

II 遠洋まぐろ漁船船員の人間 関係 (I)

目	次
まえがき	191
A A港について	191
1. A港労働市場について	191
2. 全国まぐろ漁業における A港の位置	191
3. 乗船経歴からみた船員の 移動傾向について	192
4. まぐろ漁船船員の乗船決定 経路について	194
5. 特殊下船者についての検討	197
B B港について	200
1. B港の概要	200
2. 遠洋漁船の推移	200
3. 乗組員の実態について	201
あとがき	204

まえがき

本報告はA港およびB港を調査対象に選び、
先ず労働市場分析を中心に論を進め、次いで船
内人間関係に深くかかわる配乗問題、船員の移
動傾向及び特殊下船者について検討している。

本調査の目的はまぐろ漁船船員の人間関係を
幾分でも明らかにすることであるが、この意味
では本報告はこの序論でもないべきもので次年
度に本格的な研究を進める予定である。

A A港について

1. A港労働市場について

A港は全国まぐろ遠洋漁業基地として、今日、
重要な地位をしめているが、この過程にはいく

つかの要因が相互に相補いながら現況を成立さ
せてきた。これらの要因について分析、検討を
進めてゆく。

(1) A港まぐろ漁業の経済的特徴

A港を今日の地位たらしめた要因のなかで、
まず指摘しなければならない要因は以下に述べ
る経済的要因である。

(a) まぐろ遠洋延なわ漁船の急速な大型化と
大型漁船のA港への集中。

(b) 大企業の進出にともない、生産、流通、
労働力の調達は大企業独自の支配力を成立
させた。

(c) 全国から吸収される労働力と“A港型”
労働市場の形成。

(d) 近代化の進んだまぐろ漁船員の賃金制
度。

(2) A港型労働市場について

“A港型労働市場”の特徴は次の5点にまと
められる。

(a) 乗組員の出身地が全国的に広く分布して
いる。

(b) この広い厚みのある労働市場は主要7県
出身者を軸として形成されている。

(c) 主要7県の労働力は主に巨大漁業資本に
よって吸収され、促進されている。

(d) 主要7県の労働力集団の内部でも、増減
傾向が生じているが、これはA企業群(大
企業)による調達資金(獲得努力)の変化
によって増減している。

(e) このような変化は独占力の強さを示すも
のであるが一方労働力の不安定さをも同時
に示している。

2. 全国まぐろ漁業におけるA港の位置

A港に事業所をもつ漁業経営体の年間まぐろ

類漁獲量は約10万トンに達している。これは全国まぐろ延なわ総漁獲量の20%に近い比率である。大西洋まぐろ漁業におけるA港所属漁船の比重は特に高く、昭和35年度における大西洋沿岸まぐろ総水揚げ72,946トンの70%強を占めている。

表1 全国まぐろ漁船許可隻数における
A港の位置

S38年				
船型	全国許可隻	A港許可隻	A港占有全国比率	
100～200トン	204隻	28隻	13.7%	
200～300トン	169	21	12.4	
300～400トン	146	39	26.7	
400～500トン	71	40	56.3	
500～1,000トン	23	17	73.9	
1,000トン以上	14	4	25.9	

(1) 全国まぐろ漁船許可隻数とA港根拠地許可隻数

先にA港労働市場の特徴の一つとして、まぐろ漁船の大型化とそのA港への集中をあげたが表1で示されているように、400～500トン級では、全国許可隻数の56.3%を占め、さらに1,000トン以上でも26%を占めるに至っている。このような大型化とそのA港への集中の背後には、A港の経済的要因が深く結びついている。即ちA港根拠地所属隻数の半数以上を占有するA企業群の存在である。これは資金の調達を可能ならしめ、合理化への移向を容易ならしめる原動力である。合理化そのものがまぐろ漁船船員にとって、どのような影響を及ぼすかについて結論を下すには、時期早尚の感がある。しかし大型化→合理化という傾向は今後いっそう全国的規模で推し進められてゆくことは間違いない。A港はこのような見地からも、今後のまぐろ漁業の一つの典型として注目すべき指標にな

表2 有力まぐろ延なわ経営体と
A港の全国的位置

年次 船型	S38年			
	昭和24年 500トン以上	32年 1,000以上	34年 1,000以上	36年 1,000以上
全国経営体数	16社	20社	23社	26社
A港経営体数	6社	11社	12社	12社
A港比率	37.5%	55.0%	52.5%	46.2%
全国所有漁船 総トン数	20,658	56,872	74,328	87,158
A港所有漁船 総トン数	8,588	40,233	52,736	56,349
A港比率	41.5%	70.7%	70.9%	68.9%

りうらと思われる。

(2) 全国まぐろ延なわ経営群におけるA港の位置

昭和24年の全国まぐろ延なわ漁船500トン以上を有する有力経営社数は16社であったが、このうちA港の経営社数は6社、33.5%であった。また所有漁船総トン数全国比率では41.5%であった。

32年以後のまぐろ漁船大型化に伴い1,000トン級の建造が進み、32年では1,000トン以上のまぐろ漁船を有する有力経営体数は20社、そのうちA港の経営体数は11社で55%を占め、総トン数全国比率では70%に達した。前項でも検討した通り、この大型船化傾向の推進力として、大資本の調達可能と労働力の大量確保という条件が前提とされていることはいままでもないところである。

3. 乗船経歴からみた船員の移動傾向について

(1) 乗船経歴と乗船期間

A港を根拠地としている6隻145名について、昭和31年までさかのぼり10年間のまぐろ漁船乗船経歴を求めた。表3はA, B, C, D, E,

表3 乗船経歴と社船乗船率

摘要	大企業体			中堅企業体			中小企業体			合計													
	A 丸	B 丸	丸	C 丸	D 丸	丸	E 丸	F 丸	丸														
	全乗船社乗船率月数	全乗船社乗船率月数	全乗船社乗船率月数	全乗船社乗船率月数	全乗船社乗船率月数	全乗船社乗船率月数	全乗船社乗船率月数	全乗船社乗船率月数	全乗船社乗船率月数	全乗船社乗船率月数													
船長	66	52	78.8	99	32	32.4					165	84	50.9										
漁船							32	21	65.7	99	100	114	110	100	355	254	71.9						
一航	0	0		33	32	97.0		51	100	55	100	25	98	77	78.6	207	90.4						
二航	46	12	26.1	88	88	100		58	100	61	53	19	15	42	14	33.4	213	172	80.4				
三航				32	32	100		60	100	22	15	68.2	67	67	100	283	242	81.3					
機関	78	45	57.7	98	58	62.4		59	100	97	15	15.5	93	88	67	76.2	508	268	52.8				
一機	68	45	66.2	32	32	100		85	26	30.6	32	46	15	16	8	50	279	141	50.5				
二機	61	54	88.5	105	56	53.4		63	49	77.8	49		70	25	35.8	348	228	65.5					
三機	21	3	14.3														21	3	14.3				
通信	62	2	3.2	53	53	100		74	63	85.2	19	30.6	97	15	15.5	93	93	100	441	245	55.6		
(小計)	402	213	53.0	535	383	71.6		482	387	80.3	477	315	660	394	117	29.7	584	461	79.0	2,874	1,876	65.3	
甲板	113	113	100	107	56	52.4		108	85	78.7	120	120	100	97	24	24.8	59	57	96.7	604	455	75.3	
冷凍	76	76	100	32	32	100		48	100	60	60	100	100	57	24	42.1	95	21	22.1	368	261	70.9	
操機	124	122	98.4					67	49	73.2	93	100	100	24	24	100.0				308	288	96.4	
司厨	28	3	10.7	32	32	100		77	48	62.4	34	100	100	27	15	55.6	8	8	100	206	140	68.8	
(小計)	341	314	92.1	171	120	71.0		300	230	76.7	307	307	100	205	87	42.4	162	86	53.1	1,486	1,144	77.0	
甲板員	386	341	88.4	564	510	90.5		289	206	71.3	790	639	80.9	293	165	55.6	344	230	66.9	2,666	2,091	78.4	
(小計)	(N=9)	(N=11)		(N=6)	(N=13)			(N=6)	(N=13)		(N=8)	(N=7)		(N=54)									
機関員	63	33	52.4	209	209	100		86	72	75.6	267	175	66.7	67	30	44.8	99	56	56.6	791	575	72.7	
(小計)	(N=4)	(N=6)		(N=2)	(N=6)			(N=2)	(N=6)		(N=2)	(N=2)		(N=22)									
合計	1,192	901	75.6	1,419	1,222	82.6		1,157	895	77.4	1,841	1,436	78.0	959	389	41.6	1,189	833	70.0	7,817	5,681	72.7	
平均乗船期間	51.2	40.0		50.7	43.6			57.9	44.8		59.4	46.3		48	20		59.5	41.7					

F 6隻の全乗組員について、全乗船月数と社船乗船月数から社船乗船率を求め示している。A, B, C丸は大企業体所属船であり、D丸は中堅企業体所属船、E, F丸は中小企業体所属船である。

総じて大企業体所属船に乗船する者は中小企業体所属船に乗船する者より社船乗船率は高い。

職階別社船乗船率をみると職員クラス65.3%、職長クラス77.0%、甲板部員クラス8.4%、機関部員クラス72.7%の社船乗船率であった。職員クラスの65.3%という低い社船乗船率は機関部職員の低率が反映されたもので、甲板部職員の社船乗船率は77.6%である。これらの数字からうかがえるように職階別社船乗船率にはほとんど差がない。

職種別では、最も社船乗船率の高いのは操縦長で96.4%、次いで船長90.4%、二航士81.3%、一航士80.8%が高い率を示している。機関部職員は低く、機関長52.8%、一機士50.5%である。また通信士は55.6%と低い。

(2) 社船乗船率からみた船員の移動推移

年次別に社船乗船率の推移をみると、全般的に高くなってきている。(図1)

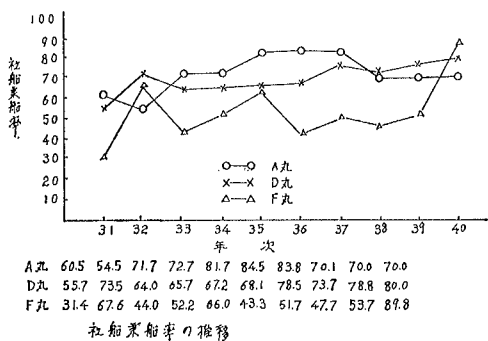


図1 社船乗船率の推移

A丸(A企業群所属船)はすでに32年頃から社船乗船率70%を越え、36年には84.5%に達した。しかし以後は徐々に低下しはじめ、38年、39年、40年には70%に落ちている。

D丸(B企業群所属船)は32年を除き、徐々に社船乗船率は上昇し40年には80%に達した。

F丸(C企業群所属船)はA丸、D丸に比べ社船乗船率は総じて低い。

社船乗船率に増減の山があり、乗組員の流動性、不安定性を物語る。しかし36年以後は上昇傾向が固定しはじめたことがうかがわれる。

社船乗船率が上昇するという事は、同じ会社の船に乗船する割合が増すという意味で、流動性がなくなり船員と船主の雇用関係が固定化してゆくことを意味する。固定化傾向の背景には、36年1月から採用された固定給制度がかなり影響していると思われる。それまでは大仲歩合制で、漁獲量によって収入は決定的に左右されたが、この固定給制では、基本給に歩合給を加えた賃金制度で、船員の生活は以前に比べ安定することになる。さらに船員と船主との雇用関係は密接化してゆき船員の他社船乗船率は低下し、社船乗船率は上昇してゆく結果になる。39年8月A港では他港に先がけて退職金制度が採用され、ますます船員の社員化傾向は促進されるに至った。しかし社員待遇を受けるのは漁撈長、船長、機関長といった幹部職員だけで一般部員はこの待遇を受けるものはほとんどいない。この背景には全国に先がけて漁船員給与体系の近代化を推し進めているA港船員組合の強力なバックアップも見逃せない。賃金制度の近代化は最終的には、安定した雇用制に漸次変わってゆくことが望まれる。

4. まぐろ漁船船員の乗員決定経路について

船内人間関係は先ずその根底に配乗問題がある。そしてこの配乗は漁船と商船ではその方法は異なる。漁船の配乗だけを取りあげてもそれぞれにケースが異なる。ここではまぐろ漁船の配乗を2隻のケースから検討する。乗組員個人がどのような経路を経て、“その船に乗ることを決めた”かを調べ、それぞれ2隻の配乗編成内容から、現在のまぐろ漁船配乗問題の一端を明らかにしようと試みた。

以下に述べる2隻のケースは、船主の経営規模においてはそれ程の差はない。むしろ船主の経営に対する構えの差であり、船主の船内労務管理に対する考え方の差である。始めにあげるケース1は中小資本船主の典型的配乗方法で、大多数の従来の配乗方法はケース1に類似している。ケース2はケース1と同様、中小資本船主所属船でありながら、大資本船主が行なっている現在の配乗方法である。両ケースの乗組員配乗編成過程を比較対照することは意義あることである。大仲歩合制から固定給制への切り替え、さらに退職金制の採用と船員の特定船主への固定化傾向が徐々に進行しつつある現在、これらに伴う配乗編成方法の変化も当然進行しつつあるとみなされる。

(1) ケース1 —M丸—

M丸の船主はC県船主団体に所属しているが、A港を根拠地として、A港船員組合と労働協約を結び、A港で水揚げしている中小資本船主である。M丸は39年12月A港を出港し、大西洋に出漁、41年7月に根拠地A港に入港し水揚げした。総乗組員は25名で編成され、船長は漁撈長を兼任している。乗組員出身県は秋田県6人、千葉県3人、宮城県3人のグループを除いて全国各地に分散している。

配乗の編成経過

船長は地元県の水産課を通じて船主に紹介され、編成の第一歩が始まる。船長(兼漁撈長)は6年間にわたる仕事仲間の甲板長をまず決定し、機関長、通信士もまた船長の友人から紹介され決定する。さらに船長は甲板員2人と機関員1人を集める。同時に甲板長は甲板員2人を決定する。一等航海士の人選に苦勞し最終的には、関係団体の推薦を得て決定する。機関長は一等機関士を関係団体の中から選んで決定する。

こうして幹部全員が編成され、残る職長、部員クラスも順次幹部の友人等を通じて決定していった。しかし司厨長、冷凍長、甲板員2人、機関員2人の6人は未決定のままに残された。これら6人について船長は不本意ながら仕込屋のあっせんを受け入れ、全乗組員25人を編成した。出漁直前に仕込屋からあっせんされた甲板員1人は品行不良のため解雇し、新人を補充し出航した。

以上のような配乗編成過程は中小船主の編成過程として、また従来の漁船乗組員配乗編成過程として典型的なものである。

船長の配乗に対する考え方は、この問題へのアプローチに多くの示唆を与えてくれる。即ち大企業体は配乗編成にたいした苦勞を要しない。大資本経営では所有隻数も多く予備員の確保も可能である。乗組員のローテーションを隻数が多ければ容易に組むことができるからである。これに反し中小資本経営では隻数が少なくローテーションを組むことが出来ない。これは出漁を終えて入港と同時に乗組員は大半下船し、出航するためには新たな配乗編成を組まなければならないためである。

M丸のケースで検討したように未決定者を信頼の乏しい仕込屋を通じて受け入れねばならないというハンデキャップを負うことになる。洋上でのトラブルはこれら不確実なルートを通じて乗船した者に多いと船長自らが述べている。しかし一旦乗組員リストが決定され港を離れば、リスト内容がどのようなものであれ、その後の船内人間関係上の問題は、幹部に全責任がある。

部員クラスの些細なトラブルでも、結局は幹部同志の不和に起因することが多いから、幹部同志の和、信頼感こそ最も強調すべきであると述べている。船長というリーダーにとっても、船主にとっても配乗問題は大きな問題であり、労働力減少の傾向と相まって再考慮されねばならない。

(2) ケース 2 --K丸--

表 4 乗 船 決 定 経 路

1. M 丸		2. K 丸	
船長, 漁撈長	C 県水産課のあっせん	船長, 漁撈長	社命継続
一航士	船長の友人の紹介	一航士	関係団体
機関長	船長の友人の紹介	次一航士	社命継続
一機士	関係団体	二航士	社命継続
二機士	機関長の推せん	機関長	社命継続
通信士	機関長の推せん	一機士	社命継続
甲板長 (兼二航士)	船長	二機士	社命継続
冷凍長	仕込屋のあっせん	次二機士	船長の紹介
司厨長	仕込屋のあっせん	通信士	関係団体
操舵手	船主の紹介	甲板長	社命継続
甲板員 1	甲板長	冷凍長	社命継続
2	甲板長	司厨長	社命継続
3	船長	漁艇長	社命継続
4	船長	操舵手 1	社命継続
5	甲板長の友人	2	社命継続
6	甲板長の友人		
7	甲板長の友人	甲板員 1	会社新規採用
8	仕込屋のあっせん	2	関係団体
9	仕込屋のあっせん	3	社命転船
機関員 1	機関長	4	継続
2	機関長	5	継続
3	船主の紹介	6	本人の中の出
4	船長の友人の紹介	7	本人の申し出
5	仕込屋のあっせん	8	船長
6	仕込屋のあっせん	9	社命転船
		10	船長
		11	本人の申し出
		12	本人の申し出
		13	本人の友人のあっせん
		14	本人の友人のあっせん
		15	本人の友人のあっせん
		16	本人の友人のあっせん
		17	本人の友人のあっせん
		18	本人の友人のあっせん
		19	会社の取り引き先のあっせん
		機関員 1	継続
		2	本人の申し出
		3	関係団体
		4	会社新規採用
		5	機関長
		6	機関長
		7	継続
		8	機関長
		司厨員	継続

K丸はA港を根拠地として4隻のまぐる漁船を有するT県出身の中小船主所属船である。K丸は総トン数499トン、42人の乗組員をもって40年3月A港を出港し、大西洋出漁を終え、41年7月帰港した。船長は漁撈長を兼任している。

K丸の船主はケース1のM丸船主とほぼ類似した経営形態であるが、乗船員配乗編成内容はかなり異なっている。

全乗組員の乗船決定経路は表4の如くである。内容をみると全乗組員42名中11名は社命継続者で占められており、さらに社命による同社からK丸への転船者、会社の新規採用者を合わせると合計21名に達し、50%は会社側からの配乗である。社命継続者11名の内容は職員クラスに多く、通信士、一航士を除いた職員、全員は船主人事で配乗編成が成されている。ケース1では仕込屋からあっせんを受けたのに反し、K丸の場合はこれら未決定者を信頼のおける関係団体等から受け入れるという堅実さと慎重さがみられる。

このような編成内容は大資本船主の編成内容とほぼ同じである。

ケース1の船長が配乗編成に際し東奔西走し苦勞するのに反し、ケース2ではこれを会社が行ない、船長はたいした努力を必要としない。その結果船長は漁撈計画に専念できる。船長の談によればケース1の船長同様、ケース2の船長も幹部同志の相互信頼が船内労務管理の鉄則であると断言している。特に船長と機関長の和を強調している。配乗に際しては出身県別にグループが生じないようにまた、血縁同志のグループが生じないように全体の乗組員バランスを考慮することが大切であると強調している。

以上二つのケースについて乗組員の乗船決定経路から配乗編成の差異を検討したが、今後はケース2のような配乗方法へと全体が移行してゆくとと思われる。最終的な結論を述べるためにはより多くのケースを検討しなければならない。特に中小資本船主所属船の配乗対策はより高い次元で考慮されるべきである。

5. 特殊下船者についての検討

通常、乗組員は一航海が終って下船するのであるが、ここではこのような通常下船者ではなく特殊下船者についてその下船理由を中心にいろいろ分析検討することにする。本結果は34年から41年3月に至る期間にチェックされた件についてである。

便宜的にここでは特殊理由を強制送還による下船と本人の意志が強調される希望下船に大別し、さらに強制送還下船を殺人傷害、船内秩序を乱す行為、違法行為、ストライキ処分、出航前強制下船等に分け、希望下船を対人不和による希望下船、病気、長期航海不適應、不正現地下船（脱船を含む）に分けた。これらの分類はあくまで便宜的なものである。例えばストライキ処分は違法行為に準ずるが独立して分けて考える。長期航海不適應は精神的要因に基づくノイローゼ等が中心であり、病気は主に身体的疾病を意味する。また不正現地下船には脱船、計画的渡航下船が多い。

(1) 下船理由件数について

強制送還による件数と希望下船による件数はほぼ同数で全件数を二分している。最も多いのは殺人傷害事件によるもので26件、次いで船内の秩序を乱す行為16件、対人不和により自ら下船したもの15件、不正現地下船（脱船を含む）13件、長期航海に耐えられないで下船を申し出

たもの10件であった。これら主要下船理由合計件数は80件で、全件数のほとんどを占めている。しかもこれら主要下船理由は、その根底に人間関係がからんでいる。またこれら主要下船理由は相互に関連している。

対人不和が増長すれば傷害事件に発展するだろうし、また長期航海不適應はノイローゼを例にとれば、物理的、人間的環境に大きく影響されるだろう。そしてこの根底には心理的欲求不満があり、この欲求不満の解消手段として、いかなる手段をとるかかわからない。些細なことがきっかけで傷害行為を誘発するだろうし、また欲求不満を抑制することによりノイローゼ、脱船等の逃避行為に向うかも知れない。このように眺めてゆけばほとんどの下船理由は船内の人間関係にその源を深く根ざしていることがわかる。

(2) 年齢別下船理由について

件数の最も多いのは25才～29才代で29件(30%)、次いで20才～24才代が24件(35%)、両方を合わせると53件に達し、全件数の50%以上を占める。これから推論すると年齢不明の22件中半数の10件はこの20才代に属すると考えられる。

下船理由別にみると殺人傷害では8件が25才～29才代、20才～24才代は5件、30～34才代は5件、これらに不明の半数10件を加えるとほとんどの殺人傷害事件の当事者は20才から35才までの年代層であると云える。対人不和でも25才～29才代が全件数15件中6件を占め、20才～24才代が4件で20才代は10件に達する。このような20才代の占める比率はいずれの下船理由についても同様である。20才以下即ち10才代の件数が2件であるが、この少ない理由は、絶対数に

起因することは充分考えられるがむしろ乗船経験年数が少ないため仕事に余裕がなく、また周囲の乗組員がほとんど年上である等の心理的、環境的圧力が個人の潜在欲求を抑制し、表面化し得ない状況にあると解し得る。20才代になり仕事も覚え、対人関係にも余裕がでてくると、それまで抑制していた潜在欲求が反動的に表面に現われてくる。しかし乗船年数も増し、船内生活に充分適應できる年代になると情緒も安定し、自己抑制が強くなり働き物事に対して客観的、理性的に対処できるようになる。20才代の件数の多いのは逆に考えれば、かなり情緒的に不安定で衝動的行動にしやすい年代層であるといえる。

(3) 年次別発生件数について

本調査結果は34年から41年に至る8年間についてのデータである。特に多い年次は38年と39年でそれぞれ42件、33件、計75件発生して、全件数96件の86%にあたる。しかしこの2年間にだけ急激に件数が増加したのか、それとも他の年次にも発生してたがチェックされなかったのかはわからない。いずれにせよ38年、39年は他の年次に比べてより多く発生したことは確かであろう。考えられることは、37年まで上昇しつづけてきた漁獲量が頭打ち状態になったこと、その為の心理的あせりの表面化であるとも考えられる。さらに労働力の不足から乗組員の質的低下等も考えられるが、共に実証し得るデータはない。

(4) 職種別下船理由について

甲板員の28件、機関員の18件が目立つ。しかし各職種の絶対数からみれば司厨長の6件、(副)漁艇長の6件、操機長の4件に注目すべきである。司厨長6件のうち3件は長期航海不

表5 特殊下船者表

下船理由	年 令										年 次		職 種					資 本 形 態				計											
	20才以下	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40		41	不明	大企業	中堅企業	小企業	中業	不明				
強制送還	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人	人					
1. 殺人、傷害事件		5	8	5		8		1	0	1	2	7	6	2	3	4		8	3	1	1		11		3	8	15	26					
2. 船内秩序を乱す行為		2	5	3	2	4			4	9	3							4	3		2	1	6		8	2	5	16					
3. 違法行為		1	1			3		1	1	1								1				1	1		1		1	2					
4. ストライキ処分			3	2				8										2	2		1	2				8		8					
5. 出航前下船		2						1	1									1				1				1	1	2					
小計	10	17	10	2	0	0	0	15	1	0	1	2	21	17	2	6	4	15	9	1	1	2	2	1	21	12	10	30	2	54			
希望下船																																	
1. 対人不和	1	4	6	2	1	1				10	5							3	3	1	1	4			3	8	6	1	15				
2. 病氣	1									1											1					1			1				
3. 長期航海不適応		3	2	1	1	3				3	4	2	1						5	3			1	1		8	2		10				
4. 不正現地下船	1	6	3			1				4	8	1							9	1	1		2		2	2	2	9	13				
不明						2				2									1				1					2	2				
小計	2	14	11	4	2	0	1	0	7	0	0	0	3	21	15	1	1	0	13	9	5	1	4	1	0	0	1	0	1	7	41		
不明																																	
合計	2	24	29	14	4	0	1	0	22	1	0	1	5	42	33	3	7	4	28	18	6	2	6	4	2	1	1	28	31	20	41	4	96

適当であり、このうち2件はノイローゼである。食事問題については食事を食べる側と作る側ではかなり食事に対する認知の仕方が違う。これら両者の認知差からまず問題の源泉が起こる。長期航海、閉鎖的環境、さらに限定された材料というハンデキャップを負っている作る側にしてみれば、食べる側の十分な理解がない限り、精神的に低迷してしまうこともうなづける。

(副) 漁艇長6件中4件は対人不和を理由に下船している。対人不和は、表面的にはごく些細なことであっても相互理解の努力欠除がその根底にあって、単調な生活と抑制された環境はさらに拍車をかける。同じ状況にあって若い甲板員、機関員は直接行動にでて傷害事件にまで発展するが、第一線監督者としての職長クラスは家族を抱えており、要求される役割行動と欲求の板ばさみになるケースが多い。甲板員に不正現地下船、脱船等の無責任的行動が多いのも注目に値する。

(5) 企業形態別下船理由について

特殊下船者が乗船していた船がどの船主所屬船であったか、そしてその船主は資本規模から大企業体、中堅企業体、中小企業体のいずれに属するかについて分析検討する。

全体では中小企業体所屬船が最も多く41件、大企業体所屬船の31件、中堅企業体所屬船の20件であった。資本規模による所有隻数比は50:15:35で発生件数比は35:20:45である。隻数比と発生件数比からみると中小企業体所屬船に発生率が高いことがわかる。特に殺人傷害事件では26件中15件を占め、中小企業体所屬船乗組員の質的低下がうかがえる。これに反し大企業体船主所屬船では殺人傷害事件は概して少なく、長期航海不適応、対人不和による下船者が

目立っている。この差は乗組員の質的差であることも考えられるが、同時に乗組員の船主への帰属意識の差であるとも考えられる。

今後は船員の社員化傾向が促進され、会社帰属意識が強まれば、殺人傷害事件等の直接的行動は減少するとしても、心理的余裕が大きくなるに従ってノイローゼ、対人不和等の精神的低迷による、特殊下船者の相対的比率は高まるものと思われる。

B B港について

1. B港の概要

B港は遠洋漁業の先進基地として長い歴史をもっている。この漁港の特色は、A港のような大資本による経営体は少なく、1隻あるいは2~3隻のまぐろ専業船、あるいは兼業船を所有する個人経営船主の集団で成立していることである。(表6)また地形の利、交通の便にも恵まれ、それを利用して鮮魚のみでなく水産関係の加工業が発達し、これに従事する人口も、15才以上の産業人口の約25%に達している。その上これら水産に係る官公署、公益機関、関係団体、輸送、食料関係およびサービス業者等を合せると、この町全体がほとんど水産によって維持されているといっても過言ではない。

このような背景をもつために、水揚量も全国屈指であり、その量、金額ともに年々上昇しつつある。

2. 遠洋漁船の推移

B港に所屬するまぐろ延なわの専業船、兼業船の隻数は表2の示すとおりであるが、36年から39年の4年間に、両者の間にかかなり大きい変動がみえる。即ち36年には専業船は50隻に止まっていたものが、39年には63隻に増加し、これ

とは逆に兼業船は25隻から17隻へと減少している。

また専業船では、100トン以下の小型船は全船姿を消し、その反対に200~300トン級の漁船が急増している。このことは35年から38年頃にかけての漁獲量の上昇と、ポーナストンの利用とによって大きく左右されたとみてよいであろう。36年の兼業船100~200トンの16隻が、39年には7隻に減じ、専業船が増加していることをみても明らかにその事実を示していると思われる。

表6 所有隻数別企業数

1社 所有	業種別企業数			
	隻数	専業船	兼業船	専業船及兼業船
36年 (隻数計75)	4隻	1		1
	3	3		
	2	5	3	2
	1	23	15	
	企業数計	32	18	3
39年 (隻数計80)	6隻	1		
	4	1		
	3	3		2
	2		2	
	1	26	11	
企業数計	38	13	2	

表7 船型別推移

	専業船		兼業船		
	36年	39年		36年	39年
100トン以下	隻4	隻0	40トン以下	隻3	隻5
100~200	1	2	40~100	5	4
200~300	24	38	100~200	16	7
300~400	26	15	200トン以上	1	1
400~500	4	7	計	25	17
500トン以上	1	1			
計	60	63			

3. 乗組員の実態について

更にこの漁港は、古い歴史とともに徐々に発展していった集落である。そういう土地の特徴として、親戚、姻戚関係がより集って出資し、船を作り、さらにそれらの関係者が乗組んで出漁するという長い伝統をもっている。

近年労働力の不足は、同じようにこの港にも影響を及ぼしてはいるものの、それにしてもまだ縁者関係によって事業を行なうという形態はかなり残存している。

しかし、表7に示したように船型の大型化につれて乗組員数の増員という問題は当然生じてくる。前にも述べたように、船がそう大きくなかった当時は、主として血縁、親戚関係者が乗組んでこと足りたものが、船が大型化し、漁船船員が多数必要になってくると、現地の労働力だけでは供給し切れず、同じ町内だけで乗組員の構成ができていたものが、隣町にも、また広く県外にも乗船者を求めなければならないという事態が生じてきた。

殊に37~38年以後の労働力の不足は、この港にも影響を及ぼし、比較的楽観をしてきた船主の間にも、労働力の確保のために努力しなければならぬという水産界一般の様相が現れ、またそれにつれて親族関係者であっても他船に移乗するという傾向すらみえてきた。

しかし乗組員の移乗、下船理由、その他についてもA港とは異なった形態であろうことは予想される。そこで36年の在籍船中300トン級3隻、250トン級3隻、200トン1隻の計7隻、乗組員193名について39年までの移動状況の検討を行なってみた。

(1) 親族関係者数

調査対象船7隻、193名の漁船船員のうち船

主と肉親関係、もしくは何らかの血縁関係にあるものをみると、表8に示すように16.5%に達している。但しこの数字は船主に直接関係しているものだけであって、乗組員相互間の親族関係をたぐってゆけば、その大半が何らかの関係をもっているといってもよいであろう。

(2) 下船者について

次にこの7隻の漁船船員は、4年間に何名位下船しているかを調べたのが表9である。これをみると193名中下船したのは38名(19.7%)であるが、各船別にみるとかなりその数にへだたりがある。例えばB船では1名しか下船していないのに対し、F船では12名もの下船者を出し、この内、肉親者も若干含まれている。この

表8 船主と親族関係の乗組員数

船名	乗組員数	肉親	親族関係	計
A丸	32名	1	4	5
B	27	2	3	5
C	27	1	2	3
D	27		2	2
E	26	4	3	7
F	30	2	4	6
G	24	3	1	4
合計	193	13	19	32
比率	100.0	6.7	9.8	16.5

表9 乗組員に対する下船者数

船名	トン数	乗組員数	下船者数	乗組員に対する下船者の比率
	トン	名	名	%
A丸	300	32	6	18.7
B	300	27	1	3.7
C	300	27	5	18.5
D	250	27	3	11.1
E	250	26	7	26.9
F	250	30	12	40.0
G	200	24	4	16.4
合計		193	38	19.7

(注) S36~39年の4年間の下船者数

ことは、長い歴史と伝統だけでは守り切れない現代の社会状況が、B港に影響をもたらしたのか、またはもっと他に大きな原因があるのかは、今回の調査では残念ながらうかがい知ることができなかった。

(3) 下船理由

19.7%の下船率の理由を分類してみると、表10不明を除いては他船に移乗したものが10名で最も多く、次に高令のために下りている船員が6名ある。

周知の如く遠洋まぐる漁業の労働は激しい。従って40才もなかばを過ぎるとその労働に対して堪えられなくなる。また他の船員に対しての負目から自ら身をひく者が多い。この他病気のために下船したものが2名、船主の肉親で陸上で経営にたづさわるために下船したものが2名ある。不明の18名については、約3分の1が陸上に勤務先を定めたように云われるが、どのような職場についたかわからない。その他については追求のしようもなく、このようなところに漁船船員に対する老後の保障のあり方の問題があるような気がする。

表10 下船理由

船名	高年令	疾病	船主関係者の試乗	他船移乗	不明	合計
A丸	名	名	1名	4名	1名	6名
B					1	1
C				1	4	5
D	1	1			1	3
E	3	1			3	7
F	2		1	3	6	12
G				2	2	4
合計	6	2	2	10	18	38

(4) 下船者の転船回数

7隻の調査船のうち3隻、86名について、1人が何回転船したかを示したのが表11である。

(4隻については不確定のためはぶいた)。1回も転船しないで同じ船に長年乗っている船員は大体3/4の62名で、1回転船は12名、2回、4回、6回が各1名ずつ、不明が9名であった。比較的移乗転船の少ないといわれているこのB港に於ても、86名中の1名とはいいながら6回も転船している船員が現われていることは、やはり時代の波が押し寄せていることを如実に物語っている。

(5) 水揚げ高と下船者との関係

次に収入の多少と下船者との関係はどうかを検討してみると表12、収入と漁船船員の移動とは、かなり関係が深いのではないかということが考えられる。

表12にかかげた年間の1人平均の粗収入をみると、A丸の87万円からG丸の56万9,000円と約30万円の相異がある。その金額と、乗組員に対する下船者の数をみると、A、B、Cの3隻の合計下船率は約12%、76万以下のE、C、

F、Gの4隻の合計下船率は大体26%で、ほぼ2倍に達する。

ここで考えられることは、表8にも示し、また、たびたび述べたように血縁関係という、義理人情に支配されて来た過去の封建的なものから、もっと割切った物の考え方を、漁船船員が持ってきたということであろう。隔絶された小さな漁船という共同生活のなかにあっても、虫の好かないものとは特に努力し、親しくする必要もない。漁獲量を多くし、収入が増加すれば親族関係などという因習も捨ててドライに考える。そういう傾向を表12は現していると解釈することもできるであろう。

(6) 下船者の補充について

下船者があった場合には当然その補充をしなければならぬ。ところが昔のように縁者や近隣から簡単に補足できない現状では、地元の船員でなくても頭数は集めて乗せなくては出港できないのである。ここで他府県船員がB港所属

表11 転 船 回 数

船 名	乗組員数	定 着 者	1回転船	2回転船	3回転船	4回転船	5回転船	6回転船	不 明
A丸	32名	20名	4名	名	名	名	名	1名	7名
B	27	22	3	1		1			
C	27	20	5						2
合 計	86	62	12	1		1		1	9
比率%	100.0	72.1	14.0	1.1		1.1		1.1	10.5

表12 各船別平均1人あたりの粗収入と下船者数

船 名	平均1人あたり年間収入	乗組員数	下船者数	移 動 率	出 漁 海 域
A丸	874,500円	32名	6名	18.7%	インド洋及大西洋
B	867,400	27	1	3.7	" "
D	799,600	27	3	11.1	" 濠州沖
E	759,400	26	7	26.9	" "
G	759,300	27	5	18.5	" 大西洋
F	584,300	30	12	38.7	" 濠州沖
G	569,000	24	4	16.7	" 大西洋

船にも乗船するという現象があらわれ、それに伴ってB港の特徴がくずれて、A港型の漁船船員乗組という傾向がでてきつつある。表13をみても、補充人員数は確保できても、船員の出身地が他府県者が多くなっていることに気がつく。

しかしB港の他府県出身船員はA港とは異なり、東北の出身者は少なく、むしろ関西から九州方面にかけた船員が多い。これは入港船やその他の関係によるものであろう。

このような変化は船内におけるそれぞれの船員の生活の仕方、食習慣等の相異から、縁者同志で出漁していた当時とはかなり異なった人間関係を作り上げてゆくことが推察される。

しかし上記のように他府県船員が今後も増加してゆくことを考えると、B港でも船員管理の問題は前途に多難なもののあることを予測せざるを得ない。

表13 下船者数と補充人員

船名	36年末現在の乗組員数	3年間の下船者数	補充人員	補充船員の出身地
A丸	32名	6名	7名	全員他府県
B	27	1	3	B港地区 2 他府県 1
C	27	5	7	" 2 " 5
D	27	3	15	B港所在県内
E	26	7	9	船主居住地区
F	30	12	11	10名県内 他府県 1
G	24	4	5	全員他府県

(注) D丸は増船したため補充人員多し

あとがき

この「船内の人間関係に関する調査」はひきつづいて42年度にわたって行なう予定である。陸上の会社、事業場などと異なって、隔絶された環境の中で、血気盛んな男性だけで、長期間

の生活に堪えてゆかなくてはならないという、特殊な職業であるだけに、その人間関係の問題は非常にむつかしく、それだけに重要な問題でもある。

この調査を行なうにあたって、前提となる環境条件をまずつかむということが必要である。

それには (1)企業の大小 (2)配乗 (3)水揚高一即ち収入 (4)船の大小 (5)その土地の特徴等を知ることが先決であり、尚その上に港々の状況によつての相異を把握することである。

これらの考えに立って対象的なA、B2港をえらび、主としてA港を中軸として、資料によつて調査を行ない、おもな問題点についてはB港を対象としてみた。

両港の特徴をみると、A市のA港は漁業が主要産業ではあるが農業従事者も20%以上を占めているのに対し、B市は主として漁業によつて町全体が占められているといつてよく、水産加工業も多く、それらの産業に従事する者も多い。

企業面からみるとA港では大企業：中企業、小企業と3段階に分類され、他府県からの大資本の導入と戦後の急激な発展が目立つが、B港は長い歴史をほこり、従つてその土地の資本で進展してきたという特色をもっている。しかしそのために1隻または2～3隻を所有する個人企業がほとんどで大中小の差はあまりない。

漁船の大きさもA港では1,000トン以上の船が数隻あるのに比し、B港では大型船はごく少なく、300トン内外の中型船が多い。

特に両港が対照的であるのは漁船乗組員の出身地の差で、A港では東北地方を主にして全国の出身者が乗船しているのに対し、B港では数年前までは親類縁者による乗組が大部分であったことである。そのために後者の移動率は極め

て少なく、安定した企業状態であった。しかし35～36年頃からの船の大型化や、水産業の不安定性、伝統的な物の考え方からの脱皮等によって、ここにも船員の移動が現れてきて、他府県の出身者も乗船するようになってきた。

A港の船員の移動率はかなり高いが、大企業に安定性が多くみられ、中小企業はそれより低率である。B港ではA港程の企業の格差がないためにそういう片寄りは見られない。個々の船についてみると動きの大小はかなり顕著にみられる。このような状態のため、A港の方が人間関係による問題が多く発生している。

B港においても絶無とはいえないが、ただ乗組員同志が縁者または同地区の出身者が多いためのかばい合いがないとはいえないであろう。

更にこの両港の大きな相異として、船員組合の活動状況があげられる。A港の船員組合は戦後結成され、船主の組合依存度も高い。このような状態は反面からみれば、その港の特殊的条件が、組合の活動状態にも反映しているのではないかと推測される。

41年度においては大体上記の点について基礎的な問題をある程度把握することができた。42年度にはこれらの資料に基づいて調査表とインタビューとを中心にして、船内の人間関係の実態を追求してゆく予定である。

(西部徹一、岩崎繁野、大木修次、本調査は昭和41年度における海難防止協会の委託研究として行なわれたもので、遠洋まぐろ漁船船員の労働の実態に関する調査報告 No. 3 昭和42年4月、に所載された報告の要約である)