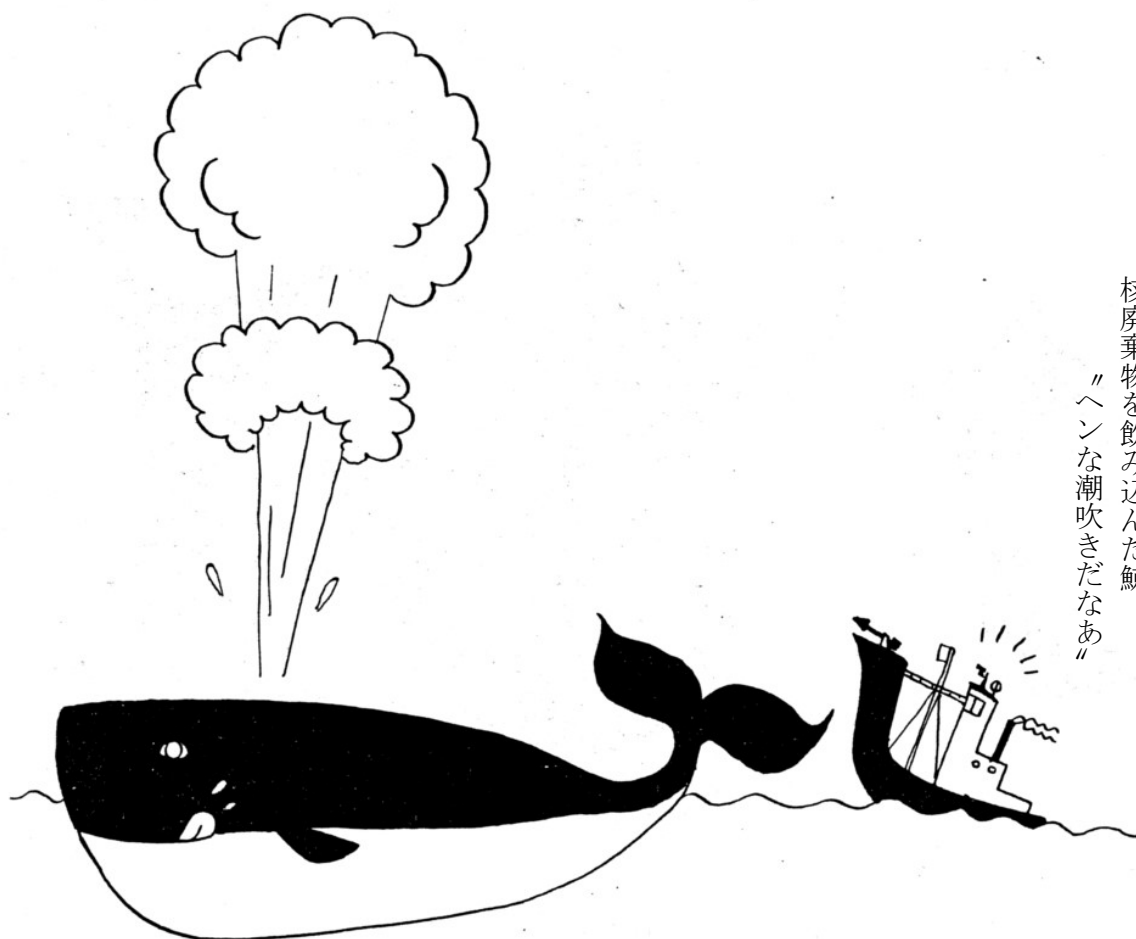



羅針盤

第34号



核廃棄物を飲み込んだ鯨
“ヘンな潮吹きだなあ”

目次

1	内航おしゃべり広場⑪	内航船員
2	漫画・内航おしゃべり日記 その2	トーヤク 
6	南の島々で進む戦争準備 軍事要塞化に抗する宮古島の闘い	清水 早子
9	軍と民、それぞれの論理と海上労働 14	柿山 朗
12	緊急雇用対策を振り返って 当時の組合の対応と反転	山下 昭治
16	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 19	雨宮 洋司
21	〈ビキニ水爆被災船員の裁判〉 国と船員保険部の策略で審理中断	編集部
22	海運は平和な海なくして成り立たない 安民法制違憲訴訟で陳述	竹中 正陽
26	編集後記	

(表紙漫画・故中山かおるさん「海に笑いの波が立つ」1982年発行より)

内航おしゃべり広場 ⑪



現場の声募集中！ 匿名可
世の中に「内航の声」を届けよう

電話・ショートメール：090・6482・6503
Eメール：rashinban7@gmail.com

ケミカルタンカー300トン

一航士(60代)

命あつてのものだね

この会社にはびっくりしたなあ。違法会社もいいとこだよ。確定申告するから源泉徴収書送ってくれと頼んだら、送ってきたのはいいけど給料の総額だけ書いてあつて、あとは何も書いていない。社会保険料や税金の欄も空白なのよ。おかげで確定申告に行ったら、所得税何十万円も払えと言われた。もちろんすぐ会社に電話したけど、こんな会社もあるんだねえ。荷物は毒物ばかりだから、オペレーターも気を遣っていて、そんなに急がせない。月に5〜6航海程度かな。だから仮バースは結構あるね。でも荷物がしょつちゅう変わるからタンククリーニングで大変さ。

この間も機関長が若い兄ちゃん連れて必死になってやっていた。タンクから出てきたときは、二人とも目を真っ赤にしてゼイゼイ息をしている。体がおかしくなるからそんなに真面目にやる必要ない

よ、と言つても聞かないんだ。一生懸命やっても会社が何かしてくれるわけじゃないのに、習性みたいになってるんだらうね。

馬鹿正直にやっていたら身体がもたないから、俺は何でも適当にやることにしている。何か言えば倍にして返されるから、船長も何も言わないよ。命あつてのものだねさ。(談)

199バンカー船・一機士(29歳)

船員になって良かった

毎日積み・揚げで、昼間荷役して少し走って夜は早めに錨泊。月に25航海位するけど、近場ばかりなので、夜寝られるのがいいですね。前の船はケミカルで、遠くまで行くので、夜中走って昼間荷役の毎日で嫌になった。この会社は休暇も45日乗って15日の休み。ちようどいいサイクルですね。

船に乗ってまだ2年目で手取りは38万円位。トラックの運転手をしていた時に比べて格段に良いので満足しています。

この船は固定メンバー6人で廻っていて、常時4人は乗っている

て、一等航海士が時々派遣に出るくらいです。

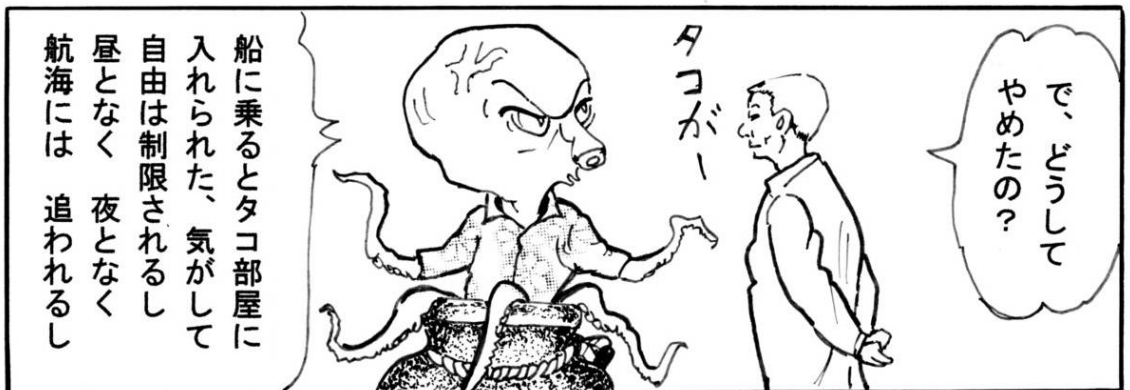
今は、正規の機関長が休暇中なので機関長で乗っています。早く4級取って正規の機関長が出来るようになりたいですね。ずっと船に乗るつもりです。(談)

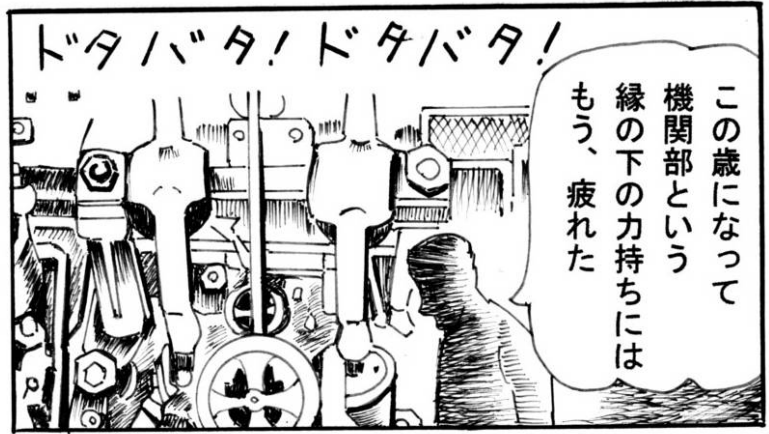
499貨物船・一機士(40歳)

コロナで係船

タンカーから移って来て、荷役は長いし、仮バースもそこそこ取れるのはいいけど、今回係船になったのには参りました。荷物が少ないとかで、長期係船になり、自分は新米なので係船当番です。やることがないので毎日ぶらぶら、金ばかり飛んで行つてます。いつ動くのか全く見通しが立たないようで、今のところ給料は出ているから良いけど、そのうちどうなるか分かりません。

雇用調整助成金？そんなものがあるんですか。会社は何も言わないけれど、かえって得しているのかも知れないですね。自分はまだ新米なので何も言える立場じゃないですけど。(談)





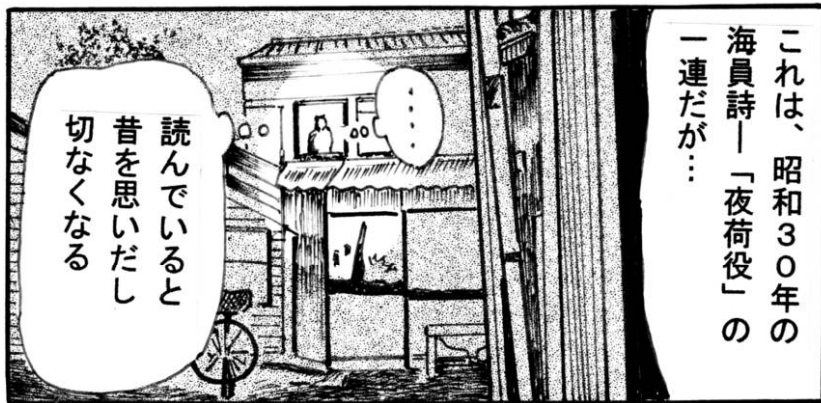




昭和30年代—



今日も夜をとうしての
強行荷役
カーゴランプの
光のなかで 俺達が
仲間と呼んでいる
老いた船乗りあがりの
ワッチマンや
ニンニク臭い仲仕達が
寒さにふるえながら
肩をすり寄せ
話合っている



これは、昭和30年の
海員詩—「夜荷役」の
一連だが…

読んでいると
昔を思いだし
切なくなる



組合さんよ
沖の、仲間を

敵か味方に
区分けにして
奔走している場合には
ないがゼヨ!!

動や基地問題への取り組みを続ける中で私は、2005年頃から陸自配備の情報に接していた。

伊良部大橋の完成で下地島空港と宮古島が繋がる時が危ないと語り合っていた通り、2015年1月架橋、その5月に、当時の左藤防衛副大臣が宮古島市長・下地敏彦（本年5月12日収賄容疑で逮捕、6月2日起訴）に通知しに訪れた時から、私たちのミサイル基地に反対する運動は始まった。

住民との約束無視、工事強行

ミサイル基地配備計画は当初は北寄りの島民の飲料水の水源近くが候補地だったが、地下水保全条例に基づく審議会の「地下水汚染のおそれあり」の答申と市民の反対の声に、島の中央部の野原空自のリーダー基地近くの千代田カントリーゴルフ場（贈収賄の舞台となる）と、その20キロほど南の保良地区に変更された。

私たちは、2017年11月の造成工事の始まりから、工事現場に横断幕や旗を掲げて反対運動を開始した。毎日のように監視と抗議を続け、防衛省に工事や建設デー

タの開示請求を行い、基地建設工事の問題点を追及してきた。簡潔に列挙すると、

①千代田の基地内には断層が走っていること。（保良の弾薬庫・射撃訓練場は両サイドを断層に挟まれていること）

②千代田の基地内には地盤に空洞があり、軟弱な箇所が数か所あり、特に燃料タンクが7基も埋設されている場所は精密な調査も地盤改良事業もされていないため、地下水汚染のおそれがあること

③千代田も、保良も、野原も、弾薬庫が民家に近すぎること、千代田の弾薬庫は約束違反であること

④地域の祈りの場である「ウタキ（御嶽）」が基地内に取り込まれ、自由に立ち入る通行権を奪われていること

⑤千代田基地内のグラウンドは、ヘリパッドにもなり、燃料施設の備蓄燃料が半分以上ジュエツト燃料であることは約束違反であること、などである。

幾つもの問題点を解決しないで、2019年3月、警備部隊が

発足。軍用車両100台が港で陸揚げされるときは、私たちは車でバリケードを張ったり、人間の鎖で立ちほだかり、制服警官に排除されるまで8時間ほど女性が中心の阻止行動を展開した。

2020年3月、ミサイル部隊が発足。700〜800名の隊員が配備。3月26日、私たちは集会和デモ行進を延べ100名の県内外の参加で敢行。千代田基地のゲート前を封鎖させた。

オール沖縄で市長選勝利

宮古島のミサイル基地の配備は、今年新たな局面に入り、深刻な事態を迎えている。

2021年1月、市民生活のみならず政治状況に大きく影響する「市長選挙」が行われた。4選目を狙う、基地推進の尖兵である下地敏彦前市長の選対に、政権の菅は自分の秘書二人を張り付け、自民党は人も金もつぎ込んだが、一部保守と連携したオール沖縄の推薦した座喜味一幸候補が、私たちの想定も超えて圧勝した。

その4か月後には落選した前市長は贈収賄容疑で逮捕された。基

地推進の尖兵として私腹を肥やした前市長は、「防衛は国の専権事項」と口癖のように言っていたが、実は「汚職は私の専権事項」だったのだ。失墜した用済みは権力から守られることなく、逮捕起訴された。基地建設は利権の温床である。

弾薬搬入阻止で座り込み、海運5社がミサイル輸送拒否

3月、保良の弾薬庫が2棟完成、運用が始まった。予定では3棟の計画だったが、防衛省は用地の全部の取得はできていない。反対する地権者がいて係争中だ。覆道式射撃訓練場も未完成なのに、今年開設の式典もなく運用開始の既成事実作りだけを急いだ。5月12日、前市長逮捕のニュースが翌日大きく報道されたが、同時に「ミサイルの」弾薬搬入を17日以降に」と陰に隠れるように流れた。

ミサイル弾1発は、長さ5m、重さ700キロという物だから、海路で輸送されるだろうと私たちは、深夜、早朝の監視を続けていた。そうこうしている23日、うれしいニュースが飛び込んだ。「海運会社5社が連名で、宮古への弾薬

輸送と荷役を拒否」と！期せずして生まれた市民と海運労働者の共闘だった。防衛省が弾薬搬入を公然としてから1週間も遅れている理由がわかった。

6月2日、防衛省は計画変更したのか、いきなり、「自衛隊へリで弾薬を搬入」と報道が。

市民の安全確保のため、詳細情報を求めていた宮古島市には回答しないで、当日午後に通告してきた。情報の入った朝から私たちは、阻止行動の準備に奔走した。急な呼びかけに集まった10数名は、ヘリパッドのある空自野原駐屯地のゲート前に座り込んだ。皆、本気だった。ミサイル車両は千代田駐屯地にすでに勢ぞろい。これで、「弾」が揃えば、いつ有事が起こっても不思議ではない。島が戦場になるかも知れないことを皆わかっているから。

座り込み、スクラムを組んで寝転がり、阻止した。私たちよりずっと多い数の制服警官に両手両足を持ち上げられ、排除されるまで。歴史的な非暴力不服従の実力闘争を闘った。

現代の治安維持法「重要土地調査規制法」が成立

6月11日未明、この国のあり方を変えるような悪

法、「重要土地調査規制法」が国会で強行可決された。土地の規制が本筋ではない。国の「重要施設」の機能を阻害する行為者を罰する、つまり、国策に反対する者を弾圧、監視、恫喝することがこの法律の本筋である。

私たちは千代田基地のゲート前に横断幕を掲げ、幟旗を立てている。この行為は基地機

能を阻害していると認定されれば、私たちは懲役刑を含む処罰の対象となる。個人情報も徹底収集される。宮古島は「国境離島」という枠組みに入るため、全島が規制の対象であり、全島民が監視の対象となる。こんな現代の治安維持法が、国民の大部分が「知らない」間に成立している。こうして南方の島々は戦争に向かわされている。

今秋には、沖縄で自衛隊と米軍の大規模な共同の戦争訓練が計画されている。台湾有事に挑発的な事態を引き起こす実戦訓練である。孤立し、打ち棄てられようとしている離島の闘いを支え、戦争を止める全国的な行動をぜひ準備していただきたい！

(2021・7・15)

琉球新報、今年5月28日

宮古弾薬輸送を拒否

海運各社、情報なく安全懸念

宮古島市城辺保良の陸上自衛隊「保良訓練場」へのミサイル搬入開始を巡り、海上運搬に携わる船荷役の県内主要業者は27日までに、自衛隊の弾薬の輸送や荷役を行わない意向を防衛省に連名で伝えた。宮古島市へのミサイル再搬入に、市が求めている情報が十分提供されなかったことを踏まえ判断した。沖縄防衛局が日時や経路、弾薬の種類について「安全を確保する観点から公表できない」と説明したことを受け、各社の従業員から安全確保を求める声が上がっていた。

宮古島市へのミサイル搬入で難しくなり、計画の「討中」と答えた。入りについて、防衛省は「17日見直しを迫られている。陸上自衛隊は本紙の取材に、日以降に始める」として民間業者からの申し入れを受け、間船船を利用した輸送を検討していたが、今回の申し入れを受け、OTKの申し入れ文書で「作

業は安全だ」という認識で何らかの方法を模索していたが、一切の情報がないまま、不安を払しょくするには困難と判断した」との見解を説明した。

これまで自衛隊側は荷物や車両の輸送を申し込む際、詳しい情報を開示してきた。船や荷役の会社は、危険物が含まれていないことを確認した上で運搬を担ってきた。

だが今回、防衛局が安全上の観点から情報を明かせないとしたことで、従業員から「危険を伴う可能性がある」「安全を確保しなければ、現在行われている作業も困難」などの意見が挙がったという。(明真南斗)

軍と民、それぞれの論理と海上労働 14

柿山 朗（元外航船員）

一方、ジブチには中国も人民解放軍初の海外基地を持つ。米国やフランスも空軍基地を置くが、近年は日本と中国の突出した外征軍化が目立つ。

第一章 軍の論理

第二章 民の論理

第三章 溶け合う軍と民

- (1) 軍事機能の民営化
- (2) 商に揺れる民
- (3) 強制と任意のはざま
- (4) 湾岸戦争と民間船
- (5) 「下船の自由」という権利
- (6) 「下船の自由」を巡る対応
- (7) 旗と国家
- (8) 戦後初の海外派兵
- (9) 戦没船員碑のいま
- (10) 自衛隊の中東派遣と船員
- (11) 中東派遣は戦争への道
- (12) 潜水艦と民間船

(13) 海賊対処法と船員

(1) インド洋の海賊と船員

①ソマリア海賊とジブチ

「自由で開かれたインド太平洋」というフレーズを最近よく耳に

する。日本に住む我々にとって、眼の前にある太平洋は分かる。

だが、遙か遠いインド洋となると範囲は漠としている。東はマラッカ海峡、西はアデン湾の入り口あたりだろうか。インド洋の東西端の共通点は海賊の出没海域という点である。

アデン湾と紅海に面した人口90万の東アフリカの小国でソマリアの隣。これがジブチ共和国である。

ソマリア沖の海賊はもともと漁民であった。長引く内戦で無政府状態が続き、欧州やアジアの漁船により魚が乱獲されたこと。放射性物質が多量に含まれる産業廃棄物が欧州などから持ち込まれ投棄されて地域住民数万人が発病、住民の生活を支えていた漁業が出来なくなったこと。その結果、困窮した漁民が武装し海賊となったといわれる。

②基地の国ジブチの今

ジブチには自衛隊唯一で戦後初の海外基地が存在する。自衛隊海外派遣部隊の支援拠点であり、有志連合海上作戦部隊（CMF）傘下の、ソマリア沖・アデン湾海賊対処部隊第151連合任務部隊（CTF151）に加わっている。

CMFの司令官は米国中央海軍兼第5艦隊司令官が兼務しており、米軍中心の多国籍部隊であるCTFは、完全に米国の指揮下にある。

護衛艦や哨戒機P-3Cの乗員や整備員などで構成された約300名からなる海上自衛隊、これを支援し拠点の警備などを担当する陸上自衛隊員約1000名が常駐する。加えて航空自衛隊の空中給油・輸送機も任務にあたる。今ジブチでは陸海空の自衛隊が揃って活動している。

③インドネシアの異議申立て

2008年6月以降、ソマリア沖における海賊対策に関する国連安保理決議が度々採決され、ソマリア沖への軍艦や軍用機の派遣が各国に要請された。これに基づき各国はソマリア沖の公海のみならず、領海内や国内で必要な措置を取ることが可能になった。

これら決議は全会一致とされる。だが、決議に猛反発したのが非常任理事国のインドネシアだ。インドネシアの反対で決議はソマリアに限ると修正された（雑誌「国際問題」583号）。

理由は、マラッカ海峡を抱えるインドネシアでは、さまざまに他国の軍艦が来ては主権がおりやかされること。さらには海賊対策のアジアモデルが成功へ向かっている、という自負である。

④アジアモデルとは

軍事評論家の前田哲男さんはアジアモデルについて次のように述べる。(しんぶん赤旗2009年2月15日)

「日本の海上保安庁が提唱し、主導する非軍事的なアジア諸国の海上保安協力を指す。これにはASEANだけでなく中国、韓国など16カ国が参加している。具体的には海賊対策やテロ情報の共有。多国間での共同訓練やパトロールの実施である」。

ソマリア沖の「軍の論理」対し、「民の論理」で海賊対策が進められているのがマラッカ海峡と言える。

(2) 組合声明及びITF方針

①海員組合・船主協会の共同声明

「アデン湾を航行する船舶とその乗組員はこの瞬間も海賊の脅威にさらされているという状況であり、一刻も早い対応が求められている。

法整備をした上でなければ海上自衛隊の活動が十分に行えないとの意見を聞いているが、たとえ艦船によるエスコートのみ

であったとしても海賊行為抑止に効果が期待でき、現場の乗組員にとつての安心感は測り知れないものがある。国連決議に基づき、まずは現行法の枠組みの中で海上自衛隊艦船の派遣を早急に実施することを願いたい。」(原文のまま)



護衛艦「いかづち」艦上の海員組合長ら。ジブチにて

②海賊行為へのITF方針(要約)

※ITFの船員部会は、例外的な場合を除き、船舶はこれらの海域を通過しないようにすることを決定した。攻撃の危機が高まっており、船員を危

険にさらすことは、船主の注意義務違反になる。

※例外的な場合は以下の通り。

近くから海軍の積極的な保護を受けるか、十分な護衛艦を装備した護送船団内にいる場合。船舶が低リスクに分類され、証明された水準の保護措置が施されている場合。

※船員が高リスク区域に船舶を航行させることを拒否したことがあつてはならない。

※船員は自らを危険にさらすことを拒否し、高リスク区域に船が入る前に下船できる権利を有する。

※ITFは旗国に船員の権利を擁護するよう要請する。

※ITFは、船員は武装すべきでないとの立場を再確認する。

③組合・船主の共同声明に思うこと

海賊海域への就航を前提としてしまっている。危険海域へは行かない、行かせないがこれまでの原則ではなかったか(千代田丸事件最高裁判決)。

何故それほどまでに自衛隊の

派遣を急ぐのか。海賊海域に近づかず、迂回ルートをとればよいではないか。

実際、多くの船舶は海賊海域を回避している。例えば欧州向け自動車船は全船が喜望峰経由へ切り替えた。自動車メーカーにとつても余剰在庫を圧縮できるメリットがあるからだ。(日本海事新聞2009・1・26)

コンテナ船においても通行料負担の重いスエズ運河ルートを回避した。喜望峰ルートの活用で、需要減と運賃下落での採算悪化に対応する。(同2・24)

④ITF方針に思うこと

海賊海域を通過しない原則、下船の権利、高リスク海域航行の拒否権など、船員の権利について明確で良い。

しかし、幾つかの例外規定は、抜け道のないように厳密に実施されなければならない。

また、偶発的な銃撃や挑発等を避けるため船員は武装すべきではないのはもちろんだが、民間の武装ガードの乗船についても否定し、運用を統一すべきだ。

⑤政府は何故、保安庁巡視船ではなく自衛艦を派遣するのか

政府は、ソマリアは遠く、長期連続行動が可能な海上保安庁の巡視船は1隻しかないこと、海賊は重火器で武装していること、諸外国は軍艦を派遣していること、の3点を自衛艦派遣の理由に挙げる(安倍首相談話)。結局、10年を経た現在まで大型巡視船の建造はなかった。

政府は欧州など他国と比較するが、諸外国の多くは沿岸警備隊などの組織を持っていない。

⑥海賊対処法の成立

2009年6月、同法が成立した。主な点は次の通り。

※海上警備行動の保護対象が日本国民の生命・財産に関わるものとされたのに対し、あらゆる船舶が保護対象とされた。
※武器使用権限として接近する海賊船に対する危害射撃を許容する停船射撃が規定された。

※海上警備行動と同様に、第一義的には海上保安庁が、同行が対応できない場合には自衛隊が対処することになった。

(3) 憲法改正と船員

①憲法9条と自衛艦の派遣

9条は2項から成るシンプルな条文だ。永久に放棄するのは国対国の戦争ばかりでなく、武力による威嚇と行使を含む。海賊との戦闘やテロとの戦いも禁止している。相手は国ではないから9条違反ではないという主張は通用しない。

日本国憲法9条

①日本国民は、正義と秩序を基調とする国際平和を誠実に希求し、国権の発動たる戦争と、武力による威嚇又は武力の行使は、国際紛争を解決する手段としては、永久にこれを放棄する。
②前項の目的を達するため、陸海空軍その他の戦力は、これを保持しない。国の交戦権は、これを認めない。

②自衛艦派遣の狙いは何か

9条に踏み込むまでもなく、自衛隊はこれまで特措法でインド洋、イラクへ派遣、ソマリア沖へは現行法で派遣、と活動の舞台を広げてきた。海賊対処法で

は、任務遂行のための武器使用基準も盛り込まれた。

2006年、当時の石破防衛大臣を中心に「海外派兵恒久法案」作りに着手した。その真の狙いは海賊対策ではなく武器使用基準の緩和と海外派兵である。同法案は、駆け付け警護の際に自衛隊の武器使用を認めるPKO法の改定という形で成立、集団的自衛権を認める一連の安保法制(戦争法)へと繋がっていく。

戦後日本は、自衛隊は持つが海外派兵を拒否することで9条を保ってきたが、今や、改憲がすぐ先に待ち構えている。もはや「自衛隊さん、守ってください」という「有り得ない」。

③海員組合の責任

自民党は改憲について自衛隊を明記した3項を加え、2項の空文化を狙う。昨年12月、自民党の衛藤征士郎・党憲法改正推進本部長は「日本会議」系の集会で改憲発議を強行すると述べ、

波紋を広げた。秋には総選挙がある。海事振興連盟会長である同氏は、改憲の理由に海員組合

の海自派遣要請を挙げかねない。このような状況でも組合は彼を組織推薦し続けるのだろうか。

かつて、ペルシャ湾への掃海艇派遣は戦後初の海外派兵であった。当時、海員組合の陳情が発端と報じられた。今、ジブチは戦後初の海外基地である。船員社会へ向けられる疑念を払しょくする責任が、不戦の誓いを看板に据える海員組合にはある。

④大声で叫ぶのは海の男

幾度も魚雷に撃沈された経験を持つ木村利三雄さん(元日本水産機関士・機関長)は戦争法成立の翌年、若い人に伝えたい、として次のように述べる。

『安倍内閣は何を考えているのか。米国に迎合するためのものか。軍事予算を増大するための手段なのか。いずれにしても危険きわまりない法律だ。断固たる反対の態度を表明して廃案にする必要がある。それを大声で叫ぶるのは悲惨な経験を持つワシたち海の男の他に誰がいるのか』(羅針盤18号、海風風風)

(次号へ続く)

緊急雇用対策を振り返って

当時の組合の対応と反転（便宜置籍船対策に着手）

山下昭治（海員組合元執行部員）

緊急雇用対策（緊雇用対）の労使協議が始まる前年（1985年）の日本の外航船員は3万人。4年後、各社の緊雇用対が終了した時は1万1千人に減り、その後も歯止めは掛からなかった。現在の日本人船員社会に多大な影響を与えた緊雇用対。「その総括が船員社会や組合にとって一番重要」との、当時の東京支部長堀内靖裕さんの指摘を受け（25号海風気風）、本誌はこれまで職場委員・高橋二朗さん（26号）、組合執行部員・中本横夫さん（27号）の手記を掲載してきた。今号は、当時組合東京支部の日本郵船班で奮闘した山下昭治さんにお話しした。（編集部）

1. 私にとって緊急雇用対策とは

①私が経験したこと

緊雇用対が実施された1987年は、私が海員組合の執行部員になって6年目の41歳の時で、東京地方支部の郵船班を担当していました。

私の見た緊雇用対は、日本籍船と日本人船員で海上輸送を担ってきた日本の外航海運が、国際海運の急激な環境変化の中で、パナマ・リベリア籍などの便宜置籍船とフィリッピン人船員等の外国人船員に切

り替えられていく、荒々しく日本人船員を削減する大合理化でした。

貿易摩擦による急激な円高により1ドル360円から150円時代へと急転回し、日本船社も競って便宜置籍船建造に走り、国際海運市場は未組織外国人船員が乗組む便宜置籍船によりマーケットが形成されていきました。船主からは、大量の不経済船削減提案が相次ぎ、余剰船員論、国際競争力喪失論が飛び交い、経営危機に陥る船会社も出る中で、船員の雇用を守る任に

ある海員組合の責任は重く、1985年当時の堀内地方支部長以下、皆、緊張の毎日だったと記憶しています。

「緊急対応」の申し入れがあつた時などは、担当だけでなく、現場の在籍専従執行部員を含め経験豊富な執行部員も入った執行部会議で夜遅くまで激論を交わし、打開策を模索し、方針を打ち出しあつてきました。逆風の中の守りの活動で、後退を余儀なくされることの方が多かったと思います。皆やりがいをもってやっていました。

②緊雇用対の中央合意

1982年、私が海員組合に入る時、当時の永井東京地方副支部長から言われたことを忠実に守ってきたことがあります。それは、どんなに執行部活動が忙しくても、出てくる問題に必ず自分の意見をもって発言することでした。

しかし、緊雇用対という重要問題で、なぜか私は意見表明をして決定に参加した記憶がありません。緊雇用対は、当時の土井組合長をトップとする中央執行委員会が雇用対策委員会に諮問し、雇用対策委員会が纏めた答申に基づき中央交渉ではなく、船員政策協議会の下に設置された特別委員会で合意されたと記憶しています。組合の機関承認は合意の後だったと思います。

緊雇用対は、希望退職や就職あっせんを柱とする限定的措置を、産別対応として全外航分野に導入するもので、各社の緊雇用対の実施の是非についてはもちろん支部交渉にゆだねられていましたが、労使双

方が外航海運に緊雇対が必要と判断し合意した意味は重いものがありました。

労使双方が判断した「減量やむなし」合意に抗してこれを支部交渉で突破することは並なことではありませんでしたが、それでも支部は活路を求め果敢に取り組みました。船主は、本部と支部の団結を分断する楔として緊雇対を利用し団結を削いで行きました。

本・支部間で徹底して議論を尽くし、機関決定をしたうえで中央交渉に入っておればこうした分断は最低限避けることができたのではないかと思います。

船主の合理化戦略、組合分断戦略を何故当時の本・支部の組合幹部は見抜けなかったのか、残念でなりません。産別組合の大失敗でした。

③株主配当を維持する日本郵船に緊雇対は認めない

当時、私は、郵船班を担当する執行部員で、本部から赴任してきた北山班長の下に、私、石森執行部員、夏木在籍

専従執行部員の4名で担当していました。中央合意の緊雇対を分析の上、当時、配当体制を堅持していた日本郵船には緊雇対は認めないとの方針で、東京地方支部と職場委員は固く団結しました。

その年の臨手交渉は日本郵船を含め各社とも難航しました。船主は、去るも地獄、残るも地獄の絵図を描いて見せようとしたのです。

しかし、執行部員も職場委員も会社の廊下にエアマットを敷いて泊まり込んで回答を迫りました。船員界の希望の灯を消してなるものかと気概に皆燃えていました。妥結額に不満は残しながら、海陸船員の雇用と生活を守る闘いに支部も職場委員も悔いはありませんでした。

後に、交渉の効率化を唱え、徹夜交渉は無駄な労力ではないかとする意見が労使双方から聞こえるようになりましたが、当時は、「雇用と生活を守るか」「とられるか」の闘いであり、交渉の効率化とは次元

④崩された団結

現場船員の支持を得て、職場委員とともに頑張ってきた雇用と生活を守る方針も、徐々に外堀が崩され、日本郵船の団結が崩されていく現実を見るはめになったことは執行部員として慚愧の念に堪えません。

積極的に現場に入り、団結を固めきれなかったのは、支部の力不足であり、誠に申し訳なかったと思っています。

船主は、「本部が減量やむなしと認めているのに、何を言っているか」と分断を煽りました。時間の経過とともに支部幹部も緊雇対では受動的となり反撃力をすっかり削がれていました。

当時、私のことを陰で船主は「ジャマシタ」「ダマシタ」などと言って情報交換していたようですが、私は一切気にしませんでした。こんな時だからこそ船主から良く評価されることなどあってはならないことだと思っていました。

⑤緊雇対実施の合意後も闘いは続く

配当を続けていた日本郵船にも緊雇対の実施が合意され、全国各地区で労使合同説明会が開かれました。組合は、退職希望者の優遇措置を決めたが、「退職を希望しない人の雇用は組合の総力を挙げ守る」と説明すると各地区で動揺が起きました。「組合が減量に同意している」との前宣伝がいきわたっていったためでしょう。会社の説明と組合の説明のニュアンスの差があり対立する場面もありましたが、支部も職場委員も堂々と組合方針を説明しきり、支部と職場委員は団結し、現場を励まし続けました。

東京地方支部では、出光タンカー、東京タンカー、雄洋海運、日邦汽船、太平洋汽船、旭海運、日本海商は中央の緊雇対には参加しませんでした。

⑥肩たたきは許さない！ 船員の権利を守る活動

緊雇対が実施されると、合意内容を捻じ曲げ、「退職勸

奨」「肩たたき」、「退職を強要」する会社が後を絶ちませんでした。

肩たたきを発見すれば、支部は緊雇用を中止させるなどの對抗措置をとりました。中小労協加盟各社の職場委員たちは、毎日誰かが支部に来て、情報交換しながら「肩たたきは許さない！」と船員の権利を守る運動をにぎやかにやっています。「肩たたき防止10ヶ条を特集したニュース」は現場から喜ばれ「大ヒット」でした。まだまだ船員の権利を守るたくましいエネルギーが満ち溢れ、これには誰もが励まされました。

太平洋汽船の肩たたきは、専任のヒットマンがあたるさまざまなもので、支部は「ヒットマンの解任」と離職させられた船員の「復職」を認めさせましたが、離職者の流れは止まりませんでした。

数年後、太平洋汽船は、船員やめない運動のリーダー役だった一等機関士竹中正陽君を職務怠慢をねつ造して解雇

し、現場と長期間分断を図りました。彼は船員の権利を守るため労働委員会や裁判闘争で闘った結果、会社は全面敗訴し、謝罪のうえ解決金を払い、海上復帰を認めました。この他にも、会社説明会に行ったら、ホテルの個室に引きこまれ、退職願に印鑑を押すまで帰らせない等の悲痛な声が届き、執行部員や職場委員が、現場に、会社へ直行し身体を張って止めさせたこともありました。



図・中東しげひろ
コスト論のみの人員
削減は容認できない

(当時の東京支部「ちくとう」表紙)

⑦ 緊雇用対終結宣言!

その後の組合大会で緊雇用対の終結宣言を聞く田尾汽船局長のうれしそう、それでいて心持ち寂しそうな複雑な顔が忘れられません。「これで本当におしまいにしてほしい」と言って、汽船局長を退任して行かれました。

ここで本当に終結させるためには「減量やむなしの流れを断ち切る闘い」が必要でしたが、その後も長期間にわたる日本人船員の減少傾向は止りませんでした。

⑧ 去るも地獄、残るも地獄との闘い

「緊雇用対終結宣言後」も船員の減少傾向は止まらず、裏で牙をむき続ける船主の思惑が透けて見えました。

1990年、現場船員に希望のもてる労働条件を求め、組合は春闘体制を整え、悪乗りし、なお地獄絵を描き続ける船主を相手に、交渉決裂まで押し上げましたが、再交渉の末、若干のプラスで妥結しました。「地獄絵は許さない」

熱いエネルギーが組合、職場委員、現場にはありました。

春闘終結後、突然私は、船員制度近代化協議会に異動する辞令を受け取りました。不本意な辞令でしたが、近代化協議会で再起を期しました。

2. 組合の反転

① 便宜置籍船対策に着手

緊雇用対が始まった1987年当時は、世界の海運は、便宜置籍船が運賃市場を席巻し、悪貨が良貨を凌駕する時代に入っていました。日本海運も急速に便宜置籍船への比率を高め、日本籍船に伍する状況でした。

組合は、「船員を取り巻く環境は厳しい」とおかれた現状を分析するだけでなく、そうした状況を打開するため便宜置籍船対策等を打ち出し、荷主や海運資本に対し強力な交渉力をもって船員の待遇改善、安全確保、権利を守る新たな労働運動を再構築することが

求められていました。

その点、欧州諸国の組合は、すでに便宜置籍船の急増により自国人船員の雇用、条件への悪影響が無視できないところになり、復権を期して国際運輸労連（以後、ITFという）とともに便宜置籍船にITF協約を締結させ不正競争を排除するキャンペーン活動に入っていました。

日本でも、1984年、横浜港で初めて港湾労働組合の協力を得て、ITF協約を締結していない便宜置籍船に抗議し荷役ボイコット活動（以後、FOCキャンペーンという）を実施し、世界中にこのニュースが飛び交ったと言われています。横浜港に続き、大阪港、神戸港、東京港でもFOCキャンペーンが成功し、組合の反転が準備されていきました。

② 便宜置籍船主の反撃

1987年、緊雇対が始まった年、日本のFOCキャンペーンを敵視した船主側は、東海商船を代表バツターに立って、海員組合によるFOCキャンペーンは違法行為であるととしてキャンペーン活動を潰すための損害賠償請求訴訟を東京地方裁判所に提訴しました。

裁判所は、組合のFOCキャンペーン活動は、「日本国憲法28条（団結権、団体交渉権、団体行動権）の保障の対象である」と判決し、1999年、判決は確定し、FOCキャンペーンは合法的根拠をもつことになりました。

1988年の緊雇対の最中でも、港湾労組は毎年毎回欠かさずFOCキャンペーンに参加するとともに、東海商船裁判でも次々と証人に立ち、適正な海運・港運秩序を構築するため、海員組合の活動に理解と協力を惜しみませんでした。海員・港湾の共闘関係にまで連帯活動を高めてくれ

たことを決して忘れてはいけなと思います。

国際的労働運動として、日本の海員組合と港湾労組の行うFOCキャンペーン活動は適法な労働運動としての地位を確保し、日本船主が支配する約2000隻を超える便宜置籍船の8割以上をITFと組合の承認協約で組織し、外国人船員は本組合の非居住特別組合員となり、組合の交渉力は強まりました。

反転の準備は、緊雇対を生き抜いてきた海員組合、港湾労組、ITFならびに外国人船員供給国組合との良好な連帯に支えられ強化される新しい時代へと移っています。

③ 連帯の時代に思いを馳せる

国際海運の中で生きていくためには、日本人船員に軸足を置きながら、外国人船員の権利を守る活動もまた船主国組合としての海員組合の責務だと思えます。

また、日本の港に入港するすべての未組織便宜置籍船にITF協約を締結させる国際

連帯活動は、荷主国日本の海員組合と港湾労組に世界から寄せられている期待ではないでしょうか。ITF協約改定国際交渉にすでに船員供給国組合と海員組合は参加していますが、日本の港湾労組も参加する時代はすぐそこに来ているのではないのでしょうか。

一方では、海員、港湾に新たな攻撃も準備されているように思われます。

今の時代を強く生き抜くためには、海員モノロー主義を排し、国際的・国内的連帯活動を組織しないでは、グローバルな荷主や港湾資本、海運資本、金融資本にもまともに立ち向かえません。

緊雇対という修羅場を生き抜いてきたすべての皆さん方のこれからの活動に期待しています。海上労働者、海運・港運労働者の復権を目指し奮闘されることを期待していません。連帯の分断には決して乗らないでください。

(2021、6、20)

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 19―

（最終章）

VI 新船員政策のために

1. 特殊性を克服する諸施策の基本

- (1) 船員制度近代化政策失敗の総括
- (2) 近代化政策破たん要因の探求
- (3) 謝罪の必要性と二つの失敗要因
- (4) 新船員政策づくりの要点
(以上前号まで)

2. 船員教育研究機関の再構築と船員の役割

(1) 再構築へ向けて

① 行政改革の展開と商船学の動揺

個々の船員教育機関の再構築を論ずる前に指摘しておかなければならないことがあります。

それは商船系大学・高専そして海技大学校、海上技術学校・短大校さらに航海訓練部などの商船船

員教育機関や商船学研究機関を行政改革の対象にしないことがまずもって重要なことです。水産系大学・高校も同様です。

しかし現実の政策はそれとは正反対です。真つ先に大学行革対象として、東京と神戸の両旧商船大学が他大学と合併して単科商船大学は消滅し、高専では富山商船高専が富山工業高専と合併して、スーパー富山高専となり、伝統的な富山商船の名称は消え去りました（電子情報工学科、商船学科及び臨海実習場・練習船は射水キャンパスにあります。旧富山工業高専が本部となっています）。

富山以外の4商船高専の学科構成も一般の工業系学科が多くなっていますので、事実上、全商船系大学・高専は行革のターゲットとなり、現在もその政策遂行過程にあるといっても過言ではないでしょう。国交省の旧航海訓練所も海

技大学校や海技校等と合体して海技教育機構の一部となったのは最近（2016年4月）の出来事です。

自治体ベースでも、富山県に注目してみると、県立の水産高校は、海洋高校等への名称変更後近くの高校と合併し、単独の水産高校はなくなつて、遠洋漁業実習船「雄山丸」も手放してしまいました。その結果、カッターや水泳訓練などの海系独自の伝統行事の維持基盤は弱くなり、その特色が消えていく方向を辿っているといえます。船舶運航の学術とその運航技術者（船舶職員）育成をセットにして戦後一貫して歩んできたこれら船・海関連の学校等が、他に先駆けて行政改革の対象とされ、行政経費節減策が展開されているわけですが、長い目で見たとき日本にとつていかなるメリットが出てくるのでしょうか。

第二次大戦後、両旧商船大学の教員が取り組んだのは、船舶職員の育みとともに、他大学との競争下における船舶運航技術学という特色ある学問（商船学）の探求です。行革対象になる直前までに、商船学が到達した指標は二つあります。第一は商船学博士の誕生（1997年）であり、第二は旧富山商船高専に誕生した純文系の国際流通学科の新設（1996年）です。

海洋法条約の批准後、2回目の海洋基本計画策定のなかで海の重視が示されていますが、そこで重視される海の問題は、海洋資源開発に関わることが中心で、商船や漁船の船員（職業）を含んでいなか、付け足しのような政策展開であることが明らかになりました。

前者の商船学博士は、工学博士とは異なるユニークなものであり、後者は商船学の文系学科の位置づけになります。しかも両者ともに、船員制度近代化政策と緊急雇用対策という最悪の政策展開後、商船学を尊重する関係者の努力を背景にして文部（文科）省が認可した

ものです。

その後、21世紀に入ると同時に、政策面では再び小さな政府構想が顔を出し、規制緩和・行政改革手法に拍車がかかり、他大学と合併した旧商船大学の商船学博士号は、工学博士号への転換を強くしていきます。

旧神戸商船大学の流れをくむ海事科学博士は商船学博士号を引き継ぐと思われる存在ですが、それも学術博士や工学博士との比較で取得希望者が選択できる（商船学専攻の指導教官がいる場合に可能性がある）わけで、海運・海事社会がそれを尊重・優遇しない限り、海事科学博士号の選択者は皆無になる可能性があります。

神戸大学は2017（平成29）年度から修士課程の大幅改正をし、学部と研究科はグローバル輸送科学、海洋安全システム科学、マリエンジニアリング学の三本柱になると言われており、それに沿って、博士課程の内容も変化していくと思われまます。

しかし、商船系大学の教員は他の大学（特に旧帝大）で工学博士号を取得した人が多数を占めるな

かで、学生の指導がなされていることを鑑みると、商船学探求とその指導を行うことには限界があるといえましよう。商船学博士号所持者が少数でも在籍している現段階のいまこそ、海事科学や海洋工学の博士概念を商船学博士と関連づけて説明し直す必要があります。言うまでもなく、商船学は、理学的のように海洋の自然現象そのものを科学する学問ではないし、船づくり・海上構造物の建造技術開発の意味合いを強く持つ「海洋工学」とも異なるはずです。次に、商船学の文系分野の到達指標としての国際流通学科に関して述べましよう。

北前船という買積船の地域史に着目して誕生した旧富山商船高専の国際流通学科は、商船学の特徴を随所にちりばめたカリキュラム構成になっていました。その点からいえば、国際流通学科の教員が取得する博士号は海事・海洋の文系要素を強くした商船学博士号が最もふさわしく、あるいは、そのエッセンスを備えた海事科学博士号でもよかったと思われまます。そうすることで、海人との関連での

社会科学系の学問を含む文系商船学の独自性が形成されていったのではないでしようか。

しかし、商船高専を含む工業高専の全教員に対して、突き付けられたものは「博士号の種類は問わず、とにかく博士号を取得せよ」という一律の大きな声であったので、多くの教員は取得の可能性が高く、汎用性のある種類の博士号に飛びつく傾向となり、次第に、海の香りを持つ学科・学術の混迷に拍車がかかっていったのです（旧商船大学の教員の場合もほぼ同様でしよう）。

それと相まって、旧富山商船高専の場合、合併を経て、海事に関する学術（専攻科の名称は海事システム工学で大学工学部と同様の学士号が授与される）は、モノづくり工学範疇の影響を強くしていきます。さらに、文系商船学の特徴を持つ国際流通学科は富山高専になった後「国際ビジネス学科」という一般的名称へ変更されてしまし、もはや海・船との関連での特色は失われてきているといえましよう。

この背景には、海洋実習や乗船

経験から得られる資質形成（海技免状取得制度との関連）からの逃避と軽視があり、我が国が展開する今日の海政策理念の真意が、合併後の商船系大学・高専の現状を見ることでよく分かります。

船舶運航学術（商船学）の一層の深まりは今後とも不可欠なはずです。旧商船大学や商船高専の戦後の歩みが、ますます花開くように、商船系大学・高専、国交省の船員教育機関等の独自性が尊重され、工業系ものづくりとは異なる点に注目した商船学の深まりとその体系化のために、官労使による支援と理解が一層必要なときです。

商船学は、外航、内航、水産を問わず、海洋資源開発部門も含む海で働く人々にとっては大変重要な基礎・基本の学問です。国交省所属の船員教育諸機関も、それ単独で深化できるわけはなく、教員の確保や教える内容の質的向上、学生のレベルアップ、卒業生のキャリアアップなどにおいて、文科省の商船系大学・高専との連携がますます強化されることは不可欠なものです。現に、海洋開発を担う部門の船舶（母船）や潜水艇で活

躍する商船学を収めた卒業生の実績は尊重されなければなりません。

ODAによる海外での船員教育に関する支援事業の展開においても、国交省の海技教育機構（航海訓練部等）の職員だけで行うのではなく、商船系大学・高専の商船学専攻教員との連携・協力が行われてはじめて、アジアの途上国船員（職業）を真に育てていくことにつながっていくのではないのでしょうか。

国交省内だけで行う政策の現状には大変不安を感じます。これらことを踏まえながら、商船系大学・高専そして国交省の船員教育機関それぞれの再興について考えていきたいと思えます。

② 両商船系大学の国策対応と商船学

東京海洋大学の商船系大学院（応用環境システム学専攻）において取得する学位は工学博士であり、神戸大学の場合は、海事科学、工学、学術などの博士号になりませんが、いずれも商船学博士号は過去のものになっています。

両旧商船大学の後継になる海洋

工学部と海事科学部は、現在ともに海洋法条約下で策定された二つの海洋基本計画が示す海洋開発計画に呼応した動きを見せており、まさに国策的学術形成の場へ邁進しているといえそうです。

東京海洋大学の海洋資源環境学部の新設、それへの海洋工学部の対応、そして神戸大学海事科学部と同研究科における改革、なかでも練習船「深江丸」の機能高度化による海洋底探査センター（KOBEC）の設立や関西地区での共同利用による海洋開発拠点づくり等々は、国策に合致する代表的展開といえます。

ここで両旧商船大学が戦後充実させてきた商船学なる学問の特徴（他の学問との差異性）を指摘しておきましょう。ここでは、船員（職業）の特殊性の三要素に絡めて説明することにします。

第一は、商船学の核となる船舶運航技術学は、激しい揺れや四六時中の振動そして塩分を含んだ海そのものの環境条件の中で、故障なく稼働できる船内施設・設備類の分析を行って、改良点や新機種を模索するという特徴を持つてお

り、陸上でのモノづくり工学とは大いに異なります。

第二に、船舶の運航は船上における技術システムの保守整備を前提にした長期連続（数ヶ月～数年）の稼働が原則であるが、商船学の究極的狙いは、工学的に完璧で高度な技術開発、つまり故障とは長期に無縁の自動制御による運航技術体系の出現にあります。

しかし、実態は経営・経済的困難さがつきまとうため、陸上からの人的運航支援（船舶管理会社）による一定の指示で、船上の途上国船員（職業）に委ねており、その結果、船舶運航技術の進歩そのものは停滞している可能性があります。このことを反映して商船学は「マン・マシン体系」を船舶運航技術の典型として歩んでいくことになりました。

第三に、船舶運航技術は、陸上の輸送機関に比べて、大型の貨物艀と高馬力の推進装置を持ち、かつそれに対応した先端技術の制御システムを備え、同時にロープやワイヤー等伝統的道具類の利用も不可欠な点に特徴があります。このような特徴を持った商船学

は、工学や経営学などの学術体系に収まるものではなく、上述の三要素を踏まえて研究が進められて体系化されることになりました。そのうえで、船舶運航の各場面でも適切な判断と実行ができるリーダーシップ力を備えた人材育成システムが強化されることになるのです。船舶運航面で発生する諸課題を、全乗組員を率いて、その都度解決して平和的安全運航を成し遂げていくという意味では、商船学を船長学や機関長学と呼称してもよいかもしれません。

そのようなことを意識して商船学を言い換えてみると、神戸大学の海事科学は「海事学」、東京海洋大学の海洋工学は「海の技術学」になり、巷間言われている海洋科学や海洋工学の概念とは同一視できないことが明らかで、商船学の探究はさらに深めていかなければなりません、その際、不可欠なことは社会・文系分野を入れた総合的な探求が伴うことです。今までは、その視点からの内容の掘り下げが不十分で、代わりに練習船実習や乗船履歴の積み上げで、各人が総合的に経験してそれ

を体得してきたといえます。旧航海訓練所は海技免状取得の法的根拠を背景にした独自カリキュラムを作って乗船実習を遂行し、実習生はそれを経験しながら座学の知識とを組み合わせて、個々の最小限の商船学を把握するシステムとなっており。卒業後は社船での経験の積み重ねを経て、次第に会社船員として自らの商船学の掘り下げを行っていくことになり

ます。本書の「ベテラン船員」という表現は、そのような資質能力を備えた船員という意味で使っております。

乗船実習は、教員養成学部学生の小中学校における教育実習等と同様に、総合的体験であり、商船学にとっても重要で不可欠なものです。しかしながら、これからは、商船学のなかでリーダーシップと関連付けられた船長学または機関長学のエッセンスを教授していくようにしなければなりません。そのような商船学の体系づくりは、商船学専攻の教員のほかに、専攻分野の異なる教員の様々な学問分野から、上に述べた船舶運航技術学の特徴に焦点を当てて再構成し

ていくことは不可欠です。

残念ながら、今日の商船系大・高専及び海技教育機構の航海訓練部には、それを深めるための諸条件は地盤沈下していると言わざるを得ません。

戦後、文部（文科）省所属になった両旧商船大学が、取り組み続けてきたのが船舶運航技術の理論的構築（船はなぜ動くのかの分析とその応用）であり、しかもその学問形成は海技免状取得のカリキュラム（船をどのようにして動かすか）と連携させて海技の高度化を図ってきたわけで、それが戦後商船教育の特徴でもあります。

ただしそれは、旧航海訓練所での乗船実習で得られるものと商船系大・高専の座学で習得すべきものとが区分けされて、それぞれ深化させてきた経緯があることを認識しておかなければなりません。

いまとりあえず必要なことは、東京海洋大学の海洋工学博士号や神戸大学の海事科学博士号のなかに商船学の特徴を活かすようにすることです。ただし合併後の両商船系大学の現状は、海洋資源獲得という国策対応に翻弄されて、

商船学のさらなる充実は中途半端で置き去りにされ、船舶職員育成も外国人船員のマネージメントを担える少数の人材供給ができればよいというグローバル海運企業の実情に比べながら、海洋資源開発の人材育成にも対応していくという方向になっていくといえます。

その一因は、商船学を曲がりなりにも支えてきた海事社会科学系教員が、両商船系大・高専で皆無になってしまったためではないかと考えております。

○東京海洋大学海洋工学部の充実のために

東京海洋大学の海洋科学系学部には、旧東京水産大学で育まれてきた特色ある海に関わる文系・社会系の「海洋政策文化学科」及び大学院における「海洋管理政策学専攻」が、合併後の今日も存続していることは評価すべきこととす。

それは、海洋工学部に再び商船学のエッセンスを呼び戻すチャンスが同大学には残っていることを意味します。水産学の充実とともに歩んできた海洋政策関係学科と

いう文系・社会系科目を、海洋工学部の共通基礎科目の学問として導入することで、商船学の特徴を反映した海洋工学へ向けていくことは可能でしょう。海洋政策学を担っている教員が所持する多様な学位の種類や活動内容からみてもそう言えます。

海洋政策関係学の教員やその指導を受けた学生達が、富山県氷見市で、漁業による地域おこし（漁業資料館の魚魚座（とどぎ）づくり）に加わって活躍するなど、海との関連で極めてユニークな考え方で社会活動をしている事例を見てもその期待は高まります。そのことは、文系・社会系視点からの水産学の展開が極めて重要であることを示唆するとともに、商船学の後継になる海洋工学においても、全く同じことが言えるのです。

ただし、氷見市の漁業資料館（魚魚座）は間もなく経営に行き詰まり、それを進めた市長が問責決議を受けるなどの一波乱があり、海部門への取り組みの困難さを如実に示すところとなっています。

このような特色ある教育研究機関で育った人たちがこそが、海洋開

発部門やみなとまちづくりでも活躍し、これからの海洋市民(後述)のリーダー的存在にならなければならぬと考えます。

以上のことは、商船船員や漁船員という海を基盤にした伝統的職業人にとって不可欠なもので、そこには共通の特殊性の存在そのものがあるといえそうです。

旧東京商船大学と旧東京水産大学で、ともに海に関わる文系分野の学問形成に携わってきた人たちは貴重な存在です。合併後も存続している「海洋政策学」を重視することで、同大学で深化する海洋科学と海洋工学の両者をも結びつける役割が強化され、同大学が日本で唯一の海洋大学にふさわしい特色ある海の学問拠点になっていく可能性は大きいといえます。

○神戸大学海事科学部への期待

神戸大学の海事科学部の場合は、旧商船学部以来、一貫して「工学」という名称を付加しない歴史を持つてきており、神戸大学における11学部の1つとして、同大学の文系や社会系教員による海事科学研究への参加を日常的に

行つて、東京海洋大学とは異なる商船学充実の可能性を持ったといえましよう。

しかしながら、現状は海洋開発の関西拠点づくりという国策対応を急ぐあまり、その大学院の海事科学研究科コースの再編を貫くプログラムはグローバル海洋理工学プログラムになり、その核となる前述の海洋底探査センター(KOBECE)は、海事、工学、理学分野で構成され、文系や社会系の学部が関与する余地はあまりない感じます。

そうなると、商船学の後継学部にあふさわしい海事科学の充実として、理工学とは異なる独自の学問深化への期待は東京海洋大学に比べて、むしろ困難になったかもしませんが、工学を付けない海事に関する学問形成という伝統は生かし続けてもらいたいと願わずにはいられません。

○日本の海政策に欠けているもの

海に関わる独自の学術充実の方向を目指しながらも、国策としての海洋開発への新たな接近を行うことで、合併後の商船系大学にお

ける学術研究の方向性を見えてきた。そのような政策展開の際、関係者が人材育成面で注意すべき点があります。

それは、人の関りがなく完全無人化工場(インテリジェンス化)またはCAM化が経営的にも見合つてそうなる場合)とは異なり、海上、海中、海底等の技術体系は、人が主体的にかかわる程度と範囲が大きくならざるを得ないことを認識しておくべきで、そのような代表としては、船員(職業)に代表される海人をあげることが出来ます。

海洋開発を含む海に関わる人材育成のキーポイントは、文科省の商船系大学・高専と国交省の各船員教育機関がこれまで行ってきた長い間の船員育成の経験と実績を念頭に、商船学研究を踏まえて考えていかなければならないのです。そういった点への政策的配慮が、根本的に欠けているのが現行の海政策の内容であることを指摘せざるを得ません。

東京海洋大学の海洋工学部と海洋科学部、及び神戸大学の海事科学部、さらに商船系高専の商船学

科とその専攻科、及び海技教育機構の航海訓練部や海技大学校、海上技術学校・短大校等々への国交省による海政策展開の実態を見るときその点は明らかです。海政策における人材育みの重要な点は、商船学を深める態勢づくりの中で船員(職業)育みの仕組みを考え、その延長線上に海洋資源開発の人材育成の仕組みづくりができるようにすることで、海における教育と研究の一体的充実化策が必要であることを主張したく思います。

それは、大変困難なことですが、戦後独自の深まりをしてきた日本の商船教育研究の実績を活かすことで、日本にふさわしいユニークな海人育成の道は可能であると思っています。

③ 商船系高専に関して

(次号に続く)



（ビキニ水爆被災船員の裁判・高知）

国と船員保険部の策略で審理中断（編集部）

突如管轄裁判所の変更を請求

ビキニ被災船員と遺族は、健保協会船員保険部による労災不認可決定の取り消しと、水爆実験後に日米政府の政治決着により、加害者であるアメリカへの損害賠償請求権が失われたことに対する国の補償（公共のため特別の犠牲を払ったことに対する憲法29条に基づく正当な補償）を求めて昨年3月高知地裁に提訴した（本誌31号参照）。

その第1回口頭弁論が、昨年7月31日、高知地裁で開かれた。当日は第7大丸無線士下本さん、ひめ丸機関部員増本さんの遺族が切々と陳述を行った。しかし被告である国と健保協会船員保険部は、実質審理に入ることを拒み、突如、裁判進行への疑義を申し立てた。

船員保険部は、高知地裁から東京地裁への管轄裁判所の変更（裁判管轄権の移送）を請求。

一方国は、労災裁判と補償請求裁判は全く別の裁判であると主張し、両者を分離し、労災裁判は東京で、補償請求裁判は高知で行うよう請求したのだ。

これに対し弁護側は「国民の権利救済の便宜という行政事件訴訟法の趣旨に反する。重要な証拠資料や証人が存在する土地の裁判所で審理を行うことで円滑化、迅速化が図られる」、「日米合意による給付と労災給付は関連している。原告や元乗組員の被ばくや発症証言も共通している。何より高知と東京で二度証言することは迅速化による国民の権利救済に反し、80代で持病を抱える被災船員や家族の便宜が損なわれる」と反論した。原告らは「この期に及んで、審理に入る前の申立て時間を費やし、高齢の原告被災船員の気力と時間を奪うようなやり方は許されない」と憤る。

しかし裁判所は、「東京に移送

するか否か、二つの裁判を分離するか否か」の文書による主張合戦を双方に求め、第1回から一年を経過した現在も、2回目の口頭弁論は開かれていない。

日弁連が意見書を提出

昨年7月20日、日本弁護士連合会は、「太平洋・ビキニ環礁における水爆実験で被ばくした元漁船員らの健康被害に対する救済措置を求める意見書」を統一見解としてまとめ、政府および国連人権委員会へ提出した。意見書は以下を求めている。

- 1、ビキニ事件に関連する資料を保全・開示し、被ばくした元漁船員らの実態を把握するために調査を実施すること
- 2、被害者らに対し、被ばくによる健康被害及び精神的損害に対する補償や生活支援などの金銭的補償を実施すること
- 3、生存する元漁船員らに対して、専門医による健康相談を実施すること

核兵器禁止条約上の国の義務

今年1月に発効した核兵器禁

止条約は、「締約各国は、核兵器の使用や実験に伴って悪影響を受けた管轄下の個人に関し国際人道・人権法に従って十分な支援で救済すること（第六条、被害者支援と環境改善）」と規定している。

ビキニ環礁の水爆実験に遭遇した船員は、まさに核実験の被害者に他ならない。条約の発効により、過去にさかのぼって核実験の被害者を救済する施策が国際的に求められている。

大石又七さんが逝去

第五福竜丸の乗組員（冷凍士）大石又七さんは、誤嚥性肺炎で今年2月末から入院していたが、さる3月7日逝去された。

大石さんは14歳で漁船に乗り、第五福竜丸最後の生存者として、肝臓がんを患いながらも、死の灰の恐ろしさを訴えて全国を回り、生涯を核廃絶の運動に捧げられた。2010年に国連で開かれた核拡散防止条約会議での演説は有名。87歳だった。

（編集部）

海運は平和な海なくして成り立たない

竹中 正陽 まさはる

憲法9条の解釈を変更し、集団的自衛権を容認する安保法制に対し、全国22の裁判所で原告7700名が違憲訴訟を提起している。しかし、各裁判所は憲法判断を避けたまま、「現在、戦争の危険性はない」、「原告らは出動命令を受ける地位にない」等の理由で門前払いを続けている。（本誌22・27・31号、安保法制違憲訴訟の会HP参照）

私は、安保法制が船員に及ぼす影響について東京地裁で証言したのに続き、東京高裁でも陳述の機会を得た。以下は高裁に提出した陳述書です。

陳述書（東京高裁）

2021年5月20日

竹中正陽（船員）

私は、外国航路や日本沿海航路に就航する船の船員です。40

年にわたり、タンカーや鉱石船で世界20数か国を回り、原油や鉄鉱石を日本に運んできました。現在は、大手石油会社の製油所で燃料を積み、大型フェリーや外航船に燃料を補給する重油タンカーに乗船しています。

「平和愛好国」日本のブランド

その間、戦争に遭遇することこそありませんでしたが、難民船の群れや海賊が出没する海域を縫いながら航行することは日常茶飯事でした。

海賊には2度襲われ、いずれも乗組員がロープと猿ぐつわで縛られて人質になりました。2度目の時は、日本の船ではあっても、日本人は私を含めてわずか2名、残りの20人はフィリピン人でした。真夜中に10人の海賊が乗り込み、フィリピンクル

ーを人質にして立てこもり、私たちもバールや斧で武装してにらみ合いが続きました。この時は「ああ、俺はこんな所で死ぬのか」と死を意識しました。幸いスコールがやみ、夜も明けてきたので、海賊は港湾警察や軍隊が来るのを恐れて退散し、ライフラフトなどの船用品が奪われただけで済みました。

海賊に限らず、東南アジアやアフリカの港では、言語や宗教、国民感情の違いから、予期せぬトラブルが絶えず発生します。積荷の量や質のクレーム、税関や検疫官の差し止め、窃盗の侵入や上陸した乗組員と官憲の間のいさかい等です。そうした時、大きな問題にならないように、現地に赴任している商社マンや代理店の人が駆けずり回って、解決してくれます。

その時に役立つのが「平和愛

好国」日本のブランドです。日本は中立でどの国とも友好的、戦争をしない国として知られ、日本人は穏やかでお金にきれいな人種として通っています。このブランドはとりわけイスラム地域において効力を発してきました。

1980年代のイランイラク戦争の只中、日本の船は中立国の証として甲板と船側に大きく日の丸を描いてペルシャ湾の奥深く入り、両当事国から原油や貨物を積み出しました。日本政府は、各国の政府・現地大使館・商社・代理店と綿密に連絡を取りながら、1隻ごとに進路や通過時間の決定に協力しました。

その結果、一部の熱狂的兵士による国際法無視の無差別爆撃がある中、世界中で407隻が被弾し333名の船員が死亡しました。日本船の被害はわずかに12隻、死者2名と配船数の割に極端に少なく済みました。日本が両当事国ともに友好国であったことによりです。

中立国・平和愛好国という日本のブランドは、長年にわたる

政府の外交努力の賜物です。敗戦後の再建・復興のため数十年かけて世界各国との友好・貿易促進を求めてきめ細かく配慮されてきた外交姿勢、それを先端で担ったのが現地に赴任した商社マン、企業の技術者・営業マンたちです。私たち船員も僅かながらそれに寄与したと思っています。



ペルシャ湾、ホルムズ海峡

到底守れない2500隻の外航船

こうした外交努力、「平和愛好感」日本のブランドを一気に喪失させるのが、今回の安保法制です。そこでは戦争に至る以前の、個別「紛争」「戦闘」に際しても、一方の当事国に「後方支

援」等の名目で加担・参戦し、範囲も周辺事態の概念をはるかに飛び越え、地球全体に広げられました。

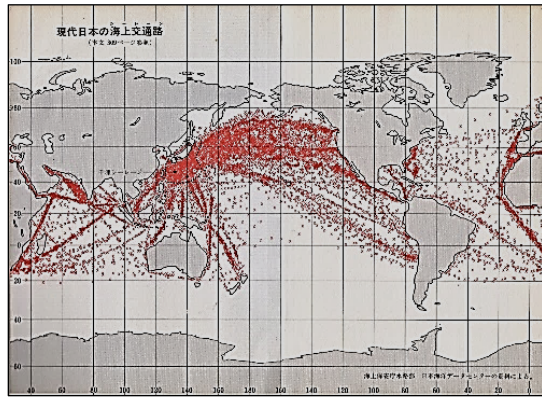
集団的自衛権が発動され、日本が紛争の当事国になったらどうなるでしょうか。

近年、日本の海運会社が支配・運航する外航船舶は2500〜2700隻に上り、2千人に満たない日本人船員と6万人の外国人船員の手で運航されています。この瞬間にも2500隻の船が世界中の海や港に散らばり、昼夜を問わず稼働して、国民生活を維持するための物資を運んでいます。

地球儀上に各船の位置をプロットすれば、どの海域にも間断なく日本船がいることがわかり、とうてい軍隊で守り切れるものではありません。

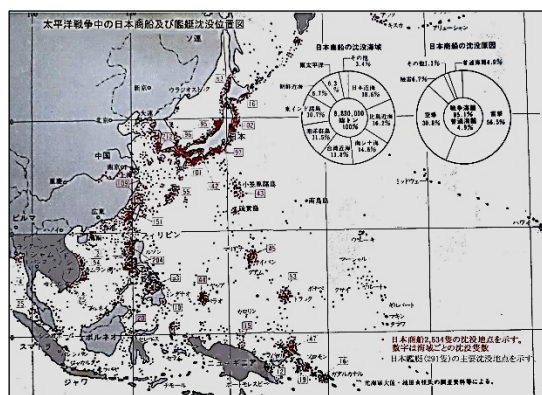
また、日本は、原油・石炭・鉄鉱石・ゴム・綿花・羊毛の100%、天然ガス98%、大豆93%、小麦88%を輸入に頼り、その運航のほとんどを外国人船員に委ねています。いざ日本が参戦すれば、船舶は真っ先に攻

※左図はいずれも東京商船大学元学長・浅井栄資著「慟哭の海」より
現代日本の海上交通路（各船の正午位置を点で示す。海上保安庁水路部作成）
太平洋戦争中の日本商船沈没位置図（赤い点）元海軍大佐池田貞枝による



撃対象になるので、外国人船員的大量下船が始まることは目に見えています。

外国人船員のほとんどが加入するITF（国際運輸労連）の労働協約書及び彼らの雇用契約書にも、危険海域への就労拒否権（下船の自由）が明記されています。私は13年間、洋上で彼らと苦楽を共にして来ましたが、家族思いであると共に平和希求の強い彼らが、日本が行う戦争



に命を投げ出すとは考えられません。私たち海運産業で働く者の目から見れば、日本は戦争が出来る国では決してないのです。

安保法制による海運業への強制

安保法制では、海運業への強制、命令がはっきり謳われています。事態対処法2条では、大手石油会社や旅客船業者と共に、私の所属する内航海運業も指定

公共機関として政令指定されており、「武力攻撃事態等」への対処に関し、必要な措置を実施する責務を有する（6条）」とされています。

同様に、自衛隊法103条は、防衛出動に際して必要がある場合は「医療、土木建築工事又は輸送を業とする者」に対して従事命令を出すことができると規定し、施設対象として「自動車、船舶、航空機に給油するための施設」、業務従事命令対象者として「船舶運航事業者」が政令指定されています。ここでは、内航海運業だけでなく、旅客船や外航海運業を含む、すべての船舶運航事業者が対象です。

米軍への物品や役務の提供に関する新日米防衛協力ガイドライン（自衛隊法100条の7に規定）にも、後方支援として、「日本政府は、中央政府及び地方公共団体の機関が有する権限及び能力並びに民間が有する能力を適切に活用する」ことが義務付けられています。これを受けて、重要影響事態法9条および国際平和共同対処事態法13条で、防

衛大臣や関係行政機関の長は、「国以外の者に対し、必要な協力を依頼することができる」と規定しています。

海運業者が、許認可権を有する国からの協力要請を拒否できるとはとうてい考えられず、事実上の強制になることが目に見えています。

船員予備自衛官制度の発足

近年の南西諸島をめぐる争いから、防衛省は「南西シフト」を敷き、それに伴い部隊の大量移送に迫られました。しかし海上自衛隊の大型輸送艦船は3隻しかないため、民間フェリーを借り上げる必要が生じました。

その際には、船を運行する船員もまた必要になります。

そこで、安保法制定と同時に、防衛省はその具体化として、それまで海上自衛隊にはなかった制度として船員予備自衛官制度を発足させ、予算も計上しました。通常は民間企業の船員として商業輸送に従事する船員が、有事の際は自衛官として防衛省の命令下に入るもので、月例手

当が支給される一方、命令を拒否すれば自衛隊法に基づく罰則が規定されています。

船員に対して、国が直接命令を出せる仕組みで、戦時中の「徴用」に準ずる形態です。同時に、防衛省は民間フェリー2社と大型フェリー各1隻を10年間借り受ける用船協定を結びました。

2隻の船員は企業に所属したまま、平時は船舶職員法等民間船員に適用される法律に基づき民間商業輸送を行い、有事は自衛隊法に基づき72時間以内海上自衛隊の指揮命令下に入り、米軍や自衛隊への物資輸送に当たるものです。

防衛大臣は「予備自衛官になるかはあくまで本人の志願」と国会で表明しましたが、「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」「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」（業務水準書）ことが2社に義務付けられています。このように外堀が埋められた中で、個々の船員が予備自衛官

になることを拒否できるわけがなく、拒否すれば退職以外に道はありません。ましてや、通常大型フェリーは、船長、航海士、機関長、機関士、事務長、司厨長等の異なる職種の船員20人



南西諸島に向け、フェリーに積まれる戦車



戦車を積み込むフェリーの船員たち

※いずれも名古屋テレビ放映「防衛フェリー」より



全日本海員組合が反対表明
「事実上の徴用」

※いずれも名古屋テレビ放映「防衛フェリー」より



中谷防衛大臣の国会答弁
「あくまで本人の志願」

ほども、ワンギャングを組んで運航しています。特定の職種が乗船を拒否すれば、仲間や会社に迷惑が掛かるので、拒否できるものではありません。戦時中は国家総動員法に基づく船員徴用令が出されましたが、実際に令状を受けた商船船員はほとんどなく、その航海が軍の

隊が保有する輸送部隊では到底

一旦戦争状態になれば、自衛隊が保有する輸送部隊では到底

後方支援の英訳は Logistics support、兵站を意味します。武力攻撃事態、重要影響事態あるいは国際平和共同対処事態にしろ、戦争状態になれば真っ先に狙われるのは兵站。後方輸送部隊であることは数多くの戦争が教えるところです。

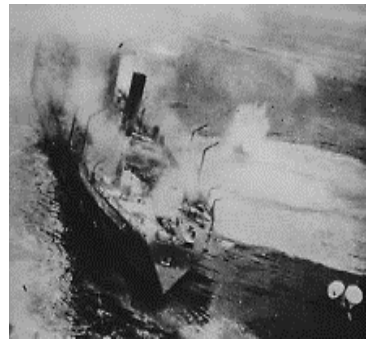
荷物と分かってても、乗船中の船に身を委ねる以外に選択肢はなかったとのことです。その雰囲気は今もさほど変わりません。フェリー2社の船員を組織する全日本海員組合が、「事実上の徴用」として反対を表明するゆえんです。

狙われるのは後方支援 兵站

賄えず、民間の輸送力が動員されることとなります。自衛隊法では自衛隊が所有する船舶に限らず、民間船舶であっても防衛省の指揮監督下にある船舶は「防衛省の機関又は部隊等による役務の提供」(8条、100条の6)とされており、敵国の攻撃対象になることは火を見るよりも明らかです。



米軍の集中砲火を受けて沈没する日本の商船 (米軍提供)



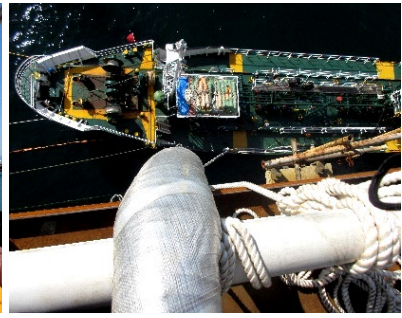
船員は安保法制の当事者

有事になれば、米艦にしる自衛艦にしる、燃料を補給するためには民間のタンカーが不可欠です。したがって、私たち船員、とりわけ燃料輸送に従事するタンカー船員は、当事者以外の何物でもありません。

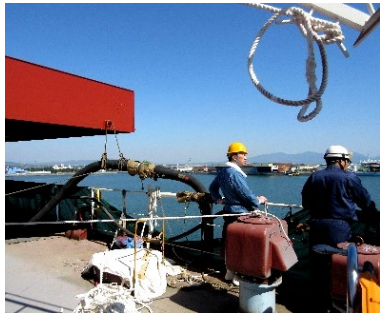
私の船は、毎年秋に行われる南西諸島奪還訓練に向けて自衛隊を輸送するフェリーにも燃料を補給しました。洋上での燃料補給は4本×6本の太いロープ(ホーサー)で相手船に横付けして固定し、クレーンで補給用ホースを釣り上げて甲板上に固定し、更に相手方給油口のフレンジに8〜12本程の大型ボルトで固定します。

1000klの燃料を補給するだけでも、短くて2〜3時間、長い時は4〜6時間掛かり、その間乗組員は相手船内で常時監視する任務も負います。補給開始時と終了時には相手船の乗組員や立会人も数量や油質確認のため私の船にやってきます。補給中は2隻の船が一塊となつて

いるため、攻撃を受けたら逃げようがありません。



大型船のデッキから補給船を見下ろす。手前の太いのが補給用ホース



大型船のデッキ上のホース ※写真はいずれも筆者撮影

安保法制により、私たち船員は、たとえ所属企業による業務命令というかたちであっても、実質的・法的には「防衛省の機関又は自衛隊の部隊等」(重要影響事態法6条等)に対して出された命令に組み入れられ、後方

支援業務に着く体制が構築されました。中東情勢や、最近の尖閣列島を巡る中国との対立、台湾海峡問題の深刻化から、その現実的危険性は益々高まっています。

安保法制の当事者は自衛隊員に限りません。私たち船員も動員対象になっていることから、私はこの訴訟に参加しました。

現在、3K、4K職場と言われる内航海運業界では若者が定着せず、60歳以上が29%を占める高齢化社会になっています。外航海運では日本人船員は4%に満たない状況です。

この先安保法制が具体的に発動されれば、退職者は更に増し、業界そのものが立ちいかなくなります。海運産業は平和な海なくして成り立ちません。

主義主張ではなく、私自身の船員としての職業継続、将来も海で生きようとする後輩たちのためにも、安保法制の実行差止を求めるものです。それが真の国益に合致すると信じます。

以上

編集後記

○新型コロナウイルスによる世界の感染者は2億人。4百万人以上(日本は1・5万人)の人が死に、多くの人が病苦・生活苦で世界は未曾有の困難に直面している。オリンピックなどやっている場合ではない。(S)

○G20財務相・中央銀行総裁会議で15%以上の法人税最低税率が合意されたという。登録税を取るだけで海難事故の責任も取らず、乗組員も守らない便宜置籍国にも新たな国際課税ルールを適用し、受益船主が自国に船籍を戻すよう、強力な運動の推進をITFに期待したい。(Y)

○不審な郵便物が届いた事で名古屋市は会場の貸出しを拒み、表現の自由を奪い労働運動を弾圧し、かつてこの国の戦争は始まった。(I)

○私が監督する外航船では、乗組員は長期乗船で停泊中の買物上陸すらできない。ワクチンを接種できた者もない。今年1月のこと、ある電力会社ではコロナ対策のため石炭船の安全監督が敷地に入らず、本船停泊中はホテル待機を続け、一度も訪船することなく終わったという。(J)

○船主協会、海員組合など海事団体が政府にコロナ対策を申し入れ?遅きに失する。しかも弱腰だ。長期乗船、同僚のワクチン接種のため自分の休暇を中断し、一時乗船する現状。依然として船員への無策が続く。(T)

.....
羅針盤 第34号 2021年7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: rashiban7@gmail.com

郵貯振替口座: 00130061322259

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回につき実費としてカンパ500円(切手可)をお願いします。