

私たちの生活を支えてくれる人々

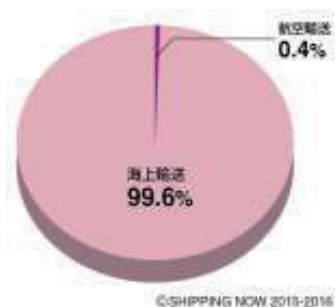
2016年3月、横浜港にバミューダ船籍の豪華客船クイーン・エリザベス号が寄港しました。テレビのニュースなどでも報道され、その優美な姿を目にされた方も多いかと思えます。全長294メートル、全幅32.25メートル、総トン数90,900トンという壮大な船影は、現代の豊かさの象徴といってもいいのかもしれませんが。

私たちは、外国から来た「洋上の貴婦人」と称されるその美しい姿に目を奪われがちですが、他方で、年間9,800隻以上の貨物船が横浜港に入港（『平成26年横浜港統計年報』より）していることを見落としているのではないのでしょうか。クイーン・エリザベス号に代表される豊かさは、このように目立たない船舶、そして海運事業に従事する大勢の人々の働きに支えられているのです。

輸出入のほとんどは海上輸送

日本の貿易の実態を見てみると、輸出入を合わせた日本の貿易量は、年間9.6億トン以上です。この内、99.6%を船、残りを航空機が運んでいるそうです。全世界の海上貿易が約105億トンだそうですから、日本だけで世界の貿易量の約9%です。私たちの国は、衣食住を支えるさまざまな物資や原油などのエネルギー、鉄鉱石などの工業原料を約8億トンも輸入しています。また、輸入した原料を使って自動車などの工業製品を輸出することで、日本の経済が成り立っているのです。島国である日本は、海運なしには成り立ちません。私たちの暮らしや産業は、海運によって支えられています（日本船主協会『SHIPPING NOW 2015-2016』より）。

輸出入のほとんどが海上輸送



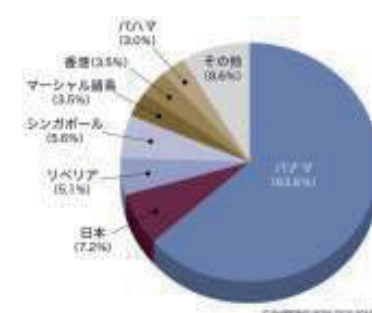
海外物資に頼るわが国の生活と産業



ほとんどは外国船籍 でも日本の船

また、総トン数100トン以上の船舶は、世界中で約106,000隻あるそうです。この内、漁船や作業船などを除いた商船（貨物船や客船）は、約47,000隻あって、合計の総トン数は約11億2,000万トンだそうです。その中で、日本籍の船舶が占める割合は約13%、数にすると4,000隻です。そのほとんどが国内航路の船（内航船）で、外国航路の船（外航船）は約180隻だけです。日本籍の船舶の総トン数の合計は約1,300万トンで、世界全体の7%程度です。総トン数の多い国を見てみると、一番多いのがパナマ籍で約2億2,000万トン、次いでリベリアの約1億2,600万トン、マーシャル諸島の約9,500万トンと続きます。それでは、パナマやリベリアに船舶会社が多くあるのかというと、必ずしもそうではないようです。こうした国々は、便宜置籍国といって、税金が安いなどの理由で世界中の船舶会社がここに船を登録しているのだそうです。日本籍の外航船は180隻ほどですが、パナマなどからの用船（外国から船を借りてくること）も含めると日本

船籍国 船隻数(総トン数では割合が変わります)



の船舶会社が運航している外航船は2,500隻もあり、日本は、実質的には世界最大の海運国なのだそうです（日本船主協会 同）。

私たちの生活を支える人々の厳しい環境

このように、私たちの国は、国民一人ひとりの日常生活から国家の経済活動にいたるまで、そのほとんどを海からもたらされる物資に頼っているわけです。海運業に従事する多くの人々、船員の方々の尊い働きによって、私たちの毎日が営まれているのです。ところが、あの壮麗なクイーン・エリザベス号の陰に隠れて貨物船に目が向けられないように、私たちは日々の生活を支えてくださる船員の方々のことをほとんど意識しませんし、彼らがどれほど困難な状況の中で厳しい仕事に従事しておられるのか、あまり考えたこともないのではないのでしょうか。

長い場合には数か月に及ぶような船上生活が、どれほど過酷なものかは容易に想像が付きまします。家族や知人と分かれ、限られた環境（しかも、決して恵まれた環境とはいえにくいことが多いです）、人間関係の中で過ごすことは大変なストレスをもたらすでしょう。船によっては、危険な仕事に就かなければならないこともあります。人権や労働問題についても様々な課題があります。

東京港で活動しているAOS東京のIさんのレポートを紹介してみたいと思います。

「夜遅くに依頼がありまして港を往復してきました。その船では事故があつて、一人の船員が船底に落ちて頭を打って亡くなられたてしまったということでした。折しも船長は大腸のポリープが深刻な段階になり、病院に行き内視鏡検査中で留守ということでした。

他にも航海士が体調不良で下船しており、とりわけ病氣・けがにみまわれているという状態です。深刻な状態を鑑みて、シンガポールの方から直に連絡をいただきました。

痛恨の状況で船員は皆ナーバスでした。職場でけが人や、ましてや死者が出るというのは陸にいるわたしたちでもまれであり、ショックを拭えません。まだ航海の途上、重い雰囲気を背負っての航海は非常に辛いものです。

まずは聞くことから始めました。…フィリピン人クルーで構成された船なので、フィリピン人の神父さんが一緒に行っていたら良いと思い、急なお願いでありましたがお連れすることができました…。

また船内の全箇所を回って祝別のお祈りもしてもらいました。死者を悼み、気持ちを整理して、でもみんなが無事で安全な航海を行う。祈りは心のケアであり、心の痛みを分かってもらえる、そんな効果があるのかもしれませんが。

話を聞いているとこの船は次にシンガポールに行き、その次はサウジアラビアに行くそうです。時折海賊に遭遇することもあるそうです。武器や銃を持った海賊が入ってきて脅し取られたりもするそうです。

船員の疲労の色はこういった不運や災難の連続で最大になっていました…」

船員の皆さんがどれほど過酷な環境の中で、心身ともに消耗しながら働いておられるかが良くうかがえます。私たちの生活、私たちの豊かさは、こうした方々の大変な苦労の上に成り立っているということを、しっかりと受け止め、理解していきたいと思えます。そして、彼らに関心を持ち、その働きを共に支え合っていきたいものです。