

船員輩出地域としての新潟県

戦後各年の国勢調査報告による特徴点の把握

横田数弘

はじめに

世界的に船員不足が懸念されている。現時点における、日本を含めた OECD 諸国の船員労働力の高齢化と減少を如何に食い止めるかが喫緊の課題となっている。日本の船員需給動向をみると、全体として船員不足であって、カボタージュ規制（自国民船員配乗規制）が適用されている内航海運では後継者確保がままならない状況にある。国土交通省では、船員育成・確保のため、船員計画雇用促進等事業や若年内航船員確保推進事業を実施しており、全日本海員組合を含めた諸海事団体でも熱心に就職支援を行っている¹。これらの事業は功を奏してきているようだが、問題解決に至ってはいない。一方、日本の大手外航海運会社では、世界的な船員不足を乗り越えるため、日本人船員を確保しつつ、船舶職員養成施設をフィリピンなどにつくり、外国人船員を自前で育成・確保する策を推進している²。

後継者不足が問題視されている現状を顧みると想像し難いことではあるが、かつては、船員が集住し、かつ、船員志望の人材を次々に供給する地域（地区）が日本各地に存在していた。乗下船の拠点となる港は、たいていは大都市に立地しており、その近くに居住しようとする傾向は今も昔も変わらないが、船員の出身地や集住地はどこかと問われれば、大都市から遠く離れた交通不便な田舎の海浜集落、と答えるのが通り相場であった。船員を数多く輩出してきたのは西日本であって、東日本は少ないと言われてきた³。具体的には、長崎県の島原半島の口之津や加津佐、熊本県の天草地方、鹿児島県の薩摩半島南端の開聞などが該当するだろう。九州だけでなく、瀬戸内の島嶼地域や四国沿岸や山陽地域も「船どころ」として知られてきたし、島根県の隠岐も優秀船員を数多く送り出してきた場所として有名である。

しかし、近年においては、船員は、大都市所在の拠点港の周囲に居住する傾向をますます強めている。東京港や横浜港を擁する京浜地区、自動車や電気機械の輸出港として活況を呈している中京地区など、物流拠点としての成長著しい大都市の港湾付近に住みついている。阪神地区も依然として大きなボリュームがあるし、北海道でも、旅客や貨物運送で拠点となっている港のそばに一定数の船員が居住している。これに連なっているのは、先述した九州や瀬戸内など、船員輩出地域としての伝統を有する地域である。

いずれにせよ、乗下船の拠点となる、荷役数量の多い大型港湾を持つ大都市あたりに住むというのが、船員にとっての「あたりまえ」である。乗下船に不便な田舎の遠隔地に住むことは、

現在では少なくなっている。供給面から考えても、拠点港の立地する大都市から遠く離れた、かつての「船どころ」の船員供給機能は不全状態に陥っているようだ。船員を供給する能力を再生させるのは現実にはかなり難しいのではないかと、そう思えるほどの衰退ぶりである。

かつての北前船の伝統も関係しているのか、新潟県は東日本有数の「船どころ」とみなされてきた⁴。例えば、村上市の上海府地区や胎内市の海沿いの集落は外航商船員を数多く輩出してきたことでつとに知られており、当地に居住する船員や出身船員たちは「岩船衆」と称されていた⁵。こつこつと真面目に良く働くというのが評判だったようで、大手の水産会社や海運会社では、勤勉で優秀な船員を確保するため、当地駐在の連絡員を置いて勧誘したり、船員の家族に対して便宜をはかっていた⁶。もっとも、これは高度経済成長期までの事柄であったようだが、船員輩出地域であった石川県の能登半島西岸（旧・門前町や旧・富来町など）でも同様の動きがあったという。

本稿では、東日本有数の「船どころ」と言われてきた新潟県全体の船員輩出状況を、第二次世界大戦後から現在に至って概観することをねらいとしている。主に利用した資料は各年の国勢調査報告であり、統計数値から直接読み取れるのは、調査時点の居住状況である。新潟県でも例に漏れず、船員数は大幅に減少していて、現在の数値を踏まえるなら、ここが「船どころ」と指定して説明することはとてもできない、というのが本音である。そうではあるのだが、新潟県の船員輩出状況が如何に変化してきたのか、順を追って説明していく所存である。

I 船員需給や船員の居住地に関する先行研究や用語法の整理

本論に入る前に、船員需給や船員の居住地に関する先行研究を確認・概観しておきたい。

近年のグローバル化した外航船員市場や海運会社の船員育成やマンニング（船員獲得）を論じているのは、米澤聡士の一連の研究である⁷。例えば、国際ビジネス研究学会の2005年度『年報』所収の「立地優位性の高度化—国際海運業における外国人船員の活用を中心に」では、「フィリピンには船員輩出国としてもつフィリピン固有の立地優位性が構築されている」（p.228）と述べ、船員確保の問題に「立地」の観点を持ち込み、フィリピンの立地優位性が高度化するプロセスを検討している。

日本国内の船員不足問題を論じた研究には、一般財団法人運輸調査局『運輸と経済』73-2（2013年）に掲載された、松尾俊彦「内航海運における船員不足問題の内実と課題」がある。カボタージュ規制が行われている内航の船員不足に焦点を当て、経緯を踏まえた上で現状を概観し、今後の課題や改善策を説明している⁸。ただ、船員需給の地域性については、1970年代の「京浜や阪神の組織船員が不足する事態」（p.22）が述べられているだけで、この他には言及箇所はない。

日本国内の船員問題を議論し、船員需給に関わって、出身地や居住地を主な分析対象とした論考は、かなり「昔のもの」にならざるを得ない。具体的には、西部徹一を中心とする海上労

働科学研究所関連の著作物⁹や、東京商船大学で「船員問題」を研究していたメンバーによる論考¹⁰が挙げられよう。船員不足が心配され、如何に船員を育成・供給するかに腐心した高度経済成長期の論考と、オイルショック以後の低成長期にあつて「合理化」が進められ、船員需要が大きく減退した状況を眼前にみた段階の論考とでは違いがみられるものの、船員給源地域という語を用いている点は共通している。しかし、船員給源地域という用語を定義しているのは、管見では、海上労働科学研究所で研究員を務めていた篠原陽一だけである。篠原は『海事産業研究所報』119（1976年）所収の「戦後30年の日本船員の雇用構造（V・完）」で、次のように説明している。

大都市は、すでにみたように、船員の出身地であるけれども、港湾都市という関係から船員の居住地としての性格がつよい。それにたいし、地方圏の特定市町村は、主として出身地としての性格がつよく、その関係でのみの居住地となっている。これら市町村を、われわれは伝統的な船員給源地域とよんでいる。このように、船員の居住地は少数の大都市と地方圏の特定市町村に、2極分化している。そのことは、船員の出身地が、過密・過疎の両極端に位置していることをしめす。（p.16）

「伝統的な」という形容詞が付されていることに注意しなければならないが、船員給源地域とは、拠点港湾を擁する大都市ではなく、船員供給機能を發揮している、大都市から遠く離れた地方圏の特定市町村を想定した用語だということがわかる。ここには、船員の需要地であり居住地である都会（乗下船地・仕事場としての大都市）と、これらに対比される供給地たる田舎の集落（出身地・送出地としての機能を發揮する地方圏の特定市町村）という図式が成り立っている。海運企業が数多く立地している大都市は、船員にとっては乗下船地であり、同僚たちの仕事場であり、多くの船員の居住地であり、船員を供給する機能が發揮されている場である。そうではあるのだが、大都市は「伝統的な船員給源地域」からは外れた存在として扱われ、居住地としての性格が強調されている。船員給源地域を検討対象とした他の論考でも、篠原と同様の感覚を以て、著述されているように思われる。

船員給源地域という言葉を使用することは、すなわち、船員の供給地である田舎¹¹と、乗下船の根拠港湾や海運企業が数多く立地する需要地である都会との間に一線を画すという立場を採ることもあった。1980年代初頭までになされた諸種の船員問題研究は、大都市を調査対象に含めながらも、田舎の「伝統的な船員給源地域」に軸足を置いて、船員の労働や船員家族に寄り添いつつ、日本社会の「二重構造」を抉り出そうとしていた。船員を数多く供給する地方圏の特定市町村

は、需要地である大都市に従属する存在だと捉えられていたからだ。研究を通して、研究者に何ができるのか、研究者は何をなすべきか、と問いかけるものでもあった。

私は、こういった姿勢を貫いた先達に敬意を表すべきだと考えているが、本稿では、表題

にも含めたように、船員輩出地域という語を使用し、船員給源地域という語は採用しなかった。船員給源地域も船員輩出地域のいずれの語も、船員の出身地を主に指し示す用語であり、その上で、船員の出身地が、多くの船員の居住地であることをあわせて表現する際に用いられる。とはいうものの、船員給源地域という語を採用した論考からは、船員供給機能を検討する際に都会が等閑視される傾向がどうしても仄見えてしまう。

本稿で船員輩出地域という語を用いたのは、田舎の「伝統的な船員給源地域」だけでなく、都会における船員の供給状況や居住状況を分析対象に含めたい、と考えたからである。船員の出身地や居住地の分析に際して、都会であるか田舎であるか、中央であるか地方であるかで区別しない、ということである。加えて、前に紹介した米沢聡士の論考で「船員輩出国」という言葉が用いられていることなど、近年では「給源」よりも「輩出」を使用する例が多くなってきたことを踏まえたということでもある¹²。

しかしながら、学術上も行政上でも、船員輩出地域という言葉には厳密かつ明確な定義は与えられていない。そこで、ここでは、①船員供給機能を発揮している地域（船員の出身地）であり、なおかつ、②数多くの船員やその家族が集住している地域（船員の居住地）はすべて、船員輩出地域として捉えることにした。船員を志向する人間や船員を職業として選んだ人間が多数存在する地域であり、船員需要に応えるべく、船員を供給している地域である。次代の船員を、労働力として再生産している地域である。

輩出という語には、続々と泉が湧いて出るかのように、旺盛な船員需要に呼応して、船員を志望する人材が供給されるというイメージが喚起される¹³。祖父世代、父世代、そして、子世代と、船員という職業が連綿と引き継がれてきた地域という特徴を強調する意味合いも含まれている。居住面で捉えれば、外航や内航の商船員や遠洋漁業船員が集住する地域（地区）であり、機能面はもちろん、景観面でみても、地理学が研究してきた「同業者町」に類似した状況にあると考えられる。

II 現段階の日本人船員数

1. 船員数を如何に把握するか

本論を進めるにあたり、さしあたっての課題は、船員数を如何に定義するか、どの統計を利用して把握するか、ということになる。だが、ここには大きな問題が立ちほだかっている。確認すべき統計はいろいろとあるが、今回は主に総務省統計局が主管・編集する国勢調査報告を利用した。実は、これまで船員、船員数、船員輩出と書いてきたが、船員数を把握する場合、国土交通省（や前身の運輸省など）が作成・編集した統計を利用するのが普通である。具体的には船員統計をはじめとする諸統計や、国土交通省の調査資料や白書類や公式ホームページを参照して、全体像を捉えることになる。

しかし、船員統計は2005年を最後に中止されたので、2006年以降の船員数は国土交通省海

事局が毎年刊行している『海事レポート』などで確認するしかない。そこには「海事局調べ」という形で掲載されている。船員の全体数を把握することは可能であるが、従前と同じ枠組みで動向をつかまえることは難しくなった。もう1つの問題は、国土交通省が編集する諸種の海事統計では、日本全体の船員数を確認することはできても、船員の居住地がどこなのかを知ることができない、という点にある。そのため、都道府県別の数値や産業別・職業別の数値（場合によっては都道府県よりも狭い地理的範囲の数値や地域特性も確認できる）を公表している国勢調査報告を『海事レポート』とともに用いることにした。

2. 国土交通省海事局編著『海事レポート』記載の船員数

現段階の全国的傾向をみていこう。国土交通省海事局編著『海事レポート 2013』（2013年9月刊）には、2012年の日本人船員数（日本の船舶所有者に雇用されている船員数）は66,001人と示されている。内訳は、外航船員が2,208人、内航船員が27,219人、漁業船員が21,060人、はしけや引船や官公署船などのその他の船員が15,514人となっている。これらの数値には、外国の海運会社が支配している船舶に乗って仕事をしている日本人船員は含まれていないので、その点に注意する必要がある。

内航船員、漁業船員、その他の船員は減少傾向に歯止めがかからない。外航船員については、2010年が2,306人、2011年は2,325人であって、2011年は微増傾向を示していたが、また減少に転ずることとなった。年齢構成も50歳以上の割合が50.4%（2012年10月時点）となっており、60歳以上の比率が高まる傾向にある。カボタージュ規制が適用されている内航では「若くても50歳代」と揶揄されるほどであり、若年船員の確保が喫緊の課題となっている。

日本人船員は減少傾向にある、そう言われて久しいのだが、近年でも、2008年73,083人、2009年71,261人、2010年69,422人、2011年67,086人と、船員数が減り続けていることがわかる。第二次世界大戦後の最高数は1974年の277,644人であるが、そこからみると4分の1以下に落ち込んでいる。西日本の「船どころ」として知られてきた地域、例えば、愛媛や山口といった瀬戸内や、長崎をはじめとする九州でも、減少傾向に歯止めが効かない状況にある。交通不便な遠隔地にある「船どころ」は過疎化が著しく、船員輩出機能を果たすことが難しくなっているのである。

ちなみに、カボタージュ規制が働いていない外航船の場合、日本人船員の割合は船舶職員（船長・航海士・機関長・機関士など）の一部にその存在が数えられるのみで、部員（甲板長・甲板員・操機長・機関員・司厨長・司厨員など）はごくごく僅かな数でしかない。場合によっては、日本の海運会社が支配する船であっても日本人船員が全く乗り組まないケースは多い。日本の外航海運船員の圧倒的多数は、船舶職員・部員ともフィリピン人船員であり、7割強を占めるという。

3. 国勢調査報告における「船員数」

国勢調査報告の数字はどうなっているか。いずれも抽出詳細集計ではあるが、水運業就業者と船員関係職業就業の数値で状況を把握することは可能である。比較と記述の便宜上、前述の『海事レポート』記載の船員数を〔Ⅰ〕とし、水運業就業者数を〔Ⅱ〕、船員関係職業就業者数を〔Ⅲ〕とする。

〔Ⅱ〕は産業中分類の統計表を単純に参照すればよいのだが、〔Ⅲ〕については、職業小分類の統計表を参照するだけでは理解することはできない。理由は、本稿「固有」の用語であるからだ。統計表所載の4つの職業小分類、すなわち、①漁労船以外の船長・航海士と水先人（1990年以降は運航士が加わる）、②漁労船以外の機関長・機関士、③漁労船以外の甲板員・機関員（1990年以降は船舶技士が加わる）、④漁労船の船長・航海士・機関長・機関士を合算して「船員関係職業就業者」と呼ぶことにした。関連して、「船員関係職業」と用いることもある。ともあれ、大まかに捉えれば、〔Ⅲ〕は、すべての船舶（漁労船を含む）の船長、航海士、機関長、機関士、運航士、甲板員、機関員、船舶技士、そして、水先人の合計数を示していると理解してほしい。ちなみに、①②④は海技免状取得を要件とする船舶職員（ここでは水先人も船舶職員に含めて捉えることとする）を、③は船舶職員の指示の下に業務に従事する部員を表している。また、①②③が漁労船以外の船員であり、④は漁労船の船舶職員を示しているので、この点も注意されたい。

2010年の数値は、〔Ⅱ〕は男48,160人、女9,640人、男女合計で57,800人である。〔Ⅱ〕については、水運業以外に就業している船員数は把握できないこと、船員以外の就業者を相当数含み込んでいることに注意する必要がある。〔Ⅲ〕は男49,710人、女470人、男女合計で50,180人となっている。〔Ⅲ〕には前述以外の船員、例えば、船内調理などに従事する司厨部員、また、少数かも知れないが、通信士・通信長、船舶に乗船する事務職員（クラークなど）やサービス業務従事者が含まれていない。

2010年の「船員数」は男女合計で、〔Ⅰ〕69,422人、〔Ⅱ〕57,800人、〔Ⅲ〕50,180人となっている。それぞれの数値に食い違いがあるが、これについては前に述べたように、〔Ⅱ〕には水運業以外の産業に就業している船員が、〔Ⅲ〕には司厨部員などの数が加えられていないことが関係している。

Ⅲ 日本における「船員数」の時系列的変化

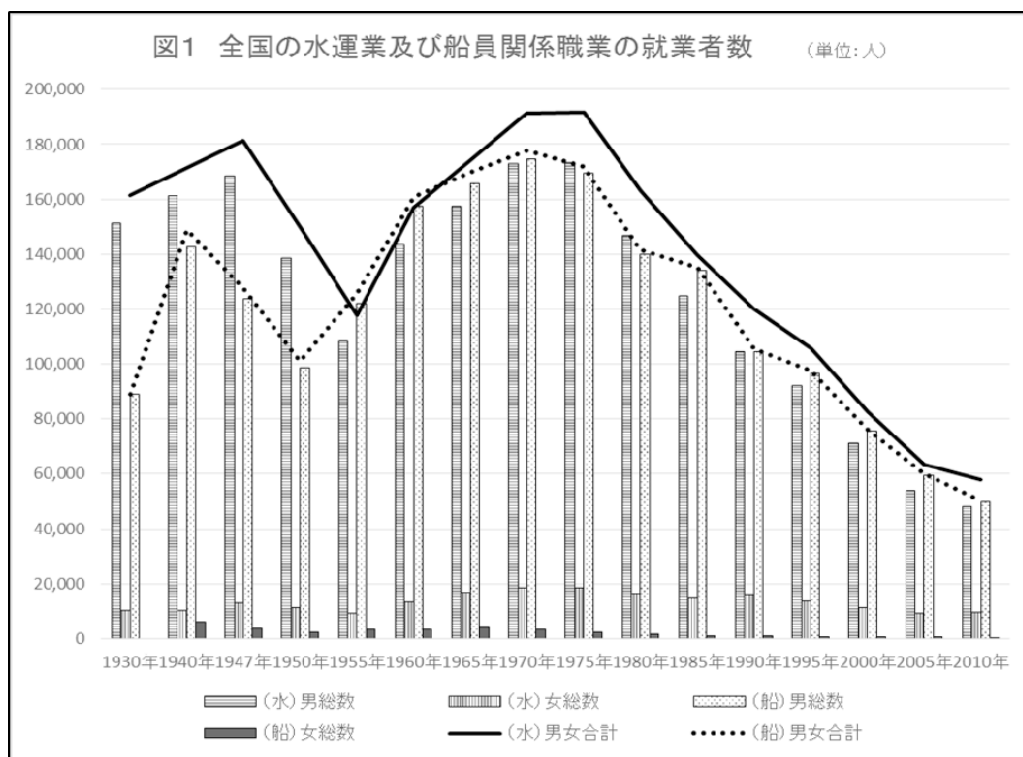
1. 水運業就業者数

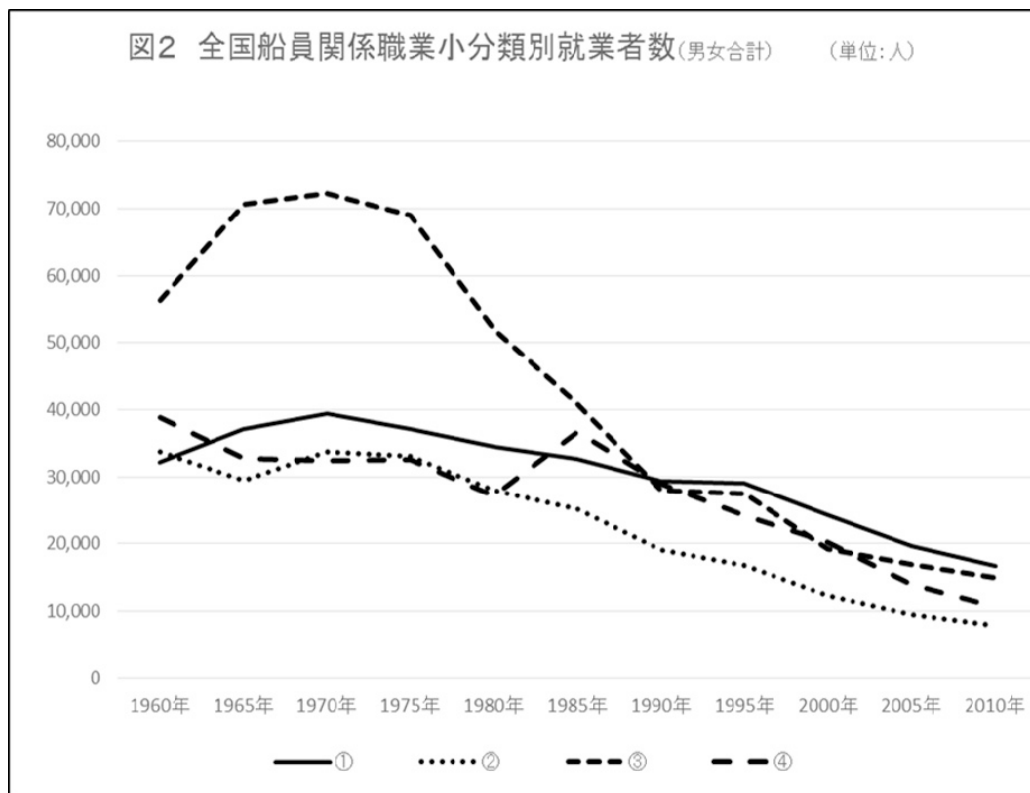
現段階の日本全体の船員数は〔Ⅰ〕の数値で理解するべきだが、ここでは都道府県別の状況、船員関係職業の小分類ごとの動きなどを把握するため、〔Ⅱ〕〔Ⅲ〕の数値を船員数だと措定して、時系列的変化を概観していくことにしたい。

全国の水運業就業者数〔Ⅱ〕と船員関係職業就業者数〔Ⅲ〕の推移を図1に示した（本稿の

全図表は国勢調査報告の数値に基づいて作成されたものである)。1930年から2010年までの数値をグラフ化したものである。国勢調査は1920年が初回であり、〔Ⅱ〕は1920年の数値を利用することができるのだが、〔Ⅲ〕は不詳であったため、〔Ⅲ〕の数値が把握できる1930年からグラフ化することにした。ただし、1930年でも〔Ⅲ〕の女については不詳である。凡例に、(水)とあるのは水運業を、(船)とあるのは船員関係職業であることを意味している。水運業も船員関係職業も、男女合計は折れ線グラフで、男総数と女総数は縦棒グラフで示した。

実は、〔Ⅱ〕で最多の数(男女合計)を誇ったのは、ここで図示しなかった1920年である。男222,501人、女12,884人、男女合計235,385人を記録している。最低数を記録したのは、前述のように最新の2010年である。第二次世界大戦後の形状をざっくりと捉えると、戦後直後の数は1955年にいったん落ち込むものの、高度経済成長期に右肩上がりに増え、1970年代に頂点に達した。1980年以降は増加に転じることなく、2005年以降は若干傾きが緩やかになるが、





ほぼ同じペースで減少していく。各年を通じて、女性就業者の数が少ないこと（後述する船員関係職業就業者よりは多い）も特徴に数えられる。主に事務職として就業していた部分が水運業の女総数に反映されたとみるべきだろう。

2. 船員関係職業就業者数

引き続き、図1を参照して、〔Ⅲ〕の推移を眺めていこう。戦前戦後を通じて、男女合計数で最大値となったのは1970年である。この年は男総数でも最多数の174,575人を記録した。女総数で最も多かった年は1940年の6,062人、これに次ぐ年は1965年で4,110人を数えている。最低数は、男女合計も男総数も女総数も、やはり、2010年である（数値は前述）。

男女合計の値を眺めてみると、2つの頂点があることに気づく。1940年に1番目の山があり、それが戦後に急減して、1950年に底となる（水運業とは5年の差がある）。しかし、1950年代は増加基調にあり、1960年代にはその傾きは緩やかになるものの、数は一貫して伸びていく。1970年以降は減少に転じるが、それでも1975年までは17万人台を維持。1990年代に若干持ち直したものの、1980年代以降は現在に至るまで大きく減らし続けるという流れにある。

一見して明らかのように、〔Ⅲ〕も〔Ⅱ〕と同様に、男性に比して、女性就業者が少ない。基本的に、男女合計の線グラフは、〔Ⅱ〕も〔Ⅲ〕も男総数の棒グラフに寄り添う形で推移し

ている。というよりは、〔Ⅲ〕の女性就業者は、〔Ⅱ〕よりも、かなり少ない数で推移している。〔Ⅲ〕については、戦時体制下に男性ばかりの船上の職場に女性が進出したこと、瀬戸内などにみられる家族経営の船に「父ちゃん船長・母ちゃん機関長」として乗り組んでいた例などを思い浮かべたのだが、僅少であることがわかる。

〔Ⅲ〕を職業小分類ごとに区分してグラフ化したのが図2である。ここで利用した数値は、1960年以降のものである。1930年から1955年までは、漁労船（漁船）の船舶職員（船長・航海士・機関長・機関士）が明示されていなかったり、現在では計算に含まれていない事務長が含まれたりする年があるなど、1960年以降とは異なった項目で表示されている。そのため、このグラフからは除外した。1960年以降は、項目区分の違いはあるものの、組み替えさえすれば、同等の項目として理解することは可能である。

図2のグラフの形状を観察すれば分かるように、高度経済成長期に数を大きく伸ばしているのは部員である③だけで、①②④の船舶職員はそうでもない。①②は1970年に向かってうっすらとした凸型の形状を示すが、④は高度経済成長期に増やすことなく、ほぼ同じ位置を保ち、1980年に向かって減らした後、一時的ではあるが1985年に増加している。

形状によって区分すれば、①②は高度経済成長期に少しずつ増やして、低成長期以降にゆっくりと減少に転ずる型であり、④はこれの亜種として捉えられるだろう。一方、③は高度経済成長期に旺盛なまでに数を増やし続け、低成長に転じた段階から急減していく型である。水運業の増減に似ているような気がするが、1990年代以降の減少については幾分ゆるやかになっている点で違いも見いだせる。

IV 北陸四県の「船員数」の時系列的変化

1. 北陸四県における水運業就業者数の比較検討

比較検討の素材として、新潟県だけでなく、近県の富山・石川・福井の北陸三県の動向もあわせて検討し、新潟を含めた「北陸四県」の動きを概観してみたい。図3は、北陸四県の1950年以降の水運業就業者数の時系列変化をグラフとしたものである。

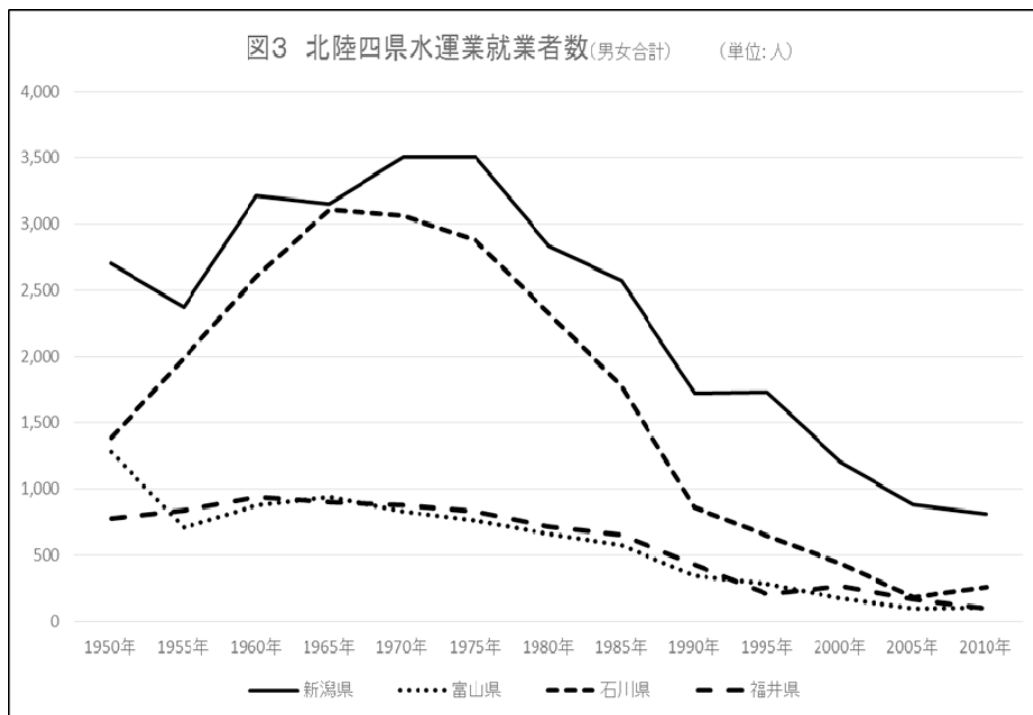
富山県と福井県の場合、形状も数値もよく似ている。新潟県と石川県は形状は同じと言うわけにはいかないが、高度経済成長期に「右肩上がり」に大きく数を伸ばし、低成長期以降「右肩下がり」に急減するという点では近似している。新潟と石川の動き方は、大まかに捉えれば、高度経済成長期以降に関しては、図1に示した全国の水運業就業者や船員関係職業就業者の動向と同じだということである。一方、富山と福井は、こういった全国の動向とは異なった「なだらかな形状」をみせている。

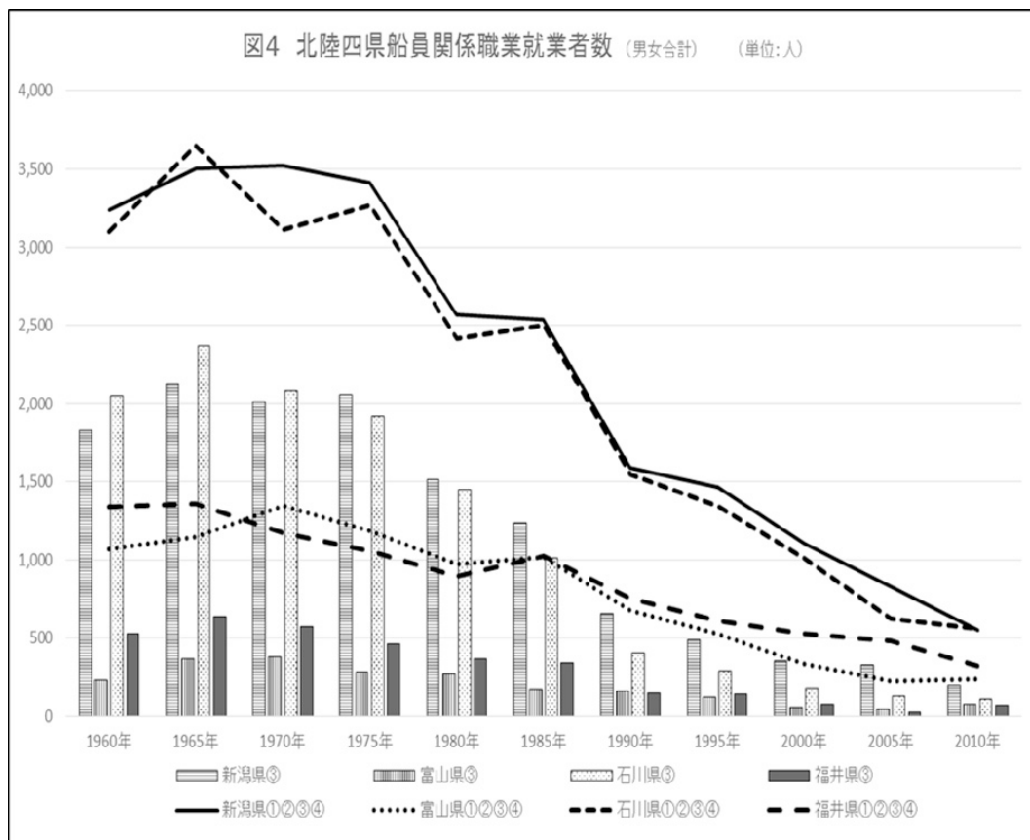
ただ、新潟と石川では違いもある。それは、女性就業者の数と比率である。新潟は佐渡汽船が存在し、旅客船や日本海側の貨物船の拠点となる港がある。そのため、富山、石川、福井に比べると、女性就業者を若干多く数えることができる。

新潟県の水運業における女性就業者数は、1950年に173人（男女合計数の構成比6.4%）であったものが、1955年に125人（5.3%）へと減少し、1960年130人（4.1%）、1965年105人（3.3%）、1970年155人（4.4%）、1975年105人（3.0%）、1980年58人（2.0%）、1985年124人（4.8%）、1990年98人（5.7%）、1995年197人（11.4%）、2000年112人（9.3%）、2005年41人（4.7%）、2010年170人（21.0%）と移り変わってゆく。1970年に増加したものの、高度経済成長期に増えたと言うには小さな数字が並んでいる。

とはいうものの、他の3つの県よりは、女性就業者は多めに推移しており、1980年・1990年・2005年を除けば3桁を達成している。石川県も富山県も女性の絶対数が少ない。福井県はそれよりは多いものの（1995年に43人で21.2%を占めた）、決して多くはない。

2010年の新潟県の水運業就業者数は、男女合計が810人で、就業者男総数が640人であるから、女性就業者170人で21.0%を占めている。それなりに重みのある数字である。富山県は男のみで110人、石川県も男のみで260人、福井県は男70人に女20人であるが合計は100人（10人分が不突合）となっている。福井の女性就業者が幾分多いのは、地元で中小水運業が営業していることも関係しているのだろう。ともかく、地元の水運業者が存在するかどうか、女性就業者数の多寡に関わってくることを読み取ることができる。





2. 北陸四県における船員関係職業就業者数の比較検討

北陸四県の〔Ⅲ〕の数値によるグラフが図4で、1960年以降の船員関係職業就業者数の変化を追いかけたものである。各県の①②③④の合計数は折れ線グラフで、また、③の数値については縦棒グラフで示してある。男女合計で示したが、女性就業者数は僅少であるか、該当なしである。最多でも、2000年の石川県で11人（①に4人・③の甲板員に7人）、次いで1970年の新潟県で10人（①に5人・③の甲板員に5人）といった具合である。女性の数は、北陸四県に関しては、捨象しても構わないほどの値でしかない。女性たちからすれば、船上の仕事は男職場で、女性がなかなか入り込めない領域、ということでもある。

ちなみに、2010年の国勢調査報告によれば、北陸四県の①②③④の男女合計数は、新潟県550人、富山県240人、石川県560人、福井県320人であった。ただ、いずれの県も女性は該当なしであり、男だけの数字が、すなわち男女合計数という勘定になっている。

図4の折れ線グラフから、1970年代以降は先に示した図3と同じような「右肩下がり」の動きとなっていることが確認される。1960年から後の年を描いた図であるため、1950年代の「右肩上がり」の様子はつかみにくい、そう想定してもあながち間違いではない。職業小分類の項目が、1960年以降と異なっているので注意が必要だが、1950年・1955年・1960年の船員関

係職業就業者数（男女合計）を県別にみると一目瞭然である。新潟県が 1,700 人→2,228 人→3,240 人、富山県が 690 人→882 人→1,070 人、石川県が 1,236 人→2,176 人→3,100 人、福井県が 432 人→987 人→1,340 人と、いずれの県も大きく増やしているからだ。

数字の現れ方に若干の相違があるが、富山県と福井県、新潟県と石川県、という括りで説明できるように思われる。この 2 つの型が登場するのは、やはり、③の部員の数の増減、そして、部員の層の「厚み」に関わっている。高度経済成長期に「うっすら」と数を増やすか、現状を何とか維持していたのが前者であり、急激に数を増やし、そのボリュームを 1970 年代まで維持したのが后者である。低成長期以降は、双方とも減っていくが、前者はあくまでも「なだらか」に、后者は段差をつくりつつ急激に、という形がここに示されている（后者も 1990 年代以降は傾きが若干ゆるやかになるが）。

①②④の船舶職員についても、それぞれでは特徴ある動きをしているようだが、船舶職員として合算してしまうと、4 つの県ともそれほど増えも減りもしないで推移している。内実を探るためには、これらの諸点についても深く考察すべきだが、とりあえず、③の部員数の変化に着目することにしたい。③の部員が少なかったのが富山県と福井県、③の部員がそれなりに厚みのある数を擁していたのが新潟県と石川県、という区分が成立する。新潟と石川では、高度経済成長期に大きく船員数を伸ばしていくが、これらの多くが③の部員であった。低成長期以降になって、③は急激に数を減らし始めるが、船舶職員の数は減ってはいるが比較的ゆったりしたペースで推移していったのである。

V 「新潟県居住船員数」の時系列的变化

1. 新潟県の数値の全国比

ここでは、新潟県の〔Ⅱ〕水運業就業者数と〔Ⅲ〕船員関係職業就業者数を概観し、「新潟県居住船員数」の時系列的な変化を、全国的な動きに絡めつつ、検討していきたい。

年代順に見ていくと、新潟県の〔Ⅱ〕の男女合計数は、1950 年 2,704 人、1955 年 2,375 人、1960 年 3,210 人、1965 年 3,150 人、1970 年 3,505 人、1975 年 3,510 人、1980 年 2,833 人、1985 年 2,576 人、1990 年 1,722 人、1995 年 1,728 人、2000 年 1,209 人、2005 年 879 人、2010 年 810 人という数で推移していく。図 3 の形状にあらわれているように、新潟県は高度経済成長期に段を重ねるごとく数を増やし、1990 年代前半と 2000 年代後半にいったん踏みとどまるものの、低成長期以降は急減していく。

図 3 の折れ線グラフの動きでも明らかなように、1950 年以降 2010 年に至るまで、新潟県の〔Ⅱ〕の値は北陸の他の 3 つの県を上回っている。当然、全国比も、北陸では新潟県が常に首位の座にあった。石川県もグラフの形状は凸型を呈しているが、全国比は新潟県よりも低い値であって、1965 年以外は下方に乖離して推移しており、1990 年代以降は富山県や福井県に近接しているのがわかる。ちなみに、新潟県の全国比が最も高かったのは 1955 年と 1960 年で、こ

これらの年は2.0%であった。1950年・1965年・1970年・1975年は1.8%、1980年1.7%、1985年1.9%、1990年1.4%、1995年1.6%、2000年1.5%、2005年・2010年は1.4%であった。全国動向からすれば、決して高いとは言えない値であるが、2010年の富山県と福井県が0.2%、石川県が0.5%であり、北陸のなかでは高い位置にあることがわかる。地元で雇用をもたらす、それなりの規模を有する水運業が存在する新潟県と、それ以外の3つの県の違いがここにあらわれているのだろう。

[Ⅲ]の①②③④男女合計数（先述したように女性就業者数は極めて少ない数でしかない）になると、[Ⅱ]とは微妙な違いをみせるようになる。図4に示されているように、1965年だけは石川県が上位にくるものの、新潟県と石川県はほぼ同じように増減していることが看取できる。グラフに図示されていない1950年代の数値を踏まえてみても、1950年にいくらか差があるものの、1955年の値はだいたい同じであり、1950年代から、両県の趨勢は似通った動きをみせ、1975年以降はさらに寄り添い合う形で推移していった。

[Ⅲ]の新潟県の全国比を順にみていくと、1950年1.7%、1955年1.8%、1960年2.0%、1965年2.1%、1970年・1975年が2.0%、1980年1.8%、1985年1.9%、1990年・1995年・2000年が1.5%、2005年1.4%である。石川県は1950年に1.2%であったが、1955年以降は新潟県とほぼ同じ値で動いた。石川県の1965年の全国比は2.2%であった。最新の2010年だが、富山県が0.5%、福井県が0.6%、新潟県と石川県は1.1%であった。こうやってみてみると、新潟県の全国比は必ずしも高くない、ということになる。ただ、富山県や福井県に比べれば、新潟県や石川県は高めに推移している。これは先述したことだが、③の部員数に一定の厚みがあり、これが高度経済成長期に増え、低成長期からは減っていったことに関係している。

2. 新潟県居住の船員関係職業就業者数の推移

もう少し詳しく、新潟県の[Ⅲ]船員関係職業就業者の動きをみていこう。2010年の国勢調査報告（抽出詳細集計結果）によれば、新潟県居住の[Ⅲ]は550人を数える。これは男性のみの数字であり、女性は該当なしであった。内訳は、①船長・航海士・運航士（漁労船を除く）と水先人が180人、②船舶機関長・機関士（漁労船を除く）が90人、③甲板員・機関員（1990年からは船舶技士を含む）が200人、④漁労船の船長・航海士・機関長・機関士が80人である。先に述べたように、①②③④合計数の全国比は1.1%であり、現在でも東日本有数の船員輩出地域である、全国比も高い値を示している、と言うことはできないだろう。

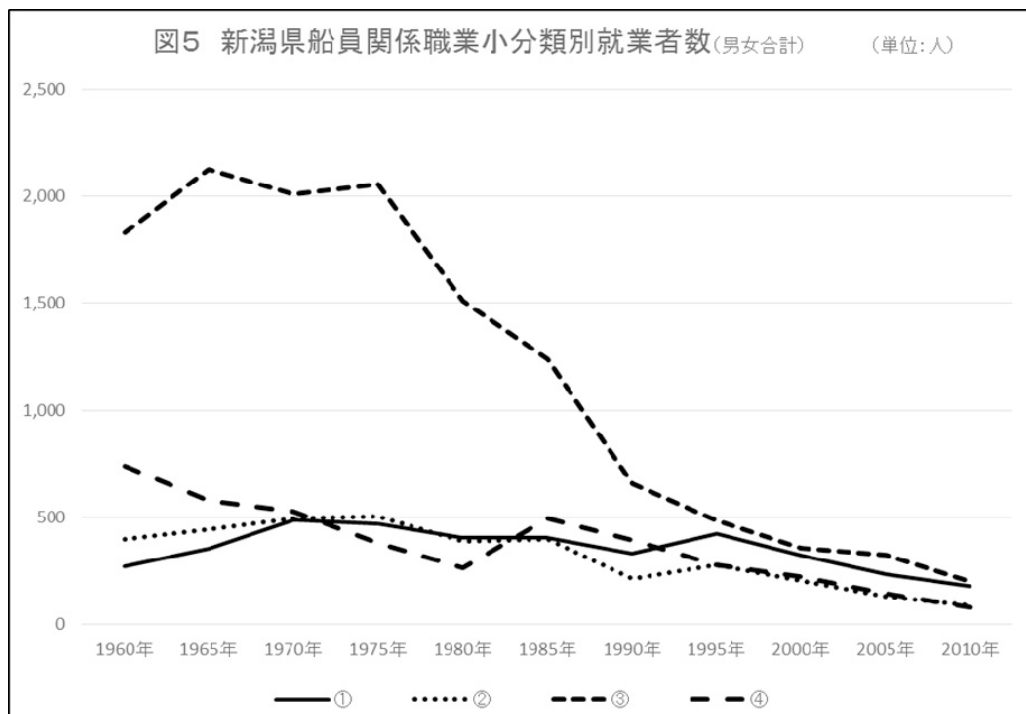
ただ、船内での調理や給仕を担当する司厨部員（新潟県下越は日本有数の司厨部員の出身地と言われてきた）や、フェリーなどで乗客接遇を担当するパーサーや事務・庶務を担当するクラークなどがここには含まれていないので注意を要する。司厨部などの不明があり、調査事項の変更がたびたびあるという問題や、1960年までの全数集計と1965年以降の抽出集計が混在するという限界はあるが、上述の区分に従って、1960年以降の国勢調査を踏まえ、職業小分類

別に新潟県居住の〔Ⅲ〕の数をグラフ化したのが、図5である。

1960年以降の値を用いており、それ以前が描かれていないので、その点を補っておこう。占領期に実施された1950年の国勢調査では、〔Ⅲ〕は1,700人を数えている。内訳は、(a)航海士と船舶機関士及び水先案内人（機関長を除く）が425人、(b)船長と機関長及び事務長（漁船を除く）で171人、(c)漁船の船長と機関長及び事務長が220人、(d)水夫及び甲板部員が722人、(e)機関部員で162人、ここまでの「①②③④の合計」に相当する数字である。この他に船頭（漁船を除く）が340人いる。

1955年は、①377人、②685人、③1,166人で計2,228人。④については記載が無く、①と②にそれぞれ含まれるものと思われるが実際は不明である。この他に船頭が275人計上されている。ちなみに、1960年でも①②③④の他に船頭が160人示されているが、1965年以降、船頭の項目は見当たらなくなった。

こういったことを踏まえて、図5を観察してみると、③の部員の増減が目につくはずである。新潟県は1970年にほんの少しの窪みがあるが、③については、全国的傾向（図2）とほぼ軌を一にしているとみてよいだろう。



VI 新潟県内各市別の水運業就業者数と船員関係職業就業者数

それでは、新潟県内の「船どころ」中の「船どころ」はどこなのか。国勢調査報告では、どのようなことがわかるのか。残念ながら、〔Ⅱ〕の水運業就業者数や、〔Ⅲ〕の船員関係職業就業者に関わる職業小分類別の数値は、各市町村別には公表されていない。しかし、年次や区分によっては、市別に捉えることが可能な場合がある。

表1は、国勢調査報告各年の数値をもとに、新潟県各市の水運業就業者数を示したものである。表2も同様だが、灰色に塗り潰された部分は、もともとその年次には該当市の統計自体が編まれていないということを示している。統計の集計がなされていて、該当なしの場合は「-」と表示してある。1950年・1955年・1980年・1985年は県下全市の数値を把握することができるが、1990年以降は人口10万以上の市でなければ把握することができない。

この表1を見て、特徴的な数字として目に飛び込んでくるのは、村上市ではなかろうか。男女計の数値では、1955年は470人(女はこのうち1人だけ)、1980年は848人(女は該当なし)、1985年は640人(女は該当なし)となっている。新潟県全体に占める割合は、1955年19.8%、1980年29.9%、1985年24.8%と比較的高い値を示している。佐渡汽船の拠点港を有する新潟市、両津市(後に佐渡市に包摂される)、そして、直江津市(後に上越市として広域合併)にいくらかの数が見込まれるのは当然ではあるが、村上市はどうして多いのか。粟島汽船の拠点港である岩船港が存在することが幾分かは関係するだろうが、佐渡汽船ほどの人員を抱えていない。1980年の場合、村上市の水運業就業者数は、新潟市の481人(17.0%)、両津市の175人(6.2%)、直江津港を擁する上越市の26人(0.9%)を合わせた682人(24.1%)よりも166人も多い。

表2も見てみよう。この表は、新潟県各市の1965年以降の船舶・航空機運転従事者数をまとめたものである。実は、職業小分類別の数字をもとにした船員関係職業就業者数は各市別に把握することはできない。そこで、各市別に数値を把握できる職業中分類の船舶・航空機運転従事者を表にしてみた。1965年から1985年までは、県下全市の数値を知ることができるのだが、1990年以降は人口10万以上の市に限定されている。

読み解くに際して、留意すべき点も種々ある。1965年は、水上機関運転従事者の数値が示されていて、航空機運転従事者の分は含んでいない。また、1970年以降、この中分類(船舶・航空機運転従事者)には、①の漁労船を除く船長・航海士と水先人(1990年以降は運航士を含む)、②漁労船を除く船舶機関長・機関士、そして、航空機運転従事者である「航空操縦士、航空士、航空機関士」の3種の小分類が含まれている。ちなみに、④の漁労船の船長・航海士・機関長・機関士は含まれていない。③は別の中分類に含まれているが、船舶部員だけをその中分類から抽出することが困難なので表示していない。

表1 新潟県各市の水運業就業者総数

(単位:人)

		新潟市	長岡市	高田市	三条市	柏崎市	新潟市	新潟市	小千谷市	加茂市	十日町市	見附市
男	1950年	761	20	4	3	4	9					
	1955年	422	41	7	5	8	32	88	3	3	2	5
	1990年	462	0		15	20	73	29	-	10	-	-
	1995年	570	24		-	5	75	40	-	8	-	-
	1990年	368	-									
	1995年	505	-									
	2000年	320	10									
	2010年	250	40				10					
女	1950年	64	3	0	1	1	0					
	1955年	19	5	0	0	0	0	2	0	0	0	0
	1990年	19										
	1995年	60	-		-	-	-	5	-	-	-	-
	1990年	19	-									
	1995年	72	-									
	2000年	20	-									
	2010年	40	-									
		村上市	燕市	直江津市	新潟市	糸魚川市	新潟市	五泉市	西津市	白根市	豊栄市	上越市
男	1950年											
	1955年	469	9	71	2	7	4	18	172			
	1990年	548	3		-	7	-	17	168	-	52	28
	1995年	640	-		3	4	3	12	132	-	20	30
	1990年											72
	1995年											50
	2000年											20
	2010年											40
女	1950年											
	1955年	1	1	57	0	0	0	0	10			
	1990年	-	-		-	-	-	-	7	-	-	-
	1995年	-	-		-	-	-	-	6	-	-	12
	1990年											27
	1995年											30
	2000年											10
	2010年											-

出典: 国勢調査報告(1950年・1955年・1980-2010年)

表2 新潟県各市の船舶・航空機運転従事者数(男総数)

(単位:人)

	新潟市	長岡市	高田市	三条市	柏崎市	新潟市	新潟市	小千谷市	加茂市	十日町市	見附市	
1965年	240	10	10	-	-	20	10	-	-	-	0	
1970年	290	10	0	-	20	20	0	-	10	-	-	
1980年	270	0		10	20	0	10	-	-	-	-	
1985年	260	0		-	10	15	15	-	-	-	-	
1990年	192	-										
1995年	230	-										
2000年	140	-										
2005年	160	-				10						
2010年	100	20				20						
		村上市	燕市	直江津市	新潟市	糸魚川市	新潟市	五泉市	西津市	白根市	豊栄市	上越市
1965年	80	-	5	-	-	-	-	25	5			
1970年	208	-	30	-	5	-	5	35	-			
1980年	116	-		-	7	-	10	20	-	26	-	
1985年	132	-		-	-	-	4	24	-	12	12	
1990年											19	
1995年											20	
2000年											20	
2005年											39	
2010年											10	

出典: 国勢調査報告(1965-2010年)

表1ほどではないが、表2でも村上市の数字が際立っている。1970年の新潟県の①は490人、②は495人、①②合計で985人である。村上市の数字は205人であり、航空機運転従事者の数（新潟県全体で10人）を考慮しなければ、20.8%を占めていたことがわかる。新潟市が多いのは当然としても、人口の少ない村上市にこれだけの船舶職員が居住していたのである。先に記した水運業就業者数の多さでも裏づけられたように、村上市が「船どころ」であって、数多くの船員を輩出してきたことは間違いのないことである。

では、村上市のどこの地区が多かったのか。残念ではあるが、国勢調査報告の公表数値では明らかにすることができない。聞き及んだ話によれば、第二次世界大戦後しばらくの間は、三面川以北の海沿いにある上海府地区で多くの船員を輩出していたという。この上海府に次ぐ場所は、旧・岩船郡内では、岩船、瀬波、そして、上海府の北に位置する下海府地区であり、北蒲原郡の領域では胎内市の桃崎浜や村松浜など、いずれにしても海沿いの集落が該当するようだ。

おわりに

簡単にはあるが、国勢調査報告各年の数値に基づき、〔Ⅱ〕の水運業就業者数と〔Ⅲ〕船員関係職業就業者数が指し示す様子について説明してきた。全国の状況を大きくつかんだ上で、北陸四県を比較し、新潟県の状況を検討し、特徴点を浮かび上がらせることができたように思う。ここでは、これまでに得られた知見を簡潔にまとめて示したい。

全国の時系列変化は、図1と図2に示されているが、ここで理解できたことは、高度経済成長期に急激に大幅に増えたのは③の部員であって、決して①②④の船舶職員ではない、そして、低成長期以降に大きく数を減らしたのも部員であって、船舶職員ではない、ということである。

北陸四県の動きについては、図3と図4で確認している。新潟県や石川県の〔Ⅱ〕や〔Ⅲ〕は、高度経済成長期に大幅に増加傾向を呈し、低成長期以降に減少に転じている。これは部員数の増減によるものであって、船舶職員数の増減が寄与した分は相対的に少なかったようだ。また、新潟県と石川県の増減の動きは全国的傾向にほぼ合致するものであることも看取できた。これに対して、富山県や福井県は③の部員数の増加はあったものの、新潟県や石川県に比較すれば、低位に抑えられていた。これは全国的傾向とは違った動きとして、認定することができるのではないか。富山県と福井県は、全体として見れば、少なくとも図3や図4のグラフで取り扱った時期は「船どころ」ではなく、船員輩出地域とみなすことはできない、ということになる。

新潟県の場合、〔Ⅱ〕も〔Ⅲ〕も全国動向に合致した形状で推移しているのだが、量の面では全国の値と比べると、船舶職員数についてはやや少なめに推移しているように感じられる(図5)。1950年代から高度経済成長期にかけて一気に部員が増え、そして、低成長期以降に一気に減っている。船舶職員も増減はあったものの、部員ほどではなかった。部員の急増と急減と

いう事態は新潟県だけでなく、全国的な動向でもある。戦前・戦中は不明ゆえ、1950年以降に限定される話ではあるが、新潟県は部員が急増・急減した県、それなりに部員層の厚みが保たれていた県として位置づけても差し支えないはずである。

推測の域を出ないのだが、全国や新潟県や石川県の動向に示されている、③の部員層の急増・急減は、第二次世界大戦後の数十年間のみにもみられる固有の現象だったのではなからうか。高度経済成長期の海運会社の旺盛な部員需要に応えた地域のなかに新潟県（や石川県）が含まれていたので、当地が船員輩出地域とみなされるようになったのではないか。国勢調査報告をつぶさに検討した結果、こういった感慨を持つに至った。もちろん、戦前・戦中の動向を度外視した「仮説」であるので、船員統計や国勢調査報告をはじめとする諸種の公刊統計資料をより古い段階にさかのぼって精査し、あらためて検証していく必要がある。

また、新潟県内の船員輩出地域を如何に捉えるか、どこが船員輩出地域なのか、どのように推移して今に至っているのか、これらをしっかりと説明することも宿題として残されている。大雑把に言うならば、新潟県の船員輩出地域は、下越の旧・岩船郡や旧・北蒲原郡の海岸沿いであって、これに新潟市や佐渡が続くということになる。上越や中越は、海沿いであっても商船員は少なかった。内陸地域でも河川舟運が盛んであった場所はあるようだが、下越の海沿いに比べれば、基本的に船員数は少なかった。今後、本論で確認した統計数値の検討に加え、各地域の船員輩出や居住状況を細部にわたって把握できるよう実地調査を進め、語られるべき素材を収集するなど、具体的に根拠を示して事象を明らかにすべく努力していく所存である。

注

¹ 国土交通省海事局編著『海事レポート2013』成山堂書店、2013年、pp.166-185。有効求人倍率は、2008年のリーマンショック後に落ち込んだが回復基調にあって、求人数は堅調に推移してきた。2012年段階では、有効求人数は有効求職数を上回っている。内航の慢性の人手不足を如何に解消するかが、重要政策課題となっている。

² 海事プレス社が定期刊行する『Compass』誌には、大手外航海運会社がフィリピンに船員養成施設を開設したことを示す記事がいくつか掲載されている。2008年の27-4「フィリピンに新船員トレーニングセンター開設—川崎汽船、船隊拡大に向け最大の訓練拠点が稼働」、2007年の26-5「フィリピンに自営商船大学を開校—日本郵船、シニア職員育成へ長期プロジェクト」、2004年の23-2所収の岬洋平「船員目指すフィリピンの若者たち—商船三井船員トレーニングセンター訪問」、などである。

³ 例えば、海事協同会調査部（吉村好治編著）『調査要録（完）』（1941年）に、こういった趣旨を示した記述がある（p.101の第十一図など）。1980年に日本経済新聞社から刊行された、小林正彬『海運業の労働問題—近代的労使関係の先駆』では、この『調査要録（完）』や船員手帳所有者数を踏まえ、戦前の「普通船員」の出身地（供給地）や需給動向が説明されている（pp.240-242）。

⁴ 日本経営史研究所編の大阪商船三井船舶株式会社『創業百年史』（1985年）に以下の記述がある。「…海上従業員については、部員の場合、大阪商船は海員学校および水産学校卒業者のほか、石川県・新潟県出身者を伝統的に多く採用していたが、三井船舶はその発祥の関係から伝統的に長崎県南高来郡の出身者が多く、それも自社の船員養成所である三池海員養成所の出身者が大部分であるという相違があった。」（p.583）

- ⁵ 海員史話会『聞き書き海上の人生一大正・昭和船員群像』農山漁村文化協会（1990年）p.3や、山内景樹『日本船員の大量転職—国際競争のなかのキャリア危機』中公新書（1992年）pp.56-57には、新潟県村上市が船員を輩出した（送り出した）場所である旨が記されている。「岩船衆」とは、前述の『聞き書き海上の人生』p.31でも触れられているが、岩船郡やその南隣の北蒲原郡の沿岸部出身の船員達を指す言葉である。北蒲原郡桃崎浜（現・胎内市）出身・在住の高橋太郎は、自著『風濤の海に生きる』関西書院（1993年）のなかで、以下のように述べている。新潟県の岩船衆、石川県の能登衆、長崎県の島原衆は「船主側も信頼出来るので安心して船を任すことが出来る。現在でも「岩船衆」の辛抱人と団結心は定評がある。桃崎浜も岩船の近傍であり、矢張り、親戚同士・村人同士で同一会社、或いは一船を固めていくようになっている。」（pp.138-139）
- ⁶ 海上労働科学研究所『昭和51年度 船員福祉の理念とその具体策の調査研究』、1977年、p.14
- ⁷ 米澤聡士には、本文で取り上げた以外にも、船員市場や海運会社の人的資源管理を主題とした論考がある。「今後の船員不足への対処」を特集した、日本海運集会所『海運』939（2005年）に載っている「マンニング・ソースの優位性構築メカニズム—フィリピンのケース」や、日本貿易学会『日本貿易学会誌』50（2013年）所収の「企業内教育・訓練と非正規従業員のグローバル統合—外航海運業の視点から」など。
- ⁸ 内航では499総トン以下の小型船が80%を占めているため、小型船の船員不足問題が業界全体に大きな影響を与えることになる、と松尾は指摘している。また、水産高校新卒者といった新たな供給源の創出や外国人船員の受け入れなど、今後行うべき対応策も検討している。それゆえに、船員不足問題の根深さや実効策を具体化していくことの難しさを提示する格好にもなっている。
- ⁹ 神田道子「船員家族の現状（第2報）」『労働科学』39-10（1963年）、海上労働科学研究所『昭和49年度 船員福祉に関する調査』下巻（1975年）、同研究所『昭和51年度 船員福祉の理念とその具体策の調査研究』（1977年）、西部徹一『海上労働科学のあゆみ—船員学33年史』成山堂書店（1980年）など。
- ¹⁰ 例えば、布藤豊路・笹木弘他「船舶の自動化の進展に伴う船員労務管理システムに関する研究」（『東京商船大学研究報告（人文科学）』所収）で、船員給源地域を検討対象としている。第1報は第21号（1970年）、第2報は第22号（1971年）、第3報は第23号（1972年）に掲載された。
- ¹¹ 本稿で述べてきたように、船員を数多く供給してきたのは、地方圏の特定市町村、つまり、九州や瀬戸内などの交通不便で田舎の海浜集落であった。旺盛な船員需要に応えるべく、船員を供給してきた地域である。しかし、高度経済成長期を過ぎ、船員需要が厳しく冷え込んでからは、これらの海浜集落では船員以外の仕事を探すため、人口が都市部に流出してしまい、妥協なく過疎化が進行した。
- ¹² 例えば、金沢大学文学部文化人類学研究室『三木町と瀬越町—加賀市西部の2つの集落』（1997年）には以下の記述がある。「瀬越町は、かつて、西に隣接する塩屋や、東へ8kmほどの距離にある橋立とともに、いわゆる北前船の有力な船主や多くの船員を輩出した集落として知られている。」（p.5）
- ¹³ 船員供給機能が弱体化したり、機能不全に陥ったりしていたとしても、旺盛な船員需要に呼応して供給機能を発揮していた地域は、調査分析の対象に含められる。船員や船員家族が数多く居住している場合はもちろんだが、今や船員を職業とする者がまったく存在しないという場合でも対象となる。