

I-1 混乗鮪漁船員就労実態に関する調査

第一部 一混乗鮪漁船員就労実態の調査一

(2年計画 最終年度)

目次

A	はじめに	87
B	混乗船の現状に関する資料調査	
1.	まぐろ漁業の環境	87
2.	日本人船員の環境	88
3.	国際化と混乗の進捗	90
4.	インドネシア人船員の背景	91
C	インドネシア人船員の意識調査	
1.	調査方法	93
2.	調査結果	93
3.	意識調査結果のまとめ	101
D	鮪漁業船員と関係者の聞き取り調査	
1.	調査方法	103
2.	聞き取り調査のまとめ	103

A はじめに

まぐろ漁業では若年者の入職が減少し高齢化が進行し、一方、釣獲率の減少とまぐろ市場での国際競争が激しくなり、途上国船員の配乗が余儀なくされている。今日では、我が国のまぐろ漁船船員のうち外国人は約三千人で日本人の1/3ほどを占めるに至り、船内生活と就労に様々な変化を来しており、それにいかに対処すべきか、といった課題が提起されている。

他方、外国人船員の需要が増すことによって、有能な人材を確保することが難しくなることや、日本人船員が求められる職能

の向上に反して、それを担う人材確保育成が難しくなることも予想される。

そこで、混乗船の就労についての個別課題を指摘することより、その課題の対処に必要な基本的な事項をテーマとし、混乗船に乗り組む日本人と途上国船員の現状を把握することとした。同時に、生活、文化、経済といった船員職業生活を特徴づける背景について調査し、混乗漁船における乗組員の円滑な就労と外国人及び日本人船員の確保・育成についても検討する。

B 混乗船の現状に関する資料調査

1. まぐろ漁業の環境

国連食糧農業機構（FAO）の調査によると、我が国の巻き網漁その他を含むまぐろ類全漁獲高は367.3千トンで世界の20.5%を占めている。我が国の刺身向け冷凍、生鮮まぐろ市場への供給は493.7千トンであり、そのうち国内供給は250.5千トンである。したがって、我が国は最大のまぐろ消費国であり、自国漁業者の他に輸入によって支えられている。国別供給量の推移をみると、我が国が1992年と1996年に段階的に減少し、反対に台湾が1990年に増加しその後も漸増してきた。遠洋まぐろ延縄漁船隻数も、我が国ではわずかず減少し、台湾は1991年まで急増してその後も漸増してきた。日本船の経費は船員費の占める割合

が大きく、輸入まぐろとの価格競争において不利な状態にあることが原因の一つである。

年々釣獲率が低下しており、まぐろの生育数は1970年代の4分の1程度になったとの推定もされている。その原因として、便宜置籍船などによる水揚げの増加が指摘されてきた。FAOはこれに対処すべく、漁獲量の抑制を検討し始め、その指導的立場にある我が国は、まぐろ延縄漁船の減船を世界に提案し、自らも2割減船の政策を打ち出し、必ずしも十分な財政的支援とは言えないなかでスクラップにして確実に実行することとなった。近く、主な国である台湾、韓国も追随することとなる。さらには、まぐろの貿易抑制の必要性も関係者の中で指摘されている。

このように公海の資源管理に加えて、経済水域内の沿岸国の漁獲制限もあって、まぐろ漁業は国際協調抜きには実施できない環境になってきている。一方、経済的にも技術的にも、発展途上国の協力も求められている。したがって、資源を管理しつつ途上国船員と共にまぐろ漁業を営む方向にある。

まぐろ漁船は大型化が進められ300総トン以上の割合が多くなったが、船員数は200総トン台と変わらず少数化が進んでいる。若年者の入職が減少し、年齢構成は年々高齢化しており、並行して25歳台を中心に外国人労働者の配乗が進められ、多くが混乗率40%に近づいている（平成8年度時点、日本鯉鮪連合会調査）。外国人を求人し斡旋するために、日本鯉鮪連合会はジャパン

・ツナ・オーシャン・サプライ株式会社（略称、JTOS、現在はジャパン・ツナ・サービス株式会社）を運営している。提携するインドネシア現地マンニング会社と他の個人経営のマンニング会社との扱い比率は2：1である。雇用される外国人の職種は混乗が経過するにつれて機関員や冷凍助手などある程度技能を要する職種が出てきているが多くはない。

2. 日本人船員の環境

まぐろ漁船員の主な給源地であった気仙沼市と唐桑町の最近の状況について概観する。

気仙沼の世帯数はわずかずつ増え続けているが、人口は昭和60年（1985年）から年間600人ほど減少している。35歳未満と子供の減少がその主なものである。就業者数は最近若干減少したがほとんど変わらない。女性の就業が多くなったことが予想される。それに対して漁業従事者数は年間百人ほど減少し、最近さらに減少が著しくなって就業者全体の2割弱から1割になっている。高校卒業者数は若干減少し、その就職率は平成2年に44.9%であったが、平成7年には34%に急減し、教育期間の長期化が急速に進んでいる。

唐桑町の世帯数は昭和55年（1980年）まで増加し、その後横這いで維持されているが、人口はわずかずつ減少している。年齢構成では40歳未満の減少が著しい反面、70歳以上の人口増加があつて人口の横這い現象となっている。就業者数は昭和45年からの5年間と平成年度になってからの5年間の減少が大きく、漁業者が大半で船員がその

約半数を占める第一次産業は、この25年間で就業者全体の約7割から1/3に減少した。漁船員（20総ト以上）は昭和61年度の1508人から直線的に年平均55名減少して、平成9年度には847人になった。

したがって、核家族化が進み、世帯数は変わらないが、高齢者層の増加（唐桑町で毎年人口の0.7%増）と35歳未満の人口減が拮抗して大きな減少にはなっていない。就業者も高齢化による減少はあるが、女性就業の増加があって大きく変わっていない。しかし、気仙沼地域での漁業従事者と唐桑町の漁船員の減少は著しい。唐桑町住民の県内と県外転出の比は約2：1であること、宮城県住民の年齢構成は、おおむね同様の分布がそのまま推移してことからすると、気仙沼地域での若年層の減少の多くは宮城県内での移動と推定される。そして唐桑町にみられるように、高齢漁船員は退職し若年者は漁船員にならないことによる減少（年間55人）が、その配偶者を含めると、ほぼ毎年の人口減（年間82人）に対応している。

まぐろ漁船員は、経営体の変化、年金受給資格獲得者の増加、日本人定員減による転職などで、表1にみられるように、やや高知での減少が大きい、ほぼ各地とも一様に減少し、6年間で約半数になった。水産系高校卒業者の鯉まぐろ漁船乗船者数は、東北で減少が著しく、「その他地域」での減少は少ない。雇用経路別の構成比は漁労長が減少し、取引先・縁故・知人による人の割合が増している。

表1 出身地船員数と水産学校出身者数

出身地	船員（構成比：%）		水産高校出身入職者（人）			
	H13年	H19年	所在地	S62年	H13年	H18年
宮城	37.0	41.6	宮城	55	25	4
高知	11.5	6.4	高知	6	1	5
鹿児島	11.2	9.6	鹿児島	11	8	4
岩手	10.9	9.7	岩手	46	15	7
静岡	4.4	5.8	静岡	10	4	7
青森	3.5	4.4	青森	30	10	2
神奈川	2.7	3.2	神奈川	7	7	7
その他	18.8	19.3	長崎	30	3	11
合計%	100.0	100.0	その他	159	81	105
人数	10,155	4,756	合計	354	154	152

（日本鯉船連合会所属船、同会調査）

注）かつおを含む（日本鯉船連合会所属船）

宮城県気仙沼水産高校（平成6年度より学科改組して校名が「向洋高校」となる）の卒業生の進路状況から、水産高校の新卒者の漁船離れが明らかである。その背景には船員子息の志望者減がある。校名と学科改組によって漁船船員子息の入学が増えたことは、大学等への進学や就学地の選択などの変化ではなく、卒業後の進路に漁船以外の可能性が増えたことの効果であろう。

気仙沼市と川崎市の中学生男子と中学生保護者（一部高校生を加える）の意識に関する調査結果（篠原、平成3年）によると、気仙沼では次男以上の生徒数は1/4であり都会より若干多いが大差ない。そして志望進路は普通科が大半を占め、職業科は1割に満たない。この傾向は地域差がない。気仙沼では高校生になると就職地の地元志向は増して半数を超える。

保護者は子供の職業選択で適性、将来性、安定性を重視してほしいと考えている。船員職業選択には気仙沼で4割が反対で、川

崎市との違いを示している。気仙沼の父親は子供が地元就職することを期待する割合が約半数で母親や都市との違いを示している。

3. 国際化と混乗の進捗

a. 混乗拡大期の日本人船員の状況

外航商船では昭和40年代のFOC船化によって混乗が進行し、さらにマル・シップ混乗で一般化した。その時期に行った、混乗船における日本人船員の就労の変化と現場の評価に関するアンケート調査は、状況が似通っていることから、漁船混乗船の課題についての参考となる。

調査の分析対象は226隻の831人と142隻の654人であった。回答者は、中高年者が全体の7割近くを占めていた。1隻あたり20人前後の乗船で日本人は5人前後で幹部船員が多く、混乗経験者は8割であった。各船に乗船している外国人は、フィリピン人のみの場合が回答隻数の約2/3、韓国人のみが1/3であった。

日本人の職業に対する満足度は不満と満足が拮抗していた。混乗船を「国内に外国人を受け入れた職場」とみるのが約半数(45%)、「日本人が外国に進出」と「分からない」が残りの半々であった。そして、混乗形態を半分以上が「やむを得ない」(58%)と考えており、次いで「仕方がない」

(22%)であり、状況にゆだねて受け入れてきたといえる。技術移転に対しても肯定的であった。外国人との人間関係は「うまくいっている」(31%)と「概してうまくいっている」(61.9%)といった肯定的回答が大半であった。外国人の私生活への介

入に賛成(19%)と反対(19%)が相半ばしており、消極賛成(24%)がやや多く、状況次第では介入するというスタンスであった。

船内管理について、外国人に対する態度または外国人の評価への共感を調べた結果、肯定的反応がみられたのは、「公正な金銭配分」、「相手国キーマンとの関係」、「日本船方式の役割分担」、「日本人クルーのチームワーク」、「技能訓練に熱心」、「トラブルを話し合いで解決」だった。反対に否定的な反応は「相手国クルーの意欲・責任感」、「相手国の母国語使用」、「一緒に飲む・話す」、「信賞必罰」、「相手国クルーの個人的情報把握」、「トラブルを起こしがち」であり、外国人に関することが多かった。

経験したトラブルの内容は「相手国クルーの仕事能力・低能率」(29%)、「相手国クルーの個人的態度・性格」(14%)、「意志疎通トラブル」(14%)が多く指摘された。トラブル対処は、「自己解決・チェック」(22%)、「指導・教育」(17%)、「強制下船」(11%)などであった。外国人の能力や態度に関するトラブルが多く指摘され、その処理に日本人がフォローしていた状況が伺える。

船内生活での不快感情の対象は、「相手国クルーの仕事能力」(20%)、「個人的心配事」と「相手国クルーの性格・行動」(10%)、「仕事管理の不首尾」(9%)、「体調・健康不良」(9%)、「乗船不満」(8%)であり、これも外国人クルーに対する反応が多かった。

以上は、当時の日本人の状態であり、総

じて肯定的な受け入れる態度ではあったが、能力評価やトラブルの原因、不快感については外国人に非があるとする態度が強かった。その後トラブルの精査と労務管理の試行錯誤を経て、日本人側の考え方や態度にも問題があることが指摘され、その対応を工夫した。同時に外国人船員及び外国のマンニング会社の努力もあって、次第に混乗船の運営は円滑になった。

b. 混乗拡大期の外国人船員の状況

外航商船のフィリピン人船員、まぐろ漁船員のインドネシア人船員とペルー人船員を対象に行った調査を概観する。ただしペルー人船員は少数であり省略する。回答は、外航船は155隻の2,868名、まぐろ漁船は153隻の262名であった。

年齢構成は外航船に比べて鮪漁船がほぼ5歳若い。両者とも身近に船員がいる場合が多く8割近い。初職が船員は漁船で多く(79%)、外航は半数強(59%)であり、同一船種であったのが大半である。入職時の職種は外航では分散し、漁船では甲板部が大半(85%)で、現職も同様である。混乗回数は、外航では半数近く(45%)が4回以上でそれ未満は各回ともほぼ等しく分散しており(11~16%)、漁船では2隻目(35%)と3隻目(30%)が大半を占めていた。契約会社数は外航では1社(34%)と2社(29%)で2/3を占め、他は分散していた。漁船は1社が半数近くを占め(42%)、2社が次いでいた(27%)。

日本人の仕事管理についての評価は、外航では「職務分担明確さ」、「教え方」、「日本人の職務能力」、「仕事管理の厳格さ」の

評価が高く、漁船では「職務分担明確さ」が高く、「合理的理解し易さ」と「能力活用」がやや高く、「ほめ方」と「金銭配分」がやや低かった。乗船中気になることは、共に家族が多く半数を超えており、外航船では天候と仕事のミス、漁船では体調と日本人との関係が次いでおり、若干異なっている。

以上の調査結果を総合的に見ると、船員の属性に関しては、漁船船員の混乗の5年後を想定すれば、両者ともよく似ていると言える。ただし外航は専門教育や見習いがあるために25歳未満の層が少ない。また日本人評価や心配事にしても作業内容と環境の違いによると見られるわずかな相違はあるが総じて似ている。

4. インドネシア人船員の背景

a. 都市化の進行

1970年代から都市は人口が年間3.9%増加し、肥大化し、各地の新興都市も膨張した。一方、伝統的中間都市は停滞していた。この人口流動には次のパターンがある。

- ①同一島内の農村から都市への移動
- ②ジャワ島を中心として、そこから新開発地への政策的な人口誘導
- ③中間都市への人口の吸引・誘導及び集中
- ④中間都市・伝統都市への移動とその後の都市への移動
- ⑤ジャカルタへの集中・移動

これらの移動は必ずしも工業化による移動ではなく、諸社会現象によるもので「不安定労働市場」の増大をもたらし、「原生的都市問題」を抱えることとなった。

インドネシアは多元主義のスローガンの

とおり、地理的、文化的、歴史的に多様であり、特にプリプミ（純インドネシア人）の内部における思想・信条の分裂及び葛藤があり、逆に非プリプミ（中国系住民）に対する同化主義は多元主義と矛盾するといった問題がある。アプリー（職業軍人）が中央・地方の主要ポストを占め、下部にプガワイ・ヌグリ（国家公務員）が組み込まれている。これらの官僚制による支配が分裂と葛藤の危険を封じて政治的統合を可能にしていた。しかしこれは人々のピエテート（敬虔な従属）を得ることによって、また、農村からプガワイ・ヌグリへ人材が送り続けられることによって維持されている。

文化的にも統一が図られ、共通語（インドネシア語）が採用されているが、地域語であるジャワ語やスンダ語の使用率の方が高く、家庭での使用率（1980年）はインドネシア語12%に対して、ジャワ語40%、スンダ語15%である。宗教的にも多様であり、ほとんどを占めるイスラム教にも、ラディカルな原理主義、敬虔なサントリ、イスラム化以前の伝統を含むアバンガンなどが混在している。したがって実際に行われているのは、一方でイスラムの教えを説きつつ、他方で伝統的神秘主義をも許容するといった、いわば複合的シンボルによる文化的統一である。

b. インドネシア農村の構造と変動

農村部では世帯の8割ほどが農業に従事しており、結婚からしばらくの間は親と同居し、3世代程の先祖墓を祀り、共通の先祖につながる全体的な血縁関連制の中にあるという意識をもつ。農家のほとんどが0.

4ha未満の零細農家で、貸し付け地の耕作もしている。農業は過剰人口の一部を吸収するにすぎず収入も生活の一部を保障するにすぎないので、未婚者は未就業者として滞留しており、ジョグジャカルタなどで不定期賃労働に就く機会が多い。農業では1,000ルピア/日、大工1,500ルピア/日、建築労働・運転手約3万ルピア/月、会社勤務約4万ルピア/月、公務員約5万ルピア/月、年金約7、8万ルピア/月、教員約10万ルピア/月などであり、多くの労働者は当時の日本人大学卒初任給の20～30分の1である（最近ではこの差がさらに大きくなっているようである）。

c. 中間都市の構造と変動

貧困層地区では露天商、建設作業、運輸、臨時職など、インフォーマル・セクターでの就労が半数を超え、多いところでは9割近くに達し、逆に中間層地区では、専門・管理職、事務職などフォーマル・セクターでの就労が多い。定着意識の指標となる生活満足度の調査から類型化した群の割合は、満足向上型1/3、満足低意欲型1/3、低満足高意欲型1/5、両低型1/3であり、半数以上が機会があれば転出や教育や転職の志向がある。

流入した都市住民の特性は、キャリア志向型は地方の町に住む公務員や軍人などの家庭出身者で高学歴を達成した人のフォーマル・セクター就労者を中心で、生活志向型は都市周辺の貧困な農村から溢れ出した農家の子供が既に都市にいる親戚や友人を頼りに職のあてもなく来てインフォーマル・セクターの職に就いている形が典型である。

参考資料

日本鯉鮪連合会：別冊「かつお、まぐろ」資料編 No3, 8、平成3, 9年

同：第9回まぐろ延縄漁業国際会議報告書、1997年

大日本水産会：平成8年度中小漁業経営調査報告書 遠洋まぐろ延縄漁業、平成9年

日本鯉鮪連合会：「かつお・まぐろ漁業における労働力確保のための基本対策」平成3年

同：「かつお・まぐろ漁業労働調査集計表」平成3, 9年

同：「遠洋まぐろ漁船外国人乗組員労働調査集計表」平成3, 8年

同：「かつお・まぐろ漁業における労働力確保のための基本対策」平成3年

宮城県：「宮城県統計年鑑」昭和50年～平成8年

気仙沼市：「気仙沼市統計書」昭和50年～平成8年

唐桑町：「唐桑町統計書」昭和55年、平成9年

同：「唐桑町の水産業」平成9年

日本鯉鮪連合会：「遠洋かつお・まぐろ漁船日本人乗組員労働調査統計、平成3, 9年

同：「船舶乗組員となった水産高等学校等の卒業生に関するアンケート集計結果」平成9年

気仙沼向洋高等学校：「学校要覧」平成3～10年

篠原：「船員職業に関する意識調査」海上労研、平成3年

篠原・青木：「混乗船の労働実態に関する調査報告書—混乗日本人—、海上労研、昭和63年、平成元年

青木・金崎：「混乗船における外国人船員の労務・安全衛生管理に関する調査研究報告書」、海上労研、平成4年

日本鯉鮪連合会：「遠洋鯉鮪漁船外国人乗組員労働調査集計表」平成8年

青木・マヒウオ, S.V「フィリピン船員と船舶管理会社（配乗担当者）からみた混乗船における労務管理課題」船主協会（海上労働科学研究会）、平成5年

古屋野正伍 編：「東南アジア都市化の研究」、アカデミア出版、1986

C インドネシア人船員の意識調査

1. 調査方法

調査票は、平成4年度に青木らが海上労研で行ったフィリピン人商船船員の意識調査、および翌年同氏が日本鯉鮪連合会でおこなったインドネシア人まぐろ漁船員の意識調査を踏襲した。ただし、日本人の印象や評価を省略した。これら調査票の主題は、出身地など給源情報、入職経路、マネジメント評価、船内生活評価、船員職業継続意識など、労務管理に役立つ情報の収集を目指している。

調査票調査は研究委員会であった提案にもとづいて追加したものであり、日本鯉鮪連合会の協力が得られたために実施できた。したがって、調査対象はJTOSが提携する現地のマンニング会社に登録する船員のうち、平成11年1月中旬から3月上旬までの間に、現地企業に雇用契約手続きで出社した船員である。全員記入を原則として回収し、225名の回答を得た。一部未記入の回収分を含め、全てを集計対象とした。

2. 調査結果

本調査結果（本文では今回の調査、表中ではI:H10と記す）について、既報のインドネシア人まぐろ漁船員調査（平成5年実施、本文では前回調査、表中ではI:H5と記す）とフィリピン人商船船員調査（平成4年実施、本文では商船調査、表中ではP:H4と記す）と同一または類似質問がある場合にはそれらと対照して比較検討する。表の頻度は行の合計に対するものである。

a. 本船の状況

本調査では、回答の偏りを避けるために、

船を特定する質問を設けなかった。そこで、本船の状況は、インドネシア乗組員数回答結果から、回答数×6／乗組員数規模の計算式によって、乗組員別回収規模を修正した隻数を推定し、その比率で表した。前回調査は船の実数の比率である。

① 操業海域

太平洋が2/3で中部がその半数近くを占め、大西洋、ケープタウン沖、オーストラリア沖がほぼ等しく1/4である(複数回答)。前回調査とはオーストラリア沖とニュージーランド沖とした質問の違いによる差の他はほぼ同様であり、わずかにケープタウン沖が多い。

② 乗下船地

乗船下船とも半数がホノルルで、他の乗船地はバリでの増加とケープタウンとラスパルマスで若干多くなった他は変わらない。調査期間は減船政策によって帰国船する船舶が多くなった特殊事情があり、ジャカルタ、シンガポール、カヤオが多かった。

③ 入港回数

一回の入港を中心に3回までが大半であり、入港しなかったのは16%で前回調査より1/2少なかった。

④ 日本人乗組員数

日本人乗組員数は、10～12人が半数を超え、前回調査の大半が17人前後であったのに比べ、6人ほど減少している。

表1 日本人乗組員数別頻度(%)

	-6	-8	-10	-12	-14	-16	17人-
I:H10	4.3	14.6	29.3	35.7	21.7	6.3	6.5
I:H5				14.8	28.7	56.6	

⑤ 外国人乗組員数

外国人(インドネシア人)乗組員数は、7人と11人付近にピークがあり、前回調査の3人前後に較べて4または8人ほど増えた船が多い。

表2 インドネシア乗組員数別頻度(%)

	-2	-4	-6	-8	-10	-12	13人-
I:H10	4.4	2.6	29.7	11.7	24.5	25.0	2.6
I:H5	26.8	50.4	22.8				

⑥ 全乗組員数

乗組員総数は19～22人で92%に達する。

b. 乗組員の基本属性

① 年齢階級

年齢構成は、25歳代が半数近くで、20歳代と30歳代が残りの半々を占める。前回調査より35歳以上が減少し、その分30歳代が増え、その他の分布は変わらない。この間に新たな入職者が多く加わっている。全体的に商船より5歳若い方に偏った分布をしている。

表3 年齢階級別度頻度(%)

年齢階級	20-	25-	30-	35-	40-
I:H10	22.2	44.8	29.0	3.2	0.9
I:H5	26	46	16	10	1
P:H4	8.3	23.3	34.0	20.3	11.8

② 出生地と現住所

出生地は、ジャワ島の西からジャカルタ市、バラト州、テンガ州、チモール州、で大部分を占め、セレベス島南西部のセラタンが多い。現住所は同様の傾向であるがジャカルタが増えている。その理由は約2割が出生地から移動しており、大部分がジャカルタへの移動だからである。

表4 出生地、現住所、移動状況別頻度(%)

島 州・都	JAWA			SULAWES		
	JAKARTA	BARAT	TENGAH	TIMUR	SELATAN	他
出生地	7.3	13.2	34.6	13.6	11.4	9.9
現住所	16.9	14.1	33.9	11.7	6.1	7.5
移動元	1.8	0.4	3.0	0.9	7.1	6.6
移動先	10.7	3.1	1.7	0.9	1.8	1.8

③ 日常語

日常語は、インドネシア語、ジャワ語がそれぞれ3割以上を占め、ダエラ語、スンダ語、マナド語、マダラ語が1割弱を占める。1980年にインドネシア語が16%だったという調査結果の2倍以上になっている。

表5 日常語別頻度(%)

INDONESIA	JAWA	DAERAH	SUNDA	他
39.6	33.3	8.2	6.8	11.1

④ 婚姻

既婚は、25歳代で半数弱、30歳代でほとんどになり、全体では54%である。全体では前回調査より既婚率が高い。商船よりは年齢が若い分だけ低い。

表6 年齢階級別婚姻状況(%)

年齢	既婚	未婚	人
20歳以上	16.3	83.7	49
25歳以上	46.9	53.1	98
30歳以上	89.0	11.0	73

(5) 兄弟数

兄弟数は、男兄弟2名が中心で、総数では4名前後であるが、ばらつきが大きい。

表7 兄弟数別頻度(%)

	-1	2-	4-	6人-
男兄弟	27.2	46.0	17.9	8.9
総兄弟数	5.8	30.9	31.4	21.8

⑥ 父親職業

父親の業種は、農業が最も多く半数近くを占め、公務員と商業がその半数ほどで次いでいる。漁業はその半分ほどであり、必ずしも多くない。

表8 父親職業別頻度(%)

農業	漁業	商業	建設・製造業	公務員	他
44.5	7.3	16.4	4.1	20.5	7.3

⑦ 学歴

学歴は高卒が半数近くで最も多いが、大学卒もその半数ほどいる。商船では、専門学校の欄には単科大学、大学の欄には総合大学とした。それはカレッジの理解が専門学校を含めていると思われるからである。商船では高卒後に何らかの教育を受けたものが多い。

表9 最終学歴別頻度(%)

	小・中学校	高校・専門学校	大学
I:H10	30.5	48.8	20.6
P:H4		92.6	11.3

c. 入職の背景と経路

① 船員関係者

身近に船員がいる人が大半であり、友人知人と親戚が多くそれぞれ3割を占め、次いで近隣者、妻の兄弟、自分の兄弟であり、祖父や父親の割合は少ない。前回調査に比べて自分の兄弟と友人が減り、妻の兄弟が増えた。商船に比べて友人が多く、兄弟と親戚は少ない。

② 初職

初職が船員は半数強であり、同一船種で

あったのが多い。漁業以外では公務員の割合が多い。21歳以上の割合が2/3であることから、船員以外の職歴を持つものが少なくない。

表10 初職の業種別頻度(%)

業種	農業	漁業	商業	建設・製造業	公務員	他
頻度(%)	8.1	58.8	8.1	2.3	1.8	20.8

表11 船員入職年齢別頻度(%)

年齢階級	-17	18-	21-	25-
I:H10	4.2	32.9	42.9	21.0
I:H5	8	21	55	16
P:H4	0.7	20.9	40.2	38.2

③ 契約したマンニング会社数と紹介者

契約会社数は外航では1~2社で2/3以上を占め、それ以上は漸減する。前回調査に較べて2社が多くなっている。紹介者は友人が大半で、個人的なつてを頼っていることが分かる。

表12 経験マンニング会社数別頻度(%)

会社数	1	2	3	4	5-
I:H10	37.2	37.8	14.3	3.6	9.2
I:H5	42	26	18	9	4
P:H4	33.9	29.4	19.0	9.7	8.0

表13 紹介者別頻度(%)

紹介者	友人	親戚	近隣者	学校	マンニング	他
頻度(%)	59.1	18.2	7.3	9.1	7.3	2.7

④ 船員教育

船員教育(3カ月以上)を受けた人は2割であり、実務での経歴が多い。海技免状を持つ人は1/4に達しており、教育を受けた人の他にも免状を持つ人がいることになる。前回調査、商船調査では3カ月以上のた。商船の海技免状は2級海技士以上の免状を漁船1種、3級海技士以下の免状を漁船

条件をつけなかったために今回より多かつた2種、通信などをその他の欄に記した。

表14 免状有無、免状種類別頻度(%)

	免状		免状種類		
	なし	所持	漁船1	漁船2	その他
I:H10	74.4	25.6	2.0	10.5	8.0
P:H4	54.0	46.0	(5.2)	(35.0)	(5.3)

() は2級海技士以上と3級海技士以下に分類

d. 就労と生活

① 契約と乗船の期間

契約期間は年号の記載がないことから、終了との差から推定した。乗船期間も同様であることから、来社した時期を3月として、乗船時期からそれまで乗船したとする推定である。ともにばらつきが大きい。減船調整手続きで一斉帰国する時期にあった事情の影響がある。

② 混乗回数と職種

日本人との混乗回数は、ばらつきが大きく、5回以上になる割合が半数近くになっている。前回調査に較べて回数が増えて、ばらつきも大きくなってきている。商船は前回調査と同様の傾向であり多くなかった。それは他国籍船の混乗経験が半数近く持っていたことから、日本船へ移動して間もない人が多かったことを示している。職種は甲板員が大半であるが、機関員も1割以上を占めるに至っている。

③ 乗船希望

将来は、できるだけ長く乗船を希望する人が大半であり、商船と同様であった。継続して乗船する希望者が同一船を希望するのは、できるだけ長くと当分を合わせて回

答者の2/3以上であり前回の1/2より多いが、無回答が多かったことを考慮する必要がある。商船は同一船と同社船を合わせた数であり、大きな割合となっている。

表15 同船希望別度数頻度(%)

	同船	他船	他・無回答
I:H10	38.7	16.7	44.6
I:H5	49	44	7
P:H4	(80.6)	(10.6)	8.7

()は同一会社、他会社の分類

④ 将来の希望

将来の希望は、まぐろ漁船員の継続が半数近くを占め、事業を興すが4割で農地の購入は1割弱である。

表31 将来希望別頻度(%)

鮪船継続	別漁船	事業	農地購入	他
46.0	0.5	38.0	9.4	6.1

e. 就労と生活の評価

① 労務管理に関する評価

労務管理については全て良い評価をしている。なかでも契約や人間関係や乗船全体についての評価はよい。そのなかで比較すると報酬の公平、居室、収入がわずかに良くない評価がある。

将来同じ船を希望する群とそうでない群とを比較すると、前者は全般に良い評価をするが、統計的に有意な差は食事内容のみであった。統計的に有意とはいえないが、報酬の公平さも差が小さくはなかった。

各調査結果と比較すると、全体では、インドネシア人の人間関係、前回調査は役割分担で良い評価であった。商船では入港間隔、収入、役割分担、日本人の人間関係がよかった。よくないのは報酬の公平で、い

ずれの調査もそうであった。食事は他の調査では良くないが今回は比較的良かった。同一船に続けて乗りたいか他船を希望するかに分けたときの差は、今回は報酬の公平、収入、食事が大きかったが、前回調査では入港間隔と報酬であった。商船では食事、役割分担、仕事指導で差が大きかった。

表17 労務管理評価平均値

	全体	同船希望	他船希望
契約説明	1.84	1.95	2.06
契約実行	1.97	2.10	1.94
操業海域	1.99	2.02	2.11
居室施設	2.15	2.20	2.46
入港間隔	2.02	1.99	2.17
報酬公平	2.20	2.17	2.51
収入金額	2.14	2.17	2.43
食事内容	2.09	2.13	2.49
役割分担	2.06	2.12	2.32
仕事指導	2.07	2.13	2.32
日人関係	1.98	2.05	2.20
外人関係	1.79	1.77	1.83
乗船全体	1.98	2.03	2.20

表18 各調査の同船乗船希望有無別、労務管理評価平均値

	インドネシア人		フィリピン人		
	(H10)		(H5)		(H4)
	同船	他船	同船	他船	
契約説明	1.95	2.06			
契約実行	2.10	1.94	2.1	2.2	
操業海域	2.02	2.11	2.4	2.5	
居室施設	2.20	2.46	2.2	2.4	1.9 2.2
入港間隔	1.99	2.17	2.3	2.6	1.9 2.3
報酬公平	2.17	2.51	2.6	2.6	2.2 2.6
収入金額	2.17	2.43	2.4	2.8	2.0 2.4
食事内容	2.13	2.49	2.6	2.7	2.3 2.9
役割分担	2.12	2.32	1.8	1.8	1.9 2.5
仕事指導	2.13	2.32	2.2	2.4	2.2 3.0
日人関係	2.05	2.20	2.2	2.4	1.9 2.5
外人関係	1.77	1.83			
乗船全体	2.03	2.20			

② 船内生活と就労の評価

困ったことや良かったことなどの評価は、仕事達成、楽しさ、指示理解、気が滅入ることが多くないといった評価が良く、疲労、荒天、家族の心配、意志疎通が比較的良い評価が多くなかった。将来同じ船を希望する群とそうでない群とを比較すると、前者は、疲労、気が滅入ることが少ないという評価が良かった。

表19 マイナス感情の評価平均値

	全体	同船	他船
家族心配	2.52	2.62	2.57
体調心配	2.16	2.15	2.26
*楽しい事	1.79	1.64	1.79
*指示理解	1.82	1.64	1.60
*仕事達成	1.63	1.56	1.33
荒天辛い	2.70	2.77	3.03
技術上達	2.12	2.10	2.26
疲労困憊	2.88	2.85	3.34
意志疎通	2.36	2.34	2.31
怒り感情	2.19	2.22	2.11
気が滅入	1.91	1.78	2.31

(注) *: 調査票では逆スケール、表では小さい方がマイナス評価

f. 属性と就労・生活評価の関係

質問と回答内容から、スケールによる回答はそのまま5段階、量や質の程度を順序化できる項目項目については3段階、できないものは2種の群に分けたカテゴリーとし、互いの相関をもとめた。

以下に統計的に有意な相関があった項目の関係を整理して述べるが、あくまでも比較的そうであるだろうという確率的な関係であることに留意されたい。

① 属性相関

年齢は、婚姻と船員入職年齢と強い相関がある。若年者ほど入職年齢が若く、初職から船員が多い。また、兄弟が減少し、高学歴化と船員教育を受ける傾向にある。日常語は既婚者はインドネシア語やその他使用がやや多い。婚姻では、年齢と同様の関連をもっており、年齢の傾向と重複している。高学歴は船員教育と海技免状と関連があり、若く未婚者が多い。船員入職年齢では、若年者ほど若い時期が多く、マンニング社数は少なく、海技免状所持者が多い。

② 属性と就労

若年者ほど乗船期間が長く、インドネシア人船員が多い船に乗り、混乗回数が少ない。若年者、未婚者、高学歴者ほどインドネシア人船員数が多く乗組員総数が少ない船に乗っている。兄弟数が多い人ほど継続乗船志向がある。船員教育を受けた人、若年で船員になったものほど乗船期間が長い。関係したマンニング会社数が多い人ほど契約期間は短く、寄港回数が多い。海技免状所有者ほど他の船に移る志向を持っている。

③ 属性とマネジメント評価

属性と評価の相関は統計的に有意な項目は少なく、わずかに兄弟数が多いグループで契約の説明が良くないとか乗船全体の評価が低いこと、身近に船員関係者がいない人がインドネシア人乗組員間の関係が良い評価をしているが解釈は難しい。

④ 属性と船内就労・生活

若年者ほど技術上達と意志疎通が低い評価である。インドネシア語またはジャワ語使用群が疲労の訴えが低い。若年者及び未

婚者ほど技術上達の評価が低い。高学歴ほど家族心配や疲労の評価が悪い。船員教育を受けた人ほど楽しさ、仕事達成が高い評価である。マンニング会社経験が多い人ほど、仕事達成評価が高く、荒天の辛さの訴えが少ない。海技免状所有者は家族心配と荒天辛さ評価低い。

g. 就労条件と就労・生活評価の関係

① 就労条件と就労条件の相関

混乗回数が多いほどインドネシア人船員および総乗組員数が少なく、同一船乗船の志向が高くない。契約期間が長いほど乗船期間が長く、インドネシア人船員と総乗組員数が多く、同一船乗船の志向が高くない。乗船期間は契約期間と同じ傾向であるが、同一船志向との関係はない。日本人船員数とインドネシア人船員数とは反対の強い関係がある。インドネシア人船員が多いほど、混乗回数が少なく、契約期間と乗船期間が長く、日本人船員が少なく、総乗組員数が多い。総乗組員数が多い場合には同一船志向が低い。継続乗船と同一船志向とは正の相関である。

② 就労条件とマネジメント評価

混乗回数が多いほど収入満足、契約期間の長さ、操業海域および居室満足、日本人船員の少なさとインドネシア人の人間関係満足は、全て正の関係である。総乗組員数が多い船では、多くの項目で不満と弱い正の相関がある。乗船継続志向が低いことと、居室、入港間隔、報酬公平さ、収入、乗船全体の不満と関係がある。同一船志向では、居室、報酬公平さ、収入、食事内容と関係がある。

③ 就労条件と生活就労

混乗回数の多さは楽しさ少ないが、技術上達と意志疎通困難でないとの関係あり、契約期間や乗船期間が長いことは、体調や技術多くの評価で良い方に関連している。日本人の多さは意志疎通困難さを低くしている。逆にインドネシア人船員の多さは、指示理解、技術上達、意志疎通の困難さに関連している。継続乗船志向しない群は心配事、仕事、荒天、心理面でマイナス評価が高い。同一船非志向群も疲労や気が滅入る傾向を示している。

h. マネジメントと船内就労・生活評価

① マネジメントと生活評価

多くの面で正の相関が見られる。特に契約実行と体調心配、入港間隔と荒天および意志疎通、報酬の公平と疲労、収入と荒天・技術・意志疎通・気が滅入る、食事と疲労、役割分担と意志疎通、仕事指示と疲労・意志疎通・気が滅入る、日本人との関係と荒天・疲労、乗船全体と意志疎通の関連が比較的強い。

② 就労と生活評価相関

ほとんど全ての対に関連性があるが、楽しさ、指示理解、仕事達成は他との相関がないか、一部で逆の関係になっている。質問票で尺度の向きを逆にしたが（ただし集計上は高得点ほどマイナス評価に転換）、このことを無視した回答態度の混入が指摘できる。

相関係数が0.5以上の強い関係は、技術上達困難と気が滅入るが3対、荒天の辛さが2対、意志疎通と怒りが1対である。

i. 自由回答の傾向

自由記述回答を生活、文化、職業、人間に関する表現に分解すると、それぞれ20、20、32、21種に要約できた。これらをそれぞれの分類について7、8、7、5項目に集約した。その内容と頻度は表44のとおりである。

大分類の頻度では、文化に関するものが他の2倍程度であり、日本語ができたことと外国を見て知った経験が良かった印象となっている。海を見たり大きな魚を見たこと、外国人と接したことなど、新しい経験を喜んでいる。これらのことは30歳未満で顕著である。ただし外国人を理解できたとする者は年齢が高いほど多くなっており、日本人の気質が良きにしろ悪きにしろ次第に理解されている。経験の蓄積、規律や時間厳守の重要性を身につけたことを強調している。

次いで多いのは人間に関する分類で、多くの知人や友人を得たことを喜んでいる。そのなかには日本人とするものも多い。そして乗船が楽しかったこと、コミュニケーションができたことなどを具体的に記すものもある。このような傾向は若い方で強い。

第三は職業に関する分類で、漁労技術が最も多く、釣りに関する具体的な技術と魚をさばいて商品化する技術を身につけたことを強調するものが多かった。これら職業に関する記述は30歳以上で多い。

生活に関することがらは、大波の脅威や寒さの体験が印象深かったとしたものが多かった。これは年齢と共に減少している。日本食の経験や収入生活の満足を記すものもあった。

回答された内容のほとんどはプラス評価を述べており、今後も乗船を希望してマンニング会社にアピールする内容であった。これはアンケート回収がマンニング会社であったことから必然であり、ここでは何が良いこととして意識化されているかが理解できる。ただし転船希望を表明したり、人によって違うといった間接的表現で不満を表すものも極わずかだっていた。

表22 自由記述回答の概要 (n、%)

大分類	小分類	年齢			全体	
		20歳代	25歳代	30歳代		
生活	生活習慣	9.1	4.3	5.9	5.9	
	船内生活	6.8	0.0	4.4	2.9	
	荒天寒さ	13.6	12.0	5.9	10.3	
	健康体調	2.3	4.3	1.5	2.9	
	叱責	0.0	1.1	5.9	2.5	
	収入生活	6.8	5.4	1.5	4.4	
	船の比較	0.0	5.4	1.5	2.9	
	生活合計	38.6	32.5	26.6	31.9	
	文化	日本語	38.6	32.6	33.8	34.3
		外国経験	36.4	33.7	25.0	31.4
		経験蓄積	13.6	4.3	2.9	5.9
外人交際		2.3	5.4	5.9	4.9	
規律		4.5	4.3	5.9	4.9	
魚と海		6.8	7.6	4.4	6.4	
外人理解		2.3	6.5	10.3	6.9	
空旅経験		4.5	0.0	4.4	2.5	
文化合計	109.0	94.4	92.6	97.1		
職業	漁労技術	15.9	22.8	26.5	22.5	
	キャリー	6.8	6.5	8.8	7.4	
	機器操作	4.5	3.3	2.9	3.4	
	仕事ぶり	6.8	2.2	4.4	3.9	
	適性	0.0	2.2	2.9	2.0	
	漁労興味	0.0	1.1	4.4	2.0	
	契約期間	0.0	1.1	2.9	1.5	
	職業合計	34.0	39.2	52.8	42.6	
人間	知人友人	20.5	26.1	14.7	21.1	
	忍耐頑張	9.1	5.4	1.5	4.9	
	楽しさ	18.2	12.0	17.6	15.2	
	誇り自立	2.3	4.3	1.5	2.9	
	人間交流	6.8	8.7	10.3	8.8	
	人間合計	56.9	56.5	45.6	52.9	
全体合計	238.6	222.8	217.6	224.5		

3. 意識調査結果のまとめ

経済水域の規定や労働力から我が国の国際化の一環としてとらえ、その巧拙が業界の存亡を左右する、あるいは我が国の水産業が国際協力で果たす役割の大きさから国際化を進めるべき段階にあり、まぐろ漁船については一定程度の評価がなされている。

外航船はマル・シップ以前からF O C船で混乗が進められ、制度が完備したときには既に混乗乗組員比率がそれを超えていた。まぐろ漁船では、業界がマンニング会社を運営して統制がとれた配乗をおこなっている。すでに外国人比率が40%に達する船がほとんどであるが、ヒヤリングで聞かれたようにまだ採算割れをしているものもあるようである。したがって外国人比率の増加は外航船のように増すことは十分予想される。現状は、外国人比率においても、外国人の年齢・職種において、あるいは社会情勢において、外航船の10~15年前の段階にあるようである。

一方、外航船でも同様であるが、途上国船員の技術指導、船舶管理や労務管理など、あるいは高度な技術や日本の事情に適した技術の提供には、外国人がその要求に応えきれない部分が多分にあり、将来ともその能力は日本人の熟練者に頼らざるを得ないことから、国際化と同時に日本人技術者の育成も重要である。

外航船のフィリピン人船員との混乗が進展期にあった昭和60年代に日本人の意識を調査した結果、外国人との混乗を受け入れる姿勢があったが、仕事能力不足の不満

や意志疎通ミスが多く聞かれた。まぐろ漁船では、若手船員が不足する中で、単純労働を補佐する仕事から徐々に補充したために、そしてその分の手当割り増しを受けていることもあり、トラブルを抑制してきた。

インドネシアでは、かつては漁業労働は「漁民にはなるな」といわれる過酷な労働とみられ、借金などで余儀なくされた人が乗ったが、最近では、高卒が受入条件となっていることから、学歴も上がり、乗船後にホテルマンになる人など多彩で流入の様相が変化するとみられる。このような背景として、ジャワ島に土地が無いことや「生活志向上昇型」があることなどが考えられる。日本人との学歴逆転現象の軋轢や、地域毎に、あるいは知人づてにまとまって乗船することによる地域間の軋轢などが考えられる。例えば、セレベス島出身者は航海に長けていて気性が強いといったこと、あるいはかつては漁民が多く乗ったが、最近農業出身者も多く、我慢強いと評価されることなどは、まぐろ漁船への入職、現場での生活や仕事ぶりとの関係が深いと考えられる。

ここ数年の経験で日本とインドネシアの収入比較では、その後の日本の経済成長とインドネシアの停滞があり、数年前には、ほぼ2倍の開きを生じていた。おおよそ公務員は日本人大学卒初任給の1/10以下、農業で1/50ほどとされていた。それに対してまぐろ漁船員の平均年収は約95万円（月あたり700~1,100シンガポール\$）で、公務員の数倍の高給を得ている。しかし、高給を得ても再乗船時には金をもたない人があるの

で用途が不明である。身内の生活費、相互扶助の文化による振る舞いなどの可能性が考えられる。

外航船において、混乗の当初はフィリピン人は単純労働の担い手でしかなく、出稼ぎ的船員が多かったが、そのスキル上昇のために研修所を設けリピータが増え、一方で職員養成も増して、商船船員の技能集団としての社会的階層が形成の可能性が指摘されている。この過程で文化摩擦や地域間軋轢は少しずつ相互理解や船内集団の原理に吸収されたりしてきた。互いに生活、文化、技能をよく知り、日本人にとっては日本人同士で行ってきた仕事と生活の仕方はそのままでは無効であること、フィリピン人にとっては技能と誠実さの向上が期待されていることが理解されてきた。それに対しては、経験や上記のような資料や調査が有効であった。特にフィリピン人を理解する上で、調査に協力された現地研究者、現地との情報交換する船会社、現地マンニング会社の相互協力は有意義であった。

前回調査では、まぐろ漁船員で体調の心配が多いので、適性は重要な問題であった。また、人間関係への心配が多かった。漁労長の一人が強調していたとおり、平等な関わり、人間としての関わり、挨拶など基本的態度などが人間関係で大切という指摘は、長期寝食を共にする船内社会では特に重要なことのように見える。

今回の調査では労務管理に関する評価は前回調査結果や商船より全て良い。先に触れたように減船対策の影響、マンニング会社に提出する気遣い、相談した形跡が見え

る回答に配慮する必要があるが、質問項目間の回答ウェイトの比較などは有効である。特に良かったのは、契約や人間関係に関することであり、前回調査であまりよくなかった人間関係が改善されつつある。

フィリピン人船員の意識調査では仕事上のコミュニケーションの評価が悪く、仕事のミスや人間関係を心配していた。前回調査では、まぐろ漁船でも同様であったが、日本人との関係と体調・健康への不安には大きな差があった。したがって外国人船員の船内就労に関する評価は、総じて外航船と漁船とは同じような状況であるが、まぐろ漁船では体調や人間関係といった生活面の問題、長期乗船する中での肉体労働、まだ外国人の方が少ない人間関係での気遣いなどによる影響が大きく、それらに対する工夫を要する。

長く乗船したいと答えた者が大半で、同じ船を望むのがそうでない場合の2倍以上で前回の半々に比べて多かった。ただし無回答が多いので、減船で乗れる船が減る懸念か下位質問とした質問型式によるか判断できないので、前回同様多い可能性もある。次回に同じ船を望むかどうかで比較すると、他の船を望む者では食事と報酬の公平さで評価が悪かったが、前回も同様でそれに比べてこの傾向は緩和している。

自由回答では具体的に身につけた作業、特に魚の処理を記す者が、特に30歳以上で多かった。続けて乗船するためには技能を身につける必要性を感じており、魚の処理が重要と考えている。抽象的だが、日本船であるいは日本人と働いたことがよいキャ

リアーで誇りに感じているといった表現もある。

以上のように、人間関係は改善方向にあり、日本人の規律と仕事に対する責任感を見習おうとしており、個別作業を身につけようとしている。このように前向きになるかどうかは、本人の努力はもとよりマンニング会社など関係者の指導が効いていると想像される。商船でも、マンニング会社の担当者が、日本人は潔癖で嘘を極端に嫌うので、たとえ失敗でもきちんと報告すること、そうすればその誠実さを逆に評価するなど説明して、次第にフィリピン人の日本人理解が深化した経験があったからである。ただしこのような場合、日本人の対応も重要で、以前は失敗も多く、人間関係の評価が低かった。前回調査で人間関係評価が低かったのはこのようなことが行き渡っていなかったためとみられる。聞き取り調査で元漁労長が述べていたように、仕事がよくできたときには誉めることが大切、といったような人間関係への配慮が指導されているが、実際に行動することが重要でその効果も明らかである。

参考資料（各表の P:H4, I:H5）

・青木・金崎：「混乗船における外国人船員の労務・安全衛生管理に関する調査研究報告書」

海上労研、平成4年

・日本鯉鮪連合会：「遠洋まぐろ漁船外国人乗組員労働調査集計表」平成8年

C 鮪漁業船員と関係者の聞き取り調査

1. 調査方法

まぐろ漁船員の主な給源地である気仙沼地区と東京において延べ3回にわたって、まぐろ漁業関係者のイヤリング調査を実施した。期日、場所、調査対象は以下のとおりである。

第一回；

平成9年9月30日に漁業会社3社の社長2名と漁業会社専務2名を対象に宮城県北部鯉鮪漁業協同組合会議室と漁業会社事務室で行った。

第二回；

平成10年3月27日～30日に、唐桑町の民宿で漁労長経験者3名と元唐桑町会議員1名、また宮城県北部鯉鮪会館と麴町海事センタービルでまぐろ漁業団体職員3名を対象に調査を行った。

第三回；

平成11年3月24日～26日に気仙沼向洋高校で高校教諭1名、気仙沼市役所で気仙沼市水産課職員2名、唐桑町役場で唐桑町役場職員2名と漁業協同組合職員1名を対象に調査を行った。

2. 鮪漁業船員と関係者の

聞き取り調査のまとめ

a. まぐろ漁船員の環境

気仙沼、唐桑両地域での漁業従事者数の減少は著しい。最近5年間で2割の減少は就業者全体の減少より多く、第三次産業を中心とした他業種への転職および流出があった。しかも遠洋まぐろ延縄漁船の減船があり、多くの離職者が出る見込みである。保護者が漁船員になることへ反対する割合は

半数近くおり、都市との違いが大きい。この漁船離れは東北で著しく、主な給源地でない地域での減少は比較的小さい。高校卒業者の就職率は減少し、水産高校卒業者の漁業離れも進行している。特に漁船員の師弟の減少があったが、「漁業科」から「海洋情報科」あるいは「製造科」から「産業経済科」への転換によって漁船員の師弟の増加は、漁業への進路を避けていた結果と見られる。

このような状況になった原因としてほとんどのヒヤリング対象者は、かつて高給であったが陸上の仕事の収入と差が縮まったこと、きつい仕事であること、乗船が長期化したことをあげている。特に陸上の第三者はそれを強調するが、元漁労長は職業の選択肢が増えたこともあげている。近年、収入は少なくとも定職に就かないいわゆるフリーターや劣悪な環境で海外協力にあたる青年があることをみると、単に収入だけの問題とは言えない。その背景を元漁労長のヒヤリングに注目して考えてみる。

平地が少なく、さらに分家によって零細な土地所有となり、他地域との交流がしにくい地域にあった唐桑地域では、漁業が生計の大半を占めていた。戦前・戦中は、青年と父親は沿岸で鰹漁と延縄漁、子供は烏賊漁、婦人と祖父はウニやアワビなどの浅海の漁をして家族ぐるみで仕事をした。それは子供を含め全体が海での仕事を身近に感じ、漁の展開に興味を抱かせることとなると同時に家庭での役割意識を育んできた。したがって海に出ることが自然で特別な意識もなく漁船員になった。遠洋での操

業が多くなり、給与で生活費が充足することによって、子どもや主婦が海に出る機会が減少してきた。その結果、海での仕事の身近さや愛着が薄れ、一方でテレビの普及や交通の発達があって、他の職業生活に向かわず情報が多くなっていた。まぐろ漁船で高収入を得た漁船員は、子息にさらにそれを続けることより彼らの希望をかなえる方を選んできたという見方ができる。この見方からすると、単に高収入の魅力で船員になるという目は、よく船員から聞かれるように、世間の船員職業に対する評価が低いという不満に結びつくことになる。

元水産高校で、モータークルーザーでの実習やダイビングなどで海に触れるようにしていることや、水産業に何とか関心をもってもらおうと実施している子供の海洋体験などに希望者が多いといったことは、必ずしも船員職業に結びつかなくとも、これまで圧倒的に都会からの情報を受け身的に得ていた若年者が直に体験して情報を得る貴重な機会である。このことが海洋環境、水産資源、船員職業などに対する世間の目を肥やすことになるであろう。それによってかえって評価が悪くなるような船員職業生活であっては優秀な後継者は望むべくもない。

b. 地域社会と船員職業

まぐろ漁船員の主な給源地であった唐桑地域は、船員が人口の1/3近く占めていたが、次第に若年の入職が減って都会へ移動しており、年齢別人口の比率は40歳未満と40歳以上75歳未満の比は約2:3になっている。ちょうど船員人口の割合だけ減ったこ

とになり、戦後支えてきた生活基盤から離れた結果といえる。これから20年ほどは高齢化社会が進行し続けるが、その間にさらに若者が住もうとしなくなれば、それは一層進行し長期化する。現状は裕福な船員退職者が多いが、次第にそうでない年金生活者も増える。行政もこの対処のために、当面は第三次産業が増えていることから水産と観光事業を結びつけた振興策を模索している。

橋本らは、過疎地域の問題で深刻なことは若年者減で将来には地域社会が維持できない恐れであるとしており、それを防ぐには、これまでの道路を中心としたハードの対策ではなく、ソフトの対策が重要と指摘している。例えば道路の整備は、本質的に持つ都市の吸引力による流れを一層速めることになる。都市の価値観で対抗すればするほど都市に吸引されることになるので、都市とは違った価値観を大切にすることがあるというのである。例えば、きれいな自然、人間関係の緊密さなどの価値を都会の人に提供し対価を得ることで収入にも若者の生き甲斐にもなる。これを担う人材がもっとも重要であるとしている。

農業後継者問題でも、家族、資産、収入など多くの問題が検討され、数々の農業政策が行われたが、このようなタテ系列の政策浸透より、根深く底流をなすヨコ系列すなわちムラの構成員や親族の情報交換が動かす部分が大きく、現実的対応として自然に、家族では若い夫婦の尊重、資産継承の優遇、若者の遊学などが行われるようになった。さらに今後活力を持つ方向性として、

内山は「現代故郷喪失(コミュニティ喪失)時代においては、故郷再生と自然復権とを都市消費者と手を組んで実現しようとしているメガポリス・ファーマーを生み出している」ことに注目している。

唐桑地域の船員について考えてみると、後継者の急激な落ち込みは、地元の大人及び漁船船員からの情報(ヨコ系列)が拍車をかけた可能性が考えられる。先に触れた高齢化と若年者減少の地域問題との関連で船員後継者について考えてみると、投資効果が望めないハードの整備より、自然と歴史と人材を生かすことの重要性が指摘できる。例えば、海で生きた歴史とそれを担った沿岸漁民と船員の生活を見直し、現代における生き方を見出すことは、唐桑地域にしかできないかもしれない。

c. 漁業経営環境の変容

沿岸鯉漁で資本蓄積した船主は、収益のよいまぐろ漁業に転換し、設備を大型化して遠方の操業を推進した。それは流通に力のあった漁船船主から商業資本の経営者の増加、そしてその拡大をもたらした。その結果、漁船員は専門化するとともに高収入となった。しかし一方で釣獲率の減少、経済水域増大に伴い、操業の長期化と収入の伸び悩みとなった。まぐろ漁業で先行した地域では都市近郊の漁船員が減少して地方の船員の流入を促し、全体として船員不足を来すようになった。その一時期、船内の集団の不安定さによるトラブルも発生し、まぐろ漁船のイメージを低下させるものもみられた。さらに近年では、若手船員不足と国際競争力から外国人船員との混乗

を進め、まぐろ漁船のイメージは一層変化
した。保護者の意識が将来性や安定性を重
視し、漁船員になることへ反対する傾向が
特に主要な漁船員出身地域に強くなった。

世界の水産資源を維持しようとする動き
が活発で、日本が率先して減船対策を実施
した。近く各国とも同調する見込みであり、
これまで減少した釣獲率と供給過剰気味で
低迷した市場価格を回復させ、経営の安定
を目指している。同時に、まぐろ漁業が国
際協力の役割を果たすことによって、水産
資源の有効な活用について理解が得られる
ことから、外国人と共同した漁労を一層進
めようとしている。

最近、業界では、このような状況に対し
て、日本鯉鮪漁業協同組合連合会（以下、
日本鯉鮪連合会）を中心に将来を見据えた
幹部船員確保対策を推進することとなっ
た。その目的は、国際協力の現場で指導的
立場になり得る実務者としての幹部船員の
育成であり、技術指導能力、船内労務管理
能力の向上を目指し、人材を確保する待遇
改善を提唱している。こうした業界の取り
組みに、先に記した地域再生の動きが現れ
たときに、まぐろ漁船員の職業生活は新た
な展開を始めるだろうと期待される。

参考資料

- ・ 古屋野正伍 編：「東南アジア都市化の研究」、アカデミア出版、1986
- ・ 佐竹五六：「国際化時代の日本水産業と海外漁業協力」成山堂書店、平成9年
- ・ 青木・マヒウオ、「フィリピン船員と船舶管理会社（配乗担当者）からみた混乗船における労務管理課題」船主協会（海上労働科学研究会）、平成5年
- ・ 橋本、大森：「過疎地域のルネッサンス」ぎ

ようせい、1994

- ・ 内山政照：「日本農村の社会問題」筑波書房、1990
- ・ 日本鯉鮪連合会：「幹部船員確保問題検討作業部会報告書」平成10年

（本稿は「混乗鮪漁船員就労実態の調査に
関する調査第2年度第一部 混乗鮪漁船員
就労実態の調査」執筆担当：村山義夫の要
約である。）