

2018. 12. 14.

## 海事研究協議会

### 研究分科会「海事社会に着目した課題」中間報告

リーダー：篠原正人

2018年度研究課題：「わが国海運を支える海技のあり方と制度改革」

第6回会合報告

開催日：2018年11月21日（水）

#### 【当グループからの提言案 骨子】

今回からは、来年3月に出す予定の「提言」の内容を具体的に議論していくこととした。以下にたたき台およびそれに対する意見を示す。

#### 〔日本の海技の位置付け〕

1. 日本人海技者が独自のメソッドにより、世界トップレベルの海技を培ってきたことを強く認識する。

- (意見) \*日本の海技とは何か、定義を要する。海上と陸上に分けて考える必要あり。  
\*海上の方はSTCWで規定された業務に尽きる。それ以上のレベルの海技を数値化するのは困難。  
\*今後の海技はビジネス経営のサポートという意味合いが強くなる。  
\*今後進むであろう船舶の自動運航・無人化を視野に入れた議論をすべき。  
\*自動化船をこのグループで取り上げるのは時期尚早。  
\*自動化には段階があるだろう。自動化になっても海技は残る。但し、昔の在来船海技とは異なる。  
\*自動化への進展を考慮しているとの記述は必要。  
\*昔、社内に「港湾対策分科会」なる海技者の会議があり、企業の利益擁護に貢献した。  
\*IMOの海上安全委員会が11月末に開催され、自動化船への取り組みを議論するので、後日報告する。

2. そのメソッドは欧米の先進海運国の海技とは異なり、多くの「暗黙知」が組み込まれている。

- (意見) \*暗黙知の定義が必要。  
\*日本の海技力を維持するための制度のあり方を議論しよう。  
\*日本の海技力は、繋船や入出港の際に十分に発揮されている。

「暗黙知」とは

M. ポランニーの定義：

「言葉に表せる以外の知 (Tacit Dimension) 」

- ①問題を妥当に認識する。
- ②自らの感覚に依拠して問題を追及する。
- ③新たな発見について漠然とした暗示＝含意を予期する。
- ④それは形式化できないものであり、実証できない。

野中郁次郎の解釈

「個人的で主観的な知識」

「言葉にはできない経験的、身体的なアナログの知」

「信念」「視点」「熟練」「ノウハウ」など。

新たな知識は「暗黙知」と「形式知」の相互作用によって創出される。

知識創造のモデル：

(暗黙知) -共同化-表出化- (形式知) -連結化-内面化- (暗黙知)

OJT

討議

分析

実用

註) 海技における暗黙知を定義するに際して、上記の理論を当てはめることとなる。

「形式知」＝STCW および ISM Code にて規定

「暗黙知」＝\*上記以外で、船舶運航の質向上に役立っている知

\*船舶運航以外の分野で役立っている高レベルの海技

3. 日本の海技は、OJT を中心とする上下および同僚間の非公式な日常的コミュニケーションによって培われてきた。

(意見) \*日本人の乗組員同士で「引継ぎ書」が精緻であった。但し、これは今後メンター制度に転換していくものであろうか。

4. 日本の海技の向上は、「先輩が後輩を育成する」という精神によって支えられてきた。

(意見) \*これを制度化できないか。(メンター制度との関係)

5. しかし、すでにわが国海運の支配船腹乗組員の多くは外国人に取って代わられており、日本人海技者が果たしてきた業務レベルより、低いレベルに甘んじざるを得なくなっている。

(意見) \*フィリピン人船員の基礎学力に問題がある。

\*フィリピンなどの船員学校ではキビキビさせるだけでなく、自律的な船員を育てるべき。

6. 日本人海技者を大幅に増やすことは期待薄であると認識せざるを得ないものの、日本海運を支える日本人海技者を確保することは、国策として今後も重要な施策と位置付けるべきである。

(意見) \*ONE は日本人海技者を最早や必要としないようにも感じられる。

\*国策という表現が適切かどうか。雇用する船員の国籍の選択は船社に依存しているから、国が主体的に推進するものでもない。

\*コンテナ船以外の船種はどうか。(バルカー、タンカー、LNG 船、自動車船、客船等)

## [海上業務のレベルアップ]

7. 海上では仕事が機械・AIに置き換わっていく中、船員の知識・経験に依存せずに果たせる業務が増加していくとの認識の下、日本の海技の暗黙知のどの部分を支配船腹の外国人乗組員に伝承するかを課題とすべきである。

(意見) \*海上業務についてはわれわれからの提言が必要ないのではとの考えも検討すべき。

8. 海上業務のレベルアップを図るための具体的な伝承方法として以下が考えられる。

- ①日本流メンター制度構築。
- ②陸上勤務を含めて幅広い経験を積ませる。
- ③船員教育・研修（日本人＋外国人）の中で、技術のみならず「日本経営論」「日本的働き方」などをカリキュラムに入れる。

(意見) \*マネジメントを教えるべき。

\*内航では陸上出身者を転職させて、6級、3級、水先人へとキャリアパスが考えられる。向上心を活用したい。

## [陸上業務の継承]

9. 陸上での海技者の仕事はますます増えるという認識の下、日本人海技者だけでは足りなくなるという現実を認識する必要がある。それは船舶管理にとどまらず、船員教育、安全対策、営業支援、革新的新造船開発、水先業務、港湾整備時の海技的検討、行政への助言、国家プロジェクトへの参画などである。

(意見) \*外航海運は英語で仕事をするのが必須となるが、上記の陸上業務では日本語が必須となるものも多々ある。それを今後日本人海技者だけで賄っていけるかどうかは課題である。

10. 陸上業務においても外国人海技者の進出を容認することを検討するべきである。それを実現するには、これまで日本人海技者が行ってきた業務とそこに要求される資質を明確にし、長期計画の下、外国人海技者を養成していく必要がある。

その必須条件として以下が考えられる。

- \*日本語の習得。
- \*日本的働き方の習得。
- \*日本の歴史・文化・価値観の習得。
- \*日本の経営手法の習得。

(意見) \*外国人海技者は、今回国会を通過した「外国人材受入れ拡大法」において「高度な技能を持つ労働者（特定技能2号）」の範疇に入る。同法案の趣旨でも、上記の課題が提起されている。

## [施策への展開]

11. 上記の海陸における日本の海技の伝承を確かなものとするために、国家レベルでタスクフォースによる具体案策定を行うべきである。

(意見) \*EU における動きに呼応して、わが国も独自の見解を持つべき。