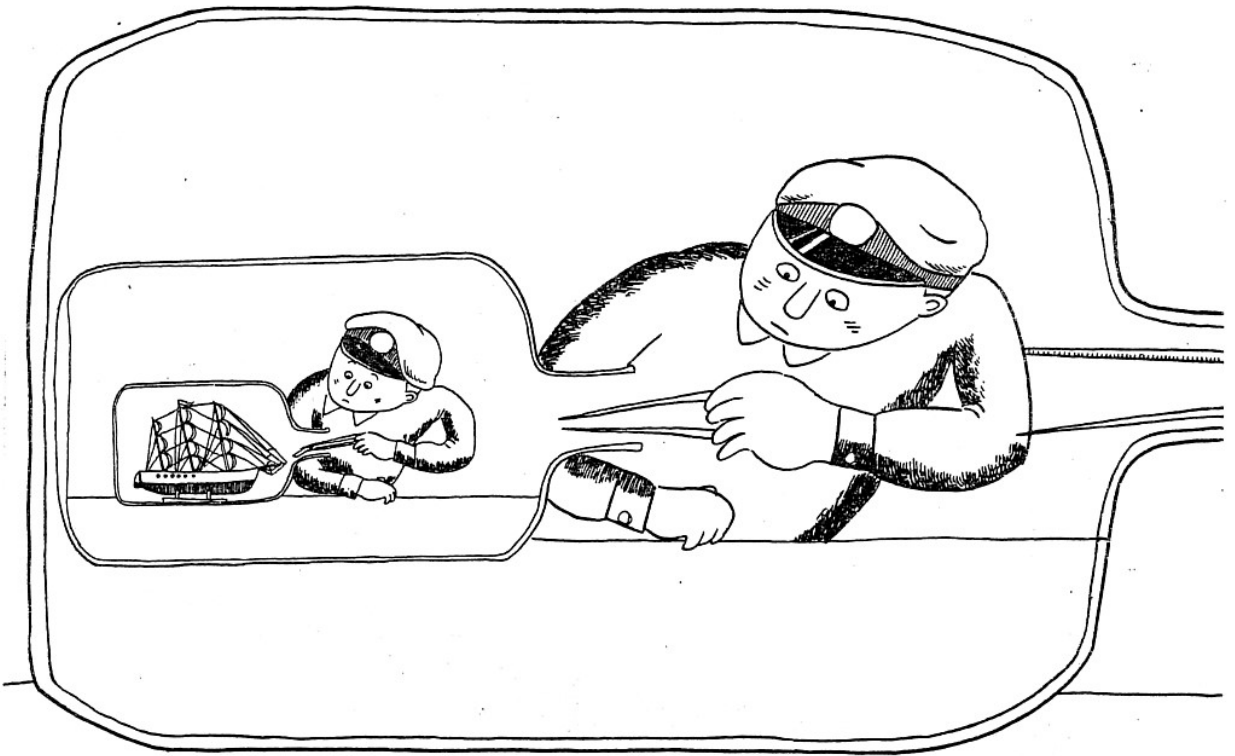


羅針盤


第38号

“ 船乗りの人生 ”



2022. 11. 10 羅針盤を発行する会

目次

1	内航おしゃべり広場 ⑮	内航船員
2	漫画・内航おしゃべり日記 その 6	トーヤク 
6	新防衛大綱・船員予備自衛官制度 民間フェリー 6 隻体制へ	竹中 正陽
10	船員働き方改革の問題点 その 1	編集部
12	知床遊覧船沈没事故、行政の責任	高橋 二郎
14	産業別労働運動を追い求めて 4 (最終回)	柿山 朗
18	ビキニ水爆被災船員、裁判の経過 労災訴訟と補償請求が分離されて再開	編集部
21	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 22 (最終回)	雨宮 洋司
26	会計報告・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⑮



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

船員法の食料金規定

(有給休暇中の報酬)

第78条 船舶所有者は、有給休暇中船員に給料並びに国土交通省令の定める手当及び食費を支払わなければならない。

(食料の支給)

第80条 船舶所有者は、船員の乗船中、これに食料を支給しなければならない。②前項の規定による食料の支給は、(中略)船舶所有者の費用で行わなければならない。

ケチな会社と気前の良い会社

「前の会社の食料金は1日1300円で、米や調味料は全部会社持ち。下船する時にその月の残りの日数×1300円を交代者に渡すシステムだから夜遅く交代しても下船日は食料金ナシ。社長がケチで新幹線は自由席、タクシーも原則ダメで、港を通るバスがあればそれに乗るよう路線番号までFAXで指示される。もちろん乗下船日の食費や日当はなく、ホテルも安い所を会社が予約するケチな会社だった。」
その点、今の会社の食料金は月4万円。米・調味料代として毎月30

00円引かれるけど、休暇中もくれるから年間48万円で組合船よりずっと良い。恵まれてるっちゃ、恵まれている」

(499タンカー船長・未組織)

1日20000円のガット船も

「この会社の食料金は1日14000円で、米・調味料代として月3000円引かれる。休暇中はもちろんナシ。下船の時は余った金を日割り計算で次の人に渡すやり方だ。だいたいどの会社も同じやり方で、13000~14000円が普通だ。それを全額くれる会社と、米・調味料代を引かれる会社と色々ある。」

ガット船の会社で1日20000円の会社もあるらしい。しかも米・調味料は会社持ちというから気前の良い会社もあるものだ」

(499ガット船機関長・未組織)

船用金から補填

「そうかね、組合船は今14000円かね。うちの所は13500円から全然上がっていない。13500円と言っても、足りない分は船長が船用金から出してくれるようだから不便はないみたいだ。コックは外航にい

たとかでメシは良いよ。仮バースがないから若い人は結構辞めていくけど、飯の不満は聞かないね。」

有給休暇中の食料金？内航に移って長いけど、そんなのくれる会社聞いたことないなあ」

(5千トン貨物船甲板手・未組織)

内航は船員法も組合もナシ

「外航では食堂やエンジンルームに協約書が置いてあり、お茶の時間に、ああでもない、こうでもないと言いついていたけど、内航はそんな会話もできない。乗下船日や有給休暇中の食料金もナシ。組合船も同様だ。前の会社ではコックを降ろす代わりに食料金の他にマカナイ手当として月37000円出た。それも経費削減でいつのまにかカット。組合船でその始末だよ。」

そもそも船員法はメシは会社持ちだから、自炊船の食料買い出しや自炊する時間は労働時間のはずだ。時間外手当の対象ではないのか。

夜中走って昼間荷役で即出港、時には揚げ・積みでぶっ通しの作業。船員法なんて絵に描いた餅の内航で若者が定着するはずがない。

(499タンカー機関長・未組織)

内航おしゃべり日記 その6 トーヤク

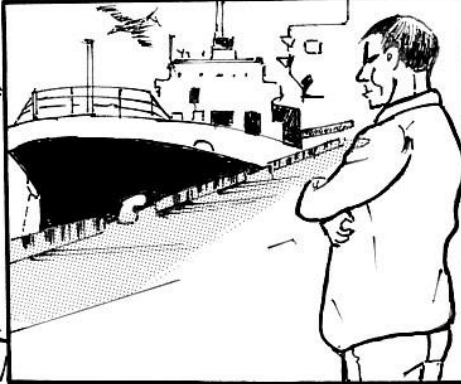


あっと驚く「結」が、
待ち受けているのかと、思うと

70歳を過ぎた現役船員の友に会う
友には まだ、波乱に富んだ
「転」の部分があつて

まあ、ネ

現役か



メリハリのない
私の 陸の生活には
うんざりする

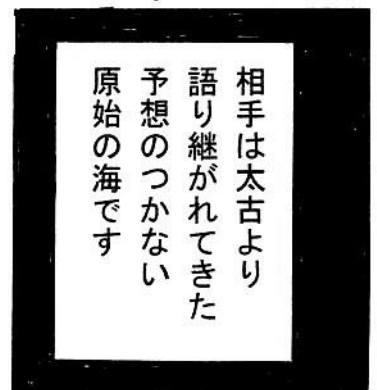
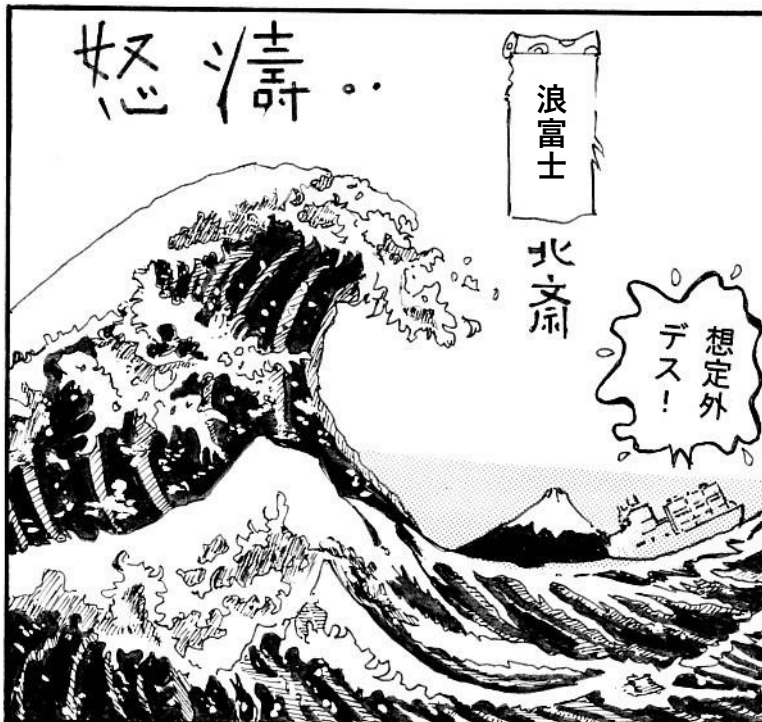
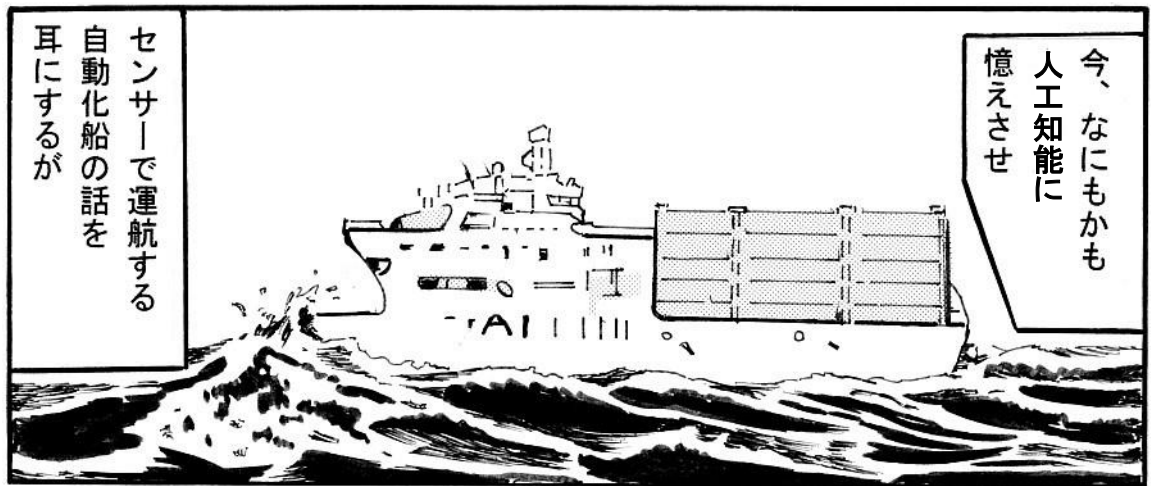


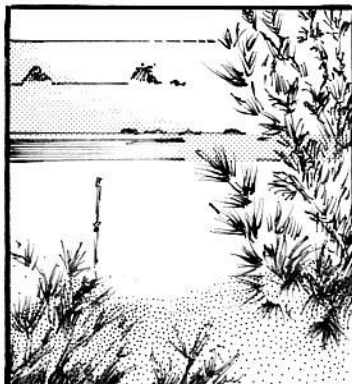
起、承、転、結、の
「結」の部分であつて
淋しい気もするが…



買い出し
か、ヨ!

病気で船をやめた
私の人生を
振り返れば





船員が真の船員と
なり得るためには

私のような
凡人からみれば

船員と、いうのは
愚かであることを
寛容してもらえる
ことで

自己 完結型の
船員になり得る
と、思ったり
しているのだが

相変わらず
昔の体と心を
使いながら

今の内航に
対応している
のでは…

状況の変化に
応じることの
できない

「剣を落して
舟を刻む」の
故事を思いだす

民間フェリー6隻体制へ

まさきは
竹中正陽（内航組合員）

二・これまでの経緯

1. 自民党国防部の提言

2010年6月、当時政権与党の自民党国防部会は「提言・新防衛計画の大綱について」をとりまとめ、政府に提出した。

直後の選挙で自民党が大敗し、同9月には民主党政権が誕生したため、提言はすぐには日の目を見なかったが、そこには「自憲法制定」、「集団的自衛権の行使に関する協議」、「武器輸出3原則の見直し」と共に、島しょ防衛の強化が重要視され、「南西諸島防衛」として、「常備部隊の主要島しょへの配置及び迅速な機動展開能力を高める」と記されている。

そして、人材確保のため、高齢自衛官の活用と併せ、「予備自衛官制度の充実（予備自衛官補の活用）」を検討課題とした。

2. 極秘に練られた機動展開構想

菅直人内閣下の2010年末に「平成23年度以降に係る防衛計画の大綱」が決定された。自民党案は否定されたものの、防

一、10・28 共同通信ニュース

10月28日、共同通信社は左記のニュースを配信、全国の新聞、マスコミが一斉に報じた。

『南西防衛へ民間輸送力3倍に増強、台湾情勢に備え』

政府は、有事の際に自衛隊部隊や装備を最前線に迅速に輸送するため、優先使用契約を結ぶ民間船舶の数を増強する方針を固めた。台湾での事態緊迫化などに備え、現在の2隻から6隻程度へ約3倍に増やす計画。自衛隊の輸送力不足を補う狙いだ。拠点の離島へ円滑に物資を運べるよう、仮設の栈橋や埠頭を設置する研究も進める。国家安全保障戦略と共に12月に改定する「防衛計画の大綱」などに民間輸送力の活用拡大の趣旨を盛り込む方向だ。関係者が27日、明らかにした。

自衛隊は中国の軍事動向をにらみ、鹿児島県から沖縄・与那国島まで千キロ以上にわたる南西諸島にミサイル部隊などを配備している。（共同通信社）

愛媛新聞はこれに加え、次のような解説記事を掲載した。

『有事の際の民間船舶の運航は、自衛官に加え、予備自衛官が担う仕組みだ。危険な業務であるのは否定できないだけに、提供する民間会社側の理解や、予備自衛官の確保が課題となる。現場の状況によっては、派遣するか難しい判断を迫られる可能性もある。』

自衛隊は中国の軍事動向をにらみ、鹿児島県から沖縄県・与那国島まで千キロ以上にわたる南西諸島にミサイル部隊などを配備。有事では、本土の応援部隊を機動的に展開させる輸送力が鍵となる。北海道などの師団

を九州に集結させた昨年の訓練結果を踏まえ、最低限6隻に拡充する必要があると判断した。

自衛隊の輸送力は、海自の輸送艦「おおすみ」型（基準排水量8900トン）3隻、輸送艇（同420トン）1隻、空自のC1輸送機7機など。

民間の2隻は、2016年に特別目的会社「高速マリン・トランスポート」と契約した。北海道・函館港、兵庫県・相生港をそれぞれ拠点とする。次期「中期防衛力整備計画」の期間である23〜27年度に契約更新を迎える。それに合わせて6隻程度まで増やす方針だ。

栈橋や埠頭の研究は、大型輸送艦が接岸できる港湾施設がない離島に人員や物資を運ぶケースを想定している。小型輸送船2隻や、多数の輸送車両も取得したい考えだ。（愛媛新聞）

衛省内に極秘裏に機動展開ワーキンググループが設けられ、自民党案に沿った検討が行われた。

同グループは翌2012年3月、「所要の地域へ各自衛隊の部隊や総合部隊を迅速に展開し、効果的な事態の抑止・対処にあたる機動展開の考え方」の中間取りまとめとして「機動展開構想概案」を作成、取扱厳重注意とした。これは後に報道され、国会でも追及された(2018年11月29日、衆議院安全保障委員会、共産党赤嶺政賢議員)。

ここでは石垣島での具体的な戦闘を絵図を用いてシミュレートし、「敵の組織的な侵攻開始に要する最短所要期間」を4週間と計算し、対抗するための自衛隊の陣地構築に間に合うよう3週間以内に自衛隊を配備する輸送体制が綿密に練られた。

その結果、「民間輸送力の活用枠組みの構築」が必要とし、具体的な船名を挙げている。

そのケース2で、『現在、日本の民間船舶運航会社が保有し、国内で不定期運航されており、物理的にチャーター可能で機動

展開に有用であると考えられる船舶は、HSV2隻(なつちゃんWORLD及びびなっちゃんRERA)及びRORO船1隻(13500tクラス)である。これらの船舶を当該年度(平成32から37年)において、契約等により独占的に使用できる』とし、『輸送開始から26日の期間で展開所要戦力の輸送を完了することが可能となる』と結んでいる。

これが4年後の2016年、安倍内閣の下で実現されることになる。

3. 第二次安倍内閣の防衛大綱

2012年暮れに発足した第二次安倍内閣は翌年12月、「平成26年度以降に係る防衛計画の大綱について」を決定し、「2自衛隊の体制整備に当たっての重視事項」で次のように記した。

『南西地域の防衛態勢の強化を始め、各種事態における実効的な抑止及び対処を実現するため

の前提となる海上優勢及び航空優勢の確実な維持に向けた防衛力整備を優先することとし、幅

広い後方支援基盤の確立に配慮しつつ、機動展開能力の整備も重視する。』

そして「重視すべき機能・能力」として「輸送能力」を挙げ、『迅速かつ大規模な輸送・展開能力を確保し、所要の部隊を機動的に展開・移動させるため、平素から民間輸送力との連携を図りつつ、海上輸送力及び航空輸送力を含め、統合輸送能力を強化する。その際、多様な輸送手段の特性に応じ、役割分担を明確にし、機能の重複の回避を図る。』とした。

こうして、2012年当時極秘に練られた機動展開構想は、2015年9月の安倍内閣による集団自衛権導入に伴う一連の措置で結実することになる。

*2015年10月、南西諸島での大規模訓練に「なつちゃんWORLD」「はくおう」の2隻のフェリーの動員(所属民間船員≠海員組合員が運航)

*2016年2月、有事に使う民間フェリーを所有する特別目的会社「高速マリン・トラ

ンスポート(株)」設立

*同3月、同社と防衛省間で2隻のフェリーの10年間の防衛出動契約の締結

*同4月、民間船員予備自衛官制度の発足

(詳細は、2016年5月発行、本誌号外「着々と進む船員の戦争動員」)

4. 現在の防衛大綱

政府の国家安全保障会議は2018年12月、「平成31年度以降に係る防衛計画の大綱について」を決定し、2023年までの防衛力整備計画を発表した。

その目的は、「平時から有事までのあらゆる段階における柔軟かつ戦略的な活動の常時継続的な実施」、「真に実効的な防衛力として、多次元統合防衛力の構築に向け、防衛力の大幅な強化」とされ、内容は「宇宙・サイバー・電磁波の領域における能力の獲得・強化」、「総合ミサイル防空能力」から、「装備品の調達」まで多岐にわたる。

その第2項「防衛力の中心的な構成要素の強化における優先事項、(1)人的基盤の強化」で

アスキの7項目を挙げる。

「エ、働き方改革の推進」では、自衛隊員に関して、『ワークライフバランスの確保のため、長時間労働の是正や休暇の取得促進等、防衛省・自衛隊における働き方改革を推進する』とし、「キ」で予備自衛官制度について次のように記している。

○予備自衛官の分野拡大 『キ、予備自衛官等の活用

多様化・長期化する事態における持続的な部隊運用を支えるため、即応予備自衛官及び予備自衛官のより幅広い分野・機会での活用を進める。

また、予備自衛官等の充足向上のため、自衛官経験のない者を対象とする予備自衛官補の採用者数を拡大するとともに、予備自衛官補出身の予備自衛官から即応予備自衛官への任用を進める。さらに、予備自衛官等が訓練招集に応じやすくなるよう、教育訓練基盤の強化及び訓練内容の見直しに取り組むとともに、雇用企業等の理解と協力を得るための施策を実施する。』
同時に、ミサイル防空能力と

共に、「機動・展開能力の確保・向上」として南西諸島への機動展開構想を次のように掲げる。

○機動展開構想

『機動・展開能力の確保・向上

島しょ部への輸送機能を強化するため(中略)、民間事業者の資金や知見を活用した船舶については、災害派遣や部隊輸送等に効果的に用いられている現状も踏まえ、自衛隊の輸送力と連携して大規模輸送を効率的に実施できるように、引き続き、積極的に活用しつつ、更なる拡大について検討する。(中略)

引き続き、南西地域の島しょ部に初動を担任する警備部隊の新編等を行うとともに、島しょ部への迅速な部隊展開に向けた機動展開訓練を実施する。』

そして、「台湾有事は日本の有事」を合言葉に、沖縄や南西諸島での戦闘を想定し、日本全体を動員対象とする戦闘シナリオが描かれることになる。

こうして、機動展開構想への「民間輸送力との連携」と「予備自衛官等の活用」が一気に射程に上ることとなった。

三、岸田首相が就任直後に新 防衛大綱策定を指示

昨年10月4日に就任した岸田首相は、就任直後の同月8日、所信表明演説で、国家安全保障戦略、防衛計画の大綱、中期防衛力整備計画の改定を表明し防衛省に指示した。これを受けて、防衛省は防衛力強化加速会議を設置して纏めた内容の一端を意図的にリークしたのが、先の共同通信の報道である。

岸田首相の表明を受け、経団連はさっそく防衛産業委員会(泉澤清次委員長、三菱重工業社長兼CEO)が検討を開始し、「防衛計画の大綱に向けた提言」にまとめて今年4月20日岸防衛大臣を訪問して手渡した。

『防衛事業から撤退する企業が相次ぎ、装備品の海外移転が進まないなど、防衛産業をめぐる状況は依然として厳しく、防衛産業政策のあり方を改めて見直すことが求められている。』

本年末の国家安全保障戦略、防衛計画の大綱、中期防衛力整備計画の改定は、防衛産業基盤

の強化を図るための制度改革を加速する機会である。防衛産業としては、政府の方針のもと、わが国の安全保障に貢献する装備品の開発・維持・整備や海外移転、先進的な技術開発に努めていく。防衛産業の機微技術の流出を防ぐことは、わが国の国益に直結する。

今後、防衛省による防衛産業サイバーセキュリティ基準を踏まえ、防衛関連企業は情報保全やサイバーセキュリティ対策の取組みを強化していく。

経団連としては、防衛産業の発展に努め、わが国の安全保障に貢献していく所存である。』

そして、具体的な要求として、①防衛生産・技術基盤の維持・強化、②調達制度改革、③先進的な民生技術の積極的な活用、④防衛装備・技術の海外移転、⑤防衛産業サイバーセキュリティ基準への対応、を挙げた。

四、問われる海員の対応

前記したように、2016年の「なつちゃんWORLD」と

「はくおう」の契約は、既に4年前の2012年に防衛省は独占契約可能として織り込み済みであった。従って、今回リリースされた6隻体制への増加も、既に企業側と交渉を開始していることは想像に難くない。

当時、津軽海峡フェリーの「なつちゃんWORLD」は燃料代がかさみ函館に係留、新日本海フェリーの「はくおう」も予備船として相生に係留していた。

今回、計画されている4隻も稼働中の船ではなく、新造船就航に伴い引退する船、もしくは予備船や外国船を含めた採算不良の客船などが予想される。特に九州や南西諸島に就航実績のある船や船員がターゲットにされる可能性が高い。

船員の動員はそれだけではない。

※集団的自衛権を認めた安保法制では、事態対処法で大手石油会社や旅客船業者と共に、内航海運業も指定公共機関として、「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）」とされる。

※自衛隊法103条も、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し、施設対象に「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る。旅客船と内航海運業だけでなく、外航海運業を含む、すべての船舶運航事業者が対象だ。

※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）では、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る。

※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条は、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」と規定している。

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

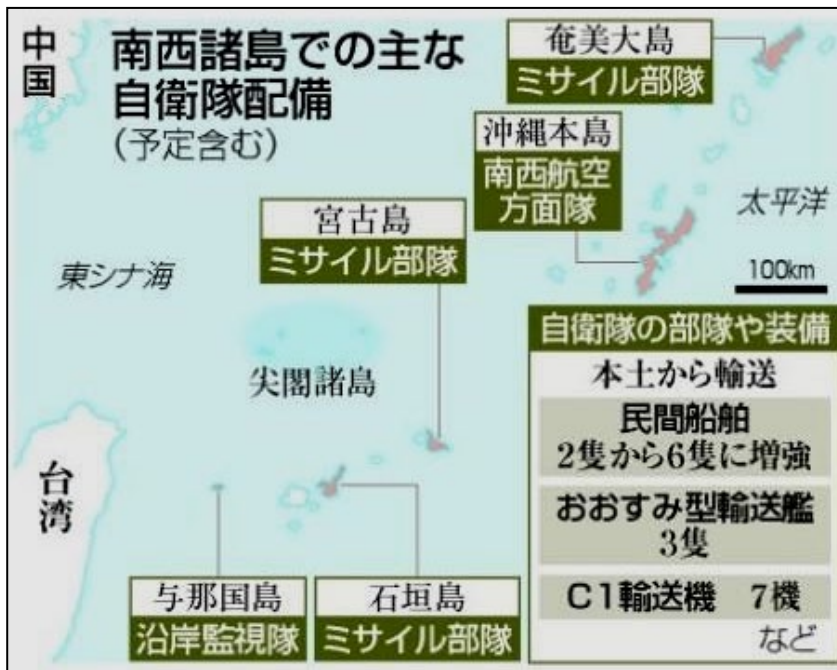
るとはとうてい考えられず、事実上の強制になることは目に見えている。

このように、「有事」を名目に船員の動員・徴用体制が網の目のように張り巡らされ、近い将来船員をがんじがらめに縛りか

ねない状況になりつつある今、海運の将来を担う若手船員のためにも無関心ではいけない。

ひとり一人の船員、そして船員の労働組合たる海員組合の対応が問われている。

(2022・10・30)



南西諸島での主な自衛隊配備 (共同通信配信記事より)

船員働き方改革の問題点 その1

羅針盤編集部

国土交通省は、内航船員不足の解消や若者の定着率向上のため、「船員の働き方改革」により、健全な船内環境作りや長時間労働の是正が必要として、船員法など関係法令を改正した。改正法は内航に限らず、外航を含め全船員が該当する。

I 今年4月施行された内容

「船員の労務管理の適正化」

1. 社内に労務管理責任者を選任

労働時間管理の責任は会社（実際に船員を使用する会社。派遣先含む）にあり、今後労働時間管理は社内に任命した労務管理責任者が行う。

2. 船員の労働時間等の管理

労務管理責任者は船員の労働時間をタイムリーに把握し、時間外手当等に正しく反映し、法令違反等がある場合は会社に対して是正意見を述べる義務を負う。労働時間は船では

なく社内の労務管理記録簿に記録する。従って国の監査も社内で行う。要望があれば、労働時間記録のコピーを船員に渡す義務がある。

3. 適切な措置の実施義務

（軽減勤務制度の導入など）

会社は労務管理責任者の意見を聞き、長時間労働や健康不良等があれば、①労働時間の短縮、②休日又は有給休暇の付与、③乗り組む船舶の変更、④勤務時間の変更、⑤作業の転換、⑥乗下船の時期の変更、⑦研修の実施などの是正措置を講じる義務を負う。

その際、健康状態が明らかに良好である場合を除き、医師の意見を聴く必要がある。

また、是正措置を講ずるため過密な運航計画を変更する必要がある場合は、会社はオペレーターに対して意見を述べる義務がある。

「内航海運の取引環境の改善

・生産性向上」

1. 船員の労働時間に配慮した運航計画の作成

オペレーターは船員の労働

時間を考慮した適切な運航計画を作成し、船員の過労を防止するために必要な措置を講じる義務がある。運航労務監理官（旧船員労務官）はオペレーターを監査し、運航計画の見直しを命令することができる（安全確保命令）。

2. 荷主への勧告・公表制度

荷主はオペレーターが安全確保命令を遵守出来るよう配慮する義務がある。荷主の指示が原因であることが明らかの場合、労務監理官は荷主に是正勧告を出し、その内容を公表することができる。

3. 船舶管理業の登録制度

船舶管理会社が、適切な船員労務管理を行うよう国が指導・助言する制度（詳細は略）

◆改正されたもの…

改正内容は船員にとって明るい未来を予感させ、その方向性

は歓迎できる。この通り実行されれば、船員の真の労働改革につながるはずだ。しかし抜け道が沢山あり、内航、特に小型内航船の世界では実現は難しい。

1. 手取り総額契約の実態無視

法改正から半年が過ぎたが、現場船員には、「今までと変わらない」「どうせ給料が増えるわけじゃない」「どの声が多い。多くの内航会社は、雇用契約書の記載とは別に、「手取り月額総額」で入社を決めているので、「時間外手当は関係ない」と思いこまされていくからだ。

そのため今までは、①船員が手書きの記録簿を会社に送り、会社が法違反の無いよう修正して返送するか、②船員は記録を付けず、会社が違反の無いよう作成した記録簿を船に送付していたのが実態だ。従って会社が管理することになりはなくなり、船員にとって「給料が増えない」現実は何も変わらず、「毎日記録する手間が増えただけ」となる。労働時間の増加が、手取り額増加につながるシステムでない限り、絵にかいた餅となる。

2. 記録簿と時間外手当の連動ナシ

国交省発表のモデル労務管理記録簿には、基本給や割増率などの時間外手当額の欄がない。時間外手当を含む各種手当と、その月の給与総額が自動計算されて表示されるようであれば透明な労務管理とは言えない。

というのも、前述のように、手取り総額契約が大勢なので、自分の基本給と1時間当たりの時間外単価を知らない船員が多く、そうした会社では、給与明細書も各種手当額や総額計算根拠も分からない簡易なものが多くからだ。中には給与明細書を発行しない会社もある。

記録簿の船員への交付を義務付けず、「要望があれば」としていても問題だ。要望するのも勇気がいるのが現状だ。

3. 労働時間の範囲が不明確

現状では、699、749以下の小型内航船は調理手の乗らない自炊の船が多い。船員法は会社に食料の支給を義務付けているが、食料とは「食材」ではなく、「各種栄養価のある調理された食事」ではないのか。

従って自炊船では食材買い出しはもちろん、調理と片付けに要する時間も労働時間のはずだ。しかし国交省は、船主側の質問に対し、「船員が自身のみの分

の買出しであることをもって、一律に労働時間に該当しないとまでは言えない」とあいまいに説明したり、「船員が行う専ら自身の食事分のみの調理については、一般的に労働時間に該当しない」と、個人用の調理を労働時間から否定している。

国交省は、船長の命令で船員が自室の掃除をした場合も、労働時間の対象外と明言している。しかし、船内の共用部分である調理場の掃除や片付け、ゴミ捨て、トイレや廊下等の掃除も労働時間のはずだ。

海上労働の特殊性ゆえに存在する多種多様な作業について、船員の誰もが分かるよう国が明示しない限り、「労働時間の範囲の明確化」とは言えない。

4. 日本初の軽減勤務制度

「3. 適切な措置の実施義務」は、いわゆる「軽減勤務制度」を船員全体に導入するもので、

一つの産業への制度化として日本初の画期的なものである。その方向性は正しいものの、実現には激しい抵抗と多くの困難を伴うことが予想される。

特に少数定員の内航船では、労働時間の短縮や作業の転換は増員なしには不可能で、定員問題に直結する。小型内航船には予備船員数に余裕がない「一杯船主」が多く、一人の乗船期間の短縮は、他の船員の乗船期間延長を意味する。軽減勤務者の労働条件の策定も必要となる。

何より恐れるのは、現状の船員と企業の間隔からして、「当社にそんな余裕はない。軽減勤務が必要な人間は辞めて貰う」との解雇圧力が生じかねないことだ。

船員にそうした不利益を負わせないためには、船員が軽減勤務を堂々と申し出ることの企業風土と、それを裏打ちする就業規則や労働協約の存在、解雇等を防止できる労務監理官のバックアップ体制が不可欠だ。

しかし、国交省が働き方改革に伴い発出したモデル就業規則

にもそのような条項はない。予算の締め付けの中で、労務監理官の数に限りがあり、業務が多様化し多忙なことも気になる。

海員組合の方針も、「新たな法令が確実に履行・順守されるよう監督官庁に求めていく」というのみで、何処か他人行儀だ。船主団体、労働組合は、制度を担保するための労働協約・就業規則上の保証体系を構築する義務があることを認識すべきだ。

5. 船員の声を聞く機会の喪失

今後は船員に会うことすらなく、陸だけで労務監査が終了することになる。

現状でも、労務監理官が船に来ても、大量の証書や設備類の検査に忙殺され、労働条件、労働環境等について船員の声を聞くことはほとんどない。船長や部分的に機関長が対応するだけで、個々の船員に対して、質問することすらない。

今後は、それに輪を掛け、書類だけで監査が終了することになり、知床遊覧船KAZU1の検査の二の舞になりにかぬない。

(次号に続く)

知床遊覧船沈没事故、行政の責任

高橋二郎（元船長、海事補佐人）

4月23日、知床のウトロ港を出た（有）知床遊覧船の「KAZU-I」（カズワン）が知床半島西岸で沈没し、乗員乗客20名が死亡、6名の行方不明者を出す事故が発生した。

当日、出港時の10時頃は波高0・3m程度であったが、12時頃から海上は波高3mで強風注意報や波浪注意報が出されていた。

出港中止基準は、航行中に於いて風速8m/S以上または波高1m以上が予想される場合なので、この出港は船長や運航管理者（知床遊覧船社長）の判断ミスではなく、気象予報の完全な無視であり、言語道断である。しかし、船長・運航管理者は多く報道されており、ここでは行政の責任について検討する。

一、安全運航は会社・船長と行政が共同で担保する

海難事故の防止と船の人命安全は、二つの側面からの対策がある。一つは船長・乗員や船社による規制の遵守である。そして二つは船社に「事業許可」を与え、その「取り消し」の行政処分を背景に監査と行政指導を実施する国交省である。

国の適切な検査の実施方法や提出書類の精査方法の整備、そして法の不備等の規制の内容を見直す対策が重要だ。

更に発生した事故の被害を最小限にするための救助対策も重要となる。

二、事故の防止対策

1995年、規制緩和政策の一つとして旅客不定期航路の需給調整規則が廃止されるなど諸々の規制緩和が行われた。

この規制緩和で市場原理の競争により、海上運送に全く経験のない悪質な事業者の参入が増

し、これが知床遊覧船の事故の背景となった。

① 運航管理者要件を精査せず

船長と運航管理者が一体で船の現場の安全運航が担保される。運航管理者の要件は、船舶の運航管理業務の経験が3年以上あることである。

しかし、運航管理者であった同社社長は、船舶免許も、船の実務経験もなく、宿泊業が本業で船に全く素人であった。

事故を受け、国交省の事故対策検討委員会は、中間の取りまとめを発表した。そのなかで運航管理者の実務経験について、提出書類の見直しや第三者の確認（つまり実務経験の有無の裏どり）等を実施して審査の厳格化をすることにした。

② 改善報告書を精査せず

昨年2度も海難事故が発生したカズワンに対し北海道運輸局から行政指導があった。会社が提出した改善報告書の運航記録に出港時の風速0・5m/S、波高0・5m、視程5kmといつ

も同一の数値であった。この件について国会で国交大臣は「同じ値が毎日連続して記されるなど、不自然な点があると認識しております。」と答弁している。

このように行政指導に基づいて提出された運航記録簿の内容をしっかりと精査して行政指導の改善点が実施されていたならば、この事故は防止できた。

③ 通信設備の検査不備

カズワンは通信設備が不備であったが国交省は検査で問題なしと認めていた。

事故後、国土交通省名の文書で「日本小型船舶検査機構（JCT）」では、航路の一部が通信エリアでカバーされていない携帯電話を事業者の申告に基づき通信設備として認めていたところ、『非常通信可能』との船舶安全法の規則に立ち返って検査を確実に履行する。」と通信設備の検査の不備を認め反省した。

④ 水密隔壁の設置義務なし

カズワンには、甲板下に船倉が2つと機関室と操舵室の合計

4室あり、隔壁は3つとなる。そして、3つの隔壁のそれぞれに乗員の作業用に入入り目的で約0・8mほどの穴があった。

機関室前後の隔壁は、昨年6月の定期検査時に機関室からの出火による延焼防止の観点から塞ぐことが指導された。

しかし、2つの船倉間の隔壁の穴は機関室の延焼防止とは無関係として、穴そのものの有無も確認しなかった。

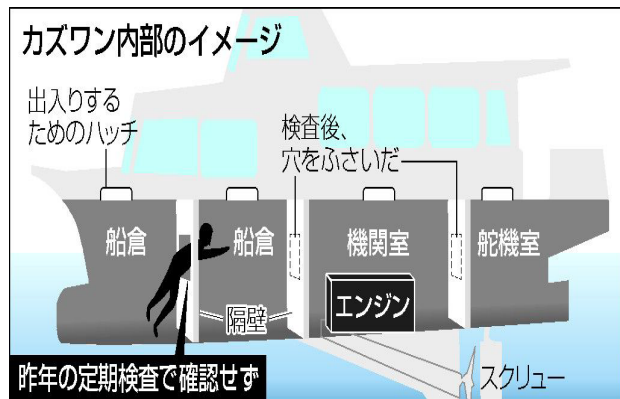
国交大臣は6月3日の記者会見で、「法令上、水密構造の完全密閉は求められておらず、検査機関も確認していない。」と語った。

しかし、カズワンは午後2時に「船首に30度傾斜」とまさに沈没直前に最後の連絡をした。

船首甲板下の2つの船倉間の隔壁の穴が昨年の定検時に塞がれていれば、例えば、船底の損傷で浸水した場合でも海水は移動しない。従って、他の船倉には浸水しないので、沈没しない可能性も十分にあった。

また、118番の救助要請から救助ヘリが約3時間20分後、

巡視船は約4時間後に現場海域に到着したが、海水が移動しなければ、救助開始まで沈没せずに耐えた可能性も考えられる。



(図はJJIICOMより)

三、事故発生後の救助対策

事故発生後の人命の安全対策として、昨年11月に香川県坂出沖で発生した小型船海難事故は教訓になる。

① 救命装備の法の不備

坂出沖の事故では、修学旅行中の小学生等62人が乗船していた小型船「Shrimp of Art」が沈没し、救命胴衣を着用して救命浮器に掴まり、幸い全員が救助され死傷者はなかった。

全員救助できた要因の一つは波が穏やかで海水温が20℃であったこと、二つは近くの漁船に沈没後直ぐに救助されたことである。

小型の旅客船は転覆や沈没に備えて、海面に浮いて乗り込んだ後は海水に浸かることのない救命いかだ、または浮力のある四角いマットに海水に浸かりながら掴まる救命浮器のどちらかを選ぶ。

このように救命いかだの装備について法的な義務がなかったため、ほとんどの船は価格の安い救命浮器を選択し、カズワンもこの救命浮器だった。

例えば、救命胴衣を着用しても、海水温が2〜4℃では低体温症で15〜30分で意識不明に陥り、30〜90分で死亡するという。

水中は空気中よりも体温の伝導が25倍も速いと言われてお

り、体が海中に浸からない救命いかだ装備の法的な義務化が必要であった。10月22日に国交省は救命いかだの装備義務化の方針を決定した。

② 海保の救急対応の遅れ

午後1時18分に118番で海保に救助が要請された。

現場海域から遠い所で哨戒中の救助ヘリが、給油と救助活動をする潜水士を同乗させて現場に着いたのは、救助要請から2時間10分後であった。

また、巡視船は救助要請後すぐに発動したが、海上が荒天のため現場到着は救助要請から3時間40分後であった。

沈没海域の水温が2〜4℃で低体温症を考慮する場合、あまりに遅すぎた。

このように安全を担保する法令が整備され、その法令に基づき現場でしっかりと検査が実施されていたならば、カズワンは沈没や死亡・行方不明者の発生はなかったに違いない。

(了)

産業別労働運動を追い求めて 4 (最終回)

―ひとの痛みはわが痛み― 柿山 朗 (元外航船員)

一、海員産別の軌跡

① 外航船員の大量解雇

外航船員社会の崩壊は、75年船主協会会長・日本郵船社長の菊池庄次郎の「仕組船認知論」から始まる。

翌年の年頭の挨拶で同氏は「職場委員を通じて組合員の中に企業意識を徹底させる」と語った。こうして外航日本人船員の大量解雇が始まり、87年海運労使は緊急雇用対策に合意する。中央交渉で人員整理を認めておきながら、強制的な肩たたき・解雇は認めないという組合方針の矛盾。

会社対個人という構図から組合員は逃れようもなく、労組組合員としてではなく企業従業員として海を去った。肩たたきに応じた者は自己責任とされた。

② 産別組合の基盤の崩壊

○産別協約、産別賃金の放棄

2002年に外航労働協約から産別最低賃金と企業横断的賃金体系の項目が削除された。戦後一貫して続けてきた賃金の中、中央交渉が廃止され、賃金体系から諸手当までが各社交渉に委ねられることになった。

これは、各人の能力や業務成果への会社の査定を前提にした賃金制度への変質を意味する。これでは組合員同士が団結できない。

○雇用の産別協定の廃止

外航の雇用協定は、雇用の一般方針のほか各社、系列そして船団との協議で守ることが記され、日本郵船、商船三井など系列親会社の雇用責任が明記されていた。72年の90日スト後に激増した海外への売船の歯止めとして取り決められたものである。

船舶の処分に当たって海員組合の押印がなければ、運輸省の窓口は海外売船を認めないという強い規制力が背景にあった。だが、2003年に協定が撤廃され、海運版「使用者概念の拡大」は、終止符を打つ。

③ 海員産別の内実はまだ花

『「本当の労働組合」』世界標準の産業別組合の種は、日本で育つうちに、世界で見ることがない土着の花を咲かせてしまった。それは咲いても実を結ばない「あだ花」だった。この土着の花こそ企業別労働組合である。

戦後日本の労働運動は企業別組合と決別することが出来なかった。理由は、企業別組合は年功賃金、終身雇用制とともに、日本の労使関係を支える柱だったからである。』(木下武男著・労働組合とは何か・岩波新書)。

60年代の現場組合員は、リコ

ールや協約妥結を否決すること
で組合幹部を追い詰めた。

さらに民社・同盟路線や日本
生産性本部からの脱退を迫り、
政党支持の自由を勝ち取った。

72年には90日におよぶ「人間
性回復ストライキ」で闘った。

現場組合員が目指したのは真
の産別労組だが、企業主義は土
着だけに根が深かった。海員組
合は、カタチは産業別組合だが
内実はまだ「あだ花」であり続けた。

二、関生支部の合いことば

① 一面共闘・二面闘争

関生支部の組織基盤は、中小
の生コン業者である。セメント
メーカーと大手ゼネコンの下流
に位置し、交渉力が弱く原料調
達価格や販売価格を買い叩かれ
る。しかも企業同士が互いに競
争関係にある。小規模の従業員
組合を結成しても、労働条件の
改善は難しい。

そこで生コン運転手という共
通の職業を持つ労働者が結集し、
個人加盟の産別労働組合を作っ
た。さらに、経営者に対し、独禁

法適用除外の共同組合の仕組みを生かして中小企業協同組合の設立を促した。

こうして関生支部は、使用者としての生コン業者とは徹底して闘う一方で業者と共闘もした。

② コンプラ活動は使命

建設現場では、手抜き工事や法令違反が横行し、労働災害が絶えない。企業利益を優先し、いのちや健康を犠牲にする価格競争が、こうした犯罪的な不正を再生産しているのである。

95年の阪神大震災では、新幹線や高速道路のコンクリート建造物の倒壊原因が、安売り競争による欠陥生コンにあったことが明らかになった。

コンプライアンス活動の目的は、ゼネコンの価格ダンピングと品質軽視を規制することで適正価格を実現することにある。

自社はもちろん、組合員のいない会社の建設現場へも行き、法令が順守されているか点検し、違反を見つければ、会社へ是正を求める。産業全体の労働環境を改善するための活動である。企業内部からの活動だけでは是

正が困難だからだ。

③ 嘆くな、組織せよ

竹信三恵子著・旬報社の「賃金破壊（第7章 国を訴えた日）」は西島大輔さんを実名で描く。

検事は繰り返して西島さんの妻に電話し、「このような活動をしていると釈放されないかも知れない」と脅した。家族を利用して思想の転向を迫るやり方は、戦前の特高の手法として知られるが、戦後憲法の下で復活しているのだろうか、と竹信は述べている。

大阪中央生コン事件で逮捕され、45日間拘留された西島さんは、一番悔しかったことは「接見所でアクリル板越しに弁護士から会社の解雇通知を見せられた時」と語った。

父親が不在の間、健気に振舞っていた子供たちだが、裁判所の傍聴席で泣いているのを西島さんは見ている。

解雇通知を見せられた時以上に、子供たちの涙が彼を奮い立たせたに違いない。名古屋での交流集会で「今だけ、金だけ、自分だけのちっぽけな自分を変え

たのは関生支部だった」と語った彼は、厳しい弾圧の中で2名の組合員を新たに獲得した。

④ ひとの痛みはわが痛み

関生では自分が雇われていない企業であっても、同じ組合員である仲間が踏みにじられていたら、身体を張って支援する。

企業の中では少数派でも、企業の外から仲間が駆けつける。そこに産別労組の特徴と有位性がある。こうして「ひとの痛みはわが痛み」のスローガンが生まれた。

弾圧の中、やむを得ず労組を離れた700名の組合員は、逮捕された仲間へ申し訳ない気持ちで一杯であろう。だが、逮捕された組合員たちは、名古屋での学習交流会で「なぜ闘うかと言えば、組合を離れた仲間たちがいつでも帰って来られるような居場所作り」と語る。「ひとの痛みはわが痛み」は健在である。

想起するのは、去るも地獄残るも地獄と言われた中で首を切られる者と切られなかった者が心を一つにして闘った戦後最大の労働争議「三池闘争」だ。

三、内航の未組織船員

① 内航海運のXデー

内航海運は、国内の輸送貨物量の4割以上を占める基幹産業である。

20年の海事振興連盟の勉強会で、森隆行・流通大教授は「外国人労働者の内航海運への導入問題」をテーマに講演した。

「内航海運への外国人船員導入を求める主張ではないが、カボタージュ規制（国内海上輸送の自国籍船限定）を堅持した上で、外国人船員導入に関する議論の必要性はある」と述べた。さらに「船員不足が特に深刻な一部中小船主の間では、外国人船員の導入を望む声が聞かれるようになった」とも語った。

内航船員不足の理由は、大型、小型を問わず、非人間的な生活と労働が宿痾のようにまとわりつき、若者が来ても居つかない。半数以上が50歳代以上であり、やがて枯渇するのは見えている。内航の小型主力船型である499吨型などの船の乗組員は海員組合からも放置された未組織

船員である。

このまま放置すれば、外航船同様に、多くはアジアなどの船員となりかねない。その日の到来をXデーと呼ぶ。

② 関生型労働運動を内航へ

セメントメーカーとゼネコンをオペレーターと荷主と読み換え、協同組合を零細・未組織船主へ、適正価格を運賃・備船料とそれぞれ置き換えれば、一面共闘・一面闘争は、そのまま内航海運の闘いに通じる。

ゼネコンには解決できない根本的な矛盾がある。生コンを買い叩こうとすれば（ストに参加しない）アウト業者から買うことになる。ところが生コンというのは形や結果が残るから、半年、1年経てばすぐ品質がわかる。相手の中には、大きな矛盾がある。

安全・安心の生コンを提供するため関生では、組合が自前でコンクリートの研究所を作り、「マイスター塾」を開き技能やモラルを高める努力をする。

関生には小企業の経営安定、労働者の雇用安定、品質確保を

三位一体で実現するという産業政策がある。「品質管理」を「安全運航」と置き換えれば、ここでも内航への転用が可能である。

船員が関生型労働運動に学ぶことは多い。産別を名乗る以上はその産業と働く人に責任を持つ。産業のありかたについて提案を出し、展望を示すことが必要だ。

四、外航船員のいま

① 組合・職場委員への期待ゼロ

羅針盤37号では「ルールに締め付けられる船内」という外航船長へのインタビューが掲載されている。

SMS（安全管理システム）、アルコール規制そしてコロナ禍とルールに締め付けられ窮屈な船内の様子が余すところなく語られている。

かつて5万人を超えた外航に乗る日本人船員数は2千人を切った。陸勤者等を除くと実乗船者は千人以下である。

船長は「日本人船員は、食事が終わると個室に入りパソコンに

向かう。カタフリはほとんど見られない。コロナに限らず、若い人が辞めていく率は増えているのが現状」と言う。

② 枯渇に近づく日本人船員

「日本人船員は混乗を通じ、その優秀な技術をもってASEAN船員を指導し、その懸け橋になってほしい」（菊池庄次郎、「海運・混乗にかける私の夢」カレント・77年1月）。半世紀を経て、菊池氏の夢は砕け、外航船員を志した若者の夢も失望へと変わった。いまや海技の伝承は不可能となりつつある。

先進海運国で最も自国船員率が低いのは日本で6%、突出して高いのがドイツの66%である（2006年調査）。ドイツでは産別労組とその産業の使用者の中央組織が交渉して労働協約を結ぶ。その結果は、産業全体へ一律に適用される。労働者は産別組合へ個人として参加する。

長く困難な闘いの中で勝ち取った成果である。

③ 外国人船員にとつての労組

前記の船長によれば、以下が各労働団体へのクルーの評価で

ある。

「JSU（海員組合）への期待は全くない。なぜ月40ドルも取られなければならないのか。

AMOSUP（フィリピン労働組合）は、マフィア、労働組合とは思っていない。ITF（国際運輸労連）は前者とは違う。イザという時の駆け込み寺とみて信頼している」。

飯嶋雄二さん（元ITF東京事務所長）は、「メキシコシティ・ポリシーはITFのFOC対策の到達点だ。とりわけ非居住特別組合員には、組合内での発言権、投票権、委員会への参加権などの体制を保障すべきだが、6万人にのぼる非居住特別組合員への十分な説明がないように思われる」と、外国人船員の組合活動が保障されていないことを危惧する。

五、海員産別の連帯運動

① 船員版・人の痛みはわが痛み

○ ジャパンライン闘争

1985年の年末、会社から出された合理化案は、「①JSL

の千人は全員解雇。②そのうち400名はJL本体へ戻す。③残りのうち希望者はJLフリートに期間雇用で残す。④その他は完全退職。⑤希望退職の調査を行うが、最終的には会社が決定する」というもので、実質的には指名解雇提案だった。

それに対して次のような船内大会決議が寄せられた。「会社存続のためなぞ我々が犠牲にならなければならぬのか。我々は一体である。一部の為に一部を犠牲にすることはできない。全員でできるところまで頑張つて駄目なら倒産も仕方ない」。

注目するのは、JL本体へ戻れる安泰の立場にある400名が、希望者全員が戻れない限り解決はない、と述べていることだ。

○大日インベスト闘争

緊急雇用対策により海員組合員が下船した後、組合神戸支部は一転して「第二会社への移籍と全員の期間雇用化」で会社と合意する。

一方、船舶通信士労組は分会員7名の投票による意思確認を

行い、池田晃通信長の「赤石丸」下船拒否のストライキに入る。

「たったひとりのストライキ」として、テレビや新聞で取り上げられた。

海員組合員も黙ってはいなかった。先頭に立ったのは船内委員長、二機士・皆川慶一さんである。彼は際立った行動力の持ち主だった。全国に散在する組合員を訪ねて全員の意思を統一し、六本木の組合本部では土井組合長に面会して窮状を訴えた。その結果期間雇用化を阻止することができた。

海員と船通労の組合員同士が所属組織を越え連帯し、怒みと怒りをバネに人間の誇りをかけた闘いだだった。

②海上労働の特殊性

この項で紹介した「船員版・ひとの痛みはわが痛み」は2例だがもっと多くの事例が存在しているはずだ。

なぜなら、海上労働の特殊性に由来する。船は労働の場であり、共同生活の場でもあること。常時、自然への恐怖と危険に共通してさらされているからだ。

「ひとの痛みはわが痛み」とする自覚がなければ、船員という職業は本来的に成立しない。

③戦前の産別運動から

大内義夫さん(船舶通信士)は、戦前から仲間と産別労組結成のプランを練っていた。共産党員であり、エスペランティストでもある彼は、労働運動の世界標準に通じていた。

生前、若い私たちに対し戦前の産別組合の運動について、次のように繰り返し語った。

「100円以下では乗らないというワンハンドレッド運動や失業者の乗船順位の厳密な遵守。スキヤップ(抜け駆け)がでると所属企業は違っても船まで押しかけて強引に引きずり降ろした。労働組合とはもともと希少な雇用機会を分かち合うための実践組織。産別組合ではたとえ企業は違っても同じ組合員であるということを忘れてはいけない」

六、労組弾圧は戦争への道

① 近づく軍靴の響き

「関生労組を支援する会」は北海道から九州まで自然発生的に結成された。互いに連帯メッセーヂを交わすが、最近、目立って多い文面は「戦争は労組弾圧から始まった。戦前の轍を踏んではならない」という趣旨である。ミサイル配備、敵基地攻撃論や核共有論等々に対する共通の危機感からであろう。

② ニーメラー牧師の警句

「ナチスが共産主義者を連れ去ったとき、私は声をあげなかった。私は共産主義者でなかった。私は共産主義者を連れ去った時、私は声をあげなかった。私は労働組合員ではなかったから。彼らが私を連れ去ったとき、私の為に声をあげる者は誰ひとり残っていないかった」。

「関ナマ東海の会」は、名古屋・栄や金山で街宣活動をする。私はマイクを握るとき、ニーメラーの警句で通行人へ呼びかける。

(終わり)

労災訴訟と補償請求が分離されて再開 (編集部)

1. 労災訴訟

東京地裁に移管される

1954年のアメリカによるビキニ水爆実験で被災した船員と遺族が、労災認定と国による補償を求めて2020年3月高知地裁に提訴した裁判は同年7月に第1回弁論が開かれた後中断していた。

被告である国・健保協会側が、2つの裁判は別物なので分離した上で、裁判は東京で行うよう裁判所に請求するという分断策に出たからだ。年離れた原告にとって遠方でより過酷なこととなる(本誌34号)。

その是非を巡り論戦が続いた後の昨年9月、裁判所は国側の主張を認め、2つの裁判を切り離して、労災訴訟を東京地裁に移管し、補償請求裁判は引き続き高知とする決定を出した。

東京地裁の審理始まる

○7月26日第1回公開弁論

提訴から2年以上過ぎた今年7月26日、労災訴訟の第1回弁論が東京地裁で開かれた。

原告側は、ビキニ事件をきっかけに原水爆禁止運動、被爆者運動が誕生し、被災者救済の道が開かれたにもかかわらず、日米政府の政治決着等によりビキニ被災船員が放置されてきたこと、2014年の厚労省による被爆データの情報開示により、原告らは船員保険の職務上補償を受けられることを知ったこと等の経緯を陳述した。

一方国側は、原告に対して被爆と病气や死亡の因果関係を明確にするように求めていたが、まず国側が労災申請を棄却した理由を明らかにすることになった。原告の要求を裁判官が認め

たことによる

○10月25日進行協議(非公開)

国側は9月30日付けで労災申請を棄却した理由書面を提出した。その内容は、協会健保が厚生労働省の援助で設置した「船員保険における放射線等に関する有識者会議」による報告書(ビキニ環礁水爆実験による元被保険者の被ばく線量評価に関する報告書。平成29年12月版、令和元年9月版)の丸写しであった。

この報告書は、水爆実験当時のアメリカの粗雑なデータを元に、放射性降下物による外部被ばく線量、吸入及び経口摂取による内部被ばく線量を計算し、線量の合計が放射線の晩発性障害を発症させる100mSv(しきい値線量)に達しないので、発病の起因性はないというもの。元々のデータの問題、しきい値

線量の考え方、内部被ばくの影響の評価の仕方など、根本的な問題が多数存在していた。原告側は次回までに反論書面を提出することとなった。

○次回第2回口頭弁論(公開)

12月27日(火)13時30分
東京地裁419号法廷

2. 補償請求裁判(高知)

日米政治決着により失われた権利の回復

一方、国の補償を求める裁判も高知地裁で再開された。

この裁判は、日米政府が早期に政治決着してしまったため、アメリカに対する請求権を失われた原告らが、憲法29条に基づく「正当な補償」を求めたものの。原告らは、2014年に厚生労働省が被災当時の被爆データを情報開示したことを聞いて初めて、自らが補償を求める権利を有していることを知ったので、時効は適用されない。

当時も水爆実験は国際法違反だったので、被災した約100

0隻、1万人以上の船員はアメリカ政府に対して補償請求することができた。

しかし、実験の翌1955年1月、突如日本政府はアメリカとの間で200万ドルの「見舞金」支払いで政治決着。200万ドルは汚染により廃棄したマグロに対する対価とされ、マグロ漁船92隻に分配されたのみに、原告ら被災船員への補償は行われなかった。政治決着によりアメリカに対する訴訟ができなくなつたので、憲法29条に基づく「正当な補償」を国に求めたのがこの裁判である。

(注) 憲法29条 財産権は、これを侵してはならない。

2 財産権の内容は、公共の福祉に適合するやうに、法律でこれを定める。
3 私有財産は、正当な補償の下に、これを公共のために用ひることができる。

(注) 政治決着

当時この事件は未だ広島・長崎の原爆被害に冷めやらぬ国民に衝撃を与え対米感情は悪化の

一途を辿っていた。

事件の処理に奔走するアリソン駐日大使に対し、1954年の年末、当時の重光葵外務大臣(禁固7年のA級戦犯)は「戦犯の解放と仮釈放」と引き換えに、「見舞金200万ドル」を持ち掛け政治決着したのだった。(2018年10月、外務省の情報開示により、アリソンに提示した英文の重光メモが明らかにされた)

以後、アメリカは日本の戦争犯罪を追及せず、日本政府もそれ以上アメリカの責任を追及しないこととし、ビキニ事件の幕引きを図った。この結果、アメリカの対日政策は変更され、直後に保守合同による自由民主党が誕生して、いわゆる55年体制が成立、日米安保条約改定に向かうこととなる。

高知地裁の審理が再開

○6月17日、非公開証人尋問

高知地裁は、高齢で病弱である原告の証言を先に行うことを認め、今年6月17日、双方の弁

護士と共に土佐清水市中央公民館に向いて非公開の証人尋問を行った。4人の元漁船員が証言し、港に着いたとき船体に灰が付いていた状況、マグロの被爆線量を調べられ、捨てるように言われたこと、船倉の下の方は大丈夫だったが、上の方のマグロは線量の数値が高かったこと等を語ったとのこと。

国側の弁護士からの反対尋問では、「いつ被災したことを認識したか」、「当時操業中に、被災について他の船と連絡を取り合っていたか」、「いつ水爆実験のことを知ったか」、「実験当時、何をどこまで見たのか」、「入院したのはいつか」、等の質問を受けたとのこと。

○9月2日、第2回公開弁論
9月2日、2年ぶりに公開の法廷が開かれ、被告・国側の主張に対し、原告側が反論した。

【原告の主張①】
国側が「原告の損害賠償請求権は私有財産に該当しない」と主張したことに對して、「日米合意で行使することができなくな

った損害賠償請求権は、単純な金銭債権であり、『私有財産』に当たる」、それゆえ損失補償の対象となると反論した。

【原告の主張②】
国側は、仮に米国に対する損害賠償請求権を行使できなくなつたとしても、日米政府間の合意は憲法29条3項の「公共のために用いる」には該当しないと主張する。

これに対し原告は、「本件被災船員らは、何らの補償もされず米国への損害賠償請求もできないという特別の犠牲を強いられた。このような場合、国全体で負担して保護することが公平性の理念に合致すると反論した。

【原告の主張③】
国側は、改正前民法724条を類推適用して、55年の「日米合意」から20年の除斥期間を過ぎているため、損失補償請求はできないと主張する。

これに対し原告は、「国は日米合意を行い、被ばく船員の追跡調査や健康診断等を一切行わなかった。そのような国が除斥期

間を主張することは信義則違反・権利の乱用だと反論。

さらに、「除斥期間を適用するとしても、起算点は厚労省がビキニ事件の情報を開示した2014年にすべきだ。なぜなら、それまで元漁船員らは被爆に係る情報を全く知らされていなかったからだ」と主張した。

【原告の主張④】

当時国は実験海域を「危険区域」と周知していたと主張する。

これに対し原告は、「国側が主張する『周知』は官報での告示にすぎず、理由も『兵器の実験』と極めて抽象的であり、水爆実験であることが全く明らかにされていないかった」と反論した。

○次回第3回口頭弁論（公開）

12月16日（金）14時から

高知地裁

○支援する会連絡先

太平洋核被災支援センター

高知県宿毛市山奈町芳奈277

0の2、電話FAX:0880・

66・1763、HPあり

（編集部）

二つの裁判を支えるクラウドファンディング

10/25 現在、310万円を超える！ あと200万みんなの支援で！



目標500万円（裁判費用は1000万円必要） 11月30日終了
クラウドファンディングご協力をお願い

ビキニ国賠訴訟裁判では、高知地裁、高松高裁とも、①国家賠償請求権は除斥期間を過ぎている。②政府が意図的に隠した事実はない。とし、訴えを棄却しました。しかし一方で、「漁船員の救済の必要性については改めて検討されるべきと考える」と、元船員らの救済の必要性に言及し、被ばくの実実を認定し、立法府・行政府に救済の道を促したのです。「ビキニ事件」はまだ終わっていないのです。

原告団と弁護団は、国賠訴訟から行政訴訟に切り替へ、被ばく船員訴訟として、高知地裁と東京地裁の二つの裁判所で審理が始まっています。

ビキニ被ばく船員訴訟支援する会は、原告19名と弁護士24名でたたかう人間の尊厳をかけた裁判です。裁判費用は1,000万円を見込み、うち500万円以上を、クラウドファンディングで全国に募り裁判を財政面からささえます。

「ビキニ事件」は、戦後の間に葬られた人権侵害事件です。元漁船員に残された時間は少なくなっています。一日も早く、遺族と共に救済されることを願い多くの方のご協力よろしく願います。

11月1日（火）
みんなで参加しようクラウドファンディングの日

クラウドファンディングのページは右の右のQRコードからお入りください

アドレス <https://readyfor.jp/projects/Bikini1954>

「代理支援」は、高知県原水協 TEL(088)875-3917



現金お預かり記載らん 2022年 月 日（下記欄にご記入の上、関係者にお渡しください）

氏名	金額	メールアドレス	住所	返礼品
				有・無

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 22（最終回） ―

（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
2. 船員教育研究機関の再構築と船員の新役割

（1）再構築へ向けて

- ① アジアにおける“共生”の課題
- ② 日本人船員の“共生”役割の重要性

② 富山でのアジア共生への挑戦

- 旧富山商船高専での取り組み（以上前号まで）

○ 附属小学校での環日本海域授業交流の実践

旧富山商船高専から富山大学教育学部（現人間発達科学部）へ筆者が転籍したあと、定年直前の4年間、同大学の附属小学校校長を兼任することになりました。

せつかくの機会であったので、副校長の応援を得て、旧富山商船高専の国際流通学科の異文化体験

学習を参考にして、環日本海域の大学附属小学校の教師間による出前授業交流という新事業に乗り出すことになりました。幸い、富山県や大学からの資金援助が3年間続けられたため、その事業は順調に進んでいきました。

新事業の概要は次のようになります。まず、韓国ソウルの慶熙大（キェクシ）大学附属小学校の校長と教員に富山大学の附属小学校に来てもらって、音楽の授業を行い、その後、こちらから相手の小学校の教室で

図画工作の授業を行うことを皮切りに、翌年は中国・大連の海事大学附属小学校の校長と教員に来てもらって、図画工作の授業を行った後、こちらから音楽の教員が出て授業を実施しました。3年目は、ロシア・ウラジオストクのネヴェルスキー海事大学附属小学校の校長と教員がこちらの小学校で図画の授業を行い、その後、こ

ちらの教員が出向いて音楽の授業を行ったわけです。

やがて、授業内容は韓国との間では社会科の授業交流へ進み、中国との間では体育の授業実践もなされました。この交流授業は小学校の子ども達はもちろん、教員間、さらには保護者間の共生意識を深くすることにもなったようです（拙著『海を越えた心のキャッチボール』環日本海小学校授業交流への挑戦）富山大学出版会2007年参照。

環日本海域における共生社会を目指した小学校教員の授業交流事業では、そのノウハウが蓄積されたとともに、日本海側にある富山大学附属小学校のイニシヤチブがいかに発揮されました。この授業交流から学んだ諸点は次のようにまとめられます。

第一に、教室で行われた双方の先生による授業の教科名やその内

容は、それぞれの国の子ども達にフィットすることを唯一の条件にして、その先生が自由に決めて良いようにしました。その結果、各先生が工夫したことは、相手国の子ども達に理解が深まり、その先生自らの印象も良くなるような内容と授業方法に満ち溢れ、活気あるものになりました。

政治的に微妙なことは双方とも避ける工夫をしたようです。例えば、韓国の社会科の先生は、朝鮮半島の伝統的な色を紹介して、まちなかや各家庭の中に、さりげなくその色合いが出ているのを探し当てる楽しい授業構成になっていました。日本の先生が韓国の小学校で行った社会科の授業は相撲の紹介であり、図画の授業を行った日本の先生は、互いの国の間に横たわる海を東海や日本海ではなく“青い海”と表現する配慮を見せて、水彩絵具のぼかし技法を教えました。そのようにすると、先生と子ども達の間は、ごく自然に、国籍を意識しない信頼感あふれる師弟関係が出来上がってくるということが分かりました。

第二に、共通語は英語としまし

たが、教師間や保護者との懇談会ではそれほど不自由さは感じませんでした。子ども達もかなり英語を学んでいたので、簡単な指示事項はそれでやれたのですが、より良い理解状態を作るために、私たちは富山大学に留学していた各国の学生に、1年前から附属小学校での異文化授業を行ってもらい、日本の小学校教員の仕事や子ども達の教室における日常の様子をその留学生に把握してもらいました。交流授業の当日は、その教室でそれぞれの国の先生方の授業の通訳をしてもらったわけです。

その結果、日本の小学校における子ども達や教員の真の姿を相手方にありのままに伝えることができたようです。

このような日本側の通訳態勢の取り組み方は相手方にも伝わり、同様の方法で小学校授業の真の国際理解になる通訳態勢が出来上がりました。その成果でしようか、中国の校長先生は、日本の養護の先生が子ども達のために校内掲示していた「子どもが生まれる過程」の説明図や、「いじめ撲滅PR図」、さらに子ども達が放課後、

当番制で掃除を一生懸命行っている姿等々に感動して、早速自分の学校でもやってみたくて、その後その学校へ行ってみると、似たようなことが実践されておりました。国が違っても、体験して良いと感じたことは素直に受け入れて実践していくものだとつくづく感じた次第です。

第三に、教材の準備過程で気づいたこともありました。最初は、先生の授業内容に沿った教材準備を相手国の先生方をお願いすることでスタートしたのですが、途中から、その先生が必要とする教材の1クラス分(20人〜50人)をリュック等に入れて持参することになりました。その理由は、例えば、竹を使った音楽や工作の授業例が日本にはありますが、中国・大連の小学校にその準備をお願いしたところ、遠方まで竹を伐採に行かないと手に入らず、その太さや長さ、さらに葉がついているかどうかなどのやり取りも含めて、それは大変困難な作業であることが判明したのです。その後、教材は、それぞれの先生が持参していくことを原則にしました。

ただし、音楽の授業の際に使用するピアノは持参するわけにはいかないもので、その国の教室に置いてあるものを使うことになりました。調律などがなされていることは珍しく、旋律を通じた感性教育のレベルもさまざまになることも分かりました。要するに、教材や授業内容などはそれぞれの国の状況を加味したものになっていることがわかり、小学校の先生方にとっても教材づくりの原点をみる契機になりました。

第四に、日本との歴史問題に直面することもありました。韓国や中国で授業回数が重ねられ、ホームステイなどを伴う交流活発化の段階に入ると、「戦前、肉親が日本人にひどい目にあわされた」といった内容に話が及ぶこともあり、そうした内容を乗り越える必要があります。そういったことを乗り越えた方法の一つは、村山談話や河野談話など歴代日本首脳陣による反省の弁を紹介することが大変有効であることに気づきました。

極東ロシアの場合は、日露戦争での敗北のくやしさをネヴェルスキー海事大学の資料館で散見しましたが、ソ連崩壊後の極東ロシア

における小中学校では、むしろ日本語の勉強が強化されているところも多く、ヨーロッパロシアの歩みとの違いが強く意識されていることも感じました。

第五に、このような交流実践が可能になったのは、日本の地方空港・海港の充実であり、自治体が行う対外政策が重要であることも理解しました。富山県の場合、環日本海交流の活発化策が、当時の県知事によって展開され、ロシア・ウラジオストク、中国・大連、韓国・ソウルなどへ富山からの飛行機が定期就航し、伏木富山港とウラジオストク港間の貨客船の定期就航もなされていたため、環日本海交流に際しても行き来が便利であり、一定の支援もなされる状況にあったことは幸いでした。改めて、地方分権と自治体外交の大切さを感じた次第です。

第六に、双方の信頼関係の強化に役立ったこととして、旧富山商船高専の国際流通学科の学生や富山大学教育学部(当時)の学生たちが、環日本海地域の当該大学や附属小学校へ教員が付き添わずに出向き、結果として相手大学の教員

集団に、学生の指導をすべてお任せする研修を続けていたことは幸いでした。それは信頼関係の醸成が形成されていたことを意味しており、附属小学校教員の交流授業も順調に進む主要因になったと思います。国を越えた人々の信頼関係構築の方法に大きなヒントを与えてくれました。

第七に、当該大学（特に、ロシアと中国の場合）の責任者と附属学校長らには、1990年（ソ連崩壊）以降、学生・生徒の個を伸ばすという共通土俵がうまれてきたことは大きいと思います。それは、東西冷戦の終結で、ナシヨナリズムの人材育成面はなお残っているもの、個を重視する教育関係法の改正が、中国とロシアで進んだということの意味しております。

それと、国連主義を標榜している韓国の慶熙大学校（学園・思想・生活の民主化が校訓であり、その実践も行い、富山大学にも多くの留学生がいた）関係者にも共通していたものがありました。それはリアリズムを根底に、共生社会の理解、国際的感性、チャレンジ精

神の三点（これらは現代シーマンシップの諸要素で、海洋市民的要素でもある）を互いに持ち合わせていた点です。

以上、アジア共生社会実現のための小学校における取り組みとそこから得られる諸点をいくつか紹介しました。それらが寄って立つノウハウは、アジア船員との混乗の中で、日本人外航ベテラン船員が船上の仕事と生活を無事にこなしていったことがヒントになっており、上記（第一から第七まで）

の諸点は海洋市民の概念構成の諸要素になると言っても良く、環日本海授業交流事業に関わった人たちには、そのような諸要素が備わっていたといえます。

日本側でこの交流事業を企画して実践した関係者の資質形成の基礎は、もっぱら戦後の新教育理念の中で育まれたものであり、なかでも筆者の場合は、戦後再出発した旧商船大学（商船学部）の新制度のなかで形成されたものであると認識しており、副校長も旧師範学校時代の反省を踏まえた新大学の教育学部理念で育てられた者で、リーダー役の両者には類似したも

のが存在していたと思っております。

ただし、筆者の場合、その諸要素が意識的にカリキュラム化されていたものを学んだというよりも、船舶運航の学術理論を旧商船大学で学んだことを土台にして、旧航海訓練所でのサンドイツチ実習（遠洋と近海の航海訓練）のなか、海という自然に囲まれ、自己完結的意識での仕事や船内生活を通して内面に形成された体験があったからだと思います。

しかも、就職した船社で、先輩船員たちによって育てられ、船上での資質育成がなされたことで一層の磨きかけられたことには感謝しているところです。

そういったことは、一般の日本人も、海とのかかわりで様々な体験（なかでも帆船等への乗船経験）を通して、その一端を体得することとは可能であり、四面環海の日本での海洋市民教育展開の場合には、特に心得ておかなければならないことです。ただし、そのような海洋市民教育を実施すれば、日本人船員（職業）の確保育成に結びつくかといえ、そうとは言えませ

ん。あくまでそれは必要条件にすぎません。十分条件は、陸の職業との対比で船員（職業）になることとの労働条件に象徴される魅力があるかどうかに関わります。

（3）『海洋市民育成』の必要性

船員（職業）を含む海へ向かう人を増やすために、日本国民が四面環海という地理的条件のもとにあること、船員や港湾で働く人に代表される海やシーフロントでの海人の仕事にはその特殊性があること、これからの海人は共生の意識を強く持つ海洋市民であること等に理解を示す必要があります。

そして、そのような理解につながる海洋教育と海洋体験活動は小学校や中学校の段階で必要であり、それが日本国民の基礎・基本の素養になっていくようにすることも重要です。したがって海洋法の批准以降、学習指導要領のなかに海洋教育・体験活動を挿入する動きには同意します。

ただし、その内容には問題があります。戦後一貫して、文科省と国交省の商船船員教育機関を拠点に、海と人の問題に苦勞して取り

組んできた成果と失敗の経験を踏まえて展開することが大変重要なことであると思うのです。

現行の海政策は、商船系諸機関とは別次元で考えられた海政策になつていのではないでしょうか。そのことは、海という自然と人間の長い関係史のなかで培われてきた商船船員や漁船員の近代化の実践史を軽視することであり、四面環海の日本・日本人の在り方に必要な現実的で夢のある展望が開かれることになると思えません。

海洋・海底の資源獲得や領海・200海里の確保に傾注した海教育の学習指導要領への導入政策、これまでの船員教育研究機関の実績と切り離して行うことは得策ではありません。

国交省の海技教育機構の練習船利用に関しても、紆余曲折を経ながらも、市民へ開放する努力が、旧航海訓練所の下で少しずつ行われてきたことも知るべきでしょう。特に練習帆船の利用は、市民や若者が自由に参加して航海を楽しむようにする方法の模索もなされてきており、日本でもやがてヨーロッパでなされているような「障

がい者のための帆船実習訓練」実施も視野に入れなければならぬのです。

初代日本丸や海王丸といった往時の練習帆船も、横浜港と富山新港で地方自治体による維持・保存がなされ、海辺の賑わいづくりの核として貢献しております。さらに、両船の総帆展帆(月1回)が一般の市民ボランティアの手によつて行われるなど、いわば市民の海人教育が自治体によつて展開され、みなとまちづくりの主役も育つていふことになりまふ。

各地の商船系大学・高専や水産系大学・高校で行われてきている校内練習船等の海洋施設を使った海に関わる知見の地元貢献の実践史は重要であり、現在も人員や予算が厳しいなかでも、努力して継続されていることには注目すべきでしょう。

さらに、船や船員との関連で賑わつた歴史を持つている日本のシーフロントに残る海人のセンスを大切にすること、つまり海との関わりの地域コミュニティの歴史とその伝統を大切にすること、各地のシー(またはウォーター)フ

ロントで取り組まれてきている諸事例(各地の新港づくり、東日本大震災後の気仙沼における若手漁船員の定着運動、琵琶湖で展開されている海洋実習等)を海人による郷土づくりの視点で再構成して、新旧みなとを合体したまちづくりへの現代的挑戦をしていくことが求められているのです。

こうした「みなと及びみなとまちづくり」といった海との関連での地域づくりという息の長い戦略の先に見えてくるものが、国民の心に芽生える海・船に親しむ基礎・基本の形成であり、それが海という国際舞台を背景にした日本人の真のリーダーシップにつながるべくしていくことになりまふ。そのような人を海洋市民と呼ぶべきでしょう。

小中学校の学習指導要領への海視点での教材導入はこのような海洋市民育みの一環として行われなければなりません。これはまた、商船学を持つ一要素の一般市民への適用になるのであり、いまこそ商船系大学・高専での「海洋市民育成論」の展開が必要な時であることを強調しておきます。

(4) 再考 「船員と平和憲法の関係 について」

現憲法の前文と第9条に記されている、戦前の日本とは異なる平和主義の具体化を、船員の地位向上運動、海運経済活動、そして商船船員教育研究活動と関連付けて船員政策を展開していかなければならぬという思いで述べてきました。それこそが、日本として誇るべき海政策の一環になると考えております。これまでの戦後の歩みをスクラップにして、異なる理念による海政策のビルドは誤りです。

政府は、憲法の改正を避けて第9条の改憲解釈で集団的自衛権行使を可能にし、平和安全法という名の新安保法を策定して、いよいよ2016(平成28)年度予算では、商船船員の海上予備自衛官補任命とフェリー確保のための特殊会社設立に踏み切りました。それらは、アベノミクスという名の市場至上主義政策と合わせて、日本の行く末を危うくするものばかりです。いま私たちは、人間同士の争い

は、動物のように力で決着していくものとは異なり、国家を背景にした組織的武力（軍事力）強化競争につながる抑止力論には組み込まないでやっていくことが必要であることを再確認しなければなりません。抑止力論では、互いが疑心暗鬼になって軍事力増大の準備競争に陥り、互いの国民感情の憎悪をおおった末に、双方の防衛という名の軍事関連予算を増加させ、福祉や教育に回すお金（予算）を減少させていくことが、これまでの経験から明らかです。

こうした抑止論と新アベノミクス（600兆円のGDP、介護職員離職ゼロ、出生率1・8）政策が同時並行して進むことなどは、低成長経済下ではあり得ないことで、「大砲かバタカ」の文意は今日でも通じる名言だと思います。さらに考えるべきことがあります。最近の戦争実態は複雑で、破壊力も大きく、勝者はありえず、双方が多数の人命を失って、社会が荒廃するだけという事は明らかです。さらに、華々しい戦争行為を行った後のアフガン、イラク、中東地域等の人々の動きでわかる

ように、圧倒的軍事力に晒された力の弱い側の抵抗は国民国家の枠を超えて、テロ行為のかたちでアメリカの如く各国・各地域へ拡散していくという厄介な事態にもなっております。

したがって、これからの国民国家は武力に頼らず、共生の概念を念頭に置いて、あくまで互いに個人を尊重することから湧き出る人間の英知によって、国際間の争いごとに決着をつける長期で忍耐強い姿勢が一層重要になります。その意味では、日本の平和憲法の下で実践してきたこれまでの様々な内容は、今こそ大切にされなければなりません。

海軍部門での例をあげれば、多国間の利害が絡むマラッカ海峡での海賊対策と船舶の安全運航の確立を国交省の警察力（海上保安庁）が中心になって行ってきた日本の貢献、さらに丸腰の外航日本船が日本人船員の英知によって築き上げてきた無防備の中での船舶の安全運航のノウハウ、海軍とは距離を置いた戦後の旧商船大学や商船高校（高専）の歩み、日本独特の軍事力抑制論の経緯等々がスクラ

ップにされることは、非常にもつたいないことです。

むしろ、それらを貴重な礎にして、より平和的な構築物をその上に築いていく叡智こそ、今の日本人が持つべきことであり、日本の船員団体も率先して主張していかなければならないことでしょう。そのためには、日本の船員（職業）による「共生社会づくり」と、「海洋市民」の育みという役割が関係者によって認知・尊重され、海運・船員政策に生かされる必要があります。

いうまでもなく、それらはいくまで、日本の平和憲法が存在が前提条件になっているわけで、憲法を守る民主的政権の存在、さらに海部門で率先して非民主性を正すべき立場にある船員団体（全日本海員組合等）の存在は大変重要で、そのような組織の出現が待たれるところなのです。

そのもとでこそ、船員（職業）の特殊性軽減と船員の基本的人権の深化がなされ、商船学との関連での共生論と海洋市民論の充実・展開が図られることになるに違いありません。

あとがき

戦後70年以上を経た日本にふさわしい船員の確保・育成策と船員問題を考え、船舶運航学術の深化と広がり願って、具体的な政策や海運企業のありかたを批判的に模索してきました。本論は、船員職業の特殊性に焦点を当て、論旨の展開に重きを置いて、それを論じたものです。

最近の大学組織づくりの傾向としては、研究と教育を切り離して、大学教員は大学院に所属して研究環境を整える努力をし、教育面については、院生の指導と学部へ出かけての講義という仕組みが強化されております。世界の大学ランキング競争は主に前者の研究業績との関連で行われ、予算獲得との絡みでは次第に国や企業によるランキング重視の影響が強く反映していく傾向にあるといえましょう。日本の政治路線は国政選挙に見られるように、昔を懐かしむようなナショナリズム回帰の動きが鮮明になっていくように思います。そうした路線のもとでの教育研究政策のなかで、船員（職業）のあり方を模索することになるので、

大変難しい面があるといえます。

しかし、本論は非人間的側面を持つ船員（職業）の特殊性を核にしているので、その打開策は超歴史的面が強く、いかなる政治路線のなかでも尊重されなければならぬと考えております。

この小論が、日本人船員はもちろん、外国人を含むグローバルな船員社会における地位向上に少しでも役立てられるならば幸いです。

拙い私の主張に耳を傾けていただいた読者のみなさんと竹中正陽さんを始めとする『羅針盤』編集者の方々に心より感謝申し上げます。次第です。

（完）

*この頁の文章は編集後記の頁へ

2021 年度会計報告
(2021. 10. 1~2022. 9. 30)

科目	金額(円)
収入の部 (単年度)	
会費 (33名)	124,000
カンパ (37名)	150,500
郵送実費 (8名)	15,000
郵貯利子	6
小計	289,506
支出の部 (単年度)	
会報用紙代	64,240
会報印刷費	30,480
通信郵送費	134,086
会議費	26,650
事務用品費	67,034
振替手数料	7,861
小計	330,351
総収支	
単年度収支	-40,845
前年度繰越	859,497
総計	818,652
次年度繰越	818,652

大変難しい面があるといえます。しかし、本論は非人間的側面を持つ船員(職業)の特殊性を核にしているもので、その打開策は超歴史的面が強く、いかなる政治路線のなかでも尊重されなければならぬと考えております。この小論が、日本人船員はもろん、外国人を含むグローバルな船員社会における地位向上に少しでも役立てられるならば幸いです。

(完)

【船員にこだわる物言い】
感想文募集

第15号より7年以上以上にわたる連載が今号で終了しました。雨宮先生ご苦勞様でした。連載中の2017年には単行本の出版、電子書籍化もされました。ついでには、感想文を募集しますので奮ってお寄せ下さい。来年末の締め切り、次号に掲載ペンネームや匿名可です。

【自衛艦おおすすめ衝突事件】
最高裁が棄却

遺族らが国(海上自衛隊)に對して損害賠償を求めた裁判で、最高裁は10月14日までに、高裁判決を踏襲し、遺族らの上告を棄却した。

編集後記

○終わらせない戦争を狙っているのか。混沌としたプーチン侵略に、停戦の動きはない。戦闘により犠牲者は増えるばかり。原発を占拠し、核の脅しもある。一方、北朝鮮の挑発行為も止まらない。狂気の権力者にならないために、戦争や挑発を終わらせようとする、だけなのか。(L)
○IUU漁業をNHKクローズアップ現代が特集。IUUとは違法、無報告、無規制の頭文字という。IUU漁業は持続可能な漁業を困難にするが、その裏に蔓延るのが漁船員たちへの人権無視の「奴隷労働」だ。(I)
○知床遊覧船の沈没原因は、運航会社の遊覧船の運航の杜撰さであった。そして、その遊覧船の運航の杜撰さを意識的に黙認していた行政に怒りを感じる。沈没は人災そのものであった。(J)

○前号の編集後記で、22年前に旅客船事業が許可制から届け出制に緩和されKAZUIの事故に影響した旨、記しましたが、知床遊覧船は許可事業で今回の事故により許可を取り消されました。規制緩和により需給調整の対象外になったことが事故に影響した、と修正します。(Y)
○本誌は、編集、印刷、発送すべて手作りで、皆様からの会費とカンパで支えられ、現場船員、OB、広く海運・船員関係団体に約850部を送付しています。今号は振替用紙を同封させて頂きました。読者の皆様の自由な投稿と積極的なカンパをお願いします。(T)

羅針盤 第38号 2022年11月10日発行

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

〒272-0827、電話・FAX 047-375-0789

メールアドレス: rashinban7@gmail.com

郵貯振替口座: 001300613222559

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。