

IV. 船員の海外供給の実態に関する調査研究

— 船員供給新興国，モロッコを中心に —

目	次
A	はじめに 54
B	モロッコの実態 55
1.	一般事情 55
2.	船員事情 55
3.	船員教育の概況 56
a.	海洋学高等学院 57
b.	アガディール海洋漁業高等 技術学院 66
C	モロッコ・セネガル・モーリタ ニアの船員と働いたある日本人 の発言 68
D	おわりに 74
1.	調査すべき具体的内容につい て 74
2.	調査研究上の問題点 75

A. はじめに

昭和61年度に欧州の先進海運国における外国人船員の状況について現地調査を実施した際に、スペイン・ポルトガル両国のECへの加盟などを契機として、伝統的な船員供給国にかわってモロッコ・チュニジアなどの北アフリカ諸国、ポーランド、ユーゴスラヴィアなどの東欧諸国等々を好例とする新興の供給国の台頭が認められた。さらに外国人船員の実態を理解するには、雇用する側だけでなく、雇用される側の実態を調査する必要性が

改めて確認された。そこで昭和62年度は入港船舶に対する訪船調査を実施したり、あるいは手紙で問い合わせをするなどして、これらの国々に関する関連資料の収集に努めたが、このような方法では当初から懸念された通りおもわしい展開はみられず、国際関係からも人種問題からも微妙で複雑な要素を多く含むこの外国人労働者問題の性質を如実に反映した結果となった。後述するように調査方法の再検討が必要である。

本報告では、アフリカのモロッコ王国の船員教育に関する若干の紹介と、アフリカの漁船員と長く仕事をしてきた遠洋漁業関係者の体験を紹介することとする。

最近、混乗問題は海運界のみならず、水産業界、特に遠洋漁業界においても、深刻に検討せざるを得ない状況が生まれている。それはいわゆる船員費の節約というコスト問題だけからではなく、外国の経済水域において操業するには入漁権を相手国から受ける必要があるが、その際に相手国船員の乗船を求める国が増えてきていて、こうした傾向への対応に関係者は苦慮しているからである。そのため現在日本としては諸外国の船員事情に対する理解なしには水産食料の確保問題を考えられない、という状況に至っている。したがって諸外国の船員事情、それも高船船員に関してだけでなく漁船員の教育訓練状況などに関する実態を把握する必要性が高まっている。また、こうした水産業界における労働力の国

際的需給関係の変化は、当然商船船員の需給関係にも影響することになる。それがここに今回訪問したことによって入手し得たモロッコの事情などを紹介する大きな理由である。この領域の調査研究は極めて遅れているが今後精力的に進める必要がある。

B. モロッコの実態

1. 一般事情

政治体系は、ハッサン2世を国王とする立憲君主制で、国王の権力はほぼ絶対である。王位継承は世襲制である。議会は一院制で議員の任期は6年である。対外外交路線としては新西欧路線を基調とし、EC諸国、とりわけ旧宗主国であるフランスとの関係が深い。主要産業は、農業と鉱工業、および水産・漁業である。農業では、果物、野菜、穀物などであり、アフリカ諸国の中では数少ない農産物輸出国である。しかしこの国の経済を支えているのはリン鉱石で、輸出量・埋蔵量ともに世界一で、産出量はアメリカ、ソ連に次いで世界第3位である。また海岸線が長いこともあって水産業も盛んである。これらの交易国としては勿論フランスが筆頭である。オレンジなどの農作物でも、牡蠣などの水産物でその1級品は必ずフランスに行くと言われていたほどである。また輸入品においても、フランスからの物が圧倒的に多い。

公用語はアラビア語であるが、フランスの植民地時代の影響が強く残っていて、学校でもアラビア語と同じ位の時間フランス語の授業があるのでフランス語はよく通じる。医学や工学を学ぶ学生はフランス語で授業を受け

ており、留学先としてはフランスを希望する者がほとんどである。しかし英語はほとんど通用しない。

宗教は勿論のことイスラム教である。

人口は約2,038万人で、そのうち220万人が商業都市であるカサブランカに住み、首都のラバトは77万人が住んでいる。

社会全体としては貧しく、失業率が高く、したがって海外への出稼ぎ志向は非常に強い。とりわけその傾向はここ数年の間に一層高まり、西欧諸国、特にフランスへ出掛ける者が多い。1984年の統計によれば、フランスで働く外国人労働者の7.8%を占めており、この傾向は最近さらに強まっているようである。

日本との関係は経済援助活動および貿易活動を通じて近年非常に強まり、1986年に皇太子が来日した。モロッコのテレビである清涼飲料水の会社が、着物ふうのものを纏った侍らしき人が、“日本では寿司を食う時もXXさ”というコマーシャルを流したこともある程である。日本からの観光客も多く、古いメディナ（旧市街）の細く曲がりくねった路地の小さな店で働く物売りの少年が叫ぶ、“安いですよ”などという日本語が聞こえたりもする。

2. 船員事情

モロッコの水産業は、年間約48万トン、380億円の生産をあげており、このうち沖合い漁業は漁獲高で約3割、金額で約7割を占め、特に1982年から85年にかけて、漁獲高で90パーセント、漁獲金額で150パーセントの伸びを示すほど発展している。

しかしながら、このような急成長を遂げつ

つあるものの、いわゆる近代漁業技術を身につけた幹部船員は極端に不足しており、その70パーセントを外国人に依存している。その外国人としては韓国が主力で、モロッコには訪問した1987年7月時点で4,650人の韓国人が約250隻の沖合い漁業に従事していた。

モロッコ政府はこうした産業としての基盤の弱さを改善し、雇用の創出をはかり、さらには外貨節約を目的として、漁船員、特に幹部船員のモロッコ人化政策をとりだしている。すなわち、西サハラに近い漁港アガディールに以前からあった漁業学校を整備して、船員専門学校へ格上げし、将来的には大学レベルまで引き上げる計画を立て、一部既に実行に移している。この計画に対しては日本も援助しており、漁撈技術の専門家を派遣したり、試験船を提供したりしているが、運航経費が不足しているため必ずしも効果的に活用されてはいない面もあるようである。

この学校への入学志願者は多く、競争率は1987年度は約20倍であった。それはこの学校を出れば確実に就職が出来るばかりではなく、さらに早い昇進が約束されているからである。失業率の高いモロッコにおいてはこれは非常に有利なことである。

一方カサブランカには商船の職員養成のため国家機関としてカサブランカ海洋学高等学院がある。ここの卒業生は、一部はモロッコの海運産業に就職するがそれは非常に少なく、外国の船主のもとで働く者が多い。

結局現在のところ、商船船員は外国へ出稼ぎにモロッコを出、漁船船員は外国から出稼ぎにモロッコへ来る、という需給関係になっている。

なお、これらの漁船による漁獲物の水揚げは、そのほとんどがスペインのカナリー諸島のラスパルマスで行なわれる。それはモロッコには漁業基地として使用出来るような良い港がまだないためである。荒天の際も安全に繋留出来る岸壁がない、十分な容量を持つ冷蔵庫がない、船舶の修理が出来る工場がない、漁獲物の処理工場がない、水産加工物の流通システム、特に輸出入のシステムがうまく出来上がっていない、などの理由による。もちろんモロッコ政府もこの点を考慮して、港湾の整備などを進めているが当分は従来通りアフリカへのゲートと呼ばれるラスパルマスが使用されるものと考えられる。こうした事情は近隣のモーリタニア、セネガルも同様で、この2か国とモロッコを加えた3か国に働く約7,000人の韓国人船員はラスパルマスを生活の拠点としている。したがってラスパルマスでは多くの韓国人がみられ、韓国の食料やその他の生活用品を扱う店も多く、大抵のレストランには韓国語のメニューが用意されており、街中の国際電話ボックスには韓国内の市外電話番号が韓国語で示されているのを見ることが出来る。それほど韓国の進出ぶりには目覚ましいものがある。それは現在こうした産業活動も、外国人に頼らざるをえないということを物語っている。それ故にモロッコは近隣諸国同様、次に記すように船員教育を充実させて、自国民による漁業、水産業の振興に取組みつつあるのである。

3. 船員教育の概況

モロッコには、高等船員教育機関としてはカサブランカに海洋学高等学院があり、海員

学校級のものがアル・オセイマ、カサブランカ、サフィー、ラアユーンの4都市にある。一方漁船に乗り組む職員の専門の教育機関としてアガディールに海洋漁業高等技術学院がある。いずれも国立である。

このほかにスペインが創立した海員学校で、卒業生ほとんどがスペインの沿岸漁船に乗り組むという学校があるようであるが、現時点でははっきりしない。

以下にカサブランカの海洋学高等学院とアガディールの海洋漁業高等技術学院について若干の紹介する。

a. 海洋学高等学苑

(1) この学校に寄せられる社会の期待

国立のこの学校、学生、及び卒業生に対する期待は非常に大きく、それは次の海洋漁業・商船省の大臣がこの学校に寄せた文章を見てもはっきりしている。

『

海洋学高等学院に贈る言葉

海洋漁業・商船省大臣

ベンサレム・スミリ

モロッコ王国は、全長3,500kmに及ぶ海岸線を持ち、重要な貿易航路であるジブラルタル海峡にも接しているため、海運・漁業国として優れていることは既によく知られている。国も民間も海運産業の発展と港湾整備のために多額の投資をしてきているが、特に1973年を初年度とする経済発展5か年計画において、海運・水産産業の充実化が取り上げられて以来一層発展し、1981年には水産・商船省が設置されるほどとなった。

水産・漁業省はそれ以来水産業・海運業の

発展に必要な様々な政策を進めてきているが、なかでも船員の教育訓練には特に力を入れている。それは必要な能力と技術を持った人間を自国内に確保して、これらの産業を外国人の力を借りる事なく自立して営めるようにするためである。

そのための具体的な施策の一つとして、水産・商船省は漁船および商船の幹部船員をモロッコ人で占めることが出来るように、1978年にこの海洋学高等学院を創立した。これは船員の高等教育機関に要求されるさまざまな国際基準を十分に満足させられるように最新の教育設備とカリキュラム及び教師陣を揃えていて、モロッコの船員教育の中心となっている。

海洋学高等学院の教育は非常に厳格で学生に多くのことを要求するが、それは将来幹部船員としての職務と責任を十分に果たせるようにするためである。すなわち、単に必要な技術的な知識を教えるだけではなく、伝統的なモロッコ社会の道徳と規律を身につけさせることも重要と考えている。なぜならば、本校の卒業生のは、常に他の模範となるような能力を持ち行動することが求められているからである。すなわちわが国の貿易に欠くことが出来ない乗組員と船舶の安全が、彼等の手に委ねられているということである。

船員という職業を選択した本学院の学生は、自らに課せられた役割を十分に自覚しなければならない。モロッコ船員教育機関およびモロッコ王国に対する評価は学生と卒業生の行動によって決まるということを忘れてはならない。

国は水産業・海運業の発展のためにさまざま

まな努力をしているが、これに対して船員高等専門学校の事務局、教授陣、及び学生が十分に答える努力をしているものと、私は確信している。

最後に船員教育の発展のために我々が不断の努力を続けることが出来るのは、水産業・海運業に対して常に示して下さる国王陛下のお心づかいのお蔭であることを明記しておきたい。

海洋漁業・商船省大臣の上記の言葉は、前述した通りこの学院に対する国家・社会の期待を物語っていると見えよう。

(2) 設置目的

この学院の設置目的は

1. 海事関係事業の諸分野において必要な幹部要員の養成のため中・高等教育を実施する。
2. 船員養成の発展・促進に必要な研究活動の企画
3. 水産業の発展に参与する人間の生涯教育及び再教育へ寄与することとなっている。

(同校規則第3条)

(3) 置かれているコース

ここには上級コース、普通コースおよび特別コースとがあり詳細は次の通りである。

上級コース

遠洋航海船長科

商船一等機関士科

水産事業行政官科

普通コース

商船2等船長科

商船2等機関士科

商船無線電気士科

漁船船長科

特別コース

商船3等船長科

商船3等機関士科

小型漁船船長科

(4) 学則

これらのコースの就業年限などを含め、詳細は次に示す学則の通りである。

海洋学高等学院校則

1982年1月12日の閣僚会議で検討した後、以下の条項を発令する。

第1章 一般的規定

第1条 水産・商船省に所属するものとして、海洋学高等学院が設立される。その所在地は、カサブランカと定める。

第2条 (略)

第3条 学院の目的は、

— 海事関係活動の諸分野で必要な幹部養成のための中・高等教育実施。

— 船員養成の発展・促進に必要な研究活動企画。

— 水産業の発展に参与する人間の生涯教育及び再教育への寄与。

第4条 このために行われる授業は、海洋事業の管理、航海、漁業・海上輸送経済に関する諸技術をカバーする。

学院の授業は、他の教育機関と共通の一般教育、専門の理論講座、及び、講義、実習、研修等の形をとる専門技術教育を含む。

また、実習船、商船、漁船上での乗船実習

も含む。

第2章 ― 学院の管理（省略）

第3章 ― 教育組織と認可

第14条 ― 海洋学高等学院の授業は、以下に述べるレベルに対処する3つの養成コースより成る。

- －水産事業行政官，遠洋航海船長，一等機関士養成のための上級コース。
- －商船船長，商船2等機関士，無線・電気士，漁船船長養成のための普通コース。
- －海事部門幹部，行政官再教育のための短期間コース

上級コース

第15条 ― 上級コースには以下の3つの科をおき，所定の履習コースを終了すれば，それに対応する修了証書が得できる。

- a) 水産事業行政官養成科
 - －水産事業行政官養成科修了証書
- b) 遠洋航海船長養成科
 - －遠洋航海士修了証書
 - －遠洋航海船長修了証書
- c) 商船一等機関士養成科
 - －商船一等機関士補修了証書
 - －商船一等機関士修了証書

第16条 ― 水産事業行政官養成科……の修学期間は，24ヶ月で，修了試験に合格すれば，水産事業行政官修了証書が与えられる。

第17条 ― 水産事業行政官養成科……第1学年への入学は，選択試験により許可される。入学試験受験資格者は，最低4年間水産・商船業務に就き，うち，3年間は水産・船舶検査官として業務に就いた者に限られる。

第18条 ― 遠洋航海船長，一等機関士養成科の養成期間は，6年間で，そのうち4年間は，

学院において理論学習と実習を行ない，残りの24ヶ月は，実習生として航海を行う。

第19条 ― 遠洋航海船長及び一等機関士養成科第一学年への入学は，選抜試験により許可される。受験資格者は，数学部，数学・技術部，実験科学部バカロレア資格（中等教育修了大学入学資格）または同等の資格取得者に限られる。

商船船長，商船二等機関士，無線電気士免状取得者で，船舶職員として実際に最低24ヶ月の航海の経験がある者は，選考試験を受けて，遠洋航海船長，及び一等機関士科の理論実習第3学年に編入することができる。

遠洋航海士及び一等機関士補修了証書は，3年間の理論学習と実習の後，修了試験に合格すれば，授与される。

遠洋航海船長及び一等機関士修了証書は，前段で規定された遠洋航海士及び一等機関士補で24ヶ月の実習航海を終え，6年間の理論・実習全課程修了試験合格者に授与される。普通コース

第20条 ― 普通コースには，4つの科があり，以下の免状取得の準備をする。

- a) 商船2等船長科
 - －商船2等航海士修了証書
 - －商船2等船長修了証書
- b) 商船2等機関士科
 - －商船2等機関士補修了証書
 - －商船2等機関士修了証書
- c) 商船無線電気士科
 - －商船無線電気航海士修了証書
 - －商船無線電気士修了証書
- d) 漁船船長科
 - －漁船航海士修了証書

－漁船船長修了証書

第21条 — 第20条が規定する科の養成期間は、5年間で、最初の3年間は、学院において理論学習と実習を行ない、残りの24ヶ月間は、実習生として航海に出る。

第22条 — 第20条が規定するセクションの第一学年への入学許可は、数学部、数学・技術部、実験科学部バカロレア資格所有者、あるいはそれらと同等と認められた資格所有者に与えられる。

商船3等船長あるいは3等機関士修了証書所有者または、沖合小型漁船船長修了証書所有者で、かつ、船舶職員の資格で最低24ヶ月間実際の航海の経験がある者は、入学試験を受け、商船船長、2等機関士、あるいは漁船船長養成科の第2学年への編入許可を得ることができる。

第23条 — 2等航海士、2等機関士補、無線電気航海士、漁船航海士の修了証書は、2年間の理論学習及び実習の後、修了試験に合格すると授与される。

2等船長、2等機関士、無線電気士、漁船船長免状は、前段で規定された修了証書所有者で、24ヶ月の航海を経験し、かつ、第5年の修了試験合格者に授与される。

再教育コース

第24条 — 海洋部門幹部及び行政官を対象とする再教育コースは、海洋分野で用いられる諸技術の発達に結びついた最新知識の獲得を目的とする。

再教育コースへの入学編成及び条件は、水産商船大臣の決定により定められる。

仮条項

第25条 — 本政令発布日より3年間、海洋学

高等学院は、以下に示す免状取得のための教育も行う。

a) 商船3等船長科

－航海当直主任者修了証書

－商船3等船長修了証書

b) 商船3等機関士科

－機関当直主任者修了証書

－商船3等機関士修了証書

c) 小型漁船船長科

－沖合漁船航海当直主任者修了証書

－沖合小型漁船船長修了証書

第26条 — 第25条に規定する各科の養成期間は、4年間と定められ、そのうちの2年間は、学院での理論学習及び実習、残りの24ヶ月は、航海当直主任者実習生として航海に就く。

第27条 — 第25条に規定する各科の第1学年への入学は、1) 商船小型船長資格証、沿岸小型漁船船長資格証、あるいは、実務機関員資格証所有者で、職業別に定める資格試験に合格した者、2) 6年間以上の中等教育を受けた者で、入学試験に合格した者に許可される。

第28条 — 航海当直主任者、機関当直主任者、漁船当直主任者修了証書は、理論学習及び実習第1学年末、試験後に授与される。

3等船長、3等機関士、沖合小型漁船船長修了証書は、4年間の養成期間を経た後、前段の当直主任者修了証書取得者で、実際に24ヶ月間航海し、第4年の理論、学習・実習修了試験合格者に授与される。

第29条 — 第19、22条の適用で上級コースに入学許可される志望者は、この上級コースで義務づけられている。見習職員としての24ヶ月の航海期間を免除される。

しかし、上記の志望者は、上級コース入学試験の際に、各修了証書取得以後に、少くとも24ヶ月間、船舶職員の資格で実際の航海を経験したことを証明しなければならない。

第30条 — 入学試験、及び学年末試験の編成方法、並びに学院修了証書交付条件は、水産商船大臣令により定められる。

第4章 — その他の諸条項（省略）

(5) 日常生活

この学校は全寮制となっていて、かなり厳しい学校・寮生活を送っているようである。それは次に示す学校の内規からも明らかである。

海洋学高等学院内規

海洋学高等学院内規に関する水産商船大臣命令。

1982年4月20日付政令2-81-684、特にその第13条を考慮し、海洋学高等学院院長の提言に基づき、1984年3月21日会合同学院改善評議会へ諮問の後、以下の通り布令する。

第1条 — 海洋学高等学院制度

海洋学高等学院学生は、同学院院長の特別許可がない限りは、寄宿生活を送る。実習講座を受講する学生は、寄宿舎に空室があれば、一室を借り受けることができる。この便宜を受ける実習講座受講生は、その他の寄宿生と同様に、寄宿舎諸規則に従わなければならない。

海洋学高等学院に登録、または再登録する時に、各学生は、内規に従う誓約書に署名する。誓約書は、本内規の付録として添付され

た見本を参照すること。（後出）

第2条 — 日程表

	月曜～金曜	土曜	日曜
6h30	起床	起床	
6h30～7h	運動	運動	
7h00	朝食	朝食	起床
7h30			朝食
7h45	点呼・ 国旗掲揚	点呼・ 国旗掲揚	
8h	授業開始	授業開始	
12h	昼食	昼食	昼食
13h45	点呼	外出	外出
14h	授業再開		
19h	夕食 自習		夕食
22h	消灯		消灯
00h30		消灯	

ラマダンの断食期間中は、学院院长は、教育の必然性を考慮して、日課に修正を加えることができる。

第3条 — 学生の外出

特別の許可を得て寄宿舎を留守にするか、長期休暇の期間を除けば、寄宿生は常時、学院内に留まることが義務づけられている。

終日の外出は禁止され、特別の許可がない限り、寄宿生は寄宿舎内で夜間を過ごさなければならない。

当直でない限り、寄宿生は毎週土曜の12:00から日曜の20:00まで外出することが許される。

土曜から日曜にかけての夜を寄宿舎内で過ごす場合も、寄宿生は土曜の12:00から24:00まで、及び、日曜の9:00から20:00まで外出することができる。

第4条 — 学生の身なり

学生は、髪を短く切らなければならない。

寄宿生は、学院内では、カーキ色の制服を身につけることが義務づけられている。制服着用は、海上または小舟・ボート上の実習期間中も、義務づけられている。

工作教室、溶接教室、エンジン教室等の実習教室での実習期間中、学生は、つなぎまたは、ジーンズの上下作業服等の汚れ作業用の服を着用しなければならない。

学院が組織した諸儀式及び見学の際には、学生は、外出用制服を着用する。

個人的外出の場合、外出着着用が義務づけられている。規則からはずれた身なりまたは制服の部分と平服の混じった身なりをすることは厳しく禁止されており、学院及び学生の品位を落とすものとして、懲罰が課せられる。

運動の時間には、運動着を着用しなければならない。

第5条 — 制服の構成

カーキ色制服—冬：ワイシャツ、ズボン、上着、黒のネクタイ、ベルト、黒の靴と靴下、外套、プルオーバー。夏：ワイシャツ、ズボン、ベルト、黒の靴と靴下。

マリン・ブルー制服—ズボン、上着、白ワイシャツ、黒のネクタイ、ベルト、黒の靴と靴下。

白制服—（第3学年修了試験合格者）ズボン、上着、白ワイシャツ、黒ネクタイ、黒の靴と靴下。

運動着—ショートパンツ、アンダーシャツ、テニスまたはバスケット用靴下、トラックスーツ。

第6条 — 洗濯施設、衣類

学生が着用した衣類は、学院内の洗濯施設

で洗いアイロンをかける。

第7条 — 不正規欠席

学生は、自分が属する科の講義、実習のすべてに参加しなければならない。無許可または、正当な理由なしに欠席した学生は皆すべて懲罰の対象となる。懲罰は、週末の外出禁止（1週末あるいは数週末）である。

不正規欠席票は、毎月、関係海運会社へ送られる。海運会社は、不正規欠席をした学生の奨学金の一部徴収を行う権利がある。

第8条 — 講座、実習への遅刻

遅刻した学生は誰でも、学生監が発行した遅刻許可証を提出しない限り、教室または実習教室に入ることはできない。2度の遅刻は、1時間の欠席に等しいものとみなされる。

第9条 — 教師の欠席

教師が授業の始めより不在の時学生は、1時間半の講座の場合は少くとも最初の30分間、実習の場合には1時間、教室に留まっていなければならない。この時間内に、教師がこない場合は学生は学生監の許可を得て自分の室へ戻らなければならない。

第10条 — 日直業務の組織

日中、日直業務が課せられる。日直当番の責任者は、第3学年の学生で、日直士官学生と称する。日直責任者、第2学年の学生2名（日直マスター）、及び第1学年学生4名（日直当番）が、日直業務を行う。日直担当者は、1) 起床、2) 午前、午後の点呼、3) 国旗の揚げ下げ、4) 学生・訪門者の出入監視、5) 秩序の維持を責任を持って行う。

日直担当者は、また、学院内建造物全体の治安のための見廻りを行い、異常が認められれば、直ちに、学生監に報告しなければならない。

ない。見廻り帳は、日直担当者が記録し、日直士官学生が毎日欄外に署名する。

日直士官学生は、見廻り帳を必要とする場合は何回でも、遅くとも週末には週間報告を添えて、学生監に提出する。

日直担当者全員は、当番の期間中、マリン・ブルーの制服と肩帯付ベルトを着用する。

当番終了報告書が、当番終了時に、日直士官学生により作成され、学生監に提出される。

当番であるにもかかわらず不在となったり、または、怠慢な行為をした学生は、それ以外の場合よりも重大である。不在は、部署放棄に属し、きわめて重い懲戒処分につながる。

代理は、学生監があらかじめ書面で同意しない限り認められない。

学生各科に、毎週任命された、当直士官が配属される。

第11条 資料の保存

学生は、学院の資料を大事に使用しなければならない。

各学生は、経済面及び規律面で、あずかった資料あるいは、自分が使用する資料に対し、個人的に責任を持つ。

第12条 図書館

図書館は、学習の場である。図書館は、学生の勉学と研究の助けとなるように、学生に開放される。

開館時間は、別の規定によって定められる。

学生は、開館時間中、図書館で、図書館の資料を閲覧することができる。

図書館の資料は、原則的には、良い状態にある。書物を閲覧し、破損していることを認めた学生は、直ちに、図書館員にそれを知らせなければならない。この義務を怠る学生は、

図書館資料破損の責任者とみなされる。

第13条 学生集会所

学生集会所は、学院内の学生生活を快適にするために設けられた憩いの場である。

集会所の使用時間は、別の規定により定められる。

集会所は、学生に、飲物、その他を有料で提供する。

集会所経営の検査は、各科の代表学生で組織される学生代表委員会が定期的に行うことができる。

第14条 医療サービス

学生は、入学に際し、身体検査とDT-T ABの予防接種を受けることが義務づけられている。

病気の学生は、学生監事務所へ出頭し、医療簿に登録した後、医務室へ行く。

医師の診療時間は、別の規定により定められる。

医療サービス担当者のみが、自室での休息許可証または、診療所訪問許可証を発行することができる。以上の許可証が効力を発揮するためには、学生監の査証が必要である。学院の医師が発行する診断書だけが、考慮の対象となる。

正規の休暇中に個人の医療機関医師により発行された診断書は、発行後3日以内（郵便局消印が証拠となる）に学院事務局宛に郵送され、学院の医師による査証を受けたものでない限り、考慮の対象とはならない。

第15条 学生への面会

学生は、当直事務所の承認を得た後、土曜の午後及び日曜日に家族の訪問を受けることができる。面会は、学生集会所で行われ、そ

れ以外の場所での面会は禁じられている。月曜～金曜の面会許可も、教育部長によって与えられることがある。

第16条 一 学生室の管理

学生は、自室を入念に管理し、毎朝、朝食前にベッドを整えなければならない。

室の状態が修理を要する時には、その室の居住者は、そのために必要な処置がとられるように、食堂に置いてある請願簿にその旨を書き込まなければならない。

寄宿舎の学生室は、学生に、個人的に割り当てられる。以下の事柄が禁止される。

- 一 学生間での室の交換
- 一 壁の落書き及び、消えない跡や汚れ跡を残す可能性のあるものを貼ること。
- 一 窓に衣類、靴等を干すこと。
- 一 消費するに適さなくなった食物を戸棚や引き出しに保存すること。
- 一 電気コンロの使用
- 一 アルコール飲料及び有害な物の持ち込み

第17条 一 検査

学生の室は、定期的または不意に、昼夜を問わず検査される。前述の条項に対する違反は、厳しく取り締まられる。

第18条 一 学生の移動

学院外での実習のための学生の移動は、学生の時間割に従って行われる。移動時刻は厳守されなければならない。学生は、出発予定時刻より少くとも15分前までには、集合場所にいなければならない。遅刻した学生は、欠席とみなされる。

第19条 一 点呼

学生は、毎日、午前及び午後の7時45分の2度の点呼を受ける。

すべての寄宿生が、この伝統的な点呼を受けることを義務づけられている。点呼に2度遅刻すると、1時間の欠席に等しいとみなされる。

第20条 一 規律に対する違反と懲罰

以下の行動は、規律違反と考えられ、懲罰を受ける；秩序、誠実さ、礼義、勤勉の精神と相入れないか、あるいは、好ましくない前例を構成する可能性があるか、あるいはまた海洋学高等学院の品位またはその運営に支障をきたすような、行為、態度、言葉。

違反行為はすべて詳細をきわめた報告書の対象となる。

規律違反は、以下の3つの部類に分けられる。

- 一 軽度の違反
- 一 重大な違反
- 一 きわめて重大な違反

軽度の違反とは、好ましくない身なり、授業中の注意散漫、服従の欠如、精勤不足である。

重大な違反とは、明らかな服従拒否、学院の資材の破損または浪費、明白なやる気のなさによる学力不足、軽度の違反の繰り返し、規律規則のひんぱんな不履行である。

きわめて重要な違反とは、カンニング、またはカンニングの試み、服従拒否の繰り返し、規律規則の不履行の繰り返し、悪意にもとづく学院資材の浪費、重大な違反の繰り返し、アルコール飲料または有害な物の持ち込み及び学院内でそれらを飲んだり使用したりすることを指す。

軽度の違反に対する懲罰は、警告、譴責、学院内での謹慎、あるいは、最高15日間の停

学である。

重大な違反に対する懲罰は、最高30日間の停学である。

非常に重大な違反は、30日以上停学または退学である。

第21条 懲罰の決定機関

海洋学高等学院長は、軽度の違反に対する懲罰を決定する権限を持つ。

学院長が下した懲罰は、直ちに執行力を持つ。

しかし、未成年学生の停学・退学の場合、この学生の両親あるいは保証人が、書留書簡で、その通告を受けた後にはじめて執行される。通知が届くまでの間、停学・退学処置を受ける学生は、寄宿舎で謹慎し、授業には出席しない。

重大な違反、きわめて重大な違反に適用される懲罰は、問題となった学生が規律評議会に出頭した上で決定される。規律評議会の構成は、1982年4月20日の政令2-31-684第3条により定められる。

規律評議会が開かれるまでの間、学院長には、秩序と規律維持に必要な処置をとる権限が与えられている。

第22条 効力発生日

本法令は、1984年10月1日から効力を発揮する。

第23条 海洋学高等学院院長は、本法令を実行する任務を負う。

以上が学校・寮生活に関する学院の内規である。なお、第1条にある誓約書の内容は次のとおりである。

誓 約 書

～科に所属、寄宿舎へ～号室に住む、以下に署名する私は、本誓約書により、以下の事項を守ることを誓約する。

1) 同室のもうひとりの学生と、利用を許可された家具を共同で責任を持って取り扱う。

2) 学院にいかなる損害も蒙らせない。

しかし、何らかの損傷が、学院の動産、不動産に生じた場合には、私が修理費を負担することを誓う。修理費負担は以下の者と共同で行う。

1) 損傷が自室またはそこにある家具に生じた場合には、自室のもうひとりの学生。

2) 損傷が私が住んでいる階に生じた場合、そこに住むすべての学生。

3) 損傷が寄宿舎の玄関または、寄宿舎のそのほかどんな場所にも生じた場合には、その他の寄宿生全員。

私はまた、本誓約書をもって、海洋学高等学院の内規を理解したことを認め、学院当局がいかなる時にも現状査察のために、学生の室及びその他の寄宿舎内を訪問することができることを知り、内規を忠実に守ることを誓う。

於カサブランカ

～月～日 署名*

* 署名の前に、“読み、承認する”と手書きで書き加えること。

(6) 試験編成と終了証書の発行について
(省略)

b. アガディール海洋漁業高等技術学院

(1) 概要

この学校は前述した通り、西サハラに近い漁港アガディールに以前からあった漁業学校を整備して、1985年に海洋漁業高等技術学院に格上げしたもので、将来的には大学レベルまで引き上げる計画も持っている。全寮制で総定員は200人で、現在設置されているコースは次の通りである。

沖合漁船当直責任者コース	(54名)
機関当直責任者コース	(54名)
沖合漁船船長コース	(25名)
3等機関士コース	(25名)

()内は1987年7月訪問した時点における在籍者数である。なお、この年に初めて漁船船長コースの学生を受け入れた。

入学資格はいずれのコースも、船員適性証書の所有者で24箇月以上の航海経験があるか、あるいは17才以下の男子で中等教育以上の学歴があるもので、この学院が実施する入学試験にパスした者である。履修期間は4年間で、これには24箇月の実習航海が含まれている。

なお、ここにある船員適性証書は前述した4つの海員学校で2年間の全コースを終了した者に与えられるものである。

(2) 諸設備

実習教室及び実験室に設置された諸設備は次の通りである。

1) 甲板作業実習教室

- 作業台6, たら料理台12
- 甲板作業台14

2) 工作機械実習教室

- 旋盤 3

- 回転研磨機 2
- 回転工具研磨機 1
- ボール盤 1
- ハンドドリル 2
- 電動鋸 1
- 大型リール 1

3) 航海機器実習教室

- 250馬力キャタピラー 3406 モーター駆動 200キロボルトアンペア発動機と発電機 1
- パワーブロック用水力ポンプと、舵柄サーボモーター用水力ポンプを動かす 365馬力キャタピラー 3408 Z-4-1, 及び、ログ用減速装置/クラッチ 1
- パワーブロック 1
- 水力舵(柄) 1
- ヒルトン熱ポンプ 1
- 燃料噴射ポンプ 2
- フィアット社製モーター断面模型 1
- 注油ポンプ模型 1
- 2サイクル小型エンジン 1
- 4サイクル小型エンジン 1
- コンプレッサー1とボンベ2を備えた、圧縮空気装置一式

4) 整備実習教室

- 4つの作業台上に、たら料理台 26
- 機械のこぎり 1
- ハンドドリル 2
- 回転研磨機 2
- 金属剪断機 1
- 金床 2
- 水力曲げ機械 1

5) 溶接実習教室

- 回転電気溶接機 1
 - 変圧器 1
 - 酸素アセチレン吹管溶接機 2
 - 静電気溶接機 1
- 6) 物理/電気/冷凍実験室
- 電気機器試験のための200/380ボルト電気工学・制御機 2
 - 3キロボルトアンペア三相交流発電機 1
 - 非同期電動機3キロワット 1
 - 2.25キロワット複合発電機 1
 - 380/220ボルト配電板
 - 4キロワット抵抗装置(調節可能) 2
 - 冷凍技師訓練用装置 2
 - 以下のものより成る, 物理・電気実験器具; 真空ポンプ, ジャイロ, 分解可能変圧器, ボルトメーター, アンペアメーター, ワットメーター, 抵抗, ポテンシオメーター, 6ボルトバッテリー, 整流器等
 - 整流器等
 - 以下の模型; 点火装置, トランジスタ
-化された点火装置, ターボ送風機, 減速機, 注入ポンプ, 遠心力ポンプ
- 2
- 7) 航海室
- 無線ゴニオメーター 1
 - 発信・受信器 1
 - V. H. F. 1
 - ファクシミリ 2
 - レーダー 1
 - ソナー 1
 - 台上コンパス 1
 - 6分儀 3

8) 講義にあてられる室

-講義用教室 6

c. 練習船アル・ラシッド号について

これは1980年に竣工し日本から供与されたもので, 乗組員10名, 実習生16名を乗船させることができるもので, 要目は次の通りであるが, 運航経費が十分でないため, 必ずしも効果的に活用されていないようである。

1) 船主-水産商船省

2) カサブランカに登録, ナンバー-6-750

3) タイプ-冷凍庫搭載トロール漁船

4) 造船年及び場所-1980年, 日本(長崎)

5) 造船所-長崎, SHIPYARD CO. LTD.

6) 全長-38.50m

7) 幅-8.00m

8) 深さ-5.30m

9) 総トン数-285.76 tx

10) 純トン数-92.65 tx

11) エンジン-ヤンマー, 1000馬力

12) 乗組員-10名

13) 乗船可能生徒数-16名

C. モロッコ・セネガル・モーリタニア の船員と働いたある日本人の発言

××××氏

鹿兒島に戻ってきたのは4年前である。A A学校を出て以来ずっとB B会社にいた。航海士から始まって、船長までやった。船長の時に南イエーメンのアデンに行った。1,500トンのC C丸で、南イエーメンで“もんごういか”をとっていた。

元D D会社の常務で今ある漁業協会の役員をしているE Eさんも一緒だった。文献を見て、ラスパルマスに行く途中の海域で“もんごういか”がかかるらしい、ということで、昭和4×年頃、2杯で試験操業をやってみた。最初は1週間くらいのつもりであったが実際は10年間やった。試験の結果これはいけるということになって、南イエーメンのサルタンの人物を日本に招待して接待したりして漁業許可を貰い続けた。そのサルタンは日本にきたとき、東京の三越で300万円も買い物をしたと伝えられている。

でもその様な経費は問題にはならなかった。とにかく1,500トンのトロールのストアーがすぐ一杯になるのだから。その頃、入漁料は年間100万円くらいだったが、これはヒトアミ(20トン)上げれば払える額だった。そのくらいとれた。そこで、1,000トンの船を2隻チャーターして漁業権を貸すという形で実施したが、うまくいくのでケープタウンにいた1,500トンの社船を2隻呼び寄せてこれにも当てた。他社は入ってこなかった。

いつ頃だったか、一度F Fの船が調査に来たことがある。我々のうしろについて来て網

を入れていた。でも全然とれなかった。というのは我々はそれまでの経験で、網を底までいれるとゴミ(シャコ、大ホヤなど)が入るのでその上に“いか”がいる筈と考え、網に直径50センチくらいの鉄球を取り付けて網の高さを調節して成功していた。連中からはそれが見えないからいくら網を入れてもいかが入らなかった。不思議に思ったらしく我々が上げるのを眼鏡で見っていたが、こちらも上手に揚げていたから分からなかった。そうやってとるとものすごくとれた。中積み船が間に合わないくらいだった。

中積み船は4,000 DWTで24, 5ノットでの冷凍高速船で、日本からアデンまで24, 5日で走った。これが4隻いた。

とにかく10年間は独占的だった。でも8年目位から南イエーメンが自分の船を欲しがるようになった。さらに、入漁料も当初のような100万円ではなく値上げしろ、当時使っていた船を訓練船にしろ、現地人を乗り組ませろ、などなどいろいろと要求がでてきて、ある程度これに応じていった。南イエーメンの乗組員はなかなか良かったと聞いている。

私はラスパルマスで飛行機交替を始めたB B会社の第1号で、昭和3×年のことだった。以来、何度も飛行機で行き来したし、船でスエズも4回通り、アラブ語も必要に迫られて(通過地点の名前がアラブ語で書いてあるので)覚えた。それで後で随分と得をしたことがある。その頃はイギリスが撤退した後で、パイロットにはソ連人が多かった。日本人のパイロットも何人か希望したらしいがアラブ語が出来ないので駄目だったらしい。

10年後にG G会社が商社がらみで入って来

た。GG会社は入漁料を高く払ったので、南イエメン政府がBB会社にきつく当たり出した。1,500, 1,000, 250×2合計4隻を無償で訓練船として提供した。この訓練船には最初は日本人だけで動かしていたが、やがて30人ずつ合計で60人の現地人が乗った。機関員・操機手・航海士・機関士は日本人で、甲板員と司厨員1名は現地人で、結局日本人45名、現地人15名、という編成で、主としてベルシャ湾の入口のオマーン沖で“いとより”を取っていた。居住区は広いのであとは、乗せてやるよ、ということで20名乗せた。こうしたスタイルで3年位続けるうちに彼等が自分達だけで動かしたくなったが、船長・機関長・二等航海士・司厨長は日本人とした。あそこの国も結構フランスの海員学校や航海学校を出た連中が航海士として乗って来た。

でも彼等はとても偉くて、自分達は働かないで良いと思っていた。だから、“何で船長が長靴をはいて働くんだ”，と不思議に思うわけ。航海士は船を動かしてさえいけば良いと考えていた。それを日本的な働き方に変えるのに1年以上かかった。そうしてしばらくして彼等が船長になっていった。それは昭和5×年頃だったろう。

タラバはトロールでやると関節に砂が入って駄目になる。北洋もやったし、カナダのセントジョージ島あたりでは100メートル引きで“おひょう”をやった。

モロッコでは、沖合い2,3時間の海域で“もんごういか”をやる。モーリタニアはポートエチレン（ニアデブ）を基地にしている。サハラスペインとの境で、250km奥のテレネンポータで産出する鉄鉱石の積み出し港であ

る。ここには小さいながらも冷蔵庫があった。昭和3×年頃ラスパルマスから漁場を求めてだんだんに下がってきて、昭和4×年から4×年頃にはモーリタニアまで下がっていた。そこでBB会社の船が試験的にやったら“鯖”がとれた。これは単作でしかも豊作であった。日魯、大洋、日水、極洋、宝幸、大光、それに鯖の住吉水産などの会社が、大きいのは250、小さいのは100トンくらいの船を全部で200隻くらい出して“鯖漁”をやった。ラスパルマスから南はセネガル沖までつながり、あと一寸きれてまた始まり、ケープ沖までつらなっていた。その頃水産庁の誰かがモーリタニアに行って現地の様子を知って日本の企業の進出を促し、結局日水を除く5社が集まって、西アフリカ水産開発株式会社を設立、更にその子会社としてモーリタニア水産株式会社（MAFCO）を作り、フランス人の冷蔵庫を買い取り、日本から20隻（4社から）、大光は現地からアメリカ式中着を2杯、日魯が南米から“海老”をやっていたアメリカ式中着を2杯、合計で24杯の船で操業した。HHさんが初代の所長だった。

その時BB会社から250トンの“II丸”を訓練船として仕立てようということになって、私も現地入りし、半年は我々が操業してあと訓練船に改造した。改造はラスパルマスでやった。その船では司厨部も二つにし、ギャレーも日本人用、現地人用と二つ作った。この改造をやってモーリタニアに帰ってきたら陸上勤務となり、24隻の配乗を含めて運航に関する一切のことをやることになった。

まず現地の船員、つまり一般甲板員の募集から始めた。あの国では船員の管理は海事管

理局がやっているが、その事務所にブービーをきて草履をはいた連中が何百人もたむろしている。そこへ行って元気そうなのを10人くらい見付けてこれを、と言ったら管理局の人が“駄目だ、年寄りから採用しろ”という。それでは駄目だということで、現地人で乗船の経験があるリーダーみたいのを捜してそれに人を集めさせた。

冷蔵庫も1,000トンくらいのがあったがこれも日本人の手で改造した。当時は25名くらいの日本人が駐在していた。現地の人にも漁師上がりが何人かいたのでこれを会社雇用の形でまず乗せてみた。だいぶ船酔いで苦しんだようだ。

ここいらの海域にはその後ソ連船が出てきた。トン数、隻数共に我々の2倍くらいだが水揚げは、3,000トンくらいで我々の水揚げ13,000トンに比べると1:16の割合である。彼等はスペインに冷蔵庫を持っているし、乗組員も家を持って住んでいる。

私の場合も現地の人を大切に、しばらくしてからはスペインの冷蔵庫の経験者を会社のNo.2にすえたりもした。

1日に4杯の船が入ってきた。冷蔵能力は貯蔵が1,000トン、処理は1日30トンで、船のほうは1週間操業で日曜日は休みであった。でも特に漁模様が良い時には、1日に5隻入ってくることもあった。最初は日本人だけで荷役をやっていたが、しばらくして現地政府の指示で港の荷役も全部現地人となった。

100-150トンの船には一人ないし二人の現地人を乗せていた。この人達は、陸にいるときは食べることも出来なかった人達なのに、船に乗ってくると、水はやたらに使うは、

あれを食わせ、これを食わせ、と随分と問題があった。でも、現地人を増やせということで、最終的には250名としようということになった。MAFCOに24杯、これに港に入らない500-2,500tの船45隻、この69隻分の入漁料を払う、MAFCOはそこに水揚げする、あとは自由ということになった。自由というのはラスパルマスに揚げるもよし、中積みで揚げても良い、ということである。

入漁料の改訂には、首都のニマリショットでやる。最初の頃は許可証を纏めて貰ってきて各船に適当に配布したがそのうちに全部の船に入港しろと言ってきた。沖合いに船を並ばせて一応“検査”をしその上で許可証を交付するようになった。

管理局(?)の人事委員会を通じていろいろと苦情が上がってきた。食事、個室、食事もメニューのこともあれば材料のことまでいろいろあった。労働時間の問題もあったし、網目の検査のこともあった。つまり、二重網にして検査を誤魔化そうとするのである。これが発覚して捕された船もあった。

私の感想を纏めれば、次のようなことになるのだろうか。

1. 日本人は何でこんなに人が悪いのか、何でこんなに性格が悪いのかということだ。現地人の乗組員に接する態度だって、ソ連船と比べてみてもはっきりと違っている。ソ連人は現地の人に乗ってくるとニコニコして握手し荷物を持ってやったりして、要するに歓迎していることをちゃんと示す。日本人はというと、ブスとした顔のまま手なんか勿論出さない。こういうことを見せて、ああこれでは問題が起きると思った。

初対面が駄目なのだ。実際現地の人に聞いてみると彼等は日本人が怖いという。勿論慣れてくると、日本人が最高とは言うけれど。彼等だって経験が長くなると日本人について前の人と比較したりする。

2. 宗教のことも問題として大きいと思う。豚を食べないとか、1日に何回もお祈りをするとか、いろいろある。この種の問題は処理を誤るとおおごとになる。ある船ではこの種の問題がきっかけとなって船橋を占拠された。このときは警備艇に連絡して逮捕して貰ったが、肉が大問題になったこともある。正真正銘の牛肉なのであるが豚によく似ているのがある。これを船に食料として積み込んで問題となった。現地の乗組員がこの肉を持って管理局に駆け込んだことがある。

食事に関する一般的な問題としては、日本人はどうしても米にこだわる。現地の人々は何でも食べるが味付けには困るらしい。例えば朝から味噌汁は食べられないとか。だから私は、必ずパンとミルクを買っておくようにと指示してきた。

我々の船は3箇月に1週間ほどラスパルマスにいった。この期間は完全休養で、これは全日海の要請によるものであった。

貨幣の単位はウギアで、当時は5円、今は1円くらいだ。政府の局長の給与が表向きは4,000ウギアで（実際はその何十倍）、そのとき甲板員で30,000ウギアだった。4年前はこれが70,000ウギアになっている。だからうかうかすると日本人より高くなる。それは現地政府から日本の賃金に合わせるように要請されていたからだ。

船員の賃金は海事管理局長が決める。そこで彼に何でそんなに高く決めるのだ、と質問すると“君らは魚を一杯とって持って帰るでないか。だから少しくらい高く払ったって良いでないか”と答える。様子を知らない東京はびっくりする。でもそうするしかない。ところが今度は、イタリア、スペイン、ポルトガルなどが怒る。“日本はどうしてそんなに高く払うのか”，と云って。

良く分からなかったが、モーリタニアの船員手帳には定数があるらしい。

官憲とのトラブルはよくあった。水上警察や税関とね。いろいろの取締の基準や方針が一定ではないからよくもめた。でも陸でもめてる場合にはそれほど問題ではない。洋上のトラブルは厄介だ。警備艇は8chでワッチしている。官憲も彼等の職場を離れるといいのだが。いろいろなことがあってから、会社の漁労部にも現地のひとを4、5人入れて日本に送り財団の研修に参加させた。最初の男はモロ系であまり良くなかった。二人目はセネガル系でこれは良かった。二人目の男はフランスの海技免状をとっているし、英語、フランス語、スペイン語が出来た。この男が帰ってきてから私の配乗関係の助手にしたら実に優秀な船員を集めた。それ以来官憲ともうまくいくようになった。そこで彼にディレクター・アジュアン・アルママンという職名を与え、更に個室を与え秘書もつけた。これは言うならば漁労部副部長という職名だが、この一連の措置には彼は非常に喜んでなお一層仕事に励んでくれた。私もそうしてやって

よかったと思っている。

結局時間をかけなければ駄目だと思う。挨拶一つにしても、アラブの言葉を覚えアラブのやり方で10分も20分も挨拶を繰り返す。家族のことまできちんと話題にして挨拶する。これにもある一定のルールがあるのだがこれを覚えてアラブ式の挨拶をするのも大切なことだ。家にもアラブ式にじゅうたんを敷きクッションを置き、お客がくれば山羊の肉をいれたクスクス料理をだす。これは評判になる。アラブの文化に慣れるという事はあの山羊・羊の油の匂いになれるかどうかだと思ふ。

結局モーリタニアには10年いた。8年目に入漁料が3億円か4億円かという事で漁業交渉が決裂し、みんな日本に帰った。それがもう一度ということになり、昔の連中がまた行った。帰る1年前に国営化政策がとられ、社長を現地人することになった。日本人としての最後の社長はJ Jさんだった。返還日に元郵便局長が社長となり、返した途端に彼は早速カーテン・じゅうたん、そうして秘書も全部変えた。さらに日本人船員不要論すら言い出した。

K K号(250 t)、これは日本製の訓練船を運び屋が日本から運んだ。更に100 tの船を4隻、これは中積み船でもって来た。エンジンはどちらもG. M.のものだった。これらは最初は日本人で動かしてやがて現地化した。我々が帰る前まではまともに動いていたが帰って1月したら全部ストップしていた。

我々と交替みたいにして韓国が進出してきた。冷蔵庫も持った。“鯖”の選別機なども日本製で、工場長も日本人だった。しかし我々がやめる4年くらい前に現地人工場長がやって来て、やがて政府の指示で社長になった。ああ言う社長のポストは物すごく良い。自分だけが良くスイス銀行に秘密口座を開いて貯金をしているようだ。

3. 言葉の問題

言葉さえ分かれば80%の問題は解決する。日本人船員が日本語で大声で怒鳴る。これが良くない。船長ならまだしも同じ対等の人間から大声をだされるのは侮辱の極みである。

日本人だって20年もむこうにいればスペイン語の片言くらい話すようになる。フランス語はなぜか抵抗があるようだ。

訓練船に20人の現地人を乗せたら通訳が5人必要だったことがある。バンニアとかトクレルなどの部落の言葉—もう一つの現地語—アラブ語—フランス語—日本語、というわけ。私はその時数字の一覧表を作った。こういう状況の中で乗組員を纏めていくのはそれは大変なことだ。だから日本人はとにかく日本語以外の言葉を何か知るべきだ。

共通語はフランス語、20才以下の子供はアラブ語が読めない。コーランですらアラブ語で読めるのは40才以上の人である。

コーランは絶対に批判してはならない。ある領海侵犯の例であるが取調べの過程でコーランを批判したと取られこちらは1億2千万円の罰金を食らったケースがある。

モーリタニアはそもそもクーデターの国でピストルを所持している連中も多い。以前にDC-4の飛行機事故で、大統領、水産局長、

などの関係者が一度に死んだことがある。もしあの事故がなければ、モーリタニアでの操業は今も続いていると思う。

4. 韓国について

韓国人の給与は日本人より遥かに安いから、一度朴大統領が海外就業を禁止したことがあったがもり返した。日本は250隻の船を商社を通じて韓国に売った。私の会社も所有していた24隻のうち17隻を売った。

私自身、帰国してBB会社をやめてからしばらくLL船舶という船のブローカーにいた。その会社で私は半年で24隻を売った。

相手は全部が全部韓国ではなかったが、船そのものは全部ラスパルマスにいた。

そもそも日本人だけで動かした場合、赤字額と人件費が同じなだけだから。食料金だって、当時は1日900円、今は全日本海員組合の関係で1日1,500円だが、食料や燃料は日本より安いから、結局は人件費が問題で、これを小さく出来なければやっていけない。

日本人でブタバコに入るのは酔っ払って喧嘩してだが、韓国人は素面で喧嘩してはいる。でも統制は韓国人の方がとれている。船長は絶対である。仕事も韓国人は人に頼まずに自分でやる。ドックに入っても入れてもらうだけで、あとカンカンから芯出し、プロペラ磨きまで自分達でやる。これも今の日本人にはかなわないことである。そもそも日本人は現地人とトラブルを起こしたらさっさと下船して帰国する。韓国人は帰国なんかしないし、させられないようにしている。

日本人の機関士でランパルマスに鉄鋼所

を開き、ドックを終えて港に繋いだ後現地の職工を連れて来て儲けているのもいる。

今、アフリカから乗ってくる連中は以前に日本人が教育した人々の筈である。したがって韓国は随分と楽をしていることになる。

韓国船には密輸船が多かった。

韓国は裏金を使うのが旨い。現地人を乗せていない船があったりして、どうやればそうできるのか分からない、という話もある。

日本人は竹しに弱い。罰金でも何でもすぐ払ってしまう。人質や船を押えられると全く弱い対応しかない。韓国人なんかブタゴヤホテルと呼んで平気で警察や刑務所で暮らしている。日本人について同様なことが置きたらもう大変。電報、電報、電報・・・・。

日本の各社とも、若い漁船員がいない。多少はいるところもあるが。BB会社は私がいた時ですら最年少が32才だった。高校卒がどれ程いるか。大学卒はほとんどいない。船員はどんどん減っていく。もうすぐ日本人が動かす漁船はいなくなるのではないか。精々指導員として乗るくらいではないか。それとすぐに台湾や韓国の船員に負けるだろう。いまでこそ韓国船に乗り組んで技術指導や製品の指導に当たっている日本人船員がいる。でもやがて不要になるだろう。

5. アフリカ諸国について

BB会社はセネガルを使っていた。真面目で人間的に良い。

モーリタニアはずる賢い。

モロッコは集団でやるのが旨い。上下関係ははっきりしている。モロッコは先頭になって祈る人まで決まっている。モーリタニアは決まっていなくて皆同じ。だから、モロッコや南イエメンは、上に立つ人間を優遇して下を押さえさせればうまく行く。これらの4か国ではモーリタニアが一番駄目。だから一番いやなところに“鯖”が出たな、と言った人がいた。もっともモーリタニアの人は言う、“日本人は鯖を主食にしているのか”と。

以上がアフリカなどの外国の人々と一緒に長く働いた×××氏の発言であるが、この中から我々は実に多くの示唆と教訓を見出すことが出来る。こういう貴重な体験を持っている人々の発言に我々はもっと耳を傾けるべきである、ということ改めて知らされる思いである。

D. おわりに

今日ほど外国人船員に関する様々の知識が求められていることはかつてなかったであろう。それは商船界のみならず水産界においても同様で、外国人船員と共に働く船員の労働や生活における諸問題を緩和するためにも、あるいは外国人の雇用に関わる諸問題を解決するためにも、さらには国際的な問題の発生を予防するためにも必要となっているからである。

したがって、これからは各方面で諸外国における混乗に関する調査が企画されるであろうと考えられる。そこでこうした外国人船員

に関する知識ないし情報を求めるに当たって重要な事柄を、これまでの経験に照らして若干整理して参考に供する。

1. 調査すべき具体的内容

- a. 需要国について
- b. 供給国について
- a. 需要国について
 - (1) 賃金・労働時間・超過勤務・休日・休暇・安全・衛生・社会保険・職業斡旋、などに関する基本的・一般的労働法制の主たる内容とその実態
 - (2) 外国人労働者に関する基本的・一般的労働法制の主たる内容とその実態
 - (3) 船員法など船員労働に関する基本的・一般的労働法制の主たる内容とその実態
 - (4) 正規の労働協約 (collective contract, 船員関係) の内容とその実態
 - (5) 自国における海事教育・訓練の制度と実態
 - (6) 現に雇用されている外国人船員数と自国人船員数およびその動向
 - (7) 外国人船員の出身国、職種別特徴の有無およびその動向
 - (8) (5), (6)に関係する統計の有無、性質、作成者、および現物
 - (9) 外国人船員の就業機会の見つけ方の一般的やり方と具体例
 - (10) 外国人船員の雇用に関する規制・保護などに関する法規などの有無とその内容
 - (11) 外国人船員の資質・労働態度などに対する自国人船主・自国人船員の評価
 - (12) 外国人船員に対する付加的教育・訓練の有無およびその内容
 - (13) 自国人船主および自国人船員が抱えて

いる外国人船員問題の有無およびその具体的内容と対策

- (14) 船員の労働および生活に関わる問題で、外国人船員に特徴的に発生する問題の有無およびその具体的内容と対策
- (15) 外国人船員の雇用に関して発生する問題の有無とその具体的内容および対策
- (16) 異文化接触にもとづく職務遂行・船内生活上の諸問題および対策
- (17) 外国人船員に関する調査研究の有無およびその背景
- (18) その他

注1：上記，外国人船員とは，居住船員と非居住船員の両方を含むものである。

注2：上記，船員とは，商船船員と漁船員の両方を含むものである。

b. 供給国について

- (1) 賃金・労働時間・超過勤務・休日・休暇・安全・衛生・社会保険・職業斡旋，などに関する基本的一般的労働法制の主たる内容とその実態
- (2) 社会・経済・労働の各種状況の概況
- (3) 国外就業に関する基本的一般的労働法制の主たる内容とその実態
- (4) 国外就業労働者の送り出し組織
- (5) 船員法など船員労働に関する基本的一般的労働法制の主たる内容とその実態
- (6) 正規の労働協約（collective contract，船員関係）の内容とその実態
- (7) 国外就業船員の送り出し組織
- (8) 自国人船員数，現に国外に雇用されている自国人船員の数およびその動向
- (9) 国外就業船員の受け入れ国，職種別特

徴の有無およびその動向

- (10) (8)，(9)に關係する統計の有無，性質，作成者，および現物
- (11) 自国人船員の国外就業機会の見つけ方の一般的やり方と具体例
- (12) 自国人船員の国外就業に関する規制・保護などに関する法規などの有無とその内容
- (13) 外国人船主の船員管理・待遇・労働条件，などに対する自国人船員の評価
- (14) 自国における海事教育・訓練の制度と実態
- (15) 国外就業船員に対する付加的教育・訓練の有無およびその内容
- (16) 自国人船員が抱えている国外就業に関わる問題の有無およびその具体的内容と対策
- (17) 船員の労働および生活に関わる問題で、国外就業船員に特徴的に発生する問題の有無およびその具体的内容と対策
- (18) 国外就業に關係して発生する問題の有無とその具体的内容および対策
- (19) 異文化接触にもとづく職務遂行・船内生活上の諸問題および対策
- (20) 国外就業船員に関する調査研究の有無およびその背景
- (21) その他

2. 調査研究上の問題点

a. 研究内容が置かれている環境

- (1) 需要国側にも供給国側にも，制度があり実態がある。建て前があり本音がある。水面下の動きも活発である。
- (2) 外国人を雇用し，あるいは国外にて就

業することを永年経験してきているだけに、外国人を良くも悪くも差別的に扱うことを公式的には避けている場合が多い。

- (3) したがって、各種統計資料などもおおむね不備で、資料として価値のあるものは、担当者の引き出しに個人的にしまわれていたりすることが多く、その資料があることをその担当者が忘れていたりするほどである。
- (4) 日本が混乗を積極的に導入しつつあることは、海外の官・労・使とも良く承知していて、かなり警戒的である。したがって調査研究の目的と方法の設定には十分この点を考慮する必要がある。
- (5) 特に需要国側は、いわば先進海運国で、日本とは競争関係にある。そこでこちらがどの程度知っているかによって、およびこちらがどの程度情報を提供出来るかによって、自分の持つ情報の出し方を微妙に変える習性があるから注意が必要である。
- (6) その点では、供給国側の方が、日本への期待もあって、はるかにオープンである。ただし、資料の収集、特に統計的なものの収集は、容易ではない。
- (7) 需要国、供給国いずれも英語で書かれているものは、英語圏を除けば、ほとんど無いに等しいし、仮にあって皮相なものが多い。
- (8) ILOなどの国際機関の協力を取り付けることができれば非常に有効である。

b. 調査研究の実施方法

上記の環境を勘案すると次の方法が考えられる。

- (1) 仮に調査研究の最終的目的が、先進海運国の外国人船員政策、制度、及び需給関係、混乗船に関わる諸問題、などの情報収集であると仮定する。

しかし、この場合でもこのことを前面に出さずに、異文化接触に伴う文化摩擦や葛藤の解消ないし緩和、技術移転に影響する教育的背景、船内生活に影響する社会的・文化的影響、などに関する調査研究である、ということを目的にして公式的に設定し、これらの関連資料として、本来の主目的に添う資料の収集に努める方が、内外からの要らざる疑問や摩擦を回避出来ると考えられる。勿論、調査にあたる者が、過去にそうした論文などを発表しているという実績が必要である。

要するに、経営的利益、行政的利益、組合的利益、という色を消して、(本音を脇において)船員の文化的・民族的状況を改善し、良好な国際関係の形式・維持に資するため(建て前の設定)に、この調査研究を行なうのである、という国際的にも受入れられる論理を構築して置いた方が、実施しやすい。これについては、さらに後述する。

- (2) 調査研究を効果的に進めるために、委員会を組織するに際しても、上記(1)と同様の理由により、慎重に考慮する必要がある。特に、海外からの受け入れられ方を考える必要がある。なお、この委員会活動と並行して、要望元との緊密な関係は重要である。
- (3) 郵送法などによる資料収集だけでは成果はあまり期待できない。

(4) 現地調査を実施して、関係者との面接を行なうことが有効である。

(5) ただし、面接する相手は慎重に吟味し、これまでに確立されている個人的人脈を活用することが肝要である。

(6) もし可能ならば、現地調査を対象国について、期間をおいて2度実施することをもっとも効果的である。

すなわち、1回目は予備調査であって、こちらの目的、意図、知りたい内容などについて相手の十分な理解を求め、その段階で収集出来るものは収集し、そうでないものについてはデータの収集・作成を依頼し、2回目の調査でそれらを手する、というやり方がもっとも効果的である。

(7) それが難しいのであれば、せめて出来るだけ時間的余裕を持って、現地調査を実施することが望ましい。これについても後で再びふれる。

以上、この領域の調査に関して、今後留意すべき点を若干整理したが、最後に著者としてもっとも重要と考える点を、多少重複はするが、3点あげておく。

c. 海外の船員事情調査に際して留意すべき最も重要な3点

(1) 現地調査を欠かさないこと。それも出来るだけ余裕を持った日程とすること。

この関係のいわゆる文献・資料で纏まっているものはほとんど無いし、また実態は年々変化しているのが実情である。したがってこうした問題に関する研究にはどうしても現地調査を欠かすわけにはいかない。

前述したように国際的に微妙な問題を含む

この外国人船員の供給・雇用に関する事柄は、当然建前と本音を使い分けられているのであって、活字となっていわゆる文献・資料からだけでは到底その実態には迫る事は出来ず、現地でしかるべき人に直接会って、その人の頭にあることを聞き出し、或はその人が個人的に持っている資料を見せてもらう、ということをも必要になる。そもそも日本の興味・関心に適合するような公開された文献や資料は殆ど無いに等しい。このことは、例えば外国の研究者が日本の船員制度の近代化問題について、表面的なことは別として、その詳細な実態を知ろうとする場合と事情は良く似ている。

(2) 雇用する側の事情を理解するためには、雇用される側の実態を調査する必要がある。

もし、例えば欧州の海運国、いわば混乗先進国における外国人船員の事情をもっと詳細に知る必要があるならば、雇用される側の実態を調査する必要がある。

現在の世界の船員労働市場はいわば買い手市場である。その結果雇用する側は力を持っているものとしての論理を展開している。しかし、それであればなおのこと力の弱い方、すなわち雇用される側の実態を知らなければならぬ。そうでないと世界の船員労働市場の実態も理解できず、また将来予測も出来ない。著者らは、これまでに雇用される側の一方の主勢力であるアジア船員についてはかなりの知見を蓄えてきている。欧州を調査しているときもこの知見を持っていたことによつて、面接相手から本音を引き出せたことも再三であった。したがって、この際、欧州にお

ける伝統的船員供給国であったスペイン、ポルトガルなどの南欧諸国、かなりの実績をもつギリシャ、トルコなどの地中海諸国、更に新興の供給国であるモロッコ、チュニジアなどの北アフリカ諸国、これらに対抗する形となりつつあるポーランド、ユーゴスラビアなどの東欧諸国などの船員事情を調査出来ればこの方面でのグローバルなデータを用意することが出来よう。その上でこうした国々の船員を雇用するか、或はアジア船員を雇用するか、という選択の中で欧州の海運会社は船員を雇用しているのである。そのことを考えれば、日本もこれまでのように良く知らないままにしておくわけにはいかない。こうした国々について調査し、公開し、広く関係者で共有できるようにしながら雇用問題を考えることが今必要であろう。

- (3) 調査の枠組を慎重に設定し、国際的にも共感を得られるような進め方をする必要がある。

諸外国の船員事情に関する調査の最終的な目的は、当然実務的に有用な情報を得ることであろうが、そうした情報を得るための方法には一工夫も二工夫も必要である。そもそも労働力の国際移動が活発である今日であるばかりか、各国の海運会社各社が激しく競ってあらゆる方法でコストの低減を計っていることの影響を受けて、船員労働力の需給関係は国際的に大きく変化している。その一方で、あらゆる差別が批判される時代でもある。こ

の雇用や職業に関わる領域でも、ILOの第111号条約（雇用及び職業についての差別待遇に関する条約）で、「人種、皮膚の色、性、宗教、政治的見解、国民的出身または社会的出身に基いて行なわれるすべての差別、除外又は優先で、雇用又は職業における機会又は待遇の均等を破り又は害する結果となるもの」を差別待遇としている。この条約を批准しているといまいと、先進国たるものはこの条約の存在を意識せずにはいられない。そこで実際には様々な建て前と本音を巧妙に使い分けているのである。したがって、こちらの必要とする情報を、実務的なアプローチや公式的なアプローチでしかも短時間で得ようとしても、満足のいくものを得ることは容易ではない。まして、日本は欧米の海運国にとって手ごわい競争相手である。こちらの意図が実務的利益にだけあると受けとめられれば、相手の対応がどうなるかは簡単に予想出来ることである。

（本報告は、主として昭和62年度、船員供給新興国に関する調査研究——モロッコを中心に——からの抜粋である。担当、◎大橋信夫・三輪千年、◎執筆）