

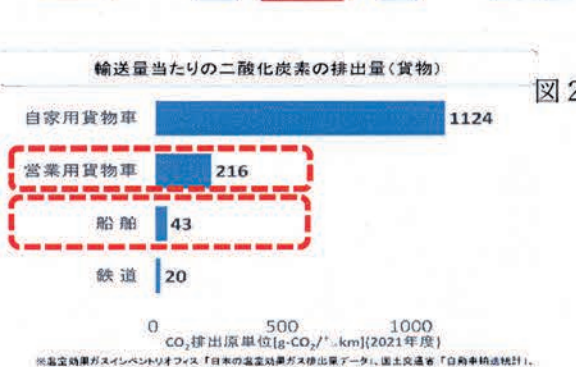
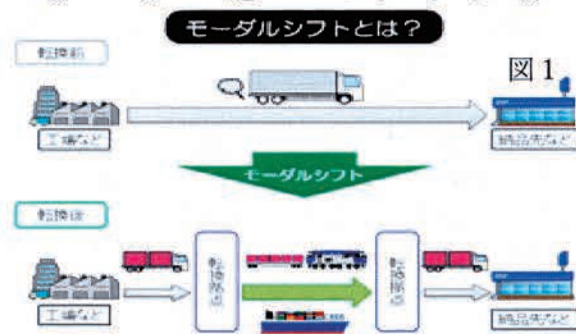
今年の6月に念願の長距離フェリーに乗りました。下船時、ロビーで長距離トラックドライバーに出会った。僕の脳裏に浮かんだのは「高速道路にいるはずの彼らは、なぜここにいるのか?」と思いを調べているうち、モーダルシフトという言葉に突き当たった。

モーダルシフトって何ですか?

モーダルシフトとは、国土交通省の説明を引用すると「二酸化炭素排出量を抑制するために、排出量が多いトラック輸送から鉄道や船舶へ輸送様式(モデル)を変え(シフト)して環境にやさしい物流を実現する。これがモーダルシフトです。」

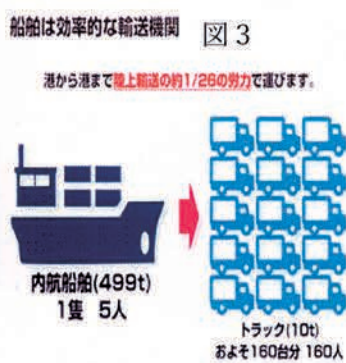
図2は1トンの荷物を1キロ先まで輸送する際に排出される二酸化炭素の量です。営業用貨物車は1トンの荷物を1キロ先まで運ぶときに排出される二酸化炭素量は216gで船舶は43gです。これを見ても船舶はエコな輸送手段と分かりますね。

図1はモーダルシフトのイメージです。トラック輸送から船舶輸送へシフトすることで、排出量を削減し、環境にやさしい物流を実現します。



次世代の物流手段——(船舶)の強み。

海運業の魅力が国交省がイラストでうまく表していたので紹介します。(図3)



総トン数499トンの船(内航では一般的な大きさ)は、10トントラック160台分を、航海士3名、機関士2名の計5名で運搬します。船の良いところは大量の物を長距離でかつ少ない人数で運べて。トラックの良いところは短い距離を小回りが利く。それぞれの良いところを生かすのは本来であるべき物流の姿。

環境問題のみならず、来年4月1日から長距離トラックドライバーに労働時間の制限が強化され、従来のような長距離輸送を1台のトラックだけに頼っていた物流ができなくなり(いわゆる物流2024問題)こうしたことからモーダルシフトによる「トラック⇄船舶⇄トラック」のリレー方式で物流が行われることが法的にも社会的にも求められる。僕が長距離フェリーで出会ったドライバーさんたちは4月1日からの法規制に対応するための試行実験をしたのではないかと思う。

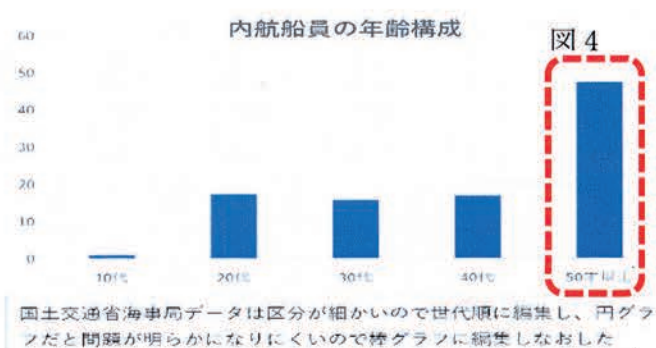
海上輸送が本当に救世主に成り得るか?

内航海運新聞は内航総連合会(国内の海上輸送の業界)が定期総会後の記者会見で「物流2024で船舶が注目されているが、その前に船員不足を解決しなければ」「若手船員の定着率悪化と船員の確保が重要」と報じていた。

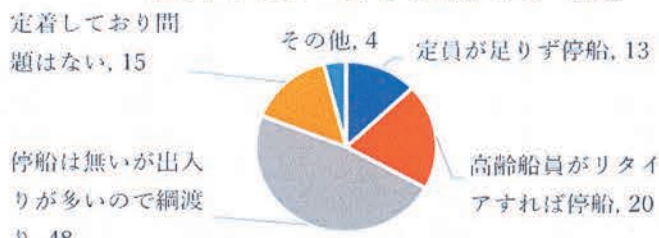
この記事を読み、モーダルシフトが成功するか?と危機感を感じ、船の現場を覗いてみることにした。

船の現場からの悲鳴(船員不足現場からの悲鳴)

国土交通省海事局の海事レポート2023を元に内航船員の年齢構成を調べた(円グラフから棒グラフに編集)。その結果、50代以上が半数を占める高齢化の構図が浮かんできた。



船員不足による停船(%) 図5



特に60代以上が全体の26.5%を占める高齢化が認められる。(図4)一方、若手の労働者を調べると内航海運新聞(8月7日付け)では、新卒3年未満で約半数が離職。5年未満で3人中2名が離職という衝撃的な調査結果が。中学生から見るとおじいちゃんばかりの職場だ。

船員養成の問題早急に国に問う

内航船員養成は海技教育機構(以降「教育機構」と称す)が主要な役割を担っている。教育予算について

国は平成13年から29年までの間に31億円を削減。(図6)その結果、現場はどうなっているか?日本海事新聞社・内航海運新聞の取材での教育機構理事長の発言をまとめる。

職員15%削減で現場から悲鳴。実習教員が1割足りず、目が行き届かない教育の質の低下。財政難のため実習船・機材のリリースできず老朽化。現状の体制で教育活動をするに約年間6億円の赤字が出てくるという。

色々と調べたが、独立行政法人はスタート当時「硬直化した国の機関に民間活力を導入して弾力的な運用を」とのバラ色の将来像を政府は宣伝していたが現実の姿はバラ色と程遠い貧困の状況に。独自の調査によると平成29年度に4校あった海技学校(高校相当)は現在2校に減っている。

私は中学校を卒業して海技学校に進みたいと考えていたので、重い扉が次々と閉ざされていく思いが強い。

船員養成の改革に関する第1回検討会(事務局 国交省海事局)の資料(財務省予算執行調査)では財務省は海技学校を廃止して海技短大(短大相当)への衣替えを指示。理由は入学金・授業料・回転率ひいては予算削減のためと明け透けなく書かれていた。胸がつぶれる。



人を育てるにはお金がかかります。安心して勉強を教え、教わることで

図7 予算の推移 (単位:百万円)

《船員養成教育機関》	平成13年度	平成30年度
海技教育機構	10,511	7,181
※東京海洋大学	5,924	5,404
※神戸大学	24,694	20,326
※国立高专	70,562	62,485
水産大学校	2,386	1,822
《国交省所管》		
航空大学校	3,043	2,381
旧運輸省船舶研究所	6,051	5,123
※JRTT	762	250

※は平成13年度ではなく平成16年度
(出典) 船員養成の改革第1回検討会の資料より

できる環境を作っていたら、きたいと一中学生として強く財務省にお願いしたい。

船員輩出に影響力を持つ東京海洋大学、神戸大学、国立高专も軒並み予算削減されている。(図7) 特に教育機構への予算削減は単なる教育予算削減ではなく物流の信頼性・安全性に関わる問題として国交省は財務省に説得してほしい。

若者に必要な環境を

① 「通信環境の整備」

先ほど触れたが若年層の船員定着の問題について考えたい。

今新しい取り組みが始まっている。僕たちみたいな若年層は、起床から就寝までスマホを手放さない。ネット環境は空気のような存在で幼いころから慣れ親しんできた。海上に出ると電波が不安定となる。低軌道衛星通信が開始されたが、アンテナ設置費用等が高額で中小企業が多い内航海運業で福利厚生として手が出せる状況ではない。そこでJRTTは外部アンテナ付きルーターを用い安価なコストで船陸間通信の可能性に取り組んでいる。今後の実船実証実験に期待したい。若手船員定着に有益な研究だ。

若年層の代表ではないが、「船でユーチューブを見たいから」JRTTのような有益な研究をしている所には予算削減はやめてほしい。(図7)

② 「船内環境の取り組み」

本瓦造船は船員居室のモデルルームを自社敷地内に作ったと新聞報道された。スタイリッシュな家具でホテル並みの居室は船員への配慮を感じられる。

造船屋は限られた空間を有効に活用し、カーゴスペース(積み荷空間)を大きく取り、機関室を極限に小さくまとめ上げ、船員居室は二の次、三の次と聞いたことがある。カーゴスペースを大きく取ることに否定はしない。船の存在価値であり、船そのものの評価に直結するものだから。そこは承知の上だが、船乗りを目指す者として、本瓦造船の取組は素直に嬉しい。



本瓦造船第2工場にあるというモデルルームはそこら辺の街にある単なる「モデルルーム」ではなく、「船員だって人間宣言」のモニュメントに感じた。若手船員の定着につながる船の造り手からの提案だと思う。(写真は本瓦造船HPより)

海上技術学校のオープンスクールに行ってきた。

オープンスクールに遅刻してはいけなからと両親を説得し、オープンスクール前日に館山に着いた。ホテルに両親を残し独り海を見つめていた。教育機構理事長の記事等が頭をよぎる。「深度なる教育」なる言葉の裏で海技学校が次々と廃校して海技短大に変わっていく時代の流れへの不安。社会からの強い疎外感が絶えず頭をよぎり、両親・担任の反対を押し切り第一進路希望先を海技学校としたが、目的が定まらない気持ちで夜の真っ黒な海を眺めながら「地元の高校に衣替えしよう」という考えが頭をかすめた。

翌朝、少しふてくされながら海上技術学校に到着すると教官・在学生が温かく迎えてくれた。同じ志を持った参加者が続々と集まる姿を見ると知らずに笑顔に変わっていた。方言交じりの教官の言葉に温かさが感じられた。だんだん自分の中にある変化が生まれてきた。

来年2月に行われる海上技術学校の入学試験を誇りと自覚を持って志願する。



試験なので結果は分からないが、この学校を維持するために国交省、教育機構の職員が財務省への説得資料を作成し、教育現場では老朽化した限られた機材の中で教官が工夫をしながら明日の船員の卵を必死に温めている。

また、若手船員定着の為にJRTTは今日も実証試験をし、船員たちにユーチューブを届ける可能性を手繰っている。空間の魔術師(造船設計屋)が「モデルルーム」なる船員賛歌のモニュメントを設置……

この人々の群れの存在を取材で知った自分は、再び自分の夢に向かって歩み始める。「意気に感じ」海技学校の門を叩き、3年半後は内航海運を支える一員になりたい。本取材を通じ自分の胸に「羅針盤」を得て、中学3年時点の人生中間レポートとしたい。(写真は国立館山海上技術学校HPより)

編集後記

本賞の存在を知ったのは中3の夏休みの終わりのころ、物流2024問題がテレビなどでも話題となり、物流が止まると物価に影響することや長距離トラック運転手の労働環境の実態を知り、高速道路で見かける長距離トラックについても見方が変わった。

2024物流問題を出発点としてモーダルシフト、内航の重要性につなげたかったが、それぞれのつながりを文章で簡潔に表現しきれず、ポイントを絞るため、物流2024問題を削ったことが残念だった。本賞のように世界でたった一つの自分の気持ちを表現したいとき文章力が無く自分を表現できない「もどかしさ」を実感した。原稿を投函してから国語を勉強したい。順序がちょっと違うかもしれないが。

中学生最後の夏休みなので大量の宿題の山、受験勉強、休み明けの定期試験準備、3年間続けた剣道部生活の総仕上げ、その上「シンロ」なる課題も突きつけられ14の自分には抱えきれない不安の中で本賞に取り組んだことから、自分探しの要素、財務当局に対し尖った内容になり、本賞の趣旨に外れる内容になったが、進路に対する自分への宣言をしたくて応募した。題名も〇〇新聞と言わず、機関紙と名をつけたのも現実の社会に自分なりの意思・思いを書き表したかったからである。

最後になりますが、2020年から世界規模で広がった新型コロナ渦で人の往来に3年間の制限がかけられた。しかし、人々が生きるために必要な食糧やエネルギーは絶えず与えられ、我々の生活は維持できた。その陰には外航船員、内航船員をはじめ多くの物流関係者の自分の健康を犠牲にしてまでの頑張りがあったからである。感謝を申し上げるとともに、つたない文章を捧げたい。