

第5章

日本の遠洋漁業の窮状と出稼ぎキリバス人漁船員 ——グローバル化のもたらす経済的相互依存と文化的閉鎖性——

風間 計博

要旨：

本論では、日本の遠洋漁船に乗り込むキリバス人出稼ぎ者に焦点をあてる。1990年代、漁船員不足を解消し人件費を削減するために、遠洋漁船ではキリバス人等の外国人雇用を促進してきた。一方、キリバス政府にとって、外国船への自国民の派遣は外貨獲得の重要な政策である。キリバス住民にとっても、現金や工業製品を獲得するうえで、外国船出稼ぎは貴重な機会である。しかし、2000年代中葉以降、トラブルを起こすキリバス人漁船員は頻繁に解雇され、インドネシア人に置換される傾向が強まった。解雇は、キリバス人と雇用者側との相互理解の不足が一因である。しかし、グローバル化の進展により、経済的効率性の論理が卓越するなか、漁業の国際競争は激化している。外国人に依存する遠洋漁業においても、文化的他者の理解にかけるコストは削られ、不適合な出稼ぎ者は容易に切り捨てられるしかないのである。

キーワード：外国人漁船員 出稼ぎ カツオー本釣り漁 文化的閉鎖 キリバス

はじめに

一般的にグローバル化は、レーガノミクスの登場した1980年代初頭に始まり、ソ連の崩壊によって加速した、新自由主義経済との関連において特徴づけられてきた。それは、国際通貨基金、世界銀行、米国が主導する、金融資本主義の進展と経済自由化によってもたらされた現象とされる。新自由主義の下、国民国家は経済政策の規制緩和を求められ、保護主義の放棄、国有企業の民営化、関税引き下げや撤廃による自由貿易促進といった構造調整が図られた。情報技術革新と経済自由化により競争は激化し、企業は効率的な運営を強化し、資本は利潤を求めて国境を越えて瞬時に移動する。結果として、経済成長が達成されても、財分配の不平等も強化されるがゆえに、経済格差が拡大し貧困層が増加した。

ただし、グローバル化は、経済現象のみならず、さまざまな社会・文化現象を包含する概念として捉えられてきた点を考慮すべきである。ハーベイは、ポスト・フォードイズム期の柔軟な資本蓄積をグローバル化の原因とし、「時空間の圧縮」(time-space compression)を強調する(Harvey 1989)。また、ギデنزは、時空間を超越した「社会生活の伸張」(stretching of social life)を、グローバル化の特徴としてあげている(Giddens 1990)。複雑な現象の総体であるグローバル化を捉える概念やモデルは、研究者の視点によって多様である。ここで、グローバル化を理解するには、既存の中心・周辺モデルは有効ではない。むしろ、多中心的で不規則に流動する、非構造的な不定の形状を生み出す現象として捉えることになる(Appadurai 1996; cf. Comaroff and Comaroff [eds.] 2001)。

一方、人類学の民族誌的研究においては、グローバル化現象の全体像を俯瞰するよりも、人々の営む個別具体的な日常生活を射程に入れることになる。日常の微視的次元に目を据えると、グローバルに拡散した事物や情報が、ローカルの場に生きる人々の歴史的背景、社会・文化的枠組みを通して変形され、受容あるいは拒絶されるプロセスが観察される。そこでは、外来物のもつ意味は読み替えられ、流用される。ある情報や商品の世界各地への普及が、グローバル化のもたらす均質化(homogenization)とすれば、それに対する人々による意味付けや解釈は、置かれた文脈によって多様である。ローカルな再解釈やそれに基づく行為は、必然的に新たな不均質性(heterogeneity)を生み出す[Meyer and Geschiere 2003]。この不均質性の生成を、個別なローカルな場におけるカスタム化(customization)と言い換えることができる[Inda and Rosaldo 2002: 16]。

グローバル化状況において、物理的な遠隔性は、新たな通信技術や輸送手段によって縮減される。ただし、グローバル化は境界線を無化するのみではない。逆に、新たな境界線が生成されたり、あるいは古い境界線が強化され、人間集団が分断されることも往々にして起こる。物理的な近接性は、融合を促すとは限らず、むしろ隔離や疎外をもたらすこともある。さらに、近接により他者の排斥が過熱し、暴力に発展することさえある。

本論では、グローバル化が局所的に不均質性を生み出す様態について、時空間の圧縮や社会生活の伸張等の概念を参照しながら、対象とする人々の日常を民族誌的に描いていく。経済のグローバル化を背景に据えたうえで、トランスナショナルな出稼ぎによって、ホスト社会のなかで働き、生活する人々を対象とする。具体的には、日本のカツオマグロ漁船に乗り込むキリバス人出稼ぎ者に焦点をあてる¹。そして、人やモノの移動に伴うトランスナショナルな親族関係の強化、物理的に他者と近接しているにもかかわらず、文化的に閉鎖した出稼ぎ者の態度を見ていく。ここで便宜上、文化的閉鎖とは、キリバス人が自己同一性を可能にするために、文化的他者との差異を維

持する過程としておく。出稼ぎ者は、共有する言語や価値観、行為、モノを、容易には変更したり放棄することはないのである。

さて、太平洋島嶼部の移民研究において、外国船への乗り込み者を対象としたものはほとんどない（cf.風間 2009）。特殊な出稼ぎ形態で人数も寡少であり、また船上生活はホスト社会から不可視のため、見過ごされてきたのである。しかし、キリバスにおいて外国船への出稼ぎは、後述するように、社会経済的にきわめて重要である。

本論の目的は第一に、トランスナショナルな出稼ぎ者が、労働力として雇用者側から客体化され疎外される、経済的側面を明らかにすることである。具体的には、外国人が日本の遠洋漁船に雇用されるに至った複合的な条件を、経済のグローバル化現象と関連付けて示す。さらに、キリバス人の解雇が多発するようになった状況変化の背景を探る。

第二に、キリバス人出稼ぎ者が国境を越えて故郷との紐帯を維持する、社会文化的側面を示すことである。キリバス人が、賃金をどのような目的でいかに消費するのか記述し、トランスナショナルな出稼ぎが親族関係に深く包含されていることを示す。

そして第三に、出稼ぎ労働による文化的他者間の接触が、経済的には相互依存関係を築きながらも、人々が文化的に混淆することなく、閉鎖性を維持する機序を示すことである。

本論の第1節では、太平洋島嶼部の特異な経済状況の下、日本漁船を含む外国船への出稼ぎが、キリバスの国民経済にとっていかに重要であるかを記述する。英国からのキリバス独立時、外貨獲得のために国策として、外国船への出稼ぎが図られた（風間 1999）。開発するに足る資源がなく、レント収入に依存するキリバス経済において、外国船出稼ぎは、熟練技術をもたない人々が現金を得る重要な機会である。

一方、雇用する側である日本の遠洋カツオマグロ漁業は、グローバル化のなかで厳しい国際競争に晒されてきた。第2節では、国際競争の激化に加えて、国内情勢においても窮地におかれた日本漁業の様態を素描する。そして、キリバス人を含む外国人出稼ぎ者の雇用が、遠洋漁業の存続にとって不可欠となったことを示す。

第3節では、キリバス人漁船員の船上および寄港時の生活を、聞き取りおよび筆者の参与観察から記述する。そこでは、日本にきた出稼ぎ者が、労働環境に順応しながらも、いかに自分たちの価値観を保持して行動しているかを示す。続く第4節では、キリバス人出稼ぎ者の購買行動を描写し、大量消費を行う彼らの論理を示す。キリバス人は、金銭を蓄積・投資するのではなく、即自的な消費に用いる。そして購入物資や現金は、出稼ぎ者個人のためというよりも、故郷の親族への贈与が優先される。

第5節では、出稼ぎ者の解雇に焦点を当てる。キリバス人漁船員は、寄港時のトラブルを理由として容易に解雇される。加えて、国際的な競争のなか、遠洋漁業の主流形態が施網漁へと変化し、それに伴ってキリバス人がインドネシア人に置換されてき

たことを示す。

第6節では、キリバス人出稼ぎ者の雇用者による客体化と疎外、さらに彼ら自身の文化的閉鎖について考察する。キリバス人漁船員の増加に伴い、日本人との直接対話の必要性が低下した。それにより、文化的閉鎖状況が生み出され、トラブルが誘発されて、解雇が容易に引き起こされるようになった。

グローバル化によって経済的な相互依存は強まり、出稼ぎ者とホスト社会との直接的な接触は頻発する。トランスナショナルな人口移動は、文化の融合を生むといわれる。しかし、日本漁船への出稼ぎを見ると、ホスト社会のなかで、キリバス人は文化的な閉鎖性を志向し、不均質性が生起することがわかる。そして、ホスト社会から乖離して客体化された労働力は代替可能なものとされ、容易に切り捨てられるのである。

第1節 キリバスの経済的脆弱性と外国船出稼ぎ

1 キリバスの特異な経済状況

太平洋小島嶼国の経済は、自然資源の欠如、人口の狭小性、土地面積の小規模性、メトロポリスからの遠隔性といった、不利な条件によって特徴づけられる。こうした小島嶼国家におけるレント収入依存型の経済類型は、バートラムによって MIRAB 経済と呼ばれてきた (Bertram 2006)²。

キリバスは、サンゴ島のみから成る中部太平洋の小島嶼国家である。貧弱なサンゴ性土壌に加えて降雨量も不安定であり、島の自然条件はきわめて厳しく、生業活動によって十分な食料を確保することはできない。キリバスの国民経済は、MIRAB 経済の亜類型と考えることができる。キリバス経済を支えるレント収入として、植民地時代に採掘されていた燐鉱石の利益を積み立てた、歳入均衡化準備基金 (RERF: Revenue Equalization Reserve Fund) の運用益、領海内で操業する外国漁船から徴収する入漁料収入 (fishing royalty)、海外からの援助がある。

MIRAB 国家では、海外から工場を誘致するだけの人口規模もなく、大規模プランテーションを経営するだけの土地もない。したがって、人々がローカルな場で雇用されて現金収入を得るのは困難である。逆に、人々自らが海外へ出て雇用機会を求め、自ら賃労働者化することによって、資本への接近が可能になる (風間 2003)。キリバスでも出稼ぎは重要な外貨獲得手段である。出稼ぎは通常、国家のレント収入とは異なり、国家による雇用を経由せずに直接、人々に現金や物資をもたらす有効な手段である。

かつて、英国のギルバート・エリス諸島植民地 (現キリバスとツバル) の経営は、バナバ島の燐鉱石採掘に大きく依存していた。バナバ島の燐鉱石採掘事業は、主要な出稼ぎ先として、旧ギルバート諸島出身者の現金獲得源であった。しかし、燐鉱石の

採掘は、キリバス独立時（1979年）に終了した。さらに、同じく重要な出稼ぎ先だったナウルにおいても、燐鉱石の採掘終了が迫りつつあった。そこで植民地政府および後に独立したキリバス政府は、まずドイツ商船、次に日本漁船への出稼ぎ者の送り込みを開始した。外国船への出稼ぎには、事前の訓練や契約が必要であり、送り出す側と受け入れる側との利害一致や協調が必要である。

ドイツの商船主たちは、1960年代からキリバス人の労働力に関心を示していた。キリバスにおいて、ドイツの船主が資金を提供して1967年に商船乗組員の養成学校を開校し、第1期生45人を受け入れた。今日まで、キリバス人乗組員の人材派遣業務は、1970年に設立された南太平洋海洋サービス（SPMS; South Pacific Marine Service）が、一括して担ってきた。さらに、首都南タラワでは1983年、海洋訓練校（MTC: Marine Training Centre）が本格的に整備され、新たに訓練船ネイ・マタブロ（*Nei Mataburo*）を購入した。そして、年間220人の訓練生を受け入れるまでになった（Klikauer and Morris 2002: 95-96）。

1990年前後になって、海洋訓練校内に漁業訓練校（FTC: Fisheries Training Centre）が附設された。1995年に海洋訓練校から分離し、病院跡地の独立した建物に移った。漁業訓練校は、日本の水産庁と日本鯉鮪漁業協同組合連合会（日鯉連）の後押しにより設立された。そこでは、2000年代中葉まで、日鯉連や海外漁業協力財団（OFCF: Overseas Fishery Cooperation Fund）から派遣された日本人の教官2~3人が教鞭を取っていた。初級日本語、機関、カツオ一本釣り漁撈技術等の訓練を行い、訓練修了生を日本のカツオマグロ漁船に乗り込ませる仕組みが確立されていった。日本への漁船員の派遣業務は、キリバス漁船員サービス（KFS: Kiribati Fishermen Service）が担ってきた。

2 外国船出稼ぎの社会経済的重要性

外国船出稼ぎ者の雇用は、キリバスの国民経済にとってきわめて重要である。2005年の統計によれば、キリバスの総人口は9万2,533人である（National Statistics Office 2007）。15歳以上の人口（5万8,340人）のうち、給料を得ているのは1万3,133人（22.5%）いる。それ以外は、コプラ生産や漁撈、不定期の雇用に従事したり、高齢や病気で働けない人々である。そこから学生（7,323人）を除くと、3万7,884人（64.5%）が残る。また、毎年1,700~2,000人が学校を去るが、450~500人の雇用しかない。

オーストラリア開発銀行2002年次報告によれば、キリバスでは、政府が多くの雇用を提供し、給与収入者の47%を占めている。加えて、国家所有のビジネス・セクターが、給与収入者の21%を占める。対して、私企業は25%に過ぎず、キリスト教会が残り7%を雇用している。他方、海洋訓練校を通じた外国商船の雇用は、976人であり、調査時点で雇用されていない（再雇用の潜在性をもつ）登録者は約400人いた。また、

漁業訓練校を通じた日本漁船乗組員は 344 人、韓国や米国漁船の乗組員は 40 人おり、その他の外国船に雇用される者が若干加わる (Boronvik 2006: 152)。この数値を合算すれば外国船乗組員は 1,360 人おり、国内センサスには現れないが、国内の給料を得ている人口の 10%に相当する。

外国船出稼ぎ者からの仕送りは、住民の経済生活にとってきわめて重要である。ここで、キリバス国家の経済状況 (1999 年) を大まかに見ると、海外からの資金援助が 2,630 万豪ドルあり、全体の三分の一を占める。そして、排他的経済水域 (EEZ: Exclusive Economic Zone) への外国漁船の入漁料収入は、2,940 万豪ドルある。なお、1990 年代以降、1 豪ドルは、およそ 70~90 円の間を推移してきた。

一方、出稼ぎ者からの送金額は、約 1,000 万豪ドルある。外国船員からの仕送り額の推移を見ると、1979 年には 130 万豪ドル、1998 年には 970 万豪ドルと 9 年間で 8 倍以上に伸び、2003 年には 1,229 万豪ドルにまで増加している。2003 年の内訳は、ドイツ商船が 1,061 万豪ドル、日本漁船が 168 万豪ドルであった³。これらは公式なルートを通じた送金であり、他にもドイツ船退職時の一時金や、帰省時の現金の持ち帰りがある。一時金等は、公式の仕送りの約 13%に相当すると試算される (Boronvik 2006: 152-153)⁴。

センサスによれば、仕送り金額の増加に相関して、外国船出稼ぎ者に依存する世帯数は一貫して増え続け、1985 年の 1,060 世帯から 2005 年の 1,931 世帯まで倍増した (表 1)。世帯数自体の増加が著しいため、船員に依存する世帯の割合は、2000 年の 15.1%から 2005 年の 13.8%へと初めて下落した。2000 年以降、船員数の増加も頭打ちの感はあるが、1 割以上の世帯が外国船からの仕送りに依存している構図に変化はない。

故郷への仕送りは、口座振込みによって、父親やキョウダイ、既婚者の場合には妻等にも送金される。現金は、子どもやキョウダイの学費、日常的な食品や生活必需品の購入に使われる。定期の送金に加え、親族からの物資や現金の懇請 (*bubuti*) が頻繁になされる。そして、キリスト教会への献金や饗宴における消費により、結果として親族以外に広く物資が分配される (Boronvik 2006: 154-159; 風間 1999)。ときに、ミニバスや小商店ビジネスの起業資金になる場合もある (Klikauer and Morris 2002: 97)。

ここまで、キリバスの脆弱な国民経済において、外国船出稼ぎの社会経済的重要性を強調してきた。しかし、小島嶼国側の都合によって、出稼ぎ者を一方的に送り込めるわけではない。出稼ぎ者を雇用する側は、競争力向上のためのコスト削減を目的として、外国人を受け入れている。グローバル化のなかで、厳しい競争に晒されてきた日本の遠洋漁業において、いかにキリバス人が受け入れられるようになったのか。次節では、日本の遠洋カツオマグロ漁業の苦境について⁵、静岡県焼津を中心に概略を描

く。

第2節 カツオマグロ漁業の窮状と外国人船員の雇用

1 日本の漁業における三重苦

漁業には、漁船建造や設備更新といった巨額の資金投下が必要である。そして、予測不能な漁獲高に加え、魚価や燃料代の変動によって、利益が大きく左右される不安定な生業である。加えて、外国船との競合や資源保護による漁獲量の規制、為替変動や国際政治経済の動向が、遠洋漁業の経営に影響を及ぼす。こうしたなか、漁獲率の低下や国内の魚価低迷により、日本のカツオマグロ漁業の経営体は再編を余儀なくされてきた。

『焼津市史 漁業編』総説によれば、日本の漁業にとって「石油危機後の三重苦」として、魚の国内需要の伸び悩み、燃料代高騰、200カイリ問題があげられている。その対策として、減船が行われてきた（焼津市 2005: 6-7）。しかし、台湾や韓国漁船の増加に対して、日本漁船は太刀打ちが困難になった。戦後日本の遠洋漁業は、国家の後押しもあって急速に発展した後、長らく厳しい経営難に苦しんできた。

第二次石油危機後、1981年から1982年にかけての減船では、日鯉連所属の遠洋マグロ船は、886隻から722隻になった。遠洋カツオ船でも1983年に減船が実施され、所属船102隻のうち残存船は77隻であった（焼津市 2005: 329-331）。資料が異なるため単純な数値比較はできないが、日本のカツオ一本釣りの許可船数を見ると、1976年のピーク時には306隻あったが、2002年には56隻にまで落ち込んでいる（北澤 2005: 132）。

日本のカツオマグロ漁業の苦境を象徴的に示すのが、2009年の日鯉連の破産である。この団体は1950年、全国各地のカツオマグロ漁業協同組合を統括する組織として発足した。第二次大戦後、日本の遠洋カツオマグロ漁業を牽引し、発展に導いたのは、船主側の全国組織である日鯉連、そして農水省と水産庁であった。

日鯉連は、2009年3月19日に東京地裁へ自己破産申請し、3月25日に破産手続き開始決定を受けた。破綻以前、政府によるマグロ資源保護を理由とした2割の減船指導、乱獲による水揚げ量の激減、輸入マグロ増加による魚価低迷や燃油価格高騰により、日鯉連を支える多くの遠洋漁業経営体の経営状態は逼迫し、廃業に至る場合もあった。組合員からの拠出金確保が困難となるなか、日鯉連傘下の企業も経営難に陥り、日鯉連はついに2005年3月に債務超過に陥った。そして、2005年11月の理事会で事業・組織改革を決定し、2006年3月に事業停止、5月に解散した。事業は、日本かつお・まぐろ漁業協同組合、日本かつお・まぐろ漁業協同（株）に譲渡された（マンスリー名古屋 2009年4月1日）。

魚価に関していえば、2008年時点で実際には、1キログラム250円まで上昇していた(表2)。また、凍結技術の革新が、高品質の生食用魚の供給を可能にした。焼津のカツオ漁協関係者の話によると、中国・インドにおける魚の需要増加や、欧米での健康志向の高まりもあって、世界の魚食人口が増え、缶詰生産が拡大したという。しかし、魚価上昇をもたらした新興国の経済発展は、同時に原油価格高騰を引き起こし、日本の漁業を圧迫した。加えて、日本の国内問題である後継者不足等も、遠洋漁業の先行き不安をかき立てた。

2 外国人漁船員の雇用

高度経済成長期、製造業をはじめとする雇用の増大により、漁業においても人員確保が懸案事項となった。1980年代以降、若年者の漁業離れ、漁船員の高齢化、人手不足が深刻化した。漁業就業者数における65歳以上の占める割合は、1989年には13%だったが、2002年には35%にまで高まった。就業者数自体も、2001年から2002年にかけて4%減少した。水産高校出身者もいわゆる3K労働を嫌って、卒業後には陸(オカ)の仕事好むようになった。日鯉連の全国調査によれば、2001年には2,000人以上の水産高校卒業生のうち、カツオマグロ船に乗り込んだのは23人のみである(北澤2004:132-133)。焼津の漁協関係者への聞き取りにおいても、船員以外に水産関連の仕事が豊富にある(「オカが広い」と表現)ため、水産高校卒業生のうち、漁船に乗るのは毎年1人か2人との話だった。

40年ほど前には魚価も高く、漁船員への支払いもよかった。焼津では漁師は陸に上がると、札びらを切って派手に芸者遊びをしていた。当時は、「4~5年間も真面目に働けば、土地付きの家が買えた」という。好景気の時代なら、多少の困難があっても漁船員の確保は可能だった。しかし、給料も低迷し、若年者の補充が途絶えて以降、カツオ漁船員の平均年齢は高くなり、1988年には40歳を超えた(焼津市2005:309-315)。

国内外の諸条件が重なって、1990年頃から、日本のカツオマグロ漁船にキリバス人が乗り込むようになった。キリバス人は、1991年には焼津のマグロ漁船、松盛丸に乗船している(焼津市2005:862)。キリバス人の雇用は、外貨獲得をもくろむキリバス政府と賃金を得たいキリバスの人々、漁船員不足に悩む日本側との思惑の一致が背景にある。

当然ながら、キリバス人以外の雇用も見られる。1993年以降、外国人研修生が漁業分野で採用されるようになり、宮崎県南郷町でフィリピン人57人が受け入れられた。その後、ベトナム人やインドネシア人の研修生が採用され、2000年には1,800人を超えている。カツオ船の研修生としては、インドネシア人が卓越する。正確な数値は不明だが、5,000人ももの外国人が遠洋施網漁船に乗り込んでいるという(北澤2004:

133-135) 6。

キリバス人が主に雇用契約を結んでいたのは、一部のマグロ延縄船を除き、主にカツオ一本釣り船だった。キリバス人が日本漁船に乗り込み始めた 1990 年代、すでに海外施網船が遠洋カツオ漁の主役となっていた。つまり、コスト高で競争力が弱く、衰退傾向が顕著なカツオ一本釣り漁の経営を救済する手段として、キリバス人が雇用されたと理解できる。施網に比較して、経済効率の悪いカツオ一本釣り漁の経営を維持するには、格安な人件費で済む外国人の労働力に依存するしかなかった。また、焼津の漁業関係者によれば、キリバス人は腕力が強く、一本釣りに向いているという。主に施網漁船に乗り込むインドネシア人は、日本人と体型も変わらず、キリバス人の腕力にはかなわないという評価だった。

原油価格高騰や為替変動、国際的な資源保護による漁獲規制、200 カイリ問題、韓国・台湾漁船等の増加による国際競争の激化のなかで、日本漁業は窮地に陥った。そこにキリバス政府の国策が合致した。こうした多様な変数の組み合わせにより、キリバス人の日本漁船への出稼ぎが行われるようになった。

3 キリバス人漁船員の諸特徴

1990 年代中葉以降、キリバス人による日本のカツオマグロ漁船への乗り込みは本格化した。ここでは、ジャパンツナサービス(株)の「キリバス人乗組員リスト」(2003 年)から基本情報を抽出する⁷。資料は、日経連に登録された遠洋カツオマグロ漁船を対象としており、2003 年当時の日本漁船に乗り込むキリバス人の大半を網羅していると考えられる。

リストは、地域漁協と漁法別に分けられている。カツオ一本釣り船(計 36 隻)は、三重(11 隻・118 人)・静岡(7 隻・37 人)・宮城北(3 隻・21 人)・宮城南(4 隻・33 人)・宮城東(3 隻・15 人)・茨城(2 隻・22 人)・鹿児島(6 隻・50 人)所属である⁸。加えて、施網漁船(3 隻・23 人)、マグロ延縄漁船(2 隻・4 人)の情報が掲載されている(表 3)。カツオ一本釣り漁船を所属県ごとに見ると、三重、宮城⁹、鹿児島の順にキリバス人が多く乗船していることがわかる。

また、2003 年時点、すでに日本のマグロ延縄漁業は衰退していた。そのため、キリバス人の雇用は僅か 4 人のみだった¹⁰。一方、経済効率のよい施網による遠洋漁業が隆盛するなか、施網漁船に乗り込むキリバス人は全体として 1 割以下と少ない。キリバス人は、主に一本釣り漁船に雇用されてきたことが裏付けられる。

キリバス人乗り込み数は合計 323 人であり、1 隻あたり 7.8 人乗船している。外国人乗組員数は、カツオ船の場合 30 人中 10 人程度を目安にしているとのことだった。また、何らかの理由で操業を休止している船の乗組員(計 23 人)を含め、27 人が休養中であった。これらを合わせると、計 350 人が漁船員として雇用されている。また、

下船者が15人いた。またこの時点で、宮城県の3隻に計14人のインドネシア人が乗船していた。

給料に関して、キリバス人の施網・一本釣り漁船乗組員は、乗船年数によりからまでの4級に分けられ、それぞれ報酬月額異なる。乗船して1年未満()は470豪ドル、1~2年()は585豪ドル、2~8年()は660豪ドル、8年以上()は740豪ドルである(表4)¹¹。日本円で月給4~7万円程度である。マグロ船は、異なる給料制度をとる。試験に合格して日本の航海士免許を取得した者には、年間20万円の手当てが上乘せされる。雇用の中心を担うのは級であり、キリバス人乗組員323人中、177人(55%)を占める。級は56人(17%)であり、8年以上勤務していた者は2割に満たない。

ある漁船関係者は、漁業訓練校4期生までの漁船員は質がよかったと語った¹²。2003年時点で、キリバス人漁船員の訓練期を見ると5期までが43人(11.9%)を占めていた(表5)。最も古い1期生は、施網船と鹿児島の本一本釣り船にそれぞれ1人おり、2期生は14人いた。入学者数の資料が無いので単純な比較はできないが、5期刻みで見ると、6から10期までが41人(11.3%)おり、11期以降はそれぞれ20%以上に倍増する。俯瞰すると、8割近くを11期生以降の卒業生が占めていることがわかる。

漁船員の年齢を見る(インドネシア人を含む)と、36歳以上が極端に少ない。漁業訓練校の開校時期と入学資格の年齢上限によるものと考えられる。最高齢は37歳のインドネシア人、次いで36歳のキリバス人2人が続いていた。最多は21歳から25歳までの183人(48.3%)、26歳から30歳までが119人(31.4%)であり、合わせて8割を占める(表6)。

また、三重県の第11大洋丸が、2005年11月末に焼津に寄港した際のキリバス人漁船員名簿を入手した。2003年の資料と比較して、13人中10人は同じ名前が載っていた。うち1人は、2003年時点で1年間休みを取っており、復帰した人物である。彼は漁業訓練校2期生で8年以上()の乗船歴がある。2年ほどの期間で3人(23%)の船員が入れ替わっていた。船上生活の厳しさからの自主的な下船や、トラブルによる解雇が考えられる。

上記をまとめると、キリバス人漁船員には、カツオ一本釣り漁船に雇用される、遠洋漁業の盛んな特定の県に所属する漁船に集中する、8年以上勤続する漁船員は2割以下である、20歳から30歳の漁船員が8割を占めている、といった特徴が見いだせる。

第3節 日本漁船の出稼ぎ生活

1 オキ(海上)の生活

漁船の労働は、複数の男性が孤立した海上の密室で寝食をともにして働くという特殊な形態である。したがって、漁船への出稼ぎは、他の職種への出稼ぎとは異なる。陸の仕事の場合、同胞者が集住してコミュニティを形成したり、分散居住の場合でも、教会や自主的なサークル等を結節点としたネットワークを形成することが普通に見られる。

漁船への出稼ぎ者は、既婚未婚を問わず、20歳から30歳代の男性単身者のみからなる。そして、オキ（海上）が生活および労働の主な場である。住宅もなく、4人部屋の船室において、寝台だけの狭い占有空間が与えられる。500トン級のカツオ船の場合、1隻30人程度が乗り込む。カツオ一本釣り漁船の一航海は、漁獲量に左右されるが、通常50日間程度である。マグロ延縄船の場合、中西部太平洋のミクロネシアからインド洋を横断してケープタウンまで航海し、その期間は1年から2年以上に及ぶ。海上補給を行う場合には、航海の期間中、ほとんど陸地を見ることさえない。狭い船内で特定の船員とだけ、毎日顔を合わせることを余儀なくされる。

ある日本人漁船員によれば、遠洋漁業はきつい仕事であり、男の世界だという。海上では人間関係にとくに気を遣う。気が合わない相手とは、とにかく関わらない、口をきかない。関われば結局、喧嘩になる。日本人だろうと外国人だろうと最も大切なことは、問題の相手とは目を合わせないことである。

カツオ船はマグロ船に比べ、航海は短期間のため、野菜や果物などを陸から補給できる。それでも食事は毎回、コスト削減のために同じ食材ばかりである。昔は、四足動物を船に乗せなかった。したがって、牛肉も豚肉もなかった。近年でも、イヌを飼っていた船があったが、船頭が代わったら禁止されたという。また、停泊中であっても、女性が船に上がることを嫌う船頭がいる¹³。海上の生活はとにかく、ストレスが溜まりやすい。この日本人漁船員は、とくに航海期間の長いマグロ船の場合、男だけの密室で過ごす状況に気が狂ってくると言っていた。

かつて、船内で酒を飲んで喧嘩したり、賭け事をする日本人船員がいた。とくに、人員確保のため、他県出身者が同じ船に乗り込むのが常態化すると、トラブルが増えたという（焼津市2005: 881）。一方、現在の日本人の若い漁船員は、ノート・パソコンやゲーム機、テレビなどAV機器を船内に持込むようになり、航海中の娯楽のあり方も大きく変わった。

数人の日本人船員に聞くと、キリバス人はよく働くという。コトバ（日本語）は話せないという者と、逆にかなり話せるという者がいた¹⁴。キリバス人は船上で宿泊するため、365日船上生活をするのでかわいそうだという者もいた。また、船上で仕事が少ないとき、日本人は寝ているが、キリバス人は働かされるという。外国人の使い方はきつく、給料も安い。人間関係にトラブルがあっても、日本人なら大目に見られても、キリバス人だと叱られ、へたをすれば解雇される。

キリバス人漁船員も、給料の格差について知っている。同じように働いているのに、何故給料が安いのかと、筆者に不平を言う者がいた。1990年代初頭、キリバス人が初めて漁船に乗った頃、一隻あたり1人か2人しかおらず、大変だった。当時は、頭や顔を叩かれることもあった。キリバス人にとって、頭は身体部位の中でもきわめて重要であり、叩くことは禁止されている。キリバスでは、子どもを厳しく叱る際、手足を棒で強く叩くことはあるが、頭や顔を叩くことはない。船上で頭を叩かれた者は、大きなショックを受けたという。ただし、今ではそうしたことは起こらない。日本人漁船員への教化が徹底され、配慮が行き届くようになったのだという。

船上での楽しみを聞くと、キリバスから持ってきた独特のタバコ(*rauara*)を吸うことだと言う出稼ぎ者がいた。帰省時、タバコや、キリバス製の乾燥魚等を日本に持って来る。故国の新聞や音楽CDを持って帰り、船上で楽しむこともある。しかし、何よりの楽しみは、キリバス人どうしでの雑談だという。海上の仕事はきついが、食料もたくさんあるし、魚を毎日食べることができるのは嬉しいと言っていた。カップラーメンもうまいという。

一部の日本人漁船員から同情されるほどの待遇の悪さもあるが、少なくとも2000年代中葉時点で、概して深刻な問題もなく、船上生活を送っているように見受けられた。ただし、日本人やインドネシア人との喧嘩は滅多にないが、キリバス人漁船員の人数が増えたため、キリバス人どうしの人間関係に問題が生じてきたとの話だった。とくに、年齢の上下関係から問題が起こり、特定の人物とは違う船に変えて欲しいとの希望が出されることもあるという。詳細は不明だが、金銭をめぐる仲たがいもあったという。

2 オカ(陸)での過ごし方

かつて、日本船籍の漁船に乗り込んでいた外国人の上陸は、正式には許可されていなかった。パナマなど外国船籍の船に移行した場合¹⁵、上陸が可能となった。ただし、行動範囲は漁港のある市町内に限定され、上陸許可書の有効期限もわずか1週間程だった。後に、有効期限が1年間ある顔写真付の数次乗員上陸許可書が交付されるようになった。漁協関係者によれば、携行を義務付けられる上陸許可書のほか、キリバス人にはパスポートや船員証の写しを持たせている。正本を持たせて紛失するのを防ぐためとのことであった。何か問題が生じたときには、正本を持って担当職員が駆けつける。

カツオ一本釣り船の場合、焼津に寄港すると、まず水揚げ作業を行う。冷凍魚を船から降ろし、ベルトコンベアーに乗せて、待機しているトラックに積載する。その際、傷モノや病気のカツオを人の目で選別する。水揚げ作業時に、濡れた手にゴム手袋で作業していたキリバス人が、軽度の凍傷になったこともあった。

水揚げが終れば、次の航海まで 5 日間ほど自由時間がある。通常キリバス人漁船員は、船上で食事をとり宿泊する。現金を節約するためと漁協関係者は言っていた。また通常、寄港時に 2~3 万円ほどの現金が与えられる。船主の気持ち次第というが、漁獲高が良好な場合にはボーナスが出ることもある。漁協関係者によれば、ある漁船で一部のよく働いたキリバス人漁船員にボーナスを支払ったことがあった。しかし、他のキリバス人船員にその話が通じてしまい、クレームが出て結局全員に支払ったという。この逸話について、関係者は「キリバス人は平等主義」と表現していた。

寄港したキリバス人にとって、故郷への電話が大きな楽しみである。コンビニエンス・ストアへプリペイド・カードを買いに行き、漁港の端にある公衆電話を使ってタラワへ国際電話を掛ける¹⁶。漁協関係者によれば、キリバス人だけで酒を飲みに行った場合、寄港時の小遣い全てを、飲み屋に巻き上げられることもあるという。一部のキリバス人は、パチンコで小遣い全額をすぐにすってしまうとのことであった。

金銭を使い果たすという消費行動は、彼らの感覚からすれば、決して不思議ではない。金銭にせよその他の物資にせよ、あるものを即時消費するのは当然である。なくなったら、持っている者にもらえばよい。自分だけで消費したり隠して、必要を感じている相手に与えないのは、利己的で吝嗇という悪評を立てられる。

キリバス人たちは、スナック等の飲食店以外にも、漁港隅の屋外で飲酒することもある。音楽を大音響でかけて、ふざけて踊りながら飲むこともあるらしい。他にも、格安で酒を飲める彼らの溜まり場が漁港近くにあった。

< 焼津漁港 T 酒店での飲み会 >

2005 年 8 月 25 日、午前 9 時過ぎ、旧港の端の人目につきにくい場所で、キリバス人 2 人が韓国製焼酎を飲んでいて、屋根も途切れた場所であり、台風の接近に伴う風雨を防ぐことはできない。筆者が話しかけると、他のキリバス人漁船員がいる場所へ行こうという。連れて行かれたのが、漁港近くにある T 酒店であった。この店は、表側は普通の酒屋であるが、奥にカラオケやテレビを設置した酒を飲む部屋がしつらえてある。表の店舗で酒やつまみを買い、奥で飲むことができる。飲み屋と違ってテーブルチャージもなく、店頭価格で酒を楽しめる。経営者夫妻は、すっかりキリバス人漁船員と仲良くなっていた。ただし、漁船が新港に接岸することが多くなり、かつてほどキリバス人は来なくなったという。

奥の部屋ではまだ午前中というのに、日本人の地元年配男性が 2 人、沖縄出身漁船員 1 人に加え、10 人ものキリバス人漁船員が酒を飲んでいて、キリバス人は、3 隻の遠洋漁船乗組員が一緒だった。出身島はそれぞれ異なる。漁業訓練校 11 期生や、ベシオの海洋訓練校時代に訓練を受けたというベテラン船員もいた。ビールを飲んで話し続ける者、テーブルに突っ伏して微動せず眠りこける者など、さまざまである。乾き

物をつまみにビールを飲み続け、無くなったら買い足すことを繰り返す。

ある男性は、「日本人はアメリカ人を上に見るが、外国人 (*kain t inaniku*) を下に見る。キリバス人は違う。客 (*irua*) を大切にするのだ」と言っていた。筆者は、キリバス人に客としてもてなされ、ビールやカップラーメンをおごってもらった。さらに日が暮れた後、客にカップラーメンだけではよくないと、台風が接近する暴風雨の中、近くに停泊していた稲荷丸に連れていかれ、米飯とカツオ入りの味噌汁を供された。別のある男性は、私に対して「日本人は酒の飲み方を知っている。キリバス人は飲み方を知らない。教えてくれ」としつこく言ってきた。

台風の接近で風雨は強まる一方であり、経営者は店を早く閉めたがっていた。しかし、彼らにはその意思が理解できなかった。結局 22 時頃、筆者はキリバスの饗宴の形式に則って最年配の漁船員に話しかけ、疲れたのでホテルに戻って休みたい旨伝えた。すると、年配者はキリバスの饗宴における司会者の口調で、皆に声をかけて場を仕切った。ようやく、饗宴を終える談話があって、一応終了する。すると、客である筆者を送らなければならないという話になった。さほど酔っていない 1 人が暴風雨の中、わざわざホテルまで筆者を送ってくれた。しかし、飲み会はすぐには解散せずに、その後しばらく続いたらしい。

寄港時の時間の使い方は、おそらく日本人漁船員とキリバス人との間に大差は無いだろう。興味深いのは、集団で酒を飲むとき、キリバスの饗宴に似た形式をとり、筆者を饗宴の客に見立てて扱ったことである。彼らは日本漁船で働きながらも、「キリバスのやり方」(*katei ni Kiribati*) を踏襲する。キリバス独立記念日前後には、本国と同様、皆で集まって饗宴を開催して祝うとの話だった。

第 4 節 キリバス人漁船員の金銭消費

1 故郷への土産の購入

出稼ぎ者はキリバス漁船員サービスを通して、定期的に親族の預金口座へ送金している。他にも、故郷から来る懇請に応えるために、金銭や物品の送付を機会あるごとに行っている。キリバス人漁船員は、1・2 年に一度、1 ヶ月程度の休暇をとり、故郷に帰省することができる¹⁷。帰省までの間、彼らは懇請に対応しながら、さまざまな土産を買い溜める。2004 年時点、キリバス人の土産物を保管するために、旧焼津漁協の建物の一室があてられていた。土産物は、帰国時の手荷物とは別に、船便で 1 人 1 回 50 キログラムまで送ることができる。帰省の 1 ヶ月前に日経連がまとめてキリバスへ送るのだと言う。

私が土産物を見せてもらった薄暗い部屋には、テレビ、ステレオ、スピーカー、DVD

プレイヤー等の AV 機器の段ボール箱が積み上げられていた。箱の側面には、所有者の名前と送り先の地名が書かれていた。また、大きなクーラーボックス、バケツ、たらいがあり、中にはプラスチック製のカップや皿、洗面器等が入れられていた。釣具も土産になるという。便器を持ち帰るのには、日本人漁協関係者も驚いていた。また、キリバス離島で筆者は、日本製の中古自転車やチェーンソーを見たことがある。

漁協関係者は、キリバス人が大量の洗面器を持ち帰ることに對して、なぜそれほど必要なのか不思議がっていた。キリバスでは、洗面器は主に食器として用いられる。大勢の人々が集まる饗宴の食事のとき、イモや米飯、パンやスープなどを入れて客に供出するのに洗面器を使う。また、世帯や夫婦単位が食事の皿を持ち寄る場合、普通の洗面器よりも蓋付きの器が好まれる。洗面器は食器以外にも、調理時や食器洗い用のボールとして使われる。

キリバスの離島では電気が普及していないため、出稼ぎに最初に来た者は、ガソリン式発電機を購入する。日本では、1軒の店にそれほど多くの発電機の在庫を置いていないため、買えなかったと不満を言う者もいた。キーボード、ドラムセットやアンプなどの楽器、パソコン、ゲーム等も人気がある。

ときに電車に乗って静岡や清水まで出かけ、上陸許可の制限地域をはずれることもあるようだ。小物の購入であれば、100円ショップの人气がきわめて高く、彼らには宝の山に映るようである。キリバス人漁船員は、日本で十分な土産を買って、船便で送った後に帰省する。しかし、故郷への帰路についても、買い物は終わらない。

2 帰省途中の消費行動

2009年7月21日、筆者はフィジーに向かう途中の仁川国際空港で、キリバス人男性の3人組に出会った。彼らは日本漁船に乗り込んでおり、キリバスに帰省する途中とのことだった。3人とも同じ船に乗っている。最古参は、漁業訓練校14期生で1998年から乗船している。ほかに、2005年から乗り込む者がいた。2008年から乗る最年少者は、今回が初の帰省だという。

< 帰省途中の散在 >

7月22日早朝、フィジーのナンディ国際空港に着く。彼らは荷物が多いため、回収に手間取る。税関を過ぎると早速、日本円の現金をフィジードルに両替していた。1フィジードルは60~70円程である。入国ゲートを出ると、多くのキリバス人の出迎えに混じって、漁船員の親族で空港近くに住む夫婦が迎えに来ていた。

ホテルのバスに乗る。日本との漁業合弁会社が彼らの宿泊料金を前払いしていた。しばらくすると、親族夫妻がホテルに迎えに来て、タクシーで彼らの家に向かう。空港の見える山側の高台にあり、サトウキビ畑に囲まれている。長屋の半分を借りてい

た。電気は引いていない。家屋の外にビニールシートを敷き、また木の枝を利用してビニールシートの日除けをつくる。11 時頃から 14 時頃まで待たされた後、鶏肉や魚フライ等の食事が振舞われる。親族とその友人への歓待の共食である。

食後、タクシーに乗って皆でホテルに戻る。翌朝 6 時半のキリバス行き航空便の予約確認のために、旅行会社の担当者が来るのを待つ。その僅かな時間に、1 人がバーでビールを飲もうと筆者を誘ってきた。その後、タクシーで空港へ行って再び換金し、隣町ラウトカへ向かう。到着したのは夕方、すでに日は沈んでいる。漁船員たちは、それぞれ買い物に走る。1 人は、数百フィジードルもするスピーカーを店員の勧めるままに購入する。各人が、子どもの英語教育用ゲーム、服、サングラス、レゲエの CD 等を買う。他にも、ジュース、菓子、アイスクリーム等をいくつも買って即座にその場にいる皆に配る。

漁船員たちの金をばら撒くような買い物の仕方に、フィジー在住の親族は呆れ顔だった。ある者は、音楽 CD を買うとき、インド人店員から釣銭の 1 フィジードル硬貨を受け取るかどうか、一瞬迷って受け取らなかった。この行動に対しても、親族の男性は驚いていた。買い物後、ホテルに戻って荷物を置く。ビールを買うために、現金を集める。私も 20 フィジードル提供する。スーパーに行き、1 リットル入り瓶ビールを 2 ダース買う。

昼間食事をした場所でビールを飲む。参加者は、漁船員 3 人、親族と隣家の男性、筆者の 6 人である。女性たちは家の中にいる。この家屋には電気がないので、暗闇の中、ランプを点ける。あとは遠くの国際空港の照明に頼るしかない。高台の屋外のため、かなり寒い。23 時頃、1 人を残し、2 人と筆者はホテルに戻る。しかし、2 人は再び出かけていく。

23 日午前 4 時近く、皆がぼつぼつと帰ってきて、空港への出発間際ようやく荷造りを始める。日本からの大量の荷物を運んできたうえで、さらにフィジーで買い足したため、バッグの蓋がなかなか閉まらない。強引に荷作りを終え、タクシーを呼ぶ。しかし、財布や鍵を忘れたと、何度も部屋に戻って探す。5 時を回った頃、ようやく空港へ去っていく。

金や食料を蕩尽する行動は、キリバス人にとって珍しいことではない。しかし、フィジーに住む親族が呆れるほどの散財ぶりだった。小額の釣銭を受け取らない行動は、日本の漁船員の模倣と考えられる。出稼ぎ者の消費行動は、日本人漁船員のそれと共鳴した形で現れる。帰省後も派手な消費行動が見られ、周囲の人々を驚かせる。キリバスで人々が日常的に消費する金額と漁船員のそれとは、かけ離れているのである。

帰省者が、お遣いにやった子どもに数豪ドルもの釣銭をあげたり、無心する少年に 20 豪ドル札を与えていたという驚嘆交じりの話を聞いた。離島への帰省時には、食物

や電気製品等、多くの物資とともに現れる帰省者の姿は、まるで英雄の凱旋である。

筆者がタビテウエアの村落でしばしば頼まれるのは、漁船員の持ち帰った日本製工業製品の使い方や、取り扱い説明書の解説である。DVD ヴィデオデッキ、ステレオやそのリモート・コントローラの日本語表示を説明し、使い方を教える。また、多くの漁船員は、トタン屋根とコンクリート・ブロックの「白人の家」を建てたいという。金持ちで気前よい外国船出稼ぎ者は、女性やその親にとって結婚相手として好ましいと考えられている。

外国船への出稼ぎ者は、日本からの土産や多額の金銭を故郷にもたらず。単なる経済効果のみならず、漁船員の行動や金銭消費の仕方は、人々にインパクトを与える。漁船員の行動パターンは、キリバスにおいて賞賛されうる気前よさを示す。逆に、過度に目立つ消費行動は、否定的に捉えられて妬まれる可能性がある。また、外国船出稼ぎ者の帰省時には、オートバイ等の高価な製品がタラワでよく売れる。帰省シーズンには饗宴の数が増し、食事や飾り付けも派手になるという。肯定的・否定的評価のいずれにせよ、船員が故郷の人々に与える社会経済的影響は大きい。

第5節 キリバス人漁船員の減少

1 トラブルと解雇

重要な出稼ぎ先である日本漁船だが、出稼ぎ者にとってリスクもある。焼津の漁協関係者によれば、かつて、キリバス人漁船員の多くが、船から海に投身自殺したという。同様の話は、1990年代にキリバスで漁業訓練校の日本人職員からも聞いた。語られる典型的なパターンは、漁船員の妻や婚約者の浮気を非難する手紙が故郷の親から届き、漁船員は嫉妬に駆られて海へ投身するというものである。事の真偽は分からないが、何らかのストレスによって、自殺が多発していたのは確かである。

1990年代には、船で就寝中の突然死も頻発していた。友人の死に際しては、漁港近くのキリスト教会で葬儀の礼拝を頼み、皆で讃美歌を合唱して死を悼む。漁協関係者によれば、キリバス人の合唱は大変上手いという。遺体は大学病院で検視を受け、高価な黒い棺桶でキリバスに輸送する。火葬しないため、輸送費も高額とのことだった。

漁協関係者と話すと、キリバス人についての主な話題はトラブルである。三重弁を上手に話す漁業訓練校4期生まではよかった、2000年頃から質が低下したとの話も出た。最近のキリバス人は、嘘をつくようになったとか、「汚染されている」という表現も聞いた。出航直前の乗船キャンセル、キリバスから手紙が来たための急な帰国、水揚げ時のサボタージュ、船外での宿泊といった悪評があった。

船内トラブルは、日本人船員の発言が契機になることもある。悪気はなくとも、誤解される可能性はある。また、日本人船員の所有物（缶コーヒー等）を勝手に消費し

てトラブルになる。キッチンのテーブルや冷蔵庫など、共有スペースに置いてある物を取ってしまう。これは、所有観念の異なるキリバス人にとって、むしろ当然の行為である。彼らの常識からすれば、使用せずに放置された物は、必要な人が使っても構わない。

オカでのトラブルの多くは、飲酒が絡む。2004年に聞いた話では、以前よりトラブルが増えたという。飲んで店の看板を壊して警察の尋問を受けたとき、虚偽の船名と他人の名前を言った者もいた。金銭的弁済は船主が行う。キリバス人どうしの喧嘩があった際、仲裁に入った日本人が顔面を殴られて怪我をし、給料保障のため62万円の請求がなされた。今後の対策として、一筆書かせて自分で弁償させるとのことだった。

水揚げ用の300キログラムもあるベルトコンベアーをひっくり返した者もいた。現場にサンダルが落ちていたのだが、本人は新しいサンダルを買ったのでそこに置いてきたと弁明した。しかし、船の油ではなく機械用の油がついていた。問い質したところ白状した。部品交換だけで済んだが、それでも船主が70~80万円を弁済したという。また、民家の敷地に入って用を足したり、大声で騒いで苦情を受けることもあった。

漁協関係者は、トラブルを起こしたキリバス人の解雇を「強制送還」と表現していた。解雇されたキリバス人を何人かまとめて帰国させる。普段はいいが、飲み始めるとトラブルを起こす。飲んで泣き始めたらだめだという。帰国予定者を旅館に泊めたとき、ふすまを壊し、畳を汚して大変だった。この賠償は日鯉連に請求した。

筆者はまた、最後期の日本人教員として、2007年3月までの2年間、漁業訓練校で教鞭をとっていた三重県出身の男性と面談した¹⁸。32期から35期の途中まで教えていたという。帰国後、焼津で外国人漁船員の担当をしている。

キリバスにいた頃、彼は筆記試験・面接・体力試験の入試業務で、6つの離島へ行った。漁業訓練校のキリバス人スタッフは、親族の若者をコネで合格させてしまう。防ぐには、日本人が離島の入試に行くしかない。当時のトレーニング期間は9ヶ月間だった。エンジン関係、小学校低学年程度の日本語、一本釣りの技術を教えていた。一本釣りは、カツオと同じ重さの砂袋を竿で釣り上げる練習をした。

36人の合格者を出しても、期間中の退学処分（「クビ」と表現）により、10~15人しか残らなかった。少ないときは9人、入学者の四分の一だけだった。クビにする主な理由は飲酒だった。漁業訓練校内のルールは、日本漁船に準じていた。入学後、航海期間に合わせて2ヶ月間は外出禁止にし、その後、週1日だけ外出と宿泊を認めた。土曜日の朝7時半に外出し、日曜日の朝8時半に戻る。15分の遅刻や酒臭い者はクビにした。こうした厳格な管理基準の適用は、日本での飲酒トラブル多発に対し、船主が注文をつけたためである。加えて、カツオ一本釣り漁業の衰退による、漁船員の需要低下が大きく関係している。

1990年代はキリバス人漁船員の需要が高かったため、ほとんど落第させず、船員の質が低下したという。ある年、1年間で53人もの下船者が出た。多くは酒絡みのトラブルである。キリバス人は、飲み始めると止めずにずっと飲み続ける。鹿児島では、キリバス人同士の喧嘩がおこり、一方が相手を殴り殺した事件があったという。喧嘩して暴れ、店を壊して200万円もの損害を船主が払ったこともあったという。

2 インドネシア人への置換

なかには、安息日再臨派(SDA)やモルモン等、キリスト教宗派の厳格な戒律を守って酒を飲まず、教会に送金するまじめなキリバス人漁船員もいる。日本語をマスターして、ある程度の読み書きができるようになり、日本の航海士資格を取得した者も5~6人いるとのことだった。筆者は、日本語で書いた作文を見せてもらった。表現は拙く漢字の間違いも目立ったが、大まかな内容は理解できた。また、10年勤続者には、賞状と小さな記念品が渡されていた。

一方、トラブルを起こさずとも、解雇される場合がある。2006年、魚価は例年より高かったが、原油高騰の煽りを受けて減船措置がとられた。カツオー一本釣り船は、36隻から28隻へと8隻の減船だった。単純計算で60~70人のキリバス人が減らされたことになる。船間の連絡が密なため「よく働くいい人」は、切らずに操業中の船に移らせる。そしてドック入りのとき、「よくない人」を選別して解雇する。なお、施網船は1隻減の34隻だった。

経済効率のいい海外施網船の台頭も、キリバス人の減少に関係している。既述のように、キリバス人は腕力が強いと見なされ、カツオー一本釣り漁に向くと言われてきた。他方、インドネシア人は一本釣りよりも、主に施網船で雇用されてきた。かつてインドネシア人は、漁船員や研修生が集団脱走する事件が後を絶たなかった。裏で組織的に糸を引く人物がいたというが、近年脱走もほとんど無くなった。

インドネシア人はイスラーム信者が多く、基本的にまじめで酒も飲まない。結局、キリバス人に替わってインドネシア人が増加した。2008年3月時点の聞き取りでは、一本釣りの第18亀洋丸はインドネシア人のみでキリバス人はいなかった。しかし、同船の2003年の資料を見ると、8人中2人がインドネシア人、少なくとも5人はキリバス人だった。

また、カツオー一本釣り船は減少し、施網船の雇用が増えてきた。合併会社の音代漁業では、2003年にはカツオー一本釣り船3隻と施網船1隻だったが、2008年時点では逆に、一本釣り船1隻と施網船3隻の構成になっていた。施網船では、寄港時にも仕事が多い。ワイヤー張り、ペンキ塗り、網の積み下ろし等の作業がある。酒を飲む暇な時間が少なく、トラブルも減る。また、コシャエ人やインドネシア人、フィリピン人が同乗しているので、キリバス人もしっかりするのだと、漁協関係者は言っていた

(2006年11月)

さらに、日鯉連の破綻という大きな転機があった。2009年3月の倒産以前、2006年3月にはすでに日鯉連は業務を停止していた。危機的状況の下、日鯉連の後続組織は、漁業訓練校への関与をやめて撤退した。キリバス人の雇用から手を引き、最多時に450人いたというキリバス人漁船員は¹⁹、2008年には半減して230人ほどになった。2010年時点では、150人にまで減少したという。関係者によれば、インドネシア人は、日本語をよく覚える。キリバス人は、同じ船に人数が多くなると日本語を覚えないう。

2008年3月時点、インドネシア人は合計5,000~6,000人働いているという。この時点で日本に残って働いているキリバス人は「いい船員」が多い。すでに問題があると見なされた漁船員は、「強制送還」されていたためである。漁業訓練校2期生(40代)が最古参であり、30代後半の古い船員は10~15年勤務している。しかし、日鯉連(および後続組織)が漁業訓練校から撤退したため、今後キリバス人漁船員が増えることはないという²⁰。

キリバス政府は、これほどの大量解雇や漁業訓練校での落第者の多さを問題視した。日鯉連の撤退後、キリバス政府は、台湾船や韓国船に漁業訓練校の卒業生を乗せるとのことだった。これらの漁船の報酬や労働環境、食事等の待遇は、日本船よりも悪いといわれる。筆者が2010年にキリバスで会った、韓国船の出稼ぎ経験者は、仕事もきつく食事もまずいので二度と韓国船に乗りたくないと言っていた。それでも、経済状況を考えると、キリバス政府にとって、外貨獲得の手段として漁船への出稼ぎは必要である。普通の人々にとっても、外国漁船への出稼ぎは現金獲得の手段として重要性を保持している。

第6節 経済的依存と文化的閉鎖性

1 経済的相互依存関係と労働力の客体化

キリバス国家は脆弱な国民経済を維持するために、外国船出稼ぎ者を送り出す政策をとってきた。一方、日本のマグロカツオ漁業は、厳しい経営状況に晒されてきた。そうしたなか、日本の遠洋漁業においてキリバス人を含む外国人漁船員の雇用は、国際的な競争力を維持するためのコスト削減、若年者の漁船離れによる労働力補填のために重要であった。

ただし、雇用側は出稼ぎ者について、あくまで安い労働力としての経済価値のみに重点を置いていた。ある漁業関係者は、「(外国人漁船員の扱いは)奴隷のようではないけない」と言っていた。この表現は、日本人漁船員よりも低賃金で多くの下働きをさせられてきた、出稼ぎ者の労働状況を如実に示している。

いわゆる途上国から先進国へ向かうトランスナショナルな出稼ぎ移民は、グローバル化した世界における労働分業の一例を示している。家族を伴う移民は、ホスト社会における世帯内の生活を、主に女性の非賃労働によって賄う。子どもやその世話役としての老親と同居する場合、人間の再生産を出稼ぎ先で行うことになる。一方、日本漁船へのキリバス人出稼ぎは、特殊な形態をとっている。特徴として、以下の諸点があげられる。

青年から壮年男性が単身で出かけて働き²¹、故郷の家族や親族に仕送りを行う
一生のうち、一部の期間（数年間）のみを出稼ぎ労働の場で過ごす
船内宿泊のため住居がなく、雇用側は住居コストを支払う必要がない
労働時間の多くを海上で過ごすため、ホスト社会との接触機会が少ない
トラブルを理由に、雇用側の判断により容易に解雇されうる
解雇されると住居もなく、即座に帰国させられる

漁船へに出稼ぎ者は、家族の日常生活から切り離され、またホスト社会に深く入り込むこともない。生活時間の大部分を船上で拘束され、自由に移動できない。賃金を得るための労働と生活の場が区分されず、密室での男性のみの共同生活が基本となる。また、キリバス人の昇給は数年で頭打ちになり、地位の上昇もない。一方、ドイツ商船の場合、ごく一部だが、管理職につく道が開かれている。船員組合が機能しており、労働条件を改善するための団体交渉が可能である（Klikauer and Morris 2002）²²。すなわち、ドイツ商船のキリバス人船員は、労働者としての権利と義務がより明示されている。

対照的に、日本漁船の出稼ぎには、自由意志を持つ個人が商品としての労働力を売買するという、近代的な契約観念が十全には含意されていない。そうしたなか、日本のカツオマグロ漁業は、グローバルな変化のなかで経営が悪化した。そのとき、権利が十分に保障されない出稼ぎ者が、契約を打ち切られる事態が頻発した。同時期、キリバス人からより使い勝手の良いインドネシア人へ、置換されるようになった。

こうしてみると、キリバス人漁船員はグローバル化のなかで、地位が曖昧なまま一方的に客体化され、翻弄されてきたかに見える。バートラムは、資本や人口移動の流動化を進めるグローバル化は、小島嶼国の出稼ぎ者に有利な状況を生むと楽観的に述べた（Bertram 2006）。しかし、日本漁船のキリバス人出稼ぎ者を見る限り、むしろ他の外国人との競争に晒され、立場の脆弱性が露呈した。グローバル化状況において、出稼ぎのために海外へ出るのが容易になった分、競争に敗れて解雇され、帰国せざるをえない状況も容易に生まれる。そこでは、雇用側と被雇用側の双方が、非人格な性質を帯びた、経済的な相互依存関係を形成している。

2 故郷の社会生活の延長

日本漁船への出稼ぎが始まった当初、キリバス人の人数は少なかった。当時、新参者の外国人労働者として、日本漁船という社会・文化的場に対して、順応を強いられる条件下に置かれていた。また、原因は複合的であろうが、自殺者や病的突然死の犠牲者も出ていた。しかし、キリバス人漁船員の数が増大すると、状況は徐々に変わり始める。

人数が増すにつれて、日本人乗組員への教化も浸透し、暴力行為は減少した。キリバス人漁船員が1隻当たり10人いれば、乗組員の三分の一を占めることになる。あるカツオ漁協関係者は、これ以上外国人船員が増加すると、船内の勢力関係が変わるといふ懸念を口にしていた。大洋上の密室である船上のトラブルに恐怖感を抱くのである。言葉さえ通じ難い外国人船員が多数派を占めるなか、集団で抵抗したら大変だと感じたのだろう。

逆に、キリバス人にとっては母語を話す機会が増え、雑談相手を容易に得られる事態が生まれた。寄港時、彼らは、日本人漁船員に連れられて飲食店等へ行くこともあるが、基本的にはキリバス人どうしで行動する。故郷の親族のために持ち帰る物品の購入のほか、飲酒やパチンコ等の娯楽や雑談をして過ごす。

日本人との接触の減少が、日本語を覚えてうまく使いこなしていた、初期の漁船員と新参者との差異を生じさせた一因と考えられる。日本人漁船員との対話がおざなりになり、直接の指示が的確に理解できなくても、古参の誰かが理解してキリバス語に通訳すれば、一時的に問題は解決する。しかし、不可避免的に、新たな乗船者と日本人との意思疎通は不十分になる。2000年頃からキリバス人の質が落ちたという雇用側の評価は、人数の増加に伴い、出稼ぎ者と日本人との対話が以前よりも困難になったことを示している²³。

キリバス独立記念日に集まったり、友人の葬儀や宴会等、出稼ぎ者は、キリバスでの集会の形式を日本に持ち込もうとする。人数の増加は、文化的閉鎖傾向を促進させた。彼らは、船上労働の規律を体得する必要があるが、それ以上に自らの行動や価値観を変化させて、ホスト社会へ順応することはない。出稼ぎ者にとって、この状況は居心地がよく、好ましいように見える。しかし、文化的閉鎖による意思疎通の低下は、誤解やトラブル、さらには解雇を生むことにつながる。

ここで、彼らの過度にさえ見える消費行動について、再び考えてみる。まず、日本で金銭を稼いで故郷へ送金しても、キリバスで入手できる物資は、種類も数も限られている。キリバスでは輸入物の値段も高いため、日本や帰国途中のフィジーで物資を大量購入する。故郷へ送る物資は、出稼ぎ者本人というより、親族の要求に応えるものである。また、かつて手紙だった通信手段は、近年では電話やインターネットに変

わった。親族との通信が迅速化し、故郷からの懇請を容易に受けるようになった。彼らにとって親族からの懇請に応えることは、社会的にきわめて重要であり、そのために奔走することになる。

故郷からの懇請は「厳しい」(*matoatoa*)と出稼ぎ者という。しかし、懇請に応えることが、彼らにとって親族内の自らの社会的位置を確保する必要条件である。いずれ帰国する単身の出稼ぎは、あくまでキリバスの社会生活の延長線上にある。グローバル化のなかで、キリバス人の親族関係はトランスナショナルに拡大し、通信機器の発達による直接的会話、送金や懇請の応答によって強化されている。そして、故郷との絆の強化は、出稼ぎ者の文化的閉鎖を促し、ホスト社会における文化的な不均質性を生起させるのである。

おわりに

魚価は、グローバルな魚の消費動向に左右される。また、漁船の燃料代は、新興国の経済成長や産油国の思惑に加え、投機的な金融資本の動きに振り回されて高騰する。すなわち、ハーベイのいう時空間の圧縮のなかで瞬時に資本は移動し、商品価格は大きく変動する。国際的な経済競争は激化し、コスト削減の圧力の下、トランスナショナルな労働力の移動が地球規模で拡大してきた。同時に、資本の瞬時の移転に伴う局地的な雇用の切り捨てもまた、グローバル化の枠組みのなかで引き起こされてきた。

こうしたグローバルな状況のうちに、キリバス人出稼ぎ者は、国境を越えて労働力を売り、自国では入手し難い現金や物資を獲得する。雇用者側からすれば、経済的論理に則ったコスト削減策として、賃金の安価なキリバス人漁船員を雇用する。

一方、出稼ぎ者は、獲得した賃金を故郷へ送金したり、懇請された物品の購入にあてる。国境を越えた物資や現金は、ローカルな価値を賦与されて故郷の社会に取り込まれる。携帯電話やインターネットを通じた、親族との対話や懇請への応答が行われる。こうして出稼ぎ者は、物理的距離や国境を越えて、故郷の社会生活の延長線上に布置される。そして、獲得した金銭や物資を媒介とした影響力によって、親族内の位置を確保する。ここに、トランスナショナルな社会生活の伸張を看取することができる。

日本漁船のキリバス人出稼ぎ者にとって、同胞の人数増加に伴い、ホスト社会の言語や適切な行動を習得する態度は弱まった。寄港時にはキリバス人どうしで集い、談話して共食し、自らの価値基準を保持する。多くのキリバス人がトラブルを引き起こし、蕩尽にも見える即自的消費を続けるのも、彼らが文化的閉鎖状態のなかにあることを示している。

キリバス人漁船員と雇用者との間には、グローバルな状況を背景として、経済的な

相互依存関係が見られる。そのとき、文化的他者として、相互理解を進展させるためのコストを、雇用者も出稼ぎ者も十分に払うことはない。労働力を客体化する経済的相互依存がトランスナショナルな出稼ぎを容易にし、ホスト社会での文化的閉鎖が出稼ぎ者の安易な切り捨てを可能にする。

グローバル化により、経済的依存関係の網の目は地球上に張り巡らされた。そうした状況は、文化的他者間の接触を増大させる。しかし、トランスナショナルな接触は、文化的な融合や混淆を引き起こすとは限らない。新自由主義の下、経済的効率性の追求を維持したまま、グローバル化に顕著に見られる瞬時の変化に対応するには、雇用者と被雇用者の文化的融合の試みは、単なる不必要なコストとして切り捨てられるのである。

注

¹ 本論の主な資料は、静岡県焼津漁港における実地調査および文書資料に基づいている。調査では、日本人の漁業関係者および寄港中のキリバス人漁船員からの聞き取りを実施した。加えて、フィジーやキリバスにおける休暇中の漁船員への聞き取り情報も適宜利用した。なお、本論に関わる調査は、日本学術振興会科学研究費補助金基盤研究(C)「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に関する研究(代表風間計博)によって可能となったものである。

² MIRAB とは、出稼ぎ移民(migration)、出稼ぎ者の送金(remittances)、海外からの経済援助(aid)、資金を国民に分配する官僚制(bureaucracy)の頭文字をとった説明概念である。パートラムは、小島嶼国の経済的脆弱性を否定し、MIRAB 経済を肯定的に捉える。

³ 日本漁船からの仕送り総額は、ドイツ商船に比べると2割に満たない。しかし、キリバス人の給与収入者1人当たりの年間収入約1,000豪ドルから見ると(Boronvik 2006: 152)、168万豪ドルという金額は1680人分の年収に相当する。

⁴ 1998年の公式な送金は1,075万豪ドルであったという(情報源の違いのため970万豪ドルという本文と数値は異なる)。加えて、契約終了時の一時金が91万豪ドル、現金支給が135万豪ドルあり、合計すると、実際には1,301万豪ドルがドイツ商船からキリバスにもたらされたことになる(Boronvik 2006: 153-154)。

⁵ マグロ類やカツオ・マグロという総称には、クロマグロ、ミナミマグロ、メバチ、キハダ、ピンナガ、カツオが含まれる。カツオは一本釣り漁、その他のマグロは延縄漁により捕られてきた。しかし、資源の枯渇につながるものの、経済効率のよい施網漁が台頭してきた。

⁶ 1990年の課長通達で概ね25%以内とされていた外国人混乗率は、コスト削減の必要から緩和され、1994年12月の一部改正で40%にまで引き上げられたという。

⁷ ジャパンツナサービス(株)は、外国人漁船員に関する事務連絡業務を担う、日鯉連の国内関連会社であった。

⁸ 全国遠洋鯉漁撈通信連合会の資料(2004)により重量の判明したカツオ船33隻のうち、499トンが29隻、455トンと449トンが各1隻、372トンが1隻だった。また聞き取りによれば、施網船の1隻は870トンとのことだった。

⁹ 2011年3月の東日本大震災により、宮城県や茨城県の漁港で壊滅的被害が生じた。カツオマグロ漁業への被害状況、キリバス人漁船員の雇用への影響については、今後の調査によって検証したい。

-
- 10 マグロ延縄船のキリバス人の雇用は著しく減少した。2006年時点で2人、2008年には1人になった。
- 11 この金額から、船上での食品や日用品購入のための仕込み代金(110豪ドル、約1万円)が差し引かれる。出航までの間、次の航海に向けて問屋と呼ばれる業者が、船に食料や水、生活必需品を搬入している。これを仕込みと呼ぶ。
- 12 漁業訓練校では、訓練期間が半年から1年程度であった。1期から4期までは1990年代前半に該当する。
- 13 日本人漁船員によれば、フナダマは女性なので同じ女性が乗ることを嫌うという。乗せると、不漁や事故に遭うとの言い伝えがある。ただし、女性を乗船させない理由は、フナダマ信仰の問題のみならず、性的な関心や嫉妬に関わるだろう。
- 14 日本語の理解力があると、かえって疎まれることもある。船員どうしの噂話や悪口、利害に絡む話が筒抜けになってしまうためである。
- 15 日本国籍船を外国の船会社に貸し渡し、日本の船会社がチャーターする方式をマルシップという。1998年の水産庁と運輸省の内部通達により実施され、2002年にはほとんどの遠洋カツオ船が採用した。運行船員以外は外国人漁船員にできる。外国人漁船員の日本上陸も許可される(北澤2004:135)。
- 16 プリペイド・カードを使って、公衆電話の場合は3,000円で21分間、携帯電話ならば18分間話せるとのことだった。
- 17 キリバスと日本の片道だけで2~4日かかるので、キリバスに滞在できるのは1~2週間ほどのことも稀ではない。離島への帰省は難しいため、首都に親や妻が来ることもある。
- 18 2010年時点、漁業訓練校では、キリバス人の元漁船員が日本人に代わって教員として働いていた。
- 19 焼津で450人という数値を2回ほど聞いたが、実際に2003年のリストで把握できたのは約350人であった。リストに掲載されない漁業研修者を含めた人数かもしれない。
- 20 日鯉連撤退後、キリバス人漁船員の需要が皆無となったわけではない。新たに設立された会社ジャパン・マリン・サービスが、キリバス人の斡旋を行っていた。2007年時点、引き継いだ約90人のキリバス人を派遣していた。ただし、同年の新規受け入れは1人だった。
- 21 一時期、外国客船にキリバス人女性が給仕係として雇用されていた。2007年には海洋訓練校内に女性の給仕コースが設置されていた。しかし、2010年時点、女性の外国船出稼ぎは中止されていた。理由は、外国船に乗った女性が妊娠して帰国し、キリバスで婚外子を出産する事態が多発して、社会問題化したためである。
- 22 1990年代、日本漁船の賃金のほうがドイツ商船よりも高かった。2000年代に入ると、ドイツ商船では団体交渉の結果、賃金が上昇して金額は逆転した。キリバス人が日本の航海士免許を取得する場合もあるが、手当の上乗せはあっても、役職に就くのは困難である。
- 23 コミュニケーションの困難さについて、一方的にキリバス人側に原因を帰することはできない。キリバス人元漁船員は、地方出身の日本人船員の言葉が漁業訓練校で習った日本語とは全く違っていたため、理解できなかったという。

参照文献

[日本語文献]

藤井泰 [2004]「カツオの海で戦があった」(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, 140~157ページ)。

風間計博 [1999] 「キリバスにおける出稼ぎ形態の変化と村落社会」(『アジア経済』40 巻 12 号, 2 ~ 26 ページ)。

[2003] 『窮乏の民族誌』大学教育出版。

[2009] 「国民経済と出稼ぎ移民 グローバル化のもたらす近代性と贈与交換」(吉岡政徳監修 『オセアニア学』京都大学学術出版会, 387 ~ 402 ページ)。

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, 131 ~ 137 ページ)。

『マンスリー名古屋』2009 年 4 月 9 日

焼津市史編さん委員会(編) [2005] 『焼津市史 漁業編』焼津市。

[外国語文献]

Appadurai, A. [1996] *Modernity at Large: Cultural Dimension of Globalization*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Bertram, G. [2006] “Introduction: The MRAB model in the twenty-first century”, *Asia Pacific Viewpoint* Vol. 47, No.1, pp.1-13.

Boronvik, M. [2006] “Working overseas: Seafarers’ remittances and their distribution in Kiribati”, *Asia Pacific Viewpoint* Vol. 47, No.1, pp. 151-161.

Comaroff, J. and J.L. Comaroff, (eds.) [2001] *Millennial Capitalism and the Culture of Neoliberalism*. Durham: Duke University Press.

Giddens, A. [1990] *The Consequence of Modernity*. Stanford: Stanford University Press.

Harvey, D. [1989] *The Condition of Postmodernity*, Oxford: Blackwell.

Inda, J.X. and R. Rosaldo [2002] “ Introduction: A world in motion, ” J.X. Inda and R. Rosaldo eds., *The Anthropology of Globalization*, Oxford: Blackwell, pp.1-34.

Klikauer, T. and R. Morris [2002] “Kiribati seafarers and German container shipping”, *Maritime Policy and Management*, Vol. 29, No.1, pp.93-101.

Meyer, B. and P. Geschiere [2003] “ Globalization and identity: Dialectics of flow and closure, ” B. Meyer and P. Geschiere eds., *Globalization and Identity*, Oxford: Blackwell.

National Statistics Office [2007] *2005 Kiribati Census of Population*. Tarawa: Ministry of Finance.

日本の遠洋漁業の窮状と出稼ぎキリバス人漁船員（表）

表1 キリバス全体およびタラワにおける船員依存世帯数

年		1985	1990	1995	2000	2005
キリバス 全体	船員世帯数	1060	1383	1428	1908	1931
	全世帯数	10160	11301	11920	12609	13999
	(%)	10.4	12.2	12	15.1	13.8
タラワ	船員世帯数	385	499	466	933	1046
	全世帯数	2296	3297	3520	4521	5245
	(%)	16.8	15.1	13.2	20.6	19.9

* National Statistics Office (1987-2007)より筆者作成

表2 カツオ単価の年推移

年	単価(円/kg)
1996	230
1997	220
1998	250
1999	226
2000	170
2001	169
2002	174
2003	151
2004	157
2005	136
2006	241
2008	250

* 三重県鯉鮪漁協資料による
2006年11月、2008年3月の聞き取りによる

表3 キリバス人漁船員の級および漁法・船籍別人数 (2003年) 人

カツオ船	船籍	隻					乗組員数 計	備考		
								休職者	下船者	インドネシア人
	三重	11	13	12	71	22	118	3	5	0
	静岡	7	3	5	24	5	37	8	3	0
	宮城北	3	2	5	13	1	21	0	1	6
	宮城南	4	3	3	16	11	33	15	1	0
	宮城東	3	5	3	7	0	15	0	1	8
	茨城	2	1	3	13	5	22	0	0	0
	鹿児島	6	6	15	26	3	50	1	2	0
	施網	3	3	4	7	9	23	0	2	0
	マグロ船	2	-	-	-	-	4	0	0	0
	計	41	36(11%)	50(15%)	177(55%)	56(17%)	323(100%)	27	15	14

* ジャパンツナサービス資料による

* ~ は、勤務年数別の漁船員の給与等級を示す マグロ船は独自の給与体系

* 乗船者数に、休職者、下船者、インドネシア人は含まず

表4 キリバス人漁船員の報酬 豪ドル/月

級	雇用期間	基本給	手当	合計
	1年未満	420	50	470
	1~2年	510	75	585
	2~8年	560	100	660
	8年以上	615	125	740

* 聞き取りによる

表5 キリバス人漁船員の訓練期別人数 (2003年) 人

カツオ船	県/期						26	計
		1~5	6~10	11~15	16~20	21~25		
	三重	18	13	33	31	27	4	126
	静岡	3	11	13	9	9	3	48
	宮城	9	8	17	20	27	6	87
	茨城	5	0	6	6	5	0	22
	鹿児島	3	2	5	16	24	3	53
	施網船	3	6	2	4	6	1	22
	マグロ船	2	1	0	1	0	0	4
	計	43 (11.9%)	41 (11.3%)	76 (21.0%)	87 (24.0%)	98 (27.1%)	17 (4.7%)	362 (100%)

* ジャパンツナサービス資料による

* 休職者(27人)、下船者(15人)を含む

* 施網船の漁船員25人のうち3人は訓練期不明

表6 キリバス人漁船員の年齢別人数 (2003年) 人

カツオ船	県/年齢	20歳以下	21～25歳	26～30歳	31～35歳	36歳以上	計
	三重	3	51	48	22	2	126
	静岡	3	18	22	5	0	48
	宮城	2	54	30	14	1	101
	茨城	0	10	6	6	0	22
	鹿児島	1	40	8	4	0	53
施網船		1	9	4	11	0	25
マグロ船		0	1	1	2	0	4
	計	10 (2.6%)	183 (48.3%)	119 (31.4%)	64 (16.9%)	3 (0.8%)	379 (100%)

* 全平均 26.3歳

* ジャパンツナサービス資料による

* 休職者(27人)、下船者(15人)インドネシア人(14人)を含む