

東京港を中心とする海上生活者調査

東京市役所

L
P
4

昭和十一年八月

国立保健医療科学院蔵書

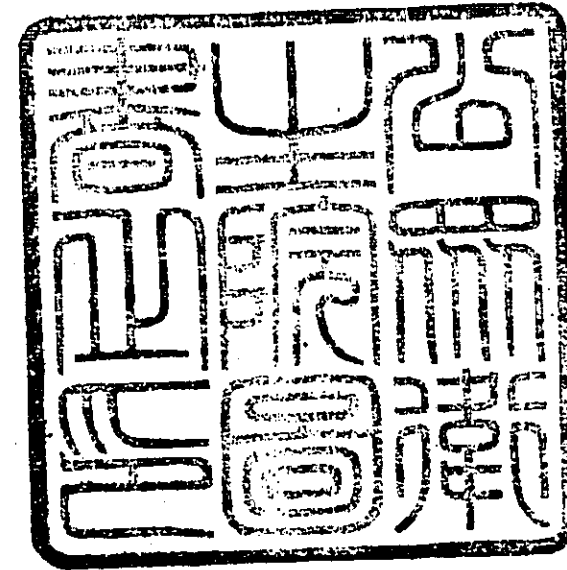


10012021

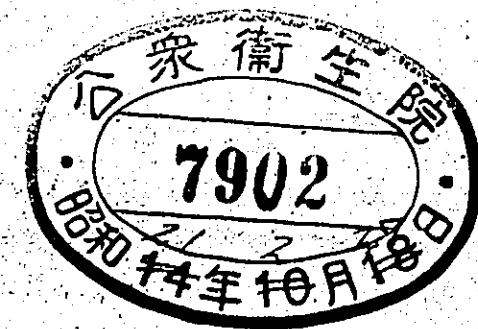
L
P
4

7902

L
P
4



昭和四年十月七日
川上理一先生
寄贈
厚生省研究所



7902

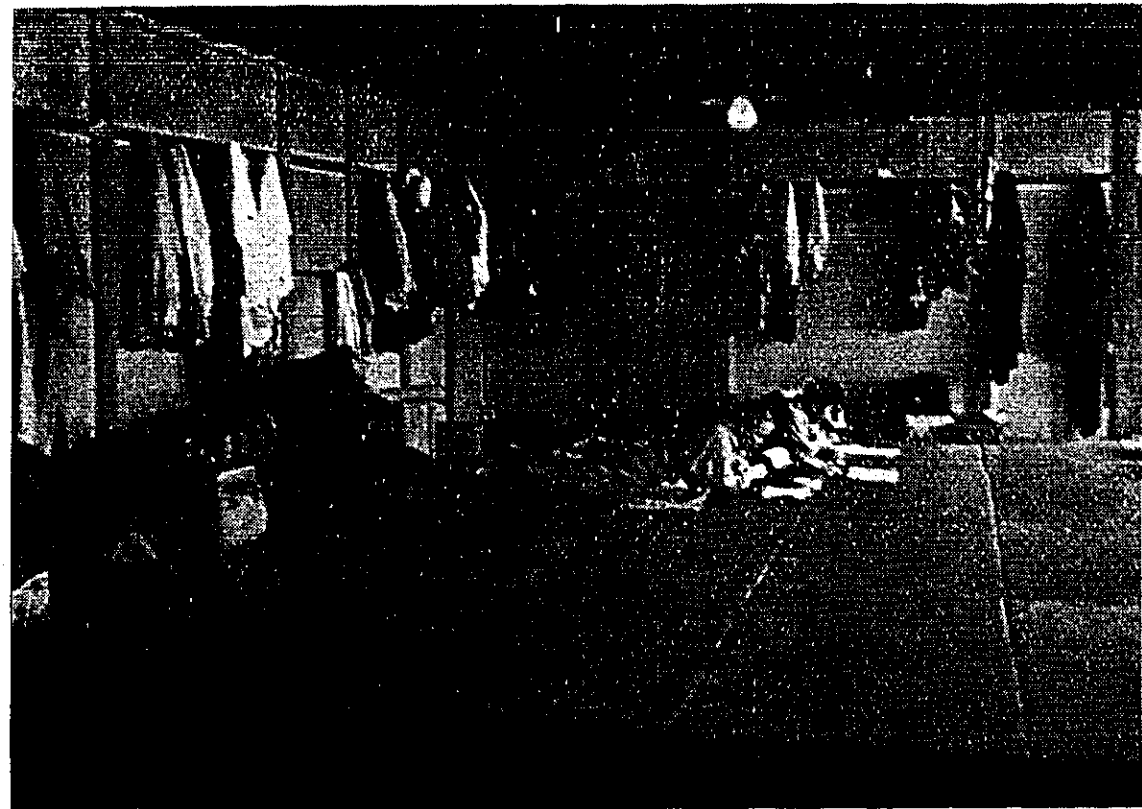
はし が き

本書は海上労働者に對する福利施設の參考資料を得る爲東京港及びその臨港區域を調査範圍とし、東京港に出入する船舶の船員、港内曳船の船員及び沖仲仕の數及びその生活状態を明かにした報告書である。調査に當つては期間が短かつたのと、調査の對象者個々に就き事情を聴取することが出来なかつたのでその不備の點なきを保し難い。幸にして今秋を期し内閣統計局に於て全國的に労働統計の一部として海員の生活調査をも行ひ、東京市に於ても全國一齊調査の一部として海員調査を行ふことになつてゐるが、その結果に依つて本書の不備、不足が補はれること、信ずる。

この調査期間は昭和十一年六月より八月迄であり、調査擔當者は調査の不備を補ふ爲、汽船に乗船して乗組員の調査を行つたが、その結果は附録として採録した。本調査に當り關係官公衙、諸團體各汽船會社に一方ならぬ御手數をかけ、また實地調査に當つては栗林商船會社の御好意に依るところが多いが、これ等の點に對し厚く感謝の意を表する次第である。

昭和十二年八月

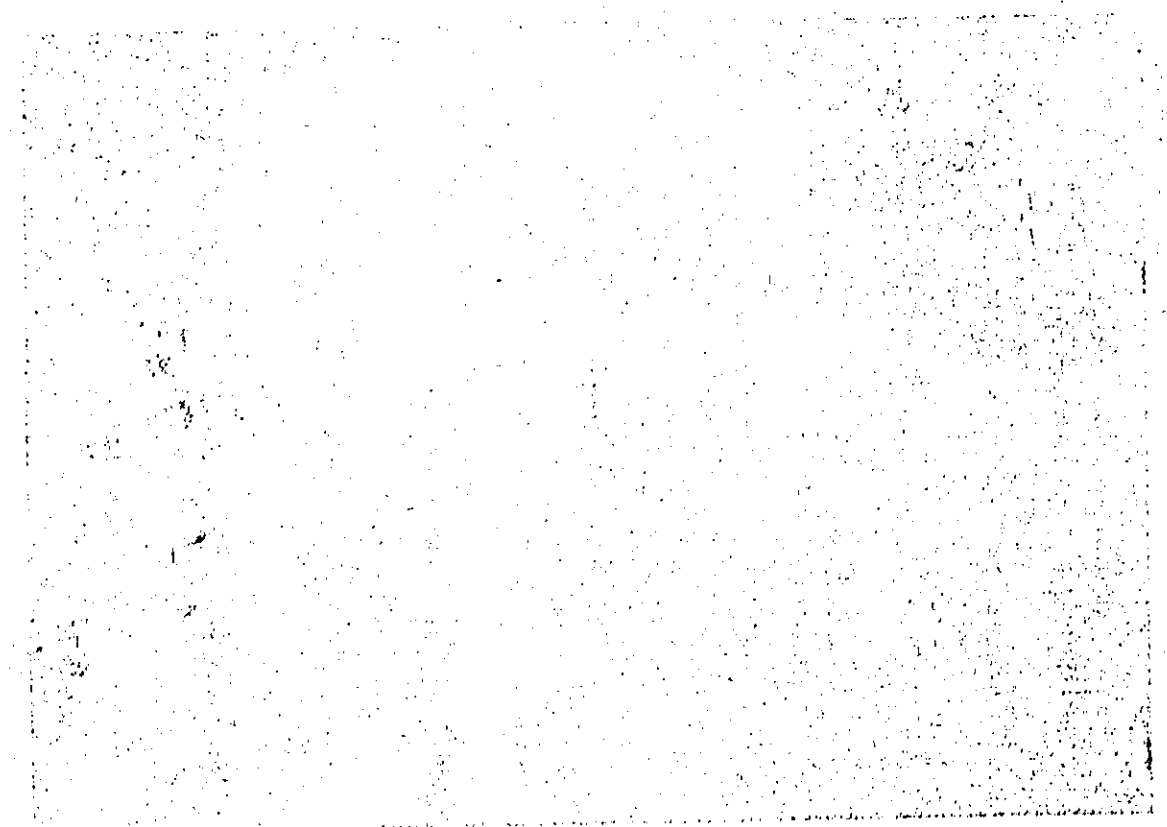
東京市社會局庶務課



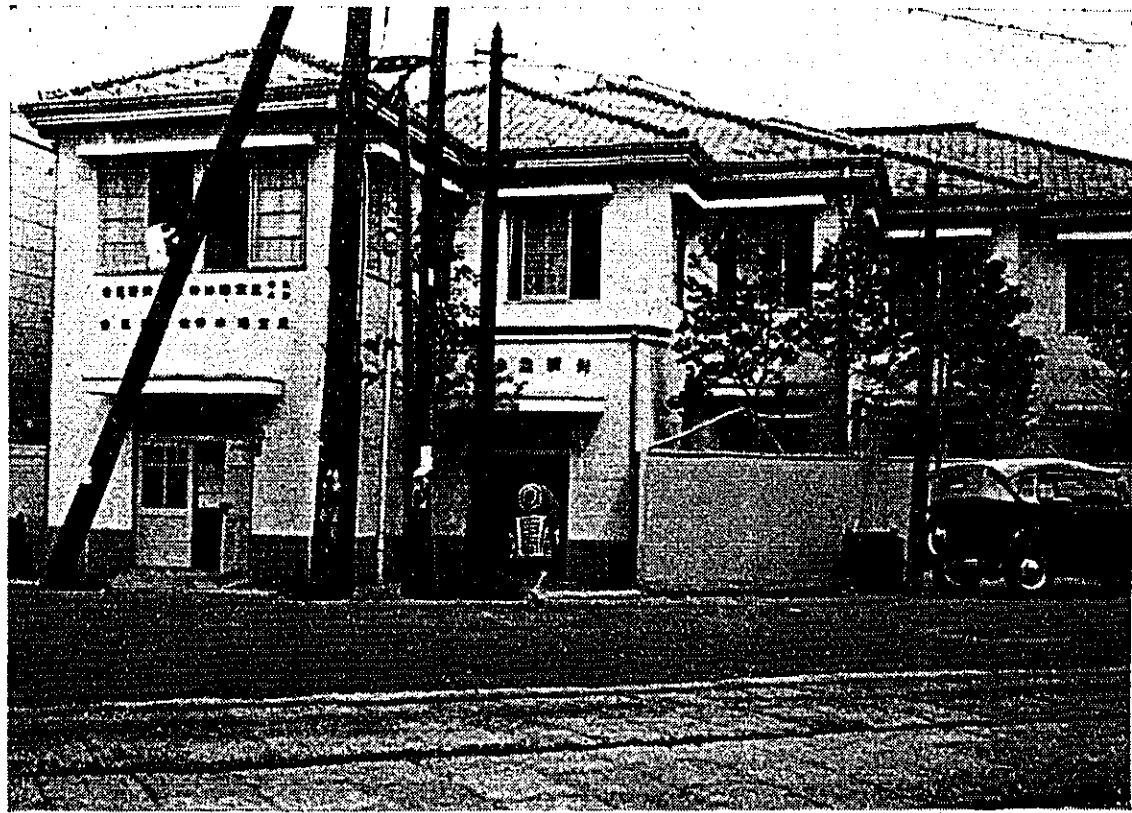
沖仲仕部屋



就職せんとする沖仲仕(アコ)



就職せんとする沖仲仕(アコ)



院病合組濟共仕仲沖



(人商の手相員船)ロウ沖

東京港を中心とする海上生活者調査目次

東京港の概説

(一) 沿革	一
(二) 設備	二
(三) 出入船舶	二
(四) 將來	四

A 海上生活者に関する調査

第一 海上生活者の現在數

(一) 出入船舶の船員	五
(イ) 船員の實人員	五
A 船舶數に依る船員數	六
B 會社別に依る船員數	七
C 小汽船及帆船の船員數	八
(ロ) 船員の一日平均人員	九
(ハ) 將來の豫想人員	一〇

(二) 曳船の船員 一一

(三) 沖 仲 仕 一二

第二 出入船舶の船員の現況 一四

(一) 概 況 一四

(二) 入港中の作業状況 一八

(三) 上陸後の宿泊其他動向 二二

(四) 収入支出 二四

(五) 疾病其他の處置 三〇

(六) 其 他 三三

第三 曳船の船員の現況 三三

(一) 概 況 三三

(二) 作業及勤務時間 三四

(三) 収入支出 三五

第四 沖仲仕の現況 三五

(一) 概 況 三五

(二) 労働事情 三六

山崎海運株式会社 船務部 船務課 船務課 船務課

(イ) 各種仕事及人員 三六

(ロ) 就業状況 四〇

(三) 居住事情 四三

(四) 収入支出 四四

(五) 其 他 四四

B 臨港區域に関する調査

概説及各種團體に就て 四六

第一 船員を對象とする施設 五三

(一) 宿泊施設 五三

(二) 紹介機關 五五

(三) 醫療施設 五九

(四) 娛樂施設 六六

(五) 其 他 六六

第二 沖仲仕を對象とする施設 七〇

(一) 宿泊施設 七〇

(二) 紹介機關 七六

(三) 醫療施設其他

(四) 食堂

結語

附録

海員生活實地調査結果

一、概要

二、調査票に依る調査結果

A 乗組員に關する事項

B 東京港へ入港後の動向

C 東京港への希望

D 海員ホームに對する希望

E 其他

三、實地調査の結果

A 作業狀況

B 船内居住の狀況

C 上陸の光景

六

六

六

六

九

九

一〇六

一〇九

一一〇

一一〇

一一一

一一一

一一三

一一三

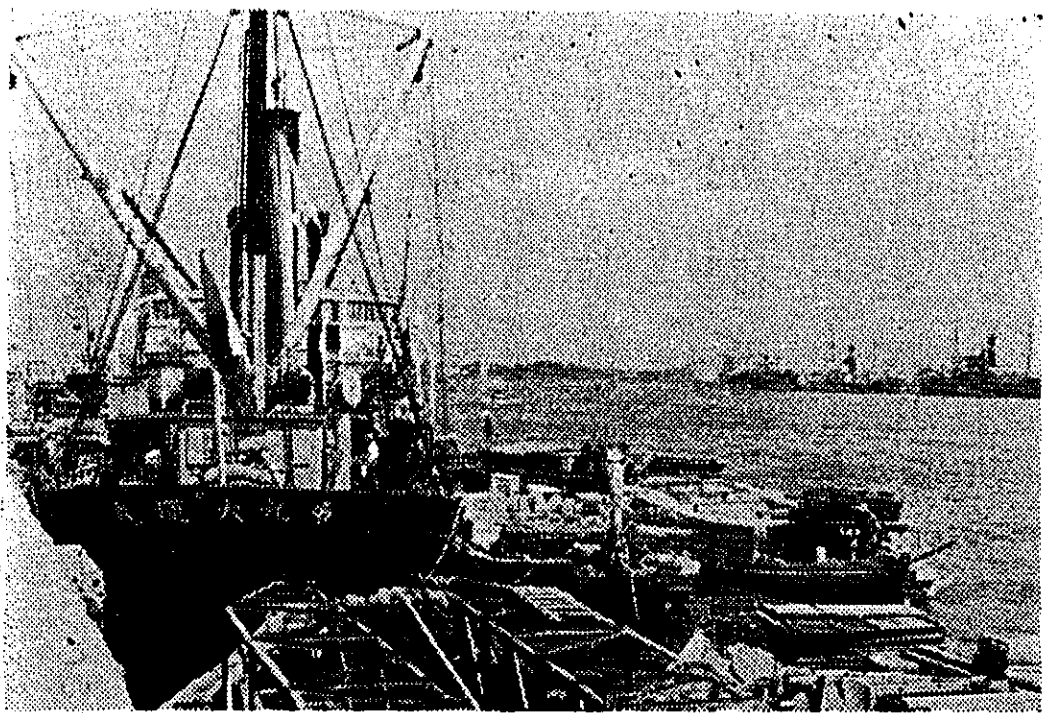
東京港の概説

(一) 沿革

我が東京市の海の玄関口たる東京港は品川沖の臺場と假防波堤に圍まれた水面積八百六十萬平方米の區域である。此處は隅田川が東京灣に注ぐ川口で、現在航路となつてゐるところは、隅田川の滯筋に當つてゐる。

従つて過去の東京港の修築工事は隅田川口改良工事と呼ばれてゐた。東京築港の議が唱へられたのは今から五十七年前の明治十三年頃であつたが、その後幾多の経過を経て、實施されたのは明治三十九年であつた。これが第一期隅田川口改良工事でこれは明治四十四年までかゝり、永代橋から港口までの間を水深十二尺に掘り、この土で芝浦地先を埋立てた。

次いで明治四十四年から第三期隅田川口改良工事が始められ、同じく永代橋から港口までの浚渫、防波堤の築造などを行つた。この頃から五百噸級の汽船は隅田川筋を滿潮を利用して廻行して來るので、この危険を防ぐ爲より大規模な築造を行ふことになり、大正十一年から第三期隅田川口改良工事に



著手した。この工事はもう築港工事の一部で、芝浦町の岸壁や、假防波堤の築造、港内の浚渫も行ふことになつた。然るに翌年、關東大震災が起り、東京救援の船舶は危険を冒して芝浦沖や品川沖にやつて來たが、設備が不十分の爲、荷揚に非常な困難と不便を感じた。しかし、この爲、東京築港の必要は市民の腦裡に刻まれるに至り、第三期工事の外に水陸聯絡工事として日之出町棧橋、同上屋、臨港鐵道等が完成し、第三期工事も昭和十年三月完了した。

(二) 設備

東京港の設備としては第二、第三臺場間から南方へ延長五千二百六十米、幅員百四十米の航路がある外、各種の標識や、繫船浮標、假防波堤、繫船棧橋、同岸壁、上屋、野積場臨港鐵道等がある。假防波堤は港内の海水面を靜穩にする爲、第三臺場より深川地先新埋立地まで築造されてゐる。繫船浮標は、船を沖合に繫留するもので、芝浦地先隅田川航路に沿つて二列に十五箇あり、三千噸級のもの六箇、七千噸級のもの九箇、外に小船用のものが二箇ある。

棧橋及岸壁は芝浦町岸壁、日之出町、竹芝町兩棧橋と合して一千間に及ぶ堂々たる芝浦埠頭をなすもので、全部で同時に三千噸から六千噸の船を十六隻横付けすることが出来る。

上屋は荷役貨物を一時保管するところで、日之出町棧橋の後方には八棟の平屋建の上屋があり、その容積は五千三百坪、内六棟は専用、二棟は一般に使用されてゐる。芝浦町岸壁のものは新設中であるが現在は二棟が完成使用されてゐる。

(三) 出入船舶

東京港は修築以來その進展の跡は目覺しく貨物の出入は昭和二年には二百三十一萬四千二百九十九噸であつたものが、昭和十年には六百四萬一千五百四十三噸に達し、九ヶ年の間に二倍半以上に激増してゐる。

従つて、この貨物を運ぶ船舶の出入も貨物量の増加に正比例して増加し、今、三百噸以上の入港船に就て見ると、昭和二年には一ヶ年の入港船累計一千六百五十四隻だつたものが、昭和十年には三千三百五十三隻に及び、その増加は平均一ヶ年二百隻である。

これを詳細に示すと

年次	隻數	總噸數	一隻平均噸數	最大入港船噸數
昭和二年	一、六五四	二、八三四、二七〇	一、七一四	四、七三九
同 三年	一、八六九	三、三九九、〇九一	一、八一九	四、七四〇
同 四年	一、九三五	三、五〇一、三九九	一、八一〇	六、一五五
同 五年	一、九七二	三、八二三、四五〇	一、九三九	六、〇九七
同 六年	二、三八七	四、八八一、六八四	二、〇四五	六、五五一
同 七年	二、七一五	五、八五八、二二一	二、一五八	六、一六九
同 八年	二、九〇四	六、五八七、三〇七	二、二六八	八、二三〇
同 九年	三、〇三七	七、二五八、一六七	二、三九〇	八、二三二
同一〇年	三、三五三	八、〇九二、〇〇〇	二、四一三	六、七八八

以上の通りで、平均噸數も増加し、だん／＼大船舶が入港することを物語つてゐる。

昭和十年の平均一隻の噸數は二千四百十三噸であるが、世界の百噸以上の船舶の平均噸數は現在二千四百噸であるから、東京港へ入る船は恰度世界の平均噸數に等しいわけである。

昭和十年の最大入港船は六千七百八十八噸で八、九兩年の八千噸に比較すると少々噸數が落ちるが、貨物船としては我國でも優秀なもので東京港が貨物港として他港に劣らないことを示してゐる。

この外に外國貿易關係の船も昭和十年には特に三百二十五隻入港したが、特別の許可を得た外國船は百隻入港した。

(四) 將來

東京港の將來は現在より遙かに進展することになつてゐる。即ち目下工事中の東京港修築工事は昭和五年より著手されたものであるが、この計畫が完成すれば港内荷役は一ヶ年七百五十萬噸にも上り、深川、月島方面にも港灣施設が完備するもので、港内に船舶を同時に八十隻も繋留出来る筈であるから、その際には東洋でも有數の貿易港となり、當然開港問題も論ぜられて來るであらう。

このやうにして出入船舶の數も今後は益々増加すると思はれるが、これらの船舶に乗組んでゐる船員の數は勿論、港内曳船の乗組員、沖仲仕等の數も増加するものと見られる。

A 海上生活者に關する調査

第一 海上生活者の現在數

(一) 出入船舶の船員

東京港は既に述べた通り最近に於て急激に發展した港であり、出入船舶の數も最近九ヶ年間に約二倍に達してゐる。従つて出入船舶の船員の數も九年前に比し約二倍に増加してゐると見られるが、將來修築計畫の進捗に伴つて一ヶ年毎にその數が増加して行くことは容易に考へられることである。故に出入船舶の船員の現在數を數へる場合は、目下増加の一過程に在るものとして考へるべきであらう。

東京港の修築計畫が今後何年かの後に完成して出入貨物の量も毎年どの位であると云ふ飽和點が示され、これに伴つて出入船舶の數が一定した場合ならば、船舶の船員數も毎年大體に於てどの位であると云ふことは容易に數へられるが、現在ではその數を考へる場合は、今後一ヶ年毎に多少づゝ増加するものとの豫想の上に樹たなければならぬことは勿論である。

そこで茲ではかゝる見透の下に、現在東京港に出入する船舶の船員の實人員、その一日平均人員及び將來の出入船舶の船員の豫想人員に就て調査又は推定の結果を述べることにする。

(イ) 船員の實人員

東京港に出入する船舶の船員の實人員は殆んど調査不能と見て差支へない。現在の東京港は未だ港灣施設が完成せず、殊に

一つのドックすら有してゐない有様で、此處を定繋港とする船舶は一隻もない。その上、船舶の全部は「昨日は北、明日は南」と云ふ風に全國の港を涉り歩いてゐるもので、會社の營業上の政策から昨日まで東京港へ毎月二、三回は入港してゐたものが、明日からは全然入港しなくなると云ふことがあり、更に定期的に東京港より他港への航路を有する會社が、その航路を他に變更することがある。このやうな理由から實際の船の数は會社に於ても豫想することが出来ない有様で、正確な數字を出すことは不可能である。

そこで本調査に於ては過去一ケ年の數字に基いて大體の數を測定すると共に、現在、常時に東京港を荷役港としてゐる各汽船會社、海運會社等に就き、東京港に出入する船舶の船員數を調査した。従つて、その結果は以下示す如く區々たるもので、これによつて知り得ることは本當の概觀に過ぎない。

A 船舶數に依る船員數

東京港に入港する船舶は定期船と不定期船とに分けることが出来る。東京市港務所の發表に依れば、昭和十年中の東京港入港船舶の延數三、三三三隻の中、定期船の延數は一、八〇八隻であり、不定期船の延數は一、五四五隻である。而してこの實數は定期船は一〇七隻、不定期船は不明である。

東京港へ入港する船舶は、一隻の總噸數が昭和十年は平均二、四一三噸で、この程度の船舶の乗組員は三五名と見られるので、定期船一〇七隻の船員數は三、七四五名と見ることが出来る。

然るに不定期船の方は、その船に依り一ケ年四五回も入港してゐるものがあるかと思へば、一ケ年僅か一回しか入港してゐないものもあると云つた譯で、その實數は不明であるが、今、港務所に就き、不定期船の一ケ年最大入港數を調べた結果、

定期船	三、七四五名
不定期船	一〇、九五五名
合計	一四、七〇〇名

である。

尙、これ等の船員は總て男の船員で、遠洋航海の如く女性の船員は見られず、またこの中、百隻、約三、五〇〇名は外國船員である。

B 會社別に依る船員數

東京港に常時船舶を入港せしめてゐる汽船會社及び海運會社の主なるものは、現在では十五會社で、その出入船舶數は、定期、不定期を入れて二二四隻であり、外に各廻漕店扱の船舶が二五隻あるので、合計二四九隻が會社別に依る隻數である。

そこで各會社に就き、船員の實人員を調査した結果、その數は九、〇二八名で、この中、甲板部の高級船員は九四一名、普通船員は二、四五九名、機關部の高級船員は七一九名、普通船員は三、一三一名である。この外に事務關係の船員及び司厨部のものが一、五三六名居り無電技士が二四二名ゐる。

その詳細を示すと次の通りである。

會社別東京港出入船舶の船員數

會社名	隻數	甲板		機關		及事務部		無電技士	計
		高級	普通	高級	普通	司廚部	事務部		
三井物産	四一	一六四	四五二	一二三	五七四	二四六	四一	一、五九九	
大阪商船	三〇	一五〇	三六〇	九〇	五五〇	四二〇	三〇	一、六〇〇	
近海郵船	二四	九六	二八八	九六	三一二	二〇七	二四	一、〇二三	
山下汽船	二〇	八〇	二二〇	六〇	二八〇	一〇〇	二〇	七六〇	
栗林商船	一七	六二	一九一	五六	二六一	一七	三六	六二三	
共立、北海炭礦	一四	五六	一六〇	四二	一四八	五八	一四	四七八	
大同海運	一〇	四〇	一一〇	三〇	一四〇	六〇	一〇	三九〇	
國際汽船	九	四〇	九〇	二七	九九	五四	九	三一九	
日之出汽船	八	三一	二〇	二三	四九	三二	八	一六三	
朝鮮郵船	六	二四	六六	一八	九〇	三〇	六	二三四	
北日本汽船	五	二〇	五〇	一五	五二	四〇	五	一八二	
川崎汽船	四	一六	四〇	一二	五〇	二〇	四	一四二	
東京灣汽船	三〇	四〇	七六	三六	一〇〇	七六	四	三三二	
都汽船	二	六	一八	四	一八	七六	二	五四	
東海運輸	四	一六	四四	二二	五八	二〇	四	五四	
計	二四九	九四一	二、四五九	七一九	三、一三一	一、五三六	二四二	九、〇二八	
其他	二五	一〇〇	二七五	七五	三五〇	一五〇	二五	九七五	
共計	二七四	一、〇四一	二、七三四	八一九	三、四八六	一、六八六	二六七	九、〇〇三	

備考 この外海運會社には芝浦運輸があるが、これは栗林商船の扱店に就き省略した。また東海運輸は川崎汽船及び地方汽船の扱店で、川崎汽船の分を別項とし他を同社系とした。其他は廻漕店の扱船である。尙、船員數は會社により異なり、高級船員も見習士官の在るものとなひものがあり、殊に事務員は三井物産、大阪商船、國際汽船及び同系のものを除いては乗船してゐない。無電技士は各船一名であるが、栗林商船は通信士を乗せて居り、東京灣汽船は特に居らない船が多い。

以上は東京港に常時自己の所有船又は扱船を入港せしめてゐる汽船會社又は海運會社別の船員數であり、何れも定期船又は一ヶ年五回以上は入港する不定期船の乗組員である。

この外に時折入港する地方汽船會社の不定期船の乗組員の數があるが、この數は殆んど不明で、港務所の發表せる數字に依り推定し得るに過ぎなす。

而して船舶數に依る船員數一四、七〇〇名の中、外國船員三五〇〇名を引いた一一、二〇〇名に對し、以上の會社別船員數九、〇二八名を比較すると、残り約二、〇〇〇名が地方汽船會社に所屬する船員數と見ることが出來よう。

〇小汽船及帆船の船員數

以上は何れも三百噸以上の汽船であるが、この外、東京港に入港しても棧橋、岸壁又は繫船浮標を利用しない三百噸以下の小汽船は東京水上警察署で調査したところに依ると昭和十年中の延數一、二二五隻であり、この實數は推定不可能であるが、船員の數は五百名位である。

(ロ) 船員の二日平均人員

現在の設備では東京港内には同時に四八隻の船舶を入港在泊せしめることが出来る。若し東京港内に四八隻同時入港したとしたら、その船員数は一隻三五名と見て、實に一、六八〇名の多數に上る。これは東京港に於ける船員の一日最大人員である。

然るに昭和十年中の一日平均在泊数は約一八隻であるから、一日平均の船員数は六三〇名である。即ち、現在芝浦を中心として、一日に約六百名の船員が東京港に入港し、上陸してゐるのである。

勿論、これは季節により相違があるが、大體のところ、多い頃では一日九百名、少い頃でも三百名の船員が東京港に入港してゐるものと見られる。

この外に小汽船及び帆船の船員も入港するが、これ等は普通サラリーマンの如く東京に家庭を持つものが多いので、大汽船の船員の如く、「港々を家として」全國を巡つて来るマドロス氣質は餘り持ち合はしてゐない。その人員数も一日平均五〇名位であらう。

(ハ) 將來の豫想人員

東京港へ出入する船舶の数は過去九ヶ年間の増加数を見ると、一ヶ年平均二百隻の増加を見てゐる。従つて今後も、東京港の修築計畫が完成するまでの間はその位の増加を示すであらう。

従つてこの數字に依つて豫想すると、一ヶ年の延二〇〇隻を、一隻一ヶ年五回入港するものと見て、その五分の一に當る四〇隻が實數とすれば、その船員数は一隻三五名として一、四〇〇名である。つまりこれだけが一ヶ年に増加するわけである。

現在の東京港の修築工事は今後七ヶ年を要し、尙工事の萬全を期して全部の完成を見るには約十ヶ年を要すると見られるので、現在の増加數で十ヶ年後を豫想する時は、現在の一四、七〇〇名に對し増加人員一四、〇〇〇名を加へ二八、七〇〇名と云ふ多數の船員が東京港に出入し、更に外國船員の出入を豫想するときは三五、〇〇〇名に上るものと見られ、その頃の全國海員數を一〇〇、〇〇〇名と見れば、全國の約三分の一は東京港へ出入するわけで内國貿易港として一大發展をなす東京港の港灣施設の一部として、これら多數の海員に對する福利施設の考究は、今日よりかゝる見透の上に樹てられなければならない。

その一日平均の在泊人員は現在では豫想することは出来ないが、東京港修築工事が完成すれば一日同時に八〇隻の船舶を入港せしめることが出来るので、一日の最大船員の數は二、八〇〇名と云ふ多數に上るわけである。

(ニ) 曳船の船員

東京港に入港した船舶は積荷や仕向地方に依つては棧橋、岸壁に横付けして荷役しないで、ブイに沖泊りしたまゝ、艇に荷を卸して、その儘、隅田川を利用して上流方面に運搬する場合がある。この際、艇を曳船して東京港内から隅田川筋を往復する船に曳船がある。

この曳船は十噸から三十噸位の小汽船で、普通十五馬力から八十馬力位のエンジンを有し相當大きな艇の場合に依つては十隻近くも曳いてゐる。これ等は東京港内より曳いて來たもので、曳船の全部は、東京港に出入してゐることは勿論である。つまり、大汽船が外洋から東京港へ入港して、再び外洋へ出て行くのと反對に、曳船は川筋から東京港へ入つて、再び川筋に出て行くのである。従つてこれ等曳船の船員も東京港内の海上生活者と見ることが出来る。

曳船の船員數は、その船の大小に依り異り、一隻に三名乃至五名乗組んでゐる。普通二十噸位の曳船では船長一名、機關士

一名、ボーション二名で、小さい船はボーション一名、大きい船はボーション三名と云ふことになつてゐる。ボーションと云ふのは油差とコックで、大汽船での火夫と水夫を兼ねてゐる。ボーション三名の船では油差二名、コック一名である。尙この曳船では船長が運轉士を兼ね、同時に舵機を握つて、コーターマスターの役をも行つてゐる。そこで、現在、東京港に出入する曳船の船員数はどの位であるかと云ふと、東京曳船業組合に屬してゐる曳船業者の数は十三名でその所有曳船数は合計八十一隻である。この船員数は一隻平均四名と見て、三百二十四名である。この中、船長及び機關士は高級船員と見られるので、約半数は高級船員である。

この外に東京回漕組合に所屬する回漕業者が所有する曳船の数は十五隻あり、この船員は六十名ある。即ち曳船の船員は現在では以上の兩組合に屬する業者の下に三百八十四名あるわけである。以上の外、東京港内に東京市港務所に所屬する船舶曳船、港内各種曳船があるが、これは本調査からは省略した。

(三) 沖 仲 仕

沖仲仕と云ふのは、港灣労働者として特異な存在をなすもので、港に入つて来た船舶からその積荷を卸したり、またこれに新らしく荷を積んだりする際の勞務に従事するものである。

現在、東京港の沖仲仕としては、「部屋持」即ち沖仲仕業者である親方に屬する者と、荷役の繁閑に依つて臨時に傭はれて就勞する浮浪仲仕と二通り在る。

業者に屬する部屋仲仕の数は本年六月末現在で、東京港沖仲仕同業組合の組合員たる二十四名の業者別に調査した結果は次の通りである。

- ④中村組三二〇名、本間組一三〇名、内海組九二名、泉組九〇名、村山商店七六名、芝浦運輸株式會社七二名、荒井組六〇名、今野組六〇名、本村組六〇名、須川組四五名、中村組四三名、原田組四〇名、砂利勝組三五名、三田村組二〇名、山本組二〇名、大石組一六名、淺生山組一六名、高木組一五名、大倉組一五名、櫻井組一三名、藤原組一〇名、大澤組一〇名、藤木組一〇名、瀧田組一〇名、合計一、二七八名

即ちこの部屋仲仕の数は一、二七八名で、この外に「アンコ」と稱する浮浪仲仕が約一、〇〇〇名ある。(これは沖仲仕同業組合の推定數)

そこで東京港の沖仲仕としてはこの合計に當る約二、三〇〇名が、芝浦埠頭及びその沖合の船舶で働いてゐるわけである。尙、これ等の中、部屋仲仕には京濱共通のものがあり、その業者が横濱港に於ても業務を行つてゐるので、船舶の出入の量に依つて横濱港に向いたり、また芝浦に戻るものであるが、最近では東京港出入船舶の數が増加し多數の沖仲仕を必要とするに至つた爲、京濱共通のものは極少に過ぎない。

また浮浪仲仕の數も常に移動がある。季節に依り出入船の少くなる折は、地方の港へ流れて行くものも少くないが、之も最近では東京港が繁榮して来た爲、地方に出るものは少く、反つて地方から入り込む仲仕の數が相當あるさうである。

以上の外、東京港にはパンヤと稱する積荷の破損個所を修理する仲仕が二〇名、立會人と稱する積荷、卸荷の際その數を數へたりする仲仕が三〇〇名ある。

そこで東京港の沖仲仕數は次の如し

部屋 仲 仕 一、二七八名

浮浪仲仕 一、〇〇〇名
 立會人 三〇〇名
 パンヤ 二〇名
 合計 二、五九八名

第二 出入船舶の船員の現況

(一) 概況

東京港に出入する船舶の大部分は近海航路の貨物船で、極く一部の大阪商船の臺灣航路及び近海郵船の南洋航路の船が貨客船であるに過ぎない。

従つてその乗組員は近海航路の貨物船を標準として大體間違ひはないであらう。乗組員の數は噸數により多少の差はあるが大體に於て次の通りである。

甲板部 船長 一名
 一等運轉士 一名
 二等運轉士 一名
 三等運轉士 一名
 水夫長 一名

大工 一名(或は無し)
 甲板倉庫番 一名
 舵夫 四名
 水夫 三名
 水夫見習 一名
 機關長 一名
 一等機關士 一名
 二等機關士 一名
 三等機關士 一名(或は無し)
 火夫長 一名
 油差 二名
 機關倉庫番 一名
 副汽罐番 一名
 火夫 三名
 石炭夫 一名
 火夫見習 一名

事務部長	一名 (或は無し)
無電技士	一名
通信士	一名 (或は無し)
司厨長	一名
料理人	一名 — 三名
炊夫	一名
給仕	二名 — 五名

即ち最も少い船で三十三名、一番多い船では五十四名であるが、普通、六千噸級位の船までは三等機関士はなく、また事務長も居ない上、他の船員も切り詰めてゐる關係上、乗組員の數は三十八名が最高である。但し會社に依り船員の外に貨物主任及び貨物掛、普通の事務員、アプリンス(航海實習生)を乗せてゐるものもあるので、四、五名の増減はある。

これ等の船員は、その出生地は日本全國の各府縣道に亙つて居り、最近では朝鮮人も多い。本調査は調査票に依らぬ爲、これを統計に依つて根據づけることは出来ないが、全日本から船員の出でゐることは海國日本として誠に力強い現象と云はなければならぬ。今から三十年も昔、未だ今日の如く海事思想の普及を見ず、貨物の運搬も多くなかつた帆船時代には海員と云へば九州、中國、四國、紀州方面の人々に限られてゐたやうであるが、現在では日本全國より海員が出る迄に發達を見たわけである。

更に船員の現住地は如何と云ふと、これは大體に於て全國の主要港市か、またはその附近と云ふことが出来る。尤も船員の中でも一定の住所を有するものは、高級船員の大部分と普通船員の中、水夫長、火夫長若くは年配者であつて、普通船員の半数以上は船内に居住してゐる。唯、普通船員の中には實家を居所としてゐるものが、かなり多いので、かゝる場合はその現住所は全國に散在してゐる。

高級船員等の現住所の在る全國の主要港市と云ふのは、
神戸市、大阪市、横濱市、清水市、名古屋市、東京市、函館市、室蘭市、小樽市、長崎市、門司市、下關市、大牟田市、戸畑市、若松市、伏木町、敦賀町、新潟市、三池市

等で、他は現住してゐても稀であらう。従つて東京港に出入する船舶は大體、これらの都市の港にも常時出入してゐると見て差支へあるまい。

中には船に依り定期航路に就航してゐるものがある。つまり東京—室蘭間、東京—小笠原間、東京—臺灣間、東京—朝鮮間の如きもので、これらの定期航路の船の船員には東京市に居住してゐるものも多い。次にこれ等船員の教育程度は如何と見ると、これ等船員の中、高級船員は高等商船學校又は商船學校を出たものが多く、殊に大阪商船、三井物産、國際汽船、近海郵船等の所謂「社船」は高級船員の全部が高等商船學校の卒業生である。唯、社外船の高級船員の中には僅かに高等小學卒業位の學歷で、努力の結果所定の海技免狀を得てゐるものが多い。普通船員の方は社船、社外船を問はず、尋常小學卒業若しくは高等小學卒業者で、日本海員救濟會の海員養成所を出たものが多く、中には中等學校中退者もある。

また船員の年齢は多く青、壯年者であり、極く稀に六十歳以上の高齢者がゐる。今、遞信省の昭和九年版日本船員統計中の

近海航路中貨物船乗組員の年齢表を見ると

甲板部士官中、一等運轉士、二等運轉士、三等運轉士を通じ大部分は二十五歳以上五十歳未満で、二十五歳未満及び六十歳以上は極く僅かであり、機関部士官も同様である。この中、特に多いのは二十五歳以上四十歳未満である。普通船員の方は各役割で異なり水夫長、火夫長は高級船員並であるが、他のものは普通三十五歳から三十五歳迄のものが多
いやうである。

(二) 入港中の作業状況

船員の間には普通の状態では「航海中は機関部が忙しく、甲板部は暇であり、碇泊中は甲板部が忙しく、機関部は暇である」と云はれてゐる。

東京港に出入する船舶の船員もこの例に洩れず、入港中は甲板部は非常に忙しい。入港して繋船作業が終ると同時に上陸出来るのは船長、機関長だけであるが、甲板部全員の作業状況を職別に示すと

船長

操船と云つて船の操作を指揮する。繋船が終れば上陸する。

一等運轉士

(1) 入港したばかりは船首側に在つて船長の指揮に依り繋船作業に従事する。

(2) 碇泊荷役中は積載貨物に関し全責任を負ひ、荷主、沖仲仕等と交渉し、又船内の規律一切の責任を負ふ。

二等運轉士

(1) 入港したばかりは船尾に在つて船長の指揮に従ひ繋船作業をする。

(2) 荷役中はブリツヂより船尾の方に在る船艙を擔當して荷役の監督をする。

(3) 荷役後碇泊中は海圖、圖書の整理修正航海用具の調整をなす。

(4) 三等運轉士と交代で當直し、その際は船内の責任者となる。

三等運轉士

(1) 入港したばかりはブリツヂに在り、船長の命を享け機関部及船首尾との連絡に當る。

(2) 荷役中は船首側の船艙を擔當して荷役の監督をする。

(3) 二等運轉士と交代して當直する。

(尚、荷役に關係する士官はハツチオフィサー又はデッキオフィサーと云ふ)

水夫長

(1) 入港したばかりは船首に居り、一等運轉士の指揮に従つて、下級のものゝ監督をする。

(2) 荷役中は甲板部屬員の各種仕事の監督、船の手入れその他雑業をする。

舵夫

(1) 入港したばかりは一名はブリツヂに在つて船長の命に依り舵を取り、他の三名は船首尾に分れて繋船作業に従ふ。

(2) 荷役中は比較的暇であるが、當直に當りまた雑用に従ふ。

水夫

(1) 入港したばかりは一等、二等運轉士、水夫長の命に依り船首尾に分れ舵夫と共に繋船作業に従ふ。

(2) 荷役中は艙内に在つて見張をする。この場合、一船艙二人位が當り、これをダブルマンと云ふ。

(3) 碇泊中は交代で船内の雑用、ペンキ塗り等の船の手入れ作業を水夫長の命に依りする。此の間に繋船作業に従ふ。この外、大工、倉庫番はそれ／＼特殊技能者であるから、繋船作業、荷役等と關係なく各自分擔の仕事をする。

次に機關部の方は入港したばかりは機關長以下各當直者が、それ／＼適當の作業をするが、この際、作業をするものは、甲板部のやうに全員ではなく、機關長、一等機關士、二等機關士の中二名の當直者、油差一名、火夫一名、石炭夫一名である。これ等の人員でブリツヂからの指揮に従つて船を停め、繋船出来るやうにする。

機關部は荷役とは關係なく、碇泊中は全員で諸機關及びボイラーの手入をする。即ち

機關長 碇泊中主機關及びボイラーの手入の總指揮をする。

一等機關士 主機關の手入指揮をする。

二等機關士 ボイラーの手入指揮をする。

火夫長 仕事の分擔、人員の配置をする。

油差 一名は一等機關士の指揮に依り主機關の手入、他の一名は二等運轉士の指揮に依りボイラーの手入をする。

火夫 一等、二等各機關士の下に分れ、主機關及びボイラーの手入をする。

石炭夫 右同じ

副汽罐番 碇泊中は荷役に必要な副汽罐を焚く

尚、荷役機械の手入は航海中になし、二等機關士の指揮で副汽罐番がする。

以上が甲板部及び機關部の作業状況である。

それならばこれ等の作業の時間はどの位かと云ふと、甲板部は主に荷役關係で沖仲仕が働いてゐる間は一緒に作業してゐるもので、普通、日出から日没となつてゐる。積荷に依つては夜間も働く場合があるが、普通船員はこれを嫌つてゐる。荷役後の碇泊中は日中でも交代で上陸する。

機關部の方は入港中は副汽罐を焚くものを除いて、機關、ボイラーの手入はそれ程時間がかゝらないので、比較的樂であり、仕事が終われば休息する。

かくて作業が終り、夜になると、各員は思ひ／＼の服裝をして、思ひ／＼の方向に上陸するのである。

(三) 上陸後の宿泊其他の動向

船員達は上陸することをゴシヨイすると云つてゐる。船員にとつてはゴシヨイすることは文字通り「後生を願ふ」ことで、何が楽しいと云つても上陸する位楽しいことはない、とは調査者が面接した限りの船員が口を揃へて語ることであつた。

「港々に女あり」とは古くから云はれてゐることでマドロスをロマン化する言葉であるが、東京港の如くその背景に高度の文化施設を有する都市の港では、女よりはもつと外に求めるものがあるさうで、調査者が逢つた或る船員は

「船員と云へば直ぐ女のところに走るものと云ふ風に陸の人達は考へるかも知れないが、今日の船員はもつともつと人間として高い娛樂や慰安を求めてゐる。殊に東京などいふ地方では觀ることの出來ない映畫なり、演劇なりが觀られるのだから、どうしてもその方に足が向く。何か勉強してゐるものなら圖書館に行つていふ本を手にとつたやうに、日本で

一番文化の高いのは東京なんだから、東京ではどうしてもさう云ふ方面に氣をとられる。「東京ではどうしてもさう云ふ方面に氣をとられる」と泌々語つた。殊に單に女を得るだけなら地方の何の樂しみもない港で澤山であるし、さう云ふ港では女が船にやつて來ると云ふことである。

勿論、東京に來た全部の船員がさうだとは云ひ得ない。中には銀座、淺草邊で一、二杯やつて、吉原や洲崎、或は玉の井、船戸方面に出かける連中も多い。しかし、傾向としてはさう云ふ方面より、映畫や芝居やレヴューを観ると云ふ方が多く、まただん／＼さうなつてゐると見ても差支へないであらう。

殊に東京港は各船舶とも碇泊期間が非常に短い。入港船舶の八割迄は一泊する程度で、稀に雨とか風波の関係で荷役が延びることがあると一泊乃至二泊の餘計な碇泊期間が得られるくらいである。東京港を起點とする小笠原航路の船でも東京港の碇泊は三日間であると云つてゐた。

従つて僅か一泊の東京滞在は船員にとつて非常に貴重な時間で、他港では觀たり味はつたり出來ない方面に船員の足が向くことは當然であらう。

東京市内かその近郊に住所を有する船員は現在東京港に出入する定期船の船員の約三割程度であると見られるが、これらの船員は入港して上陸すれば何をおいても自分の家へ歸るが、他の大部分の船員は映畫なりレヴューを観た後はどうするか云ふと、高級船員なら旅館に泊るか、船へ歸るか、普通船員は大部分船へ歸るさうで、どうしても船で寝るのがいやで、財布に餘裕の在る場合は何處か紅灯の下に泊りに行くか、旅館に泊るか、海員宿泊所に泊るのだと云ふことである。

船に歸つて眠る場合、船が棧橋か、岸壁に着いてゐる場合は問題ないが、ブイに繋がつて沖泊りの場合はサンパン(通船)に乗らなければならない。これは上陸する場合もさうで、沖泊りの際はサンパンに乗つて陸まで送つて貰ふ。東京港には現在通船業者は二軒あつて約二十隻のサンパンが在るが、会社に依つては一日(午前七時から午後七時迄)、本船にサンパン一隻を備つて乗組員に上陸、歸船の便利を圖つてゐる。さうでない場合は日中は一人一回五十錢位のサンパン料を拂つて上陸したり歸船する外、夜間は全部サンパン料は自辨であるさうで、萬一夜の十二時頃歸船しようとする際は、サンパン料を一圓から一圓五十錢も拂はなければならないと云ふことで、これは船員にとつてかなり苦痛であると云ふことだ。船員はさういふ苦痛を避けるため、そこでどうしてもサンパン料を高くとられるなら船戸か玉ノ井へ行かうと云ふ船員が多くサンパンの合理化は一日も早くと船員の全部が望んでゐる。

更に芝浦の臨港地域に心持よく宿泊料も安い海員ホームの在ることは何よりも望ましいことであると船員の大部分が希望してゐる。

現在、東京港の臨港区域内に在る海員宿泊所は海員協會の東京宿泊所が主として高級船員を對象として在り、また日本海員救濟會の東京海員宿泊所が高級、普通船員を泊めてゐるが、何れも收容人員が少く、多數の海員は利用したくとも出來ないでゐる。日本海員救濟會の宿泊所は昭和九年中には一千八百六十四名の宿泊者があつたが、これでは東京港に出入する船舶の船員の約十三%にしか當らないで、かゝる海員宿泊施設の建設が如何に急務であるかを物語つてゐる。

尙、普通の場合、船舶では事故が起きた場合直ちに船を動かすことが出來る人員は碇泊中でも船に残るので、これは當直と云つてゐる。上陸が自由なのは船長、機關長及び一等運轉士で、その他の當直關係は、

高級船員