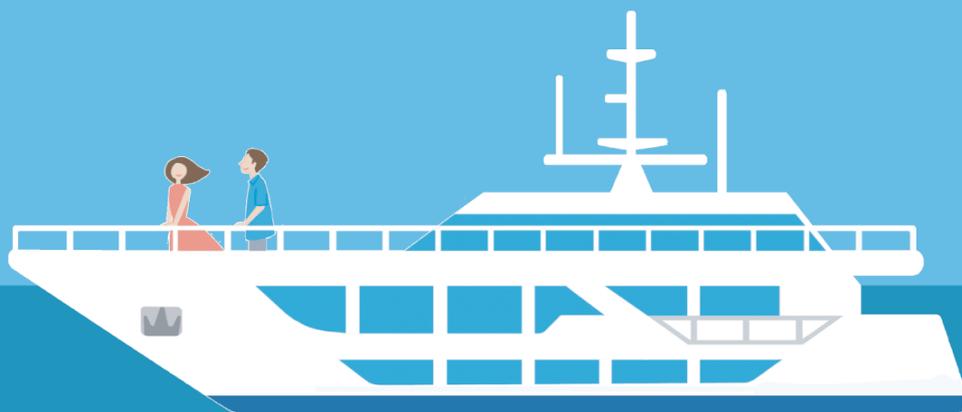


第87号
令和5年7月

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

2023年7月第87号

目次

巻頭言 副会長あいさつ	1
第49回日本海事代理士会通常総会報告	2
寄稿1 「海上運送法等の一部を改正する法律」 について	3
国土交通省海事局	
寄稿2 操船シミュレータと内航船員教育	7
井本商運株式会社海務部海洋技術課 柴田 登紀子	
外部出講報告 ～海技研(海上技術安全研究所)様主催 「船舶海洋工学研修」講師報告～	9
北海道支部 牧 努	
「第45回海の写真コンクール」について	11
広報委員会	
東京海洋大学第63回海王祭に参加しました	12
関東支部 二木 祥一	
会員寄稿1 船舶抹消登録	14
中部支部 彦坂 昌範	
会員寄稿2 バリシップ2023	17
中国支部 河田 恵美	
会員寄稿3 支部研修会「海王丸」実施	19
北陸信越支部 初鹿野 元紀	
北から南から① 三重県の玉城町と南伊勢町の 魅力を紹介します!	21
中部支部 瀨地 義法	
北から南から② 三重津海軍所跡のご紹介	23
九州支部 吉田 修	
編集後記	25



「招涼」
涼しさを招き入れる。また、扇子の異名。

ご挨拶

一般社団法人 日本海事代理士会
副会長 松井 直也

仲夏の候、皆様におかれましては益々ご清栄のことと存じます。

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

本年5月8日に新型コロナウイルス感染症が従来の2類相当から5類感染症となり、これによって医療体制や患者対応が大きく変わりました。基本的には国による感染対策は求められなくなり、陽性者や濃厚接触者の外出制限もなくなりました。とは言え、コロナウィルスが消滅したわけではありませんので、状況に応じたマスクの着用なども必要となっています。

報道によれば、今年のGWは航空・新幹線の利用客がコロナ禍前と同じ水準にまで戻ったとのデータもあり、今後は日常生活や経済も本格的な回復に向けて歩みを進めていくものと思います。

また、5月には私の故郷広島でG7サミットが開催されました。途中から急遽ウクライナのゼレンスキー大統領も参加し、インパクトの強いメッセージが発せられました。世界には紛争、気候そして食料など解決が困難な問題が多くありますが、人々の英知を結集して果敢に取り組んで欲しいと思います。先延ばしは許されません。

物流の2024年問題が最近話題になっており、特にトラック業界では切実な問題となっているようです。国内貨物輸送の約9割をトラックと内航で担っていますが、トラックドライバーの年間の時間外労働の上限が制限されることによって、運送会社の利益減少や運賃の上昇が懸念されています。また、ドライバーも足りなくなり、その結果、他の業界との人材確保の競合が激しくなることも十分予想されます。

そのような状況の中で、海運業界を魅力あるものにするために船員の働き方改革が昨年から本格的に始まりました。船員法を始め、内航海運業法や船員職業安定法など多くの法令の改正があり、業界挙げての取組みが今まさになされている状況です。

我々海事代理士は事業者からの相談に的確に応え、適切なアドバイスができるよう、個々の研鑽はもとより、研修会などを通じて法改正情報の収集や知識の習得に努めております。また、昨年からは始まりました日本内航海運組合総連合会様主催の労務管理責任者講習では、今年度も引続き資料作成や講師派遣などの協力をさせていただくことになりました。

弊会はこれからも会員と共に、海運業界の発展に貢献できるよう進んでまいりますので、関係各位の益々のご支援とご協力をお願いして、私からのご挨拶といたします。

第49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49回通常総会が、令和5年6月17日（土）午後1時から東京港芝浦サービスセンター（パーク芝浦）3階大会議室（東京都港区）で開催されました。

今年度は、新型コロナウイルス感染症が第5類感染症に移行したことを受け、4年ぶりに来場制限のない総会となり、全国から多数の会員が参加しました。

午後1時、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415名のうち、会場出席45名、委任状提出者54名、議決権行使書提出者192名、合計291名の出席でした。

小田会長の挨拶に続き、議長に森健介会員（関東支部）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6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4年度事業報告書及び決算書承認の件
- 第2号議案 令和5年度事業計画書及び収支予算書承認の件
- 第3号議案 助成金等交付申請一任の件
- 第4号議案 会員規則第3条第1項の改正の件
- 第5号議案 会員規則第11条の改正の件
- 第6号議案 役員選任規則改正の件

すべての議案において、事前に提出された質問状及び会場参加者からの質問や忌憚のない意見に基づき、白熱した議論が行われ、当初の終了予定時間を延長し、午後4時45分に終了しました。



総会終了後は、今年度も懇親会の開催は見送られたため、参加者は名残を惜しみつつ会場を後にしました。

来年こそは、さらに多くの会員が会合し、活発な議論と和やかな懇親が行われることを願っています。総会は、全国津々浦々の会員が一堂に会し、普段なかなか会うことの叶わない遠方の会員との情報交換や親睦を深めることができる貴重な機会です。皆様、ぜひご参加ください。

「海上運送法等の一部を改正する法律」について

国土交通省 海事局

1 はじめに

本年5月12日、「海上運送法等の一部を改正する法律」が公布されました。

本法律は、令和4年4月23日に北海道知床沖で発生した知床遊覧船事故を受け、こうした悲惨な事故を二度と起こさないよう、旅客船の安全・安心対策を図るものであり、海上運送法、船員法及び船舶職員及び小型船舶操縦者法の改正を行っています。

加えて、本法律においては、安定的な国際海上輸送の維持を図るため、海上運送法の改正を行っています。

以下その内容について紹介します。

2 旅客船の総合的な安全・安心対策

背景

令和4年4月23日、北海道知床半島沖で乗員2名・乗客24名を乗せた有限会社知床遊覧船の「KAZU 1」が沈没し、乗員・乗客26名全員が死亡、行方不明となるという、近年では類を見ない悲惨な海難事故が発生しました。この事故を受け、国土交通省において同年4月28日に「知床遊覧船事故対策検討委員会」を設置し、同年12月に「旅客船の総合的な安全・安心対策」を取りまとめました。「旅客船の総合的な安全・安心対策」

策」には、事故発生後に明らかとなった様々な課題に対応する66の対策を盛り込んでおり、今般の改正法は、その実施に当たって法律改正が必要な事項を措置するものです。

① 事業者の安全管理体制の強化

i. 事業許可の更新制の導入

小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業の許可を受けようとする者は、小型船舶による輸送の安全を確保するための人材の確保及び資質の向上に関する計画（以下「安全人材確保計画」という。）を作成するものとし、当該事業に係る許可について、行政処分歴に応じた期間ごとにその更新を受けなければならないこととしています。

なお、事業許可の更新制は法律の公布から1年以内に施行することとされており、対象となる既存事業者については、安全人材確保計画を作成した上で、施行から3年以内に申請を行う必要があります。

ii. 安全統括管理者・運航管理者に係る資格者証制度の導入

国土交通大臣は、安全統括管理者・運航管理者に係る試験に合格し、かつ、一定の実務の経験を有している者に対し、資格者証を交付することとし、人の運送をずる船舶運航事業者は、資格者証の交付を

受けている者のうちから両管理者を選任しなければならないこととしています。

なお、資格者証の交付を受けている者のうちから両管理者を選任する義務は、法律の公布から3年以内に施行することとされており、対象となる既存事業者については、施行から1年以内に、資格者証の交付を受けている者のうちから両管理者を選任する必要があります。

iii.届出制としていた人の運送をする船舶運航事業への登録制の導入

これまで事業参入の際に事前届出制としていた対外旅客定期航路事業、人の運送をする貨物定期航路事業及び人の運送をする不定期航路事業を営もうとする者は国土交通大臣の登録を受けなければならないこととしています。

登録制は法律の公布から2年以内に施行することとされており、対象となる既存事業者については、施行から2年以内に登録の申請を行う必要があります。

なお、改正後は、人の運送をする貨物定期航路事業は貨客定期航路事業と、人の運送をする不定期航路事業は一般不定期航路事業と名称が変更されます。

② 船員の資質向上

i.特定操縦免許に係る講習内容の拡充・履歴限定制度の導入

特定操縦免許を受けようとする者に対する講習内容の見直し及び拡充を行うとともに、国土交通大臣は、特定操縦免許を行う場合においては、乗船履歴に応じ、航行する区域についての限定をすることができることとしています。

なお、特定操縦免許に係る講習内容の拡充及び履歴限定制度の導入は法律の公

布から1年以内に施行することとされており、既存の特定操縦免許受有者は施行から2年以内に移行講習の受講や必要な方は履歴限定の解除を行う必要があります。

ii.船長等に対する初任教育訓練の創設

船舶所有者は、旅客の輸送の用に供する小型船舶の初任の乗組員等に対し、当該船舶が航行する海域の特性等に応じた教育訓練を行わなければならないこととしています。

本教育訓練は、これまで船員法の適用対象外であった、「総トン数5トン未満の船舶」「湖、川又は港のみを航行する船舶」の船舶所有者も義務の対象となります。なお、訓練の実施項目や実施時間等は省令又は告示で規定することとしております。

iii.安全統括管理者による船長要件の確認

小型船舶をその事業の用に供し人の運送をする船舶運航事業者が選任した安全統括管理者は、当該小型船舶に船長として乗船しようとする者が、iiの教育訓練を修了した者であり、かつ、乗船基準に定める小型船舶操縦者として当該小型船舶に乗船することができる小型船舶操縦士であることの確認を行わなければならないこととしています。

③ 行政処分・罰則等の強化

i.船舶使用停止命令の創設

国土交通大臣は、船舶運航事業者に対し、船舶その他の輸送施設の使用の停止を命ずることができることとしています。

ii.輸送の安全の確保に関する命令への違反に対する懲役刑の導入、法人重科の創設

輸送の安全の確保に関する命令に違反した者に対し、1年以下の懲役刑を導入

するとともに、罰金を100万円以下から150万円以下に引き上げることとしています。また、当該命令違反をした者が所属する船舶運航事業者が法人である場合には、その法人に対し、1億円以下の罰金刑を科すこととしています。

iii. 欠格事由の拡充

処分の逃れを防止する等の観点から欠格事由を拡充するとともに、欠格期間を2年から5年に引き上げることとしています。

④ 旅客の利益保護の充実

i. 旅客名簿の作成・備置き義務

一定の海域を航行する事業※を営む者に対し、旅客名簿の作成及び事業場又は事務所への備置きを義務づけることとしております。ただし、船舶の航行する区域及び航海の態様を勘案して省令で定める場合は義務付けの対象外とすることとしております。

※ 一般旅客定期航路事業、対外旅客定期航路事業、旅客不定期航路事業、一般不定期航路事業（旅客船を就航させて、本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間における人の運送をするものに限る。）、一般不定期航路事業（本邦の各港間において行うものにあつては、特定の者の需要に応じ、特定の範囲の人の運送をするもの以外のもの、本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間において行うものにあつては、旅客船以外の船舶を就航させて行うものに限る。）

3 安定的な国際海上輸送の確保

背景

貿易量の99.5%を海上輸送に依存する我が国において、国民生活・経済活動の維持を図るため、安定的な国際海上輸送を確保する必要があります。その中で、船主は、船舶を保有し、船舶の維持管理、乗組員の配

乗、航海の安全確保を担っており、経済安全保障上、極めて重要な存在です。競合国が優遇措置を講じ、近年海外船主の国際シェアが拡大する一方、日本船主の国際シェアは、2010年の16%から、中国に抜かれ、2021年には11%まで低下している状況の中、例えば、船主国や船主の意向により我が国への運航が止められる事態等に備え、我が国の生命線を外国に握られないよう、海外船主に依存せざるを得ない状況を回避する必要があります。また、造船のシェアが中国に奪われており、我が国造船所への発注を促進していくことが必要です。

このため、今般、日本船主による外航船舶の確保等の促進を図るための計画認定制度を創設することとし、認定を受けた計画に基づき導入する一定の船舶について特別償却の嵩上げ措置を講じることとしたものです。

① 外航船舶確保等基本方針

国土交通大臣は、外航船舶（対外船舶運航事業の用に供する船舶。）の確保等を図るために政府及び対外船舶貸渡業者等が実施すべき施策等について基本的な方針（「外航船舶確保等基本方針」）を定めることとしています。

② 外航船舶確保等計画の作成及び国土交通大臣による認定

対外船舶貸渡業者等（船主等）は、外航船舶の確保等を図るための計画（「外航船舶確保等計画」）。外航船舶の確保等の目標などを記載事項として規定する。）を作成して、国土交通大臣の認定を申請した場合において、国土交通大臣は、当該計画が一定の基準に適合すると認めるときは、その旨の認定をすることとしています。

4 施行期日

本法律の施行日は、以下のとおりとなっています。

- ・令和5年6月11日：2. ③ ii・iii
- ・令和5年7月1日：3.
- ・公布日から起算して1年を超えない範囲内において政令で定める日：2. ① i・ii（資格者証の交付に係る規定のみ）、② i・ii、③ i、④
- ・公布日から起算して2年を超えない範囲内において政令で定める日：2. ① iii、② iii
- ・公布日から起算して3年を超えない範囲内において政令で定める日：2. ① ii（安全統括管理者及び運航管理者の選任に係る規定のみ。）、② iii

5 おわりに

国土交通省としては、知床遊覧船事故のような悲惨な事故が二度と起こることがないように、改正法の内容を着実に実行し、旅客船の安全・安心対策に万全を期す所存であります。制度の詳細については、関係者の方々への情報提供を行っていくほか、国土交通省HPにおいても周知していく予定です。

本法律に関する問合せは、国土交通省海事局の下記担当課までお寄せください。

- 安全政策課（2. ① ii、② iii）
- 船員政策課（2. ② ii、④ i）
- 外航課（2. ① iii、3.）
- 内航課（2. ① i・iii、③ i・ii・iii）
- 海技課（2. ② i）

操船シミュレータと内航船員教育

井本商運株式会社 海務部海洋技術課
柴田 登紀子

1 はじめに

内航海運は、国内貨物物流の44%を担っているが、業界を支える船員は国内で2万人、年齢構成を見ると50歳以上が5割を超え高齢化が進んでいる。⁽¹⁾ 今後は、若年船員の安定的確保および育成も必要とされているが、当社グループでは、物流企業としてのSDGsへの取り組みという観点から「船員の養成」を大きな目標に置いている。そこで操船シミュレータを導入し、同時に内航船員養成機関を立ち上げることにした。それが神戸海洋技術株式会社である。

2 内航船員の育成機関として

神戸海洋技術は、内航船員の育成および実態に沿った実践教育と人間教育を行うことを基本方針とし、2021年10月に設立された。提供する訓練の柱としては「操船シミュレータ・機関シミュレータを使った訓練」や「座学研修」、「乗船研修」としている。訓練や研修を実施するからには、その内容や品質も確保する必要がある。神戸海洋技術では、「設備・装置の充実」「実態に即した訓練内容」「甲板・機関の連携」の三つの目標を立て、主催者側と受講者側とのコミュニケーションを徹底し、訓練および研修内容は常に改善を図る予定である。

3 操船シミュレータ

運用している操船シミュレータは、模擬船橋にレーダー ARPA、ECDIS、前方10画面表示装置、後方4画面表示装置および操船コンソールが装備されており、着離棧訓練が可能な水平視野および垂直視野を有している。訓練目的に沿った自由なシナリオ作成が可能であり、操船時にタグボートや錨の使用もできる。シミュレータの操作は資格を持つオペレータが担当し、船内電話やVHF交信も手掛けている。また天候や時間帯、視界の状況、風向風速や潮流など、様々な外力影響も変更可能で、様々な条件設定下での訓練が可能となる。シミュレータを使用する最大のメリットは、同じ条件下での訓練が可能であり「勘」や「経験」に頼らない訓練ができることである。



操船シミュレータ

(1) 日本内航海運組合総連合会HP 参照 (<https://www.naiko-kaiun.or.jp/union/union>)

4 内航BRM(1日コース)

2023年4月に、神戸海洋技術では操船シミュレータを利用したBRM（ブリッジリソースマネジメント）の1日コースを立上げ、日本海事協会（NK）から内航船員向け訓練として民間初の認証を受けた。このことは、当社における訓練内容が一定の基準に達しているという証明となる。本コースはまず自社船員から実施をスタートし、改善を図りながら順次受講対象を広げていく予定である。従来のBRM訓練は、チームマネジメントや緊急時のコミュニケーションを主としているが、内航船員は船の大きさによっては「一人当直」の場合が多く、船橋内に当直航海士しかいない場合は、ヒューマンファクター（人的要素）の割合が最も大きくなる可能性が高い。仮に夜間の居眠りや見張り不十分の状況になったら衝突や乗揚げの事故が発生しやすくなるのは言うまでもない。そこで神戸海洋科学では一人当直を想定したシナリオを検討することにした。個人の持つ「不安全要因」にも注目し、予めその傾向をチェックリストで確認した上でコースを実施する工夫もしている。操船シミュレータ演習ではブリーフィングとデブリーフィングを徹底し、仮にミスがあったとして「その時どうしたらよかったか」を受講者に気づかせ、発言させる機会を与えている。

実際にコースを受講した航海士からは「コミュニケーションの必要性を実感したので現場でも実施していきたい」という感想を得ている。

5 実践教育と人間教育

神戸海洋技術は海技免状取得に関わる支援も実施していく。具体的には600TEU型コンテナ船による6級短期養成コースの乗船研修や、実機レーダーを使用した免許講習、航海・機関の英語講習も実施できる体制を整えている。船橋内にレーダーARPAや電子海図を装備している船は多いが、実際に（効果的に）使いこなしている船員は多くないという声もあり、現場で使える知識と技術を習得してもらうことも必要ではないだろうか。座学の教材については学校で学んだことを復習できるような、業務の内容が明確になるような資料を準備し、かつ人間関係などの社会的側面や、態度などの情意的側面である人間教育にも力を入れ、教育体制の構築を目指していく。

6 おわりに

今後は749トン型船の機関シミュレータを導入し、かつ甲板と機関の連携を取ることであたかも一隻の船に乗船しているような状況下での訓練を計画していく。

先に述べたとおり内航船員数は減少傾向にあり、船員の需要と供給のバランスは完全に崩れている。その中で船員自身が待遇改善のために会社をわたり歩くという現象も見られる。配乗担当は定員を確保するため、本人の資質を見極める前に「免状持ち」という前提で雇用をしているケースも少なくないだろう。神戸海洋技術では内航船員の資質を少しでも高め、自信を持って乗船できるような人材を一人でも多く輩出していきたいと考えている。

海技研（海上技術安全研究所）様主催 「船舶海洋工学研修」講師報告

北海道支部 牧 努

昨年続き今年も、海上技術安全研究所様（以下「海技研」様）主催の「船舶海洋工学研修」の講師を拝命し、6月27日（火）、14時からの2時間、「船舶法規」についての講義を担当いたしました。

今回も講義方法は完全ウェビナー方式、受講生の方々のお顔が全く見えない中ではありましたが、画面の向こう側にいらっしゃる皆様にも少しでもわかりやすくお伝えするよう心がけたつもりです。

使用する資料も昨年同様、講師である私も昨年同様、となると今年は今年なりに工夫をしなければ、と昨年に無かったプレッシャーがあり、このプレッシャーからはとうとう逃れることができないまま当日を迎えました。



当日午後2時、今回も傍らには小田会長が控えてくださり、手には北海道函館の川岸先生から頂いたボールペンをお守り代わりに握りしめ、三鷹にある海技研様の一部屋をお借りしての講義スタートとなりました。

札幌市中央区に構えております私の事務所は、周辺に大病院が立ち並び、目の前には市電が通り、サイレンやら電車の音やらと賑やかであるためオンライン講義を行うには少々相応しくなく、と海技研様の部屋をお借りしたのですが、始まって少しすると目の前の大木を伐採するチェーンソーの大きな音が鳴り響き始めました。受講生の皆様が聞き苦しくないか、が気になり（後で聞いてみると、受講の皆様にはこのバックミュージックはほとんど聞こえていなかった、とのこと、ホッとしました。）、小心者で集中力の足りない私としては講義のペースに戸惑ってしまう一幕もありましたこと、この紙面を借りてあらためてお詫び申し上げます。

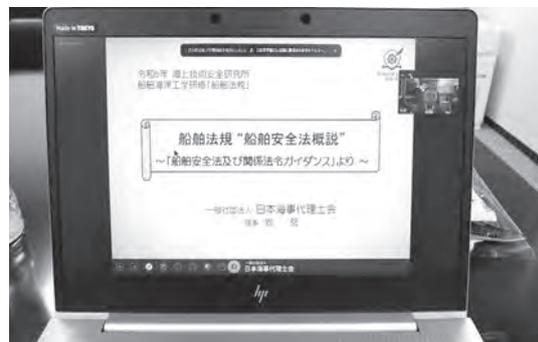
受講生の方々の一覧を見ると、設計、艤装、等に係る技術者の方々がほとんどであるため、「法令」についてご紹介する際には、特に「どのように関わりあいがあるか」をお伝えするよう今年も心がけ、昨年の北海道知床の事故以来、法令や制度の見直しも多くあることも踏まえ、安全を支えるには技術面、法令面も当然のことながら、制度として支えている検査について、昨年より少し力を入れて解説しました。そのため途中、特に後半になって私本来の早口口調が出てしまい、聞き取りにくくなってしまったのではないかと後悔しておりますが今となっては・・・です。

途中、領海やEEZについての法令につきご質問をいただきお答えしたのですが、趣旨を取り違えての回答となっていなかったかも気がかりなのですが、昨年も講義を終えて日にちが経ってから、メールでご質問をいただいたこともあったので、最後に「ご質問のある方は後日でも構わない」旨をお伝えし、2時間の講義を終えました。

なお昨年ほどではなかったにせよ今年も30度を超える猛暑となり、北国出身者には厳しい暑さ、結局今年も“ 帰りに深大寺の蕎麦を食べる ”というもくろみは達成できず、そのまま東京駅に向かいました。

なお参考までに当日使用した資料の内容(項目)を以下にご紹介いたします。

- ・主な海事関係法令
- ・法令の構成
- ・船舶法規
- ・船舶安全法
- ・船舶検査制度
- ・検査の種類
- ・検査の時期
- ・船舶検査証書の記載事項
- ・臨時的な航行について
- ・船級協会登録船舶の検査
- ・海洋汚染防止法
- ・条約証書
- ・小型船舶について



と多岐にわたる内容となっております。

この資料を作成された専門部会の皆様、松村委員長、今年も直前まで資料の内容の精査、再確認にご協力いただきました小田会長、松井副会長、秦副会長、二木副会長、中村広報委員長、ありがとうございました。

そして何より私の拙い講義をご清聴くださった受講生の皆様、主催の海技研の春海様、滝本様、穴井様にこの紙面を借りて心から深く感謝申し上げます。ありがとうございました。



「第45回海の写真コンクール」について

広報委員会

令和5年7月17日、「第45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令和元年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で開催されています。

今年は、例年に比べ応募数は少し減りましたが、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583作品（応募者数150名）の応募がありました。応募者150名の内約3分の1は初めて応募する方で、これからまた新たな参加者が増えていくことが期待されます。

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、山本健太郎様（愛媛県松山市）撮影のタイトル『接合部確認』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。

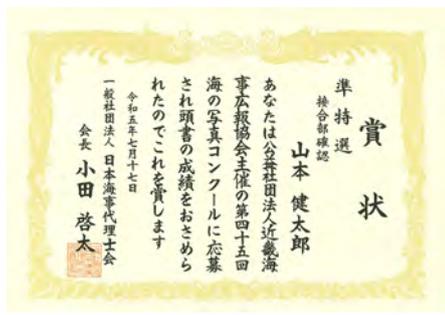
選考理由は、以下のとおりです。

『球状船首部の幾何学的な曲線の美しさの中に、真剣に接合部の確認をする作業員の姿を捉えた構図に、無機的な構造物に少しずつ魂が込められていく様を感じました。造船現場で働く人々へのエールになればとの想いから、本作品を選ばせていただきました。』（小田会長）

「海の写真コンクール」の入選作品は、近畿海事広報協会のHP及び広報誌に掲載されるほか、近畿運輸局管内のボートレース場等で展示会が開催される予定です。興味のある方はぜひご覧ください。

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

海・船に関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」に多数応募されることを祈って報告を終わります。



日本海事代理士会会長賞 タイトル『接合部確認』

東京海洋大学第63回海王祭に参加しました

関東支部 二木 祥一

関東支部は令和5年6月3日～4日開催の東京海洋大学第63回海王祭（越中島キャンパス）に参加し、海事代理士のPRと無料海事法令相談を実施しました。台風2号通過と活発な前線の活動により開催が危ぶまれる場面もありましたが、初日昼過ぎからは晴天となりました。



青空に浮かぶ明治丸

コロナ禍により実に4年ぶりの対面開催となった海王祭ですが、実行委員会の発表によると2日間で5980人が来場されたとのこと。学生にとって4年のブランクは大きく対面開催ノウハウを持つ学部生が卒業しているため運営に苦労されたようですが、ここは海の学び舎、抜群のチームワークで波濤を乗り越えました。

さて、6月1日は「海事代理士の日」。海王祭も一般の方々への「海事普及」を理念としており、（一社）日本海事代理士会の目的に掲げられている「海事思想の啓発」とも針路は同じです。公益的な活動に資する「ら旋推進器2箇」、という取り合わせになりました。



ブースと初日の担当スタッフ

今回の海王祭参加にあたり海事代理士の紹介パンフレットをノベルティとしての海事代理士の日箔押しクリアホルダーに挟み込んで1000部用意しましたが、ほぼ配りきることができました。海王祭はアイドルイベントや体験乗船などもあるため近隣のファミリー層の来場も多い傾向ですが、今回特に感じられたのは船、船員、海洋に関心のある保護者が子息の社会勉強を兼ねて多数来場されていると思いきことでした。海事代理士がどのような業務をしているのか尋ねられることもこれまで以上に多かった印象です。今回の海王祭参加の目的は達成できたのではないかと思います。



二日目の担当スタッフ



国産最古といわれるプラネタリウムを見学しました

無料海事法令相談では

- ・海技免状の取得
- ・小型船舶の検査
- ・海洋レジャー
- ・船舶の航行区域
- ・船員の配乗
- ・海事代理士試験
- ・海事手続の電子化
- ・漁業就労について…

など多岐にわたるご相談がありました。中学生の三女が将来、海事代理士になりたいと話しているが業界はどのような状況か…のようなお話が聞けるのも海王祭ならではの。

仲間入り大歓迎です！

海事代理士の紹介パンフレットには例年どおり5つのクイズを掲載しておりましたが回答に来てくださった方は1名でした（やはり景品の準備が必要でしょうか）。

最後になりましたが関東支部ブースにお立ち寄りいただきました皆様、第63回海王祭実行委員会、来場いただいた会員の皆様、そして出展スタッフに厚く御礼申し上げます。

船舶抹消登録

中部支部 彦坂 昌範

海事代理士会の研修では、新造、就航中についての手続きを主におこなっているのですが、今回は船の最後について話をしたいと思います。

私の関わっている船主（内航）は、だいたい30年から35年くらいで現存船から新造船へ建造計画をしています。現存船の処分方法は、程度のいいもの、又は希少価値のある（用途が特殊）ものについては海外売船され外国で使われるものもあれば、解撤して、船体は鉄屑に、エンジンは中古エンジンとして海外に売られるか、又は部品取りをするというケースのいずれかです。



エンジン撤去風景

海上保安庁の巡視艇は、海外売船ができないので、後者の解撤になります。ごく稀に、官庁船で展示用にするとか、カーゴタンクを使いたいとの理由で、独航機能撤去の抹消登録もあります。

解撤の場合、小型船舶（JCI 船）は解体業者の解撤証明を添付し、抹消登録申請をすれば手続きは完了しますが、20トン以上のJG船は、解撤に着手する前に、船舶国籍証書検

認と同じように測度官が測度表を持って船に行き、メジャーを当て、測度をします。船舶検査手帳の件名から機関番号の確認をし、解撤する船が申請された船と同じであるか、同一性確認を行い、その後でない実際の解撤作業に着手できません。

手続きとしては、まず最初に船舶の所在地を管轄する運輸局、運輸支局または海事事務所に「まっ消登録に添付する証明書の交付申請」（別添1）を行います。その後、測度官と日程調整し、現場に行き同一性確認を行います。同一性確認後、解撤に着手するのですが、同一性確認後に船をすり替えられないように、測度官がペンキでサインをし、その部分の鉄板を最後に残すよう指示をする測度官もいます。そこまではしなくても、少なくとも、船名、船籍港、漁船番号の表示のある場所又船舶の銘板（標示板）は処分をせず、最終確認時にわかるように残します。解撤の途中は、解撤業者が写真を撮り、最終確認時に写真確認をする形をとります。（今は、解撤業者からその都度写真が送られてきます。）船体が断裂（船首部、中央部、船尾部、キールを含む。）かつ機関台を細断、スタンチューブ部細断になった時点で最終確認をします。

最終確認後、申請をした運輸局から証明書（別添2）が交付されるので、それを添付して抹消登録申請を行います。



銘板



漁船番号



残された船名部分

抹消登録後、抹消船舶登録事項証明書を添付して船舶検査証書等の返納届を出します。全手続きを終了後、船主に解撤処理証明書(船骸処理証明書)、抹消船舶登録事項証明書、返納届(控)、写真を郵送し終了になります。

いくつも解撤する船舶を見ていると(同一性確認、最終確認を測度官と一緒に現場に行きます。)漁船、海上保安庁の巡視艇、訓練船、貨物船、油タンカー等いろいろな船をみることができます。船舶国籍証書の検認期日ぎりぎりの船も多いので、検認期日までに解撤が終了すればよいのですが、期日までに解撤、最終確認が終了しないと職権抹消になってしまうので、解撤の順番をこちらが指定することもあります。万一間に合わない場合は船舶国籍証提出期日延期申請(別添3)を船籍港の管轄運輸局に申請をし、期日を延期することもあります。

同じ造船所で同時に2隻建造された船で、A船の銘板がB船に、B船の銘板がA船についていて解撤の際に発見した船もあります。たまたま偶然同日に同一性確認をしたからわかったのですが、日にちがずれていたら解撤船舶をすり替えたということで大騒ぎになっていたかもしれない話です。(後日談同型船の官庁船で検認の際はペーパー検認の船なので最後まで分からなかったとのことでした。)

神戸大学の「深江丸」も現在解撤中です。深江丸は古い海事代理士の先生はご存じだと思いますが、平成19年頃海事代理士会の中央研修会で乗船し、神戸⇄高松の航海をした船です。同一性確認後、一緒に行った測度官も深江丸に実習で乗船された方なので、2人で船内を30分ぐらいうろろし、感傷に浸っていました。乗船中は広く、大きく感じたのですが、解撤の際の同一性確認の際はあっという間に終わってしまい、あまり大きくは感じませんでした。

追記解撤する船についている丸窓、総舵輪、灯火等すべて壊してしまいます。アンティークの趣味のある人にとって解撤業者は宝の山なのかなと思いました。



解撤前「深江丸」



現在の「深江丸」

海外売船による抹消登録は、まずその船の買主を見つける必要があります。これは専門のブローカーがいますので、売り船がある場合はその人に情報を流します。海外から買主本人、もしくは買主の代理人が検船をし、値段があえば売買成立です。成立後、売買契約書(英文、和訳文)(日本海運集会所のものが一般的です。)備品リスト、非該当証明書(電子備品について)などを作成、取り寄せをします。船舶の輸出手続きができる港(特定港)に船を回航し、通関手続きをします。それまでの間に、乗船船員のクルーリスト、輸出国の仮国籍証書、臨時航行許可証を取得しておく必要があります。通関手続き後PSCの臨検がある場合もあります。すべてが完了の後、運輸局に売買契約書(コピー)、仮国籍証書(コピー)船舶受渡書(コピー)輸出許可通知書を添付し抹消登録を行います。抹消登録後、抹消船舶登録事項証明書、返納して戻ってくる船舶検査手帳、抹消船舶登記簿謄本を買主に郵送し終了になります。

独航機能撤去による抹消は、JG船の場合、船舶の所在地を管轄する運輸局、運輸支局又は海事事務所に「まっ消登録申請に添付する証明書の交付申請」(別添1)をおこないます。※検認を受けようとする事項は「独航機能撤去」

にします。申請後、解撤と同じように測度官と同一性確認をした後、作業に着手します。独航機能撤去とは船の形を残したまま、船として使えなくすることなので、主に機関室、プロペラ回り(スタンチューブ周辺)の作業になります。私が経験したのは、その船を展示用にする目的でしたので、機関台を細断し、セメントをその周辺に流し込み、スタンチューブを抜き、プロペラシャフトの機関室部分を切断するとい作業でした。作業終了後、最終確認をしてもらい、証明書(添付2)が交付されるので、それを添付して抹消登録申請を行います。

私が新造船から抹消登録まで全部手続きをさせてもらった船はまだありませんが、この業界に入って約30年(いろいろ紆余曲折はありましたが・・・)そろそろこの船は最後の検査かなと思うものもあります。そうなったら、私も年をとったと、もう少し感傷的になるのかなあとの原稿を書いていて思いました。

別添2 (証明書様式第1号)

証 明 書	
番 号	
船 名	
総 ト ン 数	
船 籍 港	
船舶所有者又は共有者の氏名又は名称	
確認年月日及び場所	令和 年 月 日 三重県伊勢市
確 認 事 項	解 撤

上記のとおり相違ないことを証明する。

令和 年 月 日

中部運輸局三重運輸支局鳥羽港事務所長

別添1

まつ消登録申請書に添付する証明書の交付申請書

令和 年 月 日

中部運輸局 三重運輸支局 鳥羽海事事務所長 殿

申請者の氏名又は名称及び住所

代 理 人

船舶法施行細則第27条に掲げる下記船舶の証明書の交付を申請します。

- 1 船 船 番 号
- 2 船 種 船 名 汽 船
- 3 船 籍 港
- 4 総 ト ン 数 ト ン
- 5 所有者の氏名又は名称及び住所
- 6 臨検を受けようとする期日及び場所 令和 年 月 日 三重県伊勢市
令和 年 月 日 三重県伊勢市
- 7 確認を受けようとする事項 解撤(独航機能撤去)

別添3

船舶国籍証書提出期日延期申請書	
番 号	
種 類	汽 船
船 名	
船 籍 港	
船 質	
総 ト ン 数	ト ン
所有者の氏名及び名称及び住所	
延 期 理 由	
延 期 希 望 日	令和 年 月 日

令和 年 月 日

申 請 者

代 理 人

殿

バリシップ2023

中国支部 河田 恵美

4年ぶり、7回目を迎える国際海事展「バリシップ2023」が2023年5月25日～5月27日の3日間、過去最大規模になって日本最大の海事都市「愛媛県今治市」にて盛大に開催されました。

今治と海の歴史は古く、平安時代前の塩づくりにまで遡りまです。瀬戸内海の島々で盛んに作られた塩を運ぶため海運が発達し、同時に船の建造・修理を行う船大工が多く育っていきました。のちに戦国時代となり優れた造船技術と航海技術をもった村上海賊団は諸大名にも一目置かれる存在となりましたが、海賊禁止令により姿を消すことになりました。しかし、当時の潮や風を利用した航海技術は今でも脈々と受け継がれています。江戸時代になると「潮待ち」をしている間に修繕を行う業者が現れ、これが現在まで今治市で造船業が発展していったきっかけになったと言われております。

現在、今治市にある内航海運会社数は約190社、約240隻の商船を所有し、国内外航船の3分の1以上を今治オーナーが所有、建造に関しても国内シェアの約18%を占めており、今治市に本社を置く造船会社グループ全体では35%を超える船舶を建造している世界



でも類を見ない海事関連事業の一大集積地となっています。

さて、そんな今治市にあり、今回出展業者である造船所と私の関係は10年程前、当時勤めていた船会社でのフェリー建造に係わったことから始まります。機関長として乗船していたフェリーが老朽化により事業停止となった事と、子育ての時期が重なり、社内転船ののち海務担当として陸上勤務となりました。そこで任されたのがフェリー建造です。図面打ち合わせに始まり、船体の大きさ、エンジンの馬力、艀装品、建造費の試算まで、名刺ファイルはすぐにいっぱいになり、一隻の船を造るのに関わる人の多さに驚きました。はじめてのことばかりでとても大変だったのと同時に、少しずつ形になっていくのは楽しい時間でした。建造中には足しげく造船所へ通い、それまで運航仲間であった船機長や乗組員との打ち合わせやチェック、平行してバリアフリーや船舶運航計画変更の手続き等々山積みの書類に追われ汗を流した事を思い出します。そしてここでいただいたご縁により私はバリシップファンとなったのでした。

造船技術は日々進歩し、デジタル化、電動化、生産性向上に向け各企業が切磋琢磨しているなか、その最新技術を一堂に会して見ることができるとも貴重な場であると同時に懐かしい仲間や、普段お会いすることの難しい企業の方から直接話を聞くことのできるまたとない機会の場がここ「バリシップ」にあるのです。

目覚ましよりも早く起床し、車のエンジン始



動、早朝より高速道路を走り、サービスエリアにて「尾道ラーメン」でパワーチャージ、しまなみ海道をグングン進み愛媛県へと向かいます。

開場1時間半前に到着、すでに一部駐車場は満車、会場の一般入場ゲートには長蛇の列ができていました。事前予約者ゲートに向かう途中、会員からお声かけいただき、入場前から楽しいひと時を過ごさせていただきました。

そして、いざ入場!! 各ブース記念品のバックやボールペンをはじめとした文具、筋肉痛になるのではないのかと思うほどのカタログをいただき、造船関係



者や船員だけでなく、子供から一般入場者まで楽しめるイベントや展示を満喫し、キッチンカー等も沢山出ていてお祭り気分も味わいながらメイン会場を後にしました。

次はワクワクしながら今回初披露となる「SIM-SHIP1」へと向かいます。船員不足、船内労働環境改善、低・脱炭素などの内航海運業の課題解決に向け、①高効率プロペラ、②省エネ付加物、③高機能スラスト、④コンテナ型バッテリー、⑤統合管理パネル、⑥陸上サポートシステム、⑦省電力電動甲板機器を搭載した499t型内航船です。船内機器は繋いでいるものすべてのデータがブリッジと陸上

で同時に監視でき、トラブルの早期発見や、情報共有を円滑に行うことにより、業務の効率化を図ると同時に、部品発注等、メンテナンス作業においてもロス時間を短縮できるような工夫が沢山されており、ハッチカバー、ウインチの電動化、コンテナ型バッテリーシステムの搭載により従来船よりCO₂排出量12%以上減を目標にしているとの事でした。フェリーや旅客船、官庁船等の一般公開は度々ありますが、内航船の見学機会はなかなかありませんので、貴重な機会となりました。つづいて造船所見学へ、普段目にする事のない大きな重機やクレーンを横目に外航船の建造現場をスタンプラリーをしながら見学させていただき、大人も子供も楽しめる時間でした。

あっという間に時間は過ぎ、時間いっぱい楽しんで、頭もお腹もいっぱい一日となりました。いただいたすべてのパンフレットに目を通すにはもう少し時間がかかりそうなので、バリシップの余韻をまだまだ楽しめそうです。

最後に、会場でお会いした会員の皆様、ありがとうございました。

また、興奮冷めやらぬ為、乱文失礼いたしました。

次回バリシップは2025年開催予定、その頃にはまた、今では想像もしないような新しい何かが始まっているかもしれません。

目の前の仕事を大切に、新しい事にもアンテナを高く張りながら誠実に、そして笑顔を忘れずに日々精進してまいります。

今回は投稿の機会をいただき誠にありがとうございました。



支部研修会「海王丸」実施

～ 於 海王丸パーク (富山県射水市海王町) ～

北陸信越支部 初鹿野 元紀

令和5年6月25日(日)に北陸信越支部研修会が開催されました。公益財団法人伏木富山港・海王丸財団様にご協力いただき、実際に「帆船・海王丸」に乗船しての実施です。北陸信越支部から7名が参加しました。

1. 海王丸の紹介

海王丸は大型練習帆船(航海練習船)です。海王丸は平成6年(1994年)より富山新港に恒久的に係留されています。主要な項目は次のとおりです。

進水年月日：昭和5年2月14日

総トン数：2,238.40トン

定員：168名

全長：97.05m

型幅：12.95m

メインマスト高：海面上46m

総帆数：29枚(約1245畳)



帆船 海王丸

なお、海王丸は、係留保存された後も、平水区域を航行区域とする船舶安全法に基づく定期検査を受検し、船舶検査証書が交付されているとのこと。つまり海王丸は「現役」の船である、ということになります。

2. 研修の概要

一等航海士の伊藤洸太郎様に船内各所を案内していただきました。一般公開をしている区域のみならず、セイル(帆)作製作業エリア等の未公開区域も見学させていただきました。

その後、事務所(研修室)に移動し、約1時間の講義を受講しました。

約3時間の研修を通じ、我が国の船員養成制度について学びました。



セイル作製過程を見学



講義を受講する支部会員

3. 研修に参加して (感想)

(1) 富山湾の美しさ

海王丸が展示・公開されている富山湾は、新湊大橋と立山連峰を背景にしており、「世界で最も美しい湾」として選ばれています。今回、初めて富山湾を訪問したのですが、その美しさには感動しました。

※年 10 回、29 枚すべての帆を広げる「総帆展帆 (そうはんてんぱん)」が行われます。「海の貴婦人」と愛称される海王丸の最も美しい姿が披露されるそうです。総帆展帆の際、是非ご訪問下さい。

(2) 船舶と海事代理士

海王丸に乗船すると、様々な「書類」を見ることができます (一般展示)。

例えば昭和 5 年当時の航海日誌や国土交通省が運輸省だった昭和時代に発行された国際総トン数証書や国際満載喫水線証書などがあります。

海事代理士がこれらの書類をみると、微妙に現在の書式と異なっていることに気が付くかと思います。

法令や国際条約が変更された影響を受け、記載すべき内容・方式が変化したのでしょう。

今回の研修において、海王丸には、多くの「若者」が学び、海洋国家である我が国社会の発展に貢献できる「船員」としての知識と経験を身につけてきた歴史があると学びました。

普段我々が取り扱う書類も、その一枚一枚が歴史の糸を紡いでいるのだと感じる支部研修会となりました。

謝辞

公益財団法人伏木富山港・海王丸財団の皆様に対し深く感謝を申し上げます。ありがとうございました。



セイルを取り付ける際に装着するハーネスにも変更があったばかり



講師の伊藤様 (後列右から 2 番目) と記念撮影

三重県の玉城町と 南伊勢町の魅力を紹介합니다!

中部支部 濱地 義法

三重県の観光名所というと伊勢神宮や鳥羽水族館などが思い浮かぶかもしれませんが、今回は私が住んでいる玉城町と、生まれ故郷の南伊勢町を紹介します。

三重県南部、度会郡に位置する玉城町は、2017年に続日本百名城に選定された田丸城跡をシンボルとする城下町です。伊勢市と松阪市のほぼ中間に位置する玉城町は、豊富な食材と美しい自然環境が調和し、日本の田舎の良さを体感できます。



田丸城跡

食材の豊富さは特筆すべきで、地元のスーパーでは新鮮な魚がたくさん並びます。また、伊勢市と似た食文化を持つ玉城町では、地元スーパーで必ず「伊勢うどん」を見つけることができます。このうどんは、コシのない滑らかさで知られ、伊勢志摩やその周辺の人々に愛されています(コシのないうどんに関しては賛否両論ありますが・・・)。



伊勢うどん

そして、この町の名産品といえば「玉城豚」。その肉質の柔らかさと深い味わいが特徴で、豚カツや焼肉で堪能できます。この美味しい豚肉は、玉城町の恵まれた自然環境と、飼育者の丹念な育て方から生まれています。

玉城町の交通については、町内にはJRの無人駅しかありませんが、その反面、車であれば伊勢市や松阪市へは比較的近く、また、田んぼが広がる風景をゆっくりと楽しみながら移動できます。

一方、玉城町から車で30分ほどの場所に私の故郷である南伊勢町があります。この町は漁師町で、魚釣りを楽しむには最高のロケーションです。最近では、湾内でシーカヤックを楽しむ方も増えています。地元で提供される「神前丼」は、新鮮なマグロを堪能できる逸品です。また、ウツボを食べる習慣があり、地元の魚屋ではアジやサバ等と共にウツボの干物も見つけることができます。



神前丼(かみさき丼)



ウツボの干物

南伊勢町は、河村瑞賢の生誕の地でもあります。河村瑞賢は江戸時代に活躍した人物で、新しい海上輸送ルートを開発し、日本の海運発展に大いに貢献したと言われています。海事に関わる我々にとって、知っておきたい歴史的人物だと思います。

南伊勢町のリアス式海岸に隣接した峠道は、交通量が少なく、くねくねとした道路でオートバイツーリングやドライブ楽しむには最高の場所です(ツーリングルートとしては、少し上級者向きかも知れません)。都会の喧騒から離れてゆっくりと時間を過ごせます。

玉城町と南伊勢町は、自然の恵み豊かで、静寂さと伝統文化が息づく場所です。美味しい食材、自然の魅力等々、ぜひ一度、訪れてみてください。



河村瑞賢像



南伊勢町のリアス式海岸

三重津海軍所跡のご紹介

九州支部 吉田 修

今回は、佐賀県より平成 27(2015)年に「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼・造船・石炭産業」の構成遺産の一つとして世界遺産に登録された「三重津海軍所跡」をご紹介します。

住所は佐賀市ですが、佐賀中心部からは外れた場所であり、橋を渡れば福岡県大川市という県境に位置します。



建物外観



建物入口

幕末、佐賀藩は西洋の技術を取り入れ、鉄製大砲の铸造、蒸気機関の研究を行い、また、幕府が開設した長崎海軍伝習所にも多くの藩士を派遣し、海軍としての技術も藩内へ広めました。

そして、藩船を管理していた三重津に「御船手稽古所」を設置し、軍事訓練を行う「稽古場」、蒸気船の修繕を行うための部品を製造する「製作所」、木製ドライドッグを備えた「御修覆場」と徐々に拡張を行い、佐賀藩海軍の拠点となる「三重津海軍所」の創設に至ります。

「三重津海軍所」では、「飛雲丸」「電流丸」「観光丸」など佐賀藩が保有、もしくは管理委託された蒸気船の修繕を主に行っていましたが、1865年(慶応元年)、ついに運用に耐えうるだけの性能を持った国産初の蒸気船「凌風丸」を完成させます。全長 18.2 m、幅 3.3 m、11 馬力の「凌風丸」は 1870 年(明治 3 年)に座礁するまでの間、有明海での要人輸送に使用されました。

ドライドッグは木製でしたが、総木造りではなく、木枠の隙間を砂利や泥で固めて壁にするという独特の形状で、この形状は国内ではほかに例はなく、「有明海の軟弱地盤を克服するため」、「経済的な理由」など、この工法が採用された理由には諸説あります。



ドライドッグ遺構の復元模型

現在、「三重津海軍所跡」には、「佐野常民と三重津海軍所跡の歴史館」があるのみで、遺構はほぼ残っておらず、ドライドッグの木枠などは、劣化を防ぐために埋め戻されており、館の3階展望スペースに上ったところで、早津江川の流れを見るだけのため、決して世界遺産と期待して行くことはお薦めしません。

しかし、館内はアットホームな雰囲気にあふれ、丁寧に解説して下さるスタッフの方、3階展望スペースでお茶を淹れて下さる女性の方、皆、親切。

館内で上映される解説動画も上映時間5分程度と短いものの、大型スクリーンのため臨場感に富み、クオリティは高く、干満の差を利用してのドッグ入渠、銅板による船底修復、10艘ほどの小舟にそれぞれ10名弱が乗船しての人力での出渠のためのけん引の様子と、なかなかマニアックで魅せられます。



3階展望台からの風景

また、「れきナビ」という専用アプリをスマートフォンにインストールし、河岸に行くことで、当時の様子をAR画像として見ることも可能です。

福岡県、佐賀県観光で余裕のある際はぜひお越しください。



館内の様子①



館内の様子②

編集後記

皆さま、こんにちは。今回も「海事の窓」をお手にいただき、ありがとうございます。

先日行われた国際海事展「バリシップ 2023」についての記事、井本商運株式会社様の操船シミュレータと内航船員教育についての記事などを拝読し、船員不足が深刻化する反面、科学技術の進歩は、我々の海事業界にも大きな影響を及ぼしているなど再認識しました。自動航行船や ChatGPT など AI の進歩により、海事業界はさらに新たな局面を迎えているのではないのでしょうか？

また、地方のグルメや旧跡についての記事も楽しんでいただけたでしょうか。

この「海事の窓」を作成するにあたり、記事を寄稿いただいた皆様、編集に協力いただいた皆様に感謝申し上げます。皆様の協力があってこそ、この会報が発行できました。次回も引き続き皆さまからの意見や情報をお待ちしております。そして、「海事の窓」が皆様にとって有益な情報源となりますよう努力してまいります。今夏も体調を崩すことなく、存分にお楽しみください。（中部支部 瀨地 義法）

今年3月に広報委員のメンバーに加えていただき、この度初めて『海事の窓』編集作業に携さわせていただきました。今までは読者側の立場でしたが、今回からは編集側の立場に…気持ちがガラリと変わりました。

今回は目立った活躍はできませんでしたが、会員の皆様に楽しんでいただける会報誌づくりにこれからも努めてまいります。皆様これからもどうぞよろしくお願いたします。（中国支部 杉本 康晃）



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