

研究叢書 8

船内労働の実態

佐々木誠治 著

神戸大学
経済経営研究所

1964

船内労働の実態

佐々木誠治 著

神戸大学経済経営研究所

1964

は し が き

この小著は、昨年（1963）の外遊時に、筆者が、自己の眼・耳・手で調べたかぎりでの本邦外航定期貨物船の船内労働の実態を、一面では、報告書風に、一面では、紹介書・解説書風にとりまとめたものである。

由来、船内労働の実情は、海運研究者或いは海運企業の陸上勤務者の大多数にとってさえ多分に謎的であり、いわんや、一般市民にはほとんど知られていない。一方においては、航空輸送の発達・利便により、一方においては、現在のわが国に外航用旅客船そのものが欠如しており、また、外国航路就役船のほぼすべてが船客業務の取扱を中止していることのために、わが国市民にして、いわゆる船旅による海外旅行をすることがすでに甚だ稀少・困難となりつつある。たまたま、船客として日本船もしくは外国船を利用する機を得たとしても当該船舶において、船長以下の船員が航海中および停泊中に遂行するあらゆる実際の作業・仕事を精緻に見聞するということは、到底不可能である筈。かくて、いまや、ますます、船内労働の実態は、われわれ陸上生活者に理解され・ふれられがたきものとなりつつあるとあってよい。

量的な復興再建としてはむしろ十二分の成功・発展を遂げているのに、戦後のわが国海運業が、質的な面、なかならず、企業および産業としての収支実績と国際的競争力とのうえで甚だ不振・不成功であるのは、もとより、他に多くの原因をもつ。だが、わが国海運業最近の不振産業化が、わが国における海運理解・海事思想の甚だしき幼稚低劣と密接に結びついていること明白であるという意味乃至関連で、上記船内労働に対する関係者ならびに市民一般の不認識・無理解の持続と一層の深化という事実乃至傾向も、大いに、反省されてしかるべきではなかるうか。

海運研究者として何程かの予備知識・関連知識を有していた筆者にして、実際に見聞・体験・知得した本邦船上現実の船内労働は、きわめて、新奇に富みいわゆる理論と実際とのギャップを痛感せしめるものであった。低俗無知な流行小説・歌・映画でゆがめられ・皮相に伝えられるような船員・船員生活・船内労働でないことは、もとより、当然わきまえていたが、反面、筆者の乗った4隻の日本船で実見したほどに船員が勤勉であり・多忙であり・真摯であるということは、たしかに、ひとつの驚きであり、また、新たな喜びでもあった。従来、どちらかと言えば、海運経営者側に味方する形で、当面の苦境を突破するためには、わが国船員は賃上げ要求のごときをがまんしてほしいものだと考えていたが、これ程まで熱心且つ真面目に働いているということを知って、できることなら、彼等の賃金をもっともっと引き上げてやりなさいと経営者に勧告せねばならぬとも感じたほどである。そして、これほど勤勉な船員たちがいるかぎりには、まだまだ、われわれは、海国日本を誇ることもでき、また、わが国海運業に強力な支柱のあることに安んじ、喜び得ると思ったことである。

こうした自己の体験的印象の強さもさることながら、習得できた貴重なことからを紹介して、わが国市民一般の海運理解・海事思想の向上に少しでも役立てるとともに、海運研究者・海運業界人もしくは関係者に、真実且つ具体的な船内労働の在り方をより充分に知ってもらいたいというのが本小著執筆のそもそもの端緒である。もとより、最初の、しかも、多分に限定された範囲での実態調査であり、報告であるから、必ずしも、完全に本邦外航船の船内労働の近状をつたえ得ているとはいえないであろう。叙述の不備・資料の精疏は、筆者自身感ずるところでもある。けれども、このささやかな紹介書・報告書によって、なお、きわめて未知の分野に属する船内の労働作業がいくらかでも詳細・正確に理解されるならば幸いであり、もし、そうであれば、筆者に種々の教示と助言をあたえつつ、自分たちの仕事に対する陸人^{おかびと}の理解を求めた船員たちの支援と期待とも報いることができるであろう。

筆者にこうした研究調査の機会をあたえ、懇切に教示してくれた各船の乗組員たちは余りにも多数であって、その名をここにあげ切れない。陸上勤務中の各社社員・経営者と同様である。代表として、乗船許可の特別配慮をいただいた日本郵船社長児玉忠康氏・三井船舶社長（現大阪商船三井船舶社長）進藤孝二氏の名のみあげて感謝の意を表する。

1964.8.8 研究室にて

佐 々 木 誠 治

目 次

序 説 本書執筆の動機	7
——本源的な狙い——	
第 1 章 船内労働の部門組織と職務内容	16
——本書の直接的な狙い——	
I 海運企業経営組織の難解性	16
II 船内労働組織の難解性	18
III 船内職制・職務の一般性と特殊性	20
第 2 章 日本郵船の船内職制・職務	28
——長門丸の実態——	
I 部門の構成	29
II 甲板部の職名・職務と実人員数	34
III 機関部の職名・職務と実人員数	52
IV 無線部の職名・職務と実人員数	61
V 事務部の職名・職務と実人員数	68
VI 医務部の職名・職務	81
第 3 章 三井船舶の船内職制・職務	86
——淡路山丸の実態——	
I 甲板部の職制・職名と主要任務	88
II 機関部の職制・職名と主要任務	95
第 4 章 甲板部作業の実例	106
I 印度洋上の手入れ作業	111
——長門丸の甲板部作業日誌——	

II	地中海およびヨーロッパ沿岸航海中の 荷役作業と手入れ作業	120
	——島根丸の甲板部作業日誌——	
第5章	機関部作業の実例	131
I	大西洋横断時の機関部作業	131
	——淡路山丸の実態——	
II	印度洋上の機関部修理作業	136
	——長門丸の实例——	
結 語	若干の補足と提案	144

序 説 本書執筆の動機

——本源的な狙い——

わが国が四面環海の島国であること、或いは、世界屈指の海運国であることそれ自体は、殆んど三才の童子にだってわかり・わかっていると云ってよからうほどの国民的一常識である反面、海運業、特に、本邦海運産業とそれを構成する海運企業に対する一般市民の認識・理解が甚だ低度・過小であること、ひとつの不可思議的現実である。筆者近時の海外旅行において、改めて、また、今更のように感じられたばかりでなく、多くの本邦海運業界人・海運研究者もしくは有識者が、たえず、これを口にし、嘆くところである。実際、ヨーロッパ諸国を訪ね、とりわけ、主要海運国と目されている国々の一般市民たちが、海運業務そのもの、自国の海運業とその企業もしくは海運人・乗組員に対して深い認識・理解をもつのみでなく、きわめて高く大きな愛着と敬意とを示すのを見聞し、ひるがえって本邦の現実を思うと、その懸隔の余りにも大きいことがよく判った。保有船腹量或いは商船隊の活動ぶり・進出範囲から、日本は曾って世界第3位の海運国だった・現在は第4位だと、しばしば、自賛するわが国国民（特に為政者たち）と海運業にして、国内で認識評価される海運業の地位やそれに対する市民一般の理解と支持やは、わが国よりもっともっと下の6位・7位・8位等々の海運国のそれより遙かに低劣であると言い切って、敢えて反駁できる日本人はいないであろう。

とはいえ、こうした海国・海運国たることを誇っていないが海事思想や海運理解が極端にお粗末な日本の不思議な現実・矛盾について、或いは、その由因に関して、あれこれ述べたてることが本書の目的ではない。われわれとしてはこの不思議な矛盾をもたらした主因のひとつが、自国の一般市民たちに海運業

ならびに海運人（船員を含む）のことを十分に理解させるだけの努力を、本邦の海運業界も、われわれ海運研究者も、しなかった点、もしくは、多少の努力をしたにしても間違った方法、少なくとも、効果なき方法でしてきたにちがいない点に求めるべきであろうことを反省的に自覚した上で、現状からの脱却・矛盾の克服の途を見出すことの方がより大事なつとめであり、当面なすべきことだと考える。

これまで、主として本邦海運業界の首脳たちが、政府・政党に対し、或いは金融業界・荷主たる産業界および貿易業界などに対して、繰返し、陳情・説明・主張してきた本邦海運業の国民経済的意義・寄与・役割、等々は、それ自体決して間違ったものではなかった筈だけれども、必ずしも適切であり、効果あるものだったかどうかは疑問である。のみならず、こうした際に述べられた内容が、一般市民たちに理解されやすいものであったかどうか、また、彼等に、いわゆる海運理解力を植えつけるに適當であり、効果的であったかどうかという点になると、明らかに、すこぶる疑問である。けだし、外国の先進海運諸国のそれらに比すれば、格段に幼稚・低度の海運思想しかもち合せていないと明言して差支えなくとも、わが国の政治家・役人・財界或いは学界の人々は、一応は、有識者であり、しばしば、抽象的な内容・表現であれ、もっともらしき理論や理論づけをより好む傾向がつよいから、いわば正攻法的な議論・説明・訴えも、それなりの、何パーセントかの効力をもつであろう。しかし、こうした議論や説明が、一般市民の大多数にまで同程度に受け入れられ、理解され得るとは思えない。

他方、われわれ海運研究者の研究成果発表についても問題は多い。今日、われわれのひとりひとりが極めて分業的・専門的に或る一部の海運問題を考究するようになっているが、ひとくちに海運研究といっても、海運経済論・海運経営論・海運政策論から海運史・海上労働問題・内外比較的な海運研究、或いは、海法・海上保険・港湾問題・水産論・交通論一般との関連、等々にいたるまで

複雑多岐にわたる。われわれ自身がこれらすべてを網羅した充分の知識をもっていない。それ自体が、当該研究分野で、如何に高い価値ある研究発表であっても、海運研究者すべてに等しく高評価され・理解されるとはいえない。一部で貴重視され、自身も意気込んで発表・主張した研究成果であっても、それが海事思想・海運知識の薄弱な一般市民の多数に理解されるであろうことまでは殆んど期待できない。いわんや、それが、一般市民の海運理解に役立ち得る内容・形式のものかどうかですでにしばしば問題である。筆者自身ももとよりその中に含まれるが、これまで、いわゆる海運研究者の公表した著書・論文のほとんどが、一般市民の読んで容易に理解でき・興味を覚えるような内容のものでなく、まして、彼等に海事思想・海運知識をあたえる目的で書かれたものでなかったこと、ここに明言してもほぼ差しさわりあるまい。

本書の叢書としての性格および発行部数・配布予定先の限定性などからは、筆者の希望も多くは叶えられがたいであろうが、およそ、上記事情の確認・反省をもととして、本書では、ことさらに、わが国一般市民に対する海事思想の涵養をはかるという立場をとりたいこと、むしろ、それが筆者の本書執筆の主動機であることを明かにしておく。それは、必ずしも、産学協同の思想・見地を意味しないし、また、そうした線に沿い得ているとも強弁しないけれども、当今の本邦海運業の実情を眺めつつ、これまでの筆者の海運研究の在り方を自省するとき、生きた学問の必要が痛感させられる。けだし、学問研究それ自体の独立性と純粹性と的重要なること言うまでもないが、一面、われわれ本邦海運研究者の研究の主対象とする本邦海運業が衰退の危険を内包し、増大せしめているとさえ思われる現実を見ると、研究の純化が“死に学門”もしくは“対象消滅の学問”へ導くおそれをすら感ずるからである。

では、本邦の海運業界と海運研究者、とりわけ、われわれ研究者として、わが国市民一般の海事思想・海運理解をひろめ大きくするための努力をするにあ

たって、何を出発点とすればよいか。正しい且つ効果的な方法として具体的にはどのような方法を選ぶべきか。この問題、自体は甚だ大問題であるし、同時に出発点・方法としてはいくつもあり得、考えられ得る。

なお、必ずしも長いとはいえない——一面、このゆえに、惰性的無気力化現象に深くむしばまれていないと敢えて自負もするが——にせよ、これまで、海運経済一途に研究してきた筆者の当問題に関する現段階までの結論的見解は、次ぎのとおりである。

“国民大衆の海運思想を普及・促進するための努力は、船のこと・船員のこと・船内での仕事と生活のことに始まり且つ集中されるべし”。

或いは、海運企業の本社・支店などの陸上社員たちからは“海運業務の本筋はわれわれがやっているのだ”といった抗議も出されよう。或いは、港のこと・造船のことも同様に大事だという意見も出るであろう。既述海運業（務）の国民経済・国民生活とのつながり方も、亦、より高度・広大な海事思想・海運理解の養成のためには必要事項であることたしかである。

だが、いまは、いまのわが国一般市民のもっている甚だ低い海運思想を少しでもたかめるためには何が最も必要で・効果的かが問題である。海運会社の仕事・陸上社員の日常作業を正確詳細に理解させること、それが他企業・他会社員とどういう風にちがうかを具体的に説明することは、容易に見えて決して容易でないし、それによって直ちに一般市民の海運思想の増進がはかられ得るかどうかも疑問である。試みに、海運会社営業マンが社内でする仕事や会社および家庭でおくる生活を他企業の営業マン或いは自分と同会社の総務・経理係のそれと具体的に比較してみよ。その間の差を具体的明確さで説明することは、甚だ難題であり、結局は、皆が同じサラリーマンだという認識に落ち着くのがオチでもあろう。

それでいて、隣近所のおばさんたちでも、“あの方は船の仕事をなさっている”、“お船の会社に勤めている”ということは、日常知識としてきわめて直截

であり、始終使われる言葉である。港のこと、或いは、造船所のこと——特に進水式——が海運業と密接な結びつきをもち、ときに、説明に便利をもたらす場合はあり得る。だが、日本人のすべてが港町に住んでいるわけではないし、港町の住民として、いわゆる岸壁乃至港内での船舶荷役作業や船の出入港に精通しているわけでもない。しかも、船舶或いは海運業務の港とのつながりの基幹部分をなす港湾荷役作業は、それ自体、海運業とは別個独立の港湾業（務）として本来考察すべき性格のものである。しかして、市民一般には、港も亦“お船の着くところ”、“船への貨物の積卸の行なわれるところ”として考えられ、同様に、造船所も“船の造られるところ”として理解されている筈。

海運業の国家的使命・国民経済的貢献などといった六ヶしい議論が、国民大衆には甚だ難解であり、しばしば、無縁の論議とされること、最早、附言を必要とすまい。

実際、ところどころで触れたとおりに、わが国一般市民は、いわゆる海事思想・海運知識として極めて貧弱なものしかもち合せていないが、それでいて、彼等の大多数は、船には関心をもち、或る程度の理解ももっている。沖合いを走る船・港にとまっている巨船・建造中もしくは進水式の大形船をみては、たれしも、“一度乗ってみたいなァ”という気持を抱く筈である。海運会社への就職を希望して筆者を訪れる学生たちのすべて、少なくとも90パーセント以上は“船に乗りたい”或いは“船で外国をまわれるであろう”という希望乃至期待を明らかに述べる。他面、経験上よりも、海運論の講義・海運業の役割や意義についての説明などを百遍するよりも、一度船につれて行き、船内や荷役を見させる方が、学生や家族友人に最も好く海運を理解させ・親近感を呼び起させる捷徑である。一般的に見て、本社や支店勤務の海運企業陸上従業員の家族・知人よりも、船員の家族・知人の方がより海運知識も深く、より海運に対する理解と愛情に富むと思われるが、これも、ひっきよう、後者が、より多く船を訪れ、船の仕事・船内の生活を学び、知る機会をもつからであろう。

或る意味では、国民中最も海運に理解をもち、海事思想とりわけ船舶についての知識に富んでいると言ってよかろう船員の家族・友人・同郷者たちにしても、夫であり・父親であり・兄弟であり・友人である船員の船内における生活と仕事について、また、彼が乗っている船全体のそれについて、たえず、より多く・より詳しく、実情を知りたいと思っているにちがいない。一時的に、もしくは、折りふし、船に関心をもつにすぎない人々の方が多数であっても、とも角、船に関心をよせ・それなりの理解力をもつ一般市民に海事思想・海運理解の増進を望み・はかるためには、彼等が少しは知っていること・興味をもっているところから着手するのが一番適切にして効果ある方法だと思われるのである。

それ自体、概して少数の海上勤務経験者——事務長もしくは事務員として——をのぞいて、海運企業陸上社員の多数が亦、船のこと、特に、船内作業および船員の職務・職制について甚だ薄弱な知識しか有していない。海運“営業マン”として甚だ有能な筆者の友人たちであれ、より上部の経営者たちであれ、筆者が本書で述べる船内職制・職務ならびに実際の船内作業労働について、そんなことは百も承知と言える向きはおそらく極少のはず。けだし、不分明の個所について、しばしば、且つ、多数の人々に、筆者が教示を乞うた際に、“それは自分にはわかんこと・乃至・全然知らんことだから、専門のたれそれを紹介しよう”というのが彼等すべての一致した返事であったからである。

もち論、海運企業の経営者或いは営業マンにして何程かの船舶知識・船内労働作業の一般常識をもたぬわけではない。むしろ、相当な知識をもち・関心をよせているはずだと言うべきであろう。ただし、彼等にとって、それ以外の直接的担当業務、なかんずく、集貨と傭・配船、或いは船舶の建造・修理や資金調達の仕事が大問題であり、手一杯というところであろう。常識的事項もしくは関連ある必要事項についてひと通りの知識をもち、また関心をよせても、船内の職制・職務や日常の実際作業の詳細まで熟知するだけの余裕もなく、必要

もないというのが現状であり、これまでの実情であろう。

いわゆる分業論或いは分業と協業による経済・経営の発展論議としても、また、海運業・海運企業がそれで成長拡大をとげうるかぎりにおいて、陸上勤務者と海上勤務者とが仕事を分ち、それぞれ別個な責任をもつこと、それ自体は敢えて問題とすべきことではなからう。ただし、すでに明示したごとく、現代日本海運業の置かれている困難な状態からの脱出・斜陽産業から成長産業への転換＝発展のためには、国民の理解と支持とが不可欠であり、しかも、そのためには、最も適切・効果的な方法で彼等の海事思想・海運理解の増進をはからねばならず、たまたま、市民一般が或る程度の理解と親近感とをもつ船のことから、或いは、船に関して、これをおしすすめる必要と可能性とが認められる際の問題としては、海運企業経営者および陸上社員一般の船内問題への疎遠はかなり重大にして微妙である。言うなれば、海運経営者・海運企業（陸上）勤務者たちは、海事思想・海運理解を国民に対して求めているながら、国民多数が何よりも関心を抱き・それならば知りたいし・比較的理解できやすいという問題から、故意に或いは知らずして、遠ざかっている有様である。

分業の発展に伴うひとつの欠陥であろうが、今日、海運企業の陸上勤務員と海上勤務者との疎遠化の傾向もみられる。双方の呼吸が一致しないようである。筆者は、これまで、船員問題にまで研究の手が伸びず、いま、ただちに船員の肩をもつ気持もないけれども、何ヶ月か船に乗り、船内の生活と仕事を実際に見聞して、従前予想していたのよりは、遙かに、船員に苦勞と負担とが多いのに驚いた。そして、少なくとも、筆者の利用した4隻の日本船の乗組員の航海中および停泊中の間断なき動勞をみて、これだけよく働くかぎり、もっと給料をふやして然るべく、そうしてやりたい、或いは、それが実現する日の近からんことを祈ってやりたいとさえ思ったほどである。

“うちの船員はよく働く”と日本郵船・三井船舶或いは他のほとんどの本邦海運会社の首脳は自慢するし、認識も感謝もしているようである。だが、こう

した会社のお偉ら方にして、船員が実際にどれだけ勤勉であり・仕事量が多く作業も多種多様であるかは充分に知らないであろう。各社中堅社員たちも亦同様。そして、われわれ海運研究者にして同じくである。

海運業務・企業活動の一環として、船の具体的運航・船内諸作業とそれについての各乗組員の担当および役割とをできるだけ詳しく知っておくことは、疎遠化をさけるためにも、企業としての営業成績をたかめるためにも是非必要であろう。われわれの海運研究にあっても、実地の知識は甚だ有用であり、必要である。

如上、ひとつには、わが国市民一般の海事思想・海運理解を増進させるに最も効果ある捷徑たるべしとの私見から、いまひとつには、海運業界（特に陸上勤務者）も、海運研究者も、熟知しておくべきなお研究未開発な問題への手がかりたらしめようという希望から、本書は、筆者が実地調査したかぎりでの船内労働の実態を紹介風に叙述する。これが本書執筆の動機であり、本源的な狙いと称するものである。

筆者が乗った船とその時期および区間は下記のとおりであった。

① 長門丸（日本郵船黒海航路，8,524^G/T・11,091^D/w，船長；正原 裕一）

神 戸	1963年2月1日乗船・出帆
香 港	2月6日入れ出し
Singapore	2月11日入港・13日出発
Suez	2月28日到着・3月1日出航
Beirut	3月2日入港・5日出港
Lattakia	3月6日港外着・7日入港・11日出港
Piraeus	3月13日入港・14日下船

② 島根丸（日本郵船西廻り世界一周航路，9,425^G/T・11,644^D/w，船長；鋤

崎 幸一）	
Port Said	3月18日乗船・19日出港

Genoa	3月22日港外着・23日入港・24日出港
Marseilles	3月25日入れ出し
Lisbon	3月28日入れ出し
Hamburg	4月1日入港・2日出港
Rotterdam	4月3日入港・4日出港
London	4月5日入港・下船

③ 淡路山丸（三井船舶西廻り世界一周航路，6.746^{G/T}・10.221^{D/w}，船長；
奥野 守）

Genoa	6月12日乗船・16日出港 (Marseilles 抜港—不寄港)
Casablanca	6月19日朝港外着・同夜入港・20日出港
New York	6月28日港外着・29日着岸・30日下船

④ 武蔵山丸（三井船舶ニューヨーク航路，9.549^{G/T}・11,669^{D/w}，船
長；鯛田 徳夫）

San Francisco	7月13日乗船・16日出港
横浜	7月28日入港・下船

1964年4月から三井船舶は大阪商船と合併して、新社名「大阪商船三井船舶株式会社」——横文字名は Mitsui O.S.K. Line——となった。日本郵船も三菱海運を吸収合併した。少なくとも、今日の本邦海運界では、最早、三井船舶株式会社というものはなくなってしまったわけであるが、筆者が乗船した当時がそうであったがゆえに、日本郵船および三井船舶の旧名をそのまま用いる。

第1章 船内労働の部門組織と職務内容

——本書の直接的な狙い——

I 海運企業経営組織の難解性

こと外国に関してその傾向は特につよいといわれてきているが、企業もしくは事業体の経営組織・業務遂行機構の具体的内容、とりわけ、部局の構成・配置事情の詳細・系統図は、当該各部局の或いは関係役員・職員個々の現実に担当・処理しつつある業務内容の内幕＝真実の任務とともに、わが国にあって一般に、外部に対して秘匿されている。なるほど、いわゆるサービス業務をいとなむ企業などの場合にあっては、時に、部分的乃至大要的な営業内容・部課組織の系統図のごときを、顧客用・宣伝用に公示していることもある。また見ようによっては、甚だ奇妙なかたちで“ガラス張り”方式を自画自賛したり・遵奉したりしている傾きもなしとしない現代日本の一種の国民的感情が、多くの本邦産業・企業をして、むしろ、得意然と、自己の機構や業務を公開・宣伝せしめているように感じられる節もある。というのは、わが国では比較的容易に知得できることがらであって、外国企業については知りたいものが相当多いからであり、わが国において費やすより何倍かの努力をかたむけてなお且つ何分の一・何十分の一しか外国企業組織の実情を学び得ないのがむしろ現実であるからである。

他面、当該部局員もしくは関係役員が、公的にもしくは秘密的に遂行する具体的業務に比すれば、部局組織の実情の方がより開放的であるといい得よう。少なくとも、わが国にあってはそうである筈。他事・専門外の分野はさておき本邦の主要海運企業について、われわれは、今日、その本社内、或いは、支店

・出張所内に設置されている部課の名称を、それらの責任者名（部課長氏名）とともに知ることほぼ容易である。むしろ、いたってたやすいといえよう。このこと、たとえば、イギリスやノルウェーの大規模且つ国際的に著名な海運会社の経営組織・部局配置の実状を学びとることがほとんど不可能な有様であるのに比して、甚だ特徴的な日本の現実のひとつである。われわれの海運研究にとって、この点にけおる日本海運界の開放性は、便宜・好都合であることたしかである。もちろん、開放性がより拡大されて、それ以外の情報、とりわけ、外国海運界に対して一方的に知らせるだけの・且つそれによって本邦業界が不利を招くおそれのあるような資料・情報を不用意に出すおそれも多分にある。そして、近時、これを海運業界人の一部が甚だ心配して対外宣伝・公開主義の自縮を云々する主張も次第につよくなっている。合理主義によわく、附和雷同的でもあり、また、きわめて、外国模倣性の強いわが国民（海運人）の一面の特性からみて、こうした主張の強さ如何では、或いは、部課名の公表も今後つつしもうというような空気が醸成されないとも言えないが。

もっとも、如上、部局配置事情の公表という面で示されるわが国海運企業の公開主義的在り方それ自体は、殆んど対外的不利益を招くことでないであろうし、他面、それだけで、本邦海運企業の経営内容が全面的・徹底的な開放性をもつことを決して意味しないであろう。部分的な公開主義のかげに、なお、大量の秘密主義が隠されているように思われる。なんとなれば、部課の配置事情および当該責任者名までは外部に知らせていても、本邦海運企業にして、そうした部課における、或いは、部課所属社員各々の、現実に担当・処理している具体的業務の内実に関し、また、各部課乃至部課員の上下左右の連関についてすべてを、ありのままに公開していること絶無であるからである。少なくとも管理部（課）・査業部（課）などの名称をもつ部門の内部で内密に行なわれている各種業務の詳細とか、或いは、別に、歴っきとした総務部があつていわゆる社内業務の総括・各部門の調整が当然そこで行われ得べき筈であるのになお

且つ営業部・業務部，等々の各部局内に，いくつかの他課と並列的に設けられている“××部総務課”の実際に行なっている業務内容のごときとかは，関係者外のものにはほとんどわからない。それらは，部名・課名乃至部課長名までは公開しても，業務内容については多分に秘密のヴェールを被せている存在であるといえよう。前者の各部門の担当業務については，われわれ海運研究者でさえ，余程の個人的コネがあって，はじめて，且つ，やっと，一部のことがらを仄聞できる状態にとどまろう。しかして，殆んどすべての主要海運会社は，今日，自己の部局組織や各部門・各社員の担当業務に関して，内部的な規程文書をもっていることほぼ確実であるけれども，これは，研究者を含む部外者の自由な閲覧をかたくこぼんでいる。いわゆる社外秘・(秘)の文書である。

こうした現況を考えると，ときには，一見，きわめて開放的にも思える本邦海運企業も，その実，決して，ガラス張り主義の遵奉者でなく，“われわれ日本海運企業は，今や，いわば，ヌードの状態ですよ”といったジョークも迂闊に鵜呑みできないこと明らかであって，そのかぎり，本章冒頭に述べた言葉，企業経営組織の実情の秘密性は，ほとんど，そのまま，本邦海運企業の場合にも適用できようかと思われる。

II 船内労働組織の難解性

前述のとおり，本邦海運企業の陸上にある本社・支店の機構組織と役・職員の担当業務の現実・内密の真相およびそれに関する各社規程文書も，なお，多く，対外秘とされ，それについてのわれわれの研究考察は進捗をはばまれているが，海運企業として，本来，より重要不可欠な構成単位であり，唯一的生産手段でもある船舶における労働・業務の組織と具体的内容にいたっては，秘密の度合は一段とつよく，経済学乃至経営学的な接近はより大きく停滞せしめられている。

秘匿されているところなお多いとはいえ、陸上にある海運企業の本支店経営機構や陸上勤務者の執務内容は、まだしも、われわれが、実地にふれ、現実を見聞できる可能性をもっている。いわゆる一般常識というものによって、或いは他産業・他企業の類似的実例との関連乃至比較・類推から、海運企業諸部門の構成と業務内容を理解する手もなくはない。これに反して、船舶自体、船内労働と海上生活の実態そのものが、普通人（陸人）にとっては多分に未知の分野である。しかも、船舶の内部で行なわれる各種作業において、また、船上で用いられる日常用語について、陸地的解釈乃至日本語的知識では容易に判断・理解できがたいところも少なくない。海事思想の普及といい、海運理解の深化といい、そのそもそもの中核・眼目を成し、また、いとぐちたるべき船舶のしたがってまた、船舶における労働および生活の真実且つ具体的な映像が国民大衆にほとんど知られず、当該研究が遅々としてすすまない主たる原因もここにある。

ごく小型の船舶をのぞいて、通常、船舶の職制・職務すなわち船内労働の区別として、甲板部と機関部という2大部門があることぐらいは、一般市民の多数に知られていよう。この2部門が船内労働組織の基幹を成すとは、海運研究者の既知的常識でもある。だが、この両部門の外に如何なる名称の部門がいくつあるかということ、そうした諸部門および甲板部・機関部はどのような人的構成をもち、また、それぞれ、どのような具体的作業を分担・遂行しているかということになると、もう、かなりの人々には難解である。ふたつの基幹部門の存在とそれらの概要とを一応わきまえている人たち、とりわけ、われわれ海運研究者たちにしてからが、他の人たちから「甲板部」を“コウハン部”と読むのか、“カンバン部”と発音するのかと改まってたずねられたようなとき、さて、どう返答すべきやと迷うこともなしとしまし。 (この問題に関するかぎり、いずれの呼称が正しいということはおおむね必ずしも判定できないのが現実である。ただ、今日の業界用語としては前者「コウハン部」にほぼ統一されてい

るようだ)。いわんや，“局長さん”・“^{じせき}次席さん”・“^{さんせき}三席さん” 或いは“会計さん” などといった高級船員＝士官クラスのアシニック名はまだしも，“ナンバン”・“ストーカー”・“ドンキー”・“シチョウジ” もしくは“チュウシチョウ”・“セケン”・“大工さん” 等々の普通船員クラスの船内特殊用語的俗称にいたっては相当な専門知識の所有者・海運研究者でさえ、容易に見当のつきかねる場合もあるろう。

Ⅲ 船内職制・職務の一般性と特殊性

通常の航洋大型船にあっては、おおむね、甲板部・機関部の外に事務部・無線部・医務部という部門があること、換言すれば、大型船の船内部門組織は大体5部門制であるということは、海運人・海運研究者および或る程度の実験理解者には、ほぼ、自明の事柄となつていよう。そして、これら5つの部門が分割・分業的に担当する主要業務と各部門内部における職制・職務の大略とについて、なかんずく、中核的な前2部門（甲板部および機関部）に関するやや詳細な分析的考察は、時にいくたりかの研究者によって試みられ、また、少数とはいえ、若干の実験解説書・文書で紹介されてもいる。なかんずく、最近——とはいえ、最早、数年前になつてしまつたが——地田知平教授が「海上労働における分業と協業」という論文名でものされた考察は、甚だ学問的価値高く、現代本邦船舶上の作業労働、したがつてまた、船内職制・職務の在り方を新しく、または、改めて、紹介しようとした功績は大きい^①。

この論文はもとより、地田教授自身の研究目的乃至方法論にしたがつて、考察の主対象の選定についても、叙述・考察のすすめ方についても一面では独自の観点を鮮明にし、一面ではいわば一種の特定・限定を示している。当面われわれが問題とする船内の職制・職務に関するかぎり、同教授は甲板部および

① 地田知平；海上労働における分業と協業—商学研究4（1960.3）所載

機関部におけるそれを主対象とし、それに限定する。且つ、本邦航洋船一般に共通するような原則的在り方を追求し、その概要を示すという態度・方法を明示する。實際上、この両点に関して筆者は若干ちがった見解をもち、そのゆえに本書のごときも敢えて執筆するにいたった次第であるが、とはいえ、これは地田教授論文の主旨や如上研究対象・研究方法の特定それ自体に対する反撥・異論を決して意図しない。むしろ、そうした特定がすぐれた方法でなされたこと、また、そのために論旨の明確化も充分発揮されていることに讃辞を呈し、そうした視点から論述されたものとしては、或いは、その叙説内容のほとんど大部分については、賛同するにやぶさかでないことを明言しておきたい。

微細な事項・叙述個所に関しては、腑に落ちぬ点・必ずしも同意できがたいところも若干あるにはあるけれど、その殆んどすべては、同時に、または、一面からは、本邦の海運企業乃至船舶すべてに共通・一致的な原則としての強調或いはそうした視点からの論述であるためであり、それに関連してである。このゆえもあって、まず、筆者における一般性と特殊性とに関する見解や本書でのことさ拉的な特殊性の重視などについて、一応の説明を試みておくことから始めたい。

たとえば、下記引用文中に示されている地田教授の注意深い表現を充分気を付けて読めば、同教授が船内労働、差しあたって、船内職制・職務を取扱う場合に、その一般性・原則性のみを強調して、特殊性を一切認めない態度をとっているわけでないことも明白に知られ得よう。

「……………細部は企業によって一様ではないが、しかし、その大要は、少なくともわが国においては、ほぼ一致しているように思われる」

同様のことは、本書において、企業間乃至船舶間の特殊性を強調する筆者の立場についてもいえるわけで、特殊性のみを重視して一般性・共通性をネグレクトするものでは決してない。

およそ、混沌と雑然とに満ちた現象・事物について何等かの法則・通理を見

出して行くこと、また、それによって事象研究の整理・体系化をはかって行くことが、崇高にして偉大な学問の使命だと、しばしば、いわれる。未開拓な研究分野（課題）の場合になかはずく効果的であろうが、いわゆる一般法則・共通性・原理性もしくは支配性を基軸にして考究をすすめるのは、こうした学問の使命・基本的在り方により近接・立脚したことであろう。それによる研究効果の増大・促進は十分に期待もできるし、実証もされた。だが、一面においてこうした一般的法則・原則性・共通性の承認と主張とは、それ自体、若干の個別性・不一致性・特殊事情をすでに前提としていることだともいえる。しかし、一般的・原則的にはこうだが、その例外もあるという場合は實際上甚だ多い。全く異常乃至僅少で、殆んどとるにも足るまいと思われるような特殊性・特例であっても、少なくとも存在するかぎりは、ひとつの現実であり、そこには何等かの意義と理由とがある筈である。しかして、そうであるかぎり、この種個別的特徴や特殊性の研究も亦、学問研究の小さくとも決して放棄を許さぬ部分を構成する。一般性・原則性に立脚した研究がすすめばすすむほど、個別性・特殊性に注目した研究、或いは、それに注目することが、ますます、必要だとも言い得るし、現に言われている。

これが、筆者これまでのほぼ一貫せる海運経済問題の研究方法論であり、時には、特殊性を過大に強調してきた所以でもある。

他事はさておき、ここ本書で、本邦船における船内労働の実態或いは職制・職務の在り方を考察するに際しても、いわゆる企業間および船舶間に在存すべき特殊性のことが、なによりも、筆者の関心事である。もち論、これは、ひとつには、地田論文におけるがごとく、一般性・原則性の研究が他方で或る程度進捗していることを考えてのことでもある。より直截にいうならば、他において考察された、また、知り得べき一般性・原則的な船内職制・職務と、本書で筆者が試みる特殊性に着眼したそれとが相補うべき関係にあること、双方を併読・理解することによって、本問題に関する認識がよりすすむべきことをひ

そかに念願し、自身はきっぱりと確信しているのである。

なるほど、本邦船舶における職制・職務或いは船内労働は、実際的に、各企業・各船舶に共通・一致した面・ところも多大である。だが、そうだからといって、企業間に個別の特長がないわけでは決してない。船舶間についてもしかりである。たとえば、定期貨物船とタンカーとの差を想起されたい。ただし現実に自分が乗船調査した船の実態に即して叙述するのが本書の目的であるから、乗ったこともなく、実態を知らぬタンカー・専用船或いは不定期船一般のことはもち論、いわゆる船と船との間に認めらるべき特殊性については、ここでは殆んどふれ得ない。後日機会があれば補足したい。ついでに述べておくに企業間の差を中心とするとはいえ、如上理由から知られるごとく、実際は、筆者がその双方の所有船に乗った郵船と三井船船との相互比較にとどまる。他企業のことについても亦後日を期したい。

或る海運企業の船内職制・職務がもつ個別の特長は、時に微細であるかもしれないが、また、時には甚だ重要に思える。或る海運企業の船内職務規程中の或る部分と他の海運企業のその同様の部分との比較で認められる相違点のごときは、見ようによっては、甚だ枝葉末節的な問題と思われるかもしれないがその実、必ずしも軽視を許さぬ意味をもつことにも留意の必要がある。まず、もっとも明白にして一般的なこの問題における企業間の特殊性からみよう。

第1に、船内職制・職務に関する規程文書の名称にしてからが企業間でまちまちである。「船則」と称している会社があるかと思うと、船員服務分掌規程というところ、船内服務分掌・乗組員職務規程等々と名づけているところがある。その上、こうした規程は全然もたないという企業さえある。こうした企業は、単に、海員組合との協約による船内就業規則乃至船員就業規則をもつだけである。いわゆる大手筋オペレーターと称せられる本邦の代表的大海運会社の大多数がそうであり、そのかぎり、本邦業界の最も一般的な傾向だともいい得る在り方としては、服務分掌規程と就業規則との2本建で職制・職務をきめて

いる。もちろん、こうした大手オペレーターグループの中においてさえ例外的存在はあるが。他方、ひとくちに、2本建方式をとるとはいつても、2本建の具体的内容、たとえば、服務分掌と就業規則とのいずれに重点を置いているかという点になると、各社の方針は不一致である。また、次ぎに述べる第2の特殊性問題のなかに当然含まれることでもあるが、万一、この2本建の組合せ・重点の置き方の点でも同一歩調をとっている企業同志であってさえ、当該服務分掌乃至就業規則がそのなかで定めている職務・職名の規定内容・規定方法は、当然さまざまである筈である。

船内職制・職務についての企業間の相違・各企業毎の特殊性として第2に挙げるべきは、上にふれたとおり、その諸規程の作り方とそこで定められている各種事項の規定方法および規定内容の差であり、また、そうした規定なり規則なりに基いて日常実際にいとなまれる労働作業のすすめ方・在り方の違いである。このことは、本書後章叙述の中に最もよく例証される筈だが、ここでは次ぎの一事の中からも充分うかがわれる筈だということを指摘しておこう。すなわち、今春強行された日本海運業の集約化の中核体として合併することとなったほぼ同規模の企業体であり、且つ、名称はちがっても、各々が船内職制・職務に関する一応明確な独自の規程をすでにもっているもの同志であって、合併後の統一的規程を作ろうとして、双方の規定内容が余りにも相違していたため一汗も二汗もかいた、或いは、なお、かきつつあるという現実がそれである。船自体もしくは、部門全体としては、実際上同じような職務を担当し、またほぼ同じような作業がなされているのに、各職名毎の担当業務としては明白な違いがあったり、作業のすすめ方、すなわち作業方式が全く対照的であったりして、いまさらのように驚いていると関係者たちが語っている。程度の差・具体的事実としての違いはあろうが、本書で述べる日本郵船と三井船舶との当該規程および作業方式の差等からもこれは十分に類推できる。

以上、船内労働の実態、とくにいわゆる船内職制・職務の在り方における企

業間乃至船舶相互間の特殊性の存在とそれが吟味の必要性、或いは、筆者の注目する所以を、さしあたり、必要最小限に述べた。これが、本書主題それ自体に関する直接的な考察目的である。或いは2兎を逐うというそりを受けるかもしれないが、前章で述べた本書執筆の主動機、国民一般の海事思想・海運理解の増進の一方策と考えての船内問題の紹介と、この船内労働実態面における企業間——船舶相互間にもあり得る筈だが割愛する——の特殊性の吟味とが、いわば、本書の2大眼目である。

もち論、前者は、いわば、単に執筆の動機であり、本源的とはいえ論題自体との関係ではむしろ間接的である。筆者の見聞調査したかぎりでの船内労働の実態を、可及的具體化して紹介すること、しかして、筆者の大いに興味を感じる企業間の職制・職務上の特殊性を感じたまま、且つ、できるだけ事実のとおりを示して、海運研究者を筆頭に海運人・一般市民の参考に供すること、すなわち、本章に述べた直接の考察目的がもとより中心をなす。

最後に、見方によっては、2兎はおろか3兎を求めるたぐいと思えるかもしれないことだが、實際上、ほとんど、複雑な問題も、理解の混乱も生じまいと敢えて信じて、いま一点、本書が、甲板部および機関部以外の部門の職制・職務についても取扱った理由を簡単に附記しておきたい。

船内組織における甲板部・機関部両部門の比重の高きことは改めていうまでもない。この2部門についての地田教授の評価と論究それ自体に十分な理由・意味があること、また、それら部門の組織・職制・職務のことに regarding かぎり實際上あまり附加・修正すべき事項が残されていないこと前述したとおりでもある。同教授とて全然ノータッチ・軽視している訳でないが、ただ、余りにも簡略にふれただけと思えるその外の部門、すなわち、事務部・無線部・医務部について、筆者がここで述べたいというのは、どちらかといえば、気持の問題としてである。いうならば、それについてもふれておいてやりたいと感ずるがゆえである。海運専攻者として、最も深い理解のある筈の地田教授でさえ詳し

くは取扱わなかったのであるから、事務部・無線部・医務部のことは、余程のことでもなければ滅多に国民に説明されず、いわば、いつまでも、日陰に置かれる状態がつきそうである。筆者の乗った或る船の事務長が“せめて先生ぐらい何とか事務部などのことにも言及して下さいよ”と言った言葉も憶い出される。

もち論、単に気持の問題としてだけでなく、研究上・学問上の問題としても甲板部および機関部外の船内部門の在り方は、充分、考察の対象となる。われわれ陸上生活者であり、陸上で仕事をする人間であって、家庭にあって衣食住なかんずく食事をととのえてくれる妻・親その他がいなければ、或いは、少なくとも、食堂なり、寮・アパートがなければ、生存と労働とは殆んど成立しない。この役目を船内で果すのが事務部である。事務長・会計さんがいるために船員は、自分の労働の対価＝サラリーもはっきりし、必要な小遣いや“土産品代”の支給をうけうるのだし、調理室で調理手・調理員が作ってくれる食事があるがゆえに、飢えることもないのである。

おおむね44～5名の人間が相当長期間ひとつの船に居住し労働にしたがう場合、病気・傷害の発生もさげられない。各人の適当な注意さえあればそれが防げるなどというのは、お題目としては結構なお話という外ない。また、いざ大病・手術必要となったときは、船内で、また、ひとりだけの船医では、どうもできぬ筈だというような考え方も一方的な議論でしかなかろう。われわれ陸上生活者であっても、そう毎日、医者のお世話にばかりなるわけでない。しかし、それでいて、いざ何かの病気・怪我のとき、近所に医者がないということは少なくとも、都会生活では常識外のことであり、たえられないことでもあろう。機械の中・危険の中に働き、生きる船員、そして、また、しばしば、日本語で病状・傷状を訴えることもできず、病名や処置・経過についても聞くことのできない状態で外国の病院に入院せねばならぬ心配のあることを思えば、船における船医と医務部の存在理由、したがって、その在り方の再吟味と理解と

の必要も明らかになるう。

無線部が、企業にとっても、船舶にとっても、必須不可欠の通信業務を遂行することは自明である。陸上生活者が、ときには、世話になる電報局が不可欠な社会的必要物であると同じく、船員にとっても、家庭や知人への電報発信もしくは電報受信は必要である。こうしたかぎり、無線部の在り方も亦重要であり、軽視を許さぬ存在だと言えよう。

第2章 日本郵船の船内職制・職務

——長門丸の実態——

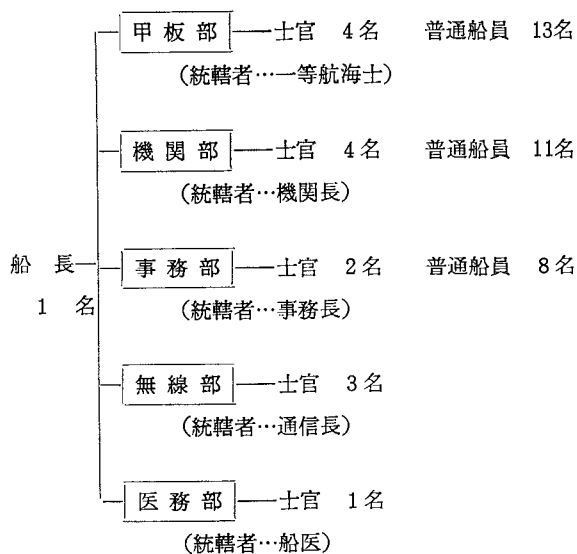
すでにふれたように、わが国〔外航〕船舶における船内労働の在り方は、大多数の主要海運企業を通覧して、船則もしくは船員服務分掌規程といった各企業毎に定められている内部的規則（いわゆる社規・内規）と労働協約によって設定された船員就業規則とで規定されている。日本郵船の場合は、船則と船員就業規則とがその正式名称であり、且つ、この2本建である。ともに、別して前者には、祕の標示が附されており、部外に公表されぬ性質の文書である。全然見なかったわけではない——ただし、その時の船長さんをかばうつもりから言うのではないが、筆者が便乗した同社2隻の船において、この種秘密文書を無理に見せてもらいはしなかった点、念のため、明言しておく——けれども、こうした正規の文書中に規定されている内容と表現との合致・不合致は一応別問題として、筆者が直接、船長・士官・普通船員から聴取・調査したところを自己流に、記述する形式・方法をとる。

ほぼ周知のところでもあろうが、叙述の順序としては、まず、船舶内部における各部門・各乗組員の縦・横のつながり、すなわち、いわゆる系統図乃至組織図表というものから入るのが便宜であろう。もっとも、ひとつくちに、船舶の各部門・各乗組員の系統図とはいっても、實際上、ひとつの簡単明瞭な表にまとめて示すということは殆んど不可能である。けだし、各部門・各乗組員が現実に分担・遂行する業務は、多種類に分かれ、また、錯綜していて、単一なかたちでその指揮系統を表示できないからである。そこで、はじめに、甲板部・機関部・事務部・無線部・医務部という5部門の、部門としてのつながり方とそれぞれの部門の統轄者職名および長門丸を代表例とした各部門の士官および

普通船員の乗組数——実数であって、必ずしも、就業規則中にきめられた定員数どおりであったかどうか定かでない——を示し、次いで、各部門毎の内部構成・業務区分を分述する。

ちなみに、日本郵船が日本海運界に占める地位からいっても、同社の船内職制・職務の在り方、なかんず、その規程文書の完備ぶりからいっても、ここで示す実情は、わが国海運業全体の典型的な代表側——少なくとも、そのひとつ——といってもよいであろうから、郵船それ自体の問題としてとともに、しばしば、より一般的・全体的な観点からの叙述も加味される。あらかじめ了承を得ておく。

I 部門の構成



俗に、“甲板部（の機能）は船の眼または手足であり、機関部（の機能）は船の心臓にあたる”とたとえられる。この両部門の基幹的性格・重要性を端的且

つ巧妙に言いあらわしているといえよう。改めて述べるまでもないことがらであろうが、船舶は、海上輸送具であり、海運用役の生産手段である。船は、まず、動かねばならぬが、船を動かす起動力は、機関部におけるいわゆるエンジン＝主機関の運転作業乃至運転準備作業としてあたえられ、甲板部における操船作業で達成・具体化される。だが、船が動くだけでは、海運業務は、なお、遂行されたとはいえない。貨物もしくは旅客を塔載して動いてこそ、船は海運用役を生産する。そして、この貨物を積込・陸揚するためには、甲板部の荷役作業と機関部の荷役用諸機械の運転乃至運転準備作業とが行なわれなければならない。（この外、それら諸作業に関連した両部門の手入れ作業その他もあるが、しばらく、措いておこう。）上述のうち、一般市民には、甲板部の操船、すなわち、いわゆる船を操縦する仕事・機能と、機関部のエンジンを動かしたり止めたりする仕事・機能とは、割合、理解され易いけれども、前者における荷役作業関係の仕事・機能或いはその他の雑用的仕事や、後者における発電機・補機・揚貨機等諸機械関係の仕事或いはエンジン（主機）を含む機関室内諸機械・諸用具の修理・手入れ関係の仕事などについては、あまり知られていないであろう。なかんずく、いわゆる甲板員（セイラー）が航海中および出入港時に行なう貨物の積卸準備諸作業および後片付け作業や、荷役中の見廻り・監督的仕事については、存外、理解されていない。

他方、上にふれたついででもあるので簡単に述べておきたいのは、セイラーという用語、或いは、日本語の船員・普通船員という言葉の意味や、そうした船員乃至セイラーが遂行する業務についても、曖昧さがあり、理解の不充分さがあるように思える点である。本来は、甲板部普通船員の一部（もしくは大部分）を意味するセイラー“Sailor”が、船員一般、少なくとも普通船員全般の代名詞に用いられ・考えられて、“甲板員”外の甲板部普通船員はもとより、機関部その他部門の普通船員までも“セイラーさん”呼ばわりされていることが多い。日本語としての“船員”・“普通船員”の語も、しばしば、流動的・可変

的に用いられる。士官をも含めた“船員”，甲板長や操機長をのぞいた“普通船員”の意味・用法があるからである。単なる言葉の意味および用法としての混乱と無理解だけならまだしも，少なからぬ人々が，船員・普通船員もしくはセィラーというものは，船内にあって同じような仕事，また，如何なる仕事をもするものだと思込んでいる。（これは，香港，シンガポールなどで，船員と見れば，船長（現在でも Master とも言う）でも，クォーターマスター（操舵手）でもないのに，“マスター”，“マスター”と呼びかける商人・貧民・子供たちの頭と同程度の知識であろうか？もともと，彼等は“旦那”の意味でマスターと呼んでいるのかしれぬが。）

帆船時代ならばとも角，今日の汽船時代にあつて，甲板部(員)と機関部(員)或いは他の部門(部員)の区別が確定しているとき，船舶の乗組員が，何んでも一緒になって仕事をするということとはあり得ない。士官と普通部員との間，或いは，甲板部の士官・普通船員と機関部の士官・普通船員との間には，分業的に割振られ，明瞭且つ相互不可侵的に区劃された業務というものが厳存するのである。つまり，如何なる機関部員(普通船員)もデッキでの操舵・見張り或いは甲板上の諸作業につくことはなく，他方，セィラー(甲板員)にして機関室勤務に服することはないのである。（非常事態なり，止むを得ない何等かの事情で，また，誰でもできるような仕事につき，他部門所属員の応援を一時求めることは絶無ではないけれども）

そこで，両部門がそれぞれの内部で実施遂行する諸業務・諸作業とその担当状況とは，後章にゆずるとして，船舶の，また，船内労働・作業の中核をなす甲板部と機関部との主たる機能と組織とについて，一応，下記のように規定して，さきにすすもう。

甲板部は，ブリッジ(船橋)を中心とする操船作業とデッキ(甲板)上乃至船艙内における荷役作業および船体・船具の保存手入れ作業——船舶の比較的上部または外部的部面における諸作業といつてもよからう——に従事し，その

統轄責任者は一等航海士であること、長門丸にあっては、士官4名・普通船員13名で構成されること。

機関部は、機関室（Engine Room）における主機・発電機・冷凍機その他諸機械と諸備品の操作および手入れ（修理を含む）作業——船舶の内部的部門における諸作業——を営み、機関長が統轄者であること、長門丸では士官4名・普通船員11名の構成であること。

甲板部の統轄責任者が一等航海士であるということ、或いは、船長は、全部門の指揮者であることは、法文上乃至規程上明白であるが、筆者の乗船体験に徴して、船長は、全部門の長であると同時に、すぐれて甲板部の指導者的地位に立つこと多く、その意味では、時に、一等航海士の地位が若干稀薄ならしめられているようにも思われる。機関部士官にして、当直交替の申告を船長に向けて行なったこと実見しない——機関長に対してこれを行なっている船はあったが——に反して、甲板部士官は、一等航海士でさえ、当直終了報告を船長に対して行なっている。

他面、一等航海士が、単に甲板部の責任者という地位から脱して、他部門、即ち船内全体にわたっての船長輔佐役の地位、端的には、船長に次ぐ士官、もしくは、**officer** 中の最高位者としての立場をつよめつつあるようにも感じられる。（三井船舶の場合、この傾向は一層強い。後述参照。）この点、日本人的感觉としては、間々、“長”という字のついたものが偉いかに考えられがちで、機関長の方が一等航海士より上位者であるかに誤解され易い——実は、筆者自身もそうした考えをしていた——けれども、今日、本邦船においても、一等航海士（**Chief Officer**）の方が機関長（**Chief Engineer**）より明白に上位者である。

甲板部を船舶の眼乃至手足、機関部をその心臓にたとえる俗的表現を踏襲す

るとすれば、事務部は船の口、無線部はその耳の役目をするところと言うことができようか。或いは、事務部は、俗的・比喩的な呼称としての“大蔵省”乃至“給与係”・“賄い方”にあたり、無線部は“通信係”・“連絡係”・“情報班”に相当しようか。医務部は、病気や怪我の場合のいわゆる“お医者さん”・“衛生官”であること言うまでもない。甲板部および機関部が、海上運送用役の生産・船舶の運航に最も直接的にして主役的な役割を演ずる部門を構成し、一般に、そのように見られていること、それ自体は、明白な一現実である。これを否定する気は、もち論、毛頭ない。けれども、前にもふれたように、この両部門以外の3つの船内部門も亦、現実の海運用役の生産・運航のためには、なくてはならぬ必要部門である。人間、特に、海上での特殊な生活・労働をする船員たちにとって、食うということ、或いは、働いたことに対する報酬を知る——現実の賃金（全額）受取りは船内で行なわれないが——ということは、おそらく、最大にして不可欠な関心事であろう。数十日間喰わないで働くことは絶対不可能であり、自分が働きながら食事をつくるというようなことも望むべくもあるまい。こうした食事のこと、必要時の“お金”のこと、給料のこと、等々を司る事務部が必要且つ重要な船内部門であること改めて述べるまでもない。

船員が、日本に残した妻子・家族との通信・連絡のためや国内および国際的ニュースを知るためにだけでも、航洋船の無線部は、是非必要とされよう。いわんや、各種航海指令の受領のためにも・緊急事態の発生にあたって、無線通信は不可欠である。もっとも、乗組員数の縮減を最大理由として、今日、わが国海運界にあっては、無線部の人員縮少がとり沙汰されている。

医務部については、若干事情の異なる面もある。最極端には、歯科医や産婦人科専門医が船医となっている場合など、必ずしも、船員の病気傷害の治療に万全とは言えないであろう。現実には、手術や入院を必要とするような際には、最寄港での下船・加療等の処理がとられるのが一般である。他方、航海日数の

比較的短い場合や必要な際に下船診療が可能な航路の場合に、政令により、すでに、医師の乗船義務が免ぜられている地域・船舶がある。こうしたときには講習を受けた船員——士官クラスに限定される？——のひとりが衛生管理者に任命されて、最少限の治療を行なう体制がとられる。それにしても、やはり、長期間の海上生活・船内労働を余儀なくされる数十名の船員としては、医師もしくはそれに代るべきものの同乗、すなわち、医務部の存在を不可欠とするであろう。また、出入港時における衛生検査上から、医務部門が法律的に必要とされることも忘れてなるまい。

部門の統轄責任者としては、事務部は事務長・無線部は通信長・医務部は船医というのが通例である。無線部は3名、医務部は1名の士官のみで構成されるが、事務部は、かなりの数の普通船員を擁している。長門丸にあっては、士官2名・普通船員8名で事務部が構成されていた。

Ⅱ 甲板部の職名・職務と実人員数

日本郵船社内報編集室編の『海運実務事典』によれば、甲板部のいとなむ主要業務は、下記の9つに要約される^①。

- 1) 船舶の操縦に関すること
- 2) 船体の保全
- 3) 甲板部の属具・備品・消耗品に関すること
- 4) 飲料水に関すること
- 5) 郵便物・貨物に関すること
- 6) 旗章・信号に関すること
- 7) 気象・海象に関すること
- 8) 水路図誌に関すること

① 日本郵船社内報編集室編；海運実務事典（昭和38.4潮流社）P. 183

9) 甲板部の記録・報告

以下、機関部・無線部・事務部・衛生部の担当する主要業務として同書が記載しているところも、それぞれの個所で引用・紹介するつもりだが、それらはいずれも、部乃至部門としての担当業務を一括的に示したものに外ならないしまた、それだけにとどまっている。こうした一部局としての総括的業務の各々が、部門構成員である各士官・各普通船員それぞれによってどのように分担されているのか、或いは、或る業務がだれとだれの協力（協業）によって遂行されているのかは、そうした記述によっても判然としない。

さらに、いま、甲板部の主要業務としての上例記述方法（内容）のみに限っていえば、甲板部が担当する最重要業務・遂行する最大作業のひとつというべき荷役業務、すなわち、貨物の積揚作業乃至シフト作業のことが余りにも簡単軽易にしか示されていない。けだし、5番目の項目として掲げられる“郵便物・貨物に関すること”という記述——部分的には、9番目の“甲板部の記録・報告”もつながりをもつとしても——があるだけだからである。たったこれだけの字句・文章から、海運知識の乏しい一般市民に、あの激しくて重要な荷役関係の仕事のことまで読みとれと望むのは、到底、無理であろう。悪天候下の操船・見張りを別にすれば、おそらく、甲板部の士官・普通船員の殆んどだれもが、一番くたびれる仕事だというにちがいない港々での荷役作業や、航海中においてもしばしばなされる荷役準備作業・後片付け作業のことが、余りにも軽視されすぎているであろうか。

他面、地田教授既掲論文にあっては、甲板部の士官・普通船員の担当・遂行する業務乃至作業を

- (イ) 一般
- (ロ) 碇泊中
- (ハ) 出入港時

の3つに区分して説明する。（機関部の場合についてもほぼ同様の説明方法が

持続される。)そして、同論文の他の個所では、(イ)荷役作業、(ロ)出入港時の達着作業、(ハ)航海中の当直という分類の仕方も示される。こうした区別方法、もしくは、分類基準の設け方も、たしかに、それなりの理由・根拠を充分にもってしよう。しかし、充分留意して熟読すれば、同教授論文の中において、そのことが明記されているのにも気がつく筈である。ただ、そのこと、すなわち、Maintenance (保守・手入れ) 関係の仕事について、この分類方法・説明の仕方では、些か、稀薄にすぎると思われる。

船体や船具の手入れは、船舶の、したがって、甲板部員の極めて重要な仕事である。その重要さは、決して、操船や荷役のそれに劣らないし、また、それら作業と無関係ではない。一方、一般市民には、マスト登りや甲板洗いなど、いわゆるセィラー (甲板員) の華やかな仕事ぶりが船内労働の代表のように思われていよう。

そこで、筆者は、甲板部の作業・職務を説明・区分するにあたって、次の3作業別——区分としては、これに、“その他”を入れた4分類?——を根幹としてみたい。

- (1) 操船 (関係の) 作業
- (2) 荷役 (関係の) 作業
- (3) 手入れ (関係の) 作業

最初の操船作業とは、船舶の操縦、いうなれば、船を運転する仕事であり、2番目の荷役作業は、貨物の積み込みまたは陸揚げを中核とし、附随して、その準備と後片付けもしくは保管のためになされる諸種の仕事を含み。最後の手入れ作業は、すでに述べたごと船体・船具等の維持・小修理・作製もしくは改変、等々、多種多様な仕事を含み。

甲板部の作業労働を、内容的に、操船・荷役・手入れの3作業に分って説明しようという筆者の方法が、一見より簡明な区別方法であろうかと思われがちであり、

事実、そうした区別を採用して説明している向きもある航海中の作業と停泊中の作業——或いは、航海中と在港中の区別——という2作業別の分け方と、どういう関係・つながりがあるかという点について、若干ふれておこう。

筆者の3作業別にあつて、操船と手入れとが航海中の作業に属し、荷役は停泊中の作業に帰着するであろうと、早急に判断をくだされることは慎まれたく、間違いの基になる。筆者は、作業内容に基いて甲板部作業を分類するのであつて、それが船舶の運動中たるか停止中たるかは考慮の外である。

常識的な一般論としては、荷役作業が主として停泊中になされ、手入れ作業はもっぱら航海中に行なわれるということも言えるであろう。けれども、航海中には、荷役作業が全然なく、また、停泊中は、荷役におわれて手入れ作業などする暇がなからうなどと早合点してはならない。後述するとおり、航海中になされる荷役作業関係の仕事、停泊中の手入れ作業関係の仕事、特に、後者は、實際上、かなり多いのである。

操船作業は、原則として、航海中のみに行なわれる。もっとも、停泊中を在港中と混同解釈する人たちも敢えて少数とは言えまい。そうした混同視に対しては、いわゆる船のシフト（繋留位置の変更）が在港中にしばしば有り得ることを指摘しておこう。他方、航海中、なかんずく、大洋航行中にあつては、見張り、天体・気象の観測、行きかい船との信号等々、広義の操船関係業務がいくらかあり、實際上、そのために当直制ブリッジ勤務が存続してはいても、近代的船舶における諸機械装置の発達は、ほとんど、当直者をして直接的な船舶の操縦作業から解放せしめている。当直に立っている乗組員、殊に操舵手は、事実上、操船作業よりか手入れ作業に大部分の時間をささげているとさえ言うてよからう。

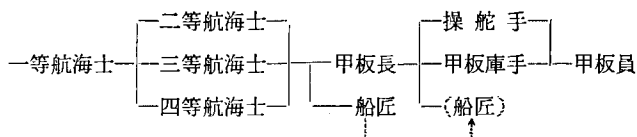
いま一点、いわゆる航海中の甲板部普通船員大多数の主要業務と見得る手入れ作業について聞知したことを参考事項として附記するに、筆者が長門丸上で体験した大々の手入れ作業のごときは、むしろ、異例事態であって、より通常的には、往航にあっては gear 関係の整備・復航にあって“お化粧”的手入れというのが、日本郵船・日本船一般乃至各国定期船の甲板部手入れ作業の原則・慣習とされているそうである。くだいて表現すれば、行きは、予想される陸揚・船積の荷役作業を円滑敏速ならしめる目的で荷役用機械・器具の整備手入れをし、帰りには、航海づかれ・旅のよごれを見たせない目的で化粧用の手入れをするというのである。もとより、海上殊に大洋上の天候事情が、手入れ作業に重大な影響をあたえがちであり、予定どおりに行かぬ場合が多いが、ヨーロッパ航路就航船の印度洋航海とか、ニューヨーク航路船のカリフォルニア・パナマ沖航海——あとでもふれるであろうが、太平洋のただ中は年中荒れていて甲板上の作業は殆んど不可能であるに反して、北米太平洋岸は静穏なるため——とかでは、上記往航と復航とで、手入れ作業の種類・目的が一応明確に分けられている由である。

もち論、甲板部の仕事の全部、したがって、甲板部士官・普通船員が行なう作業のすべてが、これら3作業のいずれかに区別され得、また、それでことごとくを包括・表現しつくすことができるというつもりはない。具体的な或る作業が、上記分類のふたつ、或いは、3つ全部につながりをもち・またがるという場合もあり得よう。そのかぎり、この3大作業別分類というものも、決して万全乃至充分なものと言うを得ないであろう。ただし、甲板部でなされる諸作業・各自の任務を、それ自体として、最も分り易く、且つ、なかならず、海運業務乃至船舶の在り方との関連において、専門知識・予備知識の少ない一般市民にも呑み込み易い形で説明するには、むしろ、より便宜・有用であろうかと

思料する。なお、第1の操船作業に関しては、地田教授の採用している出入港時と航海中との細別は可能であり、一層便宜であろう。

この区分に據るとき、甲板部作業労働における指揮系統が作業によって異なるという現実的な特徴——この指揮系統の流動性=非固定性を地田教授は船内労働全般についての特質として取扱うようであるけれども、筆者は、別して、甲板部の労働における特徴と解する方がよいように考える——も、一層、明らかに示すことができる。

なるほど、甲板部の一般原則的な指揮系統図としては、次のようなものを示し得るであろう。



(船匠は、そのごの改正措置で括弧内、つまり、甲板長の指揮下に入つたが、筆者の乗船時は、甲板長に準ずる別格的存在であった。)

だが、「海上労働においては、いわゆる指揮系統が固定したものではなく、作業の種類によって流動するのである。だから、同じ船員が、作業の種類を転換するのにもない、したがって、運送過程の各段階において、あるいはまた同一運送段階に属する同一労働日内においてさえも、異なる指揮系列に属することとなる。このことは、海上労働組織の頂点に位置する船長の場合でさえもまた、その例外ではありえないのである。」^① という地田教授の言葉どおり、現実の甲板部指揮系統は変化に富んでいる。上記論述の補注として、地田教授が示される甲板部の一部作業の指揮

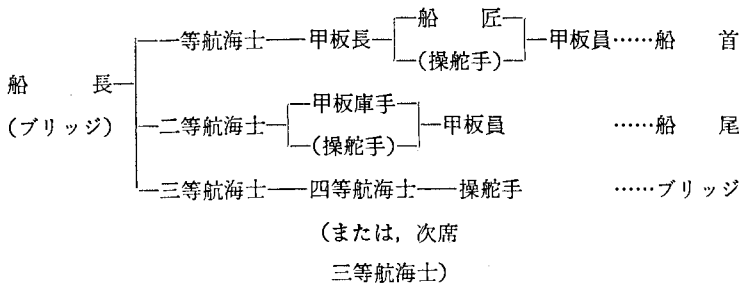
① 地田知平；海上労働における分業と協業（前掲）

系統図解——ここで前にふれた(イ)荷役作業, (ロ), 出入港時の船舶達着作業, (ハ), 航海中の当直の区別が示される——も, 甚だ示唆的であるが, それをも参照しつつ, 筆者流の3作業別の指揮系統を示そう。

A) 操船作業における指揮系統

まず, 操船作業の場合。これは, 出入港時と船海中とに両分できるし, せねばならない。(地田教授も同じ視点に立っていると推測するのだが, ただ, その「出入港時の船舶達着作業」という表現乃至限定に一寸した疑念をもつ。達着とは船舶の入港・着岸(繫留)を意味する用語の筈で, 出港=出帆を含まない。同教授の論述内容から推せば, 出港出帆も含むようで, この点, 或いは, 発着の誤植乃至表現ミスであろうか?)

(イ) 出入港時作業の指揮系統



その実例を体験的に目撃したとはいえ, 操舵手が, 一等航海士の指揮下に入って船首作業に加わることは甚だ稀なようである。また, 当該操舵手は, いわゆるパイロットの乗下船——舷側繩梯子による——関係の作業を主任務とし, 自発的乃至副次的に船首作業を援助するものであると解すれば, 或いは, ブリッジにおける船長→三等航海士の指揮系列に含まれるのかもしれない。ただ, 現実には, 船首作業に加わるかぎりにおいて, 彼が一等航海士の指揮下に入ることは, むしろ,

当然であろう。ちなみに、操船の難かしい港・時期にあつては、船首はもち論、船尾の作業に対しても、操舵手が参加せず、彼等全員のブリッジ勤務という場合もある。また、ブリッジにあつて実際に操舵する操舵手は、むしろ、船長の選定によつて適宜任命されるのが一般というべく、当該出入港時間の予定当直者とは限らないようである。

最後に、四等航海士、乃至、次席三等航海士を特に挿入したのは、もとより、長門丸における実際配置によつたまでで、これを欠く場合、もしくは、之にかわる見習士官——練習生——の場合もある。

(ロ) 航海中の指揮系統

船長——当直航海士——操舵手——(見張り甲板員)

地田教授の航海士——操舵手——(水夫)という航海中の当直における指揮系統図解は、若干穏当でないように思う。船長は、ただに、いわゆる難航航域や運河通航に際して、直接ブリッジにあつて操船を指揮するのみでなく、たえず、航海方向・航海速力等の指示をあたえ、所要の変更を命じている。こうしたことのため、船長は、各航海士の当直中といえども、随時、ブリッジにあらわれるし、士官からの諸報告、なかんずく、当直終了時の報告を受けている。

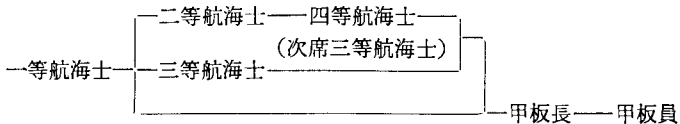
なお、四等航海士または次席三等航海士は、航海中当直としては一等航海士に付く。(ただし、長門丸にあつては、昼間勤務のみ)。もっとも、観測その他時々の手伝い仕事のため二～三等航海士当直中にもブリッジ勤務をすること多い。

以上、出入港時にあつては、船長を含む甲板部士官・普通船員の全員が操船作業に従事し、航海中にあつては、より少数の当直員のみが操船任務につくという違ひがあつても、こと、操船に関する作業としては、甲板部は、一等航海士より

か、むしろ、直接、船長によって統轄・指揮されることはほぼ明らかになったであろう。こうした意味から、既述した、船長のすぐれて顕著な甲板部統轄者の地位、反面における一等航海士の甲板部統轄の稀薄化が感ぜられもする訳である。ただし、私見としては、こうした傾向は、操船作業外の甲板部作業・任務についてはかなり異なってくる。つまり、荷役作業や手入れ作業にあっては、一等航海士の統轄者としての立場が明確化・強化されるように思う。

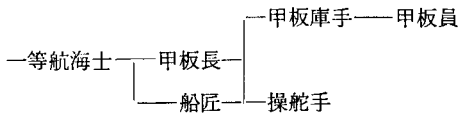
次に、荷役作業における甲板部の指揮系統図に考察を移そう。

B) 荷役作業における指揮系統



長門丸——日本郵船会社の所有船全部に通ずることだが——にあって、二等航海士および三等航海士は、分業的に、受持ハッチ（船艙）をきめている。すなわち、前者は、後甲板部の4・5・6番ハッチ、後者は、前甲板部の1・2・3番ハッチを分担する。そして、四等航海士（または次席三等航海士）は、荷役作業にあっては、二等航海士の補佐、つまり、4・5・6番ハッチの荷役監督を助ける。甲板員についても、一応、担当ハッチをきめている。各自の責任性と労働意欲向上とを狙いとしたシステムということが出来る。（このことについては後章でふれる。）

C) 手入れ作業における指揮系統



ときには、二等航海士や三等航海士が——担当ハッチ関係の手入れに関して——

甲板部員たちを指揮して作業を行なう場合もあり得ようが、こうした例外的事態も含めて、手入れ作業は、一等航海士→甲板長→甲板部員のラインで遂行されるのが建前であるといつてよからう。船匠を別箇独立に示したのは、筆者乗船時の、いわゆる改正前の規程どおりにしたもので、現行規程では、甲板長の下、つまり、甲板庫手と操舵手との間に入る筈である。航海中にあっては、操舵手は、当直任務に専念するのがむしろ建前であろうが、とはいえ、手入れ作業に全然従事しない訳では決していない。否、むしろ、各船を通じて、ブリッジ附近の清掃と手入れに、各当直操舵手は甚だ勤勉でさえあった。停泊中の舷門・階段などのペンキ塗り等も、もとより、操舵手の主要手入れ作業であって、当直勤務者であるからといって、彼等がそれ以外の仕事につかないなどと思つてはならない。いわゆる甲板流しとか甲板・マスト上の大規模な手入れとかにはタッチしないが、予想外に、操舵手は、多くの手入れ作業に従事する。且つ、彼等のほとんどが甚だ勤勉であるのに一驚した。こうした手入れ作業についてのより詳細具体的な内容は、後章記述を参照ありたい。

さて、いよいよ、本論に入って、甲所部の士官・普通船員の職名と定員および分担・遂行する主要任務をのべよう。

士官

一等航海士；Chief Officer 1名

A) 操船作業

- ① 出入港時；船首にあって、特に、進路を見定めながら各種発着作業を指揮する。
- ② 航海中；4～8時の当直。

B) 荷役作業

- ① 荷役作業の全般的指揮。
- ② 貨物の船艙別および各船艙内の積付計画の決定と指示。
- ③ 同上積付図の作製と各揚地およびロンドン支店・本社営業部への報告と通知。

黒海航路をふくむヨーロッパ関係の諸航路就定期船にとっては、管轄支店たるロンドン支店との連絡が必須事項となる。各揚地の支店・出張員または代理店は、この積付図の通達に基いて岸壁・ギャング数その他荷役業務の手配をおこない、また、当該地で積込むべき貨物の蒐集とその屯数割当てなどを指示乃至実施する。積付図の送付は、**Air Mail** による。

- ④ 各港での荷役関係者との交渉。

これは、とり立てて示す必要があると痛感したほど、實際上、大仕事であるといえよう。

C) 手入れ作業

甲板長を通じて実施せしめる各種手入れ作業や船匠その他が担当する諸手入れ作業の指揮と監督。

D) その他

- ① 船長の輔佐。
- ② 甲板部全般の指揮。
- ③ 船内の規律・風紀・保安の取締り。
- ④ 船員の教育・訓練。

二等航海士；**Second Officer** 1名

A) 操船作業

- ① 出入港時；船尾にあって、特に、船の進退に留意して各種発着作業を

を指揮する。

- ② 船海中；0～4時の当直。

B) 荷役作業

- ① 一等航海士の積付計画にしたがい、4番・5番・6番船艙の実際の積付・荷揚作業の監督指揮。（積付計画の立案・変更に関する意見具伸はあり得る。）なお、担当各船艙における荷役監督には四等航海士などがアシスタント役として参加する。
- ② 郵便物の受け出し。

C) 手入れ作業

- ① 舵その他航海計器の整備。
- ② 海図・水路誌の保管・整理。

三等航海士；Third Officer 1名

A) 操船作業

- ① 出入港時；ブリッジ（船橋）にあって船長を輔佐し、特に、進路と操縦の指示および船首・船尾との連絡にあたる。
- ② 航海中；8～12時の当直。

B) 荷役作業

一等航海士の積付計画にしたがい、1番・2番・3番船艙の実際の積付および荷揚作業を監督・指揮する。（意見具伸をふくむ。）

C) 手入れ作業

- ① 航海日誌の保管と所定事項の記入。
- ② 船内の備品・消耗品の保管・整備および不足分の手当。

四等航海士または次席三等航海士；Fourth Officer または Junior Third Officer
1名

A) 操船作業

- ① 出入港時；ブリッジにあって船長および三等航海士を輔佐する。

- ② パイロットの送迎。
- ③ 航海中；昼間（4～8時）一等航海士の当直を補助するとともに、天体観測その他の計測作業にあたる。

B) 荷役作業

- ① 二等航海士を補佐して4番・5番・6番船艙の荷役作業を監督する。
- ② 貴金属および胡椒・インゴット等貴重貨物の積揚時の検数業務にしたがう。

C) その他

事務部で行なう Manifest および Hatch List 以外の必要資料・報告書類の作製。

なお、この四等航海士または次席三等航海士は、おおむね、航路を基準として配置・乗船せしめられる。

普通船員

甲板長；Boatswain 1名

水夫長という呼称は、なお、時に使われるが、正規には甲板長と改められており、また、船内にあっては、“ボースン”という外来語的呼称がもっぱら使用されるといってよい。

A) 操船作業

- ① 出入港時、一等航海士を補佐して船首における発着作業を指導監督する。
- ② 各甲板員の性質・技能と相互関係或いはその時・港の特殊事情によって船首・船尾への配置区分をきめる。

B) 荷役作業

- ① 甲板員の受持ち船艙の決定。

- ② 甲板員および荷役人夫の作業指導と監視。
 - ③ 荷役開始までの諸準備作業（いわゆる“段取り”）および荷役終了に伴う後始末作業の指導。
 - ④ 荷役用機械・器具の点検またはその指導。
- C) 手入れ作業
- ① 当該航海中に行なうべき甲板部諸手入れ作業の計画とそのための人員配分および実際作業の指導。
 - ② 碇泊中または随時必要となる諸手入れの段取りと作業指導。
- D) その他
- ① 甲板部普通船員の作業上・生活上の全般的取締りと指導。
 - ② 操機手の勤務順位・甲板員の受持ち区域の決定。
 - ③ みずからも、原則として、**day time** 8時間労働に服す。

船匠；**Carpenter**，船内用語としては“大工さん” 1名

日本郵船においても、三井船舶の先例にならって、その後の規程改正で、この呼称を廃止した。すなわち、船匠・甲板庫手・操舵手を“甲板手”とした。もっとも、員数上は、もとの1・1・3計5名と同数の甲板手5名が配乗されはば、もと通りに任務を分担している。

A) 操船作業

出入港時、船首にあって一等航海士の指示にしたがい揚錨機を操作する。

B) 荷役作業

艙口開閉作業の実施または指導。

C) 手入れ作業

day time 労働（1日8時間）が原則。この職種の出当作業は、実際上甚だ多種多様で、且つ、いわゆる“大工さん”という呼称から受ける印象で想像される仕事領域を遙かにこえる広範なものである。

- ① 本船内の木工関係の仕事一切。

- ② 便所・浴室のパイプ関係の整備・補修。
- ③ 鋼製船艙 (steel hatch) のチェーン・ローラーの整備・補修。
- ④ 錨および揚錨機・鎖などの整備・補修。
- ⑤ 清水および海水の在庫量の調査と調整。

通常、午前中（早朝）に清水（飲料水および機関用の養缶水）を調べ、午後（夕方）ビジル＝あか水を調査する。これには、清水・海水の調整用連結パイプの点検ならびに同バルブの開閉作業も含まれる。ただし、調整のためのポンプ操作は機関部が行なう。

- ⑥ ドック（入り）中の工事関係業務。

如上，“大工さん”の仕事は、必ずしも木工作业のみでないこともたしかであるが、と同時に“大工さん”的熟練・技能も必要である。現実には、大工の経験者もしくはその種技倆を有するものが“船匠”となったし、なっている。規程改正によって、従来、独立的な職種であった点が甲板長の指揮下に入ることに改められた反面、従来はあり得なかった航匠から甲板長への昇進の道が、少なくとも可能性としては、開かれたという見方もある。

甲板庫手；Deck Store Keeper, 通称“ストーキー” 1名

より短縮的な“甲庫手”といった呼び方は、日本郵船でも三井船舶でも、滅多に使われないようである。なお、一部には，“ストーキー”は、もっぱら、機関庫手 (Engine Store Keeper) に対する用語だといった解釈もあるようだが、甲板庫手も亦、明らかに、ストーキーと通称される。その意味では、このストーキーという呼称は、唯一的にややこしい船内用語であるかもしれぬ。ちなみに、その後の改正で、この職名も廃止された。

A) 操船作業

出入港時，船尾にあって二等航海士を補佐して発着作業を指導・実施する。

B) 手入れ作業

day time 労働が原則。

- ① 甲板諸倉庫内備品の保管・整備と補充。
- ② 甲板部作業日誌の作製・保管。

C) その他

甲板長の補佐役として荷役作業および手入れ作業を指導する。

操舵手；Quarter Master 4名

日本語名称から容易に想像できるとおり，操舵つまり操船作業が主任務であるけれども，とはいえ，操船作業だけに従事するわけでは決していない。また操舵それ自体に関しても，いわゆる航海中の当直勤務のみでなく，出入港時のブリッジ勤務乃至スタンバイ勤務がある。その後の規程改正で，この職名も廃止された。なお，長門丸がその例だが，黒海航路などの特殊航路に就航する船，或いは，天候とか季節とかによって，増員がなされる。より一般的には定員3名である。

A) 操船作業

- ① 出入港時，1名はブリッジで操舵作業に従う。必要時には，他の操舵手が見張りのためブリッジに増員される。
- ② 他の操舵手は，船首および船尾にあって一等航海士または二等航海士の指揮にしたがい発着作業にしたがう。
- ③ パイロット等の乗下船作業。

出入港時に船首での操船作業にしたがう操舵手が，1～3名の甲板員の助

力を得て，この作業を遂行するのが通例である。

- ④ 通常，2名の操舵手が舷門タラップの揚卸作業にしたがう。
- ⑤ 航海中は，3名が4時間交替制の操舵・見張り当直に服す。（あまった1名は甲板員に加わって手入れ作業にしたがう。）

B) 荷役作業

原則的には無関係。

C) 手入れ作業

- ① 舵および航海用具の手入れ。
- ② ブリッジ附近の清掃と手入れ。
- ③ 碇泊中の舷門附近の手入れ。

D) その他

- ① 出入港時或いは航海中の信号。主として、信号旗の揚卸。
- ② 航海中の天文・気象観測、水深・水温の調査。
- ③ 碇泊中の舷門当直と船内見廻り。

甲板員；Sailor 6名

甲板部員という呼称で呼ばれることは今日でもあり得るが、昔のような“甲板部属員”“甲板部下級船員”というような卑称は、最早、使われない。日本郵船や三井船舶では“水夫”というような言い方も殆んどされず、“セイラー”という外来用語が一般的と思われる。

A) 操船作業

- ① 出入港時、船首と船尾にわかれて一等航海士・二等航海士の指揮、或いは、水夫長・船匠・甲板庫手・操舵手等の指導にしたがって発着作業に従事する。

この作業は多種類複雑で、すべては、とても述べきれない。一般理解の概して容易なもののみ試みにあげてみても、錨および鎖の捲き揚げおろし・繫留用太綱の捲き戻し捲き放しと整理・とも綱の投擲と打けとめ・岸壁と船体との接触を防ぐフェンダー（防舷物）の揚卸し・パイロットなどの乗下船用舷側梯子の揚卸しと固定、等々、甚だ多数且つ多様である。

- ② 出入港時以外においても、また、一旦入港した後にはしばしば起るshiftの時でも、ほぼ同様な発着・操船のための仕事にしたがう。しかし、こうした発着・操船作業のためのいわゆる“スタンバイ”は時と条件とをえらばない。

B) 荷役作業

- ① 〔日本郵船の場合一応各自の担当をきめられた〕船艙の荷役作業の監視乃至援助。
- ② 荷役開始前の艙口の開放と荷役のための諸準備作業。

デリック操作やテント・綱類の処理、或いは、アメリカ合衆国各港でなされる荷役人夫の事故防止用の甲板上の砂まきや舷側ネットはり等々、これまた、多種多様であり、無視を許されぬ仕事量である。

- ③ 荷役終了後の艙口閉鎖・テント張り・綱しめ・デリックの操作等。

翌日へ荷役の継続があり、艙口を開けたまま夜をむかえるような場合には盗難や降雨に対する配慮から、また、なにかかにかの処置を考えねばならずしたがって、仕事が生ずる。

- ④ 〔揚〕荷役作業中のダンネツヂの艙内よりの取り出しと処理および荷役終了後——航海中にもちこされることもある——の同様ダンネツヂ処理を含む後始末仕事。

経費節約が徹底しているためであろうか、それとも、年来の伝統・習慣にもとづいてであろうか、筆者の乗った日本船すべてにおいて、揚荷役終了後、船艙内に残され、或いは甲板上に運び出されたダンネツヂ、殊に材木や板をきわめて大事に後始末し、次ぎの積込時用に充当する配慮・努力が看取された。当

然に、こうした作業が馬鹿にならぬ甲板員たちの仕事となっていると思えた。

⑤〔積〕荷役作業中の指導とダンネツヂの手配等。

C) 手入れ作業

① 航海中に主としてなされる甲板上の各種手入れ作業。

② 碇泊中、荷役なき場合、もしくは、荷役作業に従事しないものによって、行なわれる舷側などの手入れ作業。

これら手入れ作業は、原則として、day time 8時間労働。陸上労働と最も異なるかに思えるのは、朝食前約1時間半の就労である。おおむね、午後4時乃至4時半に終業し、日曜日は、午后が半日休養となる。この手入れ作業の具体的内容は後章に別述する。

III 機関部の職名・職務と実人員数

上掲“海運実務事典”が示している機関部の——部門としての一括的な——^①主要業務は下記の6つである。

- 1) 機関の運転
- 2) 機関の保全
- 3) 船内電機・機械などの整備・保全
- 4) 機関部の属具・備品・消耗品に関すること
- 5) 燃料・養缶水・潤滑油に関すること
- 6) 機関部の記録・報告

機関部の仕事・作業は、いわゆる機械器具の運転操作とそれに関する手入れと修理関係の仕事であり、専門知識を欠くものにとっては、甚だ難解であり、

① 前掲同書 P184.

いわんや、適切な説明を加えがたい。それは、1回や2回、或いは、より多くの回数、見学し・問いただしたって、十分に理解できることではないし、平明・具体的に解説・紹介できることでもなさそうである。他面、さきに、甲板部作業の場合について試みたような何等かの・適宜の区別・分類によって、機関部作業を内容的に種類分けし、且つ、一般市民にもわかり易いかたちで解説するということも、ほぼ、不可能である。少なくとも、これまでのところ、筆者自身がいくら考えても、また、いくたりかの機関長・機関士に教示を乞うてもこうした着想を実現すること・適当な方法を見出すことに成功しない。なるほど、機関部としての仕事全体を、抽象的且つ原則的に、しかも、事故や大がかりな修理の生じない正常状態を前提して、大雑把な形で区分けすることは考えられるし、そうした考えで説明するやり方もある。最も一般的なこの種区別は下記に述べる当直グループによる機関運転作業と非当直グループによる諸手入れ・小修理作業との分類であろう。或いは、航海中と停泊中とで作業分類を行なう方法、これと上記当直・非当直をかみ合せる方法もあろう。

ただし、こうした区別は、ひとつには、機関部の構成員各々の担当業務を示すのには甚だ困難、むしろ、不適當であり、ひとつには、われわれが知りたく思う具体的作業内容とは程遠いし、さらに、ひとつには、事故は別としても、かなり大がかりな修理・手入れが航海中になされないというような前提をおくこと自体がむしろ非現実的であると言えよう。とはいうものの、替わるべきより適切な区別方法もない。また、いくら、具体的・平易に理解しよう・説明しようと思っても、筆者には、その能力・知識がないだけでなく、対象自体、抽象的にしかとらえられないものであろう。よって、従前の一般的な区分方法・説明方法に依存しつつ、できるかぎりの補足を加える外ない。

甲板部、或いは、無線部——士官のみで構成されるが——と同様、機関部にも、当直勤務制がしかれている。そして、甲板部とともに、機関部では、当直勤務につく士官・普通船員と当直勤務につかないもののが一応明確に区別され

ている。しかして、甲板部にあつては、部門統轄者たる一等航海士を含めて全士官が当直勤務に服するのに対して、機関部では、部門統轄者である機関長が当直に立たないという違いや、甲板部にあつて、当直勤務にしたがう普通船員の方が明らかに少なく、機関部普通船員は、逆に、当直勤務の方が多という差がある。（より微細な相異点は後述部分について認知されたく、また、ここで示す日本郵船の機関部当直制度と三井船舶のそれとのちがいについては、次章を参照ありたい。）

日本郵船（長門丸）における当直・非当直別機関部構成をみるため、後者すなわち当直に立たないものを示せば、

- ① 機 関 長
- ② 操 機 長
- ③ 機 関 庫 手

④ 操機手および機関員中の電機係1名と操機長付の（機関員）2名となる。機関長を別格視すれば、普通船員5名が非当直制の、いわゆる day time 労働に服するわけである。彼等の作業内容は、手入れ作業乃至小修理作業であることたしかではあるが、より具体的な明細化は困難である。

他方、当直勤務者グループは、上記以外の機関部士官・普通船員——前者4名・後者6名——たちであつて、原則として、士官1名と普通船員2名とが一組となつて4時間交替の当直に立つ。（一等機関士の当直時に四等機関士または次席三等機関士が補助者として加わる。）こうした当直者の任務・作業も、主機・発電機・補機等の正常活動の点検・調整関係とまでは言えても、より具体的な内容は示しがたい。

上記は、いわゆる航海中——出入港時または港内シフト時の運航状態をのぞく——の状態である。

出入港時（港内シフト時も含む）には、当直・非当直の別なく、機関長以下全員が、機関室に集合・配置して主機関の始動・停止ともなう諸作業にした

がう。この場合に展開される具体的作業内容も亦、むしろ、より以上に、明示しがたい。各機関士はもとより、普通船員も、日本郵船の船では、一応、担当個所を定められているから、各自担当のところに配置され、当該機械・器具・備品について操作・点検・整備作業を行なうのであろうが、相手が機械のこといつ・どこが故障・不調になるか不明であるうえ、そうした際に、本来はその係りでないものも調整・修理にかり出されることつねであろうからである。

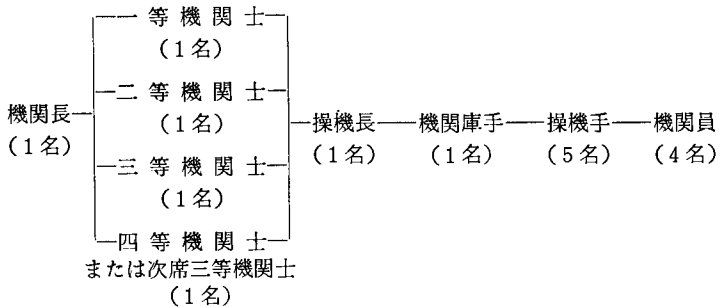
停泊中の機関部労働態勢はかなり変化する。まず、原則として、機関部士官は、労働、少なくとも、当直勤務から解放される。機関室の当直は、普通船員1名（4時間交替）に減じる。航海中は当直に服したが、停泊中当直に立たない普通船員たち（計3名）は、航海中の非当直者と一緒になって、操機長の指揮下に手入れ・修理作業を行なう。この停泊中の手入れ・修理は、入港時もしくはその前、或いは、作業前日か当日の朝に一等機関士が操機長へ指示する。この内容は時々によって差異あることもち論であり、当然に、停泊中の機関部作業を具体的に示すことも不可能である。時には、航海中になしがたい修理や機関部全員が参加して行なう手入れ・点検が停泊中になされることもある。また、当直勤務から解放された士官にして、自己担当個所の手入・修理作業に立合い・指導することももとよりあり得る。

だが、他方、停泊中に行なうべき仕事が僅少・軽易ならば、士官のみならず普通船員——当直者はのぞく——も亦、労働・作業の負担を軽減される。少なくとも、その可能性はあり得るであろう。

停泊中の作業量という点では、甲板部と機関部との間、なかんずく、甲板部士官と機関部士官——ついでに言えば、無線部・医務部・事務部の士官も——との間にかなりの懸隔があること明らかである。もち論、非常事態的な機関修理のない場合つまり平常状態のときのことだが、外国の港市・その近隣を見物したり・上陸レジャーをたのしんだりする機会は、甲板部に比し、機関部の人たちがより多く享受で

きるように思われる。(このことについては後でもふれる機会があろう。)

如上、当直グループと非当直グループとの別を中心としつつ、さらに、航海中・出入港時・停泊中の区分をとり入れて、機関部作業の概略を叙した。これによって知られる機関部作業の内容は、なお、甚だ、抽象的・概括的にすぎるが、止むを得ない。これを予備知識として、機関部の職制・職務、とりわけ、各員毎の担当業務を次ぎにうかがいたい、その前に、甲板部叙述の前例にならって、日本郵船(長門丸)機関部内の組織・系統図——職階序列——を示しておこう。



士官クラス

機関長；Chief Engineer 1名

- ① 機関部全般の指揮・監督。
- ② 当直に立つことはないが、出入港時もしくは shift 時などの主機運転にあたっては、自ら機関室にあって指揮するほか、随時、機関室に出入して監督・点検する。

航海中の当直勤務に加えて停泊中の荷役指揮など、船中で最も多忙な人といえる一等航海士に比べてはもち論、事務長・通信長・船医など他部門の統轄者のいずれと比較しても、機関長は、一応、最も忙しくない職種のようにも思える。一般的には、また、平常の状態のもとでは、機関長が一番恵まれた労働条

件で働く船員の筆頭もしくはそのひとりで見られ得ることもたしかであろう。ただし、これは、あくまで、われわれ機関部・機械もしくは船舶の実際業務知識甚だ少なきものの臆測乃至表面的観察にすぎないかもしれぬ。事実、たまたま、長門丸で筆者が遭遇・体験したエンジン故障＝洋上修理のごとき異常事態——後述参照——にあってはもとより、決して絶無を期しがたい機関の不調・故障や、むしろ、定期的に行われる機械・器具の分解修理等々に際して、機関長の存在・役割の意義・必要乃至効果を痛感させられた。一見、閑職にみえても、必要と有用とを認められる職種・職名というべきであろうか。（後述するとおり、三井船舶にあっては、機関長は、服務上、やや具体的な担当業務をも定められ、そのかぎり、いわゆる閑職性の稀薄化乃至機関部全体業務の合理化が一層明白となりつつあるかにも思える。）

一等機関士；First Engineer 1名

- ① 機関長の輔佐として、特に、現場（機関室）作業全般の指揮に当る。
- ② 航海中4～8時の当直（四等機関士が輔佐として加わる）。
- ③ 機関部諸記録の作製・保管。
- ④ 燃料・潤滑油の在庫量の確認と補充手続及びその場合の立会・監督。

二等機関士；Second Engineer 1名

- ① 航海中0～4時の当直。
- ② 主機担当。
- ③ 機関部消耗品関係業務。

三等機関士；Third Engineer 1名

- ① 航海中8～12時の当直。
- ② 発電機および同附属具の担当。
- ③ 機関部日誌の保管。

四等機関士または次席三等機関士；Fourth Engineer または Junior Third Engineer 1名

- ① 航海中、一等機関士とともに——そのアシスタントとして——0～4時の当直に立つ。
- ② 電機・冷凍機・ボイラーの担当。

長門丸に乗組んでいたのは四等機関士 (**Fourth Engineer**) であった。もっとも、船内では、慣例上、次席三等機関士 (**Junior Third Engineer**) と呼称され、また、その待遇をうけていた。規則面において、この四等機関士または次席三等機関士が配乗されるのは、冷凍機または電気ウィンチの設備を有する船、或いは、主機 (**Main Engine**) が2基ある船の場合とされているともいうが、現実には、今日、5,000 総トン以上の船すべてに乗っている。

四等機関士または次席三等機関士という若干不鮮明な表現を用いているのは、四等機関士であって、船内における呼称・待遇が次席三等機関士乃至 **Junior Third Engineer** となる場合——これが殆んどといわれるが——だけでなく、三等機関士が2名配乗され、下級者=後輩が文字通りの意味で次席三等機関士となる場合のことを予想してのことと思われる。もっとも、この場合、端的には、一種の格下げ気分を抱かせることでもあり、実際には避けられている。

普通船員クラス

個人的印象にすぎぬことかもしれないけれども、“甲板部員”という用語は、しばしば、甲板部の普通船員に対する呼称としてだけでなく、甲板部という部の構成員、つまり、士官も含めた意味でも使われるのに対して、“機関員”は、もっぱら、機関部の普通船員のみに対する代名詞として用いられるように思える。甲板部の士官が“甲板士”でなく“航海士”であり、機関部の士官は“機関士”で

あるという日本語の表現に何等か関連することかもしれないが、機関部士官に対してうっかり“貴方がた機関部員は”と話しかけることは避けた方がよい。

かく、機関部員という呼び方が、すぐれて、機関部普通船員に限定された言葉でありながら、一面、こうした包括的用語を頭においてより明細な機関部普通船員の職名・呼称が何かを考える段になると、また、別なむつかしさに逢着する。甲板部員だから、甲板長→(甲板手)→甲板員という順序・連鎖を容易に思考できるのとは異なり、機関部員でありながら、操機長→操機手→機関員(または操機員)と表現がかわってくるからである。

いまひとつ、機関部普通船員の中核分子の呼称が、きわめて変化性に富んでいることも注意せねばなるまい。甲板部についても、曾つての“水夫”の呼称が“甲板員”に変わったが、その英語は、依然 **Sailor** である。しかるに、平の機関部員は、日本語としても、“火夫”或いは“釜たき”から“油差し”となり、“機関員”さらに“操機員”と変じているし、英語においても、**Fireman**, **Oiler**, **Wiper** と多種・可変的である。今はすたれつつあるが、**Donkey**=操缶手という呼称もあった。

日本郵船と三井船舶との間に見られる呼称の相違も含めて、機関部普通船員の職名には難解な部分もあり、統一化が望まれる。(後述参照。)

操機長；No.1 Oiler, “ナンバン” 1名

- ① 1等機関士を補佐し、もしくは、その指示にしたがい、機関部員を監督指揮して諸作業を割当て実施せしめる。
- ② 自身も **day time** 労働に服す。
- ③ その主内容は、不当直機関部員2名を引きつれて日常の見廻りを行なうこと、および、機関士の指示する個所の点検・補修もしくは整備をな

すことである。

機関庫手；Engine Store Keeper, 通称“ストーキー” 1名

- ① day time 労働。
- ② 倉庫内備品の整備・保管。
- ③ 燃料・潤滑油類の在庫量の調査と一等機関士への報告。

この職名につくものは、下述操機手・機関員の古株（前任者）である。その後の規程改正でこの職名は廃止され、操機手に統一乃至包括された。

操機手；Oiler, 5名

昔用いられた“油差し”という呼称に該当する。名称として、また、職階的な上下関係としての差異が、下記機関員との間にあっても、服务内容・仕事面では同一という見方もあり、事実、筆者の乗船時には、そのような説明をうけた。ただし、反面、熟練度・勤務年限或いは給与面の差等にしたいが、操機手は、一応、何等かの受持ち範囲をきめられ、或いは、前任者・上級者乃至先輩として勤務し、機関員は、むしろ、そのアシスタントとして勤務するか、さもなくば、明確な担当業務をきめられず、いわゆる雑用仕事につくのであって、このかぎり、両者の担当業務の間に、微妙だが懸隔のあること否定できない。帰国後の日本郵船各方面の見解としては、作業面でも若干の差ありという見方がむしろつよい。このこと、その後の規程改正で、機関部員が、操機長——操機手——操機員となり、なканずく、操機手を昔のまま Oiler に対応させながら、操機員の英語としては、Oiler Assistant をあてていることにも、反映されている。

- ① 操機手のうち1名は電機係として電機ウインチの操作を中心とした電機類および電気関係の仕事にあたる。
- ② 残りの4名と機関員4名中の上級者2名との計6名が、おおむね、上位者と下位者の組合せで2人1組となって4時間制当直に立つ。

機関員；Fireman——アメリカ合衆国では Wiper という——4名

英語としての **Fireman**、或いは古い日本語呼称“火夫”は、現代船舶に対しては、かなり、通用性がうすれた。機関室内の“拭きとり”乃至清掃をする人、すなわち、**Wiper** の米語的表現の方が、むしろ、適切であるかもしれぬ。なお、その後の規程改正で、日本郵船は、この機関員の呼称を廃して“操機員” (**Oiler Assistant**) とした。

- ① 2名の機関員は、操機手とともに——そのアシスタント的立場で——当直勤務につく。
- ② 残りの2名は、不当直勤務者で、操機長づきとなって **day time** 労働、なかんずく、見廻りと手入れ・小修理などを行なう。

IV 無線部の職名・職務と実人員数

無線部の主要業務は下記の5つとされる^①。

- 1) 無線通信の発受
- 2) 無線部所管の機器の運用・保全
- 3) 無線部の備品・消耗品に関すること
- 4) 無線電報・電話料の事務
- 5) 無線部の記録・報告

改めて言うまでもないことからであろうが、無線部乃至無線関係の仕事は、一面現代の航洋船にとって必須欠くべからざること何人にも了解されていて、他面、わが国海運立ち直り策の一環としての乗組員縮減論の立場から最も狙われているところである。その意味では、現在一番問題を背負った部門・仕事であるといえよう。つまり、無線乗組員側の現在定数確保＝減員反対論と、企業経営者側からの端的には大型航洋船における無線通信士3名から1名への縮小論とが対立している。近い将来に、もし、こうした人員削減が強行されるとす

① 前掲「海運実務事典」 P184。

れば、船医1名だけの医務部と同様、通信士1名乃至2名の無線部という形になるかもしれない。しかして、そうなった場合に、今と同様な諸業務がそのまま受けつがれ得るかどうかも疑問であろう。だが、当面こうした問題の存在を指摘しつつも、それに関する論議をさけて、現在、より正しくは、筆者乗船時の、無線部勤務者の職名・職務について説述することとしたい。

すでに述べた甲板部・機関部、或いは、次に述べる予定の事務部の場合に比して、無線部の構成と当該部門所屬者各自の業務分担事情とは、かなり趣きを異にすることがある。第1に、他部とちがって、無線部には普通船員はいない。士官クラス・高級船員ばかりである。通常の大形外航定期船では3名の士官。高度に専門的・技術的な仕事なるがゆえである。第2に、3名の通信士すなわち通信長・二等通信士・三等通信士の相互間のつながりは、陸上諸企業の小規模な課もしくは係の大半の場合のそれに基だ近似した地位上の区別はあるが、業務上の分担区別の無い、もしくは、僅少な性質のものである。いいかえれば、係長と平社員との差、或いは、平社員間における先輩と後輩との違いのごとき身分・序列上の懸隔とそれに応じた或る程度の業務分担差はあっても排他的な各自の受持ち仕事はないか、少ないかという場合に基だ近い。その仕事は自分の担当でないとか、A君はこれ、B君はこれを受持っているとかいうのでなくて、全員がひとつの仕事を交替制的乃至全体的・協業的に担当するという色彩がつよいのである。

なるほど、通信長は、一応無線部の統轄者であり、そのかぎり、二等通信士・三等通信士の作業を指揮監督する職能をもつ。また、二等通信士は、多くの場合、無線部関係の報告書類を作製する仕事を引き受けている。モーター・バッテリーの手入れや室内の清掃は、三等通信士もしくは二等通信士が慣習的にやる。けれども、部内統轄機能を除けば、単なる慣行乃至大体の傾向というにとどまり、明確な規程で定まったことではないといわれる。いわば、新しい社員=後輩の古い社員=先輩に対する老幼道義的なサービスにすぎないともいえ

よう。最も基本的・中心的な無線通信の発受もしくはそれに直接つながる仕事は、これら3人の通信士が時間的交替システムで分担する。現に、筆者は、早朝、通信長が、交替前に室内の清掃をしている姿や、バッテリー点検を一緒にしているところを目撃した。

上述のとおり、無線部に勤務する3名の士官は、実質上、同内容の業務を交替制によって分担遂行するというのがむしろ建前であり、この点が、無線部門の作業労働のひとつの特色と思われる。だが、各職名についての郵船的呼称やその他若干事項を加えつつ、まず一応、他例なみの紹介を取ってしておこう。

通信長；Chief Radio Operator，通称“局長”または **Chief Operator** 1名

- 1) 無線部の統轄。
- 2) 航海中4～8時の当直。
- 3) 停泊中の受信当直に立つこともある。

二等通信士；Second Radio Operator，通称“次席”または **Second Operator**，
1名

- 1) 航海中0～4時の当直。
- 2) 停泊中の受信当直。
- 3) 慣習的に無線部報告書類の作製。
- 4) モーター・バッテリーの手入れ乃至その援助。

三等通信士；Third Radio Operator，通称“三席”または **Third Operator**
1名

- 1) 航海中8～12時の当直。
- 2) 停泊中の受信当直。
- 3) 慣習的にモーター・バッテリーの手入れを行なう。

正式な名称としての通信長・二等通信士・三等通信士という日本語表現は、

船内では滅多に使われない。また、その英語的表現としての“Radio Operator”というのも、筆者自身、最近日本郵船会社（神戸支店）に念のため照会して知った次第であって、船内では、使われるとすれば、単に、Chief Operator ; Second Operator ; Third Operator であろう。より一般的には、“局長”“次席”“三席”である。ちなみに、「海運実務事典」に示される“Radio Officer”というのは、絶無でないにして、甚だ稀でなからうか。少なくとも、筆者は、航海中に聞いたことがない。

甲板部および機関部の当直の多くもしかりであるが、無線部の航海中当直は厳密には、航海＝運航していない状態——いわゆる“沖待ち”や港外仮泊——の場合を含む。港内の船混みで沖待ちさせられることは、定期船の本義についてまで疑問を生ずるほどしばしば起る。1日も2日も沖待ちというような場合甲板部や機関部では、時に、航海当直体制を解いて便宜的な当直を立てることもあった。しかし、こうした場合でも、無線部は、航海当直体制を持続する。国毎に複雑多岐な電波管理法がとられていて一様に言うを得ないとのことだが、一応、陸上との連絡便があるか、無線電話の連絡があるときにはじめて無線部の当直勤務が解かれるといわれる。なお、入港＝停泊中は、発信を禁じられるが、受信はほぼ無変化になされる。この場合、特に、昼間時の無線室当直は、1名が無交替で行なう。半日とか一兩日の短い在港・停泊にあっては、實際上、次席か三席のみ乃至そのいずれか1人だけの勤務ですむ筈で、局長にまで当直義務を負わせないのが道義的且つ一般的なやり方であろう。ただし、時には、局長が当直を買って出て、次席・三席の上陸または休養をすすめるのも僅少事例でない。

冒頭にかかげた無線部の部としての主要業務からも判るように、無線室の仕事・作業も亦、単に、いわゆる無線電信の発受だけに限らない。必ずしも、無線部の義務といえないような仕事——たとえば、受信した放送・新聞ニュースの船内報道——もある。また、当該所管の正式決定がいまだなされないで、い

わば、慣習的・便宜的に無線部がやらされている仕事——ヨーロッパ水域などにおける無線電話機の保管・補修のごとき——もある。他方、いわゆる無線通信の送受とひとくちにいても、その内容はかなり多種類である。無線部の機器の運用・保全、つまり、無線部の手入れ作業関係の仕事にいたっては、聞いてびっくりすることがらも少なくない。そこで、当該専門知識の薄弱のゆえ必ずしも完全な説明とならず、いくつかの見落とし・聞洩しもあるにちがいないが、いわゆる無線通信業務の主内容と手入れ作業の概要とに関して、調査したかぎりの実情を示して本項の結びとする。

まず、いわゆる無線通信の送受という言葉で一括されるものの内容から。これには、少なくとも、下記のごときいくつかの種類の通信業務が含まれる。

- 1) 本支店・各地代理店等との業務連絡通信。
- 2) 社船連絡通信。
- 3) 気象放送の受信。
- 4) 気象実況の送信。
- 5) 各海岸局との交信。
- 6) 航行警報の受信。
- 7) 衛生情報の受信。
- 8) 公衆通信の送受。
- 9) 新聞通信の受信。
- 10) 沈黙時間の受信。

本社や関係支店・入港先代理店に対して、本船がその動静なかならずく出港通知や入港予定を打電したり、逆に、本支店・代理店から航海スケジュールの変更指令・積取り余力の照会・入港予定日時の打合せ等の電信を受けたりするのが、第1番目の業務連絡通信であり、それは、無線部乃至無線機が船舶に設けられた本来の目的に外ならない。(本支店との業務連絡電報には暗号が用いられることがある。)

社船連絡通信とは、上記にもかなり関連をもちながら、日本郵船所属船相互間において、毎日、時間を定めてお互いの動静を知らせ合い、必要事項の伝達や電報の中継——上記本支店・代理店と船舶との間の業務用電報や後述公衆電報の——をするものである。通常、自船の位置・針路・速力・出入港名とその時刻などを告げ、相手のそれらを聞きとる。（入港中で送信ができぬときは聞くだけである。）港の事情とか海上の状況——氷のこと・ガスのことなど——を知らせたり・知らされたりもする。電報中継としては、筆者も体験したが、たとえば、ヨーロッパにいる船から日本へ電報する時は、地中海上の船→印度洋上の船→日本附近にいる船→最寄の海岸局→家の近くの電報局の順に中継されると思えばよいわけである。もっとも、この社船連絡は、交信可能区域内にいる社船相互の間でなされるものであるから、ヨーロッパ航路上地中海にいる船がニューヨーク航路上パナマ附近にいる船と直接連絡することなどはあり得ない。ただ、各地に散在している数隻の船が順繰りに中継し合う方法によってヨーロッパ方面諸航路に就役稼働中の或る社船には同方面にいる他の社船ほぼ全部の動静がキャッチされ、無線室内に表示されるのが慣行のようだ。

3)の気象通信や、6)の航行警報、7)の衛生情報の受信は安全航海のため、或いは、入出港時の衛生検査および乗組員上陸の可能性判定などのため、いわば当然になさるべき通信業務であること容易に知られよう。また、4)の自船の位置で観測された気象情報の送信は、上記自船の運航に利益となる他地区の気象情報を受信することの反対給付であり、また、船が、しばしば、動く測候所とか、測候所の代理店とか評される所以である。

5)の各海岸局との交信は、厳密には、それら海岸局経由の本支店・代理店或いは発信人・送信人と本船との通信も含むであろうが、主として、慣習的乃至儀礼的な本船と海岸局乃至燈台・管視所等との交信を意味するようだ。“何処そこに沈没船があるから航行に注意せよ”といった陸地からの連絡，“何処に漂流物があった”という船からの連絡などがそれで、いわば、飛行機と空港司

令塔との交信に相当すると思えばよいであろう。

公衆通信の送受とは、すでにふれた本船乗組員と日本の家族・友人との間、或いは、船客と外国知人との間などにとりかわされる、いわゆる電報業務のことである。遠隔の際には、社船連絡の場合の中継によること多く、また、附近海岸電報局と交信する場合も含む。無線室イコール船舶無線局となり、いわゆる電報電信局の代理・委託業務をいとなむ訳である。ちなみに、この日本船の無線通信を利用して外国から日本に電報を打つことは、内国電報であり、したがって、日本内地で支払うのと同額の電報料（もち論、日本円払い）で電報がうてる。イギリス海峡を通航中の日本船から目の先に見えるイギリスへ電報を打つのが国際電報したがって高額であり、遙か離れた日本への電報が内国電報したがって低廉であるという矛盾が笑話的真実としてよく伝えられる。

9)の新聞通信の受信は、前にふれた国際ニュース・国内ニュースの受信である。モールス符号で送られてくる共同通信のニュースが中心をなすが、内地放送がそのままキャッチされてテープに吹き込まれることもある。もち論、聞かざれば各国の放送も聞ける。受信され・平文に訳されたニュースをガリ板なりにしたり、放送テープに吹込んだりする仕事、或いは、キャッチした日本語の放送をテープにとる仕事、そして、これを船内に伝える仕事も、関連上、大半無線室に負わされる。

最後にかかげた沈黙時間の受信は、一般市民には余り知られていないが、国際的にとりきめられた船舶無線室にとっては常識的且つ重要な仕事である。遭難してSOSを発している船がないかどうかを、毎時15分から18分までの3分間と45分から48分までの3分間、沈黙すなわち電波を発することなく、聞く仕事である。

以上、ごく大まかであるが、いわゆる無線通信業務の主内容を述べた。次に、無線部の機器の運用・保全という表現で語られる手入れ作業について、同様、大要をうかがおう。

無線部所管の機器といっても、それらがすべて無線室内に施設されているとは限らない。それらの運用・保全という表現も実に微妙である。そのうえ、さきにもふれたサーヴィスのな仕事もいくつか無線通信士に負担せしめられ乃至委託される。

- 1) 無線室内に設備されたすべての機械・器具および無線通信のための直接的機器・用具——電線（荷役作業の必要上しばしば切断・張り直しが繰返えされる）やモーター・バッテリー等々——についての運用と保全はもとより自明な無線部の発受準備作業・手入れ作業である。
- 2) ブリッジにある航海機器（レーダー）は、操作は甲板部、保守（小修理を含む）は無線部とされる。
- 3) 方向探知機は操作も保守も無線部の任務。
- 4) 指令装置（インターホーン）は操作は甲板部・保守は無線部。ただし、船内放送用具は操作・保守ともに無線部の所管。
- 5) 船内電話は所管が無線部・保守は機関部（操作は甲板部？）
- 6) 船内にあるラジオ・電蓄の修理調整。（機関部の電機係もすることがあるが。）
- 7) V.H.F.（無線電話）は、新しいまた特定区域内のみで試用されている段階のものとして、いまだ所管決定がなされていず、目下、無線部の所管とされている。

V 事務部の職名・職務と実人員数

次項に別述する医務部——通常の外航貨物船では医師1人だけで構成されるから、むしろ、船医という方が妥当であろうか——が独立部門として本船に存在しない場合に、当該医務・衛生業務は事務部の所管とされるのが普通で、そのかぎり、事務部の所管事項・担当業務は、医務部＝船医の有無によって若干

変わってくるといえる。ただし、長門丸および島根丸の両郵船ライナーには現実
に船医が乗船し、医務部が存在していたことでもあり、ここでは、医務部＝船
医の存在しているときの事務部の構成・業務をとり扱う。「海運実務事典」に
おける事務部の主要業務も、まさに、同一事態を前提とするものであって、次
ぎの諸項を挙示している^①。

- 1) 旅客に関すること
- 2) 会計
- 3) 賄に関すること
- 4) 事務部の備品・消耗品に関すること
- 5) 庶務
- 6) 貨物事務
- 7) 事務部の記録・報告

この表現も今までに述べた他の部門の場合と同様、余りに、抽象的且つ総括
的にすぎ、これだけでは、具体的な事務部諸作業の内容、殊にその構成員が遂
行する任務・仕事の中身は充分にわからない。それにせよ、もって、事務部の
担当業務が甚だ広汎多彩であることは容易に推量できるであろう。

本店や支店でなら、総務・海務・営業・経理等々多数の部課に分れて且つ甚
だ多数の社員・事務員によって遂行されている仕事を、僅か事務長と会計さん
のふたりでやっている・やらされているというのが、すべての船の事務部士官
の時に誇りでもあり、時に嘆きでもある。もとより、部分的・限定的な事務仕
事ではあるが、たしかに、総勢ふたりの船の事務室は“動く支店”と評される
にふさわしい面をもつ。

他方、事務部に属する数人の普通船員は、一面、ホテルのボーイと料理人と
に相当するとも言われ、また一面では、会社独身者寮の小母さんと食堂のコッ
クさんにたとえられる。それも、会社・工場の建物と同棟もしくは隣側にひっ

① 前掲同書 P185。

ついた状態の寮・食堂であり、しかも、外食・外泊の絶対禁止された寮・食堂の場合であるといつてよからう。こうした関連から、或いは、誇り高い船員たちからは不妥当なたとえだと反撃されそうだが、筆者は、船の事務部を、一般市民にわかり易いかたちで説明する一便法として、それが、工場と事務室と寮と食堂とがひと塊りになった中小企業の形態、或いは、最近都会地でもあちこちの土木建設現場で見掛けられる飯場組織に近いもの、そこで働く事務所の人・寮のおぢさん・おばさんと食堂のクックの立場および彼等の仕事とに似たものだといつておこう。

このように、部門として多種多様な業務・広汎な作業をいとなむ事務部ではあるが、他面、この事務部に所属する人たちの立場を中心に考えると、内部的には多種広汎であっても、各自の乃至小グループの担当する業務・遂行する作業は、割合、はっきり区別することができる。内容的には相当違うのだが、一応、さきに甲板部作業を分割した手法にならって、事務部の業務・作業を——仕事の内容を中心に——区分するとすれば、次の3つに大別できる。

- ① いわゆる事務的業務……事務長・事務員（部分的に司厨長が加わる）
- ② いわゆる賄い＝調理業務——司厨長監督下に調理手・調理員
- ③ いわゆる日常サービス業務……司厨長監督下に司厨手・司厨員

遂行する業務の質乃至内容の上で、当該部門の所属者・構成者間に殆んど差異のない無線部の場合と比較すればもち論、士官と普通船員との間および普通船員相互間において或る程度の業務分担範囲の差があり作業の質のひらきも無くはない甲板部・機関部の場合とくらべても、事務部における各自乃至各グループ間の受持ち仕事の差は、一際、明確だといつてよからう。なるほど、身分上・指揮系列上或いは職務規程上の相違は明白にあるとはいえ、当直中の甲板部・機関部の士官と普通船員とは、作業としては、ほぼ同じ仕事をしているといい得る。ブリッジ（船橋）当直中の甲板部士官と操舵手とは、同じ操船・見張り作業を協働して行なっている。職種乃至職名として区別されていても、操

機手 (oiler) と機関員 (Fireman) とは——日本郵船の場合——實際上ほぼ同じ仕事にしたがっていることも前に指摘した。他面、甲板部における船匠・操舵手・甲板員は、それぞれ、ちがった独自の作業分野もあるが、また、出入港時の船首および船尾の発着作業において、或いは、手入れ作業なかんずくペンキ塗り仕事などにおいて、一緒に、もしくは、仕事の種類・中身としては同様な作業にしたがうとも言い得る。

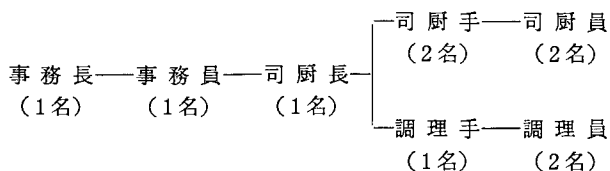
こうした“協働性”という点にあって、事務部の場合は、士官クラスと普通船員クラスとが一緒になって同じ仕事をするということは殆んどない。いわゆる船客に対するサービスと一部の報告書作製との場合にあるといえはるくらいではなかろうか。少なくとも、事務長・事務員がいわゆる事務系職員 (ビジネス・マン) として遂行する社務に関して、司厨長以下普通船員の協力・参加を求めることは、ほぼ確実に有り得ないであろう。反面、指揮・監督或いは事務上の指図と参加とはあるにしても、事務部士官は、普通船員の担当する実際の賄い＝調理作業にも、室内や廊下の清掃作業・飲食物の運搬・給仕といったサービス仕事にも加わること、絶対といってよいほどない。

司厨長は、事務部普通船員の長として、賄い作業およびサービスの作業の双方にタッチして、その実際作業活動を指導する——もっとも、みずからが一緒に立ちまじって、飲食物の調理や居住区内の清掃を行なうことはしない——とともに、飲食物・嗜好品その他の船内給食品と日常用品の保管および調達など自己固有の且つ慣習的に担当してきている幾分事務職員のな仕事ももっている。だが、それでいて、彼のいとなむ仕事は、士官クラスの担当する社務的・営業的事務仕事とも、普通船員の遂行する肉体労働的作業とも、いずれとも、明確に区劃される。

いわゆるボーイさんである司厨手・司厨員とコックに外ならぬ調理手・調理員とは、これまた、はっきり、仕事の内容がちがう。若干ややこしいのは、食事の運搬・給仕と皿洗いなどの後片付け、すなわち配膳作業を担当するボーイ

の業務と飲食物の作製・調理作業にしたがうコックの仕事とのつながりであるが、これとて、後者は、もっぱら、調理だけに限定されるがゆえに、實際上、両者受持範囲の区別は可能であり、明白でもある。

かくて、事務部の所属員・構成者は、全体として、部門に課された仕事、なかんずく、船内における衣食住サービス業務一般を遂行するに協働していることも明白な事実だが、また、それぞれが担当する具体的業務内容の面で、かなり、明白にして強度な排他性・独立性を保有する。要約的には、以下のかたちで示され得べき事務部の指揮系統・序列の図解も、その内実に複雑な面を包蔵することを充分留意する必要があるろう。



こうした事情にかんがみて、各自固有の担当業務とみられ得るものは、もち論、つとめて挙示することにするが、どちらかと言えば、既述した事務的業務と賄い業務および日常サービス業務の3大作業＝業務区別を多分にとり入れつつ、事務部の職制・職務の説明は、事務部における士官クラスの担当業務と普通船員クラスのそれとに分けて説明することとしたい。このことは、事務部士官がもっぱら事務的業務にしたがい、且つ、実際の賄い業務・日常サービス業務にほとんどタッチしないことから、ほぼ許されるであろう。

3つの作業＝業務別基準で事務部の職名・職務を説明する方法も、理屈上はあり得る筈である。事実、筆者も、当初は、そのつもりであった。けれども、なかんずく、司厨長の職務について、この方法では、叙述上、甚だ困難がある。

なお、いまひとつことわり書きとして述べておきたいのは、司厨長→司厨手→司

厨員のラインで行なわれる業務を、いわゆる日常サービス業務とここで表現した点についてである。監督役たる司厨長を別として、司厨手および司厨員は、対外的にも、船内一般——殊に、高級船員（士官）や旅客などの間にあって——の呼び方としても、むしろ、一括して“ボーイ”または“ボーイさん”である。とはいえ、彼等の遂行する業務をいわゆるボーイ業務——これに対応して、調理＝賄い業務をコック業務ということも可能ではあろうが——ということは、一般市民への平明な説明としては便利でも、当事者たちにとっては快よからぬことがらのように察せられる。他面、司厨〔部門〕という表現は船内——厳密には、居住区内——衣食住全般の取扱いを意味するという見方の下に、賄い＝調理を食、他を衣住に区分するのも、一見、妥当のようにも思える。けれども、前に一寸ふれておいたボーイさんの配膳作業、つまり、食事の運搬・給仕・後片付けは、明白に、食の範囲に属するものであろう。こうした点から、それ自体とて決して充分適切な表現であるとは言い得なからうが、日常サービス業務と名づけた次第である。

A 士官クラスの担当業務＝事務的業務

最早、改めて指摘するまでもなからうが、事務部の士官＝高級船員は、事務長と事務員とである。しかし、この両士官が、陸上企業における社員・職員と同じ立場で事務的業務を遂行する。

見方としては、事務長と事務員とは、陸上における、いわゆる課長もしくは係長と輩下の課員・係員の関係と同じである。ただ、課長（係長）ひとりと課員（係員）ひとりという最小単位の構成であるから、事務長と事務員との職務上の差異・分担業務のちがいは至って少ない。なお、部分的には、普通船員の長である司厨長が事務的業務に加わる面もあるが、さしあたっては、これを度外視することが許されよう。そこで、まず、事務長と事務員との各々の固有・

専門的分担事項をのべ、そのあとで、両者が、協働的にいとなむ事務的業務の内容を示すとしよう。

事務長；Purser 1名

事務長という日本語的表現も、時々、使われはするが、パーサー（Purser）という英語的呼称が、船内での最も一般的な通用語である。語源的には Purse = 財布にerをつけ、財布をあずかる人を意味する言葉といわれること周知でもあろう。彼の固有の業務としては、次のものがある。

- ① 事務部の統轄と部員の監督。
- ② 船用金或いは船客の財布その他貴重品の保管。
事務長室内に金庫があって、大事なものはこの中に納められる。
- ③ 出入港時の官憲や乗船している船客或いは訪船者との応待。
- ④ 公（社）用電報の取扱、特に、暗号書の保管。
- ⑤ 外国の港における海難報告書等の届出。（船長の代理として）

事務員；Clerk, 日本郵船系の船独得の呼称としては“会計さん”，1名

“会計さん”という呼称が、単なる通称なのか愛称なのか、不明だが、日本郵船および同系統企業の船で、一種、専売特許的に使われる言葉である。陸上生活にあっては、時に、小うるさい頑固者の代名詞ともなり兼ねぬ“会計係”という言葉でなく、多分に、愛らしさ・親しみをひびかせる“会計さん”は、現実に、殆んどが年若い青年たちであり、明朗快活に乗組員に対するサービス仕事にはげみ、愛され、頼られていて、如何にも、この呼び方にふさわしい印象をうけた。ちなみに、日本郵船および大阪商船、或いは、その系列会社などでは、事務員に“Clerk”という横文字を充用しているが、これまた、独得の表現方法というべく、イギリスまたはヨーロッパでは Second Purser, アメリカ方面にあっては Assistant Purser が、むしろ一般慣用語とされているそうである。

この事務員は、上述のごとく、事務長の部下たるとともに、その輔佐・代理であって、そのかぎり、彼固有の担当業務をもたないともいえるが、日本郵船の会計さんは、慣行上、次ぎの諸業務を専門事項として担当する。この意味で一応、事務員固有の業務と看做しておく。

- ① 日本の港における船員の雇い入れおよび雇い止め、或いは、契約変更（昇任や昇給による）に関連して必要となる官庁（海運局）関係への手続き業務。

- ② 日本における海難報告書の届出。（船長の代理として）

もっとも、これら諸業務を事務員がもっぱら自己の任務として遂行するというのは、事務長と事務員とが一緒に乗組んでいる場合にかぎる。事務員が居らず、事務長だけが乗組んでいる船では、もとより、事務長がひとりで且つ自らせねばならぬ仕事である。また、両者が乗っている際であっても、時に、事務長が援助もしくは協力することはあり得よう。そうしたかぎり、ここで事務員固有の担当業務としたことがらをふくめて、下記事務的諸業務を、事務長と事務員とが協力して遂行するという方がより適切であるかもしれぬ。

- ① 船用金関係業務。

出入する港や通行する運河で支払うべき諸経費は、ほとんどすべて代理店が立替払する建前であり、飲食物のごときも、大半は日本で購入して積込んで行くのが最近の慣行であるが、やはり、一部の生鮮食料品の購入や汚れた布類の洗濯代、或いは、交通・通信のための経費は必要となる。また、船用金という概念を如何に規定するかで若干問題となろうが、筆者の見聞したかぎりでは、船員の上陸用外貨・土産品買入金なども、船用金として入港時に代理店から本船へとどけられ、残金を出港時に返還していたようである。（船員との決済は、本国帰港時になされる。）

- ② 入出港時の官憲——税関吏・移民官・衛生官（検疫官）等——との応待

ならびに彼等に提出する入出港書類の作製・整備および受領した書類・許可証の保管と配布などの業務。

およそ、出入港時に必要とされ、提出または受け取る公式文書は山程あるといっても、あながち、誇張にすぎないであろう。入港するたびに、乗組員リスト・その所持品調査と制限物品（酒・煙草など）のリスト、陸揚託送品リスト等々を作製するほか、乗組員の上陸許可証の受領・配布・回収など、まさに、テンヤワンヤの大仕事に事務長・事務員はしばし汗だくになる。官憲や代理店員へのプレゼントも決して軽視できぬ雑務である。

③ 積荷書類（マニフェスト・ハッチリスト）の作製と送付。

この業務を陸上の本支店・代理店でやっている企業——三井船舶のごとき——もあるが、日本郵船では、本船事務部に或る程度やらせている。

④ 船員の給与計算および関連業務。

毎月きまった給与支払日に、全乗組員の給与計算書を作製して各自へ渡し、また航海終了・本国帰着時には、清算書を交付する。航海中の各国貨の立替や貸出・回収と清算などの事務も含まれる。

⑤ 船内給食（賄い）およびサービスの指導・監督。

⑥ 船客業務。

いまは、公式に船客をのせないけれども、筆者のごとき不時の船客があれば、何かと、この業務が生じる。

⑦ 社用および乗組員私用の郵便物の発送・受取り・配布。

⑧ 海難報告書届出関係の業務。

海難報告書の原案は甲板部が作るけれども、この写しを作製して関係先きに届け出る仕事は、事務部の受持ちとなる。外地では事務長、日本国内では事務員が、届け出に行くならわしであること前示した。(もち論、こみ入った事情・問題のときは甲板部士官や船長も同行する。)

⑨ その他諸般のいわゆる庶務的乃至会計的雑務。

以上に示した諸業務について、事務長と事務員とが分担をきめて、それぞれ受持ち遂行するような方法も、船毎に、或いは、事務長の方針で、とられる場合があるようだ。また、前にも、一寸触れたように、事務長だけしか乗っていない船——日本郵船にあっては、オーストラリア航路船の場合がそれ——があり、この場合には、事務長ひとりで全業務を達成せねばならぬ。他方、ニューヨーク航路船の場合は、船員の給与計算業務が陸上でなされるので、事務部の負担がその分だけ軽減される。

B 普通船員クラスの担当業務—賄い業務と日常サービス業務

すでに示したとおり、賄いと日常サービスとの双方の業務は、現実には、司厨長の指導監督下に遂行される。さらに、司厨長は、船用金関係や必要物品の保管・整備・購入などの事務的業務も部分的に担当する。このかぎり、彼は甲板長や操機長が甲板部・機関部の普通船員を統率する立場にありながらも、自らもまた、一緒に、諸作業なかならず肉体的労働にしたがうのに比して、より多く事務系職員の色彩がつよともいえる。彼は、司厨手・司厨員とともに、居住区の清掃や食事運びなどに従事することもなく、また、調理室において飲食物の調理・作製に従うこともないからである。もっとも、それゆえに彼の担当業務を具体的に指示することは困難で、抽象的になりがちであるが。

司厨長；Chief Steward, 日本郵船的通称は“チュウシチョウ” 1名

漢字としては、司厨長すなわち“シ・チュウ・チョウ”の順であり・筈であ

るのに、何故、“チュウ・シ・チョウ”（厨司長）と呼ぶのだろうか、当初筆者は戸惑ったことでもあったが、この日本郵船の通称のチュウシチョウは、Chief Steward の訛ったものとわかった。後述する司厨手＝Second Steward をセケンシチョウというのと同類である。

- ① 居住区内の衣食住全般の管理・監督。
- ② 所要物品の保管・整備・購入。
- ③ 上記に関連した記録・報告書の作製。

さきに述べたとおり、司厨長の職務は抽象的に示す外ない。気付いた、乃至、興味を感じた2～3の具体的業務を参考までに示すと、賄い関係では、調理手の作製した食事献立表——通常1週間分——を審査して決定もしくは修正する。また、食料品の購入と保管・出し入れの立会・監督をする。衣住関係では、“^{★ズエ}根据帳”という居住区内事務部所管の毛布・ベット・シーツ・食器等々の備品を明細書きした帳面を保管・記録する。司厨員（手）から補給を申し出た用便紙や石鹸等の消耗品の出し入れや、比較的長く停泊する港で汚れたシーツ・カーテン等を洗濯屋に出すことも彼の仕事である。

だが、こうした、いわば公的な司厨関係の仕事だけでなく、乗組員用の嗜好品——ビール・サイダー・煙草、等々——の調達と販売、給料からの差引計算はもとより、港々で船員たちが購入を希望する物品（土産物）の申込用紙の回覧と買入れや、船長・機関長或いは会社重役などが依頼した果物類の購入および冷蔵保管といったことも引受けている。実に、いわゆる“何でも屋”であって、たとえば、自身がその趣味をもたぬ某司厨長は、筆者に、“おやりになるなら、釣り針・釣り糸がありますよ”。と出してしてくれたほどである。

〔日常サービス業務〕

司厨手；Second Steward，日本郵船的通称としては“セケンシチョウ” 2名
司厨員；Steward，日本郵船的通称としては“シチョウ” 2名

ともにボーイさんであり、実質上、遂行業務に差はない。普通船員クラスの中で司厨手・員を呼ぶときには、セケンシチョウ・シチョウという用語を使うようだが、船客や士官クラスの間では、むしろ、一括して“ボーイ”と呼ぶのが一般慣行であろう。（もっとも、事情に通じた士官たちは“××君”“○○”と彼の姓を呼ぶこともある。）この両者の担当する日常サービス業務も亦、甚だ広汎多岐にわたるもので、到底すべてを列挙できないが、およそ、次のような作業が中心をなす。

① 食事サービス＝配膳・給仕・後片付け等。

ただに、この食事サービス面のみのことにとどまらないが、最近の日本定期船における乗組員数縮減傾向と船客業務の取扱中止とで、このサービス面が特に改められつつある。長門丸のサロンでは、毎食の食事中、ボーイさんの給仕——茶碗に御飯をよそったり・味噌汁のおかわりをしたり、食べ終わった皿を片付けて果物皿を出したりといった——があったが、島根丸では、朝食時は、テーブル上に“おひつ”と“味噌汁鍋”（電気コンロに載せて）を出しておいて各自がセルフ・サービスで食事した。端的な合理化・一層の簡易化のあらわれとみられ得よう。士官中の上級者と船客との食事がサロン、二等航海士・二等機関士以下のそれがメスルームという区別（在来の慣行）も、もち論なくなっている。士官全員がサロン、普通船員が部員食堂というのが今日の原則である。そこで、長門丸では、4人のボーイさんのうち、2人乃至3人が、サロンへの食事運搬と食事中の給仕および後片付けにしたがい、1人乃至2人が、部員食堂への運搬と後片付け——給仕はしない——

を受持っていた。

- ② 居住区内の廊下・サロン・メスルーム・浴室・便所および各部屋——居室については各士官居室・船客室，それに，時に司厨長居室——等の清掃・整頓。
- ③ 外来客の接待（出入港時の官憲・パイロット等を含む）。
- ④ その他命じられた，乃至，頼まれた雑用。

〔賄い＝調理業務〕

賄い，つまり飲食物の調理は，司厨長の監督下，調理手と調理員によって遂行される。ところで，慣習上，この調理作業担当者間には，いわゆる伝統的な一種古い型のおきて・職務区分というものがあるようである。

調理手；Chief Cook，通称“おやじ” 1名

ときには，“コック長”という表現も使われるが，船員の間では“おやじ”・“おやじさん”が一般である。

- ① 献立表の作製・司厨長への提出。
- ② 各種飲食品の残量の調査と補給の要請。
- ③ メイン料理，すなわち，肉類および魚介類の料理を主とした実際の調理作業（他の調理作業についての若干の指導を含む）。

調理員；Cook 2名

日本郵船的通称として，上級者を“セケン”——Second Cookの意——下級者を“ライス”——Rice，すなわち米飯，転じて飯炊きの意——がある。上級者のコックすなわち“セケン”は，野菜類の料理を主とした実際の調理作業を行なう。下級者のコックすなわち“ライス”は，

- ① ライスすなわち米飯づくり，または，パン切りなどの調理作業。
- ② 釜・鍋・調理台の後片付け，その他雑用に従事する。

VI 医務部の職制・職務

医師1名と看護婦2名とが乗組む少数の移民船——そのすべてが、従前、大阪商船という一海運企業の独占・排他的な所有に帰していたが——を例外として、現代のわが国外航用商船——もっぱら、貨物船のみで構成される——には医師がひとりだけ配乗させられる。医務部というものが、本船上の一組織・一部門として認められているとしても、それは、この船医1名だけの人員構成である。他の諸部門に比すればもとより、實際上、これ以上に小さいもののない最も小規模な特異な船内部門といい得る。

この現実と多分に関連したことがらと思われるが、医務部というものが、正式且つ独立の船内部門として認められているかどうかという懐疑の見解が、本邦海運企業の当事者たちのうちにさえ、一部、あるようである。近時、認可・実施されている衛生管理者制度は、船医そのものの否定をさえ意味するところがあり、医務部の部門としての存在性を一層懐疑的に考える見方を助長しているとも、見て見られぬことではない。

衛生管理者制度とは、本来、船医の乗組みを法令上義務づけられている外航船の一部につき、船医にかわる衛生管理者の乗組みでよいとした緩和措置に外ならず、実際上は、ある特定航域（航路）に限って、当該講習を受けて衛生管理者と認定されたひとりの船舶職員（士官）が本船上におればよいことになっている。事務長か、セカンドクラス・サードクラスの士官のなかの誰かが、講習を受け、本来の職務と兼務で、衛生管理の仕事を営むのが通例であって、この場合には、ほぼ確実に、本船上に医務部は形成されない。ちなみに、よきにつけ・悪きにつけて、わが国海運活動の典型・代表と目され、引き合いに出されるニューヨーク航路は、この衛生管理者制の適用をうけ、船医の乗組みをみなくなった。このゆえ、筆者の利用した4隻の日本船のうち、武蔵山丸だけは

船医がおらず、したがって、医務部はなかった。(同船の衛生管理者は事務長であった。なお、事務長が衛生管理者になる場合が最も多いと聞いた。)

だが、ここ、本章で主対象とする長門丸において、或いは、同じ会社所属島根丸において、船医が乗っており、医務部が存在したことはたしかである。前に一寸述べたように、帰国後、本書執筆にあたって教示を乞うた日本郵船の海務・船員課の人々の一部は、現在の同社「船則」或いは就業規則の中に、船医の規程はあっても、医務部という部門の規定はない筈だといっている。しかし、他方、本書本章中に引用した同社船内実務の解説書たる「海運実務事典」でも、“医務部”という表現を使わず、“衛生部”という字句を用いている。(もしも、「船則」などに医務部が明確な部門として規定されているならば、おそらく、衛生部といったちがう表現はとられなかったろうとも思推される。)これも一面の事実であるが、他方、現実に乗った同社2隻の船舶において、また、般船勤務の経験ある同社社員の大多数の見解としては、船医の乗船する場合に医務部が構成されるということであった。正式文書における当該部門規定の有無を別として、船医が乗っているときに医務部が成立することは現実であり、そのかぎりにおいて、医務部および船医を独立的に取扱うことは許されるであろう。

もしも、船医が乗船せず、したがって、医務部が独立部門として形成されない場合には、この医務部乃至衛生部の部門業務は、大半、事務部に委譲・包含される。事務長或いは事務員以外の士官、たとえば、航海士・機関士・通信士のうちのどれかが、講習を受けて衛生管理者となっているような場合であっても、彼等は、船内衛生や簡単な治療にたずさわるのが関の山で、少なくとも、入出港時の検疫手続・そのための書類作製整備などは、事務部が担当せざるを得ないであろう。武蔵山丸の場合もそうであったが、郵船や三井、或いは、大手オペレーターの定期船にあっては、事務長乃至事務員が衛生管理者になるのがむしろ一般といわれる。(もち論、比較的若いものに限られようが、中小船

主の不定期船では、一等航海士さえ衛生管理者になる例もあるにはあるが。）

前記のごとく「衛生部」の名称を用いているが、ここに云う「医務部」に外ならぬ部門の主要業務として、「海運事務事典」が述べているのは下記の5つである。^①

- ① 医務
- ② 衛生
- ③ 船員保険の診療に関すること
- ④ 衛生部の備品・消耗品に関すること
- ⑤ 衛生部の記録・報告

上記業務の種類分けにあってどの項目に該当するのか分明でないが、筆者の見聞したかぎりでの医務部＝医師の実行・担当する業務のより具体的な内容と種類とは、以下のとおりである。

① 検疫関係業務。

入港に先き立って検疫錨地で行なわれる検疫官の来船・検疫伝染病の有無その他の調査に立会い、所要資料の提出と情報交換などを行なう。

② 診療業務。

検疫に備えることが主目的となることもとよりだが、所要の予防注射を受けないで乗船したもの、或いは、その有効期限が切れるものに対して予防注射をしたり、検疫伝染病でなくとも、行先での罹染危険を考慮した或る種の病気の予防注射をしたり、或いは、出港後乃至航海中の健康状態をしらべるための適宜の診察治療が時になされる。

もち論、航海中または上陸時に疾病・傷害にかかった乗組員の診療と加療とは、

① 前掲同書 P185。

船医にとってより基本的重要性に富む仕事であろう。(船医としての担当業務とはいえないが、時には、寄港先で病人(大半は在留邦人)を診てやることもある。)

③ 船内の衛生状態または船員の健康状態を維持改善するための配慮。

船艙内のねずみの駆除まで船医の仕事であるかどうか詳細知らないが、少なくとも船内居住区のねずみ・蠅・蚊などの駆除は彼の管轄?であり、適宜の駆除法・薬品について配慮する。

どの程度まで船医が発言・関与できるものか疑問であり、また、船医の個人的見解・性格で関必の寄せ方に相違があるろうが、船内労働条件、たとえば、機関室内の換気・衛生や長時間の修理作業について、或いは、総合ビタミン剤の摂取奨励について、保健衛生上の配慮をなす熱心な船医もいた。

④ 医務乃至衛生用の薬品・器具の保管・整備。

⑤ その他雑務。

すでに明示したように、本邦航洋貨物船にあって、一般に、医務部は医師ひとりで構成される。公式の職名は、船医；(Doctor)であり、船内呼称としては、もっぱら、“ドクター”が用いられる。事務長・事務員とともに、船医も船舶職員法に規定される“船舶職員”ではない。しかも、事務長・事務員が当該海運企業の正規の従業員であり、長期間、おそらく停年まで、同社に固定的に奉職するものたちであるのに比して、船医は、臨時的且つ一定期間の雇傭契約で、契約期間中のみ乗船・勤務する非正規従業員である。従等のほとんどすべては、船医になる前に、医院経営者もしくは病院・保険所・診療所等々の医療機関勤務者であり、船医をやめてからも、そうである。海運企業の要請により、或いは、自己の自発的意思によって、ごく短い年月、船医として当該企業に所属するだけである。他面、船医としての適格者を必要数確保し、乗船せしめるということは、現今、きわめて困難であり、極端に表現すれば、眼科・耳

鼻咽喉科・産婦人科乃至齒科の専門医が船医として内科・外科的治療にあたるという場合も考えられるし、稀少ではあろうがそうした実例があったと聞く。

このように、船医の雇傭契約上の身分、或いは、いわゆる医師としての能力・条件において若干の問題があり、他船員とのつながり方や船内における諸関係に微妙・特殊な問題点もあることたしかだが、とはいえ、船員たちにとっては、船内に医務部があり・医師がいるということは、われわれ陸上生活者の場合と同様、ときには、より以上に必要視される。けだし、母国および陸地をはなれた船内・船上の生活と労働とは甚だ特殊であり、且つ、見方によっては、はるかに不安と危険とを包蔵している。決して僅少でない軽度の疾病傷害の治療を受けるときはもとより、万一、下船・入院・手術の必要を生じるような状態になったとき、船医がいて適当な措置をとってくれることは、船員たちにとり、また、船内生活・労働の円滑のために不可欠的に望まれるであろう。

船内医学の開発・促進・体系化とか、いわゆる風土病の研究とかいった、より高度にしてより大きな課題乃至目的——それ自体の重要性を軽視するわけではないが——をはなれても、船医が、今日の航洋船・その船員と彼等の生活および労働にとり、甚だ必要な存在であることは贅言を要しまい。

第3章 三井船舶の船内職制・職務

—淡路山丸の実態—

わが国の近代および現代海運業，なかんずく，国際的定期船活動が，日本郵船の手で開拓・発展せしめられ，現に，なお，指導されつつあること改めて述べるまでもない。こうしたかぎり，前章に述べた同社船舶における船内労働の在り方と船内職制・職務（規程）の現況は，現代本邦航洋船とりわけ国際的定期船一般の典型であり，基本的原則を示すと明言してほぼ差支えなからう。船舶法・船員法・船舶職員法等々の法律とか，日本海員組合の統一組織・行動とかによる一様化作用を考えなくとも，すでに，こうした日本郵船の先進的にして依拠するに足る船内労働の組織・業務分担の基準がある以上，他の企業にして余りかけはなれた動向・思考を示さないこと一応容易に推察できる。

だが，すでに示したとおり，日本郵船の「船則」は，今日において，なお，部外秘とされ，他企業にして，とってもって範とすること，必ずしも，容易ではない。他方，各海運企業には，それぞれの歴史・伝統・経営方針があり，それに応じた若干独自の船内労働の在り方，船内職制・職務の定め方があり得る。このかぎり，大綱・原則としては殆んど差異がなくとも，各社の船内労働の具体的進行，或いは，各船員別業務分担については，相当のへだたりもなしとしない。

いわゆる6グループへの集約化という本邦海運業最近の劃期的編成替えによって，その後，日本郵船も，三菱海運というかなり著名な大企業を吸収合併したが，少なくとも，その国際的定期船業，したがって，また，そうした航洋定期貨物船の職制・職務の基本的な在り方に関するかぎり，郵船的伝統と現代的展開（特質）とは，ほとんど変更されることなく踏襲された筈である。（甲板

部および機関部の普通船員一部の職名称については、合併前、すなわち日本郵船それ自体にあって、変更を見たが。)これに対比して、三井船舶は、集約合併の段階で、大阪商船という、それ自体、むしろ、より巨大な且つ少なくとも国際定期船活動面では遙かに先進的な企業と対等合併した。この合併による新企業——大阪商船三井船舶株式会社(英文名は **Mitsui O.S.K. Line**)が、採用しようとする船内職制・職務の規程は、現在、曾つての大阪商船の船則と三井船舶の服務分掌〔案〕とをつきまぜた形で作製されつつあると聞く。それが出来あがったとき、三井船舶の従前の規程が、どの程度に、残り得ているかは些か疑問である。

このように、現段階以降の本邦海運界の実状とのつながり方という面では、前章に述べた日本郵船の船内職制・職務と本章で述べようとする三井船舶のそれとは、若干のへだたり無しとしなが、もとより、このことは、日本郵船と大阪商船三井船舶とが、当該規程を同じくするに至ることを些かも暗示しはしない。他の4グループ、なかんずく、その各々の中核体を含めて、わが国海運業界あるいはその主要海運企業が、現在から将来へかけても、各々独自の船内労働の在り方およびそれに関する別個の規程をもちつづけるであろうことはほぼ明白である。

将来のことは別として、今回、大阪商船三井船舶としての統一的新規程を作製するために、従前の双方規程を照合・調整する過程で、甚だ多数の相違点のあることが確認され、当事者たち自身が驚いたと伝えられることから、少なくとも、本書で論議しようとする時期・段階にあって、日本郵船・大阪商船・三井船舶の間、或いは、より多数の本邦大手筋運航業者相互間に、甚だ個性・特殊性に富む各社毎の船内職制・職務に関する規程もしくは船内労働の考え方のあったことは、たしかである。

さて、三井船舶の職制・職務として本章で叙述するところは、主として、同

社当時の西廻り世界一周航路船「淡路山丸」の一等航海士および機関長より乗船中間き出した甲板部と機関部関係の主要点である。それが、同社の船員服分掌規程——案としてほぼ完成されてはいたが、公式に実施・配布されなかった——の規定するところとの程度まで一致するかは定かでない。なお、当時において、三井船舶の社船には、事務部士官として事務長ひとりだけを配乗せしめる方法が採られていた。このこと、一面では、三井船舶の船における事務部の、とりわけ事務的業務が相対的に縮小されていたことを意味する。いわゆるマニフェストなど船積関係書類の作製業務は免ぜられていた。とはいっても、事務長ひとりだけで、船内の事務的諸業務を切りまわして行くことは甚だ大変な仕事で、淡路山丸においてはもち論、いま1隻、筆者が乗った武蔵山丸においても、事務長は、殆んど、四六時中、何やかや多忙をきわめていた。こうした事情のゆえに、彼から、三井船舶の船における事務部の内情を詳細に聞きとる機会も見出し得なかった。他方、無線部と医務部については、業務担当の実情が日本郵船の場合と相違するところはなかったようだ。（武蔵山丸では船医がおらず、事務長が衛生管理者を兼ねていた）。こうした事情から、甲板部と機関部とにかぎって、三井船舶の職制・職務を紹介するにとどまる。これが第1の限定。

第2の限定としては、本書の目的——特殊性の着目——からも許されるであろうが、甲板部・機関部の個々の職名に対応する職務を日本郵船の場合ほど網羅的に挙示せず、むしろ、特徴・相違点の指摘を重点とする。

I 甲板部の職制・職名と主要任務

三井船舶が、いわゆる船舶の自動化＝乗組定員の大幅縮減の先達として近時新造した、それ自体、なお、少数の特定航路用定期船の場合を例外とすれば、同社の航洋貨物定期船の甲板部の配乗実定員は、日本郵船の場合と殆んど全く

同様、士官4名・普通船員12名である。淡路山丸はもとより、ニューヨーク航路の武蔵山丸もそうであった。

それでいて、三井船舶の甲板部職制・職務上の大きな相対的特徴としては、次ぎの諸点がまず目につく。

- ① 一等航海士の地位・比重の高いこと
- ② 荷役業務における士官の共同担当システム
- ③ 普通船員一部の呼称の統一乃至総括化

順次、簡単に説明するに、まず、一等航海士（**Chief Officer**）の地位・比重が高く大きいというのは、日本郵船にあって、一等航海士が、船長の輔佐という職能をもち、また、船内席次として船長の次ぐとはいっても、甲板部の指揮者としての地位・権限が、いわば、余りにも、明白且つ限定的に、定められていて、彼が、他部門、なかんずく直截には、機関部の長である機関長に対してまで指揮権・監督権をもつか、もたないかが明らかでないし、実際には、そうした指示・命令を行なわないのが慣行であるというのに比して、三井船舶の一等航海士は、それができるし、時には、それをするという点である。このこと後述のごとく、三井船舶、或いは、いわゆるもとの社外船グループ（郵・商以外のオペレーター及びオーナー）にあって、一等航海士を呼ぶに **Chief Mate** という表現も用いる若干古風・旧時代的な傾向の感じられる事実と、或る意味では、矛盾するようにも思われるのだが、筆者が確聞したかぎりにおいて、三井船舶の一等航海士は、外国船における **Chief Mate** と **First Officer** とを兼ねた立場・職能をもち、郵船の一等航海士と大いに異なる面があるということであった。淡路山丸の一等航海士も、他の同社一等航海士も、これを自負し・自己満足していたようである。

第2の荷役業務の共同担当システムは、甚だ三井船舶的な特殊性であり、日本郵船のやり方と対照的である。さきに述べたとおり、日本郵船では、大雑把にみて、一等航海士は、積付計画と各船艙の荷役実務全体のバランス調整乃至

総括指揮とに任じ、二等航海士は後甲板3船艙、三等航海士は前甲板3船艙の荷役実務を分担して指揮・監督するという分担システムが採られている。普通船員についてさえ、担当船艙を定めているほどである。対して、三井船舶では一等航海士固有の荷役業務上の職務もあるにはあるが、現実の貨物積込・陸揚作業は、前甲板と後甲板或いは1, 2, 3, 4, 5, 6番船艙の差別なく、一等航海士・二等航海士・三等航海士が共同且つ立体的に受持つ。すなわち、郵船でなら、三等航海士の排他的担当場所である1～3番船艙の荷役を、三井船舶では、二等航海士或いは一等航海士も指揮担当し得るわけであり、もち論、郵船の二等航海士の担当する後甲板4～6番船艙の荷役も三井では、一・二・三等航海士いずれもが指揮監督できる建前である。

もっとも、三井船舶のこの共同担当制は、比較的新しく採用されたものである。それまでは、日本郵船と同様な分担制であった。分担システムの利点・不利益や経験も充分考慮したうえで、今の共同システムの方がより合理的と認められるにいたったのだというのが、淡路山丸の一等航海士の力説するところであり、その合理性の理由づけとしては、次のような諸点があげられた。分担システムの場合、甲板部士官全員が一日中休みなく荷役監督に追まわされた末に出港スタンバイおよび航海当直をつづけねばならぬことが多い。出港後の航海当直が三航だから少し休養させてやりたいと思っても、三航の分担する船艙の荷役が出港ぎりぎりまで終わらない場合もある。そして、この時に、二航の担当船艙の荷役が早くすんで、二航は休めるという皮肉な状態も生じる。また或る港では、後甲板の船艙のみ荷役があり、二航だけがフーフー言って、三航は仕事がないという不公平な状態もあり得る。（といて、三航が上陸レジャーをたのしむことも、つき合い上から、できないであろう。）共同システムでは、こうした調整がはかり易く、たとえば、午前中は二航・午後は三航という組合せで荷役作業を指揮監督し、三航が午前中・二航が午後に休養するということもできる。次の航海当直予定者を休ませることももち論容易である。他

方、後甲板或いは前甲板だけの積付や荷役だけでなく、船全体としての積付・荷役とその関連を学ぶという利点もあたえられる。等々。

なお、一等航海士の場合にかぎって言えば、この共同システムでは、彼の仕事量がふえる——積付計画の決定と全般的荷役指揮とのほかに、船艙の現場荷役実務を時に監督せねばならないから——ことが明らかである。もっとも、これによって、他の甲板部士官（二航および三航）の労働条件が改善され・甲板部（士官）業務の合理化がはかられるのである以上、それは、些小な問題にすぎないというのが同一航海士の答弁であり、見解であった。（この問題については後章記述参照。）

最後の特徴、普通船員一部に関する職名の改正・変更は、具体的には、船匠と甲板庫手および操舵手を一括して“甲板手”；Able Seamen と改めたことである。なるほど、前述したとおり、日本郵船も、その後、全く同じ職名に変更・統一したが、これに先鞭をつけたのは三井船舶である。この意味では、三井船舶の呼称変更日本郵船が追従したということもできる。もっとも、単に、過渡期乃至改称初期における便宜的措置としてでなく、実際上の必要にもとづき、甲板手の内部において、従前どおりの船匠・甲板庫手各1名と操舵手3名の担当業務区分がなされ、それぞれ、“大工”・“ストーキー”・“クォーターマスター”の呼称が依然与えられている。欧米の先進海運国にあっては、すでに、古くから区分されている Able Seaman と Sailor の別、或いは、Boatswain——Able Seaman——Sailor の序列にならったまでのことにすぎないであろうが、一応、進歩を目指した職名の変更であるといっておこう。

あらかじめ、如上3大特徴を指摘し、予備知識たらしめて、以下、順次、甲板部の職名と主要担当任務を示し、できるかぎり、日本郵船のそれとの差等を解説するとしよう。なお、各職名について附記せる定員数は、淡路山丸当時の実乗込数である。

士 官

一等航海士；Chief Officer 又はChief Mate 1名

- ① 船長の輔佐——その全般的指揮監督にわたって。
- ② 船内規律および教育訓練に関すること——全部門の全士官・普通船員に
対して。
- ③ 甲板部の統轄。
- ④ 出入港時の船首作業指揮。
- ⑤ 航海当直 4：00～8：00。
- ⑥ 荷役業務の指揮。
 - a) 積付計画の立案決定，同積付図の作製。
 - b) 荷役作業の全般的・基本的指揮と調整。
 - c) 積荷の保管に関すること。
 - d) 荷役実務（現場）の指導・監督。
- ⑦ 船体の保全と修理関係業務。

二等航海士；Second Officer 又は Second Mate 1名

- ① 一等航海士の輔佐。
- ② 航海計器の保管・整備。
- ③ 出入港時の船尾作業指揮。
- ④ 航海当直 0：00～4：00。
- ⑤ 荷役業務（現場）の共同指揮——三等航海士（又は一等航海士）と共同
分担。
- ⑥ 雑務的業務。
 - a) 甲板部消耗品・備品の整備関係。
 - b) 郵便物（貨物としての）の受渡。

日本郵船の場合に比して，①の一等航海士の輔佐——主として，甲板部統
轄に関することと推測されるが——という任務が一項目附加されているのみ

でなく、海図・水路誌等の保管整備は、三等航海士の担当へ移され、そのかわりに、備品・消耗品関係業務を担当することになっている点などに留意を必要としよう。

三等航海士；Third Officer 又は Third Mate 1名

- ① 海図・水路誌等航海関係用図書類の保管・整備。
- ② 出入港時の船橋における船長の輔佐と船首・船尾および機関室との連絡
- ③ 航海当直 8:00～12:00。
- ④ 荷役実務（現場）の共同指揮——二等航海士（又は一等航海士）と共同分担。

二等航海士のときに述べたとおり、日本郵船の三等航海士のサービス内容に比べて備品・消耗品関係でなく、海図・水路誌関係を担当するちがいがあ

四等航海士；Fourth Officer 又は Fourth Mate, 社内的には Junior Third Officer 又は Junior Third Mate として待遇 1名

単独に担当をきめられた業務なし。主として、一等航海士の補助（航海当直および荷役指揮について）。出入港時は、ブリッジにあって船長もしくは三等航海士を補助する。

普通船員

甲板長；Boatswain 1名

甲板部普通船員の日常生活および作業労働の監督・指揮という点では、日本郵船の甲板長の担当職務とほとんど差異はない。けれども、船匠・甲板庫手・操舵手の区別を廃して甲板手と呼称・統一するようになったことから、本船に配乗のきまった通常5名の甲板手を、もとの3職に割り振ること、すなわち、Aを大工、Bをストーキー、C・D・Eをクォーターマスターの任務につかしめる仕事が、いわば、追加されたということができる。この場合、もとの船匠もしくは大工職の経験者、或いは、手先きの器用な甲板手

を“大工さん”にえらび、残り4名の甲板手中の最上級者を“ストーキー”にえらぶのが原則だといわれる。こうした甲板手各自の任務割当て、彼等および甲板員に対する操船・荷役・手入れ作業の指示と実地作業の指導・監督とが、三井船舶の甲板長の具体的且つ中核的な任務である。もち論、これは一等航海士の指揮乃至承認によって実現され、或いは、その条件下で甲板長が代行するものであること言うまでもない。

甲板手； Able Seamen 5名

職名の変更・統一にともない、甲板部（或いは機関部）の構成は、一方では、たしかにすっきりした感じとなったが、この統一呼称＝職名で乗組む5名の担当職務、それ自体は、もとどおりである。しかし、当時において、大工・ストーキー・クォーターマスターの船内的呼称・区別も亦、全く、変化をみない。それによって分担・遂行される任務の大要は以下のとおりであるが、これまた、日本郵船の場合について先述したところと殆んど変りはない。一見、甚だ簡明化されたかに受けとられがちだが、事實は、名前だけ要約したと言うべきであろうか。

大工； 1名

- ① 各タンクの水量調整と清水の保管。
- ② 錨の捲上げ・捲下し業務。
- ③ 簡易な船内木工作業。

ストーキー； 1名

- ① 甲板部作業日誌の作製。
- ② 甲板部倉庫関係業務。
- ③ その他についての甲板長の補佐。

クォーターマスター； 3名

- ① 航海当直。

甲板士官の補佐。

操舵と見張り。

その他雑業。

② 停泊中の舷門当直。

③ 出入港時の操船作業および航海中・停泊中の手入れ作業。

甲板員；Sailor，6名

甲板長の指示・監督下に操船・荷役・手入れ・その他諸作業に従事する。なお、日本郵船のセーラーが、荷役（船艙）面での受持ち区域を中心とする各自の主要業務乃至主たる受持ち区域を割当てられているのに対して、三井船舶のセーラーは、前述甲板士官の荷役業務共同担当制度と同様、共同作業システムで諸作業を遂行する。

以上、簡略にすぎたかもしれぬが、三井船舶における甲板部の職制・職務の概要と日本郵船のそれとの差等をのべた。職名に関するかぎり、以下のような簡明な形になっていることが特徴の最たるものであり、本項如上叙述も、それでほぼ要約れさ得るであろう。

士官クラス

一等航海士——二等航海士——三等海航士——四等航海士

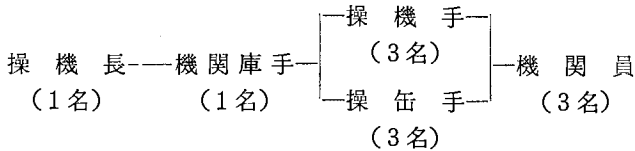
普通船員クラス

甲板長——甲板手——甲板員

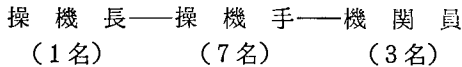
II 機関部の職制・職名と主要任務

欧米先進海運諸国，なかんずく，イギリスが，帆船時代からの長い伝統・慣習のまま，いまなお，採用している Sailor→Able Seamen→Boatswain への普通船員の昇進過程，したがって，また，その区別・分類を見習ったというか少なくとも，こうした職階としての Able Seamen の地位・呼称への接近を意

図して、三井船舶は、上述のとおり、従前のより多数且つ複雑な甲板部普通船員の職名を、甲板員→甲板手→甲板長に簡素化し・統一した。同社のこうした統一化・簡素化の思考は、当然に、機関部普通船員の区別・職名のうえにも押しひろめられている。すなわち、従前の原則的な機関部普通船員の構成



は、次のように改められた。



ひっきよう、曾つての機関庫手 (Engine Store Keeper) と操機手 (Oiler) と操缶手 (Donkey) が“操機手”と一括されたわけで、このかぎり、甲板部における船匠・甲板庫手・操舵手を甲板手に改称・包括したのと全く軌を一にする。しかして、後者を Able Seamen に対応させたことから、改められた“操機手”の英訳名として“Able Oiler”という一種の新語を案出した。浅学のゆえか、筆者は Able Seamen という言葉が明白に海運用語として使われていることを知っているが、果して、Able Oiler という言葉が、海運用語として欧米海運界で一般普及しているかどうかよく識らない。操機手に対応する英語名称 (Able Oiler) の適否問題はしばらく措くとして、この下に、或いは、操機長→操機手のラインの次位に (実質上、最下位) に、“機関員”を残置し、且つそれを“Oiler”という英語名称に対応せしめているということは、簡素化の点では首肯できるにしても、少なくとも、日本語における表現として統一性に欠けるのみならず、下述そのご日本郵船の同様改称例との不一致からみても、若干の混乱を招くおそれがないであろうか。けだし、日本郵船は、三井船舶の先鞭的改称に刺激されて、機関部普通船員の職名をほぼ同主旨で整理しながらも

下記の名称を採用しているからである。

操機長——操機手——操機員

No.1.Oiler ……Oiler ……………Oiler Assistant

上のふたつ、操機長および操機手は、三井船舶と同様であるが、最下位の職名を、関連上、操機員としたのである。また、日本語としての職名に対応する英語としては、操機手イコール Oiler とし、操機員は Oiler Assistant とした。

(この職名呼称の差異・不統一については結語部分を参照ありたい。)

このような問題点を包蔵していたにせよ、とも角、筆者が乗船し・実態調査をした当時の段階にあって、三井船舶の機関部職制・職名は、甲板部の場合と同様、甚だ先進的な変更が加えられ、簡素化と或る程度の統一化とを目指した特徴あるものであった。このことは、もとより、ここで真っ先に挙示・強調すべき点でもある。

だが、当時、すでに、金華山丸 (8,316^{G/T}・9800^{D/w})・春日山丸 (8,725^{G/T}・9,695^{D/w}) といった、いわゆるKクラスの自動化船を建造・就役せしめて、なにかずく、機関部乗組定員の縮減に最も意欲的であった同社の機関部職制・職務は、他の面でも、なお、いくつかの特殊性を示していた。

彼自身にとっては、従前免かれていた仕事を押しつけられた恰好であり、好ましからぬ合理化と感ずることもあろうかと思われるが、機関長が、いわゆる閑職・御隠居さんの地位から、仕事をする立場へ、移ったことがそのひとつ。しかして、この機関長の職務負担の増加は、いわゆる Chief Mate (甲板部の統轄者) から Chief Officer (全士官乃至全部門の長) への昇化をとげたにも思える一等航海士——そのかぎりでは、職務量の増加があるにせよ——の地位発展傾向に対比して些か同情すべきことかもしれないし、また、いくらか、それと関連することであるかもしれない。もっとも、この機関長における忙しさの増大は、反面、一等機関士或いは機関部士官全体の職務の合理化＝仕事量の減少につらなるもので、機関部の職制・職務上の改善策として果たす効果・もつ意

義は、決して、少なくないであろう。

次に、日本郵船の場合について先述したところと比較したとき、同名の職種にして、担当する業務乃至個所にかかなりの差異のあること、および、業務または作業労働の執行計画・遂行方式においても多少の違いのあることも見落せない。この詳細については、以下に、三井船舶（淡路山丸）の各機関士の主要担当業務や機関部員（普通船員）の作業方式を述べる際に指摘する。

士 官

最近の大多数の三井船舶所属船では、機関長・一等機関士・二等機関士・三等機関士のいずれもが各1名の計4機関部士官制がとられているが、筆者の乗った淡路山丸をはじめ、いわゆる西廻り世一界周航路に投入されるAクラスの船の場合にかぎって、三等機関士は2名に、機関部士官総数としては5名へ、増員される。（淡路山丸の機関長も他の同社機関部関係者も、ともに、機関部5士官制は、その船が冷凍機を有するとか、Aクラスだからとかいう理由からではなく、むしろ、西廻り世界一周航路に就航するということ、つまり、航路の事情から考えられた特例だと説明する。）

しかして、その時の配乗事情に基いて、当時の淡路山丸の実際乗込みは、さらに、次のように特化されていた。

機 関 長	1 名
一等機関士	1 名
二等機関士	2 名
四等機関士	1 名

機関長；Chief Engineer 1名

- ① 機関部の統轄。
- ② 燃料油の発注・受取り業務およびその使用報告書の作製。

燃料の使用報告書は、月毎のそれと航海毎のそれとに分れる。この報告書の作製・提出は、従前においても、機関長の担当たることを建前とし、機関長によっては、自身が作製することもあったが、より通常的現実としては、二等機関士或いは燃料および潤滑油関係業務を担当する三等機関士または四等機関士が、機関長にかわって、作製したといわれる。現段階にあっても、こうした方法が踏襲される場合もあり得るかもしれぬが、少なくとも、淡路山丸当時の機関長は、自身でこれを作製していた。

③ アブログ（撮要日誌）の作製。

これは、もと、一等機関士が担当していた業務であるが、合理化措置の一環として、いまや、明白に、機関長の分担任務となった。ちなみに、このアブログにも、一航海分のもとベースカーゴの揚切り毎の分との2種がある。その実際面のことまで詳知するを得ないが、こうしたアブログの作製を、従前、他の少数ならざる報告資料の作製および当直を含む自己の担当職務の遂行とあわせて、一等機関士が引受けていたことは、たしかに、重荷であったろう。これが機関長の担当にまわる事になって、直接的には一等機関士の、間接的には全機関士の負担業務量は、明らかに、かなり軽減されたといわれる。

一等機関士；First Engineer 1名

- ① 機関長の輔佐。
- ② 主機および附属器具関係業務を担当する。
- ③ 航海中の当直 4:00～8:00。
- ④ 諸機械器具の統計類・修理関係報告書・作業報告書の作製。
- ⑤ その他。

このうち、日本郵船の場合に対比した最大の特徴は、主機担当という点である。日本郵船では、二等機関士が主機の担当者。

諸報告書の作製については、二等機関士以下の協力を受ける場合もなしとしないであろうが、少なくとも、その保管と提出義務を負う。ちなみに、機関部にあつては、甲板部作業日誌——原則として、甲板庫手が作製して甲板長が保管する——のごとき機関部員の日常作業記録はない。いわゆる航海日誌（logbook）は、二等機関士か三等機関士が記録する。機関部の作業は、甲板部の作業とちがって、甚だ専門技術的な内容のものであり、普通船員では適切な記録が困難であるからである。

二等機関士；Second Engineer 2名

本来は、二等機関士1名乗組みであるが、淡路山丸の当航海時の配乗の都合上2名の二等機関士乗組みという変則状態が生み出された。こうした場合、前任者乃至上級者が、主席となって本来の二等機関士担当業務を引受け、下位者は、次席二機として、本来ならば三等機関士——淡路山丸のごとき三機2名制の船では、そのうちの上位者、すなわち主席三機——が担当する業務を受持つ。したがって、ここで示す主席二機が本来の二等機関士、次席二機が本来の主席三等機関士に相当する筈である。

(イ) 主席二機〔本来の二等機関士〕の主任務

- ① 発電機および附属器具関係業務。
- ② 航海当直 0.00～4.00。
- ③ 消耗品・備品の購入および使用報告書、時間外作業報告書等の作製。
- ④ その他。

日本郵船の二等機関士が主機を担当しているのとちがって、三井船舶の二等機関士は発電機を担当する。

(ロ) 次席二機〔本来の(主席)三等機関士〕の主任務

- ① 揚貨機・冷凍機関係業務。
- ② 担当業務の報告書の作製。
- ③ 航海当直 8.00～12.00。
- ④ その他。

日本郵船の三等機関士は発電機担当であるのに対して、三井船舶の三機またはこの場合の次席二等機関士は、揚貨機・冷凍機を担当する。

四等機関士または次席三等機関士；Fourth Engineer または Junior Third Engineer 1名

淡路山丸の機関長は、この時この職種・職名で乗組んでいたのは、四等機関士であって、ただ、社内的乃至船内的に、次席三等機関士として待遇され・呼称されると説明したが、帰国後、同社機関部関係者に聞くと、四等機関士という職名は同社にないから、四等機関士としての次席三等機関士ではなくて、三等機関士としてのそれと考えるべきだという見方を示された。日本郵船の場合、或いは、三井船舶の甲板部の慣行と、かなり、見解・解釈に差があるようにも感じられる。ただし、ここでは、淡路山丸で聞いたままに、四等機関士としてとりあげる。

- ① 燃料・潤滑油および関連補器の担当。
- ② 一等機関士の補助——航海当直 4.00～8.00。

彼の担当する燃料・潤滑油関係の業務は、日本郵船にあっては一等機関士の所管・担当である。しかして、日本郵船の場合、四等機関士または次席三等機関士が配乗されるのは、主機が2基ある船のときか、冷凍機もしくは電気ウインチの設備のある船のときであり、後者の場合、彼の担当は当然に冷凍機・電気ウインチとなる。——三井船舶ではすでに示したとおり、これは(主席)三等機関士の担当。

普通船員

その具体的な内容と過程についてはまでは詳知しないが、三井船舶では、機関部普通船員を中心とする乗組員定数の合理化を第1次と第2次の2段階方式で実施したようであり、当時の淡路山丸配乗の機関部普通船員数は、第2次合理化をしていないということであった。（第2次合理化を実施するようになったときの在り方については、本船では全く予測不明とされたし、その後、果して、どのようにそれが行なわれたか確かめようがない。）

とはいえ、この当時において、同船機関部普通船員の職名は、すでに、操機長——操機手——機関員の3つに統一・区分され、その定員＝実際乗組数は、下記のとおりであった。

操機長；No. 1 Oiler	1名
操機手；Able Oiler	7名
機関員；Oiler	3名

既述日本郵船（長門丸）の機関部普通船員の職制・職名に比較してみたとき操機長と操機手との中間に位置する機関庫手（Engine Store Keeper）（1名）がなくなっただけであるとも言い得る。しかして、この機関庫手は、三井船舶では操機手に含まれたのであって、ひっきょう、既述日本郵船の従前の職制・職名における機関庫手プラス操機手が三井船舶の操機手に外ならない。（日本郵船でも、その後機関庫手の名称を廃して、三井船舶同様、操機手に包含・統一したこと前述のとおり。）

ところで、日本郵船において、当時、独立的存在であった機関庫手の定員は1名であり、これを操機手5名に加えて考えるとすれば、この普通船員上級のグループは6名となる。これに相当する三井船舶（淡路山丸）の操機手は7名であって、日本郵船の場合より1名多い勘定である。そのかわり、日本郵船では4名だった機関員が、三井船舶では3名となって1名減る。結果的には、操機長以下の機関部員数は、両社ともに、同数の11名である。個々の機関部普通

船員が機関部士官乃至操機長の指示にしたがい実行する仕事は、前にも述べたとおり、一面、専門的且つ技術的にすぎて、われわれにとり容易に理解できない面もあり、一面、その時々によって若干の差異があるべく、ここで、詳細に言及するを得ない。のみならず、実際の且つ機関部（員）全体の作業労働としては、日本郵船・三井船舶双方の機関部員の作業ぶりには、殆んど、相違もないであろう。だが、上に示した操機手・機関員の定員上の違いによっても、両社の機関部労働の仕組に何等かの差があることはほぼ容易に推知できる筈である。そうした意味では、一見、新しい操機手の概念をとりいれ・生み出したともいえる三井船舶にあって、その操機手（7名）が、内部的には、むしろ昔通りの呼称とそれに基く業務分担差とを踏襲していることに、まず、留意する必要があるように思う。すなわち、三井船舶（淡路山丸）における操機手は内部的には、次のように区分され・構成される。

ストーキー (Engine Store Keeper)	1名
Oiler (もとの操機手)	3名
Donkey (" 操缶手)	3名

このうちの Oiler 3人と下述機関員3人との計6人が、航海中の当直勤務に服する。したがって、4時間交替の航海中の当直は、機関士・Oiler・機関員各1名の3人一組である。

操缶手と古称された Donkey は、停泊期間中の機関室当直——1名4時間制——に服する。航海中のいわゆる機関室手入れ作業は、操機長（1名）とストーキー（1名）およびドンキー（3名）——新呼称における操機手として4名——の計5名によって遂行され、他方、停泊中の手入れ作業は、操機長（1名）とストーキー（1名）および Oiler（3名）——新呼称の操機手として4名——と機関員（3名）の計7名が担当する。この仕組みは、郵船について述べたところと、明白に、大分ちがっている。

これと関連することからであるが、第2に留意すべき差異は、郵船の機関員

(Fireman) と三井船舶の機関員 (Oiler) との間のそれであろう。郵船の場合も、三井の場合も、ともに、機関員は、操機手の下に位置づけられており、且つ、機関部普通船員中の最下位である点では同じである。けれども、郵船の機関員——少なくとも、4名中の上位もしくは当直勤務につく2名——は、担当業務内容としては、上位職名である操機手 (の大半) と実質上同一とされる。

(下級のいわゆる見習い機関員は、当直につかず、操機長に率いられて手入れ作業又は雑用に従事する。) これに対して、三井の機関員は、全員が航海中の当直勤務に服する。しかして、彼等が担当するこうした航海中の当直および停泊中の手入れ作業の仕事内容は、上位職名 (職種) たる操機手の全部とでなくそのうちの約半分にあたる、もとの Oiler とのみ同一的であるにすぎない。

三井船舶機関部普通船員クラスにおける最も顕著にして重大な特徴は、如上のとおりであるが、ついでに、いまひとつ・ふたつ日本郵船との相違点を附記しておこう。そのひとつは、甲板部普通船員の場合に述べたと同様、担当個所 (業務) の明確性の問題であって、日本郵船の機関部員は、一応、各自の受持ちを割当てられているのに対して、三井船舶の機関部員たちは、むしろ、共同的・全体責任制的である。それでいて、三井船舶の機関部普通船員は、航海中の当直につくものと停泊中の当直につくものとが、むしろ、劃然と区別され、そのかぎりでは、担当分野 (職務) がより明白に分かれていると言えるかもしれない。ただし、ここでの重点は、たとえば、A操機手が主機、B操機手が発電機 (の原動機)、C操機手或いはD操機手が冷凍機の係といった式の割当制度を日本郵船がとり、三井船舶がとっていないということである。

これとも関係する問題だが、いまひとつ明白な相違点と思われることは、日本郵船の機関部普通船員、より厳密には、そのなかの操機手のひとりが、いわゆる“電機屋”と称され、もっぱら電機の係——公式の担当としては、電気機械と点灯関係の仕事全般とされ、実際の主任務としては、電気ウインチ・揚錨機・冷凍機等のモーターの点検・操作にあたるといわれるが、しばしば、よろ

ず、船内の電気・電灯関係の仕事（たとえば、電灯のとりかえ・扇風機の故障修理などまで）を受持つ——に任せられるのに対して、三井船舶では、この種電機係専門の機関部普通船員というものがいないことである。

もち論、郵船における電機屋という機関部員は、本来、電機担当エンジニア（三等機関士）の補佐役たる地位にあり、また、たとえば、電気ウインチの操作にあたるとは言っても、これを実際に操縦して甲板上或いは船艙内における貨物の積揚・移動を行なう仕事まで自分でやるわけではない。揚貨機や揚錨機のモーターを整備点検し、それを動かし・止める仕事が彼の任務である。他方いわゆる電気関係の雑用的仕事の相当部分は、器用な人間なら、外のものでもやれることであろう。三井船舶の場合、たとえば、テレビ・電蓄・扇風器等の故障は、通信士が便宜且つ随時なおしているようだ。しかし、郵船の電機屋（操機手のひとり）が担当する電機・電灯関係の業務は、三井船舶では、原則として、三等機関士の所管・担当とされる。ウインチの種類・数量やその時の乗組士官の構成乃至各自の担当業務量などから、ときに、これが二等機関士の担当へ移されることもあるにはあるそうだが。

なお、つけ加えるべき事項もあるかもしれないが、およそ、上述によって、三井船舶における機関部の全体的な作業区分、或いは、機関部所属員の個別的な担当業務——さらにはその職名称呼——が、日本郵船のそれとかなり相違している点が明白となったであろう。これについて、双方の在り方のいずれが優・いずれが劣を云々するつもりはないが、こうした現実中存在する特殊性、それ自身は、十分に認識されておいてしかるべきであろうと考える。

第4章 甲板部作業の実例

すでに示したとおり、甲板部で実施される大量且つ多種多様な作業労働は、作業内容に即した比較的大きな分類・区別として、操船作業・荷役作業・手入れ作業の3つ、もしくは、それ以外の“その他作業”を含めれば4つに分け・まとめることができよう。言うまでもなく、上記3作業は、甲板部作業の最も中核的にしてほぼ全面的な部分を構成する。

ところで、操船・荷役・手入れの3大甲板部作業が、相互間の有機的つながりと不可分的且つ均等的な重要性とをもつこと、自体は、明白であり、そのかぎり、いずれが最も重要な作業であり・いずれがその次ぎというがごとき説明の不能・不適であることも、甚だたしかである。だが、一面、われわれ陸人として、何が一番知りたいか・何が最も未知な分野であるか、という観点から接近をはかろうとするときに、3大作業のうちに何等かの、乃至、若干の順位がつけられることはあり得ることであり、また、許されることであろう。筆者の見るところでは、一般市民たちにとって、当該作業の内部における一層微細な内実についてまでとは言えなくとも、操船作業と荷役作業とは、より理解され易く・より見当もつけられやすいが、手入れ作業は、容易に理解されがたく、また、眼にふれる機会も少ないと思われる。けだし、港でなり、国内交通として客船・小型貨客船を利用する際になり、船を操縦する船員の姿・貨物を積揚する際の船員の動きは、比較的、人々の眼につき易く、したがって、操船作業・荷役作業のおよその見当はつくであろうからであり、これに比し、なかんずく、大洋上でなされる手入れ作業は、殆んど未知であろうからである。しかして、また、多くの人々にとって、興味と関心をよぶのは、大洋や外国沿岸を航海している時の船・船員の在り方であろう。

とはいえ、荷役作業、なかんずく、ここで問題とする船員（甲板部員）の行なう荷役関係作業についての一般認識は、その実、きわめて粗雑であり、且つしばしば誤解も多い。港で荷役中の船の甲板上や船艙内で働いている人間がすべて乗組員であるかの思い違いは、實際上、甚だ多い。甲板員たちが行なう荷役作業とは、主として、荷役の準備作業と後片付け作業もしくは荷役人夫の監視・作業の指導である。

もち論、暴風雨中の航海によって異常を生じた場合とか、遭難・火災などによる緊急措置として、船員自身が、積荷の移動・投棄・荷卸し等を行なわねばならぬこともなしとしない。また、そうした特殊事態でなくとも、ごく少量で取扱いもさまで困難でない一部の貨物を、甲板部員が、船艙内より取り出して舷側へ荷卸しするという実例は、筆者自身、長門丸上で目撃・体験したし、決して、稀少でないといわれる。

長門丸の実例は、次のとおりであった。すなわち、当初のスケジュールとしては **Port Said** 寄港が予定されていたが、途中、若干の事故（機関部修理——後述）もあり、次港以降を予定どおり航海するためには、**Port Said** 抜港が有利と判断された。しかし、同港での積荷は全然なく、陸揚貨物としては **Singapore** 積みの胡椒2袋しかなかった。そこで、船から同港代理店へ打電してモーターボートを用意させ、本船は、緩速航行しながら、この貨物を、船上＝舷側よりモーターボートへ荷卸すこととなったのである。

だが、これも、長門丸乗船中の体験であり、まさに、啞然としたことだが船員の荷役作業についてよくもこう間違っただけの誤解があるものだという好例として次のような事例があげられる。或る国の或る港で、たまたま、駐在大使館との交渉があった際に、その駐在大使が、1～2度託送私貨物の包装損壊・一部内容品の紛失を経験したことから、“日本郵船の船員は、航海中に海賊

行為をするにちがいない。航海中はする仕事もなくして退屈なので、船長以下がグルになって、毎日、船倉内の積荷をアバいて目星しい品物を抜取っているのだろう。自分は日本へ帰ったら、新聞記者を集めてこの事実を公表してやる。云々”と噴激・放言したそうである。

筆者は、この大使はおそらく日本船（貨物船）に乗った経験の一度だに無い人だろうと思う。そして、彼にとってはショックでもあり・損害であったろう。託送私貨の損傷・一部中身の紛失が、何処で生じたか、少なくとも、その可能性の最も多いのは何処かを知るためには、一度でいいから、任地であるその港都の荷役実況を見学したらよいと思った。それほど、その港での荷役作業は乱暴であり、荷役人夫の不法行為・盗賊行為はすさまじい。だが、何よりも、大使ともあろう程の人が、日本船或いは貨物船一般が航海中に艙口を開き、艙内に入り、または、甲板上にとり出して、積荷をしらべたりできるものかどうかの判断ができないものかと慨嘆するとともに、もって、日本の一般市民が、海運業務・船・船員について、如何に無知なるかを改めて感じさせられた。

印度洋・大西洋・太平洋といった大洋を航海中に、船員たちはどうしているのだろうか？これは、上掲事例に徴しても、陸人の多くが未知であり、知りたがる点だ。筆者自身、船員たちは、大洋航行中喰べて・遊んで・寝るだけだろうというような幼稚な認識よりは幾分かましな海運知識をもつ海運専攻者であるが、そのゆえにも、大洋航海中になされる船内作業なかんずく甲板部作業の具体的内容と実際の進行について関心と知る期待とをもって乗船した。大洋上でなされる甲板部作業は、言うまでもなく、手入れ作業を中心とする。いわゆる航海当直として船橋上で行なわれる操船作業は、それ自体、平凡にして単調である。

ところで、この手入れ作業の具体的内容は、われわれ研究者にとっても、仲々、容易に理解できがたい。まして、実際の作業ぶりを見学する機会は、滅多に恵まれるものでもない。

幾分、自己の研究本位の立場・思考であるかもしれぬが、およそ、上記見方から、甲板部3大作業の実態を、まず第一に、余り知られざる手入れ作業、次いで、荷役作業の順に重点をおいて、うかがうのが本章の目的であり、叙述の方法である。乗組員数の縮減によって、ますます、きびしくなったともいわれる労働条件・環境の下に、大洋上もしくは外国の港とその沿岸で、黙々として働く甲板部の士官・普通船員、特に甲板員（Sailor）の苦労が、いくらかでも理解されれば幸いであるし、筆者としては、それによって彼等の労をねぎらいたい気持である。

筆者は、すでにふれたところでもあるが、かねての念願どおり、印度洋→大西洋→太平洋の順に3大洋を横断した。また、海運業務の世界史的起源の地であり・中世および近世から近代さらに現代につらなる国際的海運活動の心臓部である地中海およびヨーロッパ沿岸を航海できた。フェニキアの商船やローマの小麦輸送船、或いは、ハンザ船・スペインの金銀輸送船・イギリスの石炭船といった歴史上の遺産にはもち論乗れる筈もなく、また、現代船舶の花形たる大西洋通いのヨーロッパ客船・貨物船も利用しなかったかわりに、現代本邦海運活動の最大典型である日本郵船および三井船舶の4隻の定期船の現実活動をそれだけに詳しく見聞できた。これら4隻の日本船の甲板部作業については、大小・精疏、色々の資料も集め得た。

なかんずく、ここ、甲板部作業に関しては、印度洋横断を中心とする長門丸1ヶ月間の作業日誌、および、地中海からヨーロッパ沿岸にかけての島根丸のそれという日本郵船の代表的定期船の作業記録を、ほぼありのまま、写しとる好意に浴した。よって、これを、解説を加えながら披露することとする。

大西洋横断—— Genoa から Casablanca 経由 New York まで——にあたって乗船した三井船舶の淡路山丸の甲板部作業日誌も写しとることが許されたのだが、帰国後の整理不行届きから、いまだ、それを見付けだし得ないのは遺憾である。もっとも

見聞し、また、同日誌を読み・写した際の印象として、淡路山丸の大西洋横断時の甲板部作業、特に、手入れ作業は、印度洋上における長門丸のそれと殆んど差異がなかったこと確実である。もし、淡路山丸の甲板部作業日誌の写しをさがし出し得たとしても、現実資料としての意義を別とすれば、重ねて、同様のものをならべ立てる気持にならなかったことであろう。

他方、同様に、三井船舶のニューヨーク航路（復航）船武蔵山丸による太平洋横断も体験したが、周知——とはいえ、海運関係者と少数の有識者—toに限られようが——のように、太平洋は、年間を通じて静穏であることが殆んどなく、したがって、往路であれ・復路であれ、太平洋横断航海中に、何等かの甲板部（手入れ）作業を大規模・計画的に実施することは殆んどないとされる。反面、著名なニューヨーク航路を筆頭に、北米・中南米向けの海運活動に従う本邦船多数の就航するサンフランシスコ・ロスアンゼルスからパナマ運河までのカリフォルニア——メキシコ沿岸が、上記太平洋横断の際とは全く逆な平穏条件にめぐまれている。かくて、いわゆる太平洋横断航路をいとなむ日本船は、大洋横断中は仕事を休み、北米沿岸航海中に大半の手入れ作業を実施するのが一種の慣行となっている。筆者は、この沿岸航海を体験する機会を失し、作業休止状態の大圏航路——且つ、サンフランシスコより後甲板一杯に空コンテナを積んで濃霧の中を航海する状態で——を航海して帰ったので、残念ながら、3大洋のうち太平洋関係は語るべき資料もない。

印度洋および大西洋とて、年中平穏であり、つねに、甲板部手入れ作業を順調にすすめ得るとは限らない。冬の大西洋のゆれと夏の印度洋の猛暑は、作業はおろか、流石の船乗りたちに、動く気力をすら失わしめるともいわれる。ただ、筆者は、計画が図に当たったというか、船員たちをして、“一生の中にも稀

な”といわしめるほどの“ベタなぎ状態”にめぐまれ、そうした条件下、予定量以上の作業に精を出す甲板員の航海中作業＝手入れ作業をつぶさに実見できた。大西洋西廻りも、印度洋往航も、ともに、積荷がすんで、輸送し、陸揚げするための航海であったといい得る。それぞれ、約2週間にわたり、大洋のただ中を直進するのみで、途中の寄港・積揚荷役は一切ない。

これに比して、地中海・ヨーロッパ沿岸の航海は、数日もしくはより短日時の航海と数日の停泊・荷役との入り交りである。次ぎ次ぎにちがった港に入り、荷物を陸揚げしては新たに船積みする。荷役の断続的だがひんぱんに行なわれる航海である。このゆえ、この区域における甲板部の仕事は、手入れ作業よりか荷役作業に明け暮れ、それを中心にいとなまれる。

この顕著な相違の存在をあらかじめ指摘し、認識を求めておいて、双方の実際作業の詳細——ただし、その主要点にしぼる——を示そう。

I 印度洋上の手入れ作業

——長門丸の甲板部作業日誌——

日本郵船会社自身の経営方針からというよりは、むしろ、ヨーロッパ航路同盟の強い規制にもとづいて、黒海航路船長門丸は、アジア地域——スエズ運河にいたるまでの——における寄港地を限定されている。のみならず、具体的には、香港とシンガポールとの両港に限られるこれら極東寄港地への日本からの輸出貨物、或いは、香港からシンガポールへの貿易貨物の積取・輸送、自体、も禁ぜられている。かくて、長門丸は、神戸出帆後スエズ到着までの間に——このときはたまたま28日（丁度2月一杯）を要した——香港・シンガポールに寄港して、地中海および黒海向けの積出貨物の積込みをなしたとはいえ、揚荷役を示すことなく、いわゆる積一方乃至輸送・航海中心の歩みを示した。

なるほど、印度洋の横断或いはシンガポールからスエズまでの航海、それ自

体は、ほぼ2週間というより短期間であったとはいえ、如上事情にもかんがみ
て、以下、2月1日夜神戸を出帆してから28日夕方スエズ着までの1ヶ月間
(日数としては28日)の甲板部の作業、なかならず、手入れ作業中心の労働を示
して、いわゆるヨーロッパ方面向け本邦定期船の甲板部が、主として印度洋横
断時(往航)に、どうした動きをするかをうかがうことにする。

なお、甚だ重要なことがらでもあるが、この時の印度洋は、なお冬場シーズ
ンであり、しかも、経験豊かな同船乗組員の多数をして、“このような印度洋
のベタなぎぶりは初めての経験”と言わしめるほど静穏であった。モンスーン
期もしくは夏期の印度洋上では、いかに仕事をしょうにも殆んど思うようには
かどらぬ悪天候と高温になやまされる。日本出帆時に予定した作業の何分の一
かは、果たされない場合がむしろ多いそうである。好条件に恵まれた、長門丸
このときの航海では、甲板部作業は、逆に、何割か予定をオーバーする程進捗
した。そうした意味では、或いは、例外的な実例と言うべきかもしれない。

なお、前にも述べたとおり、特別に異常・激烈な航海で殆んど作業が出来な
いような場合をのぞいて、日本船、少なくとも日本郵船の船は、往航のインド
洋では、ギヤ関係の整備すなわち荷役機械・用具或いは甲板上の手入れ、復
航の印度洋では、ハウス廻りやマスト・煙突などのいわゆる本国帰還時用のお
化粧的手入れを原則とするとのことである。(すでに触れたごとく、ニューヨ
ーク航路船などが太平洋北・中米岸で行なう甲板部手入れ作業においても往航
と復航とでこの使い分けがある由。)ただし、上述のような好条件に恵まれた長
門丸では、通常の往航時用手入れ以上の作業を果たしたように思われる。

では、本船の甲板部作業日誌に書かれた、各日毎の作業内容を摘記し、必要
のものに若干の註釈を加える。

2月1日 神戸出帆(21時)

①〔荷役作業〕 船積作業の監督・見廻り 17時荷役完了 後片付け

- ②〔操船作業〕 18:30 出港スタンバイ 19:45~21:00 出港作業に従事

2月2日

- ①〔手入れ作業〕 8:30~16:00 甲板流し, あと, 清水洗い・拭取り
②〔手入れ作業〕 その他雑業

2月3日(日)

- ①〔手入れ作業〕 ホーサーカバー作製
②〔手入れ作業〕 ウィンチカバー作製

日曜日につき作業は午前中のみで, 午後休業

ホーサーは **mooring hawser** のことで, 繋留する際に使うチェーンケーブルまたは大綱(大索)の総称。ウィンチはいうまでもなく **winch**=巻揚機のこと。この日の手入れ作業は, このホーサー及びウィンチにかぶせるカバーを作る作業である。

2月4日

前日と同じ手入れ作業の継続・実施

2月5日

- ①〔手入れ作業〕 船首よりブロックの分解掃除と油差し

ここでいうブロックは滑車を指す。多数の滑車を分解掃除し, 油を差す作業である。

2月6日 香港入出港

- ①〔操船作業〕 7:00~9:00 香港入港スタンバイ
②〔操船作業〕 21:30~22:30 香港出港スタンバイ
③〔荷役作業〕 荷役準備作業としての **derrick** 操作・ハッチ開け・そ

の他と荷役見廻り後片付け等

- ④〔手入れ作業〕 カーゴブロック・ジンプロック・グーズネックの油差し

カーゴブロックおよびジンプロックは、特定のブロック＝滑車の固有名称。
グーズネックは **derrick** の付け根にあるブーム受け。

- ②〔手入れ作業〕 クレモナロープの新替え

クレモナロープはクレモナで作ったロープのことで、これを新調する仕事である。

2月7日

- 〔手入れ作業〕 ペンネットガイの新替え

ガイ (**guy**) は各種ロープ類のことで、ペンネットガイとはいわゆる“増しガイ”(臨時的な追加ガイ)。

2月8日

- ①〔手入れ作業〕 マニラロープ・ロープスリングの作製
②〔手入れ作業〕 ステージロープ・雑用ロープの作製

ステージロープ (**stage rope**) はペンキ塗りの時などに使う **stage** (足場用板) を吊るロープのこと。

2月9日

- ①〔手入れ作業〕 ボートデッキ・Aデッキのワニス(塗り)
②〔手入れ作業〕 レールのワニスかきとニス塗り

2月10日(日)

- ①〔手入れ作業〕 スエズ運河用テークル・クレモナロープの新替え

テークルはサーチライトの吊り用具のこと。

- ②〔手入れ作業〕 ダビット， オーバーホール

ダビット (davit) は端艇揚卸装置， 一名懸垂機。この分解掃除の作業である。

- ③〔手入れ作業〕 アース捨缶の作製

アッシュ・バケツ (ash bucket)——ただし甲板部乃至調理場のいわゆるゴミ捨て用バケツ——を作る仕事。

2月11日 シンガポール入港

- ①〔操船作業〕 0：10～1：45 シンガポール港外着投錨のスタンバイ
- ②〔操船作業〕 2：45～4：00 シフト・投錨のためのスタンバイ
- ③〔操船作業〕 6：00～9：00 入港着岸のためのスタンバイ
- ④〔操船作業〕 この入港スタンバイ中に船首ホーサーの整備作業。
(手入れ作業とも云えるが操船作業＝繫留の一部とみなす。)
- ⑤〔荷役作業〕 同じ入港スタンバイ中に荷役準備作業としてのデリック揚げ
- ⑥〔荷役作業〕 着岸後深夜(23時)まで荷役作業の監督・見廻り
- ⑦〔手入れ作業〕 ボートデッキ両舷オーニング張り

オーニングはテント(天幕)のことで， 印度洋航海を直前にしてボートデッキに日除けテントを張る作業である。

- ⑧〔手入れ作業〕 マニラロープおよびボートデッキ両舷手摺り用ロープの作製

ちなみに、この日の手入れ作業は、内容からみて、主として、操舵手がいとんだ作業と思われる。

2月12日 シンガポール停泊

- ①〔荷役作業〕 7時より開始の荷役作業の監督と見廻り
- ②〔手入れ作業〕 ボート両舷・ボートカバーのピッチング・スクレーパー・錆止め・ペイント塗り

ピッチング (pitching) はペキン作業のはじめに鉄板をカンカン槌で叩くこと、(錆打ち)。スクレーパー (scraper) は、叩いたあとでペンキを剥ぎ落すこと。

2月13日 シンガポール出港 (12時)

- ① 7時～11時荷役作業
- ② この間前日と同じ手入れ作業
- ③〔操船作業〕 11:45～12:30 出港スタンバイ
- ④〔手入れ作業兼荷役作業〕 各甲板ブローンデッキおよび雑業

日本語的通用語の“ブローンデッキ”とは broom deck 即ちデッキ箒の意味で、荷役によってよごれたデッキを掃除する仕事のことである。

2月14日

〔手入れ作業〕

- ① ボートデッキ両舷とボートの錆止・ペイント塗り。
- ② ボートデッキ船尾側と無線マストの錆打ち
- ③ 船首・船尾と甲板ブルワークのハーフランド錆止め・ペイント塗り

ブルワークとは暴露甲板の舷側に約1メートルの高さで作られた囲い板。この半分のペンキ塗り作業を意味する。

2月15日

〔手入れ作業〕 船首よりデリック・グーズネックの横ピン抜き・分解
掃除・油差入れ

2月16日

〔手入れ作業〕

- ① 船首より各カーゴギアのワニス塗り，ユニットワイヤーのター塗り，ユニットウインチのグリス塗り，ポンプの油差入れ

ユニットワイヤー・ユニットウインチというのはリフトロープ操作の最新型のワイヤーとウインチ。ター塗りとはタール塗りのこと。

- ② ブルワークのチョック黒ペイント塗りおよびブルワークの錆止め・ペイント2回塗り。

チョックとは，引張った綱やチェーンを引っかけるもの。

2月17日(日)

〔手入れ作業〕

- ① 船首よりブルワークの錆止め・ペイント塗り
- ② ボートデッキ・無線マストの錆止め・ペイント塗り
- ③ 予備用カーゴギヤのシーブ手入れ

シーブ (sheave) は滑車の一種，ロープを引張るための回転輪。

2月18日

〔手入れ作業〕 船首よりデリック・中吊りの分解・油差し

2月19日

〔手入れ作業〕

- ① 左舷ボート操練のための整備

- ② 火災操練・ボート操練, あと, その片付け・整備

2月20日

〔手入れ作業〕

- ① ボートダビットの錆止・ペイント2回(目)塗り
- ② ボート蓋の整備
- ③ アース捨缶の作製とその他雑業
- ④ 中吊り分解掃除・油差入れ

2月21日

〔手入れ作業〕

- ① ウインチドラムの付根ワイヤー作製
- ② 船首よりデリックの錆打ち・錆止め・ペイント塗り
- ③ Bデッキ甲板上の錆打ち

2月22日

〔手入れ作業〕

- ① サロン・一航室のポールドー白ペイント塗り

一航室は一等航海士居室の略。これら各部屋の舷窓をポールドーという。

- ② デリックの錆打ち・錆止め・ペイント塗り
- ③ Bデッキの錆打ち

2月23日

〔手入れ作業〕

- ① ボートデッキ・Aデッキ右舷側ワニス塗り
- ② 船首よりデリック錆止・ペイント2回(目)塗り
- ③ 船尾左舷側ブルワークの錆打ち・錆止め・ペイント塗り
- ④ Bデッキ左舷側甲板上の錆打ち, ブルワークの錆止め・ペイント塗り

2月24日(日)

〔手入れ作業〕

- ① 船首より各デリック錆止め・ペイント
- ② マスト, カラーペイント塗り
- ③ その他雑業

2月25日

〔手入れ作業〕

- ① Aデッキ両舷・各ドアのニス塗り
- ② ワイヤースリングの作製
- ③ カーゴワイヤープレメントガイ作製

プレメントガイはガイ(ロープ類)の一種。

- ④ B甲板左舷デッキのペイント塗り

2月26日

〔手入れ作業〕

- ① オール甲板流し・清水洗い
- ② ワイヤースリング・タグボート用ロープの作製と古ガイロープのよご作り
- ③ B甲板の階段および各ドアのニス塗り

2月27日

〔手入れ作業〕

- ① スエズ運河通過用にライト全部整備
- ② デリック・ギヤーの整備
- ③ Bデッキ白ペイント塗りおよびデッキペイント塗り
- ④ 各デッキまわりのペイント塗り

2月28日 スエズ入港

- ①〔手入れ作業〕各受持甲板の拭取り
 ②〔手入れ作業〕船尾・セコンドブリッジ・ワイヤーウインチの錆打ち・錆止め・ペイント塗り

セコンドブリッジとは **second officer's bridge** の意味の略称でいわゆる船尾の **docking bridge** (出入港時の操船作業の際二等航海士がこのブリッジ上で指揮する。)

- ③〔操船作業〕 15:40~17:30スエズ入港投錨のためのスタンバイ

II 地中海およびヨーロッパ沿岸

航海中の荷役作業と手入れ作業

——島根丸の甲板部作業日誌——

日本郵船の西廻り世界一周航路に就役中の島根丸に筆者が便乗した期間と区域とは、序説で述べたとおり、1963年3月18日夜 **Port Said** 入港直後から4月5日午後 **London** 下船時までである。この実際に乗船した期間乃至区域と以下に示す同船甲板部作業日誌のそれとは、若干、くいちがうところがある。すなわち、筆者が乗船しない前2日間の同船の作業がふくまれ、他方、4月1日 **Hamburg** 入港当日の作業で打ち切り、それ以降の **Hamburg** 第2日目および **Hamburg** から **Rotterdam** 経由 **London** 到着までの数日間に行なわれたものをのぞいている。後者の省略は、主として、筆者自身の下船準備の忙しさに基因するものであり、それ自身は、他船実例の記述にあっても、必ずしも、乗船した時期・港から下船した時期・港までの全過程・全作業をとり扱っていないことからみて、敢えて、問題となることがらでなかろう。問題となるのは、前者つまり、島根丸がスエズ運河を通過する前後および通過中に行なった作業を

ふくめたことである。この期間は、筆者は同船に乗っておらず、当然に、行なわれた甲板部作業を自分自身で見聞・体験したわけではない。これを包含・採択した理由は、前項に示した長門丸の作業記録がスエズ到達時で終了した事実とのつながりを考えたためである。

筆者は、スエズ運河を長門丸に乗って通過した。自己の実際に体験・見聞したところをできるだけ忠実に紹介しようとする本書の趣旨から言えば、本来、長門丸のスエズ出港時から運河通過終了時までの過程、その間になされた甲板部作業の現実を述べるべきでもあろう。ただし、ひとつには、最初にして且つ再度を期しがたいスエズ運河通過に直面して、長門丸では、筆者は、早暁より夜半まで、船長およびパイロットとともにブリッジにつめきりで、実のところ甲板部員たちがその間に遂行した諸作業は、一部遠くから望見もしたが、殆んど注視せず、留意する気をも起こさなかった。同運河通過後の長門丸に継続便乗して、Beirut, Lattakia 寄港 Piraeus まで、なお、約半月をすごしたのだから、その間に、同船の運河通航時の作業日誌を写し書きする余裕も充分あり得たことたしかであるが、およそ、こうした昂奮の状態のゆえに、いわば、看過した長門丸の甲板部作業を採録する気持になれなかった。反面、同船が当初の Port Said 寄港予定を変更して運河通航後 Beirut へ直航することとなったことや、部分的に望見できたり、ほぼ経験的・雰囲気的に感得された長門丸の甲板部の作業ぶりを、他船つまり島根丸の記録によって回顧・確認することの興味なども、島根丸のスエズ運河通航中およびその前後の甲板部作業日誌を敢えて含ましめる決心をさせた所以をなす。

日本郵船の黒海航路および中近東航路に就役する船は、時に、むしろ、しばしば、Port Said に入港停泊せず、スエズ運河通航後 Beirut 或いは他の地中海上の目的港へ直航する。けれども、言葉の最も一般的な意味において、ヨーロッパ航路もしくはヨーロッパ方面行き航路（西廻り世界一周航路の前半）に従事する日本船乃至各国船は、スエズ運河を通過したのち、同運河の地中海側

出入口に外ならぬ Port Said, もしくは、その西方の Alexandria に入港してこれを起点として、地中海およびヨーロッパへの航海を開始する。太古エジプト時代における世界海運業の発生地・淵源が、今日、なお、国際海運活動の最大の一中心を成し、少なくとも、国際的海運活動を依然として指導しつつあるヨーロッパ諸国海運活動の東端の重要根拠地でありつづける事実は重要であり、充分認識されておいてしかるべきところである。

日本海運業、なかんずく、定期船活動の開拓者であり且つ現代なおズバ抜けた No. 1 的存在である日本郵船にして、そのヨーロッパ航路もしくはヨーロッパ地域での活躍現況が、果たして、イギリスを先頭とするヨーロッパ主要海運国の先進的・本場的なそれと比較して同一レベルにまで到達し得ているかどうかは疑問である。筆者の体験的印象としては、なお、かなりな懸隔・おくれありと言わざるを得ない。だが、それにしても、島根丸が地中海およびヨーロッパ沿岸で示した航海ぶり・作業ぶりは、わが国はもち論、ヨーロッパ主要海運国の一流定期貨物船が当該区域で展開しつつある現実の動きと作業とを大勢的に代弁していることもほぼ確実である。

すでに触れたところだが、スエズ運河を通過して地中海に入り、数千年の歴史と現代なお劣えぬ繁栄とをもつヨーロッパ海運活動の本拠地・勢力圏を航行する段階に達すると、船舶、なかんずく、定期貨物船は、比較的短時日間の航海とほぼ同様乃至より短い停泊・荷役とを連続的にくりかえすようになる。印度洋横断中の船は、あたかも、一時、“夏眠する鯨”に変怪したようにも思われる。前項で示したような甲板部手入れ作業などが、鯨の潮吹きのごとく規則正しく、或いは、より活発に、行なわれはするものの、船自体は、周囲に気兼ねのいらぬ我が家の大海原で冬眠ならぬ夏眠をむさぼり、泳ぎ・流れる鯨と同じようにただ単調に走りつづける。冬眠の蛇が穴からはい出る恰好にも似た紅海→スエズ運河の航海を経験して、船は、眠りから覚め、再び、鯨から船にかえる。そして、あこがれの都会にでて来た乙女の喜びと昂奮とに燃えて、がむ

しゃらに働こうと張りきる。

スエズ運河を通航したあとの黒海航路船長門丸も、もし、その時の航海中たまたま逢着したシリア革命＝戒厳令による足どめのごときものがなく、平常な条件・状態のもとに行動できたとするならば、方向こそちがえ、ほぼ同様な活気あるペースで地中海活動をつづけたであろう。（方向の相違とは、島根丸が地中海を東から西へ横走（西航）したのに対して、長門丸は地中海を南から北へ縦走（北航）したことを意味する。）航路こそこととなるが、島根丸の、Port Said—Genoa—Marseilles 寄港ジブラルタル海峡への航海順と、長門丸のスエズ運河から Beirut—Lattakia—Piraeus 寄港ダーダネルス海峡へのそれとの間に、相似した面のあることもたしかである。ただし、古代・中世の繁栄ありとはいえ、現代化（または近代化）のおくれている、いわばアジア的な東地中海岸諸港と、昔につづく現代の隆盛と先進性とをもつイタリー・フランスの港、さらには、イギリス海峡・北海沿岸の港といった文字通りのヨーロッパ（的）諸港とでは、現実事情は大きく相違し、したがって、日本船乗組員の緊張と意気込みもまたかなり異なっていること明白である。国際海運活動のまさに檣舞台で、先進諸国の船や港やそこで働く人たちと競演し、自己の本領・好技を發揮せんものと大いに張切るのが、島根丸或いは他の本邦ヨーロッパ向け定期船の姿態であろう。そして、少なくとも、島根丸、或いは、他の日本船の士官・普通船員の勤勉にして能率的な作業ぶり、それ自体は、おそらく、如何なるヨーロッパ諸国船舶におけるそれよりも、明らかに、優れたものだと確信をもって言い切ることができる。本船の前後に相接して着岸している外国船、或いは本船舷側より数十米離れたところに併行して停泊している外国船の荷役ぶり、なかんずく、その船員たちの行動を、筆者自身観察してそう感ずるばかりでなく、日本郵船或いは三井船舶の代理店であり、同時に他国船主の代理店を兼ねている人たちが、日本船船員の能率・勤勉を賞讃しているからである。

さて、いよいよ、島根丸の甲板部作業日誌に記録された荷役作業および手入

れ作業の実態——部分的には、操船作業（操舵手のブリッジ当直は除かれる）も含まれるが——を紹介しよう。前項長門丸甲板部労働に関する紹介叙述との対応から、操船作業・荷役作業・手入れ作業の類別を附加しつつ、箇条書式に改め、また、若干の微細な字句・表現の修正加除を行なったとはいえ、原則として、日誌記載の順序・表現・内容をそのまま採択するにつとめた。これは、実際の甲板部作業日誌の実例（の一端）を提示して参考に資する目的と、一面長門丸のそれに比較して、多分に横文字入りの現代風の作業日誌であること、記載方法が概して簡潔であり且つ時間順であること、等の相対的な特徴をもち同じ会社の船（の船員が書いた）の同じような記録であっても、各々の個性・特殊性があり得る事実に筆者の興味がひかれ、読者の留意をも呼びたい気持ちからである。

3月17日(日)

- ①〔操船作業〕 3:30 Suez 港外着, アンカー 4.15 終了
- ②〔 " 〕 10:45~11:45 shift アンカー
- ③〔 " 〕 16:00~16:30 艀 Light 吊上作業
- ④ 日曜のため作業休

3月18日

- ①〔操船作業〕 6:30~7:00 Boat 捲上げ
- ②〔手入れ作業〕 8:00 No. 1 mast table deck, boat davit, curtain plate 等 painting 作業

mast table (deck) は derrick table (デリック台) ともいう甲板の一部名称。boat davit, curtain plate もまた、それぞれ、甲板上の設備・装置の固有名称である。

- ③〔操船作業〕 8:20より運河通航開始

- ④〔操船作業〕 11:45~12:30 ビッター湖アンカー
14:10 アンカー上げ
- ⑤〔 " 〕 21:30 Boat 降し
- ⑥〔 " 〕 P. Said 着, 投錨
- ⑦〔荷役作業〕 derrick 揚げと hatch 開け 荷役段取り
- ⑧〔 " 〕 all night 荷役 (当直)

前日夕方の Light 吊上げとこの日早期の Boat 捲上げおよび夜の Boat 降しとは、スエズ運河通航時の慣例作業である。まず、夜暗くなってからの航行のため船首と船尾に点燈する Light とその取扱人 Light Man 2名および彼等の Boat 1隻を後甲板に吊上げ、運河通航終了時に吊りおろす。他方、P. Said から Suez へ抜ける南下船団の船が、運河のほぼ中程において、二股水路へ退避して北上船団とすれちがう際に、岸へ繫留するロープを取扱うための Boat 1隻とその取扱人 Boatman 2名——彼等は、實際上、ただ、この仕事のためにのみ P. Said から南航船へ乗込み Suez にきて、北航船で送還される——が前甲板へ吊上げられ、また、吊下げられる。

3月19日

- ①〔荷役作業〕 6:00 荷役後片付け, 6:30 荷役終了
- ②〔手入れ作業〕 8:00 broom deck (甲板上の清掃作業)
- ③〔操船作業〕 10:00 P. Said 出港
- ④〔手入れ作業〕 mast table, deck の painting と paint touch-up 及び chipping 作業 15:30 作業終了

(paint) touch-up とは、“繕い塗り”とも称されるペイント補修作業。chipping は前述の錆打ちに該当する。

3月20日

- ①〔手入れ作業〕 6:00~16:00 mast table, deck の chipping
- ②〔 “ ” 〕 wire ブラシかけと painting
- ③〔 “ ” 〕 deck 清掃
- ④〔 “ ” 〕 その他雑作業

3月21日 曇 (春分の日)

- ①〔手入れ作業〕 各 house 水洗
- ②〔 “ ” 〕 mast table, deck 拭と painting
- ③〔 “ ” 〕 store 整理その他

3月22日 曇小雨 Genoa 入港

- ①〔手入れ作業〕 6:00 hatch 開閉

理由不明なるも、艙内異常の有無点検乃至開閉操作の調子をしらべるためになされたのであろう。

- ②〔 “ ” 〕 wire 8本作製
- ③〔 “ ” 〕 mast table の paint touch-up 及び painting
- ④〔 “ ” 〕 forecastle, 昇降タラップ附近の chipping および painting

forecastle は船首樓のこと。

- ⑤〔 “ ” 〕 derrick 揚げ
- ⑥〔操船作業〕 16:10 Genoa 沖アンカー (16:40終了)

6月23日

- ①〔手入れ作業〕 6:00 broom deck
- ②〔操船作業〕 7:00~8:30 港内 shift
- ③〔荷役作業〕 hatch 開け, derrick 段取り

④〔手入れ作業〕 forecastle, タラップの painting, forecastle deck 天井・mast table その他の拭取りと paint touch-up

⑤ その他雑業および荷役見廻り（夜荷役）

3月24日(日)

①〔荷役作業〕 5:40 derrick 内側入れ

shift のため前日からの荷役作業で外側に出ていた derrick を内側にしまったわけで、この作業は、厳密には、荷役作業の範囲に入らぬかもしれぬ。

②〔操船作業〕 7:00～7:40 shift・着岸

③〔荷役作業〕 各 hatch 開け 荷役段取り 荷役見廻りおよび荷役雑業

④〔 “ ” 〕 荷役終了の hatch から後片付始めと dunnage の釘抜き・片付け

⑤〔操船作業〕 16:00 Genoa 出港スタンバイ

3月25日 Marseilles 入港

①〔操船作業〕 5:15～7:15 Marseilles 入港作業

②〔荷役作業〕 hatch 開け derrick 段取り

③〔 “ ” 〕 deck 積 Lashing の取外し

Lashing とは、航海中船体の動揺によって貨物が移動しないよう縛りつける索具のこと。

④〔 “ ” 〕 荷役見廻り

⑤〔手入れ作業〕 forecastle, タラップの painting

⑥〔荷役作業〕 dunnage の整理

荷役の終わった hatch より後片付け

17:20 荷役終了

⑦〔手入れ作業〕 芥捨て, 19:45 作業終了

⑧〔操船作業〕 18:30 スタンバイ・出港

3月26日

- ①〔手入れ作業〕 6:00 艀の derrick lashing 6本作製 (未完)
- ②〔 " 〕 unit messenger wire 2本作製
- ③〔 " 〕 mast table, deck の painting
- ④〔 " 〕 forecastle, タラップの painting
- ⑤〔 " 〕 その他雑業

3月27日

- ①〔手入れ作業〕 6:00 derrick lashing 作製 (完成)
- ②〔 " 〕 forecastle, タラップ, deck の paintingとポテ詰め
- ③〔 " 〕 cargo wire 1本新調, 其の他

3月28日 Lisbon 入港

- ①〔操船作業〕 2:50~3:25 Lisbon入港スタンバイ
- ②〔手入れ作業〕 6:00 derrick 揚げ (荷役準備用?)
- ③〔操船作業〕 7:00~8:10 shift, 着岸
- ④〔荷役作業〕 荷役段取と見廻り
- ⑤〔手入れ作業〕 mast table, 舷灯等の painting
- ⑥〔荷役作業〕 13:00より dunnage 片付け, derrick 片付け
- ⑦〔操船作業〕 15:00 出港スタンバイ
- ⑧〔手入れ作業〕 broom deck

3月29日 時化

- ①〔手入れ作業〕 6:00 居住区天井拭取り
- ②〔 " 〕 メカベン網の chipping 及び painting

メカベンは mechanical ventilation (機械通風) の略称。その通風口にはった金網の手入れ。

③〔手入れ作業〕 unit cover 修理

unit cover とはユニットウインチのカバーである。

④〔 “ ” 〕 stage rope, ボースンチェア rope 取替

stage rope は足場吊用のロープ, boatswain's chair (rope) はマスト上や舷側でのペンキ塗り, その他作業用に用いられるロープ編み腰掛け板。

⑤その他雑業

この日低気圧も重なって, 終日ビスケイ 湾上名うての大時化なり。食卓上の汁碗の中身も動揺でたちまちコボれてしまい, ベット上に横たわってもワタにつかまっていないと転げおちるほどなるも, 流石, 甲板員たちは, 休業することなく作業に従事す。

3月30日 雨のち晴

- ①〔手入れ作業〕 8:00 各 house 水洗
- ②〔 “ ” 〕 煙突錆落とし・水洗
- ③〔 “ ” 〕 艀・艮 hawser rope アイ入替

アイとは eye のことで, ロープ先端にとりつけられる。

- ④〔 “ ” 〕 mast table 天井の paint touch-up
- ⑤〔 “ ” 〕 store 整理

3月31日(日) 雨 時化

- ①〔手入れ作業〕 6:00 甲板・艀内見廻り
- ②〔 “ ” 〕 8:00 各室清掃

終日ガス(霧雨)濃く, また, 気温2°Cと急激に寒くなる。日曜日でもあり,

且つ Hamburg 入港を前にして格別の作業行なわれず。

4月1日 曇 Hamburg 入港

- ①〔操船作業〕 1:30~2:50 Hamburg 入港着岸
- ②〔荷役作業〕 6:00 各 derrick 開け, 各 hatch 開け, 荷役段取り,
荷役見廻り
- ③〔 "] 艙内 dunnage 片付け all night 荷役

第5章 機関部作業の実例

筆者自身にとっても、また、大多数の一般市民にとっても、船舶機関室における作業労働は、その専門技術的内容についてまで充分理解するには甚だ困難がある。ただし、甲板部の労働または機能と機関部のそれとは、船舶における2大根幹であり、前者についてかなり説述したこととも関連して、全然ふれないわけにも行かない。そこで、実際になされた作業内容或いはそれに関する明細記録について、素人にもわかるような具体的解説など、もとよりなし得ないし、また、そこまで立ち入る気を毛頭もたないのだけれども、まず、筆者が入手し得たひとつの機関部作業の解説的記録をそのまま紹介し、次いで、たまたま遭遇した洋上における機関部大修理作業の見聞印象記を記して、若干でも、機関部作業の実態を理解する手立てたらしめることとしよう。

I 大西洋横断時の機関部作業

—淡路山丸の実態—

三井船舶の西廻り世界一周航路船淡路山丸に筆者が便乗したのは、すでに述べたとおり、イタリアの Genoa 港からアメリカ合衆国 New York 港まで、その期間は、6月13日から同28日までの約半月間である。途中、アフリカ西北の Casablanca 港という著名だが再び訪れる機会のあるかどうかも疑わしい港に寄港するおまけも加えながら、いわゆる大西洋横断をこの船で実現したわけである。もち論、この船でも、甲板部作業は連日多彩に行なわれ、何かと参考となったが、とりわけ、筆者は、この船では、機関部作業見学を重点とした。はじめにことわったとおり、専門知識の欠如のゆえ、具体的な作業内容の理解

は殆んど目立った進歩も自らに得られなかったけれども、幸いに、同船機関長が機関記録 (Engine Logbook) などを基にしなが、筆者のために、やや平易且つ整理した形で毎日の手入れ関係主要作業内容を箇条書きしてくれた資料が手許にある。よって、これを以下に紹介する。

6月13日 Genoa 停泊中

- 1) 主機関 working part 点検 chain 検査
- 2) 主機関 #3 crankcase door packing 取替え
- 3) 主機関直結ポンプ吸入吐出弁検査
- 4) FO清浄機出口コック取替え
- 5) 蒸気管漏洩部ガス熔接修理
- 6) サントリー管漏洩部バンド施行

6月14日 Genoa 停泊中

- 1) 主機関#4 cylinder 開放ピストン抜出し
 - a) piston crown 取替え
 - b) starting valve 取替え
 - c) stuffing ring 削正・取替え
 - d) 復旧試運転

6月15日 Genoa 停泊中

- 1) 主機関掃除拭取り
- 2) 排気缶 drain pipe 塞り直し
- 3) #1, #2 bailer water circulating pump の gland packing 入れ
- 4) 機関室道具整理

6月16日 (日) Genoa 出港 (15時)

- 1) shift スタンバイ 5:30~7:30
- 2) 出港スタンバイ 14:30~15:30

以上に明示されているとおり、Genoa に停泊している間にあって、かなり多く

の機関部作業も行なわれている。このかぎり、他の章において、停泊在港中、機関部が甲板部より相対的に暇だという意味の叙述をしたことに自ら反省する必要すら覚える。この間にあって、一部の機関部士官たちが上陸し、近傍見物に出かけたことも確実な事実であり、少なくとも、士官クラスについて、機関部の方がより多くレジャーをたのしみ得る機会に恵まれているとの印象・自説を改めるは気ないけれども、一面、それだからと言って機関部全体、とりわけ、普通船員が、停泊中仕事もせずにブラブラしている訳では決してないこと自らも認識し、読者・市民たちにも充分理解しておいてもらわねばならない。ちなみに、前にふれたことだが、停泊中の淡路山丸乃至三井船舶所有船における機関部作業は、いわゆるドンキー3名が当直勤務に服し、他の普通船員全部が、一等機関士の指示にしたがいが、且つ、操機長の統卒・監督下に、手入れ作業に服する。実際には、当該修理個所担当機関士と機関士中の最末輩たる三等機関士乃至四等機関士がその手入れ作業に立会い、指揮・監督することも多い。しかして、時には、機関長や一等機関士——担当する主機以外のことについて——も加わることがある。

6月17日 航海中

- 1) 主機燃料弁摺合せ
- 2) 主機排気弁摺合せ
- 3) 主機燃料弁ラッピング盤修理
- 4) 燃料クラリファイヤー gear pump 修理

6月18日 航海中

- 1) 主機予備弁整備・摺合せ
- 2) 旋盤作業
- 3) 2号 air compressor 高圧安全弁摺合せ

- 4) 蒸汽弁摺合せ
- 5) compressor oil の小出しタンク移し
- 6) 操舵機点検補油
- 7) 主ピストンリング点検 (予備分のもと思われる——筆者)

6月19日 Casablanca 入港

- 1) 港外着投錨スタンバイ 9.30~10.00
- 2) 入港着岸スタンバイ 20.00~21.00
- 3) #4燃料ポンプカム調整
- 4) #4および#7燃料ポンプ入口フレンヂパッキン取替え
- 5) #4ピストンリング点検
- 6) #3指圧器コック取替え

6月20日 Casablanca 出港 (13時)

- 1) 出港スタンバイ 12:30~13:30
- 2) 燃料弁摺合せ
- 3) 指圧器予備弁手入れ

6月21日 航海中

- 1) 主機予備起動弁摺合せ
- 2) #3補機クランクケース掃除
- 3) 空気パイプ漏洩検査
- 4) 主機予備ライナー手入れ
- 5) 潤滑油清浄機手入れ

6月22日 航海中

- 1) 一号補機燃料弁取替え
- 2) 一号補機燃料弁取外したもの摺合せ
- 3) 一号及び二号補機と発電機コミュテーター手入れ, カーボンブラッシュ取替え

4) ガス溶接作業

5) 主機予備弁手入れ

6月23日 (日) 航海中

日曜日につき作業休み

6月24日 航海中

1) 三号補機L.O.補給

2) L.O.回収油の住本式清浄タンク移し

3) 機室ストア整理

6月25日 航海中

1) 機室ストア整理

2) 入渠工事打合せ

6月26日 航海中

1) L.O.清浄機分離板掃除

2) L.O.清浄機 heater 点検 (開放)

3) 冷凍機ライン弁摺合せ修理

4) 一号補機#2 cylinder 燃料カム調整

5) 排気弁摺合せ, 道具整備

6) 機室ストア整理

6月27日 航海中

1) L.O.清浄機分離板掃除

2) 二号補機, 発電機コミューター手入れとカーボン入替え

3) 燃料管ラギング, パッキン取替え

4) 主機ピストン抜用具手入れ

6月28日 航海中 New York 入港

入港準備

Ⅱ 印度洋上の機関部修理作業

—長門丸の実例—

日本郵船黒海航路船長門丸という船は、全く、豊富且つ珍貴な体験と知識とを筆者にもたらした。すでに示したインド洋横断中の甲板部作業の実地見聞の外、スエズ運河通航があり、また、Lattakia 港停泊中のシリア革命一戒厳令による長期足どめがある。その外にも、2月22日11時頃の印度洋上にあつて、この長門丸と平安丸（黒海航路復航）および駿河丸（中近東航路往航）という同一会社船3隻の漕合一すれ違い現象もあつた。だが、なかならず、2月16日8時30分より17日17時50分までの33時間余にわたるインド洋上の大漂流一機関部修理は、一種ショッキングな最重大経験事として、永く記憶に残ることであろう。この機関部修理作業を実見して、日本郵船の、或いは、日本商船隊大半の機関部員のすさまじい労働ぶりと気魄とが、ひしひしと感じられ、強い、また、多くの印象を体得した。

実際に行なわれた作業の詳細と正確な事実とは、必しも、筆者には判然としかねるし、当面、さまで必要なことでもなかろう。機関室上部、主機の上に設置されている前後2基の排気タービン（カバー）部の水漏れ修理であつたことはたしかである。

この水漏れは、シンガポールを出港した2月13日の夜、機関長から船長へ報告された。たしか、筆者が船長とともにブリッジにいたときに機関長がきて、現在の予想では、1日1屯余の水漏れであり、このまま水漏れが拡大しなければ次ぎの寄港予定地 Beirut まで行き、同港停泊中に修理したいが、ひどくなるようだと洋上停船して修理せねばならぬ。旨くやれば3時間位、まず半日間の修理時間が必要と思うということだつた。

翌14日朝にいたつて、水漏れ量は1日2屯の見込となり、もはや、停船修理の必要が明白となつた。ただし、船長は、狭いマラッカ海峡航海中の停船修理

は危険であるから、海峡通過・インド洋に出てから、すなわち16日朝に修理を開始・実施するよう指示・決定した。ちなみに、水漏れは15日朝には1日5屯にまで拡大した。

いよいよ、2月16日8時半、洋上停船して修理開始となった。多分1,000米或いはそれ以上の水深のインド洋上であるから、錨をおろして船体を固定するなどというわけには到底行かぬ。エンジンを停めて海上を漂流しながら作業するわけである。一万重量屯の船とはいえ、海流に押し流されて1日のうちに10哩余移動する。もっとも、船員たちは当然として、筆者も、この停船漂流による顛覆その他の危険は些かも感じなかった。

機関長は、当初予定として、約10時間で修理が完了すると考え、スエズ着2月27日のスケジュールを守り得るつもりであった。ただし、排気タービン自体約400度の高温であり、冷却してからでなければ作業に着手することは困難であった。午前11時頃、邪魔にならぬよう気を使いながら、機関室をのぞくと、やっと、排気タービンのカバーをとりはずし中であった。こうした作業自体、小型クレーンを用い、困難な足場をふまえて、ロープやチェーンを操作する危険な且つ重労働的な仕事であるが、まだ、作業開始早々のこととて、機関部士官・普通船員の全員は、張り切って作業にあっていた。日頃から張り切りボーイ型の愉快な一等機関士の率先行動ぶりと、左手に懐中電灯をにぎり洗い立ての作業服を着て指揮する機関長の姿とが、半袖シャツに長ズボンの他の部員たちの中で特に目立っていた。筆者を認めた機関長が、上へ昇ってきて説明してくれたところでは、排気タービンというのは、排気ガスを利用してディーゼルエンジンの中へ空気を送り込むもので、この排気タービンを2重のカバーで覆い、その外カバーと内カバーの間に冷却水を通して高温化を防ぐ仕組みだが、この内側(カバー)に穴があいて水漏れが生じたと見られる。そこで、このカバーをとりはずして穴ふさぎの応急修理にとりかかるということであった。そして、最近使われている鉄粉セメントで穴塞ぎが成功すれば、少量の水漏れ状態

で印度洋およびスエズ運河を航行でき、Beirutへ入港した後、停泊中に、より本格的修理を実施して黒海へ向い、さらに日本へ帰航できるであろうと、その見込みを語った。

次いで、昼食後、午後1時頃に見に行ったときは、上記予定どおりのセメントづめ作業が終了したところであり、第3回目の訪れである午後4時頃には、とりはずしたカバーを取付け作業中であった。そして、その後若干の作業おくれがあったようだが、夕食後、6時頃に出かけて行った際にも、すでに10時間近いブッ通し作業で大分疲労の気配もうかがえたものの、なお、午後10時修理終了を目安にして、終盤作業に奮闘中というところであった。

その日の朝食までは、毎食事時にサロンに、集ってきた機関長以下の機関部士官が、昼食・夕食ともに現われず、筆者が、食事を終えてから機関室をのぞきに行ったときは、いつも、全員が修理作業に懸命であった。おそらく、作業現場か機関部事務室へ食事をとりよせ、交替で食べては作業にもどるということをしていたのであろう。このことによっても、機関部の人たち全員の真剣な作業ぶりが充分うかがい知ることができた。それにしても、もし、予定どおり午後10時頃に修理が完了したならば、彼等も、翌日の朝にはサロンに集って、“昨日はきつかった”と笑顔で語ったことであろうし、筆者としても、感銘するとはいえ、まずは、上記熱心さ・勤勉さを記憶するくらいにとどまったことであろう。

なお、些か横道にそれることかもしれぬが、この日、本船の漂流作業中に附近を航行した2隻の船、1隻は反対方向より来てスレちがった船名不識のイギリス船、1隻は本船と同じ日本郵船会社船“札幌丸”の本船に対する応待ぶりを見て感じたことがある。同日朝、本船後方180哩にあって、本船より快速なるがゆえに、いずれは追抜かれるはずと告げられていた札幌丸は、16時40分頃、ややへだたった海上ながら、充分お互いを認め合い得る距離で追い越して行った。或いは、本船上にかかげられた修

繕中の標識（記号旗）を認め得なかったものか、“無事航海を祈る”という長門丸から先きに発した挨拶（記号旗）に対し、同様の挨拶をかえしたのみで、本船の方へ近づいてくることもなく、いわば、知らん顔で行きすぎた。（もっとも、そのあとで、“貴船の方向航路外なるもどうしたか”という電信を打ってよこした由船長より聞いたが。）時々噂話にきいた郵船内での快速優秀船Sクラス——札幌丸・駿河丸等Sではじまる船名の船——およびYクラス——山梨丸などYではじまる船名の船——の低速老朽船Nクラス——長門丸など——或いはHクラス——平安丸・平洋丸のごとき——に対するエリート意識・軽侮性のあらわれとも感ぜられて、些か不愉快であった。

これに比較して、札幌丸の追抜き一寸前に、反対方向から航行してきたイギリス船は、本船の修繕中の標識を認めて、“早急修理回復を祈る”旨の標識をかかげて丁寧な挨拶を送ってきた。今なお世界海運界の覇者たる地位を保つイギリス船らしい礼儀深さを知ることができ感銘をうけた。このために、ことさら、札幌丸の憎っき所業という印象が生みつけられたこともたしかである。

長門丸機関部員全員の13時間以上にわたる奮励努力にもかかわらず、この日16日の修理作業は失敗に帰した。鉄粉セメントでの穴塞ぎが効果なく、水漏れはとまらなかった。

あわよくば、Piraeus 下船予定を変更してトルコの Istanbul までこの船に乗って行こうかという気になってさえいた筆者の野望も、暗い影をおびそうになった。船長はじめ、機関部外の乗組員たちも、この停船・修理が少しでも早く切り上げられることを心中に祈っていたに違いない。だが、10数時間にわたる懸命の且つ休みなき修理作業に従事した機関部の人たちこそ、その修理が失敗したことを知って最も失望落胆した。それまでは、あえて覚えなかったろう疲労感もどっと出たようである。同日朝、作業開始早々は、汚れひとつ見えない

洗い立ての作業服で指揮に任じていた機関長の顔も手も服も、いまや、汗と油まみれになっていた。張り切りボーイの一等機関士も、相当グッタリしてしまったようだ。一見、奇妙にも思えることだが、船長こそ1～2度顔を見せただけで、他の甲板部・無線部等の士官・普通船員たちは、他部門の仕事に容喙せずという仕来りたりのゆえか、ほとんど、修理現場に近づかず、無関心的態度で各々の仕事についていた。人道的見地といえ少々大げさであろうが、筆者と老練のドクターのふたりが、最も頻りに作業現場を訪れ、余形な口出しと思われることも覚悟のうえで、暫時休憩して体力・気力の回復をはかってはどうかなど進言した。

いまひとつ不審に思えたことは、こうした長時間の難作業が深夜までつづけられ、のみならず、結局、この夜は不眠不休の徹夜作業となり、さらに、翌日夕方まで継続されることとなったわけだが、こうした深夜・徹夜作業に従事する機関部員に対する、いわゆる“小夜食類”のサービスがほとんど考慮されなかったことだ。なる程、いわゆる航海中のブリッジ当直・機関室当直のための規定どおりの小夜食——にぎり飯かパン——は用意されていたが、この修理作業にたずさわる多数の機関部員に一息入れさせ、若干でもカロリー補充となるような小夜食類乃至おやつは、船（事務部）として提供できかねるということであった。余りに気の毒に感じた筆者が、出国時友人より贈られて保有していた若干のピーナツ・おかき等を取って提供したのと、機関長乃至機関部の自腹で一部清料飲料を買入れて分配したことぐらいで、あとは、前述のとおり、食事すら満足にとらずに働きづめであった。荒天・濃霧もしくは酷寒下に、甲板部員が時間外の長時間勤務を行なう場合——この時は、機関部員は機関室か居住区において比較的ラクな状態にあるといえる——にも、特別の給食サービスをしないのが、日本郵船所属船の慣例であるからというようなことが、このときの小夜食不提供の主理由らしい。当初の修理作業計画＝予定終了時刻からはこうした臨時給食の必要が予測されず、事務部門調理室所定作業も完結して

しまったあとで、修理作業の継続・延長が生じたのであるから、船として、或いは、事務部として、出したくとも出しがたい事情でもあったろう。だが、こうした特別例外的な時間外作業——甲板部たると機関部たると、或いは、他部門たるとを問わず——に対して、会社としても、船としても、船長または事務長としても、何等かの特別配慮をしてもよかるべく、そうした点の再考慮が望ましくはないかと第三者的立場にある筆者には感じられた。（陸上の本・支店従業員の場合、殆んど如何なる居残り勤務でも、小夜食乃至夕食の提供がなされている？ことでもあるから。）

しかし、筆者らの同情的見解にもかかわらず、むしろ、それにきっぱり反撥する態度で、機関長以下は、そのご、徹夜、更に翌日夕刻まで30時間以上にわたって、文字通り、不眠不休で修理作業を継続した。深夜、ほんの一刻、暑熱の作業現場から部員食堂・部員居室前の廊下へ上がって、いくらかの夜の涼気を取り入れつつあった機関長以下——この時の外、彼等が機関室をはなれたことはなかった。しかも、この時も、軽傷ですんだとはいえ、遂に、部員のひとりが指先を負傷したこと、それに伴って、何回目かのドクターの小休止進言のあったことから、はじめて、機関長が一息入れようと言って実現した——の顔は、疲れてはいても、仕事はやり抜くぞといった一種仕事の鬼のような顔付であった。身体の疲労が声にあらわれてさえいたけれども、この時、機関長は筆者がまたまた、“せめて2～3時間眠って体力を回復させてはどうか、その方が却って能率もあがり、成功も早められるのではないか”と言ったのに対して次ぎのように答えた。“船長はもちろん、乗組員全部が修理完了の早からんことを待ち望んでいる筈で、それを思えば、われわれは、いま、このように、5分・10分の休憩をとり、作業の手を休めることも恥じられる。或いは、あなたのいわれるように、2～3時間睡眠・休養した方が作業成果があがるかもしれぬが、このような船長その他の期待を考えれば、2～3時間眠ろうとしても却って寝付かれはしないであろうし、われわれとしては、疲れたなど云えるも

のではない。立ったり歩いたりできなくなったら、匍ってでも修理を完結せねばならないし、その決意です”。“ただ、もし夜明けまで、われわれ機関部のものだけでがんばってなお完了しないときには、部員の疲労を考慮して2～3名 sailor の応援をたのむかもしれません。云々”と。

おつむが少々？禿げていて、実年齢よりふけて見えるが、この機関長は、まだまだ若くて日本郵船機関長としては中堅どころである。その彼が、こうした責任観念・勤労意慾をもち、統率力を示すことは相当な人物であり、会社としても誇るに足る機関長のひとりであろう。しかし、他の日本船の機関長や機関士・機関部員たちも、この長門丸の機関長・機関部乗組員たちと同様レベルにあるとするならば、同社はもとよりわが国全体の誇りであるともいえよう。33時間余の漂流修理は、日本郵船としても、日本海運界全体としても、珍しい記録の事件だそう。こうした長時間の機関部修理作業というものは滅多にないとしても、船・機関・機器も生きもの、短時間・小規模の修理はしょっちゅう起る。そして、そうした場合に、ここで示されたほどの困難までにいたらなくとも、機関部の人たちは、同様な困難と覚悟で作業に従事するであろう。陸人には容易に知られない機関部労働の現実の一端である。

当初、最も簡便な方法と考えて選ばれた、鉄セメントによる水漏れ・穴塞ぎは、多分、未経験と鉄セメントの老朽性——機関長のあとでの述懐——とのため不成功に終り、当該作業に費やされた約15時間の時間が、結果的には空費された。通常の熔接による穴塞ぎ方法が改めて採用されたが、この時には、すでに機関部員たちは、相当に疲労もしており、能率はあがり兼ねた。のみならずようやくして、2基中の1基——当初の修理の対象——の修理が完了したら今まで何ともなかったと思われていたもう1基の排気タービンにも同様の水漏れがはじまり、修理の必要が明らかとなった。悪いことは重なるものである。それでも、長門丸の機関部員たちは、一部甲板部普通船員の援助をうけて、見事、30数時間の修理を完結させた。この間に、上述1名の指先負傷しか事故の

おこななかったことは幸いでもあったし、一面、彼等の注意・努力のたまものであったろう。2月17日午後5時30分作業終了が告げられ、約20分後に、長門丸は再びインド洋を航海しはじめた。

結

語——若干の補足と提案

いわゆるマドロス映画とか、マドロス流行歌とかで歪められ・真実とかけはなれた誇張のなされることの多い船内労働・船員生活の厳しい現実を、なるべく多くの国民に、また、なるべく正確に伝えてほしいということが、筆者の乗った4隻の日本船乗組員多数の一致した希望であった。この日本船船員たちの切実な願いは、そのまま、筆者が、わが国市民一般の海事思想・海運知識の向上を彼等の最も関心をもち、一番理解もしやすい問題・事項に即して期待し、企図しようとした動機につらなる。果たして、本書が、どの程度にまで、これに成功し得たかは、読者の評価にまつ外ないが、少なくとも、わが国商船隊の中核的船舶における船員の生活と労働とは、甚だしく多忙であり、生じっかな想像の及び得ぬ真剣味のあるものであることは説明できたかと思う。

他方、船全体として、或いは、甲板部なり・機関部なりが部として遂行する主要業務や、その実現のための船内・部門内の職制や、人員配置の基本的・原則的な大綱は、各企業・各船舶に共通するところがあっても、反面、企業間にそれぞれ、独自の方針と特殊な在り方とのある現実も、或る程度、明白に理解されたであろう。

さて、いよいよ、本書叙述の最終部分として、ここ、結語という見出しのものにと述べるのは、主として、上記企業間特殊性に関するいくつかの補足と船内労働・船員の職制および職務に関する一般理解を促進するための若干の提案とである。

まず、前者の問題、企業間特殊性についての補足からとりかかろう。

すでに示したとおり、日本郵船と三井船舶との間で、船内労働の具体的在り方・職制および職務や若干の職名称についてかなりの相違点が認められる。だが、本書これまでに示した相違点のみが、両企業の船舶・船員についての相

違のすべてでないこともち論である。直接に、船内労働とか、船内の職制・職務とかに結びついたことがらであるとは思えないが——間接的には関連することは明らかである——、たとえば、卑近な事例として、麻雀が、日本郵船の船では許され、三井船舶の船では許されないというもの、両社所属の船舶もしくは船内生活の差のひとつである。

ことは、船内娯楽の一小事項にすぎぬかもしれないが、この麻雀の許可・不許可のなかに、日本郵船的モードと三井船舶的モードとの差が端的に感じとられて、筆者には興味があった。日本郵船の船、或いは、ほとんど大部分の日本船で、麻雀が認められている事實は、それが、陸上従業員の間でも広く流行している遊びであり、船員たちが所定の勤務を遂行した後、或いは、勤務時間外に、たのしむことは差支えないしむしろ、特殊な海上生活に陸上とのつながりを感じしめる点で有効でもあろうという考え方に立脚してであろう。しかし、船内における麻雀遊びによる弊害は、却って防止されやすく、また、自社船の乗組員の良識を信頼するという認識に発するものであろう。

これに対して、三井船舶の船では、他の娯楽、たとえば、トランプや花札遊びは許されていないながら、麻雀だけは許されないのである。他企業の船舶なみに許可せよという要求は、何回も、船員から出されたそうだが、まこと頑固に、麻雀禁止令が貫徹されている。筆者自身は、決して麻雀愛好者ではないが、どうも、三井船舶の船内麻雀禁止は、理論的根拠が薄弱であり、些か狭量にすぎるように思えた。

麻雀については狭量に禁止している三井船舶の船が、その埋め合せ的に、他の娯楽面で広量であり、且つ、士官と普通船員とが一緒になってたのしむという傾向がつよいのに対して、日本郵船では、割に、士官と普通船員との別が明

白であるのもちがいであろう。郵船の船ではなかったが、たとえば、三井船舶の淡路山丸では、航海中1～2度位の予定で、船長以下全員参加の船上ゴルフ競技会——ドライヴィングの競争——が催された。いわゆるリクリエーションであり、船内融和と健康維持とが目的である。また、たまたま、筆者が便乗していたことから、同船および武蔵山丸では、約1週間の臨時海運講座が催されました。こうした催しによって、多少の作業変更・終業時刻の切り上げが生じるが、余り問題とならぬようだ。

時差の調整方法が日本郵船の船と三井船舶の船との間で違っていたことも興味があった。そして、この問題自身は、明らかに、船内労働や職制・職務とも密接にむすびつく問題でもある。すなわち、日本郵船の船にあっては、夜中の2時を基準として、おおむね、30分とか2時間とかの区切りのよい単位でおくらせたり・はやめたりする。三井船舶の船は、ひるの間に時間調節を行なう。且つ、長い時間分を調節するときは、午前と午后の2回に分けて行なうのが一般で、さらに、28分とか、42分とかの端数をつけた時間単位で調整する。前者の場合、0時から4時までの当直に立つ二等航海士・二等機関士・二等通信士のセコンドクラスの士官と彼等（ただし無線部は士官だけ）とともに当直勤務する操舵手・操機手乃至機関員などの普通船員数名とが、つねに、時差調整分だけ勤務時間の延長・縮小を蒙る。対して、後者は、これを各当直均分化方式で行なうわけである。（郵船のこの時差調節方法は、曾つての——特に戦前の——客船（貨客船）時代に旅客本位の考え方からなされた方法である。最近はずし、この方法にこだわらぬともいわれる。）

こうした筆者の記憶に残った若干の相違点の外にも、まだまだ、多くのちがいが、両社の船・船員の間にあるはずであり、これと本書で既叙した諸部門の構成・各自の担当業務或いは作業形式の差とが加わり・かみ合って、郵船の船と船員とは郵船流の、三井の船と船員とは三井流のカーラ・特徴が形成され、示される。そして、この船舶・船員における双方の特殊性が、陸上におけ

る経営者・本支店業務の同様な特殊性によって影響され、また、それに影響して、いわゆる日本郵船の海運活動と三井船舶の海運活動との差となる。反面、全体としての、より大きな企業活動の差が、双方の所属船・所属船員の職制・職務と作業方式を規定し、ちがった特殊性を発展させる。このような思考も亦有用であり必要であるまいか。

次に、日本郵船と三井船舶とを比較して挙示できる船内労働の組織と実態面での相違点が、わが国海運業全体の問題として如何なる意味をもつかということ、或いは、日本海運界全体の問題としては、さらに、いくつかの他企業の場合を加えて考察することが望ましく・必要ではなかったかということについて質問乃至批判が予想される。そこで、これに関してふれる。日本郵船と三井船舶との間で認められるような船内労働・船内職制職務上の差と同様な企業別特殊性は、おそらく、わが国海運企業全部についても確認できるであろう。しかし、もしも、本書にあって、さらに、たとえば、大阪商船或いは山下汽船・新日本汽船等のそれを含め得たら、より多くの、或いは、ちがった問題点を示せたかもしれない。だが、他方、考察範囲をひろめ、対象をふやすだけで、より多くの研究効果があがると期待してよいかどうかは甚だ疑問でもある。まして、本書は、筆者自身が見聞調査したまを記して、船内労働の実態を少しでも多くの人々に知ってもらうことを主眼としている。見もしなかった他社船舶のことを云々することは、この主目的にそむくことである。

筆者としては、わが国の代表的海運会社である——或いは、あったというべきであろうが——日本郵船と三井船舶との間において、すでに、こうした個別的特殊性があるという点を明示するだけで、船内労働の在り方＝船内職制・職務の企業別特殊性の存在は、充分に証明できると考えるし、それで充分だと思う。しかし、また、日本郵船に認められる特殊性と三井船舶のそれとが、理論的見地から、いずれがよく、いずれが悪いなどは、一切、言うべきことではないと思っている。

なるほど、たとえば、本書で或る程度述べた甲板部作業における日本郵船の分担制と三井船舶の共同制とのごとき、理論として論及すべき、また、するに足る問題であるかもしれない。だが、郵船が分担システムを採り、三井が共同システムを選ぶには、それぞれの考えと経験があつてのことで、各々が、それによつてこそ、より効果的な労働成果が期待できると確信しているからであろう。われわれ海運研究者が敢えてくちばしを容れるべき性質の問題ではない。

もっとも、その詳細は、下記提案の中で述べるとして、日本郵船と三井船舶との相違点のうち、次ぎの一点は、無くもがなというか、むしろ、有害と言うべきであつたという筆者の結論的印象は指示して差支えあるまい。それは、内容的に同一・同種なるべき一部職名の呼称をちがえていた点である。両社が、代表的な大海運企業であり、わが国海運界全体に強い影響力を有することからいつても、このことは、好ましからぬ現象であつたし、今後のために反省されてしかるべきことと言つてよからう。

筆者が本書或いは本項の結語中の結語として、最後に提案・要望しておきたいのは、一見、皮肉乃至矛盾とも受けとられかねないことだが、船内職名（正式呼称）の統一化・平明化である。企業間における船内労働、職制・職務の特殊性を力説し、その現実認識の強調が時に特殊性の肯定・是認を意味する傾向を帯びたところ無かつたとは言えないであろう。それでいて、今更、また、最後に、統一・共通を唱えるのは、矛盾しているといった受取り方をされる向きもあるかもしれない。けれども、もし、そうした誤解を生むこととすれば、本書の叙述方法のいたらなさであつて、筆者自身は、特殊性のみを強調して、原則性・共通性を無視するわけではなかつた点、もちろん、一致・統一の必要性を全面的に否定する考えの持主でないことを、改めてことあげしておきたい。より言えば、特殊性を強調し・認識・検討するところ深かつたが故に、むしろ共通・統一の必要なるべき個所・部分が、より明瞭に自覚されることとなつたの

かもしれない。しかして、言うまでもないことでもあろうが、ここで言う職名呼称の統一化をはかったからといって、企業間の船内労働、職制・職務の在り方乃至その思考方法の特殊性それ自体が、全部的または根本的に否定されたり・影響を受けたりすることは全くない筈である。

具体的には、主として、機関部普通船員の職名呼称に集中される問題だが、ほぼ同じ職務につき、且つ、ほぼ同じ序列・地位を占めるものの呼び方・正式呼称が日本郵船と三井船舶とでは違っていた。過去、といっても、筆者の乗船した1963年前期にあって、日本郵船では

操機長——機関庫手——操機手——機関員

であったのに比し、三井船舶が

操機長——操機手——機関員

であったことは、既述した。ただし、この違い、自体は、後者が職名の改正・整理を行ない、前者はそれ以前の段階にあったという関係で生じたものとも言え、余り問題とならないであろう。だが、日本郵船が、その後に改正した結果は

操機長——操機手——操機員

となった。問題はここに生じてくる。最も重要なのは、郵船の“操機員”が三井の“機関員”であること、すなわち、同一的機関部員の職名呼称が全くちがうことであり、関連して、郵船の操機手と操機員の英語名称が Oiler と Oiler Assistant であるに対して、三井の操機手と機関員のそれが Able Oiler と Oiler とされる不統一性もふくまれる。

海事思想・海運知識の低いわが国市民たちにとって、同じような地位・職務の機関部員が、一方では操機手、他方では機関員と呼ばれるのでは、非常なまごつきの種である。また、操機手に該当する正しい英語が、一体、Oiler なのか、Able Oiler なのか、操機員乃至機関員は Oiler Assistant; Oiler のいずれなのか、或いは、英語で Oiler というのは、わが国の操機手にあたるのか機関

員（操機員）にあたるのか、といった混乱・迷いをみちびく。

いま、上で一寸ふれたとおり、この職名呼称の不一致は、わが国における海事思想・海運理解の普及・向上に関連して甚だ有害であり、反省さるべきことである。くちで国民に海運理解を要請する業界が、自らその理解を困難ならしめるような行動をしていたのでは全くナンセンスである。海運知識が低い市民一般であれば、あるだけ、よりわかり易い状態・形式を考えるべきであろう。

現況の下で、日本郵船の操機長——操機手——操機員の系列呼称と三井船舶の操機長——操機手——機関員のそれとのいずれがよいかを敢えて問われれば、前者に、表現としての統一性と平明さを認めると言う外ない。いわゆる先棒かつぎの貧乏くじであつたらうが、三井船舶——（大阪商船三井船舶）が英断をくだすことを切望する。

当然、他の諸企業にも統一行動が望まれる。

上記機関部普通船員の呼称についてのみならず、四等航海士（機関士——以下省略）=Fourth Officer を次席三等航海士もしくは Junior Third Officer とも呼ぶことの二重呼称や、航海士を Officer と言つたり Mate と呼んだりする複雑性も、一般市民の理解力からは反省される必要があらう。（三井船舶自体にあってさえ、甲板部関係者における四等 =Fourth の解釈と機関部関係者のそれとの間に若干微妙なちがひがあるようだ。）

無用な誤解を生じないよう念のため附言するに、ここで提案する船内職名（呼称）の統一・平明化は、公式な、もしくは、一般利用される呼称に関してであつて、或る職名についての略称とか社内的乃至船内的な愛称までを統一せよというものではない。日本郵船の船内で、司厨長を“チューンチョウ”と呼んだり、多くの日本船で、通信長を“局長”，操機長を“ナンバン”と称するときはそのままであつてよいわけである。

船内労働の実態

昭和39年11月4日 発行

(非売品)

著者	神戸大学教授 経済学博士 佐々木 誠治
発行者	神戸市灘区六甲台町 神戸大学経済経営研究所
印刷者	大阪市東淀川区下新庄町4丁目128 国際印刷工業株式会社
