

## II. 混乗船の労働実態に関する調査研究

### — 混乗船日本人調査 第2年度 —

目 次	II編 船内指導、管理、トラブル対処に ついて
調査の概要 ..... 22	..... 36
I編 乗下船、福利厚生、職業継続に ついて ..... 23	A. 相手国クルーに対する技術指導、 技術移転態度 ..... 36
A. 混乗船の状況 ..... 23	B. 相手国クルーの私生活管理に 対する態度 ..... 37
B. 個人の状況 ..... 27	C. 船内管理の状況 ..... 37
C. 混乗船への乗船について ..... 28 (非固有船員のみ)	D. トラブルとその解決 ..... 40
D. 勤務状態や総収入について ..... 30	E. 船内生活上の不快感 ..... 43
E. 職場の状態について ..... 34	III編 混乗船食事と問題点 ..... 47
F. 職業継続について ..... 35	A. 司厨長の自国料理の腕 ..... 47
	B. 船内の食事様式 ..... 49
	C. 食文化対策の両面 ..... 51

### 調査の概要

#### 1. 調査対象

混乗船に乗り組む日本人船員数（概数）と調査対象（配布数）

	推定母集団			調査対象			備考
	社数	隻数	人数	社数	隻数	人数	
会社派遣							資料1)
外航2団体等	47	111	588	11	31	188	
旧近海労務協会等	46	58	476	7	17	133	
その他	36	59	369				
小計	129	228	1,433	18	48	321	
国際船員協会	25	349	1,769	25	157	730	資料2)
その他配乗会社	200	355	1,940	20	116	542	
合計	354	932	5,142	63	321	1,593	

## 2. 調査方法

関係会社経由での調査票を配布し、記入後、研究所に返送ををお願いし、調査時期は、1989年9～12月。

## 3. 調査票の配布・回収状況

配布数63社321隻1,593通に対し、回収数(有効資料数)、乗船用調査票654通(回収率41.1%)、船長用調査票142通(調査対象船のすべてに船長が乗船しているものとして44.3%)であった。前年度の前者の回収率は54.1%であったので、今年度はそれをかなり下回る。それは、同一対象者が2年にわたって記入を求められたからとみられる。

船長回答142通のうち、マル・シップは46通(32.4%)、外国船(主として、便宜置籍船)は96通(67.6%)という構成となっている。

## 1編 乗下船、福利厚生、職業継続について

### A 混乗船の状況

#### 1 船 籍

混乗船の船籍は、日本(マル・シップ)32.4%、リベリア14.8%、パナマ49.3%、その他3.5%となっている。前年度にくらべ、外国船のうちパナマが若干少なくなっているが、大きな違いはない。

#### 2 混乗形態

混乗相手がフィリピン人のみ60.6%、韓国人のみ35.9%、その他(それらを含む複数国籍)3.5%となっている。前年度は、40.7%、54.9%、4.4%になっていたため、この1年間で韓国人からフィリピン人への、混乗相手国のシフトが大きく進んだことを示す。本船の国籍別で見ると、マル・シップの混乗形態は、フィリピン人のみ54.3%、韓国人のみ45.7%であり、リベリア船はそれぞれ57.1%、42.9%、そしてパナマ船は62.9%、30.0%、その他7.1%となっている。前年度にくらべ、外国船におけるフィリピン人のシフトが激しい。

表1 混乗形態別船籍 (隻, %)

船 籍	日 本	リベリア	パナマ	そ の 他	合 計	比 率
混乗相手比国人のみ	25	12	44	5	86	60.6
韓国人のみ	21	9	21		51	35.9
そ の 他			5		5	3.5
合 計	46	21	70	5	142	100.0
比 率	32.4	14.8	49.3	3.5	100.0	

### 3 船内厚生費の支給

#### (1) 図書費

図書費は、全体では53.5%の混乗船に支給されているが、それを混乗形態でみると、フィリピン人のみ47.7%、韓国人のみ62.7%となっており、若干の差がみられる。その一船当り1カ月の額は、9,000円以上30.1%、5,000円台27.4%に大きく分かれている。これを混乗形態でみると、支給率とは逆であって、それが低いフィリピン人のみが韓国人のみにくらべ、高い額が支給されている。

#### (2) レクリエーション費

レクリエーション費は、全体では54.9%の混乗船に支給されているが、混乗形態別にみるとフィリピン人のみ48.8%、韓国人のみ64.7%となっており、これまた差がある。その一船当り1カ月の額は、9,000円以上43.4%となっており、かなり集中しているが、7,000円台19.7%、5,000円台14.5%である。なお、混乗形態で差がある。

#### (3) 特別食料費

祝祭日の特別食料費は、全体では62.0%の混乗船に支給されているが、これまた混乗形態によって違いがあり、フィリピン人のみ51.2%、韓国人のみ78.4%となっている。その1人当りの額は、500円台が49.4%と多く、ついで1,000円台が12.9%となっている。

### 4 船内設備用具の備付

混乗船にはどのような設備や用具が備付けられているか。その備付率が非常に高いものは、個室冷房100.0%、カラーテレビ95.8%、公室冷房87.3%、ファックス86.6%、ビデオ81.0%である。それ以外は50%を下回っているが、娯楽室43.7%、マージャン43.0%、カ

ラオケ38.7%が、かなり高い方である。それがかなり低いのは、輪投げ20.4%、野球道具12.0%、ラウンジ10.6%、ゴルフネット6.3%である。

この備付率を、トン数別にみると、30,000トン以上はそれ以下にくらべ、それがかなり高くなっており、また混乗形態では、韓国人のみがフィリピン人のみにくらべ高くなっている。日本船と比較する資料はないが、その備付率が80%を超えるようなものについては遜色ないものとみられるが、50%以下については混乗船はなお改善の余地があるかにみえる。

船内厚生費の支給率や船内設備用具の備付率を、混乗形態別にみると、フィリピン人のみよりも韓国人のみの方がそれらが高いが、支給額はその逆である。そうしたことは、混乗船の混乗相手が韓国人からはじまり、すでにみたように、最近それからフィリピン人へのシフトが進んだことが影響していよう。

### 5 船内サービスの提供

次に、ファックス・ニュースの通信など、船内サービスがどれだけ実施されているか。その実施率において、全体では、ファックス・ニュース92.3%、海事業界紙の支給38.7%、外国人用図書雑誌26.8%、船舶電話の使用76.8%、SSBの使用32.4%、海事衛星通信電話の使用41.5%となっている。ファックス・ニュースや船舶電話の使用以外の実施率はかなり低い。

船籍別にみると、リベリア船は他にくらべ、外国人用図書雑誌以外の実施率はかなり高い。それは大型専用船タンカーが多いことによるとみられる。トン数別、混乗形態別について

は、すでに船内厚生費等でみられた特徴と同じである。

## 6 任意の災害補償

日本の船員保険法以外に、日本人乗船員の災害補償のために、日本船主責任保険組合などの通称P・I乗船員保険や海上火災保険会社の通称S・P保険といった任意保険に加入しているかどうか。それらに加入している船は92.4%にのぼる。加入していないのは、131隻のうち10隻である。

## 7 重大災害の発生と処置

船内で重大な傷病が発生したことがあるか、その場合どういった処置をとったかについて、その経験を質問した。

まず、そうした重大傷病の発生とその処置を行った経験のある船長は142人のうち56人(39.4%)、したがってその経験のない船長は86人(60.6%)となっている。経験した船長は56人はすくなくとも75件を扱っている。それを経験率としてみると、無線医療電報を打ったことがある29.6%、船舶電話でもって医療通信を行った5.6%、最寄りの港に緊急入港した17.6%となっている。それら合計は52.8%であるので、経験のある船長は1.3件を扱ったことになる。

こうした経験率は、混乗船での船長乗船隻数や年数によって変わってくるであろう。後述B・5混乗船の経験の結果によると、船長の混乗船乗船隻数は平均約5.4隻である。この問題について、日本船と比較しようとしても、資料がない。しかし、混乗船の平均乗船隻数が5.4隻となっている船長のうち、その約18%の船長が緊急入港した経験を持っていることは注目に評価しよう。

また、それら重大傷病が発生した混乗船について調査したわけでないが、それとこの調査の本船の状況が似かっていると仮定できれば、その発生が船種別ではマル・シップに、混乗形態では韓国人のみに片寄っていることは注目される。

## 8 外国人船員の評価

回答者が所属する本船の各職種部門の外国人船員のうち、それぞれの職種・職位に応じた仕事を、なんとかこなせる能力を持っているのは、何人中何人いるかを質問した。こうした設問に対する回答結果は、回答者によって評価の基準が違うので、おおまかな評価と理解せざるをえない。

### (1) 外国人職員の評価

まず、外国人職員について、全体の傾向としては、100%評価が36.5%である。すなわち、3分の1の日本人船員は、所属する外国人船員の能力に全面的な信頼をおいている。しかし、50%台が23.7%、49%以下が27.8%となっており、低く評価する人も少なくない。

職種別にみると、まず甲板部では船長が全体の傾向に近いが、一航士は100%評価が53.1%と高い評価を与えているが、航海士(例数が少ない)は高評価と低評価に2極分化している。機関部では、機関長は全体の傾向に近いが、一機士は一航士とは逆に100%評価は21.7%と極端に低く、50%評価が50.0%に及んでいる。機関士は航海士と同じように2極分化しているが、100%評価が実に60.0%となっている。したがって、年令別では、若年層ほど評価が低くなる。

### (2) 外国人部員の評価

次に、外国人部員は、全体の傾向としては、

100%評価は13.6%にとどまり、職員評価よりかなり低い。したがって、50%台20.4%、49%以下が40.9%に及ぶ。それを職種にみると、甲板部にあつては50%以上の評価がそれ以下より多いが、機関部にあつては50%以下の評価が多く、20%以下評価が約30%にもなつ

ており、かなり対称的である。他には目立った特徴はない。

### 9 個室設備の状況

個室に、冷蔵庫やシャワー（バス・トイレ）があるかどうか。まず、冷蔵庫については、80.2%の船員があるとしている。シャワー・

表2 外国人船員の能力評価

		(%、隻)											
職 種		0%	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	合計
対 外 国 人 職 員	船 長	5.3	3.2	9.6	4.3	7.4	21.3	8.5	3.2	4.3		33.0	100.0
	一 航 士	12.3	1.2	1.2	6.2		18.5	6.2	1.2			53.1	100.0
	航 海 士	24.1		13.8	3.4		6.9	6.9	3.4			41.4	100.0
	機 関 長	9.2		4.6	10.3	1.1	28.7	12.6	1.1	1.1		31.0	100.0
	一 機 士	13.0	2.2		4.3	2.2	50.0	4.3	2.2			21.7	100.0
	機 関 士	30.0			5.0		5.0					60.0	100.0
	通信長士	20.0			20.0							60.0	100.0
	甲板長	20.0					60.0	20.0					100.0
	甲板手員				100.0								100.0
	操機長				44.4		11.1	33.3				11.1	100.0
	機関手員							100.1					100.0
	司厨長				100.0								100.0
	調理員												
	その他	25.0		25.0			25.0			25.0			100.0
無回答											100.0	100.0	
合 計	11.7	1.3	4.9	7.6	2.3	23.7	8.6	1.8	1.6		36.5	100.0	
実 数	45	5	19	29	9	91	33	7	6		140	384	
対 外 国 人 部 員	船 長	1.9	3.7	11.2	6.5	7.5	15.0	8.4	11.2	19.6	2.8	12.1	100.0
	一 航 士	5.9	6.9	4.9	8.8	10.8	20.6	15.7	11.8	4.9		9.8	100.0
	航 海 士	1.6	12.9	11.3	14.5	12.9	16.1	17.7	1.6			11.3	100.0
	機 関 長	9.8	0.9	14.3	8.9	6.2	18.8	8.9	6.2	4.5		21.4	100.0
	一 機 士	6.3		22.2	4.8	4.8	27.0	11.1	3.2	3.2		17.5	100.0
	機 関 士	4.3		26.1	6.5	8.7	28.3	10.9				15.2	100.0
	通信長士	5.6	5.6	16.7	11.1	5.6	33.3	5.6	5.6			11.1	100.0
	甲板長		11.1	22.2	11.1		44.4	11.1					100.0
	甲板手員		50.0						50.0				100.0
	操機長	27.3		27.3	9.1		18.2	18.2					100.0
	機関手員							100.0					100.0
	司厨長	16.7			66.7		16.7						100.0
	調理手員												
	その他			25.0	25.0			50.0					100.0
無回答	50.0								50.0			100.0	
合 計	5.9	4.2	13.8	9.2	7.7	20.4	11.9	6.6	6.2	0.6	13.6	100.0	
実 数	32	23	75	50	42	111	65	36	34	3	74	545	

トイレは53.9%にとどまり、しかも混乗形態が韓国人のみが60.2%であるのに対し、フィリピン人のみは49.7%と低い。ここでも、すでにみた船内設備と同じ状況がみられる。職種別では、冷蔵庫、シャワーとも、上位職ほど、その設置率は高いようである。

## B 個人の状況

### 1 年 齢

混乗船に乗り組む日本人船員の年令は、平均44.7歳となっている。前年度の43.1歳にくらべ、若干高くなっている。所属形態では、非固有船員45.6歳、固有船員（船主団体加盟会社やそれに準ずる会社に雇用されている船員、非固有船員はそれ以外の船員）43.6歳となっており、特に前者は前年度にくらべ2歳も高くなっている。

### 2 職 種

また、その職種は職員層93.9%、部員層6.1%という構成である。前年度の部員層は2.7%であったので、今年度はそれより高い。それは、固有船員のそれが多いことによる。

職種別にみると、前年度にくらべ、部員各職の比率が高くなっているのは当然であるが、機関部職員の比率が低くなっている。これは、一応回収率の低さによるものとみられるが、供給不足が影響しているかにみえる。

### 3 最終学歴

また、その最終学歴は、中学8.0%、高校10.2%、海員学校

8.8%、海技大19.5%、商船高専17.6%、商船大学8.3%、水産高校・大学21.9%、その他5.6%となっている。

### 4 健康検査の受診

本船に乗船する前、健康検査を受診したことがあるかどうか。全体では91.7%の船員が受診している。それを所属形態別にみると、非固有船員88.9%、固有船員95.2%となっており、わずかながら差がある。それは非固有船員の配乗規模が大きいほど受診率が高くなっていく傾向にかかわりがあるようにみえる。

### 5 混乗船の経験

#### (1) 乗船経験

まず、混乗船は本船がはじめてかどうか。全体では、本船がはじめて20.7%、経験あり79.3%となっているが、所属形態別では、本船がはじめてが非固有船員では11.1%にとどまるが、固有船員は32.8%である。それらは、前年度においてはそれぞれ26.3%、48.6%であったので、今年度は混乗船経験者の比率がかなり上昇しているかにみえる。

表3 混乗船の乗船経験

		(%, 人)		
		なし	あり	合計
所属形態	非固有船員	11.1	88.9	100.0
	固有船員	32.8	67.2	100.0
	無回答		100.0	100.0
	合計	20.7	79.3	100.0
	実数	135	518	653
配乗規模 (非固有船員)	50人未満	15.4	84.6	100.0
	50～99人	1.7	98.3	100.0
	100人以上	7.8	92.2	100.0
	無回答	10.3	89.7	100.0
	合計	8.4	91.6	100.0
実数		16	174	190

## (2) 乗船隻数

混乗船経験者のいままでの乗船隻数（本船を加えると、1隻増える）が、1隻18.6%、2隻16.1%、3隻15.7%、4隻11.1%、5隻10.3%、6隻以上28.2%となっている。前年度の6隻以上は29.6%であったので、多数乗船者はともかく、4、5隻乗船者が増えた格好になっている。なお、4隻以上乗船者は非固有船員にあっては58.8%に対し、固有船員は33.9%とかなりの違いがあるのは、前年度通りであるが、前年度にくらべれば、それぞれ3.6%、5.8%上昇している。

## 6 所属形態

### (1) 固有船員と非固有船員の別

現在、船主団体加盟の船会社やそれに準じる船会社に雇用されているかどうかであるが、全体では非固有船員55.5%、固有船員44.5%となっている。前年度はそれぞれ69.0%、31.0%であったので、今年度の構成とはかなりの違いがある。それは、冒頭にのべたように、今年度は会社派遣グループのなかに旧近海労務協会等の所属船員を加えたこと、そしてそれらの回収率が国際船員協会やその他配乗会社の所属船員にくらべ良かったことによるものとみられる（回収率は、前者90%弱、後者約35%強と推定される）。

### (2) 固有船員と所属団体

それでは、固有船員は、どういった船主団体等に所属しているかであるが、全体では、外航労務協会47.0%、外航中小労務協会8.9%、その他外航会社38.4%、内航船主団体3.2%、その他内航会社2.5%の構成となっている。前回、それらは50.8%、10.5%、30.2%、2.7%、2.7%であった。今年度は前年度

にくらべ、その他外航会社から旧近海労務協会が分かれ、独立した構成となっている。

## C 混乗船への乗船について（非固有船員のみ）

### 1 前船の下船理由

非固有船員が、本船に乗船する前の混乗船を、どういった理由で下船したか。全体では、雇用期間が切れたから31.1%、有給休暇の権利が発生したから26.8%、船が売船やスクラップになったから13.5%、下船の指示を受けたから11.4%、自分の都合で下船した10.8%、その他6.5%の順になっている。

それを職種や配乗会社の配乗規模別にみると、それが下位あるいは少なくなるほど、下船の指示を受けたからや、船が売船やスクラップになったからが多くなる。逆に大きいところでは、その他が目立つ。

こうした下船理由について、比較する資料はないが、船の売船・スクラップと下船の指示が約25%に達していることは、混乗船の雇用の不安定性を示すとみてよいといえそうである。特に職業定着が期待される若手職員のそれが注目される。

### 2 乗船窓口との関係

#### (1) つきあい

まず、非固有船員が、本船の乗船窓口となった船員配乗会社にはじめて出入りしたかどうか。全体では、はじめて29.4%、かなりのつきあいあり70.6%となっている。前年度は、それぞれ26.0%、74.0%となっていたので、それらに大きな違いはない。

なお、配乗会社の配乗規模別で、50人未満

のはじめて出入りが他にくらべ多い。

(2) つきあい度合

次に、かなりつきあいありの船員とその配乗会社の結びつきはどうなっているか。全体では、当面面倒みってくれる42.0%，ときどきのつきあいあり22.4%，長期間面倒みってくれる16.4%，とぎれていても面倒みってくれる14.8%の順となっている。前年度は、それぞれ36.2%，25.2%，13.2%，20.3%となっていたので、今年度はそれにくらべ面倒みてもらえる度合の強い船員が若干多いかにみえる。また、前年度、船長の長期間面倒が多かったが、今年度はそうした傾向はみられず、逆に航海士や機関士のそれが高くなっている。

なお、配乗規模別において、特徴はない。

3 本船配乗会社での継続乗船希望

本船の船員配乗会社において、引き続き、乗船することを望むかどうかをみると、全体では、望む51.5%，望まない7.0%，どちらでもない41.5%という構成となっている。前年度の船員配乗会社との関係に関する回答状況から、非固有船員と配乗会社とはつかず離れずの関係にあると評価された。今年度の回答状況から、実態としても確認された。

それを年齢別にみると、年齢が増えるにしたがって継続希望が多くなる傾向がみてとれる（したがって、職位が上がるほど、そうなる）。また、配乗規模が100人以上では、継続

表4 船員配乗会社との結びつき

		(%, 人)					
		長期面倒	当面面倒	とぎれ	ときどき	その他	合計
現在年齢	19歳以下						
	20～24歳	66.7	33.3				100.0
	25～29歳	35.7	50.0	7.1		7.1	100.0
	30～34歳	16.7	33.3	22.2	16.7	11.1	100.0
	35～39歳	13.8	31.0	24.1	27.6	3.4	100.0
	40～44歳	11.4	45.7	17.1	20.0	5.7	100.0
	45～49歳	14.3	53.1	10.2	18.4	4.1	100.0
	50～54歳	10.7	50.0	10.7	26.8	1.8	100.0
	55～59歳	16.7	27.8	13.9	36.1	5.6	100.0
	60～64歳	50.0	12.5	25.0	12.5		100.0
	65歳以上						
	無回答		50.0	50.0			100.0
合計		16.4	42.0	14.8	22.4	4.4	100.0
実数		41	105	37	56	1	250
配乗規模	50人未満	21.6	43.2	5.4	18.9	10.8	100.0
	50～99人	25.5	45.5	12.7	12.7	3.6	100.0
	100人以上	22.0	48.8	9.8	17.1	2.4	100.0
	無回答	12.5	43.8	12.5	31.2		100.0
合計		22.1	45.6	10.1	17.4	4.7	100.0
実数		33	68	15	26	7	149



希望が多い。配乗会社との結びつきとの関連でみると、長期面倒をみてもらえる船員は当然ながら、継続乗船を希望しているが、ときとぎれあるいはそのときどきのつきあいの場合、それを希望する比率は低い。さらに、職業満足との関連でみると、その満足度が高いほど、継続乗船を希望する程度が強い。なお、商船大学、水産高校・大学卒業者は、他の学歴層にくらべ、継続乗船を希望する比率は低い。

#### 4 船員配乗会社の規模

本船の船員配乗会社が、何隻、何人くらい扱っているかどうかについて質問してみた。

##### (1) 規模の認識

そうした扱い規模を知っているかいないかについてみると、全く知らない49.9%に及ぶ。非固有船員は固有船員とは違い、その雇用形態の違いから、こうしたことに関心を持つ必要がないかにも見える。

それを職種別にみると、知っている比率が50%を上回るのは、船長と一航士に限られる。配乗会社の結びつきの関連づけてみると、その会社に長期または当面面倒みてもらえる船員（繰返し雇用船員）は、他にくらべその規模をよりよく認識している。こうした認識の状況であるので、それを知っていれば、ほぼ確かな数とみられる。

##### (2) 扱い隻数別船員数

今回の調査は、船員配乗会社は何社あり、それらの規模別分布がどのようになっているかを調査しようとしたものではない。しかし、どのような規模の会社に、回答者がどのように分布しているかは、およそのところかわる。まず、扱い隻数別船員数をまとめてみる

と、9隻以下34.5%、10～19隻27.6%、20～29隻15.0%、30～39隻9.8%、40隻以上13.2%となっている。その扱い隻数と配乗規模とは一応、相関関係にあるが、かならずしも厳密ではない。扱い船舶のなかには、日本人船員が配乗されていない船舶や、日本船も含まれているからとみられる。

##### (3) 日本人船員扱い人数別船員数

次に、日本人船員の扱い人数別に所属船員数の構成をみると、50人未満32.1%、50～99人35.8%、100人以上32.1%となっている。50人を単位に、きれいに3分割されている。

## D 勤務状態や総収入について

過去3年間（昭和61～63年）、日本船や混乗船を、どのように乗下船したか、またその場合、乗船隻数やかかわった会社数はいかなる状況であったかについて質問してみた。

なお、回答者の実際の記入期間であるが、1年未満6.3%、1年以上7.7%、2年以上22.7%、3年以上50.1%、4年以上13.2%、平均3.1年となっている。さらに、過去3年間としたが、平成元年度の記入もみられる。なお、集計上、本船乗船期間は8月末をもって打切っている。

### 1 実会社数、乗船隻数、実乗船隻数

まず、記入期間において、かかわった会社数（同一会社は1社とする）についてみると、所属形態によって当然違ってくるが、非固有船員にあっては1社38.8%、2社28.5%、3社20.8%、4社以上11.9%という構成であり、平均2.1社となる。それに対応する記入期間は、3.2年である。固有船員においては、1

社67.6%，2社20.7%，3社8.1%，4社以上3.7%という構成であり，平均1.5社となっている。それに対応する記入期間は2.9年である固有船員は，非固有船員とは大いに違う立場にあるにもかかわらず，転社している船員がかなりみられる。

次に，その記入期間における乗船隻数（延べ）は，回答者の個別記入期間によって違いがあるが，全体では1隻2.4%，2隻9.9%，3隻31.4%，4隻31.2%，5隻16.8%，6隻以上8.1%という構成となっている。これを所属形態に平均隻数をみると，非固有船員3.7隻，固有船員3.9隻となっている。所属形態の違いは，ほとんど認められない。

回答者においては，同一船舶に繰返し乗船する場合があるので，実乗船隻数としてみると，全体では1隻6.8%，2隻18.0%，3隻29.5%，4隻27.6%，5隻13.9%，6隻以上4.1%，平均3.4隻となっている。記入期間3.1年にかかわるかぎりでは，乗船隻数と実隻数とで，決定的な違いは検出できないかのようである。

## 2 乗下船の実態

### (1) 乗下船の日数構成

記入期間には長短があるので，年間365日に換算して，乗下船の日数を計算すると，次のようになった。

全体では，乗船期間276日（うち，日本船144日，マルシップ46日，外国船86日），休暇期間36日，休養期間10日，求職期間16日，陸職期間4日，就学期間2日，その他4日，不明17日という構成となった。

非固有船員の乗船期間は273日であり，それは日本船120日，マルシップ61日，外国船

92日となっている。調査票では，日本船とマルシップを区別して記入するよう求めたが，回答者はそれに従わなかったきらいがある。固有船員にあつては，日本船172日，マルシップ29日，外国船78日，合計279日となっている。固有船員にあつても混乗船の乗船機会が増加しているので，この日数構成に一応，納得しうるし，今後どのように変化するかが注目される。

### (2) 非固有船員と固有船員との比較

非固有船員と固有船員とは，乗船期間が前者が6日ほど短い（5年たてば30日となる）ことはさておき，決定的な違いは休暇期間が前者20日に対し，後者が56日もあることである。それにともない，前者にあつては休養期間が14日，求職期間が27日あり，それらは無給とみられる。休暇期間の差に対応する，日数となっている。非固有船員にとって，この求職期間27日を5年間繰返せば135日となる。それは大きな負担となつていよう。

前年度の結果から，非固有船員はその経験年数に対して乗船比率は約50%にとどまるのではないかと推定した。今年度，それを確認するため，この質問を実施したわけであるが，その乗船比率は74.8%となった。したがって，前年度の推定が極端であったことになる。なお，固有船員の乗船比率は76.4%であり，非固有船員とほぼ同じである。

### (3) 乗下船事由別1回当り日数

次に，乗下船事由別1回当りの日数についてみる。乗船日数は，全体としてばらつきがあるが，特に，非固有船員について激しい。それでも，270～389日台が約30%となっている。固有船員にあつては，日本船について

表5 乗下船の日数（365日換算）

(日, %, 人)

	年	日本船	マル・ シップ	外国船	休 暇	休 養	求 職	陸 職	就 学	その他	不 明	合 計	実 数
非 固 有 船 員	～1	123	31	46	56	21	28	0	0	32	28	365	15
	1～	105	37	68	19	29	58	3	1	0	44	365	13
	2～	139	63	76	19	16	20	0	2	6	24	365	58
	3～	115	61	95	20	14	27	5	2	5	21	365	138
	4～	120	65	102	19	10	30	2	2	4	9	365	39
合 計	120	61	92	20	14	27	4	2	5	20	365	263	
固 有 船 員	～1	63	26	97	84	10	15	1	1	16	52	365	16
	1～	155	8	99	79	5	0	2	3	0	14	365	25
	2～	174	26	91	58	7	2	1	2	1	4	365	54
	3～	178	30	69	54	5	2	7	3	4	13	365	108
	4～	165	38	83	49	6	3	0	0	4	15	365	25
合 計	172	29	78	56	6	3	5	2	3	12	365	228	
合 計	～1	90	28	74	71	15	21	0	1	23	41	365	31
	1～	138	18	89	59	13	19	2	2	0	24	365	38
	2～	156	45	83	38	11	11	1	2	3	14	365	112
	3～	142	47	84	35	10	16	6	2	4	18	365	247
	4～	140	54	93	30	9	21	1	1	4	11	365	65
合 計	144	46	86	36	10	16	4	2	4	17	365	493	
非 固 有 船 員	～1	33.7	8.5	12.6	15.3	5.8	7.7			8.8	7.7	100.0	
	1～	28.8	10.1	18.6	5.2	7.9	15.9	0.8	0.3		12.1	100.0	
	2～	38.1	17.3	20.8	5.2	4.4	5.5		0.5	1.6	6.6	100.0	
	3～	31.5	16.7	26.0	5.5	3.8	7.4	1.4	0.5	1.4	5.8	100.0	
	4～	32.9	17.8	27.9	5.2	2.7	8.2	0.5	0.5	1.1	2.5	100.0	
合 計	32.9	16.7	25.2	5.5	3.8	7.4	1.1	0.5	1.4	5.5	100.0		
固 有 船 員	～1	17.3	7.1	26.6	23.0	2.7	4.1	0.3	0.3	4.4	14.2	100.0	
	1～	42.5	2.2	27.1	21.6	1.4		0.5	0.8		3.8	100.0	
	2～	47.7	7.1	24.9	15.9	1.9	0.5	0.3	0.5	0.3	1.1	100.0	
	3～	48.8	8.2	18.9	14.8	1.4	0.5	1.9	0.8	1.1	3.6	100.0	
	4～	45.2	10.4	22.7	13.4	1.6	0.8			1.1	4.1	100.0	
合 計	47.1	7.9	21.4	15.3	1.6	0.8	1.4	0.5	0.8	3.3	100.0		
合 計	～1	24.7	7.7	20.3	19.5	4.1	5.8		0.3	6.3	11.2	100.0	
	1～	37.8	4.9	24.4	16.2	3.6	5.2	0.5	0.5		6.6	100.0	
	2～	42.7	12.3	22.7	10.4	3.0	3.0	0.3	0.5	0.8	3.8	100.0	
	3～	38.9	12.9	23.0	9.6	2.7	4.4	1.6	0.5	1.1	4.9	100.0	
	4～	38.4	14.8	25.5	8.2	2.5	5.8	0.3	0.3	1.1	3.0	100.0	
合 計	39.5	12.6	23.6	9.9	2.7	4.4	1.1	0.5	1.1	4.7	100.0		

180～299日に約45%と集中している。それら所属形態の違いを超えて、外国船の乗船日数のばらつきはきわめて大きい、固有船員にあっては120～209日という、いわば中途半端

な日数に約40%が集中していることが、注目される。

下船についてはすべてのべたことを反映しており、まず休暇日数では非固有船員は59日

以下に、固有船員は30～89日に、それぞれ約60%が集中している。求職日数では、非固有船員は30～119日に約60%が集中している。固有船員にあっても、転社したものがいるが、その日数は30～59日に42.4%と集中し、そのあいだの違いが認められる。

### 3 年間総収入および海上収入

賃金、年金、雑収入など年間総収入と、そのうち海上収入はいくらであったかを、3年間にわたって記入をおおいだ、それは所属形態で、きわめて大きな格差がみられ、しかも3年間の推移も対称的である。

非固有船員の収入は、この3年間傾向的に低下しつつあり、逆に固有船員の海上収入はそれなりに上昇している。その結果、そのあいだの収入格差は、年間総収入では1.23倍から1.38倍、海上収入は1.19倍から1.35倍に拡大している。その実額は、昭和63年次においては、年間総収入では182万円、海上収入では162万円となる。

こうした集計値に蓋然性があるとすれば、かなりの大きな格差といえる。

### 4 賃金満足度

混乗船でえている賃金について、その仕事内容からみて、どう思っているか。全体では、まあ妥当で不満はない15.6%、やや低いがやむをえない50.9%、かなり低く不満33.4%となっている。

現在年令や職名別では大きな違いはないが、最終学歴別では商船大学卒で満足とするものが33.3%、他にくらべ多い。所属形態別では、満足とするものが非固有船員では7.3%しかすぎないが、固有船員にあっては26.1%に及び、対称的である。また、前者の配乗規模では、50人未満における不満が42.3%と、他にくらべ多い。

非固有船員の乗船窓口との結びつきとの関連では、それに長期あるいは当面面倒をみてもらえる船員であっても、満足度は決して高くない。職業満足との関連では、職業満足度が高いほど賃金満足度も高い。これは一般にみられる傾向である。職業継続の関連では違いは認められないが、混乗船への態度との関連では、混乗を推進すべきとする人の賃金満足度は高い。

表6 年間収入と海上収入

年 度	非 固 有 船 員		記 入 者 数	固 有 船 員		記 入 者 数
	年間収入	海上収入		年間収入	海上収入	
	61	519		495	289	
62	491	466	293	639	605	231
63	483	460	294	665	622	235

## E 職場の状態について

### 1 混乗船の見方

日本の企業が支配している混乗船について、そのポジションをどのようにみているか。全体では、国内に外国人を受け入れた職場45.0%、外国に進出した職場22.2%、そのどちらでもない26.8%、その他6.0%という構成になっている。一応、国内に外国人を受け入れた職場が多いには多いが、決定的なものとはいえない。

### 2 言葉の困難

混乗船において、言葉のちがいで困ったことがあったかどうか。まず、生活上では、全体で、ほとんどない29.8%、ときどきある42.3%、しばしばある27.9%となって、また、仕事上では、それらは17.6%、43.3%、39.1%となっている。仕事が生活上よりも、言葉の困難があるかのようである。

そこで、仕事上に限ってみると、まず混乗相手との関連では韓国人はフィリピン人より困難がある。現在年齢別では若年層ほど、職種別では機関部職員が甲板部職員より、また最終学歴別ではそれが低い層ほど、言葉に困難を感じているようである。さらに、職業満

足の関連ではその満足度が高いほど、また混乗態度との関連ではそれに否定的な態度の人ほど、言葉に困難を感じているようである。

若年層が困難を感じる意味あいははかりがたいが、他の相関関係は一応、納得できよう。

### 3 相手国クルーとの人間関係

本船における混乗相手国クルーの意志疎通や人間関係は、概してうまくいっているかどうか。全体では、うまくいっている31.0%、概してうまくいっている61.9%、うまくいっていない7.1%、となっており、肯定的な評価が強い。

混乗形態との関連では、うまくいっているがフィリピン人39.2%に対し、韓国人は18.8%にとどまる。現在年齢では若年層ほどうまくいっていない比率が高く、一つの問題を投げかけている。したがって、職種別では船長や機関長が、その立場もあろうが、うまくいっているとするとする比率が他に比べ高い。最終学歴では、高学歴ほどうまくいっているとしている。

非固有船員の乗船窓口とのむすびつきとの関連では、長年に面倒みてもらえる人は他に

表7 所属形態別混乗船の見方

					(%, 人)
	国内受入れ	外国進出	どちらでもない	その他	合計
非固有船員	46.6	18.4	27.9	7.2	100.0
固有船員	43.5	26.7	25.3	4.6	100.0
無回答		50.0	50.0		100.0
合計	45.0	22.2	26.8	6.0	100.0
実数	286	141	170	38	635

くらべ、うまくいっている比率が42.5%と高い。混乗態度との関連では、それが肯定的な態度の人ほど、うまくいっている比率が高まる。

## G 職業継続について

### 1 船員職業満足

これまで続けてきた船員職業を、どのよう  
にみているか。全体では、満足している6.6  
%、まあ満足している36.4%、あまり満足し  
ていない39.8%、不満である17.1%という構  
成となっており、満足43.0%、不満57.0%と  
なり、満足度はかなり低い。

職種別では、通信長士の満足しているが  
18.2%と他にくらべ抜んで高い。最終学歴  
では、中学・高校卒業者が他にくらべ満足し  
ているが若干高い。なお、所属形態別では、  
違いはまったくみられない。

職業継続との関連では、船員を今後長く継  
続しようとしている人ほど他にくらべ、若干  
満足度が高い。また、混乗態度との関連では、  
それを大いに推進すべきとする人の満足度は  
高い。

### 2 今後の船員職業継続

外国人船員と混乗することがあたりまえに  
なっているもとの、船員としていつまで働き  
たいか。全体では、近いうちにやめる13.3%、  
しばらく続ける28.8%、ある年令でやめる  
40.8%、一生の職業とする17.1%という構成  
となっている。

なお、ある年令まで働くとは、55歳未満  
2.3%、55歳1.5%、56歳14.9%、57歳51.5%、  
58歳25.4%、60歳以上4.5%という構成となっ

ている。したがって、それと一生の職業とす  
るとは同じとみてよい。

現在年令別では、近くやめるが20~24歳台  
では54.5%、25~29歳台28.0%、30~34歳台  
20.4%と、他にくらべ（高令者を除く）きわ  
めて高い。その傾向は前年度調査以上に強い。  
したがって、中高年令層は逆に一定の年令ま  
たは一生働く比率が高い。所属形態別では、  
非固有船員は固有船員にくらべ、早期に廃業  
したいとする意向が強い。しかし、その乗船  
窓口との結びつきとの関連では、特徴はみら  
れない。

ただ、職業満足との関連では、その満足度  
が高いほど、長期に続けたいとする意向は強  
い。

### 3 職業継続理由

前問において、今後、船員をつづけるとし  
た人について、その職業継続理由はどのよう  
なところか。全体では、働かないと生活ができ  
ないが59.7%と圧倒的であり、ついで選ん  
だ職業だから続ける15.9%、年金の資格が  
えられるまで10.9%、船員職業をまっとうし  
たい7.3%、遊んでいても仕方がない3.2%、  
その他3.0%となっている。

現在年令別にみると、30歳以上では働かな  
いと生活できない、45~54歳台では年金の資  
格がえられるまで、20~39歳台は選んだ職業  
だから続けるを、他の年令層にくらべ多く選  
んでいる。職業満足との関連では、それが満  
足から不満に移るにつれ、働かないと生活で  
きないとする比率が高い。満足度が高い人は、  
船員職業をまっとうしたい、選んだ職業だか  
ら続けるを、他にくらべ多く選んでいる。要  
するに、船員職業を続けるといっても、生活

的理由で不承不承続ける人と、職業的理由から進んで続ける人とに、2極分化している。

#### 4 混乗方法への態度

日本人船員が、外国人船員と混乗する方式について、どう思っているか。全体では、大いに推進すべきである6.6%、やむをえないことである55.4%、当面は仕方がない20.5%、早くやるべきである15.7%、よくわからない1.9%という構成となっている。肯定派は61.9%に及んではいるが、否定派も36.2%と決して少なくはない。

職業満足との関連では、その満足度が高いほど肯定的態度が、逆にそれが低いほど否定的な態度が強まる傾向にある。また、職業継続との関連では、継続意志が弱い場合否定的態度に、逆にそれが強い場合肯定的態度が、それなりに強まる。

この章を全体としてまとめていえば、職業満足、職業継続、混乗態度のあいだには、かなり強い相関関係が認められる。そのおかれている職業状況を肯定的に受け取れるか、否定的に受け取るかによって、評価や態度が左右されているといえる。

## II編 船内指導、管理、トラブル対処について

### A 相手国クルーに対する技術指導、技術移転態度

相手国クルーに対する技術指導・OJTの実施に関し、従来から賛否両論があった。反対論は「技術指導で彼らの能力が向上すれば、結果的に日本人船員の職域は少なくなり、好ましいことではない」に代表され、一方、賛成論は「彼らの能力向上で、日本人クルーの負担は軽減し、お互いに望むところである」に代表される。前者の反対論は「意見A」と後者の賛成論を「意見B」として、1.意見Aに賛成、2.どちらかといえば意見Aに賛成、3.どちらかといえば意見Bに賛成、4.意見Bに賛成の4段階で応答を求めた。

結果によれば、賛成28.8%、どちらかといえば賛成44.8%、反対11.1%、どちらかといえば反対15.2%、つまり賛成73.6%、反対26.4%で4人中に3人は、相手国人に対する技術指導に賛成又は、肯定的であった。

こうした傾向は相手国別、所属形態別にみても一貫しており、外国人船員に対する技術移転に前向きであることが確認された。ただし、職種別にみると、甲機部で若干の差が生じており、また通信士は甲機部とは異った態度である。“どちらかといえば”を加えた賛成・反対比率はつぎのようである。

(職種) <賛成:反対>

船長 = 85% : 15%

機関長 = 76% : 24%

一航士 = 74% : 26%

一機士 = 80% : 20%  
航海士 = 65% : 35%  
機関士 = 70% : 30%

機関士 = 55% : 45%

## B 相手国クルーの私生活管理に 対する態度

日本クルーにとって、相手国クルーの私生活にどの程度介入すべきかは、船内マネジメント上、重要な課題である。

そこで、私生活介入賛成論として、「船内規律維持のため、私生活についても厳しく指導・チェックすべきだ」を、また、「私生活に対する介入は極力控え、彼らの自主性に任すべきだ」を反対論として提示し、前者を意見A、後者を意見Bとし、前項と同様、4件法で応答を求めた。

全体では、私生活介入賛成18.8%、どちらかといえば賛成23.7%、反対19.2%、どちらかといえば反対38.3%という結果であった。つまり、船内規律維持のためには相手国クルーの私生活に介入すべきだの介入論と、彼らの自主性に任すべきだの尊重論は43%対57%で意見が大きく二分した。

相手国クルーの私生活にどの程度介入すべきかの課題は、混乗船におけるマネジメントの基本方針にかかわる課題であり、特に職位・職種との対応が注目される。

＜“介入”：“尊重”＞

船長 = 38% : 62%  
機関長 = 40% : 60%  
一航士 = 39% : 61%  
一機士 = 45% : 55%  
航海士 = 44% : 56%

## C 船内管理の状況

混乗船における船内管理状況を把握すべく、＜船内マネジメント＞、＜相手国クルーとの関係づくり努力＞、＜相手国クルー評価＞の3側面、20項目に対する評価を求めた。

20項目は“かなり当てはまる”から“全く当てはまらない”の5段階で応答を求めた。また、5段階に対応し、5点（かなり当てはまる）から1点（全く当てはまらない）を与え、項目別加重平均得点を算出した。ただし、項目14・15は逆方向であるので要注意。

図1は、20項目それぞれに対する、5段階評価別単純応答率を示したものである。

“かなり当てはまる”と“すこし当てはまる”の合計応答率＝肯定比率及び“全く当てはまらない”、“あまり当てはまらない”の否定比率から概観すれば、次のようである。

＜船内マネジメント＞

### ① 日本船方式に近い仕事の役割分担

肯定比率76%で、大部分の船では、日本船方式に近い役割分担を採用しているという結果である。不採用比率は15%ほどで、仕事管理は日本船方式の準用とみなしてよい。

### ② 命令系統の明確性と混乱の有無

肯定比率70%で、命令系統の混乱はないとの結果である。逆に“混乱あり”の否定比率は13.5%となり、この割合をどのように評価すべきか。職位により評価が異なることも想定しうる。

### ③ 相手国クルーに対する技能訓練努力

結果によれば、技能訓練に熱心だとする肯



定比率は51%、否定比率23%である。ただし“かなり熱心”は16%である。一方、実施方法やその効果に関する情報が望まれ、今後の課題である。

#### ④ 罰則規定があり、信賞必罰で対応

肯定比率28%、否定比率52%で、否定時方向に大きく傾く。信賞必罰はタテマエで、実際には実施しにくい状況にあるのか、又は日本人の国民性の反映であろうか。

#### ⑤ 相手国クルーの個人的情報把握

相手国クルーの個人的情報をどの程度把握しているかは、マネジメントに対する関心の程度に対応すると思われる。結果によれば、肯定比率24%、否定比率46%で、“把握できていない”の方向に傾く。意外な結果であるが、これが実態であろう。なお、職位との関連で応答結果も異ってくると思われる。

#### ⑥ 手当などの金銭配分は公明正大

肯定比率83%と金銭配分に関しては、極めて積極的に、また気をつかい対応している。

#### <相手国クルーとの関係づくり努力>

#### ⑦ 相手国の母国語使用努力

結果によれば、“かなり努力、少しは努力”の肯定比率は22%、“全く・あまり努力していない”の否定比率は63%で、否定方向に大きく傾く。ただし、5人に1人は努力派であることは評価すべきであろうか。外国人との共同生活に対する見方・関心の程度と係わりをもつものと思われる。

#### ⑧ 一緒に飲む・話す機会の多少

相手国クルーとの関係づくりの第1歩は、一緒に飲む・話すといった生活レベルでの相互コミュニケーションであると思われる。結果によれば、こうした機会が“多い”22%、

“少ない”61%で、大きく否定的方向に傾く。行動レベルでの関係づくり努力・行為は、相手国の母国語使用努力とともに消極的である。

#### ⑨ 相手国の文化・習慣を尊重する

肯定比率55%、否定比率18%で、肯定的方向に大きく傾く。これは共同生活上の基本的マナーであり、その努力は行動レベルにおいても評価されている。

#### ⑩ 悪い冗談・差別用語に注意しあう

前項と同様、異文化接触場面における基本的マナーであり、肯定比率69%と高い。

#### ⑪ 相手国キイマンとの関係

相手国クルーとの関係づくりのポイントの1つに、日本人クルーとの窓口となるキイマンの関係が指摘されてきた。結果によれば、肯定比率72%で、その努力がうかがえる。

#### ⑫ 話し合いによるトラブル解決

混乗船においては、仕事上・生活上を問わず、小さなトラブルの発生は不可避であると思われる。その解決方法としての“話し合い”努力の程度は、肯定比率66%、否定比率12%で肯定的方向に大きく傾く。ただし、この結果は多分に意識レベルの応答結果であると思われる。実態レベルについては次項「トラブル処理」実態結果を参照されたい。

#### ⑬ 日本人クルー間のチームワーク

相手国クルーとの関係づくりの前提条件である。結果によれば、肯定比率71%と前提条件は十分に満たされている。一方、“日本人クルー間のチームワークに問題あり”は1割ほどであるが、むしろ、この比率に注目したい。当結果は隻数比率ではないが、後にみるように、日本人クルーの資質・チームワークについて、日本人クルーからのクレームが表

面化してきただけに、気になるところである。

#### <相手国クルーの評価>

##### ⑭ 仕事意欲・責任感

相手国クルーの技能水準とともに、仕事意欲・責任感の欠除に対する嘆きの声も大きい。当調査によれば、仕事意欲・責任感が“欠除している”64%，“欠除していない”20%，“どちらともいえない”16%という結果である。確かに日本人からみれば、相手国クルーの意欲・責任感が低いと映るのは当然かも知れない。ただし、仕事意欲や責任感は多分に文化的背景や価値観との係わりが強く、個人差も小さくない。“どちらともいえない”，“欠除していない”の合計比率は36%，つまり，3人に1人は仕事意欲や責任感に欠けるとは言い切れないという見方も可能である。また相手国により，評価が異なるとも想定される。

##### ⑮ トラブルメーカーの存在

トラブルや問題を犯しがちなクルーが“いる”，“いない”の評価結果は，“いる”48%，“いない”28%で，トラブルメーカーの指摘率は2人に1人と多い。この比率からみてトラブルメーカーには，仕事上の問題（ミス・失敗）や前項の仕事意欲・責任感の欠除したクルーを含むと想定すべきであろう。

##### ⑯ 金銭配分でのめごと

相手国クルー間の金銭配分上のめごとは“なし”59%，“あり”21%，“どちらともいえない”20%という結果である。この結果を<船内マネジメント>の⑥“公正な金銭配分”肯定率83%と比較すると，20%以上の評価ギャップが生じ，これはマネジメントの意図と結果のくい違いであろう。

⑰ 相手国クルーに“人望のあるまとめ役”がいる

結果によれば“いる”38%，“いない”27%，“どちらともいえない（“わからない”の意味か）”35%で，評価は三分している。元より，相手国クルーに関する情報や関心の程度でこの応答結果は異なるであろう。“わからない”が3人に1人という結果は相手国クルーに関する情報量の少なさ，関心の低さを物語るとみなしてもよいであろう。

##### ⑱ 船内生活を楽しむ気風

日本人は一般に楽しむことが下手だと云われているが，相手国クルーのそれはどのように映っているであろうか。結果によれば“楽しむ気風あり”49%，“楽しむ気風なし”20%，“どちらともいえない”31%で，2人に1人は，肯定的評価である。ただし，この項目は相手国別との関連で検討すべきであろう。

##### ⑲ 相手クルー同志のたすけ合い

日本人クルーからみた時，相手国クルーはお互いにたすけ合うことが“多い”37%，“多いとはいえない”28%，“どちらともいえない”35%という結果である。“どちらともいえない”は3人に1人と多いが，これは“わからない”の意味合い近いように思われる。“かなりそう思う”，“全くそうは思わない”の計2割を除く，ほとんどは“よくわからない”というのが実態か。また前項と同様，相手国との関連で検討すべきであろう。

##### ⑳ 相手国クルーの協調性，素直さ

肯定比率57%，否定比率20%，“わからない”23%という結果である。日本人クルーにとって，混乗相手のこの性格・態度は大いに気になるところであるが，この結果はどのよ

うに解釈すべきか。

## D トラブルとその解決

混乗船に乗船して困ったこと、苦労したこと及びその解決（結末）について自由記入方式で記入を求めた。前年度、同様な設問により、トラブル内容と原因の関連について整理したが、今年度はトラブルに対する対処・解決情報が加わったことになる。

### ① トラブル内容の諸相

困った事態を“トラブル”とみなし、前年度トラブル分類に準拠して再分類し、コード化・集計した。

コード化された記述件総数は422件（回答者率264/654人=40%）で、内容別頻度は図3のとおりである。混乗船で最も困ることは、“相手国クルーの仕事能力・低能率”で、

122件（全体の28.9%）と群を抜いている。次いで“相手国クルーの個人的態度・性格”，“意志疎通トラブル”がそれぞれ63件，60件と続き，3大トラブルとなる。

3大トラブルに続き“個人的トラブル”，“スケジュール・乗船期間”が34件，29件と中大トラブルに位置する。

以下，“規律・協約違反”，“食事トラブル”，“仕事上のミス・失敗”，“グループ間対立”，“日本人クルーの個人的質”，“日本人クルーのチームワーク”が10～17件，また，“金銭トラブル”，“就労システムの違い”，“文化ギャップ”が6～7件，“ケガ・病気”，“その他”2件という結果である。

前年度の結果（再分類したため厳密な比較はできないが）では，“仕事上のミス・失敗”，と“個人的トラブル（傷害・口論・ケンカ）”が2大トラブルとなり突出し，3～5位が“グ

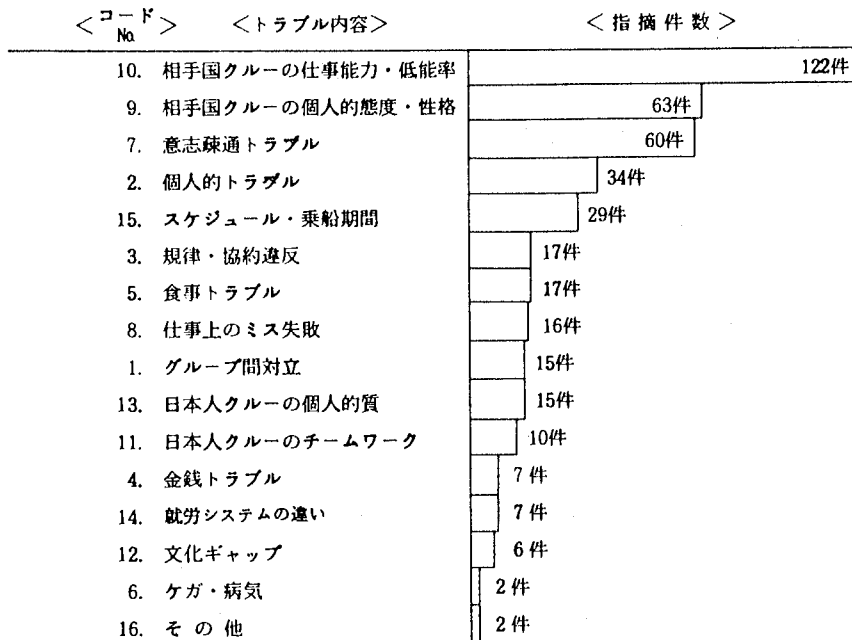


図3 トラブル内容と指摘件数

ループ間対立”“意志疎通”，“個人的態度・性格”であった。従ってトラブルの発生状況は数年前と様相を異にしつつあると思われるが，一方，設問の差もある。（前年度は「混乗船ならでの困った事態・トラブル」の応募結果であり，今回は「混乗船乗船で，最も苦労したこと，しんどい思いをしたこと」のそれである）。

今回の結果で注目されるのは“日本人クルーの個人的資質”，“日本人クルーのチームワーク”といった日本人クルー内におけるトラブルが，同僚によって記述されたことである。この背景には，第1位の“相手国クルーの仕事能力・低能率”を日本人クルーで補完せざるをえないこと，その結果として日本人クルーの資質が表面化することなどが想定される。また，“スケジュール・乗船期間”に関する困った事態（トラブルではなく，むしろ混乗船不満）の指摘が目立っている。一方，前年度1位であった“個人的トラブル”（口論・ケンカ）件数が大巾に減少したが，この背景には，相手国構成の変化（韓国人の減少，フィリピン人の増大）と関連があるのであろうか。以上は全体の傾向であるが，回答者の個人的属性・状況との関連はどのようであろうか。

「相手国」との関連では，フィリピン人との乗船者は韓国人との乗船者に比べ“相手国クルーの仕事能力，低能率”指摘率が2倍ほど（35.6%＞18.8%）と高くきわ立った特徴といえる。逆に韓国人との乗船者に“個人的トラブル”，“金銭トラブル”“意志疎通トラブル”指摘率が相対的に多い。

「職種」との関連では，船長・航海士グルー

プは，機関長・機関士グループに比べ“個人的トラブル”“規律・協約違反”，“グループ間対立”といった，対人的トラブルの指摘率が相対的に多く，一方，機関長・機関士グループは“仕事上のミス・失敗”“意志疎通トラブル”の指摘率が相対的に多いという結果である。また，通信長・士グループは“食事トラブル”，“相手国クルーの個人的態度・性格”の指摘率が著しく高いという特徴を示している。「混乗船乗船経験」の有無との関連は，概してないが，強いて指摘すれば「経験なし」グループに，“意志疎通トラブル”が，また「経験あり」グループに，“規律・協約違反”をより困った事態とみなしがちである。

なお，回答者の混乗船乗船に関する評価・態度とトラブル経験内容との関連は当然想定される場所であるが，結果によれば，これら評価・態度を確認したにすぎない。例えば，“言葉の不自由”を訴える者は“意志疎通トラブル”指摘率が高い，相手国クルーとの人間関係が「悪い」と評価したグループは“意志疎通トラブル”，“グループ間対立”，“個人的トラブル”，“相手国クルーの個人的態度・性格”で悩んで困ることが多いなどである。また，トラブル発生に対し「話し合い」で解決されることが少ないと評価したグループは“意志疎通トラブル”，“相手国クルーの個人的態度・性格”，“日本人クルーのチームワーク”指摘率が高いなどの結果が示されている。

## ② トラブルへの対処

トラブルの対処は，トラブル内容によって異ってくるが，対処分類からみた頻度上の結果は，図4のようである。トラブル内容件数

は422件であったが、内402件（対処不明20件）について分類・コード化した。

困った事態における対処で頻度上、最も多いのは、“自己解決”，つまり、相手国クルーに依存しないで自己処理する方法で93件，次いで“指導・教育”が70件で，両対処が混乗船におけるトラブル対処の2大パターンである。

上位2位に次いで，“強制下船”，“話し合い”，“未決”が45～48件で続く。以下はトラブル内容との関連で意味をもってこよう。解決されたか，未解決であるかの観点から整理すれば未決パターン（“未決”，“あきらめ”，“静観，距離をおく”）は402件中71件で，331件は何らかを解決をみている。解決レベルは，口頭注意→指導・教育・話し合い→説得→自己解決，割り切り・慣れ→自己下船→強制下船といったプロセスが想定される。トラブル対処の問題解決レベルをこのように想定すると，中間プロセスの“指導・教育”，“自己解決”に対処が集中することもうなずける。ただし，未解決は71件と全体の2割弱を占め，“自己解決”は，多分に“あきらめ”と同レベルであるとみなしてもよいかも知れない。つまり，指導・教育を試み，話し合い，説得したが，うまく解決できず，自ら手を出す（自己解決）というのが実態に近いように思われる。

トラブル内容との関連で対処パターンを整理したものが表1である。

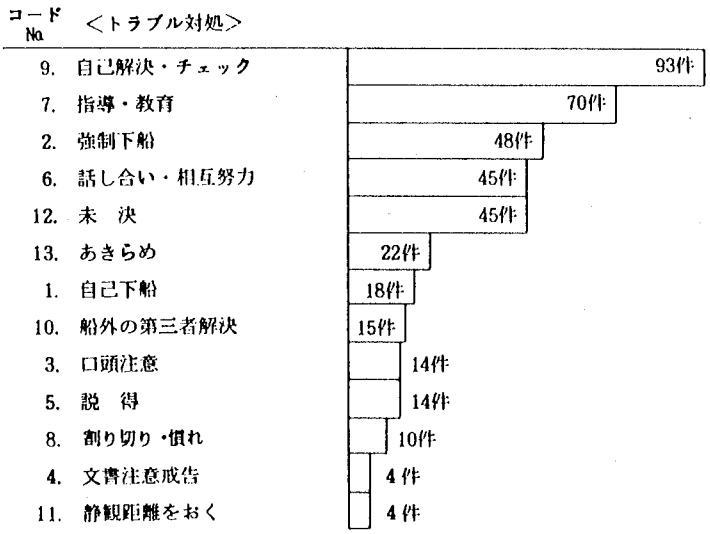


図4 トラブル対処

トラブル内容により，対処パターンが特定化される程度が異ってくる。

＜対処の特定化程度が高いトラブル＞

- 個人的トラブル → 強制下船
- 仕事上のミス・失敗 → 自己解決
- 文化ギャップ → 自己解決

＜2・3の対処に特定化するトラブル＞

- グループ間の対立 → 未決，強制下船，話し合い
- 金銭トラブル → 説得，話し合い，船外の第三者解決
- ケガ・病気 → 自己下船又は，強制下船
- 意志疎通トラブル → 自己解決，話し合い，未決
- 相手国クルーの仕事能力 → 指導・教育・自己解決
- 日本人クルー間のチームワーク → 割り切る，話し合い，未決
- スケジュール，乗船期 → 船外の第三者

解決, 自己解決

一方“規律・協約違反”, “食事トラブル”, “相手国クルーの個人的態度・性格”などのトラブルに対する対処は, 相手・状況により多様な対応がみられ, いわば状況対応的対処型パターンといえそうである。

困った事態に陥った時, どのように対処したかは, トラブルの内容で異なるという一般論を確認したが, 相手により, また当人のおかれた状況や経験・能力によっても異ってくると思われる。

「相手国」との関連でみると, フィリピン人とのトラブルでは, “指導・教育”対処が韓国人とのそれに比べ明らかに多い(21.6% > 11.9%)。逆に韓国人のトラブルでは“強制下船”対処が明らかに多い(18.2% > 8.4%)という結果である。ただし, この背景には, フィリピン人とは“仕事能力・低能率”トラブルが多いこと, 韓国人とでは“個人的トラブル(飲酒によるケンカ・対人的対立など)”が多いことと大いに関連し, トラブル内容が対処行動を規定していると見るべきであろう。

当人のおかれた状況, 経験・能力との関連ではまずもって, 職種・職位との関連が目目される。船長・航海士グループと機関長・機関士グループのトラブル対処にみるちがいは, “強制下船”と“自己解決”対処において目立つ。前者は後者に比べ“強制下船”対処が目立って多く, 一方後者は“自己解決”対処がより多い。また両対処行動は, 職位との関連もあり, “強制下船”対処は上位職ほど, “自己解決”対処は下位職ほど多くなるという結果で, 納得できる傾向である。

「所属」別の固有船員と非固有船員比較では

前者に“指導・教育”対処が, また後者に“自己解決”対処が相対的に多い。

## E 船内生活上の不快感

混乗船における船内生活を理解する一つの切り口として, 日々体験する生活感情からのアプローチがある。生活感情は喜怒哀楽といった感情の世界であり, この把握方にはさまざまな方法があるが, 今回は第1ステップとして, 不快感の諸相をとらえることとした。

設問では「最近の一週間に限ってみた場合, あなたにとって, イライラ・不安・がっかりしたことはどんなことですか」に対する自由記入方式で応答を求めた。以下「不快感」とは, 設問上のイライラ, 不安, がっかりの感情内容を中心に, 疲れ, 不愉快, 不満, 心配, 怒りなど, ネガティブな気分・体験の一切を含む生活感情と定義しておこう。

以下, 不快感, つまり, ネガティブな生活感情の分類から検討をすすめる。次いで, こうした不快感を断つための対策資料を提供すべく, 不快感を引き起こす源泉(不快感発生源)の分類および発生源と不快感内容との関連についても検討をすすめていきたい。

### ① 不快感の諸相

イライラ, ガックリ, 不愉快といった不快感の記述総件数は638件であった。記述者率(262人/654人)は40%, 記述者1人当たり記述件数は2.4件であった。

混乗船乗船中の不快感を<生活関連>と<仕事関連>に大別すると, それぞれは331件, 307件で前者が若干多い。

不快感情の内容を頻度からみると、図5にみるように、

<生活関連>では“個人的心配・悩み”“相手国クルーの性格・行動”，“体調・健康不良”“乗船不満”が52～64件で4大不快感情といえそうである。以下，“思いがけない事態”，“食事関連不満”，“日本人クルーの性格・行動”が30件ほど，また“乗船”そのもの8件という結果であった。

不快感情はいわばストレス（反応）とみなすことも可能で，この意味では，本人の“個人的心配ごと”と“体調・健康”が120件で<生活関連>ストレスの1/2強を占めることになる。“食事”関連不満は29件で，件数的には記述者10人に1人と意外に少ない。一方“相手国クルーの個人的性格・態度”不満は，生活上のストレスとして64件と多いことは納得できるが，“日本人クルーの性格・態度”26件は件数的にみてどのように解すべきか。

<仕事関連>不快感情では，“相手国クルーの仕事能力”不満が130件と圧倒的に多く（“日本人クルーの仕事能力不満”17件），全仕事関連件数の4割強を占める。次いで“仕事管理の不首尾”（ミス・失敗）が58件で，この不快感も相手国との関連が強い。以下“職業・雇用不安”，“賃金・労働条件”が29件，22件，また仕事上の“設

備・性能不良”が28件という結果である。なお“意志疎通不良”13件はそのほとんどが仕事関連であった。

以上にみるように，不快感情をその内容から分類し，その頻度（指摘件数）分布を概観したが，混乗船における不愉快なこと，イライラすることなどの不快感情は，相手国クルーに起因するストレスがかなりの部分を占める。また，日本人フル配乗船では指摘されないと思われる日本人クルー起因のストレス・不快感情件数も45件と決して少なくない。

不快感情の内容分類については多分に恣意的で，より適切な分類方法・基準を再検討する必要があり今後の課題としたい。一方，不快感情は前述のごとく，ストレス（反応）とみなすこともできる。ストレス反応としてとらえらると，ストレスをもたらず対象・相手があるはずで，それをストレス源と呼ぶと，ストレス源とストレス反応との関連を整理・検

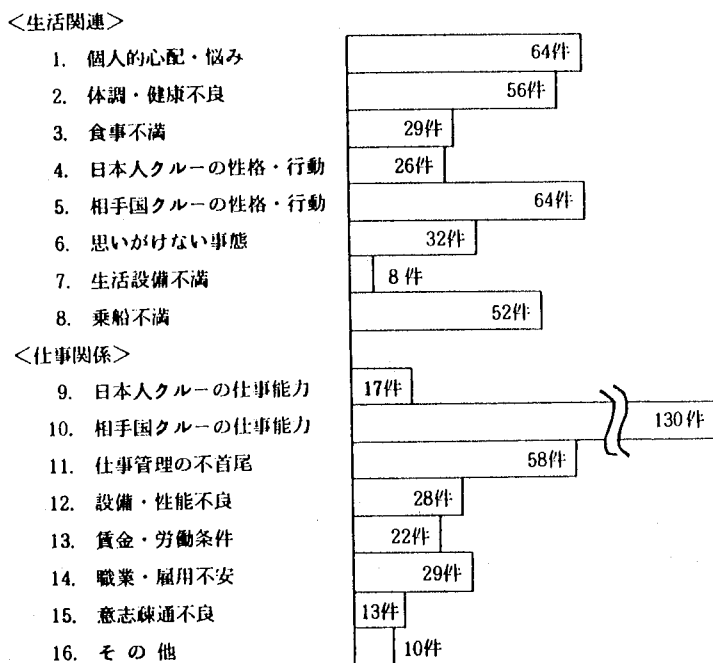


図5 不快感情の諸相

討する必要がある。

ストレス源、つまり不快感情を引き起こす発生源を次のように分類した。

発生源が<人>

1. 本人
2. 日本人クルー
3. 相手国クルー
4. 仕事関連者
5. 家族・親族
6. 友人・知人
7. その他

発生源が人意外の<環境>

8. 海気象
9. 運航条件
10. 仕事の仕組み・設備
11. 生活設備
12. 会社、支援体制
13. 一般社会の出来事
14. その他

以上のように、不快感情発生源を<ひと>

とひと意外の<環境>に大別

<ひと>し、またそれぞれを7分類し計14分類した。これら発生源は、それ自体においては、不快感情だけでなく快感情をもたらす感情発生源でもあるが、不快感情に結びついた感情発生源という意味において、ストレス源とみなした。

ストレス源は不快感情記述から推定し、コード化した。従って、不快感情記述は、それぞれ、ストレス源とストレス(反応)というペアでと

らえ、コード化された。ただし、ストレス源だけの記述内容、ストレス反応だけの記述内容もあり、これらは除外した。

不快感情発生源つまりストレス源の分類項目別頻度は図6に示すとおりである。ストレス源を<ひと>と<環境>に大別した時、それぞれは、449件、189件であった。つまり、<ひと>がストレス源になりやすく、ひと以外の<環境>ストレス源の2倍強に達する。

<ひと>ストレス源のうち、“相手国クルー”は297件と圧倒的に多い。次いで“本人”、“日本人クルー”がそれぞれ69件、45件で、“相手国クルー”を含めた船内の“ひと”ストレス源は、全件数638件中、411件、つまり $\frac{2}{3}$ を占める。船外の<ひと>ストレスでは、“家族・親族”が33件で、“友人・知人”、“仕事関連”の陸の人は僅少である。“家族・親族”ストレス源に対応したストレス反応は後にみるように、家族に関する心配・不安である。

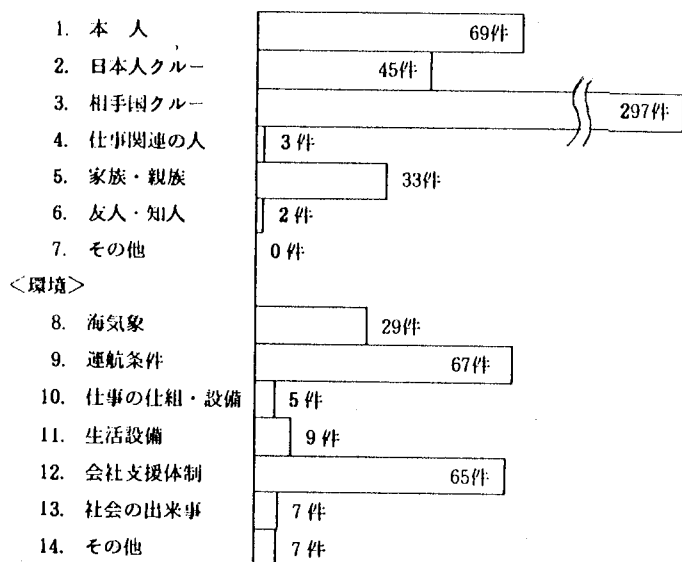


図6 不快感情発生源(ストレス源)の諸相



ひと以外の<環境>ストレス源では、“運航条件”と“会社・支援体制”が67件、65件で2大ストレス源となり、次いで“海気象”が29件で続く。その他は5~10件と弱小ストレス源という結果である。それぞれのストレス源は、どのような不快感情、ストレスと結びついているであろうか。この関係を整理したものが表2である。

ストレス源「本人」は、不快感情（ストレス）“個人的悩み・心配”，“体調・健康不良”，“職業・雇用不安”，“仕事管理上の不首尾”との結びつきが強い。

同様に「日本人クルー」は“日本人クルーの性格・行動及び仕事能力”不満のストレス源である。「相手国クルー」は不快感情に巾広く係わり，“仕事能力”“個人的性格・行動”は当然として、このほか“食事不満”，“仕事管理の不首尾”，“設備・性能不良（機器トラブル）”，“思いがけない事態”トラブル，“意志疎通不良”結果に結びついている。

「家族・親族」はそのほとんどが、本人の“個人的心配”の源泉である。

「海気象」は“本人の体調・健康不良”と

“仕事管理の不首尾（スケジュール乱れなど）”との結びつきが強い。

「運航条件」は第1に“乗船不満（乗船期間不満など）”のストレス源であり、次いで“体調・健康不良”，“思いがけない事態（上陸不可など）”，“仕事管理の不首尾”ストレスと結びつく。

「会社・支援体制」は“乗船不満”，“職業・雇用不安”“賃金・労働条件”不満の主たるストレス源で、また“仕事管理の不首尾”，“設備・性能不良”ストレス源でもある。

「友人・知人」，“生活設備”“仕事の仕組み・設備”，“社会のでき事”といった環境はストレス源としては弱小である。

以上、ストレス源を軸としてストレス反応との関連をみたが、ストレス反応、つまり不快感情を軸として、みることもできる。

例えば，“個人的心配・悩み”のストレス源は，“家族・親族”が29件で最も多く、次いで「本人」自身，“相手国クルー”の順となる。同様に“体調・健康不良”ストレスは，“本人”が主たるストレス源であり、また「海気象」，“運航条件（乗船期間など）」

も強いかわりをもつストレス源である。なお“職業・雇用不安”のストレス源は「本人」と「会社」に二分しているが、前者は、職業不安に、後者は雇用不安に結びついている。

不快感情の諸相をその発生源と内容、

不快感情の諸相

内 容 発 生 源		ス ト レ ス 反 応		( 計 )
		<生活>	<仕事>	
ス ト レ ス 源	<ひと>	222件	227件	(449件)
	<環境>	109件	80件	(189件)
( 計 )		(331件)	(307件)	(638件)

ストレス源とストレス反応との関連でみてきたが、混乗船における精神衛生上の課題、および対策という観点からみると、まずは不快感発生源に注目すべきであろう。以下にみるようにストレス源の7割は〈ひと〉である。そしてその〈ひと〉ストレス源の7割弱が「相手国クルー」である。従って相手国クルーのとの関係が混乗船における精神衛生上のキポイントである。また不快感の質からみると同僚「日本人クルー」をストレス源とする不快感は、その強度においてかなり強いと想定できる。

相手国クルー関連ストレスのうち、彼らの仕事能力が低いからイライラするという感情反応が著しく多い（全件数の2割）。感情反応としては了解しうるし、納得できるが、この感情反応は明らかに期待過剰が主たる原因である。日本人クルーの暗黙の対応から発生する期待ギャップである。また相手国クルーの個人的性格・行動ストレスは、多分に文化的背景や国民性の違いによる文化ギャップストレスまたはカルチャーショックに近い不快感の反応で、この対策は異文化理解努力と慣れに負うところが多い。しかし、すでにみたように、相手国との関係づくり対策で、「相手国の母国語の評価」と「一緒に飲み・話す」の努力が最も遅れていて、消極的という結果であった。異文化理解努力による関係改善がストレス対策、精神衛生上の第1関門であるように思われる。

### III 編 混乗船食事の現状と問題点

#### — 食文化と混乗集団維持対策 —

#### A. 司厨長の自国料理の腕

船長アンケートで得た食事に関するいろいろの質問の中で、何が日本人船員の食事欲求充足の総括的な指標になるだろうかと考えてみました。食料金額などを別にすれば、司厨長の「料理の腕」だろう、それも「日本人食の腕」より、もっと基礎的な自分の国の料理の腕ではないかと見当をつけ、データを集計してみました。

まず、司厨長の自国料理の腕に対する船長の評価からみていきましょう。

##### 1. 自国料理の腕の評価

両国人をくらべると、韓国人司厨長より比国人の方が平均して腕がよい。これは船長がそう評価しているということですが……。

	かなりの腕	どちらでもない	できない
韓国人司厨長	13%	82%	5%
比国人司厨長	25	67	8

25%も腕がよいと評価されたということは注目されます。なかには、日本人の司厨長以上で満足しているという報告もありました。しかし一方では、比国人乗組自身が「こんなものはフィリピン料理ではない」といって、ひたすら本人が休暇下船していくのを待っているといった報告もあります。結局、プロからズブの素人まで「腕の差」が大変大きいということのようです。これが第一の問題でありましょう。

##### 2. 望ましい司厨長の指標

そして、この自国料理の腕のよし悪しの評

価が、次のような質問と対応をみせました。

1) 日本人食

ここで日本人食といっているのは、和食だけでなく、日本人が日常食としている洋風、中華風の料理を含めております。表1の通り非常に高い正相関で、「自国料理もできない者が日本人食を作れるわけがない」「自国料理の腕があれば、日本人食も作れるようになる」ということが仮説されます。

2) 会話による意志の疎通

これも自国料理の腕と対応しており、「か

なりの腕」でありながら会話が通じないで困っているといった例はありませんでした。ただここでは両国人の間に差が生まれて、比国人は料理の腕は「できない」が、言葉の方は「不自由ない」が50%もおります。使用語は韓国人とはほとんどが日本語、比国人とはほとんどが英語と出ました。この点は甲板部や機関部の場合も同じだと思いますが。

3) 仕事態度

腕のよい司厨長は、韓国人では85%、比国人では100%「職務に忠実」と評価されまし

表1 司厨長の日本食以外の腕の評価と他項目評価

		韓国人司厨長			比国人司厨長		
		1	2	3	1	2	3
		かなりの腕	どちらでもない	できない	かなりの腕	どちらでもない	できない
Q20a 日本人食	1. 結構できる	人 11 (85) %	人 1 (3) %	人 0 (0) %	人 16 (64) %	人 5 (10) %	人 1 (12) %
	2. 少しはできる	2 (5)	24 (75)	1 (20)	8 (32)	26 (57)	1 (12)
	3. 全くできない	0 (0)	8 (24)	4 (80)	1 (4)	15 (33)	6 (76)
	計	13 (100)	33 (100)	5 (100)	25 (100)	46 (100)	8 (100)
Q20c 英語か日本語 で会話	1. 不自由ない	5 (42)	6 (19)	1 (20)	20 (80)	26 (56)	4 (50)
	2. なんとか通じる	7 (58)	16 (52)	2 (40)	5 (20)	19 (42)	3 (48)
	3. 通じないで困っている	0 (0)	9 (29)	2 (40)	0 (0)	1 (2)	1 (2)
	計	12 (100)	31 (100)	5 (100)	25 (100)	46 (100)	8 (100)
Q21 仕事態度	a. 職務に忠実	11 (85)	22 (69)	1 (20)	25 (100)	35 (74)	3 (38)
	b. 日本人食に意欲あり	9 (69)	12 (38)	0 (0)	22 (88)	23 (50)	2 (25)
Q22	衛生状態がよい	9 (69)	9 (28)	2 (90)	22 (88)	24 (50)	2 (25)
Q18 司厨歴	a. 陸上経験があり	2 (15)	2 (6)	0 (0)	4 (16)	5 (11)	2 (25)
	b. 養成機関履修歴	1 (8)	4 (13)	0 (0)	4 (16)	1 (2)	0 (0)
	c. 船の司厨歴	12 (92)	28 (88)	2 (6)	24 (96)	33 (72)	4 (50)
Q19 日本食経験	a. 陸上経験あり	2 (15)	0 (0)	0 (0)	5 (20)	0 (0)	1 (13)
	b. 混乗船経験あり	12 (92)	22 (69)	2 (15)	21 (84)	28 (61)	1 (13)

(注) Q18, 19, 21 は「3. わからない」を含む%

た。また日本人食を覚えよう、作ろうとする意欲も、自国料理の腕がよいほど高く出ています。

#### 4) 給食の衛生状態

これも自国料理の腕がよいと、衛生状態もよいといった対応をみせました。このアイテムは次のようにまとめた結果です。質問は三つに分けて設定し、それぞれの結果は、次のようでした。

この三つの肢問のうち二つ以上肯定した場合を表1では「衛生状態がよい」というようにまとめました。この船長評価は「不潔だ」といった自由意見から受けた印象ほどではないようです。

#### 5) 司厨職歴

陸上の職歴や養成機関修業歴については、半数近く「不明」であったので、料理の腕の評価との対応をみるほどのデータにはなりません。船の司厨歴の有無との対応では自国料理の腕がよいグループの方が経験者が多い結果となっています。また以前に日本人食を作った経験の有無では、陸上経験については「不明」の答えが多くデータになりませんでした。混乗船での経験では自国料理の腕がよいグループは経験者が多い結果となっています。

以上のように、自国料理の腕のよし悪しは望ましい司厨長の指標としてのウェイトが高

いとみられました。

## B. 船内の食事様式

どんな料理でどんな食事の仕方をするかということは、同じ国内でも地域によって違いがあり、さらには個々の家庭によっても違ってきます。食文化でありますから、栄養分の摂取や食欲の満足にとどまらず、「集団生活の維持」つまり一緒に暮らすことのパフォーマンスに大きく関係してくる問題です。そこで混乗船の人たちがどのような食事様式をとっているかということ、なるべく簡潔な形をつかもうとしました。

### 1. 同一様式が別様式か

同じ様式で食事をするか、相手国風と日本人風と別々の様式か、つまり互いに自分たちの食文化で通しているかです。これまでのアンケートの意見でも「日本人乗組には日本人食を」という要望はかなり強いわけですが、それが混乗船内の集団維持にプラスの効果をもたらすかという点までは言及しておりません。

1) まず韓国人混乗船と比国人混乗船の構成をみてみましょう。

	比国人司厨長			韓国人司厨長		
	(衛生的)	(非衛生的)	(どちらとも)	(衛生的)	(非衛生的)	(どちらとも)
① 司厨長の服装、手洗い	45%	16%	39%	57%	17%	26%
② 調理場や食器等	57	10	23	68	8	24
③ 食料庫	53	10	37	59	8	33

	同一様式	別様式
韓国人混乗	82%	18%
比国人混乗	48	52

この結果注目していただきたいことは、韓国人混乗船では圧倒的に同一様式が多いのに、比国人混乗船では五分五分で偏りがなかったということです。

2) もう少し分類できないかと検討してみますと、さらに二つずつに分けられました。(同一様式)

	相手国料理	両国料理
韓国人混乗	35%	47%
比国人混乗	20	28

(別様式)

	日本人向アレンジ	日本人食原則	全計
韓国人混乗	8%	10%	100%
比国人混乗	22	30	100

このように同一様式は両国の料理をいっしょに食べるという形が多く、別様式では日本人に対しては日本人食原則が多いらしいとわかりました。しかし四つに区分してみても韓国人混乗と比国人混乗との間にあらたな相異ら

しいものは出ませんでした。即ち比国人混乗船の方は四つに区分してもほぼ四等分に分かれています。この現象と対比してみると、韓国人混乗船の方は集団維持のために同じ食事を摂ろうとする意識が働くのでしょうか、それとも食文化が似ているという意識が働くのでしょうか。ここでにわかに判断はつきません。

## 2. 司厨長の料理の腕と食事様式

次に四つの食事様式と司厨長の腕の間に何か対応があるかどうかをみてみました。これをみるため司厨長の腕を2群に分け、はっきり差が出た食事様式は、次の二つでした。

この場合の腕の分け方は、次のようにしました。アンケートの評価で、日本人食 (a 1 結構できる) (a 2 少しはできる) (a 3 全くできない)、自国料理の腕

表2 食事様式と腕の区分

様式区分 腕の区分	韓 国 人 司 厨 長					比 国 人 司 厨 長				
	同 一 食 事		別 様 式		計	同 一 食 事		別 様 式		計
	1 相手国 料理	4 両 国 料 理	2 日本人向 アレンジ	3 原 則 日本人食		1 相手国 料理	4 両 国 料 理	2 日本人向 アレンジ	3 原 則 日本人食	
I, II できる	3 ( 23)	8 ( 62)	0 ( 0)	2 ( 15)	13 ( 100)	2 ( 6)	7 ( 22)	6 ( 19)	17 ( 35)	32 ( 100)
III, IV できない	14 ( 39)	15 ( 42)	4 ( 11)	3 ( 8)	36 ( 100)	14 ( 30)	15 ( 32)	11 ( 23)	7 ( 15)	47 ( 100)
計	17 (34.7)	23 (46.9)	4 ( 8.2)	5 (10.2)	49 ( 100)	16 (20.3)	22 (27.8)	17 (21.5)	24 (30.4)	79 ( 100)

		相手国料理	日本人食原則
できる群	韓国人混乗	少ない	多い
	比国人混乗	少ない	多い
できない群	韓国人混乗	多い	少ない
	比国人混乗	多い	少ない

(b1かなりの腕) (b2どちらでもない)  
(b3できない)を用い、次の組合せで二分  
してみました。

できる群：(a1, b1) (a1, b2)  
(a2, b1)

できない群：(a2, b2) (a3, b3)

注) これ以外の組合せは出現しませんでした。

## C 食文化対策の両面

### 1. 日本人食が食べられる対策

混乗船乗組員654名から寄せられたQ28  
(食事問題でこうあって欲しい、こうしたら  
良いと思っていること)の回答を大きく分け  
ると、次のようでした。

①調理人対策(人事・教育)に関するもの	255名
②食材・料理・栄養に関するもの	175
③食料金に関するもの	173
④給食衛生に関するもの	38
⑤食事・調理設備に関するもの	32

注) 数字は延人数  
回答は①②③に集中していましたので、さ  
らにこの三つの内容をみます。

#### 1) 調理人対策のうち多かった意見

陸上で日本食等の教育	92名
日本人の司厨部員を乗せる	67

日本人に訪船や乗船指導させる 38

日本食のできる外国人を乗せる 30

このように調理人対策は、日本人乗組員に  
日本人食を摂らせるための教育や人事に関す  
るものが圧倒的多数であったということど  
す。

#### 2) 食材・料理・栄養に関する意見

この中で多かったのは、

鮮度のよい食材を積む 30名

料理の品数をふやす 23

の二つでした。

#### 3) 食料金に関する意見

食料金額のアップ 136名

日本人に差額を支給 30

食料金額は相手国人もとも4.5ドル30例、4.0  
ドル27例、4.2ドル16例、その他35例(その  
中には差額つき若干)でした。

このように絞りでみますと、先ず①日  
本人食対策の欲求であり、次いで②鮮度の良  
い食材積み込みと料理品数、③食料金アップと  
なりますが、鮮度のよい食材や品数のある食  
事は日本人食欲求に結びついておりますし、  
食料金アップもこれに結びついていることが  
わかります。

このようにみてきますと、654名から寄せ  
られたアンケートの最大の流れは、日本人食  
への対策や欲求であったとみられます。そし  
てこの対策としても、「日本食の味のわかる

外国人」とか「クッキングアニュアル」とか、「国際的料理を勉強させて免状発行」とか具体的に参考になる意見もみられました。

このような観点からは、次の方法が現実的と思われる。

- ① 自国料理のできる者を最低資格とすること。それをどう認定するかという問題がなおありますが。
- ② これを陸上の短期研修や船内でのOJTで、日本人食を教える。船長アンケートからも船内で教えてうまくやっていると例がでております。

## 2. 食文化と混乗集団維持対策

残された問題は、日本人乗組が日本人食を食べられればそれでよいのか、相手国の食文化に理解をもつこと、同じ料理で食事をするのが、混乗集団の維持につながり、ひいては国際化の時代に日本人に求められることではないかと言うことであります。

そこで日本人船員が相手国の食文化にどう

反応しているかを、先ずアンケートから探ります。

### a. 韓国人混乗船の食事と料理

表3は韓国人混乗船で日本人によく出る料理のリストで、表4は、その相手国料理が気に入った理由であります。

注. 表の料理名はアンケート回答のまま、掲げてあります。

#### ① 焼肉料理

よく出る料理の筆頭で、日本人が好む韓国料理の筆頭でもあることが、両表から読みとれます。韓国の焼肉には、プルコギとカルビクイとソグムクイの三つがありこの三つの焼肉を同じ飲食店で売っていることはなく、専門分化しているようであります。つまりこのように区別して扱われているということも食文化の一つの形態でありましょう。文献によると、プルコギは焼き方は日本のジンギスカン焼のようで、食べた感じはすき焼に近いと説明されています。カルビ焼(クイ)は日本

表3 韓国人混乗船でよく出る料理

				船長アンケートQ29			
相手国料理				日本人食料理			
焼		肉	16	さ	し	み	14
ブル	コ	ギ	4	そば、うどん、そうめん			10
カル	ビ	焼	3	カレーライス			5
ピビ	ン	バ	11	おでん			5
ユ	ッ	ケ	4	焼魚			4
チ		ゲ	3	天ぷら			4
冷		麵	2	すし			3
ジャ	ー	麵	2	ト	ン	カ	3
ク	ッ	バ	2	ピ	フ	テ	3
豚		頭	2	巻	す	し	2
牛	肉	塩	1	煮		魚	1
牛	肉	さ	1	ハ	ン	バ	1
牛	尾	ス	1	オ	ム	ラ	1
		ブ		ラ	イ	メ	1
				目	玉	飯	1
						焼	1

※ 日本人司厨長のケース除く。

の「朝鮮焼肉」風、ソグムクイは塩焼で日本の串焼の塩焼に相当します。しかし韓国ではモツの串焼はなく、モツは煮込みと決まっているようです。そこで表3, 4をもう一度みていただきまして気がつくことは、三つの焼肉を区別しないで「焼肉」と書いた回答が多かったことと、ソグムクイが一人しか出てこなかったことです。韓国人は三つを区別しているのに、日本人は区別しないで好き嫌いを持っていること、日本人には塩焼が一番うまいはずなのに、ソグムクイが出てないこと、これは相手国の食文化をまだ情報としても、ものにしていないことのあらわれとみるわけです。

② ユッケ

表3の「牛肉さしみ」もユッケを指しています。表4でも「おいしい」と出て来ています。日本では馬刺しは戦前からあったもので、牛刺しは近年ひろがったものと思っていますが、韓国では李朝が儒教を盛んにしたため、孔子の時代の生食文化が伝わっているものようです。

③ ビビムバブ

ビビムバブは料理というより食べ方とでもいうべきかも知れませんが、肉や魚・野菜などを飯の上のにせ、これをていねいに混ぜ込んで食べる。ごく日常的な食べ方のようなアンケートに「合理的な食べ方だ」と書いて

表4 気に入っている韓国料理と理由

乗組アンケートQ26

相手			日 本 人 食 料 理	
焼	肉	31	味つけがよい／上手 うまい／辛いがうまい 日本と同じ／日本で食べるのと変わらない／日本人に向く 好きだ／自分の好み 自分で焼加減、味つけができる	13 10 6 3 2
ブ	ル	6	タレの味つけがよい／味つけがよい	3
カ	ル	14	うまい 味つけがよい うまい 日本人の焼肉の味 口に合う 肉が柔らか	1 4 3 1 1 1
キ	ム	13	おいしい 栄養がある 香辛料が気に入る／辛いから さっぱりしている これだけは日本人にも口に合う	1 1 1 1 1
ユ	ッ	6	おいしい 生のものが好き	2 1
ビ	ン	3	うまくて合理的だ	1
肉	の	5	味つけがあっさり／くせがなくおいしい 多量に肉が入っており味がよい	3 1
冷	麺	3	おいしい	1
いろいろ	気に入っている	3	好きだ 美味 味つけが自分に合っている 日本田舎風の料理である	1 1 1 1



くれた人がいました。白い飯をあまり好まない今の日本の若者には「合理的な食べ方」と映るかも知れません。年配者には「行儀の悪い食べ方」と映るかも知れません。

ところが、ある専門家は日本人の食べ方は主食と副食を口の中に入れてそこで混ぜ合わせて食べる文化だ、これは個人が好みや栄養のバランスや健康などに応じて調整しやすい「合理的な食べ方」だと言っています。東アジアも東南アジアも米を主食としおかず（副食）と二本立になっている共通の食文化がありますが、ある地域では手で混ぜ合わせ、ある地域ではどんぶりの中で混ぜ合わせ、日本では口の中で混ぜ合わせるといった工合いでそこにも様式の違いがあります。

#### ④ クッパ

牛肉・牛尾と野菜のスープ。日本人の船ではスープなべて長時間かけてスープストックをとることをやめてしまっていること、かつおの出し味ばかりの料理を食べている日本人には、牛肉の出し汁は新鮮なうまさと感じるでしょう。

#### ⑤日本人食料理

表3でさしみが筆頭に挙げられていますが、韓国にもフェと呼ばれる「さしみ」はありますから、ツマや引き方を教えれば、自国料理の腕があればすぐ覚えるでしょう。

#### b. 比国人混乗船の食事と料理

同様に表5は比国人混乗船でよく出る料理であり、これに対し表6はその気に入った人たちの理由をまとめたものであります。

#### ① 肉・魚の揚げもの

よく出る比国料理の筆頭は鶏の揚げものを含め圧倒的に揚げものの回答が多かったわけ

です。韓国人混乗船の焼肉と同じ位置づけになっています。ところが表6の気に入っている料理の方では韓国の焼肉ほどには挙げられておらず、「肉料理」という総括的なとらえ方がかなり出ております。比国人ほど油気の多いものを好まない所為でしょうか。

#### ② 肉料理

肉料理は豚と鶏が多いようですが、回教徒の少ないフィリピンは中国人の持ち込んだ豚肉料理を受け入れたといわれます。さの所為か豚足、豚頭など「豚の各部位を使い料理が多彩である」というアンケートの指摘もありました。こういう観点からみると日本人船の方の肉料理は昔より単調になってしまっているといえます。昔海員学校の司厨科では生きた鶏をつぶす実習をやりましたし、昔のメニューにはケンネ・ハイシなどというのが載っていましたが……。

一方、相手国料理としてあげられた中に、ローストチキンとかピフテキとか洋食が含まれております。比国風の日常的な肉料理はアドボという煮込料理。

#### ③ 肉・魚のスープ

表6ではスパイシィでサッパリしていても、栄養価もあり日本人に合う、と好評です。これは主としてシニガンを指しているようですが、洋食スープもしっかりとスープストックをとってつくるところから、これも含めた批判と受け取れます。シニガンは魚を主としたスープで日本のみそ汁のように日常的なそう菜。米のとぎ汁に酸味（カラマンシャ豆科のタマリンド）をつけ、エビ・ナマズ・ハタ・タイ・ブタなどを野菜と煮たもの。

#### ④ 焼魚と刺身

表5 比国人混乗船でよく出る料理

船長アンケートQ29

相手国料理				日本人食料理				
肉、魚の	揚げ、	フライ	もの	19	焼		魚	19
鶏の	揚げ、	フライ		8	天	ぶ	ら	11
焼	肉	(豚)		5	さ	し	み	5
ア				3	煮		魚	4
豚	足	ド	ポ	3	カ	レ	ス	4
肉	魚	入	ブ	2	す	ー	し	3
肉	煮	り	み	2	ビ	ラ	キ	2
シ	ニ	込	ン	2	す	イ	焼	2
焼		ガ	魚	2	ラ	テ	ン	1
ロ	ー	ス	ン	2	コ	メ	ケ	1
ビ	ー	ト	キ	2	フ	ッ	イン	1
ロ	ー	ス	フ	1	ロ	ラ	ン	1
オ	ー	ベ	エ	1	ス	チ	飯	1
カ	ス	カ	リ	1	焼	キ	ん	1
豚	カ			1	お	で	い	1
牛				1	魚	フリ	焼	1
				1	照	う	ふ	1
				1	と	ロ	ケ	1
				1	コ	な	ん	1
				1	ウ	ど	ん	1

※ 日本人司厨長のケース除く。

表6 気に入っている比国料理と理由

乗組アンケートQ26

料理		日本人食料理	
肉	料理	7	豚の部位や料理が多彩／やわらかく調理／味付日本人になじむ／元来が肉好き
スープ	(肉, 魚, その他)	11	日本人に適している／香りがいい／スパイシー／榮耀面でよい／うまいの一言／さっぱりしている／味つけがよく日本風／自分の好みに合う
から揚げ	揚げもの	7	鶏のから揚げは日本料理に似ている／豚足から揚げうまい
バ	エリヤ	3	食べてみてうまい／味がよい／スペインのバエリヤに似ている
キ	ニラウ	2	あっさりしている／馴れると酢の味が気に入る
アドボ	牛肉酢づけ、 スベアリブ、牛テール、 豚頭、鶏、ロースト、 パンシット、 カレーライス、 えび塩焼	各1~2	あっさりしている おいしい／日本人の口に合うようにしてくれる  えびそばに似ているから 時間をかけて料理しているから 新鮮なえびを外国で仕入れるから

表5で焼魚となっているのは、主にイニハウのことでしょう。バーベキュー風に焼いたもので、日本人食料理の筆頭に出てくる「焼魚」もこれに近いとみられます。従って和食

風の焼き加減とつけ合わせを教えれば、この料理は呑み込みやすいと思います。

刺身の方はキニラウです。表6でも「馴れると酢の味が気に入る」と出ていますが、日

本風にいうと、酢じめとタタキを合わせたもの  
でしょうか。日本のスダチに似たカラマン  
シの汁にんにく、しょうが、玉ねぎ、とう  
がらし、塩で調味し、切り身をしめたもの。  
この料理法は南太平洋から南米にかけてのも  
ので、他の東南アジア国にはないそうです。  
表5の日本人食にでてくる刺身もキニラウの  
経験を活かしているのかも知れません。

#### ⑤ その他

表のその他の料理の補足説明にとどめます  
と、オスカベージェとあるのはエスカベッセ  
のことで、魚のから揚げをマリネして甘酢あん  
をかけたもの。スペイン風が中華風に転化し  
たものです。カリカリはカレカレで日本人に  
とっては変わった料理で、モツなどをバナナ  
のつぼみやナスで煮込んで、炒ったモチ米と  
落花生でとろみをつけたもの。パンシットは  
麺類の総称で、表6では「えびそばに似てい  
るから」と出ていますが、えびはスープの味  
つけにもなるようです。ちょっと注目される  
のは、「えびそばに似ているから」気に入っ  
たといっていますが、えびそばは日本人の日常  
には入り込んだ中国風料理ですね。私がこの  
レポートで「日本人食」と称している所以は、  
こういうことを指しているわけです。

#### c. 韓国人、比国人両方に共通する点

次に韓国人混乗船と比国人混乗船に共通す  
る点をいくつか拾ってみましょう。

##### ① 主食と副食の献立構成

これについては、さきほど触れました。

##### ② 肉料理が多いこと

表7にみられるように両混乗船ともに肉料  
理が多く、魚料理が少ないことが指摘されて  
います。それでは両方の本国で肉料理が多い

のでしょうか。韓国では歴史的には仏教伝来  
によって肉食が禁止されますが、14世紀以後  
李王朝によって儒教政策に変わり、その頃の  
中国の肉食文化の影響を受けたようです。し  
かし韓国庶民は、現在も肉料理は外食が主と  
なり、家庭では少ない。ある文献に次のよう  
な説明があります。「肉を食べるのは1週間に  
1回ぐらい、普通は使うといってもスープ  
のダシを取るため少し入れる程度、魚を食べ  
るほうが多いですね、というのが一般的な声  
なのである。」フィリッピンの方の庶民はど  
うかといいますと、「地主や都市に住む一部  
の給料生活者を除くと、フィリッピンの庶民  
は貧しい。日常の食事でも青アズキを煮たも  
のに、青菜と塩干魚を加えたものが、おかず  
としては上等の方である」といいます。

してみると両国人とも肉料理が多いという  
ことは船内での現象だとみられます。これは  
かつての日本人船員がそうだったことでうな  
ずけます。船に乗ると安い牛肉が得られます  
から、昔は国民平均の倍も肉類を摂取してい  
ました。とくに牛肉の味は多くの人の嗜好に  
合います。いま日本人船員は「肉料理が多  
すぎる」という苦情を出すのは、成人病予防な  
どの知識が普及し、国民的常識が広がってい  
る、これも文化の違いでありましょう。

##### ③ 洋食を好むこと

船長アンケートで「洋食」と書かれた献立  
が約25%ぐらいの船で出ています。牛肉を好  
むことと洋食を好むことには共通性があるわ  
けでして、「洋食」ならば日、韓、比とも相  
容れる食事様式だといえましょう。しかしな  
がらさらに考えますと、アンケートにも「韓  
国風洋食」という記載がありましたように、

フィリピンもかなりのレストランに行ってもフィリピン風の洋食だという記事もありまして、韓国でも「日式」というのと洋食との混同もみられるということでもあります。

④ 朝食に和食がよく用いられること

アンケートに「韓国では日本と同じような朝食を食べているのだろうか」という疑問が書いてあったほどであります。比国人混乗船も同じでして、料理がしやすい、調理も簡単、食べる方も抵抗がないということでしょう。

表7 本船の料理で、気に入らない点、困っている点（一部）

大分類	小分類（内容表現例）	韓国人	比国人
調理・調理法	塩辛い／塩辛いことが多い	44	26
	唐辛子で辛い	19	2
	ニンニク臭がいや／ニカニク料理が多い	32	4
	味付けが下手／味付けが悪い／まずくて食えない／味付けが合わない／味付けが気に入らない	58	75
	いつも同じ味付け／工夫がない	2	2
	小計	155	109
料理の種類・性質・構成	ニンニクの入ったスープ	2	
	油っこいスープ／味なしスープ	1	5
	油っこい料理が多い／しつこい料理が多い	19	96
	肉料理が多い／肉料理中心／魚料理が少ない／豚の頭や足	28	49
	野菜が少ない／生野菜が少ない／果物が出ない	9	15
	日本の漬物が少ない／酢のものが少ない	34	57
	料理の組立てが悪く材料が生かされていない／料理の仕方が悪い／手を抜く	4	6
	米（中国米）が悪い／ご飯がやわらかすぎる	15	17
	盛り付け方法が下手	4	3
	量が多かったり少なかったりまちまち／量が多すぎる	10	7
	供食温度が不適（夕食が温かくないなど）	6	5
計	132	260	
料理の知識技能	日本料理がつかれない／知らない／Cookによって差がある	5	19
	教えて習慣や能力の違いから受け入れない／勉強しない	3	10
	料理知識そのものに不足／田舎料理	2	5
	解凍技術が下手	1	2
	麺類の区別なし／インスタントラーメンばかり	0	5
	小計	11	41

うか。

#### ⑤ 食事回数と軽食

韓国では朝食はしっかり摂り、昼食は麺類とかおかゆ(チュッ)など軽食の傾向があるといえます。フィリピンもメリエンダといまして、昔のスペイン人の食習慣を引き継いでおり、暮らしに余裕のある人たちは一日5回食事をとります。ですから両国人は船に乗って、牛肉や洋食と同じように、故国で達せられなかった「食の豊かさ」を味わっていると考えられます。パンやインスタントラーメンなどはいつでも間食として用意してあるという混乗船があると報告されております。一方には欧米の船のように昼食を正餐としてヘビイにしている船もあるようです。比国人混乗船で朝必ず目玉焼が出ると書かれた回答がありましたが、これなどもフィリピンの中流以上の家庭の朝食献立を模していることが、文献上わかりました。

#### ⑥ 混乗船経験者の多い船ほど日本人食を食べる率も高い

このことは韓国人やフィリピン人の船員も日本人との混乗を経験すると、日本人食を食べるようになることを示唆しています。洋風、中華風の料理はいうまでもなく、和風料理でも当てはまるようです。

#### d. 食文化情報の提供

さて以上のように見てきますと、日本人も韓国人や比国人も、混乗船経験によって相手国料理に馴れてくる面のあること、香辛料や調味料の加減や代替、調理法の変更などアレンジによって食べられるようになる面もあることが指摘できます。それは混乗集団維持という点からは望ましいことでありましょう。

戦前の欧米船のように食事を別にして互いに不干渉で済む時代ではないわけです。とくにわが国は、アジアの人たちと文化的にも transnational な関係修復を心がけるべき時代になってきております。そのためには現場的経験の積み上げばかりでなく、双方の国の食文化に関する「情報」を送り込み、コミュニケーションを盛んにすることも欠かせない有効な対策と考えるわけであります。

アンケートのなかにも「彼らと同じものを食べると、何となく仲良になれる」「船内で話し合って改善していくと、船内コミュニケーションも好転した」という報告がある一方、「彼らのつくるものは不潔で、悪臭のたち込めるものを好むので、日本人には毎日苦痛」「豚の足や頭が出る」など日本人のいまの食事を基準にして、相手の食文化に差別観をもつ例も出ております。ドイツにも豚足料理にアイスバインというのがあり、豚料理の最高とされ、東京でも何店もあります。中継貿易で朝鮮半島にコショウやトウガラシを送り込んだのはわが国であるし、われわれがこれぞ日本料理だと思い込んでいるシャブシャブはその昔、シルクロードを通して中国東北部まで伝わった回族料理といわれます。

このように食文化情報を提供することは、コミュニケーションを深め、混乗集団の維持につながるのだと思います。

青木 修次,