

日本漁業の「生命線」になる外国人  
—外国人漁船員の技能に注目した共生に関する考察—

Foreigners as a “Lifeline” for the Japanese Fishing Industry:  
A Study into Coexistence with Foreign Fishers  
with a Focus on Their Skills

佐々木 貴文\*  
Takafumi Sasaki

**Abstract**

By analyzing individual cases in deep-sea skipjack pole-and-line fishing, offshore trawl fishing, and overseas purse seine fishing, this study aims to identify the work duties in which foreign workers engage, to better understand actual conditions in the Japanese fishing industry that relies on their skills.

As a result, it was shown that foreign workers are a “lifeline” for the Japanese fishing industry, engaging in duties that require advanced skills such as the operation of small boats and winches, duties that affect product values such as the processing of catches, and core duties such as fish detection and actual fishing. As skills may be shared and passed on among foreign fishers without the involvement of Japanese, there is a possibility that the duties of foreign fishers may advance in the future, thus creating a more symbiotic relationship between them and Japanese fishers.

**I. はじめに**

2019年の夏も終わりに近づいた8月28日、農林水産省大臣官房統計部から、真新しい2018年漁業センサス結果が「概数値」との断りとともに公表された。マスコミを含め、ほとんどの日本人が関心を示さない地味なイベントに終わったが、しかしわが国の、そして国民経済の未来を占ういくつもの重要な手がかりが示された。

衝撃であったのは海面漁業経営体の減少であった。前回2013年漁業センサスからの5年間で、16.3%もの幅で減少していた。それだけではない。漁業就業者も、わずか5年間で18万985人から15万2,082人へと3万人近く（率で16.0%）が姿を消していた。これからの漁業を主体的に支える自家漁業（個人経営体）の新規就業者にいたっては、変動しやすい性格のものであるにしても、615人/年（これでも十分に深刻な数）から472人/年へと23.3%もボリュームを減らして

---

\* 北海道大学大学院水産科学研究院 Graduate School of Fisheries Sciences, Hokkaido University  
E-mail: sasaki-t@fish.hokudai.ac.jp

いた。

毎年500人の新規採用を計画する企業もある現代、自家漁業が500人すら新規就業者を確保できない「斜陽産業」となったことを確認した漁業センサス結果は、諦念すら感じられるものとなった。かつて漁村の酒場で聞こえてきた、「漁業はそのうち消えてなくなるよ」との与太話が思い起こされた。与太話はいつの間にか、国が悉皆調査のうえ公表する数字によってお墨付きを与えられるまでになった。

ただ、こうした数字は極めて深刻であることにはかわりがないものの、漁業内部には階層があり、深刻さの度合いには濃淡があることも忘れてはならない。沿岸漁業層、沖合漁業層（≡中小漁業層）、遠洋漁業層（≡大規模漁業層）という3つに大別される日本漁業は、魚介類を漁獲対象としているという共通点を持ちつつも、それぞれ大きく異なった特質を持つ「産業の集合体」として捉えてよいほどの多様性を内包している。

本論考では、この多様性には立ち入らないものの、冒頭に述べた日本漁業の苦しみは、3つの階層のうち沿岸漁業層に集中的にのしかかるものとなっている。後継者がいる経営体割合（2018年漁業センサス結果）は、中小漁業層（使用動力漁船総10トン以上総1,000トン未満）で約4割であるのに対して、沿岸漁業層（使用動力漁船10トン未満）は12.9%に過ぎない。

量販店に毎日並ぶ魚や、寿司チェーンの店内を色とりどりの皿とともに流れる魚たちが、上述した悲惨なセンサス結果が示されるなかでも途切れることがないのは、輸入水産物の多さ（水産物の自給率は6割以下）<sup>1</sup>とともに、後継者をなんとか確保できるだけの経営環境のもと、操業を続ける中小漁業層（総10トン以上総1,000トン未満）の踏ん張りがあつてのこととなる<sup>2</sup>。

沖合漁業を主体とする中小漁業層の生産量は、2018年は2,032千トンとなり、海面漁業生産量4,332千トンの46.9%を占める<sup>3</sup>。これに遠洋漁業の生産量333千トンを加えると、沖合・遠洋漁業のシェアは54.6%にまで高まる。

では、沖合漁業や一部遠洋漁業による漁獲生産は、どのように維持されているのであろうか。本論考では、まさにこの部分を掘り下げていきたいと考えている。もちろん、要因は複合的であるので、本論考では労働力にとりたてて注目したい。

具体的な方法は、まず沖合漁業における外国人技能実習生の数的現状を把握し、引き続いて遠洋漁業におけるマルシップ船員<sup>4</sup>の数的動向について確認する。その後、技能実習生が果たしている役割について、沖合底びき網漁業を事例に、そしてマルシップ船員が果たしている役割について、遠洋カツオー本釣り漁業や海外まき網漁業を事例に考察する。カツオー本釣り漁業については枕崎市の事例を、底びき網漁業については下関市の事例を、海外まき網漁業については長崎

<sup>1</sup> 農林水産省大臣官房政策課食料安全保障室が2019年8月6日に公表した2018度の水産物の自給率（重量ベース）は、魚介類（食用）で59%であった。非食用を含む魚介類（全体）では55%となった。

<sup>2</sup> 沿岸漁業層であっても、海面養殖業や定置網漁業の生産力は一定水準に達しており、わが国の食料供給に重要な役割を果たしている。ただ、海面養殖業の持続的発展に必須の餌料は、輸入物や大中型まき網漁業などの沖合漁業が供給する漁獲物となっている。

<sup>3</sup> 農林水産省大臣官房統計部が2019年4月25日に公表した「平成30年漁業・養殖業生産統計」（概数）より。

<sup>4</sup> マルシップ船員が漁船で就業することを可能にしているマルシップ制度とは、日本法人が所有する船舶を外国法人に裸用船として貸し渡し、その外国法人が外国人船員（マルシップ船員）を配乗させた漁船を、貸し渡した日本法人が定期用船として再度チャーターする制度となっている。このため、基本的には遠洋漁業で用いることができる制度となっている。なおこのマルシップ制度は、1970年代後半に商船に導入された外国人船員の受け入れ方式であり、世界的な海運競争の激化を受けて展開した人件費削減を目標とした外国人混乗制度であった。漁船漁業では1990年に海船協方式として導入され、燃油費や入漁料といった操業コスト高に苦しむ漁業経営体を側面支援するための制度として機能した。この間も、国連海洋法条約時代の到来など操業の外部環境は悪化し続けたことで、1998年に従来からの混乗率上限40%を撤廃する漁船マルシップ制度へと移行して今日にいたっている。2015年9月現在、マルシップ漁船は遠洋漁業に従事する506隻が登録されている。

市に本社がある漁業会社の船を事例に分析する。

また技能については、その高低を可視化するのは容易ではないため、本稿では職務を遂行する能力と位置づけ、外国人労働力が日本漁船でどのような職務に従事し、職責を果たしているのかを中心に把握することで代替とする<sup>5</sup>。

## II. 沖合・遠洋漁業の現状と外国人労働者への依存

### 1. 沖合・遠洋漁業の位置と労働力不足

わが国の海面漁業生産量は、1970年代後半からの世界的な200カイリ体制への移行によって大きな影響を受けた。イワシの豊漁という一時的な要因があつて、本格的な生産量の縮小は1990年代以降のこととなるが、近年ではピーク時の生産量1,200万トンから三分の一の水準にまで落ち込んで推移している。

こうした状況のなか、一般的には天然資源への依存度が低い養殖業に期待するむきもあるが、現実的には、沖合漁業比率が40%台後半で推移しており、沖合漁業なくしては日本の漁業生産が著しく滞る状況にあることがわかる。養殖業に不可欠となる餌料イワシなどの非食用魚類の生産も、大中型まき網漁業などの沖合漁業が重要な役割を担っており、食料供給機能の中核を担っているといつてよい。

これに外国の排他的経済水域内や公海を漁場とする遠洋漁業が300～400千トンの生産量を確保することで、沖合・遠洋比率が55%前後と半数を超えて推移するのがわが国の海面漁業生産構造となる【表-1参照】。

先ほど、2018年漁業センサスから中小漁業層（使用動力漁船総10トン以上総1,000トン未満）で後継者がいる経営体割合は約4割と述べた。では、安定的な生産を続ける十分な労働力が確保できているかといえば、この数字はあくまで経営体が船頭候補や経営部門で後継者を確保できていることを意味するにすぎず、巨大な漁船を運行し漁撈活動を展開するために必要な多くの乗組員を確保できていることを意味しない。

現実には、漁船が直面する労働力不足は深刻で、有効求人倍率は「劇的」な急上昇をみせ、2018年現在、ついに3.0倍を超える水準に達した【図-1参照】。「団塊の世代」のリタイアにともなった商船の人手不足も顕著で、漁船と同様、商船の有効求人倍率も高位にあるが、海技免状保持者などの人材確保競争で商船に人材を奪われる漁船はより厳しい立場に立たされている<sup>6</sup>。

こうした厳しい労働力不足にあつて、生産現場は高齢化にさいなまれている。例えば、東シナ海で中国漁船の猛攻に耐え、かろうじて操業を継続している以西底びき網漁業では、2016年4月現在、7割以上の乗組員が50代以上となっている【表-2参照】。この以西を含む沖合底びき網漁業の日本全体での高齢化も著しく、全乗組員1,326人のうち、50代以上が694人と52.3%を占めている<sup>7</sup>。

<sup>5</sup> なお、各地での操業実態・労働実態調査は、2012年から2019年までの長期にわたって断続的に実施しており、すべてが直近の様子を捉えたものになっていないことはお断りしておく。

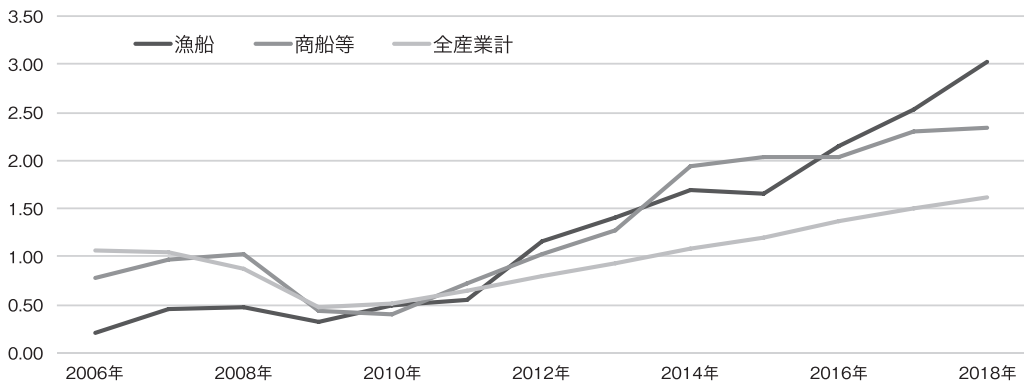
<sup>6</sup> 佐々木貴文「漁業における労働力不足と人材確保策－外国人依存を深める漁業のこれからを考える－」、地域漁業学会『地域漁業研究』（第59巻1号）、31～41頁、2019年。

<sup>7</sup> 海技士配乗義務のない20トン未満船を主体とする地区を除く。全国底曳網漁業連合会「沖合・以西底びき網漁業のデータブック」（平成29年9月）、2017年、7頁より。

表-1 海面漁業生産量（単位：千トン、%）

	計	漁業				養殖業	沖合比率	沖合・ 遠洋比率
		小計	遠洋	沖合	沿岸			
2008年	5,520	4,373	474	2,581	1,319	1,146	46.8	55.3
2009年	5,349	4,147	443	2,411	1,293	1,202	45.1	53.4
2010年	5,233	4,122	480	2,356	1,286	1,111	45.0	54.2
2011年	4,693	3,824	431	2,264	1,129	869	48.2	57.4
2012年	4,786	3,747	458	2,198	1,090	1,040	45.9	55.5
2013年	4,713	3,713	396	2,169	1,151	997	46.0	54.4
2014年	4,701	4,701	369	2,246	1,098	988	47.8	55.6
2015年	4,561	3,492	358	2,053	1,081	1,069	45.0	52.9
2016年	4,296	3,264	334	1,936	994	1,033	45.1	52.8
2017年	4,244	3,258	314	2,051	893	986	48.3	55.7
2018年	4,332	3,330	333	2,032	964	1,003	46.9	54.6

注) 漁業・養殖業生産統計より作成。2018年は概数。



注) 各年度の国土交通省「船員労働統計」より作成。

図-1 漁船ならびに商船の有効求人倍率の推移

表-2 以西底びき網漁船船員の年齢構成（平成28年4月現在）

10代	20代	30代	40代	50代	60代以上
13%	9%	0%	7%	40%	31%

注) 「長崎以西底曳網漁業地域プロジェクト改革計画書」より作成。

## 2. 外国人労働力への依存を拡大する沖合漁業

外国人労働力は、まさにこうした漁船漁業の、そして経営体の苦しみを緩和する役割を果たしている。漁業で働く外国人技能実習生はここ数年で大きく増加する気配を見せており、2013年の1,042人から2018年には1,738人まで増加し、その増加率は1.67倍となった【図-2参照】。能動的漁撈活動はおこなわない「定置網漁業」を除いたとしても、2013年の1,000人から2018年の1,600人へと1.60倍の増加となっていることがわかる。漁船漁業で働くこの技能実習生1,600人は、

全員がインドネシア人である。

これに対して、遠洋漁業で働く国籍様々<sup>8</sup>なマルシッブ船員は5,000人台を割り込んで微減傾向となっている【表-3参照】。背景には200カイリ体制の確立に加え、国連海洋法条約時代の到来による遠洋漁業の縮小がある。各国が排他的経済水域を設定して海洋資源を囲い込み権益化する動きを強め続けていることで、わが国の遠洋漁業は直近の10年だけを切り取っても、急速に勢力を縮小させている。もちろん、国際的な資源管理体制の強化も経営にはマイナスとなっている。

特に遠洋マグロはえ縄漁業の勢力の落ち込みは大きく、2003年漁業センサスの204経営体が2013年漁業センサスでは68経営体まで減った【表-4参照】。近海マグロはえ縄漁業の落ち込み幅もこれについて大きく、100近い経営体が10年で消えた。勢力の点でいえば遠洋カツオ一本釣り漁業の凋落も著しい。

かかる遠洋漁業の苦境が、マルシッブ船員の数を減らす方向に作用していることは疑いようがない。しかしこのことは、彼ら外国人労働力への「依存」を解消させる方向に作用するかといえ、それほど関係は認められない。経営体（≒漁船）の数は減っても、各漁船の混乗率自体に変化はないからである。

むしろ、遠洋漁業が苦境を脱することができないなかで、混乗率の拡大も模索されようとしている。全日本海員組合の反対が根強いなかで実現へのハードルは低くないものの、いくつかの生産現場では操業経費の高騰や諸外国との漁獲競争などを背景に、混乗率の拡大を求める切実な声も聞こえてくる。

そうした声をあげる宮崎県日南市の近海カツオ一本釣り漁業や近海マグロはえ縄漁業では、30歳未満の多くの若年労働力を外国人技能実習生やマルシッブ船員によってまかなっており、彼らの存在なくしては経営体の存続が不可能なまでになっている。

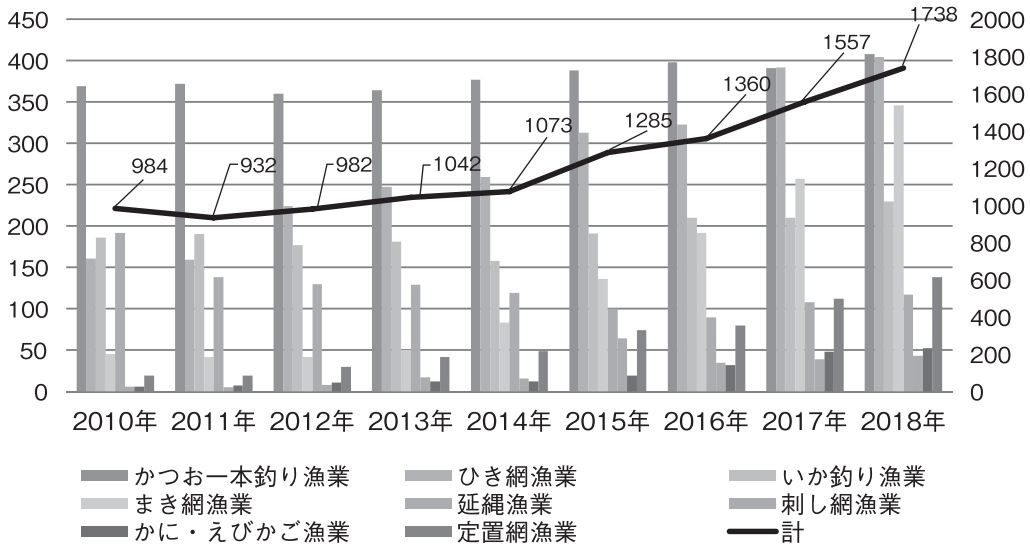
かの地を根拠としている近海マグロはえ縄漁船は23隻（2012年12月末現在）あり、日本人乗組員の平均年齢は43.6歳で高齢化はみられない。しかし、日本人の新規採用はまばらで、過酷な操業に不可欠な若年労働力の確保は、もっぱらマルシッブ船員の補充に依存している。その結果、外国人混乗率が59.5%と6割にせまる状況がある【表-5参照】。

日南市根拠の一般的な近海マグロはえ縄漁船は19トン船で、7～10人が乗り組む。混乗率が6割に達する現状では、日本人が最低3人乗り組んだ他はマルシッブ船員（4～5人）となる。日本人乗組員3人は海技免状保持者ならびに漁撈長として必要で、海技免状保持者は航海と機関のそれぞれで少なくとも1人は必要となる。ギリギリの数の日本人で漁船を運行・操業していることがわかる。

日南市は近海カツオ一本釣り漁船の根拠地でもあり、こちらは70トン型漁船が一般的に用いられている。70トン型は日本人9～12人で外国人技能実習生6人という乗組員構成となっており、マルシッブ船よりも混乗率は低い。ただ一本釣り漁業は、高い品質のカツオを売りにできるものの生産効率が良いとは言えず、燃油高・魚価安が継続するなかで経営環境は厳しい。人件費の圧縮を目的とした混乗率拡大を求める声はより大きい<sup>9</sup>。

<sup>8</sup> とはいっても、技能実習制度から移行した人材も多く、インドネシア人がかなりの比率を占める。ただ、乗船・下船が頻繁で、海外現地法人の雇用のため、正確な国籍割合は把握しにくい。

<sup>9</sup> この場合、賃金水準の高い技能実習3号ではなく、1号や2号の拡充による混乗率の拡大を望むことになる。



注) 各漁業団体・大日本水産会資料より作成。

図-2 漁業種類別技能実習生在留状況 (各年度3月1日現在、単位：人)

表-3 各年12月末現在のマルシップ船員数 (単位：人)

2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
5,255	5,142	4,762	4,992	4,593	4,628

注) 水産庁資料より作成。

表-4 主とする漁業種類別経営体数の変化  
(マルシップ制度を利用する主な漁業)

	2003年	2008年	2013年
遠洋底びき網	6	6	3
以西底びき網	7	2	2
海外まき網漁業	12	14	11
遠洋まぐろはえ縄	204	92	68
近海まぐろはえ縄	291	259	192
遠洋かつお一本釣り	37	24	17
遠洋いか釣り	16	2	-

注) 各年の漁業センサスより作成。

日南市漁協における近海マグロはえ縄漁船23隻の船員年齢構成 (平成24年12月末現在)

	日本人	マルシップ船員	合計
30歳未満	5	41	46
30歳以上～60歳未満	35	28	63
60歳以上	7	0	7
合計	47	69	116

注) 「近海かつお・まぐろ地域プロジェクト改革計画書 (日南・南郷地区別部会：近海まぐろ延縄漁業)」より作成。

### 3. 特定技能制度への期待と外国人労働力依存の拡大

漁船漁業における労働力不足が駆け足で進むなか、新たな在留資格として「特定技能」が創出された。この特定技能制度は、分野内での転職が可能とされ、漁業の他に食品加工業や農業など14の「特定産業分野」に、2019年からの5年間で最大34万5,150人（特定技能1号）の受け入れを想定して運用が開始された。

特定技能1号は、技能実習2号修了者からスライドして受け入れるルートと、日本語や能力試験を経て受け入れるルートが準備された。水産庁は漁業分野についての「受け入れ見込数」を、「向こう5年間で2万人程度の人手不足が見込まれる」ため、5年間で最大9,000人に設定した<sup>10</sup>。現場では、技能実習3号の運用が始まったばかりで様子見のところはあるが、漁業種類を問わず人手不足が深刻化するなかで新制度に対する生産現場の期待は小さくない。

2018年現在では、漁船漁業には外国人技能実習生が1,738人、マルシップ船員が4,628人働いており、合計で6,366人の外国人労働力によって産業が維持されている。これに養殖業の1,851人（2018年現在、カキ類養殖に1,471人、ホタテガイ養殖に380人）を合わせると8,217人となる。これに最大9,000人の新制度で受け入れた外国人労働者が加わると、外国人技能実習生の増加傾向も手伝って、5年後には2万人弱の外国人労働者によって日本の漁業が支えられるという可能性もゼロではない。

主に漁船乗組員などをさす「漁業雇われ」の人数が、漁業センサス上でこの5年間に1割程度減少し、2018年センサスで6万4,924人<sup>11</sup>となっていることから、5年後の最大ケース（ここでは上述の2万人と仮定する）では、雇われて漁業に就業する者の3割程度が外国人労働者となっているとみる予測も立つ。足元で進展する労働力構造の変化の激しさが垣間見える。

最大9,000人とする受け入れ見込数は、水産庁としてはかなり余裕をもって設定した数字であろうが、技能実習2号として実習を修了した者が今後どのような進路を選択するのかは注意深く見ていく必要がある。帰国するのか、技能実習3号を選択するのか、はたまた特定技能1号を選択するのかは、日本漁業の将来像に大きな影響を与えるため、その背景も含めて詳細な分析が必要になるだろう。また技能実習を終えて帰国した者が、特定技能制度の導入によって再来日の意向を示すのかも見過ごせない点となる。

このように、外国人労働者への依存拡大が続くことが推測されるなか、特定技能1号から家族の帯同を認める特定技能2号への移行も計画通り5年後から始まる可能性が高い。実質的な「移民」の受け入れ拡大であり、外国人労働者の量的拡大に対する国民の理解が不可欠となる。

漁船漁業分野においては、台湾や韓国などの国々と人材争奪戦が展開されており、日本の生産者としては就業環境の整備で彼らをつなぎ留め、安定的な漁獲生産を実現したいところである。特定技能制度は技能実習制度で必要であった、経営体にとって負担となる高額な管理費も必要ない。監督官庁には、生産者と国民との間に立って実益を追求するという難しいかじ取りが求められることになる。

<sup>10</sup> 「出入国管理及び難民認定法」の改定にあわせて示された、「漁業分野における特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する方針」（平成30年12月）による。

<sup>11</sup> 2018年漁業センサスから、従来の「漁業雇われ」を「漁業雇われ」と「漁業従事役員」に分けて数値公表している。2013年漁業センサスでは、「漁業雇われ」が7万1,738人であったのが、2018年漁業センサスでは「漁業雇われ」5万6,169人、「漁業従事役員」8,755人の計6万4,924人となった。なお「漁業従事役員」とは、現場で漁撈活動もおこなう経営体の役員などを意味する。

### Ⅲ. 沖合・遠洋漁業の現場で生産を支える外国人労働者と彼らの技能

#### 1. 遠洋カツオ一本釣り漁業における外国人労働者の職務

##### (1) カツオ一本釣り漁業の発展過程と今日の経営環境

カツオ一本釣り漁業の歴史は古く、江戸時代にはすでに一定の漁獲量に達していた。明治中期以降に沿岸から沖合・遠洋に展開しており、静岡県水産試験場が1906年に石油発動機搭載の試験船富士丸(25トン)を建造して、カツオ一本釣り漁業の沖合・遠洋化に途を開いたことは有名である。先導船となった富士丸は、その後のカツオ一本釣り漁業になくはならないものとなる生餌イワシを入れる活魚倉まで装備して、目を見張る釣果を残した。

こうして花開いたわが国の沖合・遠洋カツオ一本釣り漁業は、1915年には約700隻に、1921年には約1,600隻にまで急拡大した。戦後も、乱獲の心配がなく持続性に優れた漁業であり、かつシンプルな漁法であったため、生餌の問題や人件費の問題を乗り越えられれば参入障壁は比較的安く、多くの資本が参入した。

ただ、釣り漁業のなかでも竿で一本一本カツオを漁獲する一本釣り漁業は、手間暇がかかるだけに生産効率が低く、高い生餌コストの発生からも逃れられない。同じカツオを漁獲するまき網漁業に比べると経営は格段に難しい。沖合カツオ一本釣り漁業が最も早くに漁業分野で外国人技能実習生を受け入れ始めたのも、そして今現在、漁業種類別で最も多くの外国人技能実習生を受け入れているのも、労働力不足の解消とともに彼らへの依存で人件費を抑えようとした結果であった。

ただ沖合カツオ一本釣り漁業がこうした方法でなんとか存続する一方、120トン以上の漁船でおこなわれる遠洋カツオ一本釣り漁業は、大型漁船を用いた遠隔地での操業であり、削減が難しい燃油費負担が重くのしかかるため経営体の退場が継続している。カツオが庶民の魚であることも単価向上をはばみ、経営を難しくする。その結果が、漁業センサスでも示された遠洋カツオ一本釣り漁業の著しい衰退であった。

その一方でカツオ一本釣り漁業は、網で漁獲したカツオより痛みが少なく品質が良いカツオを供給できるため、カツオのたたきや刺身商材、高級かつお節を生産する加工業者にとって不可欠な存在となっている。

##### (2) 枕崎市の遠洋カツオ一本釣り漁業の操業・生産実態

かつお節の日本三大産地の一つである枕崎市には、2019年9月現在、枕崎漁港を根拠とする遠洋カツオ一本釣り漁船が3隻あり、うち1隻が枕崎市漁業協同組合の自営船となっている。枕崎漁港は全国に13しかない特定第三種漁港の指定を受けた遠洋・沖合漁業の基地となっており、漁港周辺にはカツオのたたきや刺身、かつお節などを製造する水産加工場が集積している。漁港単独では初となる貿易港指定も受けており、南方漁場からかつお節原料となる冷凍カツオの輸入も盛んにおこなわれている。

いまだに漁業協同組合が遠洋カツオ漁業を自営しているというのは全国でここだけであり、カツオの街を自認する枕崎市の名にふさわしい光景となっている。枕崎市根拠の3隻の遠洋カツオ一本釣り漁船には約60名の外国人労働者(いずれもマルシップ船員)が働いており、域内で若年労働力の確保が難しくなっている枕崎市にとって貴重な存在となっている。

遠洋カツオ一本釣り漁業は、毎年6月に漁期をスタートし、10月上旬まで三陸沖金華山周辺海域で操業する。漁場までの片道所要日数は4~5日であり、この往復を含めた一航海あたりの操業日数は40~50日となる。漁獲物は、戻りカツオやビンナガであり、これらの多くは刺身やた



たき用の「B1加工品（ブライン凍結1級品）」<sup>12</sup>となる。主要な水揚げ港は漁場に近い焼津漁港となる。

11月以降は魚群を追って南方海域に足を延ばす。主要漁場はマーシャル諸島の周辺海域（公海が中心）であり、漁場までの片道所要日数は1～2週間となる。この往復を含めた一航海あたり操業日数は50～60日にもなる。鮮魚出荷ができないため漁獲物は生食用になることはまれで、多くがかつお節などの加工用原料となる。水揚げ港は枕崎漁港となる。正月明けから3月にかけては、各船がそれぞれ整備・修理のためドックに入る。

こうした操業をおこなう500トンクラスの遠洋カツオ一本釣り漁船は、乗組員が25～30人（うちマルシップ船員は15～20人）と多く、燃油費や人件費負担が大きい。燃油費が経費の約3割、日本人乗組員の人件費が約2割、マルシップ船員の人件費が約1割を占める<sup>13</sup>。損益分岐点は標準的な50日の操業（一航海）であればおよそ7,000万円となり、これ以上の水揚げ高を確保してはじめて経営が成立する。一本一本釣り上げるカツオの販売で7,000万円を目指す奮闘は、今この時も続いている。

### (3) 遠洋カツオ一本釣り漁業における外国人労働者の職務

1990年代の枕崎市においては、漁場の狭隘化を意味する国連海洋法条約時代の確立も不安視されていたが、漁業の担い手が高齢化していくことや燃油価格の上昇、そして不安定な魚価といった足元の不安定化も心配されていた。

枕崎市では、こうした経営の外部環境の悪化を受け、1995年に人件費の削減も可能なマルシップ制度の導入を決める。3人のマルシップ船員を雇用したのを皮切りに、その後、毎年のように増員し今日の60人水準（1隻に15～20人）になった。

では彼らの職務をみていこう。漁場に到着したカツオ一本釣り漁船は、日の出から日没まで魚群探索を続ける。最近では魚群探知機（ソナー）に加え、海鳥レーダーを用いて鳥付き魚群を探す。海鳥はカツオの群れと同じ小魚を探して飛び回っており、海鳥がいるところにカツオもいるという現象を踏まえての探索方法となる。

カツオの群れは、流木（木付き魚群）やサメ・クジラ（サメ付き・クジラ付き魚群）などの大型生物に付随して回遊することもあり、これらも魚群探索の際の目印になる。

その他では、「素群れ」や「餌もち」といった状態の群れもあり、前者は大きな群れが海面を浮き上がらせるほど広がっている状態をいい、漁船が投下する生餌への反応がよく、漁獲の対象として最も好まれる魚群となる。後者は餌を捕食している状態の群れで白波が立っている状況という。いずれも海面の状況を判断材料として魚群の探索がおこなわれる。

この魚群探索は、ソナーやレーダーなどの機器に頼ってばかりはいられない。素群れや餌もちは機器だけの発見は容易ではなく、木付きやサメ付き・クジラ付きの魚群も、海面近くにある

<sup>12</sup> カツオ一本釣り漁業で漁獲され水揚げされるカツオ（冷凍カツオ）は、仕向けごとに処理の方法が異なる。刺身やたたきなどの生食用向けにはB1凍結が、かつお節や缶詰などの加工原料向けには一般的なブライン凍結がおこなわれる。前者は、マイナス20度のブライン溶液（塩化ナトリウム）に漁獲後すぐにつけて冷凍する。その後は水揚げまでマイナス50度の超低温冷凍庫で保管される。後者は、同じくブライン凍結をおこなうが、温度管理の幅が広くB1ほどの鮮度は保っていない。なお、まき網漁業で漁獲されたカツオ（冷凍カツオ）のうち、網による痛みが比較的少ない良品を選別してブライン凍結したものをPS品という。ブライン凍結後はやはり超低温冷凍庫で安定保管され水揚げを待つ。刺身やたたきといった生食用にも利用される。

<sup>13</sup> 漁船漁業の場合、漁獲量によって賃金水準は大きく変動するが、2015年現在、枕崎市の遠洋カツオ一本釣り漁船における日本人賃金は年収400～500万円水準で、マルシップ船員は年収70～100万円水準となっている。

ため一定程度接近しないとソナーにはなかなか反応しない。結局、「眼鏡（めがね）」と呼ばれる人間が双眼鏡で海鳥や海面の様子を細かく観察する、目視探索作業がもっとも重視されている【図-3参照】。

「眼鏡」作業は日中いっぱい、漁獲作業以外のすべての時間を費やしておこなわれており、2～3マイル先にあるはずの魚群を高所のブリッジからひたすら双眼鏡で探す作業となる【図-4参照】。視力や集中力がものを言う作業となる。日本人を上回る人数で乗り組むマルシップ船員（外国人船員）は、日本人船員と同様にこの「眼鏡」作業の担い手となっており、漁獲量の増大に直結する役目を果たしている。

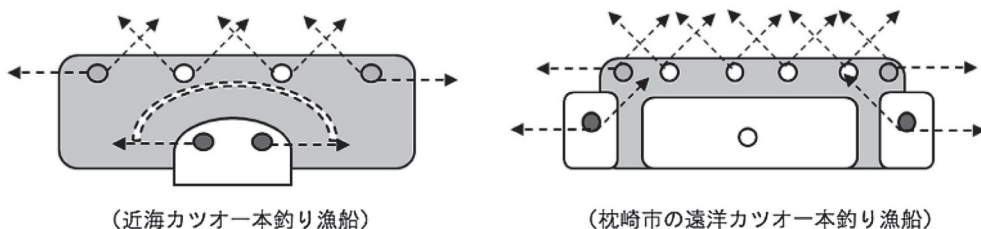


図-3 「眼鏡」作業時のブリッジでの人員配置



図-4 「眼鏡」作業をおこなうブリッジからみた漁船前方

こうして魚群を発見した場合、漁船は大きく加速して魚群に向かう。群れに接近したところでエンジンを停止させ、惰性を活かして群れが左舷側になるよう船を運び、最後に群れの頭を抑えるように回頭して漁獲作業をおこなう態勢にはいる。

同時に漁船から散水<sup>14</sup>と生餌イワシをまく作業がおこなわれ、カツオを興奮状態にして長時間魚群を保持することが目指される。カツオの一本釣りでは、返しのない釣り針に疑似餌をつけただけの漁具を使用するので、カツオを正常でない状態にしておくことが求められる。生餌を

<sup>14</sup> 散水は、生餌のイワシが活発に泳いでいることを演出してカツオを興奮させるためといわれる。

まく作業は、活魚倉からイワシを運び出す作業と、高所からイワシをカツオ魚群に向けてまく作業にわけられる。

餌まき作業は単に餌を海面に向けて投下しているのではない。カツオを興奮状態にすることが目的であるので、カツオがより認識しやすい場所に投下することが重要となる。また海鳥に餌を横取りされることもあるため、これを回避することも求められる。餌への反応が悪い場合は、投下ポイントを探る必要もある。生餌は高価なため、カツオ相場と投下量のバランスをとることも経営上重要となる。

生餌の運搬作業と餌まき作業は、マルシップ船員が中心的な役割を果たす。近海カツオ一本釣り漁業では、上述した各種判断を求められる餌まき作業は日本人が担うことが多いが、遠洋カツオ一本釣り漁船のマルシップ船員は日本人と同等の乗船履歴の者もあり、そうした彼らは餌まき作業を通常業務として担う。

餌まき作業や散水によって魚群を保持・興奮状態にして、いよいよ漁獲作業が始まる。漁獲作業をおこなう人員は「釣子」と呼ばれ、漁撈長などの数人を除いて船員総出で竿を振る。この漁獲作業は人員配置がポイントとなり、マルシップ船員はオモテ（船首）に配置されることが多い。反対にトモ（船尾）は高齢の日本人船員が配置されることが多い。

理由はカツオ一本釣り漁船の船型にある。カツオ一本釣り漁船の船首は長く、そしてブリッジ付近から角度がつけられて船首にいくほど高くなっていく【図-5参照】。そのためオモテ部分はトモ部分と比べて海面からより高い位置にあり、重たいカツオを釣り上げるのに労力が必要となる。そのため、もっぱらこのオモテで竿を振るのは、若くて体力のあるマルシップ船員となる【図-6参照】。

30分程度続くカツオとの格闘は、いかに効率よく、カツオを逃すことなく船体に引っ張り上げるかの戦いでもある。マルシップ船員は、高齢化が進む日本の漁業界で、その若さと体力を武器にこのカツオとの戦いに不可欠な労働力として活躍を続けている。

なお、漁獲後のカツオの洗浄や収納作業、そして帰港後の水揚げ作業もマルシップ船員の重要な職務となっている。エンジンや発電機の保守作業に携わる事例もみられる。



図-5 枕崎市漁業協同組合の遠洋カツオ一本漁船第三協洋丸



図-6 操業中の第三協洋丸（日本かつお・まぐろ漁業協同組合HP）

## 2. 沖合底びき網漁業における外国人労働者の職務

### (1) 底びき網漁業の発展過程と今日の経営環境

わが国の底びき網漁業の発展は、漁業の近代化と軌を一にする。特に沖合・遠洋においては、底びき網漁業の一種である汽船トロール漁業の創始がはやく、わが国の資本制漁業の発達を支えた。イギリスからの技術導入で日本沿岸で操業し始めて間もなく、その漁獲効率の高さから打瀬網漁業などの沿岸域漁業との対立が拡大し、東シナ海や朝鮮半島海域に向かって大規模に発達したためであった。

これ以降、旧来の手繰網漁業や打瀬網漁業などの漁船を動力化することで成立した機船底びき網漁業も勢力を拡大し、管理のため東経130度線の西と東で区分（現在は東経128度線で区分）された。西側の東シナ海や黄海を漁場とする「以西」底びき網漁業は、広大な大陸棚を独占的に利用できたため成績は良好であった。東側の「以东」底びき網漁業も対馬周辺や朝鮮半島海域などに出向き、新規漁場の開拓に努めた。

タイなど様々な魚を漁獲できる機船底びき網漁業は、二艘の漁船で一つの網を曳くことで釣り漁業では実現し得ない漁獲効率を達成することができ、かつ比較的小型の船でも操業できるので、漁船建造費も安く爆発的に普及し、近代日本漁業の発達に貢献した。台湾や青島など外地を根拠地するケースもあった。ただアメリカとの戦争中は、徴用等によって多くの底びき網漁船が乗組員とともに海に沈み、敗戦時には崩壊の瀬戸際に立たされた。

戦後は、首都圏で餓死者がでる極度の食糧不足のなか、底びき網漁業には政府・GHQから大きな期待が寄せられた。マッカーサー・ラインの拡張に合わせた新造船の建造も、復興資金・資材の優先投入で実現し、勢力を急速に回復した。例えば1948年の時点では、すでに以西の許可隻数は961隻（実稼動隻数は630隻ほど）となっていた。漁船の根拠地は、山口県が約4割と最も多く、長崎県の約3割、福岡県の約2割が続いた。1960年頃まで経営は順調に推移し、800隻ほどの以西底びき網漁船団が35万トン程度の漁獲を実現していた。

ただ今日では、「日中漁業協定」や「日韓漁業協定」によって、東シナ海漁場や朝鮮半島周辺

漁場を中国勢や韓国勢に占有される状況が続いており、日本の底びき網漁業は厳しい立場に追い込まれている。

以西底びき網漁業は、許可が以西、である以上、中国漁船が圧倒的な存在感をみせる東シナ海から離れられないため、現状では専業船がわずかに8隻（4カ統）となった。今日ではこのわずかな勢力で年間3,500トンほどのレンコダイやマダイ、アカムツなどを生産するので精一杯となっている。懸命に働く漁業者の奮闘ぶりとは裏腹に、生産規模は半世紀かけてわずか1%に縮小してしまっている。

## (2) 下関市の沖合底びき網漁業の操業・生産実態

以東底びき網漁業も同様に厳しい。下関市を根拠とする以東底びき網漁船は減少を続けており、1985年に48隻（24カ統）あった漁船が、2002年には30隻、2012年には20隻に、そして2018年現在では14隻（7カ統）を数えるだけとなった。10年ごとに10隻ちかいペースで減少しており、安定的な事業継続については、予断を許さない状況が続いている。

最盛期の1980年代半ばには2万トンほどあった漁獲量は、現在では四分の一に減少した。以東底びき網漁業に限ったことではないが、近年の重油価格（燃油価格）の高値での推移や資材価格の上昇で各経営体は厳しい経営を余儀なくされている。鋼材価格などのあおりを受けて代船建造費も高騰しており、同地では乗組員の高齢化とともに漁船の高齢化も進んでいる。船齢が20年を超える老朽船を用いて操業することも珍しいことではなくなった。

かかる下関市を根拠とする以東底びき網漁業は、漁業法第52条に基づく許可漁業「沖合底びき網漁業」の一種であり、60～75トン型の底びき網漁船2隻が一組となって操業する。1隻あたりの乗組員は10～12人で、うち外国人技能実習生が2～3人となる。経営体は以東機船底曳網漁業協同組合を結成し、下関漁港本港を基地として操業・出荷をおこなっている。

漁期は8月中旬の禁漁解禁日にスタートし、翌年の5月までの約9ヵ月間となる。この期間に経営を黒字にもっていく必要があるが、既述した通り、燃油費や資材価格の高止まりで容易ではない。

漁場は東経128度以東で、下関市から200キロ以上離れた萩市見島沖合から長崎県対馬周辺までの海域となる。下関市の集計によると、平成28年の水揚げは5,334トン（約34億9千万円）で、主要な漁獲物は、カレイやタイ類（レンコダイなど）、それにアンコウなどとなっている。下関市がアンコウの水揚げ日本一を誇れるのは、この以東底びき網漁業のおかげといえる。

沖合底びき網漁業の操業形態は、数ある漁船漁業種類のなかでも特にハードで、最大で1週間となる航海中は、基本的には24時間連続で操業をおこなう【表-6参照】。

以東底びき網漁業も例にもれず、休みなく投網と揚網を繰り返す。投網と揚網の間には曳網時間が2時間ほどあるが、この間は1隻が休憩、もう1隻が前の揚網で漁獲した魚をサイズごとに選別して冷蔵保管する作業となる。ただ、豊漁などで漁獲物の処理が曳網時間内に終わらなければ、本来休憩時間となるはずの次の曳網時間に作業が持ち越されるため、ほとんど休息できずに一航海が終わることもある。

航海を終えて帰港しても、漁港では冷蔵庫から漁獲物を搬出する作業や次の航海に向けた準備作業があるため、乗組員が落ち着いて体を休ませることができるのは、出航から漁場へ着くまでの時間とその逆の帰港までの時間（片道約10時間）となる。休日もあるが、漁期中は月末に設定される3～4日のみとなる。

こうした過酷な労働実態があるため、新人でも額面給与が40万円をこえるような高い賃金が支払われるものの、離職率などの問題から若年層の安定確保が難しく、乗組員の平均年齢は高く

なりがちとなっている。船によるばらつきはあるものの、日本人乗組員の平均年齢が60代となっている船もある。

表-6 以東底びき網漁業（二艘びき）における操業の概要（6時間分）

		A船の作業	B船の作業
投網	0.5時間	投網作業	投網作業
曳網	2.0時間	漁獲物処理作業（選別・保管等）	休憩
揚網	0.5時間	揚網作業	揚網作業
投網	0.5時間	投網作業	投網作業
曳網	2.0時間	休憩	漁獲物処理作業（選別・保管等）
揚網	0.5時間	揚網作業	揚網作業

} 1日24時間、連続  
4セット繰り返す

### (3) 沖合底びき網漁業における外国人労働者の職務

厳しい労働環境に起因した人材不足のなか、経営体は外国人技能実習生に依存するようになった。2004年から以東機船底曳網漁業協同組合が受け入れ団体となって導入が開始され、今日では毎年15人前後を採用している。その結果、組合所属船全体では、40人を超える実習生が働くまでになった。

彼らの職務は操船作業を伴わない日本人乗組員と同等となっている<sup>15</sup>。出港準備に始まり、準備を含む投網作業、漁獲物処理作業（選別・保管等）、揚網作業のすべてを担う【図-7参照】。

投網作業とは、2隻のうち一方の漁船が漁網を海中に投下する作業をおこない、もう一方の漁船が網の片側を受け取り並走して曳くまでの作業となる。網の投下は2隻の漁船間でロープの受け渡し作業がある連係プレーで、僚船と呼吸を合わせておこなう必要がある。また高速で漁網が海中に滑り落ちるため危険がともなう。安全に投網するためには、前回の揚網作業時に漁網を適切に収納していることが必要で、もちろんこの収納作業にも外国人技能実習生が関与する。

2時間の曳網が終わるといよいよ揚網作業となる。網がローラーウインチで船上に引き上げられ、網と漁獲物の甲板への回収作業がおこなわれる。網につながった2本のロープを絡ませることなく引っぱる作業（ウインチの操作）は、十分な安全への配慮が必要であり日本人乗組員が担当する。

揚網作業には、袋状になった網の後方部分を網につながったロープだけに力をかけず甲板上に引き上げるため、フックのついたワイヤーを漁網の袋状になった部分にかけて引く作業もある【図-8参照】。このフックのついたワイヤーで漁網を手元に引き込む作業では、フックを網先へ網先へと付け替える作業が発生する。これを外国人技能実習生が担っている。揺れる船上で、そして滑る甲板上で、海中に落ちないようにフックの付け替え作業を繰り返すのは容易ではない。

こうして引き上げられた網からは大量の漁獲物が流れ出て、甲板上に積み上がる。ここから最も重要な漁獲物処理作業が始まる【図-9参照】。まず魚と一緒にあがってきたプラスチック片などのゴミを取り除く。そして魚をトロ箱とよばれる木箱にいったん入れる。その後、この多種多様な魚が混在する木箱から魚種やサイズごとに魚を選び出して、出荷用の木箱に見栄え

<sup>15</sup> 作業の実態に関する記述は、船主へのヒアリング結果と、2016年11月号外『長周新聞』「福寿丸に乗って」に依拠している。後者は新聞記事の体裁をとっているが、記者が実際に乗船して操業実態にせまる優れた内容となっている。

良く並べる。大きなアンコウはそのまま出荷するが、値が付きにくい小さなアンコウは付加価値をつけるため、並行して皮を剥いてむき身にする作業もおこなわれる。大きなタイは鮮度を保持するため即殺・血抜きする。これが選別作業と呼ばれる一連の漁獲物処理作業となる。

選別作業では外国人技能実習生が活躍する。甲板上に積まれた魚を木箱に移す作業では、腰を曲げて魚をすくい上げる作業を繰り返す。この作業は、高齢の日本人乗組員はいやがる。もちろん、魚種ごとサイズごとの選別作業も担う。選別後の木箱に砕いた氷を敷き詰める作業も担う。

かかる選別作業は、市場においてサイズの統一や見栄えなどが重視される今日、商品性と販売価格を左右することで、経営までも左右するようになってきている【図-10参照】。外国人技能実習生は、単純労働力としてではなく、その技能で東底びき網漁業経営の一端を支えている。



図-7 底びき網漁業の一連の漁獲工程



図-8 漁網が置かれた以東底びき網漁船後方部



図-9 以東底びき網漁船中央部の選別作業をおこなうスペース



図-10 木箱に整頓され下関漁港に水揚げされたアンコウなどの漁獲物

### 3. 海外まき網漁業における外国人労働者の職務

#### (1) 海外まき網漁業の発展過程と今日の経営環境

まき網漁業の本格的な拡大は戦後であった。日本近海で操業していた漁業者のなかから、漁場を分散させ周年操業を目指す者があらわれたことをきっかけとしていた。また、日本近海で操業するイワシ専門の小型船との競合を避けようとする大型船の存在もあり、カツオの豊富な南方漁場を目指す動きが強まった。

先鞭は、1952年にフィリピンとインドネシアに挟まれた、セレベス海で操業を開始した大洋



漁業（現在のマルハニチロ）がつけた。しかしこの時は、日本近海とは異なる海洋環境で成績はふるわず、操業が安定するのは1970年代以降となった。丈の長い網と集魚装置（浮き漁礁）の開発・導入が成功に導いた。

その後、遠洋カツオ一本釣り漁業や日本近海で操業した北部まき網漁業からの転換があり、南方漁場で操業するまき網漁船団は1995年に35隻となり、今日までおおむねこの勢力を維持している。かかる南方でおこなわれる遠洋まき網漁業は、国内で操業する大中型まき網漁業と区別するため、太平洋中央海区で操業する200トン以上の漁船でおこなうものをもって「海外まき網漁業」と定義された。焼津や指宿、枕崎などかつお節加工場が集積する地域では、原料の冷凍カツオを安定供給してくれる命綱として存在感を発揮している。

## (2) 海外まき網漁業の操業・生産実態

海外まき網漁船の`主戦場。は北緯20度以南となっている。日本以外のまき網漁船も入り乱れて操業しており、2000年に157隻であった世界各国の入域漁船は2014年に281隻と倍増している。南方漁場洋は各国漁船が激しい競争を繰り広げる`戦場、と化しているのである。一方、日本勢はこの間35隻で一定であった。

まき網漁業は公海での操業がほとんどなく、主導権を漁場国にゆだねる漁業となっていることで入漁料負担が大きく、日本漁船団は年間60億円ほどを支払って操業している。入漁料は米ドル建てなので為替相場が変動することによる為替リスクも背負う。

そんな日本漁船は2019年6月現在、33隻（うち5隻が現地資本との合弁船）とやや勢力を弱めたものの、かつお節原料の約7割にあたる年間15万トンの冷凍カツオを日本に持ってくることで和食を支えている。和食の根幹であるダシ文化は、海外まき網漁業がなければ成り立たないといっても過言ではない。

海外まき網漁業は、単船操業するため大型漁船が用いられており、今日では国際トン数1,000トン船が日本の標準船（全長約60m、最大幅約12m）<sup>16</sup>となっている【図-11参照】。ただこの漁業は、世界各国と限られた漁場と資源を巡って大競争を繰り広げる漁業であり、日本標準船では規模の点で太刀打ちできなくなっている。近年では1,800トン型の魚群探索用ヘリまで搭載したアジア標準船が一般化している。また、はるばるヨーロッパからやってくるEUのスーパーセイナーと呼ばれる`漁船、にいたっては3,200トンもある。日本漁船と比べると超弩級といってよい巨体でカツオを一網打尽にしている。劣勢は否めない。

ただ、カツオは缶詰の原料として重宝されており、先進国だけでなく中国やアフリカといった巨大市場からの需要が旺盛であるため、原料供給を担う海外まき網漁業は超過利潤を期待しやすく、多くの漁業資本が参入して群雄割拠の様相をみせる。

日本からは中小漁業資本だけでなく大洋エーアンドエフ（マルハニチログループ）や極洋といった大手も船を出している。200カイリ時代が到来し、大手は漁撈事業からの撤退を進めたが、この海外まき網漁業は大手も手掛ける数少ない遠洋漁業として今日まで異彩を放っている。

<sup>16</sup> 2012年からは、より大型な国際トン数2,000トンクラスの漁船が許可されたが、数はまだ少ない。



図－11 満船で焼津漁港に入港する海外まき網漁船

### (3) 海外まき網漁業における外国人労働者の職務

日本の海外まき網漁船では、多くのマルシップ船員が働いている。2017年6月末現在、31隻にインドネシア国籍の者148人、ミクロネシア連邦国籍の者57人、キリバス国籍の者53人、フィリピン国籍の者21人、パプアニューギニア国籍の者1人、その他の者2人の計282人が乗り組んでいる。1隻あたり約9人の計算になる。日本人は15人以下であることが一般的<sup>17</sup>なので、混乗率は4割ほどとなる。

一航海は、満船になるまでを基本としつつも、約30日間となっており、海外で漁獲物を下ろさず日本の焼津漁港や枕崎漁港に入港して水揚げする。漁場まで5～7日間ほどかかるので、純粋な操業は20日弱となる。経営上、年間で9航海することが目指されているので、乗組員は1年のうち270日程度を海上で過ごすことになる。

1日の操業は4回の網入れが基本となっている。漁場に到着した本船はまず作業船とよばれる搭載船（FRP製の5トン未満船）を降ろす。そしてこの作業船も含めて魚群の探索（「調査」と表現する船もある）をスタートさせる。魚群探索の部分はカツオー一本釣り漁業と同様であり、ソナーやレーダーでの探索とともに、やはり人海戦術の「眼鏡」作業が重視される【図－12参照】。これには視力の良いマルシップ船員も加わる。

魚群を発見すると加速して接近し、漁撈長の「投網準備」の号令のもと、本船船尾に搭載したレッコボート（軽合金製の11トン船）を海上に投入する【図－13参照】。このレッコボートには750馬力の強力な動力が備え付けられており、巨大なまき網の片端を保持して基点となる役目を果たす。本船が魚群を取り囲むように網を船尾から落としながら航行するため、このレッコボートが750馬力のエンジン出力を発揮して海上で踏みとどまろうとする。

漁撈長の「投網開始」の号令で、いよいよ本船が網を落とす。これにレッコボートも呼応して反対方向に船首を向け、本船が魚群の進路に蓋をするように素早く囲い込むのを助ける。潮

<sup>17</sup> 漁船マルシップ制度では、全日本海員組合と船主との間で漁業種類ごとに日本人の最低確保人数が決められており、雇用の維持が目指されている。海外まき網漁業では、日本人を最低でも11人乗せる必要がある。

や風の向きを緻密に分析して漁撈長が操船指示を矢継ぎ早にだす。この時、レッコボートを操船するのが日本人ではなく、マルシップ船員という船も珍しくない。同時に、早くから海上でソナーを用いた魚群探索をしていた作業船が加勢し、網から逃れようとするカツオを、装備する散水機などを用いて網の中に追い込む。やはり、この作業船をマルシップ船員が操船することもある。

本船から海中に投じた網は丈（深さ）が200m、長さは1.7～2.0kmにも達する巨大なもので、今度はこれを本船に搭載した大型パースウインチで巻き上げる（網上げ）。この際のパースウインチの操作をマルシップ船員が担う船もある。

網をしぼめていく作業とともに、本船への網の収納作業がある。正しく折りたたまなければ次回の投網時に事故につながる。この収納作業も日本人船員とともにマルシップ船員が協力しておこなう。

そして絞られて小さくなった網にはカツオの群れが見え始める。これを大きなすくい網といくつものクレーンを用いて本船の魚倉に移す。この作業にもマルシップ船員が携わる。

かかる1回の操業では、平均して30トンほどのカツオが漁獲できる。こうした一連の操船・作業を伴うため、1日4回の投網が限界で、一航海では20～30回の投網で750～800トンを漁獲し満船・帰港となる。

帰港するための航海中も作業がある。本船やレッコボート、作業船の機関部を含めた傷んだ部分の修理作業である。ペンキ塗りやオイル差しなどの軽整備となるが、大きな故障がない限り14ヵ月に1度しかドッグ入りしない海外まき網漁船にとっては重要な作業となる。

もちろん、入港までの冷凍庫管理や入港後の水揚作業もマルシップ船員が重要な役目を果たしている【図-14参照】。

かかる各職務は、なんら日本人船員と変わらないばかりか、作業船やレッコボートの操船という漁獲量を左右する重要部分にまでおよんでおり、4割の混乗率も考慮すると、わが国のダシ文化の相当部分が彼らなくしては維持できないといってよいだろう。



図-12 双眼鏡を用いて魚群探索するためのデッキ



図-13 本船船尾に搭載されたレッコボートと巨大なパースウインチ



図-14 水揚げ作業にとりかかるマルシップ船員

#### IV. 日本漁業の「生命線」になった外国人労働者

海の幸を食卓に届け続けてきた日本の漁業は今、「人材消失」という危機に瀕している。沿岸漁業は後継者の確保に苦勞しているし、わが国の海面漁獲生産量の半分をまかない、食料供給を支えている沖合・遠洋漁業は漁船乗組員の不足に直面している。さらに漁船漁業は、幹部職員となる海技士も高齢化が進み、若返りが遅々として進んでいない。漁船漁業は、同じ海上労働である商船分野との人材争奪戦を強いられており、思うような人材の確保が難しいのが現状となっている。

こうしたなか、漁船漁業にとって外国人労働者が「生命線」となってその存在感をみせつけるようになっている。沖合漁業で働く外国人技能実習生は、2018年現在で1,600人となり、5年前から1.6倍にもなった。遠洋漁業で働く外国人マルシップ船員は、遠洋漁業自体の衰退もあって減少傾向にあるが、それでも2018年現在で4,628人も規模を維持している。漁業分野では今後、最大9,000人を受け入れるとする特定技能制度の導入もあり、外国人労働者が日本漁業を支える構図は変わりそうにない。

本稿では、その下支えの具体的な現状について遠洋カツオ一本釣り漁業、沖合底びき網漁業、海外まき網漁業の3つの事例から、外国人労働者が受け持つ職務内容を把握することで、彼らの技能に依存する日本漁業のリアルに接近した。

すなわち、遠洋カツオ一本釣り漁業では、漁獲量の増大に直結する「眼鏡」作業を日本人乗組員とともに担い、また漁獲中は生餌イワシの運搬と餌まき作業を担当することでカツオの蝸集具合を左右する職務を果たしていた。もちろん、漁撈でも重要な役割を担っており、漁船オモテ（船首）付近に配置された彼らは、日本人の高齢乗組員に代わって、高所からカツオを釣り上げるといった労働負荷の高いパートを受け持っていた。

沖合底びき網漁業では、24時間連続操業という他の漁業種類でもめったにみられない過酷な労働環境のなか、投網や揚網で日本人乗組員の職務を補佐するとともに、選別作業という商品性を左右する職務に深くかかわっていた。選別作業は市場での評価、すなわち販売価格に直接影響することから、彼らの職務は沖合底びき網漁業経営の一翼を担っているとみて差し支えなかった。

そして最後の海外まき網漁業では、マルシップ船員がより高度な技能を発揮して職務に当たっていた。海外まき網漁業ではカツオ一本釣り漁業と同様の「眼鏡」作業を担うとともに、レッコボートや作業船の船長という立場で生産活動を支えるケースすらあった<sup>18</sup>。魚群の探索からまき網内への追い込み、そして魚群の保持と、その活躍の幅は広がった。パースウインチや各種クレーンの操作を担うケースもあった。軽整備や水揚げ作業も彼らの職務となっていた。日本人と何ら変わらぬ職務を高い専門性と技能をもってこなす彼らは、まさに日本漁業の「生命線」と呼ぶにふさわしい存在であった。

インドネシア人を中心とした外国人労働者が、こうした高度な技能で日本漁業を支える存在となっている背景には、技能実習生が来日して日本漁船に乗る段階で、すでに彼らがインドネシアの水産教育機関において基礎的職業教育を修めてきた若き漁業者の一人となっていることが大きい。彼らはインドネシアの水産高校などで乗船実習や漁撈実習を経験しており、海を知っている。

日本漁船で働くマルシップ船員の3～4割程度<sup>19</sup>は、こうした技能実習生が3年間のキャリアを積んだ後、遠洋漁船に移った者たちであり、さらに高度な技能水準に達している。漁業分野には、技能実習制度との接続関係にあるマルシップ制度があることで、技能実習制度が基礎課程の役割を果たしており、マルシップ制度における技能の高度化と昇華がみられるのである。

実際、マルシップ制度を採用する漁船では、10年以上同じ船に乗り組む者も少なくなく、彼ら外国人労働者の間で日本人を介さない技能伝搬や継承がみられる。この点は、外国人労働問題全般を考察する際に重要な論点を提供しているといえる。

外国人労働者の技能向上や、日本人を介さない技能の伝搬・継承が意味するところは、日本漁業における生産の外部化であり、実質的な食料自給率の低下とも理解できる。日本人が漁船漁業

<sup>18</sup> 海技免状を有していないマルシップ船員が動力のついたレッコボートや作業艇を操船できるのは、「船舶職員及び小型船舶操縦者法」の第20条の特例規定による。

<sup>19</sup> 正確な統計がないので、あくまでも筆者の現地調査などでのヒアリング結果に基づく概数である。漁業種類によっても異なる。

への就業を敬遠し、海技士資格保持者も漁船ではなく商船を積極的に選択する現今、食料安全保障上の重大なリスクにもなる。

しかし一方で、今後も彼らの職責が拡大し、高度な技能をさらに身につけていくことで、漁撈長を補佐するレベルの人材が登場することは十分考えられる。現在は実質的に閉ざされているが、外国人の漁船海技士資格の取得<sup>20</sup>に道を開くような柔軟な制度運用が実現した場合、漁業分野においては、船上において彼らと日本人船員との真の「共生」が実現する。

日本人と同等の賃金を得て、互いに切磋琢磨し、日本の食卓に新鮮な魚を届けようと漁獲生産の効率化に取り組む外国人の姿を想像すると、国益や安全保障をかけて水産資源を追い求めるといった従来の日本漁業とは違う、まったく新しい日本漁業の姿が出現することがわかる。

こうした食料生産における「共生」の受け止め方は様々であろう。しかし、外国人材の長期定住を可能にする特定技能制度は、新しい日本漁業の姿を出現させるのに十分な制度設計が為されている。すでに新しい船は建造されており、出航の準備を整える段階にある。

#### 【付記】

本研究は、JSPS 科研費 19H01620 の助成を受けたものです。

---

<sup>20</sup> 例えば、日本政府がSTCW-F条約を批准した場合、外国人が母国で取得した漁船用の海技免状を日本漁船で利用することができる。ただし、相手国が船員の教育機関を適正に監督し、かつ正しく能力証明をおこない、そのうえで資格証明書を発給することが前提となる。