

V. 混乗船の労働実態に関する調査研究

— 混乗日本人調査、初年度 —

	目 次	
A	調査の概要	83
B	混乗船の状況	84
C	個人の状況	86
D	職歴と混乗船への乗船	89
E	雇用経由、雇用期間	91
F	賃金・諸手当	93
G	労働時間・食料金	96
H	食生活	96
I	今後の職業継続	98
J	トラブルと職場管理	101

A 調査の概要

マル・シップや便宜置籍船に、日本人船員が外国人船員と混乗するようになってから、すでに十数年経過している。その間、いくつかの個別的な調査は行われているが、その実態を全般的に把握する大量調査はいまだなかった。

その度、昭和63年度より2カ年計画で「混乗船の労働実態に関する調査研究」を行うこととなった。ここでは、初年度調査のうち、混乗船における日本人船員の雇用と労働条件の実態について、その調査結果を紹介する。それ以外の混乗船の評価、職場関係、船内ト

別表 配布・回収状況

① 配布数	社数	隻数	配布数	
日本船主協会経由	10	31	155	
国際船主協会経由	24	147	707	
その他配乗会社経由	19	108	495	
全日本海員組合経由	?	38 s	180	
合計	53社	324	1,537	54.0%
② 回収数(率)		226隻	831通	

なお、船主団体加盟会社の固有船員258人(31.0%)、それ以外の非固有船員573人(69.0%)である。

③ 推定母集団と回収数の対応

	マル・シップ		外国船		合計	
	隻数	人数	隻数	人数	隻数	人数
推定母集団	270	1,804	623	3,037	893	4,481
	30.2	37.2	69.8	62.3	100.0	100.0%
回収率	73	407	153	424	226	831
	32.3	49.3	67.7	51.0	100.0	100.0%

ラブルなどについては別途紹介する。

この調査は、1988（昭和63）年9-12月に実施し、その配布と回収の状況は下記の通りである。推定母集団との対比からみると、人数においてマル・シップに若干片寄った回収状況であり、また後述の船員保険適用率の高さからみて、若干雇用条件のよい船員の回答者が多いかにみえる。

なお、調査結果のうち、賃金・諸手当、労働時間、食料金、乗船窓口については、その概略を調査し、かつ回答者の記入にしたがって、集計したものである。

B 混乗船の状況

1. 混乗船の船籍、船種、航路

混乗船226隻の船籍（表1、参照）は、日本（マル・シップ）32.3%、パナマ52.7%、リベリア12.4%、その他（主としてバハマ）2.7%となっている。

その総トン数は、3,000トン未満16.4%、3,000トン以上12.0%、6,000トン以上13.7%、10,000トン以上21.2%、20,000トン以上5.8%、

30,000トン以上19.5%、50,000トン9.2%となっている。船籍が、日本の場合10,000トン以下、リベリアの場合20,000トン以上に、大幅に集中している。

その航路は北アメリカ・中南米27.0%、近海25.7%、ヨーロッパ・中近東10.9%、インド洋・ペルシャ湾8.8%、太平洋8.4%、その他遠洋3.5%、三国間15.5%となっている。船籍が、リベリアの場合大洋州と北アメリカ・中南米、またパナマの場合近海と北アメリカ・中南米にかなり集中している。

これら混乗船の状況は、日本船との対比でほぼ同一の構成となっており、全面的に混乗船化が進んでいるといえる。

2. 混乗船の船主や運航者

混乗船の船主の国籍（表2、参照）は、日本95.6%、アジア諸国（主として韓国）1.3%、ヨーロッパ諸国0.9%、その他2.2%となっている。また、その運航者の国籍は、日本84.5%、アジア諸国2.2%、アメリカ3.1%、ヨーロッパ諸国8.4%、その他1.8%となっている。日本以外の運航者がかなりいることが、混乗船の一つの特徴であるかのようである。

表1 船籍別総トン数

船 籍	(%、隻)												合計	実数	比率	
	~ 3,000	3,000 ~	4,000 ~	6,000 ~	10,000 ~	20,000 ~	30,000 ~	50,000 ~	100,000 ~	120,000 ~	150,000 ~	無回答				
日 本	30.1	9.6	6.8	12.3	19.2	6.8	8.2	5.5					1.4	100.0	73	32.3
リベリア				7.1	14.3	10.7	53.6	3.6	3.6	7.1				100.0	28	12.4
パナマ	12.6	4.2	7.6	16.8	23.5	4.2	19.3	5.0	1.7	0.8	0.8	3.4		100.0	119	52.7
その他		16.7			33.3			16.7	33.3					100.0	66	2.7
合 計	16.4	5.8	6.2	13.7	21.2	5.8	19.5	5.3	2.2	1.3	0.4	2.2		100.0	226	100.0
実 数	37	13	14	31	48	13	44	12	5	3	1	5		226	-	-

注) 比率の合計は、選択肢毎の四捨五入の都合により100.0にならない場合がある（以下、同じ）。

表2 船主国籍別運航者国籍

船主	運航者						(%, 隻)		
	日 本	アジア諸国	アメリカ	ヨーロッパ	その他	無回答	合 計	実 数	比 率
日 本	83.8	2.3	3.2	8.8	1.9		100.0	216	95.6
アジア諸国	100.0						100.0	3	1.3
ヨーロッパ諸国	100.0						100.0	2	0.9
そ の 他	100.0						100.0	5	2.2
合 計	84.5	2.2	3.1	8.4	1.8		100.0	226	100.0
実 数	191	5	7	19	4		226	-	-

3. 混乗の形態と乗組員数

混乗の形態（表3，参照）は、混乗相手国がフィリピン人とだけが船単位40.7%，員数35.5%，韓国人とだけが船単位54.9%，員数で61.4%，その他の形態は船単位4.4%，員数で3.1%にとどまる。なお、ここ2，3年フィリピン人船員への雇用シフトが認められる。

トン数別平均乗組員数は、3,000トン未満16.4人、3,000トン以上17.6人、6,000トン以上19.9人、10,000トン以上21.6人、20,000トン以上21.9人、30,000トン以上22.7人で、総平均20.9人となっている。

日本人の乗組員数（表4，参照）は、全体では平均5.1人であるが、船籍が日本の場合9人が49.3%を占め、平均7.7人、リベリアの場合5人が42.9%，4人が39.9%と多く、平均3.9人、パナマの場合2～5人にばらつき、平均3.6人である。

表3 船籍別混乗形態

(1) 隻 数				(隻, 人, %)
船 籍	フィリピン人のみ	韓国人のみ	その他	合 計
日 本	23	49	1	73
リベリア	12	15	1	28
パナマ	56	57	6	119
そ の 他	1	3	2	6
合 計	92	124	10	226
比 率	40.7	54.9	4.4	100.0

(2) 員 数				
合 計	295	510	26	831
比 率	35.5	61.4	3.1	100.0

注) 員数のその他には、混乗形態不明2人を含む。

表4 日本人船員の乗組員数

船籍											(%, 隻)
	1人	2人	3人	4人	5人	6人	7人	8人	9人	10人	合計
日本		2.7		1.4	11.0	13.7	5.5	11.0	49.3	5.5	100.0
リベリア		3.6		39.3	42.9	3.6		10.7			100.0
パナマ	6.7	28.6	10.9	19.3	25.2	5.0	1.7	0.8	0.8	0.8	100.0
その他		33.3		33.3	33.3						100.0
合計	3.5	17.3	5.8	16.4	23.0	7.5	2.7	5.3	16.3	2.2	100.0
実数	8	39	13	37	52	17	6	12	37	5	226

4. 日本人乗組員の配置

日本人船員が、それぞれの職種に占める比率は、船長98.2%，一航士77.9%，機関長97.3%，一航士71.2%，通信長35.0%（船籍により大きな違いあり），甲板長5.8%，操機長5.8%，司厨長4.4%，となっている。なお二、三航士は約25%，二、三機士は約20%と推定された。したがって、上位職者にくらべ下位職者が少ないことは、前者の給源の薄さを示す。

C 個人の状況

1. 年齢、職種、現住所、最終学歴

日本人船員の年齢（表5、参照）は、20歳台10.2%，30歳台23.9%，40歳台38.2%，50歳台25.4%，60歳台2.2%で、平均43.1歳となっている。職種別平均年齢は、船長50.0歳，一航士39.4歳，航海士33.3歳，機関長49.2歳，一機士41.0歳，機関士34.0歳，通信長47.8歳，部員層44.8歳となっている。日本の外航職員より若干高い。

表5 年齢

職種											(%, 歳)	
	20歳～	25～	30～	35～	40～	45～	50～	55～	60～	65～	合計	平均年齢
船長			1.2	1.8	7.8	36.1	34.3	14.5	4.2		100.0	50.0
一航士		9.4	15.9	25.4	23.9	17.4	8.0				100.0	39.4
航海士	17.7	18.7	19.8	24.0	7.3	9.4	3.1				100.0	33.3
機関長			1.3	3.9	17.0	30.7	27.5	14.4	4.6	0.7	100.0	49.2
一機士		1.9	12.5	30.8	30.8	12.5	6.7	3.8	1.0		100.0	41.0
機関士	15.9	22.0	13.4	23.2	11.0	9.8	3.7	1.2			100.0	34.0
通信長			6.3	7.9	14.3	25.4	30.2	12.7	3.2		100.0	47.8
部員	3.7	11.1		7.4	7.4	33.3	33.3	3.7			100.0	44.8
所属形態												
固有船員	3.9	3.9	7.8	17.6	22.3	26.6	13.3	4.3	0.4		100.0	42.4
非固有船員	3.7	7.7	9.2	14.0	12.9	20.6	20.4	8.6	2.8	0.2	100.0	43.4
合計	3.7	6.5	8.8	15.1	15.8	22.4	18.2	7.2	2.1	0.1	100.0	43.1
実数	31	54	73	125	130	184	149	60	17	1	824	-

その職種は職員数97.3%，部員層2.7%である。船長20.1%，一航士16.7%，航海士11.0%，機関長18.6%，一機士12.6%，機関士10.0%，通信長士7.6%，甲板部部員0.7%，機関部部員0.9%，司厨部部員0.1%，その他0.4%となっている。

その現住所は、ブロック別では、北海道・東北10.5%，関東14.2%，北陸6.0%，東海8.9%，近畿11.6%，中国18.2%，四国10.8%，九州19.8%，となっている。県別では、山口7.7%，兵庫7.2%，神奈川6.0%，広島5.5%，愛媛5.1%，福岡4.4%，鹿児島4.4%，長崎3.8%，東京3.1%，静岡3.1%の順となっており、日本船職員のそれに近く、大都市居

住者が多い。

その最終学歴（表6，参照）は、中学校8.6%，高等学校10.3%，海員学校7.7%，商船高専22.8%，商船大学10.4%，水産高校・大学25.1%，電波高専・電通大2.8%，その他12.3%となっている。固有船員にあたっては海員学校，商船高専，商船大学が56.9%を占めるが，非固有船員にあたっては，中学，高校，水産高校・大学が49.4%を占める。

日本の外航船にくらべ，商船大学より商船高専，海員学校より中学，高校，商船教育より水産教育出身者がより多い構成となっている。

表6 年齢別職種別最終学歴

		(%，人)										
		中	学	高	校	海員学校	商船高専	商船大学	水産高校・大学	電波高専・大学	その他	合計
年	20～24歳			3.2			67.7	6.5	22.6			100.0
	25～29 "			3.7	9.3		44.4	7.4	33.3		1.9	100.0
	30～34 "	5.5	2.7	16.4	16.4	20.5	27.4	1.4	9.6			100.0
	35～39 "	9.6	10.4	7.2	13.6	8.0	40.0		11.2			100.0
	40～44 "	6.9	13.7	4.6	19.8	13.0	27.5	3.1	11.5			100.0
	45～49 "	8.6	11.4	8.6	18.9	9.2	23.8	3.2	16.2			100.0
	50～54 "	13.2	14.6	6.6	24.5	7.3	14.6	5.3	13.9			100.0
	55～59 "	15.0	10.0	6.7	21.7	10.0	15.0	3.3	18.3			100.0
	60～64 "	6.7		13.3	20.0	26.7	6.7	13.3	13.3			100.0
	65歳以上										100.0	100.0
職	船長	6.1	9.1	2.4	23.6	18.8	27.3		12.7			100.0
	一航士	5.1	8.7	3.6	26.8	10.9	34.1		10.9			100.0
	航海士	5.2	9.4	8.3	24.0	10.4	38.5		4.2			100.0
	機関長	17.2	8.6	6.0	31.1	7.3	14.6		15.2			100.0
	一機士	11.5	8.7	5.8	19.2	16.3	28.8		9.6			100.0
	機関士	6.1	11.0	20.7	25.6	2.4	24.4		9.8			100.0
	通信長士	1.6	25.4				4.8	36.5	31.7			100.0
	部員	18.5	7.4	55.5	3.7		11.1		3.7			100.0
所属形態	固有船員	7.5	3.5	11.4	27.1	18.4	20.8	1.6	9.8			100.0
	非固有船員	9.1	13.3	6.1	20.8	6.8	27.0	3.3	13.5			100.0
合計		8.6	10.3	7.7	22.8	10.4	25.1	2.8	12.3			100.0
実数		71	85	64	188	86	207	23	102			826

注) 部員には，職種無回答を含む(以下，同じ)。

2. 混乗船の経験

混乗船の経験は、本船がはじめて26.3%、すでに経験があり73.7%となっている。

すでに経験がある船員の混乗船初乗船年次(表7、参照)は、昭和54年以前22.5%、55-59年41.1%、60年以降36.4%となっている。初乗船が60年以降は、固有船員にあつては51.9%である。

ただ、外航2船主団体以外の固有船員においては、混乗船に長期にわたり継続的に乗船している船員が、かなりいるようである。また、非固有船員の初乗船の60年以降は32.1%にとどまり、10年選手が約25%を占める。

その乗船隻数は1隻18.4%、2隻17.6%、3隻14.8%、4隻10.7%、5隻8.9%、6隻以上29.6%となっている。乗船隻数4隻以上の比率は、固有船員にあつては28.1%であるが、非固有船員にあつては45.7%である。

その乗船月数は6-11か月14.3%、12-17か月13.6%、18-23か月8.8%、24-29か月8.6%、30-35か月6.9%、36-41か月8.8%、42-47か月3.5%、48か月以上32.0%となつ

ている。固有船員にあつては24か月未満が62.0%であるが、非固有船員にあつては48か月以上が35.1%である。

非固有船員の10年選手についてみると、乗船隻数6.5-7.5隻、乗船年数4.5-5.5年という状況にあり、就業期間はかなり短いようである。

3. 海員組合の加入状況、固有船員の所属

海員組合の加入状況は、現在組合員56.4%、過去組合員39.2%、未組合員4.4%、となっている。それらは固有船員にあつては75.0%、21.9%、3.1%であるが、非固有船員にあつては48.1%、47.0%、4.9%となっている。

固有船員の所属船主団体、外労協50.8%、中小労協10.5%、その他外航会社30.2%、内航船主団体2.7%、その他内航会社2.7%となっている。

表7 混乗船初乗船年次

昭和																(%, 人)
	~49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63~	合計
固有船員	3.1	3.9	0.8	0.8	5.5	0.8	4.7	4.7	4.7	8.7	10.2	13.4	17.3	17.3	3.9	100.0
非固有船員	4.3	2.8	2.8	3.0	6.4	5.5	7.9	8.7	6.4	10.2	10.0	11.1	12.1	8.5	0.4	100.0
合計	4.0	3.0	2.3	2.5	6.2	4.5	7.2	7.9	6.0	9.9	10.1	11.6	13.2	10.4	1.2	100.0
実数	24	18	14	15	37	27	43	47	36	59	60	69	79	62	7	597

D 職歴と混乗船への乗船（非固有船員のみ）

1. 前職の状態、所属団体、退職理由

混乗船初乗船前の状態は、いままでに船主団体加盟会社あるいはそれに準じる会社に在籍していた80.8%、したことがない19.2%となっている。それに在籍したことのない船員は、30歳未満の新規学卒者である。また、商船高専卒業者の32.5%、商船大学卒業者の45.9%は、船会社に在籍したことのない船員である。

船会社に在籍していた場合、その所属団体は外労協25.6%、中小労協46.4%、その他外航会社16.5%、内航船主団体8.8%、その他内航会社2.7%となっている。なお、若干層（下位職員）ほど、中小労協やその他外航会社の比率が高い。

その船会社の退職理由（表8、参照）は、会社倒産・経営不振44.9%、自己都合27.9%、会社の退職要請6.9%、緊雇用対の適用5.3%、選択定年制選択4.6%、やめざるをえない雰囲気4.1%、定年・退職年齢2.1%、その他

4.1%の順となっている。特に外労協やその他内航会社の退職者は若干自己都合が多いが、中小労協やその他外航会社、内航船主団体の退職者は会社倒産・経営不振が約50%強となっている。

2. 混乗船の乗船理由、重視要因

混乗船に乗船した理由（2選択）（表9、参照）は、乗る日本船がない69.1%、免状・能力の活用43.0%、陸上に適職がない37.8%、配乗会社からの乗船以来21.6%、年金受給までのつなぎ9.0%、年金では収入不足4.0%、その他15.4%の順となる。特に、外労協以外の退職者は、乗る日本船がないが75%と多い。

混乗船に乗船するにあたっての重視要因（2選択）は（表10、参照）、船員保険の有無54.8%、雇用の継続性48.3%、収入の多さ30.3%、船種や航路19.4%、混乗外国人の国籍12.5%、日本人乗組員の数10.4%の順となる。この重視要因は、若年層ほど収入の多さや船種・航路を選び、中高年層は船員保険の有無や雇用の継続性を、他に比べて多く選んでいる。

表8 前職の退職理由（非固有船員）

	自己都合	定年	退職要請	会社倒産	選択定年	緊雇用対	雰囲気	その他	合計
外 労 協	36.0	3.6	8.1	33.3	8.1	6.3	3.6	0.9	100.0
中小労協	21.4	2.0	4.5	50.2	5.0	8.0	4.5	4.5	100.0
その他外航	30.1	1.4	11.0	46.6			4.1	6.8	100.0
内航団体	29.7		5.4	54.1	2.7		5.4	2.7	100.0
その他内航	41.7		16.7	25.0				16.7	100.0
合 計	27.9	2.1	6.9	44.9	4.6	5.3	4.1	4.1	100.0
実 数	121	9	30	195	20	23	18	18	434

表9 混乗船の乗船理由（非固有船員）（2選択）

									(%, 件)
		陸職なし	能力活用	年金不足	年金待ち	会社依頼	日本船無	その他	合計
年	20～24歳	7.4	59.3			29.6	88.9	14.8	200.0
	25～29歳	27.7	46.2			43.1	52.3	30.8	200.0
	30～34歳	32.5	45.0		2.5	22.5	77.5	20.0	200.0
	35～39歳	51.6	37.1		4.8	27.4	71.0	8.1	200.0
	40～44歳	56.4	36.4		1.8	9.1	80.0	16.4	200.0
	45～49歳	38.8	43.5		9.4	10.6	81.2	16.5	200.0
	50～54歳	35.8	45.1		20.8	18.5	62.4	17.3	200.0
	55～59歳	23.2	37.7	23.2	17.4	40.6	52.2	5.8	200.0
	60～64歳	9.1	63.6	81.8	9.1	18.2	18.2		200.0
	65歳以上		100.0			100.0			200.0
合計		37.8	43.0	4.0	9.0	21.6	69.1	15.4	200.0
実数		159	181	17	38	91	291	65	842
所属団体 (過去)	外労協	47.6	48.8	2.4	14.3	26.2	50.0	10.7	200.0
	中小労協	41.0	42.3	4.5	13.5	14.7	69.2	14.7	200.0
	その他外航	38.1	40.0	3.8	3.8	15.2	83.8	15.2	200.0
	内航団体	43.7	43.7	6.2	6.2	18.7	71.9	9.4	200.0
	その他内航		57.1				128.6	14.3	200.0
	合計	41.6	44.0	3.9	11.2	17.8	68.2	13.3	200.0
実数		138	146	13	37	59	226	44	663

表10 混乗船乗船の重視要因（非固有船員）（2選択）

										(%, 件)	
		収入の 多さ	船員保険 の有無	雇用の 継続性	船内の 地位	船種や 航路	日本人の 乗組数	日本人 の人柄	外国人 の国籍	その他	合計
20～24歳		41.2	11.8	35.3		47.1	5.9	29.4	23.5	5.9	200.0
25～29歳		34.2	18.4	31.6	7.9	44.7	18.4	21.1	18.4	5.3	200.0
30～34歳		42.9	40.8	55.1	4.1	20.4	14.3	14.3	4.1	4.1	200.0
35～39歳		37.8	47.3	44.6	8.1	27.0	14.9	10.8	9.5		200.0
40～44歳		37.8	50.4	61.4	4.7	15.7	4.7	6.3	12.6	6.3	200.0
45～49歳		22.8	62.2	63.2	6.2	10.4	9.3	5.2	12.4	8.3	200.0
50～55歳		18.7	66.7	64.6	4.2	8.3	14.6	8.3	12.5	2.1	200.0
55～59歳		33.7	36.1	43.4	7.2	19.3	24.1	7.2	14.5	14.4	200.0
60～64歳			8.0	80.0	16.0	32.0	16.0	16.0	24.0	8.0	200.0
65歳以上		100.0						100.0			200.0
合計		30.3	48.3	54.8	5.9	19.4	13.1	10.4	12.5	5.3	200.0
実数		148	236	268	29	95	64	51	61	6	978

3. 老齢年金の状態

老齢年金の受給資格の有無（40歳以上）は、あり69.5%，なし30.5%，受給の有無（55歳以上）は受給している56.9%となっている。なお、50-54歳台において乗船理由に年金待ちを上げる船員が約20%で、受給のための不足年数は、所定年数にとどまる。

E 雇用経由，雇用期間（非固有船員のみ）

1. 乗船のてがかり，乗船窓口

混乗船への乗船のてがかりは（表11，参照），人から誘われた35.1%，自分で捜した27.2%，

職安の紹介6.8%，学校への求人3.1%，その他7.9%の順となっている。年齢20-24歳台は50.0%が学校への求人，55歳以上は約50%が人から誘われたとなっている。

乗船に当たっての窓口は（表12，参照），国際船員協会以外の配乗会社62.3%，国際船員協会加盟配乗会社10.6%，SECOJI（日本船員福利雇用促進センター）2.5%，海員組合船員雇用事業センター2.7%，その他21.8%の順になっている。混乗日本人船員にとって，乗船窓口は多岐多様に分散している。

2. 乗船窓口との関係

乗船窓口とのつきあい程度（表12，参照）は，本船の乗船窓口にはじめて出入りした26.

表11 乗船のてがかり（非固有船員）

		(%, 人)					
		学校求人	職安紹介	自分で探す	人の誘い	その他	合計
年 齢	20～24歳	50.0		15.0	15.0	20.0	100.0
	25～29歳	7.0	11.6	18.6	30.2	32.6	100.0
	30～34歳	7.7	3.8	25.0	32.7	30.8	100.0
	35～39歳		11.4	29.1	38.0	21.5	100.0
	40～44歳		11.0	31.5	32.9	24.7	100.0
	45～49歳		6.2	38.4	29.5	25.9	100.0
	50～54歳		5.3	20.2	34.2	40.4	100.0
	55～59歳		2.1	22.9	56.2	18.7	100.0
	60～64歳			28.6	57.1	14.3	100.0
	65歳以上				100.0		100.0
職 種	船長	0.8	5.1	34.7	29.7	29.7	100.0
	一航士	4.2	7.4	29.5	34.7	24.2	100.0
	航海士	9.0	11.9	22.4	31.3	25.4	100.0
	機関長		5.9	27.5	48.0	18.6	100.0
	一機士	1.5	6.1	25.8	33.3	33.3	100.0
	機関士	8.7	8.7	21.7	30.4	30.4	100.0
	通信長士 部員	2.0	6.1	18.4	26.5	46.9	100.0
	合計	3.1	6.8	27.2	35.1	27.9	100.0
	実数	17	38	151	195	155	556

0%、かなりつきあっている74.0%となっている。SECOJIや船員雇用事業センターを乗船窓口にした船員の半数強がはじめて出入り、国際船員協会加盟・未加盟の配乗会社を乗船窓口にした船員の約80%はかなりつきあいとなっている。

そのつきあい年数は、1年2.7%、2年13.3%、3年17.8%、4年9.4%、5年9.4%、6年8.8%、7年6.3%、8年11.2%、9年2.7%、10年以上18.4%である。特に5年以上が約50%強となっており、特定窓口とのかなり濃厚であるかのようである。

乗船窓口が面倒みってくれる度合は（表13、参照）、当面面倒みってくれる36.2%、ときどきのつきあい25.2%、とぎれていても面倒みってくれる20.3%、長期に面倒みってくれる13.2%、その他5.2%となっている。長期、当面の面倒は約50%にとどまるので、多く船員がいくつかの乗船窓口とつかず離れずの関係にあるようである。

表12 乗船窓口（非固有船員）

							(%, 人)
		SECOJI	海員組合	国船協	国船協外	その他	合計
船籍	日本	1.3	2.9	10.1	63.3	22.4	100.0
	リベリア	11.1	7.4	25.9	44.4	11.1	100.0
	パナマ	3.0	2.0	9.4	64.4	21.3	100.0
	香港						
	韓国				50.0	50.0	100.0
	台湾						
職種	その他	7.1		14.3	42.9	35.7	100.0
	無回答				100.0		100.0
	船長	1.7	0.9	18.8	53.8	24.8	100.0
職種	一航士	2.1	4.2	10.5	64.2	18.9	100.0
	航海士	1.5		7.5	80.6	10.4	100.0
	機関長	4.8	2.9	8.7	56.7	26.9	100.0
	一機士		6.2	10.9	57.8	25.0	100.0
	機関士	2.2		4.3	71.7	21.7	100.0
	通信長士	4.1	4.1	8.2	61.2	22.4	100.0
	部員	8.3	8.3		66.6	16.7	100.0
合計		2.5	2.7	10.6	62.3	21.8	100.0
実数		14	15	59	345	121	554

表13 つきあい度合（非固有船員）

		(% , 人)					
		長期面倒	当面面倒	とぎれても	ときどきの	その他	合計
職 種	船長	21.7	38.6	14.5	14.5	10.8	100.0
	一航士	13.5	37.8	21.6	23.0	4.1	100.0
	航海士	11.4	27.3	29.5	31.8		100.0
	機関長	7.9	39.7	17.5	33.3	1.6	100.0
	一機士	12.8	33.3	17.9	33.3	2.6	100.0
	機関士		37.5	20.8	33.3	8.3	100.0
	通信長士	13.8	37.9	24.1	13.8	10.3	100.0
部員	11.1	22.2	33.3	33.3		100.0	
乗 船 窓 口	SECOJI		25.0	37.5	37.5		100.0
	海員組合			25.0	50.0	25.0	100.0
	国船協会社	20.0	36.0	20.0	12.0	12.0	100.0
	その他会社	13.2	38.5	21.0	24.5	2.7	100.0
	その他	8.9	26.7	13.3	40.0	11.1	100.0
	無回答		100.0				100.0
合計		13.2	36.2	20.3	25.2	5.2	100.0
実数		48	132	74	92	19	365

3. 雇用期間

所定雇用期間は、12か月59.4%、10か月20.5%、6-9か月17.6%、5か月以下1.6%、13か月以上0.6%となっている。船員側からの延長期間は、12か月21.3%、6か月18.9%、2か月17.5%、3か月11.5%、1か月9.8%が多い。また、会社側からの延長期間は、2か月28.5%、6か月16.2%、12か月15.4%、1か月12.3%、3か月10.0%が多い。

F. 賃金・諸手当（非固有船員のみ）

1. 月額基本給、平均月額収入

月額基本給は（表14、参照）、25-29万円27.8%、20-24万円23.9%、15-19万円18.7%、30-34万円13.0%、35万円以上12.7%で、平均26.3万円である。職種別平均は、船長33.1万円、一航士24.2万円、航海士18.3万円、機

関長31.8万円、一機士23.7万円、機関士19.2万円、通信長士24.9万円、部員22.8万円となっている。日本の外航船にくらべ、船長、機関長、通信長を中心に、2-5万円ほど低い（表15、参照）。

平均月額収入は（表16、参照）、45-49万円15.9%、40-44万円15.7%、30-34万円13.4%、50-54万円12.2%、35-39万円11.6%、55-59万円10.0%が多く、35万円以下23.6%、60万円以上11.0%で、平均44.3万円（月額基本給の1.68倍）である。職種別平均は、船長55.1万円、一航士41.6万円、航海士31.5万円、機関長52.0万円、一機士42.9万円、機関士31.0万円、通信長は43.8万円、部員32.8万円となっている。日本の外航船にくらべ、船長、機関長、一航士、通信長を中心に、15-30%ほど低い（なお、年間臨手や予備給を除く）。

若手航海士・機関士については、日本船や いかのようである。
陸上の賃金と均衡させなければ、雇用できな

表14 月額基本給（非固有船員）

万円														(名, 人)		
	～15	15～	20～	25～	30～	35～	40～	45～	50～	55～	60～	65～	70～	その他	合計	平均
船 長		0.8	14.0	33.9	20.7	9.9	7.4	3.3	3.3	3.3	1.7	1.7			100.0	33.1
一 航 士	3.1	16.7	35.4	30.2	9.4	4.2		1.0							100.0	24.2
職 航 海 士	14.7	57.4	19.1	4.4	4.4										100.0	18.3
機 関 長		2.9	16.7	29.4	29.4	4.9	5.9	2.0	2.9	2.9	2.0	1.0			100.0	31.8
一 機 士		21.2	30.3	43.9		1.5	1.5							1.5	100.0	23.7
種 機 関 士	14.9	46.8	29.8	2.1	4.3		2.1								100.0	19.2
通 信 長 士		12.2	38.8	40.8	4.1		2.0		2.0						100.0	24.9
部 員	16.7	33.3		25.0	16.7	8.3									100.0	22.8
SECOJI		15.4	7.7	23.1	30.8	7.7				15.4					100.0	32.0
乗 海 員 組 合	6.7	6.7	13.3	53.3	6.7	13.3									100.0	26.3
船 国 船 協 会 社	1.7	6.8	28.8	37.3	15.3	6.8		1.7	1.7						100.0	26.8
窓 その 他 会 社	5.0	20.7	24.8	24.2	13.7	2.6	3.8	1.7	0.9	0.9	1.2	0.3		0.3	100.0	25.8
口 そ の 他	0.8	22.0	22.0	29.7	9.3	5.9	3.4		3.4	1.7		1.7			100.0	27.2
無 回 答	15.4	7.7	23.1	38.5	7.7		7.7								100.0	24.3
合 計	3.9	18.7	23.9	27.8	13.0	4.1	3.2	1.2	1.4	1.2	0.7	0.5		0.2	100.0	26.3
実 数	22	105	134	156	73	23	18	7	8	7	4	3		1	561	---

表15 混乗船と外航船とにおける賃金比較

職 種	混乗船（非固有船員）			外 航 船			
	年 齢	基 本 給	月額収入	年 齢	基 本 給	月額報酬	航海日当
船 長	50.0	331,000	551,000	48.0	383,901	646,089	46,422
一 航 士	39.4	242,000	416,000	41.7	287,031	512,227	40,661
二 航 士	} 33.3	183,000	315,000	38.0	238,261	404,677	35,873
三 航 士				30.4	195,047	327,413	31,491
機 関 長	49.2	318,000	520,000	46.9	370,224	618,571	47,190
一 機 士	41.0	231,000	429,000	41.4	285,442	478,839	41,045
二 機 士	} 34.0	192,000	310,000	36.8	232,312	390,295	36,139
三 機 士				31.6	200,538	324,612	32,772
通 信 長	} 47.8	249,000	430,000	47.1	319,321	527,612	44,199
二 通 士				38.3	260,399	420,465	40,275
三 通 士				24.3	168,650	249,795	28,705
甲 板 長	} 43.1	228,000	382,000	49.4	249,374	418,105	37,792
操 機 長				49.0	252,618	409,731	39,082
司 厨 長				47.7	251,924	423,101	38,127

注1) 外航船の資料, 運輸省「船員労働統計」No.121, 1987年9月分

2) 外航船の月額報酬は, きまって支給する報酬(時間外手当を含む)

表16 月額総収入（非固有船員）

		(%, 人, 万円)														
万円		~15	15~	20~	25~	30~	35~	40~	45~	50~	55~	60~	65~	70~	合計	平均
職 種	船長				0.8	0.8	1.7	6.7	11.7	25.0	24.2	15.8	10.0	3.3	100.0	55.1
	一航士	1.0	1.0			14.4	16.5	27.8	29.9	8.2	1.0				100.0	41.6
	航海士			2.9	33.8	42.6	17.6	1.5				1.5			100.0	31.5
	機関長	0.9	0.9		2.8	2.8	3.8	10.4	11.3	20.8	22.6	12.3	9.4	1.9	100.0	52.0
	一機士			1.5	1.5	3.0	25.4	38.8	22.4	6.0	1.5				100.0	42.9
	機関士		2.1	8.5	29.8	34.0	17.0	8.5							100.0	31.0
	通信長士	2.0				6.1	14.3	22.4	40.8	10.2	2.0	2.0			100.0	43.8
乗 船 窓 口	部員			15.3	7.7	61.5		7.7				1.1			100.0	32.8
	SECOJI			7.1	7.1	7.1	7.1	14.3	7.1	14.3	28.6		7.1		100.0	46.3
	海員組合		6.7			6.7	13.3	20.0	26.7		13.3	13.3			100.0	45.0
	国船協会社			1.7	3.4	6.8	5.1	22.0	10.2	23.7	15.3	10.2		1.7	100.0	47.9
	その他会社	0.6	0.3	1.7	9.3	15.9	10.4	13.0	18.3	11.3	7.5	6.7	4.1	0.9	100.0	43.7
	その他		0.8	0.8	5.8	9.1	17.4	21.5	11.6	11.6	12.4	2.5	5.0	1.7	100.0	44.8
	無回答	7.7			7.7	30.8	23.1		15.4		7.7		7.7		100.0	38.2
合計	0.5	0.5	1.6	7.6	13.4	11.6	15.7	15.9	12.2	10.1	6.0	3.9	1.1	100.0	44.3	
実数	3	3	9	43	76	66	89	90	69	57	34	22	6	567	---	

2. 時間外手当，下船給与

時間外手当の支払状況は，支払われていない20.1%，定額支給70.0%，一定時間数支給5.7%，実時間支給0.9%，その他3.4%となっている。それが支払われている場合，その月給は本給の40%台34.5%，30%台16.6%，50%台13.4%が多い。

非固有船員は期間雇用ではあるが，繰り返し雇用の必要から，下船給与（表17，参照）

が28.3%に支払われている。その額は基本給の100%38.3%，80%台11.3%，60%台15.8%，50%台10.5%が多い。その期間は，1か月37.0%，2か月31.9%，3か月14.3%，4か月0.8%，12か月以上15.1%（疑問あり）となっている。それがあるのは，乗船窓口が長期に面倒をみってくれることになっている船員が，中心となっている。

表17 乗船窓口関係度合別下船給与の有無（非固有船員）

	(%, 人)		
	なし	あり	合計
長期面倒	43.7	56.2	100.0
当面面倒	66.7	33.3	100.0
とぎれても	86.1	13.9	100.0
とぎどきの	85.7	14.3	100.0
その他	47.4	52.6	100.0
合計	71.3	28.7	100.0
実数	258	104	362

G 労働時間、食料金

1. 労働時間制、実労働時間

所定の週労働時間制は、週56時間35.5%、週48時間43.1%、週44時間6.6%、週40時間3.3%、その他11.4%となっている。

1日の実労働時間は、8時間台48.0%、18時間以上11.5%、10時間台10.4%、12時間台6.5%が多い。1日の平均労働時間は、9時間49分である。週労働時間は、56-59時間25.0%、60-63時間9.4%、88時間以上16.0%、64-67時間8.9%が多く、48時間以下5.7%である。週の平均労働時間は、66時間48分である。日本の外航船の実態、54時間と比較すると、きわめて長時間労働となっている。

労働時間がなかった日数は、576人*7日(4,032日)のうち56日(1.4%)である。

2. 船員保険の適用

船員保険の適用状況は(表18, 参照), 適用されている85.7%, されていない14.3%となっている。年齢55歳以上の適用率は、50%を下回る。なお、不適用者の代替措置は、あり73.6%, なし26.4%となっている。したがって、それらがまったくない船員は3.4%にとどまる。

3. 食料金

食料金は、日本人の場合、日額500-549円24.0%、550-599円17.7%、600-649円17.0%、1000-1049円13.2%が多く、平均669円である。なお、固有船員は650円、非固有船員674円である。

外国人の場合、500-549円34.8%、550-599円23.2%、600-649円18.2%が多く、平均594円である。日本人より、75円低い。

それらの関係は、日本人の食料金が800円以下の場合、外国人と同額である。

H 食生活

1. 食事の方法、日本食の機会、相手国料理の評価

混乗船の食事の方法は、日本食中心16.5%、相手国中心48.2%、それら両方35.3%となっている。固有船員は非固有船員にくらべ、日本食中心の比率が高い。日本食中心の比率は高い。日本食の機会は、ほぼ毎日49.6%、週1, 2回24.6%、月1, 2回12.1%、まったくない13.8%となっている。

相手国料理の評価としては、がまんできる程度47.0%、気に入っている15.0%、うまくもまずくもない15.3%、日本食中心なので気にならない13.3%、口にあわず、困っている9.3%となっている、30歳未満は、また、固有船員は非固有船員にくらべ、我慢できる程度の比率が低い。

混乗日本人船員はそのすべてが相手国の料理に我慢させられているわけではなく、それなりに日本食をとっているかのようである。

2. 食事のトラブル

食事のトラブルを経験したかどうかをみると、あり53.4%、なし46.6%となっている。固有船員は非固有船員にくらべ、トラブルありを選択した比率が高い。

その内容は多岐にわたるが、指摘者の比率は口に合わない11.1%、食料金が安い9.5%、まずい食事7.1%、食料金をごまかす5.7%、調理技能が劣る5.7%、不衛生4.3%、メニューが少ない4.1%、メニューに変化がない3.6%、

表18 船員保険の適用

		(% , 人)		
		あ り	な し	合 計
船 籍	日 本	97.5	2.5	100.0
	リベリア	76.4	23.6	100.0
	パナマ	74.4	25.6	100.0
	韓 国	100.0		100.0
	そ の 他	64.3	35.7	100.0
	無 回 答		100.0	100.0
年 齢	20～24歳	83.9	16.1	100.0
	25～29 "	96.2	3.8	100.0
	30～34 "	91.8	8.2	100.0
	35～39 "	95.2	4.8	100.0
	40～44 "	90.8	9.2	100.0
	45～49 "	87.0	13.0	100.0
	50～54 "	85.2	14.8	100.0
	55～59 "	51.7	48.3	100.0
	60～64 "	25.0	75.0	100.0
	65歳以上	100.0		100.0
	無 回 答	100.0		100.0
固 有 船 員 (所 属 団 体)	外 労 協	100.0		100.0
	中 小 労 協	88.9	11.1	100.0
	そ の 他 外 航	88.5	11.5	100.0
	内 航 団 体	100.0		100.0
	そ の 他 内 航	100.0		100.0
	無 回 答	87.5	12.5	100.0
	小 計	95.0	5.0	100.0
非 固 有 船 員 (乗 船 窓 口)	SECOJI	42.9	57.1	100.0
	海 員 組 合	80.0	20.0	100.0
	国 船 協 会 社	78.0	22.0	100.0
	そ の 他 会 社	81.6	18.4	100.0
	そ の 他	85.1	14.9	100.0
	無 回 答	100.0		100.0
	小 計	81.5	18.5	100.0
合 計		85.7	14.3	100.0
実 数		708	118	826

量が少ない3.4%，食事の質量が劣る2.9%，食料を無断で食べる3.2%，能力のない調理人2.9%などの順で多い。

3. 自費食料

自費食料の購入状況は、購入していない30.7%，している69.3%である。それを購入している場合、その月額購入額は10,000円前後34.1%，5,000円前後26.6%，20,000円前後14.0%が多く、平均10,705円となっている。それは、食料金の約50%に相当する。非固有

船員は固有船員にくらべ、購入額が高い。

その主な品名は多岐にわたるが、購入者の比率はインスタント・ラーメン22.2%，野菜19.8%，漬物11.4%，麺類11.0%，ふりかけ10.2%，缶詰10.5%，果物8.8%，魚7.9%，肉7.9%，インスタント食品8.1%，パン8.1%，のり6.7%，牛乳6.3%，佃煮3.9%，梅干し3.7%の順で多い。特に野菜類，魚介類，肉類といった素材の購入率の高さが目立つ。

I 今後の職業継続

1. 下船後の予定

本船下船後の予定としては（表19，参照），現在の配乗会社の手配してくれる32.0%，現在の配乗会社に次船を依頼する25.8%，派遣

元の会社にもどる22.2%，船員を廃業するつもり7.8%，別の配乗会社を捜す7.8%，日本船に乗るべく動く4.3%となっている。そのなかであって，30歳未満は約17%が船員を廃業するつもりとなっている。

表19 下船後の予定

(%，人)

	親会社に 戻る	配乗会社 手配	配乗会社 依頼	別の配乗 会社	日本船に 乗る	船員を 廃業	合計	
年 齢	20～24歳	3.3	53.3	20.0		6.7	16.7	100.0
	25～29	7.5	41.5	17.0	5.7	1.3	17.0	100.0
	30～34	22.2	31.9	20.8	9.7	5.6	9.7	100.0
	35～39	22.1	29.5	24.6	9.8	4.1	9.8	100.0
	40～44	32.3	33.8	17.7	6.9	2.3	6.9	100.0
	45～49	32.4	27.4	25.7	5.6	5.6	3.4	100.0
	50～54	17.2	31.0	35.9	6.9	3.4	5.5	100.0
	55～59	8.8	36.8	38.6	5.3		10.5	100.0
	60～64		12.5	31.2	50.0		6.2	100.0
	65歳以上 無回答	100.0			100.0			100.0
職 種	船長	22.7	38.0	29.4	7.4	0.6	1.8	100.0
	一航士	21.2	29.9	29.2	10.9	2.2	6.6	100.0
	航海士	13.7	30.5	27.4	5.3	11.6	11.6	100.0
	機関長	22.1	34.2	24.8	8.1	4.0	6.7	100.0
	一機士	27.0	28.0	22.0	7.0	5.0	11.0	100.0
	機関士	24.0	30.7	14.7	9.3	6.7	14.7	100.0
	通信長士	20.0	35.0	30.0	6.7	3.3	5.0	100.0
	部員	37.0	11.1	22.2	3.7	7.4	18.5	100.0

2. 混乗船再乗船の意志, 混乗希望相手国

しかし、混乗船に再乗船するかどうかは(表20, 参照), 他にないので乗船せざるをえない41.3%, 社命ならば仕方なく乗船する27.5%, 希望してでも乗船する14.3%, できることなら乗船したくない14.2%, 二度と乗りたくない2.7%となっている。他にくらべ, 2

0歳台は希望してでも乗船する, 50歳以上は他にないので乗船せざるをえないを, 多く選択している。

なお, 今後も混乗船に再乗船するとすれば, どのクルーと乗りたいかをみると, フィリピン58.3%, 韓国22.4%, 台湾6.5%, それ以外11.0%となっている。

表20 混乗船乗船の意志

(%, 人)

		希望して乗船	社命なら乗船	乗る船がない	乗りたくない	二度と乗らない	合計
年令	20～24歳	48.4	9.7	25.8	6.5	9.7	100.0
	25～29	17.6	27.5	29.4	21.6	3.9	100.0
	30～34	12.3	32.9	32.9	15.1	6.8	100.0
	35～39	10.7	32.8	40.2	12.3	4.1	100.0
	40～44	13.2	31.8	34.9	18.6	1.6	100.0
	45～49	11.9	30.8	42.7	13.0	1.6	100.0
	50～54	9.7	21.4	54.5	13.8	0.7	100.0
	55～59	17.2	22.4	48.3	10.3	1.7	100.0
	60～64	43.7		50.0	6.2		100.0
	65歳以上				100.0		100.0
職種	船長	20.7	25.6	47.0	6.1	0.6	100.0
	一航士	14.1	32.6	40.7	10.4	2.2	100.0
	航海士	20.0	24.2	32.6	17.9	5.3	100.0
	機関長	11.2	22.4	50.7	14.5	1.3	100.0
	一機士	14.3	30.6	31.6	21.4	2.0	100.0
	機関士	12.5	30.0	32.5	18.7	6.2	100.0
	通信長士 部員	1.6 7.6	26.2 38.5	52.5 23.1	19.7 15.3		100.0 100.0
固有船員 (所属団体)	中労協	11.8	66.1	5.5	14.2	2.4	100.0
	中小労協	14.8	55.6	14.8	7.4	7.4	100.0
	その他外航	13.5	50.0	24.3	8.1	4.1	100.0
	内航団体		14.3	71.4		14.3	100.0
	その他内航		57.1	14.3	28.6		100.0
	無回答		50.0	37.5	12.5		100.0
	小計	11.6	58.0	15.2	11.6	3.6	100.0
非固有船員 (乗船窓口)	SECOJI		21.4	57.1	14.3	7.1	100.0
	海員組合	6.7	20.0	66.7	6.7		100.0
	国船協会社	22.4	19.0	48.3	10.3		100.0
	その他会社	15.1	12.8	54.9	14.8	2.4	100.0
	その他	16.7	13.3	45.0	21.7	3.3	100.0
	無回答	11.8	11.8	70.6	5.9		100.0
	小計	15.5	13.9	52.9	15.3	2.3	100.0
合計	14.3	27.5	41.3	14.2	2.7	100.0	
実数	116	223	335	115	22	811	

3. 外国人労働力の導入の可否

日本の陸上職場に、外国人を単純労働力として受け入れるかどうかについては（表21、参照）、反対49.1％、賛成29.4％、よくわからない21.5％となっている。船員は、現実に

外国人と労働と生活を共にしていることを反映してか、一般国民や陸上労働者に比べ、反対の意向が強いかのようである。

表21 外国人労働力導入の可否

					(%, 人)
		賛成	反対	不明	合計
職 種	船長	38.2	43.0	18.8	100.0
	一航士	32.8	46.0	21.2	100.0
	航海士	25.0	52.1	22.9	100.0
	機関長	22.8	57.0	20.1	100.0
	一機士	39.0	37.0	24.0	100.0
	機関士	21.5	48.1	30.4	100.0
	通信長士	18.3	66.7	15.0	100.0
	部員	22.2	55.5	22.2	100.0
固有 船員 (所属団体)	外労協	46.5	37.8	15.7	100.0
	中小労協	18.5	59.3	22.2	100.0
	その他外航	25.7	51.4	23.0	100.0
	内航団体	14.3	71.4	14.3	100.0
	その他内航	14.3	57.1	28.6	100.0
	無回答		75.0	25.0	100.0
	小計	34.0	46.8	19.2	100.0
非固有 船員 (乗船窓口)	SECOJI	14.3	64.3	21.4	100.0
	海員組合	21.4	64.3	14.3	100.0
	国船協会社	32.2	45.8	22.0	100.0
	その他会社	27.4	49.7	22.9	100.0
	その他	29.4	49.6	21.0	100.0
	無回答	11.8	52.9	35.3	100.0
	小計	27.4	50.1	22.6	100.0
学 歴	中学校	14.7	67.6	17.6	100.0
	高等学校	23.2	52.4	24.4	100.0
	海員学校	21.0	58.1	21.0	100.0
	商船高専	38.0	41.3	20.7	100.0
	商船大学	48.8	38.4	12.8	100.0
	水産高校	28.0	44.4	27.5	100.0
	電波高専	18.2	63.6	18.2	100.0
	その他	21.2	58.6	20.2	100.0
合計	29.4	49.1	21.5	100.0	
実数	239	399	175	813	

J トラブルと職場管理

混乗船におけるトラブルを“思いがけない”“混乗船ならでは”の体験・見聞を自由記述方式で対応を求めた。

回答者は321人で全体の約4割が何らのトラブル体験（他者の体験含む）を報告したことになる。件数では、618件と回答者1人当り1.9件であった。相手国別にみると次のようである。

表にみるように、フィリピン人にかかわるトラブルに言及した回答者は295人中66人、110件で、2割強（66人/295人）の報告率である。一方韓国人にかかわるそれは、410人中243人、484件で、6割（243人/410人）ほどとフィリピン人の2.6倍の報告率である。これらのことから、フィリピン人との混乗よりも、韓国人との混乗において、より多くのトラブル報告がなされた。つまりフィリピン人に比べれば、韓国人との混乗において、よりしばしばトラブルを体験しがちであるといえそうである。

a. トラブルの分類と具体例

トラブルは予期せぬ又は思いがけない“困ったこと”であるが、自由記述方式によるトラブル事例報告には、簡単ではあるが、その理由についても言及している。そこで、それぞれの事例を、可能なかぎり結果と原因に分け整理した。結果はいわば、トラブル内容であり、1事例につき1結果として処理したが、原因は1結果につき2原因まで含めた。従って、全ての結果に2つの原因が記述されていれば、原因件数は結果件数の2倍となる。実際は、結果件数618件に対し原因件数869件であったので、結果1件につき1.4件の原因が記述されていたことになる。

トラブル結果は<生活上>と<仕事上>に大別され、計13分類となった。

分類されたトラブル結果の典型的具体例を示せば次のとおりである。

<反発・対立・混乱>

○日本人職員の態度が大きいことに反発した韓国人機関士が暴力をふるい、これに対し日本人船長、航海士が暴行する。これは、明らかに日本人側の人種差別によるものである。

表22 トラブル事例回答者の構成

トラブル対象国	母数	回答者	報告件数	回答者率
フィリピン	295人	66人	110件	22.4%
韓国	410人	243人	484件	59.3%
その他	26人	12人	24件	46.2%
計	831人	321人	618件	38.6%

○韓国人は平気でうそをつく。失敗をかくすためにうそをつき、それを正当化するために、またうそをつく。そのうそがバレて、失敗を認めざるをえなくなると、その時は個人の問題ではなくなり、反日感情に転化し、日本人クルー、船長に対する反発としてあらわれる。○航海中の元旦、フィリピン人食堂に日本国旗とフィリピン国旗を並べて飾りつけたところ、フィリピン甲板員の1人が並べ方に不満だったらしく、日本国旗を引き降した。結局、両国の国旗を並べ替えて落着した。

○韓国の場合、出身地による相互のいがみ合い、フィリピンの場合は、島・言語による対立

<障害・口論>

このトラブルのほとんどは飲酒の結果としてあらわれる(139件中、飲酒原因は118件)。

○韓国人は飲酒すると必ず口論がおこり、暴力・障害事件に発展することが多い

○韓国人は飲酒制限をしないで、あるだけの酒を飲んでしまう。その結果、ケンカ、障害トラブルが続発する

<脱船、不帰船>

○アメリカ東岸で3名の連続脱船。食事と宿泊場所、月額80ドルの小遣いを条件に、現地在住の韓国人が勧誘のため来船していた。

<規則・契約違反>

○下船したくなると、雇用違反とは無関係に下船を申し出てくる。説得してもムゲで、拒否すると大騒ぎになり、勝手に下船してしまう

○履歴、免状(講習)のゴマカシ

○指定祝祭日以外の労働日に休日を申し込んでくる

<金銭および金銭配分トラブル>

○韓国人クルーとの関係で、食料金トラブルが多い

○チャーターボーナス配分でもめごと

<盗難・不正使用>

○船内備品(ノギス・マイクロメーター等高価品)が下船時に持ち出された

○フィリピン人は私物と船用品の区別がルーズ

○船長室から船用金が盗まれた

<食事、食糧管理トラブル>

○相手国料理は口に合わないので、缶詰、インスタント食品を多用し栄養のバランスを崩すことになる

○日本人クルーの食料金は表向きは相手国と同じであるが、裏金を使用しているとのうわさでギクシャク

<病気・自殺>

○ストレス発散がうまくいかず投身自殺

<意志疎通>

○韓国人は日本語も英語も理解できないので、仕事の説明・指示命令が困難。結局うまく伝わらないで、自分の思い込みで勝手に仕事をし、失敗する

○相手国人は一生懸命日本語を学ぶ努力をしているのに日本人はそれをしない。こうしたことが反日感情を呼び信頼をなくす原因となっている。

○命令には忠実であるが、指示が正確に伝わっているか否か常に不安。

<職業上のケガ、事故>

混乗船であるが故の事故報告件数は少なかった。ただし、大事故に連なる前段階で対処した例は少なからず報告されている。

<ミス・失敗>

○マストにペンキ塗りさせたところ、下から塗り上げ、降りる時塗ったところを踏みつけて降りてくる。

○オーダーしたタンクでない他のそれにバランスを漲水した。命令の不適切が原因

○S/B時のwake-up時間を黒板に英語でオーダーしておいたが連絡がなく、パイロットが乗船してきて始めて連絡があった。指示、命令は口頭とメモを両用しないとダメ

○“OKです。だいじょうぶです”を信用して、海水バランスを注入したが閉っているはずのバルブが開いていて、大きく傾いてしまった。

○ミスをしてもそれを認めない。わからなくても“yes”で後でとんでもない目にあう。

<不服従，サボタージュ>

○日本人上司の指示に素直に従わない。

○韓国人クルー全員が仕事をボイコットし、日本人クルー7人で接岸した

○こちらの仕事指示が不正確であったり、こちらにミスがあると命令を無視したり、ナメてかかるなど増長している。

<低モラル，能率低下>

○ストアーの予備品をチェックしない。整理整頓とんができない

○彼らのミスをこちらがカバーしているのに、何も手伝おうとしない

○命令されたこと以外は絶対やらない。わからなくても教を乞うことはしない。仕事に対する責任感が全くない

○日本人との混乗になれてくると、手抜き・サボリが目立つようになる。労働時間まで短縮するようになる。

○最近の韓国船員の質低下はひどすぎる。英語のワン・ツー・スリーもわからない者、漁船経験しかない者を平気で送り込んでくる

なお、原因は11分類としたが、具体的に示せば次のとおりである。

<人種偏見，蔑視>……優越感なども含む。主として日本人側の原因

<反日感情>……相手国の日本人又は日本に対する否定的態度偏見・対抗意識など

<飲酒>……飲酒

<文化・習慣>……生活上の民族的慣習的行動様式。衛生観念，食嗜好，ケンカ早い，公私の別がルーズなど，宗教，タブー・国民性など

<性格，態度>……性格的欠陥，うそをつくなど個人的な欠陥行動

<言葉>……言語上の能力，会話能力

<知識・技能>……仕事上の技能・知識能力

<指示不徹底>……日本人側の指示・命令の不適切

<仕事の習慣・制度>…相手国の仕事習慣。言われたことしかやらない，計画性がない，ミスをして認めない，など

<労働意欲・責任感>…仕事を覚えようとしない，サボる，無責任など

<マネジメント能力>…日本人側の対人能力・トラブル処理能力，職員としての能力など，管理的能力不足，管理不適切

なお、<文化・習慣>と<性格・態度>、<仕事の習慣>と<労働意欲・責任感>の両者の差は微妙で、文脈からいずれかに振り分けたにすぎない。また、これら原因は報告者の記述による原因であり、実際の原因とは不一致であったり、記述されていないことも大

いにある。

b. トラブルの頻度と内容

表2は、全報告者のトラブル結果と原因を組み合わせた整理表である。

トラブル結果の頻度からみると、仕事上の「ミス・失敗」が最も多く165件、次いで「障害・口論」139件で両トラブルは全体の半数を占める2大トラブルである。次いで「反発・対立・混乱」62件、「低モラル・能率低下」64件が続き、2大トラブルを加えた4大トラブルである。以下「意志疎通のそご」（コミュニケーショントラブル）45件、「食事・食料管理」トラブル30件、仕事上の「不服従、サボタージュ」30件、「盗難・不正使用」21件、

「金銭・金銭配分」トラブル17件、「規則・契約違反」16件、「脱船・不帰船」13件、「ケガ・事故」13件、「病気・自殺」3件である。

トラブル原因816件の内訳をみると、「飲酒」、「知識・技能」、「文化・習慣」、「性格・態度」、「仕事の習慣・制度」が5大原因で、これら5大原因は全体の $\frac{1}{4}$ （74%）を占める。残りの $\frac{1}{4}$ は「言語能力」、「労働意欲・責任感」、「反日感情」、「マネジメント能力」、「指示不徹底」、「人種偏見・蔑視」である。ただしこれら原因は、報告者からみた原因であるので、報告者又は日本人クルーの側に起因する原因は抑えられていること

表23 トラブル結果とその原因

		(件数)											
トラブル原因	結果 件数	1 人種 偏見	2 反日 感情	3 飲 酒	4 文化 ・ 習慣	5 性格 ・ 態度	6 言語 能力	7 知識 ・ 技能	8 指示 不 徹底	9 仕事 の 習慣	10 労働 意欲 ・ 責任感	11 マネ ジメン ト 能力	原因 件数 計
1 反発, 対立, 混乱	62	7	28	2	18	13	7	1	-	2	1	10	89
2 傷害, 口論, ケンカ	139	3	4	118	20	24	6	4	-	1	-	3	183
3 脱船, 不帰船	13	1	-	9	4	-	-	1	-	-	1	-	17
4 規則・契約違反	16	-	-	-	8	6	-	-	1	2	2	3	22
5 金銭・配分トラブル	17	-	1	-	9	4	-	-	-	5	-	1	20
6 盗難, 不正使用	21	-	-	-	13	12	-	-	-	-	-	1	26
7 食事・食料管理	30	-	-	1	27	-	-	4	-	4	-	2	38
8 病気, 自殺	3	-	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	3
9 意志疎通のそご	45	1	1	-	8	10	21	5	2	10	3	4	65
10 ケガ, 事故	13	-	-	1	1	-	3	7	2	5	1	1	21
11 ミス, 失敗	165	-	-	3	7	31	21	94	11	55	14	2	228
12 不服従, サボタージュ	30	-	9	1	5	8	1	4	9	5	4	1	47
13 低モラル, 能率	64	-	-	11	6	12	3	16	-	23	27	2	100
合計	618	12	43	146	127	121	63	136	25	112	54	30	869

(原因として記述されていない)を考慮しておくべきであろう。

トラブル原因が日本クルーの側にあるか、相手国クルーの側にあるか、つまり原因帰属についてみると、主として、日本人側に起因する原因は、「言語能力」が最大の原因であり、以下「マネジメント能力」、「指示不徹底」、「人種偏見」などで、合計件数は128件と全体の1/6ほどにすぎない。つまり他の5/6は相手国側に主たる原因があるとみなしている。しかしこれは先述のとおり、トラブルの原因は自己になく相手側にあるとみなす心理的働らき(自己防衛規制)が多分に影響し、実際のトラブル原因をありのままに表現しているとは言い難い。

c. 混乗相手国との関連からみたトラブル発生状況

相手国別のトラブル結果件数は韓国483件、

フィリピン111件、その他24件であった。従ってそのほとんどは韓国、フィリピンとの混乗において発生したことになり、両国の比較からトラブル発生状況をみてみよう。

<生活上のトラブル>

「障害・口論」トラブル……137件で圧倒的に高い発生率であるが、そのほとんど(124件)は韓国との混乗で発生し、その原因164件中、118件は飲酒と結びついている。このほか、文化・習慣、個人的性格・態度がそれぞれ20件、23件で飲酒の背景要因としてあげられている。

「反発・対立・混乱」トラブル……このトラブルは、日本人クルーとの対立関係がそのほとんどであり、59件中53件が韓国クルーとの関係で発生している。主たる原因は、反日感情であり、次いで文化・習慣のちがいが、個人的性格・態度が上位3大原因である。このほ

表24 トラブル結果とその原因(韓国・フィリピン比較)

トラブル原因 トラブル結果	結果計		(件数)											原因計	
	K	F	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	K	F
1 反発・対立・混乱	53	6	7・-	26・1	2・1	14・3	11・1	5・1	1・-	-	2・-	1・-	9・1	78	7
2 傷害、口論、ケンカ	124	13	3・-	3・-	111・7	17・3	21・2	4・2	2・2	-	-	1・-	2・-	164	16
3 脱船、不帰船	6	6	-	1	-	5・4	-	3	-	-	1・-	-	2	6	10
4 規則・契約違反	11	5	-	-	-	3・3	6・2	-	-	1・-	2・-	1・-	4・-	17	5
5 金銭・配分トラブル	17	0	-	-	1	9	4	-	-	-	5	-	1	20	0
6 盗難、不正使用	17	4	-	-	-	11・2	9・3	-	-	-	-	-	1	21	5
7 食事・食料管理	19	10	-	-	1	17・9	-	-	1・3	-	2・2	-	2	22	15
8 病気、自殺	3	0	-	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	3	0
9 意志疎通のそご	29	11	1	-	1	4・2	5・1	15・7	3・2	1・1	8・2	2	3	43	16
10 ケガ、事故	11	2	-	-	1	1	-	2	6	2	4	1	1	17	4
11 ミス、失敗	124	36	-	-	2	5	21	18	73	4	41	10	2	176	45
12 不服従、サボタージュ	23	8	-	9	1	2	8	-	1	2	6	5	3	37	5
13 低モラル、能率低下	46	28	-	-	9	2	10	3	14	2	14	20	2	74	21
合計	493	111	11	40	131	86	96	48	102	10	84	41	29	678	159

K = 韓国
F = フィリピン

か、言語不一致、日本人側のマネジメント能力不足、人種偏見などが指摘されている。反口感情、人種偏見が原因となる対立関係のほとんどは韓国人との混乗において発生している。

「食事・食料管理」トラブル……29件中19件が韓国クルー、10件がフィリピンクルーとの混乗において発生している。フィリピンクルーとのトラブルにあっては、相対的に高い発生率である。当トラブルの主たる原因は圧倒的に文化・習慣のちがいによるもので、いわば食文化の差である。したがって、日本人クルーにとっての“困った”トラブルである。料理・味つけが合わないの理由と共に非衛生的・非計画的食料使用なども含まれる。

「盗難、不正使用」トラブル……21件中、韓国17件、フィリピン4件で、主たる原因は文化・習慣、個人的性格・態度に尽きる。いずれの原因も両者のおかれた経済的状況要因が強く働き社会的要因とみなすべきであろう。

「金銭・金銭配分」トラブル……17件は全て韓国クルーとの混乗において発生している。主たる原因は、文化・習慣、個人的性格であり、この原因も社会性が強い。

「規則・契約違反」トラブル……16件中、11件が韓国、5件がフィリピンとの混乗において発生し、主たる原因は個人的性格・態度と文化・習慣、また日本人クルーのマネジメント能力不足である。このトラブルは日本人側からみれば契約違反となるが、相手国クルー側の論理からすると必ずしも違反意識はないことも十分考えられる。

「脱船・不帰船」トラブル……12件中、韓国とフィリピンがそれぞれ6件で、フィリピン

クルーとのトラブルでは相対的に高い発生率である。原因17件中9件が飲酒と結びつき、乗り遅れトラブルとなっている。

「病気・自殺」トラブル……3件が報告されたのみで、発生率は低い。

「意志疎通」トラブル……いわゆるコミュニケーショントラブルで、生活上でも仕事上でも発生する。トラブル件数は40件でそのうち29件が韓国、11件がフィリピンとの混乗で発生し、フィリピンとのトラブルにあっては相対的に高い発生率である。原因の半数は言語にあるが、このほか仕事の習慣・制度のちがい、文化・習慣、個人的性格、マネジメント能力など様々である。

<仕事上のトラブル>

「ミス・失敗」トラブル……160件と圧倒的に高い発生率で、韓国124件、フィリピン36件である。主たる原因は相手国クルーの低い技能・知識であるとみなされ、次いで仕事習慣・制度のちがいが続く。また、個人的性格、日本人クルーの言語能力不足、指示不適切などの原因も少なからず指摘され、原因が分散している。

「低モラル・能率低下」トラブル……仕事上の第2トラブルである。74件中、韓国46件、フィリピン28件でフィリピンクルーとのトラブルにあっては相対的に高い発生率である。主たる原因は相手国クルーの労働意欲・責任感、仕事の習慣・制度のちがい、低い技能・知識などに分散している。相手国との関連では、韓国クルーの場合、飲酒・個人的性格、技能・知識が、フィリピンクルーの場合、仕事の習慣・制度のちがいが、相対的に目立つ。「不服従・サボタージュ」トラブル……トラ

ブル件数31件中，韓国23件，フィリピン8件で，原因は反日感情，個人的性格・態度，仕事の習慣・制度のちがひ，などに分散している。ただし，反日感情，個人性格，労働意欲・責任感が原因となる不服従・サボタージュトラブルは韓国クルーとの混乗においてのみ発生し，特徴的である。

「ケガ・事故」トラブル……発生件数は13件と低い発生率であるが，ニアミスで防止された報告は少なくない。13件中11件は韓国クルー，2件がフィリピンクルーとの混乗において発生し，韓国クルーにより発生しがちなトラブルである。原因は一次的には低い知識技能にあり，これに仕事の習慣・制度のちがひが結びつく。

以上，報告者側からみたトラブルとその原因から混乗船で発生するトラブル状況を概観したが，これら結果はあくまで報告者の主観に基づく事例報告であり，また，日本側からみたトラブルであることを十分考慮すべきであろう。

昭和63年度「混乗船の労働実態に関する調査研究—混乗日本人船員調査，初年度」，執筆担当篠原陽一，青木修次の要約である。