

第 **88** 号
令和6年1月

海事の窓



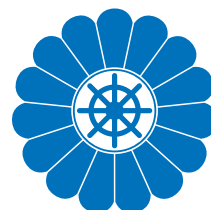
海事代理士の日
6月1日



海事代理士の日
6月1日



海事代理士の日
6月1日



「令和6年能登半島地震」について

このたび石川県能登地方を震源とする大規模地震により犠牲となられた方々に、謹んでお悔やみを申し上げますとともに、被災された皆様に心からお見舞い申し上げます。

また、安否不明者の捜索、被災者の救済ほか復興支援のためにご尽力されている方々に深く敬意を表します。

当会といたしましても出来得る限りの支援をして参ります。

被災地では余震が続き、不安な日々を過ごされていることと存じます。

皆様の安全と一日も早い復興を心よりお祈り申し上げます。

令和6年1月10日

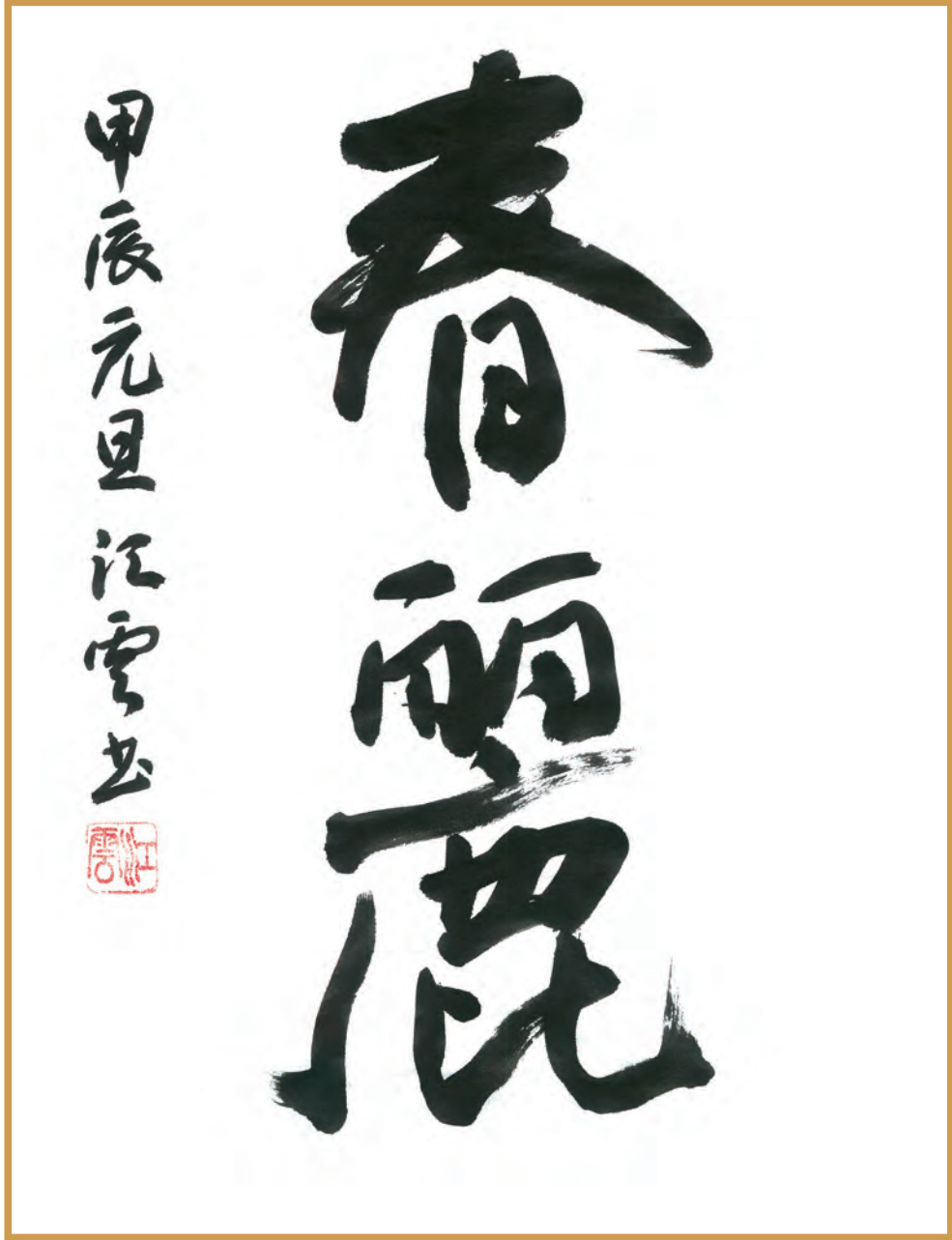
一般社団法人日本海事代理士会
会 長 小 田 啓 太

海事の窓

2024年1月 第88号

目次

巻頭言 秦副会長あいさつ	1
寄稿1 シップ・リサイクル条約の 発効について(2025年6月)	2
国土交通省 海事局 海洋・環境政策課 シップ・リサイクル対策調整官 高橋信行	
寄稿2 『資格のすゝめ』	8
海技者 畑本郁彦	
寄稿3 海の安全安心のために ～「マリンタクトKOBÉ」われらが使命～	13
大阪湾海上交通センター 次長 河野 稔	
船舶交通の安全と内航船員教育をテーマとした研修	17
神戸支部 橘 和幸	
見学会に参加して	20
神戸支部 堀坂明生	
運輸安全マネジメント支援事業について	21
専門委員会海上交通部会	
船員向け安全教育を実施しました。	22
株式会社正清海運 取締役専務(安全統括管理者) 金崎勝彦	
令和5年度海事セミナー「中央研修会」開催報告	24
研修委員 荒井小百合	
4年ぶりに開催!大分みなと祭り	26
九州支部 佐藤睦典	
表彰関係	28
北から南から① 宮城県石巻市のご紹介	32
東北支部 古座英之	
北から南から② 和歌山紀行	33
近畿支部 中村真弓	



「春麗」 春のうらかな情景のこと

ご挨拶

一般社団法人 日本海事代理士会
副会長 秦 健一郎

新年明けましておめでとうございます。

日頃より当会の活動にご理解ご協力をいただきますことに深く感謝申し上げます。元日に発生した能登半島地震でお亡くなりになった方には心よりお悔やみを申し上げますとともに、被災された地域住民の方々には心よりお見舞い申し上げます。皆様の安全と一日も早い被災地の復興・復旧を祈念して止みません。

さて、昨年も政治・経済面ではいろいろな出来事がありました。財政収支の改善を急務とする金融政策に傾倒するあまり、わが国では実質GDP成長率が伸び悩み窮状が数年間続いています。海外の戦争・紛争による影響もありますが、慢性的な物価上昇により国民の不況感はますます深刻化しています。我々海事代理士が携わる海運・造船業界においても一部の大企業を除いては、適正な経営収支が期待できない会社が多いようです。一昨年より施行された海事産業強化法の影響により造船業や海運業におけるDX（デジタル・トランスフォーメーション）等の技術開発の推進に国も支援を始めておりますが、即効薬とはならず、ある程度長い目で見なければなりません。

又、旅客船の総合的な安全・安心対策を講じることにより海上旅客運送の安全を図ること等を目的とした「海上運送法等の一部を改正する法律」が昨年5月12日に公布され、今年4月1日から施行されます。旅客不定期航路事業許可更新制度や安全統括管理者・運航管理者の資格者証制度の創設、船長要件の強化（事業用操縦免許の厳格化、初任教育訓練）が盛り込まれる予定です。海事代理士として改正情報の取得を怠ることなく顧客・ユーザーの要請に応えられる資質向上に努める必要があります。

当会は「海事思想の啓発と国民の権利保護のため、海事代理士の品位の保持及びその業務の改善進歩を図り、もって海事行政の健全な運営の確保に資することを目的とする」団体です（定款第3条）。官・民との関係強化を図り、海事産業の発展の一助となるよう知識の研鑽に努め、公益に資する存在となるよう活動を続けてまいります。

結びになりますが、本年も倍旧のご支援ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

シップ・リサイクル条約の発効について(2025年6月)

国土交通省 海事局 海洋・環境政策課
シップ・リサイクル対策調整官 高橋 信行

昨年6月に、バングラデシュ及びリベリアが「二千九年の船舶の安全かつ環境上適正な再資源化のための香港国際条約」(シップ・リサイクル条約)を締結したことにより、発効要件を充足し、2025年6月26日に同条約が発効することが確定しました。また、同条約発効に伴い、日本国内においては、発効同日に、同条約の担保法である「船舶の再資源化解体の適正な実施に関する法律」(シップ・リサイクル法)が施行されます。

これらの条約・法律は、船舶の解体における労働安全衛生や環境保全を確保するための枠組みです。

本稿では、シップ・リサイクル条約発効までの国際的な背景や法律の概要を中心に紹介します。

シップ・リサイクル条約制定の背景

大型商船の解体については、解体コストの経済性や鉄スクラップの需要などによって解体場所が選ばれてきました。解体国は、1980年代までは韓国や台湾などの東アジアが中心で、1990年代以降は、中国、インド、バングラデシュ、パキスタンが中心となり、現在では、大型商船の約9割が、インド、バングラデシュ、パキスタンで解体されています(図1)。これらの国の船舶リサイクル施設の多くは、満潮時に船舶を砂浜に座礁させて人海戦術によって船舶を解体する「ビーチング方式」を採用しており、労働安全衛生、環境保全の2つの側面から問題が指摘されてきました。例えば、労働安全衛生に関しては、高所で作業を行う際の落下事故の危険性や鋼板を切断する際に船内に残存するガスにバーナーの火が引火して爆発事故を引き起こす危

険性などが指摘されています。また、環境保全に関しては、船舶自体に使用されているアスベストや船舶に残存する油などが海洋や土壌などに流出することによって、環境汚染を招く可能性があることなどが具体的な問題として挙げられます。

このような課題の解決に向けて、1998年に、ノルウェーが、第42回海洋環境保護委員会(MEPC42)に問題提起したことが契機となり、国際海事機関(IMO)において議論が開始されました。まずは非強制のガイドラインを策定することから始まり、2004年以降、条約化(規制化)に向けた本格的な議論が行われ、最終的に2009年に条約の採択に至りました。IMOでの条約制定においてよくあるパターンとして、最初に非強制ガイドラインを作成し、ボランティアベースでの実施状況を見つつ条約化に進むというパターンがあ

りますが、シップ・リサイクル条約に関しても、このような道のりをたどりました。

最初にシップ・リサイクルの問題提起を行ったのはノルウェーですが、条約の枠組みの具体化にあたっては、日本の貢献が非常に大きいと言えます。日本は、世界有数の海事クラスターを有することを背景として、シップ・リサイクルにおける労働安全衛生・環境保全の

向上を図りつつ、業界への負担を考慮した、実効性のあるルールの構築を目指してきました。国内では官民が一体となって日本が目指すべきルールの検討を行い、国内での議論に基づいて、IMO では条約の起草や主要なガイドラインの提案を行うなど国際的な議論を主導しました。

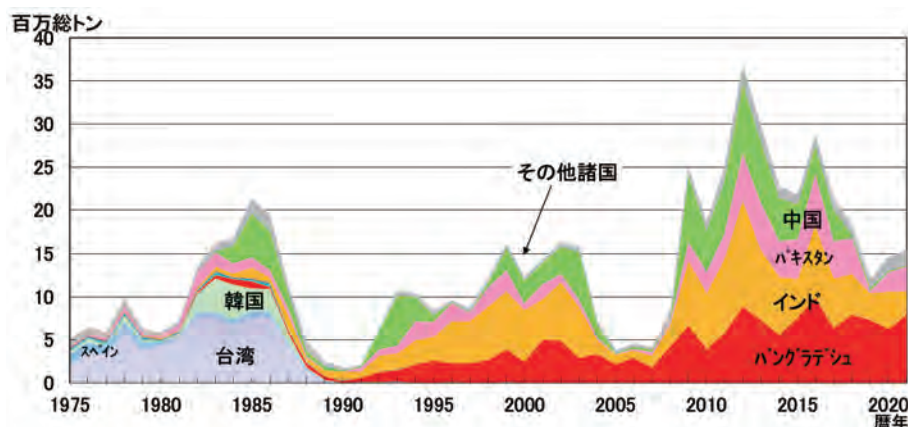


図1 主要な解体国の船舶解体実績の推移（総トン数ベース）

シップ・リサイクル条約採択後の日本の取組

2009年にIMOにおいて条約が採択された後、日本は、①国内担保法の整備と②条約の早期発効を目指した他国との協力に取り組んできました。

前者に関しては、2019年に国内法令の整備を完了した後、条約を締結した他、条約において一定の船舶に義務付けている有害物質一覧表の作成に向けた準備を産官で連携して行ってきました。

後者に関しては、日本船主協会、日本海事協会（Class NK）、日本基幹産業労働組合連合（基幹労連）とともに、官民一体のオールジャパン体制で、主要な解体国であるインド、バングラデシュの早期締結に資する取組を行ってきました。条約の発効要件として、(i) 締約国が15ヶ国以上、(ii) 締約国の船腹量

が世界の船腹量の40%以上、(iii) 締約国の解体能力が締約国の船腹量の3%以上が設定されています。(i) については2019年に要件を充足しており、(ii) については、船主国が締結の意向を示していたことから、要件充足の目途が立っていたと言えます。一方で、(iii) に関しては、インドとバングラデシュの締結なくしては実現が困難であるため、条約発効はこの2ヶ国の条約締結が鍵を握っていました。

インドに関しては、2017年9月の日印首脳会談での合意（図2）に基づき、船舶リサイクル施設の労働安全衛生・環境保全の対策を推進するため、政府開発援助（ODA）プロジェクトを進めています。また、日本の船主が安心して船舶を送ることができる水準に引き上げるため、船舶リサイクル施設に対し

て、日本海事協会の条約適合認証の取得に向けた働きかけを行いました。さらに、日本船主協会や日本海事協会とともに現地に足を運び、船舶リサイクル施設の労働安全衛生・環境保全の対策を確認し、日本の船主が解体を委ねる上で必要な改善策について議論を重ねることで、現地の船舶リサイクル施設の労働安全衛生・環境保全のための投資を促してきました。このような背景のもと、インドは2019年11月に条約を締結しました。

バングラデシュに関しては、同国の条約締結を後押しするため、同国のシップ・リサイクル施設の実態及び条約締結に向けた課題

に関する調査を行ってきました。また、インドに対する協力と同様、日本海事協会の条約適合認証取得の働きかけや現地訪問などを通じて改善の取組を促進してきました（図4・5）。このような背景のもと、2023年4月の日・バングラデシュの首脳共同声明（図3）において、日本は最終処分場の整備に向けたODAプロジェクトの検討を進めることを意思表示し、バングラデシュは条約締結に向けて全力を尽くすことを意思表示しました。こうした日本の取組もあって、バングラデシュは昨年6月に条約を締結しました。



図2 2017年9月の日印首脳会談



図3 2023年4月の日・バングラデシュの首脳共同声明



図4 バングラデシュの未改善施設



図5 バングラデシュの改善済施設

船舶の再資源化解体の適正な実施に関する法律（シップ・リサイクル法）の概要

本節では、シップ・リサイクル条約の国内担保法である「船舶の再資源化解体の適正な実施に関する法律（シップ・リサイクル法）」

について解説します。条約締約国は、それぞれの国において法令を制定して、条約内容を担保することが求められます。日本では、船舶リサイクル施設（法律では特定船舶再資源化解体施設）にも適用される労働安全衛生関

係法令や環境保全関係法令が整備されていることから、シップ・リサイクル法は、条約が求める内容を満足しつつ、現行の国内法令を踏まえた内容となっています。

対象船舶

法律が対象としている船舶は、総トン数500トン以上の船舶です。一般的な商船に加えて、浮体式貯蔵設備（FSU）や浮体式生産貯蔵出荷設備（FPSO）なども対象となります。

シップ・リサイクル条約においては外航船のみが対象となっていますが、我が国における船舶リサイクル施設の労働安全衛生・環境保全を確保するため、法律では外航船に加えて内航船も対象としています。外航船と内航船では、総トン数の考え方が異なります。外航船（日本の領海及び排他的経済水域を超えて航行する船舶）は、船舶のトン数の測度に関する法律（昭和55年法律第40号。以下「トン数法」という。）第4条1項に規定する国際総トン数500トン以上の船舶が対象となりますが、内航船（日本の領海及び排他的経済水域を航行する船舶）は、トン数法第5条第1項に規定する国内総トン数500トン以上の船舶が対象となります。したがって、内航船を外航船に変更する場合、トン数法第5条第1項に規定する総トン数では500トン未満であった船舶が、国際総トン数では500トン以上となり、法律の対象となる場合があるため留意が必要となります。

有害物質一覧表（インベントリ）の作成

対象船舶の所有者は、船舶に搭載されている有害物質の一覧表を作成する必要があります。外航船と内航船で作成が必要となる時期が異なり、また、新造船と現存船では対象となる有害物質や有害物質一覧表の作成方法

が異なります。

外航船は、2025年6月26日（条約の発効日）以降、船舶に使用されている有害物質を記載した有害物質一覧表について、国土交通大臣又は登録船級協会の確認を受けて、運航中の船舶に「有害物質一覧表」及び「有害物質一覧表確認証書」を備え置く必要があります。

2025年6月26日以降に建造される新造の外航船については、船舶の建造時に、表1のA欄及びB欄に記載されている物質について、有害物質一覧表を作成します。A欄に記載されている物質は、ストックホルム条約、モントリオール議定書、AFS条約などにより、製造や使用に関して、国際的に禁止・制限されている物質であるため、原則として、新造の船舶に搭載されることはありません。B欄に記載されている物質は、カドミウムや水銀など現在も製造・使用されている物質です。いずれの物質についても、表1の閾値の欄に記載している含有率（質量ベース）を超えて使用されている場合のみ、有害物質一覧表に記載することが必要となります。

新造船の有害物質一覧表の作成方法は、船舶の材料や機器などを供給する船用機器製造者などが材料宣言書（MD: Material Declaration）及び供給者適合宣言書（SDoC: Supplier's Declaration of Conformity）を造船所に提出し、造船所がこの情報を基に有害物質一覧表を作成します（図6）。

2025年6月25日以前に建造された現存の外航船については、経過措置が設けられているため、2030年6月26日又は船舶リサイクル施設に譲渡するまでのいずれか早い時期までに、表1のA欄に記載されている物質のみについて、有害物質一覧表を作成することが求められます。現存船の場合、新造船

のように船用機器製造者などから材料宣言書を集めることが困難であるため、サンプリングや目視チェックによる方法によって有害物質一覧表を作成することができます。具体的な手順は、船舶の図面などから、建造された年代や船上において確認すべき場所を特定した「目視・サンプリングチェック計画」を作成し、国土交通大臣又は登録船級協会の承認を受けた後に、船上で書類と現物の一致などをチェックし、有害物質一覧表を作成します。

なお、有害物質一覧表については、法律施行前の相当制度を設けており、2018年の法律公布以降に、有害物質一覧表の確認及び有害物質一覧表確認証書に相当する証書（相当証書）の発行を行ってきておりますが、法律施行後も取得済みの相当証書の有効期限に変更はありません。

また、内航船の場合、外航船と異なり、建造時に有害物質一覧表を作成することや運航中に有害物質一覧表及び有害物質一覧表確認証書を備え置くことは義務付けられていませんが、後述の船舶リサイクル時の手続きの際に有害物質一覧表を含む「有害物質等情報」を作成する必要があります。そのため、内航船も外航船と同様に、船舶の建造時に有害物質一覧表を作成しておくことも選択肢（推奨）の一つとして考えられます。

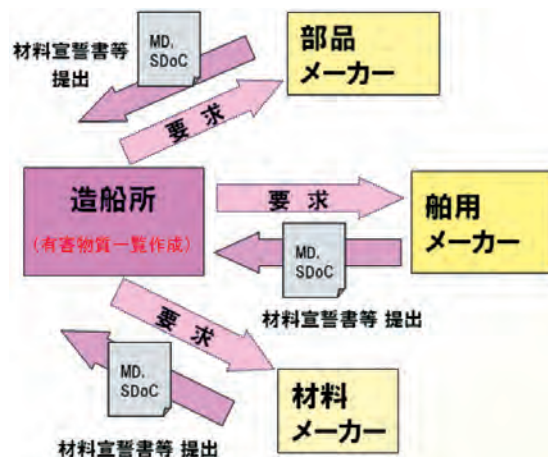


図6 新造船の有害物質一覧表の作成方法

船舶リサイクル施設の要件

上記の対象船舶を解体する国内の船舶リサイクル施設は、主務大臣（国土交通大臣・厚生労働大臣・環境大臣）から許可を取得する必要があります。許可を取得するにあたっては、環境保全及び労働安全確保のために必要な措置を講じるとともに、事故防止対策などに関する規程・計画を策定することが求められます。なお、外国籍船であっても、内航船であっても総トン数 500 トン以上の船舶を解体する場合は、許可の取得が必要となります。

船舶リサイクル時の手続き

対象船舶を国内の船舶リサイクル施設で解体する際の一連の手続きを図7に示します。

まず、船舶の解体を意図して譲渡しようとする船舶所有者は、解体事業者に対して、「有害物質等情報」を提供することが求められます（法第 17 条）。有害物質等情報には、有害物質一覧表に加えて、船舶の航行に伴って生ずる廃棄物（燃料油など）や舶用品（冷蔵庫など）の情報が含まれます。

次に解体事業者が、船舶所有者から提供された有害物質等情報に基づき、リサイクル計

	物質	濃度
A欄	アスベスト	0.1%
	ポリ塩化ビフェニル(PCBs)	0.005%
	クロロフルオロカーボン(CFC)	濃度なし
	ハロン	
	他の完全にハロゲン化されたクロロフルオロカーボン	
	四塩化炭素	
	1,1,1-トリクロロエタン	
	ハイドロクロロフルオロカーボン(※2019年まで使用可)	
	ハイドロブロモフルオロカーボン	
	臭化メチル	
ブロモクロロメタン		
防汚塗料として使用される有機スズ化合物	0.25%	
防汚塗料として使用されるシブトリン	0.1%	
カドミウムおよびカドミウム化合物	0.01%	
六価クロムおよび六価クロム化合物	0.1%	
鉛および鉛化合物	0.1%	
水銀および水銀化合物	0.1%	
B欄	ポリ臭化ビフェニル(PBBs)	0.005%
	ポリ臭化ジフェニルエーテル類(PBDEs)	0.1%
	ポリ塩化オフタレン(塩素原子数が4以上)	0.005%
	放射性物質	濃度なし
	一部の短鎖炭化パラフィン(Alkanes: C10-C13, chloro)	1%

表1 有害物質一覧表に記載する物質

画を作成し、主務大臣（国土交通大臣・厚生労働大臣・環境大臣）の承認を取得します（法第 18 条）。

最後に、船舶所有者が船舶リサイクル施設（特定船舶再資源化解体施設）に解体船舶

を譲渡するための最終審査として、再資源化解体計画、有害物質等情報などについて、国土交通大臣から承認を取得します（法第 20 条）。その後、船舶を解体事業者に引き渡し、解体を行うこととなります。

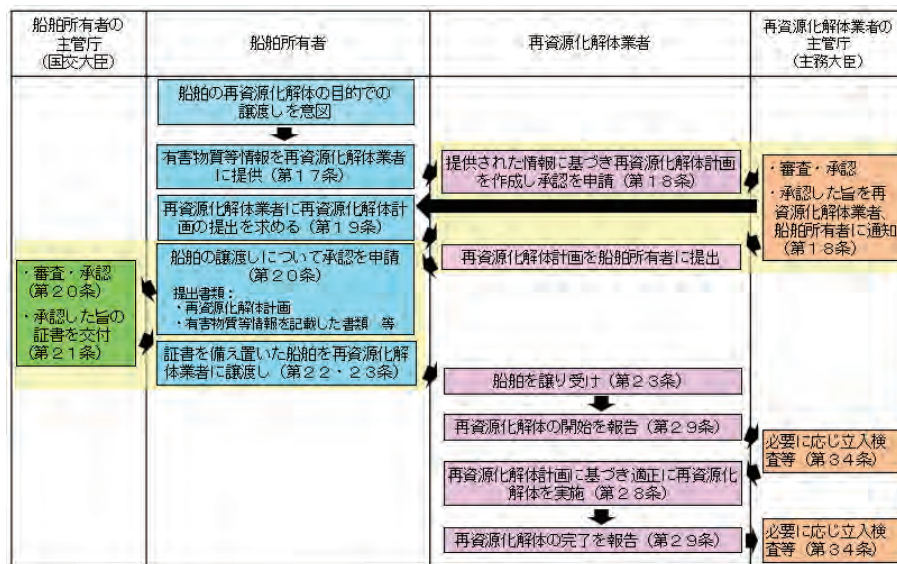


図7 船舶リサイクル時の手続きのフロー

おわりに

シップ・リサイクル条約及び船舶の再資源化解体の適正な実施に関する法律は、船舶の解体における労働安全衛生や環境保全を確保するための枠組みですが、円滑な船舶の代替にも寄与します。そのため、従来型の船舶からゼロエミッション船などへの代替がスムーズに進むことによって、海上輸送の温室効果ガス排出削減の加速化にも繋がるのが期待されます。さらに、鉄鋼製造者なども製鉄における脱炭素化に取り組んでおり、今後、

高品質な船舶のスクラップ鉄の需要が増加する可能性も考えられます。条約や法律に適合した船舶リサイクル施設は、このような取組にも貢献することから、循環型社会構築の起点になることも期待されています。

今後、国内法の施行に向けて、円滑に執行できるよう国内の関係者の皆様と連携しながら準備を進めて参ります。また、国際的に同条約の実効性を担保するため、条約未締結国の条約締結に向けた働きかけも進めて参ります。

『資格のすゝめ』

海技者 畑本 郁彦

私は、広島県の能美島出身である。

伯父と父は、199 総トンクラスのケミカル船の船長と機関長で、所謂一杯船主の家系である。

自然豊かな環境で、子供の頃は学校が終わるとすぐに帰宅。家に鞆を投げ捨て、外で暗くなるまで遊び呆けたものである。

宿題もそこそこに、夜は疲れ果てて 20 時には就寝。そんな絵に描いたような昭和の子供時代を過ごしていた。



中学生になっても勉強に特別興味が湧くはずもなかったが 3 年生になると受験という現実が襲ってきた。

地元の高校は答案用紙に名前さえ書けば必ず受かるという噂だったが、出来れば島から出たい。夏休みに体験入学をしたこともあり、また何故か数学だけは出来たので、3 科目で受験出来る広島商船高等専門学校機関科を志望した。

船に乗る気はなかったが、この学校では短大卒の学歴が得られ、機械系の会社に就職できるだろうという安易な考えであった。受験倍率は 1.3 倍であったが、入学したのは定員割れてあったため無事に合格。別の島での寮生

活が始まった。

当時はまだ先輩後輩の上下関係が厳しく、寮生活において安心して寝られるのは授業中だけであった。このため 1 年生 2 年生とギリギリの成績で終え、3 年生になったが、相変わらず試験前にしか勉強はせず、ぐだぐだと毎日を過ごしていた。

しかし、得意とする専門教科が増え出した頃徐々に成績も上がり始め、4 年生でクラブ活動を引退し時間が出来た時にふと、「このままではつまらない。せつかくなら商船高校を卒業したという証が欲しい」と考え始めた。そこで思いついたのが二級海技士（機関）の筆記試験受験であった。

それまで勉強の習慣がなかったため、まずは学校から寮に帰って机に向かうことから始めた。

直近の 10 月の試験には間に合うはずもなかったが、後に入手した試験問題を見て、その問題傾向の甘さに、「もう少し早く勉強をしていたら合格出来たのでは」という自惚れに近い後悔の念に駆られた。

それから翌年 2 月の受験に向けてした時にしたことといえば

- ① 1 日 2 時間は机に向かう
- ② 試験対策用の資料を作る（ただし出来上がったのは試験 1 週間前）であった。同じく

ラスから数人が受験したが、全科目合格は私とクラストップのH氏の2名だけであった。このため、その達成感からまた勉強をやめてしまい、直後の学年末試験では成績を落としてしまった。教官にたしなめられ、新たな目標として4月の一級海技士(機関)の筆記試験を受けたが、一発合格だったH氏に比べ、準備不足のため惨敗。そこで心機一転、本気で勉強を始めたが、7月も不合格。1年間の乗船実習もあり、ようやく全科目合格を果たしたのは卒業後すぐの10月定期試験であった。

卒業後は、外航から学校へ出向してきていた卒論担当教官の勧めで外航の船会社で船員として勤め始めたが、最初の船で急激な円高による緊急雇用対策による人員整理の過去を知り、もう日本人が船に乗る時代ではないと思いい、一級海技士(機関)の口述試験受験に必要な乗船履歴(当時は3年)がいたら船員を辞めようと考え始めた。



2年目には腰を痛め3か月も入院したため、退職への意思は揺るがないものになった。

3年目からは休暇中に何か資格を取ると目標を掲げ、三級海技士(航海)を取得した。

7年目の3月により乗船履歴がついたため退職。

転職するならということなので2か月後の大学の3年次編入試験を受験し合格。その年の11月に一級海技士(機関)の口述試験を受け

た。しかし結果は不合格であった。

これは私の勉強及び経験不足に他ならないのであるが、その次の試験でも同じ試験官にあたり、またしてもしどろもどろのやりとりになった。その時点で不合格を確信したため、試験後にその試験官になぜダメなのか、何を勉強すればいいのかを質問した。

試験官からの返答は「三級の基礎から勉強し直しなさい」と極めて明快なものであったが、正直もう受かる気はしなかった。

口述試験受験のために5年以内の乗船履歴が必要であったが、大学卒業を優先し、2年間海技試験受験を保留した。

大学生になり3年の時は必須科目を落としたが、何とか2年間で大学を卒業。卒業後1年かけて基礎から学び直し、受験資格のなくなるその年に3度目の口述試験を受験した。

受 験 票	
※受験番号	1003
※試験ID	002000
※試験種別	一級海技士(機関)

100%満足のいく内容とはならなかったが、合格となった。受験資格を失う半年前のことであった。

今思えば、二級の口述試験を軽くクリアしたという経験が、一級の口述試験を軽んじていたのであろう。

一級は、その部署の最高責任者たる機関長になり得る資格であり、あらゆる知識と経験、どんなトラブルにも対応できる適応力が必要であり、試験官は口述試験によってそれらを見極めなければならない。

1、2回目の受験時は勉強不足であった。「基礎からやり直せ」という言葉をもらったあの日からの3年で、大学での学びに加え基礎からのやり直しが大きく成長でき、そのことが試験

官の合格ラインに達したのであろう。

そして学び直しから痛感したことは、社会人(船乗り)になり現場で学ぶべきことは山ほどあったのに、日々の作業やトラブルに忙殺され、物事を深く考えることが出来ず十分に勉強ができていなかったことである。

これは船を降りて大学に行き、口述試験を2度落ちたからこそ気づいたことである。

そのまま船乗りを続けていても、転職していたとしても、このことには気づけなかっただろう。

30代後半になり、内航海運の船舶管理に関する団体(日本船舶管理者協会)の事務局の仕事をする事になり、伯父や父達が働いていた内航海運の実情、特に船員不足の現状を知ることとなった。

そこでの様々な出会いにより、海事人材育成(政策)を生涯の仕事にしようと決めた。

その中で最も私に影響を与えたのが民間完結型六級海技士(航海)短期養成に関する制度作りである。

その制度の導入後、第一期短期養成修了生が修了式で述べた「この制度を作ってくれた方に感謝します」の一言は、その思いをさらに強いものへとし、「出来るだけ多くの海事人材を世に送り出したい」という目標が変わった。同じ月には所属する会社を去ることを決め、翌月末には会社を去った。40歳なって直ぐの春であった。

自分の思いを実現するため、まずは再度現場で学びたいと考えた。そこで思いついたのが海技士航海・機関のダブル一級取得である。そのために20代で取得していた三級海技士(航海)を一級にすることを考え外航の船主兼管理会社に就職し、直ぐに航海士として必要と

される第一級海上特殊無線技士を取得した。残念ながら新造船ラッシュの時期に当たったため、乗船履歴を付けられなかったが、4隻の外航船で新造船監督という貴重な経験をすることが出来た。



次の手段として考えたのが海事系の博士号取得であった。その一方で一級を諦めきれず、以前お世話になった会社の社長に大学院へ行きながらの乗船をお願いしたが、第三級海上無線通信士が必要であるとして海務に断られることとなった。そこで、ひとまず親に借金をして、大学院博士前期課程に入ることにした。一級取得への望みを捨てきれず、諦めの悪さから、大学院に入ると直ぐに第三級海上無線通信士の資格を取得した。

その後、1年生の前期が終わる頃、資金が底を尽こうとしていた。そこで門戸を叩いたのが日本船舶管理者協会でお世話になった内航の船会社である。大学院に行きながら船に乗りたいという願いに対し、快諾してくれたのが女性船員を積極的に採用している会社の社長であった。二級海技士(航海)の履歴も付けたいという手前勝手も受け入れてくれ、第三級海上無線通信士の無線資格も三級海技士(電子通信)という新たな海技士資格となった。しかし、課程博士後期には進学できたものの3か月乗船・1か月休暇では学会論文の執筆時間が取れず博士論文審査資格が得られなかったため、一旦船を降り論文執筆に集中す

ることとした。

1 本目の学会論文が通った後、8 か月の無職生活からの復帰は、日本船舶管理者協会でお世話になった広島商船高等専門学校の先輩の船会社での新人教育であった。

新人教育では三級海技士（航海）、三級海技士（機関）、四級海技士（機関）と数人の口述試験対策を担当し、その経験から、海技塾.com (<https://kaigijyuku.com/>) という受験のためのサイトを立ち上げることとなった。

その後、休暇を配慮して頂き、船員、工務監督、教育係として働きながら何とか半年遅れで博士後期課程を修了することが出来、翌年、博士論文が山縣記念財団の山縣勝見賞（論文賞）を受賞。それがきっかけで内航海運の本を執筆することとなった。

最初の乗船はシップオブザイヤーを受賞した船で、最後の船では、内航新造船の監督兼就航時の機関長まで経験させて頂いた。



その結果、50 歳を目前にして内航海運組合の中央組織である日本内航海運組合総連合会に就職することとなり、内航の船員対策に関わることが出来た。

就職後の『内航海運概論』（成山堂書店）の出版をきっかけとして、昨年と今年は独立行政法人海技教育機構で実習生を対象とした特別講義の講師を務めた。そして今年7月には内航海運政策に近い部署の役職に就くことになった。



<https://www.seizando.co.jp/book/9752/>

これまでの資格と経歴は、職場においても甚だ異端ではあるが、どれひとつをとっても無駄なものはないと自負している。

最初は、何かノルマを課さないで怠けてしまうことから、次々に試験を受けていただけに他ならないが、資格を通じて新たなチャンスを得、様々な人と出会い、貴重な経験を得ることが出来た。

10 代後半でクラストップと二級海技士（機関）筆記試験合格という成功体験だけで満足し、その後新たな挑戦をやめていたとしたら、20 代後半の初めての一級海技士（機関）口述試験で試験官に「あなたはまだ若く、経験が浅い」と言われた時、そこで腐っていたら、私の人生は違うものになっていただろう。

それを乗り越え、自分の無知に気づいたおかげで今の自分がある。

母が「いくつになっても勉強」とよく言うが、正にその通りである。いくつになっても、そしていくつからでも気づくことが大切なのだ。子

供の頃、母の言葉に従わず勉強をしなかった私でもそう思うのだから間違いない。

私にとって資格は、人生を変え、人生に気づきを与え、様々なチャンスを得ることとなった。

出来るだけ多くの海事人材を世に送り出したという人生における目標も見つけられ、新たな経験を積むため資格を取り、もう乗ることもないと思っていた船に乗り、更には大学院にも通った。

今もまだまだ勉強中である。

最近では、文章を書くことを忘れず、客観的な評価が受けられるよう、2年に1度の間隔で査読付きの論文を提出するようにしている。

50歳を過ぎたのでまた新しい資格にチャレンジしようとも思っている。

皆さんもなにか受験してはいかがだろうか。

資格は、職務に関することでも趣味でも、また実益を兼ねてもいいし、ほんの好奇心からでも何でもいいと思う。

新たな自分の可能性や欠点が見えてくるかも知れない。

なお、親への借金は直ぐに返し、今では帰省時にお小遣いを渡せる様になったのでご心配なく。

以下に私がこれまで取得した海事系の資格等を示す。

- 1989年 特殊無線技士(レダー) 免許
- 1990年 三級海技士(機関) 免許
- 1990年 三級海技士(航海) 当直限定免許
- 1992年 一級小型船舶操縦士免許
- 1993年 二級海技士(機関) 免許
- 1996年 三級海技士(航海) 免許
- 2001年 一級海技士(機関) 免許
- 2001年 海事補佐人登録
- 2010年 第一級海上特殊無線技士免許
- 2012年 第三級海上無線通信士免許
- 2014年 三級海技士(電子通信) 免許
- 2015年 二級海技士(航海) 免許

(現職：日本内航海運組合総連合会 企画調査部長)

海の安全安心のために ～「マリンタクトKOBЕ」われらが使命～

大阪湾海上交通センター

次長 河野 稔

1. はじめに

日本海事代理士会員の皆様には、平素から海上保安業務への深いご理解とご協力を賜り誠にありがとうございます。大阪湾海上交通センターは、大阪湾北部海域の監視・情報提供体制の強化等に伴い、令和5年3月12日、兵庫県神戸市所在のポートアイランドに移転しました。これまでどおり、職員が一丸となり船舶交通の安全確保に万全を尽くしてまいりますので、引き続きご協力よろしくお願いいたします。



大阪湾海上交通センター（神戸市）

2. 大阪湾海上交通センターについて

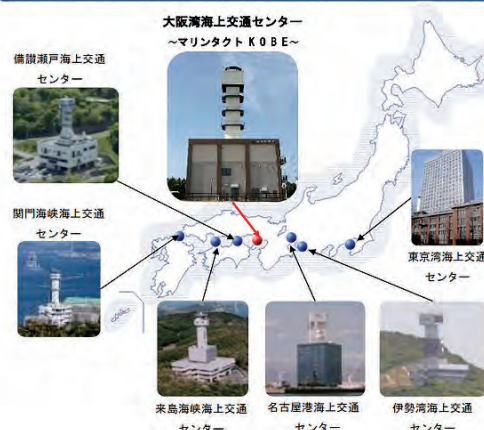
(1) 沿革

大阪湾海上交通センター（以下「当センター」）は、平成5年7月1日 我が国で4番目の海上交通センターとして兵庫県津名郡北淡町（現在の「淡路市」）で業務を開

始し、今夏30周年を迎えました。

当センターでは、レーダー、AIS（船舶自動識別装置）、監視カメラ等により得た情報を元に、明石海峡航路及び周辺海域などで航路管制、情報提供等の業務を365日24時間体制で実施してきました。

全国の海上交通センター



(2) 現状

令和5年3月、大阪湾北部海域の監視及び情報提供の強化に加え、第五管区海上保安本部と緊密な連携を図るため、大阪湾海上交通センターの機能を淡路市から神戸市に移転し業務を実施しています。

また、令和5年5月から令和6年2月にかけて順次業務海域を拡大しているところです。令和5年10月には、これまで大阪海上保安監部及び神戸海上保安部で実施して

いた港内交通管制業務を当センターに集約されました。業務の集約等により当センターが管理する機器・施設が増加しました。これらに的確に対応するため、組織を4課体制に改編しました。引き続き、周年絶え間なく海上交通の安全の確保に邁進したいと思っています。

3. 海域の特性

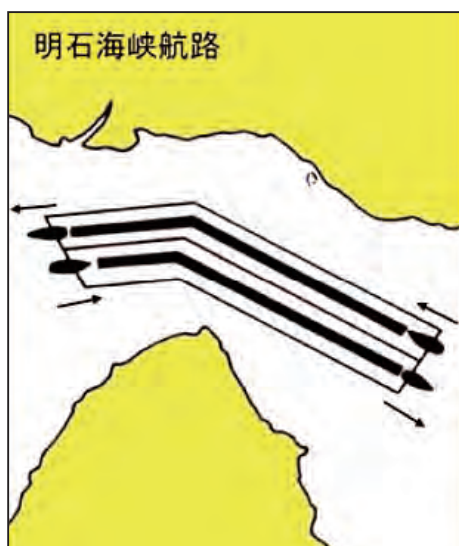
当センターの主な監視エリアである大阪湾北部海域、特に、明石海峡付近の海域では次のとおりの特徴が見られます。

- ①明石海峡の通航隻数が日本トップクラスである
- ②自然豊かで恵まれた好漁場である
- ③海潮流が早く、春には海霧が発生しやすい地形である

(1) 明石海峡航路

明石海峡には海上交通安全法で「明石海峡航路」が定められています。

明石海峡航路は、航路の幅 1500 メートル長さ 7000 メートルの「への字型」の航路で、長さが 50 メートル以上の船舶には「航路航行義務」「情報聴取義務」が課されています。



また、霧・雨・雪等により視界不良となった場合、視界が回復するまでの間、巨大船等に航路外の安全な海域で待機を指示することがあります。

(2) 船舶通航数

明石海峡は太平洋と瀬戸内海を結ぶ重要な交通ルートとなっています。近年、明石海峡を通航する船舶の隻数は概ね 1 日 600 隻となっており、日本トップクラスの船舶交通量を誇ります。

(3) 天然の好漁場で活発な漁業活動

周年、多種多様な漁業活動と遊漁船やプレジャーボートの活動が活発となっています。春先には近畿圏で季節の風物詩となる「いかなご漁」が活発で、その後は年末まで続く「しらす漁」が行われますが、これらは二隻の船で網を曳く船曳網漁業という形態です。また、小型底引き網漁業では季節毎に漁獲物を変え周年行われます。その他一本釣り漁業と遊漁船も航路付近で盛んに活動しているため当センターの行う通航船舶への適時の情報提供等は重要です。加えて、秋冬には区画漁業である「のり養殖」が盛んな地域となっており、当センターでは、乗揚げ海難防止にも注力しています。



4. 神戸移転と業務拡大

近年、激甚化や頻発化する自然災害への対応いわゆる「国土強靱化」が国家課題となっている中、平成30年9月、台風21号による強風等の影響で油タンカーが関西国際空港連絡橋に衝突し、空港アクセスが遮断され人流・物流に甚大な影響を及ぼした事故が発生しました。

事故後、海上保安庁において、大阪湾北部海域等での監視・情報提供の強化に係る検討が進められ、レーダー増設等の所要整備を行い、第五管区海上保安本部とより緊密な連携を図るため、当センターを神戸市に移転しました。

また、令和5年5月1日に海上交通安全法に基づく大阪湾北部海域における情報聴取義務海域の拡大、令和6年2月1日には港則法に基づく情報聴取義務海域の拡大を図ることとしています。

5. 愛称付与

当センターには従前から3つの名前（呼称）が存在します。

まずは、「組織名称：大阪湾海上交通センター」です。2つ目は「航路標識名称：神戸船舶通航信号所」で、当センターは航路標識のひとつである電波標識に分類されています。3つ目が「無線局呼出名称：おおさかマーチス」、無線で通航船舶と交信する際に使用するもので、コールサインとも呼ばれます。

そして、神戸市への移転を契機に4つ目の名前が誕生しました「愛称：マリンタクトKOBÉ」です。愛称付与の趣旨は、国民の皆様が海上保安庁の施設をこれまで以上に認知

して頂くこと。公募により名付けられたとても素敵なニックネームだと職員一同感謝するとともに身が引き締まる思いで業務に当たっています。



最後に、命名者の思いをご紹介します。『たくさんの船を導く様は、オーケストラをまとめる「海の指揮者」のよう。漁船、客船、貨物船。すべての安心と安全を預かる「偉大なマエストロ」として海上交通センターが、“航路のハーモニー”を奏で続けることを願っています。』とのこと。

6. 施設見学等のご案内

我が国周辺を取り巻く情勢により、海上保安能力強化に向けた予算措置等がなされ当庁の環境も大きく変化しています。

当センターも神戸移転後から手探りで日々の変化を的確に捉え、国民の皆様に応援して頂ける組織でありたいという強い思いで業務に邁進しています。

神戸移転後の令和5年4月に施設見学を再開し、11月には500人目の見学者をお迎えすることができました。



また、令和5年12月7日（木）には「海の法律家」と呼ばれ、まさに海のプロフェッショナルである、貴会 神戸支部の皆様方に施設見学頂く機会を得ました。過去、淡路島で運用していた時期に当センターの施設見学にお越しいただいた会員様も少なく

ないと思いますが、是非、新しく神戸に移転し業務も拡大した「大阪湾海上交通センター」又の名を「マリンタクト KOBE」にお越しください。

職員一同心より皆様のお越しをお待ちしております。

船舶交通の安全と内航船員教育をテーマとした研修

神戸支部 橘 和幸

1. 研修日時:令和5年12月7日(木)

午前：大阪湾海上交通センター（マリンタクト KOBE） 見学・参加人数 22 名

午後：神戸海洋技術株式会社 内航船員シミュレータ 体験・参加人数 24 名

2. 大阪湾海上交通センター(マリンタクトKOBE)見学内容

大阪湾海上交通センターは、令和5年3月12日に大淡路市から神戸市中央区のポートアイランドに移転し、運用を開始されました。監視範囲は、大阪湾のほぼ全域に広がり、情報聴取義務（通常・異常気象時）海域の拡大と設定がなされました。大阪湾海上交通センターの紹介については、大阪湾海上交通センター次長 河野稔様に寄稿いただきましたので、ぜひご一読ください。見学内容は、大阪湾海上交通センター企画課 平原専門官によるセンターの機能説明と通常セキュリティの面から立ち入ることが出来ない管制室や屋上でのレーダー塔の見学、質疑応答など、海上交通の裏側を知る良い機会になりました。この場をお借りして御礼を申し上げます。

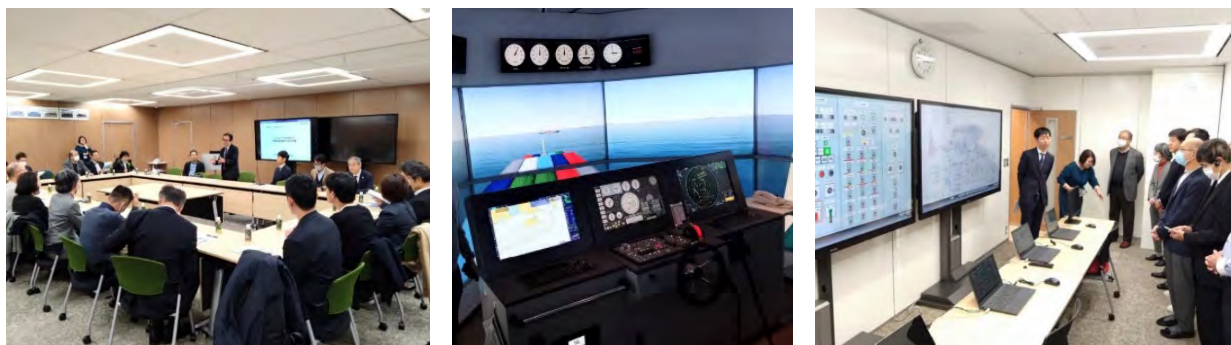


3. 神戸海洋技術株式会社 内航船員シミュレータ体験(以下研修の流れ)

- ① 井本商運株式会社 寺井様からの挨拶と神戸海洋技術株式会社様の紹介
- ② 井本商運株式会社 柴田様より「内航BRM訓練について」の説明
- ③ 大阪湾水先区 濱地水先人より「内航BRM訓練の座学ダイジェスト」と「海上交通ルールと操船の基本」の講義
- ④ 操船シミュレータ体験、ERM訓練の概要説明、機関シミュレータ見学
- ⑤ 質疑応答と体験の感想

柴田様には、海事の窓第 87 号 (前号) にて「操船シミュレータと内航船員教育」というテーマ

マで寄稿いただきました。今回の参加者は前号を拝読したことにより、その取組みを実際に現場で体験したいという想いで参加されました。未読の方は是非ご一読ください。また濱地様の内航BRM訓練の座学ダイジェストでは、チームで取り組む姿勢の必要性や普段の準備の重要性など、素晴らしい内容の講義でした。この場をお借りして御礼を申し上げます。井本商運株式会社様・神戸海洋技術株式会社様の取組みは、内航船主や船員にとって心強い試みであり、業界にポジティブな影響をもたらす可能性があると感じました。



4. 今回の研修実施の背景と目的

船舶事故が発生すると、船長は関係機関に報告しなければなりません。その根拠となる法律は、船員法、海上交通安全法及び港則法等です。旅客船や貨物船など事業を行う船舶については、安全管理規程に基づいて管轄の地方運輸局等に報告を行います。根拠となる法律は、海上運送法、内航海運業法です。いずれも海事代理士の業務に関係しており、海上交通管制の現場を知ることには海事代理士にとっても有意義な経験になると考え、研修の企画をしました。

また、内航海運の社会的な背景として、船員確保・育成が課題とされています。併せて船員の働き方改革等が始まった現時点において、内航海運を持続するための船員不足対策の必要性が強調されています。特に一人で航海当直を行うことが多い小型内航船の航海士の能力向上と能力判断のためのシミュレータ講習は重要な意義を持ちます。

一昨年、個人的な研究の一環で、全国の海事代理士 61 人へ船員への転職に関する問合せについてヒアリング調査を実施しました。調査の内容は各海事代理士への「船員になりたい」や「海技資格を取得したい」等の相談事例についての有無と頻度です。結果、「年に数回」と「年に 1 回程度」の実例が 37 件ありました。61 人の海事代理士の約 6 割が年 1 回以上の相談があると回答しました(図 1)。また、相談した者の内、全くの未経験者が 55%となっています(図 2)。現在の海事代理士会の会員は約 400 人であり、その内、今回の調査対象 61 人についての回答にこの比率を適用すると、年に約 132 人の未経験者から問合せがあると考えられます。サンプル数が少なく、今回の結果が再現性のあるデータかどうかの検証する必要がありますが、この結果から未経験であるが船員を志望する人が潜在していると捉えることができます。

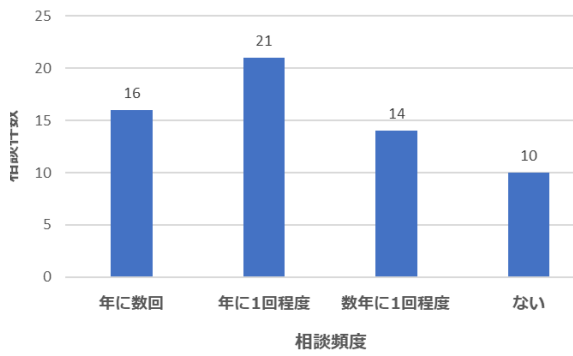


図1 船員志望あるいは海技資格取得希望の相談

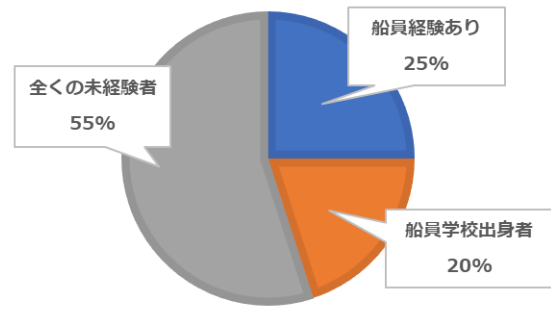


図2 海事代理士へ相談した人の経歴

以上の調査からも分かるとおり、海事クラスターの一員である海事代理士は、内航海運業者より「船員の確保が難しい」「事業継続が困難だ」という相談を受けることがある一方で、船員未経験者からは「船員になりたいけどどうしたらいいの」という声や質問を受けることがあります。恒常的ともいえる船員不足の状況にあってこの船員を志望する未経験者が最初に問い合わせを行うことが多いのが海事代理士です。海事代理士自体が、船舶交通の安全確保を図っている現場見学や内航船員の育成という課題に対しての各種取組みについての学習や体験をすることは、内航船員確保につながり、持続可能な内航海運のためにも寄与できると考え、今回の研修・見学を企画いたしました。

「見学会に参加して」

神戸支部 堀坂 明生

12月に入ると六甲山も一段と冬の景色になり、神戸の繁華街はクリスマスに染まってきました。そんな風の強い木曜日に、ポートアイランドにある大阪湾海上交通センター様と三ノ宮の神戸海洋技術株式会社様の見学会という研修が催されました。午前、大阪湾から明石海峡をサポートしている海上保安庁の大阪湾海上交通センター（マリンタクト神戸）の見学をさせて頂きました。

以前は淡路島レーダーから明石海峡の航路中心だった監視機能を、現在は、神戸・大阪北港・関空の各レーダーを追加して、明石海峡から大阪湾を一元的にサポートしているそうです。

海域での船舶の安全航行に必要な情報を、レーダー、AIS、気象観測装置等から得られる情報をもとに提供されています。管制室は、アメリカのテレビドラマ「24」のCTUさながら刻々と移動する船舶が表示されたモニタ、超望遠の各所のライブ画像などが並び、職員さんのプロフェッショナルな感じに少し興奮しました。そして、週末に淡路島に釣りに行くときに明石大橋から眺める漁船の群れが、結構危険と隣り合わせな状態だったのだと痛感しました。

午後は少し移動して、神戸海洋技術株式会社様（井本通運株式会社様）のシミュレータを実際に操作させて頂く研修でした。私は一級小型船舶しか持っていないので、内航船がチームとして船を動かすことにまず「ああ、なるほど」と思いました。映画やアニメでは、確かに船長が操舵や機関に指示をしているのを見たので「知識」としては知っているのですが、船はみんなで動かすものなんだなと実感しました。

今後AIが進んでいくのですが、当面は人間が介在する部分が相当にあると思います。そのためには、「経験」や「技量」も重要ですが、その継承には「コミュニケーション」の要素も大きく、このような陸上でのシミュレータで効率的な「修練」は人材の安定的な輩出に寄与するでしょう。もちろん「現場」で「実践」しないと得られないものも多いでしょうが、その状況をシミュレータへフィードバックすることで一層安全で定量的な研修をする役割となるのだと思いました。

今回は、座学ではなく見学が中心でしたが、普段見ることも、触ることもないものに触れられて、「楽しかった」というのが正直な感想です。そして研修が終わり、クリスマス色の神戸の街で土佐料理屋に消えていく海事代理士一行様もみな満足気な表情でした。

運輸安全マネジメント支援事業について

専門委員会 海上交通部会

当会では、平成18年より国土交通省が新たに導入した運輸安全マネジメント政策のサポートを企図し、「運輸安全マネジメント支援事業」を実施しております。

本事業は、全国主要港湾において主に中小規模事業者を対象に運輸安全マネジメント制度の解説等を行うもので、当初は公益財団法人日本海事センターの補助を得てスタートしました。

現在は、当会の自主事業として、安全統括管理者・運航管理者等安全管理担当員を対象にした安全管理制度やマネジメントレビューの解説、船員等に対する安全教育など、海上輸送の安全に繋がる講習や講師の派遣を要請に応じて実施しております。

企業様単独から複数の企業・団体様まで、その規模や趣旨、対象者に合わせた内容をご提案させていただきますので、ご興味のある方は本会までご相談いただければと存じます。

本年度の運輸安全マネジメント支援事業の紹介

本年度の運輸安全マネジメント支援事業として、株式会社正清海運様（長崎県佐世保市）の要請により、同社所属船舶乗組員等に対する安全教育として、下記のとおり「運輸安全マネジメント講習」を実施しました。

日 時	令和5年12月28日（木）13時00分～15時00分
場 所	サンウエストホテル佐世保 クレセントホール 長崎県佐世保市本島町1-15
タイトル	海上労働と安全管理～ヒューマンエラーを防ぐために～
講 師	小田啓太（当会会長 神戸支部所属）
受 講 者	㈱正清海運および㈱旺永の役員、船員、社員等計37名
そ の 他	吉田修会員（広報委員・海上交通部会 九州支部）現地協力

株式会社正清海運様から、運輸安全マネジメント講習を受講しての感想をいただきました。会社様の了承を得て、本紙にご紹介させていただきます。

船員向け安全教育を実施しました。

株式会社正清海運
取締役専務（安全統括管理者） 金崎 勝彦

弊社は、長崎県佐世保市を拠点に、石材、砂、砂利貨物の海上運搬、建設業等の事業を展開しています。

所有船舶3隻はいずれも石材、砂、砂利を専用に運搬するガット船で749総トン型1隻、499総トン型2隻の構成です。

上記所有船舶以外にも、海上工事や資材運搬のために数隻を用船しています。

弊社では、人命と輸送の安全を第一に、お客様のニーズにお応えできるよう安全確実な海上輸送サービスの提供を行っております。

近年、労働環境の改善を始めとする船員の働き方改革が進められる中、弊社といたしましても船員の育成や技能向上も併せ日々努力しています。

また、関係各社の安全講習等にも積極的に参加して参りました。

この度、日本海事代理士会様が「運輸安全」にも関与されていると知り、是非とも弊社船員への安全教育に活用できないかと思い立ち、旧知である兵庫県姫路市の小田海事代理士に相談したところ、同会の支援事業の一環として安全講習を実施していただける運びとなりました。



出来るだけ多くの船員が参加できるよう、御用納めの12月28日13時00分より、サンウエストホテル「クレセントホール」（佐世保市本島町）にて、日本海事代理士会会長 小田啓太様、海事代理士 吉田修様にお越しいただき、小田様に「海上労働と安全管理」と題して講義をしていただきました。

この講習には、弊社代表取締役久保清人、協力会社株式会社旺永取締役大磯俊行ほか、船員・社員等計37名が聴講しました。

講習は、過去の事象事例の紹介から安全管理規程の構成など、講師の実体験も交えたお話で、参加した船員には安全を保つにはコミュニケーションが大切であることが伝わる内容でした。

弊社では、今後も船員向け安全教育を定期的実施できればと考えております。

改めまして、御礼を申し上げます。

参加した船員の感想は次のとおりです。

- ◎船内のコミュニケーションを良好にするという事が安全航行や安全作業に大切だと改めて感じました。（船長 63歳）
- ◎安全教育で安全の重要性を再認識できました。今後安全に対する知識を更に深め仕事に活かそうと思います。（運航管理補助者 33歳）

◎よりいっそう安全に対する意識が高まりました。

今まで以上に安全作業に取り組んでいきます。（機関長 45歳）

◎航海をするにあたり乗組員の命また船士の事故のない安全な航行を改めて考えさせられる講習でした。またどのようにしたら安全か等をいろいろ聞くことができ自分にとって為になる話でした。（一等航海士 28歳）

◎小田講師の海上労働と安全管理を受講し、日常から船員同士でコミュニケーションのスキルアップをはかり、役職、年齢、経験関係なく情報を共有することで、安全性や問題の解決に繋がる事と思いました。（一等機関士 48歳）



令和5年度海事セミナー「中央研修会」開催報告

研修委員 荒井 小百合

令和5年11月10日(金)～11日(土)の2日間、海事セミナー「中央研修会」を名古屋港ポートビルで開催いたしました。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。

ここ数年猛威を振るっていた新型コロナウイルスも5類に移行したことに伴い、多くの社会活動が復活し、元の生活に戻ろうとしています。当研修会においては、令和2年より会場での研修を実施しつつも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の形式で行っており、本年も北は北海道から南は九州まで37名の方が会場で、10名の方がオンラインで受講されました。



1日目は、外部講師をお迎えし、税理士よる令和5年10月1日よりスタートしたインボイス制度について、中部運輸局様からは海事代理士法についての解説、さらに業務に精通した会員による法改正のあった船舶法についての研修がおこなわれました。

2日目も、引き続き会員による最近の法改正情報を網羅した研修、海事代理士として心得て置かなければならないコンプライアンス講義では、中小企業診断士でもある会員から講義をしていただきました。

登壇頂いた講師の皆様には、業務の傍らこの研修会のために貴重な資料を作成していただきました。本研修会が実りある内容となったのは、ひとえに講師の皆様のご尽力のおかげでございます。この場をお借りして御礼申し上げます。



研修会初日終了後には、令和元年以来となる懇親会も開催されました。久しぶりに全国各地の会員が集まる機会だったため、終始賑やかに、入会年数の浅い会員から、ベテランの会員まで、情報交換や地域の話題等で盛り上がりました。

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、近年では法改正などが比較的頻繁に行われています。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いく必要があります。そのためには、日々の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のアップデートを行いながら、業務に活かして

いくことが大切です。

お客様からの信頼と満足を得るためには、これらの事を絶え間なく続けていく必要があるのではないのでしょうか。

日本海事代理士会では、この中央研修会（海事セミナー）のほかに、海事代理士試験合格者を対象とした資格者講習会を実施しています。こちらも研修委員会で企画・運営しており、今年度は、令和6年2月に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。

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

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。

<中央研修会 研修課程表>

日時	会場	カリキュラム
1日目 11/10(金)	名古屋港 ポートビル	第1時限 インボイス制度の概要（講師：税理士 本多夏樹氏）
		第2時限 船舶法の手続き（講師：中部支部 彦坂昌範会員）
		第3時限 海事代理士法の解説 （講師：中部運輸局 海事振興部 旅客課長 服部直人氏）
2日目 11/11(土)		第1時限 新造船の建造から就航まで （講師：中部支部 彦坂昌範会員）
		第2時限 コンプライアンス （講師：中部支部 永田桐哉会員）
		第3時限 最近の法改正情報と今後の動きについて ～法令全般を広く浅く～（講師：近畿支部 木下久美会員）
		第4時限 業務なんでも相談室（相談員：ベテラン講師陣）

4年ぶりに開催！大分みなと祭り

九州支部 佐藤 睦典

8月27日（日）、九州の東の玄関口となっている大分港の役割を知ってもらおうと、大分港大在公共埠頭で「大分みなと祭り」が開かれました。

当イベントは、2018年に大分港振興協議会が初開催し、2019年から実行委が運営。2020年から2022年は新型コロナウイルス感染症拡大防止のため実施されませんでした。今回4年ぶりに開催されました。

話は変わりますが、大分県では、大分市と大分空港（国東市）とのアクセス改善のためホーバークラフトが復活し、大分港を出入りする船に新しい顔ぶれが加わります。ホーバークラフトは、今や大分とイギリスの2航路のみで世界的にもめずらしいものといえます。「大分みなと祭り」が開催する2日前に1番船「Baïen（バイエン）」が大分港に到着し、14年ぶりに大分の海に戻ってきました。英国のグリフォン・ホバーワーク社が製造。約40日かけて運ばれてきました。全長約26メートル、幅約13メートル、旅客定員は80人で、最高速度は45ノット（時速約83キロ）。大分市と大分空港の間を最短約30分で結びます。残る2隻については2番船「Banri（バンリ）」が11月下旬、3番船「Tanso（タンソウ）」が2024年1月中旬に納入される予定で、年度内の運航開始を目指しています。船名は、江戸時代に活躍した県ゆかりの教育者、三浦梅園、帆足万里、広瀬淡窓の「豊後の三賢」にちなみます。ホーバー復活で私も含めて心躍らせる人も多いようです。



さて、イベント内容ですが、海中の不発弾を処理する海上自衛隊呉地方隊配属の水中処分母船「YDT - 04」や全長56メートルに及ぶ大分海上保安部の巡視船「やまくに」が一般公開されました。子供たちは双眼鏡を使って外の景色を眺めたり、ハンドルを握ったりして普段は入れない船内を隅々まで見学していました。そのほか、レンジャー訓練、巡視船の放水、テロ容疑船の捕捉などの各種訓練がおこなわれました。

会場内では、海上保安、税関、港湾整備などについて紹介する展示ブースが設置され、飲食コーナーでは、唐揚げ、焼きそば、海保カレーなどが販売されました。小学生以下が対象の魚のつかみ取りも行われました。



日本海事代理士会九州支部のブースでは、前回好評だったパネル展を実施。大分港を出入りするタンカー、フェリー、護衛艦、起重機船などの船や美しい港風景を34点展示しました。その他に海事代理士紹介のA4ポスターとパンフレットを海事代理士会のクリアファイルに入れ、オリジナル船カードとともに100部配布しました。ブースに何回も立ち寄り真剣にパネルを眺める方や「海事代理士ってどういうお仕事をするのか?」「試験は難しいの?」などの質問する

方、老若男女を問わずたくさんの方に関心を寄せていただきました。

当日は天気にも恵まれ、7,710人もの方々が来場し、会場は大いににぎわいました。来年も開催されることを願い、大分港や海事代理士のPR、そして地元・大在の地域振興に少しでも役立てればと思います。



国土交通大臣表彰を受賞して

神戸支部 小田 啓太

このたび令和5年「海の日」海事関係功労者表彰に於て、国土交通大臣表彰の栄に浴しましたことは身に余る光栄と存じます。これも偏に日本海事代理士会とその会員の皆様、そして愛顧戴いてきた顧客の皆様のお陰と改めて深く感謝申し上げます。

学生時代は刑法を専攻し検察官を志していた私ですが、その志を一時封印し昭和62年卒業を機に父の事務所に入り、翌63年1月に海事代理士登録をいたしました。

実は「父を10年支えたら、事務所を離れよう。」と心に秘めていたのですが、その10年目となる年に父が急逝し、事務所を引き継ぎ現在に至っています。

引き継いだ当時は確たる自信もなく、顧客の皆様から父同様の信頼を得ることができるのだろうか、不安しかありませんでしたが、父が遺した仕事の処理に追われる中で新たな相談や依頼もいただき、皆様に支え育てていただいて今日を迎えました。

本会に入会した頃より、神戸支部の平原秀男御大や近畿支部の菅沼潤先生など大先輩の薫陶を受け、本部総会や中央研修会では、江良二三夫先生、小野寺昭男先生、永淵雄介先生ほか名立たる諸先輩ともお目に掛かる機会を得て、その一言々々を聞き漏らすまいと緊張して過ごしたことが思い出されます。

多くの先輩方の宿願である海事代理士法改正が未だ果たせぬままであることに忸怩たる想いは殊更ながら、決して諦めることなく今後も尽力して参ります。

また「国際船舶の日本籍船化とその手続きに関する研究報告書」をはじめ、「ザ・レシピ for 内航海運業」や船舶安全法等「関係法令ガイダンス」などの編纂に関わり、博識な会員との知己を多く得たことも、私にとってかけがえのない財産となりました。

振り返れば、業務に悩んだときは多くの諸先輩の知恵を借りながらの海事代理士生活でした。

諸先輩に倣い、いただいた知見を後進へと引き継ぐ“恩送り”の気持ちを忘れずに、これからも法令研究等自己研鑽と海事代理士の技能向上に寄与すべく、精進して参る所存です。

末筆ながら、海事関係企業各位の更なる隆盛と日本海事代理士会の発展並びに会員の皆様のご健勝を祈念し、御礼の言葉とさせていただきます。

ありがとうございました。



国土交通大臣表彰を受賞して

東北支部 千葉 弘之

令和5年海事関係功労者として7月31日仙台サンプラザにおいて国土交通大臣表彰受章の栄誉に浴しました。このことは、決して私一人の功績ではなく、運輸局職員の皆さま、海事代理士会の諸先輩方そして業界関係者の方々からのご指導ご鞭撻、叱咤激励によるものであります。海事代理士としての私と接していただいた皆様のおかげと深く感謝申し上げます。

6月29日、海事代理士会本部専務理事菅原さんより国土交通省から大臣表彰の内示があった旨のメールをいただきいただきました。その後は各方面の方々からお祝いの言葉をいただき、地元の新聞社から受賞に関する取材を受けるなどし、正直なところ嬉しい感情と同時に、海事業界の微力ながら裏方として認めていただいたことに気恥ずかしさを禁じえませんでした。



昭和62年海事代理士試験に合格し、翌年から3年宮城県石巻市の海事代理士故古座光先生に勤務しました。当時は造船業が業界の花形でありましたが、その方面の仕事は少なく、小型船舶免許の更新制度が始まって間もないころでした。改正法施行時期、どのように実務を進めたらよいのかという悩みを抱えながら、更新制度の周知に奔走していた時期でした。その時知遇を得た海事業界の方々とは現在もお付き合いさせていただいておりますので、海事代理士業としての基礎を少しずつ積み上げた時期でもありました。

平成3年独立し、宮城県気仙沼市に事務所を開所し、主に海技免状、小型船舶免許の仕事に明け暮れていましたが、徐々に船舶安全法、海上運送法、船舶移転登記等々の業務に関する問い合わせが増え、各依頼に答えていくうちに徐々に業務の幅が広がっていった時期です。「苦手を克服するためには、どんな仕事でも引受なさい。そして海事代理士会の先輩に相談しなさい。」と、東北支部長 金橋國隆さんから心強く有難いお言葉をいただいたものです。

平成23年3月11日、東日本大震災が東北沿岸を襲いました。当時増設して1年を経過する塩釜事務所の屋上で、流される車や気仙沼事務所付近の火災のラジオニュースを聴取しながら、事務所の継続は無理と腹を括りました。その後12年9ヶ月を経過しましたが、何とか継続しています。海事代理士の仕事は永遠に存在します、海は永遠に存在しますから。

近年、法改正が目まぐるしく、私たちも更なる研鑽が待ち受けているようです。こういう状況こそ海事代理士会が必要とされる地位を得る時期と考えます。私においては、長年お世話になりました海事業界に少しでも恩返しをしていきたいと思っております。

国土交通大臣表彰を受賞して

九州支部 岩本 直登

令和5年7月20日、九州運輸局長崎運輸支局佐世保海事事務所所長室に於きまして、佐世保海事事務所所長様より国土交通大臣表彰を賜りました。

これに先立つ3月末、所用で佐世保に来られた九州本局の総務部長様が弊事務所に立ち寄られ、「海の日」の授賞が内定したのでくれぐれも交通違反等はないようにとの事、また表彰はどこで受けたいかと問われました。

この方は平成8年、当時の佐世保運輸支局の船舶課の事務官だった方で気心も知れていた方なので、「出来るならば佐世保海事事務所所長様から頂戴したい、なぜなら平成5年、私が北九州若松の家内の実家である國分海事事務所で修行していた時の若松運輸支局の事務官で、右も左もわからない私を優しく指導していただき私としては非常に感慨深いものが有る。」とお伝えした処、願いを叶えていただきました。

佐世保で開業し早29年、この間、運輸局の皆様からのご指導、管内各造船所の方々及び船主様等からのご支援ご愛顧をいただき本日まで海事代理士として生業を続けられましたことに深く感謝しております。

最後になりましたが、本会の益々のご発展と会員の皆様のご健勝を祈念いたします。

有難うございました。



神戸運輸監理部長表彰を受賞して

神戸支部 橘 和幸

令和5年の海の日にあたり、神戸運輸監理部長表彰を受賞する光栄な機会をいただきました。これも（一社）日本海事代理士会、そして会員皆様のお陰と深く感謝申し上げます。この場を御借りて、関係各位に対しては心から御礼申し上げます。

私は、昭和62年に大学卒業後、海事とは無関係の業界に就職をしました。平成7年に内航海運会社に入社し、内航船舶の船員として勤務しながら、海技士（航海・機関）、海上特殊無線技士、1級小型船舶操縦士、潜水士、海事代理士、宅建主任者等の資格を取得しました。船内では、甲板員から一等航海士、船長と職務に従事し、運航管理や船員管理に携わり、船舶の安全航行にも努めてまいりました。

平成9年に海事代理士試験に合格、平成10年2月に海事代理士登録をし、橘海事事務所を開業しました。開業当初は船舶に乗船しながらの業務もあり、荷役中に運輸局へ書類を提出するというダブルワークをこなしていました。その後、船員職を離れ現在に至ります。私が海事代理士としてのキャリアをスタートしてから早くも25年が経ちました。四半世紀、銀婚式などの言葉を思い浮かべますが、夫婦ではなく、海事代理士という資格と共に歩んできた時間と努力を祝う機会となりました。

この間、日本海事代理士会においては、海事情報提供（マリタイムアクセス）事業の資料作成や日本内航海運組合総連合会主催の労務管理責任者講習の実施協力を携わったほか、各種研修会の企画・運営、業務資料編纂等の業務に参加させていただき、多くの学びと経験を得ることが出来ました。

海事分野全般においては、姫路海洋少年団事務局及び後援会事務局として立ち上げから参加し、海に関する活動や教育を通じて青少年たちに多くの価値観やスキルを提供し、リーダーシップや協力の重要性を伝えてきました。また（公社）関西小型船安全協会の幹事、並びに（一社）全国小型船舶教習所連合会近畿支部会長としての責任を担い、健全な海事思想の普及啓発や海洋環境の保全など、海洋レジャーの発展に向けて積極的に活動してきました。

今後は、持続可能な海事業界の形成のためにも、海事代理士の適正な業務の実施、後進海事代理士の育成に尽力するなど、海事代理士の社会貢献及び地位向上、そして海事代理士会の発展に寄与してまいります。

最後に、私がこの長い道のりで学び、成長することができたのは、お手本となる先輩方のご指導ご鞭撻があったからです。多くの方々にここに深謝の意を表します。本当にありがとうございました。



宮城県石巻市のご紹介

東北支部 古座 英之

宮城県の北東部に位置する石巻市をご紹介します。県内では仙台市に次ぐ第二の都市であり、山あり海あり自然豊かな場所です。特に金華山沖は世界三大漁場の一つとなっており、たくさんの魚が獲れます。カキやホヤなどの養殖も盛んに行われており、この時期年末にかけてカキ養殖は大忙しです。ただ今年、猛暑の影響もあり高い海水温が原因で解禁日が一か月遅れでスタートし、ここにきて死滅も増えており生産量は昨年の半分以下になるようです。来年以降続かなければいいのですが…。



そんな石巻市には、JR石巻駅から石ノ森萬画館までの『マンガロード』があります。その道のりにはたくさんの漫画のキャラクターのモニュメントが設置してあり、それを探しながら歩けます。そして歩いていると宇宙船の形をした『石ノ森萬画館』が現れます。石ノ森章太郎が描いた漫画の貴重な原画や作品の世界を立体的に再現したアトラクションなどが楽しめる施設です。その向かい側には、『いしのまき元気いちば』があります。旬の鮮魚、水産加工品から、農産品、地元の物産品などが豊富に取り揃えてあります。2階にはフードコートがあり石巻の旬をその場で味わえます。この『マンガロード』はおすすめの観光コースです。

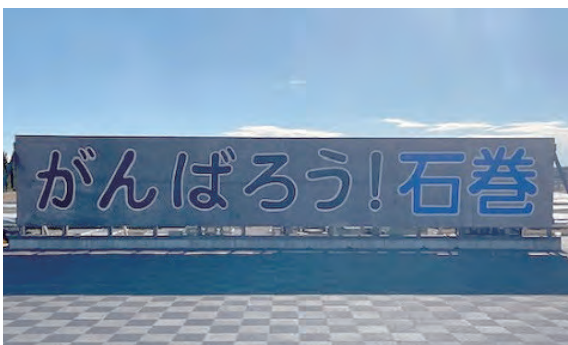


石ノ森萬画館

最後に『石巻市』は2011年3月に起きた東日本大震災で甚大な被害があった場所の一つです。震災の被害を受けた建物や、震災の記録を残すための施設が残されており自然災害の恐ろしさを伝える震災遺構、ミュージアムなどがあります。防災意識を高めるとともに次の世代に受け継いでいくためにも『石巻市』を訪れた際にはぜひお立ち寄りください。



いしのまき元気いちば 元気丼



和歌山紀行 ～南紀のご紹介～

近畿支部 中村 真弓

「和歌山県」と聞くと、どのようなイメージを抱かれますか。

「近畿のおまけ」と、半ば自虐的な表現をされることもあります。歴史、世界遺産、温泉、リゾート、ジオパーク・・・と魅力あふれるところです。上野動物園で人気のパンダも、白浜のアドベンチャーワールドに行けばたくさん見ることができます。

そんな和歌山の魅力をお伝えしたいと思い、令和5年11月に1泊2日南紀の旅に行ってきました。



- ❶ 和歌山城（紀州徳川家）
- ❷ 高野山（真言宗の聖地）
- ❸ 友ヶ島（ラピュタの島）
- ❹ 湯浅（醤油発祥の地）
- ❺ 有田（みかんの名産地）
- ❻ 白浜（アドベンチャーワールド）
- ❼ 潮岬（本州最南端）
- ❽ 橋杭岩
- ❾ 太地（鯨のまち）
- ❿ 熊野速玉大社
- ⓫ 北山村観光筏下り
- ⓬ 那智の滝・熊野那智大社
- ⓭ 熊野本宮大社
- ⓮ 龍神温泉

地図は和歌山県公式観光サイト「わかやま観光」より

1日目（テーマは「海」）

朝8時に大阪を出発。阪神高速、関空道、阪和道と乗り継いでひたすら紀伊半島を南下します。「南紀田辺」から「すさみ南」は無料区間となっており、以前に比べてずいぶんアクセスがよくなりました。

「すさみ南」で高速を降り、海沿いの国道42号線をひたすら走って最初の目的地、潮岬（串本町）に到着です。（ここまでおよそ200キロ）

潮岬は、本州最南端の地で、昔は台風がくると必ずと言っていいほど「潮岬に上陸」と現地からの中継映像がありましたが、最近は、台風の進路が変わったのか、このフレーズを聞くことは少なくなりました。潮岬の先端には、約10万㎡の大芝生が広がり、『本州最南端の地』の碑が設置

されています。その昔、海軍の物見櫓があったところで、山口誓子が「太陽の出て没るまで青岬」と詠ったように、眼前には緩やかな弧をえがいて太平洋が広がり、「地球が丸い」を実感できます。

芝生広場から西に見える潮岬灯台は、明治初期の江戸条約によって建設された8基の洋式灯台の一つで、明治6年の初点灯以来、150余年もの間、海上交通の要所として沖行く船に光を届け続ける白亜の灯台です。全国に16基ある「のぼれる灯台」の1つで、68段のらせん階段を上れば、眼下には太平洋の大海原が広がっています。

また、芝生広場の一角に「潮風の休憩所」があり、アラフラ海に浮かぶ木曜島での白蝶貝採取の資料などが展示されています。アラフラ海は、潮岬から南へまっすぐ、赤道を超えて約4800キロ、オーストラリア北部の海です。1800年代後半から昭和初期まで、多くの日本人がアラフラ海での白蝶貝採取のため渡航したそうで、この採貝産業の中心地となったのが、トレス海峡諸島の一つ、木曜島です。白蝶貝は高級ボタンなどの原料となり、加工したボタンは欧米に輸出されました。休憩所には、当時の釜のような潜水ヘルメットや潜水服等の備品、日本からの出航の様子、アラフラ海での作業・船上での生活の様子がわかる映像資料などが展示されています。

当時の潜水作業は、潜水ヘルメットに船上からホースを繋ぎ、手押しポンプで空気を送るため船上と潜水夫の息が合わないととても危険な作業だったそうです。白蝶貝の採取に従事した日本人は約7,000人で、和歌山県出身者がその8割を占めたと言われています。過酷な潜水作業による潜水病や、海流による遭難等で木曜島だけで約700名の日本人が命を落とし、そのうち150名が串本町出身者であったそうです。

この木曜島での白蝶貝採取は、司馬遼太郎氏の「木曜島の夜会」という作品でも紹介されています。

続いての訪問地は、潮岬のお隣の「大島」です。

♪ここは串本 向かいは大島 仲をとりもつ巡航船・・・♪ (民謡「串本節」)

と歌われた大島ですが、平成11年に大島架橋が開通し、今は車で渡ることができます。



この大島には、櫻野埼灯台があります。櫻野埼灯台は、日本の灯台の父と呼ばれるリチャード・ヘンリー・ブラントンが、日本で最初に建築した日本初の石造りの回転閃光式灯台です。現在は自動化されていますが、当時は灯台守がいたそうです。その宿舎であった櫻野埼灯台旧官舎は、現在資料館になっており、エルトゥールル号の遭難の際には救護拠点にもなった場所で、国の登録有形文化財にも指定されている歴史的建造物です。

「エルトゥールル号の遭難」については、2015年に公開された「海難1890」という映画で、日本とトルコの絆について描かれていたのでご存じの方も多いかと思います。

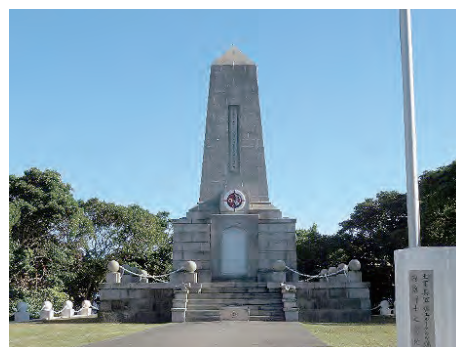


潮岬灯台



昭和20年代の船員手帳

明治23年、オスマン帝国親善訪日使節団を乗せた軍艦「エルトゥール号」が大島檜野埼沖で座礁した際、大島の島民が言葉も通じない中、献身的な救護活動をした歴史があります。この95年後、イラン・イラク戦争の際、イランに取り残された日本人215名全員がトルコから駆けつけた救援機により、無事脱出することができました。「なぜ、トルコが助けてくれるのか？」と不思議に思いましたが、後日、駐日トルコ大使が「私たちはエルトゥール号の借りを返すだけです。」と話されたのを聞き、私は初めてこの事件を知ると同時に、トルコの方のこの事故に対する思いの深さに驚いたことを覚えています。大島のトルコ記念館には、遭難したエルトゥール号の模型や遺品、写真などが展示されており、遭難事故当時の様子を知ることができます。エルトゥール号遭難の慰霊碑では5年ごとに慰霊祭が開催されているそうです。

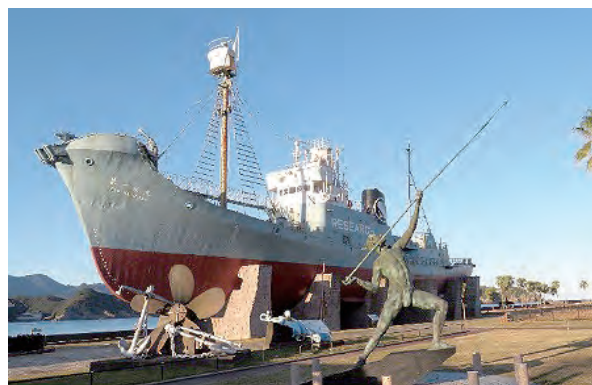


トルコ軍艦遭難慰霊碑

その後、橋杭岩、太地を經由して勝浦へ向かいます。

国の名勝天然記念物に指定されている橋杭岩は、串本から大島に向かい、約850mの列を成して大小40余りの岩柱が海中からそそり立つ奇岩群です。その規則的な並び方が橋の杭に似ていることからこの名が付けました。海の浸食により岩の硬い部分だけが残り、あたかも橋の杭だけが立っているように見えるこの奇岩には、その昔、弘法大師と天邪鬼が一晩で橋を架ける賭をして、一夜にして立てたという伝説が伝わっています。

太地は、言わずと知れた捕鯨の町です。くじら浜公園には、商業捕鯨が国際的に禁止されて以降は、鯨類捕獲調査において活躍した捕鯨船「第一京丸」（全長69.15m、総重量1150t（太地町資料より））が展示されています。船内、外観、エンジン、厨房の食器なども操業していた当時のまま残されていますが、内部の一般公開は行われておらず残念でした。



お宿は、勝浦の「ホテル浦島」。山をくりぬいたトンネルを抜けて陸続きでも行けますが、栈橋から船で渡ることができ、カメの形の船が迎えにきてくれます。

館内はいくつかの棟に分かれており、巨大な迷路のようです。お風呂は温泉。天然の洞窟が太平洋に面した露天風呂があり、波の音を聞きながら入るお風呂は格別です。

ホテル浦島に行く栈橋から、もう1隻観光船が、太地と勝浦の間を周遊する、紀の松島めぐりのくじら号」が運航しています。

2日目 (テーマは「山」)

勝浦に来たならばと、足を延ばして熊野那智大社と青岸渡寺へ向かいます。

熊野那智大社は、熊野本宮大社、熊野速玉大社と合わせて熊野三山(くまのさんざん)と呼ばれる日本全国に約3千社ある熊野神社の総本社です。熊野信仰の霊場として長い歴史があり、もともと那智の滝を中心にした神仏習合の一大修験道場だったのが、明治初期に那智大社と青岸渡寺とに分離したそうです。今も神社と寺は隣接しているため、両方に参拝します。

この、熊野那智大社の別宮が、飛瀧神社です。飛瀧神社では、御瀧そのものを御神体として、直接、那智御瀧(那智の滝)を拝礼します。

那智の滝は、高さ133m、銚子口の幅13m、瀧壺の深さは10mあり、落下する水量は毎秒1トン程とも言われている大瀧で、見上げると大迫力です。滝つぼの水は延命長寿の水とも伝えられており、こちらもありがたく頂戴いたしました。

この付近一帯は吉野熊野国立公園特別地域に定められ、周辺の山は那智原始林として国の天然記念物に選ばれています。

最後に、山を下って青岸渡寺の別院、補陀洛山寺(ふだらくさんじ)にお参りします。補陀洛山寺は、海のかなたにある理想郷、観音菩薩が降臨する霊場(補陀洛山)への渡海(補陀洛渡海)の出発地として、全国から多くの僧が集まったと伝えられています。『熊野年代記』によると18世紀初頭までに19人の僧が補陀洛山に往生しようと、外に出られないように扉をくぎでふさいだ小さな舟に、30日分の食糧と油を積み、呪文を唱えながら伴舟に曳かれて海へと旅立ったといわれています。

私がこの補陀洛山寺を知ったのは、井上靖氏の「補陀落渡海記」という短編で、即身成仏という考えに恐怖を覚えたことを記憶しています。

補陀洛山寺には、補陀洛渡海船の実物大レプリカが展示されており、この小さな船で太平洋を漂うことを思うと恐ろしさを禁じませんでした。



ホテル浦島と送迎の船



熊野那智大社



那智の滝



補陀洛渡海船のレプリカ

大阪から勝浦まで、車で約250キロ。

地理的要因から、海に出ざるを得なかった南紀の地には、海にまつわる多くの物語が残されています。

余談ですが、実は千葉県には和歌山県と共通する地名がいくつもあります。

勝浦、白浜など・・・これらは和歌山から移住した人が、集落を形成する際に地元の名前を使ったと言われていました。

千葉県で有名な醤油、これも和歌山（湯浅）から伝わったものです。紀伊半島から黒潮に乗って房総半島に辿り着いた人々が、漁業や醤油つくりを伝えたそうです。

追記

勝浦といえば、生まぐろ。

勝浦漁港は近海漁のため、全国屈指の生まぐろの水揚げ量を誇ります。

生マグロ丼、とってもおいしかったです。



近畿運輸局和歌山支局 勝浦海事事務所

編集後記

新年明けましておめでとうございます。

今年のお正月は能登半島での地震や、羽田空港での航空機衝突炎上事故と大変ショッキングな年明けとなりました。

地震に関して私事ですが、ちょうど自社船が七尾湾に錨泊中でした。

本船は、本当ならば九州で新年を迎えるはずでしたが、年末の荷役スケジュールが大幅に遅れた事と荒天により七尾湾にて避難を余儀なくされた中での事でした。ニュースを見て、すぐに船へ連絡するも電話は繋がりません。とにかく無事で!ただそれだけでした。

船のライブカメラと AIS の情報から、船が動き出したのを確認したころ、ようやく船長と連絡が取れ、話を聞くと、海上でもかなりの揺れを感じ、危険と判断、すぐにエンジンをスタンバイし緊急出港したとのことでした。出港中、七尾湾はどんどん潮が引き始め、津波が来ていると感じたそうです。幸い本船は無事に七尾湾を抜け、そのまま積地へ向け航行していきました。

今回の地震及び航空機事故でお亡くなりになられた方々のご冥福をお祈りいたしますとともに、被害に遭われた皆様には心よりお見舞い申し上げます。

最後になりましたが、「海事の窓第 88 号」を発行するにあたり、記事を寄稿下さいました、国土交通省の高橋様、畑本様、大阪湾海上交通センターの河野様、会員の橘様、堀坂様、荒井様、佐藤様、古座様、中村様、また編集作業に携わった広報委員の皆様のご協力に心より感謝申し上げます。（野間）

海上運送法等の一部を改正する法律の施行期日が、迫る中、安全設備義務化の適用日が、改良型救命いかだ等については全面的に、法定無線設備、非常用位置等発信装置については、遊漁船への適用日が検討中に変更となりました。

費用負担から廃業を検討されている個人事業主や零細企業も多く、手厚い補助、特例措置の追加など、もう一段の検討がなされることを願っております。

最後に、この度の能登半島地震に際し、心よりお見舞い申し上げます。被害甚大の様子、報道を見るたび心を痛めております。北陸地方の一日にも早い復旧をお祈り致します。（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