

船員の余暇問題と港湾福祉施策

篠原 陽 一

(海上労働科学研究所)

目 次

1. 港湾における船員福祉施策の現状
2. 港湾における船員福祉の枠組み
3. 船員の余暇問題と福祉施策の転換

1. 港湾における船員福祉施策の現状

船員福祉は、労働福祉のなかで、船員を対象としている政策・施策の総称である。労働福祉は、いまだ確定した概念ではないが、その対象は労働者とその家族におかれ、その主体にしたがって公的福祉（国，地方自治体；社会保障，社会福祉），企業福祉（企業；福利厚生），労働者福祉（労働組合，労働団体；労働者自主共済）をふくむものとしてとらえられている⁽¹⁾。船員福祉においても、そうした領域に対応した政策と施策が実施されている。しかし、船員の労働と生活には、一般労働者とはことなつた特殊性がある。その特殊性についてはいろいろな論説があるが、船員の労働力側面にかぎっていえば、船員の労働力の消費と再生産が、主として家庭・社会などの環境から時空的にきりはなされた船舶で同時におこなわれるため、その労働力再生産が不完全にしかおこなわれえないことにある。こうした船員の特殊性を客観的な根拠にして、船員の労働保護が検討されてきたし、船員福祉についても一般労働福祉よりも拡大した意味づけがあたえられ、それにともなう施策が実施されてきたはずである。

それでは、船員は停泊中、港湾においてどのような生活をおこなっているであろうか。それについて、海上労働科学研究所が1972年8～9月におこなつた実態調査⁽²⁾を紹介すればよいが、それはできないのでそれからえた生活機能の分類をしめしておこう。

- ① 家族生活回復機能 それは、船員が自宅に帰宅すること、家族を港に呼

び寄せること、そのため家族と連絡したり、送迎したりすることなどの生活行動としてあらわれる。

- ② 船内生活準備機能 それは、船内生活をおこなっていくために、必要な日用品や耐久消費財の買物、みずからの健康にかかわる健康検査・治療、入浴・散髪、職場からはなれた休養などの生活行動としてあらわれる。
- ③ パーソナル・コミュニケーション機能 それは、家族、親戚、友人、恋人との面会、通信、物品送受など、多様な生活行動としてあらわれる。
- ④ レジャー機能 それは、ナイト・レジャー、鑑賞・観覧レジャー、飲食、かけ娛樂など、多種多様な生活行動としてあらわれる。
- ⑤ レクリエーション機能 それは、散歩、見物、ドライブ、スポーツと、その観覧、趣味・教養などをめぐる生活行動としてあらわれる。

こうした生活機能を、船員はすべてにわたって実現しているわけではなく、その実現の程度は船員個人の属性（未婚、居住地、家計、家庭の事情）、船舶の停泊特性（勤務状態、停泊時間、停泊地）、そして港湾環境の特性（港湾区域の広さ、港湾交通、生活環境の状況）などの要因によって決定される。われわれの実態調査からいえば、船員は家庭生活回復機能、船内生活準備機能を、ひじょうに困難な状況のもとでなんとか実現しているにすぎない。

船員は船員であるがために、その労働力再生産は不完全にしかおこないえないが、それをいささかでも回復しうる数少ない機会である停泊中の生活についても、多くの困難な状況がつきまといっている。そうした状況を少しでも緩和するために、港湾における船員福祉施策がかなり古い歴史をもって実施されてきた。その一つの具体例として、最近の横浜港における船員福祉施設の概要をみておこう（表1参照）。

表1 横浜港における船員福祉施設の概要（1975. 3）

公共宿泊施設

横浜海員会館（横浜市、日本船員厚生協会、76室）

吉浜海員会館（同上、23室）

横浜船員センター（日本船員厚生協会、36室）

富士見海員会館（同上、6室、船舶調理講習所併設）

〔横浜本牧船員住宅（日本船員住宅協会、270戸）〕
 企業宿泊施設（中核6社のみ）
 日本郵船（山王山寮，鶴見寮，三ッ沢寮，川崎寮）
 商船三井（山元荘，老松荘）
 ジャパン（京浜寮，横浜寮）
 川崎汽船（保土ヶ谷寮）
 山下新日本（鶴見寮）
 昭和海運（鶴見寮，青雲寮，洋光台寮）
 船員待合所（売店，食堂，談話室をふくむ）
 新港ふ頭船員待合所（横浜市，全日本海員生活協同組合）
 大棧橋船員待合所（横浜市）
 船員サービスセンター（日本船主協会，日本船員福利協会）
 医療施設
 日本海員掖済会横浜病院
 日本海員掖済会大棧橋診療所
 横浜船員保険病院（社会保険庁，船員保険会）
 船舶電話
 横浜局4回線（日本船舶通信㈱）
 岸壁電話
 大棧橋ほか80ヵ所，160回線（同上）
 全日本海員生活協同組合
 横浜支部
 新港埠頭ストア
 山下埠頭ストア
 本牧埠頭ストア・レストラン

注 (1) 佐口卓編『企業福祉』（至誠堂，1972）p. 5

(2) 篠原陽一ほか「停泊中の船員の生活行動について」（『船員福祉に関する調査—昭和47年度』第IV編，海上労働科学研究所，1973）

2. 港湾における船員福祉の枠組み

いままでの港湾における船員福祉施策は，船員の停泊中の生活の機能と対比するとき，家庭生活回復機能，船内生活準備機能，パーソナル・コミュニケーション機能を援助する施策にほほかぎられており，レジャー機能，レクリエーション機能についてはレジャー産業にゆだねられているか，まったく放置されているのが現状である。こうした限定された施策についても，船員はいくつかの不満と要求をもっている。それらを簡単にまとめれば，つぎの通りである。

第1に，船員は本船から最寄りの交通機関までにいたる一次交通機関につい

て、多くの不満をもっている。それについて、船員は通船の便数の増加と高速化、外出船員をひろっていくマイクロバスの運行、工場岸壁と市街地との交通の改善、岸壁における公衆電話の増設、岸壁電話の簡略な設置、船舶電話の料金引下げなどを要求している。第2に、船員は現状の多くの公共宿泊施設について、いろいろな不満をもっている⁽¹⁾。そのため、横浜港における外航船員の宿泊先は、会社寮47%、旅館・ホテル41%、公共施設12%というように、公共施設の利用率が低い。そこで、船員は公共宿泊施設の増設とその高級化、そしてサービスの改善を要求している。第3に、船員は夜間診療、短時間での集中診療などをおこなう医院や病院を、港湾の近接地に整備することを要求している。第4に、船員は海員生協の店舗の増設、それによる共同購入と配達などの便宜を要求している。第5に、船員は観覧レジャー、飲食やレクリエーションが、一個所で可能なシーマンズ・クラブの設置を要求している。第6に、船員は港で生活をおくるにあたって必要な情報の提供や交換がおこなわれうる情報センターの設置を要求している⁽²⁾。

こうした船員の港湾における福祉施策にたいする不満や要求は、船員福祉施策が日本経済の「高度成長」過程でおきた船舶の技術革新と運航形態の変化、それとむすびついた港湾施設の変化に対応した施策となっていないことのあらわれである⁽³⁾。そうした状況にたいして、一定の対策がほどこされなかったわけではないが、労働福祉の貧困が船員福祉においても進行し、船員は港湾における生活疎外状況からのがれられないでいることをしめす。

最近における船員の生活環境としての港湾の大きな変化のなかにあって、船員福祉関係者（運輸省、社会保険庁、港湾管理者、海運企業、海員組合など）は、どのような政策と今後の展望をもっているのだろうか。

運輸省は、船員労働行政の主管官庁ではあるが、船員福祉の体系的な法制をもっておらず、船員福祉団体にたいする一般的な行政指導をおこなうにとどまっている。そして、今後のあり方について担当者が一定の意見をもちあわせていないわけではないが⁽⁴⁾、一定の方針があるわけではない。社会保険庁は、「船員保険法」第57条「政府ハ被保険者……ノ福祉ヲ増進スル為必要ナル施設

ヲ為スコトヲ得」とあるにもとづき、1974年度には28.5億円の予算をもって船員保険寮、同病院・診療所などの事業を実施してきた。最近では、神戸市に総合福祉センターを建設し、船員福祉に新しい展望をひらこうとしたが、成功をおさめているわけではないし、今後について一定の展望をもっているわけではない。

港湾管理者（地方自治体）は、「港湾法」第12条「船舶乗組員又は港湾労働者の休泊所等これらの者の福利厚生を増進するための施設を設置し、又は管理すること」にもとづき、海員会館や船員待合所の保有と運営をおこなっているが、その財源は不安定であって、その事業拡大も不確定である。最近の海員会館の老朽化にあたって、その建替えがすすめられるにとどまり、新しい展開がみられるまでにいたっていない。海運企業は大手企業を中心に、船員寮の建設、通船・つけタクシーの配置などの便宜をはかってきたし、海員組合との労働協約では専用船・タンカーの内地1晩停泊の実施、乗船期間の短縮と休暇日数の増加、家族呼寄せ手当の支給などの改善に努力してきた。海員組合は、港湾における労働条件の改善に努力するとともに、船員福祉施策の改善にも積極的に取組んでおり、最近では船員福祉事業団の構想をうちだしてはいるが、顕著な成果をあげたという状態ではけっしてない⁵⁾。

要するに、船員福祉関係者にはいろいろな発想がないわけではないが、港湾における船員福祉状況についての現状分析が十分でないため、今後のあり方について新しい観点からの具体的な施策を構想するまでにはいたっていない。今後の港湾における福祉施策は、どうあるべきかについてはそれほど多くのことをいう必要はなく、すでにのべた船員の要求を最大限にうけとめていけるかどうかにある。それらの要求は、日本船員だけの特殊な要求ではなく、日本に寄港する外国船員の要求でもあるはずである。今後、国際的視野にたつとき、その枠組みは行政的にはどうあるべきであろうか。その問題については、ILO（国際労働機関）が1970年10月に決議した「海上および港における船員福利に関する勧告」⁶⁾において、すでに回答があたえられている（表2参照）。

表 2 ILO「海上および港における船員福利に関する勧告」(抄)

I 福利活動の組織と財政

1. 福利計画は、系統的に組織し、財政は十分かつ定期的な基礎に立たなければならない。
3. 国、地方ないしは港単位の福利委員会がなければならない。それには、代表的な船主団体及び船員団体、当局、望ましく適当である場合は任意団体、社会団体が代表者を出さねばならない。
4. 委員会の機能には、その区域内の福利施設の必要性の調査、援助、調整をふくまなければならない。

II 港における宿泊施設

9. 船員用ホテル及びホステルは、それに欠くことのできない国際海運に関係ある、すべての港で維持しなければならない。それらは、高級ホテルと同様な設備を備え、できる限り、港の近辺から離れた良好な環境の所に設置しなければならない。
10. これら宿泊施設は、国籍、膚の色、人種、信仰に関係なく、あらゆる船員に開放しなければならない。

III 港及び船内における一般的福利措置

15. 船員の郵便の配送が可能な限り、確実かつ迅速に行なわれるよう、あらゆる努力をしなければならない。……
16. 船員が港地区から市街地に出られるよう、必要な場合にはいつでも利用できる手ごろな料金の適当な輸送手段がなければならない。

IV 港及び船内のレクリエーション施設

23. あらゆる国籍の船員のための会合用及びレクリエーション用の部屋を備えたセンターを、それらを欠くことのできない国際海運に関するすべての港において、設置又は発達させなければならない。
24. 趣味、体操、競技又はスポーツのような健康的なレクリエーションが、陸上においても、船内においても、港における遊覧と同じように船員のために奨励、適当な場合には、港湾厚生機関の援助をうけて組織しなければならない。
25. 実行可能な場合には、港に滞在するすべての船員に、スポーツ及び屋外レクリエーションに参加する機会を与えねばならない。この目的のため、船員専用の運動場を造ったり、既存の運動場を彼等に利用できるようにすることにより、適切な施設を利用できるようにしなければならない。
26. 救命艇レース、陸上競技及びフットボール試合のような国際的な船員のスポーツ競技会の実施について、各国の権限ある当局、船舶所有者及び船員の団体、厚生機関並びに船長は協力しなければならない。

こうした国際的な船員福祉施策の原則にくらべて、日本の現状はきわめて貧弱であり、ひじょうに立ち遅れている。日本は、世界第2位の船腹保有国であり、世界でもっとも優秀な船員を擁している国であり、世界船腹の約30%が寄港する国である。そうした国際的な地位からいって、国際的な原則をみたしう

る船員福祉施策が実現されてしかるべきである。そうした行政こそ、海運・港湾における国際協力であり、船員福祉の向上であるといえる。

- 注 (1) 玉井克輔ほか「船員宿泊施設の利用と利用者の概況」(『船員福祉に関する調査—昭和47年度』第Ⅱ編, 海上労働科学研究所, 1973)
- (2) 小石泰道ほか「船員の福利厚生に関する意識調査」(『海洋』No. 673, 海洋会, 1972) p. 2~40にも注目されたい。
- (3) 船員にとっての最近における港湾の意味の変化については、拙稿「船員福祉の問題と港湾環境の整備」(日本港湾協会『港湾』52巻3号, 1975) pp. 30~31を参照されたい。
- (4) 谷本昭吉「船員厚生施設の現状と対策」(運輸省船員局『海上労働』25巻3・4号, 1972) pp. 83~93など。
- (5) 船員福祉関係者とその機関の政策・施策については、拙稿「船員余暇問題の総論と提唱」(『船員福祉に関する調査—昭和49年度』第Ⅰ編, 海上労働科学研究所, 1975) において詳細にふれている。
- (6) 『1970 ILO 海事総会報告書』(全日本海員組合教育パンフレット85号, 1971)

3. 船員の余暇問題と福祉施策の転換

港湾における船員福祉施策は、すでにみたことからあきらかなように、停泊中の船員を主たる対象におき、その生活機能の実現を援助することにおかれてきたし、それは家庭生活回復機能からレクリエーション機能にむけて、遅々とはしているが発達してきた。それは、船員の年間生活の場がほとんど船舶にあり、しかもかなりの日数を港湾ですごし、また船員の居住地が港湾都市にそれほど集中しておらず、港湾自体もそれほど分散・広域化していないことなどを前提としてきた。しかし、日本経済の「高度成長」過程で、そうした前提条件は大きくくずれてきた。

第1に、船員が乗組む船舶は、主として専用船・タンカーとなった。それらは船舶の特性は、航海率が高く、停泊率が低く、しかも寄港数が少ないことにある。そのため、船員はかぎられた港湾での生活機会を、ますますうばわれるようになった。その簡単な指標として表3をかかげる。それによると、外航船員の内地停泊日数は年間約68日であり、そのうち終日休日は日曜・祝日等の8日

にしかすぎない。第2に、それら船舶の寄港する港湾は主として臨海工業港であって、それらは全国の僻地に分散し、しかも市街地からはなれたところにある。伝統的な商業港でも、港湾区域の大規模化・広域化がすすんでいる。そうしたことは、停泊時間の減少がくわわって、船員の港湾における生活困難をますます助長している。こうした船舶および港湾と船員の生活とのかかわりあいには、一面では伝統的な福祉施策の限界を根拠づけるとともに、他面ではその根本的な再検討を要請する要因でもある。しかし、港湾における船員福祉施策の抜本的な転換を要請する客観的な要因は、むしろつぎのところにある。

第3に、船員の居住地が、主要な港湾都市にかなり集中するようになってきたことである。船員は、その帰宅、面会の必要性から、また所属企業の所在地の関係から、戦前から港湾都市に居住する傾向がつよかった。しかし、「高度成

表3 外航船員の業態別曜日別年間日数配分モデル

(日, %)

| | 平日 | 日曜日 | 祝日等 | 土曜日 | 合計 | 比率 |
|--------|------|------|-----|------|-------|-------|
| 完全航海日 | 109 | 23 | 8 | 23 | 163 | 44.7 |
| 外地入出港日 | 10 | 2 | 1 | 2 | 15 | 4.3 |
| 〃 停泊日 | 19 | 4 | 1 | 4 | 28 | 7.7 |
| 内地入出港日 | 17 | 4 | 1 | 4 | 26 | 6.8 |
| 〃 停泊日 | 29 | 6 | 2 | 6 | 43 | 11.8 |
| 休 暇 日 | 60 | 13 | 4 | 13 | 90 | 24.7 |
| 合 計 | 244 | 52 | 17 | 52 | 365 | 100.0 |
| 比 率 | 66.9 | 14.7 | 4.7 | 14.2 | 100.0 | — |

(注) 1974年度を示す。

表4 6大港県別人口伸

び率 (1955~1970)

(倍)

| | 全国民 | 船 員 |
|-----|-----|-----|
| 東 京 | 1.4 | 1.1 |
| 神奈川 | 1.9 | 2.2 |
| 愛 知 | 1.4 | 1.8 |
| 大 阪 | 1.7 | 1.5 |
| 兵 庫 | 1.3 | 1.5 |
| 福 岡 | 1.0 | 1.8 |
| 小 計 | 1.1 | 1.6 |
| 全国計 | 1.2 | 1.9 |

(資料) 総理府統計局『国勢調査報告』(1955, 1970)

(注) 船員には陸上従業員をふくむ

長」過程の人口都市集中に並行して、船員の居住地もまた表4にみるように、6大港のある都府県に一般国民以上の伸び率をもって集中するようになり、それらの居住船員比率は35.7%となっている。そのうち、兵庫県の16,385人(世

帯比率1.3%), 神奈川県⁽¹⁾の12,595人(0.8%)は、かなり大きなまとまりである。横浜港に、1晩停泊する日本船は外航船40隻、内航船50隻ぐらいと推定されるが、その乗組員は約2,000人ぐらいである。それにたいして、神奈川県⁽¹⁾の居住船員のうち、下船休暇の船員はすくなく見積っても約3,000人ぐらいであり、つぎにのべるようにそれら船員は長期休暇生活をおくっている。したがって、主要な港湾都市は船員にとって乗船勤務や乗下船交代、あるいは停泊中の生活といった限定された職場・「生活」環境ではなく、いまや長期休暇体制のもとでの余暇生活環境となっているのである。

第4に、船員の休暇制度は海運労使関係者の努力により、最近いちじるしく改善されて、1975年度の年間休暇日数は外航船員102日、内航船員70日となっている。それは、1950年代25日、1960年代末外航船員39日、内航船員35日にすぎなかったが、表5にみるように1972年の海員大争議以降急速に改善された。その改善は、きわめて大幅で画期的なものである。その休暇日数の70%は、乗船中の失われた休日の代償休暇ではあるが、陸上労働者の休暇制度と比較するとき、船員のそれは長期休暇体制とよぶにふさわしい状況となっている。

こうした船員の港湾都市への居住集中と長期休暇体制のもとで、広い意味で船員福祉施策は一つの大きな転換をせまられているといえる。船員が多数居住する港湾都市は、全国のなかでも過密な都市であって、あえて資料をあげるまでもなく、その生活環境はひじょうに劣悪である。そうした都市環境のなかで、船員は乗船中の労働力再生産の不完全性を回復するための休暇生活をおくらざるをえない。それに必要な余暇環境もひじょうに劣悪であり、長期休暇体制とのギャップははなはだしいものがある。このギャップは、「余暇時代」の掛け声にもかかわらず、早晩うめられるような見通しはひじょうに少ない⁽²⁾。そこに、船員特殊な余暇政策の必要性がうまれてくるのである。

船員福祉施策は、いままで港湾における生活回復の施策に重点がおかれてき

表5 船員の休暇日数の推移
(暦日)

| | 外航船員 | 内航船員 |
|------|------|------|
| 1970 | 41 | 37 |
| 71 | 46 | 39 |
| 72 | 52 | 43 |
| 73 | 61 | 51 |
| 74 | 90 | 70 |
| 75 | 102 | 70 |

たが、今後は余暇環境の施策にも重点がおかれなければならない。その一環として、港湾におけるそれも、伝統的な宿泊・医療施設の提供という枠組みから脱却して、港湾都市に居住する船員の余暇環境の整備という枠組みを付加することを要請されているといえる。その方向は、ILOの原則をさらに発展させる施策であることはいうまでもない。

それでは、港湾における船員福祉施策は、余暇環境の整備という観点から、どのように転換され、どのような施策が実施されるべきであろうか。そうした展望について、船員福祉関係者は船員の休暇制度が急激に改善したため、いまだ具体的な提唱をみるにいたっていないが、それについて重大な関心をはらっていることはたしかである。そこで、われわれは1972年度から1974年度にかけて実施した『船員福祉に関する調査』からえた一つの結論として、「船員余暇センター」を提唱している。こうした構想を提唱したからといって、港湾における伝統的な福祉施策が軽視されてよいとか、ILOの国際的原則がかえりみられなくてもよいとするものではなく、むしろそうした構想をとりいれながら港湾における福祉施策を抜本的に再検討し、大きく転換することを期待しているのである。

「船員余暇センター」⁽³⁾を詳細に紹介することができず、きわめて残念であるが、その主旨は主要な港湾に「船員余暇センター」を建設し、休暇中の船員を主たる対象とするが、停泊中の船員にも利用可能なものとするところにある。「船員余暇センター」が提供する主要な施設と便宜は、表6のとおりである。そこで重要なことは、「船員余暇センター」が余暇施設や余暇便宜を提供するだけで事たれりとするのではなく、船員とその家族が会員制でもって利用し、さらにクラブ・サークルを結成して、恒常的で組織的な利用を喚起することにある。さらに、船員とその家族が「船員余暇センター」の企画・運営に直接的・組織的に参加し、そしてその運営にたいして実務協力を奨励しようというところにある。

こうした「船員余暇センター」は、ただ船員特殊的な施策にとどまるものでなく、地域社会における余暇環境の未整備の状況をすこしでも緩和するため、

表 6 船員余暇センターの主要な施設と便宜（概要）

スポーツ施設

プール, 体育館, アスレチックジム, サウナ, シャワー, 相談室

講義・実技施設

講堂, 講義室, 小音楽室, 映画室, 図書室, 語学室, 実技室

コミュニケーション施設

サロン, 談話室, 会議室, 宿泊施設, 結婚披露会場, クラブ室, ロッカー
ルーム, 囲碁将棋室, カードルーム, 麻雀室, レストラン, スナック, バ
ー, ドラッグストア, 保育室, フロント

交通・通信施設

マイクロバス, 駐車場, 電話

各種教室

スポーツ教室（水泳, 球技, 伝統的スポーツ, トレーニング, 山岳性ス
ポーツ, 海洋性スポーツ, 社交性スポーツ）

教養講座（外国語会話講座, 人文・社会科学の基礎を学ぶコース, 日本の
現状と将来を考えるコース, 世界に遊びそして学ぶコース, 海運・水産・
港湾・船員を知るコース, 将来の船員職業を考えるコース, 定年後の生活
を考えるコース, 教養見学コース）

技術講座（自然科学の基礎を学ぶコース, 技術工学の基礎を学ぶコース,
技術と経済・労働とのかかわりを学ぶコース, 最新の科学技術問題につい
て学ぶコース, 最近の船舶運航技術について学ぶコース, 工場見学コース）

趣味・娯楽講座（勝負ごとコース, 器用さ活用コース, 生活設計・家事協
力コース, 創作コース, 音楽コース, 観覧・鑑賞コース）

余暇活動への援助

船員の余暇活動・健康管理のコンサルテーション, 利用者にたいする助言
や指導, クラブ・サークルの設立と拡大にたいする援助, スポーツ大会の
企画, 文化行事の企画, 趣味大会・発表・展示会の企画, レクリエーシ
ョンの企画

さしあたって海運・港湾関係者の利用をうけいれ, 地域社会における余暇環境
としても位置づけようとするものである。したがって, 港湾管理者＝地方自治
体は, 直接的な船員福祉関係者という立場ばかりでなく, 地方自治体における
余暇環境の整備という観点にたって, 積極的に船員福祉施策の根本的な転換に
努力することが期待される。その際, 「船員余暇センター」構想は, 一つの有
効な検討素材となるにちがいない。なお, 「船員余暇センター」はその基盤と
しては公的福祉として, その実体としては労働者福祉として実施されることが
が, のぞましい形態と考えている。

- 注 (1) これについては、拙稿「日本船員の全国居住分布と自治体の船員行政」(『船員福祉に関する調査一昭和49年度』第Ⅴ編，海上労働科学研究所，1975)を参照のこと。
- (2) 横浜市の事例については，小石泰道「大都市に居住する船員家庭の住宅・生活環境の現状と余暇環境づくり」(同上，第Ⅲ編)を参照のこと。
- (3) 詳細な内容は，拙稿前出(同上，第Ⅰ編)を参照のこと。