

ISSN 2187-0691

Japanese Journal of Maritime Activity

Vol.7 Supplement

第7巻 特別号

海洋人間学雑誌

May 2019

令和元年5月

日本海洋人間学会第7回大会
大会シンポジウム 特別号

日本海洋人間学会

Japan Society for Maritime Activity

目 次

第7回学会大会基調講演

「フリーダイビングと禅の交錯点」

講演：篠宮龍三（フリーダイビングアジア記録保持者）

司会：藤本浩一（東京海洋大学学術研究院）…………… 1

シンポジウム1「船員の安全と健康」

司会：坂 利明（独立行政法人 海技教育機構）…………… 9

シンポジスト：鈴木英実（国土交通省海事局船員政策課労働環境対策室長）

「第11次船員災害防止基本計画について」…………… 9

神田一郎（船員災害防止協会 顧問）

「少子高齢化と船員災害」…………… 12

森岡丈知（日本郵船株式会社 船長）

「On Board Health」…………… 18

シンポジウム2「日本における遠泳の歴史と実践」

司会：千足耕一（東京海洋大学学術研究院）…………… 22

シンポジスト：真田 久（筑波大学体育系）

「日本における遠泳の歴史と展開」…………… 22

田平孝行（鹿児島市立清水小学校水泳同好会・第64回会長）

上村宏明（鹿児島市立清水小学校水泳同好会・副会長・同校PTA会長）

「遠泳を通じた地域との繋がり、その歴史と今後の展望」…………… 27

編集後記/33

□基調講演□

フリーダイビングと禅の交錯点

篠宮龍三¹¹フリーダイビングアジア記録保持者

海洋人間学雑誌, 7(Suppl):1-8, 2019.

キーワード: 禅, 自然, 海, 教育, 調和

みなさんこんにちは、フリーダイビングの篠宮龍三です。今日は、雨上がりではありますが、お足元の悪い中、お越しくださいます、どうもありがとうございます。また、佐野先生をはじめ、千足先生、藤本先生、どうもありがとうございます。先ほど紹介していただきましたけれども、フリーダイビングという、素潜りのスポーツをトータルで18年間行ってきました。また、その中で17年間は後輩の指導も行ってきました。今現在は、2年前に引退をしまして、後進の育成に当たっております。沖縄の那覇をベースにして、スクールを開催しているのですが、20年間の競技生活と指導の中で感じたこと、それから、100mを超えるような命がけのパフォーマンスを成功させるには、どのような要素が必要なのかなと考えた時に、やはり、日本が誇るこの東洋思想、禅の心というのが大切になってくるなというのが、結論から言うとうそうなるのですが、それについて今日は50分間、お話をさせていただきたいと思います。

私よりも、海洋スポーツや、禅、精神世界、あるいは指導という面で先輩の方々が今日はたくさんいらしていると思いますが、その中、大変僭越で生意気なことも言うと思いますが、最後までお付き合いいただけたらと思っています。

では、早速、進めさせていただきます。ちなみになのですが、私は埼玉出身で、海の無いところで育ちました。それで、海洋大学は、水産大学と商船大学がくっついた大学、と記憶しているんですけども、私の父が商船大学の出身なんです。ということで、私も子供のころから海が大好きで、船の話であったりとか、世界中の海の話、世界中の国の話を聞いて育ちました。そういったこともありまして、今回は、お声がけいただきまして、浅からぬご縁を感じております。ということで、進めさせていただきます。

まず、今日お話しする内容なんですけれども、まず一つ目、フリーダイビングとはどんなスポーツなのかということ、それから、禅とは何か、そして、フリーダイビングと禅、そして、最終的には海洋スポーツの持つ教育的価値について、僭越ながらお話しさせていただきたいと思います。

ではまず最初、フリーダイビングとは、ということなんですけれども、最近、少しずつですが、メディアに取り上げられる機会が増えてきてまして、「情熱大陸」に出る選手ですとか、「アナザースカイ」などに出る後輩の

選手もいるんですが、フリーダイビングというスポーツをご存知の方、いらっしゃるでしょうか？はい、ありがとうございます、ほぼ9割以上の方ですね、もちろん、一般の方とは違って、海洋スポーツに長けているといえますか、ご存知の方、関わっている方がたくさんいらっしゃると思いますので、フリーダイビングといったらすぐに反応される方がいらっしゃると思いますが、フリーダイビングはもともと、地中海沿岸諸国で始まったものです。ラテン語が語源で、息こらえという意味の、アプネアというイタリア、フランス、スペインで呼ばれている言葉です。アプネアの“ア”というのが否定語で、英語でいうnotで、“プネア”というのが呼吸という意味らしいです。つまり、アプネアというのは、not breathe という意味になり、呼吸をしない、息こらえということで、素潜り全般をさす意味合いになります。中でも、深く潜っていく競技性の高いものは、フリーダイビングと言われています。アプネアといった場合、いろいろなものを指します。例えば、魚突きや水中ホッケー、水中ラグビーなど、いろいろなスポーツがヨーロッパにはあるのですが、深く潜ったり、息をこらえたりというのは、フリーダイビングといったように言われています。

一番初めの世界記録というのが1949年、約70年前、イタリアの軍人で、レイモンド・ブッカーという方がいたんですが、その方が、南イタリアのナポリ湾で出した、水深30mという記録が、今までの歴史の中で最初の世界記録と認定されています。そこから約70年経って、今の世界記録は、足ひれだけを頼りにして潜っていくものが、130mまで、ついこの間バハマの大会で更新されたのですが、自分の力と足ヒレだけで130mまで記録が伸びております。

少し詳しく説明をさせていただきますと、細かく全



図 1.

部分けていくと、フリーダイビングは 8 種目に分かれます。

一番端から、スタティックと呼ばれるもので、水面に完全に浮かんで、見た目が土左衛門のようなんですけども、これで何分、何秒息を止められるかを競います。世界記録は 11 分以上ということで、これは、同じスポーツ、種目をしている人間からしても、10 分以上止めるというのはとてもシビアな世界です。プールの種目は、海に潜るのとは別なものもあり、それに特化している選手は、プールの種目が強く、海に特化している選手は海の種目が強いという感じです。

そして、次にダイナミックです。プールで、足ヒレを履いて横に潜水して何メートル行けるか、もしくは、足ヒレを履かずに平泳ぎの状態で、ノーフィンといいますが、これで横に何メートル行けるか、という種目になります。

そして、私が主にやっていたのがこちらの、コンスタントという種目で、足ヒレを履いてどれだけ深く潜っていけるかというものです。今、私の持っているアジア記録が 115m、世界記録が 130m まで、こちらはロシアの選手ですが、伸びています。そして同じく、足ヒレを履かずにノーフィンで平泳ぎの状態で入っていくという種目もあります。足ヒレは履かないのですが、今の世界記録は 100m を超えています。102m まで記録が伸びています。これは、ニュージーランドの選手です。

そして、下の段に行きまして、フリーイマージョンという種目がありまして、これは、ロープを手繰って潜る、腕の力だけで引っ張って潜って行って、またロープを手繰って帰ってくるという種目になります。そしてこちらの、バリエブルという種目は、重りにつかまって潜って行って、帰ってくる時は、このフリーイマージョンのようにロープを手繰って帰ってくるという種目になります。これも 150m 以上の記録になっています。

そして、このノーリミットという種目、これが一番ド

派手な数字が出るというもので、リスクもかなり高いのですが、ジャック・マイヨールの時代は、この種目によって、人類が初めて、ジャックが初めて、100m を超えたというものになります。現在の正式な世界記録は、214m となっております。ただ、審判を招聘せずに、自分で記録を打ち立てたという選手がいて、オーストリアのハーバート・ニッチという選手なのですが、彼が挑戦した深度ですが、800 フィートに挑戦したんですね。800 フィートというと、240m くらいですかね、240m ちょっとなのですが、それが人類の限界だったんです。素潜りなのですが、減圧症にかかってしまって約半年間、半身不随になってしまって、言語機能なども不自由になってしまったと。今は普通に戻ってきたのですが、窒素酔いや減圧症のリスクというのは 200m を超えるとかなり強くなっていくという感じです。

そして、次に行きまして、フリーダイビングを約 20 年間やってきまして、指導歴も約 20 年ほどなのですが、その中で、一番最後の記録としましては、先ほど言いました足ヒレを使って潜っていく、コンスタントウィズフィンというもので 115m で、引退はしているのですが、現在のアジア記録というものになっております。そして、ロープを手繰っていくものですね、フリーイマージョンという種目の 104m、こちらもアジア記録ということになっております。中国勢が今台頭してきて、かなり追い上げてきています。この、コンスタントウィズフィンに関しますと、私は 115m のアジア記録なのですが、ついこの間バハマで行われた大会では、もう 110m まで中国人のアオリンという選手が迫ってきております。そして最後の、コンスタントノーフィンという種目ですが、これは平泳ぎでどれだけ潜っていけるかという種目で、このアジア記録は他の国のアジアの選手に抜かれてしまいましたが、日本記録ということに残っています。

FREE DIVING ASIA CHAMPION	
<公式記録>	
■コンスタントウィズフィン	
115m アジア記録 (2010/04/27)	
■フリーイマージョン	
104m アジア記録 (2010/04/25)	
■コンスタントノーフィン	
66m 日本記録 (2014/12/04)	
<大会成績>	
第1回フリーダイビング日本選手権 2003	総合優勝
BIOS Cyprus Open Classic 2004 スタティック種目	優勝
第2回フリーダイビング日本選手権 2004	総合優勝
Kona Freedive Invitational 2005 スタティック種目	優勝
Dahab Tripe Depth 2005 Egypt	総合優勝
COUPE DES CALANQUES 2006 France	総合優勝
AIDA HELLAS SUMMER GAMES 2006 ダイナミック種目	優勝
Dahab Tripe Depth 2007 Egypt	総合優勝
EGYPT Prechallenge 2008 スタティック種目	優勝
INDOOR CUP 館山2012 スタティック種目	優勝
DEEP WATER CUP 沖縄2012	総合優勝
One Breath Jamboree 2013 バリ島 コンスタント種目	優勝
Vertical Blue 2015(バハマ)	総合2位

図 2.

いろいろな日本選手権や世界大会に出場してきました。競技ですので、メダルを取ること、新記録を塗り替えることを主に行ってきたのですが、やはり、これから禅のお話に入っていきますが、どちらかというとスポ

ーツというのは西洋で生まれたもので、ルール化されて、誰がチャンピオンなのか、ということを決めていくものですよね。なので、アプローチとしてはまた後ほど説明しますが、何かを獲得するとか作り上げていくと

かそういうイメージが強いのがスポーツなのではないかと思っております。

話は戻りますが、この、水深 115m に足ヒレだけで到達した人というのは、まだ 2 桁いなくて、8 人です。月面着陸に成功した人、NASA の計画で 1969 年から始まりまして、アームストロング船長を筆頭にして、12 人成功していますが、その月面着陸した人よりも少ないというのがこの素潜りの世界となっております。

どんなふうに潜っていくのかという動画がありますので、こちらを見ていただければと思います。これは、バハマという中米で行われた大会で、私も 7 回ほど出場したのですが、そこで 3 年ほど前に行われた大会の模様になります。3 種目出たのですが、最初のこの種目は、足ヒレを履いていません。これは、平泳ぎで潜っていくコンスタントノーフィンというものになります。少しスロー再生しているのですが、実際は、もっと早く入っていきます。これは、沈んでいく状態で、ここで 62m、この時は 62m まで行って浮上しているという状態です。足ヒレなど頼る機材がないので、このノーフィンというのはとても心理的に恐怖を感じるものです。100m までは全然届かないのですが、50m、60m でもすごく怖いんです。なので、心を整える、という意味でヨガや、禅や瞑想というのが選手にとって大切になってきます。

そして、次の種目これが、フリーイマージョンというものです。最高記録は 104m なのですが、この時は大会なので、色々な戦略やバランスを考えて 91m という深度にしました。その種目だけ、1 種目だけ出るという単種目だけの参加の場合は、どれだけ行けるかという形で、他の種目とのバランスを考えずに進んでいく感じですが、3 種目出るとは、1 種目でも失敗してしまうと他の種目に差し障りが出てしまい、トータルのランキングが下がってしまうので、自己ベストよりも 10m や 20m くらい下げて挑戦することもあります。

これはコンスタントウィズフィンです。95m、自己ベストよりも 20m ほど浅いですが、3 年前のバハマの大会になります。こうやって、3 種目出場していました。この大会では総合で 2 位に入りまして、準優勝することができました。

一応、4～5 年間、私は大学を卒業してから普通にサラリーマンをしていまして、東京の会社に勤めていたのですが、週末ごとに伊豆に行って潜って、トレーニングをして、平日はプールへ行ってトレーニングをして、という生活をしていたのですが、その後プロに転向しまして、もっと自分の持っている記録を伸ばしたい、世界に挑戦したいというように思い、プロとしてどれだけやれるのだろうかと思いながらやってきました。その中でプロに転向した時に気負ってしまい、すごくスランプになってしまいました。プロになったのだから、大会で優勝しなきゃとか、更にもっとすごい日本記録、アジア記録を打ち立てて世界記録にもっと肉薄しなければ、少なからずサポートしてくださる方やスポンサーさんもしましたので、そういった方々にお土産といえますか、記録として、メダルとしてお見せできるものがなければ、来期の予算を組んでもらえないんじゃないか、などといういろいろ考え、やはりプロとしてどうやっていけばいいのかというように悩んだ時に、スランプに陥ってしまい、そしてそれを脱するためにどうすれ

ばいいのかを考えた時に、禅というものに出会いました。なぜそれに出会ったかといいますと、人類で初めて 100m を超えたフランス人ダイバーのジャック・マイヨールという人が日本に来て禅寺に逗留し、2、3 か月修行して 1970 年の 76m という記録を伊豆で打ち立てたのですが、その当時、ジャックが悩んで禅に答えを求めたということを以前、本で読み、それを思い出して今の自分のスランプ状態を脱するのに禅というのはとても有効なのではないか、というように思って、自分もジャックのように禅の考え方を取り入れるようにしました。

次に、禅とはということに入っていくのですが、禅のお話をするだけで何時間もかかってしまうと思いますし、本も何冊も書いてしまう内容になってしまうと思いますので、私がわかっている範囲内で簡単にまとめてみます。

まず、禅というのは皆さんもご存知だと思いますが、インドの達磨さん、菩提達磨という方が始めたといわれています。サンスクリット語のディアーナ、パーリ語のジャーナが訛って禅になったといわれています。心が定まった状態のことを禅定ともいうのですが、例えば、悟りといった状態、何も迷いがいい状態、体を安静に保ち、心を静かに、人間の本来の姿を瞑想すること、心を一つに集中させ動揺させないこと、古代インドでは、仏教において広く行われていた修行法の一つといわれているそうです。

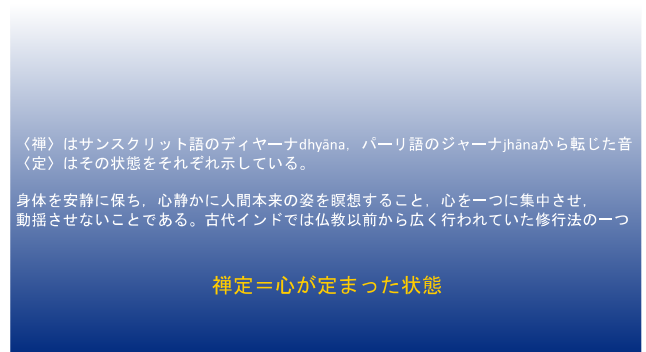


図 3.

これは、禅仏教といわれることもありますけれど、もともとは禅そのものがスタートして、中国から入ってきて、仏教と一緒に日本に入ってきたというのが本来のルーツなのではないかと思います。禅というのは、初めの方はインドなので、ヨガとかそういったものと始まりは近いんじゃないかと考えています。さっきも言いましたが、すごくスランプに陥ってしまって、このまま結果を出せないんじゃないかと悩む時期がありました。丁度その時に仲間が海で亡くなったり、行方不明になってしまったりですとか、そういうことが重なって、自分が結果が出せないこと、さらに、もしかしたら次は自分がやられてしまうんじゃないかという恐怖がすごくあったのですが、その時期に 2 年間ぐらいでしょうか、結果が全く出ませんでした。ジャックが昔、禅に傾倒していたのと、それによって日本の伊豆で世界記録を打ち立てたなということを思い出して、禅の本をたくさん読み漁りました。作家であり、僧侶である玄侑宗久さんという方がいらっしやいまして、その方

が書いた禅的生活という本の中で、白隠禅師という方が昔いらっしゃったんですが、白隠さんというのは禅の中興の祖と呼ばれている方なんですね。その方が言った言葉にすごく惹かれまして、その方の言った言葉で、「因果一如」というものがあるんですが、その言葉を作家の玄侑宗久さんが本の中で紹介してくださっていて、それをきっかけにしてひとつスランプを脱することができました。この話はこれからしていくのですが、その前に私が禅というものに出会うきっかけをくれたジャック・マイヨールに出会う時なんですが、最初に知ったのは大学生の頃でした。大学の時は探検部という部活にいまして、沖縄の西表島や鹿児島島のトカラ列島の秘境と呼ばれるところにたくさん行っていました。その中でスキューバダイビングもやっていたのですが、やはり学生ですから、スキューバダイビングよりも素潜りの方が経済的に前向きにできるということで、素潜りの方にどんどん入っていききました。そんな中で、映画の「グランブルー」というものを見て、リュック・ベッソン監督の、今は巨匠になってしまいましたが、そのリュック・ベッソンのグランブルーを見て、ジャック・マイヨールというのも出てますが、実在の人物だということを知りました。そんな中で、彼の本「イルカと海に還る日」を読みまして、伊豆で修行したというのを知りました。伊豆の八幡野に大江院というお寺があります。そこに、浅香住職というお坊さんがいるのですが、僕も一度、その大江院に行ったことがありますけれども、ジャックが1970年の春ごろに来たらしいのですが、その時にすごく悩んでいたようです。恐らく、1970年のその当時も今よりも、もっともっとノウハウが無かったでしょうし、機材もお粗末だったでしょうし、たくさんジャックの仲間が海で亡くなったんじゃないかなと思います。そういう彼の不安な心を察してか、浅香住職は、“ノーシンキング”と言ったそうです。何も考えるなど。その言葉によって、ジャックは一つ視界が開けて、当時の世界記録である、75mと76mに挑戦して成功することができたらしいです。なぜ、そのようにジャックが禅に興味を持ったかということなののですが、日本の侍に興味があったそうです。なぜ、日本の侍は主君のために進んで命を落とすのか、それを厭わないのかと、恐怖心はないのかということにすごく興味があったそうです。ジャックさんと30年来の仲間であった、千葉の館山にいらっしゃいます、成田さんという方がいらっしゃいます。それで、成田さんに聞いたそうです。成田さんも素潜りが大好きで、魚突きの選手だったそうです。そうしたら、日本の侍というのは、いざ鎌倉というように、戦いが起きた場合に自分の主人を守るために、戦って死ぬかもしれない、でもそれも怖がらずに行ける、なぜかという禅の心があるからと、禅とは何かというように話が進んでいく中で、過去とか未来とかを考えないんじゃないかという話になったらしいです。もしかしたら明日死ぬかもしれないということを考えず、今やれることをやる、そして、最終的に主人のために死んでしまうかもしれないけれど、でも最善を尽くすんだという話を成田さんがジャックさんにしたらしいのですが、それを聞いてて、ジャックはとても感銘を受けたらしいです。それを以て、八幡野の大江院に行って修行をして、そして世界記録を打ち立て、その後も80m、90m、100mという人類未踏の領域に入って

いくわけです。自分の場合はやはり、先ほども言いましたが、作家の玄侑宗久さんという方が紹介してくれた白隠禅師の「因果一如」という言葉、これにすごく惹かれました。因果一如という言葉、このように書くのですが、原因と結果は一つであると、よく因果といえば、因果応報とか、因果因縁という言葉を思い浮かべますけれども、良いことをしたら良いことがやってくるし、悪いことをしたら悪いことが起きますよというように、因果応報とか因果因縁というと思うのですが、禅では因果一如と言います。良いことをしたから、良い結果が得られるとは限りませんよと言うんですね。良いことをしたらもうその時に、良いことがやってくると思いなさい、と。アスリートですから、これだけ練習したから、これだけ努力したから、結果が出るに違いないというように思ってしまうんですね。それはよくないんだなと思いました。プロになったばかりで、結果が欲しい、来年もまたプロとして活動したい、ちょっと頭でっかちになっていました。その時に、スランプになったり、仲間が見えなくなったり、行方不明になったりとかで、すごい恐怖を感じていて、もしかしたら次やられるのは自分かも、死んじゃうかも、と思っていたのですが、そういうことを考えるな、未来のことを考えるな、過去も考えるなど、今に集中しろという意味で私は捉えました。良いトレーニングができた時はそれでいいご褒美だというように捉えると、練習は練習で完結させると、試合の時も、良い状態で調整できればそれでもいいと、練習や試合をすごく太いパイプで繋いで因果律で考えていたのですが、その太いパイプをぶつんと切られたような感覚でした。頑張ったからと言って結果が出るとは限らない、ほんとそうですよね。スポーツの世界でも、練習してそれがそのままその年に出る、結果が出るとは限りませんし、次の年、その次の年、また次の次の年に出るかもしれないということもあるかもしれません。そういう今までの直線的な努力とか、力業とかでなんとかクリアできるんじゃないかと思っていたものが、ガラガラっと崩れ去ったのですが、そういう意味で、自分の中でフリーダイビングに禅というものが、心の救いでもあります、パフォーマンスを上げていく、記録を出していく、100mを超えていくという生死がかかった場面でもすごく大事な要素なのではないかと考えるようになりました。

次、フリーダイビングと禅のお話をさせていただきます。フリーダイビングというのはスポーツですから、当然、先ほども言いましたが、地中海沿岸諸国、イタリア、スペイン、フランス、ギリシャなどで起こったものです。西洋的なものですね。そして、禅というのは東洋的なものですね。これは、相反する方向性を持っているのだと、それだけを見ていくと思うのですが、パフォーマンスを上げていく、100mを潜る、ということを考えた時に、これは両方とも必要な要素になってきます。西洋的な考え方、東洋的な考え方。本当にざっくり説明すると、西洋的なものの考え方というイメージとしては、先ほども言いましたが、何かを獲得するとか、掴むとか、創り上げるとか、構築するとか、そういうイメージがあると思います。あるいは、外側のものに集中するということがあると思います。翻って、東洋的なものの考え方としては、創り上げるとか、外面的なものとかいう西洋的な考え方に対して、やはり内面的なもの

であったり、調和であったりとか、自分と自然は別々のものではなく、そこにラインを引く必要もないと、もともと一つのものであるからという考え方であったり、どちらかという、その創り上げていくというよりも、並列で同じものとしてくくっていくというような考え方が東洋的な考え方として一つあるのではないかと思います。西洋的なものが創り上げるとか、構築するとか、獲得するものであるのに対して、東洋的なものは、調和であったりとか、一つになるということであったりとか、場合によっては今まで作ってきたものを捨ててしまふとか放下という言葉を使ったりもしますが、壊してしまうとか、いらないと捨ててしまうという考え方もあるのではないかと思います。スポーツをやっていくうえで、そういう捨ててしまふとか、壊してしまうとか、他者との調和とか、ちょっとイメージとしてはそぐわない場面もあるのです。ただ、フリーダイビングで深く潜っていくと、どのようなものかといいますと、海の世界というのがありますけれども、水面の方はライトブルー、すごく明るい世界です。光があふれています。0m~30m くらいまでは光があるので、植物プランクトンも多いですし、動物プランクトンも多いですし、魚たちもサンゴも多いです。そこから先に行きますと、30m~40m でダークブルーの世界に入っていきます。フリーダイバーは、フリーフォールという状態になっていきます。結構止めていても、肺とウェットスーツの浮力が潰れていって無くなります。その結果、重力の方が勝って海の深いところ、地球の中心に向かってどんどんどんどん吸い込まれていくという状態になっていきます。これをフリーフォールというのですが、その状態で 100m まで潜っていくということになります。一般的なレジャーダイバーの場合は、だいたい 40m までしか潜れないという決まりになっています。タンクを背負って潜っていく場合ですね。普通の圧縮空気を積んでいく場合です。フリーダイバーの場合、そこをさらに突破して、50m~70m のディープブルーという世界に入っていきます。さらにその先は、70m~100m、この領域を我々はグランブルーと呼んでいます。映画のタイトルにもなりましてけれども、グランブルーというのは、大いなる青、偉大なる青という意味があるそうです。その、グランブルーの領域に行った時の特徴としましては、例えば、70m、80m までいって、そこから上を見上げて太陽がどこにあるのかわからないです。水面が薄ら白かったり、太陽のあるところが点に白く見えたりするのですが、もう 70m、80m、90m に行きますと、上の方も下の方も右も左も全部同じブルーで包まれる世界になっていきます。そして、そのさらに先に行きますと、青というものが、暗闇、黒の状態に変わっていきます。僕、115m に行ったときに感じたのですが、これは、100m と 115m 以上の世界は全然違うと感じました。100m の世界は割とフィジカルにトレーニングをすれば行けるかもしれませんが、110m、115m のというのは、メンタルもかなり鍛えていく、メンタルとフィジカルが融合していないといけない領域だなと思いました。その意味で、若干口幅ったいのですが、その領域を神の領域というように名付けさせていただきます。そこに行くには、心が落ち着いていないといけないわけです。なので、スポーツの世界でいうと、どうしてもあいつに勝ってやるとか、負けてたまるか、やって

やるかという、そういう気持ちでファイトしていくことがどうしてもあると思うのですが、この領域に行くには、それを捨てて割と東洋的な思想になっていく必要があるわけなんです。仮に、それを神の領域としたときに、禅の心のような、瞑想状態のような気持ちでないとそこにたどり着けないんです。



図 4.

生理学的なお話を少ししますと、潜っていきますと、圧力の変化を受けまして、脳、心臓、肺に血液が集まってくるブラッドシフトという状態になっていきます。もちろん、顔が水につきますと、潜水徐脈という状態が起きて、心拍数がスローダウンしていきます。大事な臓器に血液を集めて心拍数を下げて、水の中でより長く安全に活動できるようにと、体が緊急事態を察知して変化していきます。その変化を、やはり心が落ち着いていないと心臓がドキドキしてしまい、海からの情報といえますか、圧力の変化にうまく適応できなくなっていくます。うまく適応して潜っていくために陸上でもやはりヨガやメンタルトレーニング、それから禅の瞑想ということが必要になってくるのです。

深く潜るためには、どうすればいいのかと考えますと、脳の活動を抑えないといけません。脳が興奮していると、たくさん酸素を使ってしまう。恐怖を感じていたりとか、あいつには負けないとか、これだけ潜ったらメダルを獲れるだろうとか、計算したり、論理的なことを考えてしまうと酸素をたくさん消費して、ブラックアウトという状態になってしまいます。酸欠状態になると、人間の脳は一時的に活動を停止してしまいます。意識が無くなってしまいます。その状態になると、周りに人がいてくれた場合は気道確保すれば、体はすぐに元の状態に戻って蘇生しますが、誰もいない場合はすぐ死につながります。なので、とても危険な状態ともいえます。なので、脳の活動を抑えて酸素の消費をぎりぎりまでセーブしないといけません。そのために、絶対勝ってやるとか、メダルを獲ってやる、新記録という西洋的な思想ではなくて、最後の最後で東洋的な思想で最高のパフォーマンスを発揮するというのが必要になってきます。なので、西洋的なスポーツという枠組みの中でやっていますが、最高のパフォーマンスを出すためには、最終的には、100m 行って帰ってきて結果を出すためには、東洋的な思想で、なにかやってやるというものを捨てて、完全に自分と調和する、心と体を調和させるということが必要になってきます。それに

よって脳がリラックスして、酸素をあまり使わなくていい状態になっていきます。潜っている時というのは、脳が一番酸素を使って、エネルギーを使ってしまう臓器だという風に言われています。もともと脳は、体の中のエネルギーや酸素を20%も使ってしまふところなんです。体重に比較すると、わずかに数パーセントの重さなのですが、20%の酸素を使ってしまふところなので、そこを抑えないといけないのです。陸上ではやはり、戦略的なことを考えます。何m潜ったら何位に入れるかと、あの選手は調子が悪いから、今回は抑え気味でも勝てるかと、あとは、去年あいつはこれくらいできたから、これくらいまで伸ばしてくるんじゃないかな、だったら自分はそれを上回らないといけないかと。あとはもちろん、天気のことを考えますね。季節のこともそうですし、低気圧が来ているかどうか、満潮干潮もそうですし、透明度、流れの問題、いろんな情報を考えて、陸上では戦略的思考で、どうやったら勝てるかを考えています。これはとても西洋的なものだと思います。ただ、水中では、剣豪の宮本武蔵が言っていましたように、無念無想の境地、何も考えない、ということが求められるところだと思います。命がかかっている状態で、何かを考えてしまうと、思いに引っ張られて、体がうまく動かなくなってしまうたり、酸素を余計に使ってしまったりと、結果、負けてしまうと、剣術の世界では切られて死んでしまうということにつながるわけですから、宮本武蔵はその無念の境地というのを目指したわけです。我々フリーダイバーはやはり、深い海に潜って行って、100mを超えるという場合には、無念の境地になっていくという、これはすごく矛盾しているところがありまして、もちろんスポーツですので、上を目指す、勝つことを目指す、メダルを獲る、新記録、ということを考えますけれども、この勝利のために、水中では勝利のことを忘れなければならないです。結果を出したい、けれども水中では結果を忘れる、勝つために勝つことを忘れるということです。なので、フリーダイビングとヨガ、フリーダイビングと禅は全然違うもののように見られることも多いのですが、実は二つの要素がすごく大事であって、その要素が水深100mを超えていく時には深いところで一度二つの東洋的な思想と西洋的な思想が交差するのではないかと私は思います。

ヨガ メンタルトレーニング



図5.

そして、最後になりますけれども、今まで約20年間、競技と指導も行ってきました。指導はこれからも、沖縄をベースにして新しい選手をどんどん育てて世界に送

り込んでいこうというように思っています。中でも一番大事なのは、勝つことももちろん大事です。しかし、勝つことがすべてじゃないということなんです。海洋スポーツというのは、人間が力及ばない大自然の中で行います、足がつかないところで行いますので、困ったときはお互い様だと思います。我々でいいますと、トラブルは先ほど言いましたブラックアウトです。酸欠による失神、これを起こしてしまった場合、ライバルであってもすぐに助けなければなりません。自分もそうです、何回も助けられましたし、何回も助けてきました。これは、やっぱりいろんな国の選手がいますね、アジアでも今、中国、韓国、台湾、日本もそうですけれども、フィリピンとかインドネシアとかマレーシアとか増えてきました。各国を見ていると、もしかしたら歴史的、政治的な絡み合いをして未だ、喧嘩をしている状態もあるかもしれません。でも、海の上に行ってしまったら、そういったことは一切忘れてしまって、やばい時は助けられないといけないのです。じゃないと、目の前の人死んでしまいますから。あらゆるボーダーを取り払って、年令も性別も国も超えて、ダメなときはSOSをすぐに出す、出されたらすぐに助けに行くと、そういう信頼関係を持つていくのがやはり海洋スポーツだと思いますし、力と力でぶつかり合ってやりあえばいい、ということだけが海洋スポーツの面ではないと思います。あとは、現状、地球上ではたった一日で150~200種類もの動植物が消えていっていると言われていたそうです。一日にそれだけの大事な、貴重な生き物たちが消えていくわけです。ここにもちょっとありますが、サンゴなんですから、世界最大のサンゴ礁といえばオーストラリアのグレートバリアリーフですよね。グレートバリアリーフでは、たった一秒の間で畳にして、60畳分の広さのサンゴが壊滅して消えていっているそうです。そして、やはり私もいろんな国で潜ってきました。シリアに近いエジプトであるとか、危険な地帯で大会が行われて仲間がテロに巻き込まれてしまって、足の先を失ってしまうということもありました。そういった、中東やシリアの近くでは、何十万人の子供たちが武器を持たされて戦場に送られているわけです。エジプトで私も物売りの子どもたちをたくさん見たのですが、お土産とかミサンガとかネックレスとかを作って売りに来るのですが、こういうきれいな海の中を知らずに一生を終える子供が多いのではないかなと思います。初等教育というものを考えた時に、世界中にたくさんの子どもたちがいる中で全員に初等教育を受けさせるためにいくら必要かと自算した方がいて、1兆2千億円かかるらしいです。その額を見ると、1兆円か、すごいなと思ってしまいますが、世界の軍事予算からすれば大したことないですよ。世界中の軍事予算を全部集めて考えると、たった4日分らしいです。1兆円なんていうのは。なので、子供達とか、教育とか、環境とかっていうことも海洋スポーツではすごく考えさせられる問題だなというように、世界の海を見てきて思っています。なので、フリーダイビングという西洋で起こったスポーツを、それだけをやって行ってそれだけで結果を出していったというのでもいいのですが、それをする事で色々な視点ができて、禅のこともそうですが、世界で、自然で今こういうことが起きているよと、世界の子どもたちはこうなっているよというところまで視

点が広がってくるというように思っていますので、非常にマイナーなスポーツではあるのですが、グローバルなスポーツであると思いますし、海洋スポーツというのは超メジャーにはなりにくいかもしれませんが、そういう、海とか自然とか教育とかそういったものを大切にするという心も育んでくれるという側面があるスポーツなんじゃないかなと、そういう活動なんじゃないかなと思いますので、海洋スポーツの素晴らしさというのをフリーダイビングに限らず、皆さんと共有して開けていければなと思っております。

私からは以上になります。どうもありがとうございました。

質疑応答

〈神戸大学 矢野〉

神戸大学の矢野と申します。今日は、本当に貴重な、我々が経験したことのないお話をいただきまして、本当に驚くというかですね、感激に近い状況だったんですけれども、一つだけお聞きしたくて、先ほど、脳が一番酸素を消費する、そこでダイビングの時には、そういう消費させないような工夫をするということで、我々なんかこれから、ことを起こそうという時に、どうしても頭で考えてしまいます。一つお聞きしたいのは、潜る瞬間の時っていうのはどういう心境なのか、何を考えている、といえは変な言い方かもしれませんがどういう状況でダイブされるのかなということをお聞きしたいと思います。

〈篠宮〉

藤本先生にも20年ほどご指導を受けていまして、選手時代も、生理学的なことから、トレーニングの戦略からずっとお世話になってきたのですが、選手が一人でやるうえで二役にならなければいけない瞬間がありまして、先生の理想とされる場所では、プレーイングマネージャーといいますか、選手であり監督であるということを一人の人間の中に同居させながらどうバランスをとって大会に出ていくのかというのが本当の自立したアスリートなんだよとに指導していただいたことがあります。やはり、潜っていく時に色々ことを考えてしまうというのは頭の中がまだ監督モードなんです。こうやったら勝るとか、今回は上手くいかないんじゃないとか、そういう戦略的な思考にまだなっていて、陸上モードのままなんです。水中モードになりきれていない。やっぱりそういう時は上手くいきません。自分で最初に潜り始めて、答えはわかっているのですが、それでも潜って、最終的にタグがあるところまで、一番深いところまで目指すのですが、やっぱりだめか、という思いで帰ってきます。なので、うまく選手と監督を切り換えて、役割分担ができるとそういうことも考えずに、選手だけのモードになって入っていけるんですよ。でも、それはどうやってそういうモードに入っていけばいいのかというのは、その時にしないと結構わからないこともあったり、難しいんですよ、本当に。答えになってなかったらすみません。

〈大島氏〉

一般から参加した大島と申します。先生には、以前スクールでお世話になったことがありまして、その節は

どうもありがとうございます。今日改めて、禅とフリーダイビングのお話を伺って、フリーダイビングというのはご説明頂いたとおり、記録を求めて、あるいは水面に戻ってくることに對するすごく強い目的意識が必要かと思うのですが、一方で禅というのは、私はわからないのですが、教えていただいた内容によりますと、自分の心持ちを色々なものから解放するというように伺ったかと思うのですが、目的として記録を求めて潜っていく最中、あるいは上がっていく最中の時に、禅の心のご自身の心を満たしてしまうと、目的を忘れてしまうというか、本来の主旨のフリーダイビングから心が離れてご自身が満足してしまうという、そのような心持ちというものはあるのかなと、逆にそれがあってしまうと多分安全面でも色々難しい面が生じるかと思うのですが、どうやって両立しているのかなということをお聞きしたいです。

〈篠宮〉

はい、ありがとうございます。映画のグラフィックでは最後、主人公のジャックが海の中に消えていってしまっ、イルカと一緒に青い中にいなくなってしまうというのが描かれていまして、ちょっとそういう世界観なのかなというように、今質問をお聞きして思ったのですが、常に考えなければならぬのが、競技者でありながら求道者であり、求道者でありながら競技者であるということです。どっちかだけを追い求めていくと、その世界で満足してしまったり、燃え尽きてしまったり、気持ちよくなってしまっ、終わってしまうということがありますので、競技者として結果を求めると、道を求めるというのを両方、両立しなければいけないことだと思います。世界中の選手たちと一緒にやっていて、やはり良いのは、そのようにバランスが取れてくるとのことなんです。自分が気持ちよくて、求道者の面面で自分が追求すればいいんだという世界でやっていくのではなくて、こういう人たちがいるんだな、いろんな人がいるんだな、いろんなアプローチがあるんだな、その中で自分はどれだけ世界に行けるのかなということを考えながらやっていると、割とバランスがとれて、自己満足的な、求道者としての側面を満足させて終わるということは、ないんじゃないかというように思います。世界のひとと一緒に切磋琢磨しながら、信頼関係を持ちながらやるというのが安全な方法になるのではないかなと思います。

〈東海大学 合志〉

貴重なお話をありがとうございます。東海大海洋学部の合志と申します。実は私も、現役でプロウィンドサーファーをやっておりまして、非常に活動や活躍を親身になって聞かせていただいたのですが、海のスポーツというのは、ご自身で海外にたくさん行かれる中で、遠征費とか、なかなかマイナースポーツという言葉が先ほど出てこられたのですが、非常にご苦労も多いと思います。その中で、成績だけではなくて、ご自分のライフスタイルとかソウルとか、そういうところまでも育むために色々やられているところもすごく感じたのですが、ただ日本の風潮として我々のスポーツもそうなのですが、やはり成績が出てこないとか遠征費が出てこなかったり、次のジェネレーションにメジ

ヤーな環境を与えてあげられなかったりするような風潮が、非常に日本は強いと思います。今後、色々な海洋スポーツがメジャーになっていくうえで一番、我々がやっていかなければならないことは何なのかなということこそ是非、一言お聞かせいただければと思います。

〈篠宮〉

はい、本当に課題ですよ。海の水中スポーツというのは、リスクもある面、そういったなかなか広がりにくいというのがあって、メジャーになり切れないというのがあって、私もスクールをずっとやっているのですが、少しずつ増えてはいつているのですが、競技人口は増えてきて強くもなっています。この先やはり、10年、20年を考えた時に、何が必要になってくるのかを考えた時に、やはり100年続くスポーツにしたいなと思います。Jリーグではないですけども、100年構想というものを自分なりに考えて、100年後、自分が死んでもずっと続いていくようにするにはどうすればいい

のだろう、と考えていくと、やはりビジネス的な部分と、それから、理念的な部分と両方、両立させなければいけなくて、売り上げだけを求めていたり、規模だけを求めていくと、どうしてもやはり苦しくなってくるじゃないですか。でも、やはり100年後にこういう世界であってほしいな、こういう海であってほしい、こういうスポーツとして残ってほしいという理念があったら、多分、そこに数字的なものが、ビジネス的なものがついてくると思います。なので今、自分も教えながら、台風もある沖縄で教えながら、やはり週末ごとになぜか台風が狙ってくるので、スクールは飛んでしまうのですが、非常にきついなというような状況もあったりして、100年続くように考えていたら、恐らく、今の苦しい状況も乗り越えていけるんじゃないかなというように思っています。具体的なお答えになっていないかもしれませんが、今の自分はそうように考えております。

□シンポジウム「船員の安全と健康」□

第11次船員災害防止基本計画について

鈴木英実¹¹国土交通省海事局労働環境対策室

海洋人間学雑誌, 7(Suppl):9-11, 2019.

キーワード: 船員災害・疾病発生率, WIB(船内自主改善活動), パワーハラスメント防止, メンタルヘルス

それではみなさん、こんにちは。今日はお時間をいただきまして、先ほど篠宮さんから素晴らしいお話をいただきまして、話題が堅苦しくなりますけれども、仕事として船に乗っていらっしゃる船員さんについての安全確保をしている観点から、第11次船員災害防止基本計画として、私から簡単にご紹介させていただきたいと思います。まず、本日は多くの方にお集まりいただきまして、また、主催者の神田会長はじめ、事務局の日本海洋人間学会の皆様におかれましては、このような場を設けていただきまして、厚く御礼申し上げます。また、皆様におかれましては、特に船会社の方がいらっしゃいましたら、この中で、日々貴重な人材としてご活躍されている船員さんのみなさまの災害や疾病の防止に日々心を砕かれ、その防止に尽力いただいていることと存じます。本日、私の説明と共に、次の神田会長、日本郵船の森岡船長のお話と合わせて、パッケージとしてみなさまの災害や疾病防止の取り組みの一助となれば、幸甚かと存じます。また、本日、日本海洋人間学会という主旨でございますので、広い意味で海洋の人間学として人の行動に起因する災害や疾病がどのように現れているかと、その対策と共に施策としてどのようなことが考えられるかという観点からとらえていただければ、ありがたく存じます。それでは早速、説明に入らせていただきます。

船員災害防止計画は、国の法律に基づいて定めるものなのですが、実際には実行としては船会社の船舶管理者の方、船員の皆様、そして国、そして船員災害防止協会や、関係者の皆様が協力して船員災害の防止を目指して取り組みを行うものとして定めているものがあります。現在、第11次の基本計画の期間に入りました。5年間、平成30年から34年までを計画期間としております。今年が平成30年度の実施計画期間中でありまして、基本計画の初年度ということでございます。昭和42年から始まりまして、基本計画は第11次の基本計画に入っているわけでございます。この11次基本計画ではありますが、平成25年度から27年度までに3か年に発生した船員災害や疾病を分析するとともに、基本計画策定のために、船舶所有者の皆様アンケート調査を実施いたしました。船員災害の分析を行うとともに、そのための防止のための対策として、実施、主体別の取り組みを推進するとともに、最後に減少目標を設定しているものでございます。

ご覧いただきますように、船員災害の傾向について、まず3日以上以上の休養をした怪我、災害でありますけれども、その発生率につきまして、昭和42年度、船員を分母として災害発生件数を分子といたしますと、昭和42年度のころは、船員あたり4%を超える発生率だったのですが、皆様のご尽力によりまして、着実に減少が図られてきました。平成27年度ですと、合計して0.9%ほどの発生率となっております。ただ、最近減少率の度合いが横ばいになっておりまして、なかなか、削減を劇的に進めるのが難しい状態になっております。

続きまして、疾病発生率ですが、疾病発生率についても同様でございます。昭和42年度の発生率から比べると、平成27年度は、大幅に発生率が減っていますが、最近横ばいという状況になっております。

それから、陸上の諸産業と比べますと、まず、死傷災害の発生率について、すべての船員についての発生率が0.9%であります。陸上の全産業が0.2%ということで、まだまだ陸上の産業に比べると4倍の高さになっているという状況になっております。それから、残念ながらお亡くなりになった死亡災害の発生率で特に見てみますと、全船種については、まだ、陸上の全産業と比較いたしますと、約12倍の高さに達してしまっているという状況がございます。

次に、陸上の諸産業との比較ですけれども、死傷災害の発生率の海陸比較ということで、船員の発生率の方が高くなってございますが、平成20年から24年度までの第9次計画の平均に比べて、平成25年から27年度までの平均は、それよりは若干ながら削減することができたということでございます。死亡発生につきましても同様でございます。

次に、死傷災害の発生動向を分析したのですが、船種別の死傷災害の発生割合では、平成25年度から27年度までの平均で649人の方が災害に遭われているわけですが、その内の半分以上を漁船が占めており、その次に内航船が占めているという状況であります。年代別にその649人の内訳を分析いたしますと、やはり50歳以上の中高年齢層の方が51%を占めているという状況でございます。これにつきましても、業種別では、第9次の平均と比べますと、25年度、26年度、27年度と、少しずつではありますが、着実に減少が図られていることが見て取れます。

次に疾病の発生動向ですが、25年度から27年度まで、588人の方が疾病に罹患されているわけですが、その発生状況を年代別に見ますと、これもやはり、

50歳以上の中高年齢層の方の発生割合が、全体の58%を占めています。それから疾病の種類別の発生状況ですが、潰瘍といった消化器系や、関節症などの筋骨格系、その次に循環器系の病気が全体の3割を占めているという状況です。それから、亡くなられた方の内訳ですが、25年度から27年度まで合計しますと、平均で36人の方が亡くなられています。その内最も多いのが、虚血性心疾患やくも膜下出血等の循環器系によるものが全体の7割を占めているという状況でございます。

次に生活習慣病、報道でもよく取り上げられていますが、生活習慣病による死亡の割合ですけれども、疾病による死亡原因は、生活習慣病が7割近くを占めています。これを、陸上と比較したデータがございます。全国健康保険協会から頂戴したデータですが、残念ながら船員さんのメタボリックシンドローム率は、あらゆる年齢階層にわたって陸上よりも高いことが見て取れます。それから、喫煙率につきまして、陸上の労働者の方の平均が36%程度なのですが、それに対しまして船員さんの方は40%くらいを超えているという状況です。それから飲酒率ですが、特に毎日、お酒を飲まれている方が陸上の労働者の方に比べて、まだ多いという状況でございます。それから陸上と比較した、船員さんの運動習慣の推移ですが、運動されている方については、皆さん色々な工夫をされていると思いますが、陸上労働者の方よりも、高い率で運動習慣があるという状況でございます。

それでは、今までの船員災害や疾病の分析を踏まえて、どのような防止のための対策が取られるべきか、ということでございます。

まず、船舶所有者の方につきましては、何よりもまず、経営トップとして自ら、安全衛生管理活動に積極的に取り組む、または会社としての根本的な方針を示していただくことが重要だと考えております。特に安全衛生に関するマネジメントシステムを会社として作成していただくことが重要かと思えます。それから、特に船舶で今まで危なかった事例、そういったものをヒヤリハット事例として収集して会社内全体に共有していただくことが大事かと存じます。

具体的にマネジメントシステムを大手と中小でできることとして分析したものとして、会社全体として経営トップからマネジメントシステムとして取り入れることができる事業者の方を対象としたものでありますが、船内の危険要因をリスクアセスメントとして洗い出し、安全衛生目標や安全衛生計画を作成、そして、計画の実施状況や効果を確認して更なる改善措置を継続的に実施していく、いわゆるPDCAサイクルをいわば毎年回していった、最終的には木の年輪のごとく分厚いマネジメントシステムを構築していただくというものであります。それからWIBでございます。これはILO国際労働機関が作成した中小企業向け自主改善活動を海版に見直したものでありまして、これはどちらかというと、先ほどの方がマネジメントシステムを経営トップが自ら関与してやっていくというもののなのですが、特に中小企業者にとってそのような、会社全体でやっていくというのがなかなか難しい場合もございますので、そのような方におかれては、現場の船員の皆様がまず改善すべき事項等をリストアップして、こういうところをどんどん直した方がいいのではないかと

とを自らリストアップして、それをチェックリスト等に記載してどんどん直していき、最終的に一年間の活動を振り返って自己点検して、さらに次に回していくということです。こういったWIBというのも現在、各地方運輸局の方でこういったことの指導員の講習等を実施させていただいているところでございます。

次に、現場の船員さんにとってどのようなことができるか、まずはWIBもそうですし、それから自ら安全衛生教育に参加していただく、それから居住環境も自ら改善していただいたり、船内の設備・用具の点検や整備をしていただいたりということがあるかと存じます。それから、船員災害防止協会におきましては、特に船員災害防止に関する専門的見地からの技術指導を実施していただくこと、それから資料の収集でございますとか、現在各地で船員安全衛生月間というのを、皆さんの協力により展開しているのですが、それについての広報や啓発、内容の改善に取り組んでいただく必要がございます。それから国につきましては、この第11次船員災害防止基本計画や、各計画の実施計画を定めていくほか、船員安全衛生月間でも、各地方運輸局の職員が訪船活動等を行っています。それから国の政策として、労働時間や労働期間を軽減し、若年や女性が定着しやすい、働きやすく魅力ある職場づくりの取り組みを行い、優れた事業者の皆さんに、海事局として表彰を行い、それを皆様に横展開するといったことを進めているところです。そして、災害防止の主要な対策として、いくつかの作業の局面に応じて、いくつかの具体的な対策を設けています。作業時を中心とした災害防止対策として、作業環境の改善、例えば、滑りやすい甲板について滑り止めの塗装をするとか、あるいは開いた扉や蓋には必ずピンやフックをかけて固定するといったような地道な取り組みが引き続き必要だと考えています。海中転落や海難による船員災害、死亡災害の防止ですが、これはやはり海中転落の死亡、行方不明の大きな要因を占めているので、特に漁船であれば漁網などに乗らないといったこと、あるいは舷側に安全ネットを布設する、あるいは特に下船されてお酒を飲まれて戻ってくる時の船と岸壁の歩み板から転落して、皆さんが気付かないうちに亡くなってしまうという事例が結構多く起こっておりますので、例えば、下船するときは船内の方に連絡をしていくとか、あるいはお酒を飲まれた時には一人で乗船をしないといった措置が必要になってきます。

それから次に、漁船における死傷災害対策ですが、漁船においても、やはり、漁労作業中の事故発生件数が多いということで、これについては、例えば、甲板上の魚の血のりで滑って転倒してしまうといったケースが多いので、こまめにそういったものを洗い流していくといったような、労働環境の改善につながるようなことを進めていく必要があるかと存じます。

そして、年齢構成を踏まえた死傷災害や疾病防止対策ですが、特に中高年船員の方は若いころから頑張ってきて、自分はまだ体力があると若干過信されているところがあって、無理な姿勢や、重いものを持ち上げて腰を痛めたり、階段から踏み外したりといったようなこともございます。加齢とともに視力の明暗順応が衰えてくるといったこともありますので、トラマークの表示ですとか、なるべく職場環境を明るくすると

いったところが必要になってきます。

そして、疾病の防止策として生活習慣病、これは皆様自身が常日頃から健康に留意されて取り組んでいらっしゃることもたくさんあるかと思いますが、特に船の場合、船内供食によって疾病防止を図っていく、生活習慣病の防止を図っていくということが重要であるかと存じます。現在、国でも魅力ある労働環境の一環として、職場づくりとして、専門の司厨員をいかに確保するかといったことについて、皆様に検討会を作るとか、皆様へのアンケート調査等を進めているところです。

それから、パワーハラスメント防止とメンタルヘルスの確保、これは今すべての職場に共通する課題ですが、特に少人数の内航船等の乗り組みですと、特に若手の方がベテランの船員さんとうまくコミュニケーションが取れずに孤立してしまい、なかなか愚痴なんかもこぼせないまま一人で抱え込んでしまっているような状況もあるようです。従って、会社として相談窓口を設置するとか、日ごろから陸上の担当者の方が船員さんとコミュニケーションを取る、相談をする、どこでも相談できるような窓口を作るといったようなことが重要だと思います。

それから、最後になりましたが、現在の第11次基本計画、平成30年度から34年度の期間ですが、過去からの減少のトレンドと共に、まだ、あり得るべき数字に達していないところが若干あるので、死傷災害については、5年間、全体で平均して、貨物船については14%減、漁船については11%減、全体として16%減の目標を設置しています。そして、疾病については、今のところ、今年が第11次の初年度なのですけれども、第10次の基本計画期間内においては順調に疾病について目標をクリアすることができたので、引き続き、その傾向を維持していただくべく、貨物船については14%減、漁船については11%減、全体として13%減という目標

値を立てているところです。

以上となりますが、現場の皆さんにおかれましては、今一度、社内体制ですとか、現場の安全管理、疾病防止ための取り組みについて振り返っていただき、一層の船員災害の防止にご尽力をいただきますよう、お願いいたしましてご説明とさせていただきます。

本日はどうも、ありがとうございました。

質疑応答

〈司会 海技教育機構 坂〉

私から、一つ質問、感想をお聞きしたいのですが、今日の基調講演は交錯点というキーワードがありますので、ご自身以外の二つのお題をお聞きになって、国の政策だとか業界全体、それから現場の視点、それぞれを見た時のその交錯点ということの感想をお聞かせいただければと思います。

〈鈴木〉

最初の基調講演において、海中の深い中で良い成績を残そうと考えてしまうと駄目で無想の境地になるようなことが結果として良い成績になるという、まさしくスポーツというのはそういうところがあると存じます。

一方で、船の中の職場ですと、神田さんのご説明がありました、年齢層のギャップがあったり、森岡さんからもお話がありました通り、たくさん乗っていてもSNSとかでかえって自分の世界に入ってしまった、ということがあったりしますので、いかに船内のコミュニケーション、あるいは会社としても現場に心を砕いていただくかといったことが健康確保ということにも関連してくるのではないかと。その辺、どのようなことができるのかということを引き続き検討していきたいと思います。

□シンポジウム「船員の安全と健康」□

少子高齢化と船員災害

神田一郎¹¹ 船員災害防止協会 顧問

海洋人間学雑誌, 7(Suppl):12-17, 2019.

キーワード: 少子高齢化, 船員災害, 健康管理

I. はじめに

船員災害防止協会の神田でございます。

私は、元船員として元航海訓練所練習船の機関長まで務めました。大体16年くらい海上勤務を経験しました。

私は神戸の商船大学を出まして昭和50年に練習船に乗船しましたが、その間の船員生活中にいろんな経験をしましたが、4回くらい船員を辞めようかなんていうこともございました。終盤は陸に上がって船員や船舶の管理的業務をさせてもらいました。その間には、3回の出向も経験しました。1回目は動力炉核燃料開発事業団という、原子力施設の仕事です。その時に3年間でしたが、安全に関する意識を深く植え付けさせていただきました。原子力産業は安全に莫大なお金を注ぎ込まれていたものでした。我々船員の仕事は悲しいかな、限られたお金の中で貨物をできるだけ安価に運ぶ、その中で安全を実現する。自分自身でも安全を保っていかなければならないし、会社のために尽くさなければいけない。そのような教を船員教育で学びましたので船員特有の安全文化っていうのがあるのかなと思っています。

2つ目として海技試験官を、3回目に国際協力で2年間、フィリピンに滞在しました。フィリピンは船員を供給する国です。自国にあまり船がないため出稼ぎ者として船員を養成しており、多くの船員が養成されています。日本の外航海運を支えてくれている船員の8割は、フィリピン人船員です。

今日は少子高齢化と船員災害というテーマで、私の経験を、そして船員災害防止協会に入りまして、そこで色々と収集した情報などを基に説明しようと思います。

船員災害防止協会は、先ほど鈴木室長からご説明のあった国の政策を具現化するために、船員災害防止協会に所属する外航船や内航船の会員の皆様、それからいろいろな団体と連携して活動している組織です。

いろいろな問題を提起されましたが、今日はこの少子高齢化が船員災害に対してどのように問題になっているかということをお話ししたいと思います。

II. 日本人船員数の推移

では、日本の人口ピラミッドから説明させていただきます。

少子高齢化の問題は、船だけではなくて陸上でも大きな問題となっています。50歳以上60歳くらいが膨らんでおりますが、100歳以上も今、6万人くらいだと言われています。私が物心ついたときというのは僅かな人数でした。60歳以上70才前後の団塊の世代、これが第一次ベビーブーム、私は昭和26年生まれですから団塊世代はちょっとその上の方々です。その20年後に膨らんでいるところが第二次ベビーブームです。そのあたりから徐々に減ってきています。そして、第三次ベビーブームの膨らみはどこにあるのかというと、見当たらないですね。これは、出生率が非常に下がったことになります。このままいくと、日本は2060年には9000万人以下になるという。その人口比率では年寄りが多いということです。労働人口は極端に少なくなっていく。その現象が今、深刻化しているわけです。

では、船員の社会はどうなっているかといいますと、1974年から2016年にかけてドーンと減っていますが、これは少子高齢化の現象ではないのです。日本人の船員数は27万人いました。それが今や6万4000人。そのうち特に少ない外航船員は6万人くらいいたものが今や3000人以下になっています。少子高齢化によって労働力が減ったことに対しては船員が少なくても済むような社会を作り出したという考え方もあろうかと思えます。しかし、そんなに甘いものではないということこれから話していきたいと思います。

まず、外航船の日本人船員数が減ったということは、円高が急に現れて貿易で外国に対抗していかなければならない。外航船社は大体ドル建ての支払いになっているので円高になると経営危機が訪れるわけです。外国の船員に比べれば非常に高額な給与である日本人船員の雇用が問題となり、最初はできるだけ少ない人数で船を運航しようという実験が行われました。これは近代化船と言いますが、50人から30人くらいいた船員を最後は11人くらいで日本人だけでやろうということになりました。しかし、そこまでやってもとても諸外国の海運には対抗できないということで日本人船員を外国人船員に変えていくことになりました。それがこの期間です。乗り組む船員の数も少人数になって、日本人も大幅に減少して、日本船社が運航する船舶であってもフィリピン人船員などの外国人船員に変わってしまいました。

それから漁船ですが、漁船もずっと下がっています。これは200海里問題で国土から200海里以上離れたところでの操業はやってはいけない。だから日本が昔大

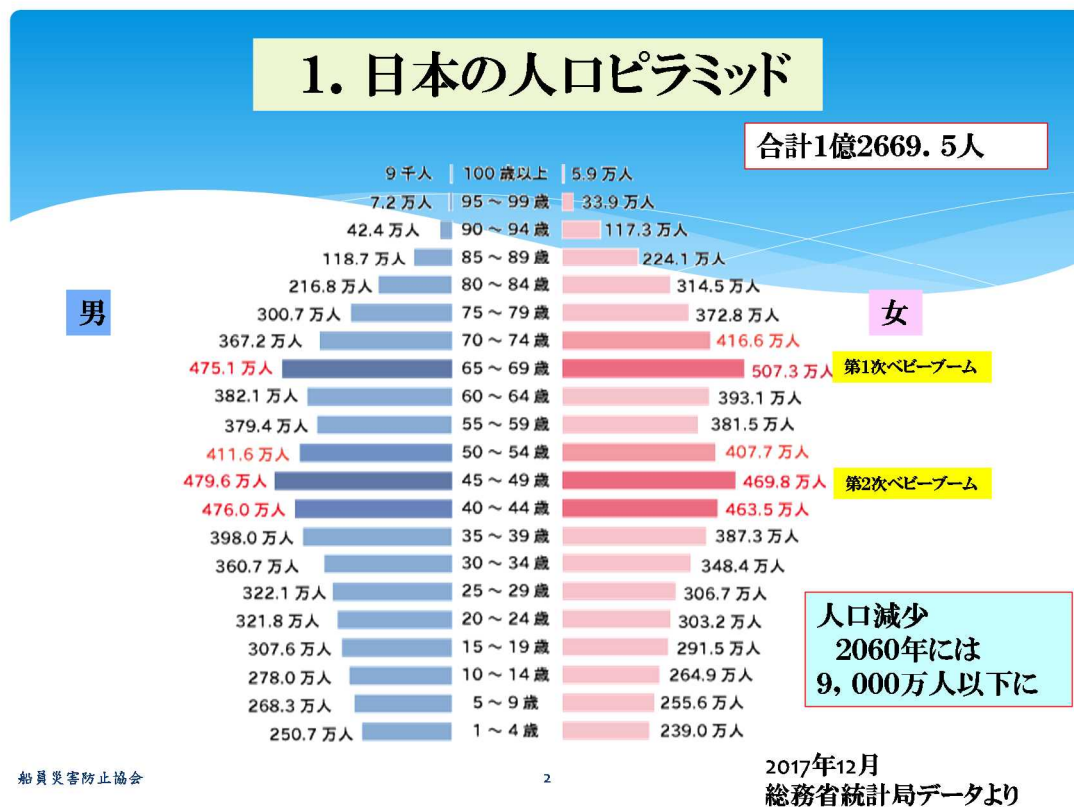
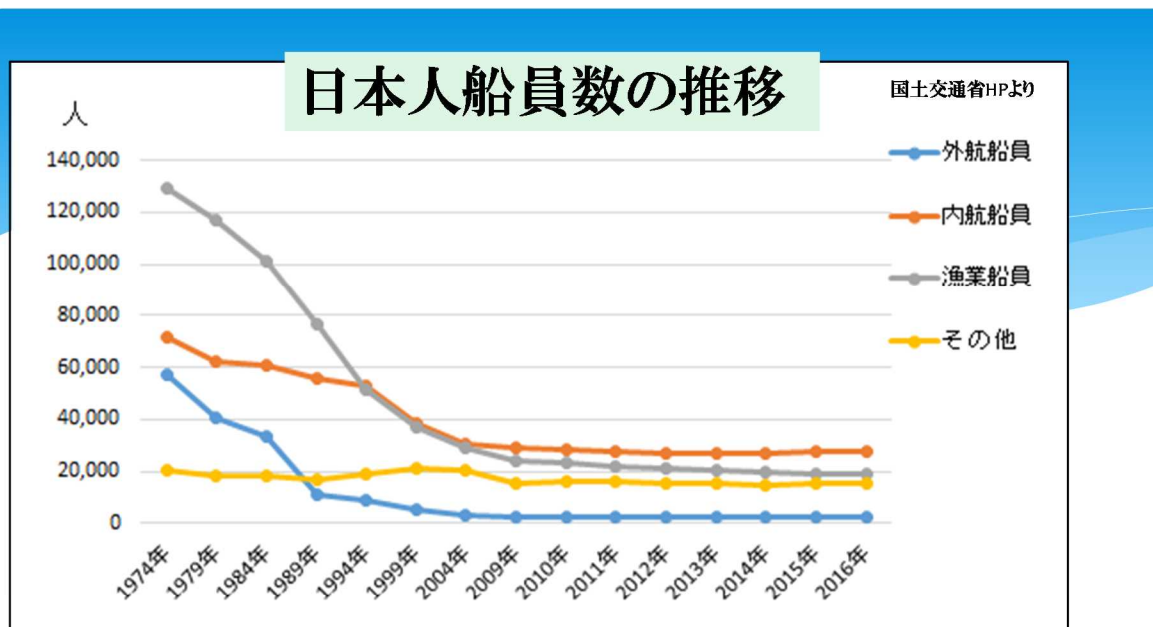


図 1.



- ①総日本人船員数：1974年(27万8千人) 2016年(6万4千人)
- ②円高による緊急雇用対策で1974年から1989年まで日本人外航船員の首切り、(近代船による合理化から外国人雇用への転換)
- ③1977年頃200海里内の操業ができなくなり、北洋漁業など廃業

図 2.

活躍した北洋漁業、ロシア近海まで行っていた遠洋漁業は全くなくなってしまいました。漁業会社は多く縮小や廃業しましたので、当時の船員がほとんど辞めたのです。このような背景があって現在に至っています。

Ⅲ. 内航船員数の現状

今日は内航船に限ってお話ししようと思っています。同級生が内航船の船長をしていることもあって話を聞く機会が多くあります。そして、内航総連の平成27年の資料では、60歳以上の船員はこんなにいるのです。外航船の場合はほとんど退職している年齢ですが、内航船はこんなに多くなっています。これはまさに団塊の世代ですね。普通なら、65歳あたりは退職して、60歳未満から20歳までが同じ高さで平均しているのが理想的なのです。ところが70歳以降も働いている状況がある。

これは、年寄りが辞めないから若い人を採用できないことによる現象でしょうか。違います。

この現状は先ほど言いました、外航船で船員が解雇された。漁船会社が廃業した、外航船と漁船の船員がたくさん余ったので内航船で雇った。内航船にとっては即戦力としてすぐに雇えるわけです。

若者を学校で教えて3年くらいで何とか一人前になって、という手間が省ける。そうすると、ここを採用したために30歳代から40歳代の、この辺りで新人を採用しなくても良かったのです。ですから、この人たち（団塊の世代と重なる）が辞めていくと、それを補うために20歳代をたくさん雇わなければならない。けれど

も少子化で若者がいない。

このグラフを見ると若者がいない中で、少し増えています。これは国・業界・学校などが確保育成のため努力した結果だと思います。ですがこの程度では追いつきません。このままですと船員不足で船は動かなくなります。実際に運転員を確保できなくて廃業に追い込まれている内航船もあると聞きます。ですから、この方々（60代以上の方々）がいるから若者を採用できないのではなくて、この方々は若者を採用できないところを補うために頑張ってくださっているのです。

ところで、若者が船員として乗船してくるのだけでも、先ほど鈴木室長の話にもあったように、30歳代、40歳代の船員が採用されない時代があったため、不足しているため、乗船しても直上の方が50歳代だと、自分のお父さん、おじいさんくらいの人と一緒に働くことになるということになります。若者にとって難しい職場のように思いますが、この方々には頑張っていたいただきたい。健康管理に気をつけていつまでも頑張っていたいただきたいと思います。

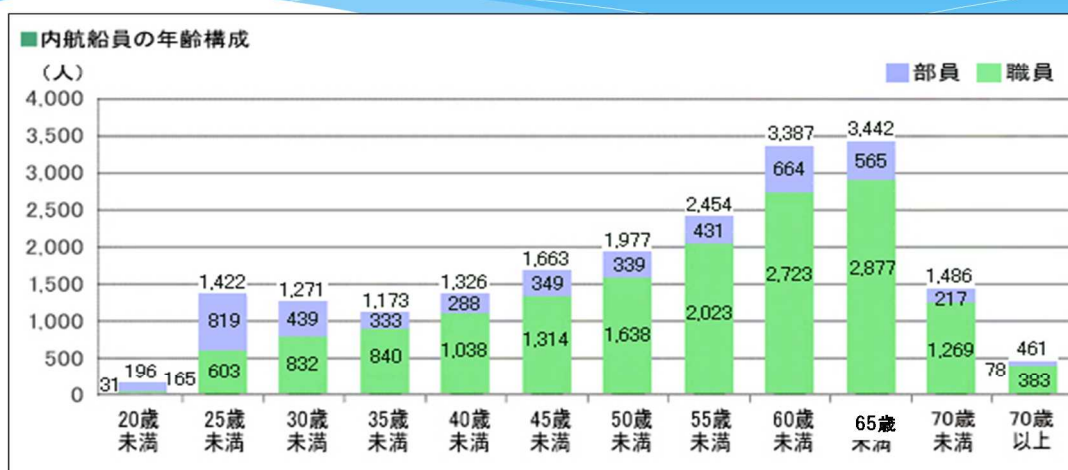
内航船は50歳以上が55.4%です。50歳以上は国土交通省では高齢船員と定義づけています。40歳代の船員が不足しているのは若年者に対して教える役割の人がいないということを意味しているのです。60歳以上の高齢船員は定年延長、継続雇用などをして経験豊富な指導者を確保しているのだけでも、この高齢船員自身が、死傷災害発生率が高いということをよく認識して自分の健康管理をして若い人を育てる役割を担っていかなければならないことだと思います。

2. 内航船員数の現状

内航船員数：20,258名。50歳以上：11,230名（55.4%）

船員不足による商船・漁船会社の廃業もある

内航総連合会資料より
(平成27年度)



- ①60歳以上、70歳の船員が船員不足を補っている。
- ②外航船緊雇用対、漁船200海里問題で、外航船員及び漁船員が内航船に流れ込んだ。その間、新卒船員の採用が少なくなった。
- ③30代後半から40代船員が少ない(新人船員の教育係不足)

図 3.

Ⅳ. 船員災害の傾向について

では、死傷災害発生率の実態を知ろうということで説明していきます。年代別の死傷災害発生率ですが、平均の 0.93 に比べて 50 歳以上が多いです。これは死傷災害です。滑った、転んだ、怪我をした。頭を打って骨折した、死んだというものです。原因として高齢船員は慣れからの油断、加齢による体力の低下があります。ただ 20 歳代も多いです。練習船でもしっかり安全教育を受けていますが、船種が違くと大きく環境が違って、練習船で学んだ安全対策も環境が違って、足を踏み外してホールドで落ちたり、頭を打ったりというような事故がどうしてもなくなる状況にあります。熟練船員と比べると本当に考えられない未熟な事故があるということが言われています。一方、高年齢船員は、ちょっと慢心した行為、または体力低下ということによる災害が多い傾向にあります。

疾病については 50 歳代以上が明らかに多い。全船員の疾病の発生状況としては、消化器系がトップです。570 人中 328 人が 50 歳以上の船員です。私も若い頃は胃薬飲みながら酒を飲んでいましたが、年を取ってくると生活習慣病がじんわりとやってくる実感します。

生活習慣病の結果、心筋梗塞や脳梗塞、あるいは癌などが現れてくるのが非常に多くなっています。または生活習慣病では 11 人の人が亡くなっています。鈴木室長の説明にもございましたが全産業と全職種を比較して 4 倍。死亡災害発生率になりますと 12 倍ですね。これはすごい差だと思います。船で何か事故を起こしても救急車が来るわけではない。海上保安庁でもと

てもたどり着けない海洋を航海していたら、もう死に至る確率が高くなる。私も船員生活をしている時に遠洋航海に行くときはやはり不安な思いがありました。もし健康上で何か起きた時には大丈夫かと？自身の健康管理は船員にとってはとても大切なことだと思います。

少子高齢化の実態に合わせられる改革が必要だと思います。それから若年船員に関しては、彼らの育ってきた時代背景を経験者は理解してやらないといけないと思います。彼らが個人主義だとか何だとか言われていますが、新しい IT 機器を使いこなす技術、色々な情報社会で生きてきた彼らは、船の現場で大いに役立つところもあります。まず国を挙げての確保の努力は今後必ず継続していただきたいと思います。しかし、せっかく希望に燃えて入ってきた船員を辞めさせない努力をしなければいけないと思います。

若者を辞めさせない環境づくりは安全対策やいろいろな処遇の面でも努力しなければいけない点がありますが、やはり熟年齢船員、高年齢船員の役割が重要だと思います。

一方では高齢船員に合わせた労働環境も、体力低下、敏捷性低下に合わせた環境作りをすることによって船員災害防止が実現出来るのだと思います。

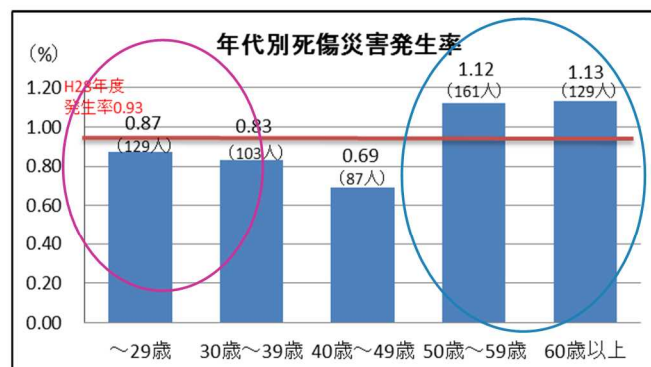
最後にまとめになりますが、若年船員と熟年船員が共に助け合う現場を作りましょう。経験談、特に失敗談は、非常に良い教材だと思います。高齢者の体力の低下を補う若者の活用、本音で注意し合う現場作業が重要。船社は留守家族も面倒を見て、そして応援も頂きながらやるというのが大切だと思います。船員の死傷災害

3. 船員災害の傾向

船員の死傷災害発生割合

国土交通省海事局資料から

* 死傷災害・疾病とも、高年齢船員(50歳以上)の発生率が、他の年代と比較して高くなっている。(平成28年度データ)20代も無視できない傾向。



高年齢船員は

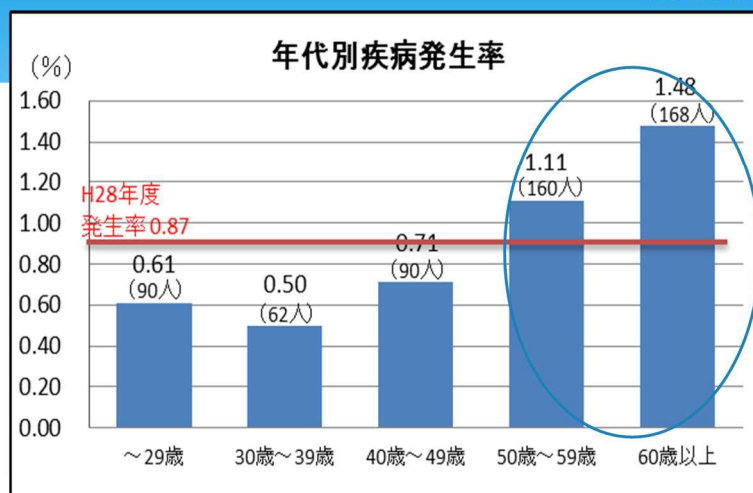
○ 「慣れ」からくる油断に注意！

○ 「加齢」による体力等の低下を自覚！

図 4.

船員の疾病発生割合

国土交通省海事局資料から



圧倒的に高齢船員の発生率が多い！

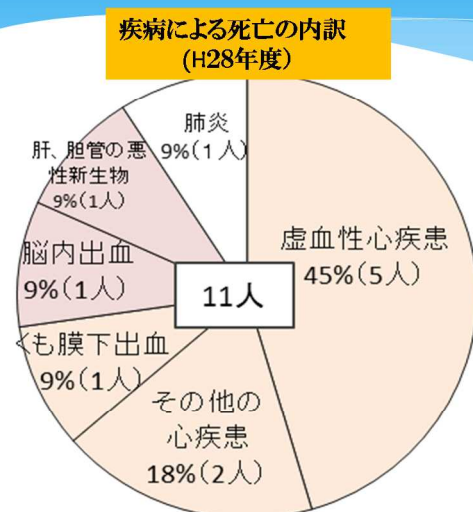
○循環器系の疾病が多い。**生活習慣の改善が重要。**

○筋骨格系疾患(椎間板障害及び腰痛等)の疾病も多い。**準備運動の実施、中腰等の無理な姿勢は禁止。**

図 5.

生活習慣病等の疾病

国土交通省海事局資料から



心筋梗塞等の「虚血性心疾患」が**45% (5人)**、心臓発作等の「その他の心疾患」が、**18% (2人)**、「くも膜下出血」と「脳内出血」がそれぞれ**9% (各1人)**、「肝、胆管の悪性新生物」9% (1人)と合わせ、

91% (10人)が、

生活習慣病により死亡

※生活習慣病とは

食習慣、運動習慣、休養、喫煙、飲酒等の生活習慣、その発症・進行に関与する疾患。
がん(悪性新生物)、糖尿病、循環器系(高血圧・虚血性心疾患・くも膜下出血等)、肝臓病(アルコール性肝炎・慢性肝炎等)の疾患。

図 6.



図 7.

のない、若者にとって安全で魅力ある事業を目指そう！ということが結論です。

少し駆け足になりました。ご清聴ありがとうございました。

質疑応答

〈東京海洋大学 佐野〉

高齢化が始まって労働管理上いろんな問題があって、今回のテーマのように安全と健康ということに色々問題があるだろうなと思っておりませんが、陸のブルーカラーで危険な職場ですと体操などをしっかり朝に行ったりジョギングなんかをやっていたり、いろいろ安全の面で考えているみたいなのですが、船のほうではどのくらいそのようなことが実施されているか、船そのもので違うのか、お答えいただきたいと思います。

〈神田〉

私の知りえる範囲ですが、船種によって色んな状況が違えると言う話をしました。外航船は運動できる環境はあるけどもやらない感じがある、内航の場合は比較的恵まれているのはフェリーなど大きなスペースがある。その他、内航船も多種で、日帰りのようなタグボート、これは帰ってから陸でやればいいだけです、問題となるのは貨物船ですが、出入港が頻繁で寝る暇もないようなところは運動するという環境はほとんどない

と思います。岸壁に上る暇なんかないような人たちは運動とか健康管理というのは考えにないという感じがあると思います。そういうのが船員の職業だという感覚で昔の人達は働いているわけですが、若い人には通用しませんので、内航貨物船なども会社が労働環境の整備をしたり、明るい環境にしたり色々な苦勞はされているみたいです。万歩計を渡してみたりですね。

あと漁船もですね、非常に厳しい環境だと思います。

ただメンタルヘルスの面で言うところひしめき合っているイメージの漁船、時化の中で甲板で仕事をする漁船ですが、そういう環境の中でメンタルヘルスの障害の件数はこのところずっとゼロです。メンタルヘルスの事例件数では、内航や外航は多いです。自殺者も昔からありましたが、外航船はなかなかわからない時代になってきたと話されていましたが、日本の外航船での件数は昔がらさほど変化していないのかなと。しかし、ヨーロッパの外航船などでは3倍とか4倍になってきているという話は聞いています。

メンタルヘルスについては船員の気持ちの持ち様も大切なのかなと思います。

〈司会 海技教育機構 坂〉

私から、一つ質問、感想をお聞きしたいのですが、今日の基調講演は交錯点というキーワードがありますので、ご自身以外の二つのお題をお聞きになって、国の政策だとか業界全体、それから現場の視点、それぞれを見た時のその交錯点ということの感想をお聞かせいただければと思います。

〈神田〉

基調講演を聴いていますと気持ちのコントロールが大切だと。私も船員生活を振り返ってみますと4回ぐらい辞めようと思った。精神的に疲れ、人間関係が多かったと思いますが、その時に自分の気持ちをコントロールするという、これはどういう職業でも大切なのかな、スポーツでも。明るく振る舞うとか自身の精神をコントロールできる人間にならないと社会では取り残されていくのかなと。船員はその辺はコントロールできる性格の人が多いと思います。悪い環境、狭い中で先輩からのパワハラ的なこと、その中で自分をコントロールする力は陸の人よりもあるのではないかと思います。どこの社会も自分の気持ちのコントロールというのは大事だなと思って聴いていました。

□シンポジウム「船員の安全と健康」□

On Board Health

森岡丈知¹¹ 日本郵船株式会社 船長

海洋人間学雑誌, 7(Suppl):18-21, 2019.

キーワード：食生活，睡眠，運動，メンタルヘルス

日本郵船の森岡と申します。今日はよろしくお願ひします。今日はオンボードヘルスということで話をしますが、少しだけ自己紹介をします。

私は東京商船大学、佐野研究室の出身なのですが、私、今何をしているかといいますと、大学の時も実は商船大学に入って勉強をされていて航海計器とか一応、理系の学校なのでそのようなことをするのですが、とあるときに思ったのです。私、なんか全部機械化、自動化っていうもの、例えば舵取るのも自動でできますとか、そのような勉強ばかりやって、船乗りになりたくてここに来たのに何でこんな自動化の話ばかり勉強しているのだろうと思って、そこから全然そっちに興味がなくなって、俺はやっぱ船乗りを育てる学校にいるのだからと思っていた時にちょうど佐野先生が商船大に來られて、それから先生の研究室に入り浸って、來られてからすぐなので3年くらいべったり過ごしという感じで、まあ何が言いたかったかという興味がないというのを建前に全然勉強せずに卒業するまで先生に結構迷惑をかけたというだけの話です。一応、日本郵船という会社にたまたま入れて、会社に入って10年船に乗りまして、そこから陸勤が8年くらい続いているんですけど、そんな中でも外航の話を中心に、船の中ってどのようなものか、という話をさせていただきたいなと思います。

まず初めに、MLCという言葉があつて、船関係の人は大体ご存知だと思うのですが、何のキーワードかといいますと、Maritime Labour Conventionというのがあつて、IMOという国際海事機関で採択された4つ目の条約です。1つ目がSOLAS、海上人命安全条約というタイタニック号が沈んだ時にできたSOLASこれが最初にできた条約、その後、油を漏らしてはいけないというMARPOLというのと、あと、もう1つはSTCWという、これは船員さんとか船に乗る人たちの資格などを決めた条約、この3つがそれまで3大条約だったのですが、その後に海上の労働条約ということで、MLCというものが2006年でしょうか、採択されて発効されるようになりました。この中に雇用、健康、医療、福祉、社会保障などですね、居住設備、娯楽設備、食料、給食などといったものが全部規定されていて、船舶所有者というのは、船を提供したりする人に対して、こういったものをちゃんと守っていますかと条約として規定さ

れたのが、つい10年くらい前の話です。

本題に入りますが、健康というのは、大体バランスのとれた食事ですね。ただ、船乗りの食事って本当にそうですかっていうのと、十分な睡眠、これもよく言われますけど、十分な睡眠って本当に取れているのかなと。睡眠不足はあまりよくないみたいですね。あと適度な運動、これもよく言われますけど、まあ本当にいつやるのだろうかというところで、私は疑問を持っていてこういった内容で話をしたいと思います。

実際の食生活は、見た目はちゃんとご飯と味噌汁がありますが、よく見ると野菜少なめで炭水化物多め、塩分高め。これが1日3回出てくるのです。私にとっては食事が唯一の楽しみなのですが、やはり塩分高めなのかなという気はしています。大体、野菜が尽きてきますので、長い航海だと30日から40日、港に寄らない時があるのですが、そういう時はこういった菓物は2週間くらいで食べられなくなるので、そうなるくと最悪、肉と炭水化物だけという食事が出てくるようになります。一生懸命、栄養補給するのはせいぜい果物で取るかなというような話で、大体、男子が好きそうなタレ濃いめの食事に落ち着く気がしています。

弊社の取り組みということで簡単に紹介しますと、メニューを同じコックさんが30人分毎日作るの、メニューが大体決まってくるのです。良いところもあるのですが、良いところは、例えば、昼にラーメンが出てくると「ああ、今日は日曜日か」と思ったりとかですね、カレーが出てくると「今日は水曜日か」と思ったりするのかもしれないのですが、メニューが固定化されるのでやはり飽きてしまうのです。あと、社内で出たアイデアですが、今、陸上ではあると思うのですが、買い物してきた野菜とか肉とかを全部入れて、それを消費するのに合わせてレシピを作ってくれるようなものもあると思うのですが、そのようなことを船の上でもやったらどうですかって言っていました。

次に睡眠ですが、これは余談ですけど、揺れるのです。船は。ベッドの配置とソファの配置が大体90°になっています。縦に揺れたり横に揺れたりするので揺れに合わせて寝られるように直角に置かれていることがほとんどです。基本的に規則的な生活にはなるとは思いますが、港に入ったり出たりする時に、1日の生活のリズムが乱されることが多くて、私は船にも乗りましたが陸上でも仕事をしているのですが、陸上からするとできるだけコストを下げたいので、例えば東京の大井に

筆頭者連絡先：〒100-0005 東京都千代田区丸の内二丁目3番2号
郵船ビル

e-mail: taketoshi.morioka@nykgroup.com

船を入れますと言うと、一番お金がかからない時間帯に船を入りたいのですね。そうすると朝一番になる。だから、朝は東京湾がとても混むのです。横須賀の沖が大体5時くらいに混みます。その5時に水先人を乗せようとすると、船はその2〜3時間前から起きていますので、夜中の2時くらいからずっと働いているわけですね。そうすると、それまで夜寝ていた人達は全然寝れなくなるというパターンになります。外航船は東京湾に入って来る前に一週間くらい走っているのだから比較的ゆっくりしているんですけど、内航船の方々は毎日出て入ってというのを繰り返していますので、おそらく夜は走っていて寝れない、昼間はおお客様の荷物を荷下ろししているのだからこの時間も寝れない。一体いつ寝るのだろうという感じです。私からすると内航船の方々は相当厳しい労働環境にあると理解しています。漁船の方は、私は全然わからないのですが、魚がいるときの勝負なのかなと思っていて、寝付いた瞬間にそこに魚がいれば取らざるを得ないと思いますので非常に不規則な、しかも小さくて揺れる中で生活されているのかなと思います。そのような中で睡眠を計画的にとるとするのは非常に難しいのだろうなと。そうなってくると寝れる時に寝るということになるのですね。寝れる時に寝るということになると運動してから寝ようというより、今寝れるのだったら寝ておこうかなと。運動不足にも少し繋がるような気もしています。

基本的に漁業に従事されている方も、内航船員の方も、外航船員の方もそうかもしれませんが外での仕事が多いと思います。重たいものを持って腰痛になったとかそういったケースの話もありましたが、基本的に肉体労働を日々やっているわけです。そこで疲れているのにどうやって運動させるのかということは、私は難しいテーマだなと思っていて、いろんな取組みをやっているのですが、外航船はおそらくとても恵まれた環境で、広いスペースの中で、例えばバイクを漕ぐスペースがあったりとか、ベンチプレスがあったりとか、そういうスペースがあるかもしれないのですが、漁船や小さな内航船だとそういったスペースもないでしょうし、おそらくそういった時間を取ることが非常に難しいのではないかと思います。我々はよくフィリピン人と仕事をしていますが余暇時間というか、夜に運動している人はなかなかなくて、昼の肉体労働がある意味で運動の一つなのかなと思っています。これは私が大学の時に行った研究なのですが、私のような船長という、甲板の職員といわれる制服を着ている人たちというのは、当直に時に立っていて終わったら疲れて寝るのと事務作業しかやらない、運動もほとんどやらないんですけど、揺れていたりすると結構、立っただけでもしんどくて、大体、船長さんって全然何もしなくて恰幅のいい感じになっていきますね。エンジニアの人は暑いところで仕事をしているので毎日汗かいて一生懸命仕事されていますが、我々航海士は、涼しいエアコンが効いたところでボーっと前向いて立っただけなので、外航船はですよ、内航船はそんなことないんですけど。私も今、船に乗っていないのでこうならないように気をつけています。BMIが高めなのは船長だけなのかといいますと、意外とフィリピンの部員さん達でも結構、お腹出ている系の人も多く、ぽっさりという感じの人はいないですね、それが今

の現実かなと思います。

運動に関してですが、一番は通信技術の発達というのが寄与していて、いろいろな取り組みが今、されています。国交省のプロジェクトで乗組員の人のバンドを着けてもらって、バイタルセンシングを取って、船の上で取り溜めたものを陸上へ送って、どのような健康状態にあるのかというのを見てみましょうというような取り組みもされていたりします。日本郵船の例でいうと、生活環境の見直しとか、食事内容の見直しとか、運動の促進とか、そういったものを推奨するような活動を、我々はボパイというのですが、そういったものやっつけていこうかなと。先ほども言いましたように、なかなか時間を取って30分とか1時間というのはとても難しいので、3分くらいでできるような、私と別のチームの人間が今作っていて、もうそろそろ出す予定です。

メンタルヘルスというのがここ最近、とてもトピックになっていまして、これは佐野先生にも今年に入ってから相談したのですが、やはり陸上で難しいことは船ではもっと難しいもので、一般的に3〜5%いるということは、だいたい30人乗っていると1人はいる可能性があるということだと思うのですが、先ほど神田先生の講演の中でもありましたけど、その死亡率が非常に高いと。要するに何かあった時に救急車が来ません、ということなのですが、飛び降り自殺をする人間がたまに出てきます。飛び降りられてしまうと、もう、それはほとんど見つけることができません。私、海の上でも実験やりましたが、段ボール箱を走っている船の上から海に投げてみると、まあ、せいぜい見られて10分くらいです。数秒でも目を離したらそのダンボールは一切見えなくなります、というくらいなので、もう落ちた瞬間を見ていないとまず助からないと思ったほうがいいです。それで、何となくその兆候はありそうな気がする、それ陸上でも何となく分かる人、感じる人もいるかもしれないのですが、そういう人を、感じているからといって、じゃあ明日下ろせるかといったらそういうわけではなくて、やはり次の港まで行かないと下ろせないわけですね。やはりそういう人って、お前、ちょっとあれだから下りるかって言っても、いや、僕大丈夫ですって、こう言うのです。この大丈夫って言っている人間に対して、やはりなかなか下船させるというのも船長の判断としても非常に難しいものがありますし、会社としても非常に難しいものがある。先ほど神田先生の話にもありましたが、外航船員の部員さんはフィリピン人が多いのですが、フィリピン人に限らず外航船員は期間雇用の人たちが多いので会社をどんどん渡り歩いていくのですね。例えば、私の会社、日本郵船で働いているフィリピン人の部員さんが精神疾患だということで、お断りしたとしても他の船会社の船に乗って行くのですね。そもそもの話をすると船員さんは、乗る前に必ず健康診断を受けてから乗るのです。ちゃんとその仕事に耐えられますというお墨付きをもらってから乗るはずなのですね。そのような人にもかかわらず、乗って一週間経ったら歯が痛いとかお腹が痛いとか、そういうのがすぐに出てくるのですが、本来はそうじゃないと思います。

メンタルヘルスに関しては陸上でも難しいのに、海では見抜くのはとても難しいので、これをどうしようかなと思って、それを助長している原因を他の具体例

で話をしようと思います。最近たまたま観たテレビで、フランスではレストランで働く人がいないという話をしていました。あの食大国のフランスで、レストランで働く人間がいないって、どういうことなのかなと思って見ていくと、レストランって、人が休んでいるとき、例えば夜だったりとか、あるいは土日に働かなければならないわけですね、それが今の若者の中では、全く受け入れられなくて、給料を上げたりだとか、住環境を整えてあげたりとかしても、それでも定着しないくらい若い人たちというか、全体的に、平日の朝から夕方まで働いて、他の時間は自分の時間だという意識がとても高いのか、なかなかそれが定着しないというのは、とても私は衝撃的で。船の上でも一緒ですね、今皆さん、携帯電話やスマートフォンをお持ちの方が大半だと思いますが、コミュニケーションをやりやすくなった分、逆に自分がそこに居られないというか 毎日家族と連絡できるようになったのですね、昔はそんなこととても考えられなくて、もう 1 分 1000 円などという電話でするかしないかを悩んだりとか、私が船に乗り始めた時はそうでしたし、もっと昔は港に入ったら手紙が来ている状況でしたが、今ではそんなことはないのかなと。外航船に関して言えば、15 年くらい前で既にもう手紙が来なくなりつつありましたね。それまでは結構手紙が来っていたのですが、やはり E メールができるようになってから E メールでやり取りするようになって、今は、LINE だった、Facebook というのが使えるようになると、それでコミュニケーションをするようになる。ただ、Facebook とかでは向こう側に写っている人たちの世界に自分は行けないのですね。遠く離れた海の上に自分がいて、なんで自分はそこにいないのだろという、20 人とか 30 人の仲間と一緒に乗っているにもかかわらず、でもなんか孤独感を感じている人間がいるのですね、船の中で。とても面白いのですが 例えば、このくらいの方がここに集まっているのはなぜかという、私の拙い説明を聴いてくださっているからなのですが、フィリピン人の人たちが喫煙所に集まって来る、昔は映画とか流していたから集まっていたのですが、今は何で集まって来るかというと、Wi-Fi のスポットがあるから集まっているのですね。でも一言も喋らないのです。一言も喋らなくて、家族とずっとテキストでやっているだけなのです。それがために集まっていて、船の中での一体感が全くなくて、本人としては、例えば彼女と連絡が全然取れないなあ、既読にもならないなあ、そのようになってくると、だんだん病んでくると思うのですが、周りはそいつのことを気にならない、自分の家族とか自分の友達が中心なのですね、そこに居ると。何か寂しい世の中になってきたなというのが個人的な感想で、そういった中でいかに船員さんたちがこれから楽しくやっていけるかというのを我々船会社としても考えて行かなければいけないと思っています。ただ、もう、その家族と連絡取るから、そういうことになるのだから外してしまえばいいのでは、という人も会社の中にいるのですが、ただそういうことを言うとみんな辞めて他の会社に行くので、それはできなくて、なかなか具体的な対策は見出せていないというのが現状です。IT とか通信技術がある中で船はやはりかなり取り残されていると思っています。いろんなことはまだまだできると思うのですが、まだもう少

し時間が必要かなと思っています。そうは言っても、船の中では意外と最近のフィリピン人は健康志向で、最近はお酒を飲む人はそんなにいないと私は理解しています。会社としてもお酒の量はどんどん減らしてきているので一応コントロールはしています。というのは酔っ払い運転をされては困るのでそれを避けるためにもやっています。Quality Of Life というキーワードがフィリピン人の人たちの中でも浸透していて、どちらかと言うと食事塩分控えめのものを摂っていたりとか、自分で気をつけてビタミンを摂ったりとか、野菜ジュースを買ってみたりだとか、抹茶飲んだりとか、自分の空き時間も何かお静かに過ごしている人もいれば、自室で軽い運動をしている人もいますし、全体的にはそういった世の中の健康志向と相まって船乗りさんめだいぶ考えは変わってきているかなと思っています。

ただ、先ほども申し上げましたが、船乗りさんは必ず船に乗る前に半年間はお仕事できますというお墨付きをもらってくるわけなので、基本的な、やはり自分の身は自分で守るという原則は変わりないので、自分の人生の一部でもありますので、そういった気持ちを持ってやってもらう、あるいは会社としてそのように働いてもらえるような環境を提供するというのは、非常に重要かと考えています。

これで私の話は終わります。以上です。ありがとうございました。

質疑応答

〈司会 海技教育機構 坂〉

外航船員の場合、ECDIS だとかいろいろなことで教育もあると思うのですが、乗組員の中に外国人がいれば表示が英語になっている、一方、日本の国内で、研修などを受ければメーカーによっては日本語だけの機器もある。日本人が外国語に弱いということもあるのでその点苦労しているのかなと思うのですが、日本人船員がそのような教育をする場合に日本語表示の機器も使っているのか、それとも英語だけで行なっているのか、その点をお聞きます。

また、その点でどのようなことに気を付けなければいけないのかなどがあれば、よろしくお願いします。

〈森岡〉

基本的に最近の若い人は英語に抵抗がないので、英語でほとんどできています。どちらかというと私くらいの人間がだんだん新しくなる機械に追いついていけないということのほうが多いと思います。英語はわかるのだけれども老眼で画面が見えないとかですね、結構そのような原因のほうが大きくて、意外と英語というのはあまりないと思います。ただ、一つだけよく言われることですが、気を付けなければいけないことは、やはり育った環境、文化が違うので、お互いの文化をちゃんと理解してあげなければいけない、私の失敗例でいうと、ちょっとじゃれるつもりで頭を叩こうとしたら、すごく激怒されて、そのようなこととても彼らとしては受け入れられないということであるとか、お互いの文化を理解してあげる、言葉が通じる通じないということのほうが大事なかなと思います。

〈司会 海技教育機構 坂〉

私から、一つ質問、感想をお聞きしたいのですが、今日の基調講演は交錯点というキーワードがありますので、ご自身以外の二つのお題をお聞きになって、国の政策だとか業界全体、それから現場の視点、それぞれを見た時のその交錯点ということの感想をお聞かせいただければと思います。

〈森岡〉

禅のお話であったりと、なかなか深いなあと思いながら聴いていたのですが、私はトップアスリートというか世界レベルで活躍されている方のお話を間近に聞いたことが初めてだったので、これくらい世界の中で戦っている人たちはお互いを高め合うというか称え合うというか、そういった意識があるのですという話をされているのが印象的で、頂いた交錯点ということで、非常に難しいのですが、鈴木様の説明にもあったと思うのですが、昭和40年代から比べると事故率だったりとか疾病率が随分と下がってきました。ただ、それでも下げ止まっていますというお話があったと思うのですが、その中でマネジメントシステムを充実させてくださいという話がありました。弊社の中でもそのマネジメントシステム自体は1994年くらいから始めて20年以上経って非常に分厚いマニュアルになっていて、もう何が書いてあるかわからないくらい分厚いマニ

ュアルになっています。面白いことに疾病率については、我々はずっと統計を取っているのですが、やはり下げ止まっています。その下げ止まっているのをどう打破できるのかというのをここ4年くらい真剣に考えていますが、今行っている取り組みは、一緒に仕事をする時に、例えばヘルメットをかぶっているだけであご紐を締めていないといった時に、「お前それあご紐閉めないと下向いた時にヘルメット取れるよ」といったように注意されると、「なんだよ、別にいいじゃねえかよ」というような気持ちになりがちになるのですが、そこで、「でも、怪我したらお前、家族にところに帰れないかもよ」と、その一言を付け加えてあげるだけで、「そうだな」とお互いに気づきを与え合いながらですね、安全文化というか、その雰囲気といったものを作れるような活動、ここには一応マニュアルはないのですが、人種に関係なく、日本人だけではないフィリピン人だけでもない、一番多いと5か国くらい人間が乗っていますので、そういった違う国の人たちが乗っていたとしてもやはりそれぞれに家族がいて、遠く離れて仕事をしているわけなので、安全に自分たちの家族の元に帰れるように、乗っているときは助け合いながら一緒に仕事をしようね、という雰囲気を作ってあげるということで、下げ止まっている疾病率だったりとか事故率だったりといものを下げられないかなと、今も頑張っているところです。

□シンポジウム「日本における遠泳の歴史と実践」□

日本における遠泳の歴史と展開

真田 久¹¹筑波大学体育系

海洋人間学雑誌, 7(Suppl):22-26, 2019.

キーワード：遠泳, 高師泳法, 学校教育, 国民体育

遠泳の歴史と展開ということにつきまして、昔調べたことがありましたので、そのことをもとに発表します。遠泳は日本の様々な水術という伝統的な教育がありましたけれども、そこには立ち入らずに、明治以降の近代の高等教育機関において遠泳がどのようににはじめられたのかということについてお話をしたいと思います。

隅田川における遠泳

- ・ 1877.8 海軍兵学校生徒50人 11日に浅草吾妻橋から品川台場まで遠泳(約12km)
- ・ 1877.8. 学習院水泳生徒甲乙組50名 20日に遠泳実施
8時に両国橋游泳 9時半台場着(10km) 休憩
午後3時船にて永代橋に着
4時半永代橋から游泳し5時10分に両国橋(2.5km)
(1878,1879年も実施)
- ・ 1892.9 浜町の水府流水術教場にて遠泳試験実施

図1.

まずは、隅田川において様々な学校が遠泳を始めます。1877年(明治10年)海軍兵学校の生徒50人が8月11日に浅草の吾妻橋から品川の台場まで遠泳をしたという記録が新聞のデータベース検索でヒットしました。12kmくらいの距離になるかと思います。ただ、川の流れに沿って下って行ったということです。それから、それほど苦ではなかったかもしれません。こういうことを海軍兵学校が行っていたということです。同年に学習院の生徒甲・乙の組50名が8月20日に、遠泳(とうおよぎ)泳と書かれていますが、遠泳を実施したということがやはりデータベースで出て参りました。朝の8:00に両国橋をスタートしまして、9時半に台場に到着したということです。だいたい10kmくらいだと思います。そこで休憩をして、船に乗り、午後3時に永代橋に着いたとあります。そして、4時半に永代橋から游泳し、5時10分に両国橋に着き、解散したということです。この間は2.5kmくらいですが、川を上って行ったんですね。往きは下りで、帰りは上って行ったという、このような遠泳が行われておりました。学習院は1878年、79年にも隅田川で遠泳を実施しておりまして、高等教育機関としては、古くから遠泳に取り組んでいた学校ということが言えます。さらに

1892年には浜町の水府流水術教習所で遠泳の試験を実施したという記録がありました。これが地図ですが、ここが浅草、吾妻橋、ずっと下って行って、ここが台場ですが、この間を泳いでいました。それから、両国橋から台場まで、永代橋から上って行ったといったような、隅田川を利用した遠泳が明治の初めころに行われていたということであり、これにはそれぞれ水術の専門家が立ち会って行われていたということでもあります。後に海浜(海)で高等教育機関が遠泳を行うということが出て参ります。この大きなきっかけは、日清戦争であり、1894年から95年にかけて日清戦争が起こり、そして海に出て行って、海で様々な戦いも行われました。海を制しなければいけないということもあり、海国日本というスローガンがあり、そのようなもとで高等教

海浜における高等教育機関の遠泳

- ・ 1891 学習院 神奈川県片瀬
- ・ 1894 一高 神奈川県大津で小堀流(後に北条へ)
- ・ 1896 嘉納塾 相州三浦郡松輪にて游泳
- ・ 1899 造士会 同上
- ・ 1900 帝国大泳部 伊豆戸田湾3里3時間遠泳
- ・ 1900 高等師範学校附属中 上宮田にて游泳
1904からは千葉県富浦
- ・ 1902 東京高等師範学校 千葉県北条 2~4週間



図2.

育機関も海浜で水泳を行っていくことになっていきました。学習院は隅田川から神奈川県片瀬で1891年に遠泳を行っております。一高は神奈川県の大津で小堀流の流派の元、遠泳を行い、これはのちに千葉県の北条の方に移ります。それから嘉納塾、これは講道館柔道を創設いたしました嘉納治五郎が嘉納塾を作っております。そこは柔道だけではなく、実は水泳をやっておりました。水泳は柔道の次に重視されていたのであります。その嘉納塾の塾生が1896年に相州三浦郡松輪にて游泳を行っております。さらに嘉納治五郎は、嘉納塾以外の塾をそののちに3つほど作ります。それらを合わせて、造士会という名称の会を作ります。これは国士を作ろうという意味合いの会です。その造士会として1899年に嘉納塾と同じ場所で遠泳を含んだ游泳が行われております。さらに東京帝国大学では水泳部が作られて、伊豆、戸田湾で3里を3時間で遠泳を行ったと書かれています。3里というと12kmくらいになりま

筆頭者連絡先：〒305-8577 つくば市天王台1丁目1-1

e-mail: sanada.hisashi.fw@u.tsukuba.ac.jp

すから、この距離を3時間ではちょっとどうかと思うんですけども、当時のこの3里という距離は、意外と大雑把な数え方をしていたようでもあります。さらには高等師範学校の附属中学校ですけれども、これも実は嘉納治五郎が校長をしておりまして、嘉納治五郎校長の下で、水泳、游泳および遠泳が行われております。1900年からはこれが千葉県富浦に移りまして、以後、今日でも行われております。さらに1902年、東京高等師範学校は千葉県の北条でやはり游泳、遠泳を実施しております。これも校長は嘉納治五郎でありまして、嘉納治五郎により、嘉納塾、造士会、高等師範学校附属中学校、高等師範学校で游泳、遠泳が1890年代終わりから、1900年はじめにかけて行われております。ということは、嘉納治五郎は実は水泳を非常に重視していたということが浮かび上がってくるわけです。これは高等師範が10里大遠泳記念と書かれてあります。朝から晩まで、泳ぐといった遠泳だったようなんですけれども、こうした遠泳が1902年から東京高等師範学校で行われているわけです。これは後に、高等師範学校の生徒全員に必修になります。校長名によって全員参加せよということになるわけです。何故、嘉納治五郎は游泳を重視したのか。このことは1894年の『国土』という雑誌の中に、嘉納治五郎自らこのようなことを述べております。まず一つ目として、「身体の各部を運動

嘉納治五郎が遠泳を重視した理由 (『国土』10号,1899)

- ・身体各部を運動せしめて、其發育を資け、精神を快活にし、胆力を養成する(**体育としての価値**)
- ・況や四面環海の国に生まれたる日本男児が、巨浪洪波の間に其生を完うすべき術を学ぶは、寧ろ国民として当然の務たるべきをや(**海国日本としての意味**)
- ・其他適當なる地方を選びて旅行を爲し、平素校舎に於て學習せる所を実地に験し、以て其知識を開発するが如き、最も我等の望む所なり(**学外で学ぶことの価値**)
- ・宿泊共同生活により譲り合う大切さなどを学ぶ(**共同生活の意義**)

図3.

せしめて、その發育を助け、精神を快活にし、胆力を養成する」。これは柔道と同様に体育としての価値があると述べております。さらに、「いわんや、四面環海の国に生まれたる日本男児が、巨浪洪波の間に其の生を完うすべき術を学ぶは、寧ろ国民として当然の務めたるべきをや」と述べております。これは、まさに海国日本の考え方であります。海に囲まれているので、その海をコントロールする術を学ばなければいけないということです。3つ目は、「其他適當なる地方を選びて旅行を爲し、平素校舎に於て学ばれたところを実地に験し、以て其知識を開発するが如き、最も我等の望むところなり」、学校のなかで学んだことを学外に出て、そこで様々な知識を応用していく、これが将来の指導者として非常に重要であると述べております。さらに4つ目には、宿泊共同生活をするわけでありますので、それによって譲り合う大切さなどを学ぶことができる。普段の学校生活でも共同生活をするわけですが、しかし、宿泊することを通して、お互いに譲り合うということを具体的に学んでいくことができるといったような、共同生活をしていくことの意義を述べております。こう

したことが、東京から離れた海浜という場所で実習を行う、しかも海浜というのは日々様相が変わるわけでありまして、それに対して自分たちがきちんと対応していくといった能力が養成される。これは将来の指導者にとって非常に有益であるという考えを持っておりました。従って、柔道の次に、学校教育の中に拡げようとしたと言つて良いと思います。さらに広めていくために、いくつかの障壁がありました。それは何かといいますと、実はその日本泳法の各流派なんですね。水術の家元に頼ってはいは、なかなか広められない。非常に細かく、どういう泳ぎをしなければならない、手の角度はどうだとかですね、泳いだ後、波しぶきを立てるように泳ぐんだとか、色々と細かい取り決めがあるわけで、それでは日本全国に広められないということで、嘉納治五郎は何を考えたかと言いますと、柔道と同じように、独立した泳法を作ろうと考えました。それが実は高師泳法というものであります。東京高等師範学校で作ら

高師泳法の確立

中野次郎師範(東大、神傳流)

水府流の伸游、小堀流の踏水術、観海流の平泳などの華を抜き『扇横泳一段』という科学的名称を附して教育的な『高師泳法』の教程を作り上げる(1904)



図4.

れた泳法ということで、そういうふうになづけられました。水術の教師を集めて、その中心的人物で中野次郎という人で、東大で神伝流という流派の師範でもあった人なのですが、その人に命じて、様々な流派の良いところを取ってきて、そしてより合理的な泳ぎ方を作ってもらいたいということを、嘉納治五郎が指示を出しました。そして、流派とは関係のない新しい泳法を創りだして、それを日本に広めていこうと考えたんですね。そして、中野次郎が1904年に新高師泳法のプログラムを作り上げるわけです。それが、扇横泳一段という名称になっています。これは何かといいますと、横泳ぎなんですね。それまでは一重のしとか二重のしとか、それぞれの水術によって色々な言われ方をしていたんですが、横を向いて泳ぐので「横泳ぎ」、あおり足を使うので「扇横泳ぎ」、という非常に合理的な名称にし、細かいところは、その時々々の波の状況に応じて泳げばよいというものを作り上げていきます。高師泳法について、当時の東京高等師範学校の雑誌を見ますと、このような説明がなされています。「各流、各派に偏せずして、実用に適するもの」、これが、新しい、これから求められる泳法であるということです。そして、「体格の均整なる発達に適うもの」、自身の身体を均整よく発達させてゆくような泳ぎ、一部に偏重しないということです。「形式が勇壮で、美しいもの」、更には「精神の修養に価値あるべき技術」、精神の修養に価値あるものでなければいけないということで、遠泳とか皆で泳いでいくということが重視されています。その練習

- ・各流各派に偏せずして**實用に適するもの**、
- ・体格の均整なる発達に叶うもの、
- ・形式の勇壮にして美観を備ふるもの、
- ・精神の修養に価値あるべき**技術と其練習方法**に就いて其の精神を紬ぎ之を整然たる教目に組織して教育の資料に最も価値あるものたらしめんとするにあり

(校友会誌5,明治37年,p.191)

図 5.

高師泳法と実習(1905年以降)

- ・約2 週間 午前2 時間 午後2 時間
 - ・予科生は1905年より全員参加(06年に金栗も参加) 1903年
 - ・泳法(諸流派の実用的泳法を統合、教授法を確立)
- 扇横游、扇平游、片抜き手、互抜き手、
早抜き手、立游、跳込

図 6.

方法について、「その精神を紬ぎ之を整然たる教目に組織して、教育の資料に最も価値あるものたらしめんとするにあり」と述べています。教育のために使える泳法を作ろうということなんですね。こうすることで、日本全国の学校に水泳、そして遠泳を広めていくことができるだろうということでありました。これが1900年以降に徐々に確立していきます。1909年には高師泳法とその実習が確立し、その形が示されていきます。約2週間の期間で、午前2時間、午後2時間の游泳、高等師範学校の予科生は全員参加になっています。予科生とは本科生に入る前の新入生に近い立場の生徒です。全員参加というのは、体操科の生徒だけではなく、体操を専門とする生徒以外の生徒も全員ということです。地理歴史とか、英語とか、国語、漢文、理科といった教科の学生に対しても、この水泳・遠泳実習は全員必修だったということでもあります。本科生については、希望者は来ても良いということで、ずっと4年間来た学生もたくさんいるそうです。どういう泳法だったかについては先ほど申しましたが、煽り横泳ぎでした。今でいう横泳ぎです。煽り平泳ぎ、前を向いて足は煽り足、片抜き手については足は煽り足なんですけれど手は抜き手、肩をあげて泳いでいくという、両抜き手はそれが両手になるといった泳ぎ方です。早抜き手、立ち泳ぎ、飛び込み、こういう形で高師泳法として完成をいたします。このテキストを作って全国にも配布していきました。水術に比べて非常に簡単・簡潔な説明になっております。遠泳も1里半、3里、5里、10里というふうに東京高等師範では行っておりまして、泳げる者はより長い距離を泳ぐということでありました。そして段・級も設置しております。5級から始まりまして、さらには段ま

- ・遠泳：1里半、3里、5里、10里
- ・段級：1-5級、有段（2級以上は指導者として派遣）
- ・游泳大会：競泳(団体競泳、個人競泳、筏相撲、宝探、打球)
- ・遊戯・スポーツ、読書、茶話会、
地元の生徒との交流

図 7.

で設置しております。初段になると柔道と同じように帽子が黒帯になるんですね。さらにこれは重要な点なのですが、2級以上になると指導者として派遣されます。地方の色々な学校に行って指導しても良いという資格でもあるわけです。ですから、東京高等師範学校の学生であっても、各地方の師範学校とか、高等学校などで水泳の教師として夏、教えに行くということが行われております。こういう高師泳法という泳法の遠泳だけではなくて、游泳大会を行うようにということで毎回行われております。団体競泳、個人競泳、団体競泳(リレー)です。個人で50ヤード、100ヤードという、まさにスピードを争うレースも行われております。筏相撲は筏の上で相撲を取るものです。それから、宝探しですね。それから、打球です。網の中にゴールを設けて、そこに入れるといった伝統的なものです。それ以外にも、西洋のウォーターポロ、水球も取り入れて行っております。游泳大会を行うことで、生徒たちの興味や関心が高まるといったことを嘉納治五郎は主張しております。それ以外にも様々な遊戯、他のスポーツ、読書会、茶話会、地元の生徒との交流ですね、中学校の生徒と一緒にテニスをやったり、水泳大会で一緒に泳いだりということが行われております。これを2週間行うということで、そこで経験したことが将来の、教師、指導者としての非常に有益な経験になっていったということでもあります。先ほど申し上げたように体操の教員になる人たちだけではなくて、いろいろな教科の教員になる人々がこれを経験します。実は、彼らが各地方の教員として巣立っていったときに、その学校や地域でこういった游泳や遠泳を広めていきました。東京高等師範学校の教員が各県に赴任いたしますと伝達講習会が開かれます。現在東京では、どういう教育が注目され、行われているのかということを、各県の校長先生たちが集まってきて聴きに來るわけなんですね。その時に理科の先生や数学の先生が、水泳実習は価値がある、生徒をあげてみんなで参加して遠泳を行うと、これは非常に教育的効果が高いということを話しました。それで、このような遠泳などが各学校に広まっていくということになりました。いろいろな教科の教員たちがこのような経験をしていたということが大きかったということでもあります。これは写真ですけども、昭和初期の千葉県館山市の北条海岸です。館山駅の真ん前です。これを見ますと、当時も海水浴は非常に盛んなレジャーの一つでありました。夏になると、多くの人が海水浴に集まっています。これは、北条駅、現在の館山駅ですけど



図 8.

も、駅前の様子であります。鉄道が通ったことで、一気に栄えていきました。これが昭和初期です。それまでは船で東京湾を夜出発して、朝に着く行程でした。これは1903年の東京高等師範学校の遠泳の様子ですが、この真ん中に座っているのが嘉納治五郎です。嘉納治五郎も校長として23年間、高等師範に居りましたので、その間、行ける時には1日か2日ではありますが、館山に来て、生徒たちを激励したり、時には文部省の役人を連れてきて、水泳はこんなに価値があるんだということを話しました。また、文部大臣も連れて来て、遠泳を見学させております。これは、游泳部員、中村寛之助という人物で、実は、サッカーでも有名な人なのですが、明治36年(1903年)に初段をもらっています。非常に優秀で、10里の遠泳も成し遂げています。賞状には東京高等師範学校校友会会長嘉納治五郎の名前と印鑑が押されています。こういうものが出されて、2級以上は地方に行って教えるというものであります。



図 9.



図 10.

遠泳の普及

- ・東京高師游泳部 (1902)
- ・東京高師游泳実習必修 (1905)

- ・各学校への指導者派遣
- ・卒業生による普及
- ・文部省への働きかけ
(文部省主催水泳指導者講習会
1916年)

これは大正初期に游泳を行っている様子です。こういう脚立があって、この下で色んな泳ぎを練習している様子です。これは1939年なのですが、東京高等師範学校の本田存(ありや)先生の写った集合写真です。「體水に和す」と書かれてあります。これは1940年、昭和15年の非常に盛大に行われた時の写真です。こういう形で戦前は、遠泳が非常に広まっていったわけでありました。先ほど申しましたように、遠泳が広まっていった様子は、東京高等師範学校に游泳部が作られて、游泳部の活動は遠泳を運営していくということが最大の活動でありました。游泳実習が1905年から必修になり、各学校へ彼らが指導者として派遣されていく、卒業生は教員になっていったわけですが、色んな教科の教員が働きかけて、地方にも広まっていったわけでありました。さらには文部省にも働きかけを行って、文部省主催水泳指導者講習会が1916年から行われています。この講習会を契機に高師泳法また遠泳というものが全国に広がっていきました。これは東京高等師範学校1902年、第1回の游泳実習の時の写真であります。下の写真は1929年のものです。人数は多少増えていると思いますが、第1回でもこれだけの人数が参加しています。第1回の実習は約4週間の遠泳、游泳でした。

遠泳で育った著名人

- ・杉村陽太郎(1884-1939)

東京高師附属中、一高、帝国大学で遠泳

1905: 大阪湾10里遠泳大会で優勝(2時間48分)

1908: 外務省入省、フランス留学

1910: リヨン大学で博士号取得

1923: 駐仏大使館一等書記官 ドーバー海峡の横断を企図

1927: 国際連盟事務次長(1933まで)

1933: IOC委員

1934: イタリア大使、ムッソリーニに直談判し東京招致

(1940)に貢献

図 11.

この嘉納治五郎の下で泳いだ人間で、非常に著名な人物が居りました。杉村陽太郎(1884-1939年)という人物ですが、彼は高等師範学校附属中学校で遠泳を行い、一高でも遠泳を経験し、帝国大学(東京大学)でも遠泳を経験しております。彼は、柔道もやっております、そういう意味で、嘉納治五郎の愛弟子でもあったのですが、嘉納治五郎が作ろうとした新しい水泳をいち早く実践して、初段を取得いたします。1905年には大阪湾10里遠泳大会で、帝国大学の学生の時に2時間48分という記録で優勝しております。おそらくこの10里は10マイルか10海里かと思えます。その後、外務省に入りフランスに留学し、1910年にはリヨン大学で博士号を取得しております。そのテーマは「国際社会における平和の確立」というもので、それが認められています。フランス大使館の1等書記官を経て、国際連盟の事務次長になっているんですね。政務部にもなっておりますから、当時の国連のナンバー2にもなっている人物です。フランスの大使館に居たときは、実はドーバー海峡を渡ろうという計画を立てておりました。さすがに外交官がドーバー海峡を泳いで、もしも何かあったら大変な問題になるということで、本省から許可が下りなかったということだそうです。そういう気骨のあ

る人物だったのです。しかし、1933年、日本は国際連盟を脱退してしまいます。その脱退と同時に、彼の国際連盟の役職も辞めざるを得なくなりました。辞めた後、彼はすぐにIOC国際オリンピック委員会の委員になりました。嘉納治五郎もIOC委員でしたから、当時は1940年に東京に招致しようという、そういう運動をしているときでありました。そこでも活躍をしまして、イタリア大使の時代に、イタリア首相のムッソリーニに会いに行っております。そこで直談判をして、1940年はローマも立候補していたのですが、それを取り下げてもらいたいというお願いに行くのです。これはなかなか出来ないことでありまして、そういうことができる人物でありました。そして、ムッソリーニはそれを聞き入れて、1940年に限りローマは立候補しないと約束をします。その結果、1940年の東京招致が1936年、ベルリンのIOC総会で決まるわけです。そういう大変な著名人がこの遠泳を通して出ているということです。嘉納治五郎は学校教育での水泳の普及だ

けではなくて、国民全体にこれを広めたいという意欲を持っていました。大日本体育協会を作った時に、オリンピックだけではなくて、国民体育もあわせて、国民みんなが出来る運動を普及させようと考え、これを国民体育と称して、具体的なスポーツとしては長距離走と水泳を考えました。彼が考えた国民体育は、年齢、男女、運動の器用、不器用、お金のあるなしに関係なく、誰もが出来るスポーツとして長距離走と水泳をあげております。当時は泳げる川もたくさんありましたから、そこで誰でも泳ぐことができる、だから泳ぎ方をきちんと習っておかなければならないということでありました。学校教育に入れていくことで、全国への普及を図るということもあったのですが、大日本体育協会の様々な活動で、陸上と水泳に力を入れて、色んな大会なども始めていきました。そして、東京高等師範学校は教師を養成する学校ということで、教師自身に水泳の価値を体感させたい、ということで全国の師範学校、あるいは中高の学校で普及できるように指導者も派遣し、卒業生が就職してからも水泳に取り組むようにという講話を嘉納治五郎は何度も行っております。ということで、これは戦前の話になるのですが、嘉納治五郎の影響も大きくあり、遠泳というものが教育の一つの手段として受け入れられていったということであると考えられます。ただ、戦後においては、様々な公害の問題ですとか、安全面のことですとかもあり、現在、遠泳を実施する学校は年々減少してきているといった状況です。非常に残念なことでもあります。遠泳の価値をきちんと訴えていく指導者も減っているということが大きな問題なのだろうと思うわけでありました。以上で、わたくしの発表を終わらせていただきます。

国民体育としての水泳

・1911 大日本体育協会

オリンピック選手の派遣と国民体育の振興

国民体育：年齢、男女、器用不器用、経済状況に関わらず誰でもできる体育として長距離走と水泳を提唱

学校教育に広めることで全国に普及をはかる

教師に水泳の価値を体感させる（東京高師では全員必修）

全国の師範学校や中・高等学校に普及

図 12.

□シンポジウム「日本における遠泳の歴史と実践」□

遠泳を通じた地域との繋がり、その歴史と今後の展望

田平孝行¹，上村宏明²¹鹿児島市立清水小学校水泳同好会・第64回会長²鹿児島市立清水小学校水泳同好会・副会長・同校PTA会長

海洋人間学雑誌, 7(Suppl):27-32, 2019.

キーワード：遠泳，学校教育，地域社会

みなさま、こんにちは。本日はこのような場に登壇させていただき、誠にありがとうございます。私たちは、今が旬、九州は鹿児島県鹿児島市からやってまいりました。鹿児島市立清水小学校水泳同好会です。本日、発表を担当させていただきます、上村です。よろしくお願いいたします。水泳同好会の副会長と、同校、PTA会長も務めさせていただいております。

みなさま、こんにちは。只今紹介にあずかりました、鹿児島市立、清水小学校第64回水泳同好会会長の田平です。本日は、どうぞよろしくお願いいたします。このような場所で、私たちがやっている錦江湾横断遠泳を紹介できる場を設けてくださいます、誠にありがとうございます。錦江湾横断遠泳の歴史と、子どもたちが3か月間、一生懸命頑張ってきたことについて、今日は是非、知っていただきたいなと思います。

それでは、フレッシュな鹿児島弁とともにお届けしたいと思います。今日は、このような形で進めさせていただきます。まずは、5分ちょっとのダイジェスト版、清水小学校の錦江湾横断遠泳という動画を作ったので、はじめにそれをご覧くださいと思います。



図 1.

<<動画の上映>> (拍手)

清水小学校は 1912 年に鹿児島市立の尋常小学校として創立された、106 周年目の小学校です。校区内には世界文化遺産も多く、明治維新発祥の地とも言われています、先ほど映像でも出てきました反射炉跡、今、西

筆頭者連絡先: taby0203@gmail.com

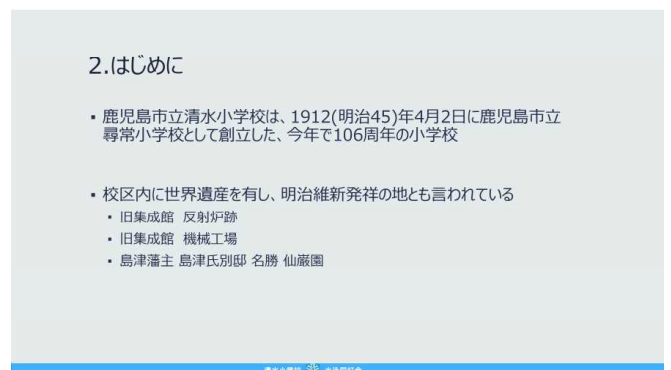


図 2.



図 3.

郷どんでやっている島津斉彬でも有名な反射炉跡とか磯庭園などがあるところです。校区の紹介ですが、校区内には磯海水浴場というところから、対岸の桜島ですね、フェリーで渡って、泳いで帰ってきます。直線距離にして 3km くらいなんです、潮流の関係があって 4km くらい泳ぎ、だいたい毎年 1 時間 40 分くらい泳ぐというのが目標になっています。これも、あくまでもその時の風や潮の流れに影響されます。数年前は、2 時間半くらいかかって 6km くらい泳いだ時もあります。これは、桜島側から見た鹿児島市内方面です。こちらの写真は上陸地点から見た桜島方面です

遠泳の歩み、歴史ですけれども、1917 年、大正 6 年 7 月 29 日に第 1 回が行われています。大正 6 年に第 1 回が開催されていますが、実はその前の年の大正 5 年は、大正の大噴火ということで桜島が大噴火し、もともと島だった桜島から溶岩が流れ出て、大隅半島と陸続



図 4.

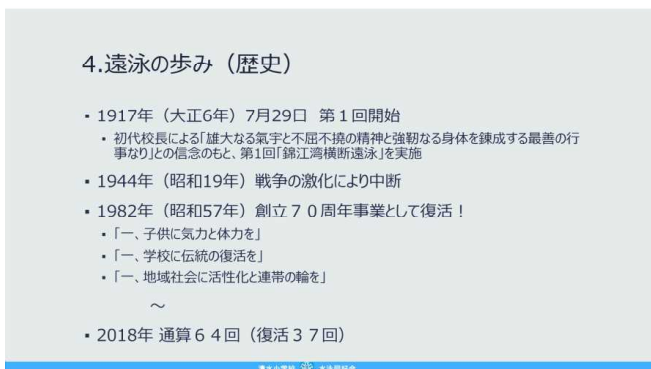


図 5.

きになったというような次の年によく実施したなということです。それから、しばらく続いておりましたが、1944年、戦争の激化により一次中断となりました。そのまま長い中断がありましたが、1982年、昭和57年に、学校創立70周年記念事業として復活させてはどうかと、当時の校長先生が話をしまして、2年ほどの準備期間を経て、様々な調整に時間がかかりましたが、「子

供に気力と体力を。学校に伝統の復活を。地域社会に活性化と連帯を」を目標に掲げて復活しました。本年2018年で通算64回目（復活37回目）ということになっています。去年は1回目から数えると丁度100年ということでした。

組織ですが、清水小学校の遠泳を語る上で重要になってきます。戦前は学校が主体となっておりました。復活してからは、保護者や地域が一体となって取り組む地域主体の行事となっております。よく質問があるのは、なぜ「水泳同好会」なのかということです。何故、スポーツ少年団ではないのかということです。遠泳が復活した当時は、ひとり一団という決まりがあつて、少年団を兼ねもちすることができなかったという事情があつたようです。ですので、少年団をやっている児童でも、この3カ月だけは遠泳に参加が出来るようにということで同好会という名前になっております。組織のなかには水泳同好会とは別に、毎年、実行委員会というのが組織されます。実行委員会委員長は校長先生で、水泳同好会、PTA、同窓会、地域の町内会の役員さん、顧問の中には愛護会、地域福祉協議会、などで実行委員会を組織し、そこでいろんな意見が交わされます。毎年組織して解散するというのを繰り返します。我々も組織のなかでは、コーチといわれているのですが、我々は親コーチと呼ばれています。自分の子供が実際に遠泳に参加していて、現役コーチとも呼ばれます。小学校のころに既に経験し、卒業して、大人になっているんだけどやりたいという人はOBコーチ、OGコーチと呼んでいます。高校生以上であれば、コーチとして帰ってくることができます。次に、後援会コーチというのがあります。これは、ずいぶん前に子供は卒業しているんだけど、やりたいという人たちが来てコーチをしています。それに加えて、学校の先生方で遠泳に参加されるという方、総勢100名ほどのコーチがいます。このように教えるのは保護者や地域の人です。

練習については、毎年、ゴールデンウィーク最終日にプール開きから始まります。鹿児島と言えど、まだまだ

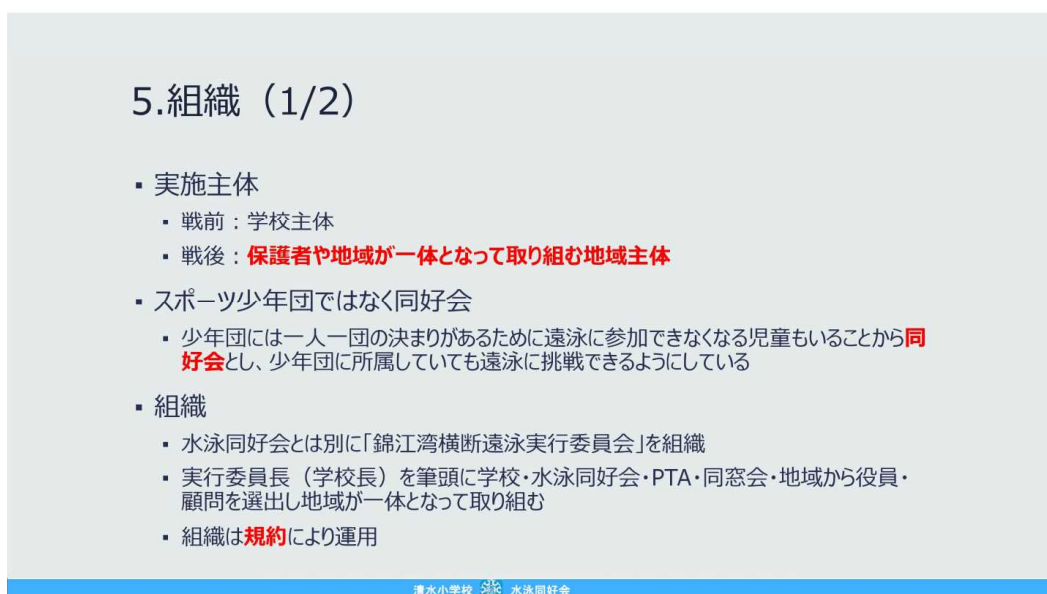


図 6.

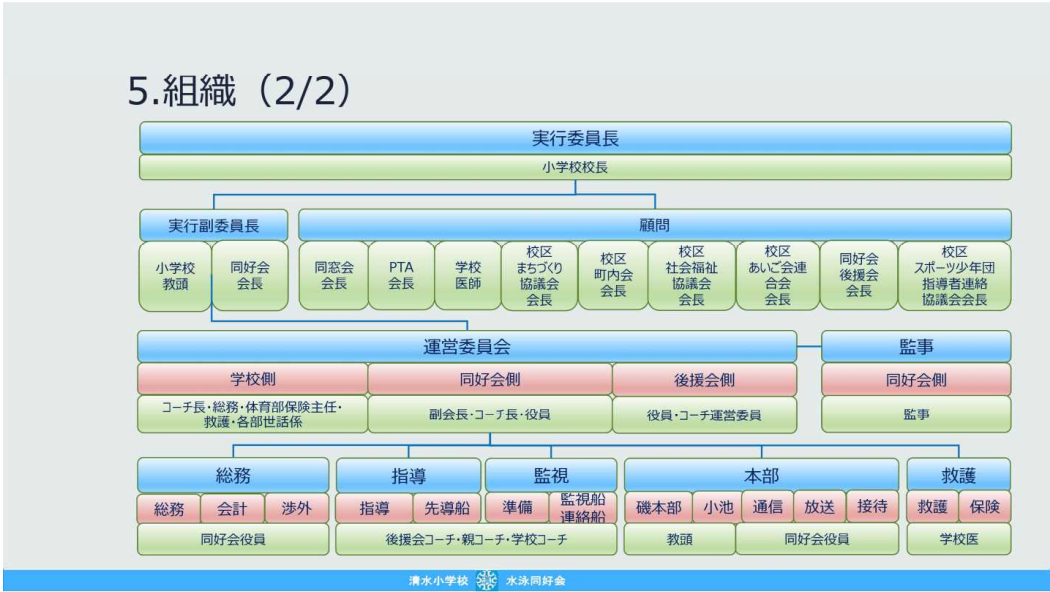


図 7.

6.練習 (1/3)

- 毎年ゴールデンウィーク最終日にプール開き
 - 平日：授業終了後の午後4 時30 分～午後7時
 - 土：練習
 - 日：検定
- 郷中教育
 - 橙：参加3 回目、6 年生
 - 青：参加2 回目、5・6 年生
 - 白：参加1 回目、4・5・6 年生

清水小学校 水泳同好会

図 8.

寒いです。外のプールで行いますので、水温が 20℃くらいです。授業が終わった後に練習を行って、だいたい 19:00 には校門を出るようになっています。土日も練習しています。日曜日は検定というものがあります。泳ぐ児童はスイムキャップの色で色分けされています。先ほどの動画のなかで、楯を授与していたんですけれども、3 年間泳いだ児童だけがもらえる楯があります。それはオレンジ帽と言いまして、4 年生～6 年生に連続参加して 3 回目の参加がオレンジ帽です。実質、彼らを中心に活動していきます。われわれコーチ陣もまずは彼らに話を伝えて、彼達が他のメンバーに伝えて、組織をまとめていくという役割を果たします。青帽は2 回目の児童です。5 年生が殆どです。白帽は初挑戦の児童です。学年によらず、参加回数で色分けをしています。この仕組みを、児童たちにも理解してもらっています。オレンジ帽に関しては 100%泳げ、何も問題がないという状況です。彼らは、自分たちの力で初めての挑戦の子供たちや青帽をいかにまとめ上げて、如何に安全に上陸させるかというような使命を得て、それに向かって一生懸命頑張ります。自分だけ泳げればいいというものではなく、違うミッションを課せられて、違うことにチャレンジしていくということです。

6.練習 (2/3)

・プール

練習開始

1 週間後：5 0 0 m 泳力測定 (白帽)

2 週間後：1, 0 0 0 m 検定

3 週間後：2, 0 0 0 m 検定

4 週間後：2, 0 0 0 タイム検定 (6 0 分以内)

5 週間後：3, 0 0 0 m 検定

6 週間後：3, 0 0 0 m タイム検定 (90 分以内)

全てのプール検定をクリアして晴れて海へ

清水小学校 水泳同好会

図 9.

練習開始から 1 週間後には 500m 測定というのがあります。毎年 40 名ほど、初めて挑戦する児童がいるのですが、だいたい半分くらいは、ゼロから始めます。1 週間で 500m、2 週間後には 1000m 検定というものがあります。500m 測定というのは、泳げるかどうかを見るだけですが、検定となると、ダメだったら落第します。落第したら、次の週にまた追検というのがあるって、それを受けるというようになっています。受かるまで続けますが、検定がたまってくる児童なんかいます。3 週間後には 2000m です。足をつかないように何時間かかってもいいから泳ぎなさいというようなものです。4 週間後の 2000m 検定というのは 2000m を 60 分以内に泳ぐというものです。それを過ぎると 3000m 計測です。6 週間後には 3000m 検定です。これは 3000m を 90 分以内に泳いでくださいというものです。プールでの検定を全てクリアして、初めて海で練習してもいいということになります。ここから海の練習に入っていきます。土日に海の練習をするんですけれども、ここでも海検定というのができます。海の検定はどうしているかというと、子どもたちは 2 列の隊列を作って泳ぐんですけれども、自分のポジションから落ちないようにします。遅れてしまった児童は、コーチ陣が真ん中

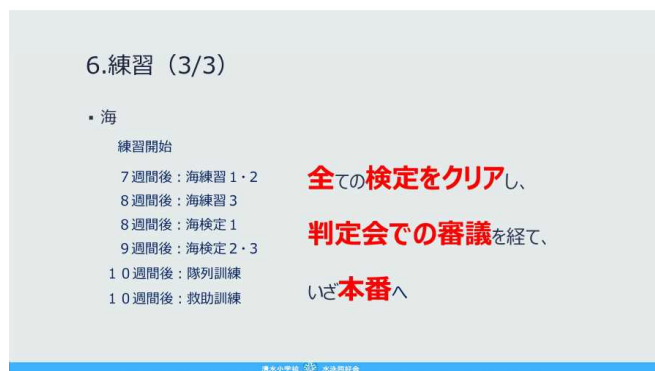


図 10.

に引き入れてしまうのですが、離れてしまって、全体の隊の一番後ろから出てしまったら不合格です。そのような検定を実施していきます。9週目の検定が終わった日に、全部のコーチが集合して、判定会議というのを開きます。そこでは、ただ泳げたらいいというのではなくて、日ごろの学校での授業態度だったり、出席日数だったり、練習を受ける態度だったり、全てを総合的に判断するということになっています。毎回夕方から会議が始まりますが、深夜まで及ぶこともたびたびあります。問題がある児童については、どうやって泳がせるかについて、解決策や対策を話し合います。同じように、私たちコーチ陣も海で泳ぎたければ、同じようにプールの検定から海の検定も受けなければなりません。従って、海で泳げないコーチもたくさんいます。そして、救助訓練等も含めまして、全ての検定をクリアして、判定会での審議を経て、いざ海へという形になります。

本番を行う際の実施基準ですが、7月の後半から8月前半の小潮の日という風に決めています。潮流を考慮していることと、南風が吹かない時に行うということです。先ほどのコース図をみていただけたらわかると思うんですけども、南風が吹いてしまうと湾の奥の方にどんどん流されてしまいます。そうすると帰って

くるのが結構大変になってしまいます。2時間半泳いだ時も、南風がすごく強い時でした。入水時間が決められていて、満潮の潮どまりの1時間前にしています。力任せに泳いでいくわけではなくて、潮の流れを利用して泳いでいきます。ですから、満ち潮の時には湾の奥の方に右から左に潮が流れていきますので、それに乗って少し湾の奥の方に行きます。真ん中くらいに来た時に潮が止まって、潮が変わった後にはそれに乗って浜の方に近づいてくるというような形です。このようにするために、2週間くらい前にコーチ陣が試泳というのを実施します。前日にも行います。ですから海で泳ぐコーチ陣は、3回泳ぐということになります。だいたい30人くらいで実施しますが、2組に分かれて行きます。1組は潮の流れに逆らって、ひたすら直線的に対岸を目指します。もう一組は、流され組と言って、泳力が一番弱いであろうという児童の泳力に合わせて泳ぎます。どこまで流されて、どこまで行って、どのように帰ってくるかというのを予測します。そして、前日にも試泳をします。

先導船が非常に重要な役割を果たします。独自の方法で潮の流れと風を読んで、そこから子供たちをどう進ませるかといった指示を出していきます。これは数



図 11.



図 12.

7.本番 (3/4)

- ・監視
 - ・本部船：実行委員長、会長、親コーチ長・後援会コーチ長が乗船し、総指揮
 - ・伴泳コーチ：児童は2隊列で泳ぐが、その間をコーチが監視しながら伴泳
 - ・監視船：児童の保護者が乗船し、隊の両サイドから我が子を監視
 - ・ライフセーバー：水上バイクにより万が一の際の機動力と安全を確保



図 13.

年前から導入している GPS ですが、これをつけて泳ぐと軌跡がでできます。試泳のときもつけて泳ぎますが、それと比べて、どう泳ぐかというのを決めます。コースの途中にブイを 3 か所打ってあります。その中にさらに 2 か所つけてありまして、上の潮と下の潮の差を見ながらやっています。錦江湾は潮の流れが結構激しいので、この船が判断しながら本部船に伝えて、本部船から全体に指示がなされて隊が動いていくという形です。監視艇というのには、保護者の方が乗っています。この写真は点呼の時で、少し隊が縮まっているときの様子です。普通、隊列は 100m を超えるくらいの長さで泳いでいます。監視艇に乗っている保護者の方は自分たちの子供のそばに付くような形で配置しています。コーチというのは真ん中で泳いでいますけれども、泳ぎながら子供たちの顔色などを観察しながら泳いでいきます。本部船は先頭で、色々な指示を出します。今年からは、新しく導入した、ライフセーバーによる水上バイクを利用した安全確保を実施しています。サポートにつきましてですが、会場設営というのがありまして、入水時間は 9 時半とかが多いのですが、逆算するとだいたい 4 時くらいから会場設営が始まります。保護者も、会場の設営が終わったら、自分たちも船に乗って移動しなければなりません。連絡船というのは、船外機で小回りの利く船が選ばれていて、緊急時に飛び込むコーチを乗せている船です。隊列の真ん中くらいには、この船が横ぎれるくらいの間隔をあけています。救護船には学校医の先生と保護者の看護師の方が 2 名乗船して、後ろの方から支援しています。お母さま方は会場設営して、上陸地点でぜんざいを作っていたり、飲

7.本番 (4/4)

- ・サポート
 - ・会場運営：入水前後の会場準備、児童サポート（給水・栄養補給・救護）
 - ・連絡船：緊急時に飛び込む準備をしたコーチが伴船
 - ・救護船：緊急時に備えて学校医の先生と保護者の看護師が伴船



図 14.

み物を準備していただいたりしています。ここには、保護者だけではなくて地域の方々もたくさん来てくださいます。

伝統も大切なんですけども、新しい取り組みもたくさんしております。数年前から、デジタル化、可視化ということで、全ての練習をビデオ 2 台で撮影しています。実際には、泳げない子供を中心に指導が行われてしまって、よくビデオを見返すと、泳げているけれどもそれほどでもないという子供がいて、その子には誰も声掛けをしていなかったということが分かったりします。また、指導方法に関して情報を共有するといったようなことに利用しています。SNS や LINE などを使って、情報を共有したりしています。それから試泳や本番の時に GPS を使って記録しています。これによって潮や風の影響なんかを可視化して次世代へつないでいくようにしたいと思います。今年からはドローンも使っています。練習の時に使いますが、隊列がどのようになっているのかということ把握することに使っています。隊列が 100m 位あるんですが、前の方はゆっくり泳いでいるけれども、後ろの方は必死で泳いでいるというようなことがあるときに、後ろのコーチ陣が怒っている様子などを捉えることもできます。ドローンで見ると真ん中あたりに問題があったなどということもわかります。

安全管理の面では、レスキューチューブというのを使っています。これはプール、海に関わらず身近に置いていて、何かあったら救助するためのツールとして配置しています。今までは、救命浮環だったんですが、それをうまく投げることができるお父さんもないとい

8.新しい取り組み (1/2)

- ・デジタル化
 - ・ビデオ撮影による可視化
 - ・全ての練習を録画して可視化を図り、感覚だけではない指導を実施
 - ・GPSによる泳路情報
 - ・試泳や本番時における泳路の可視化と次の世代への記録
 - ・ドローン
 - ・隊列全体の動きを上空から確認
- ・レスキューチューブ
 - ・プールや海練習、本番時における緊急時の安全性確保



図 15.

8.新しい取り組み (2/2)

- ・ライフセービング導入
 - ・ライフセービング講習受講を通して海での安全を学ばせる
 - ・万が一の際、ライフセーバーと水上バイクによる起動性と安全確保



図 16.

うことです。お父様方が手漕ぎボートで練習の時には伴走していただくんですが、30代くらいのお父様たちは手漕ぎボートを漕げない人が多いです。このあたりも今後の課題になっています。今年は、地元のライフセービングクラブとの連携という形で、より機動力のあるものをということです。お父様たちもボートが漕げませんので、いざというときに近づけません。実際に一緒に泳いでいるコーチも大したことはできません。そういったことをふまえて、ライフセーバーとの連携をしています。子供たちにもライフセービング講習というのを受けてもらっています。われわれ保護者が気にするのは、すぐ泳げるけれども過信してもらっては困るということです。夏休みに張り切って自分たちだけで泳ぎに行ってしまうというのを防ぎたいということも含めてライフセービング講習というのをしています。

9. 今後の課題と展望

- ・事業継続 ～少子化社会における参加者確保～
 - ・家庭環境の多様化に対応する環境づくり
 - ・未参加の保護者、または、部外者への対応
- ・安全面の更なる強化と進化
 - ・練習時における安全確保の向上
 - ・漁協など協力者の高齢化や後継者不足による支援体制の確保
 - ・ライフセービングクラブとの連携強化

図 17.

今後の課題と展望というところですが、事業継続、少子化における参加者確保があります。児童数はどんどん減少してきている中で、そんな中でどうやって参加者・希望者を確保するかということです。毎年、4年生から6年生までの20%弱が参加しています。圧倒的に少数派なんです。伝統行事を児童数が減っていく中、いかに続けていくかが課題となっています。それから、参加していない保護者からのクレームのようなこともあります。全く関係ないところからのクレームなどもあります。我々のような遠泳行事を松原小学校というところもやっているんですが、昨年、全国放送で放送され、厳しいという番組に取り上げられたんですが、そのあ

と大クレームで大炎上して、学校にもクレームの電話がかかってきて、教頭先生と校長先生が電話対応に追われたそうです。子供たちになんということをしるんだという、全く関係ないところからのクレーム対応に追われたことがあったと聞きました。そういう時代なんだなあということも含めて、安全面でも更なる強化をしていきたいと考えています。漁協に船を頼んでいるんですが、高齢化で後継者不足で船がなくなってきています。10人乗りの船は最近ではほぼないという状況もあります。我々が遠泳をやりたいと言っても、出来なくなるときもやってくるのではないかと思います。



図 18.

未来へということですが、鹿児島では清水小学校イコール遠泳というイメージがほぼ定着していますが、これを日本の皆様にも知っていただきたいですし、世界にも知っていただきたいと思っています。最近では、外国の方々も視察に来ていただいたりしています。皆様も是非、興味がありましたらお越しいただきたいと思います。これまでに3311人が挑戦して、3311人が完泳しております。この記録にこだわっているわけではないんです。何か子供が泳いでいて異変があったら「迷わず上げろ」と言っています。今までのところ、遅く泳いでいるので、挑戦者全員が完泳しているということになっております。詳しいことは、清水遠泳でブログもやっておりますので、チェックしてみてください。本日はご清聴ありがとうございました。

編集後記

このたび、松本前編集委員長の後を受けまして、編集委員長を仰せつかりました漆谷伸介と申します。本学会発足時より、編集委員会において学会誌作成等に携わっていましたが、今後、編集委員長として学会のさらなる発展に貢献することができればと思っております。何卒、よろしくお願いいたします。

今回お届けする海洋人間学雑誌第7号特別号は、第7回大会の基調講演及びシンポジウムにおけるご講演を掲載しました。

さて、新元号「令和」の発表、施行とともに、10日間の大型連休となることが取り沙汰された昨今ですが、これから夏場に向けてマリレジャーの利用が増える時期でもあります。

マリレジャーの振興は、本学会にとっても望ましいものではありませんが、プレジャーボート、水上オートバイなどの船舶による事故のほか、遊泳中、釣り中の事故により、毎年多くの命が失われていることも現実です。

関係者のみなさまには、海における事故防止に向け、意識啓発及び安全への取組に資するよう、さらなる調査、研究が行われることを期待したいと思います。

(漆谷伸介)

日本海洋人間学会編集委員会

委員長／漆谷伸介

編集委員／遠藤小百合、佐藤淑子、若林庸夫

日本海洋人間学会査読委員会

委員長／松本秀夫

査読委員／藤本浩一、湊真輝、中塚健太郎

海洋人間学雑誌 第7巻特別号

2019年5月 発行

発行者 武田誠一

発行所 日本海洋人間学会

〒108-8477 東京都港区港南 4-5-7 東京海洋大学内

郵便振替 加入者名 日本海洋人間学会

口座番号 00150-6-429943

TEL/FAX : 03-5463-0638 (藤本研)

URL : <http://www.jsmta.jp/>

E-mail : jsmta@jsmta.jp

第7回日本海洋人間学会総会議事録

開催日時及び場所、

日時 2018年9月23日(日) 13:10~14:00
場所 国立大学法人 東京海洋大学 白鷹館 大講義室

神田会長挨拶：初代会長の佐野先生を軸として設立された本学会も7年目を迎え、私は2代目3代目の会長を引き受けさせて頂いた。その間、学術協力団体認定が最も大きな出来ごとであったと思う。これは会員の皆さまの地道な研究活動が実を結んだものであり、学会での発表、論文執筆に対して改めて御礼を申し上げたい。今後は、再来年の東京オリンピックも踏まえた会の活動も視野にいたした展開、さらに、これまで以上に各委員会の活性化を計って発展を期するとともに、これまでどおり地道に着実な歩みを目指したい。

議長および議事録署名人の選出：議長は千足総務委員長として、満場一致で選任された。議事録署名人は蓬郷代議員及び阿保代議員として、満場一致で選任された。

議事に先立ち、総会構成員（役員17名及び代議員33名）50名のうち、役員と代議員の出席者が17名、委任状提出者が22名であり、定款第34条の1項にある総会成立定足数（過半数以上）を満たしたことが、藤本事務局長より報告された。

【審議事項】

- ・1号議案 2017年度事業報告
千足総務委員長により総会資料に基づいて説明がなされ、審議の結果、承認された。
- ・2号議案 2017年度決算報告
1. 佐々木財務委員長の代理として藤本事務局長より総会資料に基づいて説明がなされた。
2. 菊地監事より監査結果として、定款・法令に照らし妥当であることの報告がなされた。
上記1、2について審議の結果、承認された。
- ・3号議案 次期（2018・2019年度）代議員【報告】
次期代議員選挙結果について、若林選挙管理委員長より総会資料に基づいて報告がなされた。
- ・4号議案 次期（2018・2019年度）役員の役職と各種委員会担当、および会長推薦理事【報告】
1. 次期役員選挙結果について、若林選挙管理委員長より総会資料に基づいて報告がなされた。
2. 神田現会長より、選出された理事の互選によって次期会長として武田理事、次期副会長として海野理事、矢野理事、次期常務理事として久門理事の就任が報告された。続いて、武田新会長より追加配付資料に基づいて会長推薦理事および理事の各種委員会担当、選挙管理委員長、事務局長および監事について報告がなされた。
- ・5号議案 2019年度事業案
千足総務委員長より総会資料に基づいて説明がなされ、審議の結果、承認された。
- ・6号議案 2018年度改正予算案および2019年度予算案
佐々木財務委員長の代理として藤本事務局長より総会資料の6号議案の数値訂正および説明がなされ、審議の結果、承認された。※2018年9月25日に総会資料の訂正事項を反映させた資料を全会員にメールで周知した。
- ・7号議案 その他
1. 武田次期会長より挨拶
委員会活動の活性化を図り、委員会人事を刷新した。委員会の活性化は委員だけではなく、会員の声を反映すべく今後とも多くのご意見を頂戴したい。

以上

議事録作成人 藤本浩一（事務局長）

本議事録の記載内容が実際の議事進行並びに承認、可決事項と相違が無いことを確認した。

2019年3月18日

議事録署名人 代議員

蓬郷尚代

代議員

阿保純一

第7回 日本海洋人間学会役員会議事録

開催日時：2018年9月22日（土） 11:20～12:00

開催場所：国立大学法人 東京海洋大学 5号館1階実験室

出席理事：海野義明、神田一郎、國枝佳明（委任）、熊田公信（委任）、久門明人、佐々木剛（委任）、
佐野裕司、武田誠一、千足耕一、藤本浩一、保坂由紀（委任）、松本秀夫、柳 敏晴（委任）、
矢野吉治

欠席理事：中村夏実

出席監事：菊地俊紀、寺澤寿一（委任）

事務局長：藤本浩一（理事と兼任）

審議に先立ち、藤本事務局長より理事の出席者数および委任状提出数が、役員会成立の定足数（現理事数の3分の2以上）を満たしていることが報告された。

【審議事項】

1. 総会について

総会の議長候補は千足総務委員長とすることが確認された。定数確認と総会資料の訂正については藤本事務局長より行い、総会資料の説明については以下の分担とすることが確認された。

- ・1号議案：千足総務委員長が説明を行うことが確認された。また、委員会活動等の内容に関する確認が行われた。
- ・2号議案：佐々木財務委員長の代理として藤本事務局長が説明を行うことが確認された。監査報告は菊地監事より行うことが確認された。
- ・3、4号議案：3号議案と4号議案の（1）は、若林選挙管理委員長より説明を行うことが確認された。
4号議案の（2）は、神田会長および武田新会長より説明を行うことが確認された。
- ・5号議案：千足総務委員長が説明を行うことが確認された。2019年度学会大会（第8回大会）は2019年9月21、22日、千足理事を実行委員長として東京海洋大学にて行うことが確認された。
- ・6号議案：佐々木財務委員長の代理として藤本事務局長が説明を行うことが確認された。
- ・7号議案：フロアからの発議があった場合は、対応することが確認された。

2. その他

- ・今大会における理事の役割分担が以下のように確認された。

大会開会宣言&開会の辞（佐野常務理事）、懇親会の進行（千足総務委員長）、懇親会開会挨拶&乾杯（武田副会長・佐野常務理事）、懇親会閉会挨拶（神田会長）、総会開会の辞（佐野常務理事）、総会の挨拶（神田会長）、総会の議長候補者（千足総務委員長）、議事録署名人候補者（阿保・蓬郷代議員）、定足数の確認（藤本事務局長）、総会閉会前の武田新会長の挨拶、総会閉会の辞（佐野常務理事）、各賞授与式の司会（矢野理事）、賞状授与（神田会長）、大会閉会の辞（神田会長）。

- ・本議事録に関する理事の署名人は、武田理事、久門理事とすることが承認された。

以上

議事録作成人 藤本浩一（事務局長）

本議事録の記載内容が実際の議事進行並びに可決・承認、確認事項等と相違がないことを確認した。

2019年4月2日

議事録署名人 議長

神田一郎

議事録署名人 理事

武田誠一

議事録署名人 理事

久門明人

2018-2019 年度（第 4 期） 日本海洋人間学会役員会議事録

開催日時：2018 年 9 月 22 日（土） 10:30～11:15

開催場所：国立大学法人 東京海洋大学 5 号館 1 階実験室

出席理事：漆谷伸介（委任）、海野義明、神田一郎、國枝佳明（委任）、久門明人、佐々木剛（委任）
佐野裕司、武田誠一、千足耕一、蓬郷尚代、坂 利明（審議事項 4 より出席）、藤本浩一（事務局長兼任）、淵 真輝（審議事項 4 より委任）松本秀夫、矢野吉治

出席監事：菊地俊紀、寺澤寿一（委任）

神田会長の挨拶の後、千足現総務委員長の司会により議事を進行することが承認された。審議に先立ち、藤本事務局長より理事の出席者数および委任状提出数が、役員会成立の定足数（次期理事数の 3 分の 2 以上）を満たしていることが報告された。

【審議事項】

1. 会長の選出

理事の互選により、武田誠一理事が全会一致を以て選ばれた。これにより本会会長は神田理事から武田理事に交代し、これ以降、議事は武田新会長を議長として進行した。

2. 副会長、常務理事の選出

理事の互選により、副会長には海野義明理事および矢野吉治理事が全会一致を以て選ばれた。

理事の互選により、常務理事には久門明人理事が全会一致を以て選ばれた。

3. 会長推薦理事の選出

会長推薦理事として坂 利明 代議員、淵 真輝 代議員の提案がなされ、本案は全会一致を以て可決された。

4. 理事の各委員会担当

以下、担当案が武田新会長より提示され、本案は全会一致を以て可決された。

総務委員会…千足（委員長）・藤本理事、財務委員会…蓬郷理事（委員長）、編集委員会…漆谷理事（委員長）、査読委員会…松本（委員長）・藤本理事、広報委員会…國枝（委員長）・佐々木理事、ホームページ管理運営委員会…蓬郷理事（委員長）、賞選考委員会…（7 名の理事が担当；氏名非公開）、企画委員会…坂（委員長）・佐々木・海野・千足理事、学会大会実行委員会…千足（委員長）・蓬郷・藤本理事、事務局長…藤本理事（兼任）。

<理事以外の委員会担当について>選挙管理委員会…飯島代議員

5. その他

・議事録署名人は久門理事、蓬郷理事とすることが承認された。

・今後の活動に関して以下の件が検討された。

（1）委員会活動の活性化。各委員会の活動状況に関する情報を共有する方法を考える。

（2）選挙管理委員会の作業場所について、確保の問題が懸案。

（3）選挙に関して、会費未納者の被選挙権について今後検討を行う。

以上

議事録作成人 藤本浩一

本議事録の記載内容が実際の議事進行並びに可決・承認、確認事項等と相違がないことを確認した。

2019 年 3 月 11 日

議事録署名人 議長

武田誠一

議事録署名人 理事

久門明人

議事録署名人 理事

蓬郷尚代

Vol. 7 Supplement

May 2019

Japanese Journal of Maritime Activity

Japan Society for Maritime Activity (JSMTA)