

第85号
令和4年7月

海事の窓



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

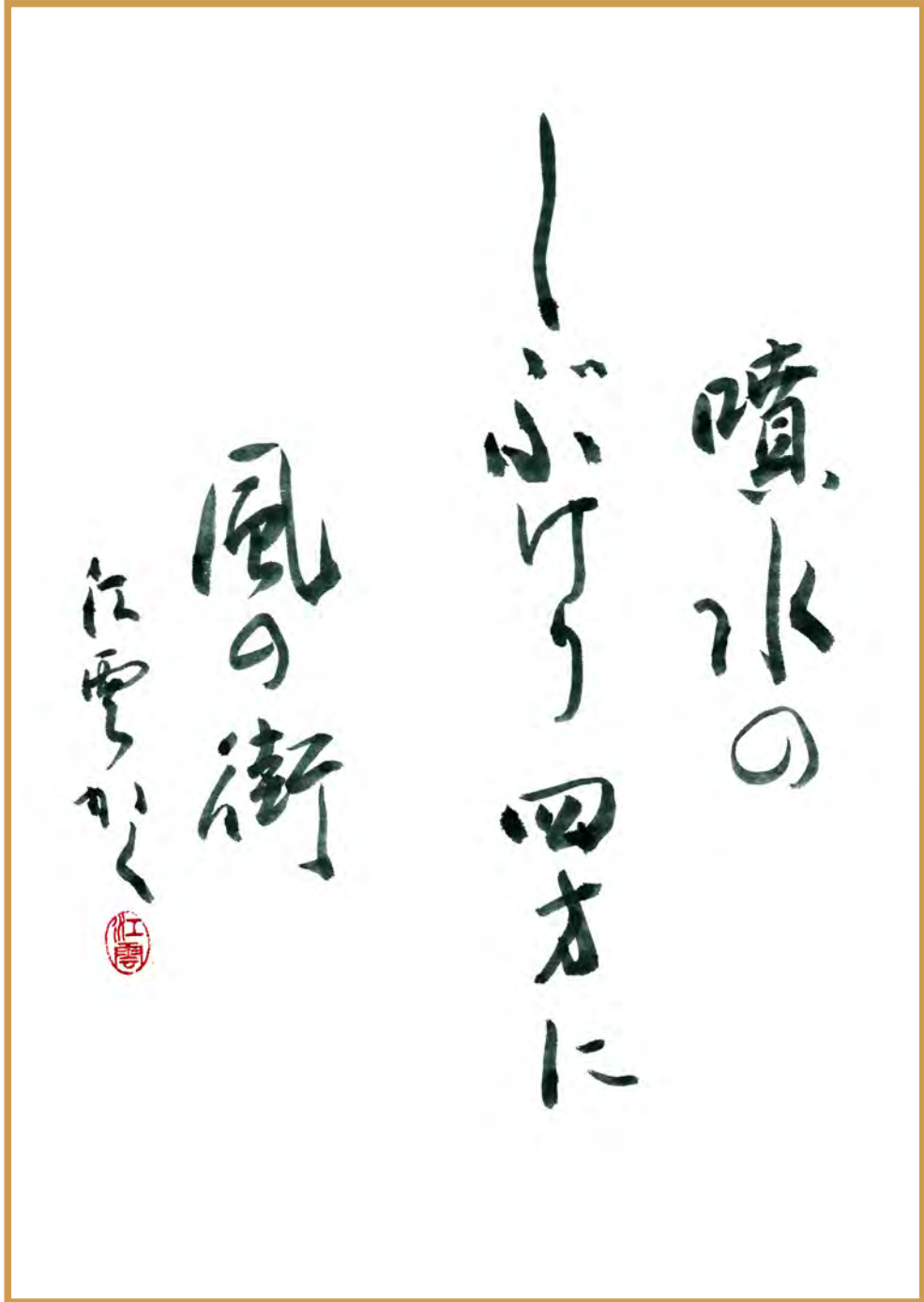
会長 小田 啓太

海事の窓

2022年7月第85号

目次

巻頭言 会長あいさつ	1
総会報告	2
会長声明	3
寄稿 1	
「船員災害防止協会の紹介、 活動内容と今後の取組」	4
船員災害防止協会	
特別インタビュー	
愛媛県立今治北高校「日経STOCKリーグ」 最優秀賞・金融担当大臣賞受賞 『Sail to the Sustainable Future ～クリーンエネルギーで舵を切れ～』	9
四国支部 野間三佐世	
寄稿 2	
博士論文「非自航船舶についての扱い」 について	16
九州支部 濱口一雄	
海事代理士資格者講習会開催報告	20
研修委員 岩本直登	
写真コンクール報告	22
北から南から①	
今昔のSDGs	23
北陸信越支部 遠藤有澄	
北から南から②	
さんぽみちが突然に	26
中国支部 直原陽	
編集後記	29



「噴水の しぶけり四方（よも）に 風の街」（石田波郷）

ご挨拶

一般社団法人 日本海事代理士会
会長 小田 啓太



盛暑の候、皆様におかれましてはご清栄のことと存じます。

平素より、海事代理士制度ならびに当会活動に対し、ご理解とご協力を賜り、謹んで御礼申し上げます。

私儀、先般開催の総会および理事会において、会長として3期目を迎えることとなりましたこと、ここにご報告するとともに引き続き宜しく願い申し上げます。

今年も年頭から新型コロナに翻弄されるなかで、2月にはロシアによるウクライナへの軍事侵攻が始まり、未だ終わりが見えぬ状況に胸を痛めるばかりです。4月には、北海道知床観光船事故が発生し、多くの尊い生命が奪われ、今なお行方が分からぬ乗客もおられます。

犠牲となられた方々のご冥福と、行方不明者の早期発見をお祈りします。

これら一連の出来事により、不断の努力を抜きに「平和」や「安全」が維持できないことを改めて認識するに至りました。当会では、船舶運航事業者を対象とする運輸安全マネジメント支援事業を行っておりますが、上記事故を受け、同事業をレビューし、より一層海上運送における運輸安全に寄与して参りたいと考えます。

さて、本年4月施行の改正船員法において、船員配乗を行う船舶所有者は、労務管理責任者を選任し、必要な研修を受けさせるほか労務管理するための知識の習得・向上を図るため措置を講じるよう努めなければならないこととなりました。

これを受け、日本内航海運組合総連合会様が本年度から主催する「労務管理責任者講習」に当会も昨年の計画段階から関与し、教材作成や講師派遣等の協力という形で参加させていただいております。海事行政手続きの専門化集団として研究や調査を重ねてきたことをこのように外部に発信する機会を与えていただいたこと、日本内航海運組合総連合会様には、誌面を借りて御礼申し上げます。

本稿執筆中に、安倍元総理の訃報に接しました。

憲政史上最長の首相在職日数を誇る稀有な政治家の生命が、凶弾により一瞬にして奪われたという事実に強い憤りを覚えるとともに、謹んで哀悼の意を表します。

僅か半年足らずの間に、人命の大切さとそれを守ることがかくも難しいことであることを立て続けに思い知らされた気持ちがいたします。

当会は、これからも人命第一に「海上運送における安全とは何か」をテーマに行動して参りたいと思います。

今後とも当会の活動にご理解とご協力をお願いします。

第48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48回通常総会が、令和4年6月26日(日)午後1時から日本橋清心2階大会議室(東京都中央区)で開催されました。

今年も、前2年と同様、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、議長席と出席者の間にはパーティ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、開会に先立ち昨年度中に逝去された物故会員の御冥福を祈り黙祷が捧げられた後、松井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393名のうち、会場出席34名、委任状提出者182名、議決権行使書提出者50名、合計266名の出席でした。

小田会長の挨拶に続き、議長に國分倫徳会員(九州支部)が選出され、国民利便の向上と海事代理士制度の更なる発展を見据え、熱心な審議が行われ、上程された4議案は、全て原案どおり可決されました。

議案は、以下のとおりです。

- 第1号議案 令和3年度事業報告書及び決算書承認の件
- 第2号議案 令和4年度事業計画書及び収支予算書承認の件
- 第3号議案 役員報酬増額に関する件
- 第4号議案 助成金等交付申請一任の件
- 第5号議案 役員を選任に関する件
- 第6号議案 名誉会員の承認に関する件



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及び会場での鋭い質問や忌憚のない意見に基づき、活発な議論が行われました。

総会終了後は、今年も懇親会の開催は見送られ、出席者は名残を惜しみつつ解散しました。懇親会は、全国組織である弊社において、普段なかなか会うことのできない遠方の会員同士の情報交換や親睦のため重要な意味を持ちます。一日も早く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、活発な議論の総会と和やかな懇親が行われることを楽しみにしたいです。

なお、第4号議案の役員選任議案の承認を受け、総会終了後、理事会が開催され会長及び副会長・専務理事が選任されました。

新役員は以下のとおりです。

会 長	小田啓太(神戸支部)		
副 会 長	松井直也(中国支部)	秦健一郎(北海道支部)	二木祥一(関東支部)
専 務 理 事	菅原勝良		
理 事	牧努(北海道支部)	櫻岡直樹(関東支部)	中村光男(関東支部)
	横田政道(関東支部)	遠藤有澄(北陸信越支部)	松村典太(中部支部)
	中村真弓(近畿支部)	立田善昭(中国支部)	廣川怜史(四国支部)
	吉岡謙二(九州支部)		
監 事	永田桐哉(中部支部)	鹿股信幸	

また、顧問に松居紀男会員(近畿支部)、三池治行会員(関東支部)が委嘱されました。

運輸安全マネジメント支援強化について（声明）

一般社団法人 日本海事代理士会

会長 小田 啓太

本年4月23日、北海道知床半島沖で発生した観光船沈没事故は、観光船を運航する事業者はもとより全国の運輸安全に係わる全ての人々を震撼させました。

この事故によりお亡くなりになった方々とそのご遺族の皆様に対し、謹んで哀悼の誠を捧げるとともに、未だ行方不明となっておられる方々の早期発見を心よりお祈りするものです。

平成18年「運輸安全マネジメント制度」のスタートとともに、私たち日本海事代理士会は、「船舶運航事業における運輸安全マネジメント」システムの理解促進を目的とした「運輸安全マネジメントセミナー」の開催や、リーフレット「いのちを守る」の作成・配布などを通じ、海上輸送の安全をサポートする事業を進めて参りました。また、弊社会員である海事代理士は、船舶登記登録、船舶検査、船員労務や船舶運航事業関係手続という各種海事法令手続きにとどまらず、運輸安全にかかる相談や助言を行って参りました。これらはすべて、船舶運航事業者やマリナーに関わる皆様の海上安全の確保に、私たち海事代理士も微力ながら寄与したいとの思いで行っているものです。しかしながら、ここ数年はコロナ禍の影響もあり、これまでのように当該事業を実施することが困難な状況となる中で上記事故が発生してしまいました。

事故原因が不明な状況において各種報道のみを情報源とする段階では、軽々に論ずることは厳に謹むべきと、弊会はこれまで発言を控えておりました。

上記事故を受け、国土交通省では、有識者による事故対策検討委員会が設置され、本件事故の原因究明と並行する形で各種対策の見直しも進められており、様々な安全対策の見直し・強化が講じられつつあります。

運輸安全マネジメントは、見直しと改善（PDCAサイクル）の繰り返しであり、旅客船に限らず、貨物船も含めたすべての船舶運航事業者には安全を維持する義務が課せられています。維持されるべき「安全」の対象は、旅客・貨物・荷役・船舶・港湾・航路・航海・海洋環境など多岐に亘りますが、何よりも優先されるべきが、人命であることは言うまでもありません。そして、守られるべき人命は、旅客だけでなく、船員などの海上労働者や港湾労働者にも及ぶことを忘れてはなりません。

私たちは、人命の尊さについての思いを新たに情報と知見の更新に努め、船舶検査などのハード面と、運航基準や船員資格などのソフト面における安全対策改善のための支援体勢を強化して参ります。そのために、弊社担当部会による情報収集と研究を加速させ、その成果を皆様にフィードバックできる体制を早期に確立することを自らに課し、活動を活性化させることといたしました。

弊会は、ここに改めて「運輸安全マネジメント支援事業」を強化注力することを宣言します。

※ 弊会では、ご希望に応じ、全国津々浦々で運輸安全マネジメント講習を開催させていただいております。まずはご相談ください。

船員災害防止協会の紹介、活動内容と今後の取組

船員災害防止協会

I. 船員災害防止協会の紹介

船員災害防止協会（以下、「協会」という。）は、「船員災害防止活動の促進に関する法律」に基づいて昭和 42 年 10 月に設立された特別法人です。

協会の設立に至る経緯を見ると、昭和 36 年の外航船腹整備 5 か年計画の決定に続く、海運再建整備臨時措置法等海運 2 法の成立の下、海運業の再建整備、集約等が勢いを得る昭和 39 年に、民間団体である（社）日本船主協会をはじめとする海運界と水産界の主要 4 船主団体が、自ら船員の労働災害・疾病の防止対策を推進するための団体として（財）船員労働災害防止協会を設立しました。

当時は経済も高度成長期の真っただ中、船舶数の急増に船員の育成が追い付かず経験不足の船員が増え、それが故の死傷災害も増えるという状況にありました。

国は、船員法及び船員労働安全衛生規則による法規制に加えて、昭和 42 年 7 月に「船員災害防止協会等に関する法律」（昭和 57 年に現在の「船員災害防止活動の促進に関する法律」に改正）を制定、船舶所有者及び船員の自主的な船員災害の防止活動を促進することにより、災害発生率の減少を図るとしました。

現在の協会はこの法律の下、同年 10 月に設立され、前述の（財）船員労働災害防止

協会の業務を引き継ぐとともに、船主団体だけでなく広範囲の船舶所有者を会員として、より強固な財政基盤をもって、積極的に船員災害防止活動を促進するため、海運・水産業界を網羅する全国規模の組織化を目指すことになりました。

現在は全国に 11 の支部、64 の地区支部を擁し、一般会員約 1,700 者、団体会員約 90 者、賛助会員約 130 者の組織になっています。

II. 活動内容

協会の目的は、一言でいえば、「船員災害をゼロにする」ことです。そのために、船舶所有者及び船員が取り組んでいる自主的な船員災害防止活動の支援と、協会が自主的に推進する船員の安全の確保及び船内衛生維持の啓発活動に、本部、支部及び地区支部が一体となって取り組んでいます。

安全衛生教育・技術指導事業活動

1. 生存対策講習会

船舶遭難時における生存を図るための教育訓練として、生存維持に関連した座学と膨張式救命筏、救命胴衣、作業用救命衣、イマーションスーツ、各種信号等を用いた実技と取扱方法についての講習で救命いかだを海上で実際に展張して乗り込むなど、現実に対応した

船舶遭難時における生き抜くための教育訓練を年間約 10 か所で開催。

2. 訪船安全衛生技術指導

協会が委嘱した 101 名の技術指導員が全国各地の港で、主として船員災害の発生率の高い中小船舶を在港時に訪船（毎年 700 隻ほど）して、チェックリスト及びそれに基づく助言・情報の提供。

3. 安全衛生講習会・漁船安全衛生講習

船内における安全管理、保護具の使用方法等の安全講習、船内衛生の保持、感染症予防、生活習慣病予防、メンタルヘルス確保などの衛生講習、酸欠対策のための講習。

漁船の労働災害に特化した漁船安全衛生講習などを含めて全国各地で年間約 70 回開催する各講習会。

船員労働安全衛生月間推進事業活動

海上における労働安全衛生思想の普及、船舶所有者及び船員による自主的な安全衛生活動の推進等により船員災害の防止を図ることを目的として、運輸省（現在の国土交通省）、厚生省、水産庁が主唱者となって昭和 32 年から船員労働安全衛生月間活動が始まりました。毎年欠かすことなく実施され、今年が 66 回目です。

また運輸省は、昭和 33 年第 2 回月間実施に際して、その活動が有効な成果を挙げ得るよう中央の船員労働安全衛生協議会に加え、各地においても都道府県その他関係機関及び団体の協力を得て、地方（地区）船員労働安全衛生協議会を設置するよう各運輸局に指導しました。

協会は設立以来、地方（地区）船員労働安全衛生協議会（現在は全国各地に約 50 団体が設置されている）とともに月間活動の協

賛者となり、毎年、安全衛生講習会や訪船指導、無料健康相談等多彩な行事を企画、実施しています。月間活動に活用するポスター、安全衛生標語、実施のしおり、災害防止の重点事項記載のリーフレットなども協会が募集から編集、印刷、配布まで独自におこなっています。また、船員労働安全衛生月間に活用するポスター等資料の準備のほか、「体験記・意見」の懸賞募集と機関誌等での紹介、各地での船員災害防止大会の開催も含めて、船舶所有者及び船員その他関係者の安全衛生意識の高揚を図るための活動、協会の災害防止活動に積極的な会員を「優良会員」に認定し、認定証を発行するとともに事業所と所属船舶内に掲示してその努力と成果を明示する優良会員証（ステッカー）の贈呈など、協会が協賛者として積極的に活動しています。

船員災害防止大会の開催

船員労働安全衛生月間中は、国が策定した実施要綱・要領に従い、船舶所有者及び船員が中心となって、主唱者・協賛者ほか多くの協力者との連携で、緑十字旗の掲揚など安全衛生意識高揚のための諸施策の実施、災害防止ノウハウの修得・実践のための講習会開催、訪船しての安全衛生指導、健康相談などなど、多岐にわたる活動が積極的に進められます。

協会は、月間のメインイベントである船員災害防止大会を、設立翌年の昭和 43 年（第 12 回）船員労働安全衛生月間から毎年各支部主催で開催しています（コロナ禍前は約 18 か所前後の会場で開催）。大会は船舶所有者、船員、関係団体職員が出席し、地方運輸局及び都道府県関係者等を来賓に迎え、安全衛生功績者の表彰や安全衛生講演、

保護具検知機器の普及を図るための展示説明会、安全宣言の採択など多彩な催しを実施しています。

広報事業活動

最新の安全衛生情報、災害防止対策及び関係機関の安全衛生についての情報、会員の紹介、船員災害防止をテーマとして各運輸局運輸労務監理官の寄稿、検知器具・安全保護具等の正しい取扱い方法等を、季刊発行の広報誌「船員と災害防止」とウェブページで積極的に提供する。年4回発行し、ホームページにはバックナンバーを電子書籍の形式で掲載しています。

登録講習・試験事業活動

会員の安全衛生に関する取組みに活用出来る様々な教育・普及資料を制作し頒布しています。

また、新たに資格取得を目指す船員のために開催、実施している講習・試験として、衛生管理者登録講習、船舶衛生管理者講習(B)、船舶衛生管理者講習(C)、危険物等取扱責任者更新講習(通信教育)、危険作業登録講習(酸素欠乏危険作業講習)、船舶料理士登録試験があります。

① 衛生管理者登録講習

満20歳以上の船員、予備船員または船員になろうとする者であって、下記②、③の、衛生管理者資格取得に必要な一定の科目を履修した者以外の者を対象とする衛生管理者適任証書取得のための講習。

② 船舶衛生管理者講習(B)

東京海洋大学海洋工学部又は神戸大学海事科学部で乗船実習課程を修了した者又は商船系高等専門学校若しくは水産系高等

学校を卒業した者で、在学中に、指定されている57時間の船舶衛生関係科目を履修した者を対象とする衛生管理者適任証書取得のための講習

③ 船舶衛生管理者講習(C)

水産系高等学校本科において、船舶に乗り組む衛生管理者の資格取得に係る教科科目のうち、指定されている45時間の教科科目を履修し、卒業した者を対象とする衛生管理者適任証書取得のための講習(平成30年度開設)

④ 危険物等取扱責任者更新講習(通信教育)

危険物等取扱責任者認定資格者を対象とした、5年毎の資格更新のための講習

⑤ 危険作業登録講習(酸素欠乏危険作業講習)

各業種の船舶の船員等を対象とした、酸素欠乏の原因、酸素事故防止対策及び酸素濃度測定器、空気呼吸器等の使用方法等の講習

⑥ 船舶料理士登録試験

満18歳以上で船舶に乗り組み1年以上専ら調理に従事した経験を有する者を対象とした、船舶料理士資格取得のための試験

Ⅲ. 今後の取り組み

国は、船員災害防止活動の促進に関する法律が制定された翌年の昭和43年度を第1次とする、船員災害の減少目標、その他災害防止の基本となる事項を5年毎に船員災害防止基本計画として策定しています。また、この基本計画の実効を図るために、年毎ごとに、船員災害の減少目標、重点をおくべき災害の種類、主要な対策などを定めた実施計画も作成します。今年度は第11次基本計画の最終年度です。国、船舶所有者、船員、協会は、それぞれに、また協力し合って、この法の精神に則り、単に船員法その他の船員の安全及び

衛生に関する法令の規定を守るだけでなく、基本計画及び実施計画に従って、その自主的な船員災害防止のための活動を推進することが求められているのです。

船員災害・疾病発生率は、関係者の努力により、発生件数、発生率ともに大幅に減少しています（添付図参照）。協会設立の昭和42年に比べて死傷災害で約4分の1、疾病では7分の1になりましたが、近年はその減少割合が鈍化しています。船舶運用形態の変化、船内就労形態の変化、少子高齢化の影響、若者気質の変化など、その鈍化の理由は多面的です。我々はしっかりと、これら変化に対応した災害防止のための対策に取り組んでいかなければなりません。

協会では新たな試みとして、安全衛生に関する講演、講習を会員ご希望のテーマ、場所で行う出前講習を平成30年から始めています。有料ですが会員の皆様の災害防止活動に、必ず役立つと考えています。

また、令和元年度から「船員の衛生問題に関する調査及び啓発事業活動」を始めています。この活動は、国土交通省の第11次船員災害防止基本計画において対策が必要とされた課題のうち、船員の衛生（健康）問題である「高齢化対策」「生活習慣病対策」「メンタルヘルス対策」の3つの課題について、関係者のニーズを踏まえつつ、調査等を実施し、そ

れら対策及びその啓発の内容をテキスト化等し、それを衛生関係の新規講習の実施に活用するものです。

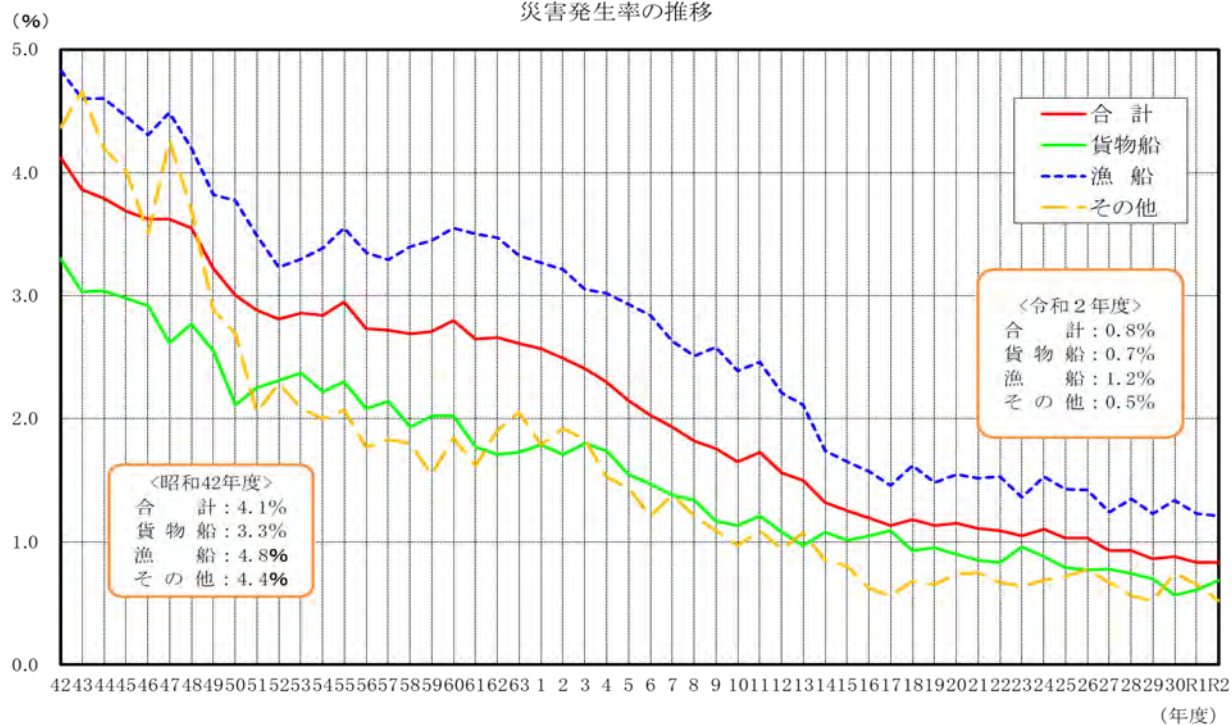
令和元年度においては、有識者・関係者からなる検討委員会を設置して、当面の調査実施の方向性を決め、令和2年度は「高年齢船員の健康確保」、令和3年度には「船員のメンタルヘルス確保とハラスメント対策」と題した新規講習を策定し実施しました。令和4年度は、「生活習慣病の予防」と題して生活習慣病の対策について講習の実施を準備中で3年間の成果物を活用して全国各地で講習会の開催を継続していく予定です。

今後、本年度中に策定される第12次基本計画及び実施計画等の内容を踏まえ、新たなテーマでの講習その他の活動を企画し、協会の取組みを充実させていきたいと考えます。

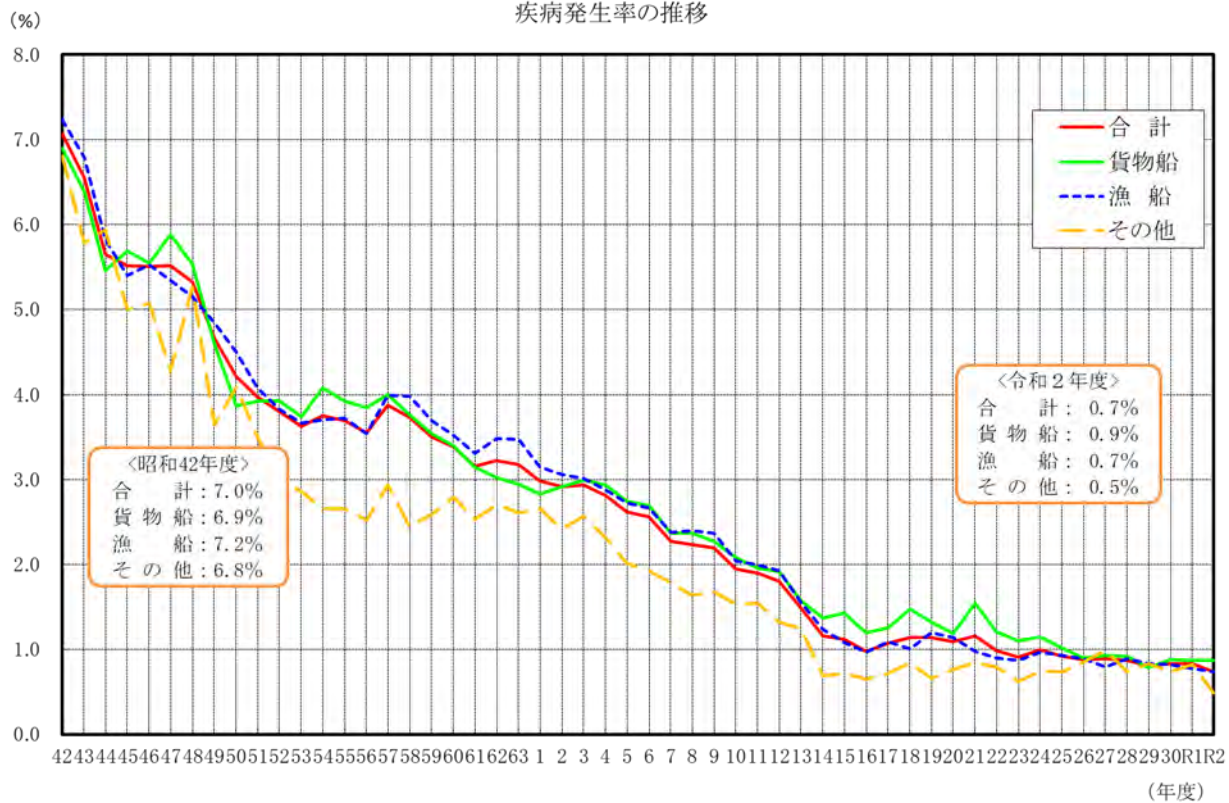
終わりに

本稿では、協会の成り立ちとその目的、現在の活動の状況を、根拠法令とそれに基づく国、関係機関の諸施策とともに簡単に紹介しました。皆様の近くには協会の支部、地区支部が必ずあります。また本部へ直接でも構いませんので、船員の安全・衛生に関して私どもがお手伝い出来ることがあれば、いつでもご相談いただければと思います。

災害発生率の推移



疾病発生率の推移



愛媛県立今治北高校

「日経STOCKリーグ」最優秀賞・金融担当大臣賞受賞

特別インタビュー

『Sail to the Sustainable Future ～クリーンエネルギーで舵を切れ～』

四国支部 野間 三佐世



令和4年4月、愛媛県立今治北高校の生徒が、「第22回日経STOCKリーグ」において、最優秀賞・金融担当大臣賞を受賞したとのニュースを拝見しました。

地元である愛媛県今治市が世界に誇る「海事産業」をテーマとして、東京大学等の名だたる学校を抑え、見事に全国1719チームの中・高・大学生の頂点に立ったとのこと。高校生が「海事産業」をテーマとしていることから、同じ「海事」に携わる者としてなんだか嬉しく、また興味深いニュースであると思っていたところ、四国の伊東昌紀支部長が同校と繋がりがあるといふ事で、今回取材させていただく事となりました。

今治北高校は、明治32(1899)年に今治町立今治高等女学校として創立され、令和元年に創立120周年を迎えた、歴史のある学校です。

「自律・創造・敬愛」を校訓に掲げており、地元でも有数の進学校として知られ、また、部活動においてもボート部や陸上競技部が全国大会に出場するなど、文武両道に優れている学校です。

卒業生は3万4千人を数え、陸上競技でオリンピックにも出られた真木和さん(故人)や歌手のSuperflyの越智志帆さんも同校の卒業生です。

「日経STOCKリーグ」とは、中・高・大学生を対象にした、金融・経済学習コンテストです。参加者は、バーチャル株式投資体験をベースに金融・経済についての知識を得るとともに、仮想株式売買を体験することで様々な産業を知り、社会生活と企業の繋がりがや経済について学ぶことができます。

詳しくは「日経STOCKリーグ」で検索していただければと思います。

今回の今治北高校の入賞レポートもHPから見る事ができます。造船業が盛んな今治の歴史にも触れた読み応えのあるレポートです。ぜひご一読ください。

今回の取材を通して、彼女たちの質問に対するしっかりとした受け答えや、将来への夢について目を輝かせながら話す姿が大変まぶしく、「自分が高校生だった時にこんなにしっかりと生きていたかなあ？」と少し恥ずかしくもなりました。

高校生から見た「海事産業」は、身近なものとは言い難い状況ではあると再認識しましたが、どうしたらもっとこの業界に興味を持ってもらえるか、彼女たちの視線でのアドバイスもあります。

それでは、インタビュー記事をどうぞ。

インタビュー日時：令和4年6月14日(火)
16:00～17:20

出席者(敬称略)： 教頭 清水幸一
チーム「居残り5人衆」
天野邑香、松浦愛紗、
河野ハルカ、西原有紀
(指導教員 三好千聖)

司 会： (一社)日本海事代理士会
野間三佐世、中村真弓

「日経STOCKリーグ」の参加について

司会： 「日経STOCKリーグ」に参加しようと思ったきっかけは？

西原： 三好先生から「こういう大会があるよ」と教えてもらって、新しい体験をしたいと思って参加しました。

司会： 皆さんは、もともとお友達で、一緒に参加しようと思ったのですか？

天野： みんなバラバラに応募して、後からメンバーを知った感じです。

司会： チーム名の「居残り5人衆」はどういう意味でしょう？

天野： 4人とも運動部に所属していなくて、普段は遅くまで学校に残ることがなかったのですが、この活動を始めて普段残らない時間まで残るようになったので、この名前にしました。



司会： 生徒さん4人と三好先生で「5人衆」ですね。

「日経STOCKリーグ」への参加呼びかけはいつ頃ありましたか？

三好： 4月に2年生の担任になる事が決まったので、すべてのクラスに呼びかけました。

司会： 何クラスあるのですか？

三好： 7クラスあります。1クラス40名くらいです。

司会： 約280人のうち、応募は何人くらいでしたか？

三好： この4人だけです。今まで、やりたいと言ってくる子自体が実はいなくて。結構勧めるんですがなかなか、皆さん部活があったり忙しいので・・・。

教頭： (部活への参加は) 強制ではありませんが、現在96%くらいの生徒が何かしらの部活に所属しています。

司会： 皆さんは、何か部活には所属してるのでしょうか？

西原： 私と天野さんが「国際交流部」に所属して週に1回活動しています。SDGsについて学んだり、タイの日本語を勉強している大学生とリモートで交流したりする活動をしています。



天野： 去年は英語に関係する講演会に参加して、他の学校の国際交流部の方たちと話したり、ALT(外国語指導助手)の先生とミニゲームをしたり英語の映画を見たりしました。

司会： では部活を通してSDGsには触れた事があったのですか？

天野： SDGs自体は2年生の時に1年間を通して総合的な探究の時間で全員がSDGsの一つの項目を選んで、それに関して勉強しました。

司会： 松浦さんと河野さんはいかがですか？

松浦： 箏部に所属しています。

河野： 部活には所属していませんが、ボーイスカウトなので忙しいです。

司会： 最初に募集要項を見たときはどう思われましたか？

西原： これまで最優秀賞や受賞したレポート等を見たときに、中学生でもすごいレポートを書いていたので、自分ができるかなと不安になりました。

天野： 「日経STOCKリーグ」の名前から経済？

何をするのだろう?」と思いました。普通科なので、今までそういった事に関わりがないので、できるのか最初は楽しみもあったけど、不安が大きかったです。



松浦: 「日経 STOCK リーグ」の話聞いたときに、あまりよくわかっていない状態で、「やります」と先に口走ってしまったのですが、実際に集まって作業をはじめても、知らない事ばかりでできるのかどうかしばらく不安でした。でも、先生から進捗状況を聞いて、徐々に出来ていっている事で自信に繋がりました。

河野: 先生から勧められて、「ほんとにできるのかな」と思っていたのですが、先生に「できますよ〜」と言われて、親に相談したら「将来に役立つから挑戦してみたら?」と言われて頑張りました。

司会: 先生の指導がかなり大変だったのではないですか?

三好: いえいえ、先ほど SDGs に興味があったと言っていました。レポートに必要な「カーボンニュートラル」や「働き方改革」等の項目を投げかけたときにも、「やります。やります。」と各自が自分のできることを選んで積極的に調べてくれたりしたので、「これは大丈夫かな」と思って応募しました。

レポート作成作業について

司会: 今治といえば「今治タオル」等もありますが、なぜ、今回テーマとして「海事産業」を選択されたのですか?

天野: スエズ運河の座礁事故をきっかけに、マクドナルドのポテトが販売中止になった

りした事で、海運の動きによって経済が変わる事を実感し、そこから視野を広げて、今治の造船に目を向けました。また、事故を起こした船が今治の海運会社であったことから、海運に気づいて、近くでこういう仕事をしている人達がいる事を知りました。もともと船の事は知ってはいたけど、改めて身近に感じました。

司会: 身近な人が「海運業界」で働いていたりしますか?

松浦: 私の親と祖父が造船所で働いています。

司会: では松浦さんがこのテーマを提案されたのですか?

天野: テーマは先生と相談して選びました。

三好: この地域の生徒達が小さいころから進水式に招かれていたり、登下校中に造船所を見ながら通学しているので、テーマの一つと考え



ました。もちろん「タオル」も選択肢としてはあったのですが、コンテストは上場企業を対象としているので、「造船」を選んだということです。

天野: (通学の) バスからも今治造船が見えます。

司会: 皆さんにとって船(海運)は身近なもので、テーマの選定にはそれほど苦労はされなかったのですか?

司会: スケジュールについてはどのように進められましたか?

三好: 6月に応募して、生徒に配布されている端末(ノートパソコン)を使って情報収集やデータを共有し、夏から冬にかけて編集しました。

教頭: 端末は、県立学校を対象に愛媛県から一人1台貸与されています。

司会: 企業の情報はどのように収集されたのですか?スクリーニングをするための項目などはどのように決めたのでしょうか?

天野: 自分が会社に入るなら、どういうところを大切にしたいか、これから SDGs や

DX(デジタルトランスフォーメーション)等、何が大切かを考えて項目を決めて点数をつけるようにしました。

司会: キャッシュフロー等はどこからヒントを得ましたか?

三好: 財務はこのコンテストで大体することで、特別なことはしていません。コンテストでは勉強する素地を見るので、いただいた教科書を参考にしています。



司会: ポートフォリオを作成するまでにどのくらいの時間を要しましたか?

天野: 10月位までかかりました。

司会: アジア 300 などは、情報を見つけてスクリーニングするのも大変だったかと思いますが?

三好: 実は業種別に集約した教材が提供されているので、アジア 300 はさほど苦労しなかったのではないのでしょうか。

司会: ホームページ等を見る際には英語だったかと思いますが、国際交流部に所属されている西原さんや天野さんが活躍されたのですか?

三好: 河野さんが英語が得意なんです。

教頭: 彼女は県のスピーチも最優秀をとっているんですよ。

河野: 2年連続です(笑)

司会: ポートフォリオの企業を選んだ基準や調べ方をお聞かせください。

三好: 「みんなかぶ」というサイトで、「造船」カテゴリの中から選びました。

司会: 企業を選ぶ事よりも、選んだ企業を分析する事の方に力を入れたという事ですか?

三好: 大学は約 3000 社を調べますが、高校は難しいので、プロの方のソートを活用しました。主催者側もしらみつぶしに…ではなく、どのように工夫してスクリーニングをしたかを見たいとおっしゃっています。「みんなかぶ」については私から学生に紹介しました。

受賞について

司会: 最優秀賞の受賞の第一報を受けたときはどうでしたか?

天野: Zoom で発表会があったのですが、授業中に見る事ができませんでした。「放課後に集まって欲しい」と言われて、いつも活動で使っている教室に行ったら先に先生がいて、とても喜んでいたので、そこで知りました。



西原: 聞いた時はびっくりしました。先生が、「最優秀賞目指して頑張ろう」と言ってくれていましたが、今までの最優秀賞のレポートを見ていただけに、取りたいという気持ちはあるけど、「そう簡単にとれるものではないだろうな」と思っていたので、何日間かは信じられませんでした。

松浦: みんな最優秀賞を目指してはいましたが、正直取れるとは思っていませんでした。

河野: 終わってみてからすごかったんだなと思いました。

司会：周りの反響はいかがでしたか？

松浦：学校を出てすぐ、家に帰る前に親へ報告したくて連絡したのですが、最初は信じてもらえませんでした。帰宅後、もう一度報告して本当だとわかると「参加してよかったね」と言ってもらえました。

天野：最優秀賞と伝えた時に「おめでとう」と言われたんですが、最優秀賞が1位と聞いてなくて、「1位だよ」と伝えるととても驚いていました。友達にも活動を報告していたので、一緒に喜んでくれました。私もやっておけばよかったと言われました(笑)

3人：私も～(笑)

司会：今回、最優秀賞を受賞した事で、今年は応募者が多くなったのでは？

三好：今年は、私の力及ばず、どうなるかわからない状況です。

司会：今回、皆さんにとって比較的身近な「海事」というテーマを取り扱ってみて「海事産業」に対するイメージや、「もっとこういうふうになってほしいのにな」と気がついたことはありますか？

河野：世界が、海によって、船、海事によってつながっているなって事がわかってめっちゃ「おお～～」ってなりました。みんながもっと繋がっているという事、日本が船、造船によって支えられているという事を知ることができる機会があればいいなと思いました。「バリシップ」とかあるけど、あまり興味がなかったの。

天野：以前、2クラスの生徒(約70人)に、「海事関係の仕事に就きたいか？」というアンケートをした時に、回答が0人でした。身近ではあるけど、知らなさすぎて興味がないのかなと思いました。

日本の貿易が船で支えられている事を知れば知るほど興味は湧いてくるし、面白いので、同世代の人たちがこういう賞をとったという事をもっと知ってもらいたいです。

司会：「海事産業」をもっと知ってもらうためにはどうしたらよいと思いますか？

河野：海事産業を知るために、例えばこういったコンテストに参加してもいいと思うし、学校の授業に取り入れるのもよいと思います。小学校の時に少し勉強しただけで情報が止まっているので、高校でSDGsの勉強もしているので、そういった知る機会があればいいなと思います。

西原：地理とか勉強するときに関連付けて教えてくれたらいいのかなと思います。

松浦：小学校の時に進水式にバスに乗って見学に行った経験はあるけど、その後、海運に関係する授業があるわけでもないの、船や海運に対して意識する事がなくなりました。

松浦：レポートを作成する際に、コロナの感染拡大によりZoomでのインタビューとなったのですが、今年の4月に今治造船の工場見学に招待していただき、改めて現場を見させていただいて知った事もたくさんありました。

河野：造船所の工場は壁が高く、近づきがたいし、中をみるのは難しいです。勉強した後に見たら、「こういう感じなんだな」と思いました。楽しそう、面白そうと思いました。



学校の授業で見学とかできたらいいと思います。小学校の時に一度は見学する機会があったけど、高校生になってからはないので、大きくなって情報量が増えた後に見たときには、また違った目線で見られると思います。

三好：働いている大人と実際に話しをしてみて、「こんな素敵な大人が働いているんだ！だから好き！」という切り口はあると思います。素敵な大人や、働く大人と出会うという事が一番で、日経STOCKリーグはそういうことを意図している部分もあり、今治造船さんや船主さんに出会って、すごく興味を持って、好きになると「こういう大人になりたい。」となる。だから興味があるというのは大きいと思います。

司会：今治造船さんやインタビューした会社さんへ報告されましたか？

天野：自分の事のように喜んでくれました。

これからについて

司会：将来の夢は具体的にありますか？

河野：森林や自然に興味があるので、日本の森林の成り立ちを大学に行って勉強して植林とかそちらの道に進みたいです。

松浦：医療と機械が好きなので、医療機器を研究したり、実際に動かす臨床技士をしてみたいと思っています。

天野：看護師を目指しています。島で育ててきておじいちゃんやおばあちゃんに囲まれて育ててきたこともあって、2年生の時に終末期医療について研究をしました。大学ではスピリチュアルケアについて研究したいです。少子高齢化に伴って在宅や地域医療に携わりたいです。

西原：歯科衛生士になりたいです。大きなきっかけがあるわけではありませんが、歯にコンプレックスがあるので、改善できたらよいかと思います。小さいころによく歯医者に通っていて周りの方にやさしくしていただいて、歯医者に対する恐怖心がほかの人に比べて少ないなと思ったので、そういう人になりたいなと思いました。

司会：皆さん素晴らしい将来設計図をお持ちですね。

今回、この日経 STOCK リーグを通して将来に対しての変化や影響はありましたか？

天野：社会との繋がりを学んだので、自分のつきたい仕事は海事には関係がないけれども、社会に貢献する意味でも将来の夢のモチベーションにもなったし、いろいろな人に出会って、「こういう大人にな

りたい、こういうところで働きたい」という目標や意識が変わりました。

西原：学校だと大人と関わる機会が少ないので、学生ばかりになってしまうけど、新しい世界を見れた気がしました。今までの自分だったら絶対にやっていなかったと思うし、最初はできないと思っていたけど、やればできる事がわかったので、これからは怖がらずに壁を作らずにいろんなことにチャレンジしていきたいと思っています。

松浦：私の夢は直接海事には関係ないですが、機械や企業の取り組みとか実際やっている事を知っている方向から一つになって海事に



繋がっていることを知りました。また、いろんな視点がある事を学ぶ中で、地域社会に目を向けられるようになりたいと思いました。

河野：今起こっている環境問題とかいろんな問題について自分たちが投資する会社を選ぶ事で未来が少しでも変わっていくことに気が付きました。

司会：副賞として、東京へ行かれたそうですが？

天野：東京証券取引所とディズニーランドに行ってきました。楽しかったです。東京証券取引所のストラップは大切にしまっています。

司会：最後になりますが、全体の活動を通していかがでしたか？

三好：5人で航海に出てやっと港にたどり着いた感じでしょうか。

みんなでいろいろな波を乗り越えてきましたが、みんなとても仲が良くて大きな時化もなく無事にたどり着いたという感じでした。とてもいいチームでした。

<追記>

三好先生の担当教科は国語です。

「日経 STOCK リーグ」には7年前から取り組み、前任校である松山東高校でも受賞歴があり、今回が3回目の最優秀賞の受賞とのことでした。

「国語の先生が、なぜ社会、経済学のイメージがある「日経 STOCK リーグ」に取り組まれるのか？」との問いかけに、『「日経 STOCK リーグ」は、架空の株式投資のパフォーマンス等はまったく問わないコンテストで、図表を読み解いたり、関連付けたり、社会事象・新聞記事に関連付けて総合的に判断するというのが国語の目指しているところでもあり、複数の資料を読み解いて、総括して考える力を付けるというのが動機です。また、企業へのインタビューにおいても、何を聞きたいか、何を答えて欲しいか、文面に何を絞るかとか、このあたりはすべて国語的な発想であると考えています。』とのことでした。

また、これ以外にも日本経済新聞社主催の「全国学生対抗円ダービー」にも取り組み、担任を受け持つクラス全員で参加されているそうです。

為替の事は、日本は島国で貿易で成り立っているのに知らないという事自体が問題ではないかと思う気持ちがあり、ショートホームルーム(10分)の時間を利用して取り組まれているそうです。



愛媛県立今治北高校の皆様この度は本当におめでとうございます。

お忙しい中、インタビューにご対応いただき、ありがとうございました。

博士論文「非自航船舶についての扱い」について

九州支部 瀨口 一雄

私は、下関の田舎で小学・中学・工業高校を終え、昭和 45 年に東京の芝浦工業大学 2 部機械工学科へ入学して 5 年間の学業と東京コカコーラボトリンブ株式会社へ就業を経験した後に、故郷下関の東和造船株式会社へ就職した。

この東京生活は、学業では 5 年間の生活を東京都北区の 4 畳の下宿に住み、戦前の浅草の芸人の夫婦にお世話になって暮らした。仕事は、最初の 1 年間は蒲田の新潟鐵工所の下請け従業員として働き、後の 4 年間は東京コカコーラボトリンブ株式会社で過ごした。

故郷へ帰り東和造船株式会社に技術者として就職したが、会社は 3 年で会社更生法の適用をうけることとなり、同時期、私は自然気胸の治療のため一日中布団にくるまり本を読むか睡眠を貪っていた。自然気胸を 2 度再発した後は、歩行から始め半年後に自転車に乗り、後にランニングを開始、一年後の 27 歳の時に岩国のフルマラソンを完走するまでに回復した。仕事も忙しくなり 7 千トン級の貨物船の建造に 8 年間かわり、32 歳で結婚、33 歳・35 歳で子供に恵まれ充実した生活を送っていたが、会社の業務上の都合で営業部に転出となる。営業部の仕事は不規則であったが、7 千トンの貨客船、80 m の非自航型海上クレーン船、200 トン化学薬品船など色々な船にチャレンジして業績を上げた。しかし、47 歳の年に会社がついに事業を廃業することにな

り、廃業に係る業務として海洋土木会社への事業譲渡に係る作業を無報酬で行い、譲渡後は、サンセイ株式会社に就職して 10 年間の営業の後、元の東和造船株式会社から事業譲渡を受けた海洋土木会社に 9 年間在職の上、65 歳にて外部の会社務めを終えることになった。その後の 5 年間は、平成 17 年に取得した海事代理士業を中心に修業した。

学業は、23 歳に芝浦工業大学を卒業後は、27 歳で中央大学通信教育課程に入学したが挫折、53 歳の平成 17 年に再度入学の上、62 歳の平成 26 年に卒業。北九州市立大学大学院法学研究科法律学専攻に 63 歳の平成 27 年入学、65 歳の平成 29 年に法学修士の学位を取得。東京海洋大学大学院海洋科学技術研究科応用環境システム学専攻に 66 歳の平成 30 年 10 月に入学、70 歳の令和 4 年 3 月に修了して工学博士の学位を取得した。

日本海事代理士会は、平成 17 年度に資格取得後、平成 18 年度に入会し業務を開始、今日まで 17 年間にわたりお付き合いいただいています。昨年 3 月初旬に脳梗塞を患い半年間の休業を余儀なくされましたが、現在は元のとおり回復しております。

本論文への関わりは、北九州市立大学大学院修了で終える予定が、大学院博士課程を修了するにあたり海事代理士業務が順調に収益を望めたことなどの事情があった。入学希望は、当初は京都大学の法学研究科

をめざしたが失敗したため、日本海事代理士会の研修会に講師派遣された東京海洋大学の逸見真教授にお願いして平成30年の10月入学を認めてもらい就学した。就学後の2年間は順調であったが令和2年から4年にかけてコロナウィルス感染症対策のため学校で学習することもかなわず家で学習した。令和3年2月20日の事前審査発表の後、3月5日に高位脳梗塞を発症して入院、退院後もパソコンを開くこともできない状態が続き滅入った。8月ごろから論文を読み返して追加する内容を見直した上に、令和4年2月に博士論文を提出し3月の博士学位の修了を獲得した。

さて、私の博士論文「非自航船舶についての扱い」について以下に論述する。

本論文は、船舶法施行細則第2条規定により船舶法から除外されている内航非自航船を素材にした、海洋法における「船舶の定義と画定」に関する研究である。

本研究の範囲は、先行研究が見当たらない範囲であり、海事公法にかかわる、国際海事法から国内法、さらに、隣接する海事私法もふくめた広範囲な内容について研究と考察を行った。発表内容は、修士論文や学会発表において国内法を中心にまとめた内容、さらに、国際海洋法成文化の編纂淵源の研究と、最近の国際法の新しい潮流の研究を加えたものである。この新しい研究成果を基に、今後の海洋法における船舶の定義についての新たな試行を行ったうえ、提言を試みた。

本論文テーマの素材の内航非自航船は、海洋公法のSOLAS条約及び我が国の船舶法などの規制の対象から除外された地位である。一方では、船舶法から除外されたために、通関時に船舶として扱われず、貨物として扱われるという、我が国国内の法令解

釈の問題も発生し、海洋作業船企業の事業活動の弊害になっている問題も存在している。本論文の研究手法は、論文論点にかかわる、先行研究および客観的な資料が存在しないため、出来るだけ多く、且つ、広範囲の客観的な情報と事実の検証と考察を行い、大きく3つの研究に分けて述べている。

第一に、国際法委員会の「船舶の制度」において削除された「船舶の定義」、および、削除されなかった「船舶の国籍」などの解説、および、現状の国際海事機関の概観について記述し、

第二に、「船舶の定義」「我が国の海洋法の沿革」「船舶法施行細則第2条の起草沿革」「本邦外航行区域設定の根拠」の規定を検証。

第三に、「放置座礁船の問題」「クルーズ船と旗国管轄権」「船舶の定義と画定」の、新しい議題について検討したうえ、

最後に、我が国の非自航船舶を海外事業のために送り出した実績を紹介した上、この論文の総論としてのまとめを行った。

第1部 国連海洋法条約の沿革

第1章 海洋法会議における船舶の地位の概観

内航非自航船は国によってその扱いはさまざまに扱われ、船舶として扱われ、また、船舶として扱われていない身分を受けている。ここで、船舶として扱われていない事実を検証し、且つ、この公海においても航海可能な立派な船舶であることを論述する。1982年第3次国連海洋法会議において「海洋法に関する国際連合条約」の会議において、特別報告者フランスの「公海の制度」報告書(A/CN.4/17)から削除された「船舶の定義」と「公海の儀式」は、古き慣習法の時代からあった問題であり、何れも、議題として優先順位が低いことと、国際法委員会で審議する内容としては適当でないとの判断が働いていたと考えられる。理由

は、「船舶の定義」「公海上の儀式」の問題は、国によってその慣習法の考え方が大きく違っているため、国際的なコンセンサスをとることが困難であること、さらに、一般的に確定した慣習法の成文化を目的とした国際連合に国際法委員会および海洋法会議で審議するための優先順位が低いことが最大の理由と考察する。また、国連海洋法および国連専門委員会の各条約は、「公海における船舶の公法規定を定めているが、これらの船舶の定義の共通したルールは規定していない、ある船にその条約を適用させるための範囲を示しているに過ぎない」ことが確認できた。また、これら条約は各国において国内法化されているが、各国の排他的経済水域および領海内における法令は、各国の事情によってさまざまに扱われていることが判明した。

第2章 国連海洋法会議の沿革

（「公海の制度」から削除されなかった議題）

次に、国際法委員会の「公海の制度」報告書から削除されなかった議題について、以下の内容について検証した。国連海洋法条約第91条（船舶の国籍）について、船舶の国籍の「真正な関係」の規定について、国際法委員会の各国の委員から詳細な定義を設けることに反対の意見が多く出されたが、委員会の多数は、漠然とした規準でも、まったく基準がないよりはよいと考えた。できれば、時限的な文言が採択されていれば、今日のような便宜置籍船問題は回避されていたかもしれない。いずれにしても、当時の国際法委員会および国際海洋法委員会の条約編纂過程の希望的呼びかけが形骸化した今日、あたらしい枠組みによる規制は必要であると考えられる。

第II部 国際法と国内法の検証

第III部 新旧の問題点と 国際連合組織の枠組みの変化

船舶の定義が曖昧なのは、国連海洋条約で定義を確定しなかったこと、船舶の国籍および旗国の管轄権が各国の国内法に任せただけのために、実行力のある管轄権が行使されない事である。今日、科学技術の急速な発展により自律化船の登場を迎え、従来の船舶の概念を大きく変える時代に突入し、旗国の管轄権行使を実効性のあるものにするためには、共通した船舶の定義と画定が必要と考える。多方面の定義を検証して、アルゴリズムなどによるインデックス（指標）化を図り検索可能なシステムの構築に努め、船舶の定義の一元的かつ統一的な評価基準が可能になると考える。

最後に非自航作業船舶の「船舶の定義と画定」についての解説

我が国の非自航船舶を海外工事に引当てる場合の身分の画定について、日本国籍を維持したまま海外工事に派遣することが、我が国の非自航作業船の今後を担う意味で重要であると考えられる。

1. 船舶の定義と画定にて試行した分類化・インデックス化した船舶の要素に、すべての水上を浮遊・移動・積載を伴う船に登録番号を付与する。現状のIMO番号ではなく、強制力のある制度を設ける。例えば、国際宇宙法が打ち上げた国の義務として国際連合総長の登録を義務付けているように。
2. 登録制度には、インセンティブ効果を持たせ、且つ、企業活動に有益な登録制度を構築する。この制度形成は、2019年第106回法務委員会の船舶の不正登録の防止措置についての合意を、具現化し、今日の新しい国際海洋

社会の潮流に合致することになる。

3. 定義を海洋法で画定することにより、すべての海洋に存在する船舶に共通した身分が与えられ、且つ、国際海洋法における管轄権の行使が国家に発生し、国際海洋法の秩序維持に有益な効果を得ることになると考える。
4. 海洋社会の進歩と秩序には、「船舶の定義を画定」することから得られた共通指標を前提とした制度形成が必要と考える。
5. 本論文の素材である、非自航作業船の海洋法における身分も船舶の登録によって確定し、且つ、海洋土木企業にも、ソフトロー効果による国際的なメリットが生まれることが期待できると考える。

(※ 検索方法「東京海洋大学附属図書館」「東京海洋大学学術機関リポジトリ」「船舶の定義と画定」)

以上が私の博士論文の概要である。

難解な論述であるが今後の海洋法について重要な課題を含んでいると考えている。関心を持たれた会員の方はご一報いただければ幸いです。

また、日本海事代理士会の本部理事を今年度をもって退任いたしました。誠にありがとうございました。

「海事代理士資格者講習会」開催報告

研修委員 岩本 直登

日本海事代理士会では、毎年、海事代理士試験合格者、海事代理士資格認定者等でこれから業務を新たに始める方に向けた講習として「海事代理士資格者講習会」を開催しています。

令和4年4月23日(土) RCC文化センター(広島) 受講者29名、令和4年5月14日(土) 科学技術館(東京) 受講者53名での資格者講習会を無事終えることができました。

令和3年2月6日に計画していた資格者講習会は、新型コロナウイルスの感染拡大により緊急事態宣言が発令されるに至りやむなく中止となり、満を持して令和4年2月5日西日本地区、令和4年2月19日東日本地区において資格者講習会を実施すべく計画を進めてまいりましたが、コロナ禍収まらずこれもまた延期という判断に到りました。

研修委員の中で今年も中止かという空気が流れる中、一人の委員から是非このメンバーで資格者講習会を実施し成功させたいという意見が発せられ意気消沈していたメンバーが開催に向け一致団結していく様を思い出しました。

また、中止、延期のたびに受講料の返金作業に快く応じていただいた受講者の皆様から励ましのメールをいただいたことも研修委員一同の支えとなりました。

資格者講習会の講習内容は、

- ① 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1条、第9条、第17条～第19条」の主な内容説明
- ② 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
- ③ 先輩海事代理士によるパネルディスカッション
海事代理士会の概要について知りたいこと、聞きたいことについて質疑応答

からなるカリキュラムで構成されています。

①及び②「業務の概要と基本的心得」については、法律改正やアンケートによる受講生からの要望等を勘案し、毎年見直しが行われ継続的にブラッシュアップされております。

例年であれば講習会の後、懇親会が開催されるのですが、今回はコロナ禍であるため着座、マスク装着での30分程度の交流会となりました。

懇親会は、受講者にとっては講義で分からなかったことを聞いたり人的交流が図れる有意義な場だと思いますので早くコロナが治まって欲しいものです。

資格者講習会が無事終わり暫く経ち、「本研修会でのコロナ感染者はいなかった」との報を受け研修委員一同安堵した次第です。



研修風景



パネルディスカッション



交流会～座談会～



交流会～名刺交換～

「第44回海の写真コンクール」について

広報委員会

令和4年7月18日、「第44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、長引くコロナ禍による外出自粛、イベントの中止等により応募数の減少が心配されましたが、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1252作品（応募者数359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、小池祥弘様（兵庫県川西市）撮影のタイトル『帰港』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。

『"海の貴婦人"の称号を受け継ぐ華やかな帆船の運航も、訓練を重ねる人達の安全作業に支えられていることが伝わる作品です。』（小田会長）

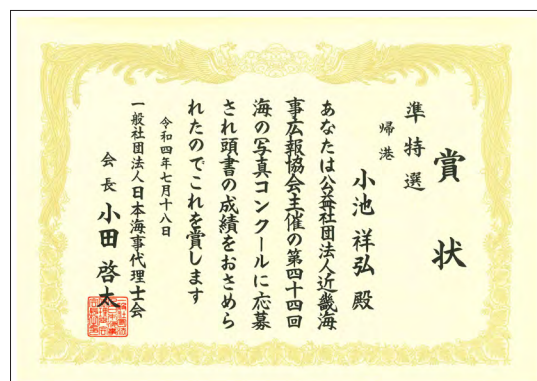


日本海事代理士会 会長賞
タイトル『帰港』

「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及びフェイスブック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もらえ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。



今年は、例年にないほど短期間で梅雨が明け、夏本番が早々と到来しました。連日の猛烈な暑さや、局所・集中豪雨への警戒など、温暖化による急激な気候変動を肌身で痛感する中、電力需給のひっ迫も深刻となり、広く節電が実施されています。

持続可能な開発目標や2050年までのカーボン・ニュートラル目標に向けた取組みとして、エネルギー分野においては太陽光や風力、バイオマスといったいわゆる「再生可能エネルギー」の利用が促進されています。化石由来のエネルギー資源の調達コストとリスクが上昇する中であって、老朽化した火力発電設備の刷新も困難であるといった現状を踏まえると、自前による、環境負荷のより少ないエネルギー資源の調達は必須であると考えられます。

再生可能エネルギーの中でも、風力においては、沖合での大規模発電（ウィンド・ファーム）の導入が注目されています。国内では、2019年に「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律（再エネ海域利用法）」が施行され、公募による事業者の選定方法や促進区域内海域の長期間の占用許可制度（最長30年間）、航路・漁場等での海域の先行利用者との調整のための協議手続などが整備されました。同法に基づき、長崎県五島市沖や秋田県沖（3区域）、千葉県銚子市沖の5か所が、「促進区域」に指定されています。また、港湾法の改正に

より、洋上発電設備の設置や維持管理の拠点となる港湾の指定や、指定港湾内において資機材搬入や仮組立の用に供するための埠頭貸付に関する制度が創設されました。

再エネ海域利用法に関する経済産業省資源エネルギー庁及び国土交通省港湾局のガイドライン（海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域指定ガイドライン）では、促進区域の他にも、早期に促進区域に指定できる見込みがあり、より具体的な検討を進めるべき区域を「有望な区域」として選定することとしています。令和3年度には、私の地元である新潟県村上市・胎内市沖が当該有望な区域の一つに選定され、国、県、市及び関係団体によって組織された法定協議会が定期的を開催され、促進区域の指定に向けた意見の取りまとめが行われています。

洋上風力発電においては、着床式または浮体式の大型風車や観測棟、変電所、送電線といった設備が洋上または海底に設置されますが、設備の耐久性や系統接続、発電コスト、海域の利用をめぐる利害関係の調整といった技術的・経済的な課題に加え、海洋環境、海岸地域の生活環境または景観への影響といった、環境保全の見地からも十分な調査・予測・評価を要します。村上市・胎内市沖においては、洋上風力発電の実施を計画する複数の事業者がすでに環境影響評価法や関係条例に基づき環境アセスメントの手続を開始し、事

業の計画段階において配慮すべき事項等についての検討結果（配慮書）や、対象事業に係るアセスメントの項目とその調査・評価等の手法の選定結果（方法書）が提出され、それらに対する関係行政機関の意見書が公表されています。意見書においては、バード・ストライクや鳥類の生息環境等への影響、工事に伴う水の濁りや工事中・稼働後の振動・水中音による魚類の生態への影響、騒音や風車の影による生活環境への影響、景勝地の眺望への影響など、自然環境や生活環境に関し詳細な意見が付されています。魚類への影響についてみると、村上市においては、川に鮭が遡上するため、風車の設置による鮭の回遊ルートや降海・遡上への影響についても指摘されています。

ところで、村上市では古くより内水面での鮭漁や増殖が盛んで、地域には独特の鮭文化が育ってきました。村上では鮭を「イヨボヤ」とも呼びますが、「イヨ」も「ボヤ」も「魚」を意味する訛りないし方言であるため、言わば魚の中の魚のような格別な呼称が与えられています。これは、古来より鮭が当地の貴重な水産資源であると同時に消費や加工、流通といった生業を通して鮭との関わりが生活の一部を成しており、鮭を敬い大切にするという風習によるものだと考えられます。

鮭の捕獲では、並んで川を下る2艘の舟の間に網を仕掛け、川下側に待機する別の舟が遡上する鮭を網に追い込むという伝統漁法（居繰網漁）^{いぐりあみ}が、現在も市内の三面川で行われ、鮭が多く遡上する11月頃には、川岸から漁の様子を見学できます。

また、村上には鮭の孵化増殖についても歴史が深く、鮭の捕獲量が激減した江戸中期において、村上藩士であった青砥武平治（1713

—1788）が鮭の母川回帰の習性に注目して、遡上する鮭を保護し増殖させるアイデアを考案しました。すなわち、三面川の本川に沿って分流（種川）を築造し水質環境を整え、遡上した鮭を分流へ誘導し産卵させるとともに、産卵期間中は捕獲を禁ずることで（種川の制）、鮭の自然孵化による増殖にいち早く成功したと伝えられています。明治以降は人工孵化が主流となりましたが、現在も冬に採卵・孵化させて成長した稚魚を春に川へ放流しています。

食の面では、海・川の大切な恵みである鮭の頭から骨、ヒレまでを余すことなく料理に使用する風習があり、腹部に大量の粗塩を擦り込んで寒風に晒す「塩引鮭」や、塩引をさらに熟成させた「酒びたし」の他にも、氷頭なますや飯ずし（馴れずし）など、100種以上の鮭料理があるとも言われます。ちなみに、魚を吊るし干しにする際は頭を上にするのが一般的ですが、村上の鮭は伝統的に尻尾を上にします。鮭の腹を開く際も、腹ビレのあたりは切らずに残します。これには、鮭の首を吊るしたり、切腹させたりしてはならないとの意味合いもあるようです。生まれた川に帰ってきてくれた鮭に感謝し、有難く頂くという習慣は、現在も色濃く残っています。

村上の鮭の歴史を顧みると、人々が鮭と関わる中で、水産資源の保全やその持続可能な利用、さらに与えられた風土・環境との調和を保ちながら食などの文化を形成してきたことが窺え、先人の知恵や試みから現代の課題解決のヒントを得られそうです。



鮭漁が行われる三面川



鮭の保護・自然孵化のために作られた種川

2022年5月23日、岸田総理大臣とバイデン米国大統領の共同記者会見の席上、2023年の先進7カ国首脳会議（G7サミット）が広島で開催されるとの発表が成された。その中で私の散歩コースの途中にある広島湾に面したホテルがサミットの会議場であるとの報道に、驚いた次第である。しかしながら、これらの施設は森と海と空に囲まれた素晴らしい環境である事は間違いない。そこで、これを機に広島の良さを多くの方々に知って頂きたいと思い、少しばかり紹介する事にした。

さて、私の散歩コースである元宇品は瀬戸内海に面した広島湾の一角にあり、小さく突き出た半島の様な場所に位置する。だが、実際には周囲が3キロメートルほどの小さな島（宇品島とも呼ばれる）で、宇品（本土）とは幅十メートルばかりの水路によって隔てられているのみである。また、島内の多くの部分はクスノキなどの常緑広葉樹で覆われており、瀬戸内海国立公園にも指定されている。



それでは、この小さな水路に掛かる暁橋を出発点として散歩が始まる。この橋は車で走ると恐らく見落としてしまいそうな位の短い橋だが、昔は東西を行き来する舟（動力を持た

ない船）の近道として頻りに利用されていたとの事である。ほんの十数歩で橋を渡り切り元宇品へ。



しばらく行くと道は左右に別れ、この交差点を右に折れて少し進むと右手側が大きく開け、心地よい海風が吹いて来る。目の前にフェリーや高速船の姿も現れる。ここが広島港。広島湾の海の玄関口である。その昔、海に面した広島では海運が重要と考えた千田貞暁（広島県知事）によって、明治中期頃に宇品港（現在は広島港）が整備された。その後、日清・日露戦争、第一次・第二次世界大戦では軍港としての役割を果たした。昭和20年8月原爆により被害を受けたものの、避難民や救助に向かう者、物資等の輸送に大きく貢献した。戦後は島しょ部、四国、九州とを結ぶ海上輸送の要として現在に至っている。





真っ直ぐな海岸線を南に 100 メートルばかり行くと緑深い木立のトンネルが出現する。その奥の急な階段を上へと昇って行く。つい先程までの青い海の景色から木洩れ陽の射す心休まる緑色の空間へと。息を切らしながらもゆっくりと登る事 5 分余り。細い道はアスファルトの車道へと繋がり、傾斜も緩やかとなってくる。

車もほとんど通らず、相変わらずの緑のトンネルが続く。江戸時代以降、鎮守の森として大切に守り継がれた広葉樹の原生林は何度通っても癒され活力が湧いてくる。

海はもちろん良いのだが、森林浴溢れる緑の中がお勧めスポットである。爽やかな空気を体いっぱいに取り込みながらスローペースで歩く。



高射砲陣地跡を通り過ぎると、白い小さな花が咲いている。

少し歩き駐車場の脇を抜けるとその奥にクスノキの巨木が。大地にしっかりと根を張り、空に向かって枝葉を伸ばす姿に、しばらくの間見とれてしまう。



ふっと我に返ると凜と立つ白い建物に気付く。宇品灯台である。明治の中頃、宇品島南端信号塔として建設され 1950 年 1 月に灯器が取り付けられた。1971 年に老朽化のため現在の物に建て替えられたが、今も尚光源には 1895 年のフランス製のレンズが使用されており、日々船舶の安全を見守っている。



ここから遊歩道を下って行くと、再び光輝く青い世界へと戻ってくる。

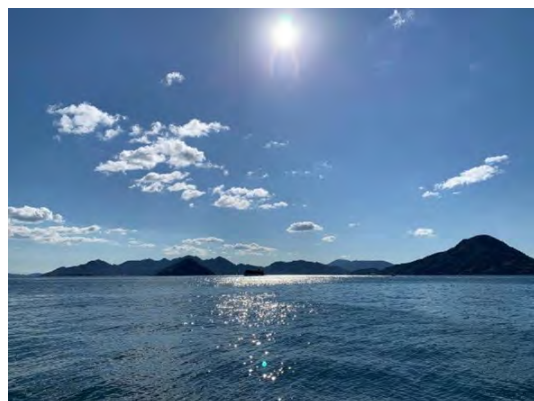
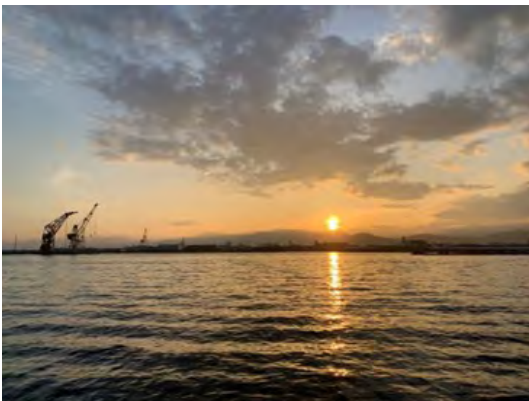
正面には江田島、似島が見え、行き交う船の航跡が白く残る。海岸に目を向けると魚釣

りをする人、のんびりと日光浴をする人、ウォーキングをする人々等。皆それぞれに、この一時を楽しんでいる。私もしばし足を止めこの一時を過ごす。



さあ、この元宇品の散歩も残りわずか。海岸を東に向かって進んで行くとホテルが見えてくる。サミットの会議場である。

一年後、この場所で核兵器のない平和な世界への実現に向けての話合いが行われ、より良い結果がもたらされる事を願いながら、日々の散歩を楽しみたい。



編集後記

海事の窓 第 85 号、今回は少し発行が遅れてしまい申し訳ありません。

今年度に入って4月の知床の旅客船事故、6月からの酷暑、豪雨、竜巻の被害、そしてコロナの第7波・・・人災、天災が次々と襲いかかり落ち着かない日が続きますが、皆様いかがお過ごしでしょうか。

知床遊覧船事故については、事故対策検討委員会で小型旅客船の安全対策についてハードとソフトの両面から検討され、7月に中間取りまとめが公表されました。当会でも従前より運輸安全マネジメントについて取り組んできましたが、更なる支援強化の取り組みを行う旨の会長声明も発出されました。

これからの安全対策がどのような方向に進むのか、12月に予定されている委員会の最終報告に注目したいと思います。

まだまだ暑い日が続きます。熱中症、新型コロナ、集中豪雨、水の事故・・・

皆様、どうぞ安全に日々をお過ごしください。



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