

IV. 漁船船員の労働実態調査

目 次

A 調査概要	151
B 漁船毎(漁労長・船長アンケート)の調査結果	152
1. 調査対象漁船の属性	152
2. 当直体制	158
3. 雇入れ、雇止めの一括公認	159
4. 労働時間等の協約での締結状況	159
5. 航海中及び停泊中の労働時間	160
6. 休息時間	163
7. 時間外労働等の保障措置	164
8. 休日・休暇制度	165
C 船員個人アンケートの調査結果	168
1. 航海当直	168
2. 休暇の取得状況	168
3. 船内での生活時間及び乗船中の休息時間の過ごし方	169
D ま と め	172

A 調査概要

1 調査目的

200海里体制の定着により、わが国漁業は外国200海里水域から大幅な撤退を余儀なくされるとともに、わが国周辺水域においては、底魚等の資源状態の悪化など、日本漁業をとりまく環境は大きく変化してきている。

このような漁業の厳しい情勢を反映して、漁船船員の就労環境は、雇用をはじめ、就業

形態・労働条件等と今までにない厳しさを増したものとなっている。また、80年代後半期には内需産業の景気拡大と若年労働人口の減少等により国内労働市場の需給は逼迫ぎみとなり、従来の買い手市場から売り手市場へと構造変化が著しいものとなり、各産業はおしなべて若年労働力を中心とした労働力不足に陥った。漁業労働分野においても、労働時間・就労期間の不規則性、海上生活、さらには離家庭性等が漁業労働の特性として従来から指摘されているが、これらは最近の若者が嫌う「暗い、きたない、危険」の3Kに「きつい」を加えた4K労働に共通するものであり、陸上の産業以上に労働力不足は深刻な事態となっている。

さらに、情報化社会を反映して漁業技術革新の進展も目まぐるしく、漁船運航装置、漁労装置、漁獲物の加工・冷凍装置が、自動・ロボット化することによって、漁船船員の労働形態も漁業種類毎に多種多様なものとなってきており、船内の労働・生活環境が変化している。

こうした漁業労働を取り巻く環境変化における、漁業種類毎の船内労働の実態をアンケート調査により明らかとし、今後の就労形態、漁業労働のあり方等の検討に資する参考資料を得ることを本報告は目的としている。

2 調査の対象

調査対象漁業種類(業種)は、船員法における指定漁船及びそれに準ずる業種を対象とし、遠洋トロール漁業、以西底曳網漁業、北転船漁業、沖合底曳網漁業、大中型まき網漁業、遠洋かつお・まぐろ漁業、近海かつお・まぐろ漁業、大型いか釣漁業、いか流し網漁業、中型さけ・ます漁業、さんま漁業の11業種を調査した。しかし、200海里減船等により漁業の存続自体が懸念され、実際上は商業的操業が行われていない母船式捕鯨や母船式トロール、さらに母船式さけ・ます漁業等の業種は調査の対象から除外した。それらの業種に代わって、最近に漁場を拡大し操業期間が1年近くにまで拡大してきた大型いか釣漁業や、急速に操業隻数を増加させてきたいか流し網漁業を対象に加えるなど、近年の遠洋、沖合漁業操業の実状に合わせた業種を選定している。

漁業種類の調査対象としては上記11業種であるが、アンケート調査対象数はそれら11業種に従事する漁船約500隻及び、漁船船員約6,000名を対象とした。

漁業種類毎の調査票の配布数と回収数は表1の通りであるが、配布対象隻数と人数は、農林水産省統計情報部の漁業・養殖業生産統計年報を基礎資料(参考資料1)とし、水産庁及び業種別団体からの聞き取り調査に基づいて決定した。配布漁船数及び船員数は、上記の基礎資料等から実稼働隻数を推定し、その1割を配布対象とすることにした(業種によっては、ほぼ全船配布となっているものもある)。漁労長及び船長を対象とした漁船属性調査票の回収は、全体で41.6%と目的とする回収率

を概ねクリアすることができたが、漁船船員個人に対して行われた個人調査票の回収は32.5%とようやく3割をキープするに留まった。回収率は業種によりバラツキがあるが、アンケート調査から「ものが言える」だけの数を確保するためにも最低でも配布対象の1割5分以上の回収を目標とした。その結果、十分考察に耐え得るデータを得ることができた。しかし、雇用期間が漁業操業との係わりで季節的で、しかも1年近く、いやそれ以上も日本を遠く離れて操業している遠洋漁船船員を対象とした調査であることを考慮に入ると、こうした調査では今までにない回収率を誇っているものと思われる。

現に海外漁場等で操業に従事している遠洋漁船船員を対象としたアンケート調査で、これだけまとまった調査が実施できたのは、ひとえに関係する業種別団体をはじめ、全日本海員組合、全国漁船労働組合同盟のご協力・ご支援があり、アンケートに答えていただいた多くの漁船船員がいたことも申し上げておかなければならない。

B 漁船ごと(漁労長・船長アンケート)の調査結果

1 調査対象漁船の属性

1) 対象漁業種類の概要

- ・遠洋トロール漁業

遠洋トロール漁業は無回答の1隻を除き他3隻は1,000トン以上となっている。遠洋トロール漁業には北方トロール、転換トロールと南方トロールがあり、操業水域の違いにより分かれている。北方及び転換トロールはベერი

ング公海等の北洋水域を主漁場とし、スケトウダラ、カレイ、マダラ等の底魚を漁獲している。転換トロールは、昭和51年に母船式操業を単船式操業に切り替えたことにはじまる。南方トロールの操業水域は、ニュージーランド周辺から南極海のオキアミ操業、アルゼンチン沖合、南アフリカ沖合、さらにはカナダ、グリーンランド水域にまで広範にわたっている。対象魚種としては、アジ類、スルメイカに、アカウオ、メルルーサ等の底ダラ類である。北洋の水域を主漁場とする北方、転換トロールは、米・ソ連の200海里政策の強化に伴う操業水域の縮小等により幾度か減船してきたが、それに代わって南方トロールは遠洋トロール漁業の中心的存在となってきた。遠洋トロール漁業の漁場が世界各国沿岸水域に散らばっていることから、従事区域はすべて甲区域となっており、漁場近くに海外操業基地を設けそこを足場に操業する形態が操業の基本となっている。従って、漁船船員は日本と海外基地の間を飛行機で行き来し、海外基地から出漁していくこととなる。1航海当たりの航海日数は約3カ月で海外基地に入港する。そうした出漁を年に2、3回経験すると日本に帰国するといったローテーションが一般的である。

・以西底曳網漁業

以西底曳網漁業の漁船トン数は、2そうびきの平均トン数141トン、1そうびきは155トンであり、回答漁船33隻はいずれも100～199トン規模漁船となっている。以西漁業は東シナ海の東海・黄海を主漁場(従事区域としては乙区域)として、イカ類、底魚のヒラメ・カレイ類、グチ類、ハモ、ガザミ、エビ類を

漁獲している。東シナ海は中国、韓国等の漁船も操業する国際漁場であり、資源保護等の観点から政府間で2カ国協定が締結されており、操業の規制強化が行われ、減船措置、操業の合理化(2そうびきから1そうびきへの転換等)が積極的に図られてきている。以西漁船の1航海当たりの航海日数は約1～2カ月で、長崎、福岡等の基地から出漁していく。操業途中の船員交代は、洋上転載を行う運搬船により行われる。以西底曳網では漁船を運搬船(専用船)として使用することもあるが、回答船の中には運搬船は1隻もなかった。

・北転船漁業

北転船漁業は北洋を漁場とする遠洋底曳網であり、従事区域は甲区域となっている。米ソ両国の200海里施行後に3回の大幅な減船が行われ、現在54隻に縮小された。米200海里水域は全面的に閉鎖され、ソ連水域も年々操業条件が悪化してきている。唯一の自由操業水域はベーリング公海であるが、その主漁獲対象であるスケトウダラも減少傾向にある。そこで、ソ連水域は漁労以外に活路を求め、洋上買魚事業や洋上委託加工転載事業、加えて各種試験操業の実施で多角的稼働に努め、再三維持を図るものの経営困難に直面している。

回答船の漁船トン数としては、200～299トン2隻、300～499トン1隻である。遠洋トロール漁業は海外に操業基地を有しているが、北転船は釧路、八戸、石巻等の内地漁港を基地としている。1航海当たりの航海日数は5、6カ月にも達する長期航海が行われている。

・沖合底曳網漁業

沖合底曳網漁業は、15トン以上160トン以

下の動力漁船により日本の周辺水域を漁場とする漁業であるため、1航海当たりの航海日数も1晩泊まりから2、3日程度、長くても7日の航海が主なものとなっている。この業種は、操業形態、対象魚種とも地域性が濃く、多彩なのが特徴である。操業基地も北は稚内から鹿児島島の志布志まで100カ所以上を数える。現有隻数は655隻(平成3年1月)、平均トン数は68トンで、その中心船型は55～80トン階層で全体の4割近くを占める。船齢の平均は11年であり、15年以上の船が2割を占め、新トン数表示船は全体の3分の1となっている。

漁法にはかけ回しとトロール(板曳)があり、かけ回しが半数、トロールが4分の1強、2そうびきが4分の1弱の割合となっている。トロールは千葉県以北の太平洋側に、2そうびきは島根県以西及び高知県以西が中心となっており、その他の地域はかけ回し漁法が主体となる。主とする漁獲物は、スケトウダラ、ホッケ、マダラ、カレイ類等がある。北海道の稚内を基地とする漁船には、ソ連水域に入漁する漁船もあり、そうした漁船の従事区域は乙区域(11隻)であるが、日本の200海里内を操業する漁船は丙区域船(10隻)となっている。

・大中型まき網漁業

大中型まき網漁業は、網船、灯船(魚探船)、運搬船等の各種の漁船を1組とした船団操業を行うため、1船団の漁船船員は50～60名にも達する大所帯となる。回答船の船種別構成をみたのが表5で、網船21隻、漁探船2隻、灯船1隻、運搬船9隻となっている(無回答2隻)。使用する漁船としては、網船が150トン前後が多く、単船操業の海外まき網では499トンの網船もある。運搬船は200～500トンクラス

の船となる。従って、回答船の漁船規模もこの規模を反映したのとなっている。大型まき網の海区域別操業隻数をみると、北部太平洋海区が最も多く(63年延母船隻数170隻)、次いで東海・黄海(東シナ海海区、同76隻)があり、イワシ、アジ・サバ類を主として漁獲している。まき網が漁獲対象とする浮魚のイワシ、アジ・サバ類は年により資源変動が激しく、生産量が一定しない特徴がある。また、大中型以外のまき網に海外まき網があり、太平洋中央海区を漁場として周年カツオ、マグロを漁獲している。昭和55、56年には、かつお一本釣及び北部まき網から海外まき網に転換着業している。航海日数は操業する水域により違いはあるが、東海・黄海操業では約1カ月、北部太平洋操業では1～2週間であるが、漁獲物を運ぶ運搬船は毎日のように漁港と漁場とを行き来している。また、日本海での操業では日帰り操業が行われることもある。さらに、海外まき網漁船では1航海40、50日の航海を行っている。従事水域としては、北部太平洋操業は200海里内操業であり丙区域(14隻)となり、東シナ海の東海・黄海操業は乙区域(10隻)となる。

・遠洋、近海かつお・まぐろ漁業

かつお・まぐろ漁業(遠洋・近海を含めて)は、古くは同一漁船による兼業業種であったため漁業許可(漁業法)上は同一のものとなっているが、今日では漁業技術の発達とともに、それぞれの技術が確立してきたことから、かつお漁業は一本釣漁法に、まぐろ漁業は延縄と漁法が特化していった。従って、かつお漁業とまぐろ漁業では使用する船型もまったく違ったものとして発展してきて、操業する水

域も違っている。かつお・まぐろ漁業は、調査対象とした漁業種類の中では最も生産金額が高い業種であり、公海を主漁場としている関係から200海里体制が定着するに従い今日では比較的安定的に推移している。しかし、過去においては、昭和48年に始まる石油ショックと200海里規制、魚価の低迷等により昭和62年までに遠洋かつお、まぐろ漁業合わせて500隻以上の減船を行ってきた経緯がある。また、遠洋まぐろ延縄漁業では1年を越える長期操業を行うため(最近では長期航海する船は少なくなってきているが)船員の成り手も少なく慢性的な船員不足が続いている。近海まぐろ延縄や遠洋かつお一本釣漁船でも2、3カ月の航海を行っており、近海かつお一本釣では1週間から1カ月の航海が一般的である。漁船規模としては、遠洋かつお・まぐろ漁船では、300トンクラスが多く、操業水域も地球全域に広がっており従事区域としても甲区域(17隻)となっている(1隻乙区域がある)。一方の近海かつお・まぐろ漁船は60トン船型が多いことから乙区域(16隻)が圧倒的に多く、甲区域で操業する船は3隻ある。

・大型いか釣漁業

大型いか釣漁業は139トン以上の冷凍いか釣漁船により主にニュージーランド周辺水域、及びアルゼンチン沖合の南西大西洋漁場(フォークランド諸島周辺水域)で操業するもので、1航海当たりの出漁日数としてはニュージーランド出漁船で6~8カ月、南西大西洋出漁船では10~11カ月の長期航海を行っている。最近の新造船は299トン前後の規模が多くつくられているが、まぐろ延縄漁船を改造した中古船では400トン前後が多い。従事・操業区

域としては、甲区域(8隻)、乙、丙区域それぞれ1隻となっている。この業種は、昭和60年にアルゼンチン沖の南西大西洋漁業が開発されてから、他の遠洋漁業が200海里規制で縮小を余儀なくされた中であっても、出漁隻数、漁獲量ともに急速に拡大してきた業種であったが、ここ2、3年魚価の低迷と、入漁国の規制強化等により操業隻数を抑制する動きが、最近出てきている。

・いか流し網漁業

いか流し網は、昭和53年頃から三陸沖のアカイカを主として漁獲する兼業業種として出現した。昭和56年からは大臣承認漁業となり、最近では遠洋漁業の中で遠洋まぐろ延縄漁船に次ぐ多い操業隻数を誇り、漁場も北太平洋水域まで拡大してきている。しかし、近年流し網漁法に対する国際的な規制強化を迫る声も高くなってきている。いか流し網に使用される漁船は新トン数で79トンから600トン未満であり、兼業業種には漁法的に同じ流し網のかじき流し網、さけ・ます流し網が多く、次いでかつお・まぐろ漁業、いか釣となる。1航海当たりの日数としては、概ね2~3カ月から6カ月といったところである。操業区域としては近海の乙区域(2隻)で行うものと北太平洋上で行う甲区域(6隻)船とがある。

・さけ・ます流し網漁業

北洋さけ・ます漁業は、日ソ漁業協力協定並びに日米加漁業条約の規定の下で操業が行われており、漁業種類に母船式さけ・ます漁業、中型さけ・ます流し網漁業(大臣許可、日本海)、小型さけ・ます流し網漁業(知事許可、日本海)、日本海さけ・ます延縄漁業がある。本調査事業では、大臣許可の中型さけ・

ます流し網漁業を対象とした。母船式さけ・ますを調査対象から除いたのは、調査期間中にベーリング公海漁場が禁漁となるなど大幅な減船がされたことから、調査をお願いすることができなくなったことにある。

中型さけ・ます漁業の平成元年度の操業期間は5月20日から7月5日まで、平成2年度は5月20日から6月30日までであり、最終的に漁場を切り上げる日時まで国際協定で規定されている。これらは国際交渉により決められた季節操業業種であり、漁獲物の陸揚港も協定等で、北海道5港(釧路、厚岸、花咲、歯舞、落石)、東北2港(八戸、宮古)が決められていて、そこを基地に2～3週間の航海を、期間中に2、3回行われる。操業が季節的であるため、まぐろ延縄やいか流し網、さんま棒受網が兼業業種となっている。昭和53年に200海里政策が実施されて以降、そのつど減船が繰り返されてきた業種でもある。操業区域としてはすべて乙区域内に含まれるものであり、表4中の甲区域の1隻は兼業業種のかつお・まぐろ漁業操業時のものと思われる。

・さんま棒受網漁業

さんま棒受網漁業は、8月から12月にかけて操業する季節操業業種であり、10トン以上の漁船を用いて行う大臣承認漁業である。季節操業業種であるため、ほとんどの船はさけ・ます流し網、かつお・まぐろ漁業等との兼業船であり、漁場が道東沖から三陸、銚子沖までの日本近海(従事海区は主に乙区域となる)操業となっている。1航海当たりの航海日数は3～5日と短いものとなっている。サンマの漁獲量は年変動が激しく、生産調整等が行われることから、雇用環境も不安定なもの

なりがちである。

2) 乗組員の構成と乗組員数

・職員及び役付き船員の構成

漁業種類ごとに幹部職員及び役付き船員の漁船1隻当たりの構成をみたのが表1である。実数下の%が100%であれば回答船全船に乗船していることを示し、それ以下の場合に乗船していない船もあることになる。また、100%以上は兼務している役職者が乗船していることを示している。

表1表頭の「漁+船」は漁労長が船長を兼務している船で、遠洋トロール、沖合底曳網、近海かつお・まぐろ漁船に兼務形態が多いものとなっているが、他の業種は比較的分離したものとなっている。従来、漁労長には船長の経験者が多かったことの反映である。しかし今日では業種によっては情報化及び付加価値生産漁業の進展等により、通信長や機関長の経験者が漁労長となるケースが多くなってきている。そうしたことから以西や沖底、遠洋まぐろ漁業では、機関長、通信長との兼務船が出てきている。表頭の漁労長+船長から通信長までは船舶職員法による免状持ちの職員であり、甲板長以下司厨長までは役付き船員となっている。遠洋漁船の冷凍化に伴い最近増えてきた役付きに冷凍長があり、ほとんどの業種に冷凍長が登場している。

船員の乗船船員数をみたのが表2で、漁船規模の大きな遠洋トロール漁船が最も多く船員が乗船しており、1年近い遠洋航海する遠洋かつお・まぐろ漁業の船員数も多いものとなっている。その他の業種では、大型いか釣、いか流し網、中型さけ・ます、さんま棒受網

は16~20人の船が多く、以西底曳網は11~15 まぐろは6~10人が中心的な乗組員数となる。
 人、沖合底曳網、大中型まき網、近海かつお・

表1 幹部職員構成(複数回答)

	漁+船	漁労長	船長	機関長	通信長	甲板長	操機長	冷凍長	司厨長	無回答	計	隻数
遠洋トール	3		1	4	4	4	4	1	3		24	4
%	75.0	0.0	25.0	100.0	100.0	100.0	100.0	25.0	75.0	0.0	600.0	
以西底曳網	8	22	25	33	21	29	24	2	33		197	33
%	24.2	66.7	75.8	100.0	63.6	87.9	72.7	6.1	100.0	0.0	597.0	
北転船		3	3	3	3	3	3	3	2		23	3
%	0.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	66.7	0.0	766.7	
沖合底曳網	23	16	19	38	19	26	11	1	13		166	42
%	54.8	38.1	45.2	90.5	45.2	61.9	26.2	2.4	31.0	0.0	395.2	
大中まき網		21	31	31	35	23	18	1	28	28	216	35
%	0.0	60.0	88.6	88.6	100.0	65.7	51.4	2.9	80.0	80.0	617.1	
遠洋鯉鮪	2	17	16	18	18	19	13	18	18		139	19
%	10.5	89.5	84.2	94.7	94.7	100.0	68.4	94.7	94.7	0.0	731.6	
近海鯉鮪	9	11	12	27	17	17	14	14	26		147	20
%	45.0	55.0	60.0	135.0	85.0	85.0	70.0	70.0	130.0	0.0	735.0	
大型イカ釣	1	14	14	14	15	15	12	12	16		113	15
%	6.7	93.3	93.3	93.3	100.0	100.0	80.0	80.0	106.7	0.0	753.3	
イカ流し網	2	8	8	10	9	10	8	3	10		68	10
%	20.0	80.0	80.0	100.0	90.0	100.0	80.0	30.0	100.0	0.0	680.0	
中型鮭鱒	4	4	4	9	9	7	9	1	5		52	9
%	44.4	44.4	44.4	100.0	100.0	77.8	100.0	11.1	55.6	0.0	577.8	
サマ棒受網	3	6	6	9	7	9	8	3	7		58	9
%	33.3	66.7	66.7	100.0	77.8	100.0	88.9	33.3	77.8	0.0	644.4	
計	55	122	139	196	157	162	124	59	161	28	1,203	199
%	27.6	61.3	69.8	98.5	78.9	81.4	62.3	29.6	80.9	14.1	604.5	

表2 1隻当たり船員総数

	1~5人	6~10人	11~15人	16~20人	21~25人	26人以上	無回答	計
遠洋トール						4		4
%	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
以西底曳網		6	27					33
%	0.0	18.2	81.8	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
北転船					3			3
%	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	100.0
沖合底曳網		23	13	6				42
%	0.0	54.8	31.0	14.3	0.0	0.0	0.0	100.0
大中まき網		11	3	1	12	4	4	35
%	0.0	31.4	8.6	2.9	34.3	11.4	11.4	100.0
遠洋鯉鮪			1	8	6	3	1	19
%	0.0	0.0	5.3	42.1	31.6	15.8	5.3	100.0
近海鯉鮪		8	8	4				20
%	0.0	40.0	40.0	20.0	0.0	0.0	0.0	100.0
大型イカ釣			4	10	1			15
%	0.0	0.0	26.7	66.7	6.7	0.0	0.0	100.0
イカ流し網			4	6				10
%	0.0	0.0	40.0	60.0	0.0	0.0	0.0	100.0
中型鮭鱒				9				9
%	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0
サマ棒受網				9				9
%	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0
計	0	48	60	53	22	11	5	199
%	0.0	24.1	30.2	26.6	11.1	5.5	2.5	100.0

3) 年間の総出漁日数と出漁回数

出漁日数は操業のために漁船が漁港を出港して操業を行い水揚げのために再び港に寄港するまでの日数であり、総出漁日数は1年間に
出漁した日数の総和である。最も年間操業日数が多い業種は、遠洋かつお・まぐろで年間351日以上
の出漁日数である船が15.8%(3隻)あり、世界各地の漁場にまで出かけて操業していること
によって示している。しかし日本近海を主漁場とする沖合底曳網の総出漁日数も高く、毎
日のように出漁していることを示している。全業種的には、年間総出漁日数として250
~300日が最も多く(31.2%)、次いで301~350日の21.1%となる。年間総出漁日数は、
石油ショック、200海里体制等により出漁経費が増大してくるとともに減少する傾向に
ある。さらに、産地市場の土曜日(市場休み)の普及等により、それに見合った操業体制
を取る船も多くなってきている。

2. 当直体制

1) 操業中を除く、航海中の甲板部及び機関部の航海当直体制

199隻の回答船の中では甲板部及び機関部とも3直制をとっている漁船が34.2%(68隻)と最も多いものとなっている。次いでその他26.1%(52隻)、甲板部及び機関部とも2直制が15.6%(31隻)、甲板部3直・機関部2直9.0%(18隻)と続き、最も少ないのが甲板部2直・機関部3直6.5%(13隻)となる。しかし業種により違いがあり、甲・機3直制が多い業種は遠洋トロール、以西底曳網、大中型まき網で、甲・機2直制は近海かつお・まぐろに多いものとなる。

2) 操業中の甲板部当直

操業中の甲板部当直について、航海中と同じ体制で行っているかを聞いたのが表3である。11業種全体では9割近くが、操業中の甲板部当直は航海中と違った体制でおこなっている。しかし、操業中も航海中と同じ甲板部当直を行っている比率も高いものに遠洋かつお・まぐろ(26.3%)とさんま棒受網(22.2%)がある。

表3 操業中の当直体制(甲板部)

	航海同	航海別	無回答	計
遠洋トロール			4	4
%	0.0	100.0	0.0	100.0
以西底曳網	2	29	2	33
%	6.1	87.9	6.1	100.0
北転船		2	1	3
%	0.0	66.7	33.3	100.0
沖合底曳網	9	27	6	42
%	21.4	64.3	14.3	100.0
大中まき網	7	27	1	35
%	20.0	77.1	2.9	100.0
遠洋鯉鮪	5	13	1	19
%	26.3	68.4	5.3	100.0
近海鯉鮪	2	18		20
%	10.0	90.0	0.0	100.0
大型イカ釣		15		15
%	0.0	100.0	0.0	100.0
イカ流し網	1	9		10
%	10.0	90.0	0.0	100.0
中型鯉鮪	1	8		9
%	11.1	88.9	0.0	100.0
さんま棒受網		8	1	9
%	0.0	88.9	11.1	100.0
計	27	160	12	199
%	13.6	80.4	6.0	100.0

3) 操業中の機関部当直

次は機関部の操業中の当直についてみると、機関部においても航海中と操業中では当直体制を変える船が多いことを示している。しかし、遠洋かつお・まぐろでは甲板部同様航海中と同じ体制で当直している船が多い(26.3%)。操業中の機関部当直では、機関部職員1人が行う漁船が甲板部同様多いものとなっている。

3. 雇入れ、雇止めの一括公認

船員法施行規則第22条に、まき網漁業のように2隻以上の漁船により船団操業を行う漁業においては、同一船主が所有する漁船に頻りに船員を上・下船させることもあり、雇入れ契約を行う場合に1隻毎の雇入れ、雇止めの公認を受けずとも一括して公認が受けられることができるものとなっている。どの業種にも一括公認を受けている船が全体で74.4%もある。中でも、中型さけ・ますに近海かつお・まぐろは9割以上と極めて高いものとなっている。最も対象となるべき大中型まき網は比較的低く71.4%でしかない。

4. 労働時間等の協約での締結状況

乗組員と船主との間で、航海中の労働時間や操業中の休息時間が何によって規定(取り決め)されているのかをみたのが表4である。

そうした就業上の約束事は、労働組合と船主の間で取り交わす労働協約だけでなく、就業上の規則・規律として明記されているものもある。また、船員が乗船するに際して船主と取り交わす雇入れ契約(雇用契約)によっても書かれていることもあり、1隻の漁船が幾つもの契約で規定されている場合もあるため複数回答とし、締結している取り決めの数も同

時に把握することとした。従って、実数下段の%は各業種ごとに締結している船のアンケート回答漁船に占める割合を示したものとなっている。なお、右側の表側隻数はアンケート回答船総数を表している。

乗組員と船主との関係において、労働組合と船主協会等の団体間で労使関係を近代的に規定している業種では労働協約で規定している比率が高く、労働条件等の就業環境が労使間でオープンな関係となっている。

遠洋トロールでは全船が労働協約で規定しており、就業規則でも規定している船が半数ある。以西底曳網では労働協約で63.6%が、就業規則は48.5%となっている。しかしいずれの契約にも規定していない船が27.3%もある。北転船では、労働協約33.3%、就業規則66.7%がこれらの時間を規定している。沖合底曳網では、労働協約21.4%、就業規則45.2

表4 航海中の労働・休息時間の定め(複数回答)

	協約	規則	契約	その他	なし	無回答	計	隻数
遠洋トロール	4	2					6	4
%	100.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	150.0	
以西底曳網	21	16				9	46	33
%	63.6	48.5	0.0	0.0	27.3	0.0	139.4	
北転船	1	2				1	4	3
%	33.3	66.7	0.0	0.0	0.0	33.3	133.3	
沖合底曳網	9	19	5	3	14	4	54	42
%	21.4	45.2	11.9	7.1	33.3	9.5	128.6	
大中型まき網	2	25	3	3	10	4	47	35
%	5.7	71.4	8.6	8.6	28.6	11.4	134.3	
遠洋鯉鮪	4	11	1	2	6		24	19
%	21.1	57.9	5.3	10.5	31.6	0.0	126.3	
近海鯉鮪	4	12			6		22	20
%	20.0	60.0	0.0	0.0	30.0	0.0	110.0	
大型イカ釣	8	9		2	4		23	15
%	53.3	60.0	0.0	13.3	26.7	0.0	153.3	
イカ流し網		4		2	4		10	10
%	0.0	40.0	0.0	20.0	40.0	0.0	100.0	
中型鮭鱒	7	5					12	9
%	77.8	55.6	0.0	0.0	0.0	0.0	133.3	
サマ棒受網	2	6			3	1	12	9
%	22.2	66.7	0.0	0.0	33.3	11.1	133.3	
計	62	111	9	12	56	10	260	199
%	31.2	55.8	4.5	6.0	28.1	5.0	130.7	

%、雇入れ契約11.9%、その他7.1%となっているが、いずれの規定もされていない船が33.3%もある。大中型まき網の規定状況は、労働協約5.7%、就業規則71.4%、雇入れ契

約8.6%、その他8.6%、規定なし28.6%となっている。遠洋かつお・まぐろは、労働協約21.1%、就業規則57.9%、雇入れ契約5.3%、その他10.5%、規定なし28.6%である。近海かつお・まぐろは労働協約が20.0%、就業規則60.0%、規定なし30.0%の船で規定している。大型いか釣では、労働協約53.3%、就業規則60.0%、その他13.3%、規定なし2

6.7%となる。いか流し網は労働協約で規定している船がなく、就業規則が40.0%、その他20.0%で、規定なしが40.0%と調査対象11業種中、労働時間等の定めのない船が最も多いものとなっている。中型さけ・ますは労働協約で定めているもの77.8%、就業規則が55.6%となっている。さんま棒受網は、労働協約が22.2%、就業規則66.7%、規定なし33.3%となる。

5. 航海中及び停泊中の労働時間

表5は航海当直者の1日当りの航海中の労働時間で、1日8~10時間が

最も多く(33.2%)、次いで6時間以内(24.1%)、6~8時間(11.41%)と続く。表6は、停泊中の航海当直者1日当りの労働時間をみると6時間以内が最も多く(30.7%)なり、8~10時間

表5 航海中の労働時間 航海当直者1日当たり

	0~6H	6~8H	8~10H	10~12H	12~16H	16H以上	無回答	計
遠洋トール			4					4
%	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
以西底曳網	10	2	9	1	3	1	7	33
%	30.3	6.1	27.3	3.0	9.1	3.0	21.2	100.0
北転船	1		1				1	3
%	33.3	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	33.3	100.0
沖合底曳網	9	1	4		3	1	24	42
%	21.4	2.4	9.5	0.0	7.1	2.4	57.1	100.0
大中まき網	6	1	19	1	4		4	35
%	17.1	2.9	54.3	2.9	11.4	0.0	11.4	100.0
遠洋鯉鮪	6	5	7				1	19
%	31.6	26.3	36.8	0.0	0.0	5.3	0.0	100.0
近海鯉鮪	1	1	15	1	1		1	20
%	5.0	5.0	75.0	5.0	5.0	0.0	5.0	100.0
大型イカ釣	4	6	4	1				15
%	26.7	40.0	26.7	6.7	0.0	0.0	0.0	100.0
イカ流し網	3	3	1	3				10
%	30.0	30.0	10.0	30.0	0.0	0.0	0.0	100.0
中型鯉鮪	5	2	1				1	9
%	55.6	22.2	11.1	0.0	0.0	0.0	11.1	100.0
さんま棒受網	3	1	1	2			2	9
%	33.3	11.1	11.1	22.2	0.0	0.0	22.2	100.0
計	48	22	66	9	11	3	40	199
%	24.1	11.1	33.2	4.5	5.5	1.5	20.1	100.0

表6 停泊中の労働時間 航海当直者1日当たり

	0~6H	6~8H	8~10H	10~12H	無回答	無回答
遠洋トール			2			2
%	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0	100.0
以西底曳網	6		5		22	33
%	18.2	0.0	15.2	0.0	66.7	100.0
北転船					3	3
%	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
沖合底曳網	1		1		40	42
%	2.4	0.0	2.4	0.0	95.2	100.0
大中まき網	14	2	11		8	35
%	40.0	5.7	31.4	0.0	22.9	100.0
遠洋鯉鮪	13	1	3	1	1	19
%	68.4	5.3	15.8	5.3	5.3	100.0
近海鯉鮪	12		5	1	2	20
%	60.0	0.0	25.0	5.0	10.0	100.0
大型イカ釣	7		4		4	15
%	46.7	0.0	26.7	0.0	26.7	100.0
イカ流し網	5	1			4	10
%	50.0	10.0	0.0	0.0	40.0	100.0
中型鯉鮪	1		1		7	9
%	11.1	0.0	11.1	0.0	77.8	100.0
さんま棒受網	2	1			6	9
%	22.2	11.1	0.0	0.0	66.7	100.0
計	61	5	32	2	99	199
%	30.7	2.5	16.1	1.0	49.7	100.0

は16.1%と減少する。

それらを1週間単位でみたのが表7と表8で、航海中1週間当りの労働時間は56～64時間16.1%、40時間以内15.1%、48～56時間10.1%となる。一方、停泊中の航海当直者の労働時間は40時間以内21.6%、次いで48～56時間5.5%となり、圧倒的に40時間以内が多いものとなる。

表9、表10は航海当直をしなものの航海中と停泊中の1日当りの労働時間である。また、表11、表12は1週間当りの労働時間であるが、これらに対する回答数は極めて少なく余り有効なものとは思えないが、参考までに掲載しておくこととする。1日当り、1週間当りともに、労働時間には当直者と非航海当直者との間には明確な違いがでたものとはなっていない。

表7 航海中の労働時間 航海当直者1週間当たり

	0～40H	40～48H	48～56H	56～64H	64～80H	80H以上	無回答	計
遠洋トール				4				4
%	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0
以西底曳網	4	2		5	4	2	16	33
%	12.1	6.1	0.0	15.2	12.1	6.1	48.5	100.0
北転船							3	3
%	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
沖合底曳網	6	1	1	3	1	2	28	42
%	14.3	2.4	2.4	7.1	2.4	4.8	66.7	100.0
大中まき網	6		6	6		2	15	35
%	17.1	0.0	17.1	17.1	0.0	5.7	42.9	100.0
遠洋鯉鮓	7	3	3	1		1	4	19
%	36.8	15.8	15.8	5.3	0.0	5.3	21.1	100.0
近海鯉鮓	1	1	2	10	1	2	3	20
%	5.0	5.0	10.0	50.0	5.0	10.0	15.0	100.0
大型イカ釣	2	4	5	1	1		2	15
%	13.3	26.7	33.3	6.7	6.7	0.0	13.3	100.0
イカ流し網	2	2		2			4	10
%	20.0	20.0	0.0	20.0	0.0	0.0	40.0	100.0
中型鮭罾	1	2					6	9
%	11.1	22.2	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	100.0
サマ棒受網	1		3				5	9
%	11.1	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	55.6	100.0
計	30	15	20	32	7	9	86	199
%	15.1	7.5	10.1	16.1	3.5	4.5	43.2	100.0

表8 停泊中の労働時間 航海当直者1週間当たり

	0～40H	40～48H	48～56H	56～64H	64～80H	80H以上	無回答	計
遠洋トール		1		1			2	4
%	0.0	25.0	0.0	25.0	0.0	0.0	50.0	100.0
以西底曳網	5			2			26	33
%	15.2	0.0	0.0	6.1	0.0	0.0	78.8	100.0
北転船							3	3
%	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
沖合底曳網	2			1			39	42
%	4.8	0.0	0.0	2.4	0.0	0.0	92.9	100.0
大中まき網	7	1	5	2			20	35
%	20.0	2.9	14.3	5.7	0.0	0.0	57.1	100.0
遠洋鯉鮓	8					1	10	19
%	42.1	0.0	0.0	0.0	0.0	5.3	52.6	100.0
近海鯉鮓	9		2			1	8	20
%	45.0	0.0	10.0	0.0	0.0	5.0	40.0	100.0
大型イカ釣	6	1	4				4	15
%	40.0	6.7	26.7	0.0	0.0	0.0	26.7	100.0
イカ流し網	2						8	10
%	20.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	80.0	100.0
中型鮭罾	2						7	9
%	22.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	77.8	100.0
サマ棒受網	2						7	9
%	22.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	77.8	100.0
計	43	3	11	6	0	2	134	199
%	21.6	1.5	5.5	3.0	0.0	1.0	67.3	100.0

労働時間について航海中と停泊中に分けてみているが、漁業操業の特性である漁労活動を行っている操業中の労働時間を指標として取る必要があるがここでは取っていない。しかし、次にみる船員個人調査で取った生活時

間調査から1日平均の操業中の勤務時間をみると、1日の勤務時間12~14時間となっていて、航海中、停泊中より2割方長時間労働となっている。

表9 航海中の労働時間 非航海当直者1日当たり

	0~6H	6~8H	8~10H	10~12H	12~16H	16H以上	無回答	計
遠洋トール			4					4
%	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
以西底曳網	3	2	2	2	2			26
%	9.1	0.0	6.1	6.1	0.0	0.0	0.0	78.8
北転船								3
%	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
沖合底曳網		2	2	2	2			34
%	0.0	4.8	4.8	4.8	4.8	0.0	0.0	81.0
大中まき網	6	8						21
%	17.1	0.0	22.9	0.0	0.0	0.0	0.0	60.0
遠洋鰹鮪	1	2	6					10
%	5.3	10.5	31.6	0.0	0.0	0.0	0.0	52.6
近海鰹鮪		1	4		1			14
%	0.0	5.0	20.0	0.0	5.0	0.0	0.0	70.0
大型イカ釣			6					9
%	0.0	0.0	40.0	0.0	0.0	0.0	0.0	60.0
イカ流し網			2					8
%	0.0	0.0	20.0	0.0	0.0	0.0	0.0	80.0
中型鰹鮪	1	1	1					6
%	11.1	11.1	11.1	0.0	0.0	0.0	0.0	86.7
ワナ棒受網	3	2						4
%	33.3	0.0	22.2	0.0	0.0	0.0	0.0	44.4
計	14	6	37	4	3	0		135
%	7.0	3.0	18.6	2.0	1.5	0.0		87.8

表10 停泊中の労働時間 非航海当直者1日あたり

	0~6H	6~8H	8~10H	無回答	計
遠洋トール			2	2	4
%	0.0	0.0	50.0	50.0	100.0
以西底曳網	3	1	29		33
%	9.1	0.0	3.0	87.9	100.0
北転船				3	3
%	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
沖合底曳網	2	2			38
%	4.8	4.8	0.0	90.5	100.0
大中まき網	3	7			25
%	8.6	0.0	20.0	71.4	100.0
遠洋鰹鮪	1	1	1		16
%	5.3	5.3	5.3	84.2	100.0
近海鰹鮪	1		3		16
%	5.0	0.0	15.0	80.0	100.0
大型イカ釣			4		11
%	0.0	0.0	26.7	73.3	100.0
イカ流し網			1		9
%	0.0	0.0	10.0	90.0	100.0
中型鰹鮪	1	1	1		7
%	11.1	0.0	11.1	77.8	100.0
ワナ棒受網	2	1			6
%	22.2	11.1	0.0	86.7	100.0
計	13	4	20	162	199
%	6.5	2.0	10.1	81.4	100.0

表11 航海中の労働時間 非航海当直者1週間あたり

	0~40H	40~48H	48~56H	56~64H	64~80H	80H以上	無回答	計
遠洋トール			4					4
%	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0
以西底曳網	3	2	2	2	2			26
%	9.1	0.0	0.0	6.1	6.1	0.0	0.0	78.8
北転船								3
%	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
沖合底曳網		2	2	1	2	1		34
%	0.0	4.8	4.8	2.4	4.8	2.4	0.0	81.0
大中まき網	6	5	2					22
%	17.1	0.0	14.3	5.7	0.0	0.0	0.0	62.9
遠洋鰹鮪	3	1	3	1				11
%	15.8	5.3	15.8	5.3	0.0	0.0	0.0	57.9
近海鰹鮪		1	3	1				15
%	0.0	5.0	0.0	15.0	5.0	0.0	0.0	75.0
大型イカ釣			3	2				10
%	0.0	0.0	20.0	13.3	0.0	0.0	0.0	66.7
イカ流し網			1	1				8
%	0.0	0.0	10.0	10.0	0.0	0.0	0.0	80.0
中型鰹鮪	1	1						7
%	11.1	11.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	77.8
ワナ棒受網	1	1	1					6
%	11.1	11.1	11.1	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7
計	14	6	15	16	5	1		142
%	7.0	3.0	7.5	8.0	2.5	0.5		71.4

表12 停泊中の労働時間 非航海当直者1週間あたり

	0~40H	40~48H	48~56H	56~64H	無回答	計
遠洋トール		1		1	2	4
%	0.0	25.0	0.0	25.0	50.0	100.0
以西底曳網	3	1	29			33
%	9.1	0.0	0.0	3.0	87.9	100.0
北転船		1	1		1	3
%	0.0	33.3	33.3	0.0	33.3	100.0
沖合底曳網		1	1		40	42
%	0.0	2.4	2.4	0.0	95.2	100.0
大中まき網	2	5	1		27	35
%	5.7	0.0	14.3	2.9	77.1	100.0
遠洋鰹鮪	1	1			17	19
%	5.3	5.3	0.0	0.0	89.5	100.0
近海鰹鮪	2	2			16	20
%	10.0	0.0	10.0	0.0	80.0	100.0
大型イカ釣			4		11	15
%	0.0	0.0	26.7	0.0	73.3	100.0
イカ流し網			1		8	10
%	10.0	0.0	0.0	10.0	80.0	100.0
中型鰹鮪	1	1			8	9
%	11.1	0.0	0.0	0.0	88.9	100.0
ワナ棒受網	2	1			7	9
%	22.2	0.0	0.0	0.0	77.8	100.0
計	12	4	13	4	166	199
%	6.0	2.0	6.5	2.0	83.4	100.0

6. 休息時間

操舵手及び操機長、冷凍長等の船内の職務の違いにより、また航海中、操業中以外の漁労作業の態様の違いにより、先の「4. 労働時間等の協約での締結状況」でみた以外の方法で、労働時間に代えて休息時間の定めがされているかをみたのが表13である。11業種全体では、そうした規定がないとする船が66.8%と圧倒的に多いが、北転船では66.7%の船にそうした定めがあるとしている。北転船以外では、大型いか釣33.3%、大中型まき網25.7%、遠洋トロール25.0%が高いものとなっている。

次に、表14から操業中1日当りの休息時間をみると、11業種全体では休息時間6～8時間及び8～10時間がともに21.1%と最も多く、次いで4～6時間が19.1%、10～12時間14.6%と続く。業種別にみると、休息時間が長時間

保障されているのに大中型まき網がある。一方、休息時間が短い業種としては近海かつお・まぐろ、中型さけ・ますがある。沖合底曳網

表13 休息時間の定め

	ある	ない	無回答	計
遠洋トロール	1	3		4
%	25.0	75.0	0.0	100.0
以西底曳網	3	26	4	33
%	9.1	78.8	12.1	100.0
北転船	2		1	3
%	66.7	0.0	33.3	100.0
沖合底曳網	3	31	8	42
%	7.1	73.8	19.0	100.0
大中型まき網	9	18	8	35
%	25.7	51.4	22.9	100.0
遠洋鯷鮪	4	10	5	19
%	21.1	52.6	26.3	100.0
近海鯷鮪	1	15	4	20
%	5.0	75.0	20.0	100.0
大型イカ釣	5	9	1	15
%	33.3	60.0	6.7	100.0
イカ流し網	1	9		10
%	10.0	90.0	0.0	100.0
中型鮭鮭	1	6	2	9
%	11.1	66.7	22.2	100.0
サマ棒受網	2	6	1	9
%	22.2	66.7	11.1	100.0
計	32	133	34	199
%	16.1	66.8	17.1	100.0

表14 操業中1日当たりの休息時間

	～4H	4～6H	6～8H	8～10H	10～12H	12～14H	14～16H	16H～	無回答	計
遠洋トロール					4					4
%	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
以西底曳網		7	1	5	9	7			4	33
%	0.0	21.2	3.0	15.2	27.3	21.2	0.0	0.0	12.1	100.0
北転船		1	1						1	3
%	0.0	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	100.0
沖合底曳網	7	6	9	6	3	3	4		4	42
%	16.7	14.3	21.4	14.3	7.1	7.1	9.5	0.0	9.5	100.0
大中型まき網	1	5	4	14	2	1	1	1	6	35
%	2.9	14.3	11.4	40.0	5.7	2.9	2.9	2.9	17.1	100.0
遠洋鯷鮪		3	7	2	6		1			19
%	0.0	15.8	36.8	10.5	31.6	0.0	5.3	0.0	0.0	100.0
近海鯷鮪	1	9	6	2	1	1				20
%	5.0	45.0	30.0	10.0	5.0	5.0	0.0	0.0	0.0	100.0
大型イカ釣	2	1	5	6	1					15
%	13.3	6.7	33.3	40.0	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
イカ流し網		1	4	3	1	1				10
%	0.0	10.0	40.0	30.0	10.0	10.0	0.0	0.0	0.0	100.0
中型鮭鮭		5	2	2						9
%	0.0	55.6	22.2	22.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
サマ棒受網			3	2	2	1	1			9
%	0.0	0.0	33.3	22.2	22.2	11.1	11.1	0.0	0.0	100.0
計	11	38	42	42	29	14	7	1	15	199
%	5.5	19.1	21.1	21.1	14.6	7.0	3.5	0.5	7.5	100.0

の船には、休憩時間にバラツキがあるようである。

労働により肉体的・精神的に疲労した心身の回復を図るためには十分な睡眠と休息を取る必要があるが、休息の取得方法としては一つに先にみた休憩時間が何時間保障されているかといった時間量的な確保が必要となる。しかし、疲労回復及び精神的なリフレッシュを図るには連続的な休息を取ることも重要なポイントとなってくる。そうした休憩時間の連続的な取得が保障されているかをみたのが表15である。漁船漁業は海洋の自然資源を対象に生産活動を行っていることから一般的に連続した休息が取りにくいという特徴があり、長時間操業となりがちな生活時間にあっては操業中の休憩時間の連続取得は必要となる。表15はその実態を反映したものとなっているが、連続的な取得は厳しい現実を反映したも

のとなっている。操業実態等の違いにより操業待機等の時間に連続した休息が取れる業種である遠洋トロールや大型いか釣、いか流し網等では比較的取得し安いことを表わしている。

7. 時間外労働等の保障措置

所定労働時間を超えて労働に従事した場合や、労働協約等で取り決められた所定の休憩時間に食い込んで労働を行った場合に、それを保障する時間外手当の支給が行われる等の保障措置があるかをみたのが表16である。同様に、深夜労働についての手当の支給が行われるかについてみたのが表17である。

時間外手当については全体で79.9%、深夜労働は86.7%の船に保障措置がないことを示している。これらの措置も業種によってバラツキがあり、時間外手当については、遠洋ト

表15 操業中の連続休憩時間の取得

	とれる	とれない	無回答	計
遠洋トロール	2	2		4
%	50.0	50.0	0.0	100.0
以西底曳網		32	1	33
%	0.0	97.0	3.0	100.0
北転船	1		2	3
%	33.3	0.0	66.7	100.0
沖合底曳網	6	36	0	42
%	14.3	85.7	0.0	100.0
大中まき網	12	21	2	35
%	34.3	60.0	5.7	100.0
遠洋鰹鮪	6	13		19
%	31.6	68.4	0.0	100.0
近海鰹鮪	2	17	1	20
%	10.0	85.0	5.0	100.0
大型イカ釣	6	9		15
%	40.0	60.0	0.0	100.0
イカ流し網	4	6		10
%	40.0	60.0	0.0	100.0
中型鰹鮪	3	6		9
%	33.3	66.7	0.0	100.0
サマ棒受網	1	8		9
%	11.1	88.9	0.0	100.0
計	43	150	6	199
%	21.6	75.4	3.0	100.0

表16 時間外手当の補償措置

	ある	ない	無回答	計
遠洋トロール	4			4
%	100.0	0.0	0.0	100.0
以西底曳網	5	28		33
%	15.2	84.8	0.0	100.0
北転船	1	1	1	3
%	33.3	33.3	33.3	100.0
沖合底曳網	2	38	2	42
%	4.8	90.5	4.8	100.0
大中まき網	2	30	3	35
%	5.7	85.7	8.6	100.0
遠洋鰹鮪	7	12		19
%	36.8	63.2	0.0	100.0
近海鰹鮪	3	17		20
%	15.0	85.0	0.0	100.0
大型イカ釣	6	9		15
%	40.0	60.0	0.0	100.0
イカ流し網		10		10
%	0.0	100.0	0.0	100.0
中型鰹鮪	2	7		9
%	22.2	77.8	0.0	100.0
サマ棒受網	2	7		9
%	22.2	77.8	0.0	100.0
計	34	159	6	199
%	17.1	79.9	3.0	100.0

表17 深夜労働手当の補償措置

	ある	ない	無回答	計
遠洋トロール	3	1		4
%	75.0	25.0	0.0	100.0
以西底曳網	5	28		33
%	15.2	84.8	0.0	100.0
北転船		2	1	3
%	0.0	66.7	33.3	100.0
沖合底曳網	2	38	2	42
%	4.8	90.5	4.8	100.0
大中まき網	2	31	2	35
%	5.7	88.6	5.7	100.0
遠洋鯉鮪	3	15	1	19
%	15.8	78.9	5.3	100.0
近海鯉鮪	1	19		20
%	5.0	95.0	0.0	100.0
大型イカ釣	1	10		11
%	9.1	90.9	0.0	100.0
イカ流し網		9	1	10
%	0.0	90.0	10.0	100.0
中型鮭鱒		9		9
%	0.0	100.0	0.0	100.0
さんま棒受網	2	7		9
%	22.2	77.8	0.0	100.0
計	19	169	7	195
%	9.7	86.7	3.6	100.0

ロールは全船で、また北転船(33.3%)、遠洋かつお・まぐろ(36.8%)、大型いか釣(40.0%)では保障措置を構っている船が多い。深夜労働手当は、遠洋トロールを除いてほとんどの業種でみるべきものがないものとなっている。

時間外手当を支給するには支給額を算定する基礎となる就労時間数等を記録する時間外手当簿が必要であり、そうした記録簿の有無を聞くと4割の船が備えていると答えている(表18)。表16で時間外手当の保障がないと答えた船にも、時間外手当簿が備えられていることとなり、この点ではアンケート結果が論理的には矛盾したものとなっている。

8. 休日・休暇制度

次に、結婚休暇、身内の葬儀等の特別休暇や自分の都合で取る請暇、及び有給休暇を

表18 時間外手当簿の有無

	ある	ない	無回答	計
遠洋トロール	4			4
%	100.0	0.0	0.0	100.0
以西底曳網	24	9		33
%	72.7	27.3	0.0	100.0
北転船	2		1	3
%	66.7	0.0	33.3	100.0
沖合底曳網	12	28	2	42
%	28.6	66.7	4.8	100.0
大中まき網	17	17	1	35
%	48.6	48.6	2.9	100.0
遠洋鯉鮪	2	17		19
%	10.5	89.5	0.0	100.0
近海鯉鮪	1	19		20
%	5.0	95.0	0.0	100.0
大型イカ釣	6	9		15
%	40.0	60.0	0.0	100.0
イカ流し網	1	9		10
%	10.0	90.0	0.0	100.0
中型鮭鱒	8	1		9
%	88.9	11.1	0.0	100.0
さんま棒受網	4	5		9
%	44.4	55.6	0.0	100.0
計	81	114	4	199
%	40.7	57.3	2.0	100.0

除いた休日制度が何によって規定されているのかをみたのが表19である。それによると、休暇については就業規則(44.2%)とするものが多く、次いで労働協約(28.1%)と続き、次に定めがない(14.6%)と続く。業種別では、労働協約によるものが多いのは遠洋トロール(75.0%)、以西底曳網(51.5%)、中型さけ・ます(77.8%)であり、就業規則は大中型まき網(77.1%)、近海かつお・まぐろ(60.0%)、大型いか釣(53.3%)、さんま棒受網(66.7%)に多いものとなっている。定めなしは、遠洋かつお・まぐろ(31.6%)といか流し網(40.0%)に多い。

労働協約等で1年間に乗組員に与えられる休日の日数が、労使間の話合いで決められているかについてみると、定められていないとする船が定められている船を若干ではあるが上回っている(表20)。休日が定められて

いる船で、付与される年間休日数を表21からみると、無回答が多い中で11業種全体では11～20日(16.6%)と21～50日(15.1%)が多いものとなっている。業種別では、遠洋トロールと沖合底曳網で年間休日101日以上のある船もあるが、相対的に長期休日取得できる業種は遠洋トロールと大中型まき網である。休日の付与が、航海中と停泊中に分けて付与されているか、分離せずに一

表19 休日制度を規定している協約等

	協約	規則	契約	その他	定めなし	無回答	計
遠洋トロール	3	1					4
%	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
以西底曳網	17	3					33
%	51.5	9.1	0.0	0.0	9.1	30.3	100.0
北転船	1	1					3
%	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0	33.3	100.0
沖合底曳網	10	17	3	1	7	4	42
%	23.8	40.5	7.1	2.4	16.7	9.5	100.0
大中まき網		27	1			3	4
%	0.0	77.1	2.9	0.0	8.6	11.4	100.0
遠洋鯉鮪	6	7				6	19
%	31.6	36.8	0.0	0.0	31.6	0.0	100.0
近海鯉鮪	4	12				4	20
%	20.0	60.0	0.0	0.0	20.0	0.0	100.0
大型イカ釣	5	8				2	15
%	33.3	53.3	0.0	0.0	13.3	0.0	100.0
イカ流し網		4	1	1	4		10
%	0.0	40.0	10.0	10.0	40.0	0.0	100.0
中型魷鮪	7	2					9
%	77.8	22.2	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
サマ棒受網	3	6					9
%	33.3	66.7	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
計	56	88	5	2	29	19	199
%	28.1	44.2	2.5	1.0	14.6	9.5	100.0

定期間一律に与えられているか、またはその他の方法で付与されているかをみると、その他の方法が最も多く(23.1%)、次いで分離せず一律が20.6%となる。しかし、遠洋トロール(50.0%)と大型いか釣(40.0%)は分離して付与する形態が多いものとなっている(表22)。

こうして規定された休日に労働に従事した場合、別途手当が支給される保障措置があるかをみたのが表23で、表18でみた時間外手当とほぼ同様の傾向を示しており、労働時間等が労働協約で規定されている業種ほど保障措置が構じられたものとなっている。

休日制度以外に、有給休暇制度が確立しているかをみると(表24)、全体で5割以上の船に有給休暇制度があるが、沖合底曳網、近海かつお・まぐろ、いか流し網漁船では7、8割の船に有給休暇制度が導入されていないことを示している。

表20 付与される休日の有無

	いる	いない	無回答	計
遠洋トロール	4			4
%	100.0	0.0	0.0	100.0
以西底曳網	17	13	3	33
%	51.5	39.4	9.1	100.0
北転船	2		1	3
%	66.7	0.0	33.3	100.0
沖合底曳網	18	22	2	42
%	42.9	52.4	4.8	100.0
大中まき網	14	18	3	35
%	40.0	51.4	8.6	100.0
遠洋鯉鮪	10	7	2	19
%	52.6	36.8	10.5	100.0
近海鯉鮪	2	18		20
%	10.0	90.0	0.0	100.0
大型イカ釣	6	9		15
%	40.0	60.0	0.0	100.0
イカ流し網	2	6	2	10
%	20.0	60.0	20.0	100.0
中型魷鮪	6	3		9
%	66.7	33.3	0.0	100.0
サマ棒受網	3	6		9
%	33.3	66.7	0.0	100.0
計	84	102	13	199
%	42.2	51.3	6.5	100.0

表21 付与される年間休日日数

	1~10日	11~20日	21~50日	51~100	101以上	無回答	計
遠洋トール			1	1	2		4
%	0.0	0.0	25.0	25.0	50.0	0.0	100.0
以西底曳網		6	4	3		20	33
%	0.0	18.2	12.1	9.1	0.0	60.6	100.0
北転船						3	3
%	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0
沖合底曳網	3	6	6	1	1	25	42
%	7.1	14.3	14.3	2.4	2.4	59.5	100.0
大中まき網		5	5	4		21	35
%	0.0	14.3	14.3	11.4	0.0	60.0	100.0
遠洋鯉鮪		4	4	1		10	19
%	0.0	21.1	21.1	5.3	0.0	52.6	100.0
近海鯉鮪		4	3			13	20
%	0.0	20.0	15.0	0.0	0.0	65.0	100.0
大型イカ釣	2	1	6			6	15
%	13.3	6.7	40.0	0.0	0.0	40.0	100.0
イカ流し網		3	1			6	10
%	0.0	30.0	10.0	0.0	0.0	60.0	100.0
中型鮭鱒	3	1				5	9
%	33.3	11.1	0.0	0.0	0.0	55.6	100.0
サマ棒受網		3				6	9
%	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	66.7	100.0
計	8	33	30	10	3	115	199
%	4.0	16.6	15.1	5.0	1.5	57.8	100.0

表22 休日付与の方法

	航停分離	航停一律	その他	無回答	計
遠洋トール	2	1		1	4
%	50.0	25.0	0.0	25.0	100.0
以西底曳網	6	13	7	7	33
%	18.2	39.4	21.2	21.2	100.0
北転船			1	2	3
%	0.0	0.0	33.3	66.7	100.0
沖合底曳網	7	11	8	16	42
%	16.7	26.2	19.0	38.1	100.0
大中まき網	6	11	4	14	35
%	17.1	31.4	11.4	40.0	100.0
遠洋鯉鮪	3	3	4	9	19
%	15.8	15.8	21.1	47.4	100.0
近海鯉鮪			7	13	20
%	0.0	0.0	35.0	65.0	100.0
大型イカ釣	6	1	3	5	15
%	40.0	6.7	20.0	33.3	100.0
イカ流し網	1	1	3	5	10
%	10.0	10.0	30.0	50.0	100.0
中型鮭鱒	1		7	1	9
%	11.1	0.0	77.8	11.1	100.0
サマ棒受網	3		2	4	9
%	33.3	0.0	22.2	44.4	100.0
計	35	41	46	77	199
%	17.6	20.6	23.1	38.7	100.0

表23 休日労働に対する補償措置

	ある	ない	無回答	計
遠洋トール	4			4
%	100.0	0.0	0.0	100.0
以西底曳網	24	9		33
%	72.7	27.3	0.0	100.0
北転船	2		1	3
%	66.7	0.0	33.3	100.0
沖合底曳網	12	28	2	42
%	28.6	66.7	4.8	100.0
大中まき網	17	17	1	35
%	48.6	48.6	2.9	100.0
遠洋鯉鮪	7	11	1	19
%	36.8	57.9	5.3	100.0
近海鯉鮪	1	19		20
%	5.0	95.0	0.0	100.0
大型イカ釣	6	9		15
%	40.0	60.0	0.0	100.0
イカ流し網	1	9		10
%	10.0	90.0	0.0	100.0
中型鮭鱒	8	1		9
%	88.9	11.1	0.0	100.0
サマ棒受網	4	5		9
%	44.4	55.6	0.0	100.0
計	86	108	5	199
%	43.2	54.3	2.5	100.0

表24 有給休暇制度の有無

	ある	ない	無回答	計
遠洋トロール	4			4
%	100.0	0.0	0.0	100.0
以西底曳網	32		1	33
%	97.0	0.0	3.0	100.0
北転船	2		1	3
%	66.7	0.0	33.3	100.0
沖合底曳網	9	33		42
%	21.4	78.6	0.0	100.0
大中まき網	18	13	4	35
%	51.4	37.1	11.4	100.0
遠洋鰹鮪	16	2	1	19
%	84.2	10.5	5.3	100.0
近海鰹鮪	3	17		20
%	15.0	85.0	0.0	100.0
大型イカ釣	7	8		15
%	46.7	53.3	0.0	100.0
イカ流し網	2	7	1	10
%	20.0	70.0	10.0	100.0
中型鰹鮪	9			9
%	100.0	0.0	0.0	100.0
ツマ棒受網	5	3	1	9
%	55.6	33.3	11.1	100.0
計	107	83	9	199
%	53.8	41.7	4.5	100.0

表25 航海当直勤務

	する	しない	無回答	計
遠洋トロール	32	25	6	63
%	50.8	39.7	9.5	100.0
以西底曳網	240	31	16	287
%	83.6	10.8	5.6	100.0
北転船	34	4	4	42
%	81.0	9.5	9.5	100.0
沖合底曳網	272	90	51	413
%	65.9	21.8	12.3	100.0
大中まき網	233	47	22	302
%	77.2	15.6	7.3	100.0
遠洋鰹鮪	159	21	34	214
%	74.3	9.8	15.9	100.0
近海鰹鮪	243	17	22	282
%	86.2	6.0	7.8	100.0
大型イカ釣	81	9	14	104
%	77.9	8.7	13.5	100.0
イカ流し網	95	16	5	116
%	81.9	13.8	4.3	100.0
中型鰹鮪	64	7	3	74
%	86.5	9.5	4.1	100.0
ツマ棒受網	88	16	4	108
%	81.5	14.8	3.7	100.0
計	1,541	283	181	2,005
%	76.9	14.1	9.0	100.0

C 船員個人アンケートの調査結果

1. 航海当直

乗船中に航海当直に従事するかをみたのが表25で、8割近い船員が当直を行っている。しかし、通信長や通信員や甲板員、司厨員等の職種に航海当直を行わないものが多いものとなっている。

2. 休暇の取得状況

昭和63年1年間に、陸上で取得した休暇と、その休暇のうち何日が有給休暇であったのかをみると（表26）、陸上休暇自体がないとするものが最も多く30.0%で、次いで2カ月以内の陸上休暇27.0%、15～31日15.2%、2～6カ月14.3%となっている。陸上で付与される休暇が長期である業種は、遠洋トロール、以西底曳網、大中小型まき網、大型いか釣等が

ある。

その有給休暇日数をみると、休暇自体がないものが多いことから当然のように有給休暇がないものが最も多くなるが、有給休暇として15～31日の取得者が多く28.1%となり、次いで7～14日6.8%、1～6日3.7%となっている。長期の有給休暇を取得している業種としては、遠洋トロール、以西底曳網、遠洋かつお・まぐろがある。

表26 昭和63年1年間に陸上で付与された休暇日数

うち有給休暇日数

	0	1~6	7~14	15~31	<2月	<6月	6月<	無回答	計		0	1~6	7~14	15~31	<2月	<6月	6月<	無回答	計
遠洋沖舟	13			9	12	17	12		63		24		7	16	10	5	1		63
%	20.6	0.0	0.0	14.3	19.0	27.0	19.0	0.0	100.0		38.1	0.0	11.1	25.4	15.9	7.9	1.6	0.0	100.0
以西底曳網	12		6	23	131	111		4	287		16		7	260	1			3	287
%	4.2	0.0	2.1	8.0	45.6	38.7	0.0	1.4	100.0		5.6	0.0	2.4	90.6	0.3	0.0	0.0	1.0	100.0
北転船	2	1		7	3			29	42		3		15	7				17	42
%	4.8	2.4	0.0	16.7	7.1	0.0	0.0	69.0	100.0		7.1	0.0	35.7	16.7	0.0	0.0	0.0	40.5	100.0
沖合底曳網	179	1	1	54	113	31	33	1	413		284	3	34	83	8			1	413
%	43.3	0.2	0.2	13.1	27.4	7.5	8.0	0.2	100.0		68.8	0.7	8.2	20.1	1.9	0.0	0.0	0.2	100.0
大中まき網	99	11	6	28	32	100	16	10	302		186	3	6	61	26	2	7	11	302
%	32.6	3.6	2.0	9.3	10.8	33.1	5.3	3.3	100.0		61.6	1.0	2.0	20.2	8.6	0.7	2.3	3.6	100.0
遠洋鰯船	76		10	42	80	3	1		214		110	1	10	82	1			1	214
%	36.4	0.0	4.7	19.6	37.4	1.4	0.5	0.0	100.0		51.4	0.5	4.7	43.0	0.5	0.0	0.0	0.0	100.0
近海鰯船	37		19	87	130	7	2		282		239	43							282
%	13.1	0.0	6.7	30.9	46.1	2.5	0.7	0.0	100.0		84.8	15.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
大型イカ釣	39	1	2	10	24	16	12		104		74		2	22	5	1			104
%	37.5	1.0	1.9	9.6	23.1	15.4	11.5	0.0	100.0		71.2	0.0	1.9	21.2	4.8	1.0	0.0	0.0	100.0
イカ流し網	59	2	15	11	14		15		116		105	3	7	1					116
%	50.9	1.7	12.9	9.5	12.1	0.0	12.9	0.0	100.0		80.5	2.6	0.0	6.0	0.9	0.0	0.0	0.0	100.0
中型鰯船	23	11	28	12					74		23	21	20	10					74
%	31.1	14.9	37.8	16.2	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0		31.1	28.4	27.0	13.5	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
ワケ棒受網	60			21	3	1	22	1	108		63	1	36	6	1				108
%	55.6	0.0	0.0	19.4	2.8	0.9	20.4	0.9	100.0		58.3	0.9	33.3	5.6	0.9	0.0	0.0	0.9	100.0
計	601	27	87	304	542	286	113	45	2,005		1,127	75	137	564	53	8	8	33	2,005
%	30.0	1.3	4.3	15.2	27.0	14.3	5.6	2.2	100.0		56.2	3.7	6.8	28.1	2.6	0.4	0.4	1.6	100.0

4. 船内での生活時間及び乗船中の休息時間の過ごし方

船内での生活時間を、操業中及び航海中のそれぞれ2日間、10分刻みで勤務時間(当直時間、操業時間、その他の時間)、睡眠時間、食事時間、自由時間それぞれに生活時間記録を取ってもらった。操業中の勤務時間としては、業種毎に若干の違いはあるにしても、ほぼ1日の5割から6割を費やしていることになる。睡眠時間と食事時間は、生活を再生産して行くためには最低必要な時間であり、操業中といえども業種毎の違いも少なく、睡眠時間に1日の3割が、食事時間に0.6~0.7%の一定した時間が取られている。睡眠時間や食事時間が生理的に最小限度必要とする時間であれば、勤務時間が長くなるとその分縮小されるのが自由時間となる。勤務時間の構成比率が大きい業種ほど、自由時間が縮小されたものとなっている。

一方、航海中の生活時間をみると、漁船漁業においては一般的に航海中は漁労活動を行わないことから、勤務時間が操業中より少な

くなる。航海中の勤務時間は、1日の3割前後の業種が多いが、近海の日帰り操業を行う漁船が多い沖合底曳網漁船や大型まき網漁船では操業中と変わらない勤務時間となっている。これは、航海中の生活時間がないことによるためと思われる。

図1をみると漁船船員の船内の生活時間が明確に把握できるものと思われる。なお、生活時間調査は操業中及び航海中の任意の2日間を記載してもらっており、統一的に条件を同じくして調査されていないことから、当然限界のあるデータでしかないことを断っておく。しかし、生活パターンなりそこから得られる情報は大きいものと思われる。

次に、休息時間を船内でどのように過ごしているかを、これも航海中(表27)と操業中(表28)に分けてみていくことにするが、回答は複数選択であり下段の%表示は回答数を船員数で割った数字となっている。

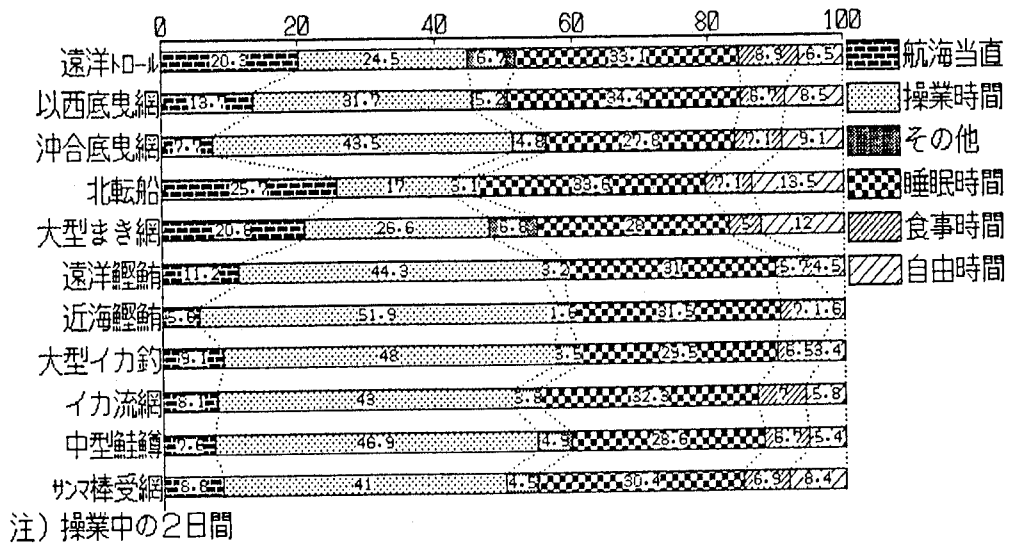
航海中の休息時間の過ごし方としては、雑談が最も多く、次いでごろ寝、読書が多く2人に1人が行っている。最近急速に増加して

きたものにビデオ観賞がある。特に遠洋航海する漁船での普及が目ざましいものがある。

一方、操業中の過ごし方としては雑談、ごろねがダントツに高くなり、読書やビデオ等のまとまった時間を必要とするものは敬遠され、手軽にみんなで行える過ごし方が中心と

なる。これは見方を変えていえば、休憩時間の過ごし方まで変化するほどに操業中の労働の厳しさを反映しているとも考えられる。こうした面も考慮した船内の労働環境整備を行う必要があるものと思われる。

図1 漁船船員の船内生活時間
操業中



航海中

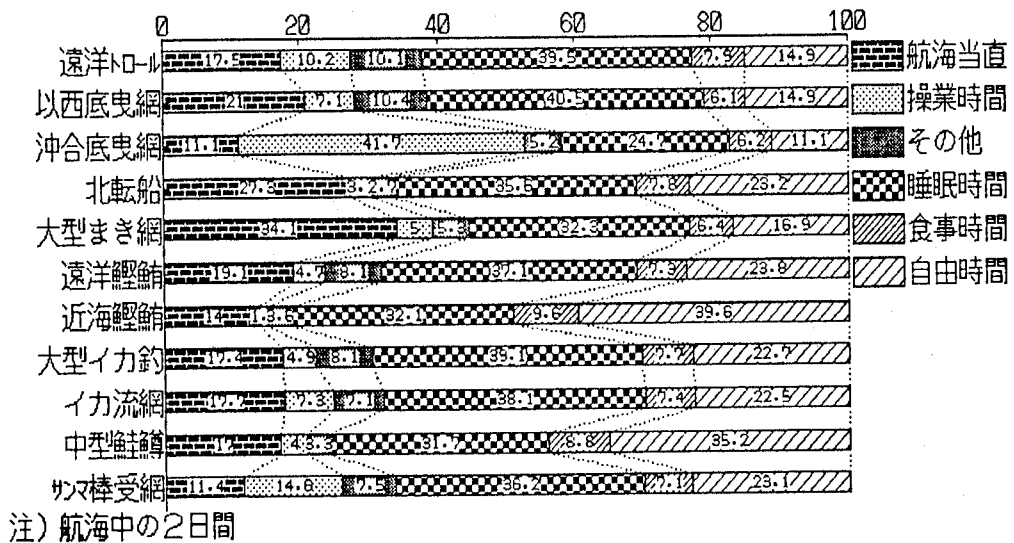


表27 休息時間の過ごし方（航海中・複数回答）

	雑談	飲酒	勝負事	ごろね	ぼんやり	読書	趣味事	ビデオ	その他	無回答	計	総数
遠洋トール	34	32	3	9	6	36	6	44	6		176	63
%	54.0	50.8	4.8	14.3	9.5	57.1	9.5	69.8	9.5	0.0	279.4	
以西底曳網	201	12	2	198	79	198	14	50	55	3	812	287
%	70.0	4.2	0.7	69.0	27.5	69.0	4.9	17.4	19.2	1.0	282.9	
北転船	23	3	7	10	8	33	4	31	4		123	42
%	54.8	7.1	16.7	23.8	19.0	78.6	9.5	73.8	9.5	0.0	292.9	
沖合底曳網	270	15	5	307	135	224	35	31	51	63	1,136	413
%	65.4	3.6	1.2	74.3	32.7	54.2	8.5	7.5	12.3	15.3	275.1	
大中まき網	207	23	25	200	74	141	35	109	23	30	867	302
%	68.5	7.6	8.3	66.2	24.5	46.7	11.6	36.1	7.6	9.9	287.1	
遠洋鰐鮓	92	46	18	87	33	105	28	175	10	9	603	214
%	43.0	21.5	8.4	40.7	15.4	49.1	13.1	81.8	4.7	4.2	281.8	
近海鰐鮓	102	40	77	159	35	142	47	172	8	54	836	282
%	36.2	14.2	27.3	56.4	12.4	50.4	16.7	61.0	2.8	19.1	296.5	
大型イカ釣	43	29	17	35	12	49	8	93	4	12	302	104
%	41.3	27.9	16.3	33.7	11.5	47.1	7.7	89.4	3.8	11.5	290.4	
イカ流し網	73	57	10	54	21	32	2	84		3	336	116
%	62.9	49.1	8.6	46.6	18.1	27.6	1.7	72.4	0.0	2.6	289.7	
中型鰐鮓	56	15	4	38	21	33	23	31			221	74
%	75.7	20.3	5.4	51.4	28.4	44.6	31.1	41.9	0.0	0.0	298.6	
ツマ棒受網	90	12	4	67	22	56	24	38	3		316	108
%	83.3	11.1	3.7	62.0	20.4	51.9	22.2	35.2	2.8	0.0	292.6	
計	1,191	284	172	1,164	446	1,049	226	858	164	174	5,728	2,005
%	59.4	14.2	8.6	58.1	22.2	52.3	11.3	42.8	8.2	8.7	285.7	

表28 休息中の過ごし方（操業中・複数回答）

	雑談	飲酒	勝負事	ごろね	ぼんやり	読書	趣味事	ビデオ	その他	無回答	計	総数
遠洋トール	36	24	2	16	6	42	3	37	8		174	63
%	57.1	38.1	3.2	25.4	9.5	66.7	4.8	58.7	12.7	0.0	276.2	
以西底曳網	193	10		200	76	190	8	41	57	3	778	287
%	67.2	3.5	0.0	69.7	26.5	66.2	2.8	14.3	19.9	1.0	271.1	
北転船	26	3	2	13	6	34	4	30	4		122	42
%	61.9	7.1	4.8	31.0	14.3	81.0	9.5	71.4	9.5	0.0	290.5	
沖合底曳網	280	3	4	286	143	203	30	16	68	72	1,105	413
%	67.8	0.7	1.0	69.2	34.6	49.2	7.3	3.9	16.5	17.4	267.6	
大中まき網	205	4	6	168	100	77	19	76	37	111	803	302
%	67.9	1.3	2.0	55.6	33.1	25.5	6.3	25.2	12.3	36.8	265.9	
遠洋鰐鮓	103	40	7	98	51	91	20	144	18	9	581	214
%	48.1	18.7	3.3	45.8	23.8	42.5	9.3	67.3	8.4	4.2	271.5	
近海鰐鮓	177	19	1	192	112	108	17	91	23	72	812	282
%	62.8	6.7	0.4	68.1	39.7	38.3	6.0	32.3	8.2	25.5	287.9	
大型イカ釣	43	31		46	13	41	7	77	8	15	281	104
%	41.3	29.8	0.0	44.2	12.5	39.4	6.7	74.0	7.7	14.4	270.2	
イカ流し網	58	35	1	65	31	26		65	16	3	300	116
%	50.0	30.2	0.9	56.0	26.7	22.4	0.0	56.0	13.8	2.6	258.6	
中型鰐鮓	55	2	3	66	66	15	5	3	1		216	74
%	74.3	2.7	4.1	89.2	89.2	20.3	6.8	4.1	1.4	0.0	291.9	
ツマ棒受網	73	4		72	29	33	17	21	11	6	266	108
%	67.6	3.7	0.0	66.7	26.9	30.6	15.7	19.4	10.2	5.6	246.3	
計	1,249	175	26	1,222	633	860	130	601	251	291	5,438	2,005
%	62.3	8.7	1.3	60.9	31.6	42.9	6.5	30.0	12.5	14.5	271.2	

D ま と め

本調査は、漁業労働をとりまく環境変化における漁船船員の就労形態をアンケート調査等により当直体制、労働時間、休日等の諸項目について調査を行い、漁業労働の実態を上記調査結果の通り明らかにしたものである。

調査の報告に当たって、今後の漁業の労働条件等の改善に視点を置けば、労働力需給構造が変化した今日、慢性的に船員不足に悩まされてきた漁業界にあっては、漁業の内部事情だけでは漁業労働の環境・条件が設定できない時代となってきている。それだけに、漁業の労働条件・環境等においては、こうした厳しい労働力の需給環境に見合った条件等の整備が求められるものとなっている。

特に、若年労働力の漁業離れや労働力不足に注目すると、賃金面だけの改善でなく、生活レベルでの問題として、①彼女とデートする休日や休暇が保障されているか、②結婚すれば、出来るだけ家族と離れなくともよいか、③働く時間は規則的で、しかも時間外労働はないか、④仕事場の環境が清潔であるかなどといった、従来の漁船労働環境においては考えてこなかったこうした問題に対しても、今後は検討していく必要があるものと思われる。

〔本稿は、'89, '90年度「漁船船員の労働実態調査」(執筆担当：三輪 千年)の抜粋である〕