The University of Osaka
Institutional Knowledge Archive

Title	戦間期日本の商船教育 ： 商船学校における船員養成
Author(s)	三鍋, 太朗
Citation	大阪大学経済学. 2009, 59(1), p. 28-51
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/25133
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

https://ir.library.osaka-u.ac.jp/

The University of Osaka

戦間期日本の商船教育*

－商船学校における船員養成－

三　鍋　太　朗†

はじめに

日本海運業は第一次大戦を契機として飛躍を遂げ，戦間期にはリーディング・インダストリーの一角を占めるに至った。その発展要因として従来の経営史研究は，独自の産業組織，政府の効果的な海運政策，海運企業の優れた経営戦略及びトップマネジメントの意思決定などを指摘してきたが[1]，人的側面，とりわけ高級船員については充分に研究がなされることがなく，限られた先行研究も労使関係や労働運動，雇用制度との関係で高級船員に言及しているに過ぎない[2]。高級船員は逓信省の船舶職員試験に合格して海技免状を取得した職員であり，船内では船長・運転士（現在の航海士）・機関長・機関士として商船の運航で重要な役割を担う。高級船員の養成と供給には，長期にわたる体系的な教育カリキュラムや資格制度，関連する法制度など，体系的なインフラストラクチャーを整備することが不可欠であった。高級船員の国際労働市場が発達し，国内のインフラが不充分であっても船員の配乗を請け負うマンニング会社等を通じて柔軟に調達できるようになった現在とは異なり，戦間期には自国にインフラを整備し，自給することが高級船員を安定的に確保する唯一の手段であった。

本稿では，戦間期における商船教育の実態について，商船学校を対象として，その前史にも言及しつつ，明らかにしていきたい。なお商船教育機関としては，商船学校以外にも船舶職員試験を受験する普通船員向けの教育機関や，既に海技免状を取得している高級船員を対象にキャリアアップのための再教育を行う教育機関も存在した[3]。水夫・火夫など，単純・肉体労働に従事する船員である普通船員にも船舶職員試験を受けて高級船員となる道が開かれており[4]，また高級船員は後述するように，船長・

* 本稿は，筆者が2008年１月，大阪大学大学院経済学研究科に提出した修士論文を基に，その後の資料調査の結果も踏まえて執筆したものである。本稿執筆のための資料収集に当たっては，商船三井株式会社広報室の菊池寧氏に大変お世話になった。お礼申し上げたい。

† 大阪大学大学院経済学研究科博士後期課程

1 例えば，中川敬一郎『両大戦間の日本海運業　不況下の苦闘と躍進』日本経済新聞社，1980年など。

2 例えば，小林正彬『海運業の労働問題　近代的労資関係の先駆』日本経済新聞社，1980年，海事産業研究所編『船員雇用の研究』同所，1979年，山本泰督「戦前期の船員雇用制度」（『国民経済雑誌』第148巻第４号，1983年10月）など。

3 1919年に創立された大阪府立高等海員養成所は，形式上は乙種実業学校であったが，実際は海技免状取得を目指す普通船員と上位の免状を取得し，キャリアアップを図ろうとする高級船員を対象に船舶職員試験の受験指導のみを行う特殊な教育機関であったため，本稿では扱わない。同所に関する詳細は，大阪府立高等海員養成所編『府立大阪高等海員養成所創立記念帖』同所，1919年（大阪府立中之島図書館所蔵）を参照。このような教育機関としては，船員の福利厚生を図る団体が運営していた日本海員掖済会高等海員養成所，第一次大戦末期の深刻な高級船員不足に対する応急措置として創立され，短期間で廃止された東京高等海員臨時養成所もあった。

4 ただし普通船員出身者は，難易度の低い内航船向けの免状を取得する場合が多く，商船学校卒業者と同じ外航船向けの免状を取得して大手海運企業の高級船員に登用されることはほとんどなかったようである。例えば，東洋汽船の普通船員として勤務し，同

機関長となるためには海上経験を積み，上位の免状を取得していく必要があったため，これらの特殊な教育機関に対する需要が存在したのであるが，資料的な制約もあり，本稿では扱わない。

1．前　　史

まずは明治初年から第一次大戦直前までの商船教育の動向を前史として概観しておきたい。明治政府は海員養成の必要性を早くから認識しており，1875年に三菱会社に下付した第一命令書では第11条において助成金と引き換えに海員養成機関を整備することを求めていた。同社はこれに対応して同年11月，三菱商船学校を設置し，翌年１月に授業を開始した。同校は，形式上は私学であったが，実際は監督官庁である駅逓局の強い影響下にあり，官立学校としての性格も多分にあったようである[5]。最初の卒業者は1878年に輩出された。同校は1882年に農商務省所管の東京商船学校となり，1885年には逓信省設置に伴い，同省所管の官立商船学校となった。以後，1925年に文部省所管の専門学校である東京高等商船学校となるまで，逓信省の所管が続いた。

三菱会社は共同運輸会社と合併して1885年に日本郵船となったが，発足直後の1886年９月末時点で既に日本人船長が37名に達しており，27名の外国人船長を人数の上では上回っていた。しかし日本人船長のほとんどは風帆船もしくは1000総トン未満の汽船に乗り組んでおり，外国航路に適した2000総トン以上の汽船では皆無という状況であり，外国航路の高級船員は運転士・機関士を含めて外国人に依存していた。当時，日本人船員と外国人船員の給与格差は極めて大きく，日本人への置き換えは有力な経費節減の手段であった。また鉄道網の整備に伴い，国内航路では鉄道との競合が激化しており，外国航路への展開が急務となっていた。同社はこのような経営環境に対応するため，三菱会社時代から汽船運航に適した近代的な技能を身につけた商船学校卒業者の採用を開始しており，1887年には三菱商船学校の第１期生である春日融が豊島丸，郡寛四郎が伊勢丸の船長にそれぞれ登用された[6]。

商船教育のカリキュラムは，そもそもどのようにして日本に導入されたのであろうか。三菱商船学校による第一回英国実習派遣[7]が極めて重要であったのではないかと思われる。三菱会社は1876年，保有船の新潟丸と高砂丸の機関修理を建造地である英国の造船所で行うため，英国へ回航することを決定したが，教育カリキュラムの整備に苦心していた三菱商船学校はまとまった人数の生徒を渡欧させることができる希少な機会と判断し，生徒10名を実習生として両船に便乗させ，実習派遣を行った。10名はこの時点では座学を１年間修めていたに過ぎず，専門科目・語学はいずれも不充分であったが，強い向学意欲に支えられて渡航を決意したという。10名はイギリス到着後，２つのグループに別れ，一方は航海技術を実地で修得するため，実習生としてイギリス船に乗り組み，インド・豪州等への航海を経験して1879年から83年にかけて帰国した。その中にはイギリスで試験に合

社の吸収合併によって日本郵船の普通船員となり，戦後は郵船で甲板長を務めた中村吉二の回想によれば，普通船員が勉強して海技免状を取得しても郵船ではほとんど士官になれなかったという（海員史話会『聞き書き　海上の人生　大正・昭和船員群像』農山漁村文化協会，1990年，38頁）。また掖済会高等海員養成所の講習は，内航船向けが主であり，外航船向けの免状を取得したい者にはあまり役に立たなかったとの指摘もある（同上書，250頁）。

[5] 東京商船大学九十年史編集委員会編『東京商船大学九十年史』東京商船大学八十五周年記念会，1966年，７頁。

[6] 日本郵船に関する以上の記述は，日本経営史研究所編『日本郵船株式会社百年史』日本郵船株式会社，1988年，55-61，79-85頁によった。

[7] 英国実習派遣に関する以下の記述は，東京商船大学九十年史編集委員会編，前掲書，150-182頁によった。

格し，海技免状を取得した者もいた。他方のグループはイギリスにとどまって原書講読とその翻訳に取り組み，1878年に帰国したが，その成果は原書の不充分な点を補訂した上で1881年に刊行された『商船々具運用全書』として結実した。その後，彼らは母校の教員，三菱会社の高級船員等として活躍し，日本海運業の基礎を築く上で大きく貢献をすることとなった。またイギリスでも高く評価されており，後に日本郵船の協力の下でグラスゴーのトーマス・ロー社へ実習生を派遣することが可能となり，1889年から1902年にかけて12名が派遣された。

商船学校の外国人教員はどのような役割を果たしたのだろうか。草創期の商船学校には複数の外国人教員が在職したが，ラムゼーを除き，いずれも短期間の在職であった。ラムゼーは1839年にイギリスで生まれ，複数の海運会社を経て三菱会社に入社し，同社から商船学校に派遣され，1876年１月に運用学を担当する教員となった。三菱会社に船長として復帰する1881年まで６年弱の間，商船学校で教鞭をとったが，その授業は，黒板にびっしりと英語で板書して一通り読み上げた上で生徒に書き取らせ，生徒はそれを丸暗記するというものであり[8]，非常に親切で生徒から敬慕されてはいたものの，実際にどの程度の教育的効果があったのかについては疑問の余地が残ろう。英国実習派遣は，日本人自身がイギリスに渡航して教育カリキュラムの全体像を把握することに成功したという点で画期的なものであったと思われる。

郵船における高級船員「自給化」がどのように進展したのか，３つの時期に分けて確認していきたい[9]。日清戦争以前の時期においては，日本人高級船員はあまり増加しておらず，外国人高級船員も減少には至っていない。官立商船卒業者を採用していたものの，日本人が大部分を占めていた帆船乗組員が船舶の近代化に伴って整理されたため，差し引きではこのような結果になったと思われる。続く日露戦争にかけての時期には，日本人運転士・機関士が急増する一方で外国人運転士・機関士が激減しており，日本人への置き換えが着実に進行していたことが読み取れる。日露戦争後には長期にわたる経験と高い技能が要求される船長・機関長への日本人登用が進み，最終的に第一次大戦前の時点で自給体制が確立したと考えられる。その中核は官立商船卒業者であり，他の大手海運企業においてもこの点は共通していた。1913年現在の官立商船卒業者の主要勤務先は，郵船493名，大阪商船253名，東洋汽船59名，三井物産47名，日清汽船28名，その他合計74名であり[10]，主要な海運企業で大きな存在感を有していた実態が読み取れる。とりわけ郵船では日本人高級船員の62％に達しており，突出した地位にあった。ただし高級船員全員が同校卒業者であったわけではなく，他の供給母体も存在していたことに注意が必要である。

官立商船以外の商船学校として地方商船学校が大戦直前の時点では10校存在した。いずれも公立であり，瀬戸内海沿岸など，近世以来の伝統的な船員供給地帯を中心に立地していた。地方商船の中には北海道庁立函館商船のように，函館の船主たちによって1879年に創立された私立学校が1883年に函館県立商船学校，1887年に逓信省所管の官立函館商船学校，1890年に官立商船学校函館分校，1901年に北海道庁立函館商船学校，という具合に紆余曲折を経て最終的に地方商船となった事例も存在するが[11]，多くは明治30年代から40年代にかけて商船教育の地方

[8] 同上書，192-196頁。

[9] 「自給化」に関する以下の記述は，日本経営史研究所編，前掲書，79-80，145-148頁，同所編『日本郵船百年史資料』日本郵船株式会社，1988年，656-657，850-851頁によった。

[10] 「会員任所調」（『商船学校校友会雑誌』第175号，1913年６月，494-508頁）より集計。

[11] 函館商船学校の沿革については，高木宏二『函館商船学校　－その歴史と廃校の考察－』私家版，2004年（広島大学高等教育研究センター情報調査室所蔵）に詳しい。

への広がりを受けて相次いで創立された学校である。各商船学校の卒業者数をまとめた表１によれば，地方商船の合計卒業者数が100名を超えたのは，1908年度であり，日露戦争後に地方商船からの高級船員供給が本格化したことが読み取れる。

表１　各商船学校の卒業者数

（人）

年度	東京高等	神戸高等	高等商船合計	北海道函館	富山富山	三重鳥羽	岡山児島	広島広島	山口大島	島根島根	香川粟島	愛媛弓削	佐賀佐賀	鹿児島鹿児島	地方商船合計	総計
1905	57		57			6		9	28		5				48	105
1907	94		94			15		14	30		20	1			80	174
1908	80		80	13		15		27	15		28	1	15		114	194
1909	72		72	24		33		15	24		33	5	24		158	230
1910	74		74	21		25		33	20		26	9	19		153	227
1911	81		81	31		31		31	34		41	13	27		208	289
1912	94		94	31	12	29		21	38		37	14	36		218	312
1913	141		141	38	17	35		35	43		23	14	35		240	381
1914	105		105	21	16	47	13	24	56		24	11	30	12	254	359
1915	120		120	16	23	33	21	18	46		24	17	21	27	246	366
1918	145		145	29	13	28	18	12	40		14	7	36	17	214	359
1919	129		129	20	10	13	18	20	34		21	15	19	9	179	308
1920	155		155	17	23	31	22	15	49		30	16	62	18	283	438
1922	109		109	22	15	31	37	17	48		29	20	31	35	285	394
1923	201		201	22	15	41	29	19	48		31	28	32	36	301	502
1924	182		182	50	28	37	38	55	38	24	11	28	44	27	380	562
1925	202	64	266	16	15	30	33	22	55	20	35	29	40	42	337	603
1926	201	85	286	16	18	42	30	26	53		42	26	29	28	310	596
1927	143	155	298	29	18	23	24	33	43	19	33	27	29	31	309	607
1928	134	190	324	23	18	28	24	31	41	16	17	21	30	24	273	597
1929	101	115	216	17	7	20	13	30	48	17	18	22	27	4	223	439
1930	47	63	110	15	11	15	25	18	1	13	25	24	30	35	212	322
1931	132	131	263	15	8	27	2	23	12	10	18	20	26	42	203	466
1932	143	145	288	36	22	37	20	25	26	11	17	10		44	248	536
1933	129	133	262	13	1	18	12	20	14		9	14		36	137	399
1934	159	134	293		13	34	15	54	21		15	5		51	208	501
1935	147	140	287		18	42	23	41	52		14	15		42	247	534
1936	132	134	266		16	43	17	61	59		30	17		44	287	553
1937	127	143	270		15	29	60	30	42		25	27		30	258	528
1938	101	89	190				20	30			26	30			106	296

（注）⑴　高等商船学校卒業者数は暦年ベースの数値。
⑵　1910年度および1914年度における地方商船学校卒業者数は前後の年度の調査に掲載されている「創立以来の卒業者数」より算出した。

〔出所〕　東京高等商船：東京高等商船学校編『東京高等商船学校一覧　昭和15年至昭和16年』1941年，150-151頁。
神戸高等商船：神戸商船大学編『神戸商船大学開学記念誌』1959年，23頁。
地方商船：文部省実業学務局「全国実業学校ニ関スル諸調査」各年版（佐々木亨監修『文部省　教育統計・調査資料集成　第22巻～第32巻』大空社，1989年，所収の復刻版）。

2．商船学校における教育

2-1　第一次大戦期

第一次大戦期の商船学校における教育について，官立商船学校と地方商船学校に分けて概観していきたい[12]。まずは官立商船であるが，中学校卒業程度の学力を有する者を対象に入学試験を実施して入学者を決定していた。年間の募集定員は160名（航海科・機関科各80名）で年２回，同数ずつ募集を行い，５月と11月に入学させるという独特の方式が採用されていたが，例年，多数の志願者が殺到し，志願者数を入学者数で除した入学倍率は，1914年から1917年にかけて航海科11倍～15倍，機関科７倍～10倍で推移した[13]。1918年は240名への定員増加もあり，入学倍率は若干低下したが，それでも航海科9.3倍，機関科5.3倍という狭き門であった。極めて難易度の高い入試であったことが分かる。全寮制が採用されており，「学生の全部を寄宿舎に収容し心身の鍛錬及規律的慣習を養はしむ」ことになっていた。授業料は無償であったが，被服費・食費・教材費等が徴収されたため，１ヶ月12円程度が必要であった。貸費生の制度もあり，学費の貸与を受け，卒業後に返済することも認められていた。

教育課程であるが，航海科の場合，最初に学校で２年間座学を修めた後，海軍で６ヶ月の砲術実習を行った。同校の生徒は，1904年の海軍予備員条例によって，入学の日より海軍の兵籍に編入され，卒業と同時に海軍予備少尉または予備機関少尉に任命されることになっていた[14]。有事の際は動員されることが予定されていたのであり，そのための準備として砲術実習が課されていたのである。砲術実習に続いて学校の練習船で１年６ヶ月の帆船実習を行い，最後に実際の商船に乗り組んで１年間の汽船実習を行うというもので，全体の修業年限は５年間であった。ただし第一次大戦末期の高級船員不足に対する応急措置として1919年に帆船実習を６ヶ月間短縮し，修業年限を４年半とした。機関科では，２年間の座学の後，海軍工廠や大手の造船所などの「機関工場」で２年間の工場実習を行い，最後に航海科と同様に１年間の汽船実習を行った。1919年から６ヶ月間の砲術実習が機関科の生徒にも課されることになり，また船舶職員不足への対応も求められたため，工場実習を１年とし，修業年限を航海科と同じ４年半に短縮した。

汽船実習は郵船・大阪商船など，主要な就職先であった海運企業の船舶に乗り組んで実施されるものであり，実習中は月額５円～10円程度の手当と食事が受け入れ先企業から支給された[15]。１隻に航海科１名，機関科１名の実習生が乗船するため，実習する船の航海スケジュールによって終了時期がずれてくる傾向があった。実習を終了すると，学校に戻り，実習報告書を提出した後で卒業試験を受け，合格すれば晴れて卒業となったが，卒業試験はほぼ毎月行われており，合格した者からバラバラに卒業していくことになった[16]。卒業すれば，無試験で

---

[12] 第一次大戦期の商船教育に関する以下の記述は，とくに断りがない限り，逓信省臨時調査局編『高等海員ノ養成ニ関スル調査』同局，1918年，６-19頁および「各地方商船学校一覧」と題する表によった。

[13] 官立商船および高等商船の入学倍率に関する記述は，神戸高等商船に関するものを含め，すべて東京商船大学百年史編集委員会編『東京商船大学百年史』東京商船大学百周年記念事業委員会，1976年，660-663，666頁によった。

[14] 東京商船大学九十年史編集委員会編，前掲書，248頁。

[15] 1933年頃，郵船で汽船実習を行った学生の回想によれば，船内では先輩から頻繁に日用品の差し入れやお土産のプレゼント等があったため，月額15円の手当でも何とか生活できたという（坂元正信『海軍予備士官　召集された商船士官の役割』成山堂書店，1983年，129-130頁）。

[16] 東京高等商船学校編『東京高等商船学校一覧　自大正15年至大正16年』，1926年，284-362頁所収の「本校卒業生氏名及職業」によれば，1918年の航海科の場合，１月29日 に６名，３月15日 に３名，４月17日 に16名，５月17日 に９名，６月18日 に５名，７月16日 に４名，９月25日 に３名，11月19日 に14名，12月16日に12名がそれぞれ卒業していったことが判明する。

甲種二等運転士（航海科）あるいは一等機関士（機関科）の海技免状を取得することができた。就職後は上位の海技免状である甲種一等運転士免状・甲種船長免状（航海科），機関長免状（機関科）を取得し，船長・機関長を目指したが，一定の乗船履歴があれば無試験で上位免状を取得できた。経験豊富な船長・機関長の中には，陸上で船員の人事労務管理，船舶政策の企画立案を担当する役職である監督に登用され，高度な専門知識を踏まえて新造船の機関選定など，技術的な決定において大きな役割を果たす者もいた。当時の大手海運企業は高級船員出身の取締役を置くのが一般的であり[17]，監督から取締役に選任された者もいた[18]。

地方商船学校は高等小学校卒業程度の学力を有する者を対象とした甲種実業学校であり，創設当初は無試験であったが，大戦期の海運ブームと高級船員に対する社会的関心の高まりに伴って志願者が増加すると，入学試験が導入された。入学倍率は概ね２倍程度であった。官立商船と同様，全寮制が採用されていたが，学校の近隣に自宅がある者に対しては自宅通学も認められていたようである。授業料は年額12円であったが，寮費・食費等を含め，年間100円～140円程度の学資が必要であった。貸費生の制度はなく，父兄が負担する必要があった。教育課程は航海科の場合，座学３年，帆船実習１年，汽船実習２年であり，機関科の場合は座学３年，工場実習２年，汽船実習１年６ヶ月であった。学校によっては１年制の予科を別に設置して高等小学校１年修了者を入学させる事例も存在した。以上の課程を終え，卒業試験に合格すれば，晴れて卒業となったが，地方商船卒業者が海技免状を取得するためには，試験に合格する必要があったため，就職は免状の取得後となった。また上位の免状を取得する際も官立商船卒業者とは異なり，その都度試験に合格する必要があったため，休職して受験準備をしなければならず，大きな負担となった。この時期の地方商船の合計卒業者数は表１によれば，200名～250名程度で推移した。地方商船全体の1919年における中退率は表２によれば，10.5%であり，それぞれ当時の代表的な甲種工業学校，甲種商業学校であった市立大阪工業，市立名古屋商業と比較してとくに高いとまでは言えないが，入学初年度の中退率が極めて高く，学年が上がるにつれて低下していくという顕著な特徴が見られる。例えば，大島商船の場合，第１学年は15.7%であるが，第２学年では8.3%となり，最終の第３学年ではほぼゼロとなっている。全寮制で上下関係が厳しかったため，なじめない生徒が別の進路を求めて中退していったと考えられる[19]。

地方商船は小額の国庫補助を受けてはいたものの，経費の大部分は地方費で賄われていたため，１校当たりの経常費は年間２万円程度に過ぎず，20万円程度であった官立商船とは大きな格差があった。そのため，以下のような問題が生じていたと考えられる。第１に機関科を設置する場合，実習用の機械類を整備する必要があるため，多額の費用を要することになる。海軍から払い下げを受けることはできたが[20]，輸

[17] 同上書からは，武田良太郎（日本郵船専務取締役・官立商船航海科1899年卒業），太田丙子郎（大阪商船専務取締役・官立商船航海科1900年卒業），奥山義一（川崎汽船取締役・官立商船航海科1904年卒業）ら，大手海運企業の取締役を務める卒業生が確認できる。

[18] 例えば，太田丙子郎（1876年～1965年）は，1900年大阪商船入社，船長を経て，1907年監督となり，1917年には海務課長に就任した。1920年専務取締役，1934年副社長となり，1937年に退任した（太田丙子郎追想録刊行会編『太田丙子郎追想録』同会，1967年，518-523頁の年譜参照）。

[19] 1919年は，第一次大戦末期に発注された船舶の竣工が相次ぎ，高級船員の需給が極度に逼迫していた時期であり，高級船員の就職難を受けて他の進路を求めたわけではないと思われる。

[20] 機関科を設置していた大島商船学校は払い下げや寄贈も活用して，機械類を整備していた（八十年史編集委員会編『八十年史　大島商船高等専門学校』大島商船高等専門学校八十周年記念事業協賛会，1977年，75頁）。

表２　各地方商船学校の在学者数及び中退率（1919年）

（人，％）

学校名	予科	本科			合計
		１学年	２学年	３学年	
北海道庁立函館商船	43	43	34	30	150
	9	5	3		17
	20.9	11.6	8.8		11.3
富山県立商船		34	35	26	95
			10	2	12
			28.6	7.7	12.6
三重県立鳥羽商船	63	58	53	44	218
	7	3	3	1	14
	11.1	5.2	5.7	2.3	6.4
岡山県立児島商船		69	55	39	163
				1	1
				2.6	0.6
広島県立商船	45	34	25	27	131
	15	7			22
	33.3	20.6			16.8
山口県立大島商船		83	59	62	204
		13	5	1	19
		15.7	8.5	1.6	9.3
香川県立粟島航海	24	60	39	36	159
	6	18	8	3	35
	25.0	30.0	20.5	8.3	22.0
愛媛県立弓削商船		41	34	30	105
		5	1	3	9
		12.2	2.9	10.0	8.6
佐賀県立佐賀商船	57	58	58	42	215
		12	6	3	21
		20.7	10.3	7.1	9.8
鹿児島県立商船水産		52	38	38	128
		14	2	7	23
		26.9	5.3	18.4	18.0
地方商船学校合計	280	566	430	374	1,650
	37	87	30	19	173
	13.2	15.4	7.0	5.1	10.5

学校名	予科		本科				合計
	１学年	２学年	１学年	２学年	３学年	４学年	
市立大阪工業学校	159	125	135	114	103	79	715
	16	10	15	20	11	3	75
	10.1	8.0	11.1	17.5	10.7	3.8	10.5
市立名古屋商業学校	213	292	196	172	124		997
	5	20	16	16			57
	2.3	6.8	8.2	9.3			5.7

（注）　⑴　上段は在学者数，中段は中退者数，下段は中退率を示す。

〔出所〕　在学者数：文部省実業学務局『大正八年十月一日現在　全国公立私立実業学校ニ関スル諸調査』1921年，28，56，63頁。

中退者数：文部省実業学務局『大正九年十月一日現在　全国公立私立実業学校ニ関スル諸調査』1922年，144，174，181-182頁。

いずれも『文部省　教育統計・調査資料集成　第25巻』所収の復刻版。

送・据付・建屋の建設・メンテナンス等に多額の経費が必要であった。その結果，機関科を設置することが困難となり，10校中４校には機関科がなく，航海科のみという状況であった。第２に帆船実習に用いる練習船を整備することが困難となり，10校中３校には練習船がなく，また保有している７校も１校を除いては小型の木造船であり，うち２校は破損・難破により，使用不能という状況であった。1904年に2200総トンの補助機関付大型帆船を専用練習船として建造していた官立商船と大きな隔たりがあったのである[21]。練習船を利用できない学校の生徒は，北前船など，民間の帆船に乗り組んで実習を行わざるを得なかったが，民間の帆船に限らず，学校の練習船であっても性能・安全性の問題があり，冬季は航海ができないため，実習を中断するのが一般的な傾向であった[22]。その結果，実習で身につけた技能が中断期間中に失われるという問題が生じていた。地方商船の中には練習船に乗り組む船員の人件費を抑制するため，運航を民間船主に委託し，さらに委託料を抑えるため，貨物の輸送を認める場合もあったが，実習生が水夫代わりに酷使されるという事態が生じた[23]。このような状況下で練習船の事故は多発しており，山口県立大島商船に限定しても，1904年建造の『海平丸』が1908年に，1909年建造の『山口丸』が1917年に，1924年建造の『防長丸』が1927年にそれぞれ沈没しており，『防長丸』沈没事故では実習生３名を含む６名が死亡する惨事となった[24]。帆船実習には地方商船の抱える問題が集約的に表れており，帆船実習体制の整備が第一次大戦期から戦間期にかけての最大の課題となったのである。

2-2　1920年代～1930年代

1920年代の商船教育には以下の３点の変化が生じた。神戸高等商船学校の発足と教育課程の変更，高等商船に対する給費生制度の導入である。神戸高等商船の創立をめぐる経緯は以下の通りである[25]。川崎造船所創設者である川崎正蔵は，1912年に商船学校を設立することを遺志として逝去した。正蔵の嗣子，川崎芳太郎は，この遺志を引き継いで精力的に動き，1916年に創立評議員10名を選任して創立事務を委嘱した。翌1917年，私立川崎商船学校が甲種実業学校として創立され，翌年４月から授業が開始された。1921年の募集定員は80名（航海科・機関科各40名）であり，官立商船と同様，年２回に分けて同数ずつ募集する方式を採用したが，両科を合わせた入学倍率は５倍程度であった。初代校長には三菱商船学校第１期生で評議員の一人でもあった伊東治三郎が就任した。川崎芳太郎は，第一次大戦期における日本海運の躍進を踏まえ，より高度な商船教育が必要ではないかと考えるようになり，専門学校令に基づく高等商船学校に昇格させることを決意し，政府に献納する出願を1919年に行った。翌年８月，政府に移管され，神戸高等商船学校が発足した。初代校長には永田泰次郎海軍中将が就任したが，逝去したため，1923年，官立商船出身の小関三平に交代した。募集定員も大幅に増加し，240名（航海科・機関科各120名）となり，入学倍率は２倍程度まで低下した。私立川崎商船学校の生徒は，移行措置として設けられた附設甲種商船学校（甲種実業学校）に収容された。当時，官立商船は逓信省所管であったため，文部省所管の高等商船学校は同校が初めてであっ

[21] 官立商船学校の練習船については，東京商船大学九十年史編集委員会編，前掲書，701-752頁に神戸高等商船の練習船と併せて詳細な説明がある。

[22] 富山商船高等専門学校70年史編集委員会編『富山商船高等専門学校70年史』富山商船高等専門学校七十周年記念事業協賛会，1976年，190頁。

[23] 百年史編集委員会編『百年史　鳥羽商船高等専門学校』鳥羽商船高等専門学校創基百周年記念事業協賛会，1981年，186-189頁。

[24] 同校の練習船事故の詳細は，八十年史編集委員会編，前掲書，136-152頁参照。

[25] 海洋会年史編さん特別委員会編『海洋会史』同会，1992年，66-68頁，神戸商船大学編『神戸商船大学開学記念誌』同大学，1959年，３－７頁。

た。

このような創立時の経緯もあって同校の商議委員には松方幸次郎（川崎汽船）・金子直吉（国際汽船）・堀啓次郎（大阪商船）らが名を連ね，阪神地区の大手海運企業と密接な関係にあった。最初の卒業者を1925年に輩出し，東京と合わせた高等商船の年間卒業者数は，250名～300名程度に増加した。官立商船卒業者の同窓会として1897年に結成され，1920年に社団法人となっていた商船学校校友会（現海洋会）は，両校の卒業者が共に親睦を図ることが，時代に沿ったあり方ではないかという観点に立って神戸高等商船卒業者も受け入れることに決定し，２校の卒業者を包含する団体となった。校友会は神戸会館を有するなど，神戸とのつながりが深く，また官立商船卒業者が校長をはじめとして多数，神戸高等商船に勤務していたことも背景にあった[26]。

第２に教育課程の変更であるが，高等商船では1925年入学者から座学が３年に延長され，座学を受けた後，６ヶ月の軍事教育，１年の帆船実習（機関科は１年の工場実習），１年の汽船実習を行い，５年半で卒業となった。座学の延長は，ディーゼルやタービン機関の登場などの技術進歩があり，教育内容の高度化が求められるようになったことによるものである。また遠洋航路の発展に伴い，広く国際法・経済事情等に精通し，語学を充分身につけた人材が求められるようになり，教養科目を増やす必要が生じたという背景もあった[27]。座学の延長による経費の増加に対応する必要が生じたため，東京・神戸ともに，年間の募集定員を240名（航海科・機関科各120名）から160名（各80名）に削減することに決定し，1925年から実施した[28]。表１を見ると，1930年の高等商船卒業者数が前年の半数以下に落ち込んでいるが，全体の修業年限が１年延びたことによるものであろう。入学倍率はこの定員削減に伴って上昇したが，中学校卒業直後に入学できる入試日程の方が高い倍率となった。例えば1927年における東京高等商船の場合，５月１日入学の航海科94期は10.7倍，機関科86期は4.9倍であったが，11月26日入学の航海科95期，機関科87期はそれぞれ7.2倍と4.3倍という結果であった。５月入学の航海科がいかに難関であったのかが分かる。この傾向は一貫したものであり，５月入学（1928年からは４月入学）の航海科入試は1938年まで実に12年間連続して10倍を超す入学倍率となった。

地方商船では1924年度から座学が４年間に延長されたが，一部の学校が設置していた１年制の予科を本科へ組み入れたことによるものである。これに伴い，入学資格も高等小学校１年修了程度に統一された。座学修了後は，３ヶ月の軍事教育を受けた。1919年の海軍予備員令制定によって，海軍予備員制度の対象が地方商船にも拡大されたためであり，同年から開始された。卒業後は海軍予備兵曹または予備機関兵曹に任命された。続いて１年の帆船実習（機関科は１年の工場実習），１年９ヶ月の汽船実習を行うこととなった。航海科・機関科ともに実習を含めた修業年限が７年に統一されたことになる。

前述したように，官立商船には貸費生制度が導入されており，自費生と貸費生という２種類の生徒が存在していた。そのため，第一次大戦末期に高級船員不足が顕在化すると，各海運企業は，卒業後の入社を前提として学費を支給する給費生を主に自費生を対象として盛んに募集するようになり，一種のサービス合戦の様相を呈し[29]，校内が混乱するに至った。そこで学校

[26] 海洋会年史編さん特別委員会編，同上書，73-74頁。
[27] 東京商船大学九十年史編集委員会編，前掲書，270-271頁。
[28] 東京商船大学百年史編集委員会編，前掲書，192頁。
[29] 地方商船の事例であるが，例えば，大正９年１月８日付『大阪朝日新聞（岡山版）』記事は，児島商船学校校長の話として成績優秀な在学生のほぼ全員が給

当局は，生徒全員に対して給費制度を導入する必要性を痛感し，1921年から生徒全員に対する給費制度が実施された。その結果，生徒は卒業後，学費給与を受けた年限に在学期間の２分の１を加えた期間，学校長指定の業務に従事する義務を負うことになった[30]。学校による給費生の制度は神戸高等商船にも存在したが，全員を対象としたものではなかった。同校の規則によれば，入学志願者は航海科給費・航海科自費・機関科給費・機関科自費の志望順位を入学願書に記入することになっており，試験の成績と志望順位等により選考の上で，学校長が学科と自費・給費の種別を決定すると定められていた[31]。そのため，同校の入学倍率は，東京高等商船よりも低くなる傾向が見られ，1927年の場合，５月入学の航海科・機関科14期は7.2倍，11月入学の15期は4.3倍であった。給費生となった場合は官立商船と同様の義務が課された。

先に触れた実習船の事故は1920年代に入っても依然として多発しており，1925年には鳥羽商船の『あまき』が大井川の河口付近で座礁し，全損となり，1927年には鹿児島商船の『霧島丸』が沈没している。犬吠埼沖合で発生した『霧島丸』沈没事故は教職員生徒合わせて53名全員が行方不明となる大惨事であり，また地方商船では最高水準の大型・新鋭の練習船であったため，関係者に大きな衝撃を与えた。全国の地方商船卒業者によって全国商船学校十一会[32]（現全日本船舶職員協会）が結成されて活発な運動を開始し，世論も喚起された結果，抜本的な対策が講じられることになり，政府は1929年，安全性の高い大型練習船２隻を川崎造船所に発注した。建造予算は合計で187万4600円であり，国の積極的な関与があってはじめて建造が可能となったことが明らかである。両船は帆船であったが，緊急時に直ちに起動できるディーゼル機関も搭載された。翌年，竣工すると，運航を担当する文部省航海練習所（独立行政法人航海訓練所の前身）が開設され，各地方商船の帆船実習を同所が一括して実施する体制が整えられた。新体制発足後は海難事故も後を絶ち，また従来の練習船では不可能であった遠洋航海が可能となり，地方商船関係者は高く評価した[33]。

1930年代初頭，世界恐慌や金解禁による貿易不振などの影響により，海運不況が深刻化し，船舶改善助成施設による大量の古船解体[34]も加わって高級船員の供給過剰問題が顕在化した。そこで文部省は逓信省とも協議の上，高等商船は募集定員を大幅に削減（東京・神戸とも1931年の160名を２年後には100名に）し，元々定員数の少ない地方商船については廃校を推進して学校数を半減させる方針を打ち出した。各自治体は概ね協力的な姿勢であり，1933年には佐賀と島根，35年に函館，翌36年には児島の各商船学校が廃校となり，一部は水産学校に転換された。このような自治体の対応を理解する上で，三重県の事例が参考になるものと思われる。百年史編集委員会（1981）[35]によれば，年間の経費は県立中学校８校の合計が213,626円，生徒一

費生に採用され，在学中に就職が決定していたことを報じている（神戸大学附属図書館新聞記事文庫所蔵）。

30 東京商船大学九十年史編集委員会編，前掲書，260頁。

31 神戸高等商船学校編『神戸高等商船学校一覧　大正11年大正12年』1923年，62-85頁所収の「神戸高等商船学校規則」。1941年当時の規則でも同様であり，戦間期を通じて自費と給費の種別が存在したようである。

32 当時，全国に11校の地方商船学校があったことからこの名称となったという。運動の詳細については，全日本船舶職員協会五十年史編纂委員会編『五十年史　明治・大正・昭和　船舶職員と商船教育変遷の記録』同協会，1981年，27-41頁に詳しい。

33 例えば，広島商船高等専門学校創立八十周年記念事業協賛会編『広島商船高等専門学校八十年史』同会，1980年，260-261頁には広島商船学校教諭による「練習船の今昔」と題する文章が収録されており，いかに高く評価していたのかが読み取れる。

34 第１次船舶改善助成施設では，12船主31隻の船舶が新造される一方，49船主94隻の古船が解体されたため，高級船員の需要減につながった。

35 百年史編集委員会編，前掲書，259-260頁。

表３　広島県中等学校の収支状況（1931年度）

（円）

学校名	収入総額	内授業料収入	支出総額	実質公費負担	生徒数	一人当たり
広島県立商船学校	7,961	5,632	49,489	41,528	169	245.7
広島県立広島工業学校	39,161	33,767	99,469	60,308	782	77.1
広島県立広島商業学校	39,300	37,262	47,484	8,184	715	11.4
広島県立広島第一中学校	64,353	60,931	75,415	11,062	1,126	9.8

（注）⑴　広島商船学校の生徒数は本科（座学）のみの人数であり，実習生129名は除外した。
　　⑵　広島工業学校の生徒数には補習科の生徒62名も含まれている。
　　⑶　実質公費負担は支出総額－収入総額で算出した。
〔出所〕　広島県『昭和六年度　廣島県統計書　第二編（学事）』1933年により作成。

人当たりでは年間47円であったのに対し，鳥羽商船学校は37,754円であり，生徒一人当たりでは141円と３倍になっている。ちなみに広島県を対象として代表的な中等教育機関を取り上げ，経費から授業料が大部分を占める各学校の収入を差し引いて実質的な県費負担を計算した結果については表３を参照されたいが，中学校・商業学校が生徒一人当たり年間10円程度であるのに対し，商船学校は250円近くを要していることが確認できる。他県においても同様だったのである。また鳥羽商船の卒業生・在校生の出身地は他府県出身者が53％を占めており，三重県出身者は47％に過ぎなかった。その結果，商船学校は生徒数に比して多額の経費がかかり，中等教育としては非効率であり，しかも他府県出身者が多く入学し，また卒業者の多くは京浜・阪神地区の大手海運企業に就職するため，地域経済には貢献しないと捉えられるようになり，結果的に同校は廃校を免れたものの，自治体にとって「時として厄介者の観を呈していた」という。表１によれば，地方商船卒業者数は1933年度に大幅に落ち込んでいるものの，あくまでも一時的な動きで翌年には200名を超す水準に回復しており，廃校措置の効果が明確に現れたのは戦時期に突入し，船員不足が顕在化していた1938年度になってからであったことが読み取れる。修業年限が長く，さらに廃校になった学校の生徒も多くが他の地方商船に編入したため[36]，短期的な需給対策としては効果がなかったのである。廃校を免れた地方商船は1939年から翌年にかけて官立に移管され，文部省直轄となり，戦後，富山・鳥羽・広島・大島・弓削の５校は国立の商船高等学校を経て商船高等専門学校に昇格し，現在に至っている。

2-3　教員とカリキュラム

まずは商船学校の教員の状況を1926年現在の東京高等商船学校（表４参照）と1933年現在の鳥羽商船学校，1936年現在の広島県立商船学校（いずれも表５参照）を事例として概観していきたい。高等商船学校教授は島谷敏郎校長を含めて29名であるが，うち同校出身者は14名であり，約半数を占めていたことが分かる。卒業年次は浅利孝爾教授の1892年から齋藤正明教授の1919年まで幅広く分布しているが，人数的には卒業後10年～15年前後の教授が多くなっている。帝国大学出身者は９名確認できるが，そのうちの５名は逓信省との兼任者であり，文部省に移管された後も逓信省と人的交流を通じて密接な関係にあったことを窺わせる。在外研究の経験者は，この時点で派遣されていた上田篤次郎教授を除いて５名に過ぎず，教授全体から見

[36] 例えば，鳥羽商船は1933年に佐賀商船廃校に伴い，37名を受け入れ，さらに1935年には函館商船廃校に伴って８名を受け入れた（百年史編集委員会編，前掲書，223頁）。

表 4　高等商船学校の教員（東京高等商船学校　1926年現在）

役職	氏　名	担当科目	担　務	学　歴	卒業年	兼　職	在外研究
校長	島　谷　敏　郎			東京高等商船機関科	1897年		1904年2月～1905年3月（英国）
教授	浅　利　孝　爾	航海学・運用学	大成丸船長	東京高等商船航海科	1892年		
教授	玄　地　誠　輔	数学	理学部主任	東京帝大・理・数学	1908年		
教授	須　川　邦　彦	運用学・海事概論	教務課長・庶務課長	東京高等商船航海科	1905年		1922年1月～1923年4月（英米国）
教授	薄　井　周　介	航海学・水路測量術・衝突予防法・運用技業	航海学部主任・生徒監・生徒課長	東京高等商船航海科	1907年		
教授	佐　野　榮　治	物理・力学・電気工学		東京帝大・理・物理	1910年		
教授	苫　口　良　治	機関学	機関学部主任	東京高等商船機関科	1909年		1920年9月～1921年12月（英米国）
教授	津　島　憲　一	法制		東京帝大・法・独法	1912年	通信局事務官	
教授	金　森　寅　吉	数学					
教授	浅　田　正　一	法制		東京帝大・法・独法	1911年	東京通信局海事部長	
教授	佐々木　成　材	数学		理学士			
教授	上　田　篤次郎	在留中		東京高等商船機関科	1912年		
教授	本　多　清　明	機関学	大成丸機関長・生徒監・教務課勤務	東京高等商船機関科	1912年		
教授	大　羽　眞　治	航海学・運用学	大成丸一等運転士	東京高等商船航海科	1916年		
教授	須　藤　兼　吉	英語	語学部主任				
教授	市　原　景　三	航海学		東京高等商船航海科	1913年		1924年9月～1925年11月（英米国）
教授	飯　田　嘉　六	機関設計製図		東京帝大・工・船機	1916年	通信省管船局船舶課	
教授	井　関　　貢	航海学・海事概論・操艇	生徒監・教務課勤務	東京高等商船航海科	1917年		
教授	菊　植　鉄　三	機関学・力学		東京高等商船機関科	1915年		1923年4月～1924年10月（英米国）
教授	関　谷　健　哉	運用学・海事概論・運用技業	生徒監	東京高等商船航海科	1917年		
教授	目　黒　眞　澄	英語					
教授	青　木　泰二郎	軍事学・信号	生徒監	海軍兵学校		海軍大尉	
教授	加　納　道　生	英語					
教授	加　藤　熙　彦	造船学・応用力学		東京帝大・工・船舶	1920年	通信省管船局船舶課	
教授	矢　崎　信　之	機関学	教務課勤務	東京高等商船機関科	1918年		
教授	木　島　平治郎	英語		東京帝大・文・英文	1917年		
教授	齋　藤　正　明	機関学・機関設計製図・機関技業		東京高等商船機関科	1919年		
教授	小　野　　孝	無線電信		東北帝大・工・電気	1923年	通信大臣官房通信練習所	
教授	栗　原　嘉名芽	物理・力学・電気工学		東京帝大・理・物理	1923年		
助教授	森　本　傳　蔵	軍事学・操艇	生徒監補・生徒課兼務				
助教授	石　原　兼　松	機関技業	生徒課兼務				
助教授	横　山　照之助	運用技業	生徒課兼務				
助教授	高　田　清太郎	軍事学・操艇	生徒監補・生徒課兼務				
助教授	京　藤　豊　松	機関技業	生徒課兼務				
助教授	小　池　　薫	機関技業	生徒課・教務課兼務				
助教授	石　崎　金五郎	軍事学・操艇	生徒監補・生徒課兼務				
助教授	佐久間　伊之助	軍事学・操艇	生徒監補・生徒課兼務				
助教授	坪井　助右衛門	機関技業	生徒課兼務				
講師	馬　場　信　倫	海上気象学					
講師	山　崎　義　忠	電気工学					
講師	堀　英　四　郎	英語					
講師	関　川　　武	航海学・無線電信技業・運用技業		東京高等商船航海科	1922年		
講師	藤　本　幸太郎	商業学		商学博士		東京商科大学教授	
講師	小　野　奈良治	航海学・運用学・海上運送	大成丸専任教官	東京高等商船航海科	1919年		
講師	金　田　　鉅	航海学・無線電信技業・運用技業		東京高等商船航海科	1923年		
講師	石　田　千代治	機関学・機関設計製図・機関技業		東京高等商船機関科	1921年		
講師	山　本　貞次郎	金属材料		工学士			
講師	関　根　秀　雄	仏語				陸軍大学教授	
講師	別府　千代太郎	独語					
講師	名　取　　繁	経済原論・商業地理		東京帝大・経・経済	1922年	大学院学生	
講師	藤　田　東　三	法制		東京帝大・法・独法	1923年	東大民法学研究室	
講師	中　井　金之助	無線電信法規				通信書記	
講師	堀　光　　亀	歴史				東京商科大学教授	
講師	木　村　善太郎	修身		東京帝大・文・哲学	1910年	文部省図書局	
講師	小　竹　無二雄	化学		東北帝大・理・化学	1920年	文部省	
講師	中　山　博　道	剣道					
講師	三　船　久　蔵	柔道					
講師	田　口　盛　熊	船舶衛生	校医				
講師	菊　田　常　吉	無線電信技業					
嘱託	西　澤　貞　徳		大成丸二等運転士	東京高等商船航海科	1922年		
嘱託	浅　井　榮　資		大成丸三等運転士	東京高等商船航海科	1922年		
嘱託	大　里　多磨夫		大成丸三等運転士	東京高等商船航海科	1923年		
嘱託	神　谷　勝次郎		大成丸四等運転士				
嘱託	大　泉　荘　介		大成丸一等機関士	東京高等商船機関科	1923年		
嘱託	辻　井　源三郎		大成丸二等機関士				
嘱託	飯　塚　藤　吾		大成丸船医				

（注）(1)　官立商船学校の卒業者も学歴欄に東京高等商船と表記した。
　　(2)　嘱託には軍工廠で実習生の監督に当たる海軍関係者や大成丸の無線電信員等も含まれているが，本表では省略した。
〔出所〕　東京高等商船学校編『東京高等商船学校一覧　自大正15年至大正16年』1926年，216-221，227，284-362頁。
　　学士会編『会員氏名録　大正14年』1925年。

表５　地方商船学校の教員

三重県立鳥羽商船学校（1933年現在）

役職	氏名	担当科目・事務	学歴・資格	位勲	本校就職年月
校長	矢野　馬吉	修身	海軍少将	従四位勲三等	1927年12月
教諭	松永健太郎	機関，電気	東京高等商船機関科卒	正六位	1919年８月
教諭兼舎監	土屋　　巴	英語	早大高等師範部英語科卒	正六位	1922年11月
教諭兼舎監	富岡　外雄	航海，運用，気象，海運，海法	東京高等商船航海科卒	正七位	1924年７月
教諭兼舎監	福田　貞男	航海,運用,造船,力学,海軍法規	東京高等商船航海科卒	正八位	1927年10月
教諭	池田　宗一	英語，公民	山口高等商業卒		1923年４月
教諭	植村　　勲	国語，漢文	廣島文理科大史学科卒		1933年３月
教諭	岡村　寅吉	機関，力学，製図	本校機関科卒・一等機関士		1928年３月
教諭	島村　　精	理科，電気，数学，無電，力学	横浜高等工業卒	正八位	1925年12月
教諭	麻生　博一	英語	青山学院高等部英語師範科卒		1931年２月
教諭	中山　省吾	数学，図書	三重師範卒		1923年３月
教諭	堀　　繁雄	数学	東京高等師範卒		1933年３月
教諭兼舎監	中村　襄作	機関，海法，機関技業	本校機関科卒・一等機関士	正八位	1932年10月
教諭	高岡　健吉	航海技業	本校航海科卒・一等運転士		1933年４月
教諭	羽田　金次	歴史，地理	立正大高等師範部歴史地理科卒		1933年３月
教諭兼嘱託教員	三浦　繁三	会計，剣道	陸軍歩兵軍曹長	勲八等	1922年５月
教諭心得舎監心得	田邊　　操	図書，機関技業	海軍一等機関兵曹		1930年12月
教諭心得	勝川利一郎	体操，航海技業	海軍兵曹長	勲七等	1933年５月
嘱託教員舎監心得	南元　　實	柔道	柔術教員検定・柔道五段		1922年６月
嘱託教員	伊藤徳三郎	剣道	剣道教士		1919年12月
嘱託教員	西井　重三	国語，漢文	三重師範卒		1929年３月
校医兼嘱託教員	岡　　一雄	船舶衛生	金澤医学士		1911年10月
歯科医	高津　博志		東京歯科医学校卒		1932年５月

〔出所〕　鳥羽商船学校編『鳥羽商船学校要覧　昭和８年12月』1933年，45-46頁。

広島県立商船学校（1936年現在）

校長兼教諭・奏任	藤澤　十郎	修身	東京高等商船学校	正六位	1928年９月
教諭兼舎監・奏任	小林　　敏	公民，英語，海運史	東京高等商船学校	正六位	1922年10月
教諭兼舎監・奏任	蒔田　逸司	運用，修身，造船，衝突予防法	廣島商船学校	従六位	1927年９月
教諭・奏任	北村　　馨	機関，電気，法規，補機，技業	東京高等商船学校	従六位	1929年12月
教諭兼舎監・奏任	塩見　　徳	機罐,数学,機関算法,力学,技業	東京高等商船学校	正七位	1926年４月
教諭・判任	高橋得之助	航海,海上気象,球面三角,測器	東京高等商船学校	従七位	1932年６月
教諭・判任	太田　鎌治	英語	神戸高等商業学校		1932年12月
教諭・判任	池田　　衛	英語，公民	神戸高等商業学校		1927年４月
教諭・判任	内海　平一	運用，技業，端艇	廣島商船学校		1912年10月
教諭兼舎監・判任	本秀　憲道	機関，製図，図書，技業	佐賀商船学校		1924年１月
教諭兼舎監・判任	檜山　琢三	数学，力学	廣島高等工業学校		1929年３月
教諭・判任	神田　攝道	国語，漢文	東北帝国大学法文学部		1933年３月
教師	上杉　善登	国語，歴史，化学，地理	廣島師範学校		1927年７月
教師	太田　　勝	無線電信，物理，数学	無線電信講習所		1928年５月
教師	小林芳太郎	体操，教練，信号，端艇，海法	海軍	勲六等	1936年２月
書記兼教諭・判任	望月秀太郎	実習生係，柔道	講道館四段	勲七等	1917年11月
教師	横山長太郎	剣道	武徳会練士	勲七等	1924年10月
教師	望月　毅三	習字，庶務			1927年３月
実習教師	木村　　壽	機関技業	海軍	勲七等	1932年２月
教師校医	望月　久雄	船舶衛生	岡山医学専門学校	正八位	1923年６月

〔出所〕　広島商船高等専門学校創立八十周年記念事業協賛会編『広島商船高等専門学校八十年史』1980年，313-314頁。

れば，ごく少数であった。研究期間は１年～２年程度で派遣先は英米国が大部分を占めているが，実際は英国が中心であったと思われる。独仏への派遣が皆無であったという点で帝国大学とは大きく異なっていたのである。助教授は９名在籍しており，軍事学あるいは技業（技業については後述）を担当しつつ，生徒指導も行っていたことが分かるが，同校出身者は確認できず，少なくとも軍事学の担当者４名は海軍関係者であったと思われる。同校の練習船『大成丸』に乗り組む高級船員は，教授である船長・機関長・一等運転士の３名を除き，卒業後３年～５年程度の若手が嘱託身分で務めていたようである。

地方商船学校には，高等商船出身者が多数（鳥羽商船３名，広島県立商船５名）在籍しており，最大の教員供給母体であったことが読み取れるが，鳥羽商船のように退役した海軍少将が校長となっている事例も見られる。教員の大部分は複数の科目を担当することになっており，例えば，航海と運用に加えて造船・力学・海軍法規まで担当していた鳥羽商船の福田貞男教諭のように，限られた人数の教員が本来の専門を越えてかなり幅広く教授していた実態が分かる。寮の舎監は，両校とも，地位の高い教員が担当しており，生徒指導を担う重要な職務として捉えられていた可能性が高い。

商船学校の座学カリキュラムはいかなるものであったのか，1925年現在の東京高等商船（表６参照）と1924年現在の大島商船（表７参照）を事例として確認したい。高等商船の特徴として３学期制ではなく，２学期制が採用されていたことが分かるが，高等商船は前述のように，官立商船時代から年２回生徒を採用しており，２学期制が整合的であったためであろう。学年暦によれば，学期はそれぞれ，５月１日～11月25日と11月26日～４月30日と定められていたが，1928年以降，４月15日～11月９日，11月10日～４月14日に変更された。夏季休暇は７月21日～９月10日，冬季休暇は12月27日～１月９日であり，春季休暇はとくになかった。

１週間の授業時数は，高等商船は39時間であり，高等工業（表６に掲げた広島高等工業学校の事例を参照）と同様であるが，地方商船はいずれの学年でも40時間に達しており，38時間程度であった他の甲種実業学校よりもやや多くなっている。機関科のカリキュラムは工業学校機械科と一定の共通性を有していたことが確認できる。東京高等商船機関科には機関学が週５時間（１学年）～11時間（３学年）配当されているが，広島高等工業機械科においても熱力学及熱機関，蒸汽機関，瓦斯及石油機関，機関車，舶用機関など，機関関係の科目が多数配当されている。ただし高等工業で最大の時間数が配当されていた機械設計及製図は高等商船では２時間（１学年）～５時間（３学年後期）に過ぎず，極めて少なくなっているが，機関科では長期の工場実習が課されていたため，機関工場での実習を通じて身につけることが期待されていたからではないかと思われる。東京商船大学九十年史編集委員会（1966）[37]によれば，昭和初期においては，学校と工場の間で実習科目及び実習指導に関する緊密な連携が少なく，民間の造船所では不況期であったことも加わって学生の自主性に任され，自由研究的な実習となる場合が少なくなかったようであるが，数週間にわたって舶用機関の講義を行う工場もあったという。また海軍工廠では比較的充実しており，例えば呉海軍工廠では組立工場で仕上実習２ヶ月，機械工場で旋盤実習半月，組立及び外業工場で組立実習３ヵ月半という具合に整備された実習プログラムが制定されていたようである。実習生の監督には機関科の佐官クラスの将校が当たり，技手が監督補助に就く体制が取られていた[38]。

[37] 東京商船大学九十年史編集委員会編，前掲書，770頁。

[38] 例えば，神戸高等商船学校編『神戸高等商船学校一

表６　高等商船学校の座学カリキュラム（1925年現在）

航海科

科目名	第１学年		第２学年		第３学年	
	第１学期	第２学期	第３学期	第４学期	第５学期	第６学期
修身	1	1	1	1	1	1
航海学	2	3	4	5	6	7
運用学	1	2	4	4	5	3
造船学			1	1	1	1
船舶衛生					1	1
数学	5	7	5	2	2	
機関学			1	2	1	
応用力学						3
物理	3	3				
化学	2	2				
電気工学			2	2		
無線電信					2	2
英語	8	7	7	7	7	7
第二外国語	2	2	2	2	2	2
法制	2	2	1	2	2	2
経済原論	2					
商業学	1			2	2	1
商業地理			2			
歴史	1	1				
技業	7	7	7	7	5	7
軍事学及体操	2	2	2	2	2	2
合　計	39	39	39	39	39	39

機関科

修身	1	1	1	1	1	1
機関学	5	5	7	7	11	11
機関設計及製図	2	2	2	4	4	5
電気工学	1	2	2	2	2	2
造船学				1	1	1
船舶衛生						1
数学	7	6	2	1		
力学		2	5	4	3	1
物理	2	2	1	1		
化学	2	2	1			
英語	7	5	5	5	4	4
第二外国語	3	3	2	2	2	2
法制経済			1	1	2	2
海事概論			1	1		
技業	7	7	7	7	7	7
軍事学及体操	2	2	2	2	2	2
合　計	39	39	39	39	39	39

（注）⑴　航海科の第二外国語は仏語，西語から１言語選択，機関科の第二外国語は独語。
〔出所〕　東京高等商船学校編，前掲書，1926年所収の「東京高等商船学校規程」。

広島高等工業学校機械科（1920年現在）

科目名	第１学年			第２学年			第３学年		
	１学期	２学期	３学期	１学期	２学期	３学期	１学期	２学期	３学期
修身	1	1	1	1	1	1	1	1	1
体操	2	2	2	2	2	2	2	2	2
英語	6	6	6	5	5	5			
数学	6	6	6	3	3				
物理学	3	3	3						
電気工学		2	2	2	2	2			
工作法	2	1	1	1	1	1			
力学及図法力学	2	2	2						
材料強弱学				3	3	3			
機構学				1	1	1			
水力学及水力機械				1	1	2	2	2	
熱力学及熱機関				2	1	1	1	1	
蒸汽機関		2	2	2	2	2	2	2	
瓦斯及石油機関				2	2	2			
機関車							2	2	
舶用機関							2	2	
紡織機								2	2
製造冶金学							2	2	
工場建築法							1	1	1
工業経済及簿記							2	2	2
機械設計及製図	10	8	8	7	8	10	16	17	28
実験及実習	7	6	6	7	7	7	6	3	3
特別講義									
合　計	39	39	39	39	39	39	39	39	39

〔出所〕　広島大学二十五年史編集委員会編『広島大学二十五年史　包括学校史』1977年，327-328頁。

表７　地方商船学校の座学カリキュラム（山口県立大島商船学校　1924年現在）

航海科

科目名	第１学年		第２学年		第３学年		第４学年	
	時数	課程	時数	課程	時数	課程	時数	課程
修身	1	道徳の要旨	1	道徳の要旨	1	道徳の要旨	1	道徳の要旨
国語	5	講読，作文	4	講読，作文	3	講読，作文	2	講読，作文
数学	7	算術，幾何，代数	7	幾何，代数，三角	5	幾何，代数，三角	4	代数，高等数学初歩
物理化学			2	物理	1	化学		
英語	7	綴字,発音,読み方,書取,習字,作文,訳解,文法,話方	7	訳解，書取，作文 会話，文法	7	訳解，書取，作文 会話，文法	7	訳解，誦解，書取 会話，作文，文法
法制経済			1	法制経済大意	1	法制経済大意		
地理	2	外国地理						
歴史	2	外国歴史						
製図	2	用器画法，製図						
運用術	2	船体艤装	2	船体艤装，船具用法	3	船具用法，帆船運用法	4	衝突予防法，汽船運用法
航海術			4	測器，水路図誌 推測法	6	測器，水路図誌 推測法，天測法	6	天差法 自差修正法
機関術					2	汽機，汽罐	1	電気学大意
気象学					1	海上気象学大意	1	海上気象学大意
造船学					1	構造大意	1	理論大意
力学							1	応用力学大意
海事要項							2	海法，海上運送大意
船舶衛生							1	船舶衛生大意
体操	2	普通体操，海軍銃隊教練	2	普通体操，海軍銃隊教練	2	普通体操，海軍銃隊教練 海軍諸法規大意	2	普通体操，海軍銃隊教練 海軍諸法規大意
技業	10	運用，信号，端艇 水泳，雑業	10	運用，信号，端艇 水泳，雑業	7	運用，信号，端艇 水泳，雑業	7	運用，信号，端艇 水泳，雑業
総計	40		40		40		40	

機関科

修身	1	道徳の要旨	1	道徳の要旨	1	道徳の要旨	1	道徳の要旨
国語	5	講読，作文	4	講読，作文	3	講読，作文	2	講読，作文
数学	7	算術，幾何，代数	7	幾何，代数，三角	5	幾何，代数，三角	4	代数，高等数学初歩
物理化学			1	物理	1	化学		
英語	7	綴字,発音,読方,書取,習字,作文,訳解,文法,話方	7	訳解，書取，作文 会話，文法	6	訳解，書取，作文 会話，文法	6	訳解，誦解，書取 会話，作文，文法
法制経済			1	法制経済大意	1	法制経済大意	1	
地理	2	外国地理						
歴史	2	外国歴史						
機関術	2	汽機，汽罐	4	汽機，汽罐	8	汽機，汽罐，算法	10	汽機，汽罐，算法
製図	2	用器図法，見取図	2	見取図，製図	2	見取図，製図	2	見取図，製図
造船学			1		1	構造大意		
力学			2		2	力学	2	応用力学
電気学							3	応用電気
海事要項					1	海法大意		
体操	2	普通体操，海軍銃隊教練	2	普通体操，海軍銃隊教練	2	普通体操，海軍銃隊教練 海軍諸法規大意	2	普通体操，海軍銃隊教練 海軍諸法規大意
技業	10	錬鉄,斬金,鑢工具使用法 端艇，水泳，信号，雑業	10	錬鉄，工具，製作機関保存，手入，端艇，水泳，信号，雑業	7	銅工,旋盤,工具製作,機関の分解組立運転 端艇,水泳,信号,雑業	7	機関の分解組立運転 端艇，水泳，信号，雑業
総計	40		40		40		40	

（注）　(1)　学期によって科目が変更されたため，各科目の授業時数の合計と総計が一致しない場合がある。
〔出所〕　八十年史編集委員会編『八十年史　大島商船高等専門学校』1977年，111-114頁。

表６と表７によれば，高等商船・地方商船ともに「技業」に全学年を通じて多くの時間が配当されているが，どのような内容であったのだろうか。技業では漕艇訓練，水泳，信号の実技などが組み込まれており，機関科の場合は学校の機械類を活用した機関実習も行われていたようである。ただし専門科目の知識が不充分な低学年においても，多くの時間数が配当されていたことを考慮すれば，どちらかといえば体育に近い内容が中心であり，帆船実習に備えた準備教育という意味合いもあったのではないかと考えられる。

2-4　主要科目の内容

以下では商船学校における主要科目として航海学・運用学・機関学の３科目を取り上げ，内容を追っていきたい。第１に航海学であるが，航海用計器類，航路標識，水路図誌，天文航法などが扱われた。航海用計器類としては羅針盤，測深儀，測程儀，海図用器具などがあった。羅針盤は磁針が南北を指す性質を利用して方位を求められるようにしたものだが，羅針盤が示す南北はあくまでも磁極であって地理上の南北極とは異なるため，偏差に基づく誤差を加減してそのずれを修正する必要があった。また船体や船内の鉄製機器，船の傾斜等による誤差である自差が生じ，その修正も必要となり，使いこなすためには充分な学習が必要であった。測深儀は水深を測定する器具であり，様々な目的に用いられる。例えば，海底の地質を確認することで，錨を入れる前にその効き具合を判断する，沿岸航行中に悪天候で周囲の状況を確認できなくなった際に，位置を確認する，喫水の深い大型船が浅瀬の多い海域を航行する場合に，継続的に水深を測定して航行の安全を図るといった目的であり，安全確保のために不可欠である。測程儀はログとも呼ばれ，速力や航行距離を測定する器具である[39]。航海学の中で最も重視されていたのが天文航法である[40]。六分儀で自船から見た天体と水平線の角度を測り，さらにクロノメーターを用いて時刻を測定する。角度と時刻が判明すれば，天測暦から地球に対する天体の位置を正確に計測できるため，天体と地球の中心を結ぶ線を軸として自船を通る円（位置の圏）が作成できる。別の方位の天体を用いて位置の圏を作図すれば，両者の交点から位置を割り出すことができる[41]。定期的に位置を測定し，記録していく作業は運転士にとって航海中の最も重要な職務の一つであった。

第２に運用学は，帆船の操縦方法，信号，船舶の保存及び修理，汽船操縦方法，海難に対する措置，貨物の積みつけなどを幅広く扱う科目である。運転士は貨物の積みつけ計画を作成し，停泊中は荷役作業の監督を担当するため，貨物の積みつけには運用学の中で大きなウェイトが割かれていた。教科書には貨物の種類ごとに荷役時の注意事項が列挙されており，例えば，綿花の場合，その要点は次の通りである[42]。①煙突類は荷役作業前に全て金網で覆う。②雨天時の荷役は綿花の品質が湿気によって低下するのみならず，自然発火の原因となることがあるため，避ける。③綿花は船倉に収容

覧　昭和９年昭和10年』1934年，58-60頁には「練習生監督及同補助嘱託」と題して監督者と補助者の氏名が掲載されている。

[39] 航海用計器類に関する以上の記述は，大里多磨夫『最新航海科読本（改訂版）』海文堂，1953年，1－19頁によった。

[40] 地方商船の教科書である臨時公立商船学校教科書編纂委員会編『航海学（上）・（中）・（下）（改訂再版）』海洋社，1937年は３巻のうち，（中）・（下）の２巻が全て天文航法に充てられている（同委員会が編纂した教科書は，いずれも神戸大学附属図書館海事科学分館所蔵）。

[41] 天測結果から位置を割り出す計算は球面三角の計算であり，対数表と首っ引きで30分はかかり，極めて煩雑であったという（池田宗雄『七つの海を行く －大洋航海のはなし－（増補改訂版）』成山堂書店，2003年，126頁）。

[42] 臨時公立商船学校教科書編纂委員会編『運用術（下）（第四版）』海洋社，1943年，130-132頁。

されるが，船倉内を走っている電線は漏電によって発生した火花が綿花の梱包に燃え移ることがないよう，事前に充分点検しておく。④荷役作業に当たる人夫の喫煙は厳禁し，彼らが船内に入る前にマッチ等の火気を発するものを所持していないか，検査する。喫煙は一定の場所・時間を指定した上で認める。⑤綿花の梱包が航海中，船体の震動や動揺で動き，相互に接触して容積を圧縮するために綿花を強く締め付けている帯鋼が触れ合って摩擦熱で発火することがないよう，間隔を開けず，緊密に積載する。戦前はタンカーなど専用船が極めて少なく，貨物船は航路ごとの差はあったが，多種多様な貨物を同時に輸送するのが一般的であったため，主な貨物については，荷役時の注意事項，容積と重量の関係，梱包の仕方を全て把握している必要があったのである。

機関学[43]では，銑鉄・鋳鉄・鍛鉄・ニッケル鋼・高速度鋼（ハイス）・銅・真鍮など機関に用いられる材料，汽罐の各部分の名称と機能，通風装置・過熱器など汽罐に付随する各種装置，ボイラーの取扱方法と故障時の対策，燃料の性質，レシプロ・タービン・ディーゼル各機関のメカニズム，操舵装置・冷凍機・ポンプ・揚錨機・発電機などの補機が扱われた。機関科は船内の機械類全てを担当していたため，主機に加えて補機についても学習する必要があった。

3．商船学校卒業者の就職

商船学校卒業者はどのようにして就職していったのだろうか。商船学校の卒業認定から見ていきたい。広島商船学校の場合，「練習科修了試験」と呼ばれる卒業試験を毎月１回各月の中旬に実施していた[44]。航海科は12科目，機関科は13科目を受験する必要があり，合計の試験時間はそれぞれ19時間と26時間となっており，全科目の受験を６日以内に終える必要があった。全科目で60％以上を得点し，かつ全科目の平均点で70％以上を得点する必要があり，もし70％に満たなければ，翌月に全科目の再試験を受験しなければならなかった。卒業認定は卒業試験に加え，実習中の成績も参考にして行われていた。全体の配点は卒業試験500点，海兵団（軍事教育）100点，練習船200点，汽船実習200点の1000点満点であり，70％以上を得点する必要があった。

汽船実習の採点は生徒が学校に提出する実習報告書と実習した船の船長から学校に送られる考課表によってなされていた。実習先の海運企業は，具体的な項目・基準等は不明であるが，実習生の考課を何らかの形で行っていたことは明らかであり，この考課が本社にも報告され，卒業後の採用時にも用いられたようである。三井物産船舶部の船員規程には，「船員を雇傭するには志願者の履歴書及海技免状を差し出さしめて之を審査し尚必要ありと認むるときは試験の上採用するものとす」[45]とあり，いわゆる入社試験はあくまでも例外であり，原則は汽船実習の考課を踏まえた書類審査による採用であったと思われる。このように商船学校卒業者の就職においては汽船実習が重要な役割を果たしていたのである。商船学校卒業者の初任給は，1920年代後半の郵船の場合，高等商船新卒者80円，地方商船新卒者60円であり，月額10円～20円程度の航路手当が別途支給された。航路手当を除いた本給は，高等商船新卒者と帝国大学・東京商科大学新卒者，地方商船新卒者と早慶大・地

[43] 機関学に関する以下の記述は，臨時公立商船学校教科書編纂委員会編『航海科機関学（第六版）』海事図書，1944年によった。

[44] 同校の卒業試験に関する以下の記述は，広島商船高等専門学校創立八十周年記念事業協賛会編，前掲書，264-267頁所収の「練習科生徒諸君に告ぐ」と題する文書による。作成時期は不明であるが，1934年以降と思われる。

[45] 『大正十一年九月改訂増補　現行達例類集』所収（三井文庫所蔵，物産90-６）。

方の官立高等商業新卒者がそれぞれ等しくなるように設定されていた[46]。地方商船は甲種実業学校ではあったが，修業年限が極端に長いことを踏まえて専門学校卒業者と同程度の水準に調整されていたのである。

商船学校卒業者の主な勤務先を海上勤務者のそれに限定してまとめたものが表８であるが，東京高等商船は1930年代に至ってもいわゆる社船企業への就職率が極めて高く，郵船・大阪商船・近海郵船の３社を社船と定義すれば，海上勤務者のうち社船に勤務する者の割合を示す社船３社比率が60％を超えていたことが分かる。地方商船からも社船への就職者は多数存在したが，20％～30％程度であり，東京高等商船と比べれば明らかに低く，その反面，大手の社外船企業に勤務する卒業者の割合を示す社外船７社比率がやや高かったことが読み取れる。神戸高等商船の社船３社比率は40％弱であり，両者の中間に位置しているが，社外船７社比率は表に掲載した５校の中で最も高い数値を示している。このような差異はあったものの，主要勤務先はいずれも当時の日本を代表する大手海運企業であり，学校間でそれほど明確な差はなかったといえよう。全国的な労働市場が成立しており，地方商船であっても学校ごとの差異は小さく，地域との結びつきは他の実業学校と比べて弱かったのである。

ただし表８はあくまでもストックの数値であり，フローには異なった側面が存在したと思われる。1930年代初頭の海運不況に直面した海運企業は採用人数の抑制に取り組んだ。大阪商船の採用人数の推移を見たものが表９であるが，1929年には77名に達していた商船学校卒業者の採用は翌年には34名，さらに31年には５名に激減している。翌32年以降は回復の兆しを見せているものの，20年代後半と比べれば，採用が抑制されていたことが分かる。相対的に経営基盤が安定していたと思われる同社も長期にわたる採用抑制を余儀なくされていたのである。採用人数の抑制は高等商船卒業者にも影響を与えたが，逓信省技官・海事関係団体・倉庫・海上保険・造船・サルベージなど，関連業界に就職することが可能であった。高等商船卒業者の同窓会である商船学校校友会の会員名簿から５名以上の会員が勤務する海運企業以外の勤務先を列記した結果が表10であるが，逓信省，各地の商船学校，鉄道省の鉄道連絡船，海難事故が発生した際に海上保険会社の依頼を受けて損害額の査定に当たる日本海事検定協会等で多くの卒業者が勤務していたことが分かる。また東京高等商船の『学校一覧』を見ても，常に卒業者の20％～25％程度が陸上で勤務していたことが確認できる。例えば，1932年現在で存命の卒業者3250名の内訳を見ると，1954名（60％）が海上，720名（22％）が陸上でそれぞれ勤務しており，残りが退職・未定他となっている[47]。陸上，あるいは海運業以外の分野での就職機会が比較的多かった高等商船卒業者と比べ，地方商船卒業者の方がより強く不況の影響を受けていたのである。

高級船員の職業団体はこのような状況を受け，1934年に失業中の若手高級船員を対象として無線電信講習会[48]を実施しており，参加者の

[46] 宮田吉蔵編『銀行会社工場商店従業員待遇法大鑑』エコノミカル・アドヴァイザー，1927年，111頁。

[47] 東京高等商船学校編『東京高等商船学校一覧　自昭和７年至昭和８年』1932年，233-234頁の「本校卒業生就職状況」。

[48] 無線電信講習会は，東京市目黒の電信協会に委託して同年４月から約４ヶ月間実施されたが，以下のような背景があった。戦前は，大型船であっても無線通信士は１名～２名程度しか乗り組んでおらず，24時間体制で無電の送受信ができる体制ではなかったため，深夜に発せられたSOSに対して迅速に対応できないという問題が生じていたようである。そこで1934年に無線電信電話規則が改正され，同年７月以降，5500トン以上の貨物船及び3000トン以上の旅客船にはSOSの自動受信装置を設置するか，専任の聴守員を乗船させることが義務づけられた。聴守員は緊急の通信がないかどうかの監視と受信のみを担当するため，資格は無線技士とは別であり，比較的容易に取得できた。そこで失業中の高級船員に聴守員資格を取得させ，失業の緩和を図ろうと，海員協会

表８　商船学校卒業者の主要勤務先（海運企業）

（人，％）

海運企業	東京高等商船	神戸高等商船	三重県立鳥羽商船	広島県立商船	山口県立大島商船
	1932年	1935年	1933年	1930年	1920年代半ば
日本郵船	582	131	36	14	54
大阪商船	447	166	44	41	71
近海郵船	134	52	25	10	49
三井物産船舶部	106	68	13	10	15
国際汽船	98	42	23	22	59
大連汽船	82	70	13	22	12
日清汽船	58	13	7		5
川崎汽船	49	43	16	8	50
東洋汽船	42	33			
三菱商事船舶部	41	11			
山下汽船	25	35	17		13
小倉石油	18				
石原産業海運	13		9		
辰馬汽船	13	23			26
朝鮮郵船	11				11
岸本汽船	10				
太洋海運		25		11	
共立汽船		17	8		10
北日本汽船		11	7		
廣海商事		10			
島谷汽船		10	6		
中外商船			5		
明治海運				6	
南洋郵船				9	
松岡汽船					16
帝国汽船					6
その他	171	171	93	119	177
海上勤務者合計	1,900	931	322	280	574
社船３社比率	61.2	37.6	32.6	23.2	30.3
社外船７社比率	21.2	33.9	25.5	26.1	26.0

（注）⑴　高等商船は10名以上，地方商船は５名以上の卒業者が勤務している海運企業のみを掲載した。
従って，空欄であっても実際には勤務者が存在する場合がある。また陸上勤務者は含まれていない。
⑵　文部省航海練習所など，官公署で海上勤務に従事している卒業者は一括して「その他」とした。
⑶　神戸高等商船の人数は附設甲種商船学校の卒業者を除外した数値。
⑷　社船３社は郵船，大阪商船，近海郵船，社外船７社は三井物産船舶部，国際汽船，大連汽船，川崎汽船，東洋汽船，山下汽船，太洋海運をそれぞれ指す。社船３社比率，社外船７社比率は上記企業に勤務する卒業者が各校の海上勤務者合計に占める割合（％表示）。

〔出所〕　東京高等商船学校：東京高等商船学校編『東京高等商船学校一覧　自昭和７年至昭和８年』1932年，235-236頁の「本校卒業生船舶乗組者船主別員数表」。
神戸高等商船学校：神戸高等商船学校編『昭和十年九月　卒業生現状名簿』1935年（昭和館図書室所蔵）より集計。
山口県立大島商船学校：八十年史編集委員会編，前掲書，121頁。
広島県立商船学校：広島商船高等専門学校創立八十周年記念事業協賛会編，前掲書，211-212頁。
三重県立鳥羽商船学校：鳥羽商船学校編，前掲書，63-76頁の名簿より集計。

表９　大阪商船の商船学校卒業者採用状況

（人）

暦年	東京高等	神戸高等	神戸・甲種	函館	富山	鳥羽	児島	広島	大島	島根	粟島	弓削	佐賀	鹿児島	不明	合計
1925年	29	7		1	4	1	1		1				2	1		47
1926年	44	24		1	2	4	1	1	2		8		1	6	3	97
1927年	38	13	1		2	4	1	1	2		3	2	5	2	5	79
1928年	14	19		1	1	6	3	4	1	1	3				1	54
1929年	21	31		1	1	4	3	4	2	2	2		5	1		77
1930年	3	15		1	1	2		1	2	1	5	1	1		1	34
1931年		2					2								1	5
1932年	14	14					2		1		2		1			34
1933年	14	20					3				2		2			41
1934年	21	23			1	1	4	1			2		2	1		56
1935年	24	32		2	2	1	1	1	1	2				3	1	70
1936年	20	32			1		2	1	6		3	1	2	2		70

（注）（1）給与等の状況から商船学校卒業者と推定されるが，どこの学校かを特定できない者は不明とした。
（2）神戸・甲種は，私立川崎商船学校の高等商船学校への昇格に伴う経過措置として設けられた附設甲種商船学校を指す。
〔出所〕『自大正十四年度至昭和十三年度　海技員進退簿』（商船三井株式会社社史編纂室所蔵）により作成。

履歴書から当時の就職難の一端を窺い知ることができる。いくつかの事例を取り上げたい[49]。

〔事例①〕F.K　1906年11月生まれ（満27歳）

1926年３月，山口県立大島商船学校本科（座学）修了，海軍での軍事教育を経て同年10月，下関市平山勝二郎所有の帆船第二住吉丸（263総トン）に運転士見習として乗船。27年10月下船。同年11月，矢吹船舶部の晴海丸（5321総トン）に運転士見習として乗船。29年８月下船。同年11月卒業。30年６月，甲種二等運転士免状取得。31年２月，佐藤汽船の蔵王山丸（2631総トン）に二等運転士として乗船し，７月下船。同年11月，板谷商船の羽黒丸（3352総トン）に三等運転士として乗船し，翌年３月下船。32年９月，宇部市沖之山炭坑の第五沖之山丸（1543総トン）に三等運転士として乗船し，33年５月下船。以後34年４月まで乗船歴なし。

〔事例②〕K.T　1910年７月生まれ（満23歳）

1929年３月三重県立鳥羽商船学校学科卒業，海軍での軍事教育を経て，同年７月西丑松所有の帆船二号銭丸（183総トン）に修業生として乗船。30年４月に下船し，航海練習所の大型練習船，海王丸（2285総トン）に移り，７月に下船。30年８月から大阪商船で汽船実習を開始。ばいかる丸（5243総トン・0.5ヶ月），長城丸

が動き，実現に至った。（以上，「理発第二二七号　昭和九年三月十九日」，「理発第二四九号　昭和九年三月二十三日」いずれも海員協会『昭和九年度　無線給料改定問題無線聴守員講習書類』所収，神戸大学附属図書館海事科学分館所蔵。）

[49] 引用した履歴書は，全て同上書類所収のもの。引用に当たっては氏名をイニシャルに改めた。なお履歴書に記載されている内容の信憑性は極めて高いと思われる。当時有効であった1899年公布の船員法によれば，船員の雇入・雇止には監督官庁（逓信省）の公認が必要とされており，以下のように手続が定められていた。会社側は海員名簿を作成し，監督官庁に提出して公認を申請する。官庁は，海員名簿に記載されている事項（船員の氏名・労働条件・契約期間など）を当事者（当該船舶の船長および船員の代表者）に読み聞かせた後，これに署名・捺印させ，公認を行う。船員は逓信省に申請して船員手帳の発行を受けることが義務づけられており，公認があった時は，監督官庁に提出して公認の認証を受ける必要があった。そのため，船員手帳への記入は，当該船舶の運転士もしくは事務長が一括して行うのが通例であり，航海中は船長が乗組員全員の船員手帳を保管した。履歴書は，このように厳正に管理されていた船員手帳を基に作成された，極めて正確なものと思われる。船員法の条文は，海事産業研究所編，前掲書，参考資料６−15頁に収録されている。

表10　高等商船学校卒業者の主要勤務先（海運企業以外・1933年現在）

官公署

勤務先	人数
東京高等商船学校	26
神戸高等商船学校	25
文部省航海練習所	16
海軍省水路部	7
逓信省管船局	7
逓信省大阪逓信局	10
逓信省熊本逓信局	5
逓信省沖縄丸	5
逓信省羅州丸	5
農林省水産局	5
陸軍省運輸部	5
鉄道省関釜連絡船	25
鉄道省青函連絡船	24
鉄道省稚泊連絡船	9
台湾総督府交通局	7
朝鮮総督府逓信局	17
広島商船学校	5
大島商船学校	5
粟島航海学校	6
弓削商船学校	6
鹿児島商船学校	5
大阪府立高等海員養成所	7

水先人・海事関係団体

勤務先	人数
内海水先人	18
揚子江水先人	10
東京湾水先人	5
大連水先人	5
日本海事検定協会	18
機関経済検定協会	9
ロイド	5
日本海員掖済会	9

民間企業

勤務先	人数
三菱商事燃料部	6
三菱倉庫	7
三菱造船	7
共同運輸	9
日魯漁業	5
東神倉庫	6
扶桑海上保険	5
ライジングサン	5
並木製作所	6
帝国サルベージ	17
東京サルベージ	12

（注）〔1〕５名以上の会員が勤務する勤務先のみを掲載した。
〔出所〕　商船学校校友会『会員名簿　昭和八年十一月』1933年の附録より作成。

（2594総トン・２ヶ月），はわい丸（9484総トン・4.5ヶ月），まどらす丸（3802総トン・１年2.5ヶ月）の４隻を経験して32年５月に実習を完了。翌月卒業し，同年９月に甲種二等運転士免状を取得。以後34年３月まで乗船歴なし。

〔事例③〕A. H　1910年11月生まれ（満23歳）

呉海軍工廠（1930年７月～31年６月）と播磨造船所（31年７月～32年１月）での工場実習を経て，32年２月，岡崎汽船の日祥丸（2828総トン）に機関士生徒として乗船。６月に下船。７月，近海郵船の錫蘭丸（4905総トン）に乗船し，33年７月に下船。９月に広島商船学校機関科を卒業し，翌月，二等機関士免状を取得[50]。以後，34年３月まで乗船歴なし。

①は免状を取得しても就職先が決まらず，１年に満たない短期の乗船を繰り返していた事例，②・③は大阪商船と近海郵船という大手海運企業で実習しながら採用に至らなかった事例であるが，新卒者の就職が困難を極めていた状況が読み取れよう。なお，短期の乗船が生じた理由としては，高級船員が上位の免状を取得するために数ヶ月間下船した，あるいは数ヶ月間休職したため，空きが生じたことなどが考えう

[50] 1929年の海技免状制度改正により，商船学校機関科卒業者が最初に取得する免状は，二等機関士免状となった。

る。当時の中小海運会社では有給休暇制度がなく，どうしても休暇を取得したければ，一度休職・下船して無給で休養する他ないのが一般的であった[51]。就職が困難を極めた30年代初頭には採用抑制を進める海運企業が実習生の受け入れ自体に消極的になっており，汽船実習先の確保が困難になるという事態も生じていたようである[52]。

おわりに

以上の検討結果を要約して結論としたい。日本における商船教育は，1875年に創立された三菱商船学校で開始された。イギリスの影響の下，学校での座学と長期間の実習を有機的に組み合わせた他に例のないカリキュラムが編成され，商船教育における特色となった。日清戦争後には公立商船学校が瀬戸内など，伝統的な船員供給地帯を中心に相次いで創立され，逓信省所管の官立商船学校と地方商船学校という２種類の商船学校によって高級船員を養成する体制が整備された。ただし地方商船は予算の制約から設備が不完全であることが多く，とくに帆船実習用の練習船に重大な問題を抱えていた。その結果，事故が多発し，この問題への対応が戦間期における地方商船の最大の課題となった。抜本的な解決策として政府が大型練習船を建造し，航海練習所が運航を担当する体制が1930年に確立した。商船学校の教育課程には長期の汽船実習が組み込まれており，海運企業は自社で汽船実習を行った生徒を書類選考で採用するなど，教育と実務の関係は極めて密接であった。しかし1930年代初頭の不況期には，地方商船出身の若手高級船員の就職難が深刻な問題となり，職業団体が失業中の高級船員を対象に資格取得のための講習会を開催するなどの対策が取られた。高級船員の就職難を受け，文部省は地方商船の廃校を推進する方針を打ち出し，1930年代半ばには学校数がほぼ半減するに至ったが，その背景には，商船学校の生徒一人当たりの経費が中学校など，他の中等教育機関に比べて高額であり，また卒業者の多くが京浜・阪神地区の大手海運企業に就職し，地域経済の振興に必ずしもつながらないため，自治体が廃校に協力的であったという事情が存在した。

最後に残された課題をいくつか指摘して本稿を閉じたい。第１に就職後のOJTの問題である。商船学校の教育と実務が密接な関係にあったことは，本稿における検討から確認できたが，高級船員の熟練形成をさらに検討する場合，現場でのOJTにも注意を払う必要があろう。貨物ごとの注意事項を教科書で学んだとしても，そこから航海スケジュール，荷役設備の状況，荷役効率，船倉内のデットスペースの削減，輸送中の破損防止など，多様な要素への配慮が求められる積みつけ計画に展開していくためには，現場での訓練が不可欠であったはずである。第２に商船教育の実態面についてさらに検討を進めることである。1930年代後半に偏差修正が不要で荒天時の揺れにも影響を受けにくいジャイロコンパスが普及する[53]などの変化はあったものの，戦間期を通じて根本的な技術変

[51] 海員協会が1937年に作成した資料によれば，有給休暇制度は，郵船・大阪商船・三井物産など大手に加え，三菱商事・明治海運・板谷商船・辰馬汽船など準大手クラスでも社船・社外船を含めて実施されていたが，それら以外の「一般社外船」にはほとんどその制度がなく，今日に至っているという状況であった（海員協会「船内労働時間制乗組定員制有給公暇制に関する調査並に協会案」９頁『海員協会刊行書類集　自昭和九年至昭和十二年』所収，神戸大学附属図書館海事科学分館所蔵）。

[52] 富山商船高等専門学校70年史編集委員会編，前掲書，217-218頁。なお郵船のように不況期においても安定的に実習生を受け入れる企業も存在したが，実習生の大部分は高等商船の生徒であり，例えば，1931年度の実習生190名のうち，地方商船の生徒は39名に過ぎなかった（日本郵船株式会社編『日本郵船株式会社五十年史』同社，1935年，826頁）。

[53] ジャイロコンパスの特性については，井関貢『新航用測器（改訂版）』海文堂出版部，1941年，１-18頁に詳しい。

化が生じなかった航海科とは異なり，機関科においてはディーゼル機関の普及に伴うレシプロからディーゼルへの移行という大きな技術変化が生じた。このような技術変化に対し，商船教育はどのように対応していったのだろうか。東京商船大学九十年史編集委員会（1966）によれば，ワシントン条約による軍縮を受け，海軍はディーゼル機関を搭載した補助艦艇の建造を積極化したが，機関科の生徒たちは，海軍工廠での実習を通じてまだ民間には普及していなかった大型ディーゼル機関の組立・運転に早い段階で参加することができ，実習上大きな収穫があったという[54]。実習の具体的内容，その意義とも関連づけながら技術変化に対する対応とそれが商船教育に与えたインパクトを検討する必要があろう。

The Development of Mercantile Marine Education in Interwar Japan

Taro MINABE

In interwar Japan, there were two types of mercantile marine schools: two higher mercantile marine schools and eleven prefectural mercantile marine schools. The Tokyo Higher Mercantile Marine School was established in 1875 as Mitsubishi Mercantile Marine School. The Kobe Higher Mercantile Marine School was established in 1917 as Kawasaki Mercantile Marine School. Prefectural mercantile marine schools, mainly located in Setouchi area, traditional seamen resource from Edo period, were established from the 1890s to the 1900s one after another, except Toba (Mie prefecture), Hakodate and Shimane. In interwar period, from 400 to 600 students graduated from above mentioned two types of mercantile marine schools per year.

These mercantile marine schools gave systematic education to their students. For graduation, students needed to complete two kinds of training: sailing ship training and steamship training. Engineering students needed to complete factory practice at major private dockyards and naval shipyards instead of sailing ship training. Training ship experience was essential for students to get a competence certificate of seamanship published by Department of Communications. Many of graduates entered Japanese major shipping lines, such as NYK line, OSK line, Mitsui Line and K line as officers and engineers. They aimed for captains or chief engineers after going on board. Long experience in service on board was essential for these posts. Thousands of well-trained officers provided from mercantile marine schools contributed to remarkable development of maritime industry between the wars.

[54] 東京商船大学九十年史編集委員会編，前掲書，769頁。