

第78号
平成31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



MARITIME
ACCESS



MARITIME
ACCESS



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

2019年1月 第78号

目次

年頭挨拶	1
会長 小田 啓太	
日本海事代理士会への期待	2
国土交通省海事局 検査測度課長 重富 徹	
寄稿1 船舶のテロ対策	7
国土交通省安全政策課危機管理室 川村 竜児	
寄稿2 私が歩んだ「安全」と「安心」への道	10
神戸運輸監理部海上安全環境部 海事保安・事故対策調整官 筒井 宣利	
北海道運輸局研修に参加して	15
北海道支部 外館 亮	
九州支部主催 実船研修事業報告	18
～8,000トンフェリー定期的検査～	
九州支部 濱口 一雄 九州支部 岡部 充史	
北から南から 1	
キャロットアイランドと新造高速船「ニューくがに」	21
神戸支部 本口 博康	
北から南から 2	
小樽から沖縄までヨット回航記	25
～その4～ 一気に（ようやく）最終回	
北海道支部 牧 努	
海事功労賞表彰	29
刈田時彦先生のご逝去を悼んで	32
近畿支部 松居 紀男 四国支部 村上 明德	
編集後記	33



「桃李争妍」桃や李の花がその美しさを競う春景色

ご挨拶

一般社団法人 日本海事代理士会
会長 小田 啓太



新年を迎え、謹んでご挨拶申し上げます。

皆様におかれましては、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、衷心より御礼申し上げます。

「平成」を締めくくる年の初めにあたり、この時代を凡庸にも回想すれば、国内では消費税の導入に始まり、バブル崩壊、阪神淡路大震災や東日本大震災などの自然災害や地下鉄サリン事件などが挙げられます。

国際的には、ベルリンの壁崩壊に始まる東西ドイツ統一、マルタ会談からの東西冷戦終結、湾岸戦争、ソビエト連邦崩壊、アメリカ同時多発テロやリーマンショックなど、昭和に劣らぬ激震の時代を過ごしてきたことに気付かされます。

元号「平成」の由来は、史記の「内平外成（内平かに外成る）」、書経の「地平天成（地平かに天成る）」にあるとされ、国内、国外、天地と須らく平和が達成されるように願いが込められたものだそうです。時代を振り返れば、この願いは新たな時代へも引き継いでいかなければならないように感じました。

当会では、平成3年に海の祭典から衣替えした「海フェスタ」への継続参加や海事基本情報の無償提供を行う「マリタイムアクセス事業」などを通じ、広く国民に対し、海事思想の普及・海事情報の提供に努めて参りました。

また、平成18年10月から導入の運輸安全マネジメント制度をサポートする「運輸安全マネジメント支援事業」として、事業者の規模を問わず、乗組員や安全管理員に対し、例え少人数であっても講演・演習を企画提供するなど、安全思想の普及にも積極的に参画してきたところです。

この激動の時代を経て、人々の胸には「安全・安心」への欲求がより強くなったことを実感します。

海上運送や海洋レジャーと密接な関係にある私たち海事代理士には、業務を通じて、「安全の追求」のための海事行政をサポートするという使命が与え

られていると信じ、元号が変わりましてもその姿勢は維持して参りたいと考えます。

船舶検査や測度は、航行の安全に繋がる海事行政の根幹をなすシステムであり、その改善進歩は、私たち海事代理士にとっても注視すべきところです。

昨年、国土交通省海事局検査測度課により、「新たな船舶検査・測度の構築に向けた検討会」が立ち上げられ、当会にも「電子証書の導入・手続きの電子化」に関するワーキンググループに参加する機会を頂戴しました。

今号では国土交通省海事局検査測度課長 重富徹様よりそのあらましをご紹介いただいておりますが、新しい制度が利用者の利便向上のみならず、私たち海事代理士にとっても有益なシステムとなるよう、誠心誠意取り組む所存です。

ところで、私の手許に今年届いた年賀状では、勇猛な或いは愛嬌のある干支「亥（いのしし）」のイラストとともに、「猪突猛進」という言葉が目を引きました。

この言葉は、「後先考えず障害物もなんのその」と真っ直ぐに突き進む意味でよく使われるようですが、猪という動物は、実はとても賢く、木々などの障害物をすり抜けるばかりでなく、不意の障害に気づけば瞬時に身を翻すなど、森の中をスマートに駆け抜けていくことが実験でも確認されているそうです。

安全を確保しつつ、障害をすり抜け、着実かつ果敢に前進するとなれば、当会もそれに倣い、「猪突猛進」の精神でこの一年を駆け抜けたしたいと思います。

当会の礎を築かれ、また牽引された諸先輩への感謝を胸に、私たちの宿願である法改正の達成に向け、執行部一丸となって会務運営に精進して参りますので、何卒、皆様のご高配を賜りたく存じます。

本年もどうぞ宜しく願い申し上げます。

新たな船舶検査・測度制度の構築に向けた 日本海事代理士会への期待

国土交通省海事局 検査測度課長

重富 徹

平成もいよいよ 31 年目が幕を開けました。と言っても、この平成の時代はあと数ヶ月で終わってしまい、今年 5 月からは新しい時代が始まることになります。

このようなタイミングで日本海事代理士会の機関誌「海事の窓」に投稿させて頂く機会を頂けたことは、誠に光栄なところです。

期せずして、国土交通省海事局検査測度課では、昨年 6 月から「新たな船舶検査・測度制度の構築に向けた検討会」を立ち上げ、これからの新時代にふさわしい船舶検査・測度制度に関する検討を進めてきています。その検討会では、技術的な視点の強い「遠隔技術等の新技術を活用した検査・測度」と「I o T データ・画像を活用した検査・測度」の検討を進めていますが、それらに加えて制度上重要な要素である「電子証書の導入・手続きの電子化」についても個別テーマとして設定し、具体的な検討を推進しているところです。

この検討の成果が実現した場合の最大の効果は、受検期間の短縮、すなわち申請から結了までの時間の大幅な短縮であって、これは当然不稼働損の削減に直結し、経済的な効果も期待されるところです。また、間違い等が極力排除されるといういわゆる品質の向上にも当然つながって来ます。

検討に際しては、検査測度制度としての同等性（もしくは同等以上のもの）を維持しつつ、効率性、安全性並びに費用対効果の各面での改善を目指すため、個々の特性把握・技術的深掘、

実証実験、導入へのハードル（技術面、法令面、金銭面）等について整理・分析を進めています。

このうち、「電子証書の導入・手続きの電子化」に関しては、海事に関する事務手続きのプロ集団である日本海事代理士会からも検討のためのワーキンググループにご参加を頂き、貴重な意見を直接頂いています。

検討の土台としての考え方は、以下のとおりです。

検討の土台

1. 現状

この個別テーマで目指す、電子証書の導入・手続きの電子化に関しては、日本国政府（J G）の船舶検査・測度制度において、電子化が進んでいるとは言えないのが現状。（ちなみに検査・測度に関する総申請件数（平成 29 年度実績）約 6 万 4 千件のうち、電子申請によるものは予備検査に関するもの約 460 件のみであり、1 %にも達していない。）

2. 目指すべき方向性

J G としてのシステムのあり方や制度上の制約にも注意する必要があるが、申請の効率化、受検者の利便性向上（24 時間 365 日の受付）、文書管理の簡素化・品質向上といった観点や社会全般の動向等も踏まえて、対面での内容調整等の電子化できない部分についての洗い出しを行い、可能なものから随時導入するというスタンスで取り組む。

3. 具体的な取組み

(1) 手続き・事務処理関係

手続きの電子化・事務処理の電子化について、現状の把握・整理から始める。

特に、手続きの電子化については、まず、これまでの総務省ホームページ経由で受け付けている申請の電子化の進捗及びその利用状況の調査を行い、電子化に馴染まない手続きの洗い出し、電子化におけるハードルの把握を実施する。

また、政府全体の動きとして、事務手続きの申請から証明書等の交付までの一元的な電子化・ワンストップ化を要請する新たな法案に向けた動きもあることも踏まえ、電子化を行う事務手続きの抽出と、電子化に向けた工程表の作成を進め、無用な混乱を生じさせないように、必要な調整を行う。

事務処理の電子化については、臨検簿の電子化による遠隔地での事務処理や図面等を含めた受検者データを活用できるシステム・体制について検討し、「働き方改革」に繋げていく。

(2) 電子証書関係

電子証書については、日本海事協会(NK)が平成29年から展開している実績と最大限連携して、国としての導入の進め方を立案する。具体的には、NKの電子証書システムを活用し、地方運輸局においてJG船サンプルとしての電子証書活用のトライアルを行う。

(3) その他

その他、諸外国の電子化の動向についても可能な範囲で調査する。

また、注意を要するものとして、現行法令上の取扱いがあります。現状、関連ルールとして、船舶安全法等の枠組みで、法律・政令・省令・告示・通達として規定されていますが、電子証書の導入の場合の現行規定との関係として、例えば船内備置規定との関係などについても整理が必要です。

これまで、日本海事代理士会の皆様とは、手続き・事務処理関係では、昨年8月の近畿・神戸合同研修会(大阪)や昨年10月の全国研修会(横浜)でも意見交換させて頂いています。また、1回目のワーキンググループ会合を昨年9月に開催させて頂いています。

また、電子証書関係では、昨年10月にNKの電子証書システムを活用し、中国運輸局においてトライアルを実施し、技術的には問題ないことを確認しました。

これまでにご意見を頂いている着目点

このような検討の動きの中、小田会長をはじめ日本海事代理士会の皆様からは、専門的視点から貴重なご意見を頂いています。いずれも重要な着目点ですので、これまで頂いているご意見のポイントを以下に列記します。

○ 手続きの電子化、電子証書化がもたらすものは何か

電子化がもたらす最大のメリットは、「申請から結了までの時間の大幅な短縮」であると思われる。

臨検を済ませた船舶は、一刻も早い通常運航への復帰を欲しているので、電子化、特に証書等の電子化(クラウド化)は、証書等の物理的な移動を必要としないため、臨検合格と同時に復帰運航することが可能となる。

停泊時間の短縮は稼働率を向上させ、岸壁使用料の節約など総合的なコスト削減に効果があるほか、外航船においては国際競争力の向上に繋がるなど、その効果は計り知れない。

○ 電子化とは

一口に「電子化」と表現しても、その定義は曖昧で、広範な意味を包含し得る。

電話による会話やFAXによる文書の送受信、ワープロやPCによる文書作成も、「電子化」された行為に分類されるので、今回の検討がより高次なものを想定していることは容易に

推察出来る。

「電子化」の意味するところ、目指すところを確認出来なければ、その議論や検証も出来ない。目標とする「電子化」の姿とその行程を共有する必要がある。

○ 申請者たる本人性・申請当事性の確認

法令に基づいて行われる各種手続きにおいては、「本人性」及び「申請当事性」の確認が正しく行われる必要がある。

現状、窓口においては、申請書に記載された申請者が船舶検査証書に記載された者と一致するなど申請者（または委任者）が本人であること（「本人性」）及び申請者として適格であること（「申請当事性」）が、実質的に審査されている。

書面上の形式審査は記名押印が拠所となっているが、電子申請においては記名押印に代わる仕組みを用意する必要がある。制度設計においては、海事代理士認証についても考慮が必要。

手続きの「電子化」を制度設計する場合、「本人性」及び「申請当事性」の確認を如何に厳格に行うことが出来るかが最重要課題であり、「代理権」に対する配慮も必要。

代理人は単独であるとは限らず、複数の代理人が関与する場合もあるので、制度設計においてはその点にも十分な配慮が必要。

申請行為（端末操作）をする者の匿名性の解消方法が、電子化の成否を左右する。

○ 電子化された証書等の確認

検査証書や手帳が電子化された場合、サーバー等に保存された「情報」が「正本」であると考えられる。

サーバー等に保存された「情報」をプリントアウトしたものやダウンロードされたものを顧客から入手した場合、それが「正本」と同一の情報であるという確認は、サーバー上のデータを閲覧しない限り行うことが出来な

い。そのため、関係者に対してストレスなくサーバー上の情報を閲覧出来る権限を与える必要がある。もしくは、海事代理士が入手した情報の正誤や詳細について、照会に即応するシステムの準備が必要。

また、官公庁等の臨検を想定すれば、「証書等の写」は当然必要であり、その「証書等の写」の真正をどのように担保するかは単純な話ではない。

自動車検査証に記載される QR コードの数が年々増加していく様子をみても、証書に添付すべき情報の整理は、避けて通れない重要な課題。

証書や手帳の電子化は、証書のキャリーなどに費やす人手や時間を削減出来、受検者にとっては大きなメリット。

○ インターフェースの整備

現状、書面により受け付けた申請については、記載された内容を行政庁内のデータベースに事務方が入力し、必要に応じて書面に印刷のうえ決済・発給されるという流れとなっている。そのため、行政窓口申請情報が届くインターフェースの問題が重要。

書面を PDF 等に加工しメール送信する方法は単純ではあるが、メール送信においては大量受信や不達事故等により、「チェックが行き届かない」「提出が確認出来ない」などもトラブルも想定される他、入力の手間という行政側の負担軽減にもつながらない。

申請を統一のフォーマットに入力する方法が合理的。

そのひとつとして、ワードやエクセルなどデータ形式を指定する方法で申請書等の書面を作成しメール送信するという手法があり得るが、メール送信のマイナス面の解消には至らない。

もうひとつの方法として、申請用のアプリケーションソフトを配布するというやり方があり得る。この方法であれば、データベース

への入力のはほとんどは省略することが可能となる他、メールに関係する問題点も解消することが可能となる。

法令の改変のみならず OS の進化にも対応可能なアプリケーションソフトを構築することが成否を決すると言っても過言ではない。

アプリケーションソフトが開発可能であれば、更に窓口等に専用端末を設置するという方法も考えられる。

電子化に一本化するにはかなりの年月が必要であると思われ、それまでは既存の書面による方法との併用は避けられない。

また、最も重要なこととして、インターフェースを操作入力する側の知識と技能が前提となる。何をすべきかを正しく認識していなければ、正しい入力は期待出来ず、誤った申請を受け付けてしまうこともあり得る。

スリムでスマートなインターフェースが提供されれば、海事代理士は確実に行政窓口の負担軽減に寄与出来るはず。

○ 手数料の取扱い

手数料の納付は、現状、ほぼ収入印紙による納付書への貼付提出で行われているが、電子化においては、電子決済・銀行振込・納付書の別途提出などが想定される。

手数料の取扱いはいくつかのバリエーションを用意することになるものと思われるが、誤納や過納による返納や追納が電子化により簡素になるようであれば、メリットが大きい。

本人が誤納した金額に代理人が追納するような場合もあるので、そのような場合への配慮も必要。

手数料の取扱いについても、慎重できめ細かな制度設計が必要。

○ 管轄の概念の整理

現在、手続きの種類により、所有者の住所地、船籍港、船舶の所在地などを基準に手続き先の官庁が定められているが、電子化を本格化

する場合、管轄という概念についての整理が必要。

もし、アプリケーションソフトを利用した入力による手続きとなれば、申請先は集中制御されたサーバー上の仮想政府窓口と解釈することも出来、その場合の管轄をどのように考えるかという論点が生じる。どこでも手続きが可能となれば、利用者の利便性は確実に向上するであろう。

船級協会による検査受検後の証書交付手続きを取り扱う窓口についても、注意が必要。船級船は運航中に事前申請することが多いため、入港予定地の変更が生じると、申請先（検査報告書の宛先）も変更する必要性が生じている。

検査の執行や証書の発給を具体的に行う管海官庁を申請者が任意に選択出来る方式とするのか、自動的に振り分けられる方式とするのかの違いは、「管轄」の解釈に影響することとなる。

○ 行政サービスの均質化

電子化を推進するにあたり、どの窓口においても同水準のサービスが享受出来るように整備することが重要。

○ 人材の適切な配置

電子化導入の当初は、手続きや利用方法の問い合わせ、入力処理やそのコントロールなど、担当部署の作業負担が増大することが考えられる。

その対応のため、カスタマーサービスとしての専用窓口の設置が必要と思われるが、海事代理士がその分野で貢献することも想定される。

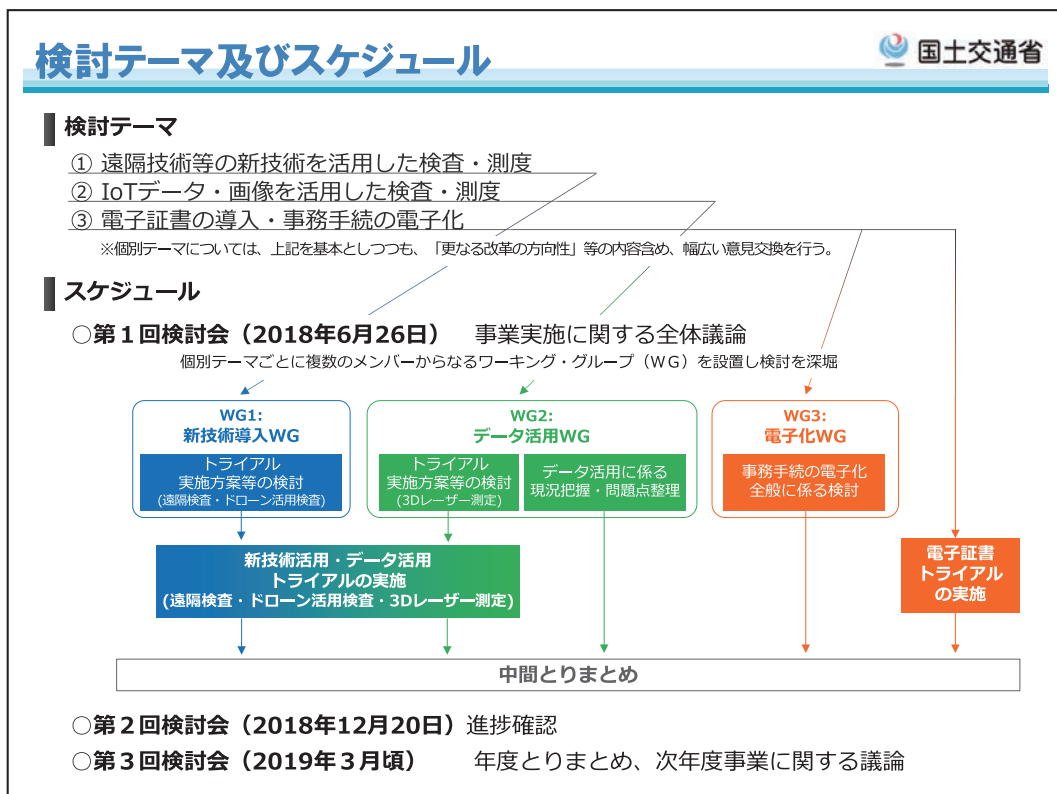
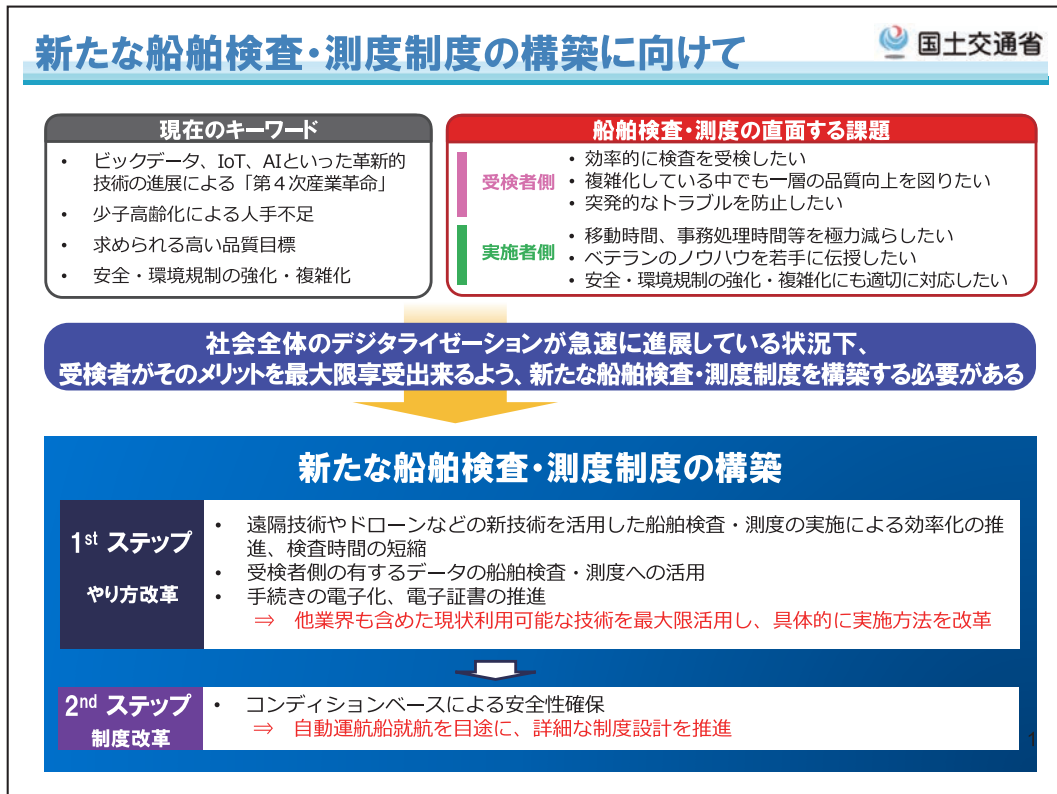
～新たな時代に向けて～

これからの新時代にふさわしい船舶検査・測度制度に関する検討を進めてきている現状において、日本海事代理士会の皆様との連携が可能な状況にあることは、画期的なコラボレー

ションの事例と言えるでしょう。

既に頂いている上記のような着目点も含めて、今後の検討に際して、海事に関する専門

的な視点から日本海事代理士会の皆様から建設的な意見頂きたく、これからも期待しています。どうぞよろしくお願い致します。



船舶のテロ対策

国土交通省安全政策課危機管理室長

川村 竜児

世界中の多くの人々の注目を集める大イベント「2020 年東京オリンピック競技大会・パラリンピック競技大会」が約 1 年半後に迫ってきました。その前年となる今年、2019 年は、ラグビーワールドカップ、G20 サミットが我が国において開催されるほか、昨年 12 月に公布された「天皇即位の日及び即位礼正殿の儀が行われる日を休日とする法律」及び「国民の祝日に関する法律」により、4 月 30 日、5 月 1 日及び 2 日も休日となる大型連休も控えています。

このような大きなイベントが開催される期間や、ゴールデンウィーク、夏季休暇といった連休期間には、不特定多数の者が集まる大規模集客施設や公共交通機関等、いわゆる「ソフトターゲット」に対するテロの危険性が高まることになります。

国土交通省においては、ソフトターゲットに関する対策を横断的に推進するため、一昨年 9 月に国土交通副大臣が座長を務める「テロ対策ワーキンググループ」を設置するとともに、その下に「ソフトターゲットテロ対策チーム」を設けて検討を進め、昨年 7 月に「2020 年東京大会に向けた国土交通省のテロ対策について」と称する中間とりまとめを行いました。

中間とりまとめには、航空分野、海事分野、港湾分野、海上保安分野、鉄道分野、自動車分野、重要施設の各分野の取組み、これらの分野に共通する取組みのほか、例えば「クルー

ズ船対策」といった課題ごとの対策も盛り込まれています。

海事分野においては、「船内巡回警備の強化や腕章等の着用による見せる警備の実施、運航事業者におけるテロ対処訓練の実施等の事業者による自主的な取組を支援するため、地方運輸局等が開催する「安全統括管理者・運航管理者研修会」等において最新のテロ対策事例の紹介等情報提供の充実等を図る。」が取組みの一つとして明記されました。

これを受け、海事局安全政策課危機管理室は、海上保安庁の支援、助言を得つつ、「海上・臨海部におけるテロ対策について」と題する資料をまとめ、昨年 10 月以降、上述の研修会等における講演を進めているところ、本稿では、講演内容の一部を紹介します。

想定されるテロの形態

過去に生じたテロ事案を振り返り、その形態を大別すると、「運航支配型」、「船舶攻撃型（船艇による自爆攻撃）」及び「船舶攻撃型（不審物による攻撃）」3 つに分類されます。

「運航支配型」とは、いわゆる「シージャック」と呼ばれるタイプのテロであり、船橋を占拠し船舶の運航を支配した上で、乗客や乗員を人質にとって何らかの政治的要求を行うもので、1985 年に発生した「アキレ・ラウロ号乗っ取り事案」がこの分類に該当する事例です。

「船舶攻撃型（船艇による自爆攻撃）」は、爆薬を搭載した小型船舶により、操船者もろとも体当たりして爆発させることにより、対象船舶、乗客、乗員を破壊・殺傷するタイプのテロで、2002年の「ランブール号への攻撃事案」がこの分類に該当します。

「船舶攻撃型（不審物による攻撃）」は、船内に爆発物をしかけて爆発させることにより、対象船舶、乗客、乗員を破壊・殺傷するタイプのテロで、2004年の「スーパーフェリー 14 攻撃事案」がこの分類に該当します。

いずれもかなり以前の事案ですが、このようなテロを未然に防止し、また、万が一事案が発生した場合の被害を最小化するためには、様々な対策を講じることが肝要です。

テロリストは、テロを実行するにあたり、まず「①標的を選定」し、次に「②標的にアプローチ」し、そして「③テロの実行」に至ります。これら3つの段階において、どのような取組みが考えられるのか、以下に例を示します。

<テロ対策の例>

①標的の選定の段階への対策

テロリストが船舶を標的に選ばないようにするため、テロ対策が十分に講じられていることを内外にアピールする「見せる警備」は効果的です。

- 従業員が施設内を巡回する際、「警戒中」と記した腕章・ゼッケン等を着用する。



- 施設の入口等の人目につきやすい場所に「テロ警戒中」等と記したポスターを掲示する。
- 警察官・海上保安官等とともに巡回警備を実施するほか、人目につきやすい場所に「警察官立寄所」、「海上保安官連絡所」等のプレートを掲示する。
- 人目につきやすい場所に「防犯カメラ監視中」等のプレートを掲示する。



- 業界紙などで、自社が実施するテロ対策等に関する取組みを紹介する。

②標的へのアプローチの段階への対策

テロリストが行動しにくい環境を醸成するとともに、「不審事象を見逃さない」ことが重要になります。

- 旅客等の乗船時に本人確認を実施する。
- 出入口に監視要員を配備する。

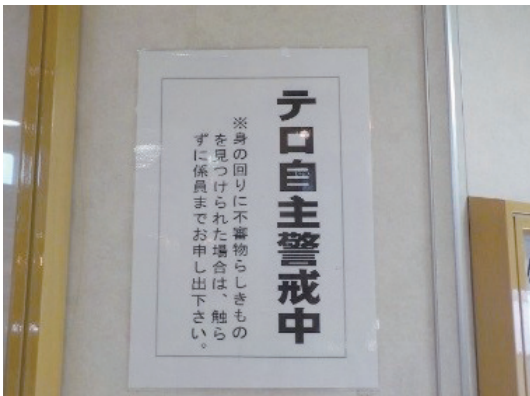


- 平時からの従業員間等の声かけを励行する。

- 外部から侵入できる開口部、解放を要しない扉を施錠・シールする。
- 船内外を巡回し、その結果を記録する。



- 普段からの船内の整理・整頓を徹底する。
- 船内アナウンスや掲示により、不審物等を発見した場合の通報への協力を求める。



- 必要以上の数にならないよう、ゴミ箱を撤去・集約する。



③テロの実行の段階への対策

平時から関係者の連携を強化するとともに、テロ事案の発生を想定した訓練を行うことが重要です。

- 防護盾、耐刃手袋、耐刃ベスト、催涙スプレー等の防護装備を船内に備置する。
- 防護装備の使用方法や、救命・救護に関する社内研修等を実施する。
- テロ事案への対応マニュアルを作成し、関係者に周知する。
- 警察・消防・海上保安機関等への通報、関係者間の連絡のための緊急連絡網を整備し、関係者に周知する。
- 関係者と連携した対応訓練を定期的実施する。



- 他事業者等が実施する訓練を視察するなどにより、テロ対策に関する知見を広める。

結び

テロという人為的行為は、自然現象と異なり、様々な対策を通じた未然防止を図ることができます。前述のとおり多くの人々が集まる大きなイベントが控えている本年、来年は、特に官民一体となったテロ対策の推進が重要であり、それら対策が功を奏し、何事もなく全てのイベントが成功裏に終了することを切に願っています。

私が歩んだ「安全」と「安心」への道

神戸運輸監理部海上安全環境部
海事保安・事故対策調整官
筒井 宣利

本文は安全行政に携わった私の「反省記」として、軽い気持ちでお読みいただければ幸いです。

1958年に生まれた私の少年時代は、経済成長が著しく、頑張れば報われるという「ジャパニーズドリーム」がありましたが、そのような気分は札幌五輪あたりで消え去り、阪神・淡路大震災では、自助自立という言葉がうまれ、安心して暮らしにくくなり、それまでの価値観を変えざるを得ませんでした。

「安全をひとことで言えますか？」

震災も10年を過ぎた頃、船員の安全管理の担う管理職となりました。上司から「安全を端的に説明できますか？」と質問をされ、それなりに答えられましたが、上司の求める答えには至りませんでした。上司からは「安全を安全サイドからは語れないよ。」と謎めいた助言をもらい、その日から私の「安全」をめぐる葛藤の日々が始まりました。

「規制、管理、監督から安全思想普及へ」

私は、少年の頃、誰もが納得する正しいルールがよりよい世の中のために必要と思い、法律と公務の道を選び1977年、神戸大学法学部（夜間）に進学し、同時に旧運輸省に就職しました。

陸運職場では自動車の登録や運送業の許可認可を、海運職場では船舶・船員行政、危

機管理、事故対策等々と幅広い行政に携わりました。

そして現在、私の一番関心のある分野が「安全と心理」「ヒューマンエラー」です。

「救命胴衣着用促進運動の挫折」

海事での安全にかかる行政の経験は、運航労務監理官（船員労務官）5年、外国船舶監督官2年、船員労働環境・海技資格課8年余、船舶安全行政も6年を重ね、職歴の約半分となりました。

特に、10年前の海上安全環境部 船員労働環境・海技資格課長当時、救命胴衣着用義務化の法改正があり、ボート利用者への注意喚起や、漁業従事者、特に船員法非適用の一人乗りの漁師さんの着用率向上のため、兵庫県漁業協同組合連合会さんと共同し、各地の漁港で安全講演や海中転落対応訓練などの啓発活動を精力的に行ってきました。

安全講演は今までに80回を超え、啓発動画作成にも協力しました。今でもYouTubeで「兵庫県漁連 救命胴衣」と検索すれば見ることができます。

救命胴衣着用促進の講演は、法律改正の趣旨や規制と罰則、救命胴衣の種類とその長所短所、膨脹式救命胴衣の保守点検の方法などを説明しました。講演活動も2年を過ぎた頃です。数日前に受講した漁師さんが救命胴衣なしで海中転落し、帰らぬ人となる事故

が起こり、その後も続発しました。

私は、命を粗末にする行動に「法律も守れん人のために、なんで苦労せなあかんねん。」と無性に腹がたつと同時に、言葉が届いていなかったことに対し無力感にとらわれました。

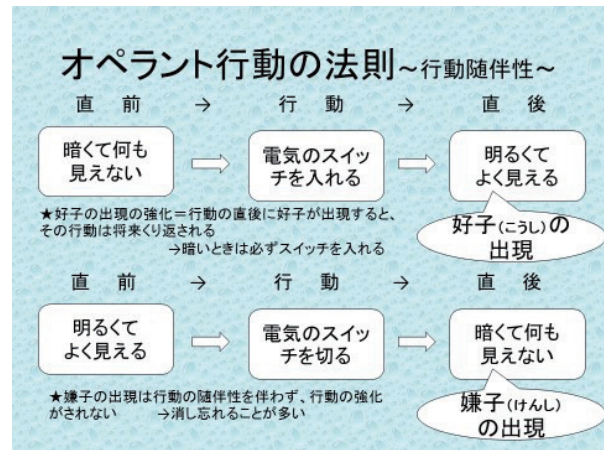
自分のこれまでの経験から、講演を受けた程度で人間（ヒト）の行動は変わらないことは理解していました。これを機に目指すゴールを「積極的に救命胴衣を着用するという行動の変革を促す」と決め、講演内容の一新するため研究を重ねました。

「心理学との出会いと安全講演の進化」

転換機は突然にやってきました。ある日、娘の机にあった心理学の教科書が目にとまり、興味を覚えて読み進めると、目から鱗が落ちるようでした。

最初に学んだのが B.F. スキナーの「行動分析学」（下図参照）でした。これは行動の直後に現れる変化をみて、その行動の定着性を論ずるものです。

救命胴衣着用の場合は、着るとその直後から「暑い、動きにくい、引っかかる」など本人にとっての嫌子（けんし）が出現し、着用行動は強化され（習慣化しにくい）ないというものです。「行動分析学」の、本人の望ましい結果（好子、こうし）が出現すれば、行動が強化される（習慣化していく）という仕組みを取り入れることが効果的だと確信し、行動の直後には現れにくい「好子」ではありますが、命・家族の大切さを再認識させ、また内心からのモチベーションを構築できるよう内容を一新はかることができました。以後の講演は、「新しい切り口だ」「分かりやすい」など、非常に好評を得ました。



「安全文化の歴史観」

人類誕生以来、ヒトは天候、気象の自然や獣害物と闘い、火や道具を使うことで地球の王として君臨しました。約 250 年前の産業革命で「動力機械」の導入したことにより生産力が向上し、飛躍的に産業経済が発展した一方、機械による死傷災害が多発し「動力機械」が新たな敵となりました。ヒトは、災害を起こさず、機械を円滑に使えるように、使い方やルールを定め、教育・訓練をし、改善と工夫を繰り返し、今日に至っています。

近年、機械を介在した災害は、悲惨化、大型化の一步を辿り、原因は複雑化しています。それに対する解決策や再発防止策は、専ら「工学的」なアプローチが中心でした。

JR 福知山線事故以降「ヒューマンエラー」が注目され、安全に関する教育・訓練・管理が重要視されています。自動化の一層の進展により、安全対策はさらに複雑化し、人手不足とともに安全コスト上昇の懸念もあり、人間社会の持続的発展にとって「ヒューマンエラー」は克服すべき課題となっています。このような歴史観も講演ではお話しします。

「ヒューマンエラーとは」

ヒトが望む結果を求めた行動が、意図しない結果（失敗）となった状態が、狭義のヒュー

マンエラーです。広義のヒューマンエラーには「違反行為・違反類似行為」が含まれます。

ヒューマンエラーの多くは、認知、認識、分析、指示、行動のプロセスである認知行動が歪むことにより発生します。「見えていない」「見間違い」「思い込み」「選択誤り」「やり過ごし」「焦り」「短絡」「飛ばし」等々枚挙にいとまがありません。

経験を積んだベテランになればなるほど、ヒューマンエラーによる事故原因は、経験の量と質に応じて複雑化していきます。

事故やインシデント（いわゆるヒヤリハット）が発生した際には、当事者の認知行動の各プロセスのどこで歪みが生じたのか解析し、さらに手順、ルール (Software)、機器設備 (Hardware)、環境 (Environment)、当事者・関係者 (Liveware) の各々の関係と全体の管理 (Management) を検証し、具体的な対策を講じる必要があります。（＊ m-SHELL モデルを参照してください）

「ヒューマンエラーの類型」

日本生産性本部が 1992 年に元横浜国立大学 丸山康則 教授の監修のもとで作成した教材では、ヒューマンエラーは、経験、加齢、生理、心理、環境等の要因から下図の 6 タイプがあるとされています。これを現代風に活かした講演も実施しました。参加者自ら、かつて起こした自身の失敗例を自己分析し、各々のタイプ別の原因と特長を理解し、対策を行う内容です。実践向きであり、参加型であるため、参加者からは好評を得ています。

ヒューマンエラータイプの分布イメージ



「安全とは」

「我が社は、食品の安全・安心を追求します。」とか「安全・安心の運輸」とか、安全と安心をひとくくりで語られることは多いものです。

冒頭の上司の質問ではあったように、本来の意義を理解しての表現でしょうか。

講演では、この当たり前でごく自然に使われている言葉の意義を理解し、行動の促進につなげようと思いました。

「安全」は I S O / I E C の国際基準として、1990 年に「受容できないリスクがないこと」と定められ、同時に「品質は安全の同義語ではなく、品質規格と安全規格のそれぞれの役割を混同すべきではない。」と宣言されており、1990 年代以前は品質規格を守っていれば安全は達成されるとされていたようです。前述の上司の答えは「受容できないリスクがないこと」でした。

その後 2014 年に「許容できないリスクがないこと」再定義されました。その際「リスク（＝危害）」とは、「その時代の社会の価値観に基づき、特定の（所与の）コンテキストにおいて受け入れられている水準のリスク」と注意書きに明記されています。

「リスク」は時を経ると、変化したり新たなリスクが出現したりするため、時代の要求により安全水準も自ずと変化していくため、その対策は不断の見直しが必要だということです。

「安全の3要素」

安全性を確実にするためには、次の3つが欠かせません。

- ・物理学など大自然の原則である「科学」
- ・科学の使い方である「技術」
- ・科学と技術から生み出された方法論を実行する「技術者」

科学の研究によって得られた知見を、活用可能な状態に具体化し、知見を理解し方法を獲得して実行するのが、船員や造船工、設計技術者等々であるわけです。

最新の科学、高度な技術を確立できても、肝心の技術者の行動に揺らぎがあるわけですから、ヒューマンエラー防止の教育は欠かせません。

「安心とは」

では「安心」はどうでしょうか。私が調べた範囲では確とした定義づけはありませんでした。広辞苑では「心配・不安がなく、心が安らぐこと」とあります。

2009 年日経 BP のインタビューで明治大学の北野 大 教授は、「安心とは自ら理解し、納得したという主観的事実です。」と述べられ、私には素直に理解できました。講演ではこのお考えを採用し、安全は事象であり、具体的で、客観的、再現可能で、普遍的、工学的、過去形で語られ、一方、安心は心象であり、抽象的で、主観的、再現不可能で、属人的、心理学的、現在進行形で、安全と安心は性質を異とするものだと説明しています。

「安心」をサービス提供者が自ら語るのは、この意義付けに触れられていない証左だと思います。貴会も日本海事協会（NK）さんのホームページ（以下「HP」とします）内を「安心」で検索しても、検索数はゼロでした。我が省のHPは？怖くてできません。

「安全と安心をつなぐもの」

主観的な感情・感覚である「安心」を確保するためには、何が必要でしょうか。

前述の北野教授は、「コミュニケーションに基づく信頼の確保」「そのためにはリスク・コミュニケーションが必要」と述べられています。

では、「リスク・コミュニケーション」とはどのようなものでしょう。

リスクを最小限に抑える方法として、

- ・安全かどうかを調べる「リスク評価」
- ・安全なようにルールを決める「リスク管理」
- ・「評価」や「ルール」を関係者に伝える「リスク・コミュニケーション」

の三段階の手法があります。

船舶の安全管理規程は、船舶、貨物、寄港地等の個々の特性を分析し、そのリスクを評価し、リスクを許容できる状態のルールを決め、安全性を確保するという位置づけです。形態が千差万別の海運事業者に対して「雛形行政」に終始してはならないと考えています。

私は日本では、まだまだ「リスク・コミュニケーション」は、命を預かる医療分野も含め、重要視されていないように思います。

「リスク・コミュニケーションの実践例」

Wikipedia によると、「確立された方法は存在しない。概念が一般化しているとは言えない。」とされています。

私が実際の生活の中で、これだと思ったリスク・コミュニケーションの実践例として、電化製品の取扱説明書にある警告のページ、JR 西日本構内の安全ニュース、神戸市の津波防災マップなどは、利用者や市民向けの例でした。

また某スーパーの従業員の名札の余白に「今月の目標」を手書きしていました。買い物客への安全配慮を掲げていた人を見て、ほ

ほえましくも安心獲得のためには有効だと感じました。

今日的なリスク・コミュニケーションの場は、HPだと思います。私は、関係の企業さんのHPを見た際には、必ず「経営トップのコミットメント」と「安全活動の報告欄」を見ます。多くのメーカーさんのHPは、製品の紹介や研究開発、注文方法が目立つ「売らんかな」のデザインがほとんどです。安心を与えたいければ、リスク・コミュニケーションを豊富にし、HPには経営トップのコミットメントとともに、安全性向上のための研究、リスク対策、安全衛生活動、災害時訓練、従業員研修等の記事を掲載すれば有効であると思います。

「陥りやすい心理の罠」

講演では、安全行動の陥りやすい心理構造も紹介します。心理の陥りやすい状態を知るだけでも安全対策に充分になり得ると思っています。

「溺れたこともないし、自分だけは大丈夫」といった感情は「正常性バイアス」といいます。ヒトは自分にとって都合の悪い情報は多大なストレスで、不都合な情報を無視したり、過小評価したりする「ストレス回避」のための心理的作用です。その結果、災害現場から逃げ遅れるという事象が発生しています。古くは韓国地下鉄火災事故で火が迫ってきているのにスマホをいじっている若者、東日本大震災で大津波警報が出ているのに逃げない人たち、SEWOL号が沈没しているのに逃げない高校生、噴煙が迫る御嶽山噴火後の動画撮

影などは、この正常性バイアスが現れたものといわれています。

身の危険を感じるような危機に際しても、パニックには起こりにくく、震災後の津波発生に際しては「率先避難者」を養成する必要があるといわれています。

この他「心理的リアクタンス」「同調現象」「確認バイアス」「社会的手抜き」など通常生活や労働現場で起きやすい心理の特性とその仕組みも説明をします。

これらの心の特性を知っていれば、事案に遭遇した時でも適正な対処ができると私は確信しています。

「安全のために何が必要ですか？」

私の安全啓発・講演活動を知った海技試験官が、「安全のために何が必要ですか？」と聞いてきました。私は即座に「準備です」と答えることができ、試験官は微笑んで「合格です。」と返してくれました。

私は、職場にある法律書や与えられた仕事の上に埋もれず、「安全」を見ること、考えること、伝えることを通じ、特に講演の挫折と再生で得られた知見や経験は私の大きな宝物です。安全講演をご希望される方は、ご一報いただければ馳せ参じます。

これからも何らかの形で、日本の運輸の安全向上とみなさまの安全意識の向上に役立てれば今生の喜びです。最後まで御拝読に感謝申し上げます。

御安全に。

北海道運輸局研修に参加して

北海道支部 外館 亮

平成 30 年 11 月 22 日に北海道運輸局主催の「平成 30 年度安全統括責任者及び運航管理者研修」に参加してきました。

研修の開催概要は、以下のとおりです。

- ・名 称 平成30年度安全統括責任者及び運航管理者研修
- ・日 時 平成30年11月22日 午後1時～4時30分
- ・場 所 札幌第2合同庁舎 9階講堂
- ・参 加 者 事業所担当者約100名
- ・研修内容 ① 海難の防止について
② 運輸安全マネジメント制度について
③ 船舶におけるテロ対策について

この研修は北海道各地区の旅客船事業者及び内航海運事業者の安全統括管理者と運航管理者が札幌第 2 合同庁舎に集い輸送の安全について研修するものです。

当日はあいにくの天候にも拘わらず全道から約 100 名が参加され、日本海事代理士会からも 7 名が参加しました。

研修内容の②運輸安全マネジメント制度について、当会小田会長が講師として「運輸安全マネジメントセミナー～ヒューマンエラーを防ぐ～」と題して講義をされました。前年度同テーマについて松居前会長が講義をされたのに続いて今年度も当会が講師を担いました。

今年の 9 月の台風により関西空港へ続く唯一の連絡橋にタンカーが衝突して一時、鉄道と道路が不通になり 8000 人が閉じ込められてしまいましたが、錨泊場所などが適切であったかなど色々な事例や経験に基づいてのお話を伺うことができ、参加者にとってとても分かりやすく、有意義な研修だったと思います。

ほんの少しの油断から大惨事が起きかねないことから、やはり常日頃から安全管理についての意識を高めることに最も注意すべきと改めて認識した一日でした。



運輸安全マネジメントセミナー ～ヒューマンエラーを防ぐ～

(講演要旨)

○運輸安全マネジメントの特徴

- ・「PDCA」サイクルを活用した安全管理体制の構築と継続的取り組みに対し、マネジメント評価を実施することで、運輸事業者の安全風土の構築と安全意識の浸透を図る。

○安全とは (ISO2014)

- ・「安全」とは、許容できないリスクがないこと。
※リスク = 危害の発生確率及びその危害の程度の組合せ
※危害 = 人の受ける身体的障害若しくは健康障害又は財産若しくは環境の受ける害
- ・「許容可能なリスク」とは、その時代の社会の価値観に基づき特定のコンテキストにおいて受け入れられている水準のリスク。

○運輸安全マネジメントの本質

- ・運輸安全マネジメントの本質は、「安全な環境を作り、これを維持する」こと。
- ・PDCAの活用における記録・マニュアルの作成は、「伝承」のための手段。

○ヒューマンエラーの理解と対策

- ・ヒューマンエラーがある限り、事故の芽はなくなる。
- ・理解することで、ヒューマンエラーの減少・防止につなげる。

＜ヒューマンエラーの分類＞

ヒューマン エラーの原因	過失	スキル不足	基本的な知識が欠如している
		スリップ	意識と異なる行動をとってしまう
		近道行動	楽な行動を選択する
	故意	手抜き	決められた手順で作業を行わない
		違反行為	法令・社内規定を守らない

○『逸脱の標準化』

- ・「逸脱の標準化」とは、安全基準の多くは余裕を見て設定されており、「少く逸脱してもこの程度なら大丈夫」と些少な逸脱を繰り返すことで、いつの間にか逸脱しているという認識を失い、結果、「逸脱している状態が標準」となること。
- ・「逸脱」により、安全基準における本来の安全余裕が削られ、危険度が増していることに気づかず放置する状態に慣れてしまうと、新たに生じた不安全要素が軽度であったとしても事故に繋がる確率が高くなるため、「逸脱やエラーは避けられない」、「人

は間違う」ということを念頭に安全管理を構築しヒューマンエラーの減少・防止を図ることが重要。

○営利に偏ることの危険

- ・経費の節約・削減は、度を過ぎると、適時適切な安全対策の遅れに直結する。

○取引先からの有形無形の圧力はないか

- ・取引先との関係を重視するあまり、正常な判断（作業・運航など）が損なわれ、現場に過度の負担を与え、余裕を失わせると、危険度が増加する。

○社内のコミュニケーションは良好か

- ・役職・年齢・経験の差が心理的な壁を生み、意思疎通の妨げとなることがある。

○『安全な社内風土』の醸成のために

- ・「Be Prepared」～そなえよ つねに～ Robert Baden Powell(1857-1941)
- ・「安全を構築するための備え」が『安全管理』で、「事故が生じた場合への備え」が『危機管理』であり、似て非なるもの。

○事件事例から学ぶ

- ・タンカー宝運丸関西空港連絡橋衝突事故（2018年9月4日）

事故原因は、台風 21 号の強風による走錨。

洞爺丸事故の教訓が生かされなかったことが残念。

※洞爺丸事故・・・1954年9月26日、青函連絡船洞爺丸函館港防波堤灯台付近で沈没。

直接の原因は台風15号の波浪による車両甲板からの浸水であるが、台風の風浪による走錨から事故は始まった。

他の青函連絡船複数隻も沈没等により、乗員多数が死亡したが、乗客乗員1155名が死亡したことから、後に洞爺丸事故（洞爺丸台風）と呼ばれる。

- ・事故には、そこに至るさまざまな要因がある。

過去の経験や失敗から学び、経験者の知見を活かし伝承するためには良好なコミュニケーションが重要。

- ・さんふらわあだいせつの火災事故からは、消火設備の改善に繋がる教訓が得られている。

○安全管理規程について。

- ・安全管理規程は、本来、会社が独自に策定したルールであるが、ひな型をそのまま利用しているケースが多く見受けられる。

ひな型は、あくまでもサンプルという位置づけであるので、会社の実情と合致しない部分をそのままにしておくことはお勧めできない。

- ・運用可能な手順・構成への見直しこそが、継続的見直し・改善(マネジメントレビュー)の第一歩。
- ・自社の安全管理規程の見直しから始めていただきたい。

（文責：中村）

九州支部主催 実船研修事業報告

～8,000トンフェリー定期的検査～

九州支部 濱口 一雄

開催日：平成30年5月30日（水）、9月10日（月）・13日（木）

目的：経験の少ない会員を対象に、本物の船舶の定期的検査を体験してもらい、座学では得られない海の専門法律家としての専門性を取得してもらう技術向上の機会として開催。

内容：約8,000トンのフェリーの定期的検査時に船主および造船所の協力で見学会を開催。

国土交通省運輸局検査官立会のシューター投下・スプリンクラー放水・機関自動化等の効力検査および消防・救命・安全・機関等の設備検査の見学。

入渠中の船底部および主機関・補機関・ボイラー・プロペラ軸などの機関解放検査の見学。

始まりは、後段の岡部会員の体験記にあるように支部懇親会の席上で約束したことに始まります。

「船を見たことがない海事代理士がいるのか。」との驚きから引き受けることにしました。今になって思えば、会員の多くが他士業との兼業という実態から当然の帰結であったわけです。

私は、過去に支部事業の座学での研修の講師は幾度か引き受けていましたが、特殊な専門用語が多い講義では十分な理解が得られないという声を聴くと、研修の目的を達成するためには座学では学べない実学を提供する機会が必要と感じていました。

実船研修の実施に当たり、まず、国家機密および船舶所有者ならびに造船所の社内機密に関わる事情を考慮すること。次に、研修内容を充実させるための船舶の種類とその内容を検討すること。最後に大切なこ

とは、この研修に公共性があり、且つ、利害関係者の理解と協力を得ることを目標に準備をいたしました。

平成29年10月に総トン数約8,000トン、全長さ約140m、船種はフェリーの定期検査工事の機会に恵まれました。船舶所有者および造船所の協力も頂き、九州支部支部長の了解を得たうえで解放検査時の実船研修を5名の募集内容で実施することに決定し支部会員へ案内しました。

研修当日は、参加者4名と私の5名で造船所構内を見学させていただきました。研修の内容は、国土交通省の定期検査の解放検査に係る実際の検査現場の見学です。詳細は、ドライドック内で船体外部・舵・CPPプロペラ・プロペラ軸・サイドスラスター、船内の機関室および操舵室・居住区・客室ならびに艙内の解放および設備検査を、造船所機械整備工場で主機関・補機関・推

進器の解放検査を、国土交通省技官検査と同様の内容を同時期に見学をさせていただきました。

検査の現場は、決まった時間内で大量の項目を検査していく大変緊張した空気の中で行われ、研修参加の会員も緊張していたようです。参加者から、「整備の内容が大変充実しているので今後は安心して乗船できる。」という感想も頂きました。

その後、平成 30 年 6 月に同型のフェリーの定期検査の入渠前の効力検査と解放検査、同年 9 月に昨年と同じフェリーの中間検査の入渠前の効力試験と解放検査の研修を実施しました。合計で 5 回の研修を実施し、支部の事業として後半の 3 回が正式行事として実施しました。

研修の成果は、第 4・5 回開催から他支部にも参加者を募ったこと、複数回参加する会員がいたこと、研修に協力をいただいた船舶所有者および造船所の関係者に改めて海事代理士会の活動に理解をいただいた

こと等です。詳しくは後段掲載の岡部充史会員投稿の体験記をお読みください。

私は、造船所技師・営業担当および船舶管理責任者の立場で 40 年以上海事業務に従事してきました。私を育てていただいた業界への恩返しとして海洋の法律専門家および研究者を目標に、海洋関係の大学院入学や学会への参加を積極的に実行しています。これらの活動は、自分のキャリアアップを通じて海事代理士の存在を社会へアピールする効果にもなっています。

私は、海の専門法律家として能力を高めるのは現場を知ること以外にないと考えます。当会の会員が書類作成のみに甘んじるのではなく、海の専門法律家として社会の役に立つのであれば今後もこの実船研修を継続していく予定です。また、社会の役に立つことは船舶所有者および造船所の協力に報いることでもあると考えます。

以上、ご報告いたします。

実船研修体験記

九州支部 岡部 充史

平成 29 年度に熊本市で開催された九州支部の総会後に催された懇親会の席上、テーブルを同じくする濱口一雄九州支部幹事（現一般社団法人日本海事代理士会理事）に「機会がありましたら」とお願いした造船所での船舶検査の見学が、同氏の御尽力により同年 9 月 26 日に実船研修として山口県下関市の三菱重工業株式会社にて実現しました。鹿児島市に本社を置くマルエーフェリー株式会社所有の「フェリー波之上」（総トン数 8,000 トン、全長 140m）の定期検査で

機関解放の最中でした。

この前年の経験が、今回の実船研修への序章だったのではないかと思います。

今年度、実船研修として九州支部が山口県下関市の三菱造船株式会社内で 5 月 27 日・30 日、9 月 10 日・13 日に実施したプログラムの内、9 月 10 日の研修に参加いたしました。昨年と同じ「フェリー波之上」で、今回は中間検査の効力試験でした。

以下にその研修の模様を御報告致します。

9月10日午前6時JR下関駅で研修責任者の濱口理事と合流し、市内の三菱造船株式会社へ向かいました。船主のマルエーフェリー株式会社、三菱造船株式会社、九州運輸局下関海事事務所の検査官の方々との御挨拶の後、関係者の後を追うようにドック水門付近の岸壁へ移動しました。

ドック正面の海上には、武蔵・小次郎で有名な巖流島が鎮座し、その巖流島を右手にドックに向かって関門橋方向からタグボートに伴われた「フェリー波之上」が近付いてきました。すかさず濱口理事から、「既に効力試験が始まっています。両舷からの放水を確認して下さい。」と事前に手渡された効力試験要領を示しながら解説を受けます。

間もなく「フェリー波之上」の船首がドック入り口に差し掛かり、船首甲板から先端に錘のついた細いロープが岸壁に投げられると同時に、小舟に乗り込み、間近の「フェリー波之上」へ接舷し縄梯子をよじ登り乗船しました。

乗船すると、息をつく間もなく船内を縫うように関係者全員機関室隣の機関監視室へ向かい、早速、船舶側の担当者と検査官との間で事前に定められた手順通りにまるで水が流れるがごとく次々と効力試験が実施されていきます。事前に濱口理事から知らされていた通りの緊張した雰囲気、船舶側担当者から無線で関係各所へ指示が飛び計器盤のランプが明滅を繰り返します。主機の停止・起動、発電機の停止電源喪失状態からの予備機の自動起動等を間近で体験しました。この後、機関室で安全弁の試験、発電機室でビルジの吸引、貨物艙でス

プリンクラー作動、船橋では、機関監視室と同様に航法機器等の計器盤を前に関係各所へ指示を出す船舶側担当者と検査官との間で次々に検査・確認作業が実施され、甲板、厨房へと続きました。この間、船内を移動中に時折舷窓から覗く船外の景色は、「フェリー波之上」が入渠作業の最中であることを示し、ドッグ最深部へ移動する速度が思いのほか速いことに驚きを隠せませんでした。

一通り検査を終えたところで、濱口理事から船内を案内していただきました。C重油の処理装置、プロペラシャフトから推進器の可変ピッチ機構、舵の油圧機構及びバックアップ機構、船首バウスラスターの駆動モーター等を拝見しました。長年造船会社に勤務された経験のある濱口理事ですので、船舶の設備や構造に関する解説が分かりやすく、また、前回定期検査でもお世話になった「フェリー波之上」だったことも手伝って徐々に船舶の構造に馴染むことができました。この後、下関海事事務所まで濱口理事に同行し、一通りの手続きを傍らで拝見したところで今回の実践研修を修了いたしました。

多くを机上で知り得た知識に依存する私にとって、想像が実体として形を成す貴重な機会だったと思います。

この度の実船研修の実施にあたり、御尽力いただきました関係者の皆様と特に研修を快く受け入れていただいたマルエーフェリー株式会社様、三菱造船株式会社様の御厚意に心より御礼を申し上げ体験記の結びといたします。

キャロットアイランドと 新造高速船「ニューくがに」

神戸支部 本口 博康

私は、海事代理士を営む傍ら旅客船を中心とした船舶売買のお手伝いをさせていただき、数多くの旅客船と出会ってきました。その中で、今年度に新造船が就航した沖縄県の離島航路と船を紹介させていただきます。

昨年度の沖縄県入域観光客統計によると、クルーズ船の寄港数の増加やLCCの航空機による路線拡充などにより、初の900万人台を記録し、5年連続で過去最高の観光客数を更新しました。その内訳をみると国内客は、5年連続で過去最高となる688万7,900人で、対前年比で24万7,800人、率にして3.7%の増加となり、また、外国客は、10年連続で過去最高となる269万2,000人で、対前年比で56万2,900人、率にして26.4%の増となりました。

訪沖客の約三割が台湾・中国・韓国人など多くの外国客も訪れる状況となっており、実際に県内を自動車で走行してみると数多くのレンタカーを見ることができるのですが、その車の後部には、「外国のかたが運転しています」とのマグネットが貼付られているのをよく見かけるようになりました。

10数年前には、このような光景はなかったであろうと思います。それだけ多くの外国客が観光に出向いており、クルーズ船が寄港すると近くのショッピングセンターには、数多くの外国客が押し寄せ、地域経済と日本経済の上昇基調に非常に貢献してい

ると思われます。しかし、ある離島においては、マナーの悪さから寄港時には、これらを敬遠してか早々と店を閉めてしまうところもあり、文化の違いからのすれ違いを感じる次第です。



引用：沖縄県レンタカー協会

沖縄本島では、名護市、本部町、読谷村、恩納村などの西海岸は、ホテル等のリゾート地として多く開発されており、近年でも新設のホテルが建設されているのに対し、主に東海岸では、西側ほど開発も少なく、まだまだ沖縄らしさを存分に感じる光景が広がっている場所が多いです。マリーナの係留場所も東側のマリーナが少ないこともあります。西側はどれも満杯状態の西高東低状態となっています。内地のみなさま、これを機に沖縄で船を持たれるのは如何でしょう。

本島周辺の離島においても西高東低は一緒に、西には渡嘉敷島を中心とする慶良間諸島の島々、夏に東京からの空路直行便が設定されダイビング客のメッカともなっている久米島など観光シーズンになると賑やかになる一方、東側に転ずると大きな島は、伊計島、宮城島などがありますが、これらはすでに橋で結ばれています。海路で渡る島となると久高島（神の島と呼ばれ、最近観光客が増えたという知り合いの久高島漁師が言っていました。）、津堅島であります。

さて、やっと本題の津堅島です。



津堅島名産イカの塩辛すみ漬け



引用：沖縄県うるま市ガイドブック

900万人もの多くの観光客が訪れる中、この島への観光客は、数万人ほどです。また、「つけん」とすんなり読むことも、「キャロットアイランド」とよばれるニンジンの島ということもあまり知られていません。島の大きさは、面積 1.88km²、海岸線の長さ 7.0km、最高標高 38.8m と小さい島であり、人口は、約 500 人ほどです。主要な産業は、60%の畑で栽培されるニンジン、塩辛などのイカの特産品で、先日頂いた津堅島名産イカの塩辛すみ漬けもそうです。

みなさまはご存知だったでしょうか、津堅島のことを……。作成精度の低い旅行パンフレットなどには、島の姿さえ記してもらえない寂しい島です。ということは、観光地化されていないのんびりな時間も過ごせるということでもあります。交通アクセスは、那覇市内から車で1時間とすこしで本島中部のうるま市の平敷屋（へしきや）港に到着。平敷屋港からは約4km、高速船にて約30分、または、フェリーにて約1時間で、あっという間にキャロットアイランド＝津堅島に到着します。

平敷屋港へ向けて車を運転していると多くの車が同じ方角に向かっているのが、他の車は港手前の伊計島、宮城島方面の海中道路へ向かって曲がってしまい、いつの間にか地元民の車のように1台ぽつんと港に吸い込まれるのが日常茶飯事です。

津堅島では、ニンジンを模した展望台で風景を楽しむか、トマイ浜でのんびりと過ごすのはいかがでしょうか。



トマイ浜ビーチ

私は、海派であるから毎年、津堅島のビーチで、海を眺め、たまに浮き輪に乗って波にのり、シュノーケルをしたりとのんびりと過ごします。のんびりとしすぎて日焼け止めを塗るのを忘れ、ニンジン色に染まった赤い肌と美男美女の大敵シミを同じく肌に土産として刻み込んでしまうことも。

この島の交通手段は、島内にタクシーやバスもなく、本島とは海路のみで、唯一の旅客定期航路運航事業者である有限会社神谷観光がフェリー便「フェリーくがに」3往復と高速船2往復の合計1日5往復を運航しています。

旅客運賃												単位:円
フェリーくがに(約30分)						高速船(約15分)						
往	復	片道	往	復	片道	往	復	片道	往	復	片道	
大人	小人	身体	大人	小人	身体	大人	小人	身体	大人	小人	身体	
1,220	610	640	1,160	640	320	150	80	1,510	770	800	1,440	790
400	200	200	300	150	150	80	40	80	400	200	200	400

※ 大人運賃は中学生以上、小人運賃は小学生に適用します。 ※ 団体は大人15名以上となります。
 ※ 身体障害者枠乗入の方は、運賃割引申請書に記入の上、手帳を提示して下さい。

運航ダイヤ				自動車航送運賃表			
往	復	片道	単位:円	車種の区分	往	復	片道
7:30	8:00	高速船		3～4人乗	9,620	4,910	
9:00	10:00	フェリー		4～5人乗	12,820	6,410	
11:00	12:00	フェリー		5～6人乗	17,020	8,510	
14:00	15:00	フェリー		6～7人乗	21,900	10,950	
17:00	17:30	高速船		7～8人乗	26,100	13,050	
				8～9人乗	29,760	14,880	
				9～10人乗	33,420	16,710	
				10～11人乗	37,080	18,540	
				11～12人乗	40,740	20,370	

※ 自動車1台につき運転者1名無料 ※ 車両を乗せる際はご予約をお願いたします (有)神谷観光 TEL:098-978-1100

神谷観光お手製時刻運賃表

基本的に航路にはフェリー1隻と高速船1隻が投入されています。

本航路で8代目となる高速船「ニューくがに」が2018年6月に就航しました。



高速船ニューくがに

建造：広島県尾道市の瀬戸内クラフト(株)、船質：アルミニウム合金製、総トン：66トン、LBD:24.96 m / 5.50 m / 2.15 m、用途：旅客船、航行区域：平水区域、定員：153名、船舶所有者：沖縄県離島海運振興(株)・船舶借入人：(有)神谷観光の単胴型高速船です。



高速船ニューくがに船内前部客席



高速船ニューくがに船内後部客席

船内は、ニンジン色！の椅子席が並び、床は木目調で少し上品さも感じます。当然ながらバリアフリー構造であり、トイレ、座席、通路口など広さは十分に確保されています。暴露甲板は、アルミ製の椅子で仕事から帰る作業員が気兼ねなく座ることができます、そのまま横になれるくらいの幅が保たれており、潮風を感じることができます。



高速船ニューくがに暴露甲板

また、島間の荷物も積載できるようにスペースは広めに確保されており、おまけに操舵室横には、ニンジン君とニンジンちゃんのイラストが描かれています（本当は名前があると思うのですが・・・）。

島への交通手段として、架橋されないか

ぎり海路が生き続け、高速船ないしフェリーの旅客船が絶対必要です。

私は、過去に高速船の船員として乗務していたこともあり、人一倍旅客船への思いが強く、一つでも多くの航路が存続し、また、新造船ができた後のリタイアする船は、本邦、本邦外で活躍してほしいと願っていますし、そのお手伝いをするつもりです。私のように応援する形はいろいろとあるけれど、少しでも航路維持の戦力になればと思うのと、船に携わるみなさまにも、何ができるか考えて頂きたいのです。仕事とは別に、プライベートの時間に、少しでも多く海や船に関わるレジャーに親しんでいたくことも、船文化人口の増加とそれに影響されて社会が動いていくと思います。船旅の再認識、船の重要性など海洋国家日本であるからこそ私たちが率先して、動いていかななくてはならないと思います。

さあ、まず初めに次の夏は、新造船「ニューくがに」でキャロットアイランドに旅を試みては、いかがでしょうか？

ご乗船お待ちしております！

小樽から沖縄まで(の予定だった)ヨット回航記 ~その4~ 一気に(ようやく) 最終回

北海道支部 牧 努

さて、この「小樽から沖縄までヨット回航記」、もようやく最終回。

最終回も同じ調子で、いつどこに立ち寄っていつ出発してを書き連ねても、お読みいただいている方々にそろそろ(とくに?)飽きられてしまうかもしれないので、最終回では、もしかしたら気になっている人もいるかもしれない、その他諸々なことを中心にお伝えしようと思います。

○積み込み品について

回航を業とするベテランの人たちであれば、着替えや食糧等も最小限にできるのですが、私(達)はそうはいきません。(というか、そんな器用なこと、できません(笑))

1. 寒さ対策

毎年5月の最終週に、北海道の増毛港で開催される「えび地酒祭り」というイベントがあり、私もこれに参加すべく(参加、というか、ヨットで行って、ひたすらエビ食べて、現地の酒蔵(国稀さん)の日本酒を飲んで、、、)、何度か小樽~増毛をヨットで行ったことがあるのですが、約10時間の夜間航行、船上では手足からどんどん冷えて、結構辛い思いをします。

今回はそれより寒い4月上旬のスタート、夜間航行の他にも寝るときのことも考える必要があります、寄港先で宿が見つからない時

はヨット泊も充分にあり得ます。(現に何度かありました。)

マリーナでは電気を借りることもできますが(=暖房も入れられる)、漁港等に入った場合、電気はお借りできないことを想定し、、、つまりはかなりの寒さ対策が必要でした。

そこで出発前に、真冬でもヨットに乗っている知人(小樽にそういったツワモノの先輩が数人いらっしゃいます)や、小樽からロシアまでヨットで行ったことのある大先輩等にも相談してみました。

**今回用意したもののうち、
特筆したいのは寝袋と長靴です。**

○マイナス7℃対応の寝袋

今まで持っていた、ホームセンターで購入した3,000円程度ではもちろん対応できません。ホームセンターでは本格的なものが見つからず、市内の山岳用品店で冬山登山用の寝袋を探しました。

さすがいいモノ揃いでなかなかのお値段!まあ、冬場の災害対策の備品にもなるいい機会だからと、私はマイナス7℃の環境下でも使える、という寝袋を購入しました。何度か使いましたが確かに寒くなかった!今も時折愛用しています。

○防寒長靴

これまた冬山登山の専門店で、マイナス17度でも大丈夫という長靴（見た目、ヨットの上で履くにはかなりごついのですが、靴底を確認したところ、船に傷がつくような素材ではなく柔らかい素材だったので）を購入、これは今では真冬の雪かき、雪降しの際に大活躍しております。

これらの防寒グッズは航程の前半で大いに役立ちました。

○食糧

当初はあまり寄港せず、の予定であったため、2週間分の食糧を各自（と言っても結局2名でしたが）用意となったので、パックのご飯を段ボール一箱、大好物の鯖の缶詰を20缶程、北海道平取町出身の知人が出港前に差し入れてくれた、平取町名産のトマト100%のトマトジュースを一箱、水にお茶（やビールに、祝津マリーナからいただいた安全祈願の日本酒）等の飲料、カロリーメイト等の固形の非常食を積み込みました。

ちなみにこの食糧を積み込んだときが、「いよいよ長旅に出るんだ」という気持ちが一番高ぶりしました。

普通はあまり船が重くならないよう、そして狭くならないよう、積み荷は最小限にしなければならないのですが、積み込んだ食糧はだんだん減っていくはずだから最初は仕方ないんだ！と考えていました。

ところが結局、北前船ルートで各地立ち寄りながら進んだことにより、寄港先各地の名産品やお酒をコツコツ買入れ、船はどんどん重く、狭くなっていきました。

特に、金沢の醤油、味噌、福井の鯖缶、

日本酒、伊根～田井宮津でのさばのへしこ！なかなか北海道では手に入らないものばかり。

往年の北前船の気持ちがなんだか良く分かる気がしました（笑）。

あちこち立ち寄りながらの回航となったことで、寄る土地土地の料理も食べることができ、上述の各地の名産品も積み込み、食料品は減っていくどころか増えていくばかり、結局これらの食料品の半分程は最終寄港地で知人に贈呈、あとは宅急便で自宅へ送りました。

○Sガイド（プレジャーボート・小型船用港湾案内）

今ではダウンロードするタイプなので、立ち寄る可能性のある全ての港のデータを予めダウンロード、これらを持って行ったタブレットとスマホにも予め保存しつつ、実際に参照したり航海計画を練る際には（私は）紙データのほうが使いやすいので、これらすべてをプリントアウトしファイルしていきました。

北海道から始まって、当初予定は太平洋ルートなので、本州北岸・東岸、本州南岸1～2、東京湾～大王崎／四国南岸～佐田岬、を用意しましたが結局日本海側ルートになったので、龍飛埼～能登半島～響灘、九州南西岸・東岸・南西諸島・・・とほとんど日本沿岸が揃いました（^_^）。

※ヨットG号にはGPS、レーダーの装備もあります。

○海事代理士会名簿

立ち寄りそうな港、航行予定エリアの情報などや、何かあった場合（あると大変なことですが）に備え、海事代理士会の名簿も持参しました。何事もなく無事に終わり

ましたが心の支えになりました。なおこのことを昨年の海事代理士会の職員法ガイダンス部会後の集まりで何気なく話した際に、姫路のO先生（お名前は伏せますが、現会長です！）から、「その話も回航記に載せてね」とのお言葉を受けました。O先生、確かに記載いたしました！

その他の積込品もたくさん（着替え等）ありますが、それらは記載しても面白みが乏しいので割愛します（笑）。

さて回航記で あることを思い出しました。

境港で大変お世話になった、石田会員から、ちょうど境港から沖縄までシングルハンドでヨットで行かれたばかりのヨットマンK氏をご紹介します。

K氏のSNSにはその際の寄港先の様子や海域の様子等の詳細が日付を追って記載され、この情報はこのあと大いに参考になりました。さらにはご親切にも「何かわからないことあれば直接連絡を」とご連絡先までお教えくださり、接岸場所や補給地情報等、貴重な情報を都度得られました。大変感謝しております。

さてさて出雲大社を目前に、境港でヨットを降りた私がまた一旦帰札している間、小樽を出港して既に2カ月経過し、I船長も疲れが蓄積、スタート前の打合せでは、このあたりで北海道から来て合流する予定の人がいたのですが来られなくなったこともあり、そのためこのあたりで南方からプロの助っ人を頼み、北九州～五島列島～枕崎～トカラ列島をヨットは一気に進みます。

そしてこの頃、色々打合せした結果、この

年は沖縄までヨットを進めず、私が10年来毎年行っていて、島に心当たりも知人もいる奄美大島まで、とのことになりました。

そのため7月、私は奄美に今度は飛行機で向かい、名瀬港でヨットに合流、そこから（結局今回の最終目的地となった）奄美南部の古仁屋港まで7時間程で入港、その後台風の避難先として地元で名高い阿鉄湾に海上係留し3カ月程に及んだG号の長旅は一段落となりました。

その後にご当地奄美大島を含み近辺では何度も大型台風が襲い、直近では9月の台風24号もあり、台風の被害にあっている船舶も多くあるのですが幸いにしてG号は（吹き飛ばされた部品はありますが）大きな損傷はなく今日に至っております。

縁あって長旅を一緒にすることになったG号、そして何よりI船長とはその後も良きお付き合いをいただいております、この寄稿をしているほんの1週間程前にも現地、奄美大島でヨットG号の無事を確認、今後の動向につき諸々の打ち合せもしているところです。

振り返ると、期間中立ち寄った港では実に多くの方々のご厚意に助けられました。

既に回航記その1～その3、までの文中でご紹介した方々の他にも、ふと思い出すだけでも、大荒れと強風の中なんとか入った瀬棚港では、その様子を見ていた地元の漁師さんたちが軽トラックで駆けつけてくれて係留の助けをしてくださったり、鳥取港では岸壁にいた男性が（徒歩でとても行ける距離ではない、とのことで）市内の健康ランドに車で送ってくださいたり（風呂上がるまで車で待っていてくれて、帰りも船まで送ってくださいました。）、最終寄港地となった古仁屋港では長

年お世話になっている友人が駆けつけてくれて色々と手伝ってくれたり、とてもとても御礼を言い尽くせない多くの人たちに助けられました。その方々にこの文章がお目に留まることはないと思いますが、それでもこの場を借りてあらためて御礼申し上げます。本当にありがとうございました。

「海事の窓」へは、発行の度の期間をあけての連載となったため、ずいぶん大袈裟に4回にわけての寄稿となってしまいました。拙文におつきあいくださいました皆様にも心から御礼申し上げます。ありがとうございました。



阿鉄湾係留



古仁屋の海の駅到着



阿鉄湾係留近影



名瀬港



曾津高崎そろそろ



曾津高崎通過

大臣表彰の栄に浴して

中国支部 内藤 保彦

平成 30 年「海の日」に当たり国土交通大臣表彰の栄に浴しました。身に余る光栄であり、これも偏に海事関係業界の皆様方並びに日本海事代理士会会員の皆様方のご指導、ご支援の賜と深く感謝申し上げます。

さて、私は大学を卒業して父の経営していました「内藤海事代理士事務所」を手伝いながら、昭和 56 年 12 月に海事代理士国家試験に合格、翌年 1 月に登録。引き続き父の事務所を補助し、海事法令の習熟・研鑽に励み、今日に至っております。

父は大変穏やかな性格で、海運業者、造船所の良き相談相手となっているのを間近で見て参りました。父の後を継ぎ齢を重ねて参りましたが、困難な事例に接したときは、いつも父のことを思い出して対応しております。

ここ数年は、関係海事法令の改正が続き、いっそうの研鑽に励まなければならないものと肝に銘じております。これから先、微力ながら日本海事代理士会の発展、又後に続く会員の皆様のお役に立てるよう一層の精進を重ねて参りたいと思います。



四国運輸局長表彰受賞にあたり

四国支部 吉本 政記

平成 30 年「海の日」にあたり四国運輸局長表彰の栄誉を賜りましたことは身に余る光栄であり感謝の念に堪えません。実際このような評価には最も縁遠い者と自覚しておりましたが、表彰を頂けたことについて海事代理士として迎え入れ育てて頂いた同胞及び海事関係者の皆様には深く感謝御礼申し上げます。

私は昭和 63 年に海事代理士登録をし、翌平成元年小渕大臣の新年号発表に一念発起し、徳島海運支局の近くに小さな事務所を借りて積荷のあてのないまま処女航海へと出帆した次第で

す。百姓家の長男としてUターンした私には海事に関わる基盤は無く、当然しばらくは仕事も有りませんでした。東京では外航海運関係の職業に就いていましたが、田舎では殆ど役に立たず苦勞することはわかっていました。

にもかかわらずここまで長く続けられたのは、昔乗船実習を終える最後の挨拶で当時帆船日本丸の橋本船長が仰った「どんな困難な状況にあっても努力して培った知識、技量は決して君達を裏切らない」と言う言葉です。

ちょうど私が学校を卒業する前に第一次オイルショックがあり、海上職の求人は激減し就職先が決まらないまま卒業していく者も多かったので、励まし、社会の大波に呑まれることなく自信を持って進みなさいと言いたかったのだと思います。事実この年は我々卒業生の3割しか海上職へは進めず、しかも運輸省から求人零の大手海運会社に最低2名は採用するよう働きかけが有ったお陰だと聞いております。

一方、昭和46年4月入学入寮式の日、神戸商船のOBで山下弁護士が学生会館の食堂で「ぼりば-丸海難事故」「かりふおるにあ丸海難事故」の事を声を張り上げ訴えているようでした。よく理解は出来なかったのですが、おそらく彼は、「我々がただの海上労働者に甘んじていれば今回の海難事故も現場の責任にされてしまうぞ」と、理解しました。

これは海運再建二法のもと大型船舶拡充計画による安全軽視の大型化を急ぐあまり、多分船舶構造の強度不足から共に船首部に破損を負い野島崎沖にて「ぼりば-丸」では30名「かりふおるにあ丸」では4名(船長は退船拒否)の犠牲とともに沈没した事件です。生き残った二等機関士(ぼりば-丸)と二等航海士(かりふおるにあ丸)が受信人となりましたが、最終的には共に運航上問題は無かったとされました。原因は不明のままとされるも、複数の不運が重なったものと推定されるとの結論です。バミュウダ海域と野島崎沖は台風(ハリケ-ン)の経路であり、航路とクロスすることに因る多方向からの大波が重なることは当然あり得ますし、また冬期には南下した偏西風が日本東岸から強く長い間エネルギーを送り続けた吹送波が西からの大波をもたらし、台風波と重なって想定外と言わしめる三角波を発生させることもあり得ます。

以上が私が何とか本職を続けられた心情的理由です。経済的には大変でしたが、何件かの副業を持ちながら何とか軸足を海事に置くことができました。最後に関係する皆様の暖かいご指導とご支援に感謝すると共に、日本海事代理士会の益々の発展と会員の皆様のご健勝をお祈り致します。

北海道運輸局長表彰を受賞して

北海道支部 秦 健一郎

平成 30 年「海の日」を迎えるにあたり、北海道運輸局長表彰を受賞しましたことは、自分には荷が重く、身に余る光栄とはこのことです。

私は大学 3 年時の平成元年の試験に合格しました。当時、横浜で暮らしていましたので、筆記試験は関東運輸局でした。合格後直ちに登録、本会には平成 4 年に入会しましたが、入会前に亡き父が理事会出席のため上京しており、本部事務局に挨拶に行った際に、当時の故平原秀男会長と固い握手を交わしたことを記憶しています。

その後は東京で 7 年間会社勤めをして、父の後を継ぐために北海道に戻りましたが、会社の仕事とは全く異なり、戸惑う場面も多くありました。並行して行政書士の試験対策で札幌の資格予備校に通学もしており、今では考えられませんが時間確保に無理が利いた時代です。

平成 12 年頃より北海道支部の総会や研修に顔を出すようになり、先輩とのネットワークができ、数えきれないほどのご指導とご鞭撻をいただいたおかげで登録から 28 年間、大過なく仕事を継続することができました。本部理事も 4 期 8 年を務めました。これは今までお世話になった会と先輩への恩返しという意味合いが強いものです。



最近では行政書士の業務が増え、父の時代とは業態の変化が著しいことこの上ありません。造船所が地元にないことから船舶に関する仕事が激減し、免許申請業務が比率的には多くを占めています。今後もこの受賞に恥じない海事代理士として業務に邁進する覚悟です。

末筆ではございますが、日本海事代理士会のますますの発展と会員の皆様のご健勝を祈念して、御礼の言葉とさせていただきます。

荻田時彦先生のご逝去を悼んで

近畿支部 松居紀男

荻田時彦先生が2018年11月24日にご逝去されました（享年82歳）。

謹んでご冥福を心からお祈り申し上げます。

荻田先生は四国支部役員を歴任され、平成8年10月から平成30年4月までは四国支部長として、また平成9年5月から本部理事、平成14年6月からは副会長、平成19年10月からは会長代行として平成20年6月まで本会の役員を歴任されました。その間本会の運営に積極的に携われ海事代理士制度の発展に寄与されました。

私が平成14年に理事に就任したときには既に荻田先生は理事を務められており、温厚な性格ながら理事会では広い視野で発言をされていたことが印象的でした。

平成16年からは越膳武治会長の下で共に副会長として会務を共にできたことは良い経験となりました。

平成19年9月に越膳会長が急逝され、本会運営が混沌とした中で急遽会長代行として就任して頂き、恙なく残任期間を務めて頂きました。

荻田先生は誠実な人柄で後進の指導にあたられ、また海事代理士法改正に静かに情熱を傾けられてきたことは、ご本人が自ら話題にすることがないため、あまり多くの会員に知られていないことが残念です。

先生のご尽力に改めて心から敬意を表し追悼の辞といたします。

荻田君の死を悼む

四国支部 村上 明德

荻田君が亡くなったとの事

密葬であり、支部も後から知った様子。

病気らしいとは聞いていたが、残念な事である。

彼は粘り強い性格で、何事もコツコツと片付けて処理し、支部長、本部理事と長い間勤め、感謝 感謝である。

20年余り支部長職にあり、小生の時に四国運輸局の協力により発足した海技免状センターも、始めのバラ色の出発も失速し、小生の時代に幕をおろせず、収束処理にご苦勞をかけた事を思うと、感謝する次第。

御冥福を祈ります。



編集後記

新年あけまして、おめでとうございます。

本年もよろしくお願いします。

本号が皆様のお手元に届く頃には正月気分も抜けきっているでしょうが、執筆中の現在は、正月気分の抜け切らぬまま就業開始した4日です。

前号の編集後記でも災害についてのことを書きましたが、昨日はまた熊本で震度6弱の地震がありました。幸い九州支部会員の方々に大きな被害は無かったとの事ですが、平成28年の事もあるので、まだまだ不安な日々を過ごされていると思います。再震のないことを祈るばかりです。

私事ですが、昨年6月理事就任後、7月広報委員会対面会議、8月近畿支部研修会参加、9月理事会対面会議、12月中国、四国支部合同研修会、理事会及び担当理事委員会 skype 会

議と初体験の事ばかりで、あれよあれよと言う間の下半期で、海事の窓78号発行も殆ど全て広報委員長に任せっぱなしで、多大な負担をかけてしまいました。

今号に関しても、多少のお手伝いしか出来ませんでした。回を重ねる都度貢献度増していきます。

最後に、本号に寄稿してくださった（国土交通省海事局検査測度課長）重富様、（国土交通省安全政策課危機管理室長）川村様、（神戸運輸監理部 海上安全環境部 海事保安・事故対策調整官）筒井様、（北海道支部）牧会員、秦会員、外館会員、（近畿支部）松居会員、（神戸支部）本口会員、（中国支部）内藤会員、（四国支部）吉本会員、村上（明）会員、（九州支部）濱口会員、岡部会員に御礼申し上げます。

（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