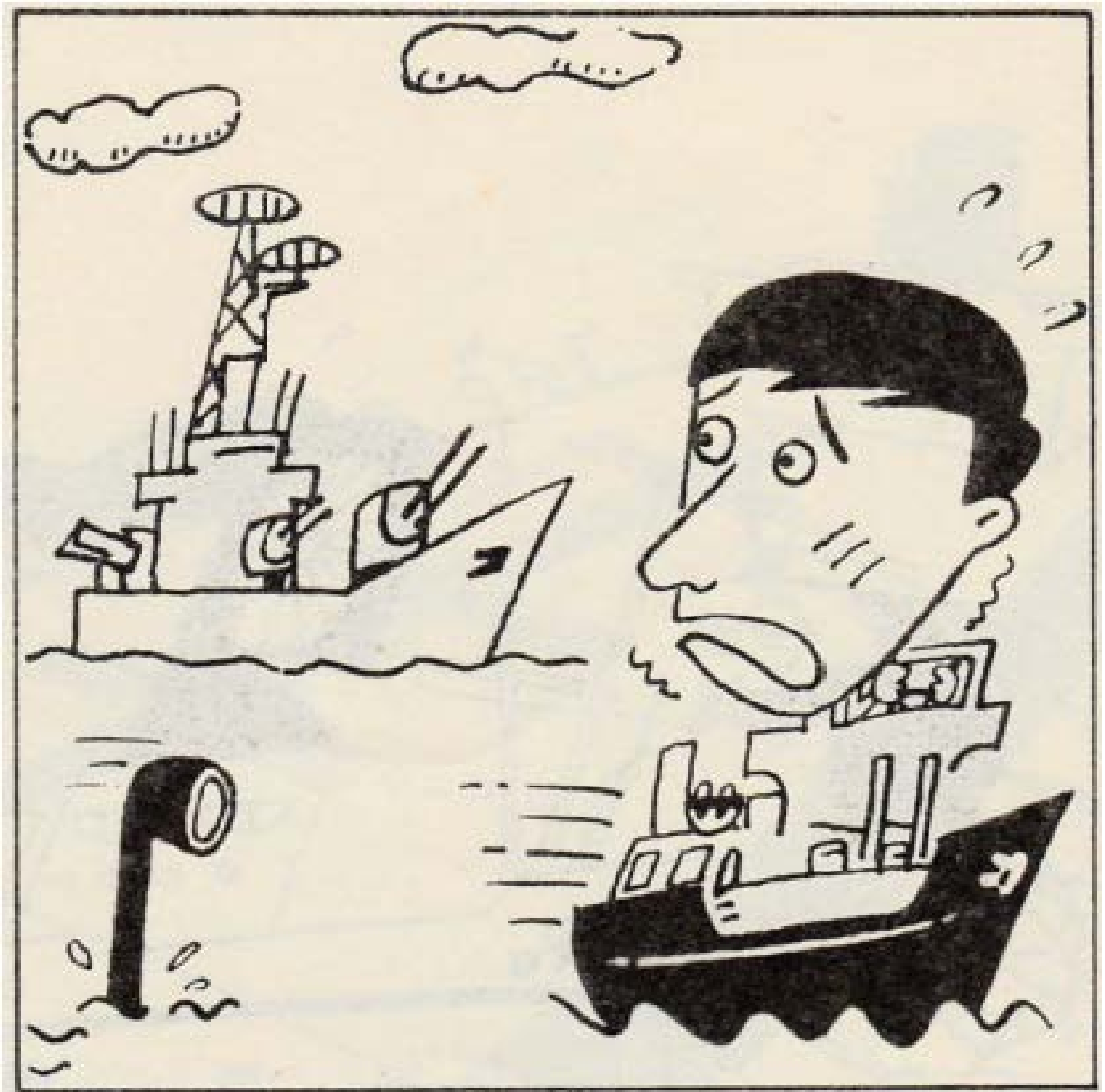


羅針盤

第22号



軍と民、それぞれの論理と海上労働 4

米イージス艦とコンテナ船の衝突事故から見えてくるもの

柿山 朗 (元外航船員)

(1) 事故原因について

衝突事故の概要

本年6月17日の深夜1時30分頃、米国イージス艦「フィッツジェラルド」とフィリピン船籍のコンテナ船「ACXクリスタル」が伊豆半島東岸沖で衝突した。イージス艦の右舷艦橋下が激しく損壊し、コンテナ船のバルバスバウ(球状船首)によって水線下に孔が空き右舷に傾いた状態で曳航される様子は記憶に新しい。この事故で艦長・ブライス・ベンソン中佐ら3名が負傷し、居住区への浸水により7名が水死した。

視界も良好で、海面も穏やかな深夜、何故衝突事故が起きたのか。

事故直後の報道

翌日の朝刊の各紙は、香田洋二元海自・自衛艦隊司令官の「見張

りが十分でなかったのではないかとまた衝突を避けるルールである海上衝突予防法の解釈の誤解があったのではないかとするコメントを掲載した。

海上衝突予防法の解釈とは、適用される航法は両船の見合い関係で決まる。追い越し関係なら後方から接近する側に、横切りなら相手船を右に見る側に避航義務が生じるからである。

産経新聞はいち早くコンテナ船のフィリピン船員の証言として

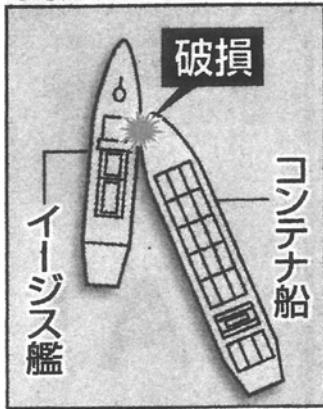


図1：産経新聞

「米イージス艦と同針路」の一面の大見出しとともに図1のように直進するイージス艦を追い越すコンテナ船が浅い角度で右側方から衝突するイメージ図を載せた。

ちなみに朝日と東京新聞のイメージ図は図2である。似通った図なのだがタテに置くのと横では事故原因に直結する適用航法が異なる印象を与えるのが興味深い。

衝撃の強さとバルバスバウの食い込みから見ると衝突角度は実際には更に大きい(広角)と思われる。

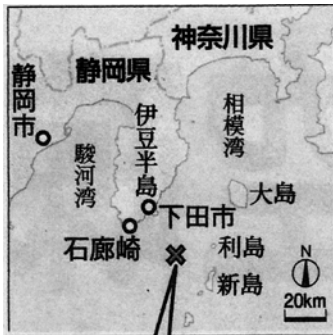


図2：朝日新聞・東京新聞

コンテナ船長の報告書
事故から約一週間後の6月26日、ロイター通信は、次のように報じた。

「伊豆半島沖で米海軍のイージス駆逐艦と衝突したコンテナ船の船長が、船主に提出した報告書の内容が明らかになった。

報告書によるとフィリピン船籍のコンテナ船「ACXクリスタル」は18ノットで東京へ向けて航行、午前1時15分、見張り2人が左舷40度の3海里離れたところにイージス艦「フィッツジェラルド」がいるのを発見した。

その5分後、イージス艦が「突然」動き、そのままの針路では衝突しそうに見えたことから、コンテナ船は手動で操舵をしながら注

意を引くためライトを点滅させた。米艦は針路を維持したままに見えたという。コンテナ船は右へ一気に舵を切ったが、1時30分、両船は衝突した。

「ACXクリスタル」の船主、大日インベストはロイターの取材に対し、「捜査状況にかかわることは回答できない」とした。事故原因を調査している米海軍、米沿岸警備隊、海上保安庁もコメントを控えた。』

見えてくる衝突の原因

イージス艦の「突然の動き」とは何か。それは右転であり、コンテナ船から見るとイージス艦の緑灯（右舷灯）の出現である。

では何故右転したのか。大型船の多くは、小型船の密集する伊豆大島の北西へは向かわない。むしろ大島南岸と利島の間から、館山の南西にある洲崎（すのさき）灯台沖を経て浦賀水道へ北上する。湾口の東側を北上する進路の利点は、東京湾へ出入りする他船の流れと交差することがないからだ。イージス艦は衝突位置から推定すると石廊崎や神子元島に接近し

て航過したと思われるが、1時15分は伊豆大島と利島の間へ向け右転する変針点である。

衝突の原因は18ノットというコンテナ船の速力を考慮しないイージス艦の緩慢で強引な「前路横断」だと推測できる。

最大の事故原因は何か

今日の海上の安全は何によって保たれているか、たとえば他船とのコミュニケーションが容易だからである。外、内航船を問わず、VHF無線で船名を呼び出し自船の意図を伝え、必要なら他船が協力動作を取るということが日常的行われている。

それにはAIS（自動識別装置 Auto Identification system）の搭載が欠かせない。AISには各種の情報が書き込まれているが、何よりも指先のクリックひとつで他船の船名を知ることができる。

民間船の場合、内航船は500トン以上、国際航海に従事する船舶は300トン以上から搭載することが義務付けられる。ところが米軍や自衛隊などはこの義務を果たさない。今回の事故でも新聞紙

上でAISの航跡が示されているが全てACXクリスタルのものではない。イージス艦の航跡は存在しつ船名すら不明の物体が、付近海域を徘徊していたことになる。

今回の場合、衝突前コンテナ船はイージス艦へライトを照射し注意喚起しようだが、コミュニケーション不成立の証左であろう。

「ACXクリスタル」の船名を知る立場にある「フィッツジェラルド」が、船名を名乗り、動作の意図を前広に知らせていたなら、英語が堪能で概して気の良いフィリン船員は状況を理解し、進路を譲ったに違いない。

事故の直接的な原因は軍隊組織が原理的に持つ隠密性にある。

(2) 捜査の行方

海保の捜索とVDR

日本の領海内の事故であり今後は海上保安庁が、捜査に入ることとなる。事故の日の夕方、東京・大井埠頭へ接岸したACXクリスタルへ早速、海上保安庁と運輸安全委員会が捜索と調査のため乗り

込んだ。乗組員からの事情調査とVDR (Voyage Data Recorder) の押収のためである。

VDRとは航空機のフライトレコーダーとボイスレコーダーを併せた機器の船舶版である。搭載義務は3千トン以上の新造船にあるが、「ACXクリスタル」のような既存船も、それに準じたS・VDRの搭載が義務付けられている。

VDRの要件として船橋内の音声、警報、速力、舵角、機関回転数や風向・風速等¹⁵項目が列挙されている。

特に重要なのはレーダー映像の記録である。捜査官たちは明瞭にレーダーのブラウン管画面に映しだされる「フィッツジェラルド」とともに、事故瞬間の同艦の針路・速力を解析、確認した筈だ。

イージス艦捜査への壁

今回の衝突事故は海上保安庁に捜査権があり、米艦船の「業務上往来危険罪」¹⁶容疑での捜査は可能だが、日米地位協定という高いハードルが立ちほだかる。

地位協定では、公務中の犯罪は米側が一次裁判権を持つと規定。

また「日米地位協定に伴う刑事特別法」(刑特法) 13条では、米軍の財産の搜索や差し押さえなどの強制捜査には米軍の同意が必要、としている。従って、米軍が拒否すれば強制捜査に踏み切れないのが実情である。

昨年12月、沖繩で起きたオスプレイの墜落事故では、海保が航空危険行為処罰法違反容疑で捜査に着手し、協力を要請した。だが、米軍はそれに回答しないまま機体の回収作業をし、オスプレイの運航を再開した。

タグボートに曳航されて米軍横須賀基地へ回航された「フイツツジェラルド」だが、修理は長期にわたるため、米国本土への移送や廃船が検討されているという。そうなれば米軍側への捜査の道は永遠に閉ざされることになる。

外国人船員と処罰

4年前、伊豆大島付近で発生したシエラレオネ船籍の貨物船、JIA HUI号(2962トン)と日本の内航貨物船、第18栄福丸(498トン)の衝突事故では栄福丸の乗組員6名全員が死亡した。

この場合は事故の3日後に当直者である中国人航海士が業務上過失致死と業務上過失往来危険罪で検挙されている。

刑事裁判が行われた場合、仮に主たる原因がイージス艦側の横切り船の航法違反(前路横断)としても、ACXクリスタル側にも一部過失があると判断される可能性が十分ある。例えば見張り不十分、衝突回避の最善の協力動作の遅れ、切迫した危険な状況への注意義務や船員の常務違反等々である。

一部とはいえフィリピン人船員(船長)にも過失があれば刑事責任(業務上過失往来危険罪)、民事責任(不法行為に基づく賠償)を免れることはできず、訴追されることになるが、米軍におもねることなく、海上衝突予防法を厳密に適用した判断が求められる。

(3) 残された課題

運輸安全委員会の役割

2008年海難審判法改悪により、海の専門家による原因究明の道は閉ざされ、新法では海難審判所による日本人船員に対する懲戒

部分だけが残された。

その結果、イージス艦「あたご」と「清徳丸」、空母「おおすみ」と「とびうお」の衝突事故では、海技免状所有者である夫々の漁船の船長の死亡とGPSなど証拠物の海没により、両漁船側の衝突直前の飛び込み事故と片付けられた。

ACXクリスタルの船員(船長)はフィリピン人であり、海難審判の対象とはならず、運輸安全委員会の原因究明に当たることになる。「清徳丸」「とびうお」と異なるのは乗組員の証言やVDRの記録が存在することである。運輸安全委員会は米国の協力がなければ理由に調査結果の公表をためらってはならない。

米国では死亡した乗組員の多くが若者であったことから関心も高いという。一方フィリピンでは自国船員に被害がなかったため安堵していると伝えられる。日本政府には国内で起きた事故の真実を解明する責任がある。

日米軍事行動の一体化

特にこの春以降、日本周辺で日米の合同軍事訓練が多い。理由は

北朝鮮の挑発に対して日米の連携姿勢を見せるためだとする。

特に空母は単独ではなく、空母打撃群と称するミサイル駆逐艦、巡洋艦や潜水艦、戦闘機やヘリコプターなどから構成される。カールビンソン、ロナルドレーガンにミニッツが加わり、11隻の原子力空母のうち3隻が日本近海で展開する異常事態である。

そこに日本の艦船や戦闘機が加わる。日本のF15戦闘機は米軍機と模擬空中戦を展開している。共同訓練といながら既に戦時態勢そのものである。

今年に入ってからでも横須賀での巡洋艦アンティータムの乗揚げ、韓国・浦項沖での巡洋艦レイクシヤンプレインの漁船衝突事故と事故が絶えない。今後も今回のような艦船と民間船の事故は絶えないであろう。

「平和な海がなければ船員という職業は成り立たない。戦没船を記録する会の会長を長く勤めた川島裕さんの遺言である。

6月30日

(次号に続く)



着々と進む新たな戦時徴用

軍事主義に偏重する安倍政権を質す

講師 山口大学名誉教授 額 厚氏

海運九条の会世話人 本望隆司記

2017年6月17日、海運九

条の会は、額厚山口大学名誉教授をお招きし、講演会を開催しました。場所は東京都・江東公会堂（ティアラこうとう）で、海運関係者を中心に70名を超える参加を得て行われました。

第一部は、額厚先生の「着々と進む新たな戦時徴用」と題する講演で、第二部は、「迫りくる戦争法の足音」として現役の航空パイロットで航空労組連絡会事務局次長の和波宏明さんと海運九条の会世話人の平山誠一さんのお2人から現場からの報告をしていただきました。額厚先生の講演内容とお2人の現場報告を要約し以下報告します。

（文中の見出しは筆者による）

第一部

着々と進む新たな戦時徴用

額厚氏講演

安倍政権の政治的本質は、新国体主義と言うべきもので、戦後憲法の精神と相反する日米安保体制を強化し、安保繁栄論を基本とする。一方、日米安保があるために米軍が駐留するとともに、軍備が増強され、こうしたもて民間を巻き込む新たな戦時徴用が行っている。

本日主催の海運九条の会世話人の平山さんとは、19年前の1999年に周辺事態法が国会上册されたとき、船員はじめ運輸労働者の徴用が問題となり、その際

に対談したことがあり、その縁で今回再会の機会を得た。

「徴用」という言葉を知らない人が多くなったが、第二次大戦では多くの民間人が戦時徴用され戦死者を出した。この「戦死」にはどんな意味があったのか、それを問いただしてみ必要がある。私の父親が健在であったころ、「あの戦死は無駄死にはないか」と聞いたところ、父はひどく怒った。戦前の国家総動員法のもとで、巧妙な言葉で抵抗を排除しつつ、国民を巻き込んでいった。現在また平和憲法がありながら、民間人の戦時動員手法のひとつとして、船員の予備自衛官化が進められようとしている。

かつて日本軍は海上輸送を民間にアウトソーシングした

第二次大戦において日本の戦争指導部は、継戦能力、兵站力についての関心は薄く、短期決戦で決着をつけると楽観していたが、長期戦となり予想が外れた。継戦に欠かせない海上輸送は民間にアウトソーシングしたといえる。

米軍は、現在も中東方面に4万人の兵力を展開しているが、その半分は輸送力確保に配置している。潤沢な補給が兵士の戦意やモラルの維持に不可欠だと認識しているからで、昔から変わっていない。民間アウトソーシングの大量は、1938年制定の国家総動員法にあるが、第一次世界大戦の経験から、武力の整備だけでは勝てない、民間を総動員する総力戦体制が必要と考えていた。

日本は、地政学的には国土の狭い島国で資源はなく人口も多くない。国の存立そのものが他国との海上交易に頼らなくてはならない。その日本が対外戦争をするためにどうしたか。対英米戦を前

に、当時の企画院が綿密な輸送計画を立てたが、現実には民間船舶と船員に多大な犠牲を出し、結局、継戦能力が潰え敗戦となった。

現在、自衛隊は南スーダンに5百人規模の部隊を派遣していたがこの程度であれば民間に頼らず自前で運べるが、大規模戦争となれば状況は一変するだろう。

集団的自衛権行使の本質、「日英同盟」の教訓に学ぶ

一昨年、現憲法下での集団的自衛権容認の閣議決定を行ったが、集団的自衛権の本質は、大国の肩代わりをして、先兵の役割を担わされることにある。

1905年に終結した日露戦争は日英同盟が背景となっている。日本はロシアに勝利したと思っているが、実態はロシアと敵対関係にあったイギリスが日本にロシアと戦わせ、自らはロシアと戦わずに権益を維持し、アメリカはその外で高みの見物をしているという構図である。これは当時有名なビゴアの風刺画に描かれた。日本はぎりぎりのところで講和したが、膨大な犠牲を払った。

集団的自衛権の行使容認の方針は、大国アメリカの代理戦争に道を拓くのが関の山である。集団的自衛権の行使によって日本が米国の肩代わりをする法的担保が日米安保条約であり、今般国会を通過した共謀罪は国民の強制動員を担保することになるだろう。いよいよ戦争できる国になる。

安倍首相は国際会議で「積極的平和主義」と盛んに宣伝するがその本質がこれだ。その英訳文に、先制攻撃容認の意味が含まれている。平和を守るためには先制攻撃、戦争も辞さないという逆さまの発想である。

北朝鮮を先制攻撃せよという議論があるが、米と北朝鮮では軍事力で総合的に2百倍の差があり、ミサイルはあるが、核弾頭を載せる技術は未だなく、対米攻撃の意図はあっても能力はない。窮鼠猫を噛む危険はないとは限らないが、安倍政権はそうした危機を過剰に煽って国民を戦時体制に巻き込もうとしている。危険でないものを危険と言いくるめ、国民を引きずっていくオオカミ少年のようなやり方に国民は騙されてはならない。



民間船員の戦時徴用は、徴兵制にも道を拓く恐れ

民間船員を予備自衛官にして、有事の際に有効活用するという方針は、自衛隊員には大型商船を運航・操船する能力がない、資格者もないということから、民間船員・船舶の活用が検討されてきた。昨年(2016年) PFI方式により民間会社が新たに設置され、防衛省がこの会社所有のフェリー2隻を長期チャーターする契約を結んだ。契約書には防衛出動の際には予備自衛官を乗り組ませること、予備自衛官を養成するために、所属船員を予備自衛官補と

する旨等が書かれている。

この問題では、「強制性はないのか」など国会でも取り上げられ大きな問題となったが、政府の回答は「あくまで本人の判断だ」と答えている。実際には、業務命令に近いものであり、従わない船員には厳しい処分があるだろう。国が想定する規模の人が集まらなければ、やがて徴兵制も検討されるであろう。厳しく監視する必要がある。

韓国の大学で講演をした際、学生から質問を受けた。「北朝鮮が怖いというが、我々は日本こそ怖いと思っている。平和憲法を壊し、自衛隊を軍隊にし、軍備を増強して再び東南アジアに攻め込んでくるのではないか」という恐怖がある」と訴えられた。国際的には日本の現状について、そのように受け取られていることをしっかりと認識し、本当の意味で平和憲法を生かす国を目指さなければならぬ。

質疑(要旨)

Q 若者は非正規雇用が多い。徴兵制があれば就職出来て良かったと思うのではないか?

A 自衛隊を正規雇用と言えるか

どうか。他国の戦争に巻き込まれ命をかけなければならぬと思えば、希望者が多いとは思えない。韓国は徴兵制がしかれ、兵役を経ないと就職もできない現状だが、日本では強い反発が出ると思う。

Q 安倍首相の憲法九条への自衛隊加憲論は、自民内にも反発があるようだが、どう考えるか？

A 自衛隊加憲論はハードルが高いと思う。改憲をオリソニック開催に間に合わせることを口実とした世論誘導の苦渋の策である。自衛隊はアメリカから押し付けられたもので、国民の支持がなければ憲法は変えられない。自公が割れないようにして、改憲を押し通す策略的なものである。

軍事力で平和を切り開くことはできない。これは歴史的事実である。今日の軍事力は、巨大な軍事産業と一体化している。アメリカの例をとれば、閣僚の多くは軍事産業から入っており、軍産複合体のための政治体制といえる。「戦争か平和か」ではなく、「戦争か安全か」という選択

肢で、肝心の平和が抜け落ちていく。他者の命を奪わない平和こそ必要だ。

平和憲法は、日本だけの財産ではない。世界の平和を希求するものとして位置付けるべきだ。

第2部 現場からの報告

迫りくる戦争法の足音

1 安保法制と航空労働者

航空労組連絡会・

和波宏明事務局次長



航空機は狙われやすい。ハイジヤックと言われるように、人質を取りやすく、乗客は動けず、丸腰で、ビジュアリアルに訴えやすい。

民間航空機も軍事利用される。1997年に全日空は海兵隊とそ

の武器を運んだことが大きな問題となったが、日本政府は日米地位協定上問題なしと容認した。

戦争体制には必ず民間協力が入ってくる。特定公共機関が決められ（航空・海運・病院等）、国家総動員法と同様、指定機関は責務を負わされ拒否できない。アメリカ

の民間航空の場合は常時徴用されているといえる。有事の際、軍の資金で運用され、協力しないと商売ができない仕組みになっている。

日本の定期航空協会では、1999年制定の周辺事態法に対し「基本的考え方」として、最小限の安全対策の要望書を出した。日航乗員組合は安全対策の労使協議を求め、争議行為も辞さない姿勢を示すと、会社は、争議行為を構える者に対して「しかるべき対応をとる」ことを文書通告し、反抗する者は解雇するとした。現在も同じ姿勢である。

航空労働者・外国籍航空の日本人労働者・日本人パイロットの3労組連絡会が民間機を兵員、武器輸送に使用しないこと、米軍輸送要請に応じないことなど要請書を防衛大臣に提出したが、3労組議

長は解雇された。物言う労働者は排除される現状がある。

民間航空は日本の空の安全だけでは成り立たない。世界平和が求められる。その実現のため共に闘いましょう。

2 民間船員・船舶の軍事徴用

平山誠一・海運九条の会世話人



船員は先の大戦で大きな犠牲を出したが、朝鮮戦争にも動員され少なくとも犠牲者を出している。

その後1965年、朝鮮有事を想定した「三ツ矢研究」が明るみ出て、大問題となった。1977年、福田内閣の時、有事法制研究「中間報告」では航空パイロット・船員の戦時徴用がテーマになった。

1999年、新ガイドライン関連法「周辺事態法」が成立。これに

対し港湾・航空・海員など運輸労働者が結集して反対運動を展開した。「政府の命令を拒否できるのか」との質問に対し、政府は「合理的理由がなければ断れない」と回答し実質的強制であることが明らかとなる。この時、船主協会会長名で「海運は平和が重要だ。平和が保たれてこそ繁栄する」との声明を出したことは印象深い。

2003年、小泉内閣のとき、武力攻撃事態法が成立、民間海運会社も自衛隊法103条「業務従事命令」の対象とされた。翌年、関連で国民保護法などが整備、多くの海運会社も指定公共団体の一翼を担わされる。陸・海・空・港湾労組は「有事法制を発動させてはならない」をスローガンにその後も運動を展開した。

2005年、高速輸送艦を有効活用することが日米合意となり、2008年、津軽海峡フェリーに米軍の高速輸送艦と同様な仕様を持つ「ナッチャンWORLD」が就航した。その後、東北震災を契機に、さらに新日本海フェリーの「はくおう」を加え、この2隻は頻繁に自衛隊や在日米軍の演習訓練

用の人員と機材を輸送、防衛大綱にもとづく「南西シフト」戦略の一翼を担わされた。

2015年9月、防衛省は民間船舶使用のための業務要求水準書を作成し発表。その翌日、多くの反対世論を押し切って戦争法強行採決。2016年、安倍政権は、長期用船する2隻の民間フェリーに配乗の船員を予備自衛官とするため、その前段階である予備自衛官補として21名の人員を確保するため予算を決めた。この時、海員組合は「船員徴用につながる」として反対声明を発表。海運九条の会も同様に反対声明を発表した。

同年2月、北朝鮮のミサイル発射声明を受け、防衛省が「破壊措置命令」を下し、会社は「はくおう」による迎撃ミサイル運送を海員組合に申し入れたが、組合は「有事対応の輸送」として拒否した。

3月には関連8社の出資で「高速マリントランスポート」を設立。同社が所有することとなった「ナッチャンWORLD」（1号船舶）と「はくおう」（2号船舶）の2隻のフェリーを防衛省と10年間で250億円の用船契約を結んだ。

「ナッチャンWORLD」は、防衛出動の際は裸用船に切り替わり、自衛官や民間船員出身の予備自衛官が乗船して任務に当たる。「はくおう」も必要に応じ裸用船となる仕組みだ。なお、21人採用予定の予備自衛官補について、確保されたのは1人という情報もある。

船員は、先の大戦の経験から「二度と戦場の海にはいかない。加害者にも被害者にもならない」との不戦の誓いのもとで働いてきたが、現状は戦前への回帰に等しく、これを許してはならない。平和の海を強く訴える。

内航船の現場から

当日参加した内航現役船員の方からの発言と質問（要旨）

内航船に乗っているが、若い船員は皆、「予備自衛官にはなりたくない」と言っており、拒否反応は強い。内航は船員不足で、働き口はたくさんあり、現在は予備自衛官を求める会社に行かなくても済むが、船員が余剰になったらと思うと不安だ。

また、海員組合は防衛省と契約

する高速マリントランスポートのような会社の船員の組織化をあきらめているが、このような会社は増えると思う。将来的には、外航船の船員や船舶も対象になるのではないか。

平山世話人

外航では日本人船員のみならず、外国人船員の利用の可能性は十分あり得ると思う。例えば、イラク戦争で明らかとなった悪名高い民間の戦争請負会社が多数ある。それが進出してくるかもしれない。

また、海上運送法の定める「航海命令」が改定され、今年から外航分野に「準日本船舶」という概念が国会で承認された。これは日本船社が実質支配する便宜置籍船（FOC）を準日本船舶と位置付け、航海命令を拡大適用するもの。これまで「航海命令は海上運送法の規定であり、有事とは関係がない」とされてきたが、今回政府は有事との関連性を否定していない。高給を約束された外国人船員を乗船させた「準日本船舶」が有事に出動する可能性は有ると思う。

（以上）

安保法制違憲訴訟 陳述書

全日本海員組合元教宣部長 藤丸 徹

2014年7月、政府（自民党・

公明党）は従来の憲法9条の解釈を変更し、集団的自衛権を容認する閣議決定を行った。自国が攻撃を受けなくても、密接な関係のある他国（具体的には米国）への攻撃に対して参戦できるというもの。

翌年9月には、自衛隊法の改定など一連の安保法制を強行採決し、2016年3月29日より施行した（翌月1日に「ナツチャンワールド」と「はくおう」の防衛省への用船契約が発効、併せて船員予備自衛官制度が発足した）。

これに対し、全国19の裁判所で、23件計6200名の原告による集団訴訟として「安保法制違憲訴訟」が提起された（詳細は安保法制違憲訴訟の会ホームページ）。

以下は、原告の一人である海員組合元教宣部長・藤丸徹さんの陳述書です。

東京地方裁判所 御中
全日本海員組合元教宣部長
藤丸 徹

陳述書

私は、1966年3月国立小樽海員学校航海科（現小樽海上技術学校）を卒業、外航船社に入社し翌67年2月より外国航路の船員として乗船勤務しました。以後、海技大学校での再教育を経て航海士となり十数年の船員生活の後に、全日本海員組合の執行部員として定年まで組合活動に従事しました。全日本海員組合は、主に船員を対象とした個人加盟の産業別単一労働組合で上部団体としては連合と国際運輸労連に加盟し、現在日本人組合員数約2万3000人と外国人船員が組合の非居住特別組員として約5万9000人が登録

されており（2016年7月現在、この人たちの労働条件の交渉も行っています）。

私は、海員組合の大阪、東京、神戸、横浜など地方支部の転勤を重ねながら組合員の雇用・労働条件の維持、向上に向けた労働運動を続けながら、最後の勤務は東京六本木にある組合本部の教宣部長（広報室長）として定年を迎えました。

1 想像を絶する船舶と船員の戦争被害

1941年12月8日、太平洋戦争の開戦と同時に日本軍は一斉に東南アジアに侵攻作戦を開始しました。開戦に当たって日本は二つの戦争目的を掲げていました。第一は「自存自衛」、つまり日本民族の生存をかけた自衛のための戦争であること。第二は「大東亜の新

秩序建設」、つまり白色人種の植民地支配からアジアを解放し日本を盟主とした新しいアジア人の政治・経済圏「大東亜共栄圏」を作ることとされていたが、実際はアジアの盟主になる事でした。

資源に乏しい島国日本の先の戦争は、まさしく海上補給戦といわれ船舶輸送力が戦争の勝敗を決しました。

1941年12月の真珠湾攻撃開始直前のわが国の船舶保有量は、500総トン以上の船舶の合計で約650万総トン、英・米に次ぎ世界第3位の保有量でした。その後、戦時中に急遽建造した船舶（約340万総トン）や拿捕船（26万総トン）などを加えると戦時中の船舶保有量は1000万総トンを超えました。

太平洋戦争の開始前、1937年7月の盧溝橋事件を期に日中戦争が本格化するのに伴い、政府は輸送力の強化と優良船員を確保することを目的に船員法を改訂、臨時船舶管理法の公布などで戦時海運統制を強化し、最終的には船舶と船員の国家による一元的管理の布石を敷いていました。

以降、海上輸送力を全面的な戦争遂行体制に組み込むべく、200本以上の海事関連法規を制定・公布して米英蘭との全面戦争に突入しました。

戦前の帝国陸海軍は極端な精神主義に偏重し、陸軍にあつては白兵決戦主義、海軍にあつては戦艦大和や武蔵に代表される大艦巨砲主義・艦隊決戦主義が支配し、著しく科学的合理性に欠けた軍事戦略が支配していました。東南アジア全域から広大な南西太平洋海域に戦線の広がった戦争戦略の中には、兵站輸送の必要性から陸海軍による船舶の獲得競争があつても輸送船を護衛するという発想はありませんでした。

一方米国は大日本帝国の経済的・地政学的本質を見抜き、戦争開始直後に通商破壊作戦・無差別商船隊攻撃を発令し、特に油タンカー攻撃に主力を注ぎました。

1942年6月のミッドウェイ海戦、ガダルカナル島争奪戦の敗北を境に制海権を失つてからの米国のウルフ・パッキング（狼群）作戦と呼ばれる3〜5隻の潜水艦による輸送船壊滅作戦は驚異的な

効果を發揮し、わが国商船隊を徹底的に破壊しました。

その結果、戦争による喪失船舶量は500総トン以上の船舶で約890万総トン（2534隻）、500総トン未満の小型船、漁船、木造機帆船その他を合わせると1万数千隻以上に達し、国富被害率の総平均25%に比べ、船舶の被害は88%と突出しました。（1949年「経済安定本部」発表の『戦争による国富被害状況』による）

1940年に交付された船員徴用令などによつて根こそぎ動員された戦争による船員の犠牲者すべての把握は困難ですが、観音崎灯台の麓に奉安されている船員の死亡者数は6万6000人余となつていて（日本殉職船員顕彰会奉安数による）、漁船や小型船にいたつては正確な記録は整理されていません。

戦没船員がより悲惨である特徴に、「生きて虜囚の辱めを受けず」とした戦陣訓や玉碎で名高い帝国陸海軍人の死亡率をはるかに上回り2倍以上の43%であること、もうひとつは年少者が際立つて多いことがあげられます。この背景

には、海員養成所、商船学校などの各種船員教育機関が『戦時特例』によつて養成期間を大幅に短縮、大量かつ短期即席養成で徴用船に乗り組ませたことによるものであります。

戦没船員の年齢別分布を見ると、10代の死亡者が19,046人（31.43%）と突出しています。国民学校高等科を卒業し普通海員養成所の短期養成を2カ月で終え、乗船まもなく戦没した船員は享年14歳の若さでありました。

戦争による船舶ならびに船員の被つた犠牲の1〜2例を紹介しします。

1944年に建造されたばかりの新鋭船・玉津丸（9590総トン）は、8月6日内地各港で軍需物資を満載し門司を出航、伊万里湾でヒ71船団2隻に編入されマニラに向け出航しました。18日、荒天・濃霧の中バシー海峡に差しかかり船団は米潜水艦に捕捉され僚船は相次いで魚雷攻撃により沈没。玉津丸は視界不良の中を全速で航行するも未明の4時30分、米潜水艦スペイドフィッシュが発進した魚雷2発が右舷中央に命中して4

分後、煙突から蒸気を噴き出し、最期を告げる汽笛を吹鳴しながら戦没。船員138人中135人、将兵4500人中4406人が戦没しました。

31日、護衛艦から「ガランビ岬東方海上二玉津丸便乗ノ陸軍将兵約2000名ノ漂流ヲ発見、救助ヲ開始スルモ限度アリ、至急駆逐艦2隻ノ増援ヲ頼ム」と緊急電報が発信されました。すでに救助され僚船・能登丸船上の便乗者となつている同僚たちは無線を聞いて声もなく絶句。海上に投げ出された約2000人の船員・将兵は、時化の海で12昼夜、飲まず食わずで1メートルの青竹につかまり漂流していました。

この中の一人、私が組合活動に参加して間もない頃の先輩・石田次男近畿地方支部長（故人）から、同船団に編入され沈没した帝亜丸に乗船し遭難した体験をよく聞かされました。

笠置山丸（1923年建造、2420総トン）は、1942年陸軍に徴用されフィリピン方面に就航していました。44年9月24日コロン湾で第38機動部隊艦載機の

空爆を受け船長以下3名が戦死しました。11月10日、サンフェル

ナンド沖でも空爆を受け操機長以下8名が戦死しましたが運航を続け、翌11日には荒天で座礁したにも関わらず乗組員は船を維持していました。しかし11月24日〜25日、米航空母艦エセックスとラングの艦載機の空爆で船体は破壊し、放棄されました。残りの乗組員21名はルソン島に上陸し山中に逃れるも、米軍や原住民の襲撃を受け全員が落命してしまいました。

戦争を開始して以来、こうした船舶の悲惨な事例は至るところで発生しました。

生き残った船員の平均遭難率は214%で、殆どの船員は同僚の死体と油と血の海に投げ出された経験を持って終戦を迎えました。

2 戦争と船員にかかわる

戦後の歴史と経緯

戦後わが国の一般市民は、平和憲法に守られ戦争の加害者にも被害者にもなることはありませんでした。しかし外航船員や沿海・遠洋の漁船船員にとっては、各国間

の戦争や武力紛争とは無縁ではいられません。

戦後直後の船員を待ち受けていた最初の任務は、海外に残された軍人軍属・一般邦人約640万人の引き揚げ、更には中国大陸や朝鮮半島から強制連行された人々約130万人の送還、合計約770万人の輸送活動でありました。

稼動可能船舶は払底していたので米船215隻、約100万総トンの貸与を受け「マツカーサー元帥の命令により」船員は乗船し復員・送還業務に従事しました。日本沿岸には無数の機雷がとりまく中、船員はまたしても命を賭して危険きわまりない海に乗り出していかねければなりません。その結果、船員は戦後だけでも186隻、778人の犠牲者をだしながら「民族の大移動」を完遂し、引き続き戦後復興の先頭にたつて輸送活動に従事しました。

朝鮮戦争

1950（昭和25）年6月に勃発した朝鮮戦争では、米軍を主力とする国連軍の兵站を担うべく米国軍事海上輸送部の要請により約70隻、34万総トンが動員されま

した。中には米軍貸与のLST（戦車揚陸艦）で復員業務に就いていてそのまま、隣国の戦争の勃発により朝鮮海域に就航する船舶もいました。

有名な仁川上陸作戦では、LST 47隻が兵站を担い、その中の37隻のLSTは日本人船員により運航されていました。

ガダルカナルの飢餓の戦場で生き残った船員や何度も戦火の海に投げ出された船員もいて「やっと生き残った俺には家族もいる」、「こんなことなら船を降りる」、「戦争が終わって何年になるのか」と激論となり船内でも大反対となったようです。しかし当時の運輸大臣から「現地指揮官の命令に従え」との指示があり、やむなく業務に就かざるを得ませんでした。

国会では「朝鮮戦争に日本人は参加していいのか。もし参加要請があつたらどうするか」との野党質問に対して、吉田首相は「そのような仮定の質問にはお答えできません」と答え船内ラジオの放送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

怒号があがったとの事です。また民間商船の戦争加担を国会で質問された当時の吉田首相は「あくまでも民間の商契約である」と答弁していました。

当時、占領下では政令325号があつて米軍（進駐軍）の占領政策に都合が悪い事態に対しては占領目的違反とされ、「朝鮮戦争反対」などのプロバガンダや朝鮮への船舶の就航拒否などしたら即座に政令違反で逮捕・沖縄送りの重労働が課せられました。

兵隊、武器弾薬、生活物資など戦争に欠かせないあらゆる物資の輸送に従事した日本人船員数千人（1万人という説もある）、さらには朝鮮沿岸の機雷除去作業に従事した海上保安庁の掃海艇30隻の「動員」なくして、国連軍の戦闘は不可能だったので。その結果、56人の船員などが死亡しました。（2016年10月8日朝日新聞朝刊）

ベトナム戦争

1961年より始まったベトナム戦争でもMSTS（米船運航機、米軍海上輸送司令部の指揮下にある）に雇用されている日本人船員

は、米軍の軍需物資の兵站活動に従事しました。一方民間商船も「用船契約」として危険な海域に就航し、ベトナム戦争に動員された日本人船員は1400人と言われています。

当時、MSTSに所属LSTに乗っていた組合でのかつての同僚・五味美さんは「米軍基地から基地に物資を運ぶだけ」との説明を受け乗船勤務についていました。実際には、戦車・砲弾などの武器弾薬から化学薬品(枯れ葉剤)、食料、衣類などの米軍物資を積んでヘルメットや防弾チョッキを常時着用しながらメコン川を遡行し、航路筋では砲攻撃が日常の激戦地に何度も就航していました。

戦況がピークに達した1967年7月、4万人の兵と戦車100両を投入したジャンクシオン・シティー作戦の兵站に従事しメコン川を遡行中、同僚の古屋久弥さん(当時50歳)は川岸から直撃弾を受け死亡、4人が重軽傷を負いました。(2015年10月11日放送のBS1スペシャル)

1964年11月3日米船運航(株)のLST117号の斎藤賢三

甲板員が、南ベトナム・ダナン港で上陸、帰船途上に兵士に誰何され、逃げようとしたところを射殺された事件を始め、米軍が北ベトナムへの本格的爆撃を開始し特殊戦争から局地戦争へ拡大した以降、メコン河遡航中の船舶が直撃弾や至近弾を受け船体・ブリッジに被弾した船舶は枚挙にいとまがありませんでした。

海員組合はベトナム就航船に対して①就航見合わせ区域の設定②危険手当(1人1航海につき被弾2万円、至近弾1万円)を確認③乗組員の就航に対する意思の尊重などを協定しました。また戦争が激化するのに伴いトンキン湾北緯17度以北への配船を見合わせ、さらにはベトナム沿岸(通称ジョンソン・ライン内)に就航する乗組員に特別区域手当を設定(内容は全米海員組合の決めたものと同額)し、被撃手当はそれまでの倍額、停泊港被撃には150ドル、船舶被撃には100ドルを支払うことなどを逐次確認して就航しました。

ベトナム戦争によって6人の日本人船員が死亡、負傷者も多数発

生していますが実態は不明のままとなっています。

イラン・イラク戦争

イラン・イラク戦争の勃発した1980(昭和55)年当時、わが国の原油の対外依存率は99%、その中でも中東の依存率は78%となっていて、日本と中東を結ぶオイルロードはまさしくわが国経済活動の死活を制する生命線でありました。

戦争勃発の9月22日、イランとイラクの国境付近の海域には日本郵船所属のコンテナ船「箱崎丸」(2万3669総トン)、大洋商船所属の貨物船「かめりあ」(1万7040総トン)、東京海事所属の貨物船「からたち丸」(7073総トン)などの日本船が着岸もしくは航行していました。

「箱崎丸」は、ウムカッスル港にて荷役中に戦闘が始まり岸壁設備が破壊され荷役不能、本船にもミサイル1発が被弾、船腹に破孔が生じたことから付近は大混乱となり港外脱出は不可能となりました。「かめりあ」は、シャトル・アラブ側をバスラ港に向け航行中に銃

弾130発を被弾、船員1名が軽

傷しました。

「からたち丸」は私の所属していた会社の船で、イラク向けの建設資材を満載してバスラ港に停泊していました。24日、「河口付近にある製油所のタンクがイラン空軍の攻撃を受け噴煙は本船上空を覆いただならぬ様相を示した。加えて爆発炸裂音が轟き、周辺河中に水柱があちこち上がった。飛来する弾丸や破片が鋭い金属音をあげて船上を飛び跳ね、船体に弾痕が生じ始めた」と同僚の矢島泰輔通信長は記しています。(海員組合機関誌、海員2003年8月号)

当初は、被弾の危険を避けるべく全員が船内の中心に身をすくめていたが、危険が去らずやむなく救命ボートで乗組員全員が脱出、付近に落下する砲弾の間を縫って上陸し窪地や用水路に身を伏せて眠れぬ夜を過ごしました。心身ともに疲労する中、やつとの思いで代理店員と接触しホテルに避難、数日後に帰国しました。翌春2月、保守要員として本船に派遣された2名の機関長・士は、ホテルから本船まで死体が散乱する道路を往復しながら機器の保守・管理に努

めませんが、市内への空襲・砲撃は止まることなく結局、上記2隻と同様に本船も船体を放棄せざるを得ませんでした。

8年間続いた同戦争では、イラン・イラク両国軍による中立国船舶をも巻き込んだ無差別攻撃により、407隻(546隻との説もある)の船舶が被弾攻撃され333人の死者、317人の負傷者を出すという世界の船員にとって悪夢のような事態でした。

日本人船員の乗り組む船舶は、中立国・非交戦国表示を徹底し、船体の舷側や甲板上には巨大な「日の丸」を描き、必要に応じて昼間航海や船団航行をするなどして万全の体制で就航しました。また、船員居住区には土のうを積み上げ、ヘルメットや防弾チョッキを着用して可能な限りの安全対策を講じて対処しましたが、狂気の支配する戦場では日本人船員の乗り込む船舶も例外とはなりえませんでした。

1984年には、ジャパンライオン所属のタンカー「Plimrose」(27万6424重量トン)がペルシヤ湾を航行中、航空機によるロケット

ト攻撃を受け被弾したのを始め4隻が被害を受けました。

1985年には、商船三井配乗のコンテナ船「[T] Marakt」(3万2534総トン)が同じく航空機による攻撃を受け4発が被弾・炎上し、乗組員は必至の消火活動に従事、藤村憲一操機長1名が死亡、ほか1名が負傷したのを始め、3隻が被弾や臨検・拿捕にあった。

その後も、タンカーの「秀邦丸」、「コスモジュピター」、「日信丸」、「日晴丸」などの日本船舶の被害は続き、イラン・イラク戦争によって日本船は12隻が被弾し、2名の命が失われました。

海員組合は、外航船社と①領海内にある船舶の早期脱出を図る、②日章旗を掲揚する、③北緯²⁹度30分以上に就航させない、④乗船に当たっては本人の意思を尊重する事などを取り決めました。しかしタンカー会社乗組員にとって

「乗船拒否」は生活自体が成り立たないことを意味します。また仮に下船を希望しても別な同僚が乗船しなければならず忸怩たる思いで原油輸送に従事していました。

浮遊機雷が流れる海域で、船舶

の臨検、拿捕、威嚇などは日常茶飯となる中で船員は懸命にオイルロードを維持していた当時、国内は株価や土地価格の高騰などでパブル景気でした。テレビは24時間放送が続き、ネオンサインが煌煌と街中を照らし、「ジュリアナ」などに代表される踊り場で若い男女が踊り狂っている、日本全体が省エネなどという意識もありません。く狂乱の時代でした。

湾岸戦争など

8年間続いたイラン・イラク戦争が終結した2年後の1990年(平成2)年8月2日、イラクのクエート侵攻により湾岸戦争が勃発しました。政府の強い要請により、中東貢献策の一環として日本船舶による物資輸送の協力が求められました。

海員組合は、一切の武器弾薬、兵員など直接戦闘行為に供する物資の輸送はしないこと、乗組員個々の乗船拒否権を完全に保証することなどを盛り込んだ協定を締結して、日本人船員の乗り組む船舶2隻が、建設資材等を積載してサウジアラビア方面に2航海就航しました。

そのうちの一隻「きーすぶれんだー」号の橋本進船長の報告によれば、マスカット港で陸揚げ予定のトラック150台がダンマン港への陸揚げ変更となり移動、ダンマン港に入るとイラク軍のスカッドミサイルが飛来し、これをイラン軍のパトリオットが迎撃、船の上空で大爆発が起こって周辺にいた多数の兵士が、荷役中の「きーすぶれんだー」号に血相をかえて逃げ込んできました。ダンマン港はまさに戦場そのものだったわけで、乗組員にとっても大変危険な状況でした。

その他にも、1984年に始まった第一次中東戦争から数次に及ぶ中東戦争、キューバ危機、インド・パキスタン紛争、フォークランド戦争など船員が戦争・内乱・紛争などに関わった事例には事欠きません。

3 安保法成立後、民間船員が事実上の強要で予備自衛官補にさせられる事実と危険性

昨年9月一連の安保法制が一括採択されました。

安保法制が公布され施行されたことによる船員にかかわる具体的な動きとして本年3月、民間会社「高速マリントランスポート株式会社」（以下マ社という）と防衛省が自衛隊の自衛隊員や武器弾薬、その他の戦争資材を常時輸送することを目的とした契約があります。マ社は、防衛産業を扱う商社・双日（株）を筆頭に、新日本海フェリーや津軽海峡フェリー、リベラなど8社の共同で有事や訓練の際に米軍や自衛隊を運ぶ特別目的会社として本年2月19日に設立されました。

契約期間は平成37年12月までの10年間で、金額は250億円。船員の雇用・配乗は、「ナッチャンWorld」が東洋マリンサービス、「はくおう」は、ゆたか SHIPPING が担当するようであります。前社は津軽海峡フェリーの、後社は新日本海フェリーの子会社で、「ナッチャンWorld」は今年10月1日から、「はくおう」は来年4月1日から任務に就く契約となっています。契約は「事業契約書」の他に、「基本協定書」「入札説明書」「提案書類」「民間船舶管理事業・業務

水準書」などがあり、輸送内容は、①自衛隊の訓練のために必要な輸送、②自衛隊の任務遂行のために必要な輸送、③公的機関のための輸送等（国が発注する在日米軍の輸送役務等）、の3点とされています。そのほかに、「事業者の義務履行に支障を及ぼさない範囲において」、マ社は「収益事業」を行うことができようになっています。

そして、平時の「収益事業」「訓練のために必要な輸送」「公的機関のための輸送」は、「船舶安全法に基づき輸送すること」、つまり、海技免状を持った船員が民間船員として商業輸送を行う。防衛出動・有事の際は、「自衛隊法に基づき海上自衛隊が運航」し、通知後遅くとも72時間以内に出港できる態勢にすることが義務付けられています。

重要なのは、防衛出動命令（予測される場合も含む）が出された際には、「船舶を裸用船し予備自衛官を含む自衛官で運航する」「事業者は、予備自衛官及び予備自衛官補である本事業船員の確保を促進するものとする」（水準書）としている点です。

さらに「予備自衛官等である本事業船員については、できる限り1号船舶（ナッチャンWorldのこの）の運航に従事できるようにしておくこととする。加えて、1号船舶の船員について、予備自衛官又はその希望者であることを確認して雇用する」（同水準書）と、はっきり義務付けられている事です。海上自衛隊には、大型カーフェリーを運航できる有資格者が少なく、予備自衛官（民間船員）なしには運航不可能なのが現状です。

中谷防衛大臣（当時）や防衛省・国土交通省など政府側は、「予備自衛官になるかは船員の任意」、「会社側の問題で、防衛省としては関知しない」との発言は事実と異なり、船員の予備自衛官化のルールが完全に敷かれているのです。

「ナッチャンWorld」は本年10月1日までに船員を「積極的に確保すること」が義務付けられており、「はくおう」も含めて既に乗組員は確保されています。

なお事業契約書には「都合により、予備自衛官を希望しないで、1号船舶の船員となった者については、国及び事業者双方は、その

希望を尊重し、国は予備自衛官に採用しないこととする」と、「本人希望を尊重」するかのよう記載していますが、「予備自衛官又はその希望者であることを確認して雇用することと完全に矛盾しています。

船員が新会社に船とともに移籍もしくは新たに採用されるにあたって、「予備自衛官又はその希望者であることを確認」されたら船員は断り切れないのが現状で、船員の事実上の徴用・強要であります。

「業務水準書」第2章1の（3）に記された「本事業船舶の満たすべき性能等の要求水準」では、総トン数、積載トン数、速力、航続距離などに加え、「危険物積載」として、国連番号UN0006、UN0168などが記されています。

UN0006は砲用完成弾、UN0168は弾薬で、実戦兵器の積載を表で具体的に指示しています。同表には船橋保護装置として「船橋前、側部防護板を有すること」も記されています。また「防衛出動等連航後」の項では、①国は、自ら事業者が指定する造船所まで船舶を回航する、②国と事業

者は、双方で本事業船舶の損傷等を確認し、損傷等確認書を作成する等と規定されており、まさしく殺し殺される実弾の飛び交う戦場に赴くことを前提としています。

さらに、当面の航行区域は「近海」となっていますが、「事業者は、本事業船舶が臨時変更等により外航を行う場合を想定して、関係官庁との調整のうえ、外航に必要な本事業船舶の改造仕様やソフトウェア（国際安全管理コード《ISMコード》に則った安全管理システム《SMS》など）での必要な対応策を検討し、「対応可能な措置を自ら講じる」ことが義務付けられています。

「事業契約書」は計120条、別紙を含めて170ページに及ぶ膨大なもので、防衛省が長期間にわたり水面下で民間船舶の活用を練っていたことが分かります。

契約書第20条（監視職員）では、「発注者」すなわち防衛省が監視職員を任命し、自衛隊員や武器弾薬その他を運ぶ際、「請求、勧告、通知、確認、承認、承諾、指示、要請又は協議」して「要求水準の達成状況を監視」するとされている。

ます。

自衛隊の任務の遂行すなわち戦闘行為に支障がないよう、あらゆる危険な状況のなかでも指示命令に従わせることができることになつていくことから、われわれ船員は、戦前の船員を塗炭に苦しめた船舶保護法を想起します。

船舶保護法は、200本近い海事関係の戦時法令のひとつで、1940（昭和15）年3月に制定されました。第1条では「船舶を保護するを以て目的とす」とされ、軍人が船舶に乗り込み「臨機必要なる指示を為す」として指示監督し、船員が指示に従わない場合は懲役を含む罰則が定められています。

船に乗ったことがなく、商船運航のノウハウやシーマンシップを全く知らない軍人が、船長の上位に立ち、船舶運航の全般すなわち針路・速力、船体の維持管理から積み付け、人員配置や労務管理まですべてにわたって指示・強要しました。無謀な軍人の指揮命令の結果、多くの船員が犠牲になったことは前述した通りです。このように安保法制の公布・施

行に伴い、われわれ船員にとって戦争に加担させられる脅威は極めて現実的な動きとなつてきています。

4 船員の職業的特殊性からくる戦争加担の危険性と脅威

わが国は、原油（輸入率100%）、天然ガス（98%）、石炭（100%）などのエネルギー原料も、鉄鉱石（100%）、ボーキサイト（100%）などの工業原料、さらには衣食住に関連するものでは綿花、羊毛、ゴムなども100%、大豆（93%）、小麦（88%）、砂糖類（72%）、木材は70%が外国からの輸入（総量約8億トン）に頼っています。（いずれも船主協会編、「2016日本の海運より」）

食料自給率（カロリーベース）は39パーセントで推移し依然として外国に依存しなければ食生活が守れない状態が続いています。

一方で日本は、自動車や電気製品などさまざまな工業製品を生産し、世界各国に輸出（総量約1・7億トン）することで経済と国民生活は成り立っています。外航海運

は、こうした貿易の99・7%を担っており、まさに島国日本の生命線であります。

しかし一旦有事となれば、こうした現実にあるわが国の経済的全保障が守られるでしょうか。戦前・戦中の歴史が示す通り戦争ともなれば「敵対国」は、わが国の貿易通商路を破壊することは目に見えています。資源が少なく各国との輸出入貿易で成り立っている極東の島国は、物理的にも戦略的にも戦争ができない国であることは歴然としています。

政府は「民間人には安全などこゝろでの業務に従事」し、「あくまで後方支援に従事」と繰り返し答弁しますが、一体「安全なところ」とはどこを指すのでしょうか。海には安全な海域はありません。

陸上の戦争ルールを定めた国際人道法（戦時国際法）の陸戦法規では、「攻撃は軍事目標に厳しく限定されなければならない」（ジュネーブ条約追加議定書1の第52条）として、かつ軍事目標の範囲を極めて限定しています。

降伏した兵士、捕獲者、戦闘不能者、衛生兵や宗教要員、文民、

学校、病院などの医療施設、歴史遺産、芸術品、礼拝所、住民生活に必要な食料施設、作物、灌漑設備、ダム、堤防、原発、民間防衛団体の要員などを攻撃したり、都市に対する無差別絨毯（じゅうたん）爆撃は違法として禁止されています。これらを攻撃すれば国際刑事裁判所で戦争犯罪人として訴追される対象となっています。

一方の海戦法規では、一般商船が敵国の軍事目標とされるケースとして「軍艦や航空機によって護衛されている商船」さらには「武器弾薬や兵員を輸送する船舶」と明確に規定されていて、非交戦国・中立国の船舶であっても戦争当事国の武器弾薬を積載している場合は攻撃対象に該当します。海戦法規では、民間商船といえどもほぼ例外なく臨検・拿捕の対象となり、場合によっては無警告・無差別攻撃の対象となる過酷な規定になっています。

安保法制の制定によって、われわれ船員が危惧しているのは、民間商船が「軍事目標」そのものになることです。

5 おわりに

私が初乗船した1967年頃は、戦後もまだ20年程しか経っていない事から戦争経験者が多数船に乗っていました。日本を離れて南下し、バシー海峡（台湾とフィリピンの間）に差し掛かると、甲板上から花やお酒などを海上に捧げお祈りする先輩船員が何人もいました。また汽笛の長音一声を吹鳴し戦没者を弔う船長もいました。戦時中、徴用され船とともに戦没していった先輩、同僚たちへの鎮魂のお祈りでした。

若い私は、まだ歴史も知らず不思議な思いで眺めていましたが、その頃、船内でのカタフリ（船員用語で雑談のこと）で、戦争経験のある先輩船員の話をよく聞かされたものです。

この海域では何丸と何丸がやられ何百人の船員が死んだとか、何昼夜も泳がされたとかの話でした。

現在、外国航路に就航する日本商船隊は約2700隻、それを動かす外航船員は3000人弱となっていて乗組員の⁹⁵パーセントは外国人に依存しています。一旦、

国際情勢が急変・悪化し身の危険を感じた際に、外国人船員がどこまでわが国の経済活動と国民生活を維持するシーレーンを確保してくれるでしょうか。東日本大震災による福島第1原発の爆発事故があつた際、彼らからは「下船、帰国させてほしい」と懇願する者もいました。

政府は、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」とする目標を掲げていますが、いまだ達成されていません。その中で官労使あけて船員の確保・育成に取り組んでいます。

一方、外航船員を補完する技能を有する内航船員（旅客船船員を除く）は2015年で2万人弱となつていて減少傾向は止まらず、50歳以上の高齢化率は75パーセントを超えています。

経済安全保障上の日本人船員の確保・育成は喫緊の国民的な課題となつていますが、外航・内航とも将来的に安定した船員の確保と育成には目途が立っていません。

船員は、命に係わる危険な海域にも就航せざるを得ない極めて稀有な「特殊性」を有しています。安保法制が制定される以前にも前述した通り、多くの被害や犠牲者を出し危険と近接していましたが、日章旗の表示や憲法に基づく平和外交が安全保障の担保として機能していません。

しかし安保法制の制定によって他国の戦争に加担し、戦争当事国となった場合には必然的に兵站を担わらざるを得ない船舶とそれを運航する船員の後輩たちが、再び弾雨飛びかう戦火の海に駆り出されるのを黙認してはならず、この度の訴訟に至りました。

以上



公平・平等、労働組合らしきを取り戻したい

大倉 実（海員組合元関西地方支部・副支部長）

海員従業員労組の結成に参加し、出身母体である海員組合相手に裁判提訴した、大倉実元執行部に話を聞いた。

Q 組合ではどんな仕事を？

在籍専従執行部員を経て、1997年にマリンエクスプレス（旧日本カーフェリー、現宮崎フェリー）を退職、組合執行部になった。以後、京浜、鹿島、関東地方支部、新潟、大阪、関西地方支部に勤務、一貫して現場交渉に明け暮れてきました。一番印象に残っているのは鹿島支部長時代の「大洗港湾運送の解雇問題」。会社側は策を巡らし、カーフェリーの減便によるラッシング業務の契約解除を機に、解雇と併せて組織脱退を企んだ。二転三転の末、県や町と元受会社にも責任を取らせて何とか組合員の再就労先を確

保し雇用を守ることができた。

しかし、その中で原子力関連施設へ就職あっせんした5名については採用段階で本人辞退者が出て全員就業することはなかった。苦い思い出として残っています。

それでも、闘争の中で運送部門と事務部門の陸上組合員を数十名組織化できた。1年近く全力を注ぎ、色々な体験もして、以後の組合活動の原点になりました。

鹿島埠頭の年間臨手闘争も記憶に残っている。会社側の低額回答に対して皆な怒り心頭、賛成⁶⁹、反対1人でスト権を確立して48時間後のストを通告した。会社は船地労委のあっせんに脱げ込んだが組合員は納得しない。2回目のあっせんで昨年同率が提案され、要求通り勝ち取ることができた。鹿島は職場委員を筆頭に現場が良くまとまっていたからできたのだと思う。

Q なぜ裁判を？

執行部の定年は60才。2011年に関西地方支部副支部長の時に60才を迎え、再雇用職員となった。勤務地は博多海員会館。福岡市港湾局が運営管理する船員福祉施設で、館長は代々組合執行部の出向先になっていた。

「天下り」という感じではなく、実際に10名の従業員を束ねて、営業や会計処理、市との折衝まで何でもしなければならぬ。何か問題があれば福岡市監査局や市議会（第三委員会）等で追及され、責任は自分に返ってきます。

再雇用職員の契約は1年ごとの更新制で何も問題がなければ、本人が希望する限り、最低⁶⁵歳までは継続されるのが通常でした。給料は組合の規定に基づき、最初の2年間は退職時の年間総収入の8割、次の

2年間は7割、以後は6割と、全員一律に保障されてきました。年間臨手に相当する期末手当も現役の執行部員・事務職員と同率で全員公平に支給されていた。

ところが1年後の契約更新時になって、再雇用職員規定が突如変更（と言うより完全な改悪）されたことを知らされた。事前承認も変更後の周知もなく、定年退職時の総収入の8割から基本給の8割へと減額、期末手当も未支給とされたのです。

仕事上の問題は何にも指摘されないのに、突然年収は半分近くに減る。単身赴任ではどういやっていけません。拒否すれば更新拒否と他の再雇用職員に聞いた時は驚愕でした。

執行部時代には、組合員の労働条件は維持・向上しかないと信じて現場と連携を取りながら交渉に当たってきました。緊急対応時でも基本給を下げることにについては頑強に抵抗してきました。そのように先輩達からも教わってきたのに、それとは真反対のやり方でした。

調印しなければ即解雇になりま

当時は法人改革の一環で一般財団法人への移行手続のまっただ中、それを進めてきた自分がいなくなれば出向先(博多海員会館・福岡市港湾局)に迷惑が掛かると考え、就労することを優先しました。一方的な不利益変更には不満はあるものの調印することにしたのです。

その後、他の再雇用職員と比較して一時金の支給について個別に差があることが判ったので、不満表明したのですが聞き入れられませんでした。

海員従業員労組を作って交渉を申し入れても、のらりくらり(実質的な拒交拒否)不当労働行為)の連続で、解決しようとする努力が全然見えない。

私の給与は組合費から出ていることは承知していますが、組合幹部(役員)の従業員(再雇用者も含む)管理に対する問題提起の意味もあり、裁判を起すことにしました。

Q 裁判の請求内容は?

2012年に改悪された再雇用職員規定を無効とし、従来の再雇用

職員規定を履行すること。具体的には不支給となった期末手当5年分の支払と、2012年以降今年3月までの給料減額分の支払いが請求内容です。

組合はこのようなやり方をやめて、従来のように公平・平等な扱いに戻してもらいたい。これは私だけでなく、全再雇用職員の問題です。

Q なぜ再雇用職員規定が変更されたと思いますか?

長年運用されてきた規定が突如変更された。財政赤字とかいろんなことが言われているようですが、その割に執行部の給料は年々上がっている。期末手当がちゃんと払われている再雇用職員もいる。正直訳が分かりませんが、差別・選別が持ち込まれたことだけは確かです。

当時は、2012年2月に元中執北山さんの解雇無効が最高裁で確定して職場復帰することが決まり、実際に本部勤務も始まった。北山さんはその夏に再雇用年齢の60歳になることから、イヤガラセをしようと思ったのではないのでしょうか。

翌年には従業員規定本体も改悪され、解雇や懲戒解雇などを細かく定めた賞罰規定を新設して全従業員への締め付けが始まった。今考えると、そういうやり方の走りだったと思います。

Q 今の組合についてどう思いますか?

労働組合・労働運動と言うよりは海員組合会社になってしまった。外国人組合員の組合費収入に胡坐をかいて運用している。外国人組合員が知ったらどう思うだろうか。

労働組合としての機能が低下していると感じる。乗船中の乗組員間の絆や喜怒哀楽など、労働者としての船内労働の実経験が少ない執行部の考え方には疑問を感じる時がある。船員としての仲間意識が低下しているのではないか。

Q 今後どうすれば?

執行部員は、労働組合であること、組合員のためにということ肝に命じて職務(会社との交渉)に当たって欲しい。

事務職員は組合員へのサービスと、自分も組合従業員としての労働者であることの自覚を持つて欲しい。両者は両立するはずだから。組合員の方々は、自から加入する組合である以上、積極的に組合に結集して労働条件の維持向上につとめ、会社と共通する政策課題を立案して、労働環境の改善・業界の発展整備を連合・他の労働団体や政党等を通じて解決する運動を展開して欲しい。そういうことがなければ組合はなかなか良くならないのではと思う。

Q ほかに何かあれば?

「船員しんぶん」、「海員」の内容がおかしくなっている。組合員を取り巻く環境の変化や、現場の課題が浮き上がるようになっていない。政策問題も解決の方向や、組合が実際に取り組む方針を周知するものとして機能していないのではないかなと感じる。

(6月19日)

インタビュー編集部

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 20 — 内航組合員 竹中 正陽

まさはる

今年2月以降の経過について報告する。

○竹中の組合員資格確認・組合長選挙無効裁判

東京高裁も組合が敗訴

2月8日東京高裁は、地裁と同様、「竹中の組合員資格はく奪、2013年大会の組合長選挙立候補届不受理、会計帳簿の閲覧拒否などの一連の行為を組合規約違反の不法行為」と認定し、海員組合と松浦副組合長に対して165万円の損害賠償金の支払いを命ずる判決を出した。

ただし組合長選挙無効については、すでに次の選挙が行われて新たな組合長が選任されている等の理由により、「確認の利益を欠く」と判断。不法行為のみを認定して無効確認は行わなかった。

謝罪文についても同様に、「訴訟において不法行為責任を認め、慰

謝料の支払を命ずることにより損害の回復は図られる」とした。

また、森田組合長・田中副組合長の不法行為責任については、「義務違反を裏付ける具体的な行為を認めるに足りる証拠はない」として棄却した。

しかし判決は、「1審被告組合は、従来の組合規約の解釈や運用に反していることを認識しながら、あえて1審原告について組合員資格がないとする取扱いをした」として、組合員資格のはく奪が故意であったことを認定し、地裁判決以上に組合側の不法行為を断罪した。地裁・高裁が共に認定した規約違反・組合員に対する権利侵害行為は、次の通り。

- ①平成24年全国委員選挙の規約違反に関する苦情申立の無視（組合長が告示した選挙日程を理由なく早めた件、個人加入組合員に投票用紙を発行しない件）

- ②平成25～27年、過去5年分の接待交際費と裁判費用の帳簿・領収書の閲覧請求をした所、一切応じなかった件

- ③平成25年10月、組合費の受取り拒否

- ④同10月、組合付属船員職業紹介所への離職登録の拒否、職業紹介を受ける権利の侵害

- ⑤同11月、組合大会の傍聴拒否

- ⑥同11月、組合員資格のはく奪

- ⑦同11月、組合長選挙立候補届の不受理、立候補権の侵害

- ⑧同11月、組合長選挙立候補に関する苦情申立の無視

- ⑨同12月と翌26年7月、全国委員への繰り上げ当選拒否

- ⑩平成26年、全国委員選挙立候補届の不受理

西者いかに最高裁へ上告

- ①私は、判決で認められなかった組合長選挙の無効確認、②森田

組合長と田中副組合長の不法行為責任、③謝罪文の掲示について、最高裁に対して上告・上告受理申立を行った。他方、組合と松浦副組合長は、高裁が認定したすべての項目を不服として上告受理申立を行った。（注）

私の主張内容は要旨次の通り。

*組合長選挙無効確認について

「組合員の役員選挙立候補権を規定する労組法5条2項3号は、個々の組合員の団結権を定めた憲法28条に基づく。被告組合が役員選挙のたびに不法行為を繰り返している状態は憲法違反でもある。被告組合の非民主的運営の現状からして、これを放置すれば今後不法行為がはびこるので、無効確認の判定が最も適切である。」

*森田・田中正副組合長の責任

「私の組合員資格はく奪は、2013年（平成25）長崎大会の前日の臨時中央執行委員会の場で、『中央執行委員会全員の認識として』決定したとされている。松浦副組合長もそう証言した。全員一致で決定したことが明らかな以上、証拠としては十分で、それ以上の各役員の発言内容の証明は不要、

過去の判例もそうなっている。」

一方組合側は、地裁の審理中に私の組合員資格を「認諾（＝訴訟上のギブアップ）」したためか、高裁以降は、組合員資格はく奪に関連する事項にはほとんど論及せず、もっぱら松浦副組合長と会計帳簿閲覧拒否の不法行為が認定されたことを重視し、会計帳簿問題について次のように主張している。

『会計監査や会計監査法人による決算監査も受けており、不明朗が存することが相当の根拠をもって強く疑われるような事態がない』ので、『不正があれば正す』という閲覧目的には理由がない。応じる必要性もない。『そもそも、そのような権能が組合員各一人の権能として認められていない』。閲覧に応ずるために多大な時間と労力もかかる。」

なお、この5月に組合は会計処理規則を大幅改悪し、「正当な理由がある場合は、閲覧を拒むことができる」など8項目の制限を付け、外部に公表しない旨の誓約書の提出も義務付けた。従来は、「組合員から閲覧の要求があった場合は、執務時間内に限り、会計事務の渉

滞を生じない範囲で認める」となっていたのとエライ違いだ。

私が会計帳簿の閲覧申請したのは、「最近の組合は自分たちが飲み食いしたり、船主の労務担当を接待し、接待費が大幅に増加している。北山元中執の統制処分の際は、役員が統制委員会のメンバーを中華料理店で飲み食いさせた。目に余る。」「顧問弁護士を増やし、外部の有名弁護士も雇うため裁判費用が年間数千万円に上るはず。」との情報が寄せられたからだ。

規則の改悪には、最高裁でも敗訴した場合に備え、何が何でも閲覧させたくない本音が伺える。

（注：上告と上告受理申立）
最高裁への訴えには2通りあり、憲法違反や裁判所の訴訟手続きに重大な法違反がある場合が「上告」、法令の解釈上重要な問題を含む場合や過去の判例に反する判決に対しては「上告受理申立」と、分けて行わなければならない。）

○再雇用職員の差別待遇問題

大倉元執行部員が提訴

海員組合の執行部員・事務職員

は常任役員を除いて60歳で定年となり、以後は本人の希望に応じた、再雇用職員として最低65歳までは雇用が保障されてきた。

ところが、2012年4月、再雇用職員規程が突如改悪され、それまで一律公平に支給されてきた月々の給料と期末手当（年間臨手に相当）が、各人との個別契約によるとされた。その結果、派遣先・出向先等の仕事内容の違いによる待遇だけでなく、収入面でも優遇される者と、そうでない者に大幅な差が生じることとなった。

個別契約は公表されないため、誰が幾ら支給されているかも、お互い分からない状態に置かれるようになった。

これに対し、何人もの再雇用職員が抗議し、改善を求めたが組合本部は聞く耳を持たない等の経過を経て、従業員労組（海員労組）が結成されたのは既報の通り（本誌20号「闘って良かった」ほか）。

本年初め、新たに、元関西地方支部副支部長で博多海員会館の館長を勤めた大倉実さんが、再雇用職員規定の改訂無効・未払い賃金（月給の減額分と期末手当未払い

分）の支払い・慰謝料支払いを求めて提訴し、裁判が始まった（大倉さんは提訴後の本年3月末に博多海員会館を退職）。

現在のところ裁判は、書面による主張合戦が行われており、海員組合側は、再雇用職員規定の改訂は組合財政上の事情によるもので有効等と主張している模様。

（16ページの大倉実さんインタビュー記事参照）

○海員労組に対する4件目の不当労働行為

中労委の審査始まる

海員労組が、再雇用職員規定改悪の撤回、従業員規定の労基署への届出等を求めた団体交渉に関し、本年1月11日、石川県労働委員会が、海員組合の、のりくらりとした団交態度を団交拒否による不当労働行為と認定、海員労組を救済する命令を出した（4件目の不当労働行為）。

海員組合は命令を受け入れて謝罪文を提出したが、海員労組側は、命令の自身が不十分として、中労委へ再審査申立を行った。期末手

当支給・不支給の理由を問い質しても、「就労体系の違い」などと、抽象的な回答を繰り返すような交渉態度について、正確に判断して命令を発するよう求めるものだ。

6月2日、東京芝の中労委会館で第1回審査が行われ、海員組合側は松浦副組合長、鈴木中執兼総務部長を始め顧問弁護士らが、海員労組側は北山組合長、阿部・大倉交渉委員らが出廷した。

和解の意向を打診する委員会に対して、海員労組側はその意思のない旨を表明、証人尋問を行って命令を出すよう求めた。

海員労組側は弁護士一人なのに対し、海員組合側は例によって、元高裁判判官を含めた総勢10名もの大弁護団を組織している。

第2回審査は8月4日(金) 14時より、同じ中労委会館。

○海員労組による 損害賠償請求裁判

海員組合は、森田組合長と田 中副組合長の出廷に拒絶反応

北山元中執に対する再雇用拒否(既に不当労働行為が確定し、北

山氏は復職済み)により被害を被った海員労組が、海員組合に対して損害賠償を求めた裁判が大詰めを迎えた。

6月16日の法廷で、証人を決めるための論議が行われ、海員労組側は最高責任者である森田組合長・田中副組合長の証人出廷を強く求めた。これに対し海員組合側は固く拒絶反応を示し、出廷に応じなかった。

その理由は、北山元中執の再雇用拒否を決めた時の中央執行委員会に出席していた松浦中執・現副組合長が、別の裁判(北山元中執の再雇用拒否無効裁判)で、その時の状況を証言した裁判記録があ

るので、それで十分だというもの。

その結果、証人は海員労組側の北山元中執一人と決定、海員組合側の証人はゼロという異様な事態となった。被告である森田・田中の両氏は、自らの潔白を示すためにも進んで出廷して証言するのが普通だと思うのだが、不思議でならない。

北山元中執の再雇用拒否は2013年夏の中央執行委員会で決定したとされている。当時既に藤澤組合長は統制処分には掛けられており、中央執行委員会内で孤立していたことが、2013年秋の大会で配布された裁判資料の録音記録で明らかに becoming している。

同じ頃に北山元中執相手に起こした一億円裁判については、藤澤組合長が裁判自体に反対したにもかかわらず、他の役員が一致して提訴に踏み切ったことも一億円裁判の中で明らかになっている。

既に藤澤組合長は中央執行委員会内で孤立して死に体であり、一億円裁判にも反対していた以上、当時副組合長であった森田・田中の両氏が主導して決定したと考えるのが自然だ。海員組合側の対応には首を傾げざるをえない。

*北山元中執の証人尋問

9月15日(金) 15時半
東京地裁519号法廷

(以下次号)



セウオル号その後 沈没と乗客犠牲の原因は同一ではない

元国際マリン・トランスポート船長 高橋 二郎

2014年4月に韓国の珍島沖で沈没し修学旅行の高校生ら304人の死者・行方不明者を出した韓国の貨客船セウオル号が3月下旬、約3年振りに引き揚げられた。

速い潮流で有名な孟骨水道で海底44mからの前例のないリフティング（解体せず引き揚げ）作業

は、困難を極め、幾多の失敗と遅延、大幅な出費が韓国内で問題視されている。

地裁から最高裁までの裁判の経過と筆者のコメント、及び今後の原因究明は進むのか？ 現在の状況を報告する。（本誌13〜15号、19号に関連記事）

一、船長ら乗組員の裁判確定

2014年4月16日 沈没

2014年5月15日

検察は運航要員15名全員を光州地裁に起訴。乗客に脱出命令

を出さないまま先に逃げた等として「未必の故意（放置すれば死ぬと分かっているが助けなかった不作為）」による殺人罪でイ・ジュンソク船長（以下、イ船長と呼ぶ）・一航士・機関長らに死刑を求刑。

2014年11月10日

光州地裁はイ船長に殺人罪は認めず、遺棄致死罪としては法定最高刑の懲役36年の判決。機関長は同僚を見捨てたとして殺人罪により懲役30年、他の乗員は各々5〜20年の懲役

2015年4月28日

光州高裁は一番判決を覆し、イ船長に「未必の故意」による殺人罪を適用し無期懲役、他の乗員は1年半〜12年の懲役判決

2015年11月12日

ソウルの大法院（最高裁判所）は高裁判決を支持。乗客を放置すれば死ぬ危険性を認識しながら

ら救助しなかったという「不作為」で船長に殺人罪を適用し無期懲役が確定。他の乗組員も各々有罪が確定し収監された。

二、他の裁判経過

(1) 刑事裁判

韓国の聯合ニュースや新聞社のインターネット報道等によれば、計7件の刑事裁判が行われている。

事故当時休暇中だったセウオル号の本来の船長、船主である清海鎮海運の役員に対する裁判（過積載の指示、積載量の書類改ざん）。

荷役を行った港運労組の委員長ら役員、貨物の積載量の出航前点検報告書の責任者である韓国海運組合の運航管理者に対する裁判（過積載、貨物の固定不備）。

救助を怠った珍島海上交通管制センターの海上警察職員、木浦海上警察の救助艇艇長に対する裁判。

他に、救命筏整備業者、船級検査員、船級証書認可の過程で金品授受があった公務員等の裁判。

清海鎮海運の役員と本来の船長・荷役業者には一番・二番とも1年程度の懲役刑の判決（いずれも執行猶予付き）。また、韓国海運組合と港運労組の役員らは、無罪となったと報道されている。

これが事実だとすれば、船員に対する裁判が先行し、しかも他に比べて極端に刑が重いことに懸念を抱かざるを得ない。

韓国人作家の裁判傍聴記録によれば、客室の増築工事が行われた際、セウオル号乗組員たちは重心が上がり復元力が確保できないと抗議したが、会社は聞き入れなかったとのこと。また、コンテナ等の貨物の固縛不備に関して追及された荷役業者は清海鎮海運に言われた通りに行ったと言いつつ、最後は両者共に「最終的な責任は船員にある」と主張したという。

(2) 損害補償裁判

○遺族らによる国家賠償訴訟

政府による「賠償・補償審議委員会」による補償金受取りを拒否

した多数の遺族らが、各地で国家賠償訴訟を起こしている。

○政府による清海鎮海運と元会

長一家らに対する求償金裁判

韓国政府は、事故収拾費用や被害者に対する賠償金費用として約1878億ウォン（170億円）を、清海鎮海運・役員・元会長一家・イ船長ら船員26人に対して請求する民事裁判を提訴している。

これに対し清海鎮海運側は真つ向から反論、海洋警察の救助の遅れや積荷や運航管理に関わる政府側の監督・検査業務の不備を主張。

遺族による国家賠償訴訟の動向や清海鎮海運の手持ち資産にも依るため、裁判は複雑化しているとのこと。清海鎮海運の土地差し押さえ裁判で政府側が敗訴していることも報道されている。

その他、清海鎮海運が加入の旅客保険金の支払いを巡り、政府は韓国海運組合（保険者）との間で訴訟・交渉中と報道されている。

三、船体調査が開始される

韓国政府は当初早期引き揚げを計画したが、遺族側が行方不明者

の捜索優先を望んだため延期。2014年11月に9名の行方不明者を残したまま一旦捜索を打ち切り、引き揚げ作業検討に入った。

その後、政権維持のための世論操作、保守勢力の引き揚げ反対運動など紆余曲折を経て、沈没から1年後の2015年4月、政府は引き揚げを決定。アメリカ・オランダ系企業等7社の競合の結果、上海サルベージが落札、8月から1年間の予定で作業を開始した。

しかし、船内残油の処理の遅れ、海底土質の予想以上の硬さで、洋上クレーンで釣り上げるための鉄製ビームを船体の下に配置するた



横たわる船体（韓国聯合ニュースより）

めの掘削作業を失敗、浮力を確保するため空気を注入する予定だったバラストタンク・燃料タンクの欠損もあって当初のやり方を変更。

昨年秋季より船体各所に穴を開けるなどして66本のワイヤーを通して、2台のはしけで引き上げる方式に変更した結果、潮の干満差が少なくなる今年3月末に何とか引き揚げる事ができた。

船底中央部のフィンスタビライザーを切断、最終段階では邪魔になった船尾ランブウェイの一部も切断しての工事だった。

しかし、船体は予想以上に変形・脆弱化していたため、それ以上の移動はできず、埠頭に横たえたまま固縛された。

原因調査は、特別法により船体調査委員会（国会が推薦する5名と遺族が推薦する3名の弁護士や海事専門家で構成され、強制命令権を持つ）の指揮で行われ、今年4月7日から外部調査が、18日から内部調査が開始された。

実際の調査はイギリスの調査鑑定機関ブルックベルが担当し、外部調査の結果「衝突した形跡はなかった」ことが報告されている。

内部調査は客室と船橋のある3、5階が優先して行われ、女子高生や教師など4名の遺体（一人は海底から）、携帯電話など多数の遺留品が発見された。

しかし、原因究明に重要なコーズレコーダーは未発見のまま、6月20日に第一次調査は終了した。第2次調査は貨物室のある1、2階を中心に8月まで行われる。

四、原因究明に向けて

（1）事故の原因

船体の急傾斜と横転に関しては、乗客室の増設による重心の上昇、貨物の安全確保の4倍弱の過積載による重心の上昇、積荷を多くするために必要なバラスト水の4分の1という極端な不足、操舵機の電源不良を会社が放置、貨物の固縛不足等々の航海の安全無視が報道されている。

このような運航実態のなかで、新人の三等航海士が減速せずに旋回した等の複合した原因で船体は沈没したとされる。

しかし、新人の三等航海士が減速せずに旋回（5度？）したのが

事実だと仮定しても、船長と船員の技量や判断だけでは本事故を防止できなかったであろう。

(2) 事故後の本船の救助設備と海上警察の救助体制の不備

本船の乗客救助設備に関しては、救命筏の降下と展開不能および救命ボートの整備不足による使用不能、船員に対する乗客の退船避難誘導教育・訓練不足等々、これら全ては運航会社のコストセーブが原因と報道された。

更に陸上の機関、特に海洋警察（日本の海上保安庁）の訓練不足と不手際等により多くの乗客が犠牲となった。

五、筆者のコメント

(1) 乗客への退船命令の時機

本船は最初の救難連絡から約30分間、管制センターとの交信でイ船長は何回も海上警察の乗客救助時機を訊いていた。

イ船長は本船の救命ボートや救命筏が安全規則に違反して使用不能であったことを知っていたと思われる。そのために潮流の早い事

故海域で海上警察による救助体制がない状態での乗客の退船命令を躊躇したならば、その時点では適切な判断であったと思われる。

しかし、退船命令も出さず、避難誘導の義務も果たすことなく、いち早く本船を退船したことが事実とすれば、筆者の理解を超えており弁解の余地はないだろう。

(2) 海上警察の乗客救助の不備

特筆されることは、イ船長が極めて無責任で本船から逃げ出したとしても、船体が傾斜した現場に到着した海洋警察が救助活動を迅速適切に実施しなかったことであった。犠牲者が304人にもなった原因がここにあり、イ船長の無責任な行為だけではなかった。

また、韓国では海洋事故救助業務等の「国営機関の民営化」が一部実施され、効率化による費用の削減により救助訓練が不足して結果的に乗客の多くを救助できなかったとも報道されている。

(3) 船長の職務放棄と倫理観

所属する会社が安全規則を遵守して、本船の救命設備や操舵設備の良好な整備および貨物やバラスト水の適正な積載を船長に保障す

ることが重要である。更に船長の待遇と身分保障が、船長に『自分の船』の自覚をもたせ、緊急時に際しては人命・船舶・貨物の救助に必要な措置を尽すことになる。

このような信頼関係に会社と船長があつたならば、どんな船長でも乗客の避難誘導や退船命令も実施せずに『自分の船』から乗客よりも先に離れることはない。

このイ船長の個人的な性格や資質の問題を超えて、雇用体制の問題や会社と関係機関の癒着が、安全運航の阻害と共に、従来の船長や船員の職業倫理の崩壊を招いたものと思われる。

六、イ船長に過大な罰を与えても海難防止に繋がらない

本船の運航会社の清海鎮海運は、その利益のためにバラスト水を過少にして貨物を過積載し、操舵機故障を放置し、乗客の救命設備を整備せずに使用不能の状態で、普段から乗客退船誘導や避難訓練等を実施しなかった。

確かに乗船中の船長は、乗客と積荷と船舶の安全のために、規則に定める船舶の復元性保持や救命

設備の良好な整備等々がない場合、乗船している船舶の出港を拒否できる法的な権限と義務がある。

しかし、本件事故時に乗船中のイ船長が仮に正規雇用であつたとしても、この会社の場合は乗船中の船長が安全運航の阻害を理由に出港を拒否した場合、即刻に代わりの船長を乗船させて安全規則等に違反した状態で平然と出港させたであろうことは、誰でも容易に推測できる。

海難事故の防止は、運航会社と船舶の安全を監督する政府や関係機関が癒着せず、運航に係る規則を遵守し、そして現場の船員が共同してこそ可能であろう。

2017・6・30

(海事補佐人)

《備考》

韓国の船員法も日本と同様に危険時の船長の最後退船義務の規定はない。

※ 韓国の船員法 第11条
(船舶危険時の措置)

「船長は、船舶に急迫した危険があるときは、人命、船舶、貨物を救助するために必要な措置を尽くさなければならない。」

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 8 —

目次

- 一 最初に述べておきたいこと
- 二 商船船員（職業）にこだわる理由
- 三 船員（職業）特殊性論の展開（前号まで掲載）
- 四 海陸職業を同一視する諸相と抗いの視点
- 五 特殊性を克服する諸政策の断片

Ⅳ 海陸職業を同一視する

諸相と抗いの視点

これまで船員（職業）の特殊性の二面性を縷々述べてきました。しかしながら、このところ、その特殊性、特にその裏面の不利益性を無視あるいは軽視して、さまざまな船員・海運問題が論じられ、実行に移されている感があります。その背景には、海の世界で形成されてきた常識に対抗する日本の非常識があつて、四面環海の日本

人・日本の将来に禍根を残す事態だと思っております。ここでは、同一視がどのような人たちによつて、どのようになされているか、それに抗うための課題は何かについて述べます。

1. 同一視の諸相と疑問点

(1) 同一視する人たち

「人間の家庭生活と仕事を営む場所は陸上が原則であつて、それが生活と仕事の常態である」、つま

り、海の上で生活や仕事をするとは一般的ではなく、特殊なことであつて、その人たちにはハンデイキヤップ（不利な条件）があるという事実です。その当たり前のことが否定または軽視されるような非常識が、この日本で生じつつあるように思えてなりません。

ここで留意すべきは、「常態」ということであつて、それは「出張などのように一時的ではない」ということです。

そのことは同時に、職場だけではなく、さまざまな家庭生活で構成される地域コミュニティへの日常的接触で、人は社会的人間としての成長がなされているわけですが、船員（職業）は、そういったことを阻害される状況におかれて

いることを意味しております。そういったことを考慮せず、船員（職業）を陸上の多種類の職業

の一つと同じように扱う人たちが出てきているように思ふのです。その具体例をいくつか挙げてみましょう。

* 商船系大学・高専のあり方を他

大学・高専の工業系学部・学科と同じようにとらえて統廃合問題

を語る教師や行政担当者たち

* 学会等の席上で陸上の労働者と同レベルで船員（職業）をとら

え、海運経済問題を物流問題として分析・発表する研究者たち

* 海運企業内で、陸上従業員と同じように、船員（職業）をとら

え、コストダウン策やリストラ

策を練る経営者・管理者たち

* 船員問題は、経済成長率（GDP）

が上がり、船社が潤えば、自ずから解消していくと考える

人たち

* 中学生や高校生への進路指導や職業指導を他の交通機関のドライバ

ーの把握で行うか、あるいは、自分なりのマドロス観に基づいて、憧れを煽るような船員（職業）像で指導助言をしている進路担当の先生やPR担当の海事関係者たち

*海難審判庁を廃止し、海難事故原因の探究を他の交通機関（自動車、汽車、飛行機）の事故原因探求と同じように運輸安全委員会で行うようにして、船員の懲戒だけを海難審判所の新しい役割に位置付けた人たち

*船員保険などの船員保護の仕組みを、陸上労働者の枠組みへ解消しようとしている人たち

*水先人特権の改革で、新養成システム第一期生の若手水先人が事故で生涯を台無しにしても微調整で、その路線を突っ走る人たち

*蔑視用語であった“土方・馬方・船方”時代にさかのぼるような時代錯誤をして、体が丈夫で協調性があり、簡単な英単語さえわかれば誰でも務まるなどと船員（職業）を蔑視する人たち

等々、船員（職業）を尊重せず、その地位を低下させるような人たちにいくわすことが多々あります。

このような人たちの考え方は、今日までの世界の常識になる「海上の仕事の特殊性に対応した海ならではの考え方とルール」の長年に

わたる積み重ね」という海事における歴史的蓄積をないがしろにすることに なります。

こうした考え方を押し通せるほど、日本の現状は、最先端の船舶運航技術が船内へ導入され、海運経済社会の民主的高度化もなされて、船員（職業）は、不利益な特殊性が少なくなつて、陸上の労働者一般へ著しく接近してきているといえるのでしょうか。

その答えは、誰が見ても明らかに「否」であります。現状は、その特殊性が直視されることなく、船員の労働条件や船内環境は、ますます魅力ないものになつてきているように思えてなりません。それは陸上の労働者、なかでも非正規労働者が陥っている苦悩に近いものになり、その意味では、両者が接近していると言えそうです。

そういった傾向を色濃くさせている要因は、荷主そして船会社等の企業意図を斟酌して行われている国の海運・船員政策にあり、そのような方向への気運を遮り、待たをかけるはずの労働組合などの船員諸勢力の弱体化が拍車をかけていると思わざるを得ません。

(2) 商船学校の混迷

① 商船学校の成果と軽視

戦後、再出発した「商船学校制度」には日本独特のものがあつたことに留意すべきでしょう。

第二次大戦後、戦前の反省から、商船船員専門教育機関の海軍予備員Ⅱ第二海軍的位置づけ（セカンド・ネービー）から離れて、文部省（文科省）所属の一般大学・高校と同様に、商船大学及び商船高校は、学校教育法の1条校に位置付けられたのです。

そのもとで、当該校の教員らは、特色ある船舶運航技術学（商船学）の深化と形成に邁進し、さらに、それを国交省の航海訓練所実習にリンクさせて、伝統的な海技免状取得教育も展開するという大変難しい社会的責任も果たしてきているのです。

これが、戦後日本の新商船学校制度であつて、その成果は他国では見られないレベルになつているものと確信しております。そのことは、日本航海学会や日本マリオン・エンジニアリング学会（前身は船用機関学会）の論文集、さら

に、各大学・高専の紀要や航海訓練所の調査研究所報等の研究成果を見れば一目瞭然で、そのことを海事関係者（とくに船社や船員政策当局）は深く理解すべきです。

ただし、そのような学会等の成果は、途中から次第に、工学系分野に偏り始めると同時に、シーマシブプや海人、さらにはここで述べている船員（職業）の特殊性問題などの社会科学的研究を包含したものにはなくなり、両者のかい離は、ますます進んでしまつたと言えましよう。

どうしてそうなつてしまつたのでしょうか？それは1980年代に海事関係者を総動員して展開された船員制度近代化運動が、90年代早々に破たんして以降、残念ながら、商船大学・高専で蓄積されてきた日本独自の発展は停滞し、次第に切り捨てられてしまつていくからです。

このことは、前述の世界の常識である海の職業・産業を持つ特徴を無視して、海陸労働者を同一視することという非常識な傾向が出ていくことと大いに関係があります。現在、すでに、商船という名を

付した大学はなくなってしまう、商船高専の名称も消滅の危機にあります。これは、日本におけるいわゆる「非効率な社会制度」とされる部分（政治的に弱いところ）をそぎ落とすという行政改革の文教政策版であり、真つ先に商船学校に手が付けられたと言えましよう。

なかでも商船大学が他大学よりも先に手が付けられたのは、大学自治を担う教授会の力量・独自性が弱体化し、対策がやりやすかったためかもしれません。高専の場合は設立当初から、すでに学校教育法に守られた教授会はありませんでした。

文科省所属の商船船員専門教育研究機関を弱体化させ、少数の優秀な外航船員供給源に縮小する一方で、国交省所属の海技専門教育（船員養成）機関が内航船員の供給を行うという縦割り行政の構図は、短期的には成り立つかもしれませんが。

しかしその考え方は、戦後の商船大学・高専の成果を甘く見るものであり、内航船員も含めた日本人商船船員の位置づけ（地位）を

も低下させるように思えてなりません。

そこには、もつぱら、外航船員の場合、グローバル化への対応、つまりコストが安い外国人船員と便宜置籍船をセットで使っていくことで良とし、内航船員は、トラック運転手と競り合っても、外国人船員導入の規制がある限り、日本国にとつて重要であるので何とかなるかもしれない、という安易な考えが底流にある感じがします。

それは、海上運送サービスを利用する諸企業（荷主）へのとりあえずの対応を最優先させる露骨な姿になります。今必要なことは、船員（職業）の特殊性を直視した船員確保策とアジアでの日本のありかたを長期的に見通した施策を示すことなのです。

② 商船学校混迷化の背景

私は、外航と内航の船員を一緒に日本人船員（職業）の枠組みに入れて、その確保育成を考えております。今日まで、国家の政策として、文科省の商船系学校で生じたことは、長期的には国交省の船員教育機関へも波及すると思つて

おり、そのことを加味して、新たな政策理念の必要性を主張しているのです。そのことは、1章の「諸施策の断片」のなかで触れることになりました。

今日までの（船員）政策理念を、商船学校に生じたことに注目して、視点を変えて考えてみましょう。商船学校の混迷をもたらした理念に通底するのは、80年代以降の市場主義強化の新路線であると思えます。

戦後の出発点に位置づけられた学校教育の真髄は「すべての国民一人一人の個々人を充実させるといふ人間（人権）尊重」の考え方でありますが、新路線の考え方はそうではなくて、「市場で負けない競争心を持った有能な働き蜂」というモノ的扱いの船員像に転換するものです。そしてそのような船員を指揮命令（マネージ）できる優秀な船員は一定数必要だという選別意識もその路線は含んでいると思われまます。

1970年代のドルショックとオイルショックを境にして、先進資本主義諸国は、人間尊重の経済社会という新しい枠組みづくりへ

挑戦すべき時代に突入したはずで

す。それにもかかわらず、そこへの踏み出しに躊躇して、米国、英国、そして日本等の国々は、それまでの政治経済的位置づけを守るために、市場至上主義（新自由主義）政策にとびつきまました。軍事力を含めた力への依存を共同で継続し、それまでの秩序を頑なに守ることに力を注いでいます。

同時に、90年代早々のソ連邦崩壊を契機にしたロシアや中国などでの市場主義政策の新たな展開という事態は、本格化していた西側諸国での市場至上主義政策に有意なお墨付きを与えることになり、西側勝利の余韻が今日まで続いてきてしまいました。

その後の、旧東側での復古調政策の登場（ロシアによるクリミア半島の力による支配など）、中国の経済発展とアジアにおける盟主的行動、日米欧での保守派抬頭もあって、新しい時代へ舵を切ることは、なお時間がかかりそうです。ただし、ヨーロッパにおける動き、つまり国を超えた新組織（EU）の誕生という共生社会への具

体化の歩みが、共通通貨の発行や憲法・議会づくりにも至っていることから、日本そしてアジアの将来にあまり悲観的にならないほうが良いかもしれません。

(3) 船員の夢を 断ち切る指導

① 陸への転換指導の無念さ

○無念さの内容

かつて商船学校では、海・船に向かう若者を落胆させた事例があります。しかもそれを船員養成の最先端にいる担任の先生が率先してやらなければならないという苦渋の役割が強いられたことについて述べておきましょう。

それは、1970年代末から80年代にかけての市場主義強化政策に入る直前に、商船高専の現場で生じたことであります。

1960年代末に、入学定員を2倍に増やした航海学科と機関学科へ入学した学生たちが、ようやく卒業していく時期には、外航船社からの従来型の船員募集はほぼゼロになり、卒業生をいかにして陸上の職域に送り込むかという、

陸上企業の開拓が当面の大きな課題となりました。

そこで、陸上の企業へ転職して活躍していた卒業生を頼って、担当の教員が尋ね歩いて求人のお願いをすることになりました。それと並行するように、商船学校を卒業しても外航船社に入れないことは、たちまち巷に伝わり、商船高専への志願者、特に地元の中学校からの入学者は激減し、代わりに、入学定員を満たすために、先生方は遠方の中学校へのPR活動を積極化させていったのです。

中学校を卒業して、全寮制度下の商船高専に入り、4年6カ月の座学終了後、1年間の航海訓練所での実習を済ませて、学校に戻ってきた彼らに浴びせられたのが、陸上企業へチャレンジするための方向転換の指導でした。

もともと大学を選ばずに商船高専へ入学してくる学生たちの多くは、海や船が好きでたまらない、ということが学校選択の大きな動機付けで、出身学校やその地域の人たちにも応援されて入学して来ていたのです。

彼らは高専入学の学力レベルを

クリアする学力保持者であるのは当然ですが、取りあえず早く稼がたいと考えている者も多く、ガッツな精神の持ち主です。だからこそ厳しい寮生活や長期の航海訓練に耐えられたわけで、卒業の栄冠を勝ち得た人たちは、同世代の青年に比べて、より大きく成長しており、一般の高専・大学の卒業生たちとは雲泥の差がありました。

そういう卒業生だからこそ、陸上の会社に入ったん職を得ると、主要な戦力になっていくものが多く、重宝がられ、彼らを採用した陸上の企業群は翌年には採用数を増加させる傾向となり、年々、陸上企業からの求人数は定着・増加していったのです。

すなわち私達教員は、保護者との協働作業により、船員(職業)へ向けたきびしい寮生活と学業を無事学生に全うさせ、国費で1年間の航海訓練を終えたその時に、今度は彼らと海と船から引き離して、陸上の企業へ就職させるという矛盾した行為を行っていたことになりました。

商船高専の卒業生を受け入れた陸の企業にとっては、すでに航海

訓練という、ある意味では新入社員的教育がほぼ終了していた者を採用することができたのですから、その評価は高くなるのは当然のことです。

○商船学校内で生じたこと

ここで、卒業生が陸上の企業で活躍できた主な背景にも触れておきましょう。それは、戦後の新制商船学校での成果になる学理に基づくカリキュラムを、彼らが履修していたからです。

商船学校が、海技免状取得に絞った船員養成のみの機関に徹していた場合、陸上に就職した新卒業生は他高専・他大学の履修内容との落差に悩んで路頭に迷うことになったと思わざるを得ません。しかし、新制商船学校が、学校教育上の1条校としての深みを有していたからこそ、急激な変更にも卒業生たちは耐えられたという見方を私はしております。

しかし、その後の商船学校に対する国の政策と、それに呼応する商船学校首脳部による工学系への転科で生き残りを図るような施策がなされた結果、海・船の専門機

関である商船学校の羅針盤は狂い始め、その地盤沈下が進んでいくことになりました。

商船高専における具体的改造策は次のようになります。航海学科と機関学科の定員を減らして、情報工学や電子制御工学等の工業系学科へ改組され、船員コース部門は極端に削減されていきます。

そして、海技免状取得コースの定員をこれ以上減少させることができないう段階に至って、航海と機関を一緒にした商船学科という名称の学科へ縮小されていきます。それは船員制度近代化政策の遂行で、航海士と機関士を一体にしていく運航士教育養成策にも合致したことから、1980年代末から急ピッチで展開されていきました。

こういった失策の流れが、船を志す若者に与えた影響は大きいわけで、その悪影響は世代を超えて続いていく心配があります。なお、富山商船高専の場合は90年代末に、国際流通学科という北前船の流れをくむ文系学科の併設が実現したことは、工学系学科とは一線を画した「商船学の充実」という意味では特記すべきことでしょう。

商船高専と商船大学において、こうした動きがすすんで、その内部分は次第に商船という名称の学校とは無関係な教員と学生が多くなると人的構成が進んでいきます。

そして、2000年代に入ると同時に、二つの商船大学は他大学と合併して商船大学は消滅し、2010年代に入ると、富山商船の場合、長年続いていた商船大学からの天下り校長に代わって、文科省から行政職の校長が来て、富山工業高専との合併準備を進め、ついに校名から富山商船の名が消えていったのです。

もちろん、形骸化してかろうじて維持されてきた全学全寮制度も、80年代で廃止され、女子の受け入れも全学科（海技免状取得コースも）で行われるようになります。現在も学寮は存在しますが、それは個室を原則とした厚生施設になったと言えましょう。

そうなる前は、形骸化した状態であっても、全寮制度下の商船高専で行われていたのは、船員出身者の教員を中心に、一般教員や事務職員も含めた全教職員が、中学校を終えて入学・入寮してきた生徒

徒たちを、我が子のような気持ちで「素晴らしい海の男（船舶職員）に仕上げる奉仕の精神」をもって、船上での仕事のように、寮での宿日直を行うなど²⁴時間的教養活動を続けてきていたわけです。

それは商船学校の伝統的特色を何とか維持して、いわば船社の新人船員養成のために、学校全体が動いていたといえるのかもしれない。

商船大学でも、船員（職業）とのかかわりを意識した教官が主導権を握っていた時期は、そのような奉仕の心で学寮が持ちこたえていました。ただし、高専との大きな違いは、これよりはるか前の60年代、70年代に、形骸化していた全学全寮制度への異議申し立てが学生たちによって正面突破的に行われていたということです。

しかし、そのようなこととは関係なく、卒業生の海部門での受け皿が少なくなり（一時期、期間雇用船員の求人がありました）、不人気でした、校内での商船系教員の地盤沈下が著しくなった頃、商船学校を対象とした行政改革が急展開していくのです。それまで積

み上げてきた現場の努力過程の検証もせずに……。

このような経緯を念頭に置いたとき、「日本の若者の海離れを憂える」等といった言葉を発する人に出会うとき、無性に腹立たしく思うのは、私だけでしょうか？

② 夢をつぶした指導の述懐

商船学校の船員コースで行われた「若者の夢をつぶす政策展開のお粗末さ」の状況は、教員養成を担っている教育学部でも生じていたことを申し上げておきます。私は、商船高専を辞した後、大学の教育学部で、教員を続けていたのですが、たまたま就職担当教員になった時に経験したことです。

当時、学校教員の採用数の激減に応じて、教員養成コースの学生定員を教員免許とは無関係な情報系諸学科（ゼロ免課程）へ転換させることが急ピッチで進んでいました。

しかし、卒業時期とのタイムラグを伴ったことから、教員養成コースの卒業生の多くを一般企業へ就職させる手立ても必要になり、その役割の一端を担当することに

なりました。ここでは商船高専で経験したことが繰り返され、私は二回目の若者裏切り行為に手を貸したことになります。

教員を目指してきた学生を、卒業時には、別の道へ行くように迫ることほどつらいことはありません。私は、私は、わずかの期間に、こうした体験を二度もしたのですが、おそらく、ほかにもいろいろな形で、若者の夢を打ち砕く事例が、この日本のあちこちで生じていたのではないのでしょうか。

そうしたなかでも、商船高専のことほど鮮烈な印象はありません。その理由の一つは、学生たちの家庭環境などの条件であり、もう一つは、海・船を志向する若者がいったん陸上に職を得ると、二度と海へ向かわないことが分かっていたからです。

教員採用試験の場合は、過年度卒業生の採用工夫や新卒者の臨時教員採用がなされていましたが、商船高専卒業生の場合は、その道を全く諦めさせて、陸上企業へ転換させる指導をしたのですから、当時の若者に申し訳ない気持ちでいっぱいです。

このように、政策転換のしわ寄せが若者に及ぶことを避けることができなかった場合、世代的再生産に支障がでる可能性は大きく、その後遺症は深刻です。日本の経済社会の構造転換時期に生じた痛みになることは共有しなければならぬと思います。

しかし、船員（職業）の場合はその特殊性から考えたとき、構造転換政策のしわ寄せは、長期的視点で、最小限にする工夫に力を注ぐべきでしょう。少なくとも、私が現場で感じたことは、その分野で優秀な人を長期的に獲得していくことに配慮した政策とは思えず、突然、市場至上主義策を突き付け、将来に禍根を残すやり方であったように思います。

今、若者の所得に依存する年金生活者になって、その頃のことを考えると、若者、なかでも船員（職業）への思いを途中で放棄させるような政策は、どのような理屈を弄しても間違いであると言えます。たとえ海運界と商船学校との間に、求人・求職の落差があっても、船員（職業）の特殊性を直視するな

らば、長期的視点での政策調整を踏まえた船員政策立案は、国や企業の責任ではないでしょうか。

ここでは若者に焦点を当てて述べてきましたが、それは、現役船員に対しても同じことが言えます。

緊急雇用対策というベテラン船員のリストラ策の展開で、多くの日本人船員が海から去って行ったことは、つい最近の出来事のような感じがします。日本人船員を激しく叩きのめしたことについての反省と責任を明らかにしてから、「優秀な日本人船員の確保」をどうするかというステップへ進むべきでしょう。

(4) 手荒な 女子への門戸開放

もう一つ心に残ることを申し上げておきます。それは女子学生の問題です。

男女雇用機会均等の社会的・政治的動きに押されて、船員になるコースの学科でも、1980年代半から後半にかけ、他の陸向きの工業系諸学科と同様、女子の入学が許され、日本の船員社会も男社

会からの転換が急ピッチで行われつつあるという印象を社会に与えて、マスコミも競ってそれを取り上げました。その結果、海・船好きの女子が船員を志願し、入学を許可した学校側は、学寮を含めて手厚い対応で彼女らを迎えたのです。旧航海訓練所も同様です。

しかしながら、航海実習を無事終了して母校に戻り、白の制服で、帽子を放り投げるといふ恒例の卒業式（取材のマスコミも多い）に臨んだ卒業生の女子を待っていたのは就職難でした。ようやく受け入れてくれた内航等の船社には大いに感謝したものです。

しかし、船社の受け入れ態勢はどのような状態であったのでしょうか？ たまたま、学校を訪れた女子卒業生（すぐに退社してしまいました）に、船内の状況について聞いたことがあります。彼女は、ただ一言「よく調べて行けばよかった」と言っただけでした。おそらく女子船員に配慮した船内受け入れ態勢づくりなどの余裕がないままで、女子卒業生を船員として受け入れてしまったのでしよう。当然のことですが、そのような

情報は口コミで瞬く間に、在生や出身地域、さらに出身校にも伝わり、次第に就職指導の先生も慎重にならざるを得なくなっていたのです。また、今では彼女らも結婚して家庭を持ち、子育てもしているのですが、彼女たちが、その子どもたちに、海・船へ誘うような言動をすることは極めて慎重にならざるを得ないことでしょう。

教育の役割とその影響は長期的で、世代的にもつながっていくことを肝に銘じておくべきです。その影響は国交省の海技系学校にも確実に響いていることでしょう。

考えてみれば、船員（職業）の特殊性を無視するような展開の始まるの時期に、商船学校への女子の入学・卒業がなされたわけですから、たった一人の女子が、いきなり男子だけの生活と仕事の船内に放り込まれていったことに等しかったと思うわけで、関係者はこのことを大きな教訓にしてみらいたいものです。

女子船員受け入れ条件の整備には思い切った多角的検討が必要なこととは言ってもありません。

でに述べた、船内の仕事と生活の諸々の特殊性に配慮することはもちろん、そのほか、女子船員特有の船内問題に配慮すべきことは多くあります。

たとえば結婚した後の子育てや両親の介護を含む家庭生活や地域コミュニティとの関係も含めて、男性社会一本やりで形成されてきた船員社会の一大改革を行う決意が必要なのわけですが、この女子船員対応の点も、少子化時代の若者確保策と同様、政策の柱に据えておかなければならないことを深く認識しておきたいものです。

(以下次号)



編集後記

○加計学園問題の記者会見での連続質問で、菅官房長官をいら立たせ狼狽させたのは東京新聞社会部の女性記者望月衣塑子さん。「武器輸出と日本企業」（角川新書）の著書をもつ彼女の見立てでは、安倍改憲の先にあるのは「海洋軍事国家」だという。平和への船員の責任は大きい。(I)

○またか！イージス艦「あたご」と漁船「清徳丸」の衝突、輸送艦「おおすみ」と釣り船「とびうお」の衝突、そして今回は米軍のイージス艦とコンテナ船の衝突。自衛艦や米軍艦船が憲法9条を持つ日本の近海を航行しなければ発生しなかった事故と人命喪失だ。(Y)

○昔「イラク向け武器を運んでいる」とイランの臨検を受けた時は恐怖で足が震えた。何も積んでおらず助かったが、憲法改正・集团的自衛権発動となれば本当に運ぶ日が来るかも知れない。その時では遅い。(S)

○イージス艦と衝突したコンテナ船の船員は、JSUやITFとは別のフイリピンの船員労組所属とのこと。米軍7人が死亡し、日本で刑事裁判の可能性も。彼らの船員としての権利は守られるのか。世界中で戦争動員の危機が増大する今、脱ITF、御用組合育成の動きに注意。(K)

○読者アンケートの紹介(後編)は、紙面の都合で次号に掲載します。羅針盤は論文ばかりで堅苦しいとの声多数。当方いかんせん頭が固く、現場の方の率直な生の声を待っています。筆名自由、匿名も可です。(T)

羅針盤 第22号 2017年7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 竹中方

〒272-0827、電話・FAX 047-375-0789

メールアドレス: seamen@gem.hi-ho.ne.jp

郵貯振替口座: 0013063222559

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。