

## 【特集】

# わが国における 海洋・海事教育の現状



ルポ

## All in One の船と「魔法の船」に学ぶ 子ども達や青少年の夢と「自信」「達成感」を育む体験航海

海洋・海事教育を定常的に実施している公共団体、民間団体は、わが国にもいくつかあるが、その中から本格的な帆船や大型船で、ユニークな船上教育と研修を続けてきた、近畿地区での取り組みを取材した。

わが国で唯一だった  
セイル・トレーニング帆船  
「自信」と「達成感」を育む  
大阪市所有帆船：「あこがれ」

日本には3隻の大型帆船があった。2隻は航海訓練所所有で船員養成を目的するのに対して、大阪市所有の「あこがれ」は小学4年生以上なら誰でも航海体験できる一般市民に開放された帆船として1994（平成6）年度から2012（平成24）年度まで運航された。

大阪市は、帆船を持つ全国唯一の地方自治体として「あこがれ」を活用し、海と船を通して青少年の（中高年も例外ではない）「生きる力」を育むことを目的に、様々な特色ある事業を展開してきた。

**建造目的は  
海洋文化の普及と青少年教育**

今から30年前の1983（昭和58）年、大阪市は大阪城築城400年記念イベントの一つとして世界各国の帆船に大阪港に集まってもらい、日本初の大型海洋イベント「大阪世界帆船まつり（OSAKA WORLD SAIL



総トン数、362総トン（国際） 全長、52.16m  
季刊誌「大阪港」より

‘83）」を盛大に実施した。その中に返還前の香港籍帆船「ジフン」が青少年の育成と海洋活動に大きく貢献し、実績があることに注目。大阪市の「文化振興と青少年教育の柱」としてセイル・トレーニング事業の実現に向けて動きだした。それから建造までの約10年間、大阪市の各界の有識者や商船大学の教授なども交え、入念な検討と対策が講じられ1993（平成5）年3月にセイル・トレーニング帆船「あこがれ」は竣工した。

大阪港振興協会会長の五十嵐英男さんが、「あこがれ」と本格的にかかわったのは、18年ほど前の大阪市港湾局担当部長時代からで、その後（財）大阪港開発技術協会理事長として、そして2010年からは現職で、「あこがれ」のセイル・トレーニング事業に関



大阪港振興協会会長の五十嵐英男さん

「力と実行力によるものです」と五十嵐さんは述懐する。

こうして建造された帆船「あこがれ」は、青少年のトレーニング・シップとしてだけでなく海洋文化の普及、数多くの内外のイベントやレースにも参加し、国際交流と親善活動に貢献してきた。

97（平成9）年には、大阪市の主催による国際帆船レース「SAIL OSAKA '97」が、大阪港築港事業100周年記念事業として開催された。香港から沖縄までが第1レース、沖縄から鹿児島までは乗員の交換によるクルーズ・イン・カンパニー、鹿児島から大阪までが第2レースとし、総数48隻の帆船・ヨットが参加した。

3年後の2000（平成12）年には、東回りの世界一周航海「ワールドセイル2000」を実施した。これは日本の帆船では初めての快挙であり、航海日数261日、航走路距離は約2万8600マイルを無事故で完遂した。

また毎年4月に開催される「長崎帆船まつり」へは、2001（平成13）年より連続して参加し、長崎市民にも歓迎されてきた。

2010（平成22）年には、上海万博の開催を機に青少年交流のさらなる発展・拡大を

わってきた。

「大阪世界帆船まつりをきっかけに、『あこがれ』の建造へつながっていったのは、当時の上司で、のちに港湾局長、大阪市助役となった佐々木伸氏の発想

目指して、高校生を「友好親善大使」として派遣する「大阪・上海青少年交流事業」を実施した。経済的にも人的にも密接な関係があり、友好都市、友好港である上海との親善交流に大きな役割を果たした。

五十嵐さんは「この時乗船した高校生は、皆大きく成長して、大人としての自覚と責任感を持って帰ってきた」と話す。そして派遣元の校長先生からも、学生の顕著な成長ぶりに驚き、「丁重な感謝の手紙を頂いた」という。

こうした一連のイベントや事業の最前線でかかわってきた五十嵐さんの苦労は、並大抵ではなかったと想像できる。また学校教育に「あこがれ」事業を取り入れられないか教育委員会とも協議し、昨年の10月～11月に、大阪市の小学校8校・500人の生徒に体験航海してもらった。

## 市民に愛され定着していった セイル・トレーニング

「あこがれ」によるセイル・トレーニングに参加した人数は、約20年間で3万4000人を超える。トレーニング航海は1日～3日の入門型コースから、1週間程度の航海型コースまである。年間スケジュールを予め決め、乗船希望者を事前に募り、万全の態勢で訓練航海に望む。



甲板上の展帆作業、季刊誌「大阪港」より



トレーニー（航海参加者）は、1日コースの場合で最大60人、コースが長くなると居住環境から乗船数は減少する。

「あこがれ」には、船長を含めて10人のベテラン船員が乗組員として常勤しているが、乗組員だけでは殆んど船に馴染みのないトレーニーを乗船させトレーニングする事は不可能。そこで活躍し、不可欠なのがボランティア・スタッフだ。

トレーニーは、プロの船員を目指して乗ってくるのではないが帆船を運航するのに必要な作業を一通り体験する。マスト登りから展帆・縮帆、舵とりや航海当直、ロープワークからデッキ掃除、そして食事の準備から後片づけまで、船員が行うすべての作業を体験するのが原則。

ボランティア・スタッフは、トレーニーの中からボランティア・スタッフとクルーから推薦された者がなる。通常、1日コース（60人乗船）では、6グループに分けられた各グループに、チームリーダーとしてボランティア・スタッフが乗船する。宿泊コース（35人乗船）の場合は、グループ分けが減少するのでボランティア・スタッフは4人となるが、食事の手伝いでクックスメイトとして各コースとも2人が担当する。

## 帆船にこだわった乗組員たち

四代目船長の久下剛也さんは、神戸商船大学航海科（現神戸大学海事科学部）を卒業しているだけに帆船での遠洋航海は経験している。しかし久下さんは、卒業後一度は陸上の会社に勤めたが、「商船大を出た以上、船と関わりたかった」とし、帆船へのこだわりと憧憬がやまず一旦会社を退職し



四代目船長の  
久下剛也さん

た。

コロンブスの大陸発見から500年を記念するイベントで、コロンブスが乗った帆船「サンタマリア」を復元して、1992（平成4）年スペインから神戸に航海する事業に参加する。

15世紀に建造された帆船は、もちろん動力機器はなく、帆走技術も近代的な帆船とは根本的に異なる。スペインでの数カ月の訓練を経て同年、9カ月を要して神戸に帰着した。

同時期に大阪市が「あこがれ」を起工し、本格的なセイル・トレーニングを開始しようとしていた。早速応募し採用が決定、当初は二航士として乗船した。

そうした久下さんに聞いた。

= セイル・トレーニングの目的は？

久下 キーワードは「新しい自分の発見」です。陸では経験することのできない、大自然や海に触れることで、そして船での拘束された生活が、今まで見えなかった自分を発見する事になるのだと思います。船内では、今まで知らなかつた人との協調性やチームワークが必要とされますし、海の上でも狭い船内ですから注意力も必要です。

またマストに登る時もあるのですが、その時は勇気も決断力も必要です。さらに集中力も求められます。こうした繰り返しの中で、日頃気の付かなかつた「自分」を発



久下船長から操舵室で説明を受けるトレーニー  
季刊誌「大阪港」より

見し、自信につながると考えています。

= 船について全くの素人を毎回、乗せる上で苦心した事は。

**久下** 帆船の運航にはどうしても危険を伴います。ですからマンネリを警戒しました。そのため特に事前ミーティングに十分な時間を掛けました。毎回のトレーニーへのトレーニング内容と目的を、私だけが分かっていてもだめです。乗組員全員とボランティア・スタッフ全員が理解していないと目的を一にすることも、問題が発生した時にも対処できません。コースごとに航海士の中から研修内容を企画し実行するインストラクション・オフィサーを選任していますが、彼らとのコミュニケーションがトレーニング成否の要です。

= ボランティア・スタッフとの関係は？

**久下** クルー（乗組員）だけでは、トレーニングはできません。クルーの出来ない事をボランティア・スタッフがやります。クルーは船の運航をある意味で仕事ととらえてしまいます。そのため気が付かないうちに難解な用語を使ったりしてしまいます。そこでクルーのしようとすることや考えている事をボランティア・スタッフがトレ

ニーに伝え、またその反対もあります。トレーニーはクルーのしている事を理解できない場合が多いので、ボランティア・スタッフが仲介します。

= ボランティア・スタッフはどのような人が

**久下** トレーニーを経験した方で、クルーなどの推薦でなますが会社員、学生、主婦、医者、警察官などあらゆる方がいました。登録されたボランティアは200人前後です。

= 印象に残った事を

**久下** 沢山あるのですが一例として、不登校の児童のためのフリースクールがあるのですが、各校の生徒合わせて20人を乗せて、5泊6日で屋久島に行ったことがあります。高校生なのですが、最初に記念に取った集合写真は、各自がバラバラで一体感は全くないのです。しかし航海を続けるうちに仲間意識というか、連帯感が育ったのかチームワークが育っていきました。そして最後のお別れの時、「最初の写真は破棄して」と要望され、もう一度集合写真を撮ったのですが、皆がニコニコとしていてとても顔が輝いていました。

= なぜ帆船なのですか。

**久下** 青少年教育の手段としては、林間学校やヨット、海浜やその他自然に触れられるフィールドはいくつもありますが、帆船は目的を達成するためのツールとしては最適な環境です。

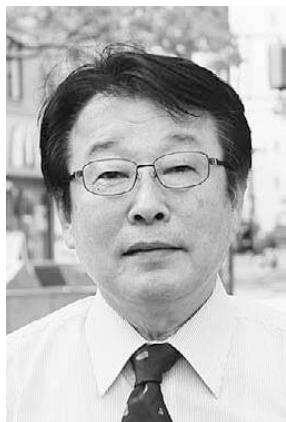
理由としては、（テレビや携帯電話がなく）孤立無援であること、（厳しい）自然と接していること、我慢を強いられること、仲間と力をあわせざるを得ない、そして美



しい自然を身近に感じられるから、だと思います。

帆船は青少年教育にとって必要な All in One (すべて揃っている) です。

## 感動と達成感を与える喜び



運航管理長の  
奥田忠道さん

運航管理長の奥田忠道さんは、「あこがれ」の初代船長を6年間務め、以後陸で管理業務に就いてきた。奥田さんは、東京商船大学航海科を卒業して外航船の航海士を経験してきた。

た。20年以上前、外航海運を取り巻く環境が厳しくなってきたことと、帆船「あこがれ」の建造と運航趣旨に夢を感じて再就職してきた経緯がある。

そんな奥田さんは、セイル・トレーニングは「船に乗る以上、危険は避けられない」という。もちろん事故やケガがあつてはならないが、「危険は避けられない」ことを強調する。普通の陸での生活では直面する事のない不安やリスクを、海上での狭い船内では避けて通れないにしても、万全の体制で無事に乗り切ることで「感動をもたらすのではないか」という。

それが「今まで経験したことのなかった達成感になる」「達成感を繰り返し、経験させることで自信につながる」ともいう。

「マストに登らせる、誰しもが最初は怖がって登れない。繰り返してトライし勇気を出して何とか登れた時。朝日や夕焼けの

海、雲の流れや満天の星と接した時、そして今まで知らなかつた他人との共同作業に汗を流して取り組んだ後など、どんな経験でも感動と達成感を持ちます」という。従つて感動を与えるのは、クルーでもボランティア・スタッフでもなく「できれば1週間以上乗れば、海と船がトレーニーを確実に変える」と話す。

## 船酔いも教育のひとつ

「しかし船酔いや団体生活に抵抗を抱くトレーニーもいるのではないですか」と、意地悪い質問をぶつけてみた。

奥田さんは「船酔いも教育にとって良い効果につながる」ともいう。小笠原諸島への2週間くらいの航海があった。20歳前後の女性が出港してから最初の1週間は、船酔いで完全にダウン。居住区で寝たきり状態が続き、帰りの航海も3日間はダメだったそうだ。しかし残る4日間で船酔いにも慣れ、海や空を見る元気を取り戻し、クジラを見て感激し、マストにも登れるようになると船内生活が楽しくてたまらない様子がみてとれた。その女性は下船時、奥田船長に「二度と来るかと思った」といいながら、感激して下船していったそうである。



船上では共同作業が欠かせない  
季刊誌「大阪港」より

似たようなエピソードには事欠かない。

## 社員のやる気と共同意識を構築

福島県のあるスーパーが「あこがれ」で新人社員研修を行ったことがあった。

後日、社長からお礼の手紙が届き「社員の歩留まりが良くなり、モチベーションが向上した」と丁重な感謝の言葉が述べられていたそうである。

「やはり同じ釜の飯を、揺れる船内で作って食べ、共同作業をすることで連帯感、運命共同体、仲間意識が出たのでしょうか」と奥田さんは、笑って話す。

## 多くを学んだと体験者

こうした当事者の思いに対して、体験者や外部関係者はどの様にとらえたのか探ってみた。

### (10代・女性・小学生)

私は「あこがれ」に乗って見つけたことがあります。それは、友達のやさしさです。私が酔った時、紙袋をもってきててくれたり、はげましてくれたりしました。

「あこがれ」に乗らなかったら、きっと友達のやさしさをつけられなかっただと思います。私は、酔ってしまったけど、やさしさと言う友達の心をつけられてよかったです。あらためて「助ける」、「やさしさ」のすばらしさが分かりました。

### (10代・女性・高校生)

正直、船で8日生活したくらいでそんなに成長するものか、と思っていた部分もあったのですが、おわった後から考えると、本当に私は変わりました。

今まで行動したくても少しの勇気が出な



ボランティア・スタッフから船の専門用語を習う子ども達、季刊誌「大阪港」より

くて行動できていなかったのですが、本当に積極性が身についたと思います。協調性や他人との共同生活の仕方など、「あこがれ」は本当に私のマザーシップです。

### (20代・男性・会社員)

洋上研修をする理由があるのか、どうか疑問に思っていました。しかし、洋上研修によって同期のメンバーの顔を覚えるだけでなく、名前や性格、そして一緒に目的を達成することで信頼を持つようになりました。今後大切にしていきたい同期のメンバーとの絆を深められる場として相応しい研修だと思いました。

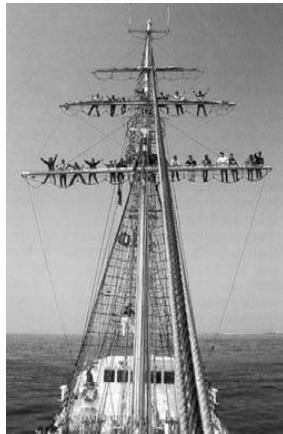
### (20代・女性・会社員)

頑張っている人を見て、自分も逃げずに頑張る事ができた。高所恐怖症な私にとって10m以上もあるマストに登る事は、ものすごくハードルの高い事でしたが、同じような高いところが苦手な人たちが挑戦するのを見て、いつまでも逃げてはいけないと思い挑戦する事ができました。

これから先、沢山の試練があると思うますが、そのような時に今回得た「逃げない精神」で乗り越えていきたいです。



## (30代・女性・会社員)



初めは怖かったマスト登り  
季刊誌「大阪港」より

初めて帆船に乗ってから、帆船の虜になっていた。風だけで船が動く感動。青く蒼く広がる海、満天の星、体力の限界超えるかの如くの船酔い。そのすべてが魅力だ。

帆船のもう一つの魅力は、共同作業にある。しかし今回程、その難しさを感じたことはない。トレーニーの中で年長者であり、船の経験者である自分の立ち位置。「危険」を伴う帆走作業の中で全体的にルーズさが目立つ場面が多かった。叱るべきか？どうやって理解させるか…が、日々仲間の絆が深まる中に答えがあった。

年齢の壁はなく遠慮する事は何もないのだと知った。教えようとしてることから学ぶ事。仲間たちから得たものは、数知れない。この航海で見つけた財産…それは仲間、歴史、そして自分。

## 外部関係者の声

一昨年に大阪港振興協会が主催した、セイル・トレーニングの魅力と教育力の強化に関するシンポジウムとパネルディスカッションでの発言と感想の一部を紹介する。

※ NPO法人京田辺シュタイナー学校 初等・中等部教員 吉田幸恵さん

「何でも思い切ってやってごらん」という乗組員の言葉で、マスト登りに挑戦し、できた子が、何かを成し遂げることで一つ

成長したと思う。強制的な指導でなく、近くでしっかりと見ててくれる温かい目差しと確かな技術があったから挑戦できたと思う。

「あこがれ」に乗った経験からか、将来の夢という話の中で、外国に行ってみたい子供がいる。世界は海でつながっている事を身近に感じられる「あこがれ」は、中学生が大人の世界を垣間見ることのできる素晴らしい体験の場だった。

※ KTC 中等高等学院キャンパス長 鈴木貴之さん

初めは、うつむき、首を振るしかなかった不登校の女生徒が、友達の輪に入るようになり、最後には「ありがとう」と感謝の言葉を述べている。その後、海外留学に行きたい、そのためには英語を勉強したいというまでに成長した。「あこがれ」のキーワードは『達成感』と『生きる力』です。



天測も大切な研修の一部。季刊誌「大阪港」より

※ 大阪市立東淀工業高等学校長 正木 仁さん

いろんな学校から集まった生徒でしたので、最初は口もきかず1～2日目は、船酔いで船上に寝転んで食事も摂らない生徒が数人いたので前途多難でした。ところが3～4日目になると、船に慣れ、食事をし、

活動をするようになります。「じゃまくさい」とロープを引っ張らなかつた子も「もっとピンピンに張って!」という指示を受け、ロープを引く、この繰り返しのなかで「みんなと力を合わせないとやっていけない」ことに気付いたようでした。

5日目の夕方、船長から「あと15分で嵐が来ます」と放送がありましたね。「そんなはずないやろ?」その日は快晴で海水浴もしたんですよ。ところが、ホンマに来ました。これが“自然”なんですね。まだセイル3、4枚張ったままなので急遽、引き下ろすことになった時のこと。ふとみると、船長の合図を受け、みんなカッパを着て安全ベルトをして「我、行くぞ」と言わんばかりに準備態勢を整えているんです。「ここまで変わったか」と正直驚きました。

#### ※ 帆船「あこがれ」ボランティアア 藤本 智成さん

「あこがれ」に乗船する人はたいてい一人です。最初は他人とのコミュニケーションに戸惑われます。僕の仕事は、そんな空気の中で、参加したみなさんのいいところを少しづつ引き出すことだと思っています。例えば、自己紹介の内容を覚えておいて「アレできるんやね。やってみせて」と頼んでみたり、いいところをお互いが認めあっていくうちに、だんだんテンションが上がって、船の中が楽しい雰囲気になっていくうちに、降りる時はみんな笑顔で「また来るからね」と、そんなつながりが好きなんです。だから続けています。

#### ※ KTC 中等高等学院長 小林 英仁さん

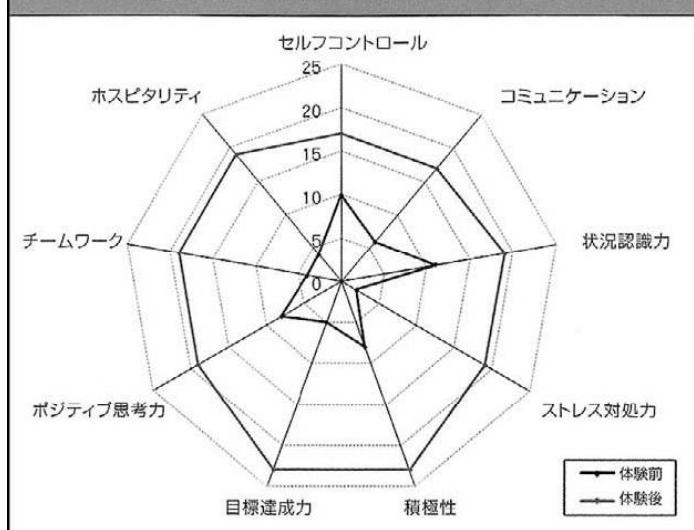
昔は、親子、近所のおじさん、おばさん、年齢の違う友達間での遊びの中で、ルールを自然と覚えていけるコミュニティがありました。それが今はですね。しかし我々が「あこがれ」に乗るとき、上は22歳から下は15歳までがグループとして動いていますので、関係の中でルールを身につけているようです。

彼らは、意味のないルールは嫌いますが、反対に意味のあるルール、自分が納得できるルールには縛られたいと思っています。意味のあるルールとは、命を守るために生き抜くためのルール。それを守らないとケガをする。それを守らないと命を落すこと。そこを学んでいますね。

#### 経験者は内面変化・成長が顕著

2010（平成22）年7月に、7泊8日の帆船航海を体験した高校生29人の内面変化を測定した結果は下図の通りとなっていて、成長・変化が顕著になっている事が伺える。

#### 内面的変化が大きかった事例



## 測定結果

### 検査項目

|            |                            |
|------------|----------------------------|
| ①セルフコントロール | 困難な状況下でも冷静に対処する姿勢          |
| ②コミュニケーション | 相手の気持ちを理解し、言いたい事を伝えようとする姿勢 |
| ③状況認識力     | 新しい環境に適応し、役割を果たそうとする姿勢     |
| ④ストレス対処力   | 辛い場面でも立ち止まらず対処する姿勢         |
| ⑤積極性       | 新しいことへ積極的にチャレンジする姿勢        |
| ⑥目標達成力     | 目標実現に向けて最後まであきらめず立ち向かう姿勢   |
| ⑦ポジティブ思考力  | 前向きに行動する姿勢                 |
| ⑧チームワーク    | 積極的に他者と関わろうとする姿勢           |
| ⑨ホスピタリティ   | 周囲に思いやりを持ち接しようとする姿勢        |

測定方法は、EQ(心の知能指数)を測るモノサシであるコンピテンシー(行動特性)9項目が、航海体験によってどのように変化したかを測定する CHEQ という簡易診断ツールを用いて実施。EQ は、1Q (知能指数) と違って教育・トレーニングによって開発が可能な能力であり、ストレスに打ち勝ち最後まで粘り強く取り組む精神的な強さや、周囲の人たちと協力しながら物事を進めてゆく協調性を評価要素として取り上げ、教育界でも学校の教育方針に組み込む事例も増えてきている。



多くの市民や子供たちに愛された「あこがれ」の出港。  
2013年3月末でセイル・トレーニング事業は廃止された。季刊誌「大阪港」より

### 多くの市民や子供たちに親しまれ 惜しまれ廃止された「あこがれ」

2011年末、大阪市は行・財政改革の一環としてセイル・トレーニング事業の見直しを取り上げた。毎年、市からの1億円余の負担が問題視され、「基礎自治体(大阪市)の仕事ではない」、「教育問題は教育委員会の仕事」といった理由があげられた。

2012年12月、事業廃止が発表されると、かつての乗船者や市民の間から「帆船を残そう」との機運が盛り上がり、市会には「あこがれ」存続を求めて多くの請願書が提出された。

本年3月9日、広く海洋文化の発展に貢献してきた個人や団体に贈られる「MJCマリン大賞2013」(マリンジャーナリスト会議主催)で、これまでの功績が認められ、大賞を受賞した。

多くの体験者や市民、ボランティア・スタッフや乗組員に惜しまれて、3月末で大阪市のセイル・トレーニングの事業は廃止された。