

羅針盤



第40号

“ 平和な海を ”



2023. 8. 1 羅針盤を発行する会

目次

1	内航おしゃべり広場⑱	内航船員
3	漫画・内航おしゃべり日記 その8	トーヤク 
7	漫画・号外	トーヤク 
8	海員組合 森田前組合長の6億円横領問題の本質は何処に	竹中 正陽
22	雨宮洋司著 「船員にこだわる物言い」を読んで①	柿山 朗
25	「船員の人権を守る会」設立総会	編集部
26	知床遊覧船事故、行政の責任③	
28	知床遊覧船事故から1年 乗客家族会声明・甲板員両親が提訴	高橋 二朗
30	編集後記	編集部

(表紙漫画・故中山かおるさん 1990年作)

内航おしゃべり広場①7



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

海員組合 前組合長の6億円着服

「全日本」の名に恥じない行動をするか、凝視していく

全日本海員組合とは？その資金は誰が出しているのか？

私も乗組員として30年間組合費を出し続けてきましたが、実際は給料天引きという形なので実感がないのが現実です。というか現実問題です。

我々の働いて得た給料から出ている基金を私的に流用し、この事実が世間に出る前に頭をすげ替え、「トカゲの尻尾切り」ならぬ、代表者の頭を替えて、健全な組合であるかのように見せる。ア○バンマン作戦（故やなせ先生にも謝罪が必要である）で我々を誤魔化そうとしているが、報道以降も各船に、地方支部であろうが、長と名が付く人の謝りの訪船があったとは聞いたことがありません。

知らなかったで終わらせるような無様な結論は当然ないとは思いますが、今の組合の態度を見てい

ると時間が解決するのを期待し、また望んでいるように感じる。

全日本海員組合？「全日本」の名に恥じない行動をこれからどうするのか、凝視していくべきである。
(50代、機関士)

やっぱりか

組合執行部の「船員の味方」は大義名分だけで、自分の生活が第一のサラリーマン。元々期待していなかったけど、やっぱりか。

今まではただ組合費を取られる掛け捨ての生命保険と思っていましたが、組合の金が悪用された報道を見て憎しみに変わった。

組合長に当選したのを、サマージャンボ当選と勘違いしたんですかね。6億円あれば新造船が1隻できるのになあ。

組合員全員に高級腕時計をプレゼントしてくれれば許されるかも知れないけど・・・。

(499、機関士)

海員組合って何なのか？を話題にするキツカケに

ニユースを見た時、はじめは、「相当やばい！」と思いました。しかし、まわりには6億円使い込みのニユース自体知らない人も多いです。結局、私らの組合費です。

海員組合って何なのか？を話題にするキツカケをもらったと思います。
(50代、甲板長)

まったくの無関心

そんなニユースあったのですか？乗船中だったけど、何も話題になつてなかった。

そもそも当社は組合に入っていないので組合は関係ないとみんな思っている。若い人も年輩者もどんどん辞めていて、中には組合船の会社に行く人もいるけど、それはそれで入った後の話。組合船が良いとか、期待しているとかはあまり聞かない。

結局、学校の同級生とか、いろんな情報から行く先を決めるじゃないですか。

(20代、航海士)

僕が現役ならすぐ告発

流用なんて生やさしいもんじゃない、横領じゃないですか。

僕も船やめて会社やっていたから分かるけど、税務署は1億円以上やられたら検察庁に告発することになってるんですよ。長崎でも佐賀でも何処でも一緒です。なぜ逮捕されないのか？おかしかねエ、何か薬でもかがされたんじゃないかと地元ではみな言ってますよ。

組合がやらないなら組合員がやればいい。僕が現役だったらすぐやりますよ。脱税で告発して検察が調べたら、あることないこと色々出て来るでしょう。

6億とか言ってるけど、蓋を開けたらそんなもんじゃないと思いますよ。似たもの同士で色々やっているんじゃないですか。もうそういうレベルでしょう。

一度つぶして別の組合作った方がいいんじゃないですか。みな付いてきますよ。最低限新しく作り直す必要がある。

(69歳、元内航甲板手、波方OB)

この機会に、組合の運営すべてをオープンすべき

元全日本海員組合長の横領を聞いた時はショックと怒りでした。

正直なところ給料天引きで組合費がどう使われているのかわかっていません。

けど、私腹を肥やす為のものではないのは分かります。

6億円と言っているだけで詳しいことは何も報道されていません。これでは今の組合も隠蔽体質から変わることがないように思います。

船員は特殊な環境での労働でありながらも毎日安全運航に従事しています。

この機会に船員に対して組合の運営すべてのことをオープンにするべきだと思います。

(40代、甲板部員)



(21ページより続く)

大泥棒という点で、まさに中西元組合長の予言が的中したわけだが、権利拡大については、藤澤組合長時代の2008年大会に、関東地区の外航職場委員・全国委員22名全員が連名で、「外国人執行部員やISSの任務と権限の拡大・組織的拡充を含め、非居住特別組合員がより積極的に本組合の活動に参画できるシステム」、「船内委員会・代議員制度」の検討を要求する地区提案を提出した。本部もこれを受け入れ、字句修正のうえ方針化された。

また、非居住特別組合員の要望として、「月例賃金増額、食料金改善、レクリエーション設備・上陸用交通手段などの福利厚生、継続雇用化」をIBF交渉で要求するよう提案し、これも方針として採択された。かつては、職場委員が非居住特別組合員の要望を大会で取り上げていたのだ。(機関誌「海員」2009年1月号)

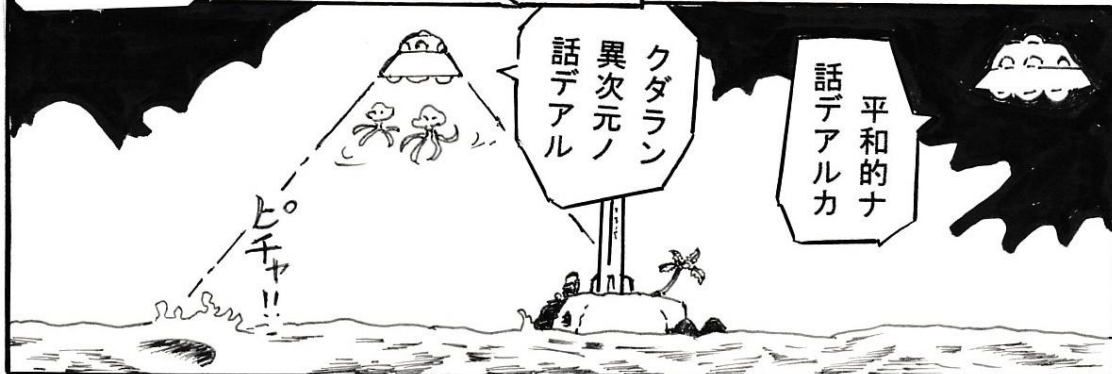
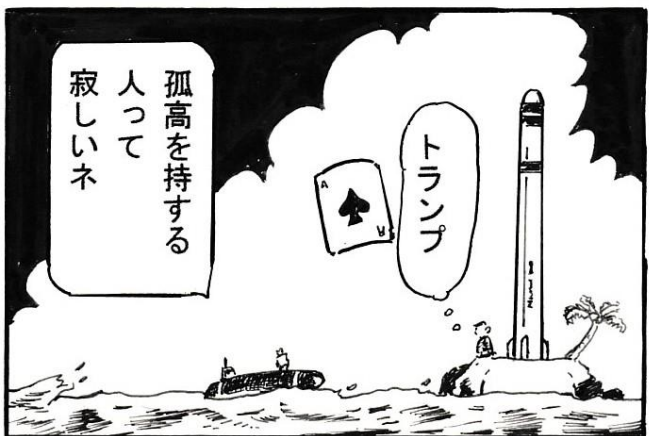
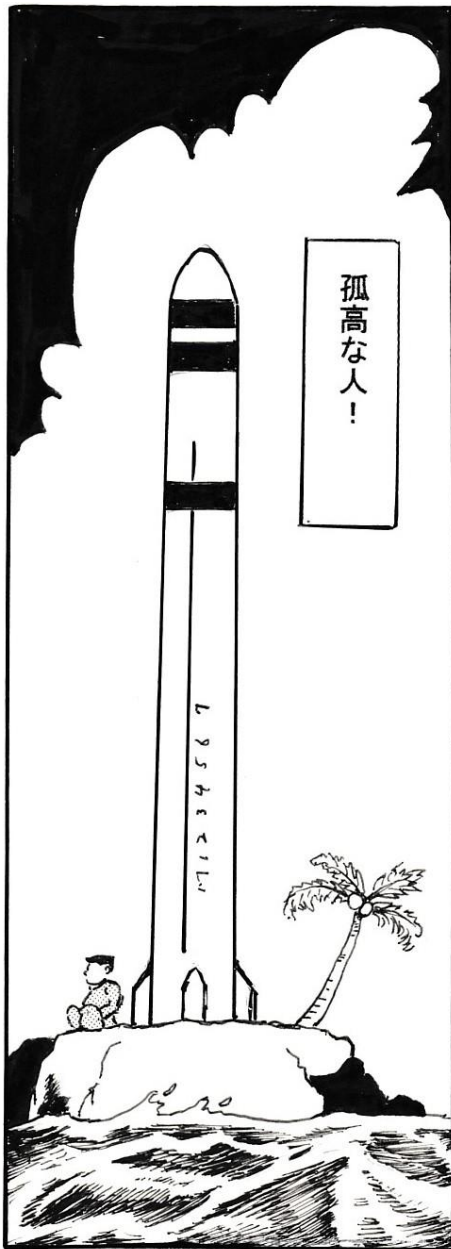
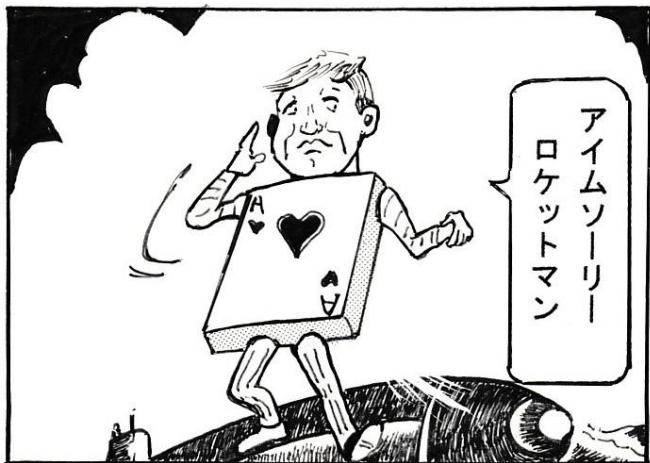
このような流れの中、一時は外国人組合員2名をプロ執行部に登用し、2012年にはフィリピン人国際スタッフ(ISS)を10名に増員した。しかし、それ以降急激に減少し、今はわずか3名となった。非居住特別組合員の権利拡大も行われないうちに、今日に至っている。

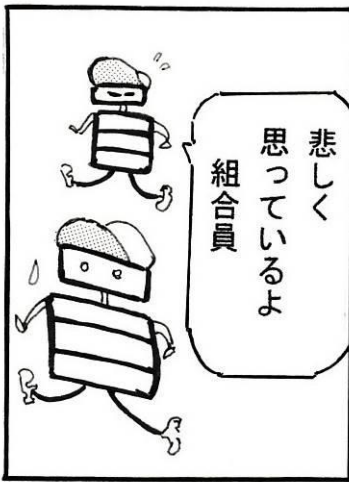
外国人船員の権利は、10数年来の不当人事、裁判、組合長の統制処分等によりかき消され、置き去りにされてしまった。むしろ一時期より後退している感がある。

彼らの要望を叶え、海員組合を真にコンプライアンスを遵守する近代的、民主的組合にするためには、何と云っても、職場の同僚である外航の職場委員・全国委員の奮闘が欠かせない。積年の膿を出し切り、改革に向け声を挙げて欲しい。

(2023.8.1)

※本文章は、羅針盤ホームページに連載中のものに、一部加筆したものです。





悲しく
思っているよ
組員



アイムソーリー
ヒゲ ソーリー

マスクをくばった
安倍ソーリー

マスクをのけた
岸田
ソーリー



あなたの親分
ご都合主義

およよ!
その服装は
月光仮面

昭和のヒーローを
よく知っていたナ



月光仮面は
正義の味方

ダジャレ飛ばさんと
崩れかけた 組合に
新風を吹き込まんか

組合は
人の上に
人を造らず
人の下に
人を造らず

福沢諭吉の
コピーかよ



とかくく♪
この世は
ままならぬ

どうした
がぜよ?

まっこと
頭が
おかしい





船員に愛される
組合長の不在



新風を吹き込む
どこの騒ぎか……



指導者不在の令和



昭和二十四年生まれの
(元) 組合員には



それは確かに
あるに、したって



いつ 見たのだろう
労働協約らしきものを

後期高齢者の船員は…

親の死に目にも会えない
と、言われた

アイムソーリー

若造よ

団塊世代の船員は
一年近く 船に
乗せられたけど
苦にはならなかった



アイムソーリー
ご老体さん



今の若造は
情熱よりも現実主義

組合への帰属意識は 薄く
終身雇用など前提としない
サトリの世代の 若造よ



ワシは 中土佐の
人面カツオ
スキップジャック



そのジャックが
なんの用じゃ



いまは死語の
マドロスさんよ



休暇の取れない会社は
減びてゆくと…
若造たちは身をもって
示しているのだ

お金や物の所有よりも
おだやかで安定した
生活を、守れと



それがオマさんたちの
長年の…
夢ではなかったのか

馬鹿当り☆



号外



海員組合 森田前組合長の6億円横領

問題の本質は何処に

組員 竹中正陽（まさはる）

衝撃のニュース

6月20日、共同通信が「海員組合森田前組合長が6億円を着服、国税局が2億円以上の追徴課税」と配信した。NHKテレビのニュースウォッチ9を皮切りに、朝日、毎日、日経を始め各地方紙で報道され全国に知れ渡った。

前組合長は、2021年11月の定期全国大会冒頭から欠席し、同日昼に辞任届が出されたらと大会場で突如発表された。大会後の機関紙船員しんぶんで、辞任は健康上の理由とされた。

しかし昨年来、「国税局が、大会前に六本木本部に乗り込んで調査し、ことの概要を把握。追徴金徴収のため組合本部とやりとりを重ねた結果、前組合長が一定の額を納める形で決着した」との噂が流れていた。人の口を封じることにはできない、悪事はいつかバレルと言われるが、昨年から漏れ伝わっていた話は本当だったのだ。

今のところ森田前組合長ひとりの問題であるかのようだが、そんなことがあるのだろうか。これほど多額な出費を財政担当の副組合長や担当中執が知らないはずはない。仮に知らなかったとしたら、そのこと自体大きな問題だ。人づてに伝わってきた話はもっと深刻で、6億円は氷山の一角に過ぎず、根はもっと深いはずだ。

1. 3つの問題点

(1) 役員の内々体質

ニュースを見る限り、問題は大きく3つあることが分かる。

一つは、三役中執などの役員が組員に対し、

全てを隠ぺいし、何も明らかにしてこなかったこと。当時55歳で、定年まで5年も残していた前組合長が、組合長職こそ辞したものの、その後退職したのか、それとも組織内で何かの職に就いているのか。退職の有無さえ明らかにされず、全ては闇の中にされた。ましてや「健康上の理由」による辞任とは、白々しい限りだ。

今からでも遅くない。組合本部は前組合長が「辞任」した真の理由、また今回報道された内容について、いつ、何の基金から、幾ら、どのようにして着服が行われたのか。国税当局とのやり取りを含め、誰がどのように関わったのかを、組員とりわけ非居住特別組員に対して包み隠さず明らかにしなければならない。組合民主主義を持ち出すまでもなく、それが組員に対する義務であるはずだ。

過去十数年にわたる役員間の抗争や卑劣な人事、数々の裁判闘争等を経て、下部執行部員や職場委員、全国委員は大人しくなり、役員への批判や突き上げは皆無となった。現場組員は沈黙を続け、怒りから諦めの境地に陥っている。こうした風潮が幹部を増長させ、独裁・傲慢・隠ぺい体質がはびこり、民主・平等・公開・現場参加型の組合活動からますます遠ざかっている。ここに大きな問題がある。

(2) 基金運営の闇

今一つは、今回の業務上横領ともいえる事件が、外国人船員（≡非居住特別組員）のための基金から生じたことにある。

年200億円を超えると言われる外国人船

員用の基金は、1994年に設立された外国人船員福利基金に始まる。近年、基金の種類は増加の一途をたどり、労働組合が関与する基金は10種類にのぼる（10種類のうち日本の海員組合が関与する基金は9種類）。

他にIMOやフィリピン政府に納められる公的性格の基金などが9種類ある（基金の詳細は後述）。各基金の額も増加しているが、海員組合が基金を勝手に使用することはできず、原資を拠出する船主団体国際船員労務協会との間の管理委員会が用途が決められ、その承認を得て組合傘下のJSS（全日本海員福祉センター）が送金等を行うことになっている（はずだ）。

そして毎年、会計報告、監査報告が行われていることになっている。管理委員会やJSSの役員も海員組合の役員が兼任している。

しかし、基金の年間収支や残高などの数字は一切公表されず、全ては闇の中だ。

そもそも基金の原資は、船会社が外国人船員に支払う毎月の給料等のために用意したお金である。「給料等」と書いたのは、本来給料になってしかるべきところ、かなりの額が基金に回されるシステムがいつの間にか構築されてしまっているからだ。

外国人船員の賃金は、原則2年に1度、海員組合側と船主団体側の労使交渉により協定される。定員23名のモデル船舶を想定した一隻当たりの総支出額（TCC＝トータルクルーコスト）が決められ、さらにTCCは賃金部分と基金部分に分かれる。基金部分はTCCの何パーセント以内（年々増加し、現在は19%にもよる）と決められ、職種毎に船員ひとり当たりの各基金への拠出額が決定される。

残りの賃金部分が船長以下各職種に振り分けられ、各人の基本給や時間外手当額が決まる。

このようにして決定され、集められた膨大な基金が、いつ、どこで、何のために使われ、幾ら残っているのか、一切明らかにされないシス

テムになっている。これが第二の問題だ。当の非居住特別組合員も、われわれ日本人組合員も、全く蚊帳の外に置かれている。

（3）無権利状態の外国人船員

組合の最新発表によれば、日本人組合員約2万人に対し、非居住特別組合員は約5万9千人。常時2500隻にのぼる日本の外航船舶は、2千人の日本人船員と5万3千人の外航非居住特別組合員の手で運航されている。水産関係の非居住特別組合員5800人を加え、今や日本人の生活は約6万人の外国人船員により支えられていると言って過言ではない。

これを組合費で見れば、組合費収入約41億円のうち、非居住特別組合員の組合費は27億円強で、2/3を占める。外国人船員がいなければ、百数十人にのぼる組合役職員の給料も、本部会館の改修費もまかなえない。海員組合自体が外国人船員により支えられているのだ。

そして、日本人の組合費は一人平均月5700円（外航7000円、国内6100円、水産4200円）に対し、非居住特別組合員の大多数を占めるITF関係協約適用者の組合費は月40米ドル＝5600円だ（1ドル140円として計算）。

日本人と同等の組合費を納めているにもかかわらず、非居住特別組合員に与えられた権利は「担当組合機関に対し労働協約について意見を述べ、または苦情を申し立てること」（非居住特別組合員規則）に限定され、他は組合の共済給付を受けたり、組合施設を利用できるだけである。

彼らには、船内委員会を作って要求を出すなどの船内活動は保障されておらず、賃上げ交渉に際して組合要求を決定する場に参加して意見を言うこともできない。役員に立候補する権利はおろか、代議員制度すらなく、収めた組合費の会計報告さえない。そのような、ごくあた

り前の組合活動に参加できるシステムが一切ない。

こうした外国人船員の無権利状態が、本来自分たちのために使われるはずの基金が長年にわたり着服されていた問題の根源にある。

2. 隠ぺい体質を上塗りする海員組合の「声明」

(1) 「声明」の内容

報道があった後の6月28日、組合は「前組合長に関する報道について」という声明とも似つかない奇妙な文章をホームページに出した。

(<http://www.jsu.or.jp/>)

それによれば、「当組合に対する国税当局による税務調査においては、不正な資金の使用などの事実はなく、当該事象による課税処分も受けておりません」、「前組合長において合計約6億円の申告漏れがあり、当組合の関連団体の基金を私的に流用するなどして、その申告を怠っていたとのことですが、係る事実関係につきましても、前組合長個人に対する課税に関わる事実や課税処分の内容に関するもの」、「当組合は国税当局から、前組合長からもそれらの事実及び事項に関しては、説明を受けておりません。したがって、前組合長個人の課税に関する事項については、当組合としてはコメントすることが出来ません」とのことだ。

(2) 国税局調査は大会前に行われた

1章で問題点の(1)として「役員の内隠ぺい体質」を挙げたが、この声明に隠ぺい体質が如実に現れている。

はからずも「当組合に対する国税当局による税務調査」が行われたことを自ら吐露しているが、各新聞の報道には「森田組合長は、税務調査が始まった後の21年11月に『健康上の理由』で辞任した」とはっきり書かれている。

そして、基金の実質的持ち主が組合（および

実際にお金を拠出する各船会社が加盟する国際船員労務協会）であることから、国税局が大会前に組合本部に調査に入ったことは火を見るよりも明らかだ。

このように、記事が事実とすれば（組合は各新聞社に一切抗議していない）、少なくとも大会以前の10月頃に国税局が調査に入った時点で、幹部は基金流用の事実を知ったことになる。これは大会以後人づてに流れていた話とピットリ一致する。したがって、基金流用の事実を知りながら、それを隠すために前組合長を辞任という形で放逐し、事の隠ぺいを図ったと疑わざるを得ない。

組合役員は我々組合員に対して、大会前にどのようなことが起きたのか、また税務調査の結果どのようなことが明らかになり、どのように收拾されたのか、すべてを明らかにしなければならない。

前記したように、これは組合民主主義以前の問題で、組合員に対し、物事の是非を判断するために必要な情報（組合役員にしか分からない情報）を正確に伝えることなしには組合民主主義が成り立たない。その前提となるものである。※森田前組合長は、2021年1月に神戸で開かれた全国大会に初日から欠席した。前日の全執行部員が参加する執行部全体会議にも出ておらず、大会初日の冒頭から本来組合長が座る席には、田中副組合長ら「組合長代行」が座っていた。

そして午後の会議の冒頭、いきなり役員選挙委員長が「昼に森田組合長から辞任届が出された。規約により組合長補充選挙を行う」と発表し、30分後に立候補が締め切られて現松浦組合長ひとりが立候補、信任された（羅針盤35号）。

立候補権を有する現場組合員が立候補できないこの選挙は、完全な規約違反であるにもかかわらず、幹部も現場代議員も一切異を

唱えなかった。役員選挙委員長からの発表というのも奇妙な話だが、辞任に関して役員の発言は一切なく、後に船員しんぶんで「健康上の理由」と一言記されたのみであった。

(3) 基金の実質的持ち主は組合

「声明」は「当組合の関連団体の基金」というが、白々しい限りだ。

各新聞記事は、国税局が基金流用の流れを調査した結果、基金の財布を握っているJSS（全日本海員福祉センター）を通じて森田個人に渡っていたことを突き止めた旨を図解入りで報道している。



(共同通信などの報道より)

組合が大会で承認を受ける活動報告書によれば、国際船員労務協会との間で各基金の管理委員会を毎年1回開催し、予算・使途・会計報告・監査報告が行われている。(最新の2022年発行活動報告書の場合、計8種類の基金が記載され、うち5つを2月22日、3つを7月14日にまとめて行っている。P19)

このように、基金の実質的持ち主が組合(および船主団体の国際船員労務協会)であることは明白で、「関連団体の基金」ではなく、「組合の基金」なのである。

したがって、記事が事実とすれば、組合は基金を横領された被害者であり、「コメントできない」どころか、被害金額を組合員(とりわけ非居住特別組合員に対して)に明らかにして直

ちに告訴しなければならないはずだ。他人事は許されない。

(4) JSSについて

JSSは、組合と国際船員労務協会が作る基金管理委員会の指示により出金を行っていたが、基金の持ち主ではなく、管理委員会から会計事務を「受託」していたにすぎない。

それは事業報告書や決算報告書で明らかにされている。事業報告書には、①外国人船員福利基金、②RPP基金、③SPF基金、④OBT基金、⑤Training Levy 基金の5つの基金の会計業務を「受託している」旨記され、決算報告書にも基金に関する収支の記載はない。

つまりJSSは基金管理委員会(又はその役員)の指示で出金したり、教育・訓練や海事広報活動を業務として受託しているにすぎない。

但し、JSSは組合が作った団体で、森田前組合長はもちろん、松浦現組合長、田中副組合長ら歴代役員が会長や理事長を務め、理事や評議員は組合執行部・職場委員・海友婦人会が占めている(以上、JSSホームページ)。

組合の完全子会社とも言える団体が会計業務を受託しているにもかかわらず、金銭横領が6年間にわたり続いていたことは、歴代役員の問題となる。

ノーコメントの姿勢に対し、やましいから隠しているのだ、他の役員も一蓮托生ではないか、等の疑問を持つ組合員もいる。他人行儀で済まされるものではない。管理委員会の実態と基金流用の流れ、JSSの体制上の問題点が組合員に明らかにされる必要がある。

(5) 被害者は全組合員

今回直接被害を被ったのは外国人船員=非居住特別組合員である。彼らのために使用される基金に少なくとも6億円の穴が空いてしまった。この損害は誰が弁償するのか、賠償請求

は誰にすればよいのか。「声明」は、自己の組合員が多大な被害を被ったにもかかわらず、他人事に終始している。非居住特別組合員を馬鹿にして、軽く見ているとしか思えない。

以前森田組合長が中執の時、関西地方支部の会議の席上で、「フィリピン船員組合のキャプテン・オカ議長が逝去し、同族企業だから息子が後を引き継ぐが、担ぐ神輿が変わっただけでこれまで通りコントロールしていくことには変わりはない」と蔑む発言をしたとされるが（渡邊長寿執行部員の裁判記録、励ます会ニュース5号）、その体質が役員全体に広まっているようだ。

外国人であるとないとにかかわらず、組合員が被害を受けた以上、組合は直ちに全容解明して組合員に報告し、補償など措置を講じなければならぬはずだ。

また、報道によれば、今回流用されたのは「外国人船員の福利厚生に充てる基金」だが、福利厚生に関する基金は沢山あり、どの基金かは特定されていない。

後述するように、基金の種類と額は外国人船員の賃金交渉であるIBF交渉により決められる。海員組合が関与する9種類の基金の一つである「新日本人船員・海技者育成基金」は日本人を対象としている。これは、元々日本人のものであった職場を外国人に引き渡した対価と言えるもので、日本関係船舶に乗船する外国人船員ひとり一人に抛出義務が課されている。したがって日本人に関係ないで済まされるものではない。

それ以前の問題として、何よりも、非居住特別組合員は職場の同僚であり、同じ組合の仲間でもある。彼らが声を挙げられない状況に置かれていることは、日本人船員が重々知っていることだ。特に外航の組合員、職場委員の皆さんには、同じ釜の飯を食った仲間として声を挙げて欲しい。

3. 年226億円超の基金総額

報道によれば、6億円着服のルートは2つある。一つはJSSからの直接出金。今一つは組合が発注してフィリピンに作った施設の建設業者からのリベート（バックマネー）だ。

今回、基金の種類と額、用途等を調べたところ、闇の部分が多くて全容解明にはほど遠いが、その不透明さ、額のあまりの多さに驚愕した。

(1) 基金額が決定される仕組み

(5つの協定とIBF国際交渉)

組合発表によれば、現在、海員組合に所属する外航の外国人船員（非居住特別組合員5万3千人）は、下記の5つの協定により乗船している。

① JSU/AMOSUP-IMMAJ CBA :

AMOSUP（フィリピン船舶職員・部員組合）の組合員用

② JSU/APSU-IMMAJ CA :

フィリピンのもう一つの労働組合APSU（フィリピン船員組合）の組合員用

③ JSU/NUSIMUI-IMMAJ CA :

インドの船員組合の組合員用

④ JSU-IMMAJ CA :

上記の組合に所属しないフィリピン人船員、および他の国籍の船員に適用される協定

⑤ ITF-JSU/AMOSUP TCC協約 :

国際船員労務協会に加盟していない会社の組合員に適用される協定

* JSU : 全日本海員組合

* IMMAJ : 国際船員労務協会（労務を専門に行う日本の外航船主団体）

* ITF : 国際運輸労連。ロンドンに本部

* CBA : Collective Bargaining Agreement

* CA : Collective Agreement

* TCC : Total Crew Cost

* IBF : International Bargaining Forum

そのため、自国の船員組合に所属している船員は、日本の海員組合と併せ、2つの組合に加盟することになる。

①～④の協定は、2004年に設立されたITBF（国際労使交渉フォーラム）と呼ばれる中央の集団交渉で原則2年に一度アップ率等が決定されてきた。労働側はITF本部・JSU・欧州各国のITF加盟船員・港湾組合。

対する経営側は、日本の船主団体であるIMMAJ・欧州の船主団体・韓国の船主団体・台湾のEver Green社などが作るJNG（合同交渉団：Joint Negotiation Group）を構成している。

その後、中央交渉のアップ率（正確には23名のモデル船1隻に払う賃金と基金合計額のアップ率）を基に地域ごと、国ごとの交渉が行われ、アップした額の各職種・各基金への振り分けが調整され協定化される。

協定は、外国人船員と同乗する日本人船員といえども一般には見ることが出来ない。協定のタリフ（賃金・基金一覧表）が外国人船員に示されているかも不明である。

※日本の船会社が運航管理する外航商船には、5万3千人以外に、わずかだがITF（従ってJSU）に加盟しない労働組合に所属する外国人船員が就労している。脱ITFを意図するもので、豪州に比べITFの査察がゆるやかな東南アジア航路に就航することを利用したものが見られている。

2017年に伊豆半島沖で米海軍のイージス艦と衝突し多数の死傷者を出した事故の相手方コンテナ船ACSCRYSTALがそれで、乗組員はITFに加盟しない第3のフィリピン船員労組に加入している。大日インベスト（旧大日海運）が所有し日本郵船が定期用船する船で、彼らの労働条件は上記に依らない。船主側は日本での査察を恐れていると言われる。

（2）基金の種類と年額（JSU/AMOSUP-IMMAJ CBA協定の場合）

5つの協定の大多数を占めるのが、①の協定が適用されるAMOSUP所属船員で、非居住特別組合員の常時70～75%を占めるフィリピン船員約4万人の殆んどが該当する。

次に多いのは④と言われ、フィリピンやインド以外の多数の国の船員がこれに含まれる。

最新の活動報告書によれば、ITF協約が適用される船舶数は2186隻で、44,969人の非居住特別組合員が乗船している。以下、2186隻の船に、最大多数を占める①の協定が適用されるフィリピン船員が乗船中と仮定して、各基金額を計算する。

前記したように、ITF協定の締結の仕方は、TCC（トータルクルーコスト）方式と言われる。定員23名のモデル船舶を想定し、最初に会社が1隻に支払う総コスト（TCC）を決定する。2023年の場合、次ページの表の右下67,232\$である。

次にTCCのうち、基金に何%振り分けるかを定める。基金は合計19種類あり、A基金とB基金に分かれている。A基金が労働組合（JSUとAMOSUP）の関与する基金で計10種類。B基金にはIMO（国際海事機関）やフィリピン政府に入る社会保険相当分、各社による家族対策費・船内娯楽費など計9種類ある。

19種類の基金のうち、A基金に含まれる退職金基金（P/F）を除く18種類の合計は、現在TCCの19%にのぼる。 $(6882 + 5866) \div 67232 = 0.1896$ 。

最後に、TCCから基金を除いた額を、船長から司厨員までの23名に振り分けて、職種ごとの月例賃金と各基金に納める額が決まる。各職種の賃金額や基金の種類・額は地域交渉によるので、国や地域ごとに異なっている。

基金の割合は、以前は8～9%だったが、近年種類と額が急増して19%となった。

賃金・基金一覧表 (給料部分とB部分は総額のみ記載。給料は最低基準で各社異なる)

I B F JSU/AMOSUP-IMMAJ CBA (全日本海員組合/AMOSUPと国際船員労務協会の協定) USドル																
No.	職種	A部分 (給料および10種類の基金)													B部分	GLAND TOTAL (A+B)
		P/F 退職金 基金	CASH 給料 P/F含む	AMOSUP MED	TLF	WPF	ESF	SPF	SLR HOM	Crew Care	Onboard Training	JSU WF	DFD 左の9 基金合計	A部分 TOTAL	9種類 ある基 金総額	
1	船長	80	6,511	31.5	15	5	10	10	34	295.5	50	63	514	7,025	291	7,316
2	一等航海士	80	4,268	31.5	15	5	10	10	34	219.5	50	44	419	4,687	291	4,978
3	二等航海士	80	2,593	31.5	15	5	10	10	34	152.5	50	29	337	2,930	291	3,221
4	三等航海士	80	2,218	31.5	15	5	10	10	34	140.5	50	26	322	2,540	291	2,831
5	通信長	80	2,483	31.5	15	5	10	10	34	155.5	50	29	340	2,823	291	3,114
6	機関長	80	6,082	31.5	15	5	10	10	34	281.5	50	59	496	6,578	291	6,869
7	一等機関士	80	4,268	31.5	15	5	10	10	34	219.5	50	44	419	4,687	291	4,978
8	二等機関士	80	2,593	31.5	15	5	10	10	34	152.5	50	29	337	2,930	291	3,221
9	三等機関士	80	2,218	31.5	15	5	10	10	34	140.5	50	26	322	2,540	291	2,831
10	電気士	80	2,483	31.5	15	5	10	10	34	155.5	50	29	340	2,823	291	3,114
11	ボースン	50	1,599	31.0	15	5	10	10	34	71.0	50	18	244	1,843	232	2,075
12	操舵手	50	1,464	31.0	15	5	10	10	34	60.0	50	17	232	1,696	226	1,922
13	〃	50	1,464	31.0	15	5	10	10	34	60.0	50	17	232	1,696	226	1,922
14	〃	50	1,464	31.0	15	5	10	10	34	60.0	50	17	232	1,696	226	1,922
15	甲板員	50	1,129	31.0	15	5	10	10	34	56.0	50	13	224	1,353	226	1,579
16	No1オイラ	50	1,599	31.0	15	5	10	10	34	71.0	50	18	244	1,843	232	2,075
17	操機手	50	1,464	31.0	15	5	10	10	34	60.0	50	17	232	1,696	226	1,922
18	〃	50	1,464	31.0	15	5	10	10	34	60.0	50	17	232	1,696	226	1,922
19	〃	50	1,464	31.0	15	5	10	10	34	60.0	50	17	232	1,696	226	1,922
20	機関員	50	1,129	31.0	15	5	10	10	34	56.0	50	13	224	1,353	226	1,579
21	司厨長	50	1,599	31.0	15	5	10	10	34	71.0	50	18	244	1,843	232	2,075
22	司厨員	50	1,464	31.0	15	5	10	10	34	60.0	50	17	232	1,696	226	1,922
23	〃	50	1,464	31.0	15	5	10	10	34	60.0	50	17	232	1,696	226	1,922
TOTAL		1,450	54,484	718.0	345	115	230	230	782	2,187	1,150	594	6,882	61,366	5,866	67,232

表のA部分の基金のうち、P/F (退職金基金) と AMOSUP MED (AMOSUP が運営する病院用) を除く TLF ~ JSU WF までの8種類が、海員組合が直接関与する基金である。P/F (退職金基金) にも関与しているが、AMOSUPを通じて支給されるなど、複雑な面があるのでここでは計算から除外する。

計算を簡略にするため 1 US \$ = 140円と仮定する。あくまで表に基づいて計算した額で、実際にこの額が各基金に入金されたのかは明らかにされていない。

○8種類の総額年226億3700万円

以下の①~⑧の基金にJSU (全日本海員組合) が深く関与している。

①TLF (Training Levy Fund : トレーニン

グ・レヴィ基金) :

15\$/月/人。1隻合計345\$。年間概算: 345\$ × 12カ月 × 2186隻 = 12億6700万円。

船員の教育・訓練用。JSU、AMOSUP、IMMAJ、PJMCC (日本フィリピン船員配乗代理店協会) の管理委員会が管理。

②WPF (Widow Provident Fund : 寡婦 (夫) 遺族年金基金) :

5\$/月/人。1隻合計115\$。同様に計算すると年間約4億2200万円。職務上死亡時に遺族に年金として支給。基金余剰と言われる。

③ESF (Employment Stability Fund : 新日

本人船員・海技者育成基金。旧雇用安定基金) 10\$/月/人。1隻合計230\$。年間約8億4500万円。日本人向けの海事広報、奨学金、SI育成、SECOJ・国船協・海員組合・船主協

会・国交省が行う外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム等。基金余剰と言われる。

④ S P F (Seafarers Promotion Fund : 船員助成基金。旧先進国部員乗船助成金) :

10 \$/月/人。1 隻合計 230 \$。年間約 8 億 4500 万円。船員の教育・訓練プロジェクト用。

⑤ S L R H O M (Sailor's Home Fund : 乗下船時の宿泊施設使用料) :

34 \$/月/人。1 隻合計 782 \$。年間約 28 億 7200 万円。実際には会社が支給しており実態不明。

⑥ Crew Care 基金 (各船会社が実施する外国人船員への福利厚生・教育用) :

船長 295.5 \$/月/人～甲板員 56\$/月/人まで職種毎に一人ひとり額が異なり、1 隻合計 2718 \$。年間約 99 億 8200 万円。各社が個々に実施することになっており実施の有無は不明。

⑦ Onboard Training (Onboard Training Fund : オンボードトレーニング基金)

50 \$/月/人。1 隻合計 1150 \$。年間約 42 億 2300 万円。外国人職員養成のためキャデット乗船を促進するための基金。キャデットを乗船させる船は納入不要。

⑧ J S U W F (JSU Welfare Fund for Non-Domiciled JSU Members : 外国人船員福利基金) :

船長 63 \$/月/人～甲板員 13 \$/月/人まで職種毎にひとり一人額が異なる。1 隻合計 594 \$。年間約 21 億 8100 万円。非居住組合員の訓練及び福利厚生用。

その名が示す通り、1994年にJSUによって作られた最も古い基金で、今回の横領の主な舞台であった可能性が高い。以前から、この基金の5%は海員組合が自由に使えることになっており（現在の%は不明）、その分だけでも年間1億円を超える。

上記①～⑧の合計は、年約226億3700万円となる。

参考までに、A基金に含まれる他の2つの基金の年額は以下となる。

⑨ P / F (Provident Fund : 退職金基金) :

職員は 80 \$/月/人、部員 50 \$/月/人。1 隻合計 1450 \$。年間約 53 億 2500 万円。AMOSUP に送金され、JSU、AMOSUP、IMMAJ、PJMCC の管理委員会が管理。50歳もしくは船員を廃業する際本人に支払われる。

⑩ AMOSUP MED (AMOSUP Medical Fund) :

AMOSUP 病院の運営用基金
職員は 31.5 \$/月/人、部員 31 \$/月/人。1 隻合計 718 \$。年間約 26 億 3700 万円。AMOSUP に送金される。

(3) JSU WF (外国人船員福利基金)

のさらなる増額=CA協定による増額

前記226億円という数字は、あくまでIBF協定が適用される2186隻にフィリピンのAMOSUP所属船員が乗船と仮定した数字である。しかし、実際には日本の船会社が支配する外航船は常時2500隻を超え、フィピン以外の船員も多数乗船している。それを加味すると基金額はさらに増加する。

隻数自体の増加に加え、自国の労働組合に所属しない船員には、自国労働組合関連の基金がない分、Crew Care 基金やJSU WFに上乘せされる仕組みになっているからである。

具体的に見ると、自国の労働組合に加入していない船員は(1)の④JSU-IMMAJ CA協定によることになり、この協定にはAMOSUP MED (AMOSUP 病院用)、WPF (寡婦(夫)遺族年金基金)、SLRHOM (乗下船時の宿泊施設使用料)の3基金がない。

その分が賃金に回されるかという点、そうではなく、JSU関連のCrew Care基金とJSU WFにそっくり回される。

その結果、Crew Care基金は月額2817\$→3755\$ (1隻当たり年630万8400円)に増加

し、J S U W Fは月額 594 \$ → 1172 \$ (1隻当たり年 196 万 8960 円) へと倍増する。

C A協定が適用される隻数が明らかにされていないため正確な数字は不明だが、この分を加味すると、前記⑧ J S U W F (外国人船員福利基金) の年間 2 1 億 8 1 0 0 万円という数字が更に増加し、基金総額も 2 2 6 億円を大幅に超えることになる。

加えて、C A協定が適用される船は、外国の労働組合に未加入のため、(2) ⑨の退職金基金の管理運用が日本国内となり、J S Uと国際船員労務協会が作る管理委員会 (J S U C A R P P 管理委員会) が行うことになっている。この基金の1隻あたり月額は前記 P / F (Provident Fund : 退職金基金) と同額の 1450 \$ (1隻当たり年間 243 万 6000 円) である。

これを加味すれば総額は更に増加し、年間 2 5 0 億円を優に超えると思われる。しかも、毎年余剰の基金が蓄積されていると言われているので、とてつもない額が残存しているはずだ。

余談だが、C A協定船ではB基金の種類も2つ少ない7種類となり、その分がそっくりそのまま E T N (娯楽費 : Entertainment) に回され、1隻当たり 583 \$ → 2623 \$ (月 36 万 7 千円 = 年間 440 万円) に跳ね上がる。この額が本当に船に配られているとはどうも思えず、ア然として開いた口がふさがらない。

(4) I B F 協定になって深まる管理運用の不透明さ

「1. 3つの問題点」に記したように海員組合の組合費収入は年間約 4 1 億円、その 2 / 3 の 2 7 億円が非居住特別組合員に依っている。これについては毎年の組合大会で会計が報告され、代議員 (日本人組合員) に承認されている。

しかし、基金の額はそれをはるかに超えるにもかかわらず、収入・支出、用途、残高等は組合員に知らされず、闇の中に置かれている。

活動報告書にわずか1ページ、管理委員会を開き会計報告等をしたと記されているのみだ。まして非居住特別組合員は知る由もない。

さらに、使途がダブる基金、余剰で徴収を中止もしくは減額した基金、実際には徴収されていない基金があるという。徴収されない分が賃金に回されるかと思えばそうでもない。まさに闇というほかはない。

ちなみに、今回記したのは日本関係船舶に適用される協定だが、日本以外でも、それぞれの国に応じた協定が締結されている。

欧州の船主団体 I M E C の協定はインターネットでも公表されているが、A基金が2種類、B基金が5種類しかない。したがって基金に拠出される額が減り、その分賃金が高くなっている。基金の種類と額が極端に多いのは日本だけのようなのだ。

なぜこのような仕組みになったのか。

それを解く鍵は、基金の種類と額の決定が、I T F の公正慣行委員会から I B F 交渉に変更された 2 0 0 4 年以降の国際船員労務協会側との協議の中に隠されている。それ以降、基金の種類・額ともに急増し、管理運用の不透明さも際立つようになったからである。

以上がこの間自分なりに調べた結果だが、全容を把握したとはどうも言えず、誤りもあるかも知れない。間違った点、足りない点があれば、是非教えて頂きたい。

4. フィリピンルート

報道は「森田氏はフィリピンで、船員向けの宿泊施設などを建設した際に、現地の業者からのリポートを自身の海外口座で受け取っていた」と記載するのみで、いつ、どの施設に絡んで、幾らリポートを貰ったのか書かれていないため我々は知りようがない。せめて背景を知ろうと、基金設立とフィリピンの施設建設状況を調べてみた。

非居住特別組員制度が作られたのは1986年の組合大会だった。なんと、日本人船員の大量首切りに向かう緊急雇用対策参加を決めたのと同じ大会である。

翌1987年より緊急雇用対策が実施され、パナマ等の子会社への売船→FOC化による外国人船員への切り替えが一気に進み、追い打ちを掛けるように日本籍船の混乗（新丸シブ混乗）が近海船から外航にも広がった。

こうして非居住特別組員が急増する中、1993年に組合が主導して船主団体との協議が行われ、翌94年に最初の基金である外国人船員福利基金が創設された。

同時にこの時期は、本部の中執ら役員数名が余剰資金（組合費）を勝手にワラント債などに投資し20数億円を損失させた時期でもある。この時は組合自ら発表し、職場委員も参加した委員会が作られて真相究明が行われた。しかし、刑事事件にされず、弁償もされなかった。

1986年：緊急雇用対策合意、非居住特別組員制度創設

1987年：緊急雇用対策開始

1992年：組合資金運用で20億円以上損失し、関係役員辞任（財政不祥事）

1993年：外航新丸シブ混乗の開始

1994年：外国人船員福利基金創設

1996年：マニラコンドミニウム購入（研修用）

2005年：イロイロ AMOSUP 船員病院へ医療機器購入支援

2006年：マニラにマリナーズホーム竣工（主に宿泊用179床）。藤澤洋二組合長就任

2008年：バターン州にMAAP(アジア太平洋海事大学)JSU-IMAAJ キャンパス新設（後に森田組合長らが卒業式あいさつ）
AMOSUP がダバオに病院を建設し、医療機器購入支援。森田保己氏がマニラ代表部代表に就任

田中伸一、大内教正氏が副組合長（組合長代行）就任

2009年：セブ島にJSU-PSU セーラーズホーム竣工（福利基金から最大2億円、CA トレーニング基金から最大80万ドル拠出）。ダバオのJSU-AMOSUP ダバオオフィス建設支援

2010年：MAAP(アジア太平洋海事大学)のJSU-IMAAJ キャンパスに追加支援
森田氏外航担当中執に就任

2011年：マニラにマリナーズホームアネックス竣工（宿泊用309床）

2012年：マニラにマリタイムミュージアム（展示館）とスポーツコンプレックス（プール・体育館）竣工。森田氏副組合長に就任

2013年：藤澤組合長が統制処分により解任、大内組合長就任

2014年：ミンダナオにAMOSUP-JSU マルチパーパス/アクティビティーセンター開業（チャペル、プールなど）。森田氏組合長に就任

2016年：マニラにマリナーズホームアネックス2竣工（宿泊用364床）

2018年：マニラにマリナーズホームアネックス3竣工（宿泊用520床+ミニシアタールーム80）

2019年：マリナーズホームアネックス4着工（2023年竣工予定）

2020年：マニラのマリナーズホームが改修され船員訓練センターとしてオープン（運営はIMMAJ、保守管理はJSU）

2020年：マリナーズホームアネックス5着工（2023年竣工予定）

これを見ると2008年以降、フィリピンで建築ラッシュが続いていることが分かる。

この時期は藤澤組合長、田中・大内副組合長

らが組合内で権力を持ち、解雇を始め数々の不当人事・降格人事を行い、執行部員の大量退職に至った時期とピッタリ重なる。それは同時に、長期間同じ人間が役員を占め続ける現体制の開始でもあった。この点、新聞記事は組合の不法行為が相次ぎ、敗訴が続いたことにも一部触れている。

ただ、フィリピンでの建設自体に問題があるわけではなく、非居住特別組合員の福利厚生を考えれば、むしろ遅きに失する。基金の大きさに比べ足りないくらいだ。やはり問題は、基金の使途や出金手続きが密室で行われ、組合員に

秘密にされていることに尽きる。



マニラ日本大使館での AMOSUP と PJMCC への外務大臣表彰式に同席する森田組合長（右から2人目。2019.10.3 大使館のホームページより）

最近の正副組合長・中央執行委員一覧表

	組合長	副組合長	副組合長	中央執行委員				
				外航部門	国内部門	水産部門	総務部門	政策/広報
2006	藤澤洋二	大内教正	—	池田秀男	三尾勝	近藤寿栄造	高橋健二	三宅隆
2007	〃	〃	—	〃	〃	〃	〃	〃
2008	〃	〃	—	〃	中澤政光	高橋健二	田中伸一	—
2009	〃	〃	—	〃	〃	〃	〃	—
2010	〃	〃	田中伸一	森田保己	田中利行	〃	松浦満晴	立川博行
2011	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
2012	〃	森田保己	〃	池谷義之	平岡英彦	〃	〃	〃
2013	大内教正	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
2014	森田保己	松浦満晴	〃	〃	〃	〃	勘場賢次	〃
2015	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
2016	〃	〃	〃	〃	〃	〃	鈴木順三	〃
2017	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
2018	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
2019	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
2020	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
2021	松浦満晴	鈴木順三	〃	〃	〃	〃	齋藤洋	〃
2022	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
2023	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃

注：毎年秋の定期大会以降の在職記録。2010年大会で役員定員を2名増加させている。

5. 組合への質問状

報道が出た後、私は一組合員として、質問状を6月30日付けで組合中央執行委員会宛に送った。返事がないので7月中旬に催促状を送り、7月末日までの回答を求めた（いずれも配達証明）。しかし何の音沙汰もないのでこの場

を借りて公表する。

一組合員の質問にわざわざ答える必要はないとの考えかも知れないが、全組合員に対しては、機関紙や大会等のしかるべき場で、この全容を明らかにするよう希望する。

「森田前組合長が6億円流用」報道についての質問

2023年6月30日

組合員 竹中正陽

上記ニュースが、さる6月20日のNHKテレビを始め、新聞各紙で大々的に報道された。報道が事実とすれば、本組合の非居住特別組合員に多大な損害を与えた一大不祥事である。

外国人船員用の基金は、本組合ら船員組合側と、国際船員労務協会など船主団体側との共同交渉（IBF交渉）で、モデル船一隻当たりの総支払額（TCC＝トータルクルーコスト）が協定され、そのうち一定の額が各基金に振り分けられる。従って、原資は船会社の労務費であり、教育・研修、港の宿泊施設建設、退職金等、多種にわたる基金は、外国人船員にとって福利厚生のカナメとなっている。船内で共に労働・生活する日本人船員にとっても無視できないものである。

基金は本組合と国際船員労務協会とで作った管理委員会で用途・支出額が決められ、JSS全日本海員福祉センターを通じて支出される。毎年会計報告、監査報告等が行われていることが活動報告書にも記載されている。

従って、本問題は単に森田前組合長個人の責任にとどまらず、他の役員、しいては本組合全体の問題であり、組織の信頼性を左右する大問題である。

私は、一組合員としてことの真偽を確かめたく、以下質問するので、すみやかに回答下さるようお願いします。また、詳細を日本人組合員、外国人組合員の全員に機関紙等で公表し、大会等で説明して、組合員の承認を得るようお願いします。

Q1. 報道記事の真否

前組合長が外国人用の基金等から6億円を流用したという報道内容は事実か？

事実とすれば、非居住特別組合員に多大な損害を与え、かつ、本組合の信頼性を著しく傷つけると思われるが、組合の見解はどうか？

また、事実でないとするれば、報道各社に謝罪と訂正を求めるべきと思うが、どうか？

Q2. 告訴・告発の意思

記事が事実であれば、背任・横領の類であり、脱税にとどまらず刑事事件に該当する。刑事事件として告訴もしくは告発すべきと思うが、その意思はあるか？

Q3. 第三者委員会による調査

詳細を明らかにするため、本組合と一切関係のない中立公正な税理士、弁護士、学者等で第三者委員会を設け、詳細な調査を行ってしかるべきと思われるが、その意思はあるか？

Q4. 統制委員会の開催、森田前組合長の退職の有無と退職金

記事が事実であれば、非居住特別組合員に多大な損害を与え、かつ、組合の名誉を著しく傷つけたことで、組合同規約第107条統制処分の対象となることは明らかである。

この件に関し、統制委員会は開かれたのか？ また、今後開く意思はあるか？

また、森田前組合長は退職したのか？ その際、退職金は支払われたのか？

Q5. 国税局の調査

国税局は前組合長が辞任した2021年11月の定期全国大会以前に、六本木の組合本部およびJSS全日本海員福祉センターに調査に入ったと言われているが、調査に入った月日はいつか？ また、調査の内容、調査に対応した組合関係者は誰か？

Q6. 追徴課税額と税の納入

何の税金に、幾ら追徴課税されたのか？ また、税の納入に際し、組合もしくは組合が関係する団体や基金のお金が使われたのか？

Q7. 流用した基金の種類と額、業者から受け取ったリベートの額

近年フィリピンで数多くの船員用施設が建設されている。前組合長は、フィリピンのどの施設の建設に際し、幾らリベートを受け取ったのか？また、どの基金から幾ら流用したのか？

Q8. 基金の管理・運用の実態、金銭の流れ

活動報告書によれば、国際船員労務協会との間で、各基金の管理委員会が年1回開かれ、各基金の用途ごとの支出、会計報告、監査報告等が行われているようである。管理委員会の構成メンバー、各基金の用途、支出する額の決定方法、支出に至る具体的な金銭の流れを明らかにされたい。

Q9. 各基金の年間収支、総残高

各基金の年間収支、総残高は幾らか？ また、組合員に対して各基金の会計報告が行われてしかるべきと思うが、その意思はあるか？

Q10. 管理委員会での論議

今回の「6億円流用」に関し、国際船員労務協会との間の管理委員会で、いつ、どのような報告と論議が行われ、どのような改善策が講じられたのか？

以上、質問致しますので、すみやかに回答下さるようお願い申し上げます。

6. 船主団体の責任

前記したように、基金は海員組合と船主団体・国際船員労務協会が作る管理委員会で予算・実行・監査・会計報告が行われていた（はずだ）。したがって、横領自体は組合側に責任があっても、委員会的一方当事者として船主団体側の責任はまぬがれない。

今日各社は、コンプライアンス遵守、従業員の人権尊重を社是として公表している。

日本郵船では「船上で必要となるスキルについて適切なトレーニングを受ける必要～、船上勤務においては、メンタルヘルスを含めた労働

安全衛生が確保され、結社と団体交渉の自由や自身の苦情提起に対して救済へのアクセスが確保される必要がある」として、グループ企業全体に「船員の人権尊重に向けた取組み」を行うという。

商船三井や川崎汽船もそれぞれ「商船三井グループ 人権方針」「川崎汽船グループ人権基本方針」を制定し、船員の人権が損なわれないよう取り組むとしている。これらはインターネットで容易に見ることができる。

そして、非居住特別組合員は、各社の従業員

でもある。自ら原資を拠出し、自社の従業員の
ために使われるはずであった基金。しかも管理
委員会には自分たちの代表が当事者として参
加している。そのような立場にしながら、史上
まれな横領事件に対し、だんまりを決め込んで
いてよいのだろうか？

船主団体側は、仮に横領の事実を知らなかつ
たとしても、事実が明るみになった以上、真相
究明・再発防止・損害の賠償に向けた行動を取
る義務を従業員（外国人船員）に対して負っ
ているはずだ。

早急に、第三者委員会を設置し、各基金の流
用額、流用の手口を調査し、事件を防げなかつ
た機構上の欠陥を洗い出し、再発防止策を講じ
て欲しい。

そして、当然ながら過去に遡って会計報告・
監査のやり直しを行い、それを従業員・組合員
にはもちろん、世間に対して公表し、透明な運
営に向かって欲しい。それが真の人権尊重・コ
ンプライアンス経営のはずだ。

7. 非居住特別組合員の権利

非居住特別組合員制度が出来たのは、日本人
船員の大量首切りを招いた緊急雇用対策と同
じ1986年の組合大会であった。

緊急雇用対策は、希望退職等による減員・船
の海外売船（パナマ籍等へのF O C化）がセッ
トになっている。海外売船のためには国の許可
が必要で、当時運輸省は海員組合の了承がなけ
れば売船を認めない措置を取っていた。

そのため、会社の売船申し入れに対し海員組
合は、新たに乗船して来る外国人船員を組合員
にするよう要求し、組合費を会社が納入するシ
ステムを作ったのである。組合員（日本人）が
急激に減少することを見越した組合運営上秀
でた？措置であった。

しかし、外国人は日本人組合員と異なり、組
合員としての権利は大幅に制限されて今日に

至っている。

組合規約には「組合員は、人種、信条、年齢、
性別、組合内外の身分や地位などに関係なく、
すべてこの規約のもとに平等な取扱いを受け
る」（規約17条）とされている。

にもかかわらず、非居住特別組合員は、船内
役員や全国委員、職場委員、組合役員等への立
候補権・選挙権がない。船内委員会を含め組合
活動上のシステムそのものがない。

賃金など労働条件に関して要求を出したり、
討議する場すらない。日本人組合員に認められ
ている組合役員のリコール権、組合の行為に対
して苦情を申し立てる権利は、もちろんない。

彼らに認められているのは、「担当組合機関
に対し労働協約等について意見を述べ、または
苦情を申し立てること」「組合の共済給付を受
けること」「組合の施設を利用すること」のみ
である。その一方、義務として「組合の方針を
支持すること」がしっかりと明示されている
（非居住特別組合員に関する規則）。

これについて、元組合長の中西昭士郎さんは、
「彼らの規約上の位置づけをハッキリさせ
る必要があったから、俺の時に規約を改正して
非居住特別組合員制度を作った。

最初の組合費は確か20ドル位。彼らの声を
反映するためにインスペクターや外国人スタ
ッフ制度、退職金制度も作った。労働条件や権
利を拡大する運動のために、組合費を40ドル
に上げて、本人が払うようにしたんだ。時代に
遅れないよう、制度もどんどん変えていかなけ
ればいかん。

今の子居住の問題は何と言っても、組合費に
見合った見返りを彼らに与えること。金を一番
払っている者が何も言えないのが今の状況だ。
彼らにきちんとした権利を与えなければ、この
ままでは組合が大泥棒にされてしまう」と語っ
ている（羅針盤11号海風気風）。

（2ページに続く）

(雨宮洋司著)

「船員にこだわる物言い」を読んで①

柿山 朗 (元外航船員)

一・著者にとって大切な事

①商船船員は軍人ではない

海軍の予備軍人に位置付けられた商船船員。二度と同じような目に合わせてはならない、これは絶対に譲ることができない。船員社会の再生には平和憲法下の海運・船員社会の再構築が必要だと述べている。

②船員の特殊性の把握と解消

船員自身の間人としての幸せ度を高める方向で、少子化時代に向かう若者や歯を食いしばって頑張っている現役船員のための施策にする必要がある、と訴える。

二・戦争と世代

①著者の世代

1940年(昭15年)生まれの著者は、厳密に言えば「焼け跡派」という戦争を記憶として

残す最後の世代なのかもしれない。

理由は、戦中派の定義を調べると「大正末期から昭和初期までに生まれ、青少年期を第二次世界大戦中に過ごした年代の人々を戦前派、戦後派に対していう」とあるからだ。

時代背景と私の名前、神国日本を信奉した父、父との調和を指摘した母の夢、海軍船員からの距離感の醸成、戦後の貧困な国民国家の時代等、パーソナルヒストリーが語られる。著者にとっての戦争は幼いとは云え、身体を通じて得た「記憶」の中に残る。

1949年生まれの私などは完全な戦後派で戦争は「歴史」として自ら学ぶことでしか始まらない。そこに世代による大きな違いがある。

②戦中派への敬意

「定年直前まで、現場で血のにじむような努力をして去っていった。その真面目な働き」、「船員労働の実態を知り尽くした人たちによる船内平和と安全への執念」、「先輩船員たちの個人的な思い出として」航行中、自衛艦に遭遇しても敬礼を絶対にオーダーしなかった船長。

著者がアフリカでの荷役中に瀕死の重傷を負った時、人間味あふれる対処をとってくれた先輩、中東での荷役中現地の作業員に追い回された時、身体を張って間に割って入り助けてくれた甲板次長等々。

こうした記述は著書の随所に見ることができる。

③戦中派の退場

戦中派の最後を昭和5年(1930年)生まれとすると終戦時は15歳である。

1984年の海造審の中間報告はFOCなどを日本商船隊の一部と認め、混乗導入を求めた。翌1985年は、プラザ合意の円高により日本人による日本船の運航は困難とされ、外航では緊急雇用対策として大量の船員

の首切りが始まる。

この年、30年生まれの子は55歳となり、特例で船員年金を受けられることができたから、この世代の多くが希望退職募集に応じ、船を去った。残った若手船員からは高度成長と日本海運の興隆期を過ごした彼らへの「怨嗟」も聞かれたが、戦中派船員による、著者の言う「日本的」判断だったと思う。

だが、喪つたものも大きい。島原半島、能登半島や新潟村上など船員を育む風土から船員志望の若者がほぼ絶えた。この点はどうしても指摘しておきたい。

④少年船員たちの犠牲

手元に少年船員募集のピラがある。「ルソン島、米奴殲滅の天王山。船が要る、船員が要る。父兄と教導者は海上輸送拡充の緊迫を知れ。満14歳以上は直ちに船上特攻隊員たれ」(船舶運営会船員局、昭20年1月29日発行)。

戦没船員6万のうち2万人は20歳未満の少年船員である。戦没の時期は8割以上が昭和19年から昭和20年8月までだ。戦

争末期に多くの少年船員に戦中派が犠牲になったことは間違いない。

⑤わたしにとつての戦中派

1980年に始まったイランイラク戦争は8年間続いた。84年春、私の乗る昭洋海運・VLC C伊勢丸は用船先の丸善石油から原油積みのためイラン・カールグ島へ向かうよう指示を受けた。当時のカールグ島は積み荷棧橋で荷役中のタンカーがイラクのミサイルで被弾する危険な状態だった。だが、海員組合は外国船の様子を見ながら安全な状態が続いた場合は、カールグ島への就航を認めていた。

伊勢丸はカールグ島の手前に位置するラバン島の陰に投錨した。二航士・船内委員長の私は船内大会を開いた。議論が沸騰し整理がつかない中、W操機長(ナンバン)が「平和な国からひとりとして犠牲者を出してはいけない。軍隊は船員を守らない」とひとこと言った。バシー海峡での戦闘で肩から背中にかけて大きな傷を負っていることを乗組員は皆知っていた。船内大会

はカールグ就航拒否を結論とした。私は船内大会が終わると船橋へ戻った。私に代わり当直をしていたI船長は「ストップブアンドゴーとかブアンドストップとかまるで言葉あそびやな」と組合方針を批判し、「ワシが責任を取るから、思い切って何でもやれ」と、私の迷いを吹き払うように励ましてくれた。

私は荷主の丸善石油、会社と海員組合への決議文の送付を決断した。それから三日後、サウジ・ラストヌラへの積み地変更が決まった。

I船長は北朝鮮・新義州からの引き揚げ者だった。憲兵だった父親は家族を日本へ帰し、敗戦の混乱の中、自らは自決したと聞いた。私は戦中派であるW操機長とI船長を忘れない。

三. アジアにおける共生

①船内での共生

著者は、混乗船における船内での優位なルールとして、仕事上は「安全をキーワードに強制力を伴う実践」、一方船内生活では「互いの人権を尊重するこ

とを基本にした合意形成への努力」の2点をあげる。

そして、今必要なことは、人権を尊重し、軍事力に封印してグローバル社会における日本人船員の平和的なセンスの提示だと説く。

②富山における「共生」の実践例

著者は富山商船高専に文系の新設「国際物流学科」の新設に尽力する。この学科の特徴は、英語は必修とし、ロシア語、ハングルと中国語を選択必修としたこと。更に英語圏に加え環日本海諸国(ロシア、中国、韓国)へ出掛けるの異文化体験学習の履修を求めたことである。

この目的は、学生たちが近隣アジア地域の人々との共生を肌で感じながら学ぶ機会となるようにしたものだ。そのうえ学生の自立心を養うため引率教員なしで実施することにした。

商船高専から富山大教育学部へ転籍した著者は付属小学校の校長を兼任することになる。ここでは環日本海域の付属小学校教師間の交流事業が行われる。関係者に共通していたものと

して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3点を挙げる。

③海洋市民育成論の必要性

「共生」と並んで「海洋市民」という言葉が著書には頻繁に登場する。海洋市民とは「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人」と定義する。

そこに、私は商船学を研究し長年船員教育に携わってきた筆者の強いこだわりを見る。「共生」と「海洋市民育成」は海に平和がなければ成り立たないと私も思う。

四. 平和への危機感

①「再考」について

羅針盤「38号」には、「船員と平和憲法の関係について」というサブタイトルを持った文章「再考」が掲載されている。この文は「風詠社」発行の著作には無い部分である。そこには政治状況についての著者の強い危機感が感じられる。

例えば、政府が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たことに關して、いよいよ2016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ったこと。

抑止力論で互いが疑心暗鬼になって軍事力増大の競争に陥り、互いの国民感情の憎悪をおおった末に、双方が防衛という名の軍事関連予算を増加させ、福祉や教育に回す予算を減少させていくこと等々。

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き、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、国際間の争いごとくに決着をつける長期で忍耐強い姿勢が一層重要だ、と説く。

②同志国フィリピン

本稿では共生という言葉が多用されている。富山での実践例のように共生には他者との違いを認め合うという前提がある。

一方、同志という言葉は本来、

人と人の繋がりで使われる言葉であり今や死語だが、更に輪をかけた同志国という単語には強い違和感がある。

岸田政権は、同志国と呼ばれる国の軍隊に対して防衛装備品を新たに無償で提供するという名付けてOSA(安保強化支援)。これまで発展途上国の福祉や民生の安定に協力するために行われてきたODA(政府開発援助)と真逆の方針への変更である。

日本が真っ先に同志国と名指したのはフィリピン。1980年代半ば2万数千人を擁した外航日本人船員の実乗船者は、今は千人を割り込む。代替として乗船しているのは、主としてフィリピン人船員だ。

ドント・メイク・アス・チューズ(米・中を選ばせないで)と訴える彼らを一人として海の藻屑にしてはならない。

五・戦後も絶えない「海の藻屑」

①TAJIMA号事件

日本入港前の台湾沖で、日本郵船が所有し共栄タンカーが運航するV.L.C.Cで起きた殺人事件である。

日本人二航士がフィリピン人船員に殴打され、海へ放り込まれた。

この船はパナマ船籍であることから日本の司法権は行使できず、パナマ当局の出方を待つことになる。二年後、パナマ裁判所は無罪を言い渡して容疑者は母国へ帰った。人を殺めれば罰を受けるという、当然のことが否定された。便宜置籍船化の結果起きた悲劇である。

2003年7月、国会で刑法が改正され、日本人以外の者も刑事管轄権の適用が可能となった。外国人との「共生」の難しさの例として、悲劇を繰り返さない戒めとして二航士・榛葉泉さんの名は記憶されて良い。

②ぼりばあ丸沈没事件

1969年の1月5日、ぼりばあ丸が千葉県野島崎沖で折損し、沈没した事故である。

事故から一週間経ち、行方不明者の生存の可能性が絶望となった頃、ジャパンラインの岡田社長は「今回の事故は沈む筈の無い船に起こった信じられない不幸な出来事だった。会社に事

故の責任はないが、今後の家族対策に万全を期す」と述べた。

遺族補償について会社と組合は密議し、「特別見舞金」として支給することを決めた。見舞金とした理由は、「この海難では会社に責任はない」というものだった。こうして裁判を始めた6遺族と20遺族は別々の道を歩くことになる。

しかし翌70年には、ぼりばあ丸と同じ20次計画造船の事故が、海域もほぼ同じ野島崎の東方海上で相次ぐ。かりふおるにあ丸もその中の一隻である。

手抜き溶接、検査機関からの指摘や勧告の無視を指摘しながらも、海難審判の裁決は、沈没原因と責任の追求を放棄した。

「魔の海域」、「謎の海難」といわれた海域はただの「経済優先・人命軽視」の海だった。

次号では著者が追求する「船員(職業)特殊性論とその克服について」をテーマとしたい。

(続く)

「船員の人権を守る会」設立総会

3月30日、都内で船員の人権を守る会の設立総会が開かれ、規約や役員を決めて正式に発足。左記の呼びかけ文が現場の船員らに送られた。

船員ならびにご家族の皆様へ

2023年5月31日 船員の人権を守る会

船員の人権を守る会は、さる3月30日東京で会員24名の出席により設立総会を開催し、会則、役員、活動計画等を策定し、4月1日から活動を開始する運びとなりました。

船員やご家族ひとり一人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、無料で相談に乗っていきたいと思いますので、お気軽にご相談ください。

第1期役員

会長 … 加藤昌平 (第一中央汽船元船長、元海難審判所長)

副会長 … 堀内靖裕 (元海員組合東京支部長)

山口喜春 (焼津水産高校元教諭)

監事 … 本望隆司 (元全日本船舶職員協会理事)

山下昭治 (元ITFコーディネーター)

事務局長 … 高橋二郎 (海事補佐人)

事務局員 … 柿山朗 (伊勢三河湾水先人)、竹中正陽 (内航機関長)

藤丸徹 (元海員組合教宣部長)

顧問

… 笹木弘 (東京海洋大学名誉教授、赤塚宏一 (商船三井元船長)

村上誠 (弁護士)

同会は、手紙や電話、メールや事務局員の個人携帯へのSMS、ホームページから申込むなど、手段を問わず相談を受け付けているとのこと。

※連絡先

弁護士法人 むらかみ

T102-0073 東京都千代田区九段北4-3-14

市ヶ谷ガラスゲート4階

Eメール: senin-jinken@googlegroups.com (全事務局員)

seninjinken@gmail.com (事務局長)

ホームページ: <http://seninjinken.jp>

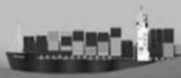
事務局: 高橋二郎 (090-6008-6146) 東京在住

柿山朗 (090-6156-3217) 愛知在住

竹中正陽 (090-6482-6503) 千葉在住

藤丸徹 (080-6120-6012) 兵庫在住

船で働く皆さん！
海上で困った事
何でも
相談に乗ります
(秘密厳守・無料)



外航、内航、水産、そして外国人船員や技能実習生を含め
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!!!

私たちは船で働く皆さんやご家族の悩みに寄り添い、
無料で相談を受け付けています。お気軽にご連絡ください。

船員の人権を守る会

事務所: 〒102-0073 東京都千代田区九段北4-3-14
市ヶ谷ガラスゲート4F 弁護士法人むらかみ気付
電話: 03-6380-8867

事務局: 高橋二郎 (090-6008-6146)、柿山朗 (090-6156-3217)
竹中正陽 (090-6482-6503)、藤丸徹 (080-6120-6012)

メール: seninjinken@gmail.com (事務局長)

メール: senin-jinken@googlegroups.com (全事務局員)

ホームページ: <https://seninjinken.jp>



知床遊覧船沈没事故、行政の責任③

運輸安全委員会の報告書案から分かったこと

高橋二郎(元船長、海事補佐人)

沈没事故から1年後の今年6月下旬に国交省の運輸安全委員会が「事実調査に関する報告書案(意見聴取会用)」(以下、報告書案)を発表した。

この報告書案によると「13時21分から5分間程度、自身の携帯電話で当該旅客の親族と会話をし、『海が荒れており、船首が浸水して船が沈みかかっている。浸水して足まで浸かっている。陸地まで1kmぐらいだが冷た過ぎて泳ぐことはできない。飛び込むこともできない。救命胴衣は全員着用している』などと話した。」(5頁)

また、「本事故現場のような海面水温約4℃の海水(後記2・4・6)に人が入ると、10分以内に偶発性低体温症となり、次のような経過をたどる。①意識を失い(昏睡状態)、息止めができない状態となる。②頭部(首)

が支えられなくなる。意識を失い息止めができない状態で頭部が下になり顔が海面につき、意識がない状態で海水を飲んでしまうか、又は上を向いた状態で波をかぶって海水を飲んでしまう。」(21頁)

このように、水温4℃の海水に足まで浸水した沈没寸前の旅客の悲痛な叫びに対して誰に責任があるのか。

一、沈没の直接原因

この沈没の責任は船長にあるのか、知床遊覧船会社の社長(運輸管理者)にあるのか、3日前の杜撰で違法な検査を実施した小型船舶検査機構(以下、JCI)を管轄する国にあるのか、今、問われている。

確かに出航基準を超えて本船を出航させた船長は非難に値する。これに弁解の余地はない。

また、安全統括管理者及び運輸管理者として虚偽の申請で運輸許可を得て、事故当日は法に違反して在社せず、安全に関して杜撰であった社長に責任があることは異論の余地はない。

しかし、船長や運輸管理者の社長が法に違反して沈没に関与はしているが、沈没の直接原因ではなかった。

本船は航海中の気象・海象の予想基準(風速8mで波高1m)を無視して出港し、実際に基準を超えた状態で航行したが、沈没の直接原因でなかったことは、報告書案からも明らかである。

沈没発生時の直近の原因はハッチ蓋の水密性の不良、つまり航行中の船舶として決定的に重要な堪航性の欠如によることが報告書案の記載内容から明確になった。

そして、ハッチ蓋の水密性の不良(つまり堪航性の欠如)があったにもかかわらず、ハッチ蓋を良好とし、中間検査を合格させたのはJCIであった。

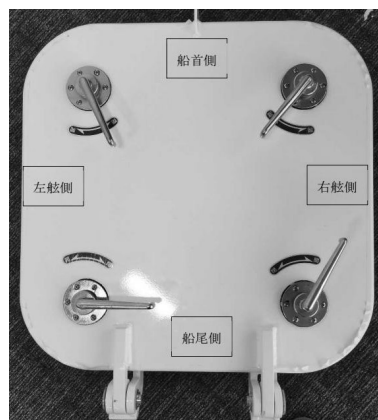
なお、本船は沿岸小型船なので水密隔壁の設置の法的義務が

なかった現状から、船首甲板上のハッチ蓋の水密性の重要性は更に高かった。

二、ハッチ蓋の作動状況

① 正常なハッチ蓋の動き

ハッチ蓋は船首部の甲板上にある。

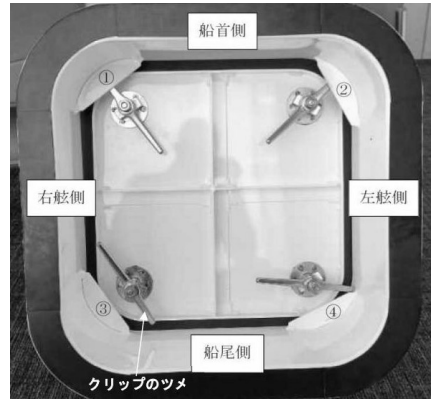


甲板上から見たハッチ蓋(報告書案)

ハッチ蓋外側の四隅のクリップ・ハンドル(取っ手 締付装置)と船倉内のハッチ蓋内側のクリップのツメとハンドルは同じ方向に取り付けられ、ハッチ蓋の外側と内側で連動し一体となって同じ方向に動く。

また、ハッチコーミング内側の四隅に、クリップのツメを受けるためのプレート片のクリップ

船倉内から見たハッチ蓋(報告書案)



プ止め部が溶接されている。

船倉内のハッチ蓋の内側は、ハッチコーミング四隅のクリップ止め部の浅い側に軽く引っかかったクリップのツメが、その後約90度回転して、深い側のクリップ止め部の位置まで移動する。こうしてハッチ蓋は確実に閉まった状態となり水密性が確保される。

このハッチ蓋の内側のクリップのツメの90度回転は、甲板上のハッチ蓋の外側からクリップ・ハンドルを素手で回転させて実施する。

その際に素手に大きな力がかかり、確かな手応えを感じるが、

外観検査では全く分からない。

なお、ハッチは舳ろープ等が格納されて始終人が出入りするが、一方、航海中のハッチ蓋の閉鎖時は海水を一切侵入させない構造となっている。

② 実際に閉まらないハッチ蓋

報告書案によると、「クリップ止め部の取付位置には左右で差があり、右舷船首側及び左舷船尾側の2か所では、クリップ止め部の前後方向の長さが短いため、ハンドルを真横(「閉」位置)に向けると、クリップのツメがクリップ止め部に掛からない状態であった。」(63頁)

このようにハッチ蓋の内側でクリップのツメがクリップ止め部に掛からない状態は外観検査では分からない。

三、ハッチ蓋の検査方法

① 開閉試験をすべき

報告書案には、「沈没前年の定期検査と沈没3日前の中間検査時にハッチ蓋の改造がなかったことを検査員が確認した。その際、JCI細則に基づいてハッチ蓋の外観の現状が

良好であったことから、開閉試験を省略した」旨が記載されている。(90頁)

しかし、定期検査と中間検査時にハッチ蓋の改造が無かった事実とハッチ蓋の作動状態の良否とは全く無関係である。

報告書案には、「経年変化により部品の損耗等が生じると、振動などによりクリップが回ってツメがクリップ止め部から外れる可能性がある。」と記載されている。(64頁)

従って、ハッチ蓋内側の作動状況が重要なことから、外観検査ではなく、開閉試験を実施すべきであった。

② 外観検査すら実施なし

報告書案には次のように記載されている。「同ハッチ蓋は、本来、閉鎖するとハッチコーミング下端まで覆いかぶさる形状であるが、本事故前の救命訓練の際には、同ハッチ蓋がハッチコーミング下端から約3cm浮いている状態であった。」(62頁)

このように外観検査の翌日(沈没の2日前)の救命訓練の際には、既にハッチ蓋がハッチ

コーミング下端から約3cmも浮いていた状態であった。このことは、検査員が外観検査すら実施しなかった可能性が高い。

四、沈没事故の防止

小型船舶の運航の安全は、JCIの定期や中間検査が適切に実施されていることを大前提に現場の船長や運航管理者が法を遵守して確保される。

この中間検査で船首甲板上のハッチ蓋の作動不良により水密性が確保されず堪航性がないことが判明していたならば、検査員は中間検査を合格させなかったはずである。

その場合、ハッチ蓋の修理が終了し再検査完了まで運航されることはなく、沈没事故は発生しなかった。

以上のように、船長や運航管理者の社長は沈没に関与しているが、沈没事故の直接の責任は、ハッチ蓋の作動不良のまま検査を合格させたJCIにある。

(丁)

乗客家族会が声明、甲板員遺族が裁判へ

1. 乗客家族会が共同声明

昨年4月23日の知床遊覧船KAZUIの事故から1年。乗客家族会が共同声明を出し、札幌で弁護団と共に記者会見した（家族20名がオンライン参加）。

家族は桂田社長に直接の謝罪と説明を要求し、「従業員や国に責任を押しつけている」と非難。国やJCIにも「会社と同等の責任がある」「検査をしつかりやってくれさえすれば皆の命は助かって生きていたと思うと憤りを感じる」等と述べた。声明全文は次の通り。

知床観光船事件の発生から1年を迎えるに当たった共同声明

〈1〉桂田精一氏に対すること

既に報道等で明らかになっているとおり、知床遊覧船の代表者である桂田精一氏（以下「桂田氏」といいます。）は、法律上の資格要件を満たしていないにも関わらず、知床遊覧船の安全統括管理者、運航管理者に就任しました。

経験豊富な船長やスタッフを解雇してしまい、豊田船長も知床海域での操船の経験が十分でない状況下では、知床遊覧船にとって、経営トップ、安全統括管理者、運航管理者こそが安全対策の要であったはずですが、桂田氏は、この3つの重要なポジションを兼務しながら、必要な人材の確保もせず、自身の立場の重要性も何ら理解しないまま、当日も事務所を不在にし、遊覧船の運航をスタッフに任せきりにしてきました。

その結果として、知床遊覧船は、ハッチ等の安全設備を含む船体の整備や危機管理体制の確立、自社が定めた運航基準の遵守といったごく基本的な安全対策も怠ったまま、船を出航させました。

このような桂田氏の姿勢は、儲けを優先するあまりに必要な安全対策をなおざりにしたものとしか言えず、当然許すことなどできません。また、今になって私たち家族が何よりも許せないと感じていることが2つあります。

1つ目は、桂田氏が自ら経験の浅い船長を雇うなどしておきながら、自身の責任を棚上げにして、豊田船長をは

じめとする会社の従業員の方や、国に責任を押し付けるような態度に終始していることです。

先日、桂田氏が、事故当日事務所にいなかった理由について、運航管理補助者は事務所にいたからだとの説明をしたとの記事を目にしました。しかし、私たちが以前に桂田氏から文書で受けた説明では、当日は事務所に運航管理補助者はいなかったとのことでした。今になってこのように話がすり替わってしまうのも、桂田氏が他の従業員の方に責任を押し付けようとしているからとしか思えません。

また、桂田氏が、水密隔壁に関する国の規制の甘さが事故の原因だと述べたり、引き返さなかった船長の判断を疑問視する発言をしたとの記事も目にしています。

このような責任逃れの姿勢から、桂田氏は、事件から1年を経過しようとしている今になっても、自身の立場の重要性や責任を理解していないとしか思えません。

2つ目は、桂田氏が私たち家族や社会对する説明責任を果たそうとしないことです。桂田氏は、事故直後に一度会見を開いただけで、事故についての説明も、自身の責任についての説明もしていません。これまでの報道の中で、事故の原因がわかったら会見をするという発言もあったと聞いていますが、桂田氏はメディアから逃げ回

るばかりでしたし、最近受けた取材の記事を見ても、自身に都合の良い内容の短い受け答えをするだけです。私たち家族に対する説明もありません。

私たち家族の中には、事故後、偶然、桂田氏に遭遇したときに、桂田氏と目もあつたのに桂田氏は早足で逃げ去ってしまったという経験をした家族もいます。こうした態度等から、桂田氏は事故当時も今も私たち家族に対する謝罪の気持ちがないのではないかとの声が上がっています。

国や日本小型船舶検査機構（以下「JCI」といいます。）は、説明内容が十分であるかはともかくとして、私たち家族に対する説明会を継続してくれています。それなのに、この事件を起こした当事者である知床遊覧船の社長である桂田氏自身は、私たちに対する説明をしないまま逃げ続けるのでしょうか。

このような桂田氏の無責任な姿勢は、船に乗っていた被害者たちを侮辱するもので、現在に至るまでまったく誠意を感じさせるものではなく、今になっても私たちの心を二重、三重に傷つけ続けているということを理解していただきたいと思っています。

〈2〉国土交通省とJCIに対すること

運輸安全委員会の経過報告書によると、KAZUIについては、ハッチの蓋がしっかりと閉まらない状態で

あったため、そこから海水が入り込み、最終的に沈没に至ったとの見解が示されています。

このような経緯からしても、ハッチの水密性の検査は、船の安全性を確保するためにとても重要なものだったのだろうと思います。私たちが国交省から受けた説明では、20トン以上の船について国が検査をする場合でも、小型船についてJCIが検査する場合でも、2回目以降の定期検査や中間検査では、ハッチの検査については外観の確認による検査を実施することになっていったと聞いています。

ただ、この「外観検査」の定義が国とJCIとは異なっていて、国の検査ではハッチカバーのクリップの動作確認も外観検査の中に含まれていたのに対して、JCIの検査ではクリップの動作確認は行われておらず、ハッチカバーに亀裂や腐食がないかだけを目視のみで検査していたと聞いています。

水密隔壁の設置が義務付けられていない小型船にとって、船内に海水が流入しないようにするためのハッチの水密性の確保は、船の安全性を確保する上で極めて重要な設備だったはずです。このような重要な安全設備について、JCIが十分な検査をしていなかったこと、国もJCIの検査方法が国の検査方法と異なっていることに気がつかないまま放置し続けている

たことはとても大きな問題だと思っています。

そもそもハッチという船の重要な安全設備の整備を怠った知床遊覧船の管理体制ももちろん大問題ではありますが、このような杜撰な管理体制をチェックできなかったJCIにも、杜撰な検査体制を是正できなかった国にも、同等の責任があるのではないかと思います。

ハッチの問題を含めて、国やJCIが知床遊覧船に対する監査や検査を通じて、杜撰な安全管理体制を是正することができなかったことが、今回の事件を招いたというのが私たちの認識です。国やJCIの杜撰な監査・検査に問題があったということを、改めて社会の皆様知っていただきたいと思っています。

〈3〉海上保安庁に対すること

事故当日、荒天の中で救助に駆けつけてくださったたり、事故から1年が経とうとしている今も捜索を続けてくださっている現場の職員の皆様には心から感謝しています。

ただ、事故当日の初動について、組織としての判断が本当に正しかったのか、乗客たちが置かれている状況を正しく理解することができていたのかという点については、強い疑問を抱いています。

運輸安全委員会の経過報告書によると、事故当日、一番最初に現場海域

に海上保安庁のヘリコプターが到着したのは午後4時30分ころです。海上保安庁の巡視船が現場海域に到着したのは、ヘリコプターより1時間以上も遅れた午後5時55分ころです。北海道警察の航空機が現場海域に到着したのも、午後4時15分ころです。

海上保安庁には午後1時13分ころには船が沈みそうだと通報が入っていたわけですから、最初の通報を受けてから現場に到着するまで3時間以上かかったことになりました。

事故当日の海面の水温は約4度で、水温4度の海に投げ出された人は15分〜30分程度で意識不明になるとされています。荒れた海で意識不明になつてしまえば、助かるはずがありません。当時、私たちの大切な家族が、一刻を争う状況に追い込まれていました。こんなことは素人である私たちが指摘するまでもなく、海難のプロである海上保安庁の職員はわかっていたはずですよ。

海上保安庁も北海道警察も現場に到着するまでに時間がかかる状況で、荒天のために地元の漁師さんらも出航できない状況だったわけですから、唯一の望みは自衛隊への災害派遣要請しかなかったはずですよ。しかし、海上保安庁が正式に自衛隊に災害派遣要請をしたのは、最初の通報から6時間以上経過した午後7時40分です。自衛隊への災害派遣要請がここまで

遅れた理由について、海上保安庁からは、現場の状況がわからなかったため、災害派遣要請の要件を満たしているか確認するためにまず海上保安庁において、現場の状況を確認する必要があったからだとの説明を受けています。

しかし、水温4度の海で船が沈みそうだと通報を受けているのに、3時間以上かけて現場の状況を確認してからでなければ、自衛隊への災害派遣要請をすることができないなどということがあるのでしょうか。人の命がかかっている以上、自力で短時間のうちに現場に到着することが不可能と判断したのならば、躊躇することなく自衛隊に災害派遣を要請すべきです。災害派遣要請の要件を満たしているかどうかを現場の状況を見て確認するとか、規則や手続に拘ったり、縛られたりといったことを考えている場合ではありませんし、考えてはいけないと思います。私たちは海上保安庁の説明に到底納得することができません。

海上保安庁が直ちに自衛隊に災害派遣要請をしてれば結果が変わっていたのか、私たちにはわかりません。ただ、「海上保安庁が通報の時点で把握できていた情報を踏まえて、最善の判断をしたと言えるのか?」ということに関して言えば、私たちの答えは「NO」です。この点について、なかなか納得のいく説明をいただけず、や

りきれない思いを抱き続けているのが私たちの現状です。

今後、新たな被害を生み出さないためにも、海上保安庁の皆さんには事故直後の初動の対応が正しかったのかを今一度検証していただき、警察や自衛隊などの関係機関とも協議の上、改めるべき点については改めていただきたいと思っています。

〈4〉最後に

最後になりますが、捜索にご協力いただいた漁協の皆様や同業他社の皆様、ボランティアの皆様にご心より御礼申し上げます。

2. 甲板員遺族が提訴

今年3月、死亡した甲板員曾山聖さん(当時27歳)の両親が、運航会社「知床遊覧船」と桂田社長に対し、約1億1900万円の損害賠償を求める訴訟を東京地裁に起こした。

「安全第一で出航の可否を判断するなど、船の安全性を確保するための安全配慮義務に違反した」、「社長は運航管理者に必要な3年以上の実務経験がないのに、あると偽って届け出ており、重過失というより故意に近い」との訴えに対し、会社側は

5月26日付で請求棄却を求める答弁書を提出した。

曾山さんは事故の直前の4月7日に入社したばかりで、事故当日が初めての出航だった。

3. 運輸安全委員会が聴取会

運輸安全委が7月26日、有識者や乗客家族の意見聴取会を開いた。これまで日航ジャンボ機やJR福知山線事故など8件で開かれたが船の事故は初めて。

東京大学中尾政之教授は「組織的原因は社長にあり人災に近い」とする一方「国の検査も馴れ合いだった」と指摘。東京海洋大矢吹英雄名誉教授は小型旅客船の船長の資格要件の厳格化を提唱。他に船の事故に詳しい田川俊一弁護士らが公述した。

乗客家族は「JCIの検査や北海道運輸局の監査が不十分だった」「運航を許可すべきでなかった」「なぜ船長は『やめます』と言えなかったのか。パワハラ環境ではなかったか調査してほしい」と述べた。

(編集部)

編集後記

○地位(権力)、金、女で身を滅ぼす。構図は単純だが、これで済ませられない。親会社の社長が子会社社長を兼ね、子会社で横領。親会社は、無関係だと言いつける。言語道断だ。労働組合の責務をかなぐり捨てた、末期ガンであり、退場しかない。(L)

○海員組合の組合長による6億円の着服に当時の組合役員が気付かなかったとは思えない。新たな役員体制の下、非居住特別組合員の権利拡大を含め、抜本的な改革が為されない限り、産別単一組合としての将来はない。現場組合員の奮起に期待したい。(Y)

○慣れ合いの検査による知床遊覧船沈没事故、および、物言わぬ非居住特別組合員の基金の着服は、どちらも批判を受けることのない緊張感を欠いた構造のなかで発生した。(J)

○「馬鹿にはされるが真実を語るものもつと多くなるといい」。岐阜・中津川にある船員出身の作家、葉山嘉樹のシンプルな碑文だ。今回の組合の醜態について臆せず声を挙げる執行部員の登場を待つ。(I)

○違法行為を行った社員を告訴すると大見得を切ったビッグモーター社長。自分にも責任あるとすぐトーンダウン。身にやましい所があるからか?それでも責任を認めるだけ何処ぞの組織よりマシか。記者会見ナシ、第三者委員会の設置ナシ、内部告発ナシの組織の行く末は?(T)

羅針盤 第40号 2023年8月1日発行

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

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: 0013006322259

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。