

第 **83** 号
令和3年7月

海事の窓



一般社団法人 日本海事代理士会

海事代理士法の遵守について

私たち海事代理士の資格は、個人たる資格者本人にのみ帰属するものであり、海事代理士でない者が海事代理士業務を行うことは許されません。

他の海事代理士に行わせる場合や単に事務の補助をさせる場合を除き、他人に海事代理士業務を行わせることもまた許されません。

昨今、海事代理士が勤務または経営する法人等の別人格名義で開設しているホームページ等で、当該法人等の業務内容に「海事代理士法に定められた海事代理士業務」を記載し、営業に利用しているケースが相次いで確認されています。

当該法人等に海事代理士が勤務していても、或いは海事代理士が当該法人等を経営している場合であっても、当該法人等が海事代理士業務を受託し、或いは海事代理士報酬を受領することは海事代理士法に抵触します。

また、海事代理士本人名義で開設しているホームページ等において、行政書士や社会保険労務士の業務に属する分野について、それらの資格を有していないにもかかわらず取扱業務として掲載されてものや、海事代理士本人が経営する他の事業を誇大に広告している事案が散見されます。

私たち一般社団法人日本海事代理士会は、研修等を通じて会員のコンプライアンス意識を高め、もし会員に上掲のような行為が見られた場合には速やかに是正指導を行うなど、常に社会から信用される海事代理士を目指し今後も真摯に取り組んで参ります。

一般社団法人日本海事代理士会

会長 小田 啓 太

海事の窓

2021年7月 第83号

目次

巻頭言 副会長あいさつ	1
総会報告	2
寄稿1 「海事産業の基盤強化のための 海上運送法等の一部を改正する法律」 について	3
国土交通省海事局	
寄稿2 「海の日」祝日制定から四半世紀	8
公益財団法人日本海事広報協会 総務部長 中山徳子	
寄稿3 蓄電システム	12
富士海事工業株式会社 細川延之	
海事の窓座談会 ～コロナ禍における船舶運航事業者の 現状と取組み～	17
写真コンクール報告	26
広報委員会	
ウェブサイトのリニューアルについて	27
情報企画委員会	
北から南から① 幻の無人島へ渡し船	28
北海道支部 平賀禎彦	
北から南から② 大阪の港湾風景 ～関西国際空港島に見る消波ブロック群～	30
近畿支部 木下久美・松居紀男	



「愚公移山」根気よく努力し続ければ、ついには成功するというたとえ

ご 挨拶

一般社団法人 日本海事代理士会
副会長 松井 直也

盛夏の候、皆様におかれましては益々ご清栄のことと存じます。

日頃より海事代理士制度及び弊会のさまざまな活動に対しご理解とご協力を賜っておりますことに心から御礼申し上げます。

新型コロナウイルスの感染症拡大により我々の日常生活も変わり、三密を避けマスクの着用、手指の消毒が当たり前になりました。宅配サービスを利用する人も増えたと聞きます。また仕事の面では、WEB会議・テレワークの普及、本社機能の縮小や本社そのものの移転などが挙げられます。現在は医療従事者から始まって高齢者、基礎疾患のある方など、国・地方公共団体・企業・大学を総動員してワクチン接種が行われているところですが、いわゆる集団免疫が形成されて、以前のようにマスクなしで会話をしたり食事をすることができるようになるにはあとどのくらいの時間が必要なのか、はっきりとした答えはありません。しかし、その日が来るのを私も含めて多くの国民が待ち望んでいるのだと思います。

さて、海事代理士法は昭和26年3月23日法律第32号により成立し、同年6月1日から施行されました。本年は制定70周年となります。この間、20数回の改正を経て現在に至っております。成立当時から比べますと社会・経済状況も大きく変容を遂げ、海事関係法令も増えました。それに伴い、海事代理士法別表第二に定める法令も徐々にではありますが増えてきました。弊会は、国民と海事行政機関の間に立って海事行政の健全な運営の確保に資することを目的にしております。我々が一連の海事業務を行ううえで、船舶にとって必要な手続きであるにもかかわらず別表第二から漏れているために海事代理士としては行えないものもあります。近年「ワンストップサービス」という言葉をよく耳にしますが、我々も船舶や海事に関する手続きは海事代理士に依頼すれば最初から最後まで大丈夫と提供いただけるよう研修会を開催するなど日頃から研鑽を積むことはもちろん、海事当局のご協力を賜りながら法改正に向けて取り組んでいきたいと思っております。

最近この海事の窓では、私の拙い書作品を載せていただいておりますが、今号はどんな困難なことでも小さな努力を積み重ねていけばやがて大きな成果に繋がるという故事成語の「愚公移山」を書かせていただきました。これからも会員と共に愚直に、そして前向きに進んでまいりますので、関係各位の益々のご支援をお願いして、私からのご挨拶といたします。

第47回日本海事代理士会通常総会報告

一般社団法人日本海事代理士会第47回通常総会が、令和3年6月12日(土)午後1時から東京港芝浦サービスセンター(パーク芝浦)3階大会議室(東京都港区)で開催されました。

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

午後1時、開会に先立ち前回の総会以降に逝去された物故会員の御冥福を祈り黙祷が捧げられた後、秦副会長の開会のことばで総会が始まりました。

出席者は、正会員総数383名のうち、会場出席8名、委任状提出者171名、議決権行使書提出者79名、合計258名の出席でした。

小田会長の挨拶に続き、議長に松居紀男会員(近畿支部)が選出され、国民利便の向上と海事代理士制度の更なる発展を見据え、熱心な審議が行われ、上程された3議案は、全て原案どおり可決されました。



議案は、以下のとおりです。

第1号議案 令和2年度事業報告書及び決算書承認の件

第2号議案 令和3年度事業計画書及び収支予算書承認の件

第3号議案 助成金等交付申請一任の件

すべての議案において、事前に提出された質問状による質問・忌憚のない意見に基づき、活発な議論が行われました。

今回は、初めての試みとしてZoomを利用したオンライン配信を実施し、直前の案内にも関わらず多数の会員に参加いただきました。

総会終了後は、従前であれば懇親会が開催され、普段なかなか会うことのできなない遠方の会員との親睦を深めるところですが、今年度も懇親会の開催はなく寂しい総会となりました。

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



「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律」について

国土交通省海事局

1.はじめに

去る5月21日、「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律（以下「海事産業強化法」という。）」が公布されました。

本法律は、我が国海事産業を構成する海運、造船、船員のそれぞれの分野において直面している様々な課題を踏まえ、造船・海運分野の競争力強化、船員の働き方改革・内航海運の生産性向上等による海事産業全体の基盤強化を図るもので、海上運送法、内航海運業法、造船法、船舶安全法、船員法及び船員職業安定法の改正を行っています。以下その内容について紹介します。

2.造船・海運分野の競争力強化

〈背景〉

我が国の造船業は、公的支援を背景とした韓国や中国との国際競争の激化や新型コロナウイルス感染症の影響による市況低迷により、通常2年以上必要な手持ち工事量が約1年へと激減し、かつてない危機的な経営状況にあります。また、我が国の貿易量の99.6%を担っている外航海運は、世界単一市場において厳しい競争が行われています。このような

状況下、造船業が今後も地域の経済・雇用や我が国の安全保障に貢献できるよう、生産性向上や事業再編等を通じた造船業の事業基盤の強化を推進していくことが喫緊の課題であり、海運業に対しても新造船の発注意欲を喚起する必要があるとともに、我が国の安定的な国際海上輸送の確保を図るために外航海運業の国際競争力強化を図る必要があります。

〈造船法の一部改正〉

造船法においては、造船等事業者による事業基盤強化に関する計画認定制度を創設し、生産性向上や事業再編等の取組について支援を行うこととしています。

○事業基盤強化の促進に関する基本方針

国土交通大臣等は、事業基盤強化（造船等事業者がその事業の全部又は一部の生産性を相当程度向上させることを目指した一定の事業活動であって、船舶等の品質の向上を図ることを目指したもの。）の促進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針を定めることとしています。

○事業基盤強化計画の認定

造船等事業者が事業基盤強化計画（単独で又は共同で実施しようとする事業基盤強化に関する計画）を作成し、国土交通大臣の認

定を申請した場合において、国土交通大臣は、当該計画が一定の基準に適合すると認めるときは、その旨の認定をすることとしています。

○認定制度に関する特例措置

・株式会社日本政策金融公庫法の特例

株式会社日本政策金融公庫が事業基盤強化促進円滑化業務（指定金融機関に対し、計画の認定を受けた事業者がその計画に従って行う事業基盤強化（国内で行われるものに限る。）のために必要な資金の貸付けに必要な資金を貸し付ける業務及びこれに附帯する業務）を行うことができる旨の規定を置き、事業基盤強化に取り組む造船等事業者に対する長期・低利融資を可能としています。

・船舶安全法の特例

造船等事業者が遠隔支援業務（3. 参照）に係る事業場に関する事項を記載している事業基盤強化計画の認定を受けたときには、その遠隔支援業務に係る事業場について船舶安全法の認定があったものとみなす特例措置を設けています。

・その他

造船施設の新設等についての許可の特例措置や産業競争力強化法に規定する事業再編計画に関する特例措置を設けています。

〈海上運送法の一部改正〉

海上運送法においては、船舶運航事業者等による特定船舶の導入に関する計画認定制度を創設し、安全・環境性能等の一定の性能を有した高品質な船舶の導入を支援することとしています。また、国際クルーズ船の運航再開に向けた環境整備を図るため、外国法人のクルーズ船事業者等に対して報告徴収を可能とする制度を創設しています。

○特定船舶導入促進基本方針

国土交通大臣等は、特定船舶（環境への負荷の低減、航行の安全の確保並びに航海及び荷役作業の省力化に資する構造、装置又は性能を有する船舶（前述の造船法における事業基盤強化計画の認定を受けた事業者が製造するものに限る。））の導入の促進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針を定めることとしています。

○特定船舶導入計画の認定

船舶運航事業者等が特定船舶の導入についての計画を作成し、国土交通大臣の認定を申請した場合において、国土交通大臣は、当該計画が一定の基準に適合すると認めるときは、その旨の認定をすることとしています。

○認定制度に関する特例措置

前述の事業基盤強化計画認定制度と同様に、株式会社日本政策金融公庫法や船舶安全法の特例措置のほか、先進船舶導入等計画に関する特例措置を設けています。

○外国法人のクルーズ船事業者等に対する報告徴収規定の創設

国土交通大臣は、輸送の安全等を確保するため必要があると認めるときは、本邦の港と本邦以外の地域の港との間に航路を定めて行う旅客定期航路事業又は人の運送をする不定期航路事業（当該航路の起点、寄港地又は終点が本邦の港にあるものに限る。）を営む外国人等に対し、報告を求めることができる旨の規定を置いています。

3.船員の働き方改革・内航海運の生産性向上

〈背景〉

海上輸送の担い手である船員については、内航船員の新規就業者数は増加しているものの、若手船員の定着が課題となっており、長

時間乗船や時間外労働の多さ、船内の人間関係等が主な定着の阻害要因となっています。一方、産業基礎物資の輸送の約8割を担う内航海運業は、寡占化が進む荷主企業の下、重層的に専属化、系列化せざるを得ない事業構造から低い収益性を甘受しています。そのため、船員の労働環境の改善を図る仕組みを構築し、船員の働き方改革を進めていくことが必要であり、同時に、その実効性を高めつつ内航海運業における経営力の向上を図るため、取引環境の改善や生産性向上を促す必要があります。また、内航海運業の生産性向上を図る上では、船舶の安全性向上・運航の効率化等に資する、ITを活用した新たな技術の導入の促進も有効です。

〈船員法・船員職業安定法の一部改正〉

船員法及び船員職業安定法においては、船員・派遣船員の労務管理の適正化を図るために諸規定の整備を行っています。

○船舶所有者に関する規定の整備

雇入契約の成立等の届出の主体を船長から船舶所有者に変更します。また、船舶所有者には、船員の労働時間等の記録簿の作成といった船員の労務管理に関する事項を管理させるための労務管理責任者の選任や、労務管理責任者の意見等を勘案し、船員の実情を考慮した乗船サイクル調整等の措置を義務付けるほか、当該措置を講ずるために、運航計画の作成及び実施に関する事項について変更が必要な場合には、内航海運業者に対して意見しなければならないこととしています。

○労働時間に関する例外規定の見直し

防火操練、救命艇操練その他これらに類似する作業及び航海当直の通常の交代のために必要な作業については、労働時間に関する例外規定の対象から除外します。

○付加金の支払の請求期間及び消滅時効の期間の延長

船員が付加金の支払を請求することができる期間及び船員の船舶所有者に対する給料その他の報酬の債権に関する消滅時効の期間について、二年間から五年間に延長します。なお、当該期間については、退職手当の債権を除き、当分の間、三年間とする規定を設けています。

○船員職業紹介・船員派遣事業に関する規定の整備

暴力団員等からの求人の申込みを不受理事由に追加します。また、労務管理責任者の選任等の船舶所有者に関する規定を船員派遣の役務の提供を受ける者について適用します。

〈内航海運業法の一部改正〉

内航海運業法においては、荷主・オペレーターに船員の労務管理に係る配慮を求める仕組みや船舶管理業の登録制度の創設をしています。

○船員の過労の防止

オペレーターは、船員の労働時間を考慮した適切な運航計画の作成等の船員の過労を防止するために必要な措置を講じ、その措置を講ずるに当たっては、船舶所有者の意見を尊重しなければならないこととしています。

○契約書面の交付義務

内航海運業者は、内航海運業に係る業務に関し契約を締結したときは、当該契約の相手方に対し、提供する役務の対価等を記載した書面を交付（電磁的方法による提供も可能）することを義務付けています。

○荷主への勧告・公表制度

荷主に対し、内航海運業者の法令遵守への配慮義務規定を設けています。併せて、国土交通大臣は、オペレーターの違反行為が荷主の行為に起因するものであると認められ、かつ、当該オペレーターに対する命令又は処分

のみによっては当該違反行為の再発を防止することが困難であると認められるとき、当該荷主に対して勧告し、勧告した旨を公表できることとしています。

○内航海運業の対象事業

内航海運業の対象に、船舶の管理（委託その他いかなる名義をもってするかを問わず、他人の需要に応じ、当該船舶に船員を乗り組ませ、当該船舶の点検及び整備並びに航海を行う業務）をする事業（いわゆる「船舶管理業」）を追加します。そのため、当該事業を行う場合、内航海運業の登録・届出が必要となります。

なお、法律の施行時点において現に船舶管理業を営む者については、登録（変更登録）の対象となる事業者の場合、法律の施行日から1年間は登録がなくとも当該事業を営むことができる経過措置を置いています。届出の対象となる事業者の場合には、事業開始の日（届出事項の変更については変更した日）から30日以内に行う必要のある届出について、その期間を法律の施行日から3月以内に延長する経過措置を置いています。

〈船舶安全法の一部改正〉

○船舶等の遠隔監視による検査簡素化制度

遠隔支援業務（船舶やエンジン等の舶用機器の状態を遠隔から監視するための設備等を国土交通大臣が認可した運用規程に従って用いることにより、船舶の航行を支援する業務）を行う者は、当該業務を行う能力について事業場ごとに国土交通大臣の認定を受けることができることとしました。また、認定を受けた事業場が行う遠隔支援業務の対象となる船舶や舶用機器については、当該船舶や舶用機器が国土交通大臣の認可した整備規程に従って整備されている場合には、定期検査等を簡素化できることとしています。

4.施行期日

海事産業強化法の施行日は、①造船法及び海上運送法—公布の日から起算して3月を超えない範囲内において政令で定める日、②船舶安全法—公布の日から起算して6月を超えない範囲内において政令で定める日、③船員法、船員職業安定法及び内航海運業法—公布の日から起算して1年を超えない範囲内において政令で定める日（船員法の改正における労働時間に関する例外規定の見直しについては、公布の日から起算して2年を超えない範囲内において政令で定める日）としています。

5.おわりに

現在、国土交通省では、政省令の整備をはじめとして本法律の施行に向けた準備を進めています。制度の詳細については、関係者の方々への情報提供を行っていくほか、国土交通省HPにおいても周知していく予定です。

海事産業強化法に関する問合せは、国土交通省海事局の下記担当課までお寄せください。

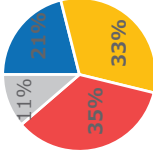
- 船員政策課（船員法・船員職業安定法関係）
- 外航課（海上運送法関係）
- 内航課（内航海運業法関係）
- 船舶産業課（造船法関係）
- 検査測度課（船舶安全法関係）

海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律

背景・必要性

- 我が国造船業は、公的支援を背景とした中韓勢から低船価競争を強いられるとともに、コロナ禍による一層の市況低迷により手持ち工事が激減（通常2年以上必要なところ約1年）。
- 造船業が、今後も地域の経済・雇用や我が国の安全保障に貢献し、船舶を安定的に供給できる体制を確保するため、生産性向上や事業再編を通じた事業基盤の強化が急務。同時に、海運業における新造船発注を喚起する環境整備が必要。
- 近年、内航船員の新規就業者数は増加傾向にあるものの、高齢化が顕著（内航船員の46%が50歳以上）で、若手船員の定着が課題。併せて、内航海運業の経営力の向上を図るため、取引環境の改善・生産性向上を促すことが必要。
- 海事産業（海運と、これを支える物的基盤（造船）と人的基盤（船員））の基盤強化のための措置を一体的に講じることが不可欠。 ■ 日本 ■ 韓国 ■ 中国 ■ その他

＜世界の建造量シェア＞
(2015-19)



＜我が国外航海運・造船業の
自国発注・建造比率＞



法律の概要

造船関係 (造船法改正)

- **事業基盤強化計画認定制度の創設**
 - ＞ 国土交通大臣が認定した計画に基づき、生産性向上や事業再編等を支援する措置
- ＜支援措置＞
 - 認定計画に関する予算措置（計画の作成支援、技術開発補助等）
 - 日本政策金融公庫等による長期・低利融資
 - 税制の特典措置等

海運 (外航・内航) 関係 (海上運送法改正)

- **特定船舶導入計画認定制度の創設**
 - ＞ 国土交通大臣が認定した計画に基づき、安全・低環境負荷で船員の省力化に資する高品質な船舶（特定船舶）の導入を支援する措置
- **外国法人等のクルーズ事業者等に対する報告徴収規定を創設**
 - ＜主な関連予算＞
 - 国土交通省予算
 - ・ 海事分野におけるDXやカーボニュートラルの推進等（R2補正・R3：27億円）
 - 他省庁予算
 - ・ 地域課題解決型ローカル5G等の実現に向けた開発実証事業（R3：60億円の内数）
 - ・ カーボニュートラル実現に向けた革新的技術開発基金（2兆円の内数）
 - ・ 革新的省エネ船舶の普及促進支援（R3：62億円の内数）等

② 船員の働き方改革・内航海運の生産性向上等

船員関係 (船員法・船員職業安定法改正)

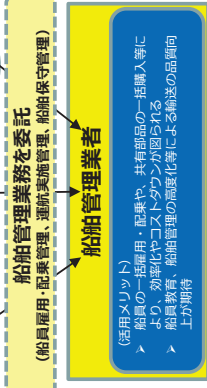
- **船員の労務管理の適正化**
 - ＞ 使用者による労務管理責任者の選任
 - ＞ 労務管理責任者の下での船員の労働時間等の管理
 - ＞ 労働時間等に応じた適切な措置の実施（乗船サイクルの調整等）

＜新たな船員の労務管理スキームイメージ＞



内航海運等関係 (内航海運業法・船舶安全法改正)

- **内航海運の取引環境の改善・生産性向上**
 - ＞ 船員の労働時間に配慮した運航計画作成
 - ＞ 荷主への催告・公表制度の創設
 - ＞ 船舶管理業の登録制度の創設



- **新技術の導入促進**
 - ＞ エンジン等の遠隔監視による検査合理化制度の創設

目標・効果

- **造船関係：サブライザーの確保（安定的な船舶供給）を図るとともに、地方創生・我が国の安全保障に貢献** (KPI) 我が国造船業の船舶建造量 14 [百万総トン] (2015～2019年の平均) → 18 [百万総トン] (2025年)
- **船員関係：安定的な船員の確保・育成** (KPI) 新内航船員の定着率 (内航海運全体での30歳未満船員の合計ベース) 79% (2019年) → 85% (2027年)
- **海運関係：安定的な海上輸送の確保** (KPI) 外航海運：日本商船隊の輸送量 960 [百万トン] (2019年) → 1,100 [百万トン] (2025年)
内航海運：船員1人・1時間当たりの輸送量 4,019 [トンキ] (2018年) → 4,919 [トンキ] (2025年)

海事産業の基盤強化を図り
我が国民生活の安定と経済の
持続的成長を実現

「海の日」祝日制定から四半世紀

公益財団法人日本海事広報協会

総務部長 中山徳子

海の恩恵に感謝するとともに海洋国日本の繁栄を願う日として、国民の祝日「海の日」が制定されてから四半世紀（25年）が経ちました。

ところで皆様、今年（2021年）の「海の日」は何月何日かわかりますか？

7月22日と答えた皆さんは正解。7月19日、7月20日と答えた皆さんはちょっと惜しかったですね。制定から四半世紀が経過しているのに、なぜ日にちを間違えられてしまうのか。昨年と今年は、東京オリンピック、東京パラリンピック開催予定に伴い、特別措置法で3つの祝日（海の日、山の日、スポーツの日）が移動したので混乱が生じたと考えられますが、「海の日」が制定された後、7月20日の日にち固定から第三月曜日（日にち変動）に変更されたことも理由のひとつとして考えられるかもしれません。そこで今年の「海の日」を前に、「海の日」制定を振り返るとともに、今ひとたび「海の日」について皆さんとともに考えてみたいと思います。



海の記念日

「海の日」が初めて祝日となったのは、今から25年前の平成8年（1996年）7月20日です。

海事代理士や海事関係者の皆様の中には、「その前は7月20日が『海の記念日』で、海運会社の中には会社が休みだったところもあったなあ」と当時を懐かしく思いだされた方もいらっしゃるのではないのでしょうか。

四方を海に囲まれた日本にとって、また日本に住む私たちにとって、海的环境や資源、海を活用した産業はとても大切なもの

です。そのため、海に感謝すること、海事産業の重要性を知ることは、昔も今もとても大切なことだと考えられています。昭和16年には、「海洋思想の普及宣伝を図り、以て皇国の発展に資せんことを期する」ものとして、時の逓信大臣村田省三氏が『海の記念日』の制定を提唱し、次官会議によって7月20日が『海の記念日』になりました。

太平洋戦争直前であることや「皇国の発展に資せん」という文言から、国威発揚や海軍のプロパガンダの意味合いで『海の記念日』がつくられたと思う人もいるかもしれませんが、『海の記念日』の制定前から「海軍記念日」（5月27日、明治39年制定）

がありましたので、たとえ戦時中に『海の記念日』が海軍の広報に活用されたことがあったとしても、『海の記念日』制定の根底にあったのは、やはり「海洋に対する国民の理解と関心を高め、海や海事産業への感謝の気持ちを育み、海事産業の発展により日本の繁栄を築こう」ということだったのだと私は思います。「海の日」の制定意義に通じるものがあると思いませんか。

「海の日」祝日化運動

海や海事産業が人々の生活にとって重要な役割を担い、支えていることは、海事関係者の皆様はよくご存知のことですが、一般の理解度、浸透度が十分でないとの思いから、昭和16年の『海の記念日』制定以降、毎年『海の記念日（7月20日）』には海運、造船をはじめ海にかかわる関係者らが中心となって、広く一般に海や海事産業の大切さを紹介し、海に対する理解と関心を高める活動を行ってきました。こうした活動を行う中、海事関係者は『海の記念日』が祝日になることで一般の方の海への理解や関心がより深まるのではないかと考え、昭和30年代から「海の日」祝日化運動が始まります。

祝日化運動の前に、少し祝日の話をしましょう。戦後(昭和20年8月15日終戦後)、憲法をはじめさまざまな法律が新たに公布・施行されました。祝日については、昭和23年に国民の祝日に関する法律が施行されました。戦前にも祝祭日はありましたが、新たに祝日が定められたのです。この時に定められた祝日は元日や春分の日など9日です。メーデー（5月1日）や平和の日（8月15日）、海の記念日（7月20日）も祝

日の候補になっていたようですが、この時は祝日になりませんでした。

さて、「海の日」は3度の大きな祝日化運動を経て祝日になりました。

最初の運動は昭和30年代にありました。財団法人日本海事振興会（昭和38年に財海上労働協会と合併して財日本海事広報協会）、社団法人日本船主協会、社団法人日本造船工業会、社団法人大日本水産会、全日本海員組合の海事関係5団体が中心となり、昭和34年から祝日化運動が始まりますが、祝日制定には至りませんでした。この祝日化運動の最中の昭和39年（1964年）に東京オリンピックが開催され、昭和41年に祝日法の一部改正が行われて、新たに体育の日（10月10日、後に10月第二月曜日、スポーツの日に名称変更）、敬老の日（9月15日、後に9月第三月曜日）、建国記念日（2月11日）が祝日となります。この昭和41年に第1回目の「海の日」祝日化運動は終了します。

2回目の祝日化運動は昭和46年から昭和48年にかけて行われました。1回目の5団体に、財団法人海上保安協会、社団法人日本港湾協会、社団法人日本船長協会、全国海友婦人会、財団法人日本船舶振興会（現・（公財）日本財団）が加わった10団体が中心となり、12万人の署名を集めて「海の日」祝日化の請願を行いました。残念ながらこの時も祝日にはなりませんでした。

3回目、最後の祝日化運動は平成3年、第51回目『海の記念日』での社団法人日本船主協会根本二郎会長（当時）の祝日「海の日」制定の提唱を機に、社団法人日本船主協会が中心となって始まりました。平成3年秋に社団法人日本船主協会の呼びかけにより、海事関係7団体（後に15団体）で『国民の祝日「海

の日」制定推進会議』（事務局・㈱日本船主協会、会長・永井典彦 日本海事広報協会会長、後に『国民の祝日「海の日」制定推進国民会議』に改編）がつくられ、「海の日」祝日化の署名 1000 万人運動が開始されました。

20 年近く前の第 2 回祝日化運動の時も大勢の署名が集まりましたが、その数はおよそ 12 万。今回はその 100 倍近い署名を集めようというのです。1000 万人なんて無理だ、と思われた関係者もいらっしやっただのではないのでしょうか。ところが、全国各地で開催される『海の記念日』や帆船寄港のイベント、みなと祭りやボート天国、ボートショーなどの会場で地道に署名活動を行った結果、運動開始から 3 年と経たずに 1000 万人の署名が集まったのです。平成 6 年 6 月には 1000 万人以上の署名とともに羽田孜内閣総理大臣に「海の日」祝日化の要望書を提出しました。

3 回目の祝日化運動で忘れてはならないのが、地方自治体議会での「海の日」祝日化の賛成意見書採択です。その数 2281。実に全国の地方自治体の約 7 割で意見書が採択されました（平成 7 年の地方自治体数約 3300、合併により現在は約 1800）。

全国各地からの要望や意見書が大きな力となり、平成 7 年、「海の日」を祝日とする『国民の祝日に関する法律の一部を改正する法律案』が衆参両院で可決され、平成 8 年（1996 年）7 月 20 日に最初の国民の祝日「海の日」を迎えました。祝日化運動開始から 37 年後のことでした。

7月20日「海の日」

第 1 回から第 3 回まで、すべての祝日化運動で 7 月 20 日が「海の日」の候補日として挙げられていますが、3 回目の運動では、7 月 20 日が良いか、他の日が良いかなども検討されました。「海の日」制定にあたり、「海の日」をいつにするか審議、検討された内容の一部は平成 7 年 2 月 28 日の第 132 回国会 参議院文教委員会 会議録で知ることができます。

7 月 20 日を候補日とした理由の一つには、『海の記念日』だからということもあります。海事関係者は『海の記念日』制定以降、50 年以上にわたり 7 月 20 日『海の記念日』を中心に海の大切さや海事産業の重要性を知っていただくよう海洋・海事思想の普及活動をしてきた実績があるため、他のどの日よりも、7 月 20 日は海に縁の深い日として認知されていると考えられ、「海の日」にふさわしいと考えたからです。このほか、「海に親しみ、海について考えるには夏が良いと考えられたこと」、「当時、6 月から 8 月には祝日がなかったことと 7 月がその真ん中の月にあたること」、「7 月 20 日が祝日となった場合、たいていの地域で子どもたちの夏休み期間（地域によっては夏休み期間外）になること」、「家族で海に親しむ機会を得やすい日（季節）」などいくつかの理由から、7 月 20 日が国民の祝日「海の日」に選ばれました。

『海の記念日』は、昭和 16 年に『海の記念日』制定で日にちを選定するにあたり、明治天皇が東北・北海道巡幸（明治 9 年）の際に、汽船「明治丸」で青森から函館を經由して横浜港に帰着した日（7 月 20 日）が選ばれました。従って、『海の記念日』の由来は「明

治天皇が明治9年の東北・北海道巡幸の折、『明治丸』で横浜港にご安着された日」となります。一方、7月20日「海の日」は由来ではなく、いくつもの理由から選ばれたものであり、その理由の一つに7月20日『海の記念日』があります。

日本海事広報協会には、時折、「海の日」制定の由来を教えてくださいという質問が寄せられます。由来というよりも、いくつもの理由（前述の理由等）から最適と考えられ選ばれた日です、とお答えしています。由来も大切ですが、『海の記念日』制定以降、海事関係者が毎年行ってきた海洋・海事思想の普及活動や祝日化運動の根幹にあった「海洋や海事産業への理解と関心を深めるため」という理由が何よりも重要なことだと思います。

昨年は25回目の「海の日」、今年は制定から25年という節目になりますが、昨年から続く新型コロナウイルス感染症の影響により、みなと祭りをはじめ様々な海事関係イベントが中止や開催規模の縮小を余儀なくされています。昭和16年以降、『海の記念日』『海の日』を中心に海事関係者が綿々と続けてきた海洋・海事思想の普及活動を展開できる場が今年も少なくなっていますが、今回、一般社団法人日本海事代理士会様のご厚意により、本機関誌で「海の日」について周知広報する機会を得ることができました。ありがとうございます。本誌をご覧の皆様、今年の「海の日」は、ぜひご家族やご友人とともに海に親しみ、海について考え、そして叶うことならば、ぜひお知り合いの方々に「海の日」の意義についてご紹介していただけないでしょうか。

(公財)日本海事広報協会が事務局を務め、海事関係28団体で構成する国民の祝日「海の日」海事関係団体連絡会では、広く一般に「海の日」の周知、海洋・海事産業への理解促進等のため、「海の日」グッズを制作しています。今年の「海の日」グッズ(写真・エコバッグ、A4クリアファイル、B5ノート、B5下じき)を本誌読者10名にプレゼントします。



ご希望の方は、必要事項(①郵便番号、②住所、③氏名、④電話番号)を記入し、メールにて uminohips@kaijipr.or.jp までご応募ください。8月31日締め切り。応募者多数の場合は抽選となります。当選者の発表は発送をもってかえさせていただきます。

蓄電システム

富士海事工業株式会社

細川 延之

弊社は、兵庫県相生市に本社を置き、主に、港湾工事に従事する起重機船や作業船の建造に携わっております。

近年、MARPOL 条約をはじめとして海上・船舶における環境対策の強化が進められている社会状況の下、弊社は関係会社と協力し、船舶や非自航船などの停泊中、不稼働中の電力消費に着目し、環境に配慮した蓄電システムを提案させていただいております。

以下、当該システムのご紹介をさせていただきます。

なお、本稿は、一般社団法人日本作業船協会機関誌「作業船」第 336 号に掲載いただいたものを、同協会のご了承を得て再構成のうえ寄稿させていただきますこと、念のため申し添えます。

蓄電システムについて — 脱炭素化にかかる取り組み —

作業船は、一般的に発電機を稼働させ作業を行っています。蓄電システムは、稼働している発電機の余剰電力を蓄電池に充電し、待機時や低負荷容量時に発電機を停止させ、必要電力を蓄電池より供給するシステムです。蓄電池から電力を供給している時間は、CO₂ 排出ゼロ、燃料消費ゼロ、騒音ゼロとなります。また、風力発電やソーラーパネルなどの再生可能エネルギーを本船に搭載し、発電したものを蓄電池に充電し利用することもできます。本稿では、最近蓄電システムを搭載した作業船及び今後搭載予定の蓄電システムを紹介させていただきます。

1.はじめに

現在、世界では環境問題が顕在化し、世界中で低排出ガス化、省エネルギー化が求められています。日本政府は「2050 年までに温室効果ガス排出量の実質ゼロ」を目標としています。国内では停泊中の船舶によるディーゼル発電機の使用が、港湾での温室ガス排出の約 4 割を占めていると言われています。

上記のように環境対策が強化されている社会状況を踏まえ、脱炭素化に資する製品として蓄電システムについて述べさせていただきます。

2.蓄電システム

2.1概要

蓄電システムは、作業船に搭載した発電機の余剰電力をバッテリーに蓄電し、その

蓄電された電力にて停泊時の電力を賄うものです。充電したバッテリーの残量が任意設定値以下になった場合は、小容量の発電機が自動発停装置により起動し、停泊時の電力を賄います。小容量の発電機についても余剰電力をバッテリーに蓄電する仕組みです。

停泊時の船内負荷は、60kW以下の電力であれば蓄電されたバッテリーで賄うことが可能です。適切なバッテリー容量を選定することで、停泊時に必要な時間を排出ガス、燃料消費をゼロにすることが出来ます。

本システムは、発電機から蓄電する他に、ソーラーパネルや風力発電からの電力に対しても充電可能な機能を有しています。また、作業船に搭載した発電機の電気容量をオーバーして負荷をかけて使用しても、蓄電した本システムよりインバーターを介して必要な電力をアシストすることができます。

図-1は蓄電システムの系統イメージで、表-1は主要目を、写真-1は蓄電システムの外観を示すものです。

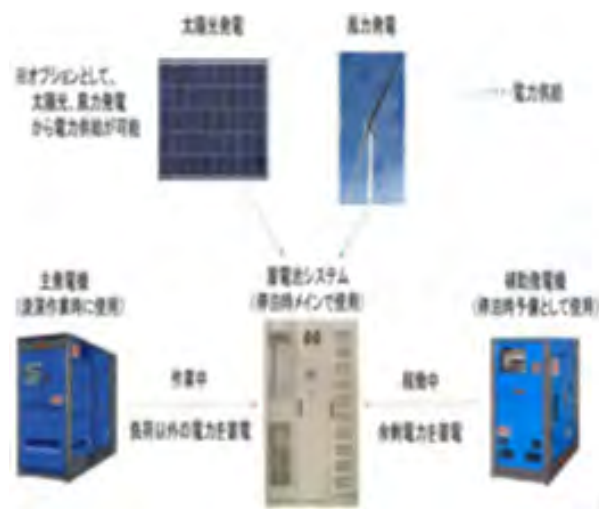


図-1 蓄電システム系統イメージ

表-1 蓄電池システム主要目

定格出力	30kVA/50kVA/100kVA
電気方式	三相3線式
定格電圧	AC200/220V±10%
周波数	50/60Hz±3Hz
力率	95%以上
蓄電池容量	67kWH~267kWH (増量可)
アシスト電力	24kW~80kW
見える化モニター	タッチパネル操作



写真-1 蓄電システム

蓄電池システムの運転状態は、居室内のモニターでリアルタイムに船内で使用中の電力量や、充電状況を確認することが出来ます。また、蓄電池装置本体に設置されたモニターでは、バッテリーの残量による発電機の自動発停を任意設定することができます。

図-2が蓄電システム運転モニターの例です。



図-2 蓄電システム運転モニター

2.2 バッテリーの特徴

本機に使用するバッテリーは、IEC（国際電気標準会議）等の国際規格を取得した安全性の高い可搬可能な小型化された電池で、10,000 サイクルで容量維持率約 80% の長寿命を実現した高性能リチウムイオン電池です。

また、バッテリーの管理においても BMS(バッテリーマネジメントシステム) を搭載しており、蓄電池モジュール内に設置されているセンサー類から蓄電池モジュール情報と、バッテリー内の個々のセル情報を収集し、充電状態や各バッテリーに対しての各種警報を判定できます。

3. 電力モニタシステム SHEVS

オプションとして蓄電システムを搭載した作業船において、船内の各機器の燃料消費量、主要電力、設備監視、本日の発電・放電量、発電機積算発電電力、蓄電システム運転モニター、蓄電システム操作・監視を室内に設置したモニターより確認することができます。

3.1 燃料消費量

燃料については、総燃料消費量だけではなく、発電機、クレーン、スラスタ等、各機器の瞬時の燃料消費量、一日当たりの燃料消費量、前日の燃料消費量、一月分の燃料消費量をモニターで確認することができます。

図-3 は、「見える化」モニター(燃料)の表示例で、図-4 は「見える化」モニター(燃料/月)の表示例です。



図-3 「見える化」モニター (燃料)



図-4 「見える化」モニター (燃料/月)

3.2 使用電力の確認

油圧機器、クレーン等の特に監視したい各電力使用機器の電力量を計測することができます。リアルタイムに使用電力値が確認出来るため、作業時の負荷率が具体的に判断可能となります。そのため、作業中において、必要な電力に応じて稼働させる発電機を選択する参考に出来ます。

図-5 は、「見える化」モニター(電力)の表示例です。

図-6 は、「見える化」モニター(設備監視)の表示例です。



図-5 「見える化」モニター（電力）

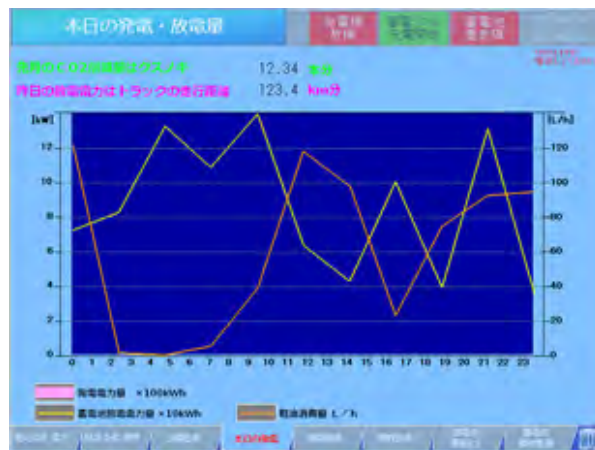


図-7 「見える化」モニター（本日の発電・放電量）



図-6 「見える化」モニター（設備監視）

3.3 本日の発電・放電量

船内で使用した発電と放電量の換算値を、環境に対して貢献した数値として見える化モニターにて表示します。蓄電池装置からの放電電力は先月のCO2削減量がクスノキ何本分に相当するか、また昨日の蓄電池装置からの放電電力による燃料消費を削減した量はトラックの走行距離何キロ分に相当するかを表示させることができます。

図-7は、「見える化」モニター（本日の発電・放電量）の表示例です。

3.4 蓄積データ

見える化モニターより確認できたデータは、過去1年まで遡ってグラフで閲覧でき、メモリーカードにて保存できます。

4. Netbiter (リモート監視装置)

オプションとしてWi-Fi等インターネット接続により、遠隔地の陸上であっても船内の電力使用量、燃料消費量の稼働状況を確認することができます。

異常発生時も蓄電池システムから発報されるエラーコード等により、遠隔地からの異常状態の解析及び対応が可能となります。

5. 使用実績

本機は、メンテナンスフリー商品であるため乗組員による手間がかからず、蓄電池システムを使用している間は発電機の稼働時間が無く、特に停泊用発電機にかかるメンテナンス等の諸経費が削減できます。また、蓄電したバッテリーのみでの船内電源供給を行うことで静穏性を生み、乗組員に快適な環境を提供できます。

今日まで搭載した蓄電システムは2017

年より 19 隻、2023 年までに搭載する作業船は 5 隻の予定です。これらの中で、最大出力は 60kW（アシスト 100kW）、蓄電容量は 267kWH です。

現在までに搭載した作業船を例にすると、午前 7 時の作業開始に伴い主発電機を稼働し、午後 5 時に主発電機を停止し、蓄電したバッテリーにて翌朝 7 時まで補発電機を稼働せずに利用しています。

また、悪天候等により作業が出来ない時であっても発電機を小時間稼働するのみで、充電したバッテリーを使用し、発電機を使用することなく待機することも可能です。

6.おわりに

本システムは、作業時に稼働する発電機の余剰電力を利用することで、停泊用発電機の代替えになるシステムであることを実現したものです。本システムを使用中は、排出ガスゼロ、燃料消費ゼロ、騒音ゼロを

可能にする環境に優しいシステムということができます。また、本機を使用することで発電機の低負荷容量時の対策としても利用できます。

さらに電力見える化システム (SHEVS) を複合的に導入することで、船内負荷が明確に可視化され、船内において必要な電力を最適な電気容量で使用することで、省エネ化に繋げることもできます。また、停泊用発電機の燃料消費やメンテナンス費用の軽減にもなります。

最後に、本蓄電システム開発にあたり、多大なるご指導およびご提案を頂いた方々、ご採用頂きました関係各社のご協力いただきました皆様へ、誌面をお借りして心よりお礼申し上げます。

まだまだ、開発したばかりの商品であり改良点等あると思いますが、引き続き皆様方にはご指導ご鞭撻のほど宜しくお願いします。

～コロナ禍における船舶運航事業者の現状と取組み～

今回は、未だ収まる気配の見えない新型コロナウイルス禍の中で、国内の海運事業者のおかれている状況について、船舶運航事業者でもある当会会員にお話を伺います。この座談会も、スカイプを活用したリモートで実施しています。

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。



コロナによる状況の変化

司会 本日は、お忙しいところありがとうございます。まずは自己紹介をお願いします。

武安 北海道支部の武安宏行です。

私は、平成 18 年に試験に合格し、平成 19 年より入会しております。

現在、内航のフェリー会社で船舶の運航管理、安全管理システム (ISM) の管理、海務監督の業務に携わっています。海事代理士以外の保有資格として、海技免状 (航海)、小型船舶、海上無線技士、あとスキー検定 1 級もあります。北海道支部では ICT 委員長を務めています。

永田 中部支部の永田桐哉です。

事務所は清水にあり、平成 27 年に資格を取得して入会しました。海事代理士会では、広報委員、専門委員会 (船員部会) の委員を務めています。もとは銀行員だったのですが、7 年前に退職し、妻の実家の内航海運会社を引き継ぎ経営しています。

野間 四国支部の野間三佐世と申します。

事務所は今治市にあります。平成 20 年に試験に合格し、平成 26 年に登録、翌年入会しました。海事代理士のほかに、内航海運業を営んでおり、現在は海事代理士と海運業を半々ぐらいでやっています。

司会 最初に、コロナ禍前の状況と、コロナ禍によって変わったこと等について伺いたいと思います。武安さんからお願いします。

武安 ご承知のとおり、フェリーはトラックと乗用車そして旅客を運ぶのですが、コロナ前の令和元年、当社ではトラック年間約 16 万台、乗用車は約 10 万台、旅客は約 46 万人輸送しております。これが、コロナ禍になって、トラック貨物はだいたい 16 万台でほぼ変わらず、乗用車が前年比の約 40 パーセントまで下がり、旅客は半分程度になっております。コロナ前には、ゴールデンウィークの 10 連休や、オリンピックもあるということで旅客の集客に力を入れていたところ、コロナ禍により、乗用車や旅客は前年比約半分以下になっております。

司会 乗用車や旅客という一般の方は、観光の方が多いのですか。それとも津軽海峡を渡る生活航路的な方でしょうか。

武安 ゴールデンウィークは観光ですね。夏も、お盆休みで北海道に帰ってくる方もいますが、ほとんどは観光や旅行ですね。当社には函館・大間航路というのがあります。ここは生活航路で大間の方が函館に行く生活航路です。函館と青森の航路に関しては観光客が多くなっています。

司会 永田さんのところはいかがでしょう。

永田 私は、内航船主で、船舶管理会社も併せて経営しています。船員が50名ちょっといますが、お客様（オペレータ）が東京で、ドックが広島、清水にほとんど船が入らないということで、運輸局との打合わせを含めて会議や打合わせが頻繁にあり、コロナ前は出張が非常に多かったです。船員に関していうと、コロナ前は、接岸時の自由時間で飲みに行ったり、パチンコに行ったり、そういった思い思いに時間を過ごすというのが、いま思うと夢のような世界ですね。

司会 保有されている船種はどのような船舶でしょう。

永田 いま RORO 船が2隻と、499トンが2隻あって、全部鋼材船です。

司会 コロナ前に、事業計画としてなにかお考えのことはありましたか。

永田 古い船のリプレイスなど長期計画はありましたが、特にコロナ前に短期的な計画はなかったです。

司会 コロナで長期計画への影響はいかがですか。

永田 全体的に保守的になっているので、「これからどうなるんだろう」というのは皆さん感じているとは思いますが。

司会 では、野間さん、お願いします。

野間 私のところは、永田さんと同じく船主業とマンニング、船員派遣業をやっています。ばら積み船で牛や豚の飼料を運んだり、鋼材船もいたり積荷によってもいろいろ変わるのですが、全体的に1か月に1・2回どこかで仮バースがとれるぐらいの運航状況でした。コロナが言われはじめた去年の春ぐらいには、ちょっと荷動きが薄くなったという感覚はありましたが、それもすぐ収まって、今はコロナ前と変わら

ないぐらいの運航状況です。船員については、高齢船員が多いので、船員が「乗下船のために飛行機や新幹線に乗るのを控えたい」という話が多く、苦勞しました。瀬戸内近辺や九州の方が多いため、乗下船はなるべくそちら側で長距離移動にならないように交通手段を考えたりはしていました。



野間三佐世会員

司会 永田さんのところは、船員さんの乗り替わりはどんな感じだったでしょう。

永田 私のところは、全国各地から採用しているのもともとなるべく移動距離が短いように配慮はしていましたが、大都市圏での乗り替わりを避けたりということはしていません。あと、買い出しもかなり気を付けていて、一時期は便利屋さん頼んで船まで持ってきてもらうということもありました。

司会 買い出しもこれまでのように気軽に行けない状況だったのですか。

ところで、先ほど、フェリーは個人のお客さんが減ってかなり大変とお話がありましたが、貨物船の方はいかがでしょうか。

永田 今は回復基調にありますが、去年は船種によっては大きく影響が出たところもあります。船主としては、訪船を極力控えています。船の方がかなり神経質になっていて、毎朝の検温とかですね。当社の場合は、乗船前に抗原検査を義務付けたりもしていますが、海事代理士もできるだけ控えたほうがいいと思います。船の運航については、かなり輸送量が少なくなるときは停船が出た船もあって、仮バースを探していたのですが、同じ時期に皆

さん殺到したので、全国的にバースを探すのが難しい状況が起きていました。

司会 瀬戸内では、停船や契約が解除されたとの話を聞いたりもしましたが。

永田 そういう船もあったようですね。あと、20条特例(※)を使って、船員を家に帰りたいという船舶もあったのですが、20条特例を取れる港と取れない港もあって、なかなか対応が難しかったようです。私の会社も短期的に船を停めたのですが、20条特例を取るほどの期間でもなかったもので、船で待機をした時期が少しありました。

(※) 船舶職員及び小型船舶操縦者法第20条による乗組み基準の特例

司会 武安さんのところは、いかがですか。

武安 「4日間乗船2日間休日」のローテーションです。この間に「4日乗船4日休日」をいれるようなシフトになっていますので、仮バースとかいう感じではないです。

司会 休み明けに乗船する際、コロナになって変わったことはありますか。

武安 検温は毎日欠かさずしています。また、健康状態が悪いときは乗船しないということで、乗組員の中でそのような人がいたら勤務をカバーし合うようにしています。

永田 実際、コロナの感染者はありましたか。

武安 今のところ、当社では乗組員、陸上職員を含めて感染者は出ておりませんが、近隣の会社では乗組員に陽性者が出て、2週間運航できない状況がありました。最初の頃だったのでけっこう厳しかったのもありますが、船内の消毒、乗組員のPCR検査等で2週間運航しないとの判断がありました。

司会 野間さんところは、どのくらいのスパンで乗下船されますか。

野間 基本的なサイクルは、「60日乗って、20日休み」という感じです。

司会 「休暇明けに必ず抗原検査をしてくること」とか、そういうことはありますか。

野間 まだそこまでは言ってないですね。確か、補助金が出るのですが、検査をして「もし陽性が出たらどうしよう」という話もあり、ちょっと躊躇しています。

司会 陽性者が出たときの対応が問題ですね。

野間 そうです。実際に、乗船中に体調不良で高熱がでた船員がいて、代理店や荷主を巻き込んで、ちょっとした騒動になったことがありました。結果、胃腸炎でコロナではなかったのですが、これがもしコロナだったらどうなっていたのだろうという感じでしたね。

武安 それはありますね。体調の悪い方って乗組員には必ずいますので、この時期やはり皆さん疑ってしまって、そういう対応をせざるを得なくなってしまいます。

司会 皆さん、実際にコロナに感染された方がいなくてよかったですね。永田さんのところは、どんな感じですか。

永田 私のところは3か月乗船の1か月休暇が基本です。コロナは幸運なことにまだかかっていないです。ただ、噂では「どこそこの船が止まった」とかいうのが流れてきて、船員もちょっとピリついているようなところはあると思います。

司会 会社として、他社とは違う工夫をしていることはありますか。

野間 マスクの配布、消毒液の配布、あと、検温はオペレーターの指示があってしています。特別なことはしていないですね。検温は、いまアルコールチェックが義務付けられているので、その時に一緒にやっています。

司会 陸側で仕事されている皆さんとして、訪船など何か注意されていることはありますか。

野間 訪船はかぎりなくゼロになりました。前は月に1・2回出張も含めて行っていました。なるべくもう船には行かないよう減らしました。

司会 必要な連絡事項は電話やメール、電子会議ですか。

野間 ほぼラインでのやり取りになりました。あとは電話とファックスです。

司会 同じ貨物船で永田さんのところは何か工夫されていること、取り組まれたことはありますか。

永田 初期はマスクの確保と手配ですね。消毒液は会社で手配して船に支給していました。ほかには、ウェブ会議が、運輸局や国交省、オペレーターとの間で増えたので、そういった環境を会社で整備したりです。あと、学生向けの新卒向けの就職活動がウェブ経由、動画経由になったので動画を作成する機会が増えました。

司会 就職の説明会もウェブ経由なのですね。

永田 そうです。プラットホームを海技機構や、国交省で用意していて、そこに希望する事業者がアップロードするという仕組みができています。海技短大は専門のサイトで学生だけが見られるようになっていて、何10社かそこにアップロードしていると思います。

司会 就職活動も変わってくるのですね。

永田 旅客系の会社が採用を絞っているの、思い通りのキャリアが積めないと悩んでいる学生さんが少なからずいましたね。このままカーゴ（貨物船）の方に来ていものかどうか、悩んでいました。

司会 コロナで採用人数を絞ったりの動きも

あるのですね。カーゴの方は、運航状況があまり変わらないということで、採用状況もそれほど変わっていないと理解しているですか。

永田 ある程度、年次で採用して年輪のように層を作っていくたいので、当社では特に絞らなかったですが、やはり慎重になっている会社もあったと思います。

司会 コロナの影響の大きい旅客船事業はいかがでしょうか。

武安 ご承知のとおり、旅客に関しては予約の段階で旅客定員の半分に制限をかけて、お客さま同士の間隔を保つようにしています。感染対策としては、飛沫防止のシートの設置、ハンドドライヤーの利用停止、ペーパータオルの設置、感染予防に関するアナウンス（船内放送）を徹底し、アルコール消毒液は各場所に設置していますが、一番は、乗船時時の健康確認ですね。事前に体温測って高かった方、体調のすぐれない場合、運送約款に基づいて運送契約の申込の解除になっています。幸い、今のところ解除した例はないです。

司会 旅客船事業者の難しいところは、やはりお客様相手なので強く言いにくいということがあると思うのですが。

武安 当社は3時間40分と比較的短い航路のフェリーですので、大きな問題はありませんが、長い航路のところはそのような乗船をお断りしているところもあると聞いています。

司会 まずは、定員を減らして、ソーシャルディスタンスを確保しているのですね。

武安 受付カウンターに飛沫防止シートを設置したり、そういう点はかなり徹底しています。また、陸上の職員は毎日検温、体調の報告です。これはウェブ上でやるよう

になっていますし、あとは在宅勤務の導入ですね。運航管理ですが、在宅でできるものは、テレワークなどに移行しつつあります。私たち、24時間365日、常に船舶と連絡を取っているため、どこにいても対応できるような待機状態になっているのが現状です。

司会 コロナ収束しても、テレワークというのは続きそうな感じですか。

武安 やはり船舶管理をする上では過去の資料や図面等は会社に置かれていますので、その近くで、チームメンバーと業務することが一番大事な点だ



武安宏行会員

と思います。基本は会社での勤務ですが、テレワークでも出来る体制を確立しております。

司会 永田さんところはいかがですか。

永田 私のところは、社員全員が会社の半径二キロ以内に住んでいますし、人数も少ないのでテレワークは特にいれてないです。やはり図面がないと困る場面があったり、船員の個人情報、マイナンバーなどの特定個人情報保護の問題などもあり、会社にいないとできない業務が多いのが理由です。船員の労務関係や、オペレーターとの連絡を受けたりという状況を見ると、今後もテレワークはできないかなと思っています。

司会 野間さんのところはいかがですか。

野間 私のところは、事務所で働いているのが社長である兄と私だけで、もともと在宅勤務みたいな感じなので、テレワークとかはやってないですね。運輸局や、近辺の会社ではテレワーク取り入れていると

ころもあるようですが。

司会 コロナになって役所もテレワークを取り入れて、仕事の仕方が変わってきているようですが、なにか大きな変化はありますか。

野間 今治地区はそれほど変化はないです。テレワークで担当者が事務所にいらっしやらないことありますけど、代わりの方が対応してくださるので業務に困るということはなかったです。

永田 説明会やセミナーは中止になったり、WEBになったりしています。あと業界団体で国交省の本省と打ち合わせをするケースもあるのですが、こちらもWEBに切り替わっています。

司会 北海道はどんな感じですか。

武安 ISMの審査では、運輸局のインタビューの短縮化や簡素化されています。運輸安全マネジメント関連も対面でインタビューをしながら評価していたものが、今はチェックリスト等を予め提出して、必要があれば連絡しますという感じで、簡素化する方向になっています。通常の業務で運輸局と打合せするところは、これまでと変わらず続いています。

船員のワクチン接種について

司会 ワクチンの接種状況はどんな感じですか。

武安 函館は、高齢者の方は少しずつ進んでいる状況ですが、乗組員や私たちの方はまだ全く先が見えていない状況です。

司会 今治はどうですか。

野間 高齢者は始まっていて、実際うちの船員も接種が始まっています。市町村のものを受けていますが、それによって乗下船がちょっとバラバラになっています。1

回打って3週間後に2回目を打たないといけなくて、なるべく休暇のサイクルにはまるようにお願いはしていますが、そのサイクルにはまらない人がほとんどで、ワクチン打つためだけに下船するという人がいます。

中村 配乗が難しい状況ですね。

野間 そうですね、四隻で廻り休暇でやっているところで、「この人を下ろすからちょっと先に乗ってね。」とイレギュラーな配乗になるので、副反応が出たときにどうしようという心配はありますね。

司会 特に2回目の接種は副反応が出やすいと聞くので心配ですね。

野間（副反応が）ない前提で、「1日2日の余裕をもってね」という感じではやっている最中なんですけど。

司会 清水はいかがですか。

永田 静岡は高齢者中心でまだ全国でも下位のほうですね。業界としては、国交省から内航船員の優先接種を見送る方針が発表され、いわゆるエッセンシャルワーカーとして対応しないということなので、船員も基本的に居住地で接種をしていくことになっています。当社の船員も、早い地域では高齢者を中心に打ち始めているところがあって、それに合わせて下すというところですが、他社に聞くと、やはり高齢船員が多いところは配乗繰りがきかなくなっているという話があります。いま乗船期間の短期化というのがここ数年内航海運で、船員の労働環境の整備と併せて進んでいますが、スパンが1か月休暇でない会社もでてきているので、そういう会社では非常に休み繰りが難しいと思います。例えば1か月半乗船の2週間休暇という会社もありますので、そういう会社はこれ

から（ワクチンが）本格化したときに苦勞されるんじゃないかと思っています。

司会 2回目の接種と、乗船のタイミングが合わなくなるのですね。

永田 そうです。「副反応の様子を見なさい」という厚労省の指導とうまくタイミングが合わないと思うんです。そういう点を事業者で対応していかないといけないのが辛いところです。あと、いま社内で課題としてあるのが、「ワクチンを打ちたくない」という船員がいたときにどういう対応をするべきか、まだ結論が出ていなくて、今後検討していかないといけないと思っています。ワクチンを打つ、打たないで、ワクハラ（ワクチンハラスメント）じゃないですが、そういうのがでも嫌だなという話もあります。

永田 旅客船はどうですか。

武安 多数の乗組員がいますので、そこは早くワクチンを打って対応したいというところはありますが、各乗組員いろいろな地域から来ており、各市町村によっては違いがあるため、それぞれに応じて対応しております。

司会 旅客船事業者の乗組員は優先接種にはならないのですか。

武安 ならないですね。公共交通機関という位置づけでは言われるのですが、やはり船員という括りでは同じかなと。

司会 ワクチンは予約、乗船スパンの問題、「打たない自由」の問題などいろいろな意味でハードル高そうですね。

永田 そうですね。あと、「抗原検査もいつまでやったらいいのか」、「マスクもいつまで船内でつけるべきなのか」、先送りになっている議論がありますね。

司会 抗原検査は、乗り代わりの乗船時に抗

原検査をしてから乗せるという感じですか。
永田 乗船時だと間に合わないので、乗船前に自宅に送って出発前に検査をして結果をメールしてもらっています。

司会 タイミングを計って検査しないといけな
いので難しいですね。

永田 あまり早く送ると失くすこともあります
し、送っても、「やったんかい」と聞かない
と「なんですか。それ」とか言う人もい
るので大変です。

司会 もし抗原検査で陽性が出たら、代わり
の方を手配しないといけないこともあるの
ですね。

永田 そうです。それか、今乗っている人にそ
のまま乗り続けてもらうか、そういう話に
なると思います。

助成金等について

司会 助成金、補助金の活用状況はどんな感
じですか。

武安 当社では、厚生労働省関係では雇用調
整助成金、働き方改革推進助成金、函館
市や青森県での事業者特別支援給付とか
コロナ感染緊急対策としてはいろんな助
成金ありますので、そういうのも全部申
請しています。新しい生活様式の対応推
進の応援金、安全安心推進事業補助金、
自治体によっては航路維持助成金なども
あり、そういうのも申請しています。あと
国交省関係としては地域観光事業支援と
かですね、地域公共交通の活性化、地域
公共交通確保維持改善事業、観光事業
受け入れのための環境整備など、基準に
達しているかどうかも含めて社内でリサ
ーチして申請しているところです。融資は、
日本政策金融公庫、商工中金など、いろ

いろな融資制度がありますのでそれも活
用しながら、税務関係も受けられる優遇、
減免など活用できる場所はすべて活用し
ようということでは取り組んでいます。

司会 その辺りの情報収集はどのようにされ
ていますか。

武安 国土交通省関係はメールで旅客船協
会から来ますので、そこが情報源となっ
ています。自治体や厚生労働省のところ
は、各部門の担当の方がいろいろ情報を
リサーチしてというところなんです。

司会 かなり自助努力で探されているので
すね。

武安 それぞれの部署で対応している行政が
違いますので、その担当している行政の
ものをリサーチして、当社では総務部が
一括して申請するようになっているので、
総務部に情報を全部集めるようにしてお
ります。

司会 野間さんのところはいかがですか。

野間 今治では、独自に内航事業者を対象と
した補助金が一隻当たり50万円出るも
のがあって、主に対象となるのが船舶の
改修費、設備導入、備品購入とか工事費、
空気清浄機やアクリル板の設置、カメラ
システムを導入やエアコンの購入など幅広
く使える助成金があったので、これは使
いました。こういう情報は組合から流れて
きたのですが、島の小さい会社では知ら
ない方もけっこういたりして、かなりバタ
バタとギリギリに申請していた感じでした。

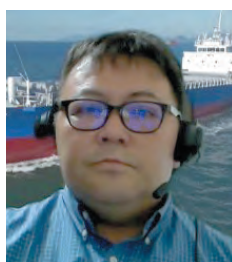
司会 事業者間でも助成金情報を教えあつ
たりして協力されていたのですか。

野間 そうですね。持続化給付金のように大々
的にニュースとかにもなっていたものはわ
かるのですが、市のホームページ見たら「こ
んなのもあったんだ」というのがけっこう

あって、危うくもらい損ねそうになったこともありました。総務部とかがあるような大きな会社だとそういう部署でできると思うのですが、実際私と兄と二人でやっているの申請とか全部自分でするのでなかなか大変でした。

司会 永田さんのところはどこですか。

永田 元銀行員の目から見て、今回のコロナでは資金繰りの支援は他の業界も含めて非常に手厚く資金供給自体はかなり積極的に行



永田桐哉会員

われていたと思います。業界的にみても、内航海運業界で直接資金ショートで事業破綻したケースはほとんどないと思います。ただ、これから影響がじわじわでてくるとは思います。もう一つの厚労省関係の雇用関係の補助金ですね。リーマンショックの時は、船員保険の事業として行われていたので確か船単位で申請できたのですが、その後平成22年頃に雇用保険と統一されて、今回は陸上の会社と同じ制度として運用されていたので、内航海運業界としては非常に利用率が低いと言われていまして、2割弱とかですね。雇用調整助成金も、旅客船事業者は使われているところが多いのですが、そういう変化も私のところも使えなかったですね。

司会 情報提供としてはどうでしたか。

永田 内航総連経由でメニューとしては来るのですが、管轄が厚労省の補助金が多かったり、各自治体の補助金が多いのでやっぱり情報を一元的に集めるのは非常に難しかったと思います。私は中小企業診断士で経営コンサルタントの資格も持っているの、いろいろなポータルサイ

トから情報を集めることはできたのですが、やはりそういった経験が全くないと非常に難しかったとは思いますが。こういったところで、例えば海事代理士とか社会保険労務士の分野になることも多いと思うのですが、情報提供できると非常に事業者からの感謝される場面だったのかなと思いますね。

司会 実際の申請手続きは社会保険労務士や行政書士の仕事であっても、まずは「そういうものがありますよ」という情報発信を海事代理士会としてできたら、よりよい情報提供ができたかもしれないということですね。

永田 そうです。トピックスとして平常時でも船員育成の補助金とかありますので、「こういったものがあるよ」とか、広報委員会を通じて会員にも共通の理解として持っていくのは非常にいいと思いますね。

司会 普段から周辺知識として知っておくとよりよい情報提供ができるということですね。「会員に提供する情報をどのように収集するか」は、今回の皆さんと同じく広報委員会としても永遠の課題だと思います。

最後に

司会 最後に、今回のコロナ禍を通じて感じたこと、また今後の課題や取組みについてなどお聞きしたいと思います。

武安 先程の助成金とか、行政等からの情報を収集して発信するということはやはり海事代理士としても色々なアンテナがあるので、そういうところでまとめてやっていくというのは今日のこの座談会でも改めて感じたところですよ。

フェリーは乗用車で移動すると密を避けられて、ドアツードアの移動でプライベートな空間も確保されるということで、だんだん認識が良くなってきています。これからワクチン接種が進むにつれて、利用回復を見据えて旅客について若年層の発掘、リピーターの確保といった取組みを効果的にいろいろな施策を実施していくというところです。今日の座談会を通じて、内航海運業の皆さんとお話することも出来てすごく身近に感じ、貴重な情報をたくさん収集することができ、また業界のネットワークも構築できることができました。

永田 船主業の特徴として、船を造るのにまずものすごく大きな借金をしないといけない、あとはファミリービジネス、私のところもそうですが家族経営の会社が多いですね。ちょうど今、私よりも下の世代が代替わりをしている時期で、世代交代の時期なのですが、今回のコロナで、困っている事業者さんがかなりの数います。当面の資金供給とかなんとかお金は回っている状態とは思いますが、今後事業の継続、船のリプレイス、こういったところを含めて慎重になったり、場合によっては廃業ということも考えられる方もでてくる恐れがあるのかなと、そういった心配をしています。はやくコロナから元の状態に戻ってほしいなというところを思っております。

野間 今回こういう座談会に初めて参加して、海事代理士になってまだ6、7年で、家業の海運業と海事代理士業の両立ができていかどうかまだわからないですけど、海事代理士会から得られる情報も役に立つことが多く「入会していて良かったな」

と思います。コロナだけではないですが、内航船業界全てにおいて、船員の高齢化がだいぶ前から言われていて、私のところも例に漏れず高齢船員が多いです。コロナが流行った時にやはりリスクが高い船員がたくさん乗ってるので「船が止まったらどうしよう」とか、「若い船員が多かったらこんな心配はしなくてもよかったのかな」とも思いました。若い船員をどんどん入れていきたいのですが、なかなかこういう小さい船会社は学生の目に留まらないので、やはり高齢の船員さんをなんとか集めて運航しているということなので、ほんと明日どうなるかわからないみたいな状態の会社が私のまわりにも多いですね。そういう面も含めて今後いろいろ改善していけたらなとコロナあまり関係ないんですけど思っている次第です。

司会 皆様、今日はお忙しいところ、ありがとうございました。

第81号ではコロナ禍における漁船の状況を松村専門委員長に報告いただき、第82号では、日本クルーズ客船株式会社様にクルーズ船の安全対策について寄稿をいただきました。今回は、国内のフェリー事業者や内航事業者が船舶運航事業者としてコロナ禍でどのような取組みをしているのかについてお話しいただきました。

「第42回海の写真コンクール」について

広報委員会

令和3年7月22日、「第43回海の写真コンクール」（主催：公益社団法人近畿海事広報協会）の入賞者が発表されました。

当会は、後援団体として参加し、準特選の作品に「一般社団法人日本海事代理士会会長賞」を贈呈しています。

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

なお、公益財団法人日本海事広報協会の各ブロックの海事広報協会の活動の中で、写真コンクールは、近畿海事広報協会のみが開催されています。

今年も、昨年に引き続きコロナ禍の中での開催となり、外出自粛が続き、イベントの中止も相次いだため、応募数の減少が心配されました。しかし、この写真コンクールを楽しみにしている愛好者に支えられ、海運・造船・港湾・湖・川・魚など広く海をテーマにして1492作品（応募者数420名）と多数の応募がありました。

選考会当日、小田会長、中村広報委員長が参加し、厳正な審査の結果、岩佐辰朗様（福島県いわき市）撮影のタイトル『行って来ます～いってらっしゃい!』を「一般社団法人日本海事代理士会会長賞」に選考しました。受賞者には、賞状と盾、副賞を贈呈します。

選考理由は、以下のとおりです。

『今年4月、コロナ禍の中で練習航海に旅立つ福島県の水産高校生を捉えた作品。航海の無事を祈るとともに、この中から一人でも多く我が国の水産業や海運を支える船乗りによってほしいとの想いが伝わります。』（小田会長）

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

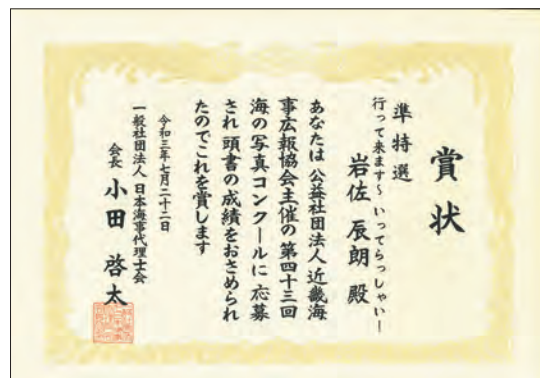
一人でも多くの若い世代の方に海に興味をもっていただけるよう本会は今後も海の写真コンクールに協力してまいります。

海・船に関係する活動をされている方が、来年度の「海の写真コンクール」に応募されることを祈って報告を終わります。



（一社）日本海事代理士会会長賞

タイトル『行って来ます～いってらっしゃい!』



ウェブサイトのリニューアルについて

情報企画委員会

一般社団法人日本海事代理士会では、昨年度の会員ウェブサイトの改修に引き続き、令和3年4月1日に一般向けウェブサイトのリニューアルを行い公開いたしました。

従来の一般向けホームページは会員の個人的力量によりブログ形式として構築したものを少数の情報企画委員が運営しており、いくつかの課題を抱えていたため、今回のリニューアルはこの課題の解決が大きなポイントでした。

リニューアルの目的は2つあり、1点目は当会の広報を行うネット環境のプラットフォームとしての情報セキュリティ対策の面からの見直しを図ること、2点目は視覚的なメニューによるコンテンツのスムーズな検索等、利用者の利便向上・内容の充実を図ることです。

2点目の目的を達成し、海事代理士会の活動をわかりやすくイメージしていただくため、画面のビジュアル面を重視しアイキャッチから各コンテンツへのスムーズな移動をサポートできるようにしました。また、画面に表示されるフォントのサイズや背景色を変更できることで利用者の身体的な環境にも配慮した設計としました。技術的な話を付け加えると、時間的・技術的に負担が大きいサーバー保守作業をIT業者に委託し、運営と保守を明確に分離したことも今回の大きな特徴の一つです。会員向サイトの開設当初、不正ログインが相次ぎましたが当該業者の専門技術による対応により事なきを得ました。

一般向けウェブサイトのメニューは「イベント」、「海事代理士会について」、「海事代理士とは」、「海事代理士の業務」、「よくある質問」を設け、各コンテンツは、当会の情報企画委員会、研修委員会、広報委員会、専門委員会、組織法制委員会が分担して構築しました。ウェブサイトの利用により中央研修会や海事代理士資格者講習会の開催等イベントのスムーズな周知が可能となり、広報誌「海事の窓」、会員情報誌「舷想」を掲載することで、当会活動の広報媒体として有効活用します。「海事代理士の業務」や「よくある質問」には、海事代理士業務の基礎的知識を掲載し、海事法令について国民の皆様にご理解いただけるよう簡易にまとめました。

このウェブサイトの運営を通して、海事産業関係者だけではなく、日ごろ海や船に繋がりを持たない方にも海事産業のトピックスや海事法令の改正情報等をわかりやすく提供できるようコンテンツの充実を図り、海事思想の啓発や海事代理士制度の理解の一助としたいと考えております。

ウェブサイトは当会の貴重な広報媒体であると同時に一般の皆様と当会を繋ぐ大切な窓口として、当会の活動を多くの方に知っていただけるよう、各種の情報提供を行うプラットフォームとしての役割を担います。今後このウェブサイトのコンテンツ充実を図るために、さまざまなお意見をお待ちしております。

以下の新たなウェブサイトのURLからアクセスをお願いいたします。

<https://jmpcaa.org/>

※なお、「特定非営利活動法人日本海事代理士会」は当会とは無関係の団体です。ご注意ください。

1 先ずは「島」とは

海洋法に関する国際連合条約では、自然に形成された陸地であって、水に囲まれ、高潮時においても水面上にあるものであり、

2 日本の島の数(有人島数、無人島数)は

国土交通省の資料「日本の島嶼の構成」によると、平成27年国勢調査による有人島数416島、無人島数6,432島となっているそうです。(公財)日本離島センター HP 参照調べ

3 幻の島ユルリ島

日本に数ある島の中から、当地北海道の東端にある根室市落石地区の沖合約3kmに存する無人島の「ユルリ島(168ha)」が今回の主役です。



下図参照(赤いマークの島)

このユルリ島の北側にある島(モユルリ島)も同じく無人島ですが、太古の昔から人が住んだ形跡はなく、手付かずの自然が残る貴重な島です。

さて、主役のユルリ島ですが、島の中央部には高層湿原が広がり、そこから小川が流れ、高層湿原の外側には「ミヤコザサの草原」が広がる北方系の草原植物をほぼ網羅する豊かな植生と冬でも枯れない湧水があり、6頭の馬が暮らしています。

4 無人島に馬

戦後、復員や移住により根室で漁業(主に昆布漁)を営もうとした人たちが豊かな昆布漁場の中にあるユルリ島に渡り、島民となったことが発端です。

この島はその周囲のほとんどが海面から切り立った断崖となった台地状の島です。昆布漁は漁場から獲った昆布を日光に乾燥させる大きな干場が必要ですが、島には干場を断崖の上の草原を拓いて造成するしか土地はなく、また、水分を多量に含んだ昆布をその干場まで引き上げるのは容易な作業ではないため、島民たちは農耕馬(道産子:どさんこ)を利用しました。その後、漁船の性能も向上し、島での番屋暮らしの利便性も薄れ、次第に対岸の落石地区へ移り住んでいきました。1971年に最後の島民が島を後にしてから50年余が経ちますが未だに無人島のままだす。

ところで、「無人島に馬」ですが、当初、島では馬は、その力を借りなければ仕事にならなかった貴重な存在でしたが、馬から自動車へと運搬手段も変わりつつ、島から馬を連れて出る島民はなく、馬だけが島に残されました。

5 ユルリ島は馬たちのユートピア

馬たちにとってユルリ島は幸運の島でした。好んで食す「アイヌミヤコザサ」が島を豊富に覆い、さらに幾筋の澄んだ沢が何本もあり、なおかつ、冬になっても凍らない沢もあることで、馬たちにとっては自給自足の生きていく算段ができる自分たちの島となりました。

島民たちも暫くの間は、馬の管理に島に渡っていましたが、高齢化も進み管理も大変となってきた2006年に、18頭となっていた馬たちが以後交配を重ねることがないように牝馬を島から遠ざけました。

当然に牝馬だけとなった島の馬たちは増えることはなく、2013年には10頭、2014年には5頭まで減り、残念なことに静かに消えることが運命付けられました。

6 有志が立ち上がる

このままでは、ユルリ島の歴史を背負ってきた生き証人でもある馬たちがこの世から消えてしまうことを憂慮した有志が「根室・落石地区と幻の島ユルリ島を考える会」を立ち上げ、ユルリ島の馬たちを含めた自然環境を守る活動をしています。

2018年には3頭まで減った馬たちに全国の皆様のご協力によるクラウドファンディングにより3頭の馬を買って島へ放牧し、現在は6頭が穏やかに暮らしています。

当会は、1～2ヶ月間隔で定期的に島へ渡り調査を重ねています。ただ、今も牝馬はいないので、将来的には専門家と相談しながら、牝馬を入れての自然交配も視野に入れていきます。

7 ユルリ島は、私たち人間にとってもユートピア

馬たちは草丈の高くなるイネ科等の植物を食べることで、食圧によりその丈が抑えられ、他の植物に太陽光がふんだんに照り、自生す

る植物は「シロバナハクサンチドリ」等約300種類。

また、島の断崖が功を奏し、大変貴重な海鳥である絶滅危惧種の「エトピリカ」や「ケイマフリ」の繁殖地にもなっています。

島の沖合はこの海鳥のバードウォッチングに世界中から人が集まります。

8 渡船

これまでお話ししたとおり、ユルリ島及びモユルリ島は貴重な自然環境の島であり、天然記念物、北海道自然環境保護区、国の鳥獣保護区、環境省選定「日本の重要湿原500」とさまざまな指定を受けて、現在は許可なく上陸は禁止され保護されています。

毎回ではありませんが、当会の調査の時の渡し船をしています。先日もNHK取材班を乗せて行ってきました。

着栈は島の南西側に大昔の栈橋がありますが、係船環が1個しかなく、本船は7mほどですが、全長が着栈できず、また、渚なので水深も非常に浅く波の振り込みもあり、乗下船時には大変苦勞します。風波のある時はもちろんですが、時化後のうねりがあるときなどは、かなり緊張し、胃が痛くなるほどです。

ただ、島に近づくにつれ、崖の上の馬の姿が見ることができたり、先日はラッコがお腹で貝を割る仕草などを目の当たりにすると手付かずの自然を大いに感じ、ほっとするところです。「全国の皆さん、おいでください!」と大声で言いたいところですが、島へお連れすることは勿論叶わず、間近でお見せ出来ないのが大変残念です。

最後に、北の外れの田舎町でもこのような活動をしていることを全国の皆さんにお伝えしたく投稿しました。ありがとうございました。

大阪の港湾風景

～関西国際空港島に見る消波ブロック群～

近畿支部 木下 久美・松居 紀男

令和3年1月、特定単距離区域を航行するプッシャー・バージの回航検査の依頼を受け岸和田市岸之浦町の埋立地「ちきりアイランド」を訪れました。検査の現場に向かっていると、進行方向に作業船と大量のテトラポッドが積み重ねられている護岸が現れました。

数か月前までは何も無い、雑草の生えた吹きさらしのただっ広い土地だったところが「テトラポッド製造所」と化し、無数のテトラポッドが整然と並んでいる光景に驚きとともに感動すら覚えます。1つ1つのテトラポッドの大きさと重量感に圧倒され、プッシャー・バージや起重機船が活躍するのも頷ける景色でした。



船名 AUGAST EXPLORER

さて、ここまで何気なく「テトラポッド」と呼んできましたが、実はこれは株式会社テトラの登録商標です。これ以降は、「消波ブロック」と呼ぶことにします。

それでは、なぜここで消波ブロックがこのように大量に積み重ねられているのでしょうか。

それは関西国際空港島（以下、「関空島」という。）の岸壁に運ばれるのを待っているからです。

関空島では、平成30年（2018年）9月4日に上陸した台風21号の際、高潮で滑走路が水没し、大きな被害を受けました。この被災を受けての防災対策の一環として防潮堤・護岸の嵩（かさ）上げ、消波ブロックの積み増しが計画され、冒頭の場面へと繋がります。

計画では、消波ブロックを約3万9300個、越波が大きかった東側と南側の護岸のうち約4.5キロにわたり設置する予定だそうです。

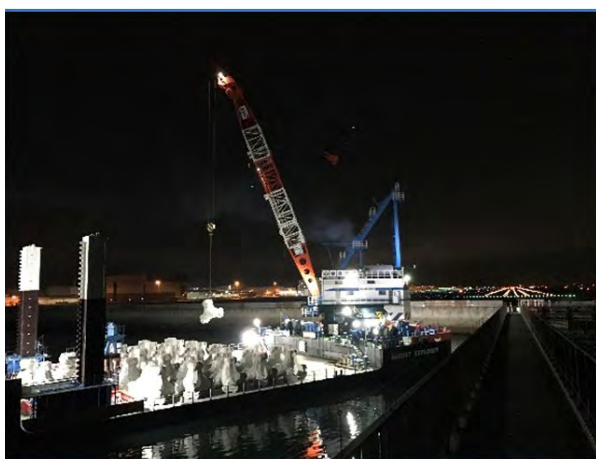


台風21号の襲来では、暴風で走錨したタンカーが空港連絡橋に衝突するという事故も発生し、連絡橋が閉鎖され、多くの人が一時的に関空島内に取り残され、大きなニュースにもなりました。空港の再開まで約10日、連絡橋の復旧には約7か月を要し、経済にも大きな影響があったことは記憶に新しいかと思えます。

この事故により、安全管理規程に走錨対策の記載が義務付けられるなど、船舶の運航事業者にも大きな影響を及ぼしました。

本題に戻ります。

消波ブロックは、関空島内で製作、設置されている現場もありますが、関空島の北東に位置する岸和田市の沖合 300 mにある人工島「ちきりアイランド」でも続々と製作されています。消波ブロックの重さは、標準的なもので1個が 20 トンもあり、関空島で使用されるのは1個 12～20 トンのものだそうです。消波ブロックは、その大きさから、あらかじめ工場で製造して運んでくることはできず、工事現場の近くで製造します。巨大な型枠にコンクリートを流し込み、固まったら型枠を外します。この完成した消波ブロックを関空島の岸壁まで運び設置しているのが、下の写真のような起重機船です。



船名 AUGAST EXPLORER

一度に 40 個程度の消波ブロックを運ぶとして約 800 トンの輸送になります。これを積載量 20 トンのトラックでの輸送と想定すると 40 両必要となり、輸送効率の面から考えると船舶は CO₂ の排出など省エネルギーに多大な貢献をしていることがわかります。

この現場には複数の船舶が活躍しており、今年の1月以降船舶検査や船員労務監査の立

ち会いで数回訪れておりますが、いつ訪れてもその壮観さに感動させられています。写真では、この迫力をお伝えすることができず残念です。



この「消波ブロックの運搬」以外にも、今後の関空1期島の嵩上げ工事では、滑走路のアスファルト除去、盛土砂の搬入にとガット船等、まだまだ多くの船舶が活躍することになりそうです。

「ちきりアイランド」についても簡単に触れておきます。

正式名称は「阪南港阪南 2 区整備事業」、岸和田市の沖合 300 mに約 140ha の人工島を造成する公共プロジェクトとして、平成 11 年に着工し、現在も埋立作業が続いています。埋立てに使用する土砂は、公共工事からの建設発生土及び公共・民間工事からの浚渫土砂です。

<ちきりアイランドの埋立状況>



平成11年11月 平成15年2月 令和2年1月

※平成15年、対岸との橋が完成
(写真引用:公益財団法人大阪府都市整備推進センターHP)

「ちきりアイランド」の愛称は一般に公募されたものです。岸和田市のシンボル岸和田城の別称「千亀利(ちきり)城」に由来するのかもしれないですね。

阪神高速道路湾岸線を利用して関空島から10分、大阪市内から30分という好立地で、「緑地」、「ふ頭用地」、「保管施設用地」、「製造業用地」、「供給処理施設用地」、「干潟」、「マリーナ用地」として総合的な利用計画が設けられています。

「ふ頭用地」は阪南港の物流機能の強化（最大貨物取扱量102万トン）を目的とし、港湾物流用地としての「保管施設用地」との相乗効果が見込まれています。

また、浚渫土砂を用いて人工的に造成した干潟には、魚類、甲殻類をはじめ、多くの生物が生息しており、餌を求めてカワウやサギ類のほか、シギ、チドリなども渡りの途中でやってきます。干潟は、一般開放はせずに、これらの生物のサンクチュアリ（聖域）にしていきたいと考えているそうです。自然の少ない大阪では、貴重な環境かもしれません。

さて、大阪湾における海洋土木工事は関空島以外にも、大阪北港の夢洲（ゆめしま）埋立地で2025年に開催される日本国際博覧会（大阪万博）の会場予定地として埋立工事が進んでいます。



こちらには昨年、バージアンローダー船の打刻検認の立会いと、その船に随航している揚錨船の船舶国籍証書の検認で数か月の間をあけて訪れました。

普段は「関係者以外立入禁止」の区域に入るのも「海事代理士やっていて良かった。」と思えるところですが、最初に訪れてから数か月の間に、以前は所々に大きな水たまりが点在する凸凹の道無き平原だった場所が、盛土できれいに整備されているのには驚きました。

大阪万博の会場へのアクセスは、現在は、島の北側にある「舞洲（まいしま）大橋」と、東側にある「咲洲（さきしま）トンネル」しかありません。咲洲トンネルは道路の他に、これから地下鉄が延長される計画ですが、会場を訪れるたくさんの観光客の輸送に海上交通として旅客船の活躍が期待されるのではないかと思います。



大阪港全景 西→東（大阪市 HP より転載）

このように大阪では、大阪湾を中心に各地で海洋土木工事が行われています。

海だったところが陸になり、埋め立てただけの荒地が街になる・・・そんな景色の変化に船舶は欠かせない重要な役割を果たしています。

そして、こうした船舶に関わることで、海事代理士も間接的に大きな街づくりに携わることができているのではないかと、そんなことをふと考える今日この頃です。

【自航式多目的船 AUGUST EXPLORER 写真提供：東洋建設株式会社、株式会社トマック】

編集後記

新型コロナ感染症が流行し始めてから1年以上が経ちましたが、いまだに収まらず、長い自粛生活で皆さんもストレスを感じているのではないのでしょうか。海事の世界でも、感染していないことの証明が必要となったり、感染予防の観点から船員交替を取り止めたりと、さまざまな影響が出ています。漸くワクチンの接種が始まったとはいえ、予約の取りにくさやワクチン不足で、打ちたくても打てないでいる方がまだまだ大勢いらっしゃいます。自営業者への接種はいつになるのか、ワクチン接種でもストレスが溜まります。

季節は夏。今年の梅雨は、西日本で平年より早く、5月のうちから各地で雨が続けているようです。そして、今夏も土砂崩れや線状降水帯の出現で大規模な豪雨災害が発生してしまいました。災害地域にお住まいの方にはお見舞い申し上げます。この後は、台風のシーズンとなり、海は土用波で荒れる季節となります。これ以上、海も山も災害がない夏であることを祈るばかりです。すっきりとした青空の下、いろいろなストレスをサッと吹き飛ばしたいものです。

そのような中、海事代理士制度が発足して今年で70年を迎えました。ストレスに負けず、ますます元気を出して、業務に努めてまいりましょう

(櫻岡)



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