

II. 海外出漁大型いかつり漁船における労働環境の調査

目 次

A. 調査概要	22
B. 海外出漁大型いかつり船凍漁船の概要	22
C. 大型いかつり船凍漁船の船内作業過程	24
D. 生活時間分析	38
E. まとめ	42

A. 調査概要

1. 調査目的

大型イカ釣船凍漁船が地球の裏側・アルゼンチン沖の南西大西洋漁場フォークランド（アルゼンチン名マルビナス諸島周辺海域）に初めて出漁したのは1985年からであり、今日まで4年しか経過していないが、その海域に出漁する漁船はすでに130隻を数え海外出漁の大型イカ釣船凍漁船の主漁場となっている（1988年当時）。従来、海外出漁先であったニュージーランド200海里内操業にあっては、半年の出漁（11月から翌年4月一杯）で内地操業と併せての周年操業体制をとっていた。しかし、南西大西洋漁場に出漁する形態となってからは海外出漁航海日数は10カ月にも及び、海外出漁だけで周年操業を行う体制が確立した。

大型イカ釣船凍漁船の海外出漁における航海の長期化と、さらに、最近特に技術革新の著しいイカ釣漁労体系の自動・機械化と船内

凍結化（船凍化）に対応した漁船乗組員の船内労働過程及び船内生活の実態を労働科学的に調査研究し、労働保護対策の樹立に必要な基礎資料を得ることを目的として調査を実施した。

2. 調査対象

今日の大型イカ釣船凍漁船の船内労働及び船内生活の実態を知るには、本来的に操業パターンに普遍性を持っている南西大西洋漁場出漁船を対象とすべきであるが、国際的な紛争地帯でもあり、当該海域出漁船での乗船調査協力は得られなかった。しかし、ニュージーランド（N.Z）出漁船において乗船調査を実施することができた。南西大西洋海域での実態については、南西大西洋出漁船乗組員に対するアンケート調査とともに内地及び外地基地（ニュージーランド・ウエリントン）でのヒアリング調査を実施し、不足する情報を補完した。

B. 海外出漁大型イカ釣船凍漁船の概要

1. 海外出漁大型イカ釣船凍漁船の南西大西洋出漁に至る経緯

わが国の海外出漁の大型イカ釣漁船は、1969年よりニュージーランド（N.Z）周辺海域に冬季の半年間出漁し、残りの半年を日本

の周辺海域で操業するという操業パターンで推移してきた。しかし1985年からは、南西大西洋の英領フォークランド諸島周辺海域に新たな漁場を開拓し出漁するまでとなって、大型イカ釣漁業は海外操業だけで10カ月にも及ぶ周年操業体制を確立するに至る。

10年前の1978年に世界の海洋秩序が200海里時代へと突入して以降、わが国の遠洋・沖合漁業は沿岸国の漁場規制等の強化によって操業海域等の縮小を余儀なくされる中において、南西大西洋漁場を新規に開拓できた海外出漁大型イカ釣漁業だけが、操業条件を拡大させてきた数少ない業種となっている。

南西大西洋のフォークランド（マルビナス）諸島周辺海域は近年開発された南方トロールの好漁場であり、当初はトロール漁船がイカを漁獲していた。トロール漁船の中に試験的に自動イカ釣機を導入してイカを釣る船が出てきて、トロールで曳くよりも釣る方が効率のよい結果が出たことから、新たな漁場開発を望んでいた大型イカ釣業界に、南西大西洋漁場は十分に魅力あるものとなった。そこに1985年、神奈川県三崎のニュージーランド海域に出漁していた大型イカ釣漁船22隻が試験的に出漁し好成績を納めたことから、翌年の1986年からは青森県八戸を中心として90隻からの漁船も新たに参加することとなった。といった具合に、漁場開発2年目にして100隻以上の漁船が出漁して試験的操業段階から、一挙に実質的な本格操業体制へと移行していったのである。

1988年の南西大西洋漁場への出漁船は132隻で、農林水産省より正式に承認を受けての出漁となった。1985年の初出漁から3年度目

までの南西大西洋海域出漁は、ニュージーランド海域操業の承認（日本政府の承認を受け、入漁料を支払って操業する）を受けた漁船が、英国政府と民間ベースでフォークランド諸島周辺海域への入漁交渉を行い英国政府の承認を受けた船が自由操業で出漁していた。しかし大型イカ釣船凍漁船のほとんどが南西大西洋海域出漁を行うまでとなって、昭和62年出漁船から承認制がとられることとなった。

一方アルゼンチン政府は200海里経済水域内の外国漁船操業を厳しく制限しており、外国漁船の侵犯を見逃さない（外国漁船の200海里内操業は、基本的にアルゼンチン企業との合弁船でしか認めない）。もう一方の英領フォークランド当局も、島の周囲150海里に軍事監視ラインを敷いている他に、1987年より周辺海域の生物資源保護を目的として200海里経済水域を制定（1988年入漁実績54隻、入漁料は船の大きさと搭載自動イカ釣機の台数で決まり1隻平均4,000万円）し、入漁隻数の制限を行うようになった。

2 操業形態と船内作業

南西大西洋操業の大型イカ釣漁船の出漁パターンは、11月下旬に日本の漁港基地を出港した漁船が約40日近い航海を経た後、南アメリカ南端のホーン岬を越えてアルゼンチン沖合いのフォークランド諸島周辺海域に出漁する。日本から最も遠い地球の裏側まで出向いて、正月から翌年の6月一杯まで操業を行い、漁船は再び40日近くの航海を経てお盆後に日本に帰ってくるという長期航海となっている。

南西大西洋のイカ釣漁場が開発されるまで

の海外出漁の大型イカ釣漁船の操業形態は、冬場のニュージーランド操業（表作）と夏場の日本近海での内地操業（裏作）を組み合わせる周年体制であった。N.Z操業は、11月中旬に日本を出港して長くても5月の連休明けには日本に帰ってくるパターンが一般的で、航海日数も長くて6カ月を越えるものではなかった。しかし、南西大西洋漁場が開発されてからは、N.Z海域での操業を終えたのち（N.Z海域での操業権を失わないため）、ホーン岬を越えてアルゼンチン沖合いの漁場で操業するまでとなった。一昨年（62年）頃からは、N.Z海域での操業を行わず直接南西大西洋漁場に向かう漁船も増加し、ここ1、2年は南西大西洋操業専用の新型漁船が次々と出現する盛況をみている。

イカ漁場は水温15～18℃、水深200mの大陸棚の等深線上に形成されることが多く、ニュージーランド漁場では領海12海里と水深200mの等深線が交差する比較的陸地に近いところに漁場が形成される。漁場として、北島と南島に挟まれたクック海峡西側のネルソン沖のタスマン湾、北島のエグモント岬沖から南島のウエストポート沖合いにかけてのタスマン海漁場と、首都ウエウイントン近くのクック海峡東側出口沖合いから南島東側のリトルトン、チマール、ダニエーデン沖合い漁場、そしてずっと南下したシュワート島周辺の別名三角水域漁場が主なものである。三角水域は年を明けての3～4月に操業することが多い。タスマン海漁場と、リトルトン沖合漁場は、年によって違うがどちらかが漁始めに操業されている。

アルゼンチン沖合いの南西大西洋漁場は、

フォークランド諸島周辺に広がる水深200mの大陸棚と、アルゼンチン沖合いの広大な大陸棚上に形成されている。アルゼンチン政府は、合弁船以外の外国漁船を200海里内に入漁させない政策をとっているため、当然のように200m等深線と200海里線が交差する公海が漁場となる。フォークランド海域に入漁できる漁船では、フォークランドとアルゼンチンとの間の大陸棚上が好漁場となっていて、63年出漁船でこの海域に入漁できた船と出来なかった船との間で漁獲量に大きな格差が生じた。

大型イカ釣船凍漁船の操業中における船内作業として、イカ釣漁業の基本的な漁労行為であるイカを釣るという過程は自動イカ釣機が行っており、甲板上の乗組員の漁労活動としては、自動イカ釣機の監視とトラブル等が発生したときの修復作業、さらには釣り揚げてきたイカを下甲板に設けられたイカ溜に流してやる甲板作業とからなっている。

自動イカ釣機が基本的な漁獲行為を行うことから、今日の大規模イカ釣船凍漁船の船内労働としては、釣り揚げたイカをサイズ毎に冷凍パン（函）に詰め凍結する選別・パン立て作業が量的にも質的にも主流となっている。

大型イカ釣船凍漁船で作られる船凍イカは食品工場で加工される加工原料が主で、工場生産に向けたサイズの統一が要求されており、その統一基準にしたがって船内では選別される。また、イカを速やかに冷凍保存することによって品質の低下を防ぎ、商品価値を高めることとなる。サイズ選別と凍結加工の良し悪しによって市場での価格に開きが出て来ることから、凍結作業全般を指揮・監督してい

る機関長の責務は大きなものとなっている。

3 漁船規模

南西大西洋漁場では資源量がN.Z海域と比べ桁違いに大きく、自動イカ釣機の台数や性能からくる漁獲能力差だけでなく、冷凍能力と船腹の大きさといった漁獲後の処理能力の違いが漁船間の生産性の違いとなって現れる。従って、南西大西洋出漁船での新船建造ブームがこの間続いたのである。

新船は、片舷32台の自動イカ釣機を設置し、合計64台のイカ釣機を設備している。乗組員の人数は、新船20名、従来船16名となっている。新船と従来型の乗組員数の違いは、漁獲した後のイカの冷凍処理能力の違いによる。新船の凍結能力と船腹の容積は数段に高く、20名でも仕事がついといる。また、船腹も大きく、それだけ荷を転載する回数も少なく済み、連続操業が可能となり、休む暇もない。

1988年に南西大西洋漁場に出漁した大型イカ釣船凍漁船の半数は、新測度法による299トン以上の大型新造船となっている。新造船は、搭載能力も10万ケース（800トン）以上もあり、1回の凍結能力にしても4,000ケースと、N.Z海域で操業している従来船の2.5～3倍の能力差を持った船となっている。従来船型の搭載能力としては5万ケース（400トン）を越えるものではなく、それだけに漁獲すれば運搬船への転載回数が増え操業が中断されることとなり、操業・作業能率が低下するとともに転載労働の負担も増加したものとなっている。凍結能力にしても、従来船では1,500ケースがせいぜいであり、多量に漁獲しても処理する能力がないため品質低下等をきたし

付加価値生産面で不利なものとなっている。

4 雇用環境

サケ・マス漁業、北転船等の米国及びソ連の200海里水域に出漁していた北洋漁業を中心とした第二次200海里減船に伴い、漁船乗組員の雇用環境は一段と厳しいものとなっている。そうした200海里減船の厳しい雇用関係の中であって、最も安定している業種が南西大西洋出漁を行っている大型イカ釣船凍漁業だけといえる。航海が終わって帰港してきても下船する者は少なく乗組員の定着率は他の漁業に比べて高いものとなっている（これは当時の状況にあって、今日では労働力不足から1隻当たり4～5名の外国人労働力（フィリピン、ペルー、ミャンマー）を現地で乗船させている）。

大型イカ釣漁船の乗組員の雇用期間は、出港から帰港して船がドックに入るまでの期間で、1航海終わる毎に船主との雇用関係が切れる季節雇用となっている。しかし、三崎船の中には周年雇用制とし定年制を設けているところもある。

八戸地区及び三崎地区ともに大型イカ釣漁船乗組員の労働慣行として、両地区の乗組員は全て全日本海員組合（海員組合）に組織されており、海員組合と船主団体（八戸：青森県大型いか釣漁業協会八戸船主会、三崎：神奈川県大型いか釣漁業協会）との間で労働協約が取り結ばれている。N.Z海域及び南西大西洋海域操業船とも賃金形態は、大型イカ釣漁業凍結船（外地出漁船）として同じ内容のものとなっており、固定給＋生産奨励金＋航海日当を基本としている。労働協約では、賃金以外に、待遇、食料金（1人1日1,400円：

八戸), 安全面についても協約されている。労働協約の内容としては, 遠洋マグロ延縄漁業の伝統があり船員需要が八戸より逼迫している三崎船の方が, 八戸船より乗組員に有利に出来ている傾向がある(資料参照)。

1人当り乗組員の平均年収は, 平甲板員で450万円前後, 漁労長になると, 1,200~1,300万円(87年度実績)といわれている。

5 船内生活及び衛生管理

1) 船内生活(外地上陸)

漁船は11月20日前後に日本の港を出港し20日程度を要してニュージーランドのオークランドか首都ウェリントンに, 乗組員の休養を兼ねて食料を補給するため2~3日間寄港する。N.Z操業船の場合は, N.Z200海里内操業の許可を受けるためにウェリントンに入港してくる。

従って, 12月10日前後にかけてニュージーランドの港は, 日本の大型イカ釣漁船の乗組員で賑わうこととなる。加えて, 1987年からは中型イカ釣漁船も出漁時期を若干遅らせ出漁(合弁)しているため, 港に日本人船員であふれている。ニュージーランド周辺の海域はイカ釣だけでなく, トロール, マグロ延縄の漁場でもあり, 年間を通じて日本人漁船乗組員が寄港している。ウェリントンには日本人船員を対象にした船員保険会の保養施設があり, 日本食レストランと日本式の浴場が併設されている。イカ釣漁船に油, 食料等を仕込む全漁連や商社が, 船頭を宴会に招待するのにレストランが使用される程度で, 大型・中型を問わずイカ釣漁船乗組員の保養施設利用率は極めて低い。海外出漁に慣れている, トロール船やマグロ延縄船の乗組員は, 食事

だけでなく宿泊等もよく行っているようである。また, ウェリントンにはこうした日本人漁船乗組員を相手にした土産物屋(日本人オーナー)が2軒あり, 上陸するとさっそく店を冷やかしがてらに, 妻や子供, 恋人, 親類・知人への土産を買い込んで行く。さらに夜ともなると漁船の周りに, "夜の女"も大挙して乗り込んできて乗組員との間で駆け引きが始まり話がまとまると, タクシーが呼ばれ夜の町に集団(幾組も)で消えて行く。

町での買物や見物等が一段落すると, 代理店内に設けられた電話ボックスに駆け寄り, 妻や子供, 恋人や家族に国際電話をかけだす。人によっては1時間近くも話し込んで, 妙に照れくさそうに満ち足りた顔で電話ボックスから出てくるものもある。

南西大西洋のフォークランドでは食料をほとんど補給することが出来ず, 漁獲物の転載時に仲積み船で洋上補給を受けるしかない。従って, ニュージーランドでの食料積み込みとなる。

魚(冷凍品), 味噌, 醤油等は内地で積み込むが, 野菜に, 値が国内の半値以下の米や牛肉類等はニュージーランドで積み込む。フォークランドでの仲積み船による食料補給は, 仲積み船自体がブラジルのサンパウロやパナマで野菜を積み込むため, 搬入時点で大半が使いものにならないくらい傷んでいることが多い。だからモヤシやトマト等ちょっとしたものが水栽培できる装置を持つ船もある。また, ビタミン剤や栄養剤を配る船もあり, 欠乏する野菜対策には各船とも苦労しているようである。

船内での飲酒については, 作業の支障にな

らない程度の適量（自室での寝酒程度）なら認め、食堂等で宴会となるような飲み方は禁止している船が多く、一昔前のように、漁船乗組員といえば酒と女といったイメージではなくなってきた。みんなで呑むにしても、大漁した時に慰労を兼ねて“おやじ”からコップ一杯程度の振舞い酒が食事時に配られる程度である。

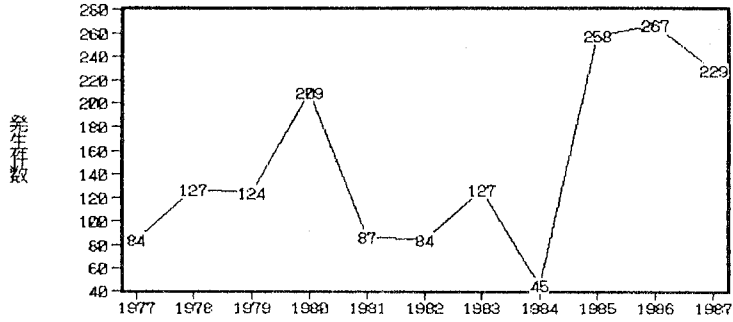
2) 船内衛生管理

イカ釣漁船の労働災害発生状況を船員法11条統計からみると、1984年までは減少傾向で推移していたが、南西大西洋操業が本格的に始まる1985年に258件と大幅に増加し87年に若干減少したとはいえ229件台の高水準にある。急激に増加した60年以降の発生状況を漁船トン数別にみると（それ以前については漁業種類別のトン数区分が公表されていない）、傾向的に南西大西洋操業を行う大型イカ釣漁船での災害が増加していることが明確となる。やはり、イカ釣漁業での労働災害発生の急増と南西大西洋操業との間には関係があるように思われる（図1）。次に、作業別の発生状況を見ると、相対的に漁労関係及び漁具取扱関係での作業災害が減少し、若干ではあるが漁獲物取扱関係の作業災害が微増している。しかし、昭和60年度以降は漁業種類別に分類された公表資料がないため不明なものとなっている。

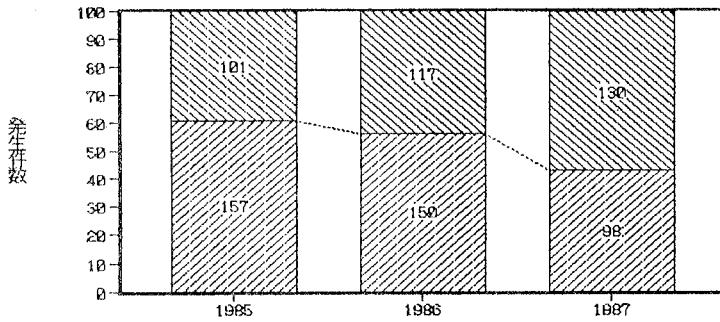
漁場をN.Z海域から地球の裏側の南西大西洋のアルゼンチン沖合いのフォークランド周辺諸島海域まで拡大させてきた海外出漁大型イカ釣船凍漁船は、外延的に漁場を拡大した分だけ航海日数は長期化し、船内労働及び生活全般にわたって船内環境は大きく変化して

きたものと思われる。N.Z海域だけの出漁形態であれば、漁場自体がニュージーランドの陸地に近く、不幸にして操業中に災害事故や疾病患者が発生しても、5～6時間も走れば病院等に設備が整った港に緊急入域出来た。しかもニュージーランドは医療面の福祉が整備された国で、その恩恵は外国の旅行者や漁船乗組員にも平等に与えられている。ところが、南西大西洋漁場においては操業海域自体がフォークランド諸島の領有権をめぐる英国とアルゼンチンが紛争状態にあり、緊急入域を必要とする事態が生じても、速やかに有効な手段を講じることが極めて困難な環境下にある。かかる事態に対して、操業2年目にして漁期間中だけ延べ2名の日本人医師をフォークランドに常駐させ、日本人漁船乗組員の保健・医療面での業界の自主努力で支援体制がつけられた。操業3年目に当たる62年度操業期からは、南西大西洋海域に出漁する船も130隻にも達し、乗組員数にしても1隻平均20名として総勢2,600名にも及び、イギリス政府もフォークランドの海軍病院を拡充して、医師、看護婦とも大幅に増員させ、緊急事態に対処する体制が整えられてきている。

図1 イカ釣労働災害の発生状況
船員法111条統計より作成

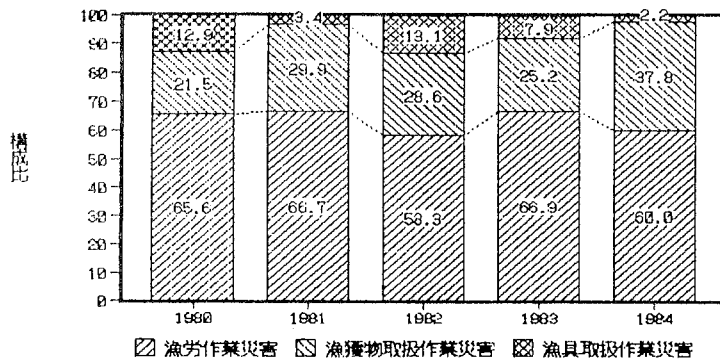


トン数による発生分類



■ 中型イカ釣漁船 ■ 大型イカ釣漁船

労働災害の構成



■ 漁労作業災害 ■ 漁獲物取扱作業災害 ■ 漁具取扱作業災害

大型イカ釣漁船乗組員に関する疾病関係の資料は整備されていないため、乗船した船とアンケート調査で得た持病の有無からみると(表1)、持病を持つものは乗組員の3割を越え腰痛と胃腸病で占められている。極めて限定されたしかも少ないデータであるため、このことを持って全体的な傾向とすることはできないが、漁船乗組員に腰痛と胃腸病が多いと一般的にいわれている事柄と一致したものととなった。

持ち薬の有無と持ち薬の種類をみると、持病のあるものが、持病に対応した持ち薬を持っているという関係が明確に出たものとなっている。1987年南西大西洋操業の八戸船2隻の操業中の使用薬品リストと、薬局からの購入伝票を調べると、胃腸関係の薬と湿布薬が当然多いものとなっているが、風薬に痛み止め及び化膿止めの抗生物質の使用も多い。イカ釣針での怪我に対する消毒薬やカットバン等

の止血バンドが多く使われていることから、こうしたちょっとした怪我が日常的に発生していることを物語っている。

C 大型イカ釣船凍漁船の船内作業過程

大型イカ釣漁船における船内作業過程は、1)漁場までの航海及び資源探査及び漁獲物の運搬に係わる漁船の運航過程と、2)漁場での資源・気象・商品情報の収集・分析過程、さらには、3)操業準備及びイカを釣り上げる漁労作業(操業)に、4)漁獲したイカの処理(選別・凍結)作業、そして5)人間労働による漁獲物の運搬・荷役転載作業の5つに分割できる。

1)の航海と漁場探査及び冷凍保存された漁獲物の船舶による運搬は、漁船運航に係わる運輸労働過程といえる。2)の資源、気象及び商品情報の収集・分析過程は、通信・エレクト

表1 持病の有無

	ある	ない	無回	計	
T丸	4	10	2	16	腰痛2人, 胃腸病2人
%	33.3	83.3	16.7	133.3	
J丸	3	8	1	12	腰痛3人
%	25.0	66.7	8.3	100.0	
S丸	1	8	3	12	腰痛と胃腸病(同一人)
%	8.3	66.7	25.0	100.0	
計	8	26	6	40	
%	33.3	108.3	25.0	166.7	

持ち薬の有無

	ある	ない	無回	計
T丸	2	12	2	16
%	16.7	100.0	16.7	133.3
J丸	3	8	1	12
%	25.0	66.7	8.3	100.0
S丸	4	5	3	12
%	33.3	41.7	25.0	100.0
計	9	25	6	40
%	37.5	104.2	25.0	166.7

持ち薬の薬品名

T丸	胃腸薬	2
J丸	胃腸薬	2, 軟膏 1, ジンマシン 1
S丸	胃腸薬	ビタミン類 3, 消毒液 2

ロニクス機器を駆使した情報活動であり、船内労働全般にわたる指揮統括・管理労働過程となっている。3)の操業準備及び操業は資源対象(イカ)を漁獲(釣る)する漁労過程と、それを準備する前処理及び作業段取りの過程とからなっている。4)の選別・凍結作業は、サイズを揃えることによる規格化と商品見栄え・鮮度保持による付加価値生産並びに商品化の過程であり、船凍イカ漁船での最も重要な品質管理労働過程となる。5)の運搬・荷役転載作業は、船内及び船舶間、船舶から陸への漁獲物及び漁労機器類の移動にともなう運搬・荷役労働過程から成っている。

1 漁場探査及び情報交換

1) 漁場探査

イカ釣漁業は、漁場に漁船を持って行くと走航を止め、パラ(シー)アンカーとスパンカーで漁船を潮流に流して安定させる方法とられる。そのため操業に入ると、船舶の運航活動は基本的に停止する。しかし、常時、漁労長(船舶運航資格を有する)もしくは船長が、ブリッジや甲板からワッチする体制とられる。

目的とする海域に入ると、操船権は船長から船頭(漁労長)に移り、船頭自ら漁船を操り、釣針を投下すべきポイントの探索=漁場探査に入る。もちろん船頭は、操船に係わる海技免許等の資格を保持している。船頭の前職が通信長(局長)であった場合などは資格を持たないこともあり、そうした場合は船頭の指揮で船長等の資格を有するものが操船する。

船頭は、付近の海況を水深計と水温計で予め確認しておき、魚群探知機のブラウン管に

映し出される色模様と記憶式魚群探知機の絵模様を交互に見比べ、船を幾度となく左右に旋回させて、納得いくまでポイントの探索を続ける。

探査中の漁船の旋回速度はかなり速く、しかも小回りするため船体は左右に大きく動揺する。旋回させることによって、イカ釣のポイントを絞り込んで行くのである。

漁場探査に要する時間は、長くて2~3時間、短い時には30分といったものであるが、探査中も、船頭は盛んに他船の船頭と情報の交換を行い、より有利なポイントを求めて船を走らせる。

自船で集めた情報(水温、資源の分布状況、水深、潮の流れ具合等)と、他船との交信で得た情報(他船での漁獲状況、イカの付き具合、周辺漁船の動静等)を総合的に判断して、船頭は釣針を投入するポイントと操業開始時刻を決める。こうして絞りこんだポイントであっても、イカの付き具合が悪いと、一旦投入したパラアンカーを引き揚げて再度走航させ、幾度となく漁場探査を繰り返す。漁場探査に要する時間が、5~6時間にも及ぶことがある。

イカ釣漁業は、主に夜間、集魚灯で海面近くに集められたイカを釣揚げる漁法であることから、漁場探査は日没前に特に念入りに行われる。

資源密度の高いポイントに遭遇すると、一晚の操業で5,000~6,000ケース(大型船凍船の場合で生換算にすると40~48トンになる。最近のフォークランド専用の新船では、1日8,000ケース(64トン)以上も処理する船も出現してきている)もイカを釣り続けること

が出来るのである。しかし、付きが悪いと、夜間であっても、操業が中断され、再度、漁場探査が納得いくまで繰り返される。

2) 情報交換

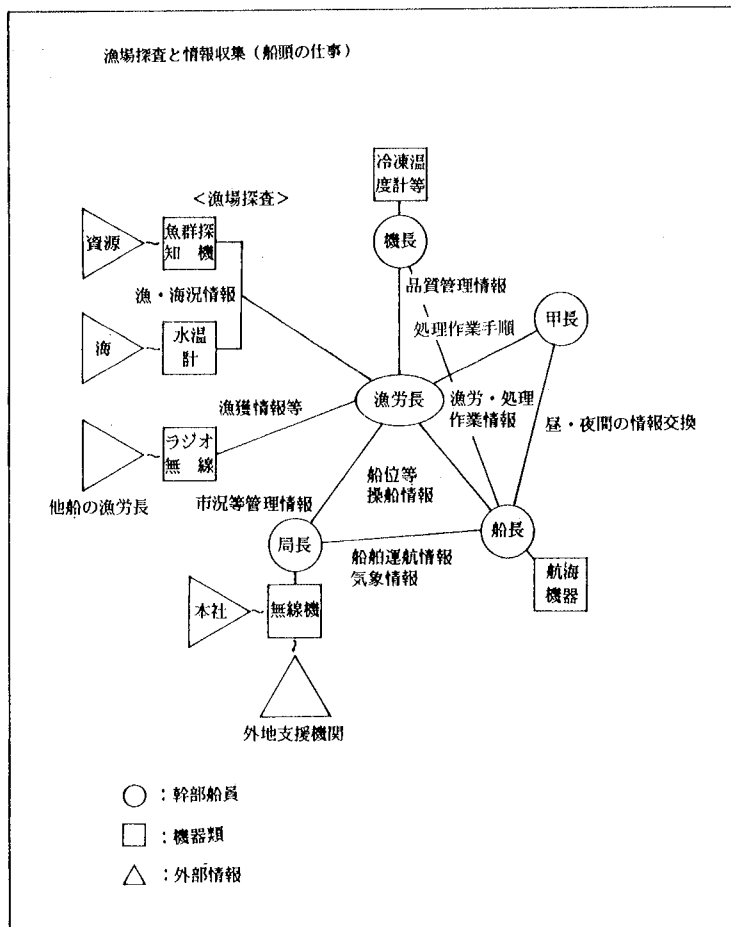
操業が始まるとブリッジ（船橋）は船頭ただ一人の戦場（聖域）となり、用がない限り誰一人ブリッジに入ることは許されない。入室が認められるのは、航海日誌を記入する船長と、無線連絡や気象情報を掲示しにくる通信長だけである。この2名にしても、用が済むと速やかにブリッジから退出していく。ブリッジに人を入れない理由として、ブリッジでラジオ無線を使って船頭同士が盛んに情報交換を行っており、こうした船団内部の情

報が漏れることを防ごうとすることにある。交わされる情報は、漁獲量や漁獲した海域のオフィシャルな漁業情報ばかりでなく、他船の船頭が入手した水温、漁模様、各船の動きといった水面下の情報をも日常会話の中に折込みながら交信している。

他人を入室させないもう一つの理由として（これが本当の理由であると思われるが）、操業指揮をとっている船頭自身の気が散ないようにするためである。

図2は、船頭（漁労長）を中心とした幹部船員（機関長、通信長、船長、甲板長）間の情報の流れと仕事の分担をフローチャートにして描いたものであるが、船内の全ての情報

図2



は船頭に集まるように出来ている。船頭と幹部船員との間の情報交換は、プライベートに関するもの以外はすべて他の船員が同席する食堂等でオープンな形で行われる。情報をオープン化することで船内の団結・指揮を高める効果を持たせているようである。船頭以下の各幹部船員の任務分担は明確に分かれて専門分化している。

冷凍機器の管理を分担する機関長は、イカの鮮度を損なわずに如何に効率よく凍結し保存するかといった品質管理のスペシャリストであり、船内での職制的地位は船長を抜いて船頭に次ぐ第二の位置となっている。機関長は、自船の凍結及び冷凍能力を判断して船長とともに、釣り上げたイカの処理作業手順を決めていく。処理されたイカの品質は、逐次船頭に報告され、通信長を通じて内地船主にまで漁獲及び品質の情報は逐次報告されるシステムとなっている。

通信長は、漁船と内地及び外国機関や外地の支援機関（日本の駐在事務所や代理店）といった外部との通信連絡を行っている。通信連絡業務には、船舶運航情報や気象情報とともに、漁獲情報等（暗号化されている）の船内交信が重要な任務となっている。また、通信長は自船の漁獲量及び製品の生産等の情報を管理しており、内地のイカ市況等の情報と併せて、生産管理一般の情報を把握する位置にある。

最後に船長の位置づけをみると、船舶職員法上、船長は船舶運航の統括責任者であり、漁船運航（船位測定、航海日誌の記載等）及び入・出港手続き等においては実質的に仕事をこなしていく。以上の船長としての法的任

務とともにイカ釣漁船船長には、操業及び漁獲物の処理、運搬等の甲板作業全般の作業責任がある。航海中の船長は法的任務が優先するが、漁船が一旦操業にはいると作業責任者としての船長に徹することになる。イカ釣漁船での甲板作業は、漁獲されたイカの処理能力と漁船の凍結（船凍）能力とによって大きく左右されるもので、甲板作業の段取りは凍結関係を統括している機関長との情報交換を密にして進められる。

2 操業 一漁労活動を中心として一

操業及び漁獲物の処理は、イカそのものの漁獲と漁獲したイカの処理過程の2つに大きく区分できる。①イカを釣る漁獲（漁労）活動の中心は、自動イカ釣機の導入により自動イカ釣機自体の働きとなり、操業に係わる乗組員の仕事はイカ釣機の監視及び糸絡まり（ケンカ）等トラブルの修復が重要なものとなる。②監視労働に伴った労働としては、上甲板上に飛び散ったイカの収集がある。

1) 操業・イカ釣機の監視及びケンカ（糸絡まり）等トラブルの修復

自動イカ釣機54台すべてが回転を始めると、上甲板にはおもて側に2~4名、とも側に2~3名の総勢5~7名の乗組員が配置に着き、自動イカ釣機の監視とケンカ等の修復作業に当たる。この過程を行程図で示すと図3の①漁労作業となる。

監視労働は単に自動イカ釣機を監視しているだけでなく、おもて側に設けられた手動のイカ釣機（おもて甲板の両舷に2台づつ設置されている）を回したり、甲板上に落ちたイカの収集といった漁労作業が並行して行われる。

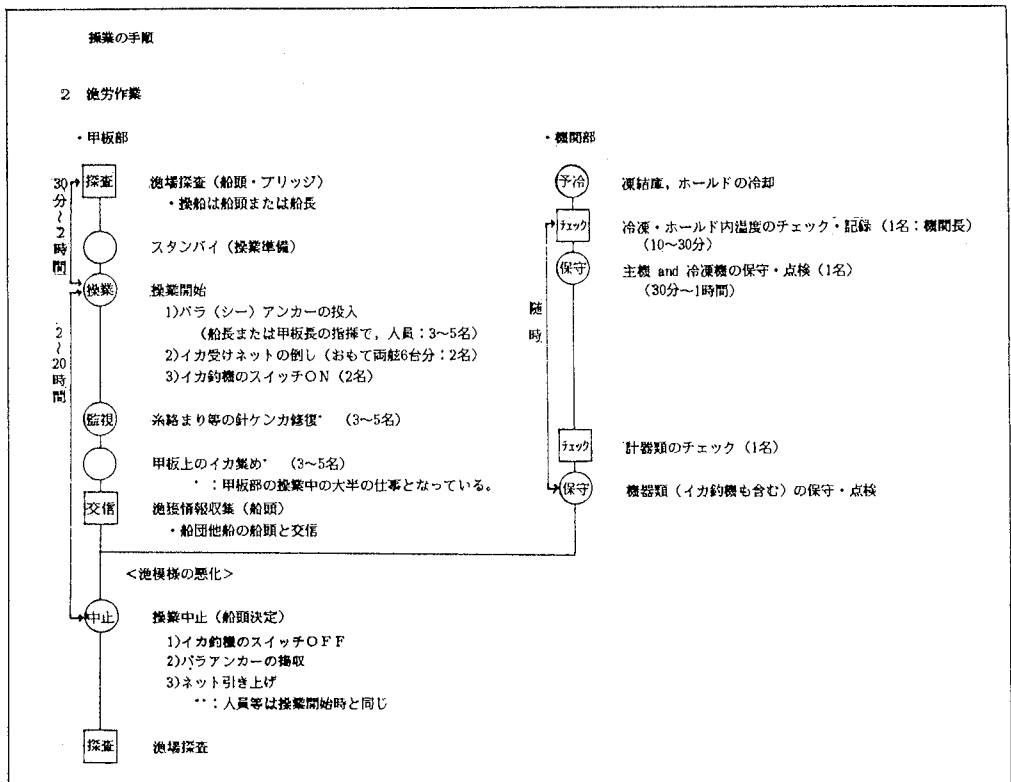
船長や局長、甲板長、一等航海士といった幹部船員は、操舵室下の両舷に設けられた手動イカ釣機を回転させながら甲板員を監督しながら、監視労働を行う。

糸絡まり等のトラブルが発生すると、監督に当たっている幹部船員が甲板員に大声を張り上げて指示を与えるとともに、自らも率先して修復等の作業を行う。修理・修復に時間がかかると、遊休機械が増え、その分単位時間当りの漁獲量に影響するため、修理・修復は時間との競争で行われる。機械にイカが付きだすのは一瞬であり、しかも付きがなくなるのも一瞬で、釣れているときに集中的に漁獲を上げておかなければ、稼ぐことが出来ないのが漁労漁業の基本でもある。

イカが集中的に漁獲できる大漁の時ほど、イカを狙って集まってくる鯨、バルクーダー等が針にかかり、針ケンカ等のトラブルが多発することとなる。針同士のケンカは、鯨等によるものだけでなく、風や海流（潮）の流れによっても発生する。

イカが釣れだすと鯨等によるケンカが発生するので、その修復作業に乗組員は追われっぱなしとなる。だがケンカ等がない時は、少しでも無駄なく生産を上げるために、片舷2台ずつ付いている手回しのイカ釣具を回す。手回しのイカ釣機は、自動イカ釣機よりも、単位時間当りの釣獲率は高いものとなっている。

図3



自動イカ釣機といえども、ケンカ等のトラブルに対して極めて弱く、修復作業等はすべて人手で行われなければならない。相当な力で回転するドラムを相手に作業を行うため、事故等の危険が常に付きまとう。ケンカ等の修復作業はスイッチを切って行われるが、時としてドラムを回転させながらの作業となるため、カップや手、胴体がドラムに巻き込まれる危険性もある。ドラムは相当な力で回転しており、いったん巻き込まれると、肉が削がれ、骨折することも多い（最新型の改良された機械でも同様の事故が起こる）。

針同士がケンカすると、糸の先端に吊してある600g近い分銅が甲板上に飛んできて危険極まりない作業環境となる（飛んできた分銅に頭を直撃されて死亡したケースも記録されている）。

甲板上の作業は、両舷一杯に設置されたイカ釣機のドラムが回転する間を抜って行うため、常に、針でカップが引っ掛けられたり、分銅で怪我することも頻繁に発生している。

操業が佳境に入ると、船頭は操舵室から甲板全体を見回し、乗組員の甲板作業を監視するとともに、怪我等が起こらないかといった安全監視も行われる。

甲板上での監視及びトラブルの修理は、見張り2名を入れて約5名（昼間は1人もしくは無し）で行われる。他の者は、下甲板で釣り上げられたイカのパン立て、脱パン作業を行う。

漁労過程の作業行程をみたのが図3の操業の手順である。図中の四方形で囲まれた部分は探査、交信及びチェック等の頭脳の労働過程を示し、円で囲まれたところは単純な監視

及び運搬等の肉体的労働過程を現している。

操業中も船頭は、操舵室のラジオ無線を片時も離さず、僚船船頭との交信を行い漁獲情報の収集に努める。その間にも漁模様が悪化すると船頭は操業中止の決定を行い、拡声器を通じて甲板上の乗組員に操業中止が伝えられる。

中止が伝えられると、乗組員は直ちに回転している全ての自動イカ釣機のスイッチを切って回る。スイッチを切ると同時に、釣り糸の先端にぶら下げた分銅をイカ釣ドラムに巻取って行く。それが済むと、パラアンカーの揚取作業が行われ、次いで、船首部両舷のイカ流し台の引き上げが行われる（船首部流し台の引き上げは、走航中の波で流し台が破損しないためである）。そして再度の漁場探査となるのが、漁労作業における船頭及び甲板部の1サイクルである。

甲板部の漁労過程と並行して機関部では、操業に備えて発電機及び冷凍機等の整備点検が漁場に着くまでの間、特に念入りに行われる。

船凍船でのイカ釣操業では、イカ資源を集める集魚灯の光力と漁獲したイカの鮮度を保持し商品価値を維持する冷凍は必要不可欠なものとなっており、その両者を管理・運営するのが機関部であり、その重要性は日増しに増してきている。従って、漁労操業の合間にも機関長を始め機関部員は、機関部当直以外にも発電機及び主機、冷凍機等の保守点検を随時行うとともに、冷凍庫等の温度計器のチェックが頻繁に行われている。

3 漁獲物の処理

下甲板のイカ溜に溜められたイカは、選別、パン立て（函詰め）、凍結、脱パンの漁獲物の処理過程に入る。まず、サイズを揃えてパン立てする選別・パン立て作業からみる。

1) 選別・イカの函詰め（パン立て）

イカ溜め下のイカ出し口から、パン立て用の選別作業台にイカが流され、そこでイカはサイズが揃えられて8Kg（ニュージーランドでの統一規格）ずつパン（函）に並べられていく。

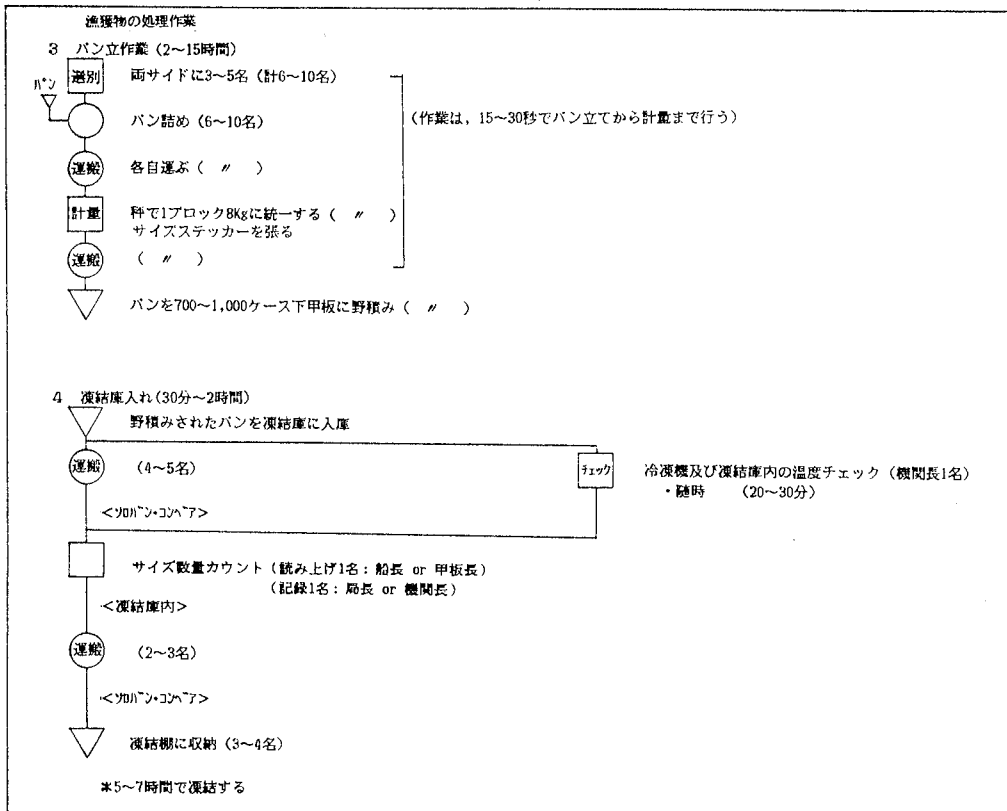
選別は、パンの中にサイズを揃えて詰める過程で行われる。イカサイズの大小によって、パン中に入るイカの匹数が決まり、1函10～15ハイから100パイまで17段階にも分かれて詰められていく。次いで秤にかて8kgであ

るかが計量される。計量が済むと、パン（函）の中の匹数を示すステッカー（船名入）が張られる。ステッカーが張られたパンは、下甲板の中央部に10列10段毎に積み上げられていく。

選別からパン立てまでの作業過程をみたのが図4である。イカ溜と選別台は下甲板中央部の両舷に1台ずつ設けられている。各1台ずつに選別台を挟んで両サイドに3～5名ずつ選別台を囲むように立って、選別台のイカの中に両手を突っ込みイカをかき回すようにして、同一サイズのイカを指の間に挟み込んで、両手で8ハイから10パイずつ掴み上げ、パンの中に詰めていく（イカの足を両サイドにそろえるように並べられる）。

1函にイカを詰め、計量を行いステッカー

図4 漁獲物の処理過程（商品化過程）



を張るまでに要する時間は乗組員の熟練度によるが、早くても20秒、遅くても40秒の早さで選別・パン立て作業が行われる。パン立てしたものは各自が運搬して積み付けていく。ブロック1つが8kgにも達するものを、このスピードで連続して作業を行うのであるから、かなりハードな作業内容となっていて乗組員はチューインガムや飴玉等の糖分を含んだものを口にしてることが多い。

イカをサイズ毎に揃え、見た目にも整然と並べるには相当な熟練を要し、こうした見栄えはイカそのものの鮮度とともに浜建て（産地）価格決定の重要な要因となっている。パン立てがもたついているとイカの鮮度が損なわれ、商品価値も急速に減少することから、イカ釣労働過程においてパン立ては重要な意味を持つ。イカ釣漁業において、選別・パン立て作業が船内労働の中で比重を高めてきた背景に、冷凍イカ加工技術の発達によるイカ加工品の消費拡大という市場条件とともに、船内技術的には、加工技術を商品価値的に支えた冷凍技術の発達に伴う船内凍結（船凍）の普及とがある。年代的には、80年代に入ってのごく最近になってのことである。

2) 凍結庫入れ作業

せっかく漁獲しても、パン立てを済ませて凍結しなければ、イカは時間の経過とともにその鮮度を失って行く。商品価値を維持しようとするれば、パン立てが済むと速やかに凍結することによって鮮度保持を図る必要がある。パン立てを行っても、それを入れる凍結庫に収容スペースがなければ、凍結することが出来ない。従って、凍結作業は漁船自体の凍結収容能力に大きく依存してくる。それだけに、

冷凍関係の管理を行う機関長を始め冷凍長の腕の見せどころともなっている。

下甲板に積み上げられたパンは、ソロバン（ローラー）を使って凍結庫に入れられるが、入庫前に1函ずつ尾数（ラベルの尾数、多い数字）を読み上げて、ノートに記録されていく（記録は主に通信長の仕事である。サイズ毎の漁獲量は毎日会社に報告される）。ソロバンを滑っていったパンは凍結庫内の棚に積まれ5～7時間で凍結される。

凍結庫内の温度は-40℃であり、その中でイカパンを凍結庫内の棚に並べる乗組員は全員、防寒帽、防寒着、防寒ズボン、防寒長靴の完全装備でないと作業は行えない。防寒着を着て凍結庫内で作業を行う乗組員は、超低温下で重装備を着ての8kgものイカパンを運搬して棚に並べる作業を行うため防寒着の下は汗だくとなっている。一等機関士を責任者に船内でも若年者を中心に構成している。

凍結に入ると、機関長を始め機関部員は凍結温度の管理が重要な仕事となる。十分な凍結を確保しないと、保冷中のイカの鮮度が失われることとなりかねないため職責は大きい。従って、凍結庫入れの作業中も、機関長（もしくは冷凍長）は、随時冷凍機及び凍結庫内温度のチェックを欠かさず行う。

3) 脱パン作業及び冷蔵庫収納作業

凍結されたパン（函）はソロバンローラーを通して凍結庫から出され、海水を通した脱パン器の中をくぐらされる。脱パン器の中で海水に触れて冷凍パンと凍結したイカブロックが自然と離れる仕組みになっている。この過程を脱パン作業（図5）という。

-40℃で凍結したパンは簡単にはパン（函

）とイカブロックに離れない。そこで、凍結した冷凍パンを手首の反動を利用して、作業台の上に落しスピーディーに外していくのが脱パン作業のコツとなる。この仕事は、船長、甲板長、局長等の船凍イカ釣漁船経験者が主に行うこととなっている。

脱パン作業は、動揺する船内の作業でもあり、凍結して滑り易くなっているイカブロック（8kg）を、手元の狂いから足先等に落として怪我することも多い。

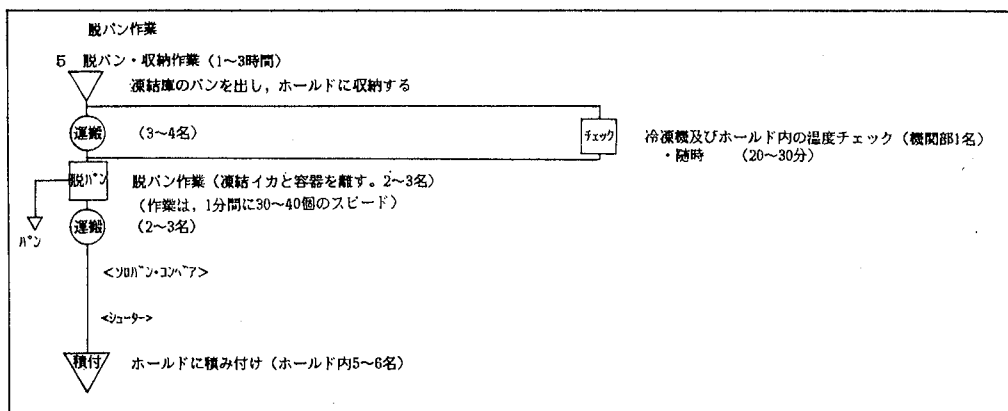
脱パンされたイカブロックは、下甲板下の魚倉（冷凍庫）に収納されていく。

魚倉内での積み付け作業は、一等航海士が責任者となって作業を進め、イカブロックを平板に積み上げると下のブロックが重圧で商品価値を失うことから、ブロックを立てて積み上げて行く。

この脱パン作業は凍結庫から脱パンしたイカブロックを、魚倉ホールドに収納する作業であって、凍結庫と魚倉ホールドの2つの低温室で作業を行うため、低温室に入る作業員は、防寒着を着用して行われる（防寒着を着るのは凍結庫に入る時も同じ）。凍結庫、ホールドそれぞれに、5、6人が入って作業を行う。

パン立て、脱パン作業は、漁船の凍結能力によって作業時間が決ってくる。というのは、凍結能力を越えてパン立てを行っても凍結することが出来ず、入庫したものが凍結する5～7時間後でないと凍結庫に入れることはできない。その間、パン立てされたものが野積み状態で放置され、鮮度が低下するに任せられることとなる。

図5 脱パン作業



D. 生活時間分析

1 生活時間構成

船内生活を如何に過ごしているかを知る有力な方法の一つに生活時間調査がある。調査は、船内生活過程の中で発生する事象を時系列上に投影して捉えようとするもので、生活を時間的側面からみたものである。時間構成を、勤務時間、睡眠等の生理的時間、雑談・休息の自由時間の3つのカテゴリーに分けて生活過程を把握する。

1) T丸における生活時間構成構造

連続生活時間調査の実施状況は悪く、乗組員16名中5名分しか得ることが出来なかった。さらに連続に記入されている期間が短いものとなった。調査期間が、N.Z海域にしては例年になく大漁続きで、乗組員に肉体的、精神的ゆとりが無かったことがその要因としてあげられる。船内で、疲れた切った姿をみると、無理にお願いするのも慚まれた。協力してくれた5名の記入状態も、連続的に記入してくれたのは最長のもので通信長の21日間、短いのは一等機関士の6日間と、記入期間をとっても不揃いなものとなっている。しかし、内容的には日々の生活が克明に記入されており使えるものとなっている。T丸乗組員5名の連続生活時間を集計したのが表2で、表右欄外の日数は連続的に記入した日数である。

各人の上段は、記入日数の合計であり分表示されている。(1)1日平均は、上段の合計を記入日数で割った平均値(分)であり、(2)1日時間は(1)の1日の平均分を24時間表示にしたものである。(3)平均比は、各項目の1日平均時間の構成比である。

①勤務時間

上記5名が記入した期間は、12月15日からT丸が操業に入ってからのもとなっており、全て操業中のものとなっている。従って、12月14日のウエリントン出港から漁場までの航海期間(15時出港、操業開始1時までの約10時間)は調査されていない。航海中が調査されていないため、T丸乗組員の生活時間構成は生理的時間及び休息時間が極めて少なく、勤務時間の長いものとなるという特徴が出ている。

操業中の船の状態として、操業開始から船上の自動イカ釣機が回転している時間は18時間45分となり、それ以外の5時間15分は漁場移動と漁場調査となる。1日平均の操業回数が3.5回であることから、漁労操業1回当りの連続操業時間は5時間21分となる。

漁場移動及び漁場調査は、自動イカ釣機の回転を止めての走航となるため、上甲板上での自動イカ釣機の監視労働やトラブルの修復作業は行われない。上甲板上では漁労活動の跡片付けや、ちょっとした準備作業が行われる程度である。そうした作業の多くは船長や機関長、甲板長が行い、それ以外の乗組員は下甲板での選別・パン立て等の漁獲物の処理作業を行う。

漁場移動(航海)が大幅に行われたのは、12月26日、1月2日、1日3日に、漁獲物の転載を行うためにネルソンに向かった1月10日の4日間だけであり、漁場移動は操業の合間に行われることから昼間の航海となる。1回当りの航海時間は8時間から10時間で、その間の甲板部及び機関部の当直は、昼組の船長(見習い二等航海士)と機関長が連続して行う。

表2 生活時間構造集計表 (T丸：ニューレンジランド操業船，409トン)

	(単位：分/時間)										[％] 合計	
	勤務時間	睡眠	食事	身支度	計	休息	雑務	読書等	その他	合計		
船	30	7,140	90	7,260	1,950	580	180	2,710	50	30	110	10,080
(1) 1日平均	4	1,020	13	1,037	279	83	26	387	7	4	16	1,440
(2) 1日時間	00:04	17:00	00:12	17:17	04:38	01:22	00:25	06:27	00:07	00:04	00:15	24:00
(3) 平均比	0.3	70.8	0.9	72.0	19.3	5.8	1.8	26.9	0.5	0.3	1.1	100.0
機 関 長	1,790	30	12,550	14,370	3,540	1,150	570	5,260	40	490	530	20,160
(1) 1日平均	128	2	896	1,026	253	82	41	376	3	35	38	1,440
(2) 1日時間	02:07	00:02	14:56	17:06	04:12	01:22	00:40	06:15	00:02	00:35	00:37	24:00
(3) 平均比	8.9	0.1	62.3	71.3	17.6	5.7	2.8	26.1	0.2	2.4	2.6	100.0
局 長	5,620	13,030	1,080	19,730	7,820	1,490	770	10,080	120	310	430	30,240
(1) 1日平均	268	620	51	940	372	71	37	480	6	15	20	1,440
(2) 1日時間	04:27	10:20	00:51	15:39	06:12	01:10	00:36	08:00	00:05	00:14	00:20	24:00
(3) 平均比	18.6	43.1	3.6	65.2	25.9	4.9	2.5	33.3	0.4	1.0	1.4	100.0
等 機 士	150	5,850	6,000	1,930	340	160	2,430	90	60	40	20	8,640
(1) 1日平均	25	975	1,000	322	57	27	405	15	10	7	3	1,440
(2) 1日時間	00:25	16:15	16:40	05:21	00:56	00:26	06:45	00:15	00:10	00:06	00:03	24:00
(3) 平均比	1.7	67.7	69.4	22.3	3.9	1.9	28.1	1.0	0.7	0.5	0.2	100.0
甲 板 員	13,280	13,280	5,030	900	530	6,460	360	30	30	30	420	20,160
(1) 1日平均	949	949	359	64	38	461	26	2	2	2	30	1,440
(2) 1日時間	15:48	15:48	05:59	01:04	00:37	07:41	00:25	00:02	00:02	00:02	00:30	24:00
(3) 平均比	65.9	65.9	25.0	4.5	2.6	32.0	1.8	0.1	0.1	0.1	2.1	100.0

- 1) 1週間の総生活時間
 2) (1) 1日の平均時間(分)，(2) 1日当りの時間(時間：分)，(3) 1日当りの構成比(%)

T丸乗組員の1日平均生活時間割合

	(単位：分/時間)										[％] 合計				
	勤務時間	睡眠	食事	身支度	計	休息	雑務	読書等	その他	合計					
(1) 1日平均	84	1	892	13	990	317	71	34	422	10	4	13	2	28	1,440
(2) 1日時間	01:24	00:01	14:52	00:12	16:30	05:16	01:11	00:33	07:01	00:10	00:03	00:12	00:01	00:27	24:00
(3) 平均比	5.8	0.1	62.0	0.9	68.8	22.0	5.0	2.3	29.3	0.7	0.2	0.9	0.1	1.9	100.0

* 上記4名から平均算出した
 ** 操業初期の生活時間で、漁場探査以外の航海時間は含まれていない。

漁場調査は1日平均2～3回行っており、1日で5回も漁場調査を行う日もある。1回の漁場調査に要する時間は2～3時間で、短いときには30分ということもある。1日のうち漁場調査に要する時間としては平均3時間、長くて5時間となっている。

船長からみると、1日平均の勤務時間は1,037分（17時間17分）で1日の実に7割以上を働いていることになる。その内訳をみると、1,020分（17時間）を監督・監視労働を中心とした漁労活動及び漁獲物の処理等の操業に費やし、残り17分で操業準備及び航海日誌の記載等の事務的な仕事を行っている。操業初めのこの期間は、甲板作業全般の責任者である船長は普段以上に緊張する。操業始めは、仕事の段取りなど甲板作業の責任者には行わねばならない仕事が出積している。しかも率先して仕事をすることで、乗組員全体を仕事面で牽引して行かなければならないことから、睡眠時間以外は働き詰めというきわめて厳しい環境になる。この点を考慮に入れて、表2をみていただきたい。次ぎにみる機関長にも、同様のことがいえる。船長、機関長ともに昼組で、午前3時か4時には起きて、身支度もそこそこに勤務に着く。夜組と交替して勤務が終わるのは午後の19時から20時で、勤務時間が16時から18時間にわたることもある。総じて昼組の方が、夜勤組より勤務時間が長いものとなっている。

船長に航海当直の時間が無いのは、船長が記入した期間に漁場移動等の航海期間が無かったからである。長期航海中は、甲板部、機関部ともに交替制当直に入るので、休憩時間等が充分取れる時間的余裕が出来るからである。

操業中の半日程度の昼間に行われる移動では、昼組の船長が連続して当直することとなり、当直時間が増えるだけで勤務時間自体に影響を与えるものとはならない。しかし、航海中は自動操舵装置に任せたものであり、航海当直自体は漁労作業や漁獲物処理作業に比べて、肉体的には楽なものとなっている。

機関長の勤務時間をみると平均17時間6分と1日の7割を占め、船長同様、長いものとなっている。機関長の勤務時間の特徴として、当直が漁労及び漁獲物処理等の操業時間の合間に入っていることである。機関長は、起きると必ずといっていいほど、先ず機関場に行き、発電機、冷凍機及び主機の点検と、冷凍庫内温度の検針を欠かさない。また、自動イカ釣機の監視・修復の漁労作業や、漁獲物の処理作業を行っていても、定期的に機関場に行って点検等の当直を行う。特に、選別されたパン（函）を凍結庫に入庫する前は、入庫量と凍結庫温度のチェックを欠かさず行うものとなっている。従って、1日平均2時間7分の機関部当直時間が行われることとなる。

機関長は冷凍機器部門を統括している関係から、漁獲物の品質・商品管理の責任者でもある。商品管理面で乗組員に指導する立場にあることから、率先して仕事に着くのは船長と同じである。その上に、機関長は今漁期からT丸を任されたことでもあり、人一倍張り切っている面も否定できない。

通信長（局長）は、代理店、船間及び内地の漁業無線局や会社との定時連絡があり、1日に4回（午前2時、午後13時、午後17時、午後20時）の通信当直があり、1日平均4時間27分も当直に当てている。内地との連絡は、日

本とN.Zで4時間の時差があり午後に行われ（N.Zはこの時期はサマータイムとなる。通常3時間の時差）、船団間の交信は午前中となる。船長と同じく、勤務時間中にその他の時間があるのは、漁獲状況等を会社や船団に報告するための資料整備が通信長の任務となっている。一等機関士も、機関長と同じく、操業の合間に機関当直を行う。昼間の当直は機関長1人で行うため1人当りの当直時間は長くなるが、夜間は、冷凍長、機関員2名の計5名で機関場の見回りが行われるため、1日当たり1人25分程度となり、機関部5人で機関長1人とほぼ同じ2時間4分となっている。

甲板員は勤務時間（15時間48分）全てが操業に当てられ、自動イカ釣機の監視から、漁獲物の処理作業が行われるのである。

通信長、一機、甲板員の3名は夜間の勤務者で、勤務時間の平均が職務的及び個人的理由を考慮しても、昼間の船長や機関長より短いものとなっている。

②生理的時間及び休息時間

生理的時間及び休息時間は、乗組員の疲労や精神面での安定といった肉体的・精神的回復を図り、労働力の再生産を維持するために最小必要限の時間であるが、1日が決められた24時間でしかないことから勤務時間の長・短で影響を受ける。勤務時間が長くなると、生理的時間や休息時間は相対的に短いものとなってくる。食事時間や身支度時間には、多少の個人差はあっても大きな開きがあるわけではなく、勤務時間が長くなった分だけ睡眠時間にしわ寄せられることになる。

食事時間としては、1日2回から3回で56分から1時間22分までとなっている。昼組の船

長と機関長が夜組の3人より長いものとなっている。昼組は、夜食を食べると後は寝るだけであり、夜食時間にゆとりを持たず傾向が強い。

身支度の大半は風呂の時間で、25分から40分といったところである。乗組員は、寝る前に風呂に入りその時に歯を磨くものが多く、寝起きの身支度は服を着るだけで、ほとんど時間のかからないものとなっている。従って、身支度自体が入浴ということになる。

勤務時間が長い船長と機関長の生理的時間は1日の26%台でその大半を睡眠（船長4時間38分、機関長4時間12分）に当てているが、肉体的・精神的にリフレッシュするには極端に短いものとなっている。イカ釣漁船の労働内容からすると、たとえ船内の責任者と言えども最低6時間以上の睡眠時間を確保する必要がある。一方、通信長をみると、生理的時間に8時間を当て、睡眠時間も6時間12分、それなりに確保している。一機と甲板員は、休息時間の朝の雑談に15分から25分を費やし、その分睡眠時間（一機5時間21分、甲板員5時間59分）が犠牲となっている。

休息時間に多いのが自室での読書で、多くは漫画・雑誌の週刊誌である。中に、推理小説が好きな乗組員もいるが、そうした本を読むと寝つけなくなるので操業中は読まないという。次いで、食堂での食事後の肩振り＝雑談である。雑談の内容は多岐にわたるが、船内での会話でもあり、人を傷つけるような会話は慎まれる傾向にある。陸での生活や自慢話が多く、男社会を反映してわい談も盛んに話されるが、その後の処理が困るので余りどぎつい内容のものは少ないようだ。

船長のその他は自室でのビデオ鑑賞、一機はテープレコードの鑑賞となっている。

ビデオの内容としては、裏ビデオ等のアダルトなものも多いがこれを鑑賞するとわい談と同じ様にその処理に困るので、余程？溜ったときに鑑賞しながらの処理となるという。また、家族のビデオも里心がつくので余りみない。喜ばれるものに、テレビから録画した映画である。合間、合間に地元（出身地）のコマーシャルが入っているのが、何とも気持ちを落ち着かせるという。

E. ま と め

1 大型イカ釣船凍漁船の船内作業過程

今日の漁業生産における情報化、付加価値生産のあり方に対応した大型イカ釣船凍漁船の船内労働の変化を整理してみると以下の通りとなる。

1) 航海・情報機器の発達によって、漁労長、船長、通信長三者の役割と分担が、実質的にも機能分化の度合を深化させたこと。そして、漁労長は漁探と船内統括に専念するシステムが確立している。

2) 船長は、往・復航時の運航と出入港時の法的責任者であるが、操業中は、甲板作業の責任者に専念する。

3) 通信長は、内地及び外地との通信連絡が任務で、気象情報及び漁獲情報等の操業に係わる情報の入手とともに、内地市況や経営・管理情報を漁労長に伝達する。情報機器の発達と情報化した操業形態にあって、その任務は重要になっており、電信船（直接海外と交信する船）では、船長、機

関長を抜いて、船内では船頭に次ぐ地位となる。

＜船内における漁獲物の商品化に最も係わりを持つ機関長の労働＞

4) 船内凍結能力の如何によって、生産量及び商品価値が決定されてくる凍結イカでは、その責任が重要となるのが、冷凍機器類を操作・管理する機関長である。漁獲されたイカを処理し凍結する作業、及び凍結したイカを収納する作業は、すべて凍結能力と保冷库の収容能力（積載量）に係わっており、漁獲量と凍結能力を総合的に判断してイカ処理作業の段取りが決定される。

5) こうした船内作業は、通信長、船長、機関長が持つ情報を漁労長のもとに集め、決定されることは言うまでもない。

冷凍水産物の普及と船凍化の著しい進展に伴って、船内における漁労作業全般にわたる変容が進行している。水産物の商品化に伴う鮮度保持と付加価値生産性の向上といった努力が船内で払われているのである。そのことがまた船内労働の質と量全体を規定する要因ともなっている。さらには、新たな船内労働編成や労働負担要因にも影響を与える結果ともなっている。漁獲物の品質及び商品化の過程は船内環境全般にわたる変化要因となってきたことが、今日の問題でもある。

2 乗組員の健康管理と船内衛生

漁船乗組員は、とにかくよくタバコを吸う。目につくのが、仕事をしながらのくわえタバコである。一仕事が終わってのタバコの美味さは、吸わない私にも分かるが、タバコをくわえて煙で目を細めながら仕事をしている吸い方は感心しない。

漁船乗組員とタバコは一昔前までは切っても切れないものであったようだが、最近ではたばこを吸わない乗組員も増えてきている。乗船したT丸にもタバコを吸わないものが16名中3名もいた。また、何かあると、すぐインスタント・コーヒーをがぶ飲みする者が多く、あれでは胃の具合がおかしくならない方が不思議である。

総じて食事を取る時間は短く、充分噛まずに飲み込んでいるような食べ方をするものが多い。軍隊生活の”早飯、早糞”が特技として認められた時代もあったと聞かすが、今日では流行らない。胃腸を痛めるだけでなく万病の元ともなる。そうしたことからか、胃薬を常用している者が2名もいた。2名とも年齢は30歳前半の若さである。それ以外にも、胃・腸の調子の悪いのがいるようである（病気になることを知られたくないので、自室でこっそり薬を飲む者もいる）。

遠洋漁船の中にあつて、大型イカ釣漁業は漁業自体が拡大基調にあることから若年乗組員が比較的多いものとはなっているが、乗組

員の平均年齢が高齢化していることには変わらない。乗組員の高齢化に伴ったものと思われる、高血圧症、脳卒中、胃ガン等の成人病疾病も増加しているという。操業途中で日本に送還されたり、外地の医療機関に収容されるものの中にも、労働災害以外のこうした疾病患者が多くなってきている。従つて、乗船前の健康管理とともに船内での健康管理を、個人に任せるのでなく船内システムとしてどう行っていくかが今後の課題となる。

大型イカ釣漁船は海外出漁船であっても、船舶衛生管理者の資格を持った船員を乗船させる義務はないが、少なくとも出漁前に船内の衛生・安全担当者を対象に、安全・衛生の講習会を地区単位で開催することを提言したい。また、緊急事態に対しては、それを支援する医療面でのバックアップ体制（陸での）の強化が、南西大西洋操業において特に必要と思われる。

〔本稿は、三輪千年・大橋信夫、海外出漁大型いかつり漁船における労働環境の調査 1989.3の抜粋である。〕