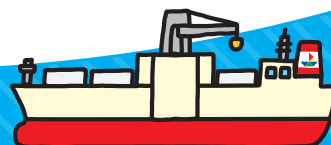
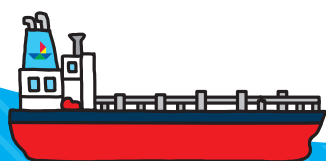


2019

# ジュニア・ SHIPPING 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・最終審査会                 | 1  |
| ● 小学生部門 受賞作品                        | 2  |
| ● チャレンジ部門 受賞者                       | 19 |
| ● 中学生・高校生部門 受賞作品                    | 20 |
| ● 国土交通大臣賞の選出について・表彰式                | 35 |
| ● 小学生部門／中学生・高校生部門／チャレンジ部門<br>共通受賞作品 | 36 |
| ● 募集要項                              | 45 |



## 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、私たちの暮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・ SHIPPING・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7回目を迎えます。

2019年度も全国から多くの素晴らしい作品が1,182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。

令和2年3月  
公益財団法人 日本海事広報協会

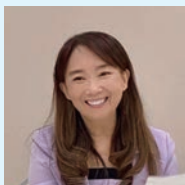
## 審査委員紹介・審査講評



全国新聞教育研究協議会 理事長

**小林 豊茂**

今回は、読み手が勉強になるような、専門分野まで入り込んで調べ上げた作品がいくつかありました。海や船を広い視点で捉えているのは立派です。新聞作りに関しては、もちろん教師の指導が入っていると思いますが、生徒が自分なりに考え、工夫しているのを感じ取ることができる作品が目立っていたというのが感想です。また、手書き作品では、手書きの持つ温かさを再確認しました。



歌手・教育学博士

**アグネス・チャン**

新聞離れが進む今日、紙面をどう見せるか、読み手にどうやって伝えていくかが難しいところです。また、なんでもスマートフォンで調べられるので、知ったことを書くのは簡単。大事なのは、自分の意見を表すことだと思います。今回、自分がどう思うかを表現できている作品が多く見られ、目を見張りました。この先、AI 全盛の時代が来ても、日本の子どもたちは負けなないと安心しました。



東京海洋大学 理事・副学長

**黒川 久幸**

教育、災害、観光、環境など海事産業に関わるあらゆる題材が取り上げられ、どの作品もとても興味深かったです。新聞作りはテーマを考えることから始まりますが、それぞれの児童・生徒が自分の発想で選んだテーマであろうこと、そして、それらを掘り下げて、個性的な新聞に作り上げていることは素晴らしいと思いました。これからも、いろいろな方面へ興味を広げていてほしいです。



(公財)日本海事広報協会 理事長

**伊藤 國男**

今回、作者の気持ちがあふれ出てくるような、読み応えのある作品が多かったように思います。また、船、港、海洋博物館などへ足を運び、取材し作り上げた、努力の跡がうかがうことができる作品ばかりでした。新聞作りを通して得た海や船の知識を、更に深めていただきたいと思います。最後に、作品を応募してくれた児童・生徒の皆さんをはじめ、本コンクールに携わったすべての方に感謝を申し上げたいと思います。

## 最終審査会の様子

審査委員の先生方による協議の結果、最終的に賞が決定しました。





伝えたい!! 船! 新聞 2019. 10. 28

## 知ってた? 船がなくなるとどうなる?!

ガラーン...



た..ぷり!



海上輸送で運ばれている原材料が外国産のものをぬくと...

でも実は牛を育てるのに使う牛のえさなどは海上輸送で運ばれています。なので牛に、うも海上輸送にたよっているのです。食料のこただけ考えてみても、船がないと困ってしまうことがわかります。



いつも使うコンビニも...

伝えたい!! 船!

新聞

豊橋市立大村小学校 5年1組 沼田希美

日本を21こわたせ!!  
小麦 三河港のバラ積み船  
×6万t 運搬  
3倍

日本を21こわたせ!!  
小麦 三河港のバラ積み船  
×2万t 運搬

そしてその外国産の中の一部の小麦を運んでいるのがバラ積み貨物船です。ふつうのバラ積み船は一度に2万tの小麦を運ぶことができません。その小麦で日本人全員にパンを1こどけることができません。一方三河港のバラ積み船は一度に小麦を6万tも運ぶことができて、日本人全員にパンを21個もわたすことができます。人間がよく食べる小麦はバラ積み船が運んでくれています。ふつうのバラ積み船は一度に2万tの小麦を運ぶことができません。その小麦で日本人全員にパンを1こどけることができません。一方三河港のバラ積み船は一度に小麦を6万tも運ぶことができて、日本人全員にパンを21個もわたすことができます。人間がよく食べる小麦はバラ積み船が運んでくれています。

バスやトラックも運べる

船の見取り図

自動車船のズゴイムツン  
今回見学に行った自動車運搬船について、うかがいます。  
自動車運搬船は、大きな船だ。一回に約800台も自動車を運ぶことができる。車は船が乗せるのではなく、人が車に乗り、車を運搬して船に乗せます。そして、少しでも多くの車を乗せるように、さん等に乗せていきます。なんと、そのはば30mしかないんです!!そして中は屋内にある。立体駐車場みたいになっていて、最大級の船は3階もあるんです。



船はゆれるから、自動車はきずつかないの? ヒミツはこの船

なぜ大型船のほとんどは底が赤い? 赤いのは底が赤いので、物を防ぐ色だからです。海には生物がいます。船などが通ると、底にはりついてしまうので、その防止のために、底を赤く塗っています。



みんな底が赤色!!



今回、先生が応募する機会を作ってくれて、初めて応募しました。私自身は読者の目を引くようなレイアウトにしたり、記事ごとに線を入れて見やすくしたりなどの工夫をしました。初めて応募したのに、こんなにいい賞を取れるとは思ってもしなかったもので、とてもうれしかったです。ありがとうございました。

仮えん!! 船新聞 ② 2019, 10, 28

# なリナ!! 仕事ランク外!?

## 知られていない「船員」の魅力

**船員の  
チームワークはすごい!**

わたしたちの衣食住をさ  
さえているのはほとんど  
船です。ですがその船を動  
かしている船員さんもそ  
の衣食住を運ぶ船を動か  
しているのですから船員  
さんにもわたしたちの衣食  
住をささえています。な  
で船員さんは交代しなが  
ら責任の重い仕事をこ  
りつよくやっています。そ  
うしてその船員の上下関  
係はきびしいです。その上  
下関係をしょうかします。

船の中にいる船員さんは  
航海士や機関士や通信長  
などの人がいる中でそれ  
ぞれの仕事を果たした時  
船が安全にくらしを運ぶ  
ことができるのです。

今年々々外航海  
の船員が減って  
います。その理由  
は、私なりに考えま  
した。ズバリ、仕  
事の大変さです。  
海の上にも6ヶ月  
ここで家族に会えない  
ことや、船の上での人間  
関係のむずかしさです。  
これは大船長も言っ  
ていました。乗船期間の長  
さからつかれたまじや  
うい仕事でもありません。

| 年    | 人数       |
|------|----------|
| 1977 | 約57,000人 |
| 1980 | 約45,000人 |
| 1985 | 約35,000人 |
| 1990 | 約25,000人 |
| 1995 | 約15,000人 |
| 2000 | 約10,000人 |
| 2005 | 約8,000人  |
| 2010 | 約6,000人  |
| 2015 | 約4,000人  |
| 2019 | 約2,000人  |

それと海賊にそうぐうす  
るなど命がけの仕事であ  
ることも理由です。さら  
に船員さんへのアンケート  
調査を見ると、よくねむ  
れないや、不規則により、ス  
トレスがたまること、理  
由だと思えます。このよう  
に大変な仕事であるので  
少しでも働きやすい環境  
にな、てほしいです。

**知、て、も、ら、い、た、い、船員の魅力**

まぼろしの  
グリーン  
フラッシュ!

航海士は海國海の地  
図をもとに針路を決  
定したり、積荷をお  
ろしたり、天候は大  
丈夫かなど海上でき  
んがとおすれていま  
す。1日の出、

① 絶景が見られる  
② 貯金がたままる  
③ 生活費の  
船上生活はなんと  
生活費が家賃  
もいらぬし、食  
料も海から自分  
でとる時もあ  
ります。つた魚はコ  
リがすく調理し  
かも、天気の良い日  
はデッキでバーベ  
キューが通る  
時も!! 楽しんでや  
り、絶景の中でもグ  
リーンフラッシュは  
たに見られないけ  
ど見るに幸せにな  
れるので、それ  
が見れます!!

**魅力的な船員の仕事**

航海士は海國海の地  
図をもとに針路を決  
定したり、積荷をお  
ろしたり、天候は大  
丈夫かなど海上でき  
んがとおすれていま  
す。1日の出、

船内の機械を全て管理し  
船の心臓部となるエン  
ジンや発電機などたく  
さんの機械を運転管理準備  
をします。機関士は航海士  
とちがって仕事時間がお  
およそ固定されています。

**編集後記**

船は日本のくらしを支え  
ていることがわかっていま  
した。そんな船を動かしてい  
る船員が少なくない。でき  
ているので、まだ進路を決  
めていない中学生などに  
イベントに参加してもら  
う。船に興味をも、てくれ  
て、いつか船員にな、てく  
れる人がいるといいです。  
この新聞を読んで、もちろ  
ん、少しでも船のことに興  
味を持、てもらえ、ると、  
うれしです。

**Q & A**

Q 船長さんの大変な仕事  
は何ですか?  
A 船の管理です。それか  
ら人とのやりとりや安  
全運、こ、などをバラン  
スよくや、てい、く、です。  
船員さんのことをどう  
思、て、いますか?  
A 大事に思、て、います。

大船長に聞いてみた

わかりやすく説明してくれた大船長



宮城県 仙台市立荒町小学校

苫小牧西港新聞

高橋 慧 (3年)

No. 1

苫小牧西港新聞

令和元年 8月16日

## 災害に強い港

平成30年9月6日午前3時、北海道で大きな地震がありました。苫小牧市は、震度5強をかんずくしました。その時、川さき近海汽船「ベにりあ」が八戸から来ていました。「ベにりあ」は地震が来ても午前5時に八戸に定時出航しました。その後、太平洋フェリーが「う船三井フェリー」を定時出航しました。道外からモーターを使っ、自えたいやしうばう、けいさつなどがつぎつぎに来ました。災害の時、フェリーはぶっしや人や自動車を一度にたくさん運ぶこと



かできたので、このとき、新かん線よりも、大がつやくなりました。フェリーが運航したのでも、地震が、早く立ちました。

胆振東部地震で全便定時運航

苫小牧西港新聞

仙台市立

荒町小学校

3年3組

高橋 慧

苫小牧西港のバス  
バスとは、船が出港・入港する時にとまる所です。苫小牧西港にはバスが3つあります。それぞれのバスには、どの船が入るのかがまわっています。3号バスは水しんが



西港は太平洋をは

どうして苫小牧西港って言うの？  
苫小牧市には二つの港があります。一つはぼくがよく使っている西港です。もう一つはぼくが一回も行、たことがない東港です。西港は太平洋をは

| 3号バス     | 2号バス     | 1号バス     |
|----------|----------|----------|
| シルバリーエイト | シルバリーアライ | シルバリーアライ |
| ベにりあ     | きたかみ     | いしかり・まそ  |
| ベにりあ     | きたかみ     | いしかり・まそ  |

一番あさいので、小さい船がとまる所です。

苫小牧港のれきし  
昭和38年4月  
だい一船入港  
(石たん船)  
昭和40年4月(西港)  
フェリーしゅう航  
平成11年7月(東港)  
フェリーしゅう航  
平成25年4月(西港)  
開港50周年





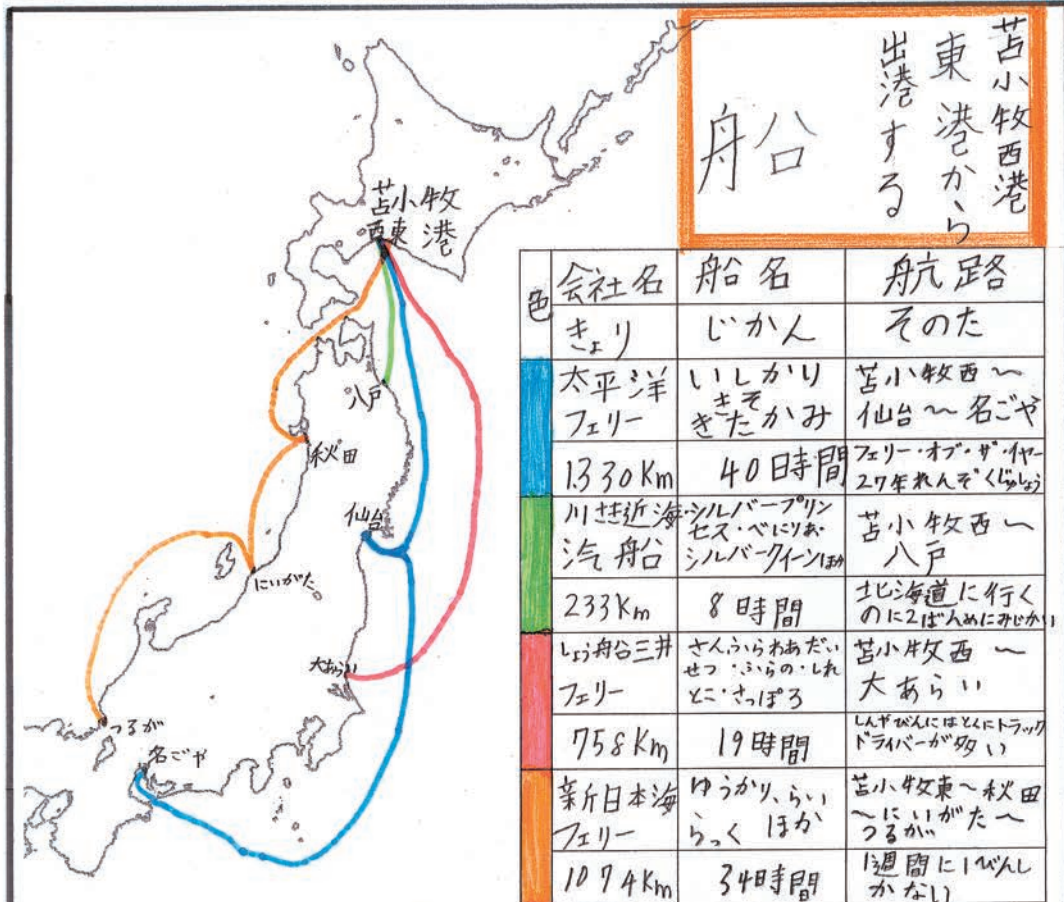
受賞者  
コメント

僕は賞に入ったと聞いて、「本当かなあ」と思いましたが、本当だったので、すごくうれしかったです。いろいろなところに行き、見たり、調べたりしたかいがありました。フェリーがもっと身近な乗り物だとわかってもらえるといいと思います。皆さんも、苫小牧西港に行ってみてください。

No.2

苫小牧西港新聞

令和年 8月16日



太平洋フェリーは、日本一長い航路をはっているフェリーです。

安全にせつかん  
するためには  
かんそう  
船はかん単には止まらま  
せん。そのため悪天こう  
の時はタグボートにせつ  
がんするのを手つだて  
るらうています。また、  
ロープをりく上の係の人  
にピストルのようなもの  
でうてわたします。そ  
のロープはトラックでひ  
っぱてベットにっなぎ  
ます。このように、悪天  
こうの時はタグボート、  
海上社員の人、りく上社  
員の人がかをあわせてが  
んばっているの、船に  
の、ている人が安全に下  
りられることができるの  
です。

かんそう  
船はかん単には止まらま  
せん。そのため悪天こう  
の時はタグボートにせつ  
がんするのを手つだて  
るらうています。また、  
ロープをりく上の係の人  
にピストルのようなもの  
でうてわたします。そ  
のロープはトラックでひ  
っぱてベットにっなぎ  
ます。このように、悪天  
こうの時はタグボート、  
海上社員の人、りく上社  
員の人がかをあわせてが  
んばっているの、船に  
の、ている人が安全に下  
りられることができるの  
です。

かんそう  
船はかん単には止まらま  
せん。そのため悪天こう  
の時はタグボートにせつ  
がんするのを手つだて  
るらうています。また、  
ロープをりく上の係の人  
にピストルのようなもの  
でうてわたします。そ  
のロープはトラックでひ  
っぱてベットにっなぎ  
ます。このように、悪天  
こうの時はタグボート、  
海上社員の人、りく上社  
員の人がかをあわせてが  
んばっているの、船に  
の、ている人が安全に下  
りられることができるの  
です。



2号 ガンフェリー新聞 2019年(令和元年)9月5日

150 新潟開港 Starting port



**【白山の役割】**  
 ① 浚渫(しゅんせつ)作業  
 浚渫とは水の中の土をとることで、新潟西港は信濃川の河口にある港(河口港)です。河口港では常に川から土砂が流れてくるため、その土砂が河口にたまると港が埋まり、船が入ることができません。この浚渫

今年開港150年を迎えた「新潟港」。その歴史を伝える浚渫船白山と水理実験場を見学しました。新潟港にはなくてはならない重要な仕事をしています。

**ガンフェリー新聞**  
 紫竹山小学校 6年1組 織田 悠人

② 油の回収作業  
 船の事故などで海に油が流れると海が汚れ、魚が死んでしまいます。もし、事故が起これば「白山」が出勤して油の拡散を防ぎます。日本には油回収船



浚渫作業は新潟西港では12mの水深にするために、毎日24時間交代で行っています。

③ 災害時の対応  
 白山は食料などを運ぶためクレーンを使って、重くコンテナを16個も載せられます。また、お風呂や洗濯機もあり、平成30年北海道胆振東部地震の際にも水や道路が止まった被災地で活躍しました。



は3隻あり、全国の海を守っています。

・乗務員は24人で24時間交代で作業しています。  
 ・1日の浚渫作業が15回くらい行われます。

**白山ってこんな船**  
 ・平成14年8月に新潟港に配備  
 ・全長 189m  
 ・幅 17m  
 ・総トン数 4177  
 ・深さ 25m  
 ・速さ 13ノット(時速約24km)  
 ・乗務員は24人で24時間交代で作業しています。

**コラム1**  
 白山はプロペラが360度回ります。そのため、狭い川でも上手に作業ができます。



受賞者  
コメント

この新聞を書くにあたって、夏休みに、大型浚渫兼油回収船「白山」と水理実験場を見学し、「新潟市歴史博物館みなとぴあ」で新潟港の歴史を勉強しました。僕たちの気づかないところで、重要な仕事をしていて驚きました。2年連続で賞をいただけたことを、とてもうれしく思っています。

2号 ガンフェリー新聞

2019年（令和元年）9月 5日

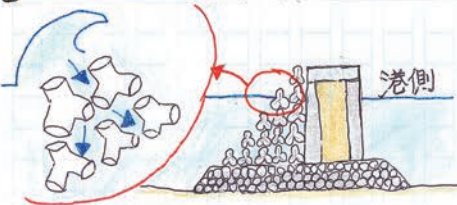


新潟西港を再現！  
手前が新潟空港の滑走路です。



波の様子を動画  
で見てもよう！！

波の作りかたも、  
約100mの大きさの  
水槽が3つあり、  
大きな水槽は約  
57m×約42mで、  
25mプールの約  
1/2個分の大きさ。  
波を作る装置は  
8ヶ所もあるよ。  
港を再現する  
のに2か月間も  
かかるとよ。



# 港の全てを ここに再現

## 【水理実験場の役割】

水理実験場で  
は実際の海を縮  
小した模型を作  
り港などの施設  
を計画していま  
す。

この施設のす  
ごいところは、  
実際の海のように  
な波を人工的に  
作ります。

船が揺れて泊め  
ることかできま  
せん。だから港  
には防波堤がな  
くてはならない  
大切な施設なの  
です。

## 国内最大級の水理実験場

約100mの中に  
水槽が3つあり  
大きな水槽は約  
57m×約42mで  
25mプールの約  
1/2個分の大きさ。  
波を作る装置は  
8ヶ所もあるよ。  
港を再現する  
のに2か月間も  
かかるとよ。

## コラム2

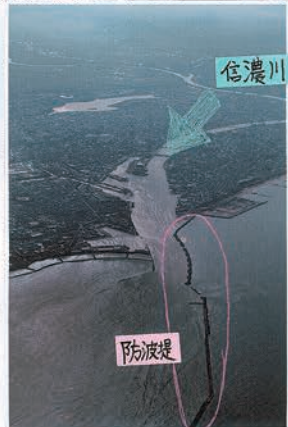
波が消波フロ  
ックに当たる時  
消波フロックの  
すき間に波が入  
ります。その先  
にもまたすき間  
があり波が分か  
れます。それを  
くり返すことに  
よって波が分散  
されて、打ち消  
すことができ  
るのです。

## 編集後記

去年は貿易について調べたけれど、  
今年も今年は港を守る仕事に注目  
してみました。いろいろな人の  
おかげで新潟港の発展があること  
を知り、その重要さが分かりました。

## History

新潟西港は、平安時代には書かれた書物にも「蒲原津」として書かれています。その後、安政の五ヶ国条約で開港五港の一つとして重要な役割を果たしてきました。新潟東港は、昭和44年にできた新しい港です。現在は西港と東港を合わせて「新潟港」と呼び、中核国際港湾として他港と協力して日本と世界の港を結ぶ大切な拠点です。



新潟西港の様子

航空写真提供：国土交通省  
北陸地方整備局 新潟港湾  
空港整備事務所



# 優秀賞

東京都 新渡戸文化小中学校

ぼくの夏 船新聞

中村 一朗太 (2年)

新聞 平成 年 月 日

2020  
どうきょうアイラ  
るびあお三代目と  
ドゥイがはっぴよ

新しい船  
ソドフエアで、さ  
セブフアイラフ  
うさねました。



はたじま  
と本土を  
ついで、  
大せつな  
やくあり  
そはたず  
船です。  
よる出で  
うするこ  
たく山の  
しよき見  
そむすえ  
うねます。

ぼくの夏  
船新聞  
たずばな  
ね

組長 中村一朗太  
2年



はんな船  
みういへ

はんな船みういへに  
のりました。ココ  
ナツつみ上げ入  
会や、ココナツツ  
カーリングが船の  
りのあそびだそう  
です。メインデッ  
キもきれいにナリ  
、一石二鳥。えい  
画「タイタニック  
」の先さんとそが  
い、パウスフロッ  
トが本当の先さん  
たうながらました。  
はたのなんがたい  
よ、ては、「マウ  
海をいのる」や、  
「S.O.S」のいみ  
になるそうです。

すしと魚  
おきのすすての場  
しよまで行く船で  
アオサのみでしう  
ヤ、アサリ、はん  
を食へました。や  
く15の年、まう  
のでんとう海です。  
ガサミ、コチ、ア  
イゴ、マアジなど

海での  
じこは

海のじけん、じま  
は、ロー8です。  
まちがいでん話や  
イタスラでん話か  
多く、正しい行や  
うき、むかけよう。

とれる魚  
スズキ、カレイ、  
ボラ、タツ、ヒイ  
ラギ、アナゴなど

か内形のていさあ  
みに入りこても  
たく山の魚が、い  
ました。その末さ  
らずいしがない漁  
を、まわっていき  
たいと思います。

ぎいぎの  
漁船

ハタじまで、とま  
つたみんなの  
いいの船。まう  
しまに行、たはは  
おいしいです。  
ウミガメは、  
およいで見  
のまさいこう  
です。

漁船  
ハタじま

ま、くらで大へん  
だ。たりしたそう  
です。トビウオの  
くきや、ウミガ  
メのいづみを  
おいしいです。  
ウミガメは、  
およいで見  
のまさいこう  
です。



船  
のほくつ

船  
のほくつ

船  
のほくつ



## 受賞者 コメント

僕はいろいろな海へ行きます。夏の終戦記念日に病院船に乗っていた人の名前を見ました。大好きな船や、海から学ぶ事はたくさんあります。海に何をしてあげられるだろう。僕は考え、伝え、守り続けます。海を学ばせてくれた方、審査をしてくれた方に感謝します。ありがとうございます。

新聞

平成 年 月 日

びょうい  
しうべて

ん船に  
来ました

ついて

ういん船としてつ  
件オクうの子が  
の水川あからは、  
そうぞうがつさま  
めん。ニとと、せ  
んそうをおまして  
はいけません。

かあれていきました。  
の、ていたり、今  
上田さ八郎さんの  
絵をたく山見まし  
た。左チでかいだ  
えは、少しがなし  
く見えしました。

はくがス  
すぎな水  
川丸が、  
むかしせ  
んそうて  
ケカをし  
た人をば  
まんてい  
友のです  
その他の  
かちう船  
も、びよ

S D G S  
14ばん

ぼくの船は、オ  
ーガニックコト  
ンまうえたり、か  
んきよう間だいに  
とりくんでいます。  
JAXAの  
ハブさかう  
星だCのう

クイズ

Q1 まんしゅう  
に往くおきやくさ  
んが「ばいかる必  
しにつけたあたま  
は何？」  
①ばいおりん丸  
②ばいもうかる丸  
③ばんざい丸

自どう車

せん月船

の中は、車をさ  
いにしめるドライ  
バーさんがいます。

ぼくとタ

ぼくはタコをとい  
くしはじめました  
ボートがたくも通  
る、江のしまから  
つれ帰ったタコで  
す。セーリング会  
場はとにもにぎわ  
っていました。外  
国の方々からみて  
きれいな海であっ

自由工作

で作りました。マ  
ネからはわりばし  
よりマイおはしを

コ日記

てほしいし、ぼくの  
子どもがタコフリ  
なごをでさるよう  
に、かんきょうも  
んだいにとりくめ  
たいです。海にお  
すて、スリギお  
がゴミにならな  
いものがあればい  
とおもいます。

台風は

海おんをしら  
べる「めういん」で  
は、海おんとい  
くこと上が、てい  
ることも1つのリ  
ゆうです。これか  
ら大きな台風が来  
ないようには考え  
ていきたいです。

7人2のこたえ②

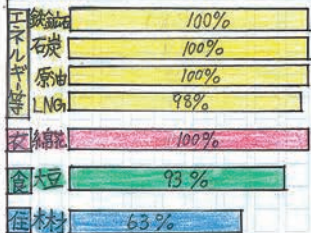


# 船は大切新聞

## 荻野 珠羽 (5年)

船は大切新聞① 2019, 10.28

船での輸出入 99.7% 日本!!



日本の輸出入の99.7%が船で行われています。資源がない日本は衣食住のもととなる原料のほとんどを海外から船で輸入しています。エネルギー等は全てが100%輸入。衣類なども100%輸入。食べ物も93%輸入。家を作る木材は69%輸入しています。船は、大量輸送ができる、燃料費が安い、環境にやさしいなどの理由で輸出入がほとんど船で行われています。

生活を支える船

みなさんは、船が生活を支えていることを知っていますか？  
もし船がなかったら、どうなるのでしょうか？  
もし船がなかったら、冷凍運搬船は、野菜や果物、冷凍肉、鮮魚などの生鮮食品を運んでいけません。コンテナ船は電気製品などを運んでいます。木材専用船は家の原料などで作われている、木を運んでいます。LNG船は、天然ガスを運んでいます。その他にも、日本の製品を運ぶ自動車専用船は、日本の車を外国で売っています。レジャーを楽しむ船もあります。  
みなさんはあまり船を知らないと思うけど、船は生活にとっても必要なのです。

舟台は  
大急  
新聞

大村小学校  
5年1組  
荻野珠羽



私達が見学した「BURDEN HIGHWAY号」

この右の写真の部屋は、船で生活している時に船員さんがくつろぐことが出来る場所です。テレビがあつて、ゲームもあるので、船員さんがいつでもくつろぐことが出来ます。他にもいろいろあります。部屋がありました。すごくいいと思いました。



舟台員さんか！くつうぐ部屋

が見られるほどの意見  
でした。

へ言えない／＼と言う  
意見は、人間關係がむ  
ずかしい、生活が不規  
則、働くのはば々月、  
すいみんが短時間、船  
員の数が少ないなどの  
意見でした。そこで、  
先生に「なんで日本人  
が少ないの？」と問が  
れて、「知らない人が

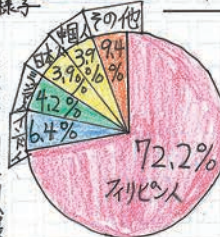
へええええんと言つて喜ぶ



わたしは授業で、一  
船員はみ力的な仕事、  
「言えるか」というテ、  
マで話し合いました。

知られざる  
船員のひみつ

船員は  
力な  
**仕事**  
? ?



これは、日本船舶の船員の国籍別割合です。一番多いのはフィリピン人で72%。日本より、68%多いです。日本人は少なくて大丈夫？大丈夫じゃない？かいた？話をしたいまじい？。へ大丈夫の意見は、今だ、で成り立っている、日本人もフィリピン人も差別はないという意見でした。へ大丈夫じゃないの意見は、日本のくらしを申る海運、日本人だらしなという意見でした。

授業がわかった。たこフィリピン人と暮らいたい関係で成り立っている。



入賞したと聞いてうれしかったし、入賞すると思っていたのでとてもびっくりしました。最初は船の事はあまり知らなかったけれど、船を見学して、深く勉強できて良かったです。船についてまったく知らない人や、1人でも多くの人に船の大切さを知ってもらえるといいと思いました。

船は大切新聞 ② 2019, 10, 28

# 知ってた？ わたしたちのまち 豊橋市に造船所



(船を手作りする職人さん)

新来島豊橋造船は東京ドーム11個分の広さです。その中には材料となる鉄や大きな部品を置く場所、完成間近の船を浮かべられるほど大きなドックがありました。船は最初、ただの鉄の板でした。それを部品にするために1500センチの力の機械で曲げるそうです。あとは、木の型に合わせて、職人さんが熱したり冷ましたりして曲げていきます。職人は10年が一人前だそうです。

わたしたちは新来島豊橋造船を見に行きました。見学に行くまで、豊橋市に造船所があるの知りませんでした。実際に見て驚いたことなどを紹介します。

船は職人さんたちの手作業で造られた

この写真は、重い物を持ち上げるクレーンです。手前のクレーンには漢字で「豊橋造船」と書いてあります。おくのクレーンには英語で「TOYOHASHI」H.I.と書いてあります。これは、港や船で働く人は外国の人が多いので、外国の人にも読めるように作られたそうです。



(巨大クレーンの工夫)



(部品をつなげていく作業)

一つ一つの部品をくっつけていくのも手作業でした。大きな船が、人の手で造られているのを知り、とても驚きました。

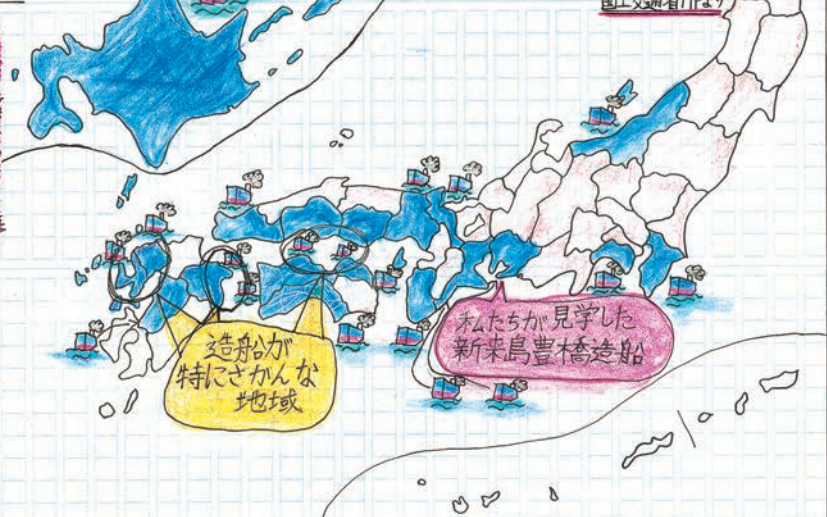
下地図で青くぬられているところがたくさん船をつくられている造船所がある県です。造船は主に西日本、さかん、時に瀬戸内、北部九州に造船所が多くあります。造船所がある県は海に面しているのも特徴です。世界の船のうち、90%以上を日本と中国と韓国でつくっています。その中でも部品などもすべて自分の国で準備できるのは日本だけだそうです。世界の中でもこんなに活やくできると、本当にすごいと思います。

私たちが見学した新来島豊橋造船は、私たちのまちにある新来島豊橋造船は、自動車運搬船の建造実績で、なんと世界トップクラスだそうです。これからもがんばってほしいです。

造船は、西日本がさかん

造船は、西日本がさかん

編集後記  
見学に行き、思ったこと、船員はすごい仕事だなと思いました。話し合いの授業でも、みんな船について話し合っていました。これからは、造船についてもっと勉強したいと思います。



いま、わたしはあまり知らなかったけど、見学や授業で船について勉強できてよかったです。この新聞を読んでくれた人に船の大切さを知ってもらえるとうれしいです。



# 佳作

新潟県 新潟市立万代長嶺小学校

船・コンテナひみつ新聞

村山 結美 (5年)



愛知県 豊橋市立大村小学校

船のひみつ新聞

中西 伶 (5年)





東京都 光塩女子学院初等科

EMERALD ACE新聞

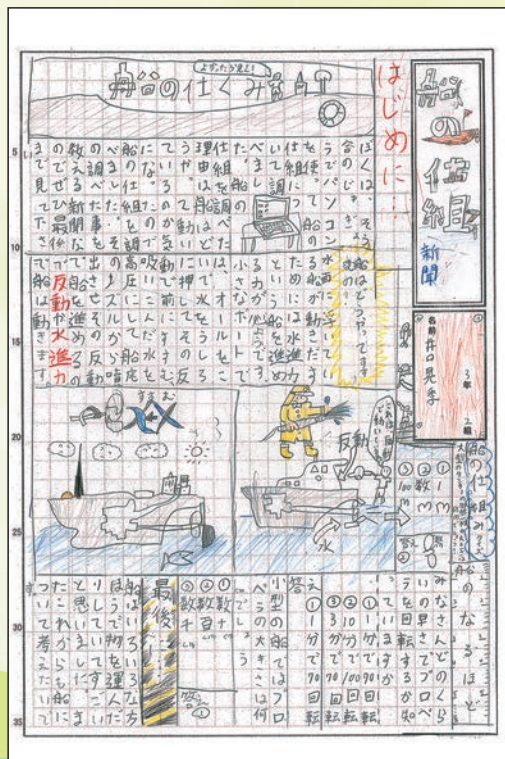
濱井 優 (3年)



千葉県 千葉市立真砂東小学校

船の仕組新聞

井口 晃季 (3年)



東京都 荒川区立赤土小学校

船のひみつ新聞

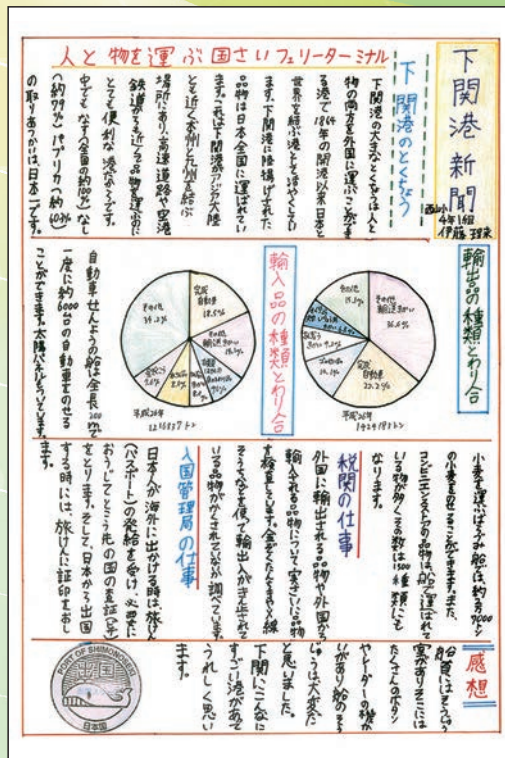
和田 奏空 (3年)



山口県 下関市立西山小学校

下関港新聞

伊藤 理来 (4年)





# 佳作

東京都 江東区立数矢小学校

愛知県 豊橋市立大村小学校

エメラルドエース新聞

高田 真愛 (5年)

知ってほしい 船新聞

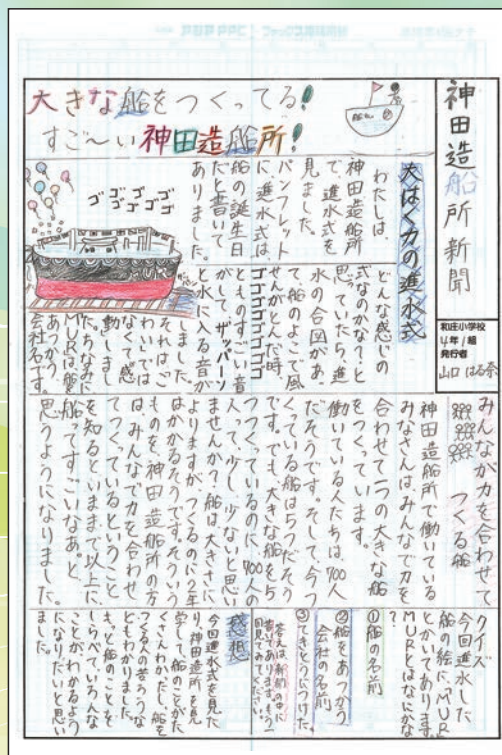
鈴木 絵梨依 (5年)



広島県 呉市立和庄小学校

神田造船所新聞

山口 はる奈 (4年)





新潟県 新潟市立万代長嶺小学校

すごいぞ! 港船新聞

水野 結心 (5年)



新潟県 新潟市立青山小学校

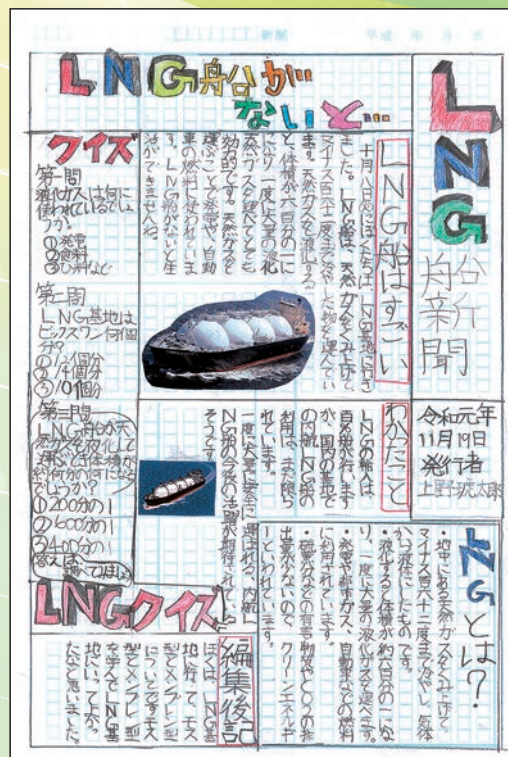
東港新聞

近藤 天翔 (5年)

くらしに大切なLNG船新聞

新潟県 新潟市立有明台小学校

上野 琥太郎 (5年)





# 佳作

大分県 別府市立緑丘小学校

フェリー新聞

八幡 優花 (4年)



大分県 別府市立南小学校

さんふらわあ新聞

安東 直紀 (6年)



広島県 呉市立和庄小学校

進水式ひみつ新聞

田中 愛可 (4年)



広島県 安芸高田市立愛郷小学校

コンテナ新聞

谷ヶ崎 由奈 (5年)





東京都 荒川区立赤土小学校

船の中大かいぼう!

青山 海音 (3年)



東京都 荒川区立赤土小学校

船はどこまでも行くすごい!!

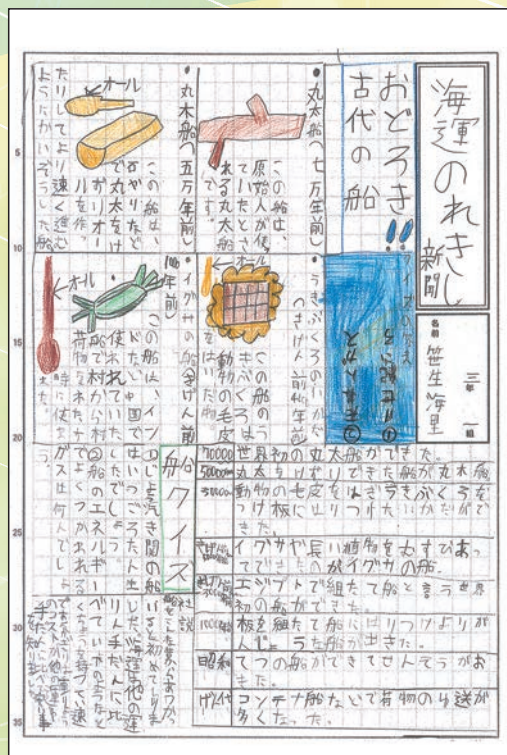
野村 美月 (3年)



千葉県 千葉市立真砂東小学校

海運のれきし新聞

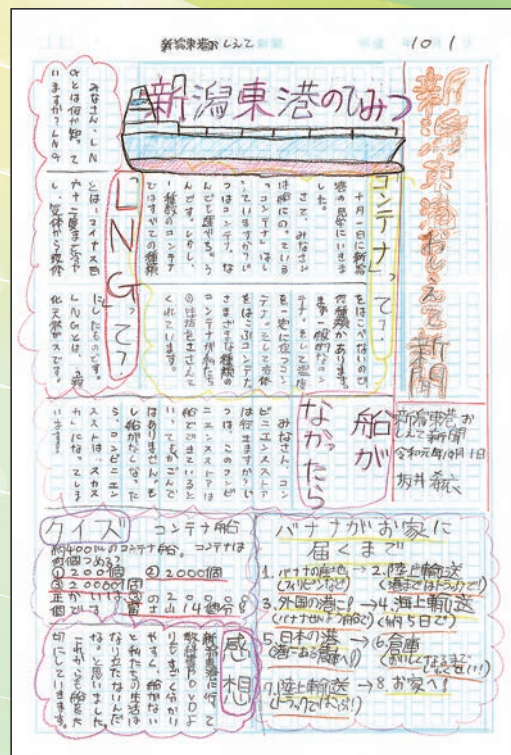
笹生 海里 (3年)



新潟県 新潟市立青山小学校

新潟東港おしえて新聞

坂井 希衣 (5年)



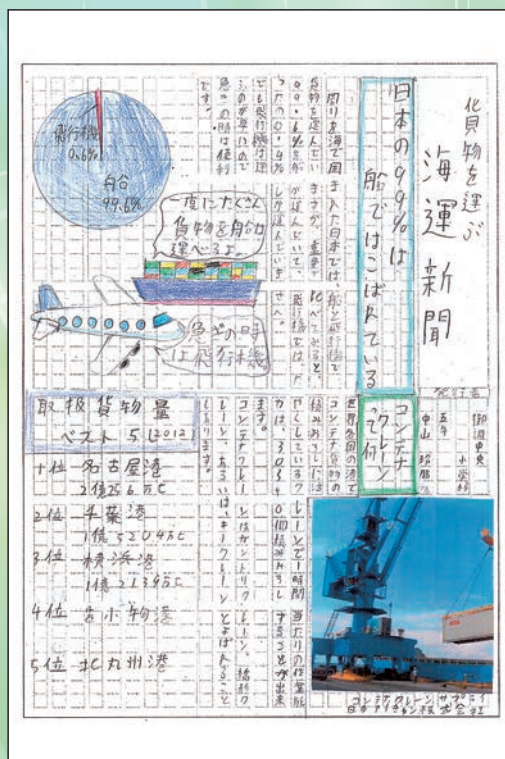


東京都 江東区立東砂小学校

広島県 尾道市立御調中央小学校

洞爺丸新聞 吉川 さくら (6年)

貨物を運ぶ海運新聞 中山 玲那 (5年)



神奈川県 横浜みなとキッズクラブ新聞社第4班

造船所見学新聞 大野 幸之助、高田 美桜、斉藤 佑羽、渡邊 心美  
長谷川 琥生、森田 琥珀、松野 奈々、一宮 颯汰







## 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     |
|-------------------------|-------|------------------|----|--------|
| みなとしんぶん                 | 東京都   | 江戸川区立<br>南篠崎小学校  | 1年 | 村松 一伽  |
| 船新聞                     | 千葉県   | 鎌ヶ谷市立<br>東部小学校   | 1年 | 田村 茉莉  |
| ひみつのコンテナさんの<br>びっくりしんぶん | 神奈川県  | 川崎市立<br>川中島小学校   | 2年 | 和賀 仁美  |
| エネルギーのはこび方新聞            | 東京都   | 江東区立<br>東砂小学校    | 2年 | 鈴木 蒼   |
| いずしんぶん                  | 千葉県   | 船橋市立<br>高根台第二小学校 | 1年 | 神谷 咲希  |
| たのしいしんぶん                | 千葉県   | 千葉市立<br>小中台小学校   | 1年 | 長川 真子  |
| きゃくせんあすか                | 東京都   | 江戸川区立<br>南篠崎小学校  | 1年 | 大箸 美空  |
| じどうしゃ船より大きい船            | 東京都   | 中央区立<br>有馬小学校    | 2年 | 笹部 知矢  |
| みなとしんぶん                 | 東京都   | 江戸川区立<br>南篠崎小学校  | 1年 | 吉原 壮真  |
| みなと新聞                   | 広島県   | 呉市立<br>阿賀小学校     | 2年 | 高尾 恭佑  |
| 船の新聞                    | 東京都   | 江東区立<br>東砂小学校    | 2年 | 栗塚 皓誠  |
| きゃくせんしんぶん               | 神奈川県  | 平塚市立<br>花水小学校    | 2年 | 比谷 和花菜 |
| びっくりしんぶん                | 東京都   | 江東区立<br>東砂小学校    | 1年 | 尾崎 凜子  |
| コンテナ新聞                  | 埼玉県   | さいたま市立<br>原山小学校  | 2年 | 笠井 望生  |



### 関釜航路は日韓友好の架け橋

#### コラム1 関釜航路は船? 鉄道?

関釜航路と関門航路の開設にともなって大正3年に造られた岸壁は、下関鉄道棧橋と呼ばれた。長さが562mもあったこの大岸壁には、戦前から戦中にかけて我が国の優秀船として海運界に注目された7千トンから8千トン級の関釜連絡船が就航し、多くの人々に愛され親しまれた。関釜航路は、実は明治39年から日本国有鉄道が所有し、東京から下関を経て釜山へ、さらには南満洲鉄道、シベリア鉄道を經由して西欧諸国に至る大陸横断ルートの一部でもあった。関釜航路は、連絡船で結ばれた船の航路だが、鉄道会社が所有し運航していたため鉄道であったともいえる。



関釜航路(かんぷこうろ)とは、下関港と韓国の釜山港を結ぶ国際航路のこと。日本船舶の「はまゆ」や韓国船舶の「星希(ソング)」の二隻が下関と釜山を毎日行き来している。関釜フェリー「はまゆ」は、旅客定員四百六十名で、積載できる貨物量は四千四百五十トン、全長は百六十二mある。乗客のほか、鮮魚や野菜といった生鮮食品、電子部品や自動車部品、完成自動車などが運ばれている。生鮮食品として運ばれている魚介類の内訳を見ると、北海道産のホタテを輸出したり、韓国産のアワビやアサリ、冷凍したマグロなどを輸入したりしている。



JR下関駅の近くにある下関港国際ターミナルでは、自動販売機や案内板、ごみ箱などにハンゲル文字や中国語、英語が書かれており、外国人観光客も利用しやすい施設になっている。フェリーが下関港を出航するのは十九時四十五分。毎日、夕方になると、多くの人たちで賑わっている。



賑わう下関港国際ターミナル

#### 寿司屋のネタが勢揃い!

### 関釜航路と朝鮮史

下関市立名陵中学校一年二組  
瀧口 ひかり  
発行日 令和元年十月三十日

#### レアな自動販売機?

平成三十年度に関釜航路を利用した乗客数は、十六万二千五百四十六人、そのうち、韓国人利用客は約十四万人と日本人利用客の七倍近くにも及ぶ。

JR下関駅の近くにある下関港国際ターミナルでは、自動販売機や案内板、ごみ箱などにハンゲル文字や中国語、英語が書かれており、外国人観光客も利用しやすい施設になっている。

### 関釜航路ヒストリー 〜五つの時代をまたぐ船〜

#### 日本の玄関・下関港

明治三十四年に山陽鉄道が下関まで延伸され、馬関駅(下関駅)が開業した。初めて見る汽車に、下関の人々は驚きと喜びの目をみはった。その四年後の明治三十八年に関釜連絡航路が開かれ、東京から釜山へというルートができ、多くの人や物、情報が集まる国際都市になり「日本の玄関」と呼ばれた。当時、関釜連絡船は水深が浅かった岸壁から離れた所までしか近づくことができず、乗客も荷物も小さな船に乗せて運ばなければならなかった。その後、大正三年に新しい棧橋が造られ、接岸することができるようになった。昭和に入ると、最盛期には年間三百万人を超える人々を輸送したが、太平洋戦争が勃発すると米軍機や米国の潜水艦の攻撃を受け、ほとんどの連絡船が沈没した。

戦後二十五年間中断されていた関釜連絡航路は、昭和四十五年(一九七〇年)に日本初の国際定期航路・関釜フェリーとして復活した。関釜フェリーは、日韓友好の架け橋として昭和、平成、そして令和の時代を駆け抜けている。



#### 室町時代に関釜航路?

#### 日本と朝鮮を結ぶ港・下関

一四一三年、まだ日本が室町時代だった頃、朝鮮国王からの使節が将軍の足利義持を訪ねるために釜山から下関に船でやって来た。この時の朝鮮国王の目的は、倭寇の禁止要請と日本の国情探査だったが、使行途中に正使が発病したため京都にたどり着く前に中止となった。室町時代に朝鮮国による通信使の派遣は合わせて六回行われたが、京都までたどり着けたのはわずか三回だった。もし、この朝鮮通信使が朝鮮から日本へ派遣されることがなかったのなら、関釜航路は存在しなかったのかもしれない。

#### 日韓交流を支える関釜フェリー(株)

#### 「はまゆ」西村 正勝 船長に聞く

「船長の仕事で一番大変なことは何ですか?」日本には四季があります。それぞれの季節で風の吹き方、雨の降り方が異なります。また、海上模様も変化します。例えば、春には海上では霧が発生し、何も見えないことがあります。梅雨には大雨が降り、夏から秋にかけては台風が到来、冬には大陸からの強い季節風が吹きます。船の運航は、自然の影響を大きく受ける為、毎日同じではありません。自身の経験と、天候の変化を予想して運航することが大切です。

「はまゆ」の自慢は何ですか?」当社の「はまゆ」は、日本と韓国を結ぶ国際定期航路のフェリーで最も歴史のある会社の船舶です。来年、当社は就航五十周年を迎えます。長年、日本と韓国の交流を支えている事が自慢です。

釜山の魅力は何ですか?」釜山は約十五年前から高層ビルが多く建設されています。古い市場や商店も多く残っています。新しい街と古い町が混在しているの、面白いと思います。海上から見える港の夜景がとても綺麗です。街の高台から見ると夜景も綺麗で、魅力があると感じます。



下関港国際ターミナルに接岸した関釜フェリー「はまゆ」



この新聞は、日韓友好を願って制作しました。朝鮮通信使について取材をして、室町時代から友好関係を築いていたことに驚きました。日韓友好の架け橋となっている関釜フェリーが今年、就航 50 周年を迎えるので、韓国からたくさんの観光客が来てくれることを願っています。取材に協力くださった皆さま、ありがとうございました。

2

関釜航路と朝鮮史

令和元年（2019年）10月30日（水）



## 友好関係を築いた朝鮮通信使

～海路でつながる朝鮮と日本の歴史～

「宗氏、おめめなし」家光は、断絶していた両国の国交を回復させた宗氏の働きを大いに評価したのだ。

「宗氏、おめめなし」家光は、断絶していた両国の国交を回復させた宗氏の働きを大いに評価したのだ。

徳川  
家光



この宗氏の作戦は大成功。朝鮮国王はこれを信じ、家康の国書に対する返礼として五百名ものぼる使節団が日本に派遣されることになった。ここで宗氏は再び国書偽造を行い、朝鮮国王から家康に宛てた国書のすり替えにより日朝の国交は回復した。

しかし、満ちるの国書偽造は、対馬藩家老の柳川調興の内部告発によって明らかになり三代将軍家光のもとで裁かれることになった。家光の出した裁定は、「宗氏、おめめなし」家光は、断絶していた両国の国交を回復させた宗氏の働きを大いに評価したのだ。

### 国書の〇〇を太行？

～驚きの国交回復裏話～

日本と朝鮮との関係を取り持つ役割を担っていたのが、対馬藩の宗氏であった。豊臣秀吉の朝鮮出兵によって両国の国交は断絶したが、江戸時代になり徳川家康の朝鮮との国交回復を願う気持ちによって、対馬藩の宗氏が両国の間に入って交渉を行うことになる。

ところが、朝鮮側が出した講和条件は、家康から朝鮮国王に宛てた国書を送ることだった。当時、先に国書を送ることは相手の国に従うことを意味し無理難題な条件であった。そこで、宗氏が行ったのはなんと国書の偽造。家康の国書を偽造して、朝鮮国王に送ることになった。

この宗氏の作戦は大成功。朝鮮国王はこれを信じ、家康の国書に対する返礼として五百名ものぼる使節団が日本に派遣されることになった。ここで宗氏は再び国書偽造を行い、朝鮮国王から家康に宛てた国書のすり替えにより日朝の国交は回復した。

しかし、満ちるの国書偽造は、対馬藩家老の柳川調興の内部告発によって明らかになり三代将軍家光のもとで裁かれることになった。家光の出した裁定は、「宗氏、おめめなし」家光は、断絶していた両国の国交を回復させた宗氏の働きを大いに評価したのだ。

### 下関市立歴史博物館

松田 和也学芸員に聞く

朝鮮通信使は、いつから始まったのですか？

室町時代から始まり、江戸時代まで、合計十七回来日しています。そこを通ったのですか？

ソウルから釜山まで行き、船で対馬、下関、大坂。さらには淀川を上り、京都からは陸路で名古屋、箱根を通って江戸に行きました。

日本に来た目的は何ですか？

朝鮮国王が日本の統治者や「通信」することでした。「通信」とは、両国が信義を通ずるという意味です。将軍の代替わりの祝賀や、両国間の外交課題の解決のため、国書を携えて来日しました。その他にも、日本の政治や地理の調査、さらに両国関係が安定してくると、地元の人たちとの学術的な交流がメインになっていきました。

### ～過酷な海原を越えて～ 朝鮮通信使四五〇〇kmの旅

#### 一年にも及ぶ旅

江戸時代の朝鮮通信使は、しばらくの間対馬に留まっていたのち、老岐、筑前相ノ島を経て下関に寄港した。この旅では、波が荒く危険な対馬海峡と玄界灘での航海が最大の難関だったため、下関に無事到着した朝鮮通信使は、その緊張感から解放された。下関からは、波穏やかな瀬戸内海を航行し大坂に至り、大坂からは淀川を通過した。淀川を上る際には、西国の諸藩が用意した川御座船に乗船した。

下の絵は、長府藩が淀川上りに使用された川御座船を描いた。川御座船は川に浮かべた舟に、御座船の後に五隻の船が付き従っている様子も描かれている。全ての船には、長府藩毛利家の家紋である一文字三星の旗が掲げられている。川御座船は、暖水の浅い川に二階造りの豪華な船を設けた、朱塗りの優美な船であった。

朝鮮通信使の旅は、瀬陽（現在のソウル）から江戸までの往復四千五百km、一年にも及ぶ過酷なものであった。



淀川上りに使用された長府藩の川御座船

#### OMOTENASHI

一七二一年（正徳元年）に、五百名の朝鮮通信使が下関を訪れた。その時の応接（朝鮮通信使御馳走）は、幕命により長州本藩の萩藩と支藩の長府藩が行った。その内容は、客館の新築、波止場の修築、海上及び陸上の警備、通信使船の曳船、食事の提供や、酒・菓子・果物・特産品の贈答などであった。長州藩による御馳走のための動員人数は、四千五百二十九人、徴収船数数は八百三艘だった。

#### コラム2 朝鮮通信使の好物は？

一般庶民が朝鮮通信使の行列を描いたメモ書きには、『きふり是又好物にて江戸中之胡瓜皆買上二て下官共丸かふり夫故きふりもまた好物で、江戸中のきゅうりを買占めて、下級の役人たちが皆丸かじりしている。だからきゅうりが品切れになった。』という意味。また、大阪食らいで酒好きで、りんごも好んで食べたそうだ。



朝鮮通信使の行列

#### 朝鮮通信使・上陸記念碑

二〇〇一年、下関市阿弥陀寺公園に、朝鮮通信使上陸記念碑が建立された。朝鮮通信使は、一六〇七年から一七六四年までの間に、十一回にわたり赤間関（下関）に上陸している。朝鮮通信使が下関に寄港したのは、気象条件が違ふ玄界灘と瀬戸内海を安全に航行するための潮待ち、風待ちが大きな理由だった。

朝鮮通信使の上陸記念碑

#### クイズ(・w・)

朝鮮通信使が江戸域に登城する日は、なんと江戸の町人は休日となり数万人の人々が通信使見物に出かけた。ここでクイズ。朝鮮通信使が来た時に見物人向けに作られたあるものとは一体何か答えよ。

A 旗 B ガバブック C 遠眼鏡

#### 参考文献

- \* 下関市史・別巻（下関市発行）
- \* 下関と朝鮮通信使（下関市発行）
- \* 延享五年朝鮮通信使登城行列図

クイズの答え B ガバブック（幕府で大人気）

#### 編集後記

今回この新聞を作るために、現在の関釜航路や関釜航路の歴史、朝鮮通信使について調べました。関釜航路は貿易を行うだけでなく日韓友好のきっかけをつくる場でもあると思います。室町時代から始まった日本と韓国との友好関係の元も続いてほしいです。



下関市立歴史博物館



22



受賞者  
コメント

私は、ビジネスアイデアコンテストである「SAGE JAPAN」に出場するに当たり、私たちの研究テーマでもある漁網や海洋汚染についてこの新聞でまとめてみました。気づきが多くあり、学ぶこともたくさんありました。この知識を「SAGE JAPAN」での活動や今後の生活でいかしたいと思います。

# 企業のCSR(課題)や取り組み

日本船主協会(社)の

環境理念と行動方針

環境理念

日本船主協会は、地球・海洋環境保全が最重要課題のひとつであるという認識に立ち、海難事故や油濁による海洋汚染を防止するため、船舶の安全運航を徹底するとともに、環境負荷の低減および資源の有効活用を推進します。さらに、海運があらゆる産業活動と市民生活を支える物流インフラストラクチャーであることを踏まえ、環境保全への一層の取り組みを図り、わが国ならびに世界経済の健全な発展に寄与することに努めます。

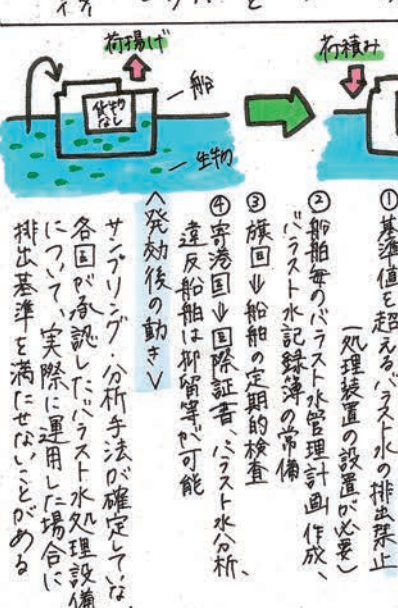
行動方針

- ① 地球・海洋環境に関わる国内外の法規の遵守と自主的な環境方針の策定による一層の環境保全
- ② 船舶の安全運航を確保するための管理システムの構築と徹底、安全運航に寄与する機器の開発支援と導入促進
- ③ 省エネルギー・輸送効率に優れた船舶および設備の採用、船舶の運航に伴う環境負荷の低減、廃棄物の削減と適切な処理
- ④ 海洋汚染事故の原因となるサブスタージド船舶排除の積極的推進と船舶リサイクルの促進

## 重要課題 ↓ プラスチック問題

船舶の喫水、トリムを調整するのに不可欠な海水は、プラスチックは、船中の船舶に採用されているが、年間自便トンもの量の海水が世界の広範囲な海域間を移動することにより、海水に排水する海域までプラスチックに含まれた海洋生物や病原体が移動している。これらの海水中に含まれる貝、プランクトンなどが移動先の海域に排出され、新たな生物として繁殖・定着して、貝類を毒化させ、食中毒を発生させたり施設の取水口をふさいだりという予兆外の障害や生態系変化を与えらるなど、おまな問題を生じているという指摘がなされている。

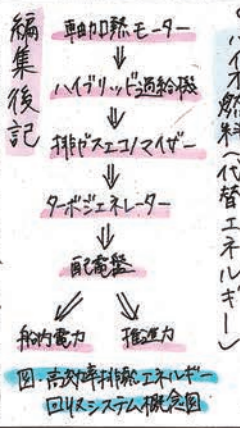
### 船舶プラスチック水質管理条約



## 排熱回収システム

船はディーゼルエンジンで燃料を燃やして動力を得ますが、長年、燃費効率を改善する努力がなされてきました。日本海事センターのホームページによると、草の根レベルで船のエンジンの方がエネルギーの動力への転換効率が高くなっている。排熱回収システムは、ディーゼルエンジンの排熱を回収して蓄電し、完全に動力に変換することによって、排熱がスーパースターは熱エネルギーの熱を再利用する技術である。

他にも、  
・二酸化炭素排出量が少ない天然ガス燃料とするガスエンジンの開発  
・フロア効率の改善  
・船体抵抗の軽減  
・バイオ燃料(代替エネルギー)



編集後記  
この新聞を書くことで、メディアや世間がいつも強調する海洋汚染について船舶との関連を調べ、その現状を知ることができた。海事行政の環境に対する取り組みの細かく分析して、今後の活動から関わりを深めたい。船と今後少しくも緑があれば、今回調べた内容を引き出しとして活かしていきたい。



## 桜陽新聞

10月29日  
発行

1年B組5番  
井手 満菜

### 日本の「しらせ」は極地の海で氷を割って進む世界有数の砕氷船

南極観測船とは、文部科学省の国立極地研究所が南極地域観測隊の輸送や研究目的で建造した船で、実は海上自衛隊に所属する艦艇なのです。文部科学省と極地研究所は「南極観測船」と呼び、海上自衛隊は「砕氷船（さいひょうせん）」と呼んでいます。

現在の観測船「しらせ」は例年二月ごろに東京の晴海ふ頭を出港して、オーストラリアを経由してから南極へ向かいます。南半球では夏となる氷が薄い時期に、自重を使って南極海の氷を割りながら進んでいきます。南極にある昭和基地に到着すると、観測隊の交代や、燃料、食料などの補給活動などを、しばらくのあいだ行います。そのうち四月頃に東京へ戻り、必要な整備をしたあとに、総合訓練として日本各地の港に立ち寄ります。

東京から昭和基地までは、直線距離で約一万四千里も離れています。「しらせ」は、観測隊の物資・約千トンを送っています。このうち約六十トンが越冬用の燃料です。一般の物資は、雪上車と発電機など機械



部品、観測用の機械、建築資材および食糧などです。

昭和基地に必要な建築資材や燃料、観測機器・食糧は、年に1回だけの「しらせ」ですべて運びます。「しらせ」は約千トンの荷物を積んで運ぶことができ、総勢二百三十人の乗員・観測隊員を乗せて、約四万キロを航続できます。

#### 歴代の南極観測船



全長 83.7m 最大幅 17m 4800 馬力

第一次隊から第六次隊の輸送に使われました。海上保安庁の巡視船を砕氷船として改造したものです。一九五七年、オングル等に昭和基地を開設し、第一次越冬を成立させました。

第七次隊から第二十四次隊までを輸送。「宗谷」にくらべ、格段に砕氷能力が増強されましたが十八回の航海でスクューの折損や氷に閉じこめられて航行不能になるなど、昭和基地への接岸成功は六回のみでした。第九次隊の極点旅行、第十一次隊からの昭和基地でのロケット観測など、観測の発展に寄与しました。



全長 100m 最大幅 22m 12000 馬力

前「しらせ」は世界有数の砕氷船です。第二十五次隊から第四十九次隊で活躍。二十五回の航海中二十四回接岸に成功しました。ふじに比べ輸送力は二倍となり、氷海に閉じ込められたオーストラリアの観測船ネラ・ダン号やオーロラ・オーストラリス号の、2度にわたる救助も行いました。一・五メートルの氷を三ノットで連続的に砕氷します。氷の海で進みやすいように、船の底が丸く、船首部分の角度は氷を砕くために二十一度に設計されています。

第五十一次隊から就航した新しらせは世界最新鋭の観測船で、油漏れ対策として船体を二重船殻とした他、廃棄物処理室や生活污水浄化装置を配備し環境に配慮したエコシップとなっています。砕氷能力も高く、コンテナ方式の荷役システム、船体塗装による海洋汚染を防ぐステンレス外装、新しいヒーリング（横揺れ防止）機構などを持つハイテク船で、観測隊員を八十名搬送できます。「しらせ」の船尾のデッキには海洋観測ができる設備があり、船内にはいろいろな観測ができる実験室があります。また大きな冷凍室と冷蔵室を備えていて、南極から氷の標本などを持ちかえる。



全長 138m 最大幅 28m 30000 馬力



全長 134m 最大幅 28m 30000 馬力



受賞者  
コメント

お台場の「船の科学館」で元南極観測隊長、山岸久雄さんに奇跡的にお話を伺うことができたことが大きかったと思います。世界の最南端へと向かう南極観測船には隊員をはじめとする人々の思いがのっています。そこにはたくさんのドラマがありました。この学習を通して私は日本の南極観測隊の動きに注目するようになりました。

南極観測船 宗谷の一生

昭和三十年頃、世界では、国際的な地球観測が動向し、各国は競って、南極観測の計画を進めていました。これは、地球上で起きるさまざまな現象を検証するため、世界の国々が協力して同時期に地球を調べようという試みでした。政府の決定、巨額の国家予算の捻出、南極観測に用いる砕氷船の調達などさまざまな難問が山積みななか、日本も、南極観測計画に加わろうとしていました。そこで南極観測に使用する船として候補にあがったのが、音響測深儀を装備した耐氷型貨物船「宗谷」でした。

一般国民の南極観測への関心も、高まり、隊長や隊員、改造を請け負う造船所が決まり、宗谷の大規模な改造が始まりました。最終工程、隊員は自分が乗船することを想定して不具合箇所を取りまとめ修正を求めた。宗谷の修正箇所は新規要望も含めて最終的に実に百三十三件。無理に無理を重ねて改造工事を行っているなか、とても工場側は受けきれないと思われましたが、工場のあらゆる立場の人々が丸となって、完成された宗谷にはたくさんの人の夢や希望を載せていました。昭和三十一年、こうして船長以下七十七名の乗組員、隊長以下五十三名の観測隊員、二十二頭のカラフト犬、一びきのネコ、二羽のカナリヤ、南極基地の建物や雪上車など四百トンの貨物を積んで通路もいっぱいになった



雪上車による昭和基地への物資輸送

宗谷は、未知の南極へと航海を始めました。南極観測船としての業務を終了した宗谷は、通常の巡視船として用いるための復旧工事をしました。そして再び白い船体となって、持ち前の砕氷能力を生かして北洋海域のバトロールに従事し、北の神の守り神といわれるほど、生存者や船の救出に活躍しました。そして、昭和五十三年、ついに引退することになり、宗谷は全国十四の港を「サヨナラ航海」して巡り、多くの人々を惜しまれながら最後の仕事を勤めました。苦難に立ち向かい懸命に走りつづけた宗谷の姿は、まさに日本人の昭和史そのものでもあり、人ひとりの一生を描いているようでもあります。宗谷の歴史は今日まで多くの人々に語りつがれ、勇気や情熱を与えました。

観測隊長元隊長に  
インタビュー

東京台場にある船の科学館を訪れ、「宗谷」の船内を見学していた時、偶然にもボランティアとして科学館に勤務していた南極観測隊長として過去に四回も南極で調査を行った山岸久雄さんにお話を聞くことができました。

山岸さんは、オーロラ中にロケットを打ち込み、オーロラ中でのような現象が起こっているかを直接観測する実験を行い、オーロラから発生する電波とオーロラ粒子から発生するX線の関係を調べたそうです。また、オーロラの形に沿って宇宙からやってくる電波が吸収される性質を利用し、宇宙電波でオーロラの形状を調べる装置を開発し、昭和基地で



元南極観測隊長 山岸さん

電機などの自然エネルギー電源を開発し、南極の無人観測点一年中、安定に電源を供給する仕事も行いました。短波帯レーダーの昭和基地設置も行ったそうです。

また、南極に行く目的もいろいろありました。メタンや、二酸化炭素はそれらを排出している根源である工場や、車がかくにある環境では正しい測定ができず、何もない南極で計測することでより正確な温暖化の予想や現状が分かるのだそうです。また、一面真っ白の南極では隕石が見つけやすく、隕石は太陽系や地球を形成する物質の解明に役立ちます。南極の氷の厚さや、とけぐあいなどを計測するこ



とで、海面上昇の現状の把握やその被害などを予想することが可能であるというお話が聞きました。南極土産として、隊員は氷を持ち帰ることができそうです。何千年前の空気が閉じ込められた氷で飲むウィスキーは格別だと冗談交じりで話してくれたのが印象的でした。

【編集後記】

二〇一八年に起きた北海道地震では、偶然近くに居合わせた観測船「しらせ」が、船内で二一〇〇個のおにぎりを提供するなど被災者への支援活動を行った。多くの船舶が行きかう大原で南極観測船とは、私たちに明るい未来を創るための情報を運んでくれる研究調査船としての役割を担うと同時に、緊急時には支援活動が行えるという非常に貴重な存在であった。そして、そんな南極観測船には感動のドラマがあった。極地という厳しい環境の中長時間生活を共にする隊員がクローズアップされがちではあるが、造船という大仕事の過程には、多くの人々の力が携わっており、それぞれの力強い思いをも船に載せていた。南極の周辺には激しい暴風域が立ち上る。六十二度の傾きにも耐える「復元力」が、初代南極観測船「宗谷」を幾度のピンチから救った。「復元力」われわれ人間も見習っていききたいと強く感じた。





令和元年 8 月 21 日 (水)

防 食 技 術 新 聞

(1)

なぜ海水による腐食に耐えられるのか？

## 海事を支える防食技術

一八世紀に英国で産業革命が起き、製鉄業が成長し、鉄鋼構造物が作り

### 防食の歴史

港湾は海運の拠点ともいえる非常に重要な場所である。また大小にかかわらず船や海上橋など生活に欠かせない。にも関わらず、それらの構造物の大半は海水に弱い鋼材でできている。そのような構造物が海水による腐食に耐え、長期間の使用が可能となり、海運や生活を支え続けられるのはなぜなのだろうか。そして、どのような秘密があるのだろうか。(写真は海ほたるから見たアクアライン)



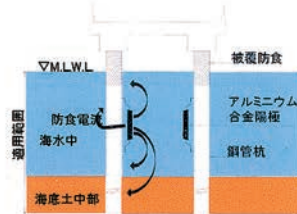
## 縁の下の力持ち 防食技術新聞

上尾市立西中学校 1 年  
記者…渡部 朝矢

### ？ 防食とは？

防食とは金属材料が使用環境中の反応物質と化学反応を起こして金属としての特性を失う「腐食」を防ぐことであり、最も一般的な方法は、反応物質と金属表面を遮断する

出された。「鉄は国家なり」の言葉からも分かるように、鉄鋼の生産量は国力の指標ともなった。当初の防食方法は油性塗料の塗布が主であったが、一九世紀の中頃にニトロセルロースが開発され、乾燥の早いラッカーが生まれたのである。ところが常に水に触れる鉄鋼構造物(水門や船など)や塗装が不可能な施設があり、一八二四年英国で化学者であり発明家であるハンフリー・デービーが木造重艦の船体外板に張られた銅板の腐食を防止するために、銅よりも腐食しやすい亜鉛あるいは鉄のブロックを犠牲陽極として設置テストをした。これが電気防食の始まりとされる。日



防食法の適用範囲



厳しい腐食環境にある港湾鋼構造物

塗装やメッキなど、金属表面処理による環境遮断である。その他腐食を起こさないような耐食合金の利用や、腐食抑制剤の使用、電気防食などがある。

### 電気防食ってナニ？

2つの異なる金属の接触面が電気を通す液体中(海水)にあるとき、金属のイオン化傾向の差から特定の金属が腐食していく現象が起こる。下の図の通り、鉄よりも亜鉛、亜鉛よりもアルミの方がイオン化傾向が高い、つまり電子(-)を放出しやすいため、鉄とアルミの間ではアルミが電子を放出して、鉄との電位差を埋めようとする。微弱ではあるが電気が流れることにより、腐食を抑制する方法である。

| イオン化傾向           | 電位  | 素材     |
|------------------|-----|--------|
| 高い<br>(イオン化しやすい) | (-) | マグネシウム |
|                  |     | 亜鉛     |
|                  |     | アルミニウム |
|                  |     | 鉄      |
|                  |     | クロム    |
|                  |     | ニッケル   |
|                  |     | ステンレス  |
|                  |     | 銅      |
|                  |     | 金      |
| 低い<br>(イオン化しにくい) | (+) |        |



防食法の種類

(適用範囲、腐食港湾鋼構造物および防食法の種類の図は防食補修工法研究会「マニュアル改訂に基づいた最新の港湾鋼構造物の防食技術について(平成 23 年 2 月 28 日)」より引用)

### 防食の種類

港湾鋼構造物の防食法には被覆防食法と電気防食法の二種類がある。被覆防食法は塗装・重防食被覆・耐食性金属被覆・水中硬化形被覆・ペトロラタム被覆・無機被覆に

大別し、金属を防食材料で覆うことで腐食を防ぐ。電気防食法は一般に流電陽極方式が多く採用され、鋼材よりも海水に溶けやすいアルミニウム合金や亜鉛合金の陽極を用いて防食する方法である。



受賞者  
コメント

あまり知られていないけれど、日本の海運を陰で支える防食技術についてまとめました。この新聞を通して防食技術に興味を持ってもらえたらうれしいです。また今回4度目の受賞ということで、とても光栄に思っています。ありがとうございます。

令和元年8月21日(水)

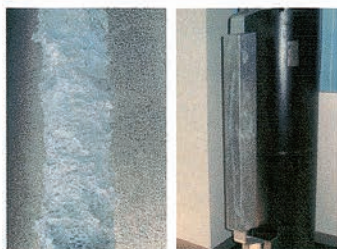
防食技術新聞

(2)

電気防食のパイオニア

株式会社ナカボーテック 技術開発センター(埼玉県上尾市)を訪問

アルミ合金陽極  
使用前(左)  
5年使用後(右)  
電気防食の結果、四角か  
つた陽極がボロボロにな  
っていることがわかる。



令和元年七月二十四日  
(水)株式会社ナカボー  
テック技術開発センター  
を訪問し、曾根幸宏セン  
ター長と若林徹センター  
長代理、大谷俊介リーダ  
ーにお話をうかがった。

会社概要  
株式会社ナカボー  
テックは一九五一年  
創立。東京都中央区に  
本社を置いていて、上  
尾製造加工工場は一  
九六五年に開設され、  
電気防食の基幹とな  
るアルミニウム合金  
陽極ALAPの製造を  
開始した。その後技術  
開発研究所が移設さ  
れた。

Q & A

- Q1 電気防食のメリットは何ですか  
A1 他の防食工法よりも防食効果が高いと言ったことです。陽極の交換も塗装などのやり直しよりは簡単に済みます。逆にデメリツトは、電流を流すために溶液が必要であることと、他の防食工法よりも金額が高い場合がある、ということです。ですが、海水中では電流が流れていくので、陽極が流れていくので、他の防食工法よりも安価であると言えると思います。
- Q2 実際の様子の防食を施すのですか  
A2 海中ではダイバーが潜って構造物に溶接をします。東京湾アクアラインの海底トンネルでは、トンネル外部にアルミ合金陽極を取り付けてから沈埋しました。
- Q3 工事を受注してから施工終了までどのくらいの期間がかかりますか  
A3 規模にもよりますが、一ヶ月程度が多いです。まれに数年かけて行うこともあります。
- Q4 保守管理はどのくらいですか  
A4 二〇一二年の笹子トンネル天井板落下事故をうけて、二〇一四年から五年に一回点検を行うことが義務化されました。
- Q5 耐久年数はどのくらいですか  
A5 使用環境と条件によつて数年、五〇年程度と様々です。東京湾アクアラインのトンネルには、百年耐用のアルミ合金陽極が設置されています。
- Q6 四方を海に囲まれた日本にとって重要な技術だと思のですが、なぜ一般的に知られていないのでしょうか  
A6 個人的な意見として、①市場が小さい②一般家庭で使われる物ではない③構造・安全上大切ではあるが目立たない存在だから、ではないかと考えます。
- お忙しい中お時間をいただきました。ありがとうございます。



実験中の曾根センター長(左)と記者

防食陽極ってど  
で見られるの?

海中に設置されてしまったため、通常では見ることができない。防食陽極。でも運が良ければ見ることができ  
る。

船舶の防食として船体外部や船内バラストタンクに防食陽極が設置されている。実は小型船舶などにも使用できる防食陽極は通信販売でも手に入る。港にあげられている船舶の船体外部を見つけないと見ることができないかもしれない。

現場はつらいよ

桟橋のコンクリートに陽極を設置する時には作業は干潮時に行われるため、夜中であらうと潮の満干に合わせて時間が組まれる。また港湾内の設置作業時には船舶の離着岸スケジュールを考慮しなければならぬ。さらに海中での設置作業では潮の流れによる安全性や品質の確保にも注意しなければならぬ。どの様な作業であれ、現場は常に変化する。

編集後記

ナカボーテックさんの取材時に見せていただいた電気防食の実験をきっかけに、自宅で外部電源方式の電気防食実験を行った。材料は簡単に手に入る食塩水・アルミ板・鉄釘・銅釘・9ボルト電池である。



結果はアルミ板に錆のような点が発生したが、成功か失敗かはつきりとは分からない物だった。しかし、なぜこのようになつたのかをより深く知ることができた。電気防食の原理であるイオン化傾向などは中三以降で習うそうだし、再度実験を行ってみた。



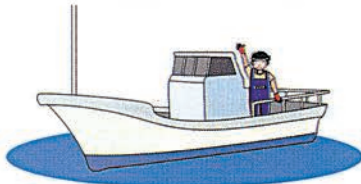


第01号-P1

桜陽新聞

令和元年 10月27日(日)

## 海事産業って? いまさら聞けない海の仕事



海事産業とは読んで字のごとく、海に携わる産業全般のことを指しますが、具体的には次のようなものがあります。

- 海運業・外航海運（船で各国とモノや人を運ぶ）と内航海運（船で国内の港から港へモノや人を運ぶ）に分かれます。
- 造船業・海運に使用される船は様々なものがあります。その船を作る仕事は造船業で、日本は世界の中でも船を作る高い技術を持っています。
- 船用工業・船はその用途に応じて多種多用途ですが、その船に使用される機械や設備も特別なものです。エンジンやプロペラ、荷物を運ぶためのクレーンも必要です。このような機会を作る産業が船用工業です。
- その他、港には船だけでなく様々な施設があります。コンテナターミナルや倉庫などの施設も含めて海事産業です。

## 海事産業で女性活躍

国交省が女性の活躍を応援する取組事例を掲載

国土交通省は七月十二日、海事産業で女性が働きやすい職場環境整備を先進的に行っている企業等を紹介する「海事産業における女性活躍推進の取り組み事例集」について第三弾を公表しました。

この事例集には、民間企業を中心に、各企業・団体の数多くの女性活躍推進の取り組み事例が掲載されています。

状況の中、国土交通省は女性の活躍を一層推進することを目的として、今回の事例集をホームページ上に公開しました。

海事産業は、日本経済および日本の国民生活に欠かすことのできない重要な産業です。この産業の人材減少を食い止める一助になるか、国交省は「輝け！フネ・ジョー★」のスローガンのもと、このプロジェクトを促進しています。

## 桜陽新聞

令和元年  
10月27日(日)  
第01号  
初版



女性船長  
(掲載記事より)

## 日本と世界を繋ぐ

国民生活を支える外航海運



【箸や家具の原料】



【醤油やみその原料】



【パンや麺の原料】

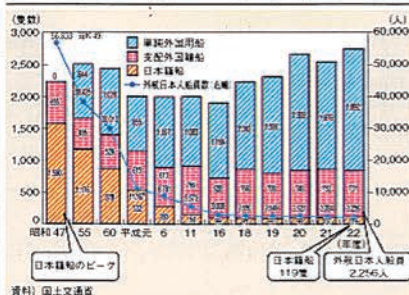
※資料 国土交通省

私たちの毎日の暮らしに必要なもの、どんなものがどれだけ外国からの輸入に頼っているかご存知でしょうか？大豆や小麦、木材などはほとんどの原料を輸入に頼っています。ほかにも石油などのエネルギー資源なども多く輸入されています。これだけを見ても、日本の海事産業がどれだけの重要な役割を担っているか、容易に想像がつくことでしょう。

## 船員の確保が急務

四方が海に囲まれて、さらに資源の乏しい日本にとって、海外との貿易量の九割以上が海運業であり、船舶によつての海上輸送が行われています。数字から見えて分かります。これは我が国の経済・国民生活をささげるライフラインであり、安定的な海上輸送の確保は、我が国の極めて重要な課題です。

しかし、この外航海運（日本と外国間との船舶の輸送）において、日本の船舶や日本人の船員が極端に減少しています。外航日本人船員は、ピーク時の約五万七千人から約二千人へと減少しており、かつ、内航船員の著しい高齢化（五十歳以上が約五割）の進展に伴う後継者不足が顕在化するなど、安定的な海上輸送の確保が懸念される状況にあります。





このような名誉ある賞をいただき、ありがとうございます。とてもうれしいです。テーマが幅広く、どうしたら自分が調べたことがわかりやすく伝わるか試行錯誤しました。いろいろ考えて書くのは難しかったですが、今回優秀賞をいただき少し自信を持つことができました。関係者の皆さまありがとうございます。これを励みに今後も精進していきます。

第01号-P02

桜陽新聞

令和元年10月27日(日)

# 海事産業における人材の育成

## 海洋国家日本の更なる発展を目指して



船の保留ロープの修理  
※資料 国土交通省

### 港で働く人々

港にはいろいろな仕事をする人がたくさんいます。例えば、観光船を案内する人、船の荷積みをする人、防波堤の工事をする人、漁師さんのように魚をとる人、海の安全を守る人などたくさんの方が働いています。

■コンテナターミナル…世界中から集まってくる荷物を積み下ろしたりする仕事です。コンテナは大きいもので長さが二十四メートルにもなります。

■巡視船…海上保安部の船があり、これは海のバトカのようなものです。海の上を巡回しながら、海の警備を行っています。

■船の修理…港には、たくさん船が係留しています。船での1日の仕事が終わると修理や、手入れをするのが日課になっています。船はそれだけ大事な仕事をしています。

まず海事産業とは何なのか、なぜ日本の発展のために重要な産業であるのか、的確で興味深い内容の情報発信を心がけなければなりません。また年齢層などターゲット別に的確な情報が必要です。特に若い世代(小中学生)に

### 的確な情報の発信

海事産業という面から見れば、四面を海に囲まれた日本は、海を通じて経済と国民生活を支えており、安定的な海上輸送を確保することは、日本の発展にとって極めて重要な課題です。しかしながら、少子高齢化が進み、厳しい環境での業務というイメージが定着している中、海事産業に従事する人材の減少が止まりません。



■児童用テキスト  
(公益財団法人 日本海事広報協会)

は海事産業の重要性は当然ですが、将来の職業選択の一つとして海事産業を意識してもらえないように、早い段階からの素手・啓発が重要となります。子供たちに海の魅力や海事産業の重要性を伝えていく上で教育現場と連携していくことはたいへん重要かつ有効です。

政府の取り組みも進んでいます。二〇一七年に改訂された小中学校社会科の学習指導要領において、海洋・海事の記述が充実しました。しかしながら、学校現場で新たな授業内容に取り組みには、教員は多忙で新たな内容を研究する時間を十分に確保することが困難、また、地域によっては海や船が身近に無く教材を確保することが困難などの問題点が考えられるため、国土交通省が、全国の小中学校で、海洋・海事について無理なく授業に取り入れるための参考となる、「海洋教育プログラム」を作成しました。また、教職員・保護者向けに海洋体験実習の取り組みを充実させるなど国を挙げて、海事産業の重要性を発信、育成する仕組みができています。

### 海の街へ

日本の海事産業の多くは、特定の地域に集積しています。このような海事地域においても若年人口の減少や高齢化の進展等によりその活力が停滞したり後退したりしつつあり、海事産業の後継者難や海外移転等により先細りの懸念が生じています。このような状況を放置しておくと、海事地域の中長期的な活力の低下が避けられず、日本全体の海事産業の衰退や船員をはじめとする海事分野における人材の確保にも支障を来すおそれが出てきます。これらの問題を解決するためには、海事地域が、地域に集積された海事産業・文化の活性化に総合的に取り組み、青少年の海への関心の高まりを通じた海事関係の人材確保や特色のある海事地域の形成を実現することが重要です。

このため、国土交通省では、地方自治体を中心として、海事関係者等が協力しながら地域性・特殊性を活かした「海のまちづくり」に積極的に取り組んでいます。具体的には、大分県佐伯市、愛媛県今治市、静岡県静岡市(清水地区)、広島県尾道市、兵庫県神戸市及び熊本県宇城市などの地域に

おいて、地方自治体を中心として、海事関係者等が参画した「協議会」を設立し、小・中学校社会科教師対象の体験授業港の見学会・勉強会、中・高校生対象の訓練船を利用した体験航海、進水式造船・船用工場等の社会科見学など、地域性・特殊性を活かした「海のまちづくり」に取り組んでいるところです。

日本経済の更なる発展には海事産業の発展が伴わないことには実現性がありません。そのためには、海事産業の重要性を発信し、若い世代につけて魅力的な産業として位置付けなければなりません。

### 編集後記

今回筆者は日本の海事産業について調査し、テーマとして海事産業の人材不足を挙げました。今回、日本の発展にとって欠かせない重要な産業であること、そしてそれが国民、特に若い世代に的確に伝えられていないことになっていくことを実感しました。しかし実際には女性も活躍できる場がたくさんある産業であることも認識できたため、自分から積極的に海事産業に興味を持ち、周りの人たちにもこの事実を発信していくよう心掛けます。



# 佳作

東京都 荒川区立第九中学校

船no新聞

新堀 若菜 (3年)



東京都 荒川区立第九中学校

海運新聞

薄井 風雅 (2年)



東京都 荒川区立第九中学校

創船記新聞

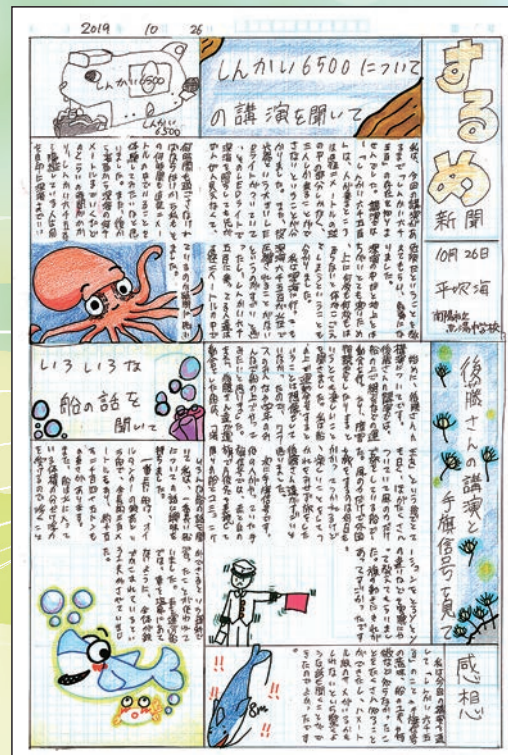
鶴岡 桜玖 (2年)



山形県 南陽市立赤湯中学校

するめ新聞

平吹 海 (2年)

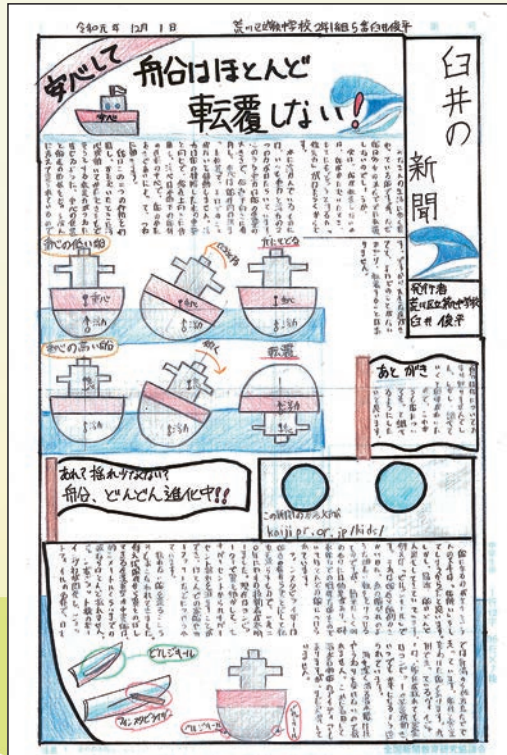




東京都 荒川区立第九中学校

臼井の新聞

臼井 俊平 (2年)



東京都 荒川区立第九中学校

港の秘密新聞

菅原 かのん (3年)



山口県 下関市立夢が丘中学校

「造船」の大変さ 税関の活躍!!

田村 勇馬、寺内 孝吉、西村 亮洋  
稗田 小梅、樋口 美玲、弘中 杏樹 (1年)



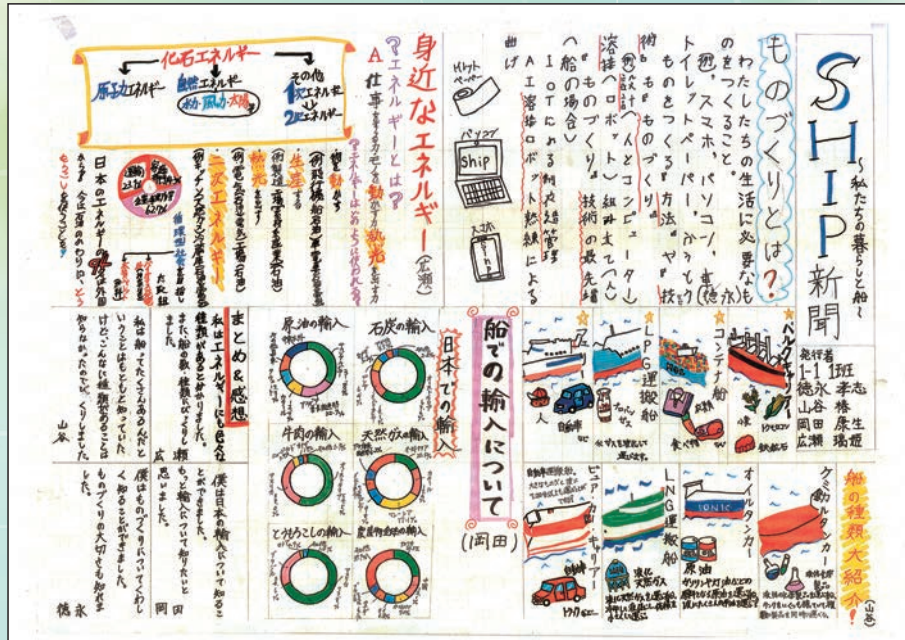


# 佳作

広島県 呉市立仁方中学校

SHIP新聞

徳永 孝志、山谷 椿、岡田 康生、広瀬 瑞姫 (1年)



東京都 葛飾区立金町中学校

海運新聞

杉本 花音 (2年)



東京都 葛飾区立金町中学校

海はあおい新聞

及川 蒼衣 (2年)









東京都 荒川区立第九中学校

と一まの新聞

仲本 冬馬 (2年)

**みなと新聞**

熊倉 沙南 (2年)



大分県 佐伯市立彦陽中学校

## 船長の話から「船員の仕事」

松崎 明洋、佐藤 莉瑚、清家 和也  
岩瀬 司、高井 晏里、中村 永夜 (1年)





# 国土交通大臣賞の選出について

国土交通大臣賞については、赤羽一嘉国土交通大臣が自ら選出されました。



写真提供：国土交通省

## —— 国土交通大臣賞選評 ——

**小学生部門「伝えたい!! 船! 新聞」**（豊橋市立大村小学校 5年 沼田 希美）

＜選評＞三河港で活躍する船の紹介記事に、読者はひきつけられると思う。船員の仕事の魅力を紹介する記事も、ユーモアを交えていておもしろい。また、イラストや写真がバランスよくレイアウトされていて読みやすく、日本の海運の重要性を伝える素晴らしい作品である。

**中学生・高校生部門「関釜航路と朝鮮史」**（下関市立名陵中学校 1年 瀧口 ひかり）

＜選評＞下関を舞台とする航海の歴史を取り上げた、地域学習の観点から見ても優れた作品。「寿司屋のネタが勢揃い」など、見出しの発想もユニーク。4コマ漫画、インタビュー、コラム、クイズといろいろな要素を上手に使った完成度の高い、作者の思いが込められた作品である。

## 国土交通大臣賞 表彰式

受賞者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

豊橋市立大村小学校 5年 沼田 希美さん

左から 3 番目が沼田さん。



中学生・高校生部門 国土交通大臣賞

下関市立名陵中学校 1年 瀧口 ひかりさん



令和元年8月26日発行 横浜市立老松中学校 青港新聞 第2号

## 首都圏の大黒柱

**横浜のハマ**

私は今、横浜のハマについて、調べてみました。横浜は、日本一の港で、多くの船が出入りしています。また、多くの企業が、横浜に本社を置いており、日本の経済に大きな貢献をしています。

横浜のハマは、日本一の港で、多くの船が出入りしています。また、多くの企業が、横浜に本社を置いており、日本の経済に大きな貢献をしています。

横浜のハマは、日本一の港で、多くの船が出入りしています。また、多くの企業が、横浜に本社を置いており、日本の経済に大きな貢献をしています。

## 青港新聞

令和元年8月26日発行 横浜市立老松中学校 青港新聞 第2号

### 港のもたらす経済効果

10年で3.73倍!

このグラフは、横浜の港がもたらす経済効果の推移を示しています。10年間で3.73倍の増加が見られます。

### みんな知ってた？ コンテナ

コンテナは、世界中で使われている、大切な道具です。コンテナは、荷物を安全に運搬するための、大切な道具です。

コンテナは、世界中で使われている、大切な道具です。コンテナは、荷物を安全に運搬するための、大切な道具です。

### 地盤を乗り越え、世界初へ

地盤を乗り越え、世界初のプロジェクトを実現しました。このプロジェクトは、地盤を乗り越え、世界初のプロジェクトを実現しました。

地盤を乗り越え、世界初のプロジェクトを実現しました。このプロジェクトは、地盤を乗り越え、世界初のプロジェクトを実現しました。

### 最新のテクノロジー

最新のテクノロジーを活用し、新しいビジネスモデルを開発しました。最新のテクノロジーを活用し、新しいビジネスモデルを開発しました。

最新のテクノロジーを活用し、新しいビジネスモデルを開発しました。最新のテクノロジーを活用し、新しいビジネスモデルを開発しました。



受賞者  
コメント

夏休みに船に乗って横浜の港湾地域を見学し学習しました。見学を通して、改めて横浜が海運によって発展を遂げた場所であることを実感、この経験を発信したいと新聞制作に取り組みました。今回このような素晴らしい賞をいただき、たいへん喜んでおります。ありがとうございました。

令和元年8月26日発行 横浜市中区松中学校「青港新聞」才2号

4コマ漫画  
作画 佐藤悦哉  
Dont  
Shou Quay  
Garbage!

あーお困った  
PET  
おれ持た  
たや

それってなんなの？  
ペリクルは人様  
にきくとマイク  
ラスチクと  
なて鬼が...

まり...  
①が解りかたなる  
②それを鬼の...  
③鬼が死なれり...

だから...  
にほはく  
ない？  
ゴミは  
ゴミ箱へ。

△ハンマーヘッド  
クレーン

令和元年  
新聞部  
同日

### 横浜に架かる 二つの橋

いまだに五三郎橋とみなと橋の二つの橋が横浜のシンボルとして残っています。みなと橋は、かつては、船が通るための橋で、現在は、歩行者用の橋です。五三郎橋は、かつては、馬車が通るための橋で、現在は、歩行者用の橋です。二つの橋は、横浜の歴史を語るためのシンボルとして残っています。

### 港に残る大工の遺跡

横浜の港には、大工の遺跡が残っています。これは、かつては、大工が住んでいた場所です。大工は、横浜の港で、船を造るために活躍しました。大工の遺跡は、横浜の歴史を語るためのシンボルとして残っています。

### 編集後記

今回の新聞制作は、大変楽しかったです。みなさん、読んでくださってありがとうございます。次回は、もっともっと面白い記事をお届けします。よろしくお願いします。

### 防災の司令塔

防災の司令塔は、災害発生時に、情報を集め、指示を出すための重要な役割を果たします。防災の司令塔は、災害発生時に、情報を集め、指示を出すための重要な役割を果たします。防災の司令塔は、災害発生時に、情報を集め、指示を出すための重要な役割を果たします。

### 横浜を走る港の船

横浜の港には、多くの船が走っています。これは、横浜の港が、世界最大の港湾の一つであることがわかります。横浜の港は、世界最大の港湾の一つであることがわかります。横浜の港は、世界最大の港湾の一つであることがわかります。

### 港の風景

横浜の港には、多くの船が走っています。これは、横浜の港が、世界最大の港湾の一つであることがわかります。横浜の港は、世界最大の港湾の一つであることがわかります。横浜の港は、世界最大の港湾の一つであることがわかります。



## 桜陽新聞

10月24日

赤城

・スパニール  
ゲスト  
2リ=7バー  
N.A.社

### 観光業と

関係が深い？

そのあな。日本における海事業業が、実は観光業と関係が深いことを知っているだろうか？日本という国は、海に囲まれてる島国であり、故に貿易を担う海運や船の産業が発達してきた。それと同時に観光業も共に発達してきたのだ。今回は海事業業と観光業のつばりを紹介しよう。

どんな観光業と関係している？

旅客船業

である。

旅客船業とは、文字通り乗客に、船旅クルーズと提供する産業である。「クルーズ」という言葉は、領域は広く、遊覧船や屋形船、海上タクシー、自動車用フェリーなども「クルーズ」の中に含まれる。(横図)



みせじま丸

#### 1 スリーさんふらわあ

日本と誇るクルーズ会社。1884年に設立し、質の高いサービスを提供している。

#### 2 飛鳥II

1989年に設立。歴史は浅いの、日本で一番、2番と争うほど人気のクルーズ会社である。

### クルーズ船の歴史

船が単なる移動手段を超えて、洋上での滞在を楽しむ船の旅が始まったのは、十九世紀末のこと。十九世紀末、産業革命が起き、蒸気船が誕生して、航路のミッドウェー、冬は長く、太陽の光に恵まれ、北・中欧の止流階級の人々、蒸気船で地中海沿岸へバカンスへ出かけ、バカンスと言われている。話は変わるが、太陽の光とあびることは、人間の健康に良い影響を与え、言われている。つまり、この船の旅は、ただバカンスに行くだけではなく、健康維持のためでもあったのだ。そんなクルーズ船は世界中で人気である。特に日本は、利用者が伸びてきて、お洒落な人気が上昇中だ。そこで、今回はクルーズ船会社が日本にあるのを紹介しよう。



受賞者  
コメント

今回受賞することができ、とてもうれしく感じています。それ以上に学びの多い、有意義な経験ができたと思います。私は将来、観光業に関係する仕事に就きたいと考えているのですが、海事産業とのつながりを発見できて、とても興味深かったです。

●図表2 外航クルーズを利用する日本人乗客数(図表1③)の目的別シェア推移



まず、下のグラフを見てほしい。二〇一七年に乗客数が増加しているのだから、左図を見れば、クルーズ船を利用する目的としてみた方がわかる。これだけ、レジャーを目的にして利用する人が大増えている。つまり、日本人が、より積極的に海外旅行を利用している。また、技術の発達により、クルーズ船内での滞在が、簡単にできる。これは、要因だ。

【外航・国内クルーズを利用する日本人乗客数の推移表】



なぜ日本で  
人気になった?

Q2...どのくらいの頻度で働くのですか?  
A...六ヶ月間、船内で働き、二ヶ月間の休暇があります。船内には乗客の間、ほとんど地上に降りることはありません。この六ヶ月間と二ヶ月間をくり返します。

Q3...どのようなお仕事をされているのですか?  
A...40代の方で、多岐にわたる仕事を引退された方などが、我が社のサビスに就いてくださいます。人生のバリエーションを求めている方が、また、外国人観光客の方にも多く、船内には乗客の間、ほとんど地上に降りることはありません。この六ヶ月間と二ヶ月間をくり返します。



この人に聞いたら  
Z.Y. プリンセス  
N.A. さん (22)

Q4...最も印象的な出来事は何ですか?  
A...文豪、日本外交官、情熱的な人、影響を受けること。日本は、その歴史、文化、風景、そして人々によって、非常に魅力的な国です。日本は、その歴史、文化、風景、そして人々によって、非常に魅力的な国です。

本物の  
マリニワバー  
にイタビニ

編集後記

上記のN.A.さんへのインタビューで、「最も印象的な出来事は何ですか?」と聞いたところ、「天候や日本外交の情勢に大きく影響を受けたこと」と回答していただき、それと聞き、私は日本と韓国との外交関係が浮かへた。少し話は変わりますが、航空関係では、韓国便が一気に減ったという。このように、船業は同じような影響が出たのだと思います。また、外交情勢が良くなれば、その影響も大きく出るのだと思います。貿易と担う「海運」は日本にとってとても重要であり、ほぼ100%を船で輸入されているという。情勢とどう付き合っていくか、これは、学びの多いことだ。海事産業において大切な学びと学んだ。

私は観光業にとっても興味がある。それは、観光業と海事産業が深く関係している。そして、船内には乗客の間、ほとんど地上に降りることはありません。この六ヶ月間と二ヶ月間をくり返します。

機会を与えてくれた方に感謝の気持ちをこめて、編集後記と終わりとします。



東京海洋大学 理事・副学長 **黒川 久幸**

松本 美蘭 (1年)







## 広島県 呉市立和庄小学校



### 受賞者 コメント

進水式に参加した子どもたちは、想像をはるかに超えた壮大な船の前して、造船技術の素晴らしさに感動しました。この見学を通して、実際に自分の目で見て、五感を働かせながら学んだことを新聞にまとめる活動では、生き生きとした表現で意欲的に取り組むことができました。今回、子どもたちの学びを深めることができた上に、素晴らしい賞をいただき、子どもたちはたいへん喜んでおります。ありがとうございました。



優れた作品を多数ご応募いただいた学校に贈られる優秀賞。  
今年度は3校が選ばれました。

## 広島県 呉市立倉橋小学校



受賞  
コメント

倉橋小学校5年生は、JMU 呉事業所を見学させていただきました。巨大なクレーンやドック等を見せていただいたり、船舶に関することをいろいろ教えていただいたりし、貿易における海運業の重要性や呉の造船の歴史や技術等、学習する機会となりました。児童は学んだことをもとに新聞作りをしました。児童の学習の一端を評価していただき、とても喜んでます。素晴らしい賞をありがとうございました。

## 新潟県 新潟市立有明台小学校



受賞  
コメント

子どもたちは、LNG 基地を見学し、液化天然ガスが私たちの暮らしに欠かせないものであり、それらを輸入するために、LNG 船が使われていることを知りました。学んだことを新聞にまとめる活動は得るものが多く、自主学習で他の題材で新聞を作成する子が増えました。この度は、貴重な学びの機会をいただき、ありがとうございました。



優れた作品を多数ご応募いただいた学校に贈られる優秀賞。  
今年度は3校が選ばれました。

## 東京都 東京都立国際高等学校



### 受賞 コメント

本校のNIE活動の一環である授業実践が評価されたことをたいへんうれしく思います。「ジュニア・シッピング・ジャーナリスト賞」への応募は、年間を通じたNIE活動の柱の一つとしてアウトプットに視点を置き、フィールドワークをもとに情報の精査と表現のあり方を学び深める契機として活用いたしました。これからも日本と世界をつなぐ海事産業を通して、知識と見解を広め、国際理解教育のパイオニアとしてさらなる高みを目指していきたいとします。





# 2019 ジュニア・ SHIPPING・ジャーナリスト賞 募集要項

●タイトル 2019「ジュニア・ SHIPPING・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

| 応募部門     | 小学生部門                                      | 中学生・高校生部門                                                                                                                                                                             | チャレンジ部門                                                |
|----------|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| 対象学年     | 小学1～6年生                                    | 中学生・高校生                                                                                                                                                                               | 小学1・2年生                                                |
| テーマ      | ●海運(海上輸送)と私達のくらしの関係<br>●港の役割 ●船や港、造船所で働く人々 | ●海運(海上輸送)の仕組み<br>●海運(海上輸送)の歴史                                                                                                                                                         | ●船の種類 ●船の造り方<br>など海事産業全般について                           |
| 募集内容     | 上記テーマを取材し新聞形式に制作したもの。                      |                                                                                                                                                                                       | 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。 |
| 応募のきまり   | サイズ                                        | 応募作品の大きさはA4、B4、A3サイズのいずれか                                                                                                                                                             |                                                        |
|          | 枚数                                         | 2枚まで                                                                                                                                                                                  |                                                        |
|          | その他                                        | 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)<br>2)カラーでもモノクロでも構いません。<br>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。<br>4)手書き、パソコンなど、書き方は自由です。<br>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。<br>6)応募作品はオリジナルの作品に限ります。 |                                                        |
| 賞と賞品(予定) | 個人賞                                        | ○国土交通大臣賞(賞状と副賞を贈呈):2点(各部門1点ずつ)<br>○(公財)日本海事広報協会会長賞:2点(各部門1点ずつ)<br>(賞状と副賞を贈呈)<br>○優秀賞:6点(各部門3点ずつ)(賞状と副賞を贈呈)<br>○佳作:20点程度(賞状を贈呈)                                                        | エクセレンス賞 20点程度<br>(賞状を贈呈)                               |
|          |                                            | ○(一社)日本船主協会会長賞:1点(賞状と副賞を贈呈)<br>○(一社)日本造船工業会会長賞:1点(賞状と副賞を贈呈)<br>○審査委員特別賞:4点(賞状と副賞を贈呈)<br>○参加賞:応募者全員に記念品を贈呈します。                                                                         |                                                        |
|          | 団体賞                                        | ○最優秀賞:1校(賞状と副賞を贈呈) ○優秀賞:3校程度(賞状と副賞を贈呈)                                                                                                                                                |                                                        |

●応募締切 10月31日(木) 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. 16歳未満の方は、学校の先生または保護者の同意のもと応募ください。

●審査委員 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)  
(敬称略) 黒川久幸(東京海洋大学 理事・副学長) / 伊藤國男((公財)日本海事広報協会 理事長)

●発表 入賞者には、審査会(2020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

2019「ジュニア・ SHIPPING・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

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。



【個人情報の取り扱いについて】

応募者の個人情報は応募に関する結果連絡、主催者ホームページ等での入賞発表、賞品の発送等、本事業実施の目的のみに利用いたします。  
個人情報は、法律に基づく命令等を除いて、上記以外の利用、提供はしません。  
応募者の個人情報は、主催者が「ジュニア・ SHIPPING・ジャーナリスト賞」運営事務局に委託を行い取得いたします。

〈キトリ〉

## 2019 ジュニア・ SHIPPING・ジャーナリスト賞 応募票

| 応募部門                  | 小学生部門  | 中学生・高校生部門 | チャレンジ部門 |
|-----------------------|--------|-----------|---------|
| 作品名                   |        |           |         |
| 氏名(ふりがな)              |        |           | 学年      |
| ※グループの場合は、代表者氏名と人数を記入 |        |           | 年       |
| 学校名(ふりがな)             | 担当先生名  |           |         |
| 連絡先(電話番号)             | E-mail |           |         |

【学校・クラス単位でご応募いただける先生へ】

応募票1枚に応募部門・学年・学校名・担当先生名・連絡先と下記応募作品数を記入し、応募してください。(作品ごとに応募票をつける必要はありません)  
応募作品数⇒( )点 ※各作品に氏名、学校名、学年の記入があることをご確認ください。

2020年も「ジュニア・ SHIPPING・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。 [www.kaijipr.or.jp/jsj](http://www.kaijipr.or.jp/jsj)



**2019年度  
「ジュニア・ SHIPPING・ジャーナリスト賞」入賞作品集**

2020年(令和2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・ SHIPPING・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・ SHIPPING・ジャーナリスト賞」ホームページ

**[www.kaijipr.or.jp/jsj](http://www.kaijipr.or.jp/jsj)**