

第81号  
令和2年7月

# 海事の窓



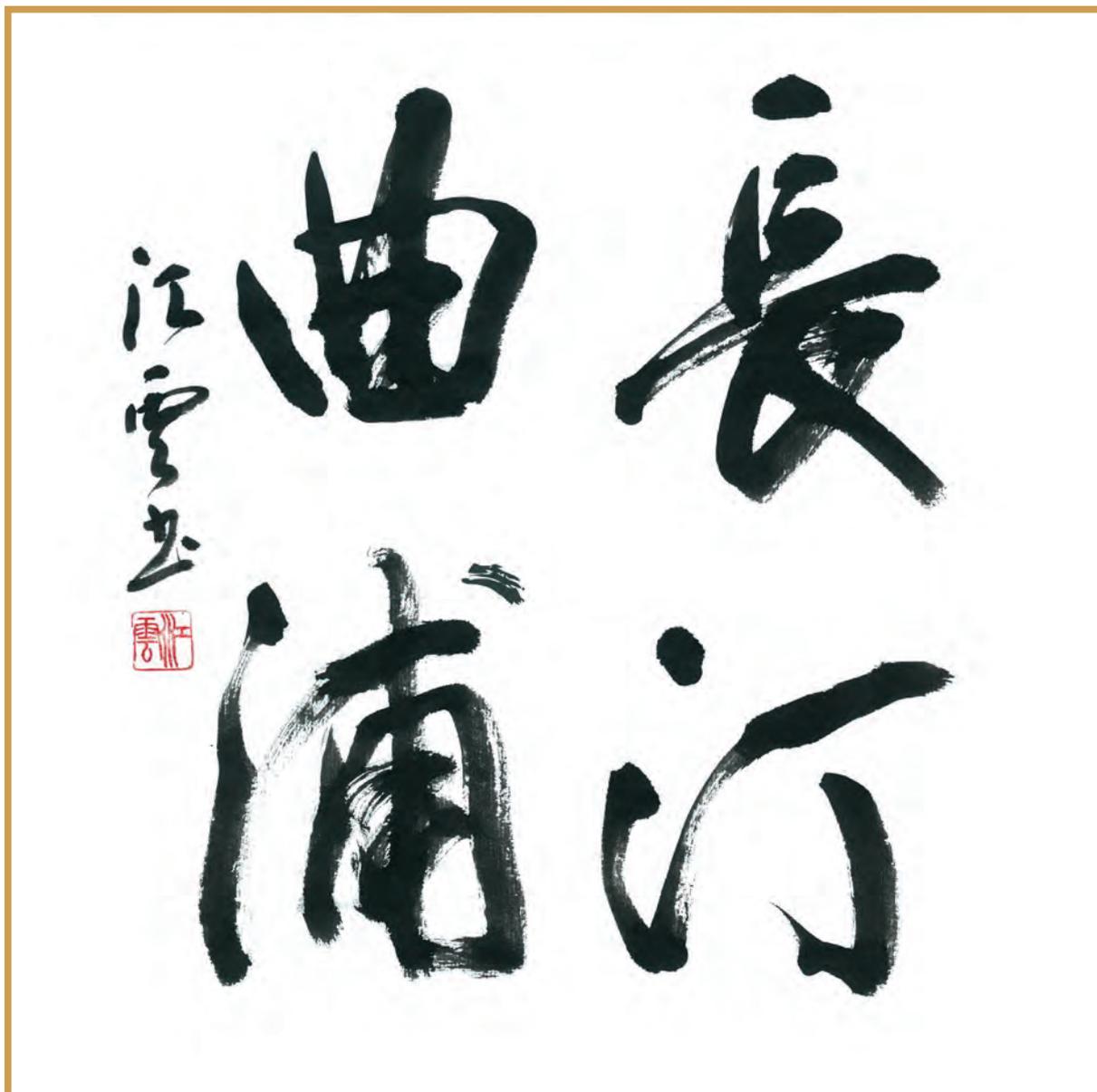
一般社団法人 日本海事代理士会

# 海事の窓

2020年7月 第81号

## 目次

巻頭言 会長あいさつ .....	1
会長 小田 啓太	
第46回日本海事代理士会通常総会報告 .....	2
寄稿1 荒天時の走錨等に起因する 事故防止について .....	4
海上保安庁交通部航行安全課	
寄稿2 JRTT船舶共有建造の最近の動向 .....	8
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(JRTT) 理事 重富 徹	
寄稿3 小型船舶操縦士の免許について .....	12
一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会 特定事業本部 試験部長 田辺 晃	
コロナ禍に伴う 遠洋漁船の窮状報告と要望 .....	15
中部支部 松村 典太	
「第42回海の写真コンクール」について ..	20
北から南から① 最新の気象予報と運航技術 .....	21
中部支部 瀨地 義法	
北から南から② 九州からのご挨拶 .....	25
九州支部 松尾 直美・飯沼 安彦	



「長汀曲浦」(ちょうていきょくほ)  
海岸線が遥かかなたまで続いている様子を表す夏の言葉

# ご挨拶

一般社団法人 日本海事代理士会  
会長 小田 啓太



盛夏の候、皆様におかれましてはご清栄のことと存じます。

平素より、海事代理士制度ならびに当会各種活動へご理解とご協力を賜り、有難く厚く御礼申し上げます。

私儀、6月に開催されました通常総会および理事会にて、会長として2期目を迎えることとなりましたことここにご報告するとともに、引き続き宜しくお願い申し上げます。

各地で記録的豪雨による被害がもたらされています。被災された方々に謹んでお見舞いを申し上げますとともに、感染防止に加え熱中症予防など時節柄どうぞご自愛ください。

さて、新型コロナウイルスの世界的な感染爆発は、私たちの生活を一変させ、オリンピックはおろか、ありとあらゆるイベントが中止や延期となり、国民全体が自粛と防疫の日々を送ることとなりました。

わが国における新型コロナ感染事例が、ダイヤモンド・プリンセス号乗客を端緒としたこと、初期のクラスター報道に屋形船が含まれていたことなどもあり、規模の大小を問わず客船業界は当初より逆風に曝され、国際航海に従事する貨物船やタンカー、遠洋漁船など外地にて就航する船舶においては、乗組員の上陸禁止や渡航制限などにより船員の交代も促らないなど、新型コロナは海運界にも大きな影を落としています。

社会全体が影響を受けるなかで、海運界だけがダメージを被っている訳ではありませんが、私たち海事代理士も海事クラスターの一員であるという意識においては、やはり声を上げずには居られません。(そういえば、「クラスター」という言葉も、マイナスイメージを纏ってしまいました。)

感染防止を第一に、船舶検査・海技資格・船員労務など船舶の運航に欠かすことのできない海事行政手続きの各分野では、期限が付された手続き

については延期等の特例が設けられ、必要な講習の受講も感染防止の観点から猶予可能とするなど、諸々の対策が講じられ、現在も継続しています。

一昨年、当会も「船舶検査の電子化」のワーキンググループに加えていただきましたが、その中で進められていた「リモート検査」の手法が、今回の対策にも活用されるなど、これまで経験したことのない感染防止を念頭においた対策として、国土交通省海事局においてもより良い方法を模索しているように感じています。

ただ、正直に申し上げれば、海運事業者や海上労働者、海技資格者の代理人として手続きを行う私たち海事代理士の視点でこれらの対策を概観すると、まだまだ対策が行き届いていない分野や十分ではないと感じる場面もございます。

隅々まで行き届いた対策を講じていただけるよう期待するとともに、当会としても情報発信等の協力を惜しまぬ所存です。

当会は、海事行政手続きの専門家集団として、これら緊急施策のみならず海事関係手続き全般に対し、調査や研究を進めるため「専門委員会」を組織し、各分野に精通する会員海事代理士をメンバーに、各種法令手続きを研究しております。

近々、不動産登記法の改正を受け、会社法人等番号の利用など最新の法令に準拠した申請書式を紹介する「船舶登記書式例集Ⅲ」を刊行する運びとなりますが、これも、専門委員会船舶部に属する「船舶登記プロジェクトチーム」により編集致しました。

今後も、各種海事法令の研究を進め、その成果を発信することにより、海事行政の適正円滑化に寄与して参る所存です。

引き続き当会の活動にご理解とご協力をお願いし、私のご挨拶といたします。

# 第46回日本海事代理士会通常総会報告

一般社団法人日本海事代理士会第46回通常総会が、令和2年6月18日（土）午後1時からナビオス横浜（横浜市中区）で開催されました。

本年は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のため本総会への来場は極力控えるようアナウンスを行い、可能な限り議決権行使書による議決権の行使をお願いする形での開催となりました。来場した会員にはマスク着用を義務付け、受付において検温・消毒を徹底する等、万全の対策が取られました。



午後1時、開会に先立ち昨年度中に逝去された物故会員の御冥福を祈り黙祷が捧げ

られた後、松井直也副会長の開会のことばで本総会の幕開けとなりました。

出席者は、正会員総数384名のうち、会場出席13名、委任状提出者141名、議決権行使書提出者88名の合わせて242名の出席でした。

小田会長の挨拶に続き、議長に松居紀男会員（近畿支部）が選出され、国民利便の向上と海事代理士制度の更なる発展を見据え、熱心な審議が行われ、上程された4議案は、全て原案どおり可決されました。

議案は、以下のとおりです。

第1号議案 令和元年度事業報告書及び決算書承認の件

第2号議案 令和2年度事業計画書及び収支予算書承認の件

第3号議案 助成金等交付申請一任の件

第4号議案 役員の選任に関する件

すべての議案において、事前に提出された多数の質問状や出席会員からの質問・忌憚のない意見に基づき、活発な議論が行われました。





総会終了後は、従来であれば懇親会が開催され、普段なかなか会うことのできなない遠方の会員との親睦を深めるところです

が、今年度は懇親会の開催はなく少し寂しい総会となりました。

来年は、このコロナ禍が収束した中で、できるだけ多くの会員が会合し、活発な議論と和やかな懇親が行われることを楽しみにしたいです。

なお、第4号議案の役員選任議案の承認を受け、総会終了後、理事会が開催され会長及び副会長・専務理事が選任されました。新役員は以下のとおりです。

会 長	小田 啓太（神戸支部）	
副 会 長	松井 直也（中国支部）	秦 健一郎（北海道支部）
専 務 理 事	菅原 勝良	
理 事	牧 努（北海道支部）	吉川 篤（北陸信越支部）
	櫻岡 直樹（関東支部）	春山 勝（関東支部）
	横田 政道（関東支部）	松村 典太（中部支部）
	中村 真弓（近畿支部）	平原 秀浩（神戸支部）
	伊東 昌紀（四国支部）	村上 亮一（四国支部）
	濱口 一雄（九州支部）	
監 事	澤井 正勝（中部支部）	山口 實

なお、松居紀男会員（近畿支部）、三池治行会員（関東支部）が顧問に委嘱されました。

# 荒天時の走錨等に起因する事故防止について

海上保安庁交通部航行安全課

## 1. はじめに

近年、相次ぐ台風の接近・上陸などの影響により、これまで経験したことのない規模の災害が続発しております。

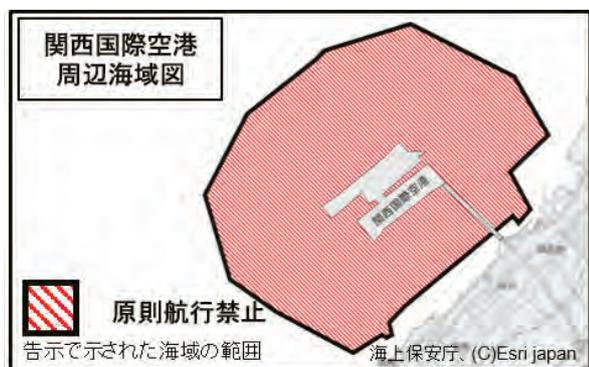
海上保安庁では、平成30年に発生しました関西国際空港連絡橋へのタンカー衝突事故を契機に荒天時における走錨等に起因する事故を防止すべく、様々な対策を行っており、今回は本対策についてご紹介します。

## 2. 平成30年度における対策

平成30年9月、台風21号が非常に強い勢力で我が国に上陸しました。荒天を避けるために関西国際空港周辺海域に錨泊していた複数の船舶のうち、タンカーが走錨し、同空港連絡橋に衝突しました。当庁は118番通

報を受け、巡視船艇及び航空機を投入、民間の船舶と連携し、乗組員11名全員を救助しましたが、この事故により船舶交通の安全が阻害されるとともに、同空港へのアクセスが遮断されるなど、人流・物流に甚大な影響が発生しました。

このことから、同年10月、「荒天時の走錨等に起因する事故の再発防止に係る有識者検討会」を設置し、有識者を交えた再発防止策の検討を開始しました。同年12月には、中間報告が取りまとめられ、「関西国際空港周辺海域における荒天時の走錨等については、法規制をもって再発防止にあたるべき」との提言がなされたことを踏まえ、船舶交通の安全確保の観点から平成31年1月31日より同空港周辺海域での法規制の運用を開始しました。



関西国際空港周辺海域図



関空連絡橋に衝突したタンカー

## 関西国際空港周辺海域における対策

- 平成30年9月の関西連絡橋衝突事故を受け、翌年1月31日より海上交通安全法に基づく新たな規制の運用を開始。
- 暴風をもたらす大型の台風直撃などが予想される場合、関西国際空港から3海里(約5.5km)の範囲において、原則として船舶の航行を禁止(罰則あり)

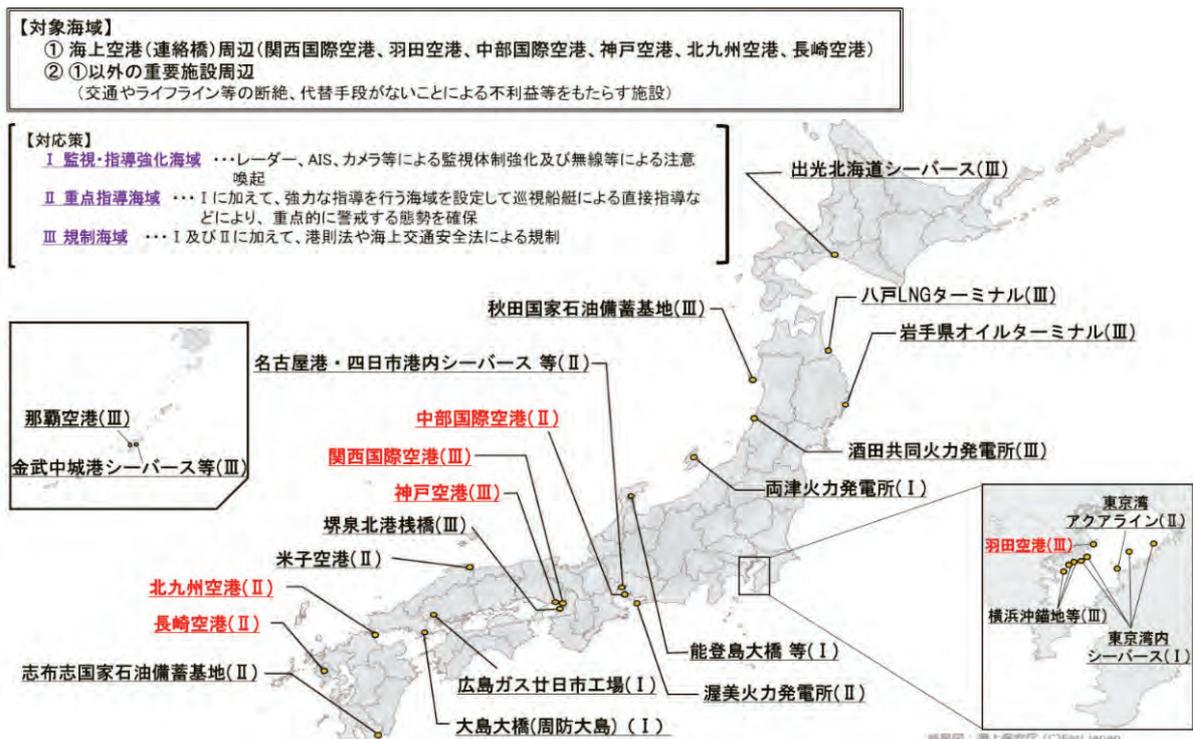
### 3. 令和元年度における対策

また、平成31年3月に取りまとめられた報告で、「海域を取り巻く環境等を勘案しつつ、海事関係者及び関係地方公共団体等とともに、検討が必要な海域の事故防止対策を進めていくべき」との提言を受け、各海域における錨泊実態や地形、海上施設の種別、社会的反響などを考慮し、平成31年4月、関西国際空港周辺海域に加え、全国各海域において40箇所を重要施設(交通やライフライン等の断絶、代替手段がないことによる不利益等をもたらす施設)として選定しました。

追加選定した重要施設は、関西空港以外の全国にある5つの海上空港(羽田、中部、

神戸、長崎、北九州)のほか、出光北海道シーバース(北海道)や東京湾アクアライン(千葉県)、志布志国家石油備蓄基地(鹿児島県)などであり、3つのレベルに分け対応策をとることにしました。

具体的には、レーダー、AIS(船舶自動識別装置)、カメラ等による監視体制強化及び無線等による注意喚起を行う「Ⅰ 監視・指導強化海域」、Ⅰに加えて、強力な指導を行う海域を設定して巡視船艇による直接指導などにより、重点的に警戒する体制を確保する「Ⅱ 重点指導海域」、Ⅰ及びⅡに加えて、港則法や海上交通安全法による規制を行う「Ⅲ 規制海域」の3つとなります。



重要施設周辺海域における対応等について

令和元年の台風シーズンにおいて日本に接近し、各海域において錨泊制限等を講じた台風は全部で8つあり、8月に西日本に上陸した台風10号来襲時には、同年1月に制度化した海上交通安全法に基づく、関西国際空港周辺海域における航行制限を初めて実施する等し、結果として、令和元年の台風シーズンにおいて、これら全国41箇所の重要施設に対する走錨等に起因する事故は発生せず、一定の効果が認められました。

一方で、令和元年9月に発生した台風15号では、これら41箇所以外の施設に対して走錨事故が発生したことから、事故防止対策の強化等について、有識者検討会において更なる議論が行われ、令和元年12月、第二次報告書が取りまとめられました。

報告書では、湾外への避難の推奨や荷役への影響に伴う荷主への協力要請、重要施設の追加も含めた対策の継続的な検証、走錨事故を防止するためのガイドラインの作成・

周知、施設補強、適切な錨地・錨泊方法の選定に関する支援等、ソフト・ハード両面の対策を一体的に推進することが重要との提言がなされています。

これらの提言を踏まえ、当庁は、関係機関と連携し、走錨事故防止のため、船舶を運航する船長、運航管理者等が考慮すべき事項を取りまとめたガイドライン（指針）の作成等を行いました。

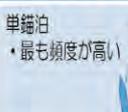
ガイドラインは、安全管理体制の確保と危機感を持った事故防止の備えの意識付けの重要性を示し、「平常時」、「台風等接近時」、「台風等避泊時」という3段階の備えを整理しています。具体的には、「台風等接近時」には、錨泊船の総隻数を減少させ、海域自体の安全性を向上させることが必要なことから湾外への避難を、「台風等避泊時」においては、自船の位置等の常時把握、走錨の早期検知、走錨の可能性がある場合の早めの対応等を求めています。

**概要**

- ① 走錨事故防止のため、**船舶を運航する船長、運航管理者等が考慮すべき事項等を取りまとめ**
- ② ガイドラインを活用した効果的な周知・啓発活動

**具体的内容**

- ① **安全管理体制の確保と、危機感を持った事故防止への備えの意識付け**
  - ・海運事業者による経営トップから現場まで一丸となった走錨事故防止対策
  - ・これまでに経験したことのない規模・頻度等の台風への備え（これまでの常識が通じない）
- ② 「平常時」、「台風等接近時」、「台風等避泊時」という**3段階の備えを整理**
- ③ **湾外避難の推奨**
  - ・当該海域の錨泊船の総隻数を減少させ、海域自体の安全性を向上させることが必要
- ④ 自船の位置等の**常時把握**、走錨の**早期検知**、走錨の可能性がある場合の**早めの対応**
  - ・十分な長さの錨鎖を使用
  - ・適切な錨地及び錨泊方法の選択 等
- ⑤ 港則法に基づく個別**勧告・命令（罰則あり）の発出の可能性**
- ⑥ **荷主へのアプローチ**

錨泊方法	メリット	デメリット
単錨泊 ・最も頻度が高い 	・強風時でも、 <b>錨を揚げることが可能</b> ・風向の変化に合わせて、他の錨泊方法への移行が可能	・他の錨泊法と比べて <b>把駐力が弱い</b>
単錨泊（振れ止め） 	・船首の振れ回り抑制に効果 ・風があまり強くない範囲で有効	・ <b>風向の変化により錨鎖が絡む</b> ・からんだ場合、自船で直すことは困難 ・強風時に、錨を揚げることが困難
二錨泊 	・ <b>把駐力の向上</b> ・一方向からの強烈な風浪や流れに有効	
双錨泊 	・ <b>船首の振れ回り抑制に、大きな効果</b>	

風向きが変わった場合は、単錨泊の状況と同じ

走錨事故を防止するためのガイドラインの概要について

6

## 4. おわりに

これから本格的な台風シーズンを迎えますが、今年度も非常に強い風をもたらす大型の台風が来襲することが想定されます。

当庁は、令和2年度においても、荒天時における走錨等に起因する事故を防止するため、有識者検討会の提言等を踏まえ、令和元年に走錨事故が発生した南本牧はま道路等を重要施設に追加する等し、台風シーズンに

向け着実に対策を進めており、今後も関係機関・団体と連携し、官民一体となって走錨事故防止対策を推進していきたいと考えております。

海事関係者の皆様におかれましては、走錨事故が発生しないよう、是非、上記ガイドラインを活用頂くとともに当庁の取組みにご理解・ご協力頂きましたら幸いです。

※本ガイドラインを含む走錨事故防止に役立つ情報は、下記のサイトに掲載しておりますので是非ご活用下さい。

### 走錨事故防止に役立つ情報



#### 走錨事故防止ポータルサイト

(海上保安庁交通部航行安全課)

<https://www.kaiho.mlit.go.jp/mission/kaijyoukoutsu/soubyo.html>

走錨事故防止に役立つ以下のような情報を掲載しています。

- 台風進路図、外洋波浪予想図
- 東京湾、伊勢湾、瀬戸内海の錨泊船舶の状況図
- 灯台等で観測した風向・風速等に関する情報
- 投揚錨作業と事故防止、台風を錨泊避航した状況等、船員教育に役立つ動画情報 等々

---

# JRTT船舶共有建造の最近の動向

---

独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構（JRTT）

理事 重富 徹

私が「海事の窓」に投稿させて頂くのは、今回で2回目となります。初めての機会は、国土交通省海事局で検査測度課長を務めていた平成31年1月（第78号）で、当時検討を進めていた電子証書の導入・手続きの電子化に関する内容を投稿させて頂きました。

昨年10月に鉄道建設・運輸施設整備支援機構（略称で「鉄道・運輸機構」）の理事に就任しましたが、今回2度目の機会を頂きましたので、海事代理士の皆様も関わられる機会もあると思われるJRTTの船舶共有建造の最近の動向についてご紹介したいと思います。

---

## 1. JRTTの歴史

---

JRTTと聞いて「船舶整備公団」をイメージされる方も多いと思いますが、今から17年前の平成15年（2003年）10月に、日本鉄道建設公団と統合し、名前も新たに独立行政法人として生まれ変わりました。この法人の英語表記の頭文字から「JRTT」と呼んで頂いている方も多いと思います。

歴史を辿れば、船舶整備公団の前身である国内旅客船公団が設立されたのが昭和34年（1959年）6月ですので、今年で62年目を迎える船舶建造支援を業務とする組織です。

---

## 2. 船舶共有建造制度のメリット（財政面と技術面）

---

「船舶共有建造制度」は、JRTTと内航海運事業者が費用を分担して国内旅客船又は内航貨物船を共同発注する制度です。

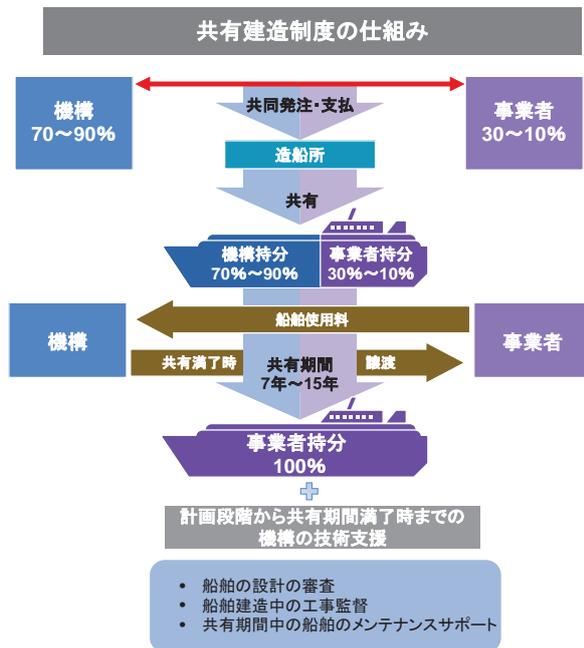
竣工後は、その船舶を費用の分担割合に

応じて登記し、JRTTと事業者との「共有」とした上で事業者が使用・管理していきま（収益及び費用は事業者に帰属）。JRTTが負担した建造資金は、共有期間（旅客船の場合7年～15年、貨物船の場合10年～15年）を通じて、事業者から船舶使用料として徴収させて頂きます。共有期間満了時にJRTT持分の残存簿価（JRTT分担額の10%）を事業者がJRTTから買い取ることにより、その船舶の所有権が完全に事業者に移転します。

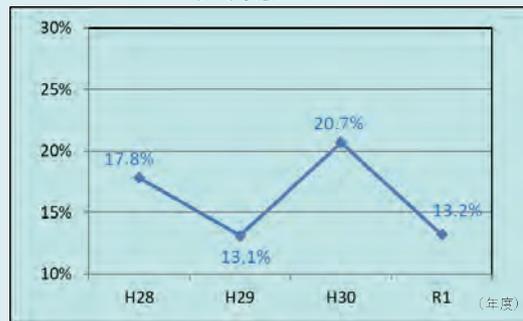
この制度を活用することで、内航海運事業者は新造船建造時の初期投資を抑えられるとともに、内航海運のグリーン化に資する船舶や労働環境の改善に資する船舶、離島航路の維持・活性化に資する船舶などについては、基準利率から政策要件別に軽減利率が設定されるなど、財政面でのメリットがあります。

また、船舶建造計画の早い段階から新技術や省エネ機器の導入、環境規制対策などに関するアドバイスを受けられるとともに、

建造中さらには就航後においても手厚い技術支援を受けられることも大きなメリットと言えると思います。



○共有船舶のシェア（隻数ベース）  
＜貨物船＞



○共有船舶のシェア（隻数ベース）  
＜旅客船＞



### 3. 建造の動向

#### (1) 概況

令和元年度（2019年度）の建造実績としては、隻数で21隻（貨物船12隻、旅客船9隻）、事業規模（建造費の機構分担額）で329億円となりました。

隻数ベースでは概ね横ばい傾向であるものの、大型船の増加により事業規模は拡大基調にあります。

組織設立の昭和34年（1959年）から通算して4,000隻以上の船舶を建造した実績を有するとともに、令和2年（2020年）3月末現在で、貨物船264隻、旅客船59隻、合計323隻の内航船を保有しています。

内航船における共有船舶のシェア（隻数ベース）を見ると下図のとおりであり、貨物船で20%弱、旅客船で40%近くとなっています。

#### (2) 最近の特徴的な船舶

##### ① ジェットフォイル「セブンアイランド結」

25年ぶりの新造ジェットフォイルである「セブンアイランド結」が6月30日に竣工しました。（共有事業者：東海汽船㈱、建造造船所：川崎重工業㈱神戸工場、総トン数：176GT、最高速力43ノット（約80km/h）主要航路：東京（竹芝）～伊豆諸島）



「セブンアイランド結」

## ②東京湾で初のLNGバンカリング船

環境負荷の小さいLNGを燃料とするLNG燃料船が世界的にも増加する見込みである中、東京湾で初となるLNGバンカリング船を建造中です。

(共有事業者:エコバンカー SHIPPING(株)、建造造船所:福岡造船(株)、総トン数:約4,100GT、主要航路:千葉・袖ヶ浦~東京湾)

## ③国内クルーズ船

観光需要の高まりを受けて、JRTTが新たに創設した「国内クルーズ船」制度活用の第一号案件として、瀬戸内エリアにおける新たな観光型高速クルーザー「SEA SPICA (シー スピカ)」を建造中です。

(共有事業者:(株)瀬戸内島たびコーポレーション、建造造船所:瀬戸内クラフト(株)、総トン数:約80GT、主要航路:広島・宇品~三原)



「SEA SPICA (シー スピカ)」完成予想図 (全体)

## 4. 新たな動き

### (1) 制度の充実

JRTTは政策課題に対応して継続的に支援制度の充実を図ってきていますが、最近の充実としては以下のようなものがあります。

年 度	内 容
令和元年度	ジェットフォイルに関わる共有期間の延長(通常9年⇒最長15年)及び共有比率上限の見直し(45%⇒70%)
平成31年度	「LNG燃料船」を特別な金利軽減対象に追加
平成30年度	船員の居住環境を向上し労働負担を軽減する設備を導入した「労働環境改善船」への金利軽減措置を新設

### (2) 新型コロナウイルス対策

現下、社会問題となっている新型コロナウイルス対策については、既存船にあっては構造上の設計変更は困難な場合が多いですが、旅客船のケースでは、一般社団法人日本旅客船協会が5月に策定した「新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」に基づく各種対策なされ安全・安心な輸送サービスに供されるほか、新造船にあっては大部屋用区域の個室化や換気能力をアップするなどの設計変更を検討するなどの事例も現れ始めています。

JRTTでは、これらノウハウも技術支援の新たなメニューとして、新型コロナウイルス対策へのニーズにも応える方針です。

### (3) 『内航ラボ』

変化が激しく多様化する新技術が現れてきている現況下、新技術の試行検証を行いたい船用機器製造事業者・IT企業等と、新技術によって直面する課題の解決を図りたい共有船主との間をJRTTが仲介するという取組である『内航ラボ』と称する事業を推進しています。

分かりやすいテーマを選定し、機動的に運用していく予定ですので、ご期待下さい。

## 5. 結び

今回は、内航船の建造支援を業務としている JRTT の最近の動向についてご紹介させて頂きました。変化の激しい時代にあって安定的に内航海運を発展させることが

益々重要になってきていると思いますので、皆様の生の声をお聞きしながらこれからも社会に役に立つ事業を展開していきたいと考えております。引き続きよろしくお願い致します。



### 「内航ラボ」

～ 内航海運分野における新技術の実船検証スキーム ～

#### 背景

- 内航海運事業者は、慣れ親しんでいる機器や設備を豊富な経験に基づき有効活用し、安全・安定的な運航に努めている。
- 一方、新たに開発された技術を活用して直面している課題の解決を図りたい、との声の内航海運事業者から寄せられるケースも多い。
- このような状況から、新技術の活用による効果や特徴を内航海運事業者に分かり易く理解してもらい、内航海運のイノベーションを進めていくことが重要。



#### 狙い

鉄道・運輸機構（JRTT）が、新技術の開発主体と内航海運事業者（共有船主）を仲介し、新技術の導入効果の検証等の機会を創出するとともに成果の情報発信を行い、船舶共有建造制度の利用価値を高めるとともに内航海運の発展に寄与する。

#### 対象とする新技術

環境負荷低減、船員負担軽減、安全性向上等の内航海運が直面する課題の解決に資する新技術。

#### 「内航ラボ」の基本スキーム



# 小型船舶操縦士の免許について

一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会  
特定事業本部 試験部長 田辺 晃

当協会の実施する小型船舶操縦士の免許に係る事業、小型船舶操縦士国家試験（以下「操縦試験」という。）及び小型船舶操縦免許証更新/失効再交付講習（以下「更新等講習」という。）には必ず申請行為が伴います。ご存知のとおり国土交通大臣に対する申請は、本人または海事代理士に限るとされていますが、郵送申請が可となったり、（現在は運用されていませんが）親族による申請なら代理申請が可となったりといくつかの手段が用意され、本人がその気になれば、海事代理士の手を借りずともできる仕組みとなっています。しかし、当協会における申請状況をみると、操縦試験については、個人申請が2パーセント、海事代理士経由（ボート免許スクールや登録小型船舶教習所）の申請が98パーセントとなっています。もちろん、新規免許取得におけるプロセスとして、ボート免許スクール等を利用することがほとんどであるためという理由はあるものの、海事代理士が介在することで、免許取得の意思表示をした後は、試験申請→受験（合格）→免許申請→免許証受領という煩雑な申請行為を意識することなく、操縦免許証が手元に届きます。また、更新等講習では、個人申請が10パーセント、海事代理士経由の申請が90パーセントとなっていて、操縦試験に比べればその比率は下がりますが、それでも多くの方が海事代理士を頼りにしていることがうかがえます。



日本海事代理士会会員による試験申請

当協会の免許関連事業のうち、操縦試験事業は、船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則に規定された操縦試験手数料を収入とすることで成り立っています。そのため、小型船舶操縦士指定試験機関として適正に事業運営を維持していくためには、一定規模の受験申請者があることが必須要件となります。それなりの試験申請者数を確保するためには、免許を取ってください、試験を受けてください、という営業活動が欠かせませんが、国家試験を実施している立場上、表立って行うことができません。あくまでも試験申請のあった者に対して試験を実施するという完全に受け身な立場であって、景気動向に大きく左右される非常に不安定な事業ともいえます。

昨今は、可処分所得をマリンレジャーに回そうという風潮は大きく後退しており、そのうち使うかもしれないからとりあえず免許だけでも取っておこう、などという受験者は激減しています。受験者の年齢層を見ても10代や20

代前半は、いわゆるバブル景気の頃から比べると、数もさることながら全体に占める割合が落ち込んでいます。

平成 15 年 6 月に制度改正があって水上オートバイ専用となる特殊小型船舶操縦士の資格が創設されたのはご存知のとおりですが、水上オートバイも 4 サイクル 3 人乗りが主流になるにつれ艇体の単価も上がり、購買層の年齢層も上がってきました。これに呼応するように若者の乗物ととらえられていた水上オートバイも今や中高年の乗物になりつつあり、免許取得者の年齢層も 30 代、40 代が中心になってきました。

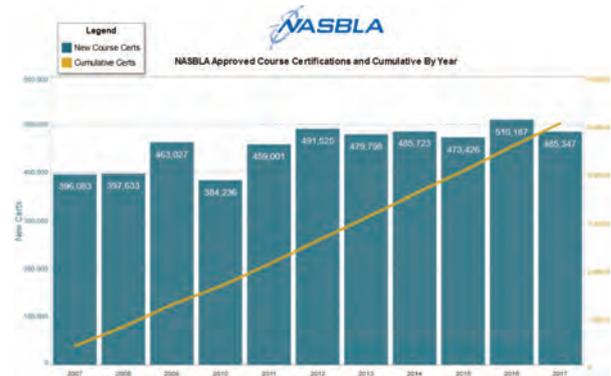


学科試験風景（北海道小樽市）

そのように景気に左右され、若者の関心が薄い資格に、まかりなりにも年間 6 万人前後の申請者がいるということは非常にありがたいと思うと同時に、それだけの資格取得希望者を集めてくださる海事代理士をはじめ、ボート免許スクール、登録小型船舶教習所が、精力的にマリンレジャーの楽しさを説き、門戸を開いてくださっていることに深く感謝するだけです。それでも、自動車、二輪車の運転免許試験の実施状況を見ると、受験者が 261 万人、合格者が 196 万人と、こちらも減少傾向にあるとはいえ、操縦免許とは明らかに桁が違います。もちろんその使用目的が違いますから、同じ乗物の免許制度とはいえ、

ある程度の差異は仕方がないものの、これだけ事業規模が違っていると、行政がこの資格制度に注力する割合が限りなく低くなるのも止むなしといわざるを得ません。

人口が日本の 3 倍弱である米国では、小型船舶の国家資格はないものの、安全運航教育の国家基準があり、ボートを操縦するにはこれに準じた教育を受けて認定証を受けることが前提となっています。その教育を受けて認証された数は毎年 50 万人前後と日本の 10 倍近くいて、内水面で遊べる環境が日本とは桁違いという現実はあるとしても水上レジャーの隆盛ぶりがうかがえます。日本の免許取得者もせめて現在の 3 倍の規模になれば、資格制度もマリンレジャーを取り巻く環境も何か変わっていくのではないかと感じていますが、なかなかかなわぬ夢です。



NASBLA（全米安全運航州法管理官協会）  
公認の安全運航教育機関による  
認定証取得者数

とはいえ、我が国において操縦免許取得者が爆発的に増える要素が見いだせないとしても、マリンレジャーに親しむ環境を整え、マリン業界を衰退させないためには、免許を既に取得した者ができるだけ長く操縦免許証を行使してもらうことが重要だといえます。

当協会は、登録操縦免許証更新等講習実施機関として操縦免許証の更新に係る事業を

実施していますが、ずっと悩み続けているのが操縦免許証の更新率が一向に上がってこない、という問題です。

昭和 58 年の STCW 条約批准に伴い、海技免状（操縦免許証）に 5 年毎の更新が義務付けられてから、更新時には新規取得者に 5 年前取得者が加わり、本来だったら倍々ゲームが増えていってもおかしくないはずでした。ところが、海技免許及び操縦免許は終身有効で、海技免状や操縦免許証の効力が失効しても、再交付のための講習を受ければ復活するという規定が災いしてか、使うときに復活させればいいやと、失効させる比率が異常に高くなっています。そのため、年々回帰率（5 年前の更新者が再度更新する割合）は下がり、新規取得者が加わり増えるはずの更新講習受講者数が、5 年前より低いという状況が続いています。



更新講習の体験乗船会（平塚リバーポート）

操縦免許証を受有していてもボートや水上オートバイに乗る機会がない、乗りたくても高額で二の足を踏んでしまう、という理由でなんとなく免許証を失効してしまうことを少しでも回避できればと、当協会の強みである小型船舶のプロである小型船舶操縦士試験員やボート免許スクールのインストラクターが更新等講習の講師を兼ねているという特徴を活かして更新等講習に合わせて体験乗船会を実施しています。免許証が失効した方に対しても、

自己操縦免除の申請をして試験員などが同乗することでハンドルを握ることを可能としています。ただ、会場や受講人数の関係で常時できるというものでもありませんが、実施すればそれなりに好評で、受講者からも「久しぶりに乗れて楽しかった」「もう一度乗ってみようと思った」といった声が上がっています。できれば他の更新等講習実施機関においても積極的に実施していただければと感じています。

海事代理士の本来の業務からすれば、操縦免許取得者の取得後のフォローは、手間が掛かるうまみの少ない業務かもしれません。ただし、国土交通大臣による更新時期の通知制度がない現状において、免許証の有効期限の 1 年前に更新時期に入ったことを知らせたり、期限直前にも案内をしていただいていることが、結果としてこのコミュニティーに操縦免許証を活用できる者を留まらせることにつながっているという功績は非常に大きなものがあります。

当協会には海事代理士資格受有者が 24 人在籍しています。総職員数 96 名（臨時職員を除く）ですので、その割合は 25 パーセントであり、この業界の中では比較的高い方ではないでしょうか。海事代理士業を開業しようというのではなく、海事代理士に当協会の業務の一部を頼っているからには、その本質を理解しておくべきという趣旨からの資格取得となっています。

当協会の事業が続く限り、海事代理士は、当協会にとって最も大事なパートナーであります。海事代理士にとっては、小型船舶操縦士の免許関係の業務は海事代理士業のごく一部にしか過ぎないかもしれませんが、海事のプロとしてこれからも当協会を支えていただければ幸いです。

# コロナ禍に伴う遠洋漁船の窮状報告と要望

中部支部 松村 典太

COVID-19は、世界各地で感染拡大の一途をたどり、米国ジョンズ・ホプキンス大学発表データによると、6月末時点で、感染者1千万人を超え、死者数は50万人を超えています。このパンデミックは全世界の人々を巻き込んだ未曾有の災害とも呼ぶべきもので、ロックダウンや移動制限を求められると、人・物の動きが遮断され経済活動はほぼ停止状態にまで陥りました。そしてこの間、徹底的な感染防止対策や生活行動様式の変容を求められるなど、社会的変化を強いられるようになりました。

このような事態を受け、国土交通省では新型コロナウイルス感染症対策として、我々海事代理士に関連した業務を含め様々な緊急措置、取扱い、ガイドライン、支援策等を打ち出していますが、それでも尚、海外を拠点に操業している多くの漁船は危機的状況に直面しています。私は当会において各種手続を研究する専門委員会の委員長という立場ではありますが、今回は敢えて、ひとりの海事代理士として、窮状を訴える漁業者の声を事例として紹介したのち、国土交通省による緊急措置や取扱いについて意見を述べさせていただきます。

事例紹介の前に、まずは船舶検査時期の期間延長について、下段の取り扱いが為されていることを踏まえたうえで、そのあとの事例を読み進めていただくと、問題が把握し易いかと思います。

海事局検査測度課長事務連絡（令和2年4月7日）によると、令和2年6月1日までに検査時期が満了する船舶に対して、「定め

られた時期に船舶所有者が船舶検査の臨検を受け入れることが困難な場合、又は、船舶検査官による臨検が困難な場合にあつては、申請により当該時期の満了する日の翌日から起算して3ヵ月を超えない範囲内においてその指定する日まで当該船舶の中間検査又は臨時検査の時期を延期する措置を実施させていただきます。」としており、船舶検査受検期日の延期が認められました。その後、5月7日及び6月16日の事務連絡により、対象期間が都度更新され、現在は8月1日までとなっています。また、既に3ヵ月延期した船舶がなお臨検を受け入れることが困難な場合、又は、船舶検査官による臨検が困難な場合にあつては、検査申請をして検査官が現認、写真、ヒアリング等により現状確認を行い良好であれば合格として検査終了し、3ヵ月以内に臨時検査を指定する取扱いとしています。

## ケース1

大西洋方面の漁場で操業していたマグロ漁船が、6月に船舶安全法（以下、「安全法」という。）、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（以下、「海防法」という。）に基づく中間検査時期が満了するため、それまでにCape Townで海外巡回検査を受けようと検査準備をしていた。しかしロックダウンに伴う渡航禁止や港の入出港制限、船員の上陸禁止などで、受検時期の見込みが立たず、仕方なく本邦に帰港して受検することに決めた。ただし、その時点ではまだ上記取扱いの対象期間は6月1日までとなっており、本船は6月2日以降に検査時期の満了日が到来するため、検査の延長申請手続が出来なかった。

万が一、この取り扱い措置が伸長されない場合、帰港の途中で検査切れとなり、それ以降、合法的に航行続行不可能となるため、船主は非常に難しい判断を迫られたが、そのまま現地の制限緩和など状況が改善される様子は見られず、感染症蔓延に伴う混乱はまだ暫く続くだろうということと、対象期間が伸長されるだろうという判断で本邦への帰港を決断した。その後、5月7日の事務連絡により対象期間が7月1日まで伸長されたので、すぐに延長申請手続きを行った。

## ケース2

マダガスカルを拠点に操業している漁船がコロナ禍の影響で渡航制限により船舶職員を派遣出来ず乗組基準を満たせないため、出港予定から3ヵ月経った今も目途が立たず、来年春の中間検査期日に合わせたドックスケジュールの見直しを迫られている。当初の予定通り中間検査に合わせて操業を切り上げると、漁期を現段階でも3ヵ月以上短縮しなければならず、相当な損失が予想される。この漁船は通常10ヵ月操業したら2ヵ月係船するという1年間のサイクルで運航している。漁場における漁期も決められているので、調整するためには検査延期が可能かどうか、いつまで延期できるかなどの情報を基に現地造船所と折衝しなくてはならず、できるだけ早く延長申請手続きを行えるようにすることと共に、できるだけ長期間延期を希望すると要望された。

## ケース3

昨年秋に本邦を出港し大西洋漁場で操業していたマグロ漁船が、今春に船員の交替と海防法検査をCape Townで行う予定をしていたが、ロックダウンとなり、仕方なく当時まだ

制限されていない東南アジアの港まで回航し船員を交替させた。その結果大幅な操業期間のロスと燃料代が嵩んだことにより損失を被り、それを挽回するためには操業の延長をすするしかないと考えているとのこと。なお、海防法（油）の検査時期が今年秋に満了し、海防法（大気）の検査時期が来年早々まで、さらに安全法の検査証書有効期間が来年夏までと、それぞれ検査時期がずれており、海防法はまとめて受検するとしても、この短期間で2度も日本へ帰港していたのでは全く採算が合わない。

以上の事例を参考に状況を整理すると、いくつか共通した問題が浮かび上がってきます。ひとつは検査時期の延期の対象となる時期を毎月1ヵ月間伸長することと、もうひとつは検査時期の延期期間を3ヵ月が限度としていることが海外を拠点に操業している漁船（以下、「基地操業漁船」という。）には短すぎるということです。

基地操業漁船が、検査時期の満了を向かえるにあたり通常取り得る選択肢は、運輸局（以下、「JG」という。）による海外検査、船級協会（本文では、NK）による代行検査（以下、「NK 代行検査」という。）、日本での受検のいずれかです。

JGによる海外検査は、通常、基地操業漁船が最も活用している制度です。しかし現在はJG検査官の海外派遣の見込みが立たないので、当面、海外検査は諦めざるを得ません。仮に渡航制限や現地での移動制限などが緩和され、検査官の派遣が可能となっても、海外巡回検査を依頼する場合、遅くとも2ヵ月前には海外検査受検調書を関東運輸局へ提出しておかなければならず、それから派遣検査官の選定、検査の打合せ、現地滞在先ホ

テル手配等々、事前準備にかなりの日数を要します。

NK 代行検査は、JG 検査官を現地へ派遣することが難しいと判断された場合に認められている検査です。しかし、ロックダウン継続中の国では、JG による海外検査同様、検査再開の目途が立ちません。仮に臨検出来たとしても、検査後の処理をするためには NK 鑑定書を受領したあと、証書・手帳の原本を関東運輸局へ提出しなければなりません。通常であれば漁船のスタッフや工事作業の請負業者等にデリバリーを依頼しますが現状では不可能です。また現地代理店等に送付依頼するにしても、渡航制限が解除されていない現状では、航空便が利用出来ず、証書・手帳を運ぶ手段がありません。

日本での受検を選択することは、現在日本国内では入出港制限された港もなく移動制限も解除され、又検査制度を鑑みた場合、最も望ましい選択肢でしょう。しかし、大西洋漁場から本邦の港まで片道約 45 日かかり、当然、移動期間は操業を諦めなければならず、そのうえ安全法と海防法の検査時期が一致しているとは限らず、さらに海防法は油（正式区分 油の排出防止に関する設備等及び油濁防止緊急措置手引書）、大気（正式区分 大気汚染防止検査対象設備及び揮発性物質放出防止措置手引書）、バラスト（正式区分 有害水バラストの排出防止に関する設備及び有害水バラスト汚染防止措置手引書）、ふん尿（正式区分 ふん尿等の排出防止に関する設備）と 4 種類が検査対象となる漁船もあり、それぞれの検査時期が一致していないこともあり得ます。コロナ禍が収まるまでの間とはいえ、毎回日本での検査を選択した場合、操業期間が大幅に削減され、採算が合わず経営が成り立たなくなります。

本邦へ帰港せずに海外検査制度を活用している基地操業漁船は、JG 検査官の海外派遣及び NK surveyor 派遣のいずれも見込みが立たない現状においては、検査時期の延期が現在取り得る最も現実的で唯一の選択肢となります。しかし、いつこの混乱が収束に向かい、ロックダウンなど人の移動の制限が緩和されるのか見通しが立たない中、検査時期まで後 1 ヶ月ほどに迫ってからやっと 3 ヶ月を限度に延期出来る今の取扱いでは、基地操業漁船のためには全く不十分であると考えます。

分かりやすく例を上げて説明すると、8 月に検査時期が満了する船舶は、本原稿執筆中の 6 月末の時点では、延期申請対象期間が 8 月 1 日までとなっているため、まだ延期申請が出来ません。7 月に入り事務連絡が発出されるのかも、現時点では不明です。急に本取り扱いの延期措置が終了することとなった場合、すぐに検査準備にとりかかるのは現実的に不可能です。その場合には、ロックダウン中の外国の港へ係船して、船員は上陸許可も与えられず船内に閉じ込められたままになるでしょう。コロナ禍の混乱の終りが見えない状況において、延期申請対象期間を毎月 1 ヶ月間伸長する取扱いを改め、むしろ必要に迫れたタイミングで延期申請を行えるようにすべきだと考えます。

また、延長期間を 3 ヶ月が限度としている根拠として、船舶安全法施行規則第 46 条の 2（船舶検査証書の有効期限の延長）を援用しているものと考えますが、これは常時における船舶検査証書有効期間の延長制度であり、非常時における、検査時期の延期とは一線を画すべきものです。理由は、検査証書有効期間満了時に受検する定期検査は、あくまでも満了日までに申請が為されていれば良く、

その後結了日が満了日を過ぎていても問題はありますが、中間検査（指定臨時検査含む）の場合には検査時期満了日までには結了させなければなりません。受検期間は中間検査でも約1ヵ月さらにはそれ以上要することもあります。部品の調達に数ヵ月かかることもあり得ます。その場合は受検中に検査時期が満了してしまい、定期検査に切り替えて受検しなければならないということになるのでしょうか。JG検査官を海外へ派遣できるようになるまでの間、基地操業漁船等本邦への帰港を想定していない船舶に対しては、事情を考慮したうえで、制限を設けずに任意に検査時期を延期できるとするべきではないでしょうか。

ここで更に、地元静岡新聞に掲載された記事を紹介します。6月9日の記事に「焼津マグロ漁船南アで足止め」というタイトルの記事が掲載されました。

その記事によると、3月下旬に機関長の体調不良で交替させるため、Cape Townに入港したところ、その後COVID-19感染拡大により国際線の離着陸が禁止され、交替する機関長を送り込むことが出来なくなり、当該漁船はそのまま待機させられており、残り船員24人は上陸も許可されず、船内での生活を余儀なくされている。

もう1隻は船の修繕に伴い日本人の全乗組員が一時帰国、その間に南アフリカがロックダウンとなり、長期間船だけが港に取り残された状態となっている。

これらは、あくまでも地元焼津漁船についての記事であり、他県所属の漁船についても何らかの影響を受けているものと思われます。

船舶検査制度についての取扱いとは異なりますが、この新聞記事や、前述した紹介事例（ケース2、ケース3）からもお分かりのように、船員の交替は、外国において漁船に限ら

ず商船も大変苦慮している問題です。欠員が生じて船員の補充が容易に行えず、怪我人や健康上の理由で下船させた場合、下船者が船舶職員であれば、運航を止めざるを得ません。この先いつまで続くか判らない渡航制限や移動制限などが緩和されるまでは、現状の乗組員のまま運航するしかなく、休暇のための交替でさえ行うことが出来ません。検査時期についての取扱い同様、船舶職員及び小型船舶操縦者法（以下、職員法という）第19条及び同法施行規則第62条による「欠員届け」、又は職員法第20条及び同法施行規則第63条による「乗組み基準の特例」など、船員配乗に関する取扱いについても、解釈を拡大するなどして、緊急措置を講じるべきではないでしょうか。もし何らかの措置を講じることもなく、このまま事態が長期化すれば、運航継続ができなくなる船舶が続出し、港は係船、停泊した船舶で溢れることとなります。国際貨物物流の99%以上を占める船舶の運航を止めるということは、サプライチェーンを分断し、経済活動を止めてしまうことに等しいということに、もはや議論の余地はないでしょう。

国土交通省では、新型コロナウイルス感染症対策として、これまで様々な緊急措置や取扱いなどを講じていますが、いずれも現行のルールの中で対策を講じているに過ぎません。コロナ禍はリーマンショックや東日本大震災をも凌ぐ災害ともいわれており、間違いなく戦後最大の危機であり、現在もその危機の只中にいます。これから第二波、第三波がやってきたときにどれだけ備えをしておくかが重要な鍵となってきます。

奇しくも、平成30年度に海事局検査測度課より要請を受け「新たな船舶検査・測度制度の構築に向けた検討会電子化推進ワー

キンググループ」の会合に当会からも参加しました。そこで将来の検査制度について議論を行い、それに基づき、環境が整っている運輸局ではビデオカメラなどによるリモート検査が始まっています。申請手続きについても、online を利用して出来るようにするなどの改正作業は進めていると推察しますが、更にコロナ禍の対策の一環としても、積極的に推し進めていただきたいと思います。

今回紹介した事例などは漁業者から所属団体等には直接事情を説明しており、水産庁はある程度把握しているのではないのでしょうか。当会機関誌であるこの「海事の窓」は国土交

通省や各地方運輸局の他、関係機関へも広く配布しています。船舶検査制度や船員配乗等を所掌している国土交通省に対し、危機に瀕した漁業者からの切なる要望の声をお届けしたく、僭越ながら執筆させていただきました。

漁業を取り巻く環境は、コロナ禍以前から漁獲量の減少、他国の台頭、船員の高齢化など非常に厳しい状況に追い込まれています。このままでは操業に甚大な影響が想定され、遠洋漁船の存続自体が危ぶまれます。日本の食卓から美味しいマグロが消えるようなことがないようにと切に願います。

# 「第42回海の写真コンクール」について

広報委員会

令和2年7月23日、「第42回海の写真コンクール」（主催：公益社団法人近畿海事広報協会）の入賞者が発表されました。当会は、後援団体として参加し、準特選の作品に「一般社団法人日本海事代理士会会長賞」を贈呈しています。

「海の写真コンクール」には、約10年前から日本海事代理士会近畿支部が協力を重ねてきました。近年、応募点数は年々増加し、その応募者は、北海道から沖縄まで広い地域に、また年齢は10歳代から90歳代までの幅広い年代層にわたり全国規模に拡大しています。海に対する関心を高めてもらうための海事広報活動である「海の写真コンクール」を後援することは、当会の目的である海事思想の啓発に繋がると考え、広報事業の一環として昨年度から本会活動に取り入れられています。なお、公益財団法人日本海事広報協会の各ブロックの海事広報協会の活動の中で、写真コンクールは、近畿海事広報協会のみが開催されています。

今年は、応募期間に新型コロナウイルス禍による外出自粛の呼びかけ、緊急事態宣言等が重なり応募数の減少が心配されました。しかし、この写真コンクールを楽しみにしている愛好者に支えられ、本年も海運・造船・港湾・湖・川・魚など広く海をテーマにして1418作品（応募者数426名）と多数の応募がありました。

選考会当日、小田会長、中村広報委員長が参加し、厳正な審査を行い、松田裕次様（宮崎県延岡市）撮影のタイトル『パパのけっさく』を「一般社団法人日本海事代理士会会長賞」に選考しました。受賞者には、賞状と盾、副賞を贈呈します。

選考理由は、以下のとおりです。

『清々しい青空の下、父親が建造に携わった船の進水を親娘で見守る構図に、晴れやかで少しばかり誇らしげな表情を後姿からでも感じ取ることができた作品です。海や船にあこがれる心をいつまでも持ち続けて欲しいと願い、選考しました。』（小田会長）

「海の写真コンクール」の入選作品は、近畿海事広報協会のHPに掲載されていますので興味のある方はぜひご覧ください。

一人でも多くの若い世代の方に海に興味をもっていただけるよう本会は今後も海の写真コンクールに協力してまいります。海・船に関係する活動をされている方が、来年度の「海の写真コンクール」に応募されることを祈って報告を終わります。



（一社）日本海事代理士会会長賞  
タイトル『パパのけっさく』



## はじめに

「2008年6月21日、フィリピンのマニラからセブ島へ向け航行中、折から接近中の台風6号による波浪の中でエンジンが故障、同国中部のロンブロン州シブヤン島沖合で高波を受けて転覆し、乗客乗員825人中、船長を含む773人が死亡または行方不明となった。」(ウィキペディアより)

この事故は、私が二十数年勤務した新日本海フェリー所有の「フェリーらいらく」(18,268ton)がフィリピンに売船された後、同国最大の客船「プリンセス・オブ・ザ・スターズ」(23,824ton)として運航中に発生しました。

事故当時、教員として鳥羽商船高専に出向していた私は、ネットニュースで転覆した同船の船首船底部を一見し背筋が震えました。入社当時、同船に乗船した経験があり、入渠時にその船底を幾度となく検査していました。「まさか!」と思いましたが、イヤな予感が的中しました。

正直なところフェリーの現場に復帰するのが怖くなり、できる事ならこのまま教員を続けていたいと妻に相談しましたが、あっさり無視され現場に復帰しました・・・

そして数年後、同社を退職し現在は、大阪湾で水先人をしつつ、神戸大学海事科学部での非常勤講師など自分にできる事に色々チャレンジしています。海事代理士

業務については、海事関係の知人から仕事を頂くことがあります。が、実務経験が乏しく、先輩を頼りながら進めています。

今回は、こんな私の海上経験から船舶安全運航に関する知識・技術・考え方等について触れていきます。



フェリー船橋にて

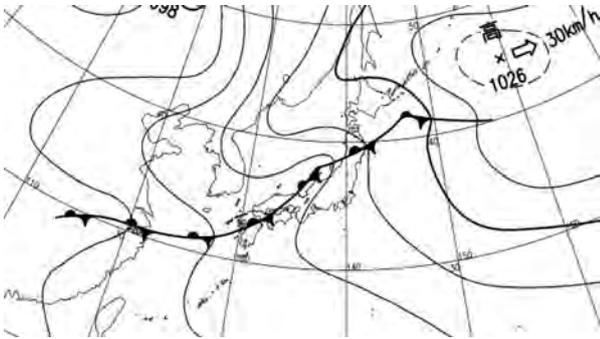
## 天気図だけでは、わからない

私がフェリー会社に入社した当時は、まだ通信士が乗船しており無線FAXにて地上天気図や高層天気図等を入手してくれました。多くの船長は、それらの天気図から運航判断していました。しかし、近年では、インターネットが普及し我々がアクセス出来る気象情報は格段に増え、より精度の高い気象予測が可能になりました。

これまでの地上天気図だけでは、十分な運航判断ができません。

例えば、次の地上天気図を見て何が判るでしょう？

(一応) 私も気象予報士ですがこの天気図からは、「ぐずついた天気かな？」程度しか予測できません。



実は、これ、2018年7月8日の天気図で、犠牲者200名を超える甚大な被害をもたらした「平成30年7月豪雨」(別称 西日本豪雨) のものです。

インターネットが発達した今日では、衛星画像情報やアメダス、気象レーダーなどに加え、土砂災害警戒情報などのデータを誰でも簡単に入手できます。これら最新の気象情報を活用することにより過去に理解できなかった気象現象が理解できるようになります。

医者は、問診票に記載された疾患経歴や体温、血圧だけで患者を診断することはできません。同様に気象予報士は、天気図に記載された、気圧配置の移り変わりや気温、気圧だけで気象予報することはできません。医者がレントゲンやMRI等を活用するのと同様に、気象予報には衛星画像や気象レーダー、アメダス等の最新技術が欠かせません。

### 小低気圧の恐怖とその観察

私がまだ三等航海士だったある強い冬の型の気圧配置の夜、敦賀港の風は、北の

12m/s(離岸風)程度の予報が出ており、岸壁の風速計もほぼ同様でした。ところが、本船が岸壁前で回頭する頃、風向が南の12m/s(向岸風)に急変しました。当時の船長は経験豊富で、何とか体勢を立て直し無事に着岸出来ましたが地上天気図からは、どう見ても北寄りの風しか考えられず南風は完全に想定外でした。

実は、この時、若狭湾付近に局地的な小低気圧が発生し、これが南風の原因でした。この小低気圧の発生原因は、日本海寒帯気団収束帯(Japan sea Polar air mass Convergence Zone, JPCZ)と呼ばれるものでした。このJPCZの成因は、朝鮮半島北部にそびえる白頭山などにより、寒気流が強制的に二分され、再び合流、収束するもので、衛星画像でははっきりと観察することができます。

海上経験豊富な船乗りの多くは、波浪予測を大きく上回る巨大な波に遭遇しています。この突発的異常波(Freak Wave)は、日本では「気まぐれ波」とか「一発大波」と言われてきました。

先のJPCZは、双方向からの波がぶつかり合う海域で、この突発的異常波に警戒すべき海域でもあります。



荒天航海の一コマ

## 恐ろしいのは、追い波

---

荒天時の航海で恐ろしいのは、追い波です。向い波では、船体の衝撃が大きく確かにダメージが生じる事がありますが、追い波では、船体の衝撃が少なく航行できてしまいます。しかし、ブローチングやパラメトリックローリング等という現象によって一気に転覆という事態が発生します。

2009年11月の「フェリーありあけ」転覆事故も追い波中で発生しました。

追い波中の航海は、復原性を十分に確保し、波と船体運動とを同調させないような針路や速力調整が重要となってきます。

フェリーでは、積載する貨物（車両）各々の重量が不明なため正確なGM（復原性）の算出が困難です。このため我々は、喫水から貨物等の総重量を求め、各デッキに積載した貨物量で配分して近似値を把握していました。

## 経営トップの責任

---

船長としては、十分な復原性を確保した上で出航したいのは当然です。しかし、復原性を確保するためには、積載貨物量を減らす必要も生じます。船社にとって積載貨物を減らす事は、そのまま減収となります。ここで「船長」対「会社」の対立が生じたりします。

会社に対して常にイエスマンの船長であれば、2014年4月に韓国で転覆した「セウォル号」の様に本来、航海すべきでないコンディションの船を出航させてしまいます。とはいえ、船舶所有者には、船長を解任する権限があり、イエスマンでなければ船長になれないかも知れません。

そこで安全マネジメント体制態勢の構築により、経営トップが目先の収益ではなく、

長期にわたる安全運航を土台とする取組みが必要になります。

船舶で事故が発生すると、再発防止策を検討してマニュアル化し乗組員に周知します。継続的改善、いわゆるPDCAサイクルという考え方で事故を防ごうと取り組んでいる船社も多いと思います。ただ、例えばもし「完璧なマニュアルを作れば事故は防げる」という考え方がベースになっているとするならば、その考え方自体が問題ではないでしょうか？

PDCAサイクルを回す前に、まず、「我々の考え方自体に問題はないか？」その事を十分に考えておく必要があります。

## 水先人の業務

---

現在、私は、大阪湾にて水先業務に就いています。友ヶ島沖から、パイロットラダーという縄梯子を登って本船に乗り移ります。船長から本船の操船権を預かり大阪や神戸港などに着岸させるのが主な業務です。水先人は、英語でパイロット（Pilot）と言われます。パイロットというと、やはり飛行機乗りを思い浮かべるとは思いますが、1903年のライト兄弟初飛行のずっと昔からパイロットという言葉があり、それは、水先人を指す言葉でした。

現在、日本には、およそ700人のパイロットがいるだけの非常に珍しい仕事です。パイロットが安全に船を離着岸させる際には、最新の気象情報を入手し操船プランを立てます。風圧面積が大きいPCC（自動車運搬船）などは、風の影響を強く受けます。そのため強風が予想される際には、追加のタグボートを手配します。ただ、タグボートの追加には、ユーザー様に数十万円の追加費用を負担頂くことになるため、闇雲に

オーダー出来ません。とはいえ、無理をしてタグボートを追加せず、強風に見舞われたら大事故につながる恐れもあります。自身の操船技術、風向風速、船種（ふなだね）などから判断しますが、そこが悩ましいところです。

以前、大先輩から「操船は、9割観察だ!」と教わりました。つまり操船は、風や潮流など外力を最大限活用し、主機やスラスタ、舵、タグボートなどの使用を必要最低限にすべきで、そのためには、船の動きをよく観察し必要最低限のアクションを取るといことです。このような操船を身につける事が出来れば、万一、自分の予測を上回る強風に遭遇しても、まだ「打つ手」が残っています。

気象予報や操船に限らず、観察すると言うことは非常に重要だと思います。どんなに高度な技術を持った医者でも、患者の顔色を観察しない医者は、信用できません。



船長とのツーショット 大阪南港にて



ミャンマー若手航海士とシミュレーター訓練

さいごに・・・

## 観察して、目先の収益を求めないこと

私は三重県の田舎の漁師の息子として育ちました。近所の漁師のお爺さんは、テレビの天気予報は見るものの、日々、空を仰ぎ、風を感じ、出漁判断をしていました。

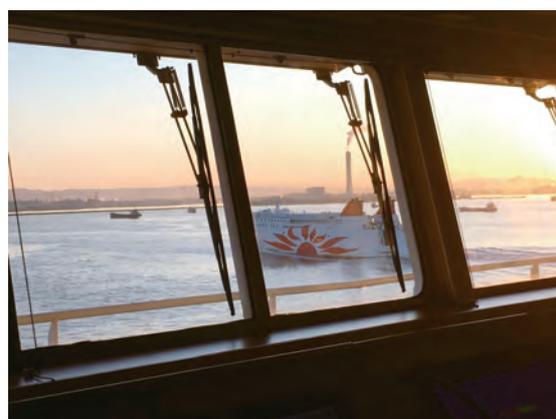
この観天望気という技術は、気象情報が格段に進歩した今日でも重要だと考えます。

衛星画像など、最新気象情報の活用方法は、多くの文献・論文が出版されており、いつでも学ぶことができます。しかし、気象現象は多種多様で、完全にマニュアル化することは出来ません。

日々進化する予報技術を学びながら、空を仰ぎ、風を感じ、時に大自然の恐怖を体験しなければ、本当の意味で操船や気象予報技術は身に付きません。

これは、海事代理士業務についても通ずると思います。

目先の報酬だけでなく長期にわたりクライアントとの良い関係を築き、業務的な手続きだけでなくクライアントをしっかりと見つめることで、質の高いサービスを提供できるのではないのでしょうか？



早朝の大阪港入港ラッシュ

## 九州からのご挨拶

日本海事代理会九州支部は、山口県下関から沖縄まで九州運輸局および沖縄総合事務局管内の海事代理士が所属しています。

九州・沖縄地区は、島嶼部が多く、造船業も盛んで、多くの海事代理士が活躍しています。日本海事代理士会の会員数においても、全国 10 支部のうち、関東支部に次いで 2 番目となっています。

九州支部には、毎年多くの新人海事代理士が誕生しています。もちろん海事代理士になったからといってすぐに仕事ができるわけではありません。しかし、慣れない環境のなかで、海事代理士としての一步を踏み出し、資格者として成長すべく試行錯誤を重ねています。

今回は、そんな新人海事代理士 2 名から、海事代理士としてのフレッシュな想いを寄稿いただきました。

### ワクワクが止まらない

九州支部 松尾 直美

私が海事代理士と出会ったのは 2 年前です。一緒に働いている同僚が海事代理士試験に挑戦していたからです。当時の私は「海事代理士」という資格を知らませんでした。その同僚に受験テキストを見せてもらった時のワクワクを今も鮮明に覚えています。テキストを一冊読みましたが、「海」と「船」のついた言葉をこんなに見たことがなく、全くわからなかったからです。最初は合格できそうな気がしませんでした。全く予備知識がなかったことが幸いして、知ったことの全てが初めてのことばかりだったので、「知る喜び・学ぶ楽しさ」を味わいながら試験勉強を行い、平成 31 年 1 月海事代理士登録及び「かもめ海事代理士事務所」を大分市に設立しました。

「海事代理士では飯が食えない」「海事

代理士では独立が難しい」との声を聞くこともあります。私は海事代理士という資格に大きな将来性と魅力を感じます。海を見れば多くの船舶が航行しており、港では多くの人が働いています。船には船舶登記や各種申請、船員には船員保険等の届出、海事代理士である私にとってチャンスが転がっています。

私は現在、会計事務所に勤務していますが、この「会計・税務業務」と「海事業務」を連携することが出来れば、更に可能性が広げられるのではないかと・・・そんなことを想像するとワクワクしています。

海事代理士の知名度は他の土業に比べて高いとは言えないですが、だからこそ「海事代理士」をより多くの人に知って欲しいと思いました。

資格者講習会では多くの女性の姿を見かけましたが、支部の例会には、女性が私一人だけで驚きました。「どうやったら女性の仲間を増やしていけるのか」を諸先輩方のお力をお借りしながら取り組んでいければと思っております。

実は私にきっかけを与えてくれた同僚は未だ受験生をしています。「今年こそは合格してくださいね」とプレッシャーをかける

日々。早く一緒に海事代理士として働けるのを楽しみにしながら、そのことを考えるとまたワクワクします。

最後に、大分には幸いにも素晴らしい海事代理士の先輩が多くいらっしゃいます。その先輩方から少しでも多くのことを吸収していきたいと思っていますので、ご指導の程宜しくお願い致します。これでまたワクワクが止まらないですね。

## 北から南からによせて

九州支部 飯沼 安彦

私は、大分県中津市の海事代理士の飯沼安彦と申します。開業してから3年目になります。ちょうど20年前に大学を卒業して、法律事務所に就職し、現在も、海事代理士業と兼業しています。

海事代理士試験には1回で合格できましたが、約1年半かかりました。法律書を数冊購入して、あとはひたすら全条文の暗記を繰り返していました。別の勉強方法もあったと思いますが、今では条文を覚えていることがとても役に立っています。

合格後は、すぐに登録・開業いたしました。不安でしたが、「今、帆を上げないと、今後、船出しないだろう」と思い、決意しました。

開業後、造船所も海運会社もない地域ですので、当然のように仕事はありませんでした。海に関係する人や会社に、ひたすら挨拶回りを続けていましたが、ほとんどが門前払いでした。嫌なことを言われたこともありましたが、続けていくうちに運よく仕事をいただけるようになりました。

このような経緯で、実務に携われるよう

になったのですが、実務書を読んだだけでは、解決することが困難なこともありました。時間との戦いもあり、悩む時間もない状況に何度も直面しました。そのような時、諸先輩方や運輸局の方々から助言をいただき、助けられたことがたくさんありました。私が、現在も海事代理士を続けられているのも、皆様のお陰と自負しております。この場をお借りして、あらためてお礼申し上げます。

まだまだ駆け出しの新米ですが、私は、常に複雑に絡みあう諸問題を、ワンストップで解決できないかと考えていました。このたび、私が兼業しています法律事務所の弁護士が、海事関係に興味を持っていただき、海事補佐人の登録を行っていただけましたので、今後は連携して業務に取り組んでいきたいと考えております。

末筆となりましたが、今後も、浅学非才を顧みず、ご期待に応えられるよう業務を務めていく所存ですので、末永くご指導ご鞭撻のほどよろしくお願い申し上げます。

## 編集後記

---

新型コロナウイルス禍の中、開催を危ぶまれた令和2年度定時総会も終了し、新執行部がスタートしました。例年であれば、総会翌日に理事会が開催され委員会人事等も決まりスタートダッシュを図るところですが、今年は会同会議を行うことも覚束かず、なんとも歯がゆいところです。本会でも、これからますます「オンライン」の活用を検討していく必要を感じる今日この頃です。

さて、ようやく終息を迎えるかと思った新型コロナウイルス禍が第2波の襲来を予感させる不穏な動きを見せるなか、令和2年7月豪雨が九州をはじめ日本全国各地に大きな被害をもたらし、今後も予断を許さない状況が続いています。被災された皆様には心よりお見舞い申し上げます。

例年、夏号の表紙は海フェスタにちなんだご当地ポスターですが、今年は海フェスタの開催がないため過去のポスターを配置してみました。中央には海事関係者には馴染みの「UW旗」を配し、新型コロナウイルス禍収束と豪雨災害で被災された皆様の復興を祈り、今後の平穏な日々への願いを込めました。

これから夏に向かい、猛暑、台風・・・と自然の脅威はまだまだ続きます。「備えあれば患いなし」油断せず、正確な情報収集と状況分析を怠らず、「安全な航海」となるよう日々努めたいと思います。

最後に、本号に寄稿いただいた海上保安庁様、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構様、一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会様及び日本海事代理士会会員各位に心より御礼申し上げます。  
(なかむら)



海事代理士の日  
6月1日



一般社団法人 日本海事代理士会

Japan Marine Procedure Commission Agent Association

〒104-0043 東京都中央区湊 3-16-3 イトウビル 4階

☎ 03-3552-9688 📠 03-3555-2957