

2. 船員政策

1) 「シミュレーター訓練による乗船実習の代替—英国の状況」

(日本海事新聞 2023 年 5 月)

主任研究員 野村 摂雄
専門調査員 田中 大二郎

2) 「日本商船隊とフィリピン人船員」

(日本海事新聞 2023 年 9 月)

主任研究員 野村 摂雄

3) 「中国の船員教育・海技資格制度」

(日本海事新聞 2023 年 11 月)

上席研究員 野村 摂雄
専門調査員 王 威

4) 「インド・ムンバイにて」

(日本海事新聞 2024 年 3 月)

上席研究員 野村 摂雄
NYK インディア取締役 後藤 慶成

シュミレーター訓練による乗船実習の代替－英国の状況

主任研究員 野村 撰雄
専門調査員 田中 大二郎

ポイント:

- ・英国は、2018年から官民連携プロジェクト「マリタイム 2050」を展開
- ・船員訓練と資格システムの近代化についても着手
- ・シュミレーター訓練による乗船実習の代替を正式に導入

1. はじめに

船員の資格に関する国際基準を定めた「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW条約）」は、外航船舶職員としての最初の資格を得るに際して、甲板部については訓練計画に則った12か月以上の乗船経験を求めている（同条約附属書第2-1規則）。

英国は、この12か月の一部をシュミレーター訓練で代替する措置を導入する方針について、2020年7月に国際海事機関（IMO）を通して同条約締約国に通知し、2023年1月に正式に導入した。本稿では、かかる代替措置の導入に至った英国内の主な議論をたどり（表参照）、関係者の見解を紹介する。

2. 海事技能委員会の提言

2016年6月に欧州連合（EU）を離脱する歴史的な投票を行った英国は、独自の地位を確立するため、あらゆる分野で制度の見直しに着手した。海事分野においては、運輸省主導による2050年の海事産業の発展に向けた官民連携プロジェクト「マリタイム 2050」を2018年に始動させた。「マリタイム 2050」は、海事部門のエビデンスに基づき、2019年1月に貿易、環境、テクノロジー、インフラ、人材、セキュリティ・レジリエンスを柱とする新たな戦略を打ち出した（本紙本欄2023年2月22日付参照）。その内容を実践に移す「マリタイム UK」（海事産業界の統括組織）と運輸省は、2020年7月に「海事技能委員会（MSC）」を設置し、技術進歩への対応を含め業界として必要な技能を特定することなどに取り組みさせた。その背景には、英国人船舶職員が数10年にわたって減少傾向にあり、また、英国の船員訓練が時代遅れなものとなり、産業界のニーズに適応できていないという関係者間の認識があった。そこでMSCは、海事沿岸警備庁（MCA）の最高行政官を長とする「職員候補生（キャデット）訓練グループ」を設け、特に船舶職員訓練を対象として半年かけて教育機関や船社、学生の声を聴取するなどした。

ところで英国・オランダ・スイスにまたがる労働組合「ノーチラス・インターナショナル」は、英国の船舶職員養成課程の修了者（18歳～34歳）を対象としたアンケート結果を2021年4月に公表した。「乗船実習は、そこで得るべき航海又は機関の技術的側面をどの程度カバーしていたかを評価してください。」という問いに対する回答は、「素晴らしい」17%、「良い」34%、「普通」31%、「不足している」14%、「甚だしく不足している」4%であった。「乗船実習中に受けたリーダーシップ及びマネジメント訓練のレベルを評価してください。」という問いに対する回答は、「素

晴らしい」7%、「良い」27%、「普通」26%、「不足している」28%、「甚だしく不足している」13%であった。そして、シュミレーター訓練を追加的に受け、より多くを学びたいとの意向を回答者の70%以上が示した。この調査結果は、乗船実習時に十分な学びが得られないため、シュミレーター訓練に期待する声があることを明らかにした。

MSC は、ノーチラス・インターナショナルの調査結果に言及しつつ、2021年6月に職員候補生訓練全般について23の提言を行った。そのうちシュミレーター訓練に関するものを要約すると次の通りである。

- ・緊急かつ不可欠なことは、シュミレーターの使用が集中的な学習ツールであることを正しく認識し、目下の乗船時間要件の一部をシュミレーターで代替する議論を速やかに決着させることである。(提言9より)
- ・シュミレーターを活用して最低限獲得すべき一連の経験や、乗船実習とシュミレーター訓練から得られるべき経験・学習の定義をSTCW条約に規定すべきである。(提言16より)
- ・トン数標準税制の義務の一環として学生に乗船経験を提供する海運会社の要件を徹底的に見直して、シュミレーター体験中の学生の能力・技能のテスト・評価方法や、乗船実習やシュミレーターでの経験により技術的、実践的、またマネジメントの技能がどのように得られるかを規定すべきである。(提言17より)

3. 関係者の見解(パブリック・コメント)

MCA は、シュミレーター訓練による乗船実習の代替についてIMOに通知した後、パイロット・プロジェクトを開始した。パイロット・プロジェクトは、2020年～2021年の当初1年間に5日間/10日間のシュミレーター訓練によって15日間/30日間の乗船実習を代替することを認めるもので、その成果を見極めた後に、20日間のシュミレーター訓練による60日間の乗船実習の代替にまで拡大する方針であった。

MCA は、STCW条約2010年マニラ改正(2017年完全施行)への対応として関係規則(2015年商船規則第782号)の改正案を2021年6月から8月までパブリック・コメントに付した際、シュミレーター訓練による代替についても意見を募った。そこでの設問は、「甲板部職員の最初の資格取得のため、適切に構築されて承認を受けたシュミレーター時間を用いることで海上航行業務要件の一部を代替できるようにする提案を支持しますか?」であった。約2か月間の意見募集期間に、海事関係の団体や個人から21の意見が提出され、その特徴的なものは以下である。

(1) 賛成派の意見

- ・シュミレーター訓練は、さまざまなシナリオをシミュレートでき、職員候補生が12か月間の乗船実習中に遭遇するものもあれば、遭遇しないものもある。船舶職員養成課程の最終段階にある職員候補生のコメントとして、「自分が海上で過ごしたすべての時間よりも、1回のシュミレーター訓練で操船についてより多くのことを学んだ。」というものがあり、これがすべてを物語っている。(教育関係者)
- ・乗船実習時間の大部分は浪費されているか、長時間の錨泊や外洋航行など限られた経験を得ることしかできていない。適切に組み立てられたシュミレーター時間であれば、参加者はプレッシャーが高まる状況を経験し、効果的に意思決定を管理できる。これは参加者の進歩と能力向上にとって最も重要なことである。(海事関係)

団体)

- ・MSC の調査結果と提言を支持する。特に英国船員の訓練を近代化し訓練経験の一貫性を向上させる必要性に言及した部分を支持する。但し、パイロット・プロジェクトの結果をもって、1 か月以上の乗船実習の代替を正当化することは支持できない。(海事関係団体)
- ・シュミレーター演習は、職員候補生の乗船実習を強化し、さまざまな船舶や航行シナリオを確保して、訓練経験と知識の蓄積を向上させるのに良いアイデアである。個人的な経験から言えば、質の高い乗船実習とは、ブリッジで航海に携わることだけではない。技術的な要素のみに向けられる教育に最適なものは、最長 1 か月の代替である。(現役船員)。

(2) 反対派の意見

- ・シュミレーター訓練は、操船の技能や衝突回避における甲板職員の義務のいくつかの側面の基礎となるかもしれないが、船舶の運航や荷役、一般的なシーマンシップに関する甲板職員の持つ責任を支えるものではない。(海事関係団体)
- ・シュミレーターの時間は、船上での訓練から得られる経験と比較することはできない。我々は、職員候補生を実世界のプレッシャーと意思決定とに慣れさせなければならぬ。(海事関係団体)
- ・18 か月前に資格を取得した船舶職員としては、12 か月間の海上航行業務でも不十分だと考えている。必要な経験はもちろんだが、深い知識を得るには、12 か月間を超えないにせよ、丸々12 か月間が必要だ。シュミレーターの時間は、船上の経験すべてを再現できるものではない。(現役船員)
- ・シュミレーターが優れた学習ツールであり、実際の乗船中には安全には体験できないような高ストレス状況に職員候補生を置くことができるが、それらは既存のトレーニングを強化するために使用されるべきであり、乗船実習を置き換えうるものではない。(現役船員)

4. 結びに代えて

パブリック・コメントで示された関係者の見解は、賛成派は、シュミレーターの特性、すなわち多様な条件・状況を設定し、実習生に疑似体験を積み重ねられること、また、ときに現実の乗船実習が内容乏しく終わってしまうという現実を踏まえたものである。ただし、手放しに賛成というよりは、シュミレーター訓練は、乗船実習での不足部分を補うためや、訓練内容を強化するために用いるべきだとし、安易な代替を牽制している。反対派の意見は、大海原というプレッシャーを受ける中での意思決定など、現場独特の経験を得ることの重要性を指摘するもので、相応の説得力がある。

MCA は、これらの意見に対し、シュミレーターの活用が英国の船員訓練と資格システムの近代化に資するとの方針の下、2023 年 1 月の商船規則第 1342 号によって代替訓練措置の導入が可能になると、同月の新たな商船通知 (第 1856 号) において、甲板部について 5 日/10 日/20 日のフルミッション・シュミレーター訓練で 15 日/30 日/60 日の乗船実習にそれぞれ代替することを規定した (図参照)。但し、依然としてパイロット・プロジェクトの段階であるとして、向こう 3~5 年間は、15 日又は 30 日の代替のみを認めるとしている。60 日までの代替を導入するか否か、さらには、

かかる代替を職員候補生以外の船員についても認めるかなどをいずれ決定する予定である。ちなみに代替のためのシュミレーター訓練は、「ブリッジ当直シュミレーターコース」として MCA の承認を得ることが必要であるが、英国の船舶職員養成課程の教員によると、その承認を受けた大学は本稿執筆時点でまだ無いとのことである。

「マリタイム 2050」は英国の海事分野における初めての長期戦略を打ち出したと言われている。EU 離脱を決めた同国が、いち早く長期的な視点で海事人材を重要な柱として取り上げていることは注目される。その中でも、本稿で取り上げたシュミレーター訓練による乗船実習の代替は、教育現場にも輩出される人材の質にも与える影響は大きい。重要な提言を示した MSC は、船社が必要とする技能と今の船舶職員が実際に習得できる技能とのギャップを解消しなければ、英国海事産業の発展が脅かされ、その反対にすぐに対処すれば将来の英国人船舶職員の雇用機会が増えるとも明確に述べている。そのために、STCW 条約はあくまで最低基準であり、英国内ではより高い基準を設定すべきこと、“費やした時間”を技能習得の指標とするのではなく、客観的尺度を用いるべきこと、乗船実習はシュミレーター訓練と融合して充実・一貫した経験の基礎とすべきこと、との現実的な認識を示している。2050 年にも海事の中心地であり続けようとする英国の取り組みは、これからも注目に値する。

なお、筆者は乗船実習を受けたことがないためその代替可否について定見を持たない。乗船実習など船員教育の経験者や現に携わっている方、その他問題意識を有する読者諸賢のご意見ご感想をお待ちしている（匿名扱い可。

s-nomura@jpmac.or.jp へ）。（了）

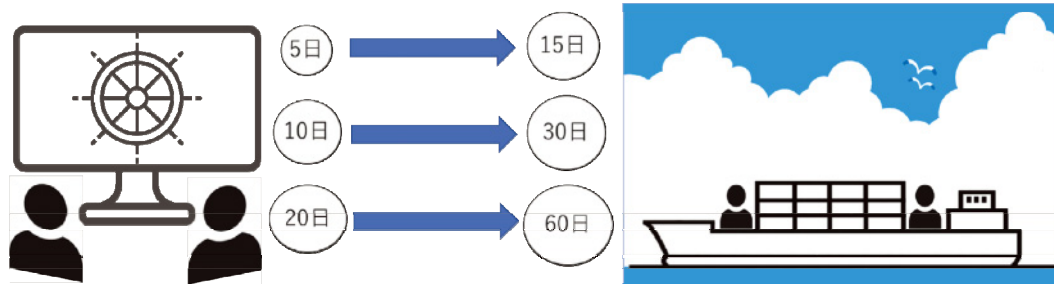
【表：英国における関連動向】

2016.6	英国のEU離脱が国民投票で決定。
2019.1	官民連携プロジェクト「マリタイム2050」が人材など6部門について長期的な戦略を公表。
2020.1	英国がEUを正式に離脱。
2020.7	・英国政府がIMOに対してシミュレータによる乗船実習の代替を通知しパイロット・プロジェクトを開始。 ・英国運輸省が「マリタイム2050」の人材部門に海事技能委員会を設置。
2021.4	ノーチラス・インターナショナルが船舶職員養成課程修了者を対象とする調査結果を公表。
2021.6	・MCAがシミュレータ訓練による乗船実習代替に関するパブリックコメントを募集。 ・MSCの職員候補生訓練グループが23の提言を公表。
2023.1	・シミュレータ訓練による乗船実習の代替を認める商船規則第1342号 が施行。 ・5日/10日/20日のシミュレータ訓練で15日/30日/60日の乗船実習を代替することを認める 商船通知が施行。当面は30日の代替まで。

【図：英国のシミュレーター訓練による乗船実習代替】

「ブリッジ当直シミュレーターコース」

乗船実習



商船通知第1856号改正1付録F（33頁）に基づき作成

日本商船隊とフィリピン人船員

主任研究員 野村 撰雄

1. はじめに

2019 年末に始まったコロナ禍は、個人の生活様式から社会全体の在り方まであらゆる局面に変化をもたらした。海事産業にあっては、特に感染対策としての移動制限が船員交代や港湾労働者の働き方に大きな影響を及ぼし、巣ごもり需要の増加がコンテナ輸送の需給をひっ迫させた。これに加えて、2022 年 2 月に始まったロシアによるウクライナ侵攻は、両国が大規模な穀物生産地であることから食糧安全保障が危惧される事態を惹起し、海運界にあっては、いずれも大規模な船員供給国であるため船員不足が懸念される状況となっている。

こうして思わぬ形で日本においても海上物流とそれを支える船員の重要性が広く認知され始めたと言えるが、世界有数の規模を誇る日本商船隊に乗り組む船員について見ると、その 7 割はフィリピン人船員である。それだけに、日本にとってフィリピン人船員をめぐる動向は重要である。当センターでは、フィリピン人船員を輩出している同国の船員教育制度・海技資格制度を今年度取り上げる予定であるので、その意義や背景をここにまとめておきたい。

2. 外国人船舶職員承認制度

(1) 総論

船員、特に権限ある船舶職員としての船員は、資格証明書が必要であり、それが外国籍の船舶であれば当該国の承認（裏書）を得なければならない。船員の技能に関する国際的な基準を定める「船員の訓練・資格証明・当直の基準に関する国際条約」（STCW 条約。1978 年採択）は、船舶の航行安全を確保するため、他の締約国が発給した資格証明書の承認について定めている。すなわち同条約は、「主管庁は、他の締約国または他の締約国から権限を与えられた者が船長、職員または無線通信士に対して発給した証明書を第 1-2 規則 7 の規定に基づく裏書きにより承認するため」、施設および手続きの点検を含めその締約国についての「評価を通じて、能力、訓練および資格証明の基準ならびに資質基準に関するこの条約の要件が十分に満たされていることを確認すること」、及び「この条約に基づいて定める訓練および資格証明のための制度に関し重要な変更が生じたときは、迅速に通報することを関係する締約国と合意すること」（同条約第 1-10 規則 1）と規定している。

STCW 条約の締約国、特に外航船主を多く抱える国は、上記規定に基づいて外国人船員の資格証明書を承認して自国籍船に乗り組むことを認める制度（外国人船舶職員承認制度）を整えている。

(2)日本の承認制度

日本は、「船舶職員及び小型船舶操縦者法」（船舶職員法）において、「船舶職員になろうとする者は、海技士の免許を受けなければならない」（同法 4 条 1 項）ことの例外として、STCW 条約の「締約国が発給した条約に適合する船舶の運航または機関の運転に関する資格証明書を受有する者であつて国土交通大臣の承認を受けた者は、第 4 条第 1 項の規定にかかわらず、船舶職員になることができる」（23 条 1 項）と同法 1998 年改正により規定している。この「国土交通大臣の承認」には、海技試験官による外地での“承認試験”（99 年 5 月導入）、民間船社の船長が乗船期間を利用して船員の資質を確認する“実務能力確認”（03 年 12 月導入）、日本船員雇用促進センター（SECOJ）の審査員が船員の知識と能力を審査する“民間審査”（10 年 1 月導入）、船舶職員として必要な知識と能力を付与するための適切な教育を行っていることを国土交通大臣が認定した外国の船員教育機関（特定船員教育機関。一般的に「機関承認校」と呼ばれる。）の卒業生に対して承認試験を免除する“機関承認制度”（11 年 8 月追加。なお、機関承認制度の承認対象は、2 等航海士及び 2 等機関士以下に限定されている。）の 4 類型がある。

(3)機関承認制度

日本海事センターは、機関承認校（特定船員教育機関）を認定するために国土交通省海事局海技課が行う外国船員教育機関に対する文献調査及び現地調査に協力している。その主たる調査項目は以下の通りである。

- 機関承認要望校が設置・運営する各課程についての一般的情報（名称、修業年限、乗船実習の有無、修了後に取得可能な資格証明書）、カリキュラムの詳細（STCW 条約への適合性、日本の登録船舶職員養成施設との同等性など）、カリキュラムに沿った教科書やマニュアル類の整備状況、教員の専門科目と海技資格、生徒に関する情報管理、品質管理システムに基づく品質管理の実施状況など。
- 機関承認要望校の施設・設備面について、日本の登録船舶職員養成施設と同程度の整備がなされていること。
- 機関承認要望校の船員教育水準を示すものとして、原則として当該校の卒業生による過去 3 年間の海技試験合格率が同国全体の過去 3 年間の海技試験合格率の平均を超え、かつ、平均を超えた船員教育機関だけの平均をも超えること。
- 参考として、その国の主管庁による当該要望校に対する評価。

機関承認校に対する認定は、定期的（おおむね 5 年に 1 度）に必要な教育水準を維持していることの確認を経て継続される。これまでのところ、フィリピンの 3 校（MAAP、NTMA、PMMA）は 2011 年度に認定、2017 年度に認定継続、同じくフィリピンの 2 校（CeC、HCDC）は 2012 年度に認定、2018 年度に認定継続、インドの 3 校（MANET、TOLANI、VUSM）は 2013 年度に認定、2019 年度に認定継続、

東欧の4校（ブルガリアの NVNA 及び TUVRNA。クロアチアの UNIST、ルーマニアの CMU）は 2014 年度に認定、2022 年度に認定継続がそれぞれなされている（東欧4校の認定継続の遅れは、感染対策としての移動制限のため現地調査が延期を余儀なくされたためである。）。なお、認定継続のための調査は、手法や項目において当初の認定と同様に行われることになっている。

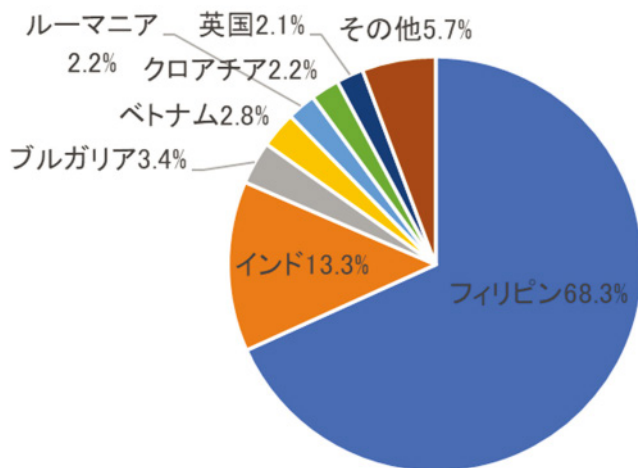
3. フィリピンの動向

2023 年度は、フィリピンの3校（MAAP、NTMA、PMMA）が 2023 年度に認定継続に向けた調査を受ける予定であるため、以下にフィリピンの関連動向を紹介する。

(1) 船員供給

フィリピンは、世界にとっても日本にとっても最大の船員供給国である。フィリピン人船員は、世界の商船隊 7.4 万隻で働く船員（189 万人）の 13%（25 万人。ICS Workforce Report 2021）、日本の外国籍商船隊（IBF 協約適用船 2,199 隻）に乗り組む船員（4.5 万人）の 70%（3.1 万人。国際船員労務協会事務局統計 2023 年 7 月）、そして日本籍船（2021 年 273 隻）に乗り組むための承認証受有者（1.2 万人）の 68%（0.8 万人。国交省海事局統計 2022 年 3 月）をそれぞれ占めている（図参照）。

図：承認船員数（有効な承認証受有者数。2023 年 3 月末時点）



（国土交通省海事局公表資料より作成）

(2) 欧州海事安全庁 (EMSA)

STCW 条約は、上述の通り他の締約国によって発給された海技資格を承認する前提として発給国が条約の関連要件を満たしていることの確認を承認国に求めている。この点、欧州連合 (EU) にあっては 2003 年以来、欧州海事安全庁 (EMSA) が EU

加盟国に代わってその確認のための調査を行っている。EMSA は、2006 年にフィリピンに対して初めて STCW 条約の実施状況を調査して以来、2020 年までに実に 8 回もの現地調査を繰り返してきた（表参照）。

【表：フィリピンをめぐる関連動向】

フィリピン・MARINA	IMO/EU	日本
1974年MARINA設置	1978年STCW条約採択	
1984年STCW条約批准 大統領書簡第1404号(MTC設置)		1982年STCW条約批准
	1995年 STCW条約改正 (ホワイトリスト・承認制度)	1999年承認試験制度
2000年ホワイトリスト国認定 大統領命令242号		2000年対フィリピン承認協定締結
	2002年EMSA設置	2003年船長確認制度導入
	2006年EMSA調査①	2007年日本郵船NTMA設立
	2010年EMSA調査② STCW条約マニラ改正	2010年民間審査制度導入
2012年大統領命令第75号	2012年EMSA調査③	2011年機関承認制度導入:MAAP/ NTMA/ PMMA認定 2012年BICOL/ CeC/ HCDC認定
2013年メヒア長官就任	2013年EMSA調査④、⑤	
2014年共和国法第10635号	2014年EMSA調査⑥	
2016年「Kto12」開始 アマロ長官就任	2017年EMSA調査⑦	2017年3校(MAAP/ NTMA/ PMMA) 認定継続
2018年1月アマロ長官罷免 4月ゲレーロ長官就任(10月退任) 9月大統領命令第63号	2019年EU当局視察	2018年商船三井MMMA設立 2校(CeC/ HCDC) 認定継続
2020年3月エンベドラド長官就任	2020年EMSA調査⑧ 2021年EC承認撤回可能性示唆	
2022年6月マルコス・ジュニア大統領就任 7月ファビア長官就任 12月マルコス(ジュニア)大統領EC訪問		
2023年1月MOU締結(DMA-IACGMA)	2023年3月EC承認継続決定	2023年9月3校認定継続調査予定

(筆者作成)

その理由は、フィリピンにおける同条約の遵守に疑義が生じたからであり、それは例えば条約実施を担う行政機関の在り方、海技資格制度の運用、船員教育機関に対する監督などの分野にわたっていた。これに対してフィリピンは、2012 年大統領命令第 75 号や 2014 年共和国法第 10635 号を皮切りに、関係行政機関の再編と関係法令の整備、そして海事高等教育機関の総点検などを行った。フィリピンが EMSA の指摘を受け、大統領命令によって条約実施にかかる権限と責任を海事産業庁 (MARINA) に集約させるなど踏み込んだ対応をとったことは、条約遵守に向けた改革として海外船主など関係者にも大きな期待を抱かせたが、EMSA はその後も訪問調査の度に新たな問題点や変わらぬ課題を見つけ、EU としての「確認」の終了判断が示されない状況が続いた。

EMSA は、「今回こそ最終的な調査」と言われた第 8 回調査 (2020 年 2 月 24 日～

3月13日)において、MARINAや9つの海事高等教育機関などをまわり、その最終報告書(2021年1月15日とりまとめ)では依然として、海事教育機関に対する監督や海技資格証明書の管理など6つの分野で13件の大きな不備(60件の小さな不備を伴うという。)を指摘した。これに基づいて2021年12月に欧州委員会(EC)は、STCW条約を遵守するための措置が実施されなければフィリピンが発給する海技資格の承認を撤回する(厳密に言えばその主体はEU加盟国であるため、EU加盟国がフィリピンの海技資格を承認することを今後禁止することになる。)可能性をフィリピン政府に伝えた。2022年6月に新たに就任したマルコス・ジュニア大統領は、直前のドゥテルテ政権では軍出身者が続いたMARINA長官に法律家のファビア氏を据えるとともに、同年12月上旬には自らEUを訪問し、STCW条約の遵守に向けて対処することを約束した。その直後(12月下旬)には欧州委員会が承認撤回を検討していることがEU内で報道されるなどしていたが、2023年3月末にECが承認を継続する声明を発表し、長引いた問題は一応閉幕した。

公表資料からはフィリピンがすべての不備を解決したか否かが不明であるが、ECの承認継続声明において、フィリピンの船員教育・海技資格制度に対する技術的な支援を提供することと、EU籍船におよそ5万人のフィリピン人が従事していることが言及されている点からすると、EMSAがまとめた報告書の内容以外の要素も考慮されたことは想像に難くない。そこには、フィリピン人船員にSTCW条約の水準を満たす訓練を提供することなどを目指す世界海事事項国際顧問委員会(IACGMA。欧州船主協会(ESCA)、国際海運会議所(ICS)、国際海事使用者委員会(IMEC)及び国際運輸労連(ITF)がマルコス・ジュニア大統領の呼びかけに応じて2023年1月に設立。)とフィリピン移民労働省(DMA)とが協力関係を2023年1月に締結したこと、そして世界的に船員不足が懸念される状況であることが含まれよう。

4. むすびに代えて

上述の通りフィリピンは、EUから承認撤回はなされなかったものの、STCW条約の実施状況が盤石であるとは認められていない状況では、日本の機関承認制度は効果的である。当制度は、承認国自ら直接に船員教育機関における教育内容・設備を個別に確認する仕組みだからである。ちなみに機関承認制度の先行国であるデンマークもまた、フィリピンについては機関承認制度(MAAPなど7つの機関承認校を認定。)を維持している。同国は、制度見直しによってアルゼンチンなど新たに承認試験免除国(いわゆる“自動承認対象国”)を増やしつつも(目下の自動承認対象国は英米など33か国とEU加盟国)、フィリピンをそのように格上げしないことは、フィリピンの海事教育の質が依然として学校によってばらつきがあると見ている証左である。もとより、機関承認制度は日本籍船を増やしていく方針の日本にとっても有効である。日本籍船を増やすペースでは日本人船員を増加させられないために承認外国人船舶職

員が必要になるところ、機関承認制度は他の3つの承認方法よりも関係当事者の負担が少なく、かつ人数規模が見込めるからである。

私見としては、フィリピンにおけるSTCW条約の適切な実施に関する指標の一つは、MARINAが承認する海事高等教育機関の数である。かつてEMSAが指摘したMARINAの船員教育機関に対する監督の不十分さは、その数の多さであり、裏を返せばMARINA及び高等教育委員会(CHED)のリソース不足、そしてSTCW条約要件の理解不足に起因していた。最新のリスト(2022年7月13日付)では、承認されている海事高等教育機関は、延べ145校(航海系課程77校、機関係課程68校)あり、EMSAへの対応から取り締まりが厳格になった時(2015年延べ97校)から明らかに増加し、近年最多であった2013年(延べ158校)に迫る数となっている。この指標からは楽観できないフィリピンの状況について、今年度の調査においてできる限り明らかにしたい。(了)

中国の船員教育・海技資格制度

上席研究員 野村 撰雄

専門調査員 王 威

1.はじめに

中国は世界最大の貿易国として、海運を非常に重要視している。近年の経済成長と「一帯一路」イニシアチブの推進に伴い、CSSC（中国船舶集団）を代表とする造船業は急速に成長し、COSCO（中国遠洋海運集団）を代表とする海運業界も同様に発展している。

中国は、船員を供給する国としても世界で重要な位置を占めている。UNCTAD（国連貿易開発会議）の統計（2021年）によれば、中国が世界に供給した外航船員数は134,294人で、フィリピン（252,393人）、ロシア（198,123人）、インドネシア（143,702人）に次いで第4位である（第5位はインド（113,474人））。

これら多くの船員について、中国は「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」（STCW条約）の締約国として、どのような船員教育・海技資格制度を整えているかについて以下に解説する。

2.船員教育制度

(1)学校教育制度

「中華人民共和国教育法」（1995年制定）によれば、中国の学校教育制度は学前教育（6歳未満）、初等教育（6歳から14歳まで）、中等教育（15から17歳まで）、高等教育（18歳以上）、および継続教育の5つに区分される。義務教育期間は、小学校と中学校の9年間である。義務教育を修了すると、一般的には普通高校または中等専門学校（職業高校）に進学し、普通高校を卒業した場合には、大学または高等専門学校に進学することができる。

高等教育進学のための全国統一試験は、毎年6月に実施される。受験生はその試験結果を踏まえ、オンラインの「全国統一志望システム」で志望校に入学を申し込む。膨大な数の受験生（2023年は1,291万人）に対応するため、選考は3段階で行われる。

第1段階は「提前批次」（先行志望）と呼ばれ、主に芸術、体育、軍事などの専攻志望者が対象となり、統一試験の前後に追加の試験または面接がある。船員教育（甲板部として航海技術専攻、機関部として輪機工程専攻）も先行志望に指定されている。その理由としては、船員教育では身体能力が求められること、また、在学中は軍隊式に管理されることが考えられる。先行志望の対象とならない専攻の希望者は、第2段階「本科第一批次」（本科第一志望。俗に“一本”と呼ばれる）で申請を行う。その選考

に落ちた受験生は、第 3 段階「本科第二批次」（本科第二志望。俗に“二本”と呼ばれる。）で申請を行う。なお、機関部の電気技士の「船舶電子電気工程」専攻は、先行志望に含まれていないため、“一本”と“二本”の段階で申請を行う。

（2）船舶職員養成課程

船舶職員養成課程は、主に学生向けの高等教育と社会人向けの継続教育とに分けられる。部員養成課程は主に中等教育に相当する中等専門学校で行われている。船員の教育訓練を行う機関は 258 あり、その内訳は、大学 17 校、中等・高等専門学校 80 校、その他の訓練施設 161 校である。大学の職員養成課程は 4 年制で、中等・高等専門学校の教育課程は 3 年制である。船員教育を行う大学 17 校のうち、3 校（大連海事大学、上海海事大学及び集美大学）は練習船を所有しており、2 校（武漢理工大学及び広東航海学院）は海運会社と練習船を共有している（ちなみに大連海事大学、上海海事大学、集美大学及び武漢理工大学は、教育水準の高さから“4 大校”と呼ばれる。）。これら大学の練習船における乗船実習は、12 ヶ月以上であってそのうち 6 ヶ月以上を船長または高級職員の指導下であった場合には 12 ヶ月の乗船履歴が認められるが、指導下の期間が 6 ヶ月未満の場合には 6 ヶ月までの乗船履歴が認められる。

3. 海技資格制度

中国の海技資格は STCW 条約に対応して「無限航区」（無制限海域）と「沿海航区」（沿岸航海）に分類され、外航としての「無限航区」の資格には、甲板部では「船長」、「一等航海士」、「二等航海士」、「三等航海士」という職員資格と、「当直高級甲板員」、「当直甲板員」という部員資格の計 6 つが存在する。機関部では、「機関長」、「一等機関士」、「二等機関士」、「三等機関士」、「電気技士」という職員資格と、「電気技術部員」、「当直高級操機手」、「当直操機手」という部員資格の計 8 つがある。通信部では、「一等通信士」、「二等通信士」、「通用通信士」の 3 つの資格がある。通信士資格を含め海技資格は、交通運輸部が所管している。

甲板部のキャリアパス（図参照）は、船員になるための入口を海事専攻と非海事専攻に分けられる。海事専攻の場合、大学または専門学校（中等・高等）の職員養成課程を修了し、筆記試験・実技試験に合格すると、三等航海士の仮資格を取得でき、見習い三等航海士として 12 ヶ月の乗船実習（そのうち 6 ヶ月以上は船長または高級職員の監督・指導下である必要がある。）を行うと正式な三等航海士資格を取得できる。特例として、優良大学（いわゆる 4 大校が該当すると言われている。）の卒業生は、直接二等航海士の海技資格を取得することができる。

非海事専攻の場合、継続教育の航海類部員養成課程（概ね 3～6 ヶ月）の教育訓練を修了し、筆記試験・実技試験に合格すると、当直甲板員の仮資格を取得でき、見習い甲板員として 6 ヶ月の乗船実習（そのうち 3 ヶ月以上は高級職員の監督・指導下であること。）を行う。これを終わると正式な当直甲板員資格を取得できる。その後、5

年以内に 18 ヶ月の乗船履歴を有すると、試験合格後に高級当直甲板員に昇進することができる。あるいは、12 ヶ月の乗船履歴を経て、うち最後の 6 ヶ月には実習計画と訓練記録簿に従って 3 ヶ月の見習いを行い、その後の試験が免除される。また、職務訓練を受けて試験合格した後、見習いとして 6 ヶ月の高級職員の監督・指導を受けた場合には、三等航海士の道に進むこともできる。

高等専門学校以上の学歴を有する者は、職務訓練を 1 年間受けることで三等航海士資格を取得することも可能である。このルートは、非海事専攻の学生が船舶職員の道に進むために 2011 年に導入された。当初の職務訓練期間は 2 年間であったが、2020 年の改正により 1 年間に短縮された。

三等航海士になると、5 年以内に 12 ヶ月の乗船履歴を得れば試験不要で二等航海士資格を取得できる。二等航海士から一等航海士への昇進ルートは、船舶の総トン数によって 3,000 総トン以上（一級資格）と 500～3,000 総トン（二級資格）とに区分されている。

二等航海士が二級資格の一等航海士（500～3,000 総トン）へ昇進するためには、5 年以内に 12 ヶ月の乗船履歴を有し、一等航海士の職務訓練（3 ヶ月）を受け、試験に合格して一等航海士の仮資格を取得した上で、3 ヶ月の乗船実習を行うと正式資格を取得することができる。二等航海士から直接に一級資格の一等航海士（3,000 総トン以上）へ進むには、5 年以内に 12 ヶ月以上の 3,000 総トン以上の船舶で二等航海士または三等航海士としての乗船履歴を有することが条件となる。

一等航海士（一級・二級）が 5 年以内に 18 ヶ月の乗船履歴を有する場合、職務訓練（3 ヶ月）を受け、試験に合格して船長の仮資格を取得した上で、3 ヶ月の乗船実習を行うと正式資格を取得することができる。

なお、船長・一等航海士の二級資格を一級資格に昇格させるには、5 年以内に 12 ヶ月の乗船履歴と試験に合格することが求められ、その後 3 ヶ月の乗船実習を経る必要がある。2011 年の改革以降、すべての海技資格に学位要件はないが、実際に中国籍船の船長に就くには、高等専門学校以上の学位（専攻不問）が求められることが多いと言われている。機関部のキャリアパスは、ほぼ甲板部と同様であるため、紙幅の都合から割愛する。

通信部については、職務訓練を受け、試験に合格すると通用無線通信士の資格が取得でき、その後 5 年以内に 12 ヶ月の乗船履歴を備え、職務訓練と試験を経て二等無線通信士の資格を取得できる。さらに、5 年以内に 18 ヶ月の乗船履歴を有し、職務訓練と試験を受けて一等無線通信士の資格を取得できる。A3・A4 海域（A3 海域はインマルサットによる通信ができ、A4 海域は北極海など衛星通信が届かない海域）を航行するいわゆる外航船舶は GMDSS が 1 機搭載されている場合には専任 1 人、GMDSS が 2 機搭載されている場合には専任 1 人または兼任 2 人の通信士（上記いずれかの通信士資格保有者）の配置がそれぞれ必要になる。

中国は、外国で発給された海技資格を承認するために、8か国（シンガポール、マレーシア、韓国、イギリス、デンマーク、ヨルダン、タイ、イタリア）と協定を結んでいる。船長、一等航海士、機関長、または一等機関士の資格承認には、職務訓練及び筆記試験が用意されている。試験は中国語で行われるため、外国資格の承認には実質的に中国語要件が課せられていると言える。また、これら8か国に加えて、パナマやマルタなど計27か国とは、中国の海技資格が承認されるための協定を締結している。

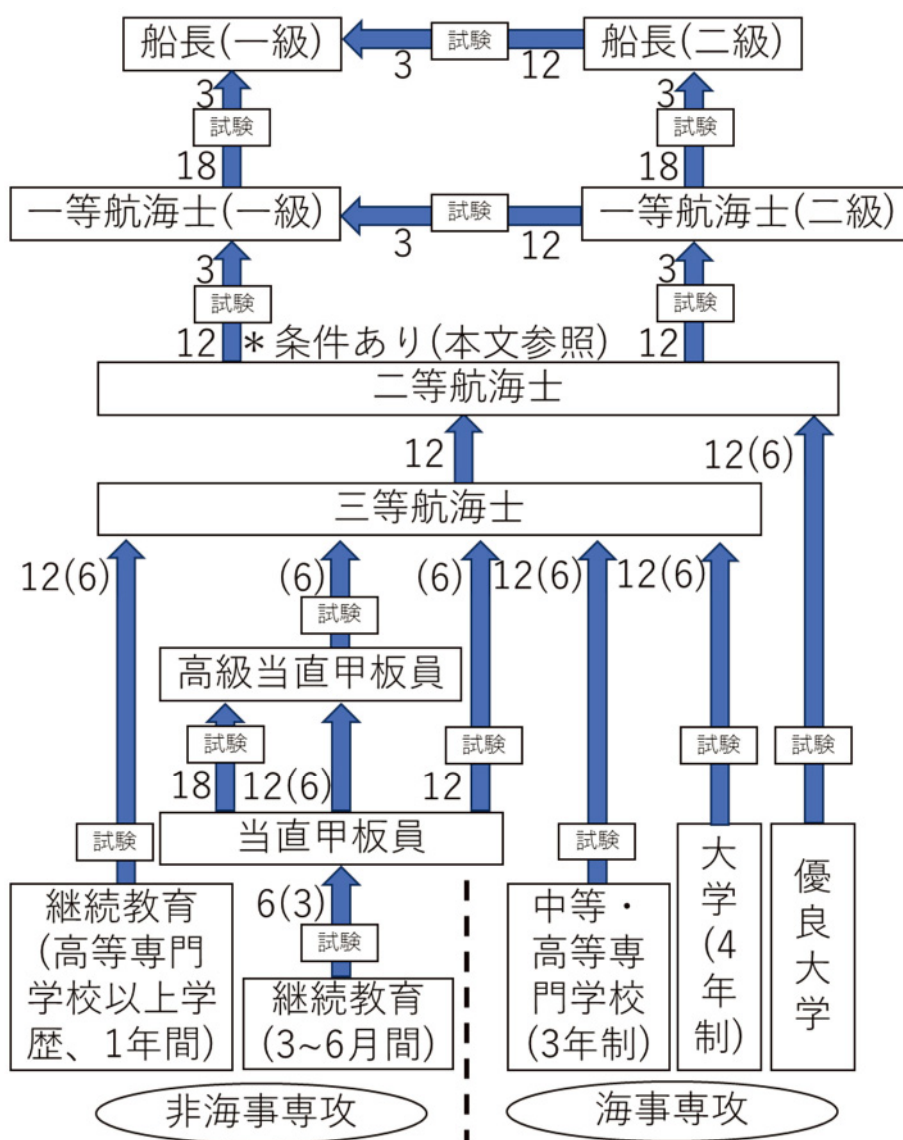
4. 終わりに

中国の海運関連産業は急成長してきたものの、ポストコロナ期の経済低迷や需給の不安定な状況により、今後は一時的であれ落ち込む可能性もある。船員教育界においては、新型コロナ禍で乗船が困難な状況を経験した多くの船員が陸上の仕事に転職したことが影を落としている。上海海事大学国際海事研究センターが公表している中国人船員供給指数（CSSDI）によれば、2020年（109.26）に前年（128.38）と比べて大幅に減少し、2012年以降で最大の減少率となった。実際、海事専攻の卒業生数で上位10校の船員職就職率は、2017年34.4%、2018年31.4%、2019年28.0%と落ち込んだ。

他方、2019年から中国籍船の船腹量は上昇へ転じており、船員需要は増えている。中国交通運輸部が公表した外航船員数（職員及び部員）を見ると、2015年（310,348人）から2018年（250,066人）に減少したものの、2020年には269,995人（職員109,091人、部員160,904人。これらのうち114,843人は外国籍船に乗船）に増加した。

中国では24歳以下の若い人の失業率が今年4月から20%を超え、3ヶ月連続で最高値を更新していることから、今後は船員職に目が向けられる可能性もある。このような状況を踏まえて、非海事専攻も含めて若い世代を船員職に導くため、今後も船員教育・海技資格制度の在り方は見直される余地があろう。また、中国人船員の不足を補うため、外国人船員をより広く受け入れるような制度も検討する価値がある。

図 甲板部のキャリアパス



注：矢印方向で、試験前の数字は乗船履歴を表し、試験後の数字は見習い期間を表す。カッコ内の数字は、高級職員の監督・指導が必要な期間を表す。

インド・ムンバイにて

上席研究員 野村 撰雄

NYK インディア
取締役 後藤 慶成

1. はじめに: インドの船員教育

2024年1月にインドに赴き、海事行政を担う海運総局や、日本のいわゆる機関承認校でもあるTMI及びMANET、また、TS Rahamanなどを訪問して、インドにおける船員教育機関をめぐる状況等についてヒアリング調査を行った。

その結果の一端を紹介すると、目下インドでは、船舶職員養成を行う高等教育機関が47校あり、そのうち24校が3年制の航海士養成課程、28校が4年制の機関士養成課程をそれぞれ設置している（一部教育機関は複数を設置している。）。日本商船隊に多く乗り組んでいると言われる船舶料理士を養成する課程は、20校が提供しており、2023年度の入学者数は2,023人であった。

これら船員教育機関に対する海運総局による監督は、総じて厳格である（その関連プログラムについては拙稿「インドの船員教育」本紙2019年10月1日参照）。そのため教育機関は、学生の出席のみならず教員の出勤についても毎日カメラ及びICチップで記録し、海運総局による定期的な確認を受け、学生は、授業に100%出席することが単位取得の前提となっている。海技試験もまた厳格であり、合格率は5%から10%とのことであった。

インドは、2004年財政法によりトン数標準税制を導入しており、適用船社は船員訓練義務を果たさなければならない。それに関連して設立されている海事訓練トラストは、女性船員の育成に対する補助金を支給しているとのことで、女性蔑視の風潮が指摘されがちな同国にあって興味深い取り組みであり、いつか詳細を論じたい。

ところで今般出張では、邦船社の現地スタッフをはじめとするインド人のみに囲まれて1週間を過ごした。小生にとってインド出張は5回目となるが、日本人同行者がいないのは初めてのことで、毎日朝から晩までインドの人と社会に独りで浸った。ここでは改めて驚きをもって日本や他の国との違いに気づかされることばかりで、毎分毎秒刺激を受け、徐々に麻痺し、そして慣れた。と思った矢先に、片側4車線の高速道路を横切る複数の人影に目が点になるということの繰り返しであった。インド現地を知らない日本人にはどうやってこの様子を伝えられるだろうかと思案し、単純なところはスマホ動画で示すことはできるものの（インド人はイエスの返事として首を振るのが本当かと以前問われたことがあったので、実際には頭を傾げるような動作、それも人によって多様であることを今回の面談者をモデルに撮影した。）、この社会全体

を包含している、あるいは構成しているものを伝えるのは、わずかな滞在経験しかない自分には無理だと悟った。

そんな中、これもインド人の特徴である臨機応変さと徹底的な親切心によって、NYK インディアの取締役として当地に赴任中の後藤慶成さんとお会いすることになった。後藤さんは、2018年4月から4年間にわたり日本船主協会（船協）の政策幹事（途中に会長秘書及び政策幹事長など兼任）をお務めの間、船協と当センターとの間の海運強化策に関する意見交換の場を通して、特に小生は諸外国のトン数標準税制調査についてご指導を賜った方である。インド人が移動中に後藤さんに電話をしてくれ、その晩にお会いした後藤さんのお話は、赴任以降のご経験からエピソードに富み、まさにインドの人や社会を知らない方がそれを想像し、理解するに役立つもので、更に独自のメッセージを持っていた。

多くの世界的な大企業のトップをインド人が務めていることはもちろん、海事社会においてもインド人が活躍していることは広く知られている。そんな彼らと彼らが生まれたインドを理解する一助として、後藤さんに次節を執筆いただいた。紙幅の都合で一部割愛せざるを得なかったのが残念至極である。

2. インド駐在経験から

(1) インド体験適齢期

女優の菅野美穂さんは、これまでで人生が激変した出来事を問われ、間髪入れず「インド旅行」と即答していた。「強烈でした。頭をパカッと開けられて、脳みそをぐしゃぐしゃと素手で触られているような衝撃を受けました」、「インド旅行は26歳が適齢期」と言及。「26歳で行くと人生がよいバランスになる。あまり若くして行ってしまうと、強烈すぎる」と語り、一度はインドへ旅行すべしと勧めていた。

確かに、社会人となり一定の年数を経て、基本的な分別を身に着けた段階であれば、インドのような異次元の環境を体験しておくことはなかなか有益だと思う。そして私流にもう一つ付け加えるならば、「人生にくたびれ始めた50代の中高年こそ、第二のインド体験適齢期」と、声を大にして言いたい。

(2) ムンバイ

私の居住するムンバイは、一般に治安は良いのだが、至るところに広がるスラム街の存在に圧倒され、また、どの車もクラクションを終始けたたましく鳴らしながら走り、パッシングも当たり前。そんな車が多数行き交う大通りを、歩行者は信号も横断歩道もないのに強引に横断していく。中には、大きな“だいはちぐるま”に商品を載せ、手で押しながら歩いて横断するツワモノも。スキあらば左右から飛び込んでくる車やバイク、縦横無尽に好き勝手に走り回るオートリキシャー、果てには、なんと逆走して向こうから突進してくる車など、もう片時も油断出来ない。片側3車線の道路に車5台が無理やり横並びにひしめき合って走る。道端を10分も歩けば靴は土ぼこ

りで汚れ、気を抜くと車にひかれそうになる。車にばかり気を取られていると、今度は道端に落ちた犬のフンを踏んでしまいそうになる。野良犬はそこらじゅうにいるので、噛みつかれないように気合い(?)が必要だ。インドでは一事が万事、こんな調子だ。

だからこそ、中高年よ、インドに来たれ!! と私は言いたい。ここに来たからにはもう、四の五の御託を並べて理屈っぽいことを言ってなどおられない。平和で安心して秩序立った日本のように、ぼーっと過ごすことなど許されない。常に何が起こるか分からない。だからここは、開き直って一発ぶちかませ!! 気合いを入れろ。インド人と相対するときは、はっきり大きな声で自己主張しよう。納得できないことはズバリ“NO”と言おう。相手の顔色など気にするな、忖度など無用。

(3) 人懐っこさから日本語ことわざ勉強会へ

一見すると、あらゆることがハチャメチャな印象を受けるインドだが、私が接する限りのインド人は皆、すこぶる親切である。それはもうお節介なくらい親切で、私が店を探してウロウロしていると、通りがかりのインド人が寄ってきてお店まで案内してくれる(ちなみに見た目は相当コワモテ)。行きつけのレストランでは、「いつも同じメニューばかりでは飽きるでしょう?」と言って、時々メニューにないものまで作ってくれる。もはや家族のような有り難い存在だ。私がホテルのATM機に忘れたキャッシュカードがフロントに届いていたことだってある。

インド人の人懐っこさも、エピソードに事欠かない。会社で健康診断を受けたあと、インド人の同僚(50代男性)に聞かれた。「後藤さん、どこか悪いところはありませんか?」、「うーん、少し血圧が高いくらいかな。」、「お金持ちはみな美食家だから、血圧高いですね。」、「ちょっと待って、みんなの前でからかわないでよ。笑」。

その数日後、彼が私の部屋に入ってきた。何やら紙袋を持っている。「先日は不謹慎な冗談を言ってしまい、申し訳ありませんでした。」、「え、何のことですか?」、「お金持ちは血圧が高いなどと。。。」、「そんなの全然気にしてないよ。」、「これ、お詫びの印に受け取って下さい。インドのチョコレートです。」、「いやいや、私はあなたのジョークにいつも楽しませてもらっている。あなたはそのスタイルを何も変える必要はないし、これからも、いつもどおりのあなたでいて下さい。また面白いジョークを期待していますよ。」と言ったが、どうしても受け取ってほしいとチョコレートを置いていった。

さらにその1か月後、また彼が私の部屋に入ってきて、「Tkigai”“Wabi-sabi”“Nintai”などと書かれた紙を見せ、「実は最近、日本文化にすごく興味があり勉強しています。言葉の意味やその背景となる考え方がこれで合っているか、添削して頂けませんか。」と言う。どうやら彼は、人生を生き抜く「解」を日本文化に求めているようだった。そんな彼から教わった日本語もある。それは「桜梅桃李(おうばいとうり)」であり、簡単に言えば、人それぞれ良さは異なるのだから、自分を人と比べる

ことなく、自分の良さを大切にしよう、といったような意味で、彼のお気に入りの言葉だそうだ。

もっと日本語のことわざを教えて欲しいと言うので、彼にはまず「隣の芝は青く見える」という言葉を紹介した。日本のことを評価してくれるのはとても嬉しい。一方で、インドにも同じように素晴らしい文化が沢山あるのでお互いに良いところを学びあおう、と伝えた。それ以降、もう一人のインド人（同じく 50 代）が加わり、日本語ことわざ勉強会が始まった。「情けは人の為ならず」、「困ったときはお互い様」、「実るほど、頭を垂れる稲穂かな」、「負けるが勝ち」等々。インドにも似たような意味の教えはいくつかあるそうだ。次は彼らにヒンズー教の要諦を教えてもらいたいとお願いしている。

(4) 私のコミュニケーション

インドの人々の多くは敬虔なヒンズー教徒であり、「輪廻転生」を信じている大人も少なくない。だから私もインド人部下と話す際は、「より良い来世のために、徳を積むことが仕事においても大切だよ」などと大真面目である。そしてそのことが日本郵船の掲げる ESG ストーリーにもつながる。即ち、「徳」の向かう先が地球であれば“E”、人であれば“S”、「徳」で仕事を回す仕組み作りが“G”といった具合だ。

そしてもう一つ、私は英語が決してそれほど上手ではないが、その代わりに最高のコミュニケーションツールを意識して多用している。それは「笑顔」である。いつも、努めて相手の良いところを見つけては笑顔で褒める。日本語だと恥ずかしくて言えないような表現も、英語なら大袈裟に言うことができる。”**absolutely fantastic !!**” “**I’m feeling great !!**” 今日もそんな言葉で一日が始まる。

しかしこれを継続するには、ちょっとした「覚悟」と「忍耐」が必要だ。人間誰しも、気分の良くないときもあれば、落ち込むときだってある。そんなときこそ、尚更大きな声で、飛び切り上等の笑顔で“**I’m pretty good**”と言おう。そう心に決めている。インド人は日本人よりも表情が豊かだ。こちらが少しでもネガティブなことを言うと、たちまち彼らの表情が曇る。そんな顔は見たくないし、こちらにも申し訳ない気持ちになる。笑顔で話しかければ、倍の笑顔が返ってくる。笑顔溢れるインドの人々との会話は、いつも明るくて楽しい。貴重な私の心の活性剤だ。彼らにはいつも感謝している。

(5) 許容し合う文化

日本が、「他人に迷惑を掛けまいとする文化」であるならば、インドは「お互いの迷惑を許容し合う文化」とでも表現しようか。人に迷惑を掛けまいと汲々としているインド人は見たことがない。皆が好き勝手に行動しており、その分、他人の迷惑行為にも気を留めることなく寛容である。自分に甘い分、他人にも厳しくないのがインド流だ。そんなインドの人々の幸福度は、むしろ日本人よりも高いようにさえ感じる。

彼らに見習うべき点は素直に、謙虚に見習おう。人には親切にしよう。お互いの迷

惑は大らかにやり過ごそう。完璧主義や減点主義からは少し距離を置いて、出来ることから少しずつ始めよう。そんなことを考えていたら、故赤塚不二夫さんに対するタモリさんの弔辞が頭に浮かんだ。「あなたの考えは、すべての出来事、存在があるがままに、前向きに肯定し、受け入れる、それによって人間は重苦しい陰の世界から解放され、軽やかになり、また時間は前後関係を断ち放たれて、その時その場が異様に明るく感じられます。この考えをあなたは見事に一言で言い表しています。すなわち『これでいいのだ』と。」

そうだ、もしもバカボンのパパがインドに駐在していたら、「これでいいのだ」とばかりにインド生活を誰よりも謳歌するのではないか、きっとそうに違いない。よーし、自分も負けてはいられない(笑)!! そんな風に考えれば、いつの間にか夢や目標を見失った中高年も、少しは背筋がシャキッと伸びるのではないか。私はこの考えをインド人相手に英語で説明する際、「人生の **Re-activation** (再活性化)」と呼んでその効能や必要性を説き、だからインド訪問は 50 代が良いのだと力説して、インドの奥深い素晴らしさ(?) に言及している。

とあるインド人社長にこの考えをお話したところ、彼はこのことを“デタッチメント”、即ち、俗世の苦しみから解脱するヒンズー教の教えにも通じるものとして大いに関心を示して下さった。“デタッチメント”の象徴とされる蓮(ハス)は、泥沼の中から真っすぐ伸びて神々しい花を咲かせる。我々も、日々起こる様々な出来事に心を乱されることなく、真っすぐ大らかな気持ちで、お互いの長所に意識を当てて人生を楽しもう、という趣旨のようだ。インドの人々から教わることは実に多い。

自分がこの年齢でインドに来たことには、何か大いなる意義があると感じざるを得ない。この不思議なご縁に、心から感謝している。このインドで自分の人生は確実に、“再活性化”されつつある。この頂いた御恩を、残りの人生でどうお返ししていこうか。どのように生かして、これからインドや日本、いや世界中の、自分の周囲の皆さんと喜びを分かち合っていけるのか。これは自分の使命だ。そんなことを考えながら、さあ今日も一日、自分の目の前に現れる、一人でも多くのインド人を笑顔にしよう。そんな人生は実に心豊かで楽しいものだ。

【参考：車線に構わないムンバイの一般道】



(野村撮影)

野村撰雄（本稿 1 執筆）のむら・せつお 98（平成 10）年上智大法卒、同大学院法学研究科博士後期課程単位取得満期退学、同大学法学部助手を経て、07 年 4 月に日本海事センターへ。23 年 10 月から現職。74 年 2 月 19 日、神奈川県生まれ。

後藤慶成（本稿 2 執筆）ごとう・よしなり 91（平成 3）年慶應義塾大経卒、日本郵船（株）入社。2018 年 4 月 1 日～2022 年 3 月 31 日 日本船主協会 政策幹事うち 2021 年 7 月 1 日～2022 年 3 月 31 日までは政策幹事長就任 1968 年 4 月 16 日、東京都生まれ