

巻頭エッセイ

情報発信とコミュニケーション



筧 隆夫

若築建設株式会社 専務執行役員

コンテナクレーン1基あたりの荷役能力が時間あたり100個を超える港があると聞いたら会員の皆さんはどう反応されますか？1基あたり30～40個/hが通常見聞きする範囲で、事故率の上昇なども考慮すると、相当に頑張って50個/hではないでしょうか。この数字は釜山で5月末に開催された国際港湾協会(IAPH)総会の専門委員会会合の発表で目にしたものです。天津港ターミナルのCEOから中国語で発表は行われ、同時にパワーポイントの画面で説明の英語訳と関連する天津港の写真、グラフなどが写される変則的形式ではありましたが、内容についてはきわめて明快なものでした。この数字についてはギネス登録申請中とのコメントもありましたが、特殊な陸側荷役システムとの組み合わせという訳でもなく、この数字に同様の疑問を感じたフロアから早速「本当にクレーン1基あたりの能力なのか？」との質問が寄せられましたが、「間違いない」との回答。そのまま議論は通り過ぎてしまいましたが、依然私には大きな疑問が残りました。他の発表やセッションの間中、私なりにパワーポイントの画面を思い起こすと、標準的にはmoves/h per craneとあるべき単位が、TEU/h per craneと表記されていたことに気づいて疑問はあっけなく氷解したのでした。

これは、さしずめ「言語明瞭、意味不明」型のケースでしたが、開催地釜山の街中はハングルの洪水で本当に「ちんぷんかんぷん」型のコミュニケーションギャップで苦労しました。空港に随伴者を迎えるにタクシーを拾い、1時間以上早く空港に到着。精算の段になり財布をホテルの背広に忘れたことに気づいてからは、双方共通の理解言語がないために、身振り手振りから空港職員の通訳をお願いしたりまで大変な珍騒動になりましたが、何とか解決できま

した。運転手には取りはぐれ防止、私には家人からの責めの方が怖いという、極めて明確な情報発信の必要性和意志があったために、手段に問題があっても十分にコミュニケーションがとれたのでした。

ここ数年、国際港湾協会の舞台では地球気候変動条約がらみで、港湾における取り組みが活発化しています。釜山総会でもCO₂ガス削減策として、我が国でも知られてきた係船中船舶への陸電供給や荷役機械の電動化などいわゆるグリーンポート政策の実施例の話題が増えてきました。これらの施策の実現と国際標準化に向けて4～5年前から欧米各港湾がIMOなど国際機関をも巻き込んで育て上げ、進めてきた検討調整の過程を見てくると、決定された後の国際標準への適合率が極めて高い我が国港湾も、形成段階から国際舞台のコミュニケーションを通して貢献することがあってよい気がします。

この意味では欧米主要港湾の幹部たちが自らの政策課題解決のプロセスに国際舞台における情報発信と連携をビルトインすることで取り組みの質と効果の向上、そして国際標準への反映につなげている点には感心します。港湾の国際競争力向上に力を注ぐことが急務となっている我が国にとって、明確な意志を持ってこのような国際舞台での継続的な情報発信と適切なコミュニケーションに努めることの必要性をあらためて痛感する次第です。

英語では「ちんぷんかんぷん」を「It's all Greek to me」と表現し、他の言語でも異なる文字や習慣の国名を対象に同様の表現としているようです。我が国が今の中国のように注目を集める時代は過ぎました。「It's all Japanese to me」が、「意味も行動も不明」の代表表現にならないよう、情報発信に努めていくことがますます必要になりそうです。