

【特集】

目指そう 船員の確保・育成



【特集】目指そう船員の確保・育成

座談会：船員の確保・育成への取り組み／

弓削商船高等専門学校 教授 児玉 敬一

中国地方海運組合連合会 会長 埴野 廣文

弓削商船高専同窓会 会長 小田原 照明

聞き手・(社)日本海難防止協会 杉田 勝美——2

新たなヒューマンインフラ整備への取り組み／

国土交通省 海事局 海事人材政策課 海事振興企画室——8

小中学生徒の慣海教育から始めよう／

神戸大学 海事科学研究科 教授 石田 憲治——12

船員・海技者の確保に向けて／

(社)日本船主協会 副会長 飯塚 孜——16

内航海運における船員対策への取り組み／

日本内航海運組合総連合会 会長 上野 孝——20

日本海運における船員問題について／

全日本海員組合 組合長 藤澤 洋二——24

海難防止の原点を商船・船員教育政策から考える／

富山商船高専名誉教授・元富山大学教授 雨宮 洋司——30

船員確保・育成への取り組み／

国土交通省 海事局 海技課 船員教育室——34

取材：船員教育の現状と今後を探る／

海洋テクノロジーを未来へ：水産大学校——38

海・船へのあこがれ：焼津水産高等学校——44

特集以外の記事

海保だより 海洋汚染の現状とその対策／海上保安庁 警備救難部——50

海守便り 美しく見える海 でも海中は？／海守事務局——52

海外情報 マ・シ海峡における「航行援助施設基金」の設立に向けた動き（その3）／シンガポール連絡事務所——53

船舶海難の発生状況／主な海難／海上保安庁提供——54

日本海難防止協会のうごき——55

編集レーダー——56

目指そう船員の確保・育成

海難事故のおよそ8割は、ヒューマンエラーが原因と言われている。海難事故防止の観点から、優秀な船員の確保・育成への取り組みが欠かせない。

少子高齢化社会が急速に進展する中で、国土交通省海事局は、2006年から1年間にわたって、船員教育のあり方に関する検討をおこない、その方向性をとりまとめた。

内容は、従来の教育システムを活かしつつ、時代にマッチした機構改革への取り組みに加え、日本の将来を担う子供たちが、海への関心を持つこと、船員職業に対する国民全体の意識高揚を図ることの重要性を、強く訴えている。

その考え方は、2007年7月の海の日に施行された海洋基本法にも、広く反映されている。国土交通省は、交通政策審議会海事分科会のなかに、ヒューマンインフラ部会を設置した。部会では、具体的な人材の確保・育成策について、関係者による熱心な議論が重ねられ、その具体策が取りまとめられた。

海洋国日本にとって不可欠な、船員の確保・育成への取り組みについて、関係者の今後の取り組みが注目される。

こうした中で、国土交通省が所管する海事教育機構、文部科学省が所管する海洋系の大学、商船高等専門学校、水産系の教育機関などの現状と課題を探るとともに、海事関係団体などの船員確保・育成への取り組みを追った。



焼津港に停泊中の海外まき網船

座談会：船員の確保・育成への取り組み

弓削商船高等専門学校 教授

こだま けいいち
児玉 敬一
たの ひろふみ
埜野 廣文

中国地方海運組合連合会 会長

(たをの海運株式会社 社長)

弓削商船高専同窓会 会長

おだ わらてるあき
小田原 照明

(坂田汽船株式会社 社長)

聞き手・(社)日本海難防止協会 企画国際部長

すぎ た かつ み
杉田 勝美

はじめに

杉田 本日は、お忙しい中、お集まり頂きましてありがとうございます。

日本海難防止協会は、船舶の航行の安全と海洋環境の保全を目的として1958年（昭和33年）に設立されました。協会では、海上安全思想の普及促進を目指し、情報誌「海と安全」を年4回発行しています。春号では特集テーマとして、「目指そう船員の確保・育成」を取り上げることにしました。

海難事故のおよそ8割はヒューマンエラーが原因と言われています。事故防止の観点から、優秀な船員の確保育成への取り組みが欠かせません。国土交通省海事局は、船員教育のあり方に関する検討をおこないその方向性をとりまとめました。内容は、従来の教育システムを活かしつつ、時代にマッチした機構改革への取り組みに加え、子供たちが海への関心を持つこと、国民全体の意識高揚を図ることの重要性を訴えています。その考え方は、2007年に施行された海洋基本法にも、強く反映されています。関係者の船員の確保・育成への取り組みが注目されています。



左から児玉さん 埜野さん 小田原さん 司会の杉田部長

こうした中で、本日は、中国、四国地方における船員教育機関ならびに海運事業者など関係者の皆さんから、船員の確保・育成への取り組みについて忌憚のないご意見を聞かせていただきたいと考えています。どうぞよろしくお願い致します。

はじめに、弓削商船高等専門学校、商船学科教授の児玉さんから、海運の将来を担う人材の育成について、貴校の特徴的な内容を含めて紹介してください。

商船教育に100年以上の歴史

児玉 商船学科の児玉です。どうぞよろしくお願い致します。本校の取り組みを紹介する前に、商船高専そのものの概要について



弓削商船高専・教授の児玉さん

説明させていただきます。商船高専は富山、鳥羽、広島、大島、弓削と全国に5校あります。うち3校が瀬戸内海に集中しています。弓削商船が開校したのは、イギリスの豪華客船タイタニック号が沈没した1912年から、さかのぼること11年、1901年（明治34年）です。最も歴史のある鳥羽商船高専が1881年の開校ですから、弓削は5校のなかでも新しい方と言えますが、いずれの学校も100年以上の歴史を持っています。

このような歴史を持った商船高専5校ですが、全て同じ教育システムというわけではありません。5校のうち3校は入学時に航海コースと機関コースに分かれますが、弓削は鳥羽と同様に入学時はコース分けは行いません。弓削では3年生までは船舶運航技術者としての基礎領域を学びます。4年生で船長を目指す「航海コース」と機関長を目指す「機関コース」に分かれ、海事総合科学技術を学び、企業や海上労働の国際化、省エネルギーや環境問題にも対応可能な海上輸送システムのスペシャリストを養成しています。

さらに、5年生の後期から1年間、航海訓練所の日本丸、海王丸などの練習船で世界各国を巡る洋上実習があります。これは、

机上で学んだ理論や技術の実践に加え、海のスペシャリストとしての見聞を広めつつ、総合判断力を養うという船員教育としての総仕上げのカリキュラムなのです。これらの全過程修了者には3級海技士（航海）、もしくは3級海技士（機関）の海技免許への筆記試験が免除されるという特典があります。また、1級海上特殊無線技士の免許も取得できるのです。

船員需給がにわかに逼迫

杉田 つづいて内航海運業を経営する立場であると同時に、中国地方海運組合連合会の会長を務める埴野さんから、貴連合会における主な活動を紹介してください。また、内航海運では、以前から船員不足が懸念されていますが、当地区の船員需給状況など、特徴的な内容を含めてお願いします。

埴野 中海連の埴野です。どうぞよろしくお願いします。内航海運では、1980年代から現役船員の高齢化による船員不足が指摘されていました。しかしながら、船員需給を取り巻くさまざまな環境変化によって、船員不足が極端に表面化することはありませんでした。この間にも、船員の高齢化はさらに進み、団塊世代の高齢化と相俟って多くの船員が退職年齢を迎えているという状況にあります。平成17年4月に施行された改正船員法によって安全最小定員が義務付けられました。これによって大きな影響を受けたのが、199総トンなどの内航小型船でした。広島県、山口県などは多くの小型船を抱えています。中国地方は、事業者数で全国の29%、船舶数でも25%を占め、全国有数の船どころと、言われています。



中国地方海運組合連合会会長の埜野さん

法改正によって船員の需給関係はにわか
に逼迫する状況になったのです。近年の内
航海運における全国的な有効求人倍率が
0.8～0.9で推移している中で、中国運輸局
管内では、平成18年12月には、2.67倍に達
するなど船員不足が表面化したのです。平
成19年12月に開催された交通政策審議会海
事分科会国際海上輸送部会・ヒューマンイ
ンフラ部会合同会議の答申において、内航
船員の雇用環境、新人船員の需給状況が現
状から大きく変化することがなければ、5
年後の平成24年には1,900人、10年後の平
成29年には4,500人の船員が不足すると予
測されています。ヒューマンインフラ部会
の検討作業部会においては、小型船、特に
小型タンカーでは、船員の確保が困難にな
ること、早ければ2～3年後、遅くとも5
年以内に船員不足による部分的な停船発生
が予想されること、これまでの長期にわた
る運賃・用船料の低迷や、コスト至上主義
の蔓延によって乗組定員が大きく削減され、
若年船員を育成するための場が失われてし
まっていることなどが指摘されています。
これらの課題解消に向けた関係者の積極的
な取り組みが求められています。

人材の育成が最重要課題

杉田 海運業を経営するという立場である
と同時に、弓削商船高専の同窓会活動に尽
力されている小田原さんから、ご自身が弓
削商船高専に在学した当時の状況ならびに、
同窓会活動を始めたきっかけと活動内容を
紹介してください。

小田原 弓削商船同窓会の世話役をさせて
いただいている小田原です。どうぞよろし
くお願いします。私自身、中学卒業まで海
の難所で知られる来島海峡を臨む大島（愛
媛県今治市）で育ちました。子供の頃、社
会科の授業でわが国は資源の乏しい国であ
り、原材料を輸入し、それを製品に加工し
て輸出する工業国を目指す国であることを
学び、強く意識しました。これら大量の原
材料を運ぶのは船、船に乗るなら商船学校
へという、自然の流れのなかで、昭和28年
弓削商船学校へ、昭和33年に卒業しました。
卒業前から船会社から、誘いがあり、その
まま外航船に乗りました。当時は1学年の
定員が甲板科30人、機関科30人でした。そ
のうち卒業生は約50人、卒業生のほとんど
全員が船に乗るという時代でした。自分を
含めて当時の学生は強い職業意識を持っ
ていたところが、今の学生とは少し異な
るところかもしれません。外航船に乗ったのは、
2等航海士までです。その後は、内航海運
業を手がけ、オーナー業へ転身しました。
平成の時代になって、業界内部はもちろん
のこと、母校の世話役をするようになって
から、これからの時代は、人材の育成が最
重要課題だと強く意識するようになったの
です。母校とのパイプ役を努めつつ、全国

曳船組合加盟の200社におよぶ会合などでも、人材育成の大切さを訴え続けてきました。その甲斐あってか、最近では、それぞれの企業内で人材を育てるというムードが出来上がりつつあります。

多くの学生が海上職を希望

杉田 人材育成への取り組みが欠かせないということですね。弓削商船の児玉さんから、近年における学生の船員職業に対する受け止め方を紹介して下さい。また、学生の志向や動向についても聞かせてください。

児玉 商船高専は卒業と同時に3級海技士の筆記試験が免除されますから、口述試験さえ通れば、外航船舶の2等航海士、2等機関士として乗船することが出来ます。そのため従来は外航海運への就職を主眼としてきましたが、近年では内航志向の学生も増えてきています。しかし全員が船員として就職するわけではありません。平成18年度以降3年間の海上就職率を見ますと、商船高専5校の平均が、48%、52%、48%で推移しており、船員として就職するのは約半数となっています。弓削では、卒業者数33人、32人、32人（平成19、20年度は専攻科修了生を含む）のうち51%、63%、53%となっていますので他校と比較して、海上への就職率は若干高くなっています。なお、例年5～10%の学生は、海事系の大学や専攻科へ進学していますがこのなかにも卒業後は海上職に就きたいという学生が多くいます。商船学科では、海事工学を通じてメカトロニクスや物流システムを学ぶため、電機、機械メーカーのエンジニア、総合物流会社、官公庁職員などの陸上職域にも多

くの学生が進んでいます。さらには、国立大学機構の神戸大学、東京海洋大学、豊橋技術科学大学といった一般工学系大学への3年次編入学の進路が開かれています。また、各高専の専攻科に進学することによって大学卒と同等の学士として認定されます。

あらゆる広報活動を展開

杉田 埤野さんに伺います。海運業界にとって、船舶の安全運航と船員の確保・育成は切り離せないと思うのですが、安全対策ならびに船員対策について貴連合会が行ってきた活動を紹介してください。また、今後、安全対策や船員の確保・育成に関し、どのような活動をお考えでしょうか。

埤野 内航海運が、国内物流の4割を担っていることは意外に知られていません。安全、安定輸送のためには、人材の確保・育成は欠かせません。海事局主催の「海事産業の次世代人材育成推進会議」において、それぞれの海事関係団体や機関が行っている海事広報、教育活動の内容、広報資料・教材などを取りまとめ、相互に連携して活動を実施していく方向で対策が進められています。いま内航海運業界に求められていることは、次代を担う青少年に海洋・海運に興味を持ってもらうための広報活動です。地元マスコミや行政など関係者と連携し、海や船、内航海運をアピールする活動を積極的に展開しています。あわせて業界自らが、率先して新人船員を採用し、将来の内航海運を支える人材を育成していくことが大切だと考えています。また、脆弱な業界の体質をカバーするためには、新人船員の雇用促進を図るための助成金制度の拡充も



弓削商船高専同窓会会長の小田原さん

必要だと考えています。いずれにしても、船員確保・育成に対する危機意識を内航海運業界全体として共有することが重要だと考えています。

実践的かつ効率的な教育を

杉田 内航海運の重要性をもっとアピールすべきですね。小田原さん、次代を担う優秀な人材を育てていくために、今後、業界団体、船員教育機関として、どのような取り組みが必要だとお考えですか。

小田原 まず、業界としては、船員の労働条件改善が、不可欠です。今の条件では若い人は定着しないと思います。船員教育機関のあり方やカリキュラムについても、発想の転換が必要です。これまで5年必要であった教育期間を2年でこなすくらいの大胆な発想の転換が必要ではないでしょうか。現在は、自船の位置確認はレーダーやGPSを活用すれば、簡単かつ正確に把握可能な時代です。昔ながらの天測計算による位置測定が無駄とは言いませんが、国際的に大きく変化していく海事規則や法律など実際に船舶を運航するために現場で必要とされる、時代に合った知識を吸収するための時間に活用すべきだと思います。商船高専は、

文部科学省の所管となっています。独法化によって、実践的、より効率的な機関を目指すことを求められています。これを否定するものではありませんが、わが国に、やっと海洋基本法という法律ができて、国を揚げて海洋環境の保全や船舶の航行安全を支える人材の育成を目指さなければならないという時期に商船高専5校の集約統合という取り組みが進行しています。省庁を越えて海洋基本法の主旨、精神を尊重した政策を進めてほしいものです。

関係者の理解と協力を

杉田 児玉さん、船員教育を行う立場で、海運業界や行政など関係先への意見、要望についてお願いします。

児玉 お2人の話にもありましたが、所管の文部科学省には初等中等教育の段階で、海事に関する教育にもっと力を入れてほしいと思います。本校の商船学科に入学してくる学生たちでさえ海事に関する知識が極めて乏しいというのが現状です。海洋基本法の施行を機に小中学校での海、船に関する教育がさらに充実することを期待しています。先日、日本船主協会のご協力により東京と神戸で5商船高専合同の進路説明会を開催することができました。対象は中学生で、高専の商船学科の紹介をするとともに、広く海事産業の紹介をする絶好の機会を作っていただきました。これまでやりたくても予算がなくてできなかったことが1つできたわけですが、このように5つの商船高専が1つの目的のために協力するということのようなことが、これからはますます重要になってくると思います。しかし1カ所に



司会者 日本海難防止協会・杉田部長

集まって相談しようというような場合、その旅費の調達にも苦勞するというのが現状です。これからの日本の海運界を支える海技士を確保するためという観点から、船主協会ははじめ関係諸団体へは今後とも予算措置へのご協力をお願いしたいと思います。また、海運業界の健全な発展のためには、ユーザーである荷主の理解と協力が欠かせません。業界全体で海運の重要性を荷主にアピールしてほしいと考えています。

若者が定着する労働環境を

杉田 埜野さん、事業者を代表して、船員教育機関ならびに行政への意見、要望をお願いします。

埜野 就業に関しては、船員就職フェアは国土交通省、ジョブカフェは厚生労働省に分かれています。船員教育機関も、海上技術学校、海技大学校、航海訓練所は国土交通省の所管、海洋大学、商船高専や水産高校は文部科学省というふうに分かれています。各省庁の取り組みに関連性を持たせ、リンクできればさらに効果が増すのではないかと思います。また、国土交通省には、内航船員の居住環境や労働環境の改善への措置を講じてほしいと考えています。これ

まで699総トン型で講じられてきたトン数区分適用（部屋の広さを確保するなど船員の居住環境改善のために50総トン分まで拡大することを可能とする法的緩和措置）の499、199総トン型への拡充などを要望しています。

子供たちに海のロマンを

杉田 最後になりましたが、小田原さんに、船員教育機関の卒業生、船乗りの先輩として、将来海を目指す若者へのメッセージをお願いします。

小田原 海洋国としての日本は海、船員を抜きには語れないと思います。日本の子供たちには、海洋民族として海のロマンを抱くDNAが必ず受け継がれているはずです。

子供たちの目が海や船に向くような活動を海事関係者が地道に、かつ確実にやっていくことが、今こそ必要だと思います。それが将来の日本を支えていくことにもつながると確信しています。地元今治市の中学校にクルーズ客船のキャプテン経験者を招いて講演をお願いしたところ生徒たちの海洋ロマンへの興味は極めて強いことを確信しました。海に囲まれた日本から、船がなくなることはありません。また、無くさないためにも、子供たちに海や船のすばらしさを伝えていきたいと考えています。母校の同窓会活動も、本来の趣旨を少し広げ、そのことに少しでも役立てればとの思いで取り組んでいるのです。

杉田 皆様の今後益々の発展と貴社所属船の安全航海を祈ります。本日はお忙しい中、ありがとうございました。

新たなヒューマンインフラ整備への取り組み

国土交通省 海事局 海事人材政策課 海事振興企画室

はじめに

四面を海に囲まれた日本は、海を通じて経済と国民生活を支えている海洋国家であり、安定的な海上輸送の確保は、日本の発展にとって極めて重要な課題です。

また、平成19年に公布・施行された海洋基本法においても、海事産業が日本の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上の基盤であることにかんがみ、その健全な発展が図られるべきことを基本理念とし、その実現を図るために、国、地方公共団体、事業者、国民それぞれの責務の遂行と相互間の連携と協力を求め、船員の確保・育成についても効率的かつ安定的な海上輸送の確保を図る上で必要不可欠な国家的課題として位置付けられています。

海運、造船をはじめとする日本の海事産業は、国民の多くがそこで働くことを選択することにより安定的な人的基盤（ヒューマンインフラ）が確立しなければ存立し得ません。

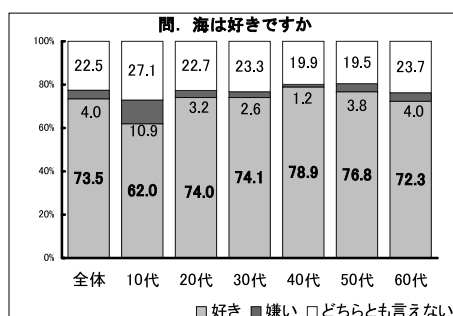
これらの海事産業における若手人材の確保・育成に対処するためには、海事産業という職業を選ぶ道を提示していくことが重要であり、その前提として、海に対する国民各層の関心を高めることが必要です。

海に関する国民の意識

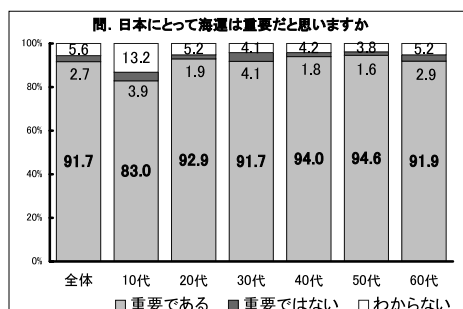
昨年、財団法人日本海事センターが国民の海に関する意識の現状について全国の男

女1,000人（男性502人、女性498人）に対してアンケートを実施しました。

これによると、海が「好き」と答えた人の割合が男性、女性ともに7割以上となっており、国民は概ね海に親しみを持っていることがわかりました。しかしながら、10代の若者については、他の年代に比べ海が「好き」と答えた人の割合が低く、「嫌い」と答えた人の割合が高くなっており、10代の若者の海離れが懸念されます。

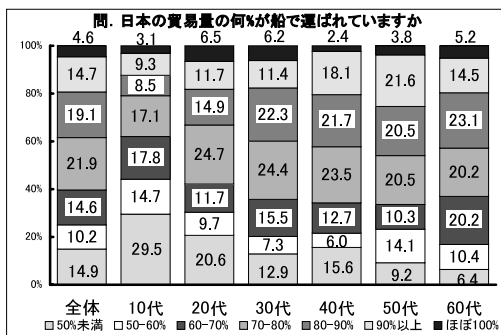


また、日本にとって海運が重要と感じている人は、全体で9割以上いますが、10代の若者で海運が重要と感じている人は8割程度と他の年代に比べ低い割合となっています。

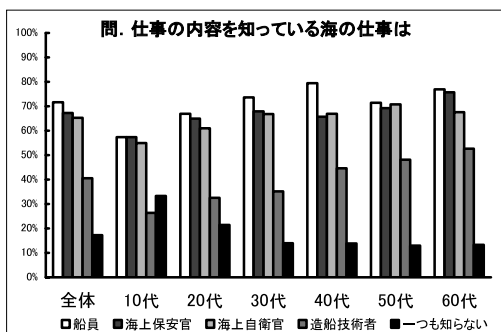


海運の重要性については基本的には認知されていますが、日本の貿易量に占める海

上輸送の割合を正解である「ほぼ100%」と答える人は全体の4.6%にすぎず、海運に関する現状の認識は不足しています。特にその傾向は若年層に現れています。



海に関する職業については、仕事の内容を知っているものとして全体の7割前後の人が船員、海上保安官および海上自衛官をあげたものの、10代の若者の3割強が「一つも知らない」と答えています。



このなかで一番認知度の高かった船員についてそのイメージを聞いてみると、船員という仕事を連想する回答は、「長期間家に帰れない (200人：1位)」、「きつい、大変 (149人：2位)」、「危険 (45人：7位)」といったあまり良くないイメージが上位を占めており、その他の回答では、「たくましい (114人：3位)」、「海の男 (70人：4位)」、「セーラー服 (51人：5位)」といった船員の外見を連想する回答がそのほとん

どを占めています。

このアンケートの結果、海の魅力や海事産業に対する情報は十分に流通しておらず、更なる海事思想の普及、啓発活動が必要であると考えています。

なお、このアンケートの詳細については、財団法人日本海事センターのホームページでご覧いただけます。

海に関する啓発活動

こうした海事思想の普及、啓発活動を含め、海事産業における人材の確保・育成に関しては、地方自治体、関係事業者団体など多数の関係者が連携して取り組まれています。国土交通省では、その連携を更に強化するため、平成19年10月に「海事産業の次世代人材育成推進会議」を設置し、関係者の叡知を集結し、戦略的に人材の確保・育成に取り組むこととしています。

ターゲットに応じた情報の発信

海事産業に関する情報は、小学生、中学生、保護者、教職員など発信していく対象によって手段や内容を変える必要があります。

特に、小・中学生には、海事産業の重要性はもとより、将来の職業の選択肢として海事産業を意識してもらうように小・中学校の段階からの学習・啓発が重要であると強く感じています。

このため、小・中学校における社会科見学、小・中学生と保護者を対象とした体験航海・海洋教室などを実施するとともに、社会科の授業で海事産業を取り上げてもらうため、教師を対象とした海洋体験実習を

実施しています。

また、海洋国家日本の将来を担う青少年に、海の仕事の魅力や重要性などについて理解を深めてもらうための情報を提供するポータルサイトとして「海の仕事.com」を立ち上げ、造船業、海運業、船員といった職業を紹介しています。「海の仕事.com」の情報は、そのままプリントアウトすることで学校の授業や家庭で海や海の仕事について学ぶときの参考資料として活用できるようになっています。



海の仕事.com (<http://www.uminoshigoto.com/>)

今後、「海の仕事.com」は、海事関係の情報発信の中心的インターネットサイトとして強化・改善していく予定です。

海洋立国推進功労者表彰

海洋政策を強力に推進し、新たな海洋立国日本の実現を図るために、科学技術、水産、海事、環境など海洋に関する幅広い分野における普及啓発、学術・研究、産業振興などにおいて顕著な功績を挙げた個人・団体を表彰し、その功績をたたえ広く一般に知ってもらうことにより、国民に海洋に

対する理解を深めていただく契機とするため、昨年より国土交通省をはじめ5省庁が共同で内閣総理大臣表彰として、「海洋立国推進功労者表彰」を創設しました。

昨年の第1回表彰では、6人2団体が7月18日に海運クラブで行われた「海の日」記念式典において表彰されました。

◎「海洋立国日本の推進に関する特別な功績」分野（普及啓発、科学技術振興、産業振興、地域振興など広く海洋に関わる特別な功績）

京都府立海洋高等学校

栗林忠男（慶應義塾大学名誉教授）

小森陽一（作家）

湯原哲夫（東京大学サステナビリティ学連携研究機構特任教授）

◎「海洋に関する顕著な功績」分野（海洋に関わる各部門の顕著な功績）

○ 海洋に関する科学技術振興部門
青木太郎（独立行政法人海洋研究開発機構海洋工学センター先端技術研究プログラムディレクター）

○ 水産部門

象潟水産学級（秋田県漁業協同組合南部総括支所象潟支所所属の研究グループ）

○ 海事部門

南崎邦夫（株式会社コンプロテック代表取締役社長）

○ 自然環境保全部門

内田 至（名古屋港水族館館長）

海のまちづくり

日本の海事産業の多くは、水運の発達度や産業の立地経緯などから特定の地域に集

積しています。

このような海事地域においても若年人口の減少や高齢化の進展などによりその活力が停滞ないし後退しつつあり、海事産業の後継者難や海外移転などにより先細りの懸念が生じています。

このような状況を放置しておくと、海事地域の中長期的な活力の低下が避けられず、日本全体の海事産業の衰退や船員をはじめとする海事分野における人材の確保にも支障を来すおそれがでてきます。

これらの問題を解決するためには、海事地域が、地域に集積された海事産業・文化の活性化に総合的に取り組み、青少年の海への関心の高まりを通じた海事関係の人材確保や特色のある海事地域の形成を実現することが重要です。

このため、国土交通省では、地方自治体を中心となって、海事関係者などが協力しながら地域性・特殊性を活かした「海のまちづくり」に積極的に取り組み、

◎青少年が海や船に親しむ機会の形成

◎学校教育と連携し海事教育の推進

◎海運・造船等に係る人材

の教育・訓練環境の整備を進める活動に対し、地方運輸局などを通じ支援するための新たな事業として、昨年度より海事地域人材確保連携事業を実施しています。

現在、大分県佐伯市、愛媛県今治市、静岡県静岡市（清水地区）、広島県尾道市および兵庫県神戸市の5

つの地域において、地方自治体を中心となって、海事関係者などが参画した「協議会」を設立し、

◎船員教育機関を利用した海運セミナー

○小・中学校社会科教諭対象の体験授業

○中・高校生対象の各校訓練船を利用した「体験航海」

◎港の見学会・勉強会（出前講座）

◎進水式、造船・船用工場などの社会科見学

◎中小船主自らが船員を育成するためのスキームの構築

◎海事人材育成に資する学習用副教材の作成・活用

など地域性・特殊性を活かした「海のまちづくり」に取り組んでいるところです。

海事政策における人材育成は、一朝一夕には成し得ぬ大事業であり、官民をあげて中長期的な視点に立って取り組んでいくべき課題です。今後も関係者が一丸となって海事産業における人材の確保・育成に取り組んでいきたいと考えています。



海事地域のイメージ

小中学生徒の慣海教育から始めよう

神戸大学海事科学研究科 国際海事教育研究センター 教授 石田 憲治

船とは

“VLCC を知ってますか？”とスクリーンに図1のスライドが映し出されてから神戸大学の海事マネジメント学科（航海コースと機関コース）の紹介が始まる。教員は学科長、受講生は海事科学部のどの学科に進むかは未だ決まっていない1年生達である。

学生達は夏休みに航海訓練所の練習船で1ヶ月実習を受けた後、10月にこの講義を受けて、翌年の進路選択の資料にする。

教員が学生の一人に問いかける、学生は“聞いたことはありません”、後ろの学生も“知りません”。

“Very Large Crude oil Carrier を聞いたことないのか？”隣の学生に“ここからここまでの長さはどれくらいか想像できるか？”船首・船尾をポインターで指す。

“50m くらいですか？”、“それなら大学のポンドにいる深江丸と変わらん長さではないか？”。

“約300m はあるし、幅は50m、深さ40m、マスト・船底間70m くらいあって、人間が製作した動く物の中で最大級のものだぞ”。

“左下のプロペラの直径は？”学生が“6m くらいですか？”“いやこれは9m くらい、3階建ての建物に匹敵するぞ”。

“この VLCC の建造費は想像できる？”

“5 億円くらいです？”と女子学生が答え

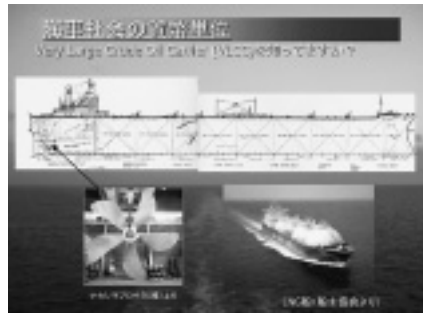


図1 講義で使われるスライドの1つ

る。

“大体100ミリオンドルくらいだから、100億円くらいかな”、

“原油を30万トン積むことができるが、その値段は？”

“わかりません”

“そうか、最近1バレルは何ドル？”

“1バレル？？”

“原油の容量単位で、今日は140ドルくらいかな、そうすると約345億円になるぞ。船体の経年損失もあるが、船長は合計450億円くらいの財産を管理していることにならないか”。

“ここにある LNG 船を知ってるか？”

“この建造費と、大型旅客機、例えばジャンボジェット機とどちらが高いか？”

最前列の学生が“ジャンボジェット機”。

“どちらも同じ300億円くらいするよ”。

講義はこのような先生と学生との問答を繰り返しながら船のサイズ、関係する貨幣価値を紹介して講義は進んでゆく。

次に、“船は大きく分けて4種類に分類されるが、何だろう？”

当てられた学生は“コンテナ船、タンカー、フェリー”と答える。“それらはある点からある点に荷物を運んで運賃を得る商いをする船で商船という、他には？”“魚を捕る船は？”“漁船”。“武器を装備した船は？”“自衛艦、軍艦”それからプレジャーボートやヨットを説明する。

講義では、海運業の年間売上額と他業種との比較、海運会社の世界的ランキング、我が国の海事産業界の規模を解説して、海事に興味を持ち、航海や機関コースを選択するような呼び水を目指している。年4回同様な講義を他学部の学生約800人にもしている。

商船の定義

学生達は「商船」という言葉の定義がわからない時代に育っている。かつての日本には強大な「海軍」がありそれと比較する形で「商船」が存在していたので、一般には教えられるまでもなく軍艦と商船の違いがイメージできていた。

また、1985年のプラザ合意までは、国内に現役で6万人の外航船乗りが存在していたのが、40年間の間に、2500人までになった今の社会では、商船の定義を周囲の子供達を含む人々に伝えたとしても、ほんの僅かではしかない。入学してきた学生達が、「海事」の現状を知るはずがない。

祖父から四代の海事家族

講義を進めている先生の祖父は1937年（昭和12年）に造船所建設に関わり始め、1960年頃定年。父親は第二次大戦後復員した1946年から1983年まで、先生自身は1972

年から海運業、船級、教育界で働き、その子息は2008年から機関士として乗船勤務している。親子4代にわたって70年間海事社会に家族で関わっている。それは、父親の背中をみて育ったと言え、それだけのことも知れないが、我が国の産業界の中で海事は100年以上にわたって存在するからである。

これまでに、何回となく商船系の教育機関不要論が出たり消えたりしてきた中で、最終的には、海運業がわが国の食料とエネルギーを担うライフラインであるというような国防論が持ち出され、いつの間にか不要論がうやむやになってきた。同時に、海運界の好・不況の波と教育機関からの免許取得志望者の需要と供給が常にアンバランスであったことにも起因していた。

近年、海運業ヘトン数標準税制の導入が決まってから、船員ならびに日本国籍船腹を増やすことが海運界の努力目標になった。海事教育機関にとっては、学生定員が低減されるよりは努力し甲斐のある目標ではある。ただし昨今の学生がどれほど国際海上輸送の社会に興味を持ち、卒業後の職業として「海」を目指すのか。彼らに国、社会、そして海事教育機関が明るい道筋を示すことが出来るにかかっているように思える。

神戸市における取り組み

2008年、神戸市（みなと総局）、神戸運輸監理部等が事務局になって「神戸海事地域人材確保連携協議会」を立ち上げて、港で働く人達の仕事を紹介する副教材「海とみなとが仕事の舞台；神戸港」を発行し、兵庫県の全小中学校に配付した。

小学校4年生に配付された副教材は、神戸港の国際的な役割、「みなと」に関連する業種（造船所、コンテナターミナル、通関士、外航内航船、フェリー、遊覧船、タグボート、綱取りなど）を写真、イラストと説明文を入れた10ページの冊子である。

図2の中学生用には小学生の教材にプラスして統計資料、船舶の種類、船員の種類、職域、コンテナヤードの設備や、従事者の役割、造船所における建造過程と職域、神戸大学海事科学部、港湾職業能力短期大学、海技大学校の紹介、学生インタビューそして船員、海技士になるための教育機関を図表にした物である。このような副教材作成に至った理由は、小中学生徒を対象に「船に乗った体験」、「みなとのイベントへの参加」、「コンテナの正体」など「海やみなと」に関する認識度のアンケート結果が余りにも芳しくなかったからである。神戸に在住する子供達であれば、ある程度の海事知識を備えて欲しい、将来は海事社会で活躍できる人材に育てて欲しい願望からである。12月に同協議会が企画した副教材を活用しての「みなと学習会」（神戸市の港務艇に乗船し神戸港を巡りながら学習）には、5つの小学校と1つの中学校から約200人が参加した。

今後、同協議会の活動は、海事関係の教育機関の先生が講師となって中学生と父母を対象に副教材を活用した「海とみなと」に関する就職ガイダンス授業を予定し、約400人が受講することとなっている。

大学院レベルの状況では、昨年の4月から、大阪大学、大阪府立大学と神戸大学の海事系大学院学生を対象にして、共通の科



図2 副教材表紙（中学生版）

目が受講できる「関西海事アライアンス講義」を開始した。これらの講義には、国交省海事局を中心にした海事行政、日本造船工業会による造船業、日本船主協会による海上物流と海運に関する各15コマの内容も含まれている。三大学合わせて50人ほどの院生が受講しているが、果たして何%の学生が海事産業への就職、海事分野の研究者の道を選ぶのかは不明である。また、大学を受験するまでに、海事に関する興味を持つ機会が無かった場合は、商船高専や大学へ進学したとしても本気で海事分野で活躍したいという気になれるのか不明である。

小中学時代から「海やみなと」の役割・重要性、職業種類を副教材にして、子供達の知識が増えたとしても、海事社会の職種に就くのは5～10年と長期の努力があって初めて顕在化する。教育には特効薬がなく、少なくとも成果が得られるまでに10年近い関係者の努力が必要である。

では若い世代に海事に興味を抱かせる動

機づけはあるのかと言えば、提案として3点考えられる。

①保育園や幼稚園の頃から、磯や海岸への遠足、小学生には観光船やフェリーを使った社会学習、中学生には国際海上輸送の現状の授業や造船所やコンテナターミナルを含む港湾施設の見学とインターンシップなどの機会をカリキュラムの一つに入れて実施する。海を知り、慣れ親しむ（＝慣海性を植え付けること）。このような全国的なカリキュラムは、農業、漁業や林業も同じ事が言える。今回、神戸での試みのように学校教育の中で、日常の社会生活が国際海上輸送や国際的な職域が「みなと」の周囲には沢山あることを学校の先生自体が理解して、それを子供達に教える事には期待できる。

②外航、内航で働く海技士・船員の給料を陸上職種の給与より少なくとも倍増することである。理由は、かつて外航船や、遠洋漁業の船舶に乗り組むのは海外へ行ける機会が与えられていたことも志願の一つであった。現在は、海外への渡航は日常茶飯事である。高額な給与は間違いなく多くの求職者を引きつける。海事系教育機関への志願者数は間違いなく増加する。学生からの質問の中に、卒業生の手取り年収は確かに一般職業と比較すると高額ではあるが、24時間拘束されていると仮定した場合、コンビニのバイトの時給より低いように思いませんか？があった。

③海事系教育機関在学生在に年間授業料相当の奨学金を貸与する。アメリカの連邦商船大学（Kings point）は卒業後6年間海事社会に勤務すると返済が不要となる条件

で、学生に奨学金が支給されている。東欧やアジアの海事教育機関を訪問すると、日本の海運会社は高倍率の競争を勝ち抜いた学生に奨学金を支給している。具体的には現在の「船員奨学金」制度の規模拡大で実施可能と考える。

以上、①はあくまでも国として海事のみならず、漁業、農林に関する基本的な取り組み姿勢や小中学校の先生の努力に頼るところが大きい。

しかし、②、③に上げた給与や学資の優遇策には即効性がある。さらに、指向性と、知的好奇心の高い人材が、将来の職域として「海」を選択するのは間違いない。

多くの船会社の中で、給料を倍増するのを問題視するかもしれないが、現在日本人乗組員は約2500人、団塊の世代は10年以内に海上から完全に離れてしまう。内航船の場合は5年以内に団塊世代の離職者数に相当する人材確保が計られなければ、カボタージュ制度の崩壊に行き着く。

最後に、教育・訓練に即効性のある特効薬はない。神戸の「海・みなと」教育①は始まったばかりで、人材育成の成果は早くて5～10年にかかる。給与の引き上げ②は、広報効果が上がり海上技術学校や短期大学の入学者が卒業まで5年ぐらい。大学7年以上。奨学金制度③は2年後に実施して技術短大や学校在学者であれば5年、高専・大学の在學生は最低7年かかる。しかし、卒業後4～6年間の海上勤務を義務づけられる。

海国日本の義務教育の中で「海」は死語あつかいされてはいないだろうか。

船員・海技者の確保に向けて

社団法人 日本船主協会 副会長

いいづか つとむ
飯塚 孜

(人材確保タスクフォース座長)

人材確保タスクフォースの 設置について

平成19年12月に取りまとめられた国土交通省交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会の報告書において、①外航日本人船員については、昭和49年の約57,000人をピークに現在は約2,600人にまで激減していること、②内航船員についても約10年後には約4,500人程度の不足が生じることが明らかとなったため、日本人船員・海技者の育成の必要性が示され、海運事業者の採用・育成の努力を求めるとともに、国／業界団体／船員教育機関などによる支援の必要性が明示された。

これを受け広報活動を主目的に「海事産業の次世代人材育成推進会議」が国／海運団体（当協会を含む）／船員関係団体／その他を構成メンバーとして立ち上げられ、平成19年度より日本人船員確保に向けての

各種活動が開始された。

また、平成17年のBIMCO/ISFの調査では、平成27年には約27,000人の外航船員（職員）が不足することが報告された。こうした圧倒的な船員不足が深刻に懸念される中、当協会においても平成20年7月1日、人材確保タスクフォースを設置し、トン数税制導入に伴う日本籍船増加に伴い必要不可欠とされる①日本人船員・海技者の確保、②外国人船員の承認海技資格取得制度の合理化・簡素化に対し総合的に取り組んできた。

以下にその初年度の活動を紹介したい。

人材確保タスクフォース の活動

(1)日本人海技者の確保

①海事教育機関との連携・支援

1) 海事教育機関との連絡会

平成20年8月7日に東京海洋大学、神戸大学、商船高等専門学校、海技教育機構（海上技術短大・海上技術学校を運営）から各校代表（現場の教員）を東京に招き、第1回連絡会を開催した。

同連絡会では具体的な連携強化（教員のインターンシップ、進路指導のための船員給与・待遇に関する基礎情報の提供、学校説明会・語学教育その他に対する補助制度の可能性等）について検討を行った。

なお、第2回連絡会を平成21年2月後半



東京会場 学校を紹介する先生

～3月に予定し、平成21年度の活動について意見交換を行うこととしている。

上述の第1回連絡会での意見交換を踏まえて、中学校進路指導教諭、中学生およびその保護者を対象とした合同進学ガイダンスを開催し、商船高等専門学校の生徒募集活動をバックアップした。同ガイダンスは二部構成で開催し、第一部では、商船高等専門学校全体の説明、各校の説明、若手OBの講話を行い、第二部ではチャーターした水上バスなどに乗船し東京港、神戸港をクルーズし、コンテナ船、自動車専用船などを実際に間近で見学した。

○東京会場：平成20年10月25日（開催場所：船の科学館）

中学生等35人、保護者及び教師40人、商船高等専門学校スタッフなど40人、全体で115人が参加し、その模様が同日18:00のNHKニュースにて90秒間に渡って放映されるなど大きな反響があった。

○神戸会場：平成20年11月1日（開催場所：神戸国際会館）

中学生等25人、保護者及び教師30人、商船高等専門学校スタッフなど35人、全体で90人が参加した。

なお、平成21年度については、中学生が参加し易い8月中の開催を予定。

②広報活動

1) 海事教育機関新入生を対象にした意識調査に基づく広報媒体の作成

東京海洋大学、神戸大学、5商船高等専門学校の新入生を対象に実施した意識調査の結果を分析し、小・中・高校生にそれぞれ対象を絞って船員を養成する教育機関や船員の仕事とその魅力について紹介する広



東京会場 熱心に聞き入る参加者

報パンフレット・DVDなどを作成する。広報パンフレットについては、平成20年度中にダイレクトメールにて全国の中学校進路指導教師に配布する予定。

2) 意見広告記事の掲載

外航船員になるための教育機関として東京海洋大学、神戸大学および5商船高等専門学校を紹介する意見広告を、首都圏では平成20年10月5日に朝日新聞・読売新聞にて、関西圏では同年10月12日に朝日新聞にて掲載した。

3) (社)横浜港振興協会の「子供たちと港を語る事業」への後援

同協会が中学生を対象に実施している「子供たちと港を語る事業」を後援し、コンテナターミナルの見学や操船シミュレーターの体験などの職場体験を通じて船員・海運への興味を深めてもらい、将来の進路選択や職業選択の一助とする活動を始めた。

その第一弾として、平成20年11月26日(水)に、横浜市の中学生5人が操船シミュレーターを体験学習した。(日本海洋科学において開催)

次回は平成21年1月30日(金)を予定している。

4) 船員について紹介するウェブ・サイトを設置

船員希望者の増加を目的として、先輩などの体験談が閲覧できる動画映像をメインとしたウェブ・サイトを設置し、インターネットを通じて広く一般に訴えることとし、平成20年度末の開設を目的に、海事教育機関、船社に取材を行い作業中である。



神戸会場 体験談を語る OB

(2)外国人船員の承認海技資格取得制度の合理化・簡素化

①規制緩和要望

現在、わが国では日本籍船に乗船する外国人船員については、わが国政府が付与する承認海技資格を取得する必要がある。同資格を取得する外国人船員にとっては、STCW 条約に基づく海技免状を取得しているにもかかわらず、承認試験や各種講習が義務付けられ、船員・船社双方の大変な負担となっているとともに、日本籍船増加の阻害要因にもなっている。

こうした状況下、平成20年6月に日本経済団体連合会（経団連）および当協会は内閣府の規制改革推進本部に「日本籍船運航に係わる海技資格などの承認制度の簡素化」の要望を提出し、STCW 条約の締約

国が発給した資格証明書を受有する者には、わが国の海事法令の周知のみによる承認証発給を求めた。実際に欧州の先進海運国では、承認試験が実施されていないケースがほとんどであり、外国の海技資格の承認が円滑に行なわれ、国際的な優秀船員の確保競争においてわが国よりも優位な立場を享受している。

②「承認船員制度等の在り方に関する検討会」

上述の当協会要望を受けて、平成20年8月20日、国土交通省海事局は「承認船員制度等の在り方に関する検討会」を設置し検討を開始した。本タスクフォースでは、同検討会に対応するため「承認船員制度等改善運用改善ワーキンググループ」を設置し、現実的な対応として実施回数および実施国の拡大などの具体的な提案を行った。

その後、平成20年11月28日に開催の第3回検討会において、国土交通省海事局より検討会報告が提出され、おおむね当協会案に近い改善がなされることとなった。その概要は次の通りである。

1) 平成21年度より、承認試験実施回数を年3回から11回に増やし、実施国について



神戸港を見学する参加者

では、フィリピンに加え、インド・ブルガリアが新たに加えられる。

- 2) 平成22年度より、承認試験の実施を民間委託し量的拡大に対応する。
- 3) 三級海技士（電子通信）試験の受験資格要件の緩和および新承認制度の申請手続きに掛かる時間の短縮（2.5カ月⇒1カ月弱）については、平成20年度中に実施する。
- 4) ウェブ会議システムの導入、船舶保安管理者・衛生管理者資格付与制度の簡素化などについては、検討会の下に設置されるワーキンググループで検討される。
また、当該ワーキンググループは、上記1) ないし3) に示された具体的改善措置の着実な推進・フォローアップも行う。
- 5) 新承認制度（船長確認）の対象国の拡大については、現状調査の後、別途、勉強会にて検討する。
- 6) 平成22年度以降の承認試験に係わる具体的な施策および船舶保安管理者・衛生管理者資格付与制度の簡素化については、検討会の下に設置されるワーキンググループで検討される。



商船高専 OB



OB と記念撮影する参加した中学生

今後の活動に向けて

日本人船員の確保については、現在の少子化の時代に、子供たちに将来の職業として船員に目を向けさせることは少なからぬ困難が伴うが、海事教育機関、中・高校生、その保護者および進路指導教師との直接的なコミュニケーションの場を増やし、船員の仕事とその魅力などについて広く周知し、船員を将来の職業として認識してもらえるように、地道に継続的な活動を行っていききたい。

一方、外国人船員確保の取り組みについては、上述のワーキンググループにおいて更なる制度の簡素化を求めていくとともに、当協会の本来の要望である、わが国の海事法令の周知のみによる承認証付与を求めていきたい。

内航海運における船員対策への取り組み

日本内航海運組合総連合会

会長

うえの たかし
上野 孝

船員不足問題の現状

船舶航行の安全確保のため、平成17年4月におこなわれた船員法等の改正により、最小安全定員の配乗が求められ、船橋当直者への6級海技士資格の保持が義務化された。

これにより船員の需給関係がにわかに逼迫して、内航海運がおかれている船員不足の現状と極端に高齢化した年齢構成、そして数年以内に内航船舶の部分的な停船が発生する可能性について改めて認識されることとなった。

平成19年12月に開催された交通政策審議会海事分科会第8回ヒューマンインフラ部会における国土交通大臣への答申において、5年後(平成24年)には1900人、10年後(平成29年)には4500人の船員が不足すると予測されている。

運航要員の確保については、現状でも小型船、特にケミカル船を代表とした小型タンカーの分野においては、既に難しい状況にある。

小型船分野における船員不足は、いずれ中・大型船にも波及していくものと予想される。

特別な対策が行われない限り、今後早ければ2～3年後、遅くとも5年以内に船員不足により内航船舶の部分的な停船が発生すると予想されている。

内航海運業界がこの様な状況に至った背

景には、業界全体がバブル経済崩壊後の運賃・用船料の長期低迷の中で、コスト至上主義に陥り、配乗定員削減に邁進した結果、若年船員育成の場を失ってしまったことなどがあげられる。

また過去20年近くにわたり、外航船や遠洋漁業から離職した熟練船員に依存し、新規に若年船員の育成を積極的に行ってこなかったことなどが、現在の内航船員問題を生じさせた根本的な原因といえる。

効果的な船員対策が実施されなかった場合

今後、有効な若年船員確保対策が実施されなかった場合は、数年以内に船員需給が極めて逼迫した状態に陥ると予想される。

労務対策を堅実に実施していない企業については、船舶の運航自体が難しくなり、順次労務倒産の危機に晒される可能性は出て来るものと思われる。

一部船舶の停船により国内貨物輸送に深刻な影響を与えることが懸念される。

また、適正な配乗管理がなされないような船舶の出現も危惧され、その場合は海上交通に混乱を来す恐れもあり、事故の増加を招いて環境問題に重大な影響を及ぼす事態に陥る可能性も出て来る。

その様な危機的状況を迎えることの無いように現時点から、しっかりと有効な対策を実施して行かなければならない。

国の船員教育・養成への期待

平成18年度設けられた「船員教育制度のあり方に関する検討会」における「最終とりまとめ」（平成19年3月）においては内航用小型練習船の導入が盛り込まれており、業界としても早期導入を期待している。

一方では、「……日本人外航基幹職員の養成及び内航船員の確保対策の推進に影響を与えないことを前提に、外国人船員養成のための実習その他の教育を航海訓練所、海技教育機構などの機関が積極的に行うべきである。」としているが、大幅な日本人海技者の不足が問題となっている現状においては、日本人船員教育の充実拡大を先ず目指すべきである。

また、一昨年（平成19年）設けられた交通政策審議会・海事分科会・ヒューマンインフラ部会の答申（平成19年12月）において、日本人海技者確保育成のための方向性が明確に打ち出され、それに基づき関係法令の改正が行われ、平成20年7月に開催された交通政策審議会第17回海事分科会において「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」が示された。

業界として、行政と一体となって必要となる船員対策を進めていきたい。

国・関係業界に望まれること

昨年7月海洋基本法が施行されるに至り、ようやく四周を海に囲まれた日本における海洋・海運の重要性を主張しうる足掛かりができたと考える。

各海事関係団体において実施されている様々な海事思想の普及活動を相互に連携して継続実施していくことが活動の効果を高める上で大切である。

海洋国家日本の次代を担う若者に海洋・



海運の重要性を理解させる為、初等教育（小中学校の社会科教育等）において海洋・海運をテーマに組み入れる等の施策を講じるように働きかけることが必要である。

日本の産業社会における内航海運の役割・貢献などについて、一般への周知啓蒙活動を行うと共に、内航船員の適正な職業評価が得られるよう、荷主・港湾関係者の理解を求める働きかけを行うことが、若年船員の定着率向上にとって重要となる。

また、新規若年船員育成を可能とする経済的環境を整備するため、経済団体等への働き掛けを通じて、適正な輸送コストの負担について、荷主など一般ユーザーの理解を深める活動を、関係各省、機関、団体など官民歩調を合わせ実施していくべきである。

内航海運業界として早急に取り組むべき具体的対策

○内航海運への就職率の向上

各地方海運組合が中心となり、事業者自ら各船員教育機関に足を運び、粘り強く求人活動を行うことが内航業界へ新人船員を誘導する唯一の方法である。

○新規船員供給源掘り起こしのための広報／求人活動

あらゆる教育機関や団体などに働きかけて、若者に海洋・海運への関心を呼び起こすような広報／求人活動を継続的に実施し、幅広く優秀な人材を内航海運に導入するための努力を行うことが重要である。

求人活動の対象を若年者以外にも拡げて、さまざまな年齢層の、船員とは異なった知識、技能、経験を有する一般社会人などに対しても広報活動を展開して、広く多様な人材を求めていくことが必要である。

○採用育成キャンペーン

各地域、各業種毎に海運事業者組合が中心となって、新人船員の採用について具体

的な目標を掲げて、新人船員の採用育成のためのキャンペーン活動を展開していくことが必要である。

○新人船員育成助成制度の充実

新人を採用して船員として一人前となるまで育成していくためには、相当な労務コストが発生する。内航海運業界において新人船員の雇用育成規模を早急に拡大するために、事業者を対象とした既存の助成制度も含めて規模の拡充を図る必要がある。

将来へ向けた対策

・内航船舶の居住環境の改善

2006年 ILO 海事労働条約の批准に伴う国内法適合化については、内航船の居住環境の改善を最優先として対応していくべき。

・内航船舶の就労環境の改善

内航船の労働環境の厳しい現状を改善するため、関係団体と継続的な協議を行い、理解を求めていく努力が重要。

・内航船員の労働条件の改善

他産業と比べて決して優位にはない内航船員の給与・休暇付与など労働条件を改善していく努力が必要。

・内航船員の雇用環境の改善

船舶管理会社を活用したグループ化などにより雇用環境の安定を図る。

安定した雇用環境を確立することが、内航船員の継続した雇用育成を可能とする。内航海運事業者のグループ化促進のための啓蒙活動が重要。

・新人船員を対象とした教育研修制度の創設

今後急速に進む内航船員の世代交代を安全にかつ安定的に進めるためには、内航海



運業界において、相互に利用可能な新人船員を対象とした実務教育を行う研修制度を創設する必要がある。

- ・船員教育機関における内航船員養成規模の拡充

教育訓練の見直し等により、内航船員の養成規模が拡大されるよう継続して要望していくべきである。内航用小型練習船の導入により、内航海運の実態に則した教育訓練が早期に実現されるように要望していくことが必要である。

- ・関係業界の理解を求める活動

内航海運業界のみならず広く関係者／関係団体の参加を求めて、内航船員問題検討の場を設け、同問題の根底にある様々な要因についての理解を求め、解決に向けた方策について検討を行うことが望まれる。

船員問題にかかわる環境整備について

・現在の小型内航船の乗組定員は運航を維持する上で既に限界の状態であり、新人船員を教育する余裕は無い。

新人育成が可能となるような余裕のある配乗体制を構築する必要がある。

・少子高齢化の時代を迎えて、これからは産業間の人材獲得競争となる。

陸上他産業と比較して見劣りのしない労働条件を提示し、船上における就労環境・居住環境の整備もはからねばならない。

・また内航船の大半（6割以上）が船齢14年を超え老朽化しており、新しい基準に合わせて代替建造を進めていく必要がある。

・荷主のニーズに対応して船型の大型化を図ることや、運航効率の向上を目指して、

空船航海の削減に向けた複数隻の船舶の共同活用など新しい工夫が期待される。

・将来に亘り安定した内航輸送を確保していく為にも、内航海運業界の置かれている現状について、荷主関係者の理解を得て、新人船員の育成を含めて、前述した代替建



造が促進されるような運航採算の取れるレベルまで運賃・用船料の修復が行われるべきである。

長大な海岸線を有する日本において、安全保障上、また海洋環境保全という観点からも日本人船員が運航している日本籍船舶・内航船の果たしている役割は大きい。

カボタージュ規制は海洋国家として安全保障上絶対に堅持すべきであり、日本人内航船員による運航はその基盤となるものである。

日本海運における船員問題について

全日本海員組合 組合長 藤澤 洋二 ふじさわ ようじ

日本の海運会社が置かれている経営の状況について

日本人船員について論じる前に、日本の外航海運および内航海運の置かれている経営環境について若干の考察をしてみると、おおよそ以下のような状況と考えています。

一口に海運業界といっても、外航海運と内航海運では全く異なった経営環境にあります。

外航海運では、昨年前半には鉄鉱石および石炭を中心にした不定期船運賃市況が高騰し、年前半にはその利益を享受し、空前の好決算を発表した外航海運会社が相次ぎました。

しかし、年後半には米国の金融危機をきっかけとして全世界に経済危機が波及し、過去に例を見ないほどの急激かつ大幅な不定期船市況の下落が現出し、各社の業績下方修正、船舶への設備投資見直しと、年前半とは全く異なった様相を呈しています。各経営者の迅速かつ瞬時の判断ミスが企業の存亡にもかかわるという緊迫した経営状況に直面しているといっても過言ではないでしょう。

一方、内航海運は外航海運のようなここ数年の好況を全く享受できないまま、新たな経済危機という大波を受けているといっているのではないかと思います。それは、好況期に資金の内部蓄積によって不況期を乗り越えようとする外航分野の一部企業の

ような経営手段をもつ企業は内航分野では少なく、金融機関からの融資姿勢の厳格化が厳しい経営状況に拍車をかけることとなるのではないかと危惧しています。

昨年前半のような好況の外航海運・不況の内航海運という構図は昨年一年間で一変し、ともに厳しい経営状況の中で、各企業は新たな経営方針が求められているというのが現在の海運業界の共通した経営状況であると思います。

そうした経営状況から派生する外航海運および内航海運における船員労働問題は、ここ数年を見ると自から異なる性格を持っていました。

右ページ上段の図は、日本の海運業界が置かれていたここ数年の経営環境とそれに対する対応を図示したのですが、端的に言えば「費用増加分の運賃等の収入への転嫁」が可能であるのか、否かによって海運会社の経営状況が大きく異なったものになっているということです。

2000年以降、BRICs（ブラジル、ロシア、インド、中国など）の新興工業国は世界経済のグローバル化の進展に伴い急速な経済成長を続けてきましたが、それによる鉄鉱石・石炭をはじめとする資源に対する世界的な需要と海上輸送量の拡大は予想以上に大きなものがありました。そのスピードを予測した人は10年ほど前にはほとんどいなかったと思いますが、その予想を超えた速さでの拡大によって世界の海運市場では極

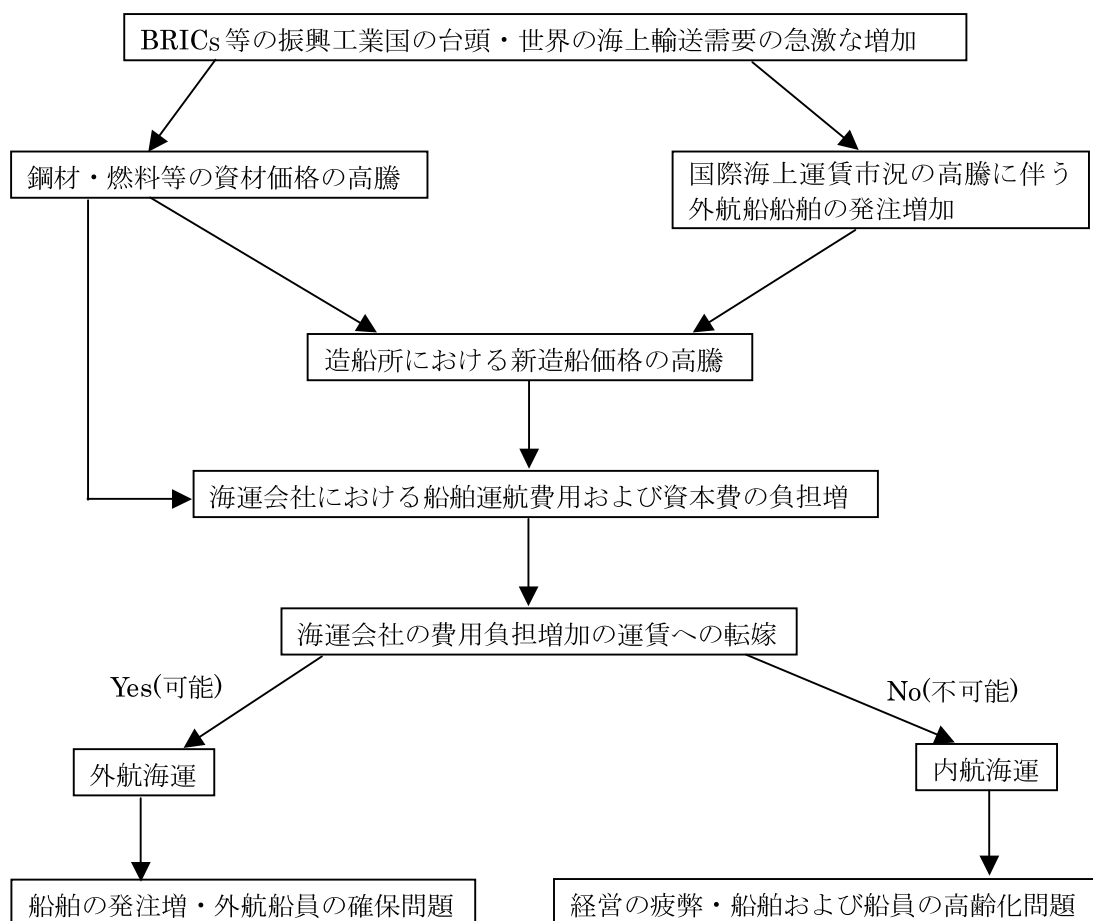


図 海運会社の置かれている経営環境

端な船舶不足が問題となっていきました。不定期船の海上運賃市況は高騰を続け、フリーのバルクキャリアを運航する外航海運会社は軒並み好決算を続け、新造船発注は2000年以降急速に拡大していきました。同時に、新興工業国での資源需要の急拡大は世界的な資源価格の高騰を招きました。

それとともに、世界の船舶建造能力を超える発注とともに、鋼材などの資材価格の高騰は船舶の建造価格の高騰を招きました。また、石油価格も同様に高騰を続け、船舶の運航費用における燃料油価格も高騰を続けています。これらは、すべて需要量が供

給量をはるかに超えた結果であります。

こうした経営環境の変化は外航海運および内航海運に同時に生じ、労働力とともにモノが不足し、賃金・価格の高騰がもたらされました。しかし、その対応、運賃への転嫁という問題では外航海運と内航海運では全く異なる状況に置かれました。

外航海運では基本的に市場原理が機能し、その費用増加は海運市場で運賃高騰という形で、荷主企業への転嫁が比較的スムーズに進展しました。それに対して、内航海運では基本的に市場原理が機能せず、買い手独占の中でその費用増を運賃に転嫁できず

その経営は「疲弊」し、極度に悪化させています。

そこから生じる船員問題は、共通して「船員不足」と表現されますが、外航海運では日本のみならずフィリピンをはじめとする諸外国の船員の確保・獲得競争が激化し、船員の賃金も上昇したのに対して、内航海運では日本の若年労働力自体が不足する中で船員を確保するための費用負担もままならないという問題となっており、その本質は全く異なる問題であるということをご理解いただきたいと思います。

外航海運・内航海運の変化と日本人船員問題

戦後の海運政策を振り返るならば、産業の育成・企業の競争力の強化、効率性の向上などを目的とする産業政策があったのですが、海運業を見ると、外航海運と内航海運ではその手法が大きく異なっていました。

1) 外航海運の場合

外航海運では、戦後復興期から高度経済成長期には計画造船制度や利子補給制度などの助成政策がありましたが、一貫して海運業の国際競争力を強化し、国際貿易の発展を通じて日本経済の成長に大きく貢献してきました。

その後、国際金融制度の大きな変化、つまり固定相場制から変動相場制へ、資源ナショナリズムを背景にした石油危機とそれに伴う国際経済の構造的な変化の中で、激動の時代を迎えました。

外航海運では、そうした変化の中で、それまで中核6社体制が崩壊し、産業再編が行われました。国際海運の世界から姿を消

した伝統的な海運会社もいくつかあり、我々船員の世界でも長く苦難の道を歩まざるを得ず、数多くの外航日本人船員も別の職業へ転進しました。

外航海運企業の経営も自由主義的なものに大きく変化し、各企業の経営戦略も異なるようになっていったのもこの時代でした。資金調達方法も、それまでの日本開発銀行をはじめとする政府系金融機関からの融資が中心であったものから、資金市場などを通じて調達する方法へ変化する中で、国家の政策として外航海運を誘導する手段がなくなる中で、必然的な方向だったのかもしれない。

ただ、そうした自由主義的な経営によって、日本人外航船員は減り続け、国際経済が大きな転換期を迎えた1974年には約5万7千人いたものが、現在では約2,600人足らずにまで減少しています。これが良いのか、悪いのかを論じるというよりも、大きな時代の変化の中で起きている現実であり、国際海上貨物輸送との関係で大きな問題となっています。

また、昨年後半からの不定期船運賃の急落によって外航海運各社は、船舶建造投資を見直す動きがあり、世界全体では1,000隻ほどの建造投資がキャンセルされ、老朽化した船舶のスクラップも進展している中で、船員不足問題も様相を変化させつつあります。

このように、外航海運分野では経済・経営環境の変化に対してその経営のあり方も大きく迅速に変化させようとしています。ただ、そうした短期的な視点のみならず、日本人船員の確保問題は海洋国家としての



日本、海上貿易に依存する日本としての船員確保問題を中長期的な課題として解決しなければならないことはいうまでもありません。

2) 内航海運の場合

それに対して、内航海運ではどうであったのでしょうか？内航海運は、一般社会の人々はあまり目にしないためか、海運関係者など以外ではあまり知られていない産業です。

しかし、現在でも国内貨物輸送の約4割、産業基礎物資の約8割（トンキロ・ベース）の輸送を担っています。国内海上旅客輸送では、延べ年間約1億人が利用しており、国内の主要な輸送機関である事実が、一般社会の人たちにあまり知られていないという悲しむべき現実があります。

それに加えて、内航海運をはじめとする国内海上輸送は、その経済的な役割とともに、環境問題が大きくクローズアップされてきた中で「環境にやさしい物流インフラ」としての重要性が増しており、これでよいのかという問題意識を持っています。

内航海運は、戦後一貫して国内の主要な輸送機関であり続けてきたのですが、これまた非常に残念なことに産業・企業の低収益性という問題を解決できないでいます。荷主企業に比べて企業の零細性が著しく、その企業数も多く、市場では「買い手独占」

の状態の中で運賃交渉力が極めて弱いという構造的な問題がその背景にあります。昨年前半の燃料価格の高騰でも、その価格を荷主企業に転嫁できなかったのもそのためです。

そのため、戦後の内航海運の産業政策は、一貫して市場における船腹需給調整によって問題を解決しようとする関係者全員の絶え間ない努力があったにもかかわらず、なかなかその効果を発揮できなかったというのが現実ではないでしょうか？。

そうした中で船舶の大型化や新たな運航技術の導入を求められるようになってきていますが、それへの対応として企業規模の大型化が政策課題として取り上げられてきています。

しかし、内航海運の市場構造による各企業の低収益性という厳しい経営環境の中で、新たな船舶や技術の導入という困難な問題に直面しています。それはまた、新しい技術をもった船員の確保においても極めて困難な状況にあります。このような諸問題の解決がまだ見出せない中で、経済危機という嵐が立ちはだかる状況にあります。

船員労働力の供給についてみると、かつては外航海運や水産業から産業構造の変化から転出してくる船員があり、多くの船員が内航海運への労働力として供給されてきました。



内航海運で活躍している船員の大部分が40代以上の中高年ですが、彼らの多くは過去に外航海運や水産業に就業していた経歴をもっていますが、それは高度経済成長期から安定成長期、国連海洋法による操業規制などによる環境変化の中で内航海運への労働力の供給が可能だったためです。

しかし、現在はそうした供給源はありません。先ほど話したように、外航海運の日本人船員は極限とっていいほど減少しています。

また、水産業にしても遠洋・近海・沿岸漁業を問わず労働力不足の状態にあります。

つまり、内航海運への労働力供給は中途採用に関する限り、極めて困難な状況にあります。

したがって、内航海運をはじめとする国内航海運への労働力供給は水産高校、海上技術学校・短大等の学生という若年層の就業意欲を如何に高めてもらうかにかかっており、これが極めて重要なことであります。

全日本海員組合では、こうした問題意識から昨年より「オーシャンゲート」という広報誌を発行しています。これらの学校、旧商船大学、水産大学の学生・生徒の皆さんを第一の読者として、またこれらの産業への一般社会を読者層として各号3万部を

フリーペーパーとして配布しているのは、こうした問題意識から行っています。

短期的な視野ではなく、中長期的な視野での船員問題解決の必要性

このように、一口に船員問題といっても、外航海運と内航海運では大きく性格を異にしている問題であると同時に、労働問題が各々の企業が置かれている経済・経営環境に大きく影響されるというのは海陸共通のことでもあります。

昨今の経済不況に対して、多くの企業は労働力をあたかも「モノ」のように切り捨てる動きを見せておりますが、労働力という「ヒト」に対し短期的な視野のみでは何の問題解決にもならないと考えます。

とりわけ、船員という労働力確保の問題は、海洋国家としての日本において必要不可欠な問題としての認識を海事関係者はもとより国民全般に持ってもらいたいと思います。

また、ここで強調したい大きな問題の一つとなるのは、船員労働力の供給問題が労働組合のみならず経営にとっても大きなものになりつつあります。運賃市場で形成された価格水準を実現する、つまり海運会社の収入を実現するには「船」という設備や燃料という物（モノ）の確保だけではダメで、「船員」という人・船を安全に運航することができる技術をもつ人の確保がなければならないということです。

ある外航海運の経営者によれば、船舶投資が減少するとともに老朽船のスクラップが進展すれば、船員の確保問題も一息つけ

るというような趣旨の発言がありましたが、短期的に見ればそうかもしれません。しかし、中長期的に見れば、何の問題解決にもならず、「ヒト」をあたかも「モノ」のように扱う業界として人々に印象付けることでしょう。

今次の経済不況といっても、いずれ克服されるものと確信しておりますが、その際には新興工業国をはじめとする国々のより一層の経済発展、不況に伴う投資減少とそれによる資源供給力の不足が再燃すると予測されています。そのときに、船舶を運航するための技術をもった船員が不足すると予測されますが、日本の海運企業に船員労働力が十分供給されるとは限らないということをお肝に銘じておかなければなりません。

全日本海員組合は、こうした中長期的な視野の下で、国内外の船員労働力の確保問題に責任の一端を果たしていきたいと考えています。

内航分野では、限られた船員労働力の供給を確実なものにするための労働環境の整備、船員労働の若年層への啓蒙・広報活動や、より良い労働環境を整備するための経営再生活動の展開を重視するという、一見回り道に見えるかもしれませんが、中長期的な視点からの優秀な船員労働力確保のための活動を展開していきたいと考えております。

外航分野では、交通政策審議会での「トン数標準課税制度の導入」に伴う日本籍船・日本人船員の確保・拡充が円滑かつ順調に進展するように、政府・産業・企業と協議していきたいと考えています。同時に、日本の外航海運を支える労働力として外国



人船員もまた欠くことができない労働力があります。

そのため、外国人船員の確保については、全日本海員組合（JSU）として諸外国の労働組合ともより密接な連携を強化していき、船員の育成・確保を活動の重点としていきたいと考えています。

“Ocean Gate International”という英字雑誌を本年4月に創刊しましたが、これは日本商船隊で働く外国人船員を主な読者層として、また諸外国の船員労働組合にも、国際運輸労連（ITF）にも、広く配布しているものですが、外国人船員に関する労働問題とそれへの対応について紹介するもので、外国人船員の労働環境の改善に役立てようというものです。この外国向けの広報誌を発行しているのは、こうした問題意識から行っている活動です。

また、今後、ITFでの本組合の活動において、主体的なものにしていきたいと考えているのもそのためであり、2010年のITF世界大会でITF船員部会の議長国に立候補する予定にあるのもそのためです。これは、アジアの代表として、同時にアジアから世界に労働活動を展開するとともに、日本を含めた船員労働の適切な労働条件の下で確保するという活動に対して、海運関係者の方々のご理解とご支援をいただければと思っています。

海難防止の原点を商船・船員教育政策から考える

富山商船高専名誉教授・元富山大学教授

あめみや ようじ
雨宮 洋司

グレイト・キャプテンの諸要素

偉大なる船長（グレイト・キャプテン）の魅力とは何か？それは海で鍛えられた知力、体力、品格という人間力で、しかもその“力”を船と乗組員のコンデイションに応じて発揮し、安全な航海を成就できる人物、そのようなシーマンシップを備えた船員・海技者像が日本の商船・船員教育機関が目指すべき海運先進国型の人間像になる。

2009年の今日、それを真正面に据えて、検討を開始する時がようやくやってきたことを私たちは認識しなければならない。

その場合、まずもって押さえておくべきことは、そのようなグレイト・キャプテンが備えるべき基本的諸要素は何かである。言い換えれば、船員職業能力の内容についての論理的整理である。筆者による船舶運航技術学（商船学）からの分析では、それは千変万化する海という自然、船舶という大規模技術の固まり、長期運航可能なマン・マシンシステムという三つの基本的要素から成り立つ。それらは他の交通機関（自動車、鉄道、航空機）とは異なる一大特殊性である。まず海という厳しい自然の中の船舶であるが、予測を超えた海洋気象や複雑な地理・海底状況のなかで船体コンディションや乗組員のチーム技量に配慮した適切な判断と指揮・行動ができる能力である。第二の大規模技術であるが、Mゼロ船に代表される主機関は自動運転システムの様

相を持つてはいるものの、経年変化の中で次第に乗組員の監視と整備を不可欠にし、他の航海・荷役・係留の船内諸機器類はパソコンを組み込んだ先端技術部分と海図や係留ロープ・塗装要具のような古典的道具との混在であり、それに必要とされる対応能力は熟練技能から科学・技術学的知識とその活用まで極めて多種類かつ多面的である。しかも、陸からの船舶運航支援は効率性を考えると限定的になるのが実態であり、その大規模技術の目的遂行は乗組員集団のチームワーク（協業）を不可欠とする。第三の長期航海の点であるが、その内容は自己完結的能力になる。それは技術、船内生活そして対外という三側面においてユニークである。技術面では、各種の船上機器類を長期にわたって利用可能な状態にするための点検と整備および緊急時対応の技能、生活面では寝室・浴室・給食などの諸設備は不可欠であり、船上コミュニティを構成する各乗組員の市民としてのセンスも問われる。対外的には所属企業の営業的顔であり、無冠の外交官的使命も帯びる。

以上の特色ある船舶運航技術を基盤にして、チャレンジ性を備えた国際性（語学や国際理解）と貿易・物流の実務能力の要素が加わることによって、グローバリゼーション下のグレイト・キャプテン像に近づく。

社会的関係が育っていない自分中心の幼児段階（解離性状態）にあるといわれる現代若者の何人がこのようなグレイト・キャ

ブテン像に近づくことができるだろうか？
現実はかなり厳しいと言わざるを得ない。
それは若者が置かれている時代性からくる
ものであり、学生時代および卒業後のかな
りの期間を使って、若者の社会性を育てる
きめ細かな教育的取り組みが不可欠になっ
ていることを示す。

「商船」大学・高専や海洋技術（短大）
校の学生の場合はどうか？基本的には同じ
基盤にあると思われるが、大きな違いは“船
に乗りたい”“海が好きだ”という目的意
識を持った学生層が相変わらず入学してい
るという点である。しかも長期の航海訓練
という濃密な人間関係を基盤にした乗船実
習を成し遂げて卒業式に臨む彼らの逞しい
顔々をみると「解離性」を感じさせない若
者の姿がそれなりに維持されていることに
気づく。それは長い間の脱日本人船員政策
が若者の海への希望を落胆させ、行政改革
に翻弄されながらも、そのような教育体制
を曲がりなりにも維持してきた商船・船員
教育関係者による努力の賜物である。

両極端な船員教育の到達点

1970年代の石油ショックと為替自由化
（円高傾向）に対応した（船員）構造改革
は1980年代以降、外国人船員導入のための
規制緩和と船員制度近代化政策（航海・機
関合体の船員づくり）を同時並行ですすめ
たが、90年代半には後者が行き詰まり、前
者だけが突っ走ることになる。その過程で
商船・船員教育機関は船員職業達成率の低
さから行政改革の対象となり、実質的縮小
が行われ、近年はそれをさらに進める枠組
みとして、国交省の船員教育機関（航海訓

練所、海上技術（短大）校、海技大学校）
については独立行政法人通則法（1999年）、
「商船」大学・高専については国立大学法
人法（2003年）がそれぞれ制定され、目下
進行中である。このような厳しい小さな政
府づくりの展開ではあるが、文科省の「商
船」大学・高専そして国交省の船員教育関
係者は、限られたなかではあるが日本の商
船・船員教育の歴史と伝統を守ることもし
てきた。その到達点を簡潔に述べれば、「商
船」大学・高専の場合は学理型船員像であ
り、国交省の船員教育機関は業界に支持さ
れる海技免状的船員像ということになる。

「商船」大学・高専の場合

船員政策当局（国交省）から要求される
海技免状資格内容（教科や実習期間につい
ての船舶職員法規定）を教育基本法・学校
教育法が定める大学・高専の目的（専門の
学術教授研究と人格の形成）に、いかに整
合化させるか、たとえ船舶職員としての就
職ができなくても陸上企業でも使えるよう
な船舶運航に関する学術の教育研究をどの
ように展開していくか、という二点にいつ
も注意が払われてきた。船員制度近代化対
応で航海士と機関士の教育を統合すれば、
養成定員は半分で良いことになる。しかし、
航海、機関の学術体系は大きく異なるとい
うことで当局を説得して統合化部分は最小
限にとどめて航海、機関のコース選択制を
採用した。そのうえ、学校規模の縮小によ
る教職員定数の減少（教育の質低下）を防
止するために、海技免状に直結しないが、
航海学や機関学に隣接する流通・情報系学
科や電子・制御系学科を新設して「商船学

校」としての規模を維持してきた。しかしながら、その後の船員制度近代化政策の終了と一層のグローバル（脱日本人）船員化のなかで、独立法人化を控えた商船大学は「統合縮小」へ向けた針路を取らざるを得なくなった。それが神戸大学の一学部になった海事科学部であり、水産大学と合併して海洋工学部になった東京商船大学であった（2003年）。しかしそこには、海と船を意識しながらその学術を担ってきた商船大学人としての意地も見えてとれる。神戸の場合、海事科学部（海事技術マネジメント学、海上輸送システム学、マリンエンジニアリング学の三学科）としていずれも工学という名称をつけずに神戸大学の既存学問分野との差別化を図ったこと。東京の場合は水産系の海洋科学部との違いを鮮明にするために、プロのエンジニア育成を目指して工学部の強化を打ち出したものの、学科名には海事システム、海洋電子機械、流通情報のように海事関連の学際的分野を強調して一般工学系の大学との違いを鮮明にしたことである。そして両「商船」学部とも、学部生への船舶実習体験の履修には十分配慮し、海技免状取得の希望者は選択制であるとはいえ、他専攻の学生も履修しやすいような補講制度も準備した。

しかし、問題は今後である。他大学と合併した「商船」大学教員の大学内・国際間での学術研究競争とその業績評価は商船大学時代に比べ熾烈で、それは主として大学院での学問教育研究の水準があからさまに問われることになる。今のところ両「商船」学部関連の大学院は自然科学領域のなかに置かれているために、その競争下で船員・

海技に配慮した学際的な新学部の特徴が既存の自然科学・工学の一分野に飲み込まれてしまう恐れが多分にある（商船学博士の消滅はその一例）。それを避けるためには何とか存続させた海・船・船員に関する自然科学以外の分野（神戸の場合は国際海事研究所、東京の場合は海洋政策文化学研究科）との関連をいかに強化・充実させるかにかかっているといえる。

他方、商船高専の場合であるが、商船大学の後追いをする形で推移しており、それは上位下達による横並び「改革」になる。文科省は船員政策（国交省）に配慮して、5商船高専の体制を維持しながらもその実質は工業高専化という海離れを傾斜させていった。海技免状に配慮した商船学科（航海20人、機関20人）は往時の三分の一となり、代わりに“ものづくり専攻”の二学科（情報工学科、電子制御（機械）工学科）を設けたのである。ただし富山商船高専だけは、環日本海時代に対応させた現代海上商人づくりを目標にした文科系新学科（国際流通学科）が増設されて、外国語の重視と練習船を使った“ヒトづくり”を取り入れ、商船学科をサポートする体制を敷いた。しかし、いま、その富山商船高専が富山工業高専に合併（2009年10月）される動きが急展開して、5商船高専体制の一画が崩れようとしている。さらに、専門科目教員のほとんどは工学の博士号を取得して、二年制の工学専攻科（商船系は海事システム工学）を設けて、大学の工学部卒と同じ学位を授与する機関となり、商船高専の一般工業高専（ミニ工科大学）化が一層強まった。それは国交省の船員政策に振り回されない

文科省独自の商船の工業高専化への総仕上げの感を強くする。

国交省船員教育機関の場合

航海訓練所、海上技術（短大）校、海技大学校は、教育機関とは言え、小さな政府づくりという中央政策と海運業界の要望に対応した船員教育行政の展開の場であることから、その改革は船員教育の拠り所となる船舶職員法の海技免状規定づくりとの関連でドラスチックに進められた。

海員学校は最盛期には13校1200人の定員であったが、相次ぐ行革で8校440人となり、最近では応募者数との関連で実質的規模縮小の傾向は続いている。

航海訓練所の練習船隊も往時の7隻体制は5隻体制となり、帆船海王丸の建造・所有は国から切り離された。他方、「商船」大学・高専の規模縮小を航海訓練所のさらなる縮小につなげないために、国交省独自の船員教育充実策にも乗り出した。

海員学校本科の修業年限を1年制から2年制へ、さらに3年制として高校卒業資格を付与し、中卒者受け入れ限界の打開策として高卒受け入れの専修科を設けた。その修業年限もやがて1年制から2年制の短大校とし、海技資格取得要件となる航海訓練所実習もその卒業条件に入れたうえ、進学先として海技大学校を位置づけ、最短年数で三級海技士資格を付与できるようにした。中核となる「海員」学校の目的も外航部員から甲機両用の船舶技士へ、さらに内航船舶職員養成へと海運業界の要望に応じて目まぐるしく変化した。

21世紀に入ってから小泉構造改革による市

場（海運業界）重視政策は、以上の国交省独自の船員教育システムづくりに冷水を浴びせるものになった。

船内生活の活力源（自己完結性）の保証であった事務・司厨科を“業界の実態に合わせて”廃止してしまったこと、海技免状に必要な航海訓練所実習の6月間を民間の商船で行うことを可能にしたこと、新3級と新6級の海技免状制度を新設して、普通高校・一般大学卒業者による外・内航免状の取得を容易にしたこと等々である。水先養成学校の新設、船員保険や海難審判制度の改変もその一環であり、運用次第では伝統的な海上安全制度の公的担保を揺るがしかねない事態になる。

大検討の開始を！

新自由主義政策の限界は誰の目にも明らかになり、我が国もその政策是正を開始した。グローバル海運・船員政策修正の端緒は、2007年7月に成立した海洋基本法に象徴され、5,500人の日本人外航船員と2,000～5,000人の内航船員の確保・育成が喫緊の課題とされたのである。それはこれまでの商船・船員教育機関の規模縮小策とは正反対の政策転換になるわけで、現時点で進行中の前政策に基づいて行われている文科省および国交省の商船・船員教育機関の規模縮小策や海上の安全を脅かす恐れのある制度の改変作業は一時中断すべきではないか。そのうえで、海難防止の人的担保であるグレート・キャプテンの資質を持った先進国型日本人船員・海技者育成のための大検討が開始される必要がある。

船員確保・育成への取り組み

国土交通省 海事局 海技課 船員教育室

はじめに

四面環海の我が国において、安定的な海上輸送を担っている人的基盤（ヒューマンインフラ）である船員（海技者）の確保・育成は極めて重要ですが、外航日本人船員の減少、内航船員の高齢化の進展および後継者不足の顕在化といった状況の中、専門技術者である船員の育成には長期間を要することを踏まえると、その確保・育成は喫緊の課題となっています。

海事局海技課船員教育室は船員の教育および養成を所掌しておりますが、船員の確保・育成に係る最近の取り組みについて簡単にご報告させていただきます。

我が国における船員の養成

我が国における船員養成は、船員教育機関（商船系大学、商船高等専門学校、独立行政法人海技教育機構）における座学と、独立行政法人航海訓練所がこれら教育機関から学生を一元的に受け入れて5隻の専用練習船により実施する航海訓練（乗船実習）から構成されています。

船員教育室は、海技教育機構および航海訓練所の二つの独立行政法人を所管し、質の高い船員の養成に取り組んでいます。

①海技教育機構 <http://www.mtea.ac.jp/>

平成18年に旧（独）海員学校と旧（独）海技大学校が統合し、新人船員の養成と、すでに船員となっている者の上級免状の取

得等の再教育を一体的に実施しています。

イ 新人教育

海上技術短期大学校（宮古・清水・波力の3校；高卒対象、修業期間2年）と海上技術学校（小樽、館山、唐津、口之津の4校；中卒対象、修業期間・乗船実習科を含め3年6月）において、内航船員に必要な4級海技士（航海および機関）免許を取得させる教育を実施しています。

ロ 再教育

海技大学校（芦屋市）において、乗船履歴を有する船員等を対象として、1～6級海技士（航海または機関）の上級免許などを取得させる教育のほか、操船シミュレータ、機関室シミュレータなどを活用して、船舶の技術革新に対応した短期の運航実務訓練を実施しています。

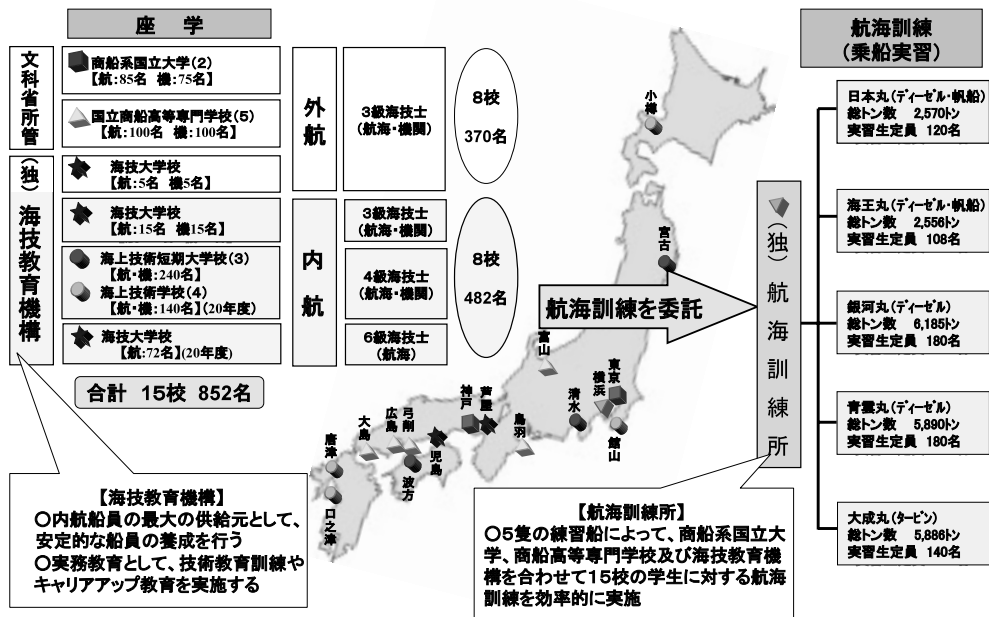
②航海訓練所 <http://www.kohkun.go.jp/>

帆船（ディーゼル機関を設備）2隻、ディーゼル船2隻、タービン船1隻で構成する5隻の練習船隊を使用し、各教育機関から受け入れた実習生に航海訓練を行い、3級、4級、6級の各海技士免許取得に必要な所定の乗船履歴を取得させています。

船員確保・育成への取組み

海事局では、平成18年度に「船員教育のあり方に関する検討会」（座長：宮下國生大阪産業大学教授。以下、「検討会」という。）を設置し、船員教育のあり方全般について幅広い見地からの見直しと長期的視

我が国における船員教育訓練の概要



野に基づいた具体的検討を行い、その結果が平成19年3月に取りまとめられました。

また、平成19年2月からは、交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会において、「検討会」の検討結果も踏まえつつ、海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方が審議され、同年12月の答申において、今後の考え方として、船員を①集め、②育て、③キャリアアップを図り、④陸上海技者への転身を支援する、という4つの柱に沿った取り組みが必要とされたところです。

このうち、①と②に関し、施策への取組状況について以下に示したいと思います。

(1) 船員を集める

船員を集めるという観点から、航海訓練所の練習帆船「日本丸」・「海王丸」を青少年の体験航海や市民クルーズに有効活用することを核としつつ、官民を挙げて海事広報活動の充実に取り組む必要があるとさ

れています。

航海訓練所では、従来から寄港地における帆船の一般公開、セイルドリル（すべての帆を張る訓練の披露）、幼稚園・小・中学校を対象とした練習船見学会、海洋教室等を実施して海事広報に努めてきましたが、平成19年からは実際に一般の親子連れを対象とした体験航海、子供体験型見学会、船上での折り紙教室、ロープワーク教室、船長・機関長が寄港地の学校を訪問しての講演会などを積極的に実施し、青少年を始めとして広く国民へのPRに努めているところです。一層効果的なPRを行っていくため、今後は練習船寄港地の港湾管理者や地方運輸局などとの連携も強化していくことが重要と考えています。

また、海技教育機構においても、全国に配置している各キャンパスにおいて、練習船による体験航海、カッターの体験漕艇、施設の公開、操船シミュレータなど実習設

備の体験操作、海事関係公開講座の開催などを積極的に実施し、PRに努めているところ です。

(2) 船員を育てる

① 社船実習の実施

我が国における船員養成のための航海訓練は航海訓練所が行うことが基本となっていますが、「検討会」では、教育訓練に対する船社ニーズの多様化等を踏まえ、教員、設備及びカリキュラムにおいて一定の要件を備えた社船による実習（社船実習）により、教育訓練の複線化の推進を図ることが適当であるとされたところです。

平成20年に海上運送法が改正され、船社が「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、トン数標準税制の適用が受けられることとなりましたが、その認定基準として3級海技士免許の取得に必要な乗船履歴を取得させるための養成を船社自ら行うことが必要となっています。海事局では、外航船社、関係教育機関などと検討・協議を重ね、社船実習が満たすべき基準などを取りまとめ、平成21年4月から、計画の認定を受けた外航船社は3級海技士養成に必要な12カ月の実習の後半6カ月間について原則として社船実習を実施することとなりました。

社船実習は、平成17年度に海技大学校に設置した、船社の社員を対象として3級海技士（航海または機関）免許を取得させる課程において既の実績がありますが、今般導入する社船実習は、外航船員養成の主流である大学・高専の教育において社船実習を導入するものであり、民間開放の推進の観点からも大きな意義があります。

② 帆船実習の見直し

従来、商船系大学および商船高等専門学校などの航海訓練には、遠洋区域における帆船による実習が義務付けられていましたが、商船系以外の船員教育機関における乗船履歴には帆船実習が義務付けられていないこと、また、船社から、就職直前に長期間の帆船実習を行うことへの反対意見があることを踏まえ、平成20年に関係省令の改正を行い当該義務付けを廃止するとともに、平成21年からは商船系大学の帆船実習を3か月早めて1月～6月に実施し、就職直前となる最後の7～9月の3カ月の実習を汽船で行うよう措置しました。4月から社船実習を行う大学の実習生については帆船実習の期間も6か月から3か月に短縮されたことになります。

帆船実習は船舶職員に必要な協調性、責任感、積極性、忍耐力、リーダーシップなどの資質の涵養に最適であり、船員の教育訓練において大きな意義が認められると指摘されていることから、外航・内航を問わず船員を目指すすべての実習生に帆船実習を実施することが望ましいと考えており、今般の一連の措置が帆船実習そのものを廃止するものでないことは言うまでもありません。

③ 一般大学、高校卒業者の海技資格取得を可能にするシステムのさらなる拡充

平成18年から船橋における航海当直者への海技免状受有が義務付けられたことを背景に、人材供給源の裾野拡大を図るため、海技教育機構は平成19年度に、一般高等学校を卒業した者を対象とした6級海技士（航海）の短期養成課程を海技大学校に開設しました。

開設以後、養成規模の拡大を図ってきたところですが、さらに、平成20年11月からは、応募資格について、18歳以上の義務教育修了者に拡大し、中卒者、高校中退者などの若年者にとって内航船員になり易い道を開いたところです。

④内航船員養成に重点を置いた航海訓練所船隊構成の改革

航海訓練所が所有しているタービン練習船は平成23年度には建造30年を迎えますが、蒸気タービンを推進機関とする船舶がLNG船に限られてきていることから、これを廃止すると同時に内航用小型練習船を導入することにより、即戦力となる内航新人船員の効果的な養成に適した教育訓練体制とすることが求められています。

このため、タービン練習船廃止後におけるタービン技能の修得等に係る代替訓練の技術的検討を行うため、平成20年3月に(財)海技振興センターに「タービン代替訓練技術検討委員会」(委員長；石田憲治神戸大学海事科学研究科教授)を設置し調査・検討を行っており、小型練習船の導入についても別途検討を進め、平成23年度までに小型練習船を就航させることを目指しています。

⑤海運事業者と船員教育機関・航海訓練所の連携強化

教育訓練に係る関係者間の連携についても、業界のニーズや教育訓練内容に関し、共通の認識を持つとともに一層の相互理解を図り、教育訓練の改善に反映させるため、意見交換の場を設定し、それぞれの役割分担に応じて適切かつ迅速に対応できる体制を整えることが必要とされています。

このため、平成19年度に、(財)海技振興センターに「外航船員教育訓練連絡会議」を、また、(財)海技教育財団に「内航船員教育訓練連絡会議」をそれぞれ設置し、外航・内航船社、関係団体、労働組合、船員教育訓練機関など、関係者間の連携の強化を図っているところです。

⑥日本商船隊で活躍することとなる外国人船員の乗船訓練

日本商船隊に配乗されている船員の約96%がフィリピン人を始めとする外国人船員であり、その確保・育成が日本商船隊の安全運航には不可欠となっています。

これを踏まえ、航海訓練所は平成19年に、比国・アジア太平洋海事大学(MAAP; Mari-time Academy of Asia and the Pacific)と航海訓練に係る協力関係に関する協定を締結し、将来日本商船隊に配乗されることとなる学生を受け入れて航海訓練を実施しています。

初年度(平成19年度)は30人、平成20年度は50人に増員して、2カ月間実施しましたが、今後とも充実させていくこととしています。

おわりに

船員の確保・育成に当たっては、質の高い船員の養成こそが海上における安定輸送、安全運航の確保・維持に繋がることを念頭に置くことが重要と考えています。

今後とも関係者のご意見を伺いつつ、船員の教育訓練に係る諸施策を進め、船員(海技者)の確保・育成を図って参ります。

皆様の一層のご理解とご協力をお願い申し上げます。

船員教育の現状と今後を探る

取材1：海洋テクノロジーを未来へ

独立行政法人水産大学校

海へのロマンを育む3次元的要素

響灘を臨む JR 山陰本線の吉見駅から歩いて15分ほどの海辺に教育施設が立ち並ぶ。山口県下関市にある独立行政法人水産大学校を訪ねた。

「船員教育機関は全国にあります、本校の最大の特色は、農林水産省所管の教育機関であることから、海洋・水産・物流を含めた総合的な海技士教育を行っていることです。具体的には、商船系教育機関の海上を安全に航海するための航海・運用術、機関運用術などの2次元（平面）的要素にとどまらず、これに生物資源調査、海洋調査などの3次元（海面と海中）的要素が加わります。これにより、学生たちの海洋へのロマンがより広がるのです」と話すのは、本校の学生部長を務める前田和幸さん（教授・工学博士）。



学生部長の前田さん

前田さんは、海技資格の中でも最上級の1級海技士（機関）を有しており、外国航路の機関士として、世界の海を駆け巡ったという大学のなかでも異色の経験を持っている。

就職率は、ほぼ100%

「水産大学校は農林水産省所管の4年生大学校で、卒業すると学士（水産学）の学位が授与されます。卒業後、本校の水産学

研究科（修業年限2年）、専攻科（同1年）や他大学の大学院に進学することもできます。専攻科（船舶運航課程・船用機関課程）に進学すると、船舶の運航に必要な国際的ライセンスである海技士（航海または機関）の免許が取得できます。このライセンスが取得できる大学は、国内では数箇所しかなく、本校の特色の



練習船による航海・機関実習と生物資源・海洋調査のポスター

ひとつとなっています。卒業生の就職先は、水産庁、地方公務員、各種団体、京浜・阪神地区をはじめとする全国の流通・食品・機械関係企業など多岐にわたっています。最近では、取得した海技資格を活かし、地元に着した水産関連企業などへ就職を希望する学生も増えてきています。就職率は、ほぼ100%です。また、本校には、国際総トン数2,703トンの「耕洋丸」と1,020トンの「天鷹丸」という2隻の練習船による乗船実習があります。この実習によって、海洋観測や操船・機関実習などが行われます。また4年次に、専攻科へ進学して海技士のライセンス取得を目指す学生を対象として、南太平洋（オーストラリア、ニュージーランドなど）インド洋（タイ、シンガポールなど）方面への遠洋航海があり、鯨やイルカが泳ぐ360度海に囲まれた外洋航海を体験できるのです」と前田さんは、本校の特色をアピールする。

幾多の困難を乗り越えて

水産大学校は、昭和16年に朝鮮総督府によって韓国の釜山に釜山高等水産学校として創立された。昭和20年の終戦にともない同学校は解散となり、農林省はその引き揚げ学生に対して、同省所管の水産講習所（現在の東京海洋大学）への転入学を許可し、再就学させるために昭和21年水産講習所下関分所を開設した。その後、昭和27年に第一水産講習所であった現東京海洋大学が文部科学省に移管され、本校は第二水産講習所から水産講習所へ、さらに昭和38年には水産大学校に改称、その後改組などを経て現在に至っている。

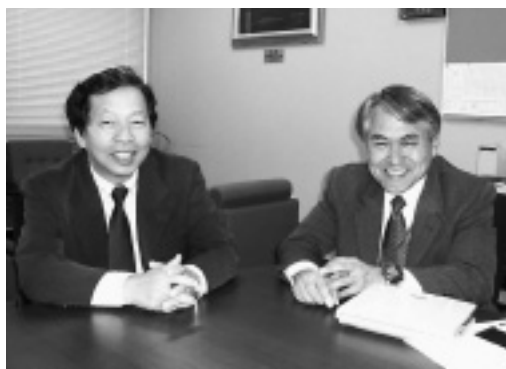
乗船実習でシーマンシップを修得

航海士のライセンスに関する教育を行っている海洋生産管理学科と、機関士のライセンスに関する教育を行っている海洋機械工学科の学科長から、それぞれの学科の特徴について話を伺った。

「21世紀の社会では食料・環境・海洋生産分野での人材の育成がますます重要になってくると思います。これらの人材には広範囲な知識とともに高度な技術の伝承が求められます。本学科では水産資源・海洋環境・生産管理にかかわる分野を自然科学・工学・社会科学的な手法によって解明していきます。海の生態系を維持しながら、船を使って水産資源を持続的、計画的に利用するための教育・研究をおこなっています。現地での実習や乗船実習を通じて『責任ある漁業』を实践でき、国際的な視野を兼ね備えた教養豊かな人材を育てることを目標としています。また、本学科卒業後、専攻科船舶運航課程を修了することによって水産関係のみならず、国際航海に従事する船舶の航海士、さらには船長になるための海技免許を取得することができるのです。卒業生に対する船会社の評価は高いようです。これは、学生時代からシーマンシップを修得し、規律や礼儀正しいという面が評価されているからでしょうか。」と学生たちの



練習船「耕洋丸」



左：海洋生産管理学科長の濱野さん 右：海洋機械工学科長の江副さん

将来展望をまじえて話してくれたのは、海洋生産管理学科長の濱野明^{はまの あきら}さん（教授・農学博士・一級海技士（航海））。

幅広い魅力の舶用機関課程

一方、海洋機械工学科長の江副さん（教授・工学博士）は、学科の特徴についてこう話す。

「本学科では、海洋・水産技術と機械工学との融合分野を教育・研究しています。水産機械などの開発、水産資源の持続的利用、海洋環境の保全などにかかわる幅広い技術を修得し、海洋・船舶・水産食品関連機械などを中心に活躍できる人材を育成します。最大の特徴は、水産系大学では唯一の機械に関する学科であり、唯一、船舶機関士を養成できる学科です。また、少人数グループによるリメディアル教育など、マンツーマンによるきめ細かい就学・就職指導をおこなっています。海に関するさまざまな実習も特徴です。例えば、海技実習（水泳、救助法、消火法など）、臨海実験実習場での海洋機械実習、練習船による実習など、より実践的教育を重視しています。本学科を卒業後、専攻科舶用機関課程に進むと大型船舶の機関長、機関士になるための

国際的な資格である海技士（機関）の免許を取得することができます。最近では毎年、学科定員（45名）の半数以上が専攻科に進学するという状況です。これは、舶用機関課程には、機械が専門分野という特色を活かし、海運会社への就職に加え、陸上企業への就業にも道が拓けるという幅広い魅力があるからでしょう」と本学科ならではの特色について紹介してくれた。

世界の海を探索するのが夢

小西遼^{こにしりょう}さん（21歳）は、海洋機械工学科の3年生、兵庫県姫路市の出身である。自然環境に恵まれ、のびのびとした学生生活を送っている。子供の頃、父親に連れられていったプレジャーボートで味わった海の雄大さが強い印象として目に焼きついた。小西さんの父親も船乗りにあこがれていたが視力が弱かったため断念したらしい。

その後も『海を知りたい』という思いは忘れられず、迷うことなく本校に入学したという。

「将来は、調査船に乗って世界の海、未知の世界を探索するのが夢です。当面、エンジニアのトップになるために1級海技士（機関）を取得することを目指します」と



海洋機械工学科3年の小西さん

小西さんの夢は膨らむ。現在、スキューバダイビング部に所属している小西さんだが、海に潜ったときの海中の変化が激しいことが気になるという。彼の言葉から海洋環境保全への意識の強さを感じた。



海洋生産管理学科3年の柏倉さん

制服姿の航海士にあこがれ

かしわくら たかひろ
柏倉隆浩さん（21歳）は、海洋生産管理学科3年生。遠洋マグロ漁船が多く入港することで知られる清水港に近い静岡県富士市の出身である。

「小学校高学年だったと思います。富士市主催の『青少年の船』に乗ったとき、制服姿の航海士に強いあこがれを抱き、将来は絶対に船に関係する仕事につきたいと思っていました。また、テレビで『世界的にマグロ資源が枯渇してしまう』というニュースを見て違法操業や密漁などを防ぐ仕事につきたいという思いもありました。地元の普通高校在学時に、担任の先生からいただいた本校の入学案内パンフを見て、自分が思い描いていた夢と完全に合致、『行くなここだ』と決めました。卒業後は、漁業調査船や漁業取締船など水産庁が所管する船に乗り組むことが夢です。将来は、船長を目指します」と目を輝かせた。

卒業生はいま

漁業規制強化でフェリーに

昭和48年に水産大学校を卒業し、当時ではめずらしくフェリー会社に入社したのは、^{かりたてつと} 荻田哲人さん（58歳）である。

荻田さんは、北九州新門司港と神戸・泉大津を15,000総トンクラス的大型フェリーで結ぶ阪九フェリーで取締役海務部長を務める。平成16年4月、陸上勤務に入るまで甲板員で入社し、航海士を経て船長まで務めた。

「私が卒業した40年代後半、水産業界は、国際漁業規制がますます強まる中で、日水、大洋、ニチロなどの大手水産会社でも各社1人を採用するのがやっとという状況でした。また、商船系の会社からの求人も皆無だったと思います。当時は、海員組合が90日に及ぶ大ストライキを決行するなど海運界は波乱に満ちていました。大学内部でも学内の民主化をめざすという学生運動が活発におこなわれていました」と荻田さんは当時を懐かしそうに振り返った。

阪九フェリーは、昭和43年に「フェリー阪九」「第6阪九」（将来は6隻体制へ拡充したいというオーナーの強い意向を込めて命名したというエピソードがある）という5,000総トン型2隻を建造、フェリー業界に進出した。昭和45年には、6,500総トン型にリプレース。荻田さんが入社する前年の昭和47年には念願の6隻体制を成就したのである。

当時の水産大学は、漁業、機関、製造、増殖の4学部で荻田さんは漁業学部、漁船

運用学科に学んだ。捕鯨船や大型遠洋トロール漁船の運用、操船技術の修得である。就職先も大手水産会社が中心となっていた。ところが、200海里規制など国際海洋法が強化される中で、就職先は極めて厳しい状況になっていたのである。機関科は卒業生の多くが外航、内航の船会社に就職していた。瀬戸内海のフェリー航路で甲板員の仕事に甘んじていた荻田さんは、『チャンスがあれば外洋に出たい』という気持ちは、その後も持ち続けていたという。

昭和50年代、荻田さんの地元である下関港には、マルハ（大洋漁業）などの大型トロール漁船が北洋で漁獲したスケソウのすり身などを水揚げするために頻繁に入港していた。荻田さんをフェリーに踏みとどまらせたのは、大学の先輩であるトロール船の船長からの「もう大型漁船の時代は終わった」という一言だった。

漁業者の気持ちが解る

「それ以来、フェリーの運航者として着実に歩むことを心に決めました。結果、気がつけば、入社してから平成16年4月までの31年間フェリーの運航者として乗船したことになります。小型船や漁船が輻輳する



阪九フェリー「せつっ」積込み前の安全確認



阪九フェリー取締役会務部長の荻田さん

瀬戸内海を大型で高速のカーフェリーを運航することは、至難の業でした。思い出せば手に汗握ることも数多くありましたが、フェリーの場合、短期サイクルでの乗船勤務形態であることから家庭的にも恵まれた環境で働くことができました。船乗りとして幸せだったと思います。また、これまで、大きな事故無くやってこられたのは、水産業そのものを学んだことで、いくらかは漁業者の気持ちが解るということがあったからかもしれません。安全な航海は相手を思いやる気持ちがなければ達成できないと思います」と荻田さんは、自分自身の海上生活を振り返った。

将来を決めた乗船実習

荻田さんと同じく阪九フェリー海務課に勤務する松本^{まつもと}浩文^{ひろふみ}さん（34歳）は、平成9年に水産大学校専攻科を卒業した。専攻科では漁業学科、船舶の運航技術などを中心に学んだ。

「在学中で特に印象深いのは、乗船実習です。乗船実習は2年次の1週間を皮切りに専攻科まで2隻の練習船でトロール実習や、マグロ延縄実習、そして船舶運航の基本について修得することができました。練

習船では、オーストラリア、ニュージーランド、フィジー、ハワイ、香港、シンガポール、ペナンなど数多くの港への入出港を体験できたこと、ハワイ沖とインド洋でのマグロ延縄実習は、自分自身の船乗り人生にとって非常に貴重な体験でした。私は青森県西津軽郡の漁師町の出身です。3年次の乗船実習で青森の実家の沖を通過する機会に恵まれました。沖から見た故郷の景色は今でも忘れられません。また、自分が将来フェリーに乗ろうと決意したのもこの実習のときです。日本海を航行中、練習船を大型のカーフェリーが追いついてきました。双眼鏡をのぞいていた自分の目にブリッジでフェリーを操船する航海士の姿が飛び込んできたのです。2級海技士の資格を取った直後のことでもあり、思わず自分自身がフェリーの航海士になった気分になっていたのです。『自分の将来はこれだ』と思ったのです。また、4年次の遠洋航海では、最初の寄港地がオーストラリアのブリスベンでした。飛行機ではなく、船で赤道を超え、最初に見たオーストラリア大陸は、今でも、目に焼きついています。在学中は、ヨット部に所属し、ある大きな大会にクルーとして出場し、トップフィニッシュしたことがあります。フィニッシュしたあとに振り返り、多くのセールを見たときの爽快感は最高でした。不思議な縁でそのときのスキッパーは、今も同じ会社の機関士として勤務しています」と松本さんは、学生時代を振り返ってくれた。阪九フェリーに入社して9年間、航海士として乗船勤務した松本さん。海上の安全への思いも強い。



阪九フェリー海務課の松本さん

海洋基本法施行を機に人材の育成に力を

「当社は、北九州と関西を長距離フェリー6隻でデイリー運航をしています。航路は、海上交通法の適用海域である来島海峡航路、備讃瀬戸南北・東航路、明石海峡航路を毎日運航しています。瀬戸内海という船舶が極端に輻輳する海域が多いことに加え、来島海峡航路の順中逆西という特殊な航法、頻繁に発生する濃霧や、多くの小型漁船など航海の安全を成就するためには、クリアすべき要因が数多くあります。将来を担う優秀な人材の確保が欠かせません。船員教育については、必要な予算の確保をした上で、新しい航海機器設備の習熟など、事故やトラブル防止のために現場で有効な実践に役立つ内容を積極的に取り入れていくべきだと思います。また、海洋基本法が施行されたこの機会に、関係者が一丸となって国民の目が海に向かうような施策に取り組んでほしいと思っています。多くの国民が海、船に関心を持つことが、優秀な人材を育てることにつながるし、ひいては、海上の安全にも寄与することになると思います」と、松本さんは自身の思いを強調した。

取材2：海・船へのあこがれ

静岡県立焼津水産高等学校



焼津水産高等学校校長の長谷川さん

校長は語る

「私の父もカツオ1本釣り漁船第11明神丸に通信長として乗り組んでいました。子供の頃、焼津港から出港していく親父の船を家族みんなで見送ったものです。港での別れの場面は、子供心に強く印象に残っています。離れ離れになる寂しさは身にしています」と話してくれたのは静岡県立焼津水産高等学校の校長、長谷川勝治さん（60歳）。

元気な身体でしっかり学ぶ

焼津水産高校は、これまで地元をはじめ日本の水産業界や海運界に数多くの有能な人材を輩出してきた。同校は、海洋科学科など4学科の本科（生徒数463人、うち女子172人）と専攻科（航海工学科）21人が海のスペシャリストを目指して学んでいる。

1月15日、10時00分、焼津水産高校の実習船「やいづ」416総トン、奄美大島でのスキューバダイビングの実習に向け、海

洋科学科開発コースの生徒24人を乗せて焼津を出港した。岸壁では、校長の長谷川さんをはじめ、実習生の家族や多くの在校生が見送った。「子供たちの出港を見送るたびに思うのは、実習船という特殊な環境の中でしか得られない貴重な体験を通してしっかり学んできてほしい。そして、全員が元気な笑顔で無事に帰ってきてほしい。そのことをいつも願っています」と長谷川さん。当日も、実習船が見えなくなるまで、ただ1人岸壁で生徒たちを見送っていた。

自他の命を大切にできる生徒を

「本校では、2つのことに力を入れています。その1つは健康教育の推進です。まず、生徒たちに毎日の朝食は必ずとることを徹底しています。これは、学校で元気に活動し、学ぶための生活能力の基本です。海上では、危険度の高い作業が待ち受けています。安全管理、安全指導、危険回避能力などの力を身に着けるためには、健全な心と健康な身体が必要なことは言うまでもありません。自他の命（心と体）を大切にできる生徒を育成することが大きな目的です」と、長谷川さん。

共学の実践で大きく成長

「2つ目は、活用能力の育成です。高校での学習は、進学に必要な学力を身につけることが一般的です。しかし、本校では、学んだことを自分たちの生活の中で活用す

ることを学校教育の基本にしているのです。文部科学省が、特色のある取り組みを進める専門高校を支援するために平成15年度からはじめた『目指せスペシャリスト』事業で、18年度から20年度まで、研究指定校になりました。サバ、カツオの燻製品の商品開発をはじめ、水産加工残滓を活用した魚醬製造、『フィッシュパラダイス魚国』の運営による地域産業の活性化、カツオ一本釣出前授業による海洋文化の伝承など、なかでも注目を浴びたのは、カツオ一本釣出前授業です。小学生に教えることで生徒自身が教えることの難しさと爽快感を学ぶ、いわゆる共学の実践です。スキューバダイビングの実習といえば、遊び半分とのイメージで受け取られがちですが、そうではありません。焼津は、ひとたび東海地震が発生すれば、大きな被害が起きることが想定されます。マリンスキューを身につけることで、水難に関して地域に役立てる人材の育成を目指しているのです。また、漁協とも連携して、地先海域における魚礁、築磯など漁場の実態調査・研究にも取り組んでいます。社会に貢献できる人材の育成を本校教育の最終目標としているのです」と長谷川さんは熱く語る。



実習船「やいづ」の出港を見送る校長の長谷川さん



出前授業で地元の小学生にかつおの一本釣を教える生徒

認められた乗船実習の大切さ

「当校の実習船『やいづ』では、乗組員が生徒一人ひとりの父親役になって悩みごとなどを気軽に相談できる父親制度を導入しています。触れ合う機会を多くして人間関係を育むようにしているのです。乗船した生徒からは、『僕は初めて人の優しさというものを知らされました』という声が寄せられています。これからも乗船実習の場を、食事や健康管理など生徒自身が『体を大事にすることを学ぶところ』と位置づけていきたいと思っています。」とあくまでも健全な心と健康な身体が教育の基本と話す。

また、「乗船実習を体験することで、船や海に対する興味を抱くきっかけとなること、さらには、狭水道での実践教育（操舵など）によって、自分の手で船を操り、自船の位置を確認することで安全というもの、ひいては人の命の大切さを学び取ってほしいと思っています。水産・海洋高校は、全国的には、効率化に向けた集約・統合という流れにありますが、本校の実習船『やいづ』は、本年5月、一回り大きくなった新造船に生まれ変わります。乗船実習の大切

さが、認められたものと受け止めています」と、長谷川さんは、乗船実習によって生徒たちが人間としてさらに大きく成長していくことに期待をふくらませる。

社会に貢献できる人材の育成

「水産庁と文部科学省が連携した取り組みの1つとして『地域の担い手育成事業』というのがあります。水産、海洋高校の特徴は、都市部にないことです。すべての学校が都市の周辺部に存在しています。少子化、過疎化という大きな悩みを抱えているのです。地域の活性化が最も求められているという背景があります。地域活性は、若者が躍動し、活躍することで生まれます。効果的な施策、テーマを持って学習する仕組みのなかで、生徒自身が、地域社会の一員として自立でき、存在感を自覚できる実践教育を目指したいのです。また、焼津は遠洋漁業の基地としての大きな役割を担っています。人材育成というのは、簡単なのですが、社会人としての基礎教育をおこなう本科が3年、プロの船員を目指すための専門教育をおこなう専攻科2年、基礎教育だけで、5年間という期間が必要なのです。

近年、水産・海洋高校には、漁業界のみ



海上衝突予防のシミュレーション

ならず、内航海運業界などの海事産業から大きな期待が寄せられています。昨年は、専攻科卒業生11人全員が、船に乗りました。引き続き、水

産・海事産業の期待に応えられる人材の育成に努めていきたいと考えていますと長谷川さん。

海技資格取得で意識に変革

また、「これまで卒業時点では、海技資格取得はできませんでした（筆記試験免除のみ）。現在では、卒業時に海技資格を取得することができます。東京海洋大学、水産大学校などと連携・協力し、国土交通省に要請を重ねた結果、ようやく実を結んだのです。海技資格を手にしてこれで船乗りとして生きていけるという証しを持つ意味は大きい」と長谷川さんは、海技資格の重さと生徒たちの心構えの変化について話してくれた。



専攻科2年生の伊東さん

将来の夢はフェリーの船長

専攻科2年の伊東^{いとう}理^りさん（20歳）地元焼津市の出身。今週卒業の予定である。国内で長距離フェリーを運航するフェリー会社に就職が決まっている。大型外航客船に乗りたくないという夢を持っていたが、旅客を安全に運ぶという役割は、長距離大型フェリーも同じ。「貨物だけでなく旅客輸送を兼ねるフェリーにやりがいと魅力を感じま

す」という伊東さん。船員としての経験を積み、将来は、1級海技士を取得し、船長を目指したいと話す。焼津水産高校には、現場で、船員としての経験を持つ先生が多い。伊東さんが船員になることを決意したのは、操船技術の授業の中で、先生から聞いた体験談がきっかけだった。高知県沖の猛烈なシケを乗り越え、目的の港に無事入港したときの話。極限状態を乗り越えるという航海士としての使命と達成感に強い魅力を感じたという。「このとき自分の一生の仕事にしてもいいと思いました」と伊東さん。「在学中の思い出は、カツオ一本釣りの乗船実習です。船酔いなどきついこともありますが、それ以上に楽しかったことが今も浮かんできます。漁撈実習が終わって、みんなで風呂に入る。一つの目的をやり遂げた仲間だからこそ、他愛の無い話でもおおいに盛り上がるのです。気持ちが通い合うのです」と伊東さんは、なつかしそうに目を細めた。

目指すは漁撈のプロ

5歳年上の姉が焼津水産高校を卒業。父親は、遠洋マグロ漁船に11年間乗り組んでいた。当然のことに、本校に進んだ



波浪の海を漁場へ向う実習船「やいづ」



専攻科2年生の鈴木さん

のは、焼津市出身、専攻科2年の鈴木明人さん（20歳）。
すずき あきと

鈴木さんは、「子供の頃、見慣れない外国の港に入港して、真っ黒に日焼けして遅い顔をした父親の写真を見せられたことがあります。これを目にしたときから、自分の将来への道が決まったような気がします」と打ち明ける。鈴木さんは、地元の遠洋漁業会社に就職が決まり、会社所属の海外まき網漁船に乗船することになっている。

目指すは、船内で漁撈のすべてを取り仕切る漁撈長である。

鈴木さんも、在学中の一番の思い出は、乗船実習だという。「毎日が新発見でした。魚を獲ることの喜び、やりがいを感じ取ったのもこのときでした。みんなで同じ苦勞を乗り越えたときの喜びは、たとえようがありません。仲間との触れ合い、気持ちの通い合いは、ほかでは得られないと思います」と、鈴木さんは断言する。また、「魚が獲れれば、それに見合った収入が期待できることも漁船の魅力だと思います。厳しい海上での仕事に耐えるためには、基礎体力は当然のことですが、在学中に操船や漁撈に関する基礎知識をしっかりと身につけておくことが大事です」と、鈴木さんは、

後輩たちへの熱いメッセージを忘れない。

卒業生はいま

港の安全確保にとって曳船（タグボート）などの港湾サービスは欠かせない。

清水港で静岡県と静岡市、民間が共同出資し、第3セクター方式で港湾サービスをおこなう清水埠頭株式会社を訪ねた。

清水埠頭(株)は、5万トンクラス的大型船で外国から運び込まれる製紙用のウッドチップの陸揚げ作業や製粉用などのバラ積み穀物の荷役作業および保管業務もこなす。これらの港湾作業のほか、田子の浦港、御前崎港、清水港におけるタグ作業を、他の曳船2社と共同で配船し、港に出入りする船舶の安全を確保している。

会社の運航船舶は、共有船を含め6隻。曳船部門には、タグボートの乗組員18人が働く。うち約半数の8人が、焼津水産高校の卒業生である。

先輩から後輩へ海技の伝承を

乗組員の人事管理を担う取締役曳船部長むこうじまかつひこの向島克彦さん（63歳）から話を聞いた。「これまで船員の補充は、外航海運などからの中途採用が中心でした。しかし、これからは、そうはいきません。外航海運各社では、日本人船員そのものが枯渇してしまっているからです。自社で新卒者を採用して年齢構成を整えていくこと、わが社で船員を育てていくことが最重要課題となってきました。今春は、焼津水産高校から1人採用することになっています。タグ作業は、あらゆる経験と熟練した技量が求められます。先輩から後輩へ海技の伝承が欠かせな



清水埠頭株取締役曳船部長の向島さん

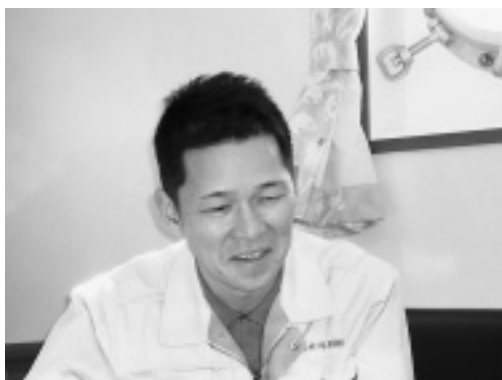
いのです」と、向島さんは、人材育成の必要性を強調する。

「わが社では、安全教育にも力を入れています。毎月社内で定例会議を開催し、作業用安全ベルトやライフジャケット着用の徹底など安全への取り組みの基本となるべき事項を再確認するとともに、ヒヤリ・ハットなど一つ間違えば事故に直結するような事例を海陸問わず、オープンにして相互に共有することにしています。ただ、『言うは易く、行うは難しい』です。ヒヤリ・ハットなどの事例がなかなか出にくいのが現実です。社内で情報をオープンにできるムードづくりが必要だと考えています」と、事故防止への取り組みの難しさを率直に打ち明ける。

清水港に係留する清水埠頭(株)のタグボート、宝永丸と富嶽丸（いずれも200総トン型、1,900馬力×2機）を訪ねた。

忘れられない乗船実習の感動

宝永丸の1等機関士、中鉢なかばち聡さん（36歳）は、焼津水産高校専攻科を卒業、入社18年目である。在学中は、航海科を専攻したが、趣味のバイクでエンジンに興味を持ち、独学で海技資格4級（機関）を取得し



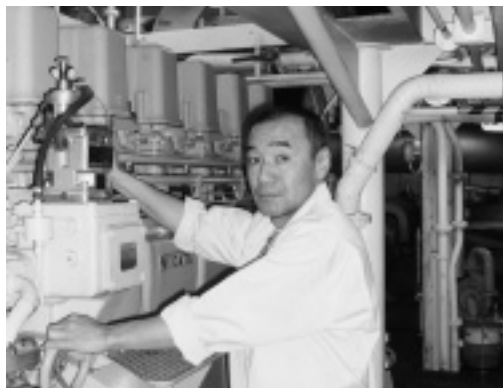
宝永丸 1 等機関士の中鉢さん

た。進んだ道も航海士ではなく、機関士である。「子供の頃から、釣りが好きでした。水産高校の乗船実習で、それまで港の岸壁で釣っていた小魚とは、まったくスケールの異なる大型のマグロやカツオを釣り上げたときの手ごたえと感動は今でも忘れられません」と中鉢さん。また、「在学中に乗船実習を体験したことで、仕事や社会に対する考え方が大きく変わったと思います。与えられた仕事は最後まで責任を持ってこなすことの大切さや、船の安全な運航は、お互いの信頼があってはじめて成就することなどその後の自分にとって大きな意味をもつ体験だったと思います。乗船実習は水産高校でなければ得られない経験です。後輩たちには、貴重な時間を大事に学んでほしいと思います。今の職場は、タグ作業が早朝から深夜に及ぶなど勤務時間帯が長いという面はありますが、漁船や外航船と違って家庭的にはとても恵まれています」と、中鉢さんは、現在の職場に満足げな顔をみせた。

水高時代の先生に会いたい

宝永丸と同じバースに係留する富嶽丸のさいとうしげき機関長、齋藤茂樹さん、(48歳)を訪ねた。

齋藤さんは、沼津市戸田の出身。昭和56年に焼津水産高校専攻科（機関科）を卒業した。高校には、地元の先輩や後輩が多く、在学中はみんなから大事にしてもらったという。「水産高校は現場上がりの先生が多く自分たちにとっては、船乗りの大先輩であると同時に、まるで親父のような存在でした。今でも、小学校、中学校よりも、水高時代の先生に会いたいと思います。本当は、遠洋マグロ漁船に乗りたかったのですが、卒業当時、すでにマグロ船は厳しい時代に入っていました。兄が、当社のタグボートに乗っていたこともあり、この会社に就職したのです。同級生も当社に入り、宝永丸で1等航海士をしています。会社には、焼津水産高校のOBが多く勤めていますが、ほとんど中途入社です。彼らは、漁船や内航船など、いろいろな船を経験し、苦勞をしてきているだけに、考え方がしっかりしています。近い将来、こうした船員の多くがリタイアしていきます。海技を継承しながら、これからは、自社で船員を育成していかなければなりません。その役割の一端でも自分たちが果たさなくてはとの思いでいっぱいです」と、齋藤さんは将来への思いを語った。



富嶽丸機関長の齋藤さん

海保だより

海上保安庁 警備救難部

海洋汚染の現状とその対策

はじめに

我が国では、経済活動等に必要不可欠なエネルギー資源などの多くを海上輸送に依存しており、我が国周辺海域においては、油や有害液体物質等を積載した船舶が多数航行している状況にあります。

一方、これらの船舶による海難が発生していることも事実であり、仮に、油や有害液体物質等が海上に流出した場合には、船舶交通の安全が阻害されるだけでなく、付近の海洋環境を破壊するなどさまざまな被害が発生します。

海上保安庁では、事故発生時には、これら海難に起因する海洋汚染の被害拡大を防止するための活動を実施しています。また、海難に起因しない故意・過失による海洋汚染も発生している状況から、海洋環境保全思想を普及させるための取り組みも実施しています。

海洋汚染の現状および海洋環境保全のための取り組み

海上保安庁では、巡視船艇および航空機による監視や緊急通報用電話番号「118番」通報をもとに、油や有害液体物質等による海洋汚染の発生状況の把握に努めています。

平成19年における我が国周辺海域で、海上保安庁が確認した海洋汚染の発生件数は、477件であり、これらを汚染物質別に見る

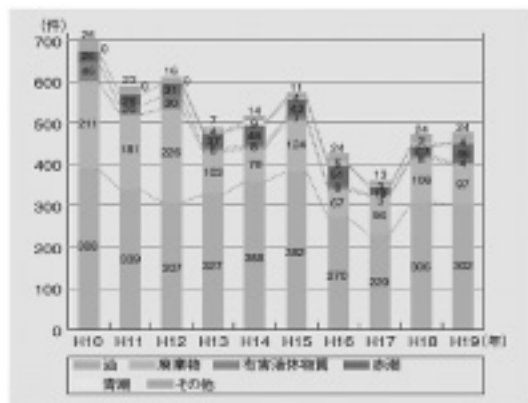
と、油による汚染が302件、廃棄物による汚染が97件、有害液体物質による汚染が4件となっています。

このような海洋汚染の多くは人為的要因により発生しており、海洋汚染を防止するためには、国民一人一人の海洋環境の保全に関する意識の高揚が必要不可欠と考えています。このため、海上保安庁では、子供を含む一般市民や海事・漁業関係者などを対象として、海洋環境保全教室や海洋環境保全講習会などの海洋環境保全指導・啓発活動を実施しています。

なお、海上保安庁では、海洋汚染に関する統計データを「海洋汚染の現状」として、毎年公表するとともに、海上保安庁のホームページにも掲載しています。

<http://www.kaiho.mlit.go.jp>

表1 海洋汚染の物質別発生確認件数及び推移



子供たちを対象とした海洋環境保全教室の様子

海難に起因する海洋汚染への対応

海難に起因する油や有害液体物質等の海上への流出事故が発生した場合に備え、海上保安庁では、自らの対応能力の向上及び関係機関との連携強化を図るため、平素から関係省庁はもとより、独立行政法人海上災害防止センターなどの防災関係機関と合同訓練を行うなど、官民一体となった海上防災体制の充実に努めています。

実施月	場所	訓練内容
6月	長崎	長崎県石油協同組合流出油事故対策訓練・長崎県南部排出油等防除協議会訓練
9月	北海道	稚内市流出油防除総合訓練
10月	愛知	愛知県石油コンビナート等防災訓練
10月	新潟	新潟県石油コンビナート等防災訓練
10月	鹿児島	鹿児島県石油コンビナート等防災訓練（喜入地区）

表2 平成20年の主な合同訓練



稚内市流出油防除総合訓練の様子

また、油や有害液体物質等の防除措置およびこれらの措置に関する指導・助言、関係機関・団体との調整などを行う専門家

チームとして、第三管区海上保安本部（横浜市）に「機動防除隊」を編成しています。

機動防除隊は、平成7年に発足し、平成9年に発生したロシア籍タンカー「ナホトカ」号沈没海難をはじめ、全国各地で発生する油や有害液体物質等の流出事故に出動し、円滑な防除活動の実施、被害の極小化、早期の原状回復に努めています。



機動防除隊による積荷の状況調査

おわりに

平成19年4月、有害液体物質による海洋汚染の防止などを目的とした「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律」（平成18年法律第68号）が施行され、有害液体物質が海上へ流出した場合の防除措置義務が原因者に課されることとなっています。

このため、海上保安庁においても、必要な指導・助言を行うため、また、原因者が適切な防除措置を講じない場合などにあっては、自らが防除措置を実施するため、機動防除隊などの対応能力の向上や対応資機材の整備などを進めており、油への対応に加え、有害液体物質への対応体制の強化も図っています。

海守便り

美しく見える海・でも海中は？

(海守事務局)

コバルトブルーが美しく、サンゴ礁ビーチとしては日本を代表する沖縄県石垣島の川平湾。

この美しいと言われている川平湾の海では、水質はもとより、海底にはヘドロが堆積し大変な状況になっているようです。

海守り会員から川平湾の実態調査レポートが届きましたので紹介します。

「私は、仕事で石垣島を訪れる度に目にする、死にゆく石垣の海に危機感を募らせていました。以前から海を愛する海守会員の1人として、一体何ができるのか悩んできました。死にゆく川平湾を守るためには、待ったなしの対策が必要です。まずは皆さんにも川平湾の現状を知っていただきたいのです。海守事務局とも協力し、皆さんと一緒に川平の海を守るための活動を計画していきたいと思います。」と書かれていました。

以下の数値は、同会員から寄せられたレポートに添付されていた簡易水質検査データです。

2008年7月28日12:00

琉球真珠前排水口

COD 濃度 17PPM (下げ潮)

グラスボート乗り場付近

COD 濃度 5 PPM (下げ潮)

川平湾奥ヘドロ直上

COD 濃度 100PPM 以上

(指標振り切り)

同所表層水

COD 濃度 7 PPM (上げ潮)

ちなみに2008年7月10日、東京お台場フジテレビ前で計測した数値は、COD 濃度で7 PPM だったそうです。

あのきれいな川平湾の水質は、東京お台場フジテレビ前の水質と同じとは信じられるでしょうか。

また、川平湾奥の水深5m程度で採取されたヘドロが事務局へ届けられました。まるで粘土のような手触りでサンゴの死骸とも違いますし、何とも不気味な感じがしました。

生活排水や養殖排泄物が原因でこのようなヘドロとなって、湾内に1m以上も堆積しているそうです。

日本有数の美しさを誇る川平湾でさえこのような状況ですから、日本にある他の湾ではどのような状態なのでしょう。

いたるところで開発が進み、本来自然が持っている浄化作用、自然分解する力以上の速いスピードで富栄養化のもととなる生活排水や産業廃棄物などが流れ込み、汚染が進んでいるのではないのでしょうか。

「安全で、きれいで、豊かな海を守るための地道な活動」が、いま、私達一人一人に求められているのではないのでしょうか。母なる海からの悲痛な叫び声が聞こえて来るようで、心が痛んでなりません。

海守事務局

TEL 03-3500-5707

FAX 03-3500-5708

URL <http://www.umimori.jp/pc/>

E-mail: info@umimori.jp

マ・シ海峡における「航行援助施設基金」の設立に向けた動き(その3)

シンガポール連絡事務所

前々号では、昨年4月に開催された第1回航行援助施設基金委員会において、マラッカ・シンガポール海峡（以下「マ・シ海峡」という。）内の主要な航行援助施設（灯台、発光ブイなど）の維持・更新を行うための航行援助施設基金（以下「基金」という。）が設立されたことを説明しました。

今回は、その後の動きを紹介します。

航行援助施設現況調査

第1回航行援助施設委員会において実施が決定された航行援助施設現況調査は、今後基金によって管理されることとなるマ・シ海峡内の主要な航行援助施設の損傷状況などを直接調査することにより、今後10年間におけるそれら航行援助施設の維持・更新のために必要となる費用の見積もりを行うことを目的としています。

基金は海峡利用者から自発的に拠出される資金によりこれら航行援助施設の維持・更新を行うこととなりますので、海峡利用者に対し基金への資金拠出を働きかけるためには、先ずは当面10年間に必要とされる金額を算出する必要があるわけです。

航行援助施設現況調査は、スポンサーである日本財団からの資金を受け入れる準備が整った6月中旬に開始され、沿岸三カ国が一致結束して取り組んだ結果、予定どおり9月末までに無事完了しました。

第2回航行援助施設基金委員会

10月末には、マレーシアのボルネオ領にあるクチンにおいて第2回目の航行援助施設基金委員会が開催されました。

始めに、航行援助施設現況調査の結果が報告され、2009年以降10年間に要する航行援助施設の維持・更新費用は総額55百万US\$（約55億円）であることと、初年2009年の費用は7.3百万US\$（約7.3億円）と見積もられることが明らかになりました。

関連する諸費用を盛り込んだ総額8百万US\$（約8億円）の2009年基金予算案が承認され、2009年1月からの本格稼働がよい現実のものとなりました。

クアラルンプール国際シンポ

2009年の予算が決定されたものの、未だ海峡利用者からの自発的な資金拠出額は不足しています。このため、自発的な資金協力について議論することを目的とした国際シンポジウムが、11月に日本財団と国際海運会議所など国際海運四団体の共催により、マレーシア・クアラルンプールにおいて開催されました。

シンポジウムに出席した日本財団の笹川会長は、海難防止のための予防的措置の必要性を訴えつつ、国際海運四団体などからの資金協力を促すため、2.5百万US\$（約2.5億円）を拠出する旨を明らかにしました。また、日本船主協会も70万US\$（約7千万円）を拠出する旨を表明しました。

今後は、これらを踏まえた国際海運団体の動向が注目されます。

（所長 磯野 正義）

船舶海難の発生状況（速報値）（平成20年10～12月）

（単位：隻・人）

海難種類 用途		衝突	乗揚	転覆	火災	爆発	浸水	機関故障	推進器障害	舵障害	行方不明	運航阻害	安全阻害	その他	合計	死亡・ 行方不明
一般船舶	貨物船	49	18	0	8	1	2	8	1	2	0	0	2	0	91	2
	タンカー	9	1	0	0	0	1	3	0	1	0	0	0	0	15	0
	旅客船	7	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	9	0
	プレジャーボート	26	37	8	1	1	13	35	14	7	0	33	4	11	190	2
	その他	13	5	1	3	2	7	3	8	0	0	4	0	1	47	0
漁船		71	19	8	8	0	8	18	12	1	1	24	0	9	179	22
遊漁船		15	3	0	0	0	0	4	1	0	0	0	1	1	25	0
計		190	84	17	20	4	32	71	36	11	1	61	7	22	556	26

主な海難（平成20年10～12月発生 of 主要海難）

海上保安庁提供

No.	船種	船名等	総トン数 (人員)	発生日時および発生場所	海難 種別	気象・海象	死 亡 行方不明
①	貨物船	しゅり (日本)	9,813トン (乗員11人)	10月23日04:50分頃 沖縄県名護市沖	衝突	天気 晴れ	死亡 3人
	漁船	航平丸 (日本)	14トン (乗員6人)			波浪 0.5m 視程 12km	
那覇向け航行中の貨物船「しゅり」と硫黄島向け航行中の漁船「航平丸」が衝突し、その後「航平丸」は浸水し、転覆した。「航平丸」乗組員6人のうち5人は船体にしがみついていたところを巡視艇により救助されたがうち2人は死亡し、残り1人は漂流中に水難救済会所属船に救助されたが、死亡したもの。 なお、「しゅり」については、人員に異常はなく、浸水および油の流出もなかった。							
②	バージ船	船名なし (日本)	2,500トン (乗員9人)	11月4日11:12分頃 福岡県関門港内	爆発	天気 晴れ	なし
						波浪 1.0m 視程 15km	
送油管の洗浄に使用した廃油を積載し、岸壁に着岸中、作業員が甲板上でガス溶断作業を実施していたところ、積荷の廃油に引火し爆発炎上したもの。作業員9人のうち8人は岸壁に避難したが、1人が顔面などに火傷を負ったもの。							
③	貨物船	楠栄丸 (日本)	699トン (乗員7人)	12月10日06:45分頃 福岡県関門港内	乗揚	天気 霧	なし
						波浪 0m 視程 100m	
視程約100mの状況下、関門航路を東向け航行中、前方に自船より速力の遅い東向け航行中の船舶をレーダにより約0.25海里に認めたが、そのまま続航し関門橋下を航過したところ、左前方約100mに同船舶の灯火を認め、さらに同船舶に接近しつつあったことから、右舵一杯、機関停止としたところ、潮流に圧流され門司埼沿岸に向首したため、あわてて左舵一杯、機関前進としたが間に合わず、船首船底部を門司埼沿岸の岩場に乗揚げたもの。							

日本海難防止協会のうごき

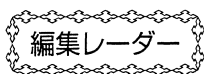
(平成20年11月～21年 1 月)

月 日	会 議 名	主 な 議 題
11.5 ～11.6	全国海難防止団体等連絡調整会議	①全体会議 ・公益法人制度改革 ・航行安全にかかる最近の動向 ②分科会Ⅰ ・AISを活用した港内交通管理の検討結果 ③分科会Ⅱ ・瀬戸内海海上安全協会の現状 ・情報管理室のあり方 ・瀬戸内海小型船安全協会の現状 ・小型船安全協会への期待等 ・小型船安全協会のあり方および海保との連携策
11.11	那覇港臨港道路空港線工事航行安全連絡協議会兼幹事会	①「那覇港沈埋トンネル情報管理室」における航行安全情報管理業務の運用実績等 ②7号函曳航工事に伴う航行安全対策等
11.11	十勝港船舶航行安全対策調査委員会	①事業計画案 ②十勝港の現況 ③港湾利用計画の概要等 ④航行安全および係留中の安全 ⑤操船シミュレーション実施方案
11.12	港則法危険物の選定に関する調査・研究委員会	①事業計画書案 ②港則危険物の選定
11.13	港湾専門委員会	①港湾計画の改訂 (仙台塩釜港、平良港) ②港湾計画の一部変更 (徳島小松島港)
11.20	海事の国際的動向に関する調査研究委員会 (海上安全)	①前回議事概要案の承認 ②NAV54審議結果報告 ③MSC85対処方針案
12.2	石狩LNG基地に係る船舶航行安全対策調査委員会	①前回会議議事概要および前回委員会の対応 ②LNG船の2港揚げに伴う部分積載の安全評価 ③ビジュアル操船シミュレーション実施結果 ④船体動揺シミュレーション結果 ⑤内航LNG船の入出港操船・係留中の安全性
12.5	日立港・常陸那珂港・大洗港港湾計画改定に係る船舶航行安全対策検討委員会	①調査計画案の検討 ②日立港・常陸那珂港・大洗港の航行環境 ③改定港湾計画の概要 ④操船シミュレーションによる検討
12.22	港内航行管制基準の改定に関する調査委員会	①新交通ビジョンの概要 ②新たな航路管制および行き会い船型の目安を求める算定式 ③定量的な便益効果の算定 ④安全対策評価に係るガイドラインの策定
2009年 1.16	茨城港港湾計画改訂に係る船舶航行安全対策検討委員会	①航行環境の現状 ②係留中の安全性の検討 ③操船シミュレーションの実施状況 ④基本的な航行安全対策の検討
1.20	十勝港船舶航行安全対策調査委員会	①前回委員会議事概要 ②操船シミュレーション結果 ③安全対策 ④報告書案
1.23	石狩LNG基地に係る船舶航行安全対策調査委員会	①前回委員会議事概要 ②船舶航行安全対策案 ③報告書案
1.26	小名浜港船舶航行安全対策検討委員会	①小名浜港船舶航行安全対策検討業務調査計画の検討 ②小名浜港の航行環境 ③東港大橋(仮称)建設計画および交通環境の変化の概要 ④桁下航行空間に関する安全方策の検討
1.27	海運・水産関係団体連絡協議会打合せ会	①前回議事概要案 ②事業報告書案

平成20年の船舶海難発生状況 (速報値)

(単位: 隻・人)

海難種類		衝	乗	転	火	爆	浸	機	推	舵	行	運	安	そ	合	死
用途		突	揚	覆	災	発	水	関	進	障	方	航	全	の	計	亡・
一般船舶	貨物船	173	61	0	13	2	6	37	3	4	0	2	7	0	308	6
	タンカー	40	11	0	0	0	3	12	1	3	1	2	0	0	73	0
	旅客船	22	6	0	3	0	2	3	0	2	0	1	2	1	42	0
	プレジャーボート	125	124	48	9	1	36	167	74	15	2	136	23	39	799	17
	その他	62	24	9	16	3	21	12	13	1	1	9	2	5	178	1
漁 船		235	58	40	43	1	25	54	40	7	2	50	2	22	579	78
遊漁船		34	8	1	2	0	1	8	6	0	0	0	1	1	62	4
計		691	292	81	86	7	94	293	137	32	6	200	37	68	2041	106



☆船舶における海上交通の
安全確保ならびに漁船の安
全な操業や航海のためには、

操船を司る優秀な海技者の確保・育成が必要です。

今回の特集は、海運・水産の将来を担う人材の確保・育成について、それぞれの海事教育機関の新たな取り組みを追ってみました。少子化社会の到来や国の予算・財政が逼迫するという背景の中で、各教育機関は、独立行政法人化による統廃合への取り組みなど厳しい対応を迫られています。本来あるべき学校教育の目的をより明確にし、独自のアイデアや工夫を凝らすなど、さまざまな取り組みが進められています。

今回の取材では、水産系の大学と高校を訪れ、その特色と魅力、さらには学生や同校卒業生の思いなどを探ってみました。水産大学校や水産高等学校は、航海や機関運用術に加え、漁法・漁撈技術の修得や養殖技術、水産品の加工・製造・管理技術の修得など、一般的には水産界にとって必要な人材を育成するための学校と位置づけられています。

ところが、実際には卒業生の多くが、外国航路・国内航路に就航する貨物船やタンカーに加え、フェリー・旅客船、港湾船に至るまで幅広く活躍しているのです。意外に知られていない水産系の学校の隠れた魅力を知ってほしいとの思いで取材を進めました。

焼津水産高校の校長、長谷川さんは、子供たちに、健康で人間性豊かな人材として育ててほしいと願う。時には厳しく叱り、いつも親子以上の深い信頼関係の中で子供たちを見守る姿に心を打たれました。

また、山口県下関市にある水産大学校では、海事教育を、従来の海上という平面的な捉え方から水産系特有の調査研究に欠かせない海洋における深度を加えた3次元教育をめざし、他の海事教育機関との差別化を図っていました。それぞれの教育機関において独自の魅力作りに創意工夫が凝らされている様子をうかがうことができました。

☆読者からの意見として、大分県在住の山内さんから、日本の漁船に乗り組む外国人船員の上陸制限についてご意見を頂きましたので紹介します。

『私は昨年まで、地元大分の近海マグロ漁船に乗り組んでいました。現在、日本籍漁船のうち遠洋や近海を漁場とする漁船には、数多くの外国人船員が乗り組んでいます。丸シップ方式という手法で、外国の会社で雇った外国人と日本人を乗り組ませた船を日本の漁業会社が用船して漁撈に従事するという方式です。20トン未満の近海マグロ漁船の場合、全乗組員8人のうち日本人船員3人をミニマムとして配乗しています。残る5人はインドネシアなどの外国人船員です。マグロはえ縄漁の操業は、グアム島近海などの南方海域で30日前後の操業が繰り返されます。魚倉が満杯になれば、漁を切り上げ日本に帰港、乗組員は、疲れ切った身体を、数日間の停泊で癒し、鋭気を養って再び漁場に向かうのです。そこで問題なのは、これらの漁船では、外国人船員の脱船・逃亡事件が発生する事があるのです。その場合、当該漁船に乗り組む外国人船員全員が上陸禁止ということになってしまいます。船員の脱船・逃亡という行為は不法入国であり、許されることではありません。しかし、1船まるごと連帯責任を課すということは、いかにも見せしめ的な措置という他ありません。純粋に日本に上陸することを楽しみに沖での仕事に精を出している外国人船員も多くいるのです。彼ら外国人船員は、なれない外国の船でまじめに働いているのです。船員にとって唯一の楽しみである上陸を禁止され、船内に閉じ込められ、ストレスを充満させて漁場に向かうことがどれほど危険なことか察してほしいのです。合理的であって、安全操業に配慮した措置をお願いしたいのです。』

☆読者からのご意見をお待ちしています。(馬越)

海と安全 No.540 (43巻、春号)

発行 平成21年2月25日

発行所 社団法人 日本海難防止協会

〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-16

Tel 03(3502)2231 Fax 03(3581)6136

E-mail : jams2231@nikkaibo.or.jp

URL <http://www.nikkaibo.or.jp>

印刷所 第一資料印刷(株)

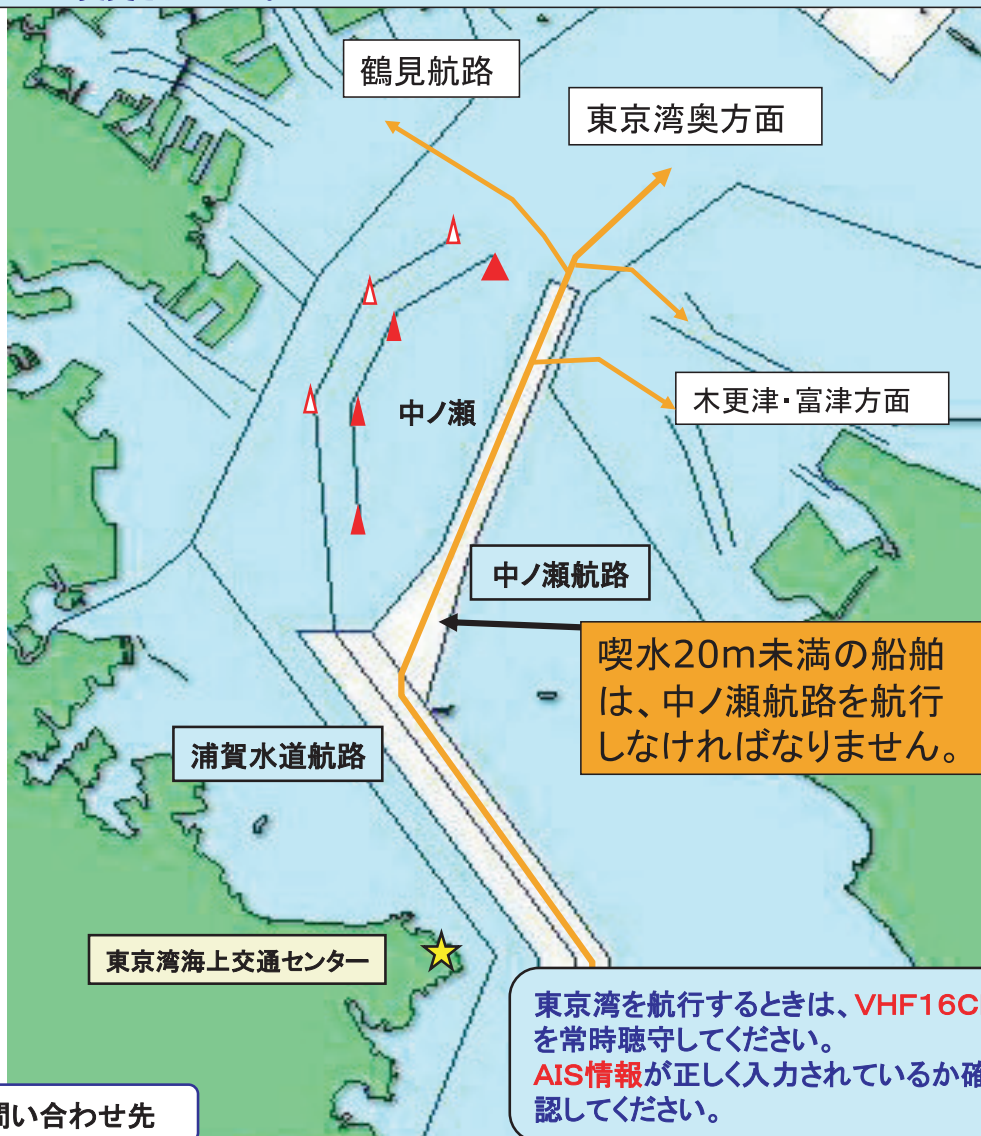
正会員・賛助会員・協会員の方には年4回、発行の都度「海と安全」を送付しています。



中ノ瀬航路の航路航行義務の基準が変更されました

変更 平成21年1月1日

中ノ瀬航路の水深が23mに増深されたことから、東京湾奥（鶴見航路以北）向け航行する船舶の中で、航路航行義務が免除される船舶の喫水を**17m以上から20m以上**に変更されました。



問い合わせ先

第三管区海上保安本部 交通部安全課
Tel. 045-211-1118(代)
<http://www.kaiho.mlit.go.jp/03kanku/>

東京湾海上交通センター
Tel. 046-842-0118(代)
<http://www6.kaiho.mlit.go.jp/tokyowan/>

ご存じですか、ライフジャケット着用は法律で義務づけられています。

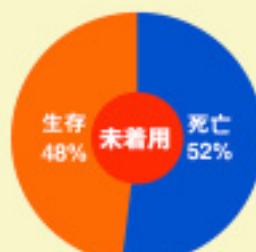
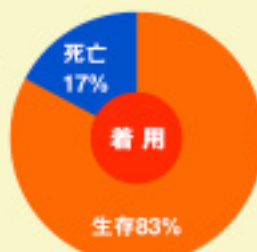
(2人乗り以上には、努力義務が課せられています。)



着よう、着せよう、ひと声かけて。

**ライフジャケットを着ないと
死亡率は3倍に!**

海中転落や海難の際、
ライフジャケットを着ていると
生存率が大幅に向上します。



海上保安庁資料：漁船におけるH15～H19の平均値

全国漁業就業者確保育成センター・大日本水産会・JF全漁連・水産庁