

環日本海洋上大学の提案

～諸大学学生による交流共通基盤の模索～

雨宮洋司（富山大学）

1. 提案の内容

五ヶ国（ロシア、韓国、中国、北朝鮮、日本）の大学生25名（各国5名）がウラジオストク港に集合し、ロシア極東海事大学の大型帆船ナジェジダ号（2297総トン）に乗り組んで（1室に各国学生1人ずつ入室）、1週間、日本海上で共同生活と共同作業をして航海しながら、日本海という海の名称の是非を検討したうえ、必要ならば新名称の模索を行う。船上での共通言語は英語とするが、互いに英語は堪能ではない事を前提にして、議論等は紙に書いたり、OHPを利用するなどして互いに理解可能な方法の模索も課題にする。ただし、当該練習船には通常の実習生が訓練しているので基本的にそれに加わりながら特別プログラムをこなす形を取る。この模様は船上から随時、インターネットでメディアへ配信して環日本海域での話題提供とする。参加費用の自己負担軽減をはかるために、一定のスポンサーを前提にし、出来たら2年以内に環日本海学会の後援も得て実施出来るようにしたい。

2. 提案の背景

（1）ロシア、中国、韓国の諸大学での類似した1週間プログラムの実施経験から

富山大学教育学部の学生約10名を1週間、3地域の相手大学へ引率者なしで派遣し、英語を共通語にして、英語での授業（当地の教育制度や歴史など）、相手大学の学生と組んで小学校での教育実習、歴史博物館や市役所そして家庭訪問などを

行い、夕方は若者同志の交流を行っている。その結果、・コミュニケーション力の向上、コミュニケーションの多様性の経験、学生の実践的能力の向上（付き添い教官無しのため学生リーダーが相手大学教官と話し合いながらプログラムを遂行）、小・中・大学や市役所訪問時の学生大使としての経験、総合的能力向上（プログラム作成、事前事後研修と報告書作成など）から予想以上の成果（参加学生の満足度と主催者である両大学の当事者の評価）をあげていることから、同年代の学生がつかない英語によるコミュニケーションでも十分その目的が達成されることが分かった。船上での24時間の共同生活ではそれ以上の成果が期待できる。

（2）2002年夏の帆船ナジェジダ号を使った海洋科学調査の洋上大学計画の知見から

2001年11月ロシア極東海事大学から、2002年7月20日（土）～8月30日にかけて、日本海、オホーツク海そしてベーリング海における調査を兼ねたナジェジダ号による洋上大学プロジェクトの提案があった。これはユネスコ支援事業であり、異なったアジアの国々の学者・研究者、教授そして学生が広く参加できることが必要であり、是非日本の大学関係者と組んで進めてみたいというものであった。洋上大学で取り上げる学部学生、院生、そして若い研究者のためのプログラムは、環境、海洋学、海洋環境システム（特に、日本海及びオホーツク海域）、海洋環境システムの調査技術（特に、リモートセンシング、レーザー及び音響

測深による)等の問題であるが、これらに限らず、参加者の興味と目的により様々なことを取り上げることが自由であるというものであった。参加費用はおよそ2ヶ月で4～5万円(1日食費込み1万円、乗下船場所までの交通費及び特別機器の積み込みなどは各自負担)という額が示された。いままで1997年、2000年、2001年の3回、今回と同様な海洋調査と洋上大学を実施したが、これまでは日本の関係機関へは呼びかけず、ロシアの学者研究者学生のみが乗船して実施していた。今回、富山大学理学部の教官・院生各2名(計4名)が海洋観測のために乗船を希望したが、プーチンと金正日のウラジオストク港でナジェジダを利用した緊急の会談が入って突如中止になってしまった。

以上、ロシアの帆船ナジェジダ号を使うことについて計画変更など不安定な点もあるが、ロシアの海事大学当局が日本海において同船を使った海上行動を対岸の日本の大学との関係でプロジェクトをスタートさせた意義は大きく、その利用目的は大きく開放される可能性は高い。

(3) 富山新港係留の旧帆船海王丸と市民による展帆作業の継続から学ぶこと

富山新港に係留保存中の帆船海王丸(ナジェジダ号とほぼ同じ大きさの帆船)は環日本海拠点のシンボルとして1991年、富山県政策の下で富山新港に誘致された。それ以来、船上では全部の帆を80名近い市民ボランティア(平均年齢50歳以上)が月一回のペースで高所作業をして開いており、ここ12年間欠かしたことがない。帆船の素晴らしさを自分たちが確認するとともに市民にも見せ、観光の目玉になっている。

以上から得られる教訓は帆船作業には人々を魅

了するものがあるということ、素人集団でも一定のマスト作業は可能だということを示している。このことは帆船そのものが若者に夢を与えながら鍛える要素(シーマンシップ)があることを示し、国境を越えてもその要素は確認できる可能性がある。五ヶ国の青年が環日本海地域共同体を考える第一歩として“ナジェジダ号”の帆船を使用してこのプロジェクトを展開する理由がここにある。

2. 環日本海多文化共生社会づくりの第一歩としてこのプロジェクトを位置づける

富山県の日本海政策課は「日本海学」なる地域学を提唱している。しかし、そこでの中心課題は日本海の環境保全を柱に据えてのまとまりある地域の創造をねらっている傾向が強い。川勝平太氏は海から見た歴史に注目して、日本が西太平洋地域の多島海ネットワークで果たす役割には大きなものがあるとして、美しいガーデンアイランドづくりを提唱する。本論は海が持つロマンを「展望」に結びつけるときの要素としてそれを重視することに同意するが、日本海とそれを囲む諸地域の今日までの歴史と現状から新しい環日本海システムを展望するとき、船舶そのものが持つ特殊性(シーマンシップ)を多文化共生社会づくりの重要な手段として位置づけることにある。日本海海上を移動する船舶の乗組員についても、この地域の各国船員が乗り組む混乗船を作り、環日本海諸国から産する多種類の商品を船舶に積み込んで諸港を訪問して販売するマーケティング船の活動も本プロジェクトの応用になる。このように、今回提案するのはそれぞれの特色をもったこの地域の資源を利用した環日本海における一つの人材育成のプロジェクトである。

COMMENT

藤田 暁 男 (放送大学)

この提案と提案を根拠づける「環日本海地域共同体を考える第一歩」という考え方に基本的に賛成である。その上で、次の3点についてコメントしたい。

1. 「国際的地域共同体」については、アジアにおいてはまだ未開拓の分野と言える。その内容について、報告者が「まとまりのある地域の創造をねらう傾向」よりは、「諸地域の歴史や文化の異質性を意識した多文化共生社会」という方向性を追求しようとしている点に注目したい。そして、それを具体的に展開するために、若者がコミュニケーションの多様性の経験から実質的な交流を進める場合、「船舶が有するシーマンシップ」を重要な手段としている点は、極めてユニークな示唆を含む指摘である。というのは、これからの周辺

諸国「異文化の共同体」には何らかの新たな「共同体意識形成」の模索を必要とするからである。

2. 討論のテーマに日本海の名称問題をあげているのは、重要度と入りやすさの点で適切であると考える。ただ、この問題は多くの複雑な背景を抱えており、その問題の討論を助けるために海洋汚染等の問題を加え、複合的に問題設定しておく方が良いのではないか。

3. 報告では運営主体の組織形態については明確には提示されていない。これは、具体的過程に入っていないということがかかわっているが、各国の関係組織主体とその連携形態のあり方の問題点を検討しておくことが必要と思われる。