

第77号
平成30年9月

海事の窓



一般社団法人 日本海事代理士会

海事代理士とは？

海事代理士は、国土交通省や法務省への手続を中心に、船舶・船員・海事産業・水産等の関係手続を専門分野とする国家資格の士業者であり、「海事法令実務の専門職」です。

海事代理士制度の現状は？

海事代理士の唯一の全国団体（一般社団法人）であるわが会は、任意加入という制約の下、会員の資質向上と海事知識の普及のための公益活動に努めて参りましたが、従前から、法に基づく法人として自律運営ができる組織機能の強化（法定法人化）を求めてまいりました。これには海事代理士法の改定が必要です。

法律関係手続を業とする8つの国家資格者とその団体は次のとおりです。

・弁護士（明治 26 年）	→	日本弁護士連合会（法定法人）
・弁理士（大正 10 年）	→	日本弁理士会（法定法人）
・司法書士（昭和 25 年）	→	日本司法書士連合会（法定法人）
・土地家屋調査士（昭和 25 年）	→	日本土地家屋調査士連合会（法定法人）
・行政書士（昭和 26 年）	→	日本行政書士会連合会（法定法人）
・海事代理士（昭和 26 年）	→	一般社団法人日本海事代理士会
・税理士（昭和 26 年）	→	日本税理士会連合会（法定法人）
・社会保険労務士（昭和 43 年）	→	全国社会保険労務士連合会（法定法人）

各士業法において国家資格の登録制度は、国の直轄運営から強制加入の法定法人による運営に順次改められてきましたが、海事代理士の場合は旧態依然です。

海事代理士制度の問題点は？

今日国家資格者には、行政規制と利用者利便の調和を図るため、以下の資質が求められております。

- ・利用者の利権保護に必要な高い職業倫理と知識
- ・正確な情報の収集・分析に基づく的確な履行能力
- ・コンプライアンス（法定順守義務）の誠実で適正な履行能力

いずれの士業法においても、強制加入の団体に自律的な指導と研修を行わせています。ところが、海事代理士の場合、団体未加入者に対する倫理及び業務の指導や研修は一切行われず、資格者の事業実態や存否すら把握できないのが現状であり、企業活動支援と国民の利益保護が図れていません。

海事代理士法の改正により達成される効果は？

- 1) 海事分野における企業活動促進に資する情報・業務支援の強化が望める
- 2) 国民の海洋活動における総合的法律サポートの確立に貢献できる
- 3) 海事法令の複雑化、国際化に対応する人材の育成指導の充実が図れる

ライフラインとしての海上輸送の拡充が議論されている今、海洋国家ニッポンの優位性を確実なものにするためにも、海事代理士制度を改善し、海事手続きのスペシャリストとして活用していただくことが、我が国の成長戦略において有効であると考えます。

我が会は、法定法人としての海事代理士会の設立と、この法人による自律的な登録・研修制度の確立を可能とする海事代理士法の改正を求めます。

海事の窓

2018年9月 第77号

目次

ご挨拶 会長 小田 啓太	1
第44回日本海事代理士会通常総会報告	2
平成30年「海フェスタにいがた」報告 北陸信越支部 吉川 篤	3
「海フェスタにいがた」に参加して 近畿支部 中村 真弓	4
近畿・神戸支部合同研修会に参加して 中国支部 松井 直也	7
ケープコッドとサバ漁船 中部支部 小林 宏行	8
北から南から 1 船級船の建造及び監督業務を経験して 東北支部 後村 秀雄	17
北から南から 2 小樽から沖縄までヨット回航記 ～その3～ 結果的にほぼ北前船ルート?! 北海道支部 牧 努	21
編集後記	25

表紙イラスト：イラストレーター 有村 綾

日本海事代理士会ポスター「海フェスタにいがた」版より

ご挨拶

一般社団法人 日本海事代理士会
会長 小田 啓太



本年6月に開催されました通常総会および理事会において、一般社団法人日本海事代理士会会長に就任いたしました小田啓太でございます。

平素より海事代理士制度へのご理解とご協力を賜り、心から御礼申し上げます。

私たち海事代理士は、海事関係法令実務を取り扱う国家資格者として、海運事業者、船舶の造船・修繕事業者など海事クラスターを構成する関係事業者を始め、広く海洋レジャーを楽しむ国民の皆様の依頼に基づき、船舶登記・登録、船舶検査、事業許可・登録、資格取得・更新および船員労働関係の各手続きのサポートをさせていただいております。

しかしながら、私が海事代理士登録をいたしました1988年以降を顧みましても、海事代理士が取り扱う業務量は減少の一途を辿っております。

近年、2020年東京五輪に向け景気は上向くとの期待がございましたが、2年後に控えた現在、予測どおりに結実したものは思いの外少なく、企業の景況感も低調とされています。

海運業界においては、船舶の老朽化、船員不足と高齢化、燃油価格の高止まりという容易に解決し得ない問題を抱える中、中小零細企業が殆どと言ってよい内航船オーナーにあっては、限られた運賃・用船料のなかで、費用削減、効率運航という対応策を講じて凌いでいる状況にあります。

一方で、バラスト水管理条約やシップリサイクル条約など、新しい国際基準が次々と国内法制化され、船舶検査・測度における電子化の検討が始まるなど、海事行政を取り巻く環境においても変化変容の波は止まりません。

私たち海事代理士には、関係法令の研究や業務の研鑽に日々努め、上記海事クラスターに属する皆様を始め、広く国民のお役に立つという社会的使命がございます。

一般社団法人日本海事代理士会は、各種研究や研修を通じ、海事代理士の資質と能力の向上に寄与する業界唯一の全国組織として、これからも海事クラスターの一翼を担って参ります。

松居前会長におかれましては、5期10年に及び会長職を務められ、その間、法人制度改革を始めとする変化変容の波に翻弄されつつも、決して針路を見誤ることなく、的確な舵取りを以て当会を導いて来られました。

そのリーダーシップには遠く及びませんが、歴代会長の宿願でもある海事代理士法改正や前会長が重点施策としたコンプライアンス向上に、私も積極的に取り組んで参る所存でございます。

皆様のご理解とご協力を重ねてお願い申し上げます、会長就任にあたっての挨拶とさせていただきます。

第44回日本海事代理士会通常総会報告

日本海事代理士会第44回通常総会が、平成30年6月15日（金）午後1時から東京都港区の東京港芝浦サービスセンター（パーク芝浦）3階会議室で開催されました。

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ました。続いて、三池治行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375名のうち、会場出席58名、委任状提出111名、議決権行使83名の合わせて252名の出席でした。

松居会長の挨拶に続き、議長に新井文人会員（関東支部）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 平成29年度事業報告書及び決算書承認の件
- 第2号議案 平成30年度事業計画書及び収支予算書承認の件
- 第3号議案 平成31年度事業計画及び収支予算の助成金及び補助金交付申請一任の件
- 第4号議案 役員を選任に関する件

総会終了後、懇親会が開催され、国土交通省海事局から総務課長、外航課長、検査測度課長、日本行政書士会連合会等の多数の来賓にご臨席賜り、日本司法書士連合会からは祝電をいただきました。

なお、第4号議案の役員選任議案の承認を受け、6月15日・16日開催の理事会において新執行部が発足しました。

新執行部の構成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
副 会 長	秦 健一郎	北海道支部
専 務 理 事	鹿股 信幸	
組織法制委員長	(秦 健一郎)	
研 修 委 員 長	(松井 直也)	
情報企画委員長	平原 秀浩	神戸支部
専 門 委 員 長	松村 典太	中部支部
広 報 委 員 長	中村 真弓	近畿支部
綱 紀 委 員 長	伊東 昌紀	四国支部
担 当 理 事	坂本 晴佳	北海道支部
担 当 理 事	後村 秀雄	東北支部
担 当 理 事	櫻岡 直樹	関東支部
担 当 理 事	春山 勝	関東支部
担 当 理 事	立田 善昭	中国支部
担 当 理 事	村上 亮一	四国支部
担 当 理 事	濱口 一雄	九州支部
監 事	天野 利彦	関東支部
監 事	山口 實	外部
顧 問	松居 紀男	近畿支部
顧 問	三池 治行	関東支部

() は他役員を兼務。

担当理事は複数委員会を兼務のため、詳細は省略。

平成30年 「海フェスタにいがた」 報告

北陸信越支部 吉川 篤

今年度の海フェスタは、来年1月1日に新潟港開港150年を迎えることを記念して、新潟市、佐渡市、聖籠（せいろう）町で開催されました。日本海事代理士会も海の総合展にブースを設け参加しました。

開催場所: 新潟日報メディアシップ 1F・2F・20F

開催期間: 7月14日（土）～29日（日） 16日間



会期中には「海王丸」、「みらいへ」等の帆船が来港、自衛艦「ひゅうが」「ひうち」は舞鶴から来港、ブルーインパルス展示飛行、ディズニーパレードなど、信濃川の両岸で様々なイベントが行われ、おおいに盛り上がりました。

当会ブースでは、海事法令無料相談と併せて塗り絵のポストカードの配布を行いました。

無料相談では、マリタイムアクセスのドキュメントファイルを用意し、相談内容にあわせてコピーをお渡ししました。相談内容は、海技免状・操縦免許証の更新方法、免許の取得方法について等の質問をいただきました。一番多かった質問は、「海事代理士はどんなことをする人ですか？新潟にもいますか？」(6件)という質問です。(ショックでした)

塗り絵のポストカードは、子供さんを中心に約750セットを海事代理士の紹介リーフレットと共に配布しました。去年の神戸

でも塗り絵コーナーが好評だったようですが、他のブースとどう差別化できるか、アイディア次第です。子供が集まってきてくれたので、親御さんも来ていただき海事代理士のPRもできました。

最後に

海フェスタの新潟開催が決まった後、北陸信越支部で対応できるのか心配しましたが、当会会長はじめ、本部役員・事務局、また北海道支部、九州支部の皆さんから応援をいただきました。改めてお礼を申し上げます。

隣の北陸信越運輸局のブースから、当会の応援部隊はすごいと驚きの声が上がっていました。

前段でも触れましたが、海事代理士の知名度のなさを改めて知る機会となりました。地道な広報活動の大事さを感じた「海フェスタにいがた」でした。今後も頑張っています。

「海フェスタにいがた」に参加して

近畿支部 中村 真弓

今年7月14日（土）から29日（日）まで開催された『海フェスタにいがた』に、7月15日・16日の2日間参加しました。

私が海フェスタに参加するようになったきっかけは、平成26年の『海フェスタ京都』でした。『海フェスタ京都』は、平成26年7月19日（土）から8月3日（日）までの16日間、京都府舞鶴市を中心とする5市2町で開催されました。この開催が平成25年6月頃に決定し、近畿支部が中心となって海事代理士会ブースの運営を行わないといけないことになりました。ところが、当時事務局であった私自身が、「海フェスタってなんですか？」な状態で、「これはマズい!」と、急遽、その年の7月に開催される『海フェスタおが』（秋田県）を見学することに決めました。

『海フェスタおが』に行き、そこで見たこと、感じたことをもって、『海フェスタ京都』の準備にあたり、本部・支部の協力のもと、京都では子供向けの塗り絵コーナーを開設、イベント感のあるブースづくりに努めました。この時、イラストレーターの有村綾さんをご紹介いただき、以後毎年、当会のご当地ポスターを作成いただいています。

そして、ここから私の「海フェスタ」巡りが始まり、翌年の熊本、その後豊橋、神戸とまわり、今年の新潟へと繋がるのです。

今回は、ちょうど7月14日に東京で所用があったため、前日の設営のお手伝いと

いう名目で13日から新潟入り。真の目的は、「上越新幹線に乗ること!」。実は大阪からより新潟からの方が東京は近いということを知り、こんな機会にしか乗ることはないだろうと考えたのでした。



念願のMAXとき

13日に、これまた初めてのLCC「PEACH」で新潟入り。お昼過ぎに会場に到着するも現場はすでに森田支部長、吉川幹事長、勝見先生がきれいにブース設営を終えていらっしゃり、ほとんどお手伝いをする必要もなく、「せっかくなのでポストカードを展示しましょう!」と現場で塗り絵をし、飾り付けて終了しました。

翌14日、朝一番の「とき」で東京に向かい用事を済ませ、夕方、「MAXとき」で新潟に戻り、吉川幹事長、新潟訪問中の小田会長、松居先生、岩本先生と食事会・・・お世話になりました。

15日は、当初の目的どおりブースのお手伝い。準備した配布物（ポストカード、パンフレット）を袋に詰めて来場者の方に配

布。涼しいかと思いきや新潟も大阪と遜色のない暑さで、涼を求める市民の方が多数来場くださいました。

『海フェスタにいがた』は、会場が新潟市の中心部にあるためアクセスもよく、また設営もよくできた素晴らしい会場でした。



配付した海事代理士会アピールグッズ

その日は、各地からの応援も来られていたため、途中ブースを抜け出して他の出展者も見学。展示物や配布グッズも各者さまさまざまな工夫が凝らされており、参考になるものもたくさんありました。クイズラリーもあり、来場者が回答を探して満遍なく会場を回れるような工夫もありました。

20階の会場では、「J-CREW プロジェクト」のゆるキャラ達と記念撮影、お隣の水先人会のシミュレーターで操船体験など盛りだくさんに楽しんできました。



左からサニーラダー・キャプテンなみ丸・ペギ機関長



操船シミュレーター体験中…着桟失敗（涙）

夕方には、パレードがあるとの情報をキャッチ！ ディズニーランド 35 周年を記念してミッキーマウスも来るとのこと。会場から少し離れたメインストリートで開催とのことで、会場を早めにお暇し、こちらもぬかりなく見学してきました。現地のブラスバンドや、バトントワリングに続いて、ディズニーフロートが登場！ディズニーにはさほど興味のない私も、間近に見るとやっぱりちょっとワクワクしてしまうのは、さすが夢の国パワーです（笑）

パレードのトリは、ご当地アイドルの「Negicco（ねぎっこ）」と、「NGT48」。「Negicco（ねぎっこ）」は、2003年に新潟の名産ネギ「やわ肌ねぎ」PRキャンペーンのために結成されたアイドルグループとのことでした。



Negicco…ネギは持ってないのですね

翌16日は、東港会場に自衛艦「ひゅうが」の一般公開があるとのことで、そちらへ。

前日に、アクセスを検討するも、イベントとしてのアクセス案内は全くなし。仕方がないので、朝一番でレンタカーを借りて出発。市街地から順調に走行し現地へ向かうも10時からの公開のはずが、どこにも何も案内はなく「本当にこっちでいいの?」「本当に公開してるの?人集まるの?」と不安が募ります。と、その時、突然道路に大渋滞が出現。北から南から、どこから集まったのかと思うほどの車の列!

結局、これに並んでもおそらく「ひゅうが」にたどり着くのはお昼過ぎになるだろうとの判断で、乗船見学はあきらめ対岸から見えるスポットを探すことに。しばし徘徊の後、無事対岸から雄姿を見ることができました。



「ひゅうが」の雄姿…甲板も陸上も人がいっぱい

実はこの日、もう一つの大イベントがあったのです。

それは、航空自衛隊「ブルーインパルス」の展示飛行。これが、午後2時からとのことで、何がなんでもそれまでには会場付近に戻らなくてはならなかったのです。

「ひゅうが」を遠目に見学し、いったん会場へ戻りしばしブースのお手伝い。その後、会場横の信濃川の河川敷で上空をとぶ飛行機を見学。たくさんの市民の方が、一

目ブルーインパルスを見ようと集まっていました。どこから来るのかわからない飛行機を探して、全員空を見上げてキョロキョロ・・・約20分間でしたが、さすが素晴らしい展示飛行でした。



万代橋とブルーインパルス

と、ここでついにタイムリミット、飛行機の時間が迫ってきたので大急ぎで空港へ移動。

楽しい3泊4日の『海フェスタにいがた』の旅は終わりを告げました。

お世話になった北陸信越支部の皆さま、本当にありがとうございました。

来年は、ぜひ静岡に集合して、『海フェスタ』を一緒に楽しみましょうね。



<おまけ>新潟の美味しい思い出…タレかつ丼とへぎそば

近畿・神戸支部合同研修会に参加して

中国支部 松井 直也

8月24日、大阪で開催された近畿・神戸支部合同研修会に参加させていただきました。前日に四国・近畿地方を縦断した台風20号の影響で、場合によっては研修会の開催自体も危ぶまれたなか、準備に奔走された地元の皆さんの祈りが通じたので、大きな混乱もなく研修会は定刻どおりスタートしました。

当日の会員の参加者は、全10支部中8支部から31名、講師は本省海事局から重富検査測度課長を含め3名、近畿運輸局からも3名がオブザーバーとして来られていました。

最初に、近畿支部 松居幹事 からこの研修会の意味やこれに臨む姿勢などについて説明があり、参加者も本省の方が地方の研修会に来られることの重要性について認識を新たにしました。

研修は最新の法令情報と題し、①シップリサイクル、②トン数標準税制、③事務手続きの電子化、④一体型プッシャー・バージの4つからなり、我々海事代理士が新たに業務として取り組んでい

けるものや深化させていくもの、更には今後の国の動きなどについて限られた時間の中で説明をしていただきました。また④については、海上衝突予防法関係が追記された最新資料に基づき、事前に提出していた質問に対して担当官が答えてくださる場面もあり、現場で船主さんからさまざまな相談を受ける我々にとっては貴重なものになったと思います。

今回の研修会では、重富検査測度課長との調整を始め、会場の手配から資料の印刷、懇親会まで近畿・神戸両支部の皆さんには大変お世話になりました。おかげさまで内容の濃い研修を受けることができました。ここに心からの感謝の気持ちをお伝えして、参加の感想とさせていただきます。

最後にひと言。10月の中央研修会でも本省担当官による講義があります。今回の研修資料をブラッシュアップさせたものでの講義になるとのお話も伺っていますので、興味のある方は是非中央研修会にもご参加ください。

6. PB一体時の船灯や音響信号（海上衝突予防法関係） 国土交通省

プッシャーとバージが一体となって航行する場合で、その結合部が船舶の中心線に対して左右の運動を生じないもの（一般的には、ピン結合及びかん合方式により結合するものが該当）は、船橋視界の確保の他、**プッシャーとバージを一隻の動力船とみなして船灯や音響信号（汽笛や号鐘）の備え付けが必要。**
 （※平成30年8月のPB安全規制の適用開始にかかわらず、**従前から海上衝突予防法により要求。**）

- ① 一体時の長さに応じた船灯（P又はBへの船灯の設置位置については別途要件有り）
 （海上衝突予防法第24条第8項、船舶設備規程第146条の4及び第9号表、航海用具告示第2条）

一体時の長さ	マスト灯	舷灯	船尾灯	停泊灯	紅灯
全長50m以上	第1種(6) × 2個	第1種(3) × 1対	第1種(3) × 1個	第1種(3) × 2個	第1種(3) × 2個
全長20~50m	第1種(6)又は第2種(5) × 1個	第1種(3)又は第2種(2) × 1対	第1種(3)又は第2種(2) × 1個	第1種(3)又は第2種(2) × 1個	第1種(3)又は第2種(2) × 2個
全長12~20m	第1種(6)、第2種(5)又は第3種(3) × 1個	同上舷灯 又は 第1種両色灯(2) × 1個			

- ② 一体時の長さに応じた音響信号 （括弧内の数字は最小の視認距離(海里)） * 形象物は除く。

（海上衝突予防法第34条第14項、船舶設備規程第146条の7、航海用具告示第3条） （参考）船灯の設置高さのイメージ （全長20m以上の船舶）

一体時の長さ	汽笛 （音圧及び基本周波数）	号鐘	どら
全長200m 以上	第1種 (143dB以上、70~200Hz)	音圧110dB以上、 呼び径300mm以上	号鐘と混同しない音調
全長100~200m	第2種 (138dB以上、130~350Hz)		
全長75~100m	第3種 (130dB以上、250~700Hz)		
全長20~75m	第3種 (130dB以上、250~700Hz)	不要	不要
全長12~20m	第4種 (111~120dB以上、250~700Hz)		



ケープコッドとサバ漁船

中部支部 小林 宏行



アメリカ東海岸のニューヨークから北東へ向かって約 400 キロ。ボストン(マサチューセッツ州)に至る手前に、鎌の形に 100 キロ近くも突き出た半島がある。駿河湾で言う三保半島、戸田の御浜崎、大瀬崎等があるように、砂州であろうことがその形から容易に想像できる。これが近海の豊富な鱈(コッド)に因んで命名されたケープコッド(鱈岬)(註1)で、19 世紀アメリカの作家・思想家ソローは「ケープコッドはマサチューセッツ州が腕を曲げて力こぶを見せているところだ」と表した。(註2)

ソローは 1849 年から 4 回に渡ってこのケープコッドを訪れており、初回 1849 年にはボストン港からケープコッドの先端にあるプロヴィンスタウンに渡る予定であっ

た。しかしボストンで待っていたのは、予約してあった蒸気船が嵐で入港不能の上、ジャガイモ飢饉から逃れるアイルランド西部にあるゴールウェイからの移民を乗せたブリッグ型帆船セント・ジョンが目的地ボストンを目前に、ボストン南東のコーハセットで難破したという号外ニュースであった。そこでソローはまずコーハセットの視察に向かった。その後、元々の目的地であったプロヴィンスタウンに向かう訳であるが、鉄道と駅馬車とでオーリンズに到着したものの、そこから先プロヴィンスタウンまでの最後の 30 マイルは徒歩に頼る他なかった。ソローは何にでも興味を持つ博物学者のような人物で、この半島の地形に興味を持つかと思えば、生物、無生物さらには人物、歴史など全てを観察し、その上で洞察を加

えていくが、海辺に出てからは、まず船の多さに驚き、興味が船に向けられる。

森の人ソローが目をみはったのは、現代のわれわれにもスペクタクルであるに違はなく、まずスペクタクルをフォローしてみることにはしたい。そこにアメリカの何が見えてくるか。

今われわれの漁業がおかれている位置を見定めるヒントが得られるかも知れない。特に当時の日米の差の大きさを認識することがスタートラインであろう。

ソローがトゥルー口の南部の浜辺から砂丘の上へのぼると大西洋に数々の船が見渡せた。

「海上では、沢山の船がカモメのように水を切って進んでいた。(中略) 一隻のバー

ク型帆船が海岸線に沿って航行していたが、(中略) ほどなくして、岬を回航し終えたほかのバーク型帆船やブリッグ型帆船、それにスクナーが、爽やかな微風に吹かれながらその船のそばを通り過ぎていった」(コッド岬、151-2 ページ)

「大西洋上には一度に 100 隻からの帆船がでているのが、しばしば目撃されたからである。夏の間、天候がよければ 80 隻くらいはいつでも数えられた(中略)。何枚もの船首三角帆(ジブ)とステースル〔訳注・支索につける長三角形の帆〕を張ったスクナーは、あらゆる航路にひしめいており、縦横ともに帆布をふくらませた横帆艀装船は、折々遠い水平線から姿を現すかと思うと、その彼方へ消えたり没したりしていた。」(同前 169 ページ)



ソローは、さらに北上して、ハイランド灯台に宿泊し、灯台の火がまだ燃え続けている時間に起き出す。

「今や海上には、無数のサバ漁船の帆が見えた。北の方では、ひとつの船団が、ちょうど岬を回ってどっと繰り出して行くところだったし、かと思えばひたすらチャタムを目指す一団もあり、灯台守の息子も、最初の船団に所属しながら、まだ湾内にぐずぐずしている船に乗り組もうと、勇ましく出かけて行った。」(同前 246 ページ)





「私たちがおぼつかない歩みを進めている間も、サバ漁船団に加わっている無数のスクーターが、北側の岬を迂回し、10ないし15マイル離れた沖合いへ次々と繰り出していく様子は、あたかも海上にひとつの都市が出現したかのようであった。」(同前251ページ)

ソローはニューイングランドの漁業の歴史について、ジョン・スミス(1580?-1631イギリスの冒険家)の「ニューイングランド地誌」(1616年)からの引用を交えて重要な指摘をしている。ニューファンドランドから800隻近い帆船がタラを出荷していたこと。オランダ人がニューイングランドで2、3千隻もの船を使って操業していたこと。これらが1616年以前。ソローが目にした1849年には、ニューイングランドの漁船がオランダ人を上まわるほど活躍していたこと。1620年のメイフラワーでの入植者たちなどは、当時食料品をすべてヨーロッパから運んでこなくてはならなかった、としている。

「サバ漁スクーターは、依然として『海

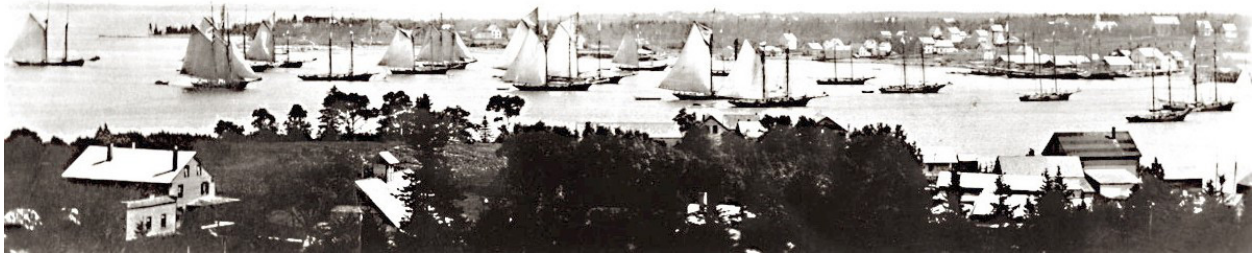
のすべての航路を真っ白に染めながら』、岬の先端を回って次々に姿を現した。私たちは息つく暇もないほどの好奇心に駆られて、その1隻1隻を、しばらくの間じっと見つめた。それは優雅なスポーツを思わせる光景だった。」(同前254ページ)

筆者(小林)の記憶でも当地の小川港を数珠つなぎのように出港していくサバ漁船団のながめは壮観だった。

「私たちは水平線が描く小さなひとつの弧の中に、およそ200本からのサバ漁船の帆を数えたが、それとほぼ同数の船がすでに南の方に去っていた。」(同前266ページ)

「正面の色鮮やかな丘の向こうに、100本からの白帆が、ロングポイントを回って押し合いへし合いしながらプロヴィンスタウン港へ入ろうとしているさまは、まるでマントルピースの上に並んだおもちゃの船のようだった。(同前271ページ)

「たまたま土曜日の夜だったので、サバ漁船団は、朝方チャタムに向かった例の一分隊を除いてほとんど全部が、私たちのすぐ目の前にある港に帰港していた。マサ



チューセツ湾に沈む太陽を見ようとして登った丘の上に立ち、岸边からさまざまな距離をとって港内に停泊している瀟洒な船体のスクナーを全部数え上げてみたところ200隻に達した。さらに続々と岬を回って帰港しつつあった。」(同前 276 ページ)

「ある漁師の話では、このサバ漁船団は1500隻からなり、プロヴィンスタウン港の中だけでも、一度に350隻を数えたことがあるという。」(同前 277 ページ)

ケープコッドには、詳しい地図を見れば明らかなように、ウェルフリートとかチャタムとか天然の良港がある。

一方、マサチューセツ湾沿いをボストンより50キロほど北東に向かうと、マサチューセツ州全体の漁業の中心地グロスター (Gloucester) がある。この周辺の15の造船所で1850年代までにスクナーが年50隻以上のペースで建造され、合計4000隻以上だという。そこでグロスタースクナーの名で呼ばれる一群がある。ソローも schooner という語自体がニューイングランド (つまりネイティブアメリカン?) 起源であるとの説を紹介して、「これこそ、紛れもないニューイングランドの船だった。」と記している。

帆船 tall ship の定義の仕方にもよるが、帆を推進力とする商用軍用の船を帆船とすれば、スクナーは最後の帆船と言っても

よいのではないだろうか。19世紀に発達した全装帆船 full-rigged ship の頂点であるクリッパー clipper (大型帆船・快速帆船) こそが最後の帆船だという考えも間違いではないが、帆走の性能からみれば、fore and aft sail (縦帆) (註3) のみのリグは最終形であり、スクナーにおいて最終形に達したとみることがゆるされるだろう。(註4)



ところで、わが国に戦後、大型旋網漁船が登場するときに、その船をアメリカ式旋網漁船と呼んだ。ア式まきあみ。従来からの旋網船は当地では巾着網船と呼ばれていた。今、遠洋で活躍している海外旋網漁船の従業制限は第一種で、そのただし書きは、「ただし、旋網漁業に限る。」であり、検査証書英訳書には、「Purse Seine Fishery Only」と書かれる。Purse= 巾着。(註5)

アメリカ式まき網の導入の最初は、まず九十九里浜であったとの記述がある。

「飯岡漁港に程近い椎名内という場所は、1888年(明治21年)頃日本で最初にアメリカからまき網の技術を導入して、従来の六人網のまき網をアメリカ式にした改良揚繰(あぐり)網の発祥地です。」(註6)

「明治10~20年(1877~1887)に、当時の農商務省水産局がアメリカ式の中着網を導入したのが始まりで、長崎県には明治32年(1899)に導入されました。」(長崎市 NAGAGINE) (註7)

静岡県水産誌には詳細な記述がある。

巾着網の我邦に伝はりたる以来県下試用したること数々なりと雖も遂に好結果を奏せず遠江にては白羽村(御前崎市)に駿河にては我入道(沼津市)に共に今日其跡を留めず(以下7行略)

巾着網の創始は1837年の頃米国新英倫(ニューイングランド)メイン州一漁夫の発明に係り益考按を尽くして遂に今日の完整を見るに至れり今読者の参考に資せん為め米国に於ける構造法を記載す可し。(12行略)

鯖漁業に使用する巾着網は其長凡そ二百尋乃至三百尋にして(中略)稍々大なる鯖を捕漁するには長凡そ百五十尋乃至二百尋(後略)

凡そ巾着網を使用するには数艘の漁舟を要す此中一隻最も大なる者あり之を元船と称す元船はスクーネル形にして駆走甚だ疾く大抵百噸積なり其他は数艘の軽走船と更に一艘形尖狭にして最も疾捷なる網舟を加ふ此網舟は長さ凡そ二十五尺乃至三十尺にして常に元船を以て之れを曳く

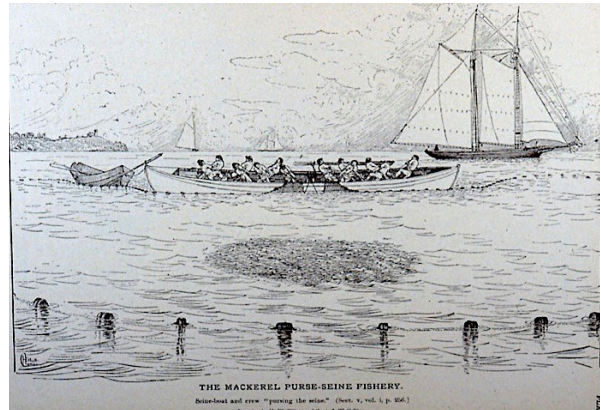
鯖漁業に使用する舟は大抵十四人乃至十七人の乗組にして海岸を去ること凡三十海里の間に於てするを常とす然れども間々

百五十海里の遠洋に出ることあり

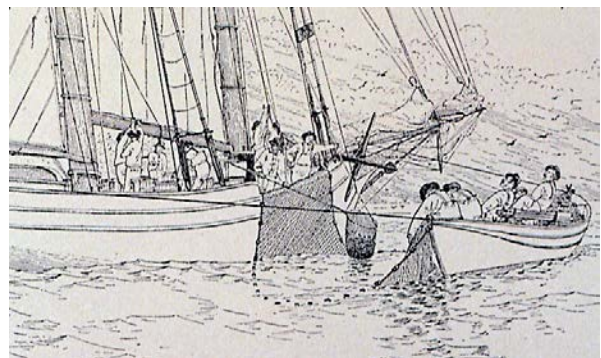
以下詳細に網の取扱い方法=漁法を解説している。

(静岡県水産誌巻二、静岡県漁業組合取締所発行、明治27年2月刊(1894年)60、61頁)

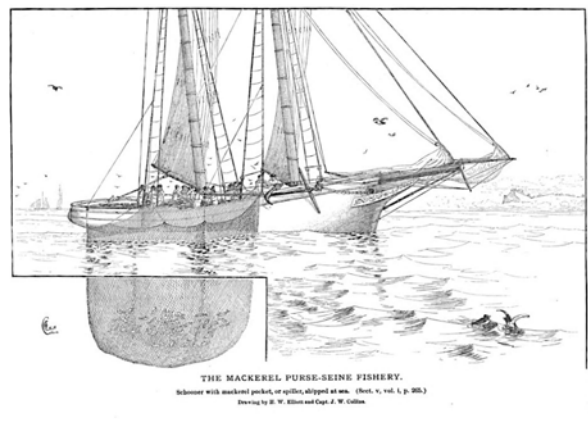
(カタカナ表記及び変体仮名をひらがなに改め、旧字体を改める等を行った。()内は小林の補注。)



The Mackerel Purse-Seine Fishery で、ボートは搭載艇である。浮子に囲まれた大きな網の中央に盛り上がって島ようになった魚の群れを前に、10名以上の乗組員が網を引き揚げ絞り始めたところだろうか。



次は網揚げの最後で絞った網の中の魚を大きなタモで掬っている。



旋網を本船で絞っている。

ソローが「瀟洒な船体」という Fishing Schooner の図面を見る。(註8)

タイトルにある Knockabout というのは、バウスプリットののない船のことである。同じ船のセイルプランと船体線図。

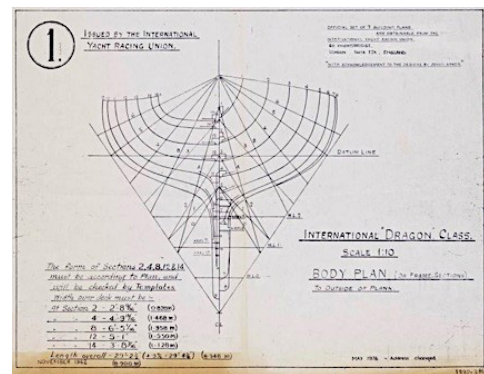
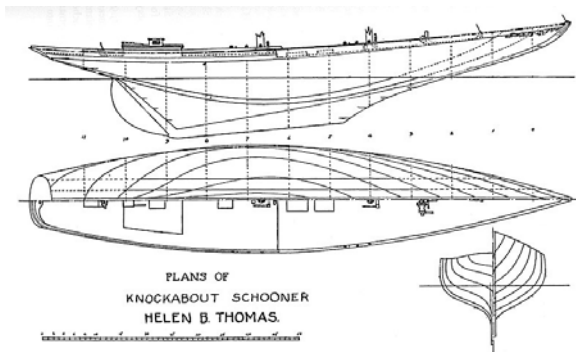
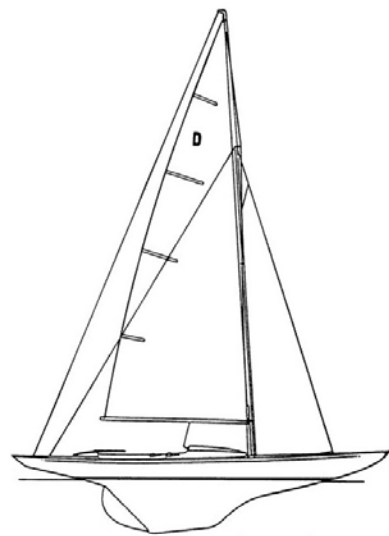
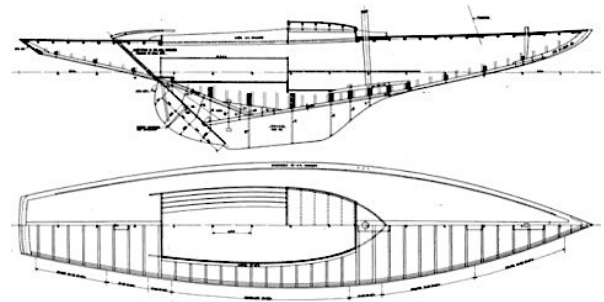
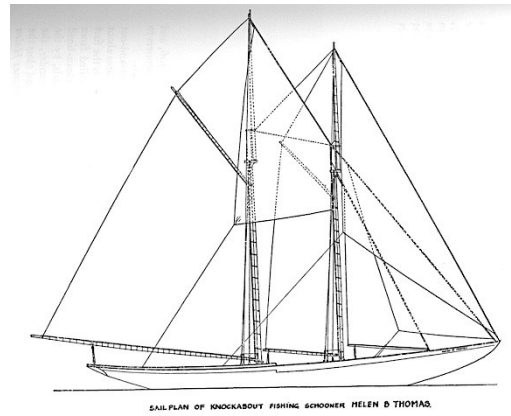
この見るからにスピード重視の船の間で当然の如くレースが行われることになる。1906年には、アメリカズカップの歴史に登場する紅茶王 Sir Thomas Lipton (註9) からトロフィーが用意される。

ヨットに興味のある向きは、この見事な流線型をみて、すぐに思い浮かぶだろう。船体がドラゴン級ヨットに酷似している。ただし、ドラゴン級は、スループで1本マストであり、ガブリグでもなくマストが際立って高い。

その他の違いは、バラストの位置。ドラゴン級のバラストは約1トン、キールに取り付けられている。

3人乗りのヨットとして、1948年～1972年の7回のオリンピック競技種目として採用された。(註10) 今なお世界選手権が行われている現役のヨットである。全長約30フィート、約8.9m。

これに対して、上述のスクナー Helen B Thomas は、約105フィート。バラストには石を積んでいるが、その重さは不明。





スクーナーは時代が下がるに従って、スピード重視の大型化が進んでいった。その代表的な船がグロスター・フィッシング・スクーナーColumbiaである。上は2014年に、レプリカとして建造されたもの。ただし、鋼製。

わが国のスクーナーの始まりは、君沢型と呼ばれる幕末の帆船である。1854年、日露和親条約締結交渉に来日したフリゲート艦ディアナ号は下田沖に停泊中、安政東海地震の津波で大破し、修理のため戸田港への回航途中沈没した。プチャーチン提督は、帰国のための船建造を願い、幕府の同意を取り付け、君沢郡戸田村で日露共同作業により約3カ月で完成させた。69フィート。幕府は直ちに同型船の建造を命じ、その後も10隻以上が戸田などで建造された。提督が乗船して帰った船はHeda号と命名された。写真は沼津市立戸田造船郷土資料博物館蔵の模型。



は、網でこすれることがなく、かつて港周辺の加工場で塩処理されて、関西に送られ、しめ鯖や押し寿司の材料として欠かせないものであった。しかし、今や一本釣りの対象となるサバは希少価値のものとなり、網やたもすくいでも獲ることが主流となってしまった。小ぶりのものになって、資源回復がより困難となっている。焼津港のカツオ、マグロに次いで水揚げ高第3位であるサバの活性化をめざして、毎年秋にサバ祭りが開かれている。

当地の小川（こがわ）漁港（正式には焼津港小川地区）では、最盛期の昭和42年には49トンクラスのサバ一本釣り漁船が34隻あったが、衰退して現在は2隻を残すだけとなってしまった。一本釣りのサバ



1974年 小川港 中央下白い魚市場屋根の前に並んだサバ漁船団。



最近のサバ祭り時の小川港のサバ漁船。

今日でも、Gloucester Schooner Festival (2017 34th annual) が開かれており、その主役は復原されたグロスター・スクーナー（サバ漁船）である。寄付や公的資金によって建造され、青少年はもとより一般向けの教育訓練や不定期客船、チャーター、イベント用など、様々な活用されているが、長距離レースが行えるほどの数が現役で運航されていることは注目に値する。

一方、わが国ではサバ食は地方の文化を形成しており、今も地元にも根をおろしている。例えば、関さば（大分）、金華サバ（石巻、

気仙沼）、首折れサバ（屋久島）、鯖街道（福井）、松輪サバ（三浦半島）、清水サバ（四万十、足摺）（ゴマサバ）、松浦（長崎ハーブ鯖）、八戸前沖サバ、ひむか本さば（高千穂、延岡、日向）、佐賀（鳥栖）さば...

島根の雲南名物焼鯖はノルウェー産原料を表明している。こちらにはスクーナー祭りは無いが、焼津のサバ祭りは近年始まったものであるとはいえ、先着1万名に焼さばをふるまうことで評判を呼んでいる。

筆者の願いを記して締めくくりとしたい。大西洋クロマグロにおいて行われた厳しい資源管理の効果が認められ、ミナミマグロに続いて太平洋クロマグロにも資源管理が強化されることになると思われる。サバ漁については、数年で成魚になるサイクルからみて、長期間の禁漁という荒療治は不要なので、サバ食文化が守られるよう、資源管理の端緒につくことを願わずにはられない。

参考文献

- 1 コッド岬 海辺の生活:ソロー著、飯田実訳、工作社刊、1993 (本書には挿絵図版がないので、筆者(小林)がWEB等から参考となると思われる図版を引用、挿入した。)
 - 2 AMERICAN SAILING SHIPS Their Plans and History :Charles G. Davis, Dover Publications, Inc.1984
 - 3 THE FISHERIES AND FISHERY INDUSTRIES OF THE UNITED STATES, Section V, History and Methods of the Fisheries, Plates ; George Brown Goode, Washington Government Printing Office 1887 本書より、4、5ページの絵を引用した。
-
- 註1 英国人バーソロミュー・ゴスノールドが1602年に訪れた際に命名した。
 - 註2 Henry David Thoreau (1817-1862)。ボストン北東20マイルにあるマサチューセッツ州コンコード出身。ハーバード・カレッジ卒。代表作「ウォールデン 森の生活」(1854)は2年以上に渡る丸太小屋での自給自足生活の記録で、後世に多くの影響を与えている。ケープコッド訪問の記録を纏めたものが「コッド岬」として死後1865年に出版された。
 - 註3 風に押されて走るのではなく、風を流すのが第一。風のくる方向を前として後に流すこと。直訳は前後のある帆。縦帆とは、帆の縦方向が片方だけマストかステイに固定され、そちらが常に前にある。
 - 註4 類似の2本マストの縦帆船として、ケッチ、ヨールの2種がある。1本マストに集約されていく中でのリグ、あるいは1本マストのセイル面積を小さくして少人数で扱いやすくするためのものと見られる。小さい方のミズンセイルは補助的な役割と見なされるだろう。トッ
- プスル・スクーナー「みらいへ」「箱館形」、ブリガンティン、バーケンティンのように横帆を最小限に残して取り回しを容易にしたリグは、性能的には過渡的なものであったと言ふべきであろう。
- 註5 巻き網漁業の訳として「Round Haul Net Fishery」とするものもある。『和文英文 日本の漁業と漁法』金田禎之(成山堂書店/1995)
 - 註6 日本財団成果物「続日本の海岸はいま… 九十九里浜が消える! 『漁港と海岸線の変遷』」<http://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2000/01293/contents/038.htm>
 - 註7 <http://www.city.nagasaki.lg.jp/nagazine/column/201710/index.html>
 - 註8 この図面は、参考文献のAMERICAN SAILING SHIPSに載せられているもの。P.29, P.31。この本の第2章は、Fishing Schooner に充てられている。
 - 註9 リプトンはアメリカスカップにシャムロック号(Shamrock I, II, III, IV)で5回挑戦した。アメリカスカップ発祥は、1851年、第1回ロンドン万国博記念のワイト島一周ヨットレースに招待されたアメリカ号101フィートが、ブッチギリの勝利をおさめ、ヴィクトリア女王のカップを手にしたこと。このアメリカ号はスクーナーであり、勝因もアメリカ号が唯一のスクーナーだったからだと言われている。(伝説では、女王の「2位はどこ船か?」の間に、「陛下、2位はありません!」の答だったという。)(イギリス英語では「アメリカス」、アメリカ英語では「アメリカズ」)
 - 註10 1964年東京オリンピックには、わが国も出場した。

船級船の建造及び 監督業務を経験して

東北支部 後村 秀雄

八戸地区の登録造船所は沼館地区 3 社、江陽地区 1 社が稼働しています。

沼館地区の造船所は漁船、作業船等の定期的検査や修繕業務がほとんどで、機関、電装、GMDSS、救命筏の SS 事業者がそれぞれ数社稼働していますが、新造船の建造は皆無な状況です。江陽地区の造船所は船級船の新造船建造が 100 パーセントで主力はケミカルタンカーです。

当地では海事代理士として船級船の手続の依頼は皆無ですので、申請から建造引渡しまでの流れが漠然たる印象しかありません。また、国海査第 193 号の 2(H29.08.02) より (1) 登録船級協会が検査を行う新造船の海上試運転に係る臨時航行検査における検査の特例 (S 編 2.17) (2) 新造船に係る製造検査及び第 1 回定期検査における検査の特例 (S 編 2.18) 等によりますます建造現場に足を踏み入れる機会が少なくなり、造船に関する生の専門知識 (船体及び艀装・機関・電気・設備 (救命・消防・航海・その他)) が、欠如してしまうことに憂いているところです。

私の古くからの友人が昨年造船所を退職され現在、船級船の監督業務に就いていますが、相反する立場での業務でさぞかし気苦労の多いことだろうと推察しているところです。

ちょうど正月にかけて帰省されましたので、多少なりとも船級船に関する知識を広げられればとの思いから表題に関しての執筆を依頼し、快諾を得ることができましたので以下にその内容を紹介いたします。

私は、1972 年に船舶工学科を卒業し以来 65 歳まで 43 年もの間造船一筋に造船所に勤務して参りました。

卒業時は造船所の活況期に当たり当時勤務していた静岡の造船所は注文をこなさきれず、3 交代勤務という状態で、配属になった設計部も毎晩深夜まで残業、あの当時は当然のように土曜日は通常勤務、日曜日も月の内殆ど出勤という感じでしたが、何故か余り苦にならずに勤務していた記憶があります。

また、皆若く、元気で残業後は殆ど毎晩帰りに飲み屋さんへ寄って帰った記憶があります。そんな状態が長くは続かず、間もなくオイルショックの嵐が吹き荒れ、中堅

処の造船所が何社か倒産してしまい、同級生も当時 50 名くらいが造船所に就職していましたが、殆どが造船業から異業種に転職してしまいました。幸い私は小さいながらも優良造船所に勤務することができ、その後設計から検査、営業、工作といろいろな経験をさせていただき新造船の受注、設計、工作、検査と建造船の流れを体験できたことは貴重な経験となりました。

また、工作部時代にはブロック工場の隣接県への新設など行政との交渉も行い、インフラからの整備 (電力会社、漁協、港湾局、労働局等と交渉) 正しく一からの工場立ち上げを行いました。特に役所に対する法的手続きに関しては時間との闘いでもありま

したが、いろいろな方の協力を得てブロック工場を軌道に乗せることができました。

幸いなことに、65歳になって新造船の建造監督をしている友人から建造監督をやってみないかと声がかかり、経験を生かせるならばと引き受けました。最初は今治地区の造船所で37000DW型BC（バルクキャリア）を担当させていただき、まず赴任して最初に行ったことは本船のKick-Off Meetingで、本船の内容もさることながら造船所の工程、工作方法、検査手順等そのヤード特有の建造方法等をチェックすることです。また、当方の検査要望についてもすり合わせを行いますが、最近増えてきたのは船級の検査が通ればオーナー監督検査は不要ではという風潮が多くなってきたことです。しかし、基本的に船級の検査視点とオーナーの視点は違うということが十分に理解できない若いスタッフが多いと感じられます。

造船所も好不況の波が激しい業種で、ある時期新入社員を採らない時期があり、年齢的にギャップがあり、技術の伝承がスムーズでなくなっているのが今後の造船業界の心配な所です。ですから監督業務をしながらできるだけ若いスタッフには話しかけ、検査の意義を教えています。そうすればなるほどと理解してくれる若いスタッフが多く、ヤードでもそういう定期的な指導、勉強会的なものが必要かと思えます。

最近は兎に角、短期で船を造ることが優先されて品質は二の次の感が否めません。

さて建造が始まり、鋼材のミルシート確認、溶接材料、溶接法の船級承認が取得されているか、溶接工技量試験の有効期限のチェック等基本的な作業があり、その後ブロック検査に入りますが、図面との整合性は勿論のこと、図面もいつも正しいわけではなく、現場での取り合いの不具合も確認しなければなりません。この際は船級がOK

でもオーナー監督として受け入れない場合もありますのでその都度協議になります。

また、近年バラストタンク塗装に関してのPSPC（註）が有るため、タンク内でのブロック検査にはPSPC（註）の知識も必要になりますので結構気を使います。特にヤードといつもG（グラインダー）処理の程度でぶつかります。ヤードはできるだけ少ないG（グラインダー）掛けをしたいため、PSPC（註）で要求されている2R処理（半径2ミリ以上の円弧形状）までのグラインダーを渋る傾向にあります。

ブロック検査が終わるとバラストタンクのブラスト検査が有り、最近は殆どのヤードが専門のブラスト工場を設備しておりますので極端な手直しは少なくなってきておりますが、それでもやり難い場所は手直しが発生します。その後塗装に入りますが、基本的には2回塗り160 μ ×2、計最低320 μ 以上が必要になります。その際、湿度管理、温度管理も記録しておかなくてはなりませんのでそれに対しての塗装検査資格を持っていなければならず、各ヤードで資格者（FROSIO（註）、NACE（註））等揃えて対船級対策を行っております。各資格取得には約50~60万の費用が掛かるためPSPC（註）が始まる時は大変でしたが、最近では殆どのヤードが有る程度の資格者を揃えているので塗装検査に支障は有りません。

また、最近フィリピンセブ島の日系企業にも行って来ましたが、ここでもPSPC有資格者は揃っており問題ありませんでした。セブ島のヤードはスタッフも若く仕事熱心でまた対応も早く、殆どがその日の内に協議に来て即、回答を頂きました。そういう点では日本より対応が早いと感じましたし、仕事に対して熱意が感じられ、溶接の施工については日本と比べてどうですかと前向きに問いかけてきて、今後何年かで日本よ

り品質の良いものを造られると思われま
す。日本から行くときはかなり程度が落ちると
聞いていましたが、それほどのギャップは
感じられませんでした。惟、流石にやり難
い場所に関しての技術的なレベルは落ちま
すが、専門にそういうことを教える体制が
できれば問題なくクリアできるかと思いま
す。兎に角若い人が多くて日本の高齢化社
会という言葉がどこの国のことかと言うく
らいです。人口が多くその割には仕事がない
ため、優秀な人間が集められる気がしま
したし、今後日本のヤードは追い抜かれる
かもという感じです。

さて、建造中の検査は船級とともに行い
ますが私が経験した船級はNK、LRS、ABS、
BV、NVでしたが各船級によって検査に対
する視点は少しずつ違いがありますし、近
年は船級検査の統一を図りできるだけ共通
して行うCSR方式（註）が採られ始め、例
えば同型船バルクキャリアでNK用の図面
を作成したが2隻目はオーナーが変わり
ABSで建造したい場合、ABSがNK承認図
をそのまま認めるということができるよう
になりヤードに取ってもメリットが出るよ
うになりました。

建造も順調に進み、進水、艀装、試運転と
なりますが、最近ではEEDI（註）が要求され
て速力試験の際にその条件を統一して計算す
ることが必要になり、従来のどんな状況でも
スピードが出ればよいということができな
くなりました。強風の場合はある程度の風にな
るまで待機となり、結局午前2時からの速
力試験開始ということがままあるようにな
ってきました。その際はあるヤードは気象社
と契約して気象情報を事前に入手して速力
試験の予定を立て、試運転の予定を一部変
更したりと設計部門は大変です。

ヤードにより海上試運転日数は違いま
すが一般的に2~3日程度で、瀬戸内地区のヤ
ードの試験海区は伊予灘に集中しており、多

い日は6~7隻の船が行きかうこともあり、
結構壮観ですし、造船所は違いますが既知
の監督が乗船して洋上で連絡を取り合
うことも間々あります。海上試運転結果は
その船の一生で最高のパフォーマンスが出
ますし、契約条項も無事クリアした際には
流石にほっとします。

造船業はなかなか自動車製造と違い、合
理化の難しい産業と思われまますが、ある
意味では人が主役で建造出来るという観
点からすればこれほど面白い産業は無い
かも知れません。鋼板一枚を加工してさま
ざま形にして浮かばせてそれにエンジンを
搭載し、配管、結線、という血管を巡ら
せ、それこそ血を通わせて生きたものに
仕上げるという創造産業でしょう。この
世界に入ってなんでこんなに汗水掻いて
仕事をするのかいつも考えていました
が、生き物を作り出す喜びが有るため
に造船業界に身をおいてきた気がしま
す。

日本は島国です。船なくては生きてい
けない国でしょう、今後の造船業の更
なる発展を祈念して筆を置きます。



海上試運転海区に向け新尾道大橋下を通過



伊予灘沖で試運転中の当時世界最大の
14000Teu コンテナ船と行き交う



試運転中の操舵試験



試運転中の投揚錨試験

註)

PSPC: IMO塗装性能基準

CSR: 共通構造規則(Common Structural Rules (CSR) for Oil Tankers & Bulk Carriers)

EEDI: エネルギー効率設計指標 (EEDI) 」及び「船舶エネルギー効率管理計画書 (SEEMP) 」を強制化するためのMARPOL条約附属書VIの改正案が採択され、2013年1月1日に発効しました。

FROSIO: 表面処理検査官の教育と認定に関わるノルウェー専門評議会 (The Norwegian Professional Council for Education and Certification of Inspectors of Surface Treatment)

NACE: National Association of Corrosion Engineers

TEU(Teu): Twenty-foot Equivalent Units(20フィートで換算したコンテナ個数を表す単位です。)

小樽から沖縄までヨット回航記

~その3~結果的にほぼ北前船ルート?!

北海道支部 牧 努

さて前回寄稿が今年の3月、でも実際に行ったのはもう去年の回航記、お読みくださっている方々も筆者自身も記憶がどんどん薄れていくので少し振り返りつつ「その3」スタート……

まだまだ寒く海況も落ち着かぬ春の小樽を出航した36ftヨットのG号、波にうねりに、ヨットには苦手の真向かいの冷たい風に加えて雨までくらいながら積丹美国漁港、珊内漁港、瀬棚港、奥尻島を経て江差、まで来てジブ（前帆）にほつれがでて一旦ヨットを江差港に置いたまま（その節は江差の役場の方々には大変お世話になりました。ありがとうございました。）、ジブを宅急便で送って船長も私も一旦札幌にバスとJRを乗り継いで帰って、、、が前回まででした。

さてそこから2週間ほどが経過し、修理のおわったジブを車に積み、さあ今度こそ津軽海峡越えだ!となりました。私も津軽海峡越えはなんとしても乗船したかったのですが仕事の都合があわず、かといって天候等考えるとここ数日で津軽海峡を越えてしまいたい、という船長の意向、となると船長さんのシングルハンド（1人でヨットを操船していくこと）でとなり、ここでまた航海計画の微調整、となりました。

内容は、「夜間航行はしない。朝出て夕方には次の港へ。の繰り返しとする。」

となると太平洋側にはなかなか適度な距離に適切な港が見つからず、もうこの頃5月に差しかかっているで日本海側も（4月よりは）徐々に落ち着いてくるだろう、などの考えから、「太平洋側を行かず日本海側をとる」ことに変更しました。

ほぼ北前船の航路です。

というわけでI船長のシングルハンドでスタート。

5月17日 江差港にてオーナーさんと船長さんで艀装。（ジブをセット等）

北海道ではまだまだ桜が見ごろな時期です。

5月18日 早朝4時30分 江差出港 →
14時 松前港入港

5月19日 早朝 松前港出港 →
青森県深浦港入港

津軽海峡は意外とするっと抜けました。

5月20日 早朝 深浦港出港 →
秋田県能代港入港

ここで、事前に連絡せず入港したため不審船と疑われ、入港とほぼ同時に海上保安部と警察から数時間取り調べを受けたそうです。

5月21日 早朝 能代港出港 →
秋田市秋田マリーナ入港

このころから徐々に陸電やエアコン、電気系統に不調が出てくる。

5月22日 秋田マリーナ出港 →
由利本荘市本荘マリーナ入港

バース手前 15m 付近で乗揚げ。

マリーナ内の喫水がガイドにあるよりも浅くなっていたようで乗揚げてしまったとのこと。

地元の大型のボート等のご協力でなんとか脱出はできたものの船底にはキズ。

悪天候で日和待ち。その間整備。

この頃から船長から私が次いつ合流できそうかの打診が増え、船の進み具合と私の仕事の都合と天候を毎日しらめっこしながら、でもどうせ行くなら小樽から新潟までフェリーで行き、佐渡島にヨットで行ってみたいなあ（日本事代理士会の船舶職員法ガイダンスチームでお世話になっていた吉川会員のところにお邪魔したいなあ）なんて考えつつ、でもヨットはシングルハンドで少しずつ少しずつ進んでいきます。

5月24日 山形県酒田市飛島へ

5月25日 山形県鶴岡市鼠ヶ関マリーナ

その後、天候が荒れ、「マリーナ内も嵐状態で船内にいても寝てられない」状態。

5月29日 新潟県佐渡島鷺崎

佐渡島、合流できなかった。残念！

ようやくこの頃仕事の目処もつき合流できそうな日程も確定。フェリーで舞鶴か敦賀に行き、ヨットの進み具合でどこかで合

流することに。ヨットは引き続きシングルハンドで進みます。

5月30日 佐渡島小木港入港

6月1日 新潟県柏崎市柏崎マリーナ
強風で足止め

6月5日 石川県珠州市飯田港

私は新日本海フェリーで 苫小牧を出て敦賀へ

敦賀市というか福井県と言うと私にとっては、2年ほど前の日本海事代理士会の名古屋での中央研修会で初めてお会いし、その際に初めて飲んだ、福井の美味しい日本酒、「梵」等を教えてくださった、弁護士さんで海事代理士岡本会員がいらっしゃる聖地、その後も年賀状などのやりとりをしていましたが「機会あったら〇〇〇というお酒も美味しいですよ」との情報もいただいていたのですがその名前を思い出せず。

行き当たりばったりで路地の外れにあった赤提灯のお店にはいった途端に目に入った「早瀬浦」というお酒。「あ、これだ！」と早速飲んでみました。美味い！

岡本会員、素晴らしい情報ありがとうございました。

6月6日 ヨットは石川県わじま海の駅に。

私は陸路、福井から金沢へ移動、そこから バスで輪島へ向かいます。

6月8日 輪島で合流、ここからは2人です。

6月9日 早朝4時出港 →
17時20分金沢マリーナ入港

6月10日 15時出港

私が合流したので夜間航行も可能となり、一気に次は京都府宮津市を目指しますが、

うねりが大きすぎて夜間航行には危険と判断しすぐ金沢に引き返す。

6月11日 16時 再チャレンジ

夜間航行36時間コース。

6月12日 7時30分 宮津市田井

宮津ヨットハーバー到着

6月13日 外洋が荒れているので出港見合わせ。

でもせっかくここまできたので観光しよう。しかもせっかくヨットできているのでヨットで観光しようと考え、舟屋で有名な伊根までヨットで行って港に泊めて観光と（私は鯖が好物なので）以前から楽しみにしていた「鯖のへしこ」を数箇所食べ比べ（笑）。

ふと見ると有名な「天橋立」も視界に。ここもヨットで行ってみよう。

航海計画ではそこまで考えていなかったのが急きょ色々調べたら、天橋立には回船橋（廻旋橋）があるようでそこは観光船等も通過している、とのこと。

そこはヨットで通れないのかな？と思い、管理しているところに電話し「実はヨットできているのですが廻旋橋は通れるのでしょうか」と聞いたところ、大変親切に関係各所にも聞いてくださり、結果としては「表示されているよりも喫水が浅い可能性もあるので喫水の深いヨットで通るのはお勧めできない。」とのこと。

世界的に有名な観光スポットである天橋立の廻旋橋が回って世界中からの観光客が写真や動画を撮っている中、北海道から来たヨットが悠々とその前を通過していくかと思いきや目の前で乗揚げつかかって大騒ぎ！な動画が You Tube 等にアップされてしまったら世界的な赤っ恥になってしまう、と私も一気に冷静になり断念。「でも水深に注意しながら手前側をなめていく分にはぜひどうぞ」、

とのアドバイスもいただいたので、天橋立を海上から眺めていく、という優雅な景色を楽しむことはできました。

6月14日 早朝 田井宮津を出て

16時30分鳥取港入港

有名な鳥取砂丘を海から眺めることができました。

ちなみになんだかんだもう2ヶ月目に入るこの回航でこの日がようやく初めての快適クルージング、ヨットの周りを飛び交うトビウオを始めて見ながらの快適航海。

6月15日 鳥取から境港へ

鳥取には、中央研修会で一度お会いしたことがあり、ご自身も境港にヨットをお持ちだとのことで話が盛り上がり、その後SNSでも情報交換をいただいていた鳥取の石田会員がお仕事ご多忙な中にも関わらず境港までお越しくださり港でお出迎えしてくださいました。その後地元の美味しいご飯もご馳走になり、大変お世話になりました。この場を借りて御礼申し上げます。

さて私の回航手伝い、予定ではうまく行けばこの後島根県隠岐の島を経て北九州あたりへの計画だったのですが、金沢や田井宮津での日和待ちがあったため日程を費やしここで断念。

また札幌に戻る交通手段の確保上から、神社巡りも大好きなので次は大社港にヨットで行って出雲大社にお詣りは諦め、翌日に米子からバスで神戸へ。神戸から札幌へ戻るようになりました。

回航記、まだまだ続く？・・・のも長いので、次回はきっと最終回です。



田井宮津



伊根港に停泊するG号



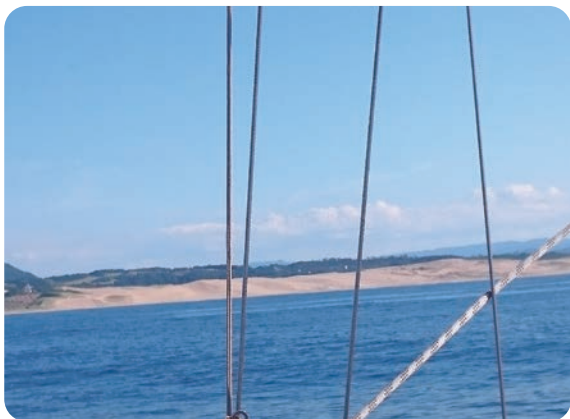
筆者



伊根の舟屋



鳥取砂丘沖を快適クルージング



鳥取砂丘

11月5日は「津波防災の日」です！

平成23年の東日本大震災では、東北地方の太平洋沿岸を襲った津波によって多くの人命が失われました。これを受けて、津波から国民の生命を守ることを目的に「津波対策の推進に関する法律」が制定され、その中で毎年11月5日が「津波防災の日」と決められています。

内閣府（防災担当）では、この「津波防災の日」を広く皆様に知っていただき、津波対策についての理解と関心を深めていただくため、さまざまな取組を行っています。

全国各地で、津波防災の日を中心に地震津波防災訓練が行われます。この日を機会に、あらためて地震や津波への対策を確認しましょう。（内閣府「防災情報のページ」より）

以上、内閣府より本会へ周知連絡があったため、本号にて皆さまへお知らせいたします。



※ 11月5日は、1854年の安政南海地震による津波が和歌山県を襲った際の、「稲むらの火」の逸話にちなんで定められました。

編集後記

執筆中の現在は、連日就業にも支障を来すほどの猛暑の続く中、大阪府北部地震、平成30年7月豪雨、台風21号上陸そして北海道胆振東部地震と大規模災害が続いています。

被害に遭われた方々は未だに復旧の目途が立たない地域もあり、メディア情報でしか窺い知れませんが、苦勞の連続だと思えます。

当会会員、関係団体の方々にも被害に遭われた方々も少なからずいらっしゃるようで、一日でも早い復興を願い、更なる被害の起きない事をお祈りします。

本文に掲載のとおり当会も6月の通常総会より会長、理事、執行部、各委員会の全てが新体制となり、私も今期より広報委員会担当理事となりました。まだまだ不慣れではあり

ますが、今回役員を退かれた方々の熱意を引き継ぎ、会員の方々、関係団体の方々にとってより良き会であるよう一層の努力を惜しまない所存です。また、本書も皆様により一層親しんでもらえるような冊子になるよう工夫努力していきますので、会及び本書にご意見、ご質問等あれば、本部、広報委員会若しくは各支部の広報委員まで連絡下さい。

原稿も随時募集しております。

最後に本号に寄稿して下さった北陸信越支部 吉川幹事長、北海道支部 牧会員、東北支部 後村会員、中部支部 小林会員に御礼申し上げますとともに、新体制編成に伴い発行日が遅延致しました事をお詫び申し上げます。

(村上)



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