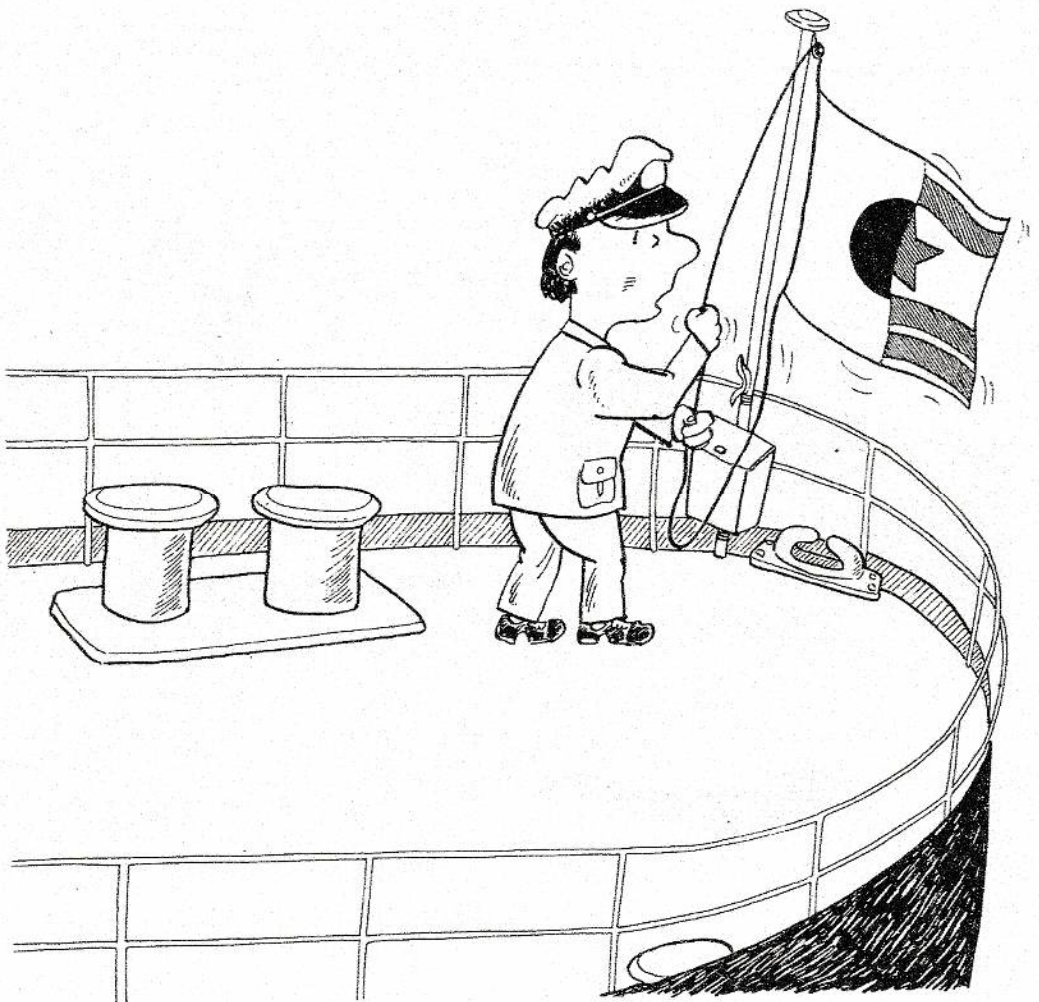


羅針盤

第20号



オレには祖国が二つある——便宜置籍船の旗

2016. 10. 20 羅針盤を発行する会

目次

1	海員組合第72年度活動方針案を読む	山田 健
4	闘って良かった	阿部 博
6	軍と民、それぞれの論理と海上労働 2	柿山 朗
9	ビキニ被災船員の労災審査／新刊本「反骨と愛の百歳物語」紹介	編集部
10	海風気風 語り継ぐ海上労働運動史 13 (前編)	赤塚 宏一
15	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 18)	竹中 正陽
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 6	雨宮 洋司
24	故中西昭士郎さん追悼	編集部
25	羅針盤読者へのアンケート	編集部
26	会計報告・編集後記	

海員組合第72年度活動方針案を読む

山田 健（元外航船員）

参院選の結果、自民・公明を中心とする改憲勢力が3分の2を超え、衆参両院での改憲発議が可能な国会勢力となった。憲法をめぐる情勢は「明文改憲」に向けて、「危険水域」に入ったといえる。

昨年9月に成立し本年3月に施行された安保法は、国連平和維持活動（PKO）の新たな任務として、国連職員らを自衛隊員が緊急警護する「駆け付け警護」を追加した。無政府状態の南スーダンへのPKO派遣を継続する場合、自衛隊員が「殺し殺される」ことになる新任務の実施を認めるかどうか、国会の焦点になっている。

この動きに対して全国各地で安保法の発動を阻止する行動が展開されている。

また日本の海運・水産業に致命的な打撃を与えかねないTPP関連法案についても政府は今国会での成立を目指している。

さらに、「残業代ゼロ法案」や正社員と非正規との賃金格差是正を名目とした「労働改革」、各種社会保障制度の実質改悪・サービスの低下、原発再稼働の企てなど、船員にも重大な影響を及ぼす課題が目白押しの状況にある。

こうした中、参院選では歴史上初めて野党共闘が成立し、一定の成果を上げた。この動きを更に発展させて安倍政権の暴走を阻止する国民的な運動にするには、労働組合の登場が不可欠である。

かつて海員組合は陸・海・空・港湾労組20団体の中心メンバーとして活動し、市民運動や宗教者団体とも連携して有事法制反対の運動を発展させてきた。

労働法制の規制緩和反対、最低賃金の引き上げ、ブラック企業の撲滅といった労働組合独自の課題でも、連合、全労連、全労協といった上部団体のワクを超えた共闘

が可能な状況となっている。全国港湾や港運同盟との連携を復活し、市民運動とも連携した幅広い運動の接点として、海員組合が大きな役割を発揮する時ではないかと思う。

第一号議案

（活動の基調）について

一 号議案は、例年と同じく先の大戦中の船員の被った犠牲を紹介しながら、「我々船員は、これまでと変わることなく『世界の平和』と『平和の海』を希求し、二度と国家による徴用や類似する要請に応じて危険な場所にはいかない」と述べている。

しかし、安保法制の現実の動きにどう対処するのか、具体的な運動論や取り組みがない。

船員の予備自衛官補を盛り込んだ政府の28年度予算案に対して、

「断固反対する」との1月に発表した声明を掲げているものの、「引き続きあらゆる活動を通じ毅然と断固反対していく」と述べるのみで、具体的に何をするのか、何も書かれていないのである。

しかし事態は組合の反対にも関わらず着々と進展し、防衛省との契約を終えた大型カーフェリー「ナツチャン World」と「はくおう」は、有事に備え、既に船員を確保し待機状態を保っている。

「はくおう」の乗組員は、売船前の所有者である新日本海フェリーO.B.が中心で全員が60歳以上、「ナツチャン World」には一部若手船員も乗っているようだ。海員組合の規約では退職後も3年間は組合員資格が続くから、組合員もしくは昨日までの組合員が乗っていることは間違いないと思われる。方針案と同時に発表された活動報告書にはこう書かれている。

○道南支部（函館）

【津軽海峡フェリー ナツチャンワールドの返船について】

5月9日、所属船「ナツチャン World」を船舶所有者のトワークエンタープライズに返船したいとする申し

入れを受け、協議を重ねた結果、会社より「返船に伴う雇用不安は発生させない」「平成28年1月27日付確認書の通り当社の乗組員はかわらない」「民間船舶の運航・管理事業の業務に組合員を一切関与させない」とする考え方が示され、また、今後は当該船の運航、保守、管理などに組合員を一切従事させないことが確認できたことから、5月27日に合意した。」

○大阪支部

【新日本海フェリー(株) 所有船「はくおう」(旧すずらん) 売船について 会社より、所属船「はくおう」を防衛省の民間事業活用事業(PFI)により設立された「高速マリン・トランスポート」へ売船したいとする申入れがなされ、協議の結果、「民間船舶の運航・管理事業」の業務に組合員を一切関与させないことを確認し売船に合意した。】

ここにはかつての産別組織の姿は微塵もない。「組合員を一切関与させない」という約束で売船を認めているが、2隻の新たな所有者「高速マリン・トランスポート」は津軽海峡フェリーや新日本海フェリーなど7社が共同出資して出来た会社で、乗組員は予備自衛官となつて両社の子会社の手により

配乗されることは既に防衛省が発表済みだ。この結果、船員の予備自衛官は現実のものとなった。「あらゆる活動を通じ断固反対」「二度と国家による徴用や類似する要請に応じて危険な場所にはいかない」とする方針案とまったく異なる事態が進展している。



相生の造船所に係留中の「はくおう」

前年度と同じ文言が並ぶ方針案

近年の中央執行委員会の墮落ぶりには開いた口が塞がらない。活動方針案とりわけ第一号議案(活動の基調)は、従来、国内外の政治情勢や経済状況などを広く紹介・解説し、組合員のおかれてい

る現状を分析、その中から産別労組として何をなすべきか、まさしく向こう一年間の活動方針を掲げ指針としたものである。大会代議員は、方針案を必死で読んで勉強し大会に臨み議論に参加するたまたき台としたものである。

しかし数年前から、フルカラーの写真や図表で紙面を埋め、肝心の具体的な方針が皆無。方針案には具体性がないだけでなく、去年と同じ文章が随所に並んでいる。第7章「政策・制度への対応」、

第8章「組織拡大への取り組み」には去年のを完全にコピーしただけの文章が随所にあり、第9章「広報・文化活動への取り組み」は数年前からほとんど変わっていない。前年と同じ文章の羅列では組合員を白けさせてしまう。中央執行委員会の責任感の欠如を示すだけでなく、組合員を愚弄している。

第二号議案(国際・外航部門)の活動について

日本商船隊は、約2700隻(昨年比100隻減)、日本人船員が2679人(昨年比17人減)と、依然

として外航日本人船員の減少に歯止めがかかっていない。外国人船員は、約55000人でほぼ横ばいの状況である。

国土交通大臣の「外航日本船舶を平成20年から5年間で2倍、外航日本人船員を10年間で1.5倍」の数値目標は画餅にすぎなかった事が明らかで達成は絶望的だ。外航日本人船員の確保・育成では、2007(平成19)年の国交省交通政策審議会・海事分科会・国際海上輸送部会で「最低限必要な日本籍船は約450隻、日本人船員(職員)は約5500人」の目標が示された。

それを達成するため、トン数標準税制の導入や国際船舶の配乗要件の緩和等と引き換えに、各種の「海の広報」政策や若年船員養成プロジェクト等の政策が掲げられた。しかし日本人船員の確保育成は、実現はほぼ不可能といわれている。

しかし方針案は、相変わらずそれらの紹介に務め、「具体的な施策の実現につながるよう活動を進めていく」と抽象的に述べるのみ。そして官労使挙げての広報活動

「J CREWプロジェクト」や「つばり海が好き」などの「広範な啓蒙活動」を行うなどと例年の取り組みを記すばかりである。

組合が掲げるべき方針は、交通政策審議会で示された目標をどう実現させていくか、実現していないとすればその原因は何か。今後どのような対案を示して政府と使用者に求めていくかであつて過去の取り組みを羅列し追認することではない。

現場の置かれた状況に身を寄せて、船員の感性や実体験にもとづく具体的な対案と方向性を示すことが大切ではないのか。

例えば、欧米や韓国では各国に多少の差はあれ、一人前後の外航船員が今も維持されている。韓国の国家必須船舶制度やイギリスが助成の見返りに船員の採用を船社に義務付けていることなどを分析し、トン数標準税制などの助成に対する見返りを企業に義務付ける政策を組合が示すべきではないかと思う。

ここである外航大手船社の親睦会に提出された「要望事項」の一部を参考までに紹介する。

- ①家族呼び寄せ費の制限撤廃
- ②船内居住環境の改善
- ③新人事考課制度の適正化と情報公開
- ④諸手当を統合化・簡素化する新賃金制度への現場意見の反映
- ⑤特定の船種に偏することのない乗船機会の均等化

- ⑥海上ブロードバンドの早期実現と業務用パソコンの各居室への設置
- ⑦乗船期間に見合う長期休暇の保証
- ⑧船員優遇税制の早期実現
- ⑨港の入管・税関手続き、取水・廃棄物処理手続きなどの改善
- ⑩海賊対策である武装ガード乗船の船種制限の撤廃

- ⑪陸勤時の単身寮、独身寮、住宅補助手当の改善
- ⑫若手職員に対する過重な研修・勉強内容の改善

- ⑬上陸・乗下船時の岸壁ゲートのスムーズな運用と適切な対応
- ⑭外国人コックの再教育、技量の向上
- ⑮海員組合の異常な状態の改善

ここには同じ職場で働く外国人船員の視点での要望はないが、今の外航船員のおかれた状況や日々の思いが如実に反映されている。

こうした切実な要求や要望をベースとした議案を期待するものだ。

第四号議案

（国内部門の活動について）

内航海運の人手不足と高齢化は一層深刻化している。方針案では、リーマンショック時に下落した運賃・用船料がまだ解消されていないと指摘しているが、一部大手荷主の企業業績は回復している。

荷主隷属、オペレーター・一杯船主・マンニングなど下請け・孫請けの重層構造をどう変えていくのか、方針案にその具体策はまったく示されていない。

内航船の8割を占める小型船は、定員は極少、居住区は狭く劣悪、労働時間は分断される上に長時間労働が蔓延、三度の食事は自炊、おまけに騒音・振動の連続で若者の描く労働現場とは程遠い。

そうした中で1988年から始まった船舶調整事業（スクラップ・アンド・ビルド）の代替措置として昨年まで実施されてきた暫定措置事業（解撤等交付金制度）が昨年度で終了し、環境性能基準や事業集約を満たした新たな建造納付金制度がスタートした。しかし、

環境性能に優しいスーパーエコシップ（SES）や大型フェイダーコンテナ船建造に手厚く、中小零細船社が新制度に参加するにはハードルが高く、今後ますます企業間格差が増長する危険がある。

船員不足問題が顕在化し、ブラックデー（船が止まる）が迫った時、荷主サイドは一気に外国人船員の導入やカボタージュ規制の撤廃に動き出す危険性がある。

大型カーフェリー・旅客船分野でも、高齢化の進展は深刻だ。

とりわけ離島航路や交通へき地の航路は経営が行き詰まり、存続は待たなしの状況にある。環境に優しいとされるモーダルシフトを政府の掛け声だけに終わらせず、労働組合の側から強く政策提言し求めていくべきではないか。

船員育成は一朝一夕に出来ないことを肝に銘じ、同じく人手不足が顕著なトラック業界などの労働組合などと政策的にも実践的にも共同して国民的なコンセンサスを得られる物流政策を掲げると同時に船員の労働条件・労働環境の改善に取り組む具体的運動が求められている。

（了）

闘って良かった

阿部 博（海員労組執行委員・海員組合元小名浜支部長）

今年3月「再雇用拒否は無効」の東京地裁判決の後、両者控訴して無台は東京高裁に移動。9月6日高裁で和解が成立して3年半にわたる争いに幕が下りた。八戸から上京されたおりに感想を伺った。

Q 和解の経過について

裁判官が和解に非常に熱心に取り組んでいた印象です。

当初組合は僕に対して、「組合貸与のパソコンからデータをUSBで抜き取った非を認める」と言っていたが、「取っていないので、そんな和解は断る」と突っぱねたら、一転し、「データ抜き取りに触れない内容の和解案となったので和解になりました。」

内容は、地裁判決に基づいたバックペイ額（再雇用を拒否された平成25年6月～65歳の誕生日の今年5月までの3年分の賃金）を組合が解

決金という形で支払い、僕は退職を認めるといふものです。

Q 今の率直な感想を

ホツとしたというのが正直なところ。労働審判と併せると3年半、やっぱり長かったですね。でも実際にお金を手にすると、やって良かった、やった甲斐があったという実感が湧いてきました。やっぱり嬉しいですね。女房には苦勞を掛けたので、これから恩返しかな。

Q なぜ海員組合執行部に？

商船三井、シルバーフェリーの甲板部員を経て、27歳で組合執行部に。地元八戸のシルバーフェリーに移ったのは、底引き漁船が沈没して船頭をしていた義兄たち6名全員が死亡したから。災害補償の裁判を姉に代わり行っている時に、先輩から推薦されて執行部員になった。

以後、八戸、釧路、苫小牧、塩釜、気仙沼、八戸、小名浜と転勤に継ぐ転勤で最後は小名浜海員会館の館長のあと本部組織対策室、総合政策部副部長で定年退職。

八戸では越田巖支部長、後藤軍司次長に執行部魂を教えられた。後藤さんは毎朝5時に岸壁に行き、漁を終えて帰ってくる漁船の綱とりをして一緒に朝飯を食べ、一杯飲ませて貰いながらいろんな相談に乗り、親身になって世話をする。その結果が組織化に結びついていった。その経験が苫小牧タグ、八戸のタグ、その他地区漁船の組織化に役に立った。定年後はエスカル釧路（釧路海員会館）の館長。2年後、アイデアや業務改善が実って売上げが伸びてきた頃、突然本部呼び出しが来た。それが事の発端です。

Q 突然の本部呼び出し

要件を尋ねても教えてくれず、「来れば分かる」の一点張り。本部に着くと突然会議室に入れられて、松浦中執、鈴木総務部長、木村事務職員3人から取り調べ。いきなり2年前の北山元中執の統制処分の件を持ち出して、統制委員会のデータをコピーしたのかと詰問を始めた。どうやら北山氏の裁判が最高裁で負けた腹いせにデータ流出の犯人捜しをしているらしい。それにしても、松浦中執の人を馬鹿にして犯罪者扱いにする態度には我慢がならなかった。

「取ったろう！」「取っていない」の押し問答の末、話は平行線に終わって釧路に帰った。

Q なぜ従業員労組？

直前の4月に、本部は何の説明もなく従業員規定を改悪して再雇用職員の賃金を減額した。それまでは最初の2年間は定年退職時の80%、その後順次70%、60%になるが誰でも公平な扱いだった。期末手当も全員に支払われていた。しかしこの年から賃金は一人ひとり個別交渉。本部のサジ加減で、期末手当が出る人もいれば、僕のように出ない人も

いる。誰が幾ら貰っているかは全て闇の中になった。賞罰規定ができて懲戒解雇や解雇をできるようにしたのもこの時だ。

これでは労働組合とは言えない
と思ひ、労働組合を作つて交渉する
しかないと考え、同じ境遇にある北
山さんと相談して、海員の従業員労
組を作り、北陸支部にいた伊藤大作
さんと僕が執行委員に就任した。

Q 労働委員会そして裁判へ

労組を結成したのが4月18日で、
24日には再雇用契約を更新しないと
通告された。すぐに暫定労働協約
締結と、僕の再雇用を求めて交渉申
し入れたが、団交に応じる気配はな
く、労働組合資格など色んな揚げ足
取りをして難クセを付けて来る。未
組織船主よりも汚い手口にはア然
とした。

交渉に応じる気がないので、東京
都労委に不当労働行為を申し立て、
併せて地位確認と賃金支払いを求
めて労働審判を提起した。

審判結果は海員組合に80万円の
解決金を払えと言っただけで地位確
認がなかったため納得が行かず、本
裁判を提訴した。

しかし、それからが長かった。海
員組合側が膨大な「パソコンのログ
記録」を出したので、信憑性を検証
するために裁判官が現場検証で組
合本部に入ったたり、業者のパソコン
分析結果が出るのを待ったから。海
員組合はコンピューター業者に莫
大な費用を払ったのではないかな。

Q 不当労働行為が確定

裁判をしている途中で、海員労組
に対する不当労働行為が東京都労
委、石川県地労委に続いて中労委で
も認められた。海員組合側が謝罪文
を出し、命令が確定。こともあるう
に、労働組合が不当労働行為の数々
を犯していたことが中労委によつ
て断罪された。

これが追い風となって、北山さん
に続いて、僕の件でも再雇用拒否が
無効になったのは間違いないと思
う。今は従業員労組を作つて本当に
良かったとしみじみ思う。それがな
かったら途中であきらめていたか
も知れない。

Q 勝利の地裁判決

東京地裁の判決には、当然認めら
れるはずの期末手当がついていな

かった点で不満が残った。パソコン
からのデータ抜き取りについても、
海員組合側が出した「パソコンのロ
グ記録」なるものをそのまま証拠採
用した。それでも大筋は僕の主張を
認めたので、ある程度は満足してい
る。頑張った甲斐があったなど。そ
の成果が今回の和解に繋がってい
るのじゃないかな。

これも岩野弁護士（岩野高明、ロ
アユナイテッド法律事務所）のおか
げと感謝している。

Q 今の海員組合どう思う？

この10年で海員組合は変わつて
しまった。井出本、藤澤、そして田
中体制と、どんどん悪くなっている。
今では執行部同士の絆、仲間感覚が
殆んどないのではないかな。

船員のため、組合員のため、と思
つて活動していた頃が懐かしい。昔
の執行部は思想信条が違つても、
「組合員のため」ということでは心
が通じていた。

Q 最後に言いたいことを

「赤字」を理由に海員会館の閉鎖
が続いていることは現場を預かつ
ていた身として我慢できない。田

中・松浦副組合長が理事、立川中執
が監事、その他の者が評議委員にな
り、海員組合関係者が船員厚生協会
の上層部に沢山名を連ねている。組
合の考え方で存続が大きく左右さ
れるのに、歯がゆくてならない。

現場船員がいる限り、海員組合は
残さなければいけない。それが僕ら
OBの使命でもあると思う。

でも、それは今の指導部連中を残
すことを意味しない。海員組合の伝
統を汚す輩はとっとと消え去つて
貰いたい。この点、今の組合員の人
達はおとなし過ぎる。今一つ奮起し
て貰いたいと願っている。

現役の執行部員、事務職員の皆さ
んは今後も僕と同じような扱いを
受けることが危惧される。労働者と
しての身を守るため、そして海員組
合を健全で法を守る組織として維
持発展させるために、海員労組に是
非結集して欲しいと思う。

海員労組の活動は、まだ道半ば。
これからが本当の活動だと思つて
います。僕も体の続く限り、現役の
皆さんを応援したい。

(9月30日)

インタビュー編集部

軍と民、それぞれの論理と海上労働 2

柿山 朗（元外航船員）

第一章 軍の論理

(1) 太平洋戦争中の例

(2) 戦後の例

(3) 海上自衛隊への疑問

○人命救助

○秘密主義

(以上、前号掲載)

○緩慢な避航動作

海の国際ルールである海上衝突予防法では、「衝突を避けるための動作を取る場合は、十分に余裕のある時期にためらわずにその動作をとること」、「避航船はできる限り早期に、かつ、大幅にその動作をとること」と定められている。前記3例（潜水艦などしお衝突事件、イージス艦あたご・清徳丸衝突事件、輸送艦おおすみ・とびうお衝突事件）ではいずれも自衛艦の避航動作は遅きに失する。

その最も大きな原因は、民間船は自衛艦を先に避けて当然という慢心が自衛艦側にある、と思われる。

更に、避航の決定が遅れた原因は、自衛艦の船内組織の特殊性にもある。「あたご」の例では、艦橋当直者として、当直士官の他に副直士官、当直海曹、当番、伝令、操舵、見張員と10名。更にCIC（戦闘指揮所）当直は直長、レーダー員、海図員、要務員等7名の電測員で構成される。総勢17名が当直士官（航海長、若しくは水雷長）による避航動作の決定の間に介在する。

軍隊である以上、組織原理としてヒエラルキー（位階性）は重要な位置を占める。「上意下達」の縛りに加えて、分断された情報が艦橋に飛び交う。

こうした艦内の体制が避航への素早い判断を鈍らせ、適切な動作

を遅延させる大きな要因となる。海上自衛艦の組織体制は安全航行に不向き、と言わざるを得ない。



訓練中の「空母」おおすみ

○軍の優先

4万人を超す海上自衛官のうち、国交省が定める公海を航行できる大型船の海技資格を持つ隊員は少ないと言われている（海上自衛隊の予備自衛官約700名のうち僅か8名）。航行安全への驚くような不熱心さを示す一例である。ただしお裁判では、なぜ衝突直

前に艦長が「前進強速」を発令したか、が争点となった。しかし、結局それは謎として解明されずに終わった。

だが裁判では、N1運転（最大船速試験運転）を、船舶交通が輻輳し、世界有数の危険海域といわれる浦賀水道で実施する無謀な計画を許す体制にあったと認定された。この事実は消えない。

「栃木の戦車隊が、千葉方面から逃げてくる民衆とぶつかった場合、どうするかと問われた戦車隊長は、逃げてくるような奴は轢き殺せ、と命令した」（ノモンハンの思い出）「司馬遼太郎」ことを想起する。潜水艦と戦車の姿がダブルである。

○強い政治力

ただしお事件の第一審の地方海難審判は、主因はただしお側にあるとした。ところが1990年8月、上級審である高等海難審判庁は双方に同等の過失があると判示した。

まさに逆転判決であったが、高等海難審判庁長官は、事故からわずか半年後の1989年3月に既

にマスコミに対して、オフレコの内容で二審判決の内容を公表していた。

「高等海難審判庁の意図するところは、一審判決で丸つぶれとなつた海上自衛隊の名誉と威信の回復であつたというべきである」(ただしお事件の真相・照井敬著)

その海難審判庁も2008年、廃止という大きな転機を迎える。理由は行政改革の一環として、同じ国交省内に観光庁が新設されたからだとされる。

以降、国家行政組織法の3条機関(気象庁や海上保安庁、公正取引委員会など)から8条機関に格下げされた海難審判所が残るが、そこでは海員懲戒法(船員取締法の一つ。明治29年〜昭和22年まで続いた)と同様、海技資格を持つ船員の懲罰だけを扱い、事故原因の究明は運輸安全委員会へ移されることになった。

海難審判では、ただしおの場合第二潜水隊群に対して、あたごでは第三護衛隊にそれぞれ是正勧告がなされた。だが、法律上、自衛隊の組織や海技資格を持たない自衛艦の艦長や士官が海難審判の

「受審人」になることはない。仮に海技免許を持つていても、自衛艦では免状が不要のため、事故を起こしても「指定海難関係人」にしかならず、裁かれることはない。まして、国交省の一部署に過ぎない運輸安全委員会による防衛省への是正勧告は望むべくもない。

いま一つの争いの場である刑事裁判では、あたごでは清徳丸船長、おおすみではとびうお船長の、衝突直前の避航動作に主因があるという判断が下された。両船ともに「飛び込み事故」と結論付けられてしまったのだ。

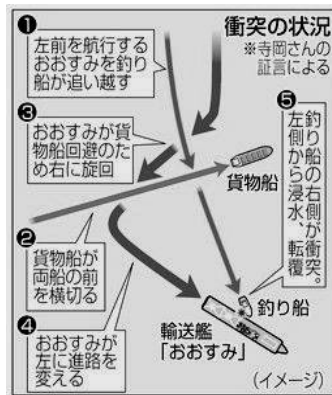
証拠となるべきGPSは海深く水没し、それぞれの証言の場は死亡により閉ざされたのである。

3例のうちただ一人生き残り、発言の場を得ることができた第一富士丸の近藤万治船長は次のように問う。

「自衛艦と民間船だと法の適用まで変わったり、自衛官と民間人というだけで捜査段階から差別を受ける。それが当たり前だと思いますか。自衛艦だとどんなに重要な航泊日誌を改ざんしても、法廷で偽証まがいのことをしても許され

るのですか」(ただしおニュース6号・1993年1月)と。

なお、刑事裁判とは別に、死亡したとびうおの高森船長の妻絃枝さんらが、国を相手に損害賠償を求める民事裁判を起こし、9月より広島地裁で弁論が始まった。



(生存者証言による図、新聞報道より)

(4) 米潜水艦による事故

○日昇丸衝突事件の概要

1981年4月9日、貨物船・日昇丸(乗組員15名・2350総トン)は、鹿児島県甕島列島沖を航行中、突然謎の物体と衝突して沈没した。

乗組員は、落下時の衝撃で底の抜けたゴムボートで脱出した。だが野口船長と松野下一航士の2名は、行方不明となる。翌10日の午

前、ゴムボートで漂流中の13名は海上自衛隊の護衛艦「あきぐも」に救出される。

事故発生から35時間後、在日米大使館は外務省に対して、衝突したのは米国の原潜「ジョージワシントン」と通告。

沈没から12日経った4月21日、行方不明の船長と一航士の漂流遺体が屋久島沖で発見された。

○日昇丸事件の謎と疑惑

①衝突して沈没した相手船に対して、なぜ救助もせず見捨てて関係機関への連絡を怠ったか。

②原潜側にも大きなダメージがあったはずだが、自船の水密状況と安全の確認もせず、衝突直後に「急速潜航」した理由。

③13名の乗組員は、漂流中に何度かドーンとかシュルシュルという水中音を聞いている。片山二航士は「自分ら生存者を殺そうとしているのではないかと、恐怖を覚えた」と証言している。

④浮上した原潜を見た乗組員たちは「原潜の司令塔には翼がなかった」と証言し、スケッチまでしている。だが米国側は衝突し

た艦船は、秘匿の必要性の薄い旧式の戦略ミサイル搭載の「ジョージワシントン」と艦名を公表、乗組員の証言を否定した。

⑤ゴムボートで漂流した乗組員は、衝突地点から北東へ流され救助された。だが、二人の遺体は逆に南の屋久島付近で発見されている。黒潮から別れた付近の潮流は対馬海流となり、北へ流れるのが一般的な流向の筈である。

⑥死亡診断書は「死亡原因不明」とし、死亡推定時刻を衝突から15分後とした。これだけ世間の注目を浴びた事件にも拘らず、死体は解剖されていない。

12日間漂流したにも拘らず、遺体に腐乱はなく水は全く飲んでいなかった、といわれる。救命胴衣を着け、12日間も漂流すると、首から上に日焼けの跡があるはずだが、遺体に対面した人たちは「予想外にきれいだった」と証言している。

日本の領海内だったにもかかわらず海難審判は開かれず、アメリカとの和解も極秘裏に進められた。日昇丸衝突事件は、依然多くの謎と疑惑に包まれたままである。

○えひめ丸衝突事件の概要

2001年2月10日、ハワイのオフ島沖を航行中の愛媛県立宇和島水産高校の実習船・えひめ丸（乗組員35名・499総トン）は、突然浮上してきた米国海軍のロサンゼルス級攻撃型原子力潜水艦「グリーンビル」に衝突され、船底を切り裂かれて600メートルの深海へ水没した。

「グリーンビル」は、軍事予算を獲得するため、民間人サービスの一環として16名の招待客を乗せて「体験航海」を実施中で、招待客を楽しませるために、急速潜航と急速浮上を繰り返していたことが判明している。

この事故で実習生4名、教官2名、船員3名が死亡。8名の遺体は行方不明者の家族の強い要望で後に回収されたが、1名は深い海底に取り残されたままである。

事故当時、「グリーンビル」では招待客の接待、対応に追われ、ソナーによる確認作業がおろそかになっていったといわれる。しかし、原潜は浮上以前からソナーで「えひめ丸」の存在に気付いていた事

実は消しようがない。

突然の事故により船内はパニック状態となり、スコット・ワドル艦長は、自艦の安全確認と招待客への対応に終始し、ゴムボートで脱出してきた「えひめ丸」乗員の救助は、もっぱらハワイから飛来してきた米海軍のヘリコプターに依存した。

英語圏でのマスコミ報道では、えひめ丸は「漁船」と紹介され、高校生が乗っていた実習船であることを紹介した記事は稀であったといわれる。

○巨大タンカー「最上川」衝突事件

2007年1月8日、ホルムズ海峡南部で、川崎汽船所有の原油タンカー「最上川」（30万載重量トン、日本人8名とフィリピン人16名が乗組）と米海軍の原潜「ニューポート・ニューズ」が衝突した。最上川の左舷船底部の3ヶ所がへこみ、5ヶ所に裂傷、スクリューも損傷した。

原潜は船籍も船名も告げずに2回にわたって、「緊急なアシストは必要か」と聞いてきただけだったという。

(5) 米原潜の事故の特徴

人命救助の軽視や粗暴な航行など、米軍の事故が海上自衛隊と共通していることを検証してきた。しかし最大の特徴は、いずれも原潜による事故ということにある。

原潜は世界中の海を縦横無尽に航行し、水中に姿を隠して敵と対峙するため、艦の動静や参加作戦など殆んどが秘密とされる。たとえ原子炉の損壊事故が発生しても真実が明らかにされることはない。

海難審判法は「事件の管轄権は、海難の発生した地点を管轄する地方海難審判庁に属する。但し、海難の発生した地点が明らかでない場合は、その船舶の船籍を管轄する地方海難審判庁に属する」とし、「国外で発生する事件については、政令の定めるところによる」と規定している。だが、米軍は軍事機密を盾に法の執行を妨げてきた。

今後、集団的自衛権の発動に伴い日米の軍事一体化がさらに進むと、海の上が更に機密のベールで覆われることは間違いない。闇は一層深まり、船員の危険は一段と高まる。（次号へ続く）

ビキニ被災船員と遺族の労災審査

健保協会船員保険部で始まる

1954年3月～5月、アメリカが太平洋のビキニ環礁で連続して水爆実験を行い、千隻にのぼる日本の漁船と商船が被爆した。

一昨年厚生労働省が当時の船名、乗組員名、放射能検査結果等を情報開示したのを機に、今年2月末、高知県などの元漁船員と遺族10人が労災申請した(本誌18号)。

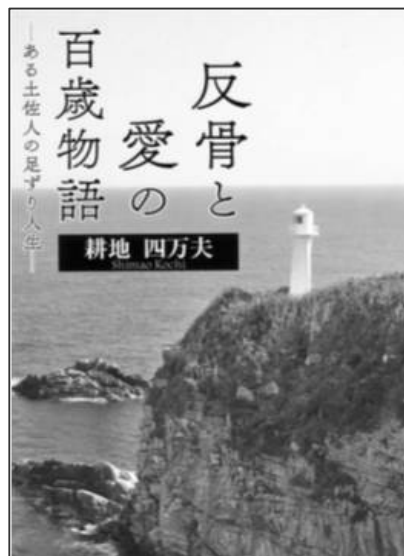
2010(平成22)年に船員保険の職務上傷病部門が労災保険に統合され、船員の労災も労働基準監督署が扱うことになったが、ビキニ被爆は統合前のため、船員保険当局である健保協会船員保険部が調査し判断することになった。

しかし、申請書を提出して半年経っても何の連絡もないことから、9月28日、漁船員と遺族を代表して静岡ビキニ研の間間(きさま)医師や高知の太平洋核被災支援センター山下事務局長らビキニ被災検証会のメンバーが上京し、船員保険部を質した。

「国が60年以上にわたって被爆資料を隠蔽したため、被爆と発症の因果関係の証明が困難な今、原爆被爆者と同様の認定基準を用いて判断すべき」、「実際に元船員の科学的調査を行った研究者の見解を聴取して欲しい」、「被災者は高齢で病気のため、現地を訪れ本人の聞き取り調査をして欲しい」等の要望に対して船員保険部は、

「厚労省内に有識者会議を立ち上げ、放射線量の評価を検討中」、「現地に行つて本人の話を聞く予定はない。研究者の見解を聞く予定もない」、「話は承った」等の役所答弁に終始。時効の問題についても一切回答しなかった。

しかし、メンバーの追及に対して、10人の船員保険資格については問題ないことを認めた。要請には、新聞社・テレビ局が高知や大阪からも来て同席取材。その後検証会メンバーは国会議員へ要請し国会内で記者会見を行った。



○新刊本の紹介

耕地四万夫(本名笹木弘)著

反骨と愛の百歳物語

ある土佐人の足すり人生

「貧しく独りぼっちだった子供が反骨と愛の血を受け継ぎ、最後まででぶれることなく生き抜いた稀にみる人間の記録。」

炭焼き出稼ぎ中に生まれた著者は、中学時代に読書によって「政治・運命・自然」の三命題に取り憑かれる。そのせいで、俯瞰的に政治を批判し、無為自然の老荘思想に立ち、山歩きで心を慰めてきた。人生の最晩年期に入り、社会に対し残すべき課題について「挑戦」中である。若者から中壮・老

年者の全てに勇氣と希望を与える人生の指南書』(本の帯封より)

著者は東京海洋大学の名誉教授。両親が出稼ぎ中の対馬の炭鉱に生まれ、四万十川のほとりで幼青年期を過ごす。大戦中に清水高等商船を卒業し、日本郵船の機関士に。海軍駆逐艦、引き揚げ輸送船に乗船した後、東京商船大学で教鞭を取りながら、大学改革と船員の運動に傾斜。92歳にして意気旺盛、今なお熱意彷彿とした書下ろし自叙伝。

氏が唱えた「船員労働の特殊性」論は、戦後の海運・船員政策や海員組合の運動に大きな影響を与えた。中西昭士郎さんを始め「笹木教室」の門下生は多い。

.....

11月15日文芸社刊、文庫本。税込756円。全国の書店で取り寄せられます。当会では送料込み700円で受け付けます。千円のカンパを下さった方には一冊無料で進呈、同封の振込用紙に希望冊数等をご記入下さい。

海風気風 語り継ぐ海上労働運動史 13 (前編)

商船三井元船長 赤塚 宏一さん



近代化A実験船バナマ丸にてブエノスアイレス入港、左から2人目が赤塚さん

【略歴】

1938(昭和13)年7月9日、山口県岩国市生まれ。3歳より旧満州国・丹東(たんとう)で育つ。

1962年9月、神戸商船大学航海科卒業。10月、三井船舶(株)(現商船三井)に入社し西回り世界一周航路の「箱根山丸」に初乗船。

陸上勤務員、海外勤務員を経て1986年5月、近代化A実験船「ばなま丸」船長。

1987年2月より約17年間に、船主協会欧州事務局に勤務。

国立大学法人神戸大学の常任監事を経て退官。現在、(一社)日本船長協会副会長、国際船長協会連盟第一副会長、大阪湾水先区水先人会外務理事、日本財団国際海事法研究所奨学生選考委員、日本海事協会海技委員会委員などを務めるほか、海事関係学会や各種の研究会に参画している。神戸市在住。

蔑視と差別が日常の満州

3歳から、父親の任地である旧満州国の丹東(たんとう)。旧名、安東)で育ちました。丹東は、鴨緑江を隔てて中国と北朝鮮が接する国境の街。父は、土木技師で満州

帝国交通部の官吏をしていました。当時は日本人だけが特権的で、現地の住民は子供心にもわかるほどに差別されていましたね。

私は、「内鮮一体」とか「五族協和」はまやかして、遅れて近代化し植民地を獲得した日本が、西洋の愚かさを真似ていると感じました。父の部下の幹部朝鮮人は家に入れたが、中国人は家に入れませんでした。それでも父は人望があったのか、敗戦後、中国人には何かと世話になりました。

学校は日本人だけで、中国人は通っていないかったのではないかと。現地の子供はボロボロの綿入れを着て、汚い格好でとにかく貧しかった。家族からは、いつも「用心しなさい」「注意しなさい」といわれましたが、現地の子供たちと遊んだこともあり。母が、親戚に出した手紙を、戦後引き揚げてきて見せてもらった「宏一は元気で活発ですが、どこの家にも遊びにいつて困ったものです」と書かれていました。

※内鮮一体 朝鮮を差別待遇せず、内地(日本本土)と一体化しようというスローガン

※五族協和 日本が満州国を建国した時の理念。五族は日本人・漢人・朝鮮人・満洲人・蒙古人

敗戦後の略奪・暴行、父の死

兄弟は三つ上の姉を筆頭に下に三人の弟がいましたが、一番上の弟は肺炎で日本人のヤブ医者にかかって死に、三番目の弟は引き揚げ時に博多港沖の船内で餓死しました。満一歳でした。

国民学校の一年生だった45年8月15日の敗戦を機に、満州での生活状況は一変しました。それまでの差別、虐待に対して報復が始まり、日本人の現場監督は襲われリンチ、略奪や隠匿物資の摘発が至るところで発生し、官舎も街中も大混乱となりました。

ソ連軍の進出が、それに拍車をかけ、街の至るところが無法状態となりました。連日、暴行や虐待、略奪や強姦が続き、若い女性は頭を丸坊主にして身を隠し、家族は身を寄せ合い、息を潜めて災難を避けるように暮らしました。

父は、責任者として八路軍（中国共産党軍。抗日戦争の主力）か

ら連日厳しい事情聴取を受けていました。残つて中国の再建に協力するようにも勧められたようですが、過酷な取り調べが続いたのが原因か、心労・過労で敗戦の翌年7月に亡くなりました。食べるものといつたら高粱米のおかゆが殆ど。それでも食べるものがあるだけましで、中国人や朝鮮人達からの善意で凌ぎました。

私は、暫くして寺子屋みたいな共産党の学校に入れられ、思想教育を受け、血潮は赤き、若き先鋒隊と「若き先鋒隊」の歌をよく唄われました。

人民裁判、銃殺処刑

父の死んだ前後だったか、小学校の校庭に大勢の日本人が集められ、人民裁判が行われました。指導したのは共産党。罪状は、一人は物資の隠匿、もう一人は日本人仲間を見捨てて不法出国を試みたというものでした。

裁判で罪状が読み上げられ審理が始まると、ヤジと怒号が飛びかう中で「殺せ！」「殺せ！」の大合唱が始まりました。プロにアジラ

れると一変する同胞の群集心理に恐怖感を覚えましたね。少年期のトラウマです。

結局、その二人の日本人男性は双十節（10月10日、辛亥革命の記念日）に銃殺されました。母に行くのを厳禁されていたので現場には行きませんでした。銃声が轟くのを不安な気持ちで聞きました。その後、しばらくして丹東からの引き揚げが始まりました。

引き揚げの日々、

難民そのもの

丹東から引き揚げ船の出る葫蘆島（コロ島。大連の近く）までは約420キロ、遼東半島を横断しなければなりません。交通網が寸

断されている中、11歳の姉を筆頭に、8歳の私、3つ下の弟と、さらにはまだ乳飲み子を含めて4人の子供連れでの引き揚げ。母親の苦労は半端ではなかったと思います。僅かばかりの食料を持つのが手一杯、着の身着のまま、まさしく難民そのもの。連日、シリアやアフガニスタンの難民が新聞で報道されていますが他人ごとではありません。

最初は貨物列車に乗って移動が始まり、中共軍と国民党軍の戦闘地域に入ると列車を降るされ3日間位歩きました。途中、子供や体力のないものは死んでいった。戦鬨に巻き込まれる恐れや、強盗や暴漢に襲われる危険。必死の思いで歩き続けるが、やむをえず子供を手放した人もいました。中国残留孤児を見るたびに、よく帰って来られたと思う。

国民党支配地域に入つて再び貨物列車に乗り、やっとの思いで葫蘆島についたのは丹東を出てから10日目でした。引き揚げ船はLST。船



名は覚えていませんが、日本人船員の顔を見て安心しましたね。真つ暗でジメジメした船底に押し込められ2泊3日の航海でやつと博多に着いたのに、検疫やら消毒で沖アンカー中に、末の弟が日本の土を踏まずに死んでしまいました。

文武両道の少年時代

博多から汽車に乗り継いで父方の実家のある岐阜県・羽島に行きました。しばらくして母が以前勤めていた保育園の園長に乞われて愛知県・一宮の保母になったことから、高校を卒業するまで一宮で育ちました。

女手一つで3人の子供を育てた母の苦労は並大抵ではなかったと思う。そんな母をみて育ったせい、勉強もそこそこまじめにやり、クラブ活動にも力を入れ、中学校の頃は卓球部、夏は水泳部にも入って、毎日思いつき汗を流していました。

高校に入ってから卓球を続けていたが、同じ講堂で男女混成合唱の練習をしているので興味を持ち、入部したらハマってしまった。一

宮高校の合唱部は、熱心で優秀な先生がいたこともあり県内優秀校に何度も選ばれました。仲間には芸大に進学した者や音楽家になった者もいます。

大学進学に際しては、当時ソ連の人工衛星スプートニクの打ち上げ成功などで科学技術への信仰や関心があつて理系への憧れがありました。

一方で文系の学問にも興味があり、色々考えた末、名古屋大学工学部と商船大学の両方を受験。どちらも合格しましたが、商船大なら文系理系の両方勉強できるかと思ひ神戸商船大に進学しました。

「海波の夢」がどこかにあつたのかも知れませんが、

規律のなさにガツカリ

商船大学に入ってみると、学生の中には服装はルーズで授業には出てこない、授業中には寝るし勉強にも力を入れないなど規律の無さに少々ガツカリもした。

粹で几帳面でスマートな船乗りのイメージとは結び付かない。それでも大学はそれなりに楽しく、またクラブは空手部に入つて毎日練習に明け暮れていました。

当時は全寮制で寮の朝食は毎日、素うどんと決まっています、腹が減つてたまらないので、午前の授業をさぼり寝ている学生のうどんを食べる常連でした。

空手部では、副部長として対外試合に挑み、商船大学は近畿では強豪の一つに数えられていました。高校時代を思い出し合唱部にも顔を出しましたが、結局ブラスバンド部にも入り、また自治会活動にも力を入れましたね。

60年安保で日本中がデモや集会の連日だった頃、神戸商船大は伝統的にノンポリでデモや集会に縁がなかった。しかし神戸出身の東大生・樺美智子さんが国会前で死んだ後の追悼デモには自治会役員をしていたこともあり、大勢でデモに参加しました。前日には、深夜までかかって皆でプラカードを作り、デモで氣勢を上げたものです。

専門科目も面白く好きでしたが、



愛知県立一宮高校の合唱部。前列左端が赤塚さん、高校三年生

一般教養とりわけ人文科学や社会科学の講義が好きでした。心理学、社会学、国際法などどれも興味深く、熱心に聞いた。

だからといって真面目一点張りの学生だったわけではなく、奨学金やバイト代が入ったり、家からの仕送りが届いた時には三宮によく飲みに行きました。とりわけ酒が好きという点でもなかったですが、何となく大人の雰囲気味わえるバーで飲むのが楽しかったのです。

初乗船で大いにコミヤラれ

名古屋で医者をしていた父方の伯父と三井船舶名古屋支店長とが懇意だったことから、支店長から呼ばれ入社を勧められました。

入社してほどなく、西回り世界一周航路の「箱根山丸」に次席三等航海士として乗船。乗組員は40人以上も乗っていましたが、三井は他社に比べて定員が少なく、人使いも荒かった。次席三航士の初任給1万6千円に対して、ペテランボーソンで4万8千円、クォーターマスターが3万2千円の本給

三井の部員のタリフは他社に比べて高かったですね。

当時、欧州航路は運賃同盟を形成した排他的な航路でした。そこに三井は盟外船として殴り込みをかけていて、あらゆる貨物をかき集めて激烈な競争に挑んでいました。その結果、やつと郵船・商船のアンダーウイングとして加盟を認められた頃です。

初乗船では一等航海士に挨拶に行くと、着替えて来いと言われたので制服を着て行くと「そんな恰好で仕事出来るか作業服だ」と怒られました。部員は口之津出身者が多く、英語と口之津弁を覚えるのが必須で部員の協力がなければ荷役当直は不可能でした。

荷役当直を終わって自室で休んでいると先輩航海士から「仕事を終えても事務室で打ち合わせを聞いているろ」、「乗船中はすべて勉強時間だ」、「俺はサードの頃、荷役中は部屋で寝たことがない。キャンパスに包まって寝たこともある」とか言われて、とにかく鍛えられました。プライベートな時間は余りありませんでした。

NYKで航海士の過労死から、

遺族が裁判に訴えた事件、山形丸裁判があり記憶に残っていますが、長時間労働は当時の船に共通していたのではないかと思います。

一航海4カ月ほどして内地に戻ると会社から連絡があり、同期入社と同僚が一航海で仕事に嫌気がさし退職したことから、急ぎよ「松戸山丸」に転船することになりました。あの頃の船員の労働環境は辛いものがあり、組合活動に参加する者もいて当たり前だと思っていました。

陸勤、海外駐在を経て船長に

そして長期のロンドン勤務

大阪商船との合併などを経て本社の海技課勤務、ニューヨーク支店駐在員、コンテナターミナルへの出向など陸勤を繰り返しました。

実職で船長になったのは86年5月、入社して24年目です。セミコンテナの近代化A船「ぼなま丸」で定員は18名。サードクラスは運航士で部員も甲機両用。これからの若い人は、甲板部、機関部両方の仕事を覚えなければならず大変

だなど思いました。

航路は横浜をラストに、米国西岸、パナマ運河を経由して米国東岸へ。さらに南下してブラジル、アルゼンチン諸港に寄港して南大西洋を横断して帰る、まさしく東周り世界一周航路。ブラジルのマナウス港はアマゾン川を約2日遡行する南米大陸のほぼ真ん中。まさしく船乗り冥利につきる航路でした。

帰りの南大西洋で時化が予想され、南寄りに航路筋を離れて迂回していたとき、船にも出会うことのない南の果ての海に大量の漁具、油、浮遊物が浮いていました。「ここまで海洋が汚染されているのか」とショックでした。

丁度その頃、ロンドン勤務の可否を問うテレックスが会社から入り、「船長で乗れないなら、東京勤務より好いか」と思っ承諾しました。

ロンドンではIMO(国際海事機関)関係の仕事が予想されたので、環境問題に取り組んでみようと思っただけです。結局、ロンドンには17年近くいたことになりました。

欧州船員と

日本人船員の差異

実は、船長実職で乗る前にスーパーカーゴ（積荷の監督）として約3年間、10数隻の外国船に乗ったことがあります。

在来船が就航するローカル航路は殆どがスポットの航海用船で、こうした外国船の船員は、雑貨の積み付けや荷役の知識も乏しく、スケジュール管理も杜撰でした。しかしオーナーの代理人としての職務には徹底して忠実でした。

クルーは、職員は英国・デンマーク・ギリシャ・香港・インド・韓国。部員はフィリピン・モルデブ・インドネシア・中国など。一番多いのはギリシャ人です。

ギリシャ人船長は筋金入りの船乗りで、航海の腕も操船の度胸も素晴らしく、まさしくコマンドーの感がありました。

内戦下のベイロートの夜間出港でタグもパイロットも手配できない中、鼻歌まじりで操船して悠々と三航士に引き継ぐ。

リビアのトリポリでは、当時の

独裁者カダフィ大佐の虎の威を借りた横柄なパイロットの操船が、オーバースピードとみるや躊躇なくストップエンジンを令する。

ジブチでは出港後に密航者を発見するや、舌打ちこそすれ動じることなく、必要な手配や書類作成、うるさい官憲との交渉を手際よくやつてのける。

彼らは一様にチャーターパーティーを始めとする契約関係に非常に詳しく、何が船主にとって利益なのか、船長や乗組員にどんな義務があり権利があるのかを熟知していました。

要するに彼らはプロで、一旦船長として船を預かった以上、後はすべて自分の知識、経験、技量、職業人としてのモラル、そして気力でどんな困難にも立ち向かう。会社や代理店に頼らない一匹オオカミでした。

多くの日本人船長は、しつかりした会社を守られ、世界の隅々に配置された支店・代理店のネットワークでサポートされていますが、ひとたび会社の制服を脱いだら世界のマーケットで果たして生きていけるだろうかと問う日々でした。

船主協会欧州事務所での勤務、海事クラスターの裾野の広がり

ロンドンに着任した頃はまた欧州統一通貨ユーロもなく、デタント（緊張緩和）が進展していたとはいえ東西冷戦の真つ只中。一方でEU域内の、人・商品・サービスの移動の自由が拡大されつつありました。着任して暫くして冷戦構造の崩壊に伴って東欧諸国への拡大も予想され、IMOの動向や各国の海運情報の収集は最も重要な課題でした。

ロンドンは何といても世界の海運センターで、IMOやISF（国際海運連盟）各国船主協会が加盟する国際組織本部もあり、海事関係者との交友を積極的に深めることにしました。船主協会欧州事務局のスタッフは、現地採用の秘書を含めて4〜6人位。

イギリスについていえば、海事クラスターの裾野が広く、国家政策的重要な一翼として位置付けられていると感じました。日本も船員経験者や商船系教育機関の卒業生などが、海事関連業界で大勢活

躍していますが、それは個々人の判断であつて国家的な位置づけではありません。

ロンドンの海事クラスターを構成するのは5部門で、第一に船舶所有、船舶管理、代理店業務、チャーターリングブローカー、検査・鑑定などのシッピング。第二に保険、P&I、法律、仲裁、船舶金融などのプロフェッショナルサービス。第三目は出版、メディア、調査研究、コンサルタント、教員訓練などのサポートサービス。第四目には船級、規制、書式、ルール、手続きなどのインタナショナル・マリタイム・ガバナンス。そして各種海事団体があります。フラッキング・アウトを防止すべく、「トン数標準税制」を始め、様々な施策を講じているとはいえず、イギリスにあつても拡大しつつある国際海事社会での相対的な影響力の低下は否定できない。英国船籍のボリュームの低下と船員数の減少がリンクしています。そのため「トン数標準税制」の導入に当たっては、職員15人に1人の割合で新規採用が義務付けられました。

（次号に続く）

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 18 ・ 内航組合員 竹中 正陽 まさはる

海員組合が8連敗

今年に入ってから裁判結果を
確認しておく。

1月 1億円裁判・最高裁決定

「ブログで誹謗中傷されたため、
組合員が減少した」と言い掛かり
をつけ、北山元中執に1億円を請
求した裁判。1月19日に最高裁は
上告を棄却し、海員組合の完全敗
訴で終わった。

2013年の提訴時には、船員
しんぶん1面で「偽計業務妨害で
告発、損害賠償金1億円を請求」
と大々的に報道したが、負ければ
だんまりを決め込む。活動報告書
にも何も書かれていない。都合の
悪いことを隠す体質は相変わらず
だ。1千万円近い費用が掛かって
いると思われるが責任は誰が取る
のだろうか。無責任極まりない。

1月 北山元中執の再雇用裁 判・北山氏勝利の地裁判決

1月29日、再雇用拒否は違法、
北山氏の再雇用職員としての地位
を確認する判決が出された。

裁判所は、海員組合に対してバ
ックペイを払うよう命令したが、
組合は従わず、1千万円の供託金
を払って高裁に控訴した。

2月 道東支部・渡邊執行部員 の処分無効判決が出る

2月23日、東京地裁は元大阪支
部長・渡邊執行部員のヒラ部員へ
の降格無効、1カ月減給の懲戒処
分無効、大会や執行部会議に出席
させなかったことを違法とし、海
員組合に過去5年分の差額賃金を
払うよう命ずる判決を出した。

判決は大阪支部長解任・根室転
勤を左遷人事・権利の濫用と認定
し、逆に、森田中執（現組合長）

がフリーピン船員組合のオカ議長
の死に際して「今後も担ぐ神輿で
あることは変わりない」と発言し
たり、藤澤組合長を揶揄したこと
を「不適切である」と断定した。

松浦副組合長が「誰にも話を話
してらんだ、おまえ！」と恫喝し
た「本部呼び出し」も違法とされ、
組合と共同で百万円の慰謝料を払
うよう命じられた。組合は控訴を
断念し、渡邊執行部員の勝利で裁
判は終了したが、不法行為と明確
に断罪されたにも関わらず、判決
内容を捻じ曲げて報道（17頁の資
料参照）、反省のかけらもない。
処分されるべきは森田組合長・
松浦副組合長の方なのである。

3月 阿部元小名浜支部長の 再雇用拒否無効の判決出る

3月23日東京地裁は、再雇用拒
否の無効、海員組合にバックペイ

を払うよう命じる判決を出した。
海員組合は判決に従わずに控訴、
阿部氏も期末手当支払いが認めら
れなかったことを不服として控訴
し、舞台は高裁に移った。

7月 北山元中執の再雇用裁 判・高裁でも北山氏が勝利

1月の地裁判決に続いて、高裁
も7月5日に北山氏勝利の判決を
出し、地裁が却下した期末手当3年
2回のボーナス分）についても、
過去分だけでなく、今後の分まで
払うよう命じ、海員組合の手法を
更に断罪した。海員組合はこれを
不服として最高裁へ上告した（後
に敗北を認めて取下げた）。

7月 石川県労働委員会が北 山元中執を再雇用するよう海 員組合に命令

7月25日、石川県労働委員会は
北山氏の再雇用拒否を不当労働行
為と認定し、北山氏を原職復帰さ
せるよう命じた。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。

8月 竹中勝利の地裁判決。 長崎大会の組合長選挙は違法

8月5日東京地裁は、組合が竹中の組合員資格をはく奪したこと
は違法、長崎大会での組合長選挙
立候補を認めなかったことも違法
と断定。組合と松浦副組合長が共
同で165万円の慰謝料・弁護士
費用を払うよう命じた。

(以上、前号まで)

○海員労組による損害賠償請 求裁判

またも海員組合が敗北、田中 副組合長の違法行為も認定

9月30日、東京地裁は海員従業
員労組(海員労組)の請求を認め、
海員組合と田中副組合長に対し、
共同して33万円の慰謝料を支払
うよう命じた。この結果、今年に
入ってからだけでも、海員組合側
の8連敗となった。

3年前の4月、阿部元小名浜支
部長(当時銚路海員会館の館長)
への「本部呼び出し」による取調
べに端を発して海員労組が結成さ
れた。その後、阿部氏の再雇用が
拒否されたため、海員労組は労働

協約の締結と阿部氏の再雇用を要
求して交渉を申し入れたが、海員
組合側は色々な難クセを付けてこ
れを拒否。

『被告田中は、「組合長代行」を
名乗って、被告海員の交渉委員の
中で最も上位の者として出席した。
交渉のほとんどは原告の組合長で
ある北山と被告田中の間で行われ
た。』と判決で認定されているよう
に、田中副組合長自ら陣頭指揮し
て、従業員規定(労基法の就業規
則に該当)を労基署に届けなくて
も違法ではない、等と海員労組の
要求を突っぱねていた。

判決は、被告組合側の行為を労
組法7条2号の不当労働行為(団
交拒否)と認定し、「労働委員会命
令で救済されているので、損害賠
償による民法上の救済は必要な
い」という組合側の主張を却下し
た。興味深い判定なので引用する。

『不当労働行為と不当行為の関係

憲法28条は、使用者その他の関
係者に対し、労働者の団結権、団体
交渉権等を尊重すべき公序を設定
する効果を有すると解される。

不当労働行為を禁止する労組法
7条は、労働委員会の救済命令によ

る行政救済を図る規定であること
もに、憲法28条に基づく団結権、
団体交渉権等の保障を具体化する
現行の労使関係法上の基本的な法
規範として使用者に許されない行
為を類型化したものであり、労働組
合が事後的に労働委員会の救済命
令が発せられるまでの間の団結権、
団体交渉権等に基づく利益の侵害
を甘受しなければならぬ理由は
なく、不当労働行為を事実上是正し
て、将来に向けて労使関係の正常化
を図ろうとする行政救済では十分
に回復されない損害を不法行為に
基づく損害賠償で私法的に救済す
る必要もにわかには否定できない。

したがって、労組法上の不当労働
行為制度と民法上の不法行為制度
は趣旨・目的及び要件・効果を異と
する別個の法制度であるが、公序並
びに民法709条における「権利又
は法律上保護される利益」及びその
「侵害」の概念を介して関連し、民
事訴訟における審理の結果、不当勞
働行為が成立し、かつ、相当因果関
係の範囲内で損害が発生し、使用者
に故意・過失があると認められると
きは、(中略) 不法行為が成立する
と解するのが相当である。』

そして、田中副組合長の責任に
ついて、次のように理論づけた。

『被告田中の責任について

被告田中は、相当に大規模な組織
を形成する労働組合である被告海
員の副組合長であり、自ら組合長代
行として第1回団体交渉に出席し、
被告海員の交渉委員として主要な
役割を果たし、労組法その他の法令
や労働組合の実務に関する知識・経
験を相当に有し、被告海員の原告に
対する意思決定において、組合長の
補助、部下の指揮監督、中央執行委
員会における討議等を通じて相当
な影響力を及ぼしうる地位におり、
中央執行委員会は原告に対する対
応方針を全会一致で決定しており、
被告田中が自らの意見とは異なる
中央執行委員会の決定に従わざる
を得ない状況にあったことはいか
がわれないから、相当な注意を払え
ば、適切な方針を定めて、合理的な
根拠がないまま、被告海員が団体交
渉に速やかに応じず、その一連の行
為として第1回団体交渉で団体交
渉に消極的な態度を示すことを防
止することができた」と推認される
から、少なくとも過失責任は免れな
いというべきである。

従って、被告田中は、民法709条に基づく損害賠償責任を負う。』
その上で、海員組合の組織としての責任を次のように判定した。

『被告海員の責任』

被告田中は、被告海員の副組合長で、被告海員の事業のため使用される被用者であり、その不法行為は、被告海員が使用者責任（民法715条）を負うべき事業の執行についてのものである。

また、被告海員は相当に大規模な組織を形成する労働組合で、（中略）団体交渉に速やかに応じず、その一連の行為として（中略）したことは、被告海員の組織体としての活動の一部を構成するものでもあるから、被告海員自体も少なくとも過失責任を免れないというべきである。』
このように、田中副組合長の不法行為により、組合は被用者責任を負ってしまったのである。

阿部元小名浜支部長

組合が訴訟継続を断念して

和解、阿部氏勝利で終了

東京地裁で、再雇用拒否は違法、阿部氏の地位確認とバックペイ支払いを命ずる判決が出されたが、

海員組合は従わず高裁に移っていた。しかし、裁判所の勧めにより9月6日に和解が成立した。

内容は、①海員組合は阿部氏に対し、解決金として再雇用拒否から65歳の誕生日までの3年分の給与相当額を支払う。②阿部氏が平成25年5月末で退職したことと両者が確認する、というもの。この結果、控訴は取り下げられ、阿部氏に3年分の給与が支払われて決着した。

役員的身勝手な違法な人事により、また組合費が浪費される結果となった。

海員組合が謝罪文を提出、

北山元中執が原職復帰

海員組合は7月25日の石川県労委の命令に従い、中労委への再審請求を断念したことを海員労組に表明。海員組合による3度目の不当労働行為が確定し、森田組合長の謝罪文を提出した。

この結果、北山元中執は8月1日付けで、3年前に遡って再雇用職員に復帰し、この10月より原職である呉海員会館の館長として勤務している。

○竹中の組合員資格確認・組合長選挙無効裁判

海員組合は地裁判決に従わず、舞台は高裁へ

組合と3人の被告（森田組合長・田中・松浦副組合長）は、地裁判決を全面的に不服として8月18日に東京高裁へ控訴した。その後私も、2013年組合長選挙の無効、謝罪文の揭示、森田・田中副組合長の不法行為責任に絞って控訴、舞台は高裁に移った。

本件が他の裁判と違う点は、役

員が一般組合員に対して、組合長選挙・全国委員選挙の立候補届無視や会計帳簿の閲覧拒否など一連の規約違反を行った点にある。今後の裁判予定

○海員労組による損害賠償請求裁判（再雇用拒否問題）

11月18日（金）午前11時半
東京地裁519号法廷

○竹中の組合員資格確認・組合長選挙無効裁判

11月30日（水）午前11時
東京高裁808号法廷

（次号につづく）

資料：今年度の「活動報告書」8頁より

Ⅹ 執行部員懲戒処分等無効確認請求事件の経過について

組合従業員に対する懲戒処分を含む一連の処遇を不服として、道東支部執行部員渡邊長寿君が東京地方裁判所に提訴した、懲戒処分等無効確認請求事件に対する判決が2月23日に言い渡された。（平成26年（ワ）第7300号）

本組合は、適正な人事評価に基づく一連の処分であることを主張したが、判決内容は、懲戒処分ならびに北海道地方支部副支部長の解任処分などについては無効との判断が示される結果となった。

裁判所からは、人事評価の基となる人事考課について十分には明文化されておらず、一連の処分は重すぎるとの判断が示されたが、従業員規定と人事考課のさらなる明文化を図ることが必要であると認識し、この司法の判断に対しては控訴せず受け入れることとした。

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 6

目次

- 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
- III 船員（職業）特殊性論の展開
 - 1. 海上運送サービスの特徴について
 - 2. 船員（職業）の特殊性を構成する三要素
 - (1) 海という自然環境に影響されること
(以上前号まで掲載)
 - (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
 - (4) 特殊性軽視のリスク
(以上今号掲載)
 - 3. 特殊性の別表現としてのシーマンシップ論
- IV 海陸職業を同一視する諸相と抗いの視点
- V 特殊性を克服する諸政策の断片
(以上、次号以降掲載)

(2) 長期連続の航海ということ

船の航海は、数日や数週間、さらには月を単位として稼働することが原則になっており、それは、昼・夜、土・日・祭日、盆・正月などに一切関係なく切れ目のない連続運航になります。自動車や鉄道さらには飛行機など、他の交通機関の運行に要する長さに比べるとその違いは歴然とします。

飛行機は分や時間が単位であり、鉄道の場合、シベリア鉄道では1週間以上に及ぶ場合もあります。日本の夜行寝台列車はせいぜい長くて1日が限度で、通常は時間が運行の単位になっていると言つて差し支えないでしょう。

長距離トラックは、数時間から数日が単位となり、大陸の場合ももっと長くなります。ただし、ト

ラックや鉄道の長距離運行では途中で休みを取るか、運転手の交替など、陸上で行う仕事のメリットを生かした交代や休息の与えられた勤務であつて、船の長期連続航海とは根本的に異なります。

この長期連続航海という海上交通の特徴から、船員（職業）の仕事と生活内容に、様々な影響が及ぼされることとなります。それを次の①と②で述べたあと、③では、今の時代に大変重要なグローバルな基本的役割について述べます。

それは、日本人船員（職業）が混乗船のなかで苦勞して行つてきたことで、あらためてその役割に注目します。

① 船上の仕事継続に必要なこと

船員（職業）の主な仕事分野の特徴に関して、ここに五つのことを例示しましょう。

第1に、連続24時間前提の数日・数週間にも至る切れ目ない運航に支障がないようにするための船内人的態勢づくり。すなわち船橋と機関室での3直交代制ワッチ（機関室Mゼロ船であつても、エンジン室による機関室の24時間

当番制（夜間・休日の船内待機）が当然視される）や、当直担当者の複数態勢が安全確保上不可欠になっていることなどです。

第2に、長期連続航海を保持するため、運航中に船体や機器の整備作業を同時並行的に行うこと。故障した場合に備えての工作や修理の道具・機械はもちろん、関連の予備部品を備えての常時対応が出来ること。

第3に、長期運航に伴い、燃料や飲料水、食料などの消費が生じることから、船の重心（GM）変化に対応した船体安定や効率的航海のための計画的措置・対応が随時必要なこと。

第4に、長い航海の途中での国内情報、特に、航路付近や目的港での内乱や紛争発生等の情報取得は、最適な航路や寄港地の選択、さらに乗員の安全のために不可欠であること。

第5に、補油・補水や機器補修部品の調達計画の立案等々が継続運航のために欠かせない重要職務になること。

以上が、運航継続のため航海と機関に関して必要とされる最小限

の仕事内容の例示になります。

ほかに、積荷の管理、貨物艙やタンククリーニングのような積載貨物の準備・後始末作業が、航海中に、全乗組員総出で行われる場合もあります。それは、海上運送サービスに必要なものかもしれませんが、運航継続に不可欠な船上での常態的仕事ではないことから除外しました。

② 船内生活の継続に必要なこと

○ 備品の必要性

連続航海がなされるためには、乗員の船内生活が長期にわたって維持される必要があります。俗に、トイレットパーや洗剤が準備

されずに出航した場合やそれが船内に皆無になってしまったとき、船舶運航の継続は困難になるわけで、それは海上運送サービス事業にとつて不可欠な要件になることから、その準備は船主義務になることでは当然のことでしょう。

船内生活継続のためには、トイレットパーや洗剤の類以外にも多くのものが準備される必要があります。まずは、船上での生活面で、航海中の肉体維持のための

最小限度必要なものを例示すると、
* 寝る場所、寝具類の備えと日々の清掃
* 台所の用意と調理

* 食事をする場所や茶碗・皿などの備え
* バランスのとれた食糧の貯えと

新鮮野菜等の購入・保存、栄養管理
* トイレ、バスの備えと日々の清掃、石鹸など消耗品の備え

* 洗濯機、乾燥機または干す場所の設置
等々ですが、これらは日々、船員

労働力の肉体が船上で維持できるようにするための最低限の必需品になります。
これらが満たされること以外に、

静穏な室内での睡眠確保策や清潔な寝具類提供の仕組みづくり、バランスのとれた、しかも口に合う食事内容・調理法等を船員（職業）の仕事内容に合うものにする、好きなところで好きなものを食べることができない環境条件をカバーできる代替案づくり、食事をする部屋の快適なダイニングルーム

化（調度品や音楽での雰囲気づくり）、机や椅子や皿についても乗組

員の癒しを満たすことができるようにすること、等々の質的充実が伴う必要があります。

このようなことは「とんでもない贅沢だ！」という人がいるかもしれませんが、最近、陸上の企業でも取り組んでいる例を参考に質的側面も踏まえて考えてみましょう。

それは少子化を見据えるなか、日本でも始まっている企業による従業員へのきめ細かな健康管理を通して、従業員が仕事に充実して取り組めるようにするための経営施策になります。

たとえば、眠りの質を高めるために、脳波を調べて対策を立てることに、交通産業の場合は13時間拘束労働規制（トラック）の厳守や体調不良や睡眠不足で事故を起こさないようにするために、個人個人の食生活点検や栄養指導、生活習慣病防止とそのため運動・生活内容を指導すること等々です。

これらを企業が実行するためには、それぞれの専門家の手配や運動を行う場所・用具などをその企業が手当・紹介する必要があり、ますます、こういった面で、外航そして

内航の船内状況はどうなっているのか、大変気になるところです。

○不可欠な質的側面

ところで、一般の生活レベルの向上に伴って、船員の船内生活継続のためには、ここで述べてきたものだけでは足りません。それは、主に文化的な面です。

船内生活の潤いを満たすために、例えば、新聞、ラジオ、テレビ、パソコンやメール等の情報環境の充実が船員（なかでも若手船員のインターネット・メール環境整備要求は強い）の質的労働力再生産のため絶対不可欠で、それは時代の変化とともに進歩していくものです。

以上、船上で長期間の人間生活が遂行されるときに、具体的に必要となるものを示してきました。これらは、その船員が属している国の経済的・文化的レベルを反映するものです。日本の場合、憲法で言う「健康で文化的な最低限度の生活保障」が洋上で行われるためには、物的なものだけでは十分です。つまり労働力の再生産が質的な意味でも保障される必要が

あるということです。

多国籍人が乗り組む船内の場合、途上国の国民レベルの量的、質的条件を満たすようにすると、そのコストは低下するかもしれませんが、それでは不満の蓄積がなされ、長続きはせず、悪貨が良貨を駆逐して、「安かろう、悪かろう」の船内集団となります。

その結果、安全運航は阻害され、ますます陸側での管理費用が増大するし、最悪な場合は衝突等の海難事故や船内刑事事件が発生して、社会的コストも増大します。それは、良質な海上運送サービス提供に悪影響を及ぼすことになり、積載貨物や船客への被害が出て需要者（荷主や客）にそっぽを向かれかねません。

そうならないように、船社（船舶管理会社）は船長らにプレッシャーをかけたがり、マニュアルを厳重にする傾向がありますが、どれほどの効果があるのでしょうか。

特に、船員が属する労働組合が存在しない場合や労働組合が混乱している場合、船内生活の雰囲気は不安定な状態になり、事故やトラブル発生のリスクはより生じや

すくなります。船社経営にとつて、「安定した船員労働組合への期待」はこのあたりからもきているのでしょうか。

③共生の視点でのイニシヤチブ

○日本人船員の役割

船内生活・仕事のなかで、日本人船員が、共生の視点でイニシヤチブを取っていく役割の重要性を指摘しておきます（共生についてはこの後もたびたび触れます）。

多国籍船員が乗船する船舶の場合、その経営者は船内の生活必需品を低いレベルに合わせて最小限の用意をする傾向が強いですが、その場合、短期的には採算は良いかもしれませんが、長期的には日本の評判は低落し、悪影響が跳ね返ってくる可能性があります。

逆に、少々無理してでも、日本人船員のレベルに船内生活の設備や備品を対応させる場合は、たとえそこでの仕事アジア船員にとつて少しきついものであっても、日本企業の実存はいやが上にも高まるでしょう。船内生活や仕事に対して積極的になる契機になることは確かです。その結果、優秀な

外国人船員の継続的発掘にも効果を発揮することでしょう。

同時に、それは日本船社の姿勢の一端を示すことになり、多国籍の船員及びその予備群に対して、共生へ向かうための良い手本となり、未来志向の素晴らしい影響力を行使できるのです。

私は、日本支配船舶での日本人（船員）の役割の一つを、このように考えており、それは、混乗船時代の日本人船員（職業）が、OJTの中で、苦勞して行ってきたことでもあります。今後は、それを国と日本船社が、意識的に日本人船員（職業）の重要な社会的役割として位置付けることが必要であると思っています。

○船員の家庭生活との関連

さらに、共生の視点から、人間生活の原点としての船員の家庭生活について考えてみる必要があります。それは陸上一般のような家族関係や夫婦生活が営めないことがその原点になります。また、船員の留守家族（主として留守宅を守るパートナー）が苦悩している家族の諸問題にも注目する必要があります

あります。

子供の誕生や祝い事、子育ての悩み、進路相談、保護者会・父母参観、就職相談、子供の結婚、親の介護問題、法事や葬儀等々があります。陸上の職についていれば、その都度、必要に応じ、日々の帰宅後または休日や有給休暇を利用して、こまめになされる家庭内での相談や夫妻の役割分担による対応の積み重ねで、複雑な家族問題を解決に導くことができます。

しかし、船員(職業)の場合は、長い航海後のまとまった休暇時や寄港地での家族訪船時(荒天の場合や不便な港での停泊では会えない場合もあります)に、困りごとをまとめて相談・解決しなければならぬわけですね。果たして、日常の困りごとをまとめて解決することなど出来るでしょうか、はなはだ疑問です。

また、その家族が住む地域のコミュニティとの付き合いでは、さまざまな役割や町内会などとの関係が一手に、留守家族(ほとんどが妻、または、祖父母や親類縁者)の手で行われることになります。

さらに、船員(職業)の場合、

社会的諸活動とのつながりで大きなハンデがあります。一般的に、週日の夕方や日曜・祭日に行われる地域活動、さらに趣味や健康維持の同好会活動等への日常的参加は、船員(職業)の場合全く不可能であり、そのことは老後の健康で充実した過ごし方に大きな影響を与えます。

さらに、外国人船員(職業)と乗船する場合、ことさら重要になるものとして、宗教的慣習に基づく生活と仕事への対処や、反日・嫌日感情を持った船員への対応問題もあります。

前者は、その違いをどのように乗り越えるかという最大の共生問題ですが、ベテラン日本人船員(職業)が、混乗船突入時期に暗中模索して実施してきた経緯があり、それらの内容の総点検と整理がいま必要です。

後者は、日本国の歴史、現状、未来が問われることであり、一人の日本人船員の力を超えるものです。ただ、憲法9条の平和主義を守り発展させることを私論の基調にしており、現海員組合の主張する反戦平和路線も同じ方

向であるなら、時間はかかっても、いずれ良い方向へ向かうものと信じております。確固たる意志を据えて運動に取り組めば、日本の政府や船社に道を誤らせないことができるはずですよ。

あくまでも、日本人船員(職業)の船内での共生へのイニシヤチブ発揮は、軍事力に距離を置いた平和希求の日本という伝統が維持されること、乗組員一人一人はそれぞれ異なる故郷で家族に囲まれている人たちであること、その二つのことを踏まえることが必要です。

○船員労働力再生産との関連

これまで、長期連続の航海が規定する船員(職業)の仕事と生活の内容を①と②で述べ、日本人船員(職業)に期待する新役割も指摘してきました。ここでは、それとの関連で、船員労働力の再生産について触れたいと思います。

船員(職業)の大きな特殊性について、識者は「離家庭性、離社会性による人間性阻害現象」と表現しており、船内での船員生活が、たとえ理想的な形で量的・質的に満たされた場合でも、人間生活の

原点が家族におかれている以上、乗船中の船員に付きまとう特殊性は一定程度残ることになります。このことを労働力の再生産という視点から見たとき、船上では再生産が部分的にしか行われないことが分かります。

したがって、再生産を阻害する要因の除去は、船員の洋上での生存権保障の観点から、国、船社、海員組合、地域社会そして船員教育機関などが一体となって支えていく必要があります。それこそが四面環海の日本が率先して果たすべき船員施策の根幹であると考えます。

これはコストの安い外国人船員を日本の支配船舶へ迎え入れる場合も同じで、彼らに対して、その特殊性に基づいて、同様の考え方に基づいた保障を船内で実践するならば、そのことは、国を超えた共生の具体的実践となり、アジアのリーダーとしての日本が示す素晴らしいグローバル活動の試金石になると思っております。

さらに、船員(職業)の特殊性を構成する第三の要素を次に述べましょう。

(3) 大量の貨物・多数の船

客を運ぶということ

港に出入りする船を眺めていると、小さなコンテナ船であっても1千個を積み、大型になると、1万5千個以上のコンテナが積載されており、コンテナ自体も大型化してきます。LNG船は大型だと20万立方メートル以上で、豪華客船の船客数は1千人から5千人にものぼり、入港地での地域おこしにも役立ちます。他の交通機関が運搬できる数量に比べ雲泥の差があります。

これは、船が(1)の「海という流体に浮かぶこと」に起因するものですが、大量の貨物運搬と多くの船客を乗せて洋上移動がなされるためには、大型の船体づくりとそれを動かす機関システムと操船システムとが伴わなければなりません。

手こぎ船時代から始まって、風を利用した帆船時代は長く、やがて動力機関の導入という海上運送の産業革命がなされてきたわけです。そして、今日みるような大型船の誕生となり、船舶システムの

制御技術の開発・導入段階に入っております。

ただし、現実には、貨物や船客といった輸送対象に直接かわる分野での先端技術レベルの設備やノウハウの導入は積極的に行われていますが、船全体をシステムとして自動化する技術導入は今後の課題であり、現状は、乗船している船員(職業)を組み入れたマン・マシンシステムになっていることに留意すべきでしょう。

船舶への先端技術の導入実態は、船員(職業)の人間性回復を図ることが、主目的ではないため、船種や対象機器、企業規模や戦略により不均等な先端技術導入が行われており、それを扱う乗組員能力の多極化現象が進んでいると言えます。

そうしたなかで、フィリピンなど低賃金の外国人船員集団によって船舶運航が何とか無事遂行されている理由として、船社や管理会社にも所属する優秀な人材が、船長らに対して適切な指示をしている賜物であると公言する人たちがいます。その全否定は避けませんが、その指示内容を船という現場で、

十分に咀嚼して伝えることができず船内スタッフの存在こそ注目すべきだと思います。

船長や機関長、さらに甲板長や操機長として何人かのベテラン日本人船員(職業)が乗船している場合、また全員が外国人船員であっても、日本人船員(職業)による船内教育がOJTでなされ、その影響を受けた人たちが乗船している場合、さらには外国のきわめて少数のエリート(どこの国にもそのような人はいます)が船内の主要ポストについている現実等に留意する必要があります。

また、通り一遍の陸上からの指示や船内作業のマニュアル化で、貨物と客の輸送を安全かつ効率的に運航できると考えるのは早計です。洋上や外国の港で次々と起きる障害や難局を乗り越えることができる能力を持った船員(職業)集団の長期的確保策こそ、海事関係者は考えておくべきことです。飛行機のコックピットにおける機体丸ごとの最先端制御技術システムと同じレベルで船舶の制御システムが進んでいると考えると、間違いを起しやすいの

です。飛行機の場合は、人間の手で制御できる限界を超えたスピードがあり、飛行中の故障発生時にも修理することなく、安全航行に支障が生じないようにする技術構成が前提になっており、それは営業継続の最低条件でもあります。

このような飛行機システムを真似て、船舶への部分的制御技術の導入だけを行い、しかも寄港地での支援を制度化せずに、当該船舶の船内合理化策(運航士や船舶技士という航機合体職の導入など)を優先させ、破たんした船員制度近代化政策の経験を思い起こすべきでしょう。

(4) 特殊性軽視のリスク

海上職と陸上職を同一視しようとする日本の非常識(IVで詳しく述べます)が、近年目につきます。

それに沿った船員政策や海運経営政策は、長期的には日本人船員(職業)の確保育成に支障をきたし、外国人船員(職業)との関係も波乱に満ちたものになるのではないかと心配しております。そのような政策は市場至上主義の考え

によるリスクであることを指摘し、それを乗り越えようとする新たな「海への理解教育」政策のリスクについても述べておきます。

①市場至上主義経営リスク

経済市場に登場する人々を一括りにして、生産（経済）要素として見る考え方があります。折しも米国発の市場至上主義が展開される中で、早くから便宜置籍船化を進めてきた外航海運企業は、グローバル経済の最先端にいると自認し、そのような考え方の実践がなされました。その実績を評価された大手船社のリーダーが、日本の規制緩和と政策展開のご意見番にもなったことはその証です。

しかし、海運部門では成功したかもしれないが、そのやり方が長続きするかは疑問です。船員（職業）の特殊性を無視して、安くて温厚な外国人船員をさがして船社経営を続けていくにしても、安定した日本の船内づくりを支える日本人船員（職業）のリーダーは枯渇の一途をたどっているのが現状です。

また、どのような途上国であつ

ても、出稼ぎとしての船員（職業）は他の出稼ぎ職種に比べて、数段階も上の好条件を要求するのが当然であり、当該国の経済レベルの上昇や人々の考え方の変化は急ピッチに進み、今後要求は激しさを増すことでしょう。

結果として、そういった国の一部エリート層だけを船員（職業）に誘い込み続けることの限界は目に見えており、さらに、その他大勢の非エリート層の出稼ぎ船員希望者達を、安全かつ効率運航の点で、日本側が納得するレベルにもっていくためのコストも予想外に増大するでしょう。場合によっては、その船や他船、港湾施設に大きな損傷を与え、人の死傷も引き起こすときがあるからです。その結果、取り返しのつかないリスクが発生して経営存続の危機にもつながりかねません。

②資源に着目した「海への理解」

教育政策のリスク

このところ、シェールガスなどの海洋資源開発や広範囲の経済水域利用のために“海へ向かう専門家”の育成が関係当局の間で声高

に叫ばれています。そして、その支援を国民的なものにするべく、義務教育段階の子どもたちが、四囲環海の日本国民として、常識的に持たなければならぬ海についての諸知識を伝授することの必要性が強調されています。

さらに、尖閣諸島のパトロールや密漁サンゴ取り締めり強化に伴う海上保安官の拡充、集団的自衛権への解釈変更と9条改変の動きに合わせた海上自衛官の充実等々の政治的声も大きくなる中で、海上職と陸上職を同一視するような誤った政策展開では、少子化時代に入っているとき、商船船員に限らず、海上での仕事分野へ日本の若者を誘い込むことは、ますます至難の業になっていくでしょう。

義務教育段階での海についての理解教育の重要性・必要性は肯定しますが、各地の「商船」学校や「水産」学校などが、これまで各地域で果たしてきた校内練習船等を使った海に関する理解教育の展開（乗船体験イベント等の実施）という社会貢献活動の積み重ねなどは非常に貴重であり、そのノウハウを土台にしてこそ、新たな海

に関する教育展開を小学校や中学校で行うことが重要であると思っ

ています。しかし、義務教育段階からの諸学校における新海洋教育展開のありかたの検討は、海洋基本法の成立を契機に、行政当局は、東京大学の海洋アライアンス海洋教育促進センターの教員グループに委嘱して研究してもらうなど、商船教育研究の歴史・実績とは異なる次元で行われているといえるでしょう。この面でも、これまでの「商船」や「水産」の諸学校を軽視したうえで、別の政策展開が見え隠れしているように思うのです。

船員（職業）を支えてきた諸機関の弱体化策を示すもう一つの出来事を述べておきましょう。それは海上労働科学研究所の廃止です。船員（職業）には陸上労働とは異なる点が多々あることから、戦後すぐに労働科学研究所に海上労働科学研究部門が誕生しました。その後、独立して財団法人海上労働科学研究所となり、多くの研究成果が発表されて、国内外の船員（職業）の地位向上に役立てられてきました。

しかし、90年代に入ると、研究所の存続問題が浮上し、ついに、商船大学が他大学との合併へ踏み出した直後、船員制度近代化政策で大きな役割を果たした旧（財）日本海技協会内へ移管され、その後、新水先人制度支援のために設立された（財）海技振興センターへ移り、事実上の解散に追い込まれました。

60年間近く、船員の労働科学研究の積み重ねを行ってきた研究所の解散は、単科商船大学の消滅と並んで、海に囲まれた日本と言いつながら、船員（職業）の科学的土台をスクラップにしていくなかで日本の船員政策の象徴的出来事だと思います。

船員（職業）労働の科学的研究の停滞は、アジアにおける日本の船員政策を含む海事政策の地盤沈下を示すものでもあります。

（以下次号）



●故中西昭士郎さん追悼

海員組合元組合長の中西昭士郎さんが去る9月17日に逝去され、喪主妻信子さんのもと同22日に葬儀が行われた。氏は石川県山代温泉町に生まれ、東京商船大学（現東京海洋大学）で船員問題を学んで海上労働運動を志し、日本海汽船一等航海士・職場委員を経て海員組合に。1972年の92日ストでは外航交渉を担当しストを指導、船員の人間性回復の礎を作った。1988年より2000年まで組合長に在職し、非居住組合員制度の創設にも尽力された。

2010年10月羅針盤を発行する会に入会され、本誌10・11号「海風気風」で3日間、計10時間及ぶインタビューに応じて頂いた。『時代に遅れないよう、制度を変えていかなければいかん。非居住組合員にきちんと権利を与えなければ、組合が大泥棒にされてしまう。彼らが黙っている上に、執行部が胡坐をかいているようじゃそのうちダメになる。』と嘆いておられた。

昨年夏に神戸の海光園にお見舞いした折には、足腰に加え腕の力も弱まり、体をやつと支えているご様子だったが、海員組合の話になると気を取り直したように顔を上げ、『海員組合の件は済まなかった。俺が至らなかつた』と涙を流しておられた。ベッドの脇には、最後のペンとなった共著「海に生きる」が置かれていた。最後まで海員組合のことを思い憂えていた。私にとっては20歳の頃、学生時代からの先輩で、船員問題研究会の会合にOBとして来られては、「お前たち、船に乗ったら海上労働運動をやるんだぞ」とハツパを掛けられていた。また一人大事な先輩が亡くなられた。合掌（竹中記）



インタビュー中の氏 2013年

羅針盤 読者アンケートのお願い

本誌創刊以来7年、志を同じくする仲間や読者の皆さんに支えられ、船員社会の再生と海上労働運動の復権を願う、思想、信条の違いを超えて自由に意見を闘わせ、共に考える場をモットーに発行を続けて来ました。しかし船員を取り巻く状況が改善される兆しはなく、海員組合の民主化もほど遠い状況で、未だ道半ばです。

20号を迎えるにあたり、読者を交えた中間総括を行い、今後の誌面に反映させたいと思います。皆さまの忌憚のないご意見、ご感想をお待ちします。メール、FAX、郵送いずれでも構いませんので、次ページのアンケートに記入頂き、左記あてに送付下さるようお願いいたします。別の用紙を使つての回答も結構です。匿名も歓迎します。

〒272-0827 千葉県市川市国府台1の9の42 竹中方 羅針盤を発行する会

電話・FAX 0471-3751-0789、メールアドレス seamen@gem.hi-ho.ne.jp

羅針盤読者アンケート

Q 1 連載記事への感想を御自由に記入下さい

1. 外航船員ゼロへの軌跡
2. 船員の労災補償ノート
3. 現場船員インタビュー、外国人船員インタビュー
4. 海風気風・語り継ぐ海上労働運動史
5. 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
6. 内航船長の乗船記（里山望）
7. 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

Q 2 単独記事で良かった記事、良くなかった記事など感想をお聞かせ下さい

Q 3 今後取り組んで欲しい特集、企画を御記入下さい。

【感想、自由意見欄】

2015 年度会計報告
(2015. 10. 1~2016. 9. 30)

科目	金額 (円)
収入の部 (単年度)	
会費	110,000
カンパ	153,540
郵送実費	29,000
郵貯利子	95
小計	292,635
支出の部 (単年度)	
用紙代	60,480
印刷費	30,000
郵送費	157,492
会議費	15,173
事務用品費	35,555
振替手数料	5,460
小計	304,160
総収支	
単年度収支	-11,525
前年度繰越	955,070
総計	943,545
次年度繰越	943,545

カンパは切手 540 円分を含む

羅針盤発刊にあたって

働く人々にとつ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闘わせ、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します。

2009年11月1日

羅針盤を発行する会

編集後記

○元組合長の中西さんが逝去した。組合の正常化に思いを馳せ、船員の行く末に最後まで心を痛めていた。一方で船員を代弁すべき組合の活動報告には、無様な敗訴の連続にも関わらず反省と矜持の一片もない。(H)

○私たち船員は湾岸戦争で航行安全のため掃海艇を、ソマリア海域へは海賊対処の自衛艦の派遣を要請した。結果として戦後初の海外派兵と海外基地(ジブチ)建設を招いた。「行くこと」を前提とした安全ではなく、「行かない」自由の側に、船員の基本的権利があるに違いない。(I)

○「日本民間船員を海上自衛隊の予備自衛官補」にする動きがあり、そのための国家予算案が組まれたとのこと。国民が知らないうちに戦争への流れが強まりつつある。目を見開いて鋭く粘り強い対処が必要(S)

○ごく晩年の元組合長の中西さんと話す機会があった。選挙権も被選挙権もない非居住組合員から組合費を納入させる現行システムの制度化に努力した漲本人として、現在の海員組合への嘆きは激しかった。(K)

○失礼かと存じますが、例年通り今号に振替用紙を同封させて頂きました。最近会費やカンパを寄せられた方は無視して下さるようお願いいたします。本誌は船員と船員のOB有志で発行しており、編集・印刷・発送の全てが手作り、皆さんの熱意に支えられています。感想や辛辣な批評、独創的なアイデアを是非アンケートにお寄せ下さるようお願いいたします(T)

羅針盤 第20号 2016年10月20日発行

発行責任者: 羅針盤を発行する会 竹中正陽(たけなまさはる)
連絡先住所: 千葉県市川市国府台1の9の42 竹中芳

〒272-0827、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: 00130-6-322259

郵貯口座: 店番0581普通5091919

◇会費: 年3000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。