

研究ノート

戦時下日本の船員組織 —日本海運報国団の基礎的研究—

後藤 康行

1 はじめに

筆者は本誌第15号で、1940（昭和15）年11月に創設された日本海運報国団の団員たちが詠んだ和歌・俳句・川柳について考察した⁽¹⁾。団員たちは、海に生きる自分たちの日々の様子を、具体的に、且つ芸術性を伴うことを目指しながら、作品を生み出していた。こうした姿勢で文芸と向き合うことは、団員たちにとって、戦時を生き抜くなかでの一時の清涼剤のようなものであった。団員たちの気持ちに、潤いをもたらしていたといえる日本海運報国団について、第15号の論考（以下、本稿において同論考は、前稿と記す）では、概要を述べるにとどめたが、本稿では、組織構成や活動内容など、より具体的な考察を行っていく。

戦時下は、「報国」が叫ばれた時代である。産業、言論、文学、通信、娯楽など、様々な分野で報国組織が生まれていた⁽²⁾。そのような状況のなかで、海運業界に設けられた報国団が、いかなる組織であったのかを考察することは、戦時下の社会と向き合う海運業界の姿勢を知ることにつながるといえよう。

日本海運報国団の先行研究については、前稿で紹介しているのだが、そこで取り上げられなかったものとして、財団法人日本船員厚生協会編集・発行『船員福利厚生事業五十年の歩み』（1994年）がある。日本海運報国団が行っていた船員への福利厚生事業を、戦後に引き継いだ組織によって作成された年史で、報国団による宿泊所や休憩所の運営の詳細などが記されている。同書は、本稿の考察における、重要な参考資料の一つである。

考察に利用する資料ということであろうと、同書のほか、日本海運報国団編集・発行『日本海運報国団早わかり』（1941年）や、報国団の機関誌である『海運報国』（月刊）など、国立国会図書館に所蔵されている文献が主な資料となる。郵政博物館の収蔵資料は、全国海員学校後援会編集・発行『海員学校50年の歩み』（1990年）を利用した。詳しくは後述するが、日本海運報国団は、「船員青年学校」というものを運営していた。この学校運営について考察するための関連資料である。

資料の引用に際しては、仮名遣いはそのままとしたが、旧字体は新字体に改めた。同様に、引用記事のタイトルや執筆者の氏名なども、旧字体は新字体に改めた。

西暦の年数表記は、本文および注記ともに、その年数が初出のときのみ和暦年数も併記した。

- 1 拙稿「文芸作品にみる日本海運報国団員の戦時意識—和歌・俳句・川柳の分析—」（『郵政博物館 研究紀要』第15号、2024年3月）。
- 2 高岡裕之「大日本産業報国会と「勤労文化」—中央本部の活動を中心に—」（『年報・日本現代史 第7号 戦時下の宣伝と文化』現代史料出版、2001年）、赤澤史朗『徳富蘇峰と大日本言論報国会』山川出版社、2017年、吉野孝雄『文学報国会の時代』河出書房新社、2008年、拙稿「戦時下の通信職員組織・通信報国団に関する基礎的研究」（『郵政博物館 研究紀要』第5号、2014年3月）、拙稿「棋士たちの戦争—「棋道報国」とは何だったのか—」（『専修史学』第66号、2019年3月）。

ただし、資料の発行年の表記は、西暦年数のみとした。

2 組織構成

本節では、日本海運報国団の組織構成について、規約や機構から考察していく⁽³⁾。

(1) 日本海運報国団規約

日本海運報国団規約は、全24条である。作成者は不明だが、1940年9月17日、通信省で開かれた報国団設立のための準備協議で、大谷登日本郵船社長や、陸軍・海軍・内務・厚生各省と企画院の関係官ら、協議の参加者に対し、規約案が通信省側から提示されている⁽⁴⁾。当時は、通信省の管船局が海運行政を担当していたので、そこで規約案が作成されたのだろう。その後、これも詳細は不明なものの、海運業界と関係機関による「小委員会」のなかで、規約案の検討が行われ、最終的には11月9日の日本海運報国団設立とともに、規約も施行されることになった⁽⁵⁾。

規約第1条には、目的が掲げられている。それは、「全海運産業人と衷協同克くその本分を尽し以て海運報国の実を挙げ国防国家体制の確立を図る」というものであった⁽⁶⁾。戦時の国家を支えるため、業界の一体化の必要性を謳った目的を掲げることは、通信官庁に設置された通信報国団でもみられたことである⁽⁷⁾。当時の報国組織の、「定番」といえる目的であった。

規約第16条では、団員について規定されている。それによると、海運業者、海運業者の推薦する陸上勤務者、船員が「正団員」であった。また、乗船していない船員も、「正団員」と認められることがあった。この乗船していない船員については、規約の施行細則（全20条）で規定されており、同第13条によると、水先案内人や、海事業務従事者のなかで日本海運報国団から承認を得た者とされた⁽⁸⁾。やや分かりにくいところもあるが、基本的には、海運業界に身を置く者は「正団員」になり得るという想定であった。

規約第16条には、「名誉団員」の規定もある。それによると、海事に関する学識経験者、日本海運報国団に対する功労者、報国団の目的に同意する者で、且つ理事会の推薦を得た者とされた。

報国団設立時の理事は、伊勢谷次郎通信省管船局長、山田清一陸軍省整備局長、岡敬能海軍省軍務局長、伊藤整一海軍省人事局長、藤原孝夫内務省警保局長、持永義夫厚生省労働局長など関係官庁の局長と、日本郵船社長の大谷登や大阪商船社長の岡田永太郎など、海運各社の首

3 日本海運報国団の設立経緯については、前稿で述べた。その内容を、簡単に紹介しておく。日中戦争が始まり、社会で国民精神総動員が叫ばれるようになった1938（昭和13）年3月以降、船主の日本船主協会、国家資格を有する船員（航海士、機関士、通信士など）の海員協会、国家資格を有さない船員（水夫、甲板倉庫番、補助機関番など）の日本海員組合という、当時の海運業界の三つの主要団体は、連携を確認しあう。1940（昭和15）年8月には、海運行政を司る通信省の打診を受け、業者や船員を「一丸」とする新たな組織を作ることに、三団体が賛同する。そして、大谷登日本郵船社長を中心とした主要船主と、通信・陸軍・海軍・内務・厚生各省と企画院の関係官が協議を行い、同年11月9日に、日本海運報国団の誕生となった。

4 日本海運報国団編集・発行『日本海運報国団早わかり』1941年、15頁、翼賛運動史刊行会編集・発行『翼賛国民運動史』1954年、1024頁。

5 前掲日本海運報国団編集・発行『日本海運報国団早わかり』15～17頁。

6 同前35頁。以下、日本海運報国団の規約に関する記述は、注記がない限り、同書35～38頁を基にしている。

7 前掲拙稿「戦時下の通信職員組織・通信報国団に関する基礎的研究」。

8 前掲日本海運報国団編集・発行『日本海運報国団早わかり』45～46頁。以下、日本海運報国団規約施行細則に関する記述は、注記がない限り、同書44～47頁を基にしている。

脳である。理事長は、元大阪商船副社長の太田丙子郎であった⁽⁹⁾。理事会は、臨時の場合を除けば、月一回の開催とされている（規約施行細則第10条）。

「正団員」「名誉団員」とともに、正確な団員数は不明である。海運業界に身を置く者は「正団員」になり得るという想定であったが、実際には業界の全ての者が入団していたわけではなかった。ただ、海運業者の過半は入団していたので⁽¹⁰⁾、団員数はそれなりの人数に達していたとみてよいだろう。「名誉団員」については、規約の規定以上のことは、今のところ分からない。

団員は、団費を負担する。高級船員は月に1円から2円で、普通船員は月に50銭である（規約第17条）。高級船員とは、航海士、機関士、通信士、事務長、船医など、国家資格を有する船員を指す。普通船員とは、甲板員、機関員、調理員など、国家資格を有さない船員を指す⁽¹¹⁾。高級船員の組織である海員協会と、普通船員の組織である日本海員組合は、日本海運報国団の設立前に解散している。解散前の所属人数は、海員協会が1万7,488人、日本海員組合が12万8,781人であった⁽¹²⁾。

海運業者も「正団員」という扱いなので、団費は負担する。その額は、業者が雇っている船員の数によって決まる（規約第17条）。例えば、業者が100人の船員を雇っていれば、その100人分の団費に相当する額が、業者の月の団費となる。このほか、「正団員」である陸上勤務者も、高級船員と同じ額の団費であった。月の本給が200円以上で団費2円、150円以上で1円50銭、150円未満で1円である（規約施行細則第15条）。「名誉団員」の団費の規定は、規約に設けられていない。

この団費が、収入の中心である。そのほか、寄付金や、政府からの補助金なども収入となっていた（規約第19条）。設立時のものではなく、1942（昭和17）年度の数字であるが、収入は188万1,440円であった。そのうち、団費は134万5,290円である⁽¹³⁾。

日本海運報国団のトップである総長には、逓信大臣が就任した（規約第6条）。当時の大臣は、大阪商船社長を務めた村田省蔵である。総長は、形式的なトップで、実質的には理事長が組織の代表であった（規約第7条）。規約付則により、設立時は逓信大臣が役員を委嘱すると規定されていたので、理事長の太田丙子郎以下、理事は村田の委嘱による就任であった。上述したように、海運業界の首脳や、関係官庁の局長が理事に名を連ねているので、順当な人選といえる。

なお、設立後の役員の選び方は、理事長は理事会への諮問後に総長が委嘱する（規約第7条）、理事は評議員会への諮問後に総長が委嘱する（規約第8条）、評議員は団員のなかから総長が指名する（規約第10条）というものであった。役割でいうと、重要事項を決定するのが理事（規約第8条）、活動内容を審議するのが評議員である（規約第10条）。このほか、監査役である監事（規約第9条）、相談役である顧問（規約第11条）、調査研究を担う専門委員（規約第14条）なども置かれていた⁽¹⁴⁾。役員の任期は2年で、再任可能であった（規約第13条）。

9 同前17～18頁、前稿。

10 1942（昭和17）年末の時点で、海運業者113社が日本海運報国団の班に編成されていたが、317社は未編成だった。1944（昭和19）年3月末時点では、班に編成された数は272社に伸びていた（前掲翼賛運動史刊行会編集・発行『翼賛国民運動史』1030頁）。班の設置については、後述する。

11 船舶運営会船員局編『船員への道』船舶運営会、1944年、9～29頁、畝川鎮夫『少年海国読本』海事彙報社、1941年、83～86頁（同書は郵政博物館収蔵）。

12 西巻敏雄『海上労働運動史』海文堂出版、1969年、78頁。

13 日本海運報国団『昭和十七年度事業概要』1943年、44～45頁（同書は筆者所蔵）。団費の次に多いのは、繰越金23万5,000円で、補助金は9万円であった。

14 規約に明文化されてはいないが、監事は海運業界の首脳級、顧問は関係官庁の幹部、専門委員は海運業者や関係官庁の事務方、高等商船学校の教員が担うと想定されていた（前掲日本海運報国団編集・発行『日本海運報国団早わかり』33～36頁）。

本部は、東京に置かれた（規約第3条）。設立時の芝区海岸通の本部事務所は、仮事務所という扱いであったが、ここから日本橋区室町に移転したのは、設立から2年弱が経過した1942年8月であった⁽¹⁵⁾。移転に時間を要した理由は不明である。

本部には、総務・訓育・厚生・情報・經理の五つの部が設けられた（規約施行細則第1条）。經理部は団費の徴収、予算・決算の作成など（規約施行細則第6条）、担当分野は分かりやすい。一方、総務・訓育・厚生・情報の四つの部は、団員の人事、待遇、生活、知識や技能の錬成など、担当する分野が重なっており（規約施行細則第2条から同第5条）、住み分けは曖昧であった。本稿が考察で利用している日本海運報国団の刊行物や機関誌の発行を掌握していたのは、情報部である（規約施行細則第5条）。

規約には、支部の設置も明文化されていた（規約第3条）。重要港湾都市に置くことが想定され⁽¹⁶⁾、報国団の設立後、関東支部（横浜市中区北仲通）、関西支部（神戸市神戸区海岸通）、広島支部（広島市宇品町北通）、九州支部（福岡県若松市浜）、北海道支部（小樽市色内町）、関東州支部（大連市寺内通）となった。

支部には、出張所が設けられており、関東支部には東京の本部事務所と新潟市沼垂龍ヶ島に、関西支部には富山県射水郡伏木町、大阪市港区六条通、名古屋市港区真砂町に、広島支部には因島土生町に、九州支部には福岡県の戸畑市清水町、門司市祝町、大牟田市三川町、長崎県の長崎市西山町に、北海道支部には函館市恵比須町、室蘭市海岸通に設置されていた。また、本部所属の出張所として、台湾の基隆出張所があった⁽¹⁷⁾。

これら本部・支部・出張所の事務所の全てではないが、多くは既設の事務所を引き続き使用したものである。前出の日本海員組合の財産は、財団法人日本海員会館が保有しており、日本海員組合の解散を経て、日本海運報国団が創設されると、海員会館が保有する財産は、報国団に引き継がれた。そのなかに、全国各地の事務所もあり、それを継続して使用したということである⁽¹⁸⁾。

(2) 機構の変更

設立後、しばらくは日本海運報国団の組織機構に大きな変化はない。人事面では、設立から1年後の1941（昭和16）年11月12日、太田丙子郎が理事長の職を離れた⁽¹⁹⁾。9月には辞任の表明があったようだが、報国団内部では、突然の辞任として、動揺が走ったとされている。ただ、常務理事の友貞甚輔（大阪商船海務監督）が理事長事務取扱に就任したことで、落ち着きを取り戻した⁽²⁰⁾。

15 前掲日本海運報国団『昭和十七年度事業概要』2頁。移転先の建物を所有していたのは、大阪商船である（同前24頁）。8月14日に移転し、15日より事務所開業となった（『海報新聞』『海運報国』第2巻第9号、1942年9月）。

16 前掲日本海運報国団編集・発行『日本海運報国団早わかり』33～34頁。

17 「日本海運報国団本部支部出張所」（『海運報国』第2巻第3号、1942年3月）。

18 日本船員厚生協会編集・発行『船員福利厚生事業五十年の歩み』1994年、66～69頁。日本海員組合だけでなく、海員協会が所有する土地や建物も、日本海運報国団に寄付された（前掲日本海運報国団編集・発行『日本海運報国団早わかり』44頁）。

19 前掲日本海運報国団『昭和十七年度事業概要』2頁。

20 「清新澆刺の再出発！！」（『海運報国』第2巻第7号、1942年7月）。常務理事は、理事長の補佐役に、総長が委嘱する（規約第8条）。友貞甚輔の経歴は、『経済人』第4巻第2号（1950年2月）を参照した。なお、神戸高等商船学校教授の三田亨も、常務理事であった（『太田丙子郎追想録』太田丙子郎追想録刊行会、1967年、135～140頁）。太田丙子郎を理事長にした村田省蔵は、1941（昭和16）年10月の近衛文麿内閣退陣により、逓信大臣ではなくなる。太田と村田は、1900（明治33）年に大阪商船に入社した同期で、以来、長年にわたる付き合いがあった（同前320～321頁）。太田の辞任表明は、村田の大臣退任の前ではあるが、何か関連があったのかもしれない。

組織として落ち着きは取り戻したものの、1941年末から1942年前半には、周辺で二つの動きがみられる。一つは、1941年12月19日に、通信省の外局として海務院が誕生したことである。これにより、海運行政の担い手が、通信省管船局から海務院に移された。この変更は、海運行政の主導権をめぐる通信省と海軍のせめぎ合いの結果であった⁽²¹⁾。もう一つは、1942年5月に、日本海運報国団が大政翼賛会の傘下に入ることが決定され、それが6月に実行されたことである。これは、東条英機内閣による、国民総動員強化の一環であった⁽²²⁾。

この二つの動きが、日本海運報国団の組織としての性質に、根本的な変化をもたらしたということはない。この動きを受けて、規約は改正されたのだが、その第1条をみると、「大政翼賛会総裁統督ノ下ニ」という言葉が付け加えられているだけで、それ以外は目的に何も変更はない⁽²³⁾。

一方、機構面では変更があった。代表として団長が新設され(改正規約第6条)、海軍中将で、海務院長官の原清が就任した。それまで代表とされた理事長は、団長の補佐および代理となり(改正規約第7条)、元大阪商船専務の宮田武太郎が就任した。団長と理事長は、大政翼賛会総裁(当時は東条英機が総裁)の委嘱を受けての着任である(改正規約第6条、同第7条)。1942年7月、海務院長官が原清から松本益吉に交代した際、団長も原から松本に交代している⁽²⁴⁾。改正規約に明文化されていないが、海務院長官は、自動的に団長となった。

理事、監事、評議員は、役割に大きな変化はなく、関係官庁か団員のなかから選ばれる点も、これまでと同様である(改正規約第8条から同第10条)。新たな理事の陣容をみると、理事長は宮武、常務理事は元日本郵船機関長の辻正路と、大阪商船出身で弁護士の中筋義一、理事は元通信省管船局長で海務院次長の安田丈助や海軍省兵備局長の保科善四郎、日本郵船社長の寺井久信や大阪商船社長の岡田永太郎など、関係官庁の幹部や海運会社の首脳が30人ほど名を連ねていた⁽²⁵⁾。

団員資格にも、特に変化はない。団費は、船員の種別に関係なく、個人の負担は月に20銭から2円の間となった(改正規約第19条)。負担額の違いは、これまでと同様、本給の違いにより規定された(改正規約細則第23条)⁽²⁶⁾。海運業者の負担額は、保有する船舶の総トン数に応じて決まるように変更され、1トンにつき1銭2厘5毛であった(改正規約第19条)。

本部は、これまで通り東京に置かれた。支部は、支団に名称が変更され、出張所が支部となった(改正規約第14条、同細則第13条)。支団・支部の編成に大きな変化はなく、関東支団、関西支団、九州支団、北海道支団とあり、広島支部は関西支団に入り、名古屋出張所は中部支団となった。事務所の位置も、ほぼ同様である。そのほか、関東州支団、本部所属の基隆支部、

21 寺谷武明『海運業と海軍』日本経済新聞社、1981年、75～78頁。

22 「海運報国運動、ここに強力に再出発す!!」(『海運報国』第2巻第6号、1942年6月)。日本海運報国団のほか、大日本産業報国会、農業報国会、商業報国会、大日本婦人会、大日本青少年団、大日本翼賛壮年団、大日本興亜同盟が、同時に大政翼賛会の傘下団体となった(「翼賛会傘下団体の地方機構調整決る」『海運報国』第2巻第8号、1942年8月、北河賢三『国民総動員の時代』岩波ブックレット、1989年、43頁)。

23 前掲日本海運報国団『昭和十七年度事業概要』13頁。以下、日本海運報国団の改正された規約に関する記述は、注記がない限り、同書13～16頁を基にしている。

24 「松本新団長を迎ふ」(『海運報国』第2巻第8号)。

25 前掲「清新澁刺の再出発!!」、「日本海運報国団役員」(『海運報国』第2巻第7号)、中筋義一『アメリカ船主責任制限法論』法律文化社、1961年、奥付。

26 前掲日本海運報国団『昭和十七年度事業概要』21頁。以下、日本海運報国団の改正された規約の細則に関する記述は、注記がない限り、同書17～22頁を基にしている。規約の改正案と、その細則が決定されたのは、1942年7月28日の理事会においてである(「本団の規約及び細則改正さる」『海運報国』第2巻第8号)。

そして、新たに南方出張所が6ヶ所（マカッサル、セレーター、マニラ、昭南、ジャカルタ、スラバヤ）設けられた⁽²⁷⁾。

支団のもとに、班が設置された（改正規約第14条）。班は、海運業者を一つの単位とした⁽²⁸⁾。上述したように、業者も団員であったが、この業者単位で分団のようなものをつくることは、報国団創設当初は否定されていた。これは、一社の利害という立場ではなく、海運業界全体をまとめるのが報国団であるという認識からであった⁽²⁹⁾。ただ、それが理念的で、不都合が生じたのか、「勤労の現場からはなれて運動はない」ということになり、業者単位の班の設置となった⁽³⁰⁾。

本部に置かれた五つの部は、理事が統括する本部事務局のもと、総務・錬成・厚生・経理の四つの部となった（改正規約細則第1条、同第5条、同第12条）。訓育部が錬成部に名称変更され、情報部は総務部に含まれた形である。変更前と同様、経理部以外の部は、住み分けが曖昧である（改正規約細則第5条から同第9条）。総務部を補佐するのが錬成部と厚生部という位置付けであろうか。

機構の変更後の日本海運報国団と、通信省や通信大臣との関係だが、変更当初、通信大臣（当時は海軍中将の寺島健）は、報国団の総裁となる予定であった。しかし、大政翼賛会の傘下団体となり、形式上は同会の監督下に入ったことが報国団内で考慮され、この総裁職はなくなった。ただ、大政翼賛会の監督を受けるのは「建前」で、実際には通信省とのつながりは維持された⁽³¹⁾。このあたりは、元通信省管船局長の安田や、通信省と長く付き合いのある海運業界の首脳陣が理事に名を連ねたことから想像しやすい。

(3) 財団法人日本海運報国団財団

日本海運報国団は、解散した海員協会や日本海員組合の保有施設を引き継ぎ、利用していた。ただ、報国団は、資産管理団体ではないので、適切に資産を管理するための組織を設立することになった。1943（昭和18）年2月20日に設立された財団法人日本海運報国団財団である。設立に先立って、1942年9月22日に、前出の財団法人日本海員会館は解散され、残りの財産も報国団財団に寄付された。

「はじめに」で紹介した財団法人日本船員厚生協会は、報国団財団の後継組織である。同協会が編集・発行した『船員福利厚生事業五十年の歩み』には、序章第5節から第2章第1節および付属の資料において、報国団財団の設立から解散、組織構成、管理する資産など、その全体像が詳しく記されている。本項では、同書の当該部分に依拠しながら、報国団財団の基礎的な事項を紹介する。

設立を申請したのは、報国団の団長の松本益吉で、認可したのは、通信大臣の寺島健である。報国団財団の団長と理事長は、報国団の団長と理事長が兼任した。戦争の末期は、船舶運航の円滑化を目指した政府による海運業者管理団体である船舶運営会の首脳が財団の団長と理事長を兼任した⁽³²⁾。

27 前掲日本海運報国団『昭和十七年度事業概要』77～78頁。

28 同前12頁。

29 前掲日本海運報国団編集・発行『日本海運報国団早わかり』34頁。

30 前掲「海運報国運動、ここに強力に再出発す!!」。

31 前掲日本海運報国団『昭和十七年度事業概要』9～10頁。

32 1942年4月1日設立の船舶運営会については、前掲寺谷『海運業と海軍』78～89頁、梶尾良太「戦時体制下における日本の海運業と統制——一九三七年～一九四二年——」（『北大史学』59号、2019年11月）を参照されたい。

本部事務所は、報国団の本部事務所と同様である。1943年5月、それまでの日本橋区室町から、日本橋区浜町に本部は移転した。元病院の建物を購入して事務所としたのだが、東京大空襲で焼失した。その後は、各地を転々とし、1946（昭和21）年2月の報国団および同財団の解散時は、東京の京橋区京橋に置かれていた。

設立時の保有資産は、土地約8,800坪、建物42棟など、総額199万1,803円74銭である。その半分以上は、解散した日本海員会館から寄付されたものであった。その後、土地や建物の購入・新築・売却などで資産は増加し、1944（昭和19）年5月時点では269万1,141円35銭、解散後の1946年9月時点では296万7,249円85銭であった。

(4) 逓信省の改組後

1943年11月、逓信省と鉄道省は合併し、運輸通信省となった。海務院は、同省に吸収され、その業務は同省の海運総局が担うことになった。この改組に伴い、日本海運報国団の団長は、海運総局長官が就任した。当時の長官は、海軍中将の妹尾知之である。理事長は、引き続き宮田武太郎であった⁽³³⁾。

機構の変化としては、経理部がなくなり、総務部に経理課が置かれた。また、これまで報国団の対象外であった100トン未満の船舶業者およびその従業員も、団員に含まれることになった。これに伴い、木船海運協会、日本港運業会、沿岸タンク船海運組合が、それぞれ本部事務局の外局である木船部、小形船部、油槽船部として、報国団に組み込まれた⁽³⁴⁾。

支団の編成も、変化した。これは、海運総局の地方機関である地方海運局が、大阪、新潟、塩竈に新設されたことに伴うもので、大阪支団、新潟支団、塩竈支団が設置された⁽³⁵⁾。なお、逓信省の改組とは直接関係ないが、ほぼ同じタイミングで、南洋支団がパラオに設置されている⁽³⁶⁾。この南洋支団とは別に、前出の南方の出張所も維持され、それぞれを統括する事務局が昭南に設置された⁽³⁷⁾。

1944年10月、海運総局長官で団長の妹尾が海軍復帰となり、新たに元逓信次官の小野猛が長官および団長に就任した。また、11月には、小野が船舶運営会総裁も兼ねるようになった⁽³⁸⁾。第3項で述べたように、戦争末期は、日本海運報国団財団の首脳と船舶運営会の首脳は同一であった。小野は、海運総局、報国団、同財団、船舶運営会のトップを兼任したことになる。

組織の首脳を兼任とするのは、それぞれの連携強化が目的である⁽³⁹⁾。実際、船舶運営会が

33 前稿で、「海運総局」を「海務総局」と記したのは誤りである。

34 「決戦海報運動へ！」（『海運報国』第3巻第11号、1943年11月）。この機構変化を実施するため、1943（昭和18）年11月1日、日本海運報国団の規約と規約細則が再び改正されている（「規約・細則改正さる」『海運報国』第3巻第12号、1943年12月）。なお、1944年6月に小形船部は廃止となり、港運業会関係者は日本海運報国団から離脱している（「海報新聞」『海運報国』第4巻8月号、1944年8月）。当時は、大本営に海運総監部が設置され、関係機関から人員が集められていたので（前掲寺谷『海運業と海軍』109～110頁）、それが理由であろうか。第4巻の『海運報国』の号数表記の事情については、前稿を参照されたい。

35 前掲「決戦海報運動へ！」、「支団の名称変更」（『海運報国』第4巻1月号、1944年1月）。この記事タイトルにあるように、支団新設を契機に、支団の名称が変更された。関東は横浜、中部は名古屋、関西は神戸、九州は門司、北海道は小樽となった。関東州は変更されていない。大阪支団は、新潟と塩竈に先立って新設され、そのときは近畿支団であったが、この名称変更時に大阪となった。

36 「海報新聞」（『海運報国』第3巻第9号、1943年9月）、「支団支部の所在地」（『海運報国』第4巻2月号、1944年2月）。

37 「海報新聞」（『海運報国』第4巻2月号）。同記事によると、南方の出張所はサイゴンとバンコクにも設置されていた。この後、パレンバンにも出張所が設けられ、南方の出張所は9ヶ所となった（前掲「海報新聞」『海運報国』第4巻8月号）。

38 「海報新聞」（『海運報国』第4巻11月号、1944年11月）。

39 同前。

保有する福利厚生施設の運営は、報国団財団が担うようになった⁽⁴⁰⁾。ただ、歴史的にみれば、すでに戦争末期である。このタイミングで、各組織の連携強化を図ることに、大きな意義を見出すのは困難だといえるだろう⁽⁴¹⁾。

1945（昭和20）年7月、報国団の団長は、大阪商船出身の内田茂に交代した。6月に、船舶運営会の総裁が小野から内田に交代しているため、団長の交代も、その流れである⁽⁴²⁾。この内田団長のもと、報国団は解散へと向かった。

終戦後の10月には、組織内で解散が決定され、11月の理事会で正式決定となった。保有する資産は、10月5日に海運業界を横断する労働組合として発足した全日本海員組合が継承した。ただ、これは一時的なもので、1946年2月12日に発足した財団法人日本海員財団（現在の一般財団法人日本船員厚生協会）が、改めて報国団財団の資産を継承した。この資産継承に先立つ2月5日に、日本海運報国団および同財団は、解散となった⁽⁴³⁾。

当時、運輸通信省はすでになく、1945年5月に通信部門が切り離されて運輸省となっていた。報国団および同財団の解散と、資産を継承する新たな財団発足を管轄したのは、運輸省に残された海運総局であった⁽⁴⁴⁾。

3 活動内容

(1) 規定された事項

日本海運報国団の活動の一つに、団員への福利厚生事業がある。1944年11月の時点で、団員が家族同伴で利用できる海報寮という宿泊施設は、東京、名古屋、大阪、新潟、函館など、全国に11ヶ所設けられていた。そのほかにも、団員単身で利用できる船員寮が18ヶ所、海軍の軍属となった団員のための船員寮が7ヶ所、家族同伴で利用できる休憩所（宿泊も可能）が開設準備中も含めて15ヶ所、食堂が2ヶ所、全国に設けられていた⁽⁴⁵⁾。報国団が保有する（同財団が管理する）建物や、新たに購入ないし借りた施設などが、寮や休憩所に充てられていた⁽⁴⁶⁾。

こうした宿泊休憩施設の運営以外にも、報国団の事業は、多岐にわたる。規約第1条で掲げた目的を達成するために行う事業として、規約第4条には、以下のことを行うと規定されている。

一 海洋精神の昂揚

40 財団法人日本船員厚生協会編集・発行『船員福利厚生事業五十年の歩み』1994年、76頁、89頁。

41 寺谷武明は、戦争末期の海運界について、政府による「機構いじりが盛んになり、朝令暮改の観を呈し、混乱を招いた。」と指摘している（前掲寺谷『海運業と海軍』107頁）。

42 前掲日本船員厚生協会編集・発行『船員福利厚生事業五十年の歩み』81頁。内田茂の経歴は、湘南隠士「近世日本船主銘々伝（第15回）」（『旅客船』第74号、1967年9月）を参照した。

43 前掲日本船員厚生協会編集・発行『船員福利厚生事業五十年の歩み』107～113頁、小島敦夫「第二次世界大戦 戦時下の船員生活〈第2回〉海運報国団の結成と活動」（『海員』第46巻第9号、1994年9月）、藤丸徹著・赤塚宏一校閲『日本の船員と海運のあゆみ—戦後復興からグローバル経済下の船員社会—』成山堂書店、2021年、17頁。

44 前掲日本船員厚生協会編集・発行『船員福利厚生事業五十年の歩み』109～113頁。当時の運輸大臣は村上義一、海運総局長官は有田喜一である。

45 「海報船員宿泊休憩施設案内」（『海運報国』第4巻11月号）。

46 前掲日本船員厚生協会編集・発行『船員福利厚生事業五十年の歩み』75頁、90～95頁、前掲日本海運報国団『昭和十七年度事業概要』63～64頁。日本海運報国団の出張所がある南方にも、宿泊施設が設けられた。施設は、現地のホテルが利用され、陸海軍が施設を管理し、経営を報国団が担った（『船員福利厚生事業五十年の歩み』71～73頁）。

- 二 事業一家海運報国の発揚
- 三 教養、智識、技能、体位の向上
- 四 規律及融和の確立
- 五 表彰及懲戒
- 六 船員の整備、養成
- 七 勤労、待遇、生活等に関する指導及調査研究
- 八 福利、厚生施設の整備
- 九 刊行物の発行
- 十 国防国家体制の確立並海運国策の遂行の為必要なる事項
- 十一 其の他本団の目的達成の為必要なる事項

改正規約第4条でも、目的達成のために行う事業が規定されているので、以下に記す。

- 一 海運報国精神及海洋精神ノ昂揚ニ関スル事項
- 二 教育、訓練、養成及技能ノ向上其ノ他海上輸送ノ高度能率發揮ニ関スル事項
- 三 福利厚生及生活指導ニ関スル事項
- 四 海運国策ノ遂行ニ関スル協力事項
- 五 海上勤務ノ調査研究其ノ他本団ノ目的達成ノ為必要ナル事項

改正規約では、内容が整理され、項目数が減っている。ただ、これは行う事業が減ったということではない。例えば、団員の表彰や刊行物の発行などは、改正規約の細則に掲げられた(第6条)。改正規約のほうには、「海上輸送ノ高度能率發揮ニ関スル事項」という文言がある。これは、大きな変更のようにもみえるが、海上輸送の円滑化は、船舶運営会の範疇である。ここで掲げているのは、海運会社の事業の円滑化ではなく、円滑化を図れる団員の養成を目指すということである。

規約の変更前と後で、規定されている内容に、大きな変化はないといえる。精神の修養や体力の強化など、団員の錬成を掲げるのは、報国組織としては自然なことであろう。改正前の規約には、「一家」という言葉が使われているが、通信職員で組織された通信報国団でも、「大通信一家族主義」という言葉が使われていた⁽⁴⁷⁾。団員の共同一致を図ることは、報国組織の重要な事業であったことがうかがえる。

では、規約で掲げた事項に基づき、具体的にどのような活動を行っていたのかだが、先ほどは、宿泊休憩施設の運営状況の一端を記した。前稿で考察した団員の文芸創作や、団員の文芸作品が掲載されている機関誌『海運報国』の発行も、活動の一つであった。このほかにも、診療所の設置、各種錬成会・銃後運動・船員援護運動の実施、船員に必要な物資の配給など、様々である。紙幅の関係から、そうした様々な活動の詳細については、別の機会に論じることとし、本稿では、数ある活動のなかの一つであった船員青年学校の運営について考察する。

(2) 私立日本海運報国団船員青年学校

船員の教育には、高級船員の商船学校、普通船員の海員養成所(後の海員学校)、海軍兵学校や大学校、水産学校、船舶向け通信士の養成など、様々な経路がある。その全体像は、中谷

47 前掲拙稿「戦時下の通信職員組織・通信報国団に関する基礎的研究」。

三男『海洋教育史』（成山堂書店、1998年、2004年に改訂版が刊行）や、鈴木晴久・佐藤史人「国立無線電信講習所成立に関する一考察」（『和歌山大学教育学部紀要 教育科学』第65集、2015年2月）によって、知ることができる。「はじめに」で紹介した全国海員学校後援会編集・発行『海員学校50年の歩み』（1990年）は、普通船員の教育機関の通史である。

今回考察する船員青年学校は、こうした経路の学校とは異なるもので、その名の通り青年学校の一つである⁽⁴⁸⁾。青年学校は、1935（昭和10）年4月1日、青年訓練所と実業補習学校を統合する形で生まれた。尋常小学校を卒業した男女が入学する普通科（2年）、普通科の修了者および高等小学校を卒業した男女が入学する本科（男子5年、女子3年）があり、そのほか研究科や専修科などがあった。創設を主導したのは、文部省と陸軍省である。創設の目的は、中等・高等教育機関に進学しなかった若者たちへの教育機会の提供というよりも、若者たちの心身の鍛錬、徳育の涵養を図ることで、国家を支える国民としての資質を向上させていくことにあった。1939（昭和14）年度からは、青年学校の男子義務化が実施されている⁽⁴⁹⁾。海運を司っていた通信省では、通信職員の青年学校である通信青年訓練所が設置されていた⁽⁵⁰⁾。同訓練所は、通信職員のためのものなので、船員は対象ではない。

船員青年学校については、日本海運報国団の先行研究の一つである翼賛運動史刊行会編集・発行『翼賛国民運動史』（1954年）のなかで、学校の設置箇所や生徒数などは明らかにされている⁽⁵¹⁾。また、海事ジャーナリストの小島敦夫は、戦時下の船員養成について考察した論考のなかで、船員青年学校の存在を紹介している⁽⁵²⁾。このように、いくつか先行研究はあるのだが、まだ研究が深まっているとはいえない状況である。船員青年学校の研究を進めることは、船員教育史の空白部分を埋めることにつながるだろう。

海運業界において、青年学校の設置が動き出したのは、1942年の半ばからである。上述したように、すでに男子義務化は始まっていたが、船員は海上生活ということで、設置は急がれなかった。しかし、アジア・太平洋戦争の開戦で、国家として、船員拡充の実現を図るため、それまでの船員としての乗船資格満15歳以上が、1942年6月23日の船員法施行令改正をもって、満14歳以上となった。そのような事情を受け、海務院としては、青年船員の教育を実施する必要性が生じたため、青年学校設置を決定した⁽⁵³⁾。

この決定後、実際に青年学校設置に動いたのは、日本海運報国団である。報国団所有の建物を学校に利用することが最初から想定され、支団・支部が置かれている東京、横浜、大阪、神戸、広島、若松、小樽の7ヶ所に設置となった。支団・支部の建物の一部が、学校利用に充てられた⁽⁵⁴⁾。

入学対象者は、青年学校普通科修了者、国民学校高等科修了者、満14歳から満19歳の男子の

48 矢口徹也「東京府（都）下の青年学校研究（その三）—戦時下私立青年学校（工場内青年学校）の設置状況を中心に—」（『早稲田大学教育学部 学術研究（教育・社会教育・体育学編）』第47号、1999年2月）に掲載されている青年学校一覧には、東京の芝区に設置された日本海運報国団東京船員青年学校が含まれている。

49 八本木浄『戦争末期の青年学校』日本図書センター、1996年、15～27頁。

50 拙稿「戦時下の通信職員教育—通信青年訓練所の基礎的研究—」（『郵政博物館 研究紀要』第9号、2018年3月）。

51 前掲翼賛運動史刊行会編集・発行『翼賛国民運動史』1031～1032頁。

52 小島敦夫「第二次世界大戦 戦時下の船員生活〈第5回〉戦時増員体制と船員養成」（『海員』第46巻第12号、1994年12月）。このなかで小島は、船員青年学校について、「あまり機能しなかったようだ。」と記している。

53 「海報新聞」（『海運報国』第2巻第7号）。

54 同前、「船員青年学校解説」（『海運報国』第3巻第2号、1943年2月）、前掲日本海運報国団『昭和十七年度事業概要』62～63頁。

いずれかに該当する者であった。師範学校、中学校、実業学校など、国民学校（小学校）後の教育機関を修了している者、あるいは1926（大正15）年4月1日以前に出生した者は、入学義務は課されなかった。入学時期は4月で、船舶所有者は、毎年所属船員のなかで、入学義務対象となる者を報国団団長に報告する必要があった。報告を受けた団長は、入学対象者が、7ヶ所ある船員青年学校のどこに在籍するかを決定し、その決定の通知が本人および船舶所有者に届くと、入学という運びになった⁽⁵⁵⁾。

課程は本科のみで、修業年限は5年である。科目は、修身公民科、普通学科、職業科、教練科の四つが用意された。修身公民科は教育勅語に基づく徳性の涵養、普通学科は国語・歴史・地理・数学・理科・音楽など一般教養の増進、職業科は船舶運航に関する知識や技能の修練、教練科は心身の鍛錬に力点を置くとされた⁽⁵⁶⁾。教員は、報国団錬成部に所属している団員が担った⁽⁵⁷⁾。

就学者が船員という事情から、乗船・寄港の状況によっては、在籍高以外の船員青年学校、もしくは通常の青年学校に通学することが認められた。また、船内での学習も認められており、講義可能な授業や、職業科の授業は、船長が教員となることが可能であった。さらに、1,000トン以上の船舶の場合は、長期航海が想定されるということで、ほかの科目の授業も、船長もしくは上級船員が教員となることが認められていた⁽⁵⁸⁾。

このように、指導を団員が担い、さらには船内を青年学校の場として認めることについて、報国団常務理事の辻正路は、次のように述べている⁽⁵⁹⁾。

この青年学校の特色とするところは、職場即ち学校であり、働きつつ学び、学びつつ働き、職場を通して皇国民としての資質を陶冶し、錬成することに在るのである。

この施設を通じて船内における船員の生活は家族的関係に更に師弟的要素を加へたのである。

上述したように、入学対象者が船員という事情から、海運業界では青年学校の設置が急がれなかった。辻の言葉は、青年学校の設置という困難を、海務院から委ねられた組織の役員という立場から発せられたものである。そう考えると、「職場即ち学校」は、そうせざるを得なかったものの、辻としては、それこそが意義であると述べるしかなかったというのが実情だったかもしれない。一方で、船内生活を、青年学校の実質的な代替とすることで、団員の一体感が強化されるのであれば、「和衷協同」という報国団の目的に沿うので、それは望ましかったであろう。

1943年4月、私立日本海運報国団船員青年学校7校が開校された。横浜、大阪、神戸、若松、小樽の5校が4月1日開校で、開校時の在籍生徒数は、横浜が769人、大阪が265人、神戸が831人、若松が94人、小樽が208人であった⁽⁶⁰⁾。東京と広島が2校が、4月の何日に開校され

55 前掲「船員青年学校解説」。入学決定の流れはその後、船舶所有者が、就学者が入学を志望する船員青年学校の校長に連絡し、連絡を受けた校長が、入学を決定、その旨を団長や、ほかの6ヶ所の学校の校長にも通知するように変更された（『海報新聞』『海運報国』第4巻1月号）。

56 前掲「船員青年学校解説」。

57 柴谷高次郎「大東亜海員の範」（『海運報国』第3巻第7号、1943年7月）。柴谷は、錬成部養成課長である。

58 前掲「船員青年学校解説」。船員には、高級船員・普通船員ともに、一等・二等・三等の等級があった（前掲船舶運営会船員局編『船員への道』9～12頁）。

59 辻正路「働きつつ学ぶ」（『海運報国』第3巻第3号、1943年3月）。

60 「海報新聞」（『海運報国』第3巻第5号、1943年5月）。

たのかは不明である。2校の開港時の在籍生徒数は、『翼賛国民運動史』によると、東京が207人、広島が89人であった（1031頁）。各校の校長には、海務院や、当時の海運行政の地方機関である海務局の役人が名を連ねていた⁽⁶¹⁾。

授業は、船員が陸上にいる場合は、日曜日や祝日を除き、毎日午前9時から午後4時までの間に行われるのが原則であった。1日の時間配分は、修身公民科が30分、普通学科が1時間、教練科が3時間である。海上に出ている場合は、1年間で修身公民科30時間、普通学科60時間、教練科80時間で、勤務の余暇時間に行うものとされた。ただ、上級学年である3年生から5年生の間に行われる教練科の各種銃器操作の授業は、陸上での実施とされた。職業科は1年間に80時間で、船内実務がこれに充当できた。船内での授業実施は、船長が証明を請け負った。修身公民科や普通学科は、一般的な科目といえるものなので、特別な教科書が用意されたということはない。職業科の授業では、普通船員養成のために報国団が編纂した教科書（『日本船船信号法』『短艇運用教科書』など）が利用された⁽⁶²⁾。

青年学校では、陸軍による教練科授業の査閲が義務づけられていた⁽⁶³⁾。船員青年学校も例外ではなく、1943年10月から12月の間に、各校一日ずつ行われた。東京、横浜、神戸、小樽の4校には、陸軍から佐官クラスの軍人が訪れ、査閲を行った。どこの査閲のことかは不明だが、査閲官から「船員青年学校開校最初の査閲としては、成績概ね良好、但し軍事基礎訓練（特に基礎動作）に不足の点あり」という講評を受けた⁽⁶⁴⁾。

4月開校であったが、開校後の入学も認めていたので、1943年12月時点になると、開校時より在籍生徒数は増加していた。東京校は511人、横浜校は1,851人、大阪校は775人、神戸校は3,021人、広島校は168人、若松校は253人、小樽校は397人であった⁽⁶⁵⁾。

ただ、生徒数が増加したといっても、毎日登校しているわけではない。1943年12月時点の在籍生徒数の合計6,976人で、同月の「登校総延数」は2,900人であった⁽⁶⁶⁾。この「登校総延数」の意味が判然としないが、毎日の登校生徒数を合計したものだとしたら、一日の登校生徒数は多かったとはいえない⁽⁶⁷⁾。前出の辻の言葉にあるように、「職場即ち学校」ということで、主には船内での教育に委ねられていたと考えられよう⁽⁶⁸⁾。

この「職場即ち学校」を「特色」と述べた辻の言葉は、船員青年学校が開校される前のものである。開校後、辻はこの「特色」を踏まえた上で、船員青年学校は、普通船員として出発地

61 東京校の校長・光田利勝は横浜海務局東京支局長、横浜校の校長・厚東常照は横浜海務局長、大阪校の校長・土井智喜は海務院運輸部港運課長、神戸校の校長・松永忠男は神戸海務局長、広島校の校長・橋本改二は神戸海務局広島支局長、若松校の校長・高橋義雄は門司海務局若松支局長、小樽校の校長・加藤圭男は函館海務局小樽支局長である（同前、「支団長委嘱さる」『海運報国』第2巻第8号、「支団支部長任命さる」『海運報国』第2巻第9号、土井智喜『日本海運と船員』成山堂書店、1959年、奥付、『官報』第4768号、1942年12月2日）。

62 前掲「海報新聞」（『海運報国』第3巻第5号）、前掲日本海運報国団『昭和十七年度事業概要』62頁。

63 前掲八本木『戦争末期の青年学校』63頁。

64 前掲「海報新聞」『海運報国』（第4巻1月号）。査閲を受けた生徒数は、東京が30人、横浜が39人、神戸が72人、小樽が61人である。なお、大阪、広島、若松の3校は、視察のみであった（同前）。

65 前掲「海報新聞」（『海運報国』第4巻2月号）。

66 同前。

67 前掲翼賛運動史刊行会編集・発行『翼賛国民運動史』には、1943年度末の在籍生徒数の合計が7,877人、1943年度中の登校生徒総延数が43,834人という数字が挙げられている（1031～1032頁）。

68 戦中・戦後を船員として過ごした江田敏男は、自著のなかで、船員青年学校の若松校や広島校への登校経験について記している。若松校へは国民学校卒業の直後、広島校へは乗船している船の停泊中の登校で、どちらも短い期間であるものの、楽しかったようである（江田敏男著・発行『二万マイルの波濤一亡き戦友の墓前に捧げる―』二版、1985年、4～9頁、36～38頁）。江田は広島校の様子について、「生徒の数がすくなかった。」と記している（同前36頁）。

点に立ったばかりの就学者たちが、次のステップへと進むための準備が行える場になるべきだと考えていた⁽⁶⁹⁾。

船員青年学校が長く存続していれば、辻が期待するような場になっていたのかもしれない。しかし、運営主体である日本海運報国団は、終戦後に解散となった。1944年に入ってから船員青年学校の様子は不明なのだが、報国団が解散した以上、船員青年学校も、同時に廃止となったと考えるのが自然である。船内での教育により、船員同士の「家族的関係」や「師弟的要素」の強化にはつながったかもしれないが、普通船員から高級船員に向かう道の途中に位置づけられるような養成機関には、船員青年学校はなり得なかったといえよう。

これが、船員青年学校の限界であったのだが、そもそも義務化された青年学校に求められていたのは、若者たちの心身の鍛錬や、徳育の涵養を図ることであった。そう考えると、船員青年学校は、もともと想定された役割は果たしていたとみることでもある。

4 おわりに

以上、日本海運報国団の組織構成と活動内容について考察した。組織構成の動きをみていくと、細かな変化が多く、分かりづらい部分もある。ただ、基本的には海運行政の担い手であった逓信省管船局や海務院、運輸通信省の海運総局などの所管官庁と、日本郵船や大阪商船などの海運会社との連携のもとで、組織が運営され続けていた。前稿でも述べたように、第一次世界大戦後の不況以降、苦境の海運を立ち直らせるため、業界は政府の補助を得た⁽⁷⁰⁾。そのような関係を考えれば、報国団の運営で、業界と官庁が協力するのは自然な構図であった。

活動内容の考察として取り上げた船員青年学校は、登校するよりも、船内が主な教育の場という、海運業界ならではの特殊な学校であった。それでも、青年学校としての形式は整えられており、文部省と陸軍省が想定する若者たちの心身の鍛錬や、徳育の涵養を図るという青年学校の役割は果たしていた。

「家族的関係」や「師弟的要素」という言葉が出てきたように、船員青年学校を通して、報国団員同士の結束を深めることも重要なこととされていた。これは、逓信省の青年学校である逓信青年訓練所と通じる部分である。逓信青年訓練所においては、働く逓信職員の負担を考慮しながら、訓練所が運営されていた。そして、その運営を協力していたのが、「大逓信一家族主義」を掲げていた逓信報国団である。逓信青年訓練所が、報国団員同士の結束が図られる場として期待されていたことの表れであった⁽⁷¹⁾。前稿で、掲げている目的や逓信省との関係が共通しているということで、日本海運報国団と逓信報国団を「根を同じくした親類」と表現したが、青年学校の運営からも、「親類」という表現が適していることがうかがい知れよう。

日本海運報国団の活動は、多岐にわたる。本稿で取り上げられなかったことは、まだ残されている。全体像の解明には時間を要するが、まずは、その一端を明らかにしたということで、本稿は終えることにする。

(ごとう やすゆき 専修大学文学部非常勤講師)

69 辻正路「船員青年学校の進むべき途」(『海運報国』第3巻第8号、1943年8月)。

70 前掲寺谷『海運業と海軍』7～39頁。

71 前掲拙稿「戦時下の逓信職員教育」。