

# 日本漁船で働くインドネシア人 ——プロフィールと雇用体系の変遷——

奥島 美夏  
(神田外語大学)

## INDONESIAN SEAFARERS OF JAPANESE FISHING VESSELS ——THEIR PROFILES AND CHANGING EMPLOYMENT SYSTEM——

Mika OKUSHIMA  
ICCI, Kanda University of International Studies  
(E-mail) okushima@kanda.kuis.ac.jp

### Abstract

This paper describes the background of Indonesian seafarers and their occupational expansion into the Japanese fishing industry. Today they comprise about 80% of the foreign seafarers (at least 3,500~4,000 persons), while, among foreigners, Filipinos dominate the merchant vessels (FOC and *Maru-ship*). Because of the decline in catch and profits since the 1970s, as well as the decline in population, the deep-sea fishing vessels of Japan have come to employ foreign seafarers; their employment, at first informal, was institutionalized in '90 and then in '98 (*Gyosen Maru-ship*). Offshore fishing vessels followed suit in accepting foreign trainees (*kenshuu-sei*) from '95. Not only do the Japanese fishermen prefer in general the characteristics of the Indonesian workers, but also, the students of Indonesian fishery high-schools (SUPM, SMK) and colleges (STP, AP) have increasingly focused on Japan. In Indonesia, the employment system of seafarers ensures neither constant employment nor protection against the exploitation and corruption of the manning companies (boarding brokers). However, the Indonesians still have some disadvantages when competing with other foreign seafarers, such as the Filipinos, who generally have higher qualifications (English, certification, etc.). Thus, the Indonesian seafarers yearn for positions on Japanese fishing vessels, as one of the highest-paid jobs available to them. Some of the young generation have also begun to challenge in Indonesia, forming an NGO for example, so as to improve their treatment as well as to seek out alternative occupations.

## はじめに

1995年に日本の近海漁業に外国人研修制度が導入されて以来、各地の港町で、あるいは船上で、インドネシアからやってきた若者たちがみかけられるようになった。彼らの働く姿や地域住民と交流する様子はメディアでもしばしばとりあげられ、話題をよんでいる（たとえば東京新聞1997年7月2日；河北新報1997年5月20日、7月5日、7月31日；高知新聞2000年5月28日；読売新聞2002年10月2日；北澤2004など）。

だが実のところ、日本漁船とインドネシア人の関係は、漁業研修制度が実施されるはるか以前からはじまっていた。漁船・商船を含む日本の海事界は慢性的なコスト高と人手不足に悩んでおり、1970年代からまず商船<sup>(1)</sup>が便宜置籍(FOC)やマルシップ<sup>(2)</sup>という操業方式の中で安価な外国人船員との混乗を実現させた。これにならって漁船部門でも、海外に寄港する遠洋漁での緊急交替要員として外国人を一時乗船させるようになり、90年には漁船マルシップ制度として正式に認可された(三輪1991；上田1998；漁船マルシップ管理委員会2003)。国内の近海漁への外国人研修生の導入は、海事界における労働力の国際化という流れの最終段階にあたっている。興味深いのは、商船では世界最大の船員輸出国フィリピン出身者が外国人船員の8割を占めるのに対し、漁船では遠洋・近海ともインドネシア人が圧倒的に多いことである。現在わかっているだけでも、外国人漁船員の7～8割にあたる約3,000～3,500人、および漁業研修生450～500人のほぼすべてにあたるインドネシア人、あわせて4,000人以上が日本漁船で働いているのだ。<sup>(3)</sup>

これまでに外航商船や遠洋漁船における外国人船員の混乗を、それぞれ労働力供給やコスト削減対策などの視点から論じた研究はあったが(たとえば篠原1978；三輪1991；山内1992；西川2002、2003など)、漁業研修制度も含めた商船・漁船全般における外国人雇用の普及過程としてとらえたものはまだない。また、これらの漁船になぜ、どのようにしてインドネシア人船員が増えていったのかという経緯や、彼らがどこからやってきて帰国後はどのように暮らしているのかといった本国の事情も明らかにされていない。

よって本稿では、筆者が日本およびインドネシアでおこなった社会人類学調査(2003-05年)にもとづいて、日本漁船における外国人船員の普及過程を海事界の動向全体から概観する。この流れをふまえて、2章では遠洋漁船と近海漁船における外国人船員の雇用体系の違いや問題点を述べよう。そして3章で、外国人船員の大半を占めるインドネシア人の母国における教育水準や就職状況、そして船員制度の問題点と自助努力のころもについて報告し、その中で彼らが直面する問題や将来の課題について若干の考察を加えてみたい。

日本漁船がインドネシア人を主力とするようになった理由には、1980年代以降遠洋船の安価

な労働力として普及し、他の外国人と比べてより従順で劣悪な労働条件下でも勤勉に働く気質が日本人に気に入られ、後の漁業研修制度でもインドネシアからの受け入れが定着したという経緯がある。ただし、漁船では商船員に必要とされる英語力や資格免状がさほど重視されないため、母国での海技教育や船員制度が発展途上にあるインドネシア人も就職しやすいが、反対によりよい条件の商船職はフィリピン人など他国の優秀な船員にとられてしまう側面もある。またインドネシア国内では、非常に不利な雇用体系の中で船員が汚職や法外な斡旋料に苦しみ、外国籍漁船の中で最も条件がよくステイタスも高い日本船や日本の漁業研修をめざして殺到するのが現状である。日本漁船におけるインドネシア人船員の増加と定着は、こうした諸々の事情をあわせて理解する必要があるだろう。

## 1. 商船から漁船へ——外国人船員普及の諸段階

冒頭で述べたように、日本漁船にインドネシア人を中心とする外国人船員が普及した経緯をしるためには、まず商船・漁船をあわせた海事界全体の動向を把握しておく必要がある。この章では、なぜ日本船に外国人船員が雇用されるに至ったかという背景、さまざまな混乗方式とその制度化、そして彼らの出身国籍について概観しよう。

海事界の法体系は複雑で、船舶や海技に関しては国土交通省や厚生労働省、漁業は水産庁、そして国際問題については外務省や経済庁の管轄にわかれており、海難や水域侵犯の防止などのためにおびたしい規制が設けられている。1970年代以来熾烈な国際競争にさらされてきた日本の船主たちは、この法の網目をくぐりぬけて経費削減を、ことに人件費を縮小することで生き残る方策を模索しつづけ、各省庁がなかばそれらを追認する形で制度化してきたといえる。その方策とは、高い給与を支払わなければならない日本人船員を削減し、その数分の一の給与で雇い入れた後進諸国の外国人船員で補うというものである。こうして日本人と外国人の混乗する商船や漁船が多数登場することになった。

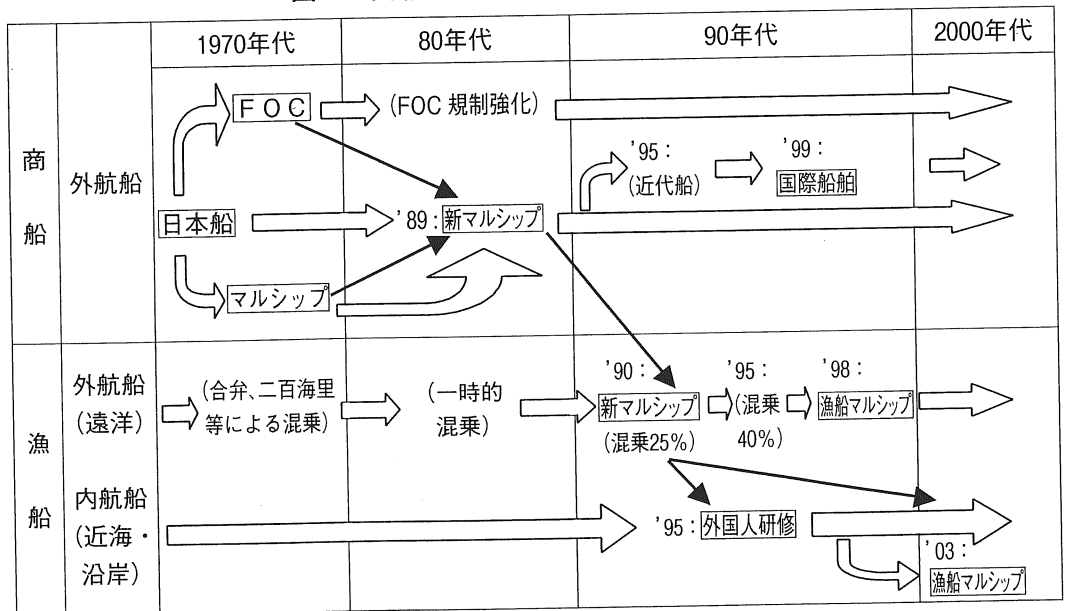
今日、海事界全体に浸透した混乗方式は、商船・漁船の別によって経緯に違いはあるものの、おおよそ以下のような要因によって選択を余儀なくされてきた。すなわち、(1) 1970年代以来の慢性的不況、(2) 日本人船員の高齢化・後継者不足、(3) 安価な輸入魚の流入、の3点である。

第1の要因は、1970年代からの国際競争の激化、マグロなどの漁獲高低下、オイル・ショックと円高、200海里制定などによる慢性的不況であり、また船員の労賃水準が改善されたことも経営者への打撃となった。船舶登録税や所得税の安い外国に船籍を登録したり、賃金の安い外国人船員を配乗する操業方式にきりかえたりすることは、必然的な経費対策だったのである(篠原 1978; 三輪 1991; 山内 1992; 上田 1998)。第2の要因は外国人船員の導入とあいまっ

て、少子化と高齢化により日本人船員の後継者が不足するようになったことである。船員職は重労働で危険がとれない、漁船では給与も安定しないことから、若者の海離れが進行した（三輪 1991；西川 2002、2003；矢嶋 2002）。そして3番目の要因は、水産物輸入の増大にともなう安価な輸入の流入である。近年の日本における主要輸入品目の第2位は「水産物」であり、とくにマグロ・カツオといった刺身用鮮魚は、80年代のバブル景気で空前の輸入ブームとなった。このため、日本向けマグロ漁のための便宜置籍船が韓国、台湾、インドネシアなどの近隣諸国に急増し、漁獲高・魚価ともますます下落して、日本漁船はさらなる経済対策を迫られた（宇都 1993；佐竹 1993；上田 1998；蔡・宮澤 1998；村井 1998；農林水産省水産庁漁政部 2003）。

以上の諸要因によって、外国人船員の混乗が推進されるようになり、さまざまな混乗方式が試行錯誤されてきた。日本政府の基本方針では原則として外国からの単純労働者を国内で雇用することはできないが、外国籍船や外国に貸し出した船ならば可能になる。こうして先述の便宜置籍船やマルシップのような方式が考え出されたわけである。外国人船員雇用の道を最初に拓いたのは、国際情勢から直接影響をうけ競争力の必要性を痛感していた商船部門であったが、ひとたび混乗が知られるようになると、遠洋(外航)漁船、近海(内航)漁船ともこれに追随した。現在に至る混乗方式の変遷をまとめると図1のようになる。商船部門では、1970年代から便宜置籍船やマルシップが登場する。便宜置籍船はもともとアメリカが船舶登録料などの安いパナマ、リベリアなどではじめたもので、後に他国にも普及してゆき、日本では1975年に第1号船が登場した。他方マルシップは、1970年頃から海外売船の際に支払い終了まで買い手国が日

図1：商船・漁船にみる混乗方式の変遷



\* 矢印 → は混乗方式が影響した方向を示す

本籍のまま外国人船員を乗せて運航したことから、やがて混乗目的で普及したものである。だが少子化・船員の高齢化が進み、便宜置籍船規制の動きも世界的に高まってくると、日本でも配乗に一定の制約をつけて外国人船員の混乗を承認するようになった。この方式は従来のマルシップと区別して「新たなマルシップ」または「特例マルシップ」とよばれ、外航船全般に拡大された。さらに、より少ない人数で稼働できる近代船の開発も進み、1999年には原油・天然ガス輸送などの重要な外航船には船長ら2名以外を外国人船員で運航できる「国際船舶制度」が認可された。こうして現在、日本の外航商船1,873隻(2003年)の9割は便宜置籍船および単純外国用船に占められるようになり、わずかに残った日本籍船もほとんどが新マルシップか国際船舶制度をとっているのである(以上、篠原1978;西川2002, 2003:8-10;海事問題調査委員会2003:38)。

一方、漁船部門においては、獲れた魚が輸入品扱いになってしまうため便宜置籍船などの方式は事実上不可能である。だが合併や入漁に際して義務付けられた混乗は1960年代から存在していた。70年代後半になると、航海が長期化したマグロ延縄漁などで健康上の理由から途中下船する船員が増え、緊急対策として外地の外国人船員の一時乗船がみられるようになり、やがて途中下船を名目とした混乗形態が急増したという。また80年代にはいと、200海里制定により入漁相手国の国民を雇うことが条件づけられるケースも多くなってきた(三輪1991)。1990年に新マルシップ方式が商船に導入されると、海外基地で操業する遠洋漁船にも混乗率25%という制約つきで外国人船員の配乗が認められるようになる。しかし、漁船では同じ規模の商船とくらべてより多くの人手を必要とするため、やがて混乗率40%に引き上げられ、さらに98年には商船と同じく日本人船員数を定めた「漁船マルシップ」方式が導入された(漁船マルシップ管理委員会2003)。一方、海外基地で操業しない近海漁船にも、95年にカツオ一本釣漁・マグロ延縄漁において外国人研修制度というかたちで混乗が認められると、翌年から次々と他の漁種にも拡大されていった。概念上はあくまで技術移転と国際協力という趣旨の研修事業であるものの、実際は遠洋船と同じく外国人労働力をあてにする近海船が交渉の末に実現させたものである。さらに2003年からは、近海漁船も遠洋航海するものとみなされて、漁船マルシップの適用もはじまりつつある(次の1-2、1-3節を参照)。こうして遠洋・近海漁船ともに外国人船員ないし研修生を配乗できるようになったのである。

混乗化の進行につれて、当然ながら日本人船員は激減した。表1のように、最盛期の1974年におよそ6万人いた外航商船員は2003年現在20分の1になり、13万人近くいた漁船員も4分の1以下まで落ち込んでいる。年齢構成も2003年現在、商船・漁船船員の合計86,208人中45歳以上が48.6%を占めている(国土交通省海事局2004:141-142)。他方、同年の外国人船員は8,665人で、うち約77%の6,659人が漁船に乗り組み、また外航商船の職員260人を除いてすべてが部員である(国土交通省情報管理部交通調査統計課2004a)。さらに、ここに

表 1：日本人船員数の推移 (2003年は外国人船員数と対照)

	1974	1980	1985	1990	1995	2000	2003	
							(外国人)	
外航船員	56,833	38,425	30,013	10,084	8,438	5,030	3,336	職員 260
内航船員	71,269	63,208	59,834	56,100	48,333	37,058	31,886	部員 1,745
漁船員	128,831	113,630	93,278	69,486	44,342	35,857	31,185	6,659
その他*	20,711	18,507	17,542	16,973	20,925	21,575	19,801	1
合計	277,644	233,770	200,667	152,643	122,038	99,520	86,208	8,665

\*その他は引き船、はしけ、官公署船に乗り組む船員数 (単位：人)  
(国土交通省海事局2004；同省情報管理部2004aより)

計算されていない外国籍船の船員 3 万人以上 (後出の表 2 参照) と漁業研修生 450 ～ 500 人 (注 3 参照) をあわせると、実に 4 万人もの外国人船員が働いていることになる。

以上のように、商船・漁船部門における混乗化の過程は互いに連動していた。遠洋漁船は外航商船と同じく世界の主要港を補給基地とするため、お互いが提携するマンニング会社<sup>(4)</sup>や、それらを通じて調達される外国人船員の様子を知る機会も多い。また近海漁をおこなう漁業協同組合にも、マグロ・カツオ漁のように遠洋と近海の両方で操業している船会社がある。こうした狭い世界だけに、一見海外と無縁の近海漁船も含めて、船主たちはマンニング会社や組合を通じて外国人船員の混乗方式や気質をよく知っていたのである (たとえば上田 1998：6)。

日本の船主・船会社に委託をうけたマンニング会社は、日本船が頻繁に寄港する東・東南アジア、南米、ハワイその他の国際港で船員を配乗する。近年はシンガポール、香港、マニラ、ハノイ、ジャカルタ、また 2002 年の 9.11 テロ事件以降は入港制限の厳しくなったホノルルに代わってペノア (バリ島) などから乗船するアジア系船員が中心となっており、とくに東南アジアの船員給与は日本人船員の 7 分の 1 程度であるため (日本船主協会 2002) 人材供給の最重要地域である。2004 年の外国人船員の内訳をみると、英語力や資格が重視される商船ではフィリピン人が、連携作業が要求される漁船ではインドネシア人が圧倒的に多い (表 2)。東南アジアは世界の船員<sup>(5)</sup>の 38% を送り出しており、フィリピンとインドネシアはともに代表的船員供給国である。とくに労働力全般の輸出大国であるフィリピンは世界第 1 位の 23 万人の船員を供給しており、第 2 位のインドネシア人船員 83,500 人の 3 倍近くに当たる (BIMCO/ISF 2000)。日本でも 3 万人以上のフィリピン人船員が商船を中心に働いており、彼らを対象としたカトリック教会の支援活動もおこなわれている (カトリック難民移住移動者委員会 2002；日本のキリスト教会の在日外国人支援活動の概要については奥島 2005 を参照)。

一方、漁船でインドネシア人が好まれる傾向<sup>(6)</sup>については、伝統的体質で漁種によっては大所帯となる日本漁船では体力や忍耐力、従順さや協調性などが求められ、その中でインドネシア人は他の国籍の人々よりも日本人とうまくやってゆけるため、と説明されることが多い。確

表 2：国籍別外国人船員数（2004年）

商船	(人)	全体比	漁船	(人)	全体比	
1：フィリピン	25,031	76.5%	1：インドネシア	3,065	77.91%	
2：中国	1,915		2：キリバス	318		
3：インド	1,584		3：フィリピン	197		5.00%
4：韓国	1,196		4：アルゼンチン	121		
5：ミャンマー	992		5：ペルー	72		
6：ベトナム	578		6：チリ	63		
7：インドネシア (FOC：331/マルシップ <sup>o</sup> ：140)	471		7：ミクロネシア	41		
*以下略		*以下略				
合計	32,709		合計	3,934		

(全日本海員組合2004年6-7月統計より抜粋)

かにおとなしくて勤勉なインドネシア人の気質は全般に日本人船主や船員に気に入られており、その結果として研修制度でもインドネシア人を中心に受け入れるようになった。だがひるがえって日本の外航商船をみると、表2のようにインドネシア人船員は便宜置籍船・マルシップ船をあわせても500人弱にすぎず、その大半はインドネシアの天然ガス積み出し基地などで当国からの要請にしたがって雇われている人々である。

こうした事実を照らしあわせると、インドネシアでは農業・漁業などの一次産業人口は高いが英語や海技資格の取得が遅れており、語学力や資格免状が重視される外国商船では他国の船員と競合するので就労しにくく、結果として漁船に流れるという実情もあると考えられる。先述の国際船舶の外国人職員の例をみても、2004年現在で資格承認された1,692人の外国人船員の大半はフィリピン人であり、インドネシア人は32人ととどまっている（国土交通省海事局海技資格課2004）。逆に、インドネシア人漁船員と比べると、フィリピン人や南米系人などの気質は日本人とあわずトラブルになったり、頻繁に失踪したりするともいわれる。だがここにも、フィリピン人の優秀な人材は条件のよりよい商船に集中すること、韓国や台湾の漁船員は日本向け輸出マグロ漁のために自国で必要とされること（三輪1991：43）、そして国によっては人材育成や送り出しに不備が多いこと（村山・金崎・中村1999）、などの事情が反映されているといえよう。

## 2. 外国人漁船員の雇用体系

### 2-1. 遠洋漁業における雇用体系

以上のような経緯から、長期航海が多く人手の必要な遠洋・近海漁船に多くの外国人が雇い入れられるようになり、ピーク時（1997～99年）は5千人を超える外国人船員が配乗されて

いた。表3のように、2004年6月にはマグロ延縄、カツオ一本釣り、トロールなど11団体811隻のうち486隻に3,934人の外国人船員<sup>(7)</sup>が配乗され、その約8割がインドネシア人によって占められている。

本章ではこれらの外国人船員の漁船員組織における位置づけと待遇、配乗ルートなどの体系について紹介する。まずこの節で遠洋漁業船の事例をみて、雇用体系の異なる漁業研修生・実習生については次の1-3節で説明しよう。

混乗漁船組織の基本構造は、図2のように漁種別の船主組合（地方漁協）が形成する連合団体と、日本人・外国人によらず雇用された船員が所属する労働組合、すなわち全日本海員組合（All Japan Seamen's Union、略称JSU）と漁船同盟連絡協議会<sup>(8)</sup>からなる。船主組合の連合団体はそれぞれが提携するマンニング会社を経由して外国人船員を配乗する。最大規模の団体である日本鯉鮪漁業協同組合連合会はジャパンツナサービス（JTS）というマンニング部門の子会社をもち、海外漁業協力財団と協力してマグロ延縄漁の外国人船員の育成もおこなうなど、混乗への貢献が大きかった。また船主組合は、漁業研修制度において直接の受け入れ団体にはなれないため地方公共団体を経由し、水産庁の窓口役となる社団法人日本水産会の認定評価も受けなければならない（次節参照）。労働組合においては、外国人船員は日本人船員に対して「非居住船員」（特別組合員）として登録され、所定の共済などを受けられる。漁業研修生も、

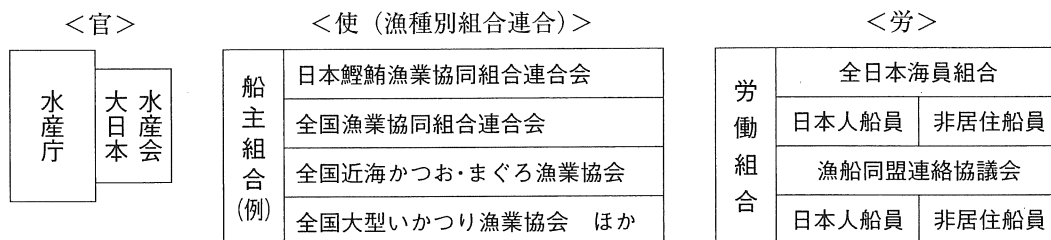
表3：外国人船員の乗船状況（2004年6月）

所属団体	漁業種類	登録隻数	配乗隻数	乗船人数
日本鯉鮪漁業協同組合連合会	遠洋マグロ	482	287	2,449
	近海マグロ	7	3	27
	遠洋カツオ	41	33	324
	調査船	1	1	8
全国漁業協同組合連合	遠洋マグロ	53	35	271
	近海マグロ	3	0	0
	遠洋カツオ	2	2	23
全国大型イカ釣り漁業協会	大型イカ釣り	61	24	216
全国沖合イカ釣り漁業協会	中型イカ釣り	3	0	0
海外まき網漁業協会	海外まき網	42	33	179
全国近海カツオ・マグロ漁業協会	近海マグロ	79	54	227
漁船船主労務協会	遠洋トロール（南方）	4	2	69
日本トロール底魚協会	遠洋トロール・北洋延縄	12	8	105
全国底曳網漁業連合会	遠洋トロール・北転船	4	3	23
長崎県以西底曳網漁業協会	以西底びき網	15	0	0
大日本水産会	カニ籠	2	1	13
合計		811	486	3,934

（全日本海員組合各月統計2004年6月30日現在）



図 2：漁業における官労使の構造



研修期間を終えて技能実習生に移行すると非居住船員となる。

一般に海外で働く者にはパスポートやビザが必要だが、外航船船員が所定の期間内で上陸する限りは、運輸局から交付される船員手帳<sup>(9)</sup>がパスポート代わりとなる。国内に長期滞在する漁業研修生は別として、日本船の外国人船員もこの船員手帳を使用している。ただし、海上では基本的に船籍に応じて労働法が適用されるにもかかわらず、実際のところ日本の外国人船員には船員法や船員保険法が適用されていないという問題もある（寺前 2003：6 - 7；海事問題調査委員会 2003：44）。

次に、外国人船員たちの業務内容と給与水準をみてみよう。大半の漁船は資格や特殊技能の必要ない部員を外国人船員でまかなうので、遠洋トロールやマグロ延縄、カツオー一本釣りのように船員が 15、6 人から 24、5 人にのぼる船では半数からそれ以上の外国人を混乗させている（海外漁業協力財団技術協力部研修課 1999：3 なども参照）。船によっては部員のほとんどが外国人で編成されている。船内は業務系統ごとに職員・部員が縦割りに位置づけられた階級社会となっており、甲板部・機関部などの担当部署の別がある（表 4）。ただし、漁船では漁具の仕掛け、引揚げ、収穫の洗浄や解体、そして水揚げ時の運搬など主要な作業は職員・部員のほぼ全員であるため、階級意識は商船ほど強くなく、連係作業による一体感もあるという（たとえばマグロ延縄漁や大型イカ釣り漁の作業工程は三輪 1991：46 - 56 参照）。

漁船における給与体系は、過去には主流だった完全歩合給、その後の不況によって一部の漁協で採用された完全固定給、そして現在もっとも多い併用型と、3 形態のいずれかをとる（国土交通省情報管理部交通調査統計課 2004b）。基本給は労働組合によってほぼ均一化されているものの、その他の各種手当などは漁協や漁種ごとに異なり、航海数や漁獲状況にもよるため安定せず、また職位ごとの給与差も大きい。外国人船員の給与は国際労働機構（ILO）の規定による最低水準が定められている。表 4 の外国人部員は大半が部員 B ないし C のランクにあたると思われ、日本人船員の平均月収の最低保証額と比べても 2 - 3 分の 1 程であるが、それでもインドネシアやフィリピンでの同職種の給与よりは断然高い金額である。ただし、表 4 の給与例はあくまで船主が外国人船員に支払う金額であり、実際はここから外国人船員が自国で登録しているマンニング会社によって登録料・手数料などが差し引かれて渡される。この詳細は

表 4：漁船における船員構成と給与例

職位		給与例（円／月）*		
		マグロ延縄	カツオー一本釣り	イカ釣り
職員	船長	225,590	205,885	435,506
	航海士	237,164	307,007	286,333
	機関長	223,179	215,635	390,230
	機関士	224,227	330,058	323,950
	通信長	229,982	200,645	360,229
	通信士	171,490	123,083	315,000
	漁撈長	296,592	227,703	436,214
部員	甲板長	193,276	217,750	311,285
	その他の甲板部員	日本人：161,590 外国人：50,364	日本人：144,652 外国人：43,044	日本人：284,843 外国人：47,262
	操機長	182,394	223,975	278,380
	その他の機関部員	日本人：161,088 外国人：44,840	日本人：147,497 外国人：46,279	日本人：303,929 外国人：57,530
	その他 (司厨部員など)	日本人：120,000 外国人：62,892	日本人：96,229 外国人：152,576	日本人：170,500 外国人：80,366
	<備考>非居住船員の規定給与水準（基本給＋その他）			
	職長	558～840（米ドル）		
役付	512～770			
部員 A（乗船経験 3 年以上）	465～700			
部員 B（乗船経験 1 年以上）	372～560			
部員 C（未経験者）	326～490			

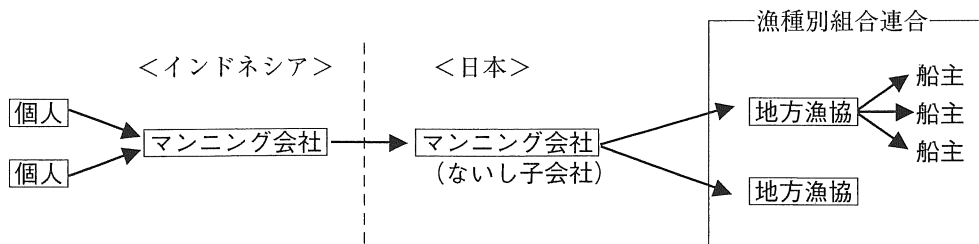
\*ただし日本人は専業船の1ヵ月平均の最低保証額、外国人は1ヵ月平均報酬額

(国土交通省海事局情報管理部2004bより抜粋、備考は漁船マルシップ管理委員会2003)

後出の3-2節でふりかえることにしよう。

外国人船員がマンニング会社を通じて配乗されるまでの流れは図3のようになる。すなわち、漁協連合団体から委託された日本のマンニング会社は、さらに海外基地にあるマンニング会社と提携し、人数や期日などを発注する。これをうけて現地マンニング会社は自国ないし周辺国から人材を集め、日本語学習を受けさせた後に、指定場所から船員を乗船させるのである。外

図 3：外国人船員の配乗システム



国人船員の雇用は基本的に1航海ごとの契約で、就労期間も水揚げの良し悪しに左右されるため、次の仕事が決まるまで再び現地マンニング会社に登録して待機することになる(3-2節参照)。

マンニング会社は商船・漁船の別や国籍によって要求される語学や資格が異なるので、通常は特定の国あるいは船会社をそれぞれ専門にしてすみわけている。このため外国人船員の配乗ルートや国籍も固定化される傾向にあり、日本漁船全体としてはインドネシア人が多いのだが、カツオ漁はキリバス人やフィジー人も乗せる(上田1998:7;佐竹1993:12)といったように、漁種ごとに多少偏りがある。現在は、底曳き網漁には中国人、巻き網漁はミクロネシア人、イカ釣り漁ではフィリピン、ペルー、アルゼンチンなどの船員なども多い(全日本海員組合「非居住船員乗船状況」各月統計による)。これはかつて合弁事業や200海里制度の入漁条件として相手国から人材を起用したことによっているが、マグロ延縄漁のように操業地の移動につれて当初のフィリピン人やペルー人からインドネシア人へ移行したケースもある(三輪1991:44-45)。インドネシア人船員は、日本漁船が頻繁に寄港するシンガポールのマンニング会社が80年代後半から配乗しはじめ、次第に定着していったといわれている。実際、漁船で新マルシップが認可された翌91年末には外国人船員9ヶ国1,776人が雇われているが、その時点ですでにインドネシア人が6割以上(1,089人)を占めており、以後も増加し続けて現在に至っている(全日本海員組合1991-2004の各月統計)。

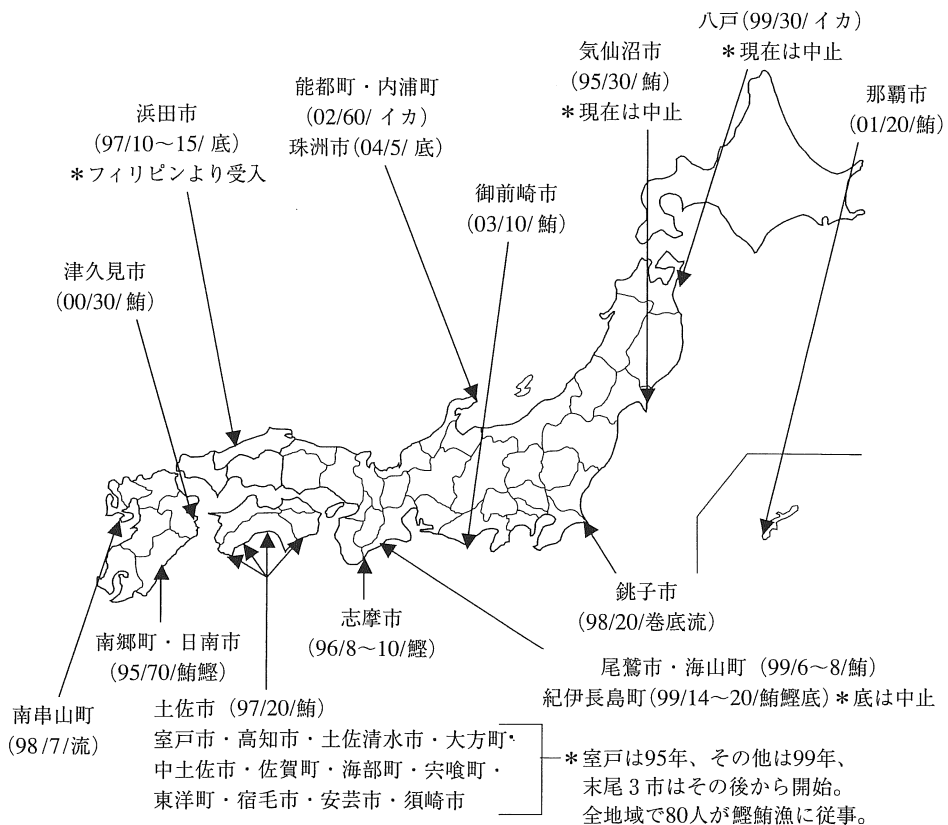
## 2-2. 近海漁業における雇用体系(漁業研修制度)

近海漁船の労働環境は前節の遠洋漁船におおよそ準じているが、国内における労働であるため外国人研修制度というかたちをとるため、配乗システムと給与体系が違ってくる(制度全般については日本労働研究機構1997、佐野2002など、漁業研修については社団法人日本水産会2002を参照)。さらに漁業研修は、その他の陸上研修(一般企業、農業)とも制度上のいくつかの点で異なっている。

漁業研修制度は1980年代から存在していた陸上研修よりはるかに遅くはじまった。まず93年からのテストケースを経て、95年にマグロ延縄漁とカツオ一本釣り漁が法務省のパイロット事業として財団法人国際研修協力機構(JITCO)に認可を受け、宮崎県南郷町が第1号モデルとなった。翌96年にはイカ釣り漁、99年に巻き網・底曳き網・流し網漁が、そして2003年には定置網漁が続き、現在の7漁種に至っている(全日本海員組合ウェブサイト;東京新聞1997年7月2日;社団法人日本水産会ウェブサイト)。これにそって漁業研修生の人数も毎年増え続け、現在は450~500人の研修生(注3参照)と700人以上の技能実習生の、あわせて約1,200人が近海漁にたずさわっている。主な研修地域(地図1)は南郷をはじめとする九州(日南、南串山)、沖縄(那覇)、四国(土佐など)、近畿(紀伊長島、志摩)、北陸(内浦など)、関

東（銚子など）、東北（気仙沼、八戸）<sup>(10)</sup> などである（財団法人国際研修協力機構 2004：160 - 170、同ウェブサイト 2005；河北新報 1997年5月20日、2004年2月28日；東京新聞 1997年7月2日；高知新聞 2000年5月28日；読売新聞 2002年10月2日；朝日新聞 2003年1月23日；北国新聞 2004年9月3日；毎日新聞 2004年12月28日；伊勢新聞 2005年2月11日、2月15日；他は筆者の調査データによる）。

地図1：主な漁業研修実施地域



<備考>カッコ内は（受け入れ開始年／近年の年平均受け入れ人数／研修漁種）をしめす。

鮪=マグロ延縄 鰹=カツオ一本釣り イカ=イカ釣り  
 巻=巻き網 底=底曳き網 流=流し網 (\*定置網は不明)

(社団法人大日本水産会2002、各種地方公共団体・漁協資料より作成)

先にみたように、近海漁船はマグロ延縄などの遠洋漁ですでになじみのある外国人をそのまま起用したため、研修実施当初からインドネシア人が多かった。その他、南郷や高知のようなカツオ一本釣り漁船のフィリピン人や、若干のベトナム人などもいたという。だが従来、外国人船員は上陸先で失踪して不法就労者になる例も多く、研修制度でもフィリピン人やベトナム

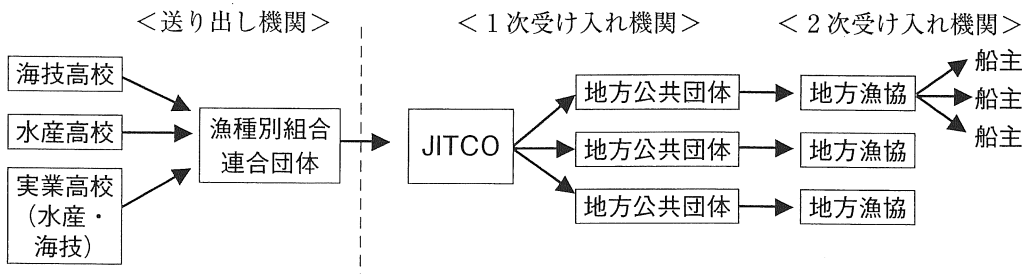
人が集団失踪するなどの問題がおこると、次第に定評のあるインドネシア人にしぼられるようになった（河北新報 1997 年 5 月 20 日；東京新聞 1997 年 7 月 2 日；財団法人国際研修協力機構ウェブサイトなど）。陸海各業種の新規研修生は 2003 年に官民經由あわせて 6 万人を超えた。国籍別第 1 位は中国人（約 6 割）であり、インドネシア人は第 2 位（5,597 人）にあたる。インドネシア人研修生の中で漁業分野の人数は 8% 程にすぎないが、分野内が一国独占状態であるため、冒頭のように日本国内の人目を惹く話題となったのである。

以下、漁業研修制度における配乗システムと給与水準をみてみよう。外国人研修制度は全般に、97 年の在留資格改定以降、研修後の技能実習期間も含めて最長 3 年間の滞在が可能となった。しかし漁業研修は、陸上研修より重労働で危険も大きいこと、また船員は失踪しやすいことなどから、次の 3 点でより厳重な管理体制がしかれている。

- (1) 漁業研修生はインドネシアの漁種別漁協連合団体を送り出し機関とし、会員校となっている水産・海技学校で専門技術知識を習得した者（卒業生）から募集・選抜される。
- (2) 漁業協同組合は国による研修生受け入れ可能団体として指定されていないため、地方公共団体（市町村）が 1 次受け入れ機関として経費の 50% 以上を負担する団体監理体制をとり、船主（漁協）が 2 次受け入れ機関として実務研修を委託される。また技能実習への移行は、大日本水産会による漁船漁業技能評価委員会の評価を経て承認される。
- (3) 漁業研修は期間（1 年）を非実務（座学）研修 3 分の 1 以下、実務（乗船）研修 3 分の 2 以下とし、非実務研修短縮を認めない。地方公共団体は日本語（260 時間以上）・安全教育（50 時間以上）などの座学研修 4 ヶ月、および乗船研修 8 ヶ月を目安とした特別カリキュラムを作成し、受け入れ機関の常勤職員および生活指導員をつける。また、社会保険の加入などの保障措置をとらねばならない。

（以上、社団法人大日本水産会 2002 より抜粋要約；赤田 1998：67 など参照のこと）

図 4：漁業研修生の配乗システム



研修生がインドネシアから送り出され、近海漁船に配乗されるまでの流れは図 4 の通りである。まず、(1) のように水産・海技高校や同種の専門学校であらかじめ漁業や機関操作などを学んだ卒業生が、選抜試験とその後の 3 ヶ月の語学研修を受けて日本へ送り出される（詳細は

3章参照)。入国に際しては、(2)の1次受け入れ機関である地方公共団体が渡航費や研修中の衣食住などの経費を、2次受け入れ機関の地元漁協が乗船研修中の食費やその後の実習給与について責任を負う。入国時期は、たとえば土佐のカツオ漁船では12月から、気仙沼のマグロ漁は危険なサメ漁の時期を避けて5月から、といったように漁種や地域によって異なる。そして(3)のように、研修生たちは日本語・漁法・避難訓練などをみっちり学んだ後、漁協内の個々の企業(漁船)に配属され、数日から1週間ほどのテスト航海をくりかえして訓練されるのである。また自治体監理の研修事業であるため、地元の学校との交流、市民祭りへの参加など(写真1・2)、研修生と地元民との交流活動にもとりくんでいる(河北新報1997年5月20日、7月5日、7月31日；高知新聞2000年5月28日；読売新聞2002年10月2日など)。

配乗人数にも制約が設けられており、特別な事情がない限り研修生は1船2名以内で定員数外、つまり日本人船員の補充にあてることが認められない。研修生が技能実習生とまじって乗船する場合は定員内で研修生2名・実習生4名まで認められるが、それでも日本人船員数より少なくなければならぬ。このため、15、6人から20人規模の船では4～6人、5、6人の船では1～2人の研修・実習生が乗り組むのが一般的である。日本人船員にかわいがられることも多い反面、遠洋船と違って人数が少ないために、日本人と性格があわずに衝突したり孤立したりする場合は苦勞するという。

研修生たちは1年間の研修を終えると評価試験を経て技能実習生となり、研修中の配属船と正式に雇用契約を結んで各船会社の寮に移り住む。船内での業務は研修時に母国の学校の専攻に応じて甲板部・機関部などの担当部署が決められるが、技能実習であるため正規の職員・部員の職位はない。同様にして給与体系も、研修中は給与ではなく日本での生活を補填する「手当」として支給され、実習生になると正社員の基本給などを基準に算出された給与が支給される。研修手当のめやすとしては、たとえばマグロ延縄漁は月4万円程で、これは帰国後の

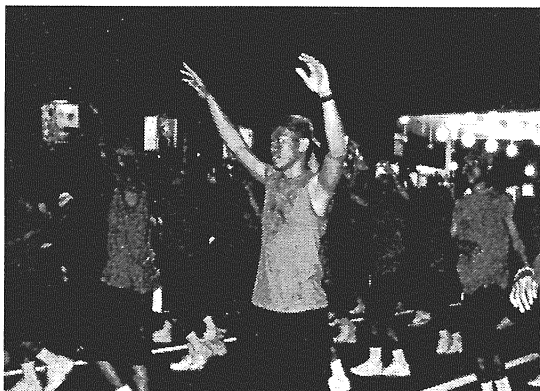


写真1：市民団体とともに港祭りに出場する漁業研修生



写真2：気仙沼市の研修生チーム「アルジュナ・ゴレック」団

研修生たちによると他の漁種もほぼ同じだが、イカ釣り漁では一部 5.5 万円というところもあるという。実習生は日本人船員の基本給 10 ～ 11 万円から保険、年金、組合費、その他家賃などの必要経費をひかれ、手取り 7 万円前後となる。組合や船会社によっては一時金や物資支給（作業用衣服、漁獲の一部など）もある。

ただし、2003 年から近海漁船においても漁船マルシップが導入されはじめ、気仙沼など経済的に研修を続けていくのが苦しい一部の地域では、やむをえず事業を中止してこの方式にきりかえている（たとえば、河北新報 2004 年 2 月 28 日；三陸新聞 2003 年 8 月 12 日など）。

### 3. インドネシア人漁船員のプロフィール——教育、就労、課題

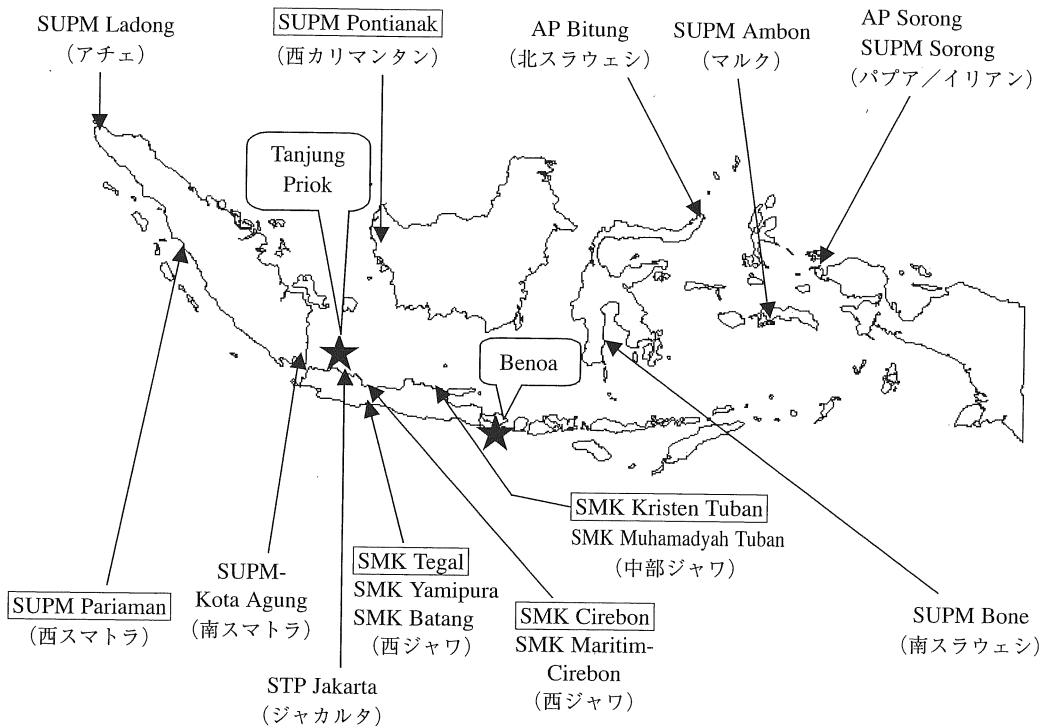
#### 3-1. 水産・海技教育の現状

日本における外国人船員の需要の高まりは、水産方面で 1970 年代からのエビなどの水産加工・養殖、1980 年代にはマグロなどの刺身用鮮魚といった需要ブームとあいまって、インドネシアの水産・海技教育のあり方にも大きな影響を及ぼしてきた（海外漁業協力財団 1998：23；村井 1988：87 - 93；宇都 1993 など）。この現象は、第 2 次世界大戦以来の両国の結びつきにも裏付けられている。全般に水産・海技・商船学校は海軍の伝統を色濃く残した厳しい教育指導によって船内の統率と安全をはかる方針の国が多いが、インドネシア国軍の場合は日本軍政期に編成された郷土防衛義勇軍やその他の民間組織を源流にもち、その記憶は国家独立後の旧支配国への反感や批判とは裏腹に、精神的ないし物理的基盤の一部として残されている（後述のテガル国立水産高校も参照）。また、軍事力を背景とする政府要人と日本のコネクションも脈々と受け継がれており、軍人系資本の水産加工業やマンニング企業などで日本と直結しているものも少なくない（たとえば村井 1988：27）。

以下では、インドネシア人船員の母国における学校教育の現状を、現地調査と若干の資料から概観しよう。インドネシアの水産・海技学校は独立後から 1960 年代にかけて原型が創られ、そこから現在の国立水産（漁業）高等学校（Sekolah Usaha Perikanan Menengah、略称 SUPM）<sup>(11)</sup> が 1962 年以降ジャワ島のテガル、スマトラ島ベラワン（メダン）、バリ島シンガラジャ、スラウェシ島メナドなどに設立され、後に国立水産単科大学（Sekolah Tinggi Perikanan、STP）・国立水産短期大学（Akademi Perikanan、AP）も加わった。これらの学校は船員養成機関というより、独立初期は極端に不足していた水産庁の下位機関および水産学校を地方へ拡大してゆくための国家公務員養成機関として設立されたのだが、やがて国内の食糧確保の必要性から漁船員育成のために甲板・機関科が、そして先述のエビ、マグロ、および餌用のミルクフィッシュといった水産加工や養殖の需要に応じて食品工学科や栽培漁業科も開設されてゆく（後述のテガル、チレボン校を参照）。

現在インドネシアには、地図2のように国立水産大学1校、国立水産短大3校、国立水産高校8校、そして海技コースをもつ公私の実業高校（Sekolah Menengah Kejuruan、SMK）も50校ほどあり、今後も2025年まで増設されてゆく予定であるという（インドネシア文部省国家教育庁ウェブサイト）。これらの学校の生徒は、高校なら国家試験を通れば2級海技士免状、大学・短大は1級海技士免状が取得でき、<sup>(12)</sup> それぞれの資格に応じて就職することになる。国内外で一般船員として働く者には高卒者が多く、大卒になると学歴・資格とも高いため船舶職員や水産庁・水産校の国家公務員、あるいは企業コンサルタントなどにも就けるようになる（次節の表5参照）。ただし、この免状は国外では通用しないので、日本船員になるには現地試験を受けなおすか、STCW条約<sup>(13)</sup>に基づく国際資格承認を受けねばならない。後者の承認試験はフィリピンでおこなわれるうえ語学などの問題もあるために、承認を受けて日本船員資格をえたインドネシア人は現在の1,692人中32人とどまる（国土交通省海事局海技資格課2004年10月現在）。もともとインドネシアでは違法乗船がまかり通っており、国際海事機関（IMO）の規制が強化されると、4万人もの船員が基準を満たしていない解雇対象と判断さ

地図2：インドネシアの主な水産・海技学校



<備考> SUPM = 国立水産高校 SMK = 実業高校 STP = 水産大学 AP = 水産短期大学  
 枠内 = 漁業研修生派遣数の上位5校 ( ) = 州名 星印 = 主要港



れた（海外労働時報編集部 2000：26）。このため、現在は国立水産・海技校を中心に資格試験の社会人コースも開設された。また 2004 年からは教員・公務員に修士・学士などの学位をとらせるプログラムも実施されている（Departmen Kelautan dan Perikanan 2004）。

もともと船員稼業はリスクもあるが高給であり、インドネシアでは水産業従事人口が順調に伸び続けていることもあって（国際連合食糧農業機関水産局ウェブサイト）、全般に水産・海技学校は人気が高い。ただし、船員には身長・体重制限や身体障害・色覚などの審査があるため、水産・海技校も募集段階でそれに準じた入学制限を設けている。調査したいくつかの高校教員によると、この種の専門学校への進学希望者が多い訳は、日本船や日本向け水産加工・養殖企業は国内の同種の職よりも高収入であるためばかりでなく、進路によらず厳しい教育指導によって健全な生活態度や精神が身につくことを生徒の親が期待するためでもあるという。また、船員職は海外へゆける貴重な機会でもある。母国の外航船や日本・韓国籍船などの船員ばかりでなく、海外基地ラスパルマス（スペイン）、モーリタニア、南米、スリナムなどの駐在所や、モザンビーク、マダガスカルなどの日系企業で働く従業員たちもいる。中でも日本船船員には希望者が殺到するが、日本の漁業研修制度が 3 年間に延長されると日本熱がさらに急上昇し、これに乗じて有名校に入れなかった受験生をあてこんだ私立学校<sup>(14)</sup>が全国に増設されたほどある。

全般に国立の水産・海技校は私立に比べて優秀な教員や実習機材、政府の奨学金などが整備されており、それだけ資格試験や就職に有利な傾向がある。授業料のめやすとしては、国立高校なら寮や有無によって月 3 万弱～4 万ルピア、私立なら 5～6 万ルピアないしそれ以上という。ただし、国公私立によらずジャワ、西・南スマトラ、西カリマンタンなど首都圏から比較的交通・情報の便がよい地域の学校は、資格試験合格率、就職率とも高くなる傾向にある。

一例として、テガル国立水産高校（SUPM Negeri Tegal）とムンドウ・チレボン国立第 1 実業高校（SMK Negeri 1 Mundu Cirebon）をみてみよう。両校はそれぞれ首都ジャカルタから急行列車で 3～4 時間の沿岸都市テガルとチレボンという戦略的な場所にあり、都市部の各種企業への就職に有利で、資格試験合格者や日本への研修生の数が国内でもっとも多い。

西ジャワ州テガルにあるテガル校は最も伝統ある国立水産高校で、その原点は日本軍政期にテガルや周辺地域でおこなわれていた漁民組織の訓練にまで遡るという。インドネシア独立後の 1962 年に国立校として正式に創立されて以来、水産庁や国立水産校の公務員、そして国内外の船舶職員などを輩出してきた。創立当初は公務員養成のための総合科のみであったが、やがて近海・遠洋漁業の必要性から 67 年に海技 2 科（航海・機関）に再編された（テガル国立水産高校ウェブサイト）。さらに日系水産加工企業の設立にあわせて 72 年には食品加工科が、80 年代にはミルクフィッシュなどの需要により栽培漁業（養殖）科が増設された。現在は 1 学科 30～40 人、4 学科で 140 人が毎年入学する。そのうち女子は 40 人程で、主に食品加工科に入

る。受験倍率は2.5～3倍と高い。航海・機関科からはあわせて60～70人の漁業研修生が毎年日本へ送り出されており、それ以外の学生も大半は船員になるという。全般に卒業生は就職率がよいためか進学者は5%ほどである（次節表5）。また地元テガルはアジ漁、およびミルクフィッシュやアヒルの養殖がさかんで、地元企業に就職する者もいる。

当校は全寮制で、課外時間も含めた熱心かつ厳格な教育・生活管理がなされている。一日の時間割例は下記のとおりである。ランニング、点呼などには海軍からの指導員がつき、生徒は教職員に対しても敬礼や気をつけの姿勢、はきはきした受け答えなどが義務づけられる。またイスラーム教の礼拝なども精神修養の一環として重視されている。

4:00- 5:30	起床、ランニング
5:00- 5:30	入浴、祈祷（イスラーム教）
5:30- 7:00	寮などの清掃
7:00- 7:30	朝食
7:30- 8:00	校庭での点呼、朝礼
8:00-14:00	各学科の授業
14:00-15:00	昼食（*14～17時は毎日4人ずつ校門等で当直訓練）
15:00-15:30	祈祷
15:00-17:00	各種クラブ活動
17:00-18:00	入浴、夕食
18:00-19:30	自由時間（休憩、祈祷、衣類の洗濯など）
19:30-21:00	学習時間（課題、予習・復習など）
21:00	点呼、就寝

一方、ムンドゥ・チレボン第1国立実業高校（写真3・4）は、もともと船員養成機関として1965年に設立され、航海科のみであった。しかし、水産加工・養殖業の需要が著しく高ま

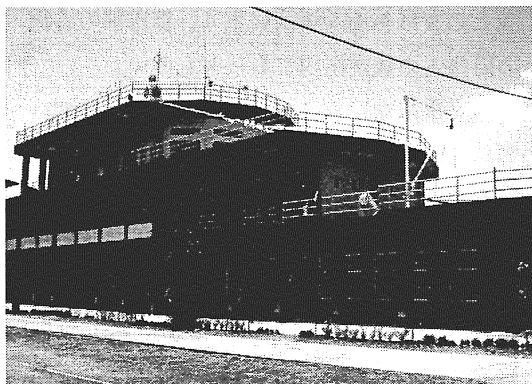


写真3：ムンドゥのチレボン実業高校（SMKN 1 Mundu Cirebon）の船舶型をした校舎

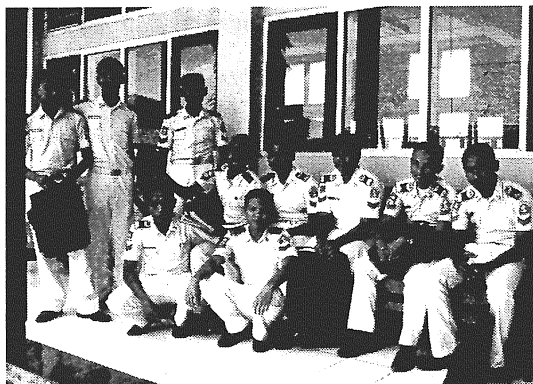


写真4：乗船訓練をはじめるチレボン校上級生のセーラー服姿

り、チレボンでもエビの養殖がさかんになると、テガル高校と同じく食品加工科（87年）と栽培漁業科（89年）が、さらに2004年には機関科も増設された。現在は栽培漁業科以外は3クラスずつという大所帯になり、4学科合計360～370人が毎年入学するため、校舎を急遽拡張した。寮も今のところ200人しか収容できないので、遠方からの通学者のみを対象としている。校内での時間割や礼儀作法などはテガル校とほぼ同じである。

海技系の国立実業高校では第1号とはいえ、テガル校と比べると実業だけにステータスの低かったチレボン校が上記のような急成長を遂げた背景には、企業とのタイアップ、そして海外卒業実習を奨励する政府の援助によるところが大きい。同校は当初、日本・韓国船のスカウトにくるマンニング会社からの支援で機材その他の物資を補っていた。90年代後半になると、国内の不況や諸外国の労働力不足によって各種実業学校生の卒業実習（PKL）が大幅に期間延長され、実習先もASEAN諸国、EU、オマーン、日本など海外まで広がった。政府もこれを外貨獲得のために奨励した（Kompas 30 April 2002；インドネシア文部省国家教育庁ウェブサイト）。従来の卒業実習は語学、会計・簿記、機械工学などの学科生がホテル、レストランといった観光業でおこなうのが普通であったが、日本の漁業研修開始によってチレボン校も航海・機関科から卒業生を送り出せるようになり、ここ数年はテガル校を抜いて毎年70～80人の研修生を派遣するまでとなった。さらに2002年からは、財団法人日本インドネシア経済協力事業協会（JIAEC）との提携で食品加工科からも30～40人ずつ、その他イタリア、ドイツにも若干名が派遣されている。現在では海技実業学校のための政府奨学生制度や教員養成プログラムでもチレボン校が中心となり、全国の会員校教員を集めて定期会合が開かれている。

### 3-2. 就労をめぐる諸問題——研修、船員制度、マンニング会社

それでは水産・海技学校の生徒たちは、卒業後どのような進路をあゆむのだろうか。国立校、およびいくつかの主要私立校の進路状況、資格試験合格者と漁業研修生の年平均数は表5の通りである。国立水産高校の卒業生の7割近くは「海外」と「国内企業」の2項目で、航海・機関学科卒生はそのまま船員となるか、他学科の生徒と同様に国内外の水産加工・養殖などの諸企業に就職している。ただし、パプア（イリアン）のように公務員・企業とも人手が不足している後進地域は例外として、高卒者は教育制度の改編にともない年々就職が難しくなっており、よい職を得るためにはさらに進学して上級資格をとらなければならない。一方、大卒・短大卒の5割にあたる「海外」と「国内企業」には国内外の船舶職員や海外基地の駐在員が含まれており、その他、水産庁や国立水産・海技校を含む「政府機関」も全体の4分の1程いる。

このように日本をめざす船員・研修生には専門高校ないしそれ以上の卒業生が多いのである。以下では彼らの就労状況といくつかの問題点をみていこう。

まず卒業が近づくと、1-3節でみたように航海・機関学科では日本への研修生選抜試験が

おこなわれ、選ばれた候補生はジャカルタで3ヶ月程の日本語研修を受ける。漁業研修の受け入れ時期は各地で異なるので、派遣先を決められた卒業生たちはその地域に応じて卒業後の8月から三々五々に出発する。国際研修協力機構の統計（2005年1月）によると、もっとも多いのは12～2月の年末年始にかけてである。

上記のテガル、チレボン2校の他、漁業研修生の多さで人気を誇るのは表5のトゥバン（中部ジャワ）のキリスト教系実業高校、ポンティアナック（西カリマンタン）とパリアマン（西スマトラ）の国立水産高校などである（地図2参照）。漁業研修生は今日450～500人来日するので、単純計算で半数から6割がこれらの上位5校から派遣されていることになる。もちろんこれ以外にも研修生を出している学校は多数あるのだが、先述のように首都へのアクセスが悪い地方部は不利となり、90年代後半からは相次ぐ紛争や分離独立運動のために、通学できない

表5：インドネシアの主要水産・海技校の進路状況

学校名	卒業生合計 (98-02年/人)	進路 (%)					備考 (人/年) * 1	
		海外	国内企業	政府機関	進学	自営その他	資格取得者 (航海/機関)	漁業研修生
1 : STP	1,236	33	26	25	6	10	50 / 50	-
2 : AP								
Sidoarjo	205	1	43	27	5	24	n.d.	-
Bitung	237	26	27	23	4	20	40 / 40	-
3 : SUPM								
Tegal	609	41	46	0	5	8	50 / 40	60~70
Pariaman	383	19	47	3	26	5	40 / 40	10~20
Ambon	471	12	55	4	26	3	40 / 40	若干名
Sorong	544	0	64	21	5	10	50 / 40	n.d.
Ladong (Aceh)	383	14	48	9	23	6	40 / 40	若干名
Pontianak	463	11	53	7	6	23	30 / 30	30~40
* Lampung と Bone は航海・機関科なし								
4 : SMK								
Mundu Cirebon	n.d.						100 / -	70~80
Maritim Cirebon							n.d.	若干名
Yamipura Tegal							80 / -	若干名
Kristen Tuban							60 / -	40~50
Muh. Tuban							60 / -	若干名
* Bahari Guppi, Bina Taruna, Batang, Cilacap, Tasikmalaya, Gorontalo, Bitung 等も研修生を若干派遣								

STP = 国立水産大学、AP = 国立水産短大、SUPM = 国立水産高校、SMK = 実業高校（本文参照）  
 - = Not existed n.d. = No data

\* 1 : 資格免状は大学・短大は ANKAPIN/ATKAPIN 1 級、高校は 2 級（注12参照）  
 (Anthon Djari 2004; 試験取得者数は Dojodjo Suwardjo 2003、漁業研修生は筆者の調査データによる)

くなったり研修を断念する者も出た。また派遣校が国立に偏っているのは、私立校と比べて教員や設備、奨学金制度などに差があること、研修ブームで急造された質のよくない私立校も多かったことが関係していると思われる。

漁業研修生を受け入れる日本人船主の間でも、「島の子たち」、つまりジャワ以外の外島部<sup>(15)</sup>の出身者はジャワ人に比べてより気性が荒く、日本人船員と気があわなかったり、研修生同士で喧嘩したりする率が高いという評価がある。90年代末は全国10州以上の学校から研修生が毎年送られていたのに、ここ数年でジャワを中心とした上記5校に偏ってきたのも、このような船主側の意見を反映した結果である。確かに一般的にジャワ人は従順ではっきりものを言わないなどの傾向がみられる。ただし、筆者がいくつかの専門高校やその卒業生を訪ねたかぎりでは、出身地方や民族の別、あるいは国立か私立かの問題というよりは、学校ごとの教育方針の違い、とくに生活面での指導の差が大きく影響していると思われる。たとえば同じ国立高校でも、上司への礼儀、勤勉さと忍耐強さ、服装や身の回りの整理整頓といった就職に有利な常識を生徒に指導している学校では、卒業生の意識がより高い分、評判もよくなるようだ。

漁業研修生を送り出す学校側からは別な問題が指摘されている。全般に日本での研修や日本漁船への就職は、韓国その他の外国のそれより希望者が多く倍率が高い（理由は後述参照）。だが、研修生選抜は（1）品行（ディシプリン）、（2）体力測定、健康診断、（3）刺青やピアスの有無の3段階でおこなわれ、技術知識や判断力などの優劣は基本的に審議されない。また、中途帰国や失踪を防ぐため、よりやる気と忍耐の続く貧しい家庭の師弟が優先されるという。漁船では商船と違って語学や資格よりも体力と従順さが重視されるので、選抜基準がこうなるのもある程度仕方ないこととはいえ、学んだことを実習し高めるはずの研修がなぜ優秀な学生にまわってきにくいのか。こうした教師陣の指摘には、外国人研修制度と単純労働力の供給という日本のかかえる矛盾も露見している。

次に、漁業研修生を希望しない、ないし選ばれなかった航海・機関科の卒業生は、先述のとおり大半が船員になる。研修生として日本で数年を過ごした者も、帰国後はやはり船員になる。インドネシアの船員は日本漁船の例と同じように、国内でも一部の上級職員以外は1航海ごとに契約する不安定な職業である。高校在学中や日本での研修時にはいずれ進学してより上の職位を、あるいはお金をためてより楽な陸上労働を、と夢みていた若者たちも、厳しい現実の中では他の特技や資格でもないかぎり航海から航海へとつなぐ船員職を選ばざるをえない。といっても船舶職員になるにはより上級資格が、また外航商船には英語も必要となることから、高卒者は必然的に漁船や国内商船に流れる比率が高くなる。

彼らの就労する漁船でもっとも人気が高いのは、やはり日本船である。その最大の理由は他国に比べて高給であるためだが、それ以外にもいくつかの要素がある。まず、給与は表4でみたように、漁種間の差はあれ日本船では最低でも月4～5万円、役付や職長になればさらに高

額が保証されている。これは国際労働機構（ILO）の定める最低給与水準（表4の備考）に準じた額だが、同じマグロ漁船でも韓国や台湾などの船は相場が月150～200米ドル、場合によっては100ドル以下もあるという。2点目としては、給与だけでなくインフラ面でも、日本船に比べて他のアジア国籍の漁船は飲用水タンクや水廻りなどの船内施設に不備が多い。さらに、韓国・中国（台湾を含む）の船員は外国人船員の扱いが荒く、一方的に怒鳴りつけたり棒などでどやしたりするところもあるという。

実際のところ、日本漁船の労働条件や日本人船主・船員の人柄も常によいわけではないし、インドネシア国内の石炭・石油船などにも日本円にして3万円以上と比較的給与のよいものもある。それでも船員たちが総じて日本漁船を望む背景には、日本人漁船でインドネシア人の気質が好まれるのと同様に、インドネシア人側にもある日本人びいきの傾向や日本への憧れが介在している。専門学校生徒たちやその父兄たちの間には、かならずしも現実と一致しない「先進国日本」のイメージが先行しており、漁業研修制度の導入は私立校が急増するほどの日本ブームを巻き起こした。同じ船員なら国内よりは海外へ、同じ海外なら日本へ行ける方が経験になるし、日本に上陸できないまでも日本船で働いていればチャンスも多からう、と考える親子は多い。研修生の日本派遣開始から10年たった今日、帰国した先輩たちからの情報で、研修先がイメージとは裏腹に不便な片田舎にあること、受け入れ先によっては宿泊施設や食事の質に問題があること、また日本人船主や船員の中に差別や嫌がらせをする者もいることなど、現状と問題点は在校生や教員にも詳しく伝わっている。にもかかわらず、なおも多くの後輩たちが日本をめざすのは、家庭の貧しさや労働待遇だけでなく、こうしたイメージの偏りやステータスづけとも関係しているように思われる。

さて、インドネシア人船員の就労にいたる過程は、2-1節で述べたように各自の登録した現地のマンニング会社から次の就職を紹介されるまで陸上で待機するというものである。すでにみたようにマンニング会社は主要国際港の付近に立地し、自国内や近隣諸国から人材を集めて配乗する。インドネシアでは9.11事件で日本漁船の基地がホノルルからバリのペノアに移るまで、首都ジャカルタの港湾地区タンジュン・プリオクにほとんどのマンニング会社が集まっていた（地図2参照）。各企業は先述のように商船、漁船、国籍などの専門分野ごとにすみわけ、日本の遠洋漁船のように日本語能力を要求する船会社と提携している企業は、語学の専属指導員や子会社ももっている。

現在、日本漁船と提携しているマンニング会社だけでもタンジュン・プリオクに十数社、ペノアにも数社あり、その他各国の外航船や国内船を相手にするおびただしい企業が林立している（写真5）。各社とも全国の主要な水産・海技校卒者はもちろん、漁村出身だが学歴のない者や全く未経験の一般人にいたるまで、数十名から数百名の登録者を随時かかえている（写真6）。いくつかの会社に向けもちで登録する船員も多い。インドネシアにおける船員職は不安定なば

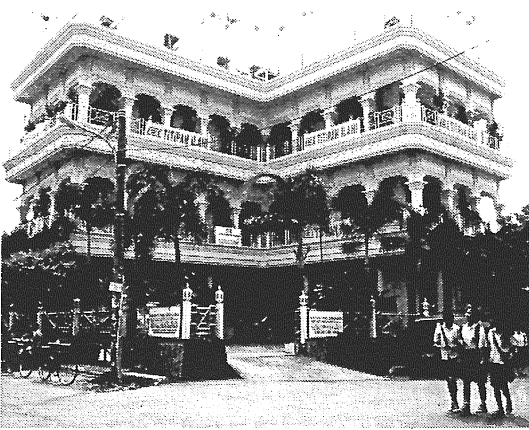


写真5：タンジュン・プリオク港のマンニング会社の例

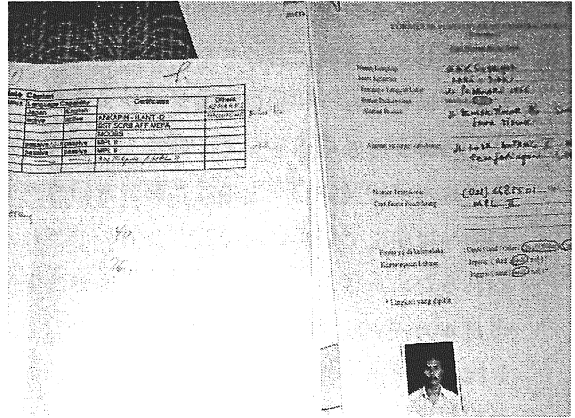


写真6：船員の登録リストと履歴書の例



写真7：カリマンタン島から来たボンティアナック校 (SUPM Pontianak) 卒業生とその寮

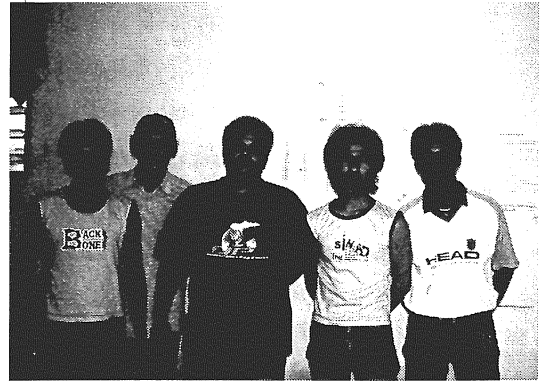


写真8：スマトラのパリアマン校 (SUPM Pariaman) 卒業生。寮もそれぞれの校風を反映して起床時間や清掃分担を自主的に決めている。

かりでなく、ジャワ以外の地方からジャカルタまで出て来て待機する交通費・滞在費も大きな負担となる。このため、港付近に親族がいる者はその家に居候させてもらい、同じ学校や地域の出身者が集まった場合は共同で家を借りて、次の就職活動をしたり必要な語学講習を受けたりする。表5のように研修生や資格試験合格者を輩出する専門高校には、それぞれの卒業生たちが恒常的に借りている宿舎がタンジュン・プリオクにある (写真7・8)。それらの宿舎では随時出入りする新旧卒業生やその家族・友人などが家賃を出しあい、足りなくなると手当て・給与の高い日本の研修生などにも援助を求める。ベノアはまだ外国船の基地となってから日が浅いが、ティモールなどの水産・海技校卒者がベノア経由で来日していることから、バリに比較的近いヌサ・トゥンガラやスラウェシ、パプア (イリアン) などからやはり卒業生が集まり

つつあるようだ。

しかし、船員職における最大の問題は、船員たちの登録するマンニング会社の悪質な搾取や賄賂の横行だろう。船員は通常マンニング会社に登録料を支払う。これらの金額は企業によるが、おおよその相場としては月給3か月分になるという。また、企業はあらかじめ船員の給与を現地水準に設定し、実際に払われる給与との差額を利益とする。近海船（漁船マルシップ）の給与は船上で船員に直接渡されるのでこれができないが、遠洋船では企業経由で船員に支払われるため全体から約2割、多い企業では3割の差額が差し引かれる。たとえば日本人船主から月4万円が支給されると、当の船員には2.8～3.2万円しか渡らないことになる。さらに、しばしば理由をつけて給与の遅配や未払いをする企業も多い（近2004：12も参照のこと）。この他、インドネシアの至る所でみられる悪しき「習慣」として、船員が会社に赴く際に、袖の下を担当者に渡して優先的に仕事を回してもらえるようにする。だが保証があるわけではないので、1年以上賄賂を渡して結局仕事がこななかった例もある。仕事が決まると企業の社員たちへ「謝礼」も必要で、だいたい社員1人に対して大体1か月分の給与の1～2割ぐらいだという。こうしたシステムの下で、専門訓練を受けていない一般素人は当然安く買い叩かれるが、あらかじめよく事情を知っている水産・海技高卒者でも他に選択肢がないといいなりになりがちである。賄賂がものをいい、資格確認にも無頓着な風土であるだけに、学歴や資格免状の有無がよりよい就職に結びつくとはかぎらないのである。

このような船員雇用のあり方は、海運業が国家の管理下におかれ、船員労働法も改善された現代の先進諸国ではみられなくなったが、戦前は日本でも同じ雇用形態がとられていた。一般船員はボーレン（ボーディング・ハウス）とよばれる船員斡旋企業の宿泊所で待機し、業者が乗船の手配をして給与から滞在費や紹介料を差しひくばかりでなく、海上で退屈のぎにおこなわれる船内賭博に乗じて金貸しまでしていたという。戦後の船員職業安定法によって特定の団体以外は職業紹介を禁じられると、ボーレンはようやく姿を消した。そして、1974年に全日本海員組合の労使交渉によって基本給制度が導入され、日本人船員はようやく一般企業の社員と同様に恒常的に雇用されるようになったのである（以上、山内1992：24 - 28；海事問題調査委員会2003：38 - 39）。

インドネシアにも船員労働者の統一組織「インドネシア海員組合（Kesatuan Pelaut Indonesia, KPI）」は存在する。全般に労働組合が不活発であったこの国でも、スハルト大統領の退陣以後は2000年の労働法改正や労働組合の急増を受けて労働運動が盛んになりつつある。最も古く国内最大の規模であるインドネシア労働組合総連合（KSPSI）には18の産業別組合が所属するが、このうち国際組織（国際運輸労連、ITF）と連携しているのは海員組合のみである（国際労働財団2004）。しかし、依然として経営者と官僚の癒着が著しい現状で、この組合が待遇改善のために実効的活動を展開することはほとんどなく、交渉を实らせるまでにはかなりの時間



が必要だろう。フィリピン、ハノイなどに代表部（支局）をもつ全日本海員組合は、増え続けるインドネシア人漁船員のためにジャカルタにも代表部を2003年から開設し、毎月の訪船やトラブル防止、インドネシア人船員の福利厚生などの努力をしているが（「海員」編集部2004；近2004；JSU Jakarta 2003, 2004など）、これはあくまで日本船に関してである。同じ国際運輸労連に加盟するインドネシア海員組合とは助けあう関係にはあるが、実際は助けることの方が多という。

最後に、日本漁船に従事する船員たちの就労サイクルの短期化もつけ加えておこう。主に長期航海の補充要員である外国人船員は、体力的にせいぜい10～15年程しか続かないが、近年は船員を長く続けるほど雇用条件も悪化している。これには理由があって、外国人船員は部員補充の人材でありもともと一定以上の昇進はありえない。それでもインドネシア人船員は同じ日本船に繰り返し配乗されることを望むが、船主としては乗船年数に応じて昇給してゆく経験者より、少しでも安い人材を使いたいのである。こうして学歴や資格のない「山出し」、つまり一般の素人も多数採用されることになる。また、長年日本船で働いて語学も堪能になった外国人船員は、雇用主側との問題に際して正当な権利を主張したり、海員組合や他の日本人船員に訴えたりすることもできるので、後者にとっては都合が悪い面もある。マンニング会社だけでなく船主にも、経費削減のために外国人船員を違法乗船させたり、嫌がらせをして自分から下船間際に辞職するようしむけて給与を払わずにすませる者もいるからだ。このため、あらかじめ日本船の乗船年数を聞いて、初めから雇わないよう注文する船主もいる。衰退の一途をたどる日本漁船の苦しさゆえとはいえ、専門訓練を受けてきた水産・海技校の卒業生にとって、日本船を目標に努力を重ねても経験や能力が評価されないばかりか、日本語が一定以上上達するとかえって再就職に不利になるのでは理不尽このうえない。とくに最初に日本の研修制度を経験した者は、その後の就労サイクルにおいて一般の遠洋船に再就職しても職長クラスまで昇進しないかぎり技能実習時より高額は得られないし、日本語がうまいだけに日本船から声がかかりにくく、韓国・台湾などの船に乗らざるをえない落差に悩むことになる。

こうして、多くのインドネシア人船員たちは18歳頃から乗り組みはじめ、一時期は日本での研修や日本漁船で活躍するが、次第に悪くなる条件下で仕事を続けるか、転職して陸に上がる選択を迫られる。転職といってもどちらかといえば肉体労働分野であるので、専門を活かせるのは水産加工・養殖関係か日本語教師くらいで、結局は故郷で自営業の手伝い、あるいは製造工場、運転手、地方の鉄鉱石採掘・木材伐採の現場労働など、何でもやらねばならない。自分でマンニング会社や水産学校の経営をはじめめる者もある。40代になっても船員として残るのは、機関長などの職長や上級職員が中心となる。

### 3-3. 船員たちの自助努力：NGOの事例から

以上のように、インドネシアの船員雇用体系は船員にとって非常に不利な構造となっている。そのため船員たちは日本や日本漁船で働くことを夢みるが、現実とのギャップも著しい。しかし、だからといって船員もただマンニング会社や船主たちのいいなりになっているばかりではない。若い世代の一部には、労働運動の高まりなど時代の変化に影響を受けて、よりよい職をえるための自助努力をはじめようという気運も広がりつつある。

一例として、日本から帰国した元研修生が設立したNGOとその活動を紹介しよう。「三陸OB会(Perhimpunan Alumni Sanriku)」は、気仙沼を中心とする日本各地の漁業研修生OBを中心に、2003年にジャカルタ郊外で結成された。現在100～120名の会員が随時登録している。一見単なる研修生の同窓会組織のようだが、実際は帰国後の再就職を支援するサポート・センターである(写真9)。

漁業研修生はもともと水産・海技高校の同期や先輩・後輩同士なので、日本各地に派遣された後も電話で連絡をとりあい、帰国後は同窓会を開いたりもする。日本以外で研修や就職に従事した者や、進学してより高い資格を取得した者も、次の就職まで前節でみた卒業生宿舎と一緒に暮らすことが多い。このためタンジュン・プリオクやベノアに待機する卒業生たちは大概既知の間柄となり、顔をあわせればあのマンニング会社は性質がよくない、あの漁船は給料がよい、といった情報交換をする。待機中は生活費や登録料などがかさむので、学歴のない卒業生の同郷者や職場の知人などもしばしば宿舎に身をよせている。そうした船員仲間の中で、日本の漁業研修生は稼ぎ頭として、またある種のエリートとして、日本漁船への就職や資金援助の相談をしばしばもちかけられる存在である。

中でも気仙沼の漁業研修生は、漁協の船主や受け入れ協議会、指導員たちの理解と助力をえて団結がかたく、研修中の問題や悩みはもちろん、帰国後の就労問題についてもざっくばらん

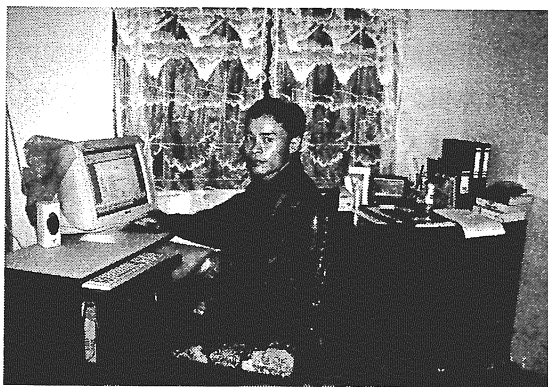


写真9：もと漁業研修生のNGO「三陸OB会(PA Sanriku)」の事務所

に話しあえる環境に恵まれていた。歴代の研修生は個々に将来への不安について議論や相談を重ねていたが、90年代末から続いた通貨暴落、紛争、政変なども引き金となって、気仙沼をはじめとする日本各地から帰った研修生OBが自主集会を開くようになり、試行錯誤の末に三陸OB会の結成まで漕ぎつけたのである。たちあげにあたっては気仙沼の第7・8期研修生(1998・99年入国)が、同期の研修生60人あまりからの積立金と研修生受け入れ

協議会や船主からの寄付金などを集めて事務所を借り、機器をそろえた。気仙沼の研修生受け入れ協議会や指導員も相談役となって彼らを応援している。

三陸 OB 会の第 1 目的である就職支援は、やはりマンニング会社の汚職や暴利への対策であった。研修生の中には船主に気に入られ、実習終了後も推薦を受けて同じ漁協の遠洋船にマンニング会社を通さず乗船する者もしばしばある。また、後輩の研修生を教える日本語指導員(2-2 節参照)として再び日本に呼ばれる者もいる。こうした機会に研修生 OB は雇用体系や日本漁業の状況、海員組合の役割などについて学んでいったのである。三陸 OB 会は現在、漁船だけでなく国内商船や、さらに日本語教室、日系企業の工場などの他分野も積極的に開拓している。会員は研修生や水産・海技校生であるか否かによらず無料で登録でき、事務所の提供する情報や宿泊施設も利用できる。専属スタッフたちの生活費や就職手続きにかかる諸経費は、この会を通じて仕事をえた会員が船員は月給の 2.5%、より高額を保証されている研修指導員や通訳は 10% を納めることで捻出している。要はマンニング会社やポーレンのシステムに似ているが、前節でみたような汚職や不当な搾取をなくし、滞在費なども最低限におさえてやっていこうということだ。こうして現在までに、日本での人脈を活かして石炭船や遠洋漁船に 30 名程の船員を送った他、日本への研修生指導員、地元の日本語講師なども数名出すなど、早くも業績をあげている。

しかし、NGO として活動する以上、運営は前途多難である。船員の中でも低い職位に就く青年たちだけに、大半は自分が食べるだけで精一杯で、積極的かつ長期的に貢献するまでには至らない。それどころか、会員が日本その他の海外で失踪すれば責任問題になり、会はあくまで紹介者であって企業ではないのに補償金を要求されたこともある。また船員職を探す以上、既存のマンニング会社と競合することになるが、決まった取引先を確保してすみわけているマンニング会社の間に NGO が参入するのは難しく、妨害行為におよぶ企業もあって危険である。

こうした問題が山積するにもかかわらず、自助努力の試みが近年広まりつつある背景には、マンニング会社の問題のみではなく、国内の海員組合や関係省庁もこれまでいかに機能してこなかったかという事実を反映しているといえよう。そのような国情の中で、若い世代はたくましく生きのびる道を模索している。今のところ一介の NGO にすぎない集まりであるが、長期的に活動を続けるうちには国内外の労働組合や水産・海技教育機関などとも連携し、船員制度の改善や悪質なマンニング会社の撤廃を推進してゆく可能性もある。もちろんこの種の活動には挫折のリスクも大いにあるのだが、既存の枠にあてはまらない相互扶助組織が今後成長し、新たな展開をみせることに期待したい。

## むすび

本稿では日本漁船で働く外国人船員の大半を占めるインドネシア人に焦点をあて、日本における彼らの雇用形態の変遷と普及過程、および母国での教育水準、就職状況と問題点について述べてきた。世界的なコスト競争と漁獲不振によって日本に外国人船員が雇用されるようになって35年が過ぎた。今後とも日本人船員の減少と高齢化につれて、インドネシア人その他の外国人船員への依存度はますます高まってゆくと思われる。一方、インドネシアでは水産業と船員需要が順調な成長を遂げており、政府も雇用拡大と外貨獲得にむけて力を入れつつある。インドネシア人船員は語学や資格免状の問題から他国の船員と競合する結果、商船よりも漁船部門に流れ、その中で日本漁船にも数千人が雇われるようになったのである。インドネシアにおける船員の雇用体系は船員側に非常に不利な構造となっているため、多くの船員たちは高額給与と先進国での経験を求めて日本船や日本の漁業研修をめざす。だが、日本の水産業界の不振が続く中、近年は日本漁船での就労サイクルは次第に短くなり、条件も悪化する傾向にある。こうした事情から、日本で漁業研修を経験した一部の若手船員の間では、汚職や不当な雇用制度に対抗した自助努力の試みもはじめられている。

インドネシア人船員の課題としては、日本における外国人商船員や船舶職員がほとんどフィリピン人に占められていることからわかるように、英語力と資格取得が第1にあげられる。次に、国内の不安定な船員制度の改善につなげるためにも、外国船の乗船経験や海外研修を単なる出稼ぎとしてではなく、比較学習やビジネス・チャンスづくりの機会として将来に活かすことも必要である。また、日本側にも漁船にインドネシア人を好んで採用する一方、下働きの補充要員として短期間で使いすて、遠洋船の語学・技術養成や日本での研修事業が質のよい船員の確保につながっていないなど、さまざまな問題がある。両国の海事界とも今後の課題がひきつづき山積しているが、漁業研修生の NGO のように新しいかたちも含めた労働運動や官労使の対話、そして国家間の連携などがよりいっそう必要とされているのである。

## <謝辞>

本研究は神田外語大学異文化コミュニケーション研究所共同研究プロジェクト「日本のインドネシア人社会」の成果の一部として、専修大学現代文化研究会（2005年1月31日）で報告されたものである。漁業研修生については本稿にさきだち、第2回多文化関係学会年次大会（2003年11月16日）セッションI「インドネシア人研修生にみる相互扶助活動の模索と展開」、およびインドネシア科学院（LIPI）政策研究センター主催ワークショップ「Migration in Japan」（2004年3月9日）における発表「Formation of Indonesian trainees' association: New trend of self-support activities from the cases of

Ueno (Tokyo) and Kesenuma (Miyagi)」で報告された。

研究・執筆にあたり、多くの貴重な資料・示唆をいただいた以下の関係機関ならびに研究者の皆様に、この場を借りて深く御礼申し上げたい（五十音順）。

アチェ・チレボン・テガル・トゥバン・パリアマンおよびボンティアナック各高校卒業生宿舍、網野房子氏（専修大学）、石井米雄氏（神田外語大学）、気仙沼近海鮪延縄漁業外国人研修生受入協議会、国土交通省海事局企画課、財団法人国際研修協力機構（JITCO）、財団法人日本インドネシア経済協力事業協会（JIAEC）、三陸OB会（PA Sanriku）の Sugiono 顧問・Sri Sukriyanto 代表以下会員御一同、全国近海かつお・まぐろ漁業協会、全日本海員組合（JSU）本部の近藤水産局長・鈴木氏・奈良氏・平山国際汽船局長・牧添部長およびジャカルタ代表部の近氏、田口理恵氏（総合地球環境学研究所）、土屋忍氏（武蔵野大学）、テガル国立水産高校（SUPM Negeri Tegal）の Iriyanto 校長以下教職員御一同、Tri Nuke Pudjiastuti 氏（インドネシア科学院）、日本鯉鮪漁業協同組合連合会の羽根田氏およびジャパンツナサービス（JTS）の榎園氏、ムンドウ・チレボン国立第1実業高校（SMK Negeri 1 Mundu Cirebon）の Tatangi 校長以下教職員御一同、和田純氏（神田外語大学）

#### <注>

- (1) 「商船」とは貨物船、客船、フェリーなど、海運業にたずさわる船舶全般をさし、穀物、原油その他の天然資源、機械類や電気製品など、輸送物資にあわせた機能・形態が発達している。商船の他には、漁船、特殊船（調査船、練習船など）などがある。また航路によって、国内外の水域を往来する「外航船」と国内運航の「内航船」にわかれる。ただし、漁船については「遠洋」「近海（沖合）」の方が一般的に使われる。
- (2) 便宜置籍船（仕組船）とは、船の所有者が掲げている国旗と別の国籍にある船のことで、FOCはFlag of Convenience Vesselの略。実質は日本その他の先進国の海運企業が、船舶登録税や所得税の安いリベリア、パナマ、ギリシアなどにペーパー・カンパニーの船会社を設立し、そこに船籍を登録したもの。また、賃金の安い外国人船員を配乗できるなど、経費節減の手段として1970年ごろから日本の外航商船に普及した。一方、「マルシップ Maru-ship」は本来、船名にすべて「丸」のつく日本船を外国人船員が呼んだもので、のちに外国人船員が配乗された船舶を指すようになった。操業方式におけるマルシップとは、日本籍船を形式上、外国船主（やはりペーパー・カンパニー）に裸貸し渡しをおこない、外国人船員を配乗させて日本の船会社がチャーターバックするというもので、1970年ごろから近海船を中心に現れた。しかし、80年代のFOC船禁止強化にともない、外航商船の一部が89年から「新マルシップ」ないし「特例マルシップ」の実施を決定すると、翌90年に外航・近海船ともに拡大された。さらに、漁船でも混乗率制限をつけて実施され、98年には「漁船マルシップ」として普及した（本文1-1節も参照）。
- (3) 外国人漁船員は基本的に1航海ごとの乗船契約となり、就労期間も漁獲状況によって1日から数ヶ月、遠洋では1~2年と、就労期間が一定しない。後述の全日本海員組合の「非居住船員乗船状況」各月統計によると、漁船マルシップの外国人船員および漁業技能実習生の合計はここ数年ほぼ3,500~4,000人で、うち3,000人以上がインドネシア人である。これに漁業研修生（今

- 日ではほぼすべてインドネシア人) 450 ~ 500 名程 (2001 ~ 03 年の技能実習への移行申請者数 350 ~ 400 人/年から推計) を加えて、合計 4,000 人と算定した。ただし、国土交通省実施の「船員調査」各年統計では日本漁船で働く外国人船員は 6,000 人以上と報告されているので (2003 年は 6,659 人)、組合に登録されていない外国人船員がさらに 3,000 人前後いる。
- (4) 船舶は所有せず船員の仲介・斡旋 (マンニング) のみを行う船舶貸渡企業のこと。船主が支払う手数料込みの諸経費と配乗する船員給与との差額を収入とするしくみだが、後の 2 章で述べるように、そのため法外の差額を要求する悪質な企業も少なくない。
  - (5) ただし漁船、タグボートの船員数は入っていない。
  - (6) 日本人船主や船員のインドネシア人に対する考え方には、日本人が戦前からマグロ・カツオ漁などのためにインドネシアをはじめとする東南アジア各地に出ていた経験や記憶も間接的に影響しているかもしれない。とくに沖縄・九州をはじめとする漁師たちは、インドネシアに工場を設立したり、現地女性と結婚して子孫を残したりもしている。たとえば片岡 1991、藤林 2001、藤林・宮内 2004 などを参照。
  - (7) この外国人船員数が 1 章でみた 6,659 人 (船員調査統計) を大幅に下回る理由は注 3 参照。
  - (8) 全日本海員組合についての詳細は全日本海員組合ウェブサイト、山内 1992 : 27 - 29 などを参照のこと。全日本海員組合には漁船のみでなく商船船員も所属する。また、漁船同盟連絡協議会は、全日本海員組合に所属しない 10 の地方漁協 (室戸、銚子など) が結成した。
  - (9) 船員手帳はいわば船員の身分証明書であり、雇入契約期間、船員保険など労働保護のため、また海外航路での旅券として効力をもつ。
  - (10) ただし、地図 1 のように八戸と気仙沼は現在研修事業を中止している。
  - (11) ただし、創立時から 1962 年まで国立水産高校は「第 1 水産高等学校 Sekolah Usaha Perikanan Pertama (SUPP)」という名称であった。SUPM となった後も、1975 ~ 2001 年まで運輸省の管轄から農林水産省へ委譲されたため「開発農業学校 Sekolah Pertanian Pembangunan (SPP)」と改称した (テガル国立水産高校ウェブサイト)。
  - (12) インドネシア国内における船長・航海士の海技資格試験では Sertifikat Ahli Nautika Kapal Penangkapan Ikan (ANKAPIN) の 1 ~ 3 級、および機関長・機関士は Sertifikat Ahli Tehnika Kapal Penangkapan Ikan (ATKAPIN) の 1 ~ 3 級が取得できる。またこの他、水産加工、養殖などの専攻にもそれぞれ資格免状がある。
  - (13) 国際海事機関により 1997 年から発効した、船員の訓練、資格証明および当直維持基準に関する国際条約で、International Convention Standards of Training Certification and Watch-keeping for Seafarers の略。日本でも国際船舶制度の推進にあわせて外国人船員の資格を向上させるため、1999 年からこの基準に達していると承認された外国人船員は国内の海技士試験を受けなくても国土交通省で船舶職員として承認する制度を設けた (国土交通省海事局海技資格課 2003)。
  - (14) インドネシアの国立高校・大学制度では、原則として中学・高校卒業後 3 年以上たつと受験資格を失う。したがって卒業後 2 年間の間に再受験して合格しなければ私立校に進学することになる。
  - (15) オランダ植民地時代のインドネシアでは、植民地政府支配の中心となったジャワおよびマドゥラ以外の地域 (島々) は「外島 *Buitenlanden* (=Outer Islands)」と呼ばれていた。

## <参考文献>

### 1: 論文、書籍

- 赤田靖英 1998『水産ちば——自立・発展をめざして』千葉日報社
- 上田大和 1998「遠洋まぐろはえ縄漁業の現状と将来展望」『海外漁業協力』8:1-17
- 宇都輝男 1993「インドネシア——外資がひかれる食品産業のポテンシャル」『ジェトロセンサー』93-8:17-20
- 奥島美夏(2005 近刊)「日本のキリスト教会とインドネシア人——制度的背景と課題」『異文化コミュニケーション研究』(神田外語大学) 17
- 小野征一郎 1990「日本漁業の国際化——問題提起」『漁業経済研究』3・4-1・2
- 海事問題調査委員会 2003「船員社会の雇用構造の変化と船員法(中間報告)」『海洋展望』22:37-46
- 「海員」編集部 2004「海員組合の海外代表部」『海員』(全日本海員組合月刊誌) 7月号:44-58
- 片岡千賀之 1991『南洋の日本人漁業』同文館
- カトリック難民移住移動者委員会(編) 2002『Apostleship of the Sea——日本における「船員司牧」の手引き』カトリック難民移住移動者委員会
- 海外漁業協力財団技術協力部研修課 1999「インドネシアにおけるまぐろはえ縄漁船員を要請するための現地漁業訓練協力プロジェクト」『海外漁業協力』12:1-7
- 北澤 謙 2004「外国人が支えるカツオ漁とかつお節製造」藤林泰・宮内泰介(編)『カツオとかつお節の同時代史』コモンズ
- 漁船マルシップ管理委員会(編) 2003『漁船マルシップ制度の概要と手続き』海外漁業船員労使協議会
- 国土交通省海事局(編) 2004『海事レポート 平成16年版』財団法人日本海事広報協会
- 国土交通省情報管理部交通調査統計課 2004a『船員調査 平成15年版』
- 2004b『船員労働統計調査 平成15年版』
- 国際労働財団 2004「東南アジア・オセアニアの労働事情」財団法人国際労働財団
- 近 英男 2004「遠洋マグロ漁船に何が?——世界から見た遠洋マグロ漁業」『海員』(全日本海員組合月刊誌) 2月号:10-15
- 蔡坤州・宮澤晴彦 1998「台湾におけるマグロ漁業の展開過程——マグロ延縄漁を中心として」『漁業経済研究』43-1:57-82
- 財団法人国際研修協力機構(編) 2004『2004年度版 外国人研修・技能実習事業実施状況報告(JITCO白書)』財団法人国際研修協力機構
- 佐竹五六 1991「国際化への政策的対応」『漁業経済研究』35-2・3:63-92
- 1993「日本をめぐる海外漁業の動向と財団の役割——併せて途上国に対する技術移転をいかに考えるか(その二)」『海外漁業協力』48:1-37
- 佐野 哲 2002「外国人研修・技能実習制度の構造と機能」駒井洋(監修・編著)『国際化の中の移民政策の課題』(講座 グローバル化する日本と移民問題 第1期第1巻) 明石書店:91-129

- 篠原陽一 1978「便宜置籍船とその分析について」『交通学研究 1978 年年報』1978
- 社団法人大日本水産会 2002『外国人漁業研修・技能実習の手引き（制度概要編）』社団法人大日本水産会
- 寺前秀一 2003「日本籍船員・日本籍船舶の確保に関する法律案(仮称)の提案」『海洋展望』21:2-7
- 日本労働研究機構 1997『外国人研修生送り出しシステム（Ⅱ）インドネシア編』日本労働研究機構
- 西川榮一 2002「日本および世界海運産業の動向と商船大学の課題」『海洋展望』20:20-43
- 2003「転換期のわが国海事社会と海事技術者育成の課題」『海洋展望』22:4-19
- 日本船主協会 2002『日本海運の現状 2002年版』日本船主協会
- 藤林 泰 2001「カツオと南進の街道をめぐって」尾本恵市ほか（編）『海のアジア 6 アジアの海と日本人』:183-204
- ・宮内泰介 2004『カツオとかつお節の同時代史』コモンズ
- 三輪千年 1991「漁業生産過程からみた労働力の国際化：外国人船員との混乗をめぐる技術面からの考察」『漁業経済研究』35-2・3:37-62
- 村井吉敬 1988『エビと日本人』岩波新書
- 1998『サシとアジアと海世界』コモンズ
- 村山義夫・金崎一郎・中村史也 1999「3. 混乗漁船員の就労実態調査（第2年度、最終年度）」海上労働科学研究所『研究調査の概要（平成10年度）』海上労働科学研究所
- 矢嶋三策 2003「外航日本籍船、日本人船員のナショナル・ミニマムを設定せよ」『海洋展望』22:32-36
- 山内景樹 1992『日本船員の大量転職——国際競争のなかのキャリア危機』中公新書
- Antho A. Djari 2004 “Alternatif penanganan lulusan pendidikan perikanan: Sebuah pemikiran.” Report of Dr. Program, Bogor Agriculture Institute (Institut Pertanian Bogor).
- BIMCO/ISF 2000 *Manpower Update: The Worldwide Demand for and Supply of Seafarers: Main Report.*
- Departmen Kelautan dan Perikanan 2004 “Pengumuman penerimaan calon pegawai negeri Sipil (CPNS).” (Nomor: B-142/SJ.3/KP.310/X/ 2004) Jakarta: Departmen Kelautan dan Perikanan .
- Djodjo Suwardjo 2003 “Peningkatan kualitas pelaut ikan: Pencetakan tenaga pelaut perikanan berdasarkan standar internasional STCW-F 1995/IMO.” Report of Dr. Program, Bogor Agriculture Institute (Institut Pertanian Bogor).
- JSU Jakarta 2003 “JSU News (Edisi Perdana).” 1 (October 2003).
- 2004 “JSU News (Edisi ke-2).” 2 (Februari 2004).
- PUSDIKLAT Perikanan 2002 *Laporan Tahunan Pusat Pendidikan dan Pelathian Perikanan Tahun 2002.* Jakarta: Pusat Pendidikan Direktorat Perikanan



## 2：新聞、ウェブサイト、非公開資料など

### ● 新聞

朝日新聞 2003年1月23日（\*銚子市漁業研修生について）

伊勢新聞 2005年2月11・15日（\*志摩町漁業研修生）

北国新聞 2004年9月3日（\*珠洲市漁業研修生）

河北新報 1997年5月20日、7月5・31日、2004年2月28日（\*気仙沼市漁業研修および中止）

高知新聞 2000年5月28日（\*土佐市漁業研修生）

Kompas 紙 (Jakarta) 30 April 2002（\*職業学校の質向上と海外実習）

三陸新聞 2003年8月12日、8月19日（\*気仙沼の漁船マルシップ）

東京新聞 1997年7月2日（\*南郷町・日南市の漁業研修生など）

毎日新聞 2004年12月28日（\*南郷町・日南市の漁業研修生）

読売新聞 2002年10月2日（\*漁業研修生）

### ● ウェブサイト

インドネシア文部省国家教育庁 (Departmen Pendidikan Nasional Republik Indonesia) (2005年2月25日検索) <http://www.dikdasmen.depdiknas.go.id>

・“Pengembangan keahilan nautika perikanan laut di SMK.”

・“Imbal swadaya buat SMK swasta.”

国際連合食糧農業機関 (FAO) 水産局 (2005年3月3日検索)

<http://www.fao.org/fi/fcp/en/IDN/profile.htm>

・“Indonesia”

国土交通省 (2005年2月21日検索) [http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/10/101015\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/10/101015_.html)

財団法人国際研修協力機構 (JITCO) (2005年2月16日検索) <http://www.jitco.or.jp/backnumber.htm>

・外国人研修生・技能実習生統計 (JITCO 業務統計速報) 2005年1月分

・「インドネシア労働移住省との定期協議実施について」(2004年6月17日記事)

・「インドネシア労働移住省チェピー次官の来訪について」(2004年7月22日記事)

・「外国人研修生・技能実習生と JITCO 職員との交流事業 第2回 (志摩市)」

社団法人大日本水産会 (2004年7月28日検索) <http://www.suisankai.or.jp/daisui/rekisi2.html>

・「歴史 (平成)」

・大水ニュースレター第600号 (2002)

全日本海員組合 (JSU) (2004年7月28日検索) <http://www.jsu.or.jp>

・用語解説「外国人の漁業研修制度」

テガル国立水産高校 (Sekolah Usaha Perikanan Menengah Negeri Tegal Website) (2005年2月14日検索) <http://www.supmn-tegal.com/index-2.html>

・“Sejarah dan perkembangan SPP-SUPM Tegal.” (1) ~ (3)

### ● 非公開資料

全日本海員組合「非居住船員乗船状況」各月統計 (1991 - 2004年)