

## 日本の海技者（船員）問題とは —調査結果を踏まえて—

東海大学海洋学部  
教授 篠原正人

私は昔海運会社籍中、海技者に育ててもらったと言っても過言ではない。乗船経験のない陸上社員が、配船担当者として船長に指示を出すという大役を務めるには、社内で海陸の社員が有機的に連携しながら、組織として大きな信頼性と力を発揮しなければならない。その時、陸上では船の事情を考え、船では陸の事情を考えるという、協働の精神が発揮されていた。そして私に海と船を教えてくれたあの海技者たちは、世界でもトップのレベルにまで到達した。

しかし、1980年代後半からの円高に伴うコスト削減の号令の下、日本の海技者はその数を大幅に減らすことになった。背に腹は代えられず、今や日本商船隊のほとんどは日本人以外の海技者が乗り組んでいる。従って「日本人海技者を増やさなければならない」という言葉は同床異夢である。

世界一の規模を誇る日本海運は、その質をいかに維持し、将来に向けて向上させていくのであろうか。これは海洋国家日本として非常に大きな課題である。

研究者となった今、私の関心事は「日本の海技」がどのように変化し、外国人船員配乗が増えた結果、失った知識・技術・精神は何か、そして日本の海技が培ってきた「大切なもの」を外国人船員に継承するための方策はあるのか、等を改めて研究することである。

ISMコード、諸規則・法令、ISO、機器開発などでカバーできない部分を、日本の海技がいかにカバーしてきたか。それが解明できれば、世界の海技のスタンダード向上に大きく貢献できると考えた。

われわれ東海大学の海事研究グループは、2009年度からこの問題を取り上げ、様々な角度から研究を重ねてきた。そしてそれをさらに発展させる意味で、昨年度から山縣記念財団の研究補助金を得て実態調査に取り掛かった。

本研究では、西洋的な海技者のはたらき方と比較して、異なる業務遂行方法があったかどうか、主眼を置いた。そしてそれが質的レベル向上に貢献したかどうか、また外国人船員配乗の結果それが失われたかどうかを確認する。その上で、失われた業務遂行方法が回復できるかどうか、そのために何が必要でなくてはならないかを考察している。

方法はアンケート調査によった。その上で、日本の特異性を具体的に把握し、それが競争優位に貢献した要因を特定することとした。

更に、その要因が外国人船員の大量起用によって失われたかどうかを調査し、失われたものがあるとするれば、今後の工夫によってそれが回復できるかどうかを考察するというステップを踏んでいる。

アンケートは大手の外航海運企業出身の海技者および東海大学航海工学科の卒業生に送った。調査の性質上、日本人全乗の船に乗った経験があり、かつ混乗船にも乗ったと考えられる特定の年代を対象にした。個人情報取り扱いが厳しく規制されている中、われわれ研究者が個人的に持っているネットワークを活用する以外方法がなかったが、幸い、約150通の有効回答が来たことは大きな成果であった。

調査項目は、本人のプロフィールを訪ねたのち、1. 「日本の海技の優位性」 2. 「日本の海技と外国人海技の比較」 3. 「外国人配乗に対する対応」 4. 「海技の育まれ方」 5. 「海

運経営の進化への対応」6. 「新たな課題への対応力」7. 「海事関係高等教育機関の在り方」の順で質問を設定した。

現在まだ分析中であるので詳しくは後日発表したいが、集計した結果明らかとなった主要な点を以下に述べたい。

回答者のプロフィールとしては、96%が大手海運3社の船員経験者で、航海士57%、機関士43%であった。船機長および一航一機経験者は、日本人全乗船で73%、混乗船で99%。また、その他の陸上勤務経験として海務が70%弱、工務/保船、船舶管理、営業、物流がそれぞれ30%前後であった。航海士の内30%は水先人（含む経験者）でもあった。

1. 彼らは日本の海技の優位性の源泉として、「先輩が後輩を育成すること」「単一言語（日本語）で仕事をしていること」「協調性」「価値観の共有」を挙げている。そしてそれらが発揮されたのは「多様な船を運航」「新技術の開発」「事業の改革」においてであった。また、「企業や産業の枠を超えて人材の交流」があったこと、「新技術へのチャレンジ精神」が奏功したという。

2. 海技のレベルの点では、外国人配乗が一般的となった結果、「船員管理」「航海管理」「安全・衛生管理」「環境保全」「貨物輸送技術」「技術管理」「緊急対応」の分野でレベルが低下したと感じている。また、「企業の変革」「国家プロジェクト」「造船・船用機器技術の発展」に対する貢献は日本人ならではと感じている。

3. 外国人配乗にまつわる問題としては、68%の回答者が海技の伝承を「危惧している」とし、53%が乗船時に時間の余裕がなくなったと言っている。仕事の信頼性については「東ヨーロッパ」「フィリピン」「インドネシア」「インド」「ミャンマー」のいずれも評価が低い。

「職員と部員の相乗効果（切磋琢磨）」についても約30%が「ない」と答えている。船内の和については、日本人と外国人間では「不和」な船があったと回答したものが35%あったのに対し、外国人同士では50%と上昇している。また、約半数の回答者が日本人の「英語力」と「異文化の理解度」が不足していると指摘している。「外国人への肩ぶり」の有効性は非常に高く評価されており、3分の2が自ら実施していたと回答した。

外国人が契約以外の仕事をやらないという見方は27%しか支持されなかった一方、外国人船員による自発的改善活動があるとした回答が28%あった。他方、日本人に定常業務以外の負担が増すことになったが、76%の回答者が積極的・非積極的を問わずこなしてきたと答えた。

将来、船陸間のコミュニケーションが全て英語になるとしても、海技のレベルは「変わらない」とする回答が42%あった。あとは「向上する」と「低下する」が半々であった。

外国人船員の会社（船社）に対するロイヤルティについては、47%が「ない」と答える一方、63%が「ロイヤルティは必要」と答えた。

4. 海技の育まれ方についての質問に対しては、日本の海技者のレベル向上に貢献した要因として「船上OJT」「船員教育」「一般基礎教育」「陸上OFF-JT」「陸勤」「船上OFF-JT」の順に貢献度が示された。一方海外の海技教育のレベルは総じて評価が低かった。

5. 海運経営の進化に対する対応については、興味深い結果が出た。現在の外国人船員の配乗管理のしかたについて、現状維持で良いと答えた回答者が57%いた。また一部を正社員化すべきと答えたのが30%いた。

また、乗り組みにふさわしくない船員への対応策として「下船させる」「船種を限定する」「指導員の上乗り」などの意見が出た。「ISMコード」による業務管理については52%が有効としていながらも、ISMコードでカバーしきれない船員気質があると回答したのが62%であった。

「運航システムの向上」についてはほとんどの回答者が期待を寄せているが、それによって船員の知識・技術への要求度が減じられるかとの問いには、「はい」が39%、「いいえ」が54%と意見が分れた。

そして今後も日本人海技者は必要かとの問いには73%が「必要」と答え、20%が「不要」と答えた。

今後の教育に何を望むかとの問いに対しては「日本人の仕事のしかた」「規律遵守」「道徳」が挙げられた。

6. 新規事業、環境対応、規制の強化など新たな課題への対応については、外国人海技者に任せられるかどうかは意見が分かれた。

技術革新への対応に関して、回答者の61%が何らかの「学会」に所属していることは驚きであった。更に、それらを通じた産官学の「共同研究スキーム」の必要性を64%が感じているとの結果が出た。そして、人材を得ればという前提で、日本人と外国人の海技者共同の「研究開発」の可能性についても、ほとんどの回答者が肯定した。

ただ、障害があるとしたら、それは「言語の問題」と「はたらき方の違い」に起因するもので、海技者のレベルの問題ではないとする回答であった。

7. 最後に海事高等教育に対する意見として、修了年限の見直しや高度な教育・研究の見直しの必要性を42%が肯定した。また、海事高等教育が抱えている問題として「商船系大学入学者のレベルの低さ」「教員の商船乗り組み経験の少なさ」「古いカリキュラム」「英語のレベルの低さ」が指摘された。

これらの調査結果を見て感じるのは、日本の海技が製造業や他のサービス業と同じく、日本人の「はたらき方」という固有の文化を共有していることである。しかし、回答者は「日本人にしかできない」という立場を取っていない。外国人船員のレベルの低さに手を焼きながらも、混乗船で共に働き、外国人に対して海技の伝承に努めてきた彼らは、日本人に特徴的な「守備範囲の広さ」「責任感」「育成する心」「和を尊ぶ心」「企業への忠誠心」を伝承しようとしている。

しかし、企業の変革に大きな貢献をすること、海事クラスターの総合的向上に貢献すること、そして国家プロジェクトの中心となって活躍することは、きわめてレベルの高い海技である。まだ日本人にしかできないと言わねばならない。これまでの日本人海技者は、それをやれるだけの能力を備えていた。

今や日本人海技者にもレベル低下の危機が増大している。「新しい酒を古い革袋に入れる」ことは最早できない。このまま行けば、日本人海技者は「何でもないレベル」に陥ってしまうだろう。古き良き時代を経験した海技者たちがいる間に、海技の真髄を具体的に示して、日本人・外国人共同でそれを継承する必要がある。

言語や文化の違いやはたらき方の違いを乗り越えるために、わが国がなさねばならないことは何だろうか。それは小手先の対処療法ではなく、根本的なことである。わが国の海事関係高等教育機関が取り組まなければならない課題も大きい。

この研究は、日本の海技の要諦が、将来世界標準の修正に貢献することを念頭に進める必要がある。そのためには、今後海技者のみならず、様々な関係者の見方や、欧米の海技者の「はたらき方」や「価値観」との照合なども必要となってくる。この分野は非常に広がりのあるテーマであると考えている。

その意味で、今後多くの内外の研究者による研究の推進が期待されるのである。

(ご意見歓迎：shinoma@scc.u-tokai.ac.jp)