

# 第 1 篇

船員志望の動機と職業観について

—実習生について—

## 船員志望の動機と職業観について

— 実 習 生 —

### 目 次

1. ま え が き	2
2. 船員志望の一般状況	3
3. 商船学校志望の動機	5
(1) 商船学校志望を規定する条件	5
(2) 商船学校志望の年齢	5
(3) 志望の恒常性	6
4. 商船学校志望形成の諸要因	7
(1) 進学情報と職業情報	7
(2) 近隣社会の影響	8
(3) 家族の態度	9
5. 練習船実習生の職業観	13
(1) 職業にたいする目的意識	14
(2) 労働と余暇にたいする考え方	14
(3) 船員にたいする職業評価	17
(4) 職業観の発達変化	19
6. 商船大学生の就職状況	22

### 1. ま え が き

暴走しているとまでいわれる自然科学の今日の状況は、これまでの社会と人間の存在模様を大巾に書きかえようとしている。世界的規模で推進される技術革新は、生産組織の内部構造をかえ、そこにおける人間の労働にいちじるしい変化を与えたばかりでなく、流通・消費の過程を通じてあまねく大衆の生活様式全般にも多様な変貌をもたらしつつある。新しい生活様式は新しい生活適応の方式を要求する。当然、そこに生きる人々の生活態度

は一変する。ものの考え方が従来のそれとは全くちがったものになると思わねばならない。そうした中で、教育だけが旧来のままであるわけにはいかないし、またあってはならないというのはいうまでもなからう。

新技術導入にたいする海運界の態度は、保守的であったの一語につきる。生活合理化を切札として人間エネルギー節約の極限をめざし、その価値観をひたすらにオートメーションに傾注する現代思想は、マンモス船の豪華装備をもってしても近代文化のトップレベルを誇ったかつての栄光の座を維持することを許さなくなった。生産活動よりもむしろ流通活動に重点をおく海運企業のハンディキャップ——船舶の技術的改良は、海運企業の創意にもとづいて考案されることはほとんどなく、多くの場合、造船所によって実用化の段階にまで成熟せしめられた新技術を、海運企業が自己の決意をもって採用するにとどまるのである①——は認めるとしても、海運の技術水準は陸上産業のそれと比べて10年の隔りがあるとさえ取沙汰されるようになったのは事実である。しかしながら、諸般の状勢はこうした推移をいつまでも迎らせておくはずはない。新時代を劃するものとしてよび声久しい原子力商船の出現をまつまでもなく、技術革新は海運界に急速に訪れようとしている。船舶の大型化と高速化による賃率向上および荷役の単一化と船の自動化によって運航定員の削減をめざす機運がそれである。

こうした状勢に応ずる船員教育のあり方を問題にするとき、照明を当てねばならないい

くつかの焦点が存在する。海上技術ならびに海上労働の質と量におよぼされる変革がその第一のフォーカスとなることに間違いはないが、それとやらんで大切なのは、船員の職業観あるいは労働意欲の変容の問題である。いかにすぐれた適性や技術をそなえていても、健全な職業観を欠いては生産意欲もわかなければ成果もみられない。職業観こそ職業態度を支配するきわめて重要な因子であるからである。

ここでは以上のような認識にもとづき、今日の青少年の船員にたいする職業志向の過程を辿ってその実態を素描したい。それとともに、そうした面から浮き彫りされる船員教育の問題点にもふれてみたいと思う。ただし、取扱う資料の大部分は筆者の職場である運輸省航海訓練所所属練習船の実習生を対象とした調査結果であり、練習船の本來めざすところは船舶職員の育成にある。その意味では、ここに描き出される青少年の姿には若干の制約が加えられる。副題を練習船実習生の職業観としたのはそのためである。

(注) ① 地田知平：「海上労働における分業と協業」

——海上労働の生産性と技術進歩

の方向——

わが国における企業経営管理方式に関する実証的研究

一橋大学産業経営研究所 昭和36年

## 2. 船員志望の一般状況

最初に、船員志望の一般状況を概観したい。まず、かつて男性的職業の象徴として多

大の希望と抱負に彩られていた船員が、懐疑的態度の域を脱してようやく合理的批判力を身につけようとしている新教育の子供たちによって、一体どんな姿でうけとめられているのであろうか。中央公論編集部が企画した最近の調査報告によると、その理由は明確にされていないうらみはあるが、今日の小中学生男子の空想的願望から具体的志望の芽生えつつある過程において、可成り多数のものが「船長・船乗り」への希望を明示しているという①。しかしながら、成長段階におけるそのような職業興味あるいは志向は、実際の進路選択に臨む次の段階にまで直線的にひきつがれるという保証はむづかしい。

船員教育機関（海員学校・商船高校・商船大学）の入学希望者は年を追って急減し、今年度あたりは数年前に比較して競争率が約半分程度に下がっている②。表1は過去5ヶ年の神戸商船大学の受験状況の推移を示したものであるが、入学定員数——公式的な増減はない——にたいする受験者数の激減が目立っている。なお、それと平行して出願者数も減少の一途を辿っているが、このことは大学の入試地獄が取沙汰されている昨今、商船大学は補助手段としての出願可能な二期校である事実と考え併せるとき、学校というよりは海運産業が、青年たちにとってまこと誘因乏しい進路として理解されつつあることを感じさせる。

職業生活にたいする青年期の探索は、商船学校入学後の船員あるいは海運にたいする現実吟味の過程としても真剣に継続されるにち

表1 商船大学受験状況の推移  
(数値は入学者にたいする比率)

年 度	出 願 者		受 験 者	
	航海科	機関科	航海科	機関科
31	11.97	7.38	9.72	5.67
32	11.27	8.24	9.00	6.89
33	8.93	6.63	7.38	5.56
34	7.02	5.23	5.47	3.98
35	6.22	4.55	5.26	3.55
平均	9.18	6.37	7.33	5.14

(神戸商船大学学生課調)

がない。そして、自我概念と職業知識の成熟は、練習船における海上生活の実際経験を加味して卒業期の就職希望にみちびかれる。

章をかえて詳述するが、商船学校在校中の青年たちは、1年生よりは2年生、2年生よりは3年生と学年がすすむにつれて船員にたいする志向を薄弱なものにしている。並々ならぬ苦勞をおして国民生活に多大の貢献を果している船員が、社会的に認められ報いられることあまりに微小であるという不満が強い。そうした認識が理想にもえる純粋な青年性を差し押え、入学前から船員に憧れた職業にたいする理想意識、職業目的観に分裂を招来する結果と思われる。卒業を目前にして練習船実習を終了しようとするものの約20パーセントが船舶職員として実社会にのりだしていくことに強い不安を訴えているのが実状である③。

わが国の社会事情は、探索をつづける青年の就職に関して十分な試行錯誤の猶予期間を認めていなかったし、これまでの道徳律は、初志の変更は人間的な欠陥を意味するものと

して容赦しなかった。商船学校の最終課程である船舶実習を終えるとき、97乃至98パーセントが船員を職業として選ぶと言明しているが④、そのことはかれらの志望と業績の一致を確約するものでなければ職業生活にたいする探索の過程から安定の段階に移行することを示すものでもない。働く世界に自己のところをえようとするもがきが、まさにその時からはじまるというのがより正しい。

商船に乗組んでいる職員のうち、実に75パーセントが海上生活に見切をつけようと考えているというが⑤、海に背を向けようとする動向を包蔵した卒業期の青年たちの最近の就職態度からも容易に想像できることがある。本年度におよんで中堅層職員の陸上産業への転向はおびただしい数にのぼり、ところによっては航海できない船がでようとしたときえつたえられる。輸出振興、船腹増強のもくろみとはかけはなれて、船員需給の問題はますます深刻化の一途を辿っている。

政府案によれば、基準年次(昭和35年度)における船員数約7万8千人、年間需要数約1万人にたいし、目標年次(昭和45年度)において船員数約14万人、年間需要数1万3千人と推算される倍増計画が打ち出されているが、上述した船舶職員の現状を懐にかかえていてはその実現はまことに容易ならざるものといわなくてはならない。当面する問題状況の打開策をもとめるためにも技術革新と船員教育のあり方という展望の上にならざるものといわなくてはならない。当面する問題状況の打開策をもとめるためにも技術革新と船員教育のあり方という展望の上にならざるものといわなくてはならない。当面する問題状況の打開策をもとめるためにも技術革新と船員教育のあり方という展望の上にならざるものといわなくてはならない。当面する問題状況の打開策をもとめるためにも技術革新と船員教育のあり方という展望の上にならざるものといわなくてはならない。

- (註) ① 井坂・勝部・沢田：「今日の子供たち」中央公論12号所収，昭和36年  
 ② 西部徹一：「日本の船員」労働科学研究所，昭和36年  
 ③ 原田・大沢ら：「下船時意見調査の集計結果とその解説」航海訓練所訓育研究報告8号，昭和35年  
 ④ 同 上  
 ⑤ 小門・大崎ら：「船員の職業意識に関する実態調査」商船大学研究報告7号，昭和32年

めようとする努力は無意味でないと確信する。

### 3. 商船学校志望の動機

職業生活を中心にして人間の生涯を考察するとき，知的発達や情緒的発達と同じように，職業的発達という心理学的な理論構成が成立つ①。そこでは，職業にたいする考え方やいろいろの実践的態度は個人的あるいは社会的な諸要因が複雑に作用しあって絶えず変容し発達しつづけるものとしてとらえられる。商船学校志望という行動現象も，その意味では発達曲線上にある一段階の特徴であり，かれらの職業観の具体的側面として理解することが可能である。こうしたアプローチをとる場合，動機の分析が欠くことのできない重要な問題であることは論をまたない。

#### (1) 商船学校志望を規定する条件

表2は，本年度練習船北斗丸に乗船した東京・神戸両商船大学短期実習生146名——両大学の1年生総員の約1/2に相当する——にたいする質問紙および面接調査の結果をとりまとめたものである。これによれば，志望を規定する条件のうち最も有力なものは個人の興味および能力の自覚に類するものであり，

表2 商船学校志望の動機

動機の内容	人員	百分比
近身者の影響 父兄・教師・先輩・友人など	23	15.8
自分の意思 適職と判断した 経済的理由など	18	12.3
あこがれ(興味) 外国旅行ができる 海や船が好き 男らしい生活 とにかく船に乗ってみたい 海や港に馴染み深い 本やテレビの影響によるなど	69	47.3
漠然とした動機 ただなんとなく，はっきりしない	9	6.2
その他 合格してしまったから，無記入	30	20.5
(計)	149	102.1
2つ以上併記したもの	3	2.1

次いで父兄先輩近隣社会の助言や要求などであることがわかる。その上に，面接調査の印象から大胆な推測を許されるとすれば，かれらの商船学校志望にいたる動機の多くは教示や指導によることよりも，むしろ自然的な生成発達にゆだねられている現状とみうけられた。

#### (2) 商船学校志望の年齢

身体の発育につれて社会的経験を増し，知的な発達にしたがって自我概念が確立されていく，この現象は青年期において著しいことなどは，一般に心理学の教えるところである。興味を中心とした主体条件に支配される商船学校志望の動向は，一体いくつ位の年齢に多くみられているか。

表3は，商船学校志望を意識しはじめたというかれらの年齢を示している。16才から18才，つまり高校時代であったというものが半数以上を占め，中学時代の約27パーセント

表3 商船学校志望の年齢

年 令	人 員	百 分 比
10 ~ 12	12	8.2
13 ~ 15	39	26.7
16 ~ 18	81	55.5
19 ~ 22	13	8.9
無 記 入	1	0.7
計	146	100.0

がそれに次いでいる。船員にたいする職業観が具体性をおびて登場するのは中学から高校の年齢段階であると思われる。なお、商船大学生の入学志望がほとんど高校時代に方向づけられていることと関連して、是非言及しておきたいのは商船高校生の現状である。いうまでもなくかれらの多くに高校時代はない。志望はそれ以前に具体化されていなくてはならない。詳細な資料はないが、われわれが別の実施した調査によると、自分からすすんで商船学校を希望したというものは大学生の72パーセントを下廻る67パーセントであること、それと少年期における未熟な空想的野望的職業観に方向づけられて入学したことへの反省から自分の現状にたいして疑念を抱き、練習船の最終課程におよんでさえ、転向の手段や将来の職業生活のあり方など一身上の問題であらたまった相談助言をもとめる実習生の多数いる状況から推して、早くから職業専門的な教育を施す商船高校の出発点は、実はきわめて粗雑、未熟な個人の職業計画を受容するところにあると断ぜざるをえない。現行教育制度と内容においては、かれらの年齢で公正な自己発見と自己評価に根ざした通路選択を果すことは、実際には望みがたいと考えるか

らである。

### (3) 志望の恒常性

ビューラーの定義する心理的生活段階にしたがえば、15才未満は青年期以前の成長段階である②。成長段階の子供たちをとりまく副次文化の大部分は、大人たちのそれとは相違する場合が多い。将来なにになりたいかという希望は、かれらの接する副次文化に見合っ  
て選びだされるのにちがいない。具体的と現実味が乏しく空想的なものが多いというのが通念である。ところが、そうした将来の生活にたいする希望が自我概念の出現する青年期までどのように継続されるのか、青年期の進路選択はそれ以前の志向とどんな関係をもっているのかなど、いわゆる志望の持続性あるいは一貫性という問題については、すべてが解明されているとはいいがたい。

試みに、表3にあらわされた年齢以前にかれらが抱いていた志望傾向を質問してみると、土木建築、電気、機械などの技術者を志していたというものの27パーセントを筆頭に、医師、教師、航空機パイロット、新聞記者、政治家、弁護士、農商業など、きわめて多彩な応答がなされた。一貫して船員（商船学校）を志向していたというものは全体の3パーセントにも満たなかった。「学業、職業の選択には学業、職業に関係ある性能・興味以上のものが考えられる。社会的地位、親の態度、個人の内外の諸圧迫などが選択を複雑化している」③にはちがいなかるうが、この試みからは、商船学校志望とそれ以前の志向性との間に関連性を見出すことは困難であった。た

だ、いわゆる青年期におよんでそれ以前の志望傾向は一変する可能性を認めたにすぎない。

- (注) ① D. E. スーパー 日本職業指導学会  
訳：「職業生活の心理学」誠信書房  
昭和35年  
② 同 上  
③ 同 上

#### 4. 商船学校志望形成の諸要因

商船学校志望が興味を中心に展開されていることはすでにみてきた①。ここでは、興味の心理的要因は何か、という問題を中心に商船学校生徒の実態を掘りさげてみたい。

##### (1) 進学情報と職業情報

興味生起の第一要因は知識である。好奇心とか獲得欲を誘発する未知の対象に関する知識をふくめて、知るということはある対象にたいして注意を向ける心的傾向を意味する。知れば知るほど自信を生み、やってみよう或いはやってみせようという行動への意欲をわか

かせ、興味はますます倍加されることになる。一体、商船学校の生徒たちはどの程度の進学情報をどこから入手して入学を志したものか。大学1年生について調査した結果が、表4と5である。校名・所在地・修業年限・課程別・入学資格・受験手続・入学試験の状況といった皮相的な学校情報には詳しいが、肝心な学校自体の性格を決定づけるべき教育方針や教職員・生徒の状況については、あまり知っていないことがよくわかる。表5の示す通り、入手先の大半がマスメディアに依存した情報であって、それも商業主義のおもむくままに目前の入試対策のみに注目し、カタログ式案

表4 志望時における進学情報量

(選択数/人員)

情報の内容	選択数	百分比
校名, 所在地, 修業年限, 課程別	137	93.8
教育方針	49	33.6
入学資格	134	91.8
学資(給貸費, 育英制度を含む)	91	62.3
教職員, 生徒の状況	23	15.8
卒業生の進路状況	94	64.4
入学の難易, 入学試験	121	82.9
受験手続	122	83.6
(計)	771	
平均選択数		5.28
人員	146	

表5 進学情報の入手先

入手先	人員	百分比
受験雑誌(新聞, テレビ)	94	64.4
家族, 親戚	16	10.9
友人, 先輩, 知人	39	26.7
教師	5	3.4
入学案内, 願書	9	6.2
無記入	20	13.7
(計)	183	125.3
2つ以上併記したもの	37	25.3

内の域に甘んじている今日の受験雑誌の提供するところであれば、こうした状況もある程度無理からぬことであろう。抱負に燃えて萌芽した自我概念を任ねるにすれば、かれらの計画は粗雑であり工夫が足りない。しかし、それを責める前に教育を担当する大人の側において、こうした実状を招来している無責任な放任の態度を反省してみる必要がある。商船学校教育に特殊性を認めるものにとっては、その感は一層切実でなくてはならない②。

いま一つ、商船学校志望という事実をとらえて船員にたいする職業生活の出発点と見做す向きにも無理がある。何故ならば、この時

期におけるかれらの海運産業または船員という職業にたいする知識は、まこと貧弱きわまりないからである。表6がそれを物語る。平

表6 入学前の職業情報量(選択数/人員)

情報の内容	選択数	百分比
海運産業または船員という職業にたいする沿革および将来の展望	57	39.0
◇ 特殊性, 国家的重要性	79	54.1
◇ 事業組織, 職務内容	16	11.0
◇ 作業上の特長, 所要条件	49	33.6
◇ 労働組合の活動状況	9	6.2
◇ 労働条件	36	24.7
◇ 賃金	31	21.2
◇ 昇進の機会	11	7.5
◇ 労働需給の状況	27	18.5
◇ 就職の方法	20	13.7
ほとんど何も知らない	32	21.9
(計)	367	
平均選択数		2.51
人員	146	

均選択数の2.51は、表4の進学情報(平均選択数5.28)に比べて獲得しようとする態度の消極的であるとともに情報入手が困難なこと、および入手量全体の低劣さを示唆するであろうし、項目別にみても、海運産業または船員という職業の特殊性、国家的重要性の欄を除いてはすべて50パーセントに満たないということは、とりもなおさず調査対象の大多数がそれぞれの項目の関する知識をあまり持ち合せていないことを教える。20パーセント以上のものが「ほとんど何も知らない」と訴えるにおよんでは多くを語る必要もない。ただ一語、船員に関する職業指導の空白部分にあまりにも大きいことを痛感させられる。

以上、進学情報と職業情報の実態をみることによって、商船学校志望を形成する興味、

卒直に言ってそれは知識のうら付けの乏しい空想的野心的願望あるいは好奇心に程近いものであることが理解できる。一層年端のゆかない商船高校生の入学志望の興味は、より未熟な非現実的性格の色濃いものであろうことは想像に難くない。ともあれ、自らすすんで入学してきたことを理由として、船員教育の特殊性をかれらがそのまま容易に理解し受容するという甘い態度では、青年を正しく育成すべき本当の意味の教育は到底望みがないことを知る。

## (2) 近隣社会の影響

知識以外にも興味を生起する心理的要因として多くのものが考えられる。習熟、賛同と褒貶の意識、価値感情、進展の感、報酬の保証がその主なものである③。これら諸要因が相互関連的に作用して興味を喚起したり持続させたりするのであるが、志望決定にいたるまでにはその根底にある職業観の存在を無視することはできない。後に章を設けて練習船実習生の職業観の諸側面を眺めることとし、資料の関係上、ここでは前記した諸要因を総括する意味で商船学校志望にたいする近隣社会の影響を概観するにとどめたい。

表2において、本年度入学した商船大学生の約16パーセントが、志望の動機づけとして父兄教師先輩や友人の影響力をあげているのをみてきたが、より詳細にその内容を知るために、商船学校志望に最も強く影響を与えたとと思われる人およびその従事する職業を追加質問した。表7と8がその結果である。目立ったところが友人の約17パーセントと家族の



約14パーセント、いずれも低率であるのは圧倒的多数（約52パーセント）が該当する人は

表7 志望を動機づけた人

動機づけた人	人 員	百 分 比
家族（両親，兄弟）	20	13.7
親戚（叔父，いとこ）	8	5.5
教 師	4	2.7
友 人	25	17.1
先輩，知人など	16	11.0
いない（無記入）	75	51.4
（計）	148	101.4
2つ以上併記したもの	2	1.4

表8 動機づけた人の職業

職 業	百 分 比
船 員	16.2
海運関係会社勤務	4.4
商船学校先輩 （水先人，海技試験官など）	5.9 (44.1)
海上保安官	1.5
機 帆 船 主	2.9
商船大学生	13.2
学 生	25.0
教 師	7.4
会社員，公務員	13.2
農 商 工 業	2.9
芸 術 家	2.9
そ の 他	4.4
（計）	99.9

いないと答えていることに原因している。両親や教師をふくめて他人に依存する生活態度の表明を避けようとする被験者共通の青年心理を勘案するとしても、商船学校へという方向づけを積極的に果している近隣社会人の決して多くないことを察知できる。約半数を海事関係者が占め、4分の1を学生、残りの4分の1が一般陸上職業に従事する人々であることを示す表8の結果と照合するとき、次の

ような一般的見方が可能になるろう。

即ち、青少年の生い立ちにおいて、家族もしくは遊び仲間の集団成員に海事関係者を欠いている場合、商船学校への志向を芽生えさせず環境的要素はきわめて少く、マスコミによる海事知識の伝達が残されたわずかの偶然的機会を提供するにすぎない。従来傾向をみても、商船大学生の30パーセント、商船高校生の41パーセント、海員学校生徒については実に55パーセントが、親戚および知人に船員をもっている④。一方、マスコミュニケーションにみられる先天的欠陥は、うけ手の自発性を圧殺する機能にある。伝達側における慎重な配慮とうけ手の側に十分な咀嚼力を伴わないときは、相互理解にもとづく情報の正当な意味づけも価値づけも望みがたく、到底うけ手の行動の指針として実践の契機となるまでの発達は期待できない。商船学校の、船員生活の、そして海運産業の本当の姿を広い層の人々に正しく伝達すべく、海事思想の普及はこれからの海上労働ならびに船員教育のあり方を決定する重要課題ともみられる。

### (3) 家族の態度

これまでの記述によれば、総じて具体的な見透しと現実的な思慮に乏しい商船学校志望ではあったが、そうした非現実的性格の中にも、それはたんなる外的条件にたいする無批判的迎合や反応ではなく、自主的自覚的評価や批判にもとづく態度が芽生えていることもうかがわれた。とはいいいながら、自我形成に貢献する家庭の比重はきわめて大きく、その意味で家族の態度が青少年の進路選択にたい

して強い影響を与えるということに異論はな  
 かり。一項を設けて考察する価値は十分に  
 ある。以下、北斗丸の短期実習生 146 名にた  
 いする調査結果にもとづいて、その点をみて  
 ゆきたい。

商船学校志望に関して相談した相手とその  
 態度を質問したところ、表 9 のような応答が

表 9 志望の相談相手

相談相手	賛成 %	反対 %	選択率
家族全員	8.7	11.0	12.3
両親	19.4	13.6	21.2
父	18.5	17.3	22.6
母	17.5(78.7)	35.8(88.9)	32.2
兄弟	9.7	6.2	10.3
姉妹	3.9	4.9	5.5
祖父母	1.0	—	0.7
親戚	5.8	4.9	6.8
教師	5.8(21.3)	2.5(11.1)	5.5
友人	7.8	1.2	6.2
先輩, 知人	1.9	2.5	2.7
	100.0	100.0	平均選択数 1.45

よせられた。当然のこととして大多数が家族  
 の誰かを相談相手に選んでいるが、選択率に  
 みられる通り、母親、父親、両親、次いで家  
 族全員という記述が多い。賛成か反対かとい  
 う態度の面においても、ほとんどすべて（約  
 80 パーセントから 90 パーセント）を家族が  
 占めて、とくに父、母あるいは両親がその影  
 響力の強大なことを示している。なかでも、  
 反対態度の約 36 パーセントを母親が一人占め  
 して、いわゆる母性愛と商船学校志望が対立  
 的なかたちであらわれているのが目立ってい  
 る。それとともに、教師の果している相談的

役割が全体の 1 割にも満たないことは特筆さ  
 れるべきであろう。新教育とともに PTA が  
 発足して以来、学校教育と家庭教育との距離  
 はいちじるしく接近し、かつての教師の役割  
 が可成りの程度家庭に移行したとは考えられ  
 る。しかしながら、青少年の進路選択に臨ん  
 で教師の適切な助言指導がほとんどみられな  
 いというのであれば、今日および将来の技術  
 時代にあるべき教育制度と方法の面から、ま  
 こと唯々しき問題としてとりあげなくてはな  
 るまい。

選ばれた相談相手全員について、賛成また  
 は反対の態度を明示しているものの内訳をみ  
 ると、賛成者 103 にたいして反対者 81、調査  
 対象 146 名との比率にして前者は 70.5パー  
 セント、後者は 55.5パーセントである。いいか  
 えると、商船学校志望について相談した時、  
 約 70パーセントは賛成され約 55パーセントは  
 反対されたということになる。勿論同一人が  
 ある相談相手には賛成されたが他の人には反  
 対されたというケースを数多くふくんでいる。  
 それでは、相談について両親の占める比重が  
 大きいというさきほどの記述と関連して、一  
 体どのような理由で賛成しあるいは反対して  
 いるのか。相談相手の賛否意見の内容は表 10  
 によって知ることができる。

賛成意見の約 60パーセントは本人の意志を  
 尊重する態度をあらわしているが、この中に  
 あって、自分自身の選んだ途にすすむのが最  
 上であるという明確な方針をとるものと、そ  
 れとは対照的に本人が好きならば仕方がない  
 という消極的な賛意を示すものとの区別を果

表10 志望にたいする賛否の理由

賛 成 (70.5%)		反 対 (55.5%)	
意 見 の 内 容	百 分 比	意 見 の 内 容	百 分 比
本人の意見尊重	59.9	家庭生活に恵まれない 将来の生活が不安定	32.2
本人の適性を見込んで	7.3	家族関係 一人息子、長男のためなど	26.5
収入がよい	4.9	職場環境 危険、健康上不安など	19.5
外国にゆける 見聞が広まる	4.9	重労働である	4.6
自分の経験上すすめる	4.9	自分の経験上反対する	2.3
その他 就職が容易 男らしい生活 派手な生活 合格したから 自分の志をつぐなど	18.3	その他 身内を海で失った 職務内容が不明 入学の見込がない 海運界は不況 全寮制など	14.9
計	100.0		100.0

しえなかったのは遺憾である。その点については、後述する家族の要求する職業志望の面から推測することにした。本人の適性判断にもとづくものや経済面の有利さ、魅力ある生活態度などの理由もあげられているが、いずれも1割以下の低率にすぎない。賛成意見とはいいいながら、積極的な支持があまりみられない状況である。一方、反対意見は家庭生活に恵まれないことと将来の生活に不安を感じるというのが約32パーセントで最高を示し、一人息子や長男を身近にとどめたいという家族関係上の理由がそれに次ぐ。海は危険であるという認識から出発している反対意見も約20パーセントあって軽視できない。このことは、情緒的な意見が多くを占めて反対者の筆頭が母親であるというさきの指摘と符合するというだけでなく、船員自身が訴えてい

る海上生活の現状にたいする不満の内容とはほぼ一致するところでもあって⑥、船員政策や労務管理の当事者が、何にもまして明記しておかなくてはならない事実である。

志望形成に影響する家族の態度は本人志望と家族の要求という問題で具体化する。表11がその対照表である。本人と家族が一致して明確に船員を志向しているというものは29名で全体の約20パーセント、海運・造船の欄を一括して家族の全面的理解の下に海運関係を志望するとみられるものが62名で42.5パーセント、家族の要求不明とするものをふくめると約52パーセントで、辛うじて半ばを越える。家族の要求とは別に本人が海運関係の職に就くことを志しているというのが約20パーセント、残りの30パーセント近くは、商船大学入学当初から本人家族ともども海運関係の就職

表11 本人志望と家族の要求

本人志望 家族の要求	船員	海運・造船	土木・建築	電気・機械	商業	芸術家	弁護士	その他	未決定	無記入	計	百分比
	船員	29	1		2				1			33
本人任せ	13		1	1		1			1	1	18	12.3
とくになし	17	2	1	3				1	2	1	27	18.5
土木・建築	2		1								3	2.0
医師	3										3	2.0
薬剤師		1	1								2	1.4
商業			1								1	0.7
商船					1						1	0.7
介護士							1				1	0.7
家業継承	1								1		2	1.4
その他	20	3		4	1			5		3	36	24.7
不記入	3	4						1		1	9	6.2
無記入	7									3	10	6.8
計	95	11	5	10	2	1	1	8	4	9	146	
	65.1	7.5	3.4	6.8	1.4	0.7	0.7	5.5	2.7	6.2		100.0%

に関心を示していないのが実状である。表中ゴジツク体の土木建築，商業，弁護士の各1名は，本人志望と家族の期待とが一致しているもので，常識的にいうならば，商船大学における変り種に属する。

前年度，商船高校航海科長期実習生にたいする北斗丸の調査結果は，家族の要求と本人の志望が一致して船員をめざしているというものは約70パーセントであった。願わくは，海に志して船員教育機関に入学するものの全員が，家族の温い理解と力強い声援をうけて自らの針路を直進するようであって欲しい。本人志望と家族の要求の喰い違いは，絶えず心理的な圧迫として実践行動を規制するというだけでなく，悪くすると学校や職場をふくむ広い意味の社会的不適応に追いやる危険性をはらんでいる。青年の時間と精力と資源に

大きくマイナスするからである。

加えるに，商船学校志望に影響する家族の態度を階層別に考察したいと考えていたが，手許の資料は十分意向にそいがたく，残念ながら後の機会にゆずることにした。とりあえず調査対象146名の家族の学歴と職業——学歴については両親のいずれか程度の高い方を選んで集計している——を，表12と13に附記して参考に供する。

表12 両親の学歴

学歴	百分比
大学、高専	38.4
旧制中学程度	34.9
小学校程度	18.5
その他	3.4
不明	4.8
計	100.0

表13 家庭の職業

職 業	百 分 比
会 社 員	32.2
公務員（教員をふくむ）	19.2
商 業	17.1
農 業	7.3
土 建 請 負 業	4.1
サ ー ビ ス 業	2.0
国 鉄 職 員	2.0
船 員	1.4
美 容 師	1.4
無 職	6.2
そ の 他	7.0
計	99.9

(注) ① 岸戸教授が、全国の中学3年生男子3,255名について調査した結果もこの事実をうらづけている（昭和28年）。

船員志望者114名について、66.9パーセントが自分の興味をその理由とし、父兄の要求が44.2パーセント、経済収入は29.5パーセント、社会評価は21.1パーセント、容易性、自由性と人格性を理由としているものはいないという結果を示している。志望理由「興味」の欄にみられる船員の高率は、学者志望者の大部分が社会評価を理由としている傾向と匹敵するものであって、他の職業志望の理由にはその例をみない。

岸戸 護：「職業心理学」日刊工業新聞社 昭和31年

② ここにいう商船学校教育の特殊性とは、いわゆる海上生活の特殊性をみとめ、商船学校はそれにたいする適応を本来の教育目標として重視すべきであるという立場を意味する。海上生活の特殊性については、最近では昭和34年度に船員教育審議会のとりまとめがなされている。

③ 前掲書「職業心理学」

④ 前掲書「日本の船員」

⑤ 同 上

5. 練習船実習生の職業観

ユネスコの教育報告（Education in a Technological Society, 1951）を引用するまでもなく、教育の体質改善を要望する識者は多数いる。学校教育万能の誤信と学歴偏重の弊風は可成り根強く、いまだに高等な普通教育をうけたものは社会生活の上位にたち、特定の技術教育を修了したものは実務者としてその下に位するという封建的な考え方を拭いきれず、そのために職業指導の健全な発展を阻害しているいろいろの現象を摘発して鋭い批判の対象としている。国民生活の全面的な産業化が進んだ今は、全体的な人格の形成は産業活動の基盤の上においてなされている事実を再確認して陋習を断ちきり、これからの教育を学校と産業を統合して総合技術教育の方向にむかって強力におしすすめるべきである、という主張に共鳴を覚える<sup>①</sup>。技術時代をになり中核的存在たるべく、近代的精神を持った、頭脳と手技とのよく結合した人間の育成をめざすのである。近代的精神とは新しい社会にたいする適応のメカニズムであり、ひっきょうするところ実践の意欲や態度を規定する職業観の問題に直結する。将来時代の要求にこたえる職業観とはいかなるものか。それは、本質的に目標をめざして努力する教育が決して避けて通ることのできない関門であり、技術革新と船員教育のあり方をたずねるにあたって必然的に逢着する問題でもある。

本稿は、教育の対象たる青少年の職業観労働観の現状把握を通して、それが今後いかな

る形に展開されあるいは展開されるべきかの見透しを獲得しようとする意図から出発したものにほかならない。

### (1) 職業にたいする目的意識

商船学校に入学してくるもの、あるいは卒業して就職しようとするものは、進学または就職にたいしてどのような目的意識を抱いているか。日本社会学会調査委員会が昭和30年に実施した多岐選択質問を援用して調査した結果が表14である。

表14 就職（進学）の目的

目 的	百 分 比		
	36年 大学1年	34年 下船時	社会学会
一人前となる	21.3	2	14
世の中につくす	5.5	3	20
才能をのばす	13.0	2	8
名誉ある地位をうる	2.0	1	3
生活費をうる	33.6	47	51
各人各様	31.5	43	2
その他			
安易な途を選ぶ	15.8		
自己の試練など			
調 査 人 員	146	254	500

(資料の出所について、註⑥)

商船大学入学間もない1年生、練習船実習を終えて卒業を間近にひかえた商船大学生(下船時)、社会学会の選んだ対象の一般的傾向、三者を比較するといずれも「生活費をうるため」という項目に選択が集中し、職業にたいする目的意識は経済性に優位をおいていることが認められる。ときに、「世の中につくす」という社会的目的については商船大学生が一般傾向よりも低率を示しているが、それについては次のような好意的解釈で臨みた

い。統計的には、「各人各様」という項目の選択の中にその意味が多分にふくめられているであろうこと。心理的には、国家的重要産業に挺身すべく進路を選択したかれらにとって社会的目的は常識化されたこと(表18参照)、その常識は船員ならびに海運産業にたいする社会的評価の高いことを期待するが、期待とはかけはなれた現実の処遇を認識するにおよんでは(表19参照)、一般の人々の職業または労働目的観に社会に貢献しようとする目的意識は乏しいとみる逆説的な心理傾向を強化し易いこと。さらに調査の信憑性について、社会のためにと意識は、人間本来の意識というよりは考えられた意識、義務づけられた意識であり、日常の現実行動がこのような意識によって営まれることはきわめてまれではなかるうか。その意味で、質問にたいすかれらの応答はとりすました理想的表現ではなく、具体的現実的な態度を卒直にあらわしたものと解されこと、などである。

いま一つ、1年生には「一人前になる」とか「才能をのばす」といった人格的目的の選択が割合多いが、実社会にのり出していく目を目前にした下船時の調査にはそうした項目の選択はほとんどみられなくなっている。わずか4ヶ年の学校生活ではあるが、理想としての目的を念願としつつも現実的具体的目的に規定されていく人間の社会生活過程の一面を示しているともうけとれる。

### (2) 労働と余暇にたいする考え方

いうまでもなく、さきほどの目的意識は生活価値にたいする考え方と関連する。最近、

一般的傾向として「労働」から「余暇」へと  
いう生活価値の重心移行がしきりに指摘され  
るが、海に志す若者の実態はどうか。北斗丸  
実習生の調査結果を東大新聞研究所資料<sup>⑥</sup>と  
照合してとりまとめたのが表16である。

これによれば、(1)の態度つまり「仕事をす  
ることは人間の義務であるから、時間のある  
かぎりには働かなければならない」という禁欲  
倫理的なタイプや、「仕事は楽しみの一つで  
ある。別に仕事から解放されて遊びたいとい  
うようなことは考えない」という(4)の職人気

表16 仕事と遊びにたいする態度の年齢別比較

	(1) 仕事は 人間 のため	(4) 仕事は 楽し みの 一つ	(5) 仕事 は余 暇の ため	(2) 生活 の合 理	(3)(6) D. K.	計
商船大 1年	0.7%	3.4%	29.5%	52.7%	13.7%	100.0%
20代	8.4	9.0	25.3	50.0	7.3	100.0
30代	10.3	9.0	22.8	51.0	6.4	〃
40代	23.4	13.5	25.2	30.6	7.3	〃
50代	34.4	18.5	10.6	23.2	13.5	〃

(資料の出所について、註<sup>⑥</sup>)

質型を支持するものはまるで少く「仕事は好き  
だが、仕事のためのエネルギーを養うため必  
要なだけの休養や遊びの時間が欲しい」と  
する(5)の余暇肯定の態度類型にやや賛意を示  
してはいるものの、総体的にはかれらの価値  
基準に十分適合するとはみとめられない。「仕  
事は仕事、遊び遊びはである。決められた時  
間はきちんと働くが、仕事から解放された時  
間は全く仕事のことを忘れて遊ぶ」という(2)  
の型、いわゆる労働——余暇の等価的態度に

においてはじめて多くの賛同がみられる実状で  
ある。年齢別にみた場合、労働にたいする義  
務感を強調する(1)の型をよしとするものは20  
代から50代にいたるまで年齢と平行して直線  
的に上昇しているのにたいして、それとは対  
照的な快楽や消費を天真に肯定しようとする  
(2)の態度は、年齢の増加とは反比例して減少  
し、両者は丁度逆相関々係におかれている。い  
うなれば、それはそのまま社会変動にともな  
う労働モラルの変容過程を物語っているとも  
うけとれる。商船大学1年生は、若い世代の  
労働と余暇にたいする現代的な考え方をもの  
のみごとに反映していることになる。

以上のような傾向は、もとより戦後の特殊  
な社会変動と密接に対応するものではあるが、  
それとともに多くの人が指摘することく、近  
代社会の労働における自己疎外が促進剤とし  
て大きな役割を果している事実を見逃すこと  
はできない。技術革新が推進する合理化運動  
は、労働条件およびそれとはうらはらな余暇  
の条件に大きな変化をもたらして、人々はそ  
れによって娯楽や消費への接近が容易にたす  
けられる。一方、娯楽や消費文化のおびただ  
しい氾濫は、そうした人々の欲求をますます  
誘発してやまない。その結果、きわめて自然  
ななりゆきで労働の過程そのものが個人の生  
活にたいする意味を失いはじめ、労働以外の  
場面に生活の意義を見出そうとする傾向が強  
く打ち出されている。現代の悪徳は「仕事の  
妨げになる程遊ぶ」ことではなくて「遊ぶ時  
間もない程に働く」ことであるという広言が、  
それほどの罪障感もなく語られるようになっ

てしまう。かくして余暇は労働に従属する副次的なものとしたこれまでのモデルは現代的意義を喪失し、娯楽や消費にエネルギーを集中する生活態度がそれにかわって合法化されてくる。

このようにみえてくると、現代の青年たちにとっては自分自身の職業生活における余暇時

間が殊更に重要な意味をもってくる。余暇の価値あるいは遊びの意義を積極的に承認しようとするかれらの価値基準に見合う質と量がえられるかどうか、それによってその職業にたいするすべての態度を決定するといっても過言ではなからう。ここで、船内生活における余暇時間の内容をみてみたい。

表15 船内生活における自由時間の内容

航 路	調査年	調査期 間(日)	調査 人員	自由時間 の長さ (分)	自由時間の内容						
					休 息	読 書	娯 楽	運 動	上 陸	その他	
内航貨物船4隻	1948	5	208	356	分	148	53	86	9	37	23
					%	41.5	14.8	24.1	2.5	10.7	6.4
ニューヨーク航路 貨物船4隻 (航海中)	1957	9	119	257	分	73	107	68	1	—	8
					%	28.3	41.7	26.5	0.4	—	3.1
ペルシャ航路 タンカー1隻	1956	36	36	332	分	87	143	96	3	3	—
					%	26.3	43.0	28.9	0.9	0.9	—

(前掲書「日本の船員」より)

表15は、労働科学研究所海上労働研究室が実施した船員の生活時間調査からもたらされたものである。労働時間と必然的にそれに附随する準労働時間、および生理的エネルギーの再生産に必要な生活基本時間を差引いた残りの自由時間が示されているが、便宜的にこれを船員という職業が許容する余暇時間とおきかえてみる。たしかに通勤時間を必要としない船内生活における余暇時間の長さは、一般の陸上生活者と比較して大したかわりはみとめられない。しかしながら、休息——この時間の大部分は肩ふりとよばれる雑談が占めている——かきあるいは将棋程度の手軽な娯楽、それ以上に読書三昧——概ね月刊雑誌の拾い読み——を余儀なくされている余暇利用

の実態をみると、そこには次のような抜きがたい客観条件とそれに対応する質的な相違をみとめないわけにはいかない。第1に、ここに示された時間の長さは連続したものでないこと。3直交替制勤務方式は自分の意思とは無関係に余暇時間を細分する。第2には、空間的に制限された船内では、余暇時間とはいいながら職場と密着した場所と状況において消化せざるをえないこと。そこには職場雰囲気が生のまま没入してくる。第3として、1年間の60パーセントから80パーセント以上の日数は航海状態におかれ、不規則に細分化された停泊期間しかえられない海上生活は、好むと好まざるとにかかわらず一般社会文化との接触を制限されること。余暇時間を充当



すべき対象の選択は意のごとくならず、可能な範囲についても陸上生活者の多採ぶりとは到底くらべものにならない、などである。いかえれば、現在あるままの船内生活様式では労働と余暇、仕事と遊びとの分化がしばしば不明確となる。満足感を伴って船内に安住するためには、どうしても労働の過程そのものに技術的な意義やよろこびを見出さなくてはならない。そうした生活態度は、むしろ表15の(4)の職人気質型に集中的に表現されるものであって、若い世代の現代的余暇倫理や遊びの哲学とは真向から対立することはさきに見てきた通りである。事実、職場委員にたいする若い船員の訴えや陸上産業に転向した人の掲げる理由の筆頭は、公私の別のみとめがたい船内生活様式にもとづく欲求不満の類であるという報告が多い。

労務管理や教育が、船員生活とレクリエーションの問題により関心を集注すべきであるというのは当然のこと、それよりも、賃銀その他による代償も十分でなく、船員なるが故に余暇活動に耐乏と忍従を強制している海運界の現状は、このままでは船員需給の問題を一層深刻化こそすれ、決して好転を期待させるものでないことを強調しておきたい。

### (3) 船員にたいする職業評価

ここでいま一度、職業観あるいは職業意識といったものの性格をふりかえてみよう。東大尾高教授によれば、それに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化されるものであるが、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て、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られるという<sup>④</sup>。してみれば、職業生活の実際経験はなくとも、練習船がととのえる近似的な海上労働場面との接触を通して、商船学校生徒つまり練習船実習生が船員にたいしてどのような職業評価をおこなっているかという問題は、将来の職業意識にたいする予測可能性をはらんで重要な意味をもつ。一項を割りあて、実習態度の測定をめざして作成した意見調査票の中から<sup>⑤</sup>、職業評価に関連する若干の項目を選択して以下に示す。前項までの諸表と関係して、ここには商船高校生の分を省略して大学生のみ掲載する。

「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」という質問にたいして表17のような応答結果がよせられている。

表17 実習生の職業評価(その1)

意見の内容	1年	2年	3年	4年	合計
船員には高度な適性と訓練が必要	41.4	36.1	42.4	35.4	39.5
わからない	19.8	12.7	8.9	9.7	11.9
船員だからといって特殊なものを考えない	38.8	51.3	47.6	54.9	48.2
調査人員	116	158	269	113	656

全体としてみれば、船員には高度な適性と訓練が必要であるという意見の支持者は約40パーセント、船員だからといって特殊なものを考えないという意見をもつものが約50パーセントである。その中、高学年にすすむにした

がって特殊性を否定する意見が増加する傾向こそ着目すべき点ではなからうか。見方によっては、教育方針が標榜する職業的特性にたいするレジスタンスであるとも、それへの適応をめざす教育技術の説得力不足を暴露するものであるともうけとれるからである。

表18 実習生の職業評価(その2)

意見の内容	1年	2年	3年	4年	合計
船は国民生活に大いに貢献する	80.2	71.8	69.9	69.9	72.1
わからない	9.5	6.8	8.6	8.0	8.1
それ程に考えない	9.5	21.4	21.2	22.1	19.5
調査人員	116	234	269	113	732

表18は「あなたは船の国民生活への貢献とすることに重要な意義をみとめますか」という質問にたいする応答である。文句なしに、海運産業または船員という職業の国家的重要性を高く評価しているといえよう。ただし、1年生と2年生以上との間にはっきりみとめられるネガティブな断層は、使命観に潜在する自己否定的要素が青年期に抬頭する自己肯定の思想と激しく対立する模様であると感じることができる。産業教育の方針決定にあたってしばしば登場する意見であるが、職業的使命観に職業意識の一切を任せようとする方向は、いまさら戦時教育下の青年の苦悩を引用して説明するまでもないこと、青年心理の実態面からも十分な検討をしかからねばならない問題である。

ところで、船員生活の現状は実習生にどのような印象を与えているであろうか。船員は

不遇な職業であるという意見は、総体的には肯否相半ばしているが、仔細にみると、1年生の19パーセントから4年生の62パーセントへといちじるしい増加を示している(表19)。

表19 実習生の職業評価(その3)

意見の内容	1年	2年	3年	4年	合計
船員は不遇な職業である	19.0	26.6	49.8	61.9	40.9
わからない	19.0	15.2	19.3	13.3	17.2
そうは思わない	62.1	58.2	29.4	22.1	40.9
調査人員	116	158	269	113	656

入学時にあこがれた海上生活の理想像が、教育訓練の過程を通じて無慙にも打ち砕かれていくかのようである。練習船をふくむ商船学校教育の現状は、強く船員に憧れた入学当初の職業希望を、とにもかくにも卒業するまでそっと大事に育てていくのが精一ぱいである、といっちは言い過ぎであろうか。船員という職業は、実習生の目にも決して多幸な将来生活を約束するものとはみられていない。

一方、船員の社会的地位をどうみるかという問題についても、前掲した下船時意見調査で日本社会学会が設定した職業格付け表を援用してさぐっている。船員一般については、9位の警官と7位の小学校教諭の中間に位置しているが、船長機関長となると、3位の市役所課長と2位の医師の中間に相当する格付け評価をおこなっている<sup>⑥</sup>。実習生のいわゆる自己評価とは別に、一般社会では果して船員にどの程度の評価をしているか。その実状を明らかにしたい気持は切実である。

実習生意見を日本社会学会が調査した一般傾向⑨と比較してみると、船員は、さまざまな苦勞にたえて国民生活に多大の貢献をしているにもかかわらず、社会的にみとめられていないという不満が非常に強い——不満を表明する実習生は73パーセントにもものぼっている——といえる。そのような認識を前提におきながらも、実習生の多くは卒業後船員として生活をたてようと考えている(表20)。卒業

表20 実習生の職業評価(その4)

意見の内容	1年	2年	3年	4年	合計
卒業後船員として生活をたてる	76.7	73.5	65.8	71.6	71.6
わからない	20.7	19.2	19.7	15.0	19.0
船には乗りたくない	2.6	6.8	13.4	7.1	8.6
調査人員	116	234	269	113	732

直前になるとその率はより以上に増加してくる。このようにみてくると、かれらが船員として出発するまでのほごびには、悲壯とさえみられる相当に複雑な心情の移りかわりの秘められていることを理解できる。機会と理由が提供されるならば、なんのためらいもなく海に背をむけて陸上に職をもとめる兆候は、なんとかれらの就職のスタートラインにおいてみとめざるをえない。

それでは、職業評価と関連してかれらの組合運動にたいする関心の度合はどうか。同じ意見調査票の一間から表21のような結果がまとめられる。総体的にみて、組合活動にたいする関心は学年のすすむにつれて漸増の傾向にはあるが、それを通じて不遇な船員生活を

表21 実習生の職業評価(その5)

意見の内容	1年	2年	3年	4年	合計
将来船員組合運動に挺身したい	27.6	27.2	31.2	33.6	30.0
わからない	50.9	55.1	51.7	57.5	53.4
関心がない	20.7	17.1	16.4	8.0	15.9
調査人員	116	158	269	113	656

改善しようとする意欲をもとめるには、いささか物足りない。実習生の現状は、どちらかといえば組合活動には冷静・批判的である。身を持つこときわめて慎重な態度であるとみうけられよう。

#### (4) 職業観の発達変化

今日ではあまりにも一般化している知能指数(IQ)と同様の発想にもとづき、職業的成熟指数(Vocational Maturity Quotient, VMQと略称)なる概念をうち出して人間の職業的発達を測定分析しようとしたスーパーは、いうなれば職業観の発達変化を端的に実証づけた人ともみられる。自分自身の経験から推しても、たしかに観念的なものから実際的なものへ、理想的な職業観から生活の現実に即した現実的職業観へ、というような各種の変化をとげるであろうことは肯ける。この場合、その変化に作用するいろいろの条件の存在にも気付かされる。家庭や近隣社会や学校社会の態様もそうであろうし、社会の評価や時代の推移を条件としてとりあげることも可能である。それとともに、主体の側の変化たとえば年令的变化なども見逃すことはできないであろう。いかなる条件がどのような作

用をおよぼすか。このような職業観変容の因果関係をはっきりと見きわめることこそ、生産技術教育がその実のり多いことを期待するためには絶対不可欠の要件であると考ええる。

以上のような考え方にもとづき、前掲した実習生意見調査案の下位領域として設定した職業観得点をめぐって、主として実習生の集団状況との対応において職業観変容の諸要因をもとめてみた。高い集団モラルや友好度に富んだ集団雰囲気、さらには優れたリーダーシップなどが成員の職業観の健全な形成に貢献するものといえる<sup>⑩</sup>。また、職業観の発達変化の傾向をさぐる手段として学年別に得点を比較すると、表22のような結果がえら

表22 職業観得点の変化

学 年	商 船 大 学	商 船 高 校
1	61.5	
2	58.5	63.1
3	57.4	61.2
4	57.7	60.7

れた。学年がすすむにしたがって得点は逓減している。より詳細に検討を加えるため、職業観の内容的側面として3つの指標を仮設した。(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がそれである。そして、意見調査票の全領域からそれぞれに関連する5問ずつを選んで再集計した結果が表23である。

これらを通じて、練習船実習生の職業観の発達変化を次のように読みとることができる。

(1) 練習船実習生の職業観は、年令の発達につれて段階的に発達するものと思われる。

表23 職業態度の内容的諸面の変化

学年	商 船 大 学				商 船 高 校			
	A	B	C	計	A	B	C	計
1	0.60	-0.15	2.84	1.10				
2	0.74	-0.58	2.37	0.84	0.75	0.42	1.84	1.00
3	0.16	-1.35	1.39	0.07	0.36	-0.49	1.63	0.50
4	-0.33	-1.78	1.44	-0.22	0.36	-0.37	1.69	0.56

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

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、実習生の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を通して知る船内の生活様式や労働の実態と自己の価値基準との間に激しい葛藤を覚えはじめ。多難な現状を克服して理想を実現すべく情熱をたぎらせていた純粋な青年性は、次第次第に自分の適応可能性を案ずる現実的思慮に浸蝕され、ついには入学前から船員にあこがれていた希望意識・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だんだんに薄らいでいくものと思われる。

(3) しかしながら、同一の個人においても職業観の内容的諸面が一樣に、平行的に発達変化するものとは考えられない。最も可塑性に富む側面は、生活適応にたいする自己評価である——表には省略しているが、実際には偏差値が最も大きい。

労研式自覚症候調査や情意不安テストの結果と照合した場合、それらと適応にたいする自己評価との間に妥当な関係をみとめること

はむづかしい。むしろかれらの認識構造における主観が優先するものとししか解されない。客観的状况とは無関係に、適応可能性について一人合点する傾向が強いということである。認識構造に働きかける教育が、職業観をよりポジティブに誘導する可能性が実証されているともうけとれる。

(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してとらえられる。その意味で、職業観の形成に知的方面の反映するところは軽視しがたい。

(5) 発達の経過をおって眺めてみると、大学、高校ともに2学年から3学年に移行する時期にあたって、職業観の著しい変化を指摘することができる。

以上のような全般的傾向の背後には、実習生一人一人の心理状態の複雑な移りかわりが潜んでいるとは、前項に指摘した通りである。海をめざして萌芽した職業観をなんとか大切に育てあげようとするいぢらしい努力、海上生活のネガティブな特殊性こそ案外に自分を海に引きよせた誘因であったかもしれないと自我概念に働きかける自己説得のくり返し、船そのものにたいする魅力は減退してもある欲求を満足させる当面の手段として船員は十分に価値ありとする打算、海運産業の重要性にすべてを任せようとする職業的自我中心主義の傾向など、社会のきびしい現実に立ち向うに際してかれらを見舞う心理的外圧は、到底生やさしい程度ではすまされない。個人の適応活動を促進するために、職業目的達成に貢献するために、ひいては海運産業の発展に

寄与するために、船員教育が真剣に取り組むべき当面の課題として、カウンセリング・システムの設定と他産業にも共通する幅広い技術教育内容の採用を提唱したい。

商船学校教育が固執する全寮制に、学生一人一人の微妙な心理過程と集団としての発達を適確にみきわめ、それに見合った適切な指導対策を構ずるだけの意欲と技術を欠いた場合、極言すれば、商船学校は悩み多き青年を救済する手段を全く持ち合せないというだけでなく、教育上の重大な過失を犯すことにもなりかねない。

- (注) ① 桐原葆見：「生産技術教育」国土社 昭和35年
- ② 前掲書「下船時意見調査の集計結果とその解説」
- ③ 岡部慶三：「娯楽志向と生活様式の変化」  
——その心理学的意味の理解を中心として——  
思想第5号所収、岩波書店 昭和35年
- ④ 尾高邦雄：「職業社会学」岩波書店 昭和16年
- ⑤ 意見調査票の作成過程については、詳細な説明が次の報告書に掲載してある。  
大沢・兵藤ら：「実習生の態度測定について」  
航海訓練所訓育研究報告1号 昭和33年  
なお、意見調査票にもとづく態度測定の結果は、上記の他に下記論文として発表をおこなっている。  
大沢文男：「実習意欲に影響する若干の特殊要因」  
航海訓練所訓育研究報告3号 昭和34年

大沢文男：「練習船における集団教育方法の研究(1)」

——主として実習生集団士気の測定法について——

日本航海学会誌22号，所収 昭和35年

- ⑥ 前掲書「下船時意見調査の集計結果とその解説」
- ⑦ 尾高邦雄：「職業と階層」毎日ライブラリー 昭和33年
- ⑧ 大沢文男：「練習船実習生の職業観について」労働科学36-5所収，労働科学研究所 昭和35年

### 6. 商船大学生の就職状況

本稿をとちるに際して，商船大学生の最近の就職状況を概観しておきたい。表24は，東京および神戸両商船大学学生課の資料にもとづく過去5ケ年の求人ならびに就職状況の一覧表である。各欄の数値は，卒業者数にたいする百分率を示している。一見して次のような点を指摘することができると思う。

まず，入学前の欄から。商船大学に入学してから卒業までに学生の迎えるコースは，3年半の席上課程と1ケ年の船舶実習（機関科の工場実習をふくむ）であるが，その間における休学・退学その他いろいろな事情による減員率は，多い年は約35パーセント——31年度の神戸機関科，少い年は皆無——33年度神戸航海科と35年度東京機関科，平均して約1割という結果がみられる。

つぎに求人数の欄であるが，海上については文句なく機関科が航海科を上廻っている。5ケ年を通覧しても例外的なケースは全く見当たらない。船会社における機関士の不足を如

表24 求人および就職状況

科別	年度	入学者	卒業者	求人数		就職者数	
				海上	その他	海上	その他
航	31	114.1	100.0	174.6	25.4	85.9	14.1
		124.5	〃	191.8	26.5	81.6	18.4
	32	104.1	〃	327.4	11.0	89.0	9.6
108.6		〃	406.9	1.7	86.2	12.1	
海	33	114.7	〃	154.4	7.4	92.6	7.4
		100.0	〃	127.9	6.6	98.4	1.6
	34	105.2	〃	88.3	10.4	88.3	9.1
116.4		〃	96.4	7.3	94.5	5.5	
科	35	111.1	〃	129.2	25.0	86.1	12.5
		104.8	〃	126.2	16.4	85.2	4.9
	平均	109.7	〃	174.2	15.8	88.4	10.5
		110.2	〃	188.8	11.2	89.1	9.1
機	31	97.6	100.0	239.0	8.5	91.5	8.5
		134.7	〃	322.4	28.6	71.4	28.6
	32	111.6	〃	469.0	10.1	94.2	8.7
114.5		〃	632.4	12.7	85.5	12.7	
関	33	105.6	〃	231.5	5.5	93.2	6.8
		108.8	〃	236.8	10.5	86.0	12.3
	34	113.9	〃	170.8	16.7	90.3	9.7
116.1		〃	217.9	16.1	92.9	7.1	
科	35	100.0	〃	236.3	23.8	76.3	22.5
		104.8	〃	274.2	56.5	79.0	21.0
	平均	105.0	〃	265.5	13.0	88.6	11.4
		115.0	〃	333.2	25.4	82.9	16.1

各欄上段は東京，下段は神戸商船大学を示す  
(両商船大学学生課調)

実に物語っているとみられる。しかし，航海科についても34年度の特例を除けば，求人数は常に100パーセントを可成りの程度上廻り，その点に関する限り商船大学卒業生は就職条件に恵まれてきたといえる。一方，表にみられるその他とは陸上を意味していると考えられるが，航海科・機関科ともに昨年（35年）度あ

たりから求人数が急増の傾向にある。とくに機関科は顕著で、神戸のごときは50パーセントを上廻る実状が示されている。別途に調べたところでは、今年(36年度)の神戸機関科はついに140パーセントという驚異的な数値にはね上ってきた。このような陸上の商船大学卒業者にたいする求人攻勢は、必然的に就職状況に影響をおよぼしてくる。その点は後にふれよう。

求人に関連していま一つ、海上のそれはきわめて不確定な状況にあることをつけ加えておく。32年度の高率から34年度の低率にいたるまでわずか2年、就職戦線の模様は絶えず経済事情を敏感に反映するのは当然としても、人事管理面は多くの問題をかかえている船会社がとる方策としては、あまりにも近視眼的な雇用計画といえないか。学生の就職問題を担当する学校関係者の苦情が、求人側のこうした態度に再考を促したいとするのも無理からぬところと思われる。

就職者数の欄をみると、海上への就職は航海科の約90パーセント、機関科の80乃至90パーセントといったところが平均的傾向である。ところが、求人欄で指摘した通り最近の陸上の求人攻勢はめざましく、ところによっては海上をはるかに上廻る労働条件を提示しているときさえつたえられる。それに対応するかのごとく、35年度の傾向はより顕著で、東京機関科卒業生の40パーセント、神戸は実に45パーセントという多数が陸上に就職したと

つたえられる。現職海上に籍をおくものの陸上転向者が年をおって増加の傾向にあるとき、本年度卒業生の特筆すべき就職状況は、将来の船員需給対策を検討するに際して、従来の甘い見透しや消極的手段の容赦すべからざることを宣告するものである。

前章までに指摘した通り、現代青年の価値志向は旧来のそれを大巾に改変しようとしているのである。職業的誘因を徹底的に検討し、抜本的な対策を樹立する船員政策や海運経営方針の身構えがなければ、どのような船員教育にたいする熱情や努力も空廻りに終わって下り懸念が去らない。

最後に、就職状況の特徴として大企業集中の傾向を附記しておく。34年度と35年度の海上就職者の中、大手16社(16社会)に入ったものの比率をみると、航機あわせて東京は、34年度の約67パーセントから35年度の85パーセントへ、神戸は同じく約67パーセントから74パーセントへと増加している。本年度も同一歩調と推定される。海運における企業格差の問題は、こんな一面だけからでもその深刻さがうかがわれる。この点については、商船高校の状況を把握した上であらためて問題にしてみたいと考えている。

(注) 神戸商船大学学生が編集する「白鷗」昭和36年12月発行の第3号が、卒業生の就職問題を可成り意欲的にとりあげている。この章には、その中に掲示された諸表の若干を援用させて貰っていることを断っておく。