

# 羅針盤

創刊号



2009. 11. 1 羅針盤を発行する会

## 羅針盤発刊にあたって

働く人々にとって受難の時代を迎え、海上で働く者はより大きな波に飲み込まれようとしている。遠洋・沖合漁業の廃業や減船、沿海・内航の倒産、劣悪な労働環境、長時間労働、外航では日本人船員の乗らない船舶が急増し、海と船員を取り巻く社会そのものが崩壊の危機に向かっている。

こうしたなかで海員組合は、現場船員から遠ざかり、海上労働運動の原点を見失っているのではないかと危惧する。現状を憂え、船員社会の再生を願う仲間には全国に散在しているが、互いに語り合う場は少ない。

船員社会の再生と海上労働運動の復権を願い、ここに「羅針盤」を発刊する。

情報を交換し、思想、信条の違いを超えて自由に意見を聞かせ、共に考える場としたい。

海上で働く人々が、荒波を乗り切るための一助になれば幸いである。

現場船員や海事関係で働く方々の積極的な投稿をお願いする。

2009年11月1日

羅針盤を発行する会

# 海員組合大会に期待する(つと)

海員組合第70回定期全国大会が、11月4日より松山で開催される。大会への期待を組合員、OBの6名に語ってもらった。

## 船員を取り巻く状況

—最初に、船員の今の状況を語って下さい。

**D** 外航は交代要員がいない、休暇は先おくりの連続で6ヶ月乗船3ヶ月休暇なんて夢のような話。何年も協定が守られていない。フィリピンクルーも1年近く乗せられる。

**G** リーマンショックのあと廃船や係船をしているが、船の数は増え続けている。欧州船主は新造船をキャンセルするが、日本船主は発注ずみの船は進水させる方針のようだ。老朽船の処分をしても、新造船が次々に就航するから結局人が足りない。

特にLNG要員が不足している。オカの人手不足も深刻でインド人SIは高給に釣られて

次々と移っていくようだ。

**N** 新人採用は増えず養成に時間もかかる。大手では10年で船機長と言われて本人達は大変のようだね。乗船経験が短いこともあって古手の船機長に言わせると、とうていまかせられない。

中小には新人を養成する余力はなく即戦力の職員も少ない。

**S** 外国人船員はどうなの？ 不況でフィリピン船員の雇用不安が起きかねない話もある。

**I B F** 交渉の賃金UP率も各国にまかせせる主張を組合はしたらしいね。結局船員不足なの？ それとも過剰なの？

**T** 1年4ヶ月も乗せられ怒って交代者がいまま下船した例もある。数年前は1航機クラスが不足していたが今はどの職種も足りない。部員も延長につぐ延

長で1年乗せられる。家族が病気で降ろしてもらえず、人権問題といわれるほどだ。

**S** 外国人船員のレベルは？

**T** かなり落ちてきている。人が足りないから四方八方かき集めている状態。免状はあるけど実職経験のない職員も多い。シーマールの定義や正午計算のできない航海士、油の比重換算を知らない機関士もいた。

**G** 昔と違って大型化にスピード化。外航は混乗船で国際ルールもきびしくなりストレスが半端じゃない。乗船中はスーパーマンが要求される。船内でアルコール制限もあるほどだから。

おまけに外国人のレベル低下で停泊中も整備につきつきり、乗っている間には上陸しないと決めている機関長もいる。事故が

起きないのが不思議なくらいだ。小さい事故やトラブルはたくさんある。かろうじて大事故にならないだけ。スケジュール通り動かすのにめいっぱい、船内に余力のない状態だ。

船員制度近代化の時は陸上の支援体制ができたけど、混乗船になって元に戻ってしまった。

今は日本人が3〜4人しかいないので乗船中は上陸をあきらめる風潮になっている。

**K** 休暇の権利が船員の一番の要求になったようだね。内航や港湾も同じでどこも人手不足。

あたり前に休暇をとれるようにすることが労働組合として重要な仕事になっているね。

**S** 内航では毎日3食作らされて、後かたづけや便所掃除の雑用ばかり。若い人が辞めるのはあたりまえだ。プライドがあつて、優秀なエンジニアほどイヤになつてやめていくと聞いた。

**K** 港湾船や内航小型船は司厨部がほとんど乗っていない。オカの工事現場と同じような食堂で、各自勝手に食べたりする。組合にとっても最優先の課題だね。

**D** 内航は若手船員の絶対数が足

りない。目先の不況で採用を手控えるのはあとあとにツケをまわすだけ。結局乗組員に全部シワよせがきている。

フェリーはもつと大変で高速道路千円乗り放題が始まる前から、減便減船、破産に追いこまれた会社が目立つ。バブルが崩壊してから今までずっとダメ。自動車に対抗して運賃を千円に下げたり、3千円の商品券をサービスしたり、涙ぐましい努力をしているけど自助努力も限界にきている。それに追い討ちをかけるのが高速道路無料化。

K 水産業界も国の政策で減船された。退職金程度の補償で再就職のケアもない。

漁師安、燃油高、長期間の過酷な労働という根本はそのままだから若者は敬遠する。外国人にたよる場当たりの方策を続けるしかない状況で外国人船員の労働協約すら守られていない。農家以上に政策支援が必要なのに、政治家は票の数しか見ない。違法操業しなければ食っていけないような宿命的な状況も改善されていない。

D どの分野でも船員が追い詰め

られ、近い将来船員という職業がなくなると思えるほどだ。職場に若い人を惹きつける魅力、ロマンがなくなっている。

### 活動方針の感想

一今年の活動方針の感想を。

K 休暇も満足に取れない現場の切々な状況が方針には見えない。休暇は船員にとつて大切な権利、それが行使できないと若い人も希望を失う。現場の実態をどれだけ把握しているのだろうか？

D 天下国家を論じて世界の国別情勢にまで触れ、大げさな文句が並ぶ割には組合員の切実な現状に触れていない。労働組合の方針として違和感を感じる。

G 沿岸や湾内で航行中、時々この船は寝ているに違いないと思つてひやひやすることがある。疲れ果てて眠気と闘いながらワッチしている内航船の現状がある。船員法改正で時間外が規制されても、年間3〜4千時間働く内航の実態はかわらない。

外航でも疲労は国際的に問題にされ、どの船も船橋に「STCW、ILOの基準クリア」と

当直表が張り出してあるが、うるさい豪州、欧州での検査をくりぬけるためのアリバイに過ぎない。入れ出しの続くコンテナや自動車船では守れっこない。法律通りにキチンとやれば、外航も内航も船は全部止まってしまう深刻な状況がある。

色々手を出すのはよいが次々と目先が変わっている気がする。S 文章が長くて同じことのくりかえし。あまりにも総花的でキヤッチフレーズが目立つ。「全国一斉運動」など威勢はいいが中にはガス抜きと思えるものもある。倒産に際して、組合員が路頭に迷わないよう最後まで救うのが労働組合のはずだが「法的根拠に基づく産別運動」とは何のことか？ これでは組合員を最後まで守れるのか疑問だ。

T 民主党の政策を支持するといいつつ「高速道路無料化反対」で整合性はどこにあるのか？

労働組合本来の活動からそれて、事業体運営に傾いている感じもするね。奨学金、アジア構

最初から条件闘争のようにも見える。漁業者に対しても農家の個別補償と同じ内容を要求する強い運動が必要と思う

想センターにしる、国や経営側に要望して実行すること、組合が独自にやることの仕分けが論議されていないのではないか。

広報活動や海のキャンペーンは国交省などにやらせるのが基本だ。労働組合の視点からの広報、労働組合にしかできないことを追求すべきで、海洋少年団的な発想になっている。

SI 育成講座は現場から要望が本当にあるのだろうか？

2年前の大会でセーフティネットの派遣会社を立ち上げたが、結果の検証もいまま今年

育成講座以前にキチンと船に乗せることが大切だ。望ましいSI像は、船機長と技術的に合

れること。船機長と同じ言語が条件というイギリスの調査結果もある。日本人船機長がいなくなれば、むしろインド人やフィリピン人のS Iしか要らない。

海技者論や海陸交流が人事権をオカに移した結果、船員社会を劣化させ、組合の存在意義すら希薄にした歴史的な反省がみられないことは致命的だ。

## ソマリアへの自衛隊派遣

一 中身に移って、まず外航の問題から。船主協会と共同声明でソマリアへ自衛隊派遣を要請した。各方面から懸念が出されたが：

T 従来の組合方針は戦争の反省から、海の平和を守る姿勢が鮮明だった。護送船団方式は紛争の泥沼化を招くので反対し外交努力による解決を要求してきた。

今回組合が要請したため自衛隊を海外に派遣すべく手をこまねいていた国防族はチャンス到来で大喜び。「船員さんが守ってくれと頼んできた」と改憲勢力に完全に政治利用された形だ。

N 組合は03年のイラク戦争当時、自衛隊派遣反対の中執声明

を出し、その後も有事法制を發動させない、憲法9条を守る、軍隊によらず平和外交で船の安全を守ることを第一とした。

今回の共同声明は従来のスタンスを大きく変えるだけでなく、組織論議も経ていない。

K 1号議案のような活動方針を出すことで平和を願う国民の支持を得られるだろうか。自衛隊による国益・幹線航路・邦人保護という発想はシーレーン防衛思想そのものだね。労働組合の方針として大きな疑問を感じる。

この点2号議案は従来の平和路線が踏襲されて、ITFと連携して国際協力で安全確保という良識ある書き方をしている。

D 海員組合はいつ改憲に舵を切ったのかと、陸海空20労組をはじめとする平和運動に大きな衝撃を与え、マスコミからも質問されたようだ。

組合は、戦争反対・海の平和を守る路線に変わりはない、戦争海域と海賊海域は異なる、と分けて考えるような説明をしているが説得力はない。果たして軍隊で海賊を撲滅できるのか？ フランス海軍の将官は軍隊に

よる攻撃は負の連鎖を引き起こすだけ、泥沼化するだけだと言っている。ソマリア沖の漁業資源を奪い合い荒廃させた原因は日本を含む先進国だ。各国が責任をもって民生支援で復興させることが先決だろう。軍艦を派遣しての海賊退治というのは大国のエゴイズムそのものだ。

S 組合は全船員の要望かのようにふるまうが、自衛隊派遣に反対の組合員も多数いる。

憲法9条の改正に利用されるのは代償として大きすぎるし、アデン湾を通行しなくても日本の国民が干上がるわけではない。大げさに世論操作されている。

G 「海賊対策法は海賊対処に限定し、戦争区域への自衛隊派遣ではない。従って憲法違反ではない」と新法を歓迎している。

それなら時限立法にして、地域もソマリア周辺に限定すれば済む話だ。百歩譲っても色々なことが言えたはずだ。恒久法にする理由がないし、支持する民主体との整合性もとれない。

船員と船主の利益や立場は違うのに、のっけから共同声明で突っ走り、身動き出来なくなっ

た。結局われわれ船員は、船主や自衛隊を海外に出したい勢力に利用されただけだ。

N マラッカでもたくさんの海賊被害を受けたが、軍隊を派遣しろというヒステリックな声は少なかった。今は海上保安庁など各国が協力して沈静化しつつある。外交努力という冷静な方法が成功しているよい例だね。

T 現場組合員はできることなら行きたくないが、会社から命令されたら断れない。まだ退職したくないというのが本音だ。世界中が共同して喜望峰を回ることになればホッとするのが正直な心境と思う。組合員の安全を望む思いがスリかえられていのように感じる。

S 不況の影響で自動車船やコンテナ船が係船しているのでスピードを上げる必要がないから、喜望峰廻りの減速航海で充分に採算がとれる。実際に喜望峰を回っている船主もあるね。昨年に比べ燃料価格は下落したし、スエズの高い通航料と戦争保険料の高騰もあるから。

D なぜ最初から自衛隊なのかも大きな疑問だ。実は保安庁にも

ノーストップで2万海里走る船があるし、最新鋭のヘリ2機と大型火器も装備した軍艦並みの巡視船も2隻ある。

組合が最初から自衛隊を要求する根拠はない。保安庁の出動要請でよかつたんだよ。

K そう。昔から海員組合のスタンスはまず安全を守る、危険海域には行かない、行かせないが第一。そのため経営側と協議して1隻毎に安全を確認しながらストップ&ゴーを判断し成功してきた。

今回のやり方は20労組の共同にも水をさしたし、国際協力で安全を実現しようという団結を育てる面でもよくない。従来

T 本来安全を守るのは国や会社の義務で法律にもそう書かれている。今回、船主協会に対して「安全義務を果たせ。危険海域には就航しない」と要求して、1隻1隻の配船必要性を交渉で検証したのだろうか？ 組合が訪船して乗組員の本人意志を確認した話も聞かない。

最初から就航を前提にして危

険海域の線引きや手当倍増を決めているように見える。

世界中の船員の代表であるITFは、安全が確保されるまでソマリアへの就航を見合わせるよう要求して国際的な交渉をしてほしい。またILOや国連に対して各国による民生支援やコーストガード派遣という方向で国際世論を喚起する運動もしてほしい。そういう声が外国人船員の間にも多かつた。

### 日本人船員の確保育成

一トン数標準税制と引きかえの形で決まった確保育成策。確実に実施されるのだろうか？

D 経営側が本当に日本人船員を確保したいようには見えない。

国に商船学校への予算を求め、国に商船学校への予算を求め、分の利益で動いているだけ。国にもその意欲は見られない。

G 企業に採用義務のないことが最大の問題だろう。養成計画の達成をチェックする機構はできてないし、ペナルティーもない。達成できない場合は本来の税金を払えばよいという尻抜けな制

度になっている。

実際の採用数も増えていない。10年後に1.5倍にするためには最低でも年間3000人の新卒採用が必要のはずだ。団塊の世代が大量に退職するし、若者の定着率の問題もあるのだから。

S 学生数を増やさず、逆に学校の統廃合が進められている。

船員教育機関の拡充がない以上、船員増加計画もないことになる。

学生のレベルが低いといって採用を控える会社もあるし、普通科学生の養成も数は知れている。今のままでは日本人船員が増えるわけがないし、結局日本籍船が5年で倍増しても、日本人は乗ってないことになる。

T 昨年の大会でイギリスの代表は、イギリスではトン数税制で船員は増えなかつたと警告した。

練習生の乗船は義務づけたものの、採用を義務づけなかつたことが原因だと思う。結局船主は税の恩恵を受けただけで、採用義務は免除されてしまった。

採用を「企業の自由」にまかせた以上、失敗も予想できたのではないか。

方針書は各社の雇用計画で検

証するというが、雇用計画はあくまで計画に過ぎない。実行されなくてもペナルティーがないから、緊急雇用対策のあとも日本人船員は減り続けた。二の舞になることは目に見えている。

K 大手船主は多額の資金を出して外国の商船大学と連携したり、現地に学校を作っている。日本人船員の育成に主眼はおいていないようにみえる。方針書にも、今の計画では5年間に10社で88人しか増えないと把握しているのに、対抗策は見えない。

広報活動や研修講座ばかりで、果たして新しいプロジェクトが増加に結びつくのだろうか？

N 大手は自社で研修や養成をするし、プロジェクトの効果は疑問だね。問題は「船員職業の魅力」を喪失させてしまったこと。

海運界は日本人船・機長のコストが高いと非難し続けてきたが、それは若者自身の存在を否定したことなのだ。若者が定年まで船員として、職務を全うできる働き方が保証されなければ海の魅力にはつながらない。

運よく日本の船会社に就職できても、船員として働けるのが

せいぜい10年というのでは外人船員とえらい違いだ。

船舶管理業務は船員の経験を生かせる仕事の一つにすぎないのに、それを強制して若者の選択肢をせびめている。

G 国交省や組合のやっていることも、経営側のそういう考えを数年遅れでなぞっているだけ。

海技者やSIなど、耳ざわりがよいと思っ使っているようだが時代遅れに気づいてないし、肝心なことが欠けている。

海の魅力の宣伝はよいとしても、マリンレジャーと職業としての船員は全然ちがう。

若者が定着する労働条件、職場環境に全力をあげることが最も近道と思う。

S 日本人船員確保のためにはナショナルミニマムを国として定めなければむりだ。

経営者が利益を追求するのはしょうがないので、それを規制しながら最低限の数を法律で義務づける。その見返りとして税金を投入する。韓国がある程度しているね。今回のトン数税制にはそこが欠けている。

法律の義務づけがなければ実

行は不可能ということをイギリス代表はいいたかったのでは。

D 世界同時不況といっても、フリーや内航、水産に比べて外航の収益はきわだっている。長年の累積赤字を一気に清算した会社もあると聞くが、労働条件の方は上がっているの？

T 外航の経営状態は依然よい。今年も+αのボーナスを出している。しかし他の条件は20年前とほとんど変わらないので、組合の存在意義が年々薄れている感だ。

逆に外国人船員の給料は上がり続けている。フィリピン1航機の乗船月収は1年で2千ドル上がり6千ドルほどになった。船機長はバルカーで8千ドル、タンカーは1万ドル前後。

欧州の船機長はLNGで月2万ドルもあるようだ。社会保険のない分日本人よりコストは低いと会社はいうが、今や日本人と変わらない収入だ。

S 組合の存在意義が薄れているというが、状況を打開するにはどうすればよいのか。

T あたりまえのことだが、一つは国を通じた政策・法律面での

## ITF世界大会と

### 非居住特別組合員

一世界大会に対する方針はトーンが変わったように感じるが…。

N 船員憲章見直し論議にそなえ国際問題タスクフォースを作り、非居住特別組合員に対する戦略的方針や、あるべき組合費の体系を決めることになってきた。

世界大会は来年8月なので今大会で論議する必要があるが、方針書にはなく、どういう方針で世界大会に行くのか不明だ。

S 非居住組合員に対して組合費に見合う恩恵を与えているのかという批判が昔からあった。

その答えが出ると思っていたのだが…。今年の方針は両にらみに変わったように見える。

アジア重視の表現もあるし、片方では世界大会の決定に従うという。以前強調された欧州の組合との違いにも触れていない。

K 労働条件の引き上げが難しくなるなかで彼らへのサービスを維持することは重要だ。

マニラやセブに大規模な施設を作って貢献にむくいることは基金もあるし、否定すべきでは

ない。その先が重要だと思う。  
S 帰国した時の福利厚生を図るのはよいことだが、それとは別に、非居住組合員の権利・義務を考えると、やはり彼らが待遇面の改善を組合（J S U）に要求できる道を作る必要がある。

K なぜ非居住組合員がJ S Uに組合費を納めるのか、制度ができる時フリーピン側ともめた。基金を作つて色々なサービスをするということで一応納得が得られて今まで来たのが経過だね。  
D その通りだが、非居住組合員の意識も段々進んでいる。J S Uは組合費をとるばかりで権利は何も与えていないという彼らの不満を、二国間協定を理由に抑えられるのかどうか。

T 船の中ではJ S Uは40ドルに見合った活動をしていないという不満が多い。

もう一つ、自分達の労働条件は自分達で決めたいという民族自決権みたいなのが底流としてある。将来的には自国の船員組合を通じて船主と対等に交渉したい、今は仕方なくJ S Uに預けているという感じだと思う。

K そう。船員供給国の労組が受

益国船主と対等に交渉するのは現在の力関係で不可能だから、受益船主国組合を間に入れることで、全体として船員の労働条件を上げていこうというのがI T Fのポリシーだ。これ自体は正しいと思うよ。

ただ、供給国の労働者が力をつけてきた場合は大きく変わる。何年後かは分からないが過渡期にあることはたしかだね。

T そういう認識で来年の世界大会では、あるべき組合費の水準と非居住組合員に対するサービス。サービスには組合活動上の権利も含まれるのだが、そのチャートを示し、諸外国の懸念を払拭すべきだと思う。

### 内航不況・フェリー問題

D 離島航路は本当に深刻で、規制緩和と路線の波をモロに受けている。かつての離島航路振興策が放棄されて補助金が次々と減らされてしまった。今年になって色々な陳情活動に組織の精力を注いでいるが、どれだけ効果が上がっているか分からない。

K 一昨年の大会でヒューマンリ

ソース社を作った。趣旨からすれば、ここが離職した組合員の雇用の受け皿になるはずだった。多くの組合員はそれに期待したと思う。しかし昨年の大会では、実質的に開店休業状態で派遣実績は1件もないという事だった。倒産した有村産業などの組合員がリソース社で救済されたのだろうか？ そういう検証を大会の場でやってほしいね

G 高速道路無料化反対運動をどうやるかが大きな問題。死活問題なのはJ Rやバス会社、港湾も同じだから、労組だけでなく企業も含めた大共闘を作る条件はできている。大きな運動なしには民主党のマニユフエストを変えることはできない。

### 規約改正と組織改革

一 常任役員を増やすなどの規約改正案をどう見るか。

N 今組合が抱えている重要分野にエネルギーを注ごうということだから、それ自体は非難すべきことではない。特に政策担当の中執を減らしたことは元々よくなかったのだから。

T 非居住組合員の組合費は未来永劫保証されないから、自立した体制を作るということで150人体制にして常任役員も2名減らすということだった。

わずか3年前の大会で現場の反対の声を抑えて決めたことをまた元に戻すのか？ なんとも行き当たりばったりと感じる。

K 一時期、非居住組合員制度に対して船主側が難クセを付けて組織的に攻撃を加えてきた時があるのね。J S Uから離反させようと。今はそれも止んでいるので心配がなくなつたという判断があるのかも知れない。

D 組合費値上げの大論議が5年前。カンカンガクガクの末、組合員に負担をかける以上、組合自体もスリム化ということで現トップも率先して決めた。

それを今次々とひっくり返す。何年もかけて論議したのはむだだったということか。

S 余りにも簡単にひっくり返して、そのつど現場はゆさぶられてきた。国際・国内政策の重要性も今始まったものではないし、また数年後に変わるのかな…。

(10月中旬収録)



# 外航船員ゼロへの軌跡

(連載・第一回) 伊藤 敏

## 第一章 今なぜ過去の検証か

港の周辺を歩いて気付くのは、日本人船員の姿を見ることの無い外航埠頭。昔はあれほど混雑していた通船待合所。通船すら取らなくなつたのか外国人船員すら見当たらない。もはや雇用不安に悩む日本人船員は存在しない。

賃上げや労働条件の改善を訴える者もいない。船内から労働組合運動が消えた。だいいち船内委員が存在しない。人が消えた以上、外航海運から問題や課題も消滅したかのような錯覚すら覚える。

その中で過去を振り返り、検証する意味などあるのだろうか。過去をたどることが、徒労のようにすら思えて正直言つて気が重い。船を去つたかつての仲間の多く

は、船を二度と思ひ出したくないと思つているかも知れない。

かつて組合のアンケートに答えて「近代化以降メチャクチャ、雑用係、最低の職場、後悔している」「組合は必要ない、解散すべきだ」(海員94年2月号)と記した外航組合員は、どう思うだろうか。

陸上産業に先んじて、規制緩和という時の流れに呑まれた海上労働の場合は、組合のリーダーが誰であつても結果は似たり寄つたりで、なるべくしてなつたとしか言ひようがないのかも知れない。

私の手帳に寄れば1981年のことである。夏の瀬戸内海にある造船所の食堂。昼食後、乗組員全員が集められた。スーツを着込んだ銀行から天下つた役員は滴り落ちる汗を拭きながら言った。

「慢性的な船舶過剰、この中で海運が生きるには国際競争力の確保であり、円高の中ではヒト、カネ、モノのコストのドル化しかない。

将来的には混乗しか海運が生きる道がない。部員の皆さんは一日も早く職員になつて頂き、そうでない人は早目に陸上に職を捜すことです。将来を予測して手を打つのは、会社だけではなく、個人にとつても大事なことです。

当社のような中手オペレーターは誰も助けてはくれません。銀行もこれ以上当社へ支援を続けることは、銀行として背任行為になりかねません」と言い放つた。

4年後に会社は清算され、職員の資格を取つた部員を含め船員は消えた。ほぼ役員氏の予告通りになつた。一方私たちは、船を辞め

ないで闘おう、と呼び掛け続けた。どうして船員の側が時代の変わり目を予測し、有効な手立てを打てなかつたのだろうか。30年を経た今でも、この腰掛け役員氏の言ひ分とともに、忘れたことはない。

時代の検証などという大仕事は、海上現場しか知らない私には手に余る。個人的な回想や悔悟を連ねるのとは違い、労働運動には「総括」という言葉がある。本来は労働の一方の当事者である元執行部の諸氏がきちんと総括すべきであろう。

「イギリスの船員たちの100年」を全訳した、篠原陽一氏(海上労研)は終章で、グローバルリズムと戦争に対するビジネスユニオニズム限界を問題提起している。

『便宜置籍船の台頭と途上国船員の進出のもとでイギリスの船員は1911年の状態まで逆戻りした。ビジネスユニオニズムは先進国産業が、国際競争にさらされず、安定した労使関係を通じて、経営者の善意に期待しながら組合員の利益をはかることにある。』

その限界を克服するには、改革

運動を一国レベルから国際レベルに展開させることにある。(海員92年2月号)」と。

私の知る限りこれらの問題提起に正面から答えた人はいない。

2005年、最後の誓とされた、国際船舶の日本人船・機長の配乗義務撤廃が労使で決まった。いわゆる6・13合意である。こうして、2008年ついに日本人がいない、全員外国人の日本籍船が現実のものとなった。

混沌とした海にも注ぐ河川があり、河川には源流が存在する。

誰も始めようとしなければ、時代の変わり目から現在まで、海上現場に身を置いた自分のような者が、重い筆をとるしかない。

二人にひとりが海上を去った緊急雇用対策、新マルシップ導入、船員制度近代化の頓挫。全てが擦り傷、かすり傷の類とは思えないのである。『10年を見ても大して変化がないし、意味がない。ワンジェネレーション、30年を見る必要がある』(海技協会会長・谷初蔵氏、海員92年7月号)。

30年過ぎた今なら見えてくる

ものが、あるに違いないと思う。外航船員ゼロへの軌跡を追い、検証を始める。検証の中に日本人船員社会の再生のヒントが浮かび上がってくるかもしれない。終章では稚拙でも幾つかの手がかりを提示できればと願う。「海路残照」であっても、光の気配を語らなければ、過去をたどる意味はない。



(人気のない通船待合所)

## 第二章 メルクマールと

しての1975年

「減速経済」が流行語になり春闘

による賃上げ率が戦後初めて下落に転じた年であり、年末には公労協により史上空前のスト権ストが闘われ敗北を喫した年でもある。

このころ陸上の労働者はどうであったか。木下武男は「企業主義的統合と労働運動」(吉川弘文館・2004年)のなかで次のように定義している。(後半で産別労働運動との対比をするため、やや長いが引用する)。

『民間大手企業の中での作業長制度や小集団による職場秩序の再編による企業内労使関係の変化。社会的基準がない企業内賃金で

あるため、企業の発展と安定が労働者の賃金に直結するという賃金体系と人事考課制度による労働者の統制。

これらを通じて、組合組織が企業の労務管理機構と一体化して企業別組合は労使協定の労働組合に完全に变质し、大企業労組の転生こそが、日本の労働運動を構造的に規定した。問題の核心は、民間大企業の労使関係にあった。

75年以降の時代ではなく、75年までの時代に主体の側の危機が

醸成された』と結論づけている。こうして「1975年の暗転」と「資本独裁」の論理が我々の前に提示されている。

では船員の場合はどうか。なぜ1975年がメルクマールか。

75春闘が妥結して間もない1975年6月22日、船主協会会長であり、日本郵船社長でもある菊池庄次郎氏は、次のような構想を発表した。いわゆる「菊池構想」としての「組船認知論」である。

『日本船は船員賃金の高騰により国際競争力が低下、外国船に太刀打ちできなくなった。日本海運の現在の地位は外国用船の活動に負っている。

従って外国用船のうちの組船(日本の海運企業が用船支配を前提に、外国海運企業に日本造船所を斡旋して建造された外国船)を認知して輸出入銀行から融資をし、その船に日本人船員と外国人船員を混乗させるべきだ。

そうすれば、日本人船員の雇用不安を回避できる。反面、外国用船による利益で、より高度の技術革新を導入した(甲機両用の)日

本船も、建造できる。これより他に日本海運の進む道はない。』

同氏が、「職場委員を通じて海員組合の中に企業意識を浸透させていく」と語ったのは、翌年の年頭の挨拶の中である。

同社は、車輛船ボーラベアにおいて日本人船員6名を、一旦組合から脱退させて陸上へ転籍させた後に、乗船を強行するという挙にでた。明らかにユニオンシヨップ協定違反で不当労働行為である。

それは、翌年5月のことであった。後におきる東京船舶問題との類似性において興味深い。

75年7月20日、運輸省は「日本海運の現状」を発表した。

その中で外国用船の活動について、1974年6月末現在で外国用船は日本海運の運航船舶の41%に達し、運賃収入は全運賃収入の43%に増加していると記載し、日本船の外国船への代替が急速に進められていることを協調した上で、次のように示唆している。『安定輸送体制を確保するため、日本船に準じた長期安定船舶としての機能を有する仕組船を起用す

ることなどの配慮が望ましい。』運輸省は菊池構想を側面から擁護したのである。

これに対し海員組合は、同年の活動方針の中で、これらの動きを脱日日本人船員化の策動と捉え、仕組船建造に対する規制を求めた。

しかし他方では、当面船社の仕組船には組織船員の配乗を義務付けるとした。

この年7月の汽船部属組合員数は70、760名であった。

### (注) 東京船舶問題とは

2001年5月、陸上労組へ加入するとして、所属組合員16名が一斉に脱退届けを提出することで始まった。

組合は、組合員の身分等について、団交を申し入れたが、東京船舶は「海員組合員が存在しないので、組合と協議する理由がない」として団交を拒否。組合は種々の抗議活動を行ったが団交開催には至らず、不当労働行為の救済申し立てを行った。結局、同社は争議中の02年8月、日本郵船の完全子会社となり、組合員は霧散し、労働委員会闘争も組合

の敗北に終わった。海員組合の存在意義が問われる深刻な事態を引き起こした。

## 第三章 現場をつぶせ

### (対抗策としての脱日本人船員)

スミソニアン体制により、固定相場制から変動相場制へ移行したドルシヨックが1973年2月であり、第一次石油シヨックが起きたのは同年10月のことである。

この頃外航海運は、どのような状況にあったのだろうか。

70年頃から盛んになった外国用船は、オイルシヨックの年には日本商船隊の34パーセントとなり、75年には44パーセントを占めるようになる。一方で日本船の隻数は72年をピークに減少を始めた。

脱日本人船員・脱日本籍船の傾向が強まるものの、依然として日本商船隊全体は拡大を続け、後に海運と船員に苦境を迫ることになる。過剰船舶状態の恒常化が始まる。当時は海造審においても、69年

の海運助成以降の政策の方向性は、もっぱら船員需給不足の解消であり、船員養成機関の拡大が図られたりした。それらの方針が、菊池構想を契機に逆転して、外国用船の積極的支援に転換される。

では船員側の状況はどうだったか。当時、船内大会の定番といえ

ば定員問題であったといつてよい。船員の歴史は定員削減の歴史といえる。ナイロンホーサーや冷房設備で甲板員や機関員が減らされ、魔法瓶や冷蔵庫、食器洗い機で司厨員が減らされた。

ドクターや事務長の下船に続き、オートアラームで通信士が減らされ、Mゼロ船の出現で機関部の定員が大幅に削減された。

菊池構想以降、船員に対する攻撃も、〈定員削減〉という合理化からいよいよ〈雇用〉合理化へと向かうのである。

同時に、技術革新の名の下による合理化船出現と、度重なる定員削減で船員の〈余剰〉が作られていった側面を忘れてはならない。

定員削減反対の闘いとは、船員にとってどういう意味をもつのか、

踏み込んで考えてみたい。

それは、個々の労働時間や、要員の配置転換、他職能の存在や否定につながる問題であり、自己と他の関係性にかかわる事柄である。

同時に労働と生活を同一個所で長時間過ごす船員にとって、種々発生する職場要求は、通船や作業着よこせから、通信士や部員の下船反対まで多岐にわたる。職場闘争そのものといつてよい。

職場を軸にした運動への転化は、海上労働の物理的な事件の中では難しいことではない。海上という狭い空間の中で、日夜問われるのは、労働者としての生き方や思想性に他ならない。

船員としての自覚がそっくり、階級的自覚に入れ替わることは容易であり、資本の介在から遠く離れた職場集団は、階級形成へと向かう近道でもある。

資本の論理に対し労働の論理を対置して掲げたスローガンが、港にカアちゃんを呼ぶ金を寄こせに端的に表される「人間性回復の闘い」である。72年の92日間、スト参加船舶数は931隻に及んだ。



長期ストの特徴は従来の組合幹部の独断的な指導が変わり、大衆の意見を反映した闘争を展開せざるを得なかった点と、これに対して船主が現場に対する攻撃を露骨に表してきた点である。

船主にとっては、前年の春闘で諸手当の低額妥結を否決して組合三役を辞任に追い込んだ、現場をつぶせ、というわけである。

ベアだけなら大きな額ではない。スト保険をかけて200億の供託金を積んだのは、闘う沖の意思が気に入らなかったためである。大衆路線といわれるものに対するむき

出しの敵意がそこにはあった。

翌73年の大会では、政党支持の自由、民社一党支持の廃止、反自民・反独占のスローガンが掲げられ現場組合員からは歓迎された。

特に、全労結成の翌年の1950年に組合が参加した、生産性向上本部からの役員引き上げは象徴的な出来事であった。

しかし、長期に闘われたにも拘わらず妥結した内容は満足できるものではなく、また、リコール運動以降継続されてきた組合民主化運動は依然として道半ばであった。

更に付記したいのは、運輸大臣から出された仲介案である。「仲介案の実施は、企業経営に多大の負担を課し、国際競争力の低下をきたし、ひいては雇用不安の増大をも生ずるおそれがあるので

労使が、従来以上に生産性向上に取り組むよう」求めている。

メルクマークである1975年、外航問題の前哨戦といえる近海船問題も大きなテーマであった。

船主協会は75年初頭、国際競争力の低下を理由に近海海運からの総撤退と9千人に及ぶ船員の解雇

を打ち出した。

しかし、国際競争力というのが実態は、いうまでもなく日本の商社・荷主・大手海運によって作り出された投機による過剰船腹であり、日本に配船しないと約束して、建造したにもかかわらず、約束を破って日本に大量配船された、いわゆる「念書船」が原因であった。

船員費の高騰も理由にされたが、それはITF基準賃金の数分の1という低賃金の外国人船員を使うための口実でしかなかった。

組合は同年5月10日以降、東京湾にラワン船を結集させ、強力な抗議停船を実行する方針を打ち出す。しかし、実際には運輸省が重い腰をあげて、「近海問題調査会」を発足させたことで矛を収めて、東京湾総結集という画期的な戦術は日の目をみることなく終わる。

以降、近海船員はいばらの道を歩むことを余儀なくされた。

海運助成をテコに徹底した合理化攻勢から、脱日本人船員政策へと船主・政府が大きく舵を切ったのが1975年のことである。

(つづく)

## 雪の構内貨車 第五山根丸

海員組合の一人の執行部員としてかかわってきた労働災害(労災)補償をメモ的に書いてみたい。

組合の労災担当は、厚生部、安全福祉部、総合政策部、政策室と名称は変わってきたが、歴代優秀な執行部員が配置されてきた(僕は希望したが容れられなかった)。

1965年ごろは斉藤吉平海技部長という安全の神様といわれる人がいた。官も船社も斉藤さんには一目も二目もおいた。

「安全なくして労働なし。殉職と言う言葉は労働者にはない」という哲学をもつ田中正八郎さん、商船三井からきた安全点検のリーダー江間教夫さんがいた。船員保険のことなら彼に聞けといわれた香林竹男さん、佐々木靖さんがいた。優れた知識と経験を持った執行部員が安全福祉面で現場の組合員を守っていた。

当時は、労災をキチンと闘える労働組合こそ真の強い組合といわれていた。陸上では全国金属が最強といわれた。総評には安全センターがあり、労災問題に鋭く対応していた。労災保険適用(船員保険は職務上)を勝ち取る運動に力をいれていた。同時に腰痛などを職業病に指定する闘いがあった。

フォークリフト病はそのひとつだった。過労死という言葉が出てくるのは1982年からだ。

## 雪の構内貨車

1969年3月4日夕刻、雪の千葉川崎製鉄所の構内を第5山根丸(小林汽船、436総トン)に帰ろうとした雨合羽の林忠男操機長(35)は音もなく走ってきた旗振りのいない構内貨車に轢かれ、赤い血が雪の大地を染めた。右膝下を切断した林さんは、必死にな

って足をタオルで堅く縛った。川鉄病院のベッドに運ばれ、そこで意識を失った。

この日は朝から大雪で、東京地方支部の執行委員会があり、千葉支部の執行部は皆東京に行っていた。執行委員会はほりばあ丸類似の安全対策、協約闘争で補償充実強化に取り組むこととした。

翌3月5日、海運局の金井船員労務官に山根丸事件で電話、現場検証を依頼、香林厚生部長に連絡取る。6日現場検証、従業員の証言では寒川港から湯気が立ち上っていた。構内貨車の運転士も「先がよくみえなかった」と証言。

林さんを川鉄病院に見舞う。川崎製鉄から見舞金がきても損害賠償請求権を放棄しないよう話す。妻百合子さん宛の最初の手紙を代筆、投函。

林操機長は、なぜ濃いガスのた

ちこめた構内を歩いていたのか。林さんは司厨長(60歳)とともに食料買出しに上陸し、帰船する途中だった。3月7日、南警察署に電話すると、「川鉄からの事故報告はない」という。警察は現場検証を約束した。

この日午前中、広島から小林汽船専務が組合千葉支部にくる。あとでわかったことだが、3月7日、林さんは代理店を通して供述書をとられ、この事故は「不可抗力」とした。損害賠償を避けようとする川鉄の意思が見え隠れする。

小林汽船の担当支部である中国地方支部から千葉支部に4月4日届いた連絡によると、社長が3月15日に訪ねてきて「職務外と判断する。復職の見込みはないが、家族の生活を考えると気の毒だから、なんとか職務上にするよう努力したい。」と述べたという。

今考えればどこがおかしい。会社(船長)は現認書を書くだけなのだ。そして、職務上かどうかを申請するのは被害者本人あるいは遺族なのだ。会社が職務上の現認書を書いてくれない場合でも、本人

(あるいは遺族)が書いて職務上申請することができる。10人中9人がこのことを知らない。

職務上か職務外かを決定するのは県であり、本人が不服なら審査、再審査請求でき、最終的に決めるのは社会保険審査会(厚生労働省内)である。

病院に何度か見舞いに行つて、労働災害で片腕を落とした労働者が、労災保険でなく普通傷病の健康保険でかかっている例を聞いた。

労災保険はメリット制で、業務上が増えると労災保険の掛け金が高くなる。だから製鉄資本は、緑十字のヘルメットをかぶつた無災害記録運動〇〇万時間をかかける、という見方がある。

業務上になると会社は首を切れない。ボーナスも賃金も丸々出さねばならない。健康保険なら、あとで会社の債務もでてこない。

林さんは海員組合の現場組織である船内委員長をしていた。だから病気やケガをした時、職務上にあることがどんなに大切か、知っていた。「私は職務上になるのだからか」、構内貨車に轢かれたその瞬

間、林さんの脳裡を過ぎつた。

海員組合は船内・外ともに乗船中起きた病気やケガは皆職務上という一貫した姿勢を歴史的にもっている。その辺は海員組合のすぐれたところだと思う。しかし社会保険庁の認定の中には酷ともいえる裁定がある。業務起因性(因果関係)の行政解釈がきびしい。

そこで千葉支部は林さんの職務上認定は確信しながらも、不当な認定がだされる場合を考え、「小型鋼船食料買出しのアンケート」を実施した。訪船面接アンケートは組合加入船19隻、未加入船6隻。内容は「食料買出しは司厨長ひとりで行くか」に絞つた。

その結果、25隻中、司厨長一人で行く(6隻)、必ず誰かが着いて行く(5隻)、時々誰かが着いて行く(12隻)、司厨長が欠員(4隻)、司厨長は買出しに行かない(1隻)であった。ほとんどの船は食料買出しに誰かがついて行くのであつて、その誰かは手の空いている人、若い人が多く、4隻は食料委員がついて行く。

第5山根丸の場合、林さんは年

輩の司厨長と共に行き、金を払う役になつていた。こうしたケースは小型鋼船の常態といえた。

出光精油所など京葉コンビナート各船、川鉄、共同サイロなどに入港する各船の仲間たちは、林さんの事件を林さん一人の事件としてとらえなかつた。「職務上がはつきりしないなら他パートの仕事は一切協力できないし、食料買出しにはとにかくいけない」「もし職務外にされたなら定員増を要求する」とその声はひろがった。

5月9日川鉄病院を退院し松葉杖で宮崎に帰る日、支部にあいさつにきた林さんと2人で近くの食堂で昼食。そのとき林さんは語つた。「私のこの事件が職務外とされるなら、これは小型鋼船船員みんなの問題であり、最後まで闘う」林さんはよく支部に寄つて「船員しんぶん」「海員」を抱えて行つてくれた。千葉市の古くからの港、寒川港に第5山根丸は停泊した。

8月23日林さんから便りが届いた。「千葉からの帰り福岡で義足をいれました。現在でも歩く痛みが、毎日がんばっています。

保険級(年金)は5級の3でした。年31万円もらいます。1日も早く又船に乗り千葉に行きたい気持ちです」。本部厚生部、中四国地方支部を通じ職務上と認定されたことはわかつていたが、はつきりと本人が職務上年金を受けているという便りがきたのだ。うれしかった。

この事件で僕は、青二才の執行部員の無力を知つた。一人の船員が巨大な製鉄所の構内で人身事故があつたのに、損害賠償の交渉に入れなかつたことだ。

会社は慰謝料の交渉を代理店を通して行つたが、林さんが千葉川崎製鉄と示談した内容は6万円、小林汽船は1万円だった。林さんは会社の立場を考えた。林さんの意思があれば交渉に入る、損害賠償請求権は3年間あるから留保しておくように僕は話していた。

現在、内航船社の荷主に対する運賃、用船料アップの運動は進んでいるが、荷主従属の二重構造を打破できていない。内航船社と海員組合の政策面での連帯と共闘の運動が大事だ。

(2009、10月 執行部OB)

# 新海難審判制度と運輸安全委員会の問題点

## 海事補佐人A

二つの法律を同日に施行するため、個別の組織の意義が十分に論議されずに終わった。

### 4. 新しい海難審判制度

新海難審判制度は、海難の原因究明が目的ではなく、受審人である船員の懲戒を目的としている。従って海技免状を持つ船員が死亡したときは、懲戒の対象者がいないので海難審判は行われないことになった。

また、乗船中の免状保持者が海難に関与していなかった場合も、懲戒対象とはならないので海難審判は行われない。

船会社や造船所・メーカー等に海難原因があった場合、旧制度では指定海難関係人として実名を公表して社会的に罰する警告制度があった。

しかし海難審判所の任務はあくまで懲戒であるから、指定海難関係人は受審人に対する懲戒の程度を審判官が判断するため参考人にすぎなくなった。

また指定海難関係人への警告（警告は裁判で証拠となる）がなくなったことから、刑事・民

昨年10月1日から海難の原因究明および懲戒の制度が大きく変わりました。海事補佐人の目で見た現状および問題点について、概略を述べたいと思います。

### 一 海難審判制度改正の経緯

#### 1. 旧海難審判の問題点

昨年までの旧法における海難審判は、海難の原因究明を主目的とし（海難審判法第1条）、同時に受審人（海技免状所有者である船員）に対する懲戒を同じ審判官が言い渡す仕組みとなっていた。

このような法システムのため、受審人は自分に対する懲戒を避けるために、事実関係を隠蔽したり、消極的にしか証言しない傾向があった。この点は指定海難関係人に指定された船主や造船所関係者等も同様であった。

#### 2. 原因究明機関と懲戒機関の分離

原因究明と懲戒という、時には相反する二つの問題を、同じ審判廷が審理するという宿命のともいえる困難さが従来から指摘されていた。

上記のような理由から、原因究明については、従来の航空・鉄道事故調査委員会に海難を加えて、運輸安全委員会という新しい組織に衣替えした。同時に船員に対する懲戒は海難審判所（海難審判庁から格下げした）で行うこととした。

このように、真の原因究明の

ためには、原因究明と懲戒を全く別の機関で審理すべきという極めて当然な考え方が、世界の主流となっている。

#### 3. 海難審判庁が海難審判所に改組された経緯

「いずれの組織の改革も本年十月一日実施を予定しております。さらに、行政改革の趣旨を踏まえまして、政府予算上も、海難審判庁及び船員労働委員会等を廃止して観光庁及び運輸安全委員会を設置するスクラップ・アンド・ビルド、この関係として整理されていることから、同時に成立する必要があります。」（平成20年4月9日、国土交通委員会の冬柴国交大臣答弁）と同日改組の理由などを本音で答弁している。

本来、海難審判庁と観光庁は目的の全く異なる組織であるが、

事裁判で指定海難関係人が責任を追及されることもない。

例えば、房総半島沖における漁船清徳丸と自衛艦「あたご」の衝突事故の場合、海技免状を持つ漁船員は死亡したため懲戒の対象者がいないので、新制度では海難審判は行われぬ。

従って海上自衛官や防衛省が指定海難関係人になることもないし、勧告されることもない。

また、海上自衛官は国交省発給の海技免状保持者ではないことから、懲戒の対象者とはならず海難審判は行われぬ。

さらに外国の海技免状を持つ船員も懲戒の対象者ではないので、海難審判は行われぬことになった。

## 5. 運輸安全委員会の重要性

運輸安全委員会は、海難の原因を究明することにより同種海難の再発防止を目的としている。

このことから、あらゆる海難に関して、船員、船員所属会社、船主、造船所、メーカー、外国船社、自衛隊等々の関係者に対して原因究明のための調査をす

ることになる。

新しい海難審判制度では、指定海難関係人に対する勧告という制度がなくなったため、今後、運輸安全委員会の調査は極めて重要となる。



(イージス艦、手前に清徳丸。毎日新聞)

### 二、運輸安全委員会

#### 1. 補佐人制度

意見の聴取にあたり「原因関係者」は委員会の許可を得て自己の陳述に補佐人とともに出頭できるとされている（運輸安全委員会運営規則7条）。

しかし、アメリカの運輸安全委員会にあるような「原因関係者」への補佐人の代理と助言について具体的な法律規定がない。

なお、補佐人の資格の法規定がないので、「原因関係者」の親、兄弟、所属会社の上司、等々も委員会の許可を得て補佐人となるのが可能になった。

#### 2. 「原因関係者」とは誰か

「原因関係者」の法的定義規定はない。「原因関係者」として報告書案に「原因関係者」として記載された者である。従って、委員会から「原因関係者」へ報告書案が送付される以前は、誰が「原因関係者」に指定されているかを委員会以外の者が前もって知ることができない。

旧海難審判と異なり懲戒を目的としないことから、委員会は原因究明のため「原因関係者」の対象（個人、団体、法人）範囲を広くする方向である。

#### 3. 「原因関係者」陳述の公開

原因究明に至る審議が公開されて、広く国民、遺族や関係者

が理解できることによって、委員会の判断の公正・妥当性が保障される。

この点で過去の海難審判の公開主義の実績をもとに、海員組合、海事補佐人会、海事関係団体からの強い要求によって、海難の場合にのみ意見聴取の場が公開されるよう法律で規定された。なお、航空および鉄道の場合、原因関係者の陳述は以前と同様に非公開である。

#### 4. 「意見聴取会」における

##### 学識経験者への質問

「意見聴取会」において委員会は関係者や学識経験者の意見を聴くことができる（運輸安全委員会設置法24条2項）。

しかし、委員会の質問に続いて「原因関係者」が公述人（関係者や学識経験者）に質問することができる法規定がない。

従って公述人が一方的に意見を述べて終わりということになって、深い原因究明に至らない可能性が懸念される。

公述人は委員会により指名された者および応募者の中から委



員会から選定された者になる。これは先のJR尼崎事故に対する委員による漏洩等に関する報道で見た通りで問題も発生する。なお、「意見聴取会」は従来通りに公開されている。

## 5. 「原因関係者」および学識経者への調査データの開示

「原因関係者」および公述人は自分の意見を述べる事ができる。しかし、委員会の生の調査データや証言が「原因関係者」および公述人に提供されない。委員会が報告書案に記載した調査データや内容のみが開示されることになる。

## 6. 報告書案作成前の、意見および証拠提出の重要性

委員会への報告書案が「原因関係者」に送付された後に意見を述べても、報告書案の内容を大きく、根本的に変更することは一般的に困難であると思われる。そこで自分が「原因関係者」であるか否かが不明の段階でも、委員会に意見や証拠を提出することは可能である。その採否は

委員会の権限であるが、世論を味方にし、報告書案作成前ならば比較的スムーズに影響を与える可能性があるといえよう。

## 7. 新法施行1年後の現状

この1年で重大海難は8件あり、そのほか地方で調査される海難も多数あった。

しかし、報告書の公表以前の報告書案の段階で実施される義務が新法に規定されている、「原因関係者」への意見聴取は行われた実例がない。また、委員会の任意によるが、学識経験者による「意見聴取会」も行われた実例がないのが現状である。

## 三、 調査報告書が裁判で証拠採用される問題

前述したように、原因究明と懲戒の分離が世界の流れである。運輸安全委員会の報告書（証言や証拠を含む）が裁判の証拠として採用されるなら、当事者は海難審判の懲戒および刑事や民事裁判で責任追及されることを回避するために、海難の真の

解明に非協力、または消極的になることが強く懸念されている。

しかし、新法に調査報告書を裁判で証拠にされないという法律上の明文規定はない。

例えばアメリカの運輸安全委員会では、練習船「えひめ丸」を沈没させた潜水艦艦長の証言は、当事者である艦長の懲戒を決める審理には証拠採用されなかった。

アメリカでは原因究明と懲戒の両者を分離させる法システムを採用することで、海難の原因究明を懲戒に優先させている。

## 四、 海難審判と安全委

### 調査報告書の相違

運輸安全委員会の報告書は、事故再発防止の観点から、「推定」や「可能性」も含め全ての原因について、諸原因間の優劣を論ずることなく羅列されて記載される。

他方、海難審判所の判決は、原因究明は除かれ、懲戒のみを目的とするようになったことから、判決の主文に原因の記載

はなくなった。

しかし、衝突の場合は、従来通り、受審人の行った行為を記述する項目において、どちらがより悪いか（主因一因）が記載される。

従って、民事裁判や示談において、双方の損害賠償金額の査定基準に通常使用されてきた主因一因の記載が残ることになった。

## 五、 海難審判所の証拠調べ

相応の理由なしに船員（受審人）を懲戒することはできない。

このため新海難審判においても、単なる推定や可能性に拠らず、従来と同様、証拠による事実認定が行なわれる。この点運輸安全委員会とは異なる。

従って安全委員会の調査報告書の強い影響は避けられないにしても、新海難審判は、あくまで異なる機関として証拠調べを実施する。従って懲戒の理由が調査報告書と異なることも考えられる。

以上

# アスベスト雑感

元日本郵船機関部員 松良 秀

まつら しげる

私とアスベスト疾患との結びつきは、数年前より静岡在住の船員の先輩から教唆されてきたことによる。

自分とは無縁なこととのんびり構えていたが、ふとしたことから昔の同僚と話す機会があり、郵船にはOBに対する援助のあることを知った。船の機関室で粉塵の舞う中、仕事をした記憶がよみがえった。

45年前に退職した会社に連絡してみると、OB会（機関部が中心）の働きかけでアスベスト関連疾患の担当者が作られており、文書が送られて来た。検査費用はすべて会社負担とのことだった。

早速総合病院でCT、X線検査を都合2回受診した。アスベスト関連疾患の読影は、なかなか困難と言われているように、1回目の検査で判明せず、2回目によく胸膜プラークが発見された。

そこで、2008年3月、九州運輸局海事課に、必要書類、フィルム等をそろえて「船員健康管理手帳」の交付申請を行った。申請用の別途レントゲンフィルム代（大版8枚）も会社が負担してくれた。

すると3月末には国土交通省から、提出

したフィルムが送り返され、中に健康管理手帳が入っていた。現在はその手帳を使って、国立大病院の呼吸器科で1年に2回の検査を無料受診している。交通費も社会保険事務所に請求して支給される。

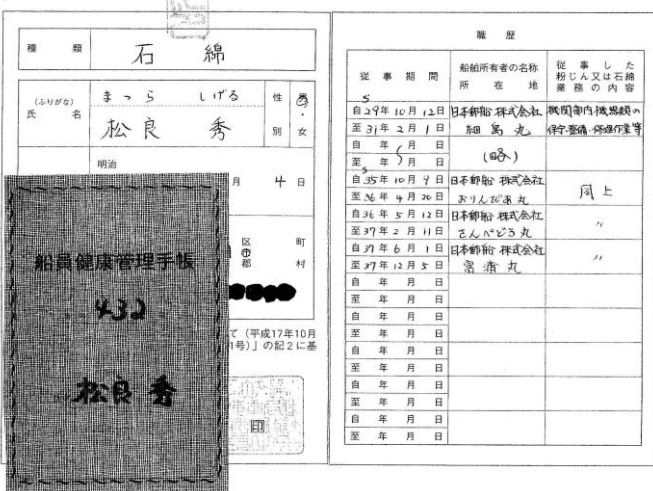
私に交付された手帳は432号であった。その後今年4月に交付申請手続きが簡素化されているにもかかわらず、船員に対する手帳発行数は、未だ550号という少ない数字であるという。船員のアスベスト曝露による患者は今なお潜在しており、今後どれだけ表に現れるのかは未知数といえる。まずは船員OBに周知徹底させる方策はないものだろうかと考えて止まない。

海員組合中央のアスベスト担当者も、今回神戸をはじめ、清水、福岡等での座談会を行い、また今後行う所もあると聞く。

如何なる方法をもってしても、かつての海の上の仲間たちの現状把握と、管理手帳取得方法等の周知について、海員組合中央が確固たる方針を作るべきだろうと考えて止まない。高度成長を支えてきた船員、国家的公害をもちにかぶった責任は船員には全く無いのだから。

現在海員組合の日本人組合員が少なくなつたと聞く。船員が少なくなつたとはいえ、また短期間の就労であっても、アスベストによる患禍は生じているし、国による船内のアスベスト検査も未だ行われていない。粉塵・溶接職場に義務づけられている年次健診・離職時健診制度も船員にはない。現役の諸君のためにも道は作られなければならない。本誌の読者諸兄にもアスベストの取り組みを是非お願いしたい。

（2009、9、26 福岡市在住）



つるべ落としの夕日に秋の気配が感じられる頃、作業を終えて帰着したばかりのタグボートを訪ねた。「若い人たちはサッサと陸へまっしぐらだよ」と在船当番(?)の船長、機関長。

## 4名船への不安

実験が始まって何年になるかな。あれ? もう終わったんだっけ? 実験が終わっても、実施の細目はハッキリしないみたい。

現場を知っている人間もいて、危ないと分かっているから決まらないんじゃないの? でも組合もOKして大々的に始めたんだから、「実験は失敗でした」なんてなる訳ないよ。最初から結論は決まっているのサ。

4名だと危なくて、イザ事故が起きたらどうするのかねエ。誰も責任取りたくないし…。良い天気ばかりならいいけど、雨や時化の日は5人必要だね。ブリッジには外部との連絡やマイク指示、夜間ならサーチライトを操作する大忙しの甲板手と操船する船長の2人。

デッキ上は甲板部1人と機関部2人の計3人で綱取り作業とパイロットの乗下船アシスト。時化や雨の日は両手を使うと海に落ちるから、片手でハンドレールを持ちながらの作業で、2人じゃ危なくてやってられない。

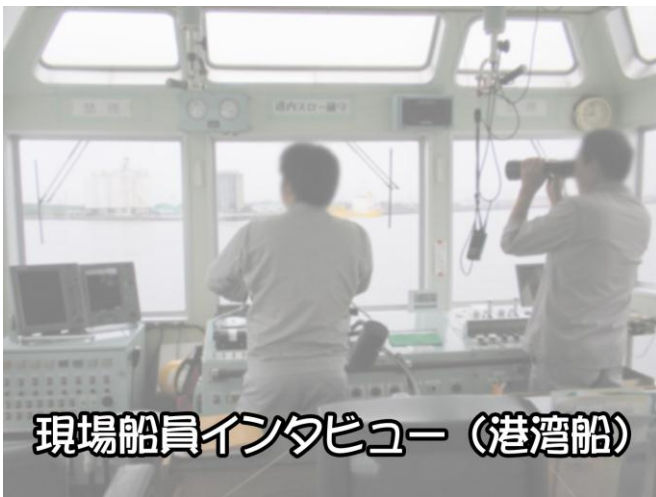
4名船に無理があると会社は分かってくれないし、作業を色々制限すると言っても予定

変更は日常茶飯事で、急に増員と言われても人練りがつかないよ。休みで遊びに行っているのを年中呼び寄せるのも無理な話さ。

## 時間外なしにやってみない

本船は定員7名(甲板部4名、機関部3名)で、常時5名(甲板部3名、機関部2名)が乗船している。私らは個室があるから、休みの時は鍵をかけて家に帰るだけ。

同じ船に1年近く乗ると有給休暇で、その後違う船に移る。人数が少ないわりに人間関



現場船員インタビュー (港湾船)

係は結構シビアで、ソリが合わないと1年間長くて大変だよ。

甲板部4名は6日働いて2日週休のローテーション、機関部3名は4日働いて2日の週休。だから年間で数えれば、甲板部の方がどうしても休みが少なくなる。

週休の他に有給休暇が年20日あって、有休を完全消化したり、甲板部が機関部と同じ数の週休を取るためには専門の交代要員が要る。交代要員が各船を巡回乗船するんだけど、乗組員が不足気味の会社は有休が貯まる一方で、甲板部は消化できなかった週休も買い上げる始末だ。

タグは船長も機関長も時間外を付ける。基本給が安いから時間外手当がないとやっていけないよ。俺の場合基本給は約30万円。月100時間前後の時間外で、だいたい給料は倍近くなるけど、税金や保険料を引かれて手取りは1.5倍位かな。月に20日位の勤務だから1日平均13時間働いている計算になる。

時間外のない日もあれば、早朝から夜遅くまでぶっ続けの日もあって、そういう日は本当に疲れるね。かと言って時間外がないと生活できないし…。

## 新人定着率は5割

若い人はしょっちゅう入っては辞めて行く。海上技術学校出の新卒が多いね。だいたい試

用期間中に辞めると言い出す。それを過ぎればまず大丈夫、結局残るのは半分くらいかね。

もともと遠くへ行くのがイヤでタグに来る。内航や近海と違ってすぐ家に帰れるし、毎晩遊びに出れると思ってるわけ。

どっこい聞くと見るとは大違い。飯作りや便所掃除など生活廻りは全部若いアンちゃんの仕事。10年位耐えなきやと思ったらイヤになるらしいね。

口うるさいオヤジばかりで。「ナンタこのおかずは。こんなマズイ飯が食えるか」と毎日怒鳴られっぱなしじゃね。部屋も狭くて汚いし2、3人の相部屋、船じゃインターネツトも見れない。

60歳の機関長でも毎日船首に出て綱取り要員じゃお先真っ暗なんだろうね。あんな風になりたかねエ…って。辞める気持ちもわかるよ。俺だってイヤになる時があるから。

発電機のシリンドラーヘッドや燃料弁の整備もしたことがない。いつでも動ける状態にしておく必要から整備は全てドックまかせで、ドック中は有休を取られるから永遠に仕事を覚えられない。エンジンの若い子が辞めるのはそれも原因だろうね。

給料に不満は少ないんじゃないかな、陸に比べて多いし。何と言っても遊ぶ時間だね。人が足りなくて有休も思うように取れず、買上げばかりだから。

会社もやっと気付いたみたいだけど、銭の問題がからむだけに難しいだろうね。

すぐ辞めてどうするかだっけ？ また学校の先生に頼みに行くのさ、とりあえず内航とかね。随時募集しているから学校の紹介とかで年中入って来る。

引き抜き防止の紳士協定があつて、退職後1年は同業他社に採用禁止らしいけど、最近人手不足でそれも破られているらしい。

### タグ会社の指名自由化

何と言っても指名のやり方が変わった影響が大きいね。5年位前かなあ、パイロットがタグを指名するやり方を止め、共同の会社を作ってパイロットとタグを配乗するようになった。それに慣れたと思つたらすぐに自由化が始まって大混乱。

外航の大手会社（実際は代理店）がタグ会社を自由に選べるようになった。大手〇社の船は△社のタグを指名するという具合に。

V L C Cの場合タグ5隻が必要な時もある。全部同じ会社のタグを揃えるのが大変。大型船が重なる手配がつかない時もあるし、逆にヒマな日もある。急に指名が来ると会社はてんでこまいで、他社に丸ごと請負に出したり、どうしようもなくなつて借りる時もあるからね。

営業の上手下手や外航大手の系列次第で、

儲かっている会社とそうでない会社が出ているらしいね。ポリウムデスカウントと言って、月々沢山指名があると単価を安くさせられたりするから、会社自体の割りも合わなくなっている。

結局業界全体にとって良くないんじゃないかな……自由化というのは。弱い者は消えるということだからね。

タグを使わなくてもよい船も増えだし、横柄な外船もいて危なくてたまらないよ。

良い所と言えば、パイロットの接待が要らなくなったことくらいかね。お客様は神様だったから、仕事が終つた帰り道にすぐレミーマルタンやら何やら、その後もつき合ったりしたりした。パイロット用の飯作りや接待の苦労が無くなってホツとしてるよ。

今はセルフサービスになり冷蔵庫の物を御自由にどうぞで良いし、カップ麺の高いのを並べて置けば良いからね。

接待がなくなったのは自由化のおかげじゃなく、その前からだけだね。

最後に組合への要望を訪ねると、「忙しいのは分かるが、たまには船に来て話を聞いて欲しい。特にフェリーは友達もいて、高速道路値下げで大変なことになる。最後まで守って欲しい。」と答えが返つて来た。

(2009年9月末収録 竹中正陽)

# ソマリアへの自衛艦派遣と海員組合

栗原 三郎

海員組合は本年1月9日、日本船主協会と共同で、「アデン湾の海賊行為へのわが国の早急な対応に関する声明」を出した。声明要旨。

「海上輸送の要衝であるアデン湾で武装海賊による凶悪事件が頻発し、物資の安定的な輸送が阻害され、国の経済活動や国民生活への影響が懸念される。船の安全と船員の生命が脅かされている。

船舶と船員の生命の安全確保のため、国連決議に基づき、現行法の枠組みの中で海上自衛隊艦船の早急な派遣を強く願う。』

戦後60年の間、船員は数多くの国際紛争に直面してきたが、海員組合が自衛隊の派遣を要請したのは今回が初めてである。

## 一、世界平和への逆流Ⅱ

### ソマリアへの自衛隊派遣

憲法9条は「国権の発動たる戦

争と、武力による威嚇又は武力の行使は、国際紛争を解決する手段としては永久にこれを放棄する。」

「陸海空軍その他の戦力は、これを保持しない。国の交戦権は、これを認めない」と規定している。

憲法の下で日本は、戦後60年にわたり平和を維持し、国民は健康で文化的な生活をおくって、いど享受することができた。

また船員は先の大戦の大きな犠牲の反省から、正常な海運活動は世界の平和・海の平和なくしてあり得ないことを肝に銘じてきた。

戦後再建された海員組合は、「二度と危険海域に行かない行かせない」「戦争の被害者にも加害者にもならない」と決意し、平和憲法を守ることを原点に活動してきた。

かつて、イラン・イラク戦争のペルシャ湾で船員の生命が失われた時も、政府に対し外交努力による

安全確保を求めて政労交渉を行い、一度たりとも自衛隊の海外派遣を求めるとはなかった。

それは、軍隊による船団護衛は局地戦闘を生じ、戦争に巻き込まれ兼ねないこと。また紛争の長期化・泥沼化を招き、紛争の一方当事者と見なされ兼ねないこと。

その危険を避けるための現実的な対処法として、等距離平和外交を政府が対外的に表明し、かつ戦争の両当事国と船舶の安全について実務折衝する方法により、成功してきた。

非武装中立・等距離平和外交が、単なる理念ではなく、一隻一隻の船舶の安全確保を計る上で極めて現実的な施策だったのである。

今回、組合が自衛隊艦船の派遣を求めたことは、明らかに従来方針の変更であり理解に苦しむ。

海員組合は海の平和と憲法9条

の大切さを忘れないでほしい。

今日の世界は、武力紛争の惨劇、地球温暖化など環境破壊による危機等、多くの困難を抱えながらも、「武力によらない国際紛争解決への努力」が大きな流れとなっており、大国の武力による紛争「解決」ではなく、国際世論やNPOなどの国際協力による、平和的な解決が世界の大勢となっている。

アデン湾を通航する船舶を、自衛隊ははじめ各国の軍艦が護送することは、一見すると、目の前の安全（それは極めて局所的かつ時間的な、小さな安全である）は守られるかも知れない。しかし、国際努力を何に向けて行うのか、世界の平和を望む人々の力を何処に向けるのかという点で、決定的な誤りを犯している。

それは、自公政府が海賊を根絶するための有効的な外交政策を何も行なわなかったことから逆証明される。政府は「凶悪な海賊を退治しろ」という世論喚起に終始するばかりだったのである。

船協と海員組合の共同声明が出たわずか6日後に、自民党議員が中心の海事振興連盟を通じて、「業

界関係者の意向を踏まえ、海上自衛隊艦船の早急な派遣がきわめて重要であり、その実現に取り組み」旨を決議し、即刻首相に要請した。

その結果、事前の国会承認も不要とされ、国会論議もそこそこに、3月14日海上自衛隊艦船をアデン湾に向けた「海上警備行動」に出動させた。

また、6月には海外での武力行使を容認する海賊対処法を衆議院で再可決し、7月24日実施した。

この間、政府は、「海運労使揃っての要請があつた」と宣伝し、自衛隊派遣に反対する国民世論を沈静化するためフルに利用した。

こうして海外での武力行使・集団的自衛権の行使など、憲法9条の否定につながる大きな問題が、十分に論議されないまま、世論の虚を突いて実行された。

国会論議では一時的に、船員や海運の意義が強調されたが、その後すぐ沈静化した。法案を通すための方便に使われたとすれば残念でならない。

なお、ソマリア海域での海賊被害数は2007年から急増しているが、日本関係船は07年3件、08

年3件にすぎない。

また国連海洋法条約は「すべての国は、最大限に可能な範囲で、公海その他いずれの国の管轄権に服さない場所における海賊行為の抑止に協力する」(100条)と定めており、「最大限可能な範囲」で、かつ「公海上」等に限って協力すればよいことになっている。

従つてどうしても必要な場合は、憲法上「最大限可能」で、海上警察権を法的に付与された、海上保安庁の巡視船を派遣することになるのである。百歩譲つても、自衛隊は武器使用(交戦権)を禁じられた上で、保安庁への出向もしくは艦船貸与により、保安庁の指揮命令下に入らなければならぬのである。

また自衛隊派遣の根拠とされた国連決議1816・1838号はアメリカ等の主導により、ソマリア領海(12浬)への各国軍隊侵入を認めただ点で海洋法条約違反ともいわれている。

## 二、喜望峰航路がある

アデン湾が通行不能な場合、南アフリカの喜望峰航路がある。スエズ運河に比べ遠回りだが、海賊

に遭遇することはなく、高価な運河通航料、戦争保険料の上昇などの諸条件を考慮すると経費がかえって安くなる試算もある。

25頁の「欧州航路/アデン湾經由と喜望峰經由の経費比較」は、政府資料や新聞報道などを元に私が試算したものである。

### 喜望峰經由の場合の経費増加分

〈燃料代の増加〉  
片航海の距離が2769浬遠くなり、燃油の価格・船のトン数・エンジン出力等の条件により異なるが、航海速度20ノット・燃料消費1日150トンのコンテナ船の場合、約4100万円増となる。

〈船員の食料賃金の増加〉  
航海日数は6日多くなるが、アデン湾とスエズ運河での船団待ち・航海速度減による遅れを2日とすると、片航海につき4日の遅れとなる。その経費増は18人乗組の場合約80万円となるが、全経費増に占める割合は2%強にすぎない。また4日間の遅れは稼働日数分は計算が複雑になるためここでは加味しない。

### アデン湾經由の場合の経費増加分

〈スエズ運河通航料〉

通航料の設定は複雑で単純に算定することはできないが、昨年の平均額として1隻約2100万円とエジプト政府は公表している。

〈自衛艦の護衛費〉  
補正予算計上の「自衛艦派遣関係の総予算182億円と、年間予想護衛隻数(自衛艦による4月1日~10月12日までの日本関係船の護衛実績186隻から計算)から計算すると、1隻あたり5100万円となる。

(船会社の負担する経費ではないが、国としての経費増である)。  
〈船舶保険料〉  
危険海域であるため保険料が増加しているが、各船により相違がある上、公開されていないため詳細は不明である。従つてここでは保険料増加分は加味しない。

また被害額、身代金等も不明であるため加味しない。  
**結論** 喜望峰經由が安上がり  
結果的には喜望峰經由の方がコンテナ船で片航海約1ヵ月約3000万円安上がりとなる。

船協会は「アデン湾を航行する日本関係船の年間延べ2000隻すべてが喜望峰回りをしたとす

ると、用船料・燃料代等が年間1200億円高くなり、スエズ運河通航料400億円を差し引いても800億円のコスト増となる」としているが、高額すぎて疑問を持たざるをえない。

用船料・燃料代等をどのように設定したのかも不明である。また、船舶保険料・海賊被害等も考慮されておらず、自衛隊派遣経費も視野に入れていない。

実際に大手船社の自動車専用船とコンテナ船の一部は、4月頃から喜望峰経由に切り替えている。燃料費が嵩むが、スエズ運河通航料が不要となり、かえってコスト削減になるとの報道もある（日本海軍新聞2月27日）。

### 三、十分な海上保安庁装備

自公政権は「海賊対処の主体は海上保安庁であるが、ソマリア周辺海域の海賊対処は困難な現状にあるので自衛隊が対処する」として自衛艦を派遣した。

その理由は、①重装備の海賊船に対応可能で長期連続行動が可能な巡視船は1隻のみ。交代行動が不可能。②外国軍艦との情報交換

に難がある。とのことだが事実に戻するという報道もある。

①に該当するヘリ搭載巡視船「ししま」はもちろん、他にも13隻のヘリ搭載の大型巡視船を保安庁は所有している。

これらの巡視船は護衛のための十分な装備を有しており訓練経験も豊富である。外国軍艦との情報交換設備が必要なら取り付けければよく、秘匿を必要とする通信も少ないとの見方をする識者や海上保安庁関係者も多い。（東京新聞3月13日）。

### 四、自衛艦による護衛の実体

アデン湾を通過する日本関係船は年間2000隻とされているので、1日当たり5〜6隻のはずだが、海員組合と船主協会の共同声明では何故か10隻となっており、船主の提出した護衛対象船リストは2600隻にも及んでいる。

同リストの信憑性は疑問だが、日本の支配する外航商船は2500隻余りといわれており、実際に通過した船名が明らかにされれば信憑性を確認することができる。

これまでの自衛艦による護衛実

績は、海上警備行動（4月1日〜7月27日の延べ113日間）による護衛回数47回（2・5日に一回、護衛総隻数121隻1日約1隻、内訳は日本船3隻、日本人が乗船する外国船12隻、日本人非乗船100隻、外国運航船6隻であった。年間護衛隻数は約400隻と推定され、1600隻の護衛されない船が発生することになる。

また海賊対処行動（7月28日〜10月12日の延べ77日間）による護衛回数28回（2・7日に一回、護衛総隻数196隻1日2・5隻、内訳は日本船関係船71隻、日本船1隻、日本人乗船外国船6隻、日本人非乗船64隻、外国運航船125隻であった。日本関係船の護衛隻数は1日1隻にも満たず、非護衛船は1600隻以上に達する。

この実態が5月末に国会で取り上げられ「毎日5〜6隻の護衛が必要としていたが、6分の1にも満たない」との野党の追及に政府委員は「船舶運航事業者などから国土交通省に申請がなされ、防衛省と国土交通省との間で調整を行い護衛している。運航スケジュールが合わない、船団のスピードが

遅い等のことから護衛を申請しない船もある」と答えている。

鳴物入りで自衛艦派遣を「お願い」し、国民の税金を使わせておきながら、いざとなればわが道を行く狡猾さがここにはある。

一方、護衛中であっても襲撃されたケースもあり、危険を回避したい船の多くは喜望峰廻りにしているとの見方もある。

このように事実の詳細を見ると、本当に自衛艦の護衛を必要とする船は少ないのではないかという疑念が湧いてくる。

事実、海賊対処行動に入ってから護衛は、外国運航船が多く全体比65%に上っている。今や日本船主の運航する船の95%以上がパナマなどの外国籍船であり、「船主の本当の狙いがそこにあった」とする見方を裏付けている。

外国運航船の護衛は国際貢献たという便法も見聞きするが、護衛した船のいったい何割が、喜望峰廻りではなくアデン湾を通過しなければならぬ必然性を有していたのだろうか。

また、その内の何割が、日本国民の「健康で文化的な最低限度の

## 欧州航路／アデン湾経由と喜望峰経由の比較

### 1、コンテナ船の場合

	アデン湾経由	喜望峰経由	差	摘要
航海距離(マイル) (東京～サウサンプトン／英)	11689	14458	2769	マイル
航海速力/時 (ノット)	20		—	ノット
航海日数	24	30	6	日
燃料消費/日	150		—	トン
燃料費/トン (500\$)	¥47,500		—	
燃料費合計	¥173,508,594	¥214,610,938	¥41,102,344	
食料金 (7\$/日/人)	¥302,400	¥378,000	¥75,600	18人
賃金等 (300,000/月/人)	¥4,320,000	¥5,040,000	¥720,000	18人
スエズ運河通航料	¥21,000,000	—	¥21,000,000	
自衛艦派遣費 (1隻護衛当たり)	¥46,000,000	—	¥51,000,000	
<b>合計額</b>	<b>¥245,130,994</b>	<b>¥220,028,938</b>	<b>¥30,102,056</b>	減少額

### 2、一般貨物船の場合

	アデン湾経由	喜望峰経由	差	摘要
航海距離(マイル) (東京～サウサンプトン／英)	11689	14458	2769	マイル
航海速力/時 (ノット)	13		—	ノット
航海日数	37	46	9	日
燃料消費/日	50		—	トン
燃料費/トン (500\$)	¥47,500		—	
燃料費合計	¥88,978,766	¥110,056,891	¥21,078,125	
食料金 (7\$/日/人)	¥518,000	¥616,000	¥98,000	20人
賃金等 (300,000/月/人)	¥7,400,000	¥8,800,000	¥1,400,000	20人
スエズ運河通航料	¥18,000,000	—	¥18,000,000	
自衛艦派遣費 (1隻護衛当たり)	¥46,000,000	—	¥51,000,000	
<b>合計額</b>	<b>¥160,896,766</b>	<b>¥119,472,891</b>	<b>¥46,423,875</b>	減少額

注 1、航海日数は距離を速力で割って、四捨五入した。

- スエズ運河通航・アデン湾船舶航海のための遅延日数を2日間として、食糧金・賃金に反映させた。
- コンテナ船のスエズ運河通航料は、エジプト政府発表の1隻平均2100万円を使用し、一般貨物船は1800万円とした。
- 自衛艦派遣費(1隻護衛当たり)は、今回補正予算に計上された自衛艦派遣総費用182億円を、年間予測護衛隻数で割って算出した。182÷365×190÷186。
- 危険海域に付加される「加算船舶保険料」、海賊による被害額等は算入していない

○参考資料＝諸港間距離表、大圏航程図、スエズ運河諸資料、国会議事録、海運統計要覧、日本海運の現状、日本海事新聞、インターネット諸資料等を参考に作成した。

生活水準」(2007年6月、交通政策審議会海事分科会中間答申)に必要な物資を運んでいたのだろうか。検討が行われた形跡はない。さらに重要なことは、護衛水域以外のソマリア周辺での海賊が増えており、総数として海賊事件は減少していないことである。

朝日新聞9月21日の報道によれば、ソマリア国内では海賊成金が生じる一方、大多数の国民生活は悪化しており、海賊に対する反発も強まり、取締りも始まっている。逮捕者が増え刑務所は満杯、最近も自治政府の圧力で海賊200

人が廃業を宣誓した。しかし、資金不足で海賊対策が進まないため、日本など先進国の経済支援を求めている、とのことである。世界各国の漁船によるソマリア沖の乱獲や、欧州企業等による放射性廃棄物などの違法投棄で荒廃した海岸が漁民を困窮化させ海賊

を生む背景となった。現在世界中で、海賊の根本的根絶に向けた世論、国際的な協力・民生支援の必要性が唱えられている。今こそ日本は、得意の技術力を生かした、本当の国際貢献をする時ではないのか。

(2009年10月)



# 産業別労働組合の役割と課題

K 生

## 労働組合運動の転機

全日本海員組合（以下「組合」という）は、太平洋戦争終結後の昭和20年10月にわが国で最初の産業別労働組合として結成され、海上で働く船員を組織化した唯一の労働組合です。当時の船員は終戦直後の混乱期にさまざまな要求を実現するために組合へ加入しました。

一人ひとりでは弱い立場の船員が、共通の利益を守るために、企業の枠をこえて団結して組織したのが組合です。したがって、思想・信条・身分・性別・国籍のちがいをこえて、要求を実現するために団結した組織でもあります。わが国の労働組合のほとんどは、製造現場・技術・営業・事務部門など、さまざまな仕事に従事

する労働者が、もれなく同じ企業内組合に組織されているという特徴があります。

これまでの組合運動は、わが国の政治や経済、国際情勢が著しく変化するなかで、組合員員の賃金や労働条件の改善にとどまらず、雇用と生活を守るための労働保護法や社会保障制度の確立など、労働者全体の制度的要求や国民的要求の実現をせまり、また、戦争や国際紛争に反対して平和と民主主義を守るための政治的課題にも取り組んできたという、先進的な役割を果たしてきました。

しかし、今日の経済のグローバル化を口実にしたわが国政府（自民・公明の連立政権）や財界（大企業）の労働力流動化政策のもとで、労働者のあらゆる職場で正規雇用が著しく減少し、パート・臨

時・派遣・契約・請負・在宅勤務など「働き方の多様化」は、労働者の無権利状態をいっそう悪化させています。

先の政府（自・公連立政権）が制定した労働者派遣法の改悪で派遣業種が原則自由化され、特定の職場を持たない不安定雇用労働者が量産されています。

これら不安定雇用労働者を労働組合に結集させ、要求実現のためにどのような運動を前進させることができるのか、わが国労働組合の新たな形態と運動のあり方が問われており、労働組合の組織率を高めるキーワードだといわれています。

## 産別組織の優位性

組合は、時代の変化とともに組

合員の要求する課題に応え、各船主団体との統一労働協約の締結に関する団体交渉を積み重ねながら、労働時間の短縮、有給休暇の増大、雇用の維持・拡大をめざして、法律を上回る形で働くルールを確立してきました。

なかでも安全問題では、組合員のいのちと暮らしを守る組織として、政府の政策変更を求めたり、新たな法律制定を実現するなど、産業別統一闘争で大きな役割を果たしてきました。

また、組合は、忌まわしい戦争体験から、陸・海・空・港湾労組20団体との統一行動に参加し、「いのちと職場の安全を守る」という一点で、ナショナルセンターの枠をこえて共闘を継続させながら、恒久的な平和を願い「有事法制を発動させない」運動に取り組んでいるところです。

先の政府と財界は、わが国経済を立て直すためには「市場原理」にもとづく自由な企業間競争が必要とする政策をにかけて、労働関係の規制緩和を中心とする労働法制の改悪や産業再生法の制定を図

るなど、大企業のリストラ支援策を強行してきました。

その過程で不採算部門の企業や業種は選別され、会社分割・分社化・営業譲渡をせまられるなど、そこで働く労働者は他社への転籍異業種への異動、首切りを余儀なくされるといふ深刻な雇用破壊がすすめられてきました。

こうした状況のもとで、労働組合は、組織・未組織の違いや正規・派遣・パート労働者など雇用形態の違い、企業規模の違いをこえて、どのような運動を展開するのか、まさに大企業の横暴を規制し、働くルールの基盤づくりの力量が試されているといつても過言ではありません。

財界は、企業別労働組合を「日本的労使関係の安定帯」と重視して、労使協調にマッチした組織形態であることを明言し、使用者の介入・干渉が行われやすいことを裏付けています。企業別労働組合の個々の闘いで今日の多様な要求をとりあげ、解決していくことは極めて困難です。

先進的な欧米諸国の産業別労

働組合の産業別統一闘争に学び、労働者保護規制や解雇規制などをもちこんだ労働基準法・労働組合法・パートタイム労働法など労働関係法を国際基準に照らした抜本改正をめざす闘いが、わが国の産別組織に求められています。

### 産別運動の展望

いま組合がかかえている課題は、国際化が急速に進展するなかで、外航部門における外国人船員問題、あるいは水産部門における国際的漁業規制の問題など、地球規模での国際的な観点から解決しなければならぬ課題がますます多くなってきました。

これらの職場で共に働く日本人組合員と外国人特別組合員が、団結するために一致できる具体的な要求をつくりあげることが何よりも重要です。更に、これら要求を実現するためには、組合員と特別組合員がともに団結した力を発揮できる環境を創出し、国を越えた統一行動に発展させることが大切です。

組合は過去（昭和47年）、船員が人間らしく生きて働くため「人間性回復」という産別組織の統一要求をかかげて、92日に及ぶストライキを闘った歴史と経験があります。

当時の組合運動は、わが国経済の高度成長が著しく進展するなかで、組合員の職場である船舶の自動化・大型化・専用船化など技術革新の波がおしよせ、それにとまなう人べらし「合理化」の攻勢が強まり、船員を取りまく労働環境は、高密度の運航スケジュール・停泊時間の短縮・過重労働などを余儀なくされたのでした。その結果、家族との面会も困難にする状況をつくりだしたのでした。

こうしたなかで、船員の統一要求としてかけられたのが有給休暇の増大・時間外労働や夜間労働の規制・労働実態に即した乗り組み定員の設定・災害補償の増額・大幅な賃上げなど、まさに「人間性回復」という労働条件の改善をめざす大きな闘いに発展していったのでした。

この大規模な産業別統一闘争

は、組合が現場の実態からねりあげてきた全組合員が「なるほど」と思える具体的な要求にもとづく闘いであり、船員の切実な要求が、多くの国民からみても社会的な根拠や正当性を有する闘いであったことを物語っています。それはまさに92日に及ぶ大ストライキが、世論を味方に整然と闘われた事実をみても明らかです。

組合の長年にわたる運動の経験と実績は、産別組織として要求づくりの段階から活動方針の決定、方針にもとづく交渉や妥結に至るまでの行動の全てが、組合員の総意にもとづいてすすめられるという組合民主主義が貫かれた運動であったと思います。

### 運動の経験と実績に学ぶ

これまで述べてきたように、組合が直面しているさまざまな課題は、わが国経済や業界の動向、国際情勢の変化など社会全体の状況を見極めながら、運動を構築することが重要と考えます。

過去、92日に及ぶ長期ストライ

キを闘いぬいた実績と経験は、産

業別労働組合の基本的な活動や組織運営の「手本」として位置づけることができるかと確信しています。

いまわが国の労働組合は、「労働者の利益よりも会社の利益を優先させる」という運動に主眼がおかれ、今日の厳しい経済環境下では主導権を経営側が握り、労働組合には生産活動の補完的な役割を担わせるという攻勢がかけられています。

また、組合員の組合活動への参画意識は低下の一途をたどり、労働組合運動が内部から自壊する危機に瀕している状況が生まれ、労働組合の弱体化攻撃に拍車がかかっているのが特徴です。

こうしたなかで、産別組織が直面する問題の一つに内航・旅客船・カーフェリーなど、国内輸送及び港湾部門で働く組合員の雇用と生活を守る闘いがあります。

この分野における経営危機や倒産の危機は、わが国政府がおしすすめる経済政策と密接にかかわっており、安全や環境、公共性などを無視した大企業本意の規制緩

和政策によるものです。

組合はこれまで、多くの企業の倒産処理や集約合併にかかわる闘いを経験してきました。経営危機や倒産という緊急事態での取り組みは、なによりも迅速な対応が求められます。組合員が働く職場では、さまざまな憶測や噂がとびかい、めまぐるしい情勢変化のもとで、深刻な雇用不安にさらされることは間違いありません。

まず、対応の第一は、経営危機や倒産に至った企業実態の徹底した調査と分析です。

第二は、分析結果にもとづく労働債権の確保、経営再建、雇用確保への闘いを構築することです。

第三は、緊急事態に至った経営責任を明確にし、事後の対策（経営再建・倒産回避の方針）について労使の認識を一致させることです。

第四は、政府の経済政策の見直しを求めて闘うことです。

以上の方針や行動の決定は、関係する全労働者（組合員に限らず）の総意にもとづいてすすめることが何よりも重要です。（了）

## 編集後記

○人間と動物の違いは、先を読み取ることができること、先を見て生活することができることだと言われています。いまの社会は、安心して働ける状況にありませんが、いまに国民は国の政治を変え、労使関係が正常化される時代が必ず来ると確信します。船員だって同じです。（K）

○創刊号、ひとつの新しい動きの始まりとして歓迎し、育ててゆきたいものです。地域や会社により労働環境や条件も異なるようです。皆さんの職場はどんな状態でしょうか。職場実態の交流は出発点であり、重要です。現場からの報告が多く寄せられることを歓迎します。（S）

○沖の声、あへっど、海論（どこか聞いた名前だな）。Net Seafarer、灯標、サザンクロス、ボラリスなんてロマンチックなもので。横文字やカタカナ嫌いもいて結局「羅針盤」に落ち着いた。コンパスにはエラーが付きもの。硬くならず現場船員の心情に少しでも添えればと思う。（I）

○急な依頼にもかかわらず、沢山の方から投稿を頂きお礼申し上げます。当初予定していた「インタビュ―海員組合史」は私の力量不足により、できませんでした。次回OBの皆さまよろしくお願ひします。現場船員や海事関係の方々が、気軽に投稿できる紙面となりますように。（T）

.....

羅針盤 創刊号 2009年11月1日発行

発行責任者 羅針盤を発行する会 竹中正陽（たけなかまさはる）  
連絡先住所 〒272-0827

千葉県市川市国府台1の9の42 竹中方  
電話・FAX 047-375-0789  
メールアドレス seamen@gem.hi-hone.jp

◇会費 年3000円。本誌の郵送のみを希望される方は印刷・郵送実費として、1回につき500円のカンパをお願いします。