

第2章 | 事業の軌跡

第1節 ◎ 海洋

「次世代に海を引き継ぐ」ために

海洋事業の
10年マシ海峡のフィリップチャンネル入口に位置する
ジャンガット灯台棧橋とジャダヤット号
【インドネシア領】

海洋分野におけるこの10年は、「船から海へ」そして「海に守られた日本から海を守る日本へ」と展開していく中で、「次世代に海を引き継ぐ」を事業方針として、①人材の育成、②つながりの構築、の2点に重点を置いて事業を推進してきた。

海洋の問題はさまざまな要素が複雑に絡む上に、多様な関係者が関与する。その解決のためには、分野ごとの縦割りの壁を超えるとともに、関係者が連携して取り組むことが必要不可欠である。また、比較的身近で目に見える海の上の問題だけでなく、一般的には分かりづらい海の中の問題にも目を向ける必要がある。さらには、世界中の海は領海の壁を超えてつながっており、一国だけでは解決できない問題も少なくない。

こうした海洋の問題を解決するためには、分野を超えた総合的な視野や知識と能力を持った人材、国・地域の壁を超えて国際社会の中で協調

し活躍できる人材を育成していくことが重要となる。そこで、「海の世界の人づくり」事業として、国際海洋法裁判所や国連法務部海事・海洋法課などの国連関係機関、世界海事大学、東京大学および国際海事大学連合などの教育関係機関などと連携し、人材育成事業を推進してきた。これまでに世界110か国、累計750人以上の人材を育成している。

もう一つの重要なことは、多様な関係者が分野や立場、利害関係を超えて連携し、お互いの強みを持ち寄るとともに弱みを支え合うことで問題の解決を目指す一体感・連帯感、すなわち「つながりの構築」である。

国内においては、拠点を整備し地域と海をつなぐを紡いでいく「渚の交番」プロジェクトをはじめ、造船分野における技術伝承や人材育成においても、造船関連事業者をはじめとする産官民学の多様な関係者とのネットワークを生かした取り組みを

行ってきた。日頃より培った、この多様な関係者とのつながりは、2011年3月11日に発生した東日本大震災の復興支援においても重要な役割を果たし、単独では実現不可能な復興支援事業の企画、実施へと実を結んだ。

海外においては、マラッカ・シンガポール海峡における国際協力体制の構築を推進しているが、この事業においては、関係者のつながりを構築することに加え、つながりを維持し、問題解決を推進するための枠組みづくりにも取り組んでいる。

2012年は、国連海洋法条約が採択されてから30年、日本では、2007年に海洋基本法が制定され、2008年に海洋基本計画が策定されてから5年目という節目となる。くしくも同じ年に財団が創立50周年という節目を迎えた今、「次世代に海を引き継ぐ」ために、志を新たにしていきたい。



海の安全講座で、海に関する知識を学ぶ子どもたち
【大分県、2008年10月】



大型研究船を使った海洋科学体験研修で、デッキ掃除する高校生【静岡県駿河湾、2008年8月6日】



新しい国際基準に対応する救命艇の技術開発
【大阪府堺市、2009年9月】



東日本大震災で被災した海岸のがれきり撤去を手伝う子ども
【宮城県石巻市、2011年6月】

「海の世界の人づくり」事業の推進

◎「次世代に海を引き継ぐ」ために

現代の人間の営みは急速に肥大化し、海の本来持つ回復機能を超えたペースで海洋を汚染し、魚資源の乱獲や生態系の破壊が続いている。人類の共有財産である海は、一見無限に利用できるもののように思えるが、このままでは我々の世代で使い尽くされてしまうかもしれない。現代に生きる私たちは、海を守り、秩序を保ち、持続可能な状態にして「次世代に海を引き継ぐ」責任を負っていることから、早急に動き出さねばならない。

この責任を果たすため、日本財団では世界の有力な研究機関や大学、各国政府、NGO、国際機関などと連携し、「海の世界の人づくり」事業を展開している。海は国境を超えてつながっており、海に関わる多くの問題は一つの組織、一つの国の取り組みだけで解決を図ることは困難である。さらに、さまざまな要因が複雑に絡み合っているため、従来のような特定分野の専門的な議論や研究だけでは解決することが難しい。そのため、幅広い分野において人材を育成するとともに、分野を超えて俯瞰的な視点で問題を捉えることができる人材を育てることを重視してきた。さらに育てた人材が、組織レベルの利害関係や専門分野の壁を超えて協力していくことができる、分野横断的な「人のつながり」を作ること常を念頭に置いてきた。このような人材育成とネットワークづくりは財団の海洋分野における基幹的な事業となっており、その規模の拡大とともに、国際社会での注目も高まっている。



国連海洋法条約30周年記念会議にて唯一民間人として国連の場で講演する会長世川陽平(前列右端)
[国連本部、2012年6月]

◎海外での事業展開

海洋に関する諸問題への取り組み方には、国によって大きなバラつきがある。特に開発途上国においては、海洋関係の法制度づくりやその執行のための機関の整備など、さまざまな面で後れを取っている状況がある。財団は、そのような各国の状況や人材ニーズを勘案しながら、海外での人材育成・ネットワークづくりを推進してきた。

右ページの表は、2012年6月現在、財団が海外で実施してきた人材育成事業のパートナー団体と、団体ごとの累計奨学生数を示すものである。輩出した奨学生(日本財団フェロー)の総数は110か国753人に上る。

以上の奨学金制度に加え、31か国の54大学からなる国際海事大学連合への支援を通じて、世界の海事関連大学のレベルアップを図るとともに、大学同士、あるいは大学と世界の海事関連機関とのネットワークを強化している。

さらに、世界海事大学と国際海事法研究所に「日本財団寄附講座」を設置し、奨学生の在学中および卒業後もさまざまな活動についてサポートするために指導陣を配置している。

海外での事業は今後も拡大していく予定であり、今後10年間で日本財

団フェローの数を倍増させることを一つの大きな目標としている。同時に、今後は先進国・途上国といった枠組みを超えたネットワークの形成と活用も強化していく予定である。

◎国内での事業展開

日本国内においても、分野を超えた俯瞰的な視点で問題を捉えることができる人材を育てることは急務である。日本の海洋に関する知見は、これまで個々の分野においては世界のトップレベルを誇ってきた。しかし、そうした知見全体を高い視点で捉え、総合的な海洋政策・海洋研究を行い、さらには諸外国と協力して海に関わるさまざまな課題に取り組める人材の育成体制は十分ではなかった。そこで、2008年度より東京大学、横浜国立大学および京都大学において、「海洋の統合的管理」や「森里海の連環」といったテーマで講座を開設し、さらに同講座の受講者に対して留学や海外インターンシップ活動を奨励するなど、学際性および

表: 「海の世界の人づくり」奨学金事業の実施機関と奨学生の人数

団体名	奨学生累計(人)
世界海事大学 World Maritime University	429
国際海事法研究所 International Maritime Law Institute	86
大洋水深総図委員会 General Bathymetric Chart of the Oceans Guiding Committee	48
カーディフ大学国際船員研究センター Seafarers International Research Centre	28
国連法務部海事・海洋法課 Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea	70
国際海洋法裁判所 International Tribunal for the Law of the Sea	29
海洋管理ネットワーク International Ocean Governance Network	13
国際海洋観測機構 Partnership for Observation of the Global Oceans	40
ブリティッシュ・コロンビア大学 The University of British Columbia	10
総計	753

国際性に秀でた人材の育成に取り組んでいる。

また、2011年度からは海上保安庁との連携・協力のもと、海上保安大学校において日本を含むアジア各国の海上保安機関職員に対する教育・研修プログラムを設置している。この講座ではグローバルな視点を持った海上保安官の育成とともに、1年間の共同生活を通じて、国を超えた海上保安官同士のつながりを築くことを目指している。さらに、人材育成をリードする国際拠点となるべく、世界初となる海上保安分野の大

学院の設置を計画している。

今後は国内で一連の日本財団講座を修了した学生に、海外の日本財団奨学金事業にチャレンジしてもらうなどの事例を増やすとともに、国内外の事業をより緊密に連携させ、「海の世界の人づくり」事業全体としての効果を高めていく予定である。

世界の海を取り巻くさまざまな問題の解決を目指し、財団は国内外を問わず世界中のフェローたちと手を携え、今後ますます、さまざまな事業を推進していく。



日本財団フェローの奨学生と指導陣の集合写真
[ブリティッシュ・コロンビア大学、2012年2月]



海上保安庁の観閲式に参加したアジアからの研修生
[東京・晴海ふ頭、2012年6月]



アジアからの研修生の逮捕術訓練
[海上保安大学校、2012年6月]

◎「日本の生命線」マ・シ海峡

北側はマレー半島とシンガポール島、南側はスマトラ島などのインドネシアの島々に挟まれたマラッカ・シンガポール海峡(以下、マ・シ海峡)は、アジアと中近東、ヨーロッパをつなぐ、国際的な海上交通の要衝である。全長約1,000キロメートルの狭くて浅い海峡を、世界の石油供給量の約3分の1、世界貿易量の約半分が通過している。日本にとっても、輸入原油の8割以上が通航しており、マ・シ海峡は「日本の生命線」ともいわれている。

輸送船舶が1か所に集中し混雑する、世界でも比類がない輻輳海域だが、通過船舶は今後も増え、2004年の9万4,000隻から2020年には50%増の14万1,000隻にも達すると予想されている。それとともに船舶事故のリスクも急激に高まっている*1。しかも近年、LNG(液化天然ガス)や化学薬品などの危険物輸送も増加傾向にあり、甚大な事故につながる危険性が增大している。

◎海峡利用国・利用者の社会的責任

マ・シ海峡の主要部分は沿岸3国(インドネシア、マレーシア、シンガポール)の領海であり、国連海洋



船舶事故は海峡の通航に多大な影響をもたらす

法条約に基づくならば、航路標識の維持・整備など海峡の安全管理は沿岸3国の責任と負担において行われるものだと考えられる。しかし、船舶の通航量が増えるにつれ、沿岸国が直接受ける利益に比べて、沿岸国の航行安全対策の責任を有する範囲は広く、費用負担は通常のレベルをはるかに超えて過重なものとなってきた。これまでの沿岸国の努力だけでは、同海峡の危険で不安な状況を継続的に排除することは難しくなったのだ。

このため日本財団は、従来の古い考え方や法律に基づく責任だけでなく、マ・シ海峡の直接的受益者である海峡利用国・利用者など多様なアクターに対し、「社会的責任」という見地からも、同海峡の航行安全と環境保全に対する役割を積極的に果たしてもらおうという新しい概念を提唱

世界に比類なく船舶が輻輳するマ・シ海峡



大型船舶の航行安全に欠かせないブイ(浮標)の設置・維持・管理に支援(マ・シ海峡インドネシア領海内のドリアンストレットのブイ)

した。

財団は、1969年から40年以上にわたりマ・シ海峡の航行安全および環境保全に貢献*2し、沿岸3国との「つながり」を構築してきた。具体的には、水路測量、沈船除去、灯台や浮標などの航行援助施設の整備、船舶の寄贈などである。こうしたハード支援を実施する中で、沿岸3国との信頼関係を醸成し、「海の世界の人づくり」事業*3などのソフト支援を通して、沿岸3国の関係者との個人的なネットワーク*4も構築。この「つながり」と「信頼」が、新たな概念の具現化に向けて、沿岸3国と密接に協力しながら進める「原動力」となった。

2007年、沿岸3国と協力して「マ・シ海峡協カメカニズム」を構築し、翌年にはそのもとに「マ・シ海峡航行援助施設基金」を設置した。海峡利用

に関わる、国家・国際機関・NGO・国際海運業界・民間企業などが「社会的責任」という観点から、同基金に自主的な資金を拠出する枠組みを作ったことで、「海峡の持続的な安全を実現させる」概念の具現化が始まった。

基金設立からこれまで、財団が毎年基金に必要な金額の3分の1を拠出してきたこと*5など、同海峡における民間としての役割を果たしてきたことが契機となり、7つの国家や機関などが合計5,500,000米ドル(≒5.5億円)以上もの資金を拠出した*6。財団は、こうした国家・機関などとも新たなつながりを構築することができた。マ・シ海峡の持続的な安全の実現に一步一步近づいているといえる。

海運業界においては、17世紀に「国際法の父」と呼ばれるフーゴー・グロティウス(オランダの法学者)が



世界海事大学を卒業する「海の世界の人づくり」事業の奨学生たち(スウェーデン・マルメ市、2011年12月)



航行援助施設基金資金拠出署名式での日本財団と沿岸3国(インドネシア、マレーシア、シンガポール)の代表団 [マレーシア・クアラルンプール、2009年7月]

その著書『自由海論』において確立した「海洋の自由」を根拠に、通過航行をするだけの船舶は安全のために自らが負担を負う必要はないという旧来の考えが、半ば常識ようになっていた。それに対し、財団は企業の社会的責任(CSR)の専門家や先駆的なCSR活動を実践している企業を招聘し、海運企業のCSR活動に関するセミナーを開催するなど、海運業界に新たな概念を理解してもらうための取り組みを行ってきた。その結果、海峡利用者である海運業界が、自らの持続的な発展とそれを支える社会への投資としてのCSRという観点から、自ら応分の負担をして航行安全を支えるという考えに理解を示しつつあることは画期的な事柄である。

今後は、海峡利用者をはじめ、さらに多くのステークホルダー(あらゆる利害関係者)にこの概念について理解してもらうとともに、積極的な貢献を促し、マ・シ海峡の持続的な安全を実現させたい。加えて、ステークホルダーが自主的な貢献をする「モデル」として、海の世界に限らず、さまざまな国際的問題の解決に当たり、良き前例にしたい。

- *1 一般財団法人運輸政策研究機構『マ・シ海峡の航行安全対策等の費用対効果と費用負担に関する調査報告書』(2007年)
- *2 マ・シ海峡に関する事業に総額150億円以上の支援実績
- *3 前項を参照
- *4 沿岸3国の奨学生は累計74人(2012年6月現在)
- *5 2007年9月にシンガポールで開催された「マラッカ・シンガポール海峡の航行安全と環境保全向上のための会議」で日本財団会長笹川陽平が表明。財団は、2008年に実施した調査を含め、2011年までに合計6,241,000米ドルを拠出
- *6 2012年3月末現在の金額。1米ドル=100円で計算

日本における総合的
海洋管理の実現に向けて

第10回海洋基本法研究会[東京全日空ホテル会議室、2006年12月]

◎顕在化する海洋問題

海に関する法の歴史は非常に古く、紀元前、古代ギリシャ時代にまでさかのぼるといわれている。ローマ時代(紀元前30年～330年)になると、海はすべての人々に開放され、私的な所有や分割が禁止される「自由な海」として確立された。大航海時代の1500年代になって海を領有しようとする動きが出てきたが、基本的には狭い領海の外側の広大な海を誰でも自由に開発・利用できる「海洋の自由」という考え方が長く受け継がれてきた。

しかし、科学技術が発展するにつれて、それまで3海里^{*1}と決められていた領海の幅や水深200メートルまでの大陸棚の定義は、時代遅れなものになってしまった。さらに、無秩序に「自由な海」の開発・利用を進めてきた結果、海洋環境汚染や海

洋資源枯渇などの海洋問題が顕在化した。

◎管理という考え方

20世紀後半、このような状況を踏まえて、それまで誰でも「自由」に開発・利用できた海を「管理」という新たな考え方が生まれた。そして1994年には、ほぼ半世紀にわたる長い年月と、国々の利害と、多くの人々の英知が注ぎ込まれた国連海洋法条約がついに発効した。ここに「海洋の諸問題は全体として検討され、総合的に管理される必要がある」と規定されたことで、「各国が海を管理する」という概念と国際法的枠組みが確立した。また、地球サミットで「持続可能な開発原則」および「行動計画アジェンダ21」が採択されたことなどを通して、海洋管理の政策的枠組みも形成されていった。これ

らによって海洋の開発・利用・保全などに総合的に取り組み、海の恩恵を将来の世代に引き継いでいく世界共通の枠組みができ、国際的取り組みが始まった。

一方、日本は周囲を海に囲まれ、世界第6位の広大な海を有していることに加えて、海運・造船・水産・科学技術など多くの分野で世界トップの水準にあった。しかしながら日本は、海洋のパラダイムが「海洋管理」へ大きく転換したという認識が薄く、海洋問題への総合的取り組みという点で各国に大きく後れを取っていた。総合的な海洋政策の策定もなく、広く関係者が参加して海洋の開発・利用・保全を総合的に調整する手続きも定めていなかった。さらに海洋行政が10以上の省庁に縦割りに細分化されているのは、総合的な海洋管理を推進するのは困難であった。また、非政府部門の活動や研究にも

行政の垣根が分断の影を落としていて、こちらも総合的な取り組みは盛り上がりや欠いていた。

◎日本財団の取り組み

日本財団は個々の行政区分や専門領域にとらわれない立場から、日本に海洋管理を根付かせるために、「海洋基本法」の制定に向けて取り組んできた。2000年からは海洋管理研究会を設置し、諸外国の海洋政策の研究、内外の海洋関係機関との意見交換、研究者・行政・メディア関係者などによる研究セミナーの開催などを行い、日本の海洋政策の在り方について議論を深めてきた。2001年末には400人を超える研究者・政策・行政担当者・民間海洋関係者・メディア関係者などに「海洋政策に関するアンケート調査」を実施した。その結果、日本には大陸棚、排他的経済水域、領海、沿岸域のすべてを統合

し、個別の海洋関連法令の上位規範となり得るような、海洋管理の基本理念を踏まえた法律が明示されていないことが再認識された。そのため財団は、2002年に「海洋と日本:21世紀における我が国の海洋政策に関する提言」、2005年には海洋政策研究財団と共同で「21世紀の海洋政策への提言」を日本政府に提出し、海洋基本法の制定と海に拡大した国土の管理の重要性を訴えた。これらの取り組みが契機となって、日本政府もすぐに海洋基本法制定に動き、2007年には海洋基本法、翌年には海洋基本計画が策定された。

このように財団は、日本が自らの海を管理するための法的・政策的枠組みの構築に貢献してきた。しかし、これは国連海洋法条約が掲げる総合的海洋管理の理念を具現化するための第一歩にすぎず、今後はますます具体的な取り組みが求められる。財団としても、次世代に豊かな海を引き継ぐために、今後も積極的に事業を展開していきたい。

*1 3海里=約5.6キロメートル。なお、現在の領海は12海里(約22.2キロメートル)



海洋基本法制定記念式典[恵政会館、2007年10月]

◎地域と海のつながりに着目して

2007年に施行された海洋基本法においては、基本的施策の一つとして、海と陸を一体に捉え、さまざまな関係者が協力し、共通のビジョンを持って地域づくりを行う「沿岸域の総合的管理」が取り上げられた。これを受けて、各自治体レベルで従来の行政分野を横断する協議会の設立、地域レベルでの海洋基本計画策定などの動きが期待されている。しかし、これまで取り組むことなかった分野横断的な連携づくりは順調には進んでおらず、具体的な政策の実施にはまだ時間がかかりそうな状況である。

その一方で、地域には海の問題と陸の問題とを一体的に捉え、問題解決のために自ら立ち上がるようとする人たちがいる。日本財団はそのような人たちを発掘し、行政やさまざまな市民団体と連携しつつ、次世代に海を引き継ぐため、地域と海のつながりに着目した「渚の交番」プロジェクトおよび「Sea Bird」プロジェクトに取り組んだ。

◎「渚の交番」プロジェクト

自治体の安全管理のもと開放される夏季の海水浴場以外でも、海は季節を問わず、さまざまな活用可能性を持っている。一方で海の活用の際に懸念されるのが、水難などの事

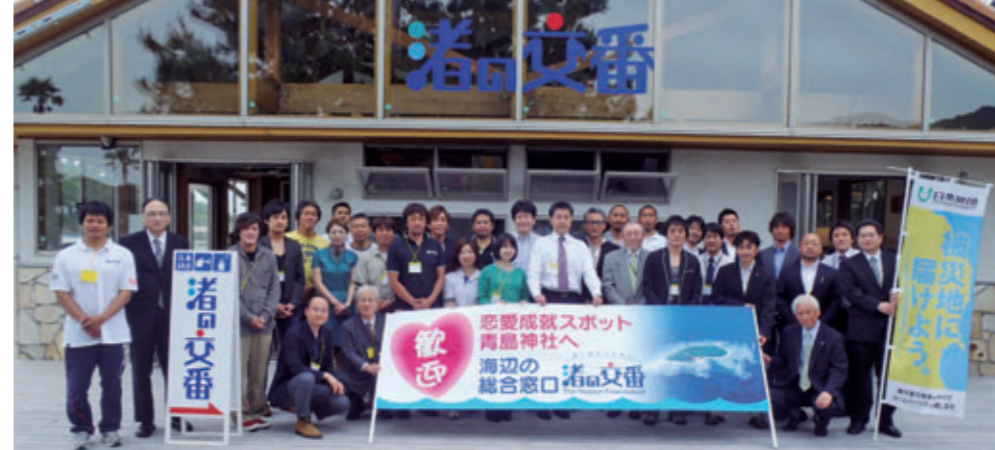
故のリスクである。事故は個人の命を脅かし、多くの人の足を海から遠ざけてしまう。安全は、海を地域資源として活用していく上での前提条件といえるかもしれない。

さらに、海水浴・釣り場・マリーナなど、個別の利用目的に特化した施設や特定の期間だけオープンする施設はあっても、多様な目的を持った人が、年間を通じて利用できる場所はこれまで存在しなかった。そのため、人と海の関わりは限定的になり、地域資源としての海の活用も進まない状況となっている。

そこで財団は、安全管理のノウハウを持つ人材が常駐し、さまざまな海の利用者と地域を結び窓口の役割を果たす「渚の交番」を整備するプロジェクトを実施してきた。

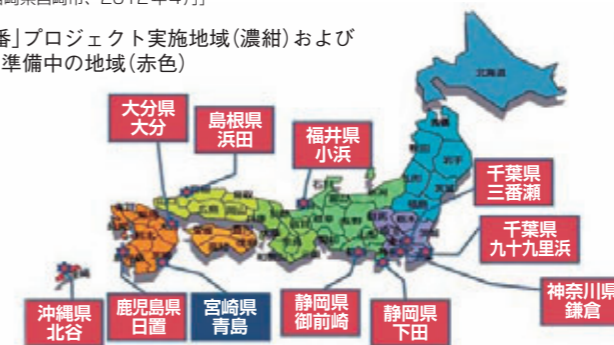
この事業は、2008年度に宮崎県の青島海水浴場で安全管理の活動をしていたNPO法人宮崎ライフセービングクラブに、海水浴場にとどまらず、地域を広域的にパトロールし、防犯や安全啓発を行うための青色回転灯装備車(通称:青パト)を提供したことからスタートした。2010年6月には「渚の交番」施設がオープンし、社団法人宮崎市観光協会をはじめとする地域のさまざまな団体と連携しながら、海を切り口とした教育・環境保全・スポーツ・観光振興、海と中心市街地の店舗を結ぶキャンペーンな

Sea Bird合同パレードにて[佐賀県伊万里市、2010年6月]



渚の交番フォーラム[宮崎県宮崎市、2012年4月]

図1:「渚の交番」プロジェクト実施地域(濃紺)および取り組み準備中の地域(赤色)



ど多岐にわたる事業を展開し、海を起点とした地域活性化の事例として次第に注目され始めている。

さらに、宮崎の事例を知り、自らの地域で「渚の交番」プロジェクトを行いたいと考える人たちが全国各地で次々に手を挙げた。2012年10月現在、宮崎に続いて「渚の交番」プロジェクトに取り組むための準備を行っている地域は全国で10か所(図1)である。また、各地の担い手は、渚の交番フォーラムなどを通じてつながり、互いに切磋琢磨するとともに、他の地域と協力することによって、新しい「海と地域とのつながり方」を社会に発信しようとしている。

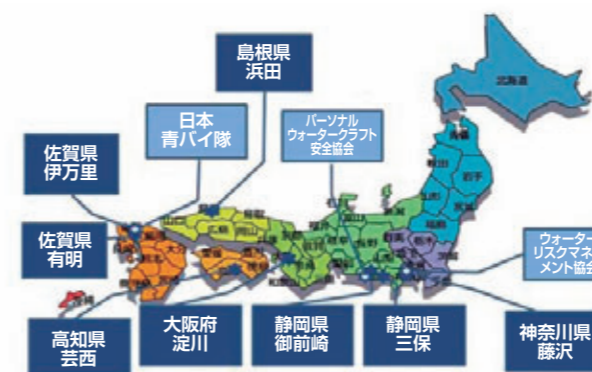
◎「Sea Bird」プロジェクト

近年、水上バイクは海水浴場近辺での危険行為や示威的行為、暴走を

行う一部の乗り手によってイメージが損なわれ、海の利用者の中で悪者のような扱いを受けることが多くなった。町と同様、海もマナー違反や違法行為が目立つようになれば、人々の足は遠のき、活気を失ってしまう。実際に、一般客に配慮して、特定水域での水上バイク利用禁止を条例化する自治体も現れるなど、水上バイクのユーザーは肩身の狭い思いをしなければならない状況に陥ってきている。

このように、危険な存在として海から人を遠ざける要因になりつつある水上バイクを、人と海をつなぐための手段に変えるための活動が「Sea Bird」プロジェクトである。水上バイクは気軽に子どもたちを海上に連れ出すことができ、海を身近に感じてもらえることができる乗り物の一つ

図2:「Sea Bird」活動実施地域(濃紺)および推進団体

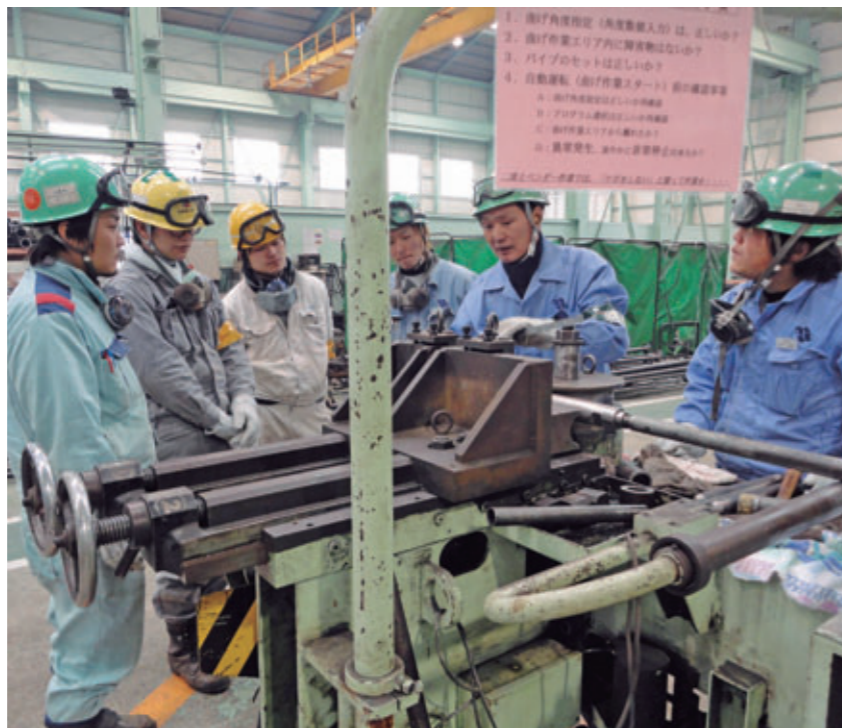


である。また、機動性が高く、時化の海や船の入れない浅瀬なども航行することができ、レスキューにおいて大きな力を発揮する機材でもある。「Sea Bird」プロジェクトにおいては、このような水上バイクの特徴をうまく生かしながら、海洋教育、海での安全啓発活動、レスキューなどに活用することによって、人と海を近づける取り組みを行っている。

このような取り組みは、佐賀県伊万里市で水上バイクのユーザーが自主的に地域で行っていた活動を原型としている。財団はこの活動を全国に広げるため、中核的役割を担うNPO法人日本青パイ隊の設立を支援したほか、人命救助への水上バイクの活用を推進するNPO法人ウォーターリスクマネジメント協会、水上バイクのメーカー・販売店の連盟でありユーザーへの安全啓発を行ってきたNPO法人パーソナルウォータークラフト安全協会の2団体とも連携し、財団を含めた4団体でプロジェクトを推進していく体制を整備した。

Sea Birdの活動は、2011年度の全国展開開始以来、水上バイクの愛好者、レスキュー関係者などの賛同を集め、順調に拡大が続いている。2012年10月現在、Sea Bird活動を実施しているチームは全国で8か所(図2)となっており、それぞれの地域で、さまざまな団体と連携を取りながら、水上バイクを地域のために活用する方法を模索・発信している。

造船所への取り組み



各造船所の新入社員が合同で配管研修を受けるため、造船所ごとに作業服の色が違う[広島県尾道市、2012年2月]

◎10年後、20年後の造船業を見据えて

日本の造船業は、現在世界第3位の竣工量を誇っている。しかし、2000年まで我が国は30年以上にわたり、世界第1位の座を占め続けていた。2000年から2010年の10年間で中国と韓国が次々と設備を增強し、日本を追い越していったのである。このままでは、日本の造船業が危うくなる。手遅れになる前に10年先、20年先を見据えた対応策を打ち出す必要があった。

そこで2004年、造船技能者の人材育成の在り方に関する調査^{*1}を実施。問題を明確にした上で、その対応策として社団法人日本中小型造船工業会を通して造船技能開発センターを設立し、人材育成事業を開始した。さらに、造船所の大きな課題であり、企業としての存続にも影響

しかねない労働災害事故を防ぐため、社団法人日本造船協力事業者団体連合会を通じて安全体感教育事業を開始した。

◎造船技能開発センターによる技術の伝承

日本の造船事業を支えてきたのは熟練者が持つ匠の技であった。造船に使われる鉄板は、レーザーによりそれぞれのパーツ(ブロック)で使用される大きさに切断される。その後、「撓鉄」と呼ばれる鉄板を水と火で撓める(=曲げる)技術や、鉄板同士を結合する溶接技術により、その姿をブロックへと変えていく。そこには熟練した職人による高い技術が必要であり、その技術こそ日本が世界に誇る質の高い船舶を供給できた源だった。

しかし、団塊の世代の大量退職に



熟練者が他社の職員にも撓鉄研修で職人技を教えている[広島県尾道市、2011年10月]

より、匠の技の継承が困難となるという問題が顕在化してきた^{*2}。もしこの高い技術が失われてしまえば、船の性能や強度にも影響を及ぼし、受注がさらに減る事態が懸念された。

このため造船に必要な技術や職人の技を次の世代に引き継ぐことを目的に設立されたのが造船技能開発センターである。ここでは新入社員を対象に基礎的な技術を身に付ける新人研修コースと、撓鉄のような匠の技を身に付ける専門研修コースが用意されている。これらの技術は建造される船舶の質を高める上で重要な要素であり、研修を通して、本来は競合している各造船所の職員同士が切磋琢磨し、技術の向上を目指す場ともなっている。

2004年から2011年までの8年間で2,008人が新人研修を、810人が専門研修をそれぞれ受講し、初期の研修を受けた職員の中には近年インストラクターになる者が出るなど、確実に技能が伝承されてきている^{*3}。現在では全国6か所に同センターが設置されており、毎年定期的に全センターが集合し研修内容を共有・改善することで、さらに質の高い研修とするための努力を続けている。

同業者同士が一丸となり、お互いの技術やノウハウを共有・向上し合うシステムは他に類がなく、造船以外の製造業や大学・研究機関などからの視察が引きも切らないなど、その効果が注目されている。造船業界が生み出したこのシステムが他の産業にも波及し、産業界全体の向上につながることを期待したい。

◎安全体感教育を通して事故を減らす取り組み

船舶を建造する造船所の現場は、対象船舶が巨大(長さ100～300メートル)なため、作業場は通常屋外である。材料の鉄板は冬になると

氷のように冷たく、夏は炎天下にさらされ、やけどするほど熱くなる。また高い場所での作業が多いことから、転落・落下事故の危険と隣り合わせている。

装備する機材や船舶のパーツ(ブロック)は規模が大きいため別々の場所で作られ、最終的にドックにおいてすべてのブロックが溶接され組み立てられる。一つひとつのブロックは数十トン～数百トンにも及び、これを大型クレーンで空中に吊り上げながら移動する。移動中やブロック同士の溶接中に少しでもずれたり落下したりすれば、重大な人身事故に直結することから、極めて危険な労働環境といえる。

造船所における事故は、毎年約5,000件発生^{*4}しており、この状況が続けば人材面でも経済的にも損失は増大し、企業の存続にも影響しかねない重要な問題となっていた。

このため財団は社団法人日本造船協力事業者団体連合会を通して、造船所における事故の減少を目指して、安全体感教育を2007年から現在に至るまで実施している。この事



溶接研修[広島県尾道市、2011年12月]

業は移動式体感施設を全国の造船所に持ち込み、日頃の作業に潜む危険を受講者(造船所の作業員)が実際に見慣れた設備や器具を使用して体感することで、危険に対する感度を取り戻し、事故の防止につなげる取り組みである*5。

その教育効果は高く評価されており、2010年度からは^{いんのしま}因島造船技能開発センターにおいても安全体感施設が設置され、施設の利用を希望する全国の造船所の作業員は誰でも受講ができるようになった。2009年から2011年の3年間で受講者数は合計約6,500人、受講者における事故発生率は約30%減少している。

このような大きな取り組みに発展したのはひとえに、作業員の命を守るため全国の造船関連業界が一丸となって取り組んだ結果といえる。そこには、それぞれの施設で生まれた新たなアイデアや実際に行っている取り組みを情報共有できる強いネットワークが育まれており、今もなお成長し続けている人材育成事業である。

- *1,2 海洋政策研究財団『今後の造船技能者人材育成のあり方』(2004年)
- *3 日本中小型造船工業会『人材育成事業の成果』(2012年)
- *4 日本中小型造船工業会『中小造工労働災害発生状況推移』(2011年)
- *5 日本造船協力事業者団体連合会『出張型災害疑似体験教育事業について』(2012年)



指の挟まれ事故を竹の棒で再現[岡山県倉敷市、2011年7月]



転落事故の衝撃をサンドバッグで再現[岡山県倉敷市、2011年7月]



感電事故を体感[長崎県西海市、2011年11月]

東日本大震災における海の復興支援事業



被災船舶への緊急融資により新造された漁業取締船「東風」の進水式[長崎県長崎市、2012年5月]

◎海を介した「つながり」に 支えられてきた東北

日本人は古来、海に囲まれ、海に生かされ、海に寄り添いながら、海とともに生きてきた国民である。とりわけ、日本有数の水産業の盛んな地域であり、多くの人が直接的あるいは間接的に海に関わり生計を立ててきた東北地方沿岸部の人々の生活は、海との関わりなくして語ることはできない。この地域に伝わる生活や文化は、「家族」と「地縁(コミュニティーのつながり)」という海を介した二つの「つながり」によって支えられてきたといっても過言ではない。

しかし、2011年3月11日の東日本大震災では、南北500キロメートルにわたる沿岸部が津波に襲われ、海は一瞬にして、人々の命や生活文化の基盤を奪い去った。水産業や造船業などの海に関する仕事は壊滅的な打撃を受け、1年半余りがた

った今でも復興に向けた基盤は十分ではなく、多くの人々が不安定な環境での生活を余儀なくされている。

それにもかかわらず、沿岸部の人々は辛抱強く、希望を捨てず、一日も早く元の生活を取り戻すことを願っている。そこには海とともに生きてきたことへの誇りと、海を介したつながりへの愛着があるからであり、海は「ふるさと」そのものだからである。

◎海の仲間を守るための取り組み

日本財団の東日本大震災に関する海洋関連の復興支援策は、(1)震災直後の海の仲間を守る緊急支援の段階から、(2)地域産業としての海の生業・稼ぎ(雇用)を再生する段階、(3)海とともに暮らしてきた生活文化の再生の段階まで、被災地の状況が時間の経過とともに変化する中で被災者のニーズを把握し、被災者の立場に立

った支援を迅速に行うことを最優先方針としてきた。また、今回の被害の大きさを考えると、財団単独での支援では限界があるため、行政、民間などの垣根を超えた協力関係を構築することを重視し、多様な関係者との連携による復興支援に取り組んでいる。

(1) 緊急支援

震災後すぐに、被災地以外の造船関連企業や食品系企業などからさまざまな支援物資や寄付があり、震災10日後の3月21日にはトラック移動式淡水化装置や発電機などの支援によって、水道や電気をはじめとしたライフラインを最小限“回復”、被災地の復旧に大きな役割を果たすことができた。

また、2週間余りが経過した3月29日には、「災害支援緊急融資制度」として、津波で船を失った漁業者などに対し、1事業者当たり1億円を上限に漁船などの建造や修繕に必要な資金を実質無利子で融資する制度（総額100億円）創設の発表を行った。この段階では国からの具体的な支援策は何も発表されておらず、漁業関係者から「今は失った漁船の建造をするかどうかとも考えられない状態だが、こういう制度が発表され、自分たちを応援してくれる人たちがいることが分かり、希望を持つことができた」という声を各地で耳にすることができた。

第1弾の緊急支援策である融資制度は、被災者に希望の灯りを届けるメッセージとなるとともに、その後発表された漁船建造に関する国の支援策の呼び水としての役割も果た

すこととなった。

(2) 海の生業を再生

緊急支援に続いて取り組んだのが「被災小型船舶の再生支援」である。津波により多くの小型船舶が被災したが、中には修理により再生可能な小型船舶も少なからず存在していた。漁業者の「いち早く海に戻りたい」という声を受けて、地元の造船関連事業者と大手メーカーが協力してチームを作り、小型船舶の仮設修理場を整備することで、漁業関係者の早期操業開始への支援を行った。

また、「被災造船関連事業者への再生支援」では、被災地域5か所（八戸・大船渡・気仙沼・石巻・いわき）の造船関連事業者らが構成する協議会に対し、当面の造船事業再建に必要な大型クレーン車やフォークリフトなどを提供した。背景として、造船関連産業の裾野は広く、地域における雇用の受け皿としても重要な役割を果たすことから地域経済に与える影響も大きい。今回の震災では地域産業自体が壊滅的な状態であった。そのため、個々の事業者が単独で事業



仮設修理場で修理された小型船舶[宮城県南三陸町、2011年6月]

を再開するのは難しい状況であり、関連事業者が協力し支え合って復興を目指す「協議会」に対して支援を行うこととした。

このように、地元の造船関連事業者と大手メーカーが協力してチームを作ったことや、競合関係にあった造船関連事業者同士が、造船産業の復活という一つの共通目標に向かって結束を固め、共同体として立ち上がったことなど、つながりが地域産業と雇用の回復への大きな役割を果たした。

次に「海洋関連高校への教習艇などの支援」では、青森・岩手・宮城にある水産高校などの海洋関連高校6校に対し、津波によって流失した教習艇や養殖実習船の配備を行った。海を介したつながりを未来に引き継いでいくためには、未来の水産業・造船業の担い手が不可欠であるため、海洋関連高校の生徒を育成できる環境を早急に復旧することによ

被災造船関連事業者へ寄贈されたクレーン車などの機器[宮城県石巻市、2011年12月]



宮古水産高校へ寄贈された船舶免許の教習艇「さぼろ」[岩手県宮古市、2011年8月]

り、明日への希望と次世代の未来を支えていく必要があった。

配備された教習艇で実習を行った生徒の一人は、「海は恵みを与えてくれると同時に試練をも与える。それでも海を嫌いになることはできないので、自分たちの世代がこの地域を守っていきたい」と話した。このような力強い意志を持った未来の海を担う世代が、海に与えられた試練を乗り越え、再びこの地域に海の恵みをもたらす日が訪れると信じている。

(3) 生活文化の再生

2012年2月から開始した「番屋再生事業」では、漁業者を中心とした関係者のための操業拠点を取り戻すと同時に、地域コミュニティとの間につながりを取り戻すことを目標としている。従来の漁業関係者のみにしか利用されない施設形態から、新たに漁業関係者以外にも地域の人々が集える機能を付加すること



宮城県女川町に建設中の多機能水産加工施設(完成イメージ)

で、地域全体にとって開かれた生活文化再生の場となり、地域再生の拠点となることを期待してのものだ。宮古の番屋(2012年8月完成)は、漁業者の操業拠点としての役割に加えて、教習艇の配備を受けた地元宮古水産高校の実習用スペースも備えており、同地域における水産業復興のための人材育成拠点としての役割も期待されている。

一連の海洋関連の復興支援事業では、外部からの支援金を活用した取り組みも行った。キンピール株式会社からは水産業支援のための基金4億円(2011年度)が財団に寄せられ、「復興応援 キリン絆プロジェクト」として、東北3県の名産であるワカメやカキ、青海苔などの養殖業再生のために使われている。また、中東のカタール国により設置されたカタルフレンド基金から約20億円の支援を受けて、宮城県女川町に最先端の多機能水産加工施設を建設中

ある。水産加工業の本格的操業再開による雇用と地域経済の再生が見込まれるとともに、他の地域へのモデル事例となることも期待される。

◎被災者に希望の灯りを

国の支援や民間の支援・ボランティア活動をはじめとして、すでにさまざまな被災地支援が行われており、少しずつではあるが復興への道を歩みつつある。しかし、被災地の水産業を例に取ってみても、海の仲間たちがかつてと同じように海からの恩恵を受け、海を生業とし、海を介したつながりを基盤とする「ふるさと」を取り戻すためには、これまで以上に被災者の立場に立った、継続した支援が必要とされている。

そのためには、その時々の被災者のニーズに目を向けた支援を最優先に行うことはもちろんのこと、常に被災者の方々が復興に向けた一歩を自ら踏み出すための「希望の灯り」が必要であり、海との「つながり」を意識した支援を行っていくことが被災地全体の復興へとつながっていくものと信じている。

表: 海洋関連の復興支援事業

No.	主な事業	支援内容	支援金額
1	被災船舶のための緊急融資	震災直後、100億円を予算として公募。その後、国の支援が整備されたため、支援結果は2隻となる	130,000,000円
2	被災小型船舶の再生支援	8か所の仮設修理拠点整備と、約500隻の被災小型船舶の修理	171,907,000円
3	水中ロボットを用いた海の再生力探査	岩手・宮城県内の8漁港にて水中探査を実施	32,223,165円
4	海洋関連高校への教習艇等支援	水産高校などへ教習艇・養殖実習船を13艇贈呈、2艇を貸与	73,019,450円
5	被災造船関連事業者への再生支援	約100事業者からなる5つの造船事業者協議会に、クレーン車や溶接機など600点以上を配備	1,349,980,000円
6	水産業再生のためのフォークリフト配備支援	水産業に必要なフォークリフトの購入支援を行い、漁協などへ76台を配備	90,320,000円
7	被災船舶陸上電源供給施設の新設	宮城県気仙沼港内11か所に船舶用陸上電源供給施設を配備	35,800,000円
8	水産業を中心とした新しいコミュニティ創生のための番屋再生支援	地元漁業者を中心としたコミュニティ拠点である番屋を順次配備	約600,000,000円
9	イサダ漁操業再開のための支援	イサダ(オキアミ)漁の再開に必要な機材・設備を大船渡漁港に配備	19,320,000円
10	さけ・ます生産施設等復旧支援	岩手県のさけ・ます生産施設の復旧	19,760,000円
11	宮城県女川町への「水産漁業の再生基盤整備プロジェクト」	カタルフレンド基金の寄付により、津波対策を施した最先端水産加工施設を宮城県女川町に建設	約2,000,000,000円
支援金額合計:			約4,522,329,615円