

# 海運業界・船員の仕事と 私たちの生活はどう 結びついているのか

森 隆行\*



ご紹介をいただきました森でございます。今日お集まりいただいている方のなかには専門家の方もいらっしゃると思いますが、海運になじみのないという方もおられると思います。私はそういったあまりよく知らないという方を対象に、海運あるいは船員の仕事はどんなものか基礎的なことをお話しさせていただきます。

## 海運の役割

海運には「外航海運」「内航海運」の2つがあります。外航海運は国際航路であり、主に貿易を担っています。それに対して、貨物の積み地、揚げ地が両方とも日本の国内の場合は、内航海運です。外航か内航かによって、その役割や船員の仕事の内容も違ってきます。

まず外航海運です。世界貿易の90%は船舶による輸送です。日本の貿易では、輸出入貨物の99.6%が船で運ばれており、飛行機はわずか0.4%です。想像していただければわかるように、石油だとか鉄鉱石だとか、そういったものを飛行機で運んだりはしません。一般雑貨を運ぶのには、コンテナという容器が使われます。海上輸送に使用されるコンテナは20フィート（6メートル）と40フィート（12メートル）があります。コンテナを専門に運ぶ船をコンテナ船といいます。今、世界で一番大きなコンテナ船ですと、20フィートコンテナに換算して、2万4000本ぐらい積みます。ジャンボジェットでこれを運ぶには2,160機が必要です。船だと膨大な量を運ぶことができるということです。

日本の国の状況を考えてみますと、私たちの生活はほとんどが輸入によって成り立っています。鉄鉱石、石炭、石油、天然ガスといったエネルギーはほぼ100%を輸入に頼っています。綿花や羊毛といった原材料も100%輸入です。食料ではトウモロコシは100%、大豆は94%、小麦は84%を輸入でまかっています。日本は食料自給率が低いとよくいわれますが、自給率が低いということは、それだけ海外から輸入しているということです。その輸入を担っているのが外航海運です。こ

---

\* 森隆行（もり・たかゆき）流通科学大学名誉教授。大阪市立大学卒業後、大阪商船三井船舶株式会社（現㈱商船三井）入社。2006年同社退職。同年流通科学大学教授、2021年より現職。日本海運経済学会副会長。『外航海運概論』（成山堂）、『海上物流を支える若者たち』（海文堂）、『現代物流の基礎』（同文館）など著書多数。

の海運がなかったら輸入ができない、私たちの生活が成り立ちません。生活だけではなくて、産業そのものが成り立たないということになります。

内航海運の役割はどうでしょうか。日本の国内の物流の4割ぐらいいは海運が担っています。重量(トン)と距離(キロメートル)を掛け合わせた輸送活動量(トンキロ)という基準で、海運が4割、トラックが5割強です。海運で運ばれている代表的なものが石油やセメントといった産業資材です。つまり内航海運がなければ日本の産業は成り立たないといえると思います。

内航海運が果たしている役割には、物流インフラとしてだけでなく、日本と日本国民の安全保障があります。まず「海上保安への監視協力」です。日本の周辺に外国の船が侵入してきたというニュースを聞くことがありますが、日本は全体が海に囲まれていますので、海上保安庁だけで全部をカバーしきれません。民間ベースの協力、つまり日本の沿岸にいる日本の漁船や貨物船が、不審船を発見して、通報するといったことが行われています。内航船は、積み地も揚げ地も国内であり、いつも日本の近辺にいますので、海上保安活動に協力するという役割も果たせるのです。

また「国民保護法」では、指定公共機関ということで、内航運送事業者5社が指定されており、国民を守る役割を担っています。

さらに、「海上運送法第26条」として、航海命令があります。国土交通大臣は本当に必要なときには、内航・外航に限らず、日本の船に対して、ここに行きなさいと命令する権利があるわけです。これは有事の際や災害支援などいろいろなケースが考えられます。幸か不幸か今までに航海命令が出たことはありません。もちろんこれまでも東日本大震災や阪神淡路大震災の際にはフェリーをはじめ内航海運が活躍しましたが、それは自主的なものであり、命令ではありませんでした。

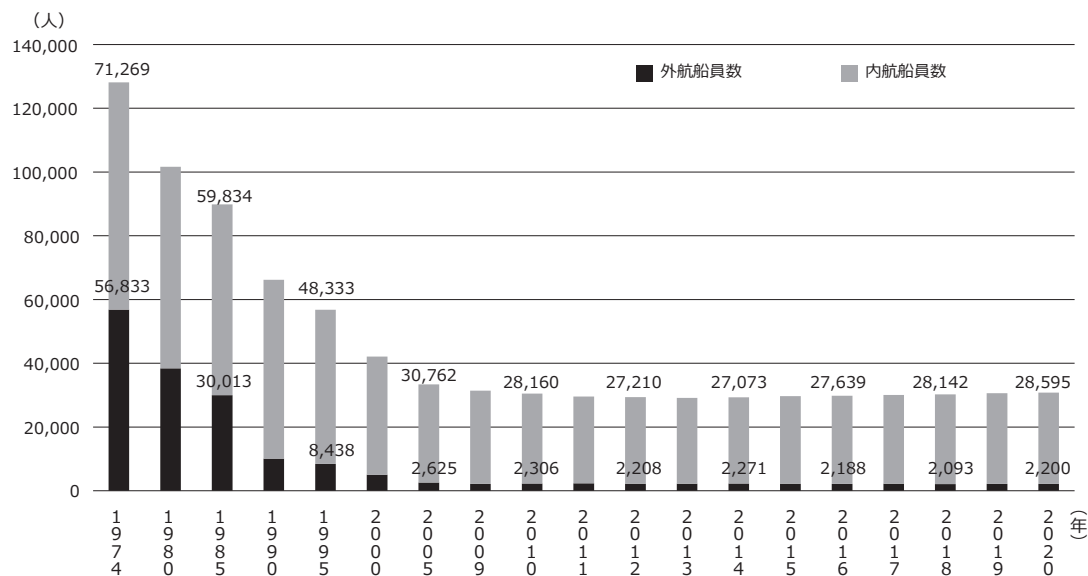
加えて「災害時輸送協定」も重要です。これからも南海トラフなどさまざまな自然災害が見込まれるわけですが、大規模災害が起こった際に、自治体と輸送について協力しようという協定が結ばれていることがあります。つまり、物流インフラだけではなくて、日本の国民の安全保障という観点からも、内航海運は活躍しているということです。

もう少し内航海運についてお話ししますと、内航海運は「効率の良い輸送手段」「環境にやさしい輸送手段」です。国内で代表的な内航船は499総トンですが、この貨物船1隻で、大型の10トントラック160台分に相当します。最近では船も大型化していますから、もっと運ぶことができます。国内の輸送で、10トントラック160台、高速道路を連なって走ることを想像してください。道路も痛みますし、交通の妨げにもなります。船の輸送をトラックに換えるのは難しいことがわかりただけだと思います。1トンキロ輸送するのに必要なエネルギー消費量も、CO<sub>2</sub>の排出量も、営業用貨物トラックと比べて内航海運は5分の1ですみますので、効率が良く、環境にやさしい輸送手段だということができます。

## 船舶と船員

ここで日本の船舶と船員についてお話しします。外航船員と内航船員に分かれるのですが、資格は基本的に同じです。船員数は1970年代が最大で、1980年代、1990年代と急激に減っていき、2000年代に入ってから横ばいです。内航船員は一時は7万人ぐらいいいたのですが、2020年では2万8595人です。外航船員は実にわずか2,200人です。ただこのグラフを見ていただいたらわかる

図 日本人船員数の推移



出所) 日本船主協会『海運統計要覧』2021年。

注) フェリー、客船を含む。曳船、はしけ、官公署船、漁船は除く。

ように、2016年は2,188人、2018年が2,093人ですから、最近は少しだけでも増えているという現状です(図)。

なぜこのように日本人船員が減っていったのかですが、いま円安が非常に進んでいますけれども、1985年のプラザ合意で、円高が急に進みました。そのときに海運会社としては、国際競争力の観点から、日本籍から外国籍に替えることによって、日本人船員ではなくて外国人船員を乗せようという、やむを得ない選択が行われた経緯があります。

外航と内航の船舶と船員についてみてみましょう。まず、外航海運です。現在の日本の外国航路の商船隊——日本の海運会社が運航する船舶——は2,240隻で、世界全体の8%です。船にも戸籍があって、その戸籍のある国の法律に従わなければいけないことになっているのですが、パナマ籍が56%で、日本籍はわずか12%、270隻です。一時は100隻を切っていたのですが、政策的に増やそうということになり、少し増えて270隻です。日本の商船隊2,240隻を動かすために、55,000人ぐらいの船員が必要なのですが、日本人船員は2,200人です。残りは70%以上がフィリピン人船員、その他にインドネシア、東欧諸国の人、インド人、そういった方が、日本の船を動かしています。私も昔は船会社に勤めていたのですが、その頃は一社で3,000人以上の船員さんがいました。今はもう業界全体で2,200人です。

次に内航海運です。内航海運は小さな船も含めて5,136隻です。100トン以下の小さな船も千数百隻ありますので、実際の大きな普通の貨物船でみると3,800隻ぐらいかと思います。船員は、フェリーや客船を含んで28,595人。フェリーや客船を除いて21,375人です。フェリーでも貨物を運んでいますが、基本的には旅客を輸送するものですので、海上運送法という法律の適用を受けま

す。貨物の輸送は、内航海運業法という法律の適用を受けます。適用される法律が違うので、二つの統計があります。

内航海運に従事する船舶は、すべて日本籍船でなければならないと、船舶法第3条で決まっています。カボタージュ規制というのですが、揚げ地・積み地が両方ともに国内であるものについてはその国の船でなければならないというのは、安全保障などの観点から一般的にどこの国でもこういったルールを適用しています。内航海運に従事する船舶の乗組員はすべて日本人船員であり、これが外航海運と内航海運の大きな違いです（表）。

表 外航海運と内航海運の違い

外航海運の船舶と船員	内航海運の船舶と船員
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日本商船隊 2,240 隻（世界全体の 8%） うち、パナマ籍 56% 日本籍船 12%（270 隻）</li> <li>・ 日本商船隊の船員 約 55,000 人 うち、日本人船員 2,200 人（約 4%） 70% 以上がフィリピン人船員</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 内航船 5,136 隻</li> <li>・ 船員数 28,595 人（フェリー、客船を含む） 21,375 人（フェリー、客船を除く）</li> <li>・ 内航海運に従事する船舶はすべて日本籍船 （船舶法第3条、カボタージュ規制による）</li> <li>・ 内航海運に従事する船舶の乗組員は、すべて日本人船員</li> </ul>

内航海運と外航海運を比較すると、内航海運は 99.7% が中小企業です。外航海運で中小企業は 6 割弱にとどまり、むしろ大手が多いです。日本人船員の役割も内航と外航で違いがあります。内航海運の船員の仕事は、自分たちが乗り込む船を安全確実に目的地まで輸送することです。基本的には生涯、休暇を除いてほとんどが海上生活です。しかし外航海運の場合は、30～40 年勤務するとしたら、そのうち日本人船員が船に乗って仕事をするのは 10 年もないのではないのでしょうか。外航海運の船員は、昔は内航船員と同様、その役割は船を安全に運航することでした。今はむしろ船隊（フリート）全体をコントロールするとか、マニュアルを作るとか、自社の外国人船員を教育するとか、造船所で工務や海務の監督をするとか、そういったマネジメント的な役割、陸上勤務のほうが多くなっています。同じ船員といっても、外航海運の場合は、海上の海事技術者、専門職としての役割が大きくなっており、内航海運の船員の仕事と内容が違ってきています。

内航海運の課題のひとつは、船員の高齢化です。よくトラックドライバーは 50 歳以上が 4 割を超えているなど高齢化が指摘されます。内航海運の船員は、50 歳以上が 5 割を超えており、トラックドライバー以上に高齢化が進んでいます。

### 船員労働の特殊性

かつて外国航路の船長というのは憧れの職業でした。私たちの若い頃は、海外もなかなか自由に行けなかったですし、飛行機も今みたいに安くなかったわけです。そういった時代に海外に行けるというのは、商社か船会社ぐらいしかありませんでした。そういったなかで、海外に行って、珍しい、普通は買えないような免税品を手に入れたり、当時は高級なウイスキーなどを買ってくるのができたわけです。給料も高く、まとまった休暇がとれることも魅力でした。「高い給料」「まと

まった長い休暇」「海外渡航（免税品の購入）」という船員労働の特殊性は、憧れの職業につながっていました。しかし、そういった価値観は変わってきました。長い休暇がとれるというのは、その分、船上生活が長いことです。私も大学で学生と話をすると、就職にあたって何を見るかといったら、給料よりも、週休2日制できちんと休めるか、そちらのほうを優先するんですね。良い悪いではなく、若者の価値観が変わってきています。

内航海運であれば、3カ月乗船して1カ月休み、2カ月乗船して20日休み、などですが、3カ月あるいは、2カ月間は船の上での勤務のため家に帰れない。給料は決して安くはないのですが、そんな変則的な生活、そんな職業は嫌だという人もいるわけです。

外航海運は、航海中は1日24時間を3交代で回しています。4時間勤務、8時間休み、4時間勤務で、1日8時間労働です。外航船は、航海中はきちんと3交代で8時間勤務が可能なのですが、内航船は、船種によっては頻繁に寄港することもあり、労働時間が不規則になったり時間外労働が多くなることもあります。入港して作業するときは船員みんなでやります。出航したら航海士はすぐワッチ（航海当直）に立たなければいけない。内航海運の場合は小型船が多くて、小さい船だと3～4名、大きい船でも11～12名ぐらいですので、休みなしで働かなければいけないとか、きつい仕事と受け止められてしまい、その結果、高齢船員で回っている実情があります。

給料は高いです。船員は「職員」と「部員」に分かれ、航海士や機関士などの国家資格が必要な船員は「職員」になるのですが、規定給与は、全産業の平均が286,102円に対して、職員の平均は485,523円です。航海日当などプラスアルファの日当を含んだ給与では522,395円になりますので、他の産業と比べても給与は高いのですが、給料よりも休みがほしいという考え方があるということです。

### 船の活躍と私たちの暮らし

海運というものに、日頃あまり接する機会のない方に向けてお話しするのが私の役割ですので、一般貨物を運ぶだけではない船の仕事も紹介しておきたいと思います。

たとえば、私たちが普通に乗ることもある新幹線ですが、新幹線の車両を工場で作って、車両基地まで車両を運ぶのには、船が使われます。新幹線という陸上輸送が活躍する前に、まず海上輸送で新幹線が運ばれています。

自然災害における支援活動にも船が使われます。2011年東日本大震災が発生して数カ月後、仙台港が営業を再開したとき、私は取材を通じて太平洋フェリーに乗せてもらいました。名古屋から仙台に向かって、仙台から苫小牧という航路だったのですが、東北地方で救助活動をしていた自衛隊の人やボランティアの人たちが北海道に帰るのにフェリーが使われていました。北海道に車で帰るとしたら、横になることもできず長距離移動をしなければならないわけですが、自衛隊の隊員の方々は支援活動で疲れているなかでフェリーの船のなかでゆっくり休んでいました。自然災害時の支援では、船で物資を運ぶことはもちろんですが、こういった支援者たちを運ぶ役割も果たしています。

さらに、洋上風車の建設でも船が使われています。いま日本でも再生エネルギーとして洋上風力発電が非常に注目されています。政府の計画では、2030年までに原子力発電所10基分の出力に相

当する 1000 万キロワット、2040 年までに 4500 万キロワットを建設するとされています。いま秋田をはじめとして、いろいろなところで洋上発電が始まっています。洋上というのは海の上ですので、その建設のためにいろいろな船が必要になってきます。建設した後も、運営、維持、メンテナンスのために、特殊な船がたくさん要ります。新しい事業分野ですが、こういった船の支援なしには、洋上風力発電の建設も維持・運営もできないということで、こうした場面でなくてはならない海運に、ぜひ興味をもっていただければと思います。

### おわりに

最後にまとめますと、海運が私たちの生活を支えています。食糧の 60% は海外に依存しており、石油や鉄鉱石、綿や羊毛など多くの原材料も海外に依存しています。船なくして私たちの生活、日本の国の産業そのものが、成り立ちません。また自然災害や有事の際に頼りになるのも、やはり海運だということですね。

日本にとって海運は絶対に必要です。そのためには、一定数の日本籍船・日本人船員が必要です。物流インフラとしての海運だけでなく、日本と日本国民の安全保障のためにも、海運が必要です。

私は学生に「船員っていいよ、いい職業だよ」と伝えています。というのも船員は引く手あまただからです。外航海運の場合、定年になったら、航海士であれば水先案内人（パイロット）になれますし、パイロットは 70 歳すぎまで働けます。内航海運に転身することも可能であり、内航海運に移れば 80 歳を超えても現役で働いている人もいます。航海士にしても、エンジニアにしても、海務監督や工務監督は、本当に人が足りなくて引っ張りだこです。私もいろいろな知り合いの会社の方から「誰か知り合いいない？」という相談を受けます。私も 70 歳になりましたが、私の同級生の元航海士あるいはエンジニアでいまだに現役で働いている人はたくさんいます。いわば食いつばぐれの無い職業です。

課題としては、やはり先ほどから申していますように、内航・外航とも船員の問題があげられます。外航海運では、いま 2,200 人しかいない日本人船員がもっと減ったらどうなるのか。やはり一定数の日本人船員が必ず必要だということです。内航海運では、船員の高齢化と船員不足の問題です。法制度を柔軟に運用したり、諸外国との制度上の差をなくしたり、国と企業や業界が一緒になって取り組んでいく必要があろうかと思っています。

以上で私の説明を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。(拍手)