

TUMSAT-OACIS Repository - Tokyo

University of Marine Science and Technology

(東京海洋大学)

水産・海洋系高等学校における戦後実習船教育の歴史的変遷

メタデータ	言語: ja 出版者: 公開日: 2013-04-22 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 佐々木, 剛, 平山, 裕章 メールアドレス: 所属:
URL	https://oacis.repo.nii.ac.jp/records/477

水産・海洋系高等学校における戦後実習船教育の歴史の変遷

佐々木剛（東京海洋大学大学院）・平山裕章（福井県立小浜水産高等学校）

【要約】

水産・海洋系高等学校における実習船教育の歴史の変遷について、戦後実習船教育の歴史をもとに4期に整理した。躍進期（1950年代以降）は、産業教育振興法が成立し、国庫補助金による大型実習船を充実することが可能となり全国各地の水産高校でマグロ延縄実習が開始され、後退期（1970年代以降）は、オイルショック、200海里漁業専管水域体制により、遠洋漁業の規模が縮小したが、遠洋マグロ延縄漁業実習は継続された。停滞期（1990年代以降）は、大学進学率の上昇と普通科志向、地方における少子化の進行によって水産高校進学者が減少した。多様期（2000年代以降）には、海技士資格を活かせる就職先が漁船から内航商船へと大きく変化し就職先の多様化が進んだ。現在、各水産・海洋系高等学校では産業界の現状と将来を見据え、実習船教育のあり方の検討が行われている。

【キーワード】

水産・海洋系高等学校、実習船教育の歴史の変遷、遠洋マグロ延縄実習

I はじめに

戦前の初等中等教育における水産教育の目標は「主として、地域水産業の発展に貢献する中堅技術者の育成」に置かれていたのに対して、戦後は、水産高等学校が水産教育の柱となり地域水産業の発展はもとより、「遠洋漁業の中堅技術者の育成」を目標として、実習船の建造や施設・設備の充実が図られた¹⁾。

本稿では、戦後からスタートした大型実習船による海技士養成の歴史の変遷を振り返り、実習船教育の現状を整理した。

II 戦後実習船教育の歴史の変遷

戦後、極度の食糧不足を解消するため、小笠原捕鯨（昭和20年）、南氷洋捕鯨（昭和21年）、母船式マグロ漁業（昭和25年）等一部の遠洋漁業が許可されたが、他の遠洋漁業の操業は制限されていた。昭和27年サンフランシスコ平和条約の締結によるマッカーサーラインの撤廃が予想されるのに伴い、遠洋漁業で利用される300GT（GT:総トン数）を超える漁船の建造が進められるようになった²⁾。

昭和26年（1951）、産業教育振興法が制定され、水産高校の実習船等の施設、設備等財政的

基盤ができた。同法の国庫補助金を利用した最初の実習船は、富山県の「富山丸(222GT)」であり、水揚げ成績が優秀であったため、文部省の遠洋漁業実習教育のモデル船となり、その後多くの水産・海洋系高等学校が遠洋マグロ延縄実習を実施することとなった³⁾。

遠洋マグロ延縄漁業実習が選ばれた理由として、①遠洋マグロ漁業は国際的摩擦の比較的少ない海上で領海問題等に関連し、拿捕その他国際的問題等の心配がない。②海上実習の危険が少なく、生徒は漁業の実際を直接反復体験できる。③漁業の往復に相当日数を要し、かつ平穏なことの多い大洋上であるので、航海、運用、海洋、気象、生物、漁獲物処理等水産に関する各科目の内容を総合した実験・実習を総合的に行うことができ、乗船実習の教育目標を達成するために適当である。④漁業収入がある程度見込まれ、経費の一部が軽減できる。⑤海技士資格に必要な従業制限第三種甲区域の乗船履歴が得られる、等が挙げられている⁴⁾。

表1に、同法の補助金で建造された水産高校実習船(昭和27年～昭和39年)を示した。

戦後水産高校の漁業科では、乙種1等航海士の資格取得を目標のひとつとして教育を行って

表 1 産業教育振興法に基づく国庫補助金で建造された実習船(昭和 27 年～昭和 39 年)⁵

年度	高等学校名	船名	船質	総トン数(GT)
昭和 27 年	富山県立水産	富山丸	鋼	222
"	宮古・広田水産・久慈水産	岩手丸	"	266
"	宮城県立・気仙沼水産	宮城丸	"	219
"	長崎県立長崎水産	長水丸	"	179
"	香川県立多度津水産	香川丸	"	74
"	大分県立水産	豊水丸	木	65
昭和 28 年	静岡県立焼津水産	大富士丸	鋼	472
"	愛知県立三谷水産	晴和丸	"	413
"	茨城県立那珂湊水産	鹿島丸	"	296
"	福島県立小名浜水産	福島丸	"	221
"	三重県立水産	三重丸	"	187
"	北海道小樽水産	拓洋丸	"	171
"	神奈川県立三崎水産	神奈川丸	木	91
"	鳥取県立境水産	わかとり丸	"	32
昭和 29 年	島根県立隠岐・浜田水産	大島根丸	鋼	372
"	徳島県立水産	阿州丸	"	342
"	高知県立室戸岬水産	土佐海援丸	"	340
"	山形県立加茂水産	鳥海丸	"	277
"	宮崎県立宮崎水産	進洋丸	"	223
"	千葉県立安房・銚子水産・夷隅	千潮丸	木	88
昭和 30 年	北海道南茅部漁業	栄光丸	鋼	117
"	青森県立八戸水産	青森丸	"	394
"	秋田県立船川水産	船川丸	"	289
"	新潟県立能生水産	越山丸	"	152
"	山口県立水産	長芳丸	"	266
"	福岡県立水産	玄洋丸	"	274
"	鹿児島県立枕崎水産	桜島丸	"	272
昭和 31 年	北海道厚岸水産	若潮丸	"	153
"	北海道函館水産	北鳳丸	木	85
"	岩手県立宮古・広田水産・久慈	宮古丸	鋼	84
"	神奈川県立三崎水産	みうら丸	"	160
"	石川県立宇出津水産	加能丸	"	152
"	愛媛県立宇和島水産	愛媛丸	"	214
昭和 32 年	愛知県立三谷水産	日吉丸	木	85
"	島根県立浜田水産	若潮丸	"	62
"	宮崎県立宮崎水産	若潮丸	"	36
昭和 33 年	千葉県立安房・銚子水産・夷隅	若千葉丸	鋼	284
"	東京都立大島	大島丸	"	89
"	兵庫県立香住	但州丸	木	65
"	香川県立多度津水産	香川丸	鋼	221
"	高知県立室戸岬水産	むろと丸	木	94
昭和 34 年	北海道浦河	あぼい丸	"	87
"	岩手県立広田水産	広田丸	"	33
"	島根県立隠岐水産	鵬丸	"	69
"	徳島県立水産	第 2 阿州丸	"	95
"	鹿児島県立枕崎水産・古仁屋	薩摩青雲丸	"	220
昭和 35 年	熊本県立水産	第 1 熊本丸	"	99
"	熊本県立水産	第 2 熊本丸	"	99
昭和 36 年	茨城県立那珂湊水産	常陽丸	木	33
"	富山県立有磯	有磯丸	鋼	83
"	静岡県立焼津水産	富士丸	"	330
昭和 37 年	岩手県立久慈農林水産	久慈丸	木	40
"	富山県立水産	劔丸	鋼	318
昭和 38 年	福島県立小名浜水産	福島丸	"	314
"	鳥取県立境水産	若鳥丸	"	273
"	島根県立隠岐水産	おおとり丸	木	70
"	大分県立水産	大分丸	鋼	296
昭和 39 年	神奈川県立三崎水産	湘南丸	"	399
"	徳島県立水産	阿州丸	"	399
"	千葉県立安房・銚子水産・夷隅	千潮丸	"	188

きたが、乙種 1 等航海士の資格では 300GT を超える船舶の船長にはなれないことから、甲 2 等航海士⁶⁾の資格を取得させる専攻科課程の設置

と実習船の大型化が進められることとなった。昭和 27 年(1952)には安房・焼津・浜田の水産高校に初めて専攻科が設置された。

修了者の大半は大型漁船や海運界で活躍し、その実績によって全国の水産高校にも各学科の専攻科が相次いで設置されることとなった⁷⁾。

一方産業界では、昭和47年のオイルショック、そして200海里漁業体制のもとに遠洋漁業の規模は縮小へと転じた。

影山(1995)は、1960年代以降の水産教育の状況について次のように述べている。

「1960年代の日本の水産業は、遠洋漁業の華やかな時代であったが、1970年代に入ると2度のオイルショックと200海里漁業専管水域体制の確立、水産資源の減少など水産を取り巻く諸情勢の変化によって漁場の大幅な削減と船腹数の減少を招き(図1)、並行して漁業技術の革新による省力化も加わり、漁業従事者として就職の場が失われていった。更に海運不況も加わって、水産高校卒業生の就業構造に大きな変革をもたらし、生徒の進路にも海離れの現象を起してきた⁸⁾。」

熊本県立水産高等学校では、「戦後水産業は発展の一途をたどり、本校教育にも大きく影響を及ぼした。生徒数も年次を追って増加を続けた。(中略)昭和四十八年第一次オイルショックの影響であろうか全科で定員を大きく割ってしまった。特に漁業科では定員割れがひどく、以来定員数回復ができないままである⁹⁾」と漁業を取り巻く状況が生徒募集に直結している様子を述べている。

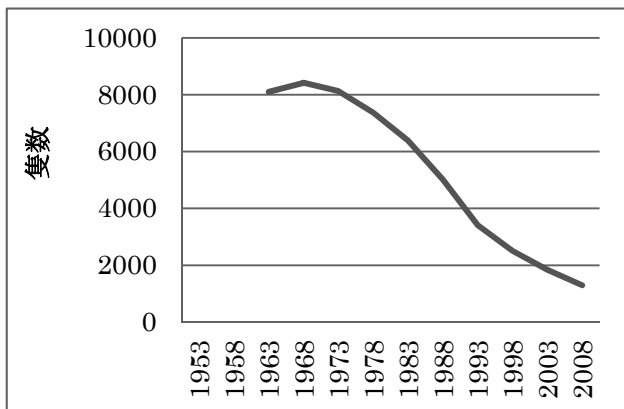


図1 総トン数20トン以上の漁船隻数変化¹⁰⁾

遠洋漁業が縮小したことによって、高収入が期待できる遠洋漁業乗組員としての道が閉ざされ、漁業者も労働条件の厳しい水産業に子弟に従事させることを望まない傾向が強くなり、水

産高校への進学希望者は減少した。また、地方部から都市部へ労働人口の流出が進み、地方部での若年層人口が減少した。さらに、大学進学率の上昇によって普通科指向の生徒の割合が多くなった。これらの要因が重なり、水産・海洋系高校を希望する生徒数は減少の一途をたどっていった¹¹⁾。

近年、遠洋漁業の求人は減少しているものの、内航船をはじめとした商船の求人が増加し、水産・海洋系高等学校における海技士資格取得した卒業生の就職先は漁船から商船へと変化している。

平成20年(2008)以降、国土交通省近畿運輸局では内航船船員対策協議会において近畿運輸局管内と近隣の水産・海洋系高校(京都・兵庫・福井・愛知・三重)と内航船各社との連携をスタートさせた。

平成21年(2009)、内航船各社において生徒のインターンシップの受け入れを開始し、平成23年(2011)、国土交通省の補助事業「水産系高等学校生徒を対象とした就業体験実施事業」が実施された¹²⁾。本事業の目的は「内航船員の高齢化や若年船員の不足といった内航海運業界の現状に鑑み、次世代を担う若年船員の確保・育成を目的に、事前に内航船の実情を理解し、実際の職場で体験することで船員の仕事を認識してもらい、将来内航船員を志向する若者を増大させる¹³⁾」とし、船員供給源として水産高校に期待を寄せている。

このように海技士養成を実施する各水産・海洋系高等学校は、海技士資格が活用できる出口として内航海運に傾いている。平成22年度全国の専攻科生の就職先は内航船95名(53%)、漁船16名(9%)という状況であった¹⁴⁾。一方、本科生は内航船29名、漁船47名¹⁵⁾であり、専攻科の本来の目的であった「遠洋漁業の中堅技術者の育成」から「漁船・商船を問わない船員養成」へと専攻科の役割を大きく拡大している。

Ⅲ 今日における実習船教育の多様化

Ⅱで見てきたように「遠洋漁業の中堅技術者の育成」を目標としてスタートした実習船教育は、産業構造の変化に伴ってその役割が大きく

変化してきた。

水産・海洋系高校の学校数は平成23年現在、36都道府県に46校が設置されており、単独校は26校である。生徒10,601名(うち女子2,599名)が学び、また、26校では本科の上に2年制の専攻科が設置され、579名(うち女子18名)の生徒がより深い知識・技術と上級の資格取得を目指している¹⁶⁾。

平成23年現在の専攻科設置状況を表2に示した。全国水産・海洋系高等学校のうち24校において漁業系、工学系、通信系、栽培系の4分野で専攻科が設置されている。この中で海技士養成に関わる学科は98%であり、遠洋漁業が華々しい時代の海技士養成教育が、今日の専攻科教育に影響を与えている。

表2 専攻科の設置状況(平成23年)¹⁷⁾

高等学校名	漁業系	工学系	通信系	栽培系
北海道立小樽水産	○		○	
北海道立函館水産		○		
青森県立八戸水産	○	○		
岩手県立宮古水産	○			
宮城県宮城水産	○	○		
宮城県気仙沼向洋	○		○	
福島県立いわき海星	○	○	○	
茨城県立海洋	○	○		
千葉県立館山総合	○	○		
神奈川県立海洋科学	○	○	○	
静岡県立焼津水産	○	○		
愛知県立三谷水産	○	○		
三重県立水産	○	○	○	
福井県立小浜水産	○			
島根県立隠岐水産	○	○		
島根県立浜田水産	○	○		
山口県立大津緑洋	○	○		
香川県立多度津	○	○		
高知県立海洋	○	○		
愛媛県立宇和島水産	○	○		○
福岡県立水産	○	○		
大分県立海洋科学	○	○		
鹿児島県立水産	○	○	○	
沖縄県立沖縄水産	○	○	○	

現在全国の水産系・海洋高等学校において、産業界の現状と今後を見据えつつ、実習船教育のあり方について検討が行われ、様々な実習を取り入れて多様化してきている。実習船運営協

議会の資料¹⁸⁾に基づき、平成23年現在の全国水産・海洋系高等学校における実習船(50GT以上)の現有状況を表3に示すとともに、各水産・海洋系高等学校の実習船教育について、実習船の活用方法の観点から次のように整理した。

(1)海技士養成の維持・継続

平成23年、高知県は第四代海援丸(459GT)の代替船として、土佐海援丸を建造した。海技士養成施設として遠洋マグロ延縄実習を従来通り継続し、船舶職員養成施設としての乗船履歴を確保している。同時に高知海洋高校以外の児童、生徒を対象とした体験航海等利用を実施している。

(2)共同運航

平成22年、福岡県と長崎県と山口県は、全国初の3県合同実習船として実習船「海友丸」を建造した。専攻科は、福岡県に航海科、山口県に航海科・機関科が設置されている。共同運航は、大型実習船の燃料費、人件費、管理費等を軽減することを目的としている。

(3)実習船の小型化

愛知県は平成19年に実習船「愛知丸」の代船を建造し450GTから299GTへサイズダウンし、マグロ延縄実習からカツオー一本釣り実習へ転換した¹⁹⁾。実習船が300GT以下になったことで、三級海技士第1種養成施設の条件を満たさなくなった²⁰⁾。

山形県は平成23年に実習船「鳥海丸」代船建造において452GTから233GTへサイズダウンし、国際航海実習を取りやめ、地域漁業に根差した実習船教育へと転換した²¹⁾。

(4)体験航海の充実

鳥取県の境水産高等学校は、平成15年に境港総合技術高等学校として再編された。再編時に教育実習船「若鳥丸」の代船を建造し、263GTから516GTへと大型化した。専攻科は持たない。オーストラリアへの遠洋航海も実施するが、漁撈は行わない。鳥取県立境港総合技術高等学校HP上で「若鳥丸県民利用について」のページを設け県民に開かれた実習船へと転換を進めた²²⁾。

表 3 全国水産・海洋系高等学校実習船(50GT以上)現有状況(平成23年)²³⁾

管理校・管理局	船名	数(G・T)	漁業実習種別	竣工年月日
北海道実習船管理局	若竹丸	666	まぐろ・さけ・ます	H9.3.10
北海道実習船管理局	北鳳丸	664	まぐろ・さんま・浮魚	H13.3.9
八戸水産高校	青森丸	660	まぐろ	H15.3.27
宮古水産高校	りあす丸	499	まぐろ	H13.3.15
宮城県教育委員会	宮城丸	650	まぐろ	H15.3.20
男鹿海洋高校	船川丸	488	まぐろ	H6.3.20
加茂水産高校	鳥海丸	233	まぐろ・いか・かに・メバル・サンマ	H23.1.31
いわき海星高校	福島丸	499	まぐろ	H10.3.10
茨城海洋高校	鹿島丸	495	まぐろ	H5.3.25
館山総合高校	千潮丸	499	まぐろ	H18.7.20
大島海洋国際高校	大島丸	497	底魚	H8.3.12
神奈川海洋科学高校	湘南丸	646	まぐろ	H11.2.28
焼津水産高校	やいづ	559	かつお・びんなが	H21.6.1
三谷水産高校	愛知丸	299	かつお・びんなが	H19.3.23
三重水産高校	しろちどり	499	かつお・びんなが	H12.3.22
新潟海洋高校	海洋丸	299	いか・まぐろ・たら・かに	H7.3.1
富山県総合教育センター	雄山丸※1	450	まぐろ・かに・ばい・いか	H14.3.15
能登高校	加能丸※1	454	まぐろ・いか	H6.3.10
小浜水産高校	雲龍丸	499	まぐろ	H7.3.10
京都海洋高校	みずなぎ	185	底曳き網・いか	H9.3.24
香住高校	但州丸	499	トロール・まぐろ	H7.3.10
境港総合技術高校	若鳥丸	516	いか	H15.3.20
島根県教育委員会	神海丸	499	まぐろ	H9.3.10
多度津高校	香川丸	499	まぐろ	H10.6.30
高知海洋高校	土佐海援丸	486	まぐろ・かつお	H23.8.20
宇和島水産高校	えひめ丸	499	まぐろ	H14.11.30
福岡水産高校※2				
山口水産高校※2	海友丸※2	698	まぐろ・いか	H22.3.30
長崎鶴洋高校※2				
熊本茶洋高校	熊本丸	443	トロール	H11.3.10
大分海洋科学高校	新大分丸	499	まぐろ	H12.5.29
宮崎海洋高校	進洋丸	646	まぐろ	H17.3.15
鹿児島水産高校	薩摩青雲丸	645	まぐろ	H14.3.15
沖縄水産高校	海邦丸五世	499	まぐろ	H14.3.19

※1 平成23年度で廃船

※2 福岡, 山口, 長崎の3県で共同利

(5) 小型実習艇への転換

富山県の水産・海洋系高等学校は富山海洋高等学校と有磯高等学校の2校あったが、平成24年の高校再編でそれぞれ滑川高等学校と氷見高等学校に統合された。同時に海技士養成は廃止され、実習船「雄山丸」は運行停止となった。

石川県では平成23年に加能丸(454t)が廃船となり、小型実習船おおとり丸(19t)が竣工した²⁴⁾。

IV まとめ

戦後実習船教育の歴史をもとに以下のとおり実習船教育を4期(躍進期, 後退期, 停滞期, 多様期)に整理した。

(1) 躍進期(1950年代以降)

産業教育振興法が成立し、国庫補助金による大型実習船を充実させることができた。しかしながら、運航経費への支援は無かったことから、結果として実習船教育は水揚げを重視した遠洋

マグロ延縄漁業実習を選択した。

(2) 後退期 (1970 年代以降)

オイルショック、200 海里漁業専管水域体制、水産資源の減少も加わり、遠洋漁業の規模が縮小し漁船の減船が進んだ。その結果として高収入が期待できる遠洋マグロ漁船での働き場所は減少していった。出口として期待されていた産業の規模が大きく縮小したにも関わらず、遠洋マグロ延縄漁業実習は継続された。

(3) 停滞期 (1990 年代以降)

バブル期以降、大学進学率の上昇と普通科志向が高まった上、地方部から中央への若年労働人口の移動による地方部の少子化により水産・海洋系高等学校への入学希望者は激減した。

(4) 多様期 (2000 年代以降)

海技士資格を活かせる就職先は漁船から内航商船へと変化し、就職先の多様化が進んだ。現在、各水産・海洋系高等学校では産業界の現状と将来を見据え、実習船教育のあり方の検討が行われている。

謝辞

本研究の推進にあたり、ご協力をいただきました全国水産・海洋系高等学校、実習船運営協議会の関係各位に深く感謝いたします。

【引用文献および注】

- 1) 中谷三男：「海洋教育史」，182，成山堂，2004.
- 2) 前掲書 1)
- 3) 富山県立水産高等学校：「富水百年史」，56，1999.
- 4) 前掲書 1)
- 5) 影山昇：「戦後の高校水産教育課程の変遷-学習指導要領の改定と 21 世紀の水産教育-」，The Report of Tokyo University of Fisheries, 35, 91-113, 2000.
- 6) (注) 旧船舶職員法では、総トン数 20 トン以上 300 トン未満の船舶の船長に必要な資格は、乙種一等航海士、総トン数 300 トン以上 500 トン未満であれば、甲種二等海技士又は乙種船長である。
- 7) 前掲書 3)
- 8) 影山昇：「水産教育と水産学研究」，45-49，成山堂書店，1995.
- 9) 熊本県立水産高等学校：「水産教育 45 周年記念誌」，262-266，熊本県立水産高等学校，1986.
- 10) 農林水産省：「漁業センサス」，
<http://www.maff.go.jp/j/tokei/census/fc/2008>

/report/index.html (参照 2012-2-10)

- 11) 佐々木剛：「水圏環境教育の理論と実践」，214，成山堂書店，2011.
- 12) 国土交通省近畿運輸局：「水産高校生が内航船を体験乗船!」，NEWS RELEASE, 2011.
- 13) 国土交通省近畿運輸局：「水産系高等学校生徒を対象とした就業体験実施事業報告書」，2011.
- 14) 全国水産高等学校長協会：「平成 23 年度全国公立水産関係高等学校一覧及び関連データ」，全国水産高等学校長協会，2011.
- 15) 前掲報告書 11)
- 16) 前掲資料 12)
- 17) 全国水産高等学校実習船運営協会：「平成 23 年度総合資料」，全国水産高等学校実習船運営協議会，2011.
- 18) 前掲資料 15)
- 19) 愛知県立三谷水産高等学校：「愛知丸」，
<http://www.miyasuisan-h.aichi-c.ed.jp/annai/aichimaru/aichimaru.html>(参照 2012-1-1)
- 20) 国土交通省：登録船舶職員養成施設の教育内容の基準等を定める告示(平成 15 年国土交通省告示第 65 号)，別表第五「練習船による実習の基準」，1993.
- 21) 山形県立加茂水産高等学校：「鳥海丸の紹介」
http://www.kamosuisan-h.ed.jp/tyoukaimaru/ship_pamph/ship_pamph.pdf(参照 2012-1-1)
- 22) 鳥取県立境港総合技術高等学校：「若鳥丸県民利用について」
<http://www.torikyo.ed.jp/sakaisogo-h/kaiyouhp/wakatoririyou/wakatoririyou.html>(参照 2012-1-1)
- 23) 前掲資料 15)
- 24) 石川県立能登高等学校：「おおとり丸」，
<http://www.ishikawa-c.ed.jp/~notoxh/>(参照 2012-1-1)