

# 新たな物流団体に「求心力」を!

## 市民社会に向けた広報の力がカギ

全日本内航船員の会 松見 準

「内航海運はどうなってしまうのだろう」。

船員不足問題を巡る、随分と長い心配の中で「とうとう外国人船員を入れるつもりなのだろう」と話す船員もいます。どこかの識者が、外航海運の外国人船員導入の実績と重ね合わせて発言した安心論にすぎるように思考を停滞させているのです。

実際には、外国人労働力の導入に関わる法整備だけでも解決しなければならない課題は多岐にわたり、法改正以前に現実的な業務を考えてみても、外国人船員と問題なく意思疎通できる状況が、船員や岸壁で働く物流関係者たちの間で準備できているわけでもないのです。現時点で外国人船員導入の話は楽観的であると考えざるを得ません。



私たちは東日本大震災を経験しています。物流関係者の誰しものが、当時の外航船の日本抜港の動きから日本人船員を確保しておくことの重要性を認識したはずですが、内航海運産業の課題から目を背けることはできません。

ここ数年、内航事業者からも「もう誰かが何とか言わないといけなくなってきている」と漏れ聞こえてきます。しかし、もう限界だと叫ぶ状況から、一方で、この現状を好転の兆しと捉えることも重要かもしれません。すでに業界内では上から下まで問題意識を充満させています。そのため内航総連が暫定措置事業を終了した後も、新たな物流団体として、産業を代表する影響力を発揮してほしいと期待するムードがあります。

これからの「働き方改革」など、大きな物流の産業構造の中で「内航海運の課題解決」に取り組むためには、物流団体としても内航業界全体の存在感を示していくことは重要です。

産業を代表する団体として「求心力」を維持していくことは非常に難しいことと言えます。事業規模が脆弱な中小零細事業者が大半を占める内航業界でありながら、どうしても大きな会社の意見が響きやすい。産業団体の求心力は、立場の弱い事業者からの支持を得られるかどうかにかかっている、と分かっているにもかかわらず、問題意識にばらつきが大きいことも指摘されます。

しかし、そうは言っていない。確かに内航海運産業を見渡せば数々の試練を乗り越え事業を成り立たせてきた事業者もいれば、成り行きに任せてきただけの事業者

もいます。内航海運産業の立場を少しでも発展させ、底上げしていこうと励んできた事業者にとっては不満もあるでしょう。ただ、外航の物流関係者などから「内航は甘やかされている」などと一緒くたに評価され、外航と内航が分断されるように、内航関係者自身も内航を分断していないでしょうか。どんな産業にも胡座をかいてしまう事業者はいます。

それはさておき、内航海運産業全体を発展させていく視点に立つ必要があります。今回の「働き方改革」の議論の中でも内航海運の産業構造的な問題については、事業者が自力で解決できない課題であることも明らかにしています。

船員不足の解決に向けて実践している事業者が比較的大きな会社なのかといえば、そうでもありません。すでにSNSなどを利用して一般の市民社会に向けた内航海運のPRや船員の募集で目立ってきているのは、船員不足などで現実に切羽詰まっている中小零細の事業者の方です。慣れないSNS活用に取り組んでいる様子も伝わってきますが、試行錯誤をしながら先駆的な取り組みを発展させています。

つまり、内航海運の産業団体はここで中小零細の事業者とつながることができるということなのです。こういった事業者の取り組みをフォローし応援することで、業界内の求心力の道筋が見えてくると考えます。



ある事業者は、SNSを利用して労働条件に求めるものは何か、4つの選択肢から選ぶアンケートを発信しました。またある事業者は、自船の毎日の運航記録を1週間連日発信して内航船の忙しさを正直にPRしました。採用した船員が乗船後にギャップを受けないように正確な情報を発信している印象です。また、その発信によって内航海運の真面目な魅力が荷主産業の方にも届きそうな印象がありました。

事業者による発信は、いずれもSNSという多くの人の目に触れるアピールであるため、誠実で社会性のある好感が持てる内容に成長を続けています。日本記念日協会の認定を受けている記念日「内航船の日(=7月15日)」をSNSの発信で活用する事業者も増えています。

内航船員を募集するために発信する広報内容も進化しています。かつては内航海運の重要な社会的役割や優れた船員像をアピールしていました。まるで荷主産業へ向けたPRです。現在は目的に特化してきています。

「内航船には、どこにでもいる普通の人に乗っていて、時にものすごく頑張っている。グチも言うし自慢もする。輸送への責任感だって語る」などと紹介しています。

少し探せばSNS上にそういう船員の姿を見つけることもできる状態になっています。これが、内航海運産業が市民社会から親近感を持ってもらうための、内航船員に憧れてもらうためのアピールです。

同時に、「日本の内航海運産業の真価」についても再確認していく必要があります。外航海運に比べて経済規模が小さいために、産業の社会的価値までも小さく思われがちです。現実の内航海運の航路網は、日本の北から南まで、遙か遠方の小さな港の津々浦々の町にまでつながっています。航路の兩岸の地域で人々の交流から発展した文化や絆が現在にまで残っていたり、離島では住民が力を出し合って船をつくった航路の始まりがあったり、内航航路の持つ「歴史」やその「価値」はわれわれの想像を超える莫大なものです。

そういう意味で、今回の海事産業強化法にも伴う内航海運の広報には、これまでのイメージや既存の産業構造からの認識を「打ち破る」という意味合いがあることも非常に重要です。

これら広報は、現場の船員世界に「好奇心」や「向上心」を吹き込むことにもつながります。その流れは、今後のCN（カーボンニュートラル）対応船への移行時やDX（デジタルトランスフォーメーション）の時代に必要な技術習得への意欲、それらを支える新たな研修制度や資格制度が根付いていく基礎にもなります。海上輸送にはどのレベルの人材が必要であるのか、人材育成にかかるコストも見えやすくなり、船員の社会的な価値を証明することによって荷主産業との交渉も進化していきます。

今後、荷主産業は物流にかかるコストへの理解を市民社会に問いかけることとなります。その時、内航海運産業は共に物流への理解と応援を求める準備ができていなくてはなりません。市民社会へ向けた内航海運の広報は重要となります。私もこれまでの経験を活かして島国日本の内航海運のためにできる限りの貢献をしたいと考えております。よろしくお願いたします。（了）

