

混乗船に乗船経験のある日本人海技者の意識調査

－ 日本人海技者の優位性の分析 －

正会員○福田 巖（東海大学） 正会員 新谷 浩一（東海大学）
正会員 高嶋 恭子（東海大学） 正会員 金子 仁（東海大学）

要旨

本研究は、混乗船乗船経験を持つ日本人船舶職員に対して、日本人海技者の優位性に関する意識調査である。日本人海技者が優位と考えるのは、①言葉が同じ、協調性があり、価値観が同じであること。仕事に関しては先輩が後輩を指導したり、お互いに教え合うような文化があったこと、②多種の貨物を品質良く輸送管理していたこと、③新技術に対応でき、新事業の事業化に参加できていたこと、④経営者との意思疎通が容易であったこと、⑤十分に企業内で教育・訓練が受けられていたこと、⑥海事産業内で意思疎通が良いことで多くの技術情報が入ったこと。そして、自社の事業発展や海事産業全体の発展に寄与できたこと、⑦国家プロジェクト業務に参加できたこと、などである。

キーワード：混乗船、日本人海技者、海技の優位性、海運事業、船舶管理

1. はじめに

1985年のプラザ合意後の円高進行を契機に日本人船員は海運企業のコスト削減のためその数を大幅に減らしてきた。1980年代に3万8千人いた外航船員は、緊急雇用対策を経て、現在は約2,500人余りである。我が国政府は将来5,500人まで船員を増やす必要があるとしているが、東海大学海事研究グループ（メンバーは、金子仁、篠原正人、新谷浩一、津金正典、高嶋恭子、福田巖）は、その方策策定のため、世界の大海運国にあって、高度成長期や緊急雇用対策の時期を経験した船員の知見を収集・蓄積・分析し手がかりを得ることは重要であると考えた。また、この時期の船員は高齢となっていることから、このような研究を急ぐ必要があると考えた。

2. 研究の目的、研究方法

本研究は、海運産業の質的向上の基礎となるべき知見を構築することを最終目的とし、その一環として、過去に日本人全乗船と混乗船の両乗船形態の乗船を経験した日本の海技者（船長、航海士、機関長、機関士を対象。以後、日本人海技者と称す）に対し意見を求め、明らかにし、政策策定に資する知見を得ることを目的とする。

方法は日本人海技者に対して、“海運企業での役割、日本人海技者の優位性、混乗先の海外船員との比較、外国人配乗に対する対応、海運経営の進化に対する対応、新たな課題への対応力、海事関係高等教育の

在り方”などについてアンケートにてデータを収集した。本報告は、そのアンケート項目の中から日本人海技者の「優位性」に関して分析・考察する。

アンケートは海技団体を通して配布することを計画したが、個人情報が含まれること等から協力を得ることが難しいことが分かった。そこで、2015年1月から3月まで筆者らの個人的なつながりのある大手海運企業2社と東海大学航海工学科の卒業生に送った。

アンケートは2015年3月末に日本人全乗船と混乗船の経験があると思われる年代の海技者（約870人）に郵送で送った。返送された有効な回答者は213人であり、その内、前述の日本人海技者は197人となり、この人数が分析対象である。対象者の2015年現在の年齢は平均65歳（42歳～80歳）、航海系が110人（56%）、機関系が87人（44%）であった。

なお、筆者らの研究グループの篠原正人が「日本の海技者問題とは何か」のタイトルで概要を2015年10月27日の日本海事新聞にて発表しているが、その対象者は混乗船乗船経験のない海技者も含まれる150人であり、本研究ではその後に届いたアンケートも含み、対象海技者集団の性格、データ数が異なること、また詳細な分析であることをお断りしておく。

3. 結果と考察

3.1 文化面に関して

文化面において、日本人海技者の優位性に関して質問を行った(複数回答可)。結果は表1の通りであるが、優位性の内容では、「単一言語」17%、「先輩が後輩を育てる」17%、「協調性(和の精神)」15%、「価値観の共有」14%、「お互いに仕事を教えあう」13%の順に多い結果となった。日本人海技者において、言葉が同じ、協調性があること、価値観が同じ、仕事に関しては先輩が後輩を指導したり、お互いに教え合うことは優位であるとしている。これは船舶が陸から遠く離れた洋上であり、陸の支援を得にくく、共同で何とか解決しようとする事、お互いに技術をブラッシュアップすることは安全運航および海技者の育成に寄与するとの考えがあることが理由と考える。

表1 文化面に関して

内容	件数(件)	割合(%)
単一言語	121	17
先輩が後輩を育てる	117	17
協調性(和の精神)	106	15
価値観の共有	99	14
お互いに仕事を教えあう	93	13
道徳の共有	56	8
宗教的な衝突なし	53	7
共通の教育方法	44	6
その他	21	3
合計	710	100

3.2 経営管理面に関して

日本人海技者は、船上の仕事ばかりでなく、陸上勤務があり、会社の経営管理の仕事に就くこともある。そこで、経営管理面への参画面で質問を行った(複数回答可)。結果は表2の通りであるが、優位性の内容では、「新技術へのチャレンジ精神と対応能力」および「多様な船の管理技術」がそれぞれ24%、続いて「多様な貨物の管理技術」および「事業改革(新規事業、近代化、合理化)」がそれぞれ17%、16%と多い結果となった。

表2 経営管理面に関して

内容	件数(件)	割合(%)
多様な船の管理技術	109	24
新技術へのチャレンジ精神と対応能力	107	24
多様な貨物の管理技術	76	17
事業の改革(新規事業、近代化、合理化)に対する経営への協力	73	16
新規事業へのチャレンジ精神と対応能力	45	10
開発途上国への教育支援	33	7
その他	11	2
合計	454	100

対象海技者の勤務する会社が多種の船種(貨物)

を運航し対応できたこと、また、勤務した時代背景として新技術の進展や新事業の事業化スピードが速くそれに対応できていたことが伺える。

なお、会社経営者(取締役、監査役も含む)の経験は、138人が経験ありで、全体の70%であった。経営者が多いことが分かり、日本人海技者は経営者的な考えに触れる機会が多かったと思われる。また、そのことは、経営者との意思疎通が容易であったことが伺える。

3.3 企業内活動面に関して

企業内活動での優位性に関して質問を行った(複数回答可)。結果は表3の通りであるが、優位性の内容では、「安全運航への貢献」26%、「海技者の知識・経験を活用した荷主対応」21%、「船陸間の人事異動を通じた幅広い知識・経験」17%、「船陸間での円滑な意思疎通」15%、「海技者と陸員の円滑な意思疎通」13%となった。安全運航や荷主へのサービスに対して優位性があり、また、海陸のコミュニケーションや海技者間のコミュニケーションが良いことは優位性があるとしている。

日本人海技者は、安全運航は勿論であるが、海陸のコミュニケーションが良いことから、ビジネス感覚が生まれ、お客の荷主への対応が上手くできていたと思われる。

表3 企業内活動面に関して

内容	件数(件)	割合(%)
安全運航への貢献	138	26
海技者の知識経験を活用した荷主対応	111	21
船陸間の人事異動を通じた幅広い知識経験	88	17
船陸間での円滑な意思疎通	80	15
海技者と陸員の円滑な意思疎通	67	13
経営判断時の海技の活用	34	6
その他	13	2
合計	531	100

日本人海技者は会社において合理化、新規事業の立ち上げなどに参画してきた実績がある。例えば、合理化ではMO船、近代化船など、新規事業では大型タンカーによる原油輸送、コンピュータを利用した超自動化船、社内の情報システム構築、コンテナ物流事業、重量物輸送事業、冷凍品輸送事業、自動車運搬事業、航空貨物事業、LNG輸送事業、石油掘削事業、海洋調査・開発事業などが考えられる。そこで、日本人海技者は、“これらの事業に積極的に参画してきたか”の質問を行った。日本人海技者が“企

業の変革に積極的に関与してきたかどうか”の質問に73%が肯定、そして、“それには日本人海技者の広い経験・知識・技術がなければできなかったか”の質問の肯定者は62%であり、日本人海技者が彼らの経験・知識・技術で種々変化する会社の事業に積極的参画し、そこではそれまでの経験、知識、技術が必要であったことから優位性があったことがわかる。

表4 企業の変革の関与に関して

質問内容	全く思わない	あまり思わない	一概に言えない	思う	強く思う	分からない	割合 (%)	件数 (件)
①企業の変革へ積極的に関与してきたか	2	8	15	48	25	2	100	191
②日本海技者の幅広い経験、知識、技術が必要か	1	10	25	43	19	2	100	192

3.4 労働関係に関して

労働関係での優位性について質問を行った(複数回答可)。結果は表5に示すが、優位性の内容では、「企業内の教育・訓練」との回答が多く34%となり、続いて「低い中途退職率」、「海技者の経営の参画」「低い労働争議率」が14%、11%となる。

終身雇用をベースとし、低い中途退職率、低い労働争議率に表されるように、安定した雇用の中で従業員は十分に企業内で教育・訓練が受けられていたと考えられ、そのことは日本人海技者に優位であったと考えられる。

表5 労働関係に関して

内容	件数(件)	割合(%)
企業内の教育・訓練	153	34
低い中途退職率	63	14
海技者の経営への参画	50	11
低い労働争議率	49	11
きめ細かい配乗計画(個人の家庭的理由、性格などを綿密に考慮)	40	9
公平な昇進	36	8
部員から職員への登用	26	6
新入船員の一括採用	14	3
その他	15	3
合計	446	100

3.5 海事産業内での連系面に関して

海事産業内での連系面での優位性に関して質問を行った(複数回答可)。結果は表6の通りであるが、優位性の内容では「他産業の人材との良い意思疎通」40%、「新技術へのチャレンジ精神と対応能力」25%、「造船・船用機器開発の一員となっている」17%、「企業の枠を越えた良い意思疎通」15%である。

海事産業内での連系、同業の海運企業間の意思疎通の良さは優位であるとしている。造船業や船用機

関メーカーとの意思疎通が良いことで、多くの情報が入り、自社の事業発展や海事産業全体の発展に寄与したものと考えられる。

また、我が国の造船業は造船技術、造船量において世界一であった時代は対象海技者が活躍した時代と重なり、「造船業の発展は日本人海技者の幅広い経験・知識・技術なくしてはできなかったのでは」の質

表6 海事産業内での連系面に関して

内容	件数(件)	割合(%)
他産業の人材との良い意思疎通(造船所、船用機器メーカー、物流企業、港湾企業など)	113	40
新技術へのチャレンジ精神と対応能力あり	72	25
造船・船用機器開発の一員となっている	47	17
企業の枠を越えた良い意思疎通	42	15
その他	10	3
合計	284	100

問を行った。結果は表7の通りであり、約70%が肯定している。

表7 造船・船用機器メーカーへの支援に関して

項目	全く思わない	あまり思わない	一概に言えない	思う	強く思う	分からない	割合 (%)	件数 (件)
造船・船用機器メーカーへの支援	1	8	21	42	25	2	100	193

(単位%)

3.6 国家プロジェクトへの参画面に関して

海技者はタンカーによる石油備蓄プロジェクト、原子力船開発、海洋調査プロジェクト、高度知能化船開発などの国家プロジェクトに参画してきている事実がある。これらプロジェクトへの対応には「日本人海技者の幅広い経験・知識・技術がなくてはできなかったか」の質問を行った。結果は表8の通りで62%が肯定であった。

これら国家プロジェクトにおいて社会の負託に耐えられることは日本人海技者が優位であったと考えられる。

表8 国家プロジェクト参画に関して

質問内容	全く思わない	あまり思わない	一概に言えない	思う	強く思う	分からない	割合 (%)	件数 (件)
国家プロジェクトへの参画には海技者の経験、知識、技術が必要か	1	9	25	38	25	2	100	193

(単位%)

3.7 船舶管理面での優位性

3.7.1 船舶管理機能に関して

船社で海技者が行ってきた大きな役割の一つに

船舶管理機能がある。ここでは船舶管理機能において船員管理機能～重要書類管理（表9の管理項目参照）に関して全員日本人乗船での管理と混乗船での管理について比較する質問を行った。

表9は陸上側で表10は海上側の変化状況である。混乗船時代となり「悪化」と「少し悪化」の合計は全般的に多いことが分かる。特に、海上側においては「重要証書管理」機能を除いて約50%が「悪化」、「少し悪化」としている。全員日本人乗船の船舶は混乗船より船舶管理面で優位であったと考える。

表9 陸上側における管理機能の変化（単位%）

管理項目	悪化	少し悪化	同じ	少し良い	良い	分からない
船員管理機能	16	26	26	8	11	12
航海管理機能	12	29	27	11	11	10
安全衛生機能	10	22	34	15	7	12
環境保全機能	9	23	35	11	11	11
船舶保全機能	13	26	32	11	8	10
貨物輸送機能	10	26	38	6	6	14
緊急対応機能	10	17	38	15	10	9
技術管理機能	12	23	37	9	8	11
重要証書管理	4	10	59	5	12	10

表10 海上側における管理機能の変化（単位%）

管理項目	悪化	少し悪化	同じ	少し良い	良い	分からない
船員管理機能	26	33	14	13	10	4
航海管理機能	21	35	21	11	9	4
安全衛生機能	17	33	25	13	8	5
環境保全機能	13	32	29	11	11	4
船舶保全機能	20	31	23	13	7	6
貨物輸送機能	15	30	36	6	5	8
緊急対応機能	14	31	30	14	8	4
技術管理機能	19	33	28	7	7	6
重要証書管理	6	20	53	6	10	5

3.7.2 船舶建造面に関して

日本海技者は船社にて、船舶建造の役割を担っている。そこで、船舶建造業務に関して“日本人海技者の優位性があったかどうか”の質問を行った。結果は表11の通りであり42%の回答者は肯定している。船舶建造業務において日本人海技者は優位であったと考える。

表11 船舶建造に関して（単位%）

項目	全く思わない	あまり思わない	一概に言えない	思う	強く思う	分からない	合計
船舶建造関係	2	15	36	28	14	5	100

3.7.3 港湾物流に関して

日本人海技者は、船社において、港湾物流管理業務も行っている。例えば、コンテナターミナルの設計・運営、物流倉庫会社の運営などである。そこで、これらの業務に“日本人海技者の経験・知識・技術

を必要としていたかどうか”の質問を行った。結果は表12の通りであり、「思う」34%、「強く思う」14%であり48%が肯定していた。港湾物流業務において日本人海技者は優位であったと考える。

表12 港湾物流に関して（単位%）

項目	全く思わない	あまり思わない	一概に言えない	思う	強く思う	分からない	合計
港湾物流関係	1	12	33	34	14	6	100

4. 結論

日本人海技者の優位性または優位性に影響を与えたことは以下と考えられる。

- ①日本人海技者において、言葉が同じ、協調性があり、価値観が同じであること、仕事に関しては、先輩が後輩を指導したり、お互いに教え合うような文化があったこと。
- ②日本人海技者が勤務する会社が多種の貨物を扱い、船型も多種であり、運航が複雑であるが、品質良く運航管理できていたこと、また、勤務した時代背景として新技術の進展や新事業の事業化スピードが速くそれに対応できていたこと。
- ③日本人海技者は、会社経営者が多く、日本人海技者は経営者的な考えに触れる機会が多かったこと。また、経営者との意思疎通が容易であったこと。
- ④終身雇用をベースとし、安定した雇用の中で従業員は十分に企業内で教育・訓練が受けられていたこと。
- ⑤海事産業内で意思疎通が良いことで、造船業や船用機器メーカーから多くの情報が入ったこと。そして自社の事業発展や海事産業全体の発展に寄与できたこと。
- ⑥国家プロジェクトに参画し、社会の負託に耐えられたこと。
- ⑦船舶管理面の管理レベルが高いこと。
- ⑧船舶建造業務において高いレベルであったこと。
- ⑨港湾物流業務において高いレベルであったこと。

謝辞

- ①Volumeのあるアンケートに丁寧に答えていただいた海技者の皆さまに対してお礼を申し上げます。
- ②本研究は2014年度の一般社団法人・山縣記念財団からの研究補助で実施されました。厚くお礼を申し上げます。
- ③研究メンバーである篠原正人・東海大学教授、津金正典・元東海大学教授に感謝申し上げます。