

海事の窓

2024年7月 第89号

目次

巻頭言 松井会長あいさつ	1
第50回通常総会報告	2
寄稿1 一般社団法人日本船舶品質管理協会の 活動のご紹介	4
一般社団法人日本船舶品質管理協会 常務理事 大谷 雅実	
寄稿2 一般社団法人日本コンパスアジャスタ 協会のご紹介	13
一般社団法人日本コンパスアジャスタ協会 理事 中島 章	
海事代理士試験合格者・資格者(初任者)の ための講習会(資格者講習会)報告	16
研修委員 本口 博康	
「第46回海の写真コンクール」について ..	17
広報委員会	
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	18
関東支部 森 健介	
運輸安全マネジメントへの取り組みについて ..	19
近畿支部 松居 紀男	
神戸まつり第46回神戸港カッターレース 参加報告	23
神戸支部 橘 和幸	
東京海洋大学第64回海王祭に参加しました ..	25
関東支部 石塚 美知子	
北から南から①	
海運会社によるタンカーのSNS採用の実態 について	27
神戸支部 笹木 重雄	
北から南から②	
令和6年1月1日	31
北陸信越支部 寺井 妙子	
編集後記	



「事有序」 事をなすには順序があるの意

ご挨拶

一般社団法人日本海事代理士会
会長 松井 直也



6月に開催されました定時総会及び理事会において会長に選任されました、一般社団法人日本海事代理士会の松井でございます。

平素から海事代理士制度へのご理解とその発展にご協力を賜り、心から厚く御礼申し上げます。

海事代理士は、海事産業にかかわる多くの事業者や海を愛し楽しむ国民と海事行政機関との間にあって、船舶に関する登記、登録、検査、事業の許可・登録、海技免状等の取得・更新、船員に関する労務関係の手続きなど、さまざまな場面でその橋渡し役として活動しております。

昨年5月にコロナが感染法上5類に分類されてから1年以上経ちました。社会経済活動もコロナ禍以前に戻りつつあることを実感いたします。先ごろ発表された企業の決算も好調なものが多く、インバウンドの数も過去最高を更新するような勢いです。一方、円安や賃金の伸びに追いつかない諸物価の高騰もあって先行きの見えにくい時代でもあります。

海事産業を取り巻く環境も大きく変わってまいりました。デジタル化や省力化の波は各分野に拡がり、造船業をはじめ船舶の運航、検査制度なども私が開業した頃とは随分様変わりいたしました。船舶の自動操船システムもかなりのレベルまで進展していると伺っておりますし、外航船の多くは従来の紙証書に代わって電子証書を持つようになりました。

また来年6月にはシップ・リサイクル条約が発効し、対象となる船舶やリサイクル施設はそれに向けての対策も必要となっております。

その中にあって、弊会では会員である海事代理士が依頼者からの相談に的確に応じ、その依頼に確実に応えることができるように、海事法令の研究、法改正情報の収集・周知、研修会の実施など会員の資質の向上に努めております。

弊会は昭和50年10月1日に社団法人日本海事代理士会として発足し、来年で創設50周年を迎えることとなります。先輩諸氏が設立にあたって抱いておられた熱い思いを決して忘れることなく、その実現に向かって邁進すると同時に、四方を海に囲まれたこの日本の海事産業の発展に資するべく、今後も日々知識の研鑽を重ね、会員一丸となって努力してまいります。

最後に、これからも変わらぬご理解とご協力をお願い申し上げ、就任のご挨拶とさせていただきます。

第50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50回通常総会が、令和6年6月21日(金)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、全国から多数の会員が参加しました。

午後1時、秦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401名のうち、会場出席49名、委任状提出者90名、議決権行使書提出者129名、合計268名でした。

議事に先立ち物故会員及び今般の能登半島地震で犠牲になられた方々へ黙祷が捧げられ、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、慎重な審議を経て、上程された4議案は全て原案どおり可決されました。

議案は、以下のとおりです。

- 第1号議案 令和5年度事業報告書及び決算書承認の件
- 第2号議案 令和6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 役員を選任に関する件

すべての議案において、事前に提出された質問状及び会場参加者からの質問や忌憚のない意見に基づき、熱心な議論が行われ、午後4時に終了しました。



小田啓太会長



森健介議長



第4号議案(役員選任議案)の承認を受け、総会終了後に開催された理事会において、会長・副会長・専務理事が選任されました。

新役員は以下のとおりです。

会 長	松井 直也(中国支部)		
副 会 長	二木 祥一(関東支部)	中村 真弓(近畿支部)	
専 務 理 事	中川 貴統		
理 事	牧 努(北海道支部)	櫻岡 直樹(関東支部)	中村 光男(関東支部)
	遠藤 有澄(北陸信越支部)	北山 裕子(中部支部)	平原 秀浩(神戸支部)
	橘 和幸(神戸支部)	立田 善昭(中国支部)	廣川 怜史(四国支部)
	吉岡 謙二(九州支部)	宮本 直嗣(九州支部)	
監 事	永田 桐哉(中部支部)	松居 紀男(近畿支部)	

顧問に小田啓太会員(神戸支部)が委嘱されました。

総会終了後は、5年ぶりとなる懇親会が、東京港芝浦サービスセンター1階の「湾岸食堂」において開催され、引き続き多くの会員に参加いただきました。日ごろなかなか会えない遠方の会員同士、和やかに親睦を深め、楽しい時間を過ごしました。

また、国土交通省海事局及び日本行政書士会連合会から御来賓をお招きし、御祝辞を頂戴するとともに、日本司法書士会連合会からは祝電をいただきました。会員との懇話を通じて、当会について知っていただく貴重な機会となりました。

なお、海事代理士制度推進議員連盟会長の衛藤征士郎衆議院議員が地元大分に帰られる途上でお立ち寄り下さり、御祝辞をいただきました。当会の懇親会に国会議員ご本人に御臨席いただくのは初めてのことです。



御来賓の紹介(順不同、役職は6月21日時点)

衆議院議員	衛藤 征士郎様
国土交通省海事局総務課長	谷川 仁彦様
国土交通省海事局総務課 海洋教育・海事振興企画室長	野村 秀様
日本行政書士会連合会会長	常住 豊様
日本行政書士会連合会副会長	高尾 明仁様
日本行政書士会連合会事務局長	毛利 史朗様



松井直也新会長 衛藤征士郎先生

一般社団法人日本船舶品質管理協会の活動のご紹介

一般社団法人日本船舶品質管理協会
常務理事 大谷 雅実

はじめに

一般社団法人日本船舶品質管理協会(以下「当会」)は、昭和46年7月に設立された団体で、その出自は、昭和42年、社団法人日本船用工業会に設置された「品質管理室(後に品質管理指導本部)」にあります。

設立時の時代背景は、昭和40年代の高度成長期において海上交通の一層の発展が期待されていました。一方、船舶の航行安全、海事産業における品質管理の重要性が増す中、特に中小企業における品質管理体制の整備が立ち遅れている現状にあり、自主検査技術向上のための技術指導を強力に推進することが急務となっていました。

運輸省当局においても、船舶検査の合理化と効率的な運用を図るために、昭和48年に船舶安全法が改正され、製造認定事業場の範囲が拡大されるとともに、新たに整備認定事業場の制度が導入されました。

当会では、業界としての諸問題の解決と企業間の協調体制の確立、国の施策に即応し得る体制整備のため、必要となる技術者の養成や認定事業場の品質管理の向上を目的として事業を開始しました。

以来、人材養成事業においては「膨脹式救命いかだ」の整備講習事業や船用機器製造工事管理者品質管理講習事業をはじめとして、新たな規制や関係業界の要請に対応して「降下式乗込装置」「GMDSS救命設備」「救命艇装置」等、対象物件を順次拡大して今日に至っています。

当会の事業活動

当会の会員は、次の3つのグループから構成されています。いずれも国の船舶検査制度の円滑な運用に寄与し、船用工業製品の品質の改善、品質管理の向上を図りつつ会員企業の発展に必要な事業を推進しています。会員数については、令和6年5月末時点の数字です。

① 船用機器製造・改造修理・整備事業場(会員数：41社)

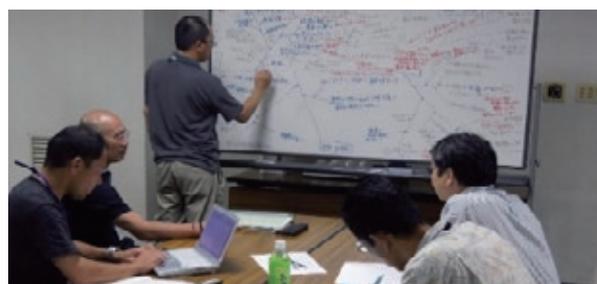
- 船用機器製造・改造修理・整備事業場については、法令に定められた施設及び設備を有し、かつ、品質管理、自主検査の組織、人員等が充実している優秀な事業場を国土交通大臣が

「認定事業場」として認定しています。当該認定事業場において製造、改造修理又は整備される船用機器に係る製造工事等については、国の検査が省略され、当該事業場の自主検査に任されています。

- これらの認定事業場は、国の安全検査の一部を代行するという重大な責務を担っており、常に法定要件を満足する品質管理体制を維持するとともに、経済環境の変動、技術革新の進展等に適正、かつ円滑に対応できるよう努めるべく責務が課せられています。
- 主たる事業は、船用機器製造事業場における製造工事管理者、船用機器改造修理・整備事業場における修繕工事管理者の育成のため、必要な法令知識、工事管理及び品質管理に関する手法等について、それぞれ講習会を開催しています。この講習会を修了し、所定の試験に合格した受講者に対して「船用機器製造工事管理者」（累計1,878名）、「船用機器修繕工事管理者」（累計992名）の資格を付与しています。
- 既に資格を有し、現在実務についている製造工事管理者、修繕工事管理者を対象に、技量の維持、向上のための研修会を開催しています。研修会においては、実務問題及び法令改正事項の解説等の補完教育を実施しています。



講習会の筆記試験



研修会でのグループ討議

② 法定船用品製造事業場(会員数：49社)

- 法定船用品の多くは、国土交通大臣からその製造する船用品について型式承認を受けた法定船用品製造事業場において製造されます。
- 法定船用品は、初めて船舶に搭載するときには、所定の検査が必要ですが、国土交通大臣から型式承認を受け、これに基づき製造された船用品については、検査が簡易化されます。
- この制度によれば、船用品の使用者にとっては、予め所定の品質が保証されるという利点があり、一方、製造者にとっても、国が承認した船用品の製造事業場として社会的信用が与えられることとなります。そのため、これらの事業場は、常に技術の進歩に応じた船用品の品質・性能の改善、向上に努めるよう責務が課せられています。
- 主たる事業は、法定船用品調査研究事業、品質管理調査研究事業、船用品の技術開発事業です。法定船用品調査研究事業では、「船用品の品質の改善、向上に関する調査研究」として、船用品の安全性に対する国際的な動向、新たな船用品の評価方法等の確立、関係基準の見直し等の調査研究を行っています。
- 「国際化対応調査研究」では、SOLAS改正等の調査と周知、外国製船用品の品質管理に関する調査研究の実施、国産の法定船用品の品質管理に関する指針の基礎資料の作成を、

「型式承認調査研究」として「国土交通省型式承認物件一覧表」を作成しています。

- また、「品質管理調査研究事業」では、法定船用品製造事業場における船用品の取扱いに関する諸問題、特に、型式承認を取得した量産品の品質管理や自主検査に関する調査研究を行っています。
- 「技術開発事業」では、船用品における技術開発の活性化を図るため、日本財団のご支援を得て、会員の製品開発を支援しています。



携帯式 LED 式昼間信号灯



簡易型波高計測装置



マイクロフォグ・
スプリンクラーヘッド



自由降下式救命艇で負傷者を
安全に脱出させる方法

③ 法定船用品整備事業場(会員数：76社)

- 法定船用品整備事業場については、法定船用品等で定期的な保守点検が要求される物件の整備に関し、法令に定められた施設及び設備を有し、かつ、整備に関する人員等が充実している事業場を国土交通大臣(職権委任により地方運輸局長)が「認定事業場」として認定しています。当該事業場において整備された物件については、国の検査が省略され、当該事業場の自主検査に任されています。
- この制度は、船用品の品質・性能を担保するための整備技術と整備に係る書類・物品等の適切な管理能力が前提となっています。整備認定事業場は、整備に関し国の検査を代行するという重大な責務を担っており、常に法定要件を満足する管理体制の維持と整備技術の向上に努めるよう責務が課せられています。
- 主たる事業は、法定船用品の整備技術者の育成です。国の安全検査と同水準の検査を行うために必要な法令知識、整備技術、作業管理等について講習会を開催しています。この講習会を修了し、所定の試験に合格した受講者に対して資格を付与しています。
- 既に資格を有し、実務についている整備技術者を対象に、技量の維持、向上のための研修会を開催しています。研修会においては、法令事項及び整備技術の解説等の補完教育を実施しています。



膨脹式救命いかだ整備技術研修会



救命艇装置整備技術講習会

① リアルタイム管理

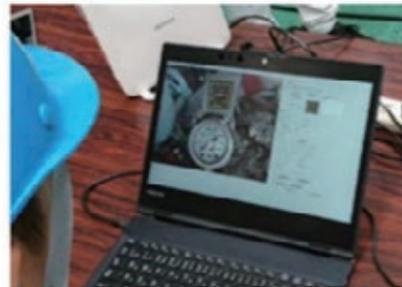
- ICタグ等IoT技術の活用により、部品の加工・組立状況、設備稼働状況をリアルタイムで把握・管理する技術の確立を目的とした研究を実施しました。
- 工作機械の電流値などの時系列データを分析し不適合を検出するソフトを開発し、切削工具の寿命管理に有用であることが確認されたほか、ICタグと画像による工程詳細システム、帳票システムと無線計測器の連携で検査記録入力効率化システムを構築することで工程管理の精度が大幅に上昇しました。

② 検査データのオンライン化

- 製造工程の検査記録のデジタル化、全工程の検査データの「見える化」等により、品質管理の確実化と即応性の強化を図る取り組みを実施しました。
- デジタル化推進のため、「アナログ計器読取り」と「検査データデジタル化と電子データの提出方法」を確立したほか、過去の検査データにアクセスし、季節変動等を自動補正の上、稀に発生する入力エラー等の異常を検出・補正するシステムを開発しました。



スマホによる計器の撮影



読取り値と画像を記録



現場で使えるスマートグラス例



i・リポーター表示例

③ 画像、AIの活用による品質管理の効率化

- 製造工程における品質管理の精度と効率向上を図るため、当時最新の画像計測装置を導入し、不適合の検知と未然防止による費用対効果を明確にした結果、作業効率が最大60%改善するケースを確認しました。
- また、画像を活用した部品の欠陥検出について、部品画像撮影装置を製作し、AIによる欠陥検出システムも開発しています。

- AIを活用した不適合発生予測、各種数値データ分析をインターネット経由で事業場から利用できる仕組み、画像による欠陥検出システム等を開発し、AI技術の活用指針を作成しました。



アーム式3Dレーザー計測機

エンジン部品など複雑な形状のものはレーザー計測でより早く正確に計測でき、3D図面との対比も可能



エンジン部品



左部品を画像計測し理想の線(赤色)を重ねずれの程度を確認した。

2 2020年度「品質管理の高度化システム構築」

船用工業におけるAI技術の活用と普及の促進を図るため、海上技術安全研究所と共同で、当会会員が自由にアクセスし、利用できるシステムを構築しました。

部品・部材の不適合予測・不適合検出技術を開発したことに加え、クラウド上に、「汎用機械学習」「欠陥検出画像認識」「異常波形検出」の3つのアプリケーション(以下「アプリ」)を統合・配置した「品質管理Web AIシステム」を構築しました。

各アプリの特徴は、以下のとおりです。

- 汎用機械学習アプリ：調達品の不適合予測等。
- 欠陥検出画像認識アプリ：AIの学習用データを簡単に登録でき、新しい画像に類似の特徴がないかを判断。
- 異常波形検出アプリ：時系列データによる工作機械等の不適合検出。電流値など時間で変化する時系列データの特徴をユーザーの良否指定に基づき学習。新しい時系列データの良否を容易に判定し、不適合の場合はアラームを発出。

3 2021年度「鋳造品等検査技術の開発」

鋳造品等の効率的・効果的な検査技術を開発することにより、船用製品の製造事業場の要請に応えるとともに、多品種少量の生産工場における将来の自動化等の道を拓くことを目的としてスタートしました。

具体的には、「①内部欠陥検出」「②形状検査」「③表面欠陥検査」の3項目を研究課題とし、製造現場における品質管理の精度と効率の向上を図ることを目標に研究開発を進めました。

研究開発の成果は、内部欠陥検査、形状検査、表面欠陥検査の各アプリを「統合検査システム」として当会会員に公開しています。

① 内部欠陥検出

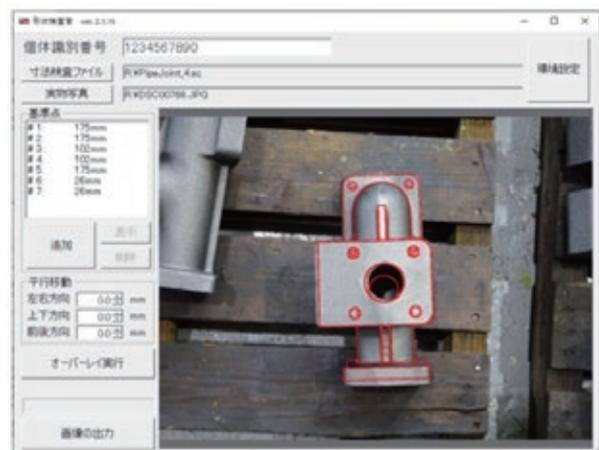
- 最新の非破壊検査技術による内部欠陥検出の可能性の評価を行い、製造事業場の現場で使用できる技術を開発しました。

レーザー超音波可視化装置



② 形状検査

- 2次元図面とデジタルカメラ等の安価な機器を用い、現場で手軽に図面との比較ができる形状検査技術を開発しました。

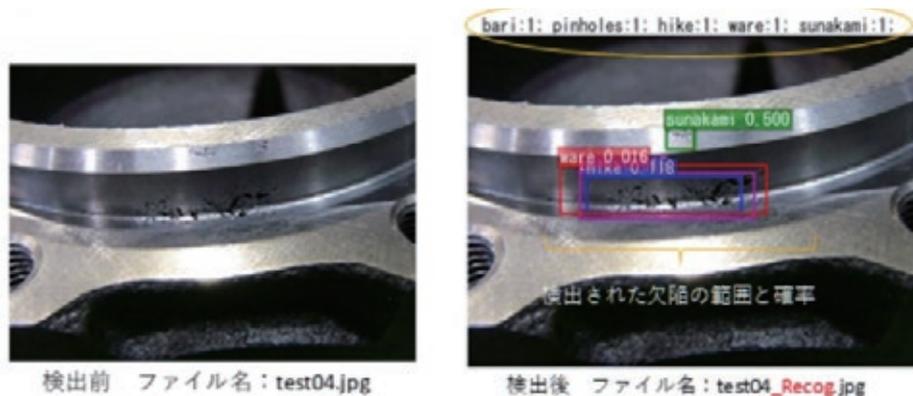


形状検査画面例(タブレット版、重ね合わせた後の画面)

③ 表面欠陥検査

- 2種類の検査用資料「鋳造品表面欠陥識別及び使用判定ガイド」と「鋳造品表面欠陥一覧表」を現場で使用できる実用的な資料として完成させました。
- また、AIを活用した鋳造品検査システムとして、バリや砂噛みなど種類別の判定、ネジ穴等の欠陥ではない形状などを学習させ、欠陥判定から除外させるなど精度を向上させ、実用性を確認しました。

AI活用鑄造品表面欠陥検査システム



(AIによる鑄造品表面欠陥及び欠陥種別判定例)「割れ」を赤枠で、「引け巣」を青枠で、「砂カミ」を緑枠で示している

4 2024年度「船用品整備における品質管理高度化に向けたデジタル技術の開発」

船用品整備事業者の現状は、高齢化や人材不足によるヒューマンエラーの増大が危惧されており、業務効率や品質水準の維持・向上などの課題を解決する方策として、デジタル技術の活用が期待されているところです。

最新のデジタル技術を活用し、整備プロセスのミスの削減、整備記録作成の簡素化が可能とするシステムを構築することとしています。

膨脹式救命いかだの整備の現状の課題と対応策

【現状】手作業が中心であり相対的にヒューマンエラーがしやすい



測定器の読み間違い等整備手順のミス！



チェックシートの記載ミス！



チェックシートから整備記録に転記時の入力ミス！

【対応策】



- タブレット・スマホを活用したチェックシートと整備記録の作成ツールを開発する。
- 規則・型式に応じて一目で整備項目と内容、手順がわかる。
- チェックシートから整備記録に転記する必要がなくなる。
＝入力ミスを撲滅できる！
- 整備作業終了後、現場から整備物件管理システムへの送信が可能となる。

【期待される効果】

- ヒューマンエラー抑制
- 結果として、生産性が向上
- 整備物件管理システムの信頼性向上

終わりに(謝辞)

日本海事代理士会の皆さまには、機関紙「海事の窓」への寄稿という形で当会の事業を紹介できる機会をいただき、ありがとうございました。覚えておられる方もあろうかと思いますが、10年ほど前に芝浦埠頭で開催された、貴会の総会懇親会に乱入した海事局の課長が私です。

改めて自己紹介をさせていただきますと、昭和59年4月に運輸省船舶局(当時)に採用され、九州海運局船舶検査官を拝命、1年後には函館に異動しました。通算2年半と短い期間でしたが、海事代理士の皆さん、造船所や機関整備事業者の皆さんのおかげで、なんとか船舶検査官の職務を全うすることができたと感謝しています。

当会は、昭和46年7月の設立以来、半世紀あまりにわたり品質管理向上に向けた人材養成・指導、各種調査研究を実施してきました。研修会参加者による「グループ討議」では、ヒューマン・エラー抑制に関する新技術への関心が高いものの、議論の結論に「正解」がないのが実情です。デジタル技術の導入といっても、現場の技術者が、実務と並行して取組むのは大変な馬力が必要です。

事務局としては、引き続き、会員企業の声聴きながら、品質管理の高度化に向けてサポートを継続していく所存です。(了)

一般社団法人 日本コンパスアジャスタ協会のご紹介

一般社団法人日本コンパスアジャスタ協会
理事 中島 章

1. 設立

昭和19年から高等商船学校や水産講習所の教官たちは、磁気コンパスの修正に携わる人々の協会設立の必要性を強調していました。以来、良い磁気コンパスを選定し、適切な位置に装備し、正確な修正を行うことの三つの柱を推進する必要性が認識されていました。適正な磁気コンパスに関しては、日本工業規格(JIS)によって品質が保証されるようになりました。さらに、昭和59年にISO25862「船用磁気コンパス、ビナクルおよび方位測定具」が国際規格として発行され、製造規格、装備位置、自差修正の基準が確立されました。しかし、適正な修正を行うための問題は依然として残り、人材の問題が大きな課題となりました。昭和44年に日本船用工業会の法定船用品研究委員会がこの問題が取り上げられ、運輸省(現・国土交通省)もその重要性を認識しました。同年9月27日には、日本コンパスアジャスタ協会の任意団体としての発足を目指しましたが、国家資格を扱うためには法人化が必要であり、人事と資本金の問題で行き詰まりました。

次の手段として、運輸省が権威を認める法人による資格認定が検討されました。幸い、日本船用工業会の品質管理本部が独立して設立された日本船舶品質管理協会が、膨張式救命いかだの整備技術者の講習および資格取

得を行っており、発行した免許証は運輸省に認められていました。この協会が磁気コンパス修正の講習や資格認定を行うことになり、日本コンパスアジャスタ協会からも委員が参加することとなりました。また、日本コンパスアジャスタ協会も日本船舶品質管理協会のメンバーとなり、さまざまな相談に応じる体制が整いました。

こうして、コンパスアジャスタの社会的地位向上を目指し、昭和46年10月2日に日本コンパスアジャスタ協会が発足しました。発足に際して、運輸当局、水産庁、日本船舶品質管理協会、日本海難防止協会、日本船主協会、日本船長協会、日本船渠長協会、全日本船舶職員協会などからの支援を受けることができました。さらに、平成18年に公益法人改革三法が公布され、平成20年12月以降に施行されることとなり、長年の念願であった法人化が現実のものとなりました。平成24年4月からは一般社団法人として新たに出発し、資格を持つ日本のコンパスアジャスタが団結して技術の向上と地位の発展を目指すことになりました。後継者の育成にも力を入れ、各自の修正業務を通じて航海の安全に貢献し、協会の発展を目指しています。

2. 自差修正とは

鉄材を主構成材料とする船舶では鉄材の磁

化により、永久磁石の成分と地球磁気による誘導磁気により船体に装備されている磁気コンパスに複雑な影響(擾乱磁場)を及ぼし、地磁気の方角つまり磁北を示しません。自差とは、磁北と磁気コンパスが示す方位との差角を言います。自差は船体の船首方位により変化しますので、海上において当該船舶を旋回させながら、自差を測定し、修正用磁石等を調整することで擾乱磁場を相殺し、正しく磁北を示すようにすることを「自差修正」と言います。擾乱磁場は船ごとに異なりますので個別にしなければなりません。船内の磁場の変化は経年的な変化や船内工事にも影響されますので、ISOおよびJISでは定期的な修正作業を要求しています。

定期的な磁気コンパスの整備を行なっているかを示す整備証は船舶の安全運行体制を示す重要書類ですのでPort State Controlにおける検査対象となっています。

最近、「遠隔自差修正」とか「リモート修正」とかの名称で簡単に自差修正を電話等で整備証を発行する業者がありますが、擾乱磁場の修正は着岸中とか一つの船首方位での自差の数値で行えるものではありません。弊協会は国土交通省海事局検査測度統括検査官にも現状の危険な状態を申し出ています。

磁気コンパスは、船の重要な法定の備え付け航海計器であり、全船停電などの緊急時にも使用できる安全運行に極めて重要な基本計器です。貴協会の各位におかれましても、定期的な自差修正の励行を指導していただきますことをお願いいたします。

3.コンパスアジャスタになるには

コンパスアジャスタになることを志しましたら、

①弊協会の準会員として入会申請を行う

②年ごとに夏季に開催される8日間のA(基礎)講習会を受講する

③その後、資格を有する正会員のもとで1年間の実習を行う

④実習をおえたならば、4日間のB講習会を受講する

⑤日本船舶品質管理協会の学科試験および実技試験を受けて、合格する

のプロセスが要求されます。資格の取得後からは一人で「見えない磁界」を相手に擾乱磁界を相殺する作業を確実に行うことが要求されます。この段階で不確実な作業はできませんので、自信のある確実な自差修正作業を行わなければなりません。OJT(仕事をしながら訓練していくこと)はできません。これほどの長期にわたっての技術講習ですが、合格率は6割強程度です。

4.一人のコンパスアジャスタの意気込み

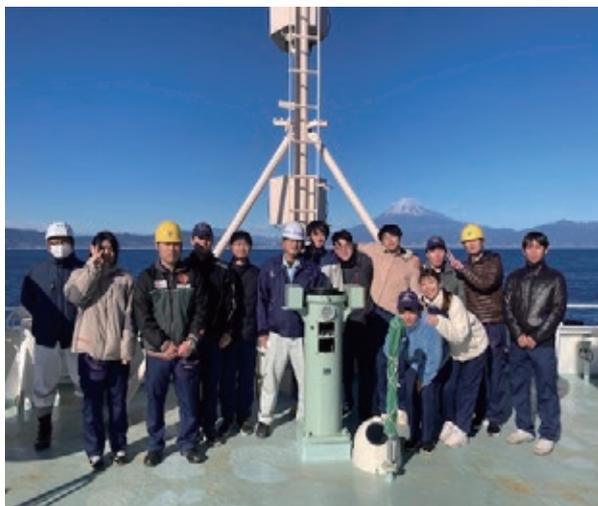
筆者は1988年に日本コンパスアジャスタ協会の正会員に昇格して以来、36年余協会の一員として、コンパスアジャスタを続けております。

その36年の間には様々なことがありました。遠方ではサモア諸島で行った事。

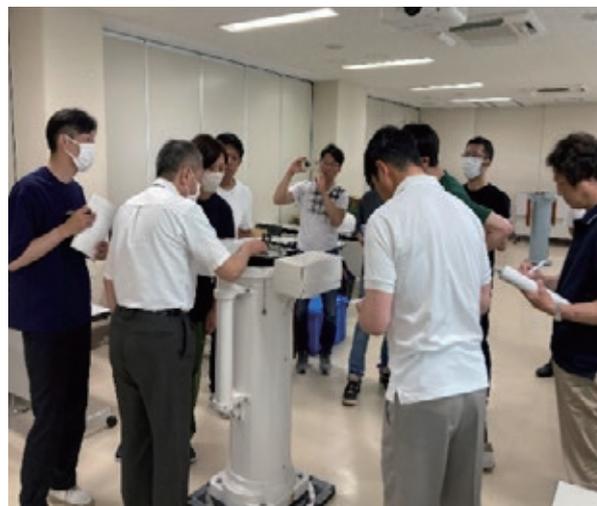
楽しかった思い出は大型鉄鉱石運搬船では修正後に3日ほど待機し、船員の誕生会に招かれカラオケを披露した事。大変だった思い出は、船内磁場が強ク装備品の磁石だけでは十分な自差修正を行えず、他船の備品を借りて行った事。また、自差修正を最近行っていなかった船から、『このままではパナマ運河の通過許可が取れない! 助けてくれ!』とパナマ沖の某船から頼まれ、当時高価だった衛星電話のファックスで自差修正の指南をした事。そして風速25m(風向き+船速)以上の風雨の中

で安全帽やメガネまで飛ばされてもやり遂げた事など、あげていけばきりがありません。その中でも平成6年に建造以来、約30年間ほとんど毎年行っている船の紹介をいたします。その船は、私の母校、東海大学所有の練習船、『望星丸』です。学生たちには次世代を担っていく貴重な人材と思って、良き航海士になれるよう願いながら磁気コンパスの必要性を説きます。それと同時に、GPS、ジャイロコンパスが装備されている現在、なぜ磁気コンパスが必要であるかという事も伝えます。それは幣協会の林会長から教えられた私にとっての金言『磁気コンパスはお守りである』という言葉です。たしかに磁気コンパスを見ながら舵を取る機会は少ないと思いますが、方位を示す機器が壊れ、方位がわからなくなった時に使えるのは磁気コンパスであると言うことです。停電の時には懐中電灯、昔はロウソクなど、備え

あれば憂いなし。磁気コンパスはそのような存在であればと思っています。練習学生には安全な航行を遂行していく為にも、精神論ではありますが、「大切なお守りだと思って常に關心を持っていなさい」と伝えています。仮の話ですが、Gyroが壊れ、戦乱でGPSは使用できなくなる事があるかもしれません。そのような時でも磁気コンパスが適正に整備されていたら、船首針路は確保できます。また六分儀があれば船位置を測位できます。ひと昔前の話みたいですが、その船位と針路さえ確保でき、内燃機関が動けば安全な航海は可能なのです。デジタルの先端技術と基本的な航海術の裏付けがあることで初めて安全な航海ができると、私は信じています。それと同時に、若者の登用と技術の伝承もとても大切です。日本コンパスアジャスタ協会は、講習会、実技指導、研修会などを実施しています。



東海大学学生とのスナップ写真



JCAA講習会実技指導の風景

海事代理士試験合格者・資格者(初任者)のための講習会 (資格者講習会)報告

研修委員 本口 博康

令和6年2月17日(土)アリストンホテル神戸(兵庫県神戸市)において、資格者講習会が開催されました。

本講習会は、前年に行われた海事代理士試験合格者や資格者で初任の実務を再度受講したい方へ向けたものであり、例年多くの方に受講いただいております。昨年までは、東日本と西日本会場の2カ所で開催を基本としていましたが、ご存じのとおり当会の収支状況の改善の一つとして、今回より1か所みの開催とし、研修委員会においても、スタッフの配置や各種経費の削減などを図りました。

さて、開催を減らしたことで受講者数が比較的多い首都圏部以外での開催で受講者数がどれくらい集まるか危惧されましたが、最終的に85名の参加をいただきました。昨年開催は、2会場で82名の参加でしたので、よく昨年並みに達したと思う次第です。

主な講習課程は、以下のとおりです。

	時間	講義内容等
1時限目	10:15-12:00	海事代理士法について(登録・海事代理士の基本的心構え) 「第1条、第9条、第17条～第19条」の主な内容説明
2時限目	13:00-14:40	海事代理士が取り扱う主な業務について「業務の概要と基本的心得」
3時限目	14:50-16:20	「先輩海事代理士によるパネルディスカッション」

参加者の職種を見ると幅広く、海事関係の会社員をはじめ、弁護士、行政書士などの士業者や海事の業務関連としていない方も多数参加しており、海事関係者よりも他の業種の方が圧倒的に多く、個々の既存の職種にプラスして海事代理士業務を行いたいというモデルが伺い知れました。

講義中、各参加者は、熱心に講義内容を見聞きし、また、演習問題にもテキストを見つつ、悪戦苦闘しながら解答に取り組んでおられました。

また、講習終了後の懇親会には、受講生の60名が参加し、本会一部の支部より新規会員獲得のための挨拶活動に来場するなど、多くの交流を深める場を提供でき、有意義な時間が繰り広げられました。

研修委員会では、今回の資格者講習会と中央研修会の運営を行っておりますが、使用する会場の確保時期や高騰する諸経費などの関係から必ずしも受講者にとって最適な受講環境を提供するに至っていません。満足いただけない部分もあるかと思いますが、何卒事情をご理解いただければ幸いです。



「第46回海の写真コンクール」について

広報委員会

令和6年7月15日、「第46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。

コロナ禍により一時は応募数が減少しましたが、昨年からまた増加傾向にあり、今年も海の行事、漁業、海運・海洋生物など広く海をテーマにして743作品(応募者数226名)と多数の応募がありました。

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本会の活動に取り入れられています。なお、公益財団法人日本海事広報協会の各ブロックの海事広報協会の活動の中で、写真コンクールは近畿海事広報協会のみが開催されていますが、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。

選考会当日、中村副会長、西田広報委員が参加し、厳正な審査の結果、古川佐代美様(福岡県北九州市)撮影のタイトル『椰子擦り体験』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。

『帆船のデッキを椰子の実で磨く作業は、船乗りのあいだで"タンツー (turn to)"と呼ばれます。その言葉どおりに、"子供たちが船乗りへの第一歩を踏み出してくれたら"との想いを込めて選びました。』

「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に掲載されていますので興味のある方はぜひご覧ください。

一人でも多くの若い世代の方に海に興味をもって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・船に関係する活動をされている方が、来年度の「海の写真コンクール」に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『椰子擦り体験』

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

関東支部 森 健介

この度、国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 海上技術安全研究所(以下、「海技研」という。)主催の「令和6年度船舶海洋工学研修」における船舶法規(2コマ)を担当させていただきました。

この研修は、当会が日本財団助成事業として発行した「船舶安全法及び関係法令ガイダンス」等を目にされた海技研様より是非にお声がけをいただき、2019年より講師を派遣しているというものです。(令和元年7月「海事の窓」第79号参照)



本年4月、小田会長(当時)から今年の講師役についてのお電話をいただいた時には、私のような経験の浅いものにこの大役が務まるかどうか本当に不安でしたが、昨年まで講師を務められた牧さん(北海道支部)と、その前の講師をされた松村さん(中部支部)より、貴重な資料と多くのアドバイスをいただき、何とか準備を整え当日を迎えることができました。

以前は、対面での研修会でしたが、コロナ以降はオンラインでの開催となっています。講義は私の事務所からでも良いとのことでしたが、配信上のリスクを避けるため、東京都三鷹市にある海技研様の一室をお借りして、講義をしました。

受講者は64名、理系大学卒業の初任技術者の方々とのことでした。

オンラインなので、聴講者の様子をうかがい知ることはできず、決して流暢とは言えない説明でしたが、2時間に亘り一所懸命説明しました。なお、当日は、2019年の講師をされた小田前会長が、姫路よりサポートに来てくださいました。

参加者から、「洋上風力発電の浮体基礎を曳航する場合などは船舶に該当するのでしょうか?また近年海外では浮体にBV認証を取得している事例も見られていますが、日本国内でもClassNK等の認証が必要となるといった動きはあるのでしょうか?」という、私の頭がパニックになるような質問がありました。その時、小田前会長が、「船舶安全法施行規則第1条4項の特殊な構造又は設備を有する船舶を定める告示」や「浮体式洋上風力発電設備に関するガイドライン」を的確にアドバイスして下さり、何とか乗り切ることができました。

最後に、今回の講師の経験は、私自身にとって、大変勉強になりました。

海技研の皆様、そして、サポートして頂いた日本海事代理士会の全ての皆様に感謝申し上げます。



運輸安全マネジメントへの取り組みについて

近畿支部 松居 紀男

令和4年4月23日に北海道知床で発生した遊覧船事故を踏まえ、知床遊覧船事故対策検討委員会が設置され、このような事故が発生しないよう令和4年12月22日に「旅客船の総合的な安全・安心対策」が公表されました。

これにはハード・ソフト両面の対策が盛り込まれており、「事業者の安全管理体制の強化」につき講ずべき措置として「小型旅客船事業者に対し運輸安全マネジメントの取組を強化させ、経営トップの安全意識の底上げ・向上を図る。特に、経営トップの交代があった事業者、事故を発生させた事業者等には、重点的に評価を実施する。」と小型旅客船事業者に対する運輸安全マネジメントの強化が取り上げられています。

日本海事代理士会は、運輸安全マネジメント制度の導入当初より、旅客船事業者内部における安全風土の確立には、運輸安全マネジメント制度に関する理解が必要になると考え、安全運航の確保に資する安全マネジメントシステムの構築、システムの継続的運営の支援を目的として、小規模な船舶運航事業者に対する運輸安全マネジメント支援事業を2009年から継続しています。

ここで改めて運輸安全マネジメント制度について取り上げ、これまでの当会の取り組みについて振り返ってみたいと思います。

1. 運輸安全マネジメント制度導入の経緯

2005年(平成17年)に福知山線の脱線事故をはじめとして、ヒューマンエラーによる事故が相次いだことから、ヒューマンエラーによる事故の防止対策について検討され、その結果、運輸安全マネジメント制度が導入されました。

この制度は、

- ① 運輸事業者自身が経営トップから現場まで一丸となって安全管理体制を構築し
- ② その安全管理体制の取り組み状況を国が確認・評価する

という仕組みです。

国が規制を設けて監督する従来の方法とは異なり、運輸安全マネジメント制度では、主体的に運輸事業者が安全管理体制の構築・実施・改善に取り組み、国はそれを支援するというものです。

この「安全規制+事後監督」と「運輸安全マネジメント」の両輪により、輸送の安全の確保を図ります。

2. 運輸安全マネジメント制度の概要

運輸安全マネジメント制度では、事業者自らが自主的かつ積極的に輸送の安全に取り組み、構築した安全管理体制をPDCAサイクルにより継続的に改善し、安全性の向上を図ることが求められています。

PDCAサイクルは、Plan(計画の策定)、Do(実行)、Check(チェック)、Act(改善)の4つのプロセスを繰り返し、安全への取り組みを進めるフレームワークです。

このサイクルを通じて、安全性を向上させるための修正や改善を繰り返し行います。

国土交通省が2006年に取りまとめた「安全管理規程に係るガイドライン」は、事業者の安全管理体制の構築・改善に係る取組のねらいとその進め方の参考例を示しつつ改定を重ね、運輸事業者が安全管理体制を構築し、改善するための手引きとして活用されています。

以下は、そのガイドラインに取り上げられている14項目です。

(1) 経営トップの責務：

経営トップが正しい安全意識を有し、リーダーシップを発揮して安全管理体制を適切に運営すること。

(2) 安全方針：

経営トップが明確な意図と方向性を示した安全方針や目標を策定し、社内全体で共有すること。

(3) 安全重点施策：

自らの安全に関する具体的な課題解決に向け、安全方針に沿い、設定された目標を達成するための取組計画を作成し、実施すること。

(4) 安全統括管理者の責務：

安全管理を統括する役職を設置し、必要な責任・権限を与えること。

(5) 要員の責任・権限：

安全管理体制を適切に構築・改善するために必要な要員の責任と権限を明確にし、周知すること。

(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保：

安全に関する情報の適切な伝達とコミュニケーションを確保すること。

(7) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用：

事故やトラブルに関する情報を収集するとともに、集めた情報を適時、適切に経営トップまで報告すること。

(8) 重大な事故等への対応：

重大な事故が発生した際の対応策につき、責任や権限を明確にするとともに具体的な手順等を定め周知すること。

(9) 関係法令等の遵守の確保：

運輸に関連する法令や規定を遵守するための体制・仕組みを構築すること。

(10) 安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等：

安全マネジメント体制を維持するための教育や訓練を実施し、必要に応じ見直し改善をすること。

(11) 内部監査：

定期的な内部監査を行い、改善点を特定すること。

(12) マネジメントレビューと継続的改善：

少なくとも1年毎に安全管理体制が適切に運営され有効に機能しているかを確認するため、定期的に見直しを行い、必要に応じた改善を継続的に行うこと。

(13) 文書の作成及び管理：

安全に関する文書を適切に作成・管理すること。

(14) 記録の作成及び維持：

安全に関する記録を適切に作成・保持すること。

※ 詳細な内容は「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン～輸送の安全性の更なる向上に向けて～」を参照願います。

また、小規模海運事業者が、より効果的に安全管理に取り組むことができるよう「小規模海運事業者における安全管理の進め方～事故・トラブルの防止に向けて～」が冊子として作成公開されています。

◎小規模海運事業者の定義

【旅客事業者】

- ①一定の輸送量を有する事業者又は離島生活航路事業者であって、海運事業に係る陸員数が5名未満であり、かつ、経営トップが安全統括管理者又は船長を兼務している事業者
- ②海運事業に係る陸員(常勤役員を含む。)の人数が常時10名未満の許可事業者
- ③特定旅客定期航路事業者(他の許可事業との兼業を除く。)
- ④届出事業者(外航旅客航路事業者を除く。)

*一定の輸送量：年間輸送人員10万人以上または輸送人キロ200万人キロ以上

【内航運送事業者】

海運事業に係る陸員(常勤役員を含む。)の人数が常時10名未満の事業者

この冊子に示されている取り組むべき安全管理に関する項目は以下のとおりです。

(1) 代表者(経営者)の役割

(2) 安全管理の実施

(3) 安全管理の取り組み状況の点検と改善

※詳細な内容は「小規模海運事業者における安全管理の進め方～事故・トラブルの防止に向けて～」を参照してください。

小規模海運事業者が輸送の安全性を向上させるためには、定期的に安全管理の取り組み状況を点検し、把握した問題点を改善することが重要です。特に代表者(経営者)および安全統括管理者は、以下の取り組みを行うべきです。

- (1) 安全統括管理者は、少なくとも年に1回、安全重点施策(安全目標)の達成状況や安全管理の取組状況を「安全管理の取組状況の自己チェックリスト」を活用するなどして、点検し、その結果を代表者(経営者)に報告する。
- (2) 代表者(経営者)は、上記(1)の点検の結果、問題があることが判った場合には、必要な改善を行う。
- (3) 安全統括管理者は、社員に指示するなどして、上記(1)及び(2)の実施状況を記録し、保管する。

3. 日本海事代理士会の取り組み

2009年(平成21年)から小規模旅客船事業者を対象として、財団法人海事センターからの補助を受け、全国各港で運輸安全マネジメントセミナーを開催することとなりました。

神戸大学海事科学部との協力により、海事関係の学識経験者から知見を得て、運輸安全マネジメントに関するガイドブック「すすめ!チーム・アンゼン」や「船舶運航事業者のための内部監査のすすめ方」を作成し、セミナーの資料として準備を整えました。



また、セミナー講師養成のため国土交通省から養成講習担当講師を派遣していただくなど、国土交通省、学識経験者、品質保証に関する有識者の協力を得て、セミナーの質を担保する仕組みを構築しました。

2009年2月の大阪市を皮切りに、小樽市、石巻市、柏崎市、東京都港区、松江市、今治市、佐世保市と一部地方運輸局のタイアップを得て、小規模旅客船事業者を対象とするセミナーを開催し、翌年以降も参加事業者が少数であってもセミナーを開催しています。

旅客船事業者だけでなく、内航海運事業者も対象とし、幅広く海運事業者に対する運輸安全マネジメント支援活動を行っています。

さらに、毎年各地で開催された海フェスタの会場で運輸安全マネジメントシステムの紹介を行うなど、広報活動にも注力してきました。

日本海事代理士会には、海運事業者の安全運航に資することを目的に運輸安全マネジメント支援活動を今後も継続し、社会的な役割と責任を果たしていただきたいと思います。



神戸まつり第46回神戸港カッターレース参加報告

神戸支部 橘 和幸

- ◎開催日時 2024年5月12日(日)
- ◎開催場所 神戸港新港第1突堤西側海域
- ◎参加者 (神戸支部)平原秀浩、丸茂晃裕、本口博康、堀坂明生、松尾重紀、橘和幸
(近畿支部)西島幸男、三木伸介、瀨本太司、四方裕一郎
- ◎チーム名 マリタイムアクセス

1979年に全国で初めて開催されて以来、神戸港の伝統として続く、市民向けのカッターレース大会に海事代理士会のチームとして参加しました。手漕ぎボートを8名のメンバーで息を合わせて漕ぎ、速さを競う競技です。

本番に向けて4月13日(土)神戸大深江キャンパスにて、練習会に参加しました。元深江丸キャプテンのコーチングで本番に向けてチームワークもアップ!

本番当日は、曇り空の中、神戸運輸監理部、海運港湾などの企業、大学OBチーム、市民グループなど、52チームの出場となり、神港第1突堤は熱気ムンムンでした。私達チーム「マリタイムアクセス」は激戦の中で力を尽くしましたが、決勝進出は叶いませんでしたが、1回戦、競合チームの中、2番手でゴールを果たし、その成果に喜びを感じています。この経験から参加メンバーは多くを学んだと感じています。

今回のレース参加は、単なる競技ではなく、海事代理士のチームワークや挑戦への意志を示す貴重な機会でした。海事代理士のCMとしての役割を果たす一方で、業界内外の他チームとの交流を通じて、海事代理士会の存在感を高めることができ、有意義な時間を過ごしました。アナウンスされたチーム紹介内容は次の通りです。「一般社団法人日本海事代理士会 神戸支部・近畿支部有志によるチームです。初心者や学生時代の経験者の50歳オーバーのチームですが、さすが海事代理士と言われるようなフェアプレイで若い頃のエネルギーと勇気を持って、レースにチャレンジします!」

最後に、参加メンバー、活動への寄付金を提供いただいた神戸支部・近畿支部、そして応援してくださった皆様に、心より感謝申し上げます。

チーム「マリタイムアクセス」一同



神戸大深江での練習風景



本番レース風景



「マリタイムアクセス」チームウェア



東京海洋大学第64回海王祭に参加しました

関東支部 石塚 美知子

関東支部は令和6年6月1日～2日開催の東京海洋大学第64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。

初日は、前日までの悪天候から一転、大変気持ちのよい晴天となり、野外ステージでのバンド演奏やアイドルによるイベント、また、学生らによるジャンクフード系の屋台や、屋内でのジャズ喫茶など、どのブースも大変賑わっていました。

外気温が25度前後と過ごしやすい陽気で、野外ステージ前の芝生でくつろぐ方も多く、中には明治丸に乗船し、そこからアイドルを応援されているファンの方もいらっしゃいました。

ちょうど、アイドルイベントの最中に焼きそばを買いに行ったのですが、できあがりを待つ間、「屋台」→「芝生でくつろぐ人」→「アイドルステージ」→「明治丸」→「アイドルファンのダンス」と一直線上にたくさんのイベントが乗るといって非常にレアな景色を見つけて、「ふむ。これぞ学園祭」とフレッシュな気持ちになり、待ち時間も楽しむことができました。

2日目も昼過ぎまでは絶好の学園祭日和で



来場者も多く、前日同様の盛り上がりとなり、特に、さかなクントークショーの整理券はあっという間になくなる人気ぶりでした。人気といえば、プラネタリウム



も大人気でした。越中島キャンパスには国産最古のプラネタリウムがあり、海王祭開催時には、一時的に一般公開されているのですが、ちょうど5月にNHKの番組で海事普及会の活動の一環として紹介されたこともあり、朝から整理券を入手するために長蛇の列ができていました。学生さんらの「ここから先はキャンセル待ちです!」「お待たせしました。追加公演が決まりました!」の声が人気のイベントであったことを証明していたと思います。

また、海王祭実行委員会の皆さんや学生さんらの対応が素晴らしかったです。実行本部に何度か立ち寄りましたが、出展者や来場者からの問い合わせに対して、丁寧にわかりや

すく回答され、また、状況が分かりにくいと判断されたときは、現場まで見に行きますよ。と気持ちよく対応して下さいました。決裁者が不在の際も、抜群のチームプレイで解決されている姿を見て、なんて心強い運営サイドだろうと感じました。おそらく、他の出展者や来場者も同じように感じていたと思います。

さて、肝心の我々海事代理士のPRですが、海王祭参加にあたり、広報物として紹介パンフレットとクリアファイルを1,000部用意しました。参加スタッフの活躍によりほぼ配りきることができ、特に屋外で配布したパンフレットを見てブースに来て下さった方が多かったように思います。

今年は屋内の廊下突き当たりのブースということもあり、全体的に訪問者は少なかったと思いますが、逆に、海事代理士に興味があり意識的に来て下さった方は多かったと感じました。

今年も海事法令の相談コーナーを設けておりましたが、2日間でトータル16件の相談をうけました。中には海事代理士の試験を受ける予定の方や、これから関東支部に入会予定の方、また海事マニアの方からの質問もいくつかありました。「AIを用いた海運DXの可能性について」や「プロペラを外している船について」など、具体的な質問には、実務経験豊富なスタッフが対応するなど、状況に応じて臨機応変な対応ができたと思います。一番多かった質問は「海事代理士のお仕事とは」です。中には「今は海技士を目指しているが、いずれは海事代理士になりたい。いつ取得するのがベストですか？」という質問もあり、やはり海事業界に興味のある方が多く来場されていると感じました。

ちなみに、配布したパンフレットにクイズを

掲載しており、回答に来て下さった方が3名いらっしゃいました。今回は海事代理士のクリップ式のピンバッチを景品として用意しており、ケースに入ったバッチはスペシャル感が強く、景品として相応しかったと思います。これもとてもよい広報活動となりました。

最後に、ブースにお立ち寄りいただきました皆様、第64回海王祭実行委員会、来場頂いた会員の皆様、そしてスタッフに厚く御礼申し上げます。



1日目参加者



2日目参加者（小田会長が激励に来て下さりました）

海運会社によるタンカーの SNS採用の実態について

神戸支部 笹木 重雄

私が社長を務める内航タンカー会社では、動画投稿サイトYouTubeに「東幸海運の日常」を掲載し、船会社のことを知らない人にも分かりやすくタンカー会社の日常や裏側を発信しています。現在、動画160本以上を掲載し、チャンネル登録者数は約3万6000人、総再生回数は1400万回以上と、内航タンカー業界では最多と自負しています。

当初は動画を撮影されることに抵抗を感じた乗組員も動画への意識が変化し、入社を希望する学生も増えて採用活動でも効果を発揮しています。

その実績が認められ、令和5年2月14日には、神戸運輸監理部、近畿運輸局合同開催の内航海運活性化セミナーのゲスト講師として、他の海運事業者に向けて講演を行いました。その内容について簡単にご紹介します。



内航海運活性化セミナーに登壇

きっかけはコロナ禍

動画投稿を始めたきっかけは、2020年春頃からの新型コロナウイルス感染症の拡大により、採用活動が厳しくなったことです。当社では毎年8～12名の新規採用を行わなければ、タンカーの運航に必要な定員を確保できません。コロナ禍以前は、全国の船員向けの就業フェアや船員を養成する学校を回り、学生に会社のアピールを行っていました。

ところが、緊急事態宣言で就業フェアは軒並み中止となり、海員学校訪問もできなくなりました。船員の採用ができなければ、船舶の運航現場にも影響が及びかねず、これは

大変だと焦りました。

その頃、YouTubeで集客をしているオンライン講座に参加し、同じように採用活動にもYouTubeを使えないかと思い立ち、とりあえずYouTubeに1本の動画をあげました。過去に撮影したものを会社紹介として投稿したところ、この動画は86回再生されました。そのうち60回は身内や知り合いでしたが、それでも新卒の学生が1人、動画を見て入社を希望してくれました。1人採用できたので、もうちょっと力を入れてみようと思いました。

知人のYouTuberに相談し動画を見てもらったところ、「船会社に就職しようと決めた人にしかわからない内容だから、作り直したほう

がいい。」とアドバイスを受けました。さらに、「YouTubeの動画は、職場の雰囲気が伝わる“日常”を出すことで、そこで働くイメージが伝わり、働きたいと思える人が出てくるのではないかと」とアドバイスをもらいました。

その日から、タンカーの日常を伝えることに特化して発信を始めました。「とりあえず500本作ること」と言われ、1日2～3本作ろうと思って始めましたが、1週間ぐらいすると、睡眠時間が毎日2時間くらいとなり、これは体がもたないと思いました。それでも、とにかく出せるものを出していこうと、少しペースを落としながらも毎週毎週、動画を投稿し続けました。

最初の頃は再生回数が2桁の前半ということもありましたが、動画を30～40本出した頃から反応が変わり始めました。再生回数が200～400回と3ケタに乗り出し、半年ほどして、ある動画が突然4000回再生されました。内容は、『タンカーを全速力で走らせて、全力で舵を切ったらどうなるか』という、社内記録として撮影した映像でした。投稿した時は、あまり再生が伸びなかったものの、誰かの目にとまって拡散したようでした。

そこで、それからは“日常”だけでなく“役に立つ”動画も増やすことにしました。

タンカー船の乗組員の意識も変化

再生回数が増えるにつれて、採用活動にも乗組員にも変化が出てきました。

ある船員養成施設(海技短大)から「貴社に入りたいという学生がいるので面接してもらえないか?」と連絡を受け、3人を採用できました。今までは、学校に「学生を紹介してください。」と頼んでも、「学生にはいっぱい求人 coming いるから難しい。」と言われてきました。それが、学校から「コロナ禍の就職活動で我々もどう紹介していいかわからないようだった。」と言われ、動画が参考になったことがわかりました。

学生は、会社選びの参考として、「働いたらどんな人がいるのか」、「会社や船がどんな空気感なのか」といったことを知りたかったようで、YouTubeを始めた1年目は、まだチャンネル登録も400名ぐらいでしたが、当初予定した8人を採用することができました。採用した学生に聞いたところ、「就職する会社の情報を探していた」ということで、タンカー船の仕事を伝える長い動画も1本作ろうと思い、船を着岸させる動画を撮りました。

これは新しい栈橋ができたときに記録として撮ったもので、20万回以上再生されました。配信された後、動画に出ていた乗組員は各地の港で、「あっ、YouTubeに出ていた航海士さんですね。栈橋につけるのがうまいですね。」と言われ、ずいぶん知ってもらえるようになったようでした。

当社のタンカーの乗組員は3カ月乗船勤務した後、約1カ月を陸上で休むサイクルですが、休暇中に家族から「船の上できちんとお仕事していたんだね。」と言われて評価が上がったと話す乗組員もいました。



チャンネル登録者数の推移 最初は登録者1人から始まった

実はYouTubeをはじめた時の乗組員の反応は大変でした。

「どうしてYouTubeに出ないといけないのか。」という声も多くあり、本人の承諾を得ないまま撮影された動画が出たことで苦情を受け、本人に謝りに行ったこともあります。しかし、スピード感を持ってやらなければ、他社が始めてその後やっても追いつけなくなると思い、最初は手探りでとにかく数を出すようにしました。

着栈の動画を出した頃、他社の航海士からコメントがあり、「動画を出してくれてありがとうございます。自分たちは事故を起こさないように日々やっているが、そういうところを見てくれていない、評価されていないのではないかと感じているが、動画で一般の人々に自分たちの仕事が広がることに感謝しています。」とありました。船員の中にも、自分たちの仕事を知って欲しいと考えている人はいると確信しました。

当社の乗組員も、動画に出たことで家族やお客様、他社から話題となったり、評価されたりしたことでYouTubeへの理解も徐々に深まっていき、映ることへの抵抗感が低くなってきたと感じます。ただ、それでも映りたくないという人はいます。

動画制作で心がけていることは、何かを批判しないようにすることです。例えば、「これよりもこちらの方がいい」といった比較は避けています。当社はこんなスタイルでやっている。」という情報を、そのまま出しています。あえてよく見せようとすることはしていません。船内の厨房で船のコックさん(司厨長)が料理を作っているところを撮影したとき、司厨長から「事前に撮影すると言ってくれたら、もっといいのを作ったのに。」と言われましたが、それではダメなんです。いつもより

よくした映像にしたなら、新人が船に乗ってから『思っていたのと違う』と感じてしまいます。あくまでも普通の“日常”を撮影するようにしています。

タンカー船員を人気職種にしたい

YouTubeなどの発信を始めて4年が経ち、それまでとは大きな違いが出てきました。

以前、企業セミナーがあっても、国内のタンカーの船会社のブースにはあまり学生は来てくれませんでした。でも、最近タンカー会社は人気になっています。当社はYouTube 2年目から求人8人に16人の応募があり、私が会社に入って以来初めて選考を行いました。それまでは応募も少なく、きた人は全員入社して欲しいという状況だったからです。

もちろん動画以外の影響もあるとは思いますが、近年はSNSやYouTubeをやっているところは会社として強くなっている印象があります。外部から自分たちを知ってもらうことが、船員の意識を高めているように感じます。船員同士の会話でも、他社から『お宅の会社はいいよね』と言われるようなタンカー船社がいくつも出てきていて、当社でもタンカー船員の離職率はだいぶ減りました。

もしYouTubeをやっていなかったら、現在はかなり厳しい状況に追い込まれていただろうと思います。2年前までは当社のあり方をYouTubeで紹介しているだけでした。実はそれ以降、従来のような大々的な募集活動はしていませんが、必要な船員は確保できるようになってきました。

2023年に運航船舶が1隻増えることになり、再び乗組員不足になりました。このため2年前から発信をはじめたX(旧ツイッター)で募集を呼び掛けたところ、その日のうちに2

通の履歴書が届きました。YouTubeだけで採用できる時代は終わり、双方向性のある発信も必要とされる時代になりました。

将来どうしたいか

最近、YouTubeやXで自社のための発信は行っていません。タンカーとはどういうものかというのを動画で紹介するようにしています。これはタンカー船員という仕事を、多くの日本人に知ってもらい、もっと人気の職種になったら嬉しいからです。

認知度を広めて、みんなが憧れるような職種になって、陸上の人が「タンカーの船員っていい職業だよな。」と言ってくれるまでになれば、タンカー業界が抱える船員不足の問題は解決するのではないかと考えています。

船員不足問題は国内の船会社にとって大きな問題でいろいろと議論されてきました。そういう議論に風穴を開けたいという思いがありました。

当社だけでなく、他社も含めさまざまな視点やスタイルの動画を出して業界で盛り上げ、より多くの人に関心を持ってもらいたいと考えています。自社だけ良くて、他のタンカー会社が人不足だと人の引き抜き合いになってしまいます。国内のタンカー船員のステータスを向上させることが重要だと考えています。

そのような思いをもって今も情報発信を行っています。

「社内恋愛はOKですが船内恋愛はNGです」のツイートは890万回以上も表示され、Yahooニュースやミヤネ屋、グッドモーニングなどのテレビにまで取り上げられました。

恥ずかしながらも、女性船員も乗っている

会社であることなどを興味深く見ていただくきっかけになりました。



Yahoo!JAPAN ニュースより

七尾港に停泊中の遊覧船から降りようとしていた時だった。持っていた携帯電話から緊急地震速報が響いた。ここ数年、能登半島の先端の珠洲市を震源とする小さな地震が頻繁にあったので、また珠洲市で震度4くらいの地震が発生したのであろうと思った。

車で待っていた娘も緊急地震速報を聞き不安になったのか、車から降りてきた。グラグラと地面が揺れた。体感で震度3ぐらい、珠洲市はかなりの揺れだろうと思った。娘と二人で車に乗り、発進してすぐに二度目の緊急地震速報がなった。地面が大きく揺れ、ひび割れ、そこから水が噴き出してきた。地面の割れは車で越えられないほどになり、車を降り遮蔽物のない空き地まで行き、揺れが収まるのを待った。経験したことのない大きな揺れが長く続いた。電柱が斜めになり、建物の屋根が崩れ落ちた。揺れが収まると近くにいた数台の車が走り去った。

通常であれば車で30分ほどの距離にある自宅に夫がいた。自宅に戻らなくては、そう思い車に戻った。自宅へ向かう道路はあちこちに大きな亀裂が走り、水が溢れていた。車のラジオが大津波警報を伝えた。携帯電話で夫と連絡が取れた。夫は自宅の近くの避難所に指定されている小学校にいた。

私と娘は津波から避難するために、市内の総合病院に車で向かった。総合病院の広い駐車場にはすでに避難してきた車でいっぱいだった。人がたくさんいるというだけで安心

できた。そこにいる間にも余震が度々あった。

しばらくすると駐車場を離れる車が多くなった。私と娘も夫と合流するため駐車場を出た。道路は大きな段差や亀裂、土砂崩れで通行できない箇所が多く、Uターンしたり回り道をしたり、2時間近くかかり夫と合流することができた。小学校は避難所として開放されていたが、車の方が暖かいし落ち着けるであろうと、車中泊をすることにした。

目を閉じてはいたが、眠ることなく1月2日の朝を迎えた。

あの日から半年、復旧・復興はまだ始まったばかりだ。大きな地震を経験した他の被災地と同じく、何年経っても全てが震災前のように戻ることはない。地球は遥か昔からこうやって形を変え、これからも変わり続ける。地震の前も今も能登には山が有り、海が有る。だから、私は変わらず能登にいる、今もこれからも。

「能登はやさしや土までも」能登はそんなところだ。

最後になりましたが、能登のことを気にかけて支援していただいた皆様に、この場を借りて御礼申し上げます。



能登の里山里海



お熊甲祭(国指定重要無形民俗文化財)



立山が見えると雨が降る



和倉温泉花火大会



石崎(いっさき)奉燈祭

編集後記

毎日暑い日が続いていますが、皆様は健やかな日々をお過ごしでしょうか。

今年は梅雨入りが遅く、梅雨とは思えないほどの猛暑が続き、降れば災害級の豪雨と、年々気候が激しくなっているようです。

東京では、7月上旬に熱中症で死者が6人も出たとの報道がありました。

熱中症は夜間でも危険です。水分補給をしっかりと行い、エアコンや扇風機を活用して、少しでも快適に過ごせるように注意が必要です。地球温暖化対策としてエアコンの使用を控える声もありますが、この暑さではエアコンを使わないことは自身の健康を害する可能性があります。健康と環境のバランスを取ることは難しい問題です。

さて、本号の表紙には、夏の海と国際信号旗を配置してみました。

センターのUW旗・・・ 皆様のこの夏の安全を心からお祈りしています。

3期6年間、広報委員長を務めさせていただきました。在任中に多数の寄稿をいただき、心から感謝申し上げます。ありがとうございました。（なかむら）

この度、広報委員長を引き継いだ遠藤と申します。広報委員会も新たな顔ぶれを迎え、新体制がスタートしました。

当会のことをより広く・深くPRできるよう、また会員の皆さまが知りたい情報を適時・的確に提供できるよう、様々なツールを駆使しながら工夫を重ねて活動してゆく所存ですので、どうぞよろしくお願いたします。

なお、今号の編集では、前期広報委員にも引き続きご協力いただきました。お忙しい中寄稿して下さった皆様、編集に携わって下さった新旧委員の皆様、この場を借りて御礼申し上げます。（遠藤）



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