

第2部 旅客船船員の雇用動向及び 移動状況に関する調査研究

A 調査の概要

1 調査の目的

事業者に対する調査と同じ目的で、旅客船船員の生育、職業経歴、雇用条件、職業満足度、定着意識、職歴計画等について、調査した。

2 調査対象

(社)日本旅客船協会に加盟する旅客船会社(参考、同会編「日本の旅客船」によれば、平成4年4月1日現在、898社、2,471隻、16,358人)から無作為抽出し、使用船員数が5人以上の44社に所属する船員1,987人を調査対象とした。

3 調査方法

調査票をまとめて上記対象会社に郵送し、当該会社から各人に手渡しあるいは転送し、各人が記入した調査票を弊所まで返送させた。調査票は、1994(平成6)年9月はじめに発送し、同月末日をめぐりとして、回収した。

なお、広島、長崎県内の旅客船会社計6社、海員組合地方支部に聞き取り調査を実施した。

4 調査票の回収状況と有効資料

(別表1)

会社属性別の調査票の配布と有効資料の回収状況は、別表1の通りである。有効資料の回収数、回収率は全体で1,323通、66.6%であるが、一

部の属性区分において低い回収率となっている。回収にあたっては、対象者に粗品を用意した。

5 会社及び個人属性の区分

調査票の集計分析に当たっては、以下の区分(その一部を表側の略号として使用)を用いて行った。なお、表の掲載は、紙幅の関係から、大幅に省略した。

会社及び個人属性の区分

1) 所属運輸局(会社が所属する局)

北海道	東北	新潟	関東
中部	近畿	神戸	中国
四国	九州	沖縄	

2) 主な業種(航路)

長距離航路	観光遊覧航路
業務生活航路	河川湖沼航路
港内通船航路	その他

別表1 配布・回収状況

区分	分類	配布数		回収数		回収率(%)	
		社数	船員数	船員数	対船員		
所属運輸局	北海道	2	34				0.0
	東北	2	21	15			71.4
	関東	3	272	191			70.2
	中部	5	112	60			53.6
	近畿	3	254	193			76.0
	神戸	4	405	348			85.9
	中国	8	221	158			71.5
	四国	5	116	27			23.3
	九州	9	493	300			60.9
	沖縄	3	59	31			52.5
船員規模	5-9人	18	122	53			43.4
	10-49人	15	325	188			57.8
	50-99人	4	230	89			38.7
	100-199人	5	712	489			68.7
	200人以上	2	598	504			84.3
主な業種	長距離	1	234	179			76.5
	観光遊覧	17	784	412			52.6
	業務生活	20	888	708			79.7
	河川湖沼	2	21	12			57.1
	港内通船	4	60	12			20.0
主な船種	大型フェリー	5	941	733			77.9
	中型フェリー	12	330	142			43.0
	高速船	5	237	174			73.4
	旅客船	22	479	274			57.2
合計		44	1,987	1,323			66.6

3) 主な船種	通信部職員	事務部職員
大型フェリー (1,000総トン以上)	甲板部員	機関部員
中小型フェリー (1,000総トン未満)	乗組員関係司厨部員	
高速艇 (水中翼船を含む)	旅客食調理司厨部員	
旅客船 (貨客船を含む)	旅客サービス司厨部員	
その他	その他司厨部員	
4) 職 種	その他船員	
甲板部職員	機関部職員	

所属運輸局	船員規模	主な業種	主な船種
関東会社	100 - 199人会社	観光遊覧航路会社	旅客船会社
近畿会社	200人以上会社	長距離航路会社	大型フェリー会社
神戸会社	200人以上会社	業務生活航路会社	大型フェリー会社
中国会社	100 - 199人会社	観光遊覧航路会社	高速艇会社
九州会社	100 - 199人会社	業務生活航路会社	大型フェリー会社
	10 - 49人会社	業務生活航路会社	中小型フェリー会社
	100 - 199人会社	観光遊覧航路会社	旅客船会社
		業務生活航路会社	大型フェリー会社
	200人以上会社	業務生活航路会社	大型フェリー会社
		長距離航路会社	大型フェリー会社
		観光遊覧航路会社	高速艇会社
		業務生活航路会社	大型フェリー会社

別表2 会社属性間の対応

	所属運輸局									合計	実数
	東北	関東	中部	近畿	神戸	中国	四国	九州	沖縄		
船員規模											
5-9人	9.4		18.9	11.3		18.9	17.0	24.5		100.0	53
10-49人	5.3			3.7	12.2	21.3	9.6	31.4	16.5	100.0	188
50-99人		43.8	56.2							100.0	89
100-199人		31.1		.2		22.1		46.6		100.0	489
200人以上				35.5	64.5					100.0	504
主な業種											
長距離				100.0						100.0	179
観光遊覧	1.2	46.4	13.6	1.5		33.0	4.4			100.0	412
業務生活	1.4				47.5	3.1	1.3	42.4	4.4	100.0	708
河川沼湖			33.3	66.7						100.0	12
港内通船					100.0					100.0	12
主な船種											
大型フェリー				24.6	44.3			31.1		100.0	733
中小フェリー						26.8	6.3	45.1	21.8	100.0	142
高速艇			28.7	4.0		67.2				100.0	174
旅客船	5.5	69.7	3.6	2.2	8.4	1.1	6.6	2.9		100.0	274
合計	1.1	14.4	4.5	14.6	26.3	11.9	2.0	22.7	2.3	100.0	1,323

注:単位は図表にしたがって%、人、月、時間、万円、歳、年、点である(以下、同じ)。

6 会社属性間の主要な対応関係(別表2)

なお、会社属性間の主要な対応関係は、次の通りである。

2 性別(表略)

男性97.3%、女性2.6%となっている。

なお、旅客船船員に女性が占める比率は7-8%とみられるので、女性はかなり低い回収状況となったとみられる。

B あなた自身のことについて

1 乗下船の状態(表1)

乗船中が93.6%と圧倒的である。この乗船中の比率を、休日、休暇の実態からみる限り、配布と回収が乗船中の船員に偏ったことになるが、乗下船サイクルの実態からすれば、逆に下船していた船員が乗船時に調査票が手渡されたともみられる。

女性の比率が高いのは、主な業種別では長距離航路の12.3%、年齢別では24歳以下の約15%、職種別では乗組員関係、旅客食調理、旅客サービスの25-30%である。

3 年齢(表2)

平均年齢は40.4歳である。性別では、男性40.8歳、女性26.9歳である。

表1	乗下船							合計	実数
	乗船中	休日下船	休暇下船	他の下船	陸勤中	その他	無回答		
所属運輸局									
東北	93.3			6.7				100.0	15
関東	99.0	1.0						100.0	191
中部	96.7				1.7	1.7		100.0	60
近畿	88.1	7.8	.5	.5	2.6		.5	100.0	193
神戸	96.6	1.1	.3	.3	1.1	.6		100.0	348
中国	93.7	1.9			3.8		.6	100.0	158
四国	59.3	11.1			22.2	7.4		100.0	27
九州	92.3	2.7	.7	.7	2.3	.7	.7	100.0	300
沖縄	96.8			3.2				100.0	31
合計	93.6	2.6	.3	.5	2.2	.5	.3	100.0	1,323

表2	年齢											合計	統計値			
	19歳以下	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60歳以上	無回答		実数	集計数	平均	標準偏差
所属運輸局																
東北			20.0	13.3	13.3	13.3	26.7	13.3				100.0	15	15	39.7	9.0
関東	.5	15.2	7.3	8.9	7.9	26.2	20.4	10.5	2.6		.5	100.0	191	190	38.9	10.2
中部		3.3	6.7	10.0	6.7	16.7	13.3	36.7	6.7			100.0	60	60	44.3	9.5
近畿	2.6	8.8	6.7	6.7	6.2	15.5	21.8	21.8	8.3		.5	100.0	193	192	42.3	11.2
神戸	1.4	21.0	15.8	5.5	6.9	10.1	14.7	14.7	9.2	.9	.9	100.0	348	345	37.9	12.8
中国		4.4	7.0	6.3	20.3	14.6	17.7	19.6	8.9		3.7	100.0	158	158	42.9	9.7
四国		3.7	3.7	3.7	37.0	14.8	22.2	11.1				100.0	27	26	40.7	7.4
九州	4.0	6.0	9.0	10.0	13.7	16.7	12.3	15.7	11.0	1.7		100.0	300	300	40.9	11.5
沖縄		9.7	16.1	3.2	6.5	19.4	16.1	9.7	12.9		6.5	100.0	31	29	40.6	11.6
主な船種																
大型フェリー	2.6	13.4	11.9	7.2	7.9	13.2	16.2	17.5	9.3	.4	.4	100.0	733	730	39.8	12.1
小型フェリー	2.1	5.6	10.6	6.3	15.5	14.8	14.8	12.7	12.7	3.5	1.4	100.0	142	140	42.0	11.5
高速艇		4.0	5.2	5.2	19.0	14.9	16.1	27.6	6.9	1.1		100.0	174	174	43.8	9.3
旅客船	.4	13.5	8.0	10.2	9.5	24.1	19.0	9.9	3.6	.7	1.1	100.0	274	271	39.1	10.3
性別																
男	1.5	10.2	10.0	7.5	10.7	16.2	17.1	17.0	8.2	.9	.6	100.0	1,287	1,279	40.8	11.2
女	11.8	55.9	8.8	5.9	2.9	5.9		5.9	2.9			100.0	34	34	26.9	10.5
無回答			50.0						50.0			100.0	2	2	42.0	21.2
合計	1.7	11.3	10.1	7.5	10.5	15.9	16.6	16.7	8.2	.9	.6	100.0	1,323	1,315	40.4	11.4

4 未既婚（表略）

未婚23.5%、既婚74.6%である。未婚の比率は、性別では、男性21.8%、女性91.2%である。

5 職種（表3）

職種については、事務部関係を中心に、若干の複数回答がみられた。それを含んだ上での構成は、甲板部職員26.2%、機関部職員20.8%、通信部職員0.1%（以上、合計、47.1%）、事務部職員2.5%、甲板部員27.9%、機関部員10.9%、乗組員関係2.3%、旅客食調理3.1%、旅客サービス5.1%、その他司厨0.9%（司厨部員合計、11.4%）、その他船員0.8%となっている。

6 免許資格（表略）

回答者1,323人のうち873人（66.0%）が、何らかの免許や資格を保有している。それらを保有するものにあつては、約1.5種の免許や資格を保有している。

その主な種別は、海技免許では3級、4級海技士（航海・機関）、そして1級小型操縦士、レーダー、無線電話（甲）が中心となっている。それ以外の免許資格では、大型自動車、調理師（船舶を含む）が多い。

回答者1,323人のうち、海技免許（小型を除く）の保有者は60.5%に及ぶ。それに対し

て、すでに述べたように、職員（事務部を除く）の合計比率は47.1%である。そのギャップは、異種免許の重複保有、甲板・機関部員の免許保有を示す。甲板・機関部員の人数に対する保有率は、28.7%、41.7%であった。

7 最終学歴（表4）

その比率が高い最終学歴は、水産高校12.1%、海員学校8.7%、その他高校32.8%、中学校30.2%である（合計、83.8%）。年齢別では、若年層は中高年層に比べ、水産高校系、海員学校、その他高校の比率が高い。

8 居住地（表8略）

居住地の県別比率が高い県（3%以上）は、千葉県3.6%、静岡県3.0%、愛知県3.6%、兵庫県25.0%、広島県7.9%、山口県3.9%、愛媛県3.6%、福岡県12.9%、長崎県6.4%、鹿児島県6.3%、合計76.2%である。船員の居住地は、伝統的な船員給源地をはじめとした、かなり特定の県に集中している。さらに、それは会社の所属運輸局や船舶の寄港地に、ほぼ対応したものとなっている。

9 生育地（表5）

生育地（中学校時代を過ごしたところ）は、商工業中心の大都市9.1%、農業中心の市町村17.5%、漁業中心の市町村22.3%、半農半漁の市町村36.4%、山間地3.4%、その他10.4

表3	職種												合計 実数	
	甲板部職員	機関部職員	通信部職員	事務部職員	甲板部員	機関部員	乗組員関係	旅客食調理	旅客サービス	その他司厨	その他	無回答		
主な船種														
大型フェリー	20.3	18.8		1.9	35.3	12.1	2.5	3.4	4.5	1.5	.1	99.5	200.0	733
中小フェリー	35.9	26.8		.7	23.9	8.5	.7		1.4		1.4	100.7	200.0	142
高速艇	40.2	27.6		1.1	19.5	9.8			1.7			100.0	200.0	174
旅客船	27.7	18.6	.4	5.8	15.3	9.5	4.4	5.8	10.9	.4	2.6	98.5	200.0	274
性別														
男	26.8	21.3	.1	2.5	28.4	11.1	2.3	3.0	3.9	.6	.5	99.5	200.0	1,287
女	2.9			2.9	5.9	2.9	5.9	8.8	52.9	11.8	8.8	97.1	200.0	34
無回答		50.0			50.0							100.0	200.0	2
合計	26.2	20.8	.1	2.5	27.9	10.9	2.3	3.1	5.1	.9	.8	99.5	200.0	1,323

％という構成となっている。

10 生育地における船員の有無（表略）

生育地において、商船あるいは漁船の船員がいたかどうかについて、かなりいた38.7%、少しいた34.2%、いなかった26.0%という構成となっている。

11 海員組合員の状況（表6）

現在、海員組合員であるか、ないかについては、現在、海員組合員である91.5%、過去、海員組合員であったことがある2.6%、いまままで海員組合員であったことはない4.2%となっている。船員規模別では、それが小規模ほど、現在、海員組合員であるの比率は低い。

年齢	最終学歴												合計	実数		
	商船大学	商船高专	水産系大学	水高专攻科	水産高专	電波系学校	海員学校	海技大	海技大	その他大学	その他高校	中学校			その他	無回答
19歳以下					34.8		4.3								100.0	23
20-24歳		5.3		1.3	9.3		12.7								100.0	150
25-29歳		6.0		11.3	8.3		10.5								100.0	133
30-34歳	1.0	13.1	.8	6.1	15.2	1.0	12.1	.8	1.0	.8	1.3	4.0			100.0	99
35-39歳		6.5		4.3	16.5		15.1	1.4	2.9	33.8	18.0	1.4			100.0	139
40-44歳		3.8	1.4	6.2	16.2		7.6	4.3	1.4	26.7	29.5	1.9	1.0		100.0	210
45-49歳	.5	3.6	1.8	4.5	10.9		5.5	4.1	.5	23.6	42.7	1.4	.9		100.0	220
50-54歳	.9			3.6	10.0		5.4	4.5	.5	12.2	60.6	1.8	.5		100.0	221
55-59歳	.9	3.7			7.4		6.5	1.9		19.4	60.2				100.0	108
60歳以上							8.3			25.0	41.7	25.0			100.0	12
無回答					12.5			12.5		25.0	50.0				100.0	8
合計	.4	4.4	.7	4.5	12.1	.1	8.7	2.9	.9	32.8	30.2	2.0	.5	100.0	1,323	

主な業種	生育地							合計	実数
	大都市	農業市町村	漁業市町村	農漁市町村	山間地	その他	無回答		
長距離	17.3	20.1	18.4	26.3	1.7	15.6	.6	100.0	179
観光遊覧	14.8	20.6	18.0	26.7	3.9	15.5	.5	100.0	412
業務生活	3.0	15.4	26.0	45.3	3.1	5.9	1.3	100.0	708
河川沼湖		8.3	16.7	16.7	33.3	25.0		100.0	12
港内通船	58.3		16.7	16.7		8.3		100.0	12
合計	9.1	17.5	22.3	36.4	3.4	10.4	.9	100.0	1,323

船員規模	Q11組合員					合計	実数
	現在組合員	過去組合員	組合歴なし	その他	無回答		
5-9人	35.8	24.5	24.5	9.4	5.7	100.0	53
10-49人	77.1	10.1	12.2		.5	100.0	188
50-99人	76.4		18.0	3.4	2.2	100.0	89
100-199人	98.8		.2		1.0	100.0	489
200人以上	98.4	.4	.4		.8	100.0	504
合計	91.5	2.6	4.2	.6	1.1	100.0	1,323

C 職業の選択について

12 入職年次、入職年齢 (表7-1、7-2)

旅客船(カーフェリー、高速艇、通船等を含む)の船員になった入職年次は、昭和45-49年が24.4%、そして平成2年以降が20.9%というように、二つの山がある。なお、性別では、女性の平成2年以降の比率が85.3%となっている。

この特徴は、主な船種別では大型フェリーと旅客船において顕著である。それは、大型フェリーの導入時における大量採用と近年におけるその代替補充を反映していよう。

次に、入職年齢をみると、19歳未満40.6%、

20-24歳代24.3%と、若年齢で入職しており、平均23.5歳である。船員規模別では、100-199人と200人以上が他に比べ、約4歳ほど若い。また、主な船種別では、大型フェリーと高速艇が、他に比べ、約2-5歳ほど若い。なお、性別での違いはない。

13 前職 (表8)

旅客船船員になる前の主な職業(前職)は、学生生徒だった35.1%、外航船員だった15.9%、内航船員だった11.3%、漁船船員だった11.1%、陸の仕事をしていた21.7%、自衛隊1.3%となっている。それは、船員経験なし58.1%、経験あり38.3%に再構成される。

表7-1	入職年次												合計		統計値		
	19年	20-24年	25-29年	30-34年	35-39年	40-44年	45-49年	50-54年	55-59年	60-64年	65-69年	70年	無回答	実数	集計数	平均	
主な船種																	
大型フェリー	.1	.1	1.0	3.7	6.3	12.7	28.6	5.9	8.3	10.5	21.0	1.8	100.0	733	720	39.9	
中小フェリー		1.4	2.1	2.1	9.2	5.6	14.1	15.5	7.7	21.8	19.0	1.4	100.0	142	140	42.6	
高速艇			1.1	13.2	14.9	14.9	19.5	8.0	5.7	11.5	10.3	.6	100.0	174	173	41.5	
旅客船	.4		2.6	5.1	9.5	21.5	5.1	7.7	16.8	28.5	2.9	100.0	274	266	38.6		
合計	.2	.2	.9	4.5	7.5	11.6	24.4	7.0	7.8	13.2	20.9	1.8	100.0	1,323	1,299	40.2	

表7-2	入職年齢										合計		統計値			
	19歳以下	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60歳以上	無回答	実数	集計数	平均	標準偏差	
主な船種																
大型フェリー	43.0	23.5	16.1	11.2	2.9	1.4	.3				1.8	100.0	733	720	22.8	6.0
中小フェリー	24.6	27.5	14.8	12.0	8.5	3.5	1.4	4.9	1.4		1.4	100.0	142	140	27.0	10.1
高速艇	55.2	18.4	12.1	4.6	3.4	3.4	1.1		.6	.6	.6	100.0	174	173	22.0	8.5
旅客船	33.2	28.5	10.9	8.4	8.8	4.0	1.8	.7	.7		2.9	100.0	274	266	24.9	8.5
合計	40.6	24.3	14.4	9.8	4.8	2.4	.8	.7	.4	.1	1.8	100.0	1,323	1,299	23.5	7.6

表8	前職								合計		実数
	学生生徒	外航船員	内航船員	漁船船員	陸の仕事	自衛隊	その他	無回答	合計		
船員規模											
5-9人	9.4	7.5	18.9	30.2	26.4		7.5		100.0	53	
10-49人	20.7	11.2	14.9	12.8	30.3	4.3	5.3	.5	100.0	188	
50-99人	36.0	19.1	5.6	9.0	20.2	1.1	6.7	2.2	100.0	89	
100-199人	37.8	17.2	11.0	9.6	20.2	1.2	1.0	1.8	100.0	489	
200人以上	40.5	16.9	10.3	10.3	19.6	.4	.8	1.2	100.0	504	
合計	35.1	15.9	11.3	11.1	21.7	1.3	2.2	1.4	100.0	1,323	

14 前職経験年数（表略、前職ありのみ）

前職があった回答者に限って、その前職経験年数を見ると、4年未満40.9%、5－9年26.9%、10－14年17.7%、平均7.8年となっている。性別では、女性の平均年数は3.8年であり、男性より短い。また、前職別の平均年数は、外航船員10.6年、内航船員8.2年、漁船船員9.3年、陸の仕事4.9年となっている。

15 前職船員の職種（表略、前職船員のみ）

前職が船員であったものが、前職をやめたとき、職員であったか、部員であったかについては、職員だった46.7%、部員だった44.8%となっている。職種別（現在）では、職員にあっては前職と同じものも多いが、部員にあってはかなりのものが元職員でありながら、部員になることで入職し、いまなお部員のままのものがみられる。

16 陸上前職の職種

（表略、前職陸の仕事のみ）

前職が陸の仕事であったものについて、その職種を質問した。それに対して、287人のうち257人から回答があったが、その回答の仕方は思い思いのものとなっている。

それを整理したところ、機械工や電気工、造船工などの工員69人、会社員や営業マンなどの会社員42人、卸小売業などの店員27人、調理師や飲食店員といった調理関係26人、農林漁業関係21人、様々な自動車の運転手19人、自動車整備や販売などの自動車関連15人、大工や左官などの職人12人、ホテルなどの接客サービス10人、港湾作業や土木作業などの野外作業8人に、おおむね集約された。

17 入職時の職種（表略）

前職の有無を問わず、旅客船船員としての

入職時の職種は、職員だった15.6%、部員だった77.3%となっている。Q5現在の職種やQ15前職船員の職種の結果からみて、前職が職員であったものや、一部の新規学卒者を除き、大方の船員は部員として入職していることになる。職種別では、現在、職員の約65%ほどが、入職時、部員であったとみられる。聞き取り調査からみると、大型カーフェリーを除き、新規学卒者であれ、転職船員であれ、それらが海技免許を保有していても、おおむね部員として採用されているようである。

18 転社の有無、転社回数（表略）

旅客船の会社（雇主）を変えたことがあるかどうかについては、変えたことがない88.0%、変えた8.6%となっている。

なお、転社したことのあるものの転社回数は、平均1.6回にとどまる。

19 会社選択理由（表9、3選択）

現在いる旅客船の会社（雇主）を、どのようなことを重視して選んだかについて、その比率が高いものは、事業に将来性がありそうだったから31.1%、休日や休暇が多そうだったから39.8%、自宅と勤務先との関係がよかったから45.5%、地元でえられるよい就職先だったから34.8%である。後2者の「職住関係」が最も重視されている。

D 雇用状況について

20 在社年数（表10）

現在の会社における在社年数は、入職年次に対応して、20年以上が47.7%と圧倒的となっている。その平均年数は、14.3年である。主な業種別では、長距離航路、観光遊覧航路、業務生活航路の順で、平均年数は低くなる。

性別では、男性14.6年、女性3.2年となっている。

21 雇用関係（表略）

現在の会社との雇用関係は、雇われ船員が96.6%と圧倒的であり、船主とその家族0.8%、また他社から派遣された船員0.5%にとどまる。なお、船員規模別では、5-9人や

10-49人の船主とその家族の比率が、若干、高い。

22 入社経路（表11）

現在の会社への入社経路は、自分で選んで入ったが41.2%と圧倒的であり、次いで知人・友人に紹介されたが28.0%となっている。なお、年齢別では、若年層ほど、学校や先生に

表9	Q19会社選択											合計	実数	
	事業に将来性があり	会社の規模が大きい	会社イメージがよい	初任給や給与が高い	休日や休暇が多い	自宅と勤務先が近い	地元での就職先が多い	少し船に乗ってみたい	旅客船は面白そう	外航船に就職できない	その他			無回答
性別														
男	31.5	13.1	13.8	17.6	39.3	46.5	35.3	13.7	5.5	2.9	7.1	73.9	300.0	1,287
女	11.8	17.6	20.6	38.2	61.8	8.8	14.7	41.2		2.9	14.7	67.6	300.0	34
無回答	100.0		50.0			50.0	50.0					50.0	300.0	2
年齢														
19歳以下	17.4	13.0	34.8	43.5	65.2	17.4	39.1	34.8	8.7			26.1	300.0	23
20-24歳	17.3	18.7	13.3	46.0	61.3	33.3	30.0	20.7	5.3		4.0	48.0	300.0	150
25-29歳	22.6	15.0	12.8	33.8	56.4	38.3	36.1	7.5	6.8	5.3	6.0	59.4	300.0	133
30-34歳	18.2	13.1	14.1	20.2	53.5	51.5	46.5	12.1	3.0	3.0	13.1	51.5	300.0	99
35-39歳	23.7	15.8	8.6	12.2	41.7	43.2	36.0	18.7	5.0	5.0	7.9	82.0	300.0	139
40-44歳	22.9	9.5	13.8	14.3	33.3	41.9	33.3	16.7	7.1	3.3	9.0	94.8	300.0	210
45-49歳	39.1	11.8	12.3	9.5	34.5	50.0	34.1	12.7	5.5	3.2	7.7	79.5	300.0	220
50-54歳	47.1	11.3	14.9	7.2	25.8	51.1	37.6	11.8	4.1	1.8	7.7	79.6	300.0	221
55-59歳	52.8	11.1	19.4	8.3	24.1	58.3	24.1	10.2	4.6		4.6	82.4	300.0	108
60歳以上	25.0	16.7	8.3		16.7	66.7	58.3	16.7	8.3			83.3	300.0	12
無回答	25.0	37.5	37.5	25.0	37.5	50.0	12.5	12.5			12.5	50.0	300.0	8
合計	31.1	13.2	14.0	18.1	39.8	45.5	34.8	14.4	5.4	2.9	7.3	73.7	300.0	1,323

表10	Q20在社年数								合計	統計値				
	1年未満	2年未満	3年未満	3-4年	5-9年	10-14年	15-19年	20年以上		無回答	実数	集計数	平均	標準偏差
主な業種														
長距離	4.5	9.5	3.4	8.4	.6	6.7	3.4	63.1	.6	100.0	179	178	15.8	8.8
観光遊覧	2.2	2.9	9.0	9.5	12.4	4.9	7.0	50.7	1.5	100.0	412	406	14.6	8.5
業務生活	2.1	5.2	4.8	9.2	16.0	9.9	8.6	42.9	1.3	100.0	708	699	13.9	8.2
河川沼湖			8.3	8.3	8.3		8.3	16.7		100.0	12	12	12.1	6.2
港内通船			8.3	58.3		50.0	8.3	25.0		100.0	12	12	9.1	8.7
合計	2.4	5.0	6.0	9.6	12.5	8.2	7.4	47.7	1.2	100.0	1,323	1,307	14.3	8.4

表11	入社経路								合計	実数				
	会社からのみ	知人や友人の紹介	学校や先生の勧め	職安に紹介された	自分で選んだ	両親兄弟の勧め	前の勤め先の紹介	その他			無回答			
年齢														
19歳以下		26.1	30.4		39.1	4.3						100.0		23
20-24歳		15.3	16.0		50.7	16.0						100.0		150
25-29歳	.8	21.8	11.3	.7	43.6	16.5						100.0		133
30-34歳	1.0	22.2	10.1	4.0	39.4	16.2						100.0		99
35-39歳	1.4	34.5	11.5	3.6	34.5	12.2						100.0		139
40-44歳	1.9	34.8	7.6	1.9	33.3	11.0						100.0		210
45-49歳	.9	30.5	4.1	1.8	44.1	7.7						100.0		220
50-54歳	3.2	27.1	2.7	1.8	46.6	9.5						100.0		221
55-59歳	5.6	35.2	2.8	1.9	36.1	5.6						100.0		108
60歳以上	33.3	16.7			33.3	8.3						100.0		12
無回答	25.0	25.0	12.5		25.0							100.0		8
合計	2.2	28.0	8.1	1.8	41.2	11.2	4.6	2.3	.7			100.0		1,323

すすめられたや両親兄弟にすすめられたの比率が、他に比べ、若干、高い。

23 会社位置関係（表略）

船員の居住地と、現在の会社の事務所の所在地あるいは乗船する船の寄港地との位置関係を質問したところ、同じ市町村35.4%、同じ県内36.6%、同じ地方16.1%、その他10.6%という構成となった。生育地から現在の居住地に転居したことを勘案したとしても、そのあいだに極めて濃厚な「職住関係」が認められる。

24 地縁同乗関係（表略、2選択）

次に、乗組員のあいだの地縁同乗関係をみると、同じ市町村の人がいる70.0%、同じ県内の人（も）いる25.7%、そうした人はいない5.4%という状況となっている。

25 年間収入（表12）

1993（平成5）年の年間収入（賃金あるいは給与に限る、航海日当を含み、税金や社会保険を控除する前の額）について記入を仰いだところ、平均595.1万円となった。無回答がかなりみられた。

26 年間乗下船日数（表13-1、13-2）

1993（平成5）年9月（あるいは入社後）から今年8月末までの、乗船、休日、休暇などの日数について調査した。無回答がかなりみられた。

① 乗下船の平均日数

船員は、様々な形態で乗下船を行っているが、まずそれぞれの累積日数の単純な平均日数は、乗船227.7日、休日115.3日、休暇23.2日、陸上勤務71.5日、その他16.4日となっている。なお、陸上勤務やその他に回答した（あるいは該回する）船員は少数である。

② 乗下船の年間構成

次に、乗下船の合計日数が少なくとも300日を越える回答について、それぞれの乗下船日数を年間構成として再集計してみると（記入不完全により、若干の誤差あり）、年間365日は乗船日数229.2日、休日日数116.3日、休暇日数15.3日、陸上勤務日数3.8日、その他日数3.7日という構成となる。いま、乗船および陸上勤務を労働日とすると、年間の労働日は233日となる。

27 労働時間（表14）

ここ1週間の労働時間を調査したところ、0時間（休日、休暇、休業、待機などで、労働時間がない）19.7%、1～7時間6.5%、8時間38.5%、9時間11.6%、10時間12.6%、11時間以上11.3%という構成となった。そして、週平均労働時間は49.6時間となった。

表12	年間収入		
	集計数	平均	標準偏差
所属運輸局			
東北	14	516.1	180.8
関東	158	613.7	157.7
中部	53	542.6	131.1
近畿	153	653.4	191.1
神戸	291	634.0	226.8
中国	138	593.3	174.0
四国	25	485.3	152.0
九州	237	551.1	169.9
沖縄	29	391.3	141.0
船員規模			
5-9人	41	456.4	117.6
10-49人	159	495.1	187.2
50-99人	75	553.0	134.8
100-199人	411	595.4	162.3
200人以上	412	654.8	213.6
性別			
男	1,080	599.9	190.8
女	16	293.8	68.5
無回答	2	420.0	254.6
合計	1,098	595.1	193.2

乗下船別日数

	乗船		休日		休暇		陸上勤務		その他	
	平均	実数	平均	実数	平均	実数	平均	実数	平均	実数
所属運輸局										
東北	223.8	12	121.9	11	26.4	9	15.1	7	10.0	1
関東	232.5	155	111.1	155	25.2	132		0	18.2	13
中部	226.6	51	118.0	48	28.3	24	20.5	4	23.3	11
近畿	223.3	135	114.6	136	27.8	104	120.8	8	17.6	20
神戸	236.9	219	111.8	218	15.8	167	91.3	4	18.4	44
中国	203.1	122	139.9	124	19.8	102	58.2	12	12.9	25
四国	248.4	22	80.4	23	35.4	18	129.4	5	5.0	3
九州	226.8	213	113.2	209	27.0	142	82.8	5	13.5	22
沖縄	253.2	26	94.2	26	18.8	17	10.0	1	14.0	8
船員規模										
5-9人	235.5	39	85.3	39	20.1	29	67.8	4	47.0	8
10-49人	232.1	138	109.1	138	27.8	89	55.5	24	9.0	33
50-99人	234.7	66	117.4	63	23.4	31	9.0	2	8.1	9
100-199人	221.2	387	119.7	385	25.0	320	90.9	7	13.7	44
200人以上	231.1	325	115.8	325	19.5	246	114.6	9	20.0	53
合計	227.7	955	115.3	950	23.2	715	71.5	46	16.4	147

乗下船年間構成

	Q26 乗船日 数	Q26 休日日 数	Q26 休暇日 数	Q26 陸上勤 務日数	Q26 その他 日数	合計	集計数
所属運輸局							
東北	222.5	121.3	23.8	8.8	1.3	377.5	12
関東	231.5	108.9	18.4	.0	2.3	361.1	152
中部	229.8	114.6	12.6	2.4	7.5	366.9	50
近畿	223.0	108.6	14.3	7.3	2.8	356.0	136
神戸	241.6	121.2	14.0	1.8	5.2	383.8	219
中国	202.5	143.5	15.5	6.5	4.2	372.2	124
四国	232.2	82.8	28.7	29.3	2.0	375.0	23
九州	231.0	111.1	14.1	2.2	2.3	360.7	210
沖縄	257.3	99.2	9.8	.6	6.9	373.8	26
船員規模							
5-9人	238.8	87.3	15.0	7.7	11.5	360.4	39
10-49人	231.6	111.4	16.8	10.5	4.2	374.6	140
50-99人	238.4	116.1	10.8	.5	2.5	368.3	65
100-199人	221.9	118.3	17.2	1.8	2.5	361.8	382
200人以上	233.8	119.4	13.2	3.3	4.0	373.8	326
合計	229.2	116.3	15.3	3.8	3.7	368.2	952

労働時間

	労働時間															合計	実数	1日平均	週間平均
	0時間	1-2時間	3-4時間	5-6時間	7時間	8時間	9時間	10時間	11時間	12時間	13-14時間	15時間以上							
船員規模																			
5-9人	22.8			6.8	12.2	18.7	19.7	11.9	3.1	1.0	3.7					100.0	42	6.7	46.7
10-49人	20.8		.2	1.1	5.1	31.5	3.0	10.2	8.6	6.7	6.9	.9				100.0	150	7.6	53.1
50-99人	24.5	.8	1.0	1.2	1.8	21.7	19.9	12.1	3.6	7.0	6.0	.2				100.0	71	7.0	49.3
100-199人	15.1	1.4	2.4	3.0	1.6	30.9	15.7	18.7	5.8	3.1	1.8	.5				100.0	504	7.5	52.3
200人以上	26.7			.6		66.9	1.2	1.5	.1	1.2	.8	.8				100.0	242	6.1	42.4
主な業種																			
長距離	8.7	1.9	2.8	4.4	2.1	28.8	21.2	20.9	6.0	2.8	.4					100.0	129	7.9	55.2
観光遊覧	20.6	1.6	2.5	2.0	2.7	21.4	17.0	16.7	6.2	4.7	3.9	.8				100.0	325	7.2	50.5
業務生活	21.7		.3	1.8	.4	52.4	6.2	8.5	3.0	2.4	2.6	.6				100.0	533	6.8	47.9
河川沼湖	13.0			1.3	70.1	10.4	5.2									100.0	11	6.3	44.0
港内通船	29.9	1.3			9.1	11.7	2.6		23.4	22.1						100.0	11	7.0	49.3
合計	19.7	.8	1.3	2.2	2.2	38.5	11.6	12.6	4.6	3.4	2.7	.6				100.0	1,009	7.1	49.6

E 職業の評価について

28 就労重視項目（表略、2 選択）

旅客船船員として働いてきたなかであって、賃金や休暇以外で、どのようなことを重視したきたかについて、質問してみた。その上位は、雇用の安定性64.2%、船種や航路32.4%、船内設備のよし悪し16.9%、船内の知合いの有無12.2%、船籍や会社の所在地19.0%、会社（雇主）の面倒みのよさ11.5%、海員組合船かどうか13.8%である。

1位の雇用の安定性と、2位の船種や航路とは、Q19会社選択の4位の事業に将来性がありそうだったからと、1位の自宅と勤務先との関係がよかったからに対応しよう。

29 就労上の不快項目（表略、3 選択）

いままで、旅客船船員として働いてきたなかで、どのようなことが気に入らなかったかについては、まずそうしたことはなかったが29.1%となっている。したがって、それ以外の船員70.9%は、何らかの不快項目があったことになる。

その上位5位は、配乗が公平でなかった27.0%、旅客や運転手にどなられた26.9%、昇進がままならなかった17.2%、乗組員のあいだでいさかひがあった16.9%、休日・休暇や下船についてトラブルがあつた15.9%である。

なお、聞き取り調査によれば、配乗が公平でないとする不快事項は複数あるいは異種の航路や船舶を持つ会社における配乗をめぐる問題、また昇進がままならないとする不快事項は海技免許を保有していても年功序列により昇進が決まることによる問題などとみられる。

30 職業満足（表15）

賃金など収入をはじめ、12項目について、5段階評価で、職業満足度を求めた。その結果は満足、不満のどちらでもない普通に、回答が集中している。その限りで、全体としては、まあまあ満足ということになる。

そこで、満足と不満を際立たせるため、普通の回答をはずし、満足とやや満足の合計比率と、不満とやや不満の合計比率の差、△%を求めた。

表15 職業満足（△%）

	①賃金 など取 入	②労働 時間の 長さ	③下船 休日休 暇の長 さ	④食事 の質量	⑤船内 の居住 設備	⑥仕事 の内容	⑦上司 の指導 性	⑧船内 の人間 関係	⑨雇用 の安定 性	⑩会社 (雇主) の扱い	⑪世間 の船員 評価	⑫家族 との生 活
性別												
男	-18.8	-32.7	11.9	-12.4	-53.3	-9.9	-13.3	-2.8	10.1	-27.6	-27.2	18.7
女	26.7	.0	16.7	-10.0	-23.3	3.7	-8.0	-12.0	4.2	-24.0	-7.7	10.0
無回答	-50.0	50.0	-50.0	50.0	-100	-100	-100	-100	.0	-50.0	.0	-50.0
年齢												
19 歳以下	22.7	-14.3	28.6	.0	-20.0	.0	29.4	13.3	33.3	26.7	.0	13.6
20-24 歳	.8	-31.1	2.5	5.0	-43.4	-11.6	15.2	8.7	-3.9	-36.9	-13.3	11.6
25-29 歳	-18.4	-41.1	9.8	-1.7	-52.6	-25.2	-11.6	-10.8	-15.3	-50.9	-23.3	7.6
30-34 歳	-13.3	-34.4	2.1	-15.1	-52.8	-4.5	-20.5	-19.0	-2.4	-39.8	-24.1	7.4
35-39 歳	-45.7	-40.9	4.0	-31.1	-59.0	-20.9	-18.9	-7.1	-17.7	-50.4	-33.1	15.7
40-44 歳	-33.0	-35.8	4.4	-16.4	-63.2	-12.9	-18.6	-4.3	10.9	-32.2	-39.4	8.5
45-49 歳	-22.7	-33.0	16.9	-17.8	-56.6	-12.5	-21.9	-3.2	20.3	-13.7	-34.0	27.7
50-54 歳	-4.1	-19.4	25.7	-15.5	-48.9	-.6	-17.6	1.8	32.1	-14.2	-17.1	34.7
55-59 歳	-2.2	-19.1	23.9	4.8	-42.2	11.0	-4.9	6.2	35.8	2.4	-21.7	25.8
60 歳以上	11.1	-44.4	.0	-11.1	-33.3	33.3	-33.3	.0	37.5	.0	-25.0	12.5
無回答	-60.0	-60.0	-20.0	-20.0	-40.0	-25.0	-50.0	-75.0	.0	-80.0	-40.0	-20.0
合計	-17.7	-31.7	11.9	-12.3	-52.5	-9.7	-13.4	-3.2	10.0	-27.6	-26.6	18.4

それによると、△%がプラスとなっている項目は、③下船休日・休暇の長さ11.9%、⑨雇用の安定性10.0%、⑫家族との生活18.4%であった。極めて重要な項目に満足度が高い。それ以外の項目は△%がマイナスとなっているが、特に不満度が高い項目は、⑤船内の居住設備-52.5%、⑩会社（雇主）の扱い-27.6%、⑪世間の船員評価-26.6%である。聞き取り調査や自由意見の記入によれば、水面下の居住設備、複数人数の部屋、食堂など共用設備に関する不満とみられる。

F 新人とその補充について

31 職業イメージ（表略、図1）

旅客船船員という職業について、どのようなイメージを持っているかを知るため、21対の形容詞を用い、それぞれについて左側の形

容詞あるいは右側の形容詞に、どの程度片寄っているかを測定した。その結果が、3.00点以下であれば左側の形容詞、それ以上であれば右側の形容詞に、強いイメージを持っていることを示す。

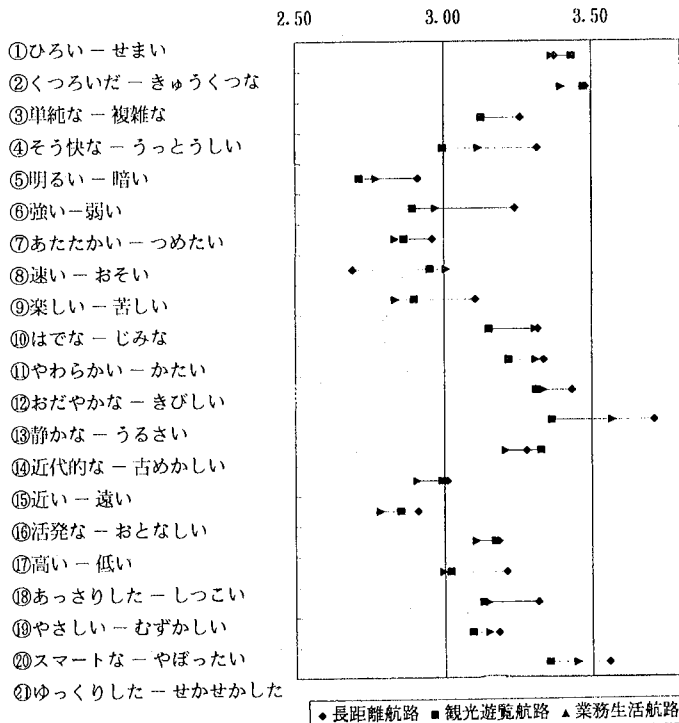
① 総数のイメージ

まず、旅客船船員総数についてみる。そのイメージの主な側面は、多くのいわば否定的な、右側の形容詞に片寄っているものとなっている。

右側に大きく片寄っているのは、①ひろい—せまい、②くつろいだ—きゅうくつな、⑬静かな—うるさい、⑭ゆっくりした—せかせかしたの項目である。

左側に片寄っているのは、⑤明るい—暗い、⑦あたたかい—つめたい、⑧速い—おそい、⑩活発な—おとなしいの項目である。

図1 職業イメージ得点



全体としてみれば、一方では、確かに、明るく、あつかく、足早で、活発としつつも、他方では、おおむねとして、せまくるしく、きゅうくつで、うるさく、せかせかしているというイメージとなっている。

② 主な業種の比較

主な業種のうち、長距離航路、観光遊覧航路、業務生活航路について、イメージを比較してみた。なお、総数のプロフィールは業務生活航路に近い。

全体としてみて、観光遊覧航路、業務生活航路、長距離航路の順で、右側への片寄りが大きい。その開きが大きい項目は、④そう快—う—、⑥強い—弱い、⑧速い—おそい、⑬静かな—うるさいである。⑧速い—おそいを除き、観光遊覧航路、業務生活航路、長距離航路の順で、右側への片寄りが強い。

したがって、観光遊覧航路は長距離航路に比べ、そう快、強い、静かとしている。逆に、長距離航路は観光遊覧航路に比べ、う—、速い、弱い、うるさいとしている。

32 職業対比 (表16、3選択)

旅客船船員という職業を、内航船員や陸上職業に比べてとき、特に、どういったところ

が良いと思っているかについて、質問してみた。

① 内航船員との対比

その上位5位は、休日や休暇が多い34.5%、家庭のだんらんがほぼえられる24.1%、旅客とのふれあいがある17.6%、休暇をまとめてとれる16.2%、生まれたところに家もてる14.7%となった。

② 陸上職業との対比

同じく、上位5位は、休日や休暇が多い27.9%、休暇をまとめてとれる26.9%、賃金など収入が良い19.5%、世間のわずらわしさが少ない13.6%、免状を取れば昇進できる10.7%である。

33 旅客船船員の補充 (表17-1、17-2)

現在、旅客船は内航の貨物船やタンカーのように、船員のなり手にそれほど不足していないが、今後はどうなるとみているかについて、質問してみた。

① 職 員

無回答が32.0%と多いが、不足することはない28.5%、不足するおそれがある23.8%、どちらともいえない10.5%、よくわからない5.2%という構成となった。不足、充足、相

表16	Q32内航船員との対比													合計 実数		
	賃金が 良い	休暇が 多い	休暇が とれる	賃金が 少	旅客ふ れあい	世間わ ざらし さ	人間わ ざらし さ	家庭だ んらん	家も てる	審えか できる	昇進で きる	免状が 通用す る	その他		その他	無回答
性別																
男	10.9	34.7	15.7	6.7	17.8	4.4	3.9	24.7	15.1	9.8	6.6	6.8	.5	.1	142.6	300.0
女	32.4	32.4	29.4	2.9	11.8	5.9	50.0	2.9		17.6	2.9	2.9			158.8	300.0
無回答			100.0			50.0	50.0			50.0					50.0	300.0
年齢																
19歳以下	26.1	39.1	13.0	4.3	13.0	4.3				8.7	13.0	13.0			152.2	300.0
20-24歳	25.3	34.0	17.3	6.0	18.7	5.3				10.7	12.0	6.7			145.3	300.0
25-29歳	13.5	29.3	12.0	3.0	15.0	2.3	8.3	6.0	13.5	10.5	7.5	9.0	1.3	.7	163.9	300.0
30-34歳	5.1	26.3	11.1	5.1	18.2	5.1	1.0	23.2	10.1	6.1	7.1	7.1	1.5		174.7	300.0
35-39歳	7.2	28.1	12.9	4.3	13.7	3.6	2.2	23.0	25.9	10.1	7.2	5.8			156.1	300.0
40-44歳	8.6	36.7	15.7	6.2	16.2	5.7	4.3	22.4	13.8	8.6	6.7	6.2	.5		148.6	300.0
45-49歳	8.6	34.5	18.6	6.4	21.8	4.5	3.2	29.5	16.4	11.4	4.5	5.9			134.5	300.0
50-54歳	8.6	43.4	19.5	8.6	16.7	5.4	2.7	39.4	13.6	12.7	5.0	5.0	.5		119.0	300.0
55-59歳	14.8	37.0	18.5	12.0	19.4	1.9	4.6	28.7	17.6	9.3	4.6	8.3			123.1	300.0
60歳以上				16.7	33.3		8.3	33.3	8.3	16.7	16.7	16.7			150.0	300.0
無回答	25.0	50.0	37.5	12.5	12.5	12.5		37.5			25.0				87.5	300.0
合計	11.4	34.5	16.2	6.6	17.6	4.5	3.9	24.1	14.7	10.1	6.5	6.7	.5	.1	142.9	300.0

半ばしている。

職種別では、職員は部員に比べ、不足することはないとする比率が高い。

② 男子部員

不足することはない12.1%、不足するおそれがある53.2%、どちらともいえない11.3%、よくわからない4.8%という構成となった。この場合、明らかに不足するという見方がかなり強い。その見方は職員、部員を問わない。

③ 女子部員

無回答が45.7%と極めて多いが、不足することはない9.2%、不足するおそれがある14.7%、どちらともいえない15.9%、よくわからない14.4%という構成となった。全体として、判断しかねているかのようである。

34 船員のなり手 (表略)

あなたの居住地に近いところで、旅客船船員になりそうな人がいるか、どうかについて

表17-1	Q33職員の不足					合計	実数
	不足しない	不足する	どちらとも	わからない	無回答		
職種							
甲板部職員	33.8	26.6	9.5	3.2	26.9	100.0	346
機関部職員	36.3	34.8	10.6	3.7	14.7	100.0	273
通信部職員			100.0			100.0	1
事務部職員	24.2	24.2	24.2	3.0	24.2	100.0	33
甲板部員	20.3	19.5	9.2	5.4	45.5	100.0	369
機関部員	31.3	18.1	11.1	5.6	34.0	100.0	144
乗組員関係	24.1	13.8	13.8		48.3	100.0	29
旅客食調理	16.7	13.9	16.7	13.9	38.9	100.0	36
旅客サービス	19.1	14.7	10.3	10.3	45.6	100.0	68
その他司厨	50.0			16.7	33.3	100.0	12
その他	12.5	25.0	12.5	25.0	25.0	100.0	8
無回答		25.0		75.0		100.0	4
合計	28.5	23.8	10.5	5.2	32.0	100.0	1,323

表17-2	Q33男子部員の不足					合計	実数
	不足しない	不足する	どちらとも	わからない	無回答		
職種							
甲板部職員	10.1	53.8	9.0	3.5	23.7	100.0	346
機関部職員	9.9	54.6	10.6	5.1	19.8	100.0	273
通信部職員			100.0			100.0	1
事務部職員	3.0	66.7	9.1		21.2	100.0	33
甲板部員	14.9	52.3	11.7	3.8	17.3	100.0	369
機関部員	13.9	52.8	15.3	5.6	12.5	100.0	144
乗組員関係	6.9	65.5	17.2		10.3	100.0	29
旅客食調理	33.3	30.6	13.9	13.9	8.3	100.0	36
旅客サービス	5.9	58.8	13.2	7.4	14.7	100.0	68
その他司厨	25.0	33.3	8.3	8.3	25.0	100.0	12
その他	12.5	37.5		25.0	25.0	100.0	8
無回答		25.0		50.0	25.0	100.0	4
合計	12.1	53.2	11.3	4.8	18.7	100.0	1,323

質問したところ、かなりいる2.6%、少しはいる19.7%、ほとんどいない44.1%、わからない30.8%という構成となった。

G 今後の職業生活について

35 望まれる船員のタイプ（表略、図2）

今後、入職してくる同性の新人船員が、どのような気質や性格であれば、旅客船船員として長続きするかについて、10対の相違なるタイプ（A、B）を示し、そのいずれかを選ばせた。その結果は、得点が1.00に近ければAタイプ志向、それが2.00に近ければBタイプ志向となる。

Aタイプ志向の顕著な項目は、①A人づきあいの方がすき、③A安定を好むタイプ、⑥A何でもこなしていくタイプである。したがって、機械いじりの方がすき、変化を好むタイプ、専門技能を深めるタイプは好まれていな

いこととなる。

逆に、Bタイプ志向の顕著な項目は、⑦B体を使う仕事に向いているタイプ、⑧B仕事を重視するタイプである。したがって、頭を使う仕事に向いているタイプ、収入を重視するタイプは好まれていないこととなる。おおむねとして、伝統的な船員のタイプが好まれているといえる。

36 企業定着（表略）

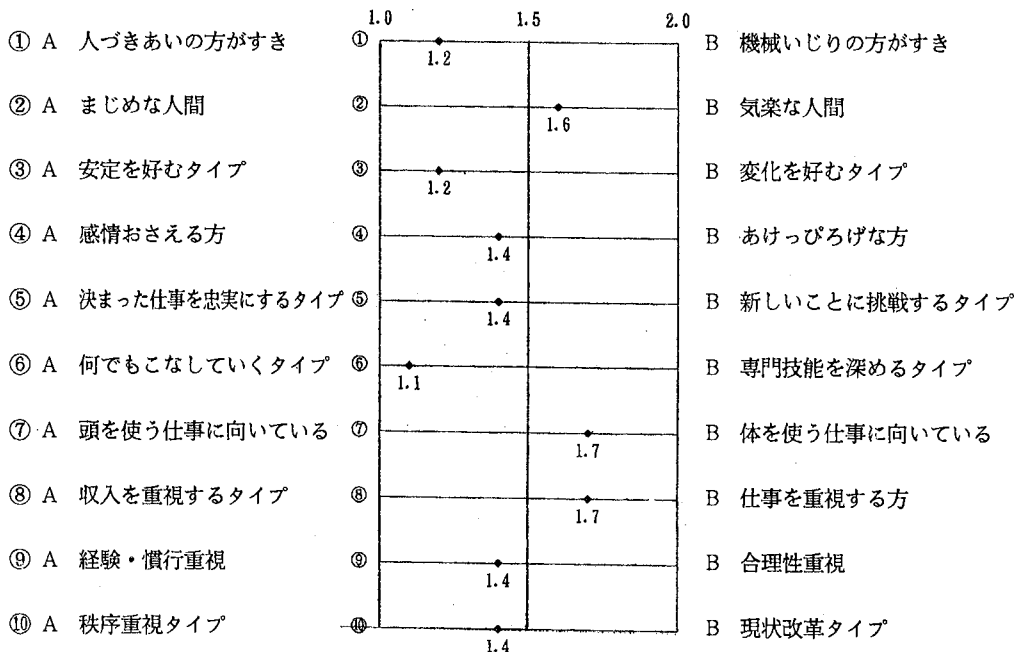
現在いる旅客船の会社に引き続き雇われていたいか、それとも変わりたいかについては、ずっと雇われていたい49.7%、しばらく雇われていたい20.2%、いいところがあれば変わりたい26.0%という構成となった。

37 職業定着（表18）

① 職業定着意志

現在いる旅客船の会社に雇われ続けるか、他の会社に移るかはともかくとして、旅客船

図2 望まれるタイプ



船員としていつまで働きたいかについては、一定の年齢まで働く64.5%、しばらく働き続けたい22.3%、近いうちにやめる8.4%という構成となった。

② 退職希望年齢

前問で、一定の年齢まで働くと回答したものの退職希望年齢は、55-59歳代61.4%、60歳以上29.1%が圧倒的である。その平均年齢は57.3歳である。

③ 退職理由（3選択）

前問で、近いうちにやめると回答したものは、若年層と高年層であるが、その退職理由の上位5位をみると、会社の将来に不安がある37.8%、定年、退職年齢となる34.2%、収入や労働条件が悪い18.9%、仕事が面白くない18.9%、人間関係、気に入らない人がいる16.2%の順となっている。

38 事業の見通し（表略）

旅客船を利用する人口が減少したり、あるいは道路や架橋、トンネルが建設されたりして、あなたがたの航路が縮小や廃止を余儀なくされそうになったとした場合、どうするかについて、質問してみた。

われわれの航路では当面その縮小や廃止はない41.8%、航路の縮小や廃止に反対しその維持に努力する16.7%、経営者に旅客船以外的事实をおこさせる11.0%、やむをえないので、職業あっせんを受けて転職する22.1%という構成となった。

39 再就職、進路（表19）

① 再就職先（仮定）

どのような事情があるかは問わないとして、現在いる会社をやめることとなり、そして再就職することになった場合、どのような進路を選ぶかについてかについて、質問してみた。

他の航路の旅客船船員として再就職する19.1%、外航船員として再就職する1.0%、内航船員として再就職する11.2%、漁船船員として再就職する1.6%、陸上職業に転職する38.5%、自営業をおこす11.8%、船員職業を廃業し年金生活に入る8.9%という構成となった。

② 陸上再就職先（仮定）の職種

前問で、陸上職業に転職するを選んだものについて、まずすぐに再就職できる仕事は何かについて、質問した。その回答数は509人に対して147人とわずかであったが、それをQ16陸上前職と同じように整理してみれば、運転手50人、工員17人、会社員12人、店員12人、調理関係12人、農林漁業関係8人、野外

表18	職業定着				合計	実数
	決めて働く	しばらく働く	近くやめる	無回答		
年齢						
19歳以下	30.4	65.2		4.3	100.0	23
20-24歳	38.7	40.0	15.3	6.0	100.0	150
25-29歳	48.1	37.6	9.0	5.3	100.0	133
30-34歳	58.6	30.3	7.1	4.0	100.0	99
35-39歳	67.6	24.5	5.0	2.9	100.0	139
40-44歳	73.3	19.0	4.8	2.9	100.0	210
45-49歳	82.3	10.9	2.7	4.1	100.0	220
50-54歳	78.3	11.8	4.1	5.9	100.0	221
55-59歳	50.0	9.3	33.3	7.4	100.0	108
60歳以上	50.0	33.3	8.3	8.3	100.0	12
無回答	50.0	25.0		25.0	100.0	8
合計	64.5	22.3	8.4	4.8	100.0	1,323

作業7人、職人6人が、上位を占めた。

次に、出来ればしてみたい仕事は何かについて、質問した。その回答数は509人に対して139人であったが、自営業29人、会社員23人、運転手20人、工員14人、職人7人が、上位を占めた。

自営業がかなり選択されていることは、Q39の再就職先における自営業の比率ともども、注目される。

③ 陸上再就職先(仮定)の仕事有無

上記のすぐに再就職できる仕事は、いま住んでいるところで、見つけることができるかについては、見つかる25.7%、見つからない12.0%、わからない57.2%という結果となった。自分が望む再就職先が、地元にあると自信をもっていえるものは、かなり少数のようである。

④ 陸上再就職先(仮定)の月収見込み

また、その仕事に再就職することで、月収が上がるか、それとも下がるかについては、上がる5.1%、同じ7.3%、下がる78.4%とい

う結果となった。明らかに、下がると踏んでいる。

なお、聞き取り調査によれば、旅客船船員はその居住地においては、その収入を下げなければ、再就職先はえられないということであった。したがって、旅客船船員はそうした成り行きをよく理解していることになる。

40 子供の職業(表略)

子供が旅客船船員になりたいといったとき、親としてどう受け止めたいかについては、よろこんで賛成する15.7%、反対だが本人にまかせる55.1%、ほかの仕事につくよう説得する21.1%という構成となった。

表19	再就職先									合計	実数
	他の航路に再就職	外航船員になる	内航船員になる	漁船船員になる	陸上職業に転職	自営業をおこなう	年金生活に入る	その他	無回答		
所属運輸局											
東北	20.0		6.7		60.0	6.7			6.7	100.0	15
関東	16.2	2.6	8.4		39.8	20.9	6.3	2.1	3.7	100.0	191
中部	11.7	1.7	16.7	3.3	36.7	8.3	10.0	1.7	10.0	100.0	60
近畿	28.0	.5	8.8	1.0	35.2	10.4	10.9	2.1	3.1	100.0	193
神戸	14.1	.3	11.5	3.4	40.8	12.1	8.0	2.9	6.9	100.0	348
中国	32.3	1.3	7.0	.6	28.5	8.2	15.8	4.4	1.9	100.0	158
四国	33.3		3.7		51.9	3.7	3.7		3.7	100.0	27
九州	13.7	1.0	15.0	1.0	42.0	10.7	7.3	1.7	7.7	100.0	300
沖縄	25.8		22.6	3.2	25.8	6.5	9.7	3.2	3.2	100.0	31
主な船種											
大型フェリー	16.5	.5	10.2	2.0	42.2	11.2	8.9	2.3	6.1	100.0	733
中小フェリー	21.8	.7	15.5	2.1	28.9	11.3	11.3	4.2	4.2	100.0	142
高速艇	32.8	1.7	10.3	1.1	29.3	5.7	13.2	1.7	4.0	100.0	174
旅客船	16.1	1.8	12.0	.4	39.8	17.5	5.1	2.2	5.1	100.0	274
合計	19.1	1.0	11.2	1.6	38.5	11.8	8.9	2.4	5.4	100.0	1,323

H 自由記入意見（略）

1 まとめ（要約）

旅客船船員の雇用・職業における特徴を、内航船員との対比しながら取り出すことで、まとめとする。

1 あなた自身のことについて

旅客船船員は、日本の商船船員のなかにおいて、多数の女性船員を含む、平均年齢が最も若く、伝統的な職種が維持された、労働組合組織率が極めて高い分野となっている。

- 旅客船船員約16,000人は、日本の商船船員約75,000人の約20数%に当たるが、女性船員約800人の大半を占めている。

- 旅客船船員の平均年齢は40.4歳であり、内航船員の約46歳に比べ格段に低く、かなりの未婚船員を擁している。

- 旅客船船員の職種は、旅客船特有の職種を含み、いまなお伝統的な職種が維持された編成となっている。

- 旅客船船員が持つ免許や資格は、3級、4級海技士をはじめとして、小型操縦士、自動車、調理師など、陸上職業にも通用する多様な免許、資格となっている。それら免許・資格は、職員のみならず、部員にも保有されている。

- 旅客船船員の最終学歴は、船員養成機関卒業者の比率が約35%となっており、内航船員の約23%をかなり上回っている。

- 旅客船船員の居住地や生育地は、伝統的な船員供給源地が中心となっており、しかも内航船員よりも会社の所在地や船舶の寄港地への集中度が高い。

- 旅客船船員の労働組合組織率は約90%

（ただし、使用船員数5人以上の会社において）であり、内航船員の約20数%を大きく上回る。

2 職業選択について

旅客船は、新規学卒者や若年の陸上職業からの転職者を受け入れる、積極的な分野として選択されており、入職に当たっては「職住関係」の良さや休日休暇日数の長さが重視され、その結果として企業定着性の高い船員を雇用することになっている。

- 旅客船船員の入職年齢は、一時期、大量の転職船員が採用されたにも関わらず、平均23.5歳であり、内航船員の約30歳を大きく下回る。

- 旅客船船員の前職は、学生生徒と陸の仕事の合計比率は56.7%であり、内航船員の約35%をかなり上回り、かつ漁船船員の比率が低い。

- 旅客船船員の転職経験ありは8.6%、その回数は1.6%にとどまり、内航船員の約50%、約3回とは大いに異なる。

- 旅客船船員の会社選択理由のうち、「職住関係」と休日休暇の日数が最も重視されており、内航船員からみれば、ないものねだりの理由が選ばれている。

3 雇用状況について

旅客船船員は、日本の商船船員のなかにおいて「通勤船員」といえる職業であり、その雇用条件も日本の商船船員の上位を占め、さらに一部を除き、その雇用が最も安定した職業となっている。

- 旅客船船員の在社年数は平均14.3年であり、内航船員の約9年に比べ、著しく長い。

- 旅客船船員の入社経路は、自分で選んだ

が41.2%と圧倒的であり、船主や乗組員に誘われたり、船員職案を利用したりすることで入職する内航船員とは、大きく異なっている。

- 旅客船船員の会社位置関係は、同一県内が72.0%と圧倒的であって、県外が約60%を占める内航船員とは、大きく異なっている。

- 旅客船船員の地縁同乗関係は、そうした人のいない比率が5.4%にとどまり、内航船員の約25%とは、大いに異なる。

- 旅客船船員の年間収入は平均600万円であり、それは内航船員の約560万円を上回り、産業間比較としてもかなり上位にランクされる。

- 旅客船船員の労働時間は1日7.1時間、週間49.6時間となった。労働のある日に限ってみると1日労働時間は8.9時間となった。また、年間の休日・休暇日数は131.6日である。いまなお、長時間労働の内航船員と異なる。

4 職業の評価について

旅客船船員は、配乗や昇進など人事管理について不快感がないわけではないが、その職業満足度は下船休日・休暇の長さ、雇用の安定性、家族との生活の側面において高く、船員労働固有の否定的な要素の少ない職業となっている。

- 旅客船船員の就労上の重視項目は、内航船員と同じように、雇用の安定性、船種や航路が上位を占めている。

- 旅客船船員の就労上の不快項目は、配乗が公平でなかった、旅客や運転手にどなられた、昇進がままならなかったの順であるが、内航船員は休暇や下船のトラブル、賃金のトラブル、船内のいさかいの順となっており、

様相が異なる。

- 旅客船船員において職業満足度の高い項目は、下船休日・休暇の長さ、雇用の安定性、家族との生活であるが、内航船員は雇用の安定性、会社（雇主）の扱いである。

5 新人とその補充について

旅客船船員は、内航船員や陸上職業と対比において、賃金、休日休暇といった雇用条件に優れ、そして家庭のだんらんがほぼえられることから、自らの職業をかなり肯定し、そして自らの後継船員については伝統的なタイプを望んでいる。しかし、新人船員の補充の見通しについては楽観していない。

- 旅客船船員の職業イメージは、一方では、確かに、明るく、あつたかく、足早で、活発としつつも、他方では、おおむねとして、せまくるしく、きゅうくつで、うるさく、せかせかしているというイメージとなっている。

- 旅客船船員は、内航船員と対比して、休日や休暇が多い、家庭のだんらんがほぼえられる、旅客とのふれあいがある、また陸上職業と対比して休日や休暇が多い、休暇をまとめてとれる、賃金など収入が良いとしている。

- 旅客船船員は、職員の補充について不足しない、男子部員について不足する、女子部員について不足する恐れありとしている。

- 旅客船船員は、居住地における船員のなり手について、内航船員同様、ほとんどないとしている。

- 旅客船船員は、望まれる船員タイプとして、人づきあいの方がすき、安定を好む、何でもこなしていく、体を使う仕事に向いている、仕事を重視するという、伝統的な船員のタイプをえらんでいる。

6 今後の職業生活について

自らの職業に対する肯定的な評価の結果として、旅客船船員の企業定着性、職業定着性は何れも高く、子供の職業継続についてもかなり肯定的である。ただ、再就職の必要が生じた場合、陸上職業への転職志向は強い。

。旅客船船員は、現在の会社にずっと雇われていたい49.7%、しばらく雇われていたい20.2%、いいところがあれば変わりたい26.0%という構成となった。

。旅客船船員は、旅客船船員として一定の年齢（おおむね定年あるいは退職年齢）まで働く64.5%、しばらく働きたい22.3%、近いうちにやめる8.4%という構成となった。内航船員も、それにほぼ近い。

。旅客船船員は、自社の事業の見通しについて、われわれの航路では当面その縮小や廃止はない41.8%、航路の縮小や廃止に反対し

その維持に努力する16.7%、経営者に旅客船以外の事業をおこさせる11.0%、やむをえないので職業あっせんを受けて転職する22.1%という構成となった。

。旅客船船員は、再就職の必要が生じた場合、陸上職業に転職する38.5%、他の航路の旅客船船員として再就職する19.1%、内航船員として再就職する11.2%、自営業をおこす11.8%が、上位を占めた。

。旅客船船員は、子供が旅客船船員になりたいとした場合、よろこんで賛成する15.7%、反対だが本人にまかせる55.1%、ほかの仕事につくよう説得する21.1%という構成となった。内航船員より、肯定的である。

〔本稿は、海上労働科学研究所報告書：平成6年度「旅客船における船員の雇用動向及び移動に関する調査」(執筆担当 篠原陽一、中村史也の要約である。)〕