

第 3 篇

船員の資質能力に関する調査研究報告

(1)

船員労働力の構成について

目 次

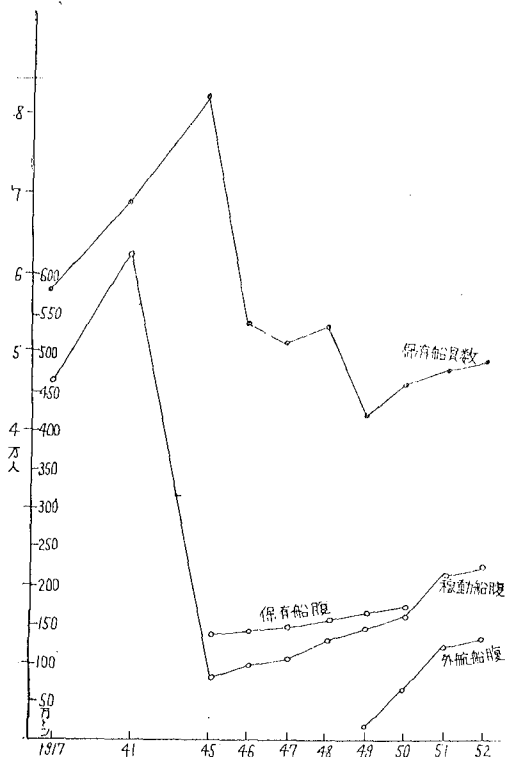
ま え が き	110
1. 船員の年齢	111
2. 船員の就業年数と移動	112
3. 船員の質	113
4. む す び	116

ま え が き

1941年、大戦の直前には、630万トンを誇った日本の商船隊も、相ついで海底のもくずと消え、躍起の建造もトン数の維持には役立たず、終戦をむかえた時にのこされたのは、130万トンの劣悪船ばかり、しかもその中のわずか75万トンが稼働船腹であり、航行区域は日本沿岸に限られると云つた惨さであつた。

その後海運の復興に努力がはらわれ、第一次から第八次にわたる計画造船が行われ、1949年から外国航路も再開された。かくて1952年には船腹225万トンとなり、外航船125万トンとなつたが、

図 3-1 船員と船腹の推移
(100総トン以上の鋼船)



なお往年のはなやかさとは比ぶべくもない。

一方船員については82,600人をかぞえた1945年をピークとして、以後急に減少し、1949年41,500人と最小値に達したが、それからはわずかずつ増加の傾向を示し、1952年末では49,413人となつた。このように船腹と船員の推移とには、その最低値の年を比べてもわかるように約4年のずれがあるが、これこそ戦後における船員問題の苦悶のあとである。(図 3-1)

戦争によつて船員はもつとも大きな犠牲をこうむつた。これに対応して急速養成が行われた。その当然の結果として、中堅層をなす熟練船員が甚しく減少し、未熟練船員が大きな比重を占めることとなつた。戦後8年に及ぶ今日においても、この点は船員労働力構成の上にかくすことのできない傷として、明らかにのこつている。

以上激動期の海運を背景として、船員の労働力

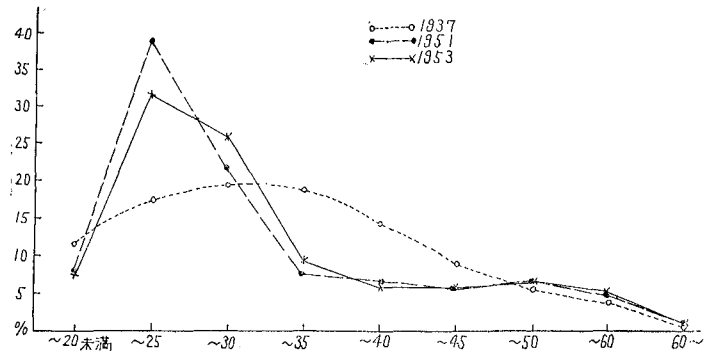
の構成についてのべてみる。

1. 船員の年齢

船員の年齢構成を、1937年と比較してみると、図3-2の通りである。1937年を選んだのは、戦争の影響の少ない比較的正常な年と考えたからである。

1937年の正常な年齢構成に比べて、戦後の変化がはつきりと見られる。すなわち若い年齢層のいちじるしい増加と、中堅層の脱落である。これは戦争による犠牲の大きかったことを物語るもので、そのまま戦後における船員の技術水準の低下を意味しているものである。

図3-2 船員の年齢構成の推移



この点で船員の中で大きな比率を占めている甲板員と機関員とについてももう少し詳しくみると、1937年には20.8%を占めていた30歳以上の甲板員が1951年には0.38%に激減し、同じく機関員では、28.3%から0.93%へといちじるしい減少を示している。

船員に若年層が多いということは、他産業に比べて特徴的である。1949年における全産業平均では、25歳以下の比率は32.3%であるのに、船員では25歳未満の比率が52.2%であり、1951年においては、46.2%である事実によつて、このことが分ると思う。

1951年に比べて、1953年では若い年齢層の比率がだんだん低下する傾向をみせてはいるが、戦前のような正常な構成へ戻るには、なお相当の年月を要することと考えられる。

もう一つの問題は、戦後高年齢層が増加していることである。1937年には50歳以上の船員の比率は4.2%であつたが、1951年には6.7%となつている。大部分が船長、機関長、職長であつて、戦前では相当の退職金を得て悠々自適できた人たちであるが、戦後の給与状態はそれを許さないという事情もあり、又一方中年の熟練者が不足しているためと思われる。

このように若年層と高年齢層との比率が高くなり、中間層を欠いていることは、技術上の欠かんとし、運航技術上の問題となるばかりでなく、思想あるいは生活感情の面で、大きなギャップを生じ、船内生活の上でさまざまな問題を派生してきた。

次に船員の平均年齢についてみると、以上のべたところによつて当然なことながら非常に若い。職員で33.0歳、普員で27.2歳で、平均29.0歳となる。同じ年における全産業の平均が32.0歳であるから、相当若いといえる。

職員と普員とでは、約5年の年齢差があるが、これはちょうど職員が専門教育に当つた期間に相当する。

某社の普員について、1930~1935年の平均年齢をみると、30.0~30.8年である。対象船員は約6,000人であるが、特定の一社であるから、正確な比較は困難であるけれども、現在より約3歳高かつたようである。

年齢の低下のもつともいぢるしい甲板員と機関員とについてみると、平均年齢において、1928年25歳、1935年26.4歳であつた甲板員が、1949年には21歳まで低下した。同じく機関員では1935年28.2歳であつたのが、1949年には20.5歳まで下つた。

年少船員については、船員法において満15歳以上と定められており、特に運炭、焚炭などの重筋作業に従う機関員については、満18歳以上と規定されている。

老齢船員については、さきにも述べた通りである。老齢者は職員の方が比率が高い。すなわち1951年において、職員の中50歳以上の者の比率は10.4%で、その中60歳以上は0.8%に当る。これに対して普員では、50歳以上は3.6%、その中60歳以上は0.2%に当る。

また職別にみると、1937年の統計で、50歳以上の者の比率は、機関長27.6%、船長25.0%、船医17.0%、司厨長13.8%、甲板長12.8%、操機長9.6%であつた。それぞれの職務内容と考へ合せて興味深い点である。

2. 船員の就業年数と移動

船員の就業年数をみると、図3-3の通りで、年齢構成と全く対応している。これは船員の、就業年齢がきわめて限定され、中年からの就業がほとんど見られないことによるものである。

船員の就業年数は他産業に比べて長い。

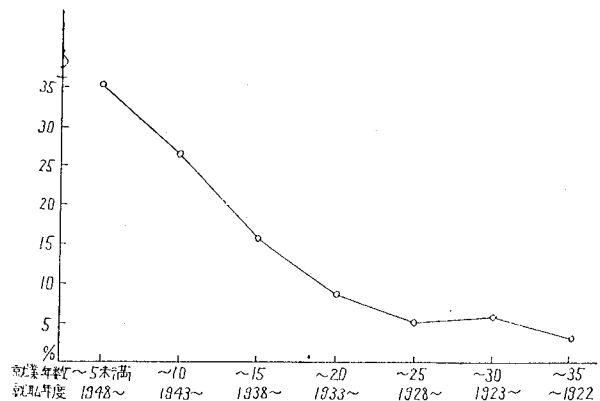
図 3-3 就業年数別構成 (1953. 4. 1)

1949年の調査によれば、職員の平均11.2年、普員の平均8.3年、平均9.2年であつた。これを一般産業に比べて勤続の長いと云われた日本発送電の6.9年と比較しても、かなり長いことがうかがわれる。

また、1935年某社の普員の平均就業年数は10.7年で、当時東京都男子労働者に比べて、0.5年長いという資料がある。

このように船員がその職業に長く止るの

は船員という職業が特殊な専門的職業で、熟練を要すること、したがつてまた他への転職が困難であることなどが、主な原因として考えられる。航海士などはそのもつとも代表的なものであつて、船を



はなれては「陸へ上つた河童」の嘆をかこたなければならない。更にその生活環境から、社会と交渉が少いため、いわゆる世間知らずとなり、陸上とのつながりができないまま、早く陸へ上りたいと願いつつも、そのチャンスを得ないで、ずるずると長く海に過すということも考えられる。

職別にみると、職員では船長、機関長の平均 20 年が最高で、一等通信士、事務長のそれは 8 年である。普員では、甲板長、操機長の 19.6 年、甲庫手、機庫手の、16.8 年、司厨長の 15.4 年などが長いところで、甲板員の 3 年、機関員の 2 年といったところが、もつとも短いところである。

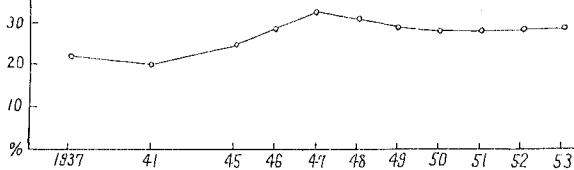
労務の移動という点から、1952 年度における退職者の比率をみると、全体で 8.8 % であつた。職員では無線通信士の 11.3 % が最高で、事務長員の 10.7 % がこれに次ぎ、機関士 8.0 %、航海士 7.1 % となつて、それぞれの職務の特殊性、安定性を示している、普員でも同様で、事務部の 9.4 %、機関部の 8.9 %、甲板部の 7.8 % となつている。1947 年の調査では機関部普員の退職率もつとも高かつたのが、このように減少したのは、焚炭船の減少に伴う機関員の労働負担の軽減によるものと考えられる。

産業別に離職率の比較をこころみるに最近の資料がないので、船員については 1947 年 6 月～1948 年 5 月の毎月平均、他産業については、1948 年 7 月の労働省資料によると、全産業平均の 2.45 %、鉱業の 3.26 %、製造業の 2.17 %、水道ガス業の 2.55 % に比べて、船員は 1.70 % でもつとも低く、定着性の強いことを示している。

3. 船 員 の 質

職員と普員との比率をみると、図 3-4 の通りで、1937 年には 22 % を占めていた職員の比率が 1953 年には 30 % に増加した。これは船舶の技術水準の向上によるものである。すなわち焚炭船の減少とディーゼル船の増加にもとづく重労働の減少によるものである。図でみるように終戦直後のいちじるしく高い比率は過剰船員による異常現象で、職員がその専門的技術のため、普員の整理の場合とは異つた

図 3-4 職員の比率の推移



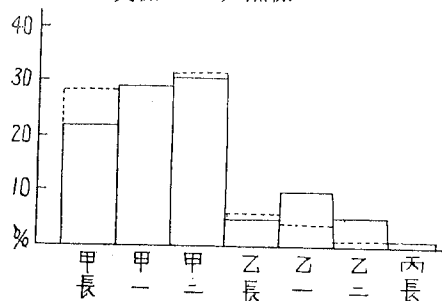
考慮がはらわれたためと考えられる。

職員の中核をなすところの船長、機関長、航海士、機関士の技術水準を示すところの海技免状についてその構成をみると図 3-5 の通りである。図で甲長は甲種船長、機関長の免状、甲一は甲種一等航海士、機関士の免状、乙は乙種、丙は丙種を意味する。

1937 年と 1951 年の比較では、甲長のところが大きく減少し、乙一、乙二のところが増加している。

少とディーゼル船の増加にもとづく重労働の減少によるものである。図でみるように終戦直後のいちじるしく高い比率は過剰船員による異常現象で、職員がその専門的技術のため、普員の整理の場合とは異つた

図 3-5 海技免状別構成
実線 1951, 点線 1937



すなわち上級免状の不足を下級免状で補っている形で、全体として技術水準の低下を否定することはできない、すでに度々のべたように、戦争による犠牲の影響で、早急に回復は困難である。

次に学歴について検討してみよう。職員の中には船舶職員法によつて定められた海技免状を必要とする、船長、航海士、機関長、機関士および通信士と、海技免状を必要としない事務長、事務員、船医などがある。

航海士、機関士は高等商船(商船大学)、中等商船(商船高等学校)の卒業生および実地出身者から成っている。また通信士には無線電信講習所(電波大学)の出身者と実地出身者とがある。いずれも国家試験による海技免状を持たなければならない。

ところで職員の学歴別構成をみると、1948年の抽出調査では、高専以上40.4%、中卒36.1%、その他23.5%であり、1949年の抽出調査では高専以上49.5%、海員学校を含む中卒40.9%、その他9.6%とあつて、大体の構成がうかがえる。

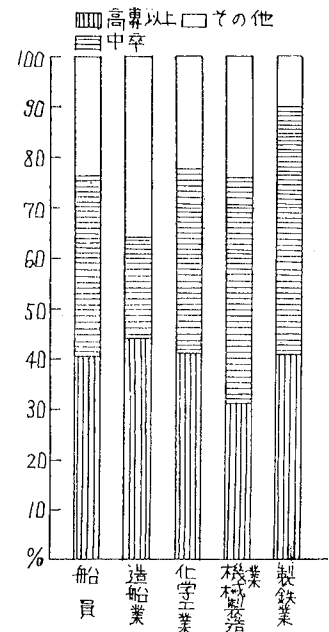
これを他の産業と比較してみると、図3-6の通りである。これによると船員は他の産業に比べて大きな差はないようである。ただ船員の場合は海技免状をとるため、あるいは上級免状をとるため、不断の勉強を要するので、学歴だけではその実力をうかがうのにやや困難がある。

学歴と定着性についてみると、実地出身者は三航、三機ではそれぞれ10%、15%を占めるに過ぎないが、船長、機関長ではそれぞれ31%、29%という高率となつて、職業への定着性の強いことを示している。中等商船(商船高校)の出身者は、三航、三機ではいずれも51%を占めるが、船長、機関長ではそれぞれ36%、38%を示してかなり減少している。高等商船(商船大学)の出身者は三航、三機では、37%、33%を占めたのが、船長、機関長では、それぞれ27%、28%となつている。両者では大差がないが、中等商船出身者には上級免状をとるための関所があり、脱落者があるのに、高等商船出身者は無試験であつた事実を考えると、高等商船出身者の定着性の低いことが考えられる。すなわち学歴と職業への定着性とは反比例しているようである。このことは海上における労働条件および生活条件と考え合せて、考えさせられる点である。

普員の学歴をみると、1949年の抽出調査では、高小卒56.5%、海員学校卒21.7%、中卒13.6%、高専中退以上0.9%、不明7.3%

となつている。1937年某社普員についてみると、尋卒19.8%、高小卒63.7%、中卒16.8%、高専中退以上0.4%であつた。ここで目につくのは、職業教育としての海員学校卒業生があらわれ、かなり大きな比率を占め、今後更に増大の傾向があることである。中卒が減少しているのは、某社では客船が多く、その司厨員の中には中卒が大きな比率を占めていたが、現在は客船がなく事情が変つたから

図3-6 各産業製造部門における技術職員の学歴比較(高木)



である。

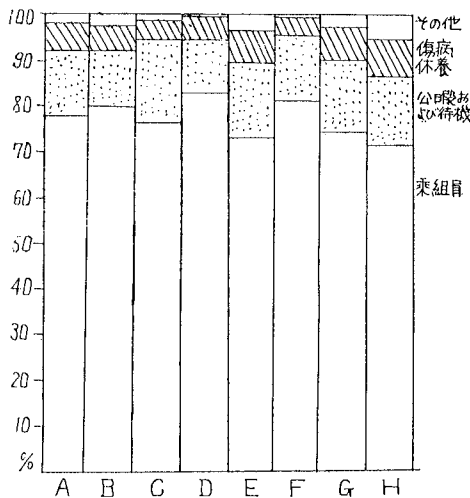
他産業と比較すると、1949年の例では中卒の比率において船員が13.6%に対して、炭鉱労働者の7.0%、1937年における某社船員の16.8%に対して、同年東京都労働者の12.0%、また1930年における船員の3.0%に対して、工場労働者の2.7%、鉱山労働者の0.4%などで、船員の方が一般に学歴が高いことがうかがわれる。

船員の素質については、別の機会にくわしくのべることとして、こゝには要点だけをのべよう。全体の水準はまだ充分にとらえていないので、どのような者が船員となるかを、教育機関における学生生徒についてみると、まず知能の点では相当優れている。1950年入学の商船大学の学生について、桐原式一般知能検査を実施した結果では、航海科の平均点84.1点、機関科83.4点で、かつて行われた検査成績の如何なる集団よりも優れている。また1951年入学の海員学校生徒について、同じ検査を実施した結果では、平均55.2点で、旧制中学よりやや低く、旧制甲種商業学校よりやや高いところにあつた。労働者の水準としてはおそらくかなり高い値ではないかと考えられる。

以上の諸学校における体格検査の結果からみて、体格、体力においても、一般にすぐれており、同年齢の学生、労働者等よりも良好である。詳細は別の機会にゆずる。

ところで、このように素質の良い者が就業しているのに、現実の健康状態は決して良好ではない。すなわち傷病によつて下船休養している船員が、かなりの高率を示している。図3-7は各社保有船員の内訳を示すもので、実際の乗組員は約80%で、約20%が予備員となつている。この中有給休

図 3-7 各社船員の内訳



暇で休養している者、休暇を終つて乗船待機している者が大部分であるが、傷病療養者は予備員の約24%、全船員の3.7%~7.8%に達する。結核による長期休養者がその中の大部分を占めている事実を考えると、船員の労働力を論ずる時、健康対策の重要性を痛感せざるを得ない。

最後に船員の出身階層について、簡単にふれておく。1949年の調査によると、サラリマン層がもつとも多くて30.0%を占め、ついで農業の22.5%、業主の17.5%、労働者17.5%となつている。これを1919年の農業47.3%、サラリマン17.6%、業主14.9%、労働者13.5%に比べると、農業が減少してサラ

リマン層がいちじるしく増加したことが分る。大きな変化を示した時期は、1940年ごろで、戦争準備のための産業構造の変革と関連している。1952年神戸商船大学入学学生についてみると、この傾向は更にいちじるしい。すなわち、サラリマン層は61.2%を占め、業主16.4%、農業12.9%、その他9.5%となつていて、船員の出身階層がいちじるしく変化している。

普員では 1949 年調査では、農業 43.7 %、労働者 20.9 %、業主 13.3 %、サラリマン 12.0 %となつており、1952～53 年度の海員学校生徒によれば、農業 47.5 %、サラリマン 27.5 %、業主 21.0 %、その他 7.0 %となつておる。農村出身が大部分を占めた昔に比べて、農業の減少とサラリマンの増加は、いちじるしい現象である。この傾向は産業構造の変化によるばかりでなく、終戦後においては、船員の官費養成が廃止され、すべて自費となつたため、アルバイトの困難なこの種の学校では、その負担に耐えられる階層となると、いきおい農村の比率が低下せざるを得ないためであろう。

4. む す び

以上を要約すると、船員の年齢は他産業に比べて若い。これは戦争による中堅層の脱落が原因で、これが技術上の弱点であるばかりでなく、船内生活の上でも老若の意志の疏通を妨げるものである。

就業年数は一般に長いが、その原因は熟練を要する専門的職業であり、他へ転職することが困難であることのためである。

船員を志す者の素質は優れており、学歴も一般より高い。しかし船内における諸環境はそれを伸ばし発展させる状態にはない。