

【関水】 国土交通大臣政務官三日月大造様、日本海事センター松尾会長、そしてニール フェレーラ海上安全委員会議長、ブレイディ IMO 訓練当直基準小委員会議長、小野海事局長、林日本船主協会副会長、藤澤洋二全日本海員組合組合長、そしてご列席の皆様、まず本日この会合に当たりましてご招待をいただき、「国際海運と船員問題」についてのお話の機会を頂きましてありがとうございます。この海運というものが、今後ともグローバルな貿易に対して貢献する、そしてこの業界における基準を維持・改善していくということであれば、私達はこの業界に入ってくる質の高い人たちが不足することに対応していかなければなりません。今、若い人がなかなかこの業界に入りにくいということがあるようです。

IMO 事務局長であるミトロプロスが、先月特別に行われた STW 小委員会の第 41 回会合で、次のようなことをおっしゃっています。これは、IMO の「世界海の記念日」に合わせ、2010 年を「船員の年」とした会合でしたが、私達は IMO において「世界海の記念日」のテーマとして毎年色々なテーマを選んできております。今年のテーマは、船員の方々がこの海運業界や世界に非常にユニークな貢献をしていること、そしてグローバルな貿易に非常に大きな役割を果たしているということを認める機会にしよう、ということにしました。

そこで、“Go to Sea Campaign” というものを 2008 年 11 月に IMO が実施することになりました。これは ILO（国際労働機関）と協力して行うもので、ITF（国際運輸労連）と業界との間でラウンドテーブルを行うことになりました。正に「船員の年」というこの年、150 万人の船員がいるわけですが、その人々に対して海運業界全体から、彼等の果たしている素晴らしい仕事に対するメッセージを送りたいと思っています。彼等は事故

があってもきちんと対応してもらえらること。そして港で放置された時もきちんと対応してもらえらること。そして安全の目的で上陸しなければならない時には、それを否定されないこと。そして、海賊行為が行われている地域においても、きちんと守られ、そして問題が発生した時に放置されることがない、というメッセージを送りたいと思っています。

今日は短い時間ですが、全体的に見て国際的な海運業界がこの 50 年間にどのように進展してきたか、ということをお話したいと思います。また、船員の問題について IMO が何を目標としているのか。そして将来の課題、特に船員の不足に関して、我々は何をしようとしているのか。それと同時に質の高い船員を確保する。そして海運業界の今日、また将来の需要を満たすべく何を成すべきと考えているかをお話ししたいと思います。

現在、世界の貿易の 9 割は、海運によって成り立っています。海運がなければ、食料、あるいは物の輸出入は出来なくなってしまいます。世界の半分は飢えることになり、残りの半分は正に活動が止まってしまうということになります。海運というのは、もちろん IMO が世界的に規制しています。IMO の歴史についてお話をする必要はないとは思いますが、50 年間にわたり IMO は、この海運業界の世界的な規制母体として活動してきました。IMO は積極的に、国際的な条約を作ってきました。MARPOL 条約 (船舶による汚染の防止のための国際条約)、あるいは OPRC 条約 (油濁事故対策協力条約) などです。国際的な船舶による汚染の防止、海洋環境の保護などの分野で活動してきたわけです。

海運というのは、環境に最も優しい輸送手段です。海運のコストは、アメリカドルにして 3800 億ドルと試算されています。これは世界の貿易額の 5% です。世界の貿易と経済を維持するためには、それだけのものが使

われているわけですが、貿易総額の 5%にすぎないということです。5%というのは小さな数字のようにみられるかと思いますが、しかし何百万人もの人々がこの業界で仕事をしていることを考えますと、その業界のサイズというのは非常に大きなものと言わなければならないと思います。

さて、世界経済の拡大の歴史を見てみたいと思います。1960年には30億人という人口でした。1970年には人口は38億人になり、80年には45億人、90年には53億人、2000年には61億人、そして2010年には68億人になると言われています。つまりこの40年間で、世界の人口は2倍になってきたということです。

世界のGDPはどうでしょうか。1.1兆ドルというのが1960年のことでした。これが1970年には2.5兆ドル、80年には10.4兆ドル、90年には21.6兆ドル、そして2000年には31.4兆ドルにと急拡大してきました。そして2005年の世界のGDPは、44.1兆ドルになりました。したがって、ご覧のように世界のGDPは、非常に急拡大をしてきたわけです。この40年間で30倍になりました。これは非常に大きな拡大と言うべきであると思います。世界経済の歴史というのは、この40年間で非常に大きく拡大してきた。そして国際的な海運業界が低価格の輸送を提供してきたということで、世界経済が急成長することができ、また国際海運も拡大してきたわけです。

これまでの世界経済の拡大というのは、もちろん何も問題がなかったというわけではありません。1972年にはローマクラブが世界に対して明確な警告を発しました。「成長の限界」という報告書を出したのです。1992年にはリオ世界サミットが行われ、持続可能な開発という概念を「アジェンダ 21」と言われる行動計画を出して示しました。その後10年経ち、2002

年には世界持続可能開発に関するサミットが行われ、人間の活動を持続可能なものにしなければならない、そのためのアクションが必要だということを確認しました。そして1997年には京都議定書が採択され、昨年12月にはこの温室効果ガスについてコペンハーゲンでも会議が行われました。こういった経済的な成長に伴う問題がありましたが、しかし世界は拡大を続けてきましたし、世界経済の拡大は今後とも続いていくことが予想されています。

それでは、海運業界はどのようにして拡大してきたのでしょうか。この50年間にわたり、世界経済が拡大するにつれて海運も拡大することが要求されました。1968年の海上荷動量は8兆トンマイルでした。これが2008年には36兆トンマイルに拡大したわけです。つまり40年の間に、海上貿易は4倍になったということです。この海上貿易の拡大は、世界の商船団の拡大も伴いました。1960年には1億5700万DWTという数値であったものが、この45年で6倍の9億6000万DWTになりました。船舶の数は3万6000隻から9万5000隻に増え、2.6倍の増加を見せています。したがって、この40年間、船の数は2倍になり、船のサイズも2倍になりました。トータルの輸送能力は4倍になったということです。

これまでも見てきましたように、国際的な海運の歴史というのは、正に拡大の歴史でありました。ここに挙げてありますような問題というか、出来事が起きてきました。コンテナ化、船舶の大型化、そして便宜置籍船の利用、途上国からの船員の採用。輸送コストは非常に低く抑えられてきたわけです。また、それがグローバル化を進めてきた、その一役を担ったと言えることが出来ると思います。特に、船籍の登録、それから船員採用という点では、国際化が進んできたと思います。

それでは、ちょっとここで数字を見てみたいと思います。いかに海運コストが安いかということです。技術の効率化、そして経済の効率化により、低賃金、そして大量輸送ということで海運コストというのは非常に低いレベルで維持されてきました。この 50 年に及ぶ業界の拡大のプロセスの中で非常に低い価格が維持されてきたわけです。ICS（国際海運会議所）と、ISF（国際海運連盟）の数字によりますと、例えばテレビは 1 台 700 ドルですが、アジアからヨーロッパへの輸送コストは 10 ドルにしか過ぎません。50 ドルのウイスキーは 1 本 15 セントという数字です。この非常に安い輸送費というのは、何年間にもわたって維持されてきたもので、世界経済とグローバル化の成長に大きく貢献してきたわけです。

さて、ここで現在トップ 10 と言われる置籍国、それによって便益を受けている船舶の所有者について見てみたいと思います。世界の船舶の半分は、いわゆるオープン・レジストリー・カントリーというパナマ、リベリア、バハマなどに籍が置かれています。しかしながら、その所有者はどうかというと、かなり違った姿が見えてくるわけです。世界の商船団の所有者は、ギリシャ、日本、ドイツ、中国、ノルウェー、アメリカ、韓国、シンガポール、そしてデンマークなどという国になっています。日本は今、この順位では 2 位です。1 位はギリシャで、この両方で世界の商船のおよそ 15% を所有しているという状況です。

そうすると、IMO はいったい何を目標としているのでしょうか。我々の目標としていることは何か。さらなるグローバル化を進めようとしているのか、あるいは船員を途上国でより多く育てようとしているのか。あるいは先進国の船員を維持しようとしているのか。このような問いに対する答えは、もちろん「ノー」です。

IMO が目標としているのは、船員に対する高い基準のグローバルな維持です。これは海における安全確保と、海洋汚染や事故を回避することが目的です。IMO はグローバル化に対して、色々な適切な対応をしたいと考えております。これにより、世界のリーダー、国連が設定したミレニアム開発ゴールに向けて貢献したいと思っています。そして ILO との協力で、船員のために適切な労働条件を維持しようと考えています。また、ヒューマン・エレメントという問題にも対応したいと思い、ヒューマン・エレメント・ワーキング・グループというのを作りました。また、2006年の海事労働条約に関しては、各国政府に対し適切なアクションを採るよう進めています。

船員の今後の見通しですが、世界の船員の数というのは、職員の数にして46万6000人、そして部員にして72万1000人という数が必要だとされています。OECD 諸国、北米あるいは西ヨーロッパ、日本などですが、こういったような国から職員が今も提供されているわけですが、極東あるいは東アジア、東ヨーロッパの方からも現在ではリクルートされています。それから部員になりますと、特に極東、東南アジアからリクルートされています。途上国、フィリピン、インドが非常に重要な船員の提供国になっています。多くの船員がこれらの国から来ているわけですが、雇用機会を国際的な船舶において得ています。

それから最近では、中国が非常に船員数を増やしています。しかし今のところ、中国の船員は国内の需要を満たすために、中国の船舶で活動しています。東ヨーロッパも最近船員の供給を増やしています。ギリシャ、日本、ロシア、イギリスが今でもかなりの数の船員を提供しています。2005年の「BIMCO（ボルチック国際海運協議会）/ISF（国際海運連盟）マンパ

ワー・アップデート」という報告書がありますが、それによりますと、現在船員の不足は1万人、トータルなワークフォースの職員レベルの2%とされています。部員レベルでは、まだかなりの余剰があります。2015年までには、これから5年先のことになるわけですが、船員の不足は2万7000人にのぼると予測されています。

この数字というのは、2005年のマンパワー・アップデートの時に予測されたもので、最近の急速な船舶の拡大が2000年代にありましたので、それを配慮してのことでした。現在は、金融危機が2007年に発生し、今の経済の低迷を見ますと修正が必要だと言われています。BIMCO/ISFにおいては、現在見直しをしているということで、今年末には新しい予測が出るとされています。また、日本においても同じような船員の不足に関する調査が行われており、まもなくその結果が発表されると伺っています。

船員の不足というのをもう少し長期的な視点から見てみたいと思います。これまでもご覧いただきましたように、海上輸送、また船舶は外洋船が非常に増えてきた。この40年間で4倍になったということですが、その中で今後40年経ったらどうなるのかということを考えてみたいと思います。40年後というのは、2050年です。国連気候変動枠組条約によりますと、保守的な試算をしているのですが、海上貿易は、2050年には今の2.5倍になると予測をしています。これまでの報告書では4倍と言っていました、2.5倍に下方修正されました。

また、同じ気候変動枠組条約の試算によりますと、世界の人口は2005年に64億であったものが、2050年には87億になると見られています。それから世界のGDPは2005年の44.7兆ドルから、2050年には193.2兆ドルになると試算されています。そして2005年に29兆トンマイルで

あった海上貿易は、2050年には72兆トンマイルになると言われています。これは日本の海洋政策研究財団の試算ですが、2050年に必要となる船員数は83万人になるということです。

これは何を意味するかと言いますと、毎年増やさなければならない職員の数に2万人を超えるということです。2万750人です。この試算というのは、世界の海運業界にとっては、長期的に見ると非常に大きな課題があるということを示しています。

ではどうしたら良いかということになりますが、まず新しい船員のトレーニングが必要です。政府の責任として、国内に於いて基本的あるいはまた、より高等レベルの教育において、将来船員になってくれる候補者を育てていかなければなりません。国際的、国内的な船舶に乗る船員の要員を準備しなければならないわけです。加えて政府は、国際的な海運業界に船員を提供する政策を作り上げたところでは、トレーニングの能力を拡大しなければなりません。国際海運における船員のトレーニングの能力強化のためには、国際的な協力が必要だと思います。すなわち、業界と関連政府との間での協力が必要だと思います。

短期的に見ますと、この教育訓練に関しては、今使うことが出来るあらゆるメカニズムを使っていかなければなりません。今、ジュニアオフィサーのレベルの人達を、シニアオフィサーのレベルに教育していくことが重要です。

そして長期的に見ますと、第1に船員を提供している国との協力が必要です。長期的には、企業のニーズを満たすための船員のトレーニングが必要であります。それからインハウスの人材開発。キャリアとして船員になる人達の教育が必要だと思います。そしてその意味では、政府がきちんと



政策を作って、業界を支援していく、長期の人材開発戦略を作るための支援をしていくことが必要です。また、船上におけるトレーニング能力の拡大をするということならば、政府はそのような能力を業界が拡大するために支援していく必要があると思います。このトレーニングを行うための色々な問題があるとすれば、それを無くしていかなければなりません。

第2に、私達は国際的な非常に実質的な対策を採って、例えばその船員を犯罪者と見るとか、あるいは安全のために上陸するのに制約を設ける、というようなことを無くしていかなければなりません。加えて、2006年の海事労働条約が示している要件を実施していかなければなりませんし、船上における船員のための設備を改善していかなければなりません。現在、IMOにおきましては、ソマリア沖ですとか、色々なところで起こっている海賊に対する対応の強化をしていきたい、その役割を果たしていきたいと考えています。

第3に、海運業界のイメージを改善しなければならないと思っています。新しい世代の船員をどの国でも、どの地域でも、増やしていくためには、イメージの改善が必要です。すなわち、広く一般の人達が海運業界の大切さ、その役割について認識してくれるように運動していかなければなりません。我々の近代的な生活というのは、海運業界の活動がなければ維持出来ないということを認識してもらわなければなりません。汚い、危険だというイメージをクリーンで、環境にも優しい業界であるというイメージ作りをしていかなければなりません。また、制約的なものではなく、非常に尊敬されている、また船員になろうという人達にとっては、素晴らしい雇用機会を与えるものだというイメージを作り出していく必要があります。そして、犯罪の可能性などというイメージを無くして、人権を守る、世界

を支援している業界であるというイメージを作っていく必要があります。

ということで、そういう目標を持って IMO、ILO そして業界のラウンドテーブル、そして ITF は”Go to Sea Campaign”を 2009 年 11 月に開始しました。このキャンペーンの下で業界・企業に対し、船員の生活を改善するために色々な事をするように奨励しています。まずメディアを通して海運のプロモーションをすること、そしてトレーニング機関を支援していくこと、そして女性の職員を促進し、またキャリアを促進していくことが求められています。政府においてはトレーニング施設に対して資源を提供していくこと、海運をプロモートするような政策を実施していくこと、そして海運業界を支援していくこと、海運業界のイメージを改善するために支援することが求められています。IMO においては、事務局長、スタッフが力を合わせて、この海運の促進と船員のイメージアップ等々のために色々活動しています。2010 年の「船員の年」を機にこの行動計画を実施しているところです。そして ILO に対しても、この”Go to Sea Campaign”をサポートしてくれるようお願いしています。

今年は 6 月にマニラで外交会議が行われます。そして STCW 条約のかなりの修正条項が採択されることになっています。1995 年の大きな修正以来、包括的な改革・改善をすることになっています。そして新しい条約はグローバルな基準を船員のトレーニングについても設定することになっています。現在は船員数が不足しているわけですが、これはグローバルな貿易や、今ちょっと下降していることから、不足が緩和されると思いますが、しかし国際的な貿易というのは、そしてそのために海運業界の輸送に関しては今後も重要だと思えます。

海運業界においては、長期的に船員の不足について対応していかなけれ

ばなりません。船員が足りなければ、海運業界もなくなってしまうということですので、このための対応が必要だと思います。