

羅針盤

第19号



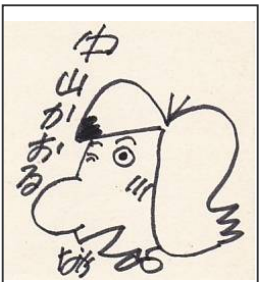
2016. 8. 10 羅針盤を発行する会

目 次

1	ボットム君（中山馨さん）を偲んで	藤丸 徹・増田貴子・大野一夫ほか
4	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 17）	竹中 正陽
8	「渡邊長寿君を励ます会」を担って	三宅 隆
9	ビキニ被災船員と遺族、国家賠償訴訟へ	編 集 部
10	軍と民、それぞれの論理と海上労働 1	柿山 朗
12	海風気風 語り継ぐ海上労働運動史 12	三宮 克己
18	船員にこだわる物言い 商船船員を魅力あるものにするために 5	雨宮 洋司
25	映画 ライジング・ベル（セウオル号の真実）を見て	山田 健
26	編集後記	

ボットム君(中山馨さん)を偲んで

(船員しんぶん連載漫画の主人公・海員組合元教宣部副部長)



1947年千葉県鋸南町生まれ、中卒後平水タンカー甲板員、マグロ漁船機関員、内航タンカー、港内船、タグ等に乗船。機関誌海員への漫画投稿を経て78年船員しんぶん「ボットム君」連載開始。82年海員組合執行部に。

中山ボットム君を 思い出す

藤丸 徹

喉頭ガンその他複数の病魔との闘いを経て5月9日、中山は逝った。幸せな最期だったという。

彼と会ったのは40年前。貧乏子だくさんの漁師の長男で中学出て船に乗った、と自嘲的な自己紹介を覚えていた。タグに転職し、組合の漫画投稿を続けたりしていた頃、横浜入港時には何度か船にも来てくれた。

お互い相通ずるものがあつたのか、社会の不正や船員社会の不条理についてよく酒を酌みかわしながら話し、手紙のやり取りをした。

組合執行部に前後して採用されてから、彼はもっぱら教宣部勤務で、僕は地方勤務が多かったが交流は途絶えることがなかった。

最後の頃の6年間、一緒に教宣部で仕事をしたが有能な教宣部員だったのはいうまでもない。社会や政治に対する問題意識は鋭く、組合活動と船員に対する眼差しはいつも原点から外れる事はなかった。それを理論的に裏付ける読書量も最後まで旺盛だった。

彼は素面の時は本当に寡黙で、議論することはなかった。自分の思い入れは漫画と文章表現に託す人だった。組合教宣部の控室で、毎日のように酒を飲みかわしたことが今思えば眩しく懐かしい。

亡くなる直前まで、彼とは頻りにメールを交換していた。「抗がん剤治療でスキンヘッドになった」と中山から、「下の毛はあるのか」

と僕。「心なしか少ない」「小さいブツが大きく見えて良いではないか」。放射線治療では「みな放射能を避けて避難するのに、こっちは金出して放射能を浴びに行く」と最後までユーモアを忘れなかった。そして海員組合の混乱と不平常を危惧し、また安倍政権の出鱈目さに警鐘を鳴らし闘い続けて逝った。彼のような真の労働漫画家の友人を持てたことを誇りに思う。

(海員組合元教宣部長)



(ありし日の中山さん)

ネバーギブアップ

増田 貴子

中山さんと初めて会ったのは、私が内航船に乗船していた頃だったと思います。まさか船員しんぶんの「ボットムくん」の漫画を書いているとは知りませんでした。

趣味も共通して、話も合い、ユーモアのセンスもあって、楽しく仕事をさせて頂きました。私がパナマのバルボアに入港した時の話をすると懐かしそうに、現役時代にバルボアで悪ふざけた時のことを話し始め、本当に楽しかったです。

当時の教宣部を狂犬部と言い、

お酒を飲んでスイッチが入ると中山さんは突然組合長に変身し、「労働運動とは…」と語っていました。

余計なことは言わず、体調が悪くて「あまり人と会えない」と言っていました。何度か家族旅行で会いに来てくれて、ありがとうございました。中山さんが握手をしながら笑顔で「ネバーギブアップ

プ」と言ってきた姿を思い出しています。

今頃、バルボアに立ち寄っているかもしれないね。

ご安航を心から祈っております。

(海員組合元教宣部)

中山かおる・画



表紙漫画に感謝

竹中正陽

中山さんと知り合ったのは今から25年ほど前、僕が緊雇対に反対したカドで当時所属していた太平

洋汽船(株)を懲戒解雇され、労働

委員会・裁判闘争を始めた頃だ。

やさしく静かな物腰に、これがあのポットム君の作者か、船乗り生活の酸いも甘いも知り尽くしているだろうなと、どこか通じ合える気がした。

当時、「会社と徹底的に喧嘩する過激なヤツ」と白い目で見る本部

執行部員が多い中で、中山さんを始め教宣部の人達は分け隔てなく接してくれ、まんぼうクラブ(組合内のランニングや自転車の愛好クラブ)にも誘ってくれた。

復職後全国委員を続けている時も、教宣部はどこか敷居が低い感じがして、本部に寄った際は最後に教宣部を訪れ、横の小室でよく杯を傾けて肩を振ったものだ。

船舶部員協会・海上労働ネットワークが解散した後、何か船員のオピニオン誌をと、何人かの執行部員に相談した時も、いち早く賛成し、表紙漫画を引き受けてくれた。以来会員として、創刊号から17号まで、病を押して一度も休むことなく画き続け、既発表の漫画もさし絵として自由に使わせてくれた。

楽しみの一つだった。

作者名は編集部以外に口外禁止。中山さんと親交のあった元執行部の人から「表紙の漫画面白いね。プロに頼んでいるのかい」と聞かれた時には、「してやったり」と思わずほくそ笑んだほどだ。

心残りなのは、一度だけ修正を頼んでしまったこと。本誌11号で揺れて傾く船に書かれた「ブラック企業」の文字、原画が「ブラック労組」だったのを、「どぎつ過ぎるので」と変えて貰ったのだ。中山さんは何も言わずに受け入れてくれた。

中山さん、今号はお詫びの意もこめて、その原画を「遺作」として使わせて頂きました。

海員組合の変質振りに忸怩たる思いをし、病の床にあってもポットム船員の息吹を労働運動に反映する熱意を失わなかった中山さん。長い間表紙漫画、そして船員しんぶんのポットム君連載、ありがとうございました。最近の手紙を披露して合掌させて下さい。

(内航船員)

現場の声をできる だけ吸い上げて

中山 馨

竹中さま

大会情報ありがとうございます。後継者育成が進展せず、船員職業の将来性が危惧されるなか、当事者であるべき船員・組合執行部には、何ら危機感が感じられない大会のようですね。

船員職業はいかにあるべきか、という目標を掲げ、それを実現させるために組合はどのような運動を展開していくべきか、という明確な戦略設定を定めないう限り、抽象的な表現で「後継者の確保育成」をとんでいるだけでは何も進展していかないでしょう。

子供たちに乗船体験させる方法などを考えているようですが、スポーツや芸能界へのあこがれなどといったことはまったく異なり、「職業として誇りを持って働き、家族を養っていく」という生活を支える基盤がしっかり確立していなければ、あこがれだけで続けら

れる職業ではありません。

そうした長期ビジョンをいかに確立するか、船員職業を目指す若者が減少している背景には何があるのか、就職しても続けていけるだけの環境整備は整っているのか、など、問題はどこにあり、どうすればそれらを解決していかけるかを考えていく必要があります。

現在の問題点を洗い出し、その対策に知恵を絞って運動として展開していく。それが労働組合のあるべき姿なのですが、その原点を忘れてしまっているのは、運動になりません。

現場の声をできるだけ吸い上げ、いま現場では何が問題となっているのかを知り、問題解決のための方策は、執行部・現場組合員だけでなく、広く海事教育関係者などの意見を聴くなどして、運動に生かしていくことが必要でしょう。

何の方策もなしに船主側の言いなりに対応していけば、都合のいいように使い捨てられてしまうことは目に見えています。まったく忸怩たる思いですが、組合の体制を変えない限り、いい方向には向かっていきませんね。

(2015.11.22)

「民主主義は幻か」

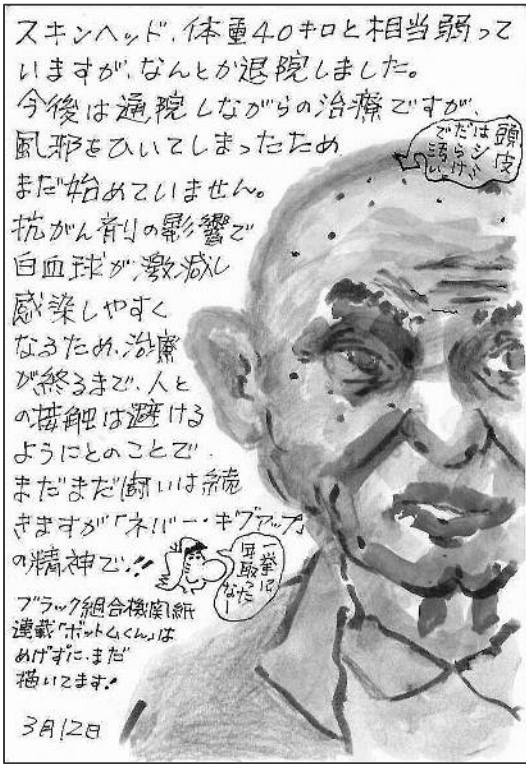
大野 一夫

中山馨君と岸喜美子さんの結婚式に亀山浩嗣さん(武蔵美卒業後、捕鯨船、深田サルベージ船内委員長)と2人で出席した。千葉県鋸南町の海辺の料亭、隣に座った鋸南第2中学の先生が、「中山君は特別の秀才でした。東大にすすませたかった」と話してくれた。

中山君は中学を卒業してすぐ船員になった。8人兄弟の長男、遠洋まぐる漁船などを経て1982年内航の上野運輸商会航海士から海員組合執行部に。推薦者は吉田敏長京浜支部長。やがて京浜支部から僕のいる教宣部に来て「海員」の編集者に。「海員漫画集団」も結成、会誌「海漫」を一人で編集、発行した。僕は定年退職後、船員保険会から「船員しんぶん」の編集に戻り、また彼と一緒にになった。

「船員しんぶん4コマ漫画ボツトム君選集」(中山かおる画)は組

(次ページ中段へ)



今年3月、藤丸さん宛てハガキの自画像

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 17

内航組合員 竹中 正陽 まさはる

竹中勝利の地裁判決出る

組合長選挙立候補無視は組合規約違反、ほか数多くの規約違反を認定し慰謝料支払いを命じた

8月5日東京地裁は判決を出し、竹中に対する組合および松浦満晴副組合長の違法行為を認め、賠償金と弁護士費用計165万円の支払いを命じました。

組合員資格はく奪は違法

【裁判の請求項目】

- 1、完全資格組合員の地位確認
- 2、平成25年11月の長崎大会における組合長選挙の無効確認
- 3、組合員の権利侵害に対する賠償金300万円、及び弁護士費用30万円の支払い
- 4、謝罪文の掲載

(これに対し組合は、結審日の5

(次ページ上段へ)

(前ページより)

合創立50周年記念として発行された。発行者は川俣恭平組織教宣局長で、祝辞は中西昭士郎組合長。出版祝いの会が新宿の歌声喫茶

「ともしび」で開かれ、同じ海上美術集団の松木田義人(JSS)や大峰俊博(山下新日本汽船)、片桐直樹映画監督、浦田乾道弁護士、小野悦夫(JSS)、小山諄積(ゼンセン詩人)佐藤美恵子(前ゼンセン機関誌編集長)、岩瀬三郎(うたごえ)、後藤陽吉(青年劇場)、

僕の娘恵子(美術学生)らが出席した。中山君は、「おいらの船は300トン」を歌って幸せいっぱい。中山君は海上美術展に加え、都

美術館で開かれる職美展にも毎年参加し、彼が書いた赤表紙の「千代田丸事件」の劇画が飾られた。一触即発の李承晩ラインでの海底ケーブル修理命令。「俺たちは生命までは売っちゃいねえ」と出航を拒否した全電通千代田丸の船員

たち。山本孝幸委員長ら3人は首を切られたが13年の闘いの末、最高裁判決を勝ち取り勝利するまでの劇画だ(海員2005年8月号に掲載)。海員の南波佐間豊組合長

は当初から支援していた。

千代田丸事件対策協議会の会合にルポを書いた僕と中山君も参加。その中山君が病氣と戦いながらなぜ最後に「民主主義は幻か」という本を書こうとしたのか。憲法9条をシカトし戦争法につきすむ自公政権、原発推進の政党が政権を握る日本ではもはや、という想いか? いやそうではではない。根本から思索し展望を引き出そうと考えたのではないか。

ドンキホーテはスペイン一の読書家と言われるが中山君の読書量はほとんど負けないだろう。最近送ってくれた本は510頁の「謎の独立国家ソマリランド」と「日本はなぜ基地と原発を止められないのか」(矢部宏治)など数冊。「週刊金曜日」に中山君のひとこま漫画が時々掲載され元気づけられた。そして中山君の酒の量は増え続け、限界をこえた。妻・喜美子さん(ナース、山形の人)のやさしいひとことを加えさせていただく。「お酒をあまり召し上がらないようにしてください、とみなさんによく」

(海員組合元執行部員)

(前ページ2段目より)
違法と断定。「労働協約上の定年年齢に達して退職した者は、廃業として組合から自動的に除籍される」ことの組合側主張を退けました。

立候補無視は規約違反

2013年の長崎大会で、藤澤組合長の統制処分が確定した後、急きょ組合長選挙が行われ、私は所定の立候補届を役員選挙委員会に提出しました。しかし、大内教正顧問のみが立候補したとして、信任投票が行われました。

判決は、私が選挙前の9月にブリジストン汽船を退職した後も、完全資格組合員として常任役員立候補資格を有していたと認定。組合の行為を組合規約第17条B項8号違反、立候補する権利の侵害と断定しました。

ただし、「本件選挙に原告の被選挙権の侵害や手続き上の違法な瑕疵があり、本件選挙の違法な瑕疵がその後に行われた次期選挙をも違法なものとするとしても」大内組合長の任期が既に終了し、新たな選挙が行われていることから、選挙無効を確認する必要は

ないと判断。「原告の被選挙権の侵害については、損害賠償により救済を図るべきである。」として、賠償金の支払いを命じました。

数々の規約違反を認定

その他に、私は10項目の規約違反を訴えていました。

- ①乗船中の船内委員長就任の拒否
- ②平成24年全国委員選挙の規約違反に対する苦情申立の無視
(選挙日程を理由なく早めたこと。個人加入組合員に投票用紙を発行しないこと)
- ③会計帳簿閲覧の度重なる拒否
- ④組合費の受取り拒否
- ⑤船員職業紹介所への離職登録の拒否、紹介を受ける権利の侵害
- ⑥組合大会の傍聴拒否
- ⑦組合本部への立ち入り制限
- ⑧組合長選挙立候補を否定された件に対する苦情申立ての無視
- ⑨全国委員への繰り上げ当選拒否
- ⑩全国委員選挙立候補届の不受理

判決は、①と⑦を除く8項目を規約違反・組合員の権利侵害の不法行為と認定し、賠償金の対象としました(但し謝罪文は却下)。

(詳細は次号)

○海員組合が控訴を断念

渡邊執行部員の勝利確定、処分撤回成る

2月23日、東京地裁は渡邊執行部員の大阪支部長解任・根室事務所勤務を違法な左遷人事と認定し、渡邊部員全面勝利の判決を出した。

2013年長崎大会の藤澤組合長統制処分に関する発言(「規約違反をしているのは中央執行委員会の方だ、と言いたかったんですよ」等々)についても、「公正な批判」であり懲戒処分は無効とした。

(以上、前号参照)

組合の出入が注目されていたが、組合は中央執行委員会を開いた結果として、地裁判決を受け入れ、違法な人事発令のあった5年前に遡って身分を回復し、差額貸金を支払った。この結果、渡邊部員の完全勝利のうちに闘いは終了した。

この裁判では私も証人として出廷し、渡邊部員が解任された直後にたまたま大阪支部を訪れた時に見聞きしたこと、2011年の八戸大会で多数の執行部員が大会に出席できない状況について本部を問い質したこと、統制処分を受け

た後の藤澤元組合長と何度か会い、過去の人事発令について聞いた内容などを証言した。

感想を「渡邊長寿君を励ます会」ニュース7号に投稿したので、ここでは判決が他の執行部員や事務職員、一般組合員にとって持つ意義について触れたい。

① 言論の自由、批判の自由

判決は「執行部や組合の方針を批判することも、その批判の内容が事実に基づく公正なものと評価される限り」言論の自由として「最大限尊重されるべき」と断定。

そして統制処分の議題と直接関係なくとも、中央執行委員会が他の問題で規約違反を行っている場合は、「翻って統制処分の正当性に問題が生じることにもなり得るから、かかる事実を指摘する発言は、統制処分と無関係な個人的見解を述べるものとして直ちに排斥すべきではない。」とし、渡邊部員の発言を「公正な批判」と認定した。

すなわち、中央執行委員会には自分勝手の恣意的な判断や人事でなく、公平な執行業務が求められると裁判所は言っているのである。

従って、発言をやめさせた議長配の方がむしろ問題なのである。

組合員や代議員は、正しいことは正しい、誤りは誤りと堂々と主張し、「公正な批判」を臆することなく展開すべし。それが組合民主主義であり、組合を発展させる道と裁判所は言っているのである。

② 苦情申立制度の活用

組合員は誰でも組合に対して、「組合員のためにしなかったことや、組合員のためにしなかったこと」に対して苦情を申し立てることができ、「苦情の再申し立てに対しては、(中略)かならず文書による回答が送られる」と組合規約(102条以下)に規定されている。

組合事務職員も、「この規定の適用実施について苦情がある時は、理由を付し、所管の長を通じて総務局長に申し立てることができると」と従業員規定(75条)に書かれている。

渡邊部員はこれらを臆することなく活用した結果、不条理を正して目的を達成することができた。

組合規約や従業員規定に定められた権利は、先輩たちが産別組織

として長年かけて築いてきた成果でもある。十分に活用して、役員姿勢を正させることが、本来の明い組合を取り戻すことにつながるはずだ。

渡邊部員は松浦中執(当時)の本部呼び出しによりパワハラを受けたが、労基法違反や上司によるパワハラ・セクハラに対しては、労基署や労働局などの公的機関の活用や、他の「駆け込み寺」も併用する必要がある場合が多い。私の周りにもそのようにして身を守っている未組織船員がいる。

とりわけ組合従業員でもある執行部員・事務職員は、労働基準法や労組法などの労働保護法を労働者としての自分に完全履行させる気概がなければ、とうてい未組織の組織化や、ブラック企業に対抗できるはずがない。

○阿部元執行部員の裁判

「再雇用拒否は無効」の判決

【労働契約法第19条】

(有期労働契約の更新等)

第19条 有期労働契約であつて次の各号のいずれかに該当するもの

契約期間が満了する日までの間に労働者が当該有期労働契約の更新の申込みをした場合又は当該契約期間の満了後遅滞なく有期労働契約の締結の申込みをした場合であつて、使用者が当該申込みを拒絶することが、客観的に合理的な理由を欠き、社会通念上相当であると認められないときは、使用者は、従前の有期労働契約の内容である労働条件と同一の労働条件で当該申込みを承諾したものとみなす。

1 当該有期労働契約が過去に反復して更新されたことがあるものであつて、その契約期間の満了時に当該有期労働契約を更新しないことにより当該有期労働契約を終了させることが、期間の定めのない労働契約を締結している労働者に解雇の意思表示をすることにより当該期間の定めのない労働契約を終了させることと社会通念上同視できると認められること。

2 当該労働者において当該有期労働契約の契約期間の満了時に当該有期労働契約が更新されるものと期待することについて合理的な理由があるものであると認められること。

阿部博元執行部員(元小名浜支部長、退職時は総合政策部副部長)の「再雇用拒否無効裁判」で、3

月23日東京地裁は、再雇用拒否の無効、バックペイの支払いを命ずる判決を出した。

判決は労働契約法19条(横線部)を引用した上で、阿部氏が契約更新を期待することについて合理的な理由があり、本件雇止めは「社会的相当性を欠く」他の見せしめにするには「不平等」で「無効である」と断定した。

ただし、夏期・冬期の期末手当の支払義務はないと却下した。

これは、本年1月の北山元中執に対する判決と同様の判断だが、長期の私傷病休職や欠勤等の特別な事情がある場合を除いて、全従業員に定率の期末手当を支給してきた事実を無視している。

組合がこの様な主張を行っていたとすれば、創立以来培われてきた産別組織としての伝統を汚し自ら放棄するものだ。「組合従業員」を「船員」に置き換えれば容易に分かるように、会社に対して、個々の組合員に対する年間臨手の査定を容認することになる。

組合側は再雇用拒否の理由として、組合貸与のパソコンから統制委員会の資料を自分のUSBにコ

ピーした等を掲げていたが、裁判所は、松浦中執(当時)自身が私物のUSBへのデータコピーを阿部氏に依頼したことがあること、

組合が阿部氏への注意や指導、職員らに対する警告を発した形跡がないのが実情であることから、雇止めは無効と判定した。

また、組合の調査がデータが流出されたとする時期の2年後で、北山元中執の統制処分が最高裁で無効とされた後であることなどから、「他の見せしめにすることは不平等」と判断した。最高裁で負けた「犯人探し」を行ったと、裁判所は見つたようだ。

判決を不服として組合は控訴、阿部氏も期末手当の回復を求めて控訴し、舞台は高裁に移した。

その後、高裁裁判官による熱心な和解あつせんが始まったということだが、既に阿部氏は65歳の誕生日を迎えている。組合は高所高所の視点に立って和解解決に踏み出し、従業員労組との共存を図るべきだと思ふ。

それがこれ以上無用の争いを避け、組合員と組合従業員のためでもある。

○北山元中執の再雇用裁判 高裁はついに組合を断罪 「期末手当も支払え」

7月5日、東京高裁の判決が出された。高裁は地裁判決を踏襲し、「本件更新拒絶は、客観的に合理的な理由を欠き、社会通念上相当であるとは認められないというほかない。」と断定、組合の請求を棄却した。

地裁が却下した期末手当については更に詳細に分析を加え、「従業員のうち、少なくとも3か月を超えての私傷病欠勤のない者については、年2回期末手当を支給し、支給率については従業員各人に対する査定の結果によつて支給率に差を設けることをしないことが長期にわたつて行われてきた」と労使慣行が定着していることを認めた。

この結果、月々の給料に加え、地裁では認められなかった未払いの期末手当として、5回分約508万円と遅延利子、今後の期末手当の支払いも命じた。

高裁判決は一億円裁判の判決以上に組合を断罪している。『本件ブログは全体としてみると

1審被告の人事や係属する労働関係訴訟等を公表して1審被告の民主化、健全化を図ることに主眼があり、(中略)1審被告の人事及び労務政策については、裁判所から累次にわたり違法との指摘を受け

てきたが、1審被告は、このような判決を受けてもその基本的姿勢を容易に改めようとしなかったこと、(中略)一般に従業員が組織秩序の維持を図るべき義務を負担し、

誠実義務を負うとしても、本件においてはこれを根拠に1審原告に本件ブログへの投稿の削除義務があるとはいえない』

組合は完敗どころか、過去の敗訴判決まで引き合いに出され、さらに断罪される結果となった。にもかかわらず、懲りずに最高裁に上訴。また組合費が浪費される。

従業員労組による損害賠償請求裁判

従業員労組が組合と田中伸一副組合長に対して、不当労働行為(2件は中労委で不当労働行為が確定済み)による損害賠償220万円を求めた裁判は、7月15日に結審

し、判決が出されることになった。

4月15日には北山元中執(従業員労組の組合長)と、松浦副組合長の証人尋問が行われたが、その際、従業員労組側は被告・田中伸一副組合長の証人尋問も要求していた。これに対し海員組合側は、「必要ナシ」と主張、裁判官もこれを認めて結審となった。

これだけ多くの裁判が行われても、証人のほとんどが松浦副組合長や鈴木総務部長で、田中副組合長自ら証人に出たことはない。

判決は、9月30日(金)午後1時10分、東京地裁619号法廷

○再雇用拒否の不当労働行為が確定

北山元中執が原職復帰

7月25日、石川県労働委員会は再雇用拒否を不当労働行為と認定し、原職復帰を命じる命令を出した。海員組合は中労委への再審査申立を断念し、8月1日付けで人事を組織内に発表。北山元中執が3年振りに復帰することになった。詳細は次号。

(次号につづく)

「渡邊長寿君を励ます会」事務局を担って

三宅 隆（元海員組合中央執行委員）

羅針盤読者の皆様へ

渡辺長寿君の裁判闘争については、『渡邊長寿君を励ます会』への物心両面にわたるご協力をいただき感謝に耐えません。短期間に多くの賛同者の参加とカンパをいただき、当初の目的を達成することができました。あらためてお礼申し上げます。

この裁判勝利は、海員組合の民主化・正常化に果たした役割は小さいものではなかったと自負しております。今後は呼びかけ人の皆様と相談の上で、「励ます会」を継承・発展する新たな会を立ち上げ、引き続き海員組合を厳しく監視し、必要な活動・提言を発信していきたいと思えます。

ひとこと述べさせて頂くと、労働組合では、誰もが自由に意見を言えることがとても大切なことだ

と思えます。正しいと思えることは正しい、誤りと思えることは誤り。いまの海員組合には「見ざる、聞かざる、言わざる」が多すぎるように見えます。残念ながら、労働組合として労働三権にカビがはえ、腐り始めているのでは正直心配しています。奮起せよ、現役執行部員、全国委員諸君！

羅針盤読者の皆様には大変恐縮ですが、「励ます会」ニュースに掲載した拙文をもって、報告に替えてさせて頂きます。今後ともご支援のほどお願い申し上げます。

励ます会事務局・三宅隆

【事務局報告】

「裁判勝利を祝う会」報告 並びに新しい会への 継承・発展について

5月20日（金）夕刻、東京都内

で「渡邊長寿君の裁判勝利を祝う会」を開催しました。当日は、渡邊君ご夫妻とお姉様、萩尾弁護士はじめ会員、支援者総勢37名の参加を得ました。会員・支援者から事前に頂いた「祝う会」への葉書は80通を越し、100名余の賛同者のほぼ全員の声が祝う会に結集されました。

東京地裁判決は、被告・海員組合の行為が労働組合としての「統制権の濫用」、「人格権の侵害」であるとその非を全面的に認定し、原告渡邊君の降格、懲戒処分、機関会議出席停止措置のいずれも無効とし、バックペイと慰謝料支払いを命じた画期的なものとなりました。

海員組合は、地裁判決を翻せないかと判断したのか控訴を断念し主文指示事項を実行しましたが、直後の全国評議会の報告を聞くと率直に言って反省の面影も見えませんが、祝う会は、呼びかけ人を代表して、井出本繁元組合長の開会あいさつ、森崎隆太郎氏の乾杯で始まりました。花束贈呈を受けて渡邊君は、苦しかった闘いを振り返り、

家族の理解と全国からの励ましの

声を繰り返し受けたことが闘いを乗り越える大きな力になったとあいさつしました。参加者からは一様に、これまでの渡邊君と弁護士活躍を称え、かつ「励ます会」と裁判支援者の活動が勝利判決に大きく寄与したことが指摘されました。

執行部OBの藤丸徹氏から今後の運動の方向性として、呼びかけ人や賛同者・支援者のほぼすべての人々の意向を踏まえて、引き続き海員組合を厳しく監視し、「励ます会」の運動を引き継ぎ・発展させること、「新たな会」の名称、詳細などを後日お知らせすることなどが提案されました。

最後に事務局三宅隆の方から、本日の「祝う会」出席者の熱い連帯の心に深い感謝を述べるとともに、「励ます会」の運動の成果・教訓・財政を引き継ぐ新しい会の誕生を全員で確認し、引き続きのご協力をお願いして閉会の挨拶となりました。

事務局としては、本日までの経緯を会員ほか関係者に広くお知らせし、ニュースの発行をもって「渡邊長寿君を励ます会」の一応の任

務終了としたいと思いません。

今後は海員組合が少しでも明るい自由な組織に育つことを希望しつつ、1. 何よりも現場組合員と現役執行役員による自主的・自覚的運動を大切に、支援・激励を続けること、2. そのために現場組合員や執行役員への呼びかけをさらに強めること（本人の了解なしに氏名の公表はしない）、3. 情報収集・発信の方法の改善と事務局体制の拡充を図ること、などに留意し微力ながら尽力していきたくと考えています。

今後とも格段のご協力・ご指導のほどよろしくお願い申し上げます。（事務局拝）

【連絡先】〒221 0825
横浜市神奈川区反町4の37の3
ベルハウス横浜反町1208号
三宅隆 tamiyake413@gmail.com
☎&F: 045-313-0577



ビキニ被災漁船員と遺族ら45人

「国家賠償訴訟」を提訴

第5福竜丸を始め千隻に及ぶ日本の漁船・商船がビキニ環礁の水爆実験に被災して今年で62年。

今年2月船員と遺族の10人が、船員保険の職務症（労災）認定を求めて全国健保協会船員保険部に申請を行ったのに続き、5月9日には高知県を中心にビキニ被災船員と遺族ら45人が、高知地裁へ「国家賠償訴訟」を提起しました。

政府が各船の被災を示す資料やデータを60年の長きにわたり故意に隠し続けたこと（開示すべき資料を開示しなかった責任、真実を知らせず救済の権利の行使を妨げてきたこと（国の不作為責任）に対する賠償を求めるものです。原告には2月に労災認定申請をした10人も参加しています。

今から30年前の1986年、衆議院予算委員会が高知県出身の共産党山原健二郎議員の質問に対して、厚生省は、「資料は見つからな

い」第5福竜丸以外の漁船については、その実態、数字についてはつかんではない」と答弁しました。

しかし2013年にNHK広島がアメリカの公文書館でビキニ被災船リストを発見したのを手掛かりに、翌年高知県の太平洋核被災センター山下正寿さんが日本の外務省・厚生労働省に情報開示請求を行った結果、厚生労働省はビキニ被災当時行われた汚染調査記録を2014年9月に開示したのです（新栄船舶・神通川丸や板谷商船・彌彦丸等の商船を含む延べ556隻の船体の放射能カウント数、乗員名・白血球数等の調査記録。2千頁にわたる膨大なもの）。

この結果、国会答弁が虚偽であったことが判明。本来補償を受けられるはずの船員が、アメリカ政府との政治決着（第5福竜丸など93隻で総額200万ドルの見舞金。他の補償は全て放棄）により

放置されてきたことが明らかになりました。

裁判は、7月1日高知地裁で第1回口頭弁論が開かれ、梶原守光弁護士（高知市）が提訴理由を述べ、ビキニ事件を追って来た山下正寿氏（映画放射能を浴びたX年後に出演。映画には海員組合の本部資料室を訪ねるシーンも）が意見陳述を行いました。第2回は10月13日の予定。（編集部）

○連絡先

ビキニ核被災国賠償訴訟を支援する会 〒780 0850 高知市丸の内2-1-10 高知原水協内
☎088-823-8334
<http://koutaikyo.web.fc2.com/>



軍と民、それぞれの論理と海上労働 1

柿山 朗（元外航船員）

はじめに

2016年3月11日「ナッチャ World」と「はくおう」を有する特別目的会社（SPC）高速マリントランスポートと防衛省の間で事業契約が結ばれた。平時は、民間船員が自衛隊や米軍、民間旅客輸送等の収益事業を行い、有事には防衛省の優先的指揮の下、民間船員が（予備）自衛隊員として出動する。有事の際の輸送艦や乗組員が不足する防衛省にとって使い勝手の良い制度である。

だが、契約先が替わるたびに、又は一航海ごとに同じ船員が変幻自在に対応できるのか、極めて疑わしい。軍と民は折り合うことのない断絶した論理がそれぞれに内在するからである。軍と民の論理をそれぞれに省察しながら、海上労働と船員職業の一義的な使命である安全航行のあり方を探る。

第一章 軍の論理

（1）太平洋戦争中の例

○軍と船員の関係

『開戦当初、陸軍は徴用船舶が決まると伍長とか軍曹とかが「船長おるか！」と乗り込んできて、

「〇月〇日〇時、△△向け出港せよ」と命令を伝えに来て、指定の港に終結を命じ、船長以外の船員には行先も目的も知らせずに、武器弾薬・食糧を積載させた上、数千の兵隊が乗り込んでくる。

出港して初めて、船員は行先を知るのだが、船に初めて乗ったような輸送指揮官と称する軍人が、船長をさしおいて運航や積付けにまで命令口調で口出しするし、全く傲慢不遜、鼻持ちならぬものがあった。（中略）それに陸軍の兵隊たちは船員を自分の私的使用人でも思っていたらしく、威張り散

らしてまるで人間扱いではなかった。船員は一応軍属の扱いであったが、おれたちは軍馬・軍犬・軍鳩の下か」と自嘲するほど、見下した扱いだった』

○特攻油送船せりあ丸

『昭和20年を迎えた頃、国内の戦用資材は底をつき、中でも代用のきかないガソリンの欠乏は由々しき問題となり、ついに特攻輸送の強行手段によって打開することとなった。これを「南号作戦」と称した。昭南（シンガポール）における第一次出航船として内命を受けたのがせりあ丸（10、238総トン、三菱汽船所屬）であった。その頃南シナ海の制空権はすでに敵方に移行していたので、船舶の航行には必然的に敵襲がつき

まとい、極度の厳しさが増高していた。そこでせりあ丸船長は、船団会議に「航行要望書」を提出し、航行安全を求めた。

当時船長であった浦部毅氏は次のように述べている。

『船団会議は陸海軍の護衛担当の参謀をはじめ14、15名だった。「航行要望書」を提出したところ、たちまち海軍側が激怒し、中には軍刀を立て、鎖で床を突き破るほどの剣幕で撤回を求める者もいた。軍刀をガタガタさせる仕草は、相手に威圧感を与え、屈服させる魔力を秘めている。場内は熱気をはらんだが、仲裁案が出て一応私たちの要求が通った。しかしこの期に及んでも軍機海図（海軍が敷設した機雷堰を記入した海図）の貸与はついに不能に終わった。

安全航行のためには敵襲ばかりでなく敷設機雷堰をも承知するところが必要であるのに、機密一点張りですすことを拒んだ。』

（駒宮真七郎著「戦時輸送船団史」、第5章輸送船団かく闘えりより）

上記のふたつの叙述は、戦時中とはいえ船員にとって悪夢と形容するほかない。

現代の軍隊である自衛隊では、船員との関係は改められ、安全航行が優先されるようになったのだろうか。戦後に自衛艦が惹き起こし、社会の注目を集めた衝突事件の3例を検証する。

(2) 戦後の例

○潜水艦なだしお衝突事件

【事故の概要】

1988年7月23日東京湾横須賀沖で潜水艦「なだしお」と遊漁船第一富士丸が衝突、富士丸の乗客30名が命を落とした。

【審判・裁判の経緯】

横浜地方海難審判は主たる原因は「なだしお」側にあると認め、更に海上自衛隊、第2潜水群に対して指導不十分として安全航行を徹底するよう勧告を出した。

ところが1990年8月、上級審である高等海難審判庁は「なだしお」の回避動作の遅れとともに「富士丸」の接近してからの舵左転にも原因があるととして双方に同等の過失があると判示した。

その後の刑事裁判で出された1992年横浜地裁の判決は、横浜地方海難審判所と同様に「なだし

お」の回避動作の遅れが主因とする順当なものであった。

○イージス艦あたご・清徳丸

衝突事件

【事故の概要】

2008年2月19日午前4時過ぎ、千葉県房総沖でハワイ沖での米海軍との合同訓練を終えて横須賀へ帰港する「あたご」と勝浦港を出て三宅島沖へ向かう漁船「清徳丸」が衝突。漁船の吉清さん親子が行方不明となった。(その後死亡認定)

【審判・裁判の経緯】

横浜地方海難審判庁採決では「あたご」による見張りが不十分で、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た。又、海上自衛隊第3護衛隊に安全教育の徹底を勧告した。ところが刑事裁判は、一番と控訴審ともに衝突直前の清徳丸側の右転・増速を原因とし、「あたご」の当直士官2名を無罪とした。

○輸送艦おおすみ・とびうお

衝突事件

【事故の概要】

2015年1月15日、広島県大竹市沖の瀬戸内海で輸送艦「おおすみ」と釣りへ向かうプレジャーボート「とびうお」が衝突、「とびうお」の船長と乗客の2名が死亡。

【審判・裁判の経緯】

2015年2月9日に発表された運輸安全委員会報告は、針路、速力を保持している「おおすみ」に対して左前方の「とびうお」が接近したのが原因とした。

広島地方検察庁も、事故の原因は衝突1分前の「とびうお」の針路の右転とした。「おおすみ」艦長らは衝突を予見できなかったと判断し、艦長と航海長を不起訴処分とした。又「とびうお」船長も容疑者死亡により不起訴とした。

(3) 海上自衛隊への疑問

○人命救助

「なだしお」では海上保安庁への通報は事故の20分後、「あたご」では16分後である。そのため衝突当該船以外による救助活動が遅れた。また、「なだしお」側が救助した乗客は3名に過ぎず、他船に救助された乗客は「潜水艦の乗員は救助を求めても微動だにせず、た

だ整理しているだけ」、「なぜなだしおの乗組員は海に飛び込んでも救助してくれなかったのか。人命を助けることが自衛隊の本来の任務ではないのか」と語った。自衛官の意識が人命救助優先となっていないと思われる。

○秘密主義

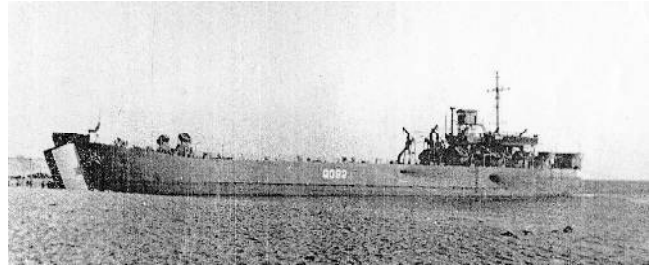
「なだしお」では行方不明者の搜索の最中に艦長以下が艦内で航泊日誌等の改ざん(書き換え又は「清書」と弁解)。「あたご」では事故の6時間後、航海長をへりで東京市ヶ谷の防衛省へ運び、海自幕僚幹部と防衛大臣による事情聴取。いずれも海上保安庁に無断で行った。口裏合わせによる真実の隠蔽と指弾されてもやむをえない行為である。顕著な秘密主義と責任回避への強い執着がみられる。(次号に続く、元外航船員)



風気風海

語り継ぐ海上労働運動史 12

LST元乗組員 三宮克己さん



- 1927年 鎮南浦（現・朝鮮民主主義人民共和国南浦）生まれ
- 1945年 10月帰国し、南方からの引き揚げ輸送に従事
- 1947年 高浜海員養成所で乙二免状を取得しシベリア輸送に
- 1950年 LST 92号に乗船中朝鮮戦争勃発。仁川上陸作戦等に
- 1956年 講和条約を巡り海員組合と対立、下船させられる
- 1959年 建設塗装工として奄美大島へ、社会党入党
- 1969年 埼玉県化学産業労組書記を経て社会党中央本部書記に
- 1975年 府中市議当選（7期28年）、福祉問題に取り組む

朝鮮半島に生まれる

平壤の西にある港町鎮南浦で、建設業を営む家の5人兄弟の次男として生まれ育ちました。

18歳で海軍を志願し、朝鮮半島南端の鎮海海軍基地で砲術学校の訓練生だったときに敗戦を迎えました。政府の政策もあったのか、

戦争の状況についてほとんど知らされず、基地の生活はのんびりしたものでした。戦争はどこか遠くのことのように感じていました。

敗戦の年の10月に博多に上陸して、実はびっくりしたんですね。

博多の街が岸壁から駅まで全部、焼け野原になっている。朝鮮では空襲も無いし、防空壕に逃げ込む

なんてことも無かった。食糧難も無いし、戦争に負けて初めて戦争を体験したようなものです。

「内地の人はこんな目に遭っていたのか」とびっくりし、同時にものすごく恥ずかしかったですね。申しわけない気持ちでいっぱい博多の街を歩いているときに顔も上げられなくて、ずっと下を向いていました。

家族はまだ朝鮮半島に残っていたので、家族の帰国の手配を済ませた後、帰るところも無いので佐世保で充員募集が行われていた復員兵帰還輸送にすぐ応募しました。

引き揚げ輸送

最初の船は残存していた空母「葛城」で、南方からの引き揚げ輸送に従事しました。葛城には2千人ほどの引き揚げ者が乗り込むため、操船のほか、引き揚げ者の世話や船内雑務などで7×800人の乗組員がいて、甲板部で雑役のような仕事をしました。

その後、日本が拿捕していたイギリス商船を香港まで返還する航海にも従事し、本格的なセーラーの仕事をするようになりました。

当直に立ったり、舵を取るようになったのはこの頃からです。

香港への返還作業が終わると、「お前たちは手に何の技術も無いから今後の為に学校に行け」ということで勧められて、1947年の7月に高浜の海員養成所の別科に入学しました。11月に乙種二等航海士の免状を取得して近海航路の航海士をできるようになったのに、戻った船では再びセーラーでした。

永徳丸という戦時標準型の貨物船で、ナホトカからの引き揚げ者の輸送に携わり、48年いっぱいかけて引き揚げ輸送を行いました。

LST乗船

次に乗ったのがLST。日本は大戦中に多くの船舶を喪失したため、政府が戦後処理用にアメリカから貸与をうけた米軍上陸用舟艇がLSTです。約2700トンで、船首部分に車輛を出し入れするためのパウドアがあります。

戦後の復員兵引き揚げや貨物輸送に使用され、乗組員はGHQ管轄下の商船管理委員会(CMMC)に所属し、私もCMMCからの指

示でLST 92号に乗り組みました。戦争が終わっても船員の任務は終了していないということで、まだ船舶運営会（国家総動員法に基づいて船員を徴用する国の機関）が残っていたのです。私たちは船舶運営会の指示で乗下船していたのですが、この時はCMMCからの直接指示でした。

50年になると中国大陸では国内戦がほぼ終結し、駐留していた米軍の残存部隊を青島からグアムに送る航海が続きました。グアムで米軍部隊を降ろした後、戦時中に壊された自動車のスクラップを積んで日本に戻るのですが、6月28日頃ですかね、小笠原沖まで来たときに「朝鮮で戦争が始まった。大至急帰って貨物を揚げたら横浜ドックに入れ」という無線が届いたので。

私たちは積荷のスクラップを横須賀の追浜に揚げて、すぐに横浜ドックに入りました。ドックでは工員たちが待ち構えていて、それまで貨物輸送仕様になっていたLSTを兵員輸送ができるように大改装にとりかかりました。

4日ほどで改装が終わると、す

ぐ米軍がジープに乗ってどんどん乗り込んできた。どこに行くかも知らされないまま、とにかく出港させられた。東京湾の出口あたりで、朝鮮の九龍浦（東岸浦項に近い港）に向かえという指示が届きました。

乗ってきた200人の兵隊たちは日本で遊びほうけている連中で、オンリーと一緒に暮らしてきたのでしよう。ガラス箱に入った日本人形やギターとか、ひどいのに帰るとちやぶ台まで抱えて、本国に帰るような格好で乗ってくるわけですよ。みんな一斉に「バイバイ」って、陽気に上陸して行くんですが、この部隊はまもなく全滅してしまっただ。

2航海目ぐらいに再び九龍浦に行くと、手ぶらでふらふらになった米兵が、現地で覚えたのか朝鮮語で「ムル、ムル（水のこと）」と、それだけを言いながらよろよろと寄ってきた。この米兵は乗船させて釜山に連れて行きました。その後は釜山と博多のあたりを行ったりきたりで、戦争に深入りさせられるとは思っていませんでした。やがて朝鮮戦争は激しさを増し、



熱い思いで語る三宮(さんのみや)さん

米韓軍は朝鮮半島の南端、釜山、大邱、馬山をつなぐ三角地帯に追い詰められていった。そこは避難民や韓国兵、米兵が狭い街にこた返していて、工場も無く食糧も生産できない状態でした。そこで

日本から大量の物資、戦時中の陸軍仕様そのままのいすゞや日産の軍用トラックや毛布、麻袋、米軍向けには森永製菓のビスケット、韓国軍用には渡辺製菓の携行食糧、日本で焼いた食パンなどをどんどん送り込みました。

仁川向け航海指令

この船は貨物船だから貨物を輸送するのは当たり前じゃないか、と最初は罪悪感もありませんでした。

た。当時は講和条約締結前で、私たちは敵国人扱いのため、情報ほとんど知らされていなかった。ところが、そのうちに釜山の岸壁に集まっていた40トン戦車を積み込み始めました。

仁川上陸作戦に参加する部隊はアメリカ本国から神戸に集結し、船団を組んで仁川に向かったとのことですが、私の乗船していたLSTは1隻の単独行動で釜山にいたわけです。そこに戦車を積み込み始めたから何事かと思っていたところに仁川上陸作戦の噂が流れてきたんですね。

この情報に接して、先輩船員たちが激怒しました。「戦争が終わって何年経つんだ」、「俺には家族がいる」、「こんなことなら船を降りる」と大激論で、船長も反対して船内は大混乱に陥りました。

その船の乗組員は皆、商船乗りばかりで、50人程の乗組員の中には、ガダルカナルの戦闘で生き残った87人のうちの2人が乗り組んでいました。その他の先輩たちも、触雷や爆撃などで何度も海を泳いで生き残った人々です。

すると山崎猛運輸大臣から「現

地指揮官の指示に従え」という職務命令が無線で入り、私たちはやむなく出航することになりました。未だに日本政府はシラを切り、あれは米軍と民間の商船管理委員会の契約だったと言いますけど真赤なウソです。

占領下には政令325号というのがあって、都合が悪ければ何でも占領目的違反ということで米軍が自由自在に適用できた。朝鮮戦争反対なんて言ったら即逮捕されたい沖繩送りの重労働を科せられる状況でした。

仁川上陸作戦

出航はしたものの、具体的にどこに行くかははっきりと知らされませんでした。無線も封鎖され、乗り込んできたアメリカ兵が手旗で、「アップル地点へ行け」、「バナナ地点だ」、「オレンジ地点へ」などと、その都度行き先を指示してくる。これをたどって三地点目に着くと、いつのまにかあちこちから船が集まり200隻ほどの大船団になった。日本人が乗る船だけでも39隻ほどありました。

やがて仁川沖に到着すると、米

艦隊の戦艦ニュージャーシーが、はるか彼方の仁川に向けて艦砲射撃を始めた。2〜3海里は離れたとは思いますが、それでも私の作業服がふわっ、ふわっと揺れるほどの爆風が来た。やがて日が暮れかかった頃に突撃命令が出た。重戦車を積んだLSTが一斉に仁川に向かっていく。街は火が燃えていましたが、岸に着く頃には消えていました。

仁川は干満の差が激しくて有名な船が着けられないために、少し離れた海岸にのし上げる。レッドビーチとかブルービーチとかの名前がつけられていました。海兵隊がモーターボートでやってきて指示をするのですが、私



満州軍使い古しの防寒服を貸与されて

ちは何も武装していないので攻撃されたらどうするのかという懸念がありました。米兵たちも同じ不安と緊張で、みんな黙ってハンドレールをつかんだまま、前方を見つめていました。この作戦は、朝鮮半島の南端に追い詰められた劣勢を一挙に挽回するために、マッカーサーが考え出した捨て身の奇襲作戦だったので。

私は人殺しに加担している

船をのし上げたなら、陸上からの米兵の指図と誘導に従って、私たちが船内で戦車の移動などを指示し、パウドアを開けて戦車を上陸させる。そんなふうにして船体を揺すりながら40トン戦車を8輦ほど上陸させました。

作業が終わったあと、少し時間があつたので、私は意を決して上陸してみました。トーチカまで行ってみると、人の形をした黒いものが横たわっている。よく見ると、目は開いているし、唇の赤みも残っている。真っ黒に焼けた人間でした。足下には北朝鮮軍の「山岳戦提要」と書かれた冊子が落ちていて、それを見て私は愕然とした。

「俺は単なる荷物運びじゃない、人殺しをやっているんだ」と。

作戦を知って激怒した先輩たちの気持ちが初めてわかりました。

国会では共産党の徳田球一議員が「朝鮮戦争に日本人は参加していないのか。もし参加要請があればどうするのか」と質問したのに対し、吉田首相は「仮定の事実についてはお答えできません」の一言ではねつけた。船内のラジオでこの応酬を聞いていた船員たちから「俺たちがここにいるではないか」と怒声があがったのをよく覚えています。

死者の隠ぺい

仁川での任務を終え朝鮮半島東海岸の北上、南下を2回ほど繰り返した頃、元山沖で機雷除去にあつたいた掃海艇が何隻か爆沈したらしいという噂が流れました。

米軍が直接備船したLSTという500トンの船が触雷で沈没した時は、日本人船員27人のうち、実に22人が死んだということです。

この事実は隠され続け、サンフランシスコで講和条約が締結された後に初めて発表されました。と

いつでも22人は、死亡ではなく

「行方不明」とされました。米軍は自分たちの指示によって死なせたことを発表させなかったのです。

そのため日本政府は大変困りました。行方不明では弔慰金も払えない、退職金も払えない、船員保険の給付も出来ない。日本政府は遺族に対して補償のしようがなく、死んだことを密かに家族に伝えるのに大変な苦勞をしたようです。葬式も出せないで、遺骨もないのに遺骨箱を並べて「葬儀」の写真を撮り、その写真を遺族に配ったといえます。このことに関して、現在にいたるまで政府は何も発表していない。どこで死んだかも言わない。海難事故で殉職ということにしています。

再訪した故郷の破壊

元山で米軍部隊を上陸させた後、朝鮮半島の西海岸に回って、平壤のすぐ近く、大同江の河口にある鎮南浦に行きました。ここは良港で、日露戦争時代、日本の兵站基地になっていた所です。乗組員の誰にも言ったことは無かったので、鎮南浦は私の生まれ故郷で

もありました。

鎮南浦の上流にある日本製鉄の製鉄所で数百個のドラム缶を揚げたのですが、そこは鴨緑江付近で中国軍とぶつかり敗走してくる米軍の補給基地となっていました。泥まみれの米兵たちはここで燃料を補給し、また南下していく。

私たちは大同江に阻まれて逃げ場を無くした米兵たちを助けに行ったのですが、米軍の偉い人は午後3時頃から、一般兵はそれから6時間ほど遅れて、いずれもペリーロード、very coldと言いながら船に転がり込んできました。全部收容したと思つた頃、3隻いた護衛の駆逐艦が一斉に鎮南浦の街に向けて砲撃を始めました。積み残した物資だけでなく街全体を焼き払っているのです。

收容作業の合間、少し時間があつたので、私は故郷を見ようとひとりで上陸していきました。ちよつとリンゴが何か持つてくるからなど友だちに言い、豚肉の缶詰を何個か風呂敷に包んで上陸したんですが、鎮南浦は安全なはずなのに街に人っ子一人いないのです。

街は日本語の看板もそのまま、

当時のままでした。人っ子一人いない中を歩くのは、映画のセットの中を歩くようでした。よくたむろしていた友だちの家を、そこにいるかな、と思つて訪ねてみたり、何時間か歩きました。

道路の奥まったところでリンゴを売っているおばさんを見つけると、中学生のような子が英語で話かけて来ました。英語を習っているんですよ。独立したので。私が朝鮮語で豚肉と言うと、おばさんは安心して交換してくれました。そのリンゴを持つて帰つてみんなに見せているうちに米軍が逃げ込んできて、船が沖に出ると同時に砲撃が始まったわけです。

自分の生まれ育つた街が目の前で砲撃されている。たつた今見えてきた、自分の生まれ育つた、思い出がいつばいの街が燃えている。風によつて、アイゴ、アイゴと逃げ惑う声も聞こえてくる。大同江の船の上で、私はなんともやりきれない気持ちでそれを見ました。

敗残兵の收容と避難民

收容した米兵たちは口々に、「チ

ヤイニーズコミュニストと戦うのはジャパニーズアーミーがナンバーワンだ」と言う。もう日本に軍隊は無いと私が言う、「お前たちは日本のマリーン（海兵隊）じゃないか」と。商船管理委員会の略称がCMMCで、米海兵隊の略称がUSMC。これがよく似ていたためなのか、私たちの行動が彼らにそう認識させたのか。

米兵を仁川に揚げた後、佐世保に戻つて補給。その後、元山より更に北の興南に向かいました。以前揚陸させた米兵たちが敗走してきていて、その敗残兵を連れ戻す作業です。

その後も私たちは木浦や麗山など朝鮮半島をあちこち回り、火の手が上がる中を米兵や物資の輸送を続けました。港には日本から沖仲仕の人達も沢山来ていました。

多くの民間避難民にも会い、逃がして欲しいと懇願されましたが、助けることはできませんでした。

今でも胸が痛むのは、朝鮮人と結婚した日本人の奥さんが訪ねてきたのに、多忙を理由に会わなかったことです。取り次いだ朝鮮人の歩哨は素朴な青年で、彼から「奥

さん、泣きながら帰ったよ」と責められて我に返りました。乗せてやれないまでもせめて食糧なり毛布なりを渡せたかもしれない、伝言を預かることもできたかもしれないと。本当に申しわけ無く、辛い記憶として後を引いています。

朝鮮戦争特需

日本の港に入ると、町中にトンコ節という景気のいい歌が流れ、佐世保あたりでは焼け野原にバラックがみるみるうちに建っていきましました。そこは朝鮮に行く米兵たちが最後の金を全部捨てていくところ。飲み屋では日本人の船員たちも大勢飲んでた。酒でも飲まないとやりきれない。

沖仲仕の人たちまでが「ねえ船員さん、やっぱり戦争あったほうがいいね。こんなに景気が良くなかったじゃないの」なんて言う。酒も飲み疲れたし、ある喫茶店に入ったら高英男という柔らかい声の歌手が歌う「雪の降る町を」が流れていて、それを聴いて気を休めたことを思い出します。街は異常な景気で活気づいていました。

朝鮮に送る大量の物資を生産す

ることで異常なほどの好景気になり、物価もどんどん上がっていく。当時の吉田首相は朝鮮戦争を「天祐」とも呼びました。

私たちは商船管理委員会から公務員並みの給与が支給される上に、危険手当が付いて倍近くになる。作業服しか持っていないかったのが、洋服や冬のオーバーを作ることが

できました。一方、対岸の釜山では荷揚げ人夫のインテリ風の朝鮮男性から「日本はこれで復興、戦争様さまですね」と火事場泥棒との皮肉を浴びせられました。

このような状況を見て、戦争とこのほどどこかで儲ける人がいるから絶えることなく繰り返されるのだ、戦争が無いと成り立たない国があるのだということがよくわかりました。

海員組合と対立、下船

引き揚げ輸送も終わり、50年に船舶運営会は廃止され、民営還元が行われました。私の籍は照国海運ということになっていたので、そこに戻って乗船を続けました。

やがて朝鮮戦争も休戦して東西冷戦が深まる中、吉田首相の主張

するアメリカとの単独（片面）講和と、ソ連や中国も含めた全面講和をすべきだという世論の対立がありました。

GHQの援助のもとで反共色の強いナショナルセンターとして発足した総評でしたが、平和4原則を決定し、その中のひとつが全面講和でした。これに対して海員組合は片面講和を支持していました。

私は宣戦布告したすべての国との関係を修復する全面講和を支持していました。当初から海員組合の組合員ではありましたが、組合は陸の事務所プロの専従がやるものと思っていて、距離感もあつたし、現場船員を「沖の大衆」という呼び方で一括りする執行部に違和感もありました。

また世間知らずということもあって、訪船してきた海員組合のオクルグに対して講和をめぐってひどく罵倒してつるし上げてしまったことがあります。本当に失礼だったのですが、一航海して帰ってきたら下船命令が届き、「高齢につき退職」となっていました。

当時、私は29歳。この歳で高齢ということがあるか、と海員組合

の本部まで抗議に行ったけど取り合ってもらえませんでした。講和をめぐる海員組合が総評から脱退して民労連（後の同盟）結成に動くこの時期、一介の現場船員の意見でも聞き捨てならなかったのでしょうか。

結核罹患と奄美行き

船から降りて暇ができたので、思いついて保健所で健康診断を受けたところ、結核であることがわかりました。当時は船員手帳にも健康診断の欄が無く、上陸時にたまたま簡単な健康診断を受ける程度だったのです。

LSTは衛生管理が行き届いておらず、私たちも知識がなかったので、狭い船内で結核患者が使っていた寝具をそのまま使うこともあり、結核が蔓延して多くの船員が若くして亡くなっていました。私は手術を受けたものの、それが失敗して肋骨を7本も切られ、身体障害者となりました。

3年間療養して回復しても、障害者は職安からも相手にされず就職もできない。一方街を歩けば、自分と同世代の人たちが颯爽と働

いている。世の中が嫌になつて失意の中、引き揚げ輸送中に知り合った奄美出身者の話を思い出し、内地には仕事も無いし、奄美なら知り合いにも会わないだろうと、特に紹介もなく奄美大島に行くことにしたので。

復帰直後の奄美は建築工事のラッシュでした。そこで本職にはかなわないうまでもセーラー時代のペンキ塗り経験を生かそうと、塗装工として働くようになりました。灯台などの高所作業では足場を組まず、自作したボースンチェアで作業して見積額を低く抑えることができ、入札などで有利でした。

しかし、塗装の仕事は肉体労働で、肋骨を失った私には厳しいものでした。片方の腕ばかり使うため肩甲骨が外れてしまうのです。なぜ障害者はろくな仕事に就くことができないのか、普通の人より厳しい職場環境で働かなければならないのかと、毎日腹立たしく思っていました。

そうした辛い思いをして、私は社会党に入覚することになります。当時の社会党は「青年よ銃を取るな」のスローガンで知られた鈴木

茂三郎がいて大躍進していました。奄美ではラジオで聞いたニュースをもとにガリ版新聞を作つて配布するなどの活動をしました。

奄美での建築の仕事もやがて頭打ちになり、上京することになりました。奄美出身者の紹介で、埼玉県化学産業労働組合協議会（未組織の化学産業労働者の組織化のために総評の加盟組合が出資してつくれた組合）の専従書記をつとめた後、やはり奄美大島出身で後に日弁連会長になる山本忠義弁護士の仕事所に勤務。その後42歳で社会党本部書記局に入りました。

市会議員として

49歳で府中市の市会議員になり、以降7期28年、一貫して福祉問題に取り組みました。自分の障害を公言したことはなかったのですが、自らの経験をもとに徹底して障害者問題に取り組みました。

全国に先駆けて福祉都市宣言をした町田市長の天下勝正氏から「ひとつに集中して取り組めば、やがてそれが大きく広がる運動になる」と教えられ、障害者問題から多胎児支援、健常者との統合教

(府中市議時代)



育など、取り組みを拡大して行きました。私は護憲連帯という党派でしたが、平和ばかりではなく生存権・生活権も含めて憲法は守るものではなく実行するものだというのが信念です。

船員へ伝えたいこと

朝鮮戦争に行かされた船員は、39隻のLSTに1隻50人として、少なくとも2千人はいたはずですが、自分もそうだったという人が現れないかと、30年も前から講演やインタビューで話していますが、なかなか会えないで来ました。

LSTに乗り組んだ船員の名簿も無く、商船管理委員会の後継組織や海員組合に問い合わせしても情報開示されませんでした。さきの大戦と違い、朝鮮戦争で

日本人は、戦争の恐ろしさではなく景気の良いことしか覚えていないようです。しかし船員の場合、触雷のほかにも、作業中の事故や蔓延する結核で多くの人が亡くなっています。戦後、日本人は一人の戦死者もいないし一人も殺していないと、善意からそう信じている人もいますが実はそうではなかったのです。

戦争を知らない世代の議員たちのしたり顔の「集団的自衛権」論議には、大きな危機感もっています。そんな中で発足した民間船員の予備自衛官制度は大変危険なものです。朝鮮戦争は遠い昔話と思われるかもしれませんが、戦闘のための物資輸送から戦争加担までは、あつという間です。船員にとつて、戦争に組み込まれる体制が既にできつつあるのです。

私たちのような実体験がある人たちは残り少なくなりましたが、命のあるうちに、身をもって経験と戦争の現実を伝えていかねばいけないと思っています。

(インタビュー・編集部)

船員にこだわる物言い

雨宮洋司（富山商船高専名誉教授）

商船船員を魅力あるものにするために 5

I 最初に述べておきたいこと

II 商船船員（職業）にこだわる理由

1. 時代背景と私の名前
2. 海軍船員からの距離感の醸成（その1）
3. 海軍船員からの距離感の醸成（その2）
4. 商船船員と海軍船員の同じ点と違う点
（以上前号まで）

III 船員（職業）特殊性

論の展開

船員という職業は他の陸上の職業とは別立てで考える必要があり、その論拠が、船員（職業）や船員労働の特殊性になります。

何をもって特殊性とするのか、という特殊性論議は、戦後、第二

海軍的位置づけから解放されて、

再出発をした日本の商船大学・高校（高専）における社会科学系教員とその教え子たちによって展開されてきました。船舶運航技術学を商船学として、工学とは異なつた特色ある内容と体系化をしていくときの重要なフアクター（要素）にも、その特殊性はなるものです。

船員（職業）の特殊性を論拠にして、国家は船員政策の立案・展開をし、船社は船員の確保、労務・健康の管理、留守家族への対応をし、船員の労働組合は、船員（職業）のために、地位向上につながる労働諸条件の交渉を心血注いで履行しなければならず、この特殊性の把握こそ、各組織が寄って立つ基盤になるものです。

海運政策や船社経営においても、そのような特殊性が、船員をいかに確保・育成・維持していくかの

原点になり、四面環海の日本の少

子化時代においては、ますます重視されなければなりません。ポータルレス経済が真に人間のためになる証を、軍事力に頼らず、国際間、特にアジア諸国間の海事社会経済問題として、日本が率先して示していく内容が、この特殊性論に裏打ちされた人間味あふれる海事政策になると確信しています。

また、将来的には、船員（職業）に限らず、この一端を日本の海人（うみびと）づくり政策の基本、すなわち四面環海の日本人が持つべき一般常識の一つにしていく必要があります。

ここで論述するタイトルは「船員労働の特殊性論」としても良いのですが、敢えてそうしないのは、船員労働を行う人間そのものを重視した特殊性論にしたいからです。もちろん、資本主義経済下の船員

労働力の特殊性の説明は欠かすことはできませんので、船員（職業）特殊性の具体的展開の際に、それは当然入ってきます。

これから述べる内容は、主として船員（職業）や航海訓練所（現海技教育機構）での乗船実習等を経験して、その後、大学などの教員や研究者となった人たちが発表した論文などをよりどころにしており、彼らの主張を私なりに理解し、再構成して述べることになりました。したがって、論文のように、その叙述部分ほどの先生の主張に依拠しているかといった注釈は一切つけておりません。私が述べる独自の特殊性はほんのわずかであり、その大半は次の方々がそれぞれ主張している内容を私なりに理解したものになっています。

それは、元東京商船大学教授の小門和之助、笹木弘、元海上労働科学研究所主任研究員の篠原陽一、元大阪商業大学教授の武城正長、元関西大学教授の東海林滋の各先生方です。さらにもう一人、船員（職業）の理解者であつて、元神戸大学教授の山本泰督先生で、内地留学をしていた時に私が影響を

受けた方です。そして、小門先生には商船教育史を、笹木先生には、論理展開の重要性を、篠原先生には海運・船員問題研究の方法論を、武城先生には海運経済研究の視点を、それぞれ教えていただき、私なりに船員（職業）や船員労働の特殊性を深めることができたことは幸いなことでした。

ここで、特記しておきたいことがあります。それは、船員（職業）の特殊性を考えると、上記の先生方のお一人が、人生最期の学会の席上で述べられた次のような述懐的発言です。

『船員労働の特殊性論として、資本主義経済下の労働力そのものに注目したものと、船員という人間そのものに注目して論じたものがあります。海運経済を研究してきた私が、その念頭に置いてきたのは、船員という人間そのものにあります』

以下に述べることは、この発言内容に近い展開になりそうです。ただし、その先生は特殊性の内容については詳しく述べていないので、ここでは、私なりに理解した船員（職業）特殊性論の展開にな

ります。

さらに、ここで述べる特殊性は、外航船員と内航船員に共通なもので、その違いは特殊性の内容が船員に与える影響の程度差になります。内航船の場合は陸上からの支援が得やすいので、外航船員に比べ、その特殊性軽減の可能性は大きいと言えますが、あくまで船と陸との地理的關係からそう言えるだけで、支援の仕組みが不十分な場合は、軽減どころかより酷くなる傾向があります。

1 海上運送サービスの特徴について

船員（職業）の特殊性を論じるとき、船会社が販売しているサービス商品の特微分析から入り、その商品の生産に、直接従事する船員（職業）の特殊性に言及していくことにしたいと思います。

海上運送サービスという商品は、ある地点から別の地点へ、原油や自動車などの貨物（有形財）や人（旅客）を洋上で運ぶという行為そのものです。他の交通サービスとしては、鉄軌道の上を走る汽車

や電車、道路を走るトラックや乗用車そして空路を飛ぶ飛行機等々があります。これらの交通サービスの中で、船を使う運送サービスは、他の交通機関が生み出すサービスに比べて、次の三点で大きな違いがあります。

つまり、①海という自然環境に左右された運航ということ、②長期連続した航海ということ、③大量貨物・多人数乗客の運搬ということ、これらの三点を克服して、需要者（荷主や船客）の期待に立ていくことに最大の特微があります。それを遂行する主役が、船員（職業）であり、その仕事（作業）内容を規定しているのが船舶運航技術（諸設備や技能）になります。

さらに、海上運送サービスという無形財（即時財とも言い、移動とともに消費されることになる）商品は、すぐに需要されな

いとき、つまり貨物が積まれなかったり、船客が乗船しなかったりした場合（空席発生や運航取り止め時）は、形ある普通の商品（衣料品や電気製品などの有形財）とは異なり、次の需要者が出てくるまで、その

サービスを倉庫などに一時保管して在庫調整をするわけにはいきません。

そのため、交通サービスという商品は、有形財の商品取引以上に、需要者からは買いたたかれやすいので、低価格競争に陥入りがちで、その下支えの仕組み（標準運賃や許認可運賃そしてカルテル的行為）がでてくるのです。

特に、大量輸送の特徴を持ち、係船費が高額になりがちな海運サービスの場合、外内航ともに市場至上主義の強まり（船腹調整制度の廃止や海運同盟の弱体化）は、低運賃と低用船料を誘引しやすく、海運サービス供給者（船社）は、そのもとでもやっつけていけるように、とりあえず、低賃金労働者探しや低運航コスト探しに躍起となり、技術進歩への動機づけが後手に回ってしまう傾向があります。

さらに、新造船単価が安く、カネ余りの時には、船舶投機も行われて、低用船料や低運賃に拍車がかかり、それが長期化する傾向があります。

海上運送サービスが持つ三点の特徴は、船上で運航作業に従事し

ている船員が行う仕事内容に強い影響を与え、船員自身が持たなければならぬ労働力内容の特徴になります。海上運送サービス活動の特性から、船員の労働条件は下方への圧力が、より強く、常時働いているとみた方が良く、労働の量的・質的規制の重要性が、他の交通労働以上に必要であります。

一般的に、交通労働者の仕事や労働力の内容・範囲は、運行目的達成のために、どのような道具や機械類を使って、どのような通路を走るかで決まっています。

新幹線の場合、その高速性と通路の固定性故に、最先端技術の導入と運行そのものをコンピュータ駆使の制御システムで行い、指令所からの指示のもとで、その乗員はあたかも機器の介添えまたは監視役に近い仕事内容になる傾向があります。この仕組みが新幹線の関係で運転士や車掌の言動が拘束されるため、緊急停車時、いつまでも乗客を車内に閉じ込め、エアコンの操作も指示待ちになり、現場判断での的確な行動が出来なくなる弊害が発生します。ただ、

線路の特別固定性が幸いして、時間が解決してくれているようです。他方、同じ高速性のジャンボジェット機の場合、コックピットでの全運航機器の管理はコンピュータによる集中制御システム（FMC）の導入ということで、機長・副機長の二人体制運航への合理化がなされたのです。

新幹線との違いは、航空路の自由性が海上航路と同様に自然通路となっていることから、その仕事内容は外航船の船長と類似したところが多くなります（後述の2.（1）参照）。ただし、高速性ゆえに、離発着時はもちろん、巡航モードによる1万メートル以上の指定高度の航路帯飛行中であっても、不測の事態（積乱雲への遭遇、機器の異常、他機の接近などのインシデント）回避に備えて、機長らの瞬時の判断を伴う仕事内容は、質的に凝縮したものになっているといえます。

特に、キャビンアテンダントの客サービス係への特化や確率的整備方式の導入という施策・政策の変化は、チームとしての安全運航レベルの低下をもたらし、その分、

機長と副機長の緊張はより高まっているといえます。なお、航空機労働は飛行中、低い気圧、常時3度位の傾斜と振動・騒音のなかで行われ、高速度ピストン運航は、昼と夜が交錯した乗務をもたらし、体内時計は狂いつぱなしになる特殊性があることを指摘しておきましょう。

ところで、船舶への最先端技術の導入と船全体のコンピュータによる制御システム導入は、新幹線や航空機の管理システムに比べ、大変遅れており、その遅れた技術レベルの補完は相変わらず20数名の乗組員集団（外航船の場合）に委ねられているのが実情です。

そして、船では出入港時も航海中も、乗組員の五感（時には第六感）を駆使した運航が長期間休みなく続いていると考えれば良いでしょう。そのうえ、新幹線の定時運航のための整備や清掃そして航空機の飛行場での飛行前点検・整備や清掃などに相当する仕事も、船舶の場合、乗船中の乗組員に委ねられている点には留意しておくべきでしょう。

船員制度近代化実験の際には、

それなりに、船舶運航技術や本船支援に關した議論も活発でしたが、その破たん以降は、低コストの便宜置籍船と低賃金の外国人船員（職業）に運航や整備を委ねることとなり、船舶への先端技術の開発・導入や港での本船支援は一部を除いて低調となりました。たとえ技能・知識をそれほど持っていない（山だし）船員たちに船を委ねても、船は海上に浮かんでいるために、万一、主要機器に致命的障害が出ても、飛行機のように墜落（一挙的破壊）とはならず、陸からの支援に時間的余裕（可能性）があると思われるからです。

しかも、現場の判断よりも船舶管理会社の指示が優先される風潮が、船員職業の厳しさに拍車をかけることとなっているのです。

1990年代以降、船舶内には、部分的先端制御技術レベルの設備、通常の機械レベルの設備、そして伝統的道具レベルの諸設備等々多種類の技術レベルのすみ分けが顕著になっていくために、船員労働の内容は強化される傾向になったと言えます。これは、明らかに、船員（職業）の多能工化を意

味し、陸上の他産業労働者の傾向とは大きく異なっています。

社会的分業の進展にともない、それぞれの職業には、それなりの特徴を見出すことができます。しかし、海上が職場となつてくる船員（職業）には、それらあらゆる「陸上一般」の職業に比べて、根本的に異なる特徴があり、それを船員（職業）または船員労働力の「特殊性」といいます。その内容を次に述べることにします。

2 船員（職業）の特殊性を構成する三要素

船員（職業）の特殊性は、海上運送サービスの諸特徴、すなわち、①海自然环境、②長期の連続航海、③大量貨物・多数の船客輸送という三つに規定されることにあります。しかもその三つが個々別々にではなく、同時並行的あるいは一挙に、船員（職業）という人間そのものに影響を及ぼし続けることとなります。

そのことを、ある人は船員（職業）の人間性阻害現象と呼び、ある人は資本主義経済下の船員労働

者には労働力再生産構造に特殊性があり、特異な人間疎外状況に置かれているといえます。

人間性阻害と人間疎外という面が、船員（職業）には覆いかぶさつてくるわけですから、たまたまのものではなく、そのような人を育成する船員専門教育機関のあり方はもちろん、船員（職業）に関する論議は、一筋縄ではいかず、極めて複雑になるのが当然です。

船員（職業）自身はその特殊性から個人的に逃れるためには、陸への転職以外にはありません。しかし、四面環海の日本では、一定数の日本人船員の確保は不可欠であり、船員（職業）が持つ人間性阻害という特殊性（不利益性）の軽減策は国民的課題でなければならず、それを日本の海運・船員政策の柱に据えなければならぬはず

です。特殊性からくる不利益性軽減の実現は、各船に分散して乗船している船員（職業）に代わって、その労働団体が力強くアピールすることによって可能性が出てくることは、労使関係が基盤の資本主義経済社会では当然のことです。

次の（1）（2）（3）で、海上運送サービスの三つの特徴に対応した船員（職業）・船員労働力の特徴を個々に説明することで、船員（職業）の特殊性の内容をより明確にさせていきます。

（1）海という自然環境に影響されること

① 海洋気象への対応と船員

いまだ予測不可能な海洋と気象の自然現象に翻弄されているのが、船舶です。つまり、船は海水という流体に支えられて、空気との接面で動くものであるため、たとえ、べた風の時でも、ゆっくりと船体が動揺しているのが分かります。船員（職業）の仕事と生活は、常時、足元が揺れるなかで、行われていることをまずはおさえておくべきです。

そのことを、ある識者は「異常な環境下での労働と生活形態が船員（職業）には付きまとっている」と表現しております。そのことは安全性の確保にも格段の注意が必要で、暴風雨に遭遇した時などは、船員が、船内の動きそうなものを厳重固縛し、開口部の閉鎖などの

作業をすることになります。その揺れが尋常ではない場合や緊急時には、昼夜関係なく、決死的覚悟でそれは行われます。決死的ということは、それを行わなければ、船がアンバランスとなつて、乗組員の生命も奪いかねないことを意味するので、必死にならざるを得ないのです。

船が波浪に激しく翻弄されると、船橋でのオート・パイロットによる保針も限界になり、ベテラン操舵手の技量に委ねざるを得ないときがあります。

航行中、霧が発生した時なども、波頭からのレーダー反射や偽像の発生で小型船を見落とすこともあり、衝突予防装置（ARPA）があつても、その画面が完全に肉眼の代替になるとは到底言えません。波浪の凹凸に船体中央部が乗ると、船体に不均等な力が加わるとともに、プロペラの空転も生じて機関システムの負荷が変動します。船体や機器に異常が発生した時には、揺れる船内で応急措置をすることとなり、壊れた部品の工作や修理も開始されます。さらに、クラゲなどの大量発生時、船舶機器

の冷却海水取り入れ口が閉塞される事態への対処も必要になります。

このように、海という自然の中で翻弄されるのが船舶であり、時には予期しないこともしばしば発生します。したがって「人間が自然を100%征服することは難しい」という技術一般の限界が見え、海洋気象という自然をいかに知り、どう対処・利用するかというノウハウが蓄積されています。

海上運送サービスは、こうした船員（職業）の英知と経験に基づく労働に依存している点が多々あることを認識する必要があります。

それと同時に、コストダウン競争の激しいなかでは、最新機器の導入をせずに、船上の人（乗組員）への仕事量追加で済ませてしまう傾向が強くなります。乗組員は自らの生命の危機回避のため、所持している技能と知識で、精一杯の挑戦をせざるを得ず、洋上の自然現象に起因する諸事態に必死で立ち向かうこととなります。

このことは、乗組員数を徹底的に合理化して、その航海がうまくいくかどうかの実船実験において、皮肉にも「特に大きな混乱なく実

験は成功した」という結論を常時導く結果となっています。

いずれにしても、船舶運航技術は、このような経験の積み重ねのなか、時間をかけて進んできていくことは間違いありません。最先端技術の導入状況については、それぞれの時代に到達した代表的船舶を取り上げて検討する必要があります。

② 船と運航の技術レベルと船員の対応

ここでは、動力船にとってかわった頃、つまり帆船時代の最終期に到達した帆船とその運航方法に注目しつつ、現代の動力船の技術レベルを鳥瞰し、海という自然環境が船舶とその運航技術レベルに与える影響や乗組員の仕事内容に関して、技術史的に考えたいと思います。

国際的には、長い帆船時代の最終段階に現れたのが各種の西洋型帆船で、練習帆船日本丸・海王丸型のクリッパーになります。他方、江戸時代末期までの日本独特の帆船技術レベルの到達点は、徳川幕府による大船建造禁止令に対応す

るため、自主規制下で進んだ1本マストの弁財型帆船技術です。

両者それぞれの良さはありますが、冒険的自由が謳われた「大航海時代」、それに続く十九世紀の「大帆船時代」をとおして、最も発達した船舶技術レベルという点で、クリッパーのほうに軍配は上がると思っております。そこには、大洋航海の際、Nature性が極限まで対応した技術レベルが数多く実現されております。

造波抵抗を最小限にした流線型の船体、甲板や肋骨等を持った耐航性の向上、船体重量の軽減に配慮した船の材料、大洋航海のための船速増加が得やすいマスト・帆の型式・材質、大洋航海中の正確な船位測定のための精密時計、天測機器の改良と天測歴や計算表の編纂、船速測定や操舵システムの機器やコンパスに代表される航海機器の改良等々の結果、それらは動力船時代の幕開けを準備するレベルに達しました。

ただし、そのようなクリッパーを操っていくためには、それら進化した道具類を使いこなせて、多数の乗員を指揮・監督できるマス

ターやキャプテンあるいは士官と称せられる知識と技能に秀でたスタッフの存在が不可欠でした。

このように、海に対応した道具段階の最高レベルの姿がクリッパーそのものであることから、各船員（職業）は、次第に、それぞれの持ち場の専門技能者であることが要求されていきます。これは帆船上でのおける分業に基づく協業の広がりや深まりと言えるわけですが、それは、機械の工程に沿うものではなく、あくまで乗員（ヒト）が主役になっての協業になります。

やがて、風力に代わって化石燃料による動力船時代、まずは石炭炊きの蒸気船時代に突入していきます。そこでは、動力システムに大きく依存する船舶運航の技術開発とその導入が行われていくこととなります。しかし、船員（職業）の仕事内容は、風力が動力に代わって新たな分野の仕事は加わるものの、その基底には帆船時代の分業による協業の延長が続いている面があると言えましよう。

時代は下って今日では、ハイテクジェット機や新幹線、さらに陸

上の「無人化工場」などにおいて、総合的自動制御技術の開発導入で、人間はもはや機械の介添え役に見えるほどに進化を遂げていることが喧伝されていますが、船の場合には少し異なります。

現在見られる先端技術の粋を集めて、実用化されている代表的船舶というのはどのようなものになるのでしょうか。数多くの実船実験が行われておりますが、動力船時代の最終段階、つまり風力利用の最終段階の帆船・クリッパーに対応するような動力船というのは、どのようなものになるかは、いまだ不明です。そこで、今日の代表的動力船として、豪華客船、大型コンテナ船、そして大型LNG船などの技術レベルの現状を思い浮かべて話をすすめます。

それら最先端の船と運航の技術レベルは非常に進歩したとはいえ、原則として、先に述べた海のNature性に規定されていることをまずは指摘しておきます。

フィンスタビライザーやアンチローリングタンクの設置で、豪華客船の揺れが完全に止まるわけではなく、いかなる船舶も横方向、

縦方向、上下の三軸で揺れることを前提にしており、海洋気象情報を時々刻々取得し、船橋からのヒトの肉眼による見張りと観天望気で、海洋気象が船に与える影響を予測する作業が、今も極めて大切な原則であることには変わりありません。

4年前の東北地方を襲った大地震と大津波の際に、大惨事を逃れた大型フェリーの船長・機関長による即座の判断及び冲出し運航の見事さは、その乗組員が一体となつて、海の自然現象への対処を帆船時代以来のシーマンシップでやつてのけた姿と言えます。海という自然の脅威に対して、船上の船長や機関長等のスタッフを持つべき大切な要素が、伝統的なそれであることも明らかになりました。

たしかに、豪華客船での娯楽内容やその諸設備、コンテナやLNG貨物のための先端的諸設備（隔金具や極冷却装置）等の輸送対象に直接関係する部分は、個々のに充実してきています。しかし、航海や機関と連動した船全体のシステム制御に関する先端技術の取り入れは、飛行機の最先端コックピ

ットに匹敵するようにはなっていないようになっておりません。

船員制度近代化政策の破たん以降、外国人船員と便宜置籍船利用が常態化するなか、環境保全などの法的規制部分での先端技術導入を除けば、船舶運航技術の分野は停滞してしまっていると言ってもよさそうです。鉄道運輸機構の支援で建造された内航モデル船において、飛行機コックピットに類似した制御技術レベルの登場があるとはいえず、それが日本船社支配の便宜置籍船の船橋などに広く見出されることはありません。

代わりに、今もつて船上の人（船員）に、多くを頼る伝統的な仕事の様相を見ると、海が持つNature性への船員（職業）による対処能力・技能は相変わらず大きいものがあると言えるでしょう。なかでもマスターやキャプテンと称される船内上位スタッフに要求されるレベルはより高くなっていると言えます。

③ 航路の自由性

○他の交通機関の通路との比較

海のNature性に関して、さら

に付け加えておきます。それは交通路のことです。

自動車の場合にはナビの発達もあり、通路の自由選択が広がったように見えますが、それはあらかじめ定められた道路の範囲内です。最近の自動運転技術の開発について述べれば、その方向性は個々の車に搭載したコンピューターが人間に代わって判断・運転をいくという自律的技術開発競争がおこなわれているように見えます。

しかし、基本的には、道路や地面の固定性によって大枠の技術は規定されており、鉄道の場合も線路によってその行先はほぼ固定されています。したがって、自動車や汽車・電車はそれに沿って行かざるを得ないことになるので、運転者自らが進路を自由に決めることができず、基本的には他律的であり、鉄道の場合には行先の自由性はゼロに近い状態です。そのため、外部からのコントロールがやり易く、特に、新幹線の場合、運転士はそのシステムの介添え役となり、運転技能の發揮は限られてきます。

それに比べて、船の交通路にな

想される現実です。

○乗船履歴との関係

海の Nature 性の基本的特徴を肌で把握するために、船内上位スタッフには、国家の定める一定の乗船履歴を前提にした海技免状の所有が要求されています。

船員専門教育機関の学生は、海技教育機構等での乗船実習課程修了が不可欠になります。国は、国交省管轄の海技教育機構を通じて、3隻の汽船と2隻の帆船の船隊構成で、主に船員専門教育機関所属学生の乗船実習訓練を遂行しています。商船船員育成のために、文科省の商船学校の教育内容と調整しながら、こうした実習を継続させてきている経緯には評価すべき点が多々あります。

以前、練習帆船日本丸と海王丸の代替船（Ⅱ世）建造要求時に、財政当局（当時の大蔵省）は、「海のロマンにつける金はない」と言ったことがマスコミで報じられたことがあります。しかし、商船船員に不可欠な海への対応訓練の伝統的重要性の主張が続けられた結果、何とか2隻の練習帆船Ⅱ世

の誕生に結びつくことができずした。この熱意は、ここで述べた海の Nature 性に基づくもので、船員（職業）に不可欠な慣海性訓練として帆船の重要性を主張するものでありました。

現在、帆船実習はいわゆる「商船学校」の（外航船幹部）船員コースの学生だけではなく、国交省所属の海技学校（旧海員学校や海技大学校）生等にも開放されていますが、これからは漁船船員を目指す海洋系（水産系）の学生・生徒や船員（職業）を志す大学・高専・高校の一般学生達にも門戸を開いて、帆船実習を通して海の自然を知る船員の範囲を広げていくべきでしょう。そして同時に、四重環海の日本人の若者一般が身につけるべき海のファンダメンタルズを知る機会として、帆船を利用していくことは必要なことだと思います。

そのためには、現状の海技免状取得要件に縛られている帆船実習の規則類の見直しは不可欠で、カリキュラムの根本的変更も必要でしょう。ただし、その実現には、人とカネ（財政）の担保があつて、

はじめて可能になることは言うまでもありません。国の所有する練習船が、真に全国民の財産として、四面環海の日本人の海洋市民（海人的常識を会得することに役立てられるようにしたいものです。

以上、①②③で述べてきましたように、それなりの進歩を遂げた船の技術レベルの現状にあつても、海という自然環境が船舶に及ぼす影響への乗組員による対応は、他の交通機関の乗員に比べて極めて大きいことを説明しました。

海という異常な環境の中での仕事と生活が船員（職業）によって担われていることが、船員（職業）を規定する第一の重要な特殊性要素であり、さらに、次の「(2)長期連続の航海ということ」、「(3)大量の貨物・多数の船客を運ぶということ」が加わります。

（次号に続く）



映画

ライジング・ベル (セウォル号の真実)を見て

山田 健

真実を探る努力が今も続く

2014年4月16日、476人の乗客を乗せた大型カーフェリー「セウォル号」が韓国南西海域で多数の旅客を乗せたまま横転、救出活動が進まない中、沈没していく映像の記憶が鮮明に残っている。

死者は295人、行方不明者9人、捜索作業員は8人が犠牲となり若い多くの命を失った。

現場周辺に目立った暗礁はなく、当時の視界は良好、波高約1mと航行の安全に影響するような自然条件はなかった。事故の原因は、現場無視の運航会社の管理責任、不適切な船体改造、過積載による重量オーバー、経験未熟な三等航海士の激転舵、バラスト水管理の不備、船体検査制度の不備、操舵機の故障などが挙げられている。

事故発生時に乗組員が乗客を適切に避難させずに船室に留まるよう指示したのも、犠牲者を増やした原因として指摘されている。しかし、これほど多くの被害者を出した背景には、これだけでは説明しきれない現実があった。

救助対策の混乱と

海洋警察の縄張り意識

映画は、事故から4日目、対策本部のおかれた珍島の彭木(ペンモク)港に到着したイ・サンホ記者がテレビや新聞の報道とは異なる「現実」を目の当たりにするところから始まる。

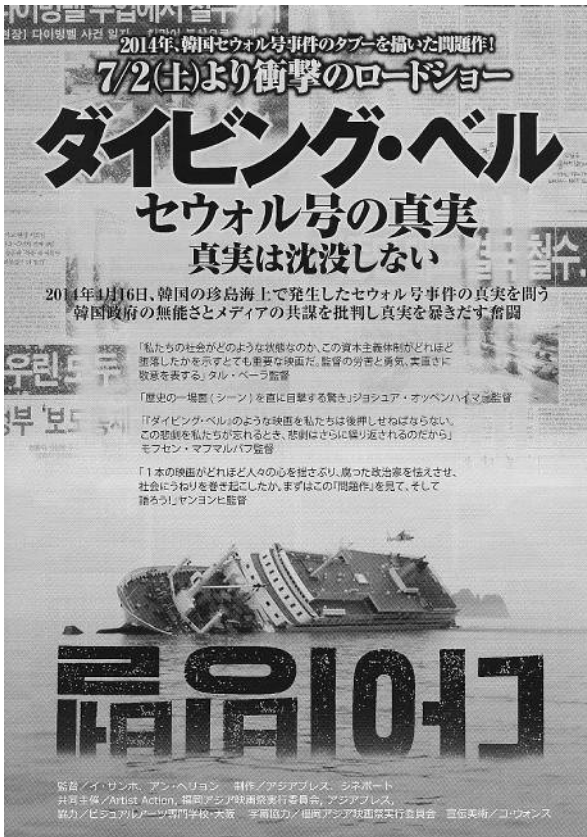
「史上最大の救助作戦」「178人のダイバーを動員」といった勇ましい当局の発表とは裏腹に、救助のできない海洋警察(日本の海上保安部)、責任を回避する政府、

現実を伝えないメディア……。結局、旅客を乗せたままゆっくりと沈み行く船を目の前に、救助もままならず死者は増える一方だった。セウォル号事件とは何だったのか。その真相を突き止める渾身のドキュメンタリー。

映像は、セウォル号沈没の救助現場で、民間が開発した潜水機器・ダイビング・ベルの投入の是非を巡り、海上警察庁長官と責任を回避する政府、被害者家族や世論との間で交わされる激しい議論

を切り取る。

ダイビング・ベルは、「エアポケット」に留まって交代で潜水できるため、長時間の水中救助作業が可能で「最大20時間連続して作業ができる」希望の潜水装置だ。同装置を開発・所有するADT社代表イ・ジョンイン氏が機材の投入を提案、ところが他船の邪魔になり、事故海域は流速も早くてダイビング・ベルが役に立たないと海上警察が反論し投入を認めない。藁にもすがりたい思いの被害者



家族達は、「海上警察の失態を隠しているのではないか」との疑念を抱き、100人近い家族がキム・ソクキョン海洋警察庁長官に詰め寄り、またその模様を実況でネット配信したことから、長官は投入をしぶしぶ認めた。

被害者に寄り添って

イ代表の救助作業に向かう様子とインタビューを中心に映画は展開される。2人は様々な妨害と困難を経て事故現場に向かった。

ところが大き過ぎる期待を背負ったのにも関わらず、ダイビング・ベルは遭難者を救出することができず、成果を出すことができなかった。結果イ代表と、積極的に支援したイ・サンホ記者（本作品の監督）に対して、世論が「国民への詐欺」として糾弾、遺族の傷を深めてしまう。思うように進まない救出作業の現場と混乱がリアルに展開する。

映画は最後に、最愛の息子を失った父親にインタビューして終える。父親は「修学旅行中の息子に、船員の指示に従って船内に残るよう私が携帯電話で伝えた。息子は

それで死んだ。私が殺したも同然」と泣きながら訴える。イ・サンホ記者も泣きながら遺族の気持ちに寄り添い取材を続ける。

権力に抗して

映画は、これら一連の出来事の記録で、遺族からは今さら自己の正当性を訴える映画を製作し国際映画祭で上映するのは許容を超えていると反対された。韓国与党セヌリ党事務総長などを歴任し、朴槿恵（パク・クネ）大統領の側近とされるソ・ビョンス市長も「政治的中立性を欠く作品」として上映中止を要請した。

これらの圧力を乗り越え、釜山国際映画祭で上映されたのは、言論・表現の自由への政治的介入に反対する強い世論の支持もあつたからだ。

多くの被害者を救えなかった国家体制への不信、官僚の縄張り意識と業界との癒着、さらには政府寄りの出鱈目なニュースを流し続けるメディアなどを厳しく告発する韓国人映画家たち。その執念と力量を見せつけられた思いだ。

（元外航船員）

編集後記

○パナマ文書問題で、「パナマ船籍とかを使っている海運会社は何で非難されないのか」ホリエモンの一言だ。対して船主は、「海外子会社合算税制」を挙げ、利益は国へ納税していると胸を張る。欠落しているのは「船員の人権」への視点だ。私はTAJIMA号事件を忘れない。（I）

○元鹿島港パイロットのKYさんが「朝鮮戦争と日本人船員」を発表して13年、再び貴重な証言が出された。日本人船員2千人の動員なしに米軍は朝鮮戦争で戦えなかった。今、船員予備自衛官化が具体化しているが、総員で拒否すれば集団的自衛権の行使はできない。歴史の教訓だ。（H）

○最近ビキニ被災船員遺族の話聞いた。被災から62年、被災者の多くは相対的に若死にしているとのこと。一部遺族と篤志家が困難な中、その原因究明と再発防止を目指して懸命の努力を重ねている。一方国家機関の隠蔽・不作為・国民無視には許しがたいものがある。（S）

○私は職場委員の当時、組合教宣部にいた寡黙な中山さんとは挨拶程度で、特に縁がなかった。しかし、中山さんの核心を突いた力強いタッチの羅針盤の表紙にはいつも感心していた。ご冥福を祈ります。（K）

○防衛省主導でリベラ、津軽海峡フェリー、新日本海フェリーも参加する新会社が発足。フェリー2隻が供出され、船員予備自衛官化が始まった。「組合員は乗っていない」「新会社は防衛省管轄、口を挟むことはできない」とは海員組合国内部委員会での役員発言。組織船の未組織会社への売却、組合員の非組合員化が進む。まさに産別組織が問われている。（T）

.....

羅針盤 第19号 2016年8月10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 竹中の方

〒272-0827 電話・FAX 047-375-0789

HP：<http://seamen-boy.jp/> メール：seamen@gem.hi-ho.ne.jp

郵貯振替口座：00130-6-3222259

郵貯口座：店番058-普通5091919

◇会費：年3千円（本誌郵送含む）。本誌の郵送のみ希望される方は1回につき印刷・郵送実費としてカンパ500円（切手可）をお願いします。