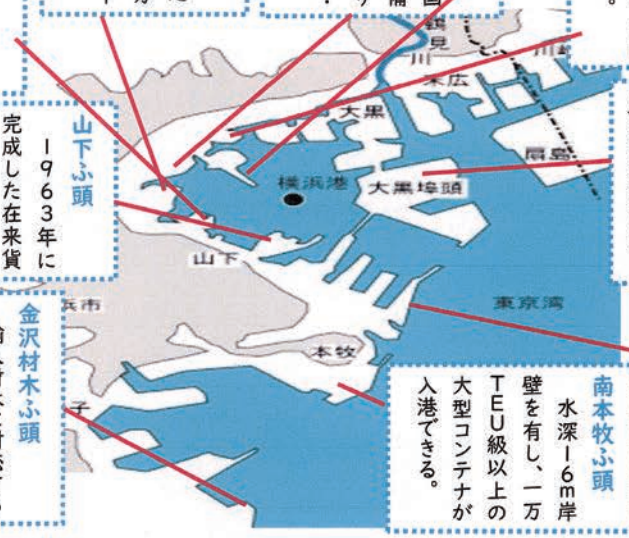
瑞穂ふ頭
1945年に完成したが戦後、駐留軍の接収を受けた。講和条約発効後は在日米陸軍によって使用されている。

出田町ふ頭
「バナナふ頭」の愛称で呼ばれる。バナナやパイナップルなど青果類を中心に取り扱う。

山内ふ頭
1932年に内国貿易埠頭として整備された。現在はリサイクル資源の集積・輸送拠点でもある。

新港ふ頭
横浜港のほぼ中心に位置し、赤レンガ倉庫やハンマーヘッドクレーンがある。

大桟橋ふ頭
1896年に建設された横浜で最も歴史ある埠頭。今では本格的な客船埠頭として横浜港に入港する客船を迎え入れる横浜港の玄関。



大黒ふ頭
横浜港初の島式埠頭。国内最大級の物流施設「横浜港流通センター」(YCC)が置かれている。

山下ふ頭
1963年に完成した在来貨物中心の埠頭。高度経済成長期には主力埠頭だったが今は本牧ふ頭などのサポートをしている。

本牧ふ頭
多様な荷役に対応し、横浜港の中心的な役割を担ってきた横浜港最大のコンテナターミナル。

金沢材木ふ頭
輸入材木に対応するため供用が開始。今では製材やプラントが中心で建材も扱う。災害時には緊急物資輸送に使用される。

南本牧ふ頭
水深16m岸壁を有し、一万TEU級以上の大型コンテナが入港できる。

埠頭は港湾において客船の乗降や貨物の荷役を行うための場所のことで、いわば港の玄関である。横浜港には10の埠頭があり、その役割はさまざま。荷役の種類によって使用する埠頭を変えることで、スピーディーかつ質の高いサービスを実現しているのだ。

このように、それぞれの港湾施設が私たちの生活に密接な物流、生産活動を支える重要な拠点になっている。海運は私たちが思っているよりも身近なものなのだ。

インタビュー

横浜みなと博物館　福田正彦さん

今回、私が取材に行ったのは横浜みなと博物館。そこで教育ボランティアをしている福田正彦さんにインタビューを行いました。

Q どうしてボランティアをされているんですか？

―それは、海と船が大好きだからです。

Q 福田さんが特に好きな船を教えてください。

―帆船ですね。日本丸のように帆を広げて航海をする船。乗るのも好きですが、その他にも模型を作って展覧会などをしています。

Q 私も帆船に乗ることはできますか？

―日本で使われているのは船乗りの練習船しかないんです。でも、海外には帆船のクルーズがあるので、お金を貯めたら是非乗ってみて欲しいです。

Q 日本で乗れるもので言うと、どんな船がおすすめですか？

―客船も大型化が進んで、12万トンのものまであります。私は2~3万トンくらいがいいと思いますね。船体が低く海から近いし、サービスも充実していると感じます。

福田さんのお話からは海と船への熱意がよく伝わってきて、自然と船に興味を抱いてしまうような楽しいお話ばかりでした。本当にありがとうございました！

↑ 帆船日本丸・横浜

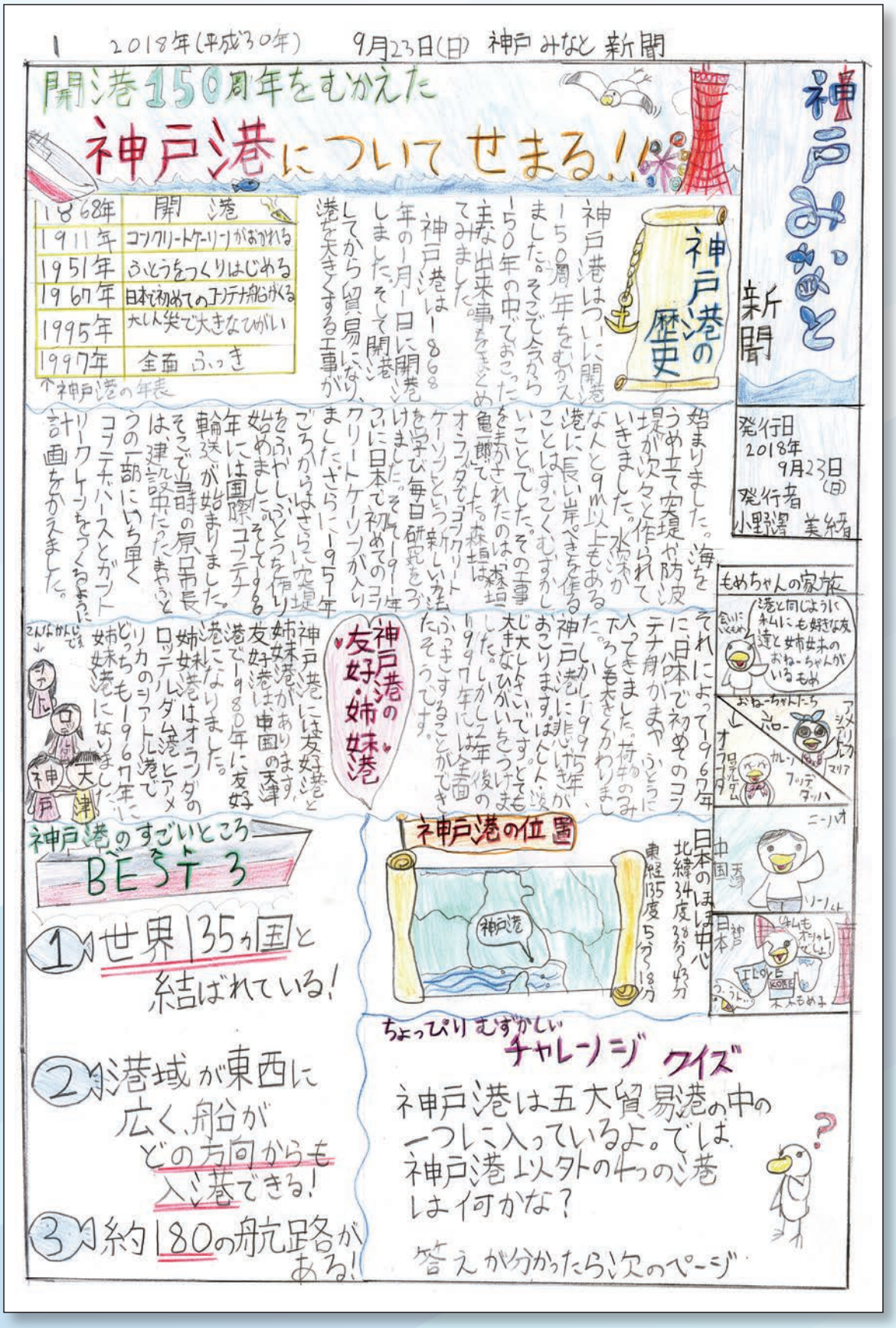
審査委員特別賞

東京海洋大学 教授 **黒川　久幸**

兵庫県　神戸市立糀台小学校

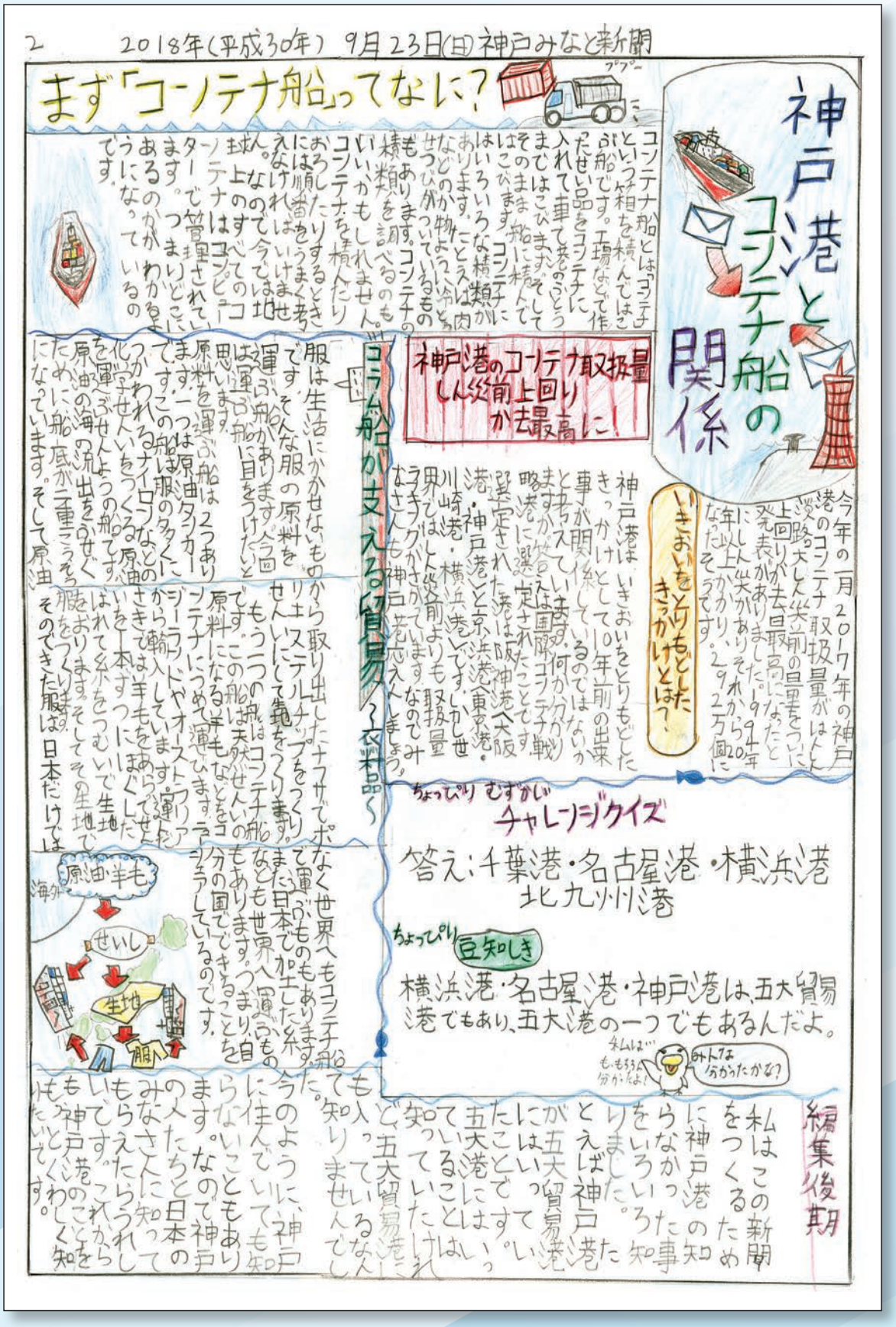
神戸みなと新聞

小野澤 美緒（5年）



受賞者コメント

最初に入賞のことを知ったときはとてもびっくりして「本当だよね？」とうたがってしまいました。これからも調べたことを新聞にして、いろいろな人に知ってもらいたいと思いました。本当にうれしかったです。ありがとうございました。



審査委員特別賞

歌手・教育学博士　アグネス・チャン

東京都　墨田区立小梅小学校

なんでも新聞　藤森　智香（3年）

受賞者コメント

賞をありがとうございます。工夫したところは、見出しを遠くからでも見えるように大きく書いたことです。資料を読んで重要な部分を短くまとめるのがたいへんでした。なるべくグラフを作って見やすくなるといいなと思いながら書きました。これからも工夫してみんなが読みたくなる楽しい新聞を作りたいです。

審査委員特別賞

（公財）日本海事広報協会 理事長 伊藤　松博

日本の海新聞

山形県　南陽市立宮内中学校
大野 みづき（2年）

受賞者コメント

海洋教育で海に関する仕事について学んだことを新聞にまとめました。セミナーの内容の中で印象に残った部分を中心にして記事を書きました。新聞の大見出しを書く時に、ひと目で記事の内容がわかるようにしたこと、資料を使ってよりくわしく説明したことの二つに力を入れて新聞を作りました。

チャレンジ部門

エクセレンス賞

※小学1・2年生対象

作品名	都道府県名	学校名	学年	名前
氷川丸新聞	東京都	光塩女子学院 初等科	2年	**濱井　優**
けんごしんぶん	千葉県	千葉市立 真砂東小学校	2年	**斎藤　賢伍**
はじめてのったよふね新聞	千葉県	千葉市立 稲毛第二小学校	2年	**細野　冬眞**
すごい！たらいぶね	東京都	練馬区立 仲町小学校	2年	**田家　颯隼**
ひみつの船新聞	東京都	江東区立 東砂小学校	2年	**綾部　映美**
とうだいと くるしまかいきょう	愛媛県	松山市立 椿小学校	1年	**日野　護**
じどう車船のひみつ新聞	東京都	中央区立 明正小学校	2年	**小林　世和**
UMI しんぶん	千葉県	千葉市立 稲毛第二小学校	2年	**川井　絢斗**
ふねくわしくしんぶん	千葉県	千葉市立 稲毛第二小学校	2年	**太田　泰一**
ゆきな新聞	東京都	江東区立 東砂小学校	2年	**直井 優希菜**
ゆうましんぶん	福岡県	北九州市立 田野浦小学校	2年	**松村　佑真**
ふねしんぶん	東京都	葛飾区立 西小菅小学校	2年	**阿南　結子**
ひみつ新聞	東京都	江東区立 東砂小学校	2年	**竹内　海音**

チャレンジ部門

エクセレンス賞

※小学1・2年生対象

作品名	都道府県名	学校名	学年	名前
小麦をはこぶばらづみ船	東京都	中央区立 明正小学校	2年	**髙杉　夏**
ビックリ新聞	東京都	江東区立 東砂小学校	2年	**大﨑 陽菜乃**
ばらづみせんしんぶん	東京都	江東区立 東砂小学校	1年	**古川　優那**
自どう車船はすごいぞ！ しん聞	東京都	中央区立 明正小学校	2年	**森畑　知子**
ふねの新聞	東京都	江東区立 東砂小学校	2年	**林　心渝**
ふねがすしんぶん	東京都	港区立 白金小学校	1年	**野﨑　雪乃**
船新聞	東京都	中央区立 明正小学校	2年	**矢野 桃々果**

最終審査会

2019年1月17日、28日の2日間に、最終審査会が実施され、国土交通大臣賞2作品ほか各賞が決定されました。

写真提供：国土交通省

国土交通大臣賞については、石井啓一国土交通大臣が自ら選出に参加されました。

レベルが高い作品が多く、長時間にわたる審査の上、各賞を決定しました。

── 国土交通大臣賞選評 ──

小学生部門「すごいぞ!! カーフェリー新聞」（上尾市立西小学校 6 年 渡部朔矢）

＜選評＞全国のカーフェリーの航路をとてもよく調べている。また、記事の流れもよく、読み手がひきつけられる新聞である。海に面していない上尾市に住む小学生が、船についてここまで調べ、まとめ上げたことは素晴らしい。

中学生・高校生部門「函館港新聞」（北海道函館水産高等学校 1 年 野呂龍太郎・館野宏太）

＜選評＞文字も多く、更に、写真や絵もたくさん起用しているが、その並べ方に工夫がありすっきりした読み易い作品となっている。また、作者の函館港への思いが伝わる、興味を掻き立てられる新聞であった。

小・中・高校生のみなさん、「海運」、「船」、「港」について調べて新聞にしてみよう！

2018 ジュニア・シッピング・ジャーナリスト賞

募集要項

●**タイトル**　2018「ジュニア・シッピング・ジャーナリスト賞」
●**応募資格**　全国の小学生・中学生・高校生
●**募集概要**

<table>
<tr><th colspan="2">応募部門</th><th>小学生部門</th><th>中学生・高校生部門</th><th>チャレンジ部門</th></tr>
<tr><td colspan="2">対象学年</td><td>小学１～６年生</td><td>中学生・高校生</td><td>小学１・２年生</td></tr>
<tr><td colspan="2">テーマ</td><td colspan="3">●海運（海上で船により貨物などを運ぶこと）と私達の暮らしの関係
●海運の仕組み
●船の種類
●船の造り方
●港の役割
●船や港、造船所で働く人々
●海運の歴史
など海事産業全般について</td></tr>
<tr><td colspan="2">募集内容</td><td colspan="2">上記テーマを取材し新聞形式に制作したもの。</td><td>上記テーマを取材し、新聞風な作品（体験したことを公表するポスターやレポート、絵日記のような作品）にしたもの。</td></tr>
<tr><td rowspan="3">応募のきまり</td><td>サイズ</td><td colspan="2">応募作品の大きさはA4、B4、A3サイズのいずれか</td><td>A3サイズ以下</td></tr>
<tr><td>枚　数</td><td colspan="3">2枚まで</td></tr>
<tr><td>その他</td><td colspan="3">１）ほかのコンクール等に入賞した作品は応募できません。（校内コンクールは可）
２）カラーでもモノクロでも構いません。
３）写真・イラスト・グラフ・漫画などを使用しても構いません。
４）手書き、パソコンなど、書き方は自由です。
５）応募の際は、所定の応募票に必要事項を必ず記入してください。
６）応募作品はオリジナルの作品に限ります。</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="3">賞と賞品</td><td colspan="2" rowspan="2">○国土交通大臣賞　〔賞状と副賞を贈呈〕：2点（各部門1点ずつ）
○公益財団法人日本海事広報協会会長賞：2点（各部門1点ずつ）
〔賞状と副賞を贈呈〕
○優秀賞：６点（各部門３点ずつ）〔賞状と副賞を贈呈〕
○佳　作：20点程度　〔賞状を贈呈〕</td><td rowspan="2">エクセレンス賞　20点程度
〔賞状を贈呈〕</td></tr>
<tr><td colspan="2">○（一社）日本船主協会会長賞：１点　〔賞状と副賞を贈呈〕
○（一社）日本造船工業会会長賞：１点　〔賞状と副賞を贈呈〕
○審査委員特別賞：４点　〔賞状と副賞を贈呈〕
○参加賞：応募者全員に記念品を贈呈します。</td></tr>
<tr><td colspan="3">団体賞：学校奨励賞　３校程度　〔賞状と副賞を贈呈〕</td></tr>
</table>

●**応募締切**　**10月31日（水）当日消印有効**

●**注意事項**

1. 応募にあたり、ほかの著作物を参考にしている場合は、参考資料として必ず明記してください。
2. 入賞作品の著作権は主催者側に帰属します。また、作品・作品制作者名・学校名は公表するとともに、入賞作品については主催者が別途展示・使用することがあります。
3. 応募作品は原則として返却しません。
4. 文化祭／学園祭などこれから使用予定の場合はコピーを送付してください。
5. 学校の先生または保護者の同意のもとご応募ください。

●**審査委員**（敬称略）
アグネス・チャン（歌手・教育学博士）
小林豊茂（全国新聞教育研究協議会 理事長）
黒川久幸（東京海洋大学 教授）
伊藤松博（（公財）日本海事広報協会 理事長）

小学1・2年生は、「小学生部門」と「チャレンジ部門」を選択して応募することができます。

●**発表**
入賞者には、審査会（2019年1月下旬予定）終了後在籍校を通して本人に通知します。

応募・お問い合わせ

2018「ジュニア・シッピング・ジャーナリスト賞」運営事務局

〒104-0032 東京都中央区八丁堀3丁目17-6　群成舎八丁堀ビル6階（株）プラスエム内
電話：03（6222）5250　FAX：03（6222）4823
e-mail：jr-shipping@plus-m.co.jp

2019年も「ジュニア・シッピング・ジャーナリスト賞」は作品を募集しております。
詳しくはホームページをご確認ください。　http://www.kaijipr.or.jp

2018年度
「ジュニア・シッピング・ジャーナリスト賞」入賞作品集

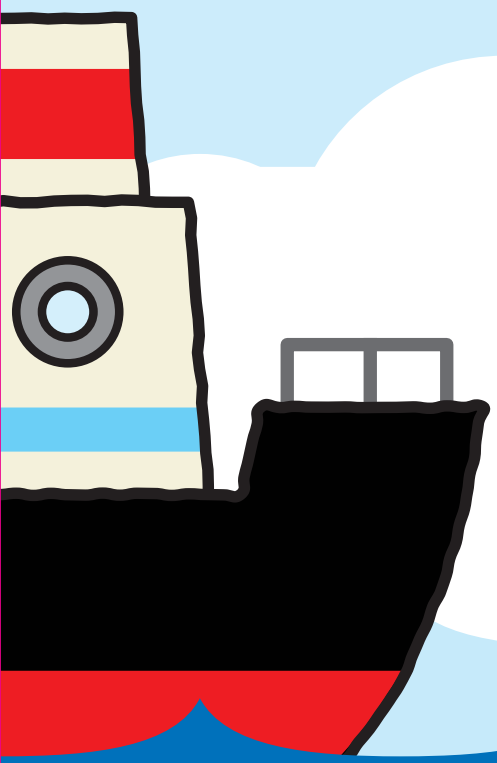
2019年（平成31年）3月30日発行

主　催

（公財）日本海事広報協会
〒104-0043 東京都中央区湊2-12-6 湊SYビル
TEL：03（3552）5033　FAX：03（3553）6580

運営事務局

「ジュニア・シッピング・ジャーナリスト賞」運営事務局
〒104-0032 東京都中央区八丁堀3丁目17-6
群成舎八丁堀ビル6階（株）プラスエム内
TEL：03（6222）5250　FAX：03（6222）4823
e-mail：jr-shipping@plus-m.co.jp



「ジュニア・シッピング・ジャーナリスト賞」ホームページ
https://www.kaijipr.or.jp/jsj