

《研究論文（査読付き）》

## 船員史における家父長制システムの系譜

石田 依子

(大島商船高等専門学校)

### 目 次

1. はじめに
2. 家父長制の定義
3. 我が国の海運黎明期における船員像の発生
4. ポーレンに見る支配構造の分析
5. 船員史を知ることの重要性～未来に向けての提言

#### 1. はじめに

我が国において女性船員の活躍推進が意識されるようになってから久しいが、海運界において男女共同参画が十分に促進されているかという点、それは疑わしいところがある。なぜ海運界における男女共同参画推進が今ひとつ成果を見出させないのか、なぜ「男女平等」というこの「単純な真理」が海運界では実行され難いのか、船員業において、なぜ女性がいまだに「亜流の存在」になってしまうのか、その答えは船員業という職業の歴史的及び文化的背景についての分析から明らかになると考える。女性船員の活躍に対して障壁となる根源は、極めて根深いからである。

女性の雇用に対して積極的な姿勢を示す船社が現在でも非常に少ないという事実、その理由は、「船内設備の問題」や「女性の離職率の高さ」等が問題となっていることもあるが、それ以上に「船員＝男性」という固定観念の定着により、女性の雇用に価値を見出さない船社が少なからず存在するということが挙げられる。そのような観念がなぜ定着してしまったのか。イデオロギーの問題は、船内設備の改築等のように資金で解決できる問題ではなく、根本的な意識構造の改革が必要となる。つまり、船員業の男女共同参画を推進するには、単純に男女平等を訴えるだけでは不十分で、船員という職業が辿ってきた歴史を知り、船員という職業の本質を分析していく必要があると考える。

筆者は、そこで重要となるキーワードは、「家父長制」と「マスキュリニティ」(男性性)であると考えた。前者は、「船員＝男性」の固定観念が、船員業という職業の中で構築されてきた歴史と文化の結果であること、後者はその固定観念が個々の船員自身の生き方によって構築されてきた結果であることを解明する手がかりとなる。本稿では前者に注目する。「船員＝男性」の固定観念が存在する背景には、船員業の文化の中に「家父長制」のシステムが根強く存在していることが影響していると考えられる。家父長制に注目することで、船員業の歴史的・空間的特殊性を描き出すことが可能となるのである。

本稿の目的は、歴史的な視座から「家父長制」をキーワードとして船員史を読み直すことで<sup>1</sup>、海運業の黎明期においていかなる船員文化が紡がれてきたのかということ进行を明らかにすることである。フェミニズム理論においては、「家父長制」は男性が女性を抑圧する構図として言及される場合が多いが、本稿では、船員史において男性間で存在してきた「家父長制」の本質を探る。黎明期以降に生み出されてきた船員特有の文化や価値観を認識することは、今後我が国において、海運界の男女共同参画を目指していく足掛かりとしても重要なことであると考えている。

## 2. 家父長制の定義

まずは本稿における「家父長制」についての定義を明らかにしておきたい。「家父長制」という用語は広範囲に用いられてきた用語であり<sup>2</sup>、1970年代以後は、フェミニズム理論の中で重要な用語となってきた<sup>3</sup>。しかし家父長制という概念は、フェミニズム理論において必須となるずっと以前から存在しており、本来は必ずしも男性による女性の支配を意味するとは限らなかった。それは、我が国においても、また欧米においても、家族内で「家長権を保有する男子が、家族員を支配統制する家族形態」<sup>4</sup>を指すものであり、家族という組織内では、女子である「妻」や「娘」が男子である「家長」の支配下にあることは言うまでもないが、家長以外の男子もその支配下にあるのだ。つまり、「家父長制」を論じる際、必ずしも「男性→女性」の構図だけではなく、「男性→男性」の構図も視野に入れる必要があるということだ。重要なことは、支配のベクトルの方向に関わらず、様々な支配の様態が家父長制というシステムの中で温存され、それが「文化」となって強固なイデオロギーを形成するに至ったということである。衛藤は、家父長制を論じる際、マックス・ウェーバーの支配の概念が重要な核心となると指摘する<sup>5</sup>。ウェーバーは、支配の概念を「合法的支配」「伝統的支配」「カリスマ的支配」の3種類に分類し、家父長制的支配は「伝統的支配」の最も純粋な形式であると論じる<sup>6</sup>。ウェーバーの家父長制理論においても、支配統制の一次的な段階は家族であるが、ウェーバーが意味するところの家父長制家族とは、いわ

<sup>1</sup> 本稿における筆者の論理構成を鑑みると、「船員史」は正確には「部員史」と言及するべきかもしれないが、言葉の周知度を考慮して、あえて「船員史」と言及する。

<sup>2</sup> 「家父長制」の定義については、以下の文献が詳しい。但し、上野氏の家父長制理論は、マルクス主義フェミニズムを中心に展開されている：瀬地山角『東アジアの家父長制-ジェンダーの比較社会学』東京：勁草書房。1996年；上野千鶴子『家父長制と資本制-マルクス主義フェミニズムの地平』東京：岩波書店。1990年

<sup>3</sup> フェミニズム理論構築の中に最初に「家父長制」を組み込んだのは、ケイト・ミレット（『性の政治学』）であったことは周知の事実であろう。ミレットは、ほとんどの文化や社会において支配権を握っているのは男性であるという事実に着目し、男性による女性の支配体系を家父長的構造と呼んだ。もっとも、ラディカル・フェミニズム、リベラル・フェミニズム、マルクス主義フェミニズムといったように、フェミニズム理論といっても一枚岩でまとまるわけではないが、いずれの主張においても「男性が女性を支配し、抑圧し、搾取する社会構造と慣行のシステム」、「性に基づいて、権力が男性優位に配分され、かつ役割が固定的に配分されるような関係と規範の総体」という思想が根底にあることは間違いない：Millett, Kate. *Sexual Politics*. New York: Columbia University Press, 2016（ケイト・ミレット『性の政治学』東京：ドメス出版。1984年）；Walby, S. *Theorizing Patriarchy*. Oxford: Basil Blackwell. 1990. p.20；江原由美子『フェミニズム論争-70年代から90年代へ』東京：勁草書房。1990. 80頁。

<sup>4</sup> 大澤真幸他編『現代社会学事典』東京：弘文堂。2012年。202頁。

<sup>5</sup> 衛藤幹子「家父長制ジェンダー分業システムの起源と展開-『男性支配』体制はいかにつくられたのか」『法学志林』第103巻第2号。8頁。

<sup>6</sup> マックス・ウェーバー（世良晃志郎訳）『支配の社会学Ⅰ』。東京：創文社。1960年。39頁～47頁。

ゆる一般的な「家族」ではなく、「非血縁成員を抱え、経営的な性格をもつもの」であるがゆえに、「その延長線上に君主と行政幹部・臣民の間に家父長と子供との関係を設定することで、ある種の政治的支配の類型を論じることが可能となる」<sup>7</sup> ののである。したがって、家父長制は「絶対的な権力」と「成員の恭順」という基本条件が整うのであれば、「家族」よりも遥かに広大な範囲まで拡張しうる<sup>8</sup>。

### 3. 我が国の海運黎明期における船員像の発生

北田は、*Women Seafarers and Their Identities* において、「本来の意味での〈家父長制〉という用語は、男性だけの船における人間関係に適用できることは重要である。現代の船の船長と〈彼〉の乗組員(他の船員)の関係は、権威主義的な父親像を彷彿とさせるが、そこでは、父親に逆らうことは絶対に許されないが、父親は部下の最善の利益のために行動することが求められるのだ。船の文化の中では、船員に対する船長の権威は絶対的なものである」<sup>9</sup> と指摘している<sup>10</sup>。北田が論じるどころの船内における男性間の支配の概念は、船長と乗組員というヒエラルキーにおける関係を意味しているが、海運における男性間の家父長制の概念を明らかにするには、筆者は船員史の黎明期、すなわち我が国において船舶が近代化された明治初期まで遡らねばならないと考える。

船員史の黎明期においては、船員は「船員」としてというよりも、「労働者」としての存在であった。海運会社、すなわち資本家は船舶等の資本を投じ、雇用した労働者（船員）を働かせ、利潤を獲得する。当然、船員は資産を所有しないので、海運会社に雇用され、組織の指揮命令のもとで労働することになる<sup>11</sup>。つまり、すでにこの時点で資本家（海運会社）と労働者（船員）の支配構造が確立されているわけだが、これだけでは、資本主義では当たり前の構図であるので、注目には値しない。現在では前時代よりも労働者の権利が保障されているにしても、それでも、資本主義の基本的なシステムが存在する。初期の船員史において注目すべきことは、「海運会社→船員」の支配構造ではなく、船員間、それも「船長→乗組員」という支配ベクトルとは全く異なった次元において、もう一つの支配構造が定着したことである。

明治2年10月に発布された「太政官布告」から明らかなように、明治政府がとった海運政策は、船舶の西洋化から始まったと言えるが<sup>12</sup>、商船教育（船舶職員教育）のシステムが初期の時代から整っていたわけではない。日本人職員がそれなりに登場するまでは、養成施設の整備に時間がかかったことなどから、明治初期の商船における船長や機関長、航海

<sup>7</sup> 瀬地山角 前掲 16 頁.

<sup>8</sup> 瀬地山角 前掲 17 頁.

<sup>9</sup> Kitada, Momoko. *Women Seafarers and Their Identities*. Cardiff: Cardiff University, School of Social Sciences. Presented to Cardiff University in fulfilment of the requirements for the Degree of Doctor of Philosophy. 2010. pp.14-15.

<sup>10</sup> 北田は、船の世界における「家父長制」を語る上で、男性の女性に対する支配だけではなく、男性間に存在する支配の概念に着目することも重要であると論じているが、彼女の論は、なぜそれが重要であるのかというところまでは進められていない。

<sup>11</sup> 篠原陽一「国家と労務管理、そして船員」神戸大学経済経営学会『国民経済雑誌』第171号第1巻. 1995年. 41頁.

<sup>12</sup> 西巻敏雄『わが国におけるボーレンの興亡－船員史の一齣として』東京：財団法人 海事産業研究所. 昭和48年. 5頁.

士、機関士といった要職は、外国人に頼らざるを得なかったというのが実情である<sup>13</sup>。船員には、「士官」（職員）と「部員」の区別があるということは周知の事実である。したがって、「船員史」と言っても、職員も部員も十把一絡げに語ることは愚の骨頂であろうが、前述したように、船舶が近代化された明治初期において「日本人船員」なるものが登場した際、その圧倒的多数が「部員」であったことから、我が国における船員像は、部員を中心に形成されていったと考えられる。西巻は、「部員については、長い廻船時代から、板子一枚下は地獄の生活を営なむ『社会的に最下層の職業』視する社会的風潮があったので、維新後の政府も船舶所有者も、部員を特別に事前訓練する必要のない非熟練労働者としており…」と、明治初期における部員の惨状を語っているが<sup>14</sup>、このような船員の境遇は戦後を迎えるまで続いていく。たとえば、通称「広野日記」として知られる広野八郎の日記は、昭和3年（1928年）11月8日の記載から始まっているが、冒頭から以下のような記述が登場する<sup>15</sup>。

船員たちの生活がいかにみじめで、放縦ですて鉢的なものかということを感じないではおれない。航海中、汗にまみれ、真黒になってはたらいたその報酬は、全部遊郭か、船員相手の飲み屋、カフェーか淫売屋、そうした享楽と本能欲のために、子どもが花でもむしってちらかすように消費してしまうのだ。そして、もらった給料のみか、ナンバン（火夫長）から、おどろくなかれ、月一割五分という、とても陸では想像もつかぬ高利の金を借りて使うのである。

海運の近代化が始まった明治期だけではなく、昭和初期においても依然として船員業が過酷な職種であったことが広野の記述から伺うことができる。産業化は元来、労働力を可能な限り安く使うという指向に基づいてきた。その意味では、船員が過酷な労働を強いられたのは当然であろうが、船員業が独特であるのは、その過酷さゆえに、当該業種独特のシステムと文化が生まれ、現在においてもその名残が消えていないということである。逸見が「船乗りには酒、けんか、女はつきもの、しかも稼いだ給金の殆どを余興と娯楽に使い果たすとした悪評は、船乗りの欲求不満の解消法を端的に評したものである。こうした船員の憂さ晴らしのあり様は現在でも時折、聞かれることがある」<sup>16</sup>と言及していることを鑑みると、近代初期に形成された部員像が、現代においても船員全体の表象として残っているということがわかる。

<sup>13</sup> 海技免許制度が確立したのは、西洋型商船船長・運転手・機関手試験免除規則が明治9年6月に実施された後である。国家は次第に邦船邦人主義に傾き、職員養成や免許制度の改革が進んでいった（西巻 前掲7頁～8頁）。明治8年には現在の東京海洋大学の前身である三菱商船学校が設立された。また、商船高专で最も古い歴史を持つ鳥羽商船高等専門学校の前身である鳥羽商船養成開校が設立されたのは明治14年であった。このことから、明治初期には邦人の職員養成の重要性が認識されていたと考えられる。

<sup>14</sup> 西巻 前掲8頁。

<sup>15</sup> 広野八郎『華氏140度の船底から-外国航路の下級船員日記（上）』東京：太平出版社、1978年、15頁：機関部員であった広野八郎の日記である本書は、通称「広野日記」として知られている。著者が日本郵船会社の機関部員として秋田丸、香取丸に乗船していた、昭和3年（1928年）11月～昭和6年（1931年）6月までの記録が収録されている。戦前の船員（部員）の就業実態を伝える貴重な史料である。

<sup>16</sup> 逸見真『船長論-引き継がれる海の精神』東京：海文堂、2018年、44頁。

#### 4. ボーレンに見る支配構造の分析

本章では、第2章で論じたところの本稿における「家父長制」の定義を基礎として、とりわけウェーバーの家父長制理論に照準を合わせて、船員史において当該制度がどのように機能したのか、「船員＝男性」の固定観念の定着にいかに関与したのかということ考察する。

具体的に「船員像」はどのようにして形成されていったのか。それを分析するには、近代以降、我が国の海運界に君臨したボーレンの存在について考察することを避けて通ることはできない。我が国にかかわらず、およそ海運界や船員業とは国家の政策に影響され、また影響を及ぼしつつ、発展してきたと言えるが、実は近代初期の船員就労の背景には、国家が全く関与しないシステムが存在していたのである。それがボーレンである。ボーレンの正式名は、“Boarding House Master”で、宿泊業を兼営する船員の口入れ業、周旋業者である<sup>17</sup>。海運会社や船員の増加に伴い、ボーレンはなくてはならない存在となっていく。そのシステムは、特定の海運会社と結びつき、船員を供給するというものであったが、これだけでは現在の「マンニング事業者」とさほど変わらないような印象を受けるかもしれない。しかし、実態は全く異なると言ってよい。ボーレンは、船員から少なくとも一ヶ月以上の賃金に相当する手数料や宿泊費を徴収していた<sup>18</sup>。船舶に乗り込もうとする船員は、ボーレンに申込み、ボーレン経営の宿泊所で待機する。ボーレンは船長から支給された前借金を受け取り、そこから船員の宿泊費や食費を賄う代わりに、船員から過大な手数料を徴収するのである<sup>19</sup>。さらに、水火夫長という立役者の存在を忘れてはならないだろう。水火夫長は船員に対してどのような支配力をもっていたのか。たとえば、水火夫長は、船員が船内必需品（作業衣や作業靴等）を購入するために、金銭の前貸しをすることが通例であったが、このような水火夫長の支出は、船員に対する貸金となって、月二割の利子が付された<sup>20</sup>。先に引用した広野日記において、「ナンバン（火夫長）から、おどろくなかれ、月一割五分という、とても陸では想像もつかぬ高利の金を借りて使うのである」という記述がある。広野の記述から、ナンバンのお気に入りの船員は、利子が一割五分である場合が多かったことが読み取れるが、それでも広野は「とても陸では想像もつかぬ高利の金」と表現している。

ボーレンは船長から前借金をしても船員からの徴収でその穴を埋めることができる、水火夫長は船員に貸付をして、高利を貪る。ここに、「船長→ボーレン・水火夫長→船員」という家父長制的権力支配の二重構造が生まれることになる。そして、水火夫長から船員への支配構造において極めて特殊であったのは、水火夫長との金銭的関わりを断ち切ることが困難である船員にとって、ボーレンの存在意義は重要度を増し、水火夫長の間人関係も「オヤヂと宿子」<sup>21</sup>と呼び合うような奇妙な連帯感が生まれたということだ<sup>22</sup>。

<sup>17</sup> 西巻 前掲 10 頁。

<sup>18</sup> 篠原 「国家と労務管理、そして船員」 45 頁。

<sup>19</sup> 西巻 前掲 10 頁

<sup>20</sup> 西巻 前掲 16 頁

<sup>21</sup> 西巻 前掲 16 頁

<sup>22</sup> 我が国のボーレンのようなシステムは、イギリス海運史においても存在していた。イギリスの船員業の特殊性の一つとして挙げられるのは、「雇用の断続性」である。船員が雇用されているのは乗船中だけであって、下

実際、ボーレンとは船員にとってどのような存在であったのだろうか。以下は、機関部員として船員労働に従事していた相馬嘉兵衛が、大正8年にボーレンの世話になったときの回想であり、そこから生身のボーレンの様子を読み取ることができる。

汽船に乗るには日本海員掖済会というのがあったが、わしが世話になったのは神戸の海岸通にあった「須磨」というボーレンだった… ボーレンの家はしもたやで大広間があり、そこが船員の宿泊所になっていた。大広間に布団をしいて雑魚寝するのだが、金はなくてもメシを食わしてくれたものだ。西も東もわからない田舎者のわしの目で見ても、ごろごろして博打ばかりやっている“やりくった船乗り”も大勢出入りしていた<sup>23</sup>。

相馬の回想からも、ボーレンとの関わりが必ずしも暗い記憶でないことが伺える。過酷な状況にもかかわらず、ボーレンに身を置くメリットも確かに存在した。そこに住めば、賃金から天引きされるにせよ、その日の住居や食事は最低限保障された。船員同士の連帯感もそこには存在しただろう。ボーレンに身を置き、船員同士が生活することは、資本主義の発展過程にある過酷な時代を生き抜くために必然的な選択でもあったのだ。すなわち、本来であれば家父長制的支配構造の巣窟とも言えるボーレンであろうが、そこで生活する船員たちは共通の立場に置かれたことに対する連帯感、また水火夫長と同じ船員という連帯感が生まれ、まさに男性だけの対抗文化が顕現していったと考えられる<sup>24</sup>。このことは、相馬の回想に登場する「博打」というワードに注目したときに、ボーレンの支配のシステムと相俟って、我々の目前により説得力を持って提示されるのである。相馬は「博打」について、さらにこう続ける。

船内では仕事以外にはやることがないから、博打が盛んだった。本など読むやつはおらん。博打でなければ女の話。博打は戦争で手当が増額されたこともあって大いに流行し、

---

船すれば雇用契約は消滅する。船主の立場になれば、船員の労働力は常に不安定な状況にあったのであり、航海の度に船員を探さねばならない状況だった。そこで、さながら我が国におけるボーレンのような、'crimps' と呼ばれる船員周旋業者がイギリスにおいても蔓延ることになった。我が国のボーレンの勃興は19世紀であったが、イギリスの船員周旋業者はすでに18世紀には繁盛していた。金銭的に縛りつけることで、船員に対して圧倒的な支配力を維持しつつ、労働力を調達するという意味では、ボーレンもイギリスの船員周旋業者も一見したところ似ているが、ボーレンにおける船員の管理統制に重要な存在であった水火夫長の如き存在は、イギリスの周旋業者には見られない。船員を支配するのはあくまでも簡易宿泊所の経営者であり、そこには連帯的感覚はなく、陸における「持てる者」と「持たざる者」の支配構造に準ずる関係であった。よってイギリスにおける船員周旋業者はボーレンとは似て非なるものと言えよう。イギリスと日本では、当然ながら国家の歴史が異なることから、船員の歴史も全く異なるので、ボーレンと当該国の周旋業者を軽々に比較するのは避けるべきであろうから、ここでは触れるだけにとどめたい。イギリスの船員史については、以下に詳しい：篠原陽一『帆船の社会史-イギリス船員の証言』東京：高文堂出版社。1983年。；Kitchen, J.S. *The Employment of Merchant Seamen*. Croom Helm. 1980.

<sup>23</sup> 海員史話会編『聞き書き・海上の人生-大正・昭和船員群像』東京：農山漁村文化協会。1990年。151頁～152頁。

<sup>24</sup> 「対抗文化」(カウンターカルチャー)はサブカルチャー(下位文化)の一部であり、価値観や行動規範が主流文化(メインカルチャー)とは大きく異なるものである。「異なる」というよりも、主流文化に「反する」と言ったほうがよいだろう。とりわけ、アメリカ合衆国においては、1960年代後半に若者を中心に生まれた「ヒッピー」が対抗文化の担い手となり、対抗文化といえは「ヒッピー」を連想させるようになった。本稿においては、「対抗文化」の解釈として、『現代社会学事典』における定義に準拠する：「既成の支配的文化に対抗する文化、あるいはその創出運動」『現代社会学事典』834頁。

規模も大きくなっていった<sup>25</sup>。

ボーレンにおける水火夫長と船員の金銭関係は、賭博によってさらに泥沼化されていったことは事実である。維新以来、社会において続いた混乱と動揺の中で、陸でも賭博等の娯楽行為が流行していた。ましてや、船員として雇用された者が、危険な船内生活の中で、これを唯一の娯楽とする傾向があったことは当然であり、このことは相馬の回想からも明らかである。また、陸上では賭博に対する取締りが厳しくなっていったとしても、船内では事情が違っていたと西巻は指摘する。船員の賭博好きはさらに助長され、船内賭博は昼夜を問わず行われ、部員の中には船内作業にもつかず、賭博に専念する者まで生じていた<sup>26</sup>。

賭博が流行すれば、金銭の遣り取りが激しくなるのは当然である。船内においても船員の支配統制を安定的に行う必要のある水火夫長が金融源となる必要があったが、彼らとて無尽蔵の資金があるわけでもなく、ボーレンを通して、陸上の金融業者から資金を借入れることが多かった。となると、水火夫長はこの借金を返済し、尚且つ多少なりとも利益を得るために、船員への貸付が高利のものとなるのは当然の結果であった。賭博と関わりがないにしても、船内必需品等の購入のため、船員は水火夫長から月二割という高利で借金をすることが多かったことは、すでに述べたとおりである。ましてや、そこに賭博の費用までが加わるとなると、船員は借金が膨らむ一方、つまり、水火夫長との金銭的な腐れ縁は恒久的に継続していくと言っても過言ではない。下船しても無一門であるので、船員は、結局はボーレンに戻り、次の乗船の機会を待つことになる。そして、次に乗船しても、同じことを繰り返す。まさに負のスパイラルともいうべき状況から、いつまで経っても抜け出せない。

既述したウェーバーの家父長制理論を広義に解釈すると、「絶対的な権力」と「成員の恭順」の両方が存在する組織とは、血縁関係に関わりなく、家長に支配統制された家父長制的支配構造下にある集団であると言える。我が国の近代初期において、海運界で発生したボーレンにその構図を見ることができよう。西巻は、「ボーレンの経営事情をみることにすると、第一に指摘されることは、水火夫長と特殊な関係をもっていたことである」と指摘するが、「特殊な関係」は、賭博の常習が水火夫長と船員の間で、金融を通して切っても切れない泥沼関係を生み出したと言うこともできよう。賭博はボーレンの維持に重要な役割を果たしていたのであり、それは、船員を博打好きにさせていくことで、「嗜好」と「構造」が相乗効果を為して、独特の文化を形成していったのである<sup>27</sup>。

重要なことは、ボーレン内で存在していた、水火夫長と船員の間が存在した「特殊な関係」は、単に家父長制的な支配構造を形成していただけではなく、船員文化独特の「対抗文化」を発生させる土壌となったということである。「対抗文化」というと聞こえはいいが、

<sup>25</sup> 海員史話会編 前掲 153 頁～154 頁。

<sup>26</sup> 西巻 前掲 14 頁～15 頁。

<sup>27</sup> 大正 10 年における日本海員組合の結成は、ボーレン対策の好機のように思われたが、実際にボーレンの解体が実現するのは、昭和 20 年の敗戦以後のことである。というのも、組合指導部を構成していたのは水火夫長の出身者であり、彼らは当然長い船員生活においてボーレンと特殊な関係を築いてきた立場であったわけだ。組合結成後もその関係は依然として継続していたことから、戦前はボーレンの対策には至らなかった：西巻 前掲 39 頁を参照のこと。

広野が日記中で述べるどころの「結局こうした生活のくり返しである」<sup>28</sup>とは、いわゆる「飲む・打つ・買う」の三拍子揃った生活が延々続いているということである。船員の世界で常習であった「飲む・打つ・買う」という対抗文化は、ポーレンを拠点とした「水火夫長→船員」という文化的且つ金銭的な家父長制的支配の上に成り立っていたと言える。陸上の労働者の「男性性」についての研究においても「対抗文化」という語が用いられており、日雇い労働者と賭博は切っても切れない関係にあるという論が展開されている<sup>29</sup>。しかし、陸の日雇い労働者にとっての「賭博」と、船員にとっての船内賭博とは全く価値体型が異なる。陸の労働者にとって、賭博は「男らしさ」を維持するためのパフォーマンスの意味合いを持ちつつ、憂さ晴らしの資金稼ぎであった一方、船員にとっての船内賭博はもっと政治的な意味合いを帯びている。船員自身にとってもそれは「放蕩」の一種であったことは疑うべくもないが、博打は同時に、結果的に船員をポーレンに繋ぎ止める、いわば「碇」のような役目も担っていたわけで、船員の労働力を確保するためのなくてはならない装置となっていた。だからこそ、陸と異なり、船内においては賭博の取り締まりは、事実上、皆無に等しかったのである。

さらに、船乗りの専売特許は「飲む・打つ・買う」という表象は、家父長制理論に依拠して船員史を読み直した場合、彼らがただ単に放蕩無頼な存在であったというような単純な話しではないということが明らかになる。これらの対抗文化は、近代における海運業という資本制の中で構築されてきた家父長制的支配が産み落とした産物であると同時に、船員が甘受せざるをえなかった抑圧の象徴ともなっているのである。船員独特の文化によって、船員にはあたかも墮落した存在であるかのような印象が与えられ、放蕩はそれを好む個人の責任であるかのような「欺瞞的すり替え」という抑圧を船員は受けることになったからである。対抗文化の重要な役割は、支配的文化の欺瞞性の暴露でもあるが<sup>30</sup>、船員史におけるそれは、まさにこの役割を果たしているのである<sup>31</sup>。

では、このような対抗文化の顕現が、女性にとってはどのような意味を持つことになったのだろうか。筆者は、近代の船員業が過酷な労働であったがゆえに、女性には向いていなかったなどと単純な理論を展開するつもりは全くない。事態はそのような簡単なことではない。過酷な労働が船員業の性の単一化を決定づけたのだとすれば、技術が飛躍的に進歩し、船舶のハイテク化が進んだ現在では、船員業が過度にジェンダー化されてきたという問題は解決しているはずである。だが、現実はそうっていない。近代における船員労働が過酷であったということに意味があるのではなく、その過酷な労働を支えてきた家父長制的システムが及ぼす影響こそが重要なのである。注目すべきは、この対抗文化が船員

<sup>28</sup> 広野 前掲 69 頁。

<sup>29</sup> 日雇い労働者の「男性性」についての研究は、以下の論文に詳しい：藤野裕子「戦前日雇い男性の対抗文化-放蕩的生活実践をめぐって」『歴史評論』第 737 号. 2011 年；伊東久智「日雇い労働者の日記に見る『男性性』の温床」『ジェンダー史学』第 15 号. 2019 年；三宅義子「明治期労働運動における男性労働者像の構築」『現代のエスプリ』第 466 号・マスキュリティ / 男性性の歴史』東京：至文堂. 2004 年。

<sup>30</sup> 『現代社会学事典』834 頁。

<sup>31</sup> イギリスにおいては、17 世紀後半より、船員を「ジャック・タール」(Jack Tar) と呼ぶようになったが、これは、船員が社会的・道徳的に劣っているという意味が込められた表現であった。パートンは、商船の船員たちは自分たちがジャック・タールと呼ばれていたことを「抑圧」の原因として認識していたと指摘している：Howell, Colin & Richard Twomey, ed. *Jack Tar in History: Essays in the History of Maritime Life and Labour*. New Brunswick: Acadiensis Press. 1991. pp. 180-181.

業をジェンダー化することに加担したことにある。家父長制的支配構造の上に成立していた船員独特の対抗文化は性の単一性を示唆し、女性を「他者化」させ、排除する言説を生み出したということである。つまり、「船員＝男性」という固定観念は、女性を他者と見なす関係性の中で構築された総体的概念として確立してきたということだ。実際、ポーレンという組織は、女性が入り込める空間ではなかったことは想像に難くない。たとえば、陸の日雇い労働者を収容していた木賃宿は、女性数はゼロではなかったことが明らかになっているが<sup>32</sup>、ポーレンに女性がいたという記録はない。ポーレンという制度がいかに女性を排除する空間であったかがわかるというものだ（女性の側からしても、お断りの空間であったかもしれないが）。つまり、ポーレン内での船員は単性的な生活システムに規定されていたのであり、同時に、そのような生活システムゆえに彼らの生活は単性化され、女性を他者化していく文化が生まれたのである。

## 5. 船員史を知ることの重要性～未来に向けての提言

欧米の海事史においては、船と女性という観点では相反する二つの角度から考えられてきた。船や船乗りにとって女性は有害な存在であり、船内の秩序を乱し、不幸を招き入れると考えられていた一方で、女性は崇拜の対象でもあったからだ<sup>33</sup>。後者においては、英語では船を‘she’で表すことや<sup>34</sup>、19世紀以降には船のフィギュアヘッドは半裸の女性を表したものが多く普及していたという事実を例として挙げることができる<sup>35</sup>。欧米では18世紀には、海賊船、軍艦、商船に女性が乗船していたという記録もある。その意味では、欧米における船員史は、我が国のそれよりも遥かに女性に対して寛大であるように見えるかもしれない。しかしながら、欧米においても、「家父長制」をキーワードとして考察した際、やはり、船が完全にジェンダー化された空間であったことが見えてくる<sup>36</sup>。

本稿では、我が国の船員史における家父長制的支配の構造について明らかにしてきた。そこでは、家父長制的支配の概念はそれ独自の規定力を発揮し、船員業におけるジェンダー化を促進してきたと言える。換言すれば、家父長制こそが我が国の船員業を支えてきたと言っても過言ではあるまい。海運界の記憶の中に久しく刻み込まれてきた「船員＝男性」の記憶は、現代でも確実に継承されている。かつて、筆者がインタビューを実施した某零細内航船社の人間が「船員とは三方<sup>さんかた</sup><sup>37</sup>の一つと言ってもいい。そんな仕事に女性が就ける

<sup>32</sup> 藤野 前掲7頁～8頁。

<sup>33</sup> Creighton, Margaret S. and Lisa Norling, ed. *Iron Men, Wooden Women: Gender Seafaring in the Atlantic World, 1700-1920*. Baltimore: The John Hopkins University Press. 1996. pp.8-9.

<sup>34</sup> 船が‘she’で受けること理由は定かではない。「船を操っていたのは男性であり、そのパートナーとしての船を女性にたとえた」とか、「周囲には複数の男たちがつきまとい、常時大騒ぎをしているから」等々、諸説ある。以下のサイトに興味深い情報が掲載されている：<https://www.tabisen.com/tabisen/yutaka/post-2963.html>

<sup>35</sup> Cordingly, David. *Seafaring Women: Adventures of Pirate Queens, Female Stowaways, and Sailors' Wives*. New York: Random House. 2007. p.157.

<sup>36</sup> たとえば、船長夫人として女性が夫に同行していたことは歴史上の事実である。その中には夫である船長の代わりに船を航行させたという女性すら存在している。欧米の海事史に登場する女性については、本稿の主旨とは異なるので別稿に譲りたい。また、17世紀から19世紀にかけて、船上に存在した女性については、筆者の拙書を参照のこと：Ishida, Yoriko. *Women at Sea beyond Gender Politics: Feminist Analysis on Femininity, Masculinity, and Sexuality in Bodies of Seafaring Women in Historical Discourse*. Mauritius: Lambert Academic Publishing. 2019.

<sup>37</sup> 土方（つちかた）・馬方（うまかた）・船方（ふなかた）を指し、下働きの荒くれ者的存在であるという意味

わけないじゃないですか。それに、男性だけなら気軽に話せる下ネタも、女性がいたらそういうわけにはいきませんからね」と発言したことを今でも覚えている。実際、女性船員の活躍推進の呼び声が大きくなっている現在でも、女性の雇用に消極的であるのは、零細内航船社が圧倒的に多い<sup>38</sup>。理由として、船内設備等、女性船員雇用のための資金投入が困難であることも挙げられようが、先に述べたインタビューの回答からもわかるように、零細内航船社には女性の参入についてアレルギー的反応を持っている場合が多いことも指摘できるだろう。このことは、前節で述べたように、ボーレン内における船員の単一的な生活システムを彷彿とさせる。

仮に「船員＝男性」の固定的概念が今後も払拭されることなく、ジェンダーの単一性こそが船員業の秩序を維持する理念となるのであれば、その世界で主体を与えられる存在は「男性」だけということになってしまう。では、これを払拭し、船員業を女性に開かれた職業にするにはどのようにすれば良いのか。単純に「女性船員を増やす」と訴えるだけでは不十分であろう。方策を工夫することが重要となってくるのではないだろうか。

ここで筆者は、二つの異なる方向から提言を示したい。一つは、女性職員を雇用できる船社に期待をかけ、「船員業」についての正しい情報を流布することに努めることである。平成 29 年に国土交通省によって設置された「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による検討会」における調査でも、船社が大手であればあるほど、女性の雇用に對して積極的であるが、船社の規模が小さければ小さいほど、女性の雇用に對しては二の足を踏む状態であることが示されている<sup>39</sup>。そして、女性の雇用に積極的な大手船社は、「女性部員」ではなく「女性職員」の雇用を目指していることも事実である。一般世間では「船員」と聞けば、いわば十把一絡げのイメージを思い起こしてしまう。ところが、実際には「船員業」は「職員」と「部員」に分かれており、歴史や文化、また職務上の内容において、「職員」と「部員」では大きく異なるのである。このようなことはあまり知られていない。種々の事情で、女性を雇用できない零細船社が圧倒的に多いことが事実であるとしても、社数は少なくとも確実に女性職員を雇用できる大手企業が今後も積極的な取組みを実行していくことで、結果的に女性船員（職員）の数は徐々にでも増していくだろう。

そして、もう一つは、船社の規模にかかわらず、海運界全体の意識にメスを入れることである。この際、過去から引き継がれてきた集団としての「船員像」を一転するのである。とりわけ、この作業を行うときこそ、過去の歴史を知ることが重要となるのだ。船員史の中で、どのような労働環境の中で「船員＝男性」という固定観念が定着していったのかということ、本稿で論じてきたが、明らかに言えることは、前時代と現代では、船員を取り巻く労働環境も生活環境も全く変化しているということであろう。過去を知ったとき、それはあくまでも過去の時点のものに過ぎず、その固定観念に今でもこだわることの無意味さに人は気づくのではないだろうか。既に述べたように、船社といっても規模や船種も多種多様であり、それぞれの船社においても事情はあろう。だからこそ、集団としての「船

---

合いが含まれる。

<sup>38</sup> 国土交通省によって平成 29 年に設置された「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による検討会」による提言が以下の URL から閲覧可能だが、その 2 頁に女性船員の雇用経験が無い船社が零細船社であることは明らかである。 <https://www.mlit.go.jp/common/001209058.pdf>

<sup>39</sup> 国土交通省「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による検討会」 <https://www.mlit.go.jp/common/001209058.pdf>

員像」を一転し、船員個々の資質に目を向けることが重要となってくる。実のところ、筆者の感覚で言えば、「男女共同参画」という表現はもう古い。男性も女性も性別特徴は一義的ではないからである。ジューン・シンガーは人が男性性と女性性をバランスよく保持した状態を心理的両性具有（アンドロジニー）と表現している<sup>40</sup>。すなわち、人間の存在とは単的ではないということだ。となれば、船員が男でないといけない、女は向かない、という概念はそもそも無意味なものとなる。船員業において、まずは「船員」であること、「船員らしく」あることを最優先に考えることが重要であろう。船員に求められる資質は、技術、判断力、コミュニケーション能力等々、多岐にわたっているであろうが、それらは学習や経験を通して習得されるはずである。そして、学習や経験は個々人の努力と向上心に直結する。このような観点から考えた場合、そこに男性か女性かという概念が入り込む余地はあるのだろうか、と筆者は思う。「新しい船員像」とは、「アンドロジナス（両性具有的）な船員」と言い換えることもできるだろう<sup>41</sup>。「ジェンダー」と言っても、多角的な解釈があるという意味で、ジェンダー学を専門とする人間は情報発信という責任を負っていると見えよう。

重要なことは、長い歴史の中で生み出されてきた船員文化や船員特有の価値観を念頭に置いた上で、女性船員の活躍が推進できる「新しい船員文化」や「新しい船員像」を構築する工夫を多角的に行っていくことである。新たな未来を作り上げていくためには、最新の知識や情報を得ることも重要であるが、過去の歴史を知ることも欠かせない。その意味で、船員の歴史を知り、分析していくことは、今後我が国の海運界における女性船員の活躍を推進していく上でも重要なことなのだ。

## 参考文献

- 石田依子 (2009) 「女性海賊史序説～18世紀カリブ海の世界におけるジェンダー研究」 山縣記念財団『海事交通研究』第58集.
- 伊東久智 (2019) 「日雇い労働者の日記に見る『男性性』の温床」ジェンダー史学会『ジェンダー史学』第15号.
- 上野千鶴子 (1990) 『家父長制と資本制-マルクス主義フェミニズムの地平』東京：岩波書店.
- 衛藤幹子 (2005) 「家父長制ジェンダー分業システムの起源と展開-『男性支配』体制はいかにつくられたのか」法政大学法学部法学史林協会『法学志林』第103巻第2号. 8頁.
- 江原由美子 (1990) 『フェミニズム論争-70年代から90年代へ』東京：勁草書房.
- ウェーバー, マックス (1960) (世良晃志郎訳) 『支配の社会学 I』.東京：創文社.
- 大澤真幸他編 (2012) 『現代社会学事典』東京：弘文堂.

<sup>40</sup> Singer, June. *Androgyny: Towards a New Theory of Sexuality*. London: Routledge & Kegan Paul. 1977. p.33. 心理的両性具有は、英語では 'androgyny' と表現される。身体的ではなく、心理的に「男らしさ」と「女らしさ」の両方を体現できる存在である。男女は性役割において固定的ではなく、変化していくものという認識から発生している。個々人の両性具有性を示す指標は、Sandra L. Bemによって提示されている：Bem, S. L. "The measurement of psychological Androgyny" *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 42, 1974. pp. 155-162.

<sup>41</sup> 船員業における両性具有性については、本稿の主旨とは異なるので、詳しい論考については別稿に譲りたい。

- 海員史話会編 (1990) 『聞き書き・海上の人生-大正・昭和船員群像』 東京：農山魚村文化協会.
- 国土交通省海事局船員政策課 (2017) 「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による検討会」 <https://www.mlit.go.jp/common/001209058.pdf> (令和3年10月25日閲覧)
- 篠原陽一 (1983) 『帆船の社会史-イギリス船員の証言』 東京：高文堂出版社.
- 篠原陽一 (1995) 「国家と労務管理、そして船員」 神戸大学経済経営学会 『国民経済雑誌』 第171号第1巻.
- 瀬地山角 (1996) 『東アジアの家父長制-ジェンダーの比較社会学』 東京：勁草書房.
- 西巻敏雄 (1973) 『わが国におけるボーレンの興亡-船員史の一齣として』 東京：財団法人海事産業研究所.
- 広野八郎 (1978) 『華氏140度の船底から-外国航路の下級船員日記(上)』 東京：太平出版社.
- 藤野裕子 (2011) 「戦前日雇い男性の対抗文化-放蕩的生活実践をめぐって」 歴史科学協議会 『歴史評論』 第737号.
- 逸見真 (2018) 『船長論-引き継がれる海の世界』 東京：海文堂.
- 三宅義子 (2004) 「明治期労働運動における男性労働者像の構築」 『現代のエスプリ・第466号・マスキュリニティ / 男性性の歴史』 東京：至文堂.
- Bem, S. L. "The measurement of psychological Androgyny" *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 42, 1974.
- Cordingly, David. (2007) *Seafaring Women: Adventures of Pirate Queens, Female Stowaways, and Sailors' Wives*. New York: Random House.
- Howell, Colin & Richard Twomey, ed. (1991) *Jack Tar in History: Essays in the History of Maritime Life and Labour*. New Brunswick: Acadiensis Press.
- Ishida, Yoriko. (2019) *Women at Sea beyond Gender Politics: Feminist Analysis on Femininity, Masculinity, and Sexuality in Bodies of Seafaring Women in Historical Discourse*. Mauritius: Lambert Academic Publishing.
- Kate, Millett. (1970) *Sexual Politics*. New York: Doubleday & Company.  
[ケイト・ミレット (藤枝濤子他訳) 『性の政治学』 東京：自由国民社. 1974年]
- Kitada, Momoko. (2010) *Women Seafarers and Their Identities*. Cardiff: Cardiff University, School of Social Sciences. Presented to Cardiff University in fulfilment of the requirements for the Degree of Doctor of Philosophy.
- Kitchen, J.S. (1980) *The Employment of Merchant Seamen*. Croom Helm.
- Margaret S. Creighton and Lisa Norling, ed. (1996) *Iron Men, Wooden Women: Gender Seafaring in the Atlantic World, 1700-1920*. Baltimore: The John Hopkins University Press.
- Singer, June. *Androgyny: Towards a New Theory of Sexuality*. London: Routledge & Kegan Paul. 1977.  
[ジューン・シンガー (藤瀬恭子訳) 『男女両性具有I』 東京：人文書院. 1981年]
- Walby, S. (1990) *Theorizing Patriarchy*. Oxford: Basil Blackwell.