

2025

# ジュニア SHIPPING ジャーナリスト賞

入賞作品集



# 目次

● はじめに	1
● 審査委員紹介・審査講評	2
● 国土交通大臣賞 大臣選評	3
● 小学生部門 受賞作品	4
● エクセレンス賞 受賞者	17
● 中学生・高校生部門 受賞作品	18
● 各部門共通賞 受賞作品	
海事関係団体会長賞	32
審査委員特別賞	41
団体奨励賞 受賞校	48



## 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食料やエネルギー資源の多く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」などの海事産業やそれにかかわる「船」や「港」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13回目を迎えました。

2025年度の応募数は1531作品(小学生部門968作品、中・高校生部門483作品、チャレンジ部門80作品)でした。

令和8年3月

公益財団法人 日本海事広報協会

### 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、海上保安庁、  
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、  
公益社団法人日本港湾協会、  
日本内航海運組合総連合会、  
一般社団法人日本旅客船協会

この事業は、公益財団法人日本海事センターの補助を受けて実施しています。

# 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



今年も例年になく、全国の幅広い地域から多くの作品応募がありました。小学生の作品では、レイアウトを工夫し、内容を充実させようとする意欲が感じられました。また、中学生・高校生からは、海や船、港に対する関心の高まりがうかがえました。全体的に工夫や特徴がたくさん見られ、読みごたえがありました。特に防災や文化といった視点を取り入れたテーマも多く、読み手を「なるほど」と思わせる作品が目立ちました。

東京海洋大学 教授

黒川 久幸



今年も楽しく作品を読ませていただきました。「港」をテーマにしても、港湾機能や防災、文化的側面など、多様な切り口で表現された作品が多く見られました。パソコンを活用した作品は情報量の豊富さと見やすいレイアウトが特徴的でした。一方で、手書き作品からは温かみのある色使いや作者の思いが伝わってきます。選考を通して、それぞれの表現方法の良さを改めて感じることができました。

歌手・エッセイスト・教育学博士

アグネス・チャン



船への強い愛が伝わる内容が多く、心に残る応募作品が数多くありました。運河や災害時における船の働きなど、日常では見逃しがちなことに気付かせてくれる点も多かったです。皆さんが多様な視点で海や船を捉えていることは大変心強く、未来への希望を感じます。一つのテーマを深く追究する姿勢は、これからの社会において重要な力になるはずです。応募してくれた皆さんに大きな拍手を送りたいと思います。

(公財) 日本海事広報協会 理事長

岡部 直己



今年も多くの素晴らしい作品をありがとうございました。本コンクールを通して、児童や生徒の皆さんが、海や船を手がかりに、自分の関心を持ったテーマを深く追究している様子が伝わってきました。実際に取材に足を運び、学んだことを自分なりにまとめようとする姿勢は、応募者一人ひとりに共通して見られます。今後、どのような視点や表現が生まれてくるのか、来年の作品も大変楽しみにしています。

# 国土交通大臣賞 大臣選評

(写真提供：国土交通省)

ジュニア・シッピング・ジャーナリスト賞のグランプリである「国土交通大臣賞」は、審査委員が選出した上位作品の中から、金子恭之国土交通大臣が小学生部門、中学生・高校生部門各1点を選定しました(作品は4、18ページに掲載)。



## 大臣選評

### 小学生部門

#### 「海の工事船新聞」

宮城県 聖下三丁目学院小学校6年

阿部 英明

#### 〈選評〉

全体の構成やレイアウトに工夫が見られ、内容も簡潔にまとめられています。現地取材を通して得た体験を的確に記事へ落とし込んでおり、並々ならぬ努力がうかがえます。小学生とは思えない完成度の高い作品で、今後さらに視野を広げた作品が期待されます。

### 中学生・高校生部門

#### 「敦賀港〜It looked like heaven, too〜」

東京都 宝仙学園順天堂大学系属理数インター中学校3年

西村 亮祐

#### 〈選評〉

テーマに対する視点が斬新で、読み手を強く意識した構成となっています。歴史的背景を展開しながら、自身の考えを表現しており、高い文章力と熱意が感じられます。新聞としての完成度も高く、作品を通して社会的な問題への意識が分かりやすく伝わる点も高く評価します。





東京都 大田区立入新井第五小学校

## 関東大震災と船

青木 史織 (5年)

No.1 関東大震災と船は新聞 令和7年8月27日

### 関東大震災で活躍した船たち

新聞をかくに  
あたり何か参  
考になる事は  
ないかと「横  
浜みなど博物  
館」という船  
などに聞きた  
事か学べる所  
へ行ってきた  
案内役の方に  
船の歴史や活  
躍を教えて頂  
き、特にわた  
しは関東大震  
災で活躍した船た  
ちの船やを感じ、  
調べ事にした。

新聞 2024.8/31(日)

東京都	760387人
埼玉県	362828
千葉県	1346
神奈川県	444
静岡県	343
愛知県	22
岐阜県	5
合計	85395人

関東大震災の死者  
行方不明者

関東大震災発生!!

一九二三年(大正十  
二)年九月一日午  
前十一時五十八分  
マグニチュード七  
九の大地震が発生  
した。この地震は  
より、現在の東京  
都、神奈川県、埼  
玉県、千葉県、山  
梨県で震度六を觀  
測し広い範囲で揺  
れを計測している。

### これや丸の活躍

「これや丸」って何?  
この水や丸とは、関  
東大震災で重要な  
役割を果たした貨  
客船の名前である。  
何をした船なの?  
一番最初に震災を  
知らせた船である。  
当時地震発生時、  
陸の電信電  
話設備が不  
通となっ  
てしまっ  
た。この  
告手段は無線が使  
用され、これや丸  
は無線で第一報を  
伝えた。

### 活躍した船たち

震災発生時、横浜  
港では、停泊、出  
入港中、通船を  
あわて五千二百隻  
程の船がいたとい  
われる。横浜港も大  
きな揺れに襲われ、  
多くの橋、倉庫な  
どが被害にあった。  
そんな中救助活動  
にはげんだ貨客船  
たちもいた。

**救助活動の一員は**  
これや丸の功績は  
第一報を伝えた事  
だけでなく、救助  
活動も行っていた。  
たとえば海に落下  
した救助者や、な  
ごの救出で約千名  
を船内で収容した。

**① エンプレス・オ  
ブ・オーストラリ  
ア**  
九月一日午後八時  
までに約三  
千名を収容。  
八月神戸に  
向け、被災  
者千名を無賃輸送  
した。

**② アンブレ・ルボ  
ン**  
九月一日夕  
方までに約  
二千名を収  
容。十一日  
神戸に向け、被災  
者約千名を無賃輸  
送した。

**③ 四ツ川丸**  
千八百余名の被災  
者を船内に  
救助し港外  
に避難。船  
倉内の米八  
百余トンも供出。  
陸上被災者に炊き  
出しを行う。横浜  
停泊中は神奈川県  
及び大阪府の救護  
本部にあてられた  
約三千名の避難者  
を救助。七  
月までの収  
容延べ人数  
は四千名に  
達し、被災者には  
炊き出しも行った。  
港務部、検閲海事  
部等の事務所が置  
かれ、海上行政の  
中枢となった。

**④ 三島丸**  
約三千名の避難者  
を救助。七  
月までの収  
容延べ人数  
は四千名に  
達し、被災者には  
炊き出しも行った。  
港務部、検閲海事  
部等の事務所が置  
かれ、海上行政の  
中枢となった。

**⑤ 船に**  
A. 旅客と荷物を同  
時に運ぶ船。

関東大震災と船

大田区立  
入新井第五小学校  
5年  
青木 史織







## 海上輸送の王者 コンテナ船

上條 佑 (5年)

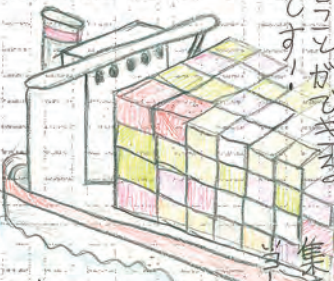
No.1

コンテナ船新聞

令和7年8月1日

### 世界をつなぐコンテナ船のピシッ

世界最大のコンテナ船は  
MSC Linda エムエスシーリーナ  
長さ400M  
幅 61M



日本からロサンゼルス  
までとれりいりか  
約10~14日  
(時速40km)  
8000~9000km

コンテナ船ってなに？  
コンテナ船とは同じ大きさの  
箱(コンテナ)をたくさん  
積んで走る船のことです。  
コンテナのサイズは世界  
で同じに決められている  
ので、船からトラック  
や 電車への積み  
替えが簡単です。  
このしくみによって  
世界中に何物も  
速く・安全に届  
けることができます。

どれくらい  
運ぶの？  
世界最大のコン  
テナ船は、なんと  
2万個以上のコン  
テナを積み積むこ  
ができます。1個の  
コンテナは6畳の  
部屋くらいの大き  
さ。2万個は小学  
校の教室が何百も  
集まった広さに相  
当します。

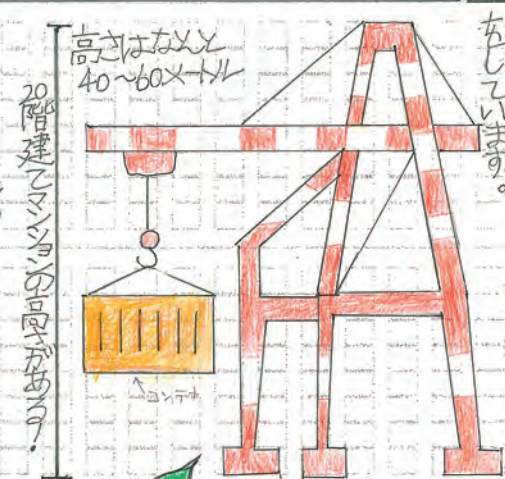
### 海上輸送の王者 コンテナ船

大田区立入新井第五小学校  
五年組 上條 佑



1時間30分程度も  
コンテナの積みあがり  
てきますよ！

ガントリークレーンの  
オレシヨクノロ



港のプロフェッショナル  
港にはガントリークレーンがたくさん  
あります。次々にコンテナの積みあがり  
をしてくれます。

入五小から近い  
大井ふ頭には、全  
部で20台のガント  
リークレーンがあ  
る。実はぼくたち  
のとも身近な所  
に世界の入り口は  
あるんですよ！



未来のコンテナ船  
これからのコンテナ  
船は、地球にやさし  
い燃料(LNGや  
アモニアなど)を  
使った新しい船が  
増えています。

自動走る船の実験も！



海の上を進むコンテナ船が、ぼくたちの生活を支えていることを伝えたくて新聞を書きました。お母さんの仕事や大井ふ頭をきっかけに調べて、海上輸送のすごさを知りました。これから船のことを調べて、もっと知りたいです。

No.2

コンテナ船新聞

令和7年8月1日

### 港からお店まで

① 港へ積みこみ工場から届いた製菓品をコンテナに入れ船に積みこむ

② 海を渡る船員たちが安全を確認しながら航海をする

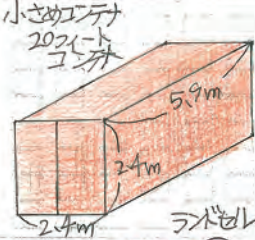
③ 外国の港までクレーン荷下しし、通関の手続きを済ませる

④ トロピカルな果物や食料品をお店に届けて、ぼくたちの生活を豊かにする



## コンテナの旅

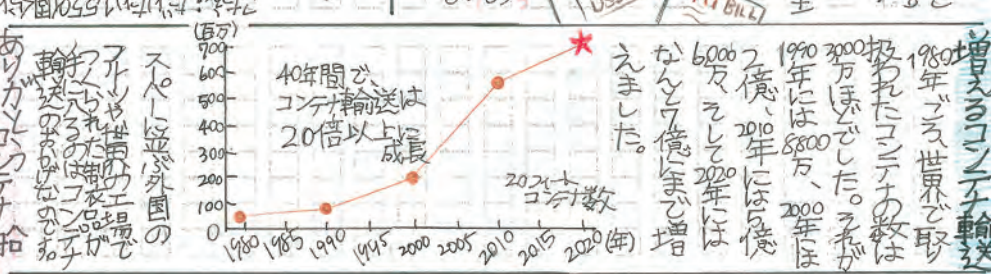
こんなトラックを第一京浜道路で走らせ、見かけ善んか？これはコンテナ運搬専用のトラックです。大井ふ頭は一日に500のトラックが出入りしています。トラックの数はすっごく多いです。このトラックを運転できるのは、専用の免許を持つ人がほとんどです。他にもロンドンやパリが活躍しています。



？クイズコーナー？  
コンテナには何個のランドセルを詰め込めますか？

### 輸出のお仕事

毎日、会社の製菓品を世界中へ輸出しているぼくのお母さん、大変な仕事をしています。Q. どんな仕事をしているのですか？  
A. 大抵は製菓品の法律を守って安全にお客様へ届けるための書類を作成したりしています。  
Q. モレコンテナ船がななな？  
A. 母、コンテナも母も、船は飛行機より安く貨物を運ぶことができます。もし船がなくなったり、世界中の物の値段が高くなるとしても、お母さん、



### 編集後記

コンテナ船について調べてみて、ぼくは船が世界中の生活を支えていることを知りました。毎日お母さんのクレーンやトラックも働いている、荷物が遠くの国から運ばれてくるのはすごいと思います。

これからは、お母さんが運ばれてきた船の運ばれてきたの、世界を旅してきたの、お母さん、お父さん、お兄さん、お姉さん、お友達、みんなの生活を支えていることを知りました。

# 優秀賞

## スエズ運河を訪れて スエズ運河の今

エジプト カイロ日本人学校小学部

## 其山 莉子 (6年)

スエズ運河を訪れて  
スエズ運河の今

スエズ運河とは……？  
スエズ運河は、地中海と紅海を南北に結ぶ人工的に造られた運河だ。スエズ運河はアフリカの喜望峯とヨーロッパの地中海を迂回するよりも、六千キロメートルより上の距離を短縮できる。その船が燃料の消費も、時間も少なくて済む。スエズ運河は、国が運営すると言われている。スエズ運河は、戦争があるとき起きたスエズ運河を自国の運河にした。と思う国が多いのだ。

スエズ運河を訪れて  
スエズ運河の今

スエズ運河を訪れて  
スエズ運河の今

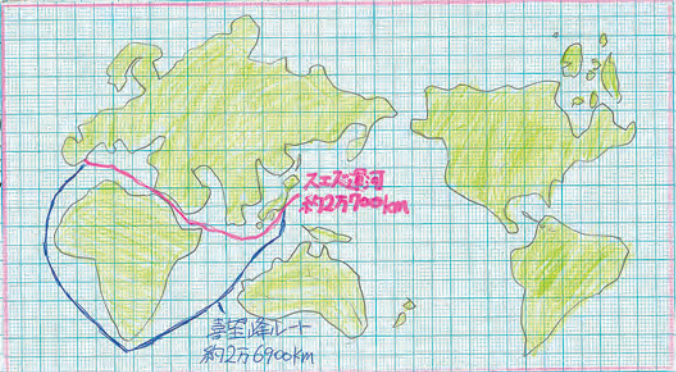


問われる安全性  
2025.9.1  
カイロ日本人学校  
小学部 6年  
其山莉子

日、から七、日までの五月一週間の合計は、一日当たり約二隻の船が通過する。これは、一年間の合計が約七百隻に減り、平均して一日あたり約三隻の船が通過する。これは、一年間の合計が約七百隻に減り、平均して一日あたり約三隻の船が通過する。

スエズ運河の重要性を確保  
スエズ運河の重要性を確保  
スエズ運河の重要性を確保

スエズ運河の重要性を確保  
スエズ運河の重要性を確保  
スエズ運河の重要性を確保



マップを見るだけでも、スエズ運河のルートが短いことが分かる。

感想  
船の生活を調査  
船の生活を調査  
船の生活を調査

船の生活を調査  
船の生活を調査  
船の生活を調査

船の生活を調査  
船の生活を調査  
船の生活を調査



私は修学旅行でスエズ運河を訪れ、その歴史や良さを学ぶことができました。特に、シュミレーションルームは、まるで自分が船を操縦しているようで、心が弾みました。優秀賞に選んでいただき、ありがとうございます。この新聞で、スエズ運河に興味をもっていただけたら嬉しいです。



①シュミレーションルームの様子。

私がスエズ運河の歴史や良さを学ぶことができました。特に、シュミレーションルームは、まるで自分が船を操縦しているようで、心が弾みました。優秀賞に選んでいただき、ありがとうございます。この新聞で、スエズ運河に興味をもっていただけたら嬉しいです。

シュミレーションルーム体験!

初めに、周りの景色が急変し、雨が降る。船の動きが、まるで自分が操縦しているようで、心が弾みました。



②ハムニーの様子。周りが砂で、全く見えない。

その後、船が急変し、雨が降る。船の動きが、まるで自分が操縦しているようで、心が弾みました。

参考

- ・ピースポーツクルーズ公式サイト <https://www.pbcruise.jp>
- ・スエズ運河クルーズの楽しみ方/魅力や寄港情報を解説Cruise Guide
- ・日本船主協会 船と海の基礎知識
- ・日本船主協会 <https://jsanet.or.jp>
- ・運河の役割は?
- ・ジェトロ(日本貿易振興機構) <https://www.jetro.go.jp>
- ・スエズ運河の通航船舶数が約3分の1に (イェメン東エジプト)|ビジネス発信

感想

今回のシュミレーションルーム体験は、とても面白かったです。船の動きが、まるで自分が操縦しているようで、心が弾みました。

# 佳作

## にもつをはこぶなら船?ひこうき?

兵庫県 加西市立宇仁小学校

鷹取 遵 (3年)



## 船と島新聞

東京都 町田市立町田第四小学校

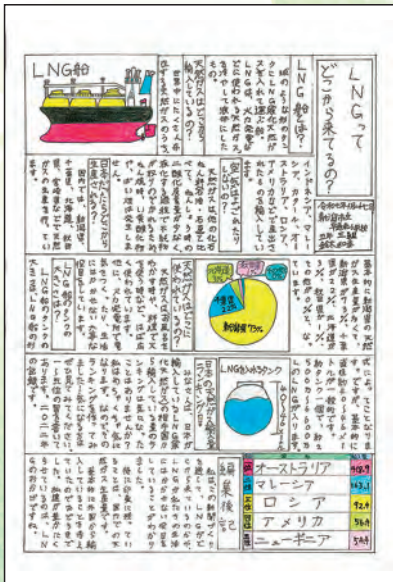
宮田 晴風 (4年)



## LNGってどこから来てるの?

新潟県 新潟市立早通南小学校

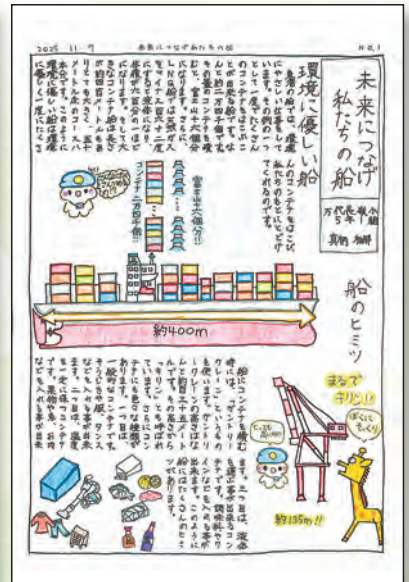
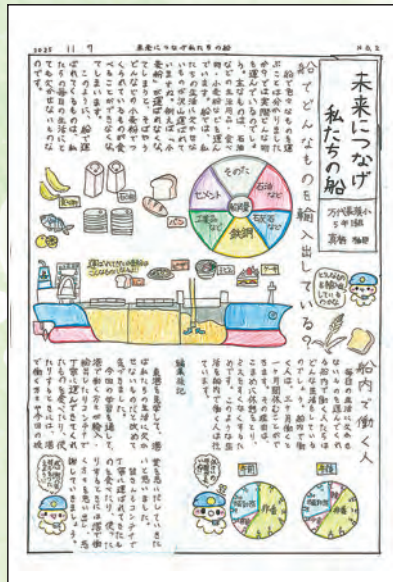
鈴木 和奏 (5年)



## 未来につなげ 私たちの船

新潟県 新潟市立万代長嶺小学校

真柄 柚那 (5年)



## 船の種類新聞

新潟県 新潟市立有明台小学校

渡部 由佳 (5年)

**貿易で船は重要!**

船の種類

貿易の重要性

貿易の歴史

## 世界とつながる港と船

東京都 大田区立入新井第五小学校

植木 海翔 (5年)

**世界とつながる港と船**

物流における海運

船名	種類	会社
船名(例)	客船	船名(例)
船名(例)	貨物船	船名(例)
船名(例)	漁船	船名(例)

**世界とつながる港と船**

日本と世界のつながる港と船

## 世界の海をわたる病院船マーシー

東京都 大田区立入新井第五小学校

市川 輝将 (5年)

**世界の海をわたる病院船マーシー**

項目	内容
長さ	120m
幅	24m
トン数	2,000トン
建造年	1968年

**世界の海をわたる病院船マーシー**

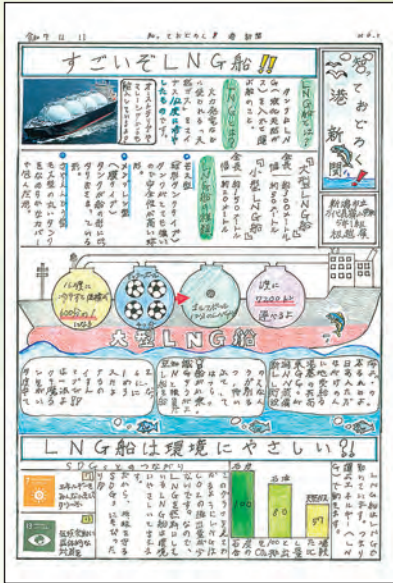
項目	内容
長さ	120m
幅	24m
トン数	2,000トン
建造年	1968年

# 佳作

## 知っておどろく! 港新聞

新潟県 新潟市立万代長嶺小学校

板越 嶺 (5年)



## 海の平和を守る 海上保安庁新聞

東京都 大田区立 入新井第五小学校

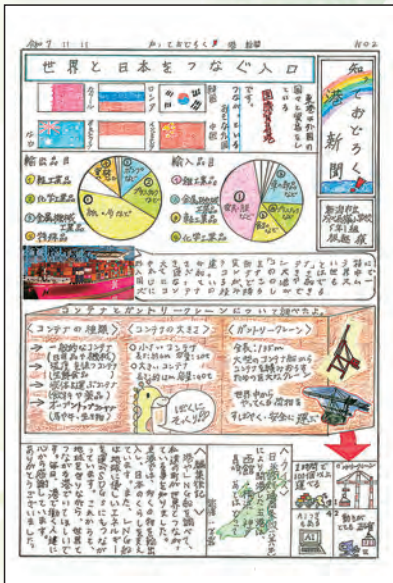
大矢 絢人 (5年)



## 私達の生活を支える船と港

東京都 町田市立町田第四小学校

宮田 心夏 (6年)



★  
チャレンジ  
部門  
★

## エッセンス賞

※小学1・2年生対象

作品名	都道府県名	学校名	学年	名前
うたのおねがいしんぶん	兵庫県	加西市立 宇仁小学校	1年	鷹取 詩
ぼくの思い出のふね	宮城県	仙台市立 新田小学校	2年	加藤 明士
海上保安庁と海の新聞	山口県	宇部市立 厚南小学校	2年	中島 瑞輝
船のひみつ新聞	東京都	日野市立 日野第六小学校	2年	市岡 歩
船の上から見た海	東京都	世田谷区立 弦巻小学校	2年	春山すみれ

東京都 宝仙学園順天堂大学系属理数インター中学校

## 西村 亮祐 (3年)

### 敦賀港

~It looked like heaven, too.~

## 多くの命を救った「人道の港」

福井県の中央に位置する敦賀市。海の大入り口となつているのが敦賀港だ。敦賀港には1900年代に難民を二度、受け入れた歴史がある。私は「人道の港・敦賀港」を訪れ、人々の命を守つた船と港を探った。



難民上陸地点

敦賀港は天然の良港だ。歴史は古く、平安時代前期は渤海との交易のために「松原客館」が置かれた。戦国末期には東北地方や北海道・千島との交易港として栄え、千石船が往来、豪商が生まれた。江戸時代には北前船が寄港する。1882年、京都と敦賀間に鉄道が開通すると港はさらに活気づく。1892年には、北前船船主だった大和田荘七が大和田銀行を創立する。二代目大和田荘七は港湾整備に力を尽くし、1899年、敦賀港は国際貿易港となった。船と鉄道の連携が敦賀港を世界の波止場へと変えていく。1906年ウラジオストクと敦賀の間を週二回定期船が航行。1912年には定期船に連絡する欧亜国際連絡列車が新橋(東京)と金ヶ崎(敦賀)間で運行する。こうして、鉄道で東京から敦賀へ、連絡船で敦賀からウラジオストクへ、さらにシベリア鉄道を使ってヨーロッパ各地へ旅をする路線が確立された。これが後に、ポーランド孤児やユダヤ難民を助ける手立てとなる。

2025年の敦賀港 / 自分で撮影

20世紀初頭、シベリアでは戦争で親と死別したポーランド人の子ども(ポーランド孤児)が多く発生した。1919年ウラジオストク在住のポーランド人アンナ・ヒルケウィツチさんを中心に児童救済会が結成されるも、戦争により活動の継続が難しくなる。児童救済会は、ロシア革命でシベリアに出兵していた日本に孤児の救済を嘆願する。これまで歴史的にあまり関りがなかった日本とポーランドだったが、要請を受けた日本赤十字社は異例の速さで孤児救出作戦を開始した。こうして、1920年7月22日の筑前丸を初めとして、1921年7月6日まで、計五回にわたり375人の子も達が敦賀に上陸した。

その後、ソビエトとポーランドが停戦になると、救済会はシベリア鉄道を使った救出を行うが、飢餓や疾病が発生。蒸気船を使って安全に子ども達をポーランドへ運ぶため、日本による二回目の救出活動が始まる。1922年8月7日の明石丸を初めとして、計三回にわたり、子ども達と付添人が敦賀へ上陸した。敦賀上陸後、ポーランドへの船が準備できるまで日本に滞在していた子ども達に対して、全国から多くの寄付が集まり、無料で散髪や歯科診療の申し出もあつた。

第一回救済の子も達は、1920年9月28日に横浜港から伏見丸でアメリカを経由してポーランドへ輸送。その後、翌7月8日救済の子ども達も送られた。第二回救済の子ども達は、9月6日の熱田丸に乗船。船はシンガポール、コロンボなど各寄港地で歓迎され、楽しい船旅になったという。日本人の乗組員達は、子ども達が眠りにつくと毎晩寢堂を巡回して毛布を首まできかけ直し、額に手をあてて発熱がないか確認した。後に孤児は、それが嬉しかったことを語っている。その後、香取丸は10月17日、熱田丸は10月27日にロンドンに到着。そこからイギリス船に乗り換えて1922年11月にポーランドの港であるグダンスクに到着した。当時11歳だった少年ヘンリックさんは、長い旅を終え、初めて目にする祖国ポーランドに幼心ながらも感涙したことを語っている。『エピソード Redoubtable シベリア孤児』松本照男、ヴェイスワフ・タイズ。また、ポーランド孤児の子孫であるエヴァさんは2024年に来日し、敦賀港を訪れた。テレビの取材に対して「ここに父がいたと思うと感動して泣きそうです。父はシベリアで育ち初めて敦賀にやってきた時に『天国だと思った』と言っていました」と目を潤ませた。1920年から1922年にかけて日本の船は合計763人の子も達を救うことができた。



伏見丸はこの後も人々を救う。1941年1月、戦禍のロンドンから最後の引き揚げとなった邦人158人を乗せ、大西洋を突破し横浜に入港した。/写真『七つの海で一世紀 日本郵船創業100周年記念船舶写真集』

## 船と鉄道の敦賀港

海の大入り口となつているのが敦賀港だ。敦賀港には1900年代に難民を二度、受け入れた歴史がある。私は「人道の港・敦賀港」を訪れ、人々の命を守つた船と港を探った。

第一回救済の子も達は、1920年9月28日に横浜港から伏見丸でアメリカを経由してポーランドへ輸送。その後、翌7月8日救済の子ども達も送られた。第二回救済の子ども達は、9月6日の熱田丸に乗船。船はシンガポール、コロンボなど各寄港地で歓迎され、楽しい船旅になったという。日本人の乗組員達は、子ども達が眠りにつくと毎晩寢堂を巡回して毛布を首まできかけ直し、額に手をあてて発熱がないか確認した。後に孤児は、それが嬉しかったことを語っている。その後、香取丸は10月17日、熱田丸は10月27日にロンドンに到着。そこからイギリス船に乗り換えて1922年11月にポーランドの港であるグダンスクに到着した。当時11歳だった少年ヘンリックさんは、長い旅を終え、初めて目にする祖国ポーランドに幼心ながらも感涙したことを語っている。『エピソード Redoubtable シベリア孤児』松本照男、ヴェイスワフ・タイズ。また、ポーランド孤児の子孫であるエヴァさんは2024年に来日し、敦賀港を訪れた。テレビの取材に対して「ここに父がいたと思うと感動して泣きそうです。父はシベリアで育ち初めて敦賀にやってきた時に『天国だと思った』と言っていました」と目を潤ませた。1920年から1922年にかけて日本の船は合計763人の子も達を救うことができた。

伏見丸はこの後も人々を救う。1941年1月、戦禍のロンドンから最後の引き揚げとなった邦人158人を乗せ、大西洋を突破し横浜に入港した。/写真『七つの海で一世紀 日本郵船創業100周年記念船舶写真集』

伏見丸はこの後も人々を救う。1941年1月、戦禍のロンドンから最後の引き揚げとなった邦人158人を乗せ、大西洋を突破し横浜に入港した。/写真『七つの海で一世紀 日本郵船創業100周年記念船舶写真集』

### 敦賀港

It looked like heaven, too.

西村亮祐

<取材先> 敦賀市、敦賀ムゼウム  
 <参考文献・写真引用>  
 『人道の港 敦賀』/日本海地誌調査研究会  
 『命のビザで旅した子供たち』/高橋文  
 『命のビザ、通かなる旅路』/北出明  
 『七つの海で一世紀』/日本郵船株式会社

ご当地グルメ福井のソースカツ丼は、船と鉄道が運んだヨーロッパ料理！高島増太郎さん(福井県出身)は、1907年からドイツで料理を学び、ドイツの薄いカツ料理「シュニッツェル」をソースで味付け、ご飯に載せて「ソースカツ丼」を考案した。私が2025年8月に訪れたドイツ、ポーランドでもシュニッツェルが出た。(写真、左)右は若狭湾観光連盟公式サイトがそっくりだ。



(上) ポーランド孤児が上陸した頃の敦賀港  
(下) 神戸港からポーランドへ帰国する子ども達  
/写真『人道の港 敦賀』

受賞者  
コメント

この度は、国土交通大臣賞をいただき大変光栄です。敦賀港のユダヤ人受け入れの歴史を新聞としてまとめる中で、港が果たしてきた役割や当時の人々の思いに触れ、日本という国についての理解がより深まりました。本経験を今後の学びに生かしていきたいです。

敦賀港へ上陸したユダヤ難民の記録

★少年だったマルセル・ベイランドさん  
「日本の船は、なにごとにもなく一晩で私たちをウラジオストクから敦賀まで運んでくれた。それは単に、ある国からとなりの国へ移ったというわけではない。季節の変化、別の世界へ移動のような。」／自著『三輪車の少年』  
また、少年だったマルセルさんは神戸で初めて食べた焼きそばが大好きになったそうだ。

★妊婦だったドラ・グリーンバーグさん  
テレビの取材に対し、敦賀のことを「私と私の子どもの人生が生まれた場所」であるとして、「It looked like heaven.」と語る。

★地元の実業家の家族がユダヤ難民にリンゴを配った記録がある。敦賀港のユダヤ難民上陸地点の周辺には、リンゴの絵がはめ込まれていた。その他、港周辺にはユダヤ難民の足跡をイメージしたピクトグラムがあった。



ユダヤ難民、敦賀上陸



敦賀港に降り立った後、ユダヤ難民は、神戸や横浜の港へ移動し、そこから再び船でカナダ・アメリカ・オーストラリアへ向かった。その際に活躍した日本の船は、「サーピスが良かった」と評判だ。下段の写真はアメリカへ向かう新田丸の船内だ。紅白の幔幕、ぼんぼり、桜の造花を飾り、ごさば座って食事をいただく日本スタイルの宴会を提供している。また、サンフランシスコ行きの乗洋丸でコックをしていた今村繁さんは当時、ユダヤ難民約200人の食事を作った。やせ細った人々を見て、船上での食事を消化の良い物に変え、到着までの二週間、乗客の体調に気を配った。すると船が到着する直前に乗客代表者が「サーピス」(船の接客係の通称)に感謝の気持ちをもたせられたという。「真心は伝わるものなのと今村さん。いつの時代も、船員達は温かい心で乗客に寄り添っていた。『命のピザ』、遥かなる旅路」

1940年7月18日、ユダヤ難民は身の安全を守るため、ピザを求めてリトアニア・カウナスの日本領事館へ殺到。杉原千畝領事代理は、日本を經由し、第三国へ入国できるようにビザを発給する。「杉原リスト」最初の敦賀到着は1940年8月10日であった。以降、1941年6月14日入港の河南丸まで、船は多くのユダヤ難民を運ぶ。ユダヤ難民は敦賀を経て、第三国へと渡った。

敦賀港の先も、真心を



▼乗洋丸 (9,419トン)



物に変え、到着までの二週間、乗客の体調に気を配った。すると船が到着する直前に乗客代表者が「サーピス」(船の接客係の通称)に感謝の気持ちをもたせられたという。「真心は伝わるものなのと今村さん。いつの時代も、船員達は温かい心で乗客に寄り添っていた。『命のピザ』、遥かなる旅路」

新聞で発見!

ミナトツルガの世界性

1940年代の敦賀港の様子を知るため、国立国会図書館で当時の新聞記事を探した。そこでは朝日新聞大阪版で「世界の敦賀」という全三回の特集記事を読むことができた。国際色豊かな港に変容する敦賀港を当時の記事から抜粋して紹介する。

- 第一回 1941年6月4日
  - 〔大見出し〕 便船毎に悲喜の国際話題
  - 〔小見出し〕 「宛ら世界人種展」
  - 〔裏門が表門に〕 「宛ら世界人種展」等
  - 〔本文〕 「敦賀」浦湖間の連絡船もいまや世界の動脈に飛躍した。「ミナト」の発展の波に乗って逆新しく世界的重要な港に飛躍した港の両横綱、遠くポルトガルのリスボンとともに東では敦賀港!
- 第二回 1941年6月6日
  - 〔大見出し〕 主流は外交官と商人
  - 〔小見出し〕 旅路は怪し落魂のドルと流民
  - 〔本文〕 「浦湖善隣調」「ユダヤ波の低下」等
  - 〔本文〕 「ミナト」ツルガは世界の波止場となりつつあるのだ。
- 第三回 1941年6月7日
  - 〔大見出し〕 日本海も狭し大築港の設計
  - 〔小見出し〕 「小見出し」
  - 〔本文〕 「ミナトの世界性」「商業生の露語」「超満員の港」「大築港計画」等
  - 〔本文〕 「昔はロシア語だけでよかったのですがこの頃はドイツ語、英語、できれば満州語、フランス語を知っていないと敦賀の一流の客引きにはなれませんよ。某旅館主が語ったように、この港の世界性が著くなるとともに言葉の方もなかなか忙しい。」

「数年前の物の動きは三百万円そこそこであったのが昨年はついに一億円台へ迫ったと言われ、この数年では三倍以上の急増である。」

「船会社でもはるびん丸(5169トン)を、浦湖航路へ、また昔の歐洲メー、最近まで、北鮮航路へ、一流の巨船を新しく配しているが、なお港に積み残しがある有様である。港が小さすぎるとはなつてきたのだ。」

←敦賀商店街には、四日敦賀へ到着し、河南丸、ロシア語の看板、船上で検疫をうける外国人の人々

1941年6月4日

1941年6月6日

世界の敦賀

「It looked like heaven」を考える

※新聞は当時のままの書き方を引用し、旧字体は現在の漢字に直した。

「It looked like heaven」を考えると、笑顔を回想できる日が訪れることを想って新聞を発行する。

千葉県 N高等学校

みらいへ船新聞

阿部 達也 (2年)

1

みらいへ船新聞 2025年11月3日

## ゼロエミッション船へ前進!



国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構 (NEDO) は、川崎重工業、ヤンマーパワーソリューションズ、ジャパンエンジンコーポレーション (J-ENG) の3社と共同で、船舶の脱炭素化に向けた船用水素エンジンの陸上運転実証に世界で初めて成功したと、2025年10月20日に発表した。



液化水素燃料供給装置の前でテープカット  
ジャパンエンジン本社工区内

NEDO・重工3社  
次世代船舶開発で  
日本の産業技術力強化

### 国産船用水素エンジン 陸上運転に成功!

みらいへ船新聞

2025/11/3(月)  
N高等学校  
2年  
阿部 達也

川崎重工業が製造した3社共用の実証用液化水素燃料供給設備は、液化水素を貯蔵してガス化し、各社のエンジンへ高圧または低圧で水素燃料を供給する。

この開発は、日本政府が「2050年カーボンニュートラル」目標達成のために設立したクリーンイノベーション基金事業の一つとして進められている。世界では、化石燃料に代わる燃料の開発が急がれている。その中でも水素は燃焼時に二酸化炭素を排出しないため、次世代の船舶燃料として期待されている。

【背景】  
この開発は、日本政府が「2050年カーボンニュートラル」目標達成のために設立したクリーンイノベーション基金事業の一つとして進められている。世界では、化石燃料に代わる燃料の開発が急がれている。その中でも水素は燃焼時に二酸化炭素を排出しないため、次世代の船舶燃料として期待されている。

【成果】  
今回の成果は中速4ストロークエンジン (川崎重工業製・2600kW、ヤンマーパワーソリューションズ製・800kW) において、ゼロエミッションを目指した水素燃焼と、所定の出力での運転を確認した。この「水素燃焼」は、着火に使用する少量のディーゼル油を除いた、全ての燃料を水素とした燃焼である。

また、J-ENGが開発中の低速2ストローク主機関 (最大5610kW) も2026年春頃の運転開始に向けて順調に開発を進めていて、タンカーなどの大型船への搭載が期待される。

【展望】  
NEDOと3社は今後、陸上での性能実証を経て、船への搭載と実証運転を計画している。この開発は、水素燃料船の普及に追い付き、日本が世界の先頭となるための一歩となる。2050年カーボンニュートラル達成に向け、海運業界の新たな変革が期待される。

## 水素エンジンと燃料電池の違い

	水素エンジン	水素燃料電池
原理	従来のエンジンと同様に水素をエンジン内で燃焼させ、その爆発力を直接動力にする。	水素と酸素の化学反応で電気を作り、その動力でモーターを駆動させる。
CO2排出	CO2排出はほぼゼロ	CO2排出はゼロ
メリット	従来のエンジンの技術の応用でできる	高いエネルギー変換効率
船	<p>開発中</p> <p>水素混燃</p> <p>ハイドロびんご (ツイシクラフト&amp;ファシリティーズ)</p>	<p>らいちょうN (東京海洋大学)</p> <p>HANARIA (商船三井テクノトレード)</p> <p>まほろば (若谷産業)</p>

### ゼロエミッションとは?

1994年に国連大学が提唱した「廃棄物の排出をゼロに近づける」という取り組みのこと。資源を循環させ、最終処分する廃棄物を限りなくゼロにすることを目指す。近年では二酸化炭素などの温室効果ガス排出量をゼロにするという意味でも使われている。

船舶燃料においても化石燃料の代替燃料で、燃焼時二酸化炭素をほぼ排出しない水素が注目されている。

### カーボンニュートラルとの違い

カーボンニュートラルが排出量が削減・除去で相殺することを目指すのに対し、ゼロエミッションは排出自体を極力避けることを目指す。

水素エンジン、燃料電池は地球温暖化などの問題を解決する切り札となるが、インフラが普及していないことや、それに伴うコスト増加、タンクや配管に特殊な材料や構造が必要なことなど様々な課題があるが、これらを解決して行くことで環境に優しい未来をつくり続けることができるだろう。

受賞者コメント

この度は素晴らしい賞をいただきありがとうございます。取材に協力して下さった方々に感謝申し上げます。造船・海運業界は人手不足なので、船に興味を持ってもらえるように、わかりやすい紙面を心掛けました。この新聞を通じて、海運業界を志す人が増えたら嬉しいです。今回の受賞を励みに、社会に貢献できるように精進していきます。

**ジャパンエンジン**

**ジャパンエンジンコーポレーション**

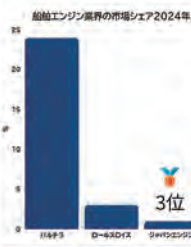
**工場見学**

Be the First Mover

**J-ENG**

Japan Engine Corporation

世界シェア第3位



現在では世界シェア第3位の会社だが、中国工場へのライセンス（設計書）を渡し、製造依頼する増加や、脱炭素エンジンの開発製造により、今後市場シェアは拡大する事が予想される。



IRIS LEADERのエンジン

ジャパンエンジンは何の会社？



IRIS LEADER 総出力: 7,000kW (約9,500馬力) ZURC6LSE-650-A2

ジャパンエンジンコーポレーションは兵庫県明石市に本社がある。船舶主機用大型ディーゼルエンジンを日本国内で、開発から設計、製造販売、アフターサービスまで一貫して取り扱っている世界唯一の会社。会社のロゴには船のプロペラと、時代の波に先行して技術を開発し、イノベーションを起こす意図あり、自ら市場を切り拓く者という意味の「First Mover」が掲げられており、1面の記事からわかるように、

大型船舶用ディーゼルエンジン



JR新神戸駅ホームにある広告 エンジンの右下に女性が立っている

そこには今までに見たことのない巨大な体育館に似た工場があり、中には、3、4階位の高さの大きなエンジンが数機組み立てられていた。今までインターネットや、JR新神戸駅の新鮮な案内にあるジャパンエンジンの広告だけが知る事になっていた現実が目の前に広がっている。



ジャパンエンジンの工場内部

工場の奥、完成品の試運転をしている。出来上がったばかりの真新しいエンジンが、大きな音を轟かせ、規則正しく動いている。「美しい」

**感謝**

ジャパンエンジンの中井さんのおかげで工場内部を学ぶ事ができました。一生記憶に残る貴重な体験で将来の方向性が定まりました。この経験を添えすに知学に励み、「First Mover」僕も社会貢献したいと思えました。



海王丸 機関長 野田さんと

「圧倒的スケール」「鳥肌が立つ大きさ」

機械は美しい

2025年8月に神戸大学 海洋政策科学部のオープンキャンパスに行った。僕は神戸大学、東京海洋大学を進学先として考えている。機関士に興味があり、この二つの大学には海技士免許が取得できる学部があるから

機関学領域の業界相談コーナーでジャパンエンジンの中井さんと出会った。僕がエンジンに興味があることを伝えたと、その場にいた業界各社の方々より歓喜の声が上がったのを、今でも鮮明に覚えている。近年、機械じじりが趣味な生徒が少なくなると、僕の進むべき道はここにある。と確信した瞬間だった。その後中井さんは、僕のエンジンに対する思いを真剣に聞いてくれて、工場見学を希望したところ快諾いただいたので、後日、本社工場がある明石に伺った。

「圧倒的スケール」「鳥肌が立つ大きさ」

技術が船でも使われていた。一切の妥協を許さない職人強者がここにあった。また、その奥では最新の工作機械を導入し、生産効率を上げる取り組みもしていた。その他にも世界に先駆け完成したばかりのアンモニアエンジン、フロンティア燃料アンモニア輸送船のエンジン、ジャパンマリンユナイテッドや、ヤママー、川崎重工、前予定や、ヤンマー、川崎重工、水素供給設備1面記事など次世代のエネルギー開発の取り組みを聞きさせていた。複数数の会社が世界に目を向けお互い協力し合う姿、良い製品が出来上がる理由がある。従来からのエンジン生産過程から次世代のエネルギーの取り組みまで拝見させていただき、とても有意義な工場見学だった。

**圧倒的スケール**

「鳥肌が立つ大きさ」

機械は美しい

2025年8月に神戸大学 海洋政策科学部のオープンキャンパスに行った。僕は神戸大学、東京海洋大学を進学先として考えている。機関士に興味があり、この二つの大学には海技士免許が取得できる学部があるから

機関学領域の業界相談コーナーでジャパンエンジンの中井さんと出会った。僕がエンジンに興味があることを伝えたと、その場にいた業界各社の方々より歓喜の声が上がったのを、今でも鮮明に覚えている。近年、機械じじりが趣味な生徒が少なくなると、僕の進むべき道はここにある。と確信した瞬間だった。その後中井さんは、僕のエンジンに対する思いを真剣に聞いてくれて、工場見学を希望したところ快諾いただいたので、後日、本社工場がある明石に伺った。

**編集後記**

リアリズム

僕は工場見学の記事でも書いたが、機関士になりたい。しかし残念な事に友人に話すとき必ず「やめておけ」と言われる。船の世界は、...

ジャパンエンジンの見学や海王丸の体験航海、大学のオープンキャンパス。他にも浜山船舶に関する人々にお世話になった。そしてどの方々も優しい。自分の好きな事を仕事にしている充実感が感じられる。

「みらいへ」という名前の船に初めて乗船した事、みらいに向けた取り組みを取材できた事、水素エンジンの華開けはみらいへの一歩。などの意味を込めてつけた。将来は水素など環境に優しいエンジンの機関士になり、研究や教育にも携わってみたいと思っています。僕が自分の目で見て出会った誇り高き機関士達をお手本に。

参考文献

<https://www.j-eng.co.jp/> 株式会社ジャパンエンジンコーポレーション

<https://www.khi.co.jp/> 川崎重工業株式会社

[https://www.yanmar.com/jp/about/company/power\\_solution/](https://www.yanmar.com/jp/about/company/power_solution/) ヤンマーパワーソリューション株式会社

[https://www.nedo.go.jp/news/press/A5\\_101895.html](https://www.nedo.go.jp/news/press/A5_101895.html) NEDO コソソチームによる船用水素エンジンの陸上運転に成功しました。2025-10

<https://www.iwatani.co.jp/jpn/hydrogenfuelcellship/name/> 伊藤いわたに株式会社 水素燃料電池船開発サイト

<https://www.asahi.com/tdsh/article/15091130> 朝日新聞SDGs ACTION!

ゼロエミッションとは 国・自治体・企業の具体的な取り組み事例を紹介 <https://tsuneshi-ic.com/craft/cas123>

ツネイシクサトモトフアンリナーズ ハイロイスにご <https://giraffe.co.jp/monoty/column/science/archives/859>

GIRAFFE Co. 自動車分野で期待される燃料電池 <https://www.print-colour.com/product/branding/works118.html>

仕組みやリットドプリントを解説

<https://www.print-colour.com/product/branding/works118.html>

パンフレット資料 交通広告デザイン事例【BtoB企業の知名度向上】

### 内藤 颯馬 (1年)・堀 陽葵 (1年)・浅海 舜仁 (1年)

令和7年度8月29日(金)

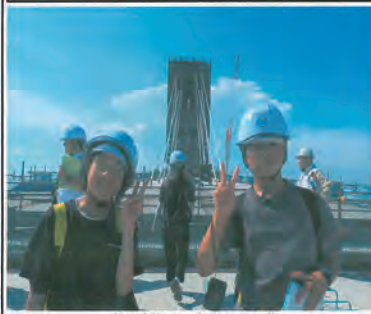
南希タイムズ 緑

令和7年度 第3号(通巻26号) (1)

#### ～ぼくらの学び旅～

## 巨大な橋と防災の秘密

～ 知っていますか、吊り橋の作り方! ～



建設途中の巨大なピロン柱

私たちが美術部 ボランティア・新聞班は、七月十二日(火)の夏休みに新聞研究会で行われる防災や海に関する仕事について取材する中学生記者取材講習会に参加してきました。

午後の最初に見学したのは、震災のとき、東扇島の防災センターから支那物資を運ぶのに必要となる建設途中の川崎臨海道路の橋です。

この橋は、完成すれば東日本一の斜張橋となる橋だそうなんです。

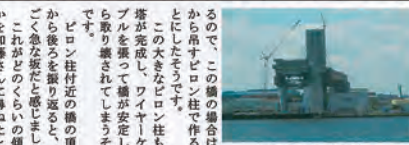
建設途中の橋に、東扇島の方からピロンの近くまで登ることができました。遠くから見る小さく感じたピロン柱も、近くから見るとすごく大きなことが分かりました。

ピロン柱とは主柱を作る前の仮の塔のことです。

### 体験を通して知った 橋の工夫と安全



東扇島から水江長へ



水江町から東扇島へ



レインボーブリッジ

中学生記者取材講習会で、建設途中の橋を見学させていただき、他にもどんな橋や構造があるのかに興味を持ち調べてみました。

吊り橋といっても大きく分けて「吊り柱」と「斜張橋」の二つに分かれます。

私たちが見学した建設途中の斜張橋は、主塔から斜めに吊り下げられたケーブルで支えられているのが特徴です。

これは、横浜ベイブリッジや鶴見つばさ橋などがあります。

吊り橋は、斜張橋とは違い、主塔からケーブルが垂直に伸び、そのケーブルから垂直に伸びたロープで橋を吊っています。

これには、レインボーブリッジなどがあります。

その他にも、トラス橋やアーチ橋、桁橋などがあります。

### 鶴見つばさ橋

鶴見つばさ橋は、一九九四年に完成した斜張橋で、全長二千二百メートル、主塔の高さは百八十三メートル、桁下は四十九メートルです。

一面吊り斜張橋として、世界最大規模で、主塔の高さと全長では、ベイブリッジをしのぐ大きさの橋です。

この橋は、大黒島から鶴見までを結んでいて、京浜地区の港湾施設間の交通軸として、横浜港の港湾機能をさらに上げるために建設されました。

この「鶴見つばさ橋」という名称は、一般から募集し、この「鶴見つばさ橋」に決定するまで八回に及ぶ選考があったのだそうです。(穂)



鶴見つばさ橋

横浜ベイブリッジは、一九九九年に完成し、全長は、八百六十四メートル、桁下は、五十六メートルです。

横浜国際道路を横断し、本牧ふ頭と大黒ふ頭を結ぶ高層二層構造の斜張橋です。

上層は首都高速道路、下層は国道357号線となっています。

湾岸物流の一端を担う重要な輸送道路の役割も果たしています。

大黒ふ頭からスカイウォークを利用して橋を歩いて渡ることが出来ます。



海上から見るベイブリッジ

最もシンプルな形の橋が折橋です。シンプルなので、建設・維持管理が容易で、建設のコストも比較的安価なのが特徴です。

これには、東京湾アクアラインなどがあります。

このように、制約、用途、強度などいろいろな条件で、多くの橋が作られていることが分かりました。(穂)



東京湾アクアライン

### 加藤さんに聞きました

国土交通省の加藤さんに建設途中の橋について聞いてみました。

「この橋は、どのような材料でできているのでしょうか。」という質問では、コンクリートが中心で、鉄があるところ、鉄が中心でできているところがあるそうです。

特徴として、コンクリートは長く持ちこたえるので、重たく主塔と主塔の間には通さないようにしています。」とのことでした。

最後に、「橋を作る上で一番大切なことは何ですか。」という質問には、「船や周囲の交通を止めないといけないこと、周りの安全を第一に作業することです。」とのことでした。(穂)



首都圏防災センター(東扇島)

私たちが見学した建設途中の橋は、首都圏防災センターが発生した時に首都圏防災センターから支援物資を届けてくれるための道路でも使われます。

そこで、この道路を使用して物資を搬送してくれる首都圏防災センターについて調べてみました。

首都圏各地の応急復旧活動を行う拠点として、有明の丘地区と東扇島地区に作られたそうです。

名称は東京湾臨海部基幹的広域防災拠点とします。

その中の首都圏防災センターの特徴は、震災時に備えての防災用品や資機材を保管しています。

さらに、職員が三百六十五日二十四時間体制で常駐していて、定期的に総合防災訓練やヘリコプター離着陸訓練が実施され災害対応能力の向上に努めているそうです。

加えて、支援隊には、停電時に無給油で一週間の電力を確保できる自家発電装置、飲料水確保装置、宿舎、会議室などを備えています。

平時時には、東扇島公園として人工海浜や多目的運動場などで楽しめるそうです。

しかし、災害が発生すると、ここが拠点となり私たちに支援物資を届けてくれるそうです。(内藤)



丁寧に教えて頂きました!

## 南希タイムズ 緑

横浜市立南希望が丘中学校  
美術部  
ボランティア・新聞班  
編集長 内藤 颯馬  
副編集長 堀 陽葵  
校閲 浅海 舜仁



# 優秀賞

エジプト カイロ日本人学校 中学部

## 船でつながる世界の国々

## 飯尾 太喜 (1年)



カイロ日本人学校

中学部1年 飯尾太喜

## 船でつながる世界の国々

### Topic 01 スエズ運河を通る船の数

私が通っているカイロ日本人学校の2025年度の修学旅行で、スエズ運河の実際に船が通っている場所を通りました。そこには、コンテナ船など、様々な船がありました。実際にスエズ運河を通じて、川の幅がとても大きいことに気付きました。そこで、私は一日に約何隻の船がスエズ運河を通るのだろうと疑問に思い、調べました。

日本船主協会のレポートによると2024年のスエズ運河通航量は、隻数ベースで13,213隻（前年26,434隻/50%▲）となり、過去最高を記録した前年と比べ減っています。それは紅海危機の影響です。それでも1日あたり平均して約36隻の船がスエズ運河を通過している計算になります。

### Topic 02 船を使うことのメリットとデメリット

そもそもなんで船を使って物を運ぶのか?という疑問を持ちました。なので、インターネットで調べたものをまとめてみました。

<https://www.digima-japan.com/knowhow/world/15681.php>

<メリット>

- ・一度に大量のものを輸送できる
- ・コスト効率が優れている
- ・安全性が高い
- ・環境への負担が比較的小さい

<デメリット>

- ・輸送時間が長い
- ・天候や自然災害などの影響を受けやすい
- ・港が必要
- ・書類手続きが複雑

### Topic 03 スエズ運河を通るか通らないかで大きな差が出る!

右にあるように、シンガポールからオランダに船で行く場合、スエズ運河を通るルートと通らないルートでは1.4倍もの差があります。スエズ運河を通るルートでは、バブエルマンデブ海峡を通り紅海に出て、そのあとスエズ運河を通ります。スエズ運河を通らないルートではアフリカの南側から喜望峰を通っていきます。



<https://www.yomiuri.co.jp/world/20240223-OYT1T50089/>

### Topic 04 ゼロエミッション船

ゼロエミッション船とは、航行時などに温室効果ガスを排出しない船の事です。具体的には、「船上CO2回収システム搭載船」や「低速LNG（液化天然ガス）+風力推進船」といったものがあります。

船上CO2回収システム搭載船は、陸上で使われているCO2回収装置を乗せた船です。CO2回収装置を活用できれば、どの燃料ゼロエミッション化の実現が可能です。

低速LNG+風力推進船は、船で主流の燃料である重油の代わりにLNGを使用した船です。LNGは、重油に比べてCO2排出量を20%削減できるとされており、風力推進などの技術を組み合わせることで、さらなるCO2の削減が期待できます。

[https://www.wsew.jp/hub/ja-jp/blog/article\\_108.html](https://www.wsew.jp/hub/ja-jp/blog/article_108.html)

### Topic 05 船が抱える課題点

その一方、課題点もたくさんあります。その一つが内航船員の高齢化です。下のグラフを見ればわかる通り、約半数が50歳を超えています。なので、船員が減少しています。そのうえ、将来は少子高齢化が急激に進むと予測され、船員不足が課題点となっています。



<https://www.naikokaiun.or.jp/union/union09/>



私が行っているカイロ日本人学校の修学旅行での経験を作品の内容に入れました。この経験から得られた事も書いたため、私にしかなれないユニークな作品が完成したと思います。スエズ運河への修学旅行という貴重な経験が「ジュニア・ SHIPPING・ジャーナリスト賞」の優秀賞につながり、大変驚くとも光栄に思います。

Topic 06

二酸化炭素の排出量

2023年に国土交通省が発表した内容によると、「1トンの物を積んで、1 km進んだ時のCO<sub>2</sub>排出量」は、乗用車などでは1147g、トラックなどでは207gであるのに対して、船はわずか42gしか二酸化炭素を排出しないそうです。これは、SDGs目標13:「気候変動に具体的な対策を」に大きく貢献しています。

気候変動の多くは、自然災害であり、その自然災害は地球温暖化が深くかかわっています。その原因の一つに、CO<sub>2</sub>があります。船はCO<sub>2</sub>の排出量がとても低いので環境にいいと言えます。

<https://agus.co.jp/?p=4692>

Topic 07

2025年度修学旅行

カイロ日本人学校2025年度5月21日と22日に、修学旅行がありました。その修学旅行は、スエズ運河へも訪問しました。そのときに、セイリングシミュレーターも体験させて頂きました。シミュレーターの装置の中には、見たこともないような様々な機会が設置されていました。そして、操縦室の窓からは、実際の景色をデータ化した映像が流されていて、船を動かすと景色も動いていきました。まるで、本当に船を操縦しているみたいでした。驚くことに、外の景色は変えられるそうです。具体的には、曇りの天気や雨の天気、豪雨がもたらす嵐、さらにはエジプト特有のハムシーン（砂嵐）の景色までありました。嵐の時は、窓から見える景色が揺れていて、実際の地面も揺れているように感じました。それで、スタッフさんに聞いてみると、「揺れていないよ」と言われました。私は、その時非常に驚きました。

その次、スエズ運河を実際に小型のボートに乗って通らせて頂きました。私たちが通ったところの幅は、想像以上に長かったです。そこには、オンラインミーティングや事前学習で学んできた様々な種類のコンテナを積んだ船がありました。実物を見ると、写真で見るとよりもコンテナなどがはるかに大きく感じました。

翌日、スエズ運河の下にあるトンネルもバスで通りました。そのトンネルは全長1.63kmだそうです。ところどころに避難用の場所がありました。そのスペースは、壁の部分に少しくぼみがあり、車が通っても避難できるスペースです。このことから、建設途中も安全管理ができたんだらうなと暗いバスの中の中で想像を膨らませていました。こうした、私たちはスエズ運河の上も下も通ることができました。



セイリングシミュレーターの写真



スエズ運河にあるコンテナの写真



スエズ運河トンネルの写真

Topic 08

感想

この学習を通して私が一番感じたことは、どれだけ写真で見て、理解しても、本物を見るのとは、全く別物ということです。修学旅行でスエズ運河を通っていなかったら、その大きなコンテナをこの目で見ることはできなかったです。またどれだけのもが入っているのか想像すらつきませんでした。スエズ運河トンネルを通ることで、建設時の安全面についても学びました。



修学旅行でのベストショット

## 三崎港新聞 ～現在の三崎漁港の課題と展望～

三重県 桜丘高等学校  
矢口 琳喜 (2年)

[1]

三崎港新聞

2025年11月17日(月)

### かつての賑わいはどこへ



「マクロ」の漁獲量は、かつては三崎港の中心であった。しかし、近年は漁獲量が減少し、漁師の収入も減少している。これは、漁獲量の減少だけでなく、漁師の高齢化や若年層の減少によるものである。かつては、三崎港は「マグロの都」と呼ばれていた。しかし、現在は「マグロの都」ではなく、「マグロの故郷」と呼ばれるようになった。かつては、三崎港は「マグロの都」であった。しかし、現在は「マグロの故郷」と呼ばれるようになった。かつては、三崎港は「マグロの都」であった。しかし、現在は「マグロの故郷」と呼ばれるようになった。

### 三崎港不漁の事実

### 三崎港新聞

現在の三崎漁港の課題と展望

### 漁師の知恵と地域の方で海を守る



↑三崎港に停泊する漁船

三崎港では近年、マグロの不漁や漁師の高齢化など厳しい現状に直面している。持続可能な漁業への取り組みが進んでいる。漁獲量の減少や小型船の導入など、漁師自身が苦闘を繰り返している。また、地元高校との連携による若手漁師育成や、観光と結びつけた取り組みも進んでいる。

### 未来へつなぐ三崎港の挑戦

三崎港では近年、マグロの不漁や漁師の高齢化など厳しい現状に直面している。持続可能な漁業への取り組みが進んでいる。漁獲量の減少や小型船の導入など、漁師自身が苦闘を繰り返している。また、地元高校との連携による若手漁師育成や、観光と結びつけた取り組みも進んでいる。



↑昭和時代の三崎港の様子

発行  
桜丘高校 2年生  
やぐち 琳喜  
矢口

### マグロ取引の古今

かつて、船中や船尾でマグロの取引が行われていた。現在は、専用の取引場や市場で取引が行われている。取引の場が変化したことで、取引の効率化が進んでいる。また、取引の場が変化したことで、取引の効率化が進んでいる。また、取引の場が変化したことで、取引の効率化が進んでいる。

方式を捨てた。かつては、船中や船尾でマグロの取引が行われていた。現在は、専用の取引場や市場で取引が行われている。取引の場が変化したことで、取引の効率化が進んでいる。また、取引の場が変化したことで、取引の効率化が進んでいる。また、取引の場が変化したことで、取引の効率化が進んでいる。

↑実際の駅名看板

三崎港の最寄り駅である京急線三崎駅に設置された「三崎マグロ駅」の看板が話題を呼んでいる。駅名の横に大きく描かれたマグロのイラストは、三崎港の名物であるマグロを象徴しており、観光客や地元住民に親しまれている。駅を訪れる人々は、記念撮影を楽しみながら港町の魅力を体感できる。観光協会や地元商店街も連携し、看板を起点に三崎マグロをテーマとした食べ歩きや市場散策を提案している。さらに、駅周辺には飲食店や土産物店も多く、観光客の回遊を促すことで地域経済の活性化にもつながっている。地域ブランドの認知度向上と街おこしに役買うユニークな取り組みであり、訪れる人々に港町ならではの楽しさを伝える象徴的な存在となっており、今後多くの人を引きつけるスポットとして注目されるだろう。



自分が新聞を作成し始めて約2年が経ちます。初めて外部のコンテストに応募した本作品で「優秀賞」という評価をしていただき、非常に光栄です。今回は「船と港」をテーマに新聞づくりをしましたが、これからも様々な視点から多くのものに触れた紙面作成をしていきたいです。

# 海と港町を守る若き力 三崎港での新しい挑戦



↑プロジェクトの様子

三崎港では、地元漁師と高校生が協力する「未来の漁師プロジェクト」が注目を集めている。この取り組みは、漁師の知識と経験を若い世代に伝えると同時に、学生が漁師の生活環境を調査し、持続可能な漁業の発展を促すことを目的として始まった。参加する学生たちは、漁船に乗りこみ、小型マシンの操作や、漁具の調整、海の生態系の観察を行う。また、漁師の捕りかえりや、漁獲物の選別作業にも参加し、漁師の重要性も実感している。漁師の山口正雄さんは、「ただ魚を獲るだけ

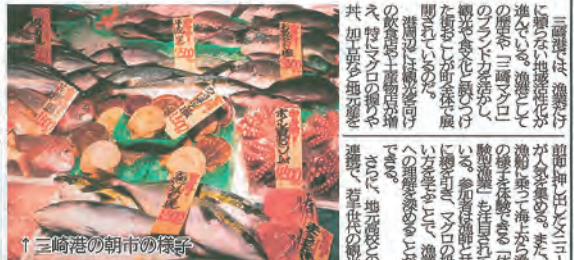
# 三崎港の今後の展望とは 漁師の方にインタビュー



山口正雄さん

「マシンの操作は、64歳、不漁も燃料費が高騰し、後継者不足が懸念されている。三崎港では、漁業は厳しい現実を直視している。その一方で、山口正雄さんは、三崎港の未来を担う若き力に期待している。山口さんは、漁師としての経験と知識を、若い世代に伝えることを目指している。山口さんは、漁師としての経験と知識を、若い世代に伝えることを目指している。

# マグロと観光で町おこし



↑三崎港の朝市の様子

三崎港は、漁業だけでなく、観光地としても発展している。マグロと観光で町おこしを推進している。三崎港の朝市は、新鮮なマグロと観光客を呼び込む重要な役割を果たしている。三崎港の朝市は、新鮮なマグロと観光客を呼び込む重要な役割を果たしている。三崎港の朝市は、新鮮なマグロと観光客を呼び込む重要な役割を果たしている。

# 編集後記

三崎港取材して、私たちが感じたのは、漁師の思いと、地域の未来への期待です。漁師の思いと、地域の未来への期待です。漁師の思いと、地域の未来への期待です。

取材後、山口正雄さんと一緒に、三崎港の未来について話し合いました。山口正雄さんは、漁師としての経験と知識を、若い世代に伝えることを目指している。山口正雄さんは、漁師としての経験と知識を、若い世代に伝えることを目指している。

参考文献  
・ <https://ameblo.jp/hatanoya/entry-12121777532.html>  
・ <https://www.kanaloco.jp/news/life/article-916147.html>  
・ [https://www.furusato-tax.jp/feature/detail/14210/18391?srsltid=AfmB0oq4HzR7bA6AmhcIPmSekmXQLB7r0o\\_mHo4gR4lue3S35kppLP](https://www.furusato-tax.jp/feature/detail/14210/18391?srsltid=AfmB0oq4HzR7bA6AmhcIPmSekmXQLB7r0o_mHo4gR4lue3S35kppLP)  
・ <https://www.kanagawa-kankou.or.jp/features/morning-market>





# 佳作

## 海洋新聞

山形県 南陽市立宮内中学校

高橋 愛那 (2年)

**船での暮らし**  
船の上での生活でもメリハリはあります。船長は船の安全を第一に考え、乗客の快適な旅をサポートしています。

**船員の任事**  
船員の仕事は多岐にわたります。乗客の安全確保、船のメンテナンス、そして美味しい食料の提供が主な役割です。

**外航船の大きさ**  
現代の外航船は驚異的な大きさを持ち、乗客数も数千に達しています。最新の設備が搭載されています。

**船で国を支えている**  
船は国と国をつなぐ重要な交通手段です。貿易品を運ぶだけでなく、文化交流の場としても機能しています。

**船員になるために**  
船員になるには厳しい訓練と試験が必要です。専門的な知識と体力を身につける必要があります。

**船の歴史**  
船の歴史は古く、人類の文明の発展と共に進歩してきました。最新のテクノロジーが船の性能を高めています。

## インバウンドや貿易で日本を支える!世界とつながる横浜港新聞

東京都 豊島区立駒込中学校

中澤 佳之 (1年)

**世界とつながる横浜**  
【輸出について】横浜港は日本の主要な輸出港の一つです。最新の統計によると、輸出額は過去数年間で増加傾向にあります。

**横浜港の発展**  
【横浜港の歴史】横浜港は開港以来、日本の国際貿易の中心地として発展してきました。最新の設備が導入され、競争力を高めています。

**【横浜港の現状】**  
最新の統計によると、横浜港の取扱貨物量は過去数年間で増加傾向にあります。これは日本の経済成長と国際貿易の拡大を反映しています。

**【横浜港の未来】**  
横浜港は未来に向けてさらなる発展を目指しています。最新のテクノロジーを導入し、効率的な物流を実現するための取り組みを行っています。

**【参考文献】**  
横浜港の統計データ: [https://www.yokohama-port.jp/statistics/](#)  
横浜港の歴史: [https://www.yokohama-port.jp/history/](#)  
横浜港の現状: [https://www.yokohama-port.jp/current/](#)  
横浜港の未来: [https://www.yokohama-port.jp/future/](#)

**インバウンドや貿易で日本を支える!世界とつながる横浜港新聞**

**横浜港の発展**  
【横浜港の歴史】横浜港は開港以来、日本の国際貿易の中心地として発展してきました。最新の設備が導入され、競争力を高めています。

**【横浜港の現状】**  
最新の統計によると、横浜港の取扱貨物量は過去数年間で増加傾向にあります。これは日本の経済成長と国際貿易の拡大を反映しています。

**【横浜港の未来】**  
横浜港は未来に向けてさらなる発展を目指しています。最新のテクノロジーを導入し、効率的な物流を実現するための取り組みを行っています。

**【参考文献】**  
横浜港の統計データ: [https://www.yokohama-port.jp/statistics/](#)  
横浜港の歴史: [https://www.yokohama-port.jp/history/](#)  
横浜港の現状: [https://www.yokohama-port.jp/current/](#)  
横浜港の未来: [https://www.yokohama-port.jp/future/](#)

## ただの箱じゃない!コンテナ新聞

山形県 南陽市立宮内中学校

石黒 千倅 (2年)

**海上輸送を支えるコンテナ**  
コンテナは海上輸送を支える重要な道具です。最新の規格が導入され、効率的な物流を実現しています。

**コンテナの種類**  
コンテナには様々な種類があります。用途に応じて最適なコンテナを選択することが重要です。

**コンテナの歴史**  
コンテナの歴史は古く、輸送効率の向上を目的として開発されました。最新のテクノロジーがコンテナの性能を高めています。

**コンテナの未来**  
コンテナは未来に向けてさらなる発展を目指しています。最新のテクノロジーを導入し、効率的な物流を実現するための取り組みを行っています。

## 海の仕事

山形県 南陽市立赤湯中学校

渡部 咲 (2年)

**船が得意なまで**  
船の仕事は多岐にわたります。乗客の安全確保、船のメンテナンス、そして美味しい食料の提供が主な役割です。

**海の歴史**  
海の歴史は古く、人類の文明の発展と共に進歩してきました。最新のテクノロジーが海の性能を高めています。

**海の未来**  
海は未来に向けてさらなる発展を目指しています。最新のテクノロジーを導入し、効率的な物流を実現するための取り組みを行っています。

## 海に飛ぶジェットfoil

東京都 豊島区立千登世橋中学校

木谷 凜 (2年)

**ジェットfoilの主な活動と利点**  
ジェットfoilは海上輸送を支える重要な道具です。最新の規格が導入され、効率的な物流を実現しています。

**ジェットfoilの種類**  
ジェットfoilには様々な種類があります。用途に応じて最適なジェットfoilを選択することが重要です。

**ジェットfoilの歴史**  
ジェットfoilの歴史は古く、輸送効率の向上を目的として開発されました。最新のテクノロジーがジェットfoilの性能を高めています。

**ジェットfoilの未来**  
ジェットfoilは未来に向けてさらなる発展を目指しています。最新のテクノロジーを導入し、効率的な物流を実現するための取り組みを行っています。

造船新聞

沖縄県 沖縄県立沖縄水産高等学校

又吉 香帆 (1年)



一重草新聞

三重県 桜丘高等学校

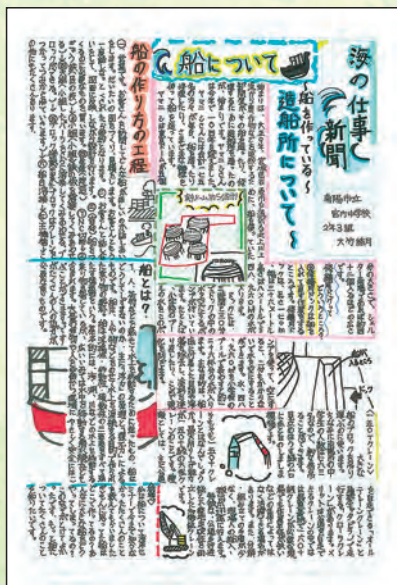
室木 咲楽 (1年)



海の仕事新聞

山形県 南陽市立宮内中学校

大竹 結月 (2年)



ブルーカーボン

東京都 貞静学園高等学校

長崎 大嘉 (1年)



東京都 大田区立入新井第五小学校

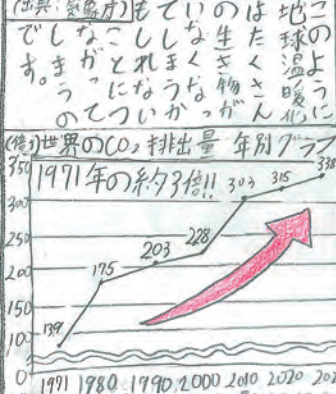
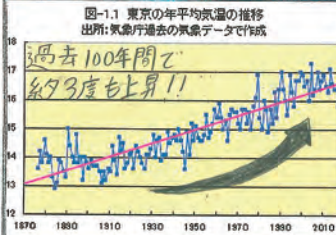
## 地球の未来を豊かに!! ~ゼロエミッション船への挑戦~

### 小泉 英士 (4年)

地球の未来を豊かに!!  
~ゼロエミッション船への挑戦~ 新聞

令和7年 8月16日

### このままだと地球が危ない!!



みんなは「地球温暖化」という言葉をよく知っています。地球温暖化は大気中に温室効果ガスが増加し、太陽の熱を宇宙に放出しにくくなってしまっている状態です。しかし、人間は18世紀後半からの産業革命によって大量の工場をたくさん作り、大量の温室効果ガスを放出しています。

その結果、20年にはホッキョククマのすみかや氷がなくなり、水がとけて海面が上昇して森林が減少するなどの被害が起きます。

大変だ!!

地球の未来を豊かに!!  
~ゼロエミッション船への挑戦~

大田区立入新井第五小学校  
4年 小泉 英士

### 世界の国際海運からのCO2の排出量



そのための国際海事機関は今世紀中に船からの温室効果ガスの排出ゼロ、つまりゼロエミッションを目指しています。その中で日本も2050年までに二酸化炭素実質排出量ゼロを目指しています。その中解決策として次世代の燃料の記事を、使い温室効果ガスを排出しない「ゼロエミッション船」が注目されています。

世界の国際海運からのCO2の排出量は、2018年ではなんと7.4億トン、日本でも1100万トンに上り、現在も上昇しています。

二つ目は、燃料として水素やアンモニア、バイオ燃料など、再生可能な資源から作られる燃料です。これらは、温室効果ガスを排出しないという特徴があります。

ゼロエミッションってなに? エミッションは「排出」で、排出物をなくするという意味です。排出物(温室効果ガス)の中でも一番の地球温暖化の原因となっているのは二酸化炭素です。

世界は、水素やアンモニア、バイオ燃料など、再生可能な資源から作られる燃料です。これらは、温室効果ガスを排出しないという特徴があります。

電気	水素
木材燃料	燃料アンモニア

四つ目は、バイオ燃料です。これは、エネルギー源が再生可能な廃棄物資源の有効活用に関与します。

二つ目は、燃料として水素やアンモニア、バイオ燃料など、再生可能な資源から作られる燃料です。これらは、温室効果ガスを排出しないという特徴があります。

三つ目は、電気です。電気は直接使えます。CO2も出ません。

四つ目は、バイオ燃料です。これは、エネルギー源が再生可能な廃棄物資源の有効活用に関与します。

次世代の燃料は? 一つ目は「水素」です。水素は水をはじめ、様々な資源からつくることができ、燃やしてもCO2を出さないクリーンエネルギーです。

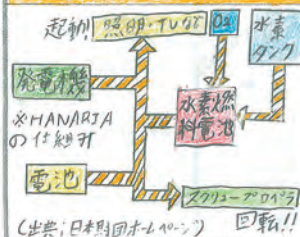
受賞者  
コメント

僕は、まさか自分の作品が受賞するとは思わなくて、とても嬉しかったです。また、詩文でも書いたような日本の船たちが、自分が大人になる頃にはゼロエミッションを成功させ、日本だけでなく、世界がまたひとつ大きく進歩する日が来ると信じています。そして、地球温暖化について、一人でも多くの人に知ってもらえたら嬉しいです。

地球の未来を夢中!!  
~ゼロエミッション船への挑戦新聞

令和 7年 8月 16日

地球を救う、ゼロエミッション船の紹介!!



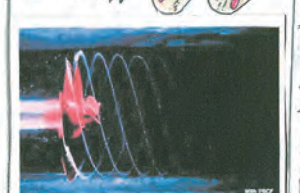
ゼロエミッション船で一番有名なのは、世界初のゼロエミッション運航実証に成功したゼロエミッションの第一歩ともいえる、日本財団の「HANARIA」です。  
「HANARIA」は今後、多く使われるであろうグリーンエネルギーの水素から電気を発生させる燃料電池とリチウムイオンバッテリー、これにハイオキシセル再生可能燃料発電機を組み合わせた3つのハイブリッド電源ユニットが特徴です。ハイオキシセルとリチウムイオンバッテリーは仮に水素の供給が途絶えた時にも運航できるようにしています。  
また、「HANARIA」は、往復、およそ30kmをゼロエミッションモードで運航することに成功し、その結果同等仕様のディーゼルエンジンを搭載した船舶と比較すると、100%のCO<sub>2</sub>を削減しました。今後、観光船として役立つでしょう。

船のゼロエミッションの第一歩!! 「HANARIA」

ハブ渦(ハブナックス)の比較



PBCF無し ↑  
中心にハブ渦が発生しています!!



PBCF有り ↓  
ハブ渦が弱くなっています!!

失エネルギーを回収し、プロペラ効率を改善する



乗用車や建設機械などのあらゆる車両を運ぶ自動車船で、括弧としてこの時代を切り開く次世代自動車船「BLUEシリーズ」です。  
「BLUEシリーズ」はLNG(液化天然ガス)を燃料として安全に利用することができ、船で高めるために環境性能を高めるため、最新のプロペラに発生する渦による損失を削減する。従来の重油より20%軽減しています。これにより、従来の重油よりCO<sub>2</sub>を削減することが実現しました。

自動車と豊かな未来を運ぶ!! 商船三井「BLUEシリーズ」

〈参考資料〉  
地球温暖化：関西電力株式会社  
ゼロエミッション：日本財団株式会社  
次世代の燃料：日本財団  
「HANARIA」：日本財団  
「BLUEシリーズ」：商船三井

〈編集後記〉  
ぼくは、今回の新聞を書いて、初めて地球温暖化がもたらす恐ろしい影響が、ほかの生物にとっても大きな脅威をもたらした。そして、これからの地球を守るために、たくさんの人たちが関わり、グリーンエネルギーを使い、CO<sub>2</sub>を出さないようにするいろいろな種類の船を作っていることを知り、書きたかった。記事を書くために調べていくと、船を作っている人たちの努力が伝わって、ゼロエミッションに興味を持つことができました。ぼくは、ゼロエミッション船が、さあ、海運のCO<sub>2</sub>排出を大きく削減する目標に近づいていくことを信じています。

岐阜県 帝京大学可児小学校

## はるの海の子新聞

## 安藤 陽乃 (5年)

年 月 日



### 驚き!! 舟台の造り方

船の製造工程を大調査

船の製造工程とは、船の設計から始まり、船体の製作、船体の組み立て、船体の塗装、船体の検査、船体の引揚り、船体の運搬、船体の解体までの一連の工程を指す。船の製造工程は、船の設計から始まり、船体の製作、船体の組み立て、船体の塗装、船体の検査、船体の引揚り、船体の運搬、船体の解体までの一連の工程を指す。

### はるの海の子新聞

帝京大学  
可児小学校

5年

安藤 陽乃

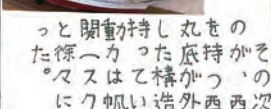
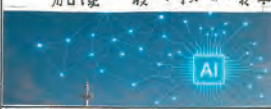
### ペリー来航と造船

ペリー来航は、1853年7月3日、アメリカ東インド艦隊司令長官ペリーが、黒船を率いて、浦賀に上陸した。この来航は、日本に西洋の船と技術を伝えた。ペリーは、黒船を率いて、浦賀に上陸した。この来航は、日本に西洋の船と技術を伝えた。

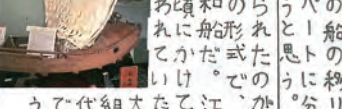
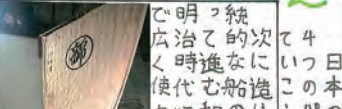
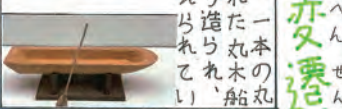


日本の船の歴史

日本の船の歴史は、古くから続いている。縄文時代の舟、弥生時代の舟、古墳時代の舟、中世の舟、近世の舟、現代の舟。日本の船の歴史は、古くから続いている。縄文時代の舟、弥生時代の舟、古墳時代の舟、中世の舟、近世の舟、現代の舟。



現代の船は、AI技術や自動化技術が導入されている。AI技術や自動化技術が導入されている。AI技術や自動化技術が導入されている。



日本の船の歴史は、古くから続いている。縄文時代の舟、弥生時代の舟、古墳時代の舟、中世の舟、近世の舟、現代の舟。日本の船の歴史は、古くから続いている。縄文時代の舟、弥生時代の舟、古墳時代の舟、中世の舟、近世の舟、現代の舟。







新潟県 新潟市立万代長嶺小学校

## 船と私達は未来を共に歩いていく

田中 久留美 (5年)

2025 11 5 船と私達は未来を共に歩いていく No.7

色々な種類のコンテナをのぞいてみよう。

一般的なコンテナ温度を一定に保つ 液体を運ぶ

他にも、「リーファーコンテナ」や「フラットラックコンテナ」、「フラットベッドコンテナ」など色々な用途に使われるコンテナがたくさんあるよ。

上が開いている「オープンコンテナ」なら、馬や牛など生き物を運べます。

コンテナの中には何が入っているの？

船と私達は未来を共に歩いていく

万代長嶺小 5年1組 田中久留美

### 船による物資の輸送

2018年度 品別輸送量 (トン) 合計 4,044億トン

品別輸送量 (トン)	割合 (%)
石油	22.0%
鉄鋼	11.9%
セメント	11.9%
自動車	3.7%
農産物	10.3%
その他	6.2%
内航海運	0.7%

☆国内での貨物の輸送 全体の42%

☆国内の産業に必要な物資の輸送 (石油製品、鉄鋼、セメントなど) 全体の約80%

☆海外からの輸送 全体の約97%

☆輸送別輸送量: 輸入品、輸出品、輸送品

### 船ってどのくらい大きいの？

最大のコンテナ船は長さ約400m、幅50mのコースを5分ほど進む。

この船に積むことができるコンテナの数はなんと、約200,000個。

コンテナを20m以上重ねてくると、高さは(2.6x24000個)62.4kmにもなるんだよ。

これは富士山16個の高さと同じくらい。

### 港に大きなクレーンがあるって本当？

港でコンテナ船の周りを見ると、びっくりするほど大きなクレーンに気づくはず。これがガントリークレーンで、クレーンという名前がついているんだ。

重たいコンテナをスイスイ持ち上げるよ。



## 船の使われ方新聞 ～鹿児島と東京の違い～

東京都 晃華学園中学校高等学校

## 船木 志穂 (1年)

### 船が住民の足になっている?!

### 船の使われ方新聞

鹿児島と東京の違い



先日、鹿児島へ旅行に行ったときに思わず「公共交通」との出会いに驚かされました。舞台は桜島を望む錦江湾。穏やかな海の上を多くのフェリーが行き交っていました。よく見ると、船のサイズが東京で見るとより小さく、「錦江湾観光のフェリーかな?」と思っていました。興味を惹き垂水のフェリー乗り場へ行く。観光用ではなく、地元の方たちが多く乗っていました。積載予定の車もほとんどが鹿児島ナンバー、レンタカーは私の家族ぐらいでした。東京での交通手段と言えば電車やバスで、船は観光用というイメージしかなく、それが当たり前だと思っていました。しかし、鹿児島では船という選択肢もあり、特に鹿児島港と桜島港を結ぶフェリーや垂水港と鴨池港を結ぶフェリーは、通勤・通学に利用されているため、運賃も数百円で、通勤・通学定期券も販売されています。大隅地域から鹿児島市への通勤・通学は、垂水市が八〇〇人程度、次に鹿屋市が四〇〇人程度と多く、その他、買い物や通院にも利用されています。車はもちろん、自転車でも乗船できるため、とても便利です。海を渡るフェリーが鹿児島県民の毎日の生活を支えていることを実感しました。

東京都調布市  
晃華学園中学校  
中学一年 船木志穂



なぜ東京アクアラインのようにトンネルと橋を造らないのか

理由は主に三つあります。

- ① 海上の距離が短く水深も浅い、さらに錦江湾の地質調査が行われていない。錦江湾では詳細な地質調査が行われたことはなく、軟弱な地盤ということが推測されているのみです。建造物を作成する場合は詳細な地質調査から始める必要がありますが、良好な景観の錦江湾は、日本で最初の国立公園に指定されているため、実際に調査を始めるのは難しいと言われています。
- ② 建設費が一千万円〜一兆円と高額で、それを上回る経済効果が期待できない。建設費はルートにより変わりますが、一〇〇〇億円を投資してもそれを上回る経済効果はないだろうと予測されています。さらに鹿児島は毎年豪雨や台風に見舞われるため、通行規制なども想定されます。
- ③ 桜島は度々噴火しますが、避難計画がフェリー利用を想定している。鹿児島と桜島は切っても切れない関係にあり、噴火が発生した場合、住民はフェリーを使って避難することが昔から計画されています。これを急に変更することは混乱の原因にもなり、人命にも関わってくるのが想定されます。



参考資料  
・平成二十二年二月 鹿児島県 錦江湾橋交通ネットワーク可能性調査（基礎的調査）  
・平成二十二年二月 鹿児島県 錦江湾橋交通ネットワーク可能性調査（経済的調査）  
・鹿児島交通株式会社 垂水フェリー

### 錦江湾に存在する3つの航路

錦江湾のフェリーを調べてみると、三つの航路があることがわかりました。

- 桜島フェリー（桜島港⇄鹿児島港）平日五十一往復/休日五十六往復、二十四時間運航。
- 鴨池・垂水フェリー（垂水港⇄鴨池港）平日十九往復/休日二十六往復。
- フェリーなんきゅう（根占港⇄山川港）平日四往復/休日五往復。

毎日数多くのフェリーが運航されています。歴史も長く、それだけ需要が高いと伺えます。

### 感想

東京では公共交通としてあまり馴染みのない船ですが、今回は鹿児島の人にとっても身近な存在であり、また災害時にも必要になる重要なものだと感じました。また、鹿児島には離島が多いため、錦江湾内を運行するフェリーだけではなく、種子島・屋久島などへのアクセスや生活物資の運搬をするフェリーも多いことを知りました。今回乗船したフェリーには、船内にうどん屋があり、フェリーの中で温かいうどんが食べられることに驚きました。通学や仕事の移動中に船内で食事ができるのは便利だと思いました。



実際に乗った垂水フェリー  
【写真提供：鹿児島交通株式会社】

### 受賞者 コメント

この度は名誉ある賞をいただきありがとうございます。また、写真の使用にご協力いただいた垂水フェリーの皆さんにも感謝しています。電車やバスと比べると乗る機会が少ないフェリーですが、地域によっては同じくらい身近な乗り物であること、災害時にも重要な役目があることをたくさんの人に知ってもらえたらうれしいです。



# 審査委員特別賞

東京海洋大学 教授 黒川 久幸

東京都 中央区立明正小学校

地球の未来は日本の船がつくる

瀬之上 綾音 (5年)

令和7年11月15日

NO.1

### LNG燃料フェリー



出典:商船三井のホームページより

船用燃料としてLNGを使用するLNG燃料フェリー。LNG燃料は従来の燃料油に比べて、二酸化炭素(CO2)では約25-30%、硫黄酸化物(SOx)ではほぼ100%の排出削減効果が見込めることから、今後できる最善を尽くした船型として環境負荷の大幅な低減を期しています。

### 北極域研究船 みらいⅡ



出典:JAMSTEC

北極域研究船「みらいⅡ」は、海洋研究開発機構(JAMSTEC)が建造中の日本初の砕氷研究船。2026年11月に竣工予定。研究船として日本で初めて砕氷機能と世界レベルの研究観測機能を有しており、国際的な研究プラットフォームとしての活躍が期待されています。



さんふらわあがよいにも乗船しましたが、煙突から出る煙や臭いがなく、乗り心地が良かったので、人にも環境にも優しいフェリーだと思います。

北極圏は地球全体の平均の約3倍の速度で温暖化が進んでいるといわれています。私も将来「みらいⅡ」に乗って研究してみたいです。

私は船が大好きで、全国各地に足を運んで、最先端の船について学んでいます。航行時に温室効果ガスを排出しないゼロエミッション船の開発といった環境問題だけでなく、地球が抱える様々な問題を解決する力があるかもしれない。そんな日本の最先端の船についてお伝えします。

## 地球の未来は日本の船がつくる

東京都中央区立明正小学校5年 瀬之上綾音

### 海洋ゴミ回収船



出典:商船三井ホームページより

商船三井は、海洋ゴミ回収船による海洋ゴミ回収システムの構築に取り組み中。2023年3月にインドネシアのバリ島沿岸で、海洋ゴミ回収船「Arika」を披露しました。「Arika」は、ベルトコンベアを搭載し、海中のゴミを効率的に回収します。商船三井は、出光興産と共同で海洋プラスチックの再資源化に向けた実証実験も開始し、回収したプラスチックを生成物に変換する取り組みも行っており、回収から再利用までの一貫したシステムの構築を目指しています。

回収から再利用まで一貫したシステムの構築しているところがすごいと思いました。海洋ゴミ問題は地球全体が抱える深刻な問題なのでぜひ取り組みを進めてほしいです。

### 南極観測船 しらせ



出典:海上自衛隊ホームページ

文部科学省国立極地研究所の南極地域観測の輸送・研究任務のために建造されました。南極地域観測の人員や物資の輸送を担い、その運用は海上自衛隊が行っています。文部科学省ではしらせを「南極観測船」と呼んでいますが、防衛省では「砕氷艦」と呼んでいます。氷厚約1.5メートルの平均氷域を3ノット(時速約5キロメートル)で連続砕氷可能です。



千葉県船橋市のSHIRASE5002J

### うらしま 8000



出典:JAMSTEC

深海連続探査機「うらしま」は自律型無人探査機(AUV)です。船とケーブルがつながっておらず、事前に緯度経度、深度などを設定すると、離航後はシナリオどおりに航行し、海底地形データ等を取ります。1998年から開発を進め、深海調査に用いられるようになりました。2022年から8000m圏への改造を開始し、2025年7月にうらしま8000は水深8000mという超深海における航行試験に成功しました。海底付近から観測をおこなうため、船による調査に比べて高い解像度で海底地形や海底下調査データを取得することができます。

### しんかい6500



出典:JAMSTEC

海中の水深6,500mまで潜ることができる日本唯一の有人潜水調査船。1989年に完成し、日本近海に限らず、太平洋、大西洋、インド洋などで、海底の地形や地質、深海生物などの研究調査を行っており、現在も深海研究調査のパイオニアとして第一線で活躍しています。老朽化していますが、後継機が作られる予定はなく、耐圧殻の耐用年数から2040年代ごろまでの運用が想定されています。

南極は大陸の上を氷床が覆っていて、氷の厚さは平均で450mもあります。砕氷船としての性能は世界でもトップレベルです。勢いを付けて氷盤に乗り上げ、船自体の重さで割りながら進むラングムア氷砕氷の様子はすごくカッコいいと思います。



JAMSTEC 横須賀本部 一般公開にて

深さ8000mまで潜れるなんてすごい！  
船毎についてまだ分からないことばかりなので、今後皆さんの新しい発見につながると思います。



JAMSTEC 横須賀本部 一般公開にて

しんかい6500は子供の憧れの船！  
研究者が自分の目で直接見るこの意義は大きいので、本当は後継機を開発してほしいと願っていますが、最後まで素晴らしい成果をあげられることを期待しています。



素晴らしい賞をいただき、ありがとうございます。最新の船を調べてみると、日本の船が国内だけでなく、地球上の様々な所で活躍し、次世代型の環境対応船など未来に活躍が期待されている事がわかりました。日本の造船業再生に向けて国を挙げての取り組みが進む中、『造船大国ニッポン』が復活する日を願っています。

令和7年 11月15日

NO.2

### ウィンドハンター



出典:商船三井のホームページより  
商船三井ではウィンドチャレンジャーをより発展させた、ウィンドハンターというプロジェクトに取り組み中です。帆で受けた風力エネルギーを船の推進力とし、水中の発電タービンで発電させて水素を生産。その水素エネルギーを陸上に向けて供給することも目的とし、完全なるゼロエミッションを達成するプロジェクトで、今注目が高まっています。

### ウィンドチャレンジャー



出典:商船三井のホームページより  
「ウィンドチャレンジャー(WIND CHALLENGER)」は、商船三井が開発した、確立済みの風力補助推進システム。帆を利用して風力を船の推進力に活用します。帆の設置によって風力を推進力としてプラスすることで、スピードを落とすことなく化石燃料の使用量を抑えることができます。日本～豪州航路で5%、日本～北米西岸航路で8%、帆が自動制御モードで運用されている状態では、1日で最大17%の燃料消費量の削減効果を確認しています。

### 水素燃料電池船



出典:岩谷産業ホームページ  
水素燃料電池船「まほろば」は「燃料電池」で発電した電気と「プラグイン電力」のハイブリッド動力で推進します。燃料電池システムでは水素と空気の酸素のみを使い、運転時のCO2排出量はゼロ。エンジン駆動の大きな振動や燃料のにおいもなく、快適な乗り心地を実現しました。2025年の大阪・関西万博でデビューし、大阪と会場のある夢洲を結び、海上の「動くパビリオン」として注目を集めました。

万博の未来の都市パビリオンも展示されていて大きく注目されていました。この船がすごいのは最終的に船が作り出した水素を未来の都市のエネルギーにしようとしていることです。これが実現すればエネルギー問題の解決にも大きく役立つかもしれません。

ウィンドチャレンジャーの一隻目である采風丸を実際に見に行きましたが、風が帆の推進力に変える最先端の技術に帆船という昔の知恵を活かしているのがすごいと思いました。ゼロエミッション船へと向かう途中段階として投資を果敢と行ってくれる

東京大学の実験船に乗ったことがあったので実際に乗ることができて感動しました。とても静かにおいもなく、快適だったので将来こんな船が増えたらいいなと思いました。

### 無人運行船



出典:日本財団のホームページ  
(左)実験に用いる749GT内航コンテナ船「すざく」(右)実証実験で使用した陸上支援センター  
日本財団が推進する無人運航船プロジェクト「MEGURI2040」では、2040年に国内を走る船の50%が無人運航船となることを目指し、民間の企業と共同で無人運航船の開発と様々な実証実験を行っています。実証実験の成功により内航船業界が抱える船員の高齢化や労働力不足、海難事故の減少など社会的課題の解決への貢献、陸上支援センターでの遠隔操縦の実証により、船員の新たな働き方や労働力の確保も期待されます。

### アンモニア燃料船



出典:日本郵船のホームページより  
日本郵船など5社・団体は、開港のアンモニア燃料エンジンを搭載したアンモニア輸送船を2026年11月に竣工すると発表しました。アンモニアを燃料とする世界初のアンモニア輸送船で、2024年8月に竣工したアンモニア燃料タグボート「魁」のノウハウを開発に反映させながら開発が進められています。

アンモニア燃料船の竣工が世界に先駆けたアンモニア燃料船の開発につながると思います。

### CO2回収船



出典:商船三井ホームページより  
SOxスクラパー付き船上CO2回収装置搭載船  
商船三井は2024年4月、LRT型プロダクトタンカーにSOxスクラパー付き船上CO2回収装置を取り付けると発表しました。排気ガスに含まれるSOx(硫黄酸化物)とPM(粒子状物質)の99%をろ過するスクラパー機能と排気ガス中の最大10%のCO2を回収する機能を備えており、船上で回収されたCO2も有効活用する事が期待されています。

### 自動カイトシステム



出典:川崎汽船のホームページより  
川崎汽船は、フランスの子会社OCEANICWINGが開発を進める風力を利用して船舶の推進力を補助する自動カイト(風)システム、自動的に展開・格納されるカイトを用いて上空の風を捉える仕組み、様々な船種や新造船のほか既存船にも搭載でき10%以上のCO2排出削減効果を見込んでおり、2027年頃の実用化を目指しています。

これまで人がやっていたことが人がいなくてもやれることがすごいと思います。船員さんは長時間や長期間の勤務のイメージですが、陸上支援センターで短時間の勤務が可能になれば、海運業に就こうと考える人も増えると思います。

燃料を選ばずゼロエミッション化が可能なことや、次世代燃料の転換が難しい既存の船でもCO2回収システムを搭載することで温室効果削減につながって良いと思いました。

風を使うという発想が面白いと思いました。実際に航海しているところを見てみたいです。

### 編集後記

かつての日本は世界最大の造船国であり、造船大国ニッポンと呼ばれていました。しかし、2000年頃から韓国・中国が台頭し、現在は日本は約1割のシェアにとどまっています。2025年10月25日、日本造船能力の拡大に向け、造船分野における協力を促進するための協力覚書が締結されました。これを追い風として、環境規制に対応した高い技術力と品質によって日本が造船大国ニッポンとして復活し、経済的発展だけでなく、環境問題など地球が抱える様々な問題も解決し、次世代をリードしていくことが期待が高まっています。

# 審査委員特別賞

歌手・エッセイスト・教育学博士 アグネス・チャン

奈良県 奈良市立朱雀小学校

## イカ釣り新聞

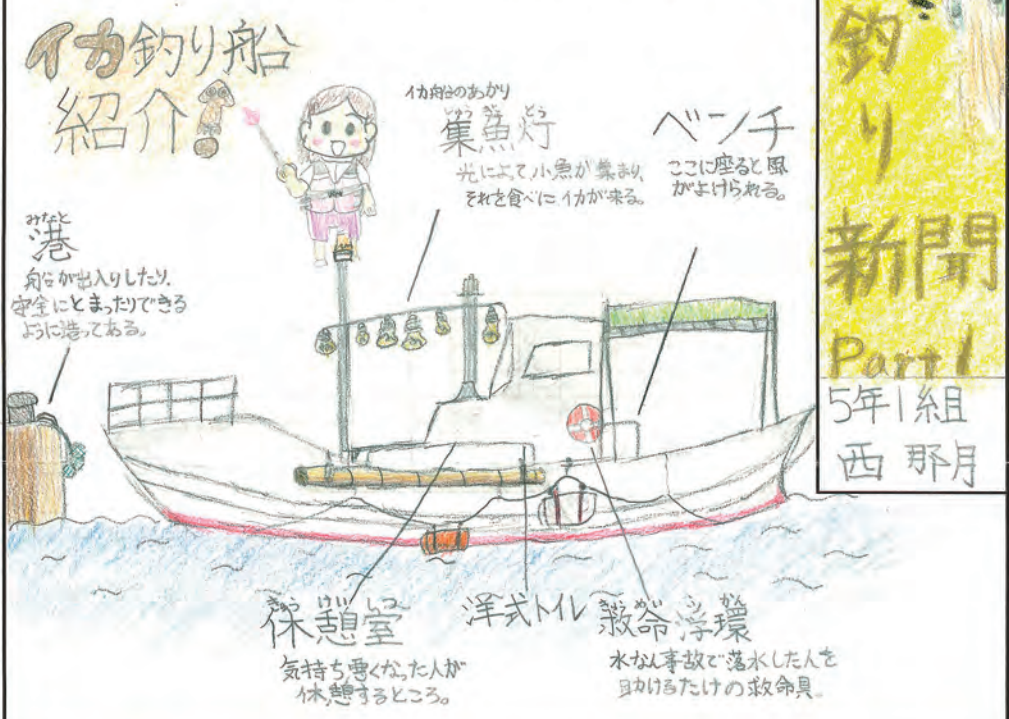
## 西 那月 (5年)

イカ釣り新聞

令和 7年 8月 23日

あたしのおじいちゃん、イカ釣りをしていきます。2年前の小学3年生のとき、イカ釣りにおじいちゃん連れていってもらえたのに、わたしは連れていってもらえませんでした。まだ小さいからダメと言われました。どうしてダメなのか知りたいと思っていました。5年生になって行けたので、分かったことについてお伝えします。

イカ釣り新聞  
Part 1  
5年1組  
西那月



### 船といたないための工夫

- ① 遠くを見る。
- ② よい止めをのむ。
- ③ 夕食を食べない。(おなかの中をからっぽにする)
- ④ おしゃべりをする。  
しゃべっていたら、たくさん息を吸えるから良い。私はずっといじりをしていました。

**大変ポイント**  
ゆれる  
歩くのも大変なので、手すりを持ちながら歩きました。  
船にのりこむ時に岸から船までしゃべってのりこみます。ゆれるし高いからこわかったです。  
船の上では大変です。日常生活のあたりまえのことが、船の上では大変です。  
船が小さく大きい船よりたくさんゆれるので、船よりしやういと思いません。  
トイレはあるけど、ゆれているのでおぼろがしかったです。  
日常生活のあたりまえのことが、船の上では大変です。



受賞者  
コメント

夏休みの最後の日まで、一生懸命取り組みました。書きたいことをどの順番で書くか考えるのが大変でしたが、その分、賞をいただくことができとてもうれしいです。今回の受賞で、作文や絵を書くことがもっと好きになり、自信もつきました。この自信を生かして、フェリーなどの大きな船についても、これからたくさん調べてみたいです。ありがとうございました。

イカ釣り新聞

令和 7年 8月 24日

**大変** づづき

**ポイント**

**体調管理**

雨がふって8月の真夏日なのに寒かったです。体調を整えておかなければいけないと思いました。

船の上ではみんな自分のことではないってなので、自分のことは自分でできないとダメだと思いました。おしいちゃんかダメと言った理由がわかりました。



楽しいだけじゃないおもしろい

5年1組  
西那月

大変なこともある。たけとハッピーもたくさんありました。イカが見えたとき、つれたと分かかってうれしかったです。大きなイカがくれたときは、どうだかフッフッとめっちゃうれしかったです。イカがスミをブシューと勢よくはいたとき、生きてるよと感じました。さおにるびきもイカがついていたときは、チャンスと感じて、早くさおをおろしたいと思いました。

思い出しました。イカ釣りは知らないことがたくさんありました。初めての経験ばかりで、わくわく、ドキドキがありました。

イカ釣りはたのしいだけのテーマパークとはちがいました。イカがどこにいるか考えて、動きに合わせて人間が動きました。そこが楽しいだけではないおもしろさでした。またイカ釣りに連れて行ってもらいたいです。



**編集後記**

今年の夏、3種類の船に乗りました。一つ目はイカ釣り船、二つ目は長距離フェリー、三つ目は遊覧船です。長距離フェリーは海の上で露天風呂に入りました。とても気持ちよかったです。広いから探検できて楽しかったです。遊覧船は景色を見て楽しむことができました。他にもいろいろな種類の船があるので、また乗ってみたいですね。

# 審査委員特別賞

(公財) 日本海事広報協会 理事長 岡部 直己

神奈川県 横浜市立箕輪小学校

## しんかい6500のひみつ新聞

## 佐瀬 公志朗 (2年)

NO.1 しんかい6500のひみつ新聞 2025年 11月17日

**しんかい6500のしくみ**

日本がほこる ゆうせん水ちゆうせん

**ライト** しんかいの中を照らす光はじどう車のヘッドライトが3つから4つある。

**リター** しんかいのふつをさがす。

**スラスト** 海でしんかい6500のよこをなめにむきをかえる。

**同キピン** 音をばして母せんにはしを知らせる。

**しんかい** しんかい6500をすませる。

9.7m

横から見たところ

SHINKAI 6500

4.1m

しんかい6500

まのち小学校 2年 させ公志朗

しんかい6500のひみつ新聞

せん長 9.7m はは

2.8m 空でのおお

26.7トン さい大のはが

2.7リットル せぐれるはが

6500m もぐれる時間

8時間7 (のりくみい)

2人 けんきうは

1人

コンピューター ロボットのうでこれ海でい岩石などをとりサンプルバスケットに入れてもちかえる。

サンプルバスケット 岩石などをいれもちかえる。

のぞきまが 海でいのぞきを見る。

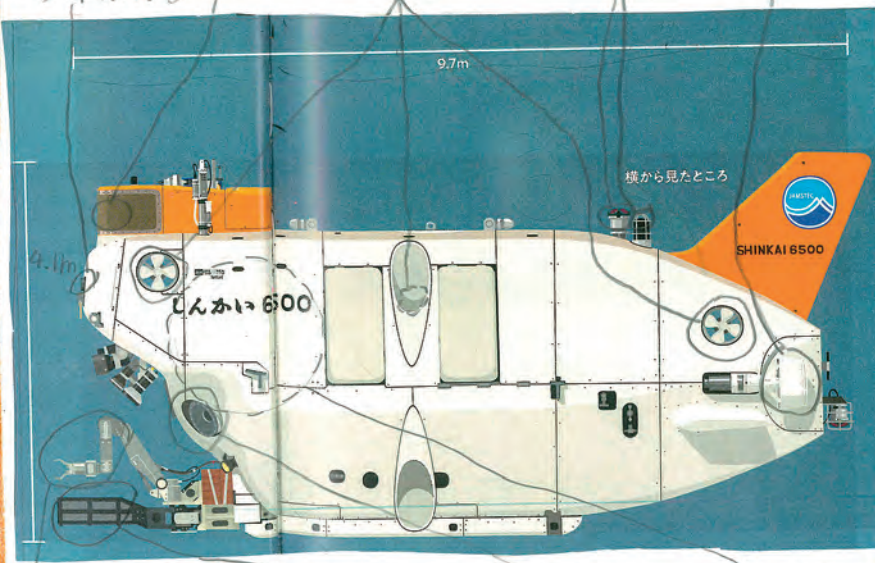

そうじゅうしつ ちゅうけい2メートルの丸いへがになてい。

**そうじゅうしつが丸いわけ**

丸のはあい 立方体のはあい

つぶれにくい つぶれやすい

ちゅうけい2メートル (さいい) つかるくてしゅうりなチタンう金 (あつ) 73.5ミリメートル



一生懸命書いたので、賞に選ばれてとてもうれしいです。ありがとうございます。ぼくは海にもぐる潜水艇に興味があるので、しんかい6500をテーマにしてみました。三菱みなとみらい技術館に行って、実物大の模型を見ながら調べるのが楽しかったです。

NO.2 しんかい6500のひみつ新聞 2025年11月17日

しんかい6500のひみつ

ふるくなっている。  
 ・同じものをつくるせつびが  
 キリつやなくなっている。  
 ・ほかの国がしんほとして  
 きている。

ほくが考えたしんかい6500のひみつ

・どうめいなせん水せん。

・もぐる時間とかぶ時間をもっとみじかくしたい。

・8000メートルもぐれるせん水せん。



① バラストタンクにはまだ「空気」が入っている。↓



② バラストタンクに水を入れると「ズン」とはじめる。↓



③ 海まで100メートルまで行ったら「バラスト」を半分おろす。↓



④ 「うきす」をおろさなくす。



③ バラストタンクに「空気」を入れ海上にういていられるようにする。



⑦ 海まで「うき」が上がる。↓



⑥ ちゆうさがおろしたらのこりの「バラスト」をせん外におろす。↓



⑤ スラストで「ゆすり」がはいていちかっく。

もぐり方  
うかび方

(さんぞくしりょう)  
 山本省三(2023)『海を未来学する2  
 シンたちしんかい6500深海のひみつを  
 さぐれぬくも出版  
 池田良未(2015)『はやく船台大図  
 金監 ③言周査 ちゆうめい社  
 山本省三(2012)『しんかい6500  
 500』地球の中の宇宙、深海をたぐる  
 くも出版  
 『潜水水言周直船分しんかい6500も  
 らい作れないって本当?本音の見角岸  
 withnews.2024.7.12(ネッ  
 トニュース)

しんかい6500のほっ見!  
 スケーラーフットとは?

さんぞくのうろこをつけている。ほかにはさんぞくのうろこをつけてたまき貝はまた「見つかっていい!!



# 団体奨励賞

優れた作品を多数応募してくれた学校に贈られる団体奨励賞。5校が選ばれました。

## 大田区立立新井第五小学校



受賞  
コメント

本校が属する大田区は、東京港のコンテナターミナルとして物流の最前線となっている令和島があります。そんな大田区で生活する子供たちが、新聞作成を通して、船と港について考える機会をいただけたこと、併せて光栄な賞をいただけたこと、大変喜ばしく思います。ありがとうございました。

## 聖籠町立亀代小学校



受賞  
コメント

この度は、このような素晴らしい賞をいただきありがとうございます。7月に新潟東港を見学させていただき、10月の学習発表会では、「大きなキリンが消えた日」と題して、東港コンテナターミナルを見学してわかったことを発表することができました。貴重な体験をさせていただき、ありがとうございました。

## 安芸高田市立愛郷小学校



受賞  
コメント

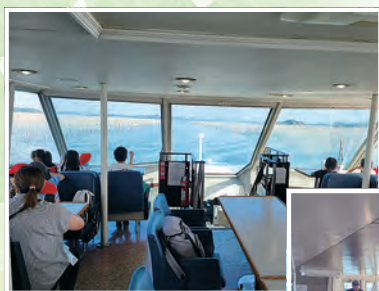
このたびは、このような素晴らしい賞をいただき、ありがとうございます。広島港国際コンテナターミナルを見学し、子供たちは港の様子やコンテナについて一生懸命に調べ新聞にまとめました。日本の運輸を支えるコンテナ船の役割や、そこで働く人たちの工夫や努力に触れることで港の重要性や運輸の仕組みなどを実感しながら学ぶことができました。このような貴重な機会をいただき、ありがとうございました。



## 塩竈市立杉の入小学校



この度、ジュニア・ SHIPPING・ジャーナリスト賞の学校奨励賞をいただき、誠にありがとうございました。私たちの住む塩竈市は、水産業、水産加工業が盛んで、マグロの水揚げや笹かまぼこの生産が盛んな『みなとまち』です。今回は、そんな塩竈市を深く知るために、体験乗船に参加させていただきました。学習のまとめである新聞作りを通して、自分たちの住む塩竈市について理解を深めることができました。



## 下関市立夢が丘中学校



このたびは素晴らしい賞をいただき、ありがとうございます。社会科と総合的な学習の一環として、長州出島、関釜フェリー、下関造船所を見学させていただきました。事前に社会科地理分野で海事産業について学習し、下関海事事務所の方に出前授業を行っていただいたから見学に向かいました。フェリーの操舵室や機関室、造船作業の様子など、普段、目にするのできないところも見学することができ、生徒たちもとても興味をもつとともに、この学習を通して、海外との繋がりや、海事産業と私たちの普段の生活との関わりを感じることができ、大きな学びとなりました。また、造船、運輸、航海士など多くの職業が関わっていることを知り、将来の職業選択にも役立つ機会となりました。



**2025年度**  
**「ジュニア・ SHIPPING・ジャーナリスト賞」入賞作品集**

2026年(令和8年)3月31日発行

**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

〒107-0052 東京都港区赤坂6-6-20 赤坂DTビル2階  
株式会社 放送映画製作所内

電 話 : 03-5544-9455 / FAX : 03-6225-2283

E-MAIL : edu@hosoeiga.com



「ジュニア・ SHIPPING・ジャーナリスト賞」ホームページ  
過去の入賞作品がご覧いただけます!

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

