



【育成】

次世代の育て方

——予期せぬ事態も乗り越える力を

島国・日本にとって「海」はライフライン。海上輸送は貨物量（重量ベース）で99%以上を占める。だから船員を育てることはきわめて重要だ。では、次世代を担う学生たちをどう教育しているのか、そして船上における「水（真水）」への意識づけをどのようにしているのか？ 海技教育機構の外谷進さんに、練習船に乗り込む学生たちへの指導方法や成長過程についてお聞きした。

写真提供：独立行政法人 海技教育機構



インタビュー 外谷 進さん

独立行政法人 海技教育機構
企画調整部部长 航海科長
船長 工学博士

Susumu Toya

1990年3月神戸商船大学商船学部航海学科卒業。1990年9月同乗船実習科修了。2008年3月東京海洋大学応用環境システム学専攻(博士後期課程)修了。練習船青雲丸、大成丸、日本丸、海王丸の船長を経て、2020年4月より現職。

学科と練習船の 一貫教育

海技教育機構の成り立ちを教えてください。

船に関する教育と船員の養成は戦前から行なわれてきました。1939年(昭和14)に設置された「海員養成所」、1943年(昭和18)に設置された「航海訓練所」、そして1945年(昭和20)に設置された「海技専門学院」。この3つ(注1)が国の変革とともに統合してできたのが海技教育機構です。現在4校の海上技術学校、3校の海上技術短期大学校、海技大学校を全国で運営するほか、5隻の大型練習船を保有しています。日本の重要な海運を支える船員を育てるため、学科教育と練習船での航海訓練を一貫して行なっています。

各施設を統合し、さらに文部省

(現・文部科学省)所管の商船学校などが保有していた練習船も一元的に管理するようになったのは、教育体制の一元化に加えて、船員養成にかかる費用を抑制するという目的もあつたはずですよ。

昔は船乗りのイメージが偏っていたと聞きました。

基本的にはまじめで体力もあるのですが、昔は映画などの影響から、船乗りというと少し素行が悪い印象があつたのかもしれないですね。普段我慢している反動で停泊中にお酒を飲む人も多かつたようですが、今はそんな時間はありません。特に外航の船員は船会社に就職したら一生船員ということはなく、10年ほどで管理部門に移り外国へも出張します。いかにも「船乗り」という見た目の人は、昔ほどいないかもしれません。また、かつては1隻の日本の貨

物船が日本人船員だけで構成され

た時代もありましたが、日本人は優秀といわれる分賃金も高く、外国人船員を雇う混乗化(こんじょうか)が進んでいきました。今は機器の信頼性が高まり、また優秀な外国人船員が育っているため、外国人だけで運航される日本船社の船もあります。

航海実習で身に付ける 節水への意識

練習船に乗る学生たちはどんな目標をもっているのですか？

家族に船乗りがいるから興味がある、海技大学校で上級の免許を取って外航船に乗りたくないなど、動機はほんとうにさまざまです。

また、海技士免許を取得した卒業生はほぼ100%船会社就職して船員になるので、生活が保証されます。そのため中学を卒業してこの道を選ぶ学生のなかには、

家庭の事情で早く自立して稼がたいという人もいます。

練習船を用いた実習について教えてください。

今、日本丸、海王丸、大成丸、銀河丸、青雲丸という5隻の専用練習船があります。実習生の定員は108〜180名。乗組員は実習生とは別に約50名で、そのうち教官兼運航者が約20名です。

最初の1カ月はほぼオリエンテーションで、次が約3カ月の国内航海中心の実習、仕上げに行なうのが国際感覚などを身に付けるための遠洋航海です。遠洋航海ではオーストラリアのほか、アメリカの西海岸やハワイに行きます。

航海実習は四六時中教官と一緒に生活も厳しく制約されるので、学生にとっては気が重いでしょうね。ただ、慣れてしまえば体も勝手に動かし仲間と一緒に世界を周れますから、その点は楽しいと思

(注1)海員養成所(現・海上技術学校、海上技術短期大学校)、航海訓練所、海技専門学院(現・海技大学校)海員養成所と航海訓練所はもともと通信省の所管であり、2001年の省庁再編により国土交通省へ移管。その後3組織が独立行政法人へ移行。名称を独立行政法人海技教育機構と改め、2016年までにすべて統合された。



横浜港に停泊中の練習船「海王丸」。1989年（平成元）9月竣工

(注2)ハラール食
 イスラム教の戒律によって食べることが許された食べもの。なかでも厳しく禁じられているのは豚肉とアルコール。

います。

——練習船での節水はどのように
 されているのですか？

特に帆船での遠洋航海は次の港
 まで40日ほどかかることもあるの
 で、かなりの節水が必要です。例
 えば汽船の銀河丸は清水を約14
 00トン、帆船の日本丸は約80
 0トン積めますが、バラストや消
 防用の水として残しておかなけれ
 ばならず、また調理やほかの用途
 にも使うので、歯磨きやシャワー
 といった生活のためには半分も使
 えません。

細かいことですが、シャワーの
 際に先に頭を洗うと、体を洗った
 後でもう一度水を流す必要があり
 ますよね。だから体↓頭の順に洗
 って一気に流したり、水を出しつ
 ばなしでシャワーや歯磨きをしな
 いなど、日常生活にもかかわる基

本的なことから教えます。

実習生と乗組員で200名以上
 が乗って1日20トンに抑えられ
 ば褒めますね。ただし清潔は保た
 なければならぬので、必要な水
 は使うように伝えていきます。

——節水意識にはジェネレーショ
 ンギャップもありそうです。

昔の帆船はタンクも充実してい
 なかったので、1人1日洗面器2
 杯の水で生活したり、洗濯はデッ
 キに桶を置いて雨が降るのを待っ
 たそうです。私の時代は水を無駄
 づかいしないように、全員が一斉
 に洗濯板で洗ってデッキに干す
 「洗濯日課」というものがありま
 した。

今はそこまでではないですが、
 水を使いすぎたら残量と日数
 を棒グラフで配分して節水意識を
 高めたり、遠洋航海で相当な節水

を強いられる際は、あらかじめ学
 生たちにプロモーションビデオや
 ポスターをつくらせて啓発するこ
 ともあります。ほんとうに厳しい
 状況だとわかると、学生たちは自
 ら行動するようになります。

成長につながる 多様な仲間との時間

——乗船実習で苦勞することは？

年齢や学歴がバラバラな学生た
 ちをまとめなければいけないこと
 です。本来なら年齢層や内航・外
 航のコース別に実習するのがいい
 のでしょうが、船とベッドの数に
 余裕がありません。そのため、一
 人ひとりの背景や動機を把握した
 うえで実習の班を割り振る、うま
 く相互作用が働くような部屋割り
 を考えるといった配慮は欠かせま
 せん。

学生同士採めることもあります
 が、時にお灸を据え、時に同じ作
 業をさせ、互いを認め合いながら
 それぞれの目標を達成できるよう
 サポートするのは、最大の苦勞の
 部分ともいえます。

さらに混乗化が進んだことでフ
 イリピンやベトナム、インドネシ
 アなどの外国人学生も以前は受け
 入れていました。考え方も多様で



実習生の一日

11:30	8:25 11:30	8:00	7:30	6:40 7:15	6:35	6:30
昼食	午前課業	旗章掲揚 当直交代	朝食	朝別科 船内各所を手分け して掃除	人員点呼 体操	起床

実習（機関科）

巨大なエンジンを動かし、異常がないか五感を
 使って確認する



実習（航海科）

三角定規やコンパスを使い、海図（海の地図）
 に船の位置を記入する



乗船式

船長が実習生の乗船にあたっての訓示を述べ、
 長期間にわたる船の上での共同生活が始まる



「バルブを締める」という行為一つとっても、なかにはキュッと軽く締めるだけの学生もいます。これは国民性の違いから起こることなので、作業はマニュアル化してチェックリストをつくる、2人以上で確認し合うといったことを徹底しました。

外国人学生はイスラム教徒であればハラール食(注2)しか食べませんし、ラマダン(断食月)の時期はそれに従います。生活習慣の違いはできる限り尊重しますが、国民性を理解したうえで安全運転につなげることは、これからの日本人船員の役目ではないでしょうか。

——教官冥利に尽きるときは？

乗船実習が終わり、下船するときです。航海は自然との対峙なのでこちらも本気です。それゆえにぶつかることもあります。危険な作業をともにしたり、予期せぬトラブルを一緒に乗り越えていくうちに一体感が出て、家族のような感覚になります。最終日には教官に寄せ書きを書いて渡してくれたり、学生たちが涙を流しながら下船していく姿を見るとほんとうに報われます。

学生たちのレポートを見ると、「班の仲間との協力を通してチームワークを学んだ」「身の回りの

ことを自分で行なうことで自立への足がかりになった」など充実した感想が多く、特に親御さんは乗船実習を終えたお子さんの成長ぶりに驚かれます。

乗船中は、体調がすぐれない生徒がいれば話しただけでわかるほど気を配っているの、日に日に顔つきが変わり成長していく様子が手にとるようにわかります。でも私たちが鍛えるというより、むしろ自然や仲間の存在が大きいでしょう。

そんな教え子が立派に船乗りになり、海上ですれ違いざまに無線でやり取りし合う瞬間などもうれしいですね。

どんな時代にも通用する基本を忘れない船員に

——これからどんな船員を育てていく必要がありますか？

応用力につながる「基本」を身に付けてもらうことに尽きると思っています。

船の運航をAI化する話もありますが、船員が高齢化する今、安全性が高まるのであればぜひ進めてほしいと思っています。一方で、船員の技術的なレベルが落ちていかといえればそれは違います。

私たちが保有する練習船5隻のうち、日本丸と海王丸は帆船です。今、あえて帆船を使っているのは、維持管理は大変でも、航海の基本となる知識や技術を学んでほしいからです。もちろん合理化や効率化は必要ですが、昔からのやり方を残し、伝えていくこともまた重要だと考えています。

今の船にはカーナビのような設備もあり、ある意味手放しで走るような船もできつつあります。しかし、天候の急変は船がどれだけ大きく便利になっても侮れないです。例えば停泊する港の入口が漁船で混雑しているといった状況などを機械はカバーしてくれませんが、答えのない予期せぬ事態に陥ったときに、自分たちのもてる知識と技術を総動員して乗り越える。それを鍛えるツールとして、帆船はすばらしいものです。

日本は輸出入の99%以上を海上輸送に頼っているにもかかわらず、高齢化により若い船員が不足しています。今や日本の船会社の貨物船を、外国人船員だけで走らせることは珍しくありません。自国の輸送を最小限でも自国の船員で賄うために、これからの学生たちに期待したいですね。

(2020年6月19日取材)



【育成】

22:30 自由時間 | 20:00 | 20:40 | 19:45 | 20:00 | 自由時間 | 17:30 | 19:00 | 16:30 | 12:55 | 16:00

午後授業

夕食

夕課業

巡検前諸当番

船体の点検・整備をかねて実習生全員で各所を清掃

巡検

船内の保安および整理整頓の状況を確認

消灯・就寝

独立行政法人 海技教育機構のウェブサイトおよびパンフレットをもとに編集部作成／写真提供: 独立行政法人 海技教育機構

イベント

運動会や成人式、遠洋航海中の日付変更線通過など、特別な日にはイベントが行なわれる



寄港地

寄港地では上陸もでき、遠洋航海では外国の人々との国際交流もある



食事

食事の用意は専門の職員が行なうが、食事後の片づけや掃除は実習生の仕事

