

IV-2 混乗漁船員の就労実態に関する調査 第二部 (2年計画、第1年度)

目次

A はじめに	75
B 調査の概要	76
C 漁船への外国人乗組員の導入経緯と 問題点	
1. 外国人船員導入経緯の概要	76
2. 200海里以降の漁船乗組員の動向	80
3. 外国人労働力の導入形態と賃金	82
4. 外国人労働力導入をめぐる問題点	84
D 報告書の概要	85

A はじめに

本研究は、近年日本の漁業において増加している混乗船の乗組員の就労の実態等について調査研究を進め、斯界に参考資料として提供することを目的に、平成9年度を初年度として始めたものである。

実施に当たっては、委員会を組織し、そこでの討議を踏まえて次のような調査を展開した。すなわち商船における混乗船に関するこれまでの様々な調査、研究の成果を参考にしながら、主として混乗漁船に関する歴史、制度、実情など基礎的資料の収集および関係業界団体、全日海、船主、混乗船経験者などへの聴き取り調査を行って取りまとめた。

結果の概要は次の通りである。

混乗漁船の乗組員集団が、集団としての成果を挙げるためには、日本人の漁労長などの一部の幹部船員の努力だけでは困難であり、それらの努力を効果あるものにする

ためには、外部からの支援が必要である。その支援の内容はさまざまなものがあるが、効果的な支援を実現する上で急がなければならないこととして、次の7点をあげることができる。

第一は、漁業における混乗問題の全体像をきちんと把握し整理し関係者で共有できるようにすることである。すなわち、本報告書の第A章にあるような整理を一層進めることである。

第二は、混乗船における実際の労働や生活の実態に関する知見を関係者で共有できるようにすることである。その一部は本報告書の第D章に記載されているが、まだまだ極めて情報不足の状態、今後もこうした努力を継続する必要がある。

第三は、混乗の相手国の乗組員の雇用等に関する情報を収集整理し関係者で共有できるようにすることである。これまでも若干の報告があるが、この相手国の状況に関してきちんと整理されているものは少ない。本報告書の第B章に記載したインドネシアのマンニングに関する記述に例をみるように、さまざまな相手国について調査研究して、知見を蓄積し共有することは極めて重要でありかつ必要なことである。

第四は、外国人船員の教育訓練の実態に関する知見を蓄積し関係者で共有することである。既に若干の報告はあるが極めて不十分で、早い機会にきちんとした現地調査をする必要がある。このような情報が実際

の混乗船の現場で非常に有用であることは、商船の例からも明らかなことである。

第五は、実際に日本人乗組員との混乗を経験した外国人船員が、混乗をどのように受け止め、評価しているのか、本人はもとより家族に対しても時間をかけて面接して知見を得て関係者で共有することである。これらの知見は混乗船の現場におけるさまざまな面で有用であり、とりわけ良好な人間関係を実現する上で重要な情報である。同時に経営情報としても有用である。

第六は、漁業労働の具体的内容が業種によって大きく異なることを考えれば、「漁業における混乗」と一括りにすることは危険であって、業種毎の特徴や問題点とその対策を明らかにしていく必要がある。その一端が本報告書の第C章である。

第七は、他の水産国がどのような混乗を導入しているのか、今後どのように展開させようとしているのかについての知見を収集し関係者で共有することである。国際競争が激化している漁業では他国の実態は無視できないことである。

これらの7点についてきちんとした調査研究を実施して、知見を収集し関係者で共有できるようにすれば、現場の乗組員に対してはもとより、経営サイドおよびさらには関係行政機関を支援する大きな力になることは明らかである。われわれも、その一助になるように、関係者の協力のもとに努力を続けていきたいと考えている。

B 調査の概要

漁船における混乗化が進行して、日本人のみで行われていた従来の船内作業の役割

分担、及び仕事の進め方が変化して来ている。船内生活も文化・習慣が異なる者同士の共同生活になっている。これらを支障なく行うには、適切なる労務管理が求められるとともに、現場においての円滑なコミュニケーション、及び適切な就労環境が重要になっている。そこで、混乗漁船における就労の実態を調査して、混乗漁船の関わる課題を検討して行くための基礎的資料を得ることを目的とする。

調査は、混乗をしている日本人漁船員と混乗漁船の経営者、及び混乗漁船についての情報や知識を持っている関係者を対象に行い、今年度は海船協方式といわれる混乗船が主体になっている。

混乗漁船については、これまで体系的な調査研究が行われてこなかった。そこで、調査研究の初年度にあたる今年度は、手始めとして既存の資料・文献調査と混乗経験船員、混乗船経営者、及び労働組合役員、漁業者団体関係者からの聴き取り調査を行った。

C 漁船への外国人乗組員の導入経緯と問題点

1. 外国人船員導入経緯の概要

経済の国際化には、人（＝労働力）、物（＝商品）、金（＝資本）が国境を越えて流動し、国際的に有機的に結合するとともに、定着していく形態がある。日本の漁業は、漁場をめぐる国際交渉を始めとして、海外出漁及び海外合弁などの資本の進出形態とともに、輸入水産物の増加にみられる水産物商品の海外からの流入など、物（商品）及び金（資本）の分野で早い時期から市

場の開放体制の中に組み込まれていた。残された分野は、単純労働を含めた人（労働力）の国際化（市場開放）だけとなっている。

ここで言う労働力の国際化は外国人労働力の国内市場への自由な参入であり、他の輸入商品と同様に国内市場での受け入れをもって国際（開放）化ということになるが、わが国の労働政策は、日本国籍を有しない外国人の単純労働分野での就労を、戦後一貫して認めてこなかった。

しかし、80年代以降の円高の進行によって国際的にも豊となった日本人は、特に若年労働力を中心として土木、建設業に飲食店といった就労条件や就業環境が劣悪な現場作業に就労しなくなっていった。これらの現業分野の労働を、観光ビザで入国したアジア系外国人たちが不法を承知で就労するケースが多くなったのは周知のところである。

漁船労働の分野においても、80年代後半期から海外に操業基地を持ち、公海及び外国水域で操業する遠洋漁船で、外国人乗組員を乗船させて漁業生産を行う混乗形態が数多く出現するものとなった。日本漁船で外国人乗組員との混乗が増加していった背景に、1978年に世界の海洋秩序が200海里の「新海洋時代」となり、自国水域に入漁する漁船の相手国から当該国民を乗船させることを義務づけるなどの協定が結ばれるケースが多くなっていったことなどがある。こうした入漁協定や、海外漁場で操業することから、外国人乗組員との混乗が実態として漁船では進行するようになっていった側面が強いものと考えられる。

日本船籍の漁船や商船などの船舶は、日本国籍を有し、日本国が発給する船員手帳を受給した船員だけが乗船できるものと、原則ではなっている。しかし商船の分野においては、運航経費を低く抑え国際競争力を強めるために、船会社が所有する船舶の船籍を、税法や諸規制が緩やかなパナマやギリシャといった海運国に移した上で、その船を用船する「便宜置籍船」方式が海運先進国であるアメリカで行われ出し、それがヨーロッパを始め日本の海運先進国で次第に普及していった。また、パナマなどの海運国にアメリカや日本の船会社が100%出資した海運会社（ペーパーカンパニー）を設立し、船体だけをその海運会社に用船として出し、用船先の基準で乗組員を乗船させた上で、アメリカや日本の船会社が再度用船し直す「フラッグ・アウト」（日本船では「マルシップ」と称する）方式などが盛んに行われるようになっていった。こうした「便宜置籍船」や「フラッグアウト」化した船舶では、船長、機関長及び航海士・機関士などの運航資格を持つ幹部船員は自国の船員で、その下で働く甲板員や機関員などの部員はフィリピンや韓国などの外国人乗組員が占めているのである。これらの方式は、日本の外航船や近海船の海運業界においても取り入れられ、今日では一般的な運航形態となっている。

漁船では、これら「便宜置籍船」や「マルシップ」は「漁業法」や「外国人漁業の規制に関する法律」など日本の法律や諸規制と抵触する部分も多く、行政サイドにはわかに認めるものではなかった。しかし、遠洋マグロ延縄や大型イカ釣漁業の業界で

は、漁場が地球の裏側まで拡大していったことから操業期間が1年を越える長期航海となったり、漁獲した漁獲物を操業漁船で国内に持ち帰っていたのでは経営効率が悪いことから、漁獲物だけを冷凍運搬船に外地で積み替え内地に搬入させることを制度的に認められるようになる（これを仲積みという）。漁獲物の仲積みに使用する冷凍運搬船が「便宜置籍船」や「マルシップ」であることが多く、こうした点から漁船での「便宜置籍船」や「マルシップ」による運航が検討される切っ掛けと言われている。遠洋マグロ延縄業界や大型イカ釣業界では、冷凍運搬船で行われているこれら「便宜置籍船」や「マルシップ」の運航形態を漁船自体の運航に適用されるように働きかけを強め、実施される段階に来ている。

漁船による「便宜置籍船」や「マルシップ」方式での外国人乗組員の混乗形態は、日本漁船では最も新しい方式であるが、日本の遠洋漁船で混乗形態が実態として進行していった経緯をみておくことにする。

高度経済成長期以降の1970年代になると、釣獲率の低下により航海日数を1年半以上に長期化させていった遠洋マグロ延縄漁船で外国人乗組員を乗船させる漁船が出現する。これらの漁船では、病気などで途中下船する日本人乗組員の代替要員に外国人乗組員を便宜的に乗船させることが常態化していくという形で、外国人乗組員の混乗化が実態として進行していった。この様に実態が先行する中で、1990年の4月から外国人乗組員の日本漁船への乗船を追認するように認められるようになっていった。

1990年4月に官（運輸省・水産庁）・労

（全日本海員組合・全国漁船労働組合同盟）・使（大日本水産会と関係漁業者団体）の三者により「海外漁業船員労使協議会」（＝略称「海船協」）を発足させて、外国人乗組員を一定の比率以内（現在の混乗率は40%を上限としているが、発足当時は25%であった）で雇入れることとなる。

外国人乗組員を日本漁船に乗船させて船内労働にて従事させる初めての制度的な枠組みが、ここで言うところの「海船協」方法である。しかし、今日ではこの「海船協」方式以外の方法においても、外国人乗組員が日本漁船に乗り込んで操業している形態がある。その一つが、先に見た「マルシップ」方式における混乗形態である。それ以外にも、外国人への漁業研修を目的とした「漁業研修」制度がある。

ここで若干、「漁業研修」制度について見ておくことにする。「漁業研修」制度はもともと国際協力事業団（JICA）や海外漁業協力財団（OFCF）によって、漁業研修や漁船での乗船実習が行われていた。当初は、研修生派遣国の漁業リーダーを育てるという意味合いから日本国内で研修が行われ、研修受講後は直ちに帰国して祖国での漁業の振興に当たるというものであった。研修制度としては外国人研修生を受け入れていた国際研修協力機構（JITCO）が窓口となって、平成5年から地方自治体が行う漁業研修制度によって、外国人の漁業研修を行うこととなった。平成7年度からは、陸上の他産業の研修と同様の公的評価システムが取り入れることとなった。公的評価システムの導入により、座学や乗船実習等の研修を終えた研修生は、技能評価試験に合格

すると期限を付けて報酬を受けながら技能実習が行えるものとなる。技能評価試験に合格した研修生は、実際に報酬を得ながら乗船実習 (on the job training) できるので、実質的に雇用船員と変わらず賃金を得ての労働が行われることになる。この研修制度による漁業研修生の受け入れは、海外操業をしない近海マグロ延縄漁船や近海カツオ一本釣漁船、サンマ棒受網漁船等で実施されている。

「海船協」方式以外の方法で、外国人乗組員を日本の漁船に乗船させる制度的な枠組みとしては、ここでみてきた「漁業研修」制度と「マルシップ」方式がある。

ここで、「海船協」が受け入れた外国人漁船乗組員の最近の概要を漁業種類別及び出身国別にみていこう。1992年時点の外国人乗組員数は、2,215名で、受け入れ業種はカツオ・マグロにイカ釣、海外まき網の3業種だけであり、その大半はカツオ・マグロ業界であった。その後、受け入れ業界が増加するとともに受け入れ外国人乗組員数も急速に増加し、5年後の1997年には1992年時点の倍以上5,953名にまでなる。この事実からも外国人乗組員を漁業界が受け入れる下地は十分に整っていたことを示している。なかでもカツオ・マグロ漁船に8割近くが乗船していることは、それだけこの業界にとって外国人乗組員の存在は操業を維持するためにも必要不可欠なものとなっていたと思われる。

1997年3月の受け入れた外国人乗組員5,953人の漁業種類をみると、カツオ・マグロ漁船に4,670人、イカ釣漁船に799人、海外まき網漁船210人、遠洋トロール漁船49

人、以西底曳網漁船151人、その他74人となっている。「海船協」方式が発足した当初は、外国人乗組員を受け入れていた業種はカツオ・マグロ業界とイカ釣に海外まき網だけであったが、以西底曳網や遠洋トロール業界も受け入れてきており、海外で操業する主立った遠洋漁船のほとんどで、「海船協」方式による外国人乗組員の受け入れが行われているものとなっている。

次いで、日本漁船に乗り込む外国人乗組員の出身国を、同じく「海船協」の資料でみると、当初から多いのがインドネシアで、全体の6割から7割を占めている。次いでフィリピンで1割5分前後となっている。インドネシアの乗組員は主として、遠洋マグロ延縄漁船を中心に、海外まき網、近海マグロ延縄、大型イカ釣や遠洋カツオ釣漁船に乗り組んでいる。フィリピン人乗組員は、主に大型イカ釣漁船に多く、近海マグロ延縄や遠洋マグロ延縄、沖合イカ釣漁船が多い。ペルー人乗組員は92年当初1割以上を占め多かったが、最近では大幅に減少してきている。従事している業種としては遠洋マグロ延縄に大型イカ釣である。減少してきた理由に、92年頃までペルー沖の太平洋西経水域は優良なマグロ漁場であり漁船が多数出漁していたが、最近では下火となり出漁する漁船の減少に伴いペルー人乗組員を乗船させる漁船も減ってきたことにあると言われている。以下、92年当初の外国人乗組員の出身国をみると、キリバス、ミクロネシア、南アフリカ、ミャンマー、フィジー、パナマと言った国々で、従事する業種も遠洋マグロ・カツオと大型イカ釣、海外まき網などに限定されていた。しかし

97年にもなると、中国、ロシア、ニュージーランド、エクアドル、チリ、スリナム、ナミビアなどが増えてきて、先にも見たように、従事する漁業種類も中国の以西底曳網を始め、ロシアの北洋延縄・刺し網、ナミビアのカニ籠など特定国の特定業種といった具合に増加してきている。

1997年3月時点の出身国別構成を見ていくと、インドネシアの4,410人が最も多く全体の7割以上を占めている。彼らが乗船している漁船の種類としては、遠洋マグロ延縄漁船、海外まき網漁船、近海マグロ延縄漁船、大型イカ釣漁船に遠洋カツオ釣漁船がある。特に遠洋マグロ延縄漁船と大型イカ釣漁船労働力の主要な担い手がインドネシア人乗組員となっている。次いで多いのがフィリピンの887人で、フィリピン人乗組員は商船の「便宜置籍船」や「マルシップ」に乗船している者が多いが、漁船では少ないものとなっている。遠洋マグロ延縄船や大型イカ釣漁船で混乗が行われ始めた80年代以前はフィリピン人乗組員が多かった。しかし、インドネシア人が伸びてくる中で減少していった。フィリピン人乗組員は大型イカ釣や近海マグロ延縄、遠洋マグロ延縄、沖合イカ釣漁船に乗船する者が多い。250人のペルー人乗組員は、漁場との関係で遠洋マグロ延縄漁船や大型イカ釣漁船に乗船しているものと思われる。中国人乗組員は、2、3年前から乗船するようになったのであるが、155人の全てが東シナ海で操業する以西底曳網漁船に乗船している。チリ人乗組員の66人は全員が南方海域で操業している遠洋トロール漁船に乗船しており、ミクロネシア人乗組員の57人は

海外まき網漁船に乗船している。これらの数字は、「海船協」を通じて、制度として正式に受け入れた外国人乗組員の数であって、これ以外にも外国人乗組員を乗船させるシステムが今日では確立している。後に、そうしたシステムについてもみていくこととするが、先ず200海里以降の漁船乗組員の動向についてみていくこととする。

なお、公式に認められたこれらの方法だけで外国人乗組員が日本漁船に乗船しているのではなく、海外で非公式に乗船させるケースも多く、全体を把握することは不可能なものと思われる。

2. 200海里以降の漁船乗組員の動向

について—漁業センサスの推移から—

先ず、漁船乗組員数全体の15年間の推移をみると、1978年に45万2,700人であったものが、1993年には32万3,600人と78年の7割近くまで減少する。88年から93年にかけての減少は著しく、年次が進むにつれて減少傾向が加速しているように見受けられる。男女別の構成をみると9割近くを男性が占めており、漁船乗組員は相変わらず男性中心の労働力構成であることが分かる。しかし女性の占める割合は微増ではあるが上昇傾向にあり、今後ともその割合は増加していくものと思われる。女子労働力が増えていく背景には、跡継ぎ子息が家業である沿岸漁業を継がずに他産業に就職してしまうことにある。漁業経営を存続するには”母ちゃん”が夫を手伝うという形での夫婦操業が増加してきた。また、各種の養殖漁業が幅広く各地で展開し、他産業に流失していった男子労働力に替わって、女子労働力がこれら養殖業の重要な担い手として

位置づけられるものとなっているのである。

さらに、沿岸漁業においても人手不足からくる省力化によって漁船運航(航海)・漁労技術分野での技術革新が一層進んだことで、一人操業や女子労働力の導入が積極的に行われていることなどがその背景としてある。なお、表中の各年代の左の数字が実数で右は構成比を表している。

年齢構成は男性乗組員だけしか表示されていないが、78年では、15～29歳が7万8,900人(男性での構成比19.6%)、30～49歳は20万500人(同49.7%)と、これら青・壮年世代が男性乗組員の約7割を占めていた。一方、50～59歳代は7万5,800人(同18.8%)、60歳以上は4万7,900人(同11.9%)と中高年の比率は3割り強でしかなく、40歳代以下の青・壮年世代が漁船乗組員の中心的な世代であったのである。しかし、200海里時代となって6年目の83年(第7次センサス)では、15～29歳が6万100人(同15.4%)、30歳～39歳8万600人(同20.6%)、40～49歳は10万4,200人(同26.6%)と、これら15～49歳世代の合計が24万5,000人(同62.6%)となり78年時点より青・壮年世代の落ち込みが顕著なものとなる。その一方で、50～59歳代は9万7,000人(同24.8%)、60歳以上においても4万9,500人(同12.6%)と両世代とも微増ながら増加し、中高年世代によって4割近くを占めるまで漁船乗組員の高齢化は進んでいく。

さらに15年後の93年になると、15～29歳が2万7,900人(同9.9%)、30歳～39歳4万4,000人(同15.5%)、40～49歳は6万2,200人(同22.0%)と15～49歳の青・壮年世代の合計が13万4,100人(同47.4%)と83

年(第7次)より大幅に減少する。83年から93年にかけてのこの期間は、15～29歳代の新規参入世代の落ち込みが激しく、既就業世代の30～49歳代の減少、200海里体制が定着するとともに減船離職による影響が一段と出てきたものとなっている。このように、青・壮年世代が一方向的に減少する傾向にある中で、50歳以上の中・高年乗組員が5割となり、漁船乗組員の2人に1人が50歳以上という著しい高齢化社会へとなっていたのである。

漁船労働は厳しい自然環境と労働条件とが重なりあっており、漁船乗組員の体力的な限界とも係わって60歳以上の中・高年労働力に漁船労働が依存するには限界があるものと思われる。

この50～60歳代の中高年世代が漁業から一般的にリタイアする5年後において、漁業労働力を如何に確保するかが当面する重要な課題となってくるが、漁業労働力の高齢化は、既に限界的な局面に立たされているのである。

1978年から93年までの15年間に、200海里的な国際的な規制や地球環境問題などの操業規制の強化により、母船式漁業や公海流し網漁業などの操業が全面的にできなくなった業種に、操業の縮小を余儀なくされた漁業種類が多数発生した。これら業種では操業隻数を適正規模に縮小するために減船措置がとられるとともに、乗船していた漁船乗組員たちも減船に伴って多数離職していった。公海流し網や母船式のように消滅した業種は別として、大幅に乗組員が減少した業種に北洋関連のサケ・マス漁業や、米国水域から締め出された遠洋底曳網漁業

などがある。また、東シナ海を主漁場とする以西底曳網漁業も、中国や韓国の漁船と競合する関係から大幅な減船措置がとられたのである。

3. 外国人労働力の導入形態と賃金

ここで、わが国の船員市場への外国人労働力の導入経過を振り返ることにする。1970年代に入って外国航路専用の外航船や近海船において、厳しい日本の船舶安全法や船舶職員法及び船員法等の諸規制を合法的に免れるために、「便宜置籍船」や「マルシップ」を増加させてきた。これらフラッキング・アウトした日本の船舶では、幹部は日本人船員で、部員を韓国人やフィリピン人などのアジア人乗組員と混乗するケースが多い。しかし、漁船では商船で普及していったこれらの方法とは違った形で混乗化が進行していった経緯がある。

日本(船籍)漁船での外国人乗組員との混乗化には、一つにODA(政府開発援助)などにおける練習船での相手国訓練生との混乗があり、二つには200海里以降の外国漁場への入漁条件に相手国乗組員の雇用が義務付けられことなど、さらに三つ目としては、先にもみたように遠洋マグロ延縄漁船での航海の長期化に伴う途中下船者の交代要員に相手国の人を乗船させるといったことなどがある。これら漁船での混乗形態は、商船のように「便宜置籍船」や「マルシップ」といった制度(システム)として始まったものは少なく、混乗化が実態として進行した結果、外国人乗組員の乗船が常態化していった形を取ったのが特徴といえるように思われる。

ODAにおける混乗化は、国際協力事業

団(JICA)、海外漁業協力財団(OFCF)などが援助国に行く外国人漁船乗組員の教育・養成訓練での練習船などで行われている。教育・訓練施設である練習船で、日本人指導員や乗組員のもとで外国人訓練生が乗船実習や漁業操業の実習を受けるものである。練習・試験船でのこうした混乗形態は、日本人指導員と相手国訓練生との混乗であり、船員養成のための教育と訓練を目的としたものとなっている。なお海外漁業協力財団(OFCF)が行う研修援助事業では、民間企業の海外合弁などを支援することを目的とした民間色の強いものもあり、技術指導員を派遣したり、研修生を日本国内の研修所に呼んで行うものなど、幾つかのコースになっており、教育・訓練における外国人乗組員養成を目的としたものである。以上の研修や技術移転を目的とした混乗経験を通じて、今日の日本漁船における混乗形態の下地を作り出していった側面がある。

もう一つ200海里体制以降に日本漁船で外国人乗組員との混乗形態が増えたものに、沿岸国水域での合弁及び入漁に際して相手国の人の雇用が義務付けられ混乗するケースがある。相手国の人の雇用の義務化は、沿岸国への経済的援助とも絡めて200海里体制以降の入漁(漁場確保)の重要な条件ともなっている。合弁などでの混乗(技術移転を目的とした乗船)は、1960年代からモータリタニアでのトロール漁船やマグロ延縄漁船操業などで既に行われていた。今日では、南方カツオ釣、アルゼンチンでの入漁、南米エビトロール漁業で技術移転を目的とした外国人乗組員(研修員)との混乗が一般化していた。南米北岸ギアナのエビ・トロ

ール漁業では、現地資本との合弁方式の関係から相手国乗組員を乗船させる義務が入漁国との間で取り決められているのである。そうした漁船では、船長、機関長などの幹部職員は日本人乗組員であり、その他は全て(6~8名)相手国の人となっている。最近では、そうした漁船も全員が相手国クルーで操業している船も多数ある。

最後に、航海の長期化に伴う途中下船者の交代要員に外国人乗組員が当たるケースをみておくことにする。

遠洋マグロ漁船では航海が1年以上にもわたり長期化しており、70年代に入って操業途中に健康上の理由として下船する船員が増えていった。こうした途中下船者の交代要員が日本から乗船してくるまでの間、“緊急避難的”に外国人乗組員を乗船させることが、長期航海化していった遠洋マグロ漁船で増加した。航海が長期化することによって、遠洋マグロ漁船では船内病死、高血圧症や脳卒中、脳溢血などの成人病の発病によって外国の港に緊急入港する事例が増加していたのである。外国人乗組員の乗船は当初は途中下船者の交代要員として行われたものであったが、その後、この交代要員を「名目」とした混乗が急増し、海外操業する遠洋マグロ漁船で一般化していった。こうした形態での混乗化に加えて、1970年代初頭における変動相場制移行に端を発した円高と、その進行により韓国などの新興マグロ漁業国の追い上げに対抗し、価格面で国際競争力を高めるために欠員補充レベルの混乗から人件費削減を目的とした外国人乗組員を恒常的に雇入れる形態が一般的となっていく。

こうした形態は、遠洋マグロ漁船だけでなく、アルゼンチン沖の南西大西洋に出漁する大型イカ釣漁船においても外国人乗組員を乗船させる船が出現した。また、ニュージーランドに出漁する中型船でも88年頃より、ミャンマー(旧ビルマ)の乗組員を乗船させて操業するのが一般化していった。

漁船での混乗形態の普及は、マグロ船や大型・中型イカ釣船の遠洋漁船だけでなく、マリアナ諸島周辺に出漁する19トンの近海マグロ延縄船(沖縄県船に多い)においても、1隻当たり4~5名の外国人乗組員(サイパン、グアムにて相手国の人が乗り込む)が乗船するものも出現してくるのである。19トンの乗組員総数は約6名で、その大半を外国人船員に頼っており、日本人船員の乗船は職員資格を持つ2名(船長兼漁労長と機関長)だけという船も多い。

日本漁船に乗り組む外国人乗組員の賃金は、日本人乗組員の賃金体系とは別組の固定給(乗船期間による月極の契約賃金)が一般的であり、日本人乗組員に支給される生産奨励金は支給されない。固定給は雇用地区での賃金水準を基準(外地では高賃金水準となるが)としているため、日本人乗組員に比べて3分の1から5分の1程度(当初は10分の1程度のものであった)の低賃金なものとなっている。

歩合給計算に外国人乗組員を含まない給与体系となっているため、外国人船員の船内での人数が変化しても、日本人船員の給与分配に影響しない仕組みとなっている。従って、日本人乗組員の意識の中には、外国人乗組員の船内での存在を「職場を奪うもの」とした労働組合的な公式見解や、

外国人乗組員との混乗に否定的な見解は意外に少なく、外国人乗組員を自分たちの補助労働力として位置づけ、受け入れているケースが多い。補助労働力として外国人船員が増加する分、歩合給計算される日本人乗組員が減り、乗船1人当たりの賃金計算が有利となるシステムとなっているからでもある。外国人乗組員をあくまでも日本人の補助労働力として位置づけ、さらに、労賃部分の(乗組員同士の)公平な分配から排除した差別的な賃金体系を前提としているから「排除の論理」が今のところ働かないだけであるともいえるのである。

外国人乗組員を乗船させて漁業生産を行うことが前提となっている遠洋漁船では、外国人乗組員を補助的な位置づけとしていた当初の段階から、今日では漁業操業にとって外国人乗組員の存在は不可欠な基幹的労働力となっている。現在時点においては、外国人乗組員と日本人乗組員との間にある賃金面や待遇面での雇用格差問題は表面化していない。しかし、現場での話を聞くと、高齢の日本人乗組員と同一の仕事をしていて、若く働き盛りの外国人乗組員の仕事が生産的であっても賃金が日本人乗組員の5分の1から10分の1であれば、外国人乗組員の不満も水面下で潜在化しているだけと思われる。漁業生産の現場で外国人乗組員は基幹的な労働力の一部となっている現状からすると、早晚、こうした待遇面での問題は顕在化してくるものと考えられる。

4. 外国人労働力導入をめぐる問題点

一 漁船での品質管理を中心として一

外国人乗組員の混乗問題は、現状では現象的に遠洋漁船での乗組員の全体的な不足

に起因しているようにみられるが、外国人労働力の導入を経済・経営的側面からみた場合には、必ずしも漁船乗組員の不足から来しているだけではない面もしっかりと掴んでおく必要がある。日本人乗組員を確保するために賃金面や待遇面での改善努力をしていけば操業経費がコストアップすることから、船主サイドはコストにダイレクトに跳ね返る労務面での努力を行うことなく、現実には、低コストで自動・装置化しにくい単純労働分野を低賃金な外国人労働力に置き換えているだけであると言う側面も実際には多いのも実態としてみておかなければならないものと思われる。

今日の段階での船内生産システムにおいては、単純協業に必要な単純労働力と、高度化装置の運行とメンテナンスを行い得る専門知識をもった熟練労働者の養成が一方では必要となっており、必要とする労働能力は単純労働分野と専門知識が必要となる熟練労働分野の2分野にわれている。ただし、漁業技術は他産業で開発された技術の応用・複合技術であることが多いが、そうした面での技術革新が進展すると、副産物的(ICの量産化により自動イカ釣機等のロボット化、マイクロコンピュータ、人工衛星の普及による航法装置の自動化・信頼性の増大)に低コスト化技術が開発されることも考えられ、技術と外国人労働力との導入コストが問題となる。また、漁船内での商品生産技術からみた外国人船員雇用(混乗)については、船頭制をはじめとする日本漁船での伝統的漁業技術体系とその基での熟練船員の教育・育成が外国人船員を導入することによってどう変化するののかも解

明しておくことが課題となってくるのである。

とはいえ、伝統的といわれる船頭制漁労技術からして、情報処理、作業・工程管理、マネジメント等の管理システムの視点からの体系的な分析が十分行われている現状にはない。

今日では、漁船に搭載されている航海機器、情報通信設備、漁獲物処理設備の各分野にわたって自動化・ロボット化等の技術革新が著しく進展しており、漁業種類にもよるが生産技術的には作業工程等の手順をマニュアル化していけば、外国人船員等の未熟練労働力でも十分対応する技術レベルにまで達しているものもある。従って、日本独特の水産物の”食文化”に基づく品質管理が要請される生食の刺身等の分野を除いて、冷凍・加工分野においては大半の船内作業は基本的にマニュアル化されている。アルゼンチンでの大型イカ釣漁船やアメリカでのスリミトロール工船(合弁船)では、日本仕向の製品が実際に漁船乗組員全員が相手国の人の船で、漁獲から製品生産まで一貫して行っている漁船が操業している。こうした漁船では、陸上から製品に対する情報や市況情報を常時船に流してやるなどの操業支援体制を確立することで、期待する漁獲成績とマニュアル通りの品質の商品を生産する能力が形成されるまでにある。

漁業経営サイドが外国人船員を雇用する直接的な動機は、何よりも彼らの”安い賃金”に魅力を感じるからではあるが、安く良質な労働力が国内に存在しているのであれば、漁労及び水産物の商品化に対する技

能・技術の未知な外国人船員を雇用するリスクをあえて抱える選択は行わないものと思われる。まして、わが国の水産物市場は独特の「魚食」文化を有していて、他国に例を見ないほど”鮮度”と”商品見栄え”は厳格であり、それだけに船内での漁獲物の処理＝商品化に当たっては水産物商品の”品質”を意識した生産が、一方では要求されているのである。こうした日本独特の「品質管理」技術を主軸とした商品生産が漁船内で保障されてきたのは、商品生産の担い手である日本人船員自体が生産者であると同時に、日本的に品質管理された水産物商品の消費者でもあり、自分たちが商品化している「品質」を最も理解し得る立場にすることが有利に作用しているものと思われる。しかし、日本的食生活・文化になじみのない外国人船員に日本的「品質管理」を理解させ、市場的価値を持った水産物商品を生産する技能を要求するには、船内での作業手順マニュアルだけでなく、取り扱っている水産物商品に対して、食した経験の無い者でも理解できるように商品の色、硬度、臭い等のきめ細かな品質マニュアルを提示していくとより有効なマニュアルが行い得るものと思われる。

D 報告書の概要

以上は「混乗漁船員の就労実態に関する調査 第二部 (第1年度)」の前半部分である。後半の内容は以下に示すB～F、章、参考資料、第II編A～B章からなる。

「Bマグロ漁業におけるマンニング業務」

1. マグロ漁業の混乗

- 2. インドネシアにおけるマンニング業務
- 3. マグロ漁業における混乗の今後
- 「C 大型イカ釣漁業における混乗」
 - 1. 大型イカ釣漁船混乗の概要
 - 2. 混乗船の実状
 - 3. 大型イカ釣漁船における混乗の今後
- 「D 現場からみた混乗の実態」
 - 1. 混乗漁船における労働と生活
 - 2. 漁業における混乗のはじまり
 - 3. 漁船マルシップ方式
 - 4. 乗組員組織
 - 5. 外国人船員
 - 6. 日本人漁船員と混乗
 - 8. 漁業経営者の混乗感
- 「E 日本人乗組員の海外進出」
- 「F おわりに」
- 「参考資料」
- 「第Ⅱ編」
- 「A 現行混乗漁船の制度と実状」
 - 1. 海船協方式
 - 2. 漁業研修・実習制度
 - 3. ODAに関連する漁業研修制度
 - 4. マルシップ方式(超低温運搬船)
- 「B 海上労働科学研究所における混乗問題
に 関する研究の経過」
- 「添付資料」
- 「混乗に関する海上労研関係の報告書一
覧」

(本稿は、(財)海上労働科学研究所の平成9年度「混乗漁船員の」就労実態に関する調査(Ⅱ)(第1年度)〔担当研究員 中村史也 金崎一郎 加藤和彦 久宗周二〕の報告書の一部である。