

第 **84** 号
令和4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

2022年1月 第84号

目次

巻頭言 会長あいさつ	1
寄稿1 これまでとこれからの内航海運	2
日本内航海運組合総連合会 会長 栗林宏吉	
寄稿2 日本船用工業会の最近の取組みについて ...	6
一般社団法人 日本船用工業会 常務理事 園田敏彦	
寄稿3 最近の中小型造船業界の状況と 当会の事業について	13
一般社団法人 日本中小型造船工業会 常務理事 石川洋一	
寄稿4 安全の知識と意識の維持向上のために ...	18
株式会社 トマック 機械部長 山本晋司	
「株式会社トマック様 STCW基本訓練」を 実施して	19
近畿支部 木下久美 神戸支部 橘 和幸 中部支部 濱地義法	
新春座談会 ～海事代理士の業務とこれから～	22
令和3年度中央研修会(海事セミナー)開催報告 ...	33
研修委員長 櫻岡直樹	
表彰関係	35
北から南から 海に親しむ人を増やすには、意識改革と 小型船舶操縦者の遵守事項の徹底を	39
神戸支部 本口博康	



「百祥」 百の幸せが訪れるという意味

会長あいさつ

一般社団法人 日本海事代理士会
会 長 小 田 啓 太

新年あけましておめでとうございます。

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

新型コロナウイルス禍は、昨秋より収束傾向がみられたものの、相次ぐ新株の出現により安堵できぬままの越年となりました。ワクチン接種の浸透や経口薬開発の報など光明も感じられますので、怯えて過ごす日々の終わりは近いと信じ、引き続き感染予防に努めたく存じます。

さて、内航海運業界は、永らく船員の不足・高齢化や燃料費などのコスト増に悩まされてきました。統計的な観点から高齢化は脱したという見解も耳にしますが、船主が求める熟練船員までの育成を考えれば、まだまだ時間を要するという点では船員不足の実質的な解消には至っておりません。また、増加するコストを回収するに十分な運賃・用船料を安定して得られている船舶運航事業者はひと握りに過ぎず、多くの事業者は生き残りのためにでき得る限りのコスト削減策を講じられています。一方、コスト増を覚悟の上で、自社船員配乗を見送り船舶管理会社に管理を委ねることを選択される船主も増えていきます。たとえ収益を減らしてでも、海運界に踏み止まるためにそれを選択されたものと拝察します。

昨年5月21日に海上運送法・内航海運業法・船員法・船員職業安定法・造船法・船舶安全法の一部改正を一括法の形で措置した「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」が公布されました。

この改正により、船員配乗をする事業者には「労務管理責任者の選任」が新たに義務付けられ、海上労働における働き方改革が進められていきます。また、環境負荷の少ない船舶の建造には各種支援策が講じられ、荷主に対しても配慮・対応が求められる法構造となりました。

海事産業の基盤強化は、海事産業事業者を顧客層とする私たち海事代理士にとっても福音となるべきものです。これらの基盤強化策により、造船業界が競争力を取り戻し、海運業界の永年の課題であったコスト負担に見合う運賃・用船料を獲得し得る環境が整うのであれば、私たち海事代理士も日常業務により一層力が入るというものです。この海事産業強化法が、海事産業全体の収益構造の改善につながり、日本経済を支える海運界が復活して行く姿を見守っていきたいと思います。

当会では、海事関係情報の収集・検証や法令研究を通じ、船舶の安全と海事産業の発展に貢献すべく活動しております。実行力と強運の年とされる「五黄の寅」の今年、更なる社会貢献ができるよう活動していく所存です。

本年も、どうぞ宜しくお願い申し上げます。

これまでとこれからの内航海運

日本内航海運組合総連合会

会長 栗林 宏吉

我が国は四面を海に囲まれた島国であり、古くから船を使った物資の輸送が活発に行われているが、日本国内の沿岸の貨物輸送を担うのが内航海運である。

内航海運は石油や石炭、鉄鋼といった産業基礎物資の 8 割を輸送し、日用品や生活用品など一度に大量の貨物を長距離輸送することに適しており、国内輸送機関別輸送活動量で見れば全体の 4 割を占めている。このように内航海運は日本経済と国民生活を陰で支えており、全国で日夜くまなく航行している内航船は、国民生活を支える必要不可欠な輸送モードである。

昨今、地球温暖化を回避するためにも二酸化炭素排出削減等の環境問題は喫緊の課題である。国内物流分野においても例外ではなく、日本国政府も 2050 年までに温室効果ガスをゼロにするカーボンニュートラル実現に向けての政策を掲げているが、まず現在からの省エネルギー化を経て、脱炭素の実現が見えてくるのではないかと。

この省エネルギー化に関して言えば、内航海運は環境に優しい輸送モードとして注目されており、1 トンの貨物を 1 キロメートル輸送するエネルギー消費量が陸上における営業用貨物車と比較すると約 1 / 5 で運航が可能である。

近年、トラックドライバーの働き方改革が問題となっているが、ドライバーの長時間労働からの解放により国内物流が滞らないよう、貨物輸送を効率的に行う手段の一つとして、人的、エネルギー的に省力で大量の貨物を輸送可能な船舶による海上輸送「モーダルシフト」に注目が集まっている。「モーダルシフト」を行うことにより、前述したトラックドライバー不足、二酸化炭素排出削減等に内航海運は大きな役割を果たしていくことになる。

このように二酸化炭素の排出が少なく、エネルギー効率のよい内航海運は地球環境の維持に対しての寄与度は大きく、弊会のキャッチフレーズである「地球に優しい内航海運」として、これからも環境問題対策への貢献が高まっていくと思われる。

さて最近の内航業界に関する大きな出来事と言えば、暫定措置事業の終了であろう。

令和 3 年 8 月に鉄道・建設運輸施設整備支援機構へ暫定措置事業に係る借入金完済され、同事業は終了した。

そもそも暫定措置事業とは、昭和 42 年より導入された船腹調整事業が終了することに伴い、営業権の消滅による船主の経済的混乱を回避するために平成 10 年に導入されたものである。

内航海運業界は今も中小零細企業が大部

分を占めているが、船腹調整事業導入時には現在と比べものにならない多数の内航海運事業者が存在した。昭和30年代後半、東京オリンピックに起因する大型公共投資事業が活発に行われ、内航海運業界においても輸送需要は好況であったが、その後の反動で昭和40年を迎える頃には経済界は不況下となっており、平時でも運賃低迷に喘いでいた内航海運業界にとってはさらなる苦境な環境下に陥っていた。

当時、旧運輸省としても内航海運の問題を把握しており、事業者の経営基盤の脆弱さ、老朽船舶における効率性の悪さ、過当競争による運賃低迷、人手不足による賃金高騰等、多くの諸課題を是正するため、内航海運業界の正常化に動き出すこととなった。

旧運輸省は前述の内航海運業界に内在する問題の正常化に向けて、業界のオーナーやオペレーターの協調体制とその組織化を主体とした「組合方式」を導入することとし、昭和39年に内航海運業法と内航海運組合法が成立、施行された。これがいわゆる内航二法である。

同年から内航海運業界団体の組合組織化が始まり、現在の5組合体制が固まり、その5組合の総合的協調体制の確立を目指し、昭和40年に弊会は発足された。そして昭和42年、内航海運業界による、過剰船舶の解消、不経済な老朽船の船質改善等業界の構造改善を目的とした自主調整、つまり設備調整カルテルが開始され、これが船腹調整事業の始まりである。

船腹量を業界で自主調整することに伴い、船舶の過剰建造を抑制し、老朽船の撤退促進、事業者数乱立に伴う運賃の是正、事業者数の適正化等、大変革期に突入した。

この後、内航総連合会は船腹調整事業を

基本事業として業界の発展に寄与してきたが、バブル崩壊後の規制緩和の流れから、同事業への批判的な声は次第に大きくなっていった。

内航海運組合法において、船腹調整事業は個別法による独占禁止法適用除外のカルテル制度であっても、船舶の需給調整は規制緩和の観点からは事業の廃止を叫ばれても仕方のないものであった。

当時、内航海運業界は船腹調整事業に依存していたが、同事業は建造と解撤で船腹量を調整し、需給引き締めにより一定の効果を挙げていた。また事業者の乱立による過当競争についても船舶の減少という需給引き締めにより改善されていた。

その反面、事業者の既得権益保護、新規参入の障害、競争制限環境等の問題を提起されており、経営体制の改善、業界の健全な発展、競争を促す等、構造改善を行うよう求められていた。

この結果、船腹調整事業は解消を迎えることになったが、同事業の解消は財産的価値となり企業会計上も資産として計上されて、また税務上も任意償却資産として特別に扱われていた引当営業権の消滅を意味した。

従って同事業の解消は、内航海運事業者の事業運営に悪影響を招くとともに内航海運業や中小造船業等が基幹的産業となっている地域経済が打撃を受けることが予想され、このような混乱を招かぬよう、同事業解消に向けたソフトランディング策として、平成10年より暫定措置事業が導入された。

暫定措置事業は、その当時所有する無価値化した引当営業権の精算的機能として、その権利を所有する船舶を解撤した際は、交付単価に引当資格相殺額を交付金として交付する制度である。その原資は政府補償にて借り

入れを行い、返済原資は船舶建造者から徴収し、返済に充てることとなった。

暫定措置事業は船舶解撤促進に伴う船腹量の引き締め、代替建造船の船舶の大型化近代化、解撤交付金による中小零細企業の円滑な市場からの撤退を促し、事業者数の適正化に寄与等、内航海運の構造改善促進に効果があったことは事実であり、大きな意義があった。

今後は自由建造の世界となるが、内航船主はいかに貨物を安全かつ安心に運べるかを念頭に考えて船舶建造を行っていくであろうし、それをもってマーケットの需給に見合った船舶の建造が促され、老朽船は次第に税制の助けも借りながら代替建造が進むのではないかと考える。

そして、同事業が無事に終了したのも、国土交通省、税務当局や関係者、そして内航海運事業者のご理解とご協力の賜である。

暫定措置事業が終了を迎え、内航海運業界の基幹的事業ともいえる船腹調整事業は終わりを告げたが、日本内航海運組合総連合会に中央組織として業界を牽引する役割が無くなった訳ではない。内航海運業界には未だ幾多の課題を内包しているが、その大きな課題が船員問題であろう。

内航海運業界が抱えるさまざまな課題のなかでも、とくに船舶と船員の2つの高齢化問題が指摘されて久しい。ともに平均年齢の高さを嘆き、先行きを不安視するのが一般的な見方である。船舶の高齢化については、船舶の老朽化が進み、安全面に支障が出かねないという物理的な心配に加えて、代替建造が進まない「内航海運暫定措置事業」の運営に支障が出かねないという業界としての懸念があったが、無事に暫定措置事業が終了し、需給に見合って建造が進んでいる現在の状況は、税制を有効活用する限りにおいて、それほど問

題視する必要がないのではと考える。

船員の高齢化についても以前とは質的に変化してきている。内航海運業界は、これまで即戦力を求めて、外航海運や水産業界の中途退職者等に採用の比重を置いており、若年船員の採用が進まなかったため、内航船員の平均年齢は高止まりする構造になっていた。

しかし、近年は若年者の確保・育成に向けた取り組みが進められており、内航船員の新規就業者数は、この10年で緩やかに増加しており、世代別構成比を見ると、30代以下の船員の比率が増えてきていることは一つの明るい兆しといえるであろう。

また船員の確保育成を進めるためには、船員にも働き方改革が必要という考えから、令和3年5月に成立した海事産業強化法の中に、内航海運業法と船員法の改正が盛り込まれ、船員の労働時間の明確化、労働時間管理の適正化、船員の健康確保対策等、船員が働き易く持続的に就業できる労働環境整備の法令化がなされた。

船員は船舶の中で職住が同一であるため、労働時間、余暇時間の線引きが難しい場合があるが、海上労働の特殊性を勘案したうえで、船員の長時間労働を抑制し、労務管理の適正化をしなければ、船員の労働環境の向上を図ることはできないと考える。

なお、労務管理に関しては、使用者（船舶所有者）が船員の労働時間等を適切に管理する責務とし、労務管理責任者を置かなければならなくなる。そのため、内航総連としては、令和4年度より、選任された労務管理責任者に対して全国で講習会を行う予定である。

講習会は、労務管理業務を行うために必要な法令や実務、それらに対応する知識を習得させ、内航船員の労務管理を適正に行えるようサポートする内容のものである。

将来にわたって優秀な船員を確保していくためには、「船員の働き方改革」の実現によって船員の労働環境を向上させ、魅力ある職業として社会に認知されることが必須であり、それが引いては、内航海運の至上命題である安定輸送の確保に繋がっていくことになると思う。

今回の船員の働き方改革においては、内航海運関係者の総力を挙げて取り組む必要がある。オーナー、オペレーター、荷主等、全てのステークホルダーがそれぞれの立場での理解と協力があつてこそ、船員の働き方改革が実現しうることとなる。

今後は内航海運事業者のための業界団体として傘下の事業者へ関係法令、安全、労務管理、環境等の知識を講習会にて習得してもらい、これらの講習会を終了した事業者をコンプライアンス企業として認証し、荷主企業等対外的に内航総連合会傘下事業者は信頼たる優良な物流事業者であるとアピールが出来るような

システムを構築していく。

無論、その他にも国へ様々な要望を図るための客観的データによる現況把握、適正な取引環境の実現、生産性向上のための物流システム改善、2050年カーボンニュートラル問題への対応、業界のさらなる構造改善の推進等々、業界団体として取り組むべき課題は山積している。

暫定措置事業の終了により、内航海運業界としても一大変革期を迎えるが、業界の更なる発展のための政策実現、また傘下の事業者がメリットを享受しうるものを提供することは、我々に与えられた責務であろう。

半世紀にわたり、続いた基幹的事業が終わりを告げ、令和4年度より内航海運業界は新たな船出を迎える。海上輸送の物流団体として業界の諸課題へ真摯に取り組み、内航海運業界、引いては我が国経済の持続的発展に寄与していきたい。

日本船用工業会の最近の取組みについて

一般社団法人 日本船用工業会
常務理事 園田 敏彦

1.はじめに

(一社)日本海事代理士会の皆様には、日頃より当会及び当会会員が大変お世話になっており、厚く御礼申し上げます。また、今般、このような寄稿の機会をいただき、重ねて御礼申し上げます。

海事業界では、ますます国際競争が激化する中、脱炭素化の流れや自動運航船の開発などが加速し、グリーンとデジタルが今後のマーケットを左右するキーワードとなるなど、大きな変革期を迎えています。当会は、船舶に搭載される船用機器のメーカーや商社を会員としており、これらの課題を解決する上で中心的な役割を担うべき立場にあると自負しています。本稿では、こうした中で当会の最近の活動等についてご紹介いたします。

2.日本船用工業会の概要

(1) 当会は、1966年に社団法人日本船用工業会として発足し、本年で56周年を迎えます。この間、1991年に日本船用機械貿易振興会、1994年に日本船用機器開発協会を統合し、2013年に一般社団法人化して現在に至っています。

現在、普通会员 250 社、賛助会員 75 社が加盟しており、我が国船用工業の進歩発達を図り、我が国経済の発展に寄与することを目的に活動しています。会員企業は、9 割が社歴 30 年以上、7 割が 50 年以上となっており、各分野において永年培った技術力とノウハウで勝ち残ってきており、世界シェアトップの企業も多数あります。

(2) 船用工業生産高の推移

最近の我が国船用工業の生産高はグラフのとおりであり、我が国造船業の動きに応じて波がありますが、総じて年間約 1 兆円の規模となっております。この内訳を見ると、最近では約 4 割が輸出向けとなっており、以前に比べ輸出割合が増加してきているのがわかります。

船用機器の生産と船舶建造竣工量・隻数

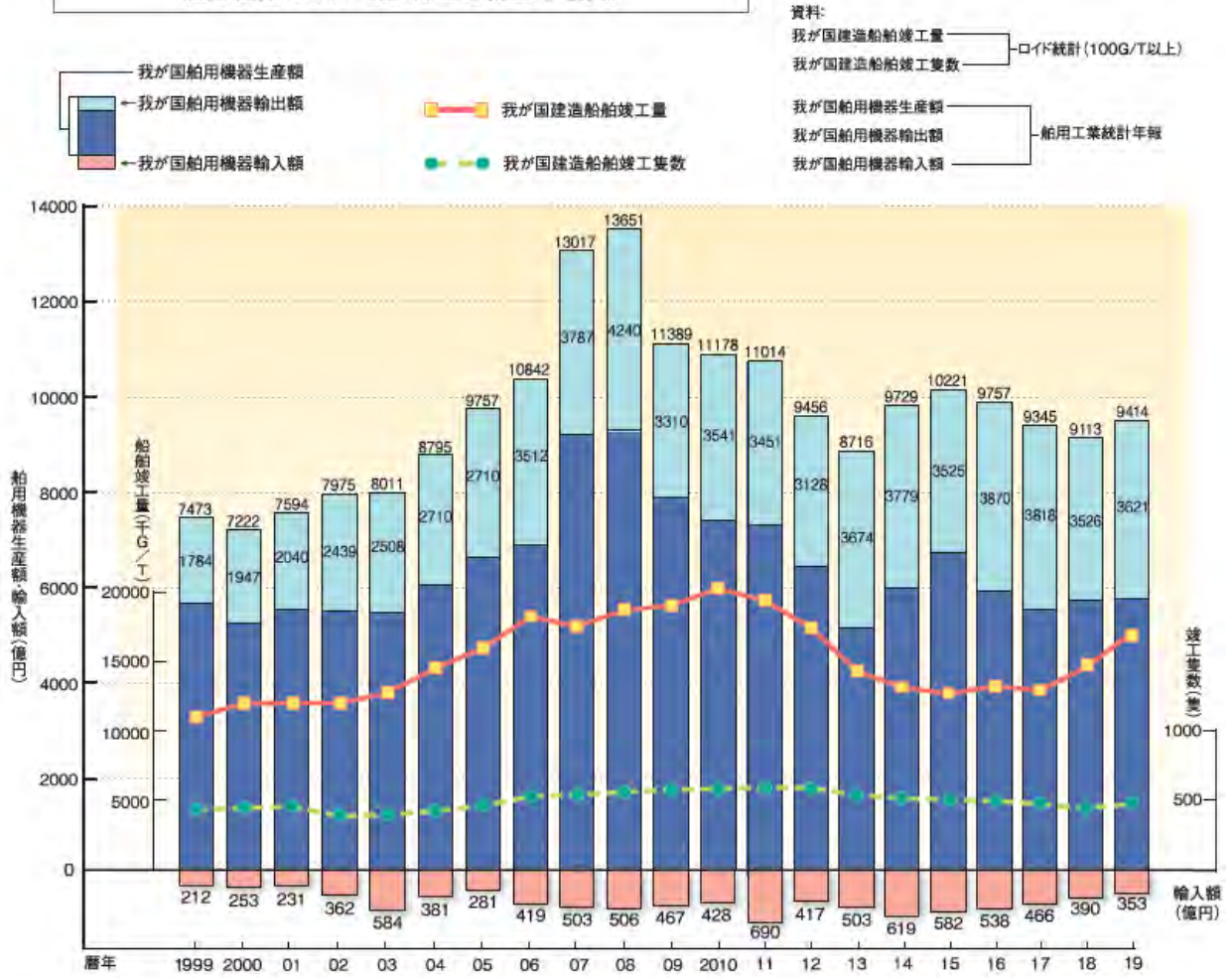


図1 生産高の推移

船用機器の製品生産実績(令和元年)

資料:国土交通省

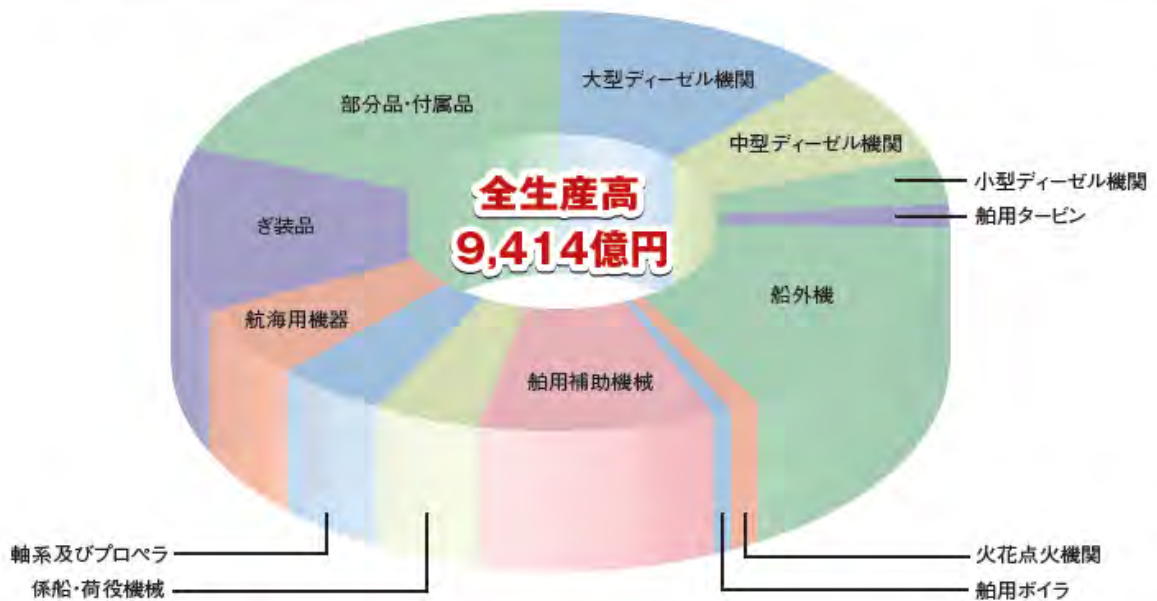


図2 生産高内訳

3.日本船用工業会の活動

上記のとおり、当会は、エンジン、ポンプ、ボイラー、航海計器、プロペラなど、様々な船用機器のメーカー及び商社の集まりで

あり、船用工業という枠の中ではありますが、同時に異業種の集まりでもある、ということがいえます。このため、会としての活動範囲は大きく、各業種ごとの活動と業界共通の課題への取組みに分かれます。



図3 組織図

このうち、各業種ごとの活動は各部会を中心に、業界共通の取組みは政策委員会を中心とした各委員会において方針を決め、活動を行っています。各年度の活動については、理事会及び総会において事業計画が決定承認されますが、これに加えて主要な活動については政策委員会において「アクションプラン」を策定し、業務の柱として、①グローバル展開の推進、②海洋開発等新分野の市場開拓、③人材確保・養成対策の推進、④技術開発の活性化、⑤我が国海事

クラスターとの連携強化、を掲げています。なお、これらの活動の多くは、日本財団からの助成金を得て実施しています。

(1) グローバル展開の推進

前述のとおり、海外造船所の台頭とともに、船用機器の輸出割合が伸びてきており、今後当業界が更に発展していくためには、海外への進出は避けて通れません。このため、海外で開催される各種展示会に参加するとともに、市場開拓上重要な国において船用工業セミナーを開催

し、我が国船用工業及び会員企業の製品のPR活動を行っています。

コロナ禍の影響により、ここ2年近く海外との往来が困難であり十分な海外活動ができておりませんが、今後は、デジタル技術を活用してオンサイトとオンラインのハイブリッド型展示会などにも取り組んでいく予定です。また、こうした海外向け活動を更に効率的効果的に行うため、海外マーケットを既存市場（欧米、中韓等）、新興国市場（東南アジア）、新分野市場（オフショア、漁船、防衛装備品）に分けて、それぞれに適したアプローチの仕方を検討し実行していくこととしています。

4月20日~22日には、東京ビッグサイトにおいて、我が国最大の国際海事展であるSea Japan 2022が開催予定となっており、日本の海事クラスターが結集してテーマゾーンを設置し、日本の海事分野の総合力・技術力を内外にアピールすることとしていますので、ぜひ足をお運び下さい。

(参考) 主要な海外展示会:

Marintec China (中国)、
Sea Asia (シンガポール)、
Posidonia (ギリシャ)、
SMM (ドイツ)、
NorShipping (ノルウェー)、
OTC (アメリカ)

主なセミナー開催国:

マレーシア、インドネシア、台湾、
フィリピン、ロシア

(2) 海洋開発等新分野の市場開拓

我が国周辺海域（EEZ）には様々な海底資源（レアアースやメタンハイドレートなど）が豊富にあることが分かっており、さらに最近では再生可能エネルギー

としての洋上風力発電に対する期待が高まっています。

海洋開発分野は従来欧米メーカーが市場を席巻していますが、我が国メーカーとしてもこの分野に注目しなんとか市場を開拓したいと取り組んでおり、例えば、国土交通省補助金を得て完成した日本製機器を搭載したOSV(オフショア支援船)基本設計図面を用いて、積極的に海外への営業活動を行っています。

(3) 人材確保・養成対策の推進

船用工業は、典型的なBtoB産業であり、学生をはじめとする一般の認知度が低く、また、当会会員企業の多くが中小零細企業であるため、学生の新規採用に苦勞するとともに、社員教育を行う体制も不十分です。このため、当会の事業として、大学での船用工業説明会などの業界説明・就職説明会や、海事系大学での船用工業講義などを行い、学生に向けたPR活動を行っています。また、社員教育としては、若手新入社員教育研修、海運造船概論講座、乗船研修、英語講座などを行っており、会員企業から好評を得ています。

船用工業説明会実施大学:

東京海洋大、神戸大、大阪府立大、
東海大、長崎総合科学大、芝浦工業大、
近畿大、同志社大、兵庫県立大、
神戸女子大、高知大、鳥取大、長崎大、
鹿児島大（合計14大学）

船用工業講義実施大学:

東京海洋大、神戸大、
関西海事教育アライアンス
（神戸大、大阪大、大阪府立大）

さらに、船用工業を支える優秀な熟練技能者等の日頃の功績を讃えるとともに、会員企業の人材確保・養成対策に活用するため、船用マイスター認定制度を設けており、平成19年度からこれまでに71社471名を認定しています。

(4) 技術開発の活性化

我が国船用工業は厳しい国際競争にさらされており、こうした中で勝ち残っていくためには、技術開発によって新製品を生み出し、国際競争力を高めていくことが必要不可欠です。特に、最近、海事産業を取り巻くビジネス環境は大きな変革期を迎えており、GX（グリーントランスフォーメーション）とDX（デジタルトランスフォーメーション）への対応が急務となっています。このため、海外の優れた点は取り入れつつ、我が国海運・造船・船用業界が連携し、オールジャパンで国際競争を勝ち抜くための取組みを進めることが肝要と考えています。

特に、地球温暖化対策としてGHG削減のための水素やアンモニアなどの新燃料への転換は、船舶の仕様や運航形態の変革をもたらす100年に一度の出来事であり、今後の我が国造船・船用業界の国際競争力強化の成否を分けるものとなります。このため、エンジンのみならず船内プラント全体の開発への取組みを推進して行くことが求められています。

また、自動運航船に関しては、自動化・省力化機器の開発、各種機器等の状態監視や予防保全に関する検討などを進めていく予定です。

・新製品開発助成事業

会員企業の技術開発力を強化し、新製

品を生み出すことにより、国際競争力を強化し、新規需要を創出していくため、(公財)日本財団からの助成を得て新製品開発助成事業を実施しています。こうした技術開発はユーザーニーズに即したものであることが肝要であることから、事前に実施した船主等のユーザーへのアンケート調査結果及び当会技術開発戦略検討委員会で定めた技術開発ロードマップに沿って、助成事業の募集を行っています。

・プロジェクト型技術開発事業

特定の技術開発テーマにおいて効率的・効果的に成果を得るため、複数の会員企業が、他社との重複投資を省きつつ、能力を結集し連携して技術開発に取り組むプロジェクト型技術開発事業を推進することにしています。そのテーマとして、重要課題となっているGHG削減や自動運航船などを取り上げ検討してきました。

・スマートナビゲーションシステム研究会

船舶のIT化IoT化が進む中で、船内の異機種間での情報統合化を可能とし、船内及び船陸間の情報インフラの標準化の検討のため、スマートナビゲーションシステム研究会を立ち上げ活動しています。現在では船用メーカー・海運・造船業界のみならず、IT関連企業などを含み、計56社、110名を超えるメンバーで構成される、まさしく海事クラスターを代表する研究会となりました。

これまで、船陸間通信のデータフォーマットの国際規格(ISO)化を進めるとともに、情報セキュリティ対策などについても検討しており、自動運航船開発等のために必要となる情報インフラの構築に

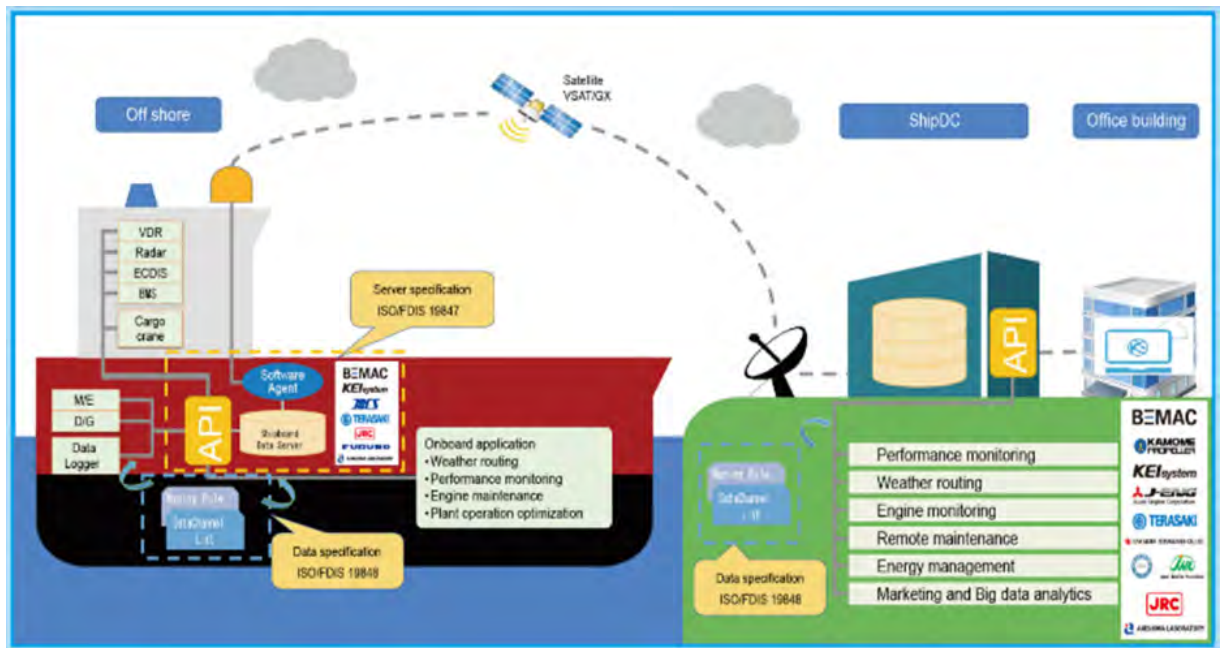


図4 スマートナビゲーションシステム

貢献しています。

・次世代海洋エンジニアリング会

今後、従来にない全く新しい発想に基づく技術開発を進めるためには、同業他社あるいは異業種・他分野の技術者との交流の場を設けることが必要であるとされております。

また、自動運航船や GHG 削減に向けた技術開発を考えると、10年後を見据えて各社の将来を担う優秀な若手技術者の連携を深める取組みにより、将来的に新たなアイデアの発掘や、技術的な協力体制の構築等に繋げる必要があります。このため、会員企業31社41名の参加を得て新たに「次世代海洋エンジニアリング会」を立ち上げました。本会では、同一メンバー参加の下、今後2年間にわたり計5回の交流会を実施し、業界の更なる発展に寄与すべく、会員企業の横の繋がりや新たな視点に基づく協調領域のあり方に関する検討等を行う予定です。

・カーボンニュートラルに向けた取組

昨年11月に、COP26において岸田総

理が改めて「2050年カーボンニュートラル」の実現に向けた決意表明を行い、日本政府及び日本船主協会が、国際海運分野でも同様の目標を掲げるべきことを表明し、IMOで他国との共同提案を行いました。さらに、内航海運においても、政府が設けた検討会の場で今後の取り組みの方向性が示されました。

こうした中で、当会としてもこれまでプロジェクト型技術開発事業の先駆けとして、エンジンメーカーが中心となり、水素やアンモニアなどの新燃料向けのエンジン開発について検討してきました。こうした流れが、政府のグリーンイノベーション基金による水素、アンモニアを燃料とするゼロエミッション船の世界に先駆けた実用化に向けた「次世代船舶の開発」プロジェクト（水素燃料船の開発、アンモニア燃料船の開発、LNG燃料船のメタンスリップ対策）、あるいは世界初の試みである日本財団のゼロエミッション船の実証実験にかかる技術開発助成プログラムへの応募につながっている

と考えています。

(5) 我が国海事クラスターとの連携強化

当工業会が発展していくためには、ユーザー業界である海運業界、造船業界、関係団体との連携強化が重要と考えており、定期的に懇談会等を開催し、情報交換、意見交換を行っています。

このうち、特に造船業界との間では、今後造船業界が生き残っていくためには、船用業界とともにサプライチェーンの効率化を進めていく必要がある、との認識が示され、令和2年度から国土交通省の予算も活用しつつ、検討を開始しています。令和2年度には、アンケート調査等により、造船・船用間のサプライチェーンの効率化を進める上での課題や問題点の抽出を行っており、今後具体的な課題解決に向けた検討を進める予定にしています。

4.最後に

当会の活動の一端をご紹介しましたが、当会は海事業界が抱える課題への取組みにおいて技術面等で中心的な役割を果たすべき立場にあると自負しており、長年に亘り顧客の信頼を獲得してきた高い品質や技術力、きめ細かなアフターサービス力等を基礎としつつ、一層の競争力強化を図り、高品質の船用製品の安定供給という社会的使命を果たし、世界の海事産業の発展に貢献して参りたいと考えております。このためには、関係業界の皆様方のご指導、ご支援が不可欠であり、引き続きご高配を賜りますようお願い申し上げます。

最近の中小型造船業界の状況と 当会の事業について

一般社団法人 日本中小型造船工業会
常務理事 石川 洋一

1. 中小型造船業界の概況

中小型造船業は、産業基礎物資の物流の8割以上を担う内航貨物船や、離島住民の不可欠な移動手段である内航旅客船に加え、比較的小型のLPG船、ケミカルタンカー、冷凍運搬船、コンテナ船といった外航船の建造やその高度化を通じ、海上における我が国国内の物流・旅客輸送及び国際貿易を支えている産業です。また、全国各地の地場産業として、自社及び協力事業者合わせて1万5千人の雇用と5千億円の売り上げとともに、地域に根ざした裾野が広い関連産業を有し、地域経済の発展と雇用の安定に大きな役割を果たしています。

しかしながら、造船業は、数年来、日本が世界貿易機関（WTO）のルール違反だと主張している韓国や中国の公的造船支援によって異常に低い船価が形成され、我が国の造船各社は受注難に苦しんでおりました。そのような中、新型コロナウイルス感染症が世界的に蔓延し、経済が停滞するとともに人的交流の制限により商談も困難となり、中小型造船所の手持ち工事量は、令和3年春には平均して1.1年分程度と、安定操業といわれる2年分からは程遠い状況となってしまいました。最近になって、ワクチン接種の進展と、各国の経済対策によっ

て、一部経済が好転し始め、外航船のバルクキャリアやコンテナ船については海運市況が活発になり多少の受注回復が見られましたが、小型タンカーやケミカル船など依然として低迷を続けている船種も多くあることに加え、過去に例を見ない鋼材価格の高騰と供給遅延（後述）に直面し、建造工程や資金繰りに大きな影響を受けています。一方で、2050年のカーボンニュートラルをはじめとする世界規模での脱炭素社会に向けた動きが顕著となり、船舶においても、水素、アンモニア、電池など新たな燃料に対応したエンジンや推進システムの開発が目下の課題となっています。

2. 国による支援

こうした状況を踏まえ、国においては、雇用調整助成金の支給等により支援を行い、中小型造船業においても多くの造船所がその支給を受けました。

さらに、令和3年5月には、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「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」（海事産業強化法）が公布され、これに基づき、造船・海運分野の事業基盤強化に関す



出典：国土交通省 https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk5_000068.html

図1 海事産業強化法に基づく計画認定・支援制度

る計画認定制度が創設されました。この制度は、造船・船用事業者と海運事業者が共同で特定船舶（環境負荷低減、安全、省力化の要件を満たす船舶）の計画・技術開発・建造を行うことで好循環を創出し、シナジー効果が生まれることが期待されるものです。具体的な支援内容は、認定を受けた造船・船用事業者と海運事業者の双方に、財政融資資金によるツーステップローンの活用、税制の特例等が適用され、内航船・外航船ともに優遇を受けることができるというものです。令和3年11月末までに当会会員の計画を含む11件が認定されました。

3.日本財団による助成

日本財団は、創設以来50年以上にわたり、造船業や船用工業の事業者に対して、造船所や工場などの近代化・合理化のために必要な「設備資金」と、資材の仕入れ、諸経費のため安定的に必要な「運転資金」を長期・低利で融資する制度を実施しています。特

に令和3年3月に、新型コロナウイルス感染症の蔓延による景気の低迷や、船腹過剰による新造船の受注縮小などを要因とした造船業界の厳しい業況を踏まえ、いち早く無利子融資制度を創設いただき、多くの会員造船所がその恩恵を受けました。

また、令和3年6月には「先進船舶の開発・実証助成プログラム」も創設されました。この制度は、環境負荷低減、省力化等に優れた船舶や船型を開発したり、技術者、技能者不足を克服し、設計・製造の現場における生産性を格段に向上させていく中小型造船所に対し必要な費用の一部を助成するものです。本プログラムの実施にあたっては、2050年カーボンニュートラル、内航船省人化等の中長期的な課題に対し、中小型造船業として従来の体制や思考の枠にとらわれない解決策を打ち出すため、日本財団の直接のご指導の下、中小型造船所が協力して目的別の3つのコンソーシアムを形成し、会社独自の範疇から抜け出し、特に異分野企業との交流による知見の吸収や

協働等を行う取り組みを始めたところです。第1回目の助成においては11社の事業が採択されました。

これに対応し、技術者の能力高度化も求められます。当会では令和3年度より2年間の計画で日本財団助成事業として中小型船に特有のアルミ溶接技術者の育成を実施しており、会員造船所等10社に講師を派遣して研修を実施しています。今後は、低・脱炭素船などの新しい燃料・推進機関・機器等に対応した設計、工作等の技術に対応できる人材育成にも注力していく予定です。

この他、人材育成関係では、日本財団助成事業による進水式や造船所の見学会、小中学校で授業として造船・海運を総体的に学ぶ海事産業ものづくり体験講座の実施を通じて、次世代を担う子供たちへ造船業の魅力を発信しています。また、日本海事協会の支援を得て全国6カ所の地域造船技能研修センターでの新人研修及び専門技能研修への協力など幅広く取り組んでいるところです。新型コロナウイルス感染症の蔓延により実施できなかった時期もありましたが、現在は感染対策を徹底したうえで、適切な規模で実施しております。



図2 進水式見学会の様子



図3 工場見学会の様子

また、労働安全衛生の観点からは、令和4年4月から溶接ヒュームに対する規制が一層強化されることに伴い、日本財団の支援を得て、造船所が新規制に対応するためのマニュアルを令和2年度に作成しました。令和3年度は、これを各造船所に展開して溶接ヒューム濃度の測定など規制適合のためのコンサルティングを行っております。さらに、優秀な人材の定着には安心・安全な職場を維持することが不可欠です。このため、専門家による安全衛生教育、会員相互の工場点検活動を継続し、さらなる労働災害の防止に努めています。

生産性向上の観点からは、日本財団の支援を得て、令和3年度から2年間の計画で「AI活用による設計期間短縮手法の開発」を新たに開始しました。不況下において、短納期船の建造ニーズが高まることを踏まえ、設計工程を的確に設定できるよう開発を進めています。

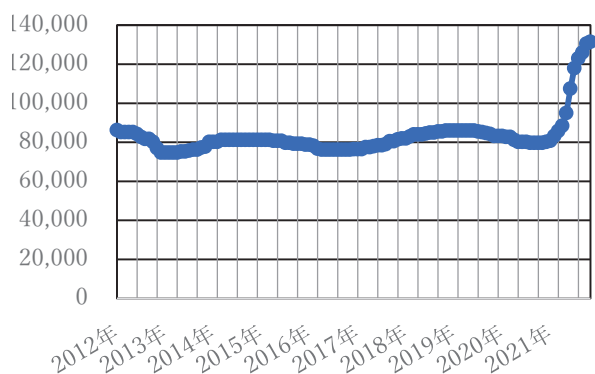
さらに、日本財団の支援により、外国人実習生の造船所への受入れの事業を実施しています。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響で、日本への入国が制限されているため、受け入れができない状況となっています。現地で受け入れを待って

いる実習生の中には、一時的に他の仕事に就いてしまう者もでてきていますが、日本への入国が可能になれば早急に受け入れる予定です。

4.鋼材価格の高騰

現時点で、中小型造船業界が直面している最大の問題は、昨今の鋼材供給のリードタイムの長期化と突然に始まった鋼材価格の急騰です。

厚鋼板市中価格推移



出典：鉄鋼新聞 <https://media.japanmetaldaily.com/market/list/>

図4 厚鋼板市中価格推移

船主は船舶の運航により営業を行っているため、船舶が運航できないことは営業の損失となります。このため、造船業は、建造受注時に取り決めた引き渡し納期に遅れた場合には大きな賠償金（ペナルティ）を支払う契約となっています。今般、鋼材の需給がタイト化したことにより、鋼材調達における発注から納入までのリードタイムの長期化が発生した造船所があり、建造工程や資金繰りに大きな影響が出る可能性があります。

また、造船所は、船主と船価の見積に合意し、建造契約を締結してから、鋼材を

発注します。また、通常の商慣習であれば、鋼材価格は半期（6か月）毎に、その半期の間に納入された鋼材について、造船所と鋼材メーカーとで価格交渉が行われます。このため、鋼材が急激に値上がりすると、船価の見積時に想定した鋼材価格を大きく上回ることになります。鋼材価格は、製造原価に占める割合が非常に大きいため、今般の鋼材コストの急騰は造船所の経営に大きな影響を与えます。

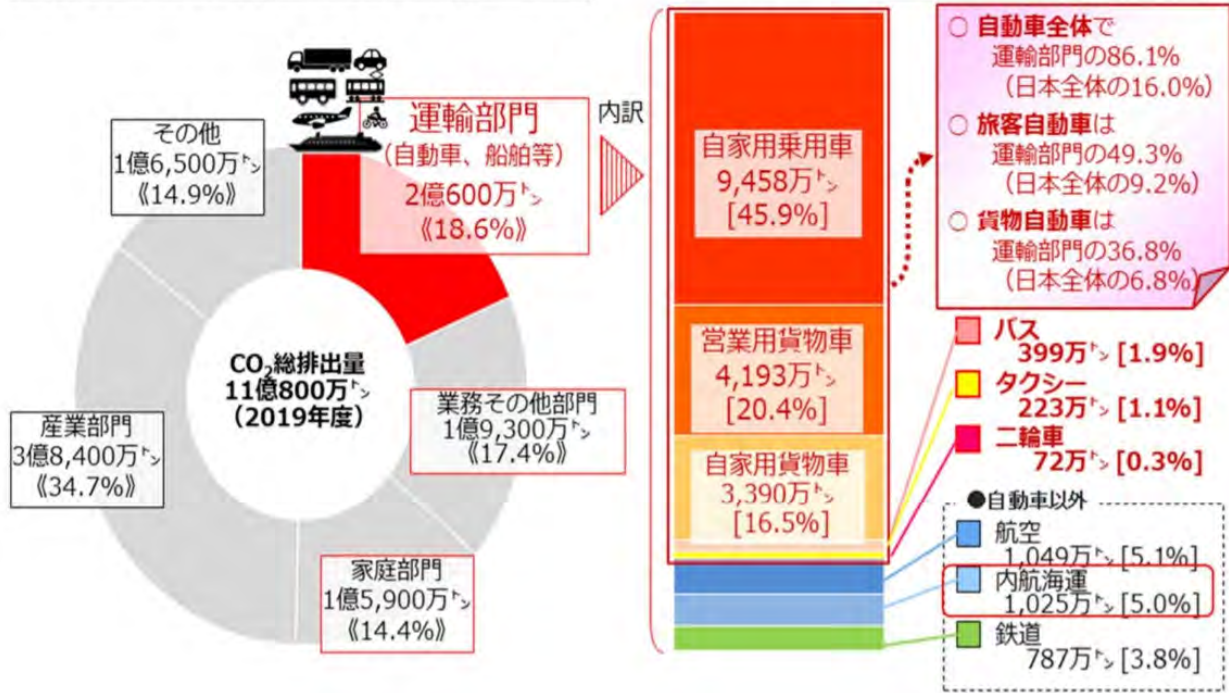
当会としては、日本造船工業会や国土交通省とも協議をして、鉄鋼業界や関係省庁などへの切実な働きかけを行っているところですが、供給量、価格の両面における安定に是非ともご協力をお願いしたいと考えております。

5.中小型造船業のこれから

中小型造船各社が自助努力していかなければならない課題は、個々の造船所及び業界全体としての生産性の向上です。このため、大手に比べ設計能力やリソースの劣る中小型造船所の会社規模にマッチした、設計から現場での製作まで利用可能なシームレスな造船標準ソフトウェアの共同開発について検討を進めているところです。また鋼材を含めた資機材の調達や加工などの生産性の向上についても検討を始めたところです。

また、技術面での課題として、地球規模でカーボンニュートラル社会への動きが加速し、船舶、車、飛行機などすべての輸送機関に、水素、アンモニア、電池など新たな燃料に対応したエンジンや推進システムの利用が求められています。

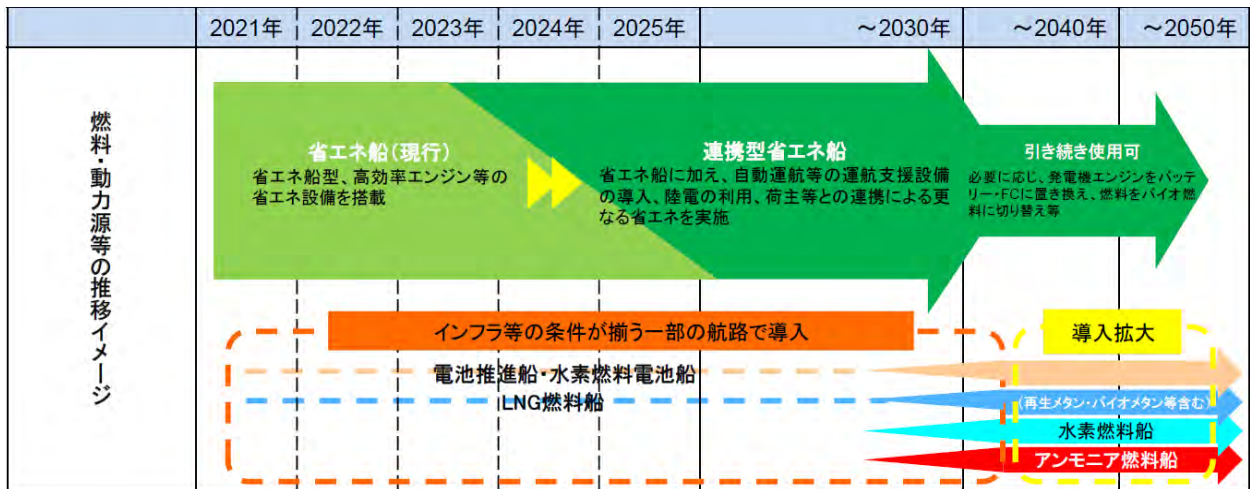
我が国の各部門におけるCO₂排出量



出典：国土交通省

<https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001420833.pdf>

図5 内航海運のCO₂排出量



出典：国土交通省

<https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001420834.pdf>

図6 内航カーボンニュートラル推進に向けたロードマップ案 (抜粋)

こうした動きを受けて、最近では当会会員の一部でも LNG 燃料（または LPG 燃料）と重油燃料の両方を利用可能なデュアルフューエルエンジンを搭載した環境先進船も受注しています。こうした国際社会の流れに対応するために、中小型造船業界とし

ても、船用機器メーカーや船主・オペレーターの協力も仰ぎながら、各社の長を發揮した省エネ船や新燃料対応船などの新型船開発やこれに対応可能な人材育成を進め、船主各位へ独自性を持った提案を行っていきたくと考えています。

安全の知識と意識の維持向上のために

株式会社 トマック

機械部長 山本 晋司

まずは、株式会社トマックについて簡単に紹介させていただきます。

東洋建設株式会社のグループ会社で主に海洋土木のなかでも作業船を使用した海上工事を得意としております。作業船の工事は主に港湾内での仕事が殆どであり、従来の船舶機器については推進器をもたない非自航作業船（浚渫船、地盤改良船等）と自航法定船舶（押船、揚錨船等）では100～200ト前後で平水・沿海資格船を保有し運用していましたが、新たに遠隔離島や海洋構造物等の分野に挑戦するために自航式多目的船「AUGUST EXPLORER」<4831ト、4000PS、500t吊り起重機、DPS、近海資格船>（以下「本船」という。）を2016年に建造・運用開始をしました。今までの保有船舶とは規格が異なることから、本船建造計画段階より、配乗する乗組員の海技免状の取得を含めた育成計画と社内規則の整備を行うにあたり海事代理士や海事コンサルタント会社のご指導・ご協力をいただき現在までの安全運用が可能となっております。

弊社の活躍の場は、海上を含め変化の予測が難しく、厳しい自然環境の中でありますので安全対策については各役職員及び会社経営においても重要課題となっております。よって、安全に関わる教育・訓練は当然のことながら重要であることは全役職員認識しておりますが日常業務の忙しさと全国各地に勤務している関係職員を一堂に集めた研修会開催の調整が難しいことも事実であります。

以上のことから弊社では年度当初に年間の教育訓練を計画し、社内・社外研修の予定を事前に周知し実施しているところです。今年度始めに海事関係においてはSTCW条約の基本訓練についての研修会を海事代理士に依頼

をしたところ快諾をいただき今回の開催となりました。研修会には本船の乗組員と小職も参加しましたが内容が非常に実践的であり、改めて緊急時の対策を常日頃から乗組員を含めた会社全体で準備し意識を共有することの重要性と多くの気づきを発見することができました。また、本船乗組員の研修受講報告書をもて「船員、社会人として重要なことを改めて気づかされた」との感想が多くあったことから、とても有意義な研修会となりました。講師の濱地様、橘様、木下様にはこの場を借りて御礼申し上げます。研修会の内容の中で、個人的には特に「マニュアル・規則を作ることが目的となっていませんか？」との問いかけに対して気づきと反省がありました。規則自体は手段であって優先するべき重要な目的は何なのかを勘案したルール作りが大切であり、そして何よりコミュニケーションを大切にしたい会社組織でありたいと強く思った次第です。

今後も引き続き（一社）日本海事代理士会のご協力をいただき今回のような研修会を定期的に開催し会社全体の法令遵守及び安全の知識と意識の維持向上に努めていきたいと思っております。



「AUGUST EXPLORER」

所有者：東洋建設株式会社 借入人：株式会社トマック

「株式会社トマック様 STCW基本訓練」を実施して

近畿支部 木下 久美

株式会社トマック様では、船員としての知識・意識向上のために様々な訓練や講習に参加されております。その一環として、昨年は運航管理を行っている「AUGUST EXPLORER」と「第十武庫丸」の船舶と船員、陸上の関係者を対象に、船内備置の備品、掲示物、書類の不備や書き方、船内の安全・衛生などの船舶を取り巻く環境を対象に、海事法令に則り本会の小田会長、松居顧問と共に「海事代理士の視点」で船内点検を行いました。問題点の指摘、船員からの質問・相談への対応を後日取りまとめて提出したところ、「気づいていなかったところが分かって良かった。」と言ってもらえました。



2020.10.27 船内点検「AUGUST EXPLORER」

今年も STCW 条約の基本訓練のことがあり、海技免状受有者は免許講習を受けているために再度受講する必要はないのですが、「応急訓練」「安全社会訓練」は常に意識すべき事項であるものの、免許講習は海技免状を最初に手にするときに受講したきりで、5年以上、10年以上前という船員もいることから、操練の意識も含め本船に沿った、本船の乗組員としての訓練を行うことになりました。

とはいえ、講師にはそれなりの資格が必要なことから、海技免状受有者で、ボート免許講師、救命講習の資格もある本会会員の橘海事代理士に相談したところ、船長経験者で、現在は水先案内人、大学講師でもある本会会員の濱地海事代理士と一緒に、テキストを一から作成していただき講習をしていただけることになりました。

当日の講習は、2日間で開催する予定の内容を、本船の仕事の都合で1日に凝縮したものでしたが、講義は事例をとりあげた内容であったり、講義を聞きそれに伴う本船での行動、問題点を船員と一緒に考え意識させるといった船員参加型の内容で、なぜ動画を撮っていなかったのだろうと残念に思い、昨年の船内訪問点検と同様、「ここだけで終わるのは勿体ない」、「全国の船舶所有者に紹介したい」と言える講習でした。



2021.11.18 STCW条約基本訓練

講師を引き受けていただいたお二人には改めてお礼を申し上げます。

初めに船内研修をご依頼頂きました株式会社トマック様、木下海事代理士にお礼を申し上げます。今回は STCW 条約基本訓練のうち「初歩的な応急手当（応急訓練）」と「各々の安全及び社会的責任（安全社会訓練）」の同等内容の講義及び緊急時を想定した演習を行うことにより、日頃の訓練や教育が重要であると認識出来ることを目的としました。

研修の内容は次のとおりです。

初歩的な応急手当	船員労働安全衛生規則、応急手当、負傷者の搬送、救助要請等
各々の安全および社会的責任	安全な作業活動、命令の理解と職務上の意思疎通、非常措置、海洋汚染の防止、人間関係の構築と社会的責任
演習	演習ノートを配付し、様々な事例について23項目の演習を参加者全員で考え意見を出し合う時間を設けました。例えば、「デッキに油があふれている、どうする?」という質問に関し、それぞれ考え意見を発表してもらいます。そして全員で考えた意見をホワイトボードにリストアップし、それを演習ノートにメモしてもらいます。この作業により、これまで自分が「知らなかったことを知る」プロセスが重要だと考えます。また、そのノートを保管しておくことで、いざという時にとるべき行動が解ります。テキストやマニュアルにない本船の事情なども見付き、それをさらに議論することで活きたマニュアルが完成します。
配付資料	講義のレジメ、船員の低体温症ガイドブック、騒音障害防止のためのガイドライン、心肺蘇生の手順、油処理剤の正しい知識、気道異物除去の手順、船舶津波対策実施要綱、係船索破断重大事故調査事例

参加船員の雰囲気もよくチームワークがとれていると感じましたが、今後も船内での研修など普段から考える機会を増やし、緊急時には考えなくても行動がとれるように継続が必要です。また現場の船員だけではなく、陸上スタッフも含めた研修訓練の実施を期待します。内航船や旅客船の安全管理規定には、安全に関する教育・訓練を年に1回以上実施する内容が規定されていますが、今回作成したカリキュラムは他の船社様にも有益な研修内容となっております。研修についてのご相談がございましたら、全国どこでも社内研修船内研修を問わずご相談承ります。



2021.11.8 船内研修風景

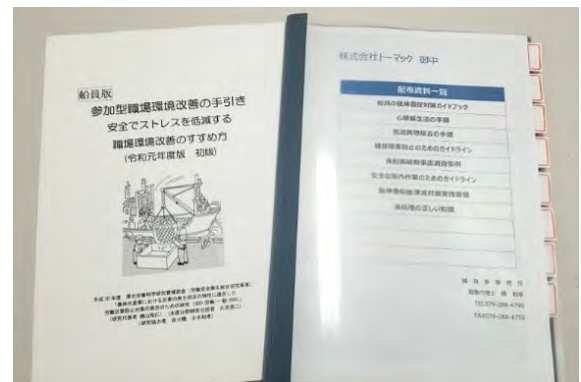


2021.11.8 演習風景

多くの乗組員は、日々の運航や荷役、整備作業等に追われる業務の中で、教育や訓練に貴重な時間を費やすことに疑問を持っています。私は、カーフェリーやクルーズ客船での乗船経験があり、以前にも様々な船内教育や訓練に関わってきました。当時も、乗組員の中には、「なぜ、この忙しいときにこんなことを！（怒）」という方も少なからず存在しました。そこで、冒頭で教育や訓練の重要性について理解してもらおうようにしています。例えば、米国のある消防署が市民の防災意識の向上や学校での教育活動に徹底的に時間を投資した結果、全米で最も火災発生率が少ない管区になったという事例など・・・

火災が発生した場合など、重要かつ緊急な事柄については、特に目標を設定しなくとも乗組員は最善を尽くします。反面、重要ではあるものの緊急ではない事柄は、目標を立てスケジュール化しなければ行動できません。それが教育や訓練、日頃の運動などで、「今やらなくてもそのうちやれば・・・」と後回しになりがちです。本船の安全運航を目標にするなら、教育や訓練の優先順位を上げなければなりません。この訓練の趣旨を理解して頂き、今後、自主的に訓練や教育をして頂けると期待しています。

よく、PDCA サイクル云々という話を聴きます。確かに継続的改善の考え方は重要だと思います。しかし、継続的に改善して「完璧なマニュアル」を完成させることがゴールになっていないでしょうか？重要なのは、継続的に安全について全員で考え、あらゆる状況を想定し、備えておくことではないでしょうか？訓練手引書等の細部（葉っぱの部分）にまで踏み込む前に、まず安全意識の向上を図り、日々の訓練・教育を習慣化できる土壌作り（根の部分）が不可欠です。この観点から特に「人間関係の構築と社会的責任」を中心にリーダーシップやチームワーク、組織風土の大切さなどについて考えてもらいました。この船内教育をきっかけに、今後、訓練・教育を習慣化して頂くことができれば幸いです。



配布資料

～海事代理士の業務とこれから～

令和4年新春の座談会は、現執行部から松井副会長、秦副会長、昨年国土交通大臣表彰を受賞された川寄直人元副会長、三池治行顧問（前副会長）にお集まりいただき、海事代理士の業務や今後について伺いました。

司会 あけましておめでとうございます。

昨年、海事代理士制度制定70周年を迎えましたが、ここで改めて海事代理士の業務やこれからについて、お話を伺いたいと思います。

まずは自己紹介からお願いします。

松井 昭和35年生まれ

の61歳、大学を出た昭和57年4月に父の事務所に入りました。平成7年10月に父が亡くなり、そこから私と家内の2人でやっています。扱う業務は、検査、登記、登録、あと内航関係ですね。基本的に何でもやりますけれど、今申し上げた業務が比率としては高いです。行政書士の資格も持っていますが、それは海事代理士ではできないときに使うのみで、建設業などの行政書士業務はほとんどしておりません。



松井副会長

司会 行政書士資格は、船舶にかかる一連の手続きの中で、海事代理士の資格ではできない手続きがあるときに補充的に使われているのですね。

秦 私は昭和42年生まれ、54歳です。海事代理士の資格は、平成2年、大学3年の時に取って直ぐに登録しました。入会は平成4年です。大学卒業後はサラリーマンとなり、平成10年に退職して北海道に戻り、父の事務所に入りました。現在は、

補助者としては母と妻、パートも2人います。業務内容はほとんどが船舶免許関係です。パートもほぼ2人とも、船舶免許の方に従事しています。元々は父が始めた海事事務所ですが、今は比率的には逆転して行政書士事務所としての仕事の方が増えています。

三池 私は、学校を卒業してサラリーマンをやっている期間が2年ぐらいいり、転勤させられるという噂を機にサラリーマンを辞める決意をしました。昭和57年の春、父親の海事事務所で下働きをしながら、その年の試験で合格しました。その前に行政書士の資格も取得していたのですが、松井さんと同様、行政書士資格は海事代理士に付随した手続きがほとんどです。業務の内容も松井さんとはほぼ一緒で、登記、登録、検査とたまに内航関係をやる感じです。最近では検査関係も海外案件が多くなってきているなという印象があります。この座談会の前にも海外案件で1人じゃ手に負えず、パートナー的な海事代理士と組んでやっている案件のミーティングをしていました。これからはそういう案件も増えていくのかなと感じています。

川寄 私は昭和33年生まれの63歳で、今年からちょっとだけ年金をもらえるようになりました。昭和56年に大学を出てサラリーマンとなり、翌57年に函館に戻って父の事務所に入り、その年に海事代理

士の資格を取り、平成7年に父が70歳になる節目で引き継ぎ今日に至っています。事務所の方は、今年から妻が海事代理士の登録をして不測の場合に備えております。仕事は主に検査が主体で、他にもいろいろいな仕事がありますが、全体的に仕事の幅や量は少なくなっているような感じはします。

司会 川崎さんは、サラリーマン時代は何をされてたのですか？

川崎 私は自動車会社の技術員をしていました。機械科なので、検査の方はあまり苦労せず割合すんなり入ることができました。機関の海難報告などは興味深く取り組むことができました。

司会 やはり知識があると理解しやすく、話が深く見えるということですね。

海事代理士業務について

司会 それでは海事代理士業務についてお訊ねしたいと思います。海事代理士業務は、手続きの時間がとてもタイトであったり、他の地方の方と連携したり、船の運航状況によって予定が変わったりと、他の士業とは異なる部分があるかと思います。また、検査の知識など特殊性、専門性の高さがあると思うのですが、そういうことについてお話を伺えればと思います。三池さん、先ほど他の方と連携してというお話をされていましたが。

三池 そうですね。ここ数年は、中国で作った貨物船が日本に入って来て引き渡されるという流れの中で、まず外国での検査手続きは私の方でやらせてもらって、日本に来てからはその入った場所の海事代理士にバトンタッチしてやってもらう。さ

らにその登記はまた違うところ（船籍港）で登記されますので、別の方にバトンタッチするというので、1隻の船であっても、日本に入ってから3人、4人の海事代理士を経て就航するというケースが多くありました。昔はあまりこのような連携はなかったのかなと思っております。そういう意味では、海事代理士会に入り役員もやらせていただいていた関係もあり、皆さんと連携しやすい環境ではあったなと思いますね。

松井 確かにいろいろな研修会や会合でお会いして話をすると、この人はどういう分野が得意かっていうのがわかりますよね。

三池 あちこちの方と連携するというのは他の資格と違って海事代理士独特のものじゃないかなと思いますね。

松井 やはり船は動くものだから、そういう動きが出てくるんだと思いますよね。不動産は動きませんからね。

司会 動産なのに登記があり、登記・登録という二元制度という意味ではかなり特殊ですね。

川崎 今月に入って2件、秋田や気仙沼の会員の方に地元のプッシャー・バージの臨時航行検査を頼みました。土地々々でやはり取り扱いが違ったりするので、なるべくその地の人に頼むということで今回もお願いしました。

司会 秦さんはどうですか。

秦 免許関係が多いです。北海道の特殊事情もあるのですが、昔200海里問題があったでしょう。減船になって、小樽は結構その影響を受けたと思うんです。海事代理士の仕事も徐々に減って、今小樽市内には造船所もなくなったんですよ。だから、船の仕事といえばちょっと離れた増

毛というところの仕事を本当に数える程度しかやってないですね。なるべく私は造船所に行って全部検査の終了まで臨検に立ち会うことにしているんです。それでもわからないところはやはりありますし、先輩に聞きながらというところもあります。先ほどの海事代理士との交流というのも、この会に入っているからこそ私も中央研修会などの場でいろんな地域の会員と仲良くなって、この仕事はこの方というのがだんだん分かってきて、そういうネットワークづくりができたということが、今でも自分の資産として大きいなと思います。船の仕事は特定の海事代理士に集中する傾向が強いので、新しい方が入ってくるとすると、なかなか厳しい部分もあって、やはり入りやすいところというのは免許業務になってしまっているのかなと思うんです。

司会 運航で仕事の予定が変わったり、登記・登録から出港まで時間がタイトでというイメージがありますが、他の土業と比べてそういう特殊性はどう考えていらっしゃいますか？

三池 確かに運航スケジュールをしっかりと把握していても調整が必要になってくる場面はありますね。さっきの地方の連携を絡めて言うと、最近、外航船の国籍証書の検認の件で、最初、大分に入る予定で地元の会員にお願いし、それがキャンセルになり、次は茨城の方をお願いしたけれどまたキャンセルになって、最終的には、釜石に入ることになって東北の会員に頼んだというのがありました。やはり土日に絡むと運輸局は休みなので、平日でできる所を探すとすると、比較的単純な国籍証書の検認の手続きでもこんなことが起こってしまうことがあるし、やはり登

記登録に関しては運航のスケジュールで結構左右されるということがあります。この間も船の建造が上手くいってない状況で、本当はとっくに船が完成して登記する予定だったのがまだ完成してないから登記できないとか、結構スケジュールに左右されるというのは、最近つくづく感じています。

司会 船主さんとかとも連携を取りながら、手続きが遅れたりした時には、責任の所在を明確にするなどなにか気をつけられることはありますか。

三池 お客様が私に依頼してくるということは、全国どこであっても「あんたが音頭を取って」ということを望んで来ている話だと思うので、やはり最終的に完結するまではきっちりと責任もってやらなきゃいけないというのがあります。それだけ信頼していただけるという事はありがたいことですから、それに応えるように一所懸命、「どこでどういう人をお願いすれば、きっちり終わられるのかな」というのを考えながらやっています。そういう責任感を感じていますね。

司会 川崎さんはいかがですか。

川崎 新造船だったら、どの時点で船籍港に戻るとか、検査証書の結了をいつにするのか、仮国（籍証書）でするのか、いろいろケースバイケースなので、そこは連携しながら進めないといけないのかなと思います。「あそこでこういう仕事したいんだけど、誰か紹介して欲しい。」というのはよくありますね。「この人だったら大丈夫だな」という会員に頼むことが多くなったのと、地域によって登記を引き受けてもらえないような地とか、近くに（海事代理士が）いなかったりして、結局はやる方

がないから郵送でもいいから申請してくださいって事例がここ数年すごく増えているように思います。

海事産業を取り巻く状況

司会 では、次のテーマです。海事代理士制度が70年続いてきた中で、海事代理士を取り巻く環境の変化、海事産業自体や社会情勢の変化などに伴う海事代理士業務内容の変化というのもあるかと思いません。秦さん、200海里問題に触れておられました、簡単に教えていただけますか？

秦 200海里問題により、いわゆる国の漁船減船政策が行われたんです。農業で言ったら減反ですね。北海道は漁船が多かつ



秦副会長

たので、減船により船の仕事が小樽市内ではどんどん減って、造船所も無くなっていくという状況です。今小樽に船籍港のある登録船は4、5隻しかないと思います。あと、勉強されている船社さんが増えました。昔は何でも頼んで来られたのが、総務部門などがよく調べて海事代理士に頼まず自社で直接手続きされるというのが見受けられます。どうやって海事代理士の良さとか強みというのをアピールしていくか、プラスアルファがないとただ仕事をこなしてるだけじゃダメなんだなということとはもう10年以上前から感じています。

司会 同じく漁船の多い川崎さんのところはいかがですか？

川崎 そうですね。私が昭和57年に戻ってきた時に、造船所が函館市内の狭いあの入

り江に面して12、3あったかな？ところが今、造船法登録の造船所が2ヶ所と、小型造船業法だけの2ヶ所で造船所が4ヶ所しかないんですよ。さっき秦さんが言った200海里問題の時には1年で60隻くらい底引きの漁船を函館で解撤した記憶があります。建造後まだ定期検査を迎えていない船も解撤しました。あと北洋漁業も全部、昭和64年になくなったかな？最盛期は、船団だけで母船が12隻とその付随船が何十隻もいるわけですから。沖に5、6000人の町が1個移動するような、そういう時代で、北海道全体がそういう漁業を基盤として、海事代理士が成り立ってたんじゃないかなと思うんです。函館はそういう意味ではまだちょっと恵まれていて造船業が残っているということと、函館青森間が物流の拠点で船の出入りが多い、そういう関係でかろうじて生き延び、海事代理士だけで生計を立てられているという状況にあるのかなと思います。

司会 小樽に本局（北海道運輸局小樽庁舎）があったんですね。

松井 そうですね。

秦 全国では本局の陸海統合の1番最後だったと思います。

川崎 その前は、函館だったんですよね。北海道運輸局の前に函館検査場、日本に何箇所か船舶検査場というのがあったんです。

司会 定期検査を迎えないまま解撤とは、悲しくなりますね。

川崎 脱線しますが、先日NHKのニュースで、松前沖でマグロの大群を上空から捉えた映像がありました。マグロは実際増えているんです。

松井 漁獲割当が増えてましたよね。

川崎 悲しいかな、その増えたマグロがイカ

を食べているそうで、特に沿岸の小型のイカ釣り船が一斉に行く前にマグロにイカが食べられちゃって取れないと漁業組合の人が来て嘆いていました。

司会 マグロが増えて喜んでたらダメなんですね。イカが食べられなくなる。

秦 海の環境が変わってきているんですね。

松井 やはり温暖化の影響なんでしょうね。

川崎 昔は獲れなかった南の魚が寒い海でも獲れるようになったって聞くし、それと昆布、あれは道南、北海道の南で獲れるんですよ。だけど、石灰化で昆布が育たないんです。養殖の昆布は、天然の昆布から芽をとったものをロープに入れて養殖するんですが、その石灰化で天然の昆布がほぼ壊滅で。だからもう昆布は取れなくなるかもしれないって言ってました。

司会 瀬戸内の方はどうですか？

松井 瀬戸内はいわゆる検査対象の漁船というのはもうほとんどいないので、私自身は漁船の検査の手続きをしたことは今まで一回もありません。それから、造船所はやはり不況でかなり倒産であるとか閉鎖されて生き残っている所はもう数えるほどという感じです。木江のあたりも島に結構あってバンバン船を造ってましたが、今は本当に造るのはもう1、2ヶ所ぐらいで、あとはブロックを専門に造っているみたいですね。私のところはガット船のお客さんが多いので、それは本当に数が減りました。残っている船も船齢が25年以上の船を修理しながら東京湾のほうで使ってるみたいです。なかなか今、ガット船が活躍できるような場面がないので、それはどうしても減って、むしろ貨物船の方が増えていますね。

司会 松井さんのところにもガット船が多いの

ですね。

松井 似島というところが、ガット船の船主さんが多く、東京湾の木更津のほうで動いているのが大半です。

司会 やはり海上の大きな土木工事が減っているからということですか？

松井 中部空港は2本目の滑走路を造るんですよ。でも工事の段階において必要な船は違ってくるので、ガット船が入れるようなタイミングはそんなにずっとありませんし、大きな5000～6000立米積むようなバージで作業するんでしょうから、なかなかガット船は難しいと思いますね。

司会 貨物船は増えているとのことですが。

松井 増えてますね。やはり何でも積めるといふこともあるし、もちろん、船主さんだけの希望で作れるわけではないので、オペレーターとか荷主がゴーサインを出さないと作れないものですけど、貨物船は少しずつではありますが増えていると思います。

司会 関東地区はどうですか。

三池 内航の暫定措置事業が終わった事をきっかけに、今まで海上工事に使ってたようなプッシャー・バージを内航に投入しようとかっていう話は急に増えました。あまり仕事の内容は変わっていないんじゃないかと思いますが、この数ヶ月、フラッグバック関係、地方の船主さんの外国籍船をフラッグバックするという話があって、大手の船会社さん絡みで話がかかることが多くなってます。そういう外国の案件手続きが多いかなっていう気はしております。

司会 プレジャーの動きは変わっていますか？

三池 横浜にプレジャーボートを積載したコンテナ船が入ることが多いので、どうして

も関東での手続きが多くなるかと思いますが、去年はコロナの関係で前年と比べて半分ぐらいしかなかったんじゃないですかね。多い時は年間で30、40ぐらい入ってきますので、それも20トン以上24m未満の大型プレジャーで、それが関東で検査を終わらせて日本全国のあちこちのマリーナに行ってるみたいです。最近業者に聞くと関東のマリーナはもう飽和状態で置く場所がない。なので、地方の例えば愛知や広島のマリーナに持って行くというのがありますので、やはりマリーナの整備は遅れてるんでしょうね。マリーナを造れば、多分それを買いたい元気のある事業者さんも結構いらっしゃるんですよ。やはり税金の問題で、不動産を買うよりも短いスパンで償却できますし。今年は、年明け早々からいろいろ話が来ますので、相変わらずそっちの方は元気いのかっていう気はしています。

司会 ところで、先ほど会社が自社で手続きをするようになってきているという話がありました。その中で仕事の変化はありますか？

秦 法改正や新しい手続きについて役所が主催するセミナーなどは昔に比べると本当に盛んになったと感じます。

三池 最近の傾向ですが、相見積もりの依頼が増えました。この間も関東の会員と話したんですが、みんな簡単に「見積もりください」って言うんですけど。見積もりって結構作るの大変ですよ。

一同 大変です。

司会 海事代理士の見積もりは、船の状況や手続きの内容によってかなり複雑な気がするのですが。

三池 簡単に作れないですよ。単純な手続

きだったらいいんですけども。報酬額表は皆さん改訂しています？

松井 しています。

三池 以前、改訂しないで見積もり出しちゃって、「あれ？失敗したな」って思ったことがあります。我々のように経験を重ねている人間があまり安い報酬だと後輩の人達が苦勞するんですよ。我々の仕事って専門性が高いじゃないですか。船舶登記だって本当にそんなに簡単な話じゃないし、抵当権だって重い責任を負って取りかかっているわけだから、それをあまりに安い報酬では、やはり後輩の為になってないなって最近よく思います。

司会 私が初めて検査と名義変更の見積書を作った時、いろいろ考えて半日くらいかかりました。その後先輩に想定される手続きの漏れがないかを確認してもらいました。お客さんに迷惑がかかってはいけないので。

三池 「見積書作ってください」って言われて、想定できる手続きがパッと浮かぶのもスキルですよ。「見積もりより安くなりました」って言うと喜んでくれるけど、「これ漏れてたんで追加させてください」って、当たり前なことでもなんか言いづらいですよ。

司会 コロナ前の外国人観光客の増加による観光産業の影響で旅客船事業への異業種からの参入や、内航の暫定措置が終わったの新たな内航業界への参入など、お客様の層や質の変化というのはありますか？

松井 うちはまだそういう動きは余りありません。

司会 関東はどうですか？外国人がたくさん来てるのを見て、「あんなにお客さんいるん

だったら、自分も遊覧船事業をやりたい」
とか。

三池 プレジャーボートって当たり前なんですけど、毎日動いてるわけじゃないから遊んでる時間があるってね。それをなんとか利用したいっていう方は沢山いらっしゃるんですよ。

川寄 20条不定期ですか。

三池 そうです。

司会 コンサルタント的な仕事が増えてるとか、そういうのはないですか。書類を作って提出する以前の交通整理的な相談業務とか。

三池 この場で聞きたいんですけれども、船会社と顧問契約を結ぶというのはどう思われますか。コンサルタントの話とつながるんですが、昔からのお客さんって、いろんなことを無償で聞いてくるじゃないですか。仕事につながろうがつかないまいがね。それを顧問契約を結ぶっていうことについてはいかがでしょう。

川寄 私の場合、土木建設業者さんですけど、しょっちゅう質問に来るんですよ。その社長さんが、「自由に相談したいから、顧問契約という形にしてもらえないか」ということを言われて、ありがたいなと思ったことがありました。まあ大体は相談されればなしでその後結論は戻ってこないし、どうなったのか報告もないっていうのもあるんですよ。

三池 「情報はタダ」的な考えがあったでしょ、昔。

秦 私もほぼメール相談なんですけど、川寄さんと同じで、「キリがないので契約にしてくれ」という話をした会社があります。私も全部答えられるわけじゃないけど、やはり相談されると、それなりに回答に時

間かかりますしね。

川寄 相談業務っていうのは、鑑定とか調査をしない相談は問題ないってことですよ。

三池 今、これから海事代理士の資格を取る方に、海事代理士の仕事の幅広さっていうか、いろんな調べものして報告するとかってことも結構やってますし、そこら辺の幅広さをもっと知ってほしい気がします。

秦 ベテランと経験の浅い人の差が結構激しくて、ノウハウがうまく継承できないっていう部分があり、そこは我々のような立場の者が本来は育てていかなきゃいけないんでしょうけど、なかなかそこまで到達していないっていうのがちょっと残念な気がします。

松井 私たちも今まで数多く失敗してきたし、そこから学ぶことっていうのは必ずあるわけなんで。

三池 私は、最近、東北の会員に仕事を回すケースが多いんですよ。彼の姿勢を見ると、初めは本当に分からないながらも、教えるときっちりそれをこなして、2回目、3回目同じ案件があるともう自分で地元の運輸局とコンタクトを取って事前に調査をしてやってくれて、この間もすごいスムーズに終わったんです。それで、ふと思ったのが、彼にいろいろ仕事をやらしてもらったことによって、彼がどんどんOJT（オンジョブトレーニング）で実務で勉強して、もうどんどん任せられるくらいになって。ということは、私も結構楽なんですよ。東北の案件が出てくると彼に任せておけばいいってね。それで、ほかの地域でもそういうことを考えて回そうと思ったら、このあいだ、ある地方の若い方が仕事がないからって海事代理士を辞めちゃったんです。その地域も結構プレジャー関係

の案件があるのですが、残念なことに廃業したという方がいらっちゃった。若い人をどんどん育ててやっていきたいなと思ったのにできなかったという点が残念でした。地方でどんどんそういう方たちが自分のネットワークとして増やせれば自分も楽になるし、仕事をどんどん覚えてくれる方が増えればいいなと思ってのんですけどね。難しいところですね。

今後について

司会 これからの海事代理士制度や海事代理士としての在り方など、新しくこの仕事をして行くために、何か思われることがあればお話しいただきたいです。

川崎 なぜ海事代理士法



川崎元副会長

ができたのか、その前の規則はどうだったのか、なぜ昭和50年頃に全国連合会から海事代理士会ができたのか、なぜ一般社団になったのか、ここら辺の経緯とかをやはり次の世代の方にも充分理解していただくことが非常に大事だと思います。先のことを考える前に、もう少し足許っていうか、自分達の置かれているところをもう一回見直してから、先に進んでいかないといけないのかなっていう気がします。私も小田会長や皆さんと一緒に本省に行ったり、丁度改革機運が高まった頃に公益法人改革の問題が立ち上がり、なかなか進まないうちに私も本部の活動から一線を画してしまっている状態ですけども、例えば研修にこういう海事代理士が歩んできた歩みを盛り込んでいただければと思います。

三池 最近、海事代理士もグローバルズムっていうか、国際化が必要だなっていうのは感じています。外国との取引が多くなり、取引っていうのは単純に売り買いだけじゃなくて、その外国の建造者を相手にしていろいろやっていく仕事って出てきています。この座談会の前にやっていた会議もそうです。イギリスから毎日のように英語のメールが届いて、そんなの翻訳するだけでイヤになっちゃうっていう感じなんですけど、外国の企業もどんどん参画してきて、そこに我々海事代理士が入って活躍する場面も充分あると思っています。それで、これは私だけじゃ全然もう太刀打ちできないからと、今一人お願いしている方がいるんですけども、その彼は海外案件が得意な海事代理士なので、彼に先頭に立って対応してもらっています。国内はこれからどんどん船員不足や内航の衰退など暗い話ばかりになっちゃうんですけど、外に目をむけると外航船の管理会社からメールが英文で来たりとか、たまに電話も英語でかかってきたりと、その対応もできるような人がこれから仕事が増えたり減ったりしていくんじゃないかなと最近よく思います。

秦 自分のところの状況で言えば三池さんのようなグローバルズムという世界とはもう程遠い話なんですけども、海事代理士は世の中からなくなったら非常に困る士業だと思うんですよ。それはなぜかって言うとやはり専門性、特殊性というのがあります。以前、司法書士とか行政書士と一緒にしてしまえばいいという乱暴な話もあったと思うんですが、海事代理士として独自路線で生き残っていける士業だと思うんですね。やはり後世に残していくため

にはノウハウの話もそうですが、今、士業でも後継者問題が顕在化していますが、親族でも第三者でもいいんですけど、そういう所をスムーズに引き継いで仕事をきちっと次世代までこなしていける。そういう信頼のおける資格者でありたいなど感じています。そのためにはもっと努力が必要ですが生き残り策を会として考えていく、将来先細りになるようなことがないようにしなきゃいけないなどという責任は非常に感じています。

司会 これからの海事代理士制度、海事代理士のあり方とかはいかがでしょう。

松井 今の海事代理士法については、従前から本省に対してお願いしているとおりに、もっと柔軟性を持った形にしていきたいと思っています。最近の国内の法律っていうのは条約絡みで改正されたり、新しく制定されたりすることが多いので、そういう動きに適時適切に対応していただけるような考えを、本省の法律を作る部署の方に常に意識していただきたいと思います。何年前かに、「10年後にAIに取って代わられる士業」というのが週刊誌に載っていました。その中に海事代理士があったかどうか知りませんが、我々が生き残っていくためには先程言われた専門性、それから三池さんが言われた国際性というんですかね、それらに着目していかなければならないのですね。本日のメンバーは若くても50の後半ぐらいですから、せいぜいあと頑張っって10年、15年ぐらいですし、我々より若い20代あるいは30代の方にこの仕事をしっかり引き継いでもらえるよう、ここにいる現執行部、前執行部の皆さんが果たすべき役割があるのだなと思っています。もう1つ付け加える

とすれば、今、いろんな士業がマイナンバーカードの中に士業者情報というのを一緒に入れるという話が国の政策としてあるわけで、最初は、税理士と社労士からと言われてます。では海事代理士はいつそうなるのか？そこは本省に聞かないとわかりませんが、そうなった時にどのように今の状況が変わっていくのかをしっかりと我々も認識して、会員が困らないように対処するのは、やはり我々の役目だと思います。

押印廃止と電子化について

司会 そろそろこの座談会も終わりに近づきましたが、こういうことは伝えておきたいとか、これ言い残したということがありましたらお話してください。

川崎 押印廃止の影響って皆さんありますか。

松井 私はないですね。

三池 申請書の差し替えとか楽になったところもありますね。「メールで送ってくればいいよ、ハンコ押さなくていいから」って言われると、ちょっと助かったなっています。

司会 皆さん、委任状は今も押印もらっていますか？

松井 うちはずっと今までどおりもらっています。

秦 今までどおりもらっていますね。

三池 大手の船会社さんが「委任状に押印しません」というメールを一斉に出したんです。その会社が使っている海事代理士に聞いたら、委任状は捺印をしていない委任状があって、それプラス、その会社の担当者からの「わが社はこういう方針で押印はしません」というメールを付けて2枚セットで提出してるんですって。

司会 先ほど川寄先生が“過去からの経緯を知らずに次を考えるのは・・・”と言われたのと一緒かなと思うのですが、「押印する」ことの意味をよく考えずに「委任状も押印要らない」を当然のように思って仕事をするとよくないんだろうなどは感じます。

川寄 もっともだと思います。この前、仕事を回した方に委任状の件を話したら「印鑑要らないんですね」って当然のように言うので、「たとえ判をつかなかったとしても、士業としてちゃんと先方さんから委任状をもらってください」と話しました。すごく間違った解釈されているんだなあっていうのは実感しましたね。

秦 結果だけ切り取って、プロセスが全部端折られているから、やはり経緯の大切さということは伝えていかなきゃいけないですね。

司会 電子化について、皆さんはどう感じていますか。押印廃止も電子化に繋げるためという側面もあり、デジタル庁が発足し、電子化の動きは進んでいるように思いますが。

三池 関東運輸局で聞いたのですが、すでに、条約証書に関しては、電子証書として発行してくれています。特にコロナになってから。例えば中国の上海領事館管轄の造船所で検査をして証書をもらう時に、中国国内でも上海から造船地まで行くのに、やはり隔離が必要だったりするということがあって、同じ国内でも紙の証書をもらって造船所に届けることができない状況だったんですね。どうしているかということ、条約証書に関しては、JGが発行するものを、実際にはJGができないのでNKに電子化を頼んでたんですよ。条約証書の

PDFをNKに提出して、NKがQRコードをつけて、それをこちらに提供してもらい、我々はその電子化されたものを船の方にメールで送る。条約証書以外の国内証書、例えば船舶検査証書とか海防証書、これは外国PSCに関係ないことなので、紙の証書をもらったならそれをPDF化して、船に提供すればいいでしょってことになったんですね。それが今までJGで条約証書を発行して、それが関東運輸局から本省に行って、本省からNK本部に頼んで電子化してもらって、その逆の流れでバックされるので、丸々一日ぐらいかかったんです。これが担当者に聞いたところ、今年度中、3月までにはもうJGで電子化できるようになります。今年の4月以降は、条約証書に関しては間違いなくJGが全部電子証書化するという話でした。そうすると、例えば、船の書類原本を持ってデリバリーしなくても動けるっていうことが実現できるようになるようです。



三池前副会長

司会 川寄先生は、電子化というものについてどんな風感じられていますか？

川寄 これは、やはり今の話を伺ったら、もう避けては通れない状況になるんだろうなと思います。そうなったら、私たちの仕事はどうなるのかなっていう、ちょっと今の段階では想像もつかないような社会になるのかなと思います。電子技術のこの革新というのもすごい勢いで、日清戦争の時代に九州からずっと上海まで電線で通信始めた時に1文字が今の値段で何万円だかかかってたところ、今こういう状態ですよ。10年前には想像できなかった

ような状態だから、まあ私たちの想像を超えた時代が来るんじゃないかと、私では考えも及ばないような状況になるような気がします。

司会 海事代理士会としては電子化の動きについてはいかがでしょう。

秦 電子化に対しては、役所がそういうことを始めているということは、私たちもそれに適応していかなきゃいけないと思いますし、それに対応する研鑽というのは欠かせないと思います。本年度中にといい三池さんの話もありましたから、海事代理士側の技術とかテクニックはもう必要欠くべからざる、待ったなしの状況になっていると思います。その辺、非常に切迫した状況というのは、今の話を聞いていました。これはなんとかしなきゃいけないなと思います。

司会 この電子化の動きに対して海事代理士会としての動きや今後についてはいかがでしょう。

松井 士業によっては、ある程度進んでいる

部分もあると思うんですよ。例えば弁理士は特許庁にオンライン申請をしていますから。このデジタル化の流れは避けては通れないもので、他の士業は専門の部署をつくったりして、それに対応した情報収集であるとか、対応策をとっているところもあります。いかんせん当会は規模が小さいので、マンパワーという点で決定的に不足しているわけですよ。本来、これはもう重要な項目として取り組んでいかなければならないんですが、正直なところ、なかなかそこまで手が回らないっていうのが悲しい現状です。といって手をこまねいてはいけないので、今後どういうスケジュール感で進んでいくのか本省からもできるだけ情報を収集して対策を考えていく必要があると思っています。

司会 会として、これからも情報を収集し、会員にも周知していくということですね。

本日はお忙しい中、長時間貴重なお話をいただき、ありがとうございました。

令和3年度中央研修会（海事セミナー）開催報告

研修委員長 櫻岡 直樹

令和3年10月22日(金)~23日(土)の2日間、中央研修会(海事セミナー)を開催しました。この研修会は、海事法令等の最新情報をお知らせするとともに、実務のレベルアップを図る目的で行っており、研修委員会が中心となって企画・運営しています。

新型コロナウイルス禍において、ちょうど感染拡大が収まり始めた時期ではありましたが、ここで多くの人たちを集め、感染の再拡大に繋がっては一大事ですので、受講者の安全を考え、今回の研修会も前回に引き続きリモート方式での開催としました。ただ前回、講師や委員といった運営スタッフも遠隔地からリモートで参加し、スタッフ間の意思疎通が難しかったため、今回は、神戸市のホテルサンルートソプラ神戸に運営スタッフが集まり、その会場から全国に発信しました。今回のリモート研修会では、北は北海道から南は九州・沖縄まで全国から70名近くの皆様にご参加いただきました。



1日目は、国土交通省海事局から講師をお迎えし、法改正や最新情報などの研修を行いました。2日目は、各業務に精通した会員が講師となり、海上運送法や船舶登記などについてご講義いただきました。また、海事代理士として心得ておかなければならないコンプライアンスの講義も実施しました。

講師を務めてくださった方々には、業務の傍らこの研修会のために貴重な資料をご作成いただきました。この場をお借りして深謝の意を表します。

海事代理士として関わる法令や手続きはたくさんありますが、法改正や制度の変更・新設などが比較的頻繁に行われている業界でもあります。我々は、そうした情報をいち早く捉え、お客様の対応に活かして行かなければなりません。そのためには、自己研鑽はもちろんのこと、様々な研修会に積極的に参加して情報を得ることが大切です。



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実施しています。こちらも研修委員会で企画・運営しており、今年度は、令和4年2月5日(土)に広島で、また同年2月19日(土)に東京で、それぞれ開催する予定です。海事代理士として第一歩を踏み出すための重要な内容の講義を予定しており、これから海事代理士としてスタートを切る方々の一助となれば幸いです。

研修委員会では、毎回、次の中央研修会(海事セミナー)をより良いものにしようと日々検討しながら活動しています。これからもさらに良い研修会を実施すべく進めてまいりたいと思っておりますので、皆様の引き続きのご協力をお願い申し上げます。

中央研修会（海事セミナー）は、新人の方もベテランの方も良い刺激を受ける絶好の機会です。次回も、ますますのご参加をお待ちしております。

<資格者講習会開催概要>

	日時	会場	カリキュラム
西日本会場	令和4年 2月5日(土)	RCC文化センター (広島県広島市)	第1時限 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時限 海事代理士が取扱う主な業務について ~業務の概要と基本的心得~
東日本会場	令和4年 2月19日(土)	科学技術館 (東京都千代田区)	第3時限 海事代理士業務について ~パネルディスカッション~

資格者講習会延期のお知らせ

新型コロナウイルス感染症の再拡大により、開催予定地に蔓延防止等重点措置が実施されている現状を鑑み、資格者講習会の開催を延期いたします。

お申込みいただいた皆様にはご不便をおかけし申し訳ありません。

今後の開催予定等については決定次第、当会ホームページにて発表いたします。

国土交通大臣表彰を受賞して

関東支部 三池 治行

このたび、令和3年「海の日」海事関係功労者表彰において国土交通大臣表彰を受けましたことは、身に余る光栄と存じます。この栄誉は、ひとえに日本海事代理士会及び会員の皆様のおかげと深く感謝申し上げます。

昭和57年春、父が開業した海事事務所に入所し、同年秋に海事代理士資格を取得しました。早いもので、海事代理士業務に携わって間もなく40年が経とうとしています。第1回海事代理士試験に合格しゼロから海事事務所を立ち上げた父の背中を追う日々でしたが、親子二代にわたる受彰の栄に浴し、感慨もひとしおです。

その父が平成18年8月に他界し、新たに事務所を移転して開業することになりましたが、その頃には私も経験を積んでおりましたので、事務所経営に対して特に不安はありませんでした。しかし、父の仕事をそのまま引き継ぐという生易しい展開とはならず、立ち上げからの約2年間は、業績的にも精神的にも大変苦労しました。当時の口癖は、「小さなことからコツコツと」。今でもふいに口をついて出てくるその言葉が、私を初心に帰し、頑張ろうという気持ちにさせてくれています。



平成20年から5期10年、日本海事代理士会の理事並びに副会長職を務めさせていただきました。その間、船舶法及び船舶安全法の両ガイドンス本、船舶登記実務解説書、国際船舶の日本籍船化（フラッグバック）報告書等の編纂に関わる機会を与えられ、いずれも海事関係者に向けて作成したものでしたが、結果的には私自身の勉強になり、また多くの仲間と親交を深め、たいへん良い経験をさせていただいたと感謝しております。

在任中の思い出として、一つだけ残念なことは、活動目標の大きな柱である海事代理士法改正を成し遂げることができなかったことです。

平成28年秋、トン数税制絡みの海上運送法改正に伴い、海事代理士法改正に関する要望書を提出しました。当時の日本海事代理士会専務とともに国土交通省に幾度となく足を運び改正の必要性を訴え、その手応えは確実なものでした。しかし、年末に国土交通省から示された改正案は、本会が望んだ改正とは程遠く、また海事代理士にとってのメリットもなく、改正を断念せざるを得ませんでした。

先輩方の意志を継ぎ、また海事代理士業務の明るい未来を期待しながら、一心に改正を求めたあの時の気持ちが今も蘇ります。日本海事代理士会の悲願である海事代理士法の改正は、心強い後輩諸氏に託し、きっと叶えられるものと信じております。

令和2年からのコロナ禍により本年の大臣表彰式が中止となりましたことは残念でしたが、事務所でひとり表彰状を見つめながらこれまでの人生を振り返り、海事代理士であることに一層の誇りを感じる、静謐な時間を持つことができました。

最後に、日本における海事産業及び日本海事代理士会の益々の発展と会員各位のご健勝を祈念して、御礼の言葉とさせていただきます。この度は誠にありがとうございました。

国土交通大臣表彰を受賞して

北海道支部 川崎 直人

令和3年7月26日函館市五島軒に於きまして、令和三年「海の日」表彰式が行われました。私は海事関係功労者として国土交通大臣表彰を賜り、受賞者を代表して謝辞を述べさせて頂く栄を受けました。

私の事務所は、父が昭和40年に開業、私は昭和57年に入所し、平成7年に引き継ぎました。父の開業から今年で56年になります。この間、運輸局のご指導、多くの船主、船員、造船事業関係者方々のご支援、全国の諸先輩や仲間から刺激と知識を得て、本日まで続けられましたことに感謝致します。



ここ函館は、排他的経済水域の設定や青函連絡船の廃止等に伴い物流拠点としての役割が低下し、関連産業の縮小している現状に寂しさを感じています。一方、国際的な環境保護や安全確保に対応する法令整備により、海事代理士業務は変化し、より複雑なものとなり、大事な役割を担っていると感じます。

平成12年から本会の理事を7期務めました。この間、小型船舶の登録等に関する法律、海事代理士法、公益法人制度改革等の問題に直面し、連日昼夜を問わず、多くの仲間と論議を続けて得た知識と経験は、一生の財産となりました。

これからは、この知識と経験を次世代に繋いでいくべく、微力ながら研鑽に努める所存です。

日本海事代理士会の益々の発展と会員各位のご健勝を祈念して、心より御礼申し上げます。

近畿運輸局長表彰を受賞して

近畿支部 谷崎 幸恵

令和3年海の日に当たり、近畿運輸局長様より海事功労賞を受賞いたしました事は身に余る光栄であり、海事代理士会のご支援の賜と感謝いたします。

振り返ると昭和39年プレジャーボートも段々と普及し始め、小型船舶免許（海技免状）の普及啓発に取り組む時代と考え、大阪府モーターボート連盟を設立いたしました。プレジャーボート所有者も増え活発多様化して来ると、昭和46年安全確保を基本に免許が義務化され、又ニーズに応じた編成の繰り返しが幾度か有りました。其時免許の申請業務も海事代理士に委任される事となりました。パソコンもない時代で大変な事務作業でしたが、昭和62年いち早くパソコン98シリーズを導入し事務の効率化を図りました。

私も平成4年海事代理士資格を取得し、業務啓発や一層の自己研鑽に励み今日に至ります。約60年海とボートとお客様をつなぐボートライフのトータルアドバイザーとして楽しく歩んでいます。有難うございました。

海事代理士会のますますのご発展と会員の皆様のご健勝を祈念いたします。



九州運輸局長表彰を頂き

九州支部 山本 厚

この度、令和3年7月20日海の日にあたり「九州運輸局長表彰」を頂きましたことは、この上なく心より光栄に存じます。本年は海事代理士制度発足から70周年とのことでもあり、この記念すべき年に頂戴したこの表彰は私にとって身に余る栄誉であるだけでなく、開業してからの30年間を振り返る大変良い機会となりました。

開業の経緯について

私は昭和62年より秋山海事事務所秋山政寿先生に師事致し平成元年12月に海事代理士試験に合格、幸いにして秋山先生の業務を引き継ぐかたちで平成2年より北九州市門司港にて事務所を開業させて頂きました。事務所の直近には関門海峡を見ることができ、日に数百隻の船舶が通峡、特に全長300mはあるであろう巨大船を眼前に見るさまは壮観であります。

業務について

開業当初は小型免許を主としておりましたが、経験値が上がるにつれて大型免許・船舶登記・

登録・検査・他取扱い種目の幅を広げさせて頂くことができ現在に至っております。

当初はスムーズに業務を処理出来ないことも多く、その度に各部署御担当官からの御指導、又、先輩先生方の御教示を頂くことにより知識不足を解決して参りましたが、特にこれから海事代理士を志す方にお勧めしたいのは代理士会より刊行されている実務解説書であります。これは本当に心強い味方となってくれました。

支部役務について

代理士会支部役務について理事を数年担当させて頂きました。ただ貢献度は低かったのではと自分的に感じております。今後何らかの機会がございましたら微力ながらお手伝い出来ればとも考えております。



この度、頂きました賞状は金色の額縁へ入れ事務所に掲示致しております。何時も見上げる度、長いようで短かった30年を思い起こし、今後の励みと致しております。

最後に、この度の表彰に際しまして私を候補として推薦下さった代理士会会長様、支部長様、関係各位の皆様にご心より御礼と感謝を申し上げます。

誠に有難うございました。

上記のほか、東北支部 榎本昭二会員が東北運輸局長表彰を受賞されました。皆様の受賞、衷心よりお慶び申し上げます



海に親しむ人を増やすには、意識改革と小型船舶操縦者の遵守事項の徹底を

神戸支部 本口 博康

事件・事故

1.SUPへの接近事件 (兵庫県明石市)

令和3年7月31日兵庫県明石市の林崎松江海岸付近の海上で、遊走中であったSUP (Stand Up Paddleboard) に高速航行の水上オートバイが、接近通過した。

本件では、死傷者こそでなかったが、危険行為として多くのメディアで報道された。

2.消波ブロックへの衝突事故 (兵庫県淡路市)

令和3年9月15日15時35分頃兵庫県淡路市の岩屋の北方海域(明石海峡周辺)で、水上オートバイに乗った男女3人が、50ノットほどで航行中に消波ブロックに衝突し、乗船者3名全員が投げ出され脳挫傷で死亡した。

衝突時の操縦者は、操縦に必要な特殊小型船舶操縦士の免許を受有しておらず他の乗船者が当該操縦免許を受有していた。また、アルコールも検出されたとのことである。

国内の水上オートバイ事故発生状況

・令和2年の船舶海難隻数	66隻
運航不能(操船技能不足)	12隻 (18%)
衝突	11隻 (17%)
運航不能(推進機障害)	11隻 (17%)
運航不能(機関故障)	8隻 (12%)
運航不能(バッテリー過放電)	7隻 (11%)
乗揚	4隻 (6%)
浸水	3隻 (4%)
単独衝突	1隻 (1%)
運航不能(その他)	9隻 (14%)
・令和2年の人身海難者数	26名負傷
・平成28年から令和2年までの原因別事故発生状況	

運航不能(操船技能不足)原因別発生状況

操船不適切	31隻 (55%)
気象海象不注意	8隻 (14%)
その他の運航の過誤	17隻 (31%)

運航不能(機関故障)原因別発生状況

機関取扱不良	29隻 (52%)
その他の運航の過誤	2隻 (3%)
材質構造不良	10隻 (18%)
不可抗力等	5隻 (9%)
その他	10隻 (18%)

衝突 原因別発生状況

操船不適切	30隻 (41%)
見張り不十分	27隻 (37%)
その他の運航過誤	2隻 (3%)
不可抗力等	12隻 (16%)
その他	2隻 (3%)

(出典:水上オートバイ等の事故発生状況 令和3年3月5日 海上保安庁交通部安全対策課)

各自治体の法規制への動き

明石市は、水上オートバイの迷惑行為を受け、兵庫県、兵庫県警察、神戸海上保安部と合同で陸海よりパトロールを行い、海岸に監視カメラの設置、県や国への働きかけを実施している。また、兵庫県条例においては、過料が軽いということで、懲役刑を含む条例改正を目指している。

一方、明石市に隣接する神戸市も須磨海水浴場などを抱えており、水上オートバイへの対策が急務ととらえ、令和4年5月施行に向けた須磨海水浴場や兵庫運河の一部の乗り入れ、航行禁止を含んだ条例改正を検討している。

関係団体の動き

- ・海上保安庁主導での施設業者等との会合
- ・海上保安庁と関西小型船安全協会との会合
- ・マリンレジャー関係者(海レ、スクール連合会、PW協会、マリスなど)と行政(明石市や神戸市)との会合など複数回の会合がもたれ、安全な水域の確保と水上オートバイ利用者への対策が進んでいる。

水上オートバイ操縦者のあるべき姿

水上オートバイの操縦に必要な特殊小型船舶操縦士の免許は、学科講習や実技講習時間が短く、比較的簡単に取得できる傾向にある。また、学科ではオンライン講習なども用意されており、一方的な受講スタイルになりがちである。よって、多くの若年者が気軽に講習を受講し、免許取得できる（①小型船舶登録教習所で学科、実技課程を修了し合格すると学科試験と実技試験が免除されるコースと②、①以外で学科、実技の講習を受け、国家試験を受験するコースがある）と違ったイメージに陥っていないかと危惧する。

水上オートバイや船は、湖川、海上においては、風や波、その他気象の影響を大きく受け、特有の動作を考慮した航行スキルが必要であるから、気軽に免許を取得という気持ちは捨てていただきたい。一度の数時間の講習で、その技能を習得できるはずはない。同じとない環境下で、個々の船舶の特性や気象、海象を十分に把握し、その時に適した航行を心掛けなくてはならない。また、旅客を搭乗させているときは、それらの者の安全をも確保しなければならない。

免許を取得し、水上オートバイに乗船し、操縦することは、その者は、「船長」であるという認識を十分に持つことが重要でないかと思う。

今一度、小型船舶操縦者の遵守事項を確認したい。

（関係条文：船舶職員及び小型船舶操縦者法第 23 条の 36、船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則第 134 条から第 138 条）

1. 酒酔い等操縦の禁止

飲酒等の影響により、注意力や判断力等が著しく低下しているなど、正常な操縦が出来ないおそれがある状態で、操縦してはいけません。



2. 免許者の自己操縦

次のような場合には小型船舶操縦免許証を持っている人自らが船を操縦しなければなりません。

- ・水上オートバイを操縦するとき（全ての水域）
- ・ボート等で港則法の港内や海上交通安全法の航路内を航行（横断を含む）するとき



3. 危険操縦の禁止

遊泳者その他の人の付近で、衝突その他の危険を生じさせるような速力で航行したり、急旋回したり、ジグザグ航行したりしてはいけません。



4. 救命胴衣 (ライフジャケット) などの着用

次の場合は、救命胴衣 (ライフジャケット) 等を着用しなければなりません。

- ・水上オートバイに乗船している場合
- ・12歳未満の小児が小型船舶に乗船している場合
- ・一人で乗船して漁ろうに従事している場合
- ・小型船舶の暴露甲板に乗船している場合

※令和4年2月1日以降、違反点2点が付与されます。



5. 発航前の検査の実施

発航前には、航行の安全に支障をきたさないよう、燃料やオイルの量の点検、気象・水路情報等の収集、船体の状態等の検査を実施しなければなりません。



6. 見張りの実施

航行の安全を確保するため、周囲の水域の状況や他の船舶の動向等を十分に判断することができるよう、常時適切な見張りをしなければなりません。



7. 事故時の人命救助

事故が発生したような場合には、人命救助に必要な手段を尽くさなければなりません。



(出典：(公財) 海技資格協力センターホームページ)

この遵守事項は、小型船舶操縦士免許証の裏面にも記載されており、簡潔であるが船長として航行で注意すべき重要な要素が凝縮している。

たとえば、明石市の SUP への接近事案に関しては、「3. 危険操縦の禁止」を遵守していれば、高速航行で通過し、危険と思わせるような航行とならなかったであろうし、「6. 見張りの実施」を遵守していれば、早期に SUP 遊走者を発見し、針路変更することができたかと思う。淡路市の件に関しても同様である。

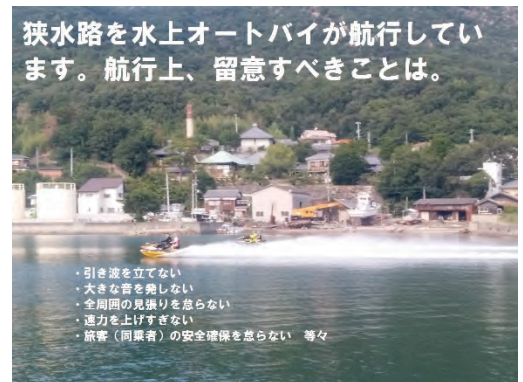
海事関係者に求められること

兵庫県下で起きた事件・事故は、全国で発生しているが短期間の間に続いたことで、水上オートバイや船などへのイメージが著しく低下したと思う。私たちから見ても、職業船員でないレジャー目的の者は、船長としての自覚がやはり欠落していると言っても過言ではないし、そういう者がいることで安全という言葉はほど遠いものであると感じる。

各自治体は、マリンレジャーを楽しむ権利は尊重しつつも、市民の安全確保すべき立場から陸上側の利便・有益を優先とし、海上側はその後になり、益々窮屈な環境とならざるを得ない。それにより、海などに親しむ機会や人々が減ってしまえば、島国日本の良さも体感できず、大袈裟かもしれないが、私たちの業務も減り、海事業界も衰退をたどるのではないかと否定的に思う。

水上オートバイは、機動性に優れるため狭路や浅瀬などへ進入することができる乗り物である。この特性を活かして、運河や水路などを巡る観光クルージングをしたり、フィッシングをしたりできたのではないだろうか。条例改正などによる航行できる範囲が狭まり、せっかくのチャンスがなくなってしまう。

だから、小型船舶操縦者の遵守事項を守ることが操縦者かつ船長の宿命であり、私たち海事関係者も指導や常日頃の周知徹底を図ることが必要であり、これらが確知たるものとなれば、事件・事故は大きく減るものと思われる。さらに水上オートバイやその他船舶によるレジャーが安全で迷惑なものでないとされるかもしれない。海に関わる者、意識改革してみましよう。この2つの事件・事故をきっかけに。



新型コロナウイルス感染症拡大防止について

新型コロナウイルス感染症については、ワクチン接種の効果もあり昨秋には収束に向かうかと思われました。しかし、昨年末に新たな変異株が出現し、全国的に陽性者が急増し、一部地域では再び蔓延防止等重点措置が適用される状況となっております。

会員の皆様におかれましては、「感染しない・させない」ため、マスクの着用、うがい手洗いの徹底等、感染拡大の防止に引き続きご協力をお願いいたします。

感染リスクが高まる「5つの場面」

場面① 飲酒を伴う懇親会等

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



場面② 大人数や長時間におよぶ飲食

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



場面③ マスクなしでの会話

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



場面④ 狭い空間での共同生活

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



場面⑤ 居場所の切り替わり

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



編集後記

新年明けましておめでとうございます。

コロナ禍も収束に向かったかと思われた年末年始、皆様はいかがが過ごされたでしょうか。

私は変わらず「STAY HOME」。本誌の編集原稿を眺めながら、のんびり自宅で過ごしました。

今年の干支は、壬寅（みずのえとら）。「厳しい冬を乗り越え、新しいステージに向かう準備段階にあたる年」と言われているそうです。昨年は、内航海運暫定措置事業の終了、海事産業基盤強化法の公布、デジタル庁の発足等、私たち海事代理士にも影響を及ぼす大きな変革が次々と押し寄せてきました。この厳しい状況において、寅のように強い意志とチャレンジ精神を持って、新たなステージに向かって進んでいきたいものです。

最後に、本号にご寄稿いただきました日本内航海運組合総連合会様、一般社団法人日本船用工業会様、一般社団法人日本中小型造船工業会様、株式会社トマック様および本会会員の皆様にご心より御礼申し上げます。

皆様にとって今年がよい一年になることをお祈り申し上げます。

（なかむら）



海事代理士の日
6月1日



一般社団法人 日本海事代理士会

Japan Marine Procedure Commission Agent Association

〒103-0012 東京都中央区日本橋堀留町1-4-16 ニュー小林ビル3階

☎ 03-5962-3532 📠 03-5962-3592