

職業は混乱状態である。早い機会に、海運産業は今後どのような船員職業の構造となるか、それに応じてどのような職業適性を持つ若年層を需要することになるかを確定すべきである。それを確定しないで、優秀な若年層を採用しようと思うのは、無い物ねだりに終る。それはさておき、若年層が船員職業についてどう評価しているか、また船員に好意をよせる若年層はどういった層であるかを見ておく必要がある。それは、次章で分析される。

＜参照文献リスト＞

- ① 総理府青少年対策本部編『組織で働く青少年の意識』（大蔵省印刷局、1979. 2）。
- ② NHK放送世論調査所編『日本人の職業観』（日本放送出版協会、1979. 10）。
- ③ 総理府同上『10年前との比較からみた現代の青少年』（同上、1981. 8）。
- ④ 千石修、松原治郎監修『アルバイト白書—国際比較、いま明らかにする日米高校生像』（学生援護会、1983. 7）。
- ⑤ 『高校生の就職動機調査・1983』、『進学動機調査・1983』（日本リクルートセンター、1983. 9）。
- ⑥ 総理府同上『昭和58年版青少年白書』（同上、1984. 1）
- ⑦ 同上『世界の青年の比較からみた日本の青年』（同上、1984. 2）。
- ⑧ 労働省婦人少年局『昭和58年版勤労青少年の現状』（同上、1984. 2）。

I-2 男子高校生にみる進路選択と船員職業について

目 次

- A. 調査の概要…………… 7
- B. 調査の結果…………… 8

はじめに

船員志望者の減少傾向は海員学校、商船高専、商船大学など船員養成教育機関における受験出願人数、受験者数の経年変化にみるごとく、ここ10数年来まぎれもない事実として示されてきた。この背景には、海運業界の不況と新人の採用の手控えなど受け入れ側に帰因する事情もあったが、一方若者の職業に対する見方そのものが変化し、船員職業に対する志向が低下してきたことも十分考えられる。

そこで、男子高校生の職業意識の動向を概観し、船員職業に対する見方、感じ方を把握することを目的として「進路選択と船員職業についての調査」アンケートを実施した。

A. 調査の概要

1. 調査の目的：一般高校生の職業意識及び船員職業に対する意識・態度を明らかにすること。
2. 調査対象者：普通高校2年生男子（昭和58年10月現在）を対象とし、農漁村地域＝岩手県宮古市、内陸地域＝長野県松本市、港湾地域＝神奈川県川崎市、船員給源地域＝長崎県高来郡という4地域からそれぞれ2校を選び、1校あたり、80人前後を学級単位で選出した。なお、1地域2校の選定にあたり、

大学などへの進学率が、比較的高い高校と比較的低い高校という基準を用いた。

3. 調査時点：昭和58年10月～11月

4. 調査方法：研究員が該当高校を訪問し、担当(校長・教頭、進路指導担任、学級担当など)に調査主旨を説明のうえ、学級主任を通じて生徒にアンケートの配付・回収を依頼した。

5. 調査票の回収状況：長期休学者など不在者を除き、ほぼ全員の回収をえた。有効回答数は560人であった。

B. 調査の結果

(1) 対象者の社会的背景

<家族背景>

父親の職業は、会社・団体の役員が最も多く18.4%、次いで農林漁業(13.8%)、民間企業の管理職(11.3%)、民間企業の非管理職(10.4%)、商工業の自営業(10.7%)、公務員の非管理職(9.1%)が10%前後で続く。商船船員は5.7%を占め相対的に多いが、これは高来地域(18.2%)の影響結果である。地域との関連で見ると、宮古と高来は農林漁業、船員が相対的に多く、川崎と松本は会社・団体の役員・自由業が目立って多い。また、川崎は民間企業の管理職が24.3%を占め、これに会社・団体の役員、公務員の管理職、自由業を加えると、実に55%、つまり生徒の2人に1人が管理職の子弟で占められ、大都市の新興住宅地特徴を如実に示している。

商船船員が、身のまわりにいる(いた)か否かで見ると、“一切いない”は59%であるので、10人に4人は何らかの船員関係者がいることになる。しかし、これも船員給源地であ

る高来と漁業地区の宮古が大きく影響した結果であり、松本、川崎の両地域ではわずかである。また船員志向者は、明らかに船員家族との結びつきが強い。

兄弟数は1人子(男1人)が12.1%と10人に1人の割合である。最も多いのは男1人、女1人の2人兄弟で31.3%、次いで男2人だけの2人兄弟(17.5%)、男2人女1人の3人兄弟(13.2%)が続く。つまり2人以下の兄弟割合は6割ほどで、3人兄弟3割、4人以上1割といった兄弟構成となっている。また、男の兄弟だけに限れば、長男71%、次男24%、三男以上は4%と長男が7割を占め、昭和45年当時の5割に比べ出生数は一層低下した。

(2) 一般的職業意識

<進路>

調査対象者は高校2年生(58年10月現在)であるが、進学か就職かの進路希望では、進学希望70.2%、就職希望24.3%、未定・不明5.5%で、ほぼ全員が進路を定めている。学校別では、進学校の進学希望者が86.6%と高いのは当然であるが、就職校においても進学希望者な50%を超えている。但し、就職校のこの比率は最終的には減少することが予想される。

保護者の職業との関連では、自営業(農林漁業を含む)と船員に進学希望者が少く、また船員家族はそうでない非船員家族に比べ進学希望者が少ない。これは、保護者の船員に部員層が多いことと関係があるものと考えられる。

進学希望者の進学先についてみると、県外の大学が圧倒的に多く61.3%、次いで県内の大学12.0%が続く、大学への進学希望が7割を占めている。一方、専修・専門学校への進学希望は県内・外を合わせて11.6%ほどで、

表 1 進 路

進 路	計 (100%)	学 校 別		保 護 者 職 業				家 族	
		進学校	就職校	自営業	管理職	非管理職	船 員	船員家族	非船員家族
1. 進学する	70.2	86.6	52.6	56.6	79.7	76.3	63.6	54.5	77.3
2. 就職する	24.3	9.0	40.7	37.6	16.1	16.7	27.3	35.1	18.8
3. 未定・不明	5.5	4.5	6.7	5.8	4.1	7.0	9.1	10.4	3.9
実数	560人	290人	270人	173人	217人	114人	44人	77人	330人

最近人気が出てきたことを物語っている。なお未定者は14%である。

地域との関連でみると、宮古では、県内の大学、専修・専門学校希望者が多く、松本・高来では県外への進学希望者が多い。

<就職地>

大学へ進学する者も含め、就職地を大都市志向と地元志向に大別すると、大都市志向は53.7%、地元志向は45.3%と、かつてに比べ地元志向が増大している結果となっている。特に、高卒で就職を希望する者の地元志向は56.7%で、大都市志向を超えている。地域との関連では、川崎の大都市志向は当然として、高来の大都市志向、宮古・松本の地元志向を伺うことができる。

それぞれの志向の理由は、大都市志向では“地元で職がない”、この逆の“希望する職がある”の両理由で6割弱を占め、また“希望する会社がある”、“あこがれ”がそれぞれ15%という応答結果である。但し、進学希望者に比べ、“希望する職がある”、“希望する会社がある”をより重視し、一方、就職希望者は“地元で職がない”理由から大都市を志向すると答えている比率が極めて大きい。また地域との関連では、農漁業を中心とする宮古・高来に“地元で職がない”理由をあげる比率が大きく、松本に“あこがれ”が相対的に多い。

次いで、地元志向の理由についてみると、“精神的ゆとり”が39%ととび抜けて多く、次いで“自然・生活がしやすい”21%、“友人・知人が多い”17%、“親の希望”14%、“住宅事情”5%と続く。地域との関連では、大都市に近い川崎は“自然・生活のしやすさ”、“親の希望”が極端に少なく、一方他地域では“自然・生活のしやすさ”が地元志向の重要な理由となっている。

<進路の相談相手>

就職であれ、進学であれ、進路についての主たる相談相手は父親、母親が中心であることは確かで、次いで先生、友人という順である。“必ず相談する”に限れば、両親は共に52%、先生30%、友人16%という結果である。こうした傾向は進路が進学であるか就職であるかを問わない。船員志向であるか否かで見ると、船員志向者は人数的に少ないが父親に“必ず相談する”比率が63%と多く、また友人もより重視されている。一方、船員家族とそうでない非船員家族との比較では、船員家族の母親に“必ず相談する”比率が多く、母親機能のウエイトが幸いことがうかがえる。

<就職に際しての重視項目>

今日の高校生の仕事観職業観をかい間見るべく、就職時における会社えらびの重視項目を3つまで選んでもらった。結果によれば、会社えらびの第1の基準は“仕事の内容・適

性”であり、第2は会社の“将来性”である。そして、“経営の安定性”，“給与”，“事業内容”が3，4，5位と続く。これら上位5位にあげられた項目は3人に1人以上の指摘率となっており、特に“仕事の内容・適性”は3人に2人ほどの高い重視項目となっている。一方，“会社の規模”，“社風”，“有名度(知名度)”など、一昔前の会社選びの重視条件は、指摘率10%ほどで後退している。また，“休暇・残業条件”，“通勤条件”，“外地勤務機会”など就業条件の指摘率も概して低く、大人の思うほど若者には重視されていない。

こうした会社選びの重視条件の傾向は、他の調査においても同様であり、豊かな時代に育ち、かつその維持を求めようとする若者の仕事観、職業観の一端をよく示している。

＜希望職業の変化＞

現代の高校生が小中学生時代にあこがれた職業(職種)、また現在希望している現実的職業についてみてみよう。

まず、小学生時代についてみると、あこがれの職業は“タレント(スポーツ選手など含む)”，“先生・研究職”，“パイロット”であり、これら職業が上位3位の人気職業である。中学生時代になると，“先生・研究職”がとび抜けて人気が高まり、これに次いで“タレント”，“公務員”，“一般事務職(サラリーマン)”が2，3，4位を占め、上位の人気職業に変化があらわれはじめる。公務員や一般事務職の人気が上昇する背景には、すでに中学生時代に自分の適性や能力を考慮した職業イメージが形成されつつあることを指摘できよう。そして高校2学年時における希望職業は“公務員”が第1位となり，“一般技術職(エン

지니어)”，“一般事務職”，“先生・研究職”が2，3，4位にランクされてくる。つまり，“タレント”，“パイロット”はあこがれの職業であっても、就業可能性という観点からみれば、現実味の薄い職業であることがわかり、可能性の高い公務員，サラリーマン，エンジニアに希望職業の的が絞られてくると解釈できよう。また前項でみたように、高校生の会社選びの主たる基準は“仕事の内容・適性”，“企業の将来性”，“経営の安定性”，“給与”であるところからみても、この三職種に就職希望が集まることも納得できよう。

商船船員については、すでに簡単にみたように、小学生時代においては人気職業の1つであったが、中高時代にかけて人気が低下し、高校2学年時では、560人中4人(0.4%)と激減する。進学希望者と就職希望者は分けてみると、商船船員に対する就職希望は、進学希望者よりも就職希望者に多いことがわかる。しかし高校時代で船員希望の意志をいだけたとしても、商船大学だけが進学校となり、間口は極めて狭い。この意味では、高校生を受け入れることのできる船員教育機関のあり方が望まれよう。

(3) 船員職業に対する見方、評価

＜過去の船員志向＞

「これまでに、船員になりたいと思ったことがあるか否か」に対し、“ぜひ、なりたと思った”5.9%，“一度はなってみたかった”29.6%，“思ったことはない”64.3%という結果で、3人に1人は何らかの就業意志をもったことになる。

地域別では、高来が最も高率で“ぜひ”10.1%，“一度は”42.6%と2人に1人以上の割合で船員就業を考えている。大都市の川崎，

表-2 過去の船員志向

過去、船員志向	計 (100%)	地 域				家 族	
		宮古	松本	川崎	高来	船員	非船員
1. ぜひなってみなかった	5.9	2.7	3.4	6.6	10.1	11.7	4.2
2. 一度はなってみなかった	29.6	30.1	25.2	21.1	42.6	53.2	22.4
3. 思ったことはない	64.3	66.4	71.4	72.4	47.3	35.1	73.0
4. NA	.2	.9	0	0	0	0	.3
実数(人)	560人	113人	147人	152人	148人	77人	330人

※ 出生順に関係なし

[170人]

- ① 高専・海員学校に受験したが失敗 3人
 - ② " " 受験しようとしたがやめた 34人
 - ③ " " 受験するつもりはなかった 163人
- 170人

内陸部の松本においても、3割弱が船員になることを考えたことがあると回答している。なお、船員家族の子弟は65%ほど、つまり3人に2人は船員になることを考えていた。

“ぜひ”、“一度”は船員になりたいと思ったと回答した170人は、中学卒業時に商船高専や海員学校を受験したであろうか。結果によれば、170人中“受験したが失敗”3人、“受験しようとしたがやめた”34人、“受験するつもりはなかった”133人という構成で、従って船員になりたいという小中学時代の意志はあこがれ以上ではないことがわかる。

<現在の船員志向>

では、高校2学年の現在時ではどうであろうか。表にみるように、560人中“船員になってみたい”は13人(2.3%)に激減している。

“船員になってもよいが、はっきりしない”は104人(18.6%)で、また“船員になるつもりはない”は442人(78.9%)である。しかし、“船員になつてみたい”は数%であるが、いずれの地域にも船員希望者がいることは注目してよい。但し、船員家族の子弟77人中、積極的就業意志のある者は2人(2.6%)にすぎず、船員職業の世代間継承はほぼ完全に断ち切られている。

“船員になつてみたい”、“なつてもよいが、はっきりしない”の回答者118人について、商船大学受験意志・受験理由を求めた。結果によれば、商船大学受験意志のある者は65人(55%)、受験しない53人(45%)と受験希望者の方が若干多い。また、受験希望者65人の受験理由についてみると、“外航船にのりたいた

表-3 現在の船員志向

現在船員志向	計 (100%)	地 域				家 族		過去の船員志向		
		宮古	松本	川崎	高来	船員	非船員	ぜひ	一度は	思わない
1. 船員になつてみたい	2.3	1.8	3.4	2.0	2.0	2.6	2.4	24.2	3.0	0
2. 船員になつてもいいが不定	18.6	12.4	15.0	21.1	24.3	28.6	16.1	54.5	39.8	5.6
3. 船員になるつもりはない	78.9	85.8	81.6	76.3	73.6	68.8	81.5	18.2	57.2	94.4
4. NA	.2	0	0	.7	0	0	0	3.0	0	0
実数	560人	113人	147人	152人	148人	77人	330人	33人	166人	360人

が33人で最も多く、以下“練習船で外国にいく”10人、“経済的負担少ない”5人、“自分の学力にあっている”4人、“寮生活が魅力”1人という結果であった。

一方、“船員になりたくない”と答えた442人に、その理由を求めたところ（2つ選択），“他になりたい職がある”58.8%，“船員職業に魅力がない”43.2%が2大理由としてあげられた。以下，“他に行きたい大学がある”（22.2%），“船員のことを良く知らない”（21.7%），“勉強してまでなりたくない”（6.1%），“自分の学力ではムリ”（5.9%）が続く。なお進学希望者と就職希望者との比較では、前者は“他になりたい職”“他に行きたい大学があることをより強調し、後者は“勉強”、“学力”、“船員についての知識”をより強調している。ともあれ“船員職業に魅力なし”が船員になりたくない主な理由であることは、船員職業問題の根深さを物語っている。

過去の船員志向との関連でみると、かつて“ぜひ船員になってみたい”と思っただけで、現在もそう思っているのは8人（24.2%）で1/4ほど減少している。そして、過去に“船員になろうと思ったことはない”者は現在も“船員になるつもりはない”が96%を占め、船員志向は中学時代までに固められていることが推察

される。

前項でみた希望職業との関連でみると、図-1にみるように、高校2学年時点では船員希望者は4人ある。小学生時点では24人が船員を希望し、そのうち中学生時点で引き継がれた者は3人であり、その3人は高校時点ではゼロとなっている。また、船員希望者全体では小学生時点では24人が中学時点で14人に減り、また高校時点で4人に減るという一方的減少傾向である。そして、希望職業は船員から、“先生・研究職”、“公務員”、“技術者”、“サラリーマン”、“自動車整備工”などに変化していくことがわかる。

なお、現在の船員志向では13人が“船員になってみたい”と答えていたが、実際の希望職業としては4人であり、このことは船員志向が必ずしも希望職業に直接結びつくとは限らないことを示唆している。

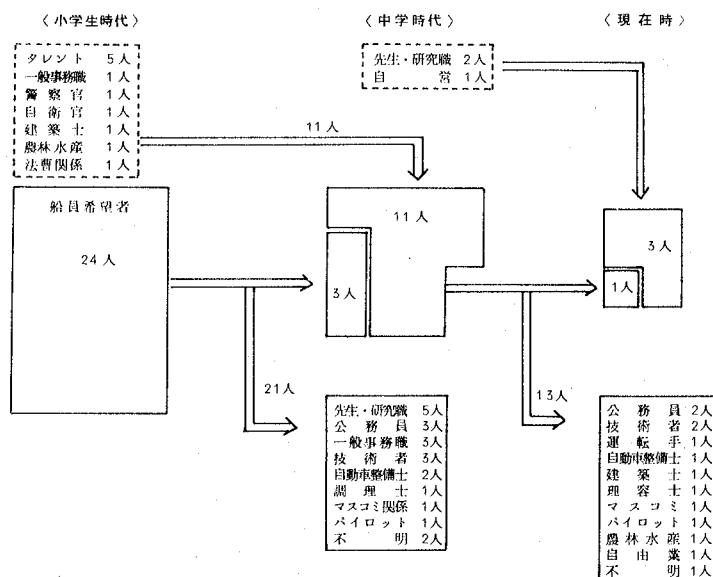


図-1 船員希望者の変化

<船員職業に関する知識>

職業選択のプロセスは、希望する職業についての知識が基盤となる。そこで、船員職業に関連する11項目の質問を用意し、知識の度合をみた。但し、“船員はカッコいい職業”は主観的評価であり、事実評価ではないので除外した。

正解率の高いのは、“輸入物資”で85%、次いで“必要技能”が74%であった。逆に、“日本郵船は日本一の船会社”の正解率は24%と4人に1人であり、また“日本船による輸入量”は32%と低く意外な結果である。このほかは正解率40~50%ほどであり、今日の高校生の船員職業に関する知識は高いとはいえない。

船員志向者がより多くの知識をえているという結果は示されていない。また保護者が船員であっても、他のグループに比べ正解率がより高かったのは、“休暇期間”、“職種”に関する知識だけである。これらの結果をどのように解釈すべきかは一概には云えない。しかし、他の職業に関する知識に比べれば船員職業については、情報不足、知識不足であると云えそうである。

<船員職業に対するイメージ>

特定の職業に対するイメージは、職業選択行動に重要な意味をもち、影響を与えることが知られている。そこで、今日の高校生が船員職業に対しどのようなイメージをいだいているかを測定した。

測定方法は、S.D法(Semantic Differential)によった。これは形容詞の対(つい)、例えば、明るい-暗い、といった反対の意味をもつ形容詞を示し、応答者の主観で直感的評価を求める方法である。今回はすでに様々

な職業についての高校生のデータをそろえている職業研究所(現雇用職業総合研究所)方式を採用した。尺度は5段階5点尺度(1点:非常に、2点:やや、3点:どちらともいえない、4点:やや、5点:非常に)とし、21対をもって構成されている。

① 船員職業のイメージ構造

21対のイメージ項目に対する応答結果を因子分析法により整理した。対象者全員の結果からは、統計的に納得できる因子構造が析出されなかった。つまり、船員職業に対するイメージは、かなり流動的ではっきりしたイメージが形成されていないことがわかった。そこで「過去に船員にぜひなりたい」又は「一度はなりたいと思った」と応答した199名、つまり船員職業に対するイメージが形成されているとみられる者を対象に因子分析を試みた。

② 船員職業のイメージの特徴

前項でみた船員職業イメージの構造(因子)に合わせて、他の職業・職種との比較を試みたのが図-2である。なお、船員以外のイメージ項目の得点は高校生を対象とした職業研究所(1977)による資料である。

まず、パイロット・エンジニアなど船員職業に関連する職種との比較からみると、船員職業は「非親和性」因子では“きびしい”、“遠い”、“苦しい”の3項目に特徴がある。また、「職業気質」因子では、“強い”“あっさりした”イメージが強い。「社会的評価」因子では“古めかしい”、“じみな”、“やぼったい”といった職業的古さ、又は現代高校生からみると“カッコよくない”イメージと結びついている。「職場雰囲気」因子では、“おそい”、“ゆったりした”イメージが特

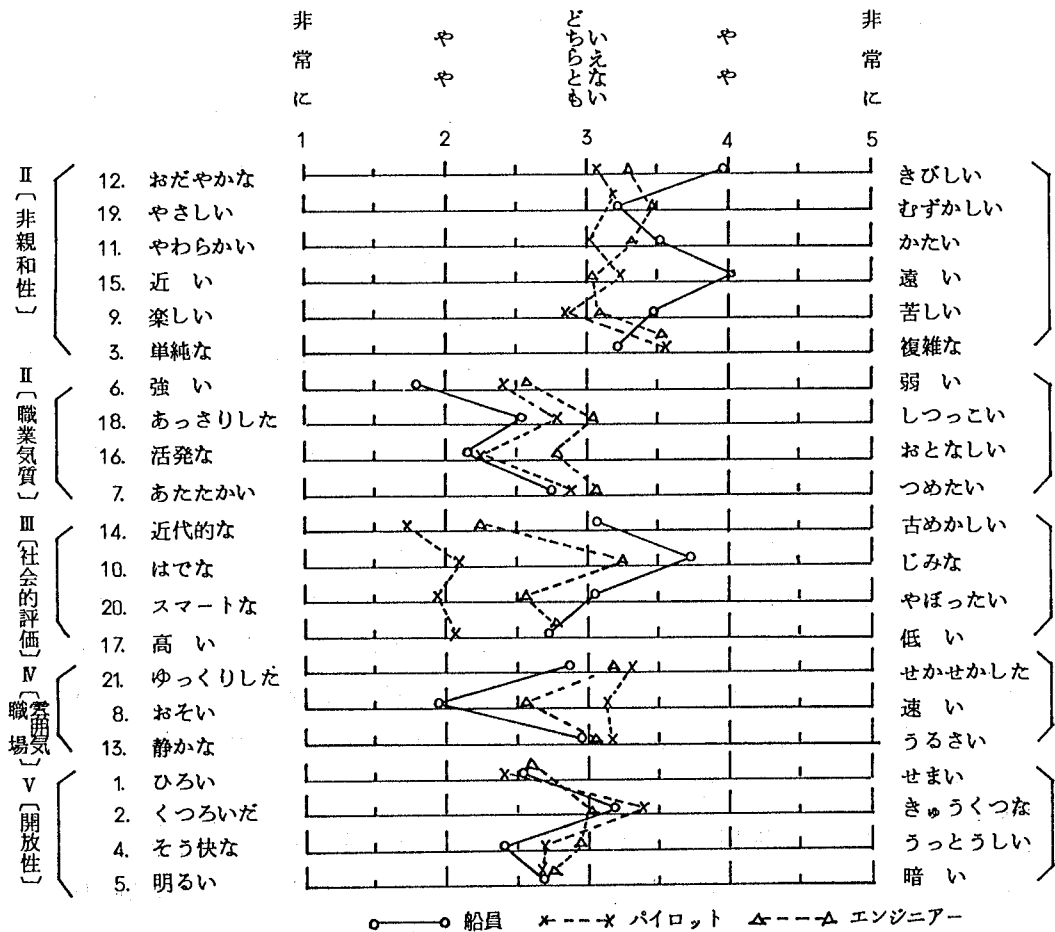


図-2 他職業とのイメージ比較

微的である。そして、「開放性」因子では、「そう快な」にやや特徴がみられるが、パイロットもエンジニアも概して類似のイメージパターンとなっている。

次いで、タレント、警察官、サラリーマンとの比較でみると、船員に対するイメージは「非親和性」、「社会的評価」因子では警察官のそれに概して近く、タレントと最も離れたイメージとして映っている。「開放性」因子では、船員は明らかに開放的イメージに結びついている。最も一般的なサラリーマンのイメージと比較すると、船員は「非親和性」面ではより「きびしく、遠く、複雑」であり、「職業気質」ではきわめて「強く、活発で、あっさり」している。また、「開放性」という側面からみても、サラリーマンに比べ、より「広く、そう快で、明るく、くつろいでいる」し、「職場雰囲気」側面でも「ゆったり」している。しかし、「社会的評価」では警察官ほどではないが共に「古めかしく、じみで、やぼったい」方である。

以上にもるように、船員職業のイメージは比較対象となる職業・職種により異なってイメージ化されている側面もあれば、同じよう

にイメージ化されている側面もある。特徴的イメージ項目からみれば、船員職業は強く、あっさりした人間的側面をもち、せかせかすることなく、そう快な職業環境にめぐまれ頼しいが、仕事そのものはきびしく近よりがたく、概して“カッコよい”職業ではないというのが、現代高校生のみる一般的イメージであろう。

〈希望職業と船員職業に対する評価〉

高校生の特定職業に対する評価は、あくまで、それまでに得た個人の知識に基づくものであり、従ってその知識が正しい、正しくないという実態評価を必ずしも反映するものではない。この意味では、高校生の職業評価は予測評価であり、イメージの域を脱していない。しかし、職業選択にとって、このイメージは重要な意味合いをもっており、実際の選択行動に重要な影響を与えていることは確かである。

職業研究所(1972年)では、中高生の職業選択プロセスの研究過程で、職業の多様な諸側面を「仕事そのもの」、「仕事に付随するもの」に大別し、14項目(但し、項目14は“就いてみたい”か“否”か)の職業評価リストを作成した。このリストを用いて、希望する職業と船員職業に分けて評価を依頼した。

① 希望職業と船員職業の評価傾向

希望職業についても船員職業についても、高校生は、具体的職業諸側面について明確な評価を下しうるほど十分な知識をもち合わせていない。特に、“収入”、“会社の将来性”、“適性”、“能力発揮の可能性”等については希望する職業に対しても“わからない”が45%以上を占めている。船員職業については、さらに“わからない”応答率が目立つものの、

逆に“疲労”、“日曜・祭日の休み”、“早朝深夜労働”については、3人に2人以上が否定的断定を下し、“わからない”比率は希望職業より小さくなっている。

図-3は希望職業と船員職業の14側面に対する評価をプラス評価に傾くか、またはマイナス評価に傾くかを図示したものである。プラス評価に傾くとは肯定的応答率が否定的応答率よりも多い場合を指し、プラス応答率は肯定的応答率から否定的応答率を減算した値である。

希望職業に関する評価についてみると、“疲労”は-42.2%と大きくマイナス評価に傾くが、他の13側面は全てプラス評価に傾いている。一方船員職業に対する評価は、“必要技能レベル(高)”は45.4%と大きくプラス評価に傾き、また“仕事が単調(でない)”もプラス評価に傾く。このほか“世間の評価”、“収入”もプラス評価である。しかし、これら4側面を除く10側面はマイナス評価に傾き、特に“早朝深夜の方働”、“日曜・祭日の休み”、“疲労”の3側面は70%ほどのマイナス評価に傾き、作業条件に対する評価は極めて否定的にイメージ化されている。また“適性”、“仕事の自律性”、“能力発揮”、“よごれ仕事”も-35%ほどとマイナス評価に傾いている。

希望職業との関連で、船員職業に対する評価、イメージの特徴をみると、“早朝・深夜の労働”、“適性”、“日曜・祭日の休み”、“能力発揮”などの諸側面で70%以上の大きな評価ギャップが生じている。また“親の反対”、“よごれ仕事”、“仕事の自律性”においても60%以上の評価ギャップが生じ、大きくマイナス評価に傾いている。しかし、“仕

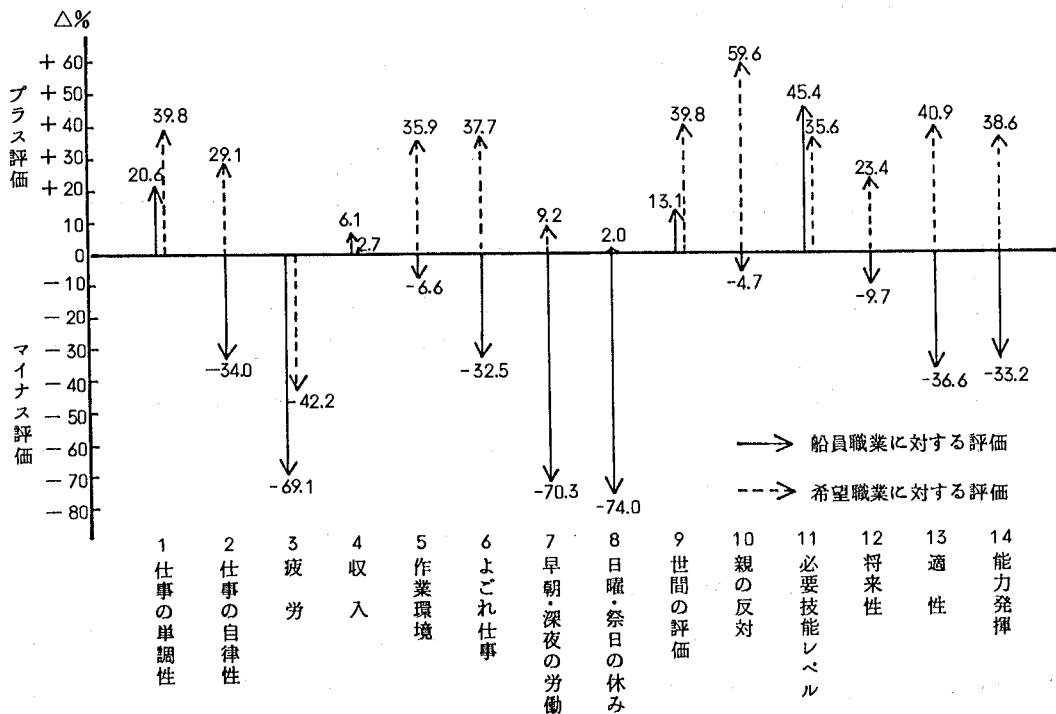


図-3 希望職業と船員職業に対する評価

事が単調”、“収入”、“必要技能レベルでは、それほど差が生じていない。“早朝深夜の労働”、“日曜祭日の休み”のマイナス面は陸上休暇や経済的保証で代償するのが実態であるので、船員職業の決定的マイナス側面とはならないであろう。従って、船員職業と希望職業の明暗を分ける側面は、船員職業に向いているか否かの“適性”、自分のペースで仕事ができるか否かの“仕事の自律性”、“能力発揮の可能性”にあるといえる。つまり、仕事の質および職業経歴のあり方いかんが若者の船員職業に対する評価を決定づける条件となつてこよう。

② 船員志向者、船員家族の子弟の評価
船員を志向する者と志向しない者とは、当然のことながら、船員職業に対する評価は異なり、船員志向者はよりプラス評価に傾いている。船員志向者で特に目立つ側面は“適

性”、“親の反対”、“能力発揮”面に対する評価で、全体結果より60%ほどプラス評価に傾いている。しかし“仕事が単調”、“仕事の自律性”、“疲労”、“収入”、“必要技能レベル”、“世間の評価”、“早朝深夜の労働”、“日曜・祭日の休日”といった側面については、それほど評価ギャップは生じていない。つまり船員職業が職業選択の対象職業となるか否かは、仕事の内容と適性、これに親の評価をどのように評価・認知するかにより大きく左右されるといえそうである。

では商船船員を家族にもつ船員家族の子弟は船員職業をどのように評価しているのだろうか。結果によれば、船員家族の子弟は、全体結果に比べれば、若干プラス評価に傾くものの、船員志向者の評価結果に比べ、はるかにマイナス評価に傾いている。船員家族の子弟の評価の方向性は全体傾向とほぼ一致し、

船員職業への志向を左右すると考えられる，“適性”，“能力発揮” 評価はマイナスに傾き，また“親の評価”についても支持をえていない。

すでにみたように，船員家族の子弟であっても，船員職業・海運に関する知識は一般家庭の子弟に比べ，より多いというわけではない。また船員家族の子弟が得る船員職業に関する情報は昨今の状況からみて，また身近な船員関係者の職業生活実態の観察を通してみ

ても，職業評価に対しては，むしろネガティブであろう。従って，船員子弟が船員職業に対し，マイナス評価に傾くのも当然といえるかも知れない。

以上2編は，報告書「国民の職業動向の多様化のもとでの船員職業の社会的位置づけについて」担当者篠原陽一，青木修次の要約である。