

各位

兆しが表面化、この対処ができない日本

課題 1. 海ごみ問題 (海洋プラ) を放置し続けると、20 年後には東京湾、伊勢湾、大阪湾、瀬戸内海の水深 5 メートル以内までが汚染され、輸出入 99.5%を支える外航船舶と国内輸送の 55%を担う内航船舶の熱交換機 (海水冷却) が目詰まりし、結果、航行速度は維持できず、経済は失速する。

課題 2. リサイクルポート取扱品目の改定 (海ごみと需要鉱物の取扱を追記)
レアメタルを始めとする重要鉱物の安定供給の確保 (重要鉱物保護法)
鉱物資源を大量に集め再資源化しなければ、日本経済は失速する。

課題 3. 内航海運の人手不足 (新聞記事参照)
外航海運 (船員) の大多数が外国人、国内輸送の 55%を支える内航海運は長年にわたり人手不足、人材育成をしなければ、経済は失速する。

この兆しが見えてきたのに、未だに対処できない日本 (省庁関係者) である。

解決策

○幸いに、各界で素材ごとのリサイクル技術は整った。よって、海国日本の経済を失速させないためにも、工業王国中部地区で、各界のステークホルダー (専門家) を一堂に集め、海の静脈物流システムの可能性調査 (国家予算) を行う必要がある。この調査に基づき、システム化した物流システムを創り上げることである。
○大量輸送でコスト削減創り上げた物流システムを基に、全国で回収した海ごみと重要鉱物を網羅されたリサイクルポート (22 港) に陸揚げし、分別化した大量の資源ごみを基幹港 (三河港) まで搬送し、各界のステークホルダー (専門家) に届け、再生資源化する。
この恒久的に必要な物流システムを稼働させることで海洋環境は改善でき、鉱物の再生価格も安定し、「2 つの高齢化」 (記事参照) も改善に向かい、人材育成も可能となる。ぜひ、ご意見があればお聞かせ下さい。

2023.8.26



内航船人手不足
老いる海運に対処を

日本経済や市民生活を支える内航海運が「二つの高齢化」(国土交通省)にあえいでいる。国内貨物輸送の四割を占める物流の大動脈でありながら、若年層の船員が定着せず高齢化が進む上、船舶自体の老朽化も深刻だ。内航船業界による物流が滞れば、経済活動の低迷を招き消費者にも影響は大きい。国は、運賃の適正化など内航海運の「持続可能性」を重視した根本的対策を講ずるべきだ。内航船は、国内の港をつなぎ主に石油や鉄鋼材、セメントなどの資材を大量に運ぶ。国内貨物輸送に占めるシェアは、トラックの55%に次ぐ。国交省中部運輸局によると、内航海運は慢性的な人手不足に悩むが、三十歳未満の船員数自体は近年、増加傾向にある。しかし、定着率は二〇一五年の85%から二一年には76%まで低下。五十歳以上が占める割合は約45%、六十歳以上の割合も増加傾向で担い手の高齢化が進む。静岡市内のある海運事業者は「七十歳を過ぎたベテランさえ引退せずに働いてもらうケースもある」と明かす。内航船員の賃金は、陸上勤務者に比べて高めてはあるものの、約三カ月乗船して働き、その後の一カ月は下船して休む、といった特殊な働き方が若者の定着率低下につながっているとの見方もある。労働環境にも若者を敬遠させる要因がある。運航業者の99%が中小企業で、多くは事業基盤が弱いため設備投資が滞りがちだ。その結果、「船舶」が十四年以上の内航船が全体の七割を占める。スマートフォンを使う若年層には欠かせないWiFiの整備も遅れているという。そうした点の改善、見直しは当然進めるべきだが、根本的には大手荷主と苛烈な競争を余儀なくされている中小海運業者との「力関係」に起因する取引関係のひずみを改善することが肝要ではないか。内航海運の事業者が、賃金アップや船舶・設備の更新、整備を進められるよう、適正な運賃、用料のあり方を検討すべきだ。船員を「魅力的な仕事」にしない限り、人手不足解消も、ひいては内航海運の安定的維持も困難だろう。

以上