

中央電気倶楽部月報

◎午さん会講演録

『運輸安全の観点からみた知床遊覧船沈没事故
～知りえた事実と対策～』
関西大学 名誉教授 安部 誠治 氏

2023

9

Vol.855

中央電気倶楽部月報

令和五年九月一日発行 一般社団法人中央電気倶楽部 〒530 0004 大阪市北区堂島浜一丁目二十五 電話06-6345-1635(代) FAX06-6345-1687



倶楽部からのご案内



淡路ハイウェイオアシス



淡路ハイウェイオアシス



のじまスコラ



北淡震災記念公園 野島断層保存館

会員ご家族婦人会見学会は、明石海峡大橋を渡り淡路島に出かけます。午前中は(株)パソナによる「地方創生セミナー」と昼食のセットプランです。同社は、淡路島に本社移転したことが話題となりましたが、その狙いや、廃校活用や農業の六次産業化など、同社が淡路島で取り組む地方創生事業について話を伺います。ランチは地元野菜メインとしたお料理をお楽しみいただきます。

会員ご家族婦人会見学会のご案内

午後は、「北淡震災記念公園野島断層保存館」にて、平成七年一月に発生した兵庫県南部地震の震源となった活断層を、専属ガイドの案内にて見学いただきます。

開催日 令和五年九月二十八日(木)【雨天決行】
集合 八時三十分 中央電気倶楽部一階 ロビー
行程 アロフト大阪堂島(旧堂島ホテル)：淡路島のじまスコラ(株)パソナグループ地方創生(セミナー)：リストランテ・スコラ(昼食)：北淡震災記念公園野島断層保存館(見学)：淡路ハイウェイオアシス(お土産)：アロフト大阪堂島前と大阪駅(十七時三十分頃帰着予定)

※交通事情により遅れる場合があります。
定員 四〇名(同伴歓迎)先着順とします。
会費 会員 一〇,〇〇〇円
会員外(家族含む) 一五,〇〇〇円
(会費は当日ご持参下さい。)

申込み 九月二十一日(木)までに事務局(松本まで)お申し込み下さい。
メール matsunoto@chuodenki-club.or.jp
TEL 〇六-六三三四五-一六三五六
FAX 〇六-六三三四五-一六八七七
*開催日の前々日以降は、会費の半額をキャンセル料として申し受けます。

創立一一〇周年記念式典のご案内

当倶楽部は十一月で創立一一〇周年の節目を迎えます。これも会員の皆様の永年にわたる支援の賜物と感謝しております。つきましては、標記式典を開催いたしますので、是非ご参加下さいますようお願い申し上げます。

日時 令和五年十一月二日(木) 十四時～
場所 中央電気倶楽部(公演)五階大ホール
(祝宴)三階大食堂
公演 理事長 加藤 好文
藤原歌劇団 山本 好子
神戶女学院大学教授 平野 雅世さん
藤原歌劇団 松本 薫平さん
相愛大学 非常勤講師 片桐 直樹さん
大阪音楽大学 ミュージカルコース 非常勤助手 前川 裕介さん
神戸市混声合唱団 ビーニスト

祝宴 三階大食堂 立食(ドレス形式)
一、二〇〇名(先着順) 一〇,〇〇〇円
協賛 前川 裕介さん
申込方法 チラシ裏面申込書に氏名・連絡先を明記し、Eメール又はFAXにて十月二十日(金)までにお申し込み下さい。
Eメール matsunoto@chuodenki-club.or.jp
FAX 〇六-六三三四五-一六八七七
お問い合わせは倶楽部事務局
TEL 〇六-六三三四五-一六三五六(総務)





えれき亭

九月のスケジュール

一	金	午さん会 講演(仮) 『我々はいかにして中国の権威主義に 対抗するかー昨今の中国の社会変容と 台湾有事を捉えながら』 東京大学大学院 総合文化研究科 阿古 智子 氏
二	土	三俱樂部対抗四ツ玉競技会(於中央電氣俱樂部) 教授
三	日	青年会例会
四	月	電寿会例会(三一六号室)
五	火	絵画部(B一〇号室) 社交ダンス教室(B一〇号室) 十七時
六	水	電寿会例会(三一六号室) 社交ダンス教室(B一〇号室) 十七時
七	木	電社 講演『海上自衛隊の概要』 自衛隊大阪地方協力本部 阪南地区隊長 二等海佐 沢村 憲一 氏
八	金	午さん会 講演『コロナ禍のリスクコミュニケーション』 グローバルヘルスコミュニケーションズ代表 保健学博士 ヘルスコミュニケーションスペシャリスト 蝦名 玲子 氏
九	土	撞球部例会 囲碁部例会
十	日	
十一	月	
十二	火	社交ダンス教室(B一〇号室) 十七時
十三	水	
十四	木	午さん会 講演『台頭するインドとどう向き合うべきか?』 防衛大学校 総合安全保障研究科 教授 伊藤 融 氏
十五	金	いなづま句会(三二七号室) 中央電氣俱樂部・大阪俱樂部 懇親囲碁競技会(中央電氣俱樂部) (仮) 将棋部例会(指導なし)
十六	土	敬老の日(休館日)
十七	日	
十八	月	
十九	火	社交ダンス教室(B一〇号室) 十七時
二十	水	ゴルフ部例会(花吉野 CC) 社交ダンス教室(ホール) 十七時
二十一	木	午さん会 講演(仮) 『インテリジェンスで読み解く米中と経済安保』 評論家、情報史学研究者 江崎 道朗 氏
二十二	金	秋分の日(休館日)
二十三	土	
二十四	日	
二十五	月	
二十六	火	
二十七	水	理事会 十一時~十二時(特別会議室 他) 社交ダンス部例会(B一〇号室) 十七時
二十八	木	会員ご家族婦人会見学会(淡路島北部方面) 写真部撮影会(奈良九品寺) 午さん会 講演(仮) 『はやぶさ2の成果と 今後の拡張ミッションについて』 JAXA宇宙科学研究所 藤本 正樹 氏 副所長
二十九	金	
三十	土	初・中級者向け囲碁教室(二〇五号室) 十時~十二時 囲碁部指導日(北川師範)

※予定変更の場合は改めて連絡いたします。

目次

9月のスケジュール — 2
10月・11月の予定
写真 — 4
講演録 — 5~13
倶楽部だより — 14~16
同好会だより — 17~19
倶楽部からのご案内 — 20

創 立：大正3年11月
建物(本館)：昭和5年竣工
会 員 数：1,427名

法人指定会員 1,195名
個人会員 232名
(R.5.8月末現在)

十月の午さん会講演(予定)

- ◎十月六日(金)
講演『岸田政権の行方』
産経新聞社 特別記者 石井 聡 氏
- ◎十月十三日(金)
講演『ロシアによるウクライナ侵攻の実情』
(両国駐在経験から分かったこと)
産経新聞社 大阪経済部 記者 黒川 信雄 氏
- ◎十月二十日(金)
講演(仮)『正岡子規と明治の群像』(子規の叔父加藤
拓川への手紙から見る日露戦争の時代)
正岡子規研究所主宰 樹木 医
正岡律(正岡子規の妹)のご令孫 正岡 明 氏
- ◎十月二十七日(金)
講演『小林一三』(電力は社会の基盤)
逸翁美術館・小林一三記念館・池田文庫
公益財団法人阪急文化財団 理事・館長 仙海 義之 氏

中央電氣俱樂部創立一一〇周年記念式典・公演

- ◎十一月二日(木)
創立一一〇周年記念公演
ソプラノ歌手 山口安紀子 氏
ソプラノ歌手 平野 雅世 氏
テノール歌手 松本 薫平 氏
バス、バリトン歌手 片桐 直樹 氏
ピアノ奏者 前川 裕介 氏

十一月の午さん会講演(予定)

- ◎十一月三日(金) 休会
- ◎十一月十日(金)
講演『福島原子力事故〜現状と事故からの学び〜』
世界エネルギー会議 副会長 元東京電力ホールディングス 社長 廣瀬 直己 氏
- ◎十一月十七日(金)
講演『これまでの水力発電』
〜黒部ダム六十年のあゆみと
これからの水力発電について〜
関西電力株式会社 再生可能エネルギー事業本部 水力部長 山根 雄一 氏
- ◎十一月二十四日(金)
講演(仮)『令和六年の日本経済のゆくえ』
日本銀行 大阪支店 高田 英樹 氏
副支店長

午さん講演会にご出席のおすすめ

毎週金曜日の午さん講演会は、下記の要領で開催いたしておりますので、多数ご出席ください。

出席資格：倶楽部会員およびご同伴の方、会員会社の社員の方

時 間：12時~13時40分頃
(講演12時40分~13時40分)

場 所：3階大食堂

食 事 代：一人会員2,200円(税込)
非会員2,500円(税込)

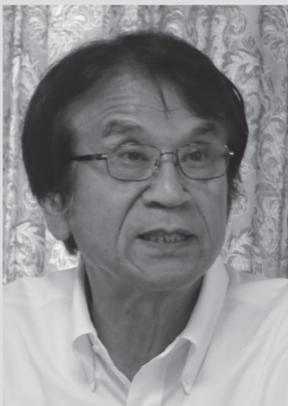
予 約：不要

着 席：自由着席

はじめに
今日は、一年ちよつと前に起きた「知床遊覧船沈没事故」についてお話をします。国土交通省の要請で事故直後に緊急に設置された「知床遊覧船事故対策検討委員会」の委員に就任しました。そこでいろいろと議論し、取り決めたことなどもお話しできればと思っております。この委員会は去年十二月、遊覧船事故についての最終報告書を公表しましたが、そ

の後も引き続き、年に一回、フォローアップ会議を開催し、報告に基づく対策の進捗状況を委員が確認し、十分な点があればさらに改革を促すことになっています。
統計にみる運輸事故の状況
厚生労働省が発表している二〇二一年の死因別死者数をみると、死因のトップテンで死者者全体の七五%を占めています。トップテ

ンの死因のほとんどを病気が占めているなかで、ひとつだけ「不慮の事故」という死因があり、その数は年間三万八千人ほどです。そしてこの中に含まれているのが運輸事故です。「不慮の事故」で亡くなった人数について種類別に推移をみますと、「転倒・転落」「溺死」「窒息」は増加しているのに対し、「運輸事故」は年を追うごとに減少し、二〇〇八年頃には一九九五年のほぼ半分になっ



午さん会講演録

関西大学

名誉教授

安部 誠治 氏

『運輸安全の観点からみた知床遊覧船沈没事故』 知りえた事実と対策』

安部 誠治 氏 プロフィール

略歴	81年	大阪市立大学大学院経営学研究科 前期博士課程修了(経営学修士)
	81年	大阪市立大学商学部助手 その後専任講師、助教授
	94年	関西大学商学部教授
	2010年	関西大学社会安全学部教授 社会安全学部長、副学長、評議員、理事などを歴任
	23年	関西大学退職 関西大学名誉教授
	現在	関西大学理事付シニアリスクマネージャー 西日本旅客鉄道株式会社 技術顧問
受賞		文部科学大臣表彰 科学技術賞(2021年)
著書		『公共交通が危ない 規制緩和と過密労働』(2005年 岩波書店) 『踏切事故はなぜなくなるか』(2015年 高文研) など



「絶景と絶叫」 個人会員 玉置 喜章 君 撮影

撮影者のひと言

今年の初夏に初めて富士五湖のうち、山中湖に旅行することになった際の一枚です。

湖畔から眺める富士山は雄大で日本人が崇めるのはむべなるかなと感じました。

心残りは滞在は三日でしたが快晴の日があまりなく、楽しみにしていた富士山と星空は余りうまく行かず非常に残念な思いをしたことです。

この写真は帰宅途中で富士吉田市の富士急ハイランド前をバスで通りかかった際に車中よりパチリ!

(写真部員 玉置 喜章)

います。運輸事故の中心は自動車事故です。加えて、鉄道や飛行機、あるいは船舶の事故となるのですが、全体が年々確実に減っています。一番多い自動車事故は、かつては年間七十万件くらい発生し、死者数も一万余千人を超えていました。関係者のその後の努力により、今は年間の事故発生件数は三十万件ほどになり、死者数も二千六百名ほどまでに減っています。

今日のテーマとなる船舶事故については、近海、瀬戸内海のような内海、あるいは湖、大きな川で発生した事故ということになります。二〇二一年は一九三二隻が事故を起こし、死者・行方不明者は六十三人でした。年間六十人ほどが船の事故で亡くなっている中で、知床の遊覧船事故では一度に二十人を超える被害者が出てしまいました。この事故がいかに重大な事故であったか、おわかりいただけるかと思えます。

一九七〇年と二〇二一年の統計を比較しますと、自動車事故については、一九七〇年は七十万件ほど発生し、一万六千人の死者が出ていました。大変な数であり、当時「交通戦争」という造語まで作られました。この一九七〇年に交通安全対策基本法という法律がつくられ、ここから交通事故を減らすために官民あげての取り組みが始まりました。そ

関わっています。

二〇一九年から二〇二一年の統計では、鉄道の場合、「事故」と「重大インシデント」を合わせて年間二十件弱が運輸安全委員会の調査対象になっています。航空の場合、日本国内で発生した外国機によるものを除いた、すべての事故と重大インシデントを調査対象として扱います。事故と重大インシデント合わせて年間三十件ほどの事故調査を行なっています。飛び抜けているのが船舶で、年間一千年ほどの調査をしています。調査総件数が多いのは、日本の近海、内海で発生した事故のほとんどを調査していた海難審判庁の機能が、二〇〇八年に運輸安全委員会に引き継がれたためです。

運輸安全委員会が調査する船舶事故のうち、七、八百件はモーターボートやヨットなどのプレジャーボートと小型漁船の事故です。旅客船事故の調査件数は、これと比べると年間三十から五十件ほどと僅かです。そのほとんどの事故で死者はゼロに近く、旅客船が沈没して多くのお客さんが亡くなってしまう大きな事故は、一九五〇年代頃までと違って、近年では本当に稀にしか起こりません。それだけに今回の知床遊覧船の事故の特異性がことさらに浮かび上がります。

の結果、現在にいたるまで自動車事故は減少してきました。鉄道事故も一九七〇年当時、年間七千件ほど発生していました。これも二〇二一年には約八百件にまで減っています。船舶事故の件数はそれほど減っておらず、海難船舶数は一九七〇年の二六四六隻に対して、二〇二一年は二二三四隻と、あまり変わっていません。ただし、死者・行方不明者数は五百三十人から八十六人と大きく減りました。

また、日本の重大運輸事故をみますと、一九四六年以降に発生した死者数百人以上の運輸事故のうち、船舶事故は一九四〇年代、五〇年代に五件発生しており、一九四八年に瀬戸内海で「せきれい丸」が沈没して一八三名の死者、一九五四年に青函連絡船「洞爺丸」の事故で一一五五名の死者、翌五五年、宇高連絡船「紫雲丸」が沈没して一六六名の死者、一九五七年、瀬戸内海で「第五北川丸」が転覆して一一二名の死者、翌五八年、紀南連絡船「南海丸」が遭難して一六七名の死者が出ています。残りの重大運輸事故はすべて鉄道事故です。一九四〇年の西成線の列車火災事故から二〇〇五年の福知山線転覆事故まで、死者四十名以上の鉄道事故は二十三件発生しています。

船舶事故、鉄道事故に共通するの

知床遊覧船沈没事故の経緯

去年四月二十三日、乗員二名と乗客二十四名を乗せた遊覧船「KAZUI」が午前十時頃、知床半島のウトロ港を出港しました。三時間ほどクルーズした後、十三時頃にウトロ港に戻る予定でしたが、その時間になっても帰港しませんでした。

十四時頃、遊覧船「KAZUI」を運営している営業所ではなく、近くの別の遊覧船会社の営業所に無線が入ります。「KAZUI」の運営会社の無線設備が、故障して使えないまま放置されていたためです。無線の内容は「船首が三十度ほど傾いている」というものでしたが、これを最後に「KAZUI」からの連絡はなくなり、消息を絶ちます。どうやら遭難したらしいと判断し、国交省は十六時三十分、事故対策本部を設置し、同時刻、海上保安庁の飛行機が現場に到着し、捜索活動を開始します。

当日の四月二十三日は生存者を発見することができず、翌日以降によりやく漂着した被害者が見つかり始めます。結果として、死者十九名、行方不明者七名、計二十六名の犠牲者が出た大きな船舶事故となりました。

四月二十八日、国交省は省内に「知床遊覧船事故対策検討委員会」を設

は、大きな事故が一九七〇年頃から少なくなっている点です。日本の運輸は、ずいぶん安全になってきたといえるかと思えます。

船舶事故発生時の対応のしくみ

日本で大きな船舶事故が発生したとき、まずは運輸安全委員会という組織が対応します。運輸安全委員会は二〇〇八年に生まれた組織で、鉄道、航空機、船舶の事故と重大インシデントを調査し、そこから教訓を引き出し、次の事故防止に役立てていくことを目的につくられた政府の常設機関です。今回の知床遊覧船事故も運輸安全委員会が調査をしており、年末までには報告書があがってくるかと思えます。ただ、運輸安全委員会の調査結果が明らかになるまでの間、事態を放っておくわけにはいかなないので、国交省が臨時に特別対策委員会を立ち上げ、わかっている範囲で再発防止のための対策をとっていきます。先ほど申し上げましたように、今回設置された委員会に私も入りました。

海上保安庁も独自の対応を行います。船舶事故が発生すれば海上保安庁が救難救助に駆けつけますが、同庁はそのやり方が適切なものだったのかどうかを検証します。その点で、海上保安庁も船舶事故の調査検証に

置し、五月十一日から十二月二十二日まで、全十回の委員会を開いています。委員のほとんどは船舶や海事の専門家でしたが、わたくしは社会安全学の観点から委員になりました。

第一回委員会の五月十一日、国交省の会議事務局から事故についての説明がありました。事故原因が明確にわかっていない段階ですから、委員たちは最初、潮の満ち引きで岩礁が海面に出てきて、これに「KAZUI」がぶつかって船底に穴があき、そこから海水が入り込んで沈没に至ったのではないかと推定していました。しかし、去年十二月に運輸安全委員会が発表した事故調査の途中経過報告では、船底に穴があいたのではなく、船首のハッチから海水が流れ込んで沈没に至ったということが明らかにされました。

この船の船首部分には機関室におりるためのハッチがあるのですが、通常、ハッチにはカバーがあり、波が押し寄せてきても海水が船内に入り込まないようになっています。ところが、「KAZUI」のハッチカバーは外れてしまつて無くなっており、ここから大量の海水が入り込んできたのです。

また、船舶は水密性を有していないければならないという法令の定めがあり、船内に海水が流入してきても

客室なり各部分の独立性が確保され、隣のエリアに水が入り込まない仕組みになっていなければならぬのですが、「KAZU I」は改造されているので、それぞれの船室が通気口でつながっていました。つまり、大切な水密性が確保されていなかった。前の方の船室に海水が流れ込んだとき、通気口を通じて隣の船室も浸水してしまいました。

業務知識の低下が
進んでいるのでは

ハッチさえきちんと閉まっていれば沈没しなかった可能性があるのですが、ハッチ口の蝶番の部分は金属疲労を起こしていました。これは、きちんとカバーが閉まっていなかった可能性を示すものです。二〇二二年四月、シーズンが始まる少し前にJCI（日本船舶検査機構）という小型船舶の検査をする組織の検査員が、ハッチが正常に機能しているかどうかを検査しに来ています。検査時点でハッチカバーの蝶番の金属疲労を見落とし、「KAZU I」はその検査を通っているのです。運輸安全委員会の事故調査官がJCI検査員に聞き取りを行なったところ、検査員はJCIの内部ルールに従い、ハッチカバーの外観から現状が良好であったので開閉試験を省略し

会全体の教訓としていくためには、検査員はハッチの重要性についてどこまでわかっていたのかを解明し、そのことを他の分野でも教訓としていく必要があるように思います。

「Shrimpp of Art」号
沈没事故からの示唆

二〇二〇年十一月十九日、「KAZU I」と同じ十九トンの小型観光船「Shrimpp of Art」号が瀬戸内海の坂出沖で干出岩に乗り上げ、船底に穴があき、そこから浸水して沈没する事故が起こりました。

この「Shrimpp of Art」号には修学旅行中の小学生など六十名が乗船していましたが、幸い全員が救助されています。犠牲者が出なかった一番大きな理由は、十一月だったにもかかわらず水温が高かったことと、周辺で操業していた漁船によって早々に救助されたことにある。知床遊覧船の事故のとき、海水温は五度だったといわれていますが、この海水温で海中に放り出された場合、三十分で意識不明となり、一時間も経てば生存すら危うくなります。一方、「Shrimpp of Art」号沈没事故当時の現場の海水温は二十度。これだけ温かければ、意識不明になるまでの時間が二〜七時間となり、かなりの時間生存でき

た、つまりハッチカバーの開け閉めをして確認することはしなかったと答えています。

これはかなり大きな問題ですが、わたくしは三つのことを考えています。一つは、ハッチから浸水して沈没にいたる場合があることを、検査員が認識していなかった可能性がります。つまり、ハッチの重要性を本当に理解していたのかということ。二つめは、検査員はハッチカバーがきちんと閉まらなくても問題はないと考えていた可能性がります。きちんと閉まっていなくても、まさかそこから沈没にいたるような浸水は起こらないだろうと考えていたのではないかとということ。三つめは、プレジャーボートも検査対象ですから、JCIは多くの船舶の検査をしなければならず、忙しすぎてろくな検査をしていない可能性も考えられます。

この三つのなかで、私はひとつめが重要だと考えています。つまり、ハッチから浸水することで重大な事態につながりかねないということについて、認識不足があったのではないかとみています。これは検査員の技量低下の問題だともいえます。検査員は定められた規則に則って検査をしていきますが、一つひとつの検査の持っている意味を十分に理解しておらず、まあ、大丈夫だろう

ます。

日本の国土は北海道から沖縄までの長さがあり、沖縄と北海道ではかなり海水温に違いがあります。ところがよくも悪くも日本という国は、北海道でも沖縄、瀬戸内海でも、全国同一のルールにしてしまっています。そのことについて対策検討委員会でも問題提起しました。実際、海水温の低い北の海では救命具だけでなく、水中に身体が没しないように「救命いかだ」を積み込んでおく必要があったと考えています。今回、対策検討委員会では「救命いかだ」の義務化を促しています。今後は万が一、北の海で船舶事故が発生したときには「救命いかだ」を膨らませ、その上に乗客乗員が一時的に乗り、救援を待つという流れになります。

加えて、沿岸部の海はそれぞれ特徴があり、姿形が違います。特に海面下の状態は熟練したベテランでなければわからない個性があります。鉄道の場合は、運転士は、運転する区間が決まっています。いつも同じ路線を繰り返し運転しますから、その路線の特徴を熟知しています。次のカーブを曲がったらすぐに駅に近づくとか、もう少し走ると高架区間に入るとかなどです。このように線区の特徴を熟知していることが、安全な運転に役立っているのです。船舶にもそれが必要で、航路に習熟し

と勝手に判断してしまうというようなことが、船舶の検査だけではなく、日本のあちこちで、いろんな業種で起こっています。

四年前、JR西日本の新幹線で台車部分にひび割れがみつかりました。台車部分の破損は脱線につながりやすから、そのまま走行していれば大ごとになりかねない事象でした。台車部分に亀裂が発生したそもその原因は車両メーカーにありました。削りすぎて規定の厚みに達していない箇所をそのまま溶接してたのです。これだけの厚さがなければならぬと決められているにもかかわらず、もう少し削っても大丈夫だろうと勝手に判断したことがその原因でした。要するに業務知識の低下があったのではないかと、ということ。

業務知識の低下現象は、新幹線の車両メーカーやJCI検査員だけでなくありません。日本社会のいろいろなところに起きているのではないかと。かつては「モノづくりニッポン」といわれ、世界トップの高品質なモノづくりをする国だと評価されましたが、これを揺るがすようなことが社会の深部で進行しているのではないかとという危機感を、わたくしは抱いています。

JCI検査員の見直しを批判することは簡単です。しかしこれを社

ている必要があります。この沖のあそこには海面下に大きな岩礁が隠れている。その岩礁は避けなければならぬなどです。今回の事故を起こした「KAZU I」の船長は、経験不足で知床の海のことあまりわかっていなかったようです。そういう人に遊覧船の船長という資格を簡単に与えてよいものだろうかという問題もあります。

痛い目に遭わなければ

人や組織は油断する

人間というものには、大きな痛い目にあわなければ抜本的な対策をとろうとしないという悲しい現実があります。人や組織とは、そういうものなのです。原子力発電でいえば、日本の原子力関係者の多くは、福島事故まではチェルノブイリの事故は技術的に遅れているソ連だから起きたことで、日本ではそのような事故は起きるはずがないと思込んでいました。避難訓練にしても、法令で定められているからやっているという感じで、真剣味はなかったように思います。福島の事故が起こって初めて、これは大変だ、気合いを入れて避難訓練をしなければならぬ、ということになりました。また、各発電所における安全・防災計画の立て方もシビアなものに変わりました。

た。

運輸安全委員会が設置された二〇〇八年以降の旅客船の沈没事故を調べてみると、二〇一〇年十一月に名古屋市新堀川渡し付近で発生した十九トンの旅客船沈没、二〇一九年九月に京浜港横浜第一浮桟橋で発生した四十二トンの旅客船沈没、そして先ほどの二〇一一年十一月に発生した「Shrimp of Art」号の沈没の三つでしょうか。これらのうち、二〇一〇年と二〇一九年の事故は、いずれも係留中で乗客が乗っておらず、人的被害はありませんでした。「Shrimp of Art」号の事故も、先ほど申し上げたように乗客乗員のすべてが救助されています。人的被害が出なかったことはまことに幸いなのですが、このことで所管の国交省海事局も「過去に学ぶ」ということをほとんどしてこなかったように思います。

知床沖でも、今回の遊覧船沈没事故以外に、これまでも事故が発生しています。二〇〇五年六月、知床岬付近で旅客船「カムイワッカ」が座礁し、二十二名が負傷しています。二〇一九年六月、知床半島沖で旅客船「カムイワッカ五五」が岩礁に接触し、十三名が負傷しました。二〇一九年八月、ウトロ漁港北東方沖で旅客船「カムイワッカ五五」が燃料ホースの劣化によりエンジンが

停止しました。いずれも負傷した人はいましたが、死者は出ていません。これも、ある意味油断を生んでしまったものになっているのではないかと思います。

知床遊覧船の実像

「KAZU I」は総トン数十九トン、全長二二・一四メートル、全幅四・一五メートル、旅客定員六十五名の船舶です。一九八五年二月に山口市の造船所で建造され、三十数年を経た老朽船です。建造後、広島県にある「ほうらい汽船」で十年間、次に岡山県の「シークルーズ東備」という会社でも十年ほど働きます。その後、大阪市内の個人所有の船舶として一年間ほど使われ、二〇〇五年、知床遊覧船に引き取られました。

「KAZU I」「KAZU II」を運営している知床遊覧船という会社は二〇〇一年に設立され、二〇一六年、ホテル経営などをしていっている「しれとこ村」に買収されます。

事故時の「KAZU I」の船長は五十四歳で、二〇一二年に一級小型船舶操縦免許を取得しています。これは大型船ではなく、プレジャーボートなどを操縦するために必要な免許で、簡単に取得できるものです。プレジャーボートで個人が遊ぶためならよいのですが、多数の遊覧客の

る船舶については「救命いかだ」の積付けを義務化しました。

四つ目の柱は「監査・処分強化」、五つ目の柱は「船舶検査の実効性の向上」です。今回の事故ではJCIの検査についてかなりの批判が集まりました。そこでJCIの検査体制の見直しを行いました。

六つ目に「安全情報の提供の拡充」、つまり利用者への安全情報の提供の問題です。一見しても、海は荒れていない、しかし午後からは荒れそうだという予報が出ていた、というのが今回の状況でした。運航会社から「今日の遊覧ツアーは中止です」といわれたとき、とりわけ遠方から来た参加者は目の前の天候をみて納得せず、海は荒れていないぞ、いけるのではないかとクレームを出すこともあると思います。今回の事故の場合、昼から海が荒れるということがわかっていたので、漁船は次々と港へ帰ってきていました。そして、同じようなルートで遊覧船を運航していた他の観光船会社も遊覧ツアーを取りやめていました。つまり、安全情報をしっかりと乗客に伝え、乗客に航路の中止を納得してもらうことも必要です。

知床遊覧船事故対策検討委員会の中間とりまとめの内容

一つ目の柱は「事業者の安全管理体制の強化」で、これまでは一旦許可が得られれば、更新されることなく、事業者はずっと営業をすることができていました。これを五年更新制にし、不備があれば営業許可の取り消しもあり得るといふ事業許可の更新制度を設けました。

二つ目は「船員の資質向上」です。船長は旅客船の運航上、極めて重要な存在であり、海のことを十分に熟知し、安全な運航を心掛ける必要があります。万一の事故のときも、船長は最後まで船に留まり、乗客乗員の安全を確保したのち、最後に避難することが求められます。極めて重要な役割を担う船長の資質向上を図らなければならないという観点から、新たに「船長要件」を厳しくしました。

三つ目は「船舶の安全基準の強化」です。具体的には、北の海で運航す

命をあずかる船長の資格としてはいかなるものかと思えます。事故を受けて免許の質が問われるようになりまし。対策検討委員会でも、乗客を乗せて運航する遊覧船の船長資格の見直しが必要との議論になりました。

事故時の船長は、二〇一三年からの五年間、日本水陸両用車協会に勤務し、長崎ハウステンボスなどで水陸両用バスのドライバーをしていました。その後、二〇一八年から貸切バス会社のワールド・キャビン社で乗務員となっています。二〇二〇年八月、知床遊覧船社に入社後すぐに甲板員として乗船勤務となり、二一年四月から船長となりました。つまり、この船長は海に出て船舶を操縦するという体験が乏しく、端的に言って経験不足でした。

知床遊覧船会社の社長にも大きな問題がありました。社長は安全統括責任者になっていたのですが、自身は遊覧船の操船をした経験がない。会社は安全管理規定をつくって運輸局に提出することになっているのですが、これもおざなりで、どこかのコンサルタントがつくったものをそのまま出している。この会社自体にかなりの問題があり、わたくしはこの会社に遊覧船を運航する資格はなかったと思っています。遺族の方々も腹立たしいばかりの実態だったと

し引き上げ、事故のとき、利用者をより救済できるようにすることとしました。

委員会がまとめたこれらの対策について、今は国交省の海事局を中心に具体化を進めている段階です。

人間の現実認識の特性の問題

私たちの「認識」というものは、きわめて限界があります。限られた部分的な情報をもとに認識しているのです。私たちは物事を知っているようで、実はほとんど断片的な情報をもとに判断をしている。これが人間の現実認識の特徴です。

そして、人間というものは勝手なもので、ごうあってほしいと思つて物事を認識してしまうところがあります。

今年一月、JR西日本の京都線と琵琶湖線でトラブルがありました。大雪のためにレールのポイントが切り替えられなくなり、電車内で多くの乗客が長時間閉じ込められてしまいました。JR西日本としても一刻も早く乗客を救いたいと思つていましたが、あのとこの状況としては大雪の夜ですし、そうでなくても線路には碎石が敷かれていますし、いろいろな突起物があります。なので、線路上を歩くのはなかなか大変で、特にハイヒールを履いた女性には難

CLUB GRAF くらぶ・ぐらふ

◎午さん会(4月14日)

『宮本武蔵 五輪書を読む』

世界に通用するサムライの

プリンシプル

関西大学 国際部 教授
アレキサンダー・ベネット氏



◎午さん会(4月21日)

『ユーモアを生きる』

淀川キリスト教病院
名誉ホスピス長 相談役



柏木 哲夫氏

ていました。しかし、この四十数年、大きな事故は発生していません。そのなかで久しぶりの大事故が知床遊覧船沈没事故だったのです。いま考えてみれば、四十数年も大きな事故がなかったために、行政も含めて我々のどこかに油断があったのかもしれない。寒い海を運航する船に、なぜ「救命いかだ」がないのか。こんな当たり前のことができていませんでした。

人間の判断には「限定合理性」、つまり情報不足やミスなどの限界があることに加えて、自分に都合のよい方向に考えやすいという特徴があります。ここからは想像の世界になります。出航を躊躇していた船長に、社長が「船を出せばいいじゃないか」と言ってしまったのだらうと思いません。船長は船長で、あまり経験がな

いのに船長に引き上げてもらったことで社長の指示には逆らえなかったのではないかと。午後から海が荒れそうだと冷静な判断をしていたら、今回の事故は起きなかつたと考えられます。しかし、そうした振り舞いがなかなか出来ないところに人間というもののやっかみがあります。

従業員たちは日々の業務で精一杯な上に、重大事故など滅多に起きない。そのために「まあ、大丈夫だろう」と思ってしまうがちです。原子力発電の世界でいえば、原子力事故は絶対に起こしてはならない。しかし起きてはならないはずの福島原発の事故が二〇一一年に発生し、今は各社も安全対策に気合を入れていますが、また、働いている人も頑張つて安全を向上させようという気持ちになつていきます。しかし、これから何

(令和五年七月十四日)

講演抄録文責在記者)

儀なものです。場合によってはつまずいて転倒したり、線路下に落ちて骨折したりもするので、鉄道会社としては線路上を歩かせて乗客を避難させたくない。そこで、乗客を列車外に出さずに済むよう、早くポイントを復旧し、列車を動かそうとした。当時の担当者も「ポイントは短い時間で直るだろう」と勝手に思い込み、そちらに期待をしてしまいました。つまり、乗客を列車から降ろさなければならぬという思考に至らなかつた。現実にはそういうことが起きてしまうのです。

人間の認知バイアスの中で「正常性バイアス」、「確認バイアス」といわれているものがあります。正常性バイアスとは、自分にとって都合の悪い情報は無視あるいは過小評価をしてしまうことです。確認バイアスとは、見たいものだけを見て、聞きたいものだけを聞く、あるいはそういう情報ばかりを集めて、そう思い込んでしまうことです。これは願望が現実の形を引き寄せてしまうという人間の特性です。情報の選択権は自分にありますし、人間には自己を正当化してしまう傾向もある。事故というものを考えるときには、この人間の特性を理解しておかなければなりません。

組織と安全の基本は人、組織と安全の基本は人間です。しかし、人間には年齢的なものも含めて身体的・心理的な限界というものがあります。その上、自分が都合がいいように勝手に考えてしまう。私たちの社会はそういう人間たちで構成されているのです。知床遊覧船の社長がどうも無理に船長に出航を迫つたのではないかと、といわれています。社長は「昼から海が荒れるらしいけれど、お客さんがいる。出航せよ」と船長に指示したとすれば、たしかに無茶で許されざる事なのですが、おそらく社長は港から沖合をながめながら「まだ荒れてないぞ。この分なら行つて帰つてこられる」と勝手に判断したのでしよう。そういうことが起こりえるのが人間の特性なのです。

加えて、たしかあのツアー料金は一人九千円。お客さんが二十人もいれば、一回の出航で二十万円近くが入つてくる。多少の無理をしてでも船を出さなければ、と思つた可能性は十分にあります。そういったことも含め、いろいろな要素が絡み合つているだけに、社会を安全なものにしていくのはたいへん難しい仕事になります。

しかし、組織も会社も、少しずつではあつても、安全というものに正

面から向き合うようになり、確実によくなるつてきているのが昨今の状況です。

例えば、今はJR西日本には安全推進部という部署があり、最近の鉄道本部長は、安全推進部長を経験した人が就いています。かつて企業内では安全部門は出世コースをはずれた「変わり者」があつまるころ、と言われていました。それが安全に関する部署の経験をしなければ重要なポストに昇進できないということになりつつあります。企業内における安全への意識が変わつてきたこととあらわれだと思えます。金食い虫だと思われていた安全というものが、安全に要するお金は、費用ではなく将来への投資だと考えられるようになりました。適切な安全コストをかけることによつて将来の大きな事故を防げるのなら、それはむしろ長期的にはコスト上、大きな節約になるという考え方が定着し始めているように思えます。

「おわりに」

物理学者の寺田寅彦がお弟子さんたちによく、「災害は忘れた頃にやってくる」ということを言っていたと伝えられています。まさに言い得て妙です。一九五〇年代までは瀬戸内海などで大きな船舶事故がよく起

年もが経過したとき、もうこれだけ安全対策をし続けてきたのだから大丈夫だろうと思つてしまいかねない。この段階が怖いのです。

ですから、企業のトップに立つ者は、絶えずそういうことを自覚自戒し、「安全」、「安全」と、口が酸っぱくなるくらいに言い続ける必要があります。五、六年前関西電力の原子力発電所を見せられていたとき、所員や作業員同志が交わす挨拶が「こんにちは」ではなく、「安全に」だったことに感銘を受けました。私たち外部の者に対するあいさつも同じでした。大変よいことだと思えます。そんなちよつとしたことが組織内の安全風土を高めていく。同時に、今日申し上げてきた人間の限界をカバーしていく手立てのひとつにもなると思っています。

◆◆◆ 当倶楽部会館内における
節電協力へのお願い

地球温暖化防止及び省エネに寄与するためクールビズや節電に取り組んでいます。皆様のご理解、ご協力を是非お願いいたします。

◆◆◆ クールビズ実施

令和五年五月一日(月)から十月末日まで

◆◆◆ 大食堂・厨房、各事務所

・照明、OA機器、空調等の節電

◆◆◆ エレベーター

・本館エレベーターのうち一基を原則終日運転休止とさせていただきます。

◆◆◆ 貸室

・使用開始一時間もしくは三〇分前の空調照明ON
・利用終了時の空調・照明・コンセントOFFの徹底
・不使用室の空調・照明OFFの徹底

◆◆◆ 廊下・共用部分の照明

・照度を考慮した上での間引きを実施
・閉館以降の館内消灯の徹底

◆◆◆ 新規会員のご紹介のお願い

当倶楽部の発展のためには、会員企業の皆様そして個人会員の皆様の新入会員のご紹介が何よりも大切です。

「明るく、親しみのある倶楽部」として会員皆様に倶楽部ライフを楽しんでいただき、大切な交流の場として活用いただけるよう事務局一同頑張つてまいりますので、何卒お力添えのほどよろしくお願いいたします。

◆◆◆ ご入会希望

の方には、事務局がいつでもお伺いしご説明いたしますので、ご紹介方よろしくお願ひいたします。

(会費・入会金)

区分	会員区分	会費
入会金	指定会員	1社(団体) 7万円
		新規入会 3万円
	個人会員	2~5年未満 1万円
		5~10年未満 5千円
		10年以上 無料
月額会費 会員一名	指定会員	一律 5,000円
		毎月払い 4,300円
	個人会員	半年払い 4,050円
		年一括払い 3,800円

◆◆◆ 貸室キャンセル料について

令和二年八月より、コロナウイルス蔓延時に適用しておりますキャンセル料金の緩和措置を令和五年八月末日で終了いたします。

九月一日からのキャンセル料は、左記のとおり、通常の取扱いに戻ります。

ホール	キャンセル料	室料	割合
①使用日の3ヶ月以内	室料	10%	
	室料	30%	
	室料	50%	
	室料	100%	
511・513号室 キャンセル料			
①使用日の1ヶ月以内	室料	30%	
	室料	50%	
	室料	100%	
上記以外の会場			
①使用日の7日前	室料	30%	
	室料	50%	
	室料	100%	

(当倶楽部休館日を除く・営業日換算・使用日含む)

◆◆◆ 映画『黒部の太陽』
上映会開催

黒部ダム竣工六十周年を記念し、七月二十一日の午さん会は、映画『黒部の太陽』(一九六八年/監督・熊井啓/主演・三船敏郎・石原裕次郎)を上映しました。世紀の大事業といわれた「黒部ダム」建設ですが、本作は、中でも最大の難工事と言われた大町ルートのトンネル掘削工事を巡る苦悩と人間模様を描いた感動の大作です。過酷なトンネル掘削現場の様子がリアルに描写されていますが、主演の石原裕次郎氏は生前、「この作品は映画館の大迫力の画面・音声で見て欲しい」と語っており、今回の上映会は五階ホールの大スクリーンにて開催しました。

一九六六年の長編映画でしたが、八十八名もの皆様にご鑑賞いただき、「どんなストーリーに引き込まれ、気が付くと三時間が過ぎておりました。」「黒部の太陽は、一度見てみたかったので、いい機会になりました。」「といったお声をいただきました。

また、映画の舞台にもなった長野県大町市様のご厚意でご提供いただいた地元の名水が、ご来場者に記念品として配られました。



5階ホールの大スクリーンでの鑑賞風景

◆◆◆ 上映希望作品を募集しています

今後とも様々な魅力的な映画を取り上げ、「ビデオ映画鑑賞会」を開催して参りますので、上映作品についてご意見・ご要望などがございましたら、倶楽部事務局(総務グループ)までどしどしお寄せ下さい。

◆◆◆ 「サマーフェスティバル」開催
電壮会青年会共催

八月四日(金) 第十七回サマーフェスティバル「真夏の夜のジャズ講座」を五階大ホールで開催し、電壮会・青年会他会員ご家族約四十名の方がお越し下さいました。

今回は、ピアニストの赤松真理さん、ベースの田代泰之さん、ドラムのチーチョ西野さんにご出演いただきました。

十七時三十分から始まった第一部は映画音楽特集とし、不朽の名作映画より名曲の数々が演奏されました。休憩をはさみ十八時二十分からの第二部はアレンジ講座とオリジナル特集を聴かせていただきました。

ご参加いただきました皆様ありがとうございました。



左から赤松真理さん、田代泰之さん、チーチョ西野さん

◆◆◆ 公開講演会開催

「台湾有事と日本の課題」

八月八日(火) 十三時三十分より五階大ホールにて元 航空自衛隊 空将で現在は麗澤大学 特別教授の織田邦男氏をお迎えしご講演頂きました。

昨年、産経新聞社の「正論大賞」を受賞された織田先生のご講演とあつて、一二〇名余りの方が聴講され関心の高さがうかがえました。

講演録は十月号月報に掲載いたします。



織田 邦男 氏

同好会だより



7月例会



8月例会

***お申し込みお問い合わせは、総務グループ 藤川まで。

★会費 入会金 三,〇〇〇円
年會費 六,〇〇〇円 (月五〇〇円)
競技費 各自実費

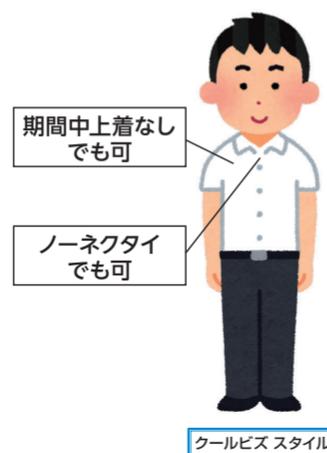
ゴルフ部では、近畿を中心とした名門ゴルフ場をはじめ、色々なゴルフ場で例会を開催しています。
競技費は会員のバースデイ割引等を活用し、特別料金でプレー出来ます。
ゲスト参加大歓迎いたします。是非お気軽にご参加下さい。
伝統あるゴルフ部へのご入会をお待ちしています。

ゴルフ部新入部員募集

倶楽部だより

倶楽部館内の夏期服装について
(五月一日～十月末日)

期間中は上着なし、ノーネクタイ、開襟シャツの略装によりご来館いただいても差し支えないことといたします。但し、下記の服装はご遠慮いただきます。



図書だより

二階図書室では、約一五〇本のDVDやビデオを所蔵しており、図書室内でのご視聴や貸し出しも可能です。ご利用の際は一階受付までお申し出ください。

また左記のDVDを新たに收藏いたしました。

- ◎收藏DVD
- (午さん会ビデオ映画観賞会にて上映)
 - 「ニュージブラルダの若大将」
 - 「黒部の太陽」
 - 「樺太一九四五年 夏 氷雪の門」



撞球部員募集中

撞球部では、部員を募集しております。歴史的建物の当倶楽部内の本格的な撞球場の雰囲気味わって下さい。
同部では、ポケットのないビリヤード台を使用したキヤロムビリヤード(スリークッション、四つ玉、カードル)を楽しんでいる他「紅白戦」などのイベントで部員相互の懇親も図っています。
初心者の方も撞球部委員が懇切丁寧な指導、助言を行っておりますので、是非、一度撞球場にお越し下さい。

会費 一ヶ月 五〇〇円
(上期下期六ヶ月分請求)
競技会 月例会(原則第一土曜日)
・総当たり戦(部員全員二ヶ月間)
・三倶楽部対抗戦(四、九月)
・清交社対抗戦(六月)

※お問い合わせは、事務局松本まで。
TEL 〇六一六三四五上六三五五



8月例会

食堂よりのお知らせ

いつもお世話になり、有難うございます。
七月一日より一階喫茶にて蕎麦を、八月一日より三階大食堂にて和風ローストビーフ丼を、ご提供させて頂いております。
どちらも期間限定です。是非皆様のご利用をお待ちしております。



ざる蕎麦 600円(税込)



冷製山かけ蕎麦(牛肉入り) 800円(税込)



和風ローストビーフ丼 1,800円(税込)

来る十月二十八日社交ダンス部二十周年記念ダンスパーティー開催

思えば社交ダンス部発足以来、長年お世話になった鎌田先生と中村先生から世代交代により二〇二〇年一月より、新しく黒木先生と今枝先生をお迎えし新生社交ダンス部がスタートいたしました。が、折しも新型コロナウィルス感染のため世界的な流行となり、やむなく倶楽部が休館。再開されてからも制限付きのレッスンが長く続きましたが、先生方の熱心な指導のもと部員一同、めげずに今日まで研鑽を積んで参りました。そして、やっと来月十月二十八日土曜日、五階ホールにて社交ダンス部二十周年記念ダンスパーティーを開催できる運びとなりました。これも偏に皆様方のご支援とご協力の賜物と深く感謝しております。どうぞふるってご参加お待ちしております。

社交ダンス部・部員募集

体幹が鍛えられ健康にはとてもいいですよ！
現役世代から高齢者までチャレンジしてみませんか！

❖練習日…毎週水曜日 (中級クラス)
時間…十七時～十八時三十分

❖場所…B一〇号室 (初級・入門コース)
十八時三十分～十九時三十分

❖講師…スタンダード…黒木貴子

(JPBDA元スタンダードA級)

ラテン…今枝高康

(JBDFFラテン&スタンダードC級)

❖お問い合わせ…中央電気倶楽部

社交ダンス部担当 藤永

TEL 〇六一六三四五上六三五四

◎ 絵画部(水彩画)教室

八月度(二日・水曜日)の画材は、「静物・花」でした。

今回は九月六日(水)「静物・野菜」です。

◎ ゴルフ部第五六五回 例会

(八月二日 晴れ 於茨木高原CC)

成績

優勝	石田 大君
二位	宮田 雅之君
三位	石田 貴志君

・優勝コメント

真夏の例会でしたが、ラッキーも重なり優勝することができました。同伴競技者の山本貴志様、井上清志様ありがとうございました。

(次回例会は、九月二十一日(木))

第五六六回例会 花吉野CC)

◎ 俳句部

第八百五十二回 いなづま句会

俳誌「かつらぎ」主宰 森田純一郎先生指導
令和五年七月十五日

兼題 当季雑詠五句

選者 吟

夏薊揺れある彼方水車小屋
石塀の続く高取花木権
くちざとみつ、妻延ぶる夏蒲団
草いされ何も搦かざる水車小屋
夏負けか居場所一瞬見失ひ

いなづま句抄

○御幣立つ稜の池の睡蓮黄	富山 勝幸
○山毛櫨の森深く緑の濃かりけり	難波 正行
○うしろから囃子の届く京の夏	留岡 寛
○白むくげ青歌寝釈迦の句碑の前	渡邊 建彦
○噴水や水の妖精踊り出す	木下 貴友
○開け放つ二階囃子の笛太鼓	東代 舞
○空櫃の止り木に生ふ梅雨茸	広田 祝世
○歓迎の飛魚飛びくるる隠岐航路	出店智恵呼
○時にしやがみこみ白鷺業作りす	友岡 淑子
○農葉を拒み続けて菜虫とる	前野美枝子
○句会へと炎暑の町を急ぎけり	野尻 弘輔
○片陰をさがす信号待つ間にも	奥村 恵子
○白い波駅にあふるる更衣	前田 便利

(○印選者選)

◎ 囲碁部 例会(八月五日)

成績

三勝 四段	廣川 強士君
二勝 九段	宮田 幸隆君

(参加者 四名)

(次回例会は九月九日(土))

◎ 将棋部 例会(七月二十二日)

成績

三勝 六段	井上 清志君
二勝 五段	楠本 光秀君

(参加者 六名)

(次回例会は(仮)九月十六日(土) 指導なし)



◎ 撞球部 例会(八月五日)

成績

優勝	籠谷 勇君
二位	磯田 邦夫君
三位	上田 豊治君
四位	馬場 秀行君
五位	石塚 正和君

(参加者 十六名)

・優勝コメント

例会当日はどんな日かと前もって調べたら、陰陽道では「大明日(だいまりようにち)」で、全ての事に佳い日となっており、私にとっても佳い日と自分に言い聞かせて試合に臨みましたら、晴明さんの後押しもあつてか、今年の初優勝をつかめました。

お相手して頂いた皆さん有難うございました。
ただ、私の理想である、全試合を撞きあがりて優勝にはあと一歩でしたので、更に精進して達成を目指したいと思えます。

当日はまた、「世界ビールデー」でもありましたが、祝杯のうまさも一入であった事は云うまでもありません。おつきあい頂いた皆さんにも感謝。

最後にこの度、定年退職される事務局の更谷さんにはたいへんお世話になり、有難うございました。どうぞ、お元気で。

(次回例会は九月九日(土))

他倶楽部案内

●●●● 清交社の午さん講演会のご案内

会場：ANAクラウンプラザホテル大阪
三階飛鳥の間 他
時間：十一月二十分〜十三時三十分

九月五日(火)

講題「仏教での教育実践」

学校法人清風学園 清風中学 高校 校長 平岡 宏一 氏

九月十二日(火)

講題「二〇二四年の国際情勢を展望する」

大阪ヘルプ研究所 主任研究員 高原 剛一郎 氏

九月十九日(火)

講題「電気自動車、AI、産業構造変革はどんな影響をもたらすか」

神戸国際大学経済学部 教授 中村 智彦 氏

九月二十六日(火)

清交社創立一〇〇周年記念特別健康講話会

日本のみならず世界各国で 絶大な支持を集めるヨガマスター 講座「予防医療としてのヨガ」

ワナカムヨガスクール マスター・スタカー 氏

※状況により中止になる場合があります。
◆出席ご希望の方は、当倶楽部事務局に二日前までにお申し込み下さい。
◆会費/三、〇〇〇円(昼食代消費税込後日精算)

前日の午後五時以降は、キャンセル料が発生します。
☆クルビズ(十月末まで)