

造船業と外国人技能実習生の関係についての一考察

— 愛媛県今治市の造船業を事例として —

A Study of the Relationship between the Shipbuilding Industry and Foreign Technical Interns:

A Case Study of the Shipbuilding Industry in Imabari City, Ehime Prefecture

大久保 元 正

要旨

本稿では、造船業と外国人労働者との関係に関する研究がほとんど見られないこと、また愛媛県で外国人技能実習生が増加し続けている現状があることなどから、愛媛の中でも特に技能実習生が多く所属している今治市の造船業に注目し、造船業が技能実習生を多く雇用する理由や、造船会社と技能実習生との関係性、および両者の間に見られる問題などを、いくつかの数値資料や主に造船会社への聴き取り調査から明らかにしようとしたものである。そこで明らかになったのは、造船会社と技能実習生との間で意思疎通の齟齬が発生することがあるが、技能実習生が任されることが多い作業の性質によって、その問題の解決に向けての会社側の意識変革が難しくなっているのではないかということである。

キーワード：造船業、外国人技能実習生、今治市

はじめに

本稿の目的は、愛媛県今治市の造船業を事例として、造船業と技能実習生とがどのような関係にあるかを確認し、そして両者の間に生まれている問題について考察することである。

厚生労働省「『外国人雇用状況』の届出状況まとめ」によると、2020年10月末時点での日本で働く外国人労働者数は約172万人であり、過去最高を更新した。そして増加が続くこの傾向と連動するように、外国人労働者関連の研究も多くなされている。その研究のタイプの1つとして、業種ごとの特徴と外国人労働者との関係や、そこに見られる問題を考察するというものがある。近年なら、例えば

堀口編（2017）の農業だったり、恵羅（2021）の建設業だったり、あるいは津崎編（2018）のように、介護・観光・外食・家事・自動車・縫製・漁業などの多様な業種と外国人労働者との関係についての考察を1冊に編んだものもある。

しかし、産業と外国人労働者との関係性を考察する研究の中には、不思議なほど造船業が登場しない。造船業は建設業と同様、外国人技能実習制度や2019年から開始された特定技能制度において特例措置が取られたほど、外国人労働者を必要としている業界である。にもかかわらず未だに研究に着手されていないため、この業界をつぶさに検証していくことで、産業と外国人労働者との関係について新しい発見がもたらされる可能性がある。

そこで今回、造船業の日本最大の産業集積地であり、かつ技能実習生の増加も著しい愛媛県今治市の造船業を研究対象とする。以下では、第1章で愛媛県の技能実習生についての概要、第2章で全国および愛媛県今治市の造船業についての概要を見渡していく。そして第3章では、主に今治の造船会社からの聞き取りデータを使用しつつ、1節・2節で今治市造船業が技能実習生を導入する理由を確認し、3節で造船会社と技能実習生との間に見られる問題について考察していく。

1. 愛媛県の外国人技能実習生についての概要

愛媛県内の2020年10月末時点の外国人労働者数は10,430人で、そのうち技能実習の在留資格者は7,062人である¹⁾。全国的に比較した際に愛媛県在住の外国人労働者数はさほどでもないが、外国人労働者数に占める技能実習生数の比率という角度から見ると、愛媛県の67.7%という数値は全国2位である²⁾。つまり愛媛県は、労働現場における技能実習生への依存度が全国の中でも高い自治体だということである。

では、その県内の技能実習生について、もう少し細かく見ていこう。まず、国籍別技能実習生数の推移は図1の通りである³⁾。以前は中国人がほとんどだったがその数は減っており、近年はベトナムからの受け入れが急増している。次に多いのはフィリピン人であるが、これは造船業に多く入っている⁴⁾。また2015年には、ミャンマーからの技能実習生受け入れに向け、最大都市ヤンゴンで外国人技能実習生受入組合協議会のメンバーらが現地の送り出し団体などを視察し、ミャンマー労働省当局とも技能実習生受け入れ手続きの円滑化に向けて協議を行った⁵⁾。さらに愛媛県はカンボジアにも注目し始め、協議会とカンボジアの労働・職業訓練省との間で包括協定が締結され、県知事も立ち会った⁶⁾。図1では2020年の「その他」が減少しているが、これはこの年からミャンマー（213人）とカンボジア（199人）が独立した項目として新たに加わったことが理由である。2018年には、日本との間で技能実習に関する2国間取決め（協力覚書）の準備を進めているウズベキスタンにも協議会と愛媛県中小企業団体中央会が視察に訪れた⁷⁾。このように、愛媛県では確実に技能実習生の多国籍化が進行して

いると言える。

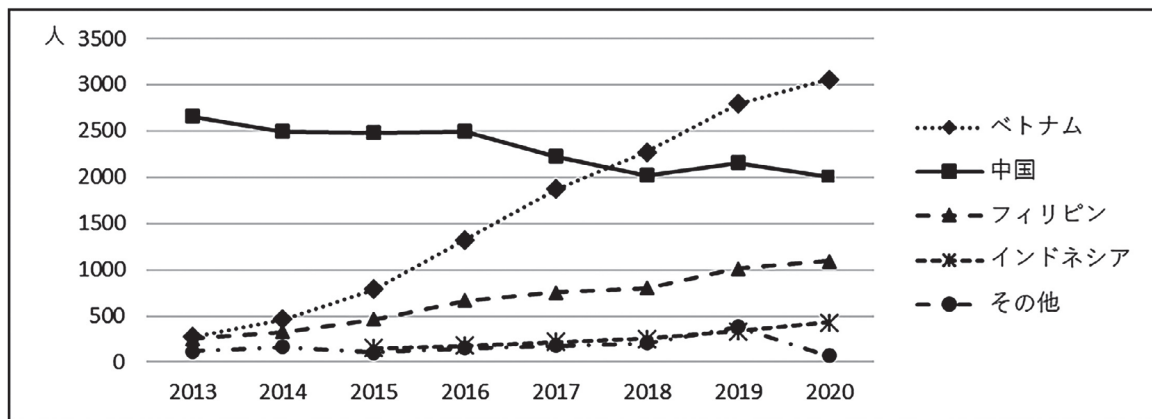


図1 愛媛県の国籍別技能実習生数の推移

次に、愛媛県の産業別技能実習生数（2020年10月末）は表1の通りである⁸⁾。これを見ると、製造業が大半を占めていることが一目瞭然である。愛媛県内で外国人労働者全体が所属している業種は製造業の比率が最多（10,430人中6,614人、63.4%）で⁹⁾、表2によるとその製造業の中でも、造船などの「輸送用機械器具」やタオル製造などの「繊維工業」、および「食料品」で外国人労働者が多い。先述の通り、愛媛県は外国人労働者数に占める技能実習生数の比率が高いので、この事情はそのまま技能実習生にもあてはまると思われる。

表1 愛媛県の産業別技能実習生数

業種名	人数
製造	4,984
建設	788
卸売・小売	479
医療・福祉	265
宿泊・飲食サービス	19
情報通信	12
その他サービス	68
その他	447
合計	7,062

表2 愛媛県の製造業内外国人労働者数

製造業内訳	人数
輸送用機械器具	2,236
繊維工業	1,395
食料品	1,384
金属製品	369
生産用機械器具	195
電気機械器具	129
飲料・たばこ・飼料	40
合計	6,614

ところで、公共職業安定所管轄区域別の、外国人労働者を雇用する事業所数および外国人労働者数の県内に占める比率（2020年10月末）は、ともに今治区域が最多で、事業所数が33.2%、労働者数が33.8%である¹⁰⁾。技能実習生に絞って見ると、松山市を抑えて、今治市に技能実習生が集中していることが表3から分かる¹¹⁾。この事実は、造船やタオル製造など、愛媛県を代表する製造業が今治市で盛んであることとも合致している。社会学者の上林千恵子は、「都道府県の単位では大きすぎて地域

表3 愛媛県内市区町村別技能実習生数（上位10自治体）

市区町村	人数
今治市	1,846
松山市	1,086
西条市	895
新居浜市	548
四国中央市	539
西予市	185
東温市	183
宇和島市	181
伊予市	161
越智郡上島町	161

社会における技能実習生の役割は見てこない。より小さな単位の市区町村レベルを検討することによって、初めて地域社会と外国人労働者の中心メンバーである技能実習生の関係が明らかになる」（上林、2019：8）と指摘しているが、「地域社会と技能実習生の関係」を明らかにしていくためには、その地域の雇用や経済活動を支えている業界や企業と技能実習生との関係を知ることも大事なのではないだろうか。いま見たように、愛媛県において技能実習生の受け入れが最も多いのは今治市であり、その今治市で最も多く技能実習生を抱えていると推測できるのは、これも既述の通り造船業である。そこで次に、全国および今治市の造船業について概観しておこう。

2. 全国および愛媛県今治市の造船業について

愛媛県は、今治市を中心として、海運会社、造船会社、船用機器と呼ばれる船舶用の機器・機装品メーカーを多数擁する国内最大の海事集積地である。その中心に位置するのが、日本最大手の造船メーカーである今治造船株式会社およびそのグループ会社である。また現在の今治市は、2005年1月に旧今治市と、玉川・波方・大西・菊間・吉海・宮窪・伯方・上浦・大三島の9町、朝倉・関前の2村とが合併して成立したものであるが、この地域内に愛媛県内の造船所52か所のうち26か所が集中している¹²⁾。

総合重工会社の船舶部門や子会社が国内の商船建造部門を縮小したり、中国に合併会社を設立したりするなか、愛媛の造船会社は、他社との経営統合や提携を進めることで建造能力を高めている。しかし、海運市況が低迷し、船主が新造船の発注に慎重であることや、中国・韓国の造船所との船価差も大きいことから、大型外航船の新規受注環境はいっそう厳しさを増しており、国内造船業界の再編が続いている（いよぎん地域経済研究センター、2020：50）。再編の動きとして大きいところでは、今治造船が国内2位のジャパンマリンユナイテッド（神奈川県横浜市）に3割出資するのに加え、両社の商船の営業と設計を統合した新会社「日本シップヤード」（東京都千代田区）を2021年1月1日付で設立した。この新会社の発足は、両社が持つ強みを生かしながら補完し合い、国からの公的支援をあてにできる中国・韓国に対抗することが目的である¹³⁾。このように、安値受注を行う中国や韓国の造船所との激しい競争が続くため、今治を中心とした愛媛の造船会社には競争力を高める努力がよりいっそう求められている。

そうした厳しい状況の一端を数値で確認すべく図2を見るとただちに分かるように¹⁴⁾、近年のわが国では造船会社の新造船受注量が大きく落ち込み、それと連動して手持ち工事量も減少を続けている。

もちろんこの状況が今後も続くとは限らないが、現在のところ、このわが国の造船業界を取り巻く厳しい環境が従業員数の減少にまで結びついていると思われる。図3を見ると分かるように、わが国の造船業の従業員数は増減を繰り返しつつも、近年はここ20年間で最低を記録しており、かつ従業員に占める社外工¹⁵⁾の比率が高くなっている。社外工とはいわゆる下請け会社の工員という意味で、その中には造船作業に必要な高度な技術を有している者も多く存在している。しかし他の製造業でも見られるように、彼らは安価な賃金で済まされ、かつ人数調整をしやすい雇用の調整弁的な扱いを受けることもある。

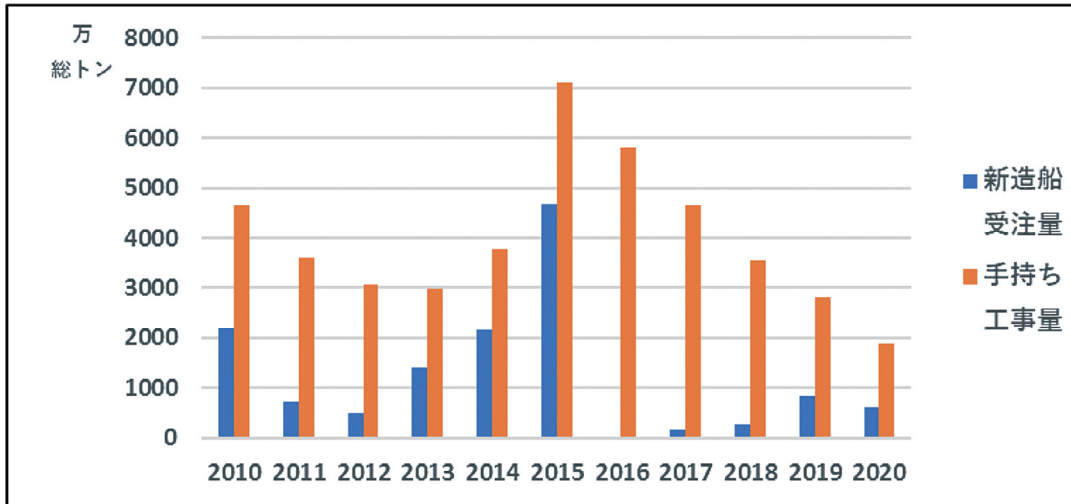


図2 わが国造船業の新造船受注量と手持ち工事量の推移

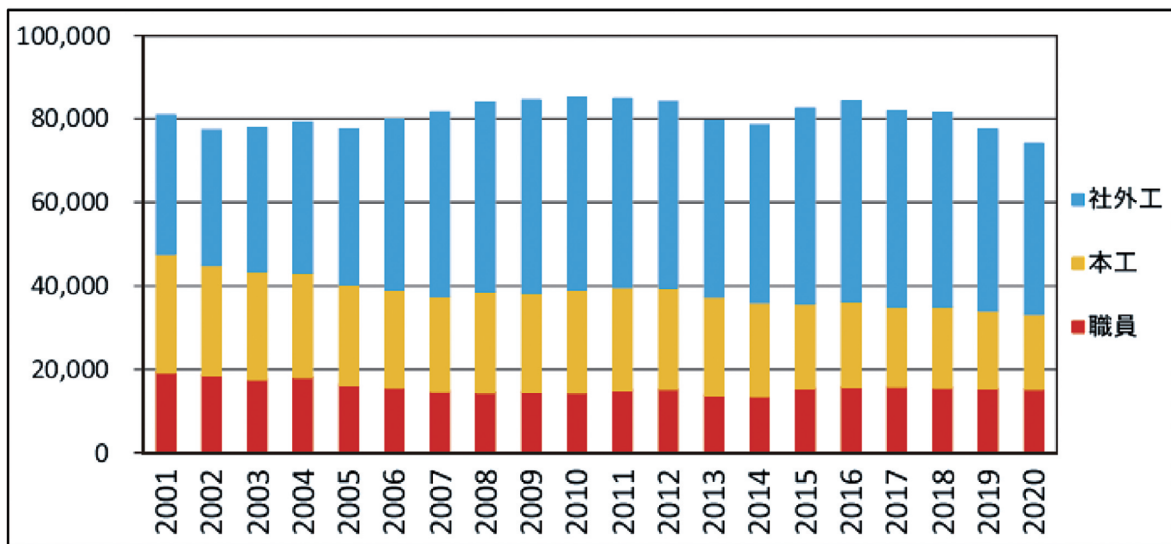


図3 わが国造船業の従業員数の推移

この造船業における社外工比率の上昇要因について、経営学者の藤井浩明は①造船市況、②労働市場、③労使関係の3側面から指摘している。まず①について、造船業界では石油危機を経た1970年代後半に、本工に及ぶまでの人員削減が行われたが、その苦い経験から本工の採用を極力抑え、生産増のた

めの必要工数は社外工で確保する方針が取られるようになった。また2000年代初めに、経営合理化の一環として多くの造船会社で造船事業の分社化や統廃合が行われたが、この分社化が、造船不況期には他部門へ本工を配転できるという雇用弾力性を喪失させたために本工を安易に増やせず、社外工比率を高める要因となったという。次に②について、造船で必要とされる溶接等の技術は汎用性が高いため、より良い労働条件を求めて造船所間で、あるいは他製造業への社外工の移動が頻繁に起こるといことはあるものの、そもそも産業集積地であれば社外工が多く集まっているため確保することが容易だという事情がある。さらに③について、もし労働組合が職種別または産業別に組織されていれば、同じ造船作業の労働者には統一された労働条件が適用されるが、日本の組合は会社別であり、親会社と組合の交渉によって本工の労働条件が向上したとしても、組合が異なる下請け会社の社外工の労働条件は低いままであり、だからこそ合理化を図る親会社が社外工を雇用する誘因となるのだという（藤井、2009：72-74）。

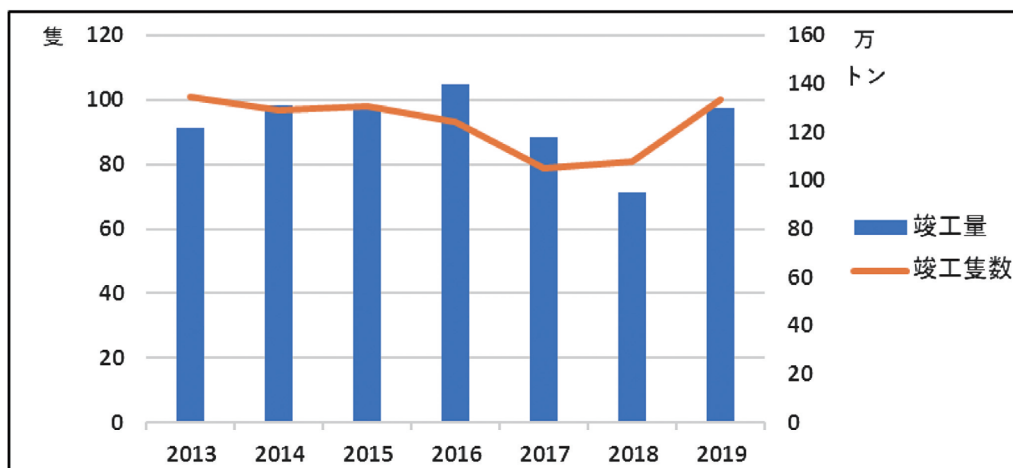


図4 今治市の造船竣工量と竣工隻数の推移

表4 今治市の輸送用機械器具製造業の製造品出荷額

年	金額 (万円)
2010	36,638,984
2011	47,147,873
2012	34,638,715
2013	31,170,891
2014	32,561,780
2015	29,972,064
2016	29,483,796
2017	30,707,995
2018	31,942,169
2019	31,563,480

表5 今治市の輸送用機械器具製造業の従業者数

年	人数
2010	2,749
2011	4,359
2012	3,628
2013	3,443
2014	3,325
2015	4,106
2016	3,691
2017	3,686
2018	3,662
2019	3,677

表6 愛媛県の輸送用機械器具製造業における外国人労働者数

年	人数
2011	1,099
2012	1,059
2013	841
2014	939
2015	1,278
2016	1,908
2017	1,960
2018	1,894
2019	2,183
2020	2,236

藤井の指摘があらゆる造船会社に該当するわけではないだろうが、いずれも一般性が高い要因だと思われるし（③は造船業に限らず、下請けを多数抱える日本の製造業全体に該当するだろう）、特に②の要因は、日本最大の海事集積地である愛媛・今治には相当程度あてはまると思われる。こうした造船業界全体を取り巻く経営環境の中に今治市造船業も置かれている。ではその状況についても数値で確認しておこう。図4と表4を見てみると¹⁶⁾、造船竣工量にしても製造品出荷額にしても好調時に比べれば確かに減少しているが、決して激しい落ち込みはないように見える。しかし、これらは図2で見た手持ち工事量を吐き出しているだけとも言え、新規受注がなければ当然ながら経営は苦しい¹⁷⁾。すると、従業者数や社外工の比率に関しても、事情はわが国の造船業全体と同様ではないかと推測される。表5を見ると今治市造船業の従業者数は順調に推移しているようにも見えるが、これは外国人労働者を含めての数値である。そして表6を見れば分かるように¹⁸⁾、愛媛県の造船業に従事している外国人労働者数は増加を続けている。愛媛県造船業の大半が今治市に集中していることから考えると、外国人労働者数が増加しているという事情は今治でも同様だと推測できる。そして最初に確認したように、愛媛および今治の外国人労働者の大半が技能実習生であるから、少なくとも今治では、比率が上昇しているであろう社外工の一部として、技能実習生が導入されていると考えられるのである。

3. 今治市の造船会社と技能実習生との関係性について

ここまで、主に数値資料を用いて愛媛県や今治市の外国人労働者および造船業に関する実情を概観してきたが、ここからは、いくつかの聴き取り調査データの一部を利用して、今治市の造船会社と技能実習生との関係性の一端を探っていきたいと思う。今回は、①なぜ技能実習生を導入する必要があるのか、②技能実習生との間にどのような問題が生まれているか、この2点を確認する。調査概要は

聴き取り対象	調査日
監理団体A社・参与①氏	2019年9月6日
造船会社B社・常務取締役工場長②氏	2020年3月5日
造船会社C社・総務部長③氏	2020年3月12日
造船会社D社・代表取締役④氏	2021年3月29日
今治市役所・産業部職員⑤氏	2021年3月16日
今治市国際交流協会・職員⑥氏	

以下の通りである。なお、この調査における目的や、聴き取りデータの使用にあたって会社名や個人名が第三者に特定されないことがないように表記することについては、聴き取り対象者に説明済みである。

3-1. 技能実習生を導入する理由①：様々な事情から構成される日本人工員不足

- 工業高校の学生数が減少している。

「県内の工業高校の人数は年々減ってきてます。今治だったら今治工業、隣で言ったら東予高校、新居浜工業、そして松山工業、吉田高校、八幡浜工業。海関係で言ったら宇和島水産。そういつ

た所に最低年に1回はお邪魔しますが、どこも数が減ってきてます。」(C社③氏)

● 工業高校新卒者が造船業界に入らない。

「今治工業高校から必ず何人か卒があつて、今も続いています。私も3、4年ぐらい前に、年に2、3回寄って工業高校のインターンシップ制度の活用とか、色んなことに対してアドバイスしてくれんかいうので、3、4社ぐらいが今工の活性化委員会メンバー入って。3年ぐらい前、造船科もできた流れもあった。だけど去年[2019年]、造船科の1期生卒業やったわけですよ。残念ながら今工生ゼロ。」(B社②氏、[]内は筆者による補足、以下同様)

● 保護者が中小の造船会社を忌避する。

「今は親御さんの意向が昔に比べて特に強い。自分はここに行きたいと思つても、親御さんと相談すると駄目よねと。その意向は、昔に比べて影響力が高いと感じます。」(C社③氏)

「どうしても今造さん[今治造船]や来島さん[新来島どつく]や行つとつたら、大手やから親が安心する。どっちかいうと親の方がね。D社、やめとくか、みたいな、親の方ですよ、新卒やと特に。」(D社④氏)

● 社外工として結局は造船業界に入つて来る者は多いが、定着しない。

「今うちらでも下請けの1次業者、40社弱おるんですよ。社長は2次業者含めると70、80社。今治市内で、親御さんが、息子が仕事を辞めてしもうたと。ほんで、プー太郎しとつてもいかんので、それで友人関係で、下請けの親父さんがどっかにおる。ほんなら『お前、ちょっと知つとるのがおるけん、行って働けや』と。(中略)下請けのそれも、早かつたら3、4カ月で辞めて。定着率の問題で若い人間が辞めやすいんですね。」(B社②氏)

● 女性の雇用が進まない。

「現場の仕事は、女性にもできるタイプの仕事か?」という筆者の質問に対して、
「できます。ただし、残念ながら、女性から応募はありません。女性のパートを戦力にするっていうところは、知恵を使わないと難しいかもしれない。組み立てラインとか、そういうのは意外とできやすいかなっていう所はあるけども、造船の現場でそういう所ってあんまりないんですよ。」
(C社③氏)

以上のように、今治の造船業が技能実習生を導入せざるを得ない理由は、大きく言えば日本人工員の人手不足としてまとめられるが、その中身としては、工員候補である工業高校の学生数が減少していること、保護者の意向もあつてか工業高校新卒者が造船業界を忌避すること、後に造船業界に入つても若年者が定着しないこと、食料品製造業などとは異なり女性の雇用が増えないこと、こういった理由に細分化できる。

愛媛県の高校工業科の卒業生数と製造業への就職者数の推移は図5の通りである¹⁹⁾。ここ20年で増

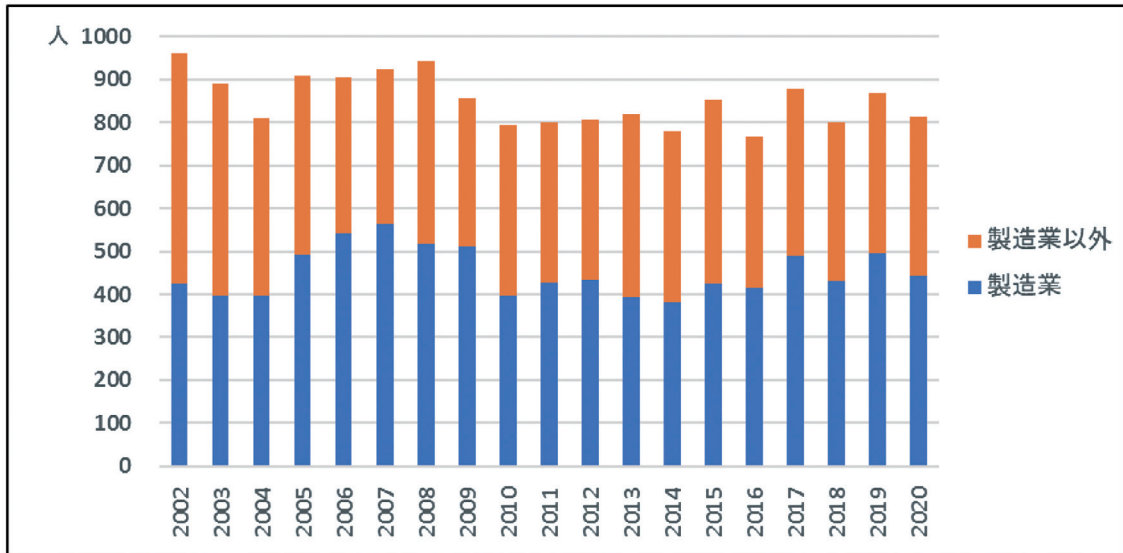


図5 愛媛県の高専工業科の卒業生数と製造業への就職者数の推移

減を繰り返しつつも、全体的には確かに卒業生数が減少している。また、これは造船業を含む製造業全体の数値なので造船業だけの正確な数値は不明だが、製造業への就職者数も同様に増減を繰り返してはいるものの、近年は決して少ないわけではない。しかし、今治市を含む東予地方（西条市・新居浜市・四国中央市）は工業地帯であり、就職先の候補が多数存在しているため、造船業ではなくそちらに新卒者が流れていることは十分考えられる。

また、愛媛県立今治工業高校サイト内の「進路状況」のページ²⁰⁾には、「令和2年度 卒業生の就職先」として、浅川造船、今治造船、岩城造船、しまなみ造船、新来島どつく、新来島波止浜どつく、伯方造船などの名前が挙がっている（人数は不明）ので、工業高校から造船会社に新卒生がまったく入らないというわけではない。ただ、期待している程には入って来ないということであろう。親会社の立場に立つこれらの造船会社でさえそのような状況であり、ましてや下請けの協力会社となれば推して知るべしだろう。同様のことは他の地方都市でも見られ、例えば大分県内の高校関係者に対する西日本新聞社の取材によると、近年は安定志向や保護者の意向もあり、製造業にしても大手の関連企業への就職を望む生徒がほとんどなのだという。加えて給与水準の高い県外企業への就職も多く、他の地方都市と同様、若者の流出に歯止めがかからないのが現状である（西日本新聞社、2017：98）。特に若年者の仕事の選好という点では、今後、大学進学無償化の影響により大学進学率が上昇する可能性があり、工員としての仕事は大卒者には見合わないと見なされることで、ますます若年者から敬遠される可能性もある。

最後に女性の雇用に関してであるが、地域人口の高齢化やサービス業での就業機会の増加など、近年の労働市場状況の変化によって地元女性の雇用が困難になっており、それが技能実習生の導入につながっている（眞住、2018：483）という一般的な理由が今治市にも当てはまることは当然あるだろう。

ただそれだけではなく、造船の仕事は屋内でのライン的な作業が少なかったり、肉体的な辛さや危険を伴う仕事があったりするために、どうしても女性の雇用が進みにくいという事情も存在すると思われる。

3-2. 技能実習生を導入する理由②：作業量の多さと機械化の難しさ

● 多量の溶接作業の存在

「一番、工数も多いし、一番、人数も要るわけよ。とにかく組み立て産業だから。最初から最後までそれは要るわけ。」(C社③氏)

● 機械化になじまない箇所が存在

「造船所も大規模な工場は、ロボット化しとる。それにしても一部ですけん。ほんの、平衡部分の一部を溶接ロボットやりましょうと。じゃけん曲がりブロックとか色んな所まで全部ロボットでやろうと思ったら、ちょっと難しいところもある。」(B社②氏)

「溶接だって、自動化されてるのが大半にあるけど、それは最初の方の工程だよ。鉄板を切ったり曲げたり、それは機械化できる。[しかし]1つのこういう大きい物、10トンのブロックができた時に、現場で、その細かい溶接もロボットができるかだよ。できない、残念ながら。だって、中は複雑ですからね。」(C社③氏)

「配管の管理とか、そういうのはできると思うんですよ。これ、やったらええと思います、効率的やから。あとは、手作業のそこ、どうしてもあるんですよ。ぎょう鉄²¹⁾とか。できる作業、できない作業がはっきりしてますね。(中略)機械で、やっとなのもあるんですよ、溶接も。自動で、ずっとやる。だから、外航船みたいにシリーズ²²⁾やったらできるんです。コンピューター、セットしといたら。ところが、うちらみみたいなもの、それぞれオーダーメイドみたいなのが強かったら、やりようがないですよ。」(D社④氏)

以上のことから分かるように、造船業が技能実習生を導入せざるを得ない2つ目の理由は、日本人工員がなかなか安定的に確保できなくなった上に、工員を少人数で済ませるには作業の量が相当多いこと、そしてその作業の中に機械化しづらい部分が多く含まれていることである。製造物が巨大であり、かつ平坦な箇所ばかりではないため、どうしても人の手を必要とする作業が残ってしまう。またD社④氏によると、比較的小規模な船を一隻所有し、それを船主自身および家族船員で運営する「一杯船主」と呼ばれるオーナーは、場合によっては長期間、自分自身が船の中に滞在することもあるがゆえに、船の造りに対するこだわりが強く、オーダーメイドを要求することが多い。そのため造船会社からすれば1隻ごとの造りが異なり、そのいずれにも細かい作業が発生するのである。

3-3. 技能実習生との間に見られる問題

それでは、ここまでに確認してきた理由によって増加した技能実習生と造船会社との間には、どのような関係性や問題が見られるのだろうか。もちろん、実習期間が終わって帰国しても、できればもう1度来たい／来て欲しいとお互いが思えるような良好な関係を築く場合もある²³⁾。その一方で、技能実習生の働かせ方や待遇に関する法律違反の問題や²⁴⁾、技能実習生が起こす失踪問題や地域社会とのトラブルといった、多くの論者が指摘してきた従来からの問題もあるだろう²⁵⁾。例えば今回の調査でも、以下のような事例を聴くことができた。

「文化の違いがあって、週末になると1カ所に夜中遅く集まって音楽かけて路上。苦情が来たり。それで夏場やったら上半身裸でぞろぞろ歩きよると。中学校・高校の女の子、その前よう通らんとかいう問題は多々、起きました。それはその都度、苦情が来ると言うて。集まるのは構わんけど騒がないようにしてくれんと、近所もう全然、知らなかったから。言葉が分からんけん、余計、恐怖。裸いうのも、日本人はおらんでしょうと。暑いからいうて。それで道を歩ける人なんかおらんけん、それはやめてくれと。」(B社②氏)

おそらく今後も、技能実習生を導入した場合に文化的背景の違いから生じる問題をまったくなくすることは難しいだろう。だからこそ、このような問題が生じた際に、当事者同士で適切なコミュニケーションをとることが重要だと思われる。このことは職場内でも同様で、例えば、「このような日本の企業文化を教えておかないと、技能実習生が何らかの望ましくない振る舞いをしてしまうというものは何かあるか？」という筆者からの質問に対して、以下のような回答を得られた。

「『約束を守る』『言い訳をしない』。すぐ言い訳をしますんで。ミスしてるのは間違いもないんで、まずはやっぱり謝らないといけない。そこで自分で正当性がある分には主張したらいいけども、ただ、現実的にミスをしてる分のことに関しては間違いもない、できてないわけだから、そこはまずは謝りなさいよと。それが意外にみんな、中国の子もベトナムの子も謝れないんですよね。そういう文化じゃないですね。」(A社①氏)

この回答にあるような、誰から見ても明らかであるミスをするということは当然ありうるし、ミス認識しない限りは仕事に必要な技術も身に付かないことも確かである。しかし、ミスか否かの判断が会社側と技能実習生側とで異なっている可能性がある場合はどうだろうか。以下の回答に見られる事例から考えてみよう。

「例えば、『掃除しとけよ』って言ったら、『掃除』という言葉は理解する。けども、出来上がりが指示した側と受け取る側で[異なる]、日本人同士でもそうですから、外国人はさらにギャップがある。だから、『掃除をしなさい』というのは、お互いの出来上がりが、指示した側とされた側が同じレベルの人であればそれでいいんだけど、指示する側とされる側にギャップがある場合は、伝える側が下りていって指示するということをしない限りは、お互いの受け取ったことが違うわけだから、『違うじゃないか』ってなる。それをいかに防ぐかが我々の仕事だと思っています。だから、指示する人間が、『ここをきれいにしとってな』って言った時に、具体的に教えないと駄目。『今こうなってるけど、こうじゃない。これは、必ず一番左側の端。同じ色をこのように必ず置きなさい』と。指示を出す側が、想定する結果まできちんと言葉にして、相手にいかに伝えるかということだよな。」(C社③氏)

ここに見られる意思疎通の齟齬という問題は、「文化の違い」の一言でまとめることも可能ではあるが、それは技能実習生側の文化だけではなく、会社側の「全部は言わなくても分かるだろう」というコミュニケーション文化の問題でもある。したがって、この問題は技能実習生だけに帰責できるものではなく、技能実習生の日本語が上達さえすれば解決できる問題でもない。むしろ会社側が、これまで慣れ親しんできたコミュニケーション文化を変化させていく必要がある。そうでなければ、会社側が技能実習生のミスだと判断したことも、技能実習生側からすると「そのような指示は聞いていない」と不満を覚える要因になりかねない。そして同じ問題は、職場を離れた生活の場でも現れる。

「僕が研修で聞いたんが、災害の時に救援物資をご自由にお取りくださいと書いちゃうと、日本人はご自由にお取りくださいいうても、1つとか必要な分で。外国人の方って、別にそれは悪気があつてとかじゃなくて、いっぱい取っちゃって、そこで分断が起こるみたいな。日本人やったら分かるやろうみたいな表示は、いけないよというのは言われましたね。なので、それやったら必要な分だけお取りくださいというか、表示に。具体的に書かないと。」(今治市役所⑤氏)

職場でも職場以外でも起こりうる問題である以上、解決を志向していく必要がある。そして、C社③氏の「それをいかに防ぐかが我々の仕事だと思っています」という言葉からは、この問題の存在を明確に認識した上で対処していることがうかがえる。また今治市役所⑤氏の「研修で聞いた」という言葉からすると、この問題は研修のテーマになる程には有名な、関係者間である程度共有された問題なのだと言えよう。であれば、この問題は早晩解消されていく問題なのだろうか。このことを考えるために、技能実習生が携わる溶接作業の性質に立ち戻ってみよう。

「こっからここを溶接しなさいと。その溶接技能さえアップすれば、他のことは考えなくていいから。だから、単純ワーカーでいいわけ。要らんことを考えてくれたら逆に駄目なんですよ。溶接ってというのはそういう職種。こっからこの1メートルを溶接しなさいと言って、それを3分で溶接する人もいれば、1分で溶接する、30秒で溶接する、それが技能なんだよ。スピードと出来栄え、品質、それがアップしてけば、女性であろうが、高齢者だろうが、外国人だろうが、誰でもいい。」(C社③氏)

この回答は、溶接作業およびそれを担当する技能実習生を蔑ろにしているわけでは決してない。大量にある作業を工期を遅らせずに遂行するためにはスピードが必要であり、それでいて雑な仕事にならないよう品質も保たなくてはならない。そのための技能を向上させることを、造船の技能実習生は要求されているのであり、溶接はあくまで造船を構成する作業全体の中では単純な部類に入るということにすぎない。

しかしながら、「要らんことを考えてくれたら逆に駄目」という意味での「単純」さは、どうしても会社と技能実習生との間にコミュニケーションの希薄さを生み出しやすいと言えよう。そして両者のコミュニケーションの機会が少なくなるということは、慣れ親しんだコミュニケーション文化を変えていかなければならないことを会社側が自覚し、実行する機会が少なくなるということでもある。あるいは別の角度から考えると、会社側がこの問題を認識したとしても、慣れ親しんだ文化を変えていくという意識変革のコストを払う余裕がないからこそ、「単純」な仕事を技能実習生に任せることが多くなるということもあるかもしれない。こうして、意思疎通の齟齬の問題があることを会社側が認識してはいても、技能実習生に任せる作業の性質自体がその問題の解決を阻害している、あるいは問題自体を不可視化している可能性があるのではないだろうか。

「今、ベトナムのほうが日本語教育を結構、しっかりやってくれる技能実習生さんが多いんですけども。それで例えばお給料が上がるとか、本国に帰った時にキャリアが上がるとかいう、はっきりした具体的なモチベーションがある人が頑張っているという感じですね。そういう自分の日々の業務を良くするためにとか、それではないような気がします。」(国際交流協会⑥氏)

この回答に見られる指摘は、当然あらゆる技能実習生に当てはまるわけではない。しかし、能動的に仕事に入り込んでくる者ばかりではないことも確かだろう。例えば、技能実習生が会社から仕事の指示を受けた時に、「今の説明ではよく分からなかったが、○×を△□しろということか？」と不明点を聞き返して、意思疎通の齟齬を解消するためのコミュニケーションを始めてくれるとは限らない。日本語が未熟な場合はなおさらである。造船業が今後も技能実習生を必要とし、彼/彼女たちを迎え

入れる用意を洗練させていくとするなら、自分たちのコミュニケーション文化を自発的に見直していく機会を確保するためにはどうすれば良いのか、常に注意を払っていく必要があるだろう。

2019年から「特定技能」資格の運用が開始され、当初の数値的目論見にはまったく及ばないものの、少しずつこの資格の取得者が増えつつある。そして特定技能者は技能実習生よりもレベルの高い仕事を担当することを期待されている。単純作業よりもレベルの高い仕事となれば、なおさら意思疎通の齟齬は回避されねばならない。私たちのコミュニケーション文化の見直しは、多くの外国人労働者を必要とする現代において必須の課題だと言えよう。

おわりに

本稿では、愛媛県の外国人技能実習生に関する概要や、全国および愛媛県今治市の造船業に関する概要を見渡した後、今治市の造船会社が技能実習生を導入する理由を確認し、最後に造船会社と技能実習生との間に見られる問題について考察した。特に意思疎通の齟齬の問題に関しては、本稿では造船会社側の聴き取りデータのみを用いて考察しており、技能実習生側の意識や本音は不明のままである。また、その造船会社にしても親会社の立場にある会社からの聴き取りのみであり、下請けの会社ではこの問題がどのような形で現れているのかがやはり不明である。そのため、さらに調査を追加してこれらの不備を補いつつ、本稿でとりあげた問題を掘り下げていくことを今後の課題としたい。

付記

本稿は、JSPS 科研費 19H01579（研究課題：「日本の地方部における多文化化対応とローカルガバナンスに関する地域比較研究」（基盤研究（B）、研究代表者：徳田剛））の助成を受けた研究成果の一部である。

注

- 1) 愛媛労働局「愛媛県の外国人雇用状況の届出状況（令和2年10月末現在）」（<https://jsite.mhlw.go.jp/ehime-roudoukyoku/content/contents/gaikokujinnkoyoujyoukyounotodokedejoukyou.pdf>、2021年9月12日閲覧）。
- 2) この外国人労働者数に占める技能実習生数の割合の上位県を記すと、1位・宮崎（70.3%）、3位・鹿児島（66.9%）、4位・熊本（65.7%）、5位・高知（63.6%）、6位・徳島（63.3%）、7位・青森（63.3%）、8位・岩手（63.0%）、9位・香川（60.2%）、10位・秋田（56.4%）である。九州、四国、東北など、地方部の県が上位に固まっていることが分かる。厚生労働省『「外国人雇用状況」の届出状況表一覧（令和2年10月末現在）」内の「[別表3] 都道府県別・在留資格別外国人労働者数」より筆者作成（<https://www.mhlw>）。

go.jp/stf/newpage_16279.html、2021年9月12日閲覧)。

- 3) 愛媛労働局「愛媛県の外国人雇用状況の届出状況」各年版より筆者作成 (https://jsite.mhlw.go.jp/ehime-roudoukyoku/hourei_seido_tetsuzuki/shokugyou_shoukai/kyujin/20902_00003.html、2019年9月20日閲覧)。
- 4) この後でデータを利用する聴き取り調査で話をうかがったB社②氏の言葉から、造船業にフィリピン人技能実習生が多く入っている理由がよく分かる。「フィリピンには今、スービック造船とか、造船所があるでしょう。業者の方も現地、行くんですよ。向こうの送り出しの機関に言うて、技能確認もするんです。造船経験者を入れるんです。じゃけんフィリピン人も全然、素人を入れるわけじゃない。業者さんも使える人間を選び取るんです。」
- 5) アジア経済ニュース「外国人実習でミャンマー視察、愛媛の協議会」(<https://www.nna.jp/news/show/61333>、2021年9月10日閲覧)。
- 6) 愛媛県庁「平成29年度1月知事定例記者会見(平成30年1月26日)の要旨について」(<https://www.pref.ehime.jp/governor/teirei/kaiken300126.html>、2021年9月10日閲覧)。
- 7) 愛媛県中小企業団体中央会「シルクロード要衝の地！ウズベキスタン海外視察報告」(<http://bp-ehime.or.jp/contents/?p=1498>、2019年9月24日閲覧)。
- 8) 愛媛労働局「愛媛県の外国人雇用状況の届出状況(令和2年10月末現在)[別表6]在留資格別・産業別外国人労働者数」より筆者作成(URLは注1と同じ)。
- 9) 愛媛労働局「愛媛県の外国人雇用状況の届出状況(令和2年10月末現在)[別表4]産業別・外国人雇用事業所数及び外国人労働者数」より筆者作成(URLは注1と同じ)。
- 10) 注1と同じ資料を参照。
- 11) 出入国在留管理庁「在留外国人統計(2020年12月末)」内の「市区町村別 在留資格別 在留外国人」より筆者作成 (<https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00250012&tstat=000001018034&cycle=1&year=20200&month=24101212&tclass1=000001060399>、2021年9月23日閲覧)。
- 12) 四国運輸局「四国管内造船所数(令和2年3月末)」(<https://www.tblmlit.go.jp/shikoku/soshiki/kaiji/kouzyou.html>、2021年9月8日閲覧)。
- 13) 日本工業新聞電子版「深層断面／今治造・JMU 連合始動『造船』再編—中韓に挑む」(<https://www.nikkan.co.jp/articles/view/584430>、2021年9月12日閲覧)。
- 14) 図2・図3ともに、国土交通省「数字で見る海事2021」内の「第2章 船舶産業分野」より筆者作成 (<https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001416272.pdf>、2021年9月20日閲覧)。
- 15) 「協力会社」の「協力工」という言い方をすることも多い。
- 16) 図4は、今治市商工振興課海事都市推進室「造船竣工量の推移」(<https://www.city.imabari.ehime.jp/kaiji/data/data01.html>、2021年9月16日閲覧)。表4および表5は、経済産業省「工業統計調査」各年版(ただし2011年と2015年は経済センサス)より筆者作成 (<https://www.meti.go.jp/statistics/tyo/kougyou/result-2.html>、2021年9月15日閲覧)。
- 17) 実際に、「この程度の建造ペースや受注ペースは続きそうか」という筆者の質問に対して、B社②氏からは「いや、今が非常に悪い。今、先が見えない状況で船がなかなか注文いただけない」という回答があった。ちなみにB社はある造船グループの一員であるが、②氏によるとグループの中には海運会社も含まれており、新造船の受注状況があまりに悪い場合はその海運会社に船を発注してもらって凌ぐという方法を取ることもあるとのことだった。しかし、愛媛県内・今治市内の造船会社がすべてグループ傘下会社ではないので、このような方法をどの造船会社でも取れるわけではないだろう。
- 18) 愛媛労働局「愛媛県の外国人雇用状況の届出状況」内の「[別表4]産業別・外国人雇用事業所数及び外国人労働者数」各年版より筆者作成 (https://jsite.mhlw.go.jp/ehime-roudoukyoku/hourei_seido_tetsuzuki/

shokugyou_shoukai/kyujin/20902_00003.html、2021年9月25日閲覧)。

- 19) 文部科学省「学校基本調査」愛媛県版「高等学校卒業生(全日制・定時制)の産業別就職先及び職業別就職先」各年版より筆者作成 (<https://www.pref.ehime.jp/toukeibox/datapage/gakutyou/gakutyou-p00.html>、2021年9月24日閲覧)。
- 20) https://imabari-th.esnet.ed.jp/page_20191106010255、2021年9月22日閲覧。
- 21) 金属の加工技術の1つ。厚鋼板の表面に加熱と冷却を加え、熱膨張と収縮により鋼板内部に生じる力を利用して、外力を加えることなく鋼板を湾曲させて曲面を形成していく技術である。
- 22) 船体を標準化した量産型の船のこと。
- 23) 「もう1度日本に来たいんだけどみたいな連絡があったりとかしてるんで、企業さん側も入れたいから、ちょっと意思確認だけしてもらえる?みたいなんはありますし、(中略) [会社が直接]『もうずっと連絡取ってるんよ』みたいなこともあるんで。聞いたら誕生日に必ず『誕生日おめでとう』っていつも送ってくれるんじゃ』というアットホームな関係を築かれている方もいらっしゃる。」(A社①氏)
- 24) 今回の調査に協力していただいた造船会社は何らかの違反をしているという意味ではない。
- 25) このような問題があることを指摘している例には事欠かない。近年だけでも、出井(2016)、NHK取材班(2017)、巢内(2019)、鳥井(2020)、安田(2021)など。

参考文献

- 出井康博、2016、『ルポニッポン絶望工場』、講談社 + α 新書。
- いよぎん地域経済研究センター、2020、『目で見える愛媛の経済と産業 えひめNOW 2020』、いよぎん地域経済研究センター。
- 内波聖弥、2013、「グローバル競争下における造船業の立地調整と産業集積——愛媛県今治市を中心として」、『経済地理学年報』、59: 269-290。
- NHK取材班、2017、『外国人労働者をどう受け入れるか——「安い労働力」から「戦力」へ』、NHK出版新書。
- 惠羅さとみ、2021、『建設労働と移民——日米における産業再編成と技能』、名古屋大学出版会。
- 上林千恵子、2019、「地域社会における外国人労働者受け入れ——人口減少と技能実習生への依存の深化」、『生活経済政策』、266: 5-13。
- 巢内尚子、2019、『奴隷労働——ベトナム人技能実習生の実態』、花伝社。
- 津崎克彦編、2018、『産業構造の変化と外国人労働者——労働現場の実態と歴史的視点』、明石書店。
- 鳥井一平、2020、『国家と移民——外国人労働者と日本の未来』、集英社新書。
- 西日本新聞社編、2017、『新移民時代——外国人労働者と共に生きる社会へ』、明石書店。
- 藤井浩明、2009、「造船業における雇用構成の規定要因——社外工比率上昇の要因について」、『社会政策』1(2): 64-76。
- 堀口健治編、2017、『日本の労働市場開放の現況と課題——農業における外国人技能実習生の重み』、筑波書房。
- 眞住優助、2018、「外国人技能実習制度の利用の地域差とその要因の分析——水産加工業の事例」、『社会学評論』、68(4): 479-495。
- 安田峰俊、2021、『「低度」外国人材——移民焼き畑国家、日本』、角川書店。