

巻頭エッセイ

プラスαのススメ



遠藤仁彦

国土交通省港湾局 技術企画課技術監理室長

実は、私には港湾局の中でほとんど知られていない、もう一つの顔があります（決して隠している訳ではありませんが…）。それはプライベートの時間で、NPO法人マリンネットワーク（平成24年7月設立、www.marine-network.info/）を運営し、NPO活動を行っているということです。

この法人は、「人や組織のネットワークを通して、漁業や漁村地域における課題解決に求められる人材の育成・交流、技術の活用、情報提供その他必要な取組を行い、水産業の活性化や持続可能な漁村地域の形成に寄与することを目的」としています。

漁業をやっている地域には水産物を含めて素晴らしい地域資源を持っていますが、それを十分に生かして切れていない場合があります。NPOでは地域の持つポテンシャルを発揮するためのお手伝いとして、外部の知恵を持っている人の派遣や地域での勉強会の開催等の取り組みを北海道地域で行っています。

設立しようと思ったきっかけは、3年前の東日本大震災。震災から半年くらい経った頃、仕事で忙殺していましたが、あれだけの方が亡くなった大災害なので、心に喪失感というか、自分はこの社会にどう貢献できるのだろうかということを何となく考えていました。ちょうどその頃です。よく知っていた大学の先生（水産学部）より、寄付講座が終了するので退官（もともと個人で民間コンサルを経営）するが、大学教員時代に培った人的なネットワークとスキルを活かす道はないだろうかかと相談を受けました。私も3年間の水産庁出向経験、3年間の国直轄の漁港整備担当経験があった他、港湾関係でも漁業との調整経験など水産に関わることが少なくなかったため、いろいろ話しているうちに意気投合し、NPOの設立に至ったという訳です。

さて、話はガラッと変わり、船の話に。

国土交通省港湾局では、全国各地の港湾事務所等に業務上必要な船舶を配備しています。普段は浚渫をやり、大規模な油流出事故が発生すると油回収のために広域派遣される大型の浚渫兼油回収船が3隻。海域での浮遊ゴミ等を回収する環境整備船が13隻。そして、港湾工事の監督等に使っている港湾業務艇が54隻あります。

これらの船舶には通常の業務がありますが、緊急時には多様な要請に応じてプラスαの業務をやる場合があります。例えば、東日本大震災の際には浚渫兼油回収船が緊急物資の輸送を行いました。最近、港湾業務艇でもこれまでにない使われ方がありました。昨年9月、台風18号による大雨の影響で福井県の常神半島にある集落が孤立したため、敦賀港湾事務所に配備していた港湾業務艇「まつかぜ」が孤立住民の輸送業務を約1週間行ったというものです。港湾業務艇はもともとこのような活用は想定していませんでしたが、現場における臨機応変の対応で地域の要請に応えることができたという事例です。我々が所有している船舶はしっかりとした通常業務を行いつつも、それぞれの船舶の持ち味を活かしたプラスαの対応ができるよう、国民、地域の期待に応えられるような備えを今後とも行っていきたいと考えています。

冒頭ご紹介した私のNPO活動もプライベート時間を使った、自分なりの持ち味を活かしたプラスαの取組です。港湾局所有船のプラスαの活躍同様、本来ミッションと関連があるプラスαが充実してくると、相乗効果で本来ミッションにもプラスになると信じています。皆様方にとってのプラスα、充実していますか。