

えひめ丸事件——高校職業教育の観点から

佐々木 享

はじめに——えひめ丸事件

愛媛県立宇和島水産高校の練習船えひめ丸は、2001年2月10日にハワイ港に向かっていたとき、近隣の船舶に注意せずに急浮上したアメリカ海軍の潜水艦に衝突して沈没した。この際、多くの船員、生徒が犠牲となった。筆者は昨年春、日教組の教育研究全国集会で知遇を得た池原信玄氏のお世話で新潟県立海洋高校の漁業実習船「海洋丸」(299トン)を依田有弘、佐藤史人の両氏とともに見学したことがあったので、感慨と怒り一入であった。(なお水産高等学校は、近年「〇〇海洋高等学校」と改称している場合が多い。)

この事件の直接の原因がアメリカ海軍潜水艦の不注意な行動にあることはいうまでもない。しかし、えひめ丸の乗員、生徒の被害が大きくなったことについては、他にもいくつかの要因が指摘されている。それらは、一般のジャーナリズムなどではあまり紹介されていない。ただし、地元の愛媛県では大きな論点の一つになっている。

ここでは、職業教育の観点から若干の論点を整理しておく。

水産科の練習船

水産高校の漁業乗船実習は、水産高校の中核的な学科である漁業科や機関科の教育において重要な地歩を占めている。ところで、すべての水産高校は、自ら漁船を所有している。高等学校学習指導要領も、「漁業乗船実習、機関乗船実習、体験乗船実習等を行う際には、綿密な計画を立て、所属の実習船により云々」という文章をさりげなく書き込んで、それぞれ

の水産高校が自己の船舶を持つべきことを正当化している(ゴチックは引用者)。(実は、すべての水産高校がそれぞれ船舶を持つことについては、疑問がないわけではない。東京、神戸の両商船大学は自己の練習船を持たない。商船大学の学生が乗船する練習船を持っているのは国土交通省である。)こうした事情があるので、水産科の教育に触れた著作は水産科における実習船の重要性については縷々述べているが^[注]、筆者が以下に述べるようなことにはほとんど触れていない。

[注] たとえば中谷三男『海洋教育史』成山堂書店、1998年。この他水産教育に詳しい影山昇には水産科の実習船による漁業実習に関する論考がある。たとえば、影山『水産教育と水産学研究』(成山堂書店、1995年)所収の「高校水産教育における実習船教育」を参照。

水産科の漁労実習

水産科の漁労実習は、いわゆる生産実習の一種である。この実習は、他面で、漁業科、機関科の生徒が船舶職員の資格取得のために要求される一定時間の乗船経験(時間)を満たすためでもある。この船舶の運航はすべて別に雇用されている船舶職員が行う。すなわちこの実習には当該高校の教員も生徒とともに乗船する(漁業科の教員は大抵船舶職員=航海士の資格を持っている)が、船舶の運航や漁労作業を指導するのは教員ではなく、船舶職員が実施する。高校教員の役割は、24時間洋上生活を送る生徒たちの生活を指導し管理することにある。

水産高校の実習船は、制度上は、たとえば

水産長官の通達「地方公庁船によるかつお・まぐろ漁業の試験操業及び実習操業にかんする取扱いについて」(最終改正昭和43年4月9日、43水生第1659号)により魚類資源の調査をするという許可を得て航海している。漁獲することは、その調査のために必要な範囲での作業とされている。換言すれば、漁獲物があるのは結果であり、目的ではないとされる。

実際、漁業実習の航海中は魚体の精密測定など魚類資源についての調査を実施しており、それらは丁寧な報告書としてまとめられている。

機関科の実習

実習船内部に設置されている機関科の実習室は、狭いけれども、小型の旋盤、ボール盤等の工作機械がうまく配置され、工作台が整備されているなど、さながら小さな町工場である。機関科の実習は機関だけでなく、小さな修理は寄港しなくても自分たちでできるように機械類を整備しているのだという。

いわゆる収入還元金制度について

農業科の農場実習においては、生産物を販売して得られる収入を一般会計ではなく、特別会計で処理する方式がとられている。これは、生産物の販売収入を府県の一般会計に納入するのではなく、農場収入と農場経費を一括している特別会計に入れ、翌年度にここから農場経営の必要経費を配分するシステムである。実際には、翌年度の費用を生産物収入により確保するシステムとして機能している。産業教育振興法は、生産物の収入を一般会計で処理せずに特別会計により処理するいわゆるこのいわゆる還元金制度を法的に認めている。尤もこの制度は戦後に新たに創設されたものではなく、その起源は戦前の農学校にさかのぼるとされている。この制度は工業、商業などの学科にはないのでこれら学科の人には知られていないが、当該の農業教育関係者

にはよく知られている。しかしこの制度に関する学術論文は管見の限り全く知られていないので、その概要については、新潟県の「農水産高等学校特別会計」廃止の経過を事例を取りあげて論じた拙稿を参照して欲しい^[註]。

[注] 拙稿「農業高校における農場実習の特別会計(農場収入還元金制度)の動向——中等実業学校の実習指導の歴史について(研究ノート・その1)」愛知大学短期大学部『研究論集』第23号、2000年12月、1～22頁。

新潟県の事例に見られるように、このいわゆる還元金制度は農業科と水産科とを一体として扱っている場合があるので、私としては水産高校におけるいわゆる還元金制度にもメスを入れたいと思ったが、関連するデータ不足で果たせなかった。

水産高校の収入処理システム

ここで水産科の実習収入の処理方式に一言しておく。水産科の漁労実習においても生産物たる漁獲物から収入が得られる。この収入は、長い間、農業高校と同じく一般会計ではなく、特別会計(いわゆる還元金制度)により処理されてきた。しかし、近年の漁業においては、不漁と豊漁との差が著しい。えひめ丸を例にとると、1997年度の決算では、歳入が119,749,000円であったのに対して歳出は236,780,000円で、大幅な赤字であった^[註]。こうした不漁の際には赤字を一般会計で補填することになるなど会計が不安定になるため、収入を処理するシステム自体を一般会計で処理する府県が増加した。1997年度に水産科の実習収入を特別会計で処理していたのは、富山県、鳥取県、高知県、熊本県の4県に過ぎなかった。えひめ丸の場合も一般会計で処理されている^[註]。

[注] 全国水産高等学校実習船運営協会『総合資料平成10年度』による。

しかし水産科の実習船はえひめ丸規模(499

トン)になると10数億円にもなる高価なものである。民間の船舶とは異なり減価償却の制度があるわけではないが、実習船の運用による収入をあげて欲しいという要求は強い。このため、教育活動としてそこまでやる必要はないと言われるまぐろの延縄漁業のために長期航海することも起こる。

水産科の場合には、この他、船舶職員には、「漁労作業手当」と称していわゆる水揚げの一部を配分する習慣(制度)がある^[註]。このため、漁獲高を上げることが目標になりがちになるといわれる。ただし、教員も船に乗るが、教員はこの分け前には与らない。

[注] 配分比率は船舶(道府県)により異なる。えひめ丸の場合の「漁労作業手当」算定基準は、(水揚げ総額-手数料)の16%がこれに当てられ、これを船長3~5、機長2~3.5、局長1.5~3、一航機1.2~2.5、二航機、各長1.0~2.0、その他0.5~1.2の比率で配分することになっている。これは、他県の場合に比較して特別高額ではない。全国水産高等学校実習船運営協会『総合資料 平成10年度』による。

えひめ丸の船体構造の問題

今回の事件で改めて注目されているのは、えひめ丸の船体構造である。えひめ丸は船体設計において漁獲を優先し、生徒たちの部屋は漁獲物を収納する魚倉と同じく船の下のように位置していたため、生徒たちは事故に際して逃げ遅れた。もし生徒の居室が同じ時期に建造された同じ規模の京都府の実習船のようにもっと甲板近くに配置されていたら、もっと多くの生徒が助かったはずだ、県教委は船の設計に当たり人命を軽視していたのではないかと指摘されていることがそれである^[註]。

[注] 「衝撃の真実——『えひめ丸』は人命より漁獲高を優先していた」『サンデー毎日』2001年8月19・26日号。「子ども不在の教育行政を変えたい——『もう一つのえひめ丸問題』(北健一による愛高教書記長松尾博氏へのインタビュー)『ジャーナリスト』第522号、2001年9月25日号。阿部成太郎『『えひめ丸』事件——見過ごされてはいけない県教委の責任』『高校のひろば』第41号、2001年9月、92~97頁。

宇和島水産高校に高教組の分会が結成される

残念ながら、高校においては職業学科の教職員の教職員組合への組織率が低いとしばしば言われる。水産高校も例外ではない。それどころか、愛媛県では高教組の組織率そのものが極めて低かった。事件当時の宇和島水産高校にも組合員は一人もいなかったといわれる。ところが、この事故が起こってから、問題点を真正面から受け止めて、人命軽視などの問題を指摘する愛媛高教組の誠実な取り組みが宇和島水産高校の教職員に受け入れられ、やがて愛媛高教組の分会が誕生したと聞く(阿部、前掲論文を参照)。

海洋を航海する水産高校の実習は、いわば四六時中命がけの危険と背中合わせである。えひめ丸事件は、生徒、教員、乗組員の安全のため人命を守るためにも団結が必要なことを教えている。

『朝日新聞』によると、昨年暮れにはえひめ丸の船体を浅瀬に移動させることに成功し、捜索の結果1人をのぞいた遺体が收容されたと伝えられた。船体が引き揚げられれば新たな事実が解明されるに違いないと期待したが、結局船体は引き揚げられなかった。日本政府が弱腰だったのではないかと疑問が残る結末である。

(技術教育研究会常任委員、愛知大学短期大学部)