

現場からの便り

海上労働科学研究所の状況

大 橋 信 夫*

Nobuo OHHASHI

○1966年

財団法人海上労働科学研究所は、「海運産業の発展と船員福祉向上に寄与するための海上労働の科学技術の総合的調査を行ない、海上労働の保全と労働災害、ならびに海難の防止に資すること」を目的として、1966年9月に日本海事財団から3億円の基金を得て、財団法人として創立された。母体は、労働科学研究所の海上労働研究部で、設立時の研究スタッフは全員労研に在籍していたものであり、当時の部長の西部徹一氏が初代の所長となった。私にとっては、労研の特別研究生としての3年目の出来ごとで、これで、運輸教官としての制約なしに、安心して研究を続けられると、大いなる喜びと期待をもってこれに加わったのであった。

私のような特別研究生とか、非常勤嘱託として船員家族問題に取組んでいた神田道子氏（現東洋大）、常勤無給嘱託として船員の体育に取組んでいた広田弥生氏（現鶴川女子短大）とか、身分が不安定でありながらも熱心に研究していた者は勿論、正規の所員だったものも、この研究所に勇躍参加したのである。今もなお、私と同室で、漁業経済学会の常任理事をしている服部昭氏も、暉峻義等氏の漁業労働研究の助手を永年勤めた岩崎繁野氏のもとで、漁業労働研究室の所員として2年目を迎えたばかりであった。

その後、東北大学や早稲田大学から新鋭を、あるいは、永年船医として現場体験を持つベテラン、などを迎えて、創立当時は、実に活発な雰囲気のもとに、諸研究がすすめられた。

○1946年～1966年

勿論、商船や漁船の船員、あるいは港湾労働者なども含めた、いわゆる海上労働の労働科学的な研究そのものは、このときに始ったものではない。日本におけるこの領域の組織的研究は、1946年に労研のなかに、海上労働研究グループが組織されて以来、急速に展開したのであ

る。当時、新憲法とのかかわりで、運輸省は、船員法を従来の船員の取締り法的性格から、労働保護法的性格に改正しなければならなかったが、それに必要な科学的データが全くなく、そこで船員労働の科学的研究を労研に委託したのである。1947年度を初年度とする当初5年計画であった。そこで、労研は前述の海上労働研究グループを発足させ、船舶運営会（当時の船社団体）、海員組合の協力のもとに、つまり、官・労・使の三者の合意と協力のもとに、調査が始ったのである。この官・労・使三者の合意と協力のもとという考え方は、今もなお生きている。

さて、研究グループは、本林富士郎氏（後に、名古屋大・日大）をチーフに前出の西部徹一氏、樋口伸吾氏（現大阪大）、藤森岳夫氏（東京医療協同組合中野総合病院）、荒 稲蔵氏（後に原子力船むつ船長、運輸省航海訓練所長、現船員災害防止協会専務理事）がメンバーで、間もなく黒江敏治氏（現・電々公社医事研）も加わった。このメンバーで判るとおり、衛生・心理・生理・個有技術などの夫々異なった専門を持ったものが集って研究にあたる、といういわゆる学際的研究チームが編成されたわけである。それは、仕事も生活もともに狭い船の中で、社会と家庭から離れて展開せざるを得ない特殊な性格を持つ海上労働を対象にし、且つ現実の問題解決をはかる、という役割からすれば、当然なことであった。

なお、西部徹一氏は、航海士としての体験と、東亜研究所における研究歴を持ったのち、1946年に労研に入所したもので、その年の6月には、早くも、米国からの貸与船で5080重量吨の貨物船クレボーン号に乗船して、東京一大阪間を調査している。この調査は、その後も数多く行なわれ、今もなお多数続けられている、乗船調査の第一号である。その結果は、当時創刊されて間もない「労働と科学」（現・労働の科学）の1巻4号（1946, 10）に「海上労働状況報告」と題して、報告されている。内容は、航海経過と航海状況・乗組員構成・労働時間・船内作業・休息・給与・食糧状況（献立をみると、すいと

*（財）海上労働科学研究所
The Maritime Labour Research Institute.

ん、とか大豆入り飯、などという記録がのっている)・保健医療・娯楽・教養施設・船員の立場、と一つ一つの項目の内容はそう詳しくはないが、極めて多岐にわたって問題点を指摘し、最後に“船員に対して人間らしく生きる道を拓いてやることこそ目下の急務といわねばならない。”と結んでいる。この報告書は、“労働科学”、“労働の科学”、いずれの雑誌を通じて、船員労働に関する初めてのものであった。この報告書を書いた西部徹一氏が、翌年の1946年に発足した前出の海上労働研究グループの一人となったのは当然であった。また、その後本林富士郎氏に替って、労研における、つまり日本における海上労働の労働科学的研究の指導的役割を果たしたのも、また当然であったといえよう。そして、氏自身の研究は勿論、多くの研究者の成果を、労使問題にのみならず、行政にも反映させた功などによって、やがて交通文化賞を受けることになるのであるが、それは、氏が、このクレボーン号の調査を実施してから34年後のことである。

さて、組織された海上労働研究グループがまず手をつけたのは、船の居住環境・生活時間・機関員(ボイラの石炭の焚火係)の作業分析・生活意識などの実態調査であった。機関員の作業分析では、その後、IEが入ってくるにおよんで常識化したような方法を開発して実施するなど、全般的に、まず実態を把握するために積極的・意欲的に行なわれた。

こうした調査を重ねつつ、その結果に基づいて、西部徹一氏は、他のメンバー達との議論をまとめて、「船員法の改正に望む」という論文を「労働と科学」2巻2号(1947)に発表した。そのなかで「この度労働基準法の制定と並行して、船員法の改正が企てられ、このほどその草案が発表された。船員法は労働基準法の特別法として、海上労働の特殊性を考慮し、船員に適切な保護を加えるためのものと考えられる。しかるに同草案をみるとこの趣旨が充分に反映されておらず、船員の解放未だしの感が深い。以下、主要な点について、船員法改正草案に対する要望事項を列記することとする。」として、様々な面につき、かなり具体的に、しかも大胆に提案している。たとえば、有給休暇制度がなかったその当時に「休暇は、1カ年少くとも日曜52日祭日12日を合せた64日を与えること。」を提案した。実際、船員が64日も1年に休めるようになるには、この提案がなされてから20年近くを要した。また「労働時間は1日4直制6時間勤務を理想とするが現段階では3直制8時間勤務を原則として……」とあるが、この理想は現在においてもなお実現していない。このようかなり具体的に、かつ大胆に提案であって、当時の研究スタッフの情熱を感じさせら

れる内容である。

こうして、新憲法の制定に伴う船員法の改正というできごとをきっかけにして、様々な調査研究が展開され、1949年には、それらの結果をまとめた「海上労働調査報告・第一集」が、運輸省船員局の名前で刊行された。これは、その後もほぼ毎年1冊刊行され、海上労働科学研究所が創立されても続けられて、現在までに30集が刊行された。(但し、途中から、海上労働科学研究会資料——海上労働科学研究所報告——と名前がかわっている。)

第一集には、海上労働研究グループとしての一年間の調査を終えた感想を、本林富士郎氏が、「海上労働調査の所感」と題して発表したものがのっている。これは、1947年の「労働と科学」にも、同趣旨のものがある。そのなかで、「海上労働は労働科学的には、取残された一つの大きい職場である。吾々が調査の準備に、文献を漁った範囲では、海上労働に関係する調査研究は、手薄の場である。我国の文献は殆どそれらしきものはない。吾々の手に入れたものは、経営経済の見地からの打算的のものか、船員中の特種人が、趣味的に行なった随想的なものであった。大きい業界であり、日本としては必須の業務でありながら、取残された部門と認めて過言ではないと思う。」と指摘し、大いに研究すべき未開拓分野である、としている。

実際、その時点で、グループが集め得た公開資料は、明治27年の本多忠夫氏の「艦船の衛生について」を最も古いものとして、敗戦時までの約50年間に、僅か48篇しかなく、しかもそのうち、32篇は海軍の将兵に関するものであったのである。しかも、残りのものについても、二篇以上書いた著者はいない。それ故にこそ“未開拓分野”と記したのであろう。

したがって、この未開拓分野について、しかもあの敗戦直後の大混乱のなかで、調査、研究を展開してゆくのは、学問的には勿論、また別の意味でも実に大変であったにちがいない。如何に情熱に満ち溢れていたとしても。実際、私は、かつて労研時代に、当時の西部部長から、“乗船調査をするとき、米を持ってゆかねばならなかったのだが、その米を手に入れることの方が、調査するよりもまとめるよりも、なによりもむづかしかった”と聞いたことがある。

こういう苦労をも荷いながら努力を重ねてゆくなかで海上労働の研究の必要性和有用性が社会から少しずつ認められるところとなり、船会社や組合、あるいは諸団体から様々な委託研究が持ちこまれるようになっていった。実際にはニーズを掘り起して、委託として経費をもってもらった、という方が多かったとも聞いている。こ

うして、海上労働研究グループが発展的に解消され、海上労働研究室となった(1952年)のちも、労研の他の研究室の応援を得て、さらに、様々な意味で特殊な職場である、ということから、固有技術を持っている人間の参加が不可欠ということで、航海訓練所や船会社から、特別研究生とか、嘱託という形で参加して、調査研究が様々な領域で、様々な形で展開されてゆくのである。

かくして、1966年には、研究開始20周年を迎えたが、この間に「労働科学」などに発表されたものは、海上労働一般に関するもの26篇、能力・適性訓練に関するもの47篇、安全・衛生関係97篇、栄養・給食関係54篇、労働負担・疲労関係37篇、作業研究・管理技術関係48篇、設備・環境条件関係86篇、人間関係・社会的条件関係40篇と広い領域にわたって、合計435篇にものぼった。これに、他の大学などから時折発表されるものを加えれば、1946年以降の研究の蓄積は相等なもので、労研で研究がスタートする以前の50年間には海軍関係を含めても48篇しか報告がなかったと考えられることに比べれば、研究の発展に、人と組織と場がいかに重要かということを如実に物語っている数字である。

そして、これらの研究が果たした社会的役割は、決して小さなものではなかった。

しかし、ここで指摘しておかなければならないのは、これらの調査研究に従事した研究者についてである。先ず435篇の報告を生み出した研究には実に82名の人が関係している。このなかにも、本学会員もかなりおられる。しかし、20年間を通して、海上労働の研究に専念したのは西部徹一氏一人だけであった。当時、海上労働研究室内の主任研究員をしていた小石泰道氏(現海上労研)も通算して11年目であった。この事が、実は、現在の海上労働科学研究所が創立される一つの大きな原因であったのである。

以上が、労研における海上労働に関する労働科学的研究の経過の概要である。こうした背景と実績をもとにして、1964年頃から、独立の研究所設立の構想がでてきたのである。

すなわち、第二次大戦で殆どの船舶を失った海運産業も、国の保護政策を受けつつ、朝鮮戦争やスエズ動乱を機に、かなり回復して体力をつけてきていた。とはいっても、1960年代には、急速な技術革新の導入と合理化とをすすめてゆかねばならなかった。そしてそれをおしすすめた結果、商船の労働に対しては勿論、漁業労働や港湾労働などに対しても、大きく影響を与えずにはおかなかった。そうしたなかで、これらの労働を対象とした研究の展開が一層望まれるようになったのである。その

辺の事情を、当時、労研の齊藤一所長から出された設立要望書の一節でみてみよう。その時点で要望されている研究課題に一通りふれたあと、

「以上のような、広汎にわたる個別的な調査研究は、それぞれ海上労働という一つの基盤の上に密接に結びついておりますので、常に現場に即した総合的検討が要請されるわけであります。

当労働科学研究所における、海上労働研究部におきましては、過去20年間にわたり、各方面の手厚い御援助により、研究活動をつづけ、いささか貢献するところがあったかと存じますが、激動する技術革新の時代を迎えましては、産業に密着した応用研究の研究組織の強化拡大なくしては、今後の御要望にこたえることが困難な情勢に立ち至ったものと存じます。

しかるに、当研究所の機構の下では、海上部門のみを特に拡大することは困難な情勢にあります。また従来の研究の経過を見ますに、少数の研究者を中心に、幅広い分野の研究に取り組んでまいりましたが、研究の進展につれ、それぞれの分野の専門研究者を育成組織することなくしては、今後の研究の成果が期せられない段階に到達したものと存ぜられます。……(以下略)」

こうした要望書を出すに至るまでの関係者の苦労には大変なものがあつたし、出せる時点にきたあとも、様々な紆余曲折があり、最後の段階になっても諸方面で合意を得られなかった事柄もあつて、結局、運輸省の監督を受ける財団法人として設立されたのは、冒頭に書いたとおり1966年9月であった。計画の初期には、特殊法人としようとか、海上ということだけでなく航空や陸上交通も含めて運輸労働全般を対象としよう、とかいろいろと案があつたようで、その規模もかなり大きなものが考えられていたようである。しかし実際には、資金難ということで、研究職員は西部所長を含めて初年度は9人でスタートした。総務部関係管理者には元運輸省事務官3名が就任した。

1947年、船員法の改正にあたって、労研に運輸省が研究を委託したことは前に書いたとおりであるが、実はこの際に、運輸省所管の労働科学研究所を設立しようとする動きが一部にあつたそうである。その時は時期尚早ということで見送られたわけであるが、それが20年後に、形をかえて実現したともいえよう。

○1966年～1981年

創立された頃のテーマは次のとおりで、狩野広之氏をはじめとする労研の方々の協力の下に活発に実施された。

私自身は、コミュニケーションスタディーという方法

論を開発し、技能研究の道を拓いた森清善行氏（現神戸大）の研究のお手伝いもしたりしていた。それは1960年代の終りの頃であった。

1966年度の研究テーマ

- (1) 操船者の知的機能に関する研究
- (2) 操船者の精神的緊張に関する研究
- (3) 操船者の反応速度と運動規制機構に関する研究
- (4) 新鋭浚渫船船員の労働負担に関する研究
- (5) 内航旅客船設備と船員労働に関する研究
- (6) 遭難時、海水の飲用が生体に及ぼす影響に関する研究
- (7) 船員の疾病、災害に関する研究
- (8) 船員の体育に関する研究
- (9) 船員家族の職業意識に関する研究
- (10) 遠洋まぐろ漁船船員の人間関係に関する研究

1967年度の研究テーマ

- (1) 操船者の知的機能に関する研究
- (2) 船員の一般知能検査法に関する研究
- (3) 船員の情報処理能力に関する研究
- (4) 船員のパーソナリティ・テストに関する研究
- (5) 海難の心理的要因に関する研究
- (6) 超大型船の船橋設備に関する研究
- (7) 漁船の海難事故原因の究明に関する研究
- (8) 海事労働のシステム研究
- (9) 港湾労働の労務対策に関する基礎的研究
- (10) 内航旅客船設備と船員労働に関する研究
- (11) ペルシャ航路タンカー船員の生理機能の変化に関する研究
- (12) 船員の災害防止に関する研究
- (13) 海女の潜水労働に関する研究
- (14) 船員の健康検査法に関する研究
- (15) 商船船員における食料消費構造に関する研究
- (16) 船員の体育に関する研究
- (17) 船員の家族対策に関する研究
- (18) 遠洋まぐろ漁船船員の人間関係に関する研究
- (19) 漁家の生活環境に関する研究

そして、1976年には、創立10周年を記念して、調査研究報告126篇の抄録集を発行した。また、個々の研究スタッフの努力によって、国際的にも少しずつ評価を受けるようになってきた。

組織としては、当初は、安全衛生、人間工学、労働技術、社会科学の4研究室でスタートし、最も多いときは、16人の常勤の研究スタッフが活躍したが、現在は、嘱託1人、補助職1人を含めて9人が、2部1室に一応所属している形で勤務している。

それでも、官・労・使の合意と協力のもとに、現場に密接な研究を、情熱をもって学際的にすすめるという、海上労働研究グループ以来の精神は、今もなお受けつがれている。なお、私と前出の服部 昭氏の2人は、現在も、労研の協力研究員となっている。

最近の、1、2年のテーマは次のとおりである。

1. 新しい船員職業の設計
2. 将来の船内食料給与の方法研究
3. 海上労働災害の原因究明について
4. 船員福祉の理念とその具体策について
5. 遠洋漁船乗組員の就労実態及びライフサイクルについて
6. 若年漁業就業者の動向について
7. 衝撃振動と動揺の評価基準について
8. 船員の心肺機能について
9. 船員の職能・教育及び雇用について
10. 混乗船における東南アジア船員の生活行動と労働について

○海上労研で見たこと感じたこと

今年で、創立されてから15年になる。その間の激変する社会・技術のなかにあつて、こうした個別の産業労働を主たる対象とする民間の研究所の研究活動は、設立当初の期待とは異なり決して安泰なものではなかった。

財政的には、創立の時点から不足勝ちであつたし、そうしたなかで、いわゆる委託研究で補えるのもある程度までのことであつて、一時期は若手の所員のなかには生活保護費より少いものしか貰えなかったこともあつた程である。そして、結局、5年後には財政的に破綻し、研究所の廃止はなんとか免れたものの、縮小計画ができなくなり、それにもとづいて3人の研究者がやめなくてはなくなり、研究所としての研究能力は低下した。1946年以来、研究を続けてきていた西部所長も、他の専務理事と共に退職せざるを得なかった。

こうした大きな犠牲を払わなければならなかったが、一つだけ重要な反省が官・労・使の関係者のなかでなされた。それは、委託研究のみに頼っていたのでは、対象が特定産業であるため、その産業の諸変動をまともに受けることになり、とうてい財政的には安定しない、という反省であつた。西部所長の後任に就任した新所長は、運輸省時代に、労研における研究に理解を示し、長いことこれを支えてきた経験のある人であつたので、こうした反省を関係者のあいだに求め、結果的に、運輸省の肝入りで、研究事業に対する補助金が、新たに日本海事財団から交付されるようになった。こうした経過で、存続にかかわる最大の危機を新所長の努力で一応乗りこえ

たわけである。その後しばらくは、新所長のもとで比較的安定した時期が生れるのであるが、僅か2年で病気で退職されたあとの経過をみると、この時の処置が果して良かったものかどうか、疑問視するむきもでてきた。

確かに、こうした処置によって、ある時期は、少なくなってしまった人数ながらも、かなり自由に、つまり自分の問題意識にもとづいてテーマを選び、現場に入ってゆくことができた。問題意識を理解してもらい、現場も提供してもらい、しかも費用も負担し、人件費まで出してくれるスポンサーをさがすことが、委託研究の掘り起し努力であったことに比べれば、問題も先取りできたし、“ああ、うちは現場だけ提供すれば、それだけで良いんですね。”と簡単に現場に入れるようになったのである。

したがって、この時期、研究所全体として、創立時のように活気に溢れていた。後に、私が桐原賞を戴ききっかけとなった研究も、(その内容は、本誌の第1号に、“新鋭高速専用船における生活と集団機能との関連について”として拙稿がある。)、この時期のものであったし、現在、官・労・使の協同プロジェクトとして進行している船員制度の近代化プロジェクトのきっかけを作ったのも、この時期である。そして、現在も、前述したように、それなりの調査研究を展開している。

しかしながら、この2、3年の研究所には、再び危機的な段階へ入るのではないかという不安を感じざるを得ない要素がかなり浮び上がってきている。

その第一は、研究テーマの設定にかなりの拘束ができてきていることである。これは、予算との関連もあって、例えば前述した研究事業の補助金の交付を受けるためには、その研究テーマ、目的、方法、経費につき官(運輸省)・労(全日本海員組合)・使(有力船会社及び船主協会)の公式・非公式の合意に基づく承認を必要とし、もし承認が得られなければ、予算がつかないということになる。しかも、研究者の人件費は、この事業補助金に含まれているので、もし、研究テーマが承認されないと研究費(直接研究に支出される費用)は勿論、その人の人件費までなくなってしまうのである。こうしたやり方をとるにしても、将来を見通した上で研究所としての、はっきりとした主張とその説明をきちんとしてゆくならば、それなりの展開もあり得るのではないかと、研究者達は考えている。

しかし、それはどうも、組織の管理者でないからそんな考えを持つのであって、実際は、それはかなりむずかしいようである。そうして、結果的に、研究テーマの設定はかなり拘束されるようになってきている。

第二は、研究所の予算がついている事業以外の活動が実質的にやりにくくなってきている点である。つまり、必要な仕事なら予算がついている筈で、予算がついていないのは研究所として必要でないからである、という論理に対し、外部の研究者との共同研究や委員会活動への参加の意義を説明するのはかなりむずかしいことである。研究所という組織に属しているのであるから、そうした場合には、組織のチェックを受けるのは当然としても、研究者が一般的に持っている判断基準が非常識なことをと考えられる場合も少なくはない。既にのべた研究テーマの設定やその予算確保がむづかしいという状況のなかで、たとえ何年かに一度であるにしても、科研費は我々にとって一つの救いである。ところがそれも「なんでウチが文部省の仕事をする必要があるのか。」と疑問を抱く所属長に、例の承認印を押してもらうには、一工夫も二工夫もいるのである。

第三は、研究費の支出について、徹底的な予算主義(予算の算定の根拠のとおり支出すること、)を貫こうとするために、研究上のアウトプットが出しにくくなってきている点である。この意味は、敢えて説明する要はないと思う。そして、その予算そのものが年々減少し1981年度は全体で750万円しか無いという状態である。

第四は、若手研究者の育成を含む発展的長期的人事計画が無いことである。創立して15年、当時20歳代、30歳代で入所し、今なお様々な困難があるなかで頑張っている者は、今40歳代、50歳代である。乗船調査を最近実施していると、船長や機関長がなんとなく我々調査員に遠慮しているような感じをもつことが良くある。こういう年代になってしまった研究者だけで調査を実施するのはあまり適切ではないと思う。しかし一方では、海上労働というのはやはり特殊な対象であって若い頃からの研究の積みあげがどうしても必要であるという想いも、また強く感じる。したがって、どうしても若い人を育ててゆく必要があり、そのための予算措置も講じなければならないのであるが、それはどうやら研究者の論理であって、管理、監督する立場にある非研究者は、またちがった考えを持っているようである。その端的なあらわれは、“政策を立案したり、これを補強したりするために必要な人文科学や社会科学の領域の問題には、なんら専門的知識や経験を必要とせず、誰でも一寸勉強すればその問題にあたる(だから、そういう領域の研究者を抱えておく必要はない)が、医学はちがう。労働科学は医学であるから、その領域の後継者は必要である。しかし、予算がないから、そういう後継者を採用できるように、現在の人員構成には手を加える必要がある”，と考えてい

る節がある。これを我々研究者は、またまた縮少計画か、とみるが、立場が変わると、適正人事配置となるようである。

この他にもいろいろと問題があるが、現在のこういう状況は、私はやはり一つの危機と考えており、しかも10年前の財政的な破綻にもとづく危機よりも一層危険な状態であるように思う。10年前の危機は「海上労働科学研究所の危機」であった。今は、それに加えて「海上労働の研究の危機」であると思う。このままでゆけば、海上労働の労働科学的研究はどんどん少なくなってゆくであろう。日本では今なお、こういう研究に継続的に専念している研究者は、この海上労働にしか居ないのである。そういう意味では、1947年に、本林富士郎氏が、「労働と科学」に書いた“取残された領域で研究すべき未開拓分野”という状態は、今なお本質的に続いているのである。その取残された領域に取組んできた唯一の海上労働の現状は、単に研究所の危機ということだけではなしに研究の危機と受けとめざるを得ない。

どうしてこうなってしまったのか、どうすれば良いのか、一研究者の私には良く判らないが、一つだけ思いあたったことを書いてみよう。

海上労働という限定された労働を対象とした、いわゆる個別労働科学の存在意義は非常に大きい、その積極的な展開は、こうした特定の産業と結びついた研究所、しかも人件費すらも安定的に確保できない民間研究所のみではとうてい無理なのではないか、という疑問がある。これは財政的な意味でだけ、そう感じているわけではない。現場に密着した研究を展開することは勿論必要であるが、研究所の全存在の基盤をある特定産業に求めると、研究に対するニーズも評価も（学術的評価ではない）、その産業のそのときどきの状態でのようにも変化する。また、特定産業に結びつくことは、特定官庁と結びつくことになり、様々な問題も生じてくる。そして、研究をする上で重要な計画性と継続性が損なわれ勝ちとなる。

それでも、私は、個別労働科学を目的とする研究組織の意義そのものに疑問を持ったり、否定したりするものではない。そういう研究を一つの研究組織だけが荷うことの危険を指摘したいのである。“日本人としては必須の業務でありながら、取残された領域で研究すべき未開拓分野”であるこの領域の研究が、大学など他の研究組織のなかでも継続的に展開される必要があると私は考えるのである。一人でも二人でもそういう研究者が居て、

そこでも海上労働の労働科学的研究を展開していれば、海上労働の研究も一層賦活されるであろうし、また海上労働研という組織に対する海運産業や関係官庁の考え方も、おのずと変らざるを得ないと考えられる。そういう意味で、海上労働研のなかに若い研究者を迎え入れることも重要であるが（この小さな研究所も育英会の奨学金の返済は免除されている）、海上労働研の外に、特に大学にそういう研究者が居ることが、後に続くものを育てる意味でも重要である。（興味をもってくれる若い人は必ず居る筈である。実際、私が非常勤講師をしている2、3の大学で、時折、海上労働の話をするが、かなり興味をもって聞いてくれるようである。）こういうことが実現すれば、海上労働の研究は今後も展開されてゆくであろうが、いつまでも、一つの研究所だけにそれを荷わせていると、そこにいる研究者の研究能力や意欲と全く異なる次元の問題によって、研究がどんどん衰退してゆくであろう。

一般の労働行政を担当する労働省には、産医研や職研のような立派な研究所がある。船員労働行政を預る運輸省には、そういうものは無い。海上労働研にも、国庫の予算は一元も支出されていない。こういう財政基盤の弱さを補強する意味で、個別の研究に対する助成ではなくて、人件費の半分をもつ、といった形の国庫からの機関補助金のような強力なテコ入れが、必要なことは勿論である。そのことによって、海上労働研は存続してゆくであろう。

しかし、日本におけるこの領域の研究の発展のことを考えれば、海上労働研を存続させることは、必要条件であっても充分条件にはならない。やはり、海上労働研以外のところでも、こういう研究が継続的に展開されることがなければならないのである。

1947年に労働研に生れた海上労働研究グループの西部徹一氏をはじめ、当時のメンバーが持っていた意欲と情熱は、今もなお、現在の海上労働研の研究者に受け継がれており、またそれ故にこそ、様々な悪条件下であるにもかかわらず、研究が続けられてきているのである。

勿論、こうした意欲や情熱が、研究活動を通じて得た研究上の多くの友人・知人の手助けと、調査中に知り合った現場の人々の励ましとによって支えられてきたものであることは、記すまでもない。

しかし、こういう研究者の意欲や情熱だけではどうにもならないものがある。

今、海上労働研と、その研究はこういう状態である。