

邦船社による外航船運航上の課題

— 便宜置籍船制度の発展と外国人船員混乗の拡大による課題の再検討 —

Issues Facing Japanese Shipping Companies in Ocean-Going Vessel Operations
 — Re-examination of Issues Arising from the Development of the Flag-of-Convenience Ship System and
 the Expansion of Foreign Seafarers —

辰 巳 佳 彦
 TATSUMI Yoshihiko

<目 次>

- I. はじめに
- II. 便宜置籍船制度と外国人船員
- III. 危機管理問題
- IV. 外国人船員との関わり
- V. おわりに

I. はじめに

日本は四方を海に囲まれた海洋国であり、必然的に国際的な海上輸送を担う外航海運が重要な輸送手段となる。平田ほか（2022）も、物流のコア機能は輸送と保管であると指摘¹しており、外航海運が日本の国際物流における重要な要素であると言える。また、図1を見ての通り、日本の輸出入における海上物流の割合は99.6%前後で推移しており、海上物流が日本の輸出入における重要な存在であることが分かる。

日本における外航海運の問題として指摘されることが多いのは、便宜置籍船制度にともなう外国人船員問題が挙げられる²。今日では便宜置籍船制度が当たり前の存在となっているため、便宜置籍船制度に関する問題は近年では特に大きな問題として挙げられることは少ない。これは、世界中の国々が利用している制度であり、日本においても長年利用されてきた制度であるため、問題点は多いものの改善しつつ今日を迎えており、過度に制限されている状況にはない。

武城（2013）や合田（2013）においても、便宜置籍船制度についてさまざまな課題の指摘はなされているが、廃止を説

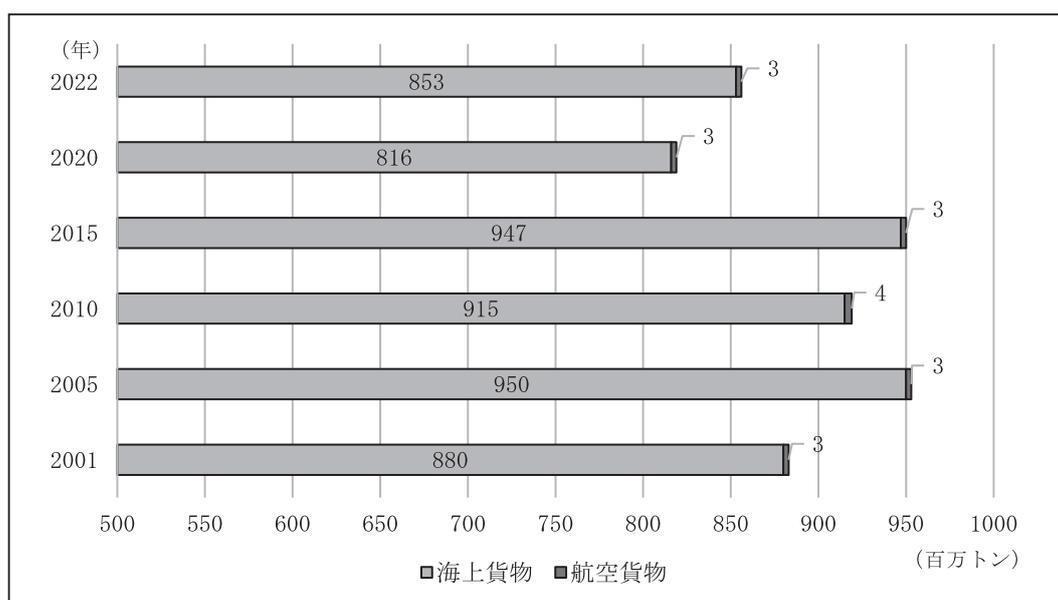


図1 輸出入方法別の貨物量数

出所) 日本船主協会 (2024) 『SHIPPING NOW 2023-2024』 26ページより筆者加筆作成。

いた研究ではもちろんない³。

しかし、両研究に代表されるような便宜置籍船制度の研究の中でも、外国人船員問題への指摘は度々なされており、便宜置籍船制度のメリットの1つでもある外国人船員の配乗に関する問題は、外国人船員の登場から今日に至るまで継続的に指摘され続けている。そのため、外航海運における今日でも議論が必要な代表的な問題点であると言える。

外国人船員に関する先行研究としては、米澤による研究⁴を特に挙げておく必要があるだろう。米澤は、外国人船員をキーワードとして、経営学における特に人的資源管理論的観点および国際ビジネスの観点を中心とした研究を大変詳細に行っている。

しかしながら、参与観察を行うなどの現場目線ではあるものの、実務を行う立場からの視点、問題に重きを置いた外国人船員についての研究とはなっていない。米澤自身も、実務上のマネジメントに関するものは技術的かつ微視的なものであると指摘しており、国際ビジネスの観点での研究であると位置づけている⁵。一方、大野（2000, 2002）では、現場目線かつ実務上での問題解決を目指した取り組みを紹介し、技術的な部分だけでなく、文化的背景も理解した上での取り組みをまとめている⁶が、大野がまとめた20年以上前の現状と今日とは大きく状況が変化していると考えられる。

以上のような背景を踏まえ、国際物流における外航海運の問題点として指摘されることの多い外国人船員問題についての問題点を再検討する。また、本稿では主要な問題点を1つではなく複数取り上げている。これらをそれぞれ詳細にかつ学際的に研究することが今後の課題となると予想されるが、その研究も行う際の一助となるような検討を行いたい。

II. 便宜置籍船制度と外国人船員

1. 便宜置籍船制度について

今日では、邦船社に限らず諸外国も含めた外航船の多くは便宜置籍船制度を利用した便宜置籍船（Flags of Convenience Ship：FOC船）である。武城（2013）では、便宜置籍船制度について4つの要素があるとまとめている。1つ目として、船主の多くは先進国や新興国の法人や個人であること。2つ目として、法人税は課税されず、基本的には登録税と船舶税のみ課税されること。3つ目として、外国人を船員として雇用することが自由なこと。4つ目として、前述の3つを駆使した高い競争力があるとまとめている⁷。

一般的には、海外のタックスヘイブンと呼ばれるような国々にペーパーカンパニーを設立し船籍を置くことに対する印象として、租税回避の要素を思い浮かべることと思うが、便宜置籍船制度の場合は租税回避の要素はありつつも、運航上の適用法制度が船籍国になる点への利点が大きいの。その代表例として、外国人船員の配乗があげられるだろう⁸。

近年は図2を見ての通り、日本籍船が増加傾向にあるが、これは国として外航海運の重要性を鑑み、税制面での優遇や船員の国籍に関する条件の緩和を行ったためである⁹。

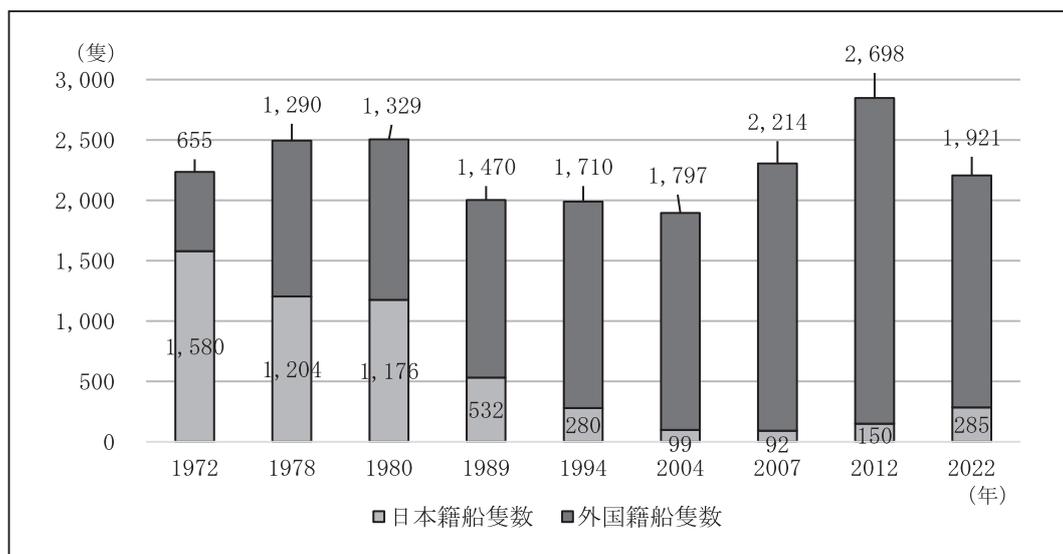


図2 日本船籍船と外国船籍船の推移

出所) 日本船主協会(2024)『SHIPPING NOW 2023-2024』30ページおよび国土交通省海事局海事関連統計平成18年度版より筆者作成。

2. 外国人船員について

(1) 外国人船員導入の理由

便宜置籍船制度利用により、自国船員以外での外航船の運航が可能となった。現在の外国人船員の出身国割合は図3の通りである。また、日本人船員¹⁰の数も図4に示した。図4を見ての通り、日本人船員が激減しているが、その大きな理由として挙げられるのが、人件費削減のための外国人船員の配乗である。この原因についての経緯や現場目線での記録としては、大野（2000, 2002）だけでなく、山内（1992）や佐藤（2005）、藤丸（2021）が挙げられる。特に山内（1992）においては、まさに外国人船員が急速に普及しつつある時期の状況を船員へのインタビューも含めて詳細に解説されている。

山内（1992）によれば、日本人船員の離職や転職の主たる原因は、外国人船員の配乗であると指摘している。この外国人船員を配乗させる一番の理由としては、先ほども指摘したように人件費削減の意味合いが強いからである¹¹。先進国船員の人件費は、経済水準に高さにともない後進国船員に比べると圧倒的に人件費が高くなる。これは、船員に限らず外国人労働者を導入する、もしくは導入しようとしているそのほかの業種とも同じ理由だろう。

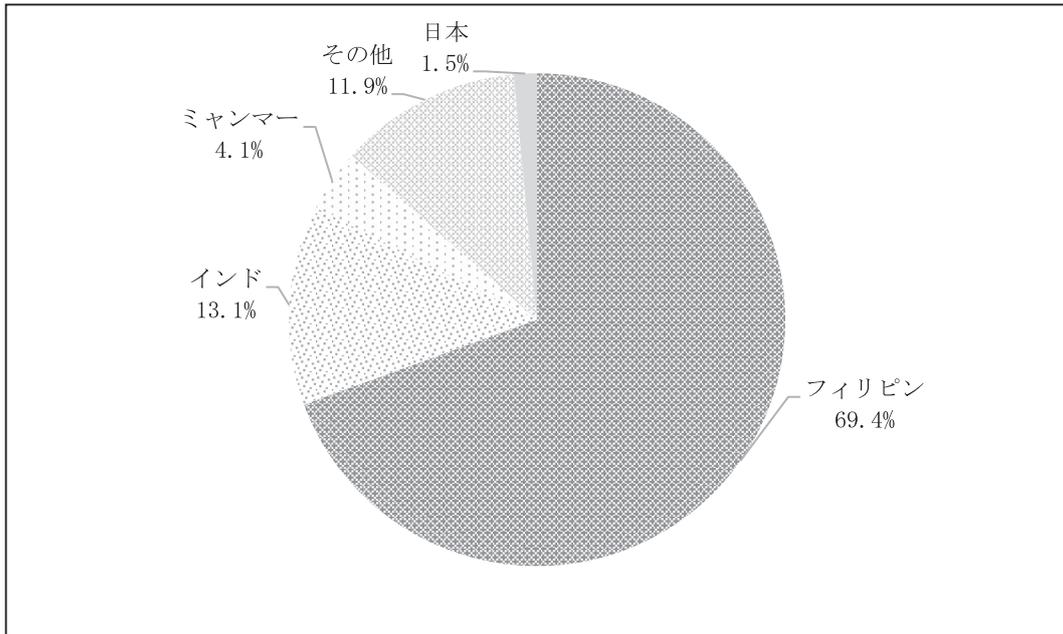


図3 邦船社の運航する外航船における船員出身国割合
出所) 日本船主協会 (2024) 『SHIPPING NOW 2023-2024』 49ページより筆者加筆作成。

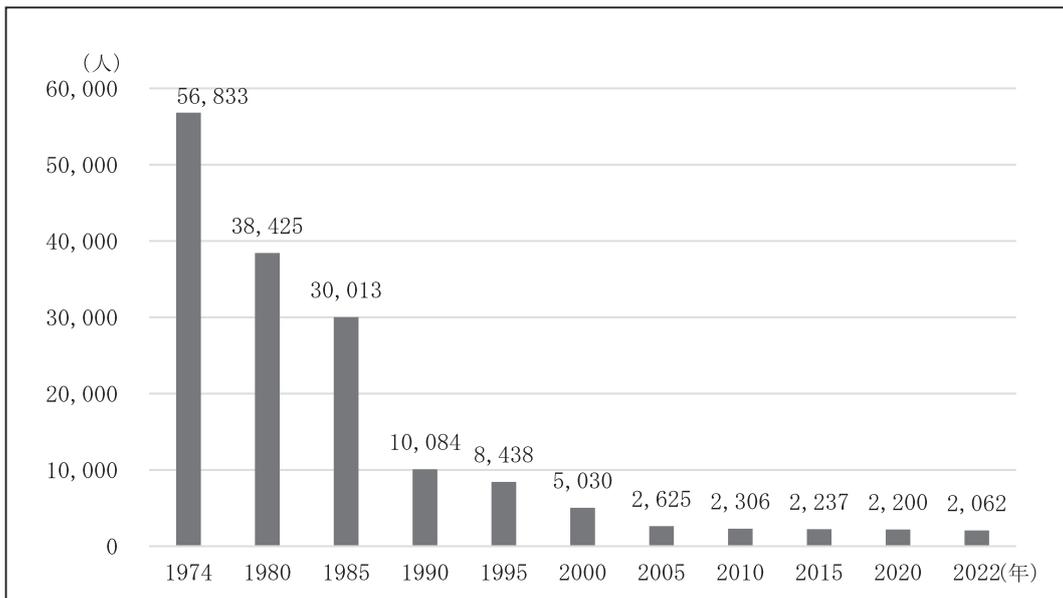


図4 外航船における日本人船員数の推移
出所) 日本船主協会 (2024) 『SHIPPING NOW 2023-2024』 49ページより筆者加筆作成。

外国人船員の配乗以外にも、人件費削減の動きは技術発展にともない多くなされている¹²が、外国人船員の配乗を止めるということにはもちろんつながっていない。しかし、本稿で扱う外国人船員に関する問題に関連する形で、日本人船員が新たに抱えることとなった問題点¹³もある。

(2) 外国人船員に関する問題の所在

元々は日本人でのみ運航されていた外航船であったが、外国人船員が登場したことにより当然ながらさまざまな問題が発生している¹⁴。外航船における外国人船員導入の理由として、西口（2007）の指摘では、外国人船員を雇用する理由は、グローバル企業の海外進出と同様の理由であると指摘している¹⁵。

国内での労働に対しては、基本的には日本の法律が適用され根拠法となることと思うが、外国人船員に関する問題を解決しようと考えた際には、特定の国の法律のみを根拠法とできる場合だけではない。該当する事例は後述するが、誰がどうやって解決していくべきなのかといった部分があやふやな状況な部分がある。国際機関で解決すべきことなのか、国内法で解決すべきことなのか、船社で解決すべきことなのかが大変曖昧な状態であるがために、完全な解決に至るのが難しいのである。

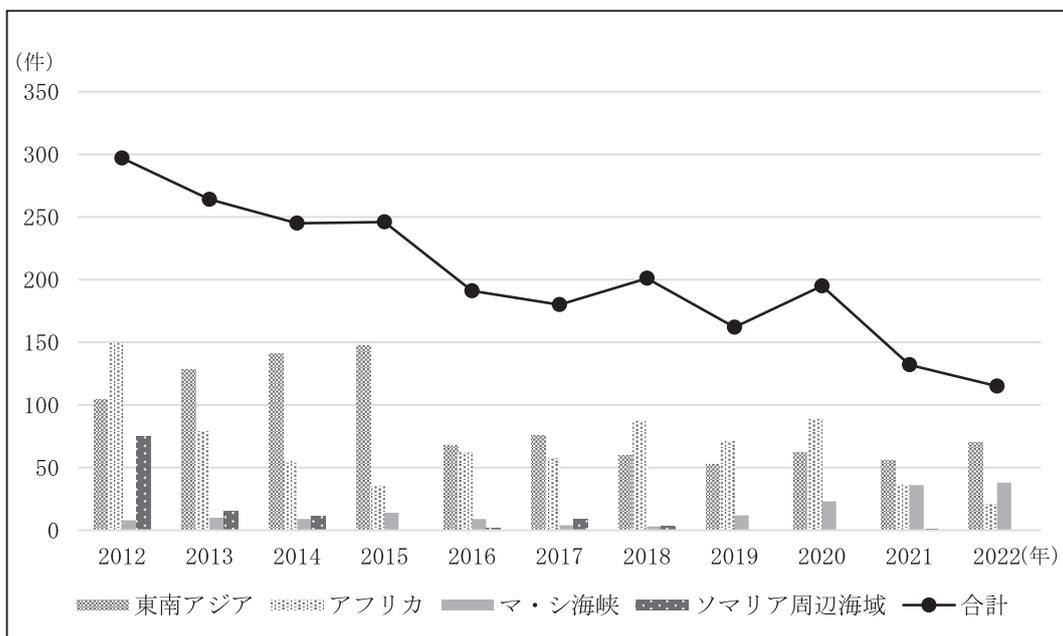


図5 海賊等事案の発生回数および発生海域

出所) 日本船主協会 (2024) 『SHIPPING NOW 2023-2024』 48ページより筆者加筆作成。



図6 海賊等事案発生海域

出所) 日本船主協会 (2024) 『SHIPPING NOW 2023-2024』 48ページより筆者加筆作成。

例えば、昨今話題に上がっている外航海運に関する問題として、イエメン沖の反政府組織による船舶拿捕事件やソマリア沖の海賊問題が挙げられる。現状の海賊襲撃に関する事件数と地域は図5と図6に示した。海賊問題や事件に関連する事例から、どのような問題が現場で発生したかやどのような対応を行ったのかを次章にて紹介したい。

Ⅲ. 危機管理問題

1. 韋駄天号事件

2005年3月にマレーシア領マラッカ海峡で日本籍船のタグボートが海賊¹⁶に襲われる事件¹⁷が発生した。ここで問題となる点として、まず日本籍船の邦船社が運航している船舶でありながら、フィリピン人と日本人の混乗船であったこと。また、マレーシア領海で発生した事件であったが、インドネシア領に連れ去られたこと、解放された場所がタイであったことが関係し、日本も積極的に介入することができず国際的な連携も取れなかったため、事件の解決に関しては、船社が独自で雇った交渉人により解決をした¹⁸。

もちろん、日本としてなにもしていなかったわけではなく、海上保安庁マラッカ海峡武装強盗事案対策室を設置し対応に当たっていた。しかし、これは1つの国の警察組織¹⁹だけで対応することが大変難しく、複数の国が連携して捜査を行う必要性が顕在化した代表的な例であろう。これは現場の日本人船員からすれば、自分が拉致や監禁、強盗などされた際に、すぐ解決できる方法が場合によっては存在しないため、日本人船員としては大変不安な状態で乗船することになる。もちろん、現場で常にそのことを不安に思いながら仕事をしているわけではないと思うが、過去の事例を考えると、当事者となってしまった際の対策に不安が残ることは当然だろう。

本事件後、まず国際的な問題点解決のためにシンガポール・マラッカ海峡周辺国の合同の対応機関設立と援助、合同訓練が実施されるようになり、日本においても所轄する部署の設置や法改正がなされた²⁰。

このように、2000年代後半頃より国内的にも国際的にも海賊対策が積極的に取られるようになっていった。しかし、まだ完全な解決には至っていないように考えられる。例えば、日本船社が保有する船舶ではあるが、外国人船員のみで運航されていた場合はどうなるのであろうか。

2023年11月にイエメン沖で反政府組織による船舶拿捕事件が発生²¹したが、運航船社の日本郵船やそのほか報道機関などから、その後の経過に関する発表は一切なく時が過ぎていった。2025年1月22日に、外務報道官談話にて乗組員全員が解放されたとの発表があった²²が、この発表の際には船体の受け渡しは行われていない。また、解放の理由としてイスラエルとパレスチナのハマスの停戦合意がなされたからとのことであり²³、船社やそのほかの公的組織による積極的な働きかけによって解決がなされたわけではない。

この件に関しては、拿捕されてからの報道以降、日本郵船や外務省などからの発表は一切なく、結果的にオマーンなどの協力を得て解放されたようではあるが、もし日本人が乗船していた場合でも同様の時間と手段を行使していたのか疑問が残る。この流れからも、まだ海賊問題に対して完全な解決方法があるとは言えないだろう。また、反政府組織による海賊行為と、現地住民が行う海賊行為との性質の差にも注意すべきだろう。フーシ派のような組織になれば、報道のように米軍が本格的に介入し、政治的な介入の意味もある。一方でソマリア沖海賊の場合は、現地のあまり組織化はされていない武装集団である。しかし、ソマリア沖および紅海周辺は、スエズ運河を通航する場合でも、喜望峰航路の場合であっても通航することとなる国際海上物流における choke point である。そのため、国際的な枠組みの下で安全な海域にする必要があり、その取り組みとして、日本の場合は2009年よりソマリア海域に海上自衛隊が派遣されている²⁴。

国際的に見てみると、2000年代頃の海賊対策というのは治安維持的な要素が多くあったと考えられる。しかし、今日における海賊対策は、治安維持活動も含めたテロリスト対策と言う面も大きな要素となっているのではないだろうか。当初想定していた海賊は、小型船などに乗り商船に接近してきて海賊行為を行うような存在であったが、現在は反政府組織やテロリストといった組織が敵対国に対しての政治的主張の1つとして海賊行為を行っているケースもある²⁵。しかし、現在の海賊対策の日本における根拠法となっている海賊対処法（海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律）よれば、船舶に乗り組みまたは乗船したものを海賊の定義の一部としており、船舶からの海賊行為に限られる。フーシ派はドローンなども使ったテロ活動を行っているが、ドローンなどを使用した攻撃があった場合、同法は適用されないこととなると指摘がある²⁶。

このように、国際的な枠組みや国内法の整備などといった海賊対策は進展してはいるが、実際に日本人船員が被害にあったと想定した場合の懸念点は多くあると言える。

2. TAJIMA号事件

次に、便宜置籍船の外航船で、日本人と外国人が混乗している船内において刑事事件に該当するような事案が発生した場合の事例を紹介したい。

2002年4月7日午前8時15分頃に、邦船社が運航するパナマ船籍のタンカーTAJIMA号において、ペルシャ湾から姫路への航行途中の台湾東方沖で、当直中の二等航海士が行方不明となったとの情報が海上保安庁第11管区本部に入った。船長により同時時間帯に当直をしていたフィリピン人甲板手に聞き取りをしたところ、フィリピン人操機手と当直には入っていなかった、ほかのフィリピン人甲板手により殺害された可能性が高いと判断し、船長の命令により船内で拘束された²⁷。つまり、日本人船員がフィリピン人船員によって公海上で殺害される事件が発生したのだ。

公海上で発生した事件という特性上、日本に刑事管轄権がなく、フィリピンにおいても、自国民の国外での殺人を処罰する規定がなかったため、旗国主義²⁸に則り旗国のパナマ共和国政府に唯一の刑事管轄権があった。しかしながら、パナマ共和国政府による要請がない限り身柄の引き渡しなどは行えないため、船長の船内警察権限²⁹によって被疑者を拘束する事態が長期間続いた。なお、姫路に到着するまでは船長の要請により、海上保安官による船内警戒が実施され、巡視船もTAJIMA号に伴走したが、パナマ共和国政府からの身柄引き渡し要請があることを前提とした行動であった³⁰。

姫路到着後、外務省によりパナマ共和国政府に対して、共助要請についての手続きが外交ルートを通じて進められ、海上保安庁による共助捜査が行われた。また、海上保安庁および姫路海上保安署により取り調べや実況検分などが行われ、捜査資料をパナマ共和国大使館へ送付した。この間に、入国管理局に対し被疑者の仮上陸などを求めたりしたが認められず、船長の権限による1か月にわたる拘束が続いた。約1か月の後、パナマ共和国政府からの仮拘禁の請求とその後引き渡し請求がなされ、9月にパナマ共和国へ向けて被疑者が出国した。しかし、パナマ共和国で行われた公判では、日本で行われた取り調べの方法に問題があるとして無罪となった³¹。

本件については、複雑な法的問題が国内的な面や国際的な面も含めて絡み合っており問題化している。しかし、便宜置籍船制度が定着した海運業界であり、外国人船員も定着化した存在であるとなれば、このような問題は容易に想像できるのではないだろうか。確かにすべての事例に対処できるような体制は難しいかもしれないが、国や国際機関などだけではなく、海運会社としても便宜置籍船を運航することに対してのリスクがあることは十分に理解し対策を考えた上で、運航管理を行っていく必要があるだろう。

本件の問題点として一番に挙げられるのは、やはり法整備の問題ではないだろうか。事件後に法改正³²がなされ、同様の事件が発生した際には対応が可能とはなったが、すべての状況に対応しているかは国内法だけでなく国際法も含めた詳細な分析も必要であろう。

IV. 外国人船員との関わり

1. 日本人および外国人船員の養成

英国や北欧などの船員の国際的評価は高く、同様に日本人船員の評価も大変高い。これは、明治時代以降の日本人船員が世界中で示してきた技術やマナー、伝統の賜物であり、邦船社への評価も必然的に高い。しかし、便宜置籍船の登場による外国人船員の混乗が邦船社でも行われるようになった際に危惧されたのが、世界中から受ける高い評価への影響である。現在は多くの基準をクリアした外国人船員が配乗されているが、最初からそうであったわけではなく、さまざまな取り組みを行った結果として、現在の安心や安全が確立されている。もちろん、外国人船員が配乗され始めた当初、技術的にレベルが高いと言い切れた船員ばかりであったわけではないが、外国人船員の需要が高まったことにより、質と量ともに確かな船員養成のあり方が求められるようになった。

船員の養成については、国際条約であるSTCW条約³³に則った養成のあり方が求められる。現在の日本国内の船員養成機関としては2大学³⁴、5高専³⁵、1大学校³⁶、海上技術短期大学校³⁷、2海上技術学校³⁸がある³⁹。しかし、これらの機関から一定の船員が供給されてはいるものの、最終的に船員として働く割合は決して高くはなく、特に近年では高齢化が急速に進んでいる内航船員の確保も急務とされており⁴⁰、内航船においても外国人船員の導入を検討すべきであるとの指摘もある⁴¹。外航船の場合は、すでに外国人船員が配乗されており、今すぐに日本人船員が足りないということにはなっていないようだが、前述したように確かな技術と信頼ある日本人船員と邦船社のイメージを維持するには、確かな技術伝承と訓練が必要となるし、外国人船員に対しても日本人船員と同様なレベルが求められる。

現在は、図3に示した通りフィリピン人船員が多数を占めているが、その理由として日本船社による独自の船員養成学

校の設立や現地船員養成機関との連携による、フィリピンでの船員養成が確立しているからである。

しかし、寒河江（2014）が行った調査では、現地で行われている邦船社による船員養成のシステムも全体的な底上げには貢献しているが、それでも十分には機能できておらず、船員として働き始めたとしても高級士官になるには熟練度が低く、船員としてのキャリア教育を兼ねた積極的なOJT（On the Job Training）が重要であると指摘している⁴²。しかし、こういった不十分な面はあるものの、フィリピンという国であってもSTCW条約に準拠した船員養成がなされており、海技士免状を保有した日本人が派遣され、現地で指導を行うなどの邦船社の船員としての質を担保する取り組みを実施している。

2. 外国人船員とのコミュニケーション

外国人船員の配乗が始まる前は、基本的には全乗組員が日本人で構成されていた。そのため、船内の環境は日本的な空間であり、もちろんのことながら船内での会話は日本語で行われていた。外国の港湾に入港する際に乗船してくる水先案内人や付近を航行している外国籍の船舶と無線でやり取りする際にのみ英語が使用されていた。

この時点でまず言えることは、少なくとも業務以外の船内生活においては日本で生活しているのと同じ感覚で生活できるため、日常生活におけるストレスはそこまで大きくないだろう。しかし、外国人船員の配乗が進められた結果、船内の日常会話すら英語となり、日本で暮らしているのと同等の環境ではなくなった。このような日常的に受ける影響について西口（2007）は、日本人と外国人船員とのナショナルカルチャーの違いを挙げている。このナショナルカルチャーの違いについての分析では「感情の露出」と「時間認識」について大きな違いがあると指摘しており、TAJIMA号事件の遠因としてこのナショナルカルチャーの差が挙げられるのではないかと指摘している⁴³。

現在、日本人を外航船の船員として採用する場合、TOEICなどの英語資格で一定の点数を取ることが求められると同時に、外航船で働いている日本人船員が昇進する場合も一定の得点を求められる。これは、業務上の正確な英語力を担保するためであるのと同時に、船上生活全般での英語での円滑なコミュニケーションを行えるようするためであろう。

V. おわりに

外航海運における課題として便宜置籍船制度の利用による外国人船員の混乗が発生し、法律の適応、責任の所在などが不明瞭な部分が多くなった。運用上は有益な制度と方法であり、廃止する必要はもろくない。しかし、さまざまな問題が発生しリスクとなっていることは確かである。I章に書いたように、米澤は実務面での運用についての議論は微視的な問題であると指摘しているが⁴⁴、外国人船員と日本人船員との混乗を考えていく上での実務者側が持っていたり見えていたりしているリスクを議論することは、本稿での事例や想定を考えると重要な観点、問題ではないだろうか。船社や国としてのリスク管理、人的資源管理、国際的なビジネスを考える米澤の研究は大変重要であり、米澤が挙げる課題を解決することによって実務的な問題を解決できるということも言える。

しかし、実務的な部分から発生する問題は結果的に幅広い範囲に影響を及ぼすとも言える。大野のような現場で働く船員の方たちが感じる現場でのケースを改めて収集し、今日的な現場での課題を分析すると同時に、米澤の研究を照らし合わせることによって、より精度の高い研究成果が得られると言える。本稿で取り扱った事例やその分析による考察内容は、ほかの研究でも同様に述べられていることも多い。しかし、米澤の研究と現場視点での課題の捉え方を相互に作用させる必要性を強く説いている点が本稿との大きな違いである。

また、本稿では日本の海上物流の課題として外国人船員を取り上げたが、日本人船員の重要性も忘れてはならない。外国人船員と日本人船員が何の問題もなく働いていけるようなさまざまな整備をしていく必要がある。内航船員を含めた自国船員をしっかりと保護し、養成していく必要もあることは明白であると最後に改めて指摘しておきたい。

〈参考文献〉

- 大野幹雄（2000）『フィリピン人船員と危機管理』成山堂書店。
- 大野幹雄（2002）『外国人船員の労務管理』成山堂書店。
- 合田浩之（2013）『戦後日本海運における原義置籍船制度の史的展開』青山社。
- 寒河江芳美（2014）「日本の海運業における外国人船員の採用システム：日本企業とフィリピン人船員の新卒労働市場」『海事交通研究』63号，83-92ページ。
- 佐藤敬一郎（2005）『日本人船員よどこへ行く—新しい船員像をさぐる—』成山堂書店。
- 壇上弘文「特別司法警察職員の権限行使-海上保安官の法執行権限についての検討-」『社会科学研究』39巻1号，154-192ページ。
- 西口美津子（2007）「雇用のグローバル化と異文化コミュニケーション-外航船の事例から-」『異文化コミュニケーション』10号，171-180ページ。
- 日本船主協会（2024）『SHIPPING NOW 2023-2024』。
- 平田燕奈・松田琢磨・渡部大輔（2022）『新国際物流論 基礎からDXまで』晃洋書房。
- 廣瀬肇（2005a）「便宜置籍船「TAJIMA」船内での日本人航海士殺人事件(国際共助事件)(前編)」『捜査研究』54巻1号，15-23ページ。
- 廣瀬肇（2005b）「便宜置籍船「TAJIMA」船内での日本人航海士殺人事件(国際共助事件)(前編)」『捜査研究』54巻2号，64-73ページ。
- 藤丸徹（2021）『日本の船員と海運のあゆみ—戦後復興からグローバル経済下の船員社会—』成山堂書店。
- 武城正長（2013）『便宜置籍船と国家』（比較地域研究所研究叢書）御茶の水書房。
- 松尾俊彦（2013）「内航海運における船員不足問題の内実と課題」『運輸と経済』73巻2号22-29ページ。
- 松尾俊彦（2018）「内航船員数のコーホート変化からみた船員不足問題に関する一考察」『海運経済研究』第52号，31-40ページ。
- 森隆行（2010）『外航海運概論』成山堂書店。
- 山内景樹（1992）『日本船員の大量転職』中央公論社。
- 山田吉彦（2009）『海の政治経済学』成山堂書店。
- 吉田茂・高橋望（2009）『新版 国際交通論』世界思想社。
- 吉田靖之（2014）「ソマリア沖海賊対処活動と国際法-国際法上の海賊（piracy jure gentium）への国連安保理事会決議による海上法執行活動-」『海幹校戦略研究』4巻2号，26-58ページ。
- 米澤聡士（2018）『人的資源のグローバル統合—外航海運業の船員戦略—』文眞堂。
- 米澤聡士（2023）『外航海運企業の人的資源管理—船舶乗組員と組織社会化—』文眞堂。

〈後注〉

- ¹ アメリカサブライマネジメント協会の物流についての定義への指摘
平田燕奈・松田琢磨・渡部大輔（2022）『新国際物流論 基礎からDXまで』晃洋書房，2ページ。
- ² 平田ほか（2022）前掲書（注1），40-42ページ。
森隆行（2010）『外航海運概論』成山堂書店，21-25ページ。
吉田茂・高橋望（2009）『新版 国際交通論』世界思想社，6-7ページ。
- ³ 武城は，便宜置籍船制度に関する国際的な流れについて各国の状況，取り組み，特異点を丹念にまとめており，この成果が日本における便宜置籍船制度の研究や運用に役立つことができると示唆している。
武城正長（2013）『便宜置籍船と国家』（比較地域研究所研究叢書）御茶の水書房。
合田は，日本における便宜置籍船制度の史的展開を非常に丹念にまとめている研究であり，便宜置籍船制度が今後減衰していくことはないだろうと指摘している。
合田浩之（2013）『戦後日本海運における原義置籍船制度の史的展開』青山社。
- ⁴ さまざまな研究がなされており発表されているが，特にそれらの研究がまとめられた下記を紹介しておく。
米澤聡士（2018）『人的資源のグローバル統合—外航海運業の船員戦略—』文眞堂。
米澤聡士（2023）『外航海運企業の人的資源管理—船舶乗組員と組織社会化—』文眞堂。
- ⁵ 米澤（2018）前掲書（注4），13ページ。
- ⁶ 大野幹雄（2000）『フィリピン人船員と危機管理』成山堂書店。
大野幹雄（2002）『外国人船員の労務管理』成山堂書店。
- ⁷ おおよそのイメージとして本文記載の4点を挙げている。
武城（2013）前掲書（注3），3-4ページ。
また，統一した定義はないが，よく引用され批判されることも少ない定義としてロッチデール委員会報告書でのFOCの特徴を要約し紹介している。
武城（2013）前掲書（注3），7-8ページ。

⁸ 合田（2013）前掲書（注3），3-5ページ。

⁹ 合田（2013）前掲書（注3），199-200ページ。

笹川平和財団海洋政策研究所第408号（2017.08.05発行）日本の安定的な海上輸送確立に向けた日本籍等の外航船舶の確保について

https://www.spf.org/opri/newsletter/408_1.html（最終閲覧日：2025年3月18日）

¹⁰ 航海士や機関士などの職員と甲板員や操機手などの部員に分けられるが、図4はその両方を含んでいる。現在、部員の数は職員の4分の1程度である。

¹¹ 70年代以降のオイルショックやブラザ合意後の円高が挙げられる。

¹² 技術の電子化や自動化が挙げられる。代表的な例としては機関室のMO（エムゼロ）化や通信技術の発展に伴う通信職員業務の航海士兼務が挙げられる。

¹³ 船員が減った原因として、技術の発展による近代化船の登場や自動化による人員削減が進んでいったことが挙げられる。また、船員養成機関の減少に伴う必要な船員数の確保が追いついていない状況や船員と言う存在の社会的認知が以前に比べて低下したこと、一般的な陸上の労働体系との大きな違いによる船員労働の忌避が挙げられる。また、技術的な伝承が妨げられているとの指摘も山内（1992）によって指摘されている。従前より、国際的な職務であるため英語を多用する業界ではあったが、外国人船員の配乗によって、職務上だけでなく日常的なやりとりも英語を使う必要が出てきたことから、第IV章で扱うようなコミュニケーションに関する問題点も発生している。

¹⁴ 大野（2000）前掲書（注6）や大野（2002）前掲書（注6）において現場で発生したさまざまなケースが紹介されている。

¹⁵ 西口美津子（2007）「雇用のグローバル化と異文化コミュニケーション-外航船の事例から-」『異文化コミュニケーション』10号，174ページ。

¹⁶ 国連海洋法条約と略される海洋法に関する国際連合条約（United Nations Convention on the Law of the Sea）101条による海賊行為の定義として、吉田（2014）の要約によれば「公海上における、他の船舶若しくは航空機またはこれらのうちにある人若しくは財産に対する私的目的を帯びた不法な行為」としており、国際法上はこれらの行為を行う存在を海賊と言うことができる。また、海上保安庁のWebサイトにも海賊行為については同条文を引用している。

吉田靖之（2014）「ソマリア沖海賊対処活動と国際法-国際法上の海賊（piracy jure gentium）への国連安保理事会決議による海上法執行活動-」『海幹校戦略研究』4巻2号，37ページ。

海上保安庁による海賊の定義

<https://www.kaiho.mlit.go.jp/info/books/report2023/html/yougo/word15.html>（最終閲覧日：2025年3月18日）

¹⁷ 日本船籍の外洋型タグボートである「韋駄天」（総トン数498トン）が、マラッカ海峡で石油掘削プラントを曳航中に発生した。日本人の船長と機関長、フィリピン人の乗組員が拉致された事件。

東京海上日動リスクコンサルティング（株）TRC EYE VOL.156

<https://www.tokio-dr.jp/publication/report/trc-eye/pdf/pdf-trc-eye-156>（最終閲覧日：2025年3月18日）

山田吉彦（2009）『海の政治経済学』成山堂書店，120-121ページ。

¹⁸ 山田吉彦（2009）前掲書（注17），120-125ページ。

¹⁹ 海上警察や海上警備組織を指すが、日本の場合は海上保安庁が該当する。海上における犯罪捜査を行うことができる海上保安官が実際にソマリア沖に派遣されており、海上保安官が海上自衛隊の艦船に同乗している。これは、特別司法警察職員の権限を持つからである。

壇上弘文「特別司法警察職員の権限行使-海上保安官の法執行権限についての検討-」『社会科学研究』39巻1号，181-185ページ。しかし、国によっては海上警察組織を海軍が担っている場合もある。この場合、警察機構である海上保安庁との連携が難しいが、対処相手が重武装していた場合、海上保安庁の巡視船による対応も難しい。もちろん日本は軍備を保有していない国であるため、外国の海軍と海上保安庁あるいは海上自衛隊との完全な連携は難しい。

山田吉彦（2009）前掲書（注17），129ページ。

²⁰ 海上保安庁の海賊対策室の設置や「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律（平成21年法律第55号）の制定が挙げられる。

²¹ イエメン沖で日本郵船が運航するGALAXY LEADER号がイエメン反政府派組織フーシ派によって拿捕された事件。パハマ船籍で船主はマン島登記のイスラエル系英国企業。乗組員はブルガリア人、ウクライナ人、フィリピン人、メキシコ人、ルーマニア人で構成されている。

読売新聞オンライン「日本郵船運航の輸送船「ギャラクシー・リーダー」イスラエルの実業家が共同保有」

<https://www.yomiuri.co.jp/world/20231120-OYT1T50167/>（最終閲覧日：2025年3月18日）

²² ギャラクシー・リーダー号の乗組員の解放について（外務報道官談話）

https://www.mofa.go.jp/mofaj/press/danwa/pageit_000001_00026.html（最終閲覧日：2025年3月19日）

²³ イエメンのフーシ派、日本郵船運航船の乗組員25人を解放、ガザ停戦発効を受けて（日本貿易振興機構）

<https://www.jetro.go.jp/biznews/2025/01/ecc48371f6e6cd17.html>（最終閲覧日：2025年3月19日）

また、2025年3月17日にギャラクシー・リーダー号がフーシ派（外務省はホーシー派と呼称）に対する軍事作戦の一環として空爆を行ったという報道がなされている。

北國新聞デジタル「米軍、日本郵船運航船にも空爆か」

<https://www.hokkoku.co.jp/articles/-/1688352>（最終閲覧日：2025年3月19日）

- ²⁴ 麻生内閣総理大臣談話「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律案」及び海上における警備行動に係る内閣総理大臣の承認の閣議決定についてを根拠とした海上警備行動の発令による派遣であったが、海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律（海賊対処法）の公布により、同法を根拠法として今日に至っている。なお、司法警察権行使を行うのは海上自衛隊に同行している海上保安官である。
 笹川平和財団Ocean Newsletter第218号「海賊処罰・対処法の成立」
https://www.spf.org/opri/newsletter/218_1.html（最終閲覧日：2025年3月25日）
- ²⁵ 注17の例が挙げられる。
- ²⁶ しかし、海上警備行動であれば弾道ミサイル以外の攻撃に対応可能との指摘もなされている。
 笹川平和財団「日本は国際海運の保護にどう向き合うのか（後篇）—フーシ派の無差別攻撃が示唆する日本の商船保護の現状と課題」
https://www.spf.org/iina/articles/nakamura_13.html（最終閲覧日：2025/3/19）
- ²⁷ 廣瀬肇（2005a）「便宜置籍船「TAJIMA」船内での日本人航海士殺人事件（国際共助事件）（前編）」『捜査研究』54巻1号，15ページ。
- ²⁸ 船舶に関して、複数の国々の法律が抵触してくる場合や公海上において、船舶の登録国である船籍国の法律（旗国法）が適用されることを原則とした考え方である。海賊行為に関しては国際慣習法上、公海上の外国船舶であったとしても、どの国でも取り締まりができるといった例外もある。
 合田（2013）前掲書（注3），8-9ページ
 廣瀬肇（2005a）前掲論文（注27），20ページ。
- ²⁹ 「大正十二年勅令第五百二十八号（司法警察官吏及司法警察官吏ノ職務ヲ行フヘキ者ノ指定等ニ関スル件）」第六条および「司法警察職員等指定応急措置法」第一条、「刑事訴訟法」第百九十条により定められた権限で、特別司法職員の立場が与えられる。詳細は、第171回国会海賊行為への対処並びに国際テロリズムの防止及び我が国の協力支援活動等に関する特別委員会第5号（平成21年4月21日（火曜日））会議録を参照されたい。
- ³⁰ 廣瀬肇（2005a）前掲論文（注27），16ページ。
- ³¹ 廣瀬肇（2005a）前掲論文（注27），15-23ページ。
 廣瀬肇（2005b）「便宜置籍船「TAJIMA」船内での日本人航海士殺人事件（国際共助事件）（後編）」『捜査研究』54巻2号，64-73ページ。
 日本船主協会「TAJIMA号事件の公判結果について」
https://www.jsanet.or.jp/report/nenpo/nenpo2005/text/nenpo2005_1_6.html（最終閲覧日：2025年3月18日）
- ³² 「日本国外において日本国民が被害者となった犯罪に対処するための刑法の一部改正法案」に基づき刑法が一部改正された。
- ³³ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers（船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約）
- ³⁴ 東京海洋大学（旧東京商船大学）と神戸大学（旧神戸商船大学）があり、所定の課程を修めると三級海技士（航海・機関）の筆記試験が免除される。
- ³⁵ 富山高等専門学校（旧富山商船高等専門学校）、鳥羽商船高等専門学校、広島商船高等専門学校、大島商船高等専門学校、弓削商船高等専門学校があり、所定の課程を修めると三級海技士（航海・機関）の筆記試験が免除される。
- ³⁶ 所定の課程を修めると三級海技士（航海・機関）の筆記試験が免除される。
- ³⁷ 宮古、清水、波方、小樽（航海のみ）、唐津（航海のみ）の3校があり、四級海技士（航海・機関）の筆記試験が免除される。
- ³⁸ 館山、口之津の2校があり、四級海技士（航海・機関）の筆記試験が免除される。
- ³⁹ そのほかにも水産系大学や水産系高等学校でも所定の課程を修めることにより、各級海技士免状の取得が可能である。
- ⁴⁰ 松尾俊彦（2013）「内航海運における船員不足問題の内実と課題」『運輸と経済』73巻2号，22-29ページ。
- ⁴¹ 松尾俊彦（2018）「内航船員数のコーホート変化からみた船員不足問題に関する一考察」『海運経済研究』第52号，31-40ページ。
- ⁴² 寒江江芳美（2014）「日本の海運業における外国人船員の採用システム：日本企業とフィリピン人船員の新卒労働市場」『海事交通研究』63号，90ページ。
- ⁴³ 西口美津子（2007）「雇用のグローバル化と異文化コミュニケーション-外航船の事例から-」『異文化コミュニケーション』10号，175-177ページ。
- ⁴⁴ 注5参照