

第 **86** 号  
令和5年1月

# 海事の窓



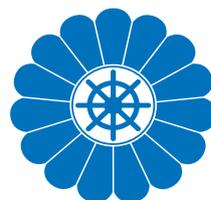
海事代理士の日  
6月1日



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

2023年1月第86号

## 目次

巻頭言 副会長あいさつ .....	1
寄稿1 「令和5年10月1日から消費税の インボイス制度が始まります」 …2 国税庁軽減税率・インボイス制度対応室	
対談 インボイス制度が始まります ～海事代理士事務所における注意点は?～ …5	
寄稿2 旅客フェリーの災害防止の取り組みと 改善・安心と信頼される会社へ …… 15 三光汽船株式会社 代表取締役社長 香川 一紀	
三光汽船株式会社様 「海上合同操練」に参加して …… 19 四国支部 土井良 哲	
労務管理責任者講習の実施を受けて …… 21 専門委員長 松村 典太	
令和4年度海事セミナー「中央研修会」開催報告… 24 研修委員長 櫻岡 直樹	
中央研修会ダイジェスト 「知床遊覧船事故を受けて」 …… 26 北海道支部 平賀 禎彦	
外部出講報告 国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 「船舶海洋工学研修」講師を務めて …… 34 北海道支部 牧 努	
表彰関係 …… 36	
北から南から① 「日光」北から南から、… 日光からお届けします …… 37 関東支部 西川 育美	
北から南から② 来たあ～!今治港上空に轟音を響かせて ブルーインパルス飛来! …… 40 四国支部 伊東 昌紀	
編集後記 …… 44	



「鳥歌花舞」

鳥は歌い、花は舞う 春ののどかな景色を詠んだ句

# ご挨拶

一般社団法人 日本海事代理士会  
副会長 二木 祥一

謹んで新春のお慶びを申し上げます。

当会の活動に対するご理解とご協力に、心より御礼申し上げます。

本稿を執筆している今、中国でコロナ感染者・死亡者が急増し、わが国を含む各国の水際対策が強化されたとのニュース速報がありました。なかなか収束しないコロナ情勢ですが世界の叡智を結集しての終息を願ってやみません。

さて、昨年も海事を取り巻くさまざまな出来事がありました。

海事産業強化法が相次いで施行され、6つの法律が同時に改正される異例の施策は、わが国の造船、海運、船員の各分野における基盤強化の喫緊度を示しているといえましょう。船員の働き方改革、内航海運の生産性向上に係る施策に関する船員、オーナー、オペレーターなどからの相次ぐ相談で、多くの海事代理士が多忙な年となりました。また、本会の活動としては、日本内航海運組合総連合会様が主催する労務管理責任者講習の教材作成や講師派遣などの協力が始まりました。

造船・海運分野における競争力強化に関しては国土交通大臣が認定する事業基盤強化への取り組みとしてDX、設備の高度化、カーボンニュートラル、新技術への対応や事業運営の見直しなどが進められています。新技術の導入は、検査や測度のみならず、配乗その他の制度にも波及する大きな変化をもたらす可能性があります。DXに関しては、電子証書の発給や船荷証券の電子化、遠隔検査などの取り組みや検討を皮切りに、いずれ海事法令手続の流れ、海事代理士のクライアントへの対応の仕方にも変化が生まれてくると考えられます。

その他大きな話題として、自動運航船・無人運航船の実証実験が相次いで実施され現在も継続中です。船員の定義、船長の責任の問題や、これまで人間が視認していた灯火やAIS情報なども、航海システム向けに対応していくことが想像できます。船の運航形態も、DXによりこれまでとは異なるものになっていくのでしょうか。これら多くの変化に対し、海事代理士もしっかりと対応していく必要があります。

そして海の安全について、本会は制度発足当初からの運輸安全マネジメントセミナーの開催その他の啓発活動に注力して参りましたが、あらためて会長声明として「運輸安全マネジメント支援強化について」を発出いたしました。船舶検査の一翼を担う海事代理士として今一度、海の安全について初心に帰って考えを巡らせる必要があります。

少々散らかってしまったきらいがありますが、昨今の海事を巡る動きは激しく、ほかにも多数の変化の兆しがあります。

我々海事代理士はもちうる知識と経験、そして創造力をもって海事を巡る環境変化にしなやかに対応し、円滑な顧客サービス、社会的課題への挑戦、海事行政との伴走を通じて、みなさまのお役に立てればと考えております。

今年も変らぬご理解とご協力を賜りますよう何卒よろしくお願ひ申し上げます。

# 「令和5年10月1日から消費税のインボイス制度が開始されます」

国税庁軽減税率・インボイス制度対応室

## 1 インボイス制度(適格請求書等保存方式)の概要

### (1)導入の経緯等

インボイス制度は、複数税率に対応した仕入税額控除の方式であり、売手が買手に対して正確な適用税率や消費税額等を伝えるために導入されるものです。

### (2)消費税の仕組み

消費税は消費者が負担することを予定する税ですが、その消費税について納税をするのは、消費者に物の販売や、サービスの提供を行った事業者となります。

納税する消費税額は、売上げに係る消費税額から仕入れに係る消費税額を控除することにより算出します。この仕入れに係る消費税額を控除することを「仕入税額控除」と言います。

## 2 インボイス制度に対応するための検討事項・事前準備等

### (1)インボイス発行事業者となるかどうかの判断

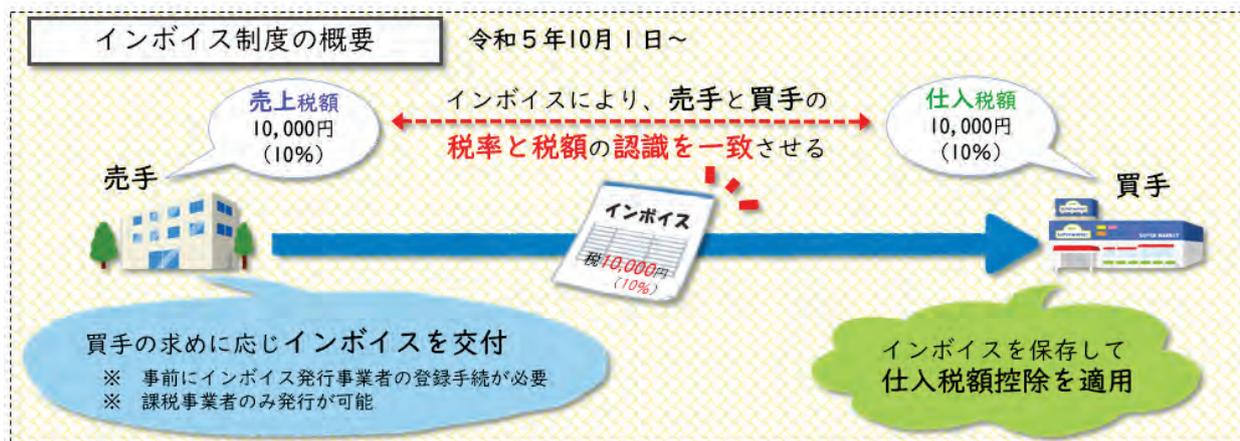
インボイス発行事業者となるかは事業者の任意であるため、以下の点から登録を受けるか検討することとなります。

#### ① 売上先がインボイスを必要とするか

課税事業者は仕入税額控除のためにインボイスを必要としますが、例えば、消費者や免税事業者は、仕入税額控除のためにインボイスを必要としません。

#### ② 申告に係る事務負担の検討

インボイス発行事業者となると、基準期間における課税売上高が 1,000 万円以下となっても、免税事業者とはならず、課税事業者として申告が必要となります。なお、簡易課税制度を選択することにより、申告に係る事務負担を軽減することが可能です。



## (2) 登録申請手続

インボイス発行事業者の登録を受けようとする事業者（登録を受けることができるのは、課税事業者に限ります。）は、納税地を所轄する税務署長に登録申請書を提出する必要があります。登録申請書は、e-Tax 又は郵送により提出することができます。

登録申請書の提出を受けた税務署長は、登録拒否要件に該当しない場合には、登録簿に法定事項を登載して登録を行い、登録を受けた事業者に対して、その旨を通知します。

なお、制度開始（令和5年10月1日）からインボイス発行事業者となるための申請手続については、インボイス制度特設サイトの「申請手続」をご確認ください。

インボイス制度特設サイト  
「申請手続」



## 3 売手の留意点

### (1) インボイス発行事業者の義務

インボイス発行事業者には、取引の相手方（課税事業者に限ります。）の求めに応じて、インボイスを交付（データでの提供可能です。）する義務及び交付したインボイスの写しを保存する義務が課されます。

### (2) 留意点

インボイス発行事業者となった場合に準備や検討が必要になると考えられる事項として、何をインボイスとするか（取引ごとにどのような書類を交付しているか確認し、どのように見直せばインボイスの記載要件を満たせるか）や取引先との認識共有（必要に応じ、取引先への登録番号の通知や、インボイスとした書類、交付方法等の認識共有）といった対応が必要となります。

## 4 買手の留意点

継続的な取引については、仕入先がインボイス発行事業者の登録を受けるか事前に確認し、何をインボイスとするかについて、仕入先との間で認識を統一しておくことが考えられます。

### 【現行の区分記載請求書等保存方式】

※ インボイス制度までの4年間における暫定的な仕入税額控除方式

～令和5年9月

#### 【イメージ】

請求書	株式会社 株式会社
〇〇株式会社	株式会社
●年■月分 請求金額	43,600円
■月1日 割りばし	550円
■月3日 牛 丙 ※	5,400円
合計	43,600円
(10%対象 22,000円)	
(8%対象 21,600円)	
※は軽減税率対象	

#### 【記載事項】

- ① 請求書発行者の氏名又は名称
- ② 取引年月日
- ③ 取引の内容
- ④ **税率ごとに区分して合計した対価の額（税込）**
- ⑤ **軽減税率の対象品目である旨**
- ⑥ 請求書受領者の氏名又は名称

### 【インボイス制度】

令和5年10月～

#### 【イメージ】

請求書	株式会社 (T1234...)
〇〇株式会社	株式会社
●年■月分 請求金額	43,600円
■月1日 割りばし	550円
■月3日 牛 丙 ※	5,400円
合計	43,600円
10%対象 22,000円 内税	2,000円
8%対象 21,600円 内税	1,600円
※は軽減税率対象	

#### 【記載事項】

- 区分記載請求書に以下の事項が追加されたもの
- ① **登録番号**  
《課税事業者のみ登録可》
  - ② **適用税率**
  - ③ **消費税額**

また、免税事業者や消費者など、インボイス発行事業者以外の者から行った課税仕入れは、原則として仕入税額控除の適用を受けることができず（制度開始後6年間の経過措置があります。）、仕入税額控除の適用を受けるためには、一定の事項が記載された帳簿とインボイスの保存が必要となります。

なお、簡易課税制度を適用する場合、仕入税額控除のためにインボイスの保存は不要です。

#### 【参考】

国税庁ではインボイス制度に関する特設サイトを設け、各種資料を掲載していますのでご活用ください。

国税庁ホームページのインボイス制度特設サイトでは、

- ① インボイスコールセンター  
(インボイス制度に関する一般的(\*)なご質問やご相談)

0120-205-553 (9:00～17:00 土日祝除く)

※個別相談(関係書類等により具体的な事実等を確認する必要のある相談)を希望される方は所轄の税務署への電話(音声ガイダンス「2」を選択)により、面接日時等をご予約ください。

- ② インボイス制度に関する税務相談チャットボット
- ③ 説明会の開催案内
- ④ インボイス制度について解説した動画  
(国税庁動画チャンネル)
- ⑤ インボイス制度に関する取扱通達やQ&A



インボイス制度特設サイト

などを掲載しています。

※本文は令和4年12月時点の法令等に基づき記載しています。

# インボイス制度が始まります

## ～海事代理士事務所における注意点は？～

いよいよ 2023 年 10 月 1 日よりインボイス制度が始まります。また制度利用の際には 2023 年 3 月末までの登録申請手続きが求められています。本制度は個人事業主である海事代理士（事務所）においても大きな影響が想定されます。今回は、現役の税理士に新たに始まるインボイス制度について聞いてみました。

（この対談は、令和 4 年 11 月 8 日に実施したものです。）

- 解説 本多 夏樹 税理士  
あさひ税理士法人（静岡市）代表社員税理士  
2015年税理士登録 東海税理士会清水支部所属
- 聞き手 永田桐哉（中部支部：中小企業診断士）



### 消費税の制度について

永田 消費税の制度は、あまり馴染みがないと思います。そして、新たにインボイス制度が始まります。皆さんの反応はどんな感じでしょうか？

本多 やはりインボイスの前に、まず消費税自体の制度の理解に苦労される方が、少なくありません。私達も専門家として分かりやすく説明することを心掛けています。

永田 “消費税は、消費者が支払って事業者が収める”と言われますが、実際にはどの様な仕組みになっているのでしょうか？

本多 消費税は、消費者が負担します。事業者は消費税の受取りや支払いはありますが、負担はありません。（課税）事業者の場合、お客様から受け取った（預かった）消費税額から、

仕入れなどで支払った消費税額を差し引いて（控除して）、税を納めることとなります。この控除の仕組みを“仕入税額控除”と呼びます。

（添付資料「消費税の計算方法等」参照）

永田 この場合、海事代理士は事業者ということでしょうか？

本多 はい、海事代理士などの個人事業主は事業者になります。一方で、消費者として物を買ったりサービスの対価として代金を支払う場合には、消費税を負担することになります。

例えば、海事代理士（課税事業者の場合）の出張旅費（個人事業主の日当を除く）は仕入税額控除できませんが、個人的な旅行の旅費は仕入税額控除できません。この場合は消費者として消費税を負担することになります。

---

## 海事代理士と消費税との関わり

---

永 田 消費税に関してはどのような制度がありますか？海事代理士はどうでしょうか？

本 多 消費税の制度には主に3つの区分があり、事業者の方が選択します。海事代理士の方も同様です。今、ご自身がどの制度を選択しているか、確認をして頂くと良いと思います。

### ①本則課税事業者

一般的な企業と同じ様に消費税の計算や納税を行います。比較的売上高や規模の大きい個人事業主が選択します。

### ②簡易課税事業者

課税事業者ですが、消費税額の計算が簡素化され事務負担が軽減されています。年間の課税売上高が5千万円以下であって税務署へ選択届出書を提出していることなどの要件があります。

### ③免税事業者

文字通り、消費税の納税が免除されています。一方で支払った消費税額を控除することはできません。年間の課税売上高が1千万円以下であることなどの要件があります。

永 田 消費税に関して、海事代理士（事務所）はどのような特徴があると思われますか？

本 多 年間の売上高が1千万円以下の場合には免税事業者になっていると思われます。ここがポイントで、後で説明しますが、今回のインボイス制度では免税事業者はインボイスを発行できません。

永 田 制度に関する質問です。免税事業者の場合、“消費者の支払った消費税額が納税されない場合がある”ということですね？

本 多 はい。制度上は許容されていますが、一方で“益税”といって問題視さ

れることがあります。今回のインボイス制度の導入にも大きな影響を与えています。その一方で免税事業者の方は仕入や設備投資など買手として支払った消費税額の控除を受けることができません。

---

## インボイス制度について

---

永 田 インボイス制度が始まると何が変わるのでしょうか？

本 多 現在買手（お客様）は、仕入れやサービスの対価として支払った消費税額について、領収書などを元に控除することができます。しかし2023年10月1日以降、買手は売手（海事代理士など）の発行したインボイスの交付を受け、これ保存しなければ、消費税額を控除することができなくなります。

永 田 仕入税額控除ができないと、買手（お客様）にとってどのような不具合がありますか？

本 多 消費税額が控除できないので、実質的に消費税の納税額が増えます。また、控除できなかった消費税額のみだけ経費が増えることとなり、利益が減ることになります（本稿末の資料参照）。

永 田 これは買手（お客様）側にとって大きな影響がありそうですね？

本 多 はい、その通りです。海事代理士もインボイス発行の有無でお客様に選別されるということが生じるかもしれません。

永 田 海事代理士は個人のお客様も多いです。取引相手（買手）が個人の場合はどうなりますか？

本 多 例えば、個人所有の娯楽用の船舶の手続きなど、相手が消費者の立場の場合は、消費者には仕入税額控除の仕組み自体がないので、インボイスの発行は不要です。

しかし、個人で船主業や漁業を営んでいる方など事業者（個人事業主）からの依頼の場合、海事代理士からのインボイスの発行が無ければ、その事業者は支払った手数料などについて仕入税額控除を行うことができません。

永 田 ちなみにインボイス制度は強制ですか？

本 多 いえ、あくまでも任意です。しかしお客様側の影響を考えると、インボイス制度への対応が今後の自身の事業に影響を及ぼすことも考えられます。なるべく早く準備をすることをお勧めします。

---

### インボイス制度導入に関して考えられる影響

---

永 田 海事代理士がインボイスを発行しないケースを考えてみたいと思います。どの様な影響が考えられますか？

本 多 買手（お客様）は消費税額を控除できませんので、控除できない分（例えば税率10%分）の値引きを求められるかもしれません。一定の緩和措置は設けられていますが、料金体系や料金表を税込みで運用されている方は、金額の変更を余儀なくされるケースも考えられます。

永 田 例えば、“免税事業者なので消費税を頂かなければいいのでは？”、“そうすればインボイスは関係ないのでは”という考え方はどうでしょうか？

本 多 仮に消費税を頂かない税抜きの請求書であったとしても、消費税法上課税取引となりますので、買手（お客様）は税抜きの請求金額を税込みとみなして仕入税額控除をすることとなります。少し専門的な話となりますが、買手（お客様）側で“課税取引で仕入税額控除できない取引（インボイスなし）”という経理処理が発生することになります。

永 田 この辺りについて、買手（お客様）のリアクションはどの様になると思われますか？例えば、“インボイスなしでも問題ない”とか、逆に“インボイス発行事業者のみと取引する”などの動きが出てくるのでしょうか？

本 多 大手企業の場合、買手としてインボイス制度にどの様に対応するか、既に検討を進めている様です。また、売手に対してヒヤリングを開始した企業もある様です。ただ、具体的にどの様なリアクションが見られるかは全く読めません。

永 田 踏み込んだ話ですが、大手企業の場合、インボイス不発行の事業者との取引に影響がでることは考えられますか？

本 多 個人的には、経理処理に留まらず会社のルールとして、上場企業などが“インボイスを発行しない事業者との取引はNG”といった動きを示してこないか心配をしています。

永 田 海事代理士でも、造船所やマリナーなど大きな企業との取引がある場合があります。この様な場合、何か注意することはありますか？

本 多 やはり事前に相手先へ、“インボイス制度についてどの様に対応する予定か？どの様な考えか？”をヒヤリングし、可能であれば対応について相談をした方が良いでしょう。

---

### インボイスの発行資格について

---

永 田 インボイスは誰でも発行できますか？

本 多 はい。但しインボイス発行事業者の登録を受ける必要があります。そしてこの手続きは原則として2023年3月末までに行う必要があります。また、インボイス発行事業者になると国税庁のHPにて公開されます。

永田 登録申請手続きが来年の3月までに間に合わなかった場合はどうなりますか？

本多 手続きから登録までに相当の時間が掛かる様です。特に明示されていませんが、場合によっては制度開始時期に間に合わなくなる可能性があるのかもしれない。

永田 親子や夫婦などそれぞれが海事代理士として活動し、それぞれが個人事業主として確定申告をしている場合、インボイス発行事業者の登録は各々が行う必要がありますか？

本多 はい、その通りです。事業者毎に登録番号が付与されます。

永田 インボイスの発行事業者となると何か変化がありますか？

本多 インボイスは課税事業者でなければ発行が出来ません。現在免税事業者(年間課税売上1000万円以下)の方は、課税事業者となる必要があります。そして今後は消費税の申告手続きを行っていく必要があります。また、インボイス発行事業者は、発行したインボイスを保管する義務が発生します。

永田 現時点で免税事業者の方にとっては、インボイスの発行の検討は“課税事業者になるかどうか？”という悩ましいテーマが発生する訳ですね？

本多 はい、その通りです。非常に皆さん悩まれています。そして来年の3月末が登録申請期限とされていますので、準備を考えていかなければならない時期に来ていると言えます。制度に対応するか、しないか、それぞれの場合の影響を考慮して判断する必要があります。

---

### インボイスの発行について

---

永田 インボイスの書式は決まっていますか？システムなどは必要になりますか？

本多 決められた項目が網羅されていれば、書式は問われません。エクセルでの作成や手書きでもOKです。保存の義務との兼ね合いもあり、発行量の多い事業者の方はシステム化を検討するケースもある様です。

海事代理士の方ですと、既に請求書のフォームをお持ちだと思います。既存のフォームに必要な項目を追加する方法が最もシンプルです。

---

### 海事代理士(事務所)における検討のポイント

---

永田 「やらなきゃいけないとは思いつつ、何から手をつけたら良いのか…」という方は少なくないと思います。検討や準備のポイントはありますか？海事代理士として気を付ける点はありますか？

本多 まず①皆さんのお客様がインボイスを必要とするか？どう対応する予定なのか？を考えましょう。1年間の売上先を振り返って、自身の取引相手がどの様な方かを考えてみると良いと思います。

そして買手(お客様)が消費者や免税事業者、簡易課税事業者の場合は、インボイスの発行は不要です。

永田 取引相手が免税事業者や簡易課税事業者かどうかは、どの様にしたら分かりますか？

本多 相手に直接問い合わせることになります。取引量の多い先は個別に対応について相談をした方が良いと思います。また、買手(お客様)の売上規模が大きく変わると、免税事業者や課税事業者でなくなる場合もあるでしょうから、その場合は都度話し合いが必要となってくると思います。

永田 課税事業者の買手(お客様)への対応はどの様にしたら良いですか？

本多 先程の大手企業への対応で説明した通り、事前に対応をヒヤリングし、

可能であれば相談することをお勧めします。一定期間の暫定措置もありますが、いずれにしても買手（お客様）側の意向が重要です。

永 田 インボイス制度へのお客様の対応が分かったら、次に何をしたらよいでしょうか？

本 多 次は②インボイス登録事業者となった場合、ならなかった場合の影響を検討します。特に現在、免税事業者の方はインボイス登録事業者となると大きな影響があります。

---

### 消費税の申告

---

永 田 海事代理士でも、自分で白色や青色申告をしている方がいると思います。消費税の申告等は海事代理士などの個人事業主が自分で対応できるものでしょうか？

本 多 消費税の申告は別途行う必要があります。難易度的には「個人でもできなくはないが・・・」という感じですが、やはりあまり馴染のない制度ですので慎重に検討した方が良いと思います。職業柄という訳ではないですが、税理士などの専門家への相談をお勧めします。

---

### 相談窓口

---

永 田 海事代理士が制度について困った場合、相談できる窓口はありますか？

本 多 国税庁に特設のHPが設けられています。オンラインでの説明会も行われています。

ちょっと敷居が高く感じるかもしれませんが、各税務署でも相談が可能です。また、各地の税理士会や税理士事務所などが説明会を開催する場合があります。税理士会では無料相談や税理士の紹介などを行っています。

永 田 最後に、海事代理士へアドバイスをお願いします。

本 多 説明した通り、買手（お客様）への影響が大きく、また買手（お客様）の意向を考慮する必要があります。その為には、ヒヤリングや相談を早めに対応した方が良いと思います。

またインボイス導入についての検討や、導入後の対応については税理士などの専門家への相談をお勧めします。

参考

国税庁 オンライン説明会

<https://www.nta.go.jp/taxes/shiraberu/zeimokubetsu/shohi/keigenzeiritsu/invoice.htm>

日本税理士会連合会 <https://www.nichizeiren.or.jp/>

TKC <https://www.tkc.jp/>

---

消費税

令和5年10月

事業者の方へ

インボイス制度が始まります！

制度開始時に

インボイス発行事業者となるためには、  
原則、**令和5年3月31日までに**  
登録申請が必要です！

- インボイスを発行するためには、**インボイス発行事業者の登録申請が必要です。登録は課税事業者が受けることができます。**
- 免税事業者の方も、ご自身の事業実態に合わせて、インボイス発行事業者の登録を受けるかをご検討ください。
- 登録を受けるかどうかは事業者の方の**任意**です。登録にあたっては、取引先との調整やシステムの整備が必要となることもあるため、**お早目のご準備**をおすすめします。
- 登録を受けると「国税庁適格請求書発行事業者公表サイト」で登録番号や氏名又は名称等の情報が公表されます。



登録申請手続は、**e-Tax** をご利用ください！

- e-Taxで登録申請手続を行っていただくと、書面で申請された場合に比べて早期に登録通知を受けることができます！
- e-Taxで申請した場合、電子データで登録通知を受け取れます！電子データで受け取れば紛失のリスクがありません！



個人事業者の方はスマートフォンからでも**e-Tax**で申請できます。  
**e-Taxのご利用には**事前にマイナンバーカードの取得が必要です。

国税庁（法人番号 7000012050002）

（令和4年8月）

## 📢 「インボイス」とは

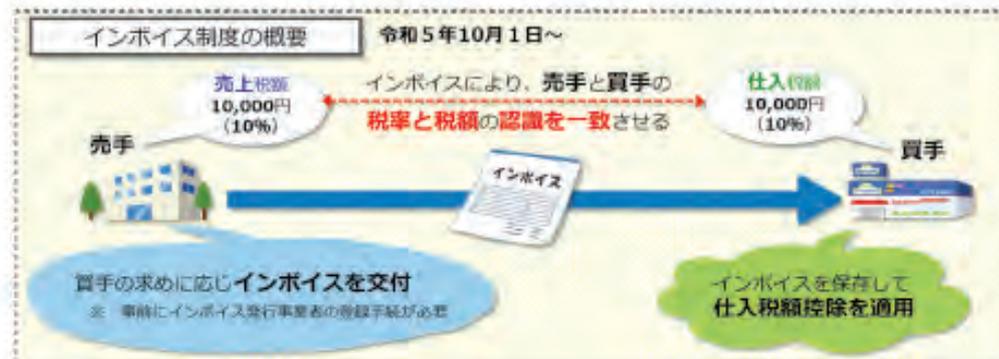
売手が買手に対して、正確な適用税率や消費税額等を伝えるものです。

具体的には、現行の「区分記載請求書」に「登録番号」、「適用税率」及び「税率ごとに区分した消費税額等」の記載が追加されたものをいいます。

## 📢 「インボイス制度」とは

売手であるインボイス発行事業者は、買手である取引相手（課税事業者）から求められたときは、インボイスを交付しなければなりません（また、交付したインボイスの写しを保存しておく必要があります）。

買手は仕入税額控除の適用を受けるために、原則として、取引相手（売手）であるインボイス発行事業者から交付を受けたインボイスの保存等が必要となります。



## 📢 インボイス制度特設サイト

制度の概要の他に説明会の開催情報や申請手続などを掲載しております。

「国税庁適格請求書発行事業者公表サイト」へのリンクもご案内しております。

免税事業者の方  
向けのコンテンツ  
も掲載中!

インボイス制度  
特設サイト



## 📢 制度についての一般的なご質問は

チャットボットにご質問を入力いただくと、AIを活用して24時間自動でお答えします。

上記の「インボイス制度特設サイト」からも、ご利用いただけます。

チャットボット  
はこちらから



インボイス制度の疑問  
にお答えします!



祝税職員ふたば

軽減・インボイスコールセンターでは、一般的なご質問にお答えします

フリーダイヤル 0120 - 205 - 553 (無料)

9:00~17:00 (土日祝除く)

※ 個別相談は、所轄の税務署への  
事前予約をお願いします。

国税庁 (法人番号 7000012050002)

(令和4年8月)

# 消費税の基本的な仕組み

## 消費税とは

- > 商品・製品の販売やサービスの提供などの取引に対して広く公平に課される税です。
- > 最終的に商品等を消費し、又はサービスの提供を受ける消費者が負担し、事業者が納付します。

### 消費税の負担と納付の流れ



- > 税率は、  
**標準税率 10%**  
**軽減税率 8%**  
の**複数税率**です。

	標準税率	軽減税率
消費税率	7.8%	6.24%
地方消費税率	2.2%	1.76%
	(消費税額の 22/78)	(消費税額の 22/78)
<b>合計</b>	<b>10%</b>	<b>8%</b>

⇒ 軽減税率制度については P3

### 用語 課税事業者と免税事業者

- その課税期間<sup>※1</sup>の基準期間<sup>※2</sup>の課税売上高が 1,000 万円を超える事業者は消費税の納税義務者となり、消費税の申告及び納付を行う必要があります(「課税事業者」といいます。)
- ※1 原則として、個人事業者は暦年、法人は事業年度 ※2 原則として、個人事業者は前々年、法人は前々事業年度
- 基準期間の課税売上高が 1,000 万円以下の事業者は、原則として消費税の納税義務が免除され、消費税の申告及び納付を行う必要はありません(「免税事業者」といいます。)
- 免税事業者でも、課税事業者となることを選択することができます。

詳しくは…

消費税の一般的な事柄及び手続については、

「消費税のあらし」

(国税庁ホームページ)等  
をご覧ください。

## 消費税額の計算方法等

> 課税売上げに係る消費税額から、課税仕入れ等に係る消費税額を差し引いて（「仕入税額控除」といいます。）計算します※。

○ 仕入税額控除の適用を受けるためには、一定の要件を満たすことが必要です。

※ 基準期間の課税売上高が 5,000 万円以下の事業者は、課税売上高から納付する消費税額を計算する「簡易課税制度」を選択できます（事前に届出書の提出が必要です。）。

[参考] 納付税額は、国税の消費税額と、その消費税額から計算した地方消費税額を合計した金額です。

### 計算方法

$$\text{消費税額} = \text{課税売上げに係る消費税額※ (売上税額)} - \text{課税仕入れ等に係る消費税額※ (仕入税額)}$$

※ 消費税額は、税率ごとに区分して計算する必要があります。

仕入税額控除

### 仕入税額控除の要件

	～令和5年9月 【区分記載請求書等保存方式】	令和5年10月～ 【適格請求書等保存方式】 (インボイス制度)
帳簿	一定の事項が記載された帳簿の保存	区分記載請求書等保存方式と同様
請求書等	区分記載請求書等の保存	適格請求書(インボイス)等の保存

**ここが変わります**

### 適格請求書等保存方式が開始されると…

詳しくは

- 適格請求書は、登録を受けた事業者のみが交付できます・・・P5
- 適格請求書には、一定の事項を記載する必要があります・・・P6
- 登録を受けた事業者には、適格請求書を交付する義務が生じます・・・P10
- 仕入税額控除の適用を受けるためには、適格請求書等の保存が必要となります・・・P14
- 税額計算の方法が変わります・・・P16
- 登録を受けるためには、登録申請手続が必要です・・・P17
- 国税庁適格請求書発行事業者公表サイトで、公表事項を確認できます・・・P21

さらに詳しく

国税庁では、適格請求書等保存方式に関する Q&A (インボイス Q&A) を公表しています。  
詳しくは、インボイス制度特設サイト (P23) をご覧ください。

※ このパンフレットは令和4年4月1日現在成立している法律に基づいて作成しています。

## 事前準備の基本項目チェックシート

- > 以下のチェックシートは、適格請求書発行事業者の登録を受けるかの判断や、登録を受ける場合の事前準備などの参考としていただくために、基本的な項目をまとめたものです。

### 適格請求書発行事業者の登録を受けるかの判断

- 売上先が適格請求書を必要とするか検討しましょう**
  - ・消費者、免税事業者又は簡易課税制度を選択している課税事業者である売上先は、適格請求書を必要としません。
- 登録を受けた場合・受けない場合について検討しましょう**
  - ・登録を受けると、登録を受けている間は、基準期間の課税売上高が 1,000 万円以下となっても、課税事業者として申告が必要となります（簡易課税制度を適用することで、事務負担の軽減を図ることができます。）（⇒P19 参照）。
  - ・登録を受けない場合、適格請求書を交付できませんが、売上先は制度開始から6年間は一定の経過措置が適用できます（この期間の終了後は仕入税額控除ができなくなります。）（⇒P16 参照）。
- 登録を受ける場合は、登録申請手続きをしましょう**（⇒P17～参照）

### 登録を受ける場合の売手としての事前準備

- 取引ごとにどのような書類を交付しているか確認しましょう**
  - ・雑収入等も含め、売上先が事業者である取引について適格請求書の交付が求められる取引かどうか確認しましょう。
  - ・適格請求書は、請求書、領収書など名称は問いません。また、電子データでの提供や、手書きでの交付も可能です。
  - ・都度「納品書」の交付か、月締め「請求書」の交付か、レシート・手書き領収書の交付があるかなど確認しましょう。
- 交付している書類等につきどう見直せば適格請求書となるか検討しましょう**
  - ・適格請求書は、登録番号、適用税率、消費税額等の記載が必要となります（⇒P6 参照）。
  - ・消費税額に 1 円未満の端数が生じた場合、端数処理のルールがあります（⇒P9 参照）。
  - ・相互に関連する複数の書類で記載事項を満たすことも可能です（⇒P8 参照）。
  - ・売上先が作成する「仕入明細書」などにより支払を受けている場合、売上先は、これらの書類により仕入税額控除を適用することもできます。この場合、改めて売上先への適格請求書の交付は不要です（⇒P7 参照）。
  - ・何を適格請求書にするか、どう交付するか、システム改修等も含めて検討しましょう。
- 登録を受けた旨（登録番号）、何を適格請求書とするか、その交付方法等について、必要に応じて売上先に伝えて、認識を共有しましょう**
- 適格請求書の写しの保存方法や売上税額の計算方法を検討しましょう**
  - ・写しの保存は、コピーに限られません。電子データや一覧表形式、ジャーナル、複写式の控えなども認められます。
  - ・売上税額の計算方法は、割戻し計算と積上げ計算があります（⇒P16 参照）。
- 必要に応じて価格の見直しも検討しましょう**
  - ・それまで免税事業者だった方は、商品やサービスの価格について消費税を加味して見直しましょう。

### 登録を受ける場合の買手としての事前準備

- 簡易課税制度を適用するかを確認しましょう**
  - ・簡易課税制度を適用する場合、仕入税額控除のために適格請求書の保存は不要です（この場合、以下の項目は検討不要）。
- 自社の仕入れ・経費について適格請求書が必要な取引か検討しましょう**
  - ・継続的でないような一度きりの取引や少額な取引も原則として適格請求書の保存が仕入税額控除の要件となります。
  - ・3 万円未満の公共交通機関による取引など適格請求書の保存が不要となる特例もあります（⇒P15 参照）。
- 継続的な取引については、仕入先から受け取る請求書等が記載事項を満たしているか確認し、必要に応じて仕入先とも相談しましょう**
  - ・仕入先が適格請求書発行事業者の登録を受けるかどうか事前に確認しましょう。
  - ・何が適格請求書となるかについて、仕入先との間で認識を統一しておくことが重要です。
  - ・必要に応じて価格の見直し等を相談しましょう。価格の見直し等の相談を受けることもあります。
- 受け取った請求書等をどのように保存・管理するか検討しましょう**
  - ・請求書を、登録番号のありなしで区分して管理できるようにすることが重要です。
  - ・免税事業者からの課税仕入れに係る経過措置の適用を受けるには、区分記載請求書の保存が必要です（⇒P16 参照）。
- 帳簿への記載方法や仕入税額の計算方法を検討しましょう**
  - ・仕入税額の計算方法は、積上げ計算と割戻し計算があります（⇒P16 参照）。
  - ・適格請求書の保存が不要となる特例や免税事業者からの課税仕入れに係る経過措置の適用を受ける場合、その旨の記載が必要です。

※ ご自身が免税事業者である場合や、取引先が免税事業者である場合の対応に関する考え方については、次のページ（参考2）の「免税事業者及びその取引先のインボイス制度への対応に関する Q & A」をご確認ください。

## 旅客フェリーの災害防止の取組みと 改善・安心と信頼される会社へ

三光汽船株式会社

代表取締役社長 香川 一紀

### 実践的な海上操練実施により 安全航行を担保する

当社は毎年、所有船舶を使い航行中に海上操練を実施して参りました。社内セミナーや日々の研修会で行ってきた内容を船上でも実施し、より実践的な操練を行っております。また、専門的なご意見もいただきたく、地元消防署並びに海上保安部にも参加して頂いております。

実施内容は、①テロ・不審者対策訓練②海中転落者救助訓練、③車両火災訓練、④模擬 AED を使った救命救助訓練など、実際の事故や災害が起きた時のケースに備えた内容となっております。その目的は旅客船事業者として安全航行を担保し、日々利用して頂く船客からの信頼であります。

### 令和4年10月15日 第12回海上操練開始

同日 13時から約2時間の操練です。使用船舶は「船名 夢運便」(198トン・両頭旅客フェリー)。乗り組みは、船長・機関長・甲板員で実施です。当日は、当社船員が別途数名乗船し、船内マイクで説明しながらの操練です。参加者は舶用品会社ケイアンドケイ様、日本海事代理士会四国支部会員様、当社航路利用者です。

コロナ感染の関係で警察・消防官・海上保安部関係者は不参加でした。

操練内容は、以下のとおりです。

#### ① テロ・不審者対策訓練

発航前に不審者が甲板員等の静止を振り切って乗船しようとした時の対応を確認するものです。甲板員の説得に耳を貸さずに乗船しようとする者(不審者と想定)に対して、最初は口頭で乗船券の確認等をお願いするが不審行動を止めないため、甲板員は機関長の応援を求め2人で不審者対応を始め、船長にその事実を連絡。不審者の反抗的態度・行動に対して、船内備置の防犯用「さすまた」を使って行動を制止し、その後直近の警察署に電話し、着岸港と時間を連絡する。という流れです。不審者役の船員の大声や暴れる行動は真実味があります。



さすまたを使用した不審者対応訓練

## ② 海中転落者救助訓練

別の小型船で出港した落水(想定)者が、実際に海上漂流した状態を作ります。その後船舶から落水者を発見した甲板員が船長に報告。船長は航進を止め、落水者に向かって後進を始めます。安全距離まで接近し、一旦機関中立の後、最微速で落水者に近づきます。ここで救命浮環を投げるのですが、今年は投げ易い形状で中に救命浮環が内蔵されている物(プラスチック製、長さ30cm位・直径12cm位円筒形の投てき物)を投げました。15m位飛んだ後、着水と同時に投てき物から救命浮環が浮かび上がり、落水者はそれを使って安全を確保します。船舶は更に後進し、落水者の手前で停船します。ここで後部ランプドアを下げ、二段式のアルミ製梯子を伸ばし、落水者にそれに捕まるように促します。梯子をつまんだ落水者を引き寄せた後、落水者に「梯子に乗る。梯子に足を掛ける。」ように指示し、甲板員・機関長の2人で梯子と落水者をランプドア上に引き上げます。タオル・毛布等で救助者を包み救助完了です。その後船長から救急車の出動要請をし、着岸港と着岸時間を連絡します。

ちなみに落水(想定)者はダイビング用のウェットスーツを着用しております。

実際に海上漂流の「人間」を見たときはドキッとします。



海上漂流者救助操練

## ③ 車両火災訓練

車両甲板に軽トラックを止め、貨物積載部分にアルミ製のドラム缶を積み、その中で発煙筒を焚き、大量の煙を発生させます。車両火災を現認した甲板員は、初期消火として船内備置の消火器を使って消火作業をします。続いて機関長が船内消火栓にホースを接続し、発水の準備のため機関室へ向かいます。船長の合図で海水消火を試みます。

鎮火確認の後、船長は消防署等に連絡し、着岸港と着岸時間を連絡します。

発煙の量がすごくあり、リアル車両火災もかなり危険なものであることを認識します。



## ④ 模擬AEDを使った救命救助訓練

コロナ禍の影響で、消防署員は乗船しておりませんが、当社の船員全員がAEDを使った救命講座に参加しておりますので、当日は4班に分かれた乗船者全員が救命訓練を体験して頂きました。

## 操練総括

高齢者等が多い島しょ部を航路にもつ海上公共交通機関として、災害時の緊張感を体感する事に対応力強化につながる有意義な海上操練となりました。

単なる訓練で終わらず、部署ごとの反省や危機管理を明確化して、災害や事故に備えたいと当社は考えております。訓練を積み重ねる中で、この経験を万一の事故・災害時に活かしていただきたい思いで海上操練には、地域住民の方や近隣のフェリー会社、エンジンメーカーにも参加していただき地域一体となって取り組んできました。事故や災害が起こった時に、当社の従業員だけでは救えない命も地域の方々の協力を得る事で少しでもその助かる確率を上げていければと考えています。地域住民や関係機関との繋がりを大切にしながら、地域と共生を図ってまいります。こういった訓練にご協力をしていただきました日本海事代理士会 四国支部の方々と各関係者のみなさまにも改めてお礼申し上げます。

ところで、当社は平成 26 年 6 月に、「バリアフリーの精神の最先端に行く。安全マネジメントの最先端をいく」をコンセプトに設計建造された「夢運便」が進水致しました。本船には、お身体の不自由な方等のための椅子席や、車いす固定設備を施したバリアフリー客室を設置し、手摺り各所に点字シール貼付、点字による船内案内板設置も設置しております。また、航送車両のお客様が船室に移動しなくても良いことが認められた「バスフロート」対応船となっております。これら設備や数々の手続きにより、一人で乗船する高齢者やお身体の不自由な方も安心して乗船して頂けるようになりました。

バリアフリー法対象ではありませんが、新

設備として、事故・テロ発生の緊急事態をいち早く外部に表示するための電光掲示板を進行方向外部甲板に設置し、また車内に留まるお客様のために大型モニターを車両甲板に設置しました。救命胴衣の着用方法や緊急事態をお客様にいち早くご案内できるようになっております。しかしながら当社新造船が最新設備を備えたとしても、安全とは私どもが決めるのではなく、利用者の方々が「三光汽船なら安心である」と評価して頂いて初めて言える事です。そのために社員が「一手一つの船出」という安全方針に基づき毎月社内研修を実施してきました。

人命を預かる意識を持つ教育を念頭に、毎月全社員で社内研修会を実施し、乗組員の知識や技術スキルアップに繋げる人材育成に取り組んでいます。さらに新しい安全への考え方や取り組みを今より更に昇華出来るように、運輸局をはじめ、海事関係の方々を特別講師として招いて指導していただいております。過去の災害事故等も振り返り、危険個所の改善・教育訓練により重大事故に対する安全対策は常に見直しています。

## 当社紹介

当社は昭和 29 年に創業以来、一貫して船舶の運航会社として地域住民の生活を支えております。元々は渡海船による物資の運搬業務から、島々を航路で結び人々を運ぶ旅客船業(カーフェリー)へと移行していきました。さらに人の時代から車の時代へと移行して旅客船だけでなく、車も運ぶ自動車渡船の時代が到来し、人から大型の車両まで航走できるフェリーの新造に至りました。

広島県尾道市生口島に位置する当社は、島に囲まれ穏やかな瀬戸内海での運航業務と

なっておりますが、これまで幾度かの航路変更の結果、現在は「【広島県生口島】洲江港(すのえこう) ⇄ 【愛媛県岩城島】小漕港(おこぎこう)」と「【広島県因島】金山港(かなやまこう) ⇄ 【広島県生口島】赤崎港(あかさきこう)」の2航路を運航するに至りました。

そのような中、2022年(令和4年)3月に、愛媛県越智郡上島町島々を結ぶ岩城橋(岩城島～生名島)が完成しました。【生口島】洲江港～【岩城島】小漕港を運航する当社の航路も、橋の供用開始によって影響を受けると認定された会社のひとつですが、会社は航路廃止や規模縮小を選ばず、島しょ部の公共交通機関のひとつとしての使命を守るべく、航路存続をする道を選びました。私たちもフェリー航路が地域住民の足として不可欠なものであるとの使命感と自負を持って日々努めています。

当社が営む航路においては、生活航路でもあり、観光航路など「ゆめしま海道・しまなみ海道」の起点であり、多面的要素を持った航路です。内航海運業は離島航路の維持・活性化といった重要な課題が存在していますが、サイクリスト誘致の目玉として令和4年10月に開催された「サイクリングしまなみ2022」ではサイクリング大会の海上運送に携わり海上公共交通事業者にとっても大きな意義がありました。同日、国土交通大臣をはじめ関係者に当社フェリー航路を利用いただきました。海の公共交通機関として人流・物流ネットワークを形成すると共に、災害時の陸路に代わる輸送手段としての役割やカー

ボンニュートラルに貢献するモーダルシフトの主要な担い手として離島航路の重要性を御理解していただけたと思います。

繰り返し最後に、安全とは私どもが決めるのではなく利用者の方々が「三光汽船のフェリーは安心」だと評価していただけて初めて言えることではないでしょうか。ご利用するお客様が笑って安心してご利用していただける航路であり、当社船員一人ひとりがそれぞれの立場で考え行動できる安全管理体制を築いていく。現在に至るまで、当社はそうした志でフェリーを運航しています。

今後ともご指導・ご鞭撻のほどよろしく願いいたします。



# 三光汽船株式会社様「海上合同操練」に参加して

四国支部 土井良 哲

令和4年10月15日(土)に四国支部研修会として、広島県尾道市因島の旅客船事業者である三光汽船株式会社様のご厚意により、カーフェリー「夢運便(ゆめはこびん)」を使用した海上合同操練に参加させていただきました。日本海事代理士会からの参加者は5名でした。

普段、船員法や安全管理規程の中で目にする「操練」というものは一体どのようなことが行われているのか、実際目にするのは初めてなので興味津々でした。

当日、今治市内に集合し現地まで車で出発しましたが、同日に今治港開港100周年記念事業「みなとフェスティバル100」が開催中で、ブルーインパルスの展示飛行や練習帆船「みらいへ」の体験航海等が実施され市内は大渋滞でした。昼前に生口島に入り、昼食に名物のたこ飯をと思いましたが残念ながら品切れのため鯛めしを頂きました。



鯛めし

実施場所の赤崎港に到着すると今回お世話になる香川社長のお出迎えがあり、開始時間まで乗組員の方の案内で船内を見学しまし

た。本船は両頭船で操舵室には操舵スタンドやレーダー等が前後に2対備えられ、機関室はコンパクトながら整理整頓され船内全体が清潔に保たれていました。



操舵室

開始時刻となり、海事関係者や地元住民の方々約30人が参加され、香川社長の司会でスタートし、先ず「テロ・不審者対策訓練」が実施されました。挙動不審な行動をとる者に乗組員が対応していたところ不審者が暴れだしたという想定で、さすまたを使って不審者を取り押さえる場面はニュース等で目にするもの以上にリアルなものでした。



テロ・不審者対策訓練

「海中転落者救助訓練」では使用する救命・救助用具の説明があり、中でも救命胴衣の着用方法については船内に表示がありますが、我々旅客が実際に着用する経験は滅多になかったと思うので参考になったと思います。続いて、訓練では海中転落した乗客を救助する想定のもので、船長の指示のもと乗組員の的確な行動で落水者役の方も無事に救助されました。救助の際には救命浮環（外径約 70cm で 2.5kg 以上の浮輪）ではなく、ペットボトルのような形状で投げやすく水面に着水すると浮輪状に自動膨張されるものが使用されました。

「車両火災訓練」では軽トラックの荷台上のドラム缶から大量の煙が噴出し、消火器や消火ホースで使用して乗組員の方が飛び散った消火剤にまみれながら懸命に消火活動を行いました。

赤崎港に帰港し、続いて AED を使った「救命救助訓練」では、香川社長の「AED は事務所と各船内に配備している。消防署は島の反対側にあり救急車の到着に時間がかかるため、AED を使用できれば助かる可能性が高くなるので是非身につけて下さい。」との言葉から開始されました。手順は、周囲の安全確認、傷病者の反応の有無を確認、周囲の協力者を確保し 119 通報と AED 用意の依頼、呼吸・体温の確認、呼吸が無い場合胸骨圧迫（人工呼吸は新型コロナウイルス流行のため手順から削除）、AED の使用、と説明を受け、4 組に分かれ実際に体験しました。参加者には講習の経験者が多数いましたが私は初めてのな

で、実際に行ってみると手順を覚えることや胸骨圧迫に体力がいることで大変な作業でしたが、このような訓練は定期的に参加し有事の際に備えておこうと思います。

以上が操練の内容でした。



救命救助訓練

締めめの総括では、島民の方から「大変勉強になった、これからも操練に参加したい。乗組員が AED の使用方法をすごく勉強しているので安心して利用できる。」などの声がありました。本船は 3 名の乗組員で運航されているようですが、万が一の事が起こっても抜群なチームワークと島民の方の協力で適切な対処ができるものと感じました。また、船舶だけではなく普段公共の交通機関として利用する自動車、航空機、鉄道等、旅客輸送の事業者もこのような訓練を行い、私たちの安全を守るため日々努力しているのだなと実感しました。

最後に、この度の貴重な機会を与えて頂きました三光汽船株式会社の香川社長をはじめ乗組員の皆様、関係者の皆様に対し深く感謝申し上げます。

# 労務管理責任者講習の実施を受けて

専門委員長 松村 典太

## 法改正の経緯・概要

船員の働き方改革の実現に向けた議論を経て、各種調査により明らかとなった長時間労働や長期乗船、労働時間の不適切な管理の実態、船員の心身への負荷などといった船員の労働環境における課題を踏まえ、「船員の労働環境の改善」、「船員の健康確保」、「船員の働き方改革の実現に向けた環境整備」の3つの柱で方向性が示されました。この方向性に基づいて海事産業強化法が施行されたことに伴い、船員法が改正されました。本改正では、労働時間の範囲の明確化・見直しを行い、労働時間管理の適正化を船舶所有者に義務付けています。そして、これらの役割の担い手として、新たに労務管理責任者を選任することを船舶所有者に義務付けました。

## 労務管理責任者の役割

労務管理責任者の役割は、①労務管理記録簿の作成及び備え置き、②船員の労働時間の状況を把握すること、③船員の健康状態を把握すること、④船員からの職業生活に関する相談事項の管理となっており、労務管理責任者はこれら事項について管理し、必要に応じて船舶所有者に対して労務管理上の措置に関する意見を述べなければなりません。

### ① 労務管理記録簿の作成及び備置き

労務管理記録簿とは、これまでの船内記録簿及び休日付与簿を併せたもので、労務管理責任者は、この記録簿の作成及び備え置きに関する事項を管理する役割を担っています。

労務管理記録簿には船員ごとに基本データ（氏名、職名、基準労働期間・起算日及び末日、乗り組む船舶の名称、乗り組む期間）と労働時間に関する記録（作業開始・終了時刻、作業の種類）、休日、有給休暇、時間外・補償休日労働、休息時間を記入しなければなりません。記録簿は、主たる労務管理事務所に備え置くことになっていますが、必ずしも紙ベースで管理する必要はなく、むしろ上記内容を記録することはかなり煩雑な作業になるのでPC上などデータで管理することが想定されます。その場合、必要に応じて印刷して提示することも認められます。

### ② 船員の労働時間の状況の把握

労務管理責任者は、船舶における労働時間の状況を把握することと、船舶から労務管理事務所への記録の送信が適切に実行されているかを確認する必要があります。原則として毎日、船員の労働時間の記録を船舶から労務管理事務所へ送り、労務管理責任者が記録を労務管理記録簿へ記載するというイメージです。毎日記録簿を記載することで違反状況の把握が容易となり、船員の長時間労働、長期間乗船を未然に防ぐことにも繋がります。

### ③ 船員の健康状態の把握

労務管理責任者は、船員の健康状態に関する情報から船員の心身の健康状態を適切に把握するように努めなければなりません。把握するための手段として、健康診断、労務管理記録簿や船長等からの報告の聴取、船員との面談、ストレスチェックの実施などに基づき確認することになりますが、必要に応じ、医師など専門的な知見を活用することが望ま

いとされています。何らかの措置が必要と判断した場合、労働時間の短縮、休日等の付与、勤務時間の変更、乗下船の時期変更、などのような措置を講ずるよう船舶所有者に意見をすることが考えられます。

#### ④ 船員からの職業生活に関する相談事項の管理

労務管理責任者は職業生活に関する相談事項を把握し、適切に管理しなければなりません。パワハラやセクハラなど人を嫌がらせたり困らせたりする行為や言動は、当事者は元より、船内の労働環境にも悪影響を与えかねません。労務管理責任者が相談に直接対応する必要はありませんが、相談の事実及び内容の報告を受けた場合には、必要に応じて措置に関する意見を船舶所有者に述べ、適切な管理を行う必要があります。また、研修を行うなど事前に防止する方法を取り入れることも必要な措置と考えられます。

これら労務管理責任者の役割には、「措置を講ずる必要があるときには（船舶所有者に対して）意見を述べなければならない。」となっていますが、以下の場合などがこの「措置を講ずる必要がある」に該当します。

- ① 労働時間の状況が船員法に違反している、又はそのおそれがあるとき
- ② 労働時間や作業負荷により健康障害が現に発生している、又はそのおそれがあるとき
- ③ 就労環境の改善を図る必要があるとき

そして、上記に基づいて労務管理責任者から船舶所有者へ意見を述べたときには、船舶所有者は労務管理責任者の意見を勘案して、必要と認めるときには船員の労働時間の状況や健康状態その他事情を考慮して、労働時間の短縮など適切な措置を講じなければなりません。

## 労務管理責任者講習

以上述べたように、労務管理責任者に課せられた役割と責任は重大で、今回の法改正を受けて船舶所有者から選任された者がすぐに上記事項をすべて把握して適切に実行していくことは困難です。このため、改正船員法では、「労務管理責任者に必要な研修を受けさせ、知識の習得及び向上を図るための措置を講ずる」よう船舶所有者に対して努力義務を課しています。

そこで、日本内航海運組合総連合会様では、この労務管理責任者を対象とした研修について、海事局と協議を重ね、今年度から国土交通省認定講習として全国各地で労務管理責任者講習を実施しています。また、コンテンツについては当会が委託を受け、専門委員会船員部会を中心としたプロジェクトチームを起ち上げ、講義用資料の作成を行い、講師や司会及びスタッフの派遣等、日本内航海運組合総連合会様と協力しながら運営に携わっています。



## 講習概要

講習内容について少し触れておきます。当該講習会の認定基準が6時間と設定されたため、以下のとおり6限に分けてカリキュラムを作成しました。

第1限	労務管理業務の概要・ 船員労働に関する最近の動向	導入部分として陸上の状況も交えて労務管理業務の概要と、船員労働に関する最近の動向を解説
第2限	船員法及び関係法令	船員法を中心に関係法令、特に労務管理責任者として必要な法令知識について解説
第3限	適正な労務管理体制	適正な労務管理体制を構築するために船舶所有者、労務管理責任者、船長の役割・責務を解説
第4限	労働時間管理の実務	船員の労働時間(管理)について解説すると共に、労務管理記録簿への記入方法を予め録画した動画を交えて解説
第5限	船員からの対応	船員から寄せられる悩みや相談にどう対応すべきか考え、労務管理責任者だけでなく船舶所有者や船長など、関係者全体で取り組む体制について解説
第6限	労務管理責任者がとるべき措置	業務上遭遇する可能性のある問題について、いくつかのケースに対する労務管理責任者がとるべき措置を解説

最後に修了試験を行い、合格者には修了証が交付されます。

## 今後の展望

今年度は、5月24日の東京を皮切りに現在までに福岡、今治、広島、熊本、大阪の6カ所で開催して、東京、福岡、広島、大阪の4カ所ではWeb配信による講習も実施されました。さらに、当初開催を予定していた沖縄及び札幌については受講者数が伸び悩んだことから、通常開催からサテライト開催に変更して実施しました。全てを含めると大阪講習を終えた段階で受講者数900名を超えており、今年度残すは名古屋のみとなっています。

本講習は日本内航海運組合総連合会様からの委託事業なので、当会だけで決められることではありませんが、継続して協力する意思を持って臨んでおり、講習会毎に寄せられる質問やアンケートを参考にしながら、講義内容のブラッシュアップを重ねています。また、労務管理責任者は一度本講習会を受講すればよいというものではなく、継続して知識の習得及び向上を図るよう努めなければならないことから、今年度の受講者を対象にして、内容の深掘りと情報のアップデートを目的とした講習会も別途検討されております。

# 令和4年度海事セミナー「中央研修会」開催報告

研修委員長 櫻岡 直樹

令和4年10月21日（金）～22日（土）の2日間、海事セミナー「中央研修会」を東京港芝浦サービスセンターで開催しました。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の流行がなかなか収まらず、自粛ばかりで何事も先に進まない状況の中、多くの方がワクチンを接種し、ちょうど流行の波も小さくなってきたところで、今回は3年ぶりに実際の会場での実施となりました。臨場感あふれる会場での講義を聴いていただきたい一方、流行が完全に収まったわけでもないので、今回は、会場で実施しつつ、オンラインでの受講も可能としたハイブリット型の研修会としました。今回の研修会では、北は北海道から南は九州・沖縄まで全国（全支部）から39名の会員が会場で受講し、21名がオンラインで受講しました。遠路遙々足を運んでまで会場で受講される方が多く、勉強熱心な皆様の様子を拝見することができました。

1日目は、船舶登記や船舶安全法の基本となる研修を行い、2日目は、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から始まり、マリタイムアクセス、労務管理責任者、知床遊覧船事故といった最近話題となっているものについての研修を行いました。それぞれ各業務・各事業に精通した会員が講義を担当しました。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、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。研修委員会では、毎回、次の海事セミナー「中央研修会」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。海事セミナー「中央研修会」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います。



日本海事代理士会では、海事セミナー「中央研修会」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5年2月に東京と神戸で開催する予定です。

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。

<資格者講習会開催概要>

	日 時	会 場	カリキュラム
東日本会場	令和5年 2月4日(土)	東京港 芝浦サービス センター	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～
西日本会場	令和5年 2月18日(土)	アリストン ホテル神戸	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～

なお、当会では毎年口述試験の直前に、口述試験対策セミナーを実施しています。

令和4年度は、11月27日、11月30日に実施し、48名の参加者があり、全員無事合格されたとの嬉しい報告がありました。



北海道根室から参りました平賀です。よろしくお願ひします。今期は、専門委員会の海上交通部会部会長も仰せつかっております。



今日は、今年4月に起きた知床遊覧船事故についてお話をさせていただきます。

根室から知床までは近いです。北海道の人間と皆さんとでは近いと感じる感覚は違うかもしれませんが、ウトロまでは3時間を切るくらい、羅臼までは2時間ちょっとで、この程度なら北海道の人間は皆近いといひます。北海道の東の外れ、国境の町とよくいひますが、建前上国境はありません。ところが中間ラインというのがあり、ギリギリまで行っちゃうとロシアの警備艇と海上保安庁が飛んできますので、漁師はその中間ラインのさらに0.5マイル内側にラインを設けます。これを国境と言わず何と云うのでしょうか。戦後77年、北方領土はロシアの実効支配下にあります。北海道の東の外れに納沙布岬があり、そこから2海里のところには北方領土の一番西の貝殻島があります。2海里は、3.7キロくらいですね。陸上で3.7キロは遠いかもしれませんが、海上の2海里は、本当に目の前です。2月にロシアがウクライナ侵攻を始めましたが、そのニュースに根室市民は、「次は根室だな。」と半分冗談、半分本気に感じています。

さて、今日のテーマである『知床遊覧船

事故』ですが、ちょうど6ヶ月が経ちました。いまだに全員の方々が発見されていません。

知床岬の南西側に文吉湾と啓吉湾という湾があり、文吉湾には文吉港という岬の先まで行く定置網の漁船の避難港があります。啓吉湾は文吉湾の北側、知床岬寄りにあります。岩場が続き陸路では行けない危険なところですが、心配なご家族の元に少しでも届けたいという強い意志を持って羅臼の漁業者で登山経験のある方々のボランティアの搜索により人骨や衣料品が発見され、ご家族の元に届けることができます。今日のニュースでも、骨片3個が見つかったとありました。骨片1個でも行方不明6名の誰かとわかればご家族の方も少しは心の整理ができるのかなと思ひます。

北海道はもう北西の風や西の風が吹いたりして荒れる時期になってきます。急激に寒さも増し、北海道では、もう朝晩ストーブをつけています。その湾に搜索に行くのも、年内はそろそろ終わりかなと思ひますが、一日も早くあと6名の方の何か遺留品でも見つかってくれればと強く願うところです。

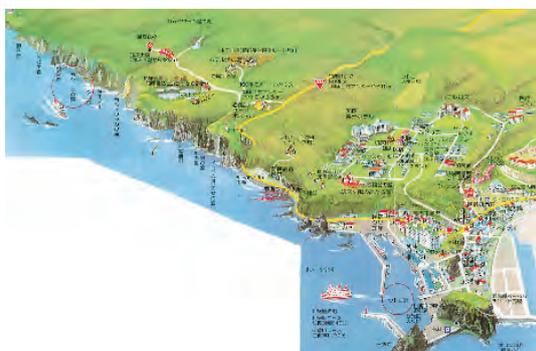
あの事故の背景、知床半島ウトロ漁港についてお話しします。お手許の資料をご覧ください。

知床半島には東側と西側をぐるりと囲むように、港がいくつかあります。西側にあるウトロ漁港が今回の舞台です。その反対側が羅臼漁港です。事故報道の直後はウトロも羅臼もひとくくりに考えられていたよ

うで、羅臼の事業者に問い合わせの電話が殺到したそうです。羅臼・ウトロ間には、知床半島を横断する道路があります。3、40分ぐらいで横断できますが、もう冬期になりましたので閉鎖され、来年のゴールデンウィーク明けに除雪作業が終わらなければ開通しません。

知床半島は、2005年に世界自然遺産として登録されています。登録当時は斜里町への観光客が170万人程いたそうです。その後徐々に減り、120万人台で推移していました。2020年からはコロナの影響で半減します。そこにこの事故ですから、ウトロの観光客の回復というのは全くなきに等しく、ウトロの小型観光船事業者は10月20日で今年度の営業を終えています。

資料1ページの地図をご覧ください。平成13年頃に入手の古いものですが、ウトロから知床岬まで、このような観光地があるんだという概略が分かると思います。



〈資料1頁 地図〉

地図右下にウトロ漁港があります。左上一番隅にあるのが知床岬、少し下にカシュニの滝、ここが今回の事故現場です。知床半島の沿岸は結構入り組んでおり、カムイワッカの滝や、男の涙、乙女の涙という滝があり、小さい湾もあります。断崖絶壁があれば砂利の浜もあり、よくヒグマも見られる風光明媚なところです。反対側の羅臼側も同じような地形です。あとでウトロの

運航基準も参照しますが、ウトロ漁港を発着する小型旅客船は、この岩場の附近を走るコースをとっています。

2頁をご覧ください。ウトロ漁港について説明します。これも古い資料ですが、真ん中に赤い丸印がありますね。ここが、小型旅客船の発着場所です。係船場所は違うところにありますが、発着場所はここで、ウトロ漁港突堤といえます。



〈資料2頁 ウトロ漁港〉

3頁をご覧ください。漁港内の水深図です。マークをつけているところが発着場所です。その水深を見ていくと、途中からプラスに変わっていますね。ちょうど0.2から0.6あたりのところから斜路で陸上なんです。ウトロ漁港の漁船は、この上架場にあげるので、本当は70メートルほどありますが、実際には、つければ45メートルしかありません。



〈資料3頁 漁港内の水深図〉

突堤の平面図を見てください。当時、申請に使ったものです。19トン型なのでだいたい全長20メートル前後で、2隻つけるだけでここはいっぱいになります。

私が最初にウトロ漁港で申請に携わったのが平成13、14年頃です。当時は事業者1社1隻で、船も小さく4.9トン型、旅客定員は25名。まだ世界自然遺産の話もなかった頃で、その1隻だけが許可を得て、さっきの岸壁を発着場所として運航していました。その後、知床遊覧船の前社長が許可を取り加わってきました。ピークには、この狭いところで6社9隻が営業していました。あの45メートルしかないような岸壁で9隻の船、2隻がついて2隻が沖で待機するなど、漁港施設利用計画を地元の人たちが決めて、港内での事故防止を図っています。

運航基準図をご覧ください。これは実際のウトロ沖の航路の運航基準です。各社基本は同じコースですが、違うのは折り返し地点です。といっても1時間、2時間、3時間、この3コースぐらいです。今回のKAZU Iは3時間コース、知床の岬まで行って帰ってくるコースです。



(運航基準図)

運航管理規程をご覧ください。これは実際のウトロの事業者の管理規程から関係する箇所を抜粋しています。ご存知のとおり、安全管理規程は運航基準、作業基準、事故処理基準、地域によっては地震防災対策基準をセットで作成することとされ、国交省のホームページにも雛形が掲載されています。

第8条に、“営業所には安全統括管理者が1人、運航管理者が1人”とあります。その下に“安全統括管理者は運航管理者を兼任することがある”という文言があります。大きな船会社とは異なり、小さな会社では兼任できないと動かないということで、兼任も普通に認められていましたが、事故後の監査で、運航労務監理官からは「なるべく兼任はしないように。」という指導を受けるようになりました。

実際に、経営トップが安全統括管理者、運航管理者に加え船長まで兼任することもあり、そうすると他人の意見が入り込みません。一人の判断なので、ヒューマンエラーなど気づかぬうちに暴走する可能性も否定できません。例えば、第24条の第2項“船長は運航管理者と協議する”や、第3項の“両者の判断が異なる時は運航の中止”という規定などは、兼任しているとこれが十分に働きません。「全部兼任するっていうのは危ないことなんだ。」と改めて思います。ただ、小規模事業者は兼任しなかったら人がいないというところもあるので仕方ない部分もあるのですが、方向性としては「兼任は好ましくない」とされてきています。

今回の知床遊覧船も、経営トップの社長が安全統括管理者と運航管理者を兼任していました。第14条からは安全統括管理者、運航管理者、運航管理補助者の勤務体制が

規定されています。安全統括管理者は必ずしも常時現場にいなくてもいいようですが、運航管理者、補助者は運航中は現場にいなさいとあります。今回、社長は事故から3時間くらいして営業所に戻ったといいますが、運航管理者も兼任し、代わりとなる人が全くおらず、本人がそこにいなきゃならなかったはずで、この勤務体制も全然守られていなかったということです。

第13章では、海難・事故処理等について規定しています。特に第42条では、“海難が起きた時には、ただちに遭難通信しなさい”とあります。また運航基準には、通常連絡と緊急連絡の定めがあります。第42条の2には、“遭難通信に加え緊急連絡もしなさい”とあります。今回これらも全くできていなかったということです。

第14章では、教育・訓練と内部監査について定めています。内部監査については、大会社はともかく小規模の会社でこれをこのままやるというのは、なかなか難しいというのが実情ではないでしょうか。ただ、今回事故が起きたウトロの事業者では、知床小型観光船協議会という組織を作っていて、そこで自主ルールの一つとして「内部監査はおれたちがやろう」という動きが生まれています。あの事故のおかげで信用を失墜してしまったウトロにもう一度観光客を呼び戻すのだと、協議会の事業者が自らを律するところから始めたようです。

続いて報道で、散々取り上げられた「運航基準」です。私もこの事故は運航基準の不遵守というのが大きな一因だと思います。報道機関からの取材で必ず質問されるのは、発航中止基準の“風速8メートル”という部分です。その根拠はというと、19トン型の小型船の場合、風速が10メートルでも

20メートルあっても、走ることには実は大した問題はありません。ただ、お客さんに乗せる観光船となると、風速10メートル、波が3メートルの中で走ったときに、お客さんが「楽しい船旅だったね」ということはまずありません。最後は「楽しかったね。いい旅だったね。」って帰さなければ成り立たない仕事です。そうしたことを色々考慮しての8メートルだと思います。波は風が吹く強さと時間に比例して、大きくなっていくものです。この知床半島を含む北海道の海は、そのほとんどが外海ですから外から来る波を遮るものは一切ありません。なので、風が吹きだすとすぐ波が出ます。強いて根拠を挙げれば気象庁のビューフォート風力階級だと、風力4と5の境目がちょうど8メートルなんです。風力4は5.5～7.9メートルで、海上の状態は白波がかなり多くなってきます。風力5は8～10メートルで、白波がたくさんで飛沫が飛ぶ状況です。ここから考えても、やはり8メートルが限度だろうと思います。波高は1メートルが限度かなと思います。お客さんが、入港後に、青い顔で「いや一船酔いしちゃった。」ではいい思い出になりません。もちろんこれはこの地域に限ったものであって、ほかの地域では10メートルとか15メートルというのもあると思いますが、それはそれぞれの地域の特性に左右されるものです。

先ほど自主ルールに触れましたが、この発航判断にも、協議会の自主ルールが適用されています。残った3社では1社単独での判断はせず他社の判断が分からない場合は欠航するなどのルールも設けているようです。先発で出た船が天候急変等で折り返し帰航する判断をしたのであれば、後から

出た船も、基準航行を中止して折り返す。出航前の船は出航の中止を促すというルールもあります。知床半島は北東南西方向に向いていますので、西風、北西の風には特に注意するというルールもあります。

今回の事故では、15時の時点で、西の風、海上で15メートルという予報が出ていました。ウトロ沖では、13時20分から13時30分に最大波6メートルちょっとというデータです。6メートルとは相当大的な波で、記者会見で、社長が「今回の運航は条件付き運航だった。」と平然と言っていたのですが、飛行機だと「到着地の天候によっては戻ります。」というのがあっても、船ではこれはもう全然話になりません。運航基準第2条の2に“荒天が予想されるときは出港するな。出港中止だ。”と決められています。

第9条には特定航法とあります。協議会の自主ルールを遵守すると、待機船を用意することとなっています。次発の船舶の出航まで1時間以上ある時は待機船を用意して、3時間のコースであれば、岬までの中間ぐらいいとか、短いコースであれば港内にとり決めをしています。もし、あの船のそばにもう1隻いたならば、沈没は仕方ないとしても、お客さんぐらいは助けることができたのかなと思います。ですから、待機船という考え方は、非常に良かったと思います。中間取りまとめをみると、膨張式救命筏だとか、AISとかいろいろなことをやれという方向になるかもしれませんが、救助に関しては、この待機船の制度が一番有効だと思います。どこで沈んだかわかるためと言うよりは、待機船を出していち早く救助に向かえるというのが、一番確かだと私は思います。

第10条で常に連絡をとる体制を作ること、第12条で通常連絡、緊急連絡を定めています。事故会社は、これがまるっきりできていませんでした。事故の大きな一因です。

協議会3社は衛星船舶電話、業務用無線と圏外地域の少ないドコモの携帯を備えるように決定し、現在はすべて対策を終えています。

改めて事故を振り返ってみます。時系列がまとめられた国交省作成の知床遊覧船事故の概要をご覧ください。

4月23日10時KAZU I出港、乗員2名、旅客は24名で走り始めました。この時、ウトロの漁師さんは昼から荒天になると知り、みんな帰ってきています。10時の頃は風いでいたので出航したのですが、戻ってくる時の状況も頭に入れておいてもらいたかったです。そして、13時15分の帰航時刻になってもKAZU I帰航せずですが、13時13分にKAZU Iからの無線を隣の事業所の従業員が傍受しています。ただちに海上保安庁に第一報を入れていますが、現場に海上保安庁の航空機が到着したのは、16時30分です。そこから捜索活動が開始されました。風が吹いて船が沈むっていうのに、3時間経って着いたって、何も見つけることはできないでしょう。後で分かったことですが、1時間内に海保機が飛べる範囲から、この知床半島はまるっきり外れていたことと、ヘリの1機は整備中、1機は見回りから戻ってきて、給油して整備してそれから飛んだようです。結果として3時間ぐらいかかってしまいました。巡視船も、羅臼や紋別から出ましたが、最も近い網走の巡視船は、理由はわかりませんが出

航していません。風も吹いている、波も高い中、知床沖を探すのも結構大変だと思いますが、もう暗くなってから現場海域に到着しました。せめてヘリが1時間ぐらいのところに来てくれば、もうちょっと違ったのかなと思いますが、こんな状況です。そして4月29日に海上自衛隊の掃海艇がカシュニの滝沖1キロ、水深120メートルの海底でKAZU Iを発見したというニュースが入りました。

この事故は、単純に「安全管理規程を守らなかったから」の一言ですが、では何を守って何を守らなかったのかについて考えたいと思います。

まず発航の判断ですが、当日10時は波が良かったということで、船長の判断にひとまず問題はなかったと思います。ただ、運航基準第2条の第2項の“発航前に荒天が予想される時は出航するな”というのが守られていませんでした。社長自ら、「今回は条件付き運航なんだ。」という話を発表しちゃったのですが、この“条件付き運航”自体が違反です。「地元の漁師はもう帰ってくるから、昼から時化するから出るな。」っていう話を船長が聞いたうえで、その話を社長にすると、社長は、「じゃあ、この運航は条件付き運航で行け。」となり、船長も納得して行ったという形です。

今日の地元新聞で、「あの当時は条件付き運航で行けと言ったには、言った。あとは途中で帰ってくるかは、船長の判断だった。」というインタビュー記事がありました。もちろんそうなんですけど、今その話をするかと私はちょっとイラッとききました。昨日の北海道新聞に、ある従業員のインタビュー記事が載っていました。この従業員はもと

もと国民宿舎の従業員でしたが、観光船の営業所が船長一人ではかに従業員は誰もいなかったため、急遽営業所勤務にされました。本人は船の知識、海の知識が一切なかったようです。当日の出航準備が間に合わないで、船長から早朝出勤を命じられたと言っています。実は、社長は、この従業員に、「お客さんに条件付き運航だということを知らせろ。」と伝えたようですが、この従業員は誰にも言わなかったそうです。条件付き運航自体が良くないことですが、もし、話していたなら、中には「それだったら乗らない。」と言う方もいらっしゃるかもしれない。

お客さんはまさか船が沈むなんて思ってもいません。今回はその信用を完全に裏切りました。お客さんに対する裏切りもそうですが、ウトロ地区に対して、そして全国で真面目にやっている旅客船事業者の皆さんに対しても、これは大きな裏切りだと思います。その責任の大きさを社長はどう考えているのでしょうか？

そして、運航基準の第10条の通常連絡を全くしていません。できなかつたと言った方がよいかもしれません。衛星電話は積んでいましたが撤去していますし、業務無線はアンテナが折れ、いわゆる故障です。船長の携帯はauで圏外。唯一携帯で連絡があったようですが、お客さんの携帯を借りたらしくドコモだったんでしょうね。そこに、営業所の従業員は初めての勤務で、船長も前年までは甲板員やりながらですが、他の船長も従業員もみんな辞め、この方だけが残ってこの航海が独り立ちの初めてだった。最初の航海で最悪の状況が、これでもかこれでもかと重なってしまいました。通常連絡を普段から取っていれば、「まず無

線だよ。連絡手段の確保だよ。直すのは直そうね。」ってなると思いますが、それ以外の準備不足もみると無線のことまで手が回らなかったのかなとも考えられます。

安全統括管理者と運航管理者の要件ですが、報道各社から「社長が資格要件を満たしているかどうか。」という質問が、私の方にもありました。私は、「小さな会社の社長なので、社長自らが陣頭指揮に立って、安全管理も含めて経営をする。だから3年も経ってれば、運航管理者の要件とか、安全統括の要件は満たしていると思うよ。ただし、“要件を満たしてる”のと“資質があるか”となると話は別だ。」と答えます。この社長は記者会見で運航基準を何回も訂正してますから、多分、安全管理規程自体を見たことなかったのではないかなと思うので、資質はまるっきり無かったんじゃないかなと思います。

第14章は安全に関する教育です。第49条に“安全統括管理者や運航管理者は、補助者、作業員、乗組員に教育しなさい”とありますが、本人自体が教育できるような方ではなかったとなると、もちろんこの教育訓練はやってなかったと思います。甲板員として乗った若い船員、彼も今年初めて乗ったということなので、船長もその乗組員も、営業所の従業員も、もし安全教育訓練をやっていたら、こんな大きな事故につながらなかったのではないかなと思います。

事故の一報を受けた隣の事業所から「大変だぞ。こんな状況だぞ。」と聞いて「何をしたらいいのか分からないで、ただ呆然とした。」という従業員本人のコメントがありました。あの日の13時過ぎに入港することはもちろん知っていましたが、彼曰く、「少し遅いな。」ぐらいの感覚だった。

常に通常連絡をしていれば、“定点連絡もない、折り返しの連絡もない、入港連絡もないとなると、営業所から連絡を取れ”という形になってます。“常に船位の把握に努める”とあるのですが、この従業員は船も海の知識もなく、教育も訓練も受けていなかったんで、何をどうしていいのか分からなかった。いかに普段から教育訓練が大事なのが改めてわかります。

この事故会社は、コロナで3年ぐらい売り上げが激減し、社長の焦りもあったのか、「出航は一週間後」という他社との取り決めを無視し、一週間も早く船を出したわけです。少しでも早く売上を回復したかったのかなと思います。言葉は悪いですが、安全と商売を天秤にかけ、商売が勝って安全がおろそかになっちゃったということですね。安全管理をないがしろにするっていうのは、この会社は決してこのときだけではなくて、普段からだったのかと記者会見の様子でわかったような気がします。これがこの事故の原因なのかなと思います。

時間も残り少なくなりましたが、中間取りまとめの概要を一度見てみてください。運輸局の監査やJCIの検査は、報道でもずいぶんやり玉にあがりました。事故後、ウトロの各社に入った運輸局の監査では、例えば、「通常連絡の記録簿はあるか。」という質問がありました。これまでの監査ではなかった項目です。今回、通常連絡がなかったということが大きく取り上げられましたので、指摘事項になったのだなと私は思いました。運輸局も旅客船事業者も国民の厳しい目にさらされましたが、多くの事業者は真面目にやっています。責任を事業者に転化するようなことではなく、「今後は運輸

局と共に安全を追求して行きましょう。」位な気持ちで監査してほしいものです。

報道機関も含め、ウトロの全社が規程を守ってないような論調だったので、私が報道の取材を受ける時は、「ここは真面目にやってるよ。たまたま別の会社がここで事故をしたけど、そういう目で見ないでくれ。」という話をしたんですが、どこもそれは取り上げてくれませんでした。

12名以下の船舶による海上運送法第20条届出を登録制にして行政処分の対象にもするという記事が、今日の地元新聞に載っていました。全国で届出事業者が約4600、北海道で200位いるようです。それから滑り台付きの膨張式救命筏ですが、最低水温が4年平均で10度未満の地区の小型観光船はすべて対象にするというような記事も載っているそうなので、後で確かめてみてください。

JCI、特に札幌支部は大変な思いをしたみたいです。しばらくの間、JCIの電話は鳴り止まなかったそうです。JCIも小型旅客船に対する検査方法の見直しについて、国交省に認可されるとホームページに載せていました。

今後いろいろな点で規制が厳しくなってくるようです。

最後に、私たち海事代理士の関わり方を考えてみたいと思います。

私たちは、確かに書類を作って出すことが仕事ですが、それだけではなく、顧客との結びつきを深くして、顧客のために運輸局と喧々諤々やることも、時には運輸局の側に立って、顧客を説得することも必要だと思うのです。海事代理士は、海に関わる人々、船員とか旅客の安全を考えた仕事をしなくてはならないと、今回の事故で深く認識させられた次第です。

船舶を含めて、運輸業界はこれまで多くの犠牲を払ってきました。福知山線事故や航空機事故などを教訓として、会社一丸となって安全に取り組む安全マネジメントが生まれたのですが、その教訓が全く活かされず、今回再び多くの犠牲者を出してしまふことになりました。

これを機に安全管理の姿も変わっていきます。

最近の被害者家族による記者会見で、「二度とこのような事故を起こさず、私たちのような被害者家族を作らないように、国も含めて関係者には大いなる反省を求める。そして、これをさらなる教訓にしてほしい。」というコメントがありました。この「関係者」には、もちろん私たち海事代理士も含まれると思います。

ご清聴ありがとうございました。

本記事は、令和4年10月22日開催の中央研修会2日目の講義の要約です。

## 国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 「船舶海洋工学研修」講師を務めて

北海道支部 牧 努

今年4月の早い頃、専門委員会の松村委員長から、「6月29日開催の国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所様（以下、「海技研」という。）の船舶海洋工学研修の一コマ“船舶法規”の講師を務めてもらえないか。」との電話を受けました。聞けば去年は松村委員長、その前は松井副会長、さらにその前は小田会長と、大先輩達が脈々と担っていた重大な役目です。「とても私のようなものが受けるわけには…」とお断り、、すべきところ、図々しい私は、「せっかくのご指名をいただきました以上、精一杯頑張ります。」とお答えしました。



その後、この研修へ講師派遣の経緯を聞くと、「日本財団のウェブサイトに掲載されている“船舶安全法ガイダンス”の内容を高く評価してくださった当時の海技研の担当者から、ガイダンスを制作した本会に対して講習依頼の打診があったところから始まったもので、以来4年連続して本会へご依頼をいただいている。」とのことで、「なんと大変なことを引き受けてしまったのか。」と驚きつつ、「今年、私が引き受けてしまったばかりに終焉を迎えるような事態にするわけにはいかない。」との思いも沸き上がり、より緊張感が高まりました。

とはいえ、到底私一人では如何ともならぬところ、有難いことに従前からの専門部会作成の資料があり、サポート体制としては松村委員長、小田会長、そして地元北海道函館の川寄先生のお力も借りることができる万全の布陣で、大船に乗ったつもりで準備に入ることができました。

今年の開催方法は、初の完全WEB講義、去年は開催直前に感染者数激増等により急きょWEB開催となり、その前年までは三鷹の海技研施設での開催であったとのことで、今年4回目とはいえ今年なりの工夫も必要であると考えました。

使う資料が同じでも話し手が違うと伝え方、伝わり方も変わります。まずは、前年までの先輩諸氏の録音や動画を資料と照らし合わせながら確認し、私なりに咀嚼したところ、やはり話し手の得意分野や思い入れによって、同じ内容でも伝わり方はそれぞれであることを実感しました。

受講者の多くが技術者であり講義全体の時間割を拝見すると「流力～」「熱力学」「船体抵抗」「推進性能」「電気」「構造力学」「材料力学」等々が並ぶ中に「船舶法規」の一コマが輝いております。そのような科目をしばらく眺め、“船舶法規”が浮き立つことも沈むこともなく溶け込む科目として受講者の方々に聞いてもらいやすいように伝えたいと考えました。

このお話をいただいた4月の終わりに、知床観光船の事故が発生しました。この件に関して連日報道され、“船舶の安全”、“運航の安全”により多くの関心が高まっている中、北海道地区の海事代理士である私が講義を務めることになったのも、偶然とはいえ何やら使命的なものも感じ、話の所々に関連する話題も入れてお伝えすることにしました。

受講者の皆様が技術の面から船舶の安全にご尽力なさっているその背景には法令が控えており、“法令と技術は両輪となって安全に寄与するものだ”というイメージをより持ってもらえるような説明を心がけようと考え、従前からのスクリプトを私なりに微調整し、組み立てて当日臨みました。

今年はWEBでの開催となることから、“私はどこから講義をするのか”について、小田会長、松村委員長、海技研担当者と何度か相談した結果、私の事務所は札幌市中心地の大病院の林立するエリアにあり救急車のサイレンが鳴り響き、時には救急ヘリが飛び、また、7分おきに目の前を市電が通るといふ賑やかな立地であり、2時間のWEB講義をするには相応しくないのではという事で、海技研の研修室に出向き、そこから講義を行うことになりました。

当日、挨拶から自己紹介的な話を始めて数分もしない頃、持参していたはずのスクリプトの2ページ目から4ページ目が無いことに気付きました。一瞬動揺しましたが、講義をWEBで見守っていた中村広報委員長からも、横でずっと聞いていた小田会長からも、「動揺した気配は全くなかった!」と言ってもらったので、たぶんお聞きいただいていた方々には動揺は伝わらず、スムーズに進行できていると思ってもらったのであれば何よりでした。事前に結構読み込んでいたので、それなりに頭に入っていたのが幸いしたのかもしれない。

完全WEBでの講義であったため、受講生の皆さんの反応がわからず、伝えたかった内容をどれだけ伝えられたか、正直自信のないところなのですが、講義終了後に海技研の担当者から笑顔でいただいた「楽しい講義でした。」の言葉は、私にとって最高の誉め言葉で嬉しかったです。

当日、自分のPCも持参していたのですが海技研で用意してくださったPCを使い講義を行いました。その際、ログインのアカウントのせいかカメラが起動せず、講師である私の顔が映っていませんでした。この講義のためにせっかく散髪もし、酷暑の中で一張羅を着込んでいった私としては少々残念でした。

ところで、海技研のある三鷹は私にとって学生時代の思い出深い東西線(中央線)沿線です。講義を終えた帰路には、昔懐かしい吉祥寺界限、はたまた数年住んでいた調布も近く、当時行く余裕もなかった深大寺に行って好きな蕎麦を食べて帰ることをこっそり楽しみにしておりましたが、6月末だというのに35度を超える酷暑日が続いており、北国の私には命がけの暑さ、結局どこも寄らずにそのまま宿に帰り冷房の効いた部屋で巣ごもりすることとなったのも少し残念でした。

今回の講師を務めるにあたり、海技研との打合せ、資料の提供や修正・確認・アドバイス、当日のサポートと多大なお力をいただきました松村委員長、小田会長、中村委員長にこの場を借りて心より御礼申し上げますとともに、今回に至る経緯の大元である船舶安全法ガイダンスの作成



や、今回の資料等の作成に携わってこられた皆様に心から敬意を表します。

海技研のご担当者様、受講生の皆様、温かくご清聴ありがとうございました。

少しでも皆様のお役に立てたなら幸いです。

# 九州運輸局長表彰を受賞して

九州支部 國分 倫徳

令和4年7月20日、北九州市門司区プレミアムホテル門司港に於いて、「海の日」海事関係功労者表彰が行われ、私は団体役員として九州運輸局長表彰を賜りました。

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陰様と深く感謝申し上げます。

國分海事事務所は福岡県北九州市若松区に在り、船乗りを経て廻船会社で働いていた父親が、昭和44年4月4日に開業いたしました。現在若松には3か所の造船所がありますが、最盛期には7つの造船所があったと聞いております。

私は大学6回生4年生時の平成6年度の海事代理士試験に合格、平成7年4月に事務所に入所。父親の許で約10年間の丁稚奉公の後、平成17年1月1日から2代目として事務所を引き継ぎ、今年で海事代理士となって27年目となります。本日まで海事代理士として様々な仕事をさせていただきましたが、これまでお世話になったお客様をはじめ関係の皆様方に重ねて深く感謝申し上げます。

ご存知の通り、7月20日かつての「海の日」は、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、明治9年（1876年）に明治天皇が燈台巡視艇「明治丸」にて東北地方を巡幸された折に、無事横浜港に御帰着された日を祝う「海の記念日」に由来するものがあります。

これはご存じないと思いますが、その日は私の兄、洋（ひろし）の誕生日でもあります。また私の誕生日は8月11日で、そうです、あの山の日になります。

「山の日」とは、「山に親しむ機会を得て、山の恩恵に感謝する」という趣旨の国民の祝日であり、8月11日とされたのは、「八」の字が山の形にみえるため「8」、木が立ち並ぶイメージから「11」と、山を連想させる数字だからというのがその理由の一つとされているようです。

それぞれの記念日に兄弟（海彦山彦）を産んでくれた両親に感謝しながら、父親と肩を並べるくらいの海事代理士になるべく精進したいと思っております。

最後になりましたが、日本の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。



## 「日光」北から南から、日光からお届けします

関東支部 西川 育美

栃木県は、東京の約 100km 北に位置する面積 6,400km<sup>2</sup>、190 万人が暮らす関東最北の海なし県です。そう全国に 8 県存在する海なし県の 1 つ、栃木県で私は海事代理士をしております。

栃木県は都道府県魅力度ランキングで過去 7 年連続最下位の名譽をいただいておりますが、世界遺産に登録されております「東照宮」など、見所満載の県です。

「東照宮」が有名な日光市ですが、関東の市町村の中では一番広い面積を有しており栃木県の 4 分の 1 を占める、広大な自然と歴史、鬼怒川を代表とする温泉地も数多く存在し、国内外より多くの方にお越しいただいております。

今回は、県内で一番船舶が多いであろう、そして栃木県を知らなくても皆様をご存じであろう「日光」についてご紹介したいと思います。

## 「SL大樹」

まずは日光市の入口、今市（いまいち）です。ここには東武鉄道が運行する「SL 大樹」が走っています。下今市駅と鬼怒川温泉駅間を運行するその佇まいは鉄道マニアのみならず一見の価値があると思います。

下今市駅で切符を購入して改札口を抜けるとホームで待機しているその雄姿が見られます。また全国でも珍しい、転車台も見ることができます。転車台は列車を回転させる大がかりな装置ですが、下今市駅の敷地内にあり間近での SL の転回作業を見られるように工夫されています。



## 「日光東照宮」

次に日光と言えば、徳川家康公が祀られた神社「日光東照宮」です。世界遺産に指定された日光社寺の中の一つで、日光の社寺は日光東照宮、日光山輪王寺、日光二荒山神社を言いその中で最も有名なのが日光東照宮です。



長きにわたり非公開とされた家康公のお墓です

全国各地から集められた名工により、漆や極彩色のほどこされた建造物は豪華絢爛な美しさで間近に見ると圧巻です。中でも、陽明門、回廊にある眠り猫、東照宮の神馬の厩舎の長押しにある、三猿、見ざる聞かざる言わざる、

(見猿、聞か猿、言わ猿)は必見です。また、壮大な参道は時代劇の撮影にも使われるほどの歴史と情緒を感じられる場所です。

日光市内には特殊職人を有する会社が数社あり、この建物を維持するため日々終わりのない作業を続けております。



## 「いろは坂」

日光東照宮を後に、大谷川(だいやがわ)に沿って進んで行きますと、日本の道100選に選ばれている「いろは坂」があります。「いろは坂」は上りの第2と下りの第1を合わせて48か所の急カーブがあることからこの名がつけました。カーブごとに「い」「ろ」「は」の看板が表示されています。

紅葉シーズンは往復全長16kmの長い渋滞のおかげでゆっくりと紅葉見物ができることもあります。長い坂を上りきるとそこは中禅寺湖。約2万年前に男体山の噴火によりできた、最大水深163mの湖です。

## 「中禅寺湖」

☆やっと海事に関係する話題に触れられて嬉しいです☆

この湖は国立公園内に位置する事もあり、自然公園法に基づく環境保護の観点から船舶の登録が厳しく規制されています。運航可能なものは、地域住民所有の船もしくは漁協の動力船、自然保護法改正以前から使用されていた遊覧モーターボート及び免許講習用動力

船のみで、動力船の持ち込みが禁止されています。ちなみに中禅寺湖の3分の1の区域は航行禁止に指定されています。

レンタルボート店も数軒存在しますが、モーターボートのようなレジャー船ではなく、数馬力の小型船で主に釣り客の利用のようです。現在300艇弱の登録があるようで、湖畔にある数か所の係留所に小型船舶が見て取れます。遊覧船も運航しており、こちらは公園事業としての事業船として運航しています。

中禅寺湖スカイラインの突き当りにある半月駐車場。そこからさらに徒歩で登った先に半月山展望台があります。展望台から中禅寺湖を眺めようと、軽い気持ちで登り始めましたが、これがなかなかの登山道。息を切らせながら登りきるとそこは大パノラマ!!



八丁出島が見え、正面に男体山(なんたいさん)が見えます。反対側は足尾に続く山々が見える、絶景スポットです。

四季折々に見せる美しさから、明治から昭和初期にフランスやイタリアなどの大使館の避暑地として賑わいました。中禅寺湖は鱒やわかさぎ釣りが人気で、湖畔にある食堂などで鱒料理や湯葉料理を堪能することができます。



## 「華巖ノ滝」

華巖ノ滝は、滝が多い日光の中で最も有名な滝で、日本三大名瀑の一つと数えられています。



中禅寺湖の水が高さ 97 メートルの岸壁を一気に落下する壮大な滝で、自然が作り出す雄大さと、華麗な造形美を楽しむことができます。観爆台は地上から 100 メートルほどエレベーターで降りて行きます。間近で見る滝つぼは迫力満点で爆音とともに水しぶきが弾ける豪快な姿が見られます。

## 「戦場ヶ原」

戦場ヶ原は「ラムサール条約」に登録された約 400 ヘクタールの広大な湿原地です。男体山を背景に広大な湿原を見渡せる展望台やハイキングコースがあります。戦場ヶ原は、中

禅寺湖をめぐる、男体山の神と赤城山の神が争った「戦場」だったという神話が名前の由来とされています。

戦場ヶ原を抜け、湯ノ湖も通り過ぎ金精峠を越えると群馬県片品村です。この道は「日本ロマンチック街道」と呼ばれ軽井沢まで行くことができます。



今回は日光の観光案内をさせていただきましたが、栃木県には那須高原などの観光地、サーキットとモーターミュージアムのモビリティリゾートもてぎ（旧ツインリンクもてぎ）など自慢のエリアもまだまだございます。

この記事をお読みになり少しでもご興味をお持ちの方がいらっしゃいましたら、ぜひ自慢の海なし県へお越しく下さい。

# 来たあ〜！ 今治港上空に轟音を響かせて ブルーインパルス飛来！

四国支部 伊東 昌紀

令和4年10月15日13:40、港周辺は大歓声に包まれました。約20分間にわたり航空自衛隊「ブルーインパルス」による展示飛行（正確には編隊連携機動飛行）が行われ、白煙を使い色々な形を描いてくれました。発表では「12科目実施」ということでした。その興奮は言葉では言い表せません。独特のかん高いジェット音が今でも耳に残っております。



## 【みなとフェスティバル100】

今治港は大正11年2月に四国初の開港場に指定され、今年で100周年を迎えました。

開港場とは関税法第2条第1項第11号（開港）及び施行令別表第一に記載された港であり、外国との交易を認められた港です。また、昭和26年には港湾法に基づく重要港湾の指定も受けております。

今治市や港湾関連企業で構成される今治市港湾振興協会は、開港からの歴史、海や港に対する関心と理解、港の活かし方・楽しみ方、賑わいの創出、市民交流の拡大等を目的として10月15、16日の両日、今治港みなと交流センター「はーぱりー」を中心に、「みなとフェスティバル100（イチマルマル）」を開催しました。前出ブルーインパルス展示飛行はそのイベントの一つでした。ちなみに自衛隊関係として陸上自衛隊車両の展示、南極の水体験、航空機模擬操縦体験などもありました。

その他「港・海」関係のイベントは数々開催されました。

### ① 帆船「みらいへ」の船内見学や体験航海

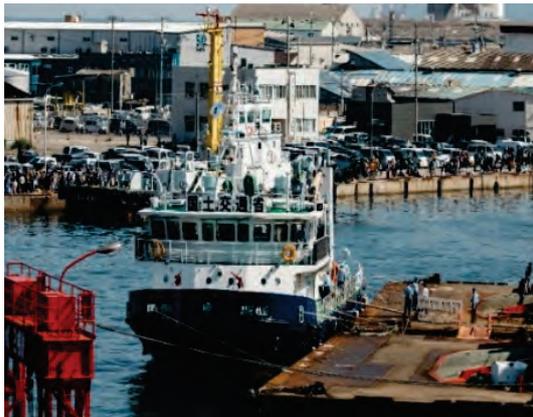
同船はグローバル人材育成推進機構（神戸市）が教育研修などで運航する船舶です。



帆船「みらいへ」

② 海洋環境整備船「いしづち」の船内見学

国土交通省四国地方整備局港湾空港部松山港湾・空港整備事務所所属の船舶で、瀬戸内海を美しく守るため、浮遊ごみや浮遊油の回収を行っている船舶です。



海洋環境整備船「いしづち」

③ 今治海上保安部所属の巡視艇「せとぎり」「いよなみ」の体験航海が実施されました。

④ 来島海峡海上交通センター「海の管制官体験」

パソコンや無線を使用し、海の管制官の仕事を体験することが出来ました。来島海峡海上交通センターは海上保安庁交通部の機関です。(海事の窓第80号-寄稿3「来島海峡海上交通センターの業務について」(同センター次長 日野聡様寄稿)に詳細な紹介があります。)

⑤ 神戸税関松山税関支署今治出張所 税関展

今治港開港100周年及び税関150周年記念の税関展」では、麻薬やけん銃の密輸入を防いだり、秩序ある貿易を守るために検査などを行う税関の仕事動画を動画やパネルで紹介し、麻薬探知犬のデモンストラーションもありました。

⑥ 海事関連では、2023年5月に開催される「バリシップ2023」のプレイベントとして、株式会社新来島どっく様による「実験教室 船はなぜ浮かぶのか」、眞鍋造機株式会社様の船舶用クレーンの秘密と役割と題した操作体験教室も開かれました。

その他、「100年の小路」と題した今治港100年の歴史を振り返る展示や、地元グルメや特産品が並ぶ「せとうちみなとマルシェ」などが行われ、大人から子供まで楽しむことができる大イベントとなりました。2日間で約25万人の人出があり、今治市の人口の約2倍の人出でした。港周辺は大混雑であったことをご想像下さい。



【今治港について】

イベント会場の中心である今治港について説明したいと思います。今治港は愛媛県北東部にある高縄半島に位置し、瀬戸内航路に接した重要港湾(港湾法)です。港湾区域(616ha)と臨港地区(106ha)で構成されており、今治市が港湾管理者となっています。港は、①今

治地区 ②蔵敷・鳥生地区 ③富田地区の3地区で構成されています。

- ① 今治地区には乗降施設と旅客利用施設である「みなと交流センター」(平成27年完成)の船の船型をイメージした建物があり、通称「はーばりー」と呼ばれ、カフェ・レストラン・ビアテラス・展望デッキなどの施設があります。

乗降施設の浮棧橋は3つあり、生活航路としての高速艇や不定期航路事業の船舶が着棧しております。第2棧橋陸岸から3函目は「いまばり海の駅」となっており、ボートやヨットで来られる観光客に利用されております。東側には巡視艇係留施設もあります。

フェリー乗り場は、小型・中型・大型用乗降施設があり、主に小型と中型用乗降施設が利用されております。

「みなと交流センター」周辺では令和2年には遊歩道「海のコンコース」、令和3年には「KATAHARA WOOD BASE (ボードウォーク・休憩施設)」も完成し、市民の憩いの場となっております。

- ② 蔵敷・鳥生地区は主に内航貨物船のばら積み貨物専用港として利用されております。

水深が5.5m～9.0mあり、岸壁合計11バースを備えており、鋼材、セメント、砂利・砂等が陸揚げされております。

- ③ 富田地区は、水深12m岸壁、水深10m岸壁をそれぞれ1バース有し国際物流ターミナルとして外国貿易の拠点となっております。韓国・釜山港との間に外貿定期コンテナ航路が週4便、神戸との間に国際フィーダー航路が週1便就航しています。

また、クルーズ船についても、従来は蔵敷埠頭において受け入れを行っていましたが、

現在は岸壁の耐震化工事に伴い富田埠頭を国際不定期旅客施設として対応できるようにしております。平成11年は5隻、以後不定期で多くのクルーズ船の寄港がありましたが、昨今のコロナウイルスの影響から、平成30年のにっぽん丸が最後の寄港となっており、現在、コロナ収束後のクルーズ船受け入れに向け準備が進められています。



現在の今治港(①今治地区:空撮)

## 【歴史(港の発展・航路開設)】

太平記に「今張の湊に舟をそろへ」云々とあり、今張(後の今治:イマバリ)の名が船着場として記録されています。高齢の方の中には未だに「いまはる」と呼称することもあります。明治初期は小港にすぎませんでしたが、商工業の発展につれ多くの船舶が寄港するようになりました。当時は砂浜を利用した港であったため、船舶は沖に錨停泊し、はしけで貨物の積み降ろしをしていました。その後大正3年に当時の今治町で港湾修築を計画し、大正9年の市制施行とともに今治市が事業として継承し、現在の今治地区の東防波堤が出来あがり港らしくなっていました。昭和34年には、民営では全国で初めて今治港と広島県三原港を結ぶカーフェリーが就航、以来昭和40年代には島しょ部航路、神戸航路が次々開設され、出船入船で繁忙する今治港となりました。



大正9年当時の築港作業



昭和55年頃の今治地区

しかし、西瀬戸自動車道（しまなみ海道）が平成18年に全線開通すると、瀬戸内航路の再編が急速に進み、定期旅客航路が次々と廃止され、今治地区における旅客の姿が激変しました。このため、「交通」の港から「交流」の港を基本コンセプトとした今治地区の再生事業が推進されることとなりました。

### 【港を含む地域観光資源による活性化】

今治港の目の前には来島海峡があり、1日平均429隻（2016年の海上保安庁通航船舶実態調査）の船舶が通過しています。航行に際しては海上交通安全法第20条「来島海峡航路」が設定されており、潮流の流向によって航路を変更する「順中逆西（ジュンチュウギャクセイ）の航法がとられています。一言でいうと潮流の向きによって、右側航行から左側航行に切り替えられる。つまり時刻により船舶のゆきかいの図が変わるのです。

更に、今治港沖の島嶼部は東洋のエーゲ海ともいわれる多島美の風景やサイクリストの聖地と呼ばれる瀬戸内しまなみ海道を始め、大三島の大山祇神社、村上海賊を始めとする歴史文化遺産など、多彩な地域観光資源に恵まれています。令和4年10月には瀬戸内しまなみ海道の高速道路を一時閉鎖した国内最大級の国際サイクリング大会「サイクリングしまなみ2022」が開催され、世界各国から約7,000人が参加するなど海外からも認知されています。魅力ある地域観光資源と今治港施設が連携し、港を含む地域全体が活性化してほしいと思います。焼き豚玉子飯と鉄板で焼いた鳥皮が皆様の来今治港をお待ちしております。

## 編集後記

---

新年おめでとうございます。年末は、W杯カタール大会での数々のスーパープレーに興奮するとともに、2002年大会ではクロアチアやイングランドの試合が新潟で行われたことを思い出し、ベッカムも来ていたなあ、あの頃登場した Windows XP は良かったなあと懐かしんでいました。(遠藤)

新年明けましておめでとうございます。

去年は、「安全」について様々な出来事があった一年でした。そもそも輸送やこれに付随する各種サービスについては、当然に安全を包含されたものを基礎として成立しているのであり、「安全だから・・・」「安全なので・・・」が店看板のようになりつつあるのに、少し不安に感じます。

船の旅やマリレジャーの本来の愉しさをより PR して、少しでも船や海のファンが増える 1 年になればと思います。「安全は基礎です。」

最後に、本号にご協力いただきました国税庁様、税理士本多様、三光汽船社長香川様および本会会員の皆様に心よりお礼申し上げます。

本年も一人でも多くの人々が幸せになりますようお祈り申し上げます。(本口)

私の住まう佐賀県では例年よりも早く 12 月に積雪しました。寒さが苦手な私としては春の訪れを心待ちにする日々。しかし、例年、日本酒の蔵開きから桜舞う季節までは酔い冷めやらぬ束の間のように過ぎていきます。日々の業務を大切にしていきたいものです。

さて、広報委員をさせていただいて 3 年目。初めて海事の窓の編集作業に携わらせていただきました。今後も会員の皆様のために、よりよい紙面づくりの一助になれば幸いです。どうぞよろしく願いいたします。(吉田)



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