

科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 26 年 6 月 12 日現在

機関番号：14301

研究種目：基盤研究(C)

研究期間：2011～2013

課題番号：23520976

研究課題名(和文)日本の遠洋漁船における外国人出稼ぎ者の多文化コミュニティ形成に関する人類学的研究

研究課題名(英文) Multicultural coexistence of contract fishermen from Asia Pacific countries on Japanese pelagic tuna vessels

研究代表者

風間 計博(KAZAMA, KAZUHIRO)

京都大学・人間・環境学研究科(研究院)・教授

研究者番号：70323219

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 3,100,000円、(間接経費) 930,000円

研究成果の概要(和文)：グローバル化の進行する中、国際的な労働力移動が活発化している。日本の遠洋漁業でも、国際的競争の激化、若年労働者不足等の背景から、外国人契約漁船員への依存が著しい。カツオ一本釣り漁船や巻き網魚船では、インドネシア人やキリバス人が乗組員として働いており、日本人乗組員を数の上で凌駕している。これらの漁船では、異なる文化的背景をもつ漁船員たちが、一航海約2か月の間、密室状態で寝食を共にし、協働する必要がある。しかし、文化的他者間で深刻な軋轢はほとんどない。漁船員たちは、船上労働において実践的に協調しながらも、適度な距離を保っている。必要以上に干渉しない態度により、多文化共存は維持されている。

研究成果の概要(英文)： Japanese pelagic fishery has been in a state of a crisis for a number of problems both at home and abroad. Fishing companies has suffered from lack of Japanese youth workers, the ratification of a 200-nautical-mile exclusive fishing zone, keen global competitions for marine resources, and so on. The ship-owners need for low cost labor force to operate their companies. In recent years, overseas fishermen has quite increased and exceeded Japanese crew in number on vessels. Fishing companies are dependent on contract fishermen from Indonesia and Kiribati. Then, multicultural circumstances have inevitably emerged on pelagic fishing vessels. It seems as if multicultural coexistence turned out well, because there are few frictions among different cultural members. But in fact, they do not mingle with each other, except under the necessary cooperative fishing work. It is noninventionalist or civil inattentive attitudes that make multicultural coexistence tranquil superficially on vessels.

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：文化人類学 遠洋漁業 出稼ぎ キリバス

1. 研究開始当初の背景

現代世界において、グローバル化による国際労働力移動は年を追うごとに顕著になっている。加えて日本では、高齢化と人口減少による労働者不足が懸念されている。こうした状況下、外国人労働者導入の是非が、多方面において議論されている。

すでに日本の遠洋漁業は、労働者不足の問題に直面し、外国人労働者に依存してきた。一般に、日本における漁業の衰退は、若者の肉体労働離れや漁船員高齢化による後継者不足、国内の魚価低迷、原油価格の高騰、二百カイリ漁業水域設定による漁場制限、海洋資源保護の国際規制強化、漁獲をめぐる国際競争激化があげられている。政府主導によって減船措置が取られ、自主廃業を選択する船主がいるなか、操業を維持するには、労働力確保とコスト削減に取り組まざるを得ない。

日本のカツオ・マグロ漁業では、1990年代以降、東南アジアからの研修生制度が導入された。今日、キリバス人やインドネシア人が遠洋漁船で雇用されている。彼らは主に、海上で労働・生活しており、一般に、ほとんど知られていない存在である。海外からの出稼ぎ工場労働者や農業研修生が、特定の場所で寄宿生活し、地域住民と何らかの接点を有するのは対照的に、外国人漁船乗組員は、いわば「不可視」の出稼ぎ者である。

また、外国からの出稼ぎ者に依存するカツオ・マグロ遠洋漁船は、労働のみならず生活の場でもある。労働可能な年齢層の男性ばかりが寝泊まりし、外洋に取り囲まれた密室であり、多文化共生を条件づけられた、特異な空間として位置づけることが可能である。

2. 研究の目的

本研究の対象は、カツオ・マグロ遠洋漁船において形成された、オセアニアや東南アジア島嶼部からの出稼ぎ者と日本人乗組員からなる小規模の「多文化的コミュニティ」である。遠洋漁船という閉鎖的な狭い空間内で、文化的背景や出自の異なる人々が、日常的に対面関係を余儀なくされて生活している。

互いの母語を十分に理解することなく、意思疎通の不全、価値基準や規範意識の差異があるなかで、漁船員たちは、いかなる困難に直面しているのか。あるいは、軋轢の深刻化を回避しているのか。偶発的に集まった人々から成る「多文化コミュニティ」が、いかに維持されているのか。それらの事由を追究することが、本研究の目的である。

まず、漁船乗組員としての外国人雇用に関わる実態や、今日に至るまでの遠洋漁業の状況を把握する必要がある。漁船への出稼ぎ者は、陸上に滞在する時間が短く、地域社会にほとんど組み込まれていない。出稼ぎ者に関する具体的な情報を蓄積した上で、外国人出稼ぎ者間、日本人漁船員や漁業関係者との軋轢の生成・回避、相互理解のあり方、規範意識について考察する。

3. 研究の方法

本研究は、文献収集と読解、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。

まず、日本の現代漁業に関する史資料、水産系社会科学の文献を収集する。そこで、日本の遠洋漁業が、現在の苦境に至るまでの歴史的経緯を把握し、労働力を外国人漁船員に依存する現状について、概略をまとめる。

またグローバル化論、多文化共生に関する社会学・現代思想等の文献、他者認識に関わる文化人類学の文献を重点的に収集し、理論的基礎づけを行う。

実地調査では、キリバス人やインドネシア人乗組員を雇用する遠洋漁船が水揚げを行う静岡県焼津漁港において、カツオ・マグロ漁業組合関係者、人材派遣会社関係者等から聞き取り調査を行う。また、停泊した漁船において、外国人乗組員の生活・労働現場を視察し、聞き取り調査を行う。

さらに、出稼ぎ者を送り出す側のキリバスにおいて実地調査を行う。キリバスでは、日本漁船に乗り組むために修了を義務づけられてきた首都の漁業訓練校 (FTC: Fisheries Training Centre) を訪問し、日本漁船出稼ぎ予定者の訓練を視察する。また、日本漁船出稼ぎ経験者から、船上労働や生活経験、キリバス帰国後の生活に関する聞き取りを行う。

4. 研究成果

1) 外国人船員雇用までの経緯

第二次大戦後、人口増加と高度経済成長に伴い、食料需要が増大し、日本の水産業界は1970年代頃に最盛期を迎えた。しかし同時期、ことに遠洋漁業は、大きな転換期を迎えていた。石油危機を経て燃油代が高騰し、1977年に実施された二百カイリ漁業専管水域の設定が、遠洋漁業の命運を大きく揺さぶることになった。

第二次石油危機後(1981~1982年)、減船措置が取られ、カツオ・マグロ船主の全国組織である日本鯉鮪漁業組合連合会(日鯉連)所属の遠洋マグロ船数は、886隻から722隻に減らされた。遠洋カツオ一本釣り船も1983年に減船が実施され、所属船数は、102隻から77隻にまで減少した(焼津市『焼津市史・漁業編』2005:329-331)。この時期以降、陸(オカ)の仕事が選好されるようになり、後継者不足が叫ばれるようになった。

入国管理政策において、労働力補填のため、1990年に「外国人研修生制度」が導入された。技術移転を目的とした研修を謳うが、実質は低賃金外国人労働者の有期雇用である。

漁業においても、1993年に宮崎県南郷町において、初めて近海カツオ船にフィリピン人研修生57人が乗り込んだ。イカ釣り、巻き網、底引き、流し網漁業の研修制度が開始され、ベトナム人、インドネシア人が研修生となった。研修生数は、2000年に1,800人を超えた(藤林・宮内[編]『カツオとかつお節

の同時代史』2004：134-135）

近海カツオ船では、インドネシア人研修生が増加し、研修を終えた者が、遠洋漁船の乗組員として雇用されるようになった。彼らは、日本語に堪能で漁撈にも慣れており、今日、遠洋漁船における労働力の主要な一翼を担っている。正確な数値は不明だが、2008年時点、インドネシア人等の遠洋巻き網漁船乗り込み数は、5,000人から6,000人に上る。

2) キリバス人漁船員の雇用

漁業研修生制度の導入に先立ち、1991年に運輸省船員部長通達により、日本漁船への外国人漁船員配乗が認められた。当初の混乗率は、概ね20%以内、1996年には40%以内に拡大した（日本かつお・まぐろ漁業協同組合『かつお・まぐろ業界史』2008：87）。外国人漁船員の解禁により、幹部船員（職員）に日本人、一般船員（部員）に外国人という混乗体制の基礎が作られた。

さらに、「マルシップ制度」が1998年に導入された。マルシップとは、「日の丸」（マル）を掲げた日本国籍船が、外国船社（ship）に貸し出されることを意味する（日本かつお・まぐろ漁業協同組合2008：88）。この制度により、外国人漁船員の日本への入国や上陸が、入管法上容易になった。

一方、外国人漁船員の配乗を見越して、1989年、キリバス人漁船員訓練事業が開始された。事業は、キリバス共和国の若者を現地の訓練校において教育訓練し、日本の遠洋カツオ・マグロ漁船で雇用するという新たな試みである。キリバスの二百カイリ内で日本の遠洋漁船が操業する交渉を円滑に進めるという、重要な目的もあった（日本鯉鮪漁業組合連合会『日鯉連史』1996：765-778）。

事業は当初、キリバスの首都タラワで運営されていたドイツ商船乗組員養成目的の海洋訓練校（MTC: Marine Training Centre）内の1コースとして出発した。1995年、MTCから独立した漁業訓練校（FTC）が設置された。海外漁業協力事業団（OFCF）、国際協力事業団（JICA；現国際協力機構）や日鯉連から日本人教員が派遣され、漁撈技術、機関、日本語の教育訓練を行っていた（日本鯉鮪漁業組合連合会1996：199；風間「日本の遠洋漁業の窮状とキリバス人漁船員」2012）。

3) 一本釣り船と巻き網船の比較

さて、近年のカツオ・マグロ漁業の苦境を如実に示すのが、船主の全国組織である日鯉連の破産（2009年）である。資源保護を理由とした政府の減船指導、乱獲による水揚量激減、輸入マグロ増加による魚価低迷や燃油価格高騰による漁家の経営逼迫が原因とされる。破産前の2005年に債務超過に陥り、2006年には解散に至っていた（風間2012）。

かつて800隻を超えていたマグロ漁船は、2013年には約200隻になった。100隻超の遠洋カツオ一本釣り船は、24～25隻にまで

減った。一方、遠洋巻き網船数は36隻のまま、カツオ一本釣り船数の1.5倍になった。

カツオ一本釣りは、主に人力によって釣り上げる豪快な漁法である。しかし、釣り手の人数は限られ、逃げる魚は当然出てくる。針の大きさに適合した魚しか食いつかないため、規格外の小魚を釣り上げることはない。

一本釣りには、釣り上げる漁撈技術が必要だが、巻き網では、漁船員の技能は求められない。魚群を見つけて網さえ入れれば、魚の活性に関係なく、一網打尽に漁獲可能である。ただし、獲った800トンもの魚処理、漁網の手入れに手間のかかる仕事が必要とされる。

カツオ一本釣り漁法は、魚が傷つきにくく、魚を即冷凍できる。商品としての一本釣りカツオの商品価値は高くなる。基本的に一本釣りのカツオは生食用、巻き網はカツオ節や缶詰等の加工用といわれてきた。しかし、巻き網素材の改良や冷凍技術の発達により、巻き網魚の品質は向上してきた。一本釣りカツオとの品質差は縮小したという。

遠洋カツオ一本釣り漁業は、経済効率性が劣る。船頭が首尾よく魚群を発見しても、必ずしも釣果が上がるわけではない。魚の活性が低ければ、針に食いつかない。魚群の探索移動には、燃油代もかさむ。燃油代は変動するが、一航海当たり2,000～3,000万円以上、年間では億円単位に上る。

また、漁撈時に撒く生餌のイワシを購入し、生きたまま漁場に運搬する手間と費用がかかる。イワシ購入費用は、一航海600万円の支出となる。購入後、漁場まで生きたまま運搬する必要がある。そのために、費用のかかる水循環装置を設置しなければならない。

カツオ船が一本釣りをを行っている間、一定の距離をおいて待機している巻き網船がいるとの話を聞いた。魚の食い付きが悪くなり、一本釣り船が去る頃、おもむろに巻き網を入れて、残りの魚群を一網打尽にするという。

日本人乗組員の給料も、巻き網船と一本釣り船では、数倍もの開きがあるという。なお、外国人漁船員の賃金は契約で定められており、巻き網でも一本釣りでも基本的に変わらない。キリバス人は、月500～700豪ドル、インドネシア人は、月5～6万円である。

経済効率の悪い一本釣りは、長期的な視野からみると、資源枯渇を防ぐというメリットがある。しかし、カツオ一本釣り船を減らし、巻き網船に転換する船会社が見られる。

4) 国際競争の激化と資源保護

第二次大戦後、国際的な水産資源争奪が過熱し、競争が激化してきた。米国、台湾、インドネシア、フィリピン、中国等がマグロ類の漁業に進出し、水揚量を増大させてきた（宮部・本田「まぐろ・かつお類の漁業と資源調査（総説）」2008）。国際競争激化に連関して、1970～80年代、巻き網船が台頭した。

2000年代、巻き網船の大型化が進んだ。焼津のある会社は、ヘリポートを設えてヘリ

コプターを積載した 1,000 トン級の大型巻き網船を導入した。この手法は、米国船が開始したという。ヘリコプターによって上空から魚群を発見し、母船に連絡して漁場へ誘導する。フィリピン人のパイロットと整備士込みで年間 5,000 万円のリース料がかかるが、コストに見合う漁獲高を上げられるという。

効率的な巻き網漁船が世界の海を席卷し、水産資源枯渇の危機が叫ばれるなか、国際的に規制が強化され、日本も取決めに協力せざるをえない状況にある。資源保護を理由として、漁場となる太平洋諸国による巻き網漁船への規制監視が行われるようになった。遠洋巻き網船は、太平洋諸国から派遣された監視員を必ず 1 人乗船させる義務がある。

また 2012 年から、二百カイリ内の漁場を提供する対価として、太平洋諸国の乗組員を 1 隻当たり最低 3 人雇用することが、義務づけられるようになった。太平洋諸国とは、パプアニューギニア、ソロモン諸島、ミクロネシア連邦、キリバス、ナウル等である。

しかし、資源保護のために国際的な規制を強化しても、漁撈の効率化が進むうえに、協定の不締結国や違反漁船もあるため、カツオ・マグロを含む水産資源の乱獲は一向に止まらないという。一方、欧米における健康志向による魚食の普及、また経済力をつけた中国等により魚の消費が押し上げられ、カツオ・マグロ類の需要は、世界的に伸びてきた。

グローバル化時代の遠洋漁場は、「コモズの悲劇」宜しく、過当競争の場となっている。そこでは、短期的視点からの利益を優先し、合理性や効率性が第一義的に重視される。長期的な資源保護など、二の次の問題とされてしまう。商品価値が高い限り、資源は搾取され続けるのである。

5) 外国人漁船員雇用の動向

統計資料はないが、聞き取りにより外国人漁船員雇用の傾向を把握することができる。

遠洋マグロ延縄漁船におけるキリバス人漁船員は、1990 年代の乗り込み開始以降、定着することはなかった。2004 年時点、全体でわずか 4 人になっていた(風間 2012)。2011 年時点、ただ 1 人になった。

マグロ延縄船は、漁獲した冷凍マグロを運搬船に洋上転載し、船上の生活必要物資を洋上補給する。そのため、1 年以上もの期間、漁船員は陸地を目にしないことがある。対照的に 1~2 か月に 1 度水揚げし、年に 1 度故郷に帰省できるカツオ船のほうが、キリバス人には向いている。結果として、キリバス人のマグロ船乗組員は、いなくなったという。

このような厳しい条件であっても、インドネシア人は耐えられる。今日、マグロ船の外国人船員は、インドネシア人が占めているという。またインドネシアの場合、漁船員が日本との間を行き来する航空運賃も、キリバスに比較して安価であり、船主の負担も小さい。

さて、2000 年代後半に聞いた話では、筋

力の強いキリバス人はカツオ一本釣り船、インドネシア人は巻き網船に適しているとのことだった。しかし、巻き網船が相対的に増加した今日、キリバス人も巻き網船に乗り込んでいる。逆に、インドネシア人が一本釣り船に乗り込むことも普通に見られる。

日鯉連の仲介したキリバス人は、2000 年代初頭には、約 350 人(一説には 400~450 人)が遠洋漁船に乗り込んでいた。その後、減船措置や廃業等により、2008 年には 230 人、2010 年時点で 150 人にまで減少した(風間 2012)。

日鯉連の破綻や減船に伴い、キリバス人漁船員は一時的に減少した。ただし、キリバス人の乗船を望む船主がいるため、日かつ(旧日鯉連)とは異なる人材派遣会社を通じて、雇用契約を結ぶケースが目立つようになった。2014 年 3 月時点、日かつと人材派遣会社の仲介分を併せて、カツオ一本釣り船と巻き網船に約 300 人が乗り込んでいる。

外国人は、漁船に相変わらず雇用されている。日本人漁船員不足への対応として、外国人乗組員の乗船率が大きく緩和され、混乗率が大きく変化したことに起因するだろう。

1990 年代の混乗率は 20%~40%だったが、2010 年代には、過半数を外国人船員が占めるようになった。2014 年、ある 27 人乗り遠洋漁船の乗組員構成は、日本人 10 人、インドネシア人 10 人、キリバス人 6 人、ミクロネシア人 1 人だった。

2000 年代半ば、ある漁業関係者は、外国人漁船員数の増加に対して、「船内の勢力図」が変わることを懸念していた。日本人漁船員が少数派になると、船内秩序の制御ができなくなるという不安を口にしていたのである。しかし今日、日本人より外国人乗組員数の多い船が、普通に見られるようになった。

6) キリバス人の出稼ぎ機会流動化

日鯉連が破綻する前、キリバス人が日本漁船に乗船するには、キリバスの漁業訓練校(FTC)を修了する必要がある。しかし破綻に連動して、FTC の日本人教員は 2007 年 3 月に引き上げた。以後、キリバス人の日本漁船出稼ぎ経験者が、日本語や漁撈技術、機関の教師を務めていた。そして、2011 年以降、海外青年協力隊(JOCV)から日本語教師が派遣されるようになった。

2013 年 8 月に FTC を訪問した際、JOCV の 20 代女性が日本語教師として働いていた。他のスタッフは、すべてキリバス人であった。訓練校全体がリラックスした雰囲気であり、在地化しているという印象を受けた。

2000 年代末以降、日本による FTC 運営に関与する度合いが弱くなった。そして、2015 年に FTC を MTC(海洋訓練校)と再統合するという計画が立てられていた。

キリバス人が日本漁船に乗る場合、日鯉連が関与する、現地の「キリバス漁船員サービス」(KFS; Kiribati Fisherman Service)が

船主との間を仲介していた。しかし、今ではKFSのほかに、日本の人材派遣会社の現地業務を担う「キリバス雇用サービス」(KEMS: Kiribati Employment Service)等、キリバスの民間会社2社が参入している。

さらに今日、日本漁船に乗るにあたって、必ずしもFTC修了が要件ではなくなっている。2014年3月、FTC経験はないが、日本漁船員の兄弟という理由で来日し、一本釣り漁船に乗り組むキリバス人の若者が2人、焼津に来ていた。ある漁業関係者によれば、FTC修了と漁船で仕事をこなす実務能力とは、ほとんど関係ないという話だった。

一方、厳しい経営状況からして、修了者が必ず日本漁船に乗船できるとは限らない。2011年の聞き取りでは、修了生36人中、日本漁船に乗ったのは15~16人とのことだった。米国、台湾や韓国等、他国の漁船に乗り込む者もいる。その場合、「キリバス漁業会社」(KFL: Kiribati Fishing Ltd.)や「中部太平洋生産会社」(CPPL: Central Pacific Production Ltd.)を仲介する。

MTCに再入学し、ドイツ等、欧米の商船に乗る者もいる。日本漁船で働いているさなか、ニュージーランド移住のくじに当たったため、突然下船する者がいたという。

キリバス人側からすれば、複数ある選択肢のいずれかに頼り、海外資本にアクセスすることが可能な状況が生まれてきたといえよう。別角度から見ると、日本漁船への確実な雇用が失われ、複数の機会に依存せざるをえないのである。

このような現況を集約するならば、グローバル化のなかで、日本の遠洋漁業の苦境に連動して、キリバスへの水産援助が弱まり、FTC・KFS・日鯉連・一本釣り漁船の強固な関係が脆弱化した。かつての組織的結合が、日本の援助政策変更、キリバス政府の経済政策、複数エージェントの参入、日本以外の漁船への乗り込み等により、流動化した状況が生まれたと解釈できる。

7) インドネシア人とキリバス人漁船員

既述の通り、多くのインドネシア人が研修生制度によって来日した。研修期間中、中小型(19~150トン級)のカツオー一本釣り漁船で3年間働いた後、船頭の紹介により、大型(500トン級以上)の遠洋一本釣り船や巻き網船に雇用される。彼らは、日本語に堪能で、すでに漁撈技術を習得しており、漁船側も雇用しやすい。

インドネシアの漁業訓練校を修了し、日本漁船に出稼ぎに来る者もいる。その場合、日本の人材派遣会社を介して来日する。しかし、来日後すぐに行方をくらまし、別職種に就く者が時折いる。2000年代には、「集団脱走」が頻発していた。一時期おさまっていたが、失踪者が近年、再び目立ち始めたという。

たいていのインドネシア人は、イスラーム信者のため酒も飲まず、温和と言われており、

概して雇用主の評判はよい。キリバス人比べて、急に中途下船する者も少ない。トラブルも少ない。

インドネシア人が料理長につく漁船もある。イスラーム教徒のインドネシア人が、ハラール食を求めることに適合している。敬虔なイスラーム教徒が乗船する場合、宗教上の困難を回避することが可能となる。

一方、キリバス人は1990年代の出稼ぎ開始以来、飲酒トラブルが絶えない。器物破損や傷害事件を起こし、警察の世話になる場合もある。損害は、船主が負担する。トラブルを起こしたキリバス人は、即刻解雇され、二度と日本漁船に乗ることはできない。

また、今日では見られないが、1990年代には、船上での自殺が頻発した。当時、キリバス人漁船員は少なく、多数の日本人に囲まれて船上生活を送らなければならなかった。日本人漁船員も、キリバス人への対応に不慣れであった。しかし当時、キリバス人と日本人との間で、親密な関係も形成されやすかったようである。キリバスで日本漁船出稼ぎ経験者に聞いた話によれば、頻りに日本人船員に夜の店に連れていかれたという。

かつて、故郷との連絡手段は、手紙程度しかなかった。親族が固定電話を引いている場合のみ、日本から公衆電話で話すことができた。2000年代中葉には、漁港に停泊している間、携帯電話や、ネット・カフェでのスカイプによって、故郷の親族との直接対話が、比較的容易にできるようになった。

焼津に停泊している漁船でキリバス人漁船員に話を聞く限り、今日、漁船内の労働と生活は、多少きつくても居心地悪くない。1隻の船に10人もキリバス人が乗り込んでおり、孤独感はかなり程度、緩和される。

その分、日本語を覚える必要性が弱まった。日本語を解さずとも、ベテランの出稼ぎ者が理解し、キリバス語に訳して指示すれば事足りる。また、船内外でキリバス人がかたまって行動する傾向が顕著になった。

漁船での生活・労働条件が改善されたとはいえ、家族の死や病気を理由に、突然下船を申し出る者が、一航海が終わるごとに現れるという。下船率は、10~15%との話を聞いた。

出航直前のカツオー一本釣り船の場合、急な下船は釣り手が減ることになり、船主に迷惑がかかる。人材派遣会社では下船しないように説得を試みている。こうしたなか、人材派遣会社は、2013年からキリバス系ソロモン人40代女性を雇用しており、キリバス人船員の説得や相談等を彼女に任せている。

一方、主にポーンペイから来ているというミクロネシア人は、数が少なく目立つ存在ではない。彼らは、英語に堪能な場合が多い。関係者によれば、反抗的なことがあるといい、「米国かぶれ」と揶揄されることもある。

キリバス人は、流暢ではないが、比較的よく英語を解するほか、長期間の経験者は、日本語をよく理解する。一方、インドネシア人

は、日本語を得意とする。とくに、研修経験者は、かなり流暢な日本語を操る。日本人漁船員を含め、日本語が共通語となっている。

8) 多文化共存の作法

漁船員や仲介者等の話を聞く限り、エスニック集団間の関係に、とくに深刻な問題はないという。日本人に対しては、苦手な相手があったとしても、キリバス人が表立って反抗することはない。船内では、日本語が共通語であり、人数は少なくとも、日本人漁船員が指導的立場にある。職務上の責任者も日本人であり、揺るぎない権威をもつ。

漁船内では、操船・漁撈において、日本人役職者を頂点とした上下関係が厳然とある。外国人乗組員は、否応なく階梯に組み込まれている。文化的差異を理由とした異議申し立ての余地は、ほとんどない。

ただし、私的所有観念が異なるために、飲み物や物品の使用に関して、些細な軋轢が生じることはある(風間 2012)。ときに、そうしたトラブルが解雇につながる場合もある。

一方、経済的に優位な日本人漁船員が、外国人船員を食事等に連れていくことがある。また、男性のみの特異な密室であるため、性的話題やギャンブル等、高度な日本語能力が不要であっても会話が成立し、相互に親密感が醸成されることもあるように見える。

インドネシア人とキリバス人の間は、上手くやっているという。敬虔なイスラーム教徒のインドネシア人は、船内で定時礼拝やラマダーンを実践する。キリスト教徒のキリバス人は、物珍しそうに見ているという。一方、ミクロネシア人とキリバス人が、上陸時に飲酒トラブルを起こしたという話を聞いた。

船内での飲酒は禁止されており、海上ではキリバス人船員の目立ったトラブルは起きていない。ただし、キリバス人の間でときに人間関係がこじれることがあるという。年齢に従い、露骨な上下関係が生じている可能性がある。日本人関係者によれば、キリバス人どうしの関係悪化により、別の船に移りたいという訴えがあったという。

一方、日本人漁船員どうしであっても、良好な人間関係が必ずしも作られているわけではない。かつて、船上で出身県が異なる船員が、酒や賭け事をめぐって、頻繁にトラブルを起こしていた(焼津市 2005)。日本人でも、出身地が異なる者が乗り合わせる機会が常態的にあり、軋轢が生じてきたのである。

2004年、日本人料理長に聞いたところによれば、気の合わない者に対し、目を合わせないことが重要である(風間 2012)。気に入らなければ、些細なことで大きな喧嘩に発展しうる。日本人でも外国人でも、洋上の密室における関係悪化は危険であり、深刻にならないようにしなければならない。

このように大型遠洋漁船は、文化的他者が集団生活する閉鎖空間である。船員たちは従来から、ときに軋轢を起こしながら、船内で

労働と生活をともにしてきた。外国人乗組員の混乗が解禁されて以降、異なるエスニック集団成員が共同生活を営む場となっている。

遠洋漁船における多文化共存に関して、以下のような状況が想定できる。

1) 閉鎖的な密室空間は、長くても一航海(2か月程度)続く。その間、トラブルを避けて、協働作業を続ける必要がある。2) 自由時間には、基本的に(主に同じエスニック集団の)気の合う者と接する。3) 気の合わない者とは目を合わせず、相互行為を極力回避する。4) 乗組員は固定化されていないため、トラブルが起こった場合、一航海終了時に他船に移動したり、下船するという選択をとる。

遠洋漁船は、複数エスニシティの寄せ集め状態である。エスニック集団間の深い相互理解や対話は、言語の壁等によって自ずと困難である。漁船員たちは、必要に応じて対話し、多少の理解を得る。漁撈に関わる協同作業を行う中で、実践的なコミュニケーションを構築していく。しかし、あえて文化的障壁を乗り越え、相手の領域に踏み込むよう試みる必然性は、ほとんどない。

気まずい相手との対面状況におかれたとき、形式的に無関心を装い、関与しないように振る舞う。消極的関係を貫くことにより、深刻なトラブル回避が可能となる。

また、遠洋漁船では、成員が厳密に固定化されていない。一定期間やり過ごせば、離脱可能である。漁船員の構成には、流動性が認められる。乗組員たちは、日本人の一部を除けば、土地や血縁関係に縛られていない。

青壮年男性のみが押し込められた特異な閉鎖空間において、多文化共存は、相互理解の深化によって成立するのではない。むしろ、状況に応じた実践的協力関係に加え、必要以上に干渉しない対人距離の維持、ひとつの空間に束縛されずに移動可能性を留保することが、重要なのである。

5. 主な発表論文等

〔図書〕(計 3件)

塩田光喜, 風間計博, ほか『グローバル化とマネーの太平洋』塩田光喜(編)日本貿易振興会アジア経済研究所, 2012, 169ページ

須藤健一, 風間計博, ほか『グローカリゼーションとオセアニアの人類学』須藤健一(編)風響社, 2012, 341ページ

国立民族学博物館(編)『世界民族学百科事典』(印刷中), 866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 KAZAHIRO)

研究者番号: 70323219