

IV-1 混乗鮪漁船員就労実態に関する調査

第一部 (2年計画、第1年度)

目次

A	はじめに	59
B	調査内容と方法	
1.	まぐろ漁業と混乗船員の資料調査	59
2.	船員給源地の地域調査	60
C	調査結果	
1.	まぐろ漁業と船員の現状	60
2.	混乗船の現状	62
3.	インドネシア地域調査資料	63
4.	気仙沼地域の資料調査	65
5.	若年者の職業意識と船員職業	66
6.	気仙沼地域のヒヤリング調査	67
D	若干の考察	
1.	インドネシア事情	69
2.	混乗船	70
3.	まぐろ漁船員の将来	72

A はじめに

本調査研究は、熟練した日本人船員に未熟練の外国人船員が増加したことによる船内作業と生活の変化を知ること、そして一方で、混乗船の船員供給の将来見通しの参考になる資料を得るという二つの要求のもとに開始されることとなった。以前に、外航船においてもこのような要求があり、日本人と外国人についての二種の調査を実施した。その当時、日本人船員は外国人を未熟と感じた不満が多かったが、その後指示の仕方や外国人の理解が進み、また外国人の努力もあって、次第に改善の方向へ向か

っている。外国人船員供給についても、外国人の船員職業評価が徐々に変化して、出稼ぎ的職業感から技能職としてみる傾向が、職種の拡大に応じて形成され、技術移転が進行してきた。一方日本人船員は、不況の中での採用控えがあり、技術の伝承を懸念する声があがったのに対して、広いキャリア開発などの取り組みと安定した採用努力を進め、現在では日本の商船隊を維持できる見通しを持ってきた。

このような外航船の経験をみたとき、一つには外国人と仕事をしていく上で必要な外国人を理解するための資料、もう一つは今後の日本人まぐろ漁業を担う船員の確保のための資料の収集が有意義と考えられる。

B 調査の内容と方法

1. まぐろ漁業と混乗船員の資料調査

かつお・まぐろ漁業では昭和50年代から船員が不足しはじめ、船員の確保対策のために日本鯷鮪漁業協同組合連合会（以下、日本鯷鮪連合会）を中心に各種の調査が行われた。それらの資料から現在の就労状況と船員事情、まぐろ漁業をとりまく環境についての概要を把握する。

まぐろ漁船混乗外国人船員の大半を占めるインドネシア人の生活、文化と経済の実態について資料収集と文献調査を行い、インドネシアの労働移動の現状、船員職業求

職者の地域社会環境と生活環境、求職者の職業意識、入職経路、配乗などに参考となる資料を得る。資料に基づき、インドネシア人船員の背景と船内集団運営、技術移転について質問紙調査をする場合の必要事項を検討する。

2. 船員給源地の地域調査

まぐろ漁船員の半数近くは宮城県出身で、そのほとんどが気仙沼地域（唐桑町など気仙沼市の隣接地域を含む）に居住しており、また多くの漁業経営者があり、当地域はまぐろ漁船の就労と船員事情を検討する上で重要な位置を占める。そこで、気仙沼市と唐桑町の統計資料からまぐろ漁業従事者の背景に関する資料を収集する。そして、まぐろ漁業関係者、漁船員とその経験者および地元の関係者に対する聞き取り調査によって、まぐろ漁船員の就労の実態、船員の確保維持に関する資料収集を行う。

C 調査結果

1. まぐろ漁業と船員の現状

a. まぐろ漁業の現状

我が国の刺身向け冷凍、生鮮まぐろ市場への供給は、355.2千トンと138.5千トンであり、そのうち国内供給は全体の半分強である。我が国では刺身向けまぐろは全まぐろ類漁獲高の68.2%を占め、まぐろ漁の大

半が刺身向けである。刺身向けまぐろのうち、冷凍が全体の71.9%（我が国供給分でも73%）を占めており、遠洋まぐろ延縄漁業が重要な位置を占めていることが分かる（図1）。

我が国の刺身まぐろ市場の国別供給量は日本が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。我が国の遠洋以外を含めたまぐろ延縄漁船隻数は、1981～82年に大幅な減少とそれ以降の近海漁船を中心にした減少で、1981年当時の半数近くになっている。

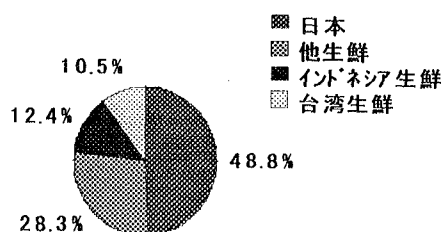


図1 日本市場の冷凍、生鮮刺身まぐろ国別供給

日本船の経費で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（表1）。

表1 船費の内訳（平成7年、単位：%）

経費率	燃料費	他材料費	給与	他労務費	修繕費	他経費	償却	販売	利息	管理
パチ・キハク	10.6	14.6	26.4	9.5	6.3	7.6	8.8	3.4	6.6	6.3
汁・鮪	8.1	18.2	27.2	8.9	5.6	7.8	10.0	2.8	6.6	4.8
大西洋	7.0	16.9	28.4	8.6	6.0	9.1	10.5	3.9	5.6	4.1

<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、「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年より）

b. まぐろ漁船員の現状

まぐろ漁船では若年者の入職が減少し、年齢構成は年々高齢化しており、そのために25歳台を中心に外国人労働者の配乗が進

められている(図2)。次第に外国人乗組員数が増し、多くが混乗率40%に近づいている(表2)。

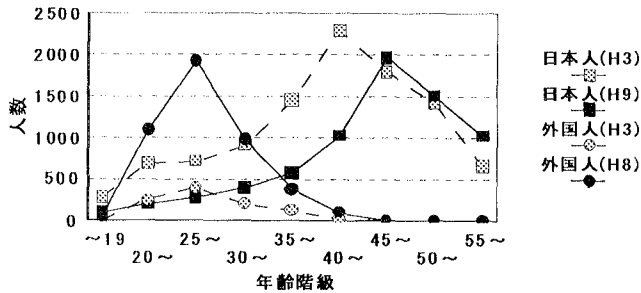


図2 まぐろ漁船員の年齢構成

(日本人 H3年度 575隻、H9年度404隻調査)

(外国人 H3年度 554隻、H9年度501隻調査)、

ただし、H8、H9年度数はH3年度隻数に換算した推定値

表2 外国人乗組員数別構成 (%)
1隻あたり人数

年度	0	1~	5~	7~	調査対象
H3	43.9	46.4	10.6	0.9	(1,038人/554隻)
H8	1.8	5.0	20.6	72.6	(4,095人/501隻)

外国人を求人し斡旋するために、日本鯉鯨連合会はインドネシアにジャパン・ツナ・オーシャン・サプライ株式会社(略称、JTOS)を経営している。他に個人経営のマンニング会社がある。それらの斡旋の割合は約2:1である(表3)。

操業パターンは船あるいは漁労長によって異なり、多くの種類がある。漁場の範囲を小さくして短期で水揚げするケースと、洋上補給を受けながら長期航海して遠隔地

の漁場を季節毎に変わるケースがある。いずれも1年を超える長期航海となっている。

表3 マンニング会社の扱い数 (%)

雇用経路	JTOS	他会社	調査対象数
年 H3	77.1	22.9	(1,039人/554隻)
度 H8	61.7	38.3	(3,997人/501隻)

<以上、参考資料>

(日本鯉鯨連合会:「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、「かつお・まぐろ漁業労働調査集計表」平成3,9年、「遠洋鯉鯨漁船外国人乗組員労働調査集計表」平成3,8年)

2. 混乗船の現状

a. 外航船混乗初期の日本人船員の状況

調査の分析対象はマルシップ46隻、外国籍船（主にFOC船）96隻に乗船する654人から回答を得た。

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。総じて混乗を消極的ながら肯定的な受け入れ態度であり、能力評価やトラブルの原因、不快感情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。

<参考資料>

（篠原・青木：「混乗船の労働実態に関する調査研究」海上労研、平成元年）

b. 混乗外国人の意識

外航商船のフィリピン人船員と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二種の調査が行われた。回答は、外航船は155隻の2,868名、まぐろ漁船は153隻の262名から回答を得られた。全体として日本船に対する評価がよく、特に日本

人船員の仕事に関して高い評価をしていた。ただし、文化の尊重やコミュニケーションについては高い評価とは言えない（表4）。

表4 仕事管理への評価スコア

内 容	外航	漁船
職務分担明確さ	1.95	1.82
合理的指示命令	2.26	2.28
教え方うまさ	1.99	2.29
ほめ方うまさ	2.35	2.76
説明のうまさ	2.52	2.26
金銭配分	2.37	2.72
合理的理解し易さ	2.52	2.19
日本人の職務能力	1.95	2.22
能力活用十分さ	2.45	2.19
仕事管理の厳密さ	2.07	2.24

（5段階評価、スコアが小さいほど肯定的）

また、質問項目に対する回答と自由記述内容が異なり、記述回答では問題点の指摘も多く見られた。その内容と対処法を分類すると、混乗開始ご間もないときは、ミスや人間関係の問題が多く、日本人が自己内部で処理している場合と、どうしようもない場合には強制下船による対処となっていた（表5）。

表5 トラブルの内容と対処のパターン

<対処の特定化程度が高いトラブル>

- ・個人的トラブル → 強制下船
- ・仕事上のミス・失敗 → 自己解決
- ・文化ギャップ → 自己解決

<2、3の対処に特定化するトラブル>

- ・グループ間の対立 → 未決、強制下船、話し合い
- ・金銭トラブル → 説得、話し合い、船外の第三者解決
- ・ケガ・病気 → 自己下船または強制下船
- ・意志疎通トラブル → 自己解決、話し合い、未決
- ・相手国クルーの仕事能力 → 指導・教育自己解決
- ・日本人クルーのチームワーク → 割り切る、話し合い、未決
- ・スケジュール・乗船期間 → 船外の第三者解決、自己解決

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（表6）。

表 6 乗船中気になること(%, 3択)

内 容	外航	漁船
家族のこと	64	56
体調・健康	21	44
食事	22	29
コミュニケーション	17	6
日本人との関係	25	40
同僚との関係	14	8
仕事上のミス	28	13
船内設備	8	18
天候	33	10
乗船そのもの	3	12
その他	7	1

<参考資料>

（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：「遠洋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）

3. インドネシア地域調査資料

現在、大半の外国人まぐる漁船員であるインドネシア人の職業について理解する上で注目される社会現象を、古屋野正伍 編「東南アジア都市化の研究」（1986）から探る。

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。この間の人口流動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、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。

農村部では世帯の8割ほどが農業に従事しており、多くが居住地の出身者で、結婚からしばらくの間は親と同居しており、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、過剰農村人口を温存することとなり、他の就業は避けられない。農外就業機会は少なく、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。中間都市は、生活費が安く教育機関が豊富であったため、高等

教育を受けに全国から若者が集まり、その後多くは帰省するか都市に移動する。また、貧困層ほど近隣からの農村出身者の移動が多く、出生地から直接移住する場合がほとんどで、移住を支援する人がおり、農村で仕事の機会がないプッシュ要因と職を紹介されたというようなプル要因が重なり合っている。

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指向がある。下層と中間層と上層階級、旧住民と新住民、インドネシア人と中国人の間に対立があるが、仲間意識（カンボンのムラ原理）、イスラム教原理、新住民の旧住民への同化、中国人の旧住民への同化が社会解体を避けてきた。一方で富の偏り、西欧文化の流入、宗教や政治意識の先鋭化によって社会は動き出している。

都心部ではそれ以上大量の流入を受け入れ難い状況となり、次第に周辺部に溢れ出て、さらにその第二、第三世代の自然増が起こっている。都市住民のほとんどが小規模経営の就業者である。流入した都市住民の特性を移動動機と就いた職業の関係で見ると、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・セクター就業者が中心で、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（表7）。

移住類型と学歴の関係を見ると、中卒以下では圧倒的に生活志向停滞型で、高卒以上では生活志向上昇型とキャリア志向型がほとんどであり、それらの比は1対2で、高卒と大卒の差があまりない（表8）。

表 7 転入契機類型別の現在職業別構成比 (%)

	フォーマル・セクター	インフォーマル・セクター	その他	不明	計	全体
キャリア志向型	82.4	10.3	7.4		100.0	30.9
生活志向型	26.8	48.0	23.6	1.6	100.0	55.9
その他	44.8	20.7	34.5		100.0	13.2
計	46.4	32.7	20.0	0.9	100.0	100.0

表 8 移住類型別の学歴構成比 (%)

	中卒以下	高卒	アカデミ、大学卒	計	全体
キャリア志向型	1.5	45.6	52.9	100.0	30.9
生活志向上昇型	55.3	19.1	25.5	100.0	21.4
生活志向停滞型	91.2	5.9	2.9	100.0	30.9
その他	51.4	21.6	27.6	100.0	16.8
計	49.1	23.6	27.3	100.0	100.0

<参考資料> (古屋野正伍 編：「東南アジア都市化の研究」、1986)

4. 気仙沼地域の資料調査

a. 気仙沼市の人口動態

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）をから年間600人ほど減少している。漁業従事者数は年間百人ほど減少し、最近さらに著しくなって就業者全体の2割弱から年間150人ほどずつ減少して1割になっている（図3）。

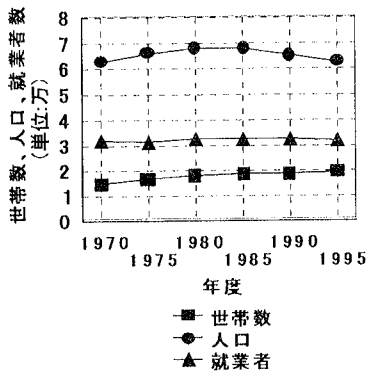


図3 気仙沼市の人口動態

高校卒業生数は若干減少し、その就職率は昭和60年に43.7%、平成2年に44.9%であったが、平成7年には34%に急減し、最近、教育期間の長期化が進んでいる。

年齢構成の変化についてみると、中高年者の増加が著しく、昭和60年に30歳以上の人口が減少し、その子供世代の減少を加えて全体としての減少となっている。また当時20歳代で市外にあった人口が戻らずに少ないままとなっており、その子供世代の5歳未満の減少も加わっている。したがって、核家族化が進み、世帯数は変わらないが、別居して流出するケースも多く人口減につながっていると推定される（図4）。

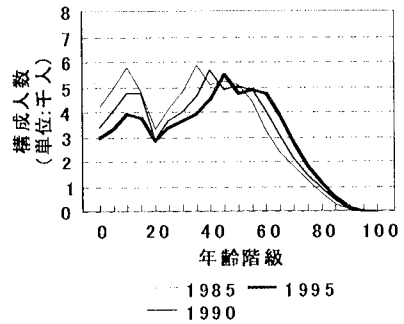


図4 気仙沼住民の年齢構成

<参考資料>

（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）

b. 唐桑町の人口動態

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。就業者数は昭和50年からの5年間で平成年度になってからの5年間の減少が大きく、この間を含む25年間で漁業従事者は、就業者全体の1/2から1/4に半減した（図5）。

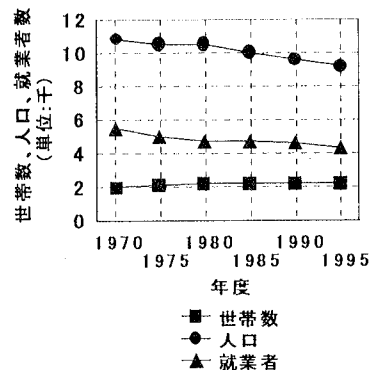


図5 唐桑町の人口動態

唐桑町の漁船員は昭和55年の多い時期は1,650人で、人口の16%、就業者の32%、

漁業従事者の70%を占めていた。当時4歳 人口の相当数を占めていると推定される以上の船員は、現在では年金生活者となり、（表9）。

表 9 唐桑町の漁船員（昭和55年）

職種	漁労長	船長	航海士	機関長	機関士	通信士	一般船員	合計
人数	125	123	104	135	122	124	917	1,650

注) 漁業従事者2,330の70.8%、世帯数2,210の74.7%（ただし複数のケースある）

<参考資料>

（唐桑町：「唐桑町統計書」昭和55年）

5. 船員職業と若年者の職業意識

a. まぐろ漁船員数と入職状況

出身地別人数は、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（表10）。

表14 出身地別鮪漁船員数（%）

出身地	年 度	
	H3	H9
宮 城	37.0	41.6
高 知	11.5	6.4
鹿児島	11.2	9.6
岩 手	10.9	9.7
静 岡	4.4	5.8
青 森	3.5	4.4
神奈川	2.7	3.2
その他	18.8	19.3
合計%	100.0	100.0
対象人数	10,155	4,756

水産系高校卒業者のかつお・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（表11）。

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12）。

表 11 出身学校地別乗船者数

出身学校地	年 度		
	S62	H3	H8
宮 城	55	25	4
高 知	6	1	5
鹿児島	11	8	4
岩 手	46	15	7
静 岡	10	4	7
青 森	30	10	2
神奈川	7	7	7
長 崎	30	3	11
その他	159	81	105
合計人数	354	154	152

注) かつおを含む

表 12 鮪漁船員の雇用経路別構成比（%）

雇用経路	年 度	
	H 3	H 9
船 主	29.6	24.9
漁労長	23.5	15.5
乗組員	5.1	4.5
取引先縁故知人	33.4	44.2
学校養成所	2.5	2.9
船主団体	2.6	0.3
その他	3.3	7.7

<参考資料>

（日本鯉鮪連合：「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、
「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）

b. 気仙沼水産高校（向洋高校）の現状

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子息の入学が増えたことは、それまでの減少が大学等への進学増加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による効果であろう。

<参考資料>

（気仙沼向洋高等学校：「学校要覧」平成3～8年）

c. 若者の職業意識

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割を満たない。この傾向は地域差がない。気仙沼では生徒の就職地の地元志向は高校生になると増して半数を超える（表13）。

表 13 兄弟関係 (%)

続柄	長男	次男	三男以上
気仙沼	70.9	25.6	3.5
川崎	78.1	20.5	1.4

船員職業選択には気仙沼で4割が反対で、都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（表14）。

表14 子供の漁船員志向への態度 (%)

地域	態度			
	賛成	本人次第	反対	
気仙沼	父親	12.2	46.9	40.8
	母親	4.1	54.1	41.9
川崎	父親	8.5	69.5	22.0
	母親	6.2	64.6	29.2

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。

<参考資料>

（篠原：「船員職業に関する意識調査」海上労研、平成3年より）

6. 気仙沼地域でのヒヤリング調査

a. 船主の聞き取り調査

場所：宮城県北部鯉鮪漁業協同組合会議室と漁業会社事務室

期日：平成9年9月30日、平成10年3月27日

対象：合計3社から漁業会社社長2名と漁業会社専務2名

気仙沼は回船問屋があつて商業活動を通じて築き上げた資本が大きくなり、借金が増えて経営困難になった船主の船を引き受けたり、漁船を買収して漁業に進出した。基地操業や母船操業などを開始し、さらに堅実な経営が求められるようになった。一回の出漁期間が長くなるにつれて水揚げ回数が減り資金繰りが難しくなった。1隻の年間水揚げが3億円を割ると採算ベースに達しない。台湾船の経費は2億円で、水揚げと見合っている。日本船では、4割（1億）を船員費が占め、それを半分にしたとしても台湾船との競争は厳しい。餌などの「しこみ」などで経費を節減や陸上の多角

経営などに取り組んでいる。

操業が長くなり、回航要員以外を外地从空路帰国を実施せざるを得ない。乗組員収入と旅費を確保するためには、混乗を要するが、現状ではそれに見合わない。船員数が多い会社は特に船員確保が難しく、求人難と採算から外国人を少しずつ次第に増してきた。混乗は必要に応じて徐々に進んだので特別なトラブルを聞いていない。技術的には指揮するスタッフがしっかりしていれば、作業員で保守や運転は可能である。

80年代は沿岸、近海漁業から遠洋漁業への乗り換えや地元水産高から入職があったが、先発の三崎や焼津は都会の需要が多く80年代には求人難が生じ当地から一部が流し出し、当地でも、後追的に、若年者の漁業離れがおこっている。代替船建造を見合わせたときの乗組員や、作業員として雇い入れた外国人によって、この窮状をしのいできた。まぐろ漁業の労働環境に適応するには、生育期に培われる漁業への身近さなどが重要のようである。

b. 漁労長の聞き取り調査

期日：平成10年3月28日、29日

場所：唐桑町の民宿

対象：漁労長経験者3名、元唐桑町会議員1名、漁労長長男1名

調査対象者は、戦中の前半世代（A氏）と後半世代（B氏）、戦後世代（C氏）の漁労長3者である。

A氏は、いろいろの漁の経験があったために、戦後の最初から気仙沼の船主の初代のまぐろ漁船漁労長となった。最初から漁はうまくいき、次第に北米まで行き今では信じられないほどの豊漁や荒天などいろん

な経験をした。その後、順次大型船ができ、ミナミマグロの開拓もした。

B氏は、戦後まもなく親戚とまぐろ漁船に乗り、まぐろ船が増えて35歳で漁労長になった。前半は北洋で多く操業し、その後、南鮪の開拓を先輩と行ってきた。

C氏は、兄弟が多く戦中に疲弊した漁村の長子として、家計のために中卒と同時に遠洋に進出するまぐろ漁船に乗り、当時最も若く、27歳で船長から漁労長になった。先輩はよく面倒みてくれたし、良い乗組員と巡り会えたことがよかった。今でも仲間から沖の話の聞くと体がうずく。もう一度漁に出てみたい。

かつては獲れるほど早く帰港できたが、125ト級で-37度の冷凍が出始め、大型化して船に一杯にするのに航海が延び、転載が始まるといくら獲っても帰れず、1年以上になった。漁場では有力な漁労長を中心に集団操業が増えた。

混乗を開始した頃は、ペルー人またはペルー人とインドネシア人との混合であった。国柄が出て両国人の間で苦労したこともあった。その後JTOSからのインドネシア人のみとした。当初はトレーニングセンターがなかったため、初乗船から漁場までの10日間に縄の結び方と餌付けなど簡単なことを教え、3ヶ月で簡単な作業の戦力になった。基本的な作業をマスターしたら、魚の処理作業の手伝いをさせ、表面を痛めない商品知識を教えた。教えられたことは丁寧にする。1年たてば甲板員として一人前になる。冷凍手伝いもできるし、誉めてやると気持ちよくやる、できたら誉めることが大事だ。インドネシア人で日本語を理解するリーダー

一が出るので、それを通じて皆に説明させる。よく働いたら帰国時に自分の裁量分の手土産をもたすが、量的には少しでも心遣いに喜ぶようだ。手土産を渡せない場合には渡せない理由を説明したときもある。

外国人との対応では、日本人クルーの意見がバラバラだとだめだということを日本人にも言い聞かせて、作業も休憩も一緒にするとか、平等に対等な人間として扱う、同じ人というスタンスが一番大事であることを理解してもらっていた。外国人同士が言い争ってトラブルになりかけたとき双方ブリッジに呼んで公平に言い聞かせて納めたこともある。外国人リーダーを掌握し、それを通じて作業と意志疎通を図るが、外国人同士でもリーダーを認め合っている。言葉が通じ、経験も多い人がリーダーになる。

かつては子供は親の資産を受け継ぐ慣わしであったが、現代は場所もこだわらなくなった。若者の意識は昭和53年以降さらに変わり、今では仙台を中心に考えているようだ。まぐろ漁船に乗った同級生からは結婚していないとか、同級生は船内でいつまでも一番年下で大変といった話を聞く。長距離トラックや宅配便の運転手など手軽に入れる職種も多く、入職時には収入などを比較できる。

昔この地域は、和船で漁をする家がほとんどで、子供の時から海で手伝った。戦後まもなくまでは、付近の海は透明で底が見え、岩場には昆布が鬱そうとしており、海で生計をたてるために、若者は遠洋、中高年と婦人（樗つかい）は浅海の漁をするのが普通だった。子供の頃は沿岸でうに、あ

わび、こんぶ、いか（子供の仕事）、かつお漁をしていた。

D 若干の考察

1. インドネシア事情

a. 地域と社会階層

インドネシアは島々に独自の生活様式と文化がありその多元性を包括する統一と急速な開発を強い政治力と官僚制で進めた。その結果、都市は巨大化し農村は停滞する中で社会階層が分化し、種々の歪みが生じている。公務員と大土地農業を営む農村の富裕層と零細農家または小作農で農外就労を余儀なくされる貧困層が形成され、未就労若年者を抱える事態が生じている。一方、都市では農村部または中間都市から流入した貧困層が次世代を増加させ、大量の貧困世帯を都市周辺に抱えることとなった。

このような状況でありながら社会秩序が維持される背景には、親族関係での強いつながりや宗教的精神による相互扶助、村や種々の社会的組織が制度的に組み込まれた共同体がある。しかし次第にこれが薄れたり硬直した運営になり、他方、西欧的情報や消費物質が増加して、この伝統的精神性は揺らぎつつある。

b. 移動の種類と生活

インドネシア独立後の軍事政権、官僚制の強化、教育改革によって、農村部から地方の町の教育に人口移動が始まり、高等教育を充実した中間都市への人口流入が急増した。さらに開発政策によって、教育を受けた人と農村の生活困窮者が都市へと移動した。前者は軍人、公務員、教員などの公職、あるいは資本導入して始められた企業

などフォーマル・セクターへの移動であり、後者は親族や知人をたよりに露天商、ベチャドライバー、手伝いさんなどインフォーマル・セクターへの移動である。

このような移動の動機をキャリア志向型と生活志向型に分けると、前者はほとんどがフォーマル・セクターであるが、後者は半分ほどがインフォーマル・セクターであり、フォーマル・セクターでも必ずしも生活を十分満足させないことが伺える。移動動機と学歴とはある程度関係があるが、高卒でもキャリア志向型は半数近くおり、一方、大卒でもより高い生活レベルへの志向（生活志向上昇型）が1/4で高卒とあまり変わらないというように、キャリア志向か生活志向かは個人の意識の違いによっているといえる。ただし生活維持のための動機（生活志向停滞型）は圧倒的に中卒者が多い。

収入においては、キャリア志向型、生活志向上昇型、生活志向停滞型は、月当たり10万ルピアずつレベルが異なる。大卒と高卒の5割をしめるキャリア志向型で20～50万ルピア/月が36%、50万ルピア/月以上は23%、全体で15%であり、大卒でも半分以上はこれに達しないレベルである。ただし、聞き取り調査による現金収入は公務員で5万ルピア/月とされていることから、他に何らかの収入が加わっているか、回答に不正確さが含まれている可能性がある。

c. 流動化する社会情勢

開発政策によって経済が活性化しているが、多くは外国資本の導入による産業であり、一方で自国主義を掲げて規制しているので、必ずしも効率的な産業化が進んでい

るとはいえず、増える都市人口を産業労働に吸収し得ていない。一方、官僚制が優先する社会階層に入るべく教育意欲が高まり、高等教育を受ける者が多くなるにしたがって、その道も狭いものとなり、有力者との縁故が必要になる。

経済活動においては、古くから中国系資本が大きな役割を占め、それが政治的権力を後押ししながら進んできた。多くの都市周辺住民は、その労働者または消費者として、貧困生活を送るなかで、貧富の差に対する確執を生んできた。

このように教育の普及、官僚制の硬直化と経済活動の停滞、社会階層の分化は住民の生活と意識に様々のコンフリクトを生じさせている。最近の経済改革の要求、大統領辞任、各種政党の台頭は、この状況の打開を目指していると理解される。

大局的に見ると、フィリピンでもそうであったように、後発開発途上国は強権による統一と開発によってある程度安定すると、人口増に追いつくために力を入れた教育水準の上昇がおこり、民主化が進行し、同時に権力の退廃も生じて、改革の要求が強まるといった、一般的流れと理解される。したがって今後、政治の安定と経済の発達によって新たなステップに踏み込むことになるであろう。そのときに相互扶助など伝統的精神性の行方はどうなるかまだ知ることはできない。

2. 混乗船

a. 国際化と混乗の進捗

漁業も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るといわれ、まぐろ漁船については一定程度の評価がなされている（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）。外航船はマル・シップ以前からFOC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・経験回数において、あるいは社会情勢において、外航船の10～15年前を進んでいるようである。

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（佐竹、平成9年）。

b. 日本・インドネシア船員の意識

外航船のフィリピン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るが、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、単純労働に必要な分を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、トラブルを克服してきた。

フィリピン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に心配していた。まぐろ漁船でこの傾向は同様であるが、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。

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、学歴がある人や、乗船後にホテルマンになる人など多彩で高卒が受入条件となっていることから、流入の様相が変化するとみられる。ジャワ島に土地が無い背景や「生活志向上昇型」の流入などが考えられる。日本人との学歴逆転現象の軋轢や、地域毎に、あるいは多くはないが兄弟づてにまとまって乗船することが多く、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、現在では当時のほぼ2倍の開きを生じている。すなわち公務員は日本人大学卒初任給の1/10以下、農業で1/50ほどとみている。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。

c. 混乗船の船内マネジメント

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（青木・マヒウォ、「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）。

インドネシアでは小舟に乗って自信がでたら遠洋に出るようであるが、斡旋の際に、水産高校卒も座学だけでは受け入れず、実習後受け入れるようにするなど、漁船へ適応できるかが吟味される。しかし、高給の魅力で健康診断での不正などもあるようである。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る。また、人間関係への心配が多い。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なのである。

3. まぐろ漁船員の将来

a. 人口動態から見た若者の進路の変容

気仙沼、唐桑両地区では世帯数のわずかな減少と人口の減少が続いており、若い家庭が減少し、子どもが減少している。そのほかに就業年齢層の流出も続いている。就業者数の減少はわずかであるが、最近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、他業種への転職および流出があったと推定される。このことは漁業の衰退を印象づけていることであろう。

一方、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る。「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が見られたことは、進学率の増加より、漁船への進路を避けていた結果と見られる。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。

農村問題の研究で、人口の減少率の半分ほどの割合で未婚率が増加する、あるいは増加が著しくても未婚率が高まるという指摘から（内山政照：「日本農村の社会問題」筑波書房、1990）、人口の不安定化は様々の影響をもたらすといえる。あるいは人口の変化は種々の要因の結果見られるということから、漁業地域での人口変動と環境要因あるいは影響の研究は今後の特に若者の動向を知る上で重要である。

b. 地域社会と職業観との関係

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、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。戦後次第に遠洋での漁が多くなり、父親との距離が増すとともに給与生活となり、生活費が充足することによって、また沿岸で事業の養殖業が始まることによって、子どもや主婦の海での漁の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たと推定される。

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し部分が大きく（内山、1990）、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。

おそらく漁業でも、船員の主要給源地の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。もしこの転換を帰すならば、新しい意味の地域再生が重要な課題と考えられる。

c. 漁業経営環境の変容

沿岸鰹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。鮪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多い。

最近、業界では、このような状況に対して、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（日本鯉鮪連合：「幹部船員確保問題検討作業部会報告書」平成10年）。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、まぐる漁船員の職業生活は新たな展開を始めだろうと期待される。

（本稿は「混乗鮪漁船員就労実態の調査に関する調査－第1年度（I）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。）