

«研究論文（査読付き）»

昭和戦前期における普通船員の養成と需給調節 —養成機関と職業紹介機関の関連に注目して—

古 谷 悠 真
(東京海洋大学大学院)

«アブストラクト（要旨）»

1920 年代から 30 年代の船員需要の増減は著しかった。世界恐慌期に船員の失業が増加すると、海事協同会による新船員の乗船停止が実施されたが、見習船員不足が生じたため、新見習船員は唯一の普通船員養成機関であった日本海員掖済会の養成船員からの採用されることとなった。同会も海運業界の要請から、船員の共産主義思想の防止を図る「修身」教育を充実させるなどした。その後の船員需要は同会の養成人数を大きく超え、労働市場における同会養成船員の割合は再び低下した。この時期、海運業界が同会に期待した役割が商船運航技術の教育にとどまらない複合的な役割であったことは、船員養成の制度的意義に対し、労働市場の調整などの技術習得以外の機能に関する示唆を与えるものと言える。

«キーワード» 船員労働市場、普通船員養成、日本海員掖済会、海事協同会

目 次

1. はじめに
2. 掖済会による船員養成と昭和戦前期における船員労働市場
3. 海運不況下での海員組合による新船員養成停止要求と掖済会の反応
4. 新船員の乗船停止措置と一部職種の「払底」
5. 海事協同会「申合」による掖済会への新船員採用の一本化
6. 掖済会の養成の限界と若松普通海員養成所の設置
7. おわりに

1. はじめに

本稿の目的は、1920 年代後半から 1930 年代にかけての普通船員の需給調節構造と教育機関との関係を明らかにすることにある。この時期は、船員労働市場が世界恐慌による縮小とその後の戦時経済化による拡大を経験し、海運業と教育機関は短期間にその対応に追われ、変革を迫られた時期であった。

船員は、職務に際して海技資格を必要とする航海士や機関士などの船舶職員（職員などとも称される）と、海技資格を必要とせずに甲板員や機関員として勤務する普通船員（部員などとも称される）に大別される。本稿で分析対象とするのは、普通船員の養成と需給

調節である。わが国における近代的商船教育は1875年の私立三菱商船学校の開学にはじまり、現在に至るまで関係諸機関において継続されてきたが、船舶職員の養成をその中心としており、これらの教育機関による船舶職員養成は海技資格取得を前提として運営されてきた。一方普通船員については、第二次世界大戦期までは日本海員掖済会（以下、掖済会）がほぼ唯一の養成機関として存在していた。

船舶職員養成については教育史¹や各学校史²、経営史³を中心に研究の蓄積が存在するものの、普通船員養成に関する先行研究は限られる。小門（1955）は、わが国における普通船員養成を概観し、1939年に政府による養成が開始されるまで、普通船員養成機関は基本的に掖済会のみであったとして、同会の事業を整理した。また、掖済会の会史である後藤編（1911）、日本海員掖済会（1929、1960、1981）は、同会自身が編纂したもので、通史として重要である。しかし、これらは同会の船員養成事業の概要に言及するのみで、海運業界との関係などを充分に明らかにしていない。また、船員労働市場に関しては、雇用制度に着目した山本（1965）や海事産業研究所（1979）、養成や労働問題に注目した小林（1980）等がある。しかしながら、本稿が対象とする普通船員の労働市場と養成機関との関係に関しては、これまで詳細な分析が行われていない。そもそも、普通船員は勤務に海技資格を要さず、流動的な労働市場を形成していたため、全体の把握が困難である。また、養成機関も基本的に掖済会のみであり、その史料も限定され、事例検討に限界が存在している。しかし、普通船員の労働市場は船舶職員と比較して流動的で、景気変動によって労働力需要が大きく変動したことから、当時の海運業界と船員養成の関係を明らかにする上で重要なテーマとなる。また、船舶職員と異なり海技資格を必要としない普通船員に対しても、掖済会のような養成機関が整備されていた要因についても、船員教育史を検討する上で明らかにすべき事項であると考えられる。

そこで本稿では、掖済会が供給を行っていた新船員を主な対象として、この時期の船員養成と労働市場の関係を明らかにする。そのために、既往研究が利用してこなかった、海事協同会調査部の『船員失業事情調査資料』⁴を中心に、雑誌記事等も用いて分析していく。なお、史料で引用する漢字は新字体に改めた。

2. 掖済会による船員養成と昭和戦前期における船員労働市場

2. 1 掖済会と船員養成

第二次世界大戦前のわが国で普通船員養成を行っていたのは基本的に掖済会のみであ

¹ いざれも通史的なものであるが、小門（1955）や文部省編（1986）が代表的である。

² 船舶職員の養成は、商船系大学、商船高等専門学校、海技教育機構、水産系大学、水産系高等学校等で行われており、その学校史類も数多く存在する。代表的なものとして、東京商船大学百年史編集委員会編（1976）、百年史編集委員会編（1981）等が挙げられる。

³ 経営史の観点から船員養成について言及したものとして、三鍋（2009）、戦間期の船舶職員の需給関係を推計した三鍋（2010）等がある。

⁴ 『船員失業事情調査資料』は、海事協同会調査部が発行していた調査資料で、本研究で主に用いるのは『其三 新海員需要状況ニ就テ』、『其五 昭和七年中新海員需要状況ニ就テ』、『其七 昭和八年中新海員需要状況ニ就テ』、『其八 昭和九年中新海員需要状況ニ就テ』、『其九 昭和十年中新海員需要状況ニ就テ』、『其十一 昭和十一年中新海員ノ需要状況ニ就テ』、『其十二 昭和十二年中新海員ノ需要状況ニ就テ』である。『其三』については大分大学経済学部所蔵資料、その他については滋賀大学経済経営研究所所蔵資料を用いた。

った。同会は1880年に前島密らによって設立され、現在は船員以外の一般市民も対象とする医療事業等が中心であるが、当初は船員に対する広範な支援を目的としていた。普通船員養成事業も重要な業務であり、1888年から1944年にかけて実施された。

同会による養成は、日本郵船株式会社（以下、日本郵船）の財政的協力によって、同社が所有する船舶に乗船する普通船員の養成を行ったことに端を発する⁵。当初同会は独自の養成施設を持たず、日本郵船のほか、大阪商船株式会社（以下、大阪商船）や東洋汽船株式会社などの船主に委託して実習を行う「委託養成」のみを行っていた。この委託養成は実質的には同会が見習船員を各船主に斡旋するもので、1888年から1923年まで継続した。1906年には、同会が独自で練習船の運航も行う「練習船養成」を開始し、さらに1917年には横浜に、1919年には大阪に「普通海員養成所」を設置した。普通海員養成所は普通船員としての就労希望者に対して陸上での2か月間にわたる教育を提供するもので、その後に同会練習船もしくは「特約船主」の船舶による4か月間の乗船実習を行う体制を取った。1927年に練習船養成が廃止されて以降は、乗船実習はもっぱら「特約船主」の船舶で行われ、1944年に普通海員養成所が船舶運営会⁶に移管されるまで継続した。

掖済会が養成した船員は、1930年代中頃の一時期を除いて「社船」と呼ばれる船社へと供給されていた。「社船」とは定期航路を中心として運航する、日本郵船や大阪商船などの大規模船社を指し、それ以外の不定期船を中心とする中小船社は、「社外船」と称された。前述のとおり掖済会の船員養成はもともと日本郵船の新船員を養成するために開始されたこともあり、社外船への乗船は少なかったとされている⁷。

なお、以後本稿では掖済会によって養成された船員を「養成船員」とする。

2. 2 船員の雇用慣行と海事協同会

表1は、1920年代後半から1930年代にかけての普通船員の職階である。新船員として乗船する場合、最下級である「見習」級からスタートして、職務経験により徐々に昇級することが一般的であった。

当時の普通船員は船社に雇用され続けるのではなく、航海ごとに雇入、雇止を行う航海雇用が一般的であった⁸。船員は一度下船すると雇用関係を失うため、各港湾に設置されていた公的機関の運営する宿泊所やボーリング場などに滞在する形となっていた。

表1 昭和戦前期における普通船員の職階

	甲板部	機関部	司厨部
職長級	水夫長	火夫長	賄長
大工	大工		
舵夫級	舵夫	油差	料理人
庫番級	甲庫番	機庫番	
		副缶番	
水夫級	水夫	火夫	炊夫
		石炭夫	給仕
見習級	水夫見習	火夫見習	料理人見習
			給仕見習

出所) 海事協同会調査部『船員労働調査資料』其一、同『船員失業事情調査資料』其七。

⁵ 日本海員掖済会（1960）、107頁～108頁。

⁶ 戦時海運管理令（1942年勅令第235号）に基づく特別法人で、海運業の統制のため逓信省の下で日本商船の配船等の管理を行った機関。

⁷ 日本海員掖済会（1981）、242頁～244頁。

⁸ 大阪商船を始めとする一部の大手船社では1900年代から普通船員に対する予備員制の整備が進められていたが、現代の雇用関係とは異なり、勤続奨励としての性格が強く、一定以上の期間の乗船を続けた船員に対して恩典的に雇用期間を延長し、次の乗船機会を保証するものであった（山本（1965）、81頁～115頁）。

レンと呼ばれる船宿に宿泊して、乗船機会を待った。すなわち各船社が予備船員を抱えるのではなく、流動性の高い労働市場に常に雇用関係を終えた船員がプールされることで、円滑な労働力供給が可能となっていた。しかしボーレンの存在は、船内高利貸制⁹などの結びつきなどから問題視されていた。1920年にジェノバで開催されたILO（国際労働機関）第2回総会では、悪質な有料船員職業紹介業者による弊害を取り除くことを念頭に、船員に対する職業紹介は、政府の監督下による船主団体と船員団体の協同による無料船員職業紹介所の設置運営を基本とするものと定める「船員ニ対スル職業紹介所設置ニ関スル条約」が採択され、日本も批准した。日本では1922年に船員職業紹介法（1922年法律第38号）を制定し、掖済会に補助金を交付して無料紹介にあたらせるとともに、経過措置として有料職業紹介の営業も認めた。1926年には船主側団体として日本船主協会、船員側団体として日本海員組合（以下、海員組合）、海員協会の3者による船員職業紹介団体である「海事協同会」の創立が決議され、1927年4月より事業が開始された。これ以降は、同会が政府公認の無料船員職業紹介機関として一元的に普通船員の職業紹介を行っていた¹⁰。

3. 海運不況下での海員組合による新船員養成停止要求と掖済会の反応

第一次世界大戦後、1930年代前半まで世界の海運業界は長期の不況下にあった。これは戦後恐慌に端を発する貿易の不振と、大戦中に急増した船腹量の過大によるものであった¹¹。一方日本においては、戦後恐慌の発生後も1923年の関東大震災後の復興資材の輸送による「地震海運好況」によって船腹は膨張を続けたが、復興事業が落ち着くと船腹過剰に陥った。さらに1929年に発生した世界恐慌の深刻化や、1930年の金輸出解禁に伴う中国の銀相場下落の影響による荷動きの減少等が重なり、日本の海運業界は「係船時代」に突入し、各港湾で失業船員が増加することとなった。さらにこの時期には、老朽化した過剰船腹の整理を行う「船質改善助成施設」や、1920年代に始まった機関のディーゼル化による機関部の省船員化の進行など、船員の雇用を取り巻く状況は「極めて過酷」となった¹²。

船員の失業の深刻化を受けて、普通船員の職種別労働団体である海員組合は船員失業防止のための活動を展開した。この時期に海員組合が海員協会などの協力を得ながら展開した活動に、(i) 地方商船学校の整理・廃止運動、(ii) 新船員の1年間乗船停止・見習期間の延長、(iii) 大連汽船株式会社の所属船乗組員の中国人から日本人への交代、(iv) 船員徴兵検査方法の改善、(v) 船員授産所の開設がある。これらの事業の中で、船員供給に大きな影響を与えたのは特に(ii)であった。海員組合は、船主が人件費の軽減策として高賃金の熟練船員を低賃金の新船員に交代させていたことを船員失業の原因の一つと認識していた¹³。そのため同組合は、船員労働市場への業界経験の浅い労働者の新規加入を防止

⁹ 水火夫長がボーレン等と連携し、部下の船員に高利資金を貸付ける慣行が存在した。この船内高利貸制は船内賭博を助長する側面もあり、水火夫長による船員の統制手段として機能していた（小林（1980）、46頁～50頁）。

¹⁰ 海事協同会の創立後もボーレンは社外船の「船員係」などとして従来同様の活動を続けており、ボーレンの活動が停止するのは1942年の船舶運営会の設立による船員の国家管理が実施された後であるとされている（西巻（1973）、33頁～47頁）。

¹¹ 中川（1980）、11頁～12頁。

¹² 西巻（1969）、66頁；十五年史編纂委員会編（1963）、24頁～25頁。

¹³ 十五年史編纂委員会編（1963）、24頁～25頁。

し、既存の労働力のみで需要を賄うよう船主や関係諸機関に働きかけ、掖済会に対しても、新船員の養成を一時中止するよう要求していた¹⁴。

1930年7月2日に、海員組合は組合長濱田國太郎の名で、掖済会常務理事の角谷揆一宛てて陳情を行った。陳情書の中で濱田は、「何等海上の実情と体験とを有せざる」新船員でこれを充当しているとして、「現下の海上失業問題が幾分にても緩和さる、まで一時貴会（引用者注：掖済会）の見習員の養成事業を中止され度き事」を要請した¹⁵。これに対し角谷は翌8月に次のように回答した。

（前略；引用者）本会水火夫見習員養成員数は之を一ヶ年間に於ける新海員の全数に對比すれば實に僅少にして疾病、死亡、事故下船等に依りて生ずる水火夫見習欠員の補充にも尚ほ足らざる程度に過ぎざるを以て實際に於て本職海員失業とは左程の關係を有せずと存候得共見習員需給の關係に応じ之を調節するは當然の義に候間海運界不況の現状に照らし目下右調節方に付夫々手続中に有之候（後略；引用者）¹⁶

掖済会は、その養成船員数が、通常の欠員の充足にも足りていないと認識していた。確かに、同年の新船員に占める掖済会養成者の割合は27.3%であり、掖済会による養成船員は新規に乗船する船員の一部に過ぎなかった。また、見習船員は平常時から事故等による下船が生じることから、常に一定程度の新規加入を必要としていた。海事協同会調査部は1929年4月から1932年6月の失業船員数と就職新船員数等から必要な見習船員数を年間約1,700～1,800名程度と見積もっていたが¹⁷、1930年の掖済会の養成船員数はわずかに472名であった。

4. 新船員の乗船停止措置と一部職種の「払底」

4. 1 新船員の乗船停止

掖済会や各船主への要求の申し入れが不調に終わった海員組合は、1932年9月24日に開催された海事協同会第73回委員会で、「緊急動議」として新船員の乗船を1年間停止し、他産業等から新規に船員労働市場に流入する新船員を抑制する「新海員ノ乗船ヲ向フ一ヶ年中止スルノ件」を提案した。これに対し同委員会は「提案理由ノ趣旨ヲ賛成シ其ノ実現ニ努力スルコト」の「申合」を満場一致で行った¹⁸。この「申合」を受け、海事協同会では10月3日に同会の各紹介所に新船員の乗船を1年間停止する通達を発し、新たに乗船を希望する者はその機会を失った。前述のように同会は政府から唯一無料船員職業紹介事業を認可された団体であり、船主は同会より船員の供給を受けていたことから、同会の「申

¹⁴ 海員組合では、1931年度の第4回評議員会において、掖済会に対して見習船員の廃止を求めることが採択されていた。また、1931年12月には失業船員ら500名が見習船員養成の廃止を訴え掖済会大阪普通海員養成所に対してデモ行動を行っている（「昭和六年度第四回評議員会報告」「海員」第11巻第1号、1932年、96頁～98頁；松浦清一「新海員制限論」「海員」第11巻第3号、1932年、7頁～16頁）。

¹⁵ 「失業対策に関する各種陳情」「海員」第9巻第8号、1930年、95頁～108頁。

¹⁶ 「見習海員養成問題に関し日本海員掖済会よりの回答」「海員」第9巻第9号、1930年、93頁。

¹⁷ 海事協同会調査部『船員失業事情調査資料』其三。

¹⁸ 海事協同会『昭和七年度事業並会計報告』、1933年、4頁。

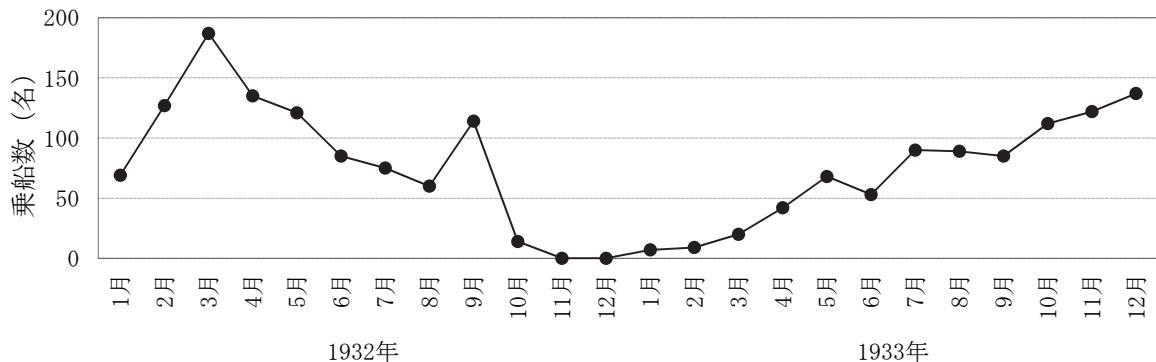


図1 1932年から1933年における新船員乗船数（500トン以上の汽船）

出所) 海事協同会調査部『船員失業事情調査資料』其五、其七。

合」は海運業界全体に広く及んだ。図1は1932年から1933年にかけての新船員の月別の乗船数である。同会による新船員の乗船停止の実施は1932年10月から1933年9月まであり、係船の解消などの理由から新船員の乗船を完全に排除できていながら、1932年11月と12月には新船員の乗船が停止しており、「申合」の影響を読み取れる。

4. 2 一部職種の「払底」と経済状況の好転

新船員の1年間の乗船停止措置の効果は大きく、見習級の船員の需要は著しい不均衡に陥った。海事協同会は『昭和七年度事業並会計報告』で、次のように記している。

新海員流入ノ規制 失業船員ノ増加ハ新海員ノ流入ニ対シテ何等カノ抑制ヲ加フルニ
非ラザレバ停止スル所ナカルベシトノ見地ヨリ昭和七年九月遂ニ普通船員新海員ノ採
用一ヶ年中止ノ申合成立シ爾來數ヶ月新海員ニシテ大型航洋船ニ就職乗船シタルモノ
ハ殆ンド絶無トナルニ至レリ
此新海員流入ノ規制ト繫船ノ出動就航及ビ輸入廻航船ニ対スル要員ノ吸收ニ依ツテ前
記ノ如ク失業船員ノ減少ヲ見タルモ年度末ニ至ツテハ見習及石炭夫ノ払底甚ダシク之
ガ供給ニ多大ノ困難ヲ感ズルト共ニ他面猶三千名ニ近キ長期失業船員ヲ擁シ其対策ニ
焦慮シツ、年度ヲ終ルニ至レリ¹⁹

係船（繫船）の解消や輸入船の回航のために失業船員が減少する一方、新船員乗船停止のため見習・石炭夫級の新船員が不足しており、特に火夫見習志望者については「絶無ニ近キ」状況であったという²⁰。しかしその一方で、失業船員は、なお多数滞留していた。

失業船員の滞留が問題となる中、見習船員が払底するという極端な結果が生じた原因について、海事協同会調査部は、(i) 見習需要が依然旺盛であったこと、(ii) 失業船員の中に見習級を志望するもの、もしくはこれに適当な者が絶無となったこと、(iii) 使用者側（特に本船側）が失業船員中における見習志望者の採用を望まなかつたことがあると指摘して

¹⁹ 同上『昭和七年度事業並会計報告』、24頁。

²⁰ 海事協同会調査部『船員失業事情調査資料』其七。

いる。特に（iii）については、失業状態から見習として乗船した船員が「自己ノ前職務ヲ自負スルノ余リ他トノ調和ニ遺憾ナル事態ヲ惹起スルコト頻々タル」ことがあり、使用者側から好まれていなかったという²¹。また、（ii）についても、船員としての職務経歴を有する失業船員にとって、見習級として乗船することは少なからず躊躇されることであったとみられ、海事協同会調査部は水夫級以上の職務に就いていた者が見習級で乗船することについて「使用者側、並ニ求職者側双方共ニ相当苦痛トセラル、処デアルニ違イナイ」と書いている²²。また、同会調査部は「失業者諸君ノ大勇猛心」と「使用者側ノ協力」が必要であるが、在職中の船員の進級を停止し、一切の欠員補充を同級より求めること、現在の失業者は一職級繰り下げる乗船する措置が必要ではないかと提唱していた²³。

5. 海事協同会「申合」による掖済会への新船員採用の一本化

5. 1 掖済会と海事協同会の協議

見習船員の払底が問題となる中、海事協同会は、新船員の1年間乗船停止措置の期間満了後の方針について、1933年9月25日開催の委員会で協議し、「本邦海運界ノ情勢ニ鑑ミ失業海員ノ過減方法ニ就テハ引続キ当分ノ間船主船員協力シテ其ノ実行ヲ継続シ水火夫ノ新海員ニ就テ必要アルトキハ掖済会ニ於テ養成セルモノヲ採用シ以テ需給調節ノ円滑ヲ期ス、但シ事情已ムヲ得ザル場合アルトキハ養成外ノ新海員ヲ採用スルコトヲ得」との「申合」を行った。これにより、新船員として乗船する者は基本的に掖済会の養成船員に限られることとなった²⁴。この方針は海事協同会、海員組合、日本船主協会、掖済会の4者が同年3月と5月に会合を行い決定したものである。会合では総トン数500トン以上の汽船に乗り組む普通船員の総数を約10万名と見積もり、年間の自然減を1,200～1,300名と算出した。これに対し掖済会は横浜・大阪の普通海員養成所で年間1,600名の船員養成が可能であることから、当時の養成能力で充分であるとみていた²⁵。

5. 2 新船員の流入抑制と共産主義思想の防止

掖済会養成船員に限り新船員を採用する方針がとられた背景には、同会による養成が新船員の無制限の流入を抑制するための「入口」として期待されたことがあると考えられる。海員組合調査部長であり、海事協同会委員を務めていた那賀源三郎は、1933年1月の海員組合の機関誌『海員』で、新船員乗船中止を解除した際「大河の決する如く新海員の大洪水」が発生することを警戒していた。那賀は、新船員の無制限の流入の原因が普通船員に対する資格制度や養成施設の未整備にあるとして、船員養成数の調節と養成外からの新船

²¹ 同上『船員失業事情調査資料』其七。

²² 海事協同会調査部『船員失業事情調査資料』其五。

²³ 同上『船員失業事情調査資料』其五。

²⁴ 海事協同会『昭和八年度事業並会計報告』、1934年、3頁。海員組合による『海員』（1933年10月）では、この「申合」の主旨に基づいて、見習級以上の欠員にはなるべく「海上実歴者」を乗船させること、適任者がいない場合、もしくは船内での縛り上げの関係でやむを得ないときは掖済会養成船員を乗船させること、掖済会所在地以外において、養成船員を得られない場合は養成船員以外から採用すること、としていた（「新海員採用に関する方針決定す」『海員』第12巻第10号、1933年、52頁）。

²⁵ 角谷揆一「普通海員の養成に就て」『海之世界』第28巻第6号、1934年、21頁。

員の流入を防止する必要があると説いていた²⁶。

また、新船員の採用源が掖済会に限られたのは、海運業界が共産主義思想を持つ者の乗船を避けようとし、同会の持つ教育機能に期待したことでもあった。掖済会常務理事の角谷は、1934年6月の掖済会機関誌『海之世界』に以下のように書いている。

(前略；引用者) 何等の予備知識無き者を見習海員として乗船せしむることは、其以後に於ける技倆の進歩が到底本会陸上教育を経たる者の如くならず、又一時的就職の方便として乗船する者も少からず、殊に憂ふべきは危険思想を懷く者の乗船する事一或る信すべき調査に據れば目下我国船舶中共産主義関係者の乗船してゐる船舶は數十隻を算すると云ふ一であると云ふことが次第に我海事関係者の間に認められ（中略；引用者）今後新海員は凡て本会養成所の修業者を以て之に充てること、なり（後略；引用者）²⁷

掖済会の教育について、「技倆の進歩」のほか、「危険思想」の防止の効果が認められたとしている。昭和戦前期には、一部の船員などによる地下的な共産主義的活動が展開されていたが²⁸、船主らはこれを問題視していた。表2は1929年時点での同会の普通海員養成所のカリキュラムである。当初同会における授業科目は技術習得を主眼としていたが、この時期の同会に期待された役割には技術面に加えて、共産主義思想を防止する思想教育の面もあった。

これらの業界のニーズを汲み、掖済会は養成カリキュラムに変更を加えた。角谷は同じ記事の中で以下のように書いている。

本会普通海員養成所の使命が重きを加へられたるに鑑み、且は前記各海事団体の要望も考慮し、本会は此機会に於て多年調査研究したる所に依りて、普通海員養成の上に種々の改良を施すことにした。即ち其主要なる点を挙げれば、従来実行してゐた修身を更に一科目として教育項目の中に掲げ一層品性の陶冶に注意を払ひたること、舟艇取扱法の時間を従来の約二倍に増加して救命艇手適任証書受有資格に適合せしめたること、凡ての教育を従来よりも一層実際化したこと、志望者の年齢を最少最大とも各一年短縮し、以て一は彼等が義務教育終了後徒らに歳月を経過するの不利を避けしめ、一は余り年齢の長ぜざる志望者を得るに便したこと、入所時に於ける体格検査

²⁶ 那賀源三郎「所謂「新海員問題」に就て 上」『海員』第12巻第1号、1933年、12頁～19頁；同「所謂「新海員問題」に就て 下」『海員』第12巻第2号、1933年、5頁～13頁。

²⁷ 前掲「普通海員の養成に就て」、21頁。

²⁸ 治安維持法（1925年法律第46号）の成立以後、共産主義的思想を持つ結社への加入や結社の目的遂行に寄与する活動は法的に処罰の対象に位置付けられていた。海運業においては国外の共産党との連絡などを行った船員が取り締まりの対象とされた事例がある。例えば1933年1月には日、中、米の普通船員が「海上共産党」として各国間の共産党員の動静や「秘密司令文書」の連絡を取っており、このときサンフランシスコ駐在領事から大阪府外事課に「捕縛方」が電命されていたことが報道されている（「太平洋を舞台に海上共産党暗躍 日、米、支の海員関係」『東京朝日新聞』1933年1月29日付、朝刊）。また、海員組合の編集部長、庶務部長、国際部長、副組合長を歴任した米窪満亮（米窪太刀雄）は1927年に『燃ゆる踵』の中で、「我国の最重要産業」である海運業を「崩壊」させ、日本に「社会革命」を起こすため、「海員を赤化し革命化する」共産主義勢力が存在すると指摘し、「一船の支配権を握つて居る」船舶職員らに対して、普通船員と共にこれに対抗する必要があると主張している（米窪満亮『燃ゆる踵』民潮新報社、1927年、223頁～225頁）。

表2 梶済会普通海員養成所における教育科目（1929年10月）

	甲板部	機関部
本科	船内各部及属具名称用途ノ概要 諸索ノ種類用途並結索諸法 滑車絞轆ノ種類並用途 羅針儀ノ概要 操舵法大意 見張法 測鉛及測程儀使用法 舟艇ノ取扱法 海上衝突予防法摘要 登檣 旗旗及信号法 艦船並工場見学 海員ニ関スル法令大意 艤内ニ於テ荷役看視上注意事項 「アルファベット」及簡単ナル「ローマ」字綴 (簡単ナル港名又ハ荷物ノ「マーク」ヲ読み得ル程度)	汽缶各部及附属器ノ名称用途ノ概要 汽機各部ノ名称用途ノ概要 冷汽器及唧筒ノ名称用途ノ概要 補助機ノ名称用途ノ概要 汽缶取扱摘要 工業大意 衛帶製作法 焚火法附焚火術予行演習 舟艇ノ取扱法 船体船具ノ主ナル名称及乗組員職務別 艦船並工場見学 海員ニ関スル法令大意 「アルファベット」及簡単ナル「ローマ」字綴 (簡単ナル機関用語)
別科	体操 水泳 唱歌 救急法	体操 水泳 唱歌 救急法 手旗信号

出所) 日本海員梶済会大阪普通海員養成所『創立満十周年記念 日本海員梶済会大阪普通海員養成所要覧』、1929年10月。

規定を実際の勤務上に於ける保健の必要と密接せしむる様改めたること等である²⁹

表2に示すように、当初、梶済会は「修身」を教育科目には含めていなかったが、カリキュラムに加え、「一層品性の陶冶に注意を払」うようになった³⁰。また、教育内容を「救命艇手適任証書」の資格取得条件に適合させたほか、その具体は明らかではないが、「凡ての教育を従来よりも一層実際化」し、志願者の年齢の一年引き下げを図った。

5. 3 梶済会養成船員の供給状況

梶済会は、新船員乗船解禁後2年間ほどは、見習船員の唯一の供給源としての役割を概ね果たせていたものの、その後同会の養成船員供給力は需要に追いつかなくなつた。これは、海運業界が不況から脱し、新見習船員需要が梶済会の養成キャパシティを遙かに上回る勢いで増加したことによるものであった。表3の(A)は、1927年から1937年における、新見習船員全体に占める梶済会養成船員の割合である。1927年から1932年まで、同会の養成船員は新船員として船員労働市場に流入する人数の10%~30%台で推移していた。しかし新船員採用の梶済会への一本化が決定する1933年になると、同会養成船員の割合は95%を超え、1934年も90.4%と高い割合であった。しかし1935年には70.6%まで低下し、1937年には23.3%と、1920年代後半と同程度の水準にまで回帰している。

²⁹ 前掲「普通海員の養成について」、21頁~22頁。

³⁰ 同上「普通海員の養成について」、21頁~22頁。

表3 新見習船員・掖済会養成船員数の推移および社船乗船割合（1927-1937）

年	(A) 新見習船員中の 掖済会養成船員 の比率 (%)	(B)			
		掖済会養成船員		見習船員全体	
		人数	社船乗船者	人数	社船乗船者
			人数 割合 (%)		人数 割合 (%)
1927	13.8	386	326 84.5	2,790	1,412 50.6
1928	20.8	692	587 84.8	3,331	1,763 52.9
1929	22.2	635	560 88.2	2,861	1,515 53.0
1930	27.3	472	407 86.2	1,728	878 50.8
1931	33.4	332	237 71.4	995	472 47.4
1932	31.8	227	219 96.5	713	551 77.3
1933	95.4	604	408 67.5	633	410 64.8
1934	90.4	1,411	959 68.0	1,560	989 63.4
1935	70.6	1,292	882 68.3	1,829	992 54.2
1936	53.3	1,232	986 80.0	2,310	1,242 53.8
1937	23.3	1,242	1,018 82.0	5,337	2,368 44.4

出所) 海事協同会調査部『船員失業事情調査資料』其三、其五、其七、其八、其九、其十一、其十二。

注1) 見習船員数は水夫見習、火夫見習を指す。「雑小型船」を含まない。

注2) 1927年は1-3月を含まない。

注3) 「社船」は日本郵船、大阪商船、近海郵船の3社を指す。

表3の(B)は、1927年から1937年における見習船員数と掖済会における養成船員数の推移を示したものであるが、1934年から1937年に注目すると、同会が養成する船員は1934年には1,400名を超えるものの、それ以降は1,200名台であり、大きく増加していない。一方、見習船員数はこの期間で大きく増加し、1937年には5,300名を超えている。つまり、見習船員の需要が急激に増加しているにもかかわらず、掖済会はその需要に応えきることができていなかった。1935年以降、エチオピア戦争(1935年)、スペイン内乱(1937年)、日中戦争(1937年)等の勃発による国際情勢の緊張が高まり、軍需品、食糧品、原料品の海上輸送が増加した。さらに農産物の世界的不作等により小麦の買い入れが世界的に進行した世界小麦異変(1936年)などの影響から、世界の海運市況は急速に回復し³¹、日本においても係船の解消が進み、見習船員の需要も旺盛となっていた。

また、同会による養成船員の乗船先にも変化がみられた。前掲表3の(B)には、1927年から1937年における掖済会養成船員の社船への乗船割合と新見習船員全体の社船への乗船割合を示した。1927年から1932年の期間は、掖済会の船員は大部分が社船に乗船していた。その後、海事協同会による新船員の乗船停止および掖済会養成船員のみからの採用が取り決められた1933年から1935年には、同会養成船員における社外船への乗船比率が増加し、社船への乗船比率は60%台に低下した。しかし、この割合はその後再び社船偏重の傾向をみせ、1936年には社船乗船割合が80.0%、1937年には82.0%となった。掖済会養成船員の社船偏重傾向が再度強まったのは、海運業界における見習船員の需要を反映したものではない。1937年には新見習船員全体のうち、社船に乗船した者の割合は44.4%、社外船を含むその他船舶に乗船した者の割合は55.6%であったことから、社外船等にも社

³¹ 黒田(1967)、93頁。

船と同程度以上の見習船員需要が存在したと思われる。すなわち、新船員乗船停止ののち、掖済会の養成船員は社船、社外船の双方に供給されたが、景気回復に伴い養成が追い付かなくなった結果、掖済会による船員供給は、社船偏重状態に戻ってしまった。

6. 掖済会の養成の限界と若松普通海員養成所の設置

新船員の需要が急増する中、掖済会は養成船員数を直ちに増加させることができず、養成船員の供給先も社船に偏っていた。掖済会の社船偏重傾向が、養成船員の選択により生じていたのか、同会自らの斡旋方針によるものであったのかは定かではないが、同会による普通船員養成は日本郵船のような大規模船社の乗船実習の提供等での協力を背景としており、船員需要の回復後は、社船からの船員供給要請に優先的に応えざるを得なくなっていた可能性がある。1928年8月に掖済会の大坂普通海員養成所に入所し、その後日本郵船の「秋田丸」などで勤務した作家の広野八郎の回顧録では、養成所の課程を終えた養成船員は神戸の日本郵船にて「係」から指名されて乗船が決まった（指名されなかった養成船員は「掖済会の宿泊所で乗船を待たねばならないのだった」としており³²、掖済会による養成後は、ある程度船社側に養成船員の採用上の選択権があった可能性が示唆される。

また、養成船員の供給には、地域的な偏りも生じていた。表4は1934年から1936年の、海事協同会の各紹介所における新船員中の見習船員数と掖済会養成船員数を示したものである。この期間において、掖済会養成船員の乗船媒介を行った紹介所は、神戸、横浜のほか、兵庫、大阪、川口、宇治川、東京、函館、小樽、敦賀、門司、長崎であり、掖済会の普通海員養成所が所在した横浜および神戸・大阪方面を中心としていた。これらの地域以外では同会の養成船員はほとんど供給されておらず、特に北海道・九州・日本海側方面で少なかった。しかし、特に九州は当時船員の一大供給地域であり、1927年4月から1937年における新船員では九州に本籍を置く者の比率が最も高

表4 海事協同会紹介所が乗船媒介を行った見習船員数（1934-1936）

紹介所	新船員中の見習船員(A)	掖済会養成船員(B)	B/A (%)
小樽	340	1	0.3
室蘭	172	0	0
函館	168	4	2.4
新潟	94	0	0
東京	179	55	30.7
横浜	2,072	1,867	90.1
名古屋	92	0	0
神戸	4,942	2,455	49.7
兵庫	148	33	22.3
大阪	756	381	50.4
川口	130	124	95.4
宇治川	603	236	39.1
伏木	151	0	0
敦賀	84	3	3.6
宇品	158	0	0
下関	59	0	0
門司	267	2	0.7
戸畠	95	0	0
若松	98	0	0
三池	308	0	0
長崎	112	1	0.9
計	11,036	5,162	46.8

出所) 海事協同会調査部『船員失業事情調査資料』其八、其九、其十一。

注) 見習船員は水夫見習、火夫見習を指す。

³² 広野八郎『昭和三方人生』弦書房、2006年、30頁～31頁。

く、全体の約3割を占めていた³³。一方、掖済会の養成船員の出身地域は関東が最も多く、九州、中国がこれに次いだ。海事協同会調査部は「「海無キ県」或ハ「余り多クノ海上進出者ヲ出サバル地方」ノ青少年ヲ海上ニ誘出セラル、掖済会当局ノ努力ニ対シテハ脱帽セザルヲ得ナイガ、一方西南地方ノ「海上進出熱」鬱勃タル青少年ニ対シテ其善導訓育ニ就テハ一向考慮ノ払ハレテ居ナイラシイノハ洵ニ遺憾ノ極デアル」と書いている³⁴。

掖済会は社外船に対する船員供給能力を強化するため、1938年に福岡県若松市に若松普通海員養成所を開所した。これは同会福岡支部³⁵が船主および「篤志家」の財政的協力を得て社外船乗員の養成を主眼として設置したものであった。掖済会は若松普通海員養成所の開設について、社外船主にも訓練を経た新船員を配乗させる必要が認められた結果としている³⁶。九州地方は船員の一大供給地域であったものの、掖済会の養成所は横浜、大阪に限られていたことから、海事協同会や九州方面の船主から同方面への養成所の設置が求められていた。また、若松市は筑豊炭田からの石炭の積み出し等で海運業の集積した都市であったことから、掖済会福岡支部が中心となって普通海員養成所の設置に至ったものと考えられる。若松普通海員養成所の設置以後、掖済会は横浜、大阪、若松の3普通海員養成所によって船員養成を行う体制をとり、養成船員も年間1,400名～2,000名程度で推移した。

7. おわりに

本稿では、昭和戦前期の海運不況期における掖済会による普通船員養成と、海事協同会を中心とする海運業界の動向に注目し、この当時において普通船員養成にどのような役割が見出されていたのかを分析した。

掖済会による養成船員は、当初は海運業界全体に流入する見習船員の一部を充足するのみであった。世界恐慌期には新船員による熟練船員の圧迫の原因として掖済会は海員組合から非難されたが、その後の見習級新船員の払底と共産主義思想の台頭により、海運業界からその養成機能が再評価された。結果として一時的なものとなったものの、海事協同会は新船員の供給源を掖済会に頼ることとし、掖済会は海運業界全体への船員供給を担うこととなった。また、掖済会による養成が、船舶運航に関する技術的教育のみならず、業界から複合的な役割を要請されていたことも明らかとなった。

すなわち、普通船員は職務に際して海技資格を必要としないが、掖済会の普通船員養成は単なる技術面での教育にとどまらず、海運業界が求める複合的な機能を果たすものとして期待されていた。こうした機能を持つ養成を経て育成された船員は、商船運航を支える実務面の基礎となっていたと考えられる。それであるからこそ、比較的経営体力のある社

³³ 海事協同会調査部『船員失業事情調査資料』各号。九州の出身者の多くは鹿児島県に本籍を置いており、データの得られる1927年4月から1933年までの期間においては、九州出身者5,407名のうち、鹿児島県出身者は47.3%にあたる2,557名であった。鹿児島県出身者の「大部分」は大島郡からの者であると報告されている。

³⁴ 前掲『船員失業事情調査資料』其五。

³⁵ 掖済会は1898年に「支部規程」を制定し、九州、四国、中国、近畿の各府県に支部を設置した。その後1908年に全国各道府県に支部を設置し、支部長は知事が就任することとなった。1913年には全国道府県および横須賀、呉、佐世保の3鎮守府所在地に支部設置が完了した（日本海員掖済会（1981）、62頁）。

³⁶ 日本海員掖済会（1960）、115頁。

船は積極的に掖済会養成船員の採用を行っていたのである。

本稿で取り上げた昭和戦前期から現代に至る過程において、日本海運業における船員は、特に外航海運を中心にその人数や国籍構成が大きく変化してきた。また、現代では海技教育機構をはじめとする養成機関の運営難、さらには船舶の自律化を始めとする新技術の進展への対応といった課題に直面している。こうした状況下では、船員養成制度には単なる技術教育にとどまらない、労働市場の安定や職業倫理・安全意識の形成、多文化理解の促進といった機能が、今後いっそう求められるだろう。このような視点から、船員養成のあり方を改めて評価し、これからの人材養成の仕組みを再考することが求められよう。特に、本稿で着目した昭和戦前期における掖済会の事例は、海運業を支える人的基盤の形成に関する制度的意義を再評価する示唆を与えるものであるといえる。

本稿では海運業界が世界恐慌の影響を大きく受けた、1920年代後半から1930年代にかけての普通船員養成と船員需給の関連について明らかにした。これらを踏まえた今後の課題として、まず、さらなる史料の涉獵を行い、当該時期における船員需給・養成の実態をより解明する必要がある。さらに、「修身」教育などの、掖済会によって実施された教育内容の実態やそれに対する業界の評価、商船運航や海運実務に与えた影響を明らかにすることが求められる。

参考文献

- 海事産業研究所（1979）『船員雇用の研究』海事産業研究所。
- 黒田英雄（1967）『世界海運史』成山堂書店。
- 小門和之助（1955）「商船学校の歴史」、石山脩平・海後宗臣・村上俊亮・梅根悟編『教育文化史大系 X』金子書房。
- 後藤政蔵編（1911）『日本海員掖済会沿革提要』日本海員掖済会。
- 小林正彬（1980）『海運業の労働問題』日本経済新聞社。
- 十五年史編纂委員会編（1963）『全日本海員組合十五年史』全日本海員組合。
- 東京商船大学百年史編集委員会編（1976）『東京商船大学百年史』東京商船大学百周年記念事業委員会。
- 中川敬一郎（1980）『両大戦間の日本海運業』日本経済新聞社。
- 西巻敏雄（1969）『日本海上労働運動史』海文堂。
- 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）』海事産業研究所。
- 日本海員掖済会（1929）『日本海員掖済会五十年史』日本海員掖済会。
- 日本海員掖済会（1960）『日本海員掖済会八十年史』日本海員掖済会。
- 日本海員掖済会（1981）『掖済百年』日本海員掖済会。
- 百年史編集委員会編（1981）『百年史 鳥羽商船高等専門学校』鳥羽商船高等専門学校創基百周年記念事業後援会。
- 三鍋太朗（2009）「戦間期日本の商船教育 商船学校における船員養成」『大阪大学経済学』第59卷第1号、28頁～51頁。
- 三鍋太朗（2010）「戦間期日本における高級船員の需給関係 1914年～1938年」『社会経済史学』第76卷第2号、157頁～178頁。

文部省編（1986）『産業教育百年史』ぎょうせい。

山本泰督（1965）『船員の雇用制度 国際的比較』神戸大学経済経営研究所。

付記

本研究は、公益財団法人日本科学協会の笹川科学研究助成による助成を受けたものです。