

《活動報告》

次世代へ海運の重要性を伝える ——海事教育推進の足跡——

友 田 圭 司
(前・(一社)日本船主協会)

《アブストラクト (要旨)》

海運は企業間の輸送サービス提供を行うものであり、個人消費者は直接の顧客の位置づけで無い事業形態である特性も影響し、国民の認知度は極めて限定的であり、教育現場においても海運に触れる授業実践が細り海運の理解者が減少している。さらに海上職就労希望者の減少など次世代人材確保難も現出してきている。そこで当協会は四囲環海の我が国の暮らしを支える上で不可欠な海運の役割につき特に次世代教育の現場での理解を深め授業実践などにつなげ、ひいては海事産業への就労者あるいは海運理解者の増加を意図して活動を行ってきた。その具体的な取り組みの足跡、課題を、陣頭指揮にあたった責任者として紹介する。

《キーワード》

海事教育／海洋教育、国民認知度、学習指導要領、海の日／海の月間、
次世代へつなぐ海の伝道師

目 次

1. 海事教育推進に至る経緯
2. 課題設定と実践
3. 更なる理解深化への試み
4. 今後の課題と方向性
5. 結びにかえて

1. 海事教育推進に至る経緯

四囲環海の我が国の貿易の99.6%¹、国内物流の約4割は海上輸送が担い、日々の暮らしと経済を支えている。世界有数の商船隊を抱え、新造船建造量も1956年から1999年まで長年堅持してきた首位の座を韓国・中国に譲ったとはいえ世界三位につけ、我が国の海事クラスターは海洋立国の柱として世界に存在感を示している。しかしながら、海事産業の国民認知度は低いと言わざるをえない。夏季の臨海学校開設が受け入れ施設の削減影響を受けて減少した様に“海に触れあう・海に親しむ機会”が減り海辺の風景を通して船を見

¹ 日本海事広報協会「Shipping Now 2021-2022」p13

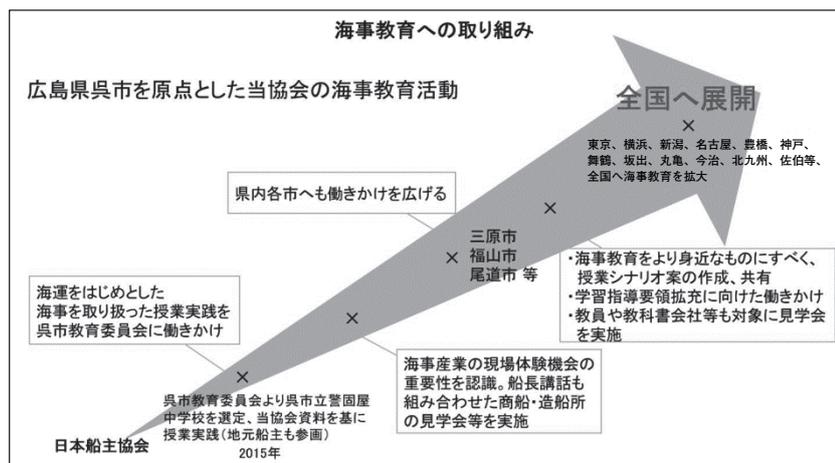
る機会が減っていることも遠因であろう。さらに、近年においては新型コロナ影響による巣ごもりが“海への愛着”を薄れさせている。

海事産業が企業間取引を事業モデルとしているため、そもそも国民の目に直接映りにくい事の影響は大きい。筆者の幼少期の学校教育においては国語の教科書には捕鯨の射手の心象を記述した物が記載され、テレビの子供向けアニメ番組でも父親の職業設定が船長で、何かと海事産業が目につく存在であった。その後の我が国の産業構造の変化の波と国民の海離れ傾向に加え学習指導要領では海事産業関連記述が明記されなくなり義務教育現場でも“海運・造船”を織り込んだ授業実践事例を耳にする事が限定的となっていた。一方で少子高齢化社会の到来は次世代人材確保の優先度を喫緊の課題として押し上げた。その課題達成には産業界が安定成長を遂げる事は必須だが我が国の暮らしを支える海運の重要な役割の認知度の向上、国民からの理解を得て産業としての評価を定着させる事も不可欠。その一環として海事教育の推進を当協会の重要な取り組み課題とした。

2. 課題設定と実践

2.1 課題の設定

第一段階として学びの原点となる教育課程における海事産業を織り込んだ授業実践の推進を課題とし、海事産業集積地（いわゆる海事都市）の義務教育の児童・生徒・教員をアプローチ対象の出発点とし広島県呉市から2015年に着手した。同市には船主業、造船、船用工業をはじめとする海事産業が集積し、海上保安庁や海上自衛隊の拠点もあり、船に馴染みの深い都市で、大和ミュージアムを活用した造船を軸にした郷土学習にも力が入れている。加えて日本海事広報協会が発行した呉市の「海運と船と港の役割」を紹介した副教材をもとにした授業実践事例がある事から呉市をモデルケースとし全国に向けての海事教育発信の地とした。呉に続き三原、福山、尾道、東京、横浜、新潟、名古屋、豊橋、神戸、舞鶴、坂出、丸亀、今治、北九州、佐伯などへも展開した。



海洋教育推進プロジェクト 第26回会合（2023年6月）にて紹介した当協会制作資料

2.2 アプローチ手法

呉市においては地元の船主とともに副市長・教育委員会との面談を通して同市中学校にて当協会作成 DVD「暮らしを支える日本の海運」をもとにした授業実践が行われた。その後、各地でのアプローチに際しては地元選出国會議員・首長・船主から教育委員会への橋渡しをいただき、各地社会科研究会で、海運が果たす役割や現況を説明。提供できる教材の紹介等のプレゼンテーションを行い授業実践校の選定に至るアプローチも実施。

2.3 授業実践を経て得た「気づき」

授業実践を契機に児童や教員との交流を深め以下の「気づき」を得た。その示唆の多くは体験型イベント開催を通じて親交を深めた教育関係者からもたらされたものである。また広島県三原市で木村博一広島大学名誉教授（当時：広島大学附属三原学校園長）と村上忠君教諭（当時：広島大学附属三原小学校教諭）が主催されていた授業改善のための自主的な研究会（授業研究サークル）「教職人の会」に参加させていただき、海事産業関連資料の提供や海運に関する様々なお話をさせていただく機会を通して、教育現場にて海運について触れられるには何が必要かの貴重な示唆をいただいた²。それを契機として「海から見た社会科」の授業開発をライフワークとして取り組んでおられる村上教諭による授業実践および同サークルの参加教諭による授業実践につながっていった。以下は海事産業に関心があり授業実践に織り込んでいただいた教育機関関係者から異口同音に示された課題である。

○海事産業の現場体験機会提供の必要性

商船・造船所の見学会を実施。見学会に船長講話を組み合わせ海事産業で働く人々への興味・関心を誘発。出前授業も並行して実施。

○学習指導要領に沿った学習指導案（授業シナリオ、※次頁参照）事例集策定の重要性

これまで海事産業に関心を持ってこなかった先生方には学習指導要領を踏まえて海事産業をどの様に織り込めるかを示した事例集を提供することで、各地で地元の特性に合わせたブラッシュアップを施した授業のデザインを動機付ける事ができる。自動車工業について、その生産部品物流や完成車物流を海上輸送が担っている点に触れた学習指導案や、資源エネルギーと海運の結びつきを紹介したもの、船の構造や環境対応等、理科の要素を取り入れたもの、海運を通じた人格形成を目指した授業用（多国籍船員での外航船運航の実態をふまえ多様性尊重・世界平和の必要性への気づきを促すもの、海難救助を扱ったものなど）を海事に関心を寄せていただいた先生方の協力のもと作成し各地に展開。同様の課題認識に立って作成された国土交通省海事局の「海洋教育プロジェクト」学習指導案集の同省ウェブサイトへの掲示に協力を行った。

○授業用映像資料の作成

海事産業を紹介する DVD はストーリー性を強調するばかりに長過ぎる。授業に使うた

²木村博一「小学校社会科における海運教育の変遷と今後の課題」、村上忠君「海洋国家日本の社会科の在り方を問う－「世界につながる尾道糸崎港」授業紹介」（ともに、山縣記念財団『海事交通研究』第67集（2018年12月）参照

めには長くても5-10分の物をとの教育現場からの示唆。先生方の利便性を念頭において、海運の役割、多様な貨物を運ぶ船、船員像を紹介する短編の資料作りを促進。

360度方向のカメラ映像により疑似的な訪船体験を可能にしたバーチャル訪船コンテンツ「360度巨大船冒険ナビ～自動車運搬船の巻～」、中学生が荷役プランニングや操船シミュレーション、乗船を体験するドキュメンタリーに船員のキャリアパスなどを紹介する4分の動画を挿入したDVD「Dear Future 自動車船乗船体験プログラム」など。尚、このDVDは文部科学省から小学校・中学校の教材認定を受けた。

12月2日(日) 2校時 社会科 3年生 [3年2組教室]

指導者 村上 忠君

1 単元名

2 単元設定の背景

教材観

我が国は、周囲を海に囲まれた島国であり、貿易によって私たちの暮らしが支えられていることに気付くのは、単元「店ではたらく人」で、スーパーマーケットの学習時に、例えばバナナのように海外から来ている物を見つけた時である。その際に、それはどの国から来たのかと調べる学習を通して、外国とのつながりを知ることができる。しかし、産地を知るだけに止まり、どのようにして運ばれたのかというところまでには至らない。このことは、第5学年の貿易の学習でも、同様である。我が国への海外からの輸送手段は、航空機か船舶に限られる。我が国の貿易の99.6%（重量ベース）は船舶が担っている。しかも90%が外国籍船であり、推定6万人の船員のうち、日本人は約2,200人である。私たちの暮らしは、まさに多国との関係の上に成り立っている。このような事実を学習することは、他文化・多文化理解につながるものと考え、本単元を設定した。

指導観

指導に当たっては、資料の読み取りを中心に指導することを通して、事実をもとに思考できるようにする。考えを発言する際には、必ずその根拠となる事実をあげて説明させていくことで、思い込みの発言から論理的な発言へと導くようにする。また、「真実はいつもひとつではない」ことを意識化させ社会的事象を多面的多角的に観ることができるようにする。

また多文化理解へのきっかけとして、外航船で提供される食事から、他国籍の多国籍で構成されている事実をとらえさせ、我が国の暮らしは、多国に支えられて成り立っていることに気付かせ、国際的資質の基礎を育てていく。

3 単元の目標及び計画（全4時間）

■単元の目標

スーパーマーケットの見学を通して、扱っている品物の中には、海外産のものも多くあることに気付き、私たちの暮らしの中に、多国の生産物が多くあることを理解することができるようにする。

海外からの生産物は、船舶によって運ばれていることを理解することを通して、船舶を運航している他国籍の人々が多く関係していることに気付くようにする。

■単元の評価規準

知識・技能	思考力・判断力・表現力	主体性に学習に取り組む態度
私たちの暮らしは、他国や多国の人々によって、支えられていることを理解している。	国や文化が異なっても、世界の人々の暮らしを変えている外航船員のシーマン・シップについて考えている。	私たちの身の回りの外国製品に気付き、それらがどのように運ばれてきたのかについて、主体性に学習している。

※世界と日本との繋がり、および暮らしを支える海運に焦点を当てた授業シナリオ（村上忠君教諭作成）

3. 更なる理解深化への試み

3.1 体験型イベントの深堀

造船所岸壁に接岸中の新造船や寄港地に停泊中の船舶にて本船見学会を開催し船長講話を組み合わせて日常生活と海運の関わりや海運が担う役割を説明する体験型イベントの機会を提供してきた。輸送する貨物とサプライチェーンを担う役割の理解をさらに深めるため、火力発電所と石炭・LNG運搬船、輸入自動車納車前検査センターと自動車船、製鐵工場と鉄鉱石・石炭運搬船の組み合わせでの本船見学会+船長講話実施により、その幅を広げた。加えて、児童・生徒の年齢により近い航海士・機関士を船長とともに派遣することで質疑の活性化をはかった。さらに児童・生徒を案内する見学会+船長講話と同一コー



佐賀県伊万里市で開催した、会員会社所属の船長による出前授業（左）ならびに名村造船所での新造タンカー見学会（右）の様子（日本船主協会撮影）

スに教職員を招き授業実践への動機づけをおこなった。この教職員への取り組みは豊橋市において教員免許更新講習の一環として取り上げられた。

3.2 振り返り学習

本船見学会と船長講話による体験の場を提供する事で、その体験が契機となり「海を通じて世界につながる我が国」の意識を強める事を期待するも、その場限りの体験の一つに過ぎなくなってしまう懸念があるため、見学会招待校での事前授業および振り返り授業をお願いし、どちらかに船長等の派遣を行い、児童・生徒がその体験から抱いた関心事を研究し新聞として取り纏めることにつなげる提案を行っている。

これを日本海事広報協会主催の船や港、海運など海事産業をテーマにした小中高生向け新聞コンクール「ジュニア・シッピング・ジャーナリスト (JSJ)

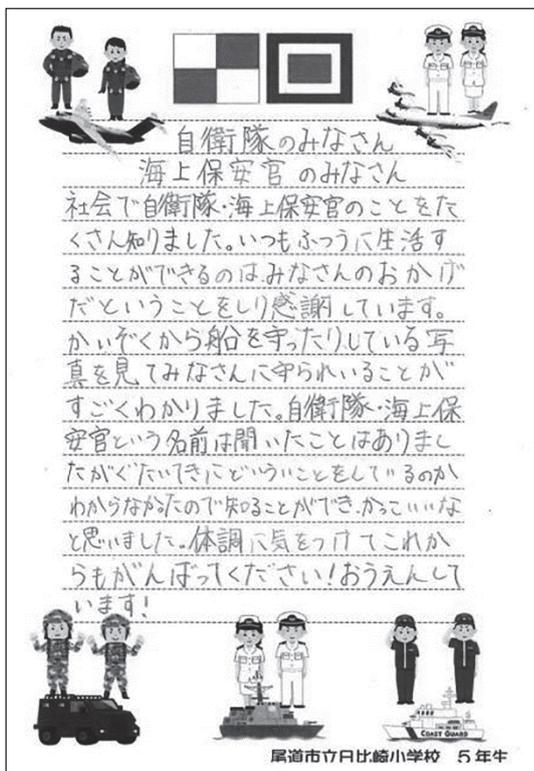
過去のJSJ賞において、国土交通大臣賞を受賞した豊橋市立大村小学校5年生の作品。同校では出前授業および商船の見学会を実施した（右図）。



賞」に応募してもらい多くの学校から入賞作が出ている。指導教諭や受賞者のみならず学校単位での関心を高める事につながっている。

3.3 校外とのつながり「船員や海賊対処行動従事者へのエール」

新型コロナ蔓延時に海運企業は海上輸送を止めないことを使命とし運航の継続に注力したが、寄港国の防疫体制強化により殆どの港での乗組員の上下船が禁じられ、ワクチン接種の効果が世界的に認められるまでの間、乗組員は通常6-9か月で交代するところを1年超にわたり下船できぬ者が増大した。その様な状況下においてもサプライチェーンの維持に努め日々の暮らしを支えている乗組員の存在を知らしめるために「日頃目にしない人々の努力によって日々の暮らしが支えられている」事への気づきを喚起する授業を広島大学付属三原小学校にて実践願ひ、授業を受けた児童が乗組員へ感謝のメッセージを送った。そのメッセージを受けた日本人と外国人乗組員それぞれから返書が同校に届けられエールの交換となった。同校ではさらにアジアと欧州を結ぶ要路のアフリカのソマリア沖アデン湾にて海賊対処行動にあたる自衛隊員・海上保安官に対して彼らの商船警護が安定的な物資輸送を支援し、その結果日々の暮らしが支えられている事への感謝のメッセージが出され、それを受け取った隊員は自らの任務遂行の意義が理解された事に感動したとして返事を同校に寄せた。メッセージを出した児童にとって、よもや返事が来るとは思わなかったところで、児童もさらなる体験によって多くの人に支えられている事を実感し、「生きた学びとなった」と同校から感想が寄せられた。この海賊対処行動に触れた授業実践はその後、尾道市立日比崎小学校でも本年実施され派遣自衛隊員・海上保安官とのエールの交換がなされている。



日比崎小学校の生徒から現地隊員に宛てた手紙と現地部隊からのお礼の写真

3.4 学習指導要領改訂における海事産業記述の充実

学習指導要領の海事産業関連記述の充実をはかる事がとりもなおさず認知度向上の大きな推進力になるとして当協会では長年その実現を目指してきた。海運がどの様に学習指導要領にて扱われてきたか広島大学木村博一名誉教授論文（前掲注 2）の中で以下の変遷が示されている。

（引用）

1989（平成元）年、小学校学習指導要領が改訂され、第5学年の社会科産業学習において「運輸や通信などの産業」が大きく取り上げられることとなった。当該部分の学習指導要領の記述は次のとおりである。

（3）我が国の陸上、海上、航空などの運輸業や主な貿易相手国と輸出入の品目などについて、地図や地球儀、資料などで調べて、わが国の運輸業の働きや貿易の特色について理解するとともに、これらの産業に従事している人々の工夫や努力に気付くこと（後略）

（引用）

結局、小学校社会科第5学年の産業学習における運輸学習の大単元は、次の1998（平成10）年の学習指導要領改訂で姿を消すことになった。そして現行版の2008（平成20）年の学習指導要領においても、「工業生産を支える貿易や運輸などの働き」を学習するということで、運輸学習は工業学習の一環という位置けに止められてしまうのである。（後略）

日本船主協会をはじめとする海事諸団体ではこの閉塞状況の改善をはかるべく学習指導要領における海事産業記述の充実を目標として重点的に取り組むことになった。時を同じくして海洋基本法でうたわれている海洋教育推進をはかるプラットフォーム（海洋教育推進プラットフォーム）が赤池誠章参議院議員を座長とし内閣府・国土交通省・文部科学省、海事都市を中心とした地方自治体、海事産業関連諸団体の構成で始動。官民間での意見交換・進捗状況報告の場ができたことで学習指導要領改訂時における海事産業記述の充実をはかるにはその重要性が改訂検討過程で認知される様に海事諸団体からの要望発信はもとより、教育現場や国会関係者からも同様の声が出る活動の広がりや不可欠との課題認識を持ちえた。これにより具体的な対応として海事・海洋教育促進イベントを海事諸団体の協働強化をもって行い、海事産業の重要性の認知度向上をはかるという関係者間の結束が促された。こうした活動の積み重ねを経て海事振興に理解のある超党派の国会議員が集う海事振興連盟の活動方針に反映され国政での関連諸施策論議にも織り込まれるに至った。

こうした活動の甲斐もあり 2017 年の改訂にあたって貿易や運輸の学習が、社会科小学第5学年の工業学習の一環として位置づけられているという点については変わらないが「海上輸送」「造船」「港湾」など海事産業に関する記述が充実し、学校教育の学習内容として以下の記述に見られる様に明確に位置付けられた。

（学習指導要領 社会科小学5年の関連記述）

- ・貿易や運輸は、原材料の確保や製品の販売などにおいて、工業生産を支える重要な役割を果たしていることを理解すること。
- ・交通網の広がり、外国との関わりなどに着目して、貿易や運輸の様子を捉え、それらの

役割を考え表現すること。

(学習指導要領 中学校社会科の関連記述)

【地理的分野】2 (C) 日本の様々な地域 (2) 日本の地域的特色と地域区分 (中学2年)
ア (エ) 国内や日本と世界との交通・通信網の整備状況。これを活用した陸上、海上輸送などの物流や人の往来などを基に、国内各地の結び付きの特色を理解すること。

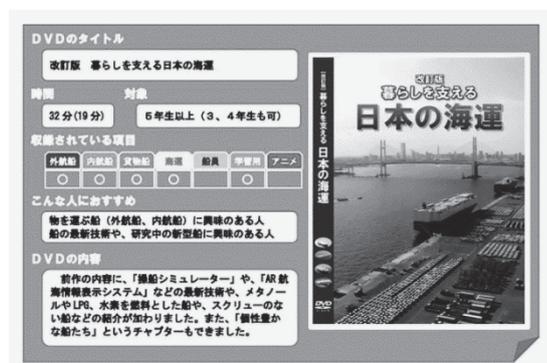
これを活用した陸上、海上輸送などの物流や人の往来については、海外との物流の手段としては船舶(外航船)が、人の往来の手段としては航空機が多用されるなど、主に輸送対象によっては輸送手段の違いが見られること、国内の輸送手段としては物流では自動車とともに船舶(内航船)が、人の往来では自動車や鉄道、航空機、船舶(離島においては旅客船)といった多様な交通機関が利用されるなど、輸送対象の違いとともに輸送距離、輸送時間、地域制などによって輸送手段の違いが見られること、といった程度の内容を取り扱うことを意味している。

3.5 国内外各地への展開～海事産業諸団体作成資料セット送付活動

呉を皮切りとしたこの活動を点から線へのステージに押し上げるべく前述の国内海事諸都市への展開を進め以下の進展を見た。

○学校図書館での海事産業特設コーナーの設置

香川県丸亀市立城北小学校小川忠司校長が当協会経由で送付した海事諸団体の書籍・パンフレット・DVDをまとめて、図書室に貸し出しコーナーを設け、個々のDVDに紹介シートを付けるなどして児童が手にとりやすい様にしたたり、テレビ朝会で海事産業と近隣に造船所のある丸亀の関わりをパワーポイントを使って海事産業の資料に興味を抱かせたりする試みをされた。それを契機に3年生の授業で船員の仕事を紹介するDVDを取り上げたところ児童からは「色々な国が日本の物を、日本が色々な国の物を買っている事がわかった」「船の仕事は大変だけれど、みなに物を届ける小さなヒーローだと思った」との感想が寄せられ、その試みの成果が得られた。教育現場には様々な産業界の団体や官公庁、企業から多くの資料が届けられ食傷気味は否めないという。城北小学校の事例を見て各団体が作成した資料をまとめてお渡しすることで産業の全体像が把握しやすくなり、幅広い学習



城北小学校図書室に設置された海事関連のコーナー (左) および日本船主協会制作DVD「暮らしを支える日本の海運」を紹介したシート (右)

の機会に取り上げられ、特設コーナーが設置される事で児童・生徒の関心も高まることがわかった。

そこで同様の資料を前述の国内海事諸都市在で体験イベント参加校や当協会事業との関わりの深い地にある日本人学校（パナマ、ロンドン、シンガポール、カイロ、サンチアゴ、ダッカ、メキシコ、マニラなど）に試験的に送付したところ各地で特設コーナーが設置され、授業での教材としても活用されている。添付の城北小学校およびロンドン日本人学校図書室写真事例の様に資料の説明 POP 作成など学校側が受け取った資料をより効果的に活用する工夫につながって進歩してきている。教育現場での使い勝手の良さを意識して対応することがメインプレイヤーの教員の実践に結び付く重要性をあらためて感じた。

○海事関連絵本読み聞かせ促進

その資料セットの中に海技振興センターが発刊している「うみのパイロットさん」と題して水先人が乗船するタグボートを主役とした幼児、小学校低学年向け絵本シリーズがある。



ロンドン日本人学校での特設コーナー（左）および同校の生徒を対象に、海運の役割や船員の仕事をテーマに出前授業を実施する筆者（右）

その絵本を手にした教諭から、読み聞かせを行うには紙芝居サイズの物があると教育現場で使いやすいという示唆があり、同センターの協力を得て紙芝居サイズの物も各校に送付し現場で重宝されている。絵本だけを送り続けていた段階では図書室に蔵置されるだけの扱いも少なからずであった中で、こうした現場の声を聴くことで有効利用がはかれるという新鮮な気づきを体験した。こうしてセット資料の試行的送付の効果を確認しえたため、本年5月には海洋教育推進 PT として当協会活動の原点となった呉市の全小学校に寄贈するに至った。呉市でどの様な反響があるかを検証して他地への本格的展開の指針としていく。

4. 今後の課題と方向性

4.1 デジタル対応推進と対面型イベント

2020年からの新型コロナウイルス蔓延により対面型イベントの休止が相次いだ。昨年頃頃から規模縮小しながらも段階的に再開するイベントが増加してきたが未だ完全復活には至っていない。その間、海事教育推進が大きな壁に阻まれたと言っても過言でない状況に陥ったが、対面型イベントを代替するものとしてデジタル教材開発・ホームページ Web

上でのリモート船内見学映像や船長による海上輸送・船内生活の紹介プログラムの充実を以下の通り進めた。

○デジタル資料開発とリモート講話の促進

海事諸団体こそってデジタル資料開発に注力しているためコロナウイルス蔓延前と比べてデジタル資料や Web での展開が格段に充実し、教育現場の活用のみならず一般からのアクセス増を呼び込むことで認知度向上に寄与しつつある。加えて出前授業をリモート対応で実施する事例も出てきた。新型コロナウイルス対応という必要にかられた状態でのリモート講話であるが、直近の事例では本年7月にカイロの日本人学校向けリモート講話を行いアプローチの幅を広げる事ができた。

○デジタル化の利点と課題の確認

デジタル化の利点は対面型に比べ利用者側のスケジュールと関心に合わせて必要な資料へのアクセスが可能となり、また当該資料を授業実践用として加工することを可能ならしめる物も用意できる利便性や一般用としても同様の効果があることから、今後共デジタル資料の拡充に取り組みつつ、それら資料の存在とアクセス方法を情宣していく事が肝要となる。この基礎情報の発信は簡単な様で実はハードルが高い。各団体のホームページにその様な情報がある事の認知をいかに効率的に広めていくかについて類似の取り組みを日本海事広報協会が行っている。海事諸団体が作成している資料一覧の取り纏めや海事諸団体の対面型イベントカレンダーの制作である。これが一つのヒントとなる。前述の海事諸団体資料セットの教育機関への送付の例とも通じるがデジタル資料についても海事諸団体それぞれのホームページ上の展開に加えて横断的データベースの作成も一つの解になるのではなかろうか？留意すべき事の一つは既存のホームページ上に展開する際、当該資料にアクセスする過程を極力シンプルにする事である。かつて公的機関のホームページ上に大変充実した海事教育関連資料が掲載されたが、それにたどりつくまで何度も画面をクリックして漸く奥の院に至るといった事例があった。これでは「知る人ぞ知る」の世界になりかねない。利用者目線にたったシステム構築が肝要であることを忘れてはならない。リモート講話の実践は前述のカイロ日本人学校向け講話で利点と課題が明確になった。海事教育推進メニューとしての出前講話の幅が大きく広がったと言える。教育機関でのインターネット環境およびデジタル教育設備の整備が進んだ事と、コロナ対応としてのリモート授業の実施体験から講話のリモート化への親和感が増してきたことが追い風となった。リモートの場合、スケジュール調整が容易でありバラエティに富んだ複数の講師陣の登壇や、複数の講演者事務所からのアクセスが可能となる。洋上の船舶をつないだ3極アクセスの講話も現実のものとなる。より幅広い学びの機会の提供を可能としたと言える。難点は通信状態が安定せず音声が不明瞭になったり、特に海外との交信に際しては音声と画面映像のズレが生じたりした事、さらに質疑応答に際して受講者が多数の場合、その反応が読み取りにくい点があげられる。

○リモート講話の深化

今秋には豊橋市の全小学校向け同時交信で船長講話が行われる予定である。日本海事広報協会、当協会、川崎汽船(株)は豊橋市において自動車運搬船・輸入自動車納車前整備センター見学と組み合わせた船長講話を2015年来、歴年行ってきたが2020年来、新型コロナウイルス対応で見学会は休止し、船長講話のみ対面で同市教育委員会が指定する小学校にて実施し

てきた。本年は対面で一校のみに講話するのではなくリモート授業にて、より多くの児童に“日本一の自動車輸入港である豊橋”が世界と日本を結ぶ玄関となっている事や、それにかかわる人々について学ばせたいとの同市教育委員会からの要請に応じるものである。一方で講演者の存在感はライブの方が伝えやすく、講演者と聴講者間で表情の確認もしやすい利点は大きく、対面講話は今後も続けリモート講話もその利点を踏まえて並行して実施していくことになろう。豊橋市でのリモート講話を通してその利点と課題を改めて検証し今後の指針としていく。

4.2 海事教育推進の担い手である教員の状況

各地の教育機関に足をはこび、暮らしと経済を支える海運のはたしている役割や現況、働く人々について説明し、海事諸団体作成資料や学習シナリオを提供、本船やコンテナターミナルへの案内、体験型イベントへの招待などの草の根的わが活動や各団体個別の活動、関連省庁による推進活動により海事教育の理解者・実践者が徐々に増えてきている。しかしながら現場の教員に限らず国民全般の海事産業の認知度、海に触れあい、親しむ機会が減っている中で多くの教員はそもそも海事産業についての知見の蓄積が十分でなく学習指導要領記載の多くの教えるべき事があるため、海事産業に関心を持って授業実践までに至らないのも実情。対面型イベントに招待した学校では校長・教員共に海事産業に関心を持ち海事産業を織り込んだ授業実践が継続的になされるがその校長や教員が人事異動してしまうと、その流れが途絶してしまう事が多い。当初海事教育の伝統校を増やしネットワーク化を目指したが現実には厳しい。教育指導要領に則りつつ、どの様な授業をするか?のデザインは個々の教員の裁量にゆだねられている面が強いと意識せざるをえなかった。個々の教員の関心を継続的に高めていく工夫がより必要になってくる。

4.3 教員の関心を高めるには

この課題を実現する上で我々が継続的に取り組まねばならない事を列記してみる。

- 1) 学習指導要領・教科書での関連記述の充実
- 2) 体験型イベント参加機会の提供・出前授業実施
- 3) 海事産業関連資料提供・授業実践シナリオなど他校の事例紹介
- 4) 地元の海事関連企業・地方自治体・政府出先機関との協働
- 5) 授業実践などの海事教育推進を評価する表彰制度の導入
- 6) 海運を題材とした多角的な気づきへ

学習指導要領・教科書での関連記述の充実をはかる事は一丁目一番地である。次回改訂(2026年(令和8年)予定)に向け、関係者への働きかけを間断無く強化していかねばならない。並行して海事産業への親しみを醸成する事が不可欠。上記2)、3)、4)の現行の取り組みをKey Word“関係者間の連携”をもって推進していく必要がある。一度でも本船見学や船長講話体験をした教員は海事産業への関心度が目立って高まる事が各種イベント時の参加アンケートからうかがえる。百聞は一見に如かず。また、各地教育現場においては郷土学習が推進されており地元企業の職場体験の機会提供や保護者目線からの海事教

育推進の声を伝える効果は少なくない。5) の表彰制度導入については既存の児童・生徒向け表彰制度に関し受賞者および受賞者所属校が受賞を契機として海事産業に触れる能動的な動きにつながる様に報道や作品展示を工夫し継続的応募意欲を喚起しつつある。さらに教員あるいは学校を表彰対象とした制度の導入が現場教員への動機づけになるのではないかと考えた。知己の教育関係者からは公的機関からの表彰でこそ効果があがるとの意見や民間主催の表彰制度でも教育現場での実践の発表の機会につながるため効果ありとする様々な意見が示され未だ明確な解を得られていない。働き方改革の号令が全産業に向けて発せられている最近、業務繁多な教育現場において、過度な手間と負担感を感じさせないものでなければ定着するのは難しい点は留意を要する。今後海事教育推進の担い手としての教員を増す上での対処課題として表彰制度の在り方を研究していく。6) については、我々はどうしても「暮らしを支える重要な役割を担う海運」の位置づけの理解を促す実践を期待しがちである。一方で例えば外航海運について言えば「世界のルールの在り方」に目を向けさせる事もできるし、社会、理科、科学、道徳と様々な角度から取り上げてもらう事で海事産業への理解がより浸透していく。本稿において産業に焦点をあてた「海事教育推進」を掲げてきたが、より広範な分野に関連したアプローチを含む「海洋教育推進」へ間口を広げていく事が結果的に海事産業への児童・生徒の関心を高める事につながる感を覚えている。前出の村上忠君教諭の「海から観た社会科授業実践」が多角的な気づきの好例にていくつかを紹介する。

○多様性の尊重を示した事例

同教諭から船内の食事の写真提供を求められ陸上では珍しい組み合わせであるカレーライスとサンマがセットで出された写真を提供した。村上教諭はその写真を元に、複数の国の乗組員が船内生活を共にしているイメージにつなげて「多様性を理解すること」「世界とのつながり」を児童に教え、児童は「世界の諸国が仲良くしなければ世界の海上輸送が成り立たなくなる。平和が大事」との意見を示した。

○共助を示した事例

1890年の「エルトゥール号遭難事件」を題材とし救助に当たった村民たちの「苦しんでいる人がいれば助ける」という振る舞いと「救難信号を発見したら近くの船は迷わず助けに行く」という海の世界で言う“シーマンシップ”の考え方を教えた。これはいわば道徳。

村上教諭は「多様性を認める事を児童は小さい時の様々な体験の中で理解していく。その対象として船は良い材料になる」と述べている。このほか環境保全の切り口からの海運・造船への理解を促す授業も多角的な気づきを促す事例である。

4.4 各年代向けシームレスな認知度向上活動

本稿では小学校・中学校の義務教育世代向けの海事教育推進の足跡を中心に記してきた。海事産業界での重要要題である次世代人材確保や政府における産業政策の検討の際の適切な判断を得るには職業選択を意識する年齢層を含め全年齢層でシームレスに海事産業の認

知度向上をはかる必要がある。しかしながら一般の全年齢層を相手にした広報は砂漠に水を撒く様なものとなりがちであることは否めず、一般消費財を扱わず企業間取引を事業モデルとする業界にとって、広報・宣伝自体が限定的であるゆえ、この課題の難易度は極めて高く、永遠の課題として終わらなき旅の途についてとも言えよう。

さて、地球規模での環境保全が全産業の課題とされ我が国においても 2050 年には温室効果ガス（GHG）排出ゼロとする政策目標が設定され、外航海運においてもその実現を目指していく事を世界の海運諸国の先行組として宣言した。その目標達成の鍵は環境負荷の低い代替燃料を利用した船舶の導入にあり、100 年に一度とまで言われるダイナミックな技術革新が求められる時代に突入した。これへの対応過程で例えば風力利用の推進補助装置導入など環境親和の様々な技術革新報道がなされるようになってきている。加えてデジタル化の進展にあわせ陸上からの運航支援で少人数の乗組員での運航の実現を目指す自律運航船や無人運航に向けての実証実験など従前以上に報道される機会が増え、先進産業のイメージも高まってきていることが認知度向上に寄与している。とは言えほとんどの国民にとってはまだ海事産業、海運は縁遠い存在として意識の外にある状況を覆すまでには至っていない。その一方で職業選択肢が多様化している現代において少子化による産業間の人材確保競争が激しさを増していくのは必定。当協会では義務教育世代への動機付けをスタートポイントとして地道に認知度向上をはかりつつ、国民の目に映る機会をこれまで扱っていなかった媒体を利用して強化する試みに昨年度から取り組んでいる。海運が何なのか？をまずは認知してもらう事、さらに職業選択を意識する世代の目に触れやすい場所・媒体を利用する事を軸に試行した。関心を引き付けるために「“開運”じゃなくて、“海運”です。」をキャッチコピーとして多種類の船舶や乗組員の写真に付し、加えて我が国の貿易量（重量ベース）に占める海上輸送の割合である「99.6%」を大きく明示した。

（概要）

- 期間：2023 年 2 月～3 月
- 場所：東京・大阪を中心とした都市圏
- 媒体：駅貼り広告、映画館広告、屋外ビジョン広告、YouTube 広告を活用

当該広告を見た人々からは「海運の重要性を理解できた」「海運のスケール感・インパクトが伝わった」といった声が聞かれた。概ね海運について関心を喚起したとの評価を得たもののこういった広報の効能の検証には単年度で終わらせるのではなく一定期間の継続



海運の認知を広げるべく、大阪駅と阪急梅田駅を結ぶ自由通路に掲出した広告（左）とポスターの一部（右）

をしていく必要がありまだスタートラインにたったばかりである。今回作成したポスターや動画を当協会や海事諸団体主催のイベントでの活用はもとより、全国の博物館などの展示施設での展示をはかっていく。

4.5 海の日・海の月間

1996年に7月20日が海の日祝日として制定された。2003年に改正された祝日法のハッピーマンデー制度により、7月の第3月曜日となった。最近では海の日の記事といえば海開きの情景が映し出されるばかりで「海の恩恵に感謝する日」として制定された日として関連産業やそこで働く人々の話題が報じられる事は稀有となってしまう。海の日制定時の7月20日³に戻す事で海の日を啓発することが海事産業界こぞの悲願。また、海の月間とされている7月に関連イベントを集約し国民の関心を高めていく活動の強化をも行われているが祝日制定時の国民運動としての盛り上がりと同様の反響を得ることも大きな課題となっている。

5. 結びにかえて

海事教育推進の取り組みの足跡、課題、今後の展開について述べてきた。今後さらに海事教育を発展させるにはまずは取り組みを継続すること、そして各地の取り組みや成果を広くアピールし、それをキャッチした地域の関係者がさらに高度化し、各地同士でのフィードバックやキャッチボールにつながる環境を作っていくことを心掛ける。何につけ海事諸団体がまずは一体となって取り組むプラットフォームづくりが急務と言える。

そのプラットフォームの行動計画策定に際して水先案内役をかってでる海事教育に関心の強い教育現場の先生方の協力を仰ぐ事が不可欠である。一方、私は取り組みの推進にあたって国会議員の先生方に教育委員会を紹介いただき筋道をつけていただいた件も多く、その関連地域で海洋少年団を結団できた地域もある。そういった国会議員、各地の教員や海事産業従事者、地方自治体や政府出先機関といった関係者を含むワンチームとしてシナジーを高めていく体制づくりを志向する。こうした海事教育推進をコンスタントに行うには国の政策が非常に重要。各地の運輸局では教員や児童・生徒向けの見学会、船員の仕事の紹介など積極的に展開している。その活動と民間の活動の連携を機能的に進める事や、さらに我が国にとって重要な産業という位置づけを厳然たる形で維持し、ぶれることのない継続性をもってリードされることを期待する。新型コロナ蔓延により「エッセンシャルワーカー」の語が国民に広く浸透した。しかしその名を冠する者として日々の暮らしを支えるノン・ストップの海上輸送を担っている人々を想起する国民がどれだけいよう。「我々の当たり前の日々を目に見えぬ人々が支えている」事の教育が浸透する事を祈念してやまない。「開運じゃなくて海運です」のキャッチコピーで関心を惹きつける試みから「海運で開運を」と次世代がこぞ集う産業となる事を目指し、私も海の伝道師として活動を続けていく所存である。

³ 明治天皇が東北地方に巡幸した際、従来の軍艦ではなく灯台視察船「明治丸」で航海し、7月20日に横浜港に入港して横浜御用邸伊勢山離宮へ還幸した史実から設定されたもの。同日は我が国で国際海洋法条約が発効した日でもある