

第80号
令和2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

2020年1月 第80号

目次

年頭挨拶	1
会長 小田 啓太	
寄稿1 2020年船舶SOx規制	2
国土交通省 海事局 海洋・環境政策課 環境渉外室長 今井 新	
寄稿2 小型船舶の名義変更等に係る 「変更・移転登録申請書」の 様式変更について	5
日本小型船舶検査機構 業務部 登録測度課長 森脇 裕司	
来島海峡海上交通センター見学会に参加して	8
四国支部 土井良 哲	
寄稿3 来島海峡海上交通センターの 業務について	9
来島海峡海上交通センター 次長 日野 聡	
令和元年度 中央研修会(海事セミナー)を終えて	13
研修委員会 委員長 松井 直也	
令和元年「海フェスタしずおか」報告	15
中部支部 永田 桐哉	
大盛況!!大分みなと祭り	17
九州支部 佐藤 睦典	
北から南から① マーシャル諸島共和国受験体験記	19
関東支部 吉田 麗子	
北から南から② 北から南から	22
中国支部 三浦 嗣道	
海事功労賞表彰関係	25
特殊詐欺の被害防止のための広報啓発	27

献寿

子歲元旦江雲公



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。

皆様とともに新元号初の正月を迎えることができましたこと、慶賀の至りに存じます。また、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。

今年は、十二支のサイクルでは振り出しとなる子(ね)年であり、オリンピック・パラリンピック開催年と聞けば、新たな節目を感じて清しい気持ちに包まれつつも、凜として身が引き締まる思いもいたします。

ネズミの多産に準えて、「子年は繁栄」ともいいますので、きっと良い年になるだろうと期待は高まる一方ですが、昨年を振り返れば、台風や大雨など大規模な自然災害に見舞われ、今もその爪痕が全国至るところに残されていることを忘れてはなりません。

当会では、平成 18 年度より公益目的の「運輸安全マネジメント支援事業」を通じ、海事分野における運輸安全思想の啓発に努めて参りました。また平成 27 年度には、「いのちを守る」をテーマに、主に小型船舶などマリンレジャーを楽しむ方などに向け情報発信をするなど、海に関わる安全・安心の追求も手掛けており、そのための研究と情報発信を、今後も続けていくべきであると考えております。

さて、海事分野においては、発効が間近とされ

るシップ・リサイクル条約に対応する「船舶の再資源化解体の適正な実施に関する法律」が昨年施行され、本年 1 月からは、MARPOL 条約改正に伴う SOx 規制適合燃料油への対応が始まり、バンカー条約・難破物除去ナイロビ条約に対応する改正船舶油濁等損害賠償保障法の施行も控えるなど、新たな規制は時代の節目を感じさせます。

船舶検査制度においても、画像伝達による遠隔検査など一部電子化・効率化が導入され、船舶国籍証書の検認期限について、船社のメリットとなる方向で見直しが図られるなど、海事行政においても変容が進みつつあります。

当会は、中央研修会や地方研修会などの各種研修や、改正法令説明会などを通じて海事代理士の資質向上をサポートし、これら新たな規制にも遅れをとらぬよう、引き続き情報の収集と提供に努めて参ります。

また、船舶のトン数の測度に関する法律に始まり上記の改正油賠法も含め、円滑な船舶運航を行政手続き面からサポートする海事代理士業務効率化の視点から、懸案となっている海事代理士所掌業務範囲の見直しなど、海事代理士法改正要望活動にも、これまで以上に力を注ぐ所存です。

働き方改革を推進する時代に「寝ず身」は似合わないかも知れませんが、“真面目にコツコツ”の気概をもつて、この一年をご安全に皆様と過ごせればと存じます。

本年もどうぞ宜しくお願い申し上げます。

2020年船舶SOx規制

国土交通省 海事局 海洋・環境政策課 環境渉外室長

今井 新

1. 歴史

船舶からの排出ガス中に含まれる硫黄酸化物（SO_x）や、大気中で SO_x から二次的に生成される粒子状物質（PM）は、大気中を拡散し、人体に取り込まれた場合、呼吸器疾患や循環器疾患などの人体の健康影響リスクを引き起こす。排出ガス中に含まれる SO_x の量は、燃料油に含まれる硫黄分の濃度に依存するため、国際海事機関（IMO）にて作成された「船舶による汚染の防止のための国際条約」（MARPOL 条約）において、船用燃料油中の硫黄分濃度について規定されており、2008 年の MARPOL 条約改正により、2020 年より燃料油中の硫黄分濃度規制を 3.5% 以下から 0.5% 以下へ全世界的に強化することが規定されている（なお、北海・バルチック海や北米沿岸と行った指定海域では、2015 年より硫黄分濃度規制が 0.1% 以下へ強化されている）。

規制への対応については、MARPOL 条約附属書 VI において、締約国は、船舶に取り付けられる装置等が、排出削減の観点から附属書が要求するものと同等の実効性を有する場合には、要求するものの代替物として認めることができることを規定しており、船舶に排出ガス中の SO_x を除去する装置（スクラバー）を搭載することにより、従来の硫黄分濃度の

高い燃料油を使用しつつ本規制へ対応することも可能となっている。また、液化天然ガス（LNG）については、硫黄分が含まれていないため、LNG を燃料とする船舶についても規制への対応手段として使用することができる。

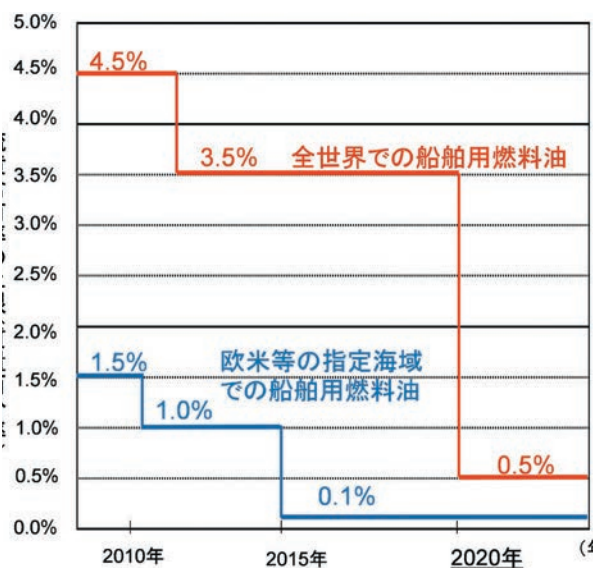


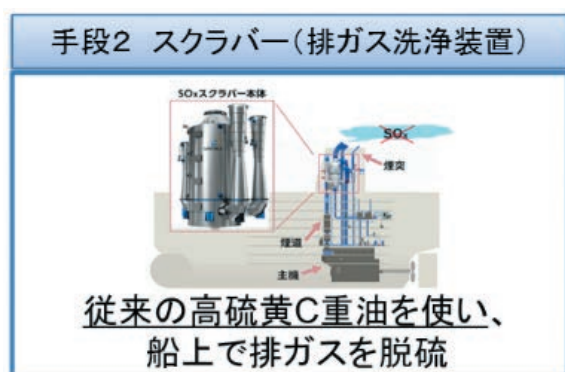
図-1 燃料中の硫黄分濃度の規制値



図-2 指定海域

	小型船 プレジャーボート、 小型漁船 等	中小型船 小型内航船、 大型漁船 等	大型船 タンカー、コンテナ船、 RO-RO船、フェリー 等
規制強化前 (～2019年)	軽油  硫黄分 0.001%以下	A重油  硫黄分 0.3～0.6%程度	高硫黄C重油  硫黄分 2.5%程度
規制強化後 (2020年～)	硫黄分 変化なし 0.001%以下	対応不要 硫黄分 微調整 0.5%以下	対応要 低硫黄C重油 0.5%以下 高硫黄C重油 + 排ガス 洗浄装置 (スクラバー)

図－3 船舶の規制対応※



図－4 排ガス洗浄装置（スクラバー）

※ 上記のほか、LNG燃料船も規制対応手段として使用可能

2. 規制強化への円滑な対応に向けた国土交通省の取組

SOx 規制に適合した燃料油は、従来の使用されてきた硫黄分 3.5% 以下の高硫黄 C 重油と性状が大きく異なることが想定されるなど、海運業界は技術的・経済的に大きな環境の変化を迎えることとなる。このため国土交通省では、関係業界が規制へ円滑に対応できるようさまざまな取組を行ってきた。

2-1. (技術面の取組) 規制適合油の品質と安定供給の確保

技術面では、本規制への円滑な対応のためには、まず、船舶の安全運航が可能な性状の規制適合燃料油が低コストで安定的に供給されることが必要となる。このため、海運業界と石油元売各社等を交えた規制適合油の性

状に関する調整や、規制適合油の安全性等に関する検証を行った。具体的には、陸上での燃焼試験の実施、海運業界・石油業界が直接議論する協議会の設置、燃料油の性状変化による船舶への影響調査及び対応策の検討、規制適合油の混合安定性※の確認試験、規制適合油の使用に関する手引書の作成、実船でのトライアル運航等を行ってきた。

※ 混ぜた際に固形物が発生しないこと

2-2. (経済面の取組) 需給・価格の安定化と社会全体によるコストの負担

また経済面では、規制適合油の需給・価格の安定化にむけ、A 重油を使用する船舶の建造支援、スクラバーの導入促進、LNG 燃料船の導入促進のための各種施策に取り組むとともに、規制強化に伴うコストの社会全体による負担に向けた施策に取り組んできた。

3. 法令上の手続き

3-1. 規制適合油による対応の場合

規制適合油による対応の場合は、法令上必要な手続きは特段ないが、自船が法令を遵守していることを示せるよう、燃料油の硫黄分などをできる限り記録しておくことが重要である。

3-2. スクラバー使用のための手続き

排出ガス洗浄装置（スクラバー）は、従来の廉価な高硫黄 C 重油を引き続き使用することができ、規制対応の有効な手段の 1 つである。スクラバーを使用するためには、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（昭和 45 年法律第 136 号。以下「海洋汚染防止法」）に基づき、排ガス中の硫黄酸化物の低減量や船舶から排出されるスクラバー洗浄

水等についての検査を受け、承認を得る必要がある。スクラバーの技術基準及び主管庁による承認方法については、2009 年に開催された第 59 回海洋環境保護委員会 (MEPC59) で採択された「排ガス洗浄装置ガイドライン (EGCS ガイドライン)」により定められており、我が国においても海洋汚染防止法体系に当該内容が規定されている。

検査は、所定の期間ごとに受検が義務付けられている定期検査、あるいは設備の改造等に伴い実施する臨時検査の一環として受検する。また、検査の方法については、スクラバー搭載前に陸上で SOx 低減量を計測して基準適合の確認を行うスキーム A と、船上で SOx 低減量を常時監視する連続確認装置を備えたスクラバーに対して適用され、連続確認装置の性能などを確認するスキーム B の 2 通りがある。

両スキームとも、海上で試運転を行い、スクラバーの作動を確認することとなっているが、スキーム A については、試運転時に規制に適合しない高硫黄 C 重油を用いて SOx の低減量を確認することとなっている。高硫黄 C 重油の使用にあたっては、海洋汚染防止法第 19 条の 21 第 5 項に基づきあらかじめ国土交通大臣の承認を受ける必要がある。当該承認にあたっては、申請者は、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行規則 (昭和 46 年運輸省令第 38 号) 第 12 条の 17 の 6 の 3 の規定に基づき、地方運輸局長へ承認申請書を提出する。

なお、この試運転によるスクラバーの性能確認の内、船外に排出する洗浄水の分析については、結果を得られるまで長期間かかることが想定されているところであるが、従来の制度では、当該結果が基準に適合していると判定されるまでの間、スクラバーを使用するこ

とはできない。このため、国土交通省では、分析結果が出るまでの間の検査および承認証の取り扱いについて柔軟な対応を行うこととしているため、適宜運輸局へご相談いただきたい。

3-3. スクラバーからの排水の海洋環境への影響

排出ガス中の SOx は、スクラバーにより海水に溶けることで、もともとの海水中に含まれる成分に変化するため、海生生物へ影響する可能性は著しく低いと考えられる。また、前述のとおり、排出ガス中のその他の物質についても、基準値以下での排水が義務づけられている。一方、国土交通省では、基準を満たす排水であったとしても、その性状や含まれる物質等が、我が国の周辺海域の海洋生物や水質に対して悪影響を及ぼさないか万全を期すべく、環境省・水産庁と連携し、海生生物、海洋環境などの専門家からなる「スクラバー排水の海洋環境への影響に関する調査会」を設置して検証を行った。

検証の結果、スクラバーからの排水により海生生物や水質へ影響を及ぼす可能性は、短期的にも長期的にも著しく低いとの結論に至った。

小型船舶の名義変更等に係る「変更・移転登録申請書」の様式変更について

日本小型船舶検査機構 業務部

登録測度課長 森脇 裕司

会員の皆様におかれましては、平素より当機構の業務にご理解とご協力をいただきまして誠にありがとうございます。この度、光栄にも本誌への寄稿の機会を頂戴しましたので、当機構における最近のトピックスとして表題について、簡単にご紹介させていただきます。

1. 小型船舶と登録制度

日本小型船舶検査機構(以下「JCI」という)が、昭和 49 年に小型船舶の検査検定業務を開始してから早いもので 45 年の歳月が過ぎました。その間、平成 6 年に検査対象船舶の拡大(長さ 12 m 未満から総トン 20 トン未満)、平成 14 年に小型船舶の所有権を公証し財産保護を図ることなどを目的とした「登録測度業務」、平成 16 年にディーゼルエンジンの窒素酸化物(NOx)の排出を規制する「小型船舶用原動機放出量確認等業務」、平成 28 年にレジャー用ライフジャケットをメーカー等が策定した一定の性能基準を満足していることを確認する「性能鑑定業務」、このように制度の合理化に合わせて業務を拡大してまいりました。

表題の手続きが規定されている小型船舶登録法は、上記のとおり平成 14 年の 4 月から運用が開始され、今年で 17 年目となります。開始当時を振り返ってみますと、新たな業務に対する不安と不慣れさから失敗や戸惑う場面も多く、JCI 全体がしばらく混乱した状況にあったことを思い出しま

す。こうした紆余曲折を経ながら組織一丸となって登録業務の健全な運用に取り組んできた結果、徐々にユーザーや業界に浸透していき、今では小型船舶に関する必要な手続きの一つとしてかなり認識されるまでとなりました。

2. 登録制度の現状と課題

ミニボート及び漁船登録船を除く小型船舶を航行させるには、ご承知のとおり「検査制度」と「登録制度」、この 2 つの制度による基準を満足させなければなりません、それぞれの制度とユーザーとの関わりについて目を向けて見ると、「検査」については、普段の航行や定期的な受検、さらには免許更新との関係性の中で意識する場面も多く、また、罰則が適用される違反行為との関連性も高いため、自然と関心を持ち続ける状況にあります。

一方、「登録」については、「検査」のように定期的に行う手続きや確認事項が無く、登録法が適用となった時点で行う新規登録の後には、名義変更等により登録原簿上の記

載事項に変更が生じない限り、抹消登録まで手続きが不要といった流れとなります。このようにユーザーの多くは、船舶を航行させる上で「登録」に関して意識する機会がほとんど無いことから、その認識度は「検査」に比べて明らかに低くなっています。冒頭で「登録制度は必要な手続きの一つとしてかなり認識されるまでとなった」と申し上げましたが、大半の方は登録制度の存在は知っているものの、制度の本質や実際の事務手続きの詳細な部分までは十分に理解していないというのが現実です。

こうした状況を踏まえ、JCIではホームページや支部の窓口において登録制度に関する必要な手続きや書類について積極的な広報を展開していますが、やはり馴染みが薄いせいか、支部に提出される申請書は是正を必要とするケースが多く、全体の約3割の書類に不具合が見受けられる状況がありました。また、申請書は郵送による提出が約7割を占めており、その内容に不備があった場合には、再度申請者に書類を郵送し補正してもらうやりとりが生じ、これにかなりの時間と労力を浪費していたことから、いつしか申請者等から改善を求める声が高まっていました。

3.新様式のポイント

新たな「変更・移転登録申請書」の主な変更点と期待される効果は次のとおりです。

①説明文の挿入

- ・各記載項目欄の上部に記載すべき項目をわかりやすくするため説明文を挿入

〔効果〕申請者にわかりやすい様式となり問い合わせが減少

②チェックボックスの新設

- ・移転登録欄及び変更登録欄にチェック欄（「□」）を新設。（「□」）の部分に「レ」を記載することで、氏名又は名称及び住所や登録の原因等の記載を省略

〔効果〕記載ミスの減少

③捨印押印欄の新設

- ・変更登録欄に限り、申請内容に不備があり捨印が押印されている場合は、JCIから申請者（又は申請代理人）に連絡をして、不備項目の申請内容を確認することでJCIによる訂正及び補正を可能とした

〔効果〕訂正及び補正作業の減少による効率性の向上

4.結果

今回の様式変更及び記載内容の簡素化により、目標としていた「お客様からの記入方法に関する問い合わせ」、「申請書の記載ミス」、「支部職員の補正作業」を大幅に減少させることができ、申請者の利便性向上と負担軽減を果たすことができました。

5.おわりに

今回は、先般行われた「変更・移転登録申請書」の様式変更についてご説明させていただきましたが、今後も様々なノウハウを蓄積しながら、お客様の幅広いニーズにお応えできるよう更なるサービス向上に取り組んでまいります。

最後になりますが、JCIのホームページでは、ここでご紹介させていただいた「変更・移転登録申請書」の他にも多数の申請書等をご用意しておりますので、ぜひご利用ください。



【新様式活用例】

売買や贈与により所有者及び船籍港が変わる場合

変更・移転登録申請書

日本小型船舶検査機構 殿

申請者

〒136-0082

住

所:

東京都江東区新木場一丁目2番15号

氏名又は名称:

小型 一郎

申請代理人(代理申請の場合) 二

印鑑証明書に記載されている氏名又は名称・住所を記入し、その実印を押印してください
 なお、法人の場合は法人名及び代表取締役〇〇まで記入してください

現在登録されている内容を記入してください

下記の小

★①～④には、現在の登録情報を記載して下さい。

☒ 移転登録(所有権の移転)☒ 変更登録(上記以外の変更)

を申請します。

① 申請の年月日	令和 元 年 6 月 1 日	② 船体識別番号	JP-ABC12345B808
③ 船 船 番 号	235-97979 神奈川	④ 船 籍 港	神奈川 都道府県 横浜 市区町村

★移転登録(所有権移転)の場合は⑤～⑦を記載して下さい。⑤の内容が譲渡証明書の譲渡人欄と同じ場合及び⑥の内容が申請者欄と同じ場合は、チェック欄(□の部分)に「レ」を記載することで、同欄の記載を省略することができます。また、同時に船籍港(船の保管場所)を変更した場合は、⑩及び⑮を記載して下さい。

移 転 登 録	⑤ 旧所有者(登録義務者)の氏名又は名称及び住所(特分の定めがあるときはその特分)	(住所)〒 (氏名又は名称)	☒ 譲渡証明書の譲渡人欄と同じ
	⑥ 新所有者(登録権利者)の氏名又は名称及び住所(特分の定めがあるときはその特分)	(住所)〒 (氏名又は名称:フリガナ)	☒ 申請者に同じ
	⑦ 登録の原因及びその発生年月日	☒ 売買・ ☐ 贈与・ ☐ 相続・ ☐ 承継・ ☐ その他() ☒ 譲渡証明書の譲渡年月日と同じ 年 月 日	

★変更登録(所有権以外の変更)の場合は⑧～⑭のうち、変更した項目のみ記載して下さい。⑮は原因及び発生年月日を必ず記載して下さい。(注7)

変 更 登 録	⑧ 現所有者(登録名義人)の氏名又は名称及び住所	捨印が押印されていることにより、申請者(又は申請代理人)の了解をもって申請内容を訂正させていただきます。(※変更登録のみ) 捨印は申請者欄に押印した印鑑と同じものを押印してください	
	⑨ 船舶の種類	☐ 汽船・ ☐ 帆船	⑩ 船 籍 港
	⑪ 船舶の長さ(メートル)	⑫ 総トン数	トン
	⑬ 船体識別番号	推進機関の種類及び型式	
	⑮ 登録の原因及びその発生年月日	☒ 船籍港変更・ ☐ 氏名等の変更・ ☐ 住所の変更・ ☐ 改造 令和元 年 5 月 20 日	
測度等を受けようとする期日及び場所		(期日)	(場所)
備 考		連絡先氏名・日中連絡可能な電話番号を記載して 機械本部:090-1234 該当個所に「レ」及び発生年月日を記入してください □支部窓口での受取希望(平日9:00～17:00)	

(注1) 変更登録の場合に限り、氏名又は名称を記載し押印することに代えて、署名することができます。

(注2) 申請者又は所有者が複数存在する場合は、当該申請書の各欄には1名についてのみ記載し、かつ、外何人と付記し、その他の者の記載については、適宜別紙(共同所有者(申請者)申告書)に記載して下さい。登録義務者(旧所有者)が複数存在する場合には、最寄りの支部へお問い合わせ下さい。

(注3) 申請の目的のうち、該当するもののチェック欄(「□」の部分)に「レ」を記載して下さい。(所有権変更は移転登録、それ以外の変更は変更登録となります。)

(注4) 船舶の長さ、幅及び深さ並びに総トン数については、測度等の結果により、申請した数値とは異なる数値が登録されることがあります。

(注5) 移転登録の場合で、新所有者自身が申請する場合には、申請者欄に実印をはっきりと押印して下さい。

(注6) ボールペンを用いて楷書で記載してください。記載事項を訂正する場合は、申請者欄(又は申請代理人欄)に押印した印鑑で訂正して下さい。

(注7) 変更登録欄(⑧～⑮)のみ、申請内容に不備がある場合は、捨印が押印されていることにより、申請者(又は申請代理人)の了解をもって申請内容を訂正させていただきます。捨印は申請者欄に押印した印鑑と同じものを押印して下さい。(代理申請の場合は申請代理人欄に押印した印鑑)

(注8) 小型船舶登録手数料の払込証明書、その他必要な書類を添付して下さい。

以下の欄は記載しないで下さい。

(R1.5)

来島海峡海上交通センター見学会に参加して

四国支部 土井良 哲

令和元年9月7日に本会四国支部の支部研修の一環として、愛媛県今治市の来島海峡海上交通センター（通称：来島マーチス）において見学会が実施されました。当日は四国支部のみならず他支部のからも多数の参加があり、合計27名（四国支部8名、他支部19名）でも見学会となりました。貸切バスで来島海峡の海岸沿いを走行していると山上にタワーが見え始め、山道に入りしばらく坂を上ると到着します。外観は航行管制業務等を行う建物の上に空港の管制塔のような高いタワーがそびえ立ち、その下部には潮流信号を示す電光表示盤が設置されています。

到着すると職員の方にお出迎えいただき、まずは会議室にて同センターの沿革、業務内容、来島海峡航路の概要等の説明をしていただきました。

来島海峡航路は、海上交通安全法に定められた航路であり、今治市と「しまなみ海道」が通る大島の間及びその周辺海域に設定されています。その中で今治市と「しまなみ海道」を渡った最初の馬島との間は「西水道」、馬島とその東側にある中渡島の間は「中水道」と呼ばれます。同航路は世界で唯一の「順中逆西（じゅんちゅうぎゃくせい）」という特殊な航法を指示されます。通常、船舶は右側航行です。順潮（下げ潮）時に西に向かう船舶は中水道を航行し、東に向かう船は西水道を航行します（右側通行）。しかし逆潮（上げ潮）時は全く逆の航路を航行します（左側通行）。「転流ごとに航路が反対になる」と、映像を交えての解説がありました。その他の特色としては、「最大約10ノットに達し渦潮等が発生する急潮流」、「最少可航幅が約400メー

トルと狭い」、「3～7月に濃霧が発生」、「通航船舶多数で特に夜間が多い」等の説明がありました。説明の中で海難事故時の映像、レーダー画面を使った転流時における運用管制官と船舶側との緊迫した交信の様子は手に汗を握るものでした。

続いて航路の略図が描かれた廊下を歩いて心臓部である運用室にお邪魔し、職員の方が実際に業務を行っているところを見学しました。多数の機器やディスプレイが配置され、航路内に大型船が同時に入航しないよう入航時刻の調整を行う航行管制業務、航路内の船舶交通の安全を図るため航路外待機の指示や安全指導、VHF無線・電話・インターネット・AIS（船舶自動識別装置）による情報提供業務が行われていました。よくお世話になっている船舶を訪ねた際に聞こえる無線の交信が正に目の前で繰り広げられていました。

最後に来島海峡や今治市内が見渡せる展望デッキに上がると、間近で11メートル四方の巨大な電光表示盤を見ることができました。表示盤にはLEDが使用され、潮流の方向を示すS・N、流速（ノット）の0～13の数字、今後の流速や1時間以内の転流を表す上下の矢印等が表示されます。なお、デッキ上に立つタワー内は約140段の階段があり、頂部にはレーダーやテレビカメラが設置されているようです。

以上約1時間30分の見学会でした。最後に来島海峡海上交通センター様には、日頃から来島海峡の海上交通の安全を守っていただいていると共に、今回このような貴重な機会を与えていただき感謝申し上げます。

来島海峡海上交通センターの 業務について

来島海峡海上交通センター

次長 日野 聡

1. 来島海峡海上交通センターの沿革と業務

来島海峡海上交通センターは、海上保安庁の施設として平成9年に愛媛県今治市湊町の山の頂上に建設され、平成10年1月1日に運用開始、今年で21年目を迎えています。

現在、職員は51名、当直8名と航路しょう戒船1隻により24時間365日昼夜休みことなく、来島海峡航路及びその周辺海域を通航する船舶の安全に関する業務を行っています。

その業務は、同海域を通航する船舶に対

して、レーダー、テレビカメラ、AIS（船舶自動識別装置）などによって得られた情報を元に、長さ200メートル以上の巨大船等の航行管制やVHF無線による安全航行に関する情報提供、海難防止のための警告、勧告、そして転流時・視界制限時等における航法指示を行っています。

さらに、ラジオ、ホームページや電光表示板などにより気象・海象、潮流や漁船の操業状況などの情報提供を行っています。



来島海峡海上交通センター



2. 来島海峡航路及びその周辺海域の環境と特徴

来島海峡航路は、瀬戸内海のほぼ中央に位置し、燧灘と安芸灘を繋ぐ要衝にあり、航路の中央にはしまなみ街道（来島海峡第一～三大橋）があります。

その航路環境と特徴は、

- ① 潮の流れ(潮流)が速く、最大10ノット（時速約18キロメートル）になります。
- ② 春先から夏にかけて霧が多く発生し、時に

は視程50メートル以下になります。

- ③ 多くの島々が点在し、見通しが悪く、通航できる航路幅も狭く（最狭400メートル）なっています。
- ④ 通航船舶は、1日約450隻（平成29年度）で、夜間に多くなっています。
- ⑤ 好漁場であるため、昼夜を問わず多くの漁

船が操業しています。近年では、遊漁船、プレジャーボートも多くなっています。

- ⑥ 航路をよく理解していない外国船舶や低速の外国船舶も航行しています。

など通航船舶にとっては、厳しいものとなっています。



来島海峡海上交通センター

3. 世界で唯一の航法「順中逆西」

来島海峡航路は、世界で唯一の「順中逆西」という特殊な航法が定められています。

通常、船舶が航路を通航する時は、右側を航行しますが、来島海峡航路では、急潮流でしかも航路が屈曲しているため、「船舶の進む方向と潮流の流れが同じ“順流”の

時は中水道を」、「船舶の進む方向と潮流の流れが逆の“逆流”時は西水道を」航行することとなっています。

潮の流れは、約6時間毎に変わるため、右側通航、左側通航もそれに伴い変更となります。

来島海峡航路のルール



「順中逆西」（世界で唯一のルール）

4. 転流時の航法指示による衝突防止

転流時（潮の流れが変わる時）、「順中逆西」のため、転流前に航路を通航している船舶（図解●）と転流後に航路を通航する船舶（図解▲）が反航状態となり、衝突の恐れがでてきます。このような衝突の恐れ

ある船舶に対して、航路の右側・左側又は中水道・西水道を通航するように航法指示を行い、衝突の防止を図っています。多い時には、1回の転流時に20隻以上の船舶に対して航法指示をする時もあります。

転流時の航法指示による衝突防止



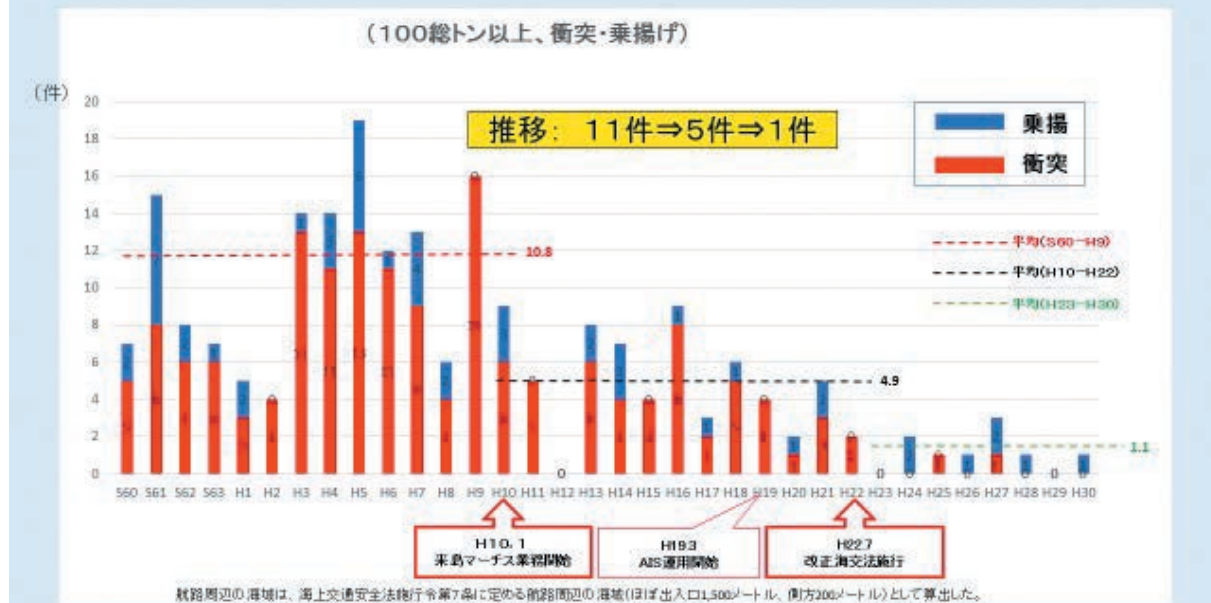
5. 海難の推移

来島海峡航路及びその周辺海域における海難件数(100 総トン以上の船舶)は、当センターの運用開始前（平成 10 年以前）では、転覆、衝突、乗揚げなどにより、死亡・行方不明者や大量の油流失等を伴う事故が年平均 11 件発生していました。

当センターの運用開始後は、同海域を通航する船舶に対して情報提供等ができるようになり、海難件数は年平均 5 件に半減しました。

平成 22 年関係法令の改正で新たなルールの追加、運用管制官の権限強化などが図られ、現在の海難件数は年平均 1、2 件に激減しています。

しかし、通航船舶にとって、同海域が自然環境の厳しい危険な海域であることに変わりはなく、加えて、船舶の大型化やクルーズ船の通航など通航形態も変化しており、今後、今までになかった大規模な海難が発生する恐れもでてきています。



6. 運用管制官の募集

このように通航船舶に対して、直接、無線などによって情報提供、航法指示等を行っているのが運用管制官です。運用管制官は、現場の最前線で海難事故を未然に防ぐ、とても重要な業務をしています。

当センターでは、運用管制官について、「知りたい」、「なりたい」方に対して、「特別講座」を行っています。

また、海事関係者はもとより広く一般の皆様方に当センターの業務を知っていただきたく、見学も受け付けています。

申し込み、お問い合わせは、来島海峡海上交通センターTEL 0898 - 31-4992 です。

令和元年度 中央研修会(海事セミナー)を終えて

研修委員会 委員長 松井 直也

昨年10月5日(土)・6日(日)の2日間、広島市のRCC文化センターにおいて令和元年度中央研修会(海事セミナー)が開催されました。これは海事法令等の研修を通じて実務のレベルアップを図ると同時に、お互いの連携・親睦を深めていただくため、研修委員会が中心となって企画・運営しているものです。

広島での開催は6年ぶりとなり、北は北海道、南は九州まで全国から約60名の参加がありました。

今回の研修はすべて会員が講師となり、船舶登記や船舶安全法・船舶職員法など、日頃の業務でよく取り扱う法令の研修、更に海事代理士として仕事を行ううえで心得ておかなければならないコンプライアンスなどの講義をしていただきました。

講師の方には、ご自分の業務の傍らこの研修会のために貴重な資料を作成していただきました。この場をお借りして改めてお礼申し上げます。

研修会初日終了後には懇親会が開催され、入会年数の浅い会員からベテランの会員まで賑やかな雰囲気の中、自身の近況や各地の状況などの話に花が咲きました。このように各地の会員と一堂に会する機会

はなかなかありませんので、貴重な時間になったことと思います。

海事代理士が関係する法令は多数ありますが、近年は法改正も頻繁に行われています。我々はそうした情報をいち早くキャッチしてクライアントからの質問に答え、またアドバイスできるようにならなくてはなりません。そのためには、自己研鑽はもちろんですが、様々な研修会に積極的に参加して情報交換し、それを業務に生かしていくことが大切だと考えています。

日本海事代理士会では、この中央研修会(海事セミナー)のほかに、海事代理士試験合格者を対象とした資格者講習会を毎年1月下旬から2月上旬にかけて2回、東日本地区と西日本地区で開催しています。今年も1月25日に東京で、2月1日に神戸で行います。この講習会がこれから海事代理士としてスタートされる方々の一助になればと思っています。

研修委員会では次年度の中央研修会をより良いものにすべく、今回の気づき等を踏まえて活動していきますので、各位の更なるご協力をお願いして報告とさせていただきます。



<資格者講習会開催概要>

	日 時	会 場	カリキュラム
東日本会場	令和2年1月26日(土) 10時～16時30分	東京港芝浦サービス センター(パーク芝浦) (東京都港区)	第1限 海事代理士法について ～登録・海事代理士の基本的心構え～
			第2限 海事代理士が取り扱う 主な業務について ～業務の概要と基本的心得～
西日本会場	令和2年2月1日(土) 10時～16時30分	ホテルサンルート ソプラ神戸 (兵庫県神戸市)	第3限 海事代理士業務について ～パネルディスカッション～

<令和元年海事代理士試験実施状況>

筆記試験	出願者数 389名	合格率 54.2%
	受験者数 288名	
	合格者数 156名	
口述試験	受験資格者 165名 (うち筆記試験免除申請者9名)	合格率 60.6%
	受験者数 160名	
	合格者数 97名	

(国土交通省HPより)

令和元年「海フェスタしずおか」報告

中部支部 永田 桐哉

前号でもお知らせしましたとおり、2019年7月13日(土)～8月4日(日)、令和初の海フェスタとして「海フェスタしずおか」が開催されました。清水港120周年事業と共に多くのイベントが行われ、本会もメイン会場の清水マリビルにブースを出展しました。

中部支部のスタッフを中心に“海事法令相談窓口”やお子様向けの“ぬりえイベント”を行い、多くの来場者の方々にご利用頂きました。期間中の利用実績は、法令相談件数23件、塗り絵体験415名となっています。

主な相談内容としては下記の様なものがありました。

- ・海事代理士の資格はどのように取得するのですか？
- ・海事代理士業務とはどのようなものですか？
- ・車椅子を利用している場合、小型免許はどうやったら更新できますか？
- ・(塗り絵の裏面を見て)国際信号旗はいつ使うものですか？

・小型漁船を譲り受けたのですがプレジャー目的で使いたいのです。どのような手続きが必要？

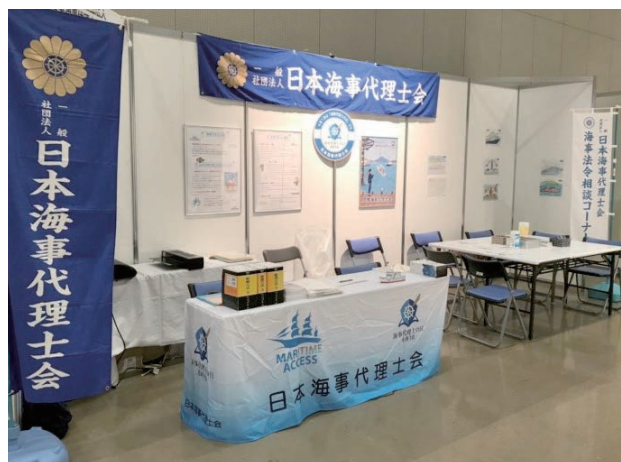
と、様々な質問や疑問について問い合わせを頂きました。

特に海事代理士の資格や仕事に関するものが多く、我々の業務と共に海事代理士会の活動を多くの方に知って頂く良い機会となったと思います。中でも若い方で「海事代理士を目指しています」という方がいらっしゃいました。もしかしたら近いうちに私達の仲間が増えるかもしれません。

さて盛況に終わった令和初の海フェスタですが、今年はオリンピックイヤーということで開催が見送られているようです。またどこかの開催地で復活することを期待して止みません。最後に期間中、手伝いや激励に駆けつけて頂いた本部並びに各支部の皆様、誠にありがとうございました。中部支部一同、厚く御礼申し上げます。



海の総合展会場



海の総合展「海事代理士会ブース」



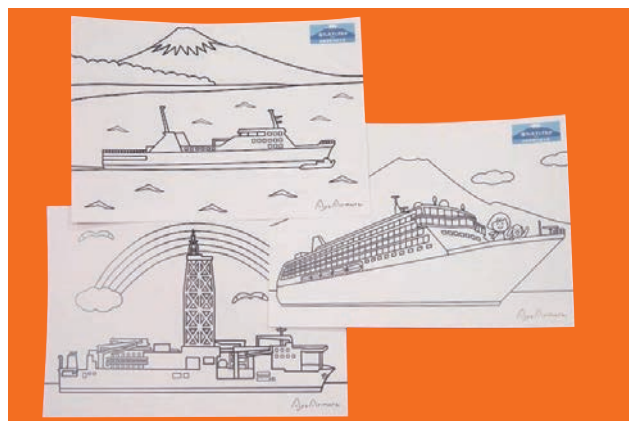
ぬり絵会場は大盛況



ポスター



配付物 (チラシ・クリアファイル・小判抜き袋)



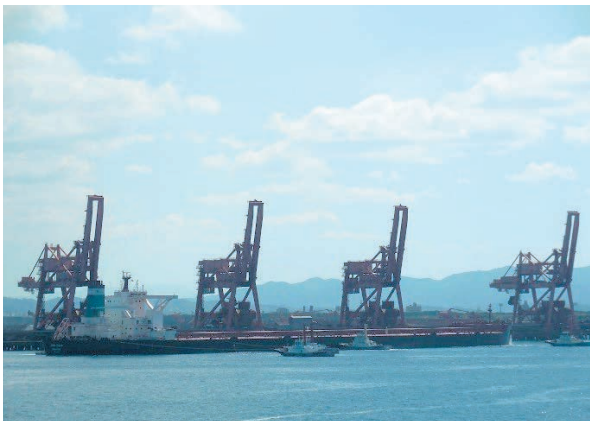
ぬり絵 3点

大盛況！！大分みなと祭り

九州支部 佐藤 睦典

11月10日(日)、大分港大在公共埠頭で「大分みなと祭り」が開催されました。大分港の重要性を県民に知ってもらう目的で今年2回目になります。

大分港は平成27年、関税法に基づく国際貿易港となってから50周年を迎えました。西大分泊地から日吉原泊地まで東西25キロメートルにわたるエリアは、コンビナート企業の相次ぐ進出などにより大分県が工業県へと飛躍する基盤となりました。大分港の中核をなす日本製鉄大分製鉄所には、“世界最大級”が入港可能な港湾施設、シーバース(全長600メートル)があります。40万トン級の鉱石運搬船が満載状態で受け入れることができるのは日本国内では唯一大分港のみ、世界でも7港しかありません。また大分港の平成27年港湾取扱貨物量ランキングは、全港湾中第12位です。



しかし、こうした“大分港のポテンシャルの高さ”を知っている人は、ほとんどいません。大分港の魅力や重要性、海事代理士の仕事を知ってもらうために、今回初めて日本海事代理士会九州支部のブースを出すことになりました。



イベント内容としては、海上自衛隊呉地方隊配属の潜水作業を支援する水中処分母船「YDT-04」と大分海上保安部の巡視船「やまくに」の一般公開や処分艇(ゴムボート)の体験搭乗、「やまくに」をつかったレンジャー訓練、などがおこなわれました。通常、一般の出入りができない大在コンテナターミナルの見学会もおこなわれました。

会場では、海上保安、税関、港湾整備などについて紹介する展示ブースが設置され、飲食コーナーでは唐揚げ、焼きそば、船員用の「やまくにカレー」などが販売されました。小学生以下を対象とした魚のつかみ取りもおこなわれました。



日本海事代理士会九州支部のブースでは、「大分の港風景」と題して、大分港を出入りするタンカー、フェリー、護衛艦、起重機船などの船や美しい港風景をパネルにして28点展示しました。その他に海事代理士紹介のパンフレット、「海事代理士の日」箔押しクリアホルダー、オリジナル船カードをそれぞれ100部用意しましたが、あっという間になくなりました。ブースに立ち寄った人の中には、「大分港には、いろんな船が入ってくるんだね!」「海事代理士ってどんな仕事をするの?」などの声が聞かれ、興味津々で見ている様子でした。



イベントは、天候にも恵まれ大盛況でした。総来場者数は、6,171人だったようです。1日だけの短い時間でしたが、大分港や海事代理士のPR、そして地元・大分の地域振興に充分貢献できたのではないかと思います。手伝っていただいた松尾先生、陣中見舞いに来てくださった岩本支部長と宮本幹事長、他に応援していただいた先生方々に厚く御礼申し上げます。



マーシャル諸島共和国受験体験記

関東支部 吉田 麗子

Iakwe! (マーシャル語で Hi! の意味)

私は 2019 年 7 月にマーシャル諸島共和国で司法試験を受験し、翌月、日本の弁護士としては初めてのマーシャル諸島法弁護士となりました。初めて体験したマーシャル諸島訪問と南太平洋の島での受験について、以下に記したいと思います。

1. アクセス

マーシャル諸島共和国は 24 の環礁を意味するアトール (atoll) と呼ばれる地区で構成される南太平洋の珊瑚礁でできた国で、人口 5.8 万人の約半分が首都のあるマジュロ環礁に住んでいます。

日本からは、アイランドホッパーと呼ばれるコンチネンタル航空のグアムー〈約 1.5 時間〉ーチューク諸島 (ミクロネシア連邦)ー〈約 1.25 時間〉ーポンペイ (ミクロネシア連邦)ー〈約 1 時間〉ーコスラエ (ミクロネシア連邦)ー〈約 1 時間〉ーケゼリン (マーシャル諸島・軍関係者のみ降機可)ー〈約 1 時間〉ーマジュロー〈約 4.5 時間〉ーホノルルを往復する週 3 便のフライトを利用して、グアムまたはホノルル経由でアクセスします。私は体力を考慮して東京ーホノルル経由 (約 9 時間 +4.5 時間) にしましたが、ギリシアからの受験者は、アテネから東京経由でグアム (約 3.5 時間) に行き、グアムからホノルル行きのアイランドホッパーに乗り、マジュロに入ったそうです (彼も合格)。



写真①：マジュロ空港への着陸前。
写真奥に滑走路があります。環礁には片側一車線の一本道が貫通しており、空港 (写真奥) のある地区と裁判所がある市街地区は橋で結ばれています。

2. 日本とのつながり

マーシャル諸島は、戦前は日本の信託統治領で、現在は、パラオ、ミクロネシア連邦と共にアメリカとの間に自由連合盟約 (Compact of Free Association) を結んでおり、アメリカと軍事、経済的に強いつながりがあります。

土地は農業に適さず、海拔が低く、地球温暖化による海面上昇に悩まされている国の一つですが、地元の方によると、マーシャルの人々は海岸の埋め立て、護岸、橋の建設などの公共事業に従事しているそうです。

放し飼いの犬が歩き回っているのがのどかでしたが、店舗に並ぶ豊かな商品、自動車、スマートフォンなど人々はアメリカ式の生活を享受していました。のんびりとした雰囲気、治安は良好でした。

日本との関係も深く、日本風の名前の方も多くいます。また、現在、マーシャル諸島に大使館のある国はアメリカと日本の二か国です。現地の方によると、JICA などによる日本の援助も行き届いていて、マジュロ環礁で最大の橋であるマジュロ橋は日本の援助で作られたそうです。マジュロでは援助者の名前や国旗が大きく冠された公園、学校などの公共施設をあちこちに見かけましたが、日の丸を見かけたのは日本大使館とスクールバスのみでした。

伝統的な産業としては、ラグーンと呼ばれる環礁の中央部分がマグロの良い漁場で、漁船から日本語の船名の運搬船に積み替えられていました。現地で獲れたマグロは、身がしまっていて美味しかったです。



写真②：見かけたスクールバス。
国旗部分には「From people of Japan」としか記載されていないのが日本らしいと思いました。

3. マーシャル諸島の法律と船籍

マーシャル諸島の法制度は土地所有や相続の分野では伝統的制度を維持しつつ、会社法、海事法、手続法などの分野では判例法であるコモンローのアメリカ法に類似した法律とする二元性を採用しています。

憲法も枠組みはアメリカ合衆国憲法を基礎としていますが、公共の利益のための国家による財産の収容のうち土地の収容については制限をかけるなど、伝統的制度を守るための修正が加えられています。

土地は全て先祖代々の私有地であり、土地の譲渡が制限されているため、アメリカなどの外国政府はもちろん、マーシャル諸島政府が所有する土地もありません。土地が埋め立てられて拡張された場合には、その土地は埋め立て前の底地の所有者のものとなります。マジュロ滞在中、島を貫通する一本道の両サイドには綺麗な海が広がっていましたが、空地、樹木地を含む道と海の土地は全て私有地のため、日本の海沿いの国道のように、ちょっと砂浜に出てみるということはできませんでした。

海事の分野では、マーシャル諸島共和国は現在世界第三位の船籍国で、海事及び非居住者の会社の登録事務は、マーシャル諸島政府から法令に基づいて委託を受けたマーシャル諸島法人、ワシントン DC の郊外に本部のあるアメリカ法人とその世界各地の関連会社によって行われています。

マーシャル諸島は平和なため、アメリカのように裁判は頻発しませんが、海事、非居住者の会社法務などの分野で、マーシャル諸島法に規定のない事項については、アメリカの判例解釈に従うと法律に規定されています。司法制度もアメリカと同水準の

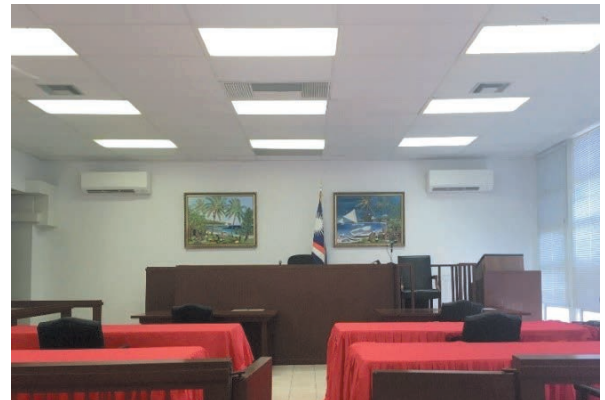
ものが整備されています。マーシャル諸島内にロースクールはなく、法曹を目指す人は、アメリカをはじめとするコモンローのロースクールで学び、資格を取得します。

4. 司法試験

受験者は時差の調整などのために試験日よりも早めにマジュロに入ります。東京とマジュロの時差は3時間と少ないですが、現地でまとまった勉強時間を確保するため私も早めに入りました。滞在期間中に他の受験者、裁判所職員などと親しくなり、資格取得後はそのネットワークが業務に役立ちます。長年メールと電話だけで一緒に仕事をしていた米国弁護士にマジュロで初対面して驚いたということもありました。

司法試験は、マジュロの裁判所で行われました。試験終了後、帰りのフライトまでの間、他の受験者と小型のボートで海水浴が可能な砂浜に行き、打ち上げを楽しむことができました。ギリシアからの受験者2名が海に入り始め、私も、念のためラッシュガードを着用し、ゴーグルを持参していましたので、海に入ってみました。魚がたくさんいて、きれいで泳ぎやすかったです。

帰りの空港で、自信がなかった問題について自分はこう答えたという話を米国弁護士にしたら、違う回答をしたといわれたこともあり、結果については自信がありませんでしたが合格していたので安堵しました（米国弁護士も合格）。



写真③：試験会場であるマーシャルの裁判所の外観（左）と法廷内（右）

はじめまして、私は日本海事代理士会 中国支部の三浦嗣道と申します。中国支部は広島県、山口県、岡山県、鳥取県、島根県の5県で組織され、私は広島県広島市に事務所を置いて海事代理士業務を行っております。今回はじめて「北から南から」を執筆することになり、ずいぶん何を書くか迷いました・・過去の「海事の窓」の執筆を読みますと、地域で行われた海や船のイベント参加のこと、本船乗船の体験のことなど書かれておりました。ぼんやりと「好きな港のことを書こう」とは決めておりました。しかしどの港について書くべきか・・私は海事代理士として独立するまでは海運会社におりましたから、本船の運航にあわせてずいぶんいろいろな港に行きました。広島を中心として、呉、広島、阿賀、竹原、大崎上島、尾道、福山、岩国、柳井、下松、小野田、宇部、下関、今治、伊予西条、伊予三島、壬生川、宇和島など、瀬戸内海ではいろいろ行きました。それらは貨物船が荷役する商業港ですが、今回はあえて超ローカルな港（正式には元港）の事を書きます。

広島県広島市西区に井口港という港があります（ありました！？）。



井口港全体図

この港の事を知ったのは、私のお客様が

この港に最寄りの「井口漁協わかめ漁」の取材をしたことに因ります。近郊には草津漁港という広島市内最大の漁港があります。普段海事代理士として、あまり漁業に関わることはなく知識も少ない私ですが、わかめ漁と聞いて「広島湾でそんなことしてるんだあ」くらいの感想を持ち、そう興味があつたわけでないですが、ともあれこの井口港を見に行くことになりました。あらかじめ、これが港と聞いてないと、外観からはまったく港っぽさがありません。ですが、なんかこじんまりしていて、侘しいというか、癒される感じがして、とても印象が残りました。その後近くを通るたびに見てしまいました。そして後日行ってみることにしました。



干潮時の井口港

広島市全般に言えることですが、埋め立てによって、「昔は海だったけれど今は陸地」という場所が多くあります。この井口港も上流の川から、最寄りの河口の海につながる途中にあります。つながるといっても、井口港から河口までは、「川!？」と言うにはさみしいとても細い川です。だから井口港は川の途中にある、小さな池のような感じです。

井口港は公園が併設されています。公園内には井口港について説明をした看板がありました。

以下抜粋、一部略

「・・・広島城下の外港とされた草津村は沖合いに干潟が多く船の便が悪いために井口沖から他国への船、交易船、宮島渡しの船が出ていた。漁業では井口村の漁民は幕末

頃には近海だけでなく、遠く朝鮮・対馬方面まで出漁していた。国道・鉄道・電車の開通と鉄橋により大きな船の港の出入りが困難となり、次第に使用されなくなった・・・」とのこと。今は全くその面影はないですが、昔はとても栄えていたらしいです。



干潮時の井口港

公園で小さい子供が遊んでいましたが、ここが昔は海で船が入っていたなんて知らないだろな・・・

貨物船が入る港の近くには、元は港という場所が結構あります。

私は海事代理士として本船に行くときは事前に調べてそんな場所を見に行くのが業務中のちょっとした楽しみです。

全国の先生方も、広島にお越しの際は井口港に寄ってみられてください。

以上、中国支部からの掲載でした。



＜井口港の位置＞ 引用：YAHOO地図



井口港隣接道路から見て



目の前には山陽本線

中国運輸局長表彰（海事功労）授賞に寄せて

中国支部 木村 潔

6月初旬、山口運輸支局徳山庁舎の坂田課長から連絡を頂きました。

「木村先生、海の日記念式典には必ず御出席頂けますよね？」

「はい大丈夫だと思います。」

「実は授賞者を代表して謝辞をお願いしたいのですが、云々。」

という状況で7月15日「海の日」を迎えました。午前中はどうしても所用があり、海上パレード等には間に合いませんでしたが、午後からの表彰式には間に合いました。

会場である周南市文化会館には、12時過ぎに到着。食事を済ませ13時頃受付に行くと、徳山庁舎の皆様が数名いらっしゃり、お祝いの言葉を頂きました。

ステージ下の最前列の席に案内され授賞時、謝辞の際の登壇の練習をし、あとは式典開始を待つのみとなりました。

授賞者の席に同郷の方を見かけ、声を掛けますと「海岸清掃の継続での授賞です。」との事。お互いにお祝いを交わしました。

授与式は予定通り14時に開始、藤井律子周南市長のご祝辞に始まり、表彰となりました。登壇すると10数名並んでおられるご来賓の方の中、5.6名の方が親しくさせていただいている方であることに気づき、「徳山で25年以上経つんだなあ」と実感しました。ステージから降りる際には、1000名以上収容可能な会場の空席が少ないことにも気づき謝辞の事を考えると思わず緊張してしまいました。

何とか謝辞も終え式典の最後は小職も会員であります「徳山港振興会」の山田多加司会長の挨拶で締め繰られました。

式典後、ご来賓の中の面識のある方々からもお祝いの言葉をかけていただき恐縮したものです。また当日会場のサポートメンバーだった、「徳山港振興会」の方からもお祝いの言葉を頂き、改めて25年の経過を感じました。

その後ロビーで記念撮影があり、恒例の呉海上自衛隊音楽隊のブラスバンド演奏が催され、「なるほど、これが目当ての観客が多いのだ。」と納得しました。コンサートは、式典からいらした伊藤先生と一緒に拝聴し、いい時間を過ごすことができました。

令和となった最初の「海の日」にこのような賞を頂き、心温まる思いです。今後も日本海事代理士会の一員として、中国支部の諸先生方と共に、土業の更なる発展並びに海運業界の一助となりますよう、職務に精進してまいります。

この度はありがとうございました。



九州運輸局長表彰にあたり

九州支部 吉岡 謙二

令和元年「海の日」にあたり、九州運輸局長表彰を受賞しましたことは、大変身に余る光栄であります。これも偏に海事関係者、一般社団法人日本海事代理士会、同会員の方々のご指導ご支援によるものと心より深く感謝いたします。

私は、平成9年の海事代理士試験に合格、平成10年に海事代理士登録をし、翌年福岡市に事務所を開設しました。開業1年目に九州ヤマハボート免許センターとご縁があり常駐海事代理士として小型免許を中心とした仕事に就くことができました。その後、九州ヤマハボート免許センターが関西に集約されることとなり、また九州運輸局本局が門司港から福岡に移転するのを契機に福岡合同庁舎のある博多駅近くに事務所を移しました。それからは、小型免許中心から船舶登記・登録、船舶検査、旅客船の許認可など多彩な海事代理士業務へと広げていくこととなりました。その際には初めて扱う業務でわからないことも沢山あり、諸先輩方を訪ねてご教示頂くことや海事代理士会の行う研修及び資料が大変心強いものでした。

私も海事代理士会で平成16年より九州支部役員をさせて頂き、平成28年に九州支部副支部長に就任し現在に至っております。まだまだ力不足でございますが、これまで日本海事代理士会をはじめ海事関係者に支えられて今日があることを痛感致します。

最後に、一般社団法人日本海事代理士会の益々のご繁栄と会員の皆様のご健勝を祈念いたしまして、お礼の言葉とさせていただきます。誠にありがとうございました。



令和元年度「海の日」表彰受賞者

氏 名	支 部 名	表 彰
木村 潔	九州	中国運輸局長表彰（海事功労）
吉岡 謙二	中国	九州運輸局長表彰（海事功労）
田島 隆	中国	中国運輸局長表彰（永年）
森田 芳典	北陸信越	富山運輸支局長表彰（海事功労）

おめでとうございます。

特殊詐欺の被害防止のための広報啓発

オレオレ詐欺をはじめとする特殊詐欺については、

平成30年中の認知件数は約1万6,500件、被害総額は約364億円となるなど、依然として被害状況は高水準で推移しており、深刻な情勢にあります。また、令和元年には、高齢者から電話で資産状況を聞き出した上で犯行に及ぶ手口の強盗事件が相次ぎ、被害者の方が亡くなられる事件が発生するなど、社会の不安感は一層増しています。

これら被害を防止するためには、犯人からの電話の内容の不自然さに気付くことができるようにし、少しでも不審に感じたときに家族に確認や相談をしやすくするため、平素から家族間でコミュニケーションをとっておくことが極めて重要です。

これらを踏まえ、令和元年6月25日に開催された犯罪対策閣僚会議において特殊詐欺等から高齢者を守るための総合対策として「オレオレ詐欺等対策プラン」が策定され、各府省庁が連携の上、各種団体、民間事業者等の幅広い協力を得ながら、多種多様な媒体を活用するなどして、国民が力を合わせて特殊詐欺の被害防止に取り組むよう広報啓発活動を展開することとされました。

警察庁が、「ストップ・オレオレ詐欺47～家族の絆作戦～」として制作した特殊詐欺被害防止のための広報啓発用動画は、警察庁又は各都道府県警察のウェブサイト及びYouTube（「SOS47」で検索）からご覧いただけます。

皆様も、特殊詐欺の防止へのご協力、よろしくお願いいたします。

以上、海事局安全政策課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。



編集後記

新年明けましておめでとうございます。

令和初の正月休暇は殆どの企業が9連休と大型で、私の事務所も9連休でしたが、終わってみればとあっという間で、先延ばしにしていたこの編集後記もあわてて執筆しております。

さて、令和元年下半期を振り返ると、前号でも7月の記録的豪雨による九州地方の災害に触れましたが、9月から10月にかけて相次いで上陸した台風により、関東、甲信、東北地方は甚大な被害を受け、また、10月には増税と暗いニュースが目立つ下半期でした。今年はオリンピック開催の年ですし、明るいニュースが多い年になってもらいたいですね。

個人的には昨年めでたく還暦を迎えたことで

すし、公私共に新たな気持ちで邁進し、また、当会にとっても飛躍の年になれるよう努力したいとも思っております。

最後に、本号に寄稿していただいた国土交通省 海事局 海洋・環境政策課 環境渉外室長 今井 新様、日本小型船舶検査機構 業務部 登録測度課長 森脇様、来島海峡海上交通センター次長 日野様、中部支部会員 永田様、九州支部会員 佐藤様、中国支部会員 木村様、九州支部会員 吉岡様、関東支部会員 吉田様、中国支部会員 三浦様、ありがとうございました。

関係団体様、会員各位のご協力のおかげで、改元後初めての「海事の窓」発行に至ったことを改めて感謝致します。 (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