

邦船社によるフィリピン人船員教育

合田 浩之

The Capacity Building in the Philippine by Japanese Shipping Industries

Hiroyuki Goda

要約：日本の外航海運業は、1970年代半ばから、自社の船隊への外国人船員の配乗を開始した。当時は、相対的な低賃金のメリットを享受することを期待してのことである。日本の外航海運業にとっての外国人船員の供給国は、程なくしてフィリピンが重要なものとなった。当初、外国人に置換された船員の職種は、部員とよばれる単純労働に属するものであった。

90年代初頭から、日本の主なる外航海運会社は自前の教育機関を設置しフィリピンにおける船員の育成に着手、その教育機関の中には、フィリピン高等教育庁から認可を得た学士授与機関としての大学も含まれていた。その頃から、フィリピン人船員は職員とよばれる専門職の職種にも登用がはじまった。

今日では、日本の外航海運の商船隊の乗組員のおよそ4分の3がフィリピン人であり、船長・機関長に至るまでフィリピン人船員が就任するに至っている。

すなわち、今では外国人船員の登用目的は、一義的には日本企業の事業活動に必要とする船員数を充足することにあり、当初とその理由を大いに異とするものとなった。

いずれにしても、これは日本企業主導の途上国におけるキャパシティビルディングの成功例と評価することができよう。

キーワード：フィリピン、キャパシティビルディング、海運、船員

1. はじめに

(1) 船員とは

船員とは、船舶に乗り込み船内労働に従事する労働者をいう。船員には、船長 (Captain)、機関長 (Chief Engineer) を頂点とした職位と職階がある。船員の職位・職階を考える上で大切なのは、船員は、職員 (Officer, Engineer) と部員といった二つの階級からなりたっており、前者が比較的高度な専門職の集団と目され、後者が単純技能労働と目されることである。そして職員のなかでも、船長・機関長・一等航海士・一等機関士をキーマンと通称するが、如上の専門職として更に重責を負うものとして理解がなされている。

船員は、船舶の安全運航の担い手であり、その質

は安全運航を担保する上で重要な意味を持つ存在である。船員の品質は、船員の教育訓練によって向上する。

船員の資格要件・訓練内容については、国際条約 (SOLAS 条約) で規定されている。SOLAS 条約の締約国は、他の同条約締約国政府の発行した船員資格の証明書を承認することによって、自国の有資格の船員と同様に扱うことを認めている。いってみれば、船員資格とは、国際的に標準化された資格であり、船員はそのような資格を有する職業人である。

(2) 日本商船隊におけるフィリピン人船員

邦船社 (日本の外航海運会社のこと。対概念が外船社：外国の外航海運会社。以下、本稿では邦船社と呼ぶ。) が運航管理する船隊を、日本商船隊という。

表1. 「日本商船隊に乗り組む国籍別船員数」
2013年

順位	国籍	人数	構成比
1位	フィリピン	43,256	73.8%
2位	インド	3,589	6.1%
3位	ミャンマー	2,334	4.0%
4位	日本	2,263	3.9%
5位	中国	2,117	3.6%
6位	ベトナム	1,255	2.1%
7位	韓国	1,026	1.8%
8位	インドネシア	991	1.7%
その他		1,812	3.1%
合計		58,636	100.0%

国土交通省公表の資料を基に筆者が調整。

<http://www.mlit.go.jp/common/001049099.pdf>

(2019年1月31日アクセス)

なお原資料は合計人数と各国構成比のみ公表され、各国の内数は按分計算故、内数の単純合計は合計値に一致するとは限らない。

日本商船隊に配乗されている船員（全日本海員組合の組合員と非居住特別組合員）¹⁾ について、その

国籍と人数は、表1の通りである。

このように、邦船社の運航管理する船舶の現場は、外国人、とりわけフィリピン人船員によって支えられていることが明白である。もちろんフィリピン人船員は日本の商船隊にだけ配乗されているのではなく、欧州の海運国の商船隊にも多く配乗されている²⁾。

外国人船員は、日本籍の外航船にも配乗されおり、2008（平成20）年8月以降は、船長・機関長以下、船員の全てが外国人となっている日本籍船も出現している³⁾。これは、裏を返せば、邦船社が、1970年代以降から今に至るまで、外国人船員（その多くはフィリピン人船員）を確保し、海技とよばれる船員としての能力を外国人船員に取得させる持続的な仕組みを、構築する努力を継続し、それに成功、確立したことに他ならない。先に述べたようにフィリピン人船員は日本商船隊だけでなく欧州の商船隊も選ぶことができる。邦船のフィリピン人船員確保・育成は、欧州船社との船員リソース確保を巡

1) 日本国籍の船には、日本法が施行される。したがって、船員に関しても日本法すなわち、船員法（昭和22年法律100号）－陸上の労働基準法の特別法－と船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和26年149号）が適用される。

これらの日本の船員に関する法令には、日本籍船に配乗される船員について国籍要件を定める条文はない。船員の一定以上の職位に従事する場合、船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づく所要の海技免状の取得が必要となるが、海技免状付与に関する欠格事項（同法6条）には国籍による制限は挙げられていない。

また、同法は日本も締約国の1つであるSTCW条約（千九百七十八年の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）に基づいて外国政府が発行した資格証明を有する者に対して国土交通大臣が承認することで、この法律が規定する船舶職員になることができる旨の明文の規定を有する（同法23条）。

それにもかかわらず、戦後、日本人船員から外国人船員へ邦船社が置き換える手段として、邦船社の船隊整備にあたり、日本籍船ではなく、外国籍船が志向されたのは、船員に関する産業別労働組合である全日本海員組合が、日本籍船を同組合の物的な管轄の範囲であると主張したことによる。「日本籍船＝日本人船員が基本的に配乗されるもの」という理解がなされてきたのは、海運労使、すなわち民間相互での取り決めによるのであり、法令による規制ではなかった。

裏を返すと、邦船社が外国人船員を配乗したいという経済原則に基づく志向は、労働組合の利害、すなわち日本人船員の雇用の擁護、組合の管轄範囲の維持という利害に抵触する。しかし、後者の問題は、日本人船員の雇用さえ確保できるのであれば、外国人船員に人的な管轄範囲を拡大することで調整可能だったわけであり、事実、そのように調整が民間（＝労使）相互でなされた。

2) 野村は、2013年時点でのフィリピン人船員について、以下のようまとめている。

①世界の船上で働くフィリピン人は36.6万人

②世界で船員として働くフィリピン人は22万人（職員8.4万人、部員13.6万人）

筆者注：①と②の差は、クルーズ客船のホテルスタッフなどである。

③②の22万人のフィリピン人船員のうち、日本の便宜置籍船（日本商船隊のうち、日本籍船を含まない。）に乗り組んでいる者が3.7万人、ノルウェー商船隊に3.2万人、デンマーク商船隊に1.4万人、オランダ商船隊には1万人という。なお世界全体の船員が120万人である。

野村撰雄（2014）「フィリピンの船員教育をめぐる動向」『公益財団法人日本海事センター』<http://www.jpmac.or.jp/img/research/pdf/C201411.pdf>（2019年1月31日最終アクセス）

3) 一般社団法人日本船主協会「7・3 外航日本籍船の日本人船・機長配乗要件撤廃（『船協海運年報2008』）」『一般社団法人日本船主協会』https://www.jsanet.or.jp/report/nenpo/nenpo2008/text/nenpo2008_7_3.htm（2019年1月31日最終アクセス）

る競合の中で確立されたことを留意しなければならない。

本稿は、このように日本商船隊を支えるフィリピン人船員についての邦船社による採用・育成について論じるものである。

(3) 日本商船隊への外国人船員の配乗

船員は、基本的には船主（船舶所有者）が雇用する。日本商船隊を構成する商船は、その所有者の属性から3つに細分される。

1：日本籍船…日本法人たる邦船社が直接所有する船舶で、日本から船籍を付与されているもの。

2：仕組船…邦船社が外国に設立した子会社あるいは関係会社⁴⁾が所有する船舶で、当該外国から船籍を付与された船舶。親会社たる邦船社は、当該外国子会社あるいは当該外国関係会社から、定期用船契約に基づき用船し、船舶を運航管理する。

3：単純外国用船：外国の外航海運会社が所有する船舶で、邦船社が定期用船契約に基づき用船し、邦船社が運航管理している船舶。

定期用船とは、船主が船員を配乗し、船を保守整備して、何時でも稼働できる状態にして、用船者に船を賃貸するものである⁵⁾。

船員は、基本的には船舶の所有者が雇用する。各国政府の登録上の船舶所有者（「登録船主」とよぶ。これは、商業・法人登記上の法人であり、自然人であることは余りない。

ただ、商業・法人登記上の法人ということは、書類上にしか存在しない法人であることが少なくない。仕組船の所有者を日本では、実務上「仕組会社」と呼ぶが、仕組会社たる外国子会社・外国関連会社は、まさしく書類上の法人に過ぎず、しかもそ

の目的が船舶所有のみに限定されていることが常である。

ゆえに、仕組会社は、船主としての実際の業務（船員の採用・育成配乗、所有船舶の保守整備。これ等の業務を「船舶管理」と呼んでいる。については、「実体を有する別の法人」である「船舶管理会社」に委任する。

仕組会社が、委任する船舶管理会社は、仕組会社の親会社が別途設立した子会社である場合もあれば、親会社と資本関係のない独立の（サードパーティの）船舶管理会社であってもよい。

したがって、実務上、日本商船隊を構成する船舶に、邦船社が船員を配乗するということは、邦船社が直接雇用した日本人船員を配乗すること⁶⁾、邦船社の子会社である船舶管理会社が雇用した船員を雇用することを意味する。

邦船社においては、外国人船員は、邦船社の船舶管理会社が雇用する。その意味で日本人船員と雇用主が異なる。また邦船社から見た場合、邦船社に直接雇用する本人船員の雇用と、船舶管理会社に雇用された外国人船員の雇用には、雇用条件において大きな違いがある。

前者は、邦船社の陸上従業員と同じく、定年までの長期雇用であることがほとんどである。他方、後者は、その船内における職位が船長や機関長といった高級なものであったとしても、雇用期間は、短期雇用の連続ということになり、乗船を以て雇入れ、下船を以て雇止めということである。

(4) 邦船社は外国人をなぜ配乗するのか

— 昔と今 —

邦船社は、昭和40年代の前半くらいから「主に」⁷⁾

4) これも日本企業による海外直接投資である。船員労働には、職階の高い高度な専門性を有する労働と、職位と職階の低い単純労働がある中で、単純労働を低賃金国の労働者に置換していくという目的の海外直接投資を日本企業が志向したのは、海運業も他産業と異なるものではなかったと判断できる。

5) 船舶の賃貸借については、船主（船舶所有者）が、船員の配乗を伴わない形で船舶だけを用船者に賃貸するという形態（裸用船、リース業に属する事業者はドライリースと呼ぶ。）もある。ただし裸用船は定期用船に比較してそれほど多いものではない。

6) 細かいことを言えば、邦船社に直接雇用されている日本人船員が、仕組船に配乗される時は、仕組会社が船舶管理を委任している船舶管理会社に「出向」することになる。

7) 「主に」と筆者がことさらに強調するのは、邦船社が船隊を整備する際、日本籍船ではなく仕組船を選好してきた理由には、外国人船員の雇用を推進するというところだけではないからである（合田（2013）、特に第1章）。

表2. 昭和53年の船員費（年）比較

国籍	乗組数	船員費（米ドル）	
		総額	1人当たり
日本	28	1,376,910	49,175
フィリピン	32	302,760	9,461
インドネシア	31	334,575	10,793
台湾	31	375,400	12,110
韓国	30	432,000	14,400

出所) 坂野義孝 (1979) 「韓国船員の実態と論評」『日本船用機関学会誌』, 14巻5号, 35頁

外国人船員の配乗を増やすことを理由として船隊を日本籍船から仕組船へと置き換えてきた⁸⁾。これは、「その当時」日本人船員と外国人船員の間に大きな賃金格差が存在していたからである(表2)。

この置換は、労働賃金の高低(これは当時の話であることに留意が必要である。)ということだけで、日本人船員を外国人船員に置換してきたというにとどまらない。前節に述べたように、外国人船員は、職位を問わず期間雇用である。すなわち外国人船員比率を高めていくということは、雇用の柔軟性を高めていくということも伴っていた。

ただし、邦船社が外国人の船員を配乗する理由は、今日では、労働賃金の高低という要素が希薄になっている。船内において職階の高い職位(船長や機関長)であれば、日本人船員の賃金水準であっても決して高いとは判断されない。

そうであるならば、邦船社の船員である以上、高い職階の職位については、日本人船員で充当することは自然な発想ということになるが、邦船社の事業規模、すなわち船隊規模からすると日本人船員の絶対数が不足するために、高い職階の職位であって

も外国人船員に依存せざるを得ないという事情が生じるに至った⁹⁾。

また2005(平成17)年頃より世界的に船舶職員の不足も顕在化してきた。2008(平成20)年8月から日本籍船においても外国人だけで配乗される事例すら出現し、現在に至っている。

2. 船員教育と船員として採用された従業員にきたいされること

(1) 船員教育

1) 職位とOJT

船内の労働は職位によってそれぞれ異なり、船長、機関長を頂点として秩序が形成されている。船長や機関長は、船内現場を理解しなければ、下位職の船員を船内で管理することができない。船長、機関長は1等航海士、1等機関士の職務を理解する必要がある、1航海士、1等機関士は、2等航海士、2等機関士の職務を理解する必要がある。3等航海士、3等機関士の職務を理解しなければ、2等航海士、2等機関士は3等航海士に適切な指示命令を下せない。

要するに、船内現場を理解するためには、船内で、下位から上位へと職務を積み重ねて、船長、機関長に昇進、その職位を実際に経験しなければならぬという考え方が、邦船社にはコンセンサスとして存在する。この点は、船員が日本人であっても、外国人であっても変わりはない。

2) 船舶職員への入社前の教育

外航海運に関する邦船社が、船舶職員として日本

8) このことについては、合田(2013), 118-119頁を参照。

9) これは、1960年代後半から70年代にかけて日本人船員に対して雇用調整をかけたことで、1989(平成元)年頃には、日本人船員の年齢構成が逆ピラミッド型になっていたこと(宮脇哲也(1989)「外航船員の現状と外国人船員導入問題」『労働法律旬報』1211号, 25頁)。によって、日本人船員が不足することは、全日本海員組合でも予測していた(宮脇は、執筆時において同組合の企画調査部長)。

雇用調整がかけられている職域を志願する日本の大学生が増えることはありえず、商船職員養成系大学を卒業しても外航船員になろうとする学生は不足するようになる。

平成18(2006)年から、邦船社の中には、商船教育機関ではない一般の大学を卒業した学生を、海上社員として採用し、入社後、海技大学校による通信教育と、自社船での実習をうけさせるといった、職員クラスの船員を自社養成するところがあらわれた。

人船員を採用する場合¹⁰⁾は、「一般的には」船舶職員の養成課程である四年制大学あるいは商船高専を卒業しており、三級海技士（航海）、三級海技士（機関）を取得している者を採用する。

そのようにして採用された新卒者は、船内の職位としては、最初は3等航海士あるいは3等機関士として乗船が命じられ、On the Job Trainingによって知識・技能を高めながら乗船経歴を積み重ねる。船員は、乗船経歴を積むことにより、2級、1級の高技士資格を順次取得する一方で、船内の職位についても、社内の昇進の要件を満たした場合、2等航海士あるいは2等機関士、1等航海士、あるいは1等機関士、船長あるいは機関長へ昇進していく。

要するに、船舶職員については、船舶職員養成の学校を卒業し、最低限度の高技免状を取得すれば、それでよいというのではない。採用後の社内あるいは船内での教育が必要であるとされてきたのである。

(2) フィリピンにおける入社前の船舶職員への船員教育

海外では商船職員の教育機関を修了するだけでは、船員になれない。Cadet（キャデット：訓練生あるいは候補生と訳すことが多い。本稿ではキャデットと呼ぶ。）として乗船して経験を積み、一步一步昇進していくことになる。

フィリピンの船員教育機関は、表3の通り。

また、フィリピンにはこれらの商船学校の他に船員の再教育機関がある。これは、一般には訓練センターと呼ばれ、技能向上訓練や、国際条約で求めら

表3. フィリピンの船員教育機関

職員	年限	内訳	取得資格	備考
大学	4年	座学3年 乗船訓練1年	3等航海士 4等機関士 学士	卒業時に受験資格
準大学 レベル	3年 2年	座学3年 座学2年	AMT AME	別途 乗船実習1年 別途 乗船実習1年 造船所実習1年
部員				
	10か月基礎商船コース 6か月船員コース		特になし	高卒者対象 高卒以上18歳の者

AMT：Associate in Marine Transportation

AET：Associate in Marine Engineering

財団法人日本海運振興会（1989）『船員関係調査報告書（フィリピンにおける海技資格）、船員教育制度』財団法人日本海運振興会7-8、10-11、31頁を参考に筆者が作製

れている訓練を行う機関である¹¹⁾。

フィリピン人船員（フィリピン人に限らず日本人以外の船員全て）は、日本船に配乗する時に限らず、一般的に期間雇用で就労する¹²⁾。

訓練や研修の成果は船員個人について回るものであるから、船員が自費で受講することが前提となっている。それゆえ、日本や欧州の船社は、優秀で自社船に慣れた船員を繰り返し雇用するために、訓練センターに通う船員に奨学金を支給し、海技試験の受験を支援する¹³⁾。

訓練センターは、国立航海技訓練技術センター（NMP：National Maritime Polytechnic レイテ島第一の都市タクロバン¹⁴⁾）以外は私立学校である。国立航海技術訓練所には、1985（昭和60）年から1989（平成元）年までの日本のODA事業¹⁵⁾として、訓練施設が無償供与されていた¹⁶⁾。

10) 部員は特に海技士の資格を有しなくても乗船することができる。したがって、部員の入社前の教育については、本稿では必要最小限度にとどめる。

邦船社の外航海運会社は、親会社としては、日本人部員の新規採用は、40年以上、実績がなくなって久しい。もともと、関係会社となると内航海運に属する企業も少なからず存在する。その場合、国立海上技術学校（中学卒業後に進学する国土交通省所管の学校、3年6か月の課程）や水産系の高等学校（いずれも4級の高技士資格を取得できる。）の卒業生を採用することが多い。

11) 財団法人日本海運振興会（1989）、14頁。

12) 中瀬和典（2001）「フィリピン船員教育の現状」『海員』53巻12号、39頁。

13) 同上。

14) フェルディナント・マルコス大統領（在職1965（昭和40）-1986（昭和61）年）の夫人イメルダの故郷である。

15) この国立航海術訓練センターに対するODA事業については、独立行政法人国際協力機構『フィリピン 国立航海訓練技術センター』https://www.jica.go.jp/activities/evaluation/tech_ga/general/2002/pdf/02/02_14.pdf（2019年1月31日最終アクセス）参照。これによると1985年6月から1989年12月まで技術協力がなされ、1991年12月から1993年12月までフォローアップがなされた。JICAの評価では1986年から2000年まで累計10.7万人の船員訓練がなされ有効であったとしている。

16) 同41頁。

国立フィリピン商船大学を除く学士課程の大学及び準大学の卒業生は、自力で乗船実習の機会を得なければならない¹⁷⁾。

フィリピンで外航船にて就労しようとした場合、労働雇用省（MOLE：Ministry of Labor and Employment）の管轄下にある海外雇用庁（POEA：Philippines Overseas Employment Agency）に登録しなければならない。

乗船実習のために外航船に乗る場合、実習生（Apprentices¹⁸⁾）として登録される。昔から、そして今もそうであるが、乗船実習のための船が、フィリピン社会には決定的に不足しているのである¹⁹⁾。

ここに、日本の海運会社が、自社の便宜置籍船にフィリピン人実習生を受け入れることにより、フィリピン人船員を確保することが可能となる理由がある。

3. フィリピン人船員の採用の歴史

(1) 邦船社の外国人船員雇用のはじまり

戦前、日本が清国・中華民国から租借していた関東州には日本本土とは別の船籍制度が存在した（関東州置籍船）。そのため日本郵船株式会社および大阪商船株式会社（現・株式会社商船三井）以外のほとんどの邦船社は、関東州に関係会社を設立し、当該関係会社に船舶を所有させ、中国人船員を配乗させていた²⁰⁾。

戦後の邦船社による外国人船員の利用については、「外国人船員だけで配乗されている外国籍船」を外国の海運会社から単純外国用船として定期用船する事例が先行した。この場合、そういった外国人船員は、外国の海運会社が雇用していたし、船舶について直接にも間接にも邦船社は、資本投下、すなわち所有していない²¹⁾。要すれば、邦船社は、外国の海運会社が雇用した。

邦船社が外国に資本を投下して設立した子会社・関係会社が所有する船舶である仕組船への外国人船員の配乗が始まったのは、昭和50（1975）年である。

同年、飯野海運株式会社（以下、本稿では飯野海運と略す。）の子会社である船舶管理会社、イイノマリンサービス株式会社（以下、イイノマリンサービスと略す。）は、仕組船（アストロ・ペガサス号（タンカー））での日本人と外国人（この時はインドネシア人）の混乗を、日本で最初に実現した²²⁾。

この件の実現に携わった馬場賢太郎（当時、飯野海運株式会社常務取締役）は、社内根回しを始めたのは昭和47（1972）年末とする²³⁾。

馬場は、日本人船員とアジア人船員との混乗とした。それは、タンカーの安全運航を確保するためだとする。油濁事故が生じた時に、会社が信頼して任命した船長が起こした海難なら諦めがつくというのである（368頁）。この叙述は、以下のように考えるべきであろう。

そして、外国人船員の採用は以下のように行われ

17) 財団法人日本海運振興会（1989）、19頁。

18) これは官庁用語であり、実務界ではキャデットと呼ぶことは先述の通り。

19) 1988（昭和63）年の調査では、登録者が12039名いるにもかかわらず、乗船者が2046人しかいなかった（中瀬（2001）、39頁）。

20) 2013年時点で野村が計算したところによれば（野村（2014）、2頁）、フィリピンの船員教育機関（91校）に入学したのは9.5万人であったが、卒業者は1.5万人であり、船員資格試験の受験者が0.9万人（合格者は0.47万人）ということであり、差し引き計算0.6万人が乗船機会を得ていないことになる。

21) 合田（2013）35-39頁。

22) 細かいことになるが、邦船社が、日本人船員に替えて賃金の廉価な外国人船員を利用しよう意図は、1960年代後半から、実現していくのであるが、当初は、同じ船に日本人と外国人が混乗するという形を取らず、日本人船員だけで配乗される日本籍船を邦船社が所有する形態と、外国人船員だけで配乗される外国籍船を邦船社が用船数という形態がとられ、同一の船に日本人船員と外国人船員が「混乗」という形はとられていなかった。

23) 飯野海運のウェブサイト（<http://www.iino.co.jp/kaiun/company/syashi1970.html>（2019年1月31日最終アクセス））、並びにイイノマリンサービスのウェブサイトに掲載されている同社沿革。（http://www.iino.co.jp/ims/about/history_jp.html（2019年1月31日最終アクセス））参照。飯野海運は、技術指導員を乗せた労務提供船という名目で、全日本海員組合東京支部と仮協定を結んだ上で、実現した（河内山典隆（1888）『日本海員風雲録』、東陽書房、299頁）。

23) 馬場賢太郎（1983年）『労使の波間で』財団法人日本海事広報協会、362-363頁。

た。イノマリンサービス（昭和49 [1974] 年設立 - アストロ・ペガサス号の竣工に先立つ）は、船長である飯野海運の従業員を香港に駐在させた²⁴⁾。そしてインドネシアの海運会社、ゲスリ・ロイド社²⁵⁾と香港にマンニング会社（マンニングとは船員を採用し、船舶に配乗すること）を設立した²⁶⁾。

飯野海運について邦船社として海外に置籍した船舶への混乗を実現する日本郵船株式会社の場合、フィリピン人船員との混乗である。それゆえ、邦船社によるフィリピン人船員の利用の嚆矢となる。

外国籍冷凍船に用船者監督として、1等航海士、機関長を上乗り混乗させるということで全日本海員組合と昭和50（1975）年6月に協定を結び、フィリピン船員配乗の冷凍船（Rose Mallow 他）3隻へ上乗りさせた²⁷⁾。

上乗りとは、用船者が、用船者の船員を、船主が雇用する船長以下の船員の監視役として船員に関する法令に照らして定員外に乗船させることである。

日本郵船が用船した船であるから、その船の定員としての船員は、用船者日本郵船とは「別の法人である船主」が、船員を調達して配乗していたことになる。しかし、船主が用船者日本郵船とは「別法人」といってもこれら3隻の冷凍船は、日本郵船の社史には、①日本郵船の営業部門が、昭和49（1974）年に長期用船することを決定し、昭和50（1975）年7月、9月、11月に竣工、②「わが社に受け渡された。」船である²⁸⁾。

つまり、船主、すなわち外国人船員の使用者は、雇用主は日本郵船と資本関係はない法人ではあるが、長期の用船ということで、船主と日本郵船は提携関係を構築していたことになる。

したがって、この時点では、日本郵船の提携先の船主が船長以下、フィリピン人船員を雇用、配乗したことを意味し、日本郵船本体あるいはその関連会社が外国人船員を雇用したわけではなかった。とはいえ、ここに日本人の1等航海士、機関長を定員外で乗せたのはなぜだろうか、これは混乗のためのノウハウを日本人の船舶職員に取得させる目的ではなかったのだろうか。

そうであれば、日本郵船は少なくとも昭和49（1974）年あたりから、着々と混乗（キーマンを日本人船員、それ以外を外国人船員とする）のために布石をうっていたことになると思えることができる。

なぜならば、営業部門が船隊整備を社内決定する時に、どのような形で船舶を支配するのか、その時、船員をどうするのかということは、ある程度まで、社内的に根回しがなされていて、しかるべきだからである。

日本郵船は、引き続き、昭和51（1976）年に自動車専用船 Polar Bear 号で混乗を実現する。

昭和51（1976）年6月の Polar Bear の混乗に先立つ同年4月、日本郵船は仕組船の船舶管理のための別法人「中外船務有限公司」を香港²⁹⁾に設立している³⁰⁾。これにより日本郵船は外国人船員の雇用

24) 同上364頁。馬場によれば、この当時、少なからぬ日本の海運会社が韓国に進出し、韓国人船員を雇用していた。しかし馬場は、日本の海運会社の船への韓国人船員の供給は、限界にきていると考えた（同）。

25) <http://www.gesuri.co.id/>（2019年1月31日最終アクセス）（2019年1月31日最終アクセス）

26) 同。

27) 日本郵船株式会社（1987）『続々十年の歩み - 操業90周年から100年へ』日本郵船株式会社、712-713頁。なお、これらの冷凍船1隻 Rose Daphne に上乗りとして乗船（1977年7月～1978年3月）した船長職の日本郵船従業員の手記として、長尾龍平（1978）「船乗りの国際化、混乗船」『航海』58号、57-60頁がある。長尾によれば、①中外船務公司（後述 - 1976年4月設立の日本郵船の関係会社にして、仕組船の船舶管理を行う別法人）が、同船に外国人船員を派遣している旨、記している（同57頁）。②フィリピン人船員市場が拡大したのはここ10年であり、英語を解するという事が理由であったと述べている（同59頁）。③1977年の時点で、フィリピン国内で大卒の教員の給与が月額70米ドルであるところ、部員の甲板員（Ordinary seaman, 最下層）でもその数倍で、一等航海士が20数倍であると記す（同）。

28) 同上、346頁。

29) この時代、邦船社は香港に拠点を構築する動きが顕著であった。それは、それまで香港船主から必要とする船舶を盛んに定期用船し、香港船主と強い関係にあったこと、そのような香港船主から外国人船員の採用ノウハウを得るためであった（合田（2013）、124-125頁）。

30) 日本郵船株式会社（1987）『続々十年の歩み - 創業90周年から100年へ』日本郵船株式会社、713頁。

契約の主体を用意した。

同社が全日本海員組合に混乗について提案したのは同年1月で、同船は建造中であった。「海員組合との交渉は予想以上に長引いたが、51年9月に4隻の混乗について労使の基本合意が成った³¹⁾。自動車専用船 Polar Bear 号へ配乗された日本人は6名で、その内訳は船長、機関長、通信士、部員3名(甲板部、機関部、司厨長)であった³²⁾。

そして Polar Bear の混乗後、セミ・コンテナ船4隻(コンテナを搭載できる荷役クレーン搭載の在来貨物船。当時、コンテナ埠頭が整備されていなかった途上国向けの定期航路に就航した船)が、竣工後直ちに日本人とフィリピン人との混乗が始まっている³³⁾。

昭和53(1978)年12月に土谷勝夫は、日本郵船の仕組船 VIVIEN 号(フィリピン人船員との混乗。中近東航路に投入されている前述のセミ・コンテナ船の1隻)に船長として乗組み「造船、電機、自動車等に、一般産業の外進出は以前から当たり前のことであり、その意味で、今さら混乗船が問題になることが不思議に思われるほどです。」と記してい

る³⁴⁾。

(2) 邦船社における当初の外国人船員の位置付け

邦船社からみて、外国人船員とは、アジア諸国の船員を意味した。そして、外国人船員が部員として、日本人船員が職員として混乗するものと理解された³⁵⁾。要するに、この時期は日本人船員を全て置換したのではなくて置換されたのは、多くは部員クラスであり、職員クラスではなかったのには、2つの理由がある。

1つには職員クラスは国際競争力があり、部員クラスは国際競争力がないという、同時代の邦船経営者の判断である³⁶⁾。部員を労働賃金の低い発展途上国の船員で充当することは、当時の邦船社の競合相手であるギリシャ系、北欧系、香港系の船主において実現しているという認識が、同時代の邦船の経営者によってなされていた³⁷⁾。

2つ目に理由としては、キーマンを日本人のままとしておけば、船員の全てを外国人にするよりは、運航の安全が確保できると判断され船体保険料が、安くなるという利点があったことも指摘されている³⁸⁾。

31) 日本郵船株式会社(1987)、713頁。

32) 船舶部員協会(1990)『風濤の記録-船舶部員協会25年史-』船舶部員協会、65頁。

33) 日本郵船株式会社(1987)、713頁。

34) 土谷勝夫(1978)『混乗船 VIVIEN』『航海』58号、56頁。

35) 混乗船に関する労働実態については、しばしば調査がなされた。例えば、社団法人日本船長協会ヒューマン・ファクター研究会(1987)『混乗船に関する調査研究(その1)-アンケート調査結果-』社団法人日本船長協会、54頁。この調査では、船長協会は、邦船社135社と船長協会会員の船長に調査票を送り、邦船社から50社、船長から99通の回答を得た。

この後、財団法人海上労働科学研究所(平成18年3月31日に解散、業務と残余財産は財団法人日本海技協会が承継)が、昭和63(1988)年と翌年に『混乗船の労働実態に関する調査研究-混乗日本人船員調査』を行った。この研究の要約は、山本泰督(1991)『日本人船員の混乗問題』『国民経済雑誌』163巻4号、1-13頁。

36) 昭和49(1974)年当時、東京タンカー株式会社(現 JX オーシャン株式会社)の社長であった壺井玄剛は、当時を回顧して、「基本的にオフィサーはいいが、部員は使えない。」と述べている。粒針修・壺井義城編(1997)『さまざまなことおもひだすさくらかな-壺井玄剛伝-』日刊海事新聞社、159頁。

37) 1972(昭和47)年、運輸省海運局長(鈴木珊吉)は、三光汽船株式会社の経営者であった河本敏夫に「外国は、士官だけは自分の国のれっきとした商船大学を出た人間を使っているけど、士官以下は後進国の人間を使っている。日本もそういうふうにしたらいんじゃないかという説もあるわけです。生産性の向上という面から見れば、日本だって東南アジアとかの国々の人々を下級船員として乗せていいんじゃないかということなんですけど、この点はどうでしょうか。」と質問した。この事に対して、河本は、日本海運の競合相手が、北欧系、ギリシャ系、香港系であるとして、ノルウェーでは、船長・機関長など2-3人について自国籍船員の配乗が求められるが他の船員については、国籍の要件がもたれないこと、ギリシャ系、香港系の海運会社の船隊の船籍は、多くはリベリア籍で、船長以下船員の国籍に制限がないと答えている(河本俊夫(1977)『大商船隊』、三光汽船株式会社、460頁-461頁)。

38) 樋口健三(1974)『海運経営の国際化の時代-便宜船員の雇用実態を探る-』成山堂書店、107頁。

(3) フィリピン人船員への傾斜

混乗がはじまった1970年代後は、日本人と混乗する外国人船員について、その国籍はいろいろ試みられた³⁹⁾。当初は、量的には韓国人⁴⁰⁾とフィリピン人を部員として登用することが定着した感があった⁴¹⁾。

1990年代に入ると、日本の便宜置籍船に、部員として韓国人船員が乗船するというケースは、ほとん

どまれとなった⁴²⁾。その頃になると、部員はフィリピン人が多くを占めるようになっていく。

その理由は、①韓国の経済水準の向上により、低賃金メリットが薄れたこと⁴³⁾、②フィリピン人船員の英語力。実務家は、船舶を管理する者と共通言語（国際海運で重要視されている英語）で意思疎通が図れるかどうか、という点に重きをまず置く。それ

39) また、商船三井は、全日本海員組合と協定を結び、昭和52(1977)年に、仕組船(自動車船 Orange Ace 号)で混乗を始めた。中国人21名と商船三井社員5名であった(財団法人日本経営史研究所(1985)『創業百年史』大阪商船三井船舶株式会社, 793頁)。

マレーシア人船員の利用を試みた事例については、八馬汽船株式会社(1978)『100年の歩み』八馬汽船株式会社, 195-197頁)。

TASCO (Trans Asia Shipping Corp.)

多くの邦船社は、1990年代後半から、2000年代初頭、フィリピンに船員教育施設を持つようになるが、敢えてベトナムに船員供給施設を持った会社もあった。旧日鐵海運(現NSユニテッド海運)は、1998(平成10)年、ハイフォンに船員教育訓練センター(VINIC)を設置した(海事業業研究所報編集部(2001), 18頁)。ベトナムはフィリピンと異なり、商船教育機関は、全て国立である。職員の養成は、ベトナム商船大学(Vietnam Maritime University)、部員(及び最下級の職員)の養成は海事技術訓練学校(Maritime Technical and Training School 2校)による(同15-16頁)。旧日鐵海運は、将来、幹部職員に登用するのであれば、企業への帰属意識の低いフィリピン人ではなく、ベトナム人と考えたようである(同14頁)。

しかし、NSユニテッド海運の船員ソースは、現在ではフィリピン人7割、ベトナム2割である(海事プレス誌2015年1月27日報道)。方針が変更されたようである。

40) 韓国人船員が外国の海運会社に乗船するようになったのは、1960年代後半から70年代前半にかけて韓国の船員教育機関の卒業生、海軍の予備役編入者が増大して、韓国の海運だけでは賅い切れなかったという事情があったこと、他方、日本が仕組船の利用を大々的に始めたことにあるという(坂野義孝(1979)「韓国船員の実態と論評」『日本船用機関学会誌』14巻5号, 31頁)。

41) 数字で挙げるのがなかなか困難であるが、下記の実事が存在する。

①三光汽船は外国人船員の利用という点では、他の邦船社よりも先進的とされていた。同社が会社更生法申請時(昭和60[1985]年8月)の外国人船員の登用状況について、破産管財人の壺井玄剛が回想するところによれば、「三光は、韓国のドンジー、フィリピンのパンフィルという有力なエージェントを使って、(それぞれ)1000人ずつ(確保し、日本人船員の)2倍近い外国船員を確保していた。この安い船員を加えて、最盛期には世界最大の2500万トンのフリートを動かしていた(粒針修・壺井義城(1997), 129頁)。」ここでいうパンフィルとはPanphil Marine Services Corporation (Manila)と考えられ、現存する。

②この時代、国際的な運輸労働組合の連合組織ITF(International Transportation Worker's Federation 国際運輸労連)は、便宜置籍船を排斥するためのボイコット活動を盛んに行っていた。ITFは、彼らが許容できる雇用条件で発展途上国籍船員が就労していると確認できる便宜置籍船については、ボイコットの対象としない証明書を与えた。これを当時、海運界では一般にBlue Certificate 略してB/C(ビー・シー)と呼んでいた。邦船社は、このB/CのITFに対する取得申請について、「昭和59年の春までは、(中略)日韓混乗船ではFKSU(Federation of Korea Seafarers Union 韓国の船員組合)を通じ、日比混乗船ではAMOSUP(Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines フィリピンの船員組合)を通じてITFからB/Cを取得していたという証言がある(石原邦彦(1991)『船舶管理業務の知識』成山堂書店, 93頁)。

42) 韓国人船員の外国船への就労状況については、武城正長が分析しており、その就労のピークが1987(昭和62)と指摘している(武城正長(2002)『海運同盟とアジア海運』御茶の水書房, 181頁)。

武城のいう韓国人が就労した外国船には、日本の海運会社が支配する便宜置籍船以外の外国船が含まれているが、その多くが日本の海運会社の支配する便宜置籍船であったと、筆者は推測する。それは、「昭和57(1982)年に韓国人船員で外国籍船への就労者は、釜山地方海運港湾庁の統計では30418人であり、内訳は、日本13620名、パナマ4337名、香港2749名、米国2283名、英国744名、中東657名という指摘(國領英雄、陶怡敏(1983)「韓国船員事情管見」『海事交通研究』22巻, 62頁)があるからである。

43) あまり公言はされないが、多くの実務家が経験則として信じていることに混乗する船員の国籍・民族の組み合わせには相性があるという考えがある。誤解を恐れず敢えて記せば、日本人船員との組み合わせとして、韓国人船員よりはフィリピン人船員の方が相性がよいという考えである。

ゆえ、インドとフィリピンが重要と実務家は考える⁴⁴⁾。

(4) 日本船におけるフィリピン人船員の昇進・昇格 — より高い職位への登用

邦船社の外国人船員の利用は、1980年代までは部員が、ほとんどであった。1990年代に近づくにつれて船員の領域においても登用されるようになった。

1987(昭和62)年には「キーマン6名による混乗方式」が「定着して現在に至っている」という指摘もあった⁴⁵⁾。

さて、船員の外国人への置換は以下の段階を追ってなされた。

第1段階は「ジュニア」と呼ばれる3等航海士、3等機関士への登用である⁴⁶⁾。この3等航海士、3等機関士が経験を積むと、徐々に昇進を認めざるを得なくなる。外国人船員であるがゆえに日本人と違い昇進できないというのであれば、邦船社の便宜国籍船に乗ることを希望する外国人船員は、優秀ではない船員に限られてしまうからである。

第2段階として、2等航海士、2等機関士、1等機関士への登用が、なし崩し的に普及した。この段階でも「船長、機関長については日本人でなければならない」という考えは根強かった。

また機関士については1等機関士まで外国人に置き換えるとしても、航海士については1等航海士に

ついては、外国人への置換が躊躇われた場合があった。それは、タンカーやLNG船(日本の海運業界では、ハイリスク船と俗称する。)の場合である。1等航海士の職務には、貨物の荷役(揚げ積み)を総括するという職務が含まれているからである⁴⁷⁾。これらの職務は、要するに、高度な知識と能力を必要とされるものであるから、この段階では、まだ外国人船員に代替することについて邦船社あるいは用船者(石油会社)のコンセンサスが得られていなかったからである。

ただし、キーマン、すなわち1等航海士、船長、機関長に昇進できないというのであれば、外国人船員の士気を高めるには限界があり、やはり優秀な人材を確保するという点でも支障があった。先にも述べたが、フィリピン人船員は日本船だけが選択肢にあるわけではないからである⁴⁸⁾。

それゆえ、第3段階として、キーマンまでも外国人船員に置き換えるということになった。2009(平成21)年時点の寒河江による日本の海運会社の支配する203隻の船に配乗された船員の国籍・職位の内訳調査(寒河江(2014))によると、フィリピン人船員は、船の種類を問わない場合、フィリピン人船員全体の11%が船長・機関長に就任しているが、ハイリスクに限って言えば、3%にとどまっていた⁴⁹⁾。

44) オーラフ・イーグ・トルステン(1996)「新STCW条約の国際船員マーケットへの影響は必至—先進国海運国船員の復権は有り得るか?—」『海運』829号, 27頁。この記事の執筆者は、船舶管理業の国際業界団体たる国際船舶管理協会の会長)。船員供給国としてはフィリピンには優位性があると一般的に考えられていることについて、経営学での考察を加えたものに、米澤聡士「マンニング・ソースの優位性構築のメカニズム—フィリピンのケース—」(2005)『海運』939号, 14—17頁がある。

米澤は、フィリピンの官民の連携、日本等の外国とフィリピンの官民の連携が優位性を構築しているように考えているようである。それでは、他国に同じような連携関係だけを構築さえすれば、フィリピン同様にマンニング・ソースとして競争力を持つ国が生まれるか、と考えた場合、実務家は、疑問に思うであろう。

45) 日本郵船株式会社(1987), 713頁。

46) 3等航海士、3等機関士にフィリピン人船員が配置されることは「当然」ということになると、日本人船員のキャリアパス、日本人の海技の伝承をどう考えるのか、どうするべきなのか、という。1990年代の邦船社の人的資源管理において最も重要な論点が浮上した。この問題とその解決については、本稿では触れない。

47) 原油にしろ、ガスにしろ、タンカーは貨物の荷役(揚げ積み)に船が関与する。その荷役には、船内のタンク(多数の貨油槽)や、タンクを結ぶパイプラインに設置されているバルブの開閉作業が必要である。バルブの開閉作業と並行して、外国人船員をしてバラスト水の注水、排水作業を実施せしめ(これは、貨物油を揚げ積みすることによって前後左右の重量が刻一刻と変化している船舶を、常に水平に保つための姿勢制御を目的とする操作である。)、揚げ荷役の場合は、船内の荷役ポンプの運転を制御しなければならない。

48) 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巻, 89頁

49) 寒河江芳美(2014), 89—90頁

(5) 労使の合意

フィリピン人船員を、職員、それも高位の職位に配乗するという事は、日本人船員の職域を狭める可能性があるわけだから、邦船社は、全日本海員組合との調整が不可欠となる。

先に「2005（平成17）年頃より世界的に船舶職員の不足も顕在化してきた。2008（平成20）年8月から日本籍船においても外国人だけで配乗される事例すら出現し、現在に至っている。」とのべた（1.（4））。

現在の日本人船員（職員）の雇用の確保、船舶職員としての日本人の将来供給不安－組合の基盤の縮小懸念－という環境については、当然、全日本海員組合も掌握していたと推測される⁵⁰⁾。

全日本海員組合（英文略称 JSU：All Japan Seaman's Union）は、日本商船隊に配乗される外国人船員の組織化した。同組合は、フィリピン船舶職員組合である AMOSUP と共同で、日本の便宜置籍船船主と、1989（平成元）年から TCC 契約を結び、ITF（国際運輸労連）の承認を受けた⁵¹⁾。この年から、日本人船員と混乗するフィリピン人は、日比双方の組合の協議により、船に乗組んでいる間、全日本海員組合の特別組合員（翌1990（平成2）年からは非居住特別組合員と呼ぶ）となった⁵²⁾。この全日本海員組合と AMOSUP との枠組みは重要である。全日本海員組合は、組合として外国人－フィリピン人船員の労働条件を守る権限をもつようになり、実際に行使するようになったからである。

組合は、日本商船隊に乗船する外国人船員確保・育成のためにキャデットの乗船を義務付け、これができない場合は、乗組員数×50米ドルの賦課金を乗船訓練（On Board Training）基金に納付することを義務付けている⁵³⁾。

日比両国の船員組合は、組合の活動として練習船の所有や大学の運営に関与していることは後述する。

(6) 船員に対する社内教育の大改革

邦船社が船長・機関長まで外国人船員を登用するという事に踏み込むには、社内あるいはグループ内に内外人を問わない、陸上での入社後の船員教育研修という機能が具備されることが必要である。

従来も陸上での社内教育としての船員を対象とした研修制度は存在したが、その受講はキーマンに昇進する日本人だけを対象としてきた。

多数の外国人がキーマンまで昇進するのであれば、自ずと社内の船員教育というファンクションの内容が日本人だけを想定した従前のままであれば、社内教育の効果を期待できないと考えられたからである。

部員としての日本人船員が、社内からはほ姿を消しつつあった1989（平成元）年あたりから、邦船社に採用される日本人は、職員としての船員に限られ、かつ船員の知識、経験を基礎として、陸上の本社の管理部門で働くことを想定して採用されるものだけとなった。この前提は今日も変わらない。

職員として邦船社に採用された日本人船員は、単に船の航海を直接手掛けたり、エンジン・プラントの操作を船で行ったりすることだけを目的として採用されたわけではない。本社において船の運航を技術面から管理するであるとか、船員の人事管理をすとかというような、企業の中の専門家として従事することが期待され、最終的には取締役位にまで昇進する道も開かれている。

船の運航管理や、船舶管理、そして船員に関する人事管理は、実際に乗船して実務を経験することができない、事務職として採用された陸上社員が執り行うべきではないと考えられている。

したがって、職員として邦船社に採用された日本人船員は、船での経験を踏まえた邦船社の経営の一部を担うことが期待されている。そうであれば、邦船社に採用された日本人船員は乗船経験を積み重ねなければならないが、船長、機関長まで外国人船員で乗組ま

50) 宮脇哲也（1989）、25頁

51) 山本泰督（1994）「JSU/AMOSUP 労働協約について」『海事交通研究』、34集、4頁

52) 同上、16頁

53) 寒河江芳美（2014）84－85頁

せることが普通のこととなると、新卒で採用され3等航海士として乗組む日本人船員は、外国人の船長、機関長を上司として指揮命令を仰ぐことになる。つまり、日本人船員であれば、当然、必ず、外国人船員の上司であるという状況は考えられなくなる。

したがって、邦船社の日本人船員を対象とした社内教育の在り方も自ずと変化が必要となった。

つまり、邦船社の中で船員の必要とされる素養は、少なくとも船舶の運航という観点に限って言えば、その国籍によって違いがなくなってきたのである。そうであれば、社内教育としての船員教育の内容も日本人と外国人で差異のない共通のものでなければならなくなる。

ところで、邦船社の内部において船舶運航要員として日本人が求められるものと、外国人が求められるものに差異がなくなっていく変化と時をほぼ同じくして、船員の質について国際条約（STCW条約）にて統一化する1970年代後半からの動きが、更に強化されていった。また船舶管理の品質を強化する国際条約であるSOLAS条約の改正によるISM Codeの導入も船員の質を統一化する動きを強化した。このCodeの考え方は、「船舶の運航・管理に関する業務を定義し、誰がどのように処理をするべきか明確化（ということはマニュアル化）を義務付けよ。」というものであったからである。

こういったことから、例えば日本郵船ではNYK Maritime College（NMC）という考え方を社内に導入して、必須となる陸上研修の体系化と標準化を進めた⁵⁴⁾。同社の船員の研修機関は、先に述べたフィリピンの施設と、日本人船員向けに平成14（2002）年から設置されてきた横浜市新杉田の施設があったが、これにシンガポールの施設を増設し、

3施設とも同内容で行われている。施設の教員は、いずれも、原則、現地の人であり、それは日本郵船の船員として乗船経験が豊富で、評価が高いとされた人物である⁵⁵⁾。つまり横浜では日本人が、シンガポールではインド人、フィリピンではフィリピン人である。

標準化されたカリキュラムはNMC Training Coursesとして具体化され、51の訓練項目で構成されている。その内容と品質は、ノルウェー船級協会（DNV-当時）の監査を受け、認証を受けている⁵⁶⁾。

日本郵船株式会社において船員教育の内外人統一が推進された時、同社は、同時に船舶管理においても、内外統一、現場における責任者を外国人に置き換える改革を行った。同時期の平成13（2001）年9月に、例えば日本郵船は、従来、関係会社として擁してきた複数の船舶管理会社をシンガポールに集約している（NYK Ship Management Co.(Singapore) Pte.Ltd.）。

この集約において、シンガポールに設立された船舶管理会社の雇用するSuper Intendent^{えすあい} S/I（海務監督）を、経験豊富な社外の外国人（多くはインド人、あるいはシンガポール人）を登用し、日本人から置き換えるという重要な変革が行われた。

因みに、その後2008（平成20）年時点で日本郵船の職員（高級船員）としての船員の89%が外国人となっていた⁵⁷⁾。

（7）日本人船員と外国人船員との間に、残された差異

フィリピン人を中心とした外国人船員が船長・機関長に登用されて今では10年以上の歳月が流れた。外国人船員の中には、邦船社の子会社・関係会社である船舶管理会社（在シンガポール）の取締役層に

54) 日本郵船株式会社社史編纂室（2007）『日本郵船社史 創立100周年からの20年』日本郵船株式会社、510頁。なお、米澤聡士は、実際に日本郵船のコンテナ船に便乗して船員の執務を、観察、考察を加えた。その上で米澤は、マニュアル化された知識を「形式知」と呼び、実際に船が危険に遭遇した場合、どう対処するかというような知識を「暗黙知」と呼ぶ。船員が実際に乗船して訓練をするということ、例えばキャデット制度や、船内でのOJTということは、船内における「暗黙知」の承継だと指摘する（米澤聡士（2009）、「外航海運業の船員戦略における知識移転」『国際ビジネス研究』1巻2号、78-81頁）。

55) 同上、79頁。

56) 同上、79頁。

57) 同上、78頁。

まで登用された者もいるが、陸上での登用、特に日本の親会社の中での登用は一般的には考えられていない⁵⁸⁾。

フィリピン人船員からすると、シンガポールでの船舶管理会社への登用の道はあるものの、母国での陸上勤務の可能性は、今迄はあまり期待できなかった。しかし、足元を含めた近未来について、大きな変化がみられる。このことは後述する(5.)。

4. フィリピン人船員の邦船社による育成

(1) フィリピン人船員に対する邦船社による乗船前教育の開始

1980年代末から90年代初頭にかけてマンニングについて邦船社の姿勢に変化が生じた。1つには、邦船社が資本と人材を投じて、途上国、多くはフィリピン⁵⁹⁾に外国人船員の教育と採用を目的とする関係会社を設立した⁶⁰⁾。

逆に言えば、それまでは、邦船社は提携先企業のルートを活用した「採用」以上のことは、乗船前の人材には施していなかった。

(2) フィリピン人船員に対する邦船社による乗船前教育

邦船社が関与するフィリピンの船員教育機関の中には、フィリピン高等教育庁の認可を受けた正式な大学(学士号の授与が許される高等教育機関)もあ

表4. フィリピンにおける日本郵船の船員教育施設の足跡

NYK-Fil Ship Management Inc. (前史)
1989年8月、マニラに設立。船員の訓練施設として。
※TDG (Transnational Diversified Group) との合併
1992年 タンカー荷役シュミレーター導入
1997年 ISO9002認証取得
※フィリピンの船員教育機関としてははじめて
1998年 船橋シュミレーター導入
2005年 ディーゼルエンジンシュミレーター導入
NYK-TDG Maritime Academy
2007年 カンルバーン市(マニラ近郊)に開校。
1学年120名(航海学科・機関学科各60名)

出所) 日本郵船株式会社社史編纂室(2007)

海事プレス誌2010年7月1日

る。その歴史が長いのは、日本郵船株式会社が関与するNYK-TDG Maritime Academy(開校2007(平成19)年6月)である⁶¹⁾。

この大学は、大学以外の商船職員教育施設としての前史がある(1989(平成元年)年)。邦船社が、フィリピン人、ひいては外国人船員を自社で養成するという意思決定を下し、これを実現したのは、この日本郵船株式会社の史実が嚆矢である。

それゆえ、以下、日本郵船株式会社の取り組みを軸として記す。日本郵船株式会社のフィリピンにおける船員教育機関の足跡は、表4の通り。

もっとも、邦船社が、フィリピン人船員を教育、採用するというところだけを考えた場合、4年制の学

58) 日本郵船株式会社の場合、執行役員(同社は経営委員と呼ぶ。)にNYK Ship Management Pte.Ltd.のManaging Director and COO(社長兼最高執行責任者)が就任する慣例が確立しており、この地位は外国人船員が就任する。

59) 邦船社はフィリピン以外の船員供給国にまったく関心を持たなかったわけではない。時を同じくして、外国の商船大学と提携し、奨学金の提供との引き換えに、卒業生を優先的に自社船員に採用する枠組をつくりあげる動きも生じた。

60) もちろん、出資や人員の投入にはそれなりの負担が必要となる。そのような負担に耐えられない規模の海運会社は、大きな会社のグループの企業であれば、親会社が開拓した外国人船員の供給ソースを利用する企業も存在した。例えば、太平洋汽船株式会社は、日本郵船グループのフィリピン法人NYK Fil社のフィリピン人船員を起用し、船舶管理マニュアルも日本郵船グループ共通のものを利用した(太平洋汽船株式会社(2006)『五十年史』太平洋汽船株式会社、166頁)。

61) <http://www.ntma.edu.ph/> 日本郵船株式会社とフィリピンのTDG(Transnational Diversified Group)グループとの合併の学校である。日本郵船株式会社とTDGグループの関係は1976(昭和51)年の合併会社Fil-Japan Shipping Corporationの設立から始まる。TDG自体、1976年に大沢清氏(終戦まで及び戦後、フィリピンに居住した実業家)とJ.Roberto Delgado氏(1945(昭和20)年生れ-Antonio. Delgado(1917-1992、在バチカンフィリピン大使、戦後の日比関係の修復に尽力)の子息)によって設立された企業である。TDG社ウェブサイト<http://www.tdgworld.com/History.aspx>(2019年1月31日最終アクセス)及び大沢清(1978)『フィリピンの一日本人から』新潮社、214-216頁。当初は、日本郵船グループの正福汽船株式会社40%、デルガド側60%で設立され、正福汽船の運航するコンテナ船のフィリピン代理店として事業を開始した。

士課程の大学という形態でなくても、乗船実習のための船さえ提供できるのであれば、そうでない商船学校でも十分である。商船三井は、同社も大学 MOL Magsayay Maritime Academy を設立する 2018（平成30）年 8 月⁶²⁾ までは、そのような方法を選んできた。

商船三井は、現地の提携先であるマグサイサイ社⁶³⁾ と並びに香港の提携先である Fairmont Shipping の合弁で設立した自社の商船学校 MIS : Magsaysay Institute of Shipping を擁している。MSI は、既存の商船大学を提携、既存の商船大学の卒業生に座学を施したうえで、商船三井の持つ専用の練習船で、乗船実習を行ってきた⁶⁴⁾。

日本郵船株式会社の設立した NYK-TDG Maritime Academy については海事プレス2010年7月1日号に、開校4年目を迎えたこの大学の現状特集記事が組まれている。骨子は、以下の4点。

1. 学生のバックグラウンド

- ・出身地はフィリピン全土であるが、学校の周辺であるラグナ・バタンガスの出身が多い。
- ・入試倍率は数十倍。フィリピンの私立商船大学の学生向けの統一テスト MSAP の上位50名をこの大学の学生が独占した（MSAP 受験生 1 万2000 名）。

2. 学生確保の努力

- ・高校を実際訪問して受験生を発掘（日本郵船から

駐在している日本人船長も高校訪問を行う）。

- ・奨学金制度の充実。1 学年120人の学生のうち、70名程度は奨学金を受ける。

50名程度はフィリピン開発銀行のファンドによる奨学金。学校独自の奨学金で20名程度。

3. カリキュラムの特徴（フィリピンの一般的な商船大学と異なる点）

- ・軍事教練はない。
- ・理数系の力を強め学習の習慣をつけるため公文式を導入。

4. 学校卒業後

- ・Cadet として確実に日本郵船の運航船にて訓練可能。

キャデット制度を経て日本郵船に採用された外国人船員は、採用後10年で船長、機関長クラスに昇格することを目標とする。そのキャリアパスは3等航海士/3等機関士を3年、2等航海士/2等機関士を3経験し、1等航海士/1等機関士として4年経験するという経過である⁶⁵⁾。他社から中途採用された外国人船員は、採用時点の職位から、このキャリアパスに編入されることになる⁶⁶⁾。

日本が関与する私立の商船大学は、日本郵船の NYK-TDG Maritime Academy 及び2018（平成30）年に商船三井が設立した MOL Magsaysay Maritime Academy 以外に、平成10（1998）年にフィリピンの海員組合 AMOSUP（The Associated Marine Officer's

62) <https://www.mol.co.jp/pr/2018/18032.html>（2019年1月31日最終アクセス）

63) Magsaysay Lines というフィリピンの海運会社は、Robert C.F.Ho の義理の父 Don Ambrosio Magsaysay によって創立された。Robert C.F.Ho は、1960年代初期に香港に Fairmont Shipping (<http://www.fairmontshippingltd.com.hk/Main/index.html>（2019年1月31日最終アクセス））を設立した人物である。この香港の会社 Fairmont Shipping が邦船と提携して、仕組船を建造したこと、邦船社と提携して英領バミュエダに会社を設立したことがわかっている（Stephanie Zarach, *Changing Places- The remarkable story of the Hong Kong Shipowners-*, Hong Kong Shipowners Association, 2007, pp.159-160.）。

細かい史実であるが、日本の海運会社が、1960年代には香港の船主と関係を持ち、香港の船主が持つフィリピン企業との提携関係の中から、フィリピン人船員というリソースへと辿りつき、現在の日比枢軸ともいえる関係に至った史実を文献から確認できる事例として、筆者は重要と考える。

64) 2011年時点での商船三井のフィリピンにおける船員教育に関しては海事プレス誌2011年5月24日の報道がある。もっとも右海事プレスの記事では、MIS の設立（平成5〔1993〕年）に香港の Fairmont Shipping が関与したことを省略しているが、補うべきである（海事産業研究所報編集部（2001）「フィリピン・ベトナムにおける日本船社の船員研修」『海事産業研究所報』財団法人海事産業研究所，420号，16頁）。

65) 米澤聡士「外航海運業の船員戦略における知識移転」『国際ビジネス研究』1巻2号，2009年9月，78頁。

66) 同上。

Union of the Philippines) が設立した MAAP (Maritime Academy of Asia and Pacific アジア太平洋商船大学) がある。

MAAP は、日本船主協会、全日本海員組合、ノルウェー船主協会などが支援して設立された。この大学は、日本の航海訓練所の練習船であった「青雲丸」を買い取り、練習船として用いてきた⁶⁷⁾。

MAAP には、日本商船隊に乗組むフィリピン人船員養成のための専用の校舎 (JSU-IMMAJ キャンパス [JSU とは、全日本海員組合、IMMAJ とは国際船員労務協会の英文略称。要するに、日本の海運労使]) がある。この校舎の建設費用は8.8億円であったが、全日本海員組合は3億円負担した⁶⁸⁾。これに加えて、この校舎の学生に奨学金を支給している⁶⁹⁾。奨学金の出所は、JSU-AMOSUP 協約 (邦船社が支配する便宜置籍船に関する労働協約で、フィリピンの海員組合 AMOSUP と全日本海員組合) に基づき、船主が拠出して形成された基金である。

5. フィリピン人船員に関する日本及びフィリピン政府の政策

(1) フィリピン政府

フィリピンは、1974 (昭和49) 年、労働省にフィリピン船員雇用部 (NSB : National Seamen Board) を設立し、自国船員の外国船への雇用拡大と併せて海外雇用に基づく外貨獲得を図った。

山本泰督は、フィリピン政府は外国船への自国船員の労務提供を政府として積極的に支援したという点で特異な途上国であるとしている⁷⁰⁾。

フィリピン NSB は、フィリピン人船員を外国船に雇い入れる業務をフィリピン国内で行う業者 (エージェント) に免許を付与し、規制する。またフィリピン人船員と外国船主との雇用契約にはフィリピン NSB の承認が必要であり、最低賃金の規定やフィリピン人船員の社会保障に関する雇用主の義務の規定を盛り込ませ、フィリピン人船員を保護してきた⁷¹⁾ (同)。

(2) 日本政府

1988 (昭和63) 年には、日本の商船隊にフィリピン人船員が相当、乗船している事実を前提として船員行政を行うという発想が運輸省に存在したことが推知される。

財団法人日本海運振興会は、同年11月にフィリピン並びに香港に海技資格と船員教育制度に関する調査団を派遣した。調査団には、松浦道夫運輸省海上技術安全局船員部労政課長、増田恵日本船主協会海務部課長、宮脇哲也全日本海員組合企画調査部長が含まれていた。

翌年、フィリピンの船員教育制度と実情について、同財団の国際海運問題研究会が『船員関係調査報告書 (フィリピンにおける海技資格、船員教育制度)』を刊行している。報告書は、調査目的として、「近年、日本商船隊における外国人船員の数が増加する傾向にあり、日本人船員の配乗形態等に変化が生じている。今回の調査は、このような状況を踏まえ、これら外国人船員の主要な供給国であるフィリピンにおける海技資格、船員教育等の実態等を把握することにより、今後の船員行政が適切に行われるうえで、参考に供することを目的として実施したも

67) 中瀬和典 (2001) 「フィリピン船員教育の現状」『海員』53巻12号, 38頁。この青雲丸であった練習生は老朽化したために、別途、後継船「Kapitan Gregorio Oca」が三保造船所 (静岡市清水区) で建造され2018年12月26日に竣工、引き渡された。国際船員労務協会、全日本海員、AMOSUP が共同管理する基金から建造資金が拠出された (海事プレス誌 2018年12月27日)。

68) 瀧勝次 (2009) 「新たなフィリピン人船員養成の時代へー “JSU-IMMAJ キャンパス竣工式典”」『海員』61巻5号, 66頁

69) 同65頁

70) 山本泰督「途上国船員と便宜置籍船」『国民経済雑誌』143巻6号, 1981年6月, 15頁。山本は、この論文にて、フィリピンの NSB の機能について、分析をしている。

71) 同16-17頁

のである。」と記す（下線は筆者）⁷²⁾。

当時、ノルウェーとデンマークが、国際船籍制度と呼ばれる外航船に限った特別な船籍制度を持っていた。これは、外航船に限り、自国籍船への外国人船員の配乗を認める制度である。その枠組みのもとで、ノルウェー、デンマークの2国では、自国の船主協会、自国の船員組合、フィリピンの船員組合の3者による労働協約が結ばれ、外航船にフィリピン人船員が配乗されていた。同書には、関係する団体協約が資料として収録されている。

したがって、運輸省は、日本にも同様の制度を導入しようと模索した可能性がある。

日本はODA事業の一環とし、国立航海技訓練技術センター（National Maritime Polytechnic）に対して1985（昭和60）年から、訓練施設が無償供与していることとされていることは先に触れた⁷³⁾。この施設は、船員の再教育機関であり、技能向上訓練や、国際条約で求められている訓練を行う機関である。邦船社は、自社の船隊に乗り組む船員に、この種の施設を利用する際、支援する実務慣行を持つことも、先述の通りである。

船員の資格を証明すること、そして自国で船員教育をするのであれば、その内容についてSTCW条約を順守しなければならないのは、締約国の1つであるフィリピン政府の責務である。またフィリピン

政府が発給した資格証明－海技免状を有する船員を日本籍船に配乗することを、日本政府として認めるためには、日本政府による資格承認が必要となるが、いずれにしてもフィリピン政府が資格証明・船員教育においてSTCW条約を順守していること－IMOは締約国各国を審査して、条約を順守していると判断した場合、ホワイト・リストに国名を記載する⁷⁴⁾－が前提条件となる。

その点では、過去フィリピンは1995年改正STCW条約のホワイト・リストに掲載されるかどうか、日本の海運界をして危惧の念を抱かせたことがある⁷⁵⁾。

それゆえ、日本政府としては、日本企業の利益を擁護すべく、フィリピン政府への条約順守への養成、条約順守を担保するための支援を行ってきた。

例えば、平成20（2008）年11月7日（於マニラ）、第6回日ASEAN交通大臣会合にて、日本政府は「日ASEAN船員共同養成プログラム」を提唱、日本を中心として関係国との間に官民連携で船員を養成することが、関係国に承認された⁷⁶⁾。

そして具体的には、フィリピンが所有する練習船を活用した乗船訓練の環境整備、アジア諸国の船員教育機関における教官を日本に招聘し、航海訓練所や海技大学校で研修し、教官の質の向上をはかることになっている。

前者のフィリピンでのプログラムは日本フィリピン

72) 財団法人日本海運振興会（1989）国際海運問題研究会『船員関係調査報告書（フィリピンにおける海技資格、船員教育制度）』財団法人日本海運振興会、1頁。

73) 中瀬和則（2001）、41頁。

74) 赤塚宏一（1998）「ホワイト・リストとは何か STCW条約に基づく各国商船教育制度と資格証明制度の検証」『海運』849号、28頁。

75) 条約発効前の1996（平成8）年9月には『海運』編集部（1996）「現地レポート 新STCW条約へのフィリピンに対応（上）」『海運』828号、72-73頁が刊行され、フィリピン政府海事産業庁（MARINA: Maritime Industry Authority）のPio.H.Garrido長官は、インタビュアーの『海運』編集部員に対して、航海機器や教育費用の負担について、日本の支援を要求している（同73頁）。

条約発効後で、まだホワイト・リストが公表されていない平成10（1998）年7月、田中宏治（1998）「フィリピンはホワイト・リストにのるのか」『海運』850号、74-79頁と題する記事が掲載された。ここで、フィリピンの海運労使に『海運』編集部の田中が、フィリピンがホワイト・リストに掲載されるか尋ねているが、労使とも楽観的であった（同74、76頁）。興味深いことに、フィリピン船舶職員海員組合（AMOSUP）のGregoris S.Oca委員長は、基礎教育を行う商船学校の教育の改善の必要性を訴えている（同75頁）。

76) 国土交通省総合政策局国際業務室の広報資料 <http://www.mlit.go.jp/common/000026740.pdf>（2019年1月31日最終アクセス）による。

なお、同資料では、平成27（2015）年に世界的に船員が2.7万人不足する見込みとあるが、この取り組みが関係国に承認された後に、世界的に不況となって、船腹需給が大幅に緩和、ひいては船員需給も緩和されたため、この数字は見直されるべきであろう。

ン両国の官労使によって構成される日比船員政策実行委員会において協議される体制がつけられているが、基本的にはハード面（練習船の設備整備）を民間が、ソフト面（乗船訓練プログラムの構築）は官（航海訓練所）が分担する事になっている⁷⁷⁾。

加えて、2011（平成23）年8月31日、国土交通省は、外国人船員について機関承認制度を導入した。これは、同省が承認した外国の船員教育機関の卒業生は、無試験で日本籍船の船舶職員として乗船できるとする制度である。これに基づいて、同日、フィリピンの3つの船舶職員教育機関が承認された。それは、Maritime Academy of Asia and Pacific (MAAP), NYK-TDG Maritime Academy (NTMA), National Philippine Marchant Marine Academy (PMMA) である。

6. 海事産業国としてのフィリピンの将来 ー結びに換えてー

海事産業とは、一般には海運業と造船業（厳密には、狭義の造船・造機（エンジンの製造）・船用機械工業（エンジン以外の船用機器製造））、これに場合によっては海洋開発産業を含むものである。

フィリピンは、日本政府に対して自国海運業の育成について支援を要求し、日本政府はそれに応えてきた。例えば、昭和48（1973）年にはフィリピンの海運造船基本計画策定のために助言する専門家を派遣した⁷⁸⁾。船員に対するODA事業のこと、それは成功と評価されていることは先に触れた。

造船業については、最近、日韓の造船会社がフィリピンに進出し、国際的に競争力ある外航船を建造するに至っている。例えば常石造船株式会社（広島県福山市）によって平成6（1994）年に設立された Tsuneishi Heavy Industries (Cebu) Inc. や、韓国の Hanjin Heavy Industries and Construction（韓進重工建設）が平成18（2006）年に設立した Subic Shipyard である。

表5. フィリピンにおける邦船社の船舶管理会社

1996年	Philippine Standard Ship Management Inc. (NS ユナイテッド海運系) 設立。
	バルカー5隻管理 (2018年3月)
2006年	MOL Magsaysay Marine (商船三井系) に (フィリピン法人) に船舶管理部門新設。
	※2009年分社 Magsaysay MOL Ship Management 設立。
	バルカー・チップ専用船19隻管理 (2017年8月)
2012年	NYK Ship Management Pte.Ltd. (日本郵船系) (シンガポール法人) マニラ支店 設置
	バルカー12隻管理 (2017年8月)
2012年	太洋日本汽船株式会社※マニラ支店設置
	フィリピンでの船舶管理開始
	※2018年4月 K Line RORO Bulk Ship Management に 商号変更
	バルカー41隻, コンテナ船1隻管理 (2017年8月)

各種報道より筆者作製

同国は、その島嶼国という地理的条件から、内航海運は充実している。外航海運については、船員の供給こそ世界的存在になっているとすることができるが、船舶所有・海上運送人としての海運業という意味では、一般的には有力な外航海運会社が育ったとは言い難い。

それでは、船員供給を越えた外航海運業の発展の可能性はないのだろうか。

近年、邦船社は、ばら積み貨物船（バルカー：鉄鉱石・石炭・穀物・木材・リン鉱石・肥料・鉄鋼製品といったばら積貨物を輸送する船）を中心にフィリピンにて船舶管理を行う傾向が見えてきた（表5）。

邦船社は、船舶管理の拠点はここ20年程度、シンガポールとしてきたが、同地では2015年くらいから人件費や不動産費用といった一般管理費が上昇している。邦船社の海運事業の拡大に伴わせてシンガポールにおいて船舶管理業を拡大することは、費用対効果を考えると、疑問と判断されることが増えてきた。

船舶管理業が確立すれば、シンガポールがそうであったように、船隊の運航管理部門の移管といった

77) 国土交通省海事局「我が国外航商船隊を支える船員の確保・育成対策」『海と安全』547号, 2010年, 13頁。http://www.mlit.go.jp/common/000164664.pdf (2019年1月31日最終アクセス)。

78) 田中正行(1973)「フィリピンの海運造船事情」『トランスポート』23巻8号, 38頁。

可能性が生じてくる。ばら積み貨物船は、船舶ブローカーを通じて営業を行うことが普通であるから、世界中、どこに拠点を置いていたとしても、船舶管理能力と船舶の運航管理能力が確立していれば、十分、運送契約を履行できるであろう。この30年近い邦船社のフィリピンにおける足跡は、本邦、タイにおける自動車組み立て産業に匹敵するキャパシティビルディングの歴史であったと筆者は評するところである。

(了)

参考文献

[単行本]

- 石原邦彦 (1991) 『船舶管理業務の知識』 成山堂書店, 93 頁
- 河内山典隆 (1888) 『日本海員風雲録』, 東陽書房
- 合田浩之 (2013) 『戦後日本海運における便宜置籍船制度の史的展開』 青山社
- 河本俊夫 (1977) 『大商船隊』, 三光汽船株式会社
- 財団法人日本海運振興会 (1989) 国際海運問題研究会『船員関係調査報告書 (フィリピンにおける海技資格, 船員教育制度)』財団法人日本海運振興会
- 財団法人日本経営史研究所 (1985) 『創業百年史』 大阪商船三井船舶株式会社
- 社団法人日本船長協会ヒューマン・ファクター研究員会 (1987) 『混乗船に関する調査研究 (その1) - アンケート調査結果 -』 社団法人日本船長協会
- 船舶部員協会 (1990) 『風濤の記録 - 船舶部員協会25年史 -』 船舶部員協会
- 太平洋汽船株式会社 (2006) 『五十年史』 太平洋汽船株式会社
- 粒針修・壺井義城編 (1997) 『さまざまなおもひだす さくらかな - 壺井玄剛伝 -』 日刊海事新聞社
- 日本郵船株式会社 (1987) 『続々十年の歩み - 創業90年から100年へ -』 日本郵船株式会社
- 日本郵船株式会社社史編纂室 (2007) 『日本郵船社史 創立100周年からの20年』 日本郵船株式会社
- 八馬汽船株式会社 (1978) 『100年の歩み』 八馬汽船株式会社
- 馬場賢太郎 (1983) 『労使の波間で』 財団法人日本海事広報協会

樋口健三 (1974) 『海運経営の国際化の時代 - 便宜船員の雇用実態を探る -』 成山堂書店

武城正長 (2002) 『海運同盟とアジア海運』 御茶の水書房

Stephanie Zarach, *Changing Places: The remarkable story of the Hong Kong Shipowners-*, Hong Kong Shipowners Association, 2007

[論文]

- 赤塚宏一 (1998) 「ホワイト・リストとは何か STCW 条約に基づく各国商船教育制度と資格証明制度の検証」『海運』 849号
- オーラフ・イータ・トルステン (1996) 「新 STCW 条約の国際船員マーケットへの影響は必至 - 先進国海運国船員の復権は有り得るか? -」『海運』 829号
- 『海運』編集部 (1996) 「現地レポート 新 STCW 条約へのフィリピンに対応 (上)」『海運』 828号
- 海事産業研究所報編集部 (2001) 「フィリピン・ベトナムにおける日本船社の船員研修」『海事産業研究所報』財団法人海事産業研究所, 420号
- 國領英雄, 陶怡敏 (1983) 「韓国船員事情管見」『海事交通研究』 22巻
- 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巻
- 坂野義孝 (1979) 「韓国船員の実態と論評」『日本舶用機関学会誌』 14巻 5号
- 瀧勝次 (2009) 「新たなフィリピン人船員養成の時代へ - "JSU-IMMA" キャンパス竣工式典」『海員』 61巻 5号
- 田中正行 (1973) 「フィリピンの海運造船事情」『トランスポート』 23巻 8号
- 土谷勝夫 (1978) 「混乗船 VIVIEN」『航海』 58号
- 長尾龍平 (1978) 「船乗りの国際化, 混乗船」『航海』 58号
- 中瀬和典 (2001) 「フィリピン船員教育の現状」『海員』 53巻 12号
- 宮脇哲也 (1989) 「外航船員の現状と外国人船員導入問題」『労働法律旬報』 1211号
- 山本泰督 (1991) 「日本人船員の混乗問題」『国民経済雑誌』 163巻 4号
- 山本泰督 (1994) 「JSU/AMOSUP 労働協約について」『海事交通研究』, 34集

米澤聡士 (2009), 「外航海運業の船員戦略における知識移
転」『国際ビジネス研究』 1巻2号

[インターネット]

一般社団法人日本船主協会 「7・3 外航日本籍船の日本人
船・機長配乗要件撤廃 (『船協海運年報2008』)」『一般社
団法人日本船主協会』 [https://www.jsanet.or.jp/report/
nenpo/nenpo2008/text/nenpo2008_7_3.htm](https://www.jsanet.or.jp/report/nenpo/nenpo2008/text/nenpo2008_7_3.htm) (2019年1月
31日最終アクセス)

独立行政法人国際協力機構 『フィリピン 国立航海訓練技
術センター』 [https://www.jica.go.jp/activities/evaluatio
n/tech_ga/general/2002/pdf/02/02_14.pdf](https://www.jica.go.jp/activities/evaluation/tech_ga/general/2002/pdf/02/02_14.pdf) (2019年1月
31日最終アクセス)

野村撰雄 (2014) 「フィリピンの船員教育をめぐる動向」『公
益財団法人日本海事センター』 [http://www.jpmac.or.jp/
img/research/pdf/C201411.pdf](http://www.jpmac.or.jp/img/research/pdf/C201411.pdf) (2019年1月31日最終ア
クセス)

