

第 **82** 号
令和3年1月

海事の窓



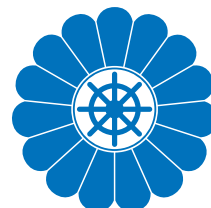
海事代理士の日
6月1日



海事代理士の日
6月1日



海事代理士の日
6月1日



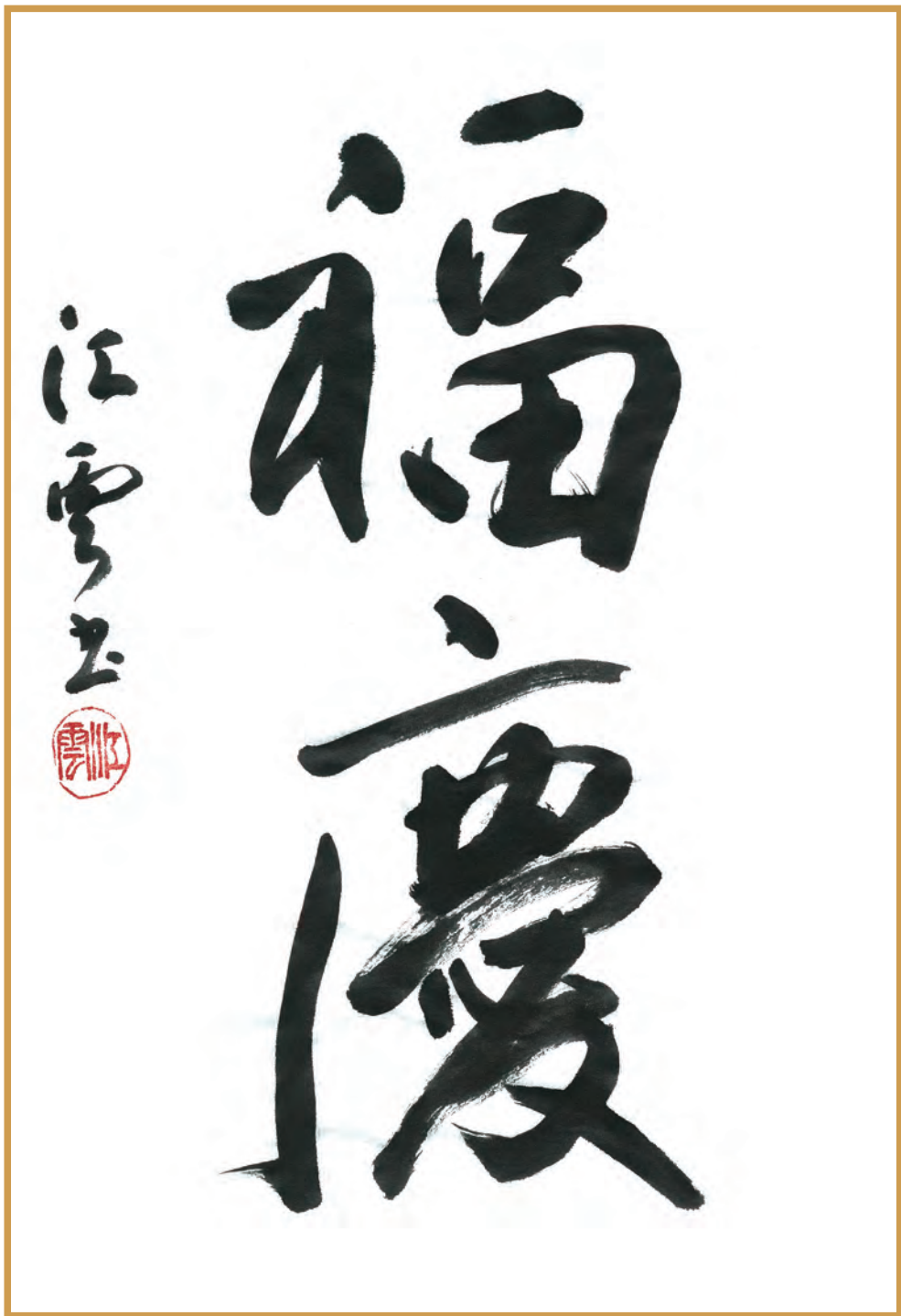
一般社団法人 日本海事代理士会

海事の窓

2021年1月 第82号

目次

巻頭言 会長あいさつ	1
新春座談会 ～令和2年を振り返って～	3
寄稿1 令和2年年金制度改正: 個人の海事代理士事務所に 被用者保険を適用	11
厚生労働省年金局年金課	
寄稿2 海賊対応に係る海上労働条約の 改正に伴う船員法施行規則の 改正について	15
国土交通省海事局船員政策課	
寄稿3 NKバイオセーフティ マネジメントシステム認証について…	19
一般財団法人日本海事協会 調査開発部 グループリーダー 福原智幸	
寄稿4 コロナ禍における 日本籍のクルーズ船の 安心・安全の確保について	24
日本クルーズ客船株式会社 海務部 次長 松田義則	
国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 「船舶海洋工学研修」出講 報告	30
広報委員長 中村真弓	
令和2年度中央研修会(海事セミナー) 開催報告	32
研修委員 中村光男	
叙勲等表彰関係	34
北から南から① 新潟の地形と水の歴史	37
北陸信越支部 遠藤 有澄	
北から南から② 若き頃	40
東北支部 千葉弘之	



「福慶」

ご挨拶

一般社団法人 日本海事代理士会
会長 小田 啓太



新年あけましておめでとうございます。

平素より海事代理士制度並びに当会活動にご理解とご協力を賜り、心より厚く御礼申し上げます。

「新型コロナウイルス (Covid-19)」に翻弄された 2020 年。

時化続きの海にあって、ただ風を待つしかないのかと煩悶しつつ、未だ見えぬ晴れ間を探す気持ちで毎朝空を見上げるなか、初陽に向かい一刻も早い収束をと手を合わせた方もいらっしまったのではないのでしょうか。

私は、昨年正月の本誌巻頭で、子年に向け“いろいろなことに「チュー意」しつつ”皆様と安全に過ごせればと記しました。

凶らずも、目に見えぬウイルスに怯え、マスク・手洗い・嗽を忘れず、アルコール洗浄を繰り返し、「感染しない、させない」と注意することに終始しましたが、本年も、引き続き感染防止の手を緩めぬよう、ご自愛いただきたいと思います。

コロナ一辺倒で過ごしたような一年でしたが、去年は、船員が海賊行為及び武装強盗により拘束されている間においても、雇入契約等が確保されるよう海上労働条約 (MLC 条約) が改正され、昨年 12 月 26 日に発効しました。

これに対応する船員法施行規則の改正も同 6 月に公布され、雇入契約書や船員就業規則への対策条項の追加作業に追われた方もあろうかと存じます。

「海賊」行為については、海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律第 2 条に定められており、“海賊行為をする目的での航行中船舶への著しい接近やつきまとい、進行妨害”がこれに該当します。

ただ、被害を受ける側からは行為者の意図や目的はわかりません。

法令が求めるまま様式に追加条項を加えるにとどまらず、被害を未然に回避したり危険を察知したら通報等を行う必要があることも、日常の船員教育に加え、安全航行に努めていただければと思います。

また、昨年 11 月には、備讃瀬戸で小型旅客船が座礁沈没するも、幸いにして多数の修学旅行中の小学生を含む乗客全員が無事に救助されるという事故が発生しました。

事故そのものは決して褒められたものではありませんが、浸水から短時間で沈没してしまう小型

船から如何にして乗客が生還し得たのかについては、安全管理を研究する立場から関心を覚えますし、ハワイ沖で生じたコンテナ船の荷崩れ流失事故についても、そのメカニズム解明が待たれます。

当会では、運輸安全マネジメント支援事業をはじめ、海事関係情報の収集・検証・法令研究を通じ、船舶の安全と海事産業の発展に貢献すべく活動しております。

情報発信環境を整備するため、本年 4 月にはウェブサイトのリニューアルも控えており、皆様への情報発信もより円滑に行えるものと考えております。

さて、もう一つ忘れてはならないこととして、昨年の内閣改造を機に進められている、所謂「脱ハンコ」の動きがあります。

これは、行政手続きの簡素化・効率化や電子化の一助となることが目的なのでしょうが、私たち海事代理士が業務に使用する印章までも、俗に三文判と呼ばれるものと同列に捉えられているのではないかと、私は強い違和感を覚えました。

当会では、登記申請に添付する本人確認情報に使用する“印影も含めた海事代理士登録事項証明書”の入手において不都合の生じないような配慮と、申請窓口における代理人資格者も含めた本人確認方法の徹底を強く求めます。

もちろん、やみくもに脱ハンコに抗うつもりはありませんし、印鑑に代わる本人性を裏付ける文化がこの国に根付くのであれば反対する理由はありません。

今後も推移を見守っていきたいと考えています。

いずれにしても、この未曾有の感染危機から抜け出し、安全で健康な社会を取り戻せるよう願ってやみません。

一日も早く「モー大丈夫」といえるよう、力を合わせてこの一年を過ごしましょう。

本年も、どうぞ宜しくお願い申し上げます。

～令和2年を振り返って～

令和3年の年頭にあたり小田啓太会長、松井直也副会長、松村典太専門委員長に昨年を振り返っていただくとともに、海事代理士制度および日本海事代理士会の今後について、お話を伺いました。

新型コロナウイルス禍の影響もあり、今回はWEB座談会となりました。

令和2年を振り返って

司会 あけましておめでとうございます。

新年に当たり、今回初めての試みとして新春座談会「令和2年を振り返って」ということでお話を伺いたしたいと思います。

小田会長、松井副会長、松村専門委員長、よろしく願いいたします。

まず最初に、令和2年を振り返って、新型コロナウイルス禍で業務やお客様その他いろいろな影響について、皆さまの事務所ではいかがでしたでしょうか。

小田 仕事の上では、2月、3月は予定していた仕事が延期または消滅するというのがいくつかありました。

具体的に言うと、船を買う、建造申請するという計画が先延ばしになったり、中止になったりと先がよく見えない状況になりました。顧客への影響もあり、事務所への影響もありということですね。

司会 松井副会長はいかがでしたでしょうか。



松井 私の事務所に関しては、特に今振り返っても事務所の営業とか仕事の内容、量とも、特段その影響で少なくなったというのは幸いにしてありませんでした。むしろ予定していたドックに入れないので証書の有効期間延長の手続きの依頼を受けたりということもあり、ほぼ毎日のように通常通り1日1回役所に行っているような手続きをしていました。

司会 松村委員長のところはいかがでしょうか。

松村 事務所への影響と言えば、小型船舶操縦免許証の更新業務は4月、5月はこちらから「なるべく来ないでください」というアナウンスをしましたので、もう数件くらいしかなかったです。その後、7月、8月には徐々に落ち着いたこともありまして、揺り戻しというか増加傾向になって、トータルすると今までと変わりがなかったです。

他の業務にしても、やはりコロナの対策をしなければいけないということで、逆に増えた業務もあり、中間検査の延期申請とかもやりましたし、トータルするとそんなに変わっていないというのが現状です。

司会 旅行業界、飲食業界その他いろいろ大変だとニュースでも聞きますが、海運業界全体としてはどのような感じでしたでしょうか。

松井 やはり、船をある程度持っているところは「3ヶ月くらい係船をしてください」ということを荷主やオペレータから言われて実際に係船してたという話は後になってから聞きました。あるいは内航船の傭船料を下げられたという話も聞きましたので、船主さんにとっては結構きつかったと思いますよ。

司会 漁船を扱っていらっしゃる松村さんのところはいかがでしょう。

松村 水産業は一次産業でもあり食に直結していますので、そういう意味ではストップするということはありませんでした。ただ、やはり船員さんへの影響というのはありまして、海外を基地にしている遠洋漁業船などは、海外でなにかトラブルがあったりして停まってしまうと、そのあと船員さんを派遣できないのでそのままずっと係船して、未だに係船したままという漁船もあると聞いています。

司会 そのような状況に対して本省からコロナに対応する通達等が出ていたと思うのですが、その辺についてはどのようにお感じになりましたか。

松村 本省等のコロナ対策といいますが、やはり当初はかなり混乱しているのかなという印象でしたが、次第に軌道修正していったのではないかなと思いました。時期的に言うと、ゴールデンウィーク明けくらいですかね、免許等の手続きに関してはある程度まとまった対策等もHPにも載りましたし、ある程度はそこで落ち着いたのではないかなと思いますね。

ただ、海技資格については昨年2月17日以降に有効期間が満了したものについては当面の間更新申請を認めるというこ

とになっており、それがまだ続いているので、これからどういう風に対応するのかということは、本省のお考えを聞いてみたいところですね。

司会 松井副会長はいかがですか。

松井 2月の終わり頃から本省からいろんな通達が矢継ぎ早に出てきたので内容をまず理解することと、これに対して例えば顧客から問い合わせがあったときの的確なアドバイスができるようにと臨みましたが、実際に私のところではこの通達にもとづいて弾力的な取り扱いをしたケースはほとんどなかったです。



松井副会長

司会 小田会長のところはいかがですか。

小田 私も基本的には一緒ですね。コロナで特例を使ってどうこうというのはなかったように思います。もちろん通達の内容においては、ほとんどのものが「出てこなくていいよ」、「後でいいよ」というものだったので、そういった情報を前もってお客さんが得てこちらまで届いていないものもあったと思いますが、期限が切れるが更新でというのが1件あったくらいですね。

司会 内航船の関係が多いのか、遠洋漁業船の関係が多いのかという、事務所のお客様によってもかなり違ってくるということもあるようですね。

海事代理士会のコロナ対応

司会 では、そのような中で海事代理士会としてはいかがでしたでしょうか。

松村 コロナに関する提言を、昨年4月に本会と海事代理士政治連盟の連名で議員連盟の先生に宛てて提出しました。

司会 それはどのような内容の提言ですか。

松村 主に海技資格に関してですが、もっと抜本的に一律1年間延長したらどうかというような内容です。海技資格の有効期間を弾力的に取り扱うようにという提言です。

司会 松井副会長、関係の委員会でなにかありますか。

松井 こういう状態だったので、会が行う様々な行事、総会あるいは理事会、支部連絡会議、中央研修会、そういったものが軒並み今までの皆で集まってやるということができなくなったのでリモートでやらざるを得なかったです。特に中央研修会についてはリモートでの多人数への研修として初めて取り組んだのですが、実際に行ってみるといろいろ問題点や不具合が出たりして、研修委員会がとても苦勞をしていたというのが実情ですね。

司会 会長としてはいかがですか。

小田 いまおっしゃったように、総会、理事会等を本来会同会議でやりたいところをリモート会議、会同とリモートのハイブリッド形式等、模索しながら実施しました。他にも、会からの要望等を直接海事局等に出向いて説明するという行動にも制限がかかり非常にやりづらいというのがありました。

我々も備えてなかったというか、世の中そうだったのですがそれに一つ一つ新しい

ルールを適用するというのになかなか馴染めなかったというのは苦勞した部分です。今でもその中で模索しながら続けている状況です。

司会 「集まる」「訪問する」という行動に制限がかかったことで会務運営にもいろいろ影響があったように思います。

押印の廃止・職印の廃止について

司会 次に、令和3年に向けてコロナ施策以外にも本省や国からいろいろな施策が打ち出されている中で、まず一つ年末から大きな話題になった「押印の廃止」について伺いたと思います。

松村委員長、いかがでしょうか。

松村 まず、ある日急に役所で「これから職印押して来なくてもいいですよ。」「訂正するときも備考に書いておいてもらったらこちらで訂正しますからいいですよ。」と言われた時は本当にびっくりしました。そこで、「それだと海事代理士であるかどうかということはどう確認するのか」、「恣意的に改ざんされる可能性もあるので当面は従前どおり押印して提出する」と伝えました。

役所には、どのように申請者本人というか、海事代理士が代理する場合は海事代理士の資格を確認するのかということのを逆に聞きたいです。

司会 そうですね。海事代理士が申請を代理するときもそうですし、お客様が自分で申請に行くときも同じで、本当にそれが本人の意思なのかという申請意思の担保というのが難しいところではないかと思うのですが、松井副会長いかがでしょうか。

松井 おっしゃるように「印鑑を押さなくてい

い」ということは、役所でも「本人確認しなくても受け付けるよ」というスタンスだと思うんです。私も実際去年の10月に窓口行ったときに、担当者から、「本省からの事務連絡で押印の必要がなくなった」と言われて唖然として、とりあえず「わかりました」と言って会長にお知らせしたんです。規制改革の号令の下、とにかくスピード感を持って進めるということで、それは国土交通省だけでなくほかの役所も同じような状況でとにかく押印廃止ということで全部スタートしたような形で一緒にたたかれたような気がしています。

私みたいに昭和生まれの人間は、やはり印鑑というのはとにかくきちんと押す、歪まないようにまっすぐ押すということをずいぶん言われてきたので、すごい違和感がありますし、なによりその白い紙に朱肉の赤い色っていうのが美的に美しいと思っているので、それがなくなるというのはそのときはショックでしたし、自分自身では今も以前と同じように押しています

司会 海事代理士としての業務への影響がありますし、手続きの真正担保という意味でもいろいろ心配なことがあると思うのですが、海事代理士会としてこの流れにこれからどう対応していくのか、会長、今後いかがでしょうか。

小田 海事局から、押印の廃止についてどう考えるかと問われた時に、押印のない書類というものが許容されるということがイメージできなかつたです。どう伝えればいいのかなど。

やみくもに「反対」ではなく、我々の業務に使用する印章（職印）の在り方というのは何があるのだろうと考えたところ、やはり海事代理士の本人性、海事代理士資格

者の本人確認ではないかと。そう考えると、やはりこれを機にもう一度アピールしなきゃと思い、考え得る限りのことを短い時間で書き連ねて回答を提出しました。

やはり海事代理士という仕事の、この職印を押すという行為、これは責任だと思っています。その行為を「よく知らない人に否定されたくないな」という感覚でおります。もちろん、「脱ハンコ」というこの流れの中で、必要のないことにまで押印の必要はありません。しかし、少なくと



小田会長

も先ほど松村さんがおっしゃったように、「改ざんされるかもしれない、本人申請だとしてもまったく資格のない人かもしれない、逆にその書類を返してくださいと言ったときに申請者ではない赤の他人に返してしまうかもしれない」等いろんなことが懸念される、そういったことを我々はきちんと指摘し、本人性というものを大事にしましょうと。そして、本人性を担保するために印鑑に代わる新たな制度ができるのであれば、そちらに進んでもいいですが、やみくもに印鑑を仇のように扱う今の施策にはいかがなものかなというスタンスで行きたいし、会員には引き続き押印を続けて欲しいと伝えたいと思っています。

司会 ありがとうございます。ところで、委任状についてはこれからどうなるのでしょうか。

松井 委任状も本人の署名があればそれでよくなるんじゃないですか。

司会 本人が自筆でサインをすれば印鑑はなくてもいいということですか。

松井 たぶんそうだと思います。委任状に、例えば個人からもらう委任状に印鑑を押せというのはまったくこの流れと相容れないものでしょう。ただ、現状印鑑を押した委任状を添付して出しても、「いやいやこれは印鑑いらないよ」とかは言われたことはないです。

小田 総務省のFAQでは、民民のものについては今回対象としていないようですね。委任状というものは民民のものであるという考え方であればなるほどそうでしょうけれども。役所の窓口で直接会社の方だといって書類を持って来られたときに、これまでであったら申請書に社長印が押されていてよかったのですが、それがなくなったら窓口で持参者が本当に会社の人間であるかどうか等確認するその作業は増えなきゃおかしい、そう思うんです。もし知らない間に事業が廃止されていたらどうします、事業の変更とかされていたらどうしますかという話ですよ。

我々だってそうですよ。海事代理士の廃業届出されていたらどうします。

司会 例えば、私が「小田啓太」と勝手にサインした廃業届を持って役所の窓口に行くわけですね。お使いですと。

小田 どうするんでしょうね。そんなの出たらどうしますって話でしょ。その辺の手当というかスキームを何にも決めないままに「ハンコ要らない」と、「なんで要らないの？」という議論がないじゃないですか。なぜ要らないのかの議論もなしに「ハンコは敵」みたいな言い方がやはりおかし

いというのは言っていないといけないなと思うわけです。

司会 当初、コロナで「印鑑を押すために出社しないといけないので在宅ワークが進まない」というところから始まった話が、ちょっと違う方向に行ってしまう印象を私は受けますが、海事代理士会としてはこれからもその辺り動きを注視して対応を考えてく必要があるということでしょうか。

小田 付け加えるならば、電子申請を浸透させるためにやっているのであれば、進めなきゃいけないことは印鑑どうのこうのではなく本人確認の方法です。まず、本人確認のスキームをつくっていくこと、これに尽きると私は思います。だから、施策として目的の置き方とそれへの動き方が一致していないと思うんですね。

司会 ありがとうございます。これからの動きも今後注視して、会としても対応また提言をしていかれるということですね。

働き方改革について

司会 では次にまいります。もう一つ気になる施策として「働き方改革」、これについてはいかがでしょうか。松村委員長、お願いします。

松村 「働き方改革」については、まずは内航船をターゲットにしているようなので、漁船が主な取り扱いの私としては、もう少し先の事なのかなと思いますが、いつかは押し寄せて来るのだらうなどは思っています。

これについては、船主さんだけで取り組む、船主さんだけの努力というのも限界がありますので、業界全体が一丸となっ

て取り組む必要があるかと思えます

司会 松井副会長は、この「働き方改革」の全体の流れについてはどのようにお感じになっていますか。

松井 法律もそうですが、たいてい陸上で行われていたことがしばらくして海の世界にやってくるというのは今までみていると必然的な流れだと思うので、陸で働こうが、



松村専門委員長

船で働こうが「働き方改革」が求められるのはもう仕方がないことだと思います。しかしながら、やはりそれぞれ労働環境というのが違うので、陸でやってたことをそのまま船に当てはめて考えるというのはいろいろな面で無理が出てくると思います。そういう面では必要な手当てというのはすべて船主さんに押し付けるのではなく、今の船舶に関わる協会、団体をひっくるめて取り組んでいかなければならないと思います。

司会 会長、この「働き方改革」について、海事業界全体として対応を取っていく中で海事代理士会としてはいかがでしょうか。

小田 海運界では労働者というと、対象の多くは船員になると思うのですが、ただでさえいま船員というのは高齢化が進み、船員不足の状態です。そこにきて、「働き方改革」と言われても、改革以前に素地が

できていないのではないかと思います。労働者ってやはりいろんな働くステージの違いによって環境がさまざまだと思うので、「なにが問題か」という見極めやそれへの手当も考えずに一律「働き方改革」と言われても船社は苦しむだけです。だから、そういうことを海事代理士会としても業界の声を行政に届けて行けるように耳を傾けておかないといけないのではないかと思います。

司会 ありがとうございます。いろいろ考えないといけないことがありますね。

松井 今の例えば国内法、船員法なんかにしても条約で決まったから国内法でもこう変わるというのが多いじゃないですか。海賊対策にしてもね。そぐわない面があると思うんですよね。

「働き方改革」なんかでも、いろんなトレーニングとかあるじゃないですか。それ、今の60歳後半70歳を過ぎている船員さんにすべて求めていくのかというのもね、これ大変なことだと思います。決まったことだからやらなければならないということで、どう実施していくかということこれから考えていかれるんだと思いますけれども、たいへん難しいと思います。

今後に向けて

司会 それでは最後に今後に向けて会の在り方、役割についていかがでしょうか。

松村 専門委員会としては、目下、4月開設予定の一般ウェブサイトに掲載する業務の紹介を船員・船舶・海上交通の各部会で手分けして準備しています。また、法令改正情報や業務資料を入手次第、随

時会員ウェブサイトで配信するように努めます。

司会 松井副会長、いかがでしょうか。

松井 対外的には、やはり本省との関係その他の団体、士業団体も含めてそういう団体との付き合い方というのも昨年はコロナでほとんど動きがとれない状況でしたので、今後はコロナの状況を見ながら活動をしていかないといけないし、やるべきだと思います。

司会 会長はいかがですか。

小田 会としての今後となると、副会長がおっしゃったとおり新型コロナに対応した運営にならざるを得ないと思います。そして、やはり海事代理士会として活動するうえで昨年充分に取り組めなかった法改正のアピールですね。ハンコという新たなキーワードが出てきたので、海事代理士制度の在り方を今一度見直していただく、振り返っていただくそういったアピールを含んだ活動を進めていきたいと思っています。

あと、単に国の施策というのをお客様に伝えるだけではなく、噛み砕いて制度の理解を進めてもらう、海事思想の啓発というのが私たちの会の目的でもあります。例えば「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」の中で海賊行為は定義付けされていて、その定義が数年前に見直しがされているんですよね。それまでは、船内に侵入して来ない限り海賊行為にはならなかったのが、船舶の航行を阻害する行為も海賊行為に属するようになった。もし故意にぶつけてきたり針路を塞いだりと強硬なことをすれば外形的にはそれも海賊行為になるんですね。「それをきちんと防ぎましょう、避けましょう」

と、そういうこともやっぱり噛み砕いて私たちは伝えていかなければならないんじゃないかなと思います。

司会 それでは、最後に新年度に向けての抱負をお願いします。

松村 今日のまとめみたいになりますけれど、押印廃止というのは本当に海事代理士の存在を揺るがしかねない大問題に発展する可能性を孕んでいると思います。また、「働き方改革」というのは、船員法の改正ということに繋がってくると思うのですが、そうすると今まで海事代理士の主要な業務であった雇入れの届出や就業規則といった船員労務に関しては多分簡素化される動きになる、そうすると今までの海事代理士業務というのは激減するのかという風に思っています。そういった状況に向き合うには海事代理士一個人では限界もありますので、我々専門委員会としては本会の打ち出す方針に基づいて情報収集や研究等を行って会員に還元するというようなことを抱負として述べたいと思います。

司会 松井副会長いかがでしょうか。

松井 副会長としては、秦副会長や菅原専務と一緒に会長を助けて会の運営に当たると、これに尽きると思います。あと、今の「脱ハンコ」ですがもう職印の届出あるいは押印も必要ないということになった場合に、今後それに代わる措置としてその本人の確認の情報あるいは電子申請になった場合の手当等について我々の意見が十分に反映されるようなそういうシステムにしてもらえるよう提言できるよう準備をしておくべきだなあとそういう風に思います。

結局会員のために何がいいのか、あるいは海事代理士制度のためにどういう方

法を取るのがいいのかっていうことを執行部として常に考えて行動したいと思いません。

司会 それでは最後、会長お願いします。

小田 今お二人がおっしゃったとおりです。一も二もなく、海事代理士のため、会員のための行動が顧客のために繋がるという信念を持って活動をしなければならないと思っています。「海事代理士っていう制度、昔あったんだよ」なんて言われないうように、この海事代理士の在り方というもの、もう一度会の在り方とともにしっかり考えながらやっていきたいと思っています。

余談ですが、最近、大手と呼ばれる企業

から海事関係法令の質問や調査の依頼をいただくことが増えました。皆様、次のステージに向けていろいろお考えになっているようです。その中で私は、精一杯、海事代理士というものをアピールしながらお話させていただいています。

一人ひとりが海事代理士のため、海事代理士であることの意義を考えながら日々の業務に取り組んでいただければと考えますが、会員の皆様がそう思えるように会の運営を進めていきたいと思っています。皆様の力添えをお願いします。

司会 皆さま、年始のお忙しいところありがとうございました。

海事代理士法が、昭和 26 年 3 月 23 日法律第 32 号として制定され、今年でちょうど 70 周年です。節目の年として、記憶に残る一年にしたいと考えております

令和2年年金制度改正 個人の海事代理士事務所に被用者保険を適用

厚生労働省年金局年金課

去る5月29日、令和2年年金制度改正法が成立しました。同法は、被用者保険（厚生年金保険・健康保険）の適用拡大をはじめ、企業の労務管理にも影響の大きい改正を含むものですが、特に、従業員5人以上の士業の個人事務所を被用者保険の適用事業所とする改正は、海事代理士の皆様ご自身の事務所経営にも関係するものです。以下、詳説します。

今回の制度改正は、長期化する高齢期の経済基盤の充実、多様な就労への対応といった観点から、被用者保険の適用拡大、在職老齢年金制度の見直し、受給開始時期の選択肢の拡大等の種々の改正を行うものです。このうち被用者保険の適用拡大には、短時間労働者への適用拡大、士業の個人事務所への適用拡大の2種類があり、いずれも労働者の保障を高める意義を持つ重要な改正です。

被用者保険の非適用業種の見直し

- ・ 常時1名以上使用される者がいる、法人事業所（A）・・・**強制適用**
- ・ 常時5名以上使用される者がいる、法定16業種に該当する個人の事業所（B）・・・**強制適用**
- ・ 上記以外（C）・・・**強制適用外**（労使合意により任意に適用事業所となることは可能＝**任意包括適用**）

	法人	個人事業主	
		常時5人以上の者を使用する事業所	5人未満の事業所
法定16業種(※)	強制適用事業所	(B)	
上記以外の業種(非適用業種) 例：農業・林業・漁業 士業(弁護士等) 宿泊業、飲食サービス業 娯楽業、警備業、政治・経済・文化団体、宗教等	(A)		(C) 任意包括適用

※ 健康保険法3条3項1号及び厚生年金保険法6条1項1号に規定する以下の業種。

- | | |
|---|--------------------------------------|
| ① 物の製造、加工、選別、包装、修理又は解体の事業 | ⑨ 金融又は保険の事業 |
| ② 土木、建築その他工作物の建設、改造、保存、修理、変更、破壊、解体又はその準備の事業 | ⑩ 物の保管又は賃貸の事業 |
| ③ 鉱物の採掘又は採取の事業 | ⑪ 媒介周旋の事業 |
| ④ 電気又は動力の発生、伝導又は供給の事業 | ⑫ 集金、案内又は広告の事業 |
| ⑤ 貨物又は旅客の運送の事業 | ⑬ 教育、研究又は調査の事業 |
| ⑥ 貨物積みおろしの事業 | ⑭ 疾病の治療、助産その他医療の事業 |
| ⑦ 焼却、清掃又はと殺の事業 | ⑮ 通信又は報道の事業 |
| ⑧ 物の販売又は配給の事業 | ⑯ 社会福祉法に定める社会福祉事業及び更生保護事業法に定める更生保護事業 |

強制適用事業所 …… 約237万事業所
任意包括適用事業所 …… 約9万事業所
注：適用事業所数は、2020年8月末現在

【見直し内容】（令和4(2022)年10月施行）

- 弁護士・税理士・社会保険労務士等の法律・会計事務を取り扱う士業（※）を適用業種に追加する。
（※ 弁護士・司法書士・行政書士・土地家屋調査士・公認会計士・税理士・社会保険労務士・弁理士・公証人・海事代理士）

短時間労働者については、既に平成28年10月以降、週労働時間20時間以上、月額賃金8.8万円以上等の要件を満たす場合、被用者保険の適用対象となっています。ただし、法律上当分の間の措置として、(短時間労働者でない)一般の被保険者数で見ても500人超規模の適用事業所に勤務する場合には限られています。今回の改正では、この企業規模要件を、令和4年10月以降100人超、令和6年10月以降50人超に引き下げることとしました。

士業については、そもそも被用者保険の適用事業所となるか否かに関する業種要件を見直すものです。現在、法人の事業所であれば業種・規模を問わず適用事業所となりますが、個人の事業所の場合、常時使用する従業員が5人以上で、かつ法律上列挙された16業種のいずれかに該当する場合のみ、適用事業所となります。今回の改正では、この16業種に1業種、法律・会計に係る業務を行う士業を追加することとしました(令和4年10月施行)。具体的には10種類の士業を政令で定める予定で、その中には海事代理士も含まれます。したがって、海事代理士の皆様のうち、個人で事務所を営み、従業員を5人以上使用している場合については、施行日をもって強制適用の適用事業所となるため、従業員を被用者保険に新規適用する手続きが必要となります。なお、既に労使合意に基づく任意包括適用により適用事業所となっている場合は、施行日前後で変化はなく、手続き不要です。

ここで「従業員」として数に含まれるのは、あくまで「使用される者」であるため、事業主本人は含みません。また、他の海事代理士等と事務所を共用しているものの、指揮命令関係はなく、それぞれ個々人として業務を

行っているような場合、これも「使用される者」に当たらず対象外です。したがって、たとえば事業主1人、事務所を共用する海事代理士等2人、事務員4人(フルタイム)の場合、事務所のメンバーは計7人ですが、「使用される者」の数は4人になり、強制適用の対象外です。なお、適用事業所となった場合に被用者保険の加入対象となるのも「使用される者」に限られ、引き続き事業主本人等は対象外です。

被用者保険の適用拡大により、中小企業で働く短時間労働者、士業の個人事務所で働く労働者が、老齢年金・障害年金・遺族年金の上乗せ、傷病手当金など、被用者保険の充実した保障を受けられるようになります。また、国民年金第1号被保険者であれば、労使折半となる分、多くの場合に保険料負担も減少します。第3号被保険者の場合には新たな保険料負担とはなりますが、その分保障が充実するのに加え、もはや被扶養認定基準(年収130万円)を意識せず、希望どおりの時間働けるようになるメリットがあります。事業主にとっては保険料負担増となりますが、「社保完備」となることによる人手確保上の利点があります。

以上について従業員の皆様ともよく話し合った上で、改正法の施行を待たずに任意適用の仕組みを活用していただくことも含め、適用拡大を前向きに捉えた対応をお願いしたいと考えています。

なお、令和2年改正法では他にも、
・老齢厚生年金受給者が賃金を一定以上受けている間、賃金額に応じて厚生年金を支給停止する在職老齢年金制度の支給停止基準の緩和(高賃金で働く65歳未満の方について、月々受け取る年金額が増える可能性)

- ・65歳以降の老齢厚生年金受給者が在職し、厚生年金に加入している場合に、毎年一度年金額を改定する在職定時改定の導入(通常、1年間の厚生年金加入の分、年金額が増加)
- ・現在60歳～70歳の間で個々人が選択できる年金の受給開始時期について、60歳～75歳に選択肢を拡大(65歳以降に繰下げ受給を選択すると年金額が増加、75歳で受給開始なら1.84倍に増加)

といった見直しを行いました。いずれも、年金を受給しながら、または年金受給を先送りして働く高齢者の皆様を応援する制度改革です。詳しくは、厚生労働省ホームページをご覧ください(「厚労省 年金 改正」等で検索)。

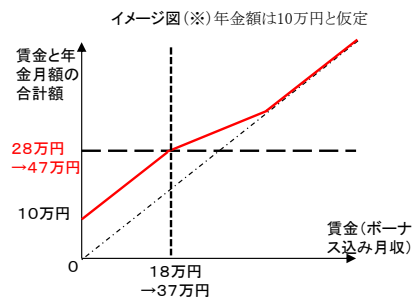
元気に活躍する中高年齢の船員の皆様にもこうした年金制度改革の内容を知っていただけるよう、海事代理士の皆様にもご協力を賜れば幸いです。

在職老齢年金制度の見直し

【見直し内容】(令和4(2022)年4月施行)

- **60～64歳の在職老齢年金制度(低在老)**について、
 - ・ 就労に与える影響が一定程度確認されている
 - ・ 2030年度まで支給開始年齢の引上げが続く女性の就労を支援する
 - ・ 制度を分かりやすくする
 といった観点から、支給停止の基準額を**28万円**から、**現行の65歳以上の在職老齢年金制度(高在老)と同じ「47万円」に引き上げる。**

※ 男性は2025年度まで、女性は2030年度までの経過的な制度であるため、見直しによる長期的な財政影響は極めて軽微。



【60～64歳の在職老齢年金制度(低在老)】(2022年度末推計)

見直し内容・考え方		支給停止対象者数(※1)	うち全額支給停止の対象者数(※2)	支給停止対象額
現行	基準額は28万円 ・ 夫婦2人の標準的な年金額相当を基準として設定。 2000年改正当時のモデル年金額に、2003年度からの総報酬制の施行を勘案して2004年度に設定。	(2022年度末推計) 約37万人 (在職受給権者の51%)	(2022年度末推計) 約16万人 (約22%)	(2022年度末推計) 約2,600億円
	見直し 基準額を47万円に引上げ ・ 現役男子被保険者の平均月収(ボーナスを含む。)を基準として設定。(高在老と同じ)	(2022年度末推計) 約11万人 (在職受給権者の15%)	(2022年度末推計) 約5万人 (約7%)	(2022年度末推計) 約1,000億円

【65歳以上の在職老齢年金制度(高在老)】(2018年度末)

考え方		支給停止対象者数(※1)	うち全額支給停止の対象者数(※2)	支給停止対象額
現行	基準額は47万円 ・ 現役男子被保険者の平均月収(ボーナスを含む。)を基準として設定。 1998年度末の現役男子被保険者の平均月収(ボーナスを含まない)に、2003年度からの総報酬制の施行を勘案して2004年度に設定。 (法律上は2004年度価格で「48万円」。)	約41万人 (在職受給権者の17%)	約20万人 (約8%)	約4,100億円

※ 高齢期の就労と年金の調整については、年金制度だけでなく、税制での対応や各種社会保障制度における保険料負担等での対応を併せて、引き続き検討していく。

在職定時改定の導入

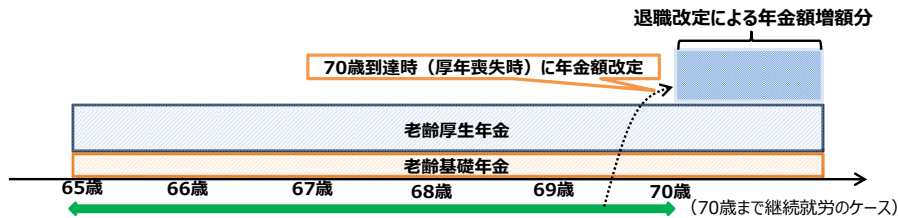
【見直しの趣旨】

- 老齢厚生年金の受給権を取得した後に就労した場合は、**資格喪失時(退職時・70歳到達時)**に、受給権取得後の被保険者であった期間を加えて、老齢厚生年金の額を改定している(いわゆる退職改定)。
- 高齢期の就労が拡大する中、就労を継続したことの効果を退職を待たずに早期に年金額に反映することで、年金を受給しながら働く在職受給権者の経済基盤の充実を図る。

【見直し内容】(令和4(2022)年4月施行)

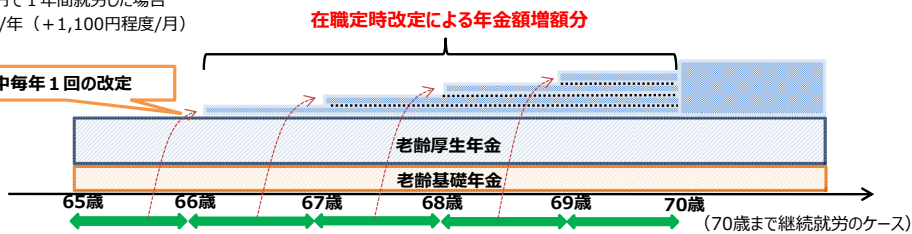
- 65歳以上の者については、**在職中であっても、年金額の改定を定時に行う(毎年1回、10月分から)**。

【現行】



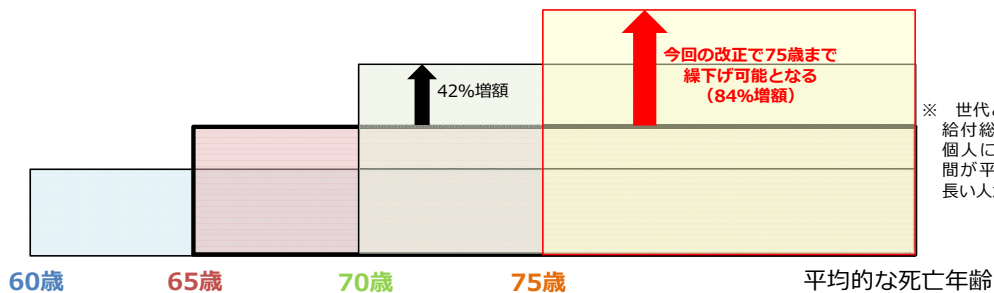
【見直し内容】

- ・標準報酬月額20万円で1年間就労した場合
⇒ +13,000円程度/年 (+1,100円程度/月)



受給開始時期(繰上げ・繰下げ受給制度)の選択肢の拡大

- ・ 現在、公的年金の受給開始時期は、原則として、個人が60歳から70歳の間で自由に選ぶことができる。65歳より早く受給を開始した場合(繰上げ受給)には、年金月額は減額(最大30%減額)となる一方、65歳より後に受給を開始した場合(繰下げ受給)には、年金月額は増額(最大42%増額)となる。
- ・ 今回の改正で、この受給開始時期の上限を、**70歳から75歳に引き上げる**。75歳から受給を開始した場合には、年金月額は84%増額となる。(令和4年4月施行)
- ※ 繰上げによる減額率・繰下げによる増額率については、選択された受給開始時期にかかわらず年金財政上中立となるよう設定されている。
- ※ 繰下げについては、66歳到達以降に選択することができる。
- ※ 改正後の繰下げについては、令和4年4月1日以降に70歳に到達する方が対象となる。



65歳からとなっている年金支給開始年齢の引上げは行わない

(参考) 繰上げ・繰下げによる減額・増額率

減額率・増額率は請求時点(月単位)に応じて計算される。

- ・ 繰上げ減額率 = $0.5\% \times \text{繰り上げた月数 (60歳} \sim \text{64歳)}$ ※繰上げ減額率は令和4年4月1日以降、60歳に到達する方を対象として、1月あたり0.4%に改正予定。
- ・ 繰下げ増額率 = $0.7\% \times \text{繰り下げた月数 (66歳} \sim \text{75歳)}$

請求時の年齢	60歳	61歳	62歳	63歳	64歳	65歳	66歳	67歳	68歳	69歳	70歳	71歳	72歳	73歳	74歳	75歳
減額・増額率(改正後)	70% (76%)	76% (80.8%)	82% (85.6%)	88% (90.4%)	94% (95.2%)	100%	108.4%	116.8%	125.2%	133.6%	142%	150.4%	158.8%	167.2%	175.6%	184%

海賊対応に係る海上労働条約の改正に伴う船員法施行規則の改正について

国土交通省海事局船員政策課

1. はじめに

2018年6月、第107回ILO（国際労働機関）総会において海賊対応に係る「2006年の海上の労働に関する条約（Maritime Labour Convention, 2006、以下「海上労働条約」という。）」の改正案が承認され、昨年12月26日に改正海上労働条約が発効されました。

これを受け、新たに「船員が海賊行為又は船舶に対する武装強盗により船上又は船外で拘束されている間は、船員の雇用契約が継続する」こと等を確保する必要性が生じることとなりました。

2. 海上労働条約改正の概要

海上労働条約の規範改正は、加盟国の政府代表・船舶所有者代表・船員代表から成る「特別3者委員会」で審議することとされており、第2回特別3者委員会（2016年2月）において、IMOからILOに付託された「ソマリア沖で海賊被害を受けた船員及びその家族の福祉に関する暫定ガイドライン」のうち、特に懸念されている、船員が拘束された場合の賃金継続支払いに関する

規定を追加する案が、船員代表グループより提案されました。

その後、ワーキンググループ会合（2017年4月）での審議を経て、第3回特別3者委員会（2018年4月）において改正案が最終化され、その後、ILO第107回総会で改正案が承認されました。

（海上労働条約改正概要）

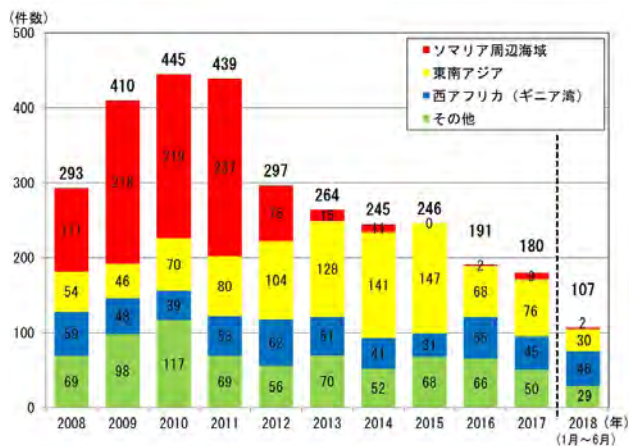
- A2.1基準（船員の雇用契約）に、各加盟国は、船員が海賊行為又は船舶に対する武装強盗により船上又は船外で拘束された場合に、船員の雇用契約が継続することを要求する旨の規定を追記。
- A2.2基準（賃金）に、船員が海賊行為又は船舶に対する武装強盗により船上又は船外で拘束された場合に、割当金の送金も含めた賃金等が継続して支払われる旨の規定を追記。
- B2.5.1指針（権利）に、送還される権利が消滅しない場合として、海賊行為又は船舶に対する武装強盗により船上又は船外で船員が拘束される場合を追記。

3.改正海上労働条約の国内法化等の経緯

我が国は、2018年6月に改正海上労働条約が採択された後、2020年1月に官労使による条約国内法化勉強会を開催し、「国内制度により、船舶所有者が、雇入契約の相手方になろうとする者に、海賊行為による被害を受けた場合の措置を書面により説明することを求めることとする」との結論を得たことを踏まえ、2020年3月に交通政策審議会船員部会に対し、船員法施行規則の改正について諮問を行いました。その後、2020年4月の交通政策審議会船員部会の審議を経て、同年6月26日に公布されました。

なお、改正船員法施行規則は、改正海上労働条約の発効日と同様に同年12月26日を施行日としております。

海賊及び武装強盗事案の発生状況（IMB報告による）



4.改正船員法施行規則の概要

今般の改正事項は、船員法施行規則第16条に掲げている雇入契約の締結時に相手方に対し、交付する書面に記載すべき事項として、新たに「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律（平成二十一年法律第五十五号）第二条に規定する海賊行為

による被害を受けた場合における措置に関する事項」を追加したことのみとなっております。

新たに追加した「海賊行為による被害を受けた場合における措置に関する事項」の具体的な運用については、条約国内法化勉強会で整理されたガイドライン（16ページ参照）で示したとおり、船舶所有者は雇入契約書に「海賊行為による被害を受けた場合における措置」欄を新設することとし、同欄に船員及び予備船員が海賊行為により船上又は船外で拘束された場合には、海賊から解放され適切に送還されるまで又は拘束中に死亡した日（失踪宣告を受け、死亡したとみなされた場合を含む。）までの間、雇入契約が継続すること及びこれら契約に基づく賃金その他の権利が継続することを記載することが必要となりました。

また、当該規定は外航船に限らず、国内においても、過去にシージャック事案等が発生していること等から、船員法が適用される全ての船舶（内航船、漁船含む）が適用となっております。

なお、上記のことから、船舶所有者は、労働協約、就業規則または雇入契約書に海賊行為による被害を受けた場合における措置を新たに追加する必要がありますが、まだ、雇入契約※または就業規則の変更が済んでいない船舶所有者については、速やかにこれらの変更を行うとともに運輸局へ届け出ていただく必要があります。

※ただし、労働協約または就業規則の変更に伴う雇入契約の変更については、届け出る必要はありません。

5.まとめ

海上労働条約は、船員の労働環境改善に資する非常に重要な条約であり、国土交通省では、関係者に対し、十分な理解をしていただくよう情報提供を進めているところ

です。今般の改正船員法施行規則の概要につきましても、国土交通省HP (https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk4_000024.html) において、周知させて頂いておりますので、こちらをご参照頂ければと思います。

(参考)

2006年の海上の労働に関する条約の改正に伴う海賊行為による被害を受けた場合における措置に関するガイドライン

I 背景

- 2006年の海上の労働に関する条約（以下「MLC条約」という。）の改正により、以下の項目が新たに追加された。
 - ① 船員が海賊行為又は船舶に対する武装強盗により船上又は船外で拘束されている場合に、船員の雇用契約が継続すること。
 - ② 船員が海賊行為又は船舶に対する武装強盗により船上又は船外で拘束されている場合に、賃金等が継続して支払われること。これを受け、「船員法施行規則の一部を改正する省令（令和2年国土交通省令第61号。以下、「改正省令」という。）」が公布されたところ。

II ガイドラインの目的

- 雇入契約書に新設された記載事項や拘束された船員に支払うべき賃金等の範囲、船員法関連規定との整理等を明確に示すことにより、改正省令の適切な運用を図ることを目的とする。

III 雇入契約書等に新設された記載事項

- 改正省令により、雇入契約（予備船員にあっては雇用契約。以下同じ。）の締結前の説明事項の内容に「海賊行為※1による被害を受けた場合における措置」が追加された。
 - ※1 海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律（平成25年法律第55号）第2条の規定による海賊行為をいう。
- これを受け、船舶所有者は雇入契約書に「海賊行為による被害を受けた場合における措置」欄を新設することとし、同欄に船員及び予備船員が海賊行為により船上又は船外で拘束された場合には、海賊から解放され適切に送還されるまで又は拘束中に死亡した日（失踪宣告を受け、死亡したとみなされた場合を含む。）までの間、雇入契約が継続すること及びこれら契約に基づく賃金その他の権利が継続することを記載する。

IV 賃金の範囲

- 海賊に拘束中の船員に支払うべき賃金の範囲については、原則、労働協約の定め（予備船員のうち、船舶の遭難又は沈没のための特別休暇員相当が望ましい。）による。
- 賃金支払いを伴わない休職扱いとすることは認められない。
- 給料その他の報酬については、船員本人の請求がない限り、親族等に渡すことはできないが、船員が海賊被害に遭った場合には、同居の親族等へ渡す旨の船員本人の請求があったものとみなす旨を労働協約に定めること

は差し支えない。

V 船員法関連規定の整理

(1) 法第39条(沈没等に因る雇入契約の終了)

- 本規定は、船舶が沈没・滅失したときや全く運航に堪えなくなったときに、雇入契約が終了する旨を定めたものであるが、本改正後は、海賊被害によりこれらの事象が生じた場合、雇入契約は継続することとなる。

(2) 法第40条(雇入契約の解除)

- 本規定は、船員の責に帰すべき事由により船舶所有者が雇入契約を解除することができる場合の事由を定めたものであるが、本改正後は、海賊被害によりこれらの事象を生じた場合、船舶所有者は雇入契約を解除することができない。ただし、VI(3)に該当するときは、この限りでない。

(3) 法第44条の2(解雇制限)

- 本規定は、船舶所有者に解雇制限が適用される場合の例外として、天災事変その他やむを得ない事由のために事業の継続が不可能となった場合を定めているところ、船員が海賊被害に遭うことは、船舶所有者にとって生じうるリスクとして認識すべきものであり、予測不能な不可抗力的事由とはいえないことから、「やむを得ない事由」には該当しない。

VI その他

(1) 派遣船員について

- 派遣船員については、派遣元事業主と雇用契約を締結し、派遣元事業主から賃金も支払われることから、派遣元事業主が「海賊行為による被害を受けた場合における措置」を講ずる責任を負う。

(2) 便宜置籍船について

- MLC条約においては、旗国主義を採用していることから、便宜置籍船(以下「FOC船」という。)については原則として船籍国の国内法により保護が図られることとなる。
- なお、本邦船舶所有者からFOC船への配乗船員については派遣船員として扱われており、この場合には船員職業安定法(昭和23年法律第130号)第92条により予備船員とみなされ、船員と派遣元事業主の間には「雇用契約」が存在することから、派遣元事業主が「海賊行為による被害を受けた場合における措置」を講ずる責任を負う。

(3) 船員に故意過失があった場合

- 自らの過失により海賊に拘束された船員についても、保護の対象となる。ただし、過失の度合いを踏まえ、船舶所有者が船員に支払う賃金の額を労働協約等に基づき合理的な範囲内で調整することは差し支えない。
- また、自らの故意・重過失※2により拘束された船員については保護の対象とはならない。

※2 重過失に当たると考えられる例

海賊多発海域を迂回して航行するよう船舶所有者等から再三にわたり指示があったにもかかわらず、迂回することを煩わしく感じ、船員独自の判断で、当該海域を航行した結果、海賊に拘束された場合。

VII 施行日

- 2020年12月26日

NK バイオセーフティ マネジメント システム 認証について

一般財団法人日本海事協会
調査開発部 グループリーダー
福原 智幸

1. はじめに

本稿では、日本海事協会（以下 NK）による、クルーズ船における COVID-19 のため

のバイオセーフティ マネジメント システムの認証制度について紹介する。

2. 経緯

2019 年 11 月に中国で初めて検出された新型コロナウイルスの世界的な流行により、本年 2 月に横浜港に寄港したクルーズ船「ダイヤモンドプリンセス号」等における感染拡大が発生し、乗客乗員合わせて 3,713 人が乗船し、712 人の感染が確認され、19 人の死亡が確認されている。また、712 人の感染者の他、検疫官や船会社の医師ら外部から対策に参加した 9 名の感染も確認されている。この出来事は、新型コロナウイルス対策におけるクルーズ船に対する社会、国民の不安を惹起することとなり、3 隻ある我が国のクルーズ船（飛鳥Ⅱ：郵船クルーズ㈱、にっぽん丸：商船三井客船㈱、ぱしふいっくびーなす：日本クルーズ客船㈱）はクルーズ運航停止を余儀なくされている。

一方、クルーズ船は我が国の地方経済を支えてきており、我が国のクルーズ市場は、近年の外国からのクルーズ船の受入れ増大、さらには日本発着クルーズの進展もあり、

大きく発展してきた。クルーズ船による訪日外国人数は年間 250 万人にまで増加し、寄港先の港は毎年 100 を超え地域経済の活性化に貢献してきたことから、今後、感染症対策と社会経済対策を両立させながら進めることが求められている。

こうした状況を受けて、日本のクルーズ船各社及び日本外航客船協会より要請を受けて新たな認証を確立すべく、2020 年 5 月、NK はクルーズ船の感染症対策を第三者機関として認証するため、有識者、医療専門家、我が国クルーズ船会社、旅行会社から構成される検討会（オブザーバーとして国土交通省）で議論し、ISM をアプローチ手法として、クルーズ船における感染症拡大の防止を目的とした、バイオセーフティ マネジメント システム ガイドライン（以下 NK ガイドライン）を策定した。

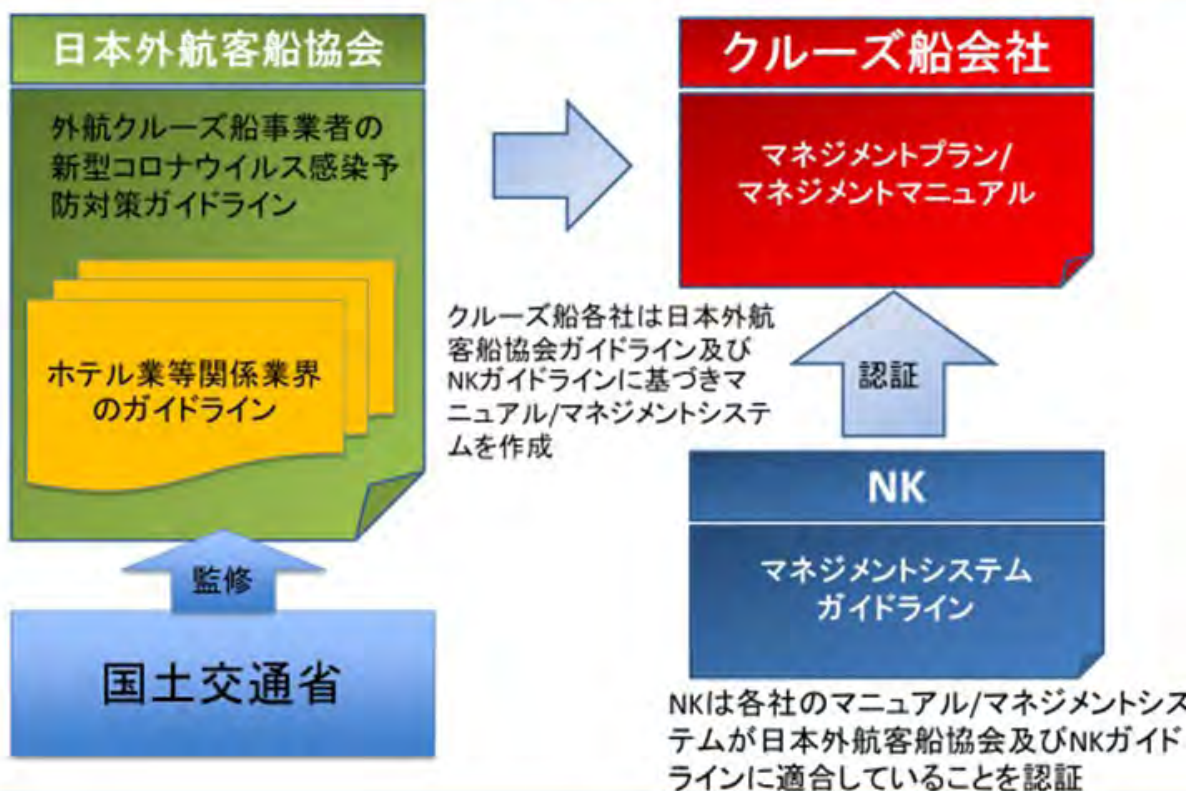
また、6 月には国土交通省においても「クルーズ船利用者の安全・安心の確保に向け

た有識者ワーキンググループ」を設置し、有識者の意見を聞きながら、クルーズの安全・安心を取り戻すための検討を行い、9月18日に「日本外航客船協会（JOPA）の新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン（JOPA ガイドライン）に盛り込むべき事項」、「日本のクルーズ船各社のマネジメントプランが JOPA ガイドラインに則ったものとして NK の適合認証を活用すること」等が、中間とりまとめとして発表された。

NK による認証は、①書類審査、②マネジメント層のインタビューと訪船審査（マネ

ジメント体制の準備状況の調査）、③運航後の訪船審査（実際の運用結果の調査）からなり、②が終了した時点、つまり準備が整ったところで、インテリム（臨時）証書を発給。その後、③の審査を経て本証書を発給することとしている。なお、NK ではすでに一連の審査を終え、郵船クルーズ株式会社保有の客船「飛鳥Ⅱ」及び商船三井客船株式会社保有の客船「にっぽん丸」、日本クルーズ客船㈱保有の「ぱしふいっくびーなす」に対して証書を発行している。

クルーズ船会社に対する認証スキーム **ClassNK**



3. クルーズ船におけるCOVID-19のための

バイオセーフティマネジメントシステムガイドラインについて

これまで、客船での衛生対策としては主に食中毒の防止に重きが置かれ COVID-19 のような感染症については健康状態の自己申告に基づく簡易なものとなっていた。本マネジメントシステムガイドラインでは、感染の一次予防の観点からの乗船前健康状態管理、二次予防の観点から感染者の乗船を防ぎ、また船内で感染者が発生した場合は感染者・濃厚接触者の隔離、感染者が触れた場所の消毒、濃厚接触者の追跡等の適切な対応を実施できるようクルーズ船における乗客および乗組員の新型感染症予防と対策を行うことを目的として策定している。

また、本ガイドラインでは引用規格および参考文献として、一般社団法人日本外航旅客船協会の外航旅客船事業者の新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン、一般財団法人日本環境感染症学会の医療機関における新型コロナウイルス感染症への対応ガイドライン、WHO や米国 CDC 等の関連するガイドラインを盛り込んでいる。

本ガイドラインの特徴はマネジメントシステムガイドラインとしているところである。クルーズ船会社は自社のマニュアル等に JOPA のガイドライン等の内容を盛り込むことはもとより、各社がクルーズ船における新型コロナウイルス感染症対策の方針及び目標を定め、その目標を達成するために組織を適切に指揮・管理するための仕組みを構築し、定期的にレビューを行っていくことが求められる。

具体的には、会社として COVID-19 の発生により想定されるリスクについて、リスクアセスメントを実施した上で、乗客、乗務員の乗船時、乗船中、下船時における健康状態及び感染した場合等の対応・管理方法を規定する必要がある。

また、設備及び提供されるサービスに関しては、乗客の健康状態確認、乗務員の感染予防、換気、船内消毒、感染防止および有症者発生時に備えた必要な備品の管理等船内にて提供される役務および設備に対し、COVID-19 感染について適切なリスク評価を行い、そのリスク評価に基づく適切な対策を実施しなければならない。さらに、緊急事態時の準備と対応として、会社は COVID-19 有症者発生時、集団感染発生時、有症者の下船についてのマネジメントを確立しなければならない。そして会社は、内部監査として、策定されたマネジメント計画が適切に管理、運用されているかを定期的に確認し、この内部監査等の結果をもとにマネジメント計画実施状況の適合性を確認するなど、マネジメントレビューを行わなければならない。そして会社は、マネジメントレビューに基づき、マネジメント計画の改善決定や処置の提案を行い、必要に応じて改善を実施しなければならない。

本ガイドラインには Appendix として、COVID-19 有症者発生時のマネジメント、船内での感染拡大への準備および対応及び下船マネジメントが添付されている。

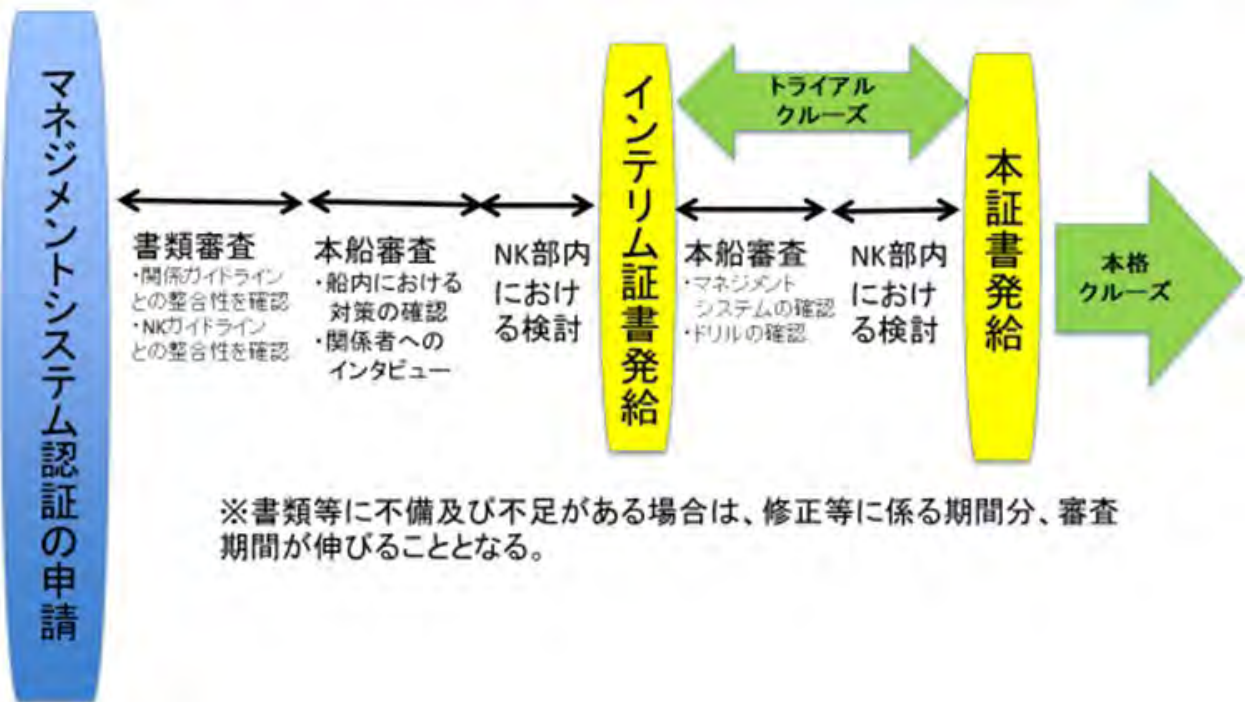
<p>まえがき 序文 0.1背景 0.2目的 0.3言語 1.適用範囲 2.引用規格および参考文献 3.用語および定義 4.職務と責任 4.1会社の職務と責任 4.2船長の職務と責任 4.3衛生管理者の職務と責任 4.4医師の職務と責任 4.5ホテル部門責任者の職務と責任 5.クルーズ船に対するCOVID-19マネジメントシステムの構築 5.1COVID-19マネジメントシステムの機能的要件 5.2COVID-19マネジメントシステムの方針 6.教育 6.1COVID-19に関する教育・情報提供 6.2COVID-19に関する情報の更新 6.3記録とその管理 7.乗務員の乗船・下船マネジメント 7.1乗船前マネジメント 7.2乗船時マネジメント 7.3下船時マネジメント 7.4記録とその管理</p>	<p>日本外航客船協会、日本感染症学会、WHO、米国CDC等ガイドラインを引用</p>	<p>8 乗客の乗船・下船マネジメント 8.1乗船前マネジメント 8.2乗船時マネジメント 8.3乗船の判断 8.4下船時マネジメント 8.5記録とその管理 9 リスクアセスメントおよび管理策の決定 9.1リスクアセスメントの実施 9.2設備、提供サービス 9.3乗客の健康状態確認 9.4換気 9.5乗務員の感染予防 9.6船内の消毒 9.7備品の管理 9.8記録とその管理 10 緊急事態時の準備と対応 11. 内部監査 12. マネジメントレビュー 13. 改善</p> <p>付属書 付属1 Covid-19有症者発生時のマネジメント 付属2-1 船内での感染拡大への準備および対応 付属2-2 下船のマネジメント</p>
--	---	---

4. 日本のクルーズ船による具体的な対応

クルーズ船各社は、上記NKガイドライン及びJOPAガイドライン等に基づき、独自のマネジメントマニュアルあるいはマネジメントプランを作成し、ホテル、レストラン、バー、映画館等のそれぞれの機能毎に関連するガイドラインに基づき個別のインストラクションマニュアルを策定し、これらをNKが承認することとしている。

NKとして証書を発給するまでの流れとしては、まずはクルーズ船各社が作成するマニュアルあるいはマネジメントプラン及び個別のインストラクションマニュアルに対

し書類審査を行い審査が終了すると、その後本船を訪問し、船内における対策がマニュアル等に記載されているかどうかをチェックするとともに、船長、衛生管理責任者等にインタビューを行い、認識が十分であるかどうかを確認する。これら一連の審査を経て問題がなければインテリム証書を発給することとなる。その後トライアルクルーズにおいてマニュアル等の遵守、各種マネジメントの記録、内部監査、マネジメントレビュー等が実施されたことを確認し、本証書を発給することとなる。



5. 今後の取り組み

国土交通省では日本のクルーズ船会社による事業を再開させるため、まずは国内のショートクルーズからスタートさせ、その後、1週間以上のロングクルーズを段階的に再開させることを考えている。一方、外国クルーズ船会社も我が国発着としたクルーズの再開を模索しているが、我が国では外国籍船舶はカボタージュ規制等により、国内クルーズを行う場合外国にワンタッチすることとなり、国内クルーズを行うためには入管、検疫等様々な環境整備が整うことが前提となるが、いくつかの外国クルーズ船会社は、国内のクルーズ船会社の取り組みと同レベルの取り組みを行うことを関

係者にアピールするためため、NKの認証の取得を目指している。

また、国土交通省は、クルーズ船におけるCOVID-19をはじめとする感染症対策に関する国際的なルール作りの実現に向け、5月にIMO臨時理事会に議論の重要性を呼びかける文書を提出するなど、外務省等関係機関と連携し、クルーズ船の安全確保に向けた国際的な議論を主導していくこととしている。NKとしても、日本のクルーズ船会社に対する認証制度の経験をもとに、国土交通省と連携し、IMO等における国際ルールの策定に寄与していくこととしている。

コロナ禍における日本籍のクルーズ船の 安心・安全の確保について

日本クルーズ客船株式会社
海務部 次長 松田 義則

1. はじめに

2020年2月に発生したクルーズ船“ダイヤモンドプリンセス”における感染拡大を契機に日本のコロナ禍が始まった感のある中、クルーズに対する信頼を失い不安を拡大させた事もあり、2月末より日本籍の客船は、運航休止を余儀なくされ、緊急事態宣言解除後、経済活動が再開される中でも10月末までの長期間運航停止が続きました。

この間、クルーズ再開のために、乗客や乗組員の感染防止対策や万一の場合の感染拡大防止対策を講じることにより、乗客や乗組員、クルーズ船が寄港する自治体・地域の住民の皆様の安心に繋がるよう、日本のクルーズ船運航3社を中核とする日本外航客船協会を中心に国交省並びに感染症や危機管理などの専門家を含む有識者の意見やダイヤモンドプリンセスの事案を踏まえ検討を進めてきました。その結果9月18日に公表された「外航クルーズ船事業者の新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン（以下船舶ガイドライン）」は、万一船内で新型コロナウイルスの感染者が確認されても、乗船から下船に至るまで新型コロナウイルス感染症対策を徹底しておくことで、同室者以外の乗客や乗組員への感染拡

大を封じ込め、クラスターを発生させないことを目指しています。

2. 船舶ガイドラインの感染症対策

船舶ガイドラインでは、ウイルスを船内に持ち込まない。船内でウイルスを広げない為に以下の措置が盛り込まれています。

- ・検温や健康質問票の提出等、乗客の乗船前スクリーニングのための措置
- ・マスク着用、手洗い、消毒等、乗客・乗組員の感染予防のための措置
- ・船内施設の座席数減、間隔確保、ビュッフェの中止等、乗客・乗組員の感染予防のための措置
- ・乗客・乗組員の健康管理、早期受診の徹底等、疑わしい者の早期発見のための措置
- ・船内隔離、イベント中止等、船内の感染拡大防止のための措置
- ・感染発生時の陸上機関との連携
- ・衛生管理体制の構築（対応マニュアルの作成、乗組員の教育訓練の実施）

クルーズ船は動く街とも例えられますが、通常の運送機関と異なり船内に各種施設を備えていることより、ホテル業界、レストラン業界、劇場・映画館業界、公衆浴場業界等関係業界のガイドラインも活用してお

ります。

また、上記に加え船内に持ち込まない対策として、乗組員・乗客の乗船前PCR検査の実施、ウイルスを広げない対策として船内での検査機器の導入・船内各所への非接触型の検温監視システムの導入の他、乗客定員の半減、当面クルーズ日数の3泊4日以内に制限等も行っております。

3. 船舶ガイドラインの実効性担保について

このガイドラインの実効性を担保するため、各船社にて「衛生管理規程」を作成し、更にガイドラインの適合状況を確認するため、日本海事協会が「衛生管理規程」を書類審査、マネジメントのインタビューと訪船審査、運航後の訪船審査を経て本認証を発給、認定されることとなります。邦船各社は、運航再開前に本証書を取得し、運航しています。



また、11月2日改正の「海上輸送法施行規則」で海上運送法に基づく安全管理規程に感染症対策（衛生管理規程）を追加及び、衛生管理規程を遵守することを義務づけることにより、さらに強力に実効性を担保する仕組みが設けられています。

4. 乗組員対策

陸上の職種と異なり乗組員は船内で長期滞在（居住）することもあり船舶ガイドラインでも多岐にわたり規定されており弊社では具体的に以下の感染症対応を行っています。

○乗組員の乗船

乗客よりさらに厳格にし、以下の対策を行った上で乗船となります。

- 乗船14日前から不要不急の外出をしない。外出が必要な際にも人混みを避けて行動し、会社規定の「健康管理表」を作成し乗船時に持参。問題ないことを確認。
- 乗船までに結果を確定できる検査の方法によって、陰性であることを確認、乗船前に同居する家族を含めて、健康状況を報告、問題ないことを確認。

○教育訓練の実施

- 新型コロナウイルス感染症に関する教育
- 本船内における感染症対策に関する教育・訓練
- 本船内における新型コロナウイルス感染症感染防止に必要な个人防护具に関する教育及び着脱に関する訓練。

○船内での対応

- 1日2回の体温測定、健康状態等、乗組員の健康状態の記録
- 本船の運航に必要な要員については、乗客

との接触を避け、新型コロナウイルス感染症感染防止のための措置を徹底

- 就業時間内外を問わず自室及び飲食時以外は、やむを得ない場合を除きマスクを着用
- 相部屋で同伴者が在室する場合は、対面での会話を避けるよう、また室内においてもマスクの着用を励行。タオルやコップなどの日用品は共用せずに個人で適切に保管
- オフィス座席で対面距離が2m以上取れない場合についてはパーティションを設置するなど必要な措置を講ずる
- ミーティング開催時はソーシャルディスタンスに留意し、できる限り短時間で実施
- 船内の備品・機器類については、一定時間毎に消毒を実施
- 保護具等（作業用ヘルメット、ゴーグル、耳栓等）については個人での使用とする
- 船内融和を目的とする会合については2m以上のソーシャルディスタンスを設ける等の感染防止策を講じて開催(当面の間禁止とする)
- 乗組員が使用するジム入室前に、手洗い及び有効薬剤による手指の消毒を励行し、使用後は使用した機器についても有効薬剤にてふき取り消毒実施
- 訪船者など船内で作業する外部業者については情報を共有し、必要最小限の接触となるよう指導する
- 上陸時の行動、余暇活動、食事時間など日々の行動記録を残す
- 上陸及び上陸時間の制限については港湾管理者及び自治体の要請などを勘案し、船長と会社が協議したうえで決定

など乗船期間中においては、船長が乗組員等に対して感染予防、拡大防止対策を徹底させています。

5. 港湾との連携について

クルーズは、横浜・神戸港をはじめ乗客の乗船・下船港と観光地である寄港地が不可欠でありクルーズ船の受入に対しては、日本港湾協会の「クルーズ船が寄港する旅客ターミナル等における感染拡大予防ガイドライン」（以下港湾ガイドライン）が策定されています。また、クルーズ船の寄港受入に際し、船舶ガイドライン及び港湾ガイドラインへの適合を確認するとともに、都道府県等の衛生主管部局を含む地域の関係機関で構成される協議会等における合意を得た上でクルーズ船を受け入れることが望まれますとされています。

海外クルーズにおいては、日本出入国の際には航空機と同様に検疫等のスクリーニングが実施されますが、国内クルーズにおいては、検疫の必要はなく感染者の発生に際して、以前より強固な体制とするため、衛生管理部局が新たに含まれることになったと思われます。

衛生管理部局の保健所が関与する点は、クルーズ以外の旅行についても日本旅行業協会のガイドラインに「最寄りの保健所や医療機関に相談・受診できるよう事前に準備する」と記載されており感染者発生時の対応を円滑に行う為の対策が講じられています。

しかしながら、保健所をはじめとする衛生管理部局は従来クルーズ船受入れには殆ど関与していなかった関係もあり船自体に詳しくなく、また、ダイヤモンドプリンセスの影響もあり、協力体制を確立するにも非常な苦労があったと各自治体から伺っております。

特に船内にて万一陽性者が発生した場合、

航海中であれば次の寄港地、停泊中であればその寄港地に陽性者の陸上隔離を保健所に要請することになります。そして、感染者の移送、濃厚接触者の特定の他、関連事項も保健所の助言により対応することになりますので保健所の協力は必要不可欠です。その為、保健所のご理解をいただかない限り寄港受入自体が困難になります。

また、地域の医療体制等を理由に重傷者を除き陸上隔離ができない場合は船内に用意された隔離スペースにて、下船港まで船上隔離にも対応できるようにしておりますが、陽性者は最終的に下船港にて対応いただくことになるので、乗下船港は寄港地に比して、より万全な対応が必要となり、受入体制の構築や訓練等では多大なご苦労とご協力をいただきました。

上記以外にもコロナ禍の影響と初期の報道において、クルーズ船に対する社会的な信用の失墜と市民の不安感が広がり、運航再開にあたっては、乗下船港並びに寄港地においても、市民の理解と信用回復も必要となるので、各港湾自治体のホームページでのクルーズ船の安全対策、受入れ港湾の安全対策の広報や報道機関へ働きかけ等と行っていただいております。

6. 今後について

最近の感染状況の拡大に伴い GOTO 関係の報道も増えてきましたが、クルーズの運航に際しても、必要に応じ地域の医療機関が逼迫し船内感染者の受入が困難になったと都道府県の衛生主管部局が判断した場合にお

いては、寄港受入の判断を変更する可能性がある等の条件が付されています。感染状況や各寄港地により医療事情が異なる為、各港湾の自治体との情報交換・調整等個別対応や、国や都道府県知事の自粛要請や他県からの自粛要請が出た場合は変更や催行中止を検討が必要になるので国や自治体の要請などに注意を払いながら乗客や各港湾の地元の皆様にもより安心・安全な体制づくりも継続的に必要です。

また、運航再開時より、関東・中部・関西発着で3泊4日までのクルーズを計画・運航しており、離島を含む多数の寄港可能な港湾の中のまだ一部の港で再開した段階です。

今後、北海道・沖縄、日本海側とガイドラインに基づく寄港受入を各港湾と情報交換・協議をしていき、日本一周等長めのクルーズの再開も視野にいれ、取り組んでいく予定ですが、日本各地での感染状況の広がりや受入れ体制の準備により、当面の寄港受入の自粛や限定的な受入れを表明される港湾もあり、コロナ禍以前の状態に戻るのにはまだ時間を要する印象です。

このコロナ禍の収束を願いつつ、今後も日本外航客船協会にて、運航上の改善点や新しい知見、社会全体の感染症対策の進展に応じて、随時、ガイドラインの必要な見直しを行いながらより一層のクルーズの安心・安全に向けて取り組んで参ります。

本原稿は令和2年12月10日に寄稿いただきました。

船内でのコロナ対策

非接触型の機器による検温



乗下船時検温



レストラン入場時



施設入場時に乗船証による記録



乗組員による消毒

ソーシャルディスタンスの考慮したイベント観覧



メインホール



メインラウンジ



コロナウイルス検査機器 (スマートアンプ法)



感染症発症者対応訓練

ぱしふいっくびいなす



運航会社：日本クルーズ客船株式会社

船籍：日本

総トン数：26,594トン

全長：183.4m

幅：25.0m

客室数：230室

国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 「船舶海洋工学研修」 出講 報告

広報委員長 中村 真弓

令和2年9月25日、東京都三鷹市にある国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 海上技術安全研究所（以下、「海技研」という。）主催「船舶海洋工学研修」に、「船舶法規」の講師として当会より松井副会長が出講しました。令和元年6月の小田会長に引き続き、2度目の出講です。



昨年度は、6月開催の研修会の3月ほど前に、当会の刊行している「船舶安全法及び関係法令ガイダンス」、「船員法及び関係法令ガイダンス」、「船舶職員法及び小型船舶操縦者法ガイダンス」に興味を持った海技研のご担当者よりお問い合わせをいただき、急遽講師の派遣を理事会で決定しました。

「船舶海洋工学研修」は、技術者を対象とした『大学等における当該分野の専門教育を受けていない若手研究員及び若手技術者が船舶海洋工学の基礎知識を短期集中で習得すること』（募集案内より）を目的とした研修です。この中で、「船舶法規」という一見技術とは無縁なテーマについて、限られた時間でより分かりやすく伝えるにはどうすればよいか大きな課題となり、検討した結果、「船舶安全法及び関係法令ガイダンス」を使用し、特に造船等に関わる技術者の方に今後の指針となるよう概説する内容で講義を行い、概ね好評を得ることができました。

今年は、新型コロナウイルス禍の影響で例年6月に開催している研修会も中止されるやもと伺っていたところ、7月初旬に、「9月にリモート形式で研修を開催するにあたり、講師の派遣をお願いしたい」とのご依頼をいただきました。テーマは、昨年と同じく「船舶法規」で、資料はリモート研修のためパワーポイントでの作成を要請されました。昨年は、ガイダンスの必要部分を抜粋した配布資料を使用

	9月21日 月	9月22日 火	9月23日 水	9月24日 木	9月25日 金
1時限目	10:00 - 11:00	国民の休日		流力基礎	船舶法規
2時限目	11:00 - 12:00			流力基礎	船舶法規
休憩	12:00 - 13:00				
3時限目	13:00 - 14:00			流力基礎	船舶法規
4時限目	14:00 - 15:00			流力基礎	船舶法規
5時限目	15:00 - 16:00			流力基礎	船舶法規
	9月28日 月	9月29日 火	9月30日 水	10月1日 木	10月2日 金
1時限目	10:00 - 11:00	船体抵抗	推進性能	材料力学	熱力学
2時限目	11:00 - 12:00	船体抵抗	推進性能	材料力学	熱力学
休憩	12:00 - 13:00				
3時限目	13:00 - 14:00	船体抵抗	推進性能	材料力学	熱力学
4時限目	14:00 - 15:00	船体抵抗		材料力学	熱力学
5時限目	15:00 - 16:00	船体抵抗		材料力学	熱力学
	10月5日 月	10月6日 火	10月7日 水	10月8日 木	10月9日 金
1時限目	10:00 - 11:00	運動応用	運動基礎	推進性能応用	通航
2時限目	11:00 - 12:00	運動応用	運動基礎	推進性能応用	通航
休憩	12:00 - 13:00				
3時限目	13:00 - 14:00	流力応用	運動基礎	基本計画	通航
4時限目	14:00 - 15:00	流力応用	運動基礎	基本計画	通航
5時限目	15:00 - 16:00	流力応用	運動基礎	基本計画	通航

していたため、その資料をベースにしたパワーポイント資料作成のため小田会長、松井副会長、松村専門委員長に三池顧問も参加いただき対策チームを編成しました。昨年は、初めてのことで研修会の様子もわからず手探りの資料作成でしたが、今年は昨年の受講生の反応やアンケート結果をもとに、「海事代理士会として研修受講者に何を伝えるのか」をテーマに、昨年の「造船等に関わる技術者の方に今後の指針となるよう概説する」をよりブラッシュアップし、ポイントを絞った資料を作成しました。



当日は、午前10時から2時間の研修が行われました。会場となる海技研の広い講堂の中央に講師席とその前にカメラ、側面に海技研の担当者と海事代理士会からの傍聴者として小田会長、菅原専務理事、中村が待機し、受講生は全員カメラの向こう側という

異例の態勢での研修となりました。受講生は、一般財団法人日本海事協会、大手海運会社、造船所、損害保険会社など多岐にわたる海事クラスタの新入社員の方など比較的業務経験の浅い方が大半です。

講師の松井副会長は、冒頭の挨拶では慣れない研修環境に少し緊張していたように感じられましたが、本題に入るとパワーポイント資料に基づきなめらかな口調でわかりやすく講義を進められ、受講生も非常に熱心に聞き入っているように感じられました。リモートである不便さはほぼ感じられず、途中受講生からの質問もあり、会場での集合研修と変わらない充実した研修会であったと感じました。

後日の研修アンケートにおいても「船舶の運用上のタイミングで取り扱いが異なるので、いろいろな知識を持たないと船は所有できないと分かり、今後も勉強の必要があると感じた。」、「国内法について勉強する機会が少なかったため、非常に勉強になった。」、「多くの条約やルールがあり、守りながら船を作っていくのが難しくなっていると感じた。」、「検査時期など、すべてひとくくりになっているものだと考えていたので勉強になった。」、「船舶の仕様書上に証書や法律のリストがあったものの、判断基準がなかったため、リスト形式でご教示いただき、大変理解が深まった。」等の意見があり、船舶法規の重要性を理解いただけたものと思います。



本講義が、受講生の皆様のこれからの業務に少しでも役立つことがあれば幸いです。

最後に、昨年に続きこのような機会をいただきました海上技術安全研究所様に深く感謝申し上げますとともに、海事代理士会として研鑽を深め、今後も海事産業の発展の一助となるよう活動を続けていきたいと考えております。

令和2年度中央研修会(海事セミナー)開催報告

研修委員会 中村 光男

令和2年11月7日(土)に令和2年度中央研修会(海事セミナー)を開催しました。中央研修会は業務経験の豊富な方でも十分満足のできる高度な内容となっており、最近改正された法令の条文解説や実務的な内容の講座を行うことにより、受講者のスキルアップを図っています。

今年の研修会は、当初、例年どおり会場での集合研修会として開催すべく準備を進めていましたが、新型コロナウイルス禍が収束を迎える様子が見受けられず、受講者の安全面を考慮した結果、リモートによる研修会の開催を決定しました。初めてのリモート開催ということもあり、どの位の受講申込みがあるのか予想が付きませんでした。約60名の会員に参加いただくことができました。北は北海道から南は九州・沖縄まで全支部の会員に満遍なく参加いただくことができたのは、リモート開催に興味を持っていただけた証拠と考えております。

リモートによる開催を正式に決定したのは7月でしたので、開催まで例年以上に会議を行いました。開催方式については、事前に収録をした動画を配信するか、オンラインによるライブ講義を取り入れるかなどを協議した結果、新しい試みであり今後の可能性を広げるため動画配信・ライブ講義を併用して開催することに決定しました。

研修委員会としても初めての試みであり、講師にとっても初めての経験となるため講師依頼は難航するものと心配しましたが、前向きに協力いただくことができ、講師はすぐに決定し、動画配信講義、ライブ講義の分担もスムーズに決まったことは大変ありがたかったです。

動画による講義は中央研修会開催1週間前から配信され、各自好きな時間帯に視聴することができたので、各々のペースで学んでいただくことができました。再確認をしたい箇所は繰り返し視聴をすることもできたので、理解度もより深まった印象です。航行体験談として『みらいへ』を紹介する講義はリモートならではの題材であり、大変興味深いものとなりました。



ライブ講義では、資料を画面共有しての丁寧な解説が行われました。会場での講義では、後方席の受講生からスクリーンが見えづらいという意見も出されますが、今回は各自がパソコンの画面を前にして講義を受けているため資料もよく確認することができ、「資料のどの部分を説明しているのだろう」等迷うことなく受講いただけたのではないかと思います。



初めてのリモート開催でしたが、講義の質を落とすことなく無事に閉会を迎えることができ、開催後のアンケートで「今後もリモートによる研修会を企画して欲しい」との声を多数いただきました。実りある研修会となりましたのは講師陣のご尽力によるものです。この場をお借りしまして改めてお礼申し上げます。

研修委員会では今年度の反省点を活かし、次年度以降もより良い中央研修会を開催できるよう委員一丸となって務めてまいります。日本海事代理士会会員各位の更なるご協力をお願いいたしまして、中央研修会実施報告とさせていただきます。

日本海事代理士会では中央研修会のほかに資格者講習会を実施しております。資格者講習会は主に海事代理士試験合格者を受講対象として、資格者としての心構えや基本的な業務事例を丁寧に解説しています。

本年2月にも開催を予定しておりましたが、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の急速な感染拡大に伴う緊急事態宣言を受け、今回の開催を見送りました。

これから海事代理士として活躍される方々の一助となりますよう、できるだけ早い再開を目指して参ります。

叙勲等表彰関係

山田 満 会員 旭日双光章 叙勲のお慶び

関東支部 山田満会員が、令和2年11月3日、多年にわたり国土交通関係業務に精励された功績（海運事業振興功労）に対し、令和2年秋の叙勲を受章されました。

衷心よりお祝い申し上げます。

本年は、新型コロナウイルス禍の影響で、叙勲伝達式、皇居における天皇陛下への拝謁は見送られ、令和2年12月8日関東運輸局にて伝達が行われました。

令和2年「海の日」海事関係功労者表彰を受けられた方は以下のとおりです。

国土交通大臣表彰を受賞して

中国支部 松井 直也

令和2年の海の日にあたり、国土交通大臣表彰の栄に浴しました。身に余る光栄と思い、これも日本海事代理士会、そして会員皆様のおかげと深く感謝申し上げます。

私は昭和57年3月の大学卒業後、当時、祖父と父がやっていた松井海事事務所に入り、短い間でしたが3世代で一緒に仕事をしていました。私は事務の手伝いをしながら海事代理士試験に向けての勉強を続け、幸いにもその年の試験に合格し、爾来40年近く海事代理士としての業務を続けております。

祖父は明治生まれで、大変几帳面な人でした。今のようにパソコンがない時代、申請書も手書きで小さな字を1字1字丁寧に書いていました。昔は船舶法の手続きで「船名変更許可申請」というものがあり、それは中古船を買ってきた船主さんが旧船名を自分の屋号のようにしていた新しい船名に変える際に必要だった手続きです。最初から最後まで自分の頭の中で文章を作り上げ、それを申請書



に1字も変わらずに書いていく。この集中力。今の我々にはなかなか真似のできないことです。印鑑の押し方もよく注意されました。「きちんと丁寧に押しなさい。」と。

実務的なことは父に教わりました。申請書の書き方、添付書類、申請のやり方、そして担当官との話の仕方など。失敗も数多く経験しましたが、それがあっての今の自分だと思っています。

日本海事代理士会では平成30年6月から副会長という大任を仰せつかっていますが、小田会長のもと秦副会長とともに執行部の一員として努力を続けていくと同時に、クライアントから安心して仕事を任せただけの海事代理士となるよう、更に研鑽を重ねて参りたいと思います。

末筆ながら、日本海事代理士会の益々の発展と会員各位のご健勝を祈念して、御礼の言葉とさせていただきます。この度は誠にありがとうございました。

国土交通大臣表彰を受賞して

九州支部 廣津留 浩治

このたび、令和2年の「海の日」にあたり国土交通大臣表彰を受けましたことは、身に余る光栄であるとともに、様々な機会に接することのできた海事代理士会の会員の皆さまとの見えない絆が形になったと再認識させられる機会でした。

会社のような組織に属さず同僚を持たない海事代理士は、同調圧力など人間関係に苦しむことが少ない一方、常に自問自答を業とする孤独な存在です。私が今まで平常心で仕事を続けてこれたのは、海事代理士会関係者をはじめ、プライドを持って海事に携わる人々との絆とその支えがあったからにほかなりません。



有難いことに私は父の事業を継ぐという恵まれたスタートを切ったのですが、当時は大きな法改正が相次ぎ、書類作成の方法も和文タイプからワープロ、パソコンと年々変化を遂げるような時季でしたから、仕事に馴れるというより新たに出会う感覚で毎日を過ごしました。そうした日々、運輸支局の技官や職員に交わって知識を蓄え、九州支部の諸先輩から薫陶を受けて「仕事の質は自分次第」だと知り、研修会では全国に仲間がいることに刺激を貰って勉強を続けました。

平成14年からは本会の理事を務めさせて頂きました。この間手掛けたマリタイムアクセスや法令解説書などの公務を通じ、毎日のルーティン業務からもう一步先の「仕事」に踏み出した経験は私の一生の財産です。これもチームを組んだ仲間たちの顔を見て言葉を交わす楽しみがあったから感じられることです。



未来を信じて仕事を共にした皆様に敬意と感謝の意を表するとともに、この仕事を引き継ぐ次世代の海事代理士諸君に心からエールを送りたいと思います。

局長表彰受賞のお礼と会への思い

北陸信越支部 森田 芳典

令和2年7月22日富山県射水市“第一イン新湊”(富山会場)に於きまして令和二年「海の日」表彰式が行われました。

私は海事関係功労者として北陸信越運輸局長表彰を受け、受賞者を代表して謝辞を述べさせていただきます。

この受賞は私にとって誠に身に余る光栄であり、ひとえに北陸信越支部会員の皆様をはじめ、本部事務局の皆様、会員皆様のご指導ご鞭撻の賜物と深く感謝申し上げます。誠にありがとうございました。

これを機に、今後一層の精進を重ね、微力ながら会の発展に励む所存であります。これからもどうぞ宜しくお願い申し上げます。

日頃感じている『会への思い』を述べさせていただきます。

私は、第二次オイルショック直後の昭和49年10月に大手海運会社に21才で就職し、以後7年間で6隻の船に三等機関士として乗船しました。

当時は大変な海運不況であり変革の始まりの時期でした。最後に乗船したのは橘湾での原油備蓄船で、その時親しかった操機手の方から会社を退職して8年目の早春に、突然手紙を頂きました。すでに私は独立して宅地建物取引業を営んでおりました。

手紙には、私が退職してからの会社の状況が詳しく書かれており、だんだんと追いやられていく日本船員の現状、苦悩が6枚の便箋に綴られていました。その年の12月に今度は奥さんから訃報の葉書が届き、年の暮れ、島原半島の先端に近い町に弔問に行きました。癌を患い瞬く間に亡くなられたとのことで、私が頂いた手紙を読むなり泣き崩れる奥さんの姿は今もはっきりと覚えています。あんなに優秀な技術を持ち誠実な人がなぜこんな事になったのだろうと激しい怒りのような気持ちが湧いてきて抑えきれませんでした。

職を変えることは簡単ではありません。常に職を守る努力が必要です。時代の流れの中にあっても立場を主張しなければ消え去ってしまうだけです。

わが国は島国である以上、船舶、船員、それに伴う海事代理士は必要な存在であることが明確であるのに、それらを維持する体制が明確ではありません。

資格制度を健全に維持運営するには、官民の協力体制が欠かせません。そのための労力や経費はその資格によって何らかの利益を得ようとする者が等しく負担しなければなりません。不公平であってはならないのです。

海事代理士会におきましても歴代の本部理事をはじめ各部会の方々の並々ならぬ努力で今日まで運営されてこられました。今後を考えると法改正をし、法制化をしなければ会の維持も、職の維持もかなわないことになるでしょう。

自然災害や疫病をきっかけにして、官庁や企業の事務手続きが大きく変革しようとする今、会の体力があるうちにすべてを集中して取り組むべき課題だと思えます。最後に乱文、失礼をお許しください。



通船川の閘門（奥は阿賀野川）

新潟といえばつとに稲作が盛んですが、このように下流部の平地は概ね水はけの悪い湿地帯であり、湿地の水位は川の流量のみならず潮汐にも大いに影響され、「地図にない湖」と呼ばれるほどだったようです。浸水により自分の田の場所も定かでないような中、田舟を押して肥料や農具を運び、冷たい泥水に腰や背中まで浸かりながら稲を刈り取るといった農作業は相当な重労働であった一方で、度々発生する洪水によって収穫さえままならず、「三年一作」などと揶揄されていました。そのため近代以降には、放水路の建設や河道の整備によって洪水に備えるとともに、低地の水を海へ排出して潟を干拓し、新田を開発する事業が各地で行われ、多くの潟は美田に姿を変えました。はじめに紹介した鳥屋野潟は、その周辺に広がる亀田郷と呼ばれる大湿地帯の排水・干拓事業を経てなお、干拓されずに（或いは諸事情によって干拓できずに）取り残された潟ですが、いわゆる海拔ゼロメートル地帯にあるため、現在も周囲の小河川、排水路が潟へ流入しており、排水機場でのポンプアップによって3メートル以上水位が高い信濃川に潟の水を排出し続けています。潟の水位をあえて低く維持することにより、大雨の際には調整池の機能を果たします。

信濃川についても、治水のため、明治か

ら大正にかけて^{おおこうづ}大河津分水路（河口から約60km地点、水路長約10km）が開削され、その後関屋分水路（河口から約10km地点、水路長約2km）が開通しました。これらの分水路の完成によって信濃川下流部の土砂堆積は減少したものの、本流河口部にある新潟港、正確には東西あるうちの「西港区」においては、なお絶えず浚渫を要することはご存じのとおりです。その新潟西港付近を始発または終点とし、片道1時間ほどかけて信濃川を往復する水上シャトル（旅客108人）が、冬季間を除き定期運航しており、川からの景色を楽しむことができます。



信濃川から見える北陸信越運輸局



鳥屋野潟の排水機場

シャトル船からは、北陸信越運輸局や第九管区海上保安本部が所在する合同庁舎や鳥屋野潟の排水機場も見えますし、関屋分水路との分水点にある信濃川水門では、ゲートの下を頭上スレスレで通過するため、なかなか

迫力があります。私自身、普段は時間に追われて慌てて運輸局に向かうことが多いですが、たまには水上バスに揺られてゆっくり書類を持参したいものです。

水運といえば、陸路が心許ない時代には、新潟においても川や堀を利用した物流が大変盛んでした。信濃川や阿賀野川の舟運によって魚沼や会津といった内陸部から新潟に集荷された米が、回船（北前船）や小回船に積まれて大坂や江戸に運ばれていたようです。両河川の流域には「新津」や「津川」といった地名が残り、内陸の舟運拠点であったことが窺えます。内陸と外海の中継点であった新潟港の歴史を辿ると、かつては信濃川左岸の新潟湊を長岡藩が、右岸の沼垂湊^{ぬつたり}を新発田藩^{しほた}が管轄していました。両藩は、信濃川中洲の地権や、先に紹介した阿賀野川河口の堀割の建設等を巡って度々対立し、何度も訴訟で争ったようです。上流部にあたる新発田藩が、新田開発や治水に注力するのに対し、下流部の新潟町は、潟の干拓や堀割の建設によって川の水量が減少し、湊が浅くなることを懸念したのが紛争の根源だと言われています。現代社会においても水利を巡る紛争は度々生じるものの、当時における水の確保や管理、言わば「我田引水」は、身分を問わず誰にとっても死活問題であり、水を巡って対岸の湊町どうし、或いは湊町と農村とで利害が大きく衝突していたことが窺えます。交易で栄えた新潟町の中心部には堀が張り巡らされ、食糧や日用品からし尿に至るあらゆる物が舟で運搬されていたようですが、やがて市街地の堀は不法投棄による環境悪化やモータリゼーションに伴う道

路整備を理由に埋め立てられてしまいました。現在では、歩道に並ぶ柳の木と、「西堀」や「東堀」といった地名に当時の水路の面影があるのみです。

最後に珍しい川をご紹介します。新潟市郊外の内野という地区では、2つの川（西川と新川）が立体交差しています。この地でもやはり、海岸付近が急峻な砂丘となっており、砂丘後背に点在していた潟の排水・干拓のため、海へ至る新たな放水路が必要となりました。しかし、もとより同地を流れていた西川（信濃川の支流）が、舟運や灌漑に利用される重要な水路であることに加え、信濃川の水量の減少を懸念した下流の湊町から同川の改修を猛反対されたことにより、既存の河道には手を付けられず、新川はやむを得ず西川の下を掘削して独自に海に繋がざるを得なくなり、このような交差構造となったようです。現在は、上を流れる西川がトラス橋となっているため、遠目ではとても川が流れているとは思えません。



川の立体交差（上が西川、下が新川）

今後も暇を見つけては地形や水利の歴史を探り、その土地の記憶を多少は地域の防災にも活かせれば幸いです。

会員の皆様もコロナ禍の収束の見えない状況の中でご苦労されているかと拝察いたします。今回、後の方々が投稿し易くなることを期待し引き受けさせていただきました。会員のどなたでも経験した開所当時のこととお話させていただきます。

私が海事代理士となった33年前の若き日についてお話します。学校を卒業後、事務機器商社に営業として8年勤務しました。その頃の私は、白目は濡れた白磁、唇はバラの紅、かきあげる前髪は所狭しと繁茂を誇っているところに多少の酒太りを加味した風体でした。営業職は顧客との会話やお付き合いの中から徐々に信頼をいただく過程や年配の方から教えられる(しかもただで)ことが多く、こんなに楽しい時間を過ごして、給料いただくのが正直申し訳ないという気持ちでした。親しい顧客からは「千葉さん、もっと人生に欲を出せ」と言われることが一人二人でなく多々ありました。自分のごく人並の欲ぐらいあると思いを持っていましたが、余程、暢気に生きているように見えたのでしよう。その会社に入った経緯は、友人から一人での会社訪問は緊張するから一緒に行ってくれと頼まれ、面接で私の方が内定をいただいたというものでした。オイルショック後の就職難の時代もあり、そのまま入社した次第です。その会社による営業への教育の中で「お役立ちの精神」を徹底的に叩き込まれました。今でも「お役立ちの精神」がきれいなお題目でなく、間違いなく私の仕

事のモチベーションとなっています。

そうした私のサラリーマン時代に顧客としていらっしゃった方が、一昨年鬼籍に入られた石巻の海事代理士古座光先生でした。古座先生は、サラリーマン時代を経て別業種の海事代理士事務所を開設し、私の卒業した大学の先輩でもありました。古座先生は、とても話好きで、楽しく深い話を様々な切り口で繰り返し話し聞かせてくれていただきました。今でも当時のことに思いをはせると、もう話を聞けないのだという寂寞の感を禁じえません。

そうこうしているうちに親交が深まり、「小型船舶の更新講習が来年から始まる……」「海事代理士試験を受けてみたらどうだ……合格したら……」という話になりました。現在、先生の跡を継いで頑張っている石巻の古座英之君が幼少の頃の事です。それなら目の前の船に乗ってみようと、見知らぬ海事の世界へ方向転換しました。会社に勤務しながらの試験勉強をするためには、時間を作り出さなければならず、まず社内外との付き合いを制限せざるを得ませんでした。私のせいでメンツが揃わなかった友人達には、非礼をお詫び申し上げたい。その年の試験に合格後、翌年の4月から3年間、古座先生からのお教えを受けながら釜の飯をいただきました。先生とは当初より「3年間お世話になります。その後は石巻を離れたところで独立したい。」旨お話ししていました。その3年を経過しようとするとき、私から先生のご迷惑にならないとこ

ろである気仙沼において独立したいと申し出、了解をいただきました。なぜ気仙沼かといいますと、当時の気仙沼は、石巻と比較し船員と漁船の数が約2倍あり、既存の海事代理士の先生が石巻の半分という状況でした。それに加え親しい気仙沼の水産業界の方から仕事はあるから来なさいとのお声掛けいただいたからでした。

さて、事務所を開業するにあたりその準備と当面のやりくりで電卓を叩くと私の体を逆さにして揺さぶっても無理な金額が必要だという壁があり、父母に事業計画を話し借金の打診したところ、後日これを使えと銀行の封筒を渡され、確認するとお願いした金額より多く入っていました。就職、転職、独立の大事な転機を向かえる都度、事前に何の相談もなく事後結果報告のみのこの子に苦言の一言もなく金額を増額し貸してくれたのでした。この時ほど、親のありがたさを感じたことはありません。

ありがたいことはまだ続きます。事務所として入居したビルのオーナーが水産業ということもあり海事代理士の職業をよくご存じで、今後世話になるとの配慮なのか、契約時「うちは不動産業でないから、敷金はいりません。」と言っていたので、その部分は甘えさせていただきました。その他、大きな出費を覚悟していたのが、事務機器です。以前勤めていた会社に、近況報告を兼ねて事務機器を購入したい旨伝え、「中古品だが機能に問題はない。開所祝いだ。使いなさい。」と、退社した時の上司と後輩により、コピー機、ファクス、パソコン、その他机書庫等が搬入され、あっという間に事務所の形ができました。過去から現在まで線でつながっている人のありがたさを感じました。封筒のお金もほとんどそのままです。

さて、次は仕事です。当時長さ12m以上の漁船の船舶安全法上の検査はJGが行っていました。JCIとは違い所有者に検査期日の通知が来るわけではなく。漁船の皆さんはどうされているかと、荒天時（風のいい日は出向している）長靴とカッパ姿で漁港を廻りました。JCIのような検査済票が貼付されていない長さが約12m以上の漁船を目安に声をかけて歩きました。「海事代理士の千葉弘之といいます。検査期日の時期が来たらご通知差し上げます。船舶検査証書と船舶検査手帳を拝見させていただきませんか。」というような声掛けです。最初の声掛けが検査期日経過船を引き当てました。その後は、最初の船長が各自宅にいる僚船の船長たちに電話をかけ「すぐ船舶検査証書と手帳を持って浜に来い。」というようなやり取りの中から小型漁船検査の仕事がままりました。30年程前のことで、JCIに移行してから、検査について私の手から離れましたが、その時の船長達は今でも海上運送法20条の届出等でお付き合いがあります。

開所から3ヶ月経過したとき開所地を気仙沼に選んで間違いがなかったと確信したことがあります。小型船舶免許の更新受講者を募集している中、問い合わせが異常に多かった内容が引き換え未了（旧様式から有効期限の記載される海技免状（当時は小型も海技免状と呼んでいた。）への引き換え手続きが必要だった。）又は有効期限経過による失効再交付です。にわかに失効再交付講習会日程を設定したところ、今では考えられない程多数の受講者が集まりました。ほとんどの失効者が、更新制度を知らないか、うっかり忘れていた方たちです。この人たちのために私がこの地ですべきことがあると確信したときです。

若い頃、仕事上の失敗や冷や汗をかいたことは数えきれないほどあります。これも経験か

ら来るものでしょうか、今では冷や汗をかくことに少しは慣れましたが、度々あります。私がお客様から言われてうれしい言葉は「千葉さんには相談しやすい」です。これからも、相談しやすい海事代理士として、「お役立ち」の心

を忘れず冷や汗をかいてゆく所存です。

最後に、海事代理士会の運営に携わる理事の皆様へ感謝申し上げます。そして私のバイブルとしている各ガイドンス作成に係わった専門委員会の方々へお礼申し上げます。

新型コロナウイルス感染症拡大防止について

新型コロナウイルス感染症については、昨年11月以降、新規陽性者の増加傾向が強まり、一部地域では再び緊急事態宣言が発せられるなど最大限の緊張感をもって対応する必要がある状況が続いており、国土交通省からも関係団体に対し注意喚起が繰り返し発出されています。

会員の皆様におかれましても、下図を参考に、「感染しない・させない」ため細心の注意を払うとともに、人との接触をできる限り減らすよう「多人数の集まる催し事の開催を控える」、「テレワークを推進する」等ご協力をお願いいたします。

感染リスクが高まる「5つの場面」

場面① 飲酒を伴う懇親会等

- 飲酒の影響で気分が高揚すると同時に注意力が低下する。また、聴覚が鈍麻し、大きな声になりやすい。
- 特に敷居などで区切られている狭い空間に、長時間、大人数が滞在すると、感染リスクが高まる。
- また、回し飲みや箸などの共用が感染のリスクを高める。



場面② 大人数や長時間におよぶ飲食

- 長時間におよぶ飲食、接待を伴う飲食、深夜のはしご酒では、短時間の食事比べて、感染リスクが高まる。
- 大人数、例えば5人以上の飲食では、大声になり飛沫が飛びやすくなるため、感染リスクが高まる。



場面③ マスクなしでの会話

- マスクなしに近距離で会話することで、飛沫感染やマイクロ飛沫感染での感染リスクが高まる。
- マスクなしでの感染例としては、昼カラオケなどでの事例が確認されている。
- 車やバスで移動する際の車中でも注意が必要。



場面④ 狭い空間での共同生活

- 狭い空間での共同生活は、長時間にわたり閉鎖空間が共有されるため、感染リスクが高まる。
- 寮の部屋やトイレなどの共用部分での感染が疑われる事例が報告されている。



場面⑤ 居場所の切り替わり

- 仕事での休憩時間に入った時など、居場所が切り替わると、気の緩みや環境の変化により、感染リスクが高まることもある。
- 休憩室、喫煙所、更衣室での感染が疑われる事例が確認されている。



編集後記

新年明けましておめでとうございます。

「STAY HOME」のお正月、皆様初詣はいかがされましたでしょうか。私は、近くの神社に、ソーシャルディスタンスを保ちつつそっとお参りしました。この神社で、導きの神である八咫鳥（やたがらす）の形をしたお御籤を引くのをおこなって数年の恒例としていますが、今年は「願い事 強く願えば叶う」との文字に、心を強く「コロナ退散」をお祈りしてきました。

コロナ禍以外にも、「押印廃止」、「働き方改革」など大きな変化が次々と押し寄せ、海事代理士の世界にも多大な影響が及ぶことは避けられないことと思います。情報収集を怠らず、情報に惑わされず、「丑年」の粘り強さと誠実さでしっかり乗り越えていきたいものです。

最後に、本号にご寄稿いただきました厚生労働省年金局様、国土交通省海事局様、一般財団法人日本海事協会様、日本クルーズ客船株式会社様および本会会員の皆様に心より御礼申し上げます。

皆様にとって今年がよい一年になることをお祈り申し上げます。

(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