

課題情報シート

| | | | | | |
|----------|----------------------------------|--------|-------|------|--------------|
| テーマ名 : | 「内航海運」の船員不足問題 ～ 歴史と現状、課題解決に向けて ～ | | | | |
| 担当指導員名 : | 高坂 完治 | 実施年度 : | 26 年度 | | |
| 施設名 : | 港湾職業能力開発短期大学校 神戸校 | | | | |
| 課程名 : | 専門課程 | 訓練科名 : | 港湾流通科 | | |
| 課題の区分 : | 総合制作実習 | 学生数 : | 2 人 | 時間 : | 16 単位 (288h) |

課題制作・開発のポイント

【開発（制作）のポイント】

一言でいえば、《事実》に裏打ちされた【正確な記述】を、意識して実行することでした。調べものをするとき、現在は「インターネット」が普及したお蔭で、何でも簡単に検索して情報を得ることができます。そして、私たちは簡単に” わかった ” と納得してしまいがちです。しかし、インターネット上の情報は「玉石混交」です。ほんとうにそうなのか？ 吟味する必要があります。Aの文献を読んでいて不明な点があれば、Bの文献にあたり、さらにはCの文献にもあたる必要があります。文献上のデータだけではわからない点は、テーマに関係する業界団体を訪問して、聞き取り調査を実施し、正確性の保持に努めました。

【訓練（指導）のポイント】

今回の総合制作実習のような、いわゆる” 調べもの ” 中心の、社会系の研究テーマでは、そのテーマについて、どれだけ専門知識をインプットしているか？ が実習の「進捗度」と「完成度」を左右すると言っても過言ではありません。知識に限って言えば、「無」から『有』が生まれる可能性は限りなくゼロに近いでしょう。

アタリマエの話ですが、テーマに対する「専門知識」の量は、教員と学生とでは、圧倒的に差があります。自分たちが研究に取り組もうとするとき、まずは先行研究の文献を調べてみるのが常道です。文献の中には、当然のことながら、学生にとっては用語の意味も含めて、「わからないこと」「頭にイメージできないこと」がたくさん記述されています。わからないことに出ぶつかると、学生は教員へ質問をします。教員は学生の質問に回答します。

ここで重要なことは《ズバリの答え》を回答しないことです。答えを簡単に答えてしまうと、学生は” 自分で考えよう ” としなくなります（受動的）。「魚釣り」に喩えていうと、学生から「魚が釣れないんですけど．．．」と相談があったとき、「〇〇の場所に魚がたくさんいるから、〇〇へ行って釣り糸を垂らしてみても」と答えるのは簡単ですが、問題があります。『どうして魚が釣れないのだと自分は思う？ 今の状況を説明してみてください』と、教員のほうから学生へ” 逆質問 ” すべきなのです（コーチングスキル）

この総合制作実習を通じて心がけたことは、学生に「魚の居場所」をストレートに教えるのではなく、『どうやったら、学生自身が《独力》で魚の居場所を見つけることができるのか？』魚を見つけ出す【方法】を、自分の体験談を織り交ぜながら語る、ことでした。

課題に関する問い合わせ先

施設名 : 港湾職業能力開発短期大学校 神戸校
住所 : 〒650-0045 兵庫県神戸市中央区港島 8-11-4
電話番号 : 078-303-7325 (代表)
施設 Web アドレス : <http://www3.jeed.or.jp/hyogo/college/index.html>

課題制作・開発の「予稿」および「テーマ設定シート」

次のページ以降に、本課題の「予稿」および「テーマ設定シート」を掲載しています。

「内航海運」の船員不足問題 ～歴史と現状、課題解決に向けて～

港湾職業能力開発短期大学校神戸校

港湾流通科

指導教員 高坂 完治

内航海運は我が国の国内物流の約4割を担い、とりわけ、鉄鋼・石油・セメント等の産業基礎資材の長距離・大量輸送においては、中心的な輸送モードとなっている。このように、我が国の物流を支えている内航海運であるが、内航海運事業者数は減少傾向にあり、加えて、内航船員数も減少し、船員の高齢化が著しく、後継者の確保が課題となってきている。なぜ、内航船に関してこのような問題が生じたのか、内航海運の船員不足の問題についての現状と課題解決に向けて調べてみた。

Keywords :内航海運, 船員不足, 高齢化, 国民生活, 産業

1. 内航海運事業者数及び船員数の現状

1967年には内航海運事業者数は約1万を超えていたが、年々その事業者数は減少していき、近年においては1967年に比べると、約1/5にまで減少してきている状況である。

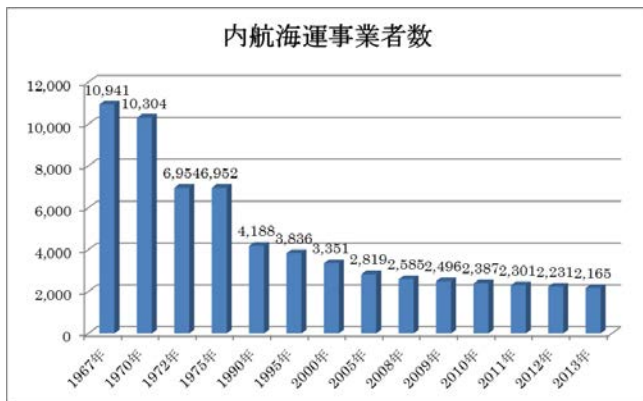


図1 内航海運事業者数

内航船員数に関しても1980年には約7万人を超えていたが、年々その数も減少していき、近年においては1980年に比べると、約半数以上も減少してきている状況である。

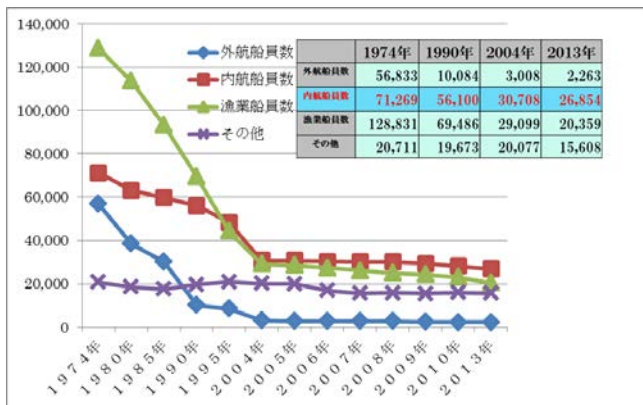


図2 船員数の年次推移

2. 内航船員の年齢構成比率

内航船員の年齢構成比率においても50歳以上の割合が約半数を占めている状況である。30歳未満の割合に関しては約1割弱しか満たしておらず、かなりの高齢化が進んでいる。このように内航船に関しては高齢化した船員が高齢船のケアをする、いわゆる”老々介護現象”が起こっている状況である。

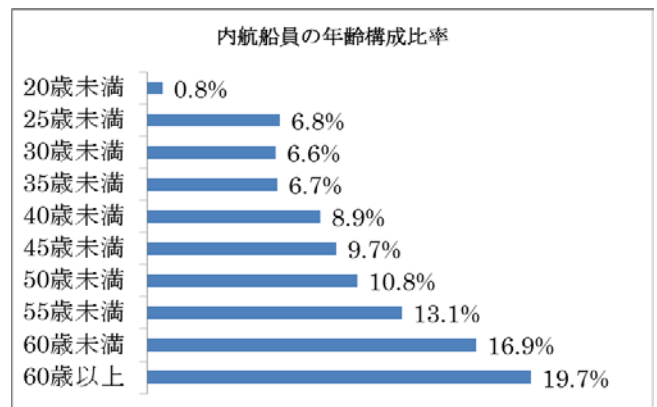


図3 内航船員の年齢構成比率

3. 問題・影響

このまま何の対策も講じなければ、5年後には約1900人、10年後には約4500人が船員不足になると試算されている。また、若手船員が増えなければ、ますます船員の高齢化が進む。さらに内航船の運行に支障が生じ、内航海運で約8割を輸送している金属(鉄鋼等)、セメント、石油製品の輸送ができなくなり、鉄鋼メーカー・化学工業関連メーカー等に大きな影響が生じると予想されている。

4. 原因

それではなぜ、そもそもこのような船員不足等の問題が生じたのか? 我々は主な原因は大きく分けて4つの項目に分けられると分析した。1つ目が船員の労働条件の問題、2つ目が内航船船主企業の経済的体力の問題、3つ目が取引関係における業界の構造的な問題、

4つ目が世論の関心である。

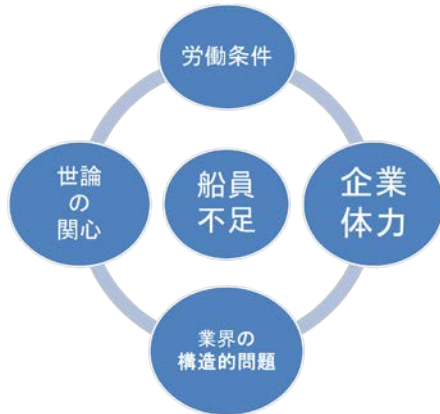


図4 船員不足の原因

1つ目に関しては労働条件、つまり、船員の労働条件には「特殊性」があり、内航船の場合、一般的には3ヶ月乗船して1ヶ月休み。航海中は長期間家族や友人と離れなければならない。また、船の仕事(作業)には常に危険が伴う。船員の災害発生率(年千人率)は陸上の全産業の災害発生率に比べ、4~5倍も高い。

2つ目が企業体力であり、内航船の船主の8割が「一杯船主」と呼ばれる船を一隻だけしか所有していないような、従業員数が10人以下の零細企業であり、船の老朽化への対策や船の設備、船員の育成等に手が回らないのが現状である。

3つ目が業界の構造的な問題であり、船主と荷主、オペレーターとの力関係が内航海運においては、船舶のオーナーである船主よりも、その船を運用するオペレーターのほうが力を持っていることである。また、時代が進むにつれて海運会社(オペレーター)の淘汰、合併、集約により事業者数が減少し、それに伴い各海運会社の専属関係にあった零細の船主などが溢れる形となり、より弱い立場になっていったことである。

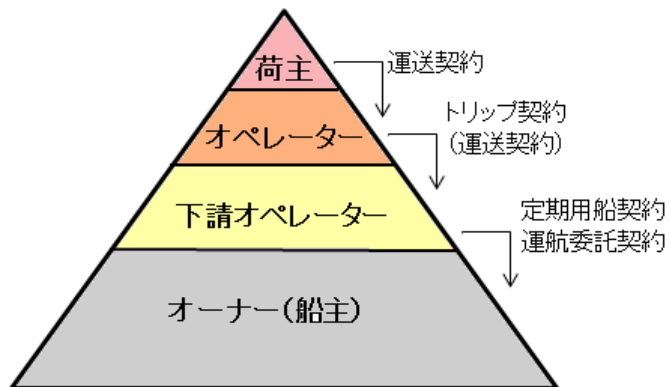


図5 内航海運業界の取引関係のイメージ図

4つ目が世論の関心であり、国内産業を支える重要な基幹輸送の一つであるにも関わらず、内航海運に対する注目度が低いことや、船員を目指そうとする若い人が少ないこと、企業自身のPR努力も少ないことで

ある。

以上の主な4つの原因が内航船員不足の主な要因として挙げられる。

5. 対策

このような内航船船員不足問題等を解決するためにはどのような対策を講じれば良いのか、国土交通省がとりまとめた一般的施策を以下の表にまとめてみた。

表1 一般的施策

| 改善策案(提言) | 内容要旨 |
|------------------------|---|
| 1.オーナーの協業化(協業組合等) | ・時代に即した新たな協業化の仕組み(協業組合や事業共同組合等)を構築、活用を促進 ・協業組合等への船舶プールで交渉力強化、船舶共同建造、共有化で代替建造を促進 |
| 2.オーナーの合併による規模拡大 | ・中小オーナー同士の合併による規模拡大の道を常に留意 ・合併に向けた経営指導のため、外部からの支援介入 |
| 3.船舶管理会社の活用 | ・地域、船種ごと等の集団化、船舶管理会社の設立を促進、代替建造能力の再生を目指す |
| 4.内航海運業界と行政との意見交換体制の強化 | ・行政各部門と各種組合団体の定期的な情報交換、意見交換の場の設定 ・健全な業界環境形成の必要性を訴え、法制度整備や活性化方針の明示、その施策担保と実行を促進 ・保守的な流れからの脱却 ・ハローワークを管轄する厚労省と船員を管轄する国交省との管轄省庁間の連携 |
| 5.労働条件改善による新規船員の確保・育成 | ・魅力ある職場への労働環境、労働条件改善に業界が取り組む ・船員志望の学生や子供を増やすため業界をあげてPR |

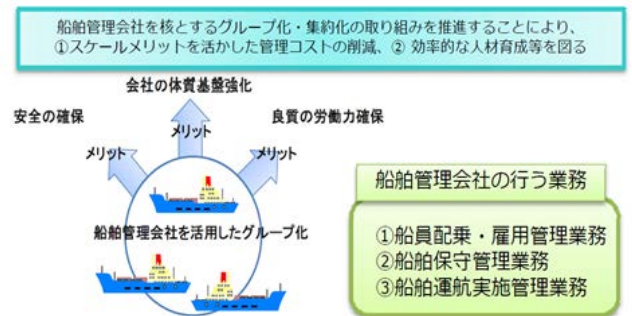


図6 船舶管理会社を活用したグループ化の促進

6. 提言

筆者ら独自の対策として、①固定観念にとらわれない独創性に富んだベンチャー企業の設立 ②タンカー・ケミカル・危険物貨物の荷役に特化した港運会社の設立 ③若者が興味を抱くような内航船員勧誘用ビデオ・広報キャラクターの作成 ④「船員の仕事「体験施設」」の創設を提言する。

文献

- [1] 海事レポート 2012~2014 国土交通省海事局
- [2] 「海と安全」2009年春号 日本海難防止協会
- [3] <http://www.mlit.go.jp/maritime/>

国土交通省海事局

(2015年01月16日提出)

科名：港湾流通科

| 教科の科目 | 実習テーマ名 |
|---|---|
| 総合制作実習 | 「内航海運」の船員不足問題 ～ 歴史と現状、課題解決に向けて ～ |
| 担当教員 | 担当学生 |
| ○港湾流通科 高坂 完治 | |
| 課題実習の技能・技術習得目標 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・わが国全体の物流活動領域において、「内航海運」が果たしている役割（重要性）／全体の中での位置付けと、産業構造および就業構造を認識する。 ・諸外国では、《船員不足の問題》はどのようになっているか？ 海外での事例を調べ、日本の事例と比較考察する。 ・調査対象物&資料の収集方法、収集した資料の分析方法、分析した情報の評価方法、考察視点の定め方、調査結果のまとめ方、論文（報告書）の作成方法（文書化するスキル）、論文の発表スキル（プレゼンテーションスキル） ・メンバーどうして協力しながら、共通のゴールに向かって、チーム全体としてやり遂げる「チーム力」「協調性」の涵養 ・メンバー間でディスカッションする中で、「コミュニケーション」スキルの向上 ・調査計画の立て方（スケジュール管理の方法） | |
| 実習テーマの設定背景・取組目標 | |
| 実習テーマの設定背景 | |
| <p>内航貨物輸送量は「トン数」ベースでは 3.6 億トンと、国内輸送機関別輸送量全体に占める割合は 7.3%であるが、輸送量に輸送距離を乗じた輸送活動量：『トンキロ』ベースでは1749億トンキロと、実に40.7%に及び、とりわけ、鉄鋼・石油・セメント等の産業基礎資材の長距離&大量輸送においては、内航海運は中心的輸送モードとなっている。また、1トンの貨物を1km運ぶのに必要な「エネルギー消費量」で見ると、内航海運は自家用自動車の約20分の1、営業用自動車の約4分の1であり、環境にやさしい輸送モードでもある（2011年度 統計データ）</p> <p>このように、わが国の物流インフラを支えている内航海運であるが、内航船員数は減少する一方で、船員の高齢化が著しく（満50歳以上の船員が全体の約60%）、後継者の確保が喫緊の課題となっている。実際に、船を運航する船員が確保できなくて、“廃業”に追い込まれた船会社もある。しかしながら、内航船の【船員不足】問題について、国民の関心・マスコミの注目度は決して高いとは言えない。</p> <p>社会的に重要で、責任ある仕事にもかかわらず、内航船に、なぜ人が集まらないのか？ その理由を調査し、課題解決に向けて、対策を提案する。</p> | |
| 実習テーマの特徴・概要 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・今回の研究テーマへのアプローチ方法としては、“文献調査”が大きなウェイトを占める。客観的で、説得力のある論文に仕上げるためには、個人の感情に基づく言説を排し、収集したデータ＝事実そのものに語らせる必要がある。そのためには、いかに正確な精度の高いデータを収集するかにかかっている。主張の根拠となるデータが不正確であれば、その主張もまた不正確なものとなる。そのデータは客観的事実に基づくものなのか？ 《恣意》＝個人の意見が含まれていないか？ どうかを峻別するスキルが要求される。調査の過程で少しでも《疑問・疑念》が生じた場合には放置しないで、必ず裏付けとなるデータを確保&確認するようにしてほしい。 ・「船員不足」の問題は日本に限ったことではない。海運先進国の北欧諸国でも国家的課題となっている。海外ではどのような状況にあるかを調べるため、『英文資料』も読み込む。 ・研究の成果を論文にまとめ（文書化）、最後に、聴衆の前で「発表」＝プレゼンテーションしなければならない。中間発表日および本発表日の「期限」があることから、全体の流れを見据えた「スケジュール管理」（計画性）が大切になってくる。役割分担しながら、お互いに協力しあって（補いあって）、研究を進めて行く必要がある。 | |
| No | 取組目標 |
| ① | 「学習」と「研究」のちがいを理解する。「卒業研究」＝総合制作実習に取り組む意義を認識する。 「何」を「いつまでに」しなくてはならないのか、全体スケジュールを把握する。役割分担を決める。 |
| ② | なぜ、この研究テーマを選んだのかを明らかにする。どこまでがわかっていて、どこから先がわかっていないのか？ 「説明済みのこと」と「未解明のこと」に区別する。 |
| ③ | 先行研究事例を調べてみる（文献調査） 新たな疑問点を抽出する。「問題点」（独力で解決可能なこと、不可能なこと）を整理する。 |
| ④ | 現状を把握する（机上で「文献調査」および、必要に応じて、外部機関へ出て行って「聞き取り調査」をする） 基礎データを揃える。 |
| ⑤ | 収集した「情報」を分類・整理する（仕分け。グルーピング） |
| ⑥ | 収集した「情報」を観察する（特徴・特性の把握。何が以ていて、何が異なっているのか？） |
| ⑦ | 収集した「情報」を考察する（なぜ、どうして、そうなったのか？ どのようなメカニズムで、そうなったのか？） |
| ⑧ | 新たな疑問点が生じたら、「調査」フェーズへ戻って、検討しなおす（PDCAをまわす） |
| ⑨ | 問題点を明確にする。解決策案を提示する。研究成果を「論文」として、まとめる（文章化する） プレゼンテーションする。 |
| ⑩ | 調査が行き届かなかった点＝反省点はなかったか？ 研究を振りかえる。今後の課題、将来展望を整理する。 |