

第90号
令和7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



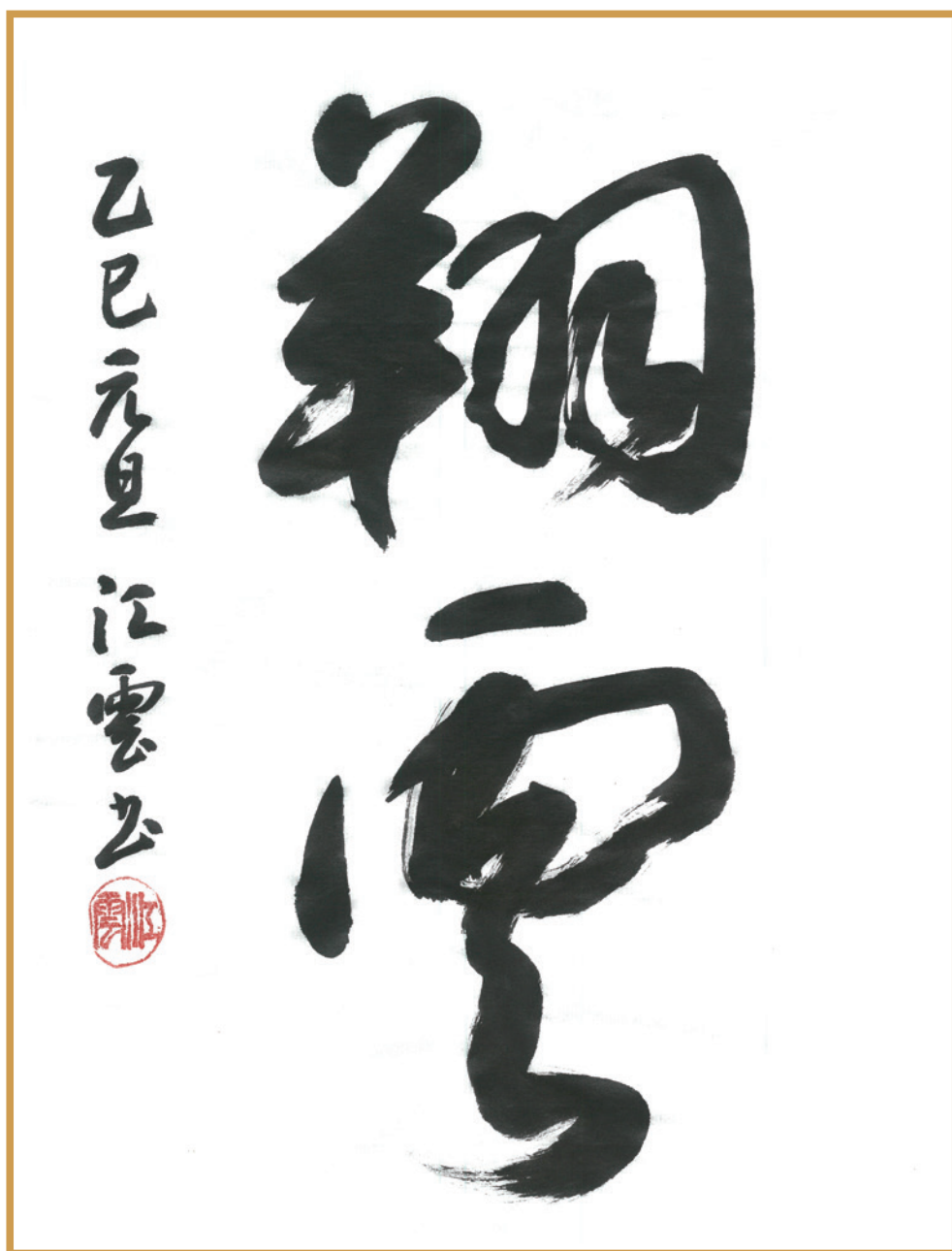
一般社団法人 日本海事代理士会

海事の窓

2025年1月 第90号

目次

巻頭言 二木副会長あいさつ	1
寄稿1 +ONEマーク制度の 運用開始に向けて	3
国土交通省 海事局内航課長 伊勢 尚史	
寄稿2 発展する西部陸海新通道と 中老班列調査の旅 ー変貌する東アジアのグローバル・サプライ チェーンを調査してー	6
公益財団法人日本海事センター 企画研究部 福山 秀夫	
会員寄稿 海洋政策と国際協力の最前線 ～海洋政策研究所での経験から～	12
関東支部 加藤 温	
運輸安全マネジメント 支援事業について	15
専門部会 海上交通部会	
安全教育の実施について	16
田村石材株式会社 代表取締役 村角 正博	
令和6年度海事セミナー 「中央研修会」開催報告	17
研修委員会	
今年も開催!大分みなと祭り	19
九州支部 佐藤 睦典	
表彰関係	22
北から南から① 大洗港のフェリー: 海と陸をつなぐ重要な交通手段	24
関東支部 黒澤 義朗	
北から南から② 清盛塚の岩に渦潮ドンとぶち当たる高烏台と 音戸の瀬戸公園を訪ねて	28
中国支部 杉本 康晃	
編集後記	



「翔雲」 めでたい雲のこと

巻頭言

一般社団法人日本海事代理士会

副会長 二木 祥一



謹んで新春の祝詞を申し上げます。旧年中は、海事代理士制度ならびに当会の活動へのご理解とご協力を賜りありがとうございました。また、海事代理士をご愛顧いただいております海事関係者の皆様に厚く御礼申し上げます。

新年を迎えるにあたりまず想起されますのは令和6年元旦に発生した能登半島地震、その後の豪雨災害です。あらためてお亡くなりになられた方々のご冥福をお祈り申し上げ、今なお不便な生活を余儀なくされておられる方々にお見舞い申し上げます。現地の方々と接する機会において力強い復興への思いと力強い行動を実感しております。微力ではありますが海事代理士としてできうること、創造的復興、なりわい再建に向けて汗をかく決意です。

さて、去年の海事関係者の年頭挨拶を振り返りますと、世界的なインフレ、GHG削減、新燃料、Well-being、ESG経営、共創・シナジー、資機材価格高騰、地政学リスク、サプライチェーンの脆弱性、2024年問題、物流デジタル化、モーダルシフト、採用競争力、労働環境の改善、脱労働集約型産業など実に多くのキーワード＝課題が掲げられました。いずれも直ちに解決に至るものではありませんが、ここ1年でDX・GXへの取組み、働き方改革の進展、輸出の回復やインバウンド需要などに支えられ対応や備えが進んだものも多くありました。結果、海事産業においても経済回復の兆しが見えてきたと言えましょう。それでもなお、これらキーワードは令和7年においても最重要かつ喫緊に取り組むべき課題であることに違いはありません。

とりわけ、労働力不足、船員不足への強い警戒感、それに起因する諸課題への対応力確保については予断を許しません。労働力不足の要因には2024年問題のような制度を含むもの、生産年齢人口減少のような根源問題、若手有効求人倍率の高騰と労働環境の問題、技術革新や産業構造の変化に伴うエキスパート不足や高齢化に伴う熟練者のまとまった退職などがあるとされ、これらの要因が複雑に絡み合っています。私ども海事代理士もこのようなトレンドに呼応するように船員労務管理やソフト・ハード両面の働き方改革への助言、次世代船舶への検査対応、運輸安全マネジメント・HSEのDXや新制度への適応、旅客船の総合的な安全・安心対策、若手育成や育成就労制度への関わりなど従来とは異なる業務に携わる機会も増えて参りました。当会としても国土交通省海事局より旅客船事業者

が安全性の向上に積極的に取り組んでいることを評価する「+ ONE マーク（プラスワンマーク）制度」の評価・認証を担う団体に選定され、今年度の運用開始に向けて準備を進めているところです。

前記のキーワード＝課題はいずれも海事産業一丸となって効率化や最適化を希求していく中で解決の糸口が見えてくるものと捉えております。少々話は飛躍するかもしれませんが、例えば日本財団が進める無人運航船プロジェクト MEGURI2040 をみると、自動運航というテーマを実現するために異業種の参画を含む多くのプレーヤーによる共創と競争の調和、産官学連携が大規模かつ巧く機能しており叡智が育まれているように窺えます。造船所の中にはプロジェクトに若手を積極的に参加させ研鑽の機会や他社ベテラン勢その他専門家との交流の場としても位置付けているケースもあるようです。これからの海事産業の基盤強化のヒントになるプロジェクトのあり方ではないでしょうか。労働力不足は足元の問題だけでなく、従来支障のなかった暗黙知の承継不全やスキルの空洞化をきたす要因になり、パフォーマンスの低下や成長阻害、ひいてはサプライチェーンの寸断をもたらし得ます。これは官民とも同様に起きている苦難です。これを乗り越えるためには多様なプレーヤーが集い補完しあいながらの共創が不可欠と思います。

このような状況下と環境認識の中で我々海事代理士は、海事法令の専門家としての役割はもとより、それぞれが得意とする専門性を発揮して多様なプレーヤー間の共創を促進する機能を果たすべき位置にあるのではないかと考えております。今後ともお近くの海事代理士にお気軽にご相談をいただきますようよろしくお願い申し上げます。

令和 7 年が皆様にとり輝かしい年となりますことを祈念いたしましてごあいさつとさせていただきます。

+ONEマーク制度の運用開始に向けて

国土交通省海事局内航課長
伊勢 尚史

1. はじめに

令和4年4月に発生した、26人が死亡した痛ましい知床遊覧船事故を受け、岸田総理からの指示により設置された、海事法制、舶用工学、船員養成等の有識者から構成された「知床遊覧船事故対策検討委員会」(委員長：山内弘隆一橋大学名誉教授)において、国による規制や監督のあり方なども含め、ハード・ソフトの両面から議論が重ねられ、事業者の安全管理体制の強化、船員の資質向上、船舶の安全基準や監査・処分の強化などを含む「旅客船の総合的な安全・安心対策」が同年12月22日に取りまとめられ、そのうちのひとつとして、利用者が事業者の安全性向上の取組を簡便に確認できるようにし、利用者の安心に資するとともに、利用者による事業者の評価・選択を通じて、安全性の向上のための事業者の取組を促進するため、評価・認証制度(マーク等)を創設することとされました。

総理指示の内容：今般の事故を受け、徹底的な安全対策について考えていくことが重要であるため、国土交通省に対して、法的規制のあり方も含めて、安全対策のあり方について検証あるいは検討を行う検討会を立ち上げ、徹底的な安全対策を講じていくよう指示

2. +ONE マーク制度

(1) 制度創設に向けた検討

「知床遊覧船事故対策検討委員会」がとりまとめた「旅客船の総合的な安全・安心対策」を受けて、旅客船事業者の評価・認証制度(マーク等)について、学識経験者、消費者代表、旅客船事業者及び業界団体、旅行業団体、国土交通省海事局で構成する「旅客船事業者の安全性評価制度検討委員会」(委員長：羽原敬二神戸大学客員教授)において検討(令和5年度)を進め、令和6年度中に運用を開始することとしました。

「旅客船事業者の安全性評価制度検討委員会」においては、旅客船事業者の評価・認証制度(マーク等)の「制度の意義」や「旅客船利用者が求める安全情報の内容」について、公正・客観的な評価であり、旅客船事業者及び旅客船の利用者が活用しやすい制度にするためにはどうあるべきかといった視点から検討していただきました。

とりまとめられた概要は資料(+ONEマーク制度の概要)のとおりです。

(2) 評価・認証団体

当該制度における評価・認証は行政行為ではなく、事業者の申請による任意の制度という位置づけから、評価・認証方法は、評価認証団体による書類審査とし、評価認証団体の要件は

- ① 旅客船事業についての知見を有すること
- ② 被評価者である事業者に対し中立的であること
- ③ 全国的組織を有し、多数の申請に対応できること

とされたところであり、先般実施した評価認証団体の公募により、一般社団法人日本海事代理士会が評価認証団体として選定されました。

(3) 対象事業者

本制度の対象事業者は、

- ① 制度創設の発端となった知床遊覧船事故が不定期航路事業者による事故であったこと
 - ② 利用者が事業者を「選択する」余地があるのは、生活航路より観光目的で遊覧船等に乗船する場合であること
- 等を踏まえ、不定期航路事業者としています。

(4) 評価方法

本制度は、「+ONE」のとおり、安全性を評価するものではなく、事業者が安全性向上に積極的に取り組んでいる姿勢を評価するものであるという観点から、評価基準を設定しています。

詳しい評価方法については、今後、一般社団法人日本海事代理士会が実施する講習会において説明されますが、

- ① 利用者が事業者の安全性向上の取組を簡便に確認できるようにし、利用者の安心に資する制度とする
- ② 利用者による事業者の評価・選択を通じて、安全性の向上のための事業者の取組を促進するため、「海難防止・救命・乗客への情報提供」といった「安全性に対する取組状況」と「運輸安全マネジメントの取組状況」について、申請事業者の自認内容を書類審査したうえで評価を実施します。

(5) 2段階評価

本制度は、事業者の申請による任意の制度という位置づけのものであり、また、安全性を評価するものではなく、事業者が安全性向上に積極的に取り組んでいる姿勢を評価するものであるという観点から、第一段階の認証の有効期間を3年、第二段階の認証の有効期間を6年とし、第一段階では、安全性向上に向けた積極性を評価し、第一段階の認証を取得している事業者が第一段階の認証取得の3年後においても同様の取組基準を満たしている場合には、その継続性を評価する第二段階の認証としたことにより、安全性の向上のための事業者の取組が一層促進されることを期待しています。

3. おわりに

旅客船の利用者は、「+ONEマーク」により、事業者が安全性向上の取組を実施していることを簡単に確認することが可能となり、「+ONEマーク」を持つ事業者を選ぶことで、安全性の高い選択が可能となります。

本制度が広く国民に認知され、普及されるためには、貴会による評価・認証が公正・透明性のもとで実施されることが重要となります。

多くの事業者がこの制度に参加することにより、安全性を重視した事業者の取り組みが促進され、業界全体の安全意識の向上に寄与することが期待されています。

+ONEマーク（プラスワンマーク）制度の概要



令和6年度運用開始に向けて調整中

目的

- ① 利用者が事業者の安全性向上の取組を簡便に確認できるようにし、利用者の安心に資する制度とする。
- ② 利用者による事業者の評価・選択を通じて、安全性の向上のための事業者の取組を促進する。

制度の位置づけ

事業者の申請に基づく任意の制度。事業者単位で評価。

対象者

不定期航路事業者

評価方法

評価認証団体による書類審査。評価認証団体の要件は次のとおり。

- ① 旅客船事業についての知見を有すること
- ② 被評価者である事業者に対し中立的であること
- ③ 全国的組織を有し、多数の申請に対応できること

認証期間

3年（上位マーク取得事業者は6年）

評価認証の方法

〈申請要件〉

- ① 事業許可取得（又は届出）後、3年以上経過していること。
- ② 過去に認証の取消しを受けた際の欠格期間に該当していないこと。

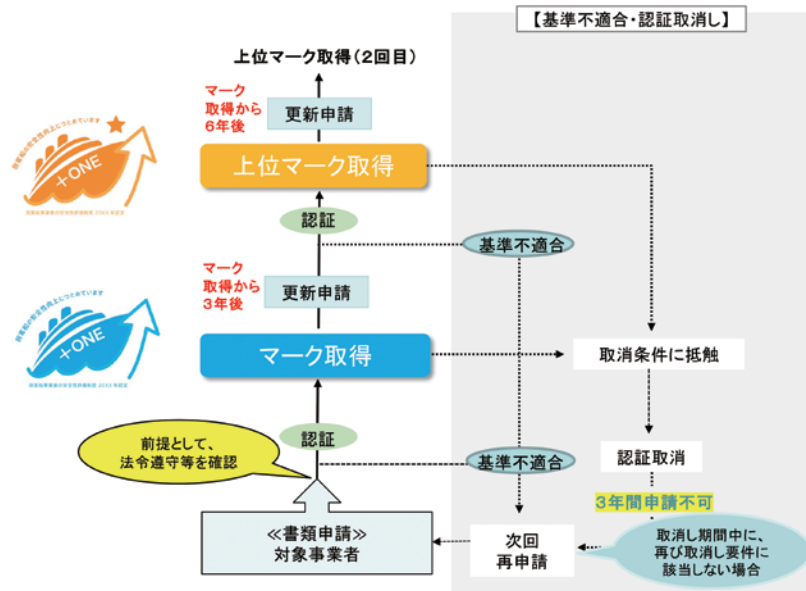
〈評価項目〉

大項目
I. 安全性に対する取組状況 ・「海難防止」「救命」「乗客への情報提供」の3つの観点から評価。
II. 運輸安全マネジメントの取組状況

評価基準は、安全性を評価するものではなく、事業者が法令遵守していることを確認した上で、それを越える上乗せの安全性向上に積極的に取り組んでいることを評価。

- マークを取得している事業者が、次の申請において再び左記の条件を満たした場合は、上位マークを付与。
- 上位マークを取得した事業者は、マークの有効期間を延長する。その次の更新で、再び左記の条件を満たした場合は、上位マークを付与。
- 〈認証の取消し〉
- 認証事業者が以下のいずれかに該当した場合は、認証の取消しを行う。
- 認証を取り消された事業者は3年間申請できない。
- ア. 不正申請等により認証を受けたことが確認された場合
- イ. 認証期間内に認証事業者が行政処分又は安全の確保に係る行政指導を受けた場合

評価の仕組みのイメージ



発展する西部陸海新通道と中老班列調査の旅

ー変貌する東アジアのグローバル・サプライチェーンを調査してー

公益財団法人日本海事センター
企画研究部 福山 秀夫

1. はじめに

2024年8月25日～9月1日まで、中国物流研究会(「中物研」と略す)は西部陸海新通道と中老班列(班列は中国語で列車の意)の現状を調査した。団員は、筆者を含め4名。我々を支援してくれたのは、コスコ SHIPPING・ロジスティクス・ジャパンである。コスコ SHIPPINGグループに改めて感謝の意を表したい。今回の調査は、欽州→重慶→昆明→磨憨(モーハン)の順に行ったので、まず、欽州から始めたい。

2. 西部陸海新通道と欽州港の発展について

西部陸海新通道は、2017年4月その第一便が重慶駅団結村から出発して、欽州港へ向かう便から始まった。これは、2001年から始まった中国の西部大開発の一環であり、2013年の一帯一路構想の陸のシルクロードとしての中欧班列との連携を前提とした中国西部内陸部とASEANとの同一経済圏化を目指した国際物流ルートである。また、2022年1月発効したRCEP(地域的な包括的な経済連携)協定に備えて開発された重慶と欽州を結び、シンガポールへ連なる3都市をハブとし、欽州港を国際ゲートウェイ港と位置付ける国際物流ルートでもある。内陸の輸送モードとしては、トラック・鉄道・船で、

最も重要なものは鉄道である。鉄道は重慶鉄道コンテナセンター駅と欽州鉄道コンテナセンター駅が接続されている。鉄道から港湾へ輸送する連携輸送のことを「鉄海連運」と呼ぶ。逆に港湾に揚げた貨物を鉄道で輸送することを「海鉄連運(SEA & RAIL 輸送)」と呼ぶ。

「西部陸海新通道総合計画」(2019年8月15日付国家発展改革委員会発)によると、ハブとして挙げられている都市は、重慶・成都・欽州・シンガポールであり、アセアンの経済圏形成を目標とする。物流拠点港湾としては、欽州港、洋浦港、シンガポール港が挙げられており、沿線ハブとして、南寧、昆明、西安、貴陽、蘭州、ウルムチ、フフホト、銀川、西寧、湛江、遵義、柳州を、国境ターミナルとして、防城港、崇左、徳宏、紅河、シーサンパンナが挙げられている。西部理解新通道とは、中国西部内陸部全体を対象とする最重要幹線ルートなのである。

西部陸海新通道輸送量は、以下の通りで、毎年10%以上の伸びを見せている。

2021年	70万TEU越え((www.landbridge.com) 2021年12月29日付グローバルネットワーク)
2022年	75.6万TEU 前年比18.5%増加(中国新聞網)
2023年	86万TEU 前年比14%増(同花順7×24快訊)

欽州港の取扱量は、以下の通りで2021年に東京港を追い抜き、2023年には世界30位となり、2020年以降成長を続ける東京港を尻目に急成長している。

2020年	3,950,000(世界47位) 東京港 4,259,755(世界45位)
2021年	4,630,000(世界44位) 東京港 4,325,956(世界46位)
2022年	5,410,000(世界36位) 東京港 4,430,000(世界46位)
2023年	6,210,000(世界30位) 東京港 4,570,000(世界46位)

(欽州港は『One hundred ports 2021』の「The Top 100 ports by throughput in 2020」で初登場。(2021・2022・2023の順位の出所: Lloyd's List ONE HUNDRED PORTS2022と2023と2024))

次に、最近始まった重要な基幹プロジェクトがある。2022年8月に着工され、2029年の竣工を目指す平陸運河建設プロジェクトである。中国南西部の貴州省や雲南省などの貨物は、これまで珠江デルタにつながる西江により珠江へ運ばれ、広州港などから北米航路や欧州航路などの基幹航路及び様々な航路で輸送されてきた。これは、広西チワン族自治区南寧から南へ下る河川がなかったためだが、既存の長江や珠江への物流の負担や緊張を高めていた。そのため、南寧から南へ下る西部陸海新通道計画が始動し、新しい平陸運河建設事業が、2022年8月28日から開始された。起点は、南寧市横県西津貯水池平塘江口で、終点は欽州沙井で欽州港に出る全長136kmの運河である。その大部分は現在沙坪河と欽江を改造するもので、分水嶺約20kmに新たに河道を建設する。投資額は724億3000万元(約1兆4553億円)。2029年12月竣工予定である。この

川から海への連携輸送のことを、「江海連運」と呼ぶ。

平陸運河が建設されることにより、5000トン級船舶の通行が可能になり、中国南西部地区貨物が南寧から平陸運河経由で海へ出ることができ、広州経由で海に出ることと比べると560km以上その工程を短縮できる。西部陸海新通道沿線地区の輸送費用を毎年52億元以上削減することができると試算されている。

2021年の広西チワン族自治区の貨物輸送状況は、トンベースで、道路145,323万トン・水路32,851万トン・鉄道9,267万トン・航空13.48万トンであり、トンキロベースでは、それぞれ754.24億トンキロ・1,918.5億トンキロ・752.24億トンキロ・0億トンキロであった。(出所:『広西統計年鑑2021』)。水路輸送は、トンキロベースでは圧倒的に多く、2029年の平陸運河竣工後は、アセアン向けのかかなり多くの貨物の欽州港シフトが発生すると予想されている。RCEPが発効し中国アセアン間の貨物が増大している中、平陸運河の建設は、お互いに貿易最大の相手国としての貿易の活性化を支える重要なインフラ建設となるものと思われる。

3. 欽州調査

欽州は、広西チワン族自治区の都市で、今回は、欽州港とそれに隣接する欽州鉄道コンテナセンター東駅を調査した。コスコ SHIPPINGグループの貨運代理店ペナビコが調査を支援してくれた。8月25日に日本から広州空港を経由して広州駅から高速鉄道で南寧東駅に入ったが、約12時間かかった。翌26日早朝ペナビコと合流し事務所の

ある欽州港へ向かったが、南寧東駅から欽州東駅まで約30分かかった。ペナビコから欽州港における彼らの業務と欽州港の現況について説明を聞いた。

欽州港は、中国の全国沿海港湾配置計画上では、西南沿海地区港湾群に属する港湾で、防城港港、北海港と3つを一体的に運営する広西北部湾港の中心港であり、広西北部湾国際港務集団(BGPG)が管理する港湾である。2023年には、約621万TEUを取扱い、世界第30位のコンテナ港湾となり、日本最大の港湾世界第46位の東京港の457万TEUを上回っている。2021年に東京港を追い抜いて以来、わずか3年で世界第44位から飛躍し、中国国内でも第8位の港湾に急成長している。その原動力は、西部大開発と一帯一路とRCEP協定を基礎とする集貨戦略にある。西部陸海新通道と重慶や成都で中欧班列と接続し、鉄道を中心とした集貨戦略が推進されている。ルートには、東通道(重慶～懷化～柳州～北部湾港出口)、中通道(重慶～貴陽～南寧～北部湾出口)、西通道(成都～瀘州(宜賓)～百色～北部湾出口)の3つある。欽州港は、埠頭No.1～No.6までが有人の巨大コンテナターミナルだが、No.7～No.10までは、中国最先端の海鉄連運自動化ターミナルとなっている。しかも、No.9、No.10ターミナルは、コンテナ船の大型化の流れに対応した24,000TEU積みの世界最大船型のコンテナ船が着岸可能な水深-18mの大深水ターミナルとなっている。内陸部との輸送はターミナルと接続されている欽州鉄道コンテナセンター東駅を通じて鉄道で行われている。重慶や成都からくるコンテナ貨物は全てこの鉄道駅で取り扱っているということだった。広西北部湾港の取扱量の目標は

2025年までに1,000万TEUであり、訪問したペナビコは達成に自信を見せていた。これが達成できれば、北米航路や欧州航路のような基幹航路を呼び込むことが可能になるとのことだった。

2029年12月竣工予定の平陸運河が完成すれば、長江に次ぐ河川輸送量第2位の西江と接続され、広州港に向かう西江の年間輸送量約2億トンのうち、バルク貨物5,000万トン、コンテナ貨物10万TEUを欽州港に取り込む計画が進行中である。西部陸海新通道は四つの連携から成っている。三港連携(欽州港、防城港港、北海港の一体運営)・江海連携(平陸運河による河川と海の連携)・辺境連携(中越班列や中欧班列の辺境内陸拠点港と北部湾港の連携)・海陸連携(海上輸送と鉄道輸送の連運)の4つである。これらの連携が、中国・ASEANクロスボーダー輸送を構成し、中国西部とASEANとの経済圏一体化を確実に推進しており、北部湾港のハブ港化が、急速に進展している。

4. 重慶調査

翌日27日は、南寧東駅7時36分発高速鉄道で重慶に向かった。重慶駅には12:07に到着し、コスコシッピング・ロジスティクス重慶(「コスコロジ重慶」と略す)の方が待機されていた。ホテルチェックイン後、昼食を済ませ、団結村にある重慶鉄道コンテナセンター駅を訪問した。駅には駅担当者1名と渝新欧物流有限公司(「渝新欧」と略す)の方2名が待っていた。駅構内を車で見学後、駅事務所棟の外にある掲示パネルを見ながら簡単な説明があり、詳細な説明は、翌日のコスコロジ重慶と渝新欧との会合で回答するということだった。

翌28日、コスコロジ重慶の事務所で渝新欧を交えて中欧班列の現状について話を聞いた。渝新欧は、渝新欧国際列車の全てを取扱うプラットフォーム会社である。2011年3月中欧班列の第1便が出発して以来、ずっとその地位を維持している。10年前の2013年2月、中物研が、当時はユーラシア・ランドブリッジと呼ばれていた中欧班列の調査で渝新欧を訪問した。新設されたばかりの渝新欧は、現在では、そのプラットフォーム会社としての地位を盤石なものとしていた。現在、渝新欧の輸送量は急速に増加している。それは、スエズ運河がイエメンの武装勢力フーシ派の船舶攻撃によりリスクが高まっていることから、多くの船舶が喜望峰回りでの輸送を選択しているため、中欧班列の利用が急増しているからである。また、これに西部陸海新通道、中越班列、中老班列による、中国・ASEANクロスボーダー輸送の盛り上がりも重なり、海上輸送ルートの代替ルートとしてクローズアップされているためである。

重慶には陸海新通道運営有限公司(NLS (New Land and Sea Corridor Operation Co. Ltd.))という西部陸海新通道貨物を取り扱う企業があるのだが、今回はその会社のヒヤリングは叶わず、詳細な実態は把握できなかった。ただ、調査前からこの企業に関する資料は、かなり収集していたので、概要は事前に把握できていた。あとは、ヒヤリングによる現場の状況把握だけだと意気込んでいたので、とても残念である。

5. 昆明調査

重慶調査終了後、17時27分発高速鉄道に乗り昆明に向かい、22時31分に昆明南

駅に到着した。コスコ SHIPPING・ロジスティクス昆明(「コスコロジ昆明」と略す)が我々を待っていて、ホテルまで送ってくれた。深夜におけるこの対応には大変感激した。

翌29日にコスコロジ昆明事務所に伺い話を聞いた。昆明鉄道コンテナセンター駅は、中欧班列、中越班列、中老班列、中緬班列の拠点駅であるが、欽州港が、西部陸海新通道におけるゲートウェイとして海のASEANへの窓口だったのに対し、昆明は、ベトナム・ラオス・タイ・ミャンマー・マレーシア・シンガポールなど陸のASEANに対するゲートウェイ都市となっている。中越班列は2017年8月に、中老班列は2021年12月にスタートした。中越班列には、河口(フーコウ)を国境駅とするルートと凭祥(ピンシヤン)を国境駅とするルートの2つがあり、中老班列は磨憨(モーハン)を国境駅とするルートとなっている。現在は、中欧班列の貨物は少なく、重慶と接続される中越・中老班列の貨物がメインとなっている。特に、中老班列に関しては、旅客輸送が盛んで、澜沧(ランツァン)号や澜湄(ランメイ)号は有名である。



(写真1)昆明国際陸港中鉄聯集昆明センター駅

29日午前中に昆明鉄道コンテナセンター駅を訪問した。駅事務所の入り口には、戦略的パートナーとしてコスコ SHIPPINGやシノトランスなどの海運・物流会社、シンガ

ポールPSAや広州港集団などの港湾管理者の名前が入ったパネルが掲げられており、山奥の鉄道センター駅と海運や港湾とが連携戦略を展開しており、その意義を我々は学ぶ必要がある。駅のコンテナゲート入り口には、「昆明国際陸港中鉄聯集昆明センター駅」(写真1)と書かれている。中欧班列、中越班列、中老班列と海運・港湾が、一带一路構想の下で、陸と海のシルクロードが連携する国際複合輸送の発展戦略が進行中であることがよく理解できる。ただ、鄭州・西安・成都のような国際陸港と異なり、金融、保険、ショッピングモールなどの施設が同一場所に固まっているわけではなく、重慶と同様バラバラに展開しており、将来的な発展が期待できる地域であると感じた。

6. 磨憨調査

翌30日には、昆明南駅からラオス国境の磨憨駅まで片道約613km、約4時間半「復興号」という緑色の電車に乗車した。磨憨駅に降り立つと、前面には、澜沧号が停車しており出発を待っているようだった(写真2)。また、駅の山側にはコンテナ列車が止まっており、ずっと奥には、鉄道センター駅があるようだった。磨憨駅のエスニック調の巨大な建物には驚かされた(写真3)。駅でタクシーを拾い、鉄道コンテナセンター駅まで



(写真2)磨憨駅に停車する澜沧(ランツァン)号



(写真3)エスニック調の磨憨駅(旅客駅)

行くと、中老鐵路総合展示区へ案内された。中に入ると入口には、「“一带一路”は、中国・ラオス鉄道を建設し、友好を示す画期的なプロジェクトである。中国・ラオス鉄道は、両国民に利益をもたらす黄金線路である。」と書かれていた。中国のこの鉄道に対する大きな期待が伺える。旅客は、復興号と澜沧号と澜湄号があり、最高時速は、160kmである。昆明～ビエンチャン約1,035kmを10時間30分で走る。貨物列車は、鉄道開通前は約3日間かかったが、開通後は、約30時間に短縮されたということである。

鉄道コンテナセンター駅は、自動化システムが導入されているということだった。内陸の殆ど人がいないところに、国境貨物駅が自動で貨物を取り扱っているとは、やはりすごいことだ。調査前は、日本でも、また、昆明においてさえも、磨憨の役割は通過だけなので大きくはないと過小評価されていたが、現実とは異なり、多くの貨物が取り扱われていることが分かった。昆明への帰路も4時間半かかり、昆明に到着したのは、21時頃となり、1日の移動距離が、1,226km、9時間の大移動調査となった。

9月1日(日)に上海経由で日本に帰国した。その後、10月17日には中国物流研究会例会で報告し、11月18日～22日にかけて、日本海事新聞に調査報告を4回に分けて掲載した。調査結果はそちら

をご参照いただきたい。

7. おわりに

今回の調査で分かったことは、一帯一路が、東アジアのグローバル・サプライチェーンを、アジア域内物流や東アジア欧州間物流において、急速に変化させつつあり、中欧班列や中亜班列などのユーラシアのランドブリッジ輸送と海上輸送を連携させ、東アジア地域に広大で自由な物流エリアを建設しつつあるということである。このことは、2020年に始まったコロナ禍にお

けるグローバル・サプライチェーンの混乱と途絶、2022年のウクライナ問題に端を発するロシア回避ルートの開発、2023年12月に開始されたイエメンフーシ派の紅海航行船への攻撃による喜望峰回り航路の常態化、2023年から始まった気候変動の渇水問題によるパナマ運河通航制限などの想定外の事態への対応に関し、ユーラシアで一帯一路によって構築されつつある陸のシルクロードと海のシルクロードの連携する国際複合輸送ネットワークが、重要な役割を果たしつつあることを示していると思われる。

海洋政策と国際協力の最前線

～海洋政策研究所での経験から～

関東支部 加藤 温

1. はじめに

私は、2023年12月の海事代理士試験に合格し、2024年1月に海事代理士の登録を済ませ、同時に海事代理士会に入会しました。普段は公益財団法人笹川平和財団海洋政策研究所に勤めております。

海洋に関する仕事に従事しているということから今回機会をいただきましたので、私のこれまで携わってきた業務を中心に海洋政策研究所の活動を紹介できればと思います。

2. WMU奨学金事業

私が入職して始めに担当したのは世界海事大学(WMU)笹川奨学事業でした。海洋政策研究所は、日本財団の支援を受けて、主に海事・海洋関連組織で働く公務員に奨学金を提供しています。奨学金を受けてWMUに通う奨学生は、2年間の修士課程を修了すると自国の配属先に戻ります。奨学生は2年間にわたって専門的で高度な知識を学ぶだけでなく、国際的な人的ネットワークを形成することができます。加えて修士号を取得することで、帰国後は昇進し重要なポストを任される機会を獲得するケースが多いようです。海洋の分野においては、このような国際的な基準を重んじ、また国際的

な感覚を持つ人が活躍することで、海洋を保全し同時に持続可能な利用につながると考えられます。

WMUはスウェーデンのマルメにあります。東南アジアやアフリカなどの途上国から通学のために引っ越しをする奨学生にとっては、冬の寒さや昼間の短さに驚くようです。

海洋政策研究所では、1年に一度「日本研修」を実施しており、奨学生は1週間程度日本を訪れ日本の海事産業等を見学します。短い期間ですが、このときの集団生活が、奨学生同志のネットワークを強化しています。卒業後もWMU笹川フェローとして自覚を持ち準拠集団を形成しています。

時折、フェローから、「国際会議に参加した際に偶然にWMU笹川フェローに再会した。」などという便りが届き、喜ばしい限りです。

3. 国際会議

海洋は人類共有の財産であり、その問題を解決するためには、国際会議が欠かせません。海洋政策研究所は、受益者をはじめとする様々なステークホルダーとの対話を重要視しており、当研究所の研究員も様々な地域で開催される会議に積極的に参加しています。

国際会議のアウトカムが国際的な枠組み

に繋がっていくわけですが、例えば、その会議が欧米中心の議論をもとに国際枠組みが形成されようとする場合には、海洋政策研究所は中立性を維持しつつも日本およびアジアの意見を発信し、国際社会の公平性に貢献しています。

新型コロナウイルス感染症が世界規模で流行し、オンライン会議が普及した際には、国際会議の多くが欧米の時間帯での開催となりました。これは、日本では深夜の時間帯での開催を指しており、日本からのオンライン参加者は、昼間は勤務時間として働き、夜中はオンライン会議に参加と、体調管理に苦慮していた時期がありました。幸いにも最近では、ライブ配信はあるものの対面での開催に戻ってきているようです。

また、昨今開催される大規模な国際会議は地域をあげて会議開催の準備をしており、会議開催期間中は会議場周辺のホテルが軒並みブロックされるだけでなく宿泊料も通常より割高になるなど経済効果をもたらしているようです。

4. ユース支援

国際会議が開催される際には、本会議に平行してユースプログラムが実施されることがしばしばあります。本会議では、ディビジョンメーカーである政府に加えて専門家などが参加し、科学的な根拠に基づいて議論が展開されます。その一方で、ユースプログラムでは、世界から集まる若者達が思ったことを本音でぶつけ合っています。未来を自分事と考え、しがらみのない率直な意見は、本会議にも反映されます。

2022年4月にパラオで開催されたOur Ocean Conferenceにおいてユースの派遣を

担当しました。ユースプログラムの参加者は、会議場内でディスカッションするだけでなく、実際にパラオの海で泳いで海洋の現状を理解しました。

パラオは、観光客の増加により海洋環境の悪化が問題視され、2018年にプリステイン・パラダイス環境税が導入されています。これによりパラオへの旅行者には環境税として100ドルの支払いが義務付けられ、その収入の一部は環境保護活動に使われています。Our Ocean Conferenceにおいては、600人を超える参加者に対し、パラオが先駆的に取り組む活動の成果が示されました。

会議が終了ししばらくした後に、会議に参加したユースから、ユースの中から同志が集まりパラオでの経験を学会で発表し、優秀賞を受賞したとのうれしい報告を受けました。また、他のユースプログラムにおいても、現地で知り合ったユースが、自発的に共同で論文を執筆するなどの報告を受けています。このように海洋政策研究所では、ユースプログラムへの参加を支援しており、未来のリーダー育成に貢献しております。

5. 多様化する政策提言

政策提言の方法としては、これまで政策提言書を手交することが主流だったのではないのでしょうか。

近年、専門知識を必要とする国際課題が増加していることを背景に、1.5トラックのような科学技術外交の重要性が高まっています。なお、政府間協議をトラック1協議と呼ぶことに対し、トラック1.5は、研究機関などの有識者が参画した外交を指しております。このように科学的な根拠に基

づく政策立案の重要性が高まっていることを表しています。

国際会議が開催される際には、会議場内で議論が展開されるだけでなく、いわゆるロビー活動や夕食会の開催など、非公式な場での意見交換も行われています。これは時に本会議の議論の展開にも影響を及ぼす可能性があると思われます。

また、前述のように、ユースプログラムが開催され若者の声が直接本会議に届けられるようになったことに加え、近年では、SNSの普及に伴い、インフルエンサーと呼ばれる影響力をもった発信者が登場しました。インフルエンサーのシンプルなメッセージは世論を動かすことがあります、そのメッセージの信憑性については慎重に精査する必要があります。

6. 新しい価値を見出す

海洋政策研究所の取り組む調査・研究は問題を解決することに留まりません。地域資源を活かした新しい価値の創造が求められています。国際会議やセミナーなどでは、各地域での成功事例が紹介されています。個別の問題を多面的に解析し、情報格差(インフォメーションギャップ)を埋めることで地域社会への貢献を目指しています。

例えば、藻場が減少する「磯焼け」は、日本各地で発生し報告されています。その要因は、地域や時期によって様々です。「磯焼け」という問題に対して自然環境を取り戻すことだけでなく、藻場の再生活動を通して、CO2吸収量を定量的に算定することで、カーボンクレジットとしての「J ブルークレジット®」の認証を受けることができます。この認定を受けたクレジット発行者は、購入

希望者と取引を行いCO2排出量と相殺させます。このブルーカーボン・クレジット制度は、地域が取り組む温暖化防止対策活動を経済的に評価することで好循環を生み出し、更なる自然環境の改善につながっています。海洋政策研究所は、この日本初の制度を世界へ発信する活動を行っています。

7. 情報発信

研究員による論文や論考のほかに、国内外の外部有識者の協力を得て、オーシャンニュースレターを定期的に配信しております。海洋に関する問題を幅広く扱っておりますので、ご関心がありましたらご覧ください。



著者 ロンドンのビッグベンを背景に

ウェブサイト

海洋政策研究所

<https://www.spf.org/opri/>

オーシャンニュースレター

<https://www.spf.org/opri/newsletter/>

海洋政策研究所公式

https://x.com/OPRI_SPF

笹川平和財団公式Youtube

<http://www.youtube.com/@spfnews>

運輸安全マネジメント支援事業について

専門部会 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、香川県小豆郡小豆島町 田村石材株式会社様の要請により、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6年7月27日(土)13時00分～15時00分
 - ◎ 場 所 田村石材株式会社 本社会議室
 - ◎ 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(当会顧問 神戸支部所属)
 - ◎ 受 講 者 田村石材株式会社 役員、船員 計15名
 - ◎ そ の 他 中村真弓(当会副会長)
-



安全教育の実施について

田村石材株式会社
代表取締役 村角 正博

香川県小豆島は花崗岩の産地として知られ、小豆島石とも呼ばれるその石は、大阪城など数多くの歴史的建築物に使用されてきました。

弊社は、小豆島を拠点に石材の採掘・販売を主業とし、石材の海上輸送に使用する石材運搬船にて内航海運業を併営しています。

現在、486総トンと508総トンの船舶2隻を所有し、いずれも自社船員で運航しています。弊社では、安全第一をモットーに海上輸送を行っており、取引先の安全講習等にも積極的に参加協力して参りました。

残念なことに、近年、軽微なものも含め弊社運航船舶に事故が相次ぎ、船員に対する安全教育の見直しを考えていたところ、以前より取引のある海事代理士から貴会の運輸安全マネジメント支援事業の話を伺い、是非弊社においても船員向け安全教育を実施いたしたく、講師派遣をお願いした次第です。

本年7月27日、日本海事代理士会より小田啓太顧問と中村真弓副会長にお越しいただき、弊社本店2階会議室にて、小田先生に「海上労働と安全管理」と題してご講義いただきました。

この講習には、弊社社長、会長を含む計15名が参加いたしました。

講義は、過去の事故事例の紹介に始まり、講師の経験談など今後の安全維持向上に参考となる内容で、運航の安全には常に意識を持ち、良好なコミュニケーションが不可欠であることを改めて確認することができました。

弊社では、今後も継続的に安全教育を実施できればと考えております。



令和6年度海事セミナー「中央研修会」報告

研修委員会

令和6年10月、令和6年度海事セミナー「中央研修会」を開催しました。

概要は、後記のとおりです。

日本海事代理士会では、会員非会員を問わず海事代理士資質の維持向上に寄与すべく、毎年秋頃に「中央研修会」を開催しています。同研修会では、業務に関連する海事法令手続きや心得につき、法改正などの最新情報も交えながら、経験や知見の豊富な講師による講義を行っています。2020年に発生した新型コロナ禍を機にオンライン配信も導入し、昨年度までは会場受講の人数制限を行って参りましたが、今回はその人数制限を解除しての開催となりました。

今回は東京開催ということもあり、国土交通省海事局へ講師派遣をお願いしたところ、船員政策課より増田専門官と菅沢指導係長にご来演いただき、船員の労働時間及び休日・休暇の考え方やSTCW条約に基づく基本訓練についてのご講義を賜りました。

令和4年4月発生の知床遊覧船事故や船員の働き方改革などを受けた海上運送法や船員法等関係法令の改正もあり、STCW条約に基づく基本訓練がいよいよ内航船員にも拡大される等、顧客等からの依頼や相談に備え、海事代理士として、知識・知見の更新・向上は不可欠とあって、参加者にとっては有意義な講義であったと思います。

また、登記、船舶検査といった海事代理士業務の根幹ともいえる業務や資格者として大切なコンプライアンス意識の醸成のための講義は毎年実施しているものですが、今回も興味深い内容となりました。

日本海事代理士会では平成21年より全国各港で小規模旅客船事業者や内航海運業者を主な対象とする運輸安全マネジメントセミナーを開催して参りました。近年は内航海運業者様から船員教育についての相談を受ける会員も多いことから、今回、運輸安全マネジメントについての講義を企画し、運輸安全マネジメントの基本と事故原因の分析、船員への教育等についての考え方についての研修も実施しました。

これらの研修を通じ、海事代理士がより一層、船舶運航事業者と海事行政機関とをつなぐ存在として活躍できる環境を増やしていければと考えております。

研修の内容は多岐にわたりますが、経験の浅い方には今後業務に携わる際の礎となるよう、またベテランには知識のアップデートにつながればと毎年カリキュラムに腐心しています。ご参加の皆様、今年はいかがでしたでしょうか。

中央研修会は会同とオンラインのハイブリッドで開催していますが、会場には全国から多くの方が参加するため受講者間の交流を深める貴重な機会でもあります。



1日目の研修終了後には懇親会を開催し、50名近い参加者がありました。旧交を温めあう方、初めて出会う方との親交を深める方など、和気藹々とした雰囲気でした。

私たち海事代理士業務の対象である船舶は港々を移動するため、このような機会にネットワークを構築しておくこともいつか役立つものだと思います。

この研修会が皆様の業務の一助となれば幸いです。

(文責:中村真弓)



<開催概要>

- ◎ 日 程 令和6年10月18日(金) 13:00～17:45 19日(土) 9:30～17:00
- ◎ 会 場 東京港芝浦サービスセンター 3階会議室 (オンライン併用)
- ◎ 参 加 者 会場参加 52名 オンライン 8名

1日目 10/18(金)	第1限	・モデル就業規則をベースに船員の労働時間・休日・休暇等の考え方の解説について ・STCW条約に基づく 基本訓練について 講師:国土交通省海事局船員政策課労働環境対策室 専門官 増田 純子氏 指導係長 菅澤 拓人氏
	第2限	登記そんなまさか!の事故予防～登録免許税の基礎知識～ 講師:小林 健史会員(関東支部)
	第3限	運輸安全マネジメント① 講師:小田 啓太顧問(神戸支部)
2日目 10/19(土)	第1限	改正特定操縦免許制度及び特定教育訓練制度の解説 (「海上運送法等の一部を改正する法律」による船員法及び職員法の改正) 講師:松村 典太会員(中部支部)
	第2限	コンプライアンス 講師:松井 直也会長(中国支部)
	第3限	運輸安全マネジメント② 講師:小田 啓太顧問(神戸支部)
	第4限	船舶安全法～検査に関する準備と注意点～ 講師:小浦 知子会員(九州支部)
	第5限	業務なんでも相談室 (相談員:ベテラン講師陣)

九州支部 佐藤 睦典

11月4日(月・休)秋晴れに恵まれた3連休最終日、大分港で自衛隊の潜水艦や税関の監視艇を見学できる「大分みなと祭り」が開かれました。

このイベントは、九州有数の港である大分港の魅力を知らせようと、海に関連する機関や企業が開催したものです。

会場となった大分市の大在公共埠頭では、海上自衛隊の潜水艦「みちしお」が一般公開され、来場者は甲板にあがり、普段は見るできない光景を楽しんでいました。

また、大分税関支署も密輸入のパトロールに使う監視艇「ぶんご」を公開。子どもたちが船内の様子を見学しました。

日本海事代理士会九州支部のブースでは、

恒例のパネル展を実施。大分港を出入りする貨物船、タンカー、フェリー、護衛艦、起重機船のほか、この冬就航予定の大分ホーバークラフトを加えた計32点のパネルを展示しました。

その他に海事代理士紹介のA4ポスターとパンフレット、オリジナル船カード&缶バッジを100セット用意しましたが、2時間でなくなっていました。

当日は晴天に恵まれ、約7,800人もの方々が来場し、会場は大いににぎわいました。

ところで今回、ブースに立ち寄った方の中から100人にアンケートを実施しました(概要を文末に掲載)。「海にかかわる産業において幅広い理解や関心を持っていただくために



は、どのようにすればいいか考えをお聞かせください」に対し「このようなイベントがたくさんあればいいなと思います。(10代・男性)」、「安全を守ってくれている事を具体的に知れて今回のようなイベントがとてもよいと思った。(30代・女性)」、「コンテナを開けて見せるバラエティがありましたが、あの様な番組をふやせれば。(50代・男性)」などたくさんの意見をいただきました。

地元の海事代理士からも「海事代理士の業務に興味がある方がたくさんいらっしゃり、びっくりしました。海事代理士会としても、専門分野の方々だけでなく、一般市民にも興味を持っていただくよう、情報提供等の幅を拡大していけば、当該資格の認知が浸透していき、有資格者が増え、海事代理士がアドバイスできる機会が増えることで、海の安全に繋がるのではないかと感じました。(九州支部I会員)」、「海事代理士が未だ浸透していないことは残念ですが、興味のある方が多いのが今後の希望ではないかと思います。こういった機会を通じて、海事代理士の知名度が向上できればと思います。(九州支部M会員)」などの感想をいただきました。これからもイベントを通じて、たくさんの方々に船や海の仕事に興味を持っていただくよう活動していこうと思います。



アンケート(全体)

1. 性別

☐ 男(53%) ☐ 女(47%)

2. 年齢

☐ 10代(10%) ☐ 20代(2%)
☐ 30代(23%) ☐ 40代(25%)
☐ 50代(15%) ☐ 60代(14%)
☐ 70代以上(11%)

3. 海や港・船に関することに興味はありますか？

☐ とても興味がある(39%)
☐ 少し興味がある(55%)
☐ あまり興味がない(5%)
☐ まったく興味がない(1%)

4. 好きな乗り物は何ですか？

☐ 車(乗用車、働く車など)(31%)
☐ 電車(新幹線)(14%)
☐ 飛行機(19%)
☐ 船(22%)
☐ オートバイ(6%)
☐ 自転車(6%)
☐ その他(2%)

5. 海事代理士は、海に関する法律手続きや相談業務がおもな仕事ですが、ご存じでしたか？

☐ 知っていた(22%)
☐ 知らなかったが、とても興味がある(50%)
☐ 知らなかったが、あまり興味もない(26%)
☐ 知らなかったし、興味もない(2%)

6. 今回の「大分みなと祭り」で海や港・船に興味をもっていただけましたか？

☐ とても興味を持った(62%)
☐ 少し興味を持った(36%)
☐ あまり興味を持たない(1%)
☐ ぜんぜん興味を持たない(1%)

7. 海にかかわる産業において、幅広い理解や関心を持っていただくためには、どのようにすればいいか考えをお聞かせください

- このようなイベントがたくさんあればいいなと思います。(10代・男性)
- 広報や船の一般公開をしたりすると理解や関心をもつと思います。(10代・男性)
- 安全を守ってくれている事を具体的に知れて今回のようなイベントがとてもよいと思った。(30代・女性)
- 子どもとホーバーに乗ってみたいと思っています。(40代・女性)
- イベントがあつたらいいと思います。(40代・女性)
- 今回のようなイベントでもっと興味をもってもらえれば良いと思います。(40代・男性)
- イベントをする。(50代・女性)
- 今回のようなイベントで知らない人にもわかりやすく説明する機会を増やすといいのではないかと思います。(50代・男性)
- コンテナを開けて見せるバラエティがありました。あんな番組をふやせれば。(50代・男性)
- 引き続き港湾関連の活動をよろしく願います。(50代・男性)
- 海の駅を大在港に作ってほしい。ホーバー基地を大在港にも作ってほしい。(60代・女性)
- 海上事故防止(60代・女性)
- 艦船、船舶etcの一般公開、催事の活用(60代・男性)
- TVをつかう。(60代・男性)
- 大分港に海の駅をつくってほしい。大在ふ頭に!! (70代以上・男性)

国土交通大臣表彰を受賞して

北海道支部 秦 健一郎

2024年海の日、国土交通大臣表彰の栄に浴しました。身に余る光栄の至りであることには違いありませんが、私のような浅学菲才な人間が受賞できること自体、まずもって驚くべきことであり、これも偏に、右も左も分からぬ駆け出しの頃から私を育てていただいたクライアントはもちろん、役所の皆様、そして何よりも(一社)日本海事代理士会(以下「本会」と記します。)の諸先輩ほか会員の皆様にお力添えをいただいた賜物であると受け止めております。

顧みますと、試験合格したのが大学3回生の1989年冬で、いずれは家業を継ぐことが前提でした。翌年1月に登録したものの、父が開業していた事務所に入所した訳ではなく、東京都内で会社勤めをしました。1998年に退職して小樽に戻り、一事務所二資格者の体制が暫く続きました。当時はワープロからパソコンにシフトする時期で、事務所のホームページを開設した頃でもありました。父からは事細かく仕事の方法を教わった記憶は皆無で、いわゆるO.J.T.でした。自分なりに一通りやってみて、その結果、分からない部分を訊ねる形ですが事務所内でも解決できない問題というのが当然出てきます。私は2000年頃から北海道支部総会にも出席し始め、支部会員とのネットワークづくりもこの時分から始まりました。二代目ということもあり、大変可愛がっていただきました。どんな難解な事案でも解決できる、全国的にもレベルの高い諸先輩から薫陶を受けられる点は、今なお誇りでもあります。また、中央研修会にも積極的に参加し、全国の海事代理士との交流も深まりました。このような関係性は誠に貴重なものです。

本会理事のデビューは2006年で、今年の総会での退任まで8期16年を務めました。最後の3期6年は副会長を兼ね、松井現会長らとともに小田前会長を支えました。印象深かったのは、本会が一般社団法人に移行する際の組織やルール関係のデザインを委員会メンバーとして企画・実行したことです。年齢的にも体力的にも若く、いわゆる「会務熱」が高く、濃密な時間を過ごしました。深夜0時1時まで全国の理事メンバーや委員と電子会議を重ね、今では考えにくいことですが、よく本来業務と他士業(行政書士)の会務とを両立できたものだ、と自分ながら感心しております。

海事代理士登録から35年目を迎えました。船齢で言えばリプレイスの時期です。自分自身いつまで仕事ができるか分かりませんが、海事代理士という法認士職や本会理事というポジションが自分自身を成長させ、一段上のステージに昇華していただいたことは紛れもない事実です。これまで大過なく職務を全うできたことに深く感謝するとともに、今後とも信頼に足る海事代理士でありたいと願うものです。

結びになりますが、本会の益々の発展と会員皆様のご健勝を祈念いたしまして、御礼のご挨拶に代えさせていただきます。誠にありがとうございました。



上記のほか、四国支部 安藤隆行会員が四国運輸局長表彰を受賞されました。
皆様の受賞、衷心よりお喜び申し上げます。

大洗港のフェリー： 海と陸をつなぐ重要な交通手段

関東支部 黒澤 義朗

大洗港(茨城港大洗港区)は茨城県の東海岸に位置し、フェリーが運航する重要港湾です。ここからは北海道の苫小牧港への定期便が出ており、観光やビジネスで多くの人々が利用しています。



大洗港の歴史と役割

大洗港は、昭和54年(1979)に重要港湾の指定を受け、それ以来地域の経済発展に大きく貢献してきました。特にフェリーの運航は、北海道と本州を結ぶ重要な交通手段として、多くの人々に利用されています。また、港周辺には観光スポットも多く、フェリーを利用することで大洗の魅力を存分に楽しむことができます。大洗港は、平成20年(2008)、日立港、常陸那珂港と統合され、新港名茨城港に抱合。独立した港格が消滅し、茨城港大洗港区に改められました。

地域経済への貢献

大洗港は、地元の経済にも大きな影響を与えています。フェリーの利用が増えることで、港周辺の飲食店や宿泊施設も活気づき、地域全体の経済が潤っています。また、フェリーを利用することで、茨城県内の観光地へのアクセスも向上し、観光客の増加に繋がっています。



フェリーの魅力

1. 快適な旅：フェリーは広々とした客室やデッキがあり、長時間の移動でも快適に過ごせます。船内にはレストランや売店もあり、旅の途中で食事や買い物を楽しむことができます。特に、長距離移動の疲れを癒すためのリラクゼーションスペースや、子供連れの家族向けのプレイエリアも充実しています。
2. 美しい景色：船上からは太平洋の美しい景色を楽しむことができます。特に朝日が海に映える光景は、一見の価値があります。季節ごとに変わる海の表情や、運が良ければイルカやクジラなどの海洋生物に出会えることもあります。
3. 車両輸送：フェリーは車両も運ぶことができるため、自家用車やバイクでの旅行者にとって便利です。これにより、到着後も自由に移動することができます。特に、キャンピングカーでの旅行者にとっては、フェリーを利用することで旅の幅が広がります。

船内での過ごし方

船内では、リラックスして過ごすことができます。レストランでの食事や、デッキでの景色鑑賞、エンターテインメント施設の利用など、さまざまな楽しみ方があります。また、長時間の移動に備えて、読書や映画鑑賞などの準備をしておくとも良いでしょう。



新造フェリーの就航予定

令和7年(2025)には、新造のフェリーが大洗港と苫小牧港の間で就航予定です。この新しいフェリーは、最新の設備と環境に配慮した設計が特徴で、より快適でエコフレンドリーな旅を提供します。新造フェリーの就航により、さらに多くの人々が大洗港を利用することが期待されています。

新造フェリーの特徴

新造フェリーは、最新の技術を駆使して設計されており、環境負荷を最小限に抑えるための工夫が施されています。例えば、流線型の「ISHIN船型」を採用しCO2排出量の35%削減を見込んでいます。また、船内の快適性を高めるための設備も充実しており、客室の全室個室化を計画しています。

期待される効果

新造フェリーの就航により、利用者の増加が見込まれています。特に、環境に配慮した設計が評価され、エコツーリズムの観点からも注目されています。また、快適な旅を提供することで、リピーターの増加も期待されています。



大洗港周辺の観光スポット

大洗港周辺には、魅力的な観光スポットが多数あります。フェリーを利用する際には、ぜひ立ち寄ってみてください。

大洗磯前神社

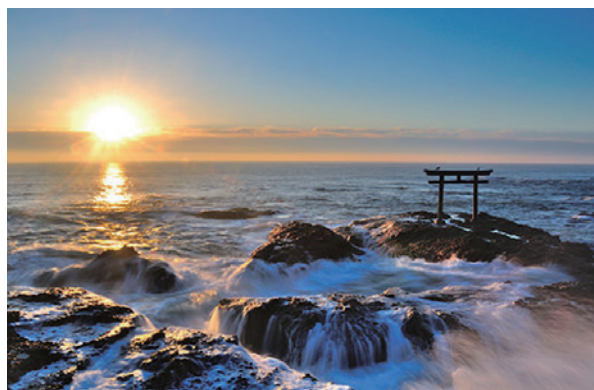
大洗磯前神社は、平安時代に創建された由緒ある古い神社です。ご祭神の大己貴命と少彦名命は二神で力を合わせて日本の国の礎を作り、医療の神様として信仰されています。社殿は戦国時代に兵乱で一度焼失しましたが、現在に見る鮮やかな彫刻のある拝殿や素朴な茅葺きの本殿は水戸二代藩主徳川光圀公(水戸黄門)により再興が成され、享保15年(1730)に完成した江戸時代の建築です。



大洗海岸

日本の渚百選・日本の白砂青松百選に選定されています。海岸が真東を向いているため、海中の白い石鳥居(神磯鳥居)の真上から昇る素晴らしい日の出を見ることができます。

初日の出のスポットとしても人気です。



アクアワールド茨城県大洗水族館

アクアワールド茨城県大洗水族館は、家族連れに人気のスポットです。多種多様な海洋生物が展示されており、特にイルカやアシカのショーは見逃せません。



清盛塚の岩に渦潮ドンとぶち当たる 高鳥台と音戸の瀬戸公園を訪ねて

中国支部 杉本 康晃

みなさんは『広島・呉』といえば何を思い浮かべるでしょうか？『細うどん』や『呉冷麺』など美味しいものがたくさんありますが、やはり戦艦大和や軍港があったため『海軍』というイメージが強いのではないのでしょうか？ここ呉には、大和ミュージアム



や入船山記念館などたくさんの海軍所縁の名所が点在します。しかし意外と知られていない、歴史的にもまた海上交通としても有名な場所が存在します。

呉の街より南方面へ車で約15分、着いたのは呉市警固屋町、ここには『音戸の瀬戸』と呼ばれる昔から海上交通の難所があります。昔この地域は浅瀬で大型船が通ることができませんでした。ここを大型船が通れるように開削したのはあの有名な平清盛と言われています。当時は厳島詣が盛んに行われており、厳島(現在の宮島)への近道として切り開いたとされています。また予定の期日に工事が間に合わず、太陽を扇で招き日を延ばすことで期日に間に合わせたという『日招き伝説』が残っています。(その結果太陽神の怒りを買ってしまい、熱病により亡くなってしまったという話が残るのも何だか不思議なものがあります。)以降は船舶の往来が盛んになり、現在も海上交通の要となっています。1日に約700隻の船舶往来があり、広島港から呉港を経由して愛媛県の松山観光港を結ぶ旅客船もこの音戸の瀬戸を通ります。しかし潮の流れが速く、また最も狭いところで約90m(可航幅60m)しかないため、昔から事故がとて多い海域でした。そこで今日



では海上交通安全法第25条に基づく告示により経路指定がなされており、船舶が安全に航行できるようにルールが設定されています。総トン数5トン以上の船舶は、進入時に音戸瀬戸北口灯浮標・音戸瀬戸南口灯浮標(共に安全水域標識)が設置されている地点を『左げんに見て航行』することになっています(詳細は平成22年4月1日海上保安庁告示第92号)。また海上保安庁がライブカメラを公開しており、リアル

タイムな情報を入手することができるようになって
います。

さてこの音戸の瀬戸ですが本土側には『高鳥
台』という音戸の瀬戸を一望できる高台がありま
す。これは昔、神武東征の道案内をした八咫鳥が
近くの山で休息をしたという伝説が残っておりそ
れが『高鳥』と呼ばれる所以になったそうです。明
治37年から始まった日露戦争に備えるため、標高
218mのこの高台に広島湾要塞を守る要として
『高鳥砲台』が設置されています(その他近くの江
田島・宮島にも砲台が設置されている)。現在は
音戸の瀬戸公園として整備されていますが、現在
もその遺構を垣間見ることができます。高射砲台
址には展望台が設置されており、音戸の瀬戸だ
けでなく瀬戸内海が一望できます。晴れた日には
遠く四国の山々が、運が良ければ西日本最高峰の
石鎚山まで眺めることができます。また4月下旬
から5月初旬には約8300本のツツジが咲き乱れ、とても素晴らしい景観が楽しめます。

題名はこの音戸の瀬戸で語り継がれている『音戸の舟唄』の一節です。昔から潮流の激しかつたことがよくわかると思います。それと同時に自然の躍動と共生してきた人たちの生活感も滲み出てくる一節ではないでしょうか？昔から交通の難所でありながらたくさんの人たちが往来し、思い出を残す地でありました。そのような先人の、思いに馳せつつ広島旅行の際は一度訪れてみてはいかがでしょうか？



編集後記

新年明けましておめでとうございます。

昨年は大地震と航空機事故の幕開けとなりましたが、今年は穏やかな新年を迎えられたことと思います。この冬はというよりは、最近の気象について経験則では想像できない事象が起こっているようです。全国的に記録的大雪の地域もあれば、北海道でも雪がない地域もあり、冬の祭典が中止若しくは「雪合戦」が「ボール合戦」に変更になった等の様々な対応を余儀なくされています。また、二～三十年前でしょうか「これからは北海道が米の主要な産地になる。」という話を何かの本で読んだことがありました。当時は信じられませんでした。現実になってきました。漁獲物にも大きな変化があります。ここ数年来のサンマやスルメイカの大不漁、ブリやマグロが寒流の当地の定置網で漁獲されています。「地球温暖化」の一言では片づけられない激変に適宜対応しなければならない厳しい時代に突入しています。

海事代理士業務においては海上運送法、船員法の改正による、「人命の安全追求」、「船員の働き方改革の推進」等。これら私達の仕事は最終的に海や船に関わる人の「安心と安全」、そして携わるすべての人が「幸せ」になるための一助でなければならないと思います。

最後になりますが、「海事の窓90号」の発行にあたり、お忙しいところご寄稿ご協力いただきました皆様へ心よりの御礼を申し上げ編集後記と致します。ありがとうございました。（平賀）

新年あけましておめでとうございます。

今年度新たに広報委員を拝命致しました。今後、海事代理士の魅力を会員内外に発信していきたいと思います。

昨年に開催された中央研修会に初めて参加しました。全国から海事代理士の仲間が集まり、普段聞けないような仕事の裏話や最新の動向や新しい知識の数々にワクワクが止まりませんでした。また、懇親会では創業時の苦労話や今後のビジョン等を聞くことができ、改めて海事代理士になって良かったと思うことと同時に先輩方に少しでも近づけるように、海事代理士として研鑽を積んでいきたい決意を決めた時間となりました。

最後になりましたが、今回、寄稿いただきました皆様にこの場を借りてお礼申し上げます。（松尾）



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