

平成 21年 5月 25日現在

研究種目：基盤研究（C）
 研究期間：2005～2008
 課題番号：17520553
 研究課題名（和文） 太平洋島嶼部から来た日本漁船出稼ぎ者における異文化環境下の
 順応過程に関する研究
 研究課題名（英文） Cross-cultural experiences of contract fishermen from Kiribati on
 Japanese tuna vessels
 研究代表者
 風間 計博（KAZAMA KAZUHIRO）
 筑波大学・大学院人文社会科学研究科・准教授
 研究者番号：70323219

研究成果の概要： 日本のカツオ一本釣り漁船に出稼ぎに来ているキリバス人乗組員は、言葉さえ通じ難い異文化環境下において、時間感覚や所有観念の差異に根ざした人間関係の悪化、飲酒に起因する問題行動により、頻繁に解雇されてきた。雇用されるにあたり、キリバス人にとって、船上の労働における技能や専門知識の習得以前に、文化的・認識論的な差異が大きな問題である。そしてこの差異は、ホスト社会の人々と太平洋島嶼部から来た出稼ぎ者との間に、容易には越え難い深い溝として存在している。

交付額

(金額単位：円)

	直接経費	間接経費	合計
2005年度	1,100,000	0	1,100,000
2006年度	600,000	0	600,000
2007年度	1,000,000	300,000	1,300,000
2008年度	800,000	240,000	1,040,000
年度			
総計	3,500,000	540,000	4,040,000

研究分野：人文学

科研費の分科・細目：文化人類学・民俗学

キーワード：出稼ぎ移民 異文化順応 カツオ漁業 太平洋島嶼部 キリバス

1. 研究開始当初の背景

(1) 労働力移動の流動性：

グローバル化の進展に伴い、国境を越えた人間の移動は世界各地で活発になっている。労働力のトランスナショナルな流動化は、異なる文化を背景に生活してきた出稼ぎ者とホスト社会の人々を、労働現場や居住地において近接させ、文化的他者との接触を頻発化させている。

日本でも、外国人に労働力を依存する産業は数多く見られ、ことに建設業や製造工場等の肉体を酷使する労働現場において、外国から来た出稼ぎ者をしばしば目にする事ができる。近年、日本人若年層の就業者が激減している、カツオ・マグロ遠洋漁業もまた、そうした業種のひとつである。

一方、肉体労働を担う出稼ぎ移民を送り出すのは、いわゆる「第三世界」や発展途上国と称される、資本主義経済が低開発状態に留めおかれた新興国や地域である。

(2) キリバス共和国の経済的脆弱性：

日本のカツオ漁船に出稼ぎ者を送り出しているのは、中部太平洋の小島嶼国家キリバスである。キリバスは脱植民地化の世界的な潮流のなかで、1979年に独立を果たしたものの、国家として経済的に自立することはきわめて困難な状態が継続している。

国土が環礁のみからなるキリバス共和国の海洋面積は、アメリカ合衆国に匹敵するほど広大である。しかし、陸地面積は極度に狭小であり、分散した島々の面積を総計しても、佐渡島と同程度である。そして今日、輸出可能な天然資源はなく、主要な国内産業が欠如しているため、キリバス政府は国策として、海外に出稼ぎ者を送り込んできた。これは自由な労働移動ではなく、国家を介在させた契約による労働力の派遣である。

一方、出稼ぎ者を送り出す故郷の人々は、海外からの送金により現金を獲得し、生活必需品や輸入食料を購入して生活を維持している。そして、これらの物資に依存して、社会的にきわめて重要とされる饗宴 (*botaki*) を頻繁に開催している。

太平洋島嶼部におけるレント収入依存の経済類型は、1980年代中葉に盛んに論じられた MIRAB 経済に典型的に見られる。MIRAB とは、海外出稼ぎ移民 (*migration*)、出稼ぎ者からの送金 (*remittances*)、海外諸国からの援助資金 (*aid*)、国家収入を公務員の雇用により分配する官僚機構 (*bureaucracy*) の頭文字をとった説明概念である。そうした状況下において、キリバスでは 1990 年代初頭以降、従来からのドイツ商船に加えて、日本漁船が主要な出稼ぎ先になってきた。

(3) 日本漁船への派遣制度

キリバスでは、独立以前、英国のギルバート・エリス諸島植民地 (GEIC: Gilbert and Ellis Islands Colony) 時代より、首都タラワのベシオにドイツ商船乗組員を養成・教育するための海洋訓練センター (MTC: Marine Training Centre) があった。1990 年頃、MTC 内に漁業訓練科が創設され、日本のカツオ・マグロ漁船乗組員の養成が開始された。

1995 年には、漁業訓練センター (FTC: Fishing Training Centre) として独立し、ピケニベウの旧病院施設に移転した。FTC には、派遣された 3 人の日本人教員が常駐し、機械技術や漁撈技術、日本語コミュニケーション、船上生活に合わせた集団的な規律の訓練を行う。

漁業訓練センターは全寮制であり、週末以外、訓練生は寮で寝泊りしなければならない。飲酒は禁止されており、発覚すると退学処分を受ける。そして、数ヶ月から 1 年間の訓練期間を修了すると、日本漁船乗組員として派遣されるという制度が確立していた。

2. 研究の目的

外国人労働者が雇用される状況を鑑みると、実際の労働現場において文化的背景の異なる人々が共に働き、近接して生活するために、文化的他者間の接触や交渉が必然的に起こる。本研究では、両者の接点においてさまざまな問題が生じてきた点に着目する。

本研究で採りあげる、キリバス人のカツオ漁船乗組員は、異文化環境に順応することが、出稼ぎ雇用契約の継続を可能にするための必須条件とされている人々である。

故郷の島とは全く異なる気候や生活条件、言葉さえ通じ難い異文化環境下において、キリバス人のカツオ一本釣り漁船乗組員は、漁船や寄港地において、いかに社会文化的に順応してきたのか、あるいは逆に順応できずにいるのか。実地調査による個別事例に着目しながら明らかにすることが、本研究の目的である。

3. 研究の方法

(1) 出稼ぎ者受け入れ側の情報収集：

キリバス人乗組員が働くカツオ船の集結する静岡県焼津漁港において、日本側の雇用者と出稼ぎ者を取り結ぶ組合組織や、キリバス人の出入りする商店において調査を行った。カツオ漁業の実態、出稼ぎ者を受け入れる制度のあり方、出稼ぎ者とホスト社会との相互関係、出稼ぎ者が引き起こした諸問題について口述資料を得た。

(2) 出稼ぎ者からの情報収集：

キリバス人出稼ぎ者に対して、焼津漁港に寄航中の漁船や、漁港付近の彼らの溜まり場で面談した。出稼ぎ者の労働実態や不満、休暇時の過ごし方等に関して、キリバス語による聞き取りを行い、また寄港地および船上生活の様態を知るために、参与観察を実施した。

(3) キリバス村落部における情報収集：

出稼ぎ者を送り出すキリバス離島村落部 (タビテウエア環礁) において実地調査を行った。村における出稼ぎ者の親族の生活実態を把握し、出稼ぎ者からの仕送りが、いかに人々の社会経済生活に影響を与えているかを調査した。

また村落では、過去に日本漁船で働いた経験を有する男性や、ほぼ年 1 回許可される、日本からの帰省中の若者に面談することができた。さらに、帰省休暇を終えて日本に戻る途中の出稼ぎキリバス人に、中継地のフィジーにおいて調査者は偶然遭遇した。その機会に、聞き取りを行って日本での生活に関わ

る情報を得た。

4. 研究成果

(1) 漁業関係者と出稼ぎ者の相互関係：

焼津漁港付近にある、カツオ・マグロ漁業関連組合や人材供給会社は、船主側の便宜を図り、キリバス人の受け入れや世話、事務手続き等を担っている。

キリバス人は、2004年時点において、約40隻のカツオ漁船に約450人が雇用されていた。出稼ぎ者はキリバスのさまざまな島の出身であり、年齢は20代前半から40歳前後までであった。キリバス人は、主にカツオ一本釣り漁船に乗り込んでいたが、かつては遠洋マグロ船に乗る者もいた。また、旋網船には、インドネシア人が主に乗り込んでいるほか、2006年にはキリバス人も乗船していることが確認された。

かつてこれらの漁船は日本船籍だったが、経費削減の可能なパナマ等の船籍に切り替える船主が多勢を占めている。これは、通称マルシップ船と言われている。

キリバス人の雇用は、船主にとって、経営上の人件費削減を主目的としている。また、漁船員を希望する日本人の若者はきわめて少なく、漁業を存続するために、外国人労働力に依存せざるを得ないという実情もある。かつては魚価もすこぶる高く、遠洋カツオ・マグロ漁船で5年も働けば土地付きの家が買えたといわれ、漁船員を希望する者も多かった。

しかし今日、漁港近くの水産高校の卒業生でさえ、漁船員を希望するのは1人だけの年もあるという。若年者が漁業関係の職に就くにしても、陸の仕事を好み、いわゆる3Kの仕事である漁船乗組員を避けるのである。

カツオ一本釣り漁船の一航海は、1ヶ月から50日間程度である。遠洋マグロ船の場合には、燃料や食糧補給は海上で済ませるため、2年間寄港せず、その間ほとんど陸を見ない生活である。狭い船内は密室状態であり、男性のみの微妙な人間関係に気を遣う必要がある。関係悪化は、深刻な事態をもたらす危険性を秘めている。気の合わない相手とは、決して目を合わさないことが最良の手段だと、日本人のあるベテラン船員は語っていた。

キリバス人乗組員は2000年代の一時期に、1隻当たり5人から10人以上が乗船するまでに増加した。出稼ぎ開始初期には、多くても1隻に3人から5人しかいなかった。500トン級の一本釣り漁船は、総計30人程度の定員である。キリバス人等の増加により、船内での日本人の勢力は相対的に弱まったという。

キリバス人はインドネシア人や日本人に

比べて筋力が強く、重い荷物の運搬や一本釣り等の肉体労働に適していると評価されている。しかし船内では、日本人乗組員が優遇される傾向があるという。比較的仕事が少ないとき、日本人漁船員は休息しているのに、キリバス人が雑用を言いつけられることもある。

それでも出稼ぎ初期に比べて、船上の労働環境は改善したという。かつては、日本人の漁船員も新参のキリバス人出稼ぎ者をどう扱うかに慣れておらず、言葉が通じないときに手を出すこともあった。キリバス人にとって、頭はきわめて神聖な身体部位であるにもかかわらず、拳で殴られることがあった。今日では、そのような行為は行わないよう、日本人乗組員に対して、十分に注意が喚起されているとのことだった。

(2) 近隣住民と出稼ぎ者の相互関係：

キリバス人出稼ぎ者は、勤続年数により460から660豪ドル程度を月々に報酬として受け取る。数は少ないが、日本で航海士のライセンスを取得した者もあり、彼らは年間20万円ほど報酬の上乗せがある。ライセンス取得者は、多少なりとも日本語で文章を書くことができる。

船主によっては、水揚げが好調な時、特別にボーナスを支給している。もし、よく働いた者のみに隠れてボーナスを支払うと、その話が他のキリバス人乗組員に漏れて不評を買い、結局、全員一律に支払うことになるという。日本人の事務職員は、このような傾向性を評して「平等主義」と表現していた。また、報酬の一部は、キリバスのエージェント(KFS)を通じて、本国の親族(主に父親)の口座に振り込まれている。

航海を終えて漁港に戻ると、一本釣り漁船の場合、水揚げ等の作業後、次の航海の準備が始まるまで、数日間の休暇がもらえる。漁船が日本船籍の場合、外国人乗組員は、行動範囲が制限されていたが、マルシップ制を採って以降、上陸許可証さえ携帯していれば、制限は緩和された。

キリバス人乗組員は、寄港時でも船舶で寝泊まりする一方、上陸して買い物に行ったり、飲酒、パチンコ等の娯楽を楽しむ。他方、漁港付近の日本人住民のほとんどは、キリバス人に関する知識をほとんどもたない。ただし、数は少ないが、いくつかの商店や飲食店の経営者は、キリバス人との間に友好的な関係を築いている。ある漁具店の女性は、船に招待され、キリバス人出稼ぎ者たちのパーティに参加したこともあるという。

出稼ぎ者に接する日本人の話によれば、共通して、キリバス人は「けがれていない」人々だという。「素直」「純粹」といった形容がなされることもある。日本漁船に10年以上勤

続する一部のキリバス人出稼ぎ者は、かなり日本語能力が上達している。しかし、それでもなお、コミュニケーションや相互理解は十分ではなく、表面的でステレオタイプな他者表象がなされている。キリバス本国の生活状況は、日本の人々にとって不可視であり、社会・文化に関する知識は伝達されておらず、一面的な理解になるのも仕方のないことであろう。

(3) 漁港での休暇の過ごし方：

一航海が終わると、上陸時に2万円もの小遣いが渡される。寄港の休暇時、出稼ぎ者は船内で宿泊することが義務付けられている。出かけていても、船に戻って食事をとることが普通である。船では、自分たちが釣ったカツオと賄いの米や味噌汁、カップラーメン等を食べている。

休暇時に漁港で会ったキリバス人たちは、本国の親族へ電話することが最も楽しみだと言っていた。コンビニエンス・ストアで公衆電話や携帯電話のプリペイドカードを購入して本国の首都タラワにかける。3000円で20分程度話せるという。

漁港では、朝から酒を飲むことが日常的に見られる。これは、一部の日本人漁船乗組員にも当てはまる。キリバス人は、船舶内での飲酒は禁じられており、酒屋で安価な焼酎等を購入して、漁港の建物や作業場の隅で飲む。また、ある酒屋では、店舗の奥に酒を飲むスペースがしつらえられており、表の店舗で買った酒を奥に持ち込んで飲むことができる。スナック等で金を使い尽くすまで飲むよりも、酒屋のほう割安でより安全である。

集団で飲むときには、本国の饗宴 (*botaki*) に類する言葉遣いや、形式的な挨拶を見ることができる。そのとき、ベテランの年長者が進行役を務める。こうした飲み会において、キリバス本国と同様の集団性が顕著に現れる。調査者の参加した酒屋の飲み会では、さながら本国における来客 (*irua*) を送迎する饗宴のようであった。調査者は、来客の立場にあつて、キリバス人から饗応されるべきとされ、ビール代を支払うのは不適切だと言われた。さらに、酒屋で出稼ぎ者の購入したカップラーメンを振る舞われたのみならず、停泊中の漁船に連れて行かれ、カツオと米飯、味噌汁の食事を御馳走になった。

(4) キリバス本国への帰省：

本国の親族からは、物資の懇請 (*bubuti*) が頻繁になされる。懇請された物資のほか、焼津やときに近隣の商業地に出かけて商品を購入する。ガソリン発電機、AV機器、楽器、ゲーム機、コンピュータ等の機械類は土産の定番である。ほかにも、洗面器やバケツ、クーラーボックス、プラスチック製の皿や

カップの食器等、日用品も多い。キリバス人に人気が高いのは、これら小物が購入できる100円ショップである。また、中古自転車や自動二輪車を廉価で購入することもある。

年初から早春にかけて、漁船がドック入りしてリストアするときには、乗組員は一斉に休みに入る。長期休暇時に出稼ぎ者は、本国へ帰省することができる。ただし、実質の本国滞在期間はたいていの場合、2・3週間ほどしかない。帰省に合わせて、船便で1人50キロまでの荷物を焼津から本国へ、無料で送ることが許されている。その際、普段から買い集め、組合の事務所等で保管していた物資を本国に送付する。

日本からの帰省には通常、航空便を利用する。そのとき、日本国内やフィジー等の経由地で土産を購入することもある。金銭と大量の物資を持ち帰る帰省者は、凱旋する英雄のようである。ことに、物資の欠乏する離島村落に戻る際には、持ち帰る物資が人目を引き、羨望の眼差しを受ける。日本で購入した物資以外にも、首都タラワで買ったセメントや木材といった建築資材や米・小麦粉、缶詰等の食料品、日用品を持ち帰る。

キリバス本国では定職に就く機会が少なく、国内で外国船への出稼ぎを上回る報酬を受け取ることができる職は、きわめて稀である。通常では得られ難い、高額な現金収入の稼ぎ手である漁船乗組員は、結婚相手として未婚女性からの人気も高い。FTCへの入試の倍率は数倍に上る。キリバスで最も難関といわれる官僚養成高校出身者や、教員養成専門学校を出た小学校教員が、FTCの訓練を経て漁船員になることも珍しくない。

(5) トラブルと解雇：

本国における就業状況や物資不足を鑑みれば、日本漁船への出稼ぎは、キリバスの人々にとって経済的にきわめて重要である。しかし一方、日本人漁船員に比べて賃金は低く、その格差を彼らも知っている。仕事はしっかりこなしているはずなのに、給料が日本人より低いことに対して不満を漏らす者もいた。

キリバス人のある乗組員は、日本人に下に見られていると語っていた。彼によれば、日本人はアメリカ人には遠慮するが、キリバス人に対しては異なる態度をとるといふ。我々キリバス人は、外国からの客を充分にもてなすのに、日本人はそうではないと付け加えていた。ただし、船上で日本人と不仲になることは解雇に直結するので、多少の不満があっても、従順な態度をとるしかない。

また、調査者がキリバス離島で会った、九州の漁船に乗り込んだ経験のある若者によれば、FTCで日本語を習ったのだが、全く船員の発する言葉の意味がわからなかったと

いう。指示通りに働くことができずに、頻繁に怒られ、結局船を降りた。

キリバス人は、個人所有の意識が脆弱であり、船内の共有スペースに置いてあった食料や飲料を無断で消費したり、日本人乗組員の私有物を持って行ってしまうことがある。こうした行為により、日本人漁船員が怒ってトラブルが発生することがある。ときに日本人漁船員から泥棒呼ばわりされ、出稼ぎ者は強いショックを受ける。キリバス人にとって、泥棒 (*kimoa*) と呼ばれることはきわめて侮辱的である。しかも、所有観念が異なり、自身には盗んだという悪意や意識が全くないにもかかわらず、泥棒と呼ばれるのである。この状況は、きわめて強い恥 (*mama*) や怒りの感情を喚起させることになる。

一方、同じ船に乗る他の外国人 (インドネシア人等) とのトラブルはほとんどない。漁業関係者によれば、むしろ、キリバス人どうしの対立が見受けられるという。一緒に働きたくないので、別の船に変えて欲しいという申し出が、ときどきなされるとのことである。

同じ船にキリバスの異なる島の出身者が乗り込むことが常態であり、相手の出身島に対するからかい等が、深刻な喧嘩を引き起こす契機になることもある。また、同じ島出身の者どうしても、必ずしも親密であるとは限らない。船上で、同一島出身のキリバス人の間で殺傷事件が起こったこともある。婚姻ステータスや年齢の差異により、キリバス人どうしで上下関係が生じ、ときに軋轢やいじめにつながるという。

かつては船から飛び降り自殺する者が後を絶たなかった。正確な数字は不明だが、数十人以上に及ぶという話を聞いた。日本人漁業関係者の話では、肉親からの手紙に妻の悪口 (ことに真偽不明な不義密通の告発) が書かれていることがしばしばあり、既婚の出稼ぎ者は思い悩み、自殺に走ることが多かったといわれている。

また、キリバス人乗組員は、船内での飲酒は禁止されており、見つかったら解雇される。漁港の飲み屋等で飲酒することは許されているが、出航日にまで飲酒する者に対して、日本人乗組員は不満を述べていた。キリバス人は、他の太平洋の人々と同様に、普段おとなしくても、酒を飲むと人が変わる。飲み方にも際限がなく、金を使い切るまで飲んでしまう。筆者も、酒屋の奥で彼らの酒席に同伴したが、字義通り、朝から夜遅くまで、彼らは長時間飲み続けていた。

酒に絡むトラブルが漁港では頻発し、その当事者は解雇されることになる。飲み屋で喧嘩して暴れたり、店の屋外の路上で器物破損行為を行うことがある。漁港に設置してある、水揚げ作業に使う冷凍カツオ運搬用のベルトコンベアーを、酔った勢いで引っくり返し

た者がいた。こうした破損に対して、船主は数万円から数十万円もの弁償を強いられることになる。路上や屋外での大声や大勢での合唱による騒音、庭先での放尿や排便に、近隣住民から苦情が寄せられることもある。

トラブルを起こした者は、解雇されるのを憂慮して、虚偽の名前や船名を答えることがある。こうした事例に言及して、ある漁業関係者は、FTC の初期修了者に比べて近年、キリバス人乗組員の質が低下したと言っていた。ただし、キリスト教の宗派によっては飲酒を禁じており、戒律を遵守して酒を飲まない者は、すこぶる評判が良い。

(6) 原油高騰と廃業の影響：

2000 年代中葉以降、日本の市場では原油価格が高騰した。加えて、キロ 200 円台で低迷していた魚価は、2005 年 6 月前後にはキロ 100 円近くまで下落した。低い魚価は、日本の食卓における慢性的な「魚離れ」の影響も大きいという。それらの相乗効果により、2007 年には廃業に追いやられるカツオ船が出てきた。全ての乗組員は解雇され、評価の高かった一部の者のみが、他船に再雇用される。再雇用されなかったキリバス人乗組員は、自国に戻るしかない。

こうしたなか、飲酒トラブルの多いキリバス人は敬遠され、酒を飲まないイスラーム教徒のインドネシア人に置換される傾向がある。かつて、インドネシア人は、乗組員として日本に入国しても、集団脱走して他業種に不法就労する事件が多発していた。しかし、今日ではそうした事件は起こらなくなったという。

飲酒トラブルの頻発、カツオ漁業の停滞により、キリバス人乗組員の受け入れ状況は悪化した。こうした背景を受けて、2006 年度末には、キリバスの FTC に常勤していた日本人教員は撤収してしまった。従来、修了生のほぼ全てが日本漁船に乗ることが保証されていたが、そうした好条件は失われ、新たな日本漁船でのキリバス人雇用は困難になった。かつて FTC 教員としてキリバスに滞在していた漁業関係者によれば、キリバス人漁船員の飲酒癖と、それに関わるトラブルの頻発が、日本人による FTC からの撤退の一義的な原因だと説明していた。

一方、FTC 修了生にとって、韓国や台湾漁船へ乗り込む可能性は開かれている。しかし、労働条件は日本漁船に比べて著しく厳しいうえに、報酬もかなり低いという。

(7) 結語

調査期間中の原油価格暴騰による漁船数の減少、キリバス首都にある漁業訓練校からの日本人教員の撤退といった状況変化に加え、所有観念の差異に基づく軋轢や飲酒問題

による解雇を伴って、キリバス人漁船員の人数は、ここ数年、急激に減少している。

キリバス人の多くは、近代的労働や出稼ぎ先での生活において必要とされる、時間感覚や個人的所有観念を十全に身体化できておらず、とくに飲酒に伴う行動を適切に制御できなかった。マクロな経済状況の変化の波が押し寄せたとき、キリバス人が安易に切り捨てられてしまう背景として、近代的労働環境や異文化への不十分な順応が、重要な要因として浮かび上がってくる。

キリバスの人々にとって、少なくとも今日、近代的労働に必要とされるエピステモロジーを身に付けることは、グローバリゼーションに伴う出稼ぎ移民として海外で順応していくうえで、高い障壁として屹立しているのである。

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

[雑誌論文] (計 3件)

① Kazama, Kazuhiro. Rapid Prevalence of Kava-drinking in Kiribati, Central Pacific. *People and Culture in Oceania* vol.22: 85-106, 2006. 査読有

② 風間計博 「フィジー諸島・ランビ島における韓国ドラマ受容のあり方—ジェンダーの差異を軸とした一考察」 『比較文化研究』 3巻 : 1-15, 2007. 査読有

③ 風間計博 「人類学における生物性の諸相—身体と感情の解放に向けて」 『社会人類学年報』 34巻 : 25-50, 2008. 査読有

[学会発表] (計 1件)

① 風間計博 「キリバス環礁における〈もの〉と身体の相互関係」 文化人類学会第42回研究大会 2008年5月31日 京都大学

[図書] (計 3件)

① 塩田光喜 風間計博他 アジア経済研究所『オセアニアの知と権力』 2008年 187ページ

② 印東道子 風間計博他 明石書店『環境と資源利用の人類学—西太平洋諸島の生活と文化』 2006年 330ページ

③ 印東道子 風間計博他 明石書店『マイクロネシアを知る 58章』 2005年 275ページ

6. 研究組織

(1) 研究代表者

風間 計博 (KAZAMA KAZUHIRO)
筑波大学・大学院人文社会科学研究所・准教授

研究者番号 : 70323219