

### 学生のベスト・コメント

スペース制限により、オリジナルの回答文を一部カットしています。

[回答 10]海運会社の場合、収入はドル建てだけれども、日本人船員の人件費などコストは円建てが大部分であったのを、コストのドル化と事業の総合化の取り組みをしていることである。なくてはならない海運業であるが、震災など起きた時日本人従業員がすくなすぎるため責任感が希薄になってしまうと私も思う。しかしながら、外国籍の船であるためには日本人の人数制限があると言っていたところとの折り合いはどうか。

[回答 21]日本は島国なので、貿易は海運に依存している。資源が少ない日本は貿易を積極的にしていけないといけないと思うので、今回の話はためになった。船の乗組員はどのような生活をしているのかを知りたくなった。

[回答 24]船員が減少していると言う話をして頂きましたが、主な要因は円高が進んでいたことよっての事業規模の収縮なのか、単純に希望者が減ったのか、また他の要因があるのか教えて頂きたいです。日本にとって海運業は切っても切り離せないものだということが分かりました。船員が少なくなっていることは危機的だと認識しました。

### 講師からのコメント

いまやアマミノクロウサギのような絶滅危惧種となった日本人外航商船船員の現状について補足します。

[回答 10]では外国籍船であるための日本人船員数制限と言っていますがこれは誤解で、日本人船員を一定数乗せる事が義務付けられていた為に円コスト削減の目的で数が減少したのは日本籍船です。1985 年のプラザ合意後の急激な円高に対処する為ドルコストの削減を図った日本の船会社はまず最大の円コストであった船を外国籍にし、ドルコスト化しました。次に円コストでかつ高賃金の日本人船員の削減に乗り出し、これを低賃金であった新興国の外国人に置き換えてドルコスト化、コスト低減を図りました。

20 世紀後半においてはコストの高い日本人船員は日本の船会社にとって弱点でしかありませんでした。しかし、近年、日本人船員の重要性が改めて見直され始めています。

海運業がますますコモディティ化していく中で、明治維新以降連綿と蓄えられてきた日本の海技の伝承に基づく「技術力」が差別化に果たす役割が大きくなっています。事故を起こさない安全に対する意識の高さ、操船技術の正確さ、危険貨物の正しい扱い方など。また、気象・海象等のデータを正確に把握・分析し、リアルタイムで船舶の運航に役立てる能力なども求められます。これらは教育レベルの高い日本人船員にはうってつけ。いまや日本人船員は当社の強みとして海外

船社との差別化を目的とし活用する「武器」に変わってきたのです。

但し、日本人船員の数は今でもあまり増えません。一方では日本人配乗船の減少があり、もう一方では長期間海上に出たきりになる船員になりたいという若者が減少しているためです。

ところで、2000年代初頭の怒涛のような新造船ラッシュに伴い全世界で船員の供給がひっ迫しています。船員の需給バランスが崩れ、かつては低コスト船員として優先的に確保してきた外国人の給料が今や日本人船員を凌駕する事態も出来ています。皮肉なことに日本人船員の給与レベルが外国人と変わらなくなってきたのです。勤勉で教育レベルの高い日本人船員が見直され重視される時代がようやく巡って来たと確信しています。

ちなみに、当社では数に限りのある日本人船員は、①高付加価値船(LNGなどの危険物を輸送し高度なノウハウが必要な船など)、②陸上オフィスからの海上支援や船舶管理、③新規エネルギー事業分野への進出に伴う新事業母体への外地出向など、幅広い場面で深い知識と経験(英語によるコミュニケーションを含む)を必要とする業務に従事することが増えています。

船員に限った話ではありませんが、グローバルに展開している日本企業では、今や日本人に求められているのは日本語の通じる現場の一兵卒としての働きではなく、異なる文化を持つ外国人との間で意思疎通を図り本社の指示命令を伝達し、理解・遂行させるマネジメントとしての役割です。異文化を排除するのではなく、異文化の中で逞しく自律し、かつ共存できる人材が求められる時代になったということでしょう。

以上