

# 第 1 篇

船内における人間関係に関する調査研究報告

3

練習船実習生の職業観の発達について

## 目 次

1. ま え が き	22
2. 問 題 の 概 観	22
3. 具体的意見の傾向	24
4. 職業観の内容的諸面と発達	27
5. 職業観変容の諸要因	29
6. む す び	31

### 1. ま え が き

船員の職業意識に関する実態調査は、商船に乗組んでいる職員の約 75 パーセントが長く船員生活が続けようと考えていないことを見出している。このような事実は、わたくし共をして海運産業の行き悩み、海上労働対策の貧困、そして船員教育が真向からぎり結ぶべき課題など、切実な多くの問題を感じとらせずにはおかない。

凡そ職業意識というものは、職業評価、より具体的には職業上の利害関係や社会的地位の認知など、を通して人格像に内面化し固定されていくものであるが、ただたんに職業生活の経験によって色付けられ、それによって規定されるままに動かされる受動一偏のものではなく、その職業を志向する能動的な自意識に根ざすものと考えることができる。たしかに船舶職員の職業意識は、商船大学・商船高等学校の教育過程においてその母体が培われるものとみなくてはならない。なかでも、海上生活の特殊性に密着した練習船実習の経験が、それに寄与するところはずこぶる大きいと思われる。

そうした意味で、練習船実習生の職業観を解析して、発達の的にその形成・変容の過程を研究することには、船員教育方法にたいする貢献にとどまらず、広く抜本的な船員政策のあり方におよぼす示唆がふくまれると考える。

実習生の態度調査をめざした一連の資料を整理して、次のような結果がえられたのでこれを報告する。ここにいう実習生とは、すべて運輸省航海訓練所の練習船に乗組んで実習教育をうけている商船大学・商船高校の学生・生徒をさす。現行制度による実習訓練は、サンドウィッチ・システムの短期実習（航海科・機関科とも大学は3カ月、高校は2カ月、各学年にそれぞれ1カ月宛割当てられている）と席上課程終了後の長期実習（大学の航海科は9カ月、機関科は6カ月、高校の航海科は10カ月、機関科は4カ月）にわけて実施されている。なお、資料は昭和33年度の調査結果のみに限定した。

### 2. 問 題 の 概 観

昭和29年の調査によれば、在校生の船員にたいする見方、考え方は、入学前と入学後とを比較し

て可成り大きな変化が認められるという。商船大学生と商船高校生を併せて、紳士の・男性的・生甲斐のある職業であるとか外国が見られる派手な職業であるといった理由で好意的に支持されていた入学前の考え方が、入学後においては、家庭的にも社会的にも恵まれていないとか危険な苦勞の多い特殊な職業であるといった比較的 negative な考え方に傾いていることを示している。

こうした傾向は、練習船実習生のモラル・インデックスの下位項目として数量化した職業観得点が、発達過程をおって逡減していく現象をみることによって、より詳細に理解することができる(表1-5)。

表1-5 職業観得点の学年別比較

学 年	大 学		高 校	
	員 数	平均 値	員 数	平均 値
1	149	61.10		
2	198	58.51	181	63.08
3	269	57.41	104	61.17
4	179	57.70	236	60.73
計	795	58.44	521	61.64

ところで、就職を間近に練習船の最終課程を了えようとするものにたいする質問紙調査の結果は、ほとんど全員(大学生は95パーセント、高校生は98パーセント)が船員を職業として選ぶことを明らかにしている。同時に、そのなかにふくめて実施した日本社会学会の調査と同じ内容の多岐選択質問によっ

て、かれらの職業にたいする考え方は次のようなものであることを知りうる。①人間は好みにあった暮らし方を生活目標とし(66パーセント)、生活費をうるためとか(46パーセント)世の中のためにつくす(4パーセント)あるいは一人前になるため(4パーセント)といった理由に動機づけられて職業に就く。②自分が選ぶ船員という職業は、苦勞の多いものであり(88パーセント)、しかも世の人々からあまり認められていないものである(73パーセント)。しかしながら、世の中のために貢献するところは大きいと考えている(84パーセント)。

このようにみえてくると、かれらが船員として出発するまでのこびには、相当に複雑な心情の移りかわりが想定される。学校を卒業するに当って、数年をついやした学生生活にかけがえのない一生の価値を附与するもの、自己の立場を強弁する職業的自我中心主義(occupational egocentrism)をもっぱら海運産業の重要性に理由づけるもの、他の職業に比べて経済生活の面に優位性をもとめるもの、海上生活のNegativeな特殊性に自らの誘因を発見しようとするもの、あるいは船そのものに魅力は感じないが、ある欲求を満足させる当面の手段として船を選ぶものなど、いずれも社会のきびしい現実と無関係のものでなく、むしろそれを直視しながら海上生活に踏みきろうとするものであることはいままでもないが、かれら大多数のもの内懐には、そのスタートラインにおいてすでに海に背を向けようとする態度因子が秘められていることは疑いないといえよう。

こうした事情を掘りさげて理解するために、実習生の具体的な諸意見を学年別にとりまとめながら職業観発達の諸側面について考察を試みた。それとともに、職業観の変容に影響をおよぼす条件や方法として、個人の生活歴とは別に、かれらが現在位置している練習船実習生の集団状況のなかに若干の要因を実証づけようとしてみた。以下に要約的な記述をすすめる。

### 3. 具体的意見の傾向

はじめに、実習生の職業観に関連した具体的な意見の主なものについてその傾向を示せば、表1—6～表1—16の通りである。意見調査票は、数量化の便宜のために各質問にあらかじめ肯定・中立・否定の解答を用意する制限応答法を採用しているので、表には、その肯定的解答を選んだ者の百分比と否定的解答を選んだ者の百分比の差を示している。したがって、表中のマイナスは、否定意見により多くの解答が集中する傾向を意味することになる。調査の対象とした人数は、表1—5と同じ。

(1) 海上生活は家族や友人との接触の機会が疎遠になるというのは、船員が最大の苦痛として訴

表1—6 実習生意見の傾向 (1)

質問：家族や友人との接触の機会について		
答：		
肯定、みんな理解しているから気にならない		
否定、機会が少なくて気がかりだ		
学 年	肯定、否定意見の差	
	大 学 %	高 校 %
1	- 1.5	
2	24.0	13.5
3	2.0	9.0
4	- 4.5	2.0
計	4.0	7.0

えるところである。表1-6によれば、大学・高校ともに、学年がすすむにつれて否定意見に偏していく傾向がみられる。家庭生活を次第に身近に認識していく過程として解釈されよう。ただし、そうした理解の中にも大学1年のかけはなれた傾向には注目しなくてはならない。別の調査資料によっても、大学1年生の家庭・結婚・異性関係によせる関心の度合が、2年生や3年生のそれを上回る結果を示しているからである。調査対象となったもののみがもつ特徴であるか否かについて、今

後の検討をまって吟味する必要がある。

全体が示す肯定的傾向は、学校における全寮制教育の影響とも無関係でないと思われる。

表1—7 実習生意見の傾向 (2)

質問：新聞やラジオに接する機会が少なくなったことについて		
答：		
肯定、くよくよしても仕方がないと割切っている		
否定、取り残されていくようでいたたまれない		
学 年	肯定、否定意見の差	
	大 学 %	高 校 %
1	- 4.0	
2	2.0	4.5
3	- 4.0	4.0
4	- 17.0	- 12.0
計	- 6.5	- 4.0

(2) 船内生活において、新聞やラジオに接する機会が少なくなったことについての意見は、大学・高校ともに、1カ月の短期実習(1, 2, 3年)では、約10乃至20パーセントの中立意見をふくんで肯定意見と否定意見がほぼ同じ程度にわかれているが、4カ月以上の長期実習(4年)をみると、全員の約50パーセントが取り残されていくようでいたたまれないと訴えている(表1-7)。

かれらの心理が、船員という職業にたいして対決的な状態におかれている一典型とみることができる。

(3) 船では欲しいと思うものが簡単に手に入らないことを苦痛に感じるものの割合は、大学と高校の各学年を通じて約 50 パーセントである。表 1-8 にあらわれた長期実習の否定意見が比較的少ないのは、大学の場合は、どちらともいえないという中立意見の割合が多くなっていること、高校の場合は、苦痛とは思わないという肯定意見が増加している結果である。

大学は 2 年、高校は 3 年と、いずれも二度目の実習で否定意見が強く表明されているのが目立つ (表 1-8)。

(4) 学年がすすむにしたがって、自分の身心の状態は船内生活には不適であるという意見が強くなる (表 1-9)。この傾向は、後述するように主観的疲労の訴えや情意不安傾向とは必ずしも対応していない。かれらをして、船員としての職業的使命感に踏みきることを躊躇させる大きな悩みのあらわれであり、教育の中心課題の一つと目される。

(5) 船員の適性とか訓練についての考え方は、大学生と高校生では全く対照的な相違をみることができる。大学では、1 年を除くすべてが約 50 パーセント程度の否定意見を支持して肯定意見は 40 パーセントに満たないが、高校では、各学年とも 50 パーセント以上が肯定意見を選んでいる。しかも、発達的变化は前者がいよいよ否定的傾向に片寄るのにたいして、後者は次第に肯定的になっていくものと思われる (表 1-10)。

このような考え方は、表 1-11 の示すように、学校の寮生活にたいする意見にも大きく反映しているものとみられる。

(6) 船員という職業にたいする見方は、大学・高校ともに、2 年から 3 年にかけて変換の時期があると思われる。学年がすすむにつれて、船員は不遇な職業であるという見方が次第に強くなるが、やや詳細にその傾向をみると、大学について、1 年、2 年では約 20 乃至 30 パーセントが否定意見を支持するに過ぎないが、3 年、4 年は一躍して 50 パーセント以上の高率を占め、さきの指摘を裏付けている。高校では、肯定・否定いずれも 50 パーセントに満たない程度の小さな発達的变化で

表 1-8 実習生意見の傾向 (3)

質問：船では欲しいと思うものが簡単に手に入らないので苦痛に感じますか

答：  
肯定・苦痛とは思わない  
否定・苦痛に思う

学 年	肯 定、否 定 意 見 の 差	
	大 学 - %	高 校 %
1	— 17.0	
2	— 20.0	— 10.5
3	— 7.5	— 29.5
4	— 13.0	— 4.5
計	— 13.0	— 11.0

表 1-9 実習生意見の傾向 (4)

質問：現在のような船内生活は自分の身体や性格に向っているといますか

答：  
肯定・適している  
否定・あまり適していない

学 年	肯 定、否 定 意 見 の 差	
	大 学 %	高 校 %
1	11.0	
2	— 0.5	— 11.0
3	— 14.5	— 29.0
4	— 27.0	— 15.0
計	— 15.0	— 16.5

表1—10 実習生意見の傾向 (5)

質問：あらゆる職業について適性ということがいわれますが、あなたは船員の適性とか訓練についてどう思いますか

答：

肯定. 高度な適性と訓練が必要である

否定. 船員だからといって特殊なものを考える必要はない

学 年	肯定, 否定 意見の差	
	大 学 %	高 校 %
1	2.0	
2	— 15.0	15.0
3	— 5.0	13.5
4	— 20.0	27.0
計	— 10.5	20.5

表1—11 実習生意見の傾向 (6)

質問：あなたは学校の寮生活について考えてみるご  
とがありますか

答：

肯定. もっと船の生活に即した習慣をとり入れ  
なくてはならないと思う

否定. 学校生活と船の生活とは全然別に考えた  
方がよい

学 年	肯定, 否定 意見の差	
	大 学 %	高 校 %
1	— 15.5	
2	— 40.0	37.0
3	— 58.5	— 3.5
4	— 67.5	1.0
計	— 52.0	11.5

はあるが、2年と3年および4年の間に明らかな一線を劃することができる(表1-12)。

表1—12 実習生意見の傾向 (7)

質問：船員は不遇な職業だと思いますか

答：

肯定. そうは思わない

否定. そう思う

学 年	肯定, 否定 意見の差	
	大 学 %	高 校 %
1	43.0	
2	31.0	14.5
3	— 21.0	— 6.0
4	— 21.5	— 8.0
計	— 0.5	— 1.0

(7) あなたは船員になって希望に満ちた人生をおくる自信がもてるかという質問にたいしては、各学年共 50 パーセント以上の中立意見(なんともいえない)を選んでいる。

ここでも、職業にたいする考え方が、大学では2年から3年にかけて、高校では3年から4年にかけて、大きく転換する時期のあることを示唆するに十分な結果がえられている(表1-13)。

表1—13 実習生意見の傾向 (8)

質問：あなたは船員になって幸福な人生をおくる自信がもてますか

答：

肯定. 自信がある

否定. 自信はない

学 年	肯定, 否定 意見の差	
	大 学 %	高 校 %
1	27.0	
2	26.5	— 1.0
3	0	— 7.0
4	5.0	8.5
計	10.5	3.0

(8) 大学・高校とも、各学年を通じて70パーセント以上が船員生活を志向しているが、高学年になるにしたがって、船には乗りたくないあるいはわからないという意見を選ぶものの数が増えている(表1-14)。

表1—12, 1—13, 1—14 を併せてみると、大学・高校ともに3年生の頃に、かれらの職業観の色付けが可成り明瞭に施されるものと考えられる。

(9) 労働運動にたいする関心は、全般的には、学年がすすむにつれて高まってゆき、

肯定意見を選ぶものが増える傾向とみられるが、その割合は決して高くない。関心がないというものが約 20 パーセント、大いに力を尽したいというものが約 30 パーセント、残りの 50 パーセントはわからないという比率に落ち着いているとみてよい(表 1-15)。

(10) なお、実習生が船員生活に認める社会的意義についても、表 1-16 に示す通りの Negative な発達的变化をみることができる。職業生活に重要な使命観について、その中にふくまれる自己否定的要素が、青年の自己肯定的傾向との対立を深刻化していく現象とみることができる。

表 1-14 実習生意見の傾向 (9)

質問：あなたは学校を卒業してから船員として生活をたてていこうと思えますか

答：  
肯定. そう思う  
否定. 船には乗りたくない

学 年	肯定, 否定意見の差	
	大 学 %	高 校 %
1	74.0	
2	67.0	60.5
3	53.0	56.0
4	63.0	56.5
計	62.0	57.5

表 1-15 実習生意見の傾向 (10)

質問：あなたは将来船員の組合運動に献身しようと思えますか

	学 年	関心がない	わからない	大いに力を
		%	%	尽したい
大	1	20.5	51.0	27.5
	2	17.0	55.0	27.0
	3	16.0	51.5	31.5
	4	13.0	48.5	36.5
	計	16.5	51.0	31.5
高	2	22.5	5.65	21.0
	3	22.5	47.0	30.5
	4	21.5	50.5	27.0
	計	22.5	51.5	25.5

表 1-16 実習生意見の傾向 (11)

質問：あなたは船の国民生活への貢献ということに重要な意義をみとめますか

答：  
肯定. みとめる  
否定. それ程には考えない

学 年	肯定, 否定意見の差	
	大 学 %	高 校 %
1	70.5	
2	50.5	44.0
3	49.0	45.0
4	46.0	36.0
計	51.5	41.0

職業生活において最も望ましいものは、透徹した判断力に支えられながら、理想を実践化しようとする欲求と使命感にあふれた逞しい青年の姿であることを思えば、職場教育をふくめた広義の船員教育が、なりゆき任せの安易な考えに放任されてはならないことを痛感させる。

#### 4. 職業観の内容的諸面と発達

職業的発達も、情緒的発達や知的発達と同じように、人格性全体の表現という発達の一般的な姿を現わすものであるとして、知能指数 (IQ) と同じように職業的成熟指数 (Vocational Maturity Quotient, VMQ と略称) という概念を押しすすめたスーパーは、広範囲な観点から職業的成熟の指標を5つの面——職業選択へのオリエンテーション、好みの職業についての情報と計画、職業の好み

の恒常性、人格特性の結晶化（明確化）、職業の好みの聰明さ——に整理して、その測定や分析、さらに有意義な解釈が可能であることを例示している。

練習船実習生の職業観の発達については、その教育過程における性格を考えて、内容的に3つの面——A. 船内生活様式の容認、B. 海上生活適応の自己評価、C. 船員にたいする志向性——を考えてみた。それぞれの側面について、便宜的に5問宛（前掲した表の質問をふくむ）をふりあて、肯定意見を選んだものにはプラス1点、否定意見はマイナス1点、中立意見は0点として数量化し、各学年毎に平均点を算出した。その結果は、表 1-17 に示す通りである。職業観のプロフィールを示した

表 1—17 職業観の内容的諸面の比較（平均値と平均偏差）

学 校 側 学 年	大 学					高 校				
	A	B	C	計	偏 差	A	B	C	計	偏 差
1	0.60	- 0.15	2.84	1.10	1.16					
2	0.74	- 0.58	2.34	0.84	1.02	0.75	0.42	1.84	1.00	0.58
3	0.16	- 1.35	1.39	0.07	0.94	0.36	- 0.49	1.63	0.50	0.75
4	- 0.33	- 1.78	1.44	- 0.22	1.11	0.36	- 0.37	1.69	0.56	0.75
計	0.20	- 1.14	1.83	0.30	1.02	0.48	- 0.14	1.73	0.69	0.69
偏 差	0.38	0.60	0.57	0.52	—	0.17	0.38	0.08	0.21	—

A： 船内生活様式の容認      B： 海上生活適応の自己評価      C： 船員にたいする志向性

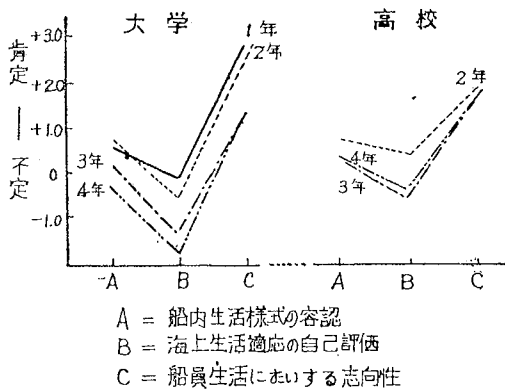


図1-9 学校別にみた職業観の内容的諸面の変化

て人間性阻害の印象を深め、それを克服する理想の実現に向って激しい情熱を覚えるという純粋な青年性に先立って、そうした職業生活に身をおく自分自身の適応可能性に不安を抱く現実的な思慮に支配され、その結果、入学前から船員に憧れた職業にたいする理想意識、希望意識、さらには職業目的観などに分裂を生じて、船員にたいする志向性が次第に薄らいでいくものと考えられる。

(3) しかしながら、同一の個人においても職業観の諸面が一様に、平行的に発達変化するものではない。(縦にみた平均偏差の示すごとく)最も可塑性に富む面は、生活適応にたいする自己評価で

図 1—9 とともに、そこから読みとられるものをまとめてみると次のようにいえる。

(1) 練習船実習を通してみると、在校生の職業観は年令の発達につれて段階的に発達するものと思われる。しかもそれは、学年がすすむにしたがって船員という職業生活を否定する方向にあらわれている。

(2) 発達の経過については、諸意見を総合してみると、まず先輩の談話や実習経験などから船内の生活様式や労働の実態にたいし



ある。

その Negative な傾向は、労研式自覚症候調査および情意不安テストの結果との関係を見ると、図 1-10 の示す通り、適応可能性の指標としての

意味をもつ疲労現象に対応した順当な評価傾向としてみとめることは難しく、むしろ認識構造における過度な主観が優先するものと解釈される。大学生と高校生の全体傾向を比較するとき、その感はますます深まる。ここにおいて、職業観におよぼす教育作用の可能性を見出すと共に、早急に開発されるべき船員生活の職業的誘因が、きわめてリアルな労働関係にあることをあらためて認識させられる。

商船学校教育が、イデオロギーや社会的知識の育成のレベルにとどまっているかぎり、海運産業を飛躍させるスプリングボードとしての機能を果たすことは覚束ないという大胆な推論にまで導くものである。

(4) 職業観の構造については、大学生は高校生に比べてきわめて分節度の高いものとみることができる（横にみた平均偏差値の比較）。その意味で職業観の形成に際して知的方面の反映するところも軽視しがたいものであるといえる。

(5) 発達の経過をおって考えてみると、大学・高校ともに2学年から3学年に移向する時期に当って、職業観の著しい変容を指摘することができる。

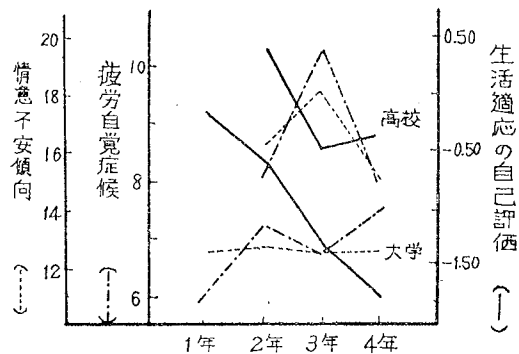


図1-10 生活適応の自己評価と疲労現象との関係

## 5. 職業観変容の諸要因

以上によって、職業観自体が段階的に発達するものであり、それはいくつかの指標にわけて、測定あるいは考察することがある程度可能であることが認められたが、その変容に影響を与える諸条件を明らかにすることが、教育実践の立場から最も切望されるものである。習慣や態度を変えるためには、集団指導が個別指導に勝る効果をもっていることは、すでに多くの実験を通して確認されていることであるが、職業観の問題について、集団的形態を採用する練習船教育方法にたいする示唆を意図して、実習生の集団状況のなかに若干の変容要因をもとめてみた。

### (1) 職業観得点の信頼性と変化の傾向

前述したモラル・インデックスの下位項目としての職業観得点は、遠洋航海中のK丸実習生 67名（大学4年）にたいして、2カ月の期間をおいて実施した再テスト法により、きわめて高い信頼性（相関係数（ $\rho$ ）プラス .80）をもつことが確認されている。

その場合、前後の得点分布を調べてみると、表 1-18 にみられる通り、後回は前回に比べて分散を

表 1—18

再テスト法における職業観得点分布の比較

月 日	平 均 値	標 準 偏 差
7. 10	58.8	11.7
8. 10	60.2	10.5

圧縮した平均化傾向としてあらわれている。そのなかでも、低い得点のものを押しあげているのがきわだって目につく。

このような事実から、成員の態度の同調化あるいは集団規範への接近、つまり職業観の

変容に影響をおよぼす集団状況の意義をくみとることはできないであろうか。

## (2) 集団モラルと職業観

練習船実習にたいする積極性を意味するモラル水準は、いうまでもなく船員としての職業にたいする志向性の大なる方に価値的な意義づけをし、その度合に応じて高い点数を与えるように仕組みられている。したがって、船員生活についてその肯定——否定の目安となる職業観得点とは、大いに関連性がなくてはならない。

表 1-19 の示す如く、モラル水準の高いほど職業観得点も高いという顕著な結果があらわれている。

表 1—19 職業観得点とモラル得点との関係

学 年 と 員 数	相 関 係 数
大学 4 年 67 名 〃 44 〃	+ .89 + .86
高校 4 年 41 名 〃 28 〃	+ .82 + .76

プ・ダイナミックスの始祖レヴィンが夙に強調するところであるが、技術的展望をも包含した将来への見透しを、精気にあふれた活動的な集団雰囲気の下で形成するか、それとも疲労困憊した集団状況によって与えられるかということは、職業を通して画き出す将来生活への見方、考え方を大きく支配するものである。

表 1—20 職業観得点と集団疲労現象との関係

学 校	相 関 係 数	
	対情意不安傾向	対自覚症候
大 学	— .35	— .66
高 校	— .66	— .74

る。

## (3) 集団の疲労現象と職業観

実習生は現在の練習船生活の体験を通して、船員としての将来の生活にたいする見透しをかたちづくるものである。心理学的未来は時間的展望に依存するというのは、グルー

表 1-20 の示す通り、職業観得点が集団の疲労現象と逆相関関係にあることは、そうした事実を立証するものと考えられる。

## (4) 集団成員間の友好関係と職業観

疲労感、気のりうす、いらいらしさなどの複雑な様相が、実は自分の所属する集団成員間の友好関係と密接な関係をもつであろうことは、身近な経験を通して察知されるところである。その意味で、実習生集団内の親密さとかれらの職業観との間には何等かの関係があるであろうという前提をおいてみた。

ソシオメトリーの発展性指数によって代表した成員間の友好度と、職業観得点との相関関係を調べると、高校生 13 集団の例について、正相関（順位相関係数 ( $\rho$ ) .48）がみとめられ、そうした集団状況が職業観の形成・変容にも寄与することを実証した。

## (5) リーダーシップと職業観

わたくし共は、モラルの分析を通じて、実習生集団内におけるリーダーシップ機能の連続性について検討してきたが、職業観得点についても、リーダーとフォロアーの間に明らかな正相関関係をみとめている（高校の例について、短期実習では .80 と .66，長期実習では .37 と .13）。このことは、リーダーシップ機能を介して成員の職業観が育まれることを意味する。その上、これまでのソシオメトリーの研究を通して、実習生集団はモラルの高い者をリーダーに任命しようとする選抜機能を併せもつことを推定できる。中だるみという複雑な様相をふくんでモラルの一貫性の乏しい長期実習においても、このことは例外でない。したがって、リーダーの高いモラルが集団全体に肯定的な職業観を培い、そこで蓄えられたエネルギーは、再びモラルの高いリーダーを生み出すという循環を可能にする。

リーダーシップ回路のフィードバックが、職業観の形成・変容に影響するという見方が成立つ。

## 6. む す び

全体の記述において努力したことは、練習船実習を通じてみると、商船学校生の職業観には段階的な発達変化がみとめられること、そして次第に船員という職業生活を否定する性格を内蔵する過程を明らかにする点である。船員についてみた Negative な職業意識ともども示唆するところは、本質的に海に根ざした不利な労働条件からの保護対策、船内人間関係の問題や船員の家庭生活の問題を包含した積極的な管理方策、船員の社会的地位の向上をめざした政策面の働きかけ、さらには、そうした努力を不毛に終らせないための絶えざる研究活動などが、焦眉の急務として理解されなくてはなるまい。それとともに、ここでみた生活適応の自己評価における過度な主観主義にも思いをいたし、戦後は禁句扱いにされた憾みのある立志指導、あるいは正しい使命観の育成も、決して軽視すべからざるものであることを附言したい。そして、練習船をふくめた学校教育は、そうした思想や知識が内面化され、態度や習慣として生かされた行動的な人間教育という方向に、あらためて目を向けてみる必要はなからうか。集団教育のすぐれた指導者マカレンコの説く、「人間を教育するとは、彼に、明日の喜びに発展していくようなパースペクティブをもたせることだ」という言葉は、船員教育当事者に多くの反省をもたらせてやまないものであろう。そのゆえに、練習船の集団状況が実習生の職業観におよぼす影響を実証づけ、その教育が占める機能的役割の重要性を訴えようとする意図をもって、本稿は出発しているのにほかならない。

職業意識の発達に関する科学的研究の例は少く、応用心理学者の関心がこの方面に向けられたのは、ごく最近のことであるという。教育実践の立場から、わたくし共が今後の研究成果に期待するところは多大である。本稿の内容についても、同一対象を逐年フォローアップする連続調査を計画して、詳細な検討を加えてゆきたいと考えている。