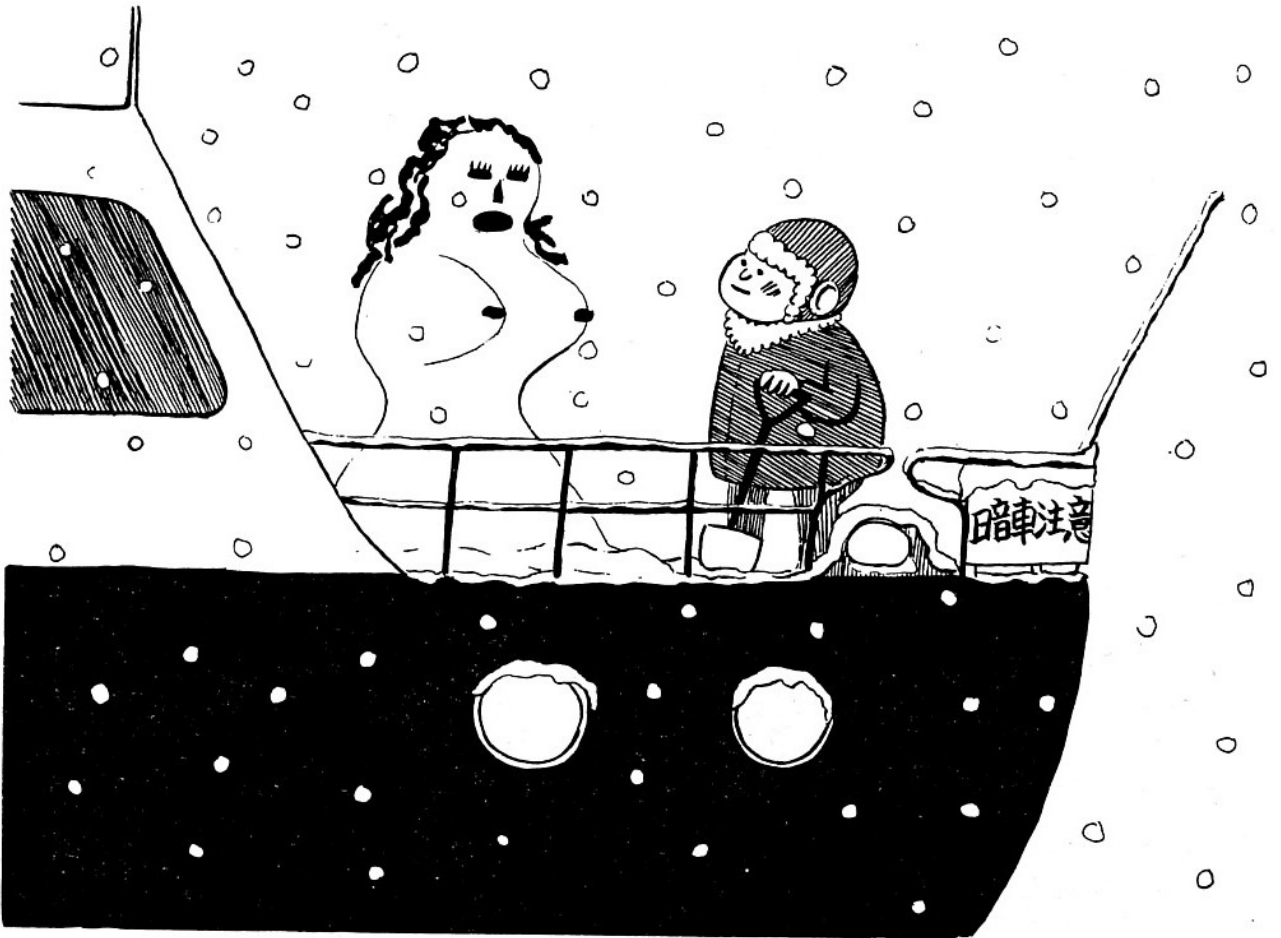


# 羅針盤


第39号

“早く休暇にならないかなあ”



2023. 3. 20 羅針盤を発行する会

目次

1	内航おしゃべり広場⑬	内航船員
3	漫画・内航おしゃべり日記 その7	トーヤク 
7	おおすみ裁判をふりかえって	大内 要三
9	モーリシヤス WAKASHIO 事故、その後(3)	編集部
15	知床遊覧船沈没事故、行政の責任 2	高橋 二郎
17	月刊誌内航海運 12 月号の記事 (不公平さが指摘される全日海役員選挙) より	
18	船員働き方改革の問題点 その 2	編集部
20	「船員の人権を守る会」発足へ	編集部
22	新刊本の感想、増島忠弘著ジーマ・キャプテンのおつとびつくり航海記	竹中 正陽
23	船員にこだわる物言い (雨宮洋司著) 総目次、感想文	官庁勤務船員ほか
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①⑥



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

## 短距離フェリーの船員に聞く

地元を離れたくない

まだ入社したばかりの新米です。地元の大学の水産学部を出てこの4月に就職しました。

この会社に来た理由は、実家に近くて家から通える距離だし、つぶれる心配もないと思ったから。水産会社からの求人も沢山あったけど、行く気はサラサラありませんでした。元々乗船期間が長い船に乗るつもりはなく、家から通えて海技免状も取れるという理由で地元の学校を選んだだけなので。僕って地元を離れられないタチなのかも知れません。

早番の時は昼飯を、遅番の時は夕飯を、会社が専属の弁当屋に頼んで届けてくれるので食事の不満もありません。

今は早く仕事を覚えるため、ひたすら先輩のあとについて行くだけ。早く一人前の航海士になりたいです。

(23歳、航海士見習い)

車通勤、慣れるとやめられない

前の会社は内航のタンカーやカーゴをたくさん持っている大きな会社です。オペレーターで、海員組合に入っていました。

この会社に来て給料はどーんと下がったけど、家から通えるのが魅力で入りました。会社の駐車場があるので、朝車で来て夜帰ることができる。夜の便で行っても、向こうの港で会社が借りているホテルに一泊して次の日には家に帰れる。今じゃ3カ月も乗船するのは考えられない。きつと耐えられませんね。

エンジンの整備は運航が終わったあと、夜に整備班が整備をするので、僕ら運航要員はノータッチ。そのうち仕事を忘れて、他では使い物にならなくなってしまうかも知れませんね。

(28歳、機関士)

休暇はくれない、職員には成れない、嫌気がさした

大手のカーフェリー会社から移って来ました。

その会社は2〜3週間乗って1週間から10日休むサイクルだったけど、人が足りなくて、長いこと乗せられるのが常態でイヤになった。休暇中の予定を立てても、その通り休めることがほとんどなかった。休暇の買い上げはあったけど、結婚もしたし、お金より休みが欲しいのが移って来た一番の理由です。3週間でも長かったのに、内航の人が3カ月も乗るなんて信じられません。

上がつかえていて中々昇進できないのもネックだったですね。商船高専を出てせっかく免状を取っても、ずっと部員をやらされるのが分かったの。

免状取っても職員に成れないし、休暇も予定通り取らせてくれないしで、若手がどんどん辞めて行く悪循環。上層部は何を考えているのかとみんな言っていましたね。

(26歳、航海士)

## タンカーはうんざり

商船高専を出て、学校の先生に紹介されて訳も分らないまま内航のタンカー会社に就職。ずっと5000klに乗っていました。

内航労務協会に入っている大きい会社だったので給料は良かったけど、タンカーは社内ルールや石油会社の岸壁のルールがうるさくてうんざり。ずっと辞めることばかり考えていた。

たまに休みがあっても5000klは仮バースでできる港が少なく、沖に停泊がほとんど。仮バースは1カ月に一度あれば良い方で、3カ月乗って一度もないこともあった。

たまたま仮バースが空いていても、下請けの船とバツテイングする時が結構あって、親会社は模範を示さなければいけないということに譲らなければならぬ。

それに人手不足で協約通り休暇を取れないし、タンカー会社は行くもんじゃないですよ。

## 外航はもう十分

商船高専を出て外航の大手会社に10年近くいた。ずっと乗りっぱなしだったから外航はもう十分という気持ち。結婚して子供も出来たし、近くて家から通えるという会社を探していたのでちょうど良かった。実家に近いのも好都合だし。

日帰りと言っても、朝番の時は、出航の1時間前には着いて準備しなければならぬので、朝暗いうちに家を出る。夜手じまいが終わるまで12時間以上の労働になり、実質サービス残業です。まあ、遅くても家に帰れるのでストレスはあまりたまらないけど。

結果、年収は6割程度に下がったけど、お金の問題ではないですね。

(30歳、航海士)

## そのうち人員整理が

コロナでこの会社も先行きどうなるか分からないので、正

直不安はありますね。

今は休んでいる人がたくさんいて、会社は雇用調整助成金で何とか持っていると聞いている。元々給料が安いから、雇用調整助成金でトントン位になるので喜んでる人もいるみたい。でも、そのうち人員整理が始まるかも知れないとみんな言っている。その時はどうしようかなあ。海員組合に入れば、少しはやってくれるかも知れないけど。

私は学校を出てすぐこの会社に来たので、他の船は知らないし、内航で通用するかどうか不安ですね。

(32歳、航海士)

## 他社に移る気しない

神戸商船大を出てすぐこの会社に就職した。この会社はみんな若いのもう古株の部類です。外航は求人が少なかったし、最初から行く気もなかったので国内を探していた。

この会社は比較的安定して

いるし、なんと言っても家から通えるのがいいですね。遅番の時は向こうで一泊するけど、二泊することはないので生活のリズムが安定している。

ずっと同じ港を行ったり来たりで、全部頭に入っているので仕事は楽と言えば楽で、他の会社に移る気はまったくありませんね。

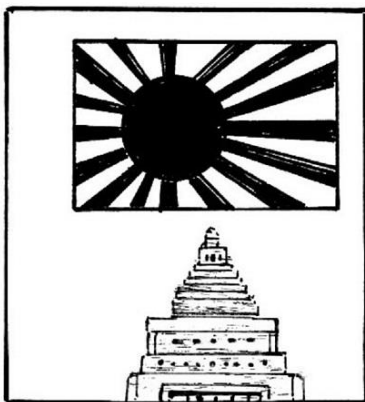
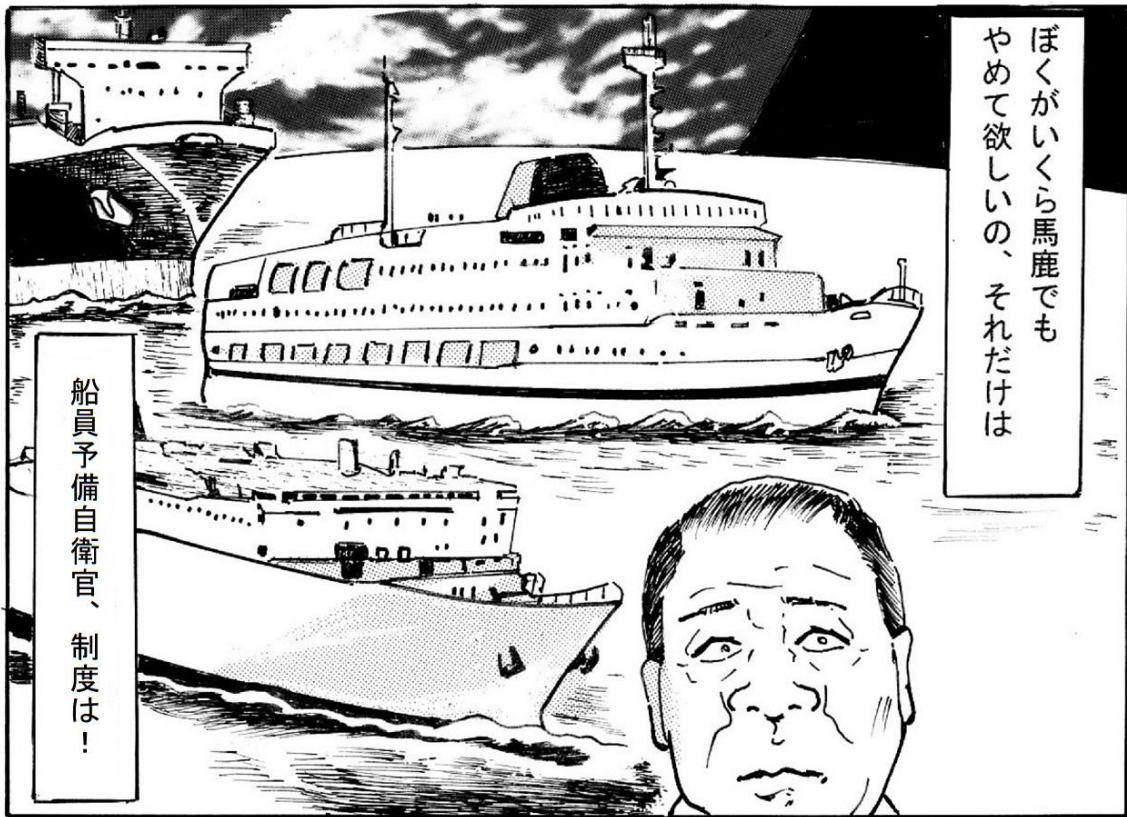
(41歳、船長)

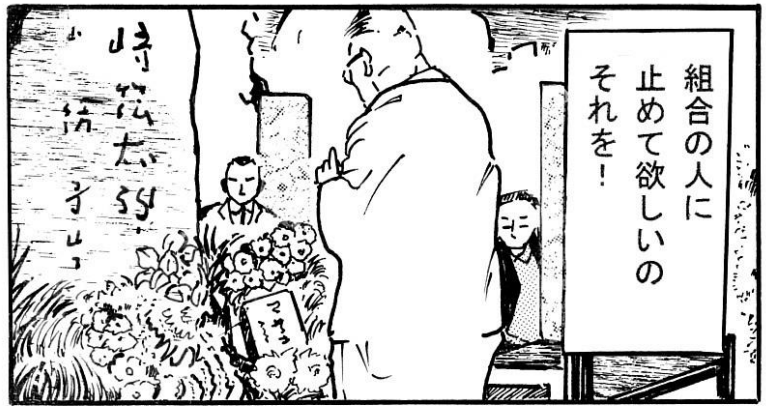
## 機関士の仕事を忘れないように

タグボートの会社に10年ほどいて移って来た。タグの時はドックの時を除いて、整備を全部船でやっていただけ、この会社では運航要員は基本運航だけなので、いつのまにか仕事を忘れてしまう。ストレーナーの掃除も整備班の仕事なので。

それじゃいけないので、ローテーションで整備班もするようにしているの、若い人にとっても良いと思う。

(46歳、機関長)



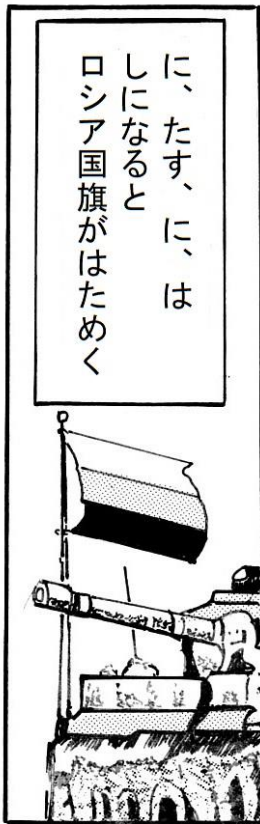


いち、たす、いち、が  
にじゃないことを



昭和の原子爆弾が  
教えてくれた

に、たす、に、は  
しになると  
ロシア国旗がはためく



フッテン

我が名は  
プーチン

2+2=死



デッ、デッデッデッ

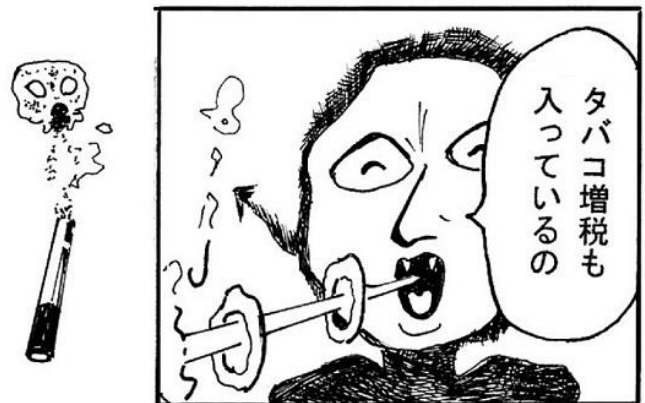
きみはまだ、  
吸っているの？

ニコ虫



やめないか  
禁煙の話は







# おおすみ裁判をふりかえって

大内要三（日本ジャーナリスト会議会員）

## 最高裁は門前払い

おおすみ裁判は、原告側（とびうお側）の完敗で終わった。

あらためて概説すれば、おおすみ事件とは2014年1月に瀬戸内海で海上自衛隊の大型輸送艦「おおすみ」が高速で釣船「とびうお」に後ろから近づき接触し、面舵一杯によるキックで釣船を転覆させ、乗っていた2人を死亡させた事件である。

原告は2021年12月22日の広島高等裁判所の不当判決（本誌36号で報告）を受けた後、22年3月15日に最高裁に上告受理申立理由書を提出し、高裁判決の誤りを指摘していた。しかし22年10月12日、最高裁判所第3小法廷（今崎幸彦裁判長）は、5名の裁判官の全員一致で「本件を上告

審として受理しない」と決定した。法廷は開かれなかった。上告棄却の判決でさえない門前払いである。

これで広島高裁の判決（「とびうお」が衝突の直前に右転した事実を認め、「おおすみ」艦長らの操船行為に過失がないとの判断により被害者・家族の国家賠償請求を退ける判決）が確定した。

民事訴訟では最高裁判決・決定に対する訂正・異議申立ての制度はない。事件発生から8年9か月目の幕切れだった。真相解明運動に当初から参加し、本誌にも何度も報告を書かせていただいた者として、悔しさを表す言葉も見当たらない。

## メディアに注目されず

おおすみ事件は海難審判の

対象とならず、国土交通省運輸安全委員会の船舶事故調査報告で「とびうお」右転が事故原因とされて以後、これが定説となってしまう。検察が不起訴処分を行ったため刑事裁判はなく、被害者・家族がやむを得ず民事で国家賠償請求訴訟を起こしたという経過があった。

裁判の過程では海上保安庁の詳細な捜査記録が提出されて事件の解明が進んだが、すでにこの時点では事件は全国メディアではほとんど注目されなくなっていた。

拙著『おおすみ事件 輸送艦・釣船衝突事件の真相を求めて』は地裁判決前に急ぎ出版したが、判決に影響を与えなかった。

国家賠償請求訴訟という枠組みの中では問題にできな

ったことも多いが、おおすみ裁判で明らかになったことを5点、述べておきたい。

## (1) 自衛隊の「そのけ」意識

「おおすみ」の艦橋音声記録によれば、当直士官は「とびうお」との接近以前にも他の前方にいる船について、見張りに「こちらを見ているか」と確認させていた。「おおすみ」の接近に気付けば避けるだろうとの思惑があることが明らかだ。

「おおすみ」は現場の状況に応じてではなく、当初の航行計画のとおり針路・速度で、事故直前には第1戦速（18ノット）で航行していた。大型艦は民間船よりは性能が良くとしても、やはり急には停まらず急には曲がれない、機敏に相手船を避けることができないうのに、海上交通が輻輳する瀬戸内海を原速（12ノット）で航行しないのは、民間船を見下した傲慢な、そしてきわめて危険な態度だ。

## (1) 自衛隊の隠蔽体質

今回の裁判で自衛隊側は、運輸安全委員会の調査報告書が発表され、検察が不起訴処分をしてから、つまり事故の刑事責任が問われないことが明らかになつて以後にようやく事故調査報告書全文を発表した。それでも艦長、当直士官、見張り、レーダー監視員がそれぞれのような証言をしているかは、すべて黒塗りだった。

裁判が始まった当初は自衛隊側は、衝突時刻さえ不明と言っていた。AIS記録も持っていないと主張したが、検察には提出していた。ただし自衛隊が持っていたAIS記録は精度が低いため、検察は民間のものを使用した。艦橋音声記録の音源は左右と伝令席前の三つあったはずだが、左右の二つしか裁判に提出しなかった。艦橋内の映像も同時に記録されていたはずだが、これも提出していない。

「おおすみ」の制動能力などは防衛秘密扱いで明らかにしなかった。このため海保は「おおすみ」を事故海域で実働させて制動能力、旋回能力を調べたが、事故当時と異なつた動作をさせての調査となり信憑性は薄い。

「おおすみ」のレーダー記録の時刻表示が正しい時刻からずれていたのを、記録ではなかったが画面表示は正しかったと船務長は証言した。しかし海保は捜査時に画面表示がずれていたのを確認している。

## (2) 自衛隊の技量不足

当直士官は先輩の船務長の助言を受けながら操艦し、船務長は当直でないのに当直士官の脇について助言していた。

レーダー監視員は観測距離の設定を遠距離用にしまったままだった。「とびうお」を発見できなかったのは海面反射のためと証言したが、海自の事故調査報告書では距離設定が不適切だったためとしている。

見張り員は当直士官の指示を受けてもすぐに応じることができず、「とびうお」の接近状況を艦橋に報告することができなかった。

このような情けない部下たちの働きを見て、艦長は「とびうお」との接近以後自ら操艦の指揮を執り、矢継ぎ早に減速、面舵の指示をした。

## (3) 自衛艦装備の性能は劣悪

「おおすみ」は1998年の就役なので事故時にはすでに艦齢16年になっている。レーダー映像を表示するのは液晶でなくブラウン管だった。

大型自衛艦に艦橋音声記録装置の設置が義務付けられたのは2008年のあたご事件以後だが、「おおすみ」にいつ設置されたかは不明。しかし民間のビデオカメラと同等の性能と思われ、雑音の多い艦内での会話記録にはまったく不適なものだった。裁判に提出された音声記録を解読するのは容易ではなかった。艦内同士の通信設備の性能

も悪く、音声記録によれば当直士官は何度も聞き返したりしている。これでは緊急時に役に立たない。

## (4) 海上自衛隊の人員不足

「おおすみ」は定員137名のところ、事故時には12名で運航していた。艦の大型化もあって海自の人員不足は深刻で、勤務の過酷なことからストレスによる不祥事も多いという。当然、事故を起こす危険も増加するだろう。とりわけ「おおすみ」のような大型輸送艦が3隻しかないことから、大型演習・訓練時には輸送の民間委託が常態化している。また昨年12月に閣議決定された防衛力整備計画によれば、陸自から海空への振替や予備自衛官の大幅増を実施することになっている。

## 裁判は終わったが

おおすみ裁判は終わった。見通しの良い海上での衝突事故で、一方にだけすべての責

(次ページ下段へ)

モーリシヤス WAKASHIO 事故、その後(3)

## 運輸安全委員会が中間報告

羅針盤編集部

### 1. 報告書の概要

「スマホの電波を受信する目的で島に接近した」

運輸安全委員会は昨年6月30日、「貨物船WAKASHIO乗揚事故に係る船舶事故調査について」とする経過報告を発表した。以下、概要を抜粋する。報告書は、本船及び事故現場の調査と、関係者の口述聴取および回答書によるとのこと。(各章の番号と見出しは編集部)

#### (1) 座礁に至る経過…

○乗組員19名(十実習生1名)

WAKASHIOは、101,932総トン(約20万DWTン)、全長約300mで船級はNK。船長インド人、一等航海士スリランカ人、二等航海士フィリピン人、他にインド人2名、フィリピン人15名が乗船。

○7月23日(座礁の2日前)..  
航海計画を変更し島に近づく

船長は、スマートフォンで電波を受信するため、2日後に通過予定のモーリシヤス沖変針点での離岸距離を、22マイルから5マイルに変更するよう二等航海士に指示した。同航海士は船長の指示通り電子海図の画面を設定し、航海を続けた。

○7月25日..更に島へ近づく

13時15分頃、船長は島へさらに接近するため二等航海士に針路を239度から241度に変更するよう指示。同船はモーリシヤス島付近の詳細な電子海図ファイルを持っていなかった。水深や浅瀬の詳細な情報は表示されなかった。

○同日17時..誕生日会開始、航海士1人当直となる

16時に当直交代した一等航海士は、電子海図上で予定針路

線より北側(島に近い側)を航行していることに気づいたが、17時から乗組員の誕生日会があるため、合いワッチの実習生を食堂に行かせ、1人で船橋当直を行うこととした。

16時、船長はレーダーで位置を確認して変針点まで40マイルであることを知り、17時に一等航海士に対して241度の予定針路と東経58度線が交差する地点で針路を240度に変針するよう指示。その後、誕生日会に参加するため食堂に行った。

○同日17時45分..島から遠ざかるよう変針

船長の指示した地点に到達したので、一等航海士は風潮流を考慮して針路を234度(島からより離れる側)に変針した。船長は誕生日会で飲酒しながら乗組員と歓談した後、そろそ

(次ページへ)

(前ページより)

任を負わせるような判断が正しいはずがない。他方が自衛艦であればなおさら、司法の自衛隊への「配慮」が問題になるだろう。司法反動が進行するなかで、国を相手の裁判で勝つことは容易ではない。

おおすみ事件と同様な事件がまた起こることは想像したくもないが、もし起こった場合には、どのように裁判官に、またマスメディアに、海上衝突予防のルールを理解させるか、どのように自衛隊の隠蔽を暴くか、どのように真相究明運動を進展させるかが勝利の鍵となると思われる。

(2023.1.31)

※編集部注

この裁判について、本誌前号26ページで、「最高裁が棄却」と記しましたが、棄却ではなく不受理(審理する必要なし)の間違いでした。訂正してお詫びします。

ろスマホ電波が得られると思ひ、機関長と共に同50分に再度船橋に上がった。

しかし自分のスマホがモーリシヤスでは通信できない契約であることに気付き、一等航海士のスマホでのテザリングを依頼した。一等航海士は船長と電子海図で船の位置を確認しながら、電波を接続するための会話を続けた。

### ○同日18時35分：減速

船長は主機回転数を72回転から68回転に落とすように減速を指示。機関長が船橋から電話で機関当直者に減速を指示した。5分後、島から11マイル付近で、船長は一等航海士に、島の沿岸部を2マイル離れて通過するにはどう航行するかと聞いた。同航海士は、周囲に船舶等の障害物がなかったため、島の沿岸と平行に航行すると答えた。このとき同航海士は電子海図で水深が約200〜1000mであることを確認した。

○同日19時15分：1.5マイルに接近したので離れる

一等航海士は、自身のスマホが通信できない状態になったので、衛星船舶電話で母国の知人に受信方法を聞いていたところ、船長から距離1.5マイルで近過ぎると指摘され、左舵を取って針路を225度に変針した。

### (2) 乗揚時の状況

#### ○19時25分：突然の衝撃

船長は一等航海士とスマホの通信について雑談していたが、突然船体への衝撃を感じ、何かがおかしいと速力計を見て、11ノットから9ノットに落ちるのを確認した。船橋のパイロットチェアに座っていた機関長はコンソールの計器で主機回転数に異常がないことを確認した。

船速が更に低下したため、船長は船底が浅瀬に接触したと思ひ、テレグラフで主機を停止し、機関長を機関室に向かわせた。

#### ○機関室の状況

当直中の二等機関士は、19時26分頃に主機停止を、その直後に主機を全速後進にするよう指示されたので、主機操縦レバー

を全速後進とした。その時主機回転数が60〜68の間で増減を繰り返し、過給機が過負荷となつていることを確認した。

#### ○19時29分：船速ゼロ

速度ゼロとなつたので、船長はマスターステーションを発令、一等航海士が船内一斉放送を行った。船長は同航海士にバラスト水の排水調整が可能かどうか、各タンクの被害状況を確認するよう指示して機関室に向かった。

機関長と当直中の二等機関士を除く機関部員は一端マスターステーションに向かったが、機関長の指示で全員機関制御室へ。機関長は機関室内のすべての機器のチェック及びタンクの測深を行うよう指示し、5分後に全ての機器及びタンクに異常ナシとの報告を受けた。

#### ○20時10分：各所へ報告

船長はモーリシヤス沿岸警備隊に浅瀬に乗り揚げた可能性があることを伝え、同20分長鋪汽船に事故の発生を連絡した。

○20時29分：機関室に海水侵入  
機関室内の燃料油オーバーフ

ロータンクの警報が鳴つたため、機関長は操機手2人にタンクの状況確認を指示。タンク上部のパイプ溶接部が外れてバルブが破損し、破損箇所から機関室内に海水が浸水していた。

機関部員は同タンクの船底外板部が損傷し海水が侵入したと考え、パイプやバルブの修理は困難なため、木片を破損箇所詰めるなどして海水の浸水を阻止しながら、排水ポンプで海水の排水作業を翌日朝まで続けた。(その後の油流出、船体破断、海底投棄等の部分は省略)

### (3) 便宜置籍船のずさんな運航実態

#### ○4社が複雑に関与する形態

WAKASHIOの実質的な所有者は日本の長鋪汽船(図のA社)。登録上の所有者は長鋪汽船がパナマに作った子会社OKIYOマリタイム(図のC社)。長鋪汽船は同社の代理店となり、保守整備、船用品の手配等の船舶管理、乗組員の配乗管理及び乗組員教育を行うこととな

っていた。

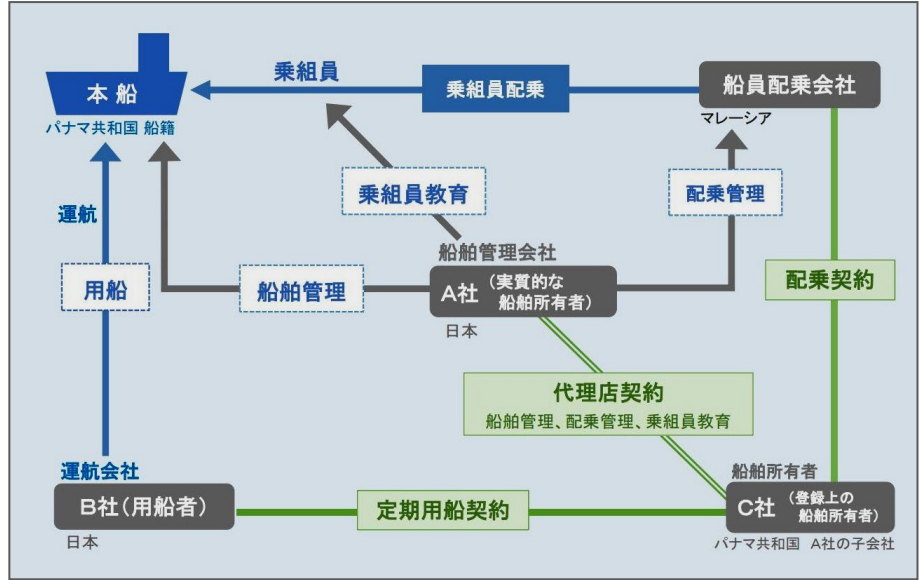
船員の配乗はマレーシアの船員配乗会社であるアングロイースタン社（図の右上）。

C社はア社と配乗契約を結んで全乗組員を配乗させていたが、実態は実質的な所有者である長鋪汽船がア社との間で配乗に関する各種調整を行っていた。

商船三井は、パナマのC社と定期用船契約を結び、本船を長期間借り受けて運航していた。

### ○航海計画を電子海図上で作成し、会社への提出義務なし

二等航海士が出港前に次港までの航海計画を電子海図上で作成し、船長が承認していたが、



本船の運航に関わる会社(運輸安全委員会報告書より)

長鋪汽船と商船三井への提出は義務付けられていなかったため、計画変更後も含め、両社に提出されていなかった。

### ○マラッカ海峡内でも島に接近

AIS記録によれば、マラッカ海峡内やスマトラ島出口でも航海計画の針路から外れて陸に接近していた。これまでもスマホ電波を受信するため予定針路から離れて陸に接近することがあったと乗組員が語った。

○資格のない実習生が船橋当直 船橋当直資格(STCW)を持たない実習生が一等航海士の合いワッチに常時入っていた。事故時以外にも適正な当直要員が配置されていない時間帯があった。(報告書には配乗表の記載がないため、定員通り有資格者が乗船していたのかは不明)

○海図の尺度350万分の1 所有していたモリリシヤス近辺の電子海図、紙海図とも350万分の1で、沖合の水深や海岸線・等深線の概要は記載されているが、詳細な水深、沿岸地形は記されていないかった。詳細な電子海図は備えていなかった。

○遅れた通信設備 本船は通信速度の速い定額課金制のVSAIやインマリサット Global Xpress でなく、従

量課金制で通信速度の遅いインマルサット Fleet Broadband を搭載し、乗組員は長鋪汽船からプリペイドカードを購入して、私用通話やメール送信をしなければならなかった。

○外国任せの乗組員教育 長鋪汽船は日本寄港時に訪船するか、安全情報をEメールで送付するのみで、ア社から送られる経歴書等の書面で採用の有無を決定し、乗船前教育もア社に任せていた。

SMSマニュアルの認知度について、安全委が船長と3名の航海士を調べた結果、船位測定間隔については4名中2名、事故時に必要だった船橋の人員配置レベルは4名中1名しか正しく答えられなかった。必要な離岸距離については4名とも正しく答えられなかった。

○商船三井の関与 商船三井は船の安全管理には直接関与せず、気象等の安全情報を提供し、年に1回程度の検船を実施していた。

### ○監視体制の不備

長鋪汽船及び商船三井は、本船が航海計画を変更し、予定針路を離れて陸岸等に接近した場合でも、直ちに認識して注意喚起できる体制になく、両社間で情報共有できる体制もなかった。

#### (4) 再発防止策・対応策

運輸安全委員会は、沿岸海域を航行する場合の必要事項や、運航に複数の会社関わっている場合、関係する各社が安全運航への関与を深めることが必要として、次のように提言した。

#### ○長鋪汽船に対して

- ① ①④を講じる必要がある、
- ⑤の措置を採ることが望ましい。
- ① 乗組員に対し、私的な事由で航路を変更するなどの不安全行動を取らないよう、教育及び訓練を行い、危険取行性の抑制に努めるよう指導を徹底すること。
- ② 船長及び航海士に対し、適切な海図等の水路図誌を入手し、安全が十分に確保される航海計画を立て、常時適切な見張り及び船位の確認を行うよう指導を徹底すること。

③ 適切な人員で船橋当直を行うよう指導を徹底すること。

④ 乗組員に対し、自社のSMSマニュアルの内容を正確に理解させた上で乗船させ、乗船後も同マニュアルの教育を継続的に実施すること。

⑤ 船長との間で位置情報を適時共有する体制を整備すること。

#### ○商船三井に対して

用船する船舶の航行の安全を確保するため、船舶管理会社が実施する安全対策に積極的に関与する必要がある。

#### ○パナマ子会社(C社)に対して

陸上と異なる船上生活の特殊性に鑑み、長期間の国際航海に従事する船舶には、定額課金制でデータ通信が可能な機器の導入を推進することが望ましい。

そして「事故後に講じられた措置」として、国交省海事局がまとめて船主協会に周知した再発防止対策、事故後に長鋪汽船と商船三井が講じた措置を掲載している。また、国土交通大臣への意見として、船舶管理会社と用船者に対して指導すべき事

項を列挙している(再発防止策・対応策と同様のため省略)。

## 2. 報告書の問題点

残念ながら報告書が事故の本質に肉薄しているとはとうてい思えない。

#### ○なぜ、スマホ電波を求めたのか

報告書はこの点について何も触れていない。コロナ下で港に着いてもほとんど上陸できず、契約期間を過ぎても休暇を貰えない現状。同船にも契約期間をオーバーする乗組員のいたことが報道された。乗組員ほどの程度長期乗船し、上陸の機会ほどの程度あったのか。衛星電話のカードの値段は幾ら位か、通信に関して会社ほどの程度便宜を与えていたのか。船内の娯楽や息抜きは出来ていたのか。

MLC2006(海上労働条約)は乗組員に船上での苦情権を認めているが、同船の乗組員に悩みや苦情を解決するすべはあったのか。苦情権や組合活動権はどの程度保証されていたのか。こうした、船員労働の特殊性(離家庭性、離社会性等)に起因する労働力の再生産構造が、船内に備わっていたのか。これらが解明されなければならぬのではないか。

#### ○外国人船員への教育内容は?

報告書は、乗組員のマニュアル認識不足の原因を、会社の教育不足で片付けている。教育はマレーシアの配乗会社が行っていたというが、どのような教育を、どの程度行っていたのか。

また、担当の工務監督が定期的に訪船したり、上級職員と頻繁に連絡を取るのが普通だが、長鋪汽船の担当者ほどの程度接触していたのか。同社は船が日本に寄港した際に訪船すると言うが、どの程度寄港していたのか。これらが何も明らかにされていない。

#### ○乗組員はなぜ、マニュアルに精通していなかったのか?

マニュアルに対する乗組員の認識不足が指摘されているが、その原因についての言及はない。航海当直基準や離岸距離を答

えられない点は重症だが、通常どの会社もSMSマニュアルは膨大な量で、その上次々と改訂版や安全情報が送られて来て読みこなすだけでも大変だ。マスタリするには数年掛かると言っても過言ではない。

本船の乗組員は正規雇用でなかったとしても、何年程度長鋪で乗船を続けていたのか。リピーターは多かったのか。愛社精神、愛船精神が湧く労働条件、労働環境だったのか？ 彼らの雇用形態、国籍が異なるア社への所属度合いは？ 報告書はこれらについて言及していない。

### ○会社規定の改善に乗組員が参画できる体制だったか？

報告書は長鋪汽船のマニュアルが正しいとの前提で書かれている。しかし、航海計画の作成は電子海図上のみで、提出義務もなしという信じられない規定であったことが判明している。

杓子定規に書かれたり、現場の状況にマッチしない規定がある場合、乗組員が意見を述べたり、改訂を求めることができる

社内体制だったのだろうか。「ただ黙って従え」だけでは中々解決しない問題がある。

### ○なぜ、資格ある甲板部員が当直していないかったのか？

定員は守られていたのか？ 整備作業をこなすのに十分な人数だったのか？ 19名の内訳は？ 甲板手が当直していなかったとすれば、その時彼は何をしていたのか？

乗員数19名は極めて少ないように感じる。船齢13年を過ぎた20万DWTの鉦石船で、19名で果たして整備作業をこなせるのだろうか。仮に、船長を含め職員8名、機関部員は溶接等を行う職長を含め4名、司厨部は配膳等を行うボーイを含め3名と仮定すると、甲板部員は4名しかいなかったことになる。うち3名が航海当直に着けば、甲板部の整備作業はボースン1人で行わなければならない。洋上では危険極まりない。

通常この手の船は甲板部の整備はボースンを含め3名（従って乗員は21名）、少なくとも2

名は必要だ。従って、甲板部の整備作業をこなすため、本来当直に入るべき甲板部員が常時整備作業に従事する慢性的な人員不足状態だったのではないか？

事故には様々な要因が重なっており、それらが解明されない限り真の改善策は見つけられない。

運輸安全委員会が他国領海内の事故を調査するのは初めてで、今回の発表はあくまで経過報告とのこと。最終報告書には「なお一層時間を要する」とのことだが、このように4社がからみ合って運航されていた便宜置籍船ゆえの弊害があるはずで、更に説明を続けて欲しい。

誕生日会など船内でのパーティーが悪いわけではない。狭水道等を除き船長が酒を飲んでもそれ自体せめられるわけではない。より詳細なマニュアル、厳しい教育で、あれはダメ、これもダメでは乗組員は委縮するばかりで実効ある解決策にならないと思う。

### 3. 長鋪汽船や商船三井の反応

この報告に対し、長鋪汽船や商船三井から新たな発表はない。

長鋪汽船は、昨年1月に、「当社管理船WAKASHIO座礁および油濁発生の件第14報」で破損した船体の撤去作業が終了したことを発表したきりで、商船三井も、事故が起きた2020年12月に「WAKASHIO号座礁事故に関する原因及び再発防止への取り組みについて」を発表して以降、事故原因等への言及はない。

パナマ政府や、長鋪汽船のパナマ子会社で船の所有者OKI YOMARITAIMも同様である。

また、モーリシャスへの補償がどうなっているのかについても、何も報道されていない。

### 4. 今なお水面に油膜発生

モーリシャスの自然保護団体と連携して現地調査を続けている環境保護団体WWFジャパンは昨年11月末、「海洋環境に流

出した油は、自然分解されるまでに数十年を要する。事故当時、汚染がひどかった地域では、油の大半が回収されたこともあり、全体的にはこれまででのところ、生態系の顕著な変化は認められていない。ただ、場所によっては今も、油が付着し、水面に油膜が認められたり、枯死した木々が残るマングローブの森もあり、これらの地域では油による影響を調査するために、長期的な研究が必要とされている」と報告、今後も調査を続けるとしている。

## 5. I T F が警鐘

### 「乗組員への不当な拘留」

世界の船員の権利を守るため活動を続けている I T F は、逃げて出す心配がないにもかかわらず乗組員の長期拘留を続けるモリシヤス政府に当初から抗議していた。機関誌シーフェアライズブルテン 2022 の「特集・船員の有罪化」で、乗組員 5 人に対する 1 年半に及ぶ拘留

を次のように非難している（原文のまま）。

### 「モリシヤスでの不当な拘留

1 件の海難事故がスリランカ人乗組員 2 人の 1 年半におよぶ投獄を生み、他の乗組員もモリシヤスからの出国を止められている。I T F インスペクター、ランジヤン・ペレーラが、船員たちの解放を求める I T F や他団体の運動について報告する。

2020 年 7 月 25 日、わかしお号がモリシヤス沖で座礁した時、船長のスニ・ナンデシュワルと一等航海士のスボダ・テイルカトナが当直を務めていた。乗組員は全員、10 日後にモリシヤス当局によって空から救出するまで、座礁船に留まっていた。そして、検疫のためのホテルに収容された。

8 月 18 日、船長と一等航海士は安全航行義務違反で暫定起訴され、収監された。刑期は最大 60 年の可能性があった。

船主が雇った弁護士は、起訴内容を最高 5 年の刑期の無害通航違反に変更させることに成功

した。しかし保釈請求は退けられた。他の乗組員たちの大半は現地のホテルで自宅軟禁となっていた。逮捕から 1 年が経過し、I T F はモリシヤスのプリトヴィラジシン・ルーパン大統領に乗組員全員の即時釈放と帰国を要請した。

2021 年 12 月 15 日、2 人は正式に起訴された。起訴内容は安全航行義務違反で、モリシヤス海事法が認める最も軽い 2 年の求刑だった。

スボダ・テイラカトナは、無実だと訴えながらも罪を認めた。『これはできるだけ早く家族の元へ帰るための唯一の手段だ。モリシヤスで裁判を闘うと何カ月、いや何年もかかる。私の弁護士は私の精神的、感情的ストレスを理解し、この決断を全面的に支持してくれた』と I T F に語った。

2021 年 12 月 27 日、テイラカトナは懲役 1 年 8 カ月の判決を受けたが、拘留期間や減免措置が考慮され、翌日に釈放された。2 日後、彼は帰国した。

残りの 3 人の乗組員は 12 月 25 日に帰国を許可された。

テイラカトナは『罪が立証されていない段階で服役しなければならぬのは何故なのか、今でも疑問に感じている。最高の弁護士と闘ったとしても、それが避けられないとしたら、弁護士費用を支払えない被告人はどうなるのか。考えただけで恐ろしくなる』と語った。

従来から I T F は船員を刑事訴追から守るため、事故や事件が起こるたびに各国政府と交渉してきた。I M O と I L O が共同で作った「海難の際の船員の公正な処遇に関するガイドライン」にも参画し、海難事故の際に船員が不当に拘留されないよう、同ガイドラインを守るよう各国政府に呼び掛けている。

※ I T F (国際運輸労連) … 世界 150 カ国、700 組合の交通運輸労働者 2000 万人が加盟。

(続く)



## 知床遊覧船沈没事故、行政の責任2

### 運輸安全委員会の中間報告で判ったこと

高橋二郎（元船長、海事補佐人）

昨年4月23日、（有）知床遊覧船の「KAZU I」（カズワン）が沈没し、乗員乗客に多大な犠牲者が出た。

事故の原因は、無責任で杜撰で安全無視の会社（船長・運行管理者）にあるが、同様に行政にも原因があることを本誌前号に記載した。

その後昨年12月に出された国交省の運輸安全委員会中間報告（以下、報告書）から、事故の原因はほぼ特定された。報告書の概要を記し、筆者のコメントを述べる。（見出しは筆者）

#### 一、事故の主な原因

##### ① 航行不能の原因 （ハッチ蓋の閉鎖不良）

事故時にカズワンは針路がほぼ南西で、船首から右またはやや右方向（西北西）から高さ2mの波を受けて航行していた。

適切な針路や速力の維持が不可能となった。これが事故の主な原因である。

##### ② 沈没の原因

当該ハッチから船首区画に侵入した海水が、隔壁の開口部を通じて各区画に侵入し、機関室や操舵室まで浸水した。また、打ち込み海水がハッチ蓋のヒンジを脆性破壊した結果、外れたハッチ蓋が前部客室の前面中央の強化ガラス窓を破損し、海水が前部客室に徐々に滞留していた。

また、事故発生の日前に実施された救命訓練に参加した同業他社の社員によると、当該ハッチ蓋の4個のうち3個のクリップが閉まらない状態であった。ハッチ蓋の閉鎖不良がなければ、海水が機関室に侵入しないため、船底付近にあった燃料噴射系統の電子部品や給電端子の不作動は生じず、主機運転を維持し、針路を保持して航行できたと思われる。

【筆者のコメント】  
船首甲板のハッチ蓋から侵入した海水が機関室の電子機器の短絡と主機の停止を引き起こし、

前述のように事故発生の日前にハッチ蓋の3つのクリップが閉まらず閉鎖できない状態であった。

そして、事故の3日前に日本小型船舶検査機構（JCI）が第1種中間検査を実施していた。

##### 【筆者のコメント】

筆者は、前述の事実から3日前の中間検査で当該ハッチ蓋の開閉状態の確認をしなかったと考えている。

JCI検査員がハッチ蓋の閉鎖が不良なことを確認し、その修理の完了を確認してさえいたとしても、適切な針路と速力を維持することができ、事故を防止できた可能性が高い。

#### 二、その他の原因

##### ① 甲板下の隔壁に水密性なし （法の不備）

本船は、船首甲板部中央にある開口約50cm四方のハッチの真下に船首区画、そして船尾方向に順に倉庫区画、機関室、舵機室があり、各区画は隔壁で仕切られていた。

【筆者のコメント】  
船首甲板のハッチ蓋が閉鎖不良であったため、海水が甲板下の全区画に侵入し、また、そのハッチ蓋が打ち込み海水で外れた結果、前部客室の窓を破壊し大量の海水の船内流入を招いた。これが沈没の主な原因となった。

##### ③ ハッチ蓋閉鎖の検査怠慢

しかし、隔壁にある開口部を通じて各区画が全て繋がっており、船首部のハッチから容易に海水が機関室に侵入し、電気系統の短絡とエンジンの停止が発生した。

そして報告書は、「本船において、船首区画の隔壁に開口部がなく水密が保たれるものと仮定して計算したところ、この条件では、ハッチからの浸水で船首区画満水になっても、(中略)船舶の重量(海水の重量を含む)約22・2トンよりも浮力約75トンが上回ることから、十分に沈没は避けることができる。

船首区画の隔壁を水密化することは、小型船舶の安全性向上に大きく寄与できる可能性があると考えられる。」と述べている。

### 【筆者のコメント】

カズワンは限定沿海区域を航行する20トン未満の小型旅客船なので、水密区画の適用か否かはJCIの運用に任ざられていた。しかし、プレジャーボートと違い旅客が乗船することを前提にしたカズワンにおいて、甲板下の特に船首区画が水密でな

かったことが沈没の決定的な原因となった。

この事実から水密隔壁を法的に義務化し、水密状態が維持されていることを検査・確認すべきであったことが裏付けられた。この点に法の不備があった。

### ② バラストの違法な移動の確認なし(検査怠慢)

平成27年4月、主機を2基から1基に改造した際に船体の重心が上がり、相対的に船尾が軽くなったことから、船尾船底(舵機室)にバラスト1・5トンを搭載することが義務付けられた。その状態で船舶復原性資料が作成され、船舶検査証書にそのバラストの移動の禁止が明記されていた。

しかし、第1種中間検査の実施から3日後にこの沈没事故が発生し、船体引き揚げ後の調査で1・8トンの砂袋のバラストが各区画に分散配置して積み重ねていたことが判明した。

船尾船底に全バラストを積み込んでいれば、3cmの船尾トリムとなり、バラストを各区画に分散配置した場合は10cmセン

チの船首トリムとなる。

バラストを違法に全区画に配置したため、船首部が下がり、ハッチから浸水する可能性が相対的に高くなっていた。

### 【筆者コメント】

JCIがバラストの位置の修正を指摘したか否かは不明だが、前述の事実から、JCIが事故3日前の検査でバラストの状態について確認点検を怠ったことは明白である。

### ③ 運航管理者要件の虚偽申請を精査せずに運航許可

カズワンの社長は、安全に関する業務の経験や船舶運航管理の実務経験が共に3年以上なかった。これは海上運送法施行規則の安全統括管理者及び運航管理者の要件を満たしていない虚偽の申請であった。

### 【筆者のコメント】

申請書類の記載が事実であるか否かをJCIが精査せずに遊覧船事業を許可した。そして、この事業許可が杜撰で無責任な遊覧船運航となり、事故の原因となった。

### ④ 電波受信が不能なエリアのあ

### る携帯電話の許可

JCIは、沈没3日前に第1種中間検査を実施した際に、船陸間の連絡手段を衛星電話から知床半島西側の海上エリアでの電波受信が困難なa uの携帯電話への変更することを認めた。

### 三、事故の背景(検査員不足)

JCIの常勤検査員は、平成30年4月には全国で152名いた。それが令和4年に138名となり、4年間で検査員の約1割が削減された。

JCIの検査対象は、カズワンのような総トン数20トン未満の小型旅客船4,694隻(令和2年度)、それ以外のプレジャー艇や水上オートバイ等を含め約32万隻である。

小型旅客船の定期・中間検査は毎年あり、それ以外の約31万5千隻は定期・中間検査が3年毎である。

また、知床遊覧船事故対策検討委員会の第2回資料によると、春から夏に全検査数の3分の2が集中し、特に事故が発生した4月は1日当たり4・6隻の検

査数となり、検査地への平均移動距離は約15.4 kmという。

### 【筆者のコメント】

1日8時間労働として、次のように単純に計算してみた。

全国平均で15.4 kmの移動を車の平均速度50 kmとした場合、移動に3時間を要する。また、1日当たり4・6隻の検査をするためには、5時間で終わらせなければならぬ。

しかし、船が同一岸壁に並んでいて船間の移動時間がゼロの状態では検査を受けることはあり得ず、また北海道の移動距離や移動時間はもつと長いと思われる。従って、書類と船上の機器・設備・装備の検査に僅かな時間しかないことになる。

このように検査員の不足から検査に要する十分な時間がないことが、船首甲板部のハッチ蓋の閉鎖不良、バラストの船尾船底からの移動の禁止、運航管理者の虚偽申請、携帯電話の通信可能エリア等々の確認や精査を怠る結果となった。

(了)

## 不公正さが指摘される全日海役員選挙

昨年11月に行われた全日本海員組合(全日海、松浦満晴組合長)の組合長選挙は不公正だ、との批判が上がっている。船員OBのブログ(双方向の電子掲示板)や機関紙が民主主義が機能していないと訴えている。

### 船員OBが狼煙

批判しているブログと機関紙は「羅針盤を発行する会」と「海員組合を良くする会」である。いずれも任意団体で、代表者は元外航船員である。

「羅針盤を発行する会」は外航部員で組織した元「船員部員協会」を引き継いで2009(H21)年11月1日に発足した。年3~4回、機関紙の『羅針盤』を発行している。読者は約3,000人。同紙を公開しているブログは、約5万人が閲覧(登録)している。発行責任者の竹中正陽氏は元太平洋汽船の一等機関士で現在、臨時で内航船に乗っている。現役の全日海組合員で昨年11月8・9両日、神戸で開催された全日海定期大会(第82回)に出席した。そこで見た森田保己前組合長の交代の模様を『羅針盤』(第35号)で大筋、次のように書いた。

「大会初日の冒頭、(森田)組合長は本日、体調がすぐれず欠席した」と報告された。壇上には組合長の席はなく2人(田中伸一、松浦満晴)の副組合長が真ん中に陣取っていた。組合長の挨拶の代読もなく、来賓挨拶に進んだ。



松浦満晴・全日海組合長

午後の会議の冒頭、選挙委員長が、

いきなり『森田組合長から辞任届が出された。本大会で組合規約第35条C項により、補充選挙を行う。立候補は13時40分までとする』との発表があった。立候補の締め切り時間は、わずか30分しかなかった。組合員の議場は、シーンと静まり返ったままだった。傍聴席は一瞬ざわついた。

14時過ぎに松浦副会長1人だけが書かれた立候補者名簿が配られた。投票が行われ、15時30分に松浦氏の組合長当選が発表された。代議員199人の投票結果は賛成189票(95%)、白票9票(4.5%)、無効1票(0.5%)だった。続いて松浦副組合長の空席を埋める繰り上げ選挙が行われ、鈴木順三・中央執行委員の副組合長昇格と斉藤洋・関東地方支部長の役職昇格が決まった。いずれも立候補は1人で、対立候補はいなかった」

### 組合規約違反を指摘

竹中氏は、このような役員選挙は組合規約違反だ、と指摘している。「選挙委員長が説明した規約35条C項は選挙の手続き上のことを言ったに過ぎない。事前告知の無い役員選挙は規約17条の『平等に役員に立候補できる権利』を侵害している。役員選挙を突然、実施されれば大会出席者は実質的に立候補が出来ない。まして洋上の組合員は立候補しようがない。

内航ジャーナル社発行、月刊誌「内航海運」12月号の記事より

同誌は、本誌や海員組合を良くする会(代表・元組合長井出本榮氏)のニュースを紹介し、海員組合が過去の役員選挙で規約違反を繰り返して、裁判でことごとく敗訴した経緯を記し、「役員任期の限定が必要」と結んでいる。同誌編集長はあとがきに「全日海は内航業界を支える唯一の労働組合であり、民主的になってもらいたい」と記す。字数の都合で冒頭部分のみ紹介する。(全文は当会ホームページ)。また1月号の巻頭言・拝啓国交大臣殿で「全日海を指導して下さい」を掲載している。

# 船員働き方改革の問題点 その2

羅針盤編集部

前号で2022年4月に法改正された内容（船員の労務管理の適正化、内航海運の取引環境の改善・生産性向上）の問題点として5つ挙げた。

1. 2022年改正内容の問題点
1. 手取り総額契約の実態無視
2. 記録簿と時間外手当の連動ナシ
3. 労働時間の範囲が不明確
4. 日本初の軽減勤務制度
5. 船員の声を聞く機会の喪失

## 6. 荷主・オペ・船主の力関係の存在

オペレーターに過重労働防止策を義務付け、荷主にも「配慮義務」を課す方向性は一歩前進として歓迎する。

しかし、現状は、荷主↓オペ↓船主の力関係が頑として存在し、オペに運航スケジュールの変更を要求できる船主は稀だ。定期航路での運航スケジュールの緩和は契約解除に直結する。

不定期船でも、弱小船主は「オペに切られたら終わり」の会社が数多く存在する。

とりわけ内航の大部分を占める小型内航船は、運航計画に関するオペの要請は絶対とされ、シケを理由に指示に逆らった船長が下船させられた話はよく聞く。船長は、気象海象を睨みながら、乗組員とオペとの狭間で苦勞しているのが実態だ。

まして、月の航海数に応じて用船料が増減する船では、スケジュールの緩和は即収入減につながる。乗組員が過労や健康不良に陥り、オペが運航計画を変更せざるを得なくなった場合は、そのような事態を招いたということ、当該船員に圧力が掛かり、辞めて行かざるを得なくなること、を危惧する。

荷主とオペレーターの関係も同様で、オペにとって、荷主の要請に答えることは至上命題で、

力関係の差は歴然としている。

この問題は運賃・用船料を左右する構造上の問題として、長きにわたり海運関係者の間で論じられて来たが一向に解決されていない。

この様な現状で法改正を有効なものにするためには、個々の船員に不利益が生じないようにする保護策が必要だ。

就業規則や労働協約での船員を守る規定、荷主・オペ・船主のそれぞれに対する罰則規定。

三者間の力関係を凌駕するような運輸行政、労務監理官のフォロ体制等が伴わなければ船員に圧力が掛かり、逆効果になりかねない。

そして、船員に関する法改正だけでなく、適正な運賃・用船料の收受を可能とする法体系全体の改正が是非とも必要だ。

## II 2023年4月改正の内容

### 健康状態把握による軽減勤務制度の導入を義務付け

1. 船員が常時50人以上の会社は産業医を選任して年1

回の船内巡視や健康相談、ストレスチェックをさせ、その意見により船員の健康障害を防止するため、2022年改正で長時間労働・健康不良があった場合に義務付けられたのと同様の軽減勤務措置（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）を取る義務を負う。

### 2. 全ての会社に対して

全船員の健康検査結果を把握し、異常がある場合は医師の意見を聞いて、前1と同様に①～⑦の措置を取る義務を負う。

## IIの問題点

### 1. 産業医の数や適性の問題

従業員50人以上に産業医の選任を義務付ける陸上同様の制度を導入することは良い方向と歓迎する。しかし、陸上では既に多くの問題が指摘されている。医師会認定産業医の不足や医師の偏在で選任したくてもでき

ない。脳・心臓疾患やメンタルヘルスなどに対応できる産業医の不足。産業医は会社と契約するため会社寄りの姿勢に陥り易く、本心を明かすことを嫌う労働者がいる。一部の産業医は労災申請に後ろ向きである。法律を満たすための形式的な実施になりがちである等々。

これらの弊害をなくすためには、船員労働を熟知し、公平中立に診断できる海上産業医制度が求められる。例えば、地方運輸局が推薦し、その地方の船主が船員数に応じて出資して選任した産業医が各船を巡回する。そのような仕組みがなければ、なかなか効果的な制度にはならない。

産業医が実際に訪船せず、オンラインや動画による巡視を認めるという国交省の今の方針では、益々効果はおぼつかない。

## 2. 全船員の健康検査について

国交省の説明がはっきりしないが、船員手帳の健康証明印とは別の書式での医師による健康検査診断書の提出が、従業員50

人以下の会社の船員にも義務付けられるようである。

また、船員手帳の証明で「海上勤務に問題なし」であっても、健康検査結果で「異常あり」や「要再検査」の場合、会社は医師の意見を聞かなければならないとされ、会社が意見を聞く医師は実際に船員を診断した医師でなくても構わないとのこと。

船員の場合、会社所在地と異なり地元で健診を受ける例が多いため、このようなことが想定されるのだろうが、実際に診断していない医師の意見を基に下船や配置転換させることに問題はないのだろうか。

制度設計が手探りに感じられ、現場に混乱を生じかねない。

## 3. 軽減勤務措置を取れる船主がどれだけのいるか

ここでも問題なのは、前ページ下段に記した①⑦の軽減勤務を

実行できる余裕のある会社かどうかという点だ。労働時間や乗船期間の短縮、作業転換（軽作業職種への変更）などの軽減勤務をさせるた

めには、予備員に余裕がなければならぬ。定員も増やさなければならぬ。

内航で最も多い499の小型船は定員5人、多い船で6人が普通だ。予備員もギリギリで、病人や退職者が出た場合は派遣会社に頼んでやりくりしているのが実態だ。ましてや船員不足で、募集しても人が集まらない現状。どれだけ船主が軽減勤務を実施できるのだろうか。

十分に人を雇える余裕のある会社でない限り、不可能なことは目に見えている。中小船主がやっていける用船料を確保できる法律の制定がなければ、「軽減勤務が必要な人は辞めてもらう」と言うことになりかねない。

日本初の産業別軽減勤務制度の試みであるだけに、絵にかいた餅にならないよう、法体系の整備を進めて貰いたい。

(続く)



国交省が働き方改革で鶴見サンマリンに安全確保命令

1月25日、国交省は内航最大手の鶴見サンマリンに内航海運業法違反で命令を出した。

同社が運航する大四マリン第二鶴玉丸(3767GT、白油6000kl積み、乗員12名)で複数の船員が数回船員法の労働時間上限(1日14時間、週72時間)を超えたにもかかわらず、過労防止措置を取らなかった。

昨年4月と7月に両社を立入検査の結果判明したという。

※船主の大四マリンの意見を十分に配慮した上で、船員法で定めた船員の労働時間の上限を超えることのないよう、運航計画を作成すること

※運航計画の作成に際しては、船舶所有者に対し、書面やメール等により船員の労働時間の確認を行う。双方の書面やメール等の内容は記録に残すこと

※前項目について2023年3月11日まで文書で報告すること

## 「船員の人権を守る会」発足へ

船員とOBら多種多様なメンバー10人が呼びかけ人となり、新しい会が発足する。今月中にも設立総会を開き、無料の相談活動を開始するという。船員の駆け込み寺として期待される。

### 船員の人権を守る会（仮称）設立の呼びかけ

いま船内で、孤立し、悩み、日々苦しい思いをしている船員、泣き寝入りや辞めることでしか解決のすべがない船員が大勢いることを御存じですか？

「ルール、ルールで息が詰まる。上陸もままならない。何のために外航船員になったのか」

「内航船は夜中走って昼荷役。上司の怒鳴り声に気が滅入る毎日。相談できる人はいない」

「外国漁船との競争に魚価安、燃料代高騰で赤字操業の連続。離職しかないのか」

「仕事中のケガなのに労災申請させてもらえず、辞めろと言われた」

海に囲まれた日本にとって船員の重要性は昔も今も変わりません。しかし遠洋・沖合漁業の廃業や減船、内航の劣悪な労働環境と長時間労働、外航では日本人船員の乗らない船が急増し、外国人船員もまた無権利状態に置かれています。その結果、海を志した多くの若者が希望を失い海上から立ち去っているのが現状です。若者が夢を持っていない職業に未来はありません。

私たちはこうした現状を憂い、外航、内航、水産、そして外国人船員や技能実習生を含めたすべての船員が、人らしく生きる権利、希望を持って働ける職場にすることを目指して、ここに「船員の人権を守る会（仮

称）」を設立することにしました。

賃金が払われない、辞めろと言われた、事故を起こした、労災申請したい、安全法規・労働法規違反を正したい、運輸局や裁判に訴えたい、結婚できない、パワハラやセクハラを受けた、辞めたい等々。船員一人ひとりの悩みや苦しみに寄り添い、困っているあらゆる問題について、無料で相談できる場を作ることが今求められています。

また、船員が置かれている状況を広く社会に訴え、改善を求めていく活動も行っていきたいと思えます。

私たちは、これまで海員組合の活動や船員関係の職務に長年にわたりたずさわってきました。今は自由な立場で、船員の人権を守るボランティアの集まりとして、これまでの経験を活かしたいと願っています。組合加入の有無にかかわらず、外国人船員を含め、すべての船員とその家族、関係者の皆さんから手紙や電話、FAXやメールなどで相談が寄せられた場合には、会員相互に連携しながらできる限りのアドバイスと支援をさせていただきます。

船員の人権を守るため、多くの皆さんの参加とご協力を呼びかけます。

2022年12月1日

※呼びかけ人

赤塚宏一（商船三井元船長、国際船長協会連盟副会長）

加藤昌平（第一中央汽船元船長、元海難審判所長）

柿山朗（伊勢三河湾水先人）

高橋二郎（海事補佐人）

竹中正陽（内航機関長）

藤丸徹（元海員組合教宣部長）

堀内靖裕（元海員組合東京支部長）

本望隆司（元全日本船舶職員協会理事）

山口喜春（焼津水産高校元教諭）

山下昭治（元ITFコーディネーター）

※連絡先

弁護士法人 むらかみ

〒102-0073 東京都千代田区九段北4-3-14

市ヶ谷グラスゲート4階

Eメール：senin-jinken@googlegroups.com

担当高橋二朗（携帯：090-6008-6146）

（注）会費は、来春に設立総会を行って会則を決定した後、納入して頂くこととします。それまでの間も、随時入会受付および相談を承ります。

.....

船員の人権を守る会（船員相談センター） 会則案

第1条（名称）この会は「船員の人権を守る会」という。略称を「船員人権の会」という。

第2条（所在地）この会の事務所を、「東京都千代田区九段北4-3-14 市ヶ谷グラスゲート4階 弁護士法人むらかみ」に置き、必要に応じて各地に連絡先を設けることができる。

第3条（目的）この会は船員の人権を守るために行動することを目的とする。船員とは、商船・漁船・港湾船などのあらゆる船員を言い、外国人船員を含む。

第4条（事業）前条の目的を達成するために、次の非営利事業を行う。

- (1) 船員の人権を守るための相談（無料）・支援活動
- (2) 船員の人権を守るための調査研究・発信
- (3) 会報の発行、ホームページの開設等
- (4) その他、必要な事業

第5条（会員）会の目的に賛同する人を会員とする。会員は会の事業に協力するものとし、各種活動に参加できる。

第6条（財政）会の財政は会費とカンパによる。年会費を1,000円とする。

第7条（役員）会長1名、副会長若干名、事務局長1名、事務局員若干名、監事2名を置く。

- 2. 役員は総会において会員の中から選出し、任期は2年とする。
- 3. 顧問を置くことができる。

第8条（役員の職務）会長は会を代表し、会務を統括する。

- 2. 副会長は会長を補佐し、会長に事故あるときは、その職務を代行する。
- 3. 事務局は会務を執行する。

4. 監事は会計監査ならびに事業監査を行い、総会に報告する。

第9条（報酬）会の活動は無報酬とする。

第10条（総会）総会は年1回、会長が招集し、全会員の過半数の出席をもって成立する。他の会員への委任状出席、書面表決、およびオンラインによるリモート出席を可能とし、会計監査の承認を含め、すべての事項を出席会員の過半数をもって決定する。

第11条（事業年度）事業年度は、毎年4月1日から翌年3月31日までとする。



新刊本の感想 増島忠弘著

## ジーマ・キャプテンのおとびらくり航海記

ジーマエンタープライズ発行（税込1100円）

「順風満帆と天歩艱難（てんぼかんなん）の狭間で生きる船乗りたち」と、少々難解な副題が付いたこの本の中身は愉快、痛快。軽い気持ちで読み進めることができる。途中せんべいを

食べながら、夜半にはウイスキーをチビチビやりながら、ほろ酔い気分のうちにあつという間に読み終えてしまった。

外地上陸の楽しい思い出、シンガポールや中国での修繕ドック、海賊来船、食料不足の魚釣りにゴキブリ騒動、外国人クルーの病気やケガ、クルー同志のケンカやサボタージュ、船内レクレーションとパーティーなど、外国人クルーとの悲喜こもごもの数々。

似たような体験があるものだと思いますながら読み進めるうちに、次第に自分の乗船経験がよみが

えり、「あの港ではこうだった」「あの船は大変だった」「あのクルーには泣かされた」など、まるで自分が追体験しているような気持ちになる。

しまいには、「この対応はおかしい」「俺だったらこうしない」と自分と比べながら一人笑いしたり、途中で目を閉じ昔を思い出している涙がにじんんだり、同じ外航出身の私にとって、知識を得るためでなく、昔を懐かしく思い出させてくれる本だった。

著者は鳥羽商船高専を卒業後、外航の中小会社に31年間在籍。雑貨船を皮切りに、タンカー、鉱石船、コンテナ船、冷凍船で世界中を航海し100近い港に入港したという。入港地の多さを羨むと共に、日々の出来事を克明に記録していることに感心する。そのような几帳面さも兼

ね備えなければどうていこのような航海記は書けないだろう。今となっては書きたくても書きようがない自分のずぼらさが身に染みた。

海員組合の機関誌「海員」に2007年から2年間連載した混乗船エッセイを大幅に加筆、さらに新米航海士として初乗船以来の全員日本人時代のエピソードも収録されている。

ほど良く酔わせてくれたせい、翌日ふと思り返してみると

詳しい内容はよく覚えていないのだが、読んでいる最中は楽しい気分ひたることができ、そんな本もあっていい。

フィリピン人クルーへの上から目線など、ええカッコしいの所は多少気になるが、一杯やりながら軽い気持ちで手にするのに最適な一冊かも知れない。

アマゾンでも購入可能。当会でも取り扱っています（四六版332ページ、送料180円）。

竹中正陽





## 総目次

# 「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―」 雨宮洋司著

### I 最初に述べておきたいこと

1. 私のこだわり
2. 時代を考える
3. 新制商船学校の果実
4. 大切な二つの点とお話したいこと

### II 商船船員(職業)にこだわる理由

1. 時代背景と私の名前
- (1) 「神国日本」を信棒した父
- (2) 父との調和をめざす母の夢
2. 海軍船員からの距離感の醸成(その1)

#### (1) 貧困な国民国家の時代

#### (2) 現代の若者

#### (3) 海上自衛隊員の「活用」

#### (4) 商船科教育機関の再編

#### II 資本と国家の長期戦略

#### (5) 商船系教員の苦悩

#### 3. 海軍船員からの距離感の醸成(その2)

#### (1) 代用教員と高校図書館での

#### 思い出

#### (2) 水産大学での思い出

#### (3) 商船大学入学のやり直し

#### (4) 商船大学再出発を印象づけた二人の先生

#### (5) 先輩船員たちの思い出

#### (6) 戦地に送るような思い

#### (7) 競争力強化政策の意味

#### (8) 優秀な船員確保の危惧

#### 4. 商船船員と海軍船員の同じ点と違う点

#### (1) 共通点

#### (2) 慣海性

#### (3) 両養成機関の補完性と日本の独自性

#### (4) 大きな違い

#### (5) 両者の労働力の特徴

#### (6) 海軍船員のモノ化

#### (7) 商船船員のモノ化

#### (8) 特徴を持った日本の会社

#### (9) 日本の商船船員が持つ特徴

#### (10) 商船船員のモノ化阻止

#### (11) 船員の意識・行動の重要性

#### (12) 船内生活条件のアップと

政治スタンスの重要性／日本人船員の共生への役割

### III 船員(職業)特殊性論の展開

#### 1. 海上運送サービスの特徴について

#### 2. 船員(職業)の特殊性を構成する三要素

#### (1) 海という自然環境に影響されること

#### (2) 海洋気象への対応と船員の対応

#### (3) 船と運航の技術レベルと船員の対応

#### (4) 航路の自由性

#### (5) 他の交通機関の通路との比較／乗船履歴との関係

#### (6) 長期連続の航海と言うこと

#### (7) 船上の仕事継続に必要なこと

#### (8) 船内生活の継続に必要なこと

#### (9) 備品の必要性／不可欠な質的側面

#### (10) 共生の視点でのイニシヤチブ

#### (11) 日本人船員の役割／船員の家庭生活との関連／船員労働力再生産との関連

#### (12) 大量の貨物・多数の船客を運ぶということ

#### (13) 特殊性軽視のリスク

#### (14) 市場至上主義経営リスク

②資源に着目した「海の理解」教育政策のリスク

#### 3. 特殊性の別表現としてのシ―マンシップ論

#### (1) コインの表側

#### (2) シ―マンシップの現代的意義

#### (3) 表現の仕方とその論拠

#### (4) 重要な二要素

#### (5) シ―マンシップ体得の課題

#### (6) シ―マンシップの一般化

#### (7) 帆船海王丸(I世)の富山誘致運動が契機

#### (8) 県民へのシ―マンシップ説明

#### (9) シ―マンシップ一般化の壁

### IV 海陸職業を同一視する諸相と抗い(あらがい)の視点

#### 1. 同一視の諸相と疑問点

#### (1) 同一視する人たち

#### (2) 商船学校の混迷

#### (3) 商船学校の成果と軽視

#### (4) 商船学校混迷化の背景

#### (5) 船員の夢を断ち切る指導

#### (6) 陸への転換指導の無念さ

#### (7) 無念さの内容／商船学校内で生じたこと

#### (8) 夢をつぶした指導の述懐

#### (9) 手荒な女子への門戸開放

#### (10) 中学・高校の職業指導と船

## 員（職業）

- ① 船員職業指導の難しさ
- ② 進路指導の理念と現実のギャップ

## 2. 海陸同一視策に抗う

- (1) 商船船員教育補完策の必要性
- (2) 商船教育の再出発点
- (3) 市場任せの船員政策批判
- (4) 重要なアジアにおける歴史的視点
- (5) 四面環海の日本と日本人船員（職業）の新役割

- ① 日本人船員（職業）による共生のイニシヤチブ
- ② オランダへの関心

## 3. 特殊性軽視のリスク

- (1) 市場至上主義のリスク
- (2) 真の“海洋理解教育”のため

## V 特殊性を克服する諸政策の断片（船員労働団体の混乱と船員部会での議論）

### 1. 海員組合の混乱とその影響

- (1) 海員組合混乱の諸相

- ① 竹中裁判
- ② 北山裁判
- ③ その他の争い

### (2) 組合混乱の影響

- ① 船員側委員の発言力低下
  - ② 日本人船員確保への影響
- ### 2. 船員部会（国交省）での議論
- (1) 船員部会の各種情景

#### ① 顕著な当局の強気発言

日本人船員確保検討会の設置に関して／船員法改正のパブコメ手続き／道路偏重政策／マスコミ報道／行政の縦割り／委員発言の限界／対策なき丁寧な報告

#### ② “要望”事項となる船員側発言

人命の安全強化策／外国人技能実習生の保護／疲労軽減策／水先人問題と船員側委員／要望事項になってしまいう理屈

#### ③ 当局と船員（組合）側委員の激論

条約に合わせた日本法の改正／予備自衛官補に関する議論

#### ④ ILO海上労働条約の国内法化論議

当局による“グローバルスタンダード”の意味合い／旗国検査と寄港国検査（PSC）制度の導入／労働時

間と休息时间規定の“緩和努力”／その他船員を守る条項の国内法化

#### ⑤ 船員部会での政策基調

当局による特殊性把握／海陸同一視的論議の各種事例

#### ⑥ 漁船員の地位向上に関する議論

漁船員の最低賃金制度／漁船員の安全問題／漁業労働条約（188号）未批准への疑問

#### ⑦ 船員確保育成策に関する議論

日本人船員確保育成策に関して／外国人船員の確保策に関して／内航船員確保育成策に関して／船員部会での有用な報告と発言

#### ⑧ 船員部会の限界と期待

～まとめ～  
船員部会の限界点／労使各委員と当局への期待／国内法化の問題点とILOの利

用

### 3. 外内航船員経験者からの問題提起

（船員社会の再生は可能か・竹中正陽）

## 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) 謝罪の必要性和二つの失敗要因

① 必要な“お詫びの言葉”

② 二つの失敗要因  
第一の失敗要因（専門分化構想を採用してたら…）

第二の失敗要因（船員（職業）の特殊性を正しくとらえていたら…）

(4) 新船員政策づくりの要点

① 支援体制の充実と外内航一体化策  
陸からの支援態勢の充実／外内航分離策からの脱皮

② 船員（職業）特殊性の軽減策  
特殊性に配慮した船員政策

／商船船員のモノ化阻止

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 行政改革の展開と商船学の動搖

② 両商船系大学の国策対応と

## 商船学

東京海洋大学海洋工学部の充実のために／神戸大学海事科学部への期待／日本の海政策に欠けているもの

### ③ 商船系高専に関して

商船系高専の位置づけ／商船系高専政策への注目点

### ④ 商船系大学・高専に共通の課題

船員職業教育の深化／海政策の拠点にふさわしく

### ⑤ 国交省の船員教育機関に関して

### (2) アジアにおける「共生」の課題

#### ① 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  
／附属小学校での環日本海域授業交流の実践

#### (3) 「海洋市民育成」の必要性

(4) 再考  
「船員と平和憲法の関係について」

### あとがき

(以上)

ホームページに寄せられた感想文1

## 雨宮先生の著書を通じて

### 官庁勤務船員

知床の遊覧船事故は、単に事業者だけの問題ではなく、経費削減、安全運航の軽視など海運業界を取り巻く末端にまで、国の許認可を含め様々な諸問題を露呈しました。

振り返ると某商船学校の酒と暴力の温床の寮生活に耐えかね、官庁船で30年以上海上勤務をしました。

見習い船員の頃、神戸にあった海文堂で、雨宮先生の「商船教育時評」を感慨深く読んだ記憶があります。それから気が付くと月日は流れ、退職を控え、再び先生の「船員にこだわる物言い」をネットで購入し、自分の半生を振り返り、「羅針盤を發行する会」を知りました。

先の見えない教育現場で苦しむのは学生だけでなく、教職員も同じです。私見ですが、雨宮

先生は、先ず、教育現場の再建から着手され、甲機に偏重した教育だけでなく、文系などの幅広い学問の習熟を提唱されました。

船員は、自然と共存する職業であり、国際的、多角的な視野を持ち、日々、勉強に励み、研鑽しなければ、モノ化されたまま、単なる海の使い捨て労働者になります。

現場の教職員を含め、学生も試行錯誤を重ねながら、日々努力を続けてきたものと思います。が、海運業の低迷とともに、社会から取り残された商船系学校の衰退は修復不能状態にあります。

どんなに自動化、省力化が進んでも、ボースン、ナンバンと言われる職人は、増々、必要であり、彼らの存在無しに安全運航を維持することはできません。

人から人へ伝承される海技を熟知しているのが、「羅針盤を發行する会」の皆様ではないでしょうか。

大手船会社は、海外に自前の船員養成機関を設立し、日本の商船系学校には高いハードルが立ちばかりです。

夢を持つて商船系学校に入学する若者は、我々の宝物であり、彼らの夢を撃ち砕かないように、我々は教育現場に足を運び、受験指導や部活動などの支援をしながら、志ある者には、道が開けるように何か出来ることを始めようと思います。

来年も皆様がいよいよ年をお迎えされますようにお祈り申し上げます。

(2022・12・21)



## 船員教育の良心、継承してくれる人を

老機関長

7年におよぶ長い連載が終わった。雨宮先生ご苦労様でした。

船員を単なる運び屋、船の動かし屋としか見えない今の風潮。

今、船員不足の解消とか、船員の確保育成を声高に叫ぶ人達の中に、真に船員を愛し、本気で船員のことを考えている人がどれだけいるでしょうか。単に自分の利益や都合で言っているようにしか見えない人のなんと多いことか。

その点、雨宮先生の視点はまったく違うように思えます。

今の船員の惨状は、戦争に突き進んで行った戦前・戦中の船員教育の反省に立って再出発した戦後の新船員教育が目指した「新しい学問としての商船学の確立と、新時代にふさわしい見識をもった船員の育成」が、船員制度近代化や緊急雇用対策、その後の船員教育機関の統廃合など、コスト重視の政策でとん

挫させられたことと重なっているという視点。

新学問としての商船学とは、技術取得だけでなく、現場で応用し発展させる能力と国際的視野、労働条件、労働環境など船員の人間性回復も視野に入れた船舶運航学術の学問体系で、それを模索していた教員たちがいたとのこと。

単に船乗りになるため商船学校に入っただけの近視眼的思考の身には青天の霹靂でした。

本の内容のすべてを理解したとはどうもい言えませんが、水産大学、商船大学の両方を経て外航の航海士、航海訓練所の練習船教官、富山商船高専で培われた船員を見る温かいまなざしを随所に感じました。

先生の良心を継承してくれる人が現れることを願っています。

(2023・3・13)

## 編集後記

○国際刑事裁判所から戦争犯罪で逮捕状！世界がプーチンの支配から解放されるきっかけにと願う。韓国は8月15日を光復節、中国は9月3日を抗日戦争勝利記念日、二度と繰り返さない願いがそこにある。(L)  
○安保3文書、国家安全保障戦略で「同志国」と明記された国がフィリピン。極少化する日本人外航船員に代わる最大の船員供給国でもあり、将来を危惧する。日本は武器やカネを餌にして「米、中を選ばせないで」というアジア民衆の悲鳴を潰してはならない。(I)

○今年1月護衛艦「いなづま」が母港近くを航行中に座礁した。9年前にも直ぐ近くで自衛艦「おおすみ」が釣船を転覆させたが、釣船が直進し衝突したと強弁した。艦長の運航ミスを修正するシステムがない組織の末路か。今回は岩礁が「いなづま」に直進し衝突した？(J)  
○パワハラ、セクハラ、レイプ、いじめ。自衛隊の内実は「絶望の自衛隊」(三宅勝久著)に詳しい。「おおすみ事件」の真相追及にも多くのページを割いている。自衛隊は国民を守るためではなく、米軍の補完部隊として存在しているのか。そんな疑問が確信になりつつある。(Y)  
○防衛費43兆円増の財源に厚生年金病院や船員保険病院等の積立金324億円が使われる。元々は我々の保険料で、余りは年金特別会計に入れるのが今の法律だ。踏んだり蹴ったりとはこのことか、怒！(T)

### 羅針盤 第39号 2023年3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 竹中芳

T 272-0827、電話・FAX 047-375-0789

メールアドレス：rashinban7@gmail.com

ホームページ：http://seamen.boj.jp

郵貯振替口座 … 0013006-322259

郵貯口座 … 店番058+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。