令和2年8月吉日

升田万寸穂

モーリシャス島沖における海洋汚染事故に思う（続き）

今回の座礁事故の原因は乗員の家族との連絡が目的でモーリシャス島に接近したと報道されている。

長く船員生活をしていた小生にとって、なぜ今頃このような基本的なことが船舶管理会社または船主が注意しないのだろうと思う。船員生活は長く国を離れ、家庭を離れての出稼ぎ生活である。コロナの感染が家族に及んでいないか心配しているのはインド人もフィリッピン人も同じである。もっと安価で自由に家族と乗船中の船員が連絡できるシステムを早く構築し、乗員は家族の心配が無く、仕事や見張りに専念できることに注意を払うべきであろう。

商船三井は定期的に安全会議を開き、長鋪汽船からもこの会議にどなたかが出席しているはずである。外航船員の離家庭性は基本中の基本であり、衛星電話など管理会社負担又はマンニング会社負担で乗員が自由に衛生電話を使用できるようにしてもらいたいと考える。

小生の乗船中はファックスで家族とコミニケーションを取っていた。また、港に入れば家族からの手紙を待っていたものである。日本人船員が少なくなっている現在、そのようなことを考える人も少なくなっているのだろう。内航船には考えられない世界である。

船首部分の船体は既に沖にて水没させたようであるが船尾部分の船の心臓部の処理に時間がかかるという。この部分は燃料以外の潤滑油を多く持っている機械である。その潤滑油の抜き取り作業が今後困難であると推測される。

外航の日本人船員が少なくなってきた昨今、誰がこのような海運界を作ってきたのかと小生の生きてきた時代を振り返り、なにか間違った方向に向かっていると思えてならない。

船には安全管理システムが採用されている。この認証を検査機構から取得しなければ船の航行が出来ないようになっている。乗員にこの安全管理システムが理解され守られてきたか疑問である。船には多くの証書がある。しかし、それらは本当に機能しているか？必要だろうか？時々疑問に思う。

この事故を契機に今の外航海運の実態を詳しく調査分析し、広く国民の理解を得て、官公労使で再度見直し、便宜置籍船を見直し、今後の外航海運の発展に寄与してもらいたいと考える。商船高専においてもこの事故について教材として取り上げ商船教育に役立てるべきと考えます。

座礁して既に1か月過ぎ、この船尾部分の処理、汚染した区域の処理がいつまで続くのか見守っていきたい。