

はじめに

船員不足が内航海運の今日における最大の課題である。しかし、業界内では大きな温度差が存在する。一言でいえば、船員不足は、中小船主の問題である。政府・業界挙げてその対策に取り組んでいることは否定しない。しかしながら、抜本的解決には至っておらず、現実には中小船主は船員の確保に追われており、ケミカル船やタンカーの一部では船員がいないために動かせないでいるのも事実である。

こうした状況を背景に、中小船主の間では外国人船員の導入を望む声も聞かれるようになってきている。まだ、業界の統一した声として正式に議論としては上がっていないが、非公式の場では、外国人船員の問題が議論される場面もみられるようになった。一昔前には、非公式の場でさえ外航人船員の話はタブー視されていた。しかし、状況が変わってきたことが感じられる。外国人の内航海運への導入機運は静かに、しかし確実に高まっていることが感じられる。

今も、「カボタージュは絶対守るべきものであるから外国人船員の導入など論外である」として公には議論そのものが行われないうのが現状である。カボタージュと外国人船員は全く別のものであるといっても聞く耳を持たないケースが少なくない。しかし、現場（中小船主）は、船員不足に悲鳴を上げている。そうした状況を考えるなら、小手先の対策ではなく抜本的な船員不足への解決策を見出すべく業界内できちんと議論をすべき時である。そこでは外国人船員の導入の可能性も含めての聖域なき議論でなければならない。

船員不足の解決の方法は、大きく2つある。乗船定員を減らすか、船員の供給を増やすことである。船員増について日本人船員の増加が可能ならそれに越したおとはないが、もしそれが見込めないのであれば外国人船員の導入も候補の一つとして議論すべきである。過去の外航海運が参考になるかもしれない。しかし、当時の外航海運の状況と大きく異なる点が2つある。内航海運は、沿岸航行に限定されていること。および急速かつ大きな技術の進歩である。

本稿は、外国人船員導入の議論に向けて、外航人労働者としての外国人船員の内航船への導入における日本社会への影響についてまとめてみた。船員という職業の特殊性から一般の外国人労働者との違いを中心にまとめた。ここでは、内航海運への外国人船員の導入を主張するものではなく、あくまで議論の必要性を述べたものであり、本稿はその議論のために整理したものである。

2. 移民と外国人労働者

(1) 移民の定義

移民は、国際連合広報センターによれば、「定住国を変更した人々」とある。米国の研究では、「通常、外国で生まれて現在米国に住んでいる人を移民」と定義している。このように、移民とみなすための国籍、生誕地、滞在期間などの基準は、国によって異なる。永住者に限定する国もあれば、長期間にわたってその国に居住すると定義する国もあるというように、移民の正式な定義はない¹。

大辞林では「移民は、個人あるいは集団が永住を望んで他の国に移り住むこと。また、その人々」とある。日本では、「永住を目的として移り住んだ人」を移民とするという考え方が一般的に受け入れられている。日本政府は、移民政策を取らないというのが基本的な考え方である。一方、一定期間に限定された外国人労働者を受け入れているのも事実である²。

本稿で、内航船員については、その仕事の性質から永住を目的としたものではなく、一定

¹ 友原章典（2020）

² 永吉希久子（2020）

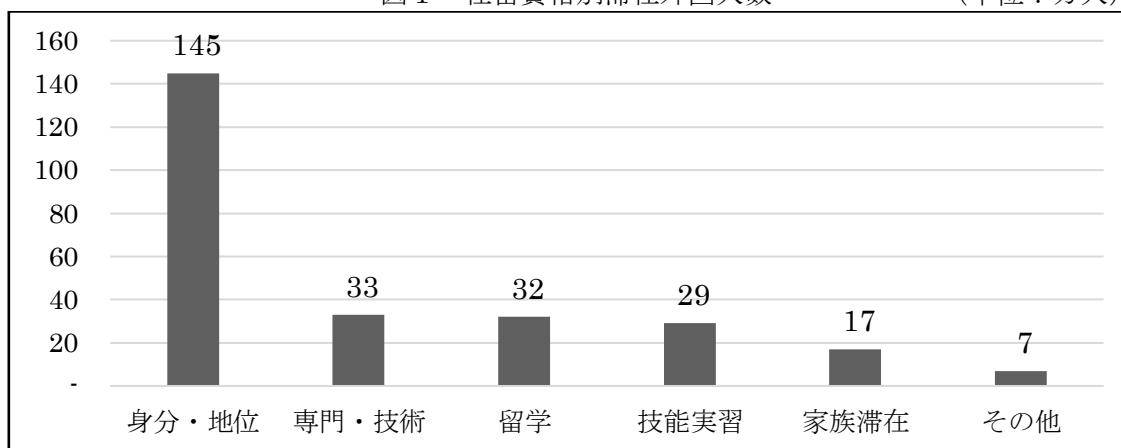
期間の限定された労働力という意味において外国人労働者として扱った。

(2) 在留外国人の在留資格

ここで、外国人労働者とは、日本で働く外国人（外国籍）を意味する。したがって、外国人労働者の中には、永住者と短期の期間限定的な労働者の両方が存在する。

2018年6月末時点の日本に居住する外国人は263万7,251人である。現在、外国人の在留資格は、短期滞在を除いて26の資格がある³。①身分・地位（145万237人／55.0%）⁴、②専門・技術（33万3,860人／12.7%）⁵、③留学（32万4,245人／12.3%）、④技能実習（28万5,776人／10.8%）、⑤家族滞在（17万4,130人／6.6%）、⑥その他（6万9,003人／2.6%）⁶である⁷（図1／図2）。

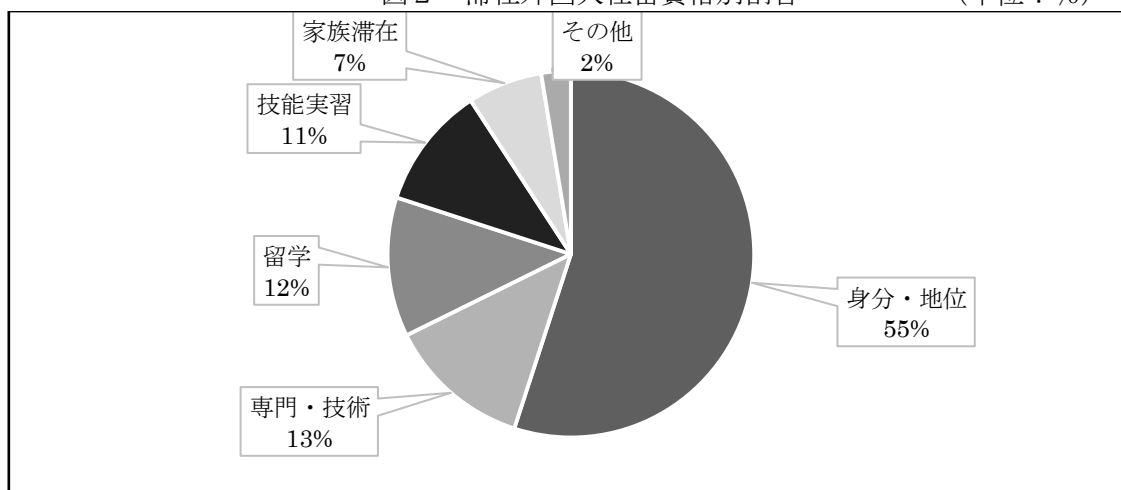
図1 在留資格別滞在外国人数 (単位：万人)



出所：法務省「在留外国人統計」（2018年6月末）

※2019年4月に新設された「特定技能」は含まれていない。

図2 滞在外国人在留資格別割合 (単位：%)



出所：法務省「在留外国人統計」（2018年6月末）

³ 2019年4月に新設された「特定技能」は含まれていない。

⁴ 5つの在留資格（永住者・日本人の配偶者等・永住者の配偶者等・定住者・特別永住者）の合計。

⁵ 15の在留資格（教授・芸術・宗教・報道等）の合計。

⁶ 文化活動、研修、特定活動の合計。

⁷ 在留外国人統計（2018年6月末）。

(3) 「身分・地位」、「専門・技術」の在留資格

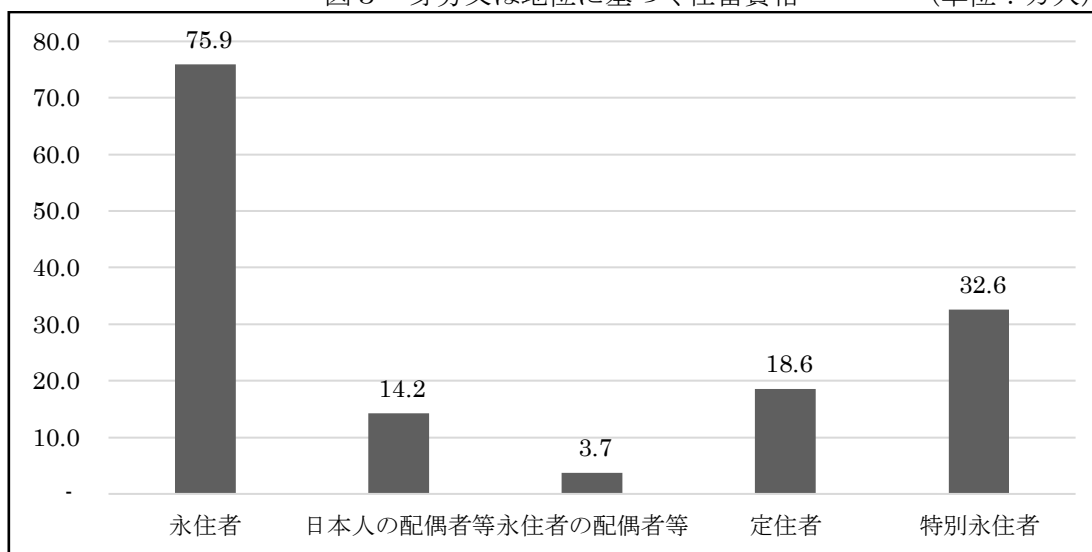
身分又は地位に基づく在留資格は、①永住者、②日本人の配偶者等、③永住者の配偶者等、④定住者、⑤特別永住者の5つに分類される(図3)。また、専門的・技術的分野の在留資格は就労目的の15の在留資格の総称である(表1)。

「身分・地位」の在留資格は更新制限がなく、日本での職業における制限はない。また、仕事に就かなくても日本での滞在が可能である。この中で永住者及びその家族が75.9万人で「身分・地位」の資格の半数以上を占めている。

「専門・技術」の在留資格の最も多いのが「技術・人文知識・国際業務」であり21.2万人と「専門・技術」の60%以上を占めている。

なお、「留学」や「技能実習」は実態がどうであれ、就労目的の在留資格ではない。

図3 身分又は地位に基づく在留資格 (単位：万人)



出所：法務省「在留外国人統計」(2018年6月末)

表1 専門的・技術的分野の在留資格 (単位：人)

教授	7,484
芸術	447
宗教	4,361
報道	231
高度専門職(1号イ・ロ・ハ、2号)	9,567
経営・管理	25,099
法律・会計業務	150
医療	1,966
研究	1,534
教育	11,769
技術・人文知識・国際業務	212,403
企業内転勤	17,176
介護	177
興業	2,275
技能	39,221
合計	333,860

出所：法務省「在留外国人統計」(2018年6月末)

現在、多くの外国人が造船所や漁船で働いているが、そのほとんどが「技能実習生」であり、就労目的の労働者ではない。また、コンビニや飲食店でも多くの外国人が働いており、その中には日本人や永住者の配偶者のパート従業員もいるが、その多くは留学生である。

2018年央における技能実習生は約8.6万人、留学生⁸は約32.4万人である。

なお、2019年4月に新設された「特定技能⁹」は、「特定技能1号」と「特定技能2号」の2つからなっている。建設業・造船船舶用工業・自動車整備業・航空業・宿泊業・介護・ビルクリーニング・農業・漁業・飲食料品製造業・外食業・素形材産業・産業機械製造業・電気電子情報関連産業の14業種において受け入れが可能となった。このうち、建設業・造船船舶用工業においては「特定技能2号」が認められている。「特定技能2号」は家族の呼び寄せが可能になり、更新回数¹⁰にも上限がなくなるので将来は、永住権の獲得も可能となる。

「特定技能」の在留資格は、「技能実習」とは違い、就労目的と位置付けられていることである。

(4) 外国人労働者の現状

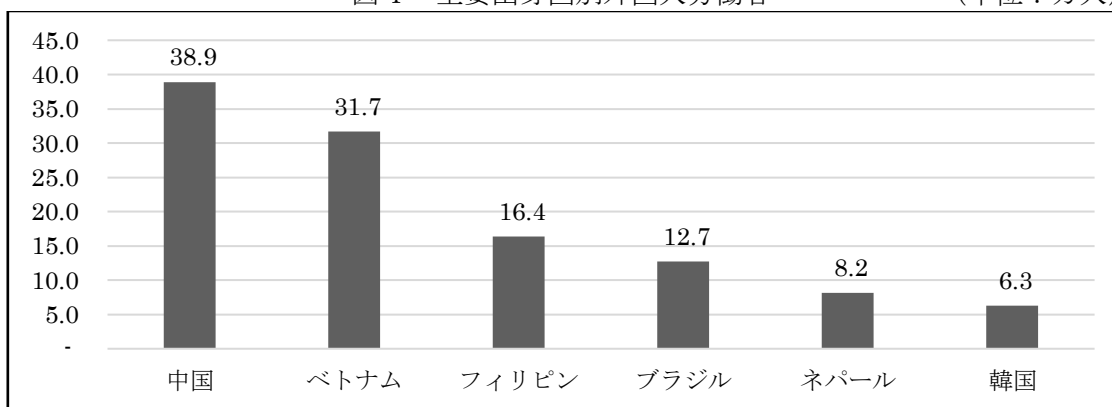
2018年10月末時点で日本で働く外国人労働者は、厚生労働省が毎年公表している「外国人雇用状況」よれば146万463人である¹¹。前年比14.2%（約18万人）増であった。

外国人労働者の出身国は、1位が中国、2位ベトナム、3位フィリピン、4位ブラジル、5位ネパール、6位韓国と続く（図4）。

外国人労働者数を在留資格別に見ると、身分・地位に基づく在留資格が45万9,132人で35.9%を占める。次いで多いのが留学生などの資格外活動で29万7,012人（23.2%）、次が技能実習の25万7,788人（20.2%）、専門職・技能的分野の在留資格が23万8,412人（18.6%）、その他が2万6,326人（2.1%）となっている。つまり、外国人労働者146万人のうち、労働目的の在留資格によるものは約69.7万人で、全体の半分以下（47.75%）である（図5）。

外国人労働者の就労する産業は、身分に基づく在留資格者や技能実習生は圧倒的に製造業の比率が高い。技能実習生の60%以上が製造業である。また、留学生など資格外活動では宿泊、飲食、卸売、小売業のサービス業に偏っている。

図4 主要出身国別外国人労働者 (単位：万人)



出所：厚生労働省「『外国人雇用状況』の届け出状況」 2018年10月末時点

⁸ 留学生は「資格外活動」として原則週28時間までの就労が認められている。

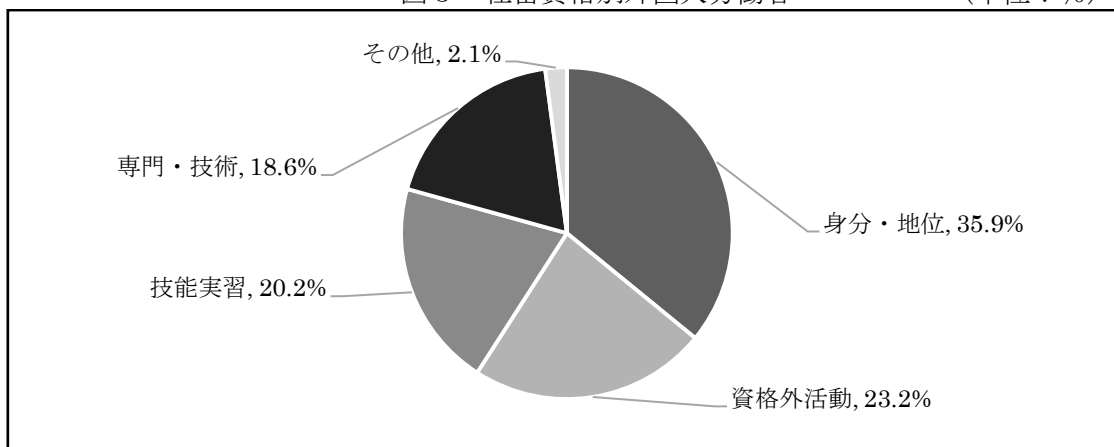
⁹ 2018年12月の臨時国会において、在留資格「特定技能」の新設を柱とする「出入国管理及び難民認定法及び法務省設置法の一部を改正する法律」が可決・成立し、2019年4月1日より人手不足が深刻な産業分野において「特定技能」での新たな外国人材の受け入れが14業種で可能となった。新制度導入から最初の5年間で最大34万5,150人お受け入れを見込む。

¹⁰ 「特定技能1号」は最長5年で更新はできない。

¹¹ 「特別永住者」は含まない。

図5 在留資格別外国人労働者

(単位：%)



出所：厚生労働省『『外国人雇用状況』の届け出状況』 2018年10月末時点
 ※特別永住者は含まない。

3. 外国人船員の内航船への配乗についての現状

現在、日本では内航船への外国人船員の配乗は認められていない。その根拠はカボタージュによるものではない。

カボタージュは、船舶法第3条によって規制されている。それは、国内間の旅客・貨物輸送は日本籍船に限るというものであり、日本人船員でなければならないとは記載されていない。つまり法的には、日本籍船には日本人しか乗り組めないという根拠はない。日本の内航船に外国人船員が配乗できない根拠は、1966（昭和41）年の「外国人労働の受け入れに関する閣議決定」によるものである。つまり、1966（昭和41）年に閣議決定された「雇用対策基本計画」によって、外国人単純労働者の導入を認めないとする閣議了解がなされ、また、船員についても同様の取り扱いをすることの確認がされたことから、外国人船員についても日本籍船（現在では内航船のみ¹²⁾への配乗は認められていないのが現状である。

このことから明らかなように、日本籍船への外国人船員の配乗はカボタージュによって規制されているのではない。カボタージュと外国人船員の日本籍船への配乗は全く別の問題である。つまり、カボタージュ規制を堅持しながら外国人船員を日本籍船には移譲することは現行法下でも理論的には可能であるということだ。

(1) カボタージュ規制

先述の通り、内航船に外国人船員が配乗できないのはカボタージュ規制によるものではない。しかし、カボタージュ規制と外国人配乗問題を同じものと誤解して理解しているケースも少なくない。カボタージュと外国人船員配乗の関係を正しく理解するために、ここで改めてカボタージュについて整理してみた。

①カボタージュの定義

内航輸送とは、公海に出ることなく同一国の沿岸に沿って行われる輸送を意味しており、国内各港間における旅客、貨物の沿岸輸送いわゆる国内輸送のことである。すなわち、カボタージュ¹³⁾とは、国内沿岸輸送に従事する権利は自国海運保護の一形態として自国籍船に留保し、外国籍船による国内の各港間の沿岸輸送を禁止することは明示の条約を要しない国際慣習法上確立したものであり、二国間の通商航海条約においても除外されている。

②日本のカボタージュの沿革

¹²⁾ 外航における日本籍船においては、平成8年10月に発足した国際船舶制度によって外国人船員（職員）の配乗が可能となっている。

¹³⁾ カボタージュ (Cabotage) は、フランス語の Caboter に由来する言葉である。

江戸時代の末期に幕府は、外国船舶による内海往来を控えるように各国公使に求めたが、各国との条約並びに馬関戦争敗北後事実上外国船に沿岸輸送を許した形になり、P&O等外国船社が国内海上輸送に従事していた。明治に入り不平等条約の改正問題が時の政府の大きな問題となり、カポタージュの回復が条約改正の一つの課題となった。長期間にわたる各国との交渉の結果、不平等条約の改正に成功し日本の法権が回復し、明治32年にカポタージュの留保が船舶法において制定された。

③船舶法による規制

日本においてカポタージュは船舶法（明治三十二年三月八日法律第四十六号）第3条において次のように規制されている。

『第一条 左ノ船舶ヲ以テ日本船舶トス

1. 日本ノ官庁又ハ公署ノ所有ニ属スル船舶
2. 日本国民ノ所有ニ属スル船舶
3. 日本ノ法令ニ依リ設立シタル会社ニシテ其代表者ノ全員及ビ業務ヲ執行スル役員ノ3分ノ2以上ガ日本国民ナルモノノ所有ニ属スル船舶
4. 前号ニ掲ゲタル法人以外ノ法人ニシテ日本ノ法令ニ依リ設立シ其代表者ノ全員ガ日本国民ナルモノノ所有ニ属スル船舶』

『第三条 日本船舶ニ非サレハ不開港場ニ寄港シ又ハ日本各港ノ間ニ於テ物品又ハ旅客ノ運送ヲ為スコトヲ得ス但法律若クハ条約ニ別段ノ定アルトキ、海難若クハ捕獲ヲ避ケントスルトキ又ハ国土交通大臣ノ特許ヲ得タルトキハ此限ニ在ラス』

船舶法施行細則（明治三十二年六月十二日逡信省令第二十四号）

『第三条ノ二 船舶法第三条 但書ノ規定ニ依リ特許ヲ受ケントスルトキハ管海官庁（不開港場寄港ノ特許ニ在リテハ当該不開港場、日本各港ノ間ニ於ケル物品又ハ旅客ノ運送ノ特許ニ在リテハ当該物品ノ船積地又ハ当該旅客ノ乗船地ヲ管轄スル地方運輸局長（運輸監理部長ヲ含ム）ヲ經由シ申請書ヲ提出スヘシ』

（2）日本籍船への配乗（外航船、日本籍客船）

限定的ではあるが、国際船舶制度の発足により外航船においては日本籍船への外国人船員（航海士・機関士）の配乗も可能となっている。また、にっぽん丸、ぱしふいっくびいなす、飛鳥Ⅱの3隻の日本籍客船では、サービススタッフの多くはフィリピン人はじめ外国人クルーである。つまり、要件さえそろえば内航船への外国人船員の配乗も可能と言える。

（3）航空機の操縦士（パイロット）

航空会社の操縦士は、副操縦士として運航乗務に就いた後、中小型機から大型機の操縦、国内線から国際線での操縦、副操縦士から機長への昇格を目指して訓練を受ける。このように、航空業界では、国際線と国内線を区別していない。

また、航空会社は外国人操縦士の採用を進めている。日本の航空会社では、外国人操縦士は国際線のみならず国内線においても乗務している。ただし、外国人操縦士が機長または副操縦士として乗務する場合、もう一人は日本人操縦士でなければならない¹⁴。

日本の主要航空会社の操縦士は6,389人（2017年）であり、そのうちの外国人操縦士は463人（7.2%）を占めている¹⁵（表2）。日本の民間航空機に外国人操縦士が乗務することについては概ね致命的な問題はないと考えられている¹⁶。

¹⁴ 石田（2012、2020）

¹⁵ 国土交通省監修「数字で見る航空」航空振興財団（2018）

¹⁶ 石田（2020）

表2 日本の主要航空会社の操縦士数 (2017年初)

	機長	副操縦士	合計
日本人	3,461	2,465	5,926
外国人	286	177	463
合計	3,747	2,642	6,389
外国人シェア (%)	7.6%	6.7%	7.2%

出所：国土交通省監修「数字で見る航空」航空振興財団（2018）

4. 内航に外国人船員を受け入れられないとする理由

外国人船員の配乗に反対、あるいは無理という主張する人々の理由は次の3つに集約することができる。以下、それら3つについて検証する。

- ① 内航船の場合、外航船と違い日本に住むのであるからコストは安くない。
- ② コミュニケーションの問題。内航船員に英語でのコミュニケーションは無理。
- ③ 複雑な日本の海域、港の事情に詳しくない。瀬戸内海など複雑な海域の航行は外国人には難しく、任せられない。

まず、**外国人船員を配乗する場合のコスト**については、指摘の通り外国人船員を配乗したからと言ってコストは安くない。ただ、ここでコストが安くないという主張の背景には、外航船と違って内航船であるから日本に住むことを考えれば住宅費などの費用が必要だからというものである。まず、最初に考えるべきことは、外航船において外航船員を配乗した時と現在の内航船の場合では状況が全く違うということである。外航船における外国人船員の導入はコストを安くすることが目的であった。しかし、内航船の場合は、コストではなく、船員がいないからであり、外国人船員を望む船主の誰一人としてコストが安くなるとは考えていない。日本人船員と同等か、むしろそれ以上のコストがかかると考えている。それでも船員不足の状況を考えれば外航船員を望むということである。外国人船員を配乗するとコストが下がるから備船料を下げろということがあるとするならば船員不足の現状を分かっていると言える。また、先述の住宅についてであるが、例えばフィリピン人が日本の内航船で働く場合、日本に居を構えるかということと否である。日本人船員もそうであるが、船員のメリットの一つがどこにでも住めるということである。フィリピン人であれば、3ヶ月日本の内航船で働き、1ヶ月の休暇をフィリピンに帰り家族と過ごすことを選択することは間違いない。旅費を考えても、東南アジアであれば、国内も海外も差はない。外国人の場合は、できるだけ長期乗船し、その後長期の休暇を望むケースが多いと推測する。現在、乗船期間の短縮が進んでいるなかで乗組員の配乗・交代には苦慮していると思われる。そうした中に、長期配乗可能な船員が混ざること配乗計画も楽になると見込まれる。

次に、**コミュニケーション**について、外航船の船員は英語もできるから問題ないが、内航船の船員は英語が出来ないので外国人船員とのコミュニケーションができないとの主張である。この点は、問題でさえない。日本語でコミュニケーションを取ればいいだけの話である。なぜ、英語でと考えるのか。採用の前提条件として日本語能力検定2級(N2)、1級(N1)有資格者と条件を付けなければいい。日本語の堪能な外国人は少なくない。

第3の、複雑な日本の海域や港の事情に詳しくない外国人には任せられないという点については、それでは海技免状を得たばかりの日本人船員なら任せられるのかということ、決してそんなことはないはずである。じっくり教育し、育ててから船員として一人前になるのであって、最初からなんでもできる訳ではない。外国人船員であっても同じである。教育・訓練して一人前に育つのである、問題は日本人でも外国人でも基礎能力・学力の有無である。フィリピンを例にとれば、彼らにとって船員は魅力的な職業であり、多くの若者が外国航路の船員を目指す。しかし、外航船員になれるのはわずか一握りである。まだまだ、潜在的に優秀な船員は多い。

その他には、フィリピン人船員は多いが外航船で働いており、給料の差を考えても日本の内航船で働いてくれる船員がいるとは思えない、という疑問がある。フィリピンには、120

の商船系大学があり、毎年 2 万人の学生が 3 年間の大学での教育を受ける。その後、民間の商船¹⁷で 1 年間の乗船実習を経て OIC (Officer in Charge) 試験に合格して海技免状が得られる。しかし、外国船社で乗船実習を受けられる学生は一握りである。その中で OIC 試験に不合格となったものは、部員として採用され、数年後再度 OIC に挑戦する。または、全国に 24 ある訓練センターで 6 ヶ月の訓練を受けたのち DOCC (Domestic Certificate of Competency) を取得してフィリピンの内航船で働く道がある。しかし、フィリピンの内航船の労働条件は外航船とは大きく異なる。内航船員の給料は、一般の陸上勤務の給料¹⁸よりも安いという。こうしたことから、まだまだ船員の潜在的供給量は多いと考えられる。フィリピン海事産業庁 (MARINA) の幹部は、フィリピンにおける船員に関する問題は、「Over Supply」だと発言¹⁹している。

また、外航船ではフィリピン人船員は陽気で問題もない。しかし、それは外航船の場合、1 隻に一定数のフィリピン人が共同生活しているからであり、内航船のような少人数の中で、例えばフィリピン人が 1 人だけ入ってやっつけられるかという疑問だという意見もある。確かに、一考に値するものである。これは多分個人差があると思われ、実際に試してみないと答えは出ない。ただし、同じことは日本の若者についてもいえることである。よく話題に出るのは、小型船で数人の乗組員がみな高齢者でその中に 1 人だけ若者が入っても長続きしないというものだ。

5. 外国人労働者を内航船員として受け入れた場合の日本社会への影響

移民が受け入れ先の社会や労働市場に与える影響は経済学でもこれまでも研究の対象とされてきた。内航船員の場合、その特殊性から他の産業における外国人労働者と異なる部分も少なくない。ここでは、移民を外国人労働者と置き換えて、これまでの移民に関する研究と比較しながら外国人船員を受け入れた場合の日本の社会や労働市場への影響について考察した。その主な影響は、①労働市場への影響 (雇用の喪失、賃金の下落)、②治安の悪化、③社規保障への影響、④経済的影響、⑤技術革新の阻害の 5 つが挙げられる。

(1) 労働市場 (雇用・賃金) への影響

経済理論では、労働市場への影響は、移民と市民の関係によるとされる。経済学では、移民を市民と競い合う (同じ性質の) 労働者の場合、「代替的」といい、移民が市民の仕事をサポートする (違う性質の) 労働者の場合「補完的」という。つまり、経済理論では、移民が市民と「代替的」であれば賃金が下がり、「補完的」であれば賃金が上がるとされている。

外国人労働者の内航海運への受け入れは、「代替的」なのか、それとも「補完的」を考えなければならない。日本人船員と同じ仕事の内容が期待されることから「補完的」とは言えない。それでは、「代替的」か。もし、「代替的」でありかつ低賃金で雇用されるならば、日本人船員の雇用は奪われ賃金も引き下げられるという影響が出る。

内航船員については、仕事の内容から「補完的」ではないが、船員不足、言い換えれば船員の供給が需要を大きく下回っている状況であって、そのギャップを埋めるものである。本来代替すべき対象 (日本人船員) がいないのであるから単純に「代替的」であるとも言えない。したがって、外国人労働者の内航海運への受け入れが直ちに雇用の喪失や賃金水準の低下を招くとは言えない。しかしながら、古典的な労働力の需給関係の理論から考えれば、移民労働者の増加は労働力供給の増加を意味し、供給が需要を上回れば国内の労働者の失業や賃金の低下などを招く²⁰。

¹⁷ フィリピンには練習船がないため、また、国内に大手商船会社も少ないため、多くは外国船社の商船にキャデットとして乗船し、履歴を得る。

¹⁸ フィリピンの大学新卒の初任給は 15,000~16,000 ペソ (3.3~3.5 万円) 程度。

¹⁹ 2020 年 2 月の著者のインタビューにおいて。

²⁰ 永吉希久子 (2020)

国内の労働者（日本人船員）より、外国人労働者が好まれ、大量に流入し（船員の）供給が大きくなり需要を上回ることであれば需給関係の理論から考えれば賃金水準の低下を招く可能性がある。

つまり、外国人労働者の内航海運への受け入れの労働市場への影響は、社会制度や条件、そして雇用者や日本人船員あるいは労働組合がどのような選択をするかによって変わる。その意味では、雇用者や労働組合が積極的に参画して、外航人労働者としての外航人船員の労働条件や賃金についての仕組みを作り、コントロールすること²¹が大切である。最悪のシナリオは、何のルールもなくなし崩し的に、グレーゾーンの中で外国人船員が内航海運に入ってくることで、労働条件や賃金が下方に引っ張られることである。

ちなみに、「外航人労働者（特に単純労働者）の導入は受け入れ国の労働者の労働条件に必ずしもマイナスの影響を与えるものではない」²²との研究もある。ただし、内航船員は国家資格である海技免状を必要とするものであり、これが単純労働に当たるかどうかは議論の余地がある。

（2）治安への影響

移民（＝外国人）が増えることによる犯罪発生率の増加や治安・秩序の乱れを懸念する人が多い。しかし、外国人によって犯罪が増えるという確固たる証拠はない²³。警察庁の犯罪統計によれば、2018年の刑法犯の検挙人数は192,607人である。人口当たりの検挙率で見ると重要犯罪では外国人の方が高い率であるが、重要窃盗犯では低くなっている。重犯罪における人口当たりの検挙率は日本人の0.009%に比べて外国人が0.026%と高いが、一方で重要窃盗犯の人口当たりの検挙率は日本人0.07%に対して外国人は0.01%と低い（表3）。また、この統計では、短期の在留者などを含む（永住者を除く）外国人であり、必ずしも外国人労働者というものではない。

また、犯罪ではないがゴミ出しのルールを守らないとか、夜中まで騒音がするなど生活環境に関するトラブルも聞かれる。多くは日本語が話せないことによるコミュニケーションの問題であることが多い。内航船員の場合、日本語が話せることを前提としており、また職住が同一（船上）であることから地域におけるトラブルの懸念はない。

表3 重要犯罪・重要窃盗犯罪の検挙数

	総数	内、来日外国人	人口当たりの率
重要犯罪	7,373人	298人	日本人 0.009% 外国人 0.026%
重要窃盗犯	8,474人	225人	日本人 0.07% 外国人 0.01%
合計	15,847人	523人	—

出所：警察庁「犯罪統計」、友原章典（2020）を基に著者作成

※重要犯罪は、殺人、強盗、放火、強制性交等、略取誘拐・人身売買及び強制わいせつをいう。

重要窃盗犯は、侵入盗、自動車盗、ひったくり及びすりをいう。

※来日外国人は、我が国にいる外国人のうち、いわゆる定着居住者（永住権を有する者等）、在日米軍関係者及び在留資格不明の者以外の者をいう。

（3）社会保障費用への影響

移民の受け入れは社会保障の支出を増やすという意見がある。その理由は、移民も自国民同様に医療や教育サービスを利用する。加えて、移民は自国民に比べ失業率が高いため、失業手当の受給者となるため社会保障への貢献と受益の差し引きを考えると受益の方が大き

²¹ 受け入れ人数や就業期間の制限などによりコントロールすることが可能

²² 中村二郎他(2009)

²³ 友原章典（2020）

くなると考えられるからである。しかしながら、実際には、移民は自国民と比べ若い生産年齢にあたり、移民が増えると人口に占める経済的に依存する人たちの割合が減少するため財政に貢献すると考えられている。船員の場合を考えると、家族を帯同しないため子供の教育費は不要である。海技資格を出身国で取得することを前提にするならば労働者自身への教育投資も移民先の国で負担することはない、もちろん、就業を前提にしているので失業手当の可能性もない。したがって、社会保障費に関しては、受益より貢献の方が大となるのは明白である。

(4) 経済的影響

移民が増えると長期的には貿易、とりわけ輸入が増えるという意見がある。移民が出身国との間の情報を媒介することで、貿易障壁が低下するという事であり、また、移民が出身国の食料や商品をほしがらるためである。しかし、船員の場合は、人数的にも、また期間も限定的とするなら貿易や輸入増への経済効果は期待できない。また、住居を構える訳でもないことから地域経済への貢献も期待できない。先に述べたように社会保障費用への貢献、さらには所得税による財政への貢献はある。間接的には、船員不足による船舶の不稼働をなくすこと及び、国内物流の4割強を担う内航海運を支えることで日本の産業の維持・発展に貢献することの意味は大きい。

(5) 技術革新への影響

「移民労働者の受け入れがもたらす経済的効果として挙げられる第1の点として、技術革新がある。実際、既存の研究では、高度な技術をもった移民の受け入れは、他の労働者への波及効果を持っており社会全体での技術革新を可能とするとの知見が示されてきた。

-中略- 高技能移民の受け入れが技術革新に肯定的な影響を与えていることは、ヨーロッパのデータからもうかがえる。1995年から2008年までヨーロッパ諸国のデータを分析した結果、高技能職（専門・管理・技術職）における外国人の割合が高いほど、その国の特許取得率は高くなり、研究論文の引用数は増えていた（Bosetti et al.2012）」²⁴。

一方で、国内労働者に避けられるような低い労働条件、かつ生産性の低い産業であった場合には、いいかえれば安い賃金でしか生き残れないような企業を存続させることになり、安価な労働力によって投資による技術革新を行うインセンティブの低下につながる。

内航船員が、先に挙げた高度な技術を持った人材には当たらないであろう。一方で、安い賃金で雇用する単純労働にも当たらないと考えられることから、業界における技術革新の妨げになる可能性は低いと考えられる。

6. まとめ

本稿では、一般的な移民における経済学の理論の中で船員という特殊性を考慮して想定される問題点について検証した。

外国人労働者としての外国人船員の内航船への受け入れに関しての最大の争点は、カボタージュ規制との関係である。次に、雇用・賃金である。まず、カボタージュ規制については、カボタージュ規制と船員の問題は全く別物であり、同時に議論すべきものでないことを示した。簡単に言えば、一定の手続きさえ踏めば、カボタージュ規制を堅持しつつ外国人船員を内航船（＝日本籍船）への配乗は可能である。

雇用・賃金について、船員の給料は、他の産業に比べて高い水準にある。ただし、労働環境は特殊であるため、日本人(若者)がこの職業に就きたがらないというのが現状である。つまり、低賃金でしか成り立たないから外国人を採用するというのではないということを考えれば、外国人船員は、補完的ではなく、また単に代替的でもない。したがって、きちんと労使間でルールを確立し、コントロールすることで日本人の雇用や賃金に影響を及ぼすこ

²⁴ 永吉希久子(2020)

とはない。むしろ、なし崩し的にグレーゾーンで外国人が入ってくるようになった場合、労働環境や賃金がコントロールされることなく、また労働者の質の保障もないことから混乱が一番懸念される問題である。

その他の治安や生活環境への影響、社会保障費が増えるのではないとか経済・財政への影響については、人数や期間が限定されているという前提に立てばプラスの影響が期待できる。

結論としていえることは、外国人船員の内航海運への配乗については大きな問題はないといえる。ただし、繰り返しになるが、導入にあたっては、労使に政府²⁵が加わって雇用や賃金を含めた労働条件についてのきちんとした枠組みを作ることが前提である。まず労使が話し合うことから始まる。

表4 外国船員の内航海運への導入によるに日本社会への影響

	影 響	適 用
カボタージュ(国防)	影響なし	カボタージュ堅持しながら外国人船員導入は可能(カボタージュと船員は別)
雇用	影響なし	供給が需要を上回らない外国人船員の雇用数をコントロールすることが条件。給料を含めた労働条件のルールづくりが必要。
賃金	影響なし	
治安・生活環境	影響なし	職住同一という特殊性から地域との接触は最小限。
社会保障費	貢献(プラス)	社会保障費の支出は小さく、貢献が大きい。
経済・財政	貢献(プラス)	税収増。間接的な産業への貢献が大きい。
技術革新	影響なし	労働条件のコントロールが必要。

参考文献

- ・永吉希久子「移民と日本人社会」中公新書(2020)
- ・望月優大「ふたつの日本」講談社現代新書(2019)
- ・友原章典「移民の経済学」中興新書(2020)
- ・翁邦雄「移民とAIは日本を変えるか」慶應義塾大学出版会(2019)
- ・法務省在留外国人統計(2018年度) <http://www.moj.go.jp/content/001306780.pdf>
- ・厚生労働省「『外国人雇用状況』の届け出状況」
<https://www.mhlw.go.jp/content/11655000/000472891.pdf>
- ・内航海運研究会「内航海運フォーラム in 東京～新時代における内航海運の姿～」(2020)
- ・石田信博「航空輸送産業における運行乗務員養成—内航海運への示唆—」『内航海運研究』第1号 内航海運研究会(2012)
- ・森隆行編著「内航海運」晃洋書房(2014)
- ・国土交通省監修「数字で見る航空」航空振興財団(2018)
- ・中村二郎他「日本の外国人労働力—経済学からの検証」日本経済新聞出版社(2009)
- ・警察庁「犯罪統計」
file:///C:/Users/umds/Downloads/r1_01-2%E7%A2%BA%E5%AE%9A%E5%80%A4.pdf

²⁵ 海技資格など外国人船員の出身国との取り組めが必要である。また、船員の在留資格あどの手続きの改正が必要である。