

平成 30 年 6 月 25 日現在

機関番号：14301

研究種目：基盤研究(C) (一般)

研究期間：2015～2017

課題番号：15K03037

研究課題名(和文)日本の遠洋漁業におけるグローバル化の諸相に関する人類学的研究

研究課題名(英文)The Anthropological Study of Japanese Pelagic Tuna Fishery in the Globalizing World

研究代表者

風間 計博(Kazama, Kazuhiro)

京都大学・人間・環境学研究所・教授

研究者番号：70323219

交付決定額(研究期間全体):(直接経費) 3,300,000円

研究成果の概要(和文):日本の遠洋漁業のおかれた状況は、グローバル化の縮図として捉えることが可能である。漁獲をめぐる国際交渉や競争を見ると、外国人漁船員の雇用増加、海外合弁事業促進、資源管理強化、ナウル協定加盟国の入漁料高騰等の動きが顕著である。他方、漁業の現場に目を向けると、言語・文化の異なる多様な人々が、利益を得るため国境を越えて活動している。ただし、漁船員の行動規範、信仰、価値観は、かなりの程度異なる。脆弱な相互理解の中、多少の軋轢が生じながらも、船上の協働は可能である。多様なアクターの交錯する遠洋漁業の現場では、最低限の利害一致と不十分な相互理解に基づき、安易な混淆を許さない多文化的な空間が立ち現れている。

研究成果の概要(英文):The Japanese pelagic tuna fishery has been in a critical situation in the globalizing world, and had to respond to severe conditions such as the enforcement of the international regulation for the tuna resources. On the global arena of the open sea fisheries, various actors negotiate agreements, compete or cooperate over the resources and economic profits. Since the Parties to the Nauru Agreement countries introduced the so-called Vessel Days Scheme for a rise of fishing operation fees within the Exclusive Economic Zone, the competition for a catch among fishing countries has become more intensifying. In this current, Japanese pelagic tuna fishery has employed thousands of foreign fishermen from Indonesia, Kiribati or other Pacific Island nations. Though their behavioral norms, faith, or other values are quite various, without deep mutual understanding, they are connected loosely by the least necessary of orders, and coexist in the multicultural workplace on the decks.

研究分野：文化人類学

キーワード：文化人類学 グローバリゼーション 遠洋漁業 出稼ぎ キリバス インドネシア

1. 研究開始当初の背景

日本の遠洋漁業は、1970年代の石油危機や二百カイル漁業水域設定以降、危機的状況に直面してきた。それ以降も、輸入水産物増加による国内の魚価低迷、漁船員の高齢化による後継者不足、燃油代高騰などが問題化して久しい。経営危機の原因は、枚挙にいとまがないほどである。こうしたなか、1990年代以降、遠洋漁業の海外拠点形成が試みられた。また、外国人漁船員の雇用が認可され、日本人漁船員との混乗条件が緩和された。海外からの出稼ぎ者雇用による労働力確保と人件費削減の実現により、多くの漁家はかろうじて経営を維持してきた。

厳しい状況に追い討ちをかけるように、2000年代に入り、グローバル化による新自由主義経済の潮流が強まった。世界的な魚消費量の増加と同時に、米国、台湾、フィリピン等、新興漁業国の台頭によって、水産資源を巡る国際的な競争が激化してきた。日本では多くの漁家が経営難に陥り、政府の減船指導を機に廃業した者もいる。さらに、外国人雇用の規制緩和によって、漁船や漁港では多文化状況が形成された。他方、国家の主導する保護政策が進められ、遠洋漁業に関わる多様なアクターは、複雑な動きを見せてきた。

2. 研究の目的

本研究においては、日本の遠洋漁業のおかれた危機的状況をグローバル化の縮図として捉える。遠洋漁業の現場においては、外国人出稼ぎ漁船員の雇用増加、海外との合併事業の試み、国際的な資源管理の強化に伴う監視員の海外巻網漁船への乗り込み義務化、経営難に陥った漁家の廃業等、動的な事象が顕著に見られる。ここで、グローバル化について、漠然とした人やモノの越境や、文化的混淆として把握する試みは、有効とはいえない。むしろ、国際的な漁獲獲得競争や資源管理の現場を踏まえながら、具体的な社会経済的事象や人間の行為として立ち現れ、人々を突き動かす力動としてグローバル化を理解したい。

こうした課題のもと、本研究の目的は、第一に、国際的動向を把握したうえで、外国人出稼ぎ漁船員、日本人漁船員や漁家、海外との合併企業、国境を超えた多様なアクターの利害や異なる価値観、諸実践の動態に関する民族誌資料を蓄積することである。第二に、人類学におけるグローバル化論の動向を踏まえ、現代世界におけるネットワークのあり方を射程に入れ、厳しい競争下におかれた資本・国家政策・文化のもとで生きる人々の対応を考察したい。

3. 研究の方法

本研究は、文献ならびに文書資料の収集、実地調査による一次資料の収集と分析によって遂行する。以下の4つを適宜組み合わせ、資料を収集し、考察を加える。

1) 日本の遠洋漁業の現状や歴史的変遷に関する資料を水産・海洋関係機関等において収集する。また、遠洋航海時の法規やトラブル対処法、水産業全般に関する社会経済的情報を入手する。さらに、国内の遠洋漁港の立地する地域における民俗資料を収集する。

2) グローバリゼーションや出稼ぎ、国際船舶の船員に関する文化人類学、社会科学の文献を収集する。また、出稼ぎ漁船員を日本に送り出す側のキリバス、インドネシア、ミクロネシア連邦に関する民族誌的文献を収集する。

3) 日本国内の遠洋・近海漁港(静岡県焼津、宮城県石巻および気仙沼、鹿児島県山川、宮崎県南郷町等)において、実地調査を行う。外国からきた出稼ぎ漁船員への面談のほか、多様なアクターから情報を集める。漁業関係者からは、漁業関連の国家政策や国際的な政治経済動向、漁業交渉、資源管理に関する漁獲規制のあり方など、マクロな次元の影響について情報を得る。加えて、外国人漁船員と日本人船員、外国人漁船員どうしの協働や軋轢、海上での漁船間の駆け引きについて聞く。また、人材斡旋会社や雇用者から、外国人漁船員の引き起こした事故や事件、その補償、漁港における習俗等について情報を集める。

4) 外国人漁船員を送り出す側のキリバス、インドネシア等における実地調査を行う。現地の漁船員訓練校、人材斡旋会社、船員組合、日本からの漁業援助関係者、元出稼ぎ者等から話を聞く。可能であれば、日本漁船の出稼ぎ者親族にも面談し、出稼ぎが与える影響について、具体的に把握する。

4. 研究成果

(1) 遠洋漁業の苦境と国際的資源管理

日本の遠洋漁業が苦境に陥って久しい。主因とされるのが、燃油代の高騰、食の魚離れによる国内の魚価低迷、高齢化による後継者不足と言われてきた。ただし、燃油代は為替レートや世界情勢を受けて大きく変動する性質がある。確かに、燃油代の高騰期、漁師たちがアピールの意味を込めて、出漁を一斉に見合わせる事例があった。

一方、カツオ・マグロ類の魚価も取引状況により上下し、2017年の魚価は比較的良好であったという。不漁で水揚げが少なくても、魚価の高騰により、利益を生むこともある。一時期よりも魚価が持ち直したのは、不漁に加え、海外の日本食ブーム、健康志向、アジア諸国等の経済成長による魚消費の増大によるものといわれる。魚がグローバルな商品として、品不足に陥る事態が生じたのである。魚食は、イスラーム圏においても、食の禁忌に抵触しないため重宝される。また、スペインなどヨーロッパ諸国において、ツナ缶の消費が急速に伸びてきたことも重要な要因である。

こうしたなか、国際的な水産資源管理と漁獲の規制が、国際機関により課せられている。

日本のカツオ・マグロ漁業に関わる機関として、中西部太平洋まぐろ類委員会（WCPFC）、全米熱帯まぐろ類委員会（IATTC）が挙げられる。前者は太平洋の西側、後者は東側のカツオ・マグロ資源管理を担当する。とくに、クロマグロの保護に関する規制について、日本の水産庁は、資源は危機的常態に至っていないと主張し、他の国々と激しく対立する局面が見られた。逆に、カツオについては、水産庁は過剰採擷への対応として資源保護を訴え、資源量は十分にあると主張する諸外国と対立してきた。日本を含む各国の代表は、自国の政治経済状況や利害関係のもとで交渉に臨んでいる。漁獲規制について、日本のある漁業関係者は、好漁期に水揚げがたくさんあるということは、魚がたくさんいるからであり、また広大な海の魚の量などわかるわけがない、という主旨の発言をしていた。

（２）資源獲得競争と入漁料改定

カツオ・マグロ資源をめぐる規制のなかで、とくに注目されるのは、海外巻網漁業である。漁業関係者によれば、カツオ一本釣とは異なり、巻網は、網さえ海に入れれば、確実に漁獲があるという。巻網漁船は、一本釣漁船が魚を釣り上げ終わるのを付近で待っており、その後、網を入れて、魚群を文字通り一網打尽にするという逸話を聞いた。魚の活性が落ちて餌の食いつきが悪くなり、また魚が多少潜って、一本釣りができなくなっても、巻網漁への影響は少ないという。クレーンを備えた巻網船の建造には、25億円もの巨額投資が必要であり、巻網自体の値段も億単位と高額だが、漁獲さえ十分にあれば、問題なく元が取れるという。

日本では、2010年代に1,000トン級の巻網船が見られるようになった。リース契約により、フィリピン人パイロット付きのヘリコプターを搭載している。ヘリで海上を旋回して魚群を探し、発見したら本船に伝える。巻網船では、船頭の経験や勘は未だ重要である。しかし、ヘリや魚群探知機により、船頭の個人的な能力を補うための技術が導入されている。

米国やスペイン、インドネシア、フィリピン、中国、台湾、韓国等の漁業国は、大型巻網船を主力として導入し、漁獲高を伸ばしてきた。なお、米国船籍であっても、台湾等の華人資本の船が多数を占めるという。一方、日本では、漁家間の利害調整がうまくつかず、政府の規制が働いて、国際競争力をもつ巻網漁船の大型化は実現していない。日本の遠洋漁船は、500トンから1,000トン級が主流であるのに対し、外国では1,800トンの大型巻網船が主流である。

国際的な資源獲得競争が激化するとともに、資源管理への規制が強化されるようになった。そこで、資源国から漁業国へ突きつけられたのが、入漁料の算定方法見直しである。資源国としての太平洋小島嶼国は、「ナウル

協定加盟国」(PNA: Parties to the Nauru Agreement)として協力体制を築き、結束して交渉に当たるようになった。PNAには、ミクロネシア連邦、マーシャル諸島、キリバス、ナウル、ツバル、パラオ、パプアニューギニア、ソロモン諸島の8カ国が含まれる。2010年、マーシャル諸島の首都マジュロにPNA本部を設置し、定期的な会合を開くようになった。

PNAの主張により、隻日数制度(VDS: Vessel Days Scheme)とよばれる計算方法が、2011年に導入された。これは、1日当たりの固定費にEEZ内の滞在日数を乗じた額を、入漁料として漁業者が資源国に支払う方式である。仮に数日間、全く漁獲がなくとも、船から資源国への支払い義務が生じる。隻日数制度は、まず巻網船に課せられた。資源枯渇に影響を及ぼす漁法であるという理由のためである。この改定により、2012年の入漁料は、前年の1.7倍にまで高騰した。また、当初は1日5,000米ドルだったが、2015年には8,000米ドル、さらに1万米ドルにまで上昇するという。年間1隻当たり1億7,000万円もの負担となる。2000年代初頭の入漁料は、1隻で年間2,000万円程度といわれていたが、コストは8~9倍になった。入漁料は、経済基盤のきわめて脆弱な島嶼諸国経済を支える一方、日本の漁家経営を圧迫している。

また、海外巻網船には、PNAの漁船員を3人以上乗せることが義務化されている。日本の漁船では、キリバス人漁船員がほとんどを占めるが、ミクロネシア連邦のコシャエ人やポンペイ人も見かける。さらに、海外巻網船には、PNAから監視員1人の乗船が義務付けられており、漁獲高や魚種をチェックする。日本では漁船員雇用のないパプアニューギニア人やソロモン諸島人が、監視員として乗船することがある。このような経緯のため、日本の遠洋漁港では、太平洋諸国の人々が日常的に闊歩するようになった。

（３）政府の補助金

国家間交渉については、個々の漁家は直接関与することはできず、政府に委任することになる。また、漁業振興のための補助金制度があり、自由化とは逆に、保護的な国家政策が取られている。各地の漁港では、「もうかる漁業」や「がんばる漁業」という事業名をしばしば聞くことがあった。これらは、水産庁による、入漁料や燃油代の高騰、国際的な競争にさらされる漁家を支援するための資金援助プロジェクトである。

「もうかる漁業創設支援事業」実施要綱（平成29年2月28日一部改正）「第1実施事業の実施 1 実施事業の趣旨（２）漁船等の収益性回復の実証事業」によれば、「イ 遠洋漁業等の外国漁船等と直接競合する漁業における操業手法や流通のあり方などの抜本的な変革を行い、将来にわたり安定した漁業収益を確保する新たな操業の実証」、「ウ

海外漁場における我が国の権益を確保し、我が国漁業者の国際漁場における競争力を強化するための途上国の合弁事業の実証」と記載されている。

漁業関係者への聞き取りによれば、新船建造に「もうかる漁業」補助金を利用するには、自己負担金が数億円にのぼるため、申請できる事業者は限られるという。すなわち、零細漁家ではなく、ある程度以上の資金力を有する大規模事業者を支援し、水産資源獲得の国際競争力を高めることが目的であると理解することが可能である。

また、「漁業・養殖業復興支援事業」のうち、「3. がんばる漁業復興支援事業」では、「震災後の環境に対応し、震災前以上の収益性の確保を目指し、安定的な水産物生産体制の構築に必要な経費（用船料、燃油代、氷代等）を支援します」と記載されている。つまり、「もうかる漁業」とは異なり、「がんばる漁業」の事業は、東日本大震災後の事業復興を目的としていた。ただし、直接被災していない漁業会社が申請することもできたという話を聞いた。

獲得した政府補助金が奏功しているか否かは、事業者によって異なる。うまく活かせなければ、国際競争のなかで事業の維持は困難になる危険性がある。仮にうまくいった場合でも、国際的な資源管理機関による規制等、困難な状況への対応が必要になる。

（４）インドネシア人漁船員

大洋を回遊するカツオ・マグロ類を獲物として追うという性質上、遠洋漁業者は、自ずと国際的な活動を行うことになる。しかし、かつて外国人を日本漁船の乗組員にすることについては、強い規制がかけられていた。遠洋漁船の漁撈活動は国境を容易に越えるが、経営者と被雇用者は日本出身であり、漁獲の消費者も、ほぼ日本国内に閉じられていた。1990年前後から、労働力不足や人件費削減のため、外国人の漁船への雇用が認められるようになり、また漁業研修生制度が導入された。宮崎県南郷町では、フィリピンからの研修生が、漁船に初めて乗った。また当初、遠洋カツオ・マグロ船に混乗可能な外国人数は、きわめて限定されていた。しかし規制緩和がなされ、今日では、遠洋漁船乗組員の大多数を外国人が占めている。外国人漁船員を斡旋するのが、いわゆる「マンニング」とよばれる人材派遣会社である。

インドネシア人を派遣する会社は、東京都内に多数あり、正確な数は不明だが、5,000～6,000人もインドネシア人男性が日本漁船に乗船しているという。雇用者からすれば、インドネシアの場合、航空運賃もキリバスより安いというメリットがある。マグロ船には、かつてキリバス人が多く乗っていたが、現在はインドネシア人ばかりである。インドネシア人は、マグロ船だけでなく、巻網船やカツオ船にも乗り組んでいる。漁業関係者によれば、

彼らはおとなしく、日本人漁船員も気心が知れて扱いやすいという。イスラームの戒律のため、飲酒せず食の禁忌を守る。金の無駄遣いを避けるため、寄港してもあまり出歩かない。日本人から見ると、まじめに見えるようである。

漁船に乗るインドネシア人は、ほぼジャワ島の出身者であり、水産高校を卒業している。遠洋漁船に雇用される前に、宮城・三重・高知・宮崎等、日本各地の漁港で、3年間の漁業研修を受けているケースが目立つ。研修修了者は、近海カツオ一本釣りの小型船（19～120トン）での漁撈経験があり、日本語も堪能である。研修後、船頭の紹介で遠洋大型船に乗るといふ。

イスラーム教徒が占めるため、食事の問題が生じることがある。敬虔なイスラーム教徒の場合、船内で礼拝を行い、ラマダンを守るといふ。しかし、神棚に供える前の朝暗い時間に食事して、船頭から叱られた事例があったという話を聞いた。そのとき、食事は新しく神棚に供えるものではなく、前日の残り物だったことを理由にして、何とか妥協点を見つけたといふ。

（５）キリバス人漁船員

日本でキリバス人を斡旋する人材派遣業務を行う会社は、主にふたつある。2016年時点で、300人程度のキリバス人が雇用されていた。かつて、マグロ延縄船やカツオ一本釣船が主たる働き口であった。しかし現在、マグロ船に乗るキリバス人は皆無になった。カツオ船では、キリバス人とインドネシア人が混乗している。また、インドネシア人ばかりだった巻網船にも、キリバス人が乗船するようになった。少数のミクロネシア人乗組員や、ソロモン諸島やパプアニューギニアからの監視員を含め、多くの遠洋漁船、とくに海外巻網船では、多文化状況が形成されている。

キリバスには、日本漁船にキリバス人男性を送り込む半官半民の会社（KFS: Kiribati Fisherman Service）があるほか、私営企業が2社参入している。私営企業2社は、乗組員の奪い合いのため、トラブルが発生したとの話であった。他にも、別の半官半民の会社（CPPL: Central Pacific Product Ltd.）が、韓国・中国・台湾の漁船に対し、キリバス人乗組員を斡旋している。日本の援助がなくなって以降、海洋訓練校で漁業訓練を受けても、日本漁船に必ず乗れるわけではなく、むしろ、台湾や韓国など他国の漁船に乗ることが普通になった。

焼津漁港では、海外送金を請け負う業者があり、キリバス人漁船員が頻繁に訪れる。彼らは、為替レートの変動や手数料を気にすることはない。また以前、人材派遣会社が、コンテナを仕立てて電化製品等を無料でキリバスに送っていた。しかし、安全保障の監視が厳しくなり、液体の輸出は禁止され、電化製品も厳しく点検され、以前より手間がか

かるようになった。結局、漁船員が自分で送るか、帰国するとき手荷物を運ぶだけになった。意外な土産として、キリバスでよく行われるピンゴ用に、大量の1円玉を持ち帰るケースが増えたという。

(6) キリバス人漁船員のトラブル

遠洋漁港では以前から、キリバス人漁船員による酒絡みのトラブルの話 frequently 聞いた。鹿児島県山川漁港に隣接したある酒屋では、キリバス人の面倒をよく見ているという。ここでは、キリバス人が酒類を大量に購入しないように注意している。焼津漁港で頻りに聞くのは、飲み屋で暴れたり、路上の物を破壊したり、喧嘩するなどのトラブルである。問題を起こした船員は解雇される。船によっては、飲酒したことが判明した時点で、即解雇するという厳しい処置を取る。

しかし、多くの漁船では、仕事に差し障りがなければ、寄港時の飲酒を大目に見て禁止していない。飲食店の女性に入れ込み、小遣いを使い果たす者もいるという。一方、金のかかる飲食店では飲まず、港の片隅など屋外で、輪になって座り込んで飲む船員たちもいる。焼津には、木が生えていて道路から見えない、通称「キリバス山」とよばれる場所がある。キリバス人たちは、そこでたむろして飲酒しているという話だった。

彼らは、手元にある酒を全て飲み尽す。計画的に残しておき、翌日や翌々日に飲むという発想はない。一人で飲むこともない。彼らの価値観に結びついた飲酒行動が、極度の泥酔を引き起こす。ときに、キリバス人どうしの喧嘩が起こる。彼らは、出身島ごとに張り合うという。ただし、近い関係にあることが、喧嘩を防ぐとは限らない。船上では、インドネシア人とのトラブルはめったに起こらないという。

2017年2月、日本人以外では、キリバス人のみを雇用してきた漁業会社が倒産した。解雇されたキリバス人の数は、40~50名に上ったという。その会社は、キリバスとの合弁会社を設立し操業していたが、親会社の倒産によりそれも消滅した。

漁家の経営状態は、港町で噂として流れる。遠洋漁船が出航するとき、港では船頭の好む音楽（主に演歌）を大音響のスピーカーで流し、大漁旗を派手に掲げる。そのとき、問屋や人材派遣など数多くの関連業者や飲食店の女性たちが、埠頭まで見送りに来る。しかし、売掛金の支払いが滞ると見送りの人数は減り、船出は寂しくなる。港に集まった人々は、漁家の経済状況について情報交換を密かに行うという。

日本の遠洋漁業自体が衰退して、カツオ船の数が減少し、より「扱いやすい」インドネシア人に代替される傾向がみられる。ただし、ナウル協定加盟国の船員を最低3人海外巻網船に乗せる規定があり、キリバス人の雇用が即座に無くなるとは考えにくい。

(7) グローバリゼーションとローカリティ

近代国民国家が領土を画定させた論理の延長線上に、領海や排他的経済水域といった概念を想定し、人為的な境界線が広大な海上に張り巡らされた。カツオ・マグロ等の回遊魚は、境界線とは無関係に、広い大洋を泳ぎ回る。しかし、魚群を追う漁船は、見えない境界線により束縛を受け、その効果として入漁料収入が生まれ、小島嶼国の経済を潤している。

カツオ・マグロ資源をめぐる国際的な争奪戦は激化し、資源保護の規制も強化されている。漁業国間の競争過熱は、漁業国と資源国間の入漁料をめぐる駆け引きを誘発し、日本の漁家を苦境に陥らせている。こうした国際的な場における競合や権利を正当化する論理は、西欧近代的な法や合理的思考に支配されている。遠洋漁業は、莫大な現金の動く商売であり、合理的計算なしに成立しない。一方、漁船の本拠地の日常的な文脈に目を向けると、必ずしも近代西欧的な論理のみが卓越しているわけではない。

現在の遠洋漁港においても、付近の神社や寺院が、海難を防ぎ漁獲を祈願する場として漁業関係者の信仰を集めている。現在でも、フナダマ信仰を保持する漁船は、普通に見られる。また、多くの漁船に神棚が設えてある。一方、イスラームの礼拝やラマダンを実践するインドネシア人、多様なキリスト教宗派のキリバス人やミクロネシア人が、漁船に乗り組んでいる。

遠洋漁業の現場では、言語・文化の異なる多様な人々が、経済的利益を目指して集合してくる。現金の獲得と物資への欲望は、多様な人々の共通項とみることができる。しかし、社会関係や行動を律する規範意識、所有観念、宗教や信仰、さまざま価値観や思惑は、重なる部分がありながらも、大きく異なっている。作業に関わる単純な意思疎通は、身振りや共通語となった日本語のコミュニケーションによって、ある程度は図られている。しかし、それ以上の相互理解は困難であり、またその必要性は乏しく、相互に疎遠な状態にある。とくに深い理解がなくとも、船上の協働は可能である。むしろ、同じ社会・文化の漁船員の間にはトラブルが起こりやすい。グローバル化に伴う多文化状況において、具体的な姿形として可視化されるのは、最低限の利害の一致と簡易なコミュニケーションに基づく、相互理解の希薄な社会関係を取り結ぶ人々の姿である。

遠洋漁業に関する従来の研究においては、水産学における漁業資源量の推定や、漁業政策に関わる国際交渉といった個別のトピックに分かれており、漁港における実地調査に基づく総括的な民族誌的研究は、まとめられてこなかった。また、海外からの出稼ぎ者についても、ほぼ取り上げられることはなく、

外国人漁船員は、不可視化されてきたといっ
てよい。本研究は、海外の出稼ぎ者送り出す
側と、受け入れる日本の漁港をつなぎ、複数
地点にまたがる実地調査に基づく民族誌資
料を蓄積した点において、独自性は高いと考
えられる。

一方、グローバル化に関する人類学的研究
は、往々にして文化的な異種混淆性や柔軟性
を強調してきたが、本研究ではむしろ、分断
的傾向への視点を提示した。また、多様なア
クターが、漁獲や利益を目指すために、合理
的思考に則って行動すると同時に、個別的な
目的や価値観は、相互に乖離している点を指
摘した。すなわち、遠洋漁業の現場で生きる
人々は、必ずしもローカルの文脈を捨てるこ
となく、均質化も混淆もしない多文化的な空
間を生み出していることを示した。そして、
ローカルな価値観に固執して、経済合理化の
競争に対応できなかつたり、経営の論理を受
容できない者たちは、総じてグローバル化の
アリーナから退場を余儀なくされる具体的
状況を把握することができた。

5 . 主な発表論文等

〔雑誌論文〕(計1件)

風間計博 2016「序 現代世界における人類
学的共生の探究」『文化人類学』81(3):
450-465

〔学会発表〕(計2件)

風間計博 2015(招待講演)京都大学春秋講
義「海を考える」『サンゴ島の環境と暮ら
し 海でつながる現代世界』

風間計博 2017「バナバ人の歴史歌劇にみる
『共感の力』」国立民族学博物館 共同研究会
〔図書〕(計2件)

丹羽典生(編)風間計博ほか(著)2016『紛
争の民族誌 グローバル化におけるオセ
アニアの暴力・民族対立・政治的混乱』春
風社、368 ページ

風間計博(編)2017『交錯と共生の人類学
オセアニアにおけるマイノリティーと
主流社会』ナカニシヤ出版、307 ページ

6 . 研究組織

研究代表者

京都大学大学院 人間・環境学研究科

教授 風間計博 (KAZAMA KAZUHIRO)

研究者番号：70323219