

C to Seaプロジェクト

始動! [海に行く、船に乗る、海を知る。]

子どもや若者をはじめとする多くの人にとって、「海」や「船」がもっと「楽しく身近な存在」になるよう、2017年「海の日」を機に、「海と日本プロジェクト」の一環として「C to Seaプロジェクト」を開始しました。

シンボルマーク



青(海、爽快感、開放感)と朱(躍動感、感動)で、多くの人々が海とつながる楽しさを表現

名称に込めた意味



つながる・協力する... (Connect, Cooperate,...)
様々な「C」を海の「Sea」につなげます。

アンバサダー



STU48さんをアンバサダーに任命し、2018年3月、石井啓一国土交通大臣から任命状を交付しました。海と船の魅力を「ナビゲーション」します!

※STU48:「瀬戸内SeTouChi」エリアを本拠地とし「1つの海、7つの県」を股にかける広域アイドルグループ(AKBグループ)。

ボクも参加したよ

STU48の
数下楓さんと
握手する
ウクソウくん▶



C to Seaプロジェクトの活動

2017.7.27
キックオフイベント

C to Sea プロジェクト始動時、東京湾のクルーズ船(レディクリスタル)上で「海の魅力」トークセッションなどを行いました。



マリニチック街道と海の駅プロジェクト

誰でも気軽にマリニレジャーを満喫してもらうため、全国各地に新しいクルーズ観光のモデルルート「マリニチック街道」を整備しています。「マリニチック街道」は、プレジャーボートによるクルージングに加えて、海の駅等に寄港・上陸して近郊の観光地やグルメスポット等を巡るもので、従来のボートユーザーに加えて、旅行者やグルメ愛好家等の幅広い人がマリニレジャーを楽しむことができます。



海と船のポータルサイト「海ココ」

海や船に関わる仕事の紹介、イベント・グルメ情報など、様々な情報をここから発信します。Twitter、Facebook、Instagramでは、海や船の珍しい景色、海の仕事に関する魅力溢れる写真・情報を継続的に投稿します。



企業の取組

C to Seaプロジェクトの趣旨に賛同し、協賛企画を実施する企業が増えています。

◆キッズプログラム(商船三井客船(株))

2017年12月25~26日、クルーズ船「にっぽん丸」でキッズクルーズ体験などを開催し、子ども達が海への関心を高める機会となりました。



◆海マジ! ((株)リクルートライフスタイル)

クルージング、PWC等のマリニレジャー体験の機会を無料で提供し、若者が海で遊ぶきっかけにつながります。



STU
48

人気アイドル「STU48」が **挑戦!**

二級小型船舶操縦士免許取得までの道

瀬戸内エリアを本拠地とし「1つの海、7つの県」を股にかけるアイドルグループ「STU48」の3名(藤原あずささん、福田朱里さん、矢野帆夏さん)が、二級小型船舶操縦士免許取得に挑戦。神奈川県・横浜ベイサイドマリナーを会場として、操船技術や点検方法、ロープワークなどの講習に臨みました。



実技講習へ!



学科講習へ!



ロープワークへ!



STU48 インタビュー

2018年3月、合格した3人が笑顔で喜びを語りました。



藤原あずささん ©STU
二級小型船舶操縦士免許を取得できたので、いつの日か日本一周を達成するのが目標です。メンバーとクルージングを楽しみながら、全国各地の美味しいものを味わってみたいです。



福田朱里さん ©STU
実技講習ではスピードに慣れるまで少しドキドキしましたが、最後には自信を持てるようになりました。実技も学科も初歩的なところから丁寧に教えて下さった教官の期待に応えられて良かったです。

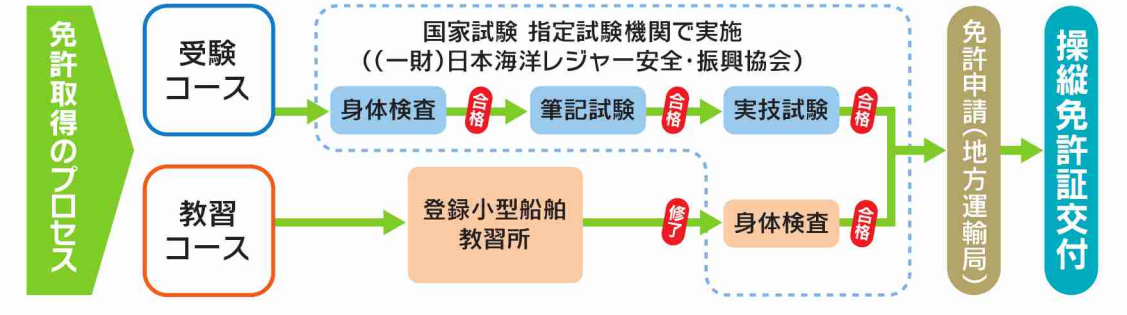


矢野帆夏さん ©STU
帆夏(ほのか)という名前は、祖父が船乗りだったことに由来します。幼い頃から海や船を身近に感じる環境で育ったこともあり、今回、船舶免許取得に挑戦することにしました。

豆知識

小型船舶操縦士の免許とは?

レジャーボートなどの小型船舶を操縦するためには、小型船舶操縦士の免許(操縦免許)を取得する必要があります。操縦免許は、18歳(一部16歳)から取得することができます。操縦免許には、航行区域に制限がない一級免許、海岸から5海里までの水域を航行できる二級免許、水上オートバイを操縦するための特殊免許の3種類があります。



輝け! フネージョ★ ～海事産業で働く女性応援プロジェクト!～

国土交通省は、海事産業における女性活躍推進のための取組として「輝け! フネージョ★」プロジェクトを開始しています。本特集では、海の世界で働く様々な職種の女性たちにお話を伺い、彼女たちが感じる仕事のやりがいやプライベートも含めた日々の生活について紹介します。

01 岡 あや乃 さん

独立行政法人 海技教育機構

AYANO OKA 航海士



航海士の育成を通して、人々の暮らしを支えたい

水産学部で学んでいた大学時代、乗船実習に参加し、テキパキと仕事をこなす航海士の姿に憧れて、この職業に就きました。現在は、船で働くプロを育てる機関の教官として練習船「海王丸」に乗り、船員を志す人たちの指導を中心に、航海計画の作成や書類の記録・管理などさまざまな業務に携わっています。より上級の資格を取ることを目標に、時間を見つけて勉強もしています。24時間海上にいる時は、常に実習生たちに気を配る必要があるため緊張感がありますが、講義で教えたことができるようになった実習生の姿を見ると、心から嬉しくなります。

意外と知られていないかもしれませんが、私たちが日常生活をする上で必要としている物の多くが船で運ばれています。これからもたくさんの人々の暮らしを支える航海士の仕事に誇りを持ち、日々の業務に励んでいきたいと思っています。

24 ある日のタイムスケジュール(航海中)



03 西川 明那 さん

東京湾水先区水先人会

AKINA NISHIKAWA 水先人

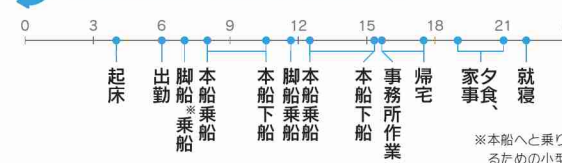


東京湾を訪れる船の安全を臨機応変な対応で守りぬく

一日に多くの船舶が行き交う東京湾に入港する船舶に乗船し、着岸まで安全に航行できるように船長にアドバイスするのが水先人の主な仕事です。乗船するのは外国の大型船が多く、毎回違う船に乗るため、乗船してすぐに船の特徴をつかみ、着岸までの最適な航行計画を練る必要があります。また、港内の交通量が多い時や強風時など、常に臨機応変な対応を求められる緊張感もありますが、無事業務を終え、船長から「Good job」と声をかけてもらえる時がやりがいを感じる瞬間です。

世界的にも女性の水先人は珍しいようで、すぐに顔を覚えてもらえるメリットがあります。尊敬する先輩から教わり印象に残っているのが、「水先人が船長からもらう最高の褒め言葉はExcellentではない。その上にはBeautifulがある」という言葉。これからは「Beautiful job」を目指し、離着岸操船のスペシャリストとしての道を究めていこうと思っています。

24 ある日のタイムスケジュール



※本船へと乗り移るための小型船

02 佐分利 逸美 さん

日本クルーズ客船株式会社

ITSUMI SABURI パーサー

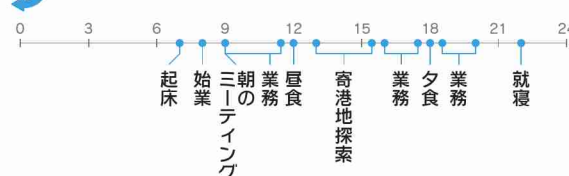


世界中を巡るクルーズ船で快適な船旅をサポート

国内外を巡るクルーズ船「ばしふいっくびいなす」に乗船し、乗組員の人事・経理・総務業務を行うパーサーとして働いています。大学卒業後、物流会社で船舶代理店業務を担当していた時に、「いつか私も船に乗って、世界中で働ける仕事がしたい」と夢を抱くようになり、2年前に海上職へ転職しました。今は憧れだった制服と共に、毎日楽しい船乗り生活を送っています。長期のクルーズになると、約3ヶ月間、船の上で働くこともあります。長丁場になるため、マラソンのようにペースを守りながら仕事を遂行することを心がけています。その反面乗船を終えると長期休暇が取れるので、海外旅行など、時間がなければできないことを満喫しています。

クルーズ船ということもあり、海事関連の業界には比較的多くの女性が活躍しています。今後は、女性ならではのきめの細やかさを活かして乗組員たちの声に耳を傾け、親しみやすく、信頼されるパーサーになることが目標です。

24 ある日のタイムスケジュール



04 望月 杏南 さん

常石造船株式会社

ANNA MOCHIZUKI 造船業

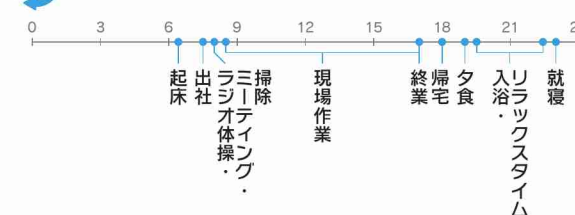


ものづくりの醍醐味と楽しさが味わえます

昔からものづくりに関わる仕事に就きたいという思いがあり、工業高校へ進学しました。就職活動で職場見学をした際に、大型の貨物船を大勢の人たちが力をあわせて作り上げる姿に魅力を感じ、造船業に就くことを決意しました。現在所属している加工グループでは、設計図どおりに切り出した鋼材を溶接して組み上げる部品(小組)の管理を担当しています。入社して1年ですが、目下の目標は図面を正しく理解できるようになることです。優しい先輩たちに囲まれながら日々勉強の毎日です。自分が携わった船が無事進水式を迎え、大海原に出ていく船の姿を見ると、それまでの苦労が報われると同時に達成感を得られます。

大型船は一隻ごとにオーダーメイドで建造しており、多くの人々の努力が詰まった結晶です。私はまだ足を踏み入れたばかりですが、これからたくさんの知識と経験を積んで、ものづくりの醍醐味を味わってみたいと思っています。

24 ある日のタイムスケジュール



05 久安 桂子 さん

国土交通省神戸運輸監理部

KEIKO HISAYASU 外国船舶 監督官



誇りと使命感を持って日本の海の安全を守る

私の仕事は、日本の海に入港する外国籍の船舶に対し、船体構造や設備、海洋汚染防止機器等について、国際的に定められた基準に適合しているかどうかを立入検査することです。船舶事故は人命や環境汚染等、多方面に重大な被害を及ぼします。そのため、四方を海に囲まれた日本では、船舶の安全性を確保することが特に重要です。立入検査は抜き打ちで行うため船舶側との交渉に苦慮したり、検査が長時間に及ぶなど現場ならではの大変さを伴う仕事ですが、日本の海の安全に寄与していることに誇りと責任感を持って、日々の業務に取り組んでいます。

プライベートでは3人の子どもの母親として、仕事と家庭の両立に奮闘しています。子育てではママ友のネットワークを大切に、子どもたちの様子や必要な情報を得ています。これからも周囲の協力に感謝しながら、自分なりのペースで業務に必要なスキルアップを図ってまいります。

ある日のタイムスケジュール



06 木下 久美 さん

一般社団法人 日本海事代理会

KUMI KINOSHITA 海事 代理士



子育てと両立を図りつつ「海の法律家」として開業

船が航行するには、海事関係法令に基づいて船舶の登記・登録、検査を行い、目的に応じたさまざまな許認可の申請などを行う必要があります。海事代理士は「海の法律家」として海に係わる手続全般の依頼を受け、これらの手続を代理する仕事です。十数年前、下の子どもが幼稚園に入ったのをきっかけに、海事代理士事務所で補助者としてパート勤務を開始しました。海事業界についての知識はなく一から勉強しましたが、仕事を続けるうちに興味が深まり、自ら海事代理士の国家試験に挑戦することを決意しました。そして、8年前に資格を取得し、独立開業しました。

海事関連法令は多岐にわたり、改正も多いため、海事代理士となった今も日々勉強していますが、今では社会人となった子どもたちも家事のサポート等をして支えてくれています。これからもお客様の依頼に正確かつ迅速に responding できるよう、家族の協力を得ながら知識に磨きをかけていきたいと思っております。

ある日のタイムスケジュール



TOPICS 国土交通省の施策

「輝け! フネージョ★」プロジェクト

本特集のタイトルでもある「輝け! フネージョ★」は、海事産業における女性活躍推進のための取組として国土交通省が平成30年4月に開始したプロジェクトです。海事業界の取組や先輩女性の声を広く紹介する「海事産業における女性活躍推進の取組事例集」を、国土交通省ホームページでご覧いただけます。

フネージョ 検索



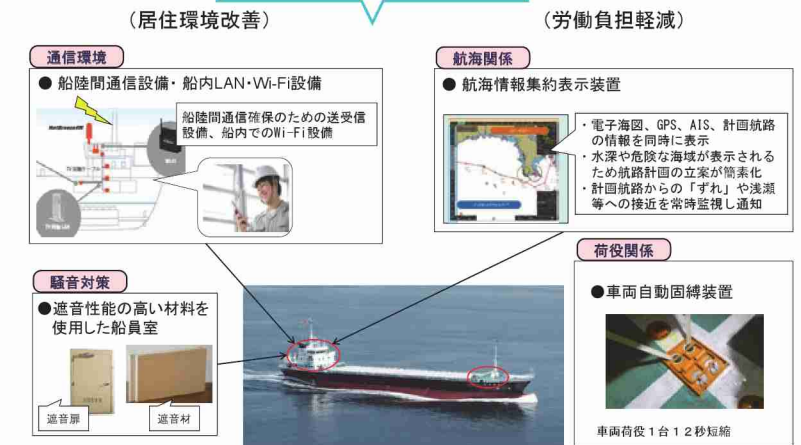
船員の快適な職場環境実現に向けた国土交通省の取組

船員は長期にわたり船舶という陸から離れた空間において、職住一体で過ごすという特殊な環境下におかれます。国土交通省では、こうした船員の労働環境や居住環境の改善を推進する取組を進め、船員にとってより働きやすい職場環境を実現します!

労働環境改善船

(独) 鉄道・運輸機構の船舶共有船建造制度において、平成30年度より、航海・荷役などの労働作業を軽減する設備に併せ、長期間の船上生活に備えた居住環境改善に資する設備を備えた船舶など、船員の快適な職場環境を実現する船舶が共有船建造の対象に追加されました!

労働環境改善船設備の一例



船員の労働時間の適正管理の実現

船員一人一人の労務負担を明確化し、事業者による労働時間の適正管理を促進するため、船員の作業・労働時間管理の実態や、船内でIoTを活用した労働管理を実施するために必要な調査を行うなど、陸上を遠く離れて航海する船舶で就労する船員の労働を海運事業者がリアルタイムで管理するに当たっての課題を整理し、解決するための手法について検討します。

船員の労働時間の適性管理の一例



船上のIT革命(自動運航船)

物流の効率化や海難事故の回避、船員の負担軽減などを目的として、高度なIT技術を船舶運航に役立てる研究開発が進められています。国土交通省では、先進的技術の開発を行う事業者に向けた補助制度を創設するなど日本の海事産業の生産性向上及び国際競争力強化を図っています。

TOPICS 国土交通省の施策

先進船舶導入等 計画認定制度

2017年4月の海上運送法の改正により、先進的な技術の研究開発に取り組む計画などを国が認定し、その促進を図る制度を創設。

先進船舶技術開発 支援事業

ビッグデータ等を活用して運航の効率化などを図る先進的な技術の開発を補助制度により、強力に支援。

自動運航船に関する 実証事業

2025年までの自動運航船の実用化に向けて、安全な自動運航のための技術的要件を検討し、国際的なルール策定を主導。



01 現場の視点で未来の商船を

航海中の状況判断など、これまで船員の感覚に委ねられていた操船オペレーションを膨大なデータとして蓄積。現場で得たデータを解析し、機器の自動化や安全性向上につなげる研究開発を進めています。また、衛星通信技術を用いた陸上からの遠隔支援など、船と陸の協業体制を構築することで、船員の負担軽減、将来の自動運航の実用化を目指しています。

株式会社MTI
船舶技術部門
部門長 安藤英幸さん

株式会社日本海洋科学
コンサルタントグループ
部長 桑原 悟さん

船用機器、通信など多様な企業との共同によって、船舶の安全性・効率性向上のための技術開発を進めています。運航状況や機器の状態など詳細な本船データを船陸間でタイムリーに共有するIoTプラットフォームを使って、陸との情報共有レベルを向上させます。操船や見張りなどの業務を機械がサポートし、衝突回避のための状況認識や判断の精度を上げることで、運航の最適化を目指しています。現場の乗組員の視点に立ち、最新技術を駆使し、陸上との情報共有を図りながら現場のデータを活用することで船舶の安全性・効率性を高め、船員の労働環境をより一層改善します。



ビッグデータの活用をリードする安藤英幸さん



先進船舶技術開発支援事業に参画する企業等



支援事業の実験を監督する桑原悟さん

02 次世代の水上交通システムを目指して

独自に開発した急速充電対応型電池推進船を使い、自動運航技術やカメラ等による障害物探知技術、障害物回避アルゴリズムの構築などを研究。水の流れや風の影響を受けやすい水上ならではの課題を解決し、排ガスを出さない低環境負荷の電池推進船の開発、遠隔操船による航行を想定した、安全・高効率な水上交通システムの実現を推進しています。

国立大学法人
東京海洋大学 清水悦郎教授

電池推進船とは、搭載電池のエネルギーによって航行する船舶のこと。騒音や振動も小さく、排ガスによる環境負荷も軽減し得るものです。また、遠隔監視・操船支援システムの開発によって人的負担軽減にも貢献、災害時には東京湾内部河川を使った緊急輸送路として活用することも想定しています。電池推進自動運航船による水上交通システムの実現には、航行可能時間(航続距離)やコスト、各種法規制への対応などさまざまな課題がありますが、低炭素社会化の一端を担い、生活をより豊かにする社会インフラとして、実現・導入を目指していきます。



清水悦郎教授



電池推進船「らいちようN」

明治150年 ~明治を支えた海運・造船~



現代の海運へ

1945(昭和20)年~2018(平成30)年

- 1945(昭和20)年 太平洋を横断できる船舶は3隻
- 1964(昭和39)年 日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船、山下新日本汽船、ジャパンライン、昭和海運を中核とする6グループとなる明治維新から100年目にあたる年に、我が国初のコンテナ船が就航
- 1968(昭和43)年 ブラザ合意により円高が進展し、我が国海運の国際競争力が大幅に低下
- 1989(平成元年) ジャパンラインと山下新日本汽船が合併、ナビックスラインが誕生
- 1998(平成10)年 日本郵船と昭和海運が合併
- 1999(平成11)年 大阪商船三井船舶がナビックスラインと合併し、商船三井に。日本郵船、商船三井、川崎汽船の中核3社体制に集約
- 2018(平成30)年 明治維新から150年、我が国の大手3社のコンテナ事業部門の統合会社であるオーシャンネットワークエクスプレス(ONE)が事業スタート

我が国初のコンテナ船「箱根丸」
写真提供 日本郵船歴史博物館



明治維新後

- 1870(明治3)年 政府に登録された船腹量は約2.5万総トン(汽船35隻)
- 1872(明治5)年 日本国郵便蒸気船会社設立
- 1875(明治8)年 郵便汽船三菱会社設立
- 1875(明治8)年 我が国初の外航定期航路(横浜~上海)開設
- 1876(明治9)年 明治天皇「明治丸」にて横浜に安着

幕末当時の船は、主に日本近海を航海する小型の和船でした。また、外国へ行く航路(外航航路)は欧米の海運会社が独占していました。1859(安政6)年英国P&O社が上海と長崎をつなぐ航路を開設。1868(慶応4)年までに幕府は汽船18隻、帆船7隻、軍艦7隻、諸藩は汽船43隻、帆船36隻、軍艦11隻を外国から購入しました。

我が国の産業・社会生活を支える海運は明治期に大きく発展し、我が国の近代化の基礎作りにも貢献しました。現在にもつながる明治以降の海運の歴史を見てみましょう。

幕末期

- 1853(嘉永6)年 幕府が大船建造禁止令を廃止
- 1862(文久2)年 幕府が諸藩に船舶の購入を許可

世界屈指の技術を誇る我が国造船業。明治期に大きく発展し、我が国の産業の近代化の礎となりました。現在にもつながる明治以降の造船の歴史を見てみましょう。

海運業の発展

1893(明治26)年の我が国の船腹量は約11万総トン(680隻)であったのに対して、日清戦争後の1895(明治28)年には約2倍の約21万総トン(827隻)に増加した。また、1907(明治40)年の船腹量が約107万総トンとなり、当時の世界の約3%を占め、世界第6位の海運国に発展しました(いずれも帆船を除く)。

航路拡大

1893(明治26)年 我が国初の遠洋航路(ボンベイ)開設
1896(明治29)年 海運業の発展を目的に航海奨励法制定
1896(明治29)年 三大遠洋航路(欧州・北米・豪州)開設

欧州航路の第1船「土佐丸」(左)
写真提供 日本郵船歴史博物館



海運会社の設立

1882(明治15)年 共同運輸設立
1884(明治17)年 大阪商船(現・商船三井)設立
1885(明治18)年 共同運輸と郵便汽船三菱会社合併、日本郵船誕生
日本郵船と大阪商船の二大海運会社が我が国近代資本主義の発展に貢献

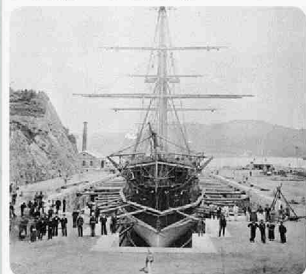


▲「高砂丸」のモデルシップ
我が国初の外航定期航路の船
写真提供 日本郵船歴史博物館

会社の設立

造船会社の設立

1876(明治9)年 石川島平野造船所設立
1881(明治14)年 川崎兵庫造船所設立
1887(明治20)年 三菱社、長崎造船所の借用施設一切を買収



長崎造船所「立神第一ドック」
1879(明治12)年完成
写真提供 三菱重工業(株)

明治維新後

1868(明治元年) 明治政府が長崎製鉄所(のちの長崎造船所)を接収
1870(明治3)年 政府に登録された船腹量は約2.5万総トン(汽船35隻)



1860(万延元)年の長崎製鉄所
写真提供 三菱重工業(株)

た海運・造船

明治末期以降

造船業の発展

第一次世界大戦後の我が国の建造能力は米国、英国に次ぐ世界第3位となり、船舶の国産比率が日清戦争前の約3割から約9割にまで高まりました。

技術の進展

- 1890(明治23)年 我が国初の国産3連成エンジン搭載船(高性能の蒸気機関)の鋼製商船竣工
- 1895(明治28)年 我が国初の1,000総トン以上の鋼船が竣工
- 1896(明治29)年 造船業の発展を目的に造船奨励法制定
鉄製船・鋼製船及び蒸気機関の国産に向け補助金などで支援
- 1898(明治31)年 国際規格であるロイド船級を満たす我が国初の6,000総トン級船の大型貨客船「常陸丸」竣工
- 1902(明治35)年 我が国初の国産4連成エンジン搭載船が竣工
- 1903(明治36)年 最高速力17.8ノット(約33km)の「日光丸」竣工
- 1908(明治41)年 我が国初のタービンを動力とする船「天洋丸」竣工(初の10,000総トン超の船)

クリスタルハーモニー
(現在の「飛鳥II」)
写真提供 三菱重工業(株)



現代

現代の造船へ

1945(昭和20)年~2017(平成29)年

- 1947(昭和22)年 第1次計画造船(国の計画的な資金援助の下に民間海運企業が行う船舶建造制度)開始
- 1956(昭和31)年 我が国建造量初の世界一 高度経済成長時代には「造船業は日本のお家芸」
- 1973(昭和48)年 1979(昭和54)年の二度の石油危機以降、長期の世界的な造船不況
- 1975(昭和50)年 我が国は世界の造船建造量合計の約50%を建造
- 2000(平成12)年 韓国が建造量(総トン)で世界一に
- 2010(平成22)年 中国が建造量(総トン)で世界一に
- 2017(平成29)年 新造船建造量(総トン)では1位中国(36.4%) 2位韓国(33.9%) 3位日本(19.9%)



▲我が国初の1,000総トン以上の鋼船「須磨丸」(1,592GT)
写真提供 三菱重工業(株)



▲「常陸丸」(6,172GT)竣工
我が国初の6,000総トン級の大型貨客船
写真提供 三菱重工業(株)



▲「天洋丸」(13,454GT)竣工
我が国初の10,000総トン超の大型客船
写真提供 三菱重工業(株)

Column 三菱重工業・長崎造船所史料館 ~明治日本の近代化を牽引した造船の変遷~

我が国の造船業・重工業の技術の変遷、多種多様な船の模型、日本最古の工作機械や初の国産蒸気タービンなど技術の進歩を物語る品々を展示しています。

史料館の建物は、三菱長崎造船所に併設する「木型場」として建設された三菱重工

業発祥の地である長崎造船所に現存する最も古い工場建屋です。その他、旧木型場小菅修船場跡、占勝閣*、第三船渠*、ジャイアント・カンチレバークレーン*は世界遺産「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」の一部です。(*は非公開)

■長崎県長崎市飽の浦町1-1 TEL 095-828-4134



ジャイアント・カンチレバークレーン
(1909年:建設)現在も稼働中
写真提供 三菱重工業(株)

Column 明治丸海事ミュージアム ~明治日本ゆかりの船~

「明治丸」は日本で現存する唯一の鉄製の船で「明治」を象徴する船です。明治天皇の巡幸に使用されたロイヤルシップであり、現在は国の重要文化財に指定されるとともに、地域における学習の場としても活用されています。

「明治丸」は、小笠原諸島の領有権問題が生じた際、日本政府の調査団を乗せて

英国船より二日早く小笠原に到達したことで小笠原諸島が我が国の領土となることに貢献しました。

また、1876(明治9)年明治天皇が「明治丸」で東北・北海道を巡幸した際、横浜に安着した日を記念して7月20日を「海の記念日」に制定しました。

■東京都江東区越中島2-1-6 東京海洋大学越中島キャンパス内 TEL 03-5245-7360



「明治丸」
写真提供 東京海洋大学

日本郵船歴史博物館
～我が国の近代海運の歴史～

我が国の近代海運の創業期からの写真、「太平洋の女王」と呼ばれた浅間丸や氷川丸、初代飛鳥などの船の模型、客船のパフレット、絵葉書、日本郵船創業期の定款といった貴重な書類などを多数展示。特に初期の客船内部の調度品、プール、ラウンジの写真や豪華な食事の再現などユニークなディスプレイも。



「太平洋の女王」と呼ばれた「浅間丸」の模型
(靱山艦船模型製作所)写真提供 日本郵船歴史博物館

神奈川県横浜市中区海岸通3-9
TEL 045-211-1923

呉市海事歴史科学館
(愛称 大和ミュージアム)
～年間来館者約100万人を誇る～

「大和ひろば」「呉の歴史」「大型資料展示室」などのコーナーから構成。展示室入口にある戦艦「大和」の10分の1の模型をはじめ、戦艦「金剛」の当時のボイラー、零式艦上戦闘機六二型などを展示。実物大の展示品、縮尺模型の大きさは圧巻。呉の観光振興にも貢献。



戦艦「大和」の10分1の模型

広島県呉市宝町5-20
TEL 0823-25-3017

石川島資料館
～近代の造船業・重工業の歩み～

「船を造る」「時代をつくる」「重工業はじめてものがたり」など5つのコーナーで構成。創業時からの船の写真、模型、創業者、発展に寄与した人などを紹介。当時を再現したジオラマ模型もある。



東京都中央区佃1-11-8
ピアウエストスクエア1階
TEL 03-5548-2571

恵美須ヶ鼻造船所跡
～西洋化・近代化への第一歩～

長州藩が洋式帆船を建造した造船所跡で、世界遺産「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」の構成資産の一つ。この場所でロシアの造船技術による「丙辰丸」とオランダの造船技術による「庚申丸」を建造。



山口県萩市観光政策部
文化財保護課
TEL 0838-25-3654

史跡長州藩下関前田台揚跡
～近代日本へのターニング・ポイントとなった重要な遺跡～

幕末、長州藩が下関海峡沿いに築造した多数の砲台の一つ。1863(文久3)年の攘夷決行に備えた「低台場」、1864(元治元)年の英国を中心とする四国連合艦隊の下関砲撃前増築の「高台場」の二つで構成。



<https://kanmonmaeda.com>

下関市教育委員会教育部
文化財保護課
TEL 083-254-4697

Column 汽船の発展

蒸気を動力とする汽船は、明治時代にめざましく発展し、日本の近代化に大きく貢献しました。汽船は、幕末期にすでに100隻近く輸入されており、明治以降に出現した鉄道よりも先に、新時代の到来を日本人に印象付けました。

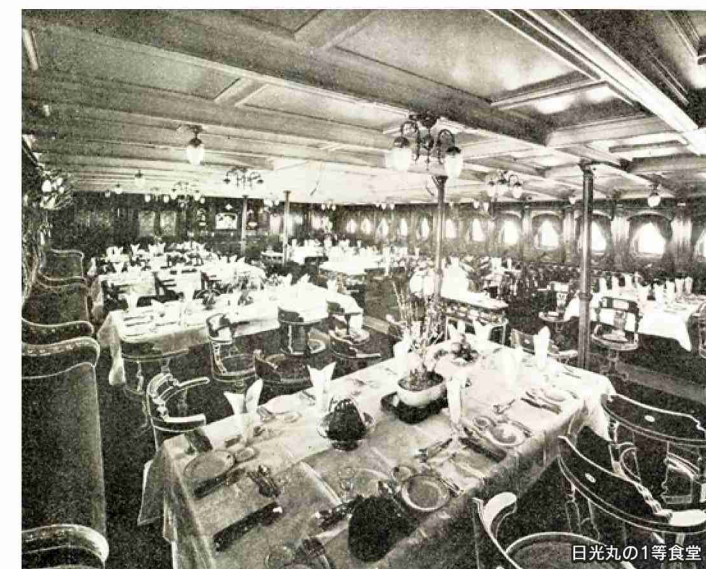


日光丸(写真提供:山田進生)

この時期は、船体の材質が木から鉄(Iron)・鋼(Steel)へ、動力装置が帆から蒸気機関へ移行する節目でもありました。輸入汽船の活躍に伴い、修理のための船渠(ドック)や製鉄所が次々に建設されました。これに伴い、日本人技術者は徐々に能力を高め、修理だけでなく汽船の建造自体も手がけるようになり、こうした造船所の発展が日本の製鉄業の発展の一翼を担いました。

一方、風に左右されず安定して運航できるという汽船の特徴は、定期航路の拡大に貢献しました。1875(明治8)年、我が国初の外航定期航路である横浜～上海航路が郵便汽船三菱会社の汽船によって開設され、相前後して国内航路もこれに続きました。日清戦争後の1896(明治29)年には、日本郵船が政府の支援(航海奨励法)を得て、欧州、北米、豪州への三大遠洋航路を開設しました。当初、これらの航路に就航した汽船は外国製でしたが、まもなく造船奨励法が施行されたことにより、外航航路も内航航路も汽船の国産化が進み、三大遠洋航路の船も国産汽船が外国製の船に取って代わりました。

また、客船についてみると、1903(明治36)年12月に竣工した豪州航路客船「日光丸」(5,539総トン、日本郵船)は、こうした時代背景のもとで登場した明治期屈指の豪華客船でした。上級の旅客設備に主眼を置いており、旅客定員272人のうち、1等と2等に合わせた114人が充てられました。「日光丸」には、船客が寝泊まりする客室、食堂(ダイニングサ



日光丸の1等食堂 (写真:FNYK Hand Book of Information No.7(Jan.1916))

ロン)、社交室、喫煙室といった一般的な設備のほか、医務室や理髪室など、欧米の一流客船並みの設備も充実していました。さらに、一等公室の室内装飾に日本の工芸品を多く用いたり、客室に冷暖房装置を設けたりと、豪華なしつらえになっていました。

新たな海洋立国への挑戦！～「第3期海洋基本計画」策定～

「海洋基本計画」は、海洋立国に向けて我が国として取り組むべき方向性を示した海洋基本法(2007年制定)に基づき、海洋に関する施策についての基本的な方針や、海洋に関し政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策等を規定するものです。
 海洋基本法施行後10年を経過し、海洋基本法の目的の実現を目指し、今後5年間を見据えた「第3期海洋基本計画」が2018年5月15日に閣議決定されました。

第3期海洋基本計画は、政策の方向性を「新たな海洋立国への挑戦」と位置づけ、以下のキャッチフレーズを用いて、端的にその内容を示しています。

- 「開かれ安定した海洋へ。守り抜く国と国民」
- 「海を活かし、国を富ませる。豊かな海を子孫に引き継ぐ」
- 「未知なる海に挑む。技術を高め、海を把握する」
- 「先んじて、平和につなぐ。海の世界のものさしを作る」
- 「海を身近に。海を支える人を育てる」

具体的には、最近の海洋における情勢変化を踏まえ、「総合的な海洋の安全保障」の取組を政府一体となって推進するほか、以下の海洋主要施策についての基本的な方針が記載されています。

- ①海洋の産業利用の促進
- ②海洋環境の維持・保全
- ③科学的知見の充実
- ④北極政策の推進
- ⑤国際連携・国際協力
- ⑥海洋人材の育成と国民の理解の増進

海事局が取り組んでいる施策もたくさん盛り込まれており、新たな海洋立国の実現を成し遂げる一躍を担います。詳細は本レポート特集と第1部各章をご覧ください。

海洋基本計画に盛り込まれている海事局施策の例

海事レポート該当箇所

◎海洋の産業利用の促進

○海洋産業の振興及び国際競争力の強化

- ・造船の輸出拡大・海運の効率化を図る「i-Shipping」
- ・自動運航船の実現に向けた取組→特集3、第1部第1章
- ・海洋開発市場の獲得を目指し、資源の確保にも貢献する「j-Ocean」
- ・我が国造船業の事業基盤の強化



オフショア支援船「あかつき」

→ 第1部第1章

→ 第1部第1章

→ 第1部第4章

○海上運送の確保

- ・日本商船隊の国際競争力の確保及び安定的な国際海上輸送の確保
- ・内航未来創造プラン



地球深部探査船「ちきゅう」©JAMSTEC

→ 第1部第2章

→ 第1部第3章

◎海洋環境の維持・保全

○海洋環境の保全等

- ・船舶からの温室効果ガス排出抑制に係る国際ルールの策定



特タン船「第11幸秀丸」

→ 第1部第6章

◎国際的な連携の確保及び国際協力の推進

○海洋に関する国際的連携

- ・シップ・リサイクル条約の発効に備えた国内法令の整備

→ 第1部第6章

◎海洋人材の育成と国民の理解の増進

○海洋立国を支える専門人材の育成と確保

- ・海洋開発の基盤となる人材の育成
- ・造船業・船用工業に関わる人材の育成
- ・船員等の育成・確保 → 第1部第5章



甲板実習の様子

→ 第1部第5章

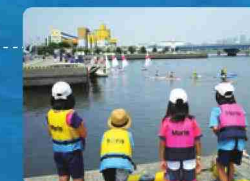
→ 第1部第5章

○子どもや若者に対する海洋に関する教育の推進

→ 第1部第7章

○海洋に関する国民の理解の増進

- ・「C to Sea プロジェクト」を強力に推進



→ 特集1、第1部第7章