

若年層の定着率向上に

『優しさ』は合理的

—— 船員の確保・育成に想う ——

全日本内航船員の会 代表 松見 準

船員不足の内航海運で、新卒船員の業界定着率が低いことを残念に思わない関係者はいない。しかし、退職していった若年船員に対する反応には、未だに馬鹿にするような雰囲気を感じる。「あいつもケツをわって降りていったか」

もちろん現場では、もう少しの辛抱だったはずだとか、自分たちにはどうにもできなかったという非常に残念な思いから出てくる言葉でもあろう。

ただ、熟練船員の確保に困らなかった頃には、若年船員を頭数として安い人件費を目的に乗り込ませ、結果、新人を次々と使い捨てにしてきた船社もあったと言われる業界である。かつてのそんなムードを、今ではすっかり感じるものがなくなったとは言えない。改善は、これから始まるのである。

誰もがよく分かっているつもりだが、時代は変わった。

内航海運の船員不足は、今や一つの会社内の問題ではない。産業が全体で共有している問題であり、果てには日本国内の他の産業全体にも影響する深刻な問題である。

そこで今一度、内航海運で何が起きているのかを直視し、業界のムードをリフレッシュするべき時が来ていると考える。

若年船員は船内で様々なことに悩む。しかし、就職をして、ガラリと変わった新生活に不安を感じることもあるのは、何も船員だけの話ではない。若い船員が海上での船内生活の中で不安を感じたり、悩みを生じることは自然なことである。そこで問題となるのは、極めて少数となっている船内環境であり、特に気軽に相談できる同世代の乗組員がいない船も多いという実状である。

現在、フェイスブックやツイッター等、ソーシャルメディアに励まされたことがあると打ち明ける若年船員が多くいる。彼らのやり取りからも若年船員の立場や心理状態をうかがえる。

絶対に辞めたくない。本当は辞めたくない。船員になるために進学までして、やっと船に乗り込んだのに、ここで台無しにたくない。

船内では相談ができない。相談にのってくれる人がいないのではない。乗組員は皆、新人の育成と確保、その重要性を理解し、会社からも強く言われている。しかし、そのために、誰かに相談をすれば一気に船内に動揺が広がってしまうことを若年船員も分かっている。大きな話になれば、船に乗っていられなくなる。若年船員に対して腫れ物に触るようになってしまう者も出てきてしまう。

実際には、内航船の連日の出入港作業と昼と夜間の当直業務に追われていては、乗船中にじっくりと考える余裕もないという新人船員も多いだろう。

ただ最も重要な事実、この業界には辞めたくない若年船員と、辞めてほしくない船員と船社がいるということである。

「せっかく専門の教育機関で育てた船員が次々と他の産業に取られていくのは非常に勿体ない。今はどの産業でも優秀な人材を求めている時代」と語るのは船員災害防止協会の神田一郎氏（＝専務理事）だ。

最近、講演の機会に、少子高齢化の話をして、安全意識のある若者を早く大切に育てて、次世代を作ることが熟練船員の使命であり、そのためにはご自身の健康にも気を付けるよう話していると言う。冗談のように、孫のつもりで「優しく」船員を育てあげてほしいと伝えている。

一人一人が真剣な大人の現場に「優しさ」を求められることに対して、馬鹿馬鹿しいと考える人も多いだろう。私も、そこまでして面倒をみるのは無理があると考えていた。

しかし、神田氏は続けて「社船を何隻か持っている事業者であれば、他の船に転船させるのもいいし、一隻しかない事業者であれば、他の船社を紹介するなどして、船は降りても『船員をやめさせない努力』をすべき」と話した。

たしかに、船員にとって居心地がいい船というのは、一番に人間関係にかかっている。その船の雰囲気や人間関係がたまたま合わなかっただけで、新人船員が「船員」を辞めてしまう現状がある。うちの新人は、ここの船には合わなかったようだが、そちらの船ならうまくいくかもしれない。いいヤツなんだ、よろしく頼むよと、事業者同士が横の繋がりをもっと活用すべきだと言うのである。

危機意識を業界全体で共有することで、これだけ「優しく」なれる。船員災害防止に取り組む感性は、船内秩序の問題解決にも通じている。もともと、船内秩序の課題にはそんな社会性が内包されているのだろう。

内航海運産業は、船員不足という大きな緊急事態を前に共通の社会性を取り戻せる。事業者同士が横の繋がりを活性化しようとする意識の変化は、そのまま産業そのものを活性化させていくに違いない。

馬鹿らしく思えた「優しさ」が、非常に合理的な考え方であることに気が付く。その感性は、社会全体に規模を広げた場合にも十分に耐えうる海事思想といえるだろう。（了



*生産性革命。内航海運では、モーダルシフトを促進するための事業体制の構築、効率化、省力化、荷役現場の問題改善なども必要だろう。ただ、すでにカツカツの法定船員数で動かしている内航船での船員不足など、効率化や省力化では解決できない問題も深刻です。両方の解決を見る議論が求められます。