

I-3 乗船中の船員の生活行動 (内航船)

目 次

A 調査の概要	28
B 1週間の船舶動静と生活時間	28
C 航海中の生活	31
D 停泊中の生活	34
E 乗船中の生活と船員福祉	39

A 調査の概要

昨年度に引続いて、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、乗船中（航海および停泊期間中）における船員が、どのような生活を送っているか、内航船船員を対象にして、生活時間、生活行動調査を行なった。

航海中の生活は、船舶動静によって、停泊中の生活は、入航地、停泊期間、停泊地、船員の個人的属性によって異なることが考えられるが、内航船の場合には、船舶の動静からみて、これら要因が顕在している対象を、予め選定することは、困難である。そこで、できるだけ対象数を増やして種々のケースを押える方針で行なった。

調査は、昭和48年10月4日から11月4日にかけて、合計20隻、357人の乗組員に対して行なった。これらの資料のうちで、分析に使用したのは、20隻、334人である。これら対象船の調査期間中の動静をまとめたのが、第1図である。

B 1週間の船舶動静と生活時間

対象船の動静は、前述したように、航海期間

の長短、停泊期間の長短の錯綜した組合せになっており、単純なる動静パターンを見出すことが困難である。一方、船員の生活は、船舶動静と大きな係わり合いをもっていることが考えられる。そこで、調査期間中の停泊率/停泊回数および、調査期間中の航海率/航海回数（以下、本報告書中で停泊回数とは、停泊開始から終了までを1回と数えた回数をいい、航海回数とは、出港から入港までを1回と数えた回数をいう。実際には、調査開始および終了時点にかかった、停泊および航海も1回と数えた。）という指数によって、船舶動静をとらえてみた。

航海率/航海回数が大きくなれば、調査期間中の航海が、相対的に長い航海で構成されることになる。このことは、停泊についても、同様のことが云える。第2図は各船の指数をそれぞれプロットしたものであり、両指数の平均値をもとに4分割して、次のような動静パターンを求めた。

- I 停泊長—航海長 A, C, F, J, P, R丸 (6隻)
- II 停泊長—航海短 G, N, O, S丸 (4隻)
- III 停泊短—航海長 B, E, H, I, K丸 (5隻)
- IV 停泊短—航海短 D, L, M, Q, T丸 (5隻)

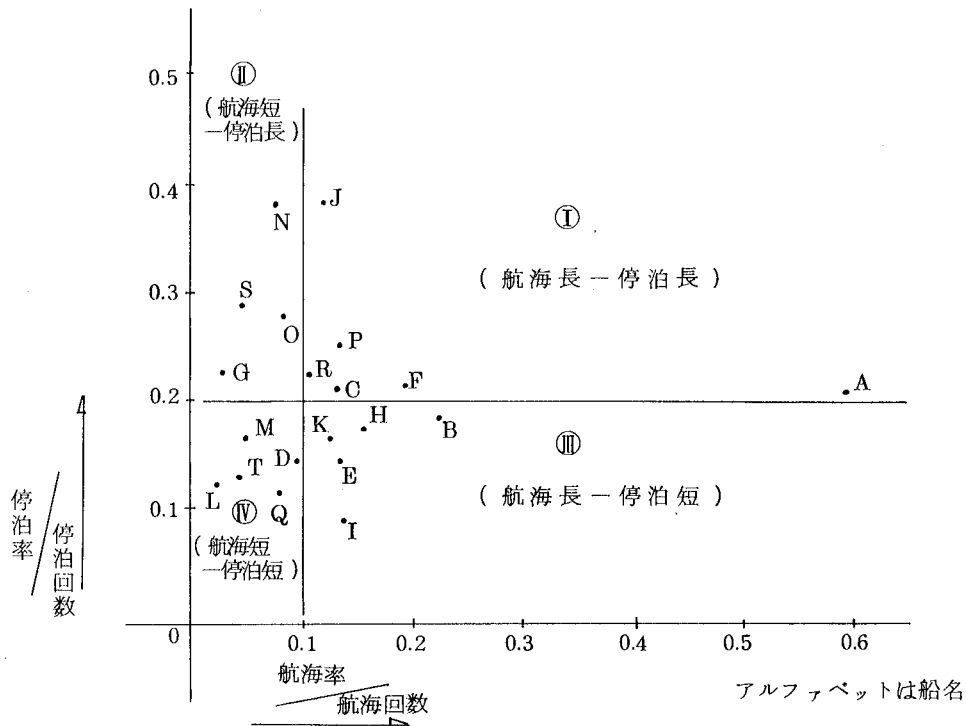
それぞれのパターンごとに、生活時間の構成を示したのが第1表である。動静パターンによる変動に注目すると。

① 勤務時間（船内）は、パターンによる相異がみられる。停泊期間の長いI、IIのパターンの勤務時間が8.2時間、7.9時間であるのに対し、短いIII、IVの場合は、8.8時間、9.4時間と停泊期間が短い方が勤務時間が長くなっている。特に、停泊短—航海短のときは、他のどのパターンより勤務時間が長く9.4時間であった。

第1図 対象船舶の動静

船名	船種	1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	調査期間中の 停泊率 航海率
A丸	貨物船		室蘭 1700 釧路 1830 苫小牧 1600	室蘭 1800 苫小牧 1530 津久見 0700	釧路 1740 釧路 1800	室蘭 1040 釧路 1750	室蘭 1710 室蘭 1720 東京 1830		58.1% 41.9%
B"	"			苫小牧 1800 津久見 1530			東京 1830		46.2 53.8
C"	コンテナ船			津久見 0700			東京 1830		38.4 61.6
D"	セメント運搬船	清水 1720 田之浦 0820	堺 0830 釧路 0800	津久見 0700 1530	堺 1350 釧路 0540	川崎 0920 田之浦 0940	川崎 0640 田之浦 0700 川崎 1020	東京 0750 金沢 1650	39.8 60.2
E"	"			津久見 0700			東京 0750		54.5 45.5
F"	自動車運搬船		大阪 0800	横濱 1900	釧路 0740	大阪 0800	川崎 1020		58.5 41.5
G"	"		大阪 1200 室蘭 1200	横濱 1900	横濱 2300 室蘭 0740	大阪 1130 苫小牧 2030	横濱 2000 東京 1920 室蘭 0830	横濱 2330	9.0 91.0
H"	石炭運搬船		苫小牧 1130 和歌山 2330	室蘭 1430 1820	室蘭 0740 苫小牧 1220	室蘭 0500 苫小牧 0730 留萌 1020	室蘭 1730	東京 1920 室蘭 0830	47.1 52.9
I"	"			室蘭 1430 1820					54.6 45.4
J"	"			和歌山 2330					23.1 76.9
K"	油槽	苫小牧 0930 室蘭 0830	苫小牧 1130 新潟 0800	横濱 1440 八戸 0830	横濱 1430 室蘭 1400	八戸 0840 横濱 0950 新潟 1020	室蘭 1500 室蘭 1130 鹿島 0950	室蘭 1830 八戸 1230 横濱 1400	34.8 65.2
L"	"			横濱 1440 八戸 1300	横濱 1430 室蘭 1400	八戸 0830 横濱 0950 新潟 1020	室蘭 1500 室蘭 1130 鹿島 0950	八戸 1230 横濱 1400	1.33 86.7
M"	"			八戸 1300	横濱 1430	横濱 0950 新潟 1020	鹿島 0950	横濱 1400	1.73 82.7
N"	"			新潟 0530	新潟 0730	新潟 0700	横濱 1530		23.9 76.8
O"	"			新潟 0530	新潟 0730	仙台 0900	東京 1530		16.7 83.3
P"	"	釧路 1330 千葉 0920	釧路 2030 名古屋 0820	東京 0730 千葉 1020	東京 0730 布浦 1610	東京 0900 布浦 1420	東京 1900		25.6 74.4
Q"	"	千葉 1500	名古屋 1400 青森 1720	千葉 1740 青森 1300	布浦 1610 苫小牧 0800	布浦 1420 苫小牧 0700	徳山 2050		40.2 59.8
R"	"			千葉 1740 青森 1300	苫小牧 0800	苫小牧 0700	徳山 2050	千葉 1330 (荒天避港未保)	31.6 68.4
S"	"	四日市 0540 横濱 1400	横濱 1130 蒲郡 1600	横濱 1130 横濱 1730	富山 1100	富山 0200 石巻 1230	室蘭 1700	室蘭 0700 苫小牧 1530	1.35 86.5
T"	"			横濱 1130 横濱 1730					2.25 77.5

注 1. 実線は航海
2. 波線は停泊
3. 数字は時刻, 文字は停泊港



第 2 図 調査期間中の動静パターン

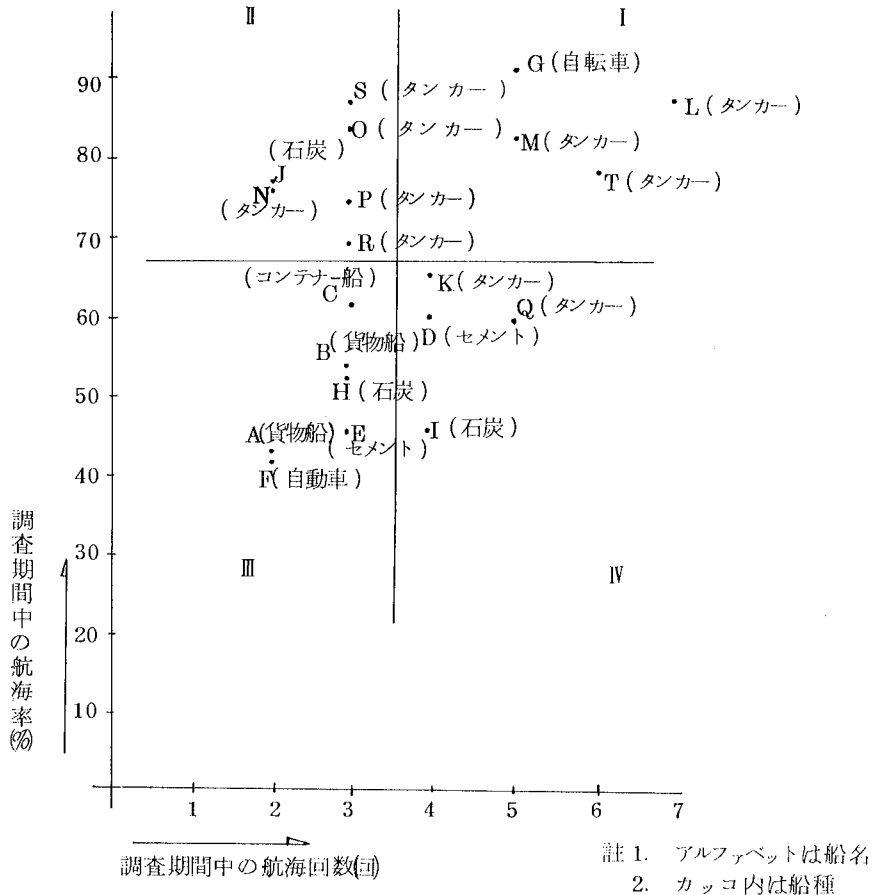
第 1 表 停泊パターン別にみた生活時間構成

動静パターン 停泊 航海	船 名	船 内				船外生活時間
		勤務時間	生理的時間		自由時間	
			睡眠時間	食 事 身 仕 度 時間		
I 長 - 長	A, C, F, J, P, R丸 (6 隻)	時間 % 82(341)	時間 % 74(310)	時間 % 19(78)	時間 % 44(185)	時間 % 19(81)
II 長 - 短	G, N, O, S丸 (4 隻)	79(331)	76(317)	21(88)	41(171)	21(88)
III 短 - 長	B, E, H, I, K丸 (5 隻)	88(365)	77(320)	21(88)	49(205)	04(15)
IV 短 - 短	D, L, M, Q, T丸 (5 隻)	94(391)	77(319)	19(78)	44(185)	05(22)

C 航海中の生活

航海中の生活は、航海の動態によって、変化することが考えられる。そこで、ここでは調査期間中の航海率と航海回数という2つの指標を

もとにしてパターン化を試みた。すなわち、第3図は各船の航海率、航海回数をプロットしたものであり、各パターンごとの例数のバランスを考えつつ4分割した。



第3図 航海パターン

- I — 航海率大, 航海回数多 G, L, M, T (4隻)
- II — 航海率大, 航海回数少 J, N, O, P, R, S (6隻)
- III — 航海率小, 航海回数少 A, B, C, E, F, H (6隻)
- IV — 航海率小, 航海回数多 D, I, K, Q (4隻)

第 2 表 航海パターン別生活時間

	I	II	III	IV
勤務時間	9.0(37.6%)	8.5(35.6%)	8.3(35.3%)	9.2(38.6%)
当直	4.9(20.8)	5.4(22.5)	4.7(19.7)	5.0(20.7)
スタンバイ	1.0(4.0)	0.4(1.6)	0.6(2.7)	0.9(3.9)
作業	2.6(10.8)	2.3(9.7)	2.5(10.5)	2.8(11.6)
事務	0.4(1.5)	0.3(1.3)	0.4(1.8)	0.4(1.8)
その他	0.1(0.5)	0.1(0.5)	0.1(0.6)	0.1(0.6)
生理的時間	10.6(44.0)	10.5(43.8)	10.7(44.5)	10.4(43.8)
睡眠	8.6(35.8)	8.5(35.3)	8.6(35.7)	8.4(35.2)
食事・身仕度	2.0(8.2)	2.0(8.5)	2.1(8.8)	2.0(8.6)
自由時間	4.4(18.1)	4.9(20.6)	4.5(19.9)	4.2(17.3)
休息	1.1(4.5)	1.2(5.0)	1.2(4.9)	1.2(5.0)
勝負事	0.1(0.3)	0.7(2.9)	0.6(2.6)	0.2(0.8)
ラジオ・テレビ	1.9(7.8)	1.3(5.5)	1.2(5.2)	1.3(5.3)
教養	0.8(3.3)	1.1(4.6)	1.1(4.4)	1.0(4.2)
雑談	0.5(2.2)	0.5(2.1)	0.6(2.4)	0.4(1.6)
運動	0(0)	0.0(0.2)	0(0)	0.0(0.1)
その他	0.0(0.0)	0.1(0.3)	0.1(0.4)	0.1(0.3)
不明	0.0(0.0)	0.0(0.0)	0.1(0.3)	0.1(0.3)

註 1. 単位は時間
2. カッコ内数字は生起率

それぞれのパターンごとに、生活時間の構成をみたのが第2表であり、その特徴を追ってみる。

① パターンによって相異がみられるものに勤務時間がある。I、IVのパターンの勤務時間は、9.0時間から9.2時間と9時間以上であるのに対して、II、IIIパターンのそれは、8.5時間、8.3時間である。統計的処理を行なってみても、I・IVパターンと、II・IIIパターンの間には有意な差が存在する(平均値の差の検定、危険率5%で有意差あり)。また、1航海ごとの勤務

時間の生起状態をみると、1航海が12時間未満で終了した場合の航海中に生起する平均勤務時間は、航海時間の半分以上の55.6%、12時間以上のときは36%であり、勤務時間は航海が短くなれば、それに付れて少なくなるという比例関係よりも、航海期間に対しては定量的な性格が強いと考えられる。

これらの事柄を考え合せると、1週間の調査期間ではあったが、週間の航海回数が多くなれば、勤務時間が長くなるといってもさしつかえない。さらに、調査期間を長く設定すれば、各

パターン間の相異が明確になるであろう。

② 生理的時間は、各パターンによる相異はほとんど認められない。睡眠時間は8.4時間から8.6時間であり、食事・身仕度時間は2時間である。

③ 自由時間（航海中であるから、生活空間としては船内に限られる）は、パターンによって4.2時間から4.9時間の範囲にあり、前述した勤務時間の多少の影響を受けている。勤務時間

が相対的に短いⅡ、Ⅲパターンに比べて、Ⅰ、Ⅳパターンの自由時間は、短い傾向にある。すなわち、週航海回数が多くなれば、勤務時間が長くなり、それにもなって、自由時間が短くなる傾向をみせている。

④ 航海中の自由時間の過し方をみるために自由時間の計を100として、小項目ごとの割合を示したのが第3表である。

第3表 航海中の自由時間の過し方

	Ⅰ	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ	計
休 息	25.0%	24.5%	25.0	28.6%	25.7%
勝 負 事	2.3	14.3	12.5	4.8	9.2
ラジオ・テレビ	43.1	26.5	25.0	30.9	29.8
教 養	18.2	22.4	22.9	23.8	21.5
雑 談	11.4	10.3	12.5	9.5	11.8
運 動	0	0.0	0	0.0	0.5
そ の 他	0.0	2.0	2.1	2.4	1.5
計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

「ラジオ・テレビ」、「休息」、「教養」に自由時間の7割以上を費やしており、反対に「運動」はほとんど行われていない。パターン別に大きく変動をみせているのは、「ラジオ・テレビ」、「勝負事」の2項目であるが、「ラジオ・テレビ」については、航海パターン以外の大きな要因、すなわち、聴視可能な海域を航行していたか否かにかかわってくるため、単にパターンによる相異だけでは云々することは出来ない。「勝負事」は、会社、あるいは船長の方針に規制されるが、いま、「勝負事」に費やす時間が極端に短い船を除いて自由時間内に生起

する比率を求めると、

パターンⅠ — 5.5%
 パターンⅡ — 14.3%
 パターンⅢ — 21.0%
 パターンⅣ — 6.5%

Ⅰ、Ⅳの航海回数が多いパターンは、Ⅱ、Ⅲに比べて「勝負事」の時間が短くなっており、入出港を頻繁に行なう場合には、「勝負事」は行われにくい様子が見えてくる。

D 停泊中の生活

と停泊回数をもとにして、第4図に示すような4つの停泊パターンを求めた。

1. 停泊パターンと生活時間

すなわち、次のようである。

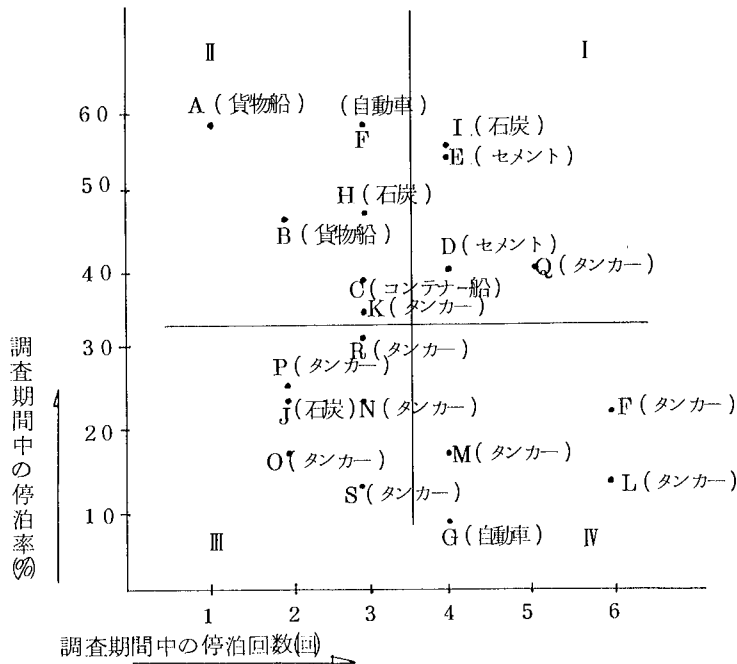
航海パターンと同様に、調査期間中の停泊率

I, 停泊率長, 停泊回数多 — D, E, I, Q丸 (4隻)

II, 停泊率長, 停泊回数少 — A, B, C, F, H, K丸 (6隻)

III, 停泊率短, 停泊回数少 — J, N, O, P, R, S丸 (6隻)

IV, 停泊率短, 停泊回数多 — G, L, M, T丸 (4隻)



第4図 停泊パターン

それぞれの停泊パターンについて生活時間の構成をみたのが、第4表である。表中には、それぞれの生活事象の生起率(百分率)のみを示してある。これは、調査期間中の停泊率の短いIII, IVパターンでは、1停泊時間が、24時間未満の停泊で構成されているため、1日あたりの時間量に換算することができないためである。

① 勤務時間は、III, IVパターン、特にIVパ

ターンになるほど生起率が多くなる傾向をみせている。換言すれば、短い停泊で週間の停泊が構成される場合には、勤務時間の生起率が高くなるといえる。さらに、停泊1時間について1人あたりの勤務時間を求めると、第5図のように、停泊時間と、勤務時間値を常用対数におした値との間には、直接的な関係がみられる。このことは、停泊時間が短くなれば、勤務時

間が増えることを示している。

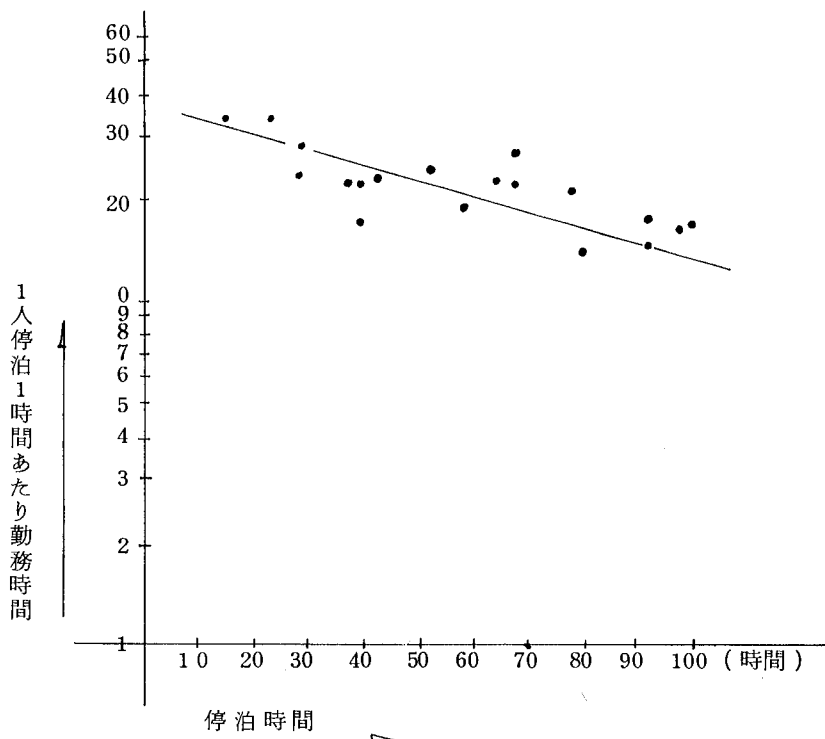
まれる停泊は、前述したように24時間未満の

② 生理的時間は、Ⅳのパターンの睡眠時間を除いて、ほとんど一定である。パターンⅣに含

停泊であり、かつ時刻的には、昼間になっているため、睡眠時間の生起が、他のパターンに比

第4表 停泊パターン別生活時間

停泊パターン	船名	船内				船外生活時間
		勤務時間	生理的時間		自由時間	
	睡眠		食事・身仕度			
停泊率 停泊回数 Ⅰ 長 — 多	D, E, I, Q丸 (4隻)	32.6%	28.5%	7.6%	18.4%	12.8%
Ⅱ 長 — 少	A, B, C, F, H, K丸 (6隻)	30.0	24.3	7.6	16.9	20.8
Ⅲ 短 — 少	J, N, O, P, R, S丸 (6隻)	37.5	24.7	6.4	16.7	14.3
Ⅳ 短 — 多	G, L, M, T丸 (4隻)	55.8	11.2	8.0	17.0	7.3



第5図 停泊時間と勤務時間の関係

較して低くなっている。

③ 船内で過す自由時間は、パターンによって大きな相異がみられない。

④ 停泊中の船外生活時間（勤務時間を含む）は、停泊率が長く、停泊回数が少ないⅡのパターンに生起率が多く、その反対に位置する停泊率短、停泊回数多のⅣのパターンでは少なくなっている。停泊時間の長短、それにとまう勤務時間の多少が、船から外に出るかいなかを決定している大きな要因の1つとして考えられる。

2. 1 停泊期間中の生活時間

いままでみてきたように、停泊中の生活は、停泊期間によって様子が異なる。そこで、さらに詳細に検討するため、1 停泊期間（ただし、

停泊の途中で調査開始、あるいは終了した停泊を除く）を取り出して分析を進めてみよう。

分析に使用したのは52例であり、その停泊時間の分布は、第5表のとおりである。昼間入港し、荷役を済ませて、昼間出港した場合（以下本報告書では、無泊という。）が、29例、停泊中に1泊した場合が18例、2泊以上が5例であった。停泊時間からみれば、無泊のときは、最短1.8時間から16時間、1泊では14時間から35.6時間、2泊以上では、43.3時間から4泊のときの96.2時間であった。

これら1 停泊期間中の生活時間構成をみたのが、第6表であり、実時間の平均と、停泊期間に対する生起率であらわしている。

第5表 1 停泊期間の分布

無 泊		1 泊		2 泊 以 上	
停 泊 時 間 (時 間)	例 数	停 泊 時 間 (時 間)	例 数	停 泊 時 間 (時 間)	例 数
以上 未満 0 ~ 1		以上 未満 14 ~ 16	4	以上 未満 40 ~ 42	
1 ~ 2	2	16 ~ 18		42 ~ 44	1
2 ~ 3	1	18 ~ 20	1	44 ~ 46	1
3 ~ 4	7	20 ~ 22	4	46 ~ 48	1
4 ~ 5	6	22 ~ 24	4	48 ~ 50	
5 ~ 6	2	24 ~ 26		50 ~ 52	
6 ~ 7	2	26 ~ 28	2	52 ~ 54	
7 ~ 8	3	28 ~ 30		54 ~ 56	
8 ~ 9	3	30 ~ 32	1	56 ~ 58	1
9 ~ 10	1	32 ~ 34	1	58 ~ 60	
10 ~	2	34 ~	1	60 ~	1
計	29	計	18	計	5

第 6 表 1 停泊期間の生活時間構成

	停泊時間 (時間)	例 数		船 内					船 外
		隻数	延人数	勤務時間	生理的 時間		自由時間	船外生活 時 間	
					睡 眠	食事・身仕度			
無 泊	以上 未滿 2.0～ 4.0	10	150	分 % 124(67.3)	分 % 10(5.7)	分 % 17(9.1)	分 % 28(15.4)	分 % 2(1.1)	
	4.0～ 6.0	8	127	191(69.3)	8(2.7)	25(8.9)	45(16.2)	8(2.9)	
	6.0～	11	170	280(52.8)	29(5.0)	52(9.8)	107(20.0)	61(11.4)	
1 泊	14.0～16.0	4	58	246(27.5)	277(31.1)	70(7.9)	156(17.5)	138(15.5)	
	19.0～24.0	9	141	432(32.9)	390(30.0)	81(6.2)	214(16.1)	196(14.8)	
	24.0～	5	84	584(32.2)	375(20.6)	138(7.6)	290(16.0)	422(23.1)	
2泊以上	43.0～	6	117	951(27.5)	979(28.3)	258(7.5)	586(16.9)	679(19.6)	

註. 単位は分
カッコ内数字は、停泊時間に対する生起率

① 勤務時間は、停泊時間が短いときであっても、停泊時間に比例して短くなるというのではなく、ある一定の勤務が生起すると考えられる。したがって、停泊時間の短い場合の停泊期間に対する勤務時間の生起率は70%弱にも達する。この事柄は、前述した単位時間あたりの勤務時間の増加傾向を裏付けている。

② 無泊のときの停泊は、昼間であるため睡眠時間が少なくなっている。また食事・身仕度時間は、停泊中の食事回数によって多い少ないが

みられる。

③ 船内自由時間は、停泊時間に対する生起率からみれば、比較的変動は少ないが、実時間でみると、無泊の28分から2泊以上の9.8時間まで分布している。停泊時間の長短、ひいては自由時間として過せる時間の長短が、その過し方に如何なる変化を与えるかみてみよう。第7表は、自由時間の内容を小項目に分けてみたものである。

第 7 表 船内自由時間の過し方(1 停泊期間中)

	停泊時間 (時間)	休 息	勝負事	ラジオ テレビ	教 養	雑 談	運 動	その他	計
		分 %	分 %	分 %	分 %	分 %	分 %	分 %	分 %
無 泊	以上 未滿 2.0～ 4.0	16(57.1)	1(3.6)	7(25.0)	1(3.6)	3(10.7)	0(0)	0(0)	28(100)
	4.0～ 6.0	15(33.4)	1(2.2)	21(46.7)	5(11.1)	2(4.4)	1(2.2)	0(0)	45(100)
	6.0～	49(45.8)	4(3.7)	25(23.5)	13(12.1)	15(14.1)	0(0)	1(0.9)	107(100)
1 泊	14.0～16.0	32(20.5)	21(13.5)	50(32.1)	21(13.5)	30(19.1)	0(0)	2(1.3)	156(100)
	19.0～24.0	53(22.8)	6(2.8)	91(42.4)	31(14.5)	27(12.6)	0(0.0)	6(2.8)	214(100)
	24.0～	79(27.2)	26(9.0)	114(39.3)	34(11.7)	34(11.7)	1(0.3)	2(0.8)	290(100)
2泊以上	43.0～	126(21.5)	74(12.6)	197(33.6)	103(17.6)	75(12.8)	3(0.5)	8(1.4)	586(100)

自由時間の半分以上は、「休息」あるいは「ラジオ・テレビ」の視聴として過しているが、無泊の停泊時間が短かいときは、「ごろ寝、ぼんやり」を内容とした休息が主体となる傾向がみられる。要約すれば、「休息型」の自由時間といえる。1泊以上では、やゝ活動的になり、「ラジオ・テレビ」の視聴に主体が移行し、「ラジオ・テレビ型」になるとともに「教養」、「雑談」、「勝負事」をして過す時間が多くなり、過し方に多様性がみられる。

④ 停泊中に船から外に出た船外生活時間は、同じ無泊の場合でも2分から1時間まで、また1泊においても2.3時間から7時間まで、さらに2泊以上では、11.3時間と停泊時間の長短

によって大きく異なっている。この相異は、第8表にみられるように、その内容にも特徴がみられる。

無泊のときの船外生活は、「買物」という日常生活の基本的行動が優先しており、6時間以上の停泊になって、「かけ娯楽」、「する娯楽」を目的とした外出がみられるが、帰宅はほとんどないといえる。1泊になって日常生活の基本行動優先タイプから変化して、「帰宅」、「外食（飲酒も含む）」、「寮、施設泊」など種々の行動に移行している。「帰宅」、「寮、施設泊」の家族と接触を持つ時間は、1泊でも停泊時間の長短に比例した関係がみられる。なお、2泊以上の帰宅時間が6.4時間になっているが、

第8表 船外生活時間

停泊時間(時間) 船外生活	無 泊			1 泊			2泊以上
	2.0~4.0 以上 未満	4.0~6.0	6.0~	14.0~16.0	19.0~24.0	24~	43~
勤 務 時 間	0.2分	1.9分	3.3分	3分	7分	8分	14分(11分)
往 復 時 間	0.9	0.8	1.18	3.0	5.0	8.1	8.9 (8.2)
帰 宅			0.4	8	5.3	13.8	38.5 (5.0)
寮・施設泊				7	1.5	6.0	8 (1.0)
外 食			2.5	2.9	1.0	3.6	3.5 (4.1)
散 歩	0.3		2.8	8	1.0	8	8 (8)
買 物	0.6	1.8	14.6	1.6	1.3	1.5	1.4 (1.6)
治 療			1.2		1	1	3 (4)
訪 問・来客			1.1		1.0	1.5	1.3 (1.5)
か け 娯 楽		0.7	7.6	9	5	3.2	4.9 (5.9)
す る 娯 楽			9.9	1.1	8	5	1.9 (2.0)
み る 娯 楽				2	6	6	1.8 (1.8)
見物・ドライブ・散歩		2.8	3.9	1	6	1.3	2.1 (1.8)
そ の 他				1	0	2	1 (1)
計	2.0	8.0	60.6	12.5	19.4	42.0	67.7 (45.3)

- 註 1. 無泊の場合は、時間数が小さいため小数点以下第1位まで求めた。
 2. 不明は除く。
 3. 2泊以上のカッコ内数字は帰宅時間の多い1例を除いた場合。

これは、港の近くに家を持ち、かつ停泊時間が長いという1例が大きく影響している。この1例を除いてみると、1泊の24時間以上の場合と比較して、「かけ娯楽」、「する娯楽」、「みる娯楽」の娯楽時間が多くなるものの、帰宅時間の2.5時間、船外生活時間の合計時間の7.6時間と、類似した構成がみられ、停泊時間以外に船から外に出るという行動を抑制している要因が考えられる。

今回の調査結果からは、それが何であるか把握できなかつた。

E 乗船中の生活と船員福祉

内航船船員の乗船中の生活がどのようになっているか、航海中および停泊中にわたって現状をみてきた。ここでは、それらについてまとめるとともに、乗船中の生活について、外航船船員との比較を試み、その過程を通じて内船船員の生活の特徴を明らかにし、今後の船員生活を考える際の問題点なり、方向性を若干探ってみよう。

航海中の生活であれ、内航船の場合には、船の動静によって影響をうけている。勤務時間の量は、航海期間によって変動するのではなく、むしろ定量的な傾向をみている。したがって、一般的な言葉で表現するとすれば、航海が短くなれば仕事が忙しくなるとも云える。このことが、自由時間の過ごし方にもあらわれ、航海の短いときには、静的な過ごし方になり（休息型）、長くなれば、やゝアクティブな行動をおこす様子がみられる。

外航船の船員との比較をしてみたのが第9表である。「休息」、「ラジオ・テレビ」として過ごす時間は、内航船船員の方が多く、「運動」

「雑談」をして過ごすことは、少ない傾向をみせている。要約すれば、内航船船員の自由時間は、外航船のそれに比べて、より静的な過ごし方をしているとみることでもできる。そのことは、自由時間の過ごし方を規定している要因として種々考えられるが、やはり、内航船の船舶動静とのかかわりを見逃すことはできないであろう。

	内航船	外航船	
		G丸	A丸
休息	25.7%	17.9%	17.9%
勝負事	9.2	17.7	10.8
ラジオ・テレビ	29.8	7.5	6.4
教養	21.5	24.9	26.3
雑談	11.8	21.3	18.2
運動	0.5	5.5	4.2
その他	1.5	5.2	16.2
計	100.0	100.0	100.0

停泊中の生活においても、停泊期間の長短という船舶動静によって大きく左右されている側面がある。勤務時間は、停泊期間が短くなれば増える傾向をみせ、船外生活時間は減少している。停泊期間が短い場合には、停泊が短いということとともに、勤務時間が増えることによって、さらに船から外に出る行動を抑制していると考えられる。このように、外出行動をするかしないかということ以外にも、外出行動の内容にも変化がみられる。停泊期間が短いときには、買物を中心とした日常生活に必要な基本的行動が、他の行動に優先しており、長くなって、かつ1泊するようになると、外食、帰宅、かけ娯楽、する娯楽など行動に多様性がみられる。停泊中の外出行動は、このほかにも、事務部部員にみ

られるように、勤務時間の発生時刻，1，2の船にみられた港に近接した場所に居住するという居住地などの要因によって大きく変化している。このようなことは、昨年度調査した横浜港を中心とした外航船乗組員の停泊中の生活行動についても同じような傾向がみられた。

以上述べてきたように航海中、停泊中ともに、内航船員の生活は頻繁な入出港という船の動静によって大きく影響をうけているといえる。一方において、内航船の運航については、より計画性をもたせることは十分可能ではあるが、頻繁なる入出港そのものは変えることができないであろう。そのような場のなかで生活する船員は、航海、停泊に対応させて、短いインターバルをもって生活を変えていかなければならないし、また寄港地は、全国的な広がりをもっている。このような状況を考え合せたときに、在港中の内航船員に対する福祉活動は、全国的な規

模のもとに、かつきめの細かい活動が要求される。

停泊期間は、社会生活の接点であるとともに、家族との接点としてもつ意味も忘れることができない。停泊中の帰宅回数、および面会回数を付帯質問した結果では、乗組員1人が1ヶ月のあいだに平均1回の帰宅、1回の面会を行なっている。しかし、これは平均値であって、船によるバラツキは大きく、帰宅回数は0回から2.3回、面会回数は、0.3回から2.3回になっている。このような家族との接触という側面から考えるならば、港の施設もさることながら、船の動静に対する家族へのインホメーション、さらに前記した短いインターバルをもった生活変化を考慮すれば、休暇制度のあり方も、今後の課題となるであろう。

(篠原陽一，服部 昭，青木修次)