

IV. 混乗船に乗組むフィリピン船員の実態調査

目	次
A はじめに	35
B 乗組員について	36
C 航海の概要	43
D 主なできごと	51

A はじめに

混乗問題に関する研究の一環として、我々は6名の日本人と24名のフィリピン人によって運航されている在来型貨物船において約40日間にわたる乗船調査を実施した。

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くらべて比較的大きく、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。

本稿では、その調査結果の一部を紹介するこ

ととする。

B 乗組員について

1. 乗組員構成

本船の乗組員は、表1にみられるように30名で構成されており、各パート別にみると、Captain 以下、次のようである。

甲板部職員4名（航海士3名+Deck Jr.

Officer 1名）

機関部職員5名（Chief Engineer + 機関士3名 + Elect. Engineer 1名）

無線部職員1名

事務部職員1名（Jr. Purser）

甲板部部員8名（Boatswain + Able Seaman 4名 + Sailor 3名）

機関部部員6名（Machinist + Oiler 3名 + Wiper 2名）

事務部部員4名（Chief Cook + 2nd. Cook 1名 + Mess Man 2名）

このうち、Key man といわれるCaptain, Chief Engineer, Radio Officer, Deck Jr. Officer, Electric Engineer, Jr. Purserの6名が日本人であり、航海士3名、機関士3名以

下各パートの部員全部が、フィリピン人である。したがって、国籍別にみると、日本人6名、フィリピン人24名で構成されている。以下フィリピン乗組員に焦点を合せて記述してみよう。

2. 年令構成

乗組員の年令構成をまとめると、表2のようである。日本人の乗組員は、Captainの45才を最年少として、全員が45才以上である。一方、フィリピン人は、Sailorの20才からMachinistの50才まで種々の年令階層の人が乗組んでいるものの、20才代が、半数以上の13名を占めている。因みに、フィリピン乗組員の平均年令を求めると、30.3才である。

ここで、日本人とフィリピン人の年令差を問題にすることは、日本人の職種が職員だけであり、フィリピン人の職種が、職員、部員にわたっていることを考え合わせれば、当然出来ない。しかしながら、前述したようにフィリピンの人口構成（平均年令16.9才）、あるいは、甲機両部員の多数の年令が、20才代であることをみると、いま仮りに同じような職種構成をもった集団について比較すると、フィリピンの方が若い年令構成になると推測される。

表1 乗組員の構成

職名	年令	資格* ¹	国籍
Captain	45	Captain (JAPAN) * ²	日本
Chief Officer	37	Chief Mate, Chief Mate (U.S.A.)	フィリピン
2nd Officer	32	2nd Mate	"
3rd Officer	27	3rd Mate	"
Chief Engineer	53	Chief Engineer (JAPAN)	日本
2nd Engineer	32	2nd Marine Engineer	フィリピン
3rd Engineer	30	2nd Marine Engineer	"
4th Engineer	23	4th Marine Engineer	"
Radio Officer	53	Radio Operator (JAPAN)	日本
Deck Jr. Officer	49		"
Elect. Engineer	47		"
Jr. Purser	46		"
Boatswain	39	Minor Patron * ³	フィリピン
Able Seaman	40		"
"	23		"
"	26		"
"	23		"
Sailor	23		"
"	23		"
"	20		"
Machinist	50		"
Oiler	22		"
"	31		"
"	47	4th Engineer	"
Wiper	22		"
"	24		"
Chief Cook	38		"
2nd Cook	49		"
Mess man	22		"
"	23		"

[註]*1. 資格は、日本、フィリピン、アメリカで取得したものを記してある。
この外、それぞれリベリアの資格をもっている。

*2. 資格の()内は、発行国、()のないものはフィリピンの資格である。

*3. 小型船舶の海技資格(船長)

表2 乗組員の年齢構成

年 令	職 員		部 員	計
	日 本 人	フィリピン人	フィリピン人	
20才～24才	人	1 人	10 人	11 人
25 ～ 29		1	1	2
30 ～ 34		3	1	4
35 ～ 39		1	2	3
40 ～ 44			1	1
45 ～ 49	4		2	6
50 ～ 54	2		1	3
計	6	6	18	30

3. 出身地

フィリピン乗組員の出身地をみたのが、図1である。州(province)単位で見れば、Manila州、Cavite州のそれぞれ3名のように同一州に出身者がいるものの、同一地域出身者はみられない。乗船調査中に、「〇〇島出身」あるいは「島出身者」といった言葉を耳にしたこともあり、こうした表現が、船内集団のなかでどう機能しているか定かではないが、島といった区分が存在しているといえる。いま、出身地を島で分けてみると、

Luzon 島 12名 Leyte 島 1名
 Pollilo島 1名 Panay 島 5名
 Romblon 島 1名 Negros 島 3名
 Masbate 島 1名

Luzon島、Panay島、Negros島に集中しているようにみえるが、「川を越えたら、言葉が異なり、話しが通じない」といった現実を考えると、どこかの地域に集中しているとみるよ

りも、全国各地に分散していると考えた方が、妥当であろう。

4. 居住地

出身地は、フィリピン各地に分散していることを述べたが、居住地でみると次のようである。

MANILA州 15名 PASAY CITY 2名
 SAMPALOC 3名
 QUEZON CITY 3名
 TONDO 2名
 CALOOCAN CITY 1名
 MANDALUYONG 1名
 PARANAQUE 2名
 ST. AMA 1名
 QUEZON州 1名 PAGBILAO 1名
 CAVITE州 7名 INDANG 1名
 CAVITE CITY 4名
 NOVELETA 2名
 Negros Occidental州 1名 Bacolodo 1名

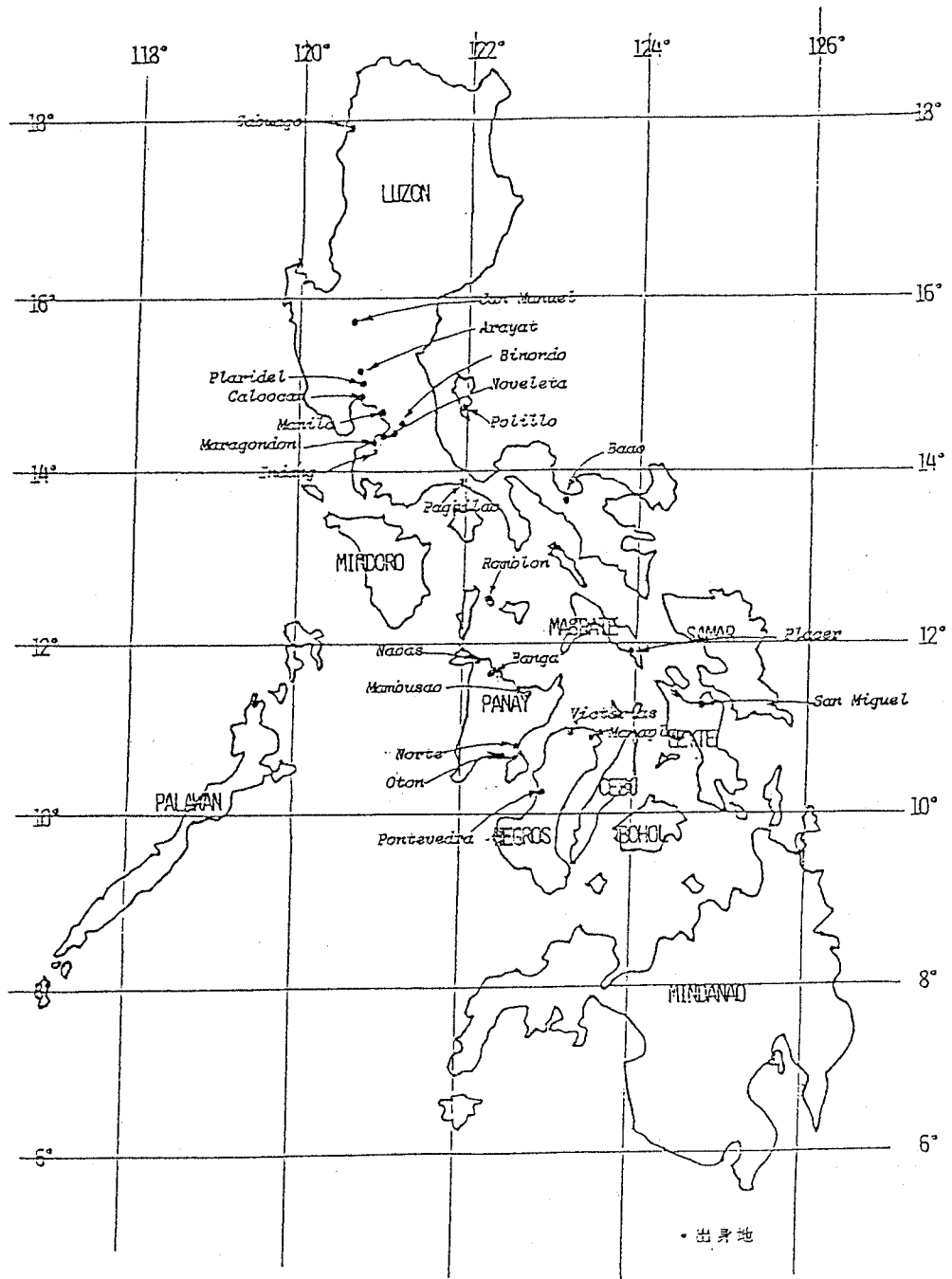


図1. 乗組員の出身地

Negrs Occidental 州の1名を除いて、全員(23名)が、Luzon 島に居住しており、Quezon 州は、Manila 州の東隣の州であり Cavite 州は、Manila 州の南隣というように、首都ManilaがあるManila 州を中心に居住している。したがって、出身地にそのまま居住している人は少なく、首都Manila 周辺に移住している人が多いことを示している。

5. 言語

フィリピンの言語は、既に報告したように、(海上労働科学研究会資料第25号、P75参照のこと)、非常に多くの在来言語(70種以上といわれている)から成り立っている。「川を渡れば言葉が通じない」、あるいは、「となりの部落に行っても何を話しているのか解らない」といった状況が、現在でも地方に行けば残っているという。そうしたなかで、フィリピン政府は、共通言語として、ピリピノ語(タガログ語を主体にした)を設定、それによって教育

を行っている。本船の乗組員においても、在来言語を使用できる人は14名である。それに対して、ピリピノ語は、全員が、読み、書き、話すに何ら不自由なく使用しており、むしろ若年者では、在来言語を使いこなすことができなくなっているという。

フィリピン人の言語からみた、もう1つの特徴として英語があげられる。表3にみられるように、話し、読む、書くともに、流暢に出来る人は少ないが、日常的には不自由しない程度には、全員出来る。現に、今回の乗船調査中に、ある特定の個人ということではなく、誰彼もが、外国の人々と英語で対等に話し合っている場面にもぶつかった。また、フィリピン乗組員の読む本、雑誌類は、英語のものが多く、なかでも海事に関連した本は、すべて英語で出版されたものといっても過言ではなからう。

これら以外にもスペイン語を多少理解する人もいるが、その人数は、非常に少ない。

表3 フィリピン乗組員の言語

	ピノピノ語			英語												
	話す	読む	書く	話す	読む	書く										
流暢にできる	22人	22人	21人	3人	6人	6人										
かなりできる	2	2	3	21	18	18										
すこしできる	0	0	0	0	0	0										
その他の言語	スペイン語 3人 フィリピンの在来言語 <table style="display: inline-table; vertical-align: middle; margin-left: 20px;"> <tr> <td style="padding-right: 10px;">Ilongo 5人</td> <td style="padding-right: 10px;">Hiligayanon</td> <td rowspan="4" style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td rowspan="4" style="vertical-align: middle;">1人</td> </tr> <tr> <td>Cebuano 3人</td> <td>Bicalano</td> </tr> <tr> <td>Ilocano 2人</td> <td>Pampanga</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Waray</td> </tr> </table>						Ilongo 5人	Hiligayanon	}	1人	Cebuano 3人	Bicalano	Ilocano 2人	Pampanga		Waray
Ilongo 5人	Hiligayanon	}	1人													
Cebuano 3人	Bicalano															
Ilocano 2人	Pampanga															
	Waray															

6. 海事教育

ここでは、フィリピンの海事教育全般にわたって記述するのではなく、本船の乗組員がどのような海事教育を経てきたかをまとめてみよう。(フィリピンの海事教育全般については、大橋・服部、フィリピン船員と船員教育の現状、海上労働科学研究会報第114号 1983.7. 参照のこと)

表4にみられるように、6年間の小学校教育(前期4年、後期2年)、4年間の高等学校教育を受けている。その後各種の高等専門教育機関が用意され、本船の乗組員の場合には、2名を除いたほか全員が、高等専門教育を受けており、当然のことながら海事教育機関の卒業生が大部分を占めている。このようにみえてくると高等学校を卒業すると引続いて、海事教育を受けたように考えられるが、海事教育機関の入学時の年齢が示すように、高等学校を卒業してから数年間のブランクがあってから入学したケースもみられる。

7. 海技資格について

日本人乗組員が所持している海技免状は別にして、フィリピン乗組員がもっている海技資格についてふれてみよう。(前出表1参照)

航海士は、いま現在執務している職位と同一ランクのフィリピンの海技資格をもっている。

機関士も同様であるが、なかには、いま執務している職位より上級の資格所有者がいる。部員層では、小型船舶(船長)の資格をもっている人が1人、4th. Marine Engineerの資格をもっている人が1人いる。いいかえれば、4th. Marine Engineerの資格をもちながら部員として、あるいは、2nd. Marine Engineerの資格を有しながら3rd. Engineerとして乗船する等資格と職位とは、必ずしも一致していない。本船の場合には、2人だけの例をみるにすぎないが、個人ごとのSeaman Recordをみると資格取得と、執務する職位は一致せず、また、フィリピン乗組員の話しても一致しない方が多いという。本人が所持している海技資格と同じ職位につけるかどうかは、職位と有資格者との需給関係があることが当然であるが、加えて乗船中の勤務評価のウェイトも大きいという。

こうしたフィリピンの海技資格とともに、本船の場合には、リベリアの海技資格を有する必要がある。しかし、実際には、フィリピンの海技資格を所有していれば、リベリアのものを入手するのは困難なことではない。当然、本船に乗組んでいるフィリピン船員は、リベリアの法律の要求するところにしたがって、必要なリベリアの海技資格を持っていることはいうまでもない。

表4 フィリピン人乗組員のうけてきた海事教育

職名	小学校 修業年限	高等学校 修業年限	高等専門校別 修業年限(年)	教育機関	修業課程	修業期間
Chief Officer	才才	才才	17才	Philippine Nautical School Naval School Center	Nautical Naval Officer, Supply Course	2年 1
2nd Officer	8-13	13-17	19	Iloilo Maritime Academy	Nautical	1
3rd Officer	8-14	14-18	19	Philippine Maritime Institute	Nautical	2
2nd Engineer	7-13	13-17	17	Feati University	Marine Engineering	2
3rd Engineer	7-13	13-17				
4th Engineer		23-27	27	Philippine College of Art & Trades	Stationary Marine Engineer	2
Boatswain		14-18				
Able Seaman	7-13	14-19	19	Feati University		2
"	7-13	13-17	20	Philippine Coast Guard Training Center	Basic Seaman	0.5
"	8-14	18-22	23	"	"	1
"	7-13	13-17	17	Philippine Maritime Institute	Nautical	2
Sailor	7-13	13-17	18	Visayan Maritime Academy	Nautical	3
"	8-14	14-18	18	Feati University	Nautical	2
"	6-12	12-16	16	Philippine Maritime Institute		
Machinist	8-13	17-21	22	Feati University	Marine Engineering	2
"				"	Diesel Mechanic	1
Oiler	7-13	13-17	17	Iloilo Maritime Academy	Marine Engineering	1
"	7-14	17-20	20	Naval School Center	Special Course	
"		17-21	22	Military Training Group N.T.C	Basic Seaman	1 0.5
"				US Army Engineering District	Dredging Operation	
Wiper	7-13	13-17	17	Central Philippine University West Negros Colleges	Electric Engineering "	2 2
"	7-13	13-20	20	Iloilo Maritime Academy	Marine Engineering	1
Chief Cook		13-17		Iloilo Maritime Academy	Marine Engineering	2
2nd Cook	7-13	18-22	23	Naval Training Command	Basic Seaman	0.5
Mess Man	7-13	13-17	21	Philippine Coast Guard Training Center	Basic Seaman	0.5
"	6-12	13-17	20	A.R Technical Institute Philippine Coast Guard Training Center	Electronics Basic Seaman	1 0.5

8. 乗船歴

本船のフィリピン人乗組員が、どのような乗船歴をもっているのか、まとめると表5のようである。いくつかの特徴点をあげると次のようである。

- ① 現在、職員として職務を遂行している人であっても、乗船当初から職員になっている人は少なく、期間の長短はあるにしても部員経験をもっている人が多い。
- ② しかしながら、なかには、始めから固定した職位に、あるいは職員として登用されている人もあり、経験だけでなく、他の要因も加味されている様子が見られる。(部員から職員になるには、海技資格が必要であることは当然であり、それを除いても。)
- ③ 今航、始めて船員になった6人を除いて、残り18人のいままで乗船してきた船をみると、2人を除いて、みな日本人との混乗経験をもっている。なかには、今航を数に入れないうで3回の経験者もいる。
- ④ 加えて、その日本人との混乗経験は、日本のある1つの系列船に乗船してきたケースが大部分を占めている。
- ⑤ 日本人以外との混乗経験は、全乗組員がもっている。(どの国との混乗かは明らかでないが)、むしろ、フィリピン船に乗船していた人は、Chief Officerを除いて皆無であるという事実が、逆に、フィリピン人の混乗経験の豊富さを物語っている。

C 航海の概要

1. 調査対象船A号について

この船は、この会社における混乗船のシリーズ船の一隻として、1976年に竣工したもので、その概要は、雑誌「船舶」によれば、次のとおりである。

船主 A. CO. LTD. (Liberia) 三菱重工業株式会社長崎造船所建造 竣工51年 全長167.80m 垂線間長155.00m 型幅22.86m 型深13.85m 満載喫水10.20m 夏季乾舷3.678m 総噸数(リベリア)13,267.97T 純噸数(リベリア)7,819.29T 載貨重量20,518t 貨物艙容積(グリーン)26,519.1m³ 艙口数5 デッキクレーン10Lt×1台、15Lt×1台、20Lt×2台、25Lt×1台、燃料油槽 F.O. 2,154.2m³ D.O. 200.2m³ 燃料消費量40t/day 清水槽503.8m³ 主機械 三菱8UEC 65/135D型ディーゼル機関×1基 出力(連続最大)12,800PS(145RPM)(常用)10,900PS(137RPM) 補汽缶 コクラン7Kg/cm³×60℃×1,500Kg/h(max)×1台 発電機(ディーゼル)550kW×AC450V×830PS×720rpm×3台 送信機(主)1.5kW1台(補)75W1台 受信機(主)1台(補)1台 速力(試運転最大)19.55kn(バラスト状態航海)16.80kn 航続距離15,000浬 船級・区域資格 NK 遠洋 船型 凹甲板型

本船を運航する船会社の社内報はA号の特徴を、(1)用途の広い、いわゆる多目的の高性能船である、(2)非常にコンパクトに造られており、乗組員にとっても手ごろ。居住区も同社の日本船と大差なく、常時各室でお湯が使える、等を

表 5. 乗 船 歴 (その 2)

現在の職位	乗 船 名	そのときの職位	乗 船 日(日.月.年)	下 船 日(日.月.年)
Boatswain	B	Boatswain	20.10.60	5. 7.64
	P	Boatswain	6. 9.65	7.10.66
	M	Boatswain	25. 8.66	15. 5.67
	D	Boatswain	16. 6.68	20. 1.70
	S	Boatswain	6.10.74	6.12.75
	J	Boatswain	21. 5.77	11. 4.78
	J	Boatswain	22. 1.80	
Able Seaman J.F.	AC	AB.QM	10. 8.76	24. 5.77
	TN	AB.QM	25.10.77	25. 6.78
	J	AB	23. 9.78	21. 7.79
	J	AB	26. 9.79	
Able Seaman W.P.	J	OS	12.12.77	28. 5.79
	J	AB	26. 9.79	
Able Seaman R.P.	PT	OS	19. 3.77	25. 4.78
	J	OS	11.12.78	26.10.79
	J	AB.QM	22. 1.80	
Able Seaman A.B.	J	OS	19.11.77	20.12.78
	T	OS	14. 4.79	28.10.79
	J	AB.QM	22. 1.80	
Sailor S.E.	J	OS	30. 3.79	
Sailor E.N.	OB	AM	1. 9.77	1. 3.79
	J	OS	27. 6.79	
Sailor F.M.	J	OS	5.10.79	
Mechinist	TPS	GPR	5. 5.72	7. 4.73
	TS	FTR	3.10.73	21.12.74
	UG	Mechinist	11.10.76	22. 9.77
	J	Mechinist	26. 9.79	
Oiler P.T.	J	Wiper	22.11.77	30.11.78
	J	Oiler	30. 5.79	
Oiler G.R.	J	Oiler	19.11.76	28. 3.78
	J	Oiler	3. 6.78	24. 4.79
	J	Oiler	27. 6.79	
Oiler W.C.	J	Wiper	31. 1.77	22.11.77
	J	Oiler	22. 1.80	
Wiper L.B.	J	Wiper	22. 1.80	
Wiper M.A.	T	Wiper	22. 2.78	22. 4.79
	J	Wiper	27. 6.79	
Chief Cook	J	Chief Cook*	30. 3.79	
2nd. Cook	J	2nd. Cook	6. 3.78	16. 7.78
	J	2nd. Cook	18. 7.78	13. 3.79
	J	2nd. Cook	23. 4.79	15. 8.79
	J	2nd. Cook	26. 9.79	
Mess Man P.A.	J	Mess Man	30. 3.79	
Mess Man H.E.	J	Mess Man	26. 9.79	

2nd. Cook
が乗船時の職位

註.

- 乗船名の欄の「J」は日本人との混乗船
- そのときの職位の欄の AB --- Able Seaman
OS --- Ordinal Seaman
QM --- Quarter Master

挙げている。

機関システムについて、機関長(日本人)は次のように語った。

「本船は、いたってシンプルで良いですね。うまくコンパクトにまとめられています。リモートコントロール類も少なく、コントロールルームでは集中監視しているわけですし、Mゼロ船等のように集中制御しているわけではありません。へんな複雑なものがないだけに故障も少なく良いです。(そんなものより)人間の方がはるかに良いですよ。ワッチをしている方がずっと安心ですね。」

居住区に関しては、各室にお湯がでるとか、一航・一機は自室にシャワーがある、といった普通の日本船よりも進んでいる点もあるが、全員が個室ではなく2人部屋もあること、最下層の居住区画はかなり騒音が高いこと、などの他事務室が狭く、また普通の日本船の船長よりはるかに事務量の多い船長室が狭い、といった問題点も多少見受けられた。

2. 航海スケジュール

調査対象期間は、第14次往航であるが、参考のために前航の第13次航についてさきに簡単にみておく。

第13次航は、小倉港をフェーストポートとし、名古屋、横浜、神戸、門司と、内地に約2週間いたのち、ホンコン・シンガポール・ジェッタ(サウディ・アラビア)、リマソール(キプロス)、ピレウス(ギリシャ)、イスタンブール(トルコ)の諸港を廻り、大西洋に出てアメリカのモアヘッドシティに寄ったのち、パナマを通過して、内地に帰った。つまり地球を一周した。この間、内地を出てから内地に戻るま

で、101日を要した。1980年の元旦は、太平洋上であった。その後、内地諸港で揚荷をしたのち、5日間ドック入りした。

今回の第14次航の、ドックを出たあとの航海実績は表6のとおりであった。すなわち、内地4港で積荷をし、あと、キールン(台湾)、ホンコン、シンガポールで更に積んで、マラッカ海峡、印度洋、紅海と走り、シンガポール出港後10日で、最初の揚地港であるジェッタに入港し、36時間停泊したのち、スエズ運河を抜け、ラタキア(シリア)に着いた。約1日沖待ちをしたのち10時間程停泊した。ここでは、政治社会情勢に不安が伝えられていたため、停泊時間を短縮することに努めたようであった。

このあと、キプロス島の北側を抜け、エーゲ海をわたってピレウスに入港した。ピレウスは、沖待ちはなかったものの、荷役労働者の不足と夜荷役はやらない、等の理由により、停泊は13日にもなった。最後の揚地はヴァレッタ(マルタ)で、4日間の停泊、そして内地向積地のアレキサンドリア(エジプト)に着いた。ここでは、8日間程、沖待ちをした後にやっと着岸し、9日間を要して積荷をして内地に向かった。途中、スエズ運河を抜け、ジブチに約5時間程寄って燃料を補給したあと、一路内地へ走り続け、ジブチ出港後17日目にして、内地フェーストポートの神戸に着いた。今航は、内地を出て再び内地に戻る迄、85日を要した。我々調査員は、この約半分に近い37日間乗船したことは、前述したとおりである。通常航海速度は、17.0~18.0ノットであった。

表6 第14次航航海・停泊状況

港	入 港		出 港		沖 待 ち			
	月 日	時 刻	月 日	時 刻	月 日	時 刻	月 日	時 刻
名 村 ド ッ ク	1. 24		1. 28	1530				
名 古 屋	1. 29	1000	1. 29	0000				
横 浜	1. 30	1630	2. 1	1600				
神 戸					2. 2	1705	2. 3	0900
	2. 3	1005	2. 5	1700				
門 司	2. 6	0900	2. 7	1720				
キ ー ル ン					2. 9	1230	2. 10	1540
	2. 10	1650	2. 11	1100				
ホ ン コ ン	2. 12	1600	2. 13	1230				
シ ン ガ ポ ー ル	2. 17	0020	2. 18	1140				
ジ ャ ッ ダ	2. 28	1650	3. 2	0700				
ス エ ズ					3. 3	2120	3. 4	0810
ラ タ キ ア					3. 5	2100	3. 6	1900
	3. 6	2110	3. 7	0650				
ピ レ ウ ス	3. 8	2130	3. 20	1230				
ヴァ レ ッ タ	3. 21	1900	3. 25	1840				
アレキサンドリア					3. 27	1830	4. 3	1710
	4. 3	1800	4. 11	1700				
ポ ー ト セ イ ド					4. 11	1800	4. 12	0300
ジ ブ チ	4. 16	1500	4. 16	1920				
神 戸	5. 2	1230	5. 3	1700				
名 古 屋	5. 4	0900	5. 6	0600				
四 日 市	5. 6	0740	5. 6	1650				
横 浜	5. 7	0900						

↓
第
14
次
航

↓
第
15
次
航

D 主なできごと

本船の動静、気象・海象、各部の主作業、生活上のできごとなどをまとめると、表7のとおりであった。

表 7. 主要作業・主なできごと等一覧

(1)

月 日 (域)	本船動静 正午位置	正午の 針路 速度	正午の気象・海象			当直以外の各部主要作業			その他	備考
			風向 風力	天候	気圧	気温 水温	甲 艇 部	機 関 部		
2.6(水)	門司港		W 5	Z	1025.0	5.0 10.0	11時 1000~1900	上.0.清浄機 開放整備 主機カバー上掲弁 閉合せ		0900時入港
2.7(木)	門司港 1720 出港		SW 4	0	1025.3	2.0 10.0	同上 0800~1600	エアコン用高水ポンプ, グラント・パッキン交換	機関交代	1720出港
2.8(金)	30°-50'N 126°-37'E	3.0 17.3	NW 5	OP	1026.3	8.0 14.0	コンテナラッシング品検査	缶水処理	機関シーム	
2.9(土)	キールン他外	2.21 17.0	NE 5	OP	1025.7	14.8 21.0	パイロットラダー設定, 飲料水用フィルター 交換 入港作業, 系1レド, 系2ハッチ上・系4レド補修	主機燃焼弁, 燃料弁等検査 主機L-O7ヘルカリ度測定 入港作業	機関開始 乗組, 体重・身長測定 荷役用のため時中断	11隻が待待ち中 1230キールン他外区画 1650キールン入港 (出港)
2.10(日)	同上		ENE 5	OP	1024.0	15.0 17.5	系2ハッチ上・系4レド補修 1900~キールンナイト	出港作業, 主機燃焼機燃焼調整 鏡A-Cプランダ一使用打整理 入港作業, 小修型	上陸通反事件発生	1100キールン出港
2.11(月)	キールン港		NNE 3	0	1024.5	15.5 16.0	0615 荷役終了, 出港作業 ボースンスタート一整理	鏡A-Cプランダ一使用打整理 入港作業, 小修型	クソオ作戻開始	1600ホソコ入港 (プ1)
2.12(火)	22°-15'N 114°-59'E	1.80	NNE 3	Z	1024.0	15.0 19.0	アンカーチェーン切, 入港作業, 1800~キールンナイト荷役 1200 荷役終了, 出港作業, アンカーチェーン脱出	主機F.0ヒーター安全弁分解掃除及 圧力テスト, 主機加圧器弁取替 (2個)	使上陸者7人 上陸通反者区画分習い直し, 欠員3/Eマモニタより着任	1230ホソコ出港
2.13(水)	ホソコ		E 4	b c	1021.0	18.0 19.0	ハッチ開閉スタンド・各出入口ホジ ベン撤り	荷役開始, 各所ガス検査, 主機水銀器等アルミベン撤り, 救命艇エンジン手入	船長, 直轄船長と580で 情報交換, デッキリヤード開始	
2.14(木)	16°-07'N 115°-06'E	2.09 17.3	NE 5	b c	1018.0	22.0 25.0	18φワイヤーでスリング製作	系3 発電機原動機F.0ポンプスリー プ抽出, 及出口非・パッキン取替, 缶水試験及処理	シームロコカカー開く	
2.15(金)	09°-45'N 109°-30'E	2.05 17.6	NNE 7	0	1013.0	26.0 27.0	16φワイヤーでスリング製作 入港準備, 入港作業	系1 発電機原動機給油機化学汚染, 系2 発電機原動機F.0出口非アルミ パッキン取替, 入港作業	シームロコカカーシーム	
2.16(土)	05°-36'N 105°-45'E	2.10 18.0	NNE 7	b c	1012.0	28.0 26.0	0730 ~ オールナイト荷役 清水検査	主機系8 プラントリアラランズ調整 カスケードタンクフイルター交換, 出港作業	入港手続, 土産品検査	0020 シンガポール入港 (プ1)
2.17(日)	シンガポール		NE 3	b c	1011.5	3.0 27.0	オールナイト荷役1000終了 出港作業コンテナラッシング作業	カスケードタンクフイルター交換, 出港作業	入港手続, サロンボーイは パントリー一床をベン撤り	1140 シンガポール出港 マラカカ船越通過
2.18(月)			NE 2	0	1012.0	3.10 28.0	16φ・22φ・20φワイヤースリン グ作り, 系4デッキ チェンギ	全クレーン電気系統点検, 補助海水ポンプ積出非サビ打ちベン ネリ	船長, 公文書の整理	
2.19(火)	04°-54'N 98°-17'E	2.07 17.1	NNE 3	b c	1012.2	2.90 3.00				

(3)

3. 5(水)	35°-34'N 33°-59' E	031 17.2	W 3	b 3	1021.5	16.5 17.0	運河通航, コンテナ-總付金共29 個グリーンスタップ, コンテナ(甲板上・船内)アング リング	運河通航, 2号発電機原動機指圧回 轉取, 缶水テスト	シームロッカーシーム	周長, 0530迄ラヂキアを 降ぶが出来なかった。 ラヂキア海外は船組みで締泊 は困難だった。	0300 地中海に入る 2230 ラヂキア港外錨泊
3. 6(木)	ラヂキア港		NW 3	e 3	1019.0	16.0 16.0	鉄線網ベンチアッパ, 入港作業, 翌日2115~オーム ナイト	清水製油器用コンテナ撤去, 主機指圧器非(第2)交換	シームロッカー整理	2110 ラヂキア港着(ブイ) 2丁アンカー	
3. 7(金)	35°-45'N 34°-01' E	V 17.5	ENE 5	e 5	1017.0	15.5 16.0	0000~0240出・積荷役, 出港作業, コンテナ-ラッキング 飲料水冷却器フィルター交換, 24φマンローブ作成	出港作業	ラヂキアの火回頭, ピレックス以外のスケジュール受信	0650 ラヂキア出港	
3. 8(土)	36°-34'N 25°-27' E	V 17.8	SW 4	b 4	1006.5	17.5 16.0	コンテナ-アンラッキング, 0810~1900出荷役, 0800~2000出荷役, 第3ホルムド掃除(T/D) 0800~2000出荷役, 第2ホルムド掃除(T/D), 清水庫込15.0T	第3発電機原動機, 燃料ポンプア ンダー-ライニングスクラップ交換, 第2・3号発電機原動機ターボチャ ージャー掃除, D.O.清作機回轉掃除役日	ラヂキアが来ないので全員上陸 できず	2130 ピレックス着 (厚曇)	
3. 9(日)	ピレックス港		NW 5	OR 5	1006.5	20.0 14.0	コンテナ-アンラッキング, 0810~1900出荷役, 0800~2000出荷役, 第3ホルムド掃除(T/D) 0800~2000出荷役, 第2ホルムド掃除(T/D), 清水庫込15.0T	午夜から夜にかけて上陸者多 シ(20人)			
3.10(月)							エフトラック掃除, ピストン抜き準備	シーム交換			
3.11(火)							主機ピストン抜き(第1)	食料積込			
3.12(水)							主機ピストン抜き(第2)				
3.13(木)							シリンダーカバー-上小物取付・道具 積納				
3.14(金)											

D 主なできごと

以下、混乗船の理解に参考となる若干のできごとを簡単に紹介してみよう。

1. 日本人か台湾人か？（2月7日）

門司を出港するときのパイロットと船長の会話。

パ「Where are you going?」(英語で)

船「キールンです。」(日本語で)

パ「Oh.. You are coming back to your home.」(英語で)

船「あー 私、日本人です。B社の人間です。」(日本語で)

パ「いやー、失礼しました。」(やっど日本語)

船「あなたのことも存じ上げております。」

パ「あ、そうですか、いや本当に失礼しました。」

あとで、船長がぼやくことしきり。しかし良くあることだそう。日本の船会社のフェネルマークの外国籍の船で、日本人以外の東南アジア人が運航している船も増えているので、パイロットや、税関その他の官憲も戸惑うことが多いようだ。勿論、乗組んでいる日本人の方も。

2. 体重・身長測定(2月10日)

月に一度、定例の測定である。日本船でも良くやる。しかし、意味あいは若干深刻である。船長の説明によれば、フィリピン人は乗船してきたとき、やせているのが多い。ところが船で生活しだすとグングン太り出す。それは食事に関係がある。つまり、それまで日常的に十分な食事を摂れなかった人達が多く、それが船では食べられる。しかも、大好きな米の飯を好きなだけ。となればそれ以前の反動もあって、1日

3回の主食事るときは勿論、休憩時間にも夜食にも米の飯を食べる。その総量たるやものすごいものである(Purserによると、この船では1月に米を約500Kg消費するというのでびっくりしたという。)食べるのは差支えないが、その結果、急激に異常に太ると、病気も心配だし、行動が鈍くなってけがをされても困る。しかし、食べるなどと言っても、ケチしていると思われて効果が無い。そこで、自覚を促す意味で前航から体重測定を始めたものであり、効果も上っているとのことであった。

実際、我々も前述の食べ方には呆れましたが、あちらこちらの机の引出しや本棚の上などに、御飯、ゆで玉子、等々しまっているのを見て、びっくりすると共に、フィリピン人の日常的食事内容の貧しさを想像できたし、次に再び充分食べられることが解っていても、なお、一回に多く食べ、しかもストックまでする行動は、第二次大戦直後の筆者自身の食生活とその折の行動を思い出せば、十分に理解できることであった。測定・記録・資料の保管は、衛生管理者である機関長があたっていた。

3. 上陸違反事件(2月10日~13日)

これは、無断外泊を含む一連の上陸許可条件に違反した乗組員がいて、それに対して船長が処分し、その内容を航海日誌に明記したという、純日本船ではあまり例をみない事件で、キールン港で発生したものである。

キールン港には、10日の夕方着岸し、翌11日午前中に出港することになっていた。夕食後、台湾政府港務局から各乗組員に上陸許可証が交付されたが、その裏面にはキールン市内より外へ出ないこと、深夜12時から早朝6時までは

外出禁止であること、などが記されていた。この深夜の外出禁止は、住民にも適用されているが、実際はそれ程厳密に守られているわけではない。しかし、本船日本人乗組員の所属する会社では、以前に事故があったので、これらの外出制限を守るように要請をしていた。

一方、このキールンは、「この航路で彼等の給料で遊べるところといたらここしかありませんね。」(某日本人乗組員)という場所である。

結果的に、5人の乗組員が、これらの禁止事項に違反し、フィリピン大統領令及びリベリアの規則にもとづいて、次のように処分された。

乗組員、A・B・Cの3人

12時迄に帰船すべし、と上陸許可証に明示してあるにもかかわらず外泊したので、基本給の1日分が罰金として徴収された。

乗組員、D。

前記A・B・Cと同様な違反事実の他に、当直時間を許可なく変更したので、基本給の2日分が罰金として徴収された。

乗組員、E。

前記A・B・Cと同様な違反事実の他に、当直義務があったにもかかわらず誰にも連絡しないまま当直を怠ったので、基本給の3日分が罰金として徴収された。

そうしてこれらの内容は前述したとおり、航海日誌に記載され公式に記録されたのである。罰金は実際には給料支払時に徴収された。

日本出港直後に起ったこの事件は、船長に大きな余分な負担をかけることになった。一番の問題は、乗組員Eの当直を実施しなかったという行動をどう処置するかであった。当直をサボってしまったので、当然その時間は本来なら休

憩となる他の乗組員が当直にあたらねばならなかった。乗組員Eは日頃からその仕事に確かさが乏しく、フィリピン人船員のなかでも、人望が無かった。そこで、迷惑を受けた側の乗組員は、Eをかばうどころか、逆に船長が何らかの制裁を加えることを希望したし、船長から意見を求められた1等航海士は、それを主張さえした。船長としては、上陸許可証記載事項に多少違反していても、そのこと自体には目をつぶっても良いと考えないわけでもなかったが、当直を無断でサボったという行為は決して目をつぶるわけにはいかなかった。Eに人望があって、実際は無断であっても周囲が、当直を代ってやる約束があった、とかばうならばまたそれなりのやり方もあった。(実際、乗組員Bの場合は周囲がかばったともみえるふしもあったのであるが、船長は、これを認めた。)しかしそうではないので何か処分はしなくてはならないし、色々調べてゆくと以前にも類似の行為があったらしく(但し、公式証拠は残っていない。)もしそうであるならば本人のためにも、ここではっきり反省を求める必要があると判断した。ところがEを処分するならば、程度の差こそあれ、違反は違反なので他の4人についても行動に見合った処分が必要になる。そして、こういう場合の処置は、次の港に着くまでにすませることを、リベリアの規則は要求している。したがって、キールン出港後でホンコンに着くまでの僅かな時間内で処置しなければならない。

しかも、このことが起きていらい、船内のあちらこちらで、ひそひそ話がかかわされたりして船内の雰囲気は異様で暗いものになってしまっていたので、早くこの状態を解消する必要があった。

そこで、船長はその間に、本人達の説明を聞き、周囲の意見を求め、フィリピン大統領令やリベリアの規則など（勿論英文）を熟読するなど精力的に行動して前述の処置を決定し、本人達に申し渡したのである。この処置に対し、当人も納得して受け入れたし、周囲も同様であった。そうして事件発生以来ただよっていた船内のいやな雰囲気はどんどん払拭されていった。

そして、船長は、船長の義務として所属会社にこの件に関する詳細な報告書を提出したが、その最後に、この件は航海日誌に公式記録もあって、将来こうした過ちを繰り返したならば、その時はいつでも処分できるのであるから、今回はこれ以上の制裁を加える必要がないと考える旨を明記した。こうした処分の事実が、マニラのマンニング会社に公式に知らされればまず確実に臍首され、本人とその家族の生活が破綻するなどの点が予想されたからである。

この件に関して船長のとった行動は、全乗組員に当然の処置としてかつ好感をもって迎え入れられたようであった。特に、処分の対象となった人達に対して、船長がそれ以前と同じように接して、他の乗組員と差別するような行動を一切とらなかったことは、当然の処分をしたことと同様に、フィリピン人の行動原理にかなっていることとして受止められていた。当の本人達も、乗組員Eを除いて、その後の行動や対人関係に何の表だつた変化はみられなかった。しかし、当直時間をミスした乗組員Eは、直接の仕事上の仲間からは疎外される結果となり、船長の新たな悩みの種となった。

この事件と、それに関して船長が考慮しなければならなかった問題、その問題の解決を複雑にする諸制約、それはまさに混乗船ならではの

ことであった。

4. 交替の三機士・ホンコンにて着任

（2月13日）

大阪でドック中に、前任の二機士は、家族の一人が病気であるという連絡を受けると、下船を申し出た。そして、これが認められるとマニラに帰ってしまった。ところが、交替の機関士の手配に手間どって、三機士を二機士に繰り上げてその職務をとらせると共に、（したがって彼は昇給した）、三機士をホンコンで乗船させることとなった。したがってその間は欠員となり、当直の件は機関長に任された。

「いやー、彼の顔を見てほっとしましたよ。混乗船では時々あることらしいですよ。途中で下船して帰りたい、と言いつつ出ますね。だから会社の担当者は、いつもヒヤヒヤしているようです。特に日本に停泊中はね。まあ、日本人の我々以上に、はるかに家族を大事にする彼等からすれば当然のことなんでしょし、そんな心配事のある人間を無理に乗せて行っても、今度はこちらが心配ですからね。私の方は、久しぶりのワッチでしたが、どうせ私は朝早く目が覚めてしまうのですからワッチに入っても別にどうということはありません。（欠員の間は、機関長は、4～8時に入っていた。）。大変なのは会社の担当者ですよ。」このように機関長は語った。なお、この新任の三機士は、この会社の混乗船の経験があり、乗ってきてすぐ「ハーイ、キャップ、！」と声をかけて、船長をびっくりさせた。

5. 甲板員E・Mさんの誕生パーティー

（2月21日）

E. M. さんは、24才の誕生日を迎え、恒例によりパーティーが開かれた。この日、E. M. さんは夕食頃に、全員に缶ビールを1本宛オフターした。これも慣例である。受取る人は握手してお祝いを述べるのである。しかし、缶ビール1本宛ではどうにも盛り上らないのは最初から判っているし、缶ビール1本以上を期待できないことは、お互いの懐具合から判っている。

そこで、朝からビール募集の広告が船内に張り出され、ころざしのある人は、何をどれだけ寄付するか、その広告の紙に自分の名前と共に書き込む。我々調査員も当然ながら書き込みをしたし、船長はじめ日本人の乗組員もほとんど協力した。パーティーは自然発生的に始まり大勢集った頃から、そういうことを得意とするワイパーAの司会によってにぎやかに進行する。タガログ語の歌、英語の歌、独唱、合唱、あるいはギターソロ、弾き語り、祝辞。宴たけなわで、船長がウイスキーを持って参加し、船長からのプレゼントを贈る。大きな拍手。嬉しそうなE. M. さん。

「そうですね、もしオカで迎えた誕生日だったら、朝早くまず教会に行き、午後からは映画をみて、そして夜は家で親・兄弟・友人と楽しく過すでしょうね。ごちそうを沢山作ってくれるのです。結婚して自分の家族をもっても、親・兄弟はできるだけ招きます。」とE. M. さんは語った。

6. ビリヤード、卓球、チェスの船内大会 (2月20日～2月27日)

本船の船長は、フィリピン乗組員から非常に良く思われていた。それは、英語が非常にうまい、公平である、誰彼にも気軽に声をかけて

くれる、どんな技術的なことを聞いても教えてくれる、等々その理由を彼等はいろいろと挙げる。そのうちの一つは、リクリエーションを公式にオーガナイズした、という点であった。つまり、それまでは、余暇活動として、各乗組員がバラバラに楽しんでしたが、船長はリクリエーション委員会を発足させ、各部の若い人をその委員として、ある程度責任をもたせて、多少の資金援助もして、余暇活動をより活潑にし、航海中のイベントづくりをさせるようにしたのである。勿論こうした活動は、規定の労働時間外にやるのであるが、たとえばチェス・フィリピンでは極めてポピュラーなゲームで、世界チャンピオンも輩出していることを彼等は誇りにしている—の船内大会をやるにも、以前よりもやり易くなったし、賞品もあるので一層はげみにもなる。また、そういう船内大会だけでなく、日常的にもさかんになってくる。こういうことを、彼等は、船長はリクリエーションを公式にオーガナイズした、と歓迎していたのである。デッキビリヤードでは、日本人と組むと大喜びで、それはうまいからということだけではなく、勝ち進んで賞品を手にしたとき、日本人は自分の分もパートナーにわたすからで、日比友好にも大いに役立っていた。この他、船長は、文化委員会も発足させ、音楽テープや図書の購入及びその保管にあたらせた。これもかなり好評で勉強熱心な委員が購入してくる海技関係の書物や、各国の歴史の本などは、全て英語であるが多くの乗組員に読まれていたようであった。

7. 主機ピストン抜き作業 (3月11日～12日)

「今度のピストン抜きは、就航以来2度目で、

したがってもう運転時間は8,000時間を越えていて、時間的にもうやって良い頃ですし、スタッフボックスが少しゆるんでいて、そのため潤滑油がへること、ピストンリングが1本ゆるんでいます、ということで抜くわけです。前航も2本抜いています。まあ、教育上も良いし、エキストラ(特別手当)もつきますからね。100ドルと一寸です。それを私以外の機関部全員の9人で分けます。」と、機関長が8日、ピレウス入港スタンバイ時に語ったピストン抜きは、次のように進行了た。

3月10日の月曜日、掃気タンクを掃除し、ピストンリング等を点検し、№2シリンダーのトップリング、№1シリンダーの2番のリングがスティックしていることを見出した。翌日からのピストン抜きに備えて、エアハンマー、ピストン抜出金具、チェインブロック、釣上げワイヤー、その他の諸道具が用意された。このあとの仕事振りを、時間経過と共に記すと次のとおりである。

3月10日 主機№1シリンダーピストン
抜出し作業記録

- 0810 二機士(日本船の一機士に相当すること
に注意、以下三機士、四機士も同じ)
自身が操作するエアハンマーで、シ
リンダカバー締付ナットをゆるめだ
した。カバー上の小物は、前夜から当直
のオイルー達によって既に外されてい
た。
- 0820 全部のナットがはずされ、アイボルト
が4本セットされた。
- 0830 機関長のホイッスルでカバーの釣上げ
が始まる。
なお、釣上げ用ワイヤーは専用のもの

が用意されているが、セット位置の表
示が“舷”“舳”と日本語だけなので、
その取付も機関長が指示したし、吃水
がバイザスターンであることを計算に
入れて、カバーを押すことを指示した
のも機関長であった。

0834 カバーは外されてフロア上に置かれ、
引き続いてピストンの抜出しにかかっ
た。クランクケース内では四機士とオ
イラーT. それにエレクトリックエン
ジニアが加って、ピストンロッドの締
付ナットを外した。

0900 二機士が上段、三機士が下段、四機士
がクレーンについて機関長が見守るな
かで、ピストンの抜出しが始まった。
エレクトリックエンジニアは上、下と
かけまわる。抜出したあとは、スタッ
フボックスをはずし、(0925)
オイルーT. 三機士はその掃除に、四
機士はテレスコパッキン部、マシニ
ストは、スケーリングマシンを使ってカ
バーの燃焼面、オイルーRはシリンダ
ー内、オイルーCはピストンリング、
ワイパーA・Bはピストンと、分かれ
て掃除にあたり、エレクトリックエン
ジニアは、全体を見廻って、フォア
マン的役割を果たしている。(これでわか
るとおり当直に入っているオイルーも
全員参加している)

1100 ピストンリングの掃除が終了したので
二機士は、マイクロメータで磨耗状態
の計測。その記録は四機士が受持つ。
機関長はそれを見守る。1130 終了
「こういうことになると、会社の機関

- 士とくらべて仕事がグッと遅くなりま
すね」(機関長)
- 1135 昼食のため作業中止。いつもサロンで
食事する二機士もエレクトリックエン
ジニアもメスルームで作業衣のまゝ食
べる。ワイワイ言いながら。
- 1300 作業再開、二機士・四機士は新しいピ
ストンリング出し。
機関長はスペアのピストンリングの
整理
- 1330 スタッフィングボックスが取付けられ
た。(オイルーT・三機士)
エレクトリックエンジニアとマシニス
トは、カバーの燃焼面のカラーチェッ
ク開始。問題なしと判断。オイルーR
もシリンダー内の掃除を終了し、二機
士はシリンダーボアの測定記録。終了
後機関長も中に入って点検。
- 1345 四機士はテレスコパイプに新しいパッ
キングをセット。
- 1415 ピストンの掃除終了、カラーチェック
施行、問題なし。
ピストンリングをはめて二機士・四機
士でクリアランス測定記録。
- 1500 ピストン吊上げ金具を取り付けたのち、
ピストンを吊上げ挿入開始。挿入時に
はテレスコの嵌合部には四機士がつき、
ホイッスルで合図。
- 1510 10分休憩 1520 作業再開
- 1530 三機士・オイルーT・エレクトリック
エンジニアでピストンロッド締付ナッ
トの締付終了。四機士は、テレスコ部
の作業終了。
- 1540 シリンダーカバーを釣上げて復旧、オ
イラーCによってきれいにされていた
締付ナット10個を手でしめつけ、あ
とエアハンマーで。
- 1545 締付ナット、締付終了。
- 1547 三機士・オイルーT・ピストンロッド
締付ナットのストッパーをとりつけ、
あとワイアでとめる。
- 1555 *1
「会社の船でしたら、ここらで人数を
わけて2番(シリンダー)のカバーの
小物をはずすようにするのですが、本
船ではそうしない方が良さそうです。
時間もここ「ピレウス」ではあります
からね。」(機関長)
- 1605 シリンダーカバー上の小物取付(全員)
- 1620 ロッカーアームも取付けられた。エレ
クトリックエンジニアは排気パイプと
マニホールドの接合部のパッキングを
とりつけようとしたが、うまくいかな
かった。
- 1630 この日の作業終了。
3月11日 ㊦2 シリンダーピストン拔出し
作業記録
- 0800 作業開始。カバー上の小物は例によ
って前夜からの当直のオイルー達によ
って一部は取外されていた。㊦1シリ
ンダーについて、前日の残り作業をす
すめ、一方㊦2の小物類の取外しが進む。
- 0930 ロッカーアーム取外し
- 0945 ピストンロッド締付ナットを外した。
三機士とオイルーTは、スタッフィン
- 脚注 *1 機関長の原籍がある日本の船会社、
当然、日本人だけで運航されている(筆者注)

- グボックスの締付ナットの廻りどめワイヤーの切断をはじめ。
- 0950 エアハンマーでカバー締付ナットをゆるめはじめ。このとき機関長とエレクトリックエンジニアは同時に制止して夫々のナットの締めじらしを確認し、そのあとでゆるめはじめのように合図した。この日は四機士とオイルーTがハンマーを操作し、クレーンはマシニストが操作した。
- 0955 ハンマーによるゆるめ作業終了、ワイパーBはあと手でゆるめてはずし、プレート上に並べるが、途中で一度ナットを逆に廻した。オイルーAは、ハンマーのエアパイプを外して脇に片づけ、四機士はアイボルトをセット、オイルーCはその間に自主的に釣上げワイヤーを運んできた。但し、これを取付けるにあたっては、例によって日本語の表示なので、調査員に読んでくれと言った。
- 0958 カバーの釣上げ開始、やゝ釣上げたところで弁の冷却用清水パイプが1本のドレインパイプにひっかかったのを二機士がみつけ、すぐ釣上げをやめさせて、冷却水パイプを取外してから、続行した。
- 1005 カバーは取外されて、床に置かれた。勿論台木の上に。なお、機関長は作業開始以来工作室で、いろいろサイズのある予備のピストンリングを計測し、整理していたので、「あれあれ、もうはずしちゃったんですね。なんにもなくてよかった」と苦笑していた。
- 1010 ここで10分間の休憩。
- 1020 作業再開 ピストン吊上げ拔出し開始。
- 1050 ピストン拔出し終了。
- 1110 スタッフィングボックス取外し、この際ガイドが邪魔してやゝ取出しに時間がかかった。
- 1115 四機士はテレスコのバックリングボックスを取外して工作室に運び掃除をはじめた。
- 1120 マシニストはシリンダーカバーの燃焼面のスケールおとしをはじめた。オイルーCは、前日と同様取外したピストンリングの掃除を工作室で。
- 1145 昼食のため作業中断。
- 1300 作業再開。分担は前日とほぼ同様。
- 1330 オイルーCはピストンリング掃除を終え、二機士を、四機士を記録係としてリングの磨耗状態を計測。
- 1345 四機士はテレスコのバックリングボックスの掃除終了。
三機士・オイルーT・エレクトリックエンジニアは清掃の終わったスタッフィングボックスを組立て、締付ナットに割りピンを入れる。ほとんど終了。
- 1355 オイルーRは、シリンダー内部の掃除を終了。すぐ二機士が磨耗状態を測定（前後方向11点船舳方向11点）。オイルーCは、ピストンリングの掃除終了後シリンダーカバー締付ナットの清掃洗滌。
- 1410 マシニストは、シリンダーカバーのスケールおとしを終了し、エレクトリックエンジニアと共にカラーチェック開始。
- 1418 ピストンの掃除ほぼ終了、シリンダー

- ポアーの測定を終えた。
- 二機士はピストンのところに移動し、リング溝の計測の準備をはじめた。
- 1435 マシニストは、カバーの燃焼面のカラーチェックで小さな巣を発見、機関長エレクトリックエンジニアに報告して3人で再チェック。クラックではなく巣であってよくあることで、問題なしと判断。「心配いりませんよ、機関長66も同じ状態でしたよ。この間抜いたときのことですけれど。」
- (マシニスト)
- 1440 再組立ての終わったスタッフィングボックスを釣上げて取付けはじめ。
- (三機士・オイルーT)
- 1450 ピストンリング溝の測定開始。
- 1500 スタッフィングボックス取付終了。20分間休憩、但し、二機士と四機士はリング溝の測定記録を続行し、機関長もこれを見守る。彼等は1520から10分程休憩した。
- 1530 二機士は機関長と共に新替すべきピストンリングの用意。
- 1535 ピストンリング、はめこみはじめ。用具を扱うのは四機士。その間、機関長は自分でフィーラーとマイクロメーターを使ってクリアランスをチェック。
- 1545 ピストンリングは全部はまり、測定も終り、吊上金具を取付。
- 1552 ピストン吊上げ開始。
- 1605 ピストンおさまる。しかしこのとき吊上げ金具の取外しが終わっていないときに、下段の三機士とオイルーTは、ピストンロッドの縮付ナットを取付ける

- ためにターニングを開始した。しかも合図もなく。
- それにすぐ気付いた、機関長がホイッスルを強くならずと共に上段から下段までかけ降りた。
- 下段の三機士達もすぐ気付いて止めたので、何も支障はなかったが、「いやー血圧を上げてくれますよ。みんな自分の手順は良く知っていていいんですが、つい自分のことだけ考えちゃうんですね。狎れてくるとこういうことが起きるんですよ。しかし、こういうときにホイッスルによる合図を統一的に教えてあると、それが役に立つんですね。いやーよかったです。何もなくて。」と機関長は語った。
- 1610 再度少しピストンを吊上げてからあらためておさめた。
- 1618 シリンダーカバーを吊上げて復旧した。小物取付開始。
- 1635 ピストンロッド縮付ナットも縮付けられ、ストッパーとストッパー取付ボルトの廻り止めのワイヤーも取付けられた。
- 1640 道具、足場を簡単に整理してこの日の作業終了。
- 2000 オイルーCは当直中に排気管を取りつけた。
- このあとは、翌日13日に続行し、水通し、油通しを行なったが、冷却水パイプ接合部の1ヶ所に水漏れがあって、これの取付けなおしをした他は、何も異常なく無事に2本のピストン抜き作業は終了した。以上極めてラフではあるが、時間の経過と共にピストン抜き作業の様子

を記したが、仕事振りへの評価は、ここでは、
個々の読む人にゆだねることとしたい。

なお、一言だけ付け加えておくと、この作業
には記録からもわかるとおり、当直に入っている
オイラー達も全員参加していた。

0/4 も 8/12 も。そこで機関長が安全や疲労
の事を考えて、休むように繰り返し声をかけ
ても、彼等は休まなかった。また、他のフィ
リピン人の休むようにすすめるはしなかった。

これは、まさに既に報告してあるようなフィ
リピン人の行動原理（海上労働科学研究会資料
第25号 P76～P79 参照のこと）からすれば
当然なことと考えられるのであるが、日本人
乗組員からは、まじめであることと、手当との
関係でしか理解されなかったようであった。

8. ある期間の食事の内容

船内の食事にかかわる問題は、船内生活の1
つの key point をなしているといって過言で
はないだろう。まして、国籍の異なった、食生
活の異なった人間が、1つの集団を形成する場
合には、さらに key point としての意味合いは
大きいといえる。

そこで、乗船調査期間中のある期間の食事に
ついて注目してみよう。（表8参照）献立表*
を見る限りでは、これが混乗船における食事か
と思われるほど、日本船の場合との差異がない
ように見えるが、実際には、同じ献立であって
も、調理法が異なったり、味つけが異なったり
して、やはり食事には国籍が厳然として存在し
本船の場合にも、フィリピン料理が主体をなし

* 調査員が毎食テーブルに出たものをみて記
録した。

ている。とはいっても、献立表を詳細にみると、
と、日本人乗組員のための献立もみうけられる。
そのいくつかを挙げると、①日曜日を除いて、
朝食は洋食と和食が交互にくり返されている。
②2月25日の夕食の「刺身」、27日の昼食
の「冷し中華そば」、29日の夕食の「日本そ
ば」、3月1日の夕食の「かつおのたたき」、
といったように、日本人むきの献立がなされて
いる。確かにこうした献立は、日本人乗組員だ
けが食べ、フィリピン人乗組員には別の献立
が用意されている。（フィリピン人乗組員のな
かには、日本食がどのようなものであるのか試
食する人もいるが）、こうした献立が行われた
ことは、key man の1人として乗船している
Jr. Purser が、日本人乗組員に対する配慮
として自分だけとするのではなく、Chief Cook
との話し合いのもとになされていたものであり、そ
の過程には、次に述べるいくつかの原則があった
といえる。

① 日本人乗組員とフィリピン人乗組員の間に、
材料あるいは献立数など差をつけない。

② 日本食を作る場合は、必ず Chief Cook
との了解のもとで行われる。そのときにも平
等の原則を優先させ、「日本人は、このフィ
リピン料理を食べないから、かわりに冷しそ
ばを作るよ」とか、「日本人は、これを食べ
るから、フィリピン人の方は、魚を焼いてつ
けたら」といったように事前に話し合いがなされ
る。

③ 日本食の調理は、Chief Cook あるいは
2nd. Cook を指導して行うのではなく、
Jr. Purser が自分の仕事の合間をみてつ
くる。

こうした結果、ときどき日本人の食卓に、日

表 8. ある期間の食事

	朝 食	昼 食	夕 食
2月25日	みそ汁 さんまのみりん干、混布の つくだ煮 いりたまご、大根おろし 新香(たかな) 米 飯	スープ ビーフステーキ、レタス、 キュウリ 肉、カリフラワー、インゲ ン煮物 米 飯 アイスクリーム、スイカ	スープ 刺 身 ビーフのカレー煮 米 飯
26日	目玉焼、チキンソーセージ コーヒー トースト2枚	スープ グリルチキン、ポテトフライ 春雨入りやきそば オレンジ 米 飯	スープ(貝) サバのあげ物 ビーフステーキ 米 飯
27日	みそ汁(わかめ) かまぼこ、混布のつくだ煮 大根おろし、いりたまご 新 香 米 飯	スープ ポークステーキ、レタス 冷し中華そば 米 飯 リンゴ	スープ タラのから揚げ、トマト、 キュウリ 米 飯
28日	目玉焼、ソーセージ コーヒー トースト2枚	スープ ぶた肉の煮物、ジャガイモ たまねぎ、にんじん、きゃ べつ いためもの 米 飯	スープ 牛のシッポ肉の煮込み、 きゃべつ やきなす あじのから揚げ 米 飯
29日	みそ汁 サンマの干物、大根おろし 昆布のつくだ煮 米 飯	スープ ビーフステーキ、トマト、 キュウリ 米 飯	日本そば 牛肉の角煮・ピーマン 米 飯
3月 1日	目玉焼、ソーセージ トースト コーヒー	スープ レバー焼、たまねぎ きゃべつの煮物 新香、米飯 オレンジ	スープ(胃袋) 豚足の煮つけ かつおのたたき 新香(きゅうり) 米 飯
2日	ベーコン、ゆで玉子 ホットケーキ ミルク	スープ エビの揚物、きゃべつ 米 飯 オレンジ アイスクリーム	スープ(春雨) いわしの揚物、きゃべつ、 キュウリ ローストビーフ 米 飯

本食が供されることになり、そのことによって、食卓に関するトラブルが発生することもなかった。

参考までにフィリピン料理の特徴を2、3あげてみると次のようである。

- ① 肉、魚のなまものは、一切使用しない。
- ② 野菜類についても、サラダのように「なま」で食べるということが少ない。
- ③ 調理法は、油で炒めることが多い。
- ④ 調理に、食酢を使うことが多い。

9. スナック問題

このスナック問題は、今航に発生したのではなく、先航（乗船調査をする前の航海）に起ったのであるが、そこには種々の事柄を含んでいるため、ここでとりあげてみよう。

先航が始まったばかりのある日、Jr. Purserが、「これは snack（おやつ）だよ」といってビスケットをそれぞれパートごとに配布をした。ところが数日たってから、フィリピン乗組員から「本船では snack がない」という声がおこり始めた。この間の事情を Captain が調べてみると、配給したビスケットは snack として配ったにもかかわらず、フィリピン乗組員は「snack ではなく、もらったものであるから各人に分けてしまった」という。したがって、フィリピン乗組員としては、「10時、15時の一服の時間にとる snack が本船ではない」ということになった。

こうした一見つまらない問題のなかにもいろいろな問題を含んでいるといえよう。まず第一に snack という言葉がもつ意味が、日本人と

フィリピン人で違っており、そのために行違いを生じさせている。2番目には、その違いを生じさせた原因は、日本人とフィリピン人のある食習慣の相違によるものではないだろうか。すなわち、日本人であれば、一服するときにもコーヒーですませしてしまうのが、フィリピン人の場合には、コーヒーを飲むにしても、何か甘い物がなくてはすまないのではないだろうか。第3としては、行動様式の相違をあげることができるだろう。日本人であれば、「これをおやつにして下さい」といって渡されれば、まず個人で分けることは考えられないが、フィリピン人であれば、それを個人で分けてしまうように。

こうした一見小さな問題であっても、そのままにせず、日本人の側だけで解決しておくのではなく、フィリピン人も加えた形で解決しておくことが重要なことは言うまでもないが、小さな問題が内向せず外にあらわれてくるような普段の船内組織運営も、また重要なことであろう。今航の snack 配分がうまくいったことはいうまでもない。

（本稿は、大橋信夫・服部 昭、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——第二部、混乗船A号について、1980.10、海上労働科学研究所、からの抜粋である。

なお、本調査のあと、ある会社で雇用したフィリピン船員集団の分析（第3部、1981）、フィリピン船員教育の実態調査（第4部 1983）などを実施してきているが、これらについては紙幅の関係で別の機会にゆずることとしたい。）