

#### Ⅳ－４ 停泊中の船員の生活行動について

— 横浜港の外航船を中心にして —

##### 目 次

|                      |     |
|----------------------|-----|
| A 調査の概要              | 95  |
| B 船舶の停泊特性からみた船員の生活時間 | 97  |
| C 船員の生活パターンと生活時間     | 104 |
| D 外出行動と生活事例          | 107 |
| E 今後の福祉活動に対する若干の問題指摘 | 110 |

##### A 調査の概要

調査は、今後の船員福祉のあり方を考えるにあたっての基礎資料として、内地停泊期間中における船員の生活がどのようになっているかを

明らかにするため、生活時間、生活行動の側面から追ってみたものである。

停泊中の船員の生活行動は、主として船会社による属性、入港地による属性、船による属性、個人的な属性によって異なることが考えられる。そこで、船会社による属性、入港地による属性については、京浜、京葉港（横浜港を中心にして）に入港する外航船を対象にすることで固定し、船による属性を考慮して、根岸、本牧、高島、日清埠頭（川崎）、京浜シーバース、ライ係留に入港した船を対象にして実施した。調査は、昭和47年8月30日から10月17日にかけて延14隻、409名の乗組員に対して生活時間調査を行なった。それら資料のうちで、分析に使用したのは、10隻、221名であった。

なお、分析するにあたって、停泊期間中の生活という要素を考慮して、第1表のような分類で行なった。

第1表 停泊中の生活時間の分類

| 大 分 類            |            | 中 分 類       | 説 明 お よ び 具 体 例                                     |
|------------------|------------|-------------|---|
| 船<br>内<br>生<br>活 | 勤務時間       |             | 船内で遂行される職務，停泊当直，荷役当直，シフトにともなって発生する作業，整備作業，船用品の受取りなど |
|                  |            | 睡 眠         | ねてからおきるまで   |
|                  | 生理的時間      | 食 事 ・ 身 仕 度 | 船内でとる食事，入浴，洗面，洗濯，着換えなど                              |
|                  |            | 休 息         | ごろ寝，ぼんやり  |
|                  | 自由時間       | 娯 楽         | テレビ，勝負事など   |
|                  |            | 教 養         | 読書，レコード鑑賞   |
|                  |            | 雑 談         |   |
| そ の 他            |            |             |   |
| 船<br>外<br>生<br>活 | 勤務時間       | 本店，支店との連絡   | 支店，本店，船と電話連絡，航海打合せ，資料入手など                           |
|                  |            | 健康検査，予防接種   | 健康診断，予防接種，税関  |
|                  |            | そ の 他       | 会社雑談，レクリエーション用品の購入，海員組合，在港船員会合など                    |
|                  | 生理的時間      | 睡 眠         | 自宅，旅館，ホテル，寮などでねてからおきるまで                             |
|                  |            | 食 事         | 船外でとる食事   |
|                  |            | 身 仕 度       | 自宅，旅館，ホテル，寮などで行なった入浴，洗面着換                           |
|                  | 移動時間       | 一 次 交 通     | 通船，つけタクシー，マイクロバス                                    |
|                  |            | 二 次 交 通     | 電車，汽車，バス，タクシー                                       |
|                  |            | 徒 歩         |   |
|                  |            | 待 ち         | 交通機関待ち，通船待ち，タクシー待ち，電車待ち                             |
|                  | 自由時間       | 休 息         | 休息，雑談，昼寝，新聞   |
|                  |            | 家 事 手 伝 い   | 子供と遊ぶ，家の手入れ，庭作り，家の中での雑用                             |
|                  |            | 散 髪         |   |
|                  |            | 買 物         |   |
|                  |            | 治 療         |   |
|                  |            | 訪 問 ・ 来 客   |   |
|                  |            | 読 書 ・ 勉 強   |   |
|                  |            | かけ娯楽（しゃ好性）  | パチンコ，スマートボール，競輪など                                   |
|                  |            | する娯楽（スポーツ性） | ボート，水泳，卓球，ゴルフ，ダンスなど                                 |
| みる娯楽（観賞性）        |            | 観劇，映画，テレビなど |   |
| 見物，ドライブ，散歩       | 旅行，動物園     |             |   |
| そ の 他            | 見送り，送別会，雑用 |             |   |
| 不 明              |            |             |   |

## B 船舶の停泊特性からみた船員の生活時間

### 1. 対象船舶の停泊特性

第2表は、横浜港における調査対象船の動静をまとめたものである。

分析の対象になった10隻の船舶は、コンテナ船1隻、油槽船3隻、貨物船5隻、自動車兼ばら積貨物船1隻で、すべて定期船であった。停泊期間は、最短がA丸の27時間、最長は油槽船B丸の159.5時間で2泊以下の船舶が5隻、4泊以上にわたって停泊していた船舶が5隻であった。なお、B丸は、陸のタンクが満杯であったため横浜港の港外で沖待ちしていた期間が長かったため停泊期間が長くなっている。

これら船舶の停泊地は、本牧埠頭が4隻、高島埠頭1隻、根岸埠頭2隻、京浜シーバース、ライ係留が各々1隻であった。I丸は川崎の日清埠頭で、小麦粉を揚げ、港外にシフトした後には本牧自動車専用の杉田埠頭で積荷をしている。

船から外に出るときに問題となるのが、利用できる交通機関である。京浜シーバースおよびライ係留していた船は、当然の事ながら、船からの一次交通手段は通船である。本牧埠頭、根岸埠頭では、会社が用意したつけタクシー、マイクロバスが、本船と支店間、および最寄りの国鉄駅との間を1時間ないし1時間30分のインターバルで往復していた。高島埠頭のC丸は沖待ちしていた時点は、通船があったが、岸壁づけとなってからは一般の交通機関を利用している。I丸が川崎の日清埠頭に停泊していた期間は、臨港タクシー、鶴見臨港線を利用している。港外にシフトしてからは、通船になるが、風が強く、通船の便が悪かった様子である。

### 2. 停泊期間と船員の生活時間

対象となった船舶の停泊期間は前述したように最小27時間から最大159.5時間であり、その分布は60時間未満(2日と12時間)が5隻、60時間以上が5隻であった。そこで停泊期間60時間未満のA丸、D丸、F丸、G丸、H丸を停泊期間の短いグループ、60時間以上のB丸、C丸、E丸、I丸、J丸を停泊期間の長いグループとして、比較したのが第3表および第1図である。

① 船内生活と、船外生活の比率は、停泊期間の長短にかかわらず、前者が68.4%、後者は31.6%で同じである。

② 勤務時間は、船から出て行なう勤務については同じであるが、船内で行なわれる勤務時間は停泊時間が長くなると29.2%から26.5%と多少減少する傾向が見られる。停泊当直、荷役当直など毎日定期的発生する勤務が多いために、停泊期間によって影響されることが少なくないと考えられる。

③ 睡眠、食事、身仕度の生理的時間は、船内生活、船外生活を合計すると、停泊期間が短いときで43.5%、長いときのそれが41.4%で、著しい変化は認められない。なお、睡眠時間だけを取り出してみると、両者とも31%で1日当りの時間になおすと、7時間30分になる。

④ 船内の自由時間は、勤務時間の差がそのまま自由時間の差となってあらわれている。すなわち、前述したように停泊期間が長くなると、勤務時間が多少減少し、その差が船内自由時間の10.8%から14.8%の増加となっている。内容的に大きく変るものを見ると、「娯楽」が停泊期間が短いときの1.8%から4.6%に増え

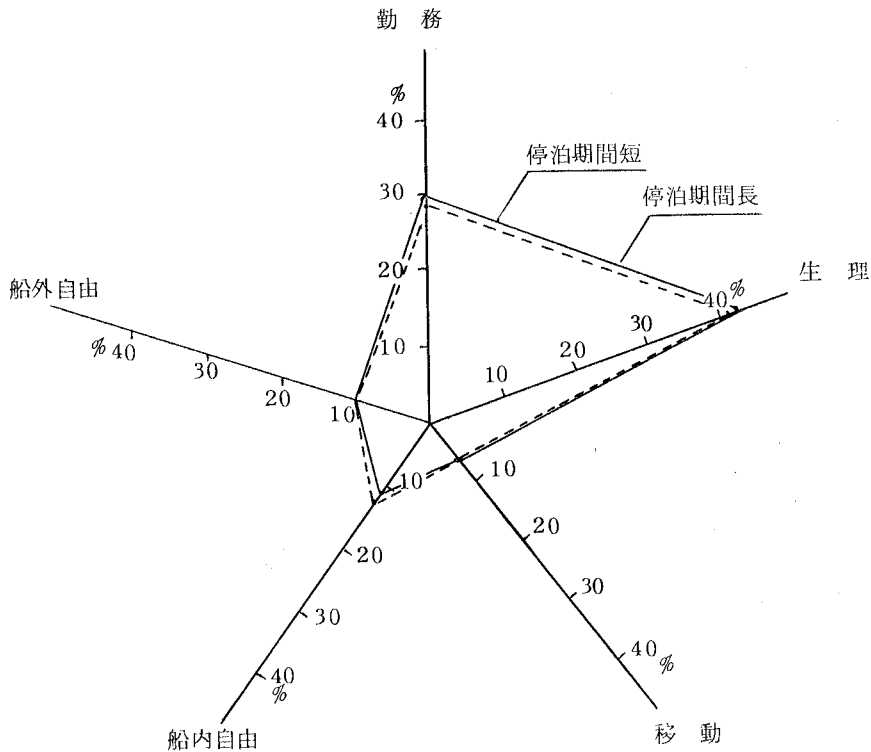
第2表 対象船舶の動静

| 船名 | 会社名          | 船種             | 就航線            | 横浜港における        |       | 停泊中の船舶動静 |   |   |   |   |   | 内地スケジュール                              | 船外に出るとき<br>の主な交通手段                                | 備考                           |
|----|--------------|----------------|----------------|----------------|-------|----------|---|---|---|---|---|---------------------------------------|---|------------------------------|
|    |              |                |                | 停泊地            | 停泊時間  | 第1日      | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |                                       |   |                              |
| A  | 日本郵船         | コンテナ船          | 濠州             | 本牧埠頭<br>A-5    | 27    |          |   |   |   |   |   | 四日市, 名古屋<br>(横浜), 大阪                  | 本船, 関内駅間<br>つけタクシー<br>通船0800時よ<br>り3時毎<br>通船時間50分 |                              |
| B  | ジャパフライン      | 油槽船            | ベルシヤ           | 京浜シーハ<br>ース    | 159.5 |          |   |   |   |   |   | 横橋, 門司, 喜<br>山, 神戸, (横浜)              | ライ係留時は通<br>船                                      | 陸のタックの都合<br>により停泊期間<br>のびる   |
| C  | 日本郵船         | 貨物船            | パナマ・地<br>中海(往) | 高島埠頭F          | 122   |          |   |   |   |   |   | 横浜, 四日市,<br>名古屋, (横浜),<br>大阪          | 本船, 関内駅,<br>シルクセッター間つ<br>けタクシー                    |                              |
| D  | ジャパフライン      | 貨物船            | ニューヨ<br>ーク(往)  | 本牧埠頭<br>B-7    | 58    |          |   |   |   |   |   | (横浜), 名古屋,<br>神戸, 東京, 神<br>戸, 名古屋, 横浜 | 通船  | 台風避難のため<br>洋にシフトした<br>日は通船止め |
| E  | 日本郵船         | 貨物船            | ニューヨ<br>ーク(復)  | ライ22~23        | 103   |          |   |   |   |   |   | (横浜), 大阪                              | 本船, 関内駅間<br>つけタクシー                                |                              |
| F  | 大阪商船<br>三井船船 | 貨物船            | 濠州             | 本牧埠頭<br>A-5    | 54    |          |   |   |   |   |   |                                       | 本船, 根岸駅間<br>つけタクシー                                | 入港時エンジン<br>トラブル発生            |
| G  | 東京タカ-        | 油槽船            | ベルシヤ           | 日本石油製<br>根岸製油所 | 39    |          |   |   |   |   |   | (横浜), 喜入<br>以後1ヶ月間横<br>浜喜入間を往復        | 本船, 根岸駅間<br>つけタクシー                                |                              |
| H  | 東京タカ-        | 油槽船            | ベルシヤ           | /              | 44    |          |   |   |   |   |   | 神戸, (川崎), (横浜)                        | 臨港タクシ-  |                              |
| I  | 大阪商船<br>三井船船 | 自動車乗ば<br>ら積貨物船 | ガルフ,<br>中南米    | 日清埠頭<br>~杉田埠頭  | 112   |          |   |   |   |   |   | 下松, 福山, 名<br>古屋, 神戸, 清<br>水, (横浜)     | 本船, 関内駅間<br>つけタクシー                                | 2日会社の創立<br>記念日休み             |
| J  | 日本郵船         | 貨物船            | 中南米            | 本牧埠頭<br>C-6    | 107   |          |   |   |   |   |   |                                       |   |                              |

○内は調査時点

第3表 停泊期間の長短別にみた生活時間

|                  |            | 停泊期間短 | 停泊期間長 |
|------------------|------------|-------|-------|
| 船<br>内<br>生<br>活 | 勤務時間       | 29.2% | 26.5% |
|                  | 生理的時間      | 28.4  | 27.1  |
|                  | 睡眠         | 22.1  | 21.5  |
|                  | 食事, 身仕度    | 6.3   | 5.6   |
|                  | 自由時間       | 10.8  | 14.8  |
|                  | 休息         | 5.0   | 5.6   |
|                  | 娯楽         | 1.8   | 4.6   |
|                  | 教養         | 0.2   | 0.9   |
|                  | 雑談         | 2.2   | 3.0   |
|                  | その他        | 1.6   | 0.7   |
| 船<br>外<br>生<br>活 | 勤務時間       | 0.6   | 1.0   |
|                  | 本店, 支店との連絡 | 0.4   | 0.3   |
|                  | 健康検査, 予防接種 | 0.1   | 0.2   |
|                  | その他        | 0.1   | 0.5   |
|                  | 生理的時間      | 15.1  | 14.3  |
|                  | 睡眠         | 8.9   | 10.2  |
|                  | 食事         | 5.5   | 3.4   |
|                  | 身仕度        | 0.7   | 0.7   |
|                  | 移動時間       | 6.7   | 6.6   |
|                  | 一次交通       | 1.7   | 1.6   |
|                  | 二次交通       | 4.7   | 4.0   |
|                  | 徒歩         | 0.3   | 0.8   |
|                  | 待ち         | 0.0   | 0.2   |
|                  | 自由時間       | 9.1   | 9.4   |
|                  | 休息         | 3.1   | 3.3   |
|                  | 家事手伝い      | 0.1   | 0.6   |
|                  | 散髪         | 0.4   | 0.2   |
|                  | 買物         | 1.3   | 0.9   |
|                  | 治療         | 0.3   | 0.1   |
|                  | 訪問, 来客     | 0.8   | 0.5   |
|                  | 読書, 勉強     |       | 0.2   |
| かけ娯楽             | 0.4        | 0.3   |       |
| する娯楽             | 0.7        | 0.2   |       |
| みる娯楽             | 0.9        | 2.2   |       |
| 見物, ドライブ, 散歩     | 1.1        | 0.9   |       |
| その他              | 0.1        | 0.3   |       |
| 船内生活計            |            | 68.4  | 68.4  |
| 船外生活計            |            | 31.6  | 31.6  |
| 計                |            | 100.0 | 100.0 |



第1図 停泊期間の長短別にみた生活時間構成

ている。

⑤ 停泊期間の31.6%は、船から外に出て生活しているわけであるが、その内容構成においても著しい差がない。しかしここでみたのは停泊期間中の生起率からみたのであって、停泊期間が長くなれば生起率は同じであっても時間量としては長くなる。したがって後述するように自由時間の量からも見る必要がある。

### 3. 勤務状態と船員の生活時間

勤務状態とはいっても、今回の調査では、勤務の内容までチェックしていないため、勤務時間の量という側面でおさえた。勤務時間の分布は第2図のようである。最小は1.4%から、最大は71.0%まで、(1日当たりの時間になおすと最小0.3時間、最大17時間)30%から

35%、1日8時間前後のところに最頻値をもつ、山形の分布をしている。平均値を求めると28.8%(1日当たり7.0時間)であった。このような勤務時間が拘束性の少ない勤務時間以外にどのような影響を与えているだろうか。そこで、平均勤務時間より少ないグループとそれ以上のグループに分けて検討してみた。

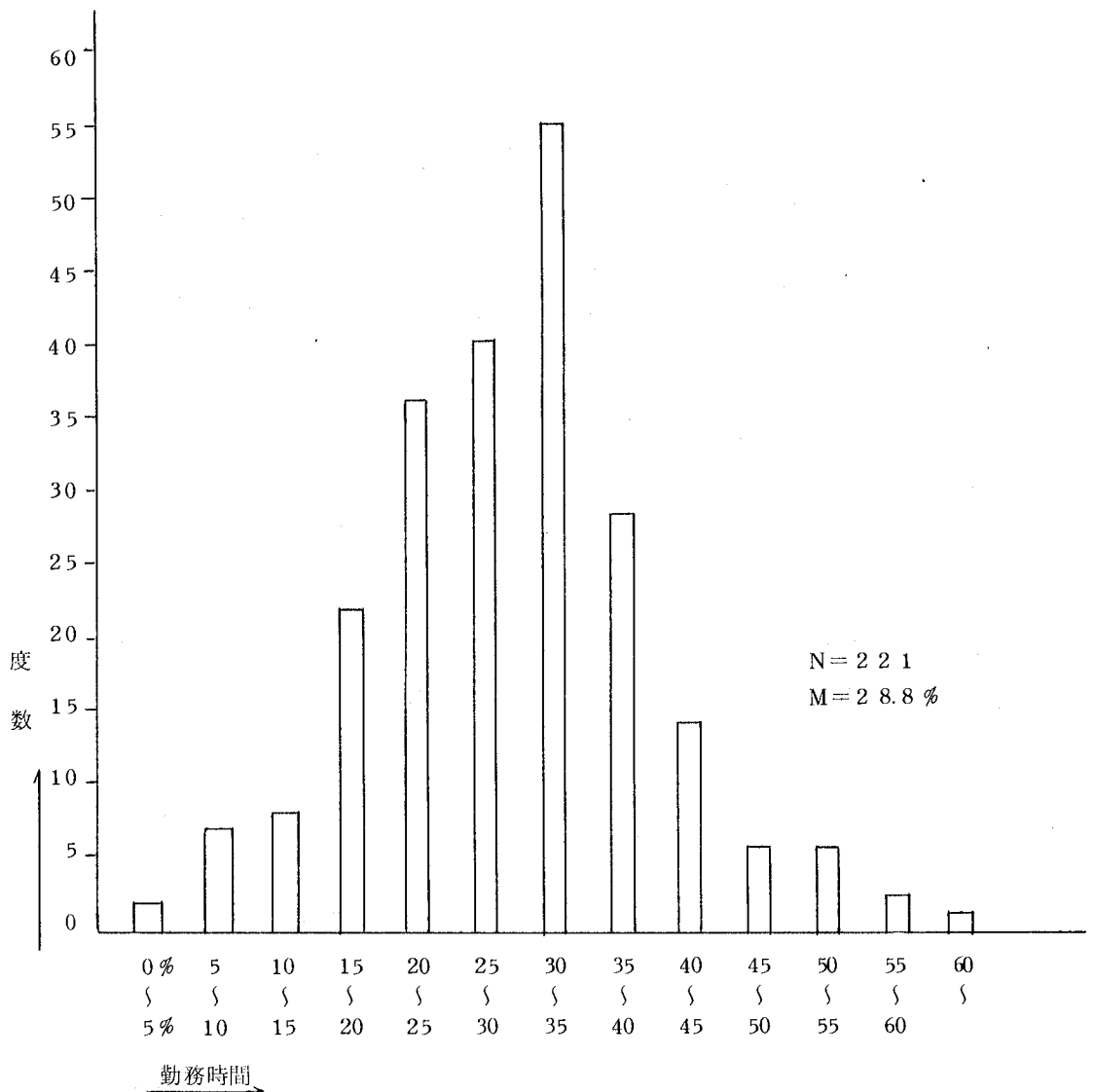
第4表は勤務時間の長短別に生活時間構成を示したものである。そこから以下次のような事柄が指摘できる。

① 第3図にみられるように、勤務時間の増加は、自由時間量の減少にとどまらず、生理的時間、そのなかでも睡眠時間の減少にまで及んでいる。労働科学研究所が行なった一般陸上産業労働者の調査結果によると、通勤を含めた勤

勤務時間の増大は先ず自由時間の短縮となつてあらわれ、さらにそれが増加して52% (12.5時間) を超えると、標準的な睡眠時間が犠牲にされることが知られている。停泊期間という限られた時間の枠のなかでの勤務時間以外の活用という条件であれば、やはり生理的時間を短縮

してまでも、自由時間を確保するというあらわれであろう。

② 船内生活、船外生活に注目すると、勤務時間の長いグループの船外生活比率が23%であるのに対して、短いグループでは38.9%である。勤務時間が長くなると船外生活比率は小



第2図 勤務時間の分布

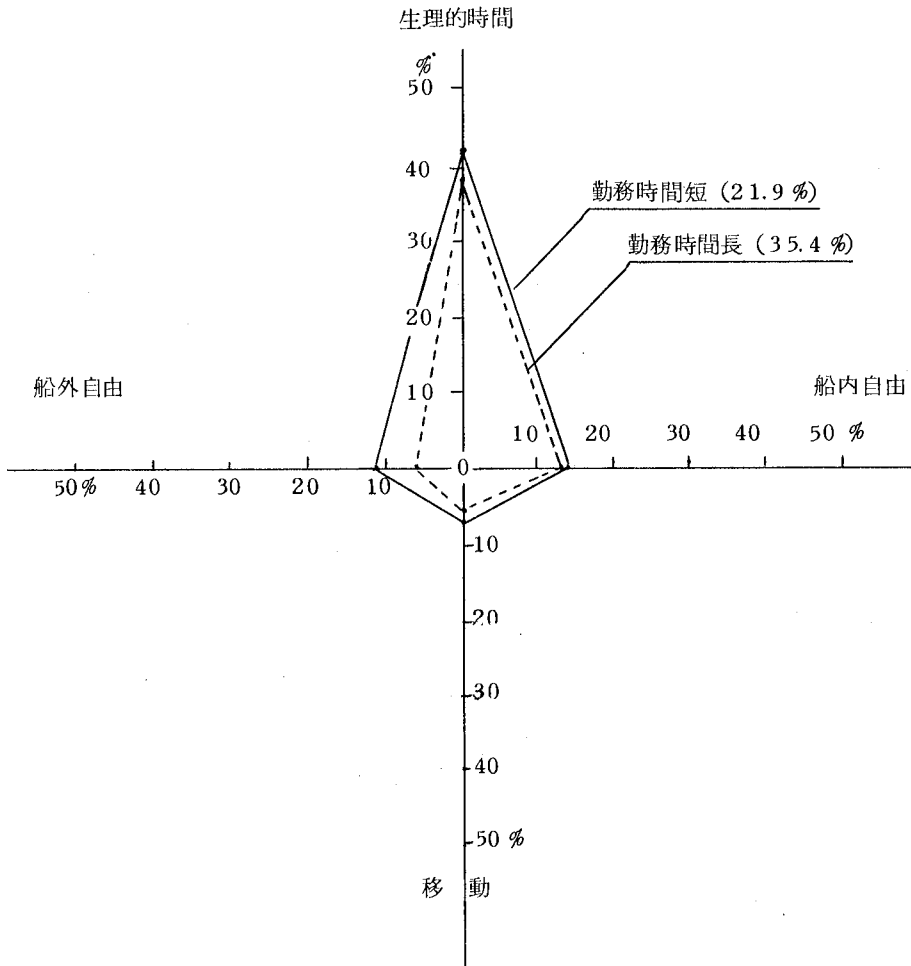
第4表 勤務時間の長短別にみた生活時間

|                  |            | 勤務時間短 |      | 勤務時間長 |      |
|------------------|------------|-------|------|-------|------|
| 船<br>内<br>生<br>活 | 勤務時間       | 21.0% | %    | 34.4% | %    |
|                  | 生理的時間      | 25.9  |      | 29.1  |      |
|                  | 睡眠         |       | 20.2 |       | 23.2 |
|                  | 食事, 身仕度    |       | 5.7  |       | 5.9  |
|                  | 自由時間       | 14.2  |      | 13.5  |      |
|                  | 休息         |       | 5.0  |       | 5.8  |
|                  | 娯楽         |       | 4.4  |       | 3.5  |
|                  | 教養         |       | 0.9  |       | 0.5  |
|                  | 雑誌         |       | 2.9  |       | 2.7  |
|                  | その他        |       | 1.0  |       | 1.0  |
| 船<br>外<br>生<br>活 | 勤務時間       | 0.9   |      | 1.0   |      |
|                  | 本店, 支店との連絡 |       | 0.4  |       | 0.3  |
|                  | 健康検査, 予防接種 |       | 0.1  |       | 0.2  |
|                  | その他        |       | 0.4  |       | 0.5  |
|                  | 生理的時間      | 18.1  |      | 10.3  |      |
|                  | 睡眠         |       | 12.6 |       | 6.8  |
|                  | 食事         |       | 4.7  |       | 2.8  |
|                  | 身仕度        |       | 0.8  |       | 0.7  |
|                  | 移動時間       | 7.7   |      | 5.4   |      |
|                  | 一次交通       |       | 1.6  |       | 1.5  |
|                  | 二次交通       |       | 5.2  |       | 3.2  |
|                  | 徒歩         |       | 0.8  |       | 0.6  |
|                  | 待ち         |       | 0.1  |       | 0.1  |
|                  | 自由時間       | 11.9  |      | 6.0   |      |
|                  | 休息         |       | 4.5  |       | 1.9  |
|                  | 家事手伝い      |       | 0.7  |       | 0.3  |
|                  | 散髪         |       | 0.2  |       | 0.2  |
|                  | 買物         |       | 1.2  |       | 0.8  |
|                  | 治療         |       | 0.2  |       | 0.1  |
|                  | 訪問, 来客     |       | 0.8  |       | 0.3  |
|                  | 読書, 勉強     |       | 0.2  |       | 0.0  |
|                  | かけ娯楽       |       | 0.3  |       | 0.3  |
|                  | する娯楽       |       | 0.3  |       | 0.2  |
| みる娯楽             |            | 2.4   |      | 1.2   |      |
| 見物, ドライブ, 散歩     |            | 1.1   |      | 0.7   |      |
| その他              | 0.3        |       | 0.3  |       |      |
| 船内生活計            |            | 61.1  |      | 77.0  |      |
| 船外生活計            |            | 38.9  |      | 23.0  |      |
| 計                |            | 100.0 |      | 100.0 |      |



さくなる。船外生活のなかの自由時間に限定すれば、第3図にみられるように、勤務時間が長くなると、少なくなっている。このように勤務時間の長短ということが船から外に出るか出ないかという行動をコントロールしている要因の

1つと考えることができる。すなわち、勤務時間が長くなり、勤務以外の時間として活用できる時間が少くなると、船外に出ずに、船内にとどまることになる。



第3図 勤務時間の長短による生活時間構成の変化

## C 船員の生活パターンと生活時間

### 1. 生活パターン

停泊期間中の船員の生活を類型化すると家族とのかかわり合いから考えて、次の3つのパターンが見られる。

- ㉑ 停泊期間中、家に帰った船員  
(以下、本報告書では「帰宅船員」という。)
- ㉒ 停泊期間中、家族を呼寄せた船員  
(同じく「呼寄船員」という。)
- ㉓ 停泊期間中、家族と直接接触がなかった船員  
(同じく「在船船員」という。)

今回の調査では、221名のうちで在船船員が一番多く128名(57.9%)であった。次いで帰宅船員の53名(24%)。呼寄船員は40名で全体の18.1%にすぎなかった。

このように設定した生活パターンによって、生活時間構成がどのように異なっているか示したのが第5表および第4図である。ここで、その主要な相違点を記してみると、

① 船内における勤務時間と、船外において遂行される勤務時間をみると、帰宅船員が他の2つの生活パターンを送る船員に比べて少なく、全停泊期間中の21.7%であった。在船船員のそれは一番多く31.7%。呼寄船員は帰宅船員と在船船員の中間の26.7%という結果になった。

② 生理的時間、すなわち食事、身仕度、睡眠時間はどの生活パターンでも略々同一の41%~43%である。このうち、睡眠時間に注目しても、やはり3つのパターンとも同一の約32%になっている。これを1日当たりになおしてみると7.7時間となる。

③ 自由時間の過ごし方は3つのパターンによ

って明確に分れる。帰宅船員は家に帰るのであるから当然のことながら、船外で過ごす時間が多く、本船との往復に費やしている時間も多し。したがって、船内の自由時間は少ない。勤務時間が一番多い在船船員は勤務時間が長くなっている分だけ、自由時間として過ごせる時間が短縮している。船内、外ということで見ると、船から出て自由時間を過ごすことが少なく、船内自由時間が多い。その船内自由時間は18.1%で、呼寄船員、帰宅船員のいずれよりも多くなっている。呼寄船員においては、帰宅船員、在船船員の中間的な位置になっており、しかも船内自由時間と船外自由時間は同じになっている。因みに、その値を記してみると、船内が12.5%、船外が12%であった。

### 2. 生活パターンと居住地

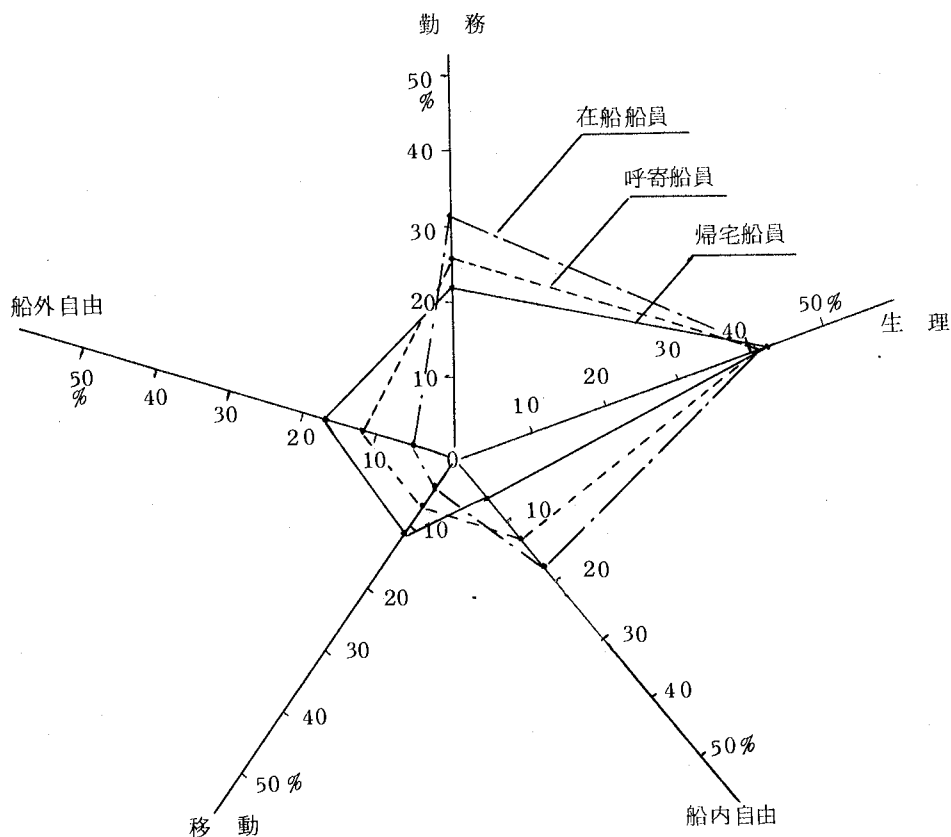
停泊期間中に船員がどのような生活パターンをとるか。これは、その船員の居住地がどこにあるか、に大きく関わってくる。今回の横浜港を中心とした1都3県(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県)に居住する船員は221名中44名、残りの80%の177名は1都3県以外に居住する船員であった。

第6表は、船員の居住地と停泊期間の長短によって生活パターンがどのようになるかをみたものである。以下そこから傾向をひろいだしてみる。

① 1都3県居住者44名のうち86%にあたる38名が帰宅船員であり、呼寄船員、在船船員は各々3名ずつにすぎなかった。したがって、1都3県に居住地をもつ船員は、船が横浜港に入港すると、大部分家に帰宅するということができる。この傾向は停泊期間の長短によって既婚者では同様であるが、独身者の場合は停

第5表 生活パターン別生活時間

|              |            | 帰宅船員  |      | 呼寄船員  |      | 在船船員  |      |
|--------------|------------|-------|------|-------|------|-------|------|
|              |            | 19.8% | %    | 25.8% | %    | 31.2% | %    |
| 船内生活         | 勤務時間       | 12.4  |      | 22.3  |      | 36.4  |      |
|              | 生理的時間      |       | 9.1  |       | 16.5 |       | 29.4 |
|              | 睡眠         |       | 3.3  |       | 5.8  |       | 7.0  |
|              | 食事, 身仕度    | 6.3   |      | 12.5  |      | 18.1  |      |
|              | 自由時間       |       | 2.7  |       | 4.6  |       | 7.1  |
|              | 休息         |       | 1.4  |       | 2.3  |       | 5.8  |
|              | 娯楽         |       | 0.2  |       | 0.5  |       | 1.0  |
|              | 教養         |       | 1.5  |       | 3.2  |       | 3.3  |
|              | 雑談         |       | 0.5  |       | 1.9  |       | 0.9  |
|              | その他        |       |      |       |      |       |      |
| 船外生活         | 勤務時間       | 1.9   |      | 0.9   |      | 0.5   |      |
|              | 本店, 支店との連絡 |       | 1.0  |       | 0.1  |       | 0.1  |
|              | 健康検査, 予防接種 |       | 0.3  |       | 0.2  |       | 0.1  |
|              | その他        |       | 0.6  |       | 0.6  |       | 0.3  |
|              | 生理的時間      | 30.8  |      | 19.4  |      | 4.8   |      |
|              | 睡眠         |       | 23.0 |       | 15.5 |       | 1.7  |
|              | 食事         |       | 6.0  |       | 3.0  |       | 2.9  |
|              | 身仕度        |       | 1.8  |       | 0.9  |       | 0.2  |
|              | 移動時間       | 11.7  |      | 7.0   |      | 4.0   |      |
|              | 一次交通       |       | 1.8  |       | 1.9  |       | 1.4  |
|              | 二次交通       |       | 8.9  |       | 4.1  |       | 1.9  |
|              | 徒歩         |       | 0.8  |       | 0.9  |       | 0.6  |
|              | 待ち         |       | 0.2  |       | 0.1  |       | 0.1  |
|              | 自由時間       | 16.4  |      | 12.0  |      | 4.9   |      |
|              | 休息         |       | 7.6  |       | 5.2  |       | 0.5  |
|              | 家事手伝い      |       | 1.8  |       | 0.2  |       |      |
|              | 散髪         |       | 0.3  |       | 0.1  |       | 0.2  |
|              | 買物         |       | 0.9  |       | 1.3  |       | 1.0  |
|              | 治療         |       | 0.1  |       | 0.1  |       | 0.1  |
|              | 訪問, 来客     |       | 0.8  |       | 0.6  |       | 0.5  |
| 読書, 勉強       |            | 0.3   |      | 0.2   |      |       |      |
| かけ娯楽         |            | 0.2   |      | 0.1   |      | 0.5   |      |
| する娯楽         |            | 0.1   |      | 0.0   |      | 0.5   |      |
| みる娯楽         |            | 3.4   |      | 2.2   |      | 1.1   |      |
| 見物, ドライブ, 散歩 |            | 0.9   |      | 2.0   |      | 0.5   |      |
| その他          | 0.7        |       | 0.1  |       | 0.1  |       |      |
| 船内生活計        |            | 38.5  |      | 60.6  |      | 85.7  |      |
| 船外生活計        |            | 61.5  |      | 39.4  |      | 14.3  |      |
| 計            |            | 100.0 |      | 100.0 |      | 100.0 |      |



第4図 生活パターンによる生活時間の相異

泊期間が短いときは帰宅せずに在船し、停泊期間が長いときに帰宅している。

② 1都3県以外に居住する船員の場合は、在船船員が70%で一番多く、次いで呼寄船員の21%、帰宅した船員は9%にすぎない。1都3県居住者に比較して、在船船員が多く、帰宅船員が少なくなっている。

③ 停泊期間が長くなると、1都3県以外の居住者でも、種々の都合を取り計って帰宅する船員が多くなる。停泊期間の短かったA, D, F, G, H丸での帰宅船員が1名であったのに対して、B, C, E, I, J丸では14名であった。このように帰宅船員が多くなるとはいっ

ても帰宅するときの交通機関の便、不便という要因が、一方で帰宅するか否かを規制している様子がみられる。停泊期間が長いときの帰宅船員14名の居住地は飛行機を利用して香川県まで帰宅した1名を除いて、1都3県に近接した茨城、群馬両県とともに、静岡、愛知、京都、大阪、兵庫、岡山の東海道新幹線沿線の地域であった。

ここで、内容的に重複する面もあるが、生活パターンごとの属性をあきらかにする意味でパターン別にまとめてみよう。

① 帰宅船員は、居住地でみると1都3県居住者が多く、停泊期間が長くなると1都3県以

第6表 生活パターンの生起状況

|                    |                                 | 帰宅船員       | 呼寄船員      | 在船船員       | 計           |
|--------------------|---------------------------------|------------|-----------|------------|-------------|
| 1都3県               | 停泊期間の短いグループ<br>(A, D, F, G, H丸) | 77.3% (17) | 13.6% (3) | 9.1% (2)   | 100.0% (22) |
| 居住者                | 停泊期間の長いグループ<br>(B, C, E, I, J丸) | 95.5 (21)  | 0.0 (0)   | 4.5 (1)    | 100.0 (22)  |
| 1都3県<br>以外の<br>居住者 | 停泊期間の短いグループ                     | 1.2 (1)    | 22.0 (18) | 76.8 (63)  | 100.0 (82)  |
|                    | 停泊期間の長いグループ                     | 14.7 (14)  | 20.0 (19) | 65.3 (62)  | 100.0 (95)  |
| 計                  |                                 | 24.0 (53)  | 18.1 (40) | 57.9 (128) | 100.0 (221) |

註 ( ) 内数字は人数

外で交通の便が良い関東地方および新幹線の沿線居住者である。帰宅船員の85%は妻帯者であって、とくに短期間の停泊のときには全員が妻帯者であった。したがって、残り15%の独身者は停泊期間が長いときに帰宅したのである。

② 呼寄船員は、停泊期間が短かかったときの2名を除いて、全員が既婚者であった。居住地域からみると、北陸、中国、東北地方居住者が他の地方にくらべて多かった。全体で呼寄船員が40名いたが、停泊期間の長短によって分けてみると、短いときが21名、長いときのそれは19名であり、停泊期間の長短によって影響されることが少ない。

③ 在船船員は、1都3県以外の居住者であり、そのうちでも遠隔地の九州、四国、東北地方に居住する船員は、在船することが多く、居住者の7割以上となっている。既婚者の約半数以上の者が帰宅したり、帰宅できなくても家族を呼寄せているが、未婚者の8割以上は在船している。結果的にみて在船船員は未婚者が多くなっている。したがって、生活パターン別にみた年齢分布をとってみると、25才から30才

にかけて最頻値をもつ分布になり、他の2つのパターンより若い人が多くなっている。

#### D 外出行動と生活事例

##### 1. 外出行動の目的

停泊中の船員の生活行動が特に考慮すべきことは“船から出る”という行動であろう。これは、その目的がなんであれ、“船から出る”意味は船内の行動とは質的に異なる。そこで、停泊中の外出行動を外回数から検討してみよう。

今回の調査では、船外へ出た時はその外出目的を次のように分類した。

1. 船務……………直接的船務にかかわる外出行動、および予防注射等の間接的船務を含む。
2. 一般外出・ 娯楽、外飲食、買物等を目的とする外出行動。
3. 宿泊……………船外宿泊を目的とした外出。  
宿泊場所から次のように分類した。
  - a. 自宅
  - b. 会社の寮、その他会社関係、宿泊施設

c. 海員会館，保険寮等の厚生施設

d. ホテル，旅館，親戚宅等

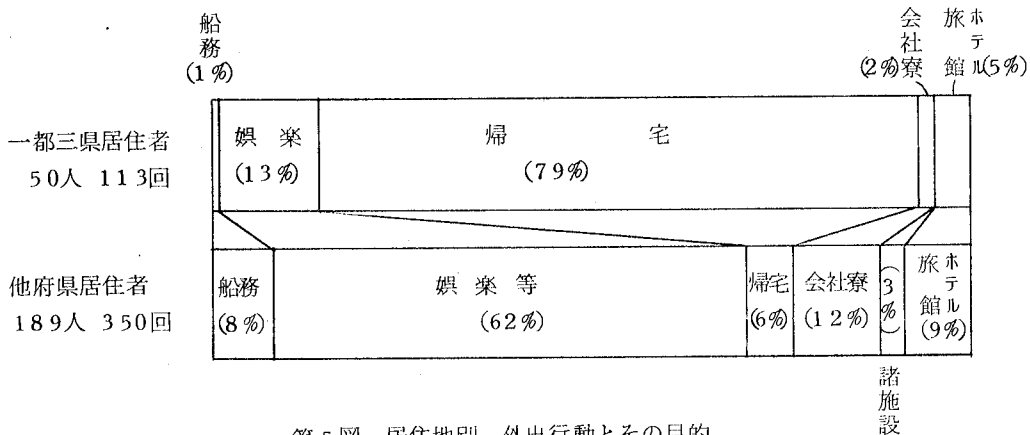
また1回の外出とは“船から出て船に戻るまで”を1回の外出行動と考え，その間の中心的行動から外出目的を推定した。それ故，外出回数と外出時間は必ずしも対応しない，買物等は概して外出時間は短かく，“帰宅”はかなり長い。

まず外出行動の目的とその回数をみてみよう。239人の外出延回数463回の内訳をみると，外飲食，買物，娯楽を中心とする一般外出が最も多く231回で全体のほぼ5割を占める。次いで，帰宅泊を目的とした外出が110回，会社の寮泊45回，ホテル，親戚宅泊等が34回，

船務28回，海員会館等の厚生宿泊施設泊が11回の順になっている。つまり外出目的からみると，その目的別構成は一般外出50% 宿泊外出が43%，船務6%となる。

しかし横浜港に近い居住者とそうでない居住者としては外出目的も当然異ってくると思われる。第5図は横浜港近隣に在住する一都三県居住者とそれ以外の他府県居住者の外出行動をその目的と頻度から示したものである。

まず両者の一人当たり外出回数からみると，一都三県居住者は2.26回，他府県居住者1.85回と前者が多いが，その差は予想以上に小さい。また一都三県居住者の全員が外出しているのに対し，他府県居住者では約10%の者が全く外



第5図 居住地別，外出行動とその目的

出していない。つまり他府県居住者の10人に1人は停泊中船内に留まり，外出は一切していない。

次に両者の特徴をみると，一都三県居住者の外出行動の目的は当然のことながら“帰宅”にあり，全体の約8割にあたる。

一方他府県居住者の外出行動の目的は，買物，飲食，娯楽を中心とする一般外出と，会社の寮，ホテル泊等の宿泊のための外出行動が目立つ。

他府県居住者のうちで帰宅した者は14人であるが，その帰宅先は次のようである。

- 関東地方 — 前橋市，結城市（茨城県）
- 中部地方 — 静岡県御殿場市，裾野市，掛川市，磐田市，愛知県岡崎市
- 関西地方 — 京都市，大阪市（日帰り帰宅），兵庫県神戸市，明石市（2人），岡山市
- 四国地方 — 高松市

これらの帰宅先からいえることは、関東地方を除き、帰宅先が新幹線の沿線にあることであろう。つまり横浜から5時間の移動時間領域は帰宅可能圏と考えられる。また最も遠い高松市への帰宅は飛行機の利用であった。

## 2. 一般外出行動からみた行動領域

横浜港での外出行動をより具体的に検討するために、宿泊外出を除いた一般外出を中心にそ

の内容と行先の機能を調べてみた。

第7表は外出行動の内容と行動領域の関係を示している。

横浜港に停泊した時の船員の一般外出行動の内容は、飲食と買物が中心となり、それに映画、パチンコ、ボーリング等の娯楽、散歩がその大半を占めている。また散髪も10人に1人弱の割合で無視できない外出行動といえよう。船務

第7表 外出行動と外出場所

| 外出行動 \ 外出先 | 野毛<br>伊勢崎町 | 桜木町   | 元町<br>山下町 | 横浜駅   | 大棧橋<br>海岸通り | 市内<br>その他 | 東京    | 計   | (比率%)  |
|------------|------------|-------|-----------|-------|-------------|-----------|-------|-----|--------|
| 飲食         | 71         | 13    | 18        | 6     | 4           | 10        | 6     | 128 | (34.9) |
| 買物         | 35         | 4     | 4         | 7     | 4           | 2         | 6     | 62  | (16.9) |
| 映画         | 24         | -     | -         | 1     | -           | -         | 1     | 26  | (7.1)  |
| パチンコ       | 8          | 7     | 1         | -     | -           | 1         | 1     | 18  | (4.9)  |
| ボーリング      | 13         | 1     | -         | -     | -           | -         | -     | 14  | (3.8)  |
| 散歩         | 14         | 3     | 5         | 4     | 2           | 2         | -     | 30  | (8.2)  |
| 見物         | -          | -     | -         | -     | -           | -         | 2     | 2   | (0.5)  |
| 会合         | 1          | 1     | -         | -     | 1           | -         | 1     | 4   | (1.1)  |
| その他娯楽      | 5          | -     | -         | -     | -           | -         | -     | 5   | (1.4)  |
| 治療         | 2          | -     | 3         | 1     | -           | 2         | 1     | 9   | (2.5)  |
| 散髪         | 14         | 3     | -         | 2     | -           | 1         | -     | 20  | (5.4)  |
| 船務         | 5          | 1     | -         | 2     | 34          | 1         | 5     | 40  | (13.1) |
| 計          | 192        | 33    | 31        | 23    | 45          | 19        | 24    | 367 |        |
| (比率%)      | (52.3)     | (9.0) | (8.4)     | (6.3) | (12.3)      | (5.2)     | (6.5) |     | 100.0% |

注) 1) 行動分類は外出の中心的行動(時間量)に従う。

2) 場所が異なる時は、場所別に行動を示す。

3) 訪問、宿泊のための外出行動除く。

は一般外出ではないが、支店との打ち合わせ、予防注射等が中心で、これに付随して一般外出が伴うケースが多い。

これら一般外出はその行動範囲という点からみるとかなり一定の場所にその機能が集中して

いるようである。つまり、野毛、伊勢佐木町、桜木町、山下町、元町は飲食、買物、娯楽の中心的機能を果している。また横浜駅周辺は最近の発展にともなって新しい行動領域になりつつある。一方海岸通り、大棧橋付近は、支店、予

防注射関係が集中している領域であり、その機能も自ずと船務が中心となっている。

これらの結果からみるに、横浜港における一般外出先の行動範囲、領域とその機能は、旧来とそれほど変化しているとは考えられない。根岸埠頭に着岸した2隻のケースからみても、その外出先が野毛、伊勢佐木町周辺に集中しており、上記の領域は横浜港停泊中船員の生活と密接な関連をもっているといえよう。

## E 今後の福祉活動に対する若干の問題指摘

### 1. 停泊中の自由時間からみた船員福祉

停泊期間中の船員の生活および行動がどのようになっているか、また自由時間を規制する要因は何かという観点に立って解析を進めてきた。停泊中の船員の生活は、家族とのかかわりあい、すなわち帰宅船員、呼寄船員、在船船員という生活パターンによって大きく異なっており、船員がどの生活パターンをとるかは、船員の居住地、未婚、停泊期間の長短という要因によって左右されている。

一方自由時間は、1日が24時間という制約、入港から出港までという停泊期間の限定というなかであって、勤務時間が多くなれば自由時間は少なくなり船外に出ることも少なくなっている。停泊期間に対する自由時間の生起は、停泊期間の長短によって大きく変らないことを知ったが、比率でみたときであって、停泊期間が長くなれば自由時間として過せる時間量は長くなる。したがって自由時間を詳細に検討するためには、時間量から押える必要がある。そこで、いままでの分析をふまえたうえで、今後の福祉活動を考えるときのポイントとなる自由時間の内容および行動をみるとともに、若干の問題点

を整理してみよう。

別表は、時間量からみた自由時間の過ごし方である。停泊期間が1泊のときと、2泊以上では質的な相異がみられる。すなわち、1泊のときは、船内では休息、雑談として過ごし、娯楽は行なわれにくい。船外でも帰宅、面会に過ごすか、散歩、買物、治療といった生活の基本的な行動が優先し、娯楽、散歩・ドライブ・見物を若干する程度でかなり制約された過ごし方ということができる。

2泊以上になると、船内で娯楽をする時間が増え、船外においても、娯楽（みる娯楽、する娯楽、かけ娯楽）、ドライブ・見物・散歩、訪問・来客の増加と、より行動的になり、多様性をもってくる様子が見られる。しかし停泊期間が長くなることによって、ドライブ・見物・散歩、する娯楽、来客・訪問等の積極的な行動が必ずしも増加傾向を示しておらず、船内にあっては娯楽としての時間、船外にでもみる娯楽が増える程度である。J丸、C丸のように、停泊期間中に日曜、創立記念日と連続した自由時間があると、みる娯楽を中心にして、船外で過ごす自由時間量が増えてくる。

このような自由時間の過ごし方からみて、2泊以上の停泊でなければ、生活に基本的な行動以外の欲求充足にあてることもできないであろうし、さらに1歩進めて連続した時間量を自由時間として過せるようにならなければ、停泊中における船員の福祉を云々することはできないであろう。仮りに船員にとって停泊期間の持つ意味が生活に基本的な行動を満たすだけでよしとするならば、休暇取得の時期が問題となる。

### 2. 生活パターンからみた船員福祉

帰宅船員、呼寄船員、在船船員によって、停



別表 船別自由時間量

(分)

|           |              | 停泊期間 |     | 1泊  |     | 2泊  |       | 4泊  |       |       | 5泊    | 4泊 | 5泊 |
|-----------|--------------|------|-----|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-------|-------|----|----|
|           |              | 船名   |     | A   | G   | H   | F     | D   | E     | I     | B     | J  | C  |
| 船内自由      | 休息           | 50   | 120 | 130 | 160 | 150 | 380   | 380 | 560   | 320   | 300   |    |    |
|           | 娯楽           | 20   |     | 50  | 30  | 110 | 380   | 240 | 590   | 250   | 170   |    |    |
|           | 養            |      |     |     | 0   | 10  | 90    | 0   | 80    | 70    | 60    |    |    |
|           | 雑談           | 20   | 70  | 50  | 100 | 40  | 170   | 280 | 380   | 170   | 70    |    |    |
|           | その他          | 40   | 10  | 10  | 40  | 80  | 20    | 50  | 170   | 10    | 10    |    |    |
|           | 計            | 130  | 200 | 240 | 330 | 390 | 1,040 | 950 | 1,780 | 820   | 610   |    |    |
| 船外自由      | 休息           | 60   | 40  | 20  | 190 | 60  | 220   | 150 | 180   | 360   | 260   |    |    |
|           | 散髪           | 10   | 10  | 10  | 20  | 0   | 20    |     | 10    | 10    | 20    |    |    |
|           | 買物           | 10   | 50  | 30  | 30  | 40  | 30    | 80  | 50    | 60    | 110   |    |    |
|           | 治療           | 10   | 20  |     | 10  | 0   | 10    |     | 10    | 10    |       |    |    |
|           | 訪問, 来客       | 0    |     | 40  | 10  | 40  | 0     | 10  | 40    | 70    | 50    |    |    |
|           | かけ娯楽         | 10   |     | 20  |     | 20  | 0     | 20  | 10    | 10    | 30    |    |    |
|           | する娯楽         |      |     | 70  | 0   | 20  | 10    | 20  |       | 10    | 20    |    |    |
|           | みる娯楽         | 20   | 10  | 30  | 30  | 20  | 60    | 40  | 120   | 290   | 240   |    |    |
|           | ドライブ, 散歩, 見物 |      | 10  | 40  | 50  | 40  | 30    | 60  | 20    | 160   | 60    |    |    |
|           | 読書, 勉強       |      |     |     |     |     |       |     |       |       | 30    | 30 |    |
| 家事手伝      | 0            |      |     |     |     |     | 10    | 10  |       | 130   | 80    |    |    |
|           | その他          |      |     |     | 10  | 0   | 10    |     | 60    | 10    | 30    |    |    |
|           | 計            | 120  | 140 | 260 | 370 | 240 | 400   | 390 | 500   | 1,150 | 930   |    |    |
| 帰宅船員 船外自由 |              | 230  | 190 | 260 | 540 |     | 890   | 640 | 830   | 1,910 | 1,210 |    |    |
| 呼寄船員 "    |              | 150  | 120 | 0   | 510 | 800 |       | 710 | 780   | 1,180 | 1,580 |    |    |
| 在船船員 "    |              | 80   | 160 | 280 | 170 | 190 | 180   | 170 | 200   | 390   | 410   |    |    |

## 〔註〕

1. J丸, C丸は, 日曜, 創立記念日と停泊期間中に連続した自由時間があった。
2. D丸は停泊期間3泊であるが, 調査期間からみて2泊であるので2泊とした。

泊期間中の生活様子は質的にも、時間的構成においても異なっていることをみてきた。自由時間として過ごせる時間量についても別表にみられるように、帰宅船員、呼寄船員は停泊期間が長くなると若干船外自由時間が増える傾向をみせ、連続した自由時間があつたJ丸、C丸では顕著に自由時間量が増えている。在船船員の船外自由時間は、停泊期間の長短に関係なくほぼ一定である。このことは停泊期間が長くなつても船外に出て自由時間を過ごすのではなく、むしろ船内に留まっていることを意味している。

このような生活パターンによる相異は、今後の福祉行動を考えるにあたって考慮しなければならない因子である。すなわち、帰宅船員、呼寄船員（無論在船船員についてもいえることではあるが）については、新たな港が、市街地より遠隔の地に建設されてゆく現況を考えると、一次交通機関の問題が焦点となる。

今回の調査にあつて、自由意見の記入を通覧すると、その大部分は交通機関の改善を訴えている。特に沖待ち、シーバースなど通船を使用しなければならない状態のとき、発着時刻、通船利用時間の長さから不便を訴えている。

停泊すると約半数の船員が在船船員になるが、これらの船員においては今までみてきたように長期の停泊になれば、船内自由時間が増えている。連続した自由時間があつたC丸において、連続した時間を利用して船外に出て過ごすという傾向が見られるものの、分断した勤務時間があるため船外に出られない状況も存在しているようである。ポート・リリーフ制を考慮しなければ、これら在船船員に対しての福祉活動を陸上から船内に供給する方向が考えられる。

### 3. 具体的プランからみた福祉対策の一例

横浜港停泊時における船員の一般外出場所は、

伝統的に伊勢佐木町・野毛界隈に集中している。このことは、泊地が根岸埠頭であっても同様である。これらのことを考慮すると伊勢佐木町・野毛界隈のもつ機能は、かなり根強いものであると思われる。

船員福祉という観点からみると、以上の調査結果は横浜市内に一般外出の目的を吸収することのできる、なんらかの福祉施設を設置する根拠を与える。仮に“船員総合センター”と呼ぶと、その機能は宿泊機能、リクレーション機能、情報機能が中心となろう。

宿泊機能は、家族面会のための重要な手段として機能を果たすことは言うまでもないが、そのほか個人的利用も可能であろう。

リクレーション機能の手段としては、スポーツ要素が多分に加味されたものが好ましい。例えば、年間、昼夜使用可能な室内プール、ボウリング設備、その他少人数で可能なゲーム設備（アーチェリー、卓球、ゴルフ等々）等々である。そしてこれらは短時間（2～3時間）で楽しむことが可能であることも前提となろう。

情報機関の手段としては、海外のシーメッスクラブにある“行事予定表”的なもので充分であろう。具体的には、横浜を中心とする観光、娯楽等の週間、月間情報のパンフレットとなる。また、船員個人間同志の、船員と家族間の“伝言板”機能（情報のストックと交換）も意義ある手段と考えられる。

これら施設は停泊時における船員やその家族の利用を重点的に考慮したものであるが、このほか、休暇中の船員も利用できることがのぞましい。とりわけ関東居住者の船員にとっては、情報機関の場所としての機能をもつてあろうし、“船員クラブ”といった機能も考慮のうちにに入れておくべきであろう。

（篠原陽一、青木修次、服部昭）