

次世代船員たちを応援できるのは、 船員教育機関

全日本内航船員の会 松見 準

中からも外からも見えない…

内航船員として海上で勤務、生活をしていると、新聞すら手に入らない日がある。入港後、乗船してきた業者が手にしているスポーツ新聞で我慢なんてことも。「どうせ、ほとんど海で過ごしているんだから、社会情勢なんかよりもスポーツ新聞の記事で十分」と諦めている先輩船員もいるだろう。

あるいは、自分のいる内航海運業に関する記事には非常に興味があるのに、それと違って新聞見出しにかじり付いて読んでみたら、外航業界の国際物流の記事だったりで何度も期待を裏切られ、次第に見向きもしなくなった人もいると思う。内航海運業に直接関わりのある記事を目にする機会が乏しいのも事実だ。

外航海運業は、目まぐるしい国際情勢の中での競争があり、また政策的な話題も多く、一般新聞でも記事になりやすいのだろうと考えたりした。

しかし、本当にそうだろうか。今や日本人船員の職域といえば大半が内航船であり、その内航海運業での船員不足は大変深刻な問題となっている。東日本大震災、福島原発事故という大災害に直面し、関係者の間では自国民船員を確保しておく必要性は強く認識されることにもなったが、それでも日本の内航海運業の深刻な実状が市民社会にまで広まったとは到底思えない。内航現場にいる船員にしてみれば、内航船員の高齢化の問題、若年船員確保の問題、産业内の様々な問題は、目の前に見える危機なのだから、そのギャップは大変なものになる。

今でこそ、国内海上物流を自国民船員のみに限定するカボタージュ制度について、「日本のカボタージュ制度を守るためには日本人船員が必要」という話も聞くようになったが、以前なら「内航海運業や日本人船員を過保護にまで擁護しているカボタージュ制度」という認識が強かった。この制度によって内航海運業界が保護されすぎていて、ひとつの産業としての競争力や産業発展の妨げになっているという指摘は、当然に納得できるところもある。しかし、その論点の多くは外航海運産業による目線からの意見でしかなかったように感じる。外航海運業界のようにコスト削減に励み、人件費の安い外国人船員に切り替えていけば良いのではないかという声は、常に強力な説得力で存在していた。

2011年1月26日には、政府の行政刷新会議の規制・制度改革分科会で「内航海運事業におけるカボタージュ規制の見直し」が正式に決定され、その後の3月末には閣議決定する予定にまでなっていた。結果は、その3月に入って間もなくの

11日に「東北地方太平洋沖地震」が起こり、閣議決定はそのまま見送られることになっている。当時まで、海事関係者の中で、沿岸海域での物流（内航物流）も外国人船員に切り替えていけば良いという考え方が主流を占めていた様子がわかる。

この東日本大震災発生の数日後、福島第一原子力発電所事故の影響によって、海外船社で日本向け配船の回避、日本への寄港を拒否するケースがでた。この時、日本の海運会社で運行する外航船も同様に「外国人船員」で構成されているため、関係者の間には大きなショックが広がった。日本の国際物流に、自国民船員不足による危機が目の前に現れたのだ。

これからの問題は、今までの思考からちゃんと認識を切り替えられるかどうかだ。

僕は今、内航船を下りて陸上で仕事をし生活している。内航海運業や内航船員の重要な社会的役割を、広く認知してもらいたいという責任感(?)に駆られながら生活してきた。海事関係者の会合や会議にも出席している。するとそこには輝かしい高度経済成長期の海事団体の姿が見える。外航航路をゆく堂々とした日本人船員の話の一方で、未だ「もう、船乗りは日本人がやる必要はない」なんていう人も珍しくはない。すでに自社船員を外国人に切り替えている外航船社の役員の方と「日本人船員確保の問題」や「海技継承の問題」を話すことになる。果たして海事団体を通して政府や関係省庁に、ちゃんと日本人船員の危機感は正しく届いているだろうか。

同窓会がみる海運世界

母校の清水に帰り清高会の総会へ出席した。歴史は古く戦争体験者まで参加している同窓会。同じく日本の高度経済成長期を海から支え、外航海運業に生きてきた先輩たちがいる。彼らは、日本人船員の職域が外航から内航へと移っていった歴史の流れを冷静に見ている。時代の変化に対応しながら、その時々に必要な船員を輩出し続けてきた海員学校の歴史とともに、現在の在校生、卒業生、日本人船員を応援し、彼らの明るい未来を希求する。時代が潮目のように変わり、船員を取り巻く環境も全く変わってしまったとしても、同窓会が見る日本人船員はずっと続く流れの上にある。現在、船員政策を考える時にも、その感性はとても貴重な存在だと思う。

ねじ曲った情報

船員不足の件で話しをする時に海事関係者から出てくる言葉。
「もう日本の若者で船員になりたいって者はいないのではないか」

なるほど社会を見渡せば、東京商船大学は看板を代えて「東京海洋大学」に、神戸商船大学も「神戸大学」の海事科学部に、富山商船高等専門学校でも2009年に「富山高等専門学校」の商船学科という1学科に変わっている。船員になりたがる学生なんて集まらないというのは本当のようにみえる。

しかし、僕が立ち上げている「全日本内航船員の会」のHPフォームには、海上技術短期大学校への入試に関する質問や面接の模範解答まで相談してくる学生が増

えていて実感と合わない。

この記事を書くにあたって学校へ問い合わせ、実際のデータを調べてもらった。国立清水海上技術短期大学校だけの数値ではあるが、事実は以下のとおり。

定員110人、最新の24年度で受験者数が237人（女子21人）もいる。20年度から順に見ていくと、

20年度 受験者数153人、 21年度 受験者数187人、
22年度 受験者数197人、 23年度 受験者数232人。

順調に増加の一途だ。もちろん、学校が行ってきたPRや努力があるには違いないが、この数字をみれば「もう日本の若者で船員になりたいって者はいないのではないか」なんてことは言えないはずだ。近年の景気や社会情勢など様々な要素があるにしても、現状の数字みれば、日本に船員になりたい若者がいないなんていうのは間違いなのだ。

「学生たちは入学当初から船員になる意識が高いですよ」と職員さんが話してくれた。確かに自分たちもそうだ。専門の教育機関に入れば、もう腹をくくった気持ちがあった。

船員になりたがる日本人はいないという海事関係者の意識には、外航船の景色があるのかも知れない。「もう外国人のやる仕事」。

もしも日本の船員不足問題に、このような見方からの考え方が反映されてしまっ
ては大変だと思う。ウソが本当になったりするように。

船員不足問題を乗り越える

しかし、日本人船員確保の問題を考える時には、卒業生の内航海運定着率の低さにも目を向ける必要が絶対にある。

学校は出来るだけ即戦力になるような船員の輩出を熱心に努めている。教育機関は、その役割を一定以上は果たしていると思う。

ところが、内航海運産業は新人育成や環境整備の面で、現場に課題が山積している業界でもある。せっかくの新卒船員が辞めていく話が絶えない。

新卒船員は専門の教育機関へわざわざ進学し、努力し、やっと夢を叶えた卒業生。彼らが業界を去る決断は実は簡単なものではない。その悲しみは学校の教官たちにも広がっていると思う。

僕は、どんな産業でも何かしらの産業構造的課題はあるものとして、これからの若い船員たちが業界内で改善や発展をリードして欲しいと願っている。しかし、少数定員の内航船内で、しかも超高齢化した環境の中にあり、船内には同じ夢を膨らませる事も難しい状態がある。実に心細い。

そこで、何とか産業が健全に発展して欲しいと願っているのは学校だって同じだと思う。学校が産業発展に直接関わることは難しいが、業界内の船員をフォローアップすることはできる。そこから得る教育内容のヒントもあるはずだ。

今、彼らを本気で応援してあげられるのは輩出してきた「学校」しかないのかも知れない。卒業後の船員のフォローアップについては、海技教育機構でも検討してほしいと思う。——“お願い申し上げます”。

現在、スマートホンの登場で、海上の船員の中にはインターネットで陸上なみ、いや、それ以上の情報を把握している人もいる。もともと船員という職業が、どんな情報でも航海に関連づけて知りたいと思う習慣の中にあることがわかる。低気圧発生など気象情報だけでなく、山で大雨があれば海水の濁りや漂流物にも納得して航行する。これから中国向け定期航路が増えていく情勢の中、どんな航路が混雑してくるのか等、情報収集の意欲は安全航海に必要な資質でもある。

書き出しにあったような「新聞を諦めているムード」は、次世代内航世界にはなくなってほしい。海上の船員がつかんだ情報通信網は、少数定員となっている内航船の船壁を超えて若い航海士、機関士の切磋琢磨の情報交換ツールになっていくはずである。

高度な技能、知識、社会性を身につけた船員の意識は、業界そのものを活性化し発展させていくに違いない。産業自体が、船なんて船員の頭数さえ揃えば動かせると考えていたような“船員人口過多”の時代も過去にはあったが、これからは船員一人ひとりが有能で、しっかりと安定物流を支えていく強い意識を持つことが産業に未来を求められる条件になる。「海上労働力の確保」は、行政、産業、船員、誰もが共通して願っていることだと思う。

僕自身も今、Twitter を使って海上船員を応援している。中には重要な情報も発信している。3月には5月の関門海峡港則法改正の記事を事前に広く発信し、最近では8月に「広島湾に海図にない浅瀬があった」という海上保安庁の発表を速報で流している。広島湾が地元という内航船の船員からお礼の通知も入ってきた。他にも、地デジ化によって海上でテレビが映らなくなったという声には、総務省情報通信審議会の専門委員に実状を報告させてもらうこともしている。

多くの海事団体が海上の日本人船員を応援できる土壌を作っていきたい。同窓会はもちろん、船員育成機関とも一緒に考えていきたいと願う。(了)