

第91号
令和7年8月

海事の窓



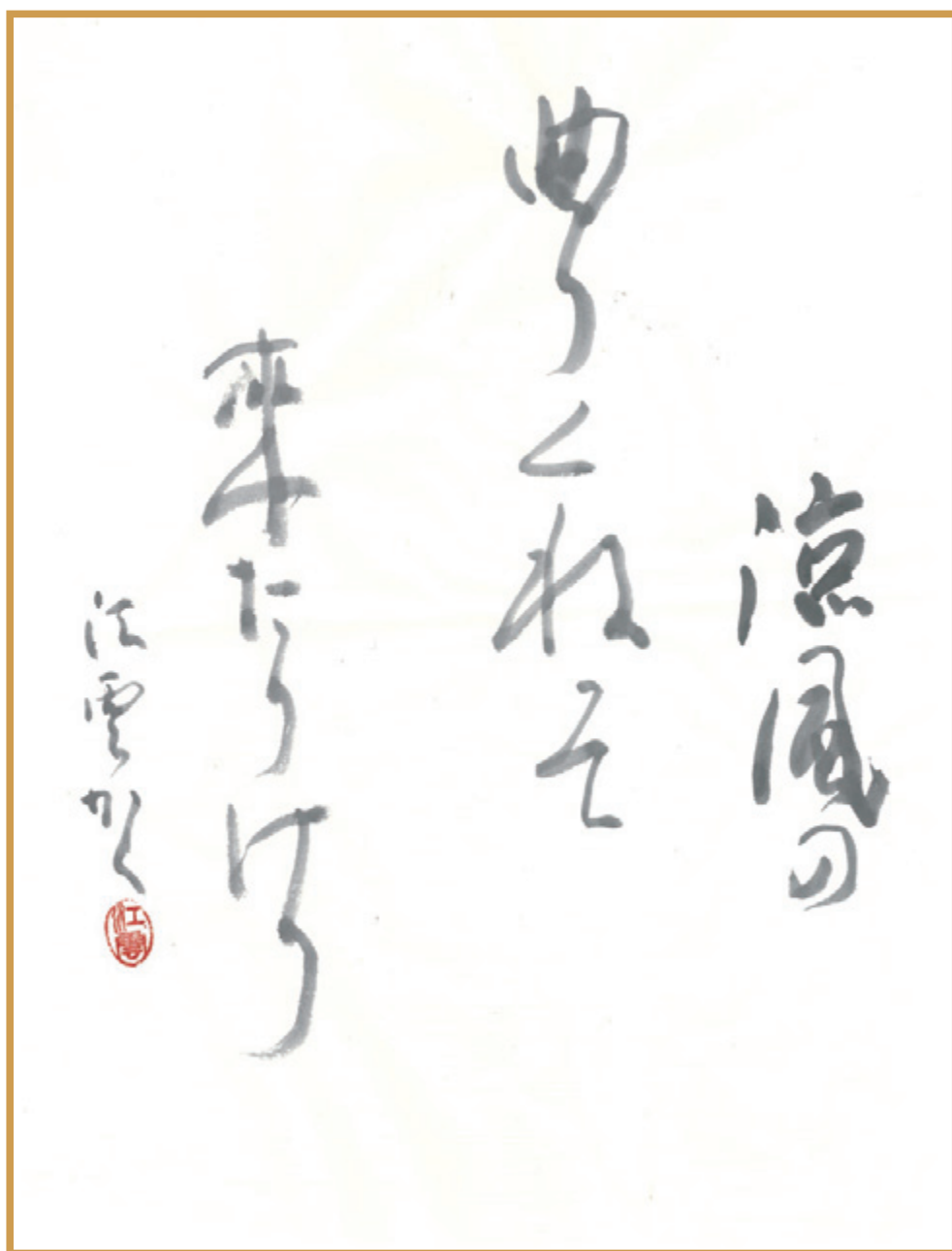
一般社団法人 日本海事代理士会

海事の窓

2025年8月 第91号

目次

巻頭言 松井会長あいさつ	1
第51回通常総会報告	2
寄稿1 安全統括管理者・ 運航管理者資格者証制度及び ドライブレコーダーを用いた 教育訓練ガイドラインの紹介	4
国土交通省 海事局安全政策課長 鈴木 長之	
寄稿2 「知床の小型観光船海難事故から学ぶ」 ー海難防止安全講習会ー	10
(公社)関西小型船安全協会理事・兵庫県西部地区支部長 姫路ヨット協会会長 妹尾 達樹	
+ONEマーク認証制度について	13
海事代理士試験合格者・資格認定者のための 講習会 「海事代理士資格者講習会」報告	14
研修委員会	
「第47回海の写真コンクール」について ...	15
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	16
関東支部 森 健介	
東京海洋大学第65回海王祭に参加しました ...	17
関東支部 黒澤 義朗	
北から南から① 我が街「北海道根室市」を紹介します	19
北海道支部 平賀 禎彦	
北から南から② 徳島県鳴門市のご紹介	21
四国支部 中村 智子	
編集後記	



「涼風の 曲りくねって 来たりけり」

ご挨拶

一般社団法人日本海事代理士会

会長 松井 直也



7月となりました。7月は別名「文月」と呼ばれます。この由来については諸説あるようですが、昔、七夕の際に詩歌を献じたり、書物を夜風に曝したりする風習があったからだということを知りました。

日頃から海事代理士制度並びに弊会の活動へのご理解とご協力を賜り、心から厚く御礼申し上げます。

現在の海事事業者を取り巻く環境は、海上運送法における届出制から登録制度の開始、特定教育訓練、特定操縦免許の実施、船舶の安全基準の強化、また、6月26日には船舶の再資源化解体の適正な実施に関する法律、いわゆるシップ・リサイクル法が施行されるなど多くの場面で変わりつつあります。

また、業界全体を俯瞰しても慢性的な船員不足や高齢化、船価や諸物価の上昇、加えて国際情勢の不透明性など依然として厳しい状況にあります。我々海事代理士は現場を知り、現場を支える海の法律専門家として、法制度の適切な運用を通じて社会の要請に応えていく所存です。

そのためには、弊会ではさまざまな法改正情報の収集と会員への周知、中央研修会や各支部での研修会の実施など会員の資質の向上に引続き努めて参ります。

弊会は令和6年11月に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 マーク制度」の評価認証団体に国土交通省から選定され、本年3月に第1回の公募を受け付けました。業界全体の安全意識の向上に寄与すべく、この制度に関しても責任を持って取り組んで参りたいと思います。

また、弊会は昭和50年10月に社団法人日本海事代理士会として発足し、今年で創設50周年を迎えます。10月の記念イベントに向けて各委員会やプロジェクトチームが中心となり鋭意準備を進めております。何せ50年に1度のイベントですから手探りの面も多く苦労すること多いのですが、皆様に祝っていただけるものになるよう頑張ってお参ります。

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、巻頭のご挨拶とさせていただきます。

第51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51回通常総会が、令和7年6月21日(土)午後1時から東京港芝浦サービスセンター(パーク芝浦)3階会議室(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、二木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397名のうち、会場出席者64名、委任状提出者59名、議決権行使書提出者157名、合計280名でした。

松井会長の挨拶に続き、議長に新井文人会員(関東支部)が選出され、国民利便の向上と海事代理士制度の更なる発展を見据え、熱心な審議が行われ、上程された4議案はすべ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6年度事業報告書及び決算書承認の件
- 第2号議案 令和6年度日本財団助成金交付申請承認の件
- 第3号議案 令和7年度事業計画書及び収支予算書承認の件
- 第4号議案 助成金等交付申請一任の件

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



松井直也会長



新井文人議長



総会終了後は、パーク芝浦13階「OCEAN DISH Q'on」にて懇親会が開催され、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、衆議院議員、国土交通省海事局、日本内航海運組合総連合会、日本行政書士会連合会から御来賓をお招きし、ご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。



御来賓の紹介(順不同、役職は6月21日時点)

衆議院議員 斎藤 鉄夫様	
代理 秘書	小堀 信明様
国土交通省海事局総務課長	高田 公生様
国土交通省海事局総務課	
海洋教育・海洋振興企画室長	野村 秀様
日本内航海運組合総連合会	河村 俊信様
日本行政書士会連合会会長	宮本 重則様



安全統括管理者・運航管理者資格者証制度及び ドライブレコーダーを用いた 教育訓練ガイドラインの紹介

国土交通省

海事局安全政策課長 鈴木 長之

1. はじめに

国土交通省では、令和4年4月に発生した知床遊覧船事故を受け、岸田総理の指示の下、「知床遊覧船事故対策検討委員会」を設置し、ハード・ソフト両面から旅客船の安全対策について議論が重ねられ、「旅客船の総合的な安全・安心対策」が同年12月にとりまとめられました。その対策の柱の一つが、旅客を運送する船舶運航事業者の安全管理体制強化であり、その目的達成のため、本年より運用が開始された①安全統括管理者・運航管理者の資格者証制度及び②船舶におけるドライブレコーダーの映像を活用した教育訓練ガイドラインについて、それらの概要をご紹介します。

2. 安全統括管理者・運航管理者資格者証制度

(1) 本制度創設の背景

事故を起こした(有)知床遊覧船は、社長が安全統括管理者、運航管理者という海上運送法により規定された役割を兼務していました。これらには実務要件が必要となっていますが、当該者は実務経験がないにもかかわらず虚偽の届出を行っており、また、事故当日も会社にはおらず、日常的に運航管理の実態がなかったことが判明しました。

これを受けて、安全統括管理者や運航管理者の資質や選任要件の見直しを含む、旅客を運送する船舶運航事業者の安全管理体制の強化が課題とされ、令和5年5月に海上運送法の改正が行われ、安全統括管理者及び運航管理者に関する資格者証制度が導入されました。

(2) 本制度の概要

本制度は、旅客を運送する船舶運航事業者を対象とし、事業者は安全統括管理者及び運航管理者について、資格者証を有する者から選任することを義務付けるものです。資格者証を有する者からの選任義務は令和8年度から施行予定ですが、その前提となる資格者試験が令和7年5月より開始されました。

ア. 資格者証の種類

資格者証は、管理する船舶の大きさに応じて、図1に示す6つの区分に分かれています。

図1：資格者証の種類



イ. 資格者証の取得要件

資格者証を取得するためには、試験に合格し、かつ試験の区分に応じた実務経験（表1参照）が必要となります。試験は令和7年5月からCBT方式※で通年開催しており、全国100ヶ所以上の会場で受験することができます。

また、令和7年度に限り、離島地域へ在住する方への配慮として、事業者数等に鑑み、5離島地域（小笠原（父島）、石垣島、宮古島、中通島、佐渡島）において試験会場を設け、10月以降、数日程度受験できるように準備を進めています。

※Computer Based Testingの略。コンピューターで試験を実施する方式。

表1：令和8年度以降の経験要件

令和8年度以降（既存事業者は1年間の経過措置あり）の経験要件				
安全統括管理者			運航管理者	
船舶運航事業又は内航海運業	運航管理者又は運航管理補助者としての業務その他の船舶の運航管理に関する業務	1年以上	船長としての業務	1年以上 (貨物船は2年)
	船長又は乗組員としての業務		甲板部の職員としての業務	1年以上 (貨物船は2年)
	ISMコードの管理責任者又は安全管理組織の要員としての業務		機関部又は無線部の職員としての業務	2年以上 (貨物船は3年)
	(令和8年度以前の) 安全統括管理者としての業務		運航管理者又は運航管理補助者としての業務その他の船舶の運航管理に関する業務(令和8年度以前の経験を含む。)	1年以上
船舶運航事業及び内航海運業以外 (遊覧船等)	船長としての業務 (自家用船は不可。) (小型船舶安全統括管理者資格者証に限る。)	3年以上	船長としての業務 (自家用船は不可。) (小型船舶運航管理者資格者証に限る。)	3年以上
	「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」(令和5年6月国土交通省大臣官房運輸安全監理官)5(4)1に規定する「安全管理体制に必要な手順及び方法を確立し、実施し、維持し、改善する」に相当する業務	1年以上	-	-

※総合安全統括管理者資格者証及び大型船舶安全統括管理者資格者証については、大型船舶の経験でなければならない。

※経験年数の通算が可能。(例：船舶運航事業の船長と運航管理補助者の経験それぞれ半年ずつで、安全統括管理者資格者証を申請可能)

ウ. 資格者証の取得方法

資格者証は、資格者証交付申請書に、試験に合格したことを証明する書類(合格証明書もしくはスコアレポート)と表1の実務経験を証明する書類を添えて、地方運輸局等へ交付申請することで取得できます。

エ. 資格者証の有効期間と更新

資格者証の有効期間は2年ですが、更新講習を修了し地方運輸局等へ申請することで、更新が可能です。更新講習の内容や実施方法等の詳細については、現在検討を進めているところであり、令和8年度冬頃からの開催を予定しています。

(3) その他

本制度の施行に際し、円滑な制度移行を図るため、新規参入者を除き、従前の要件による管理者選任を認める経過措置(令和8年度末まで)が設けられています。

また、小規模事業者への配慮として、同時に運航している船舶が常時1隻で、当該船舶の総トン数が20トン未満かつ旅客定員が13人未満の事業者においては、運航管理者及び運航管理者と常時連絡を取ることができる陸上要員が追加の講習を受講することを条件に、運航管理者の船長兼務を特例として認めることとしています(講習は令和7年度中に開始予定)。

このほか、運航管理者を自社で確保できないような場合等には、一定条件下での運航管理者の外部委託を認めることとしています。制度の詳細は、国土交通省ホームページ※を参照ください。

※https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk6_000058.html



3. 船舶におけるドライブレコーダーの映像を活用した教育訓練ガイドラインについて

(1) 本ガイドライン作成の背景

「知床遊覧船事故対策検討委員会」において、船舶におけるドライブレコーダーの活用について被害者ご家族や検討委員会の委員から意見があったことを踏まえ、船舶の安全運航と教育訓練の質の向上のために、ドライブレコーダーに記録された映像の教育訓練への活用方法等を示したガイドラインを作成することとされました。

これを受け、国土交通省では、船舶運航事業者がドライブレコーダーの映像を活用し、教育訓練を円滑に実施できるよう、その効果的な活用が可能となる機能・性能や教育訓練等への活用方法に関するガイドラインを作成し、令和7年3月に公表しました(図2参照)。

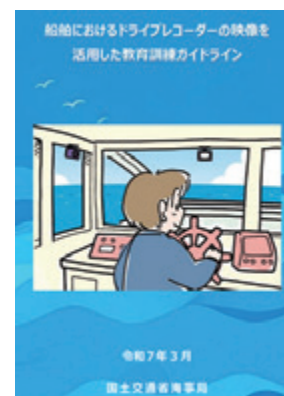


図2：船舶におけるドライブレコーダーの映像を活用した教育訓練ガイドライン

(2)本ガイドラインの概要

本ガイドラインは、①ドライブレコーダー導入の目的、②推奨されるドライブレコーダーの要件や設置方法、③収集・分析された映像データを活用した効果的な教育素材の作成方法、④それらの映像を用いた教育訓練の実施方法が記載されています。

ドライブレコーダーは、航行記録の蓄積だけではなく、その映像を活用し、自身の操船を客観的に振り返ったり、他者の操船を参考にしたりすることで、各自の操船技術のレベルアップにつながり、ひいては事故削減への寄与が期待されています。

ア.ドライブレコーダーの要件

教育訓練が行える程度の映像を最低限記録する必要があるため、本ガイドラインではドライブレコーダーの性能要件を設けています。

例えば、前方と操船者が映るカメラを備えることやGPSによる航行位置の記録ができることなどを示していますが、自動車用やバイク用等として、一般に販売されているドライブレコーダーでも満たせる程度のスペックとなります。性能要件の詳細は、表2をご確認ください。

表2：船舶用ドライブレコーダーの性能要件

種 別	要 件	
	〔◎は教育訓練を行うために最低限必要と考えられる性能〕 〔○は推奨される性能〕	
前方用カメラ	◎ 水平画角：120度以上	
	◎ 垂直画角：水面上及び水平線の物標を捉えられる	
	◎ 解像度：1280×720ドット以上	
	◎ 1秒に10回以上の頻度で記録できる(10fps以上)	
	○ 夜間の映像が記録できる	
	○ 逆光下等でも明瞭な映像が記録できる	
操船者用カメラ 〔360度撮影できるカメラ等、 1台で前方と操船者を 撮影できるカメラでもよい〕	◎ 操船者の見張り行動や、操船の様子が確認できる	
	◎ 1秒に5回以上の頻度で記録できる(5fps以上)	
録音機能	◎ 録音ができる	
日付及び時刻	◎ 日付及び時刻を記録できる	
位置情報	◎ GPS等により航行位置を記録できる	
	○ 地図上の位置情報と連動して映像を表示できる	
記録装置	◎ 記録媒体が未装着を知らせる機能がある	
	○ 1航海分の映像を記録できる記録媒体を備える	
	○ 改ざん防止のため、外部からの書き込みや消去の防止機能がある	
耐久性	◎ 堅ろうで、振動、衝撃等により容易に機能を停止しない	
	○ 防塵・防水・塩害対策が行われている(屋外設置の場合)	
電源	○ 主電源切断時のデータバックアップ機能がある	



※画像は自動車用・バイク用のドライブレコーダー

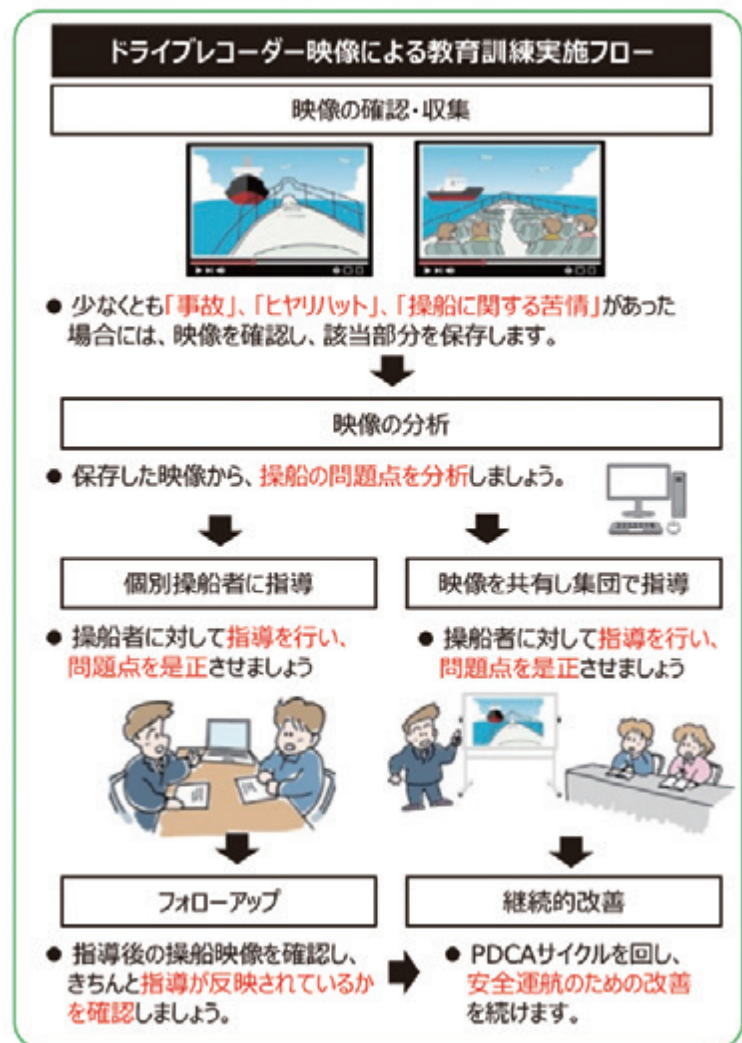
イ.ドライブレコーダーを用いた教育訓練の方法

ドライブレコーダーで記録した映像を用いた効果的な教育訓練の実施方法は、図3をご参照下さい。

まず、ドライブレコーダーに映った航行中の映像から、事故やヒヤリハット、操船に関する苦情があった時間、初心者やベテランの操船など、教育訓練に使える部分を抜き出して保存します。次に抜き出した動画を見ながら多角的な面から操船の様子等を分析し、個別の操船者や複数乗組員に共有、各自の問題点を是正するという教育手順となります。

なお、この際、映像には一覧性が無いため、時刻、場所、内容をきちんと聞き取り把握してから映像を確認しましょう。乗組員に原因のあるヒヤリハットについての情報は集まりづらいですが、乗組員自身がためらいなく報告できるような環境作りを心がけてください。

図3：ドライブレコーダー映像による教育訓練実施フロー



(3) その他

ドライブレコーダーは、以下の活用も想定されています。

- ・事故発生時の事実関係の確認
- ・警察機関からの事情聴取等の時間
- ・保険適用の円滑化
- ・乗客、乗員のマナー向上
- ・一般社団法人日本海事代理士会が評価認証を行っている+ONEマーク制度における加点

なお、カメラ映像には操船者の姿や声が映るため、プライバシーへの配慮・カメラ映像自体の管理にも気を配って運用するよう注意が必要です。ドライブレコーダー設置・教育訓練の際にはご留意願います。

その他、国土交通省としては、実際にドライブレコーダーを導入された事業者の皆様から、現場での活用事例や運用上の課題といったご意見やご感想をいただくことで、より実践的で効果的な船舶におけるドライブレコーダーの運用方法への改善につなげていきたいと考えています。国土交通省ホームページ※にて受け付けていますので、積極的なご意見・ご感想をお待ちしています。

※https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr6_000061.html



4. おわりに

今回ご紹介した、安全統括管理者・運航管理者資格者証制度とドライブレコーダーを用いた教育訓練ガイドラインは、旅客船事業の安全性向上にとって、重要な取組です。

安全統括管理者・運航管理者資格者証制度は、専門的な知識と経験を持つ人材の配置を義務付けることで、旅客を運送する船舶運航事業者の安全管理体制を強化し、組織的な安全を確保するものです。

また、ドライブレコーダーを用いた教育訓練ガイドラインに基づく教育訓練は、客観的な情報に基づいた実践的な学びの機会となり、船員の安全意識と操船技術の向上に寄与するものです。これにより、ヒューマンエラーによる事故の発生を未然に防ぎ、海上輸送全体の安全性を高めることが期待されます。

国土交通省としては、引き続き、関係業界と密接に連携し、これらの制度が円滑に運用され、全ての利用者が安全・安心に船舶を利用できるよう、全力を尽くしてまいります。

「知床の小型観光船海難事故から学ぶ」

－海難防止安全講習会－

(公社)関西小型船安全協会理事・兵庫県西部地区支部長
姫路ヨット協会会長 妹尾 達樹

プレジャーボートへの関心が高まってきた1970年ごろから小型船の安全な活動を推進するために各地のマリーナやユーザーたちによる自主的な安全啓発活動が始まりました。関西海域でも近畿圏を取り巻くマリーナのネットワークをベースに、愛好家やマリン業界の関係者により社団法人関西小型船安全協会が設立されました。発足から半世紀以上を経た今も公益法人として、第五管区海上保安本部と連携しプレジャーボートのユーザーに対する安全、啓発活動、その他各種講習会などを主に活動しております。

私は、関西小型船安全協会が発足した頃より会員として、また海上保安庁より指定を受けた小型船安全指導員として海上安全パトロール活動や安全啓発活動を行い現在に至っております。1970年ごろ私が住む地元の港は著しい水質汚染により多大な公害被害を受けていました。公害で苦しむ地域住民たちが中心になりヘドロの港にヨットハーバーを作り、その基地で海洋活動を通じ青少年を健全育成する場所にしていこう、と逆発想で環境浄化を訴えていく運動が起こってきました。私自身も海辺で育ち子供のころから小舟で遊びセーリングなどを楽しんでいましたが、当時はまだマリンレジャー分野などの職業を持つという選択肢は考えられず、外航船員に

なることを目指し海事関係の大学に進みました。練習航海を終え卒業を迎えた頃、急遽地元から新しく作ったヨットハーバーの専従者(ハーバースター)が必要との要請があり、公害で汚れた港でハーバーづくりに参画、海洋スポーツ振興事業に関与する仕事に就くことになりました。40年近く携わり、退職後の現在もプレジャーボート関係機関などの役職ほかに一愛好者として活動しております。

毎年プレジャーボートシーズンに先駆け実施している海難防止安全講習会は既に40年以上回数を重ね、毎回そのテーマはその時の出来事やニーズに合わせ工夫して開催しています。

今回は知床での小型旅客船沈没事故について、その現場からの生々しい数々の詳しい状況を教わる機会を得、実施する運びとなりました。

無念にも多くの犠牲者が出た知床の小型旅客船沈没事故は、我々プレジャーボート愛好者にとっても大きなショックを受け、改めて大自然の脅威そして小型船を扱う人との間に起こりえた数々の問題点、これについて説明は今後の大きな課題であると思っておりました。

この事故から1年後、私は知床の海を小さなボートで半島の先端まで巡航する機会を得ました。その日、海は穏やかで1トンに満たな

い小舟でベテランの船頭の案内で巡った知床はまさに美しい大自然の宝庫で、その壮大な景色に感激しました。ただ5月の知床の海の水温はまだ冷たく1年前にこの海で起こった大惨事を思い出せば何故この痛ましい事故が発生したのだろうか？防ぐことができなかったのだろうか？と、強い疑念を持ちました。



ヨット仲間で、北海道から数々のニュースやレポートを発信し続けている新聞記者の神村正史さん(朝日新聞網走支局長)、私の知床の小舟の旅も、彼の紹介で実現しました。彼の父上、神村正弘さん(故人)は国内のヨット界でも草分け的な存在で、私も長いお付き合いをさせていただき、ご子息の正史さんとも旧知の間柄でした。正史さんは、幼少時から海に親しみ、船の運用に関しては父上から厳しく仕込まれてきたセーラーです。



全国各地で新聞記者として活躍され、近年は網走を拠点に北海道の大自然のトピックを数々

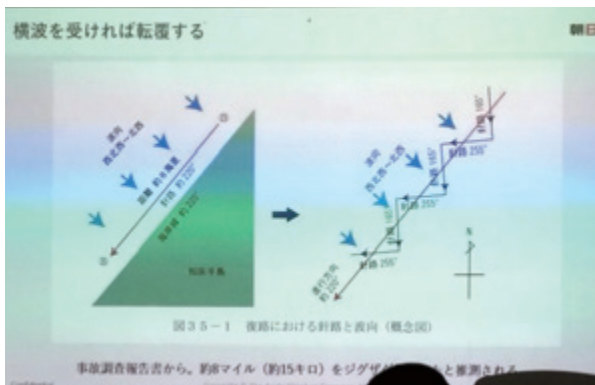
発信しているベテラン記者でもある神村さんと今冬、会食の機に、知床の海難事故の取材や自らボランティアで関わる搜索活動での数々の話を聞く機会がありました。そのリアルな話と、大惨事の凄まじさに驚き、この話を私以外にもプレジャーボート、小型船所有者たちに伝える事ができないだろうかと相談を持ちかけました。“毎年3月に姫路木場ヨットハーバーで小型船海難防止安全講習会を開催している、急だがぜひこの講習会で講演頂きたい”と願い出たところ本人は了承できるが、何分1500km近く離れた網走から姫路まで移動するにはそれだけの経費もかかる、帰って上司に相談を持ちかけるということで、私からも朝日新聞本社に願い出することになり、こちらの思いを打ち明けたところ会社からも快諾いただけ実施する運びとなりました。

「知床の小型船海難事故から学ぶ」と題した海難防止安全講習会当日、姫路木場ヨットハーバーのホールは参加者で埋めつくしていました。



遠路、北海道網走から講師として来ていただいた神村さんより、冒頭、知床の様々な大自然の美しい映像での紹介がありました。その後この痛ましい沈没事故がどのような経緯で発生したのか、事故当日の詳しい状況、またその後の対処、搜索活動など、報道では知らされていない生々しい映像を交えて話を聞くことができました。この海難事故について、講演

の中で神村さんは、カズワンが沈没に至るまでについての5つの分岐点をあげられ、その一つひとつの解説は特に注視すべきものでありました。その5つの分岐点とは、1通信設備、2ハッチの具合、3出航判断、4避難港の活用、5搜索救助体制、この5つの分岐点について参加者の多くが大きくなずいていたのも印象的でした。また、講演では神村さんがこの事故直後から今も地元有志等とともに、ボランティア活動で人里離れヒグマとも出会う知床半島の海岸隅々まで、遺留品などの搜索活動にも参加されており、その活動の様子も紹介がありました。



このたびの小型船海難防止安全講習会は、近年では例のない小型旅客船の沈没事故の教訓から、私たち小型船舶を運用するものへの海難事故防止へ大きな呼びかけになったと思います。

この海難事故の発生から、小型船舶（旅客船など）への安全に関する制度が見直され、新たに旅客船業務の認可や、検査航行区域等についても新たなルールが設けられています。

中でも、運輸安全マネジメントにおける新しいリスク管理制度が開始。まさにこの講習会で、神村さんが話された5つの分岐点、その全てを網羅されたような改革が日本海事代理士会より提唱され、より詳細な安全対策や旅客、

船会社などの組織を挙げての人的な安全措置、また船舶や設備等における適切な対策や航行規制などの見直しなどがされつつあり、これからの安全運行に大きく役立つと思われます。この制度の中で、旅客船事業者（不定期航路事業）に対する「+ONEマーク」の認証が今年度から運用されることになり、旅客船を利用する人々が、その運航会社や船舶を一目で安心安全と見極められる良い目安になるものと思います。

観光やレジャー人口の増大とともに大自然の中で活動するニーズはますます高まり、海はその中心として多くの人々が楽しむ場になりました。私たち小型船所有者（運航者）にも海は各々の職業や趣味の場として活用されています。しかし20トン未満の小舟がその大自然への接し方や判断を一つ間違えば取り返しのない大惨事を生じる恐れがあることを、いつも肝に銘じて日ごろから数々の情報入手、メンテナンス、操船技術や人的面でのトレーニングやスキルアップは言うまでもありません。

最後に本講習会の講師の神村さんの講演から、常に変化する海で船を運航し、多数の人命を預かる運行管理者（会社、オーナー）や船舶職員（船長、乗員）は安全航行に徹し、事故を起こさないために凜とした哲学を持ち安全を確保する科学との両面をしっかりと身に付けることの大切さが伝わってきました。

知床の小型旅客船カズワン沈没事故で尊い人命を失われ犠牲になられた多くの方々のご冥福を心よりお祈りします。

このたびこの講演会で学んだ数々が小型船の安全航海に繋がっていること心より願っています。

+ONEマーク認証制度について

令和7年3月1日、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」の運用が始まりました。制度の開始に先立ち、令和6年9月、国土交通省海事局によりこの評価及び認証を行う団体が公募され、同年11月に当会が認証団体に選ばれました。

この制度を通じて、利用者が事業者の安全性向上に向けた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、安全性向上に向けた事業者の取組を促進することを目的としています。

認証を取得した事業者は「+ONEマーク」を使用することができ、船舶、会社案内、事業所、名刺等に表示することで、本制度の認証を受けた事業者であることを広くアピールすることができます。

また、認証事業者の情報は、評価認証団体である当会のウェブサイトで公表され、広く周知されます。

第1回認証の状況は以下のとおりです。

- ・申請期間 令和7年3月1日～3月20日
- ・応募状況 3社
- ・認証状況 3社

認証事業者には、認証証及びステッカーを交付しました。

認証証は営業所に掲示、ステッカーは船舶に掲示されます。



ステッカー 15cm× 15cm

第1回認証については、海事局のプレス発表をうけて、当会ウェブサイトに申請要領等を公表しましたが、申請要領の発表から申請までの期間が短かったこともあり、申請は3社にとどまりましたが、多数の問い合わせをいただきました。

認証基準や添付書類についてわかりにくい部分もあったようですが、今回の問い合わせ内容等も踏まえて、FAQの作成などを検討しています。

第2回認証については、10月上旬に申請受付予定です。

一社でも多くの事業者がこの制度を活用いただき、船舶運航事業における安全性の向上が促進されることを祈念します。

海事代理士試験合格者・資格認定者のための講習会 「海事代理士資格者講習会」報告

研修委員会

令和7年2月1日(土)東京港芝浦サービスセンター(東京都港区)において、海事代理士試験合格者・資格認定者のための講習会(資格者講習会)を開催しました。

本講習会は、令和6年に行われた海事代理士試験合格者等を対象とし、海事代理士としての心構えや取扱い業務等、海事代理士としてこれから業務を行うにあたり知っておくべき知識についての講習を行っています。講習会の案内は、国土交通省の協力により合格通知とともに試験合格者のお手元に届くようになっており、例年多くの方に受講いただいています。

従前は、首都圏と西日本会場の2ヶ所で開催していましたが、運営の効率化の観点から前回より開催場所を1ヶ所とし、今回は東京で開催しました。

12月の合格発表の日から募集を開始したところ、定員72名に対し多数の申し込みをいただき、締め切りの1週間前には満席となりました。この講習会を始めて約20年、当初に比べて参加者は増加しており、講習会の認知度の高まりと、資格を取られた方の本講習会への期待の高さを感じました。

主な講習課程は、以下のとおりです。

	講義内容等
1時限目	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	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	「先輩海事代理士によるパネルディスカッション」



講習会の後には、懇親会を開催しています。

海事代理士の業務は、主に船舶を対象としているため、全国的なネットワークが必要となることがあり、他地域の海事代理士と親睦を深めることも重要と考えています。

今回は50名の受講生と当会の海事代理士10名が参加し、名刺交換や情報交換を行い、盛会となりました。



「第47回海の写真コンクール」について

広報委員会

令和7年7月21日、「第47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。

この写真コンクールは海運・造船・湖・河川・ボートレース・海の万博など広く”海”・”船”をテーマにした写真を募集しており、当会は後援団体として参加し準特選の作品に対して「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。

今年の応募数は昨年と比較すると少し増加し、772作品(応募者数242名)の応募がありました(昨年は743作品、応募者数226名)。また、北は北海道から南は沖縄、年齢は10歳代から90歳代と全国各地、幅広い世代の応募がありました。

「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つながると考え、広報事業の一環として本会の活動に取り入れられております。

写真の選考会当日は、中村副会長、西田広報委員が参加し、厳正な審査の結果、川井敏生様(大阪府吹田市)撮影のタイトル『ご安航を祈る』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。

『ご安航を祈る』は安全航海を願う言葉です。国際信号旗「U」と「W」の旗の組み合わせで表します。旗を振る躍動感と安全航海を願う強い思いが伝わるこの写真のように、すべての船舶の安全航海を祈りたいと思います。』

なお、「海の写真コンクール」の入選作品は近畿海事広報協会のホームページに掲載されております。ご興味のある方はぜひご覧ください。

若い世代含め多くの方々が海に興味をもっていただけるよう、今後も「海の写真コンクール」に協力してまいります。

来年度も多数応募されることを祈念し、報告いたします。



日本海事代理士会会長賞 タイトル『ご安航を祈る』

海技研(海上技術安全研究所)様主催 「船舶海洋工学研修」講師報告

関東支部 森 健介

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)主催の「令和7年度船舶海洋工学研修(6/13～7/2)」において、船舶法規(6/19、2コマ)を担当させていただきました、関東支部の森健介です。



この研修は、Webによるライブ配信により、大学等で船舶海洋工学に関する専門教育を受けていない若手研究員や造船所等の若手技術者を対象に、流体力学、船体抵抗、推進性能、構造力学などの基礎知識を短期集中で習得することを目的として実施されており、海技研の第一線の研究者および関連分野の大学教授の方々が講義を行います。海事代理士会は、海技研からお声がけをいただき、2019年より本研修に講師を派遣しています。

これまで、海事代理士会からは、小田顧問(神戸支部)、牧理事(北海道支部)、松村前理事(中部支部)といった、私から見ても錚々たる先生方が講師を務めてこられました。そのような中、昨年には私がこの大役を担わせていただいております。

さて、昨年とは何か無事に終わることができたものの、正直なところ、もう少しうまく発表できたのではないかという思いが残り、少し悔いもありました。そのような気持ちを抱えていた折、昨年の中央研修会で松井会長にお会いする機会があり、その際に率直に気持ちをお伝えすることができました。おそらくそのお心遣いもあって、専門委員会の廣川理事より今年の講師のご依頼をいただくこととなり、もちろん、二つ返事でお引き受けいたしました。

今回2回目となる講義にあたっては、妻と二人の息子の前で何度も発表練習を重ねました。特に大学生の息子たちからの歯に衣着せぬアドバイスには本当に落ち込みました。もう55歳になりますが、この年齢で自分の至らぬ点を直球で指摘されると、若い頃よりも傷つくものだなあと、妙に感慨にふけりつつも、なんとか講義当日の朝までに「成長した。まあ良いんじゃない」との言葉をもらうことができました。

当日は、海技研の応接室からWeb講義を行いました。発表の出だしこそ緊張しましたが、今年は何度も練習を重ねた甲斐もあり、自分史上でも指折りの出来だったと思います。船舶法規の範囲は非常に広く、2コマで理解するには限界がありますが、先日6月3日に成立した「改正再生可能エネルギー海域利用法」により、洋上風力発電設備船舶が安全法上の特殊船扱いとなる件なども織り交ぜながら、少しでも受講者の皆様に興味を持って聞いていただけたのではないかと思います。

最後に、今回も貴重な機会を与えてくださった海技研ならびに日本海事代理士会の皆様に、心より感謝申し上げます。

東京海洋大学第65回海王祭に参加しました

関東支部 黒澤 義朗

令和7年6月14日・15日の二日間、東京海洋大学越中島キャンパスにて開催された第65回海王祭に、日本海事代理士会関東支部としてブースを出展しました。今年も海事代理士のPR活動と無料海事法令相談を実施し、多くの方に海事代理士制度への理解を深めていただく貴重な機会となりました。



会場の様子と来場者の反応

1日目の午前から午後にかけては曇天でしたが、午後になると明治丸前の広場でさかなクンのライブ公演が開催され、大勢の親子連れが集まりました。さかなクンならではの楽しく学べるトークとパフォーマンスで会場は盛り上がりましたが、公演の途中から小雨が降り始め、夕方には本降りとなり、来場者は天候に合わせて帰路につく様子が見られました。

2日目は朝から生憎の雨天となり、1日目に比べて客足は少なかったものの、午後から曇り空に回復しました。しかし、雨上がりの影響で湿度が高く、蒸し暑い一日となりました。そんな中でも海事代理士に関心

のある訪問者がブースを訪れ、海事代理士制度や試験について熱心に相談される姿が見られました。



PR活動と訪問者の反応

関東支部のスタッフは、パンフレットを配布する際に「日本海事代理士会関東支部です!」と元気に挨拶しながら来場者と交流しました。また、新聞記者からインタビューを受ける場面もあり、海事代理士の



活動について関心を持っていただける機会となりました。

特に好評だったのは、パンフレットの下部に掲載した海事に関するクイズです。親子連れが積極的に挑戦し、クイズの正解者には「日本海事代理士会関東支部」と表示された景品をプレゼントしました。パンフレットの配布ペースは平年並みでしたが、用意した分はほぼすべて配布することができ、多くの方に海事代理士の活動を知っていただくことができました。



海事法令相談の傾向

例年通り、海事代理士制度や海事代理士試験に関する相談が多く寄せられました。特に印象に残ったのは、東京海洋大学への入学を希望する高校3年生の女性が海事代理士の資格にも興味を持っていたことです。若い世代にも海事代理士制度に関心を寄せていただけたことを実感し、今後も海事代理士制度の認知度向上に貢献したいという思いを新たにしました。

海王祭ならではの 魅力と実行委員会の対応

会場では、模擬店通りが賑わい、おいしそうな香りが漂っていました。訪問者は学園祭ならではの雰囲気を楽しみながら各ブースを巡り、関東支部のブースにも興味を持

って訪れてくださいました。

また、海王祭実行委員会の対応も素晴らしく、事前に送付した荷物を丁寧にブースまで届けてくださるなど、細やかな配慮が感じられました。関係者の皆様の協力のおかげで、スムーズにブース運営を行うことができました。



総括と感謝の言葉

今年も東京海洋大学海王祭にて、関東支部は多くの方々に海事代理士の活動を知っていただく機会を得ることができました。クイズやパンフレットの配布を通じて、親子連れを含む幅広い層の方々と交流できたことを大変嬉しく思います。

最後に、ブースにお立ち寄りいただいた皆様、海王祭実行委員会、来場くださった会員の皆様、そして関東支部スタッフの皆様に心より感謝申し上げます。

我が街「北海道根室市」を 紹介します

北海道支部 平賀 禎彦

北海道の最東端に位置し、一般の人が訪れることができる本土最東端(根室市納沙布岬)の街で「日本で一番早く初日の出が見える街」とも言われます。参考まで日本の最東端は東京都の南鳥島です。

ここ根室市は北方領土(北方四島:択捉島・国後島・色丹島・歯舞諸島)の街でもあります。ウクライナにロシアが侵攻して3年あまりになりますが、北方領土は1945年8月9日、これまでの日ソ中立条約を無視し参戦、同年8月28日から9月5日までに北方四島(択捉島・国後島・色丹島・歯舞諸島)の全てを占領しました。

前述の「納沙布岬」と北方四島の「歯舞諸島の貝殻島」までの直線距離は約3.7キロ(約2海里)しかありません。幅は狭く水深が急激に浅くなる航海の難所です。また、ここから知床半島の先に至る根室海峡に見えない国境線(中間ライン)が敷かれています。北海道はこの中間ラインから日本側に警戒ラインが設定されています。今はなくなりましたが、一昔前はこの中間ラインを超えてロシア海区に入り密漁をしている船が多数いました。この密漁船とロシア監視船とのせめぎ合いがあり、無事日本側に戻って来られると良いのですが、拿捕されることもしばしばありました。また、ロシア監視船に銃撃された船もありました。一時は日本一危険な海域(国境)だったのかもしれませんが、「ここは我国の領土だろ!」どうしてもこんな気持ちになってしまいます。



※上図の右半分に記載されている島々が北方領土(北方四島)です。

不法占拠されてから80年という長い年月が経ってしまいました。日本は占領された翌年から返還運動を始めています。ソヴィエト連邦が崩壊した後のロシアになってからは、残念ながらこの領土問題を棚上げしながら、北方四島に住むロシア人との交流(ビザなし交流・自由訪問・北方墓参)を盛んにしてきました。日本としては、現地に住むロシア人との交流が盛んになれば、領土問題も考えてくれるのではないかと願っていましたが、時間が経つにつれ、現地で生まれたロシア人は70歳台になり「北方領土が我が故郷の島」、北方領土から引き揚げてきた私の親世代の平均年齢が80歳台後半となり「私たちの祖先が住んでいた私たちの島」。

ウクライナ戦争が始まり、日本はロシアに制裁を科す側になったことを受けて、これまでの交流はすべて中止です。日本は、せめて「北方墓参」を復活して欲しいとロシアと交渉しようとしたが、聞く耳を持ちません。日本にとって戦後80年にわたり我国の領土を他国が不法占拠している事実を国民は重く受け止めて、私たちと意思を共有して欲しいと強く思います。

さて、重たい話はここまで!当地は水産の街です。季節ごとに「鮭・鱒」「ウニ」「北海しまえび」「ほたて」「ほっき」「カキ」「あさり」「たこ」「つぶ」「いくら」その他、続々と海産物が豊富にあります。子供のころから食べているので、根室の水産物が特段美味しいと思ったことはありませんでしたが、地方に行って水産物を食べると、「やっぱり根室の魚は美味しい!」と自画自賛です。申し訳ありませんが!



是非、根室においでいただき、この危険な国境の海を感じつつ、美味しいたくさん水産物をご賞味ください。因みにふるさと納税の寄付額は毎年全道の上位にいます!ただ、美味しいものは現地でなければ感動がありません。

是非、「日本で一番早く初日の出が見える街」根室市へお出かけくださいませ!

徳島県鳴門市のご紹介

四国支部 中村 智子

この度、小型旅客船・遊漁船の船長に必要な特定操縦免許の制度が改正され、経過措置は令和8年3月31日までとなっておりますが、みなさま手続きは進んでおりますでしょうか？

さて今回は、徳島県の玄関口“鳴門市”をご紹介します。

徳島県鳴門市は、四国の東部、徳島県の東北端に位置しており鳴門海峡を隔てて淡路島と向かい合う位置にあります。

鳴門市は、漁業も盛んで鯛、アジ、ハマチ、ヒラメなどが漁獲されます。中でも、鳴門わかめは有名で、厚みと歯ごたえがあり本当に美味しいです。

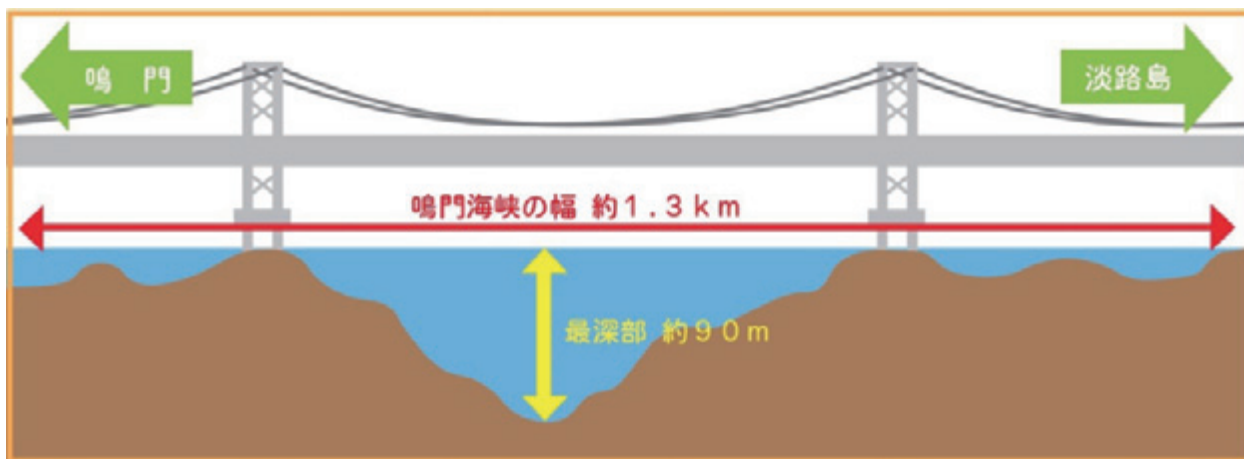


鳴門市の観光名所をご紹介します

鳴門市を訪れたら、ぜひ体験していただきたいのが、渦潮の観潮船です。みなさんは、鳴門の渦潮をご存じでしょうか？この鳴門海峡の渦潮は、世界三大潮流の1つです。世界三大潮流は、イタリアのメッシーナ海峡、カナダのセイモア海峡、そして鳴門海峡です。鳴門海峡は、兵庫・徳島の両県で“渦潮を世界遺産へ”を合言葉に活動が行われています。

なぜ渦潮ができる？

渦潮について簡単に説明します。鳴門海峡は、瀬戸内海と紀伊水道という異なる海域に挟まれており、潮の満ち引きによって水位に差が生じます。この水位差が海峡を激しく流れる潮流を生み出す原因となります。また図の通り、大鳴門橋の真下はV字型に深く落ち込み、最深部は約90mにも達します。これにより速い潮流と遅い潮流がぶつかることで「渦潮」が発生します。鳴門海峡の潮流は日本一とも言われ、平常は13～15km/時ぐらいですが、大潮時には18km/時に達し、風向きによっては20km/時にも及ぶときがあります。渦潮の見頃は、春と秋の大潮の時がおすすです。



鳴門市うずしお観光協会 HP より

渦潮観潮船に乗船

では、実際に乗船してきました。乗船した日の天候は晴れ、風速6m/s、満潮時刻は15時40分だったので、15時に乗船しました。

波は、大鳴門橋に近づくにつれ大きくなり、自力で立つのもやっとでした。大鳴門橋の下から東に進むといよいよ波が大きくなり、手すりに体を預けないと立つことができないぐらいでした。その時、大きな渦が渦巻いているのが見えてきました！私もお客さんも大興奮で、携帯を握りしめて撮影をしていました。写真は、大きな波に揺られながら撮影した渦潮の写真です。この日は、風が少し強く、乗船前に従業員の方が「渦に波が覆いかぶさってしまっていて見えないかもしれない。」と教えてくださいましたが、大迫力の渦をすぐ近くで観ることができました。



名画に触れられる「大塚国際美術館」

続いては、渦潮観潮船のすぐ近くにある大塚国際美術館を紹介します。大塚国際美術館は、1,000点を超える世界の名画を、特殊技術によって「陶板」で原寸大に再現した、世界に類を見ない“陶板名画美術館”です。展示作品には触れることができ、見て、触って名画を楽しむことができます。なかでも有名なのは、ヴァチカンのシスティーナ礼拝堂の天井画と正面壁画「最後の審判」を再現したシスティーナ・ホール。NHK紅白歌合戦で、ある歌手がこの場所で歌ったことから全国的にも有名になりました。屋外展示では、モネの「大睡蓮」の展示のほか、



大塚国際美術館 HP より

池には実際の絵と同じように睡蓮の花が咲き、6から9月が見頃です。現在、“渦潮観潮船”と“大塚国際美術館”を巡るコースがモデルコースとなり、大変人気です。

徳島の夏といえば阿波おどり!

徳島といえば、阿波おどり。徳島市の阿波おどりは、8月12日から15日に行われます。「連」の踊り手、鳴り物の方々は、6月から本格的に練習を始め、現在は本番に向けて猛特訓中です。夜、家の窓を開けると、太鼓や鐘の音が聞こえ、「夏が来たな～」と感じます。阿波おどりでは、栈敷で観るもよし、至る所で“輪踊り”をしているのでどこでも阿波おどりを満喫できます。フィナーレの総踊りは迫力満点。千人を超える踊り手と数百人の鳴り物が、約120メートルの演舞場を埋め尽くし、圧巻で鳥肌が立つほどです。鳴門市を観光した後、夜に徳島市の阿波おどりはいかがでしょうか。東京高円寺、埼玉南越谷でも阿波おどりがありますが、一度本場徳島の阿波おどりにも足を運んでみてください。

まとめ

鳴門市の一部の観光名所をご紹介させていただきました。鳴門市にはここでは書ききれない魅力がまだまだ沢山あります。みなさんも一度徳島県鳴門市にお越しください。

編集後記

今回、初めて『海事の窓』の編集作業に携わらせていただきました。

不慣れな点も多く、手探りの連続でしたが、原稿をご寄稿くださった皆さま、そしてご協力いただいた関係者の皆さまのおかげで、無事に今号をお届けすることができました。この場を借りて、心より御礼申し上げます。

さて、今年の夏は梅雨らしい雨もほとんどないまま、早々に酷暑がやってきました。

外に出ると、まるで地面から熱気が立ち上るような感覚——まさに「草いきれ」という言葉がぴったりです。昔の人は、このむっとした空気にまで名前をつけていたのかと思うと、日本語の奥深さに感心させられます。ちなみに最近、「四月一日(わたぬき)」「八月一日(ほづみ)」など、季節にちなんだ名字の読み方を知りました。…が、覚えたつもりでもすぐに忘れてしまうのが最近の悩みです(笑)

暑さに負けず、今夏も元気に乗り切っていきましょう!

(黒澤)

暑中お見舞い申し上げます。

昨年、広報委員の委嘱を賜り、一年が経ちました。

初めてづくしのことばかりで辿々しく、事務連絡を支部の方々に送り届ける日々でございました。変化の激しい時世の中、自分自身の足元を観て、今後の海事代理士としての歩みを進めて参りたく存じます。

この度、『海事の窓』の編集、校正という大役を頂き、もったいなく存じます。

御寄稿下さいました皆様方に、心より御礼を申し上げます。

酷暑の折、健康に御留意下さいませ。

(塚原)



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