



紺青

第20号

帆船海王丸クラブ

事務局 (財) 船員教育振興協会
〒102-0093
東京都千代田区平河町
2-6-4 海運ビル9階
電話 03 (3288) 0991
FAX 03 (3288) 0992

http://www1.ocn.ne.jp/~kaiomaru/club/
e-mail: kaiwomaru-club@nifty.ne.jp

エンブレム・デザイン 清水和男

災禍に遭う前 室蘭での美しい貴婦人ぶり

修繕中の海王丸に

クラブとしての協力

海王丸は、すでにご承知のように、平成16年10月18日室蘭港を登檣礼にて出航、10月20日夜、富山港にて座礁しました。

室蘭市のご厚意で、室蘭港停泊時のセイルドリルをはじめとする写真、また出航時の写真を提供していただきましたので、事故前の海の貴婦人の姿をお届けします。

また、室蘭市民の方たちによる「寄せ書き」は、

事故後の対応に追われる独立行政法人航海訓練所の職員を大いに励ましたと伝え聞いています。

現在、海王丸は富山県新日本海重工工業のドックにて、仮修繕から、一部本修繕中であり、太平洋側への回航が待たれているところです。事故後の海王丸、およびその写真、平成17年度の乗船スケジュールなども次ページ以降に掲載してあります。

クラブとして何ができるか、

どのようにするのが良いかを、(財)船員教育振興協会および(独)航海訓練所に相談しながら検討しております。また、銀河丸2世を銀河IIとし、練習船として復活、そのために必要な図書、運動具をはじめ、種々ごまごまとした必要品の購入のお手伝いという方向に落ち着きつつあります。

これらのものは、海王丸復活時に海王丸に移されることになっていきます。

ご協力くださる方は、会員更新のための振込用紙の内訳記入欄に、ご記入いただければと思います。何とぞよろしくお願いたします。

なお、平成16年度中にいただいたご寄付は、「海王丸のため」と明記されてあるとないにかかわらず、上記用途とさせていただきますので、ご了承のほどお願いたします。



写真説明

左上：室蘭港を出航する海王丸

左：室蘭港に憩う海王丸

上：海王丸セイルドリル

右：登檣礼で出航する海王丸

写真提供：室蘭市役所

海王丸座礁事故 その後

(財) 船員教育振興協会にお尋ねしました

海王丸が修繕中のため、少なくとも17年度上期は体験航海等はないものとあきらめていた幹事会に、汽船を中心とした体験航海等コースについての案内が(財)船員教育振興協会より知らされたのは2月末。

思いがけない汽船乗船の機会もたらされ、急遽ニュースレターを発行。そのあたりのいきさつと昨年10月の座礁時のことを併せてお尋ねしてみた。

先ずは座礁について、10月21日に現地対策本部に駆けつけた八谷(やたがい)事務局長に伺った。

(独)航海訓練所からの連絡で座礁を知ったのが10月21日の深夜、第2報で研修生全員確認の知らせが入り、そのままタクシーで協会に駆けつけ、研修生の留守宅からの問い合わせや事故後の対応に備えたそうである。協会でTVニュースを見ながら応援のために富山に行く準備をし、対策本部に着いたのは午後。

「行ってしまったばかりの富山港線を1時間も待てないので富山からタクシーに乗ったのですが、タクシーの運転手もこんなにひどい風は初めてだと言っていましたよ。立ち木が根こそぎ倒れるのは見たことがあるけれど、今回の風では大木が途中から折れましたからねえ、と言っていますよ」という話からも尋常ではない強風だったことが伝わってくる。

「現地対策本部に着いたときは、初動部隊5、6名、増援部隊到着後もけが人の搬送、救助者の誘導や報

道関係対応等々、まさにてんでこ舞いでした。最後の実習生グループの救助が終わったのが15時半前で、対策本部での対応は深夜まで続きました。それにつけても、海王丸が横倒しにならなくて本当に良かった。もしそんなことになっていたら、航海訓練史上空前の大惨事になっていたかもしれません」と当時を振り返られる。

次に、関係各所が総力を挙げて海王丸復活を目指している中、クラブとしては研修生制度が継続されるかどうかは最も気になることである。そのあたりを汽船乗船との兼ね合いで伺ってみた。

当初、16年度下期の体験航海予約についてキャンセルせざるを得なくなったため、迷惑をかけた方に対してのものとの解釈を幹事会ではしていた。が、どうもそればかりではないような雰囲気もある。ニュースレターでも少し触れているが、海事思想普及という協会の事業としての企画という側面からお話を伺った。

「海事思想普及というのは、協会の寄付行為上の重要な事業です。そのためには海王丸を見事によみがえらせなければならぬのですが、復活までの間、航海訓練所にお願いで他の練習船による体験航海コースを考えてはどうですか、という指導を国土交通省からいただきました。訓練所でも、実習運航をぎりぎりに船数でこなしている現在、まことに

お願いするのも心苦しいものがありました。訓練所の格別のご協力により、17年度上期に組み入れていただくことができました。」

「ということ、研修生制度を国土交通省では評価してくれているということですか、という質問に、「国民の寄付もあって海王丸が誕生している経緯のうえに研修生制度も生まれ、その充実発展が期待されています。公益法人の統廃合が激しい中で、その実績、事業自体をプラス評価していただいたことも、協会が昨年4月に再スタートできた大きな要因です」との答え。

すると、海王丸復活の暁には、研修生制度も続くということですね、という重ねての質問に、「上期の体験航海で実績を上げ、基本姿勢をアピールすることが大事だと思っています。今回臨時に実施する分については、あくまでも海王丸への予約をキャンセルしてご迷惑をかけた方たちが最優先ですが、といって、参加者が数名しかいないコースが多かったりすると、今後につなげていくうえでマイナス要因になることが危惧されます。十分な準備期間があつての事業ではない分、当協会としても募集状況の展開から目が離せません。こういうときにクラブの協力をいただきたい。」という答え

海王丸の座礁事故は非常に大きなことではあるが、クラブとしての協力の方にもいろいろある、ということを実感したインタビューでもあつた。



座礁時船内では、

座礁事故時の研修生指導員、勝田調査役にお話を伺う機会を得た。

「事故当時、走錨アナウンス後、程なく救命胴衣着用して第一教室に集合、のアナウンスがあり、研修生誘導を始めたのですが、全員がそろうまでに少し時間がかかりました。その間に指導員室に水が入り始めました。スカツル(窓)と壁の隙間から入ってきたのですが、揺れてい

るうちに隙間が広がったようです。カメラに研修生の登橋訓練写真が入っていたため、これだけは、と首にかけていたので、水が入ったときにシャッターを押した写真が残っています。」

「救出が開始されたときは、無線室に居ました。研修生18名は14名が無線室、4名が士官サロンに居ました。第一教室の机が水とつしよに走り出して危険なため、士官サロンに避難、水が上がってきたために順に通路を上にとどり、無線室へと移動したのですが、入れる人数にも限りがありますので、結局無線室から士官サロンまでの間に避難していたことになりました。無線室には40人程居て、室温40度弱ありました。逆に士官サロンは寒かったようです。救助が開始されたときに扉を開けたのですが、初めて外を見て船の位置がわかり、助かった、と思いました。何しろ最後は無線室が破られるのではないかと思うくらいいきしむ音もしていましたから。」

ヘリコプターの音が聞こえたのは夜中だったそうである。しかし荒天のために救助が開始されたのは朝

になってから、それにしてもマストを越える波のある中、ヘリコプターからマストに移つての救助は、TVを見ている人たちにも感動を呼んだものと思う。ヘリコプターの音を聞いてから救助が開始されるまでの間、1時間がとつともなく長く感じられたと当時を述べられる。

救助は無線室から開始、激しく揺さぶられていた体は陸上にながってもふらふらと不安定、船内では船酔い状態の人が多く吐物まみれで、「実際のところ、上陸して着替えましたが、着ていたものは臭かったと思います」という話からも悲惨な状況を想像するのは難しくない。

無線室では一等航海士が指揮を取っていて、その認識が実習生には良い影響があつたのではないかと感じる持たれた由。「一等航海士の危機管理は素晴らしいものでした。三等航海士当時から一緒に乗り組んだ機会も多く、その穏やかな性格が思い出されますが、このときの指揮ぶりには感動しました。パニックを起こした実習生が一人も出なかつたことは、日頃の練習の成果だと思えますし、一等航海士の卓越した統率ぶりを見ても、航海訓練所は着実に人を育てていると実感しました。まさに訓練所のリーダーシップ、シーマンシップ、フレンドシップを見た気がします」と続く。

全員無事で何よりというのが救出後の私たちの感想であるが、船内の状況を伺って、その感を一層深くしている。



(独)航海訓練所 理事長インタビュー 退任を前にして

退任前独占インタビューとして書いたところである。理事長退任のニュースに接し、インタビューのお願いをしたのは、理事長が帆船海王丸クラブにゆかりの深い方であるからに他ならない。幸い、すでに整理もついているとので、インタビューのお願いにも快く応じていただけた。

「お訪ねしました」シリーズの第2回目におじゃまして以来の航海訓練所理事長室。その間に昨秋の不幸な出来事がある。そのためか、理事長室は、なぜかいつもよりも敷居が高く感じられた。

先にクラブとゆかりが深い方と書いたが、安本博通理事長は帆船海王丸クラブ誕生のときの海王丸船長だった方である。ご自身が「紺青」創刊号に寄せた談話記事をご覧になりながら、「ここに書いてあることが私の気持ちのすべてです」とおっしゃる。

少し長くなるが、部分的に引用してみる。

『前略』

私は以前海王丸の専任教官として国内体験の研修生のお世話をさせていただきました。年齢・職業・社会的経験の違う人たちが、体験航海を通じて海や船に対する理解をより一層深めていただけたと確信しております。そしてその想いを持ち帰り、多くの人々に広げていただければと考えております。

海王丸に接した者同士の輪を広げ、今後とも、お互いの努力でこの研修制度をより有意義なものにしたと願っています。

会員である研修生OBの方々が、岸壁から海王丸を見るだけではなく、デッキに上がって直接船に接したいという気持ちもよく理解できます。ただ、海王丸は練習船ですし、訓練との兼ね合いや乗組員の事情もふまえて考えなければならぬ問題があります。お互いのためによりよい結果が出るよう、よく相談して工夫していきましょう。私はできる限りお応えしたいと思っています。後略』



今読み返してみても、海王丸船長としても、それ以後も、クラブの誕生から成長をそば近くで、(時にははらはらしながら)見守ってくださった一人であるという手応えをいつも感じていたことを思い出します。

「クラブ発足当時は練習船教育後援会は大澤専務でした」と当時を振り返られる。お話によれば、学生時代からプロとしての航海士の心構えまで影響を受けたとか。「とても立派な方なんです」という言葉にもそれがうかがえるが、新造船として就航した銀河丸(2世)に乗り組んでいたときのこと、「新しい練習船を造るときに、前のことにあまりとらわれないで練習船としてのあり方を追求してもいいのではないかとおっしゃったそうである。「結果的にはみんなの智慧の集大成ですが、その言葉が青雲丸建造の根拠を支えたと思います」といい、階段教室に始まり、学生が先生の話を聞きやすく、黒板も見やすい構造になり、この考え方は、銀河丸(3世)建造にも引き継がれたということである。世代から世代へ智慧と知識が脈々と受け継がれていく航海訓練所のあるべき姿が具現化された一例であろう。

「このように、先輩からも後輩からも、そして学生からも教えられて39年半、練習船に携わる仕事をしてきたのだなあ」という言葉に訓練所を離れる感慨がにじむ。

ここで、話を交えて海王丸の進捗について伺ってみました。「海王丸は当初から修理する、という方向で始まっていますし、完全に復旧できる保険に入っていたので、いろいろな調整が整えば修理できるという目標はありました。ただ、新日本海重工業のドックに入ってから船体が傾き、このことが工期の遅れにつながっていました。今年の10月を目途にしていきましたが、現段階では、来年

の1月から復帰させたいという願望を持っています」と言い、「その願望はほぼ可能であるという風に考えています」と継がれる。「船首像の紺青も全員救助の身代わりになって壊れましたが、修復は可能だと思います」と思っています。

「クラブとしてどうお手伝いするかを話し合ってきたところであり、その辺りについてどのように考えておられるか、アドバイスを含めてお尋ねしてみました。

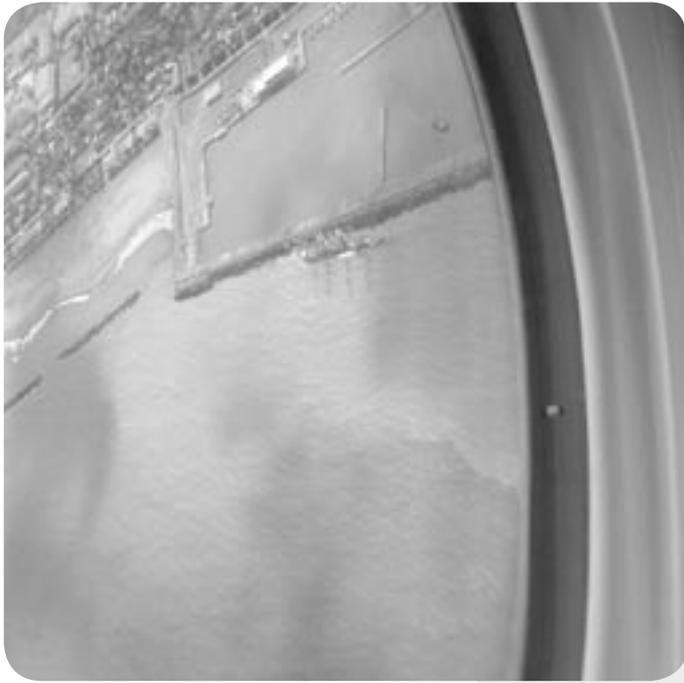
「クラブの方には、暖かく見守り、暖かく待っていただくのが一番ありがたいですね。全員救助を支えた練習船教育にもご理解をいただいている、という応援を自分たちがしている、という気持ちを持っていただければ、それが何より嬉しいことです」と言い切られる。



退任直前、海王丸と修繕監督室を訪問
安本博通理事長(左)と飯田敏夫修繕監督室室長(右)

生制度の継続をひそかに危惧していた筆者には、安心感につながる喜ばしい言葉を聞いた思いがした。

最後に航海訓練所とクラブに伝えたいことをお願いしたところ、「訓練所に対しては、実習生のための練習船ですから、良い実習生を育てるということではないでしょうか。良い若者を育ててもらいたいですね。クラブに対しては、クラブの会員であることを楽しんでもらいたいですし、海で生きようとする若者に対してエールを送っているという気持ちでどこかにかあってくれたら嬉しいですね」とのことであった。



左：ご覧いただけるだろうか、海王丸の船影を。
機内から海王丸を見つけたとき、なぜか安堵感を覚えたことが思い出される。

2004年10月23日
富山市岩瀬漁港



KAIWO
TALK

海王サロン

ここは会員の投稿による談話室ですが、
今号は、救助後からドック入りまでを
フォトスケッチ風に追ってみました。思
います。





2004年11月28日
ドックに入る海王丸
巨大なクレーン船にそっと送り出されているように見える。
以来、復活の日に向けてたゆみない作業が続けられている。



写真
富山県庁 柴野 悦男氏
会 員 村井 保雄 2B05
帆船海王丸クラブ幹事会

新シリーズ

海事博物館めぐり

船の科学館 (東京)

6 B 05 飯沼一雄

帆船海王丸クラブの皆さん、こんにちは。会報に海事博物館を紹介するシリーズを始めるということで、その第一回に船の科学館が選ばれたのは大変光栄なことだと感謝申し上げます。

さて、船の科学館は今からちょうど30年前の昭和49年7月に海事総合博物館として誕生しました。

実は計画当初、当時世界最大だったイギリスの豪華客船「クイーン・エリザベス」が引退することとなり、これを取得、東京港に浮かべて宿泊もできる博物館にしようという夢のような構想がありました。

しかし、実現直前になって諸般の事情により購入計画は断念され、代わって約6万トンの豪華客船の外観を模した建物を博物館とすることに なり、今日の船の科学館になったわけ です。船の科学館誕生にこんな裏話があったなんて驚きでしょう。

すでに皆さんご存じのことと思いますが、まず船の科学館の概要についてご説明することにしましょう。

所在地は東京都品川区東八潮、現在ではお台場と呼ばれて若者に親しまれている一角にあります。敷地面積は約4万7千平方メートル、広々とした敷地内には本館の他に、屋外プール(夏期のみ営業)、大瀬崎灯台、戦艦「陸奥」主砲、大型スクリーンプロペラなどの屋外展示物、マリンスヨップ、大駐車場などがあります。これに加え、前面水域には付帯施

設として、南極観測船「宗谷」と青函連絡船「羊蹄丸」があり、これらを含めた全体の施設が船の科学館ということとなります。

本館は、地下1階、地上6階の船の形をした建物で、70メートルの展望塔も付属しています。館内の展示場には、「船のあゆみ」「船のしくみ」「船をつくる」「海と船に関する実物や模型、映像

などがいっぱい展示されています。特に、6階展示場には実船そっくりに航海船橋が再現されています。

話とともに、練習帆船「海王丸」(予定)、練習帆船「旧丸」の精密模型も展示されています。船の科学館の前面の「宗谷」が係留・展示されている前



方の海域には、官庁船橋が2つあり、そのひとつRLは航海訓練所の専用船橋になっています。「海王丸」もよくこの船橋に停泊しています。

船の科学館では、毎年「海・船セミナー」と題して海事講演会を開催していますが、昨年9月26日(日)には、元「日本丸」船長 橋本進氏をお迎えして、練習帆船による船員教育の意義についてお話をいただきました。講演後にRLに停泊中の「海王丸」の船内見学もさせていただきました。セミナー参加者はほとんどの方々が、帆船を乗船見学するのは

初めての体験で、一同大いに感激したものでした。

それだけに、その直後の不慮の事故は大変ショックな出来事だったといえます。

しかし、多くの人々に支えられて、「海王丸」が不死鳥のごとくよみがえり、再び船の科学館の前に姿を現してくれる日もそう遠くないものと確信しています。

そのときは、ぜひとも「海王丸」だけでなく、船の科学館にもお立ち寄りください。ご案内させていただきます。

(船の科学館 勤務)

*交通	新交通「ゆりかもめ」新橋駅より(16分) 船の科学館駅下車すぐ
*入館料	共通券 大人1,000円、子供600円
*開館時間	午前10時～午後5時 (土日祝日、夏期は午後6時まで)
*休館日	年中無休 (ただし、12月28日～1月1日は休館)
*駐車場	1時間300円 以降30分100円(乗用車)
*住所	〒135-8587 東京都品川区東八潮3番1号
*電話	03-5500-1111

(財) 船員教育振興協会

(財) 船員教育振興協会の方たちをご紹介します。体験航海等の申し込みのときにお話ししたことがあるかもしれませんね。

<前列右から>

- 理事長 勝野 良平
- 事務局 長 八谷 隆允

<後列右から>

- 事業部長 齋藤 庸徳
- 総務部長 高崎 至正
- 調査役員 勝田 直孝
- 山口 芳子
- 遠藤多由希



平成17年度上半期 練習船による体験航海等スケジュール表(平成17年3月10日現在)

(注) 天候その他の事情により、変更又は中止することがあります。

実施日時	泊数	練習船名	実施場所	参加料
1. 日本丸海洋教室コース(定員50名) *この海洋教室は、(社)神戸港振興協会との共同開催				
6月12日(日) 09:30~16:00		日本丸	神戸港 停泊中	1,500円
*参加資格: 小学校4年生以上の健康な方(日常生活に支障のない方)				
2. 日本丸1日体験航海コース(定員20名)				
5月14日(土) 08:00~16:30		日本丸	東京湾~東京港	3,000円
*参加資格: 16歳以上70歳未満の心身共に健康な方(運動機能上、船内行動に支障のない方)				
3. 体験航海コース(銀河丸・定員20名)(青雲丸・定員10名)				
4月15日(金)~4月21日(木)	6泊7日	銀河丸	門司港~富山港	38,000円
5月10日(火)~5月13日(金)	3泊4日	青雲丸	横浜港~神戸港	25,000円
5月30日(月)~6月4日(土)	5泊6日	青雲丸	細島港~東京港	36,000円
5月30日(月)~6月6日(月)	7泊8日	銀河丸	神戸港~東京港	40,000円
*参加資格: 16歳以上70歳未満の心身共に健康な方(研修日課等に従って行われる集団訓練や船内生活に適應できる方)				

個人情報取り扱いについて

個人情報保護法に定める個人情報取り扱い事業所とは、5千人以上の個人情報を有するところとあります。

帆船海王丸クラブの会員数は、その1割、500人にも及びませんし、クラブのサイトでも特に問い合わせをいただく方、「海王サロンWEB版」に写真などを提供していただく方を合わせても、5千人に及ぶことはないと考えています。

しかし、それでも、個人を特定する各種情報の扱いに注意する必要があることには変わりはありません。そこで、帆船海王丸クラブでは、会員(また、クラブのサイトではそのユーザー)から提供していただく個人情報について、次のように取り扱い、保管することをお知らせいたします。

・利用目的

入会時に(財)船員教育振興協会より提供される、氏名、住所、電話番号、コースがクラブの管理する情報のもとになります。別に提供していただける会員からメールアドレスをいただき、管理しています。それら情報はクラブからの連絡を使用目的とします。クラブはそれをもとに名簿を発行し、名簿が会員相互の親睦の一助となることを期待します。

サイトから問い合わせのために提供された個人情報データは、回答先として使用します。

提供された個人情報を各種統計データの作成に利用する場合がありますが、個人を識別できるような形で使用することはありません。

特にインターネット等で法律により要求される場合を除いて第三者への開示・譲渡は一切行いません。

・管理

個人情報は細心の注意をもって取り扱い、幹事会の中でも定められた管理者のみが保管するものとします。

2005年3月30日 帆船海王丸クラブ幹事会

クラブからのお知らせ

☆ 東京晴海の「みなとまつり」お手伝い募集

今年も東京晴海で「みなとまつり」が開催され、(財)船員教育振興協会もブースを出してグッズ販売などをする予定です。開催日は、5月14日(土)、15日(日)の2日間です。詳細未定とのことで、今号では詳しくお知らせできませんが、手伝っていただける方は、4月15日以降に協会にご連絡ください。連絡先は、トップページ右上をご参照ください。

☆ 更新のお願い

年度が替わります。来年度更新用の振り込み用紙を同封しますので、手続きをよろしくお願ひします。トップページにも書いてありますように、クラブとしても、海王丸復活に向けての一助ともなればと、また、個々にお気持ちをお伝えするよりもまとまったほうが良いのではないかと話し合いがまとまりましたので、振り込み用紙に義援金記入欄を設けました。併せてよろしくお願ひします。

☆ 振り込み領収証 保管のお願い

更新の話から続きますが、更新の際の振り込み用紙領収証の保管をお願いいたします。会員証が会費の領収証を兼ねることに変わりはありませんが、会員証が届くまでに間がある場合、振り込み時の領収部分が、会費納入を証するものとなります。クラブでは、なるべく早く会員証をお届けするようにしていますが、年度替わりは事務が錯綜しますので、時間がかかる傾向にあります。振り込み領収証の保管をお願いする次第です。

☆ 名簿についてのお願い

今年度の名簿は従来どおり、氏名、郵便番号、住所、電話番号、体験乗船コースを掲載し、コースは、年度と海洋教室(A)、国内航海(B)、遠洋航海(C)等の種別のみになっています。もちろん、事前にご連絡いただいた非公開希望項目については伏せていますが、再三ニュースレターでお知らせしたように、非公開希望のご連絡が無記名でご要望に沿えない方がありました。ご了承いただきたく、お知らせしてお願ひいたします。

〈編集後記〉

今年度下期発行の「紺青」20号は、海王丸の修復状況を見ながら発行のタイミングを計っていました。そのため、例年よりも遅れての発行となりましたが、年度内に名簿とともに発行の運びとなり、ひとまず安堵しています。今号より新シリーズとして全国の海事博物館紹介がスタートしました。海や船にまつわる各地の博物館を紹介したいと思ひます。ご紹介いただければと思います。記事にしてくださいの方を募集します。トップページ右上欄を参照してクラブ宛てにご連絡いただければと思います。よろしくお願ひいたします。海王丸の復活した姿を一日も早くお伝えできますように、心より祈っております。

僚船訪問 次世代練習船 銀河丸3世

今年1月30日、鹿児島港北埠頭2号岸壁に接岸中の銀河丸を訪問した。2003年12月に進水した銀河丸3世である。

この銀河丸の紹介には次世代練習船という言葉がよく使われる。お訪ねした竹井船長に、この言葉について伺うことからインタビューを始め

た。次世代練習船という言葉が使われたのは、1997年進水の青雲丸からで、「次世代」の意味は、形、搭

載設備などを新しい時代の要求に応えられるものにするということになるようだ。「銀河丸では、青雲丸の性能に大成丸の船形の美しさをプラスし、伝統と先端の融合、次世代でありつつ、次世代を前面に押し出さない、むしろ隠すような形を目指しました」という説明。

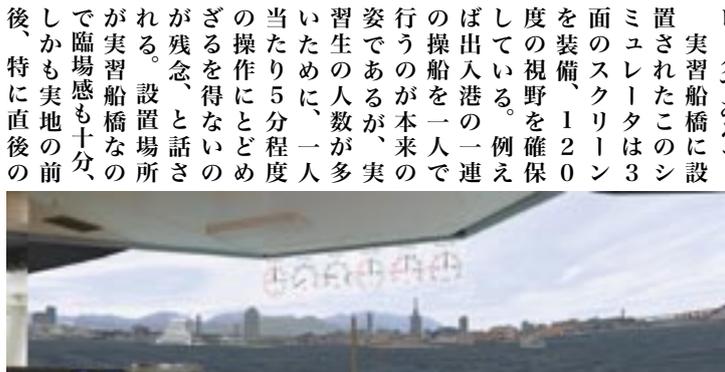
銀河丸が昨2004年6月に就航した折の紹介記事で、ひと言では言い尽くせないその船形の表現に苦慮したことを思い出す。



上：建造中の銀河丸/下：航海中の銀河丸

建造場所	三井造船株式会社千葉工場
進水/就航年月日	2003.12.12 / 2004.6.15
全長×幅×深さ	116.40 m × 18.00 m × 8.00 m
総トン数	6,185 ton
主機×出力	ディーゼル機関(1基) × 9,000 PS (6,600 kW)
速力	最大速力: 20 kn、航海速力: 18 kn
航続距離	11,000 miles (20,370 km)
最大搭載人員	246名

では次世代的設備とは。その筆頭は、大型の操船シミュレータであろう。実習船橋に設置されたこのシミュレータは3面のスクリーンを装備、120度の視野を確保している。例えば出入港の一連の操船を一人で



行うのが本来の姿であるが、実習生の人数が多いために、一人当たり5分程度の操作にとどめるを得ないのが残念、と話される。設置場所が実習船橋なので臨場感も十分、しかも実地の前後、特に直後のシミュレータの使用は、通ってきたばかりの航路、光景が残っていてリアルで有効とのこと。人気もあり、



ご案内いただいた 竹井義晴船長(右)と 角真紀三席三等機関士(左)

有効度も高い設備である。変わった設備としては、生ゴミ処理装置を初めて搭載している。残飯を水と二酸化炭素に分解、環境への配慮もなされている。その他にも、機関室見学通路や、一部バリアフリーの区画を設けるなど、やはり次世代練習船というにふさわしい造りである。事務室も航海科、機関科合同で仕事ができるようになり、居室はほとんどプライベートな個室と考えられているのもすてきである。事務室を共有するというのは、仕事を円滑に進めるために有効だと思

れたスペースで公私を分けられるのは、精神的にも解放できる場所があるということである。この事務室から女性エンジニアが機関室の案内に加わってきたり、随所に細やかな配慮をされながらの丁寧な説明を受けた。ほとんどの汽船がディーゼル・エンジンを搭載している主な理由は、燃費の良さが買われていることだそう、そういう状況に合わせて、汽船の練

習船3隻のうちディーゼル搭載は2隻。銀河丸は、その一方のディーゼル機関船である。機関室もコントロール・ルームも行き届いた整備がなされ、見通しが良く配置がすばらしい。従来の船内と違った印象を受けるのはどうしてだろうかと思いつながら見学していたが、どうやら色使い、機器の天板などの色にまでこだわった選択がなされた様子である。船長「本人は、「気持ちの良い空間を思っているだけです」とこともなげにおっしゃるが。船橋をIBS(Integrated Bridge System)と、航海計器をまとめて機能的に配置、各機器類が船橋前面近くに配置されているため効率的であり、また船橋内に仕切りがないので広々としていて、実習面でも機能的なものとなっていることが感じられる。従来のありようにとられ過ぎず、動線を念頭に置いての設計が十分に活きている。

建造監督室室長として設計段階から携わってこられた船長に、実際に動いてみての満足度を、少々いじわるな質問と思いつながらもしてみたところ、「必要十分」という答えが即座に返ってきた。それは「スゴイ」ことではありませんか、という重ねての問いに、「そのように設計したのですし、細かな点ではありますが、アクセシビリティという観点では必要十分です」といとも明快な返事。

伝統を重んじながら伝統に縛られることなく、快適な機能性を追求した次世代練習船にふさわしい船という印象が強い銀河丸であった。写真提供・独立行政法人航海訓練所