◇全船協の命題「商船高専５校全校の練習船代替」
＝『海洋立国日本』を支える入学生の定員維持を＝
＝広重新会長、2050CN 視野に日本人船員の活路も＝

「いの一番は５商船高専の練習船の代替建造だ。なんとしても５校全校の練習船の代船建造がつながっていかなければならない。それは、会長が誰になってもつないでいかなければならない全船協の命題だ」。

全国の船舶職員および海技免状受有者らで組織し、船員教育の振興と会員の福利向上、また海事・商船教育等に関する調査研究活動を通じて日本海運・海洋産業の発展に寄与すること等を目指す全日本船舶職員協会。６月 11 日の総会・臨時理事会で、大島商船高専の同窓会長を務める広重康成氏が、酒迎和成前会長の後を継ぎ、新会長に就任した。広重新会長は就任の抱負として「商船高専の練習船の代船建造と商船学科入学定員（200 名）の維持。これはセットの課題だ。それは我々、全船協の大きな旗になる」と述べ、商船高専をはじめとする商船教育の充実・強化が『海洋立国日本』の礎であり、根幹になるとの信念を強調する。日本海運界が「2050 カーボンニュートラル（CN）」実現を掲げ、水素・アンモニア等のガス燃料船の実用化が視野に入る中、優秀で質の高い日本人船員の果たす役割が今後、拡がっていく可能性への期待感も示す。広重新会長に抱負や今後の課題等を聞いた。

全船協・広重康成新会長

▽大島商船高専から新和海運へ
キャリア最後は白島備蓄の監督

――大島商船高専の卒業後に新和海運に入社した。これまでのキャリアは。

私は昭和 44 年度の入学。それまでの国立商船高等学校から商船高等専門学校（商船高専）になって以降の 3 期生になる。卒業後は新和海運に入社した（昭和50年7月～昭和 62 年 4 月）。新和海運では二等航海士まで務めた。最後は東京におり、陸上勤務で工務監督だった。それが終わり、船に戻れるとなって準備をしていたら、家庭の事情があり―妻が体調を崩し、また子供は 3 人おり―これでは数カ月間、家を離れる外航船の海上勤務は無理だと判断し、新和海運を退職した。どこか勤務先はないかと新和海運にお願いして、みつけてもらったのが外航船舶代理店の東海運（昭和62年5月～平成 25 年 7 月）だ。東海運は新和海運の代理店もしており、かつての同僚や先輩に船で会ったりもしていた。

キャリアの最後は商船三井テクノトレードだ（平成 25 年 8 月～同 29 年 3 月）。そこでは白島国家石油備蓄の貯蔵船技術部にいた。備蓄船の監督業務だ。白島が商船三井で、上五島石油備蓄が日本郵船になる。当時、たまたま同級生が商船三井テクノトレードの九州支店の支店長で、誰か白島備蓄の監督ができる人がいないかと探していて、ちょうど私が 60 歳の定年を迎えるところだったので、そこに 4 年間、在籍した。

全船協会長就任の直前は北九州市立大里柳市民センター（各小学校の校区ごとに設置されている市民センター）の昼間の職員として 5 年間（平成 29 年 4 月～令和 4 年 3 月）勤務していた。

――大里柳市民センターに在籍中となる 2 年前に全船協理事に就いた経緯は。

全船協の理事は 2 年前からすでに 1 期務めている。酒迎前会長から大島商船高専の同窓会長を引き継がないかと誘われ、それと同時に全船協の仕事も手伝ってくれないかと言われて理事を引き受けたという流れ。今回、全船協会長にと酒迎さんから推薦され、今年 6 月 11 日の総会後の臨時理事会で正式に会長就任の承認をいただいた形だ。

▽全船協の命題、
商船高専全 5 校の練習船の代船建造
『海洋立国日本』支える商船教育、
入学生の定員維持を

――会長就任の抱負は。

いの一番は 5 商船高専の練習船の新造・代替だ。第 1 船として、大島商船高専の「大島丸」が今年 10 月 13 日に三菱造船下関工場で進水する（2023年4月から運航開始予定）。第 2 船として、弓削商船高専の「弓削丸」が今度、文部科学省の令和 3 年度補正予算がついて代船建造が始まることなる。その次は鳥羽商船高専の「鳥羽丸」だ。「鳥羽丸」の代船建造第 1 次予算が決まったら、次は富山高専の「若潮丸」、最後は広島商船高専の「広島丸」だ。これはなんとしても 5 校全校の練習船の代船建造がつながっていかなければ困る。それは全船協の会長が今後、誰になっても 5 商船高専の練習船代替はつないでいかなければいけない。それは全船協の命題だ。今現在、（代船建造に）めどがついているのは「弓削丸」までだ。今後、雲行きがあやしくなってくること――円安・ドル高等で――国の方針が変わってしまうことを危惧している。

例えば、料理人――コックさん――を育成する料理学校に調理室がなかったらどうかとイメージして欲しい。商船学科の学生が乗る練習船がないというのでは話にならないだろう。5校の練習船とも30歳前後の高齢船だ。「大島丸」は 30 年（現在の 3 代目は 1993 年就航）だ。代船建造は文科省

広重康成会長

の予算が通った後になるので、5 校の全練習船の代替の着手には 4 年、5 年という時間が必要になる。

――練習船の代替促進の次に掲げる命題は。

各商船高専の入学定員だ。各校の商船学科は今現在、40 名。5 校で計 200 名だ。現在の定員については 2015 年頃から減員の検討が行われており――卒業生のうち、6 割程度しか海上職に就いておらず、残り 4 割は陸上職であり――200 人×6 割で、120 名でいいのではないかという検討が行われていた。が、それはだめだと、定員削減はやめてくれと、全船協として決議し、文科省――当時の林芳正大臣に――「こういうことはおかしい」と直接、陳情し、その意向を通してもらったという経緯がある。

定員が減少すればするほど、日本人船員はなし崩し的に少なくなっていくのではないか。日本全体の少子高齢化はわかっているが、商船高専の定員確保は別の問題だ。『海洋立国日本』をどう考えるのかということだ。商船高専の練習船の代船建造と入学定員の維持、これはセットの課題だ。それは我々、全船協の将来を見据えた重要な指針となる。

私は昭和 26 年以降の国立商船高等学校が昭和 42 年に商船高等専門学校となって以降の 3 期生だが、それまでは各校航海学科 40 名、機関学科 40 名と計 80 名で、5 校計で入学定員は 400 名だった。我々、高専 3 期生（昭和 44 年度入学）から、5 校のうち、大島・弓削・鳥羽は機関科が 2 クラスとなり、入学定員が 120 名（航海科 40 名、機関科 40 名×2＝80 名）となった。広島・富山は航海学科が 2 クラス（40 名×2）と 80 名で（入学定員は）計 120 名（航海科 40 名×2＝80 名、機関科 40 名）となった。結局、5 校計で 600 名（各校 120 名×5 校）の定員だった。それぐらい船乗りが必要であり、足りないという状況だった。が、昭和 60 年度入学から 5 校全て航海科 1 クラス、機関科 1 クラスの 80 名となり、さらに昭和 63 年度には商船学科として 40 名 1 クラスと今のような定員になっている。

――入学定員を堅持するためには出口（就職先）の確保が必要になる。

現在の入学定員 200 名を堅持するためには就職先が確保されなければ維持できない。いくら学生が何人いますから、と言っても働き口がなければいけない。

今現在、走っている本船の労働形態と我々世代が現役の頃の船の労働形態は異なる。私が外航船舶代理店の東海運にいた頃の経験だが、別の者が担当していた船の出港時に、『ポンプが 1 台壊れているので出港できない』ということがあった。乗組員が外国人ばかりの本船で。「いやいや、そんなはずはない。ポンプは必ず 2 台あるので、1 台がだめでも、もう 1 台が動くはずだ」と言ったら、2 台あるうちの 1 台はすでに壊れていて、残っていた 1 台が壊れた、という報告だった。私は「そんなでたらめ

な、本船の状態に無自覚な船員がいるものか」と思ったが、それでも外国人船員だけで、1 台のポンプが壊れていても、本船はそれまで動いていた。一方、我々、日本人船員だけで乗っていた時には、航海士、機関士がいて、さらには甲板部の部員、機関部の部員がいて、甲板部であればボースン（リーダーの甲板長）がいる、機関部であればナンバン（機関部員全体の指揮・監督を行う操機長、ナンバーワンオイラー）がいる。彼ら（部員）も彼らなりに、『この船は会社の船、自分の船だ』という意識がとても強く、『この船を守る、メンテナンスは自分達でやるんだ』という意識で乗っていた。彼ら（部員）は自分らが乗船し、下船するまでの間に、職長クラス（ボースン、ナンバン）は『ここまでやろう』というメンテナンスのインターバルがわかっていた。『ドック（入渠）があるなら、ドックまでに、ここまでメンテしておこう』とか、いちいち一等航海士や一等機関士が（部員に）言わなくても、指示しなくても、（部員自ら本船の状態を把握して）対処するのがあたりまえであり、朝のミーティングで『きょうはこうします』という報告を――甲板部ではボースンと一等航海士が、機関部ではナンバンと一等機関士が――していた。ただ、乗船して給料をもらえればいい、ではなく、1 つの目標に向かって、船内が同じチームとして『本船の安全、本船のメンテナンス、本船をより長く使うための対処』ができていた。が、外国人船員になってからは、例えば、「この岸壁は入船右舷付けでないと困る岸壁だ」と言っても『本船は左舷付けしかできません。右舷のギャングウェイが降りない、壊れたままです』と平気で言ったりする。そんな船が今はあたり前のように走っている。だから、日本人船員が如何に優秀で、如何にちゃんとしたことをしているかを訴えたい。しかし、今は『いや、外国人船員でも船は走っているじゃないか』と言われて、終わりだ。そういうことではなく、日本人の船乗りは質が違うんだということを強調したい。

広重 康成（ひろしげ・やすなり）

昭和 28 年 7 月生

昭和 44 年 4 月	大島商船高等専門学校 航海学科入学
同 49 年 9 月	同校卒業
同 50 年 7 月	新和海運入社
同 62 年 4 月	同社退職
同 62 年 5 月	東海運入社
平成 25 年 7 月	同社定年退職
同年 8 月	商船三井テクノトレード入社
同 29 年 3 月	同社退職
同年 4 月	大里柳市民センター入社
令和元年 9 月	大島商船高専同窓会長就任
令和 2 年 6 月	全船協理事
令和 4 年 3 月	大里柳市民センター退職
令和 4 年 6 月	全船協会長

私自身は、家庭の事情等から二等航海士で終わりだったこともあり、船長にすこぶる未練がある。大里柳市民センター時代には、2回、『船長になりたかった男』というテーマで 90 分、講演した。海上保安本部関係の OB 等も聴講してくれたが、ほとんどは「船乗りさんて何なの？」という、一般の皆さんが聴講者だったが、皆さん、熱心に聞いてくれた。

船社がコスト面で外国人混乗化・全乗化を言うことはよくわかるが、それプラスア

ルファを考える時期に来ているのではないかと思う。最近は大きな船舶事故も続いている。「安かろう悪かろう」は将来に禍根を残すことになるのは間違いない。

▽質の高い日本人船員は
大難を小難・小難を無難に
2050CN 実現を視野に
ガス燃料船の事故防止へ

――日本海運界が 2050 カーボンニュートラルをめざす中で、日本人船員が果たす役割への期待は。

今、ゼロエミ船への過渡期として LNG 燃料船が増えてきている。まだ、事故は起きていないが、人が動かしているものであり、事故が起こることを懸念している。あってはならないことだ。が、事故発生時には、走っている船は停まるし、停まっている船は沈む。それをとても危惧している。大難が小難になり、小難が無難になるためには、日本人船員でないと望めないというのが私の持論だ。

――最後に、これだけは言っておきたい、ということは。

言い続けなければならないことは、食料金の問題だ。商船高専に入学して卒業するまでの 12 ヵ月間乗る乗船実習（海技教育機構・練習船での乗船実習 2 年次に 1 ヵ月・4 年次に 5 ヵ月・6 年次に 6 ヵ月の合計 12 ヵ月）で、実習生から食料金を徴収する問題（*編集部注：国土交通省が平成 31 年度予算編成の過程で検討していた案件。関係団体の強い働きかけにより、同省は平成 30 年 12 月、同案を事実上、凍結とした）――年間 42 万円を実習生から徴収するという案――があったが、それをつぶした。今後も食料金について、実習生から徴収することを再燃させてはいけない。今後も食料金の徴収に反対し続ける。

加えて、言っておきたいことは、全船協の会員は商船学校、商船高等学校、商船高等専門学校の出身者に特化しているわけではなく――海技免状受有者であれば――他の一般大学出身者やかつての海員学校――今の海上技術学校――の出身者も全船協会員となることができる。ゆえに、日本人船員の職域確保という意味で、全船協の存在は極めて重要だと思っている。

◇今後の海事社会へ海事人材の育成と将来展望
＝海事センター8 月 30 日に海事立国フォーラム＝

日本海事センターは 8 月 30 日（14：00～16：50/YouTube 配信あり）、神戸メリケンパークオリエンタルホテルで「第 30 回海事立国フォーラム in 神戸 2022」を開催する。テーマは「今後の海事社会に向けた海事人材の育成と将来展望」。新型コロナウイルス感染症の拡大等に伴い、国際的な海上物流を担う船員をはじめ海事人材の必要性が広く認知され始めているが、世界有数の海運国である日本ではこれまでどのように船員を育成してきたのか、また、今後デジタル化、脱炭素化が急速に進むと見られる海事社会に向けて海事人材に期待される役割、また、そのための育成方法はいかにあるべきかについて、船員教育界、海運界の視点から展望を示す。プログラム等は以下のとおり。