

III 戦前日本の船員雇用に関する若干の統計資料

目 次

はじめに.....	26
A. 官庁資料.....	26
1. 船員数.....	27
2. 乗組員の構成.....	27
3. 新船員, 雇入・雇止.....	27
B. 某大会社の普通船員資料.....	28
1. 調査資料と調査方法.....	28
2. 個人の属性.....	29
3. 採用・新船員.....	29
4. 昇進、勤続、退職.....	30
5. 乗下船.....	31
あ と が き.....	32

はじめに

戦前の日本船員に関する統計資料は、それ自体が少なく、公表場所が定まらず、しかも調査が逐年的に実施されておらず、また調査対象や調査方法も当然未発達であった。いまそれらを収集し、整理を試みつつあるが、ここでは船員雇用に関する統計の一部を紹介する。また、戦前の海運会社の船員雇用の資料もなかなか収集しがたかったが、某大会社に若干の原資料が保存されていたので、それを分析してみた。

この調査研究にあたっては、多数の方々にご協力をいただいた。紙上をかりて、あらためてお礼を申しのべたい。

なお、統計資料は文末に一括掲載しているが、

紙幅の関係で大幅に割愛せざるをえなかった。

A 官庁資料

1. 船 員 数

戦前の船員数を確定することは、およそ困難である。多くの文献は、船員手帖の受有者数をもって、それにかえている。しかし、それは実効的な船員数では、けっしてない。

表1は、1886(明治19)年から1898(明治31)年までの西洋形船だけの乗組員数である。その調査の方法や範囲(航路、隻数)は不明であるが(以下、同じ)、広い意味での待機船員をのぞく、当時の船員の実勢力を示したものである。

1899(明治32)年6月、船員法が施行され、西洋形船(トン数船)であれ、日本形船(石数船)であれ、日本船舶に乗組む船員は船員手帖を受有することになった。1900(明治33)年末の船員手帖受有者数は、48,016人となっている。それに対する乗組員数は、見出しえない。

表2にみるように、1903(明治36)年より航路別乗組員数があたえられている。1897(明治30)年の登録汽船は626隻、同西洋形帆船は173隻であり、1903年の登録汽船は1,088隻となっているので、表1と表2の汽船乗組員数はいちおう接続しているとみることができよう。それからいえば、汽船乗組員は帆船乗組員を、1900年前後にはじめて上

回ったことになる。

表2の汽船乗組員数にかぎって、その増加をみると、1903年17,621人(=100)、1913(大正2)年28,249人(160)、1924(大正13)年52,084人(296)、1933(昭和8)年42,158人(239)という推移となる。すなわち、汽船乗組員は第1次世界大戦後に急激に増加し、その後停滞し、15年戦争でふたたび増加することになっている。なお、帆船乗組員はきわめて、停滞的な伸びにとどまっている。

また、航路別乗組員の構成についてみると、1900年代は遠洋乗組員は近海乗組員の約半分にすぎなかったが、1920年代に入って前者は後者を上回るようになっていく。第1次世界大戦後における遠洋航路の開拓を反映している。

2. 乗組員の構成

遠洋汽船乗組員にかぎって、その職務別構成の一部を示したのが、表3である。全体としていえることは、機関部乗組員が他部乗組員をつねに上回っており、また事務部乗組員が他部にくらべそれほど少なくないことである。

表3などから、直ちに1隻当りの平均乗組員数は厳密には算出できないが、機関長が必ず乗組んでいると仮定して計算してみると、表4のようになる。平均乗組員数(船長をのぞく)は、航路の別なく、減少している。その根拠は、詳細な検討が必要であるが、第1次大戦後は定員合理化やディーゼル化を反映している。1930年代の平均乗組員数は、戦後段階のそれに引継がれているかにみえる。

表2の出所資料より、平均年令を計算してみると、表5のように航路の別なく、1924(

大正13)年から、1935(昭和10)年にかけて、平均年令は上昇している。それは、海運不況のもとで、中高年令船員の定着化がすすんだことを反映している。しかし、日中戦争に突入する段階で、平均年令は低下しはじめていくようである。戦後の平均年令は、1955(昭和30)年汽船全体で31.1才、その後上昇して1970(昭和45)年33.8才、1974(昭和49)年35.7才となっているので、戦前の方が平均年令は低かったとみられる。

船員の勤務年数、経験年数、乗船期間などに関する統計は、きわめて少ない。1927(昭和2)年調査には、普通船員の経験年数が示されており、それを集計してみると遠洋6.0年、近海5.3年、沿海5.0年となる。戦後1956(昭和31)年の汽船全体で7.3年、1974年14.5年となっていたので、戦前の平均経験年数はかなり短いことになる。1929(昭和4)年調査には、普通船員の乗船期間が示されており、それを集計すると平均遠洋1.5年、近海1.5年、沿海1.6年となっている。2年以上乗船している乗組員は、遠洋23.8%、近海23.2%、沿海23.4%である。戦後との比較はできないが、戦前、いわれるほどに長期に乗船していたわけではないことを知りうる。

3. 新船員、雇入・雇止

戦前、どれだけの新船員が流入したか、またどれだけの船員が廃業したかを、直接に示す資料はない。船員法事務成績という統計がある。いま、その船員手帖の新交付数を、新船員とみなせなくはない。また、雇入と雇止の差は船員の増減量を、いちおう示めそう。

船員手帖新交付数は、1904(明治37)年にはじまる日露戦争の時期、1914(大正

3.)年にはじまる第1次世界大戦の時期、そして15戦争の時期に、いちじるしく増加している。そうした時期は、当然ながらかなり大きな雇入超過・船員増となってあらわれる。その他の時期も、船腹増加に伴ない雇入超過を示すが、日露戦争後の1908(明治41)年、第1次大戦後の1920(大正9)年、昭和恐慌期の1930~31(昭和5~6)年に、雇止超過・船員減となっている。その時期に雇入超過があっても、その量は小さい。

この船員法事務成績と表2を結びつけて、いささか乱暴な計算をしたのが、表6である。採用率は、すでにのべた船員手帖新交付状況とほぼ一致しているが、それがいちじるしく増加する時期は40~60%にもなり、乗組員の約半数に近い新船員が送り込まれたことになっている。そうした時期でなくても、採用率は30%という高さを示し、雇止超過の不況期であっても20~25%である。戦後の採用率は、1950年代約15%、1960年代25%であるので、戦前のそれが高いことはあきらかである。

なお、乗組員数に対する雇入または雇止超過数の比率、いわば船員増減率をみると、いままでのべたことが、より鮮明に示されるようである。

乗組員数に対する雇入件数、いわば年間平均雇入件数は、明治、大正年間2回ぐらいであるが、昭和年間になると1.5回に低下している。この件数は、乗組員の平均雇入回数ではないが、海運企業にとって乗組員の1.5~2倍に当る雇入事務が発生したことは、まちがいを示している。その点からいえば、その平均件数の減少は、船員手帖新交付数の減少、そして契約更新の相対的な増加が反映している。それ以外には

海運企業が雇入契約を、航海単位から期間単位の変更したことが影響しているのではなかろうか。

B 某大会社の普通船員資料

1. 調査資料と調査方法

次に、戦前より予備制度をもつ某大会社の普通船員の雇用資料を取扱う。ただ、在籍船員数の統計がないため、いささか乱暴な推定を試みざるをえなかった。某大会社の普通船員の概数は、社史によれば、1905(明治38)年4,500人、1915(大正4)年5,000人、1925、1935(大正15、昭和10)年各4,500人、1941(昭和16)年7,000人であった。その部門別構成は、甲板部30%、機関部40%、事務部30%である。

現在保存されている戦前入社約2,500枚の個人カードのなかから、各部構成比率、採用年次を考慮した上で、表7にみるように、甲板部130人、機関部129人、事務部199人、採用年1900~26(明治33~大正15年)117人、1927~36(昭和2~11)年122人、1937~45(昭和12~20)年218人、不明1人、合計458人を抽出した。その他、2種の原簿を利用した。

保存カードは戦前の雇用船員の数にくらべ非常に少なく、また機関部のそれが相対的に少なく、事務部のそれは流入・流出がはげしいせいか比較的に多かった。したがって、戦前の普通船員の雇用実態を十分に反映しうるものではないが、個別企業の雇用実態をつかむ手掛りになるとみられる。

2. 個人の属性

普通船員の本籍地・現住所は、表8に示す通りである。本籍地では、関東29.0%、近畿11.3%と多く、県別では神奈川、東京、兵庫が多く、それだけで23.5%を占める。海事協同会が、1927～36（昭和2～11）年に紹介した新船員の本籍地は、九州30.9%、関東13.1%、中国11.3%であり、さきの3県は11.6%にすぎず、県別では鹿児島13.9%、長崎6.0%、兵庫5.4%の順となっている（同調査部『調査要録』p.222、194.1.4）。したがって、某大会社は、他社にくらべ、大都市を普通船員の給源地とし、また関東への依存度が高い。戦後の状況にくらべても同様である。

現住所は、関東41.9%と圧倒的であって、近畿12.3%がつづく。あきらかに、港湾都市への移動がみうけられる。戦後と比較すると、戦前の方がはるかに港湾都市への集中度が高い。

学歴を集計したところ、圧倒的に高等小学校卒業以下である（68.9%）。事務部にかぎり中学校卒業・中退者がみられ、司厨系に採用されている。1935（昭和10）年の職業紹介普通船員の学歴構成は、高小卒以下90.9%であるので、某大会社は客船を保有していたので、事務部にかぎれば他社にくらべ学歴が高いであろう（『調査要録』p.138）。戦前は、戦後と比較するまでもなく、学歴は低い。

1916（大正5）年の他の某大会社普通船員3,121人調査によれば、有妻者の比率は近海航路以上の場合、甲板部20%、機関部12%、事務部36%となっている。（通信省臨時調査局『船員=関スル調査』p.42、1918.1）。戦前は、戦後にくらべ妻帯率がかなり低かったことはあきらかであろう。

それはともかく、某大会社普通船員の妻帯率や結婚年齢が分析できなかったが、長子誕生時の夫の年齢について集計したところ、29才以下の誕生者は40.5%、39才以下55.1%、40才以上4.3%となっており、30才前後での結婚が多いようである。戦前は、戦後にくらべ5才ぐらい、遅れていることはあらそえない。

普通船員夫妻の年齢差についてみると、夫年長がほとんどであって、5才以上年長が51.5%にも及ぶ。それは、戦前の一般的な傾向であって、戦後の船員にくらべその比率は高い。

3. 採用・新船員

戦前、某大会社における普通船員全体の採用・退職・解雇についての統計はえられなかったが、注目すべき資料があった。

まず、個人カードにおいては、表9のような採用年齢がえられた。普通船員全体では、18才未満32.6%、18～19才30.3%、20～24才30.7%、25～29才4.2%、30才以上2.2%となっている。甲板部は18才未満が43.8%を占めているが、機関部は20～24才が37.9%であり、事務部は25才以上がかなりみられ、それぞれの職務や船員法が反映している。戦前は、戦後にくらべ20才以上がかなり多かったとみられる。

「機関部火夫見習名簿」という資料が保存されていたので、そのうち1938（昭和13）年と1942（昭和17）年分について分析してみた。某大会社は、火夫見習を1938年には511人、1942年には446人を採用しているようである。この新船員の採用率は、雇用量に対して約25%、15%に相当する。この採用率は、表6と対照するとき、他社とあまりちがわない比率となっている。

火夫見習の採用年令は、1938年は20才未満54.6%、20～24才44.1%であり、1942年はそれぞれ61.1%、33.4%となっている。第2次世界大戦に入った1942年は、1938年にくらべ若年層をより吸収しているようであるが、25才以上もかなりみられる。

その本籍地は、1938年は関東38.8%、東北25.8%、東海12.9%であり、1942年は関東27.0%、九州22.6%、朝鮮(人)15.4%となっている。表8と比較すると、15年戦争突入とともに、給源地がかなり変動しており、近畿の減少がいちじるしい。1942年になると、九州と朝鮮が大きな給源地となっており、戦時における船員不足の状況が反映しているとみられる。

その続柄は、長男が1938年22.6%、1942年25.4%となっている。また、その学歴は、未養成(山出し)が過半を占めているが、それ以前にくらべると、海員養成所出身者がひじょうに多くなっていることはあきらかである。日本海員救済会は、甲機普通船員を1938年1,454人、1942年1,685人養成していたので、某大会社は火夫養成者をそれぞれ約25%、15%ぐらい採用したことになる。

その採用地は、38年は横浜、神戸支店が圧倒的であったが、1942年になるとその他の支店(門司)が増加しており、火夫見習の本籍地の変化に対応している。

このようにして、採用された火夫見習が、どの程度定着したかであるが、表10にみるように、1938年は登用33.3%、未登用35.8%、登用未定30.9%、1942年はそれぞれ16.6%、48.9%、34.5%となっている。

いま、登用未定(試用期間6か月)が登用と未登用の比率で経過するとすれば、定着率は1938年48.2%、1942年25.3%となる、戦後にくらべ、定着率は低い。

また、未登用理由はいろいろあるが、1938年は家事都合や廃業が多いが、1942年は病氣退職や採用取消などが多い。前者は平時状態の理由を示しているようが、後者は戦時における忌避傾向を示しているよう。

最後に、事務部個人カード199人のうち107人について、採用時の紹介者が記入されていた。団体では、海事協同会船員職業紹介所36人と多く、ついで交職会5人となっており、その他56人は某大会社の主として普通船員個人の紹介となっている。

4. 昇進、勤続、退職

戦前における普通船員の昇進は、属船雇用の関係からばらつきが多いとされている。某大会社の操舵手(舵取)、操機手(油差)への昇進年令は、表11にみるように、ともに、29～31才に中央値がある。前者は20～39才にまで広がっているが、後者は25～34才に集中している。それらの勤続年数は、表12にみるように、9～11年に中央値がある。

甲板長、操機長、司厨長の昇進年令は、例数が少なかったが、ともに、40～41才ぐらいであるようである。しかし勤続年数は、甲板部および機関部と事務部とはことになっており、司厨長は比較的短くなっている。

最近はともかく、戦前の操舵手・操機手の昇進年令は戦後とあまりちがわれないが、甲板長・操舵長は5～6才ほど低いようである。

最後に、個人カードにおける退職者の退職理由は不明が多いが、いちおう停年(意味不明)

が多い。事務部にかぎれば、除籍が目立つ。

その他に、「〇〇部除籍・除名・処罰名簿」という資料（見習は除外されている）が保存されており、それによると表12にみるように、1927～39（昭和2～14）年の退職者は3,558人に及ぶ。この時期、〇〇部船員数は約1,800人ぐらいであったので、この13年間で〇〇部登用者（本員）はみかけではあるが、2回ばかり入替ったことになる。1927～30年の海運不況期には、年間約350人といった多くの退職者が出ているが、その退職率は19%となる。

退職理由であるが、この13年間では、長期欠勤2.23%、解雇者18.1%、病気・退職13.6%、定員整理9.2%にはばば集中している。したがって、個人カードにおける退職理由は、長期勤続者のそれということになる。それとはともかく、依願退職、家事都合、一身上の都合、転職・廃業、老年退職など、船員個人の理由は、11.8%にすぎない。

1927～29年においては、他の時期にくらべ、除名者（特に乗遅れや不帰船）が多い。また、1930～31年の海運不況期には、退職者の40%にも及ぶ解雇を出している。それ以後、1935年までは解雇とともに定員整理による除籍をふくめると、30%近い退職者を出している。

5. 乗下船

戦前の船員が、どの程度の乗船期間と下船期間をもって、乗下船を繰返して来たかという実態は、いままで不明であった。それが、某大会社でどうなっていたかをみってみた。その詳細な統計表は省略せざるをえなかったが、その総括表が表13である。各部と就業時期によって、

かなりの差違がみとめられる。

平均乗船月数は、機関部が他部にくらべかなり長く、事務部はかなり短い。それは、それぞれの船員の職種技能と船種との関係や、それぞれの職種船員の労働移動を反映しているようである。それはともかく、1隻当りの平均乗船月数は、一般にいわれるように長くはなく、約12か月強といったところである。

平均下船月数は、機関部が乗船月数に対応した下船月数となっていないことが注目されるが、船員全体では下船1回当たりで約1.5か月ぐらいあったようである（ここでいう下船とは、社命、請暇、病気などすべての理由をいう）。

「日本船員統計」（昭和12年版）の船員失業期間の1937（昭和12）年分の平均失業期間は2.1か月である。それからいえば、某大会社船員は予備制度により、若干早く次の船に乗船して行けたことになる。

1937年以降の下船月数を、1か年乗船後に何日下船したかに引直してみると、甲板部1.8か月（54日）、機関部1.2か月（42日）、事務部1.8か月（54日）となる。したがって、戦後のかなりの時期までにくらべ、戦前の船員はむしろ長く下船したとみられなくはない。

それを勤務期間中に、どの程度下船したかを示したのが、下船率である。それを、予備員率として引直してみると、甲板部15.0%、機関部10.2%、事務部17.0%となる。戦後、「標準」予備員率として、職員25%、部員19%という数字が使われたが、戦前、予備制度を実施しているところは、それにやや近い予備員率で予備船員を保有していたことを知りうる。

就業時期からみると、1927～36（昭和

2～11)年の時期、すなわち海運不況の時期は、その前の時期すなわち1920(大正9)年から普通船員の予備制度が実施された時期に比べ、乗船月数は長くなり、下船月数が短くなっており、雇用「合理化」を反映している。1937(昭和12)年以降の時期は、15年戦争を反映して、乗船月数はかなり減少している。

最後に、下船理由を見たのが、表14である。まず、いえることは、社命、転船、職務負傷が圧倒的であり、家事請暇、病氣請暇が、非常に少ないことである。それからいえば、某大会社は一定の乗船期間後、船員を遂次社命で下船させるという、定型的な配乗管理を実施していたことになる。

就業時期からいえば、1926年以前は、それ以後の時期に比べ、合意、家事請暇といった、船員側の事情による下船が、比較的が多い。また、1937年以後は、病氣請暇、引揚、徴兵といった戦時色のある下船が多くなっている。なお、予備制度には甲種(現在でいう出勤待機)乙種(現在でいう自宅待機)があるが、その他不明が多く、分析にたえないが、下船理由の状況からみて甲種が圧倒的に多かったとみられる。

あ と が き

以上、全体として、大ざっぱな分析にとどまった。これら資料収集と分析作業以外に、某大会社の元普通船員数人に対して、戦前の雇用事情について聞き取りを実施した。それらをつくめ、戦前の船員の雇用構造の分析をつづけて行きたい。それにあたって、いわゆる社外船企業における船員雇用資料を入手して、比較分析しながら、内容を深めたいと考えている。大方のご協力をお願いする次第である。(昭和54年度

(昭和54年度「船員の職能、教育および雇用に関する総合的な調査研究」(担当者：篠原陽一、小石泰道、青木修次)の一部であり、執筆者は篠原である)

表 1. 西洋形船乗組員数

(人)

免状の種類 西 暦 年 号	種 種		小 型 船	小 計		舵 夫	水 夫	油 差	火 夫	石 炭 夫	小 計	合 計
	甲 内 国 人	乙 種 外 国 人		内 国 人	外 国 人							
1886 明治 19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,840
87	20	266	138	725	293	1,284	138	-	4,170	-	5,848	7,270
88	21	296	149	765	315	1,376	149	-	4,633	-	6,577	8,102
89	22	338	159	726	295	1,359	159	-	4,299	-	6,470	7,988
1890	23	407	139	717	298	1,422	139	-	4,092	-	6,478	8,039
91	24	418	138	670	278	1,366	138	-	3,780	-	6,136	7,640
92	25	434	131	709	285	1,428	131	-	3,802	-	6,300	7,859
93	26	486	126	693	289	1,468	126	-	3,752	-	6,343	7,938
94	27	442	85	767	318	1,527	85	576	3,381	830	6,789	8,401
1895	28	490	131	826	349	1,665	131	808	3,881	1,071	8,461	10,257
96	29	545	135	825	413	1,783	135	853	4,119	1,122	9,229	11,147
97	30	-	-	-	-	-	141	-	-	-	-	11,364
98	31	355	84	741	1,007	3,261	134	-	9,429	-	14,057	17,274
		982	48									

資 料 通信大臣官房文書課「通信省年報」

- 注 1) 1898年甲種欄上段：航海士、下段：機関士。
2) 1898年乙種欄には外国人1人を含む。

表4. 航路別部別平均乗組員数（推定）

(人)

航 路		遠 洋				近 海				沿 海			
西 歴	年 号	甲	機	事	計	甲	機	事	計	甲	機	事	計
1903	明治 36	21.5	27.5	16.9	65.9	12.5	12.4	8.2	33.1	5.1	5.8	3.1	13.9
	04 37	19.0	23.1	15.1	57.2	12.2	12.5	7.8	32.5	4.4	4.9	2.0	11.3
	05 38	22.0	26.8	19.4	68.1	12.8	12.9	8.2	33.8	6.2	5.0	2.1	13.3
	08 41	18.3	20.9	11.9	51.1	9.0	9.1	5.2	23.3	4.4	5.2	1.7	11.3
	09 42	19.1	22.3	13.8	55.2	11.3	10.1	5.9	27.4	4.5	4.7	2.0	11.2
1912	大正 元	18.0	23.0	14.0	55.0	9.2	9.1	5.1	23.4	4.0	4.5	1.8	10.4
	13 2	19.6	26.1	15.7	61.4	10.0	9.9	5.9	25.9	4.2	4.8	2.0	11.0
	14 3	19.7	24.2	16.0	59.9	9.5	9.3	5.6	24.4	3.9	4.4	1.7	10.0
	15 4	19.5	25.7	16.5	61.8	9.6	9.6	5.6	24.8	3.4	4.0	1.5	8.8
	16 5	18.9	25.7	16.4	61.0	9.5	9.3	5.5	24.3	3.1	4.2	1.1	8.7
	17 6	18.7	25.0	14.5	58.2	9.6	9.7	5.5	24.8	3.4	3.9	1.3	8.6
	18 7	23.5	26.2	14.1	63.8	9.4	9.9	4.7	24.0	3.5	4.0	1.1	8.6
	19 8	17.7	23.0	42.6	53.9	10.2	10.6	4.9	25.7	3.7	4.1	1.1	8.9
1920	9	15.6	20.5	12.1	48.1	9.2	10.0	4.4	23.5	3.6	4.2	1.4	9.2
	21 10	18.5	24.4	14.3	57.2	9.8	11.1	5.5	26.3	3.7	4.5	1.7	9.9
	22 11	16.3	20.9	11.4	48.6	9.3	10.0	4.9	24.3	4.0	4.5	1.6	10.1
	24 13	15.6	20.3	11.3	47.2	9.7	11.0	5.6	26.3	4.9	4.6	1.9	11.4
	27 昭和 2	16.2	20.7	12.2	49.1	11.2	13.0	7.3	31.5	4.2	4.6	1.9	10.6
	29 4	17.0	21.6	13.7	52.3	10.3	12.2	6.9	29.3	4.0	4.4	1.9	10.3
1931	6	15.6	19.5	12.1	47.2	8.8	9.6	5.4	23.8	4.0	4.2	1.7	10.0
	33 8	16.4	20.5	12.4	49.3	10.7	12.3	7.5	30.5	4.0	4.2	1.9	10.1
	35 10	16.4	20.3	13.0	49.7	11.6	13.8	9.1	34.5	4.2	4.2	1.8	10.3
	37 12	19.4	20.9	15.1	55.3	14.3	15.4	10.9	40.6	5.3	4.3	1.7	11.3

資 料 表2に同じ。

注 1) 疑問数値はそのままとした。

2) 機関長数を船舶数とみなし算出。

表 5. 航路別乗組員の平均年齢

		(才)		
西歴	年号	遠洋	近海	沿海
1924	大正13	28.8	29.4	29.8
27	昭和2	28.5	29.1	29.5
29	4	29.5	30.2	30.0
31	6	30.4	30.7	31.1
33	8	32.8	32.2	31.5
35	10	34.7	33.3	32.6
37	12	32.1	30.8	32.9

資料 表2に同じ。

表 6. 採用率、船員増減率、平均雇入件数

西歴	年号	採用率	船員増減率	平均雇入件数
1903	明治36	46.7%	2.8%	2.2回
04	37	53.9	5.2	2.3
05	38	67.4	12.7	2.5
08	41	32.6	△1.3	2.3
09	42	26.0	1.8	2.1
1912	大正元	33.5	5.7	2.4
13	2	35.0	7.0	2.4
14	3	31.6	3.7	2.2
15	4	28.3	5.5	1.9
16	5	31.0	9.0	2.0
17	6	34.3	10.7	2.1
18	7	46.0	25.0	2.3
19	8	41.7	13.1	2.3
1920	9	30.2	△3.0	2.2
21	10	26.5	1.2	2.2
22	11	30.5	1.0	2.3
24	13	31.5	5.2	2.3
27	昭和2	26.4	3.4	1.9
29	4	25.4	6.3	1.7
1931	6	17.6	0.1	1.5
33	8	20.8	5.0	1.5
35	10	30.2	6.8	1.4
37	12	29.9	8.7	1.4

資料 表2に同じ資料より算出。

注 採用率=船員手帖新交付数÷乗組員数

増減率=(雇入件数-雇止件数)÷乗組員数

平均雇入件数=雇入件数÷乗組員数

表 7. 調査対象者の採用年

(人)

採用年	甲板部	機関部	事務部	合計
1900～26 (明33～大15)	40	27	50	117
1927～36 (昭2～11)	31	46	45	122
1937～45 (昭12～20)	59	55	104	218
不明		1		
合計	130	129	199	458

資料 某大会社個人カード

表 8. 本籍地・現住所

(人)

	本 籍 地				現 住 所			
	甲板部	機関部	事務部	計	甲板部	機関部	事務部	計
北海道	3	2	6	11	5	3	4	12
東北	14	16	17	47	9	10	2	21
関東	30	26	75	131	42	40	79	161
北陸	14	13	8	35	11	10	-	21
東海	10	13	28	51	11	11	12	34
近畿	8	18	20	46	21	23	30	74
中国	20	12	14	46	11	9	6	26
四国	10	10	9	29	8	5	-	13
九州	18	15	21	54	9	9	4	22
朝鮮	1	-	-	1	-	-	-	-
合計	128	126	198	452	127	120	137	384

資料 表7に同じ。

注 不明数は省略、以下同じ。

表9. 採用年令

(人)

才	甲板部	機関部	事務部	合計
13	1			1
14	2	3	2	7
15	8	1	7	16
16	24	14	13	51
17	22	18	33	73
18	20	13	35	68
19	15	27	28	70
20	9	15	15	39
21	10	18	17	45
22	4	9	12	25
23	4	4	7	15
24	4	3	9	16
25	4	1	6	11
26				
27	1	1	4	6
28			1	1
29			1	1
30	1	1	1	3
31			2	2
32	1			1
33			2	2
40			1	1
42			1	1
49			1	1
合計	130	128	198	456

資料 表7に同じ

表10. 火夫見習の採用数と登用状況

(人)

西 歴	1938	1942
年 号	昭和 13	17
登 用	170	74
未登用(理由)		
除籍 家事 都合	63	8
一身上の都合	5	12
廃 業	38	1
病 気 退 職	24	58
職務負傷退 職	5	9
入営(海軍志願)	8	4
解 雇		22
戦 死		2
長期欠 勤	21	22
成業見込なし	1	
採用取消		46
行方不明	1	
請 暇		17
不 明	4	5
(小 計)	(170)	(206)
除名 不 帰 船	12	11
乗 遅 れ	1	
逃 亡		1
(小 計)	(13)	(12)
未 定	158	154
計	511	446

資料 某大会社「機関部火夫見習名簿」

表 11. 操舵手・操機手の昇進年令

(人)		
才	甲板部	機関部
20	2	
21		
22	2	
23	1	
24	6	
25	4	1
26	6	2
27	3	2
28	4	12
29	11	8
30	11	21
31	5	16
32	7	9
33	4	3
34	2	4
35		
36	1	
37	2	
38		
39	1	
合 計	72	78

資 料 表7に同じ。

表 12. 操舵手・操機手の勤続年数

(人)		
年	甲板部	機関部
4	5	1
5	5	1
6	3	1
7	8	9
8	3	7
9	9	13
10	7	10
11	6	17
12	7	9
13	7	5
14	6	3
15	3	1
16	1	1
20	1	-
合 計	71	78

資 料 表7に同じ。

表 1 2. ○ ○ 部退職者の退職理由

西 歴	1 9 2 7	2 8	2 9	1 9 3 0	3 1	3 2
年 号	2	3	4	5	6	7
除籍 依 願 退 職	1 0				1	
(退職) 家 事 都 合	4				2	
一 身 上 の 都 合				1	2	
転 職 ・ 廃 業	5	1	3	1	1	
病 気 退 職	3 8	5 2	5 2	5 8	4 0	3 6
老 年 退 職	1 2	3	1	3 7	2 1	7
職 務 負 傷 退 職	8	7	8	8	8	3
入 営 (団)				1 4	4	
定 員 整 理	1 1	2 3	9	8 5	3 0	2 9
解 備	2 6	7 0	9 1	2 2 8	1 1 1	2 9
病 死	7	7	1 3	1 0	5	1 0
長 期 欠 勤	1 4 3	1 0 3	4 4	1 5	7	1
自 殺 ・ 溺 死		2	1			
成 業 の 見 込 な し				1		
行 方 不 明			1			
小 計	2 6 4	2 6 8	2 2 3	4 5 8	2 3 2	1 1 5
除名 脱 船	1 0	6	1 0	4		
不 帰 船	9	1 1	1 2	1 5	2	3
乗 遅 (後) れ	4 4	2 1	2 4	1 6	1 6	1
逃 亡	1	1				1
船 上 拘 引			2	3		
密 輸	1 7	8	5	4	5	
窃 盜 行 為		3	2	1		
酒 乱	1					
傷 害 騷 擾	3			1	1	
社 則 違 反	2	3	1	5	1	1
長 期 欠 勤	2			2 8	4	
小 計	8 9	5 3	5 6	7 7	2 9	6
合 計	3 5 3	3 2 1	2 7 9	5 3 5	2 6 1	1 2 1

資 料 某大会社「○○部除籍・除名・処罰名簿」

(人)

3 3	3 4	3 5	3 6	3 7	3 8	3 9	合 計
8	9	1 0	1 1	1 2	1 3	1 4	
			1				1 2
		4	1 6	3 4	6 6	1 5	1 4 1
				4	2 8	1 5	5 0
4	1 2	4	1 2	1 5	3 4	5	9 7
4 2	3 2	3 1	2 9	3 0	4 0	5	4 8 5
9	1	3	3	9	1 4	1	1 2 1
7	3	1 3	3	5	9	4	8 6
							1 8
3 4	2 9	6 4	8	9			3 2 7
2 7	4 5	2 5	4 0	3 8			6 4 5
1 2	4	2	9	8	1 5		1 0 2
2	5 6	8 1	6 7	1 0 5	1 4 1	2 6	7 9 1
							3
	2	4	4	4	2		1 7
2	1		3	1	1		9
1 3 9	1 8 5	2 3 1	1 9 5	2 6 2	3 5 0	7 1	2,9 9 3
	1	2		1			3 4
5	6	5	3	1 6	1 7	2	1 0 6
8	7	1 0	1 0	9	4	2	1 7 2
1	2	1					7
							5
7	1	5	2 6	1 5			9 3
				1			7
			1				1
							6
1		1 2	2	4			3 2
1	3 2	2 0	9	5	1		1 0 2
2 3	4 9	5 5	5 1	5 1	2 2	4	5 6 5
1 6 2	2 3 4	2 8 6	2 4 6	3 1 3	3 7 2	7 5	3,5 5 8

表 1.3. 平均的な乗下船状況

	西 歴	船員数	勤務期間	平均 乗船隻数	平均 乗船月数	平均 下船月数	下船率
甲板部	～1926	37人	4.3年	3.7	11.2	2.8	20.1%
	1927～36	69	8.3	5.5	16.1	2.1	11.5
	1937～	129	5.8	5.1	12.0	1.8	13.2
	合 計	235	6.3	5.0	13.2	2.0	13.3
機関部	～1926	5	3.7	1.8	22.7	2.2	8.7
	1927～36	14	5.7	2.6	25.2	1.3	4.8
	1937～	117	4.4	3.6	14.7	1.5	9.7
	合 計	136	4.9	3.4	15.7	1.6	9.1
事務部	～1926	47	6.7	7.5	9.0	1.8	16.8
	1927～36	93	6.9	7.0	10.7	1.2	10.2
	1937～	180	4.1	5.2	8.2	1.4	14.5
	合 計	320	5.4	6.1	9.2	1.4	13.3

資 料 表7に同じ。

- 注
- 1) 船員数は、その時期のサンプル在籍者数
 - 2) 勤務期間 = (乗船月数 + 下船月数) ÷ 船員数
 - 3) 平均乗船隻数 = 乗船隻数 ÷ 船員数
 - 4) 平均乗船月数 = 乗船月数 ÷ 乗船隻数
 - 5) 平均下船月数 = 下船月数 ÷ 乗船隻数
 - 6) 下船率 = 下船月数 ÷ (乗船月数 + 下船月数)

表14. 下船理由

(甲板部)

西歴 年号	~1926 ~大15	1927~36 昭2~11	1937~ 昭12~	合計
社 命	62	219	274	555
転 船	15	74	78	167
職 務 負 傷	3	6	21	30
合 意	23	4	7	34
家 事 請 暇	10	31	45	86
病 気 請 暇	2	18	47	67
徴 兵	10	13	24	47
引 揚			107	107
その他・不明	23	10	57	90
合計	148	375	660	1,183

(機関部)

西歴 年号	~1926 ~大15	1927~36 昭2~11	1937~ 昭12~	合計
社 命	2	20	115	137
転 船	2	5	17	24
職 務 負 傷		1	22	23
合 意	2			2
家 事 請 暇	1	3	36	40
病 気 請 暇		4	54	58
徴 兵	2	2	21	25
引 揚		1	108	109
その他・不明			48	48
合計	9	36	421	466

(事務部)

西歴 年号	~1926 ~大15	1927~36 昭2~11	1937~ 昭12~	合計
社 命	168	412	602	1,182
転 船	9	45	48	102
職 務 負 傷		8	27	35
合 意	69			69
家 事 請 暇	68	136	78	282
病 気 請 暇	11	35	82	128
徴 兵	21	12	32	65
引 揚			17	17
その他・不明	4	3	44	51
合計	350	651	930	1,931

資料 表7.に同じ。