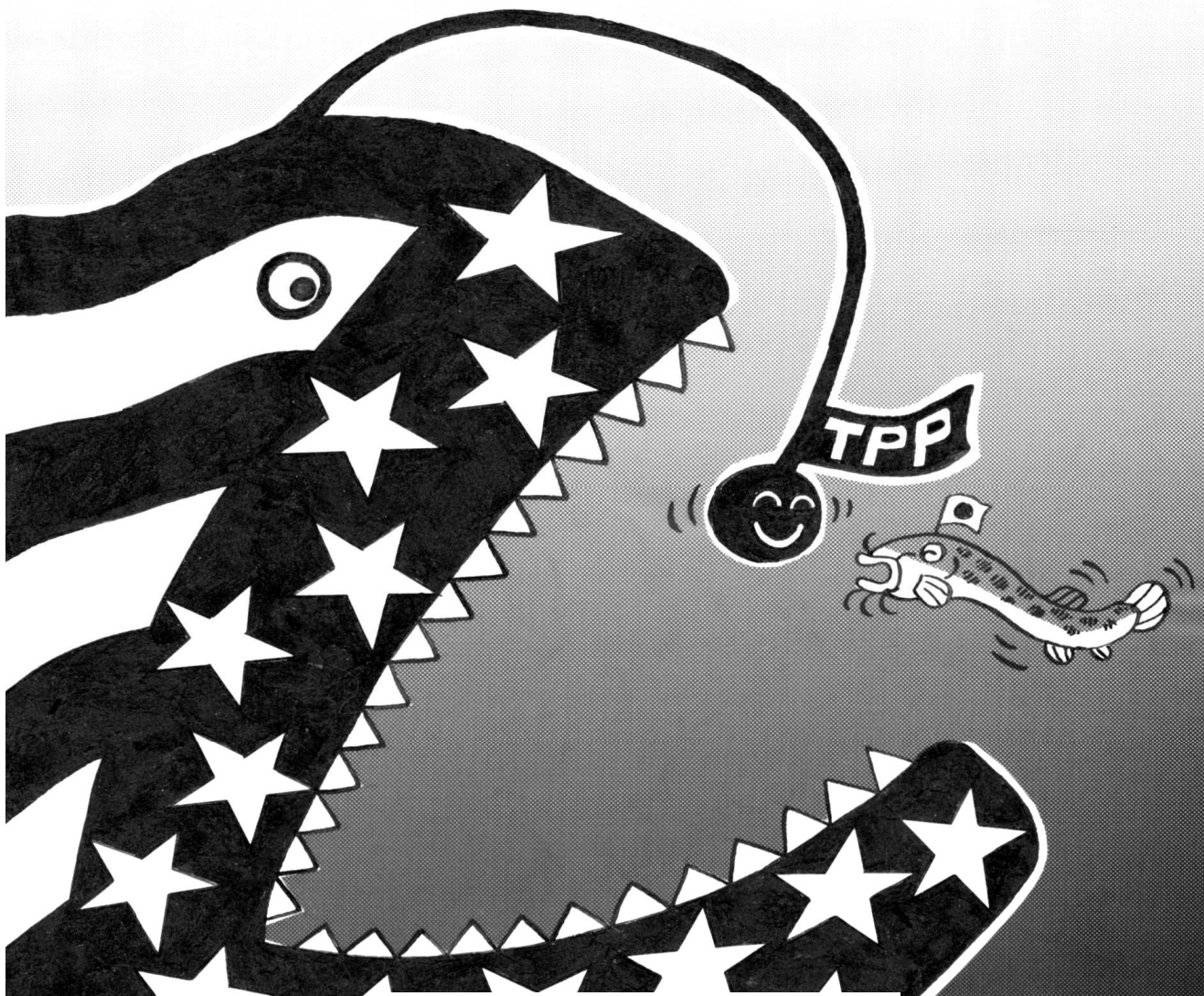


羅針盤

第7号



2012. 6. 1 羅針盤を発行する会

目次

28	羅針盤を読んで・編集後記	
27	怒りを結集、団結して龍に	石井 辰男
22	海風気風 語り継ぐ海上労働運動史6	安藤 敏顕
20	イージス艦あたごと清徳丸衝突事件	栗原 三郎
16	外航船員ゼロへの軌跡 (連載・第七回)	伊藤 敏
14	船員の労災補償ノート(7)安全闘争宣言とぼりばあ丸遺族の闘い	大野 一夫
12	組合の活力を取り戻すために (裁判の経過と組合員の思い5)	竹中 正陽
9	今求められている組合の本質は何か	瀬賀 俊仁
6	地震・津波・原発事故の浪江町から	渡辺 文星
3	東日本大震災と外航海運	山田 健

東日本大震災と外航海運

…とりわけ船長の役割について…

山田 健

内航船は船長判断で避難

死者、行方不明者2万人に及ぶ甚大な被害と、東北地方沿岸部を壊滅させた東日本大震災が発生して1年以上経過した。

日本海事新聞（本年3月13日付）で、内航総連が実施した東日本大震災の本船対応に関するアンケート結果が、「緊急離岸『船側で判断』多数」との見出しで掲載されていた。

同紙によると、昨年3月11日に東北地方沿岸海域に就航していた内航船は32隻。その内軽微な損傷も含め被災した船舶は5隻で、すべて着岸・着棧中であった。この内2隻は、離岸に時間がかかるため、本船をそのままにして乗組員全員が陸上に避難、船体は漂流し座礁もしくは陸上に乗り上げた。他の3隻は、乗組員だけで緊急

離棧したが、岸壁や陸上構造物、浮遊物に接触するなど船体の一部に損傷をきたしたと報道している。乗組員の生死に至った報告はされていない。

外航船の対応はどうだったのか気になり、業界紙を調べてみた。

船長の決断・苦闘の緊急離棧

日本船長協会の月報「Captain」（平成23年6・7月号）に日正汽船のV.L.C.C.「日彦」と、日本郵船の海洋調査船「C号」の船長報告が掲載されていた。

両船とも接岸中で、空前の津波の来襲を目前に控えて、船長は緊急離棧するか否かの判断に悩みながら、タグや陸上からの支援（水先人やラインマン）もない中で最終的に離棧を決断。

狭い港内で巨大津波に翻弄され、主機関と両舷錨をフルに使って、

衝突、岸壁接触を避けるべく船体の維持と保全、更には港外脱出に全力を尽くした結果、船体各所に損傷をきたしながら辛うじて港外への脱出に成功した。

ローディングアームをなぎ倒し、ショアラダーを置き去りにし、オイルフェンスもそのまま、係留索は破断して、間一髪の緊急離棧。

港内での空前絶後の苦闘の果て、やっと港外脱出に成功した後、「日

彦」の船長・草崎真古刀さんは、喉の渇きでペットボトルを手にしたが「ペットボトルを口に付ける事が出来ない」と膝の震えに併せて、ポタポタと涙が落ちてきた」と述懐している。

突然とする外国人船員

48人の児童と付き添いの先生4人が乗船見学し、その他マスキ関係者などもいた海洋調査船「C号」でも係留索の一部破断、他の係留索もロープエンドまで巻き出している緊急離棧。そして岸壁から200mの地点で錨泊した。

錨泊中、更衣室で元気なく座っている外国人乗組員達は、「何もかも意味がなくなった」、「船は動けない」、「放射能汚染を待つだけ、子供もできなくなる」、「HOPPE L E S S（絶望的）な状態だ」と茫然としていたという。

船長・恩田祐治さんは、そのような乗組員を励まし職務を遂行する。福島第1原発の爆発を知った、外航人乗組員の家族の中には「船長だけ残して、あなたは逃げなさい」という進言もあったようだが、



民家に上陸したパナマ籍船（釜石港）

何とか乗組員と乗船者全員を無事に避難させる事に成功した。

僅少な外航船の情報

外航船の津波への対応と、その時の状況や統計について、海事関係専門誌、団体広報誌、船主協会、国交省の報道などもあたって見たが、前記した船長協会の月報以外は、取りまとめたものがなく、情報はほとんど得られなかった。

その後収集して参考になったのは、近畿運輸局がまとめた「津波に遭遇した船の行動事例集」(国交省HP)、東京湾海難防止協会発行の「会報」(平成23年4月発行)、日本海難防止協会発行の「海と安全」(平成22年夏号、本年春号)などがあつたが、外航船の情報数は僅少だった。

そこで、海上保安庁や業界団体の部内情報としてまとめた資料、その他各種のHPを検索した結果を統合してみると、ある程度のこととがみえてきた。

3月11日当時、東北太平洋沿岸部(青森県から茨城県まで)に在泊していた外航船の総数は正確に

把握できていないが、被災した船舶は9港に在泊中の19隻に及ぶ。当然、軽微な被害やその他の理由で報告されていない船舶もあると推察する。

19隻の船舶には、前述の日本人船員の乗った船2隻の他、もう1隻(釜石)にも日本人船長が乗っていたが、他の船はすべて外国人船長の配乗となっている。当然19隻の船舶は邦船社だけでなく、外国船社も含まれる。

外航船被災の特徴

19隻の内訳は、海洋調査船1隻、バルカー(石炭船、鉱石船含む)10隻、V L C C 2隻、貨物船4隻、ケミカルタンカー2隻となつていて、総トン数別では7百総トンから16万総トンとなっている。

その内3隻が艀装中で、他の船舶はすべて荷役若しくは荷役準備中であつた。2隻の船の乗組員は陸上に避難して船体は漂流、座礁などしたが、他の船は乗組員が乗ったままで全係留索の破断、港内漂流、岸壁もしくは防波堤と衝突、座礁もしくは乗り揚げ

が多い。

特徴的な事例を列举すると次のようになる。

① 漂流中に、主機間を起動させ投錨するなどして津波に対抗するも、狭い港内では巨大な津波に奔流され、操船性・耐航性が発揮できなかった。

② 地震発生直後に日本人船員は、津波の来襲を即座に予測し、緊急離機体制を執るが、荷役中止や、主機間の起動に時間を要し、結局離機に間に合わず係留索の切断につながつた。

③ 外航人船長の場合は、地震による津波来襲を想定できず、想定したとしても不案内な日本の港をパイロットやタグの支援なくして緊急離機・出港は不可能だった。多くの船舶は、パイロットと連絡がつかず、連絡できたとしても来船するのに時間を要したこと、またタグボートは自船を保全するのに精一杯で、タグラインも取ることができなかった。

④ 陸上電源の喪失により、陸上側のローディングアームや荷

役クレーンなどの荷役設備は稼働せず、また多くの船舶では本社・オペレーターや代理店との通信連絡ができず、本船サイドでの判断に後れを生じると同時に、船長自身の判断ができなかった。

船長判断ができない現状

船長判断ができなかった理由としては、船舶の「自己完結性」の欠如があるのではないか。「自己完結性」の欠如の理由として、次のことが考えられる。

① 陸上からの指示・命令の日常化、過度のマニュアル化。
② 各種海事法規の細密化、複雑化。
③ メジャーやオペレーターからの重箱の隅を突くような「指導」。
④ 外航船を取り囲む諸環境(関係者)が、オーナー、オペレーター、チャーター、荷主、船舶管理業者等々、複雑に重層し、関係者間の調整に手間取る。
⑤ 総じて船長の自主判断・決定ができず、海事関連法規に規定されている「船長特権」の形

骸化が進行していること。

その結果、本船サイドの自主判断、緊急時の対応能力低下につながっているのではないか。

以上に加え、根本問題として、外国人船長の知識・技能、多国籍の船員が混乗していることによる意思疎通の問題がある。



多国籍の船員が乗船する日本船

外航船の事態はより深刻

冒頭に述べた通り、大型カーフェリーと内航船の多くは自主避難に成功している。多くの大型・中型漁船も冲出し避難して被害は免れているようだが、小型漁船は地域によって異なり、

7〜9割が乗り揚げ、流出、沈没などで被災している。

小型漁船の場合、漁を終えて無人となって停泊しているものが多く、助かったケースは、たまたま近くに漁師がいた場合が多いようだ。

小型漁船は別として、大型カーフェリーや内航船と比較すると外航船の方が被災状況はより深刻である。理由として、次の6点が挙げられるのではないか。

- ① 外航船は内航船(殆んどがスラスト付)より、船体が大きく操船上の小回りがきかない。
- ② 荷役機器の取り外しなど、荷役中止に時間がかかること。
- ③ 主機関の起動に時間がかかること。
- ④ 陸上サイドからの支援・サポートが不可欠なこと、通信連絡手段が途絶したこと。
- ⑤ 混乗化の進展によって外国人乗組員が日本の地震や津波、港内事情に精通していないこと。
- ⑥ 以上に加え、入船着棧の為に、出港に時間を要したことなど。

要は外航船から日本人船員が駆

逐され、わが国商船隊の9割以上が外国人船員に委ねられている現実が反映しているのではないか。

由々しき事態の淵源

1975(昭和50)年5月、菊池庄次郎・船主協会会長(日本郵船社長・いずれも当時)は、FOC(当時は仕組船と呼ばれていた)の認知と外国人船員の配乗(混乗化の推進)を目的にいわゆる「菊池構想」を発表した。

前年の海造審答申の内容「通貨変動と船員費の上昇により国際競争力が低下してきたので、あらゆる方策で企業の合理化を図ること(要旨)」を露骨に具現化したものであった。以後わが国の外航海運は、「国際競争力の確保」を目指して船員制度近代化政策と並行して、急速な脱日本人船員・脱日本籍船政策を加速させていった。

当時の外航船員は約5万人、現在には2500人を割っている。百年の歳月をかけて築いてきた海事産業の根幹を、昭和から平成にかけて、すさまじい勢いでわが国外航船員は淘汰され、船員社会全般

が崩壊の危機に瀕していった。35年前、筆者は今日の事態を正確に予測していたわけではないが、ある雑誌で次のような警鐘を鳴らした。

「船員教育機関での就職難や海運産業中核で働く船員のみならず、海事関係全般で働く労働者の人心の荒廃は目に見えている。」

海運局事務官は租税回避の仕組船の窓口事務、港湾関連労働者は違法マルシップと仕組船の荷役や出入港手續き、造船は投機対象の船舶建造、海上保安庁は低資格船員の航路指導e.t.c.:

今回の大震災によって、原油を満載したVLC CやLNG船の衝突、乗り揚げ、爆発などの重大海難は発生しなかったのが不幸中の幸いであった。

近い将来にも起こり得るといわれている、東南海地震や首都直下型地震を想定すると気が重くなる。海運界から悪しき「国際競争力論」原理主義を、根底から克服する運動の再構築しか解決策はない。

(元外航船員)

地震・津波・原発事故の浪江町から

― 私達が直面するもの ― 飯野海運元通信長 渡邊文星さん

わたなべぶんせい

大地震、津波、そして原発事故という未曾有の惨劇に直面した福島県双葉郡浪江町。海に面した請戸地区行政長で町の安否確認責任者でもある元飯野海運通信長・渡邊文星さん（61歳）に聞いた。

― 全クアツクツの間 ―

あの日、3月11日の光景は險にくつきりと焼きついて離れない。一生忘れることはできないだろう。とてつもなく長く、それでいてアツクという間の日だった。

役場で議員定数削減会議の最中に、突如経験したことのない大きな揺れ。5年前行政が想定したハザードマップでは、M6.2で26分後に6mの津波。昭和35年のチリ地震が脳裏をかすめた。あの時の津波は堤防を越えなかった。

大したことはないとタカを括りながら、すぐ車で請戸漁港に行く

と、目の前に海面が青い壁のビルみたいになびえ立っている。静かにこつちに向かっているのが分かりビックリ仰天、眼の玉が飛び出るとはこのことだ。

チリ地震の経験が完全に裏目に出た。我が家は漁港から200m足らず。幸い妻は町内の友人宅に居て難を逃れたので、町の消防団に津波来襲を伝えた後、歩いている人を乗せて一目散に高台の避難所へ向かった。津波が川を上りな

がら追い駆けてきた。

海から500mの避難所（山）に避難した請戸小児童を救助するためすぐバスを手配。しかし、子ども達は、ガレキが押し寄せる中、先生の判断が良く、児童を連れて3時には学校を出発、山を越えて全員無事だった。

結局浪江町では、沿岸部600戸が全滅、町民2万1千人のうち184人の死者・行方不明者が出た。殆どが請戸だった。私の家も跡形もなく流され、写真一枚残らなかつた。

浪江沖は海流に恵まれた漁場で、5〜10トンの船が110隻、200人ほどの漁師がコウナゴ・スズキ・アイナメ・タコ等の近海もので生計を立てていた。

しかし、残ったのはわずか6隻、一度港内に避難した後、危険を顧みず再出港して原釜に避難したか

ら助かった。港内に戻ったままの船は10隻沈んでしまった。

残った船も網はなく、海底が汚染して漁はできず、ヒラメやメバルの根魚は全滅だ。



防護服で黙祷。自宅跡地にて

― 放射能の追い討ち ―

地震と津波で翻弄されている所へ襲ってきたのが、翌朝5時のテレビニュース。目と鼻の先の第一原発で水素爆発が起き、10キロ圏外へ避難しろという政府発表だった。再び目玉が飛び出て、もはや何がなんだか分からなかつた。

家がどうなったのか見に行くこともできず、山間の役場の支所で3日間情報待つつ。寝るのは車の中。4日後には隣の二本松市に移り、仮役場に町の災害対策本部を

立ち上げた。毎日仮役場で寝泊りする日が続き、着の身着のままだったから体が臭く、ようやく風呂に入れたのは一ヶ月後だった。放射能汚染で町に入れず、遺体も一ヶ月放置せざるを得なかった。以来、役場は二本松市の男女共同センターに間借りして来たが、好意に甘えられるのもあとわずか、9月には出て行く予定だ。

― 分断された町民 ―

浪江では町民の2割が原発関連の雇用。私も大熊町で原発工事業者相手の民宿とアパートを経営していた。建物自体は海岸から離れていて無事だったが二度と使い物にならないだろう。

町民2万1千のうち県内に残っているのは1万4千。いわき市、福島市、郡山市、二本松市に分散し、二本松には2千800人、うち2千人が仮設住宅だ。

町長を筆頭に私たちは「全員で帰ろう」と呼びかけているが、実際問題として、きつい。なぜなら町の7割が年間20ミリシーベルト以上（国の基準は1ミリが被爆限度）、高い所はわずか2日で1ミ

リを超える。これでは小さい子供のいる家は帰れない。一生戻らない意思を固めている人も多い。

家が残っている人と失った人の温度差も大きい。帰る家のある人は、いつか戻れると夢見ている。家が残っていても3年もすれば住めなくなる可能性もある。

日立化成等の企業に勤める人は、別の工場のある県外に移住することができると、事業をしていた人はそうもいかない。集団で代替地にまとまって移住し、事業再開を計画する人もいて、止めることはできない。「いつ放射能がなくなるのか」と聞かれても答えられないのがつらい。

子供が帰れない土地、水が汚染して一次産業が成り立たない土地で町づくりができるわけがない。故郷へ戻るべきか、全く新しい町で新しい人生を始めるか、皆どうしようもなく悩んでいる。

今は行き先のない電車に乗った状態。「頑張つて」と言われても、目に見えない放射能との闘いで何を頑張ればいいのか？

皆な先が見えないから、耐えられない。心が折れそうになる毎日

を続けている。いっそ「永遠に帰れない」と国が言ってくればどんなに楽なことか。



時間が本当に止まった状態

無人の浪江町中心街を歩く
(NHKテレビより)

― 東電、国への怒り ―

自分が加害者と思っていない東電の姿勢は、今も何も変わっていない。

上から目線で、何度本社に行っても線量すら教えようとせず、バレたら小出しにしてくるやり方。何度要求書を出しても回答ナシか、杓子定規の答えて、情報もテレビで知られることが多い。

補償が進まないのも「政府の指針通り」としか言わないから。遺族に謝ろうともせず、ようやく1年目の追悼式で副社長が謝罪した。

原発が町に潤いを与えたのは事実だが、その大前提に安全があつ

た。今は騙されたという思いが強い。なぜ騙されてしまったのか、町民は皆な自問している。

今後は東電に対する遺族訴訟も始まるだろう。今は生活再建が第一だけれど、いずれ刑事責任を問う声も出てくる。

政府の言うことも次々と変わって、一喜一憂するのに疲れてしまった。しかし、アテにならないと分かっている、国に要請するしかない。特に汚染除去は。

去年8月突如発表された国の方針で浪江町は3分割、年20ミリシーベルト以上（全体の65%）は居住制限区域、50ミリ以上は居住困難区域で、当面除去作業をしない。

これで町民の心は分断され、「全員帰還」方針は根本から打ち砕かれてしまった。何の相談も無く本当に一方的だった。

町は「復興ビジョン会議」で商工会や色々な町民の声を集約しているが、国や県の方針がフラフラしている現状では困難。やるだけやるしかないと思っている。

― ありえない原発再稼働 ―

今、福井の大飯原発の再稼働で

もめている。避難生活もままならず、明日の展望も見えない私たちからすれば「ありえない」。

福島第一の4号機はまったく収束の先が見えず、真の原因が地震か津波かさえ分らないのが現状で、何をもって「安全」といえるのか。大飯で業者相手の民宿を営む人、地元の雇用を懸念する人がよくテレビに出てくる。30年前の自分達とウリ二つで、やるせなくなってしまう。

「安全神話」が作り話だったことを福島の事故が証明した。

二度と同じ過ちを繰り返さないためには、時間をかけても事故の調査・検証をしっかりと行うべきだ。再稼働ありきであってはならない。これだけの事故を起こしたのだから、経済優先でなく、本当に国民の安全・安心を追及するのであれば、行き着く先は、原発の全機廃炉しかない。

— 洋上操練の大切さ —

退職して16年、非常事態に対する対応は船で身についたと実感している。飯野海運では昔、ペルシヤ湾で洋邦丸が何かにつつかり、

船体に大穴が開いて油が流出する事故があった。そのせいか毎航海避難訓練をしっかりとやっていた。それぞれの任務が分かるから、次にどう動いたらいいか自然と考えるようになる。それが今回生きた。

住民が集団で役場に押し寄せた時、とまどって逃げを打つエリート。体を張り、とにかく何とかする人。普段「優秀」と言われる職員が、ただオロオロするだけだった。人の本性が緊急時にどう動くかでハッキリ現れる。

マニュアル人間はすぐパニックになる。前例主義者は仕事をうまくこなすけど新しい事にぶつかると全くダメ。緊急時の対応で、人間性がモロに現れた1年だった。私は船に乗って良かったとつくづく思う。へらへらしながら操練する会社もあるかもしれないが、とに角やるだけで何かが自然と身に付くはずだ。

あと思ったのはテレビの重要性。私たち庶民はもっぱらテレビから情報を得ている。地震後すぐ映像を流し、逃げる逃げると大声を出していれば沢山の人が助かったはずだ。実際のテレビ局の対応は、

歯がゆいばかりだった。



仮設役場にて

避難者の話を聞く文星さん（右）



— 生きた職場委員経験 —

飯野時代の23年のうち組合在籍専従3年、職場委員を2年やって、乗組員の本音を掴む能力、交渉の落とし所を考える能力を養うことができた。

組合員の目線で要求を組合役員に伝えることと、町民目線で真の要望を上伝えること。基本は全く同じだった。

騙されたりすかさされたりしながら、組合役員から何を言われてもへこたれない経験があったから、東電や国との折衝も臆せずに行れたと思う。色々やりあった経験がどれほど役に立ったか知れない。

組合サマサマだ。

陸は7月までに4回搜索したのに海は1回も搜索できなかった。沿岸部の海水の線量が分からない中で海上保安庁をどう動かすか。10月の合同慰霊祭前には何とかしなければならなかった。

安否確認責任者の私は逆算して作戦を組み立て、政治家にも頼んで、7月末に機械を入れ、8月には海猿が来て、初めて潜ってもらえることができた。

船には自己完結性がある。職種ごとにそれぞれの任務を果たさなければ船は止まってしまふ。他力本願ではダメ。自分で作戦を組み立て、自分の体で実行することを船と職場委員時代に会得できたから今何とかやれている。

まさに、シーマンシップが身につけていたから頑張れた！
昔一緒に闘ったみんなや先輩達によろしく。負けるなよ、お互いにな。

福島県二本松市にて

(2012年5月18日)

主張

今求められている組合の本質は何か

海員組合元執行部 瀬賀 俊仁 しゅんじん

組合を離れて6年半、海運、水産の動向は、先輩や後輩、組合のホームページから取得している。

過日、朝日新聞グループで「海運大競争」を読み、同時に組織内の諸問題を鑑みると、これまで歩んで来た様々な思いが脳裏を過ぎり、繰り返し考えさせられた。

国内外の動きを直視しよう

近年のあまりにも大きな海運の変貌に驚く。今や世界貿易の9割が海上輸送といわれ、新興国の台頭によって一層海運競争が激化している。その結果、船舶の増加と船員不足が顕著になり、各海運会社は、賃金の低い途上国船員を養成し、その確保に走っている。

物流網の確保が安全保障に関わるだけに、各国は税制優遇や補助金など自国船舶や船員確保に動いている。日本の外航船は2千隻を超え、大手の商船三井、日本郵船、

川崎汽船の運航隻数が世界の上位を占めている。

この様な混沌とした厳しい海運状況下、海員組合の活動はグローバルな戦略戦術が必要不可欠であり、日本人船員の雇用を守る闘いが日々続くことになる。

運動の根幹は、国策として日本商船隊の隻数ミニマムを確保させることにより、日本人船員の確保と国内外の物資輸送の安定を求め、併せて海の安全保障に繋がる政策活動が急務と考える。

私の現役時、準日本船の定義は、日本船でありながら、やむを得ず外国船社に貸し渡しされている船舶であった。それは主に「国際船舶、丸シップ」を指した。

組合として最低限この基本を踏襲しなければ、今日まで日本人船員と日本籍船を確保するために苦渋の決断を行い、海運・船員政策として日本籍船の規制緩和に取り

組んだ意味合いがなくなる。

かつて世界の海を制したイギリスやアメリカの大手海運が規制緩和によって姿を消したが、日本商船隊の行末を案ずる。

昨今、港で見る船の船名は英語だが、フアンネルマークは日本船社。船尾になびくパナマ国旗を目にして、何か空しさが込み上げてくるのは私だけだろうか。

組合員との意思疎通が重要

この現象は外航海運のみならず、内航・旅客船にもいざれ押し寄せて来るであろう。現時点では、政府の閣議決定によって単純労働力の就労は認められていないが、船社の感覚は労働条件の切り下げを常に描いていることを察知する必要がある。

組合が裁判を含めた内部の諸問題を早急に処理しないと、組織の混乱に乗じて機会を覗いているこ

とを肝に命じておかなければならない。特に官僚は、組合の弱体化を見つつ、現場に不利な施策を講じる事も予測される。

こうした現状を踏まえ、組合の方針に対して的確な意見を各種機関で現場を交えて大いに議論し、誤りなき方向を決めて欲しい。

特に現場代表である職場委員は、各種会議で積極的に発言して意見反映に努めて欲しいし、組織内の決定事項も、現場に周知徹底を図り、意思疎通を欠くことのないようにして欲しい。職場委員の役割は、組合運動を進める上で欠くことのできない基本活動である。

誤りなき権力移行の大切さ

組合の組閣は、いつの時代にも葛藤がある。1978年の大会前執行部全体会議で、村上組合長は慣例を破り、平郡副組合長を筆頭副組合長に指名、土井副組合長を除外した組閣名簿を読み上げ、全体で承認するよう提案した。反対する人達は自立候補制を理由に猛烈に反発。その後、閉会を宣言したものの場内は紛糾した。

大会選挙の結果、土井副組合長

が筆頭で当選し組合の舵取りが移った経緯がある。当時を知る執行部は大内副組合長（当時石巻執行部員）ただ一人になった。

私も小名浜執行部員として、運動のイロハも解らないまま、先輩の言うとおり、祭日も忘れ日夜活動に没頭した。地区漁船の担当支部はみな同じであるが、特に小名浜は全国サケマス漁船の親分肌が何人も存在しており、出港前は労働協約改定交渉、世話活動など、多忙な日々を過ごした。

当時組合の主力は、東北・北海道を中心に土井副組合長に纏り、一方の村上・平郡氏を支援するグループと凌ぎを削る争いに発展したが、組合外部に漏れることは余りなかった。私はいつの間にか別グループ派に色付けされていた。

直後、外航諸手当の妥結が汽船部委員会で否決され、村上執行体制が総辞職。80年春の臨時全国大会の選挙で土井組合長が誕生した。その後、歴代組合長は、中西・井出本各氏に引き継がれた。

井出本体制時は、北山国際汽船局長、大内総務財政局長、藤澤関東地方支部長として、意見の違い

（組合OB会のひとコマ）



があろうとも、「大局的見地」に立って一致する連携が垣間見えたが、三者間には大きな溝が生まれている噂が飛び交った。

恐らく、思い思いの主導権争いから個人感情が激突したのであろう。時代間を一緒に生きてきた以上、対立が労働運動の価値観の違いであれば、裁判もこんなに過熱することは無かったはずだ。

永年にわたり執行部として苦楽を共にした間柄の運動論の相違であれば、解決の糸口が見えてくる

と思うが、人為的な争いが潜んでいれば司法の場に委ねざるを得ないのかも知れない。できれば双方の真意を聞きたいものだ。

精神行為の痛み

組合の再起を願う一人として、あえて私事を記すことにする。

1983年、執筆することの不得意な私が、当時執行部が嫌う部署であった本部教宣部に配属され8年あまり在籍した。その間、別グループとして同僚から色目で見られ、仕事上も、各部署に依頼した原稿は滞り、毎日徹夜が極当たり前の勤務実態であった。本部4階には現役執行部の大内・北山・増田氏が勤務していた。

当時、本部役員の滞在灯を見ると組合長も夜中の一時二時頃まで在勤している事が多く、よく教宣部の電話が鳴った。何故か私が出ると無言で切られる。連続の徹夜作業に疲労困憊しているときであり、この行為が2年ほど続いたと記憶している。今で言う強烈なパワーハラコメントであった。

過日、北山氏の最新ブログを観ると、パワーハラの内容が載

っていた。4年振りに総務部付専任部長で復職が決まり「良かったね」と喜んだ。ところがその後外航部へ異動し、そこで待ち受けたのが「隔離、仲間外し、無視といった卑劣な行為」という。事実であれば強烈な精神攻撃である。

人事異動は「受け入れる側、行く人の側」共に、部署内の雰囲気の違い、慣れるまで個々の思惑が絡み、時間がかかると思う。

しかし人事責任者はなぜ、個人の知識、経験や個性を生かせる業務配置を考え、少しでも現場が置かれている現状の開閉策を考える活動を進めようとしなのか。余りに閉鎖的で度量がなさすぎる。

一方、復帰の最初の部署は、「総務で事務員、派遣職員と共に単純作業が強いられ、屈辱的な扱いを受けた」と述べているが、いつも栄光の場を歩んで来た人から見ると、心痛はわかるが、一兵卒に戻れない感覚・認識であれば、支援する周りも離れると心配する。

執行部は周囲から、「個性の固まり」「我が強い」とよく言われるが、大切なことは相手に対する心遣いであり、それなくして現場の組織

を統率するのは難しく、同僚と和を持って活動は困難と言えよう。

組織のルールを高めよう

土井元組合長は同盟大会で、別単組から「海員組合が支持母体の民社党を支援しないのはおかしい」と非難され、「国際的な活動を強いられる本組合は特定政党を支持しない。政党支持の自由がある」と述べている。

政党や宗教集団の基本理念が各々の団体で異なるのは当然であるが、例えて言えば、歴史的な組合の運動論を無為に方向転換し、全組合員を特定の政党や宗教を支援するよう機関で承認決定すれば、組合員は決定に従わなければならないのだろうか。

現場組合員は、従うか、反対するか、それとも脱退するか、厳しい選択と判断を求められ、現場は紛糾することが予想される。

また、執行部の活動過程で規約の精神を逸している行為があれば、当然、統制処分の対象になる。

その様なことが起きないように、日頃から皆で組織のルールを高めておくことが必要におもう。

裁判問題について率直に言うとう、現段階では極めて残念なことに、組合の全面的敗訴に近い。元執行部としては、「正当性がなければ、あらゆる裁判で、先々困難な司法

の判断が出る」と老婆心ながら想い悩む。出来れば女子職員の裁判も、感情的な争いが有るならそれを払拭して、何とか一日も早く和解することを願う。

時代は常に動き、組織は時々の感覚や感性をもって引率して行く個性豊かなリーダーを求められる。

諸問題が山積する中、組合長、副組合長に依存するだけでなく、他の役員も積極的に役割を担い、現場組合員、職場委員と向き合っ

て解決に当たるべきである。出来る限り労働組合の自治権のなかで、自浄努力の方向で組合健全化に進んで欲しい。

組合長選挙無効の判決が大きな問題としてマスコミにも取り上げられたが、海員組合の再出発の道として、他の労組にも誇れる組合へと進むことが、現執行部に与えられた責務ではないか。このままでは禍根を残し、全組合員に大きな損害を与えることになる。



ORCHID BRIDGE 号訪船。右から2人目

萎縮する人事命令

どこの社会でも皆、昇進、出世を夢見て日夜、仕事に邁進している。その中でそれぞれの職場で日々葛藤が繰り返されるのはやむを得ないが、近年、「仕事は適度に、上司には要領よく」「酒席、ネオン街を大切に」「流れに迎合」など恣意的に考える人々が、多くなっている現状を心配している。

世間にフリーターが溢れ、大学を卒業しても就職できない今日の社会現象は異常とも言える。まして、中高年の職探しは皆無に近く、中途退職者の家庭生活は崩壊寸前

になっている。

最近、組合の人事では、退職、降格、転勤などの移動が頻繁に行われていると見聞する。転勤による配置換え人事は、歴史的にも先輩、後輩も歩んで来た道のりだ。

ただ降格人事は、本人と家庭に大きな不安と打撃が伴い、家庭崩壊の一途を辿ることにもなるので、家庭でも説明が出来る理由を求めるのは当然に思える。私自身も経験したので強く語りたい。

このような現象は、執行部にとつて、日常の言動も過剰に萎縮を余儀なくされかねない。上司の顔色を覗い、要領よく立ち回る人が増えれば、本来の執行活動にブレーキかかり、閉鎖的な考えが浸透して、組合の前途は多難になることが予測される。

組合の原点は「組合員の生活を守り、地位の向上を図る」ことである。初心を忘れることなく、一緒に歩む執行部に対して叱咤激励をし、全組合員・全執行部員を等しく平等に扱い、心豊かな人事採用を熱望する。

(2012年5月20日)

組合の活力を取り戻すために

―裁判の経過と組合員の思い5― 全国委員・竹中 正陽まさはる

今年1月に東京地裁で出された、組合長当選無効判決、北山元中執の統制処分無効判決、以降の動きについて報告する。

北山元中執が復職

今年1月東京高裁で、北山氏に対する自宅待機命令無効、給与差額と200万円の慰謝料支払いを命ずる判決が出された。

組合側は上告を断念し、北山氏は2月13日より総務部（専任部長）に復職し、4月からは外航部長（専任部長）勤務となった。

最新の協約書をもらいに組合を訪れた私は、同氏が席にいたので依頼したところ、協約書を見ることすら許されていないというので、近席の担当執行部に頼んだ。

ところが、担当氏は凍りついたように硬直、返事すらしてもらえない。付近の誰もが下を向き、顔も合わせてくれない。

異様に張り詰めた空気に、来てはいけない所へ来てしまったようで困ってしまった（協約書は後刻ようやく貰うことができた）。

聞けば、北山氏は他の従業員からほとんど口を聞いてもらえず、会話どころか朝のあいさつすら無視されているという。仕事も一日中パソコンに向かつて、インターネット上の海賊情報の英文和訳を際限なく行っているとのこと。氏は復職後のパワハラについて新たな訴訟を提起したという。

東京高裁が早期結審

5月15・16日、北山氏の統制処分無効裁判、組合長当選無効裁判が東京高裁であった。

組合側は4名の法律顧問を含む9人の大弁護士を組織、本部・関東地方支部から10人以上の傍聴者を動員した。

法廷では、「新たな準備書面を提

出し、組合長の陳述もしたい」という組合側に対して、裁判長は、「必要性を感じられない」、「時間延ばしではないか」、「一審でなぜ負けたと思いますか」等と次々に詰問。組合側はしどろもどろの答弁を繰り返すばかり。果ては、「組合に損害賠償責任を発生させた藤澤さんはなぜ統制処分されないのか？」と問われる始末だった。

翌16日の組合長当選無効裁判では組合側は更に劣勢で、藤澤組合長の証言は却下され、次回6月28日で結審とのことである。

国内部委員会で代議員の質問に対し組合長は、今までは外国出張等で忙しかったが今後は自ら法廷に出る、弁護士も拡充し、執行部も傍聴させる、と意気軒昂だったが法廷の様子は全く逆であった。

岸本恵美さん裁判

組合本部事務職員・岸本恵美さんが、「依命休職処分無効・解雇無効」を求めている裁判は、東京地裁で弁論が続いている。

3月の法廷で裁判長は、「海員組合にも春が来ますよ」と微笑みながら述べたとのこと（岸本恵美さ

んを励ます会ニュース3号）。4月27日の第5回から裁判長が転勤のため交代。満員の傍聴席を前に新裁判長は、組合側に対して矢継早に質問を始めた。突っ込んだ内容に組合側は即答に困り、次回までに書面で提出しますと答えるのが精一杯だった。

処分理由である「パソコンの私的利用」の中には、3・11大震災の際にニュースを見ていた時間や、前任者である派遣社員の「私的利用」もカウントされていることから、岸本さん側は前任者や組合役員のクリックログの提出を求めたが、提出されなかった。

この日から組合側は田川・竹谷弁護士に加え、新たに大熊、相馬、堺の3人の法律顧問が加わった。

今日までの組合側の主張は、「依命休職処分は、懲戒処分ではない」、「本件は解雇ではなく、依命休職期間満了による退職である」、「組合の情報関係管理基準はJSSにも適用される。JSSにもメールで周知した」、「ヤブーなど許可されていないサイトへの不正アクセス、私用メールは情報関係管理基準違反である」、というもの。

書面による双方の主張はほぼ出尽くした感があり、近く証人尋問に移ることが予想される。

組合大会の前倒し？

例年11月に開かれてきた組合大会が、今年は10月初旬の予定という。その理由は今年1月に出された「組合長当選無効判決」にあると言われている。

同判決は平成22年の組合長選挙について、藤澤現組合長らが北山元中執の「入場拒絶を指示したのは、原告に対する故意による共同不法行為」であるから、「被告藤澤洋二の当選が無効であることを確認する」とした。

組合側は高裁に控訴したものの、劣勢は明らかで、早ければ夏にも高裁判決、最遅で11月の大会前に最高裁で組合長の当選無効が確定する可能性がある。

そうなれば、組合長不在のまま大会が開かれ、責任問題が大きく浮上することになる。

40年位前まで、創立記念日の10月5日に大会が開かれていたが、年度末が7月のため、活動報告・決算報告をまとめ、次年度活

動方針と予算案を中執内で十分論議するには無理が生じる。また2ヶ月近い大衆討議を保障するためもあって、11月開催に変更した。いわば「大衆路線」ゆえの11月開催である。また、大会に合わせて休暇を取る代議員もいる。それらを犠牲にしてまで、なぜ大会を早める必要があるのか？

仮に、大会前に組合長の当選無効が確定することで、現体制の維持や次期役員選挙構想に支障が出たとしても、それは、自ら撒いたタネで、致し方ないものである。

指導者は自らの責任を組合員や、大会の準備作業をする組合職員にシワ寄せしてはいけない。大会の開催時期は組合の「大衆路線」に関わる重要な問題なのである。

全国委員選挙日程七変更

大会を前倒しすることで、規約に基づき告示された全国委員選挙の日程も変更しなければならなくなった。(組合規約では大会一カ月前に議案を送付)。

現在全国委員選挙が行われているが、1月31日の組合長の選挙告示では、投票期間は8月17日まで

とされていた。ところが立候補者名を掲載した船員しんぶんでは、投票期間がいつのまにか8月1日までに変更されている。

全国委員選挙規則では「不測の事態が生じた場合は、中央選挙委員会、中央執行委員会の承認を得て、その日程を変更することができる」とし、「遅滞なく、その理由とともに告示しなければならぬ」とある。しかし、「理由を付した告示」は行われておらず、「不測の事態」の内容も不明である。

また、立候補者名簿(船員しんぶん号外)が手に入らないので問い合わせたところ、各人の投票用紙に同封する分しか印刷していないので、船内に事前配布する分はないとのことであった。

執行部が訪船して投票用紙を配布し、その場で記入・回収するならば、組合員は考える時間が無くなってしまふ。そのようなことがないよう、従来は立候補者名簿が前もって船内に配布されてきた。

先月の国内部委員会で、これらの問題を質問するため手を挙げたところ、時間は十分あったにもかかわらず、構成員でない全国委員

の発言は認めないとの「議長権限」で発言すらさせて貰えなかった。長年かけて作り上げてきた民主的な組織運営が次々と放棄されているのが現状である。

組合規約の改正問題

労組法5条は「代議員の直接無記名投票」で役員を選出するよう義務付けている。本組合の代表指名や委任票が、労組法に違反するため、規約を改正するよう厚生労働省から指導を受けていることが発表された。

この問題は数年前より大会代議員から指摘され、苦情申立すらあったにもかかわらず、本部は「全く問題なし」と言下に否定してきた。本部役員は代議員に対して真摯に謝罪する必要がある。

.....

外航部執行部員の石川整君が今年2月に懲戒解雇された件は前号で報告した。しかし、船員しんぶんには一切報道されていない。

石川君は3月に、東京地裁に懲戒解雇無効、地位確認を求めて提訴、新たな裁判が始まった。

(2012年5月31日)

安全闘争宣言とぼりばあ丸遺族の闘い(2)

労災損害賠償裁判の提起

ぼりばあ丸が折損・沈没した翌1970年春の協約改定交渉で、組合は職務上死亡補償(船員保険36カ月分)とは別に上積み補償5百万円を要求。死亡4百万円、扶養なしの人は80%、障害は2百〜4百万円の上積みで妥結した。

それまでは船員保険補償額が3百万未満の場合に差額を補填するだけだった。4月7日の汽船部委員会では「一定の前進」と評価。しかしJレクラブのJリンデンアンケートでは、1千万円要求の声が多かった。総評は1968年に「労災研究会」(会長/藤本正弁護士)を作り、労災訴訟を提起した。

わが国最初の労災訴訟(損害賠償)は極洋捕鯨の千代田丸事件(64年)で、奥山厚3等航海士(27)の頭上にもつこで巻き上げられた角氷が落下して死亡。13年

闘い8百万円で和解した。

山代鉄也(てつや)3等航海士(27)がブリッジで倒れた日本郵船山形丸訴訟(67年)は、「67の闘い」(船員法67条を守れ。無制限な時間外労働反対)として組合の運動と重なり、9年後に1100万円で和解した。

木材船内くん蒸死の第8金力丸訴訟も加えた三つの訴訟が、ぼりばあ丸訴訟と平行してすすんだ。

ぼりばあ丸訴訟を担当した浦田乾道弁護士は、山形丸裁判傍聴に白シャツで顔を見せてくれた。

陸上初の労災損害賠償訴訟は66年に提訴した2件。日本鋼管川崎製鉄所等を相手に重い障害を負った渡辺義寛さんが10年闘い、千5百万円で和解決着した事件。

同じく常石造船クレーン倒壊で浦賀重工業の具志堅清さんが瀕死の重傷、寝たきりとなった。労災保険金以外に、企業の上積み補償は

3百万円(下請工は20〜30万円)だった。73年の高裁判決は工作物瑕疵(かし)責任を認めて3千6百万円の損害賠償を命じた。造船ブーム下の13年間に労災死した人は千人を超えた。

「コンニャク船を作るな

僕は千葉港で20隻をルボ、「船員しんぶん」72年3月13日号の6面全てを使い掲載された。見出し「ぼりばあ丸裁判に支援を」。



遺族とあいさつする総会船員協会

「労働力は提供しても生命は売っていない(川崎汽船八洲川丸・岡野善宏機関長)」、「百円玉カンパをやりましょう(川崎近海天鵬丸)」、「これがうやむやになった場合、コンニャクのような船ができる、ひとごとじゃない(天鵬丸・坂本成俊機関長)、宗像海運の松山百男船内委員長は「勝ったにしろ負けにしろやらにいいけん。船会社がこりたら、おかしな船もつくらんだろう」、「裁判と平行して各船の安全点検を常にして回るような組合にしなくては(広島商船第2国際丸)」と。

ぼりばあ丸6遺族の闘いが海運・造船の闘い一条の光を射したのだ。組合は安全闘争の延長線上に遺族の闘いをとらえ、確実に始動しはじめた。各地の執行部員は未参加の遺族の家を訪ねた。

6遺族に続き、72年6月長澤船長ら21人(のちに20遺族)が、東京地裁に総額6億8千万円の損害賠償請求を提訴。山下豊二氏ら4弁護士が担当した。

注目の海難審判は72年11月28日にぼりばあ丸の欠陥を認めながら、「船体が海底に沈んでおり原因

を断定できない」と裁決し、被告の責任は不問に付された。

原因と責任を裁判闘争の中で追求しなければならず、浦田弁護士は拳証責任の転換が必要と考えた。

アンコ溶接の実態明らか

裁判の過程で石播豊洲工場の下請け社長がアンコ溶接の実態を浦田弁護士に証言。工期を早め工費を削るため、鋼板の合わせ目の開先部分に本来一層一層肉盛り溶接する所を、鉄の丸棒を置いて上辺だけ溶接する実態が知らされた。

就航後に度々亀裂が発見され修理の連続であったこと、裁判中に鋼船規則が改善されていたことも、NKや運輸省船舶技術研究所の技術者の協力で明らかにされ被告3者（ジャパンライン、IHI、NK）は追い詰められて行った。

船舶部員協会は「6遺族の闘いが展望をひらいた（ぼりばあ丸裁判闘争ニュースNO1）」と書き、海上文化活動家集団は会誌「あへつど」で、「船員の手で船員の生命を守る」と、現場からの怒りの手記を載せ続けた。

73年11月には船舶部員協会、

船舶通信士労組ほか、遺族通信、東京商船大学支援会、全造船機械

労組、現場船員有志によって「ぼりばあ丸裁判闘争支援委員会」が発足。250隻を超える船から208万円のカンパが寄せられた。

74年4月、東京商船大ぼりばあ丸裁判支援会は、学内で物理学者・武谷三男氏の「ぼりばあ丸を語る」講演を開き、公判には多数の商船大生も傍聴した。

76年「海員」9月号は「労働災害」特集で船員労災訴訟の歴史、村上紀和子さんの談話を掲載。

79年3月、裁判闘争の勝利を闘いとする集会には海員組合執行部、職場委員、近郊在住船員、全海連傘下組合員など142人が参加した。



「巨船沈没」出版記念会。左から土井組合長、浦田弁護士、1人おいて伊東信氏、遺族

闘いの成果示す和解内容

先行する6遺族は70年2月に提訴、81年1月和解成立まで12年の歳月を費やした。

和解内容は「ジャパンライン、石川島播磨重工業は原告らに対し連帯して2億5200万円を支払う。被告らは原告に対し哀悼の意を表す。被告らは、今後とも海難事故発生防止のために全力を尽くす。」というもの。提訴額を大幅に超える和解金であった。

組合は佐々木靖安全法対部長らの編集委員会でぼりばあ丸事件を総括、82年10月「安全への闘い」（大型船の安全点検闘争とぼりばあ丸裁判の記録）を発行した。巻頭言は土井一清組合長。

その中で浦田弁護士は、「和解が成立した今日、最も大切なことは、この裁判闘争の歴史、経過を何人にも理解されるような正確な記録として整理完成させ、歴史的な意義を海上の安全と人権を守る闘いの貴重な資料とすること。何といつても船と船員の安全を守る闘いにおいて最も力強いのは、現場の声、つまり沖の声である。10年余

り、夫人たちは全く整然とたくましく裁判を推し進めてきた。敬服の一語に尽きる」と結んでいる。

20遺族の裁判も翌年2月に和解。和解金額は7億300万円だった。山下豊二弁護士は、「この和解によって（造船所に天下りする）海運行政は事件の裏側で全く無傷のまま、不問に附されて落着くハメになった」「船員は船虫のようにいくらでも湧いてくると、死亡船員を二東三文に片付ける船主責任制限法などはその確たる証拠だ」と行政を鋭く批判した。

村上紀和子さんから6遺族は、船員の人命尊重と安全闘争の継続発展のために基金1000万円が寄託された。

ぼりばあ丸事件は福島原発事故とその構図は酷似している。原子力村のような、欠陥船を作った責任者たちに刑事罰はないのか、フクシマと同じよう問いたい。

戦いの記録は、「風涛の記録」（船舶部員協会25年史）、「巨船沈没、ぼりばあ丸事件を追って」（伊東信著、晩聲社）にまとめられている。若い人たちにぜひ読んで欲しい。

（海員組合元執行部）

外航船員ゼロへの軌跡

(連載・第七回) 伊藤 敏とし

最大手企業である郵船船員ゆえの誇り、怒りの真つ当さがひしひしと伝わってくる。

会社と苦楽をともに

海員87年11月号のひとくち発言で日本郵船通信長・柏木孝介さんは次のように語る。

「わが社が生き残り、未来へ栄光を残していくにはスリム化が必要である。50歳以上の部員、職員でも不要だ。残つてもよいことなんかないぞ、いま退職すればこれこれの額だよ。本社に呼び出しては何月まで乗船するのか、退職の時期を明確にして欲しい、と攻めたてている。これは強制退職、肩叩き以外の何ものでもない。とにかく身体を鍛錬して定年まで頑張ろう。皆さん」と。

ここには覚悟を決めた人の爽やかさが視える。労働者の口から自然と出る「会社と苦楽をともにする」という言葉は、肩叩きへの抵抗として依然有効なのである。

配当・黒字会社へも波及

郵船や商船三井の人員合理化は船主協会の船員1万人余剰論の一

第十二章 それぞれの緊雇用

日経新聞へのリーク

緊急雇用対策の労使合意が行われる2ヶ月前の87年1月12日、日経新聞に衝撃的な記事が掲載された。日本郵船は船員を千名削減して千4百名体制へ。更に翌13日には商船三井が部員を主に千名削減と報道された。

緊雇用対小委員会での組合の追及に郵船・徳田専務は「心外な内容である。直ちに全社員をチェックしたが、そのニュースを出したという者はだれもおりません」と全面的に否定。

商船三井・轉法輪専務も「大阪の記者との昼食会で、日経の記者から昨日の郵船の記事はいかかわすか、考え方は一緒ですかと問われ、郵船さんがそういうことなら、うちもそういうことですよ、と

答えた。細かい数字は記者側で勝手に準備した」と釈明した。

組合教宣は翌週には訪船に動き出し、「配当会社の千人切り報道に怒りの現場」としてまとめたルポルターージュを「海員」87年2月号に掲載した。郵船や商船三井の現場船員の2人にひとり整理対象というショックの大きさ、怒りを伝えて出色の出来栄である。

日本郵船予備員集会の決議

緊雇用対労使合意直後の3月25日、郵船の横浜神戸緊急予備員集会は、同社宮岡公夫社長宛て抗議の決議文を採択した。

.....

「われわれは、会社の苦境打開のため3カ年で10隻という大幅な減船に応じ、他社に先駆けて労働条件の劣る混乗船に取り組み、あるいは部門外の陸上産業への出向にも思い切って踏み込んで来た。

また、一層の少数定員船であるパイ

オニアシップにも取り組むなど一杯の自助努力を続けてきている。これも偏に会社を愛するが故である。しかも偏に会社はこのような我々の努力に對し、余剰船員論、コスト論を一方的に主張し、船員大幅削減を喧伝している。

更に系列協議会の席上では、会社は緊急雇用対策を実施する状況にないにも拘わらず、2年間で14隻という大幅な減船提案をするなど、緊急雇用対策への悪乗りとしかいいようのない非常識極まりない態度を取り船員1000人削減合理化を實行しようとしている。

我々はいかなる状況にあろうとも良き労使関係が状況改善への最善の道だと信じてきた。しかしながら昨今の会社の態度は、これまでの良き労使関係を一方的に踏みじり、我々を雇用不安のどん底へ突き落とすものであり、憤りを禁じえない。

われわれは、このような経営責任を放棄した理不尽な会社提案を、絶対に受け入れるわけにはいかない。会社の合理化案を跳ね返し、雇用安定の実現に向けて粘り強く闘っていく」

.....

部であり、それぞれの将来ビジョンである、NYK 21やチャレンジ21の先取りが本質である。

不動産収入があることから株式配当を欠かしたことがない飯野海運。円高でむしろ原油輸入安の恩恵を受ける石油会社の庇護を受ける東京タンカーや出光タンカー。

5、6年先までの海運不況に耐える企業体制を構築することを目論み、身軽になることが目的の三菱鉱石輸送などの削減提案会社。

中央で労使協定したことで際限のない拡がりをみせ、郵船や商船三井だけでなく、配当会社、黒字会社でも、緊雇用が実施された。

緊雇用対の大きな柱の一つである時限的措置としての特別退職制度は中央協定だが、実際は各社それぞれが支部と交渉し、希望退職募集期間や割増率がバラバラに決められた。割増率も社内統一ではなく、最後は会社労担対個人の争いへ置き換えられてしまった。

個人では到底この攻防戦での勝ち目はなかった。こうして、船員社会は労働の再生産機能を喪失するほど、一気に縮小し、崩壊への道をたどることとなる。

三光汽船・瑞東海運再建の闘い。
組合本部前の看板



第十三章 Jライン闘争

怪物日本興業銀行

当時多くの会社に重役を送り込み、人員削減を継続融資の条件にして1社当たり数十億、大手では数百億と言われた割増退職金を用意したのが興銀である。ジャパンラインの人員削減でも極めて強硬に、前面に出てきた興銀とはどのような金融機関なのだろうか。

「小説日本興業銀行」（高杉良著・講談社文庫）は、銀行の人事が延々と語られ産業金融を標榜しながら労働者がひとりも登場しない奇妙な小説だが、単に金を貸すだけでなく、人材とノウハウを武器に、海造審のような国家の経済政策論議すらリードする様子が実

名で書かれている。

官僚や金融の一握りの人脈が日本を支配していることがわかる。

興銀は、戦後のドッジラインで民間銀行になるまでは、大蔵大臣や日銀総裁を輩出する超エリート銀行であった。

小説のモデルは日東汽船と大同海運合併の立会人であった興銀頭取の中山素平で、若狭全日空社長と土屋JL社長に懇願され、三光汽船によるJL株買占め事件の手打ちの仲介をした人物である。興銀とジャパンラインのつながりの根深さを物語る。

ジャパンラインの累積赤字の原因は仕組船の大量建造（140隻）である。「合理化を受け入れなければ銀行の融資を受けられなくなる。会社更生法を受け入れるつもりはない」という合理化提案にあつての会社説明は、「倒産すれば銀行債権を放棄せざるを得ないから、倒産はさせない」という興銀の強い意思の現れである。

投機的経営を煽った興銀を免罪し、180億程度の首切り資金で船員に責任を転嫁しようとした、というのがジャパンライン問題の

本質であることを示している。

指名解雇をめぐる攻防

ジャパンラインの人員削減合理化は、二度にわたって闘われた。

85年12月18日、次のような合理化提案がなされた。

- ① 船員1900名のうち850名（陸員100名）の希望退職募集。
- ② 55歳で20ヶ月の特別加算。
- ③ 退職者のうち希望者は別に設けるマンニング会社で140隻あるJL運航船で55歳まで期間雇用ペーソでの配乗保障。

会社は翌年3月1日希望退職募集を強行。組合は希望退職募集の強行は、過去の労使確認違反として地裁へ仮処分を申請。

ところが、3月20日組合は仮処分申請を取り下げ、会社と協議再開。希望退職募集要領や加算金の特例について合意。4月1日会社は目標の90%を達成と発表した（実際は600名余りが退職）。

以上がジャパンラインの一次合理化の推移である。

実際には、組合の仮処分申請の取り止め以降に退職者が急増したといわれる。「こんなにも多くの仲

間が会社も組合も信用せず、船員の前途に見切りをつけていたのか」と、同社の現場活動家は強い衝撃をうけていた。

87年10月会社は新たな再建案を出す、交渉は平行線をたどり、やがて出されたのが以下の第二次合理化提案である。

- ① 88年5月31日付で人員管理会社JLSの千名を全員解雇。
- ② そのうち400名をJLS本体に戻し、百人は陸上関連会社へ出向。
- ③ 残りのうち希望者はJLフリートに期間雇用で採用、その他は完全退職。

5月20日まで何れを選ぶか希望調査を行い、期日までに回答がない者は退職希望とみなし、退職加算金は支払わない。希望調査を行うが最終的には会社が決定するというもの。実質的な指名解雇提案という強硬なものであった。

船労委の限界・調停放棄

これに対抗して3月、組合は90%を超える圧倒的賛成でスト権を確立。5月11日14時以降のストライキ通告。5月15日永祥丸(川崎)を皮切りに6隻が停・滞

船。会社はこの過程でJLS本体へ戻す400名のリストを作って発表する、という強硬策に出た。

5月21日交渉が決裂し、組合はストを中止し船員地労委へ調停申請。次のような調停案が出された。

- ① 会社は希望退職者全員の職場保障を行い、組合は再建計画の人員数を理解する。会社は指名解雇の行為を行わない。
- ② 会社は全員の自由意志による職域選択をさせ、本人希望を尊重する。それらの実施により全員JLSを退職する。
- ③ 会社は募集に当たって誠意を持って対処、希望者は第一、第二希望を提出。会社は原則として第一希望を尊重するが、職間バランス等を考えて第二希望の可否については本人と協議、調整できる。会社は調整結果を組合に報告、組合は本人意思を確認。

調停案の解釈について調停委員会の見解を聞くために労使双方が地労委に再申請したが、調停委員会は受理せず、労使双方の開きを詰めるよう労使交渉を求めた。

7月1日から副組合長、JLS社長、公益委員の立会いのもとのトップ交渉がもたれた。

交渉妥結と船内大会決議

7月3日残留者枠の60名増加、JLS移籍者を継続雇用とし、575名全員を対象に再協議、再調整で妥結。

その結果、575マイナス460、つまり115名がJLS本体へ戻れなかった。希望者全員復帰の旗を降ろさざるを得なかった理由として、支部ニュース・JLS版で次のようにのべている。

- ① 調停委が解雇を出さず、労使交渉での決着を求めたこと。
- ② 労使交渉では歩み寄りがなく、金融の資金融資の調達期日を過ぎた場合、企業存続に関わる重大事態が予想され、組合方針の堅持は不可能。
- ③ 労使交渉を通じて組合解雇(本体復帰希望者は必ず残れる)がそのまま受け入れられないことがあきらかになったこと。

妥結に対して寄せられたA丸船内大会決議「組合執行部の責任を追究する決議」(船部協・88年7月号より抜粋)を紹介する。

「従来の組合主張をおろさざるを得なかった理由として、労使交渉を通じて組合解雇(本体復帰希望

者は必ず残れる)がそのまま受け入れられないことがあきらかになったためとあるが、これは今日まで組合の教宣を信じ、従ってきた我々の足元をすくい、梯子をはずしたともいえる無責任きわまりない声明である。会社はいろいろな情宣活動を行ったが、その中で組合のトップは400名プラスαを認めているが知らないのは職場委員だけ、という話を執拗に流し、指名に応じない175名をまるで自己の権利にのみ固執する者のように内外に印象づけていった。東支・職委は、175名以外の者の身分を早々に決めてしまい、残るは175名だけだとして会社のやり方を助けた。上記、組合執行の問題点について猛省をうながし、強く責任を追求するものである。」と手厳しく批判した。

組合執行活動の「限界」

「海員」88年12月号は、「雇用問題に明け暮れたこの1年」という特集で、関東地方支部執行部員による座談会を掲載している。

G スト権確立を懐に2ヶ月ばかり交渉が続いた。この間、組

合ニュース、沖への情報伝達は毎日のように行い、組合員の不安を抑えていった。

C 川崎沖などで5、6隻の船がとまったが会社の姿勢は変わらず、金融資本の圧力の強さを見せつけられた。交渉は徹夜交渉の連続だったが、解決の道は見つけられず、船地労委に調停となった。

D 労使が調停を受けたことで大きな山を越えたと思ったが、その解釈をめぐって、もめた。

B 会社は400人しか残さない、組合は希望者を全員残せと主張し、また徹夜の交渉が続き、最終的に460人で妥結した。金融は船員400人、陸員200人が金融支援の最低条件だと強く主張していたようだ。

A 我々の闘いも万能ではない。限界があることを理解し、解決のタイミングを見失わないことも大切な教訓だった。

E 多くの点で会社提案を押し戻したが、雇用を守るという大命題では後退せざるを得なかった。組合としても一企業、一産別での交渉のワクを乗り越えて、大きな視野に立った交渉体制をつくる必



有楽町Jライン本社内の抗議行動。組合主催

要があるだろう。世論の盛り上げにも努力したが、結果としてあまり動かなかった。

C ビラ配布とか街頭デモ、国会陳情、街頭演説などやることは随分やった。

（「海員」88年12月号）
労使交渉、船地労委の調停、世論一般への宣伝活動など既存の枠の中の闘いでは、限界があることが率直に語られている。

Jライン闘争での展望

結果として115名の指名解雇者を出したジャパンライン闘争。他社での肩叩きも年令、職種、

免状、近代化資格、会社への忠誠度による選定だから指名解雇と実態において同義語なのである。

緊雇用対という首切りの嵐の時代を総括するとき、「本人の自由な選択による退職」は表看板にすぎず、現実には多くの指名解雇者を出した事を忘れてはならない。

「合理化案を拒否して倒産した場合、組合員の保障をしてくれるのか。組合は見通しを示せ」という声が再建協議に直面する多くの会社で聞かれた。ジャパンラインでも同様の声がでて、組合執行部は沈黙するしかなかった。

だがジャパンラインでは、自ら明確な展望を描いた船内大会決議が土壇場でうまれた。

「会社存続のためなぜ我々が犠牲にならなければいけないのか。我々全従業員は一体である。一部のために一部を犠牲にするということとはできない。」

全員でできるところまで頑張つて、それで駄目なら倒産もしかたがない。会社更生法の三光汽船さえ、不当解雇をせずに続いている。JLも興銀まかせの無茶苦茶をずるより更生会社としたほうが、早

く再建できる」と。

（JL倶楽部・職委報から抜粋）
注目するのは、JL本体へ戻れる安泰な立場の400名が、希望者全員が戻れない限り解決はない、と述べていることである。最終局面で労働者としての思想性を更に一段高めたのである。

このような至宝のような決意に出会う時、人は励まされ、「労働運動の可能性」を確信するだろう。

船地労委の調停に前のめりになれば、400名に上積み交渉しか途はない。JL本体へ帰りたいという多くの声、なじみの職場でないという仲間と苦楽をともにしたいという希望に依拠する時、展望が開けたのではないか。

Go to the court（法廷に行く）ではなく down the tool（工具を放れ）が船員には似つかわしい。港ではジャパンライン各船が整然とストに入り、林立する組合旗が興銀を取り囲む。それでも勝てなかっただろうか。これは見果てぬ夢だろうか。

次号に続く（元外航船員）

イージス艦あたごと清徳丸衝突事件

栗原 三郎

2008(平成20)年2月19日、千葉県野島崎沖で、イージス艦「あたご」と漁船「清徳丸」が衝突、清徳丸の父子2人が死亡した。

事件は社会的にも大きな問題となり、海難審判(旧法最後の海難審判)では「あたご」の操船に主因、清徳丸に一因とされた。

その後刑事裁判では一転して、原因は清徳丸にあり、「あたご」側は無罪とされた。現在、東京高等裁判所で係争中である。



(朝日新聞2008年2月19日)

事件の経過

〈衝突〉

08年2月19日

午前4時7分少し前、あたご(7700排水トン、165m)と清徳丸(マグロ延縄漁船、16m、2人乗組み)が千葉県野島崎灯台から190度の方向、22・9浬(約42km)において衝突。清徳丸が大破・沈没し、2人が行方不明となった(5月20日認定死亡)。

〈海難審判開始〉 08年6月27日
横浜地方海難審判理事所が、指定海難関係人としてあたご関係者5人を指名、横浜地方海難審判庁に海難審判開始を申立てた。

〈審判庁裁決〉 09年1月22日
あたごによる動静監視が不十分で、前路を左方に横切る清徳丸の進路を避けなかったことを主因とし、海上自衛隊第3護衛隊に安全教育の徹底を勧告した。あたご側の過失は次の通り指摘された。

①艦長が、適切な見張り・航海当直要領や当直士官の留意事項等を艦内に徹底させていなかった。

②戦闘指揮所(CIC)の責任者が、当直体制を適切に維持するよう監督していなかった。

③艦橋両舷ウイングの見張り員を艦橋内に入れていた。

④自動操舵により航行していた。

⑤漁船群に対する動静監視を行わなかった。

⑥漁船群は危険がない旨の引継ぎを行った。

⑦清徳丸に対する動静監視を十分に行わなかった。

⑧見張り員が、艦首右舷前方の漁船群の監視を行わなかった。

⑨右転するなどして清徳丸の進路を避けなかった。

また、清徳丸が、警告信号を行わなかったこと及び衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも衝突の一因であるとされた。

あたご側補佐人が主張した「清徳丸の右転がなければ、衝突はなかった」に対しては、「近距離に接近したあたごに対する咄嗟の衝突回避動作」と退けた。

〈刑事起訴〉 09年4月21日
横浜地方検察庁が、当直士官(水雷長)・前当直士官(航海長)を業務上過失致死罪などで横浜地方裁判所に起訴。それに伴い、防衛省は兩名を起訴休職扱いとした。

〈事故調査報告〉 09年5月22日
防衛省が、調査結果を発表。事故関係者の懲戒処分を行った。

事故の直接的要因は前当直士官の見張り指揮、見張り・判断、処置等の不適切(①CIC・見張り員等への適切な見張り指揮不履行)②視認した漁船の方位落ちをもつて、衝突のおそれがないと安易に判断し、具体的な処置を採らずに漫然と航行した。③艦内各部を指揮することにより目標を共有し、目標の動静監視をする着意がなかった。④および艦橋とCICの連携不十分、の2つが揚げられた。

また、事故の間接的要因として、当直士官の見張り不適切、CICの艦橋との連携不十分、及びレーダー搜索要領不適切を指摘した。

〈検察官求刑〉 11年1月24日
検察官は当直士官、前当直士官を被告人とし、禁固2年を求刑。

〈横浜地裁判決〉 11年5月11日
地裁判決は、当直士官、前当直士官のミスがあったことは認めた

が、航跡図については、検察側の供述調書は恣意的だったとして信用性を否定し、あたごの弁護側の主張も一部を除き依拠できないとした。

その上で独自に航跡を推定し、「清徳丸が事故直前に2回右転し危険を生じさせた」、「回避義務は清徳丸側にあり、あたご側に回避義務はなかった」とした。

従って、「当直士官の注意義務は認められず、それを前提とする前当直士官の注意義務も生じない」として、両名に無罪判決を下した。判決直後、防衛省は両名の復職を公表した。

11年5月25日

〈控訴〉

横浜地方検察庁は、「横浜地裁判決には清徳丸の航跡・回避義務等問題がある」として、東京高等裁判所に控訴した。現在、清徳丸の航跡図に関する証人尋問が行なわれている段階である。

あたごの回避義務を明かす

あたご弁護側の描いた航跡図でも、衝突近時まであたごは清徳丸の赤灯を見る位置にあったはずあ

り、海上衝突予防法上、あたごに回避義務があったのは疑う余地がない。

にも拘らず、機器操作不適切や誤判断により、清徳丸を「停止操業中」、「あたごの0・5浬後方を通過」などと安易に即断し、レーダー画面上のシンボルを抹消した。

また、見張りの不備・航行安全態勢の緩みも重なり、その後の追跡を行わず、漫然と自動操舵のまま減速もせず直進した。

以上は、海難審判採決のみならず、防衛省自身が「事故調査報告」で認めていることである。

当時、清徳丸を先頭に僚船の金平丸・康栄丸が1浬間隔の三角関係で南航していたが、金平丸はあたごが1・5浬以内に接近した時、危険を感じて右(後刻左)に転回して危険を回避した。その間、あたごは減速も転舵もしなかった。

その後もあたごは、衝突寸前まで減速することなく直進したとされている。

地裁判決は「清徳丸が右転をして衝突原因を作った」としたが、金平丸が右転左転したように、清

徳丸も衝突の危険を感じ右転したものと見られる。

当時の天候は「晴れ」で、視程も「10浬」、とされているから、あたごは早い段階から清徳丸の動向を継続的に把握し、追尾していれば衝突回避行動を十分取れたはずである。

そもそも、前路を右から左に横切る可能性のある漁船群を右舷に視認ながら、自動操舵で直進するなどとは考えられないことである。

他船への軽視と驕りから、清徳丸が回避行動をとると予断した可能性が高い。

地裁判決の問題点

海難審判においても、清徳丸が大破・沈没してGPSが喪失したため、航跡記録がない中で、同航跡の確定が問題となった。

あたごと清徳丸僚船の記録、乗組員の証言を基に、あたご側補佐人・横浜地方海難審判庁・検察庁・横浜地方裁判所は各々独自に「清徳丸」の航跡図を作成したが、4者共に異なったものとなっている。

航跡図が4者共に異なっている

としても、清徳丸が赤灯(左舷)をみせ針路保持船の位置にあったことは何人も否定できない。

にも拘らず横浜地裁の、「清徳丸が事故直前に2回右転し危険を生じさせた」こと、「回避義務は清徳丸側にあり、あたご側に回避義務はなかった」との判断は、海の実際ルールを定めた海上衝突予防法を無視するだけでなく、「船員の常務」を根本から否定するものであり、海上の航行安全は保障されなくなってしまう。

現在進行中の東京高裁において、海上保安大学校副校長の日當氏は「清徳丸があたごにぶつかっていた衝突角度は理論上あり得ない」として、あたご側の航跡図を真っ向から批判する重要証言もできている。

本衝突事件は、海上自衛隊艦船の見張りや操船指揮権を含む隊内の有無、国民の命と安全を守るとする自衛隊のあり方そのものが問われている。

(船員OB)



復員船リパティー号の甲板にて。中列右から3人目が安藤さん。

安藤敏顕（としあき）さん略歴

1930年（昭和5年）岡山県勝田郡古吉野村生まれ。44年4月川崎造船東山学校入学、6月卒業し金山丸乗船。45年3月金山丸空爆炎上。46年1月復員船リパティー号乗船。52年日鉄汽船（のちの新和海運）入社。62年船舶部員協会設立に参加。64年新和海運職場委員。66年海員組合幹部リコール運動に参加。84年船舶部員協会会長（在職・乗船のまま）。89年新和海運退職。海の平和問題懇談会会員。岡山県津山市在住。

方で次々と船が沈められて、船員の補給が急務だったんだね。

職業指導所に言われるまま、神戸の川崎造船の東山学校に入学。元々ドックの職工養成校で、川崎汽船が敷地を間借りした格好だった。川造の寮に入り、給料も20円もらえた。尋常高等小学校を出たばかり、14歳だった。

4月に入学、航海術やロープワークを習った後、すぐ舞鶴の軍学校に一ヶ月水中聴音機の講習に行った。他の船会社の学校からも生徒が沢山来て競い合っていたから、段々その気になっていった。

所長は海軍中佐。船員コースは3ヶ月で卒業し、皆な川崎汽船系列の船に乗っていた。

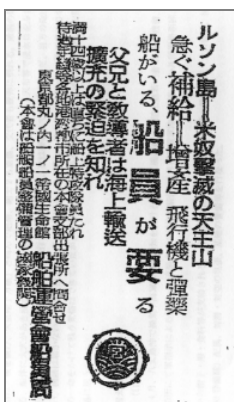
金山丸爆発炎上・14歳

卒業と同時に橋本汽船の新造船金山（きんざん）丸に乗船。2千総トンのデリック船で乗員60人余り。養成所出は一番ボツトムで、デッキの僕は最初はボーイ長。飯運びと後片付けが仕事で、物の名前を覚えるのが精一杯、怒鳴られて当たり前の世界だった。僕は夜のワッチにも入り、水中聴音機の

前で耳を澄ました。

最初の頃は沖繩から鹿児島に生徒や婦人たちを避難させていたが、45年2月、護衛艦3隻、商船5隻の船団で陸軍士官の頭脳集団65人を運んで「南方方面」へ。

軍の荷物を積んでいるので僕は目的地も積荷も教えて貰えない。米軍部隊展開の情報が入り、奄美大島の久慈湾に避難中、突如米軍機の編隊が来襲し船首部に着弾。船長は陸軍士官を守るためもあって、すぐに座礁させ退船命令を出した。僕は消火作業を中断、命からがら船を離れると、直後450トンの爆弾を積んでいた一番船倉が爆発炎上、船はスクリューを残して跡形もなく飛び散った。よく生きて帰れたものだと思う。



（船舶運営会の船員募集ポスター）

マッカーサー命令で乗船

無傷だった僕は唯一残った一

3カ月の即席養成

10人兄弟の4男、家は百姓で余り裕福でなく、勉強も嫌いだったから、軍需工場かドック職人にもなるかと漠然と考えていた。

進路が決まらずにいると、職業指導所の指導で日本郵船の元船長

が勧誘に来た。修学旅行の須磨の海しか知らない山育ちの僕らに、船長の話はすごく魅力的で、一辺で惹きつけられた。

まったく新しい世界が開けた気分になり、同級生3人で軽い気持ちで応募した。戦争の怖さなど思ってもよらなかった。今思えば、南

隻で鹿児島・門司を経て神戸に帰った。すぐ出頭命令が来て会社に行く途中の3月14日、大空襲に見舞われ、すんでの所で湊川公園の地下に逃げ込んで命拾いをした。辺り一面焼け野原だった。

家に帰って田んぼの手伝いをしている村の助役が「兵隊に志願しろ」としつこく来て、9月に海軍入隊が決まった。そうこうする内に天皇のラジオ放送があり、「負けたんだな」と分かった。海軍に行かなくて済み、思わずホッとしたのを覚えている。

何にも連絡がないので、会社籍があるのも忘れた頃、46年の旧正月だったと思う。突然「マツカ一サーノ命ニヨリ乗船ヲ命ズ。会社ニ出頭セヨ」の電報が来た。

危ない目に合ったから、船のことは忘れるようにしていたし、須磨沖でタンカーが機雷で爆発するのを目の前で見たので行きたくなかったが、「命令ならしうがな」とイヤイヤ出かけた。

神戸に集合して夜行列車で横浜へ。係留中のバラックシブで2日間ザコ寝をして、米軍から貸与された復員船リバティーV39号

へ乗船した。8千トン足らずの貨物船で、船倉にバラスト用に土を積み、その上に板とゴザを敷いて、一回に3500人を台湾や上海から博多、舞鶴へ運んだ。

船内が労働学校

組合に入ったのは翌47年のリバティーV17号。米軍の軍需物資をフイリピンやグアムへ運んだ。

フイリピン沖待ち中に食料が底を突き始めると、山本久次パーサーが「国際条約で食料支給が義務付けられている」と皆をまとめて渋る船長へ要求。会社もついに折れざるをえなかった。理屈でも一歩も引かず体を張った姿に、凄人もいるものだと感じた。

戦争で仲間を失いながら、やつとの思いで生き残った苦い思い、それでも我々が船を動かさなければ、という船員の自負心。そういう皆の気持ちが一つになって組合運動に向かっていた。

客船時代の名残りのタンツー制度廃止もこの時。毎朝6時から7時までデッキや通路の掃除で時間外手当はもちろんなし。セーラー全員で話し合い廃止で一致したも

の、船長に要求する前にストーリー、ボースンに話を通すのが大変だった。ようやく始業時間を7時半にすることで妥協した。

佐世保で、田畑義夫の歌にある「泊まり船」もよくやった。

荷物がなくて1ヶ月も2ヶ月も沖待ち。上陸して金を使い果たすとボースンが金貸しになるのはどの船も同じで、ある時大工さんの返し振りが悪いと言ってボースンが金を貸さない。高額な利息はおかしいと怒る大工さん。セーラー全員が応援して、ボースンが降りるかセーラー全員が降りるか、大騒ぎになった。

組合佐世保支部の富岡さんが来船して、利息貸しの慣習そのものの廃止を説いて皆を説得。ボースンは自発的に降りて行った。

富岡さんは九州大学の先生の「経済学講義」に僕らと呼び、社会知識や労働運動のことを手に取るように教えてくれた。V17号の1年半は僕にとって学校だった。

税務署に焼酎配給を要求

48年の正月、「人並みの正月をさせろ」と、鹿児島に停泊中の数

隻で地区船員大会を開き、熊本税務署に焼酎を要求した。一人5合だったか、当時は配給制なので相手は税務署。鹿児島支部長が熱心に旗を振って奔走してくれて良い正月を迎えられた。

食糧難だったから、よく組合に行つて食料金値上げの要求をした。

宗谷丸(後に南極観測船に改造)乗船を最後に船舶運営会から橋本汽船に戻ったが、当時は船不足を補うため外国から大量のボロ船を買つて運航、おかげで鉄山丸、絹笠丸と2隻連続して浸水、両船で壮絶な脱出を経験した。

イギリスから買ったばかりの絹笠丸は、最初の航海で北米から鉱石を積んで帰る途中、太平洋の真中でサイドに亀裂が入り、懸命に補修するも浸水がひどくSOSを発信。救助船が来たが、船長はあくまで修理を命令、船内で論争しているうちにボートを降ろせない程のシケに突入してしまった。

大風雨の中で船長は徹夜で奮闘し、翌朝なんとか移乗できるまでなったが、今度はひとり船に残ると言う船長。全員の命を救うのが船長の役目と説得して、ようやく

退船を決意した。

乗る船が無くなった僕は神戸の弁天浜で仕事をしながら次の会社を探した。当時は喧嘩でクビか、レッドパーズで降ろされるかで、クビになった船員達が弁天浜のドヤ街に集まって、皆で立ち上げたバラックに住み、クレーン手など港の仕事で食いつないでいた。

引き揚げ完了後も米軍の物資輸送のため政府は米船運航網を作り、要注船舶員は米船運航に送られ、自社に帰れなかった人も多い。

日鉄汽船に入社

レッドパーズの大量首切りで、どの会社も人が足りず、運よく僕は日鉄汽船に入社した。どの船にも船内委員会があり、船内は実におおらかで自由闊達だった。

辰葵丸の時、年末一時金が余りにも低額で早く妥結したので、船内委員長名で「再交渉セヨ。ワレラ団結シ、ストモ辞サズ」と電報を打った。川崎に入港すると船機長が会社と呼ばれ、船内委員長だった機関長は即下船。僕も電報を作ったことがバレて降ろされ、8ヶ月干された。若かったから気に

もせず家の農作業に精を出した。

日鉄と東邦海運が合併して新和海運になった62年、僕は初めて全国委員になった。当時は前任職委が指名するものではなく、船で推薦したり自分から立候補した。

「高点順位」が原則だったが、得票数が一番高いにもかかわらず、僕は職場委員の就任を拒否された。

船舶部員協会の創立

全国委員の先輩達は、年1ヶ月しかない休暇を組合大会に当てていた。大会の準備や地区船代もあるから家に帰る暇はない。僕も大会が終わればすぐ乗船で、家族サービスができず、「お父さんの約束はいつもアテにならない」と子供から言われ放しだった。

61年、組合は定員の中央協定を撤廃。専用船や自動化船、甲機兩用化も進められた。組合の大部隊は部員なの待遇はよくならず、定員も減る一方で、部員協会を設立して運動を起こそうという声が自然と起きた。

「部員のことは部員で決める」主旨は瞬く間に海上に広がり、大手船主や組合の圧力がある中で、そ

の年5月会員7千人で発足した。

数年後、僕は事務局長に推薦されたが、会社が出向を認めずに断念。尾道支部長から執行部になれと言われたりもしたが、現場の活動の方が大事だから断った。



記憶も確かに熱く語る安藤さん

職場委員時代

僕は先輩達の力で、2年後にようやく職場委員として認められた。何か言ったら組合を通じた問題になるので、会社は何も介入せず、自由に任せてくれた。

臨手の要求も、組合が決めるのではなく、全船30数隻にアンケートを取り、3名いた職場委員で要求を決めて支部に提出する。

当社の要求48割に対して、東京地区は一律43割と支部が決めた。現場が譲らないから僕らも譲れない。河野支部長に「要求は組合員がきめるもの」と突っ張り、結

局地区統一要求は45割になった。

交渉は長引き、各社職委は「新和が先に決める」と言い出す。

会社は41割を最終回答。手打とうとする組合に対し、僕は「交渉権を職場委員に与えろ」と支部長に交渉。これは認められず、結局41・5割で決着した。

「妥結権を現場におろす」ことに幹部はいつも拒否反応を示した。そのため、執行部への不信が船内に根強くあって、幹部請負の限界とでもいうのか、それが組合の発展をはばんでいた。

「みんなで要求を決め、みんなで行動し、みんなで妥結する」直接民主主義の原理。少なくとも、臨手や賃金制度の変更、雇用の問題は関係組合員の一般投票にかけるというのが、僕が職場委員をしてたどり着いた結論だった。

当時は京浜と阪神の職懇も連絡を取り合っていたから、組合も折れざるを得ない時もあった。

賃金要求を決める時、「船に乗って10年、少なくとも25歳で結婚できる賃金を出せ」と言えば、「賃上げの理論、係数を示せ」と逃げた金子汽船部長。若い人たちは食

って掛かっていた。

とにかく組合要求を決めるまでが大変で、船主との闘い以前に、組合との闘いだっただ。

組合幹部リコール運動

65年の賃上げストの時、成果がないままスト解除したことに現場の不満は大きかった。特に和田春生副組合長、金子汽船部長は、断専行で、何でも強引な上に口が達者で、あの手この手で僕らの追及をはぐらかす。

耐えかねた僕らは、リコール運動委員会を作って翌年4月に署名を開始。わずか2ヶ月で1万名を超え、必要数5千を上回った。

リコール運動の真の目的は幹部独裁を改め、民主的運営にすることで、現場組合員はそれを期待していた。

ところが組合は「個人の性格の問題や、機関決定で承認を得た役員の行為はリコール理由にならない」と認めず、組合除名を匂わして、職場委員の池田君ら4名の在陸委員を脅かしにかかった。組合の圧力がすごい上に、公安警察まで調べ始め、一人二人と運動から

抜けていった。

なんとか収めたい組合は、村上教育部長（後の組合長）が使者として部協に来て妥協策を提案する一方、翌67年6月にリコール責任者の堀次清二さん（東海運機関長）を「虚偽の宣伝で役員を侮辱した」として権利停止の統制処分、4名を戒告処分にして分断を図った。

僕はリコール裁判闘争委員会を作り現場に宣伝をした。東海運職場委員の松尾榮君や日本塩回送の片岡和夫君はニュース「沖の声」を発行し処分反対を訴えていた。裁判は地裁で敗訴したが、71年9月に逆転勝利した。

「海員組合の役員リコール制は、主権者である組合員が直接判定できる『唯一の機会』だから、不信任理由の自身に役員は口出しできない。リコール請求は規約を満たしているの、それを理由にした統制処分は無効」と判定した。組合は上告せず、大会で反省の意を表明。処分を解除した。

しかし、リコールが起きた年の大会で、中地組合長は責任を取る形で引退、金子汽船部長も退任して同盟に向。和田副組合長も2

年後に引退していたから、一般投票をする理由はなくなっていた。

リコール運動の中で部協会員は1万6千名に増え、外航部員3万の半分以上が加入した。

リコール運動の後、組合は部協から執行部に一人上げるというので僕に白羽の矢が立ったが、部協事務局長の僕に汽船部の末席に座れという。責任ある活動は何もさせず、結局利用されるだけだから断った。



海の仲間。左から安藤・弓削・小林さん

土井執行部の誕生

72年頃までは毎年のようにストがあり、いい加減な妥結もあつたが成果も大きかった。

69年の賃上げストは若松で沖待中だった。会社は船内委員長に入港を頼み、船側も入港した後ス

トに入りたかった。支部と話をして入港すると、重役は真っ先に船長でなく船内委員長にあいさつに来た。労働者はストを構えて初めて対等になれると実感した。

組合がよい方向に向かうとツブしたい勢力が必ず現れる。当時は海員民主化懇話会といって、大手の職員を中心に「このままでは組合が共産化する」と言って大宣伝をした。僕ら部員の要求が組合に浸透するのが気に食わなかったのだろう。「左翼勢力」を実名で名指しする怪文書が沢山撒かれ、僕なんか乗船中で太平洋の真中にいるのに、共産党の会議に出席したことになるっていた。

海民懇は執行部にも勢力を持ち、土井副組合長ら役員、執行部員、職場委員まで名指しで批判し、中西さんらも中執を落選させられた。現場だけが頼りの僕らは、船主の圧力もあって、当初は劣勢だった。しかし、春闘で長期就航手当やタンカー手当の実質賃下げを密室で妥結したことが、汽船部委員会でも否決されて役員が総辞職。臨時大会で土井執行部を選出することができた。

しかし、世の中は既に流れが変わっていて、労働運動は後退するばかりで、独り海員だけというのは無理だった。土井さんも船主との妥協色がどんどん強くなって、正直いつて期待はずれだった。

緊急雇用対策

船員制度近代化では、「実験・実証」と言う言葉に惑わされ、船主や運輸省が敷いたレールの上を歩かされてしまった。一度、国際競争力という算盤勘定に身をゆだねてしまった以上、敵の作戦が緊雇用対に代わっても組合には抵抗する力が残っていないかった。

新和海運では毎年地区大会前にクラブの総会を開き、休暇員も入れて50名以上集まった。船内大会で各船の意見を決めて総会で論議し、地区大会、大会へ提起する。それが気に食わない会社は重役以下一丸となって、「合理化が遅れ、3年間足踏みさせられた」と次々と手を打ってきた。一航機に対して労務管理・部下の指導を徹底し、現場を締め付ける。全社的に役員や陸勤の船機長が訪船して一人ひとり叩きまくった。商船大学人脈

を利用した組合対策も都度行った。職委対策にも余念がなく、組合活動をやるために職委になる伝統は失くされた。結果、あれ程意識の高かった現場に、もはや抵抗できる力が残っていないかった。

肩たたきが始まると毎航のように、海務部長や船員課長が訪船して一人ひとりハンコを付くまで说得。最年長の僕には、「あなたが辞めないから後輩たちが困っている。後進に道を譲れ」などと言って来たけどガンとして譲らずに、とにかく頑張るだけ頑張れと後輩を励ました。それでも数ヶ月耐えるのが精一杯で、割増退職金を積まれ、結局50代を中心にどんどん辞めていった。

中央で組合が協定して武装解除してしまつた以上、もはや止める術はなく、どうにもできない無力を感じた。部員は「免状を取る」ことが生き残る道ではない。免状は運動にはイライナイのではないかな。組合運動の力で部員職を守らなければ結局何も守れない。緊雇用対がそのことを証明した。

僕は生涯を甲板手で終えた。趣旨を曲げてまで職長になろうとは

思わなかった。

結局、乗組員がまとまらない様に、会社対個人に分断したのが緊雇用対だった。



退職間際、大鵬丸の宴会。右端

船員には強い力が宿る

退職して20年、外航部員がゼロになるとは思いもよらなかった。僕らに何が足りなかったのか、忸怩たる思いだ。

昨今は金儲け主義が幅を利かせ、労働者が働いて築いた価値が見えなくされている。ドルや株の売り買いが世界経済を支配するかのようになっているが決してそうじゃない。企業を守るのも投機に長けた重役ではなく、労働者が働いた成果で守るものだ。

僕は今も実家の農業を手伝っているが、つくづく感じるのは農業と海運・水産はこの国の両輪というところ。山の畑や林がダメになれば海もダメになる。岡山ではダムをせき止めた結果、瀬戸内の海苔の色が悪くなった。

農林業の再生が漁民の利益と結びついている。陸も海も共同しなければ守れない。単に目の前の生活だけでなく、将来の子孫を守るために、今ようやく団結が始まっている。脱原発はその試金石ではないかと思う。

農協もようやくそれが分かり、TPPは将来をダメにすると運動に立ち上がっている。

現状を劇的に変える特効薬はないが、幸い日本にはまだ内航船員がいる。日本の船は日本人で動かす、日本の海の魚は自分達で採る、という信念で目標に向かって大胆に運動を起す以外にない。

船員は潜在的な力があるのだから自分を信じて進めば必ず道は開ける。僕達の若い頃もそうだった。

2012年5月、津山にて
(インタビュー・編集部)

怒りを結集、団結して龍に

「羅針盤」を読んで思うこと 石井 辰雄

羅針盤6号を送っていただきありがとうございます。久しぶりに潮の香りを思い出しました。

私と年代も近い故か最初に高橋潤次さんの「労働運動史5」に目を奪われました。戦争で片腕を失くしながら不屈の闘いに感動しました。直接面識はありませんでしたが、田中松次郎さんの活躍や人なりは、先輩達からよく聞いていました。青年行動隊の話も懐かしく当時が目には浮かぶようです。

竹中さんの「組合大会の感想」を読んで、今海員組合が大変憂慮すべき事態になっていることに驚きました。

私は1948(昭和23)年3月、宮古海員養成所機関科を卒業し、船舶運営会所属の大隈丸(船主日本郵船)に機関員として乗船しました。1284トンの貨客船で新潟、函館間の定期航路に就航していました。1906(明治39)年建造で石炭を動力源とした在来船

です。太平洋戦争で我が国の海運は壊滅的な打撃を受け、生き残ったのは大隈丸のようなオンボロ船とわずかな戦時標準船(戦時急増型)だけでした。

航海中は火夫がボイラーを焚き易いように石炭を手もとまで一輪車で運ぶ仕事でした。コロボスと呼ばれていました。その他、一番の時は部屋掃除、食事の用意などの仕事もありました。

戦後、新船員法が施行されたのが、47年9月、労働時間は週56時間、土曜日と日曜日もありませんでした。当時「航海中は船を停めて、休むわけにいかない」と当然のように思っていました。週48時間労働制を勝ち取ったのは62年、新船員法施行から15年後でした。組合は72時間のストを構え、船主側はロックアウトで対抗するなど大変な争議でした。乗船時の私の賃金は本給、手当てを含め2500円ほど、税金、

社会保険料などを差し引かれると手取り2000円ほどでした。物価高で給料は殆ど小遣いで消え残りませんでした。

48年11月、組合は船舶運営会に対し、「喰える賃金をよこせ」として乗船中の手取り平均賃金9900円を要求し、約430時間の波状ストを構えて闘いました。

大隈丸は丁度新潟港に停泊中だったので、この賃上げ闘争に参加しました。ストライキは初めての体験でした。ストに参加した在来船の組合員は岸壁に集まり、各船の代表が要求貫徹の決意表明をし、「喰える賃金をよこせ」などとシュプレヒコールで氣勢をあげ団結を誇示しました。

若い組合員は青年行動隊として動員され、新潟市内をスクラムを組んで「ワツシヨイ、ワツシヨイ」と、声をだしながらジグザグデモを行いました。連帯感に熱いものが込上げてきたのを覚えています。

GHQのスト中止勧告もあつて、船舶運営会は平均賃金3割増、副食費、有休休暇中の食事代のアップなどを回答し、組合は不満足

でしたが妥結しました。

闘わなければ変わらない

私は64年7月31日をもって日本郵船を退職し、縁あつて東京都にボイラー技師として採用され健康所に勤務しました。船員生活16年間、青春時代の思い出が一杯詰まった職場でした。東京都では60歳定年退職まで25年間、船とは違った職場を体験してきました。

学歴、身分などに対する差別や不公平感は、船員も公務員社会も一緒だと思ひ、東京都在職中の大半を労働組合運動に従事して来ました。『闘わなければ何も変わらない。既得権はおろか、生活向上も望めない』が、船員時代に養った私の人生観になっていました。

会社と癒着したダラ幹は、やがては労働者から見放されるのではないのでしょうか。羅針盤は彼らにとって「目の上のタンコブ」。表紙のように怒りを結集して団結し龍となり、羅針盤は龍を動かす玉となつてほしいと思います。

(日本郵船機関部親交会、自分史「羅針盤のない航海」を出版)

〈羅針盤を読んで〉

『羅針盤5号を送付いただきありがとうございます。』

岸本恵美さんの手記を読み、組合の(一部幹部の)あまりにひどい仕打ちに暗澹としました。荒涼とした職場の空気が目に浮かび、とても仕事に打ち込める雰囲気ではないと思われま

す。これは労働運動以前の問題で、編集子としてもこのような問題を取り上げざるを得ないことに、忸怩たる思いがあると思いますが、運動の原点たる組合民主主義を取り戻すためにも、引き続き、広く事実を明らかにして、警鐘を鳴らしてほしいと思います。

竹中さんの「未組織船員インタビュー」は、船内生活の現実を生き生きと切り取って、教えられることの多い記事でした。これからも現場に積み重なる声なき声を丹念に拾い上げてほしいと思います。ご健闘を祈ります。』

『羅針盤6号有難うございました。組合指導部の、規約はおろか法さえも無視するなりふりかまわぬやり口には、言葉ありません。』

歴史と伝統を誇ったはずの組合が、行き着くところこのような低劣な指導者しか生み出せなかったこと、こ

のような傍若無人の振る舞いが組織内で咎められることもないまま、まかり通っている(ようにしか見えない)ことの意味を改めて考えさせられました。

1944年3月、当時のビルマで日本軍が発起したインパール作戦は、3万人もの日本軍将兵の屍を野に晒して敗退した無謀な作戦として知られていますが、この時の英国軍インド・ビルマ地区第14軍司令官であったスリム中將が、戦後になって日本軍敗退の原因は何だったと思うかと問われ部下が上官に対し理非曲直きちんとものが言えなかったことを指摘し、「道徳に沿った勇氣の欠如」を上げているそうです。

最近もオリンピックス事件が世間を騒がせ、社長と一部の取り巻きの独断と専横、不法な行為を誰も止められなかったことから、日本の組織統治や遵法のあり方が問われています。

戦後70年にもなろうとして、いたい日本人は本当に変わったと言えるのだろうか、わが身を省みて、慙愧と共に暗澹とした気持ちになります。カンパを同封して送ります。』

(海員組合元執行部員K)

編集後記

○厚生労働省は5月29日、前年度のパワーハラスメント(いじめ・嫌がらせ)による民事上の個別労働紛争相談件数が、統計開始以降で最高になったと発表。海員組合・藤澤執行体制が進める「解雇・降格人事・労働条件引き下げ」は、労働組合の根幹を揺るがす行為である。(K)

○大地震、津波そして原発事故に遭遇した元職場委員の渡辺文星さんの聞き書きは、原発被害の深刻さと迫真性に圧倒される。街も命も職場も全て破壊され「子供が帰れない土地」にされた憤りは、政府の大飯原発の再稼働決定に対して「原発は全機廃炉しかない」に収束される。(H)

○あたごと清徳丸衝突に関する横浜地裁の判決は、「あたご側にもミスがあるが清徳丸に責任がある」とした。私の常識では理解不能なものだ。「大きいもの強いものにはまかれる」との風潮が垣間見られ、空恐ろしさを感じさせられた。不平等の拡大は社会不安に繋がることを心したい。(S)

○独裁は権力の私物化と弾圧のふたつをもって、具現化する。これは公共性を私物化し、市職や教組を弾圧する某市政のコトではない。自己保身のため大会期日を前倒ししたり職員を弾圧する某組合のハナシでもない。リビア・カダフィやエジプト・ムバラクの末路のことなのだが。(I)

○今春、船主団体全内航の新賃金制度が労使合意しました。「昇進第一」「競争主義」か、もしくは「やりがい賃金」「実力主義」か? 現場で働く皆さんの意見はどうですか。次号は8月末日原稿締め切り、9月発行の予定です。読者の皆様、とりわけ現場で働いている皆さんの投稿をお待ちしています。場合により匿名でも構いません。秘密は厳守いたします。(T)

羅針盤 第7号

2012年6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: 千葉県市川市国府台1の9の42 竹中府

T27210827、電話・FAX 047-375-0789

メールアドレス: seamen@gem.hi-to.ne.jp

郵貯振替口座: 001306-322259

◇会費: 年3000円(本誌の郵送含む)。本誌の郵送のみ希望される方は1回につき印刷・郵送実費500円のカンパ(郵便切手可)をお願いします。