

V 混乗船における東南アジア船員の生活行動と労働に関する調査研究 ——フィリピン船員との混乗について——

第一部 フィリピンとフィリピン船員について

第一部 目 次	
はじめに	71
V-1 フィリピンとフィリピン人について	73
A. 社会建設目標	74
B. 地 理	74
C. 人 種	74
D. 人口動態	75
E. 言 語	75
F. 宗 教	75
G. 行動原理	76
H. 教育制度	79
I. 衛生関係	79
J. 経済の概況	80
K. 産業の現況	80
L. 勞 働	81
M. 海外で得た収入に対する税制上の特典	82
V-2 フィリピン人船員の概況	83
A. 船員としてのフィリピン人の資質	83
B. 船員教育の概況	85

C. National Seamen Board	87
.....	87
D. 外航船に乗船する手続き	87
E. 船員登録者数の変遷と現況	88

はじめに

船員職業問題について直接的に調査研究に手をつけはじめたのは、昭和48年度からであり、[※]それらの成果は既に報告書としてまとめてある。しかし、それは勿論完結したものではなかったし、多くの検討領域が残されていた。そのうちのひとつが、昭和54年度から取り上げた混乗問題である。

混乗方式を組織的に導入するという日本人にとっての初体験は、導入時には様々な問題があったし、予想されなかったことが起きたりし、またそのことを見越して、配乗についても特別な考慮を払ったりもしていた。したがって、「特攻方式でやってきた」（某社・労務担当副部長）という表現もあったわけである。しかし、この混乗をめぐる様々の意見はあるにせよ、「混乗すること」、そのものは、海運経営政策、船

※ 渡辺・青木・大橋 欧州諸国における将来の船員制度の調査・研究の実態 1974.
 渡辺・大橋・青木 新しい船員職業の基本設計に関する概要 1976.
 大橋・青木 新しい船員職業の基本設計 1977.

員労務政策の一環として定着しつつあるようになり、「特攻隊員だけでなく、みんなそれをあたりまえにできるようにする必要がある」（前出副部長）、と言われるようになってきた。そうすると、混乗問題について、視点を変えた検討が要請されることになってくる。

そこで、我々は、次の如き諸点に検討を加えてみることを計画した。

- (1) 職務遂行上に表出する職業観、労働観の民族差
- (2) 個別作業の態様と技能の習熟過程
- (3) 異民族間の対人関係の形成過程とその機能
- (4) 非日本人間の対人関係の形成過程とその機能
- (5) 非日本人の受けてきた教育・訓練の実態
- (6) 種々の情報の流れに及ぼす外国語の影響
- (7) 生活環境の利用状況
- (8) 純日本船には通常みられない日本人乗組員の役割
- (9) 出身社会とのつながりの実態
- (10) 東南アジア船員の日本人船員に対する意見
- (11) その他

これらの諸点のうち、現在までにある程度知り得たものもかなりあるが、更に引続き調査すべき点や未着手の点もかなりある。なかでも、(9)、(10)などは、日本人乗組員に対しても東南アジア人船員に対しても、無理のない労務管理を実施してゆくためには是非とも必要な点である。これについては、多少、知り得た点もあるが、それ以上は現地調査にまたねばならない要素が極めて多く、我々は近い将来是非とも実施できる機会が与えられることを切に願っている。

もう一つの重要な点は、今回は主としてフィリピン人について考えてきたわけであるが、他の東南アジアの国々について、また要すれば、東南アジア人以外の国の船員についてもできるだけ調査を進めていくべき点であろう。これについても、我々は、そうした機会が与えられることを願っている。

さて、54年度から、この研究を実施するにあたっては、体験者との面接聞き取り、業界紙・社内報・諸雑誌等の関係記事の収集、東南アジア関係の諸文献の収集、などに努めると共に、混乗船における乗船調査を行なった。

乗船調査にあたっては、数ある混乗船のなかから、下記の理由によりフィリピン人が乗組んでいる在来貨物船のうちから選ぶこととした。すなわち、

1. 文化の差が大きいこと、
2. 日本人以外は、フィリピン人のみであること、
3. 全フィリピン人が英語を話すので、我々調査員が誰とも直接対話できること、
4. 仕事の広がり、タンカーその他の専用船に比べて比較的大きく、観察対象に富むこと、

などであり、更に一つ付加えるならば、日本人乗組員の出身会社は一つで、一方我々はその会社の船で、これまでに何度も乗船調査をさせて戴いた経験があって、混乗船にかかわる諸領域での特徴を見出し易い、と考えたからである。

最終的には、後述するように日本—東地中海航路に就航しているA号の往航に乗船することとなり、内地で乗船し、約40日後にギリシャのピレウスで下船した。

なお、帰路には、ジュネーブのILOに寄っ

て、海事部長達に会い、東南アジア船員問題等について若干の意見交換と資料の収集を行なった。さらに、マニラにも48時間程寄って、本船乗組員のマンニング会社の社長及び人事部長、運輸通信省船員局の訓練部長達に会い、船員教育の動向や、労務管理方針等について話を聞き、資料を求め、また、政府刊行物センターにて関連資料の収集に努めた。

これらの調査の結果については、既にその一部をこれまでに公開されている様々の混乗問題にかかわる秀れた諸資料と重複しないようにできるだけ努めると共に、フィリピン人と混乗した経験のない人達にも多少なりとも参考になるように内容を選んで、既に海上労働科学研究所から報告書^{***}が出ているが、ここでは、そのうちからさらに、フィリピンとフィリピン船員一般に関する部分を選んで紹介することとし、あとは紙幅の関係で次号にゆずることとする。

V-1 フィリピンとフィリピン人

日本からジェット機で僅か4時間のところに位置するフィリピンや、そこに住むフィリピン人について、我々一般日本人はあまり多くのことを知ってはいないようである。そもそも文献や資料も、そう多くはない。政治上又は経済上のニュースはそれなりに新聞紙上などで時折報道されることはあるとしても、一般のフィリピン人の働きさまや、暮し振りについてはほとんど目にふれない。どんな生活規範や行動原理を持っているのかも、良く知ってはいない。実際こういうことを知らないでも、日本人の大部分の人にはなんの差支えもないからそうなのかもしれない。

しかし、なんらかのかたちで、目的で、フィリピンの人々と関係を持つ必要があり、さらに良い関係を持つ必要がある人々にとっては知らないではすまされまい。

そうして、フィリピン人と混乗船で共に働き共に生活する人や、混乗船を管理する人は、まさに知らないではすまされない日本人といえよう。勿論、混乗システムを導入し、これを発展させるために日夜努力を重ねてきた一部の人は知っているであろう。しかし、そういう人達の知見は必ずしも多くの人々の知見とはなっていない。

混乗船のなかで、フィリピン人と共に、より良い仕事と生活を展開するためには、彼等につ

※ 例えば、竹内宗助、混乗船問題について、全船協50周年記念論文1980、3等。

*** 大橋・服部 混乗船における東南アジア船員の生活行動と労働に関する調査研究

フィリピン船員との混乗について

第一部 フィリピンとフィリピン船員について 1980

第二部 混乗船A号について 1980

いて、より多くのことを知っている方が良いでしょう。

そこで、この章では、フィリピンとフィリピン人について、極く基本的なことを記すことにする。

なお、執筆にあたってはフィリピン人の作った統計、フィリピン人の書いた文献を主として利用した。

一つ注意してほしいことは、諸統計は必ずしも整備されてなくて、時々矛盾を生じることがある点である。したがって、数字はおよその傾向と理解する方が無難と考えられる。

A. 社会建設目標

1898年6月23日、スペインからの独立宣言のなかで

「フィリピン共和国は、理性に基づき、正義のみを目的とし、正直な労働のみを手段として、すべてのフィリピン国民に対し、階級のへだてなく、高貴な社会の建設に一致団結して参加することを呼びかける。高貴な社会とは、家系や尊大な称号の故ではなく、個人の価値の故である。この社会には、自己保身や陰謀術策からする破壊や墮落はなく、嫉妬、愛顧による卑劣化もなく、国家を汚す高慢やごまかしもない。」

と、新しく建設する社会のあり方を唱いあげた。

350年近いスペインによる統治、その後アメリカの植民地時代を過し、日本の占領時代のち、1946年、実質的に独立したあと、マニラ大学の歴史学のコスタ教授は、現代のフィリピンの社会目標を次のように表現している。

「7,000の島々と、70の言語と、インド

から伝わった精神主義と、中国の人本主義と、マライの進取性と、スペインの高潔さと、アングロ・サクソンの技術と、アニミズムを信ずる人々の *bahala na*（明日は明日の風が吹く）と、イスラム教徒の熱烈な信仰と、キリスト教徒の献身とを合わせて一つの国をつくる、——それがわれわれの控えめな提案である。」

こういうフィリピンは、現在どうなっているのであろうか。

B. 地 理

まず、地理学的にみれば、最新の調査では7,107の島から成っているとされており、典型的な多島国家である。しかし、小さい無人島が多くて、実際に人が住んでいるのはそのうちの約1,000であり、全国土面積の299,404 km^2 （これは、ほぼ北海道と本州の合計面積）の90%は僅か11の島で占められている。

C. 人 種

人種的には、原住民は中央アジアから渡来したと言われるネグリート族（現在約25万）、その後マレー系種族（ピサヤ族・タガログ族・ビコール族・パンパンガン族・パンガシナン族・イロカノ族）が流入し、現在はこのマレー系が全人口の85%を占めている。あとは、インドネシア系・中国系である。その他の沢山の少数民族が合わせて10%居るといわれている。

D. 人口動態

人口は、1978年末で、4,630万人で、男女比では男子がやや多くなっているといわれている。

出生率は、アジア諸国で最も高く29.1人(1,000人当、1975)で、政策としては、これを引下げようとしているが実効は上っていない。

乳児死亡率は、これも高く、1974年の統計では、58.7人(1,000人当)で、(日本は9.3)シンガポールの11.6人、マレーシアの33.2人よりもかかない高い数字である。

平均寿命は、1970～1971年の統計では、男子56.9才、女子60.0才である。他の発展途上国と同じで、若年者が非常に多く、全人口の45%が15才未満で、65才以上は、たった3%にしかすぎない。その結果、国民の平均年齢は、16.9才である、という統計もある。(日本の場合、1975年の国勢調査の結果では、32.5才となっている。)

E. 言語

言語は、良く知られているとおり、非常に多様で、70種以上となっており、「川一つ越えれば言葉がちがう」とさえ言われ、しかも、互いに理解できない程である。そこで、現在は、ピリピノ語と英語とを公用語とし、学校でも後に述べるように、日本流に言うところと小学校5年からは全ての授業を英語でやっている。したがって、英語は日本人にとっての英語とは意味がちがいがnative tongue的存在である。現在、人口の44.7%に当る2,070万人は英語で話ができ

ると言われている。スペイン語を話せる者は、僅か3.6%の167万人である。ピリピノ語というのは、マニラのあるルソン島を中心として使われているタガログ語を基本としている言語で、フィリピンの国語として機能させようとして1946年からその普及に力を入れているものであるが、現在それを話し得るものは、全人口の55.2%にあたる2,556万人にしか過ぎないと言われている。結局のところ、フィリピン人の日常的会話は、英語とピリピノ語の両方で成立しているわけで、事実、マニラのTV放送は英語でニュースを伝えていた。なお、ここでは、ピリピノ語という表現を用いたが、タガログ語をもともとnative tongueとするフィリピン人は、ピリピノ語とはいわずに、タガログ語といい、非タガログ語族は、ピリピノ語と表現することが多いということも聞いた。

F. 宗教

宗教は、全人口の82%をローマン・カソリックが占め、フィリピン独特のカソリック(アグリパイ派とよばれるがローマ法皇庁は認知していない)が6%、プロテスタントが3%で、全人口の約90%強がキリスト教徒である。イスラム教徒は約5%、仏教徒は1%強で、のこりは、原始宗教を信じていると言われている。ここで注意を払いたいことは、約90%強といわれるキリスト教徒にとってのキリスト教は、日本人における仏教よりもはるかに日常生活のなかで意味を持っており、特に都市部では小さい頃から両親と共に教会に行ってお祈りをし、聖書を学び、といった、いわば欧米的な宗教活動を日常的に行なっている、という点である。

例えば、誕生日には、たとえ成人になっていても、まず教会に行き、感謝の祈りをささげ、そののち、自宅で家族を中心に、友人を招いて祝う、という行動を極く自然に行なっている人が多いという。

G. 行動原理[※]

1. フィリピンの国民的伝統

フィリピンの人々の考え方や行動様式を理解する一助として、マニラ大学の歴史学教授のデ・ラ・コスタ氏の見解を紹介してみよう。

彼はフィリピンの国民的伝統は、次の五つの原則に要約できる、としている。それは、バグササリリ pagsasarili, パキキサマ pakikisama, バグカカイサ pagkakaisa, バグカバヤニ pagkabayani, パキキバグカプア・タオ pakikipagkapua-tao である。

極く簡単に記すならば、バグササリリーフィリピン人一人一人が、信頼できる人間として自力で成長できる道を備えようとする意志、パキキサマ — 手をつないで、生きることの苦しみも喜びも進んで分かち合う心、バグカカイサー — 国民が理解し、受け入れ、責任を負っている社会組織の様々な形態を通して、国民の意向を反映した国民的コミュニティを築くこと、バグカバヤニ — 常に国民共通の利益を個人や、個人の属するグループや階級などの私的な利益に優先させる心構え、パキキバグカプア・タオ — 人間同士の連帯、しかし、何よりもまず自分の祖国の発展に尽くして、祖国が自由な意志で、対等に、人類全体の発展に参加することができ

るようにするという意味の人間同士の連帯である。

こういった原則と価値観があるとするコスタ教授は、神父でもあるが、この意見に対しての反論もあるので、それを次に紹介しておく。反論するのは、ジャーナリストのナクビル氏で、彼女が5才のとき、コスタ氏は既に神父になっていた。ナクビル氏も、この五つ原則・価値観の存在は一応認めながらも、バグササリリ — 自主独立、パキキサマ — 他人と協調すること、バグカカイサ — 社会組織、バグカバヤニ — 義侠心、パキキバグカプア・タオ — ヒューマニズムとしている。そして、これらの現代的意味は、バグササリリは、責任感や自立独立という長所ではなく、わがままや手前勝手な個人主義という弱点となってあらわれている。パキキサマは、他人と協調すべきではあるが、しかし、しばしばその原則を自分でしきりに破り、バグカカイサやパキキバグカプア・タオも、普遍的な、国民全体に大きく影響を及ぼすような抽象的、絶対的信念とはなり得ず、家族・町・部族といった小さなグループや社会組織に対する封建的な忠誠と受けとめられている。国家という理念など到底受けとめかね、ナショナリズムの根本理念を支えるには感情的過ぎて理知が不足している。(C.G.ナクビル)

こういう意見があるが、我々日本人としては、少なくともこの五つの原則・価値観の存在を認める必要があるし、しかも、その意味は、努力目標の意味合いと現実の姿との間に相当な幅があることも、また認める必要がある。

2. レジプロシティ

※ この項のほとんどは山本まつよ訳、ホルンスタイナー編「フィリピンのこころ」を参考とし、かつ引用している。

フィリピン人及びフィリピン社会を理解するために、もう一つ、レシプロシティ

(reciprocity) について知ることが必要である。レシプロシティは、こちらから頼んだと否とを問わず、個人が受けたあらゆるサービスに対して返済しなければならないという行動原理であり、返済の方法や釣り合いは当事者同志の身分の差や、交換される物品やサービスの種類に応じて決められることになっている、と定義されている。これは、マニラ大学の社会学及び人類学教授のホルンスタイナー氏が書いた「平地フィリピンにおけるレシプロシティ」と題する論文(山本まつよ氏訳)の中の一節である。実際、我々も乗船中にこのレシプロシティという原理が機能しているのではないかと考えられた様々な行動をみているので、この問題について、前出の論文に記されていることを若干、紹介することにした。

レシプロシティには、通常、契約的レシプロシティ、契約的レシプロシティに準ずるもの、タガログ語で、恩義の負債と訳すべきウタン・ナ・ロオブのレシプロシティの3種類があるとされている。

a. 契約的レシプロシティ

契約上のレシプロシティは、二人あるいは二人以上の人間が将来のある時点で、特定の行動をすることを取り決めた自発的な契約である。すなわち、相互の行為は対等であり、金額や形式については、予め合意の上で、明確に決めておく。一方の提供するサービスに対して返済しなければならない義務は、ほとんど個人的感情を伴わない。契約の履行についても双方に疑義を生ずる余地はない。相互の行為(レシプロケーション)によって、この関係は終わり、当事

者双方に貸し借りなしの状態にもどる。

農民同士が組を作り、順番を決めて相互に田の耕作を行なうなどは、この好例である。これに参加する各員は、自分のしなければならないことと、他の参加者が自分のために何をしてくれるかを正確にわかまえているのである。他の仲間以上に働かねばならないという心構えは無い。だれもそんなことは期待していない。しかし、自分の義務を怠れば、仲間に非難され、罰せられずに済むことはなく、将来その仲間に加えてもらう望みは絶たれる。

労働者が契約に基づいて働き、その報酬として支払いを受けるのも、全く同様のものと考えられている。

b. 準契約的レシプロシティ

これは、契約に先立って返済の条件を明示はしないが、釣り合いのとれた交換が過不足なく行なわれる関係である。この種の契約はフィリピン文化固有のものであり、返済の条件も、一種の不文律として、暗黙に了解しあっている。レシプロシティは期せずして始まり、返済もほとんど感情を交えず、機械的に行なわれる。しかし返済(返礼)を怠ると非難を受ける。自分の身内の誰かが不幸にあったときに香典を呉れた人の身内の誰かの不幸の時は、必ず同額の香典(社会的地位が同じであれば)を持ってゆかねばならない、というのは好例である。たまたま米の買い置きもなく、またお金もない時に誰か訪ねてきた場合、近所の人からお米を借りる。貸し手も借り手も、等質等量のお米が日を置かずに返されなければならないことを口には出さないが知っている。もし、常識的な貸借期間中に返せない場合は、量をふやして一つまり利子をつけて一つ返さなければならないこと

もお互いに承知している。これが準契約的レシプロンティーで、これを守らない場合にはやはり社会的制裁を受けて、フィリピン文化が最も嫌う人間関係の悪化が生まれてしまう。やむを得ない事情によって返せなくなった場合及び、返せる見通しがないか、機会がない場合には、次に述べる第三のタイプのレシプロンティーであるウタン・ナ・ロオブが発生する。

c. 「ウタン・ナ・ロオブ(utang na loob)」のレシプロンティー

「ウタン・ナ・ロオブ」とは、直訳すれば、自分のなかにあるおいめとなるが、要するに恩義である。そして、この恩義は、「金の借りは返せる。それは一度返せば済む。恩義の借りも返せるが、返したあとも借りはある。」という諺にあるように理解されている。

就職難の時代に職をあっせんして貰えば、ウタン・ナ・ロオブが発生する。彼が、特殊な才能や技能が無ければ、その強さは一層増す。要するに世話になった人が、世話をしてくれた人に対して持つべきものが、これで、全てのフィリピン人は、これをわきまえている。そして、これに対する返礼は勿論必要であるが、恩義を受けた側ができることで、相手の意に適うことならば、どんなことでも良いとされていて、その意味ではきまりはない。その点が、ウタン・ナ・ロオブによるレシプロンティーの特徴である。換言すれば、返済の形式や量に関しては、はっきりとした形であれ、暗黙であれ、前もって何の取り決めもせず、返済がきわめて不均等なレシプロンティーである。

なお、時と場合によっては、「ウタン・ナ・ロオブ」の返礼と賄賂とは紙一重である。そこで、返礼としての贈物は、サービスをして貰っ

たあと、それも時にはかなり後になって、適当な祝い事などのある機会をとらえて贈る。サービスをしてもらう前に贈ると賄賂じみし、サービス遂行の直後では、余りにもあからさまで単純すぎるからである。

以上、フィリピン社会の一つの生活原理であるレシプロンティーについて簡単に説明してきた。

ここでもう一つ忘れてはならないことは、ヒヤ(hiya) というもので、通常、恥と訳すことができる。これまで述べてきたレシプロンティーを尊重するしきたりを強化するためにこの概念があり、もし、レシプロンティーに反すれば、ワラン・ヒヤ(恥知らず)とよばれて、その集団に属していることができなくなってしまう。フィリピン人にとって、最も気をつけなくてはならないことは、人からワラン・ヒヤとよばれることであるが、この考え方をレシプロンティーにも強く導入しているのである。

3. 家族集団を大事にすること

「フィリピン人にとって、最も強く、決して逃れることができないおきては、家族集団を大切にすることである」。これは、ナクビルというフィリピン人が、フィリピン人について書いた小冊子の中の一節である。彼の論によれば、フィリピン人にとって、その家族集団とは、一つの宗派的まとまりであり、一つの政体であり、学校であり、銀行であり、病院であり、そして社会保障機構でもある。フィリピン人にとって家族集団とは、物心両面の援助、楽しみ、心の慰め、それらを満たしてくれるものである。まさに家族集団とは、人生の哲理そのものである。

ある調査によれば、どのフィリピン人も凡そ300人の家族集団を持っていて、数世代前ま

では、子供が12~15人位いても決して珍しくはなかった。最近、そう多くはないが、それでも6~4人が普通となっているという。こういう風に家族数が多いのは、決してカソリック教徒が多いせいばかりではなく、古くからの *The family is his philosophy of life.* という考え方が効いているのである。

H. 教育制度

学校教育制度は、1901年からスタートし、現在は、7才から6年間は義務教育となっていて、形の上では、4年間の *primary* と、2年間の *intermediate* となっている。

primary の間は、ピリピン語と各地方の土語で教育が行なわれるが、*intermediate* 以降は、英語で行なわれる。この6年間の教育費は無料である。1975年現在、義務教育を受けている生徒数は771万人で、就学率は1978年には、86%に達している。

義務教育を終了した者のうち、約54%は経済的理由によって、上級の学校には進めないという。

その上級学校としては、4年制の公・私立の *secondary school* があり、その数は1975年で、公立2,825校、私立2,019校で、いずれも有料である。(*vocational secondary school* も含む。)

この上には、4年制の大学・2年制の短期大学があり、その数は、1975年で、公立247校、私立677校となっている。これらの大学の教科書は全てほとんど米国のものである。大学への進学率は10~15%程度とみられている。(なお1978年に短大制度は廃止された

というが未確認)

識字人口率は、1978年1月で全人口の85.7%といわれる。これはアジアのなかでは日本を除けば最高の率である。マニラ地区だけで言えば、この率は98%となっている。国家予算の1/3が教育のために支出されているという教育重視策が、このような結果を生みだしているのである。

しかし一方では、地場産業の未発展の故に失業率は高く、その受けた教育にみあった職業をみつけることが困難で、大学の法学部を出て弁護士の資格を持っていながら、街中の屋台でマンガーを売る、といった例は決して珍しくないという。これも今日のフィリピン社会の持つ大きな問題の一つである。

今日、海外で働くフィリピン人は、約50万人といわれているが、それは、高い教育を受け、しかも英語を流ちょうに話す彼等に国内で職業を用意できないことの反映でもあり、逆にまた海外で働きやすいように、より高い教育を家族・兄弟の援助の下に受けようとする原因は、ここにもあるのである。

I. 衛生問題

フィリピンの衛生問題で基本的に挙げなければならないのは、栄養、飲料水、衛生設備の3点である。後に述べるように、1977年でも国民一人あたりの所得が463 U.S.ドルという事情を反映している問題の一つが、この衛生関係の3点である。

栄養関係では、全国平均で収入の約50%を食費に支出しているながらも、良質の蛋白質やビタミン類が不足し、栄養失調や栄養不良の状態

にある者が多く、これに起因する結核やある種の皮膚病の罹患率が高く、また全般的に疾病に対する回復力や抵抗力が低いといわれる。

飲料水も上水道が未発達のため、良質のものを得にくく、多発する原因不明の胃腸障害や伝染病もこのせいではないかとも言われている。

衛生施設については、下水道は勿論のこと、衛生的な便所すら未整備のところが多く、特にマニラなど一部の都市部を除き、排泄物処理が適切に行われていない地域が多いといわれる。そのため種々の寄生虫の保有者やその他の伝染病の保菌者もかなり居り、エレクトールコレラは毎年流行を繰り返している。

一方、医療サービスは、一部の都市部を除けば未整備で、地方の一般住民は医療を受けるのは非常に困難である。

こうした衛生問題・医療問題、そして前述した栄養問題などがあることを反映してか、フィリピン人の死亡の5大原因は、肺炎(16.2%)、各種結核(10.9%)、心臓病(8.3%)、腸炎およびその他の下痢性疾患(5.3%)、循環器系疾患(5.1%)の順である。

一方、罹患率は、インフルエンザが最も多く、腸炎およびその他の下痢性疾患、各種結核、肺炎、マラリアが続いている。

J. 経済の概況

フィリピンの経済は、農業を中心としつつ一部のグループが集中的に支配しているといわれており、これを基本問題とし、さらに、輸出産業が今なお第一次産品中心であること、人口増加率が高いこと、産業及び人口の大都市(主としてマニラ地区)への集中が著しいこと、失業

率が高いこと、エネルギー資源の大半を輸入原油に依存していること等の問題をかかえている。しかし、成長発展の過程にはあり、1972年~1977年の間に、平均、年6.6%(最大1973年:9.6%)の成長を遂げている。しかし、G.N.P.は1977年で152,204(百万ペソ、1U.S.ドル≒7.36ペソ)で、1人当りのG.N.P.は約463ドルと発表されていて、まだまだ低いといえよう。加えて、物価の値上りは激しく、1970年~1978年のインフレ率は、U.S.News and Report誌によれば、12.5%(日本、9.8%)で、1979年の年率は32.4%(日本、7.4%)となっている。したがって、この事実を反映して、1972年を100とした場合、1979年1月の名目賃金は129.3(熟練労働者の場合)であるが、実質賃金は、年々、ダウンして同時期に70.8%になっている、とフィリピン中央銀行では発表している。大多数の国民は、苦しい経済生活を送っているといえよう。

K. 産業の現況

農業は、フィリピンでは、その国土の約半分が耕地であって、食料及び輸出用農作物として、米・砂糖・ココナツ・煙草などが主として生産されている。米は1978年で、420万トンと推定されており、1977年から輸出国となっている。果実の生産量もこの10年間で2倍となり、バナナは、年間2億8千万U.S.弗と、ドル稼ぎの筆頭となっている。なお、農業人口は、全就業人口の52.7%(1978年)である。

漁業は、従業者は約70万と伝えられ、約

14万トンといわれる漁獲量は、フィリピン人の貴重な蛋白源となっている。これらの漁獲量の48%は、スルー海産であるが、最近ルソンでは、彼等の好物のmilk fish(bongus)や車海老の養殖なども行なっている。

林業は、国土の40%近くが森林で、その3/4は、フィリピンマホガニーで、主要輸出品となっている。しかし、乱伐によって資源が荒廃してきているので、伐採量の制限及び輸出制限が最近実施され、一方では植林事業の振興にも力を入れはじめている。林業及び合板製造業に従事している人は、約50万人とみられている。

鉱業は、銅を中心に、金・銀・クローム・ニッケル等の鉱物資源が少なくないため、国民経済上も、また外貨獲得の上でも重要な役割を占めている。

製造工業は、発達段階にあり、1977年の国内純生産の19.4%（価格ベース）で、フィリピン経済に占めるウエイトは小さい。就業人口構成も、全体の11%にしかすぎない。内容的には、製糖・製油（ココナツ油）・パイン缶詰などの食料品工業、肥料・プラスチック成型などの化学工業、石油及び石炭工業、繊維工業が主体で、これら4業種で全体の60%強となっている。これに対し、重電・家電などの機械工業は、8.0%にしかすぎない。フィリピン政府は、勿論、製造工業振興策を積極的にとっており、1977年策定の、開発5ヶ年計画の中の産業政策として、次のような5点を挙げている。

1. 大都市のほか、家内企業・中小企業の育成をはかるとともに、キイ・インダストリーを強化する。

ロ. 鉱物資源の高加工度化をはかる。

ハ. 原油その他重要資源の輸入依存度を低下させる。

ニ. 輸入代替産業の振興をはかる。

シ. 労働

経済がおおむね順調に発展しているため、労働市場も拡大しつつはあるものの、農業主体であることにはかわりなく、農業労働者数は全就業人口の5.27%（1978年）と言われ、また、全就業人口の70%は農村部に住んでいると言われている。

一方、人口構成は、15才未満が45%以上を占める、といった極めて若年者主体構成となっているため、毎年45万人近い新規労働力が生み出されて来るわけであるが、その労働力を吸収できる市場構成にはなっていない。そのため、失業者の総数は82万人、失業率でみれば5%となっている。このうちわけは、農村では3.6%であるのに対し、都市部では8%の高率になっていて、男子のみでは8.9%にもなっている。さらに、これら失業者のうち、15~24才の占める割合は、55.4%と過半数を越え、都市部の若年層の失業問題は非常に深刻である。勿論、以上の諸数字は公式統計にあらわれたもので、実態はもっと深刻であると推定されている。

名目賃金と実質賃金については、前述したとおり、実質賃金はインフレの影響で年々低下しているが、実際の額を調べてみると、1976年8月の調査では、給与所得者の週給は、政府職員が111ペソ、民間労働者が70ペソで、平均では78ペソであるとする統計（国家統計

調査庁の調査)もある。

現行の最低賃金制度は、1978年5月の大統領令で改定されたもので、当時、非農業労働者は、マニラ首都圏では1日11ペソ、それ以外の地域では1日10ペソ、農業労働者の場合は、プランテーションの労働者が1日8ペソ、それ以外が1日7ペソとされている。これは、1980年まで毎年1ペソずつ引き上げられることになっている。^{*}

このように、国内に有利な雇用機会が少なく、一方ではかなり高い教育を受けていて、英語も堪能であることから、海外に職を求めるフィリピン人労働者は多く、一方、受け入れ側とすれば、かなり良質の労働力(英語能力を含めて)を安価に得られるということから、海外の労働市場からの需要はかなりあり、現在、海外で働くフィリピン労働者の数は、約50万人とされている。職業としては、船員、看護婦、建設労働者、港湾労働者などが多く、特に最近では、中近東で働く者が増えている。こうした海外出稼者は、その収入(basic pay)の70%以上を本国送金することが法律で義務づけられているため、外貨獲得の大きな柱となっている。たとえば、1977年、観光産業が3億U.S.ドルの外貨を稼いだが、これらの海外出稼者の送金は2億U.S.ドルにもものぼっていると推定されている。

生活

^{*} なお、その後入手した資料によれば、インフレ対策の一つとして、大統領令にもとづく賃金制度が変更され、国治手当や緊急手当などの増額を含む最低賃金は上昇し、1981年3月には、メトロマニラ市の労働者の実働最低賃金は31.85ペソ、その他の地域の非農業労働者は30.76ペソ、非農園農業労働者は19.67ペソになったと報告されている。

^{*} また、国家公務員の給与も、1981年3月には、月給⁷⁰⁰700ペソ以下の者に対しては15%、それ以上の者は10%ひきあげられた。

^{**} 1981年1月17日、8年ぶりに解除された。

また、フィリピン政府は、海外の就職先をあっせんする機関を設置し、さらに税金を安くするなどの方法も合わせて、海外で働くことを促進している。

なお、フィリピンでは周知のとおり、1972年以降、^{**}戒厳令が施行されているが、そうしたなかで、マルコス大統領は、各種の労働条件の改善を行ない、労働組合に対しても助成を行なっている。しかし、他方では、1975年の大統領令によって、基幹産業のストライキ及びピケティングを禁止し、それ以降も対象産業の範囲を広げて、現在ではほとんど全ての労働者のストライキ権を実質的に認めない、といった統制も強めている。

M. 海外で得た収入に対する税制上の特典

フィリピンでは国策として、海外で働くことを奨励していることは既に述べたとおりであるが、税制上でも特典を設けているという。以下に記す所得税の優遇内容は、我々が直接、資料によって調べたものではなく、複数のフィリピン人船員が、1980年2月に我々の前で互いに確認しながら教えてくれたものである。

フィリピンでは、12ヶ月以上継続して海外で働いて得た収入に対し、独身者の場合は年間2,000 U.S.ドル以下、既婚者は4,000 U.S.

ドル以下は無税としている。それ以上は、100 U.S.ドルを越す毎に、1 U.S.ドルの税金がかかる。国内で働く場合には、もし彼が1,000 U.S.ドルの年収があったとし、(これは約7,000ペソである)、彼には奥さんと小さい子供が3人いる既婚者だとすると、基礎控除と配偶者控除で3,000ペソ、子供1人につき1,000ペソの控除で計3,000ペソ、この合計の6,000ペソが控除され残った1,000ペソに3%の税金がかかる。このことを考えれば、海外で働く場合の基礎控除額の2,000 U.S.ドル(独身者)、4,000ドル(既婚者)はかなりの特典となっている。船員であることによる税制上の特典は無い。だから、外国船に乗った方が有利である。自分の年収については、各自が自分で申告しなければならない。それは、海外で働いている場合も同じで、働いている企業がその土地のフィリピンの領事館に給与支払書を提出して確認印をもらい、それを添えて各人が申告し、それによって納税額が決定される。それは船員の場合も全く同じやり方である。

こういった特典がある反面、基本給の70%は故国に送金する義務があることは既に述べたとおりである。

V-2 フィリピン人船員の概況

フィリピンで入手した資料の一つに、フィリピン船員について記した小さなパンフレットが(1977年発行)ある。フィリピン人自身の意識を知る上でなかなか興味深いので、その概要を紹介する。

A. 船員としてのフィリピン人

フィリピン人は、有史前から海になれ親しんできた。新石器時代から、斧をはじめとしてうまい道具を持っていたので、がんじょうなアウトリガーのボートに帆をつけて東南アジア大陸やインドネシアを出て、フィリピン群島に、我々の祖先はだんだんにひろがっていった。そうして、やがてそこで、沢山の天然の良港や、航行できる河や湖を見つけた。彼等の航海に関する能力はどんどん発展していった。

10世紀に入ると、フィリピン人は、もうインドネシア・マラヤ・支那・日本、などと貿易をやっていた。勿論こうした外国貿易のための海運だけでなく、フィリピン群島内でも、同様にさかんであった。こうした人々は、天文航法すら知っていた。また、航海術だけでなく、造船術にもすぐれたものがあつた。海のすぐ傍の森から硬木などの良い材料を容易に入手できたせいもあって、沢山の船を設計し、建造した。

このフィリピン人の秀れた航海術や造船術は、16世紀に入って、スペインに占領された後も失われはしなかった。これらの技術に秀れていたスペイン人自身、フィリピンのあちらこちらを植民地としてゆく過程で、彼等の持つものよりも一層秀れたものをフィリピン人が持っていた

ることを発見し、そのことに非常に驚きを持ったことを本国に書き送った手紙も残っている程である。

一方、マニラとアカブルコとの間のガレオン貿易が発展してゆく過程では、フィリピンの原材料と造船術及び航海者としてのフィリピン人は、大変重要な役割を果たした。また、これらフィリピンの船やスペインの船に乗組んだフィリピン人のセーラー達も非常に評判が良かった。

18世紀の終りから19世紀の初めにかけては、フィリピン船員は、太平洋を航海するアメリカ船の舵手として働いた。だから、彼等はかなり早い時期から、ボストン・フィラデルフィア、そしてニューオーリンズなどにセトルメントを持っていた。また、1812年の米英戦争の際は、アメリカの海軍は沢山のフィリピン人船員を採用した。

我々の祖先が、頑丈なアウトリガーのボートで海に乗り出して以来、今日に至るまで、時代も、船も、貨物もすっかり変わってしまった。しかし、海に親しみ、海でその技術を発揮するフィリピン人の特性は、今日もお脈々として受け継がれている様は、世界の船で現にみることができる。

そして現在、フィリピンはその船腹保有量は世界の他の海運国に比べると多くはないが、しかし、フィリピン船員は、世界の海運のなかで重要な役割を果たしている。すなわち、約36,000人の職・部員が外航船で働いているが、この数字は、世界の外航船の乗組員総数の約18%であることを意味している。

さらに、最近の世界景気の後退や、船のより大型化、高速化、自動化の進展のために、乗組員数が減少しているにもかかわらず、雇

用されてゆくフィリピン人船員の数は年々増加している。1976年には、1975年に比べ、12%以上も増加しているし、1977年も同じような伸び率である。

このように、各国の船主がフィリピン船員をより多く選択する理由は一体なんだろうか。

それは、次のような諸事実によるものである。英語ができる。一昔前までは、すべての外交官は、フランス語に堪能でなければならなかったが、船員は英語に堪能でなければならなかったし、今も勿論そうである。したがって、英語さえ十分にできれば、すべての専門語や術語、命令、指示、説明など、仕事を遂行する上では、どこの国の人と一緒に働くとしても、言語上には何も問題はない。

賃金が比較的安い。一フィリピンは開発途上国であり、インフレ率も相対的に低いので、U.S.ドルの購買力は、フィリピンの中では強い。したがって、船員にとって、ドルで支払われる賃金はフィリピンにおける標準的生活よりも高い生活を可能とするし、一方、船主、それも先進海運国の船主にとっては、自国民船員よりも安い賃金ですむわけで、これはコストダウンに大きく貢献することになる。

技能が秀れている。一フィリピン船員は、他の競争相手国の船員に比べると、比較的若く、しかも新しい知識や技能を身につけやすい。その上、フィリピンでは海技免状を取得することは、アメリカの免状を取得するのと同じ位、厳格な試験に合格しなければならない。したがって、どこの国の港湾関係者も安心してフィリピン船員の乗組む船を迎え入れてくれる。

この他にも、今までにフィリピン船員を使ったことがある諸外国の船主達や船長達からは、

次のような評価が寄せられている。

- ◎何かを学びとるのが早く、環境に良く適応する。
- ◎体が丈夫で力強い。
- ◎精一杯良く働く。
- ◎命令に忠実に従うし、仕事に対して旺盛な責任感を持ち、帰属意識も強い。
- ◎良く訓練されている。1974年以降は一層良くなり、エクソグループ内の他のどの国籍の船員よりも安全度が高い。
- ◎他の国々の船員とも良く協調して働く。
- ◎清潔好きである。居室もきれいに使う。
- ◎資質は年々良くなり、将来性がある。

その他にもいろいろあるが、この最後の一言こそが、このちいさい国のフィリピンが、世界の海運産業に大きく貢献できる沢山の理由を要約しているのではなからうか。

以上が、フィリピン人によって書かれ、フィリピン政府(労働省)から出されている小さな資料に紹介されている内容で、彼等の船員観の一端を知ることができる。

B. 船員教育の概況

次に、船員教育についてフィリピン政府の資料にもとづいて概観してみよう。1976年には、フィリピンにある35の各種海事教育機関に26,000人以上の少年が入学を希望した。彼等は全国から集ってきたし、彼等の父親の職業も、漁師、工員、技術者、専門職、政府職員などいろいろであった。たった一つ共通していることは、海で働きたい、と強く希望している点であった。

しかし、実際に入学を許可されたのは、素質的に秀れていて船員としての適正があると認められた11,000人だけであった。

部員の教育機関の一つであるThe Don Bosco Youth Centerの場合、1976年には、2,500人の志願者に対して入学者は150人であった。入学するには、少なくとも2年以上の高等学校教育を終了しているもので、学力検査、体力テスト、個人面接、知能検査、性格検査、さらに、在学中に学問的能力や技能などが伸びてゆく可能性があるかどうか、など、あらゆる点に合格することが要求されている。つまり、かなり厳選されていると考えられる。

職員の場合は、さらに厳しくなる。国立のThe Philippine Merchant Marine Academyは4年制で、毎年110人しか入学できないが、1976年には4,000人もの少年が志願した。この学校は、1820年に創立されて以来、スペイン、アメリカ、日本、そしてフィリピンの政府によって育てられてきた伝統のある学校で、非常に厳格な教育と訓練を実施していて、入学生の75%程度しか卒業できないのが実情である。したがって、この学校の卒業生は、非常に優秀であるといえよう。現に、フィリピンの海運会社や、海運の指導的地位についている人達には、この学校の出身者は多く、なかには、卒業後アメリカに留学して、アナボリスの海軍兵学校や、キングスポイントの商船学校で、数百人中、10番以内の成績をおさめたような人達も、今迄にかなりの数になっているといわれている。実際、我々が乗船したA号の乗組員の配乗を行なっているマンニング会社の社長と人事部長の2人は、機関科出身、航海科出身といううちがいはあるものの、この留学組

でかつフィリピン海軍将校としての軍歴があるということであった。

なお、横道にそれるが、このマンニング会社はマニラに数あるなかでもトップ級にランクされていて、この会社と関係をつけたい船員は非常に多いとのことである。あるフィリピン人乗組員は、トップ級にランクされる理由として次のような諸点を挙げた。

1. この会社は、10ヶ月乗船で、2ヶ月の有給休暇というシステムであるが、他は、12ヶ月乗船で、1ヶ月の有給休暇とするケースが多い。

2. 休暇中の賃金を確実に即日に貰える。他では、ナンノカンノといって支払いを延ばし、払わないことすらある。

3. 70%の家族送金を確実に即日に家族に渡してくれる。他では、telexが入っていないとか、嘘を言って支払いを遅らせ、そのため家族が飢えたりすることすらある。

4. 家族の面倒を留守中に良くみってくれる。他では、家族が何か困って相談に行っても話すら聞いてくれないが多い。

5. 採用条件は、資質的にきびしいし、変なことをすればすぐクビだから、変な人間が居ない。したがって安心して乗船してゆける。他では、どんなのがいるか判りはしないのでおそろしい。

以上の5点を挙げたが、最後に「でもちよっぴり給料が安いけど」と言っていた。

前出の人事部長さんに聞くと、採用時にもペーパーテストの他にジックリと面接をして人柄に注意し、乗船に際してはマニラを離れる直前に、やはり面接して、本人や家族の健康状態その他を良く聞いて、本人の置かれている社会的

状態を理解し、留守中に会社にして欲しいことを聞いておく。また、下船して帰国してきたら、72時間以内にジックリ面接して、その航海のできごとや労働条件などについて話を聞き、さらに今後の本人の希望なども聞いて、人事管理の資料としているのだそうである。

この面接を一人づつやるというのであり、それをやるのが、留学組の人事部長本人であって、彼は、こうした面接を通して知り得たことを、船員教育策定に反映もさせることができる役職にもついて活躍している。

このように、フィリピンでは、これまでも船員教育に力を入れてきているが、近年、なお一層力を入れて、I.L.O.が勧告する水準を充分に上廻るカリキュラムを編成しているが、それは勿論、世界の海運国の船主達に一層雇用され易くするためである。こうした船員教育の向上に取り組んでいるのは、後述するNational Seamen Board (通称N.S.B.)である。

以上を要約すれば、フィリピンでは、毎年およそ26,000人の若者が、35の船員教育機関に入学を希望し、そのうちの11,000人が入学を許可されるが、実際に卒業できるのは、僅か7,500人程度である。そうして、このうち、さらに2,500人程度が、やっと首尾よく船員として海上で働けるのである。もう一つ重要なことは、フィリピン全体で21(23という話もある。未確認)ある職員養成機関を出ても、海上の職域は狭く、なかなか仕事をみつけにくいので、職員として働くことをあきらめて甲板員や機関員として働く者達も大勢居るという事実である。

こういう事情があるので、フィリピン政府の船員関係者は、口をそろえて次のように発言す

る。「若干の例外はあるでしょうが、海で働いている連中は、厳選されていて、良く訓練されているし、仕事熱心ですよ」と。

こうして、約3,400隻の外国船で働く、45,226人の船員は、1979年には、総額約97,720,000 U.S.ドルを本国に送金し、本人達の生活のみならず、国の国際収支に大きく貢献した。

C. National Seamen Board について

これら、外国船で働きたいと希望している船員のため、市場を開拓し（実際に市場開拓の使節団を各国に派遣したりする）、かつそうして働く船員が食いものにされたり、不当な労働条件を強いられたりしないように彼等を保護する役割を遂行しているのは、National Seamen Board — 通称N.S.B.とよばれる — 組織である。これは、1974. 11. 1. に新設された労働省の機関で、Minister of LabourをchairmanとしDeputy Minister of Labourをvice-chairmanとし、Secretary of Foreign Affairs, Governor of The Central Bank of Philippine, Administrator of the Maritime Authority, Commandant of Philippine Coast Guard がメンバーで、さらにNational Shipping Association, National Seafarer's Organization, Ministry of Education and Culture 及びBureau of Employment Service からも代表が参加し、勿論National Seamen Board (N.S.B.)のExecu-

tive Director も加って、全部で11人でBoard Properを構成する。その機能と役割は、政策をたて、諸規則や規程をつくることである。（労使の紛争の処理もすると聞いたが確認できていない）。このBoard Properの下に夫々、必要な役割と権限を持った執行機関がおかれている。

D. 外航船に乗る手続き

フィリピン船員で、外航船で働こうとする者は、誰でもN.S.B.に登録をしなければならない。登録にあたっては、志願者がどんな訓練を受けてきているか、どういう経験を積んできているかを審査する。そうして、船主に紹介できると判定された者にはSeamen's Register Card — 通称S.R.C.とよばれる — が渡される。船会社やマンニング会社は、このS.R.C.を持っていない者には、仕事をさせることはできない。それ程重要なものであるが、このS.R.C.を手にするための条件としては、次のような事項のどれかに該当することが必要とされている。

1. 最低1年の海上経験か、1契約を完了した実績があること。
2. 所定の船員教育を終了していること。
3. フィリピン海軍に勤務した経験があること。
4. 機械工学又は電気工学、あるいは電子工学の学士の資格をもっていること。
5. 船で必要な仕事に関連した特別の技能を持っていて、しかるべき場所で最低1年間きちんと働いた実績を証明できること。

以上のどれかに該当し、かつN.S.B.の実施する面接を受けたのちS.R.C.を受けることができ

るわけである。現在の登録済船員は130,772人(1980年)となっている。

N.S.B.はこの他にも船員の労働や教育などの領域で様々な機能を持っているが、ここでは、割愛する。

E. 船員登録者数の変遷と現況

なお、若干の資料を追加しておく。

表1は、N.S.B.が設置され、1975年に登録制度が運用されはじめてからの登録者数の変化と累積を示したものである。1975年は、初年度であるから、その時点で船員となっていたものは、ほとんどここで登録し、あとは新規に船員になったもの(新卒とは限らない)とみることができる。1979年には、そうした新規登録者が12,891人で、累計は115,326人となっている。その職種別のう

ちわけをみたものが表2である。これらの全員が、現在も乗船勤務もしくは、乗船待機しているわけではなく、約1/3程度は、登録はしてあるが、別の仕事についている、——つまり待機しているわけではない——と推測できる数字もある。しかし、それにしても、相当な数と言わねばならない。

表1 登録済船員数

年	新規登録者数	累 計
1975*	54,179人	54,179人
1976	18,888	73,067
1977	15,212	88,279
1978	14,156	102,435
1979	12,891	115,326

(*この年から登録制度が発足した)

Master	1,416	Chief Engineer	1,356
Chief Mate	1,245	Second Engineer	1,365
Second Mate	1,516	Third Engineer	2,027
Third Mate	2,993	Forth Engineer	4,930
Deck Cdt./App. Mate	12,451	Engine Cdt./App. Eng'r	12,268
		Chief Electrician	732
		Electrician	448
		Asst. Electrician	2,529
Boatswain	1,921	Machinist	1,535
Carpenter	710	Fireman	633
Storekeeper	606	Oiler	6,142
Able Seaman/QM	9,038	Wiper	8,095
Ordinary Seaman	11,001	Reefer	112
Deckboy	3,221	Pumpman	246
<u>TOTAL</u>	<u>46,118</u>	Motorman	721
		Welder	371
		Mechanic	369
		<u>Engineboy</u>	<u>2,261</u>
		<u>TOTAL</u>	<u>46,138</u>
Chief Purser	67	Chief Radio Operator	1,605
Asst. Purser	340	Asst. Radio Operator	826
Chief Steward	677	<u>TOTAL</u>	<u>2,431</u>
Second Steward	369		
Steward	590		
Chief Cook	1,250	Others	7,056
Asst. Cook	2,962	<u>TOTAL</u>	<u>7,056</u>
Messman	7,311		
Galleyboy	17		
<u>TOTAL</u>	<u>13,583</u>		

GRAND TOTAL 115,326

表2 船員として登録している人数(職種別)1979

なお、第二部、第三部の報告書の目次は、次のとおりである。

第二部 目 次

第3章 混乗船A号で出会ったフィリピン人船員

1. 個々のフィリピン人乗組員の横顔
2. 乗組員に関する諸資料
 - a, 乗組員構成
 - b, 年齢構成
 - c, 出身地
 - d, 居住地
 - e, 言語
 - f, 海事教育
 - g, 海技資格について
 - h, 乗船歴

第4章 航海の概要

1. 調査対象船A号について
2. 航海スケジュール
3. 主なできごと
 - a, 日本人か台湾人か
 - b, 体重・身長測定
 - c, 上陸違反事件
 - d, 交替の三機士ホンコンで着任
 - e, 甲板員E.Mさんの誕生パーティ
 - f, ビリヤード・卓球・チェスの船内大会
 - g, 主機ピストン抜き作業
 - h, ある期間の食事内容
 - i, スナック問題

第三部 目 次

第1章 はじめに

第2章 分析結果

1. 年齢構成
2. 身長及び体重
3. 家族構成
4. 出身地及び現住所
 - a, 出身地
 - b, 現住所
 - c, A号との比較
5. 言語能力
6. 職種別構成
7. 職 歴
 - a, 各職種の経験日数

b, 普通型の職歴

c, 変則型の職歴

d, 職種別年齢構成

8. 学 歴

a, 出身校と出身者数

b 各職種群の出身者数

c, 卒業時の資格

9. 海技免状の所有状況

第三部 あとがき

附・第三部 表・図一覧

担当者

(大橋信夫, 服部 昭)