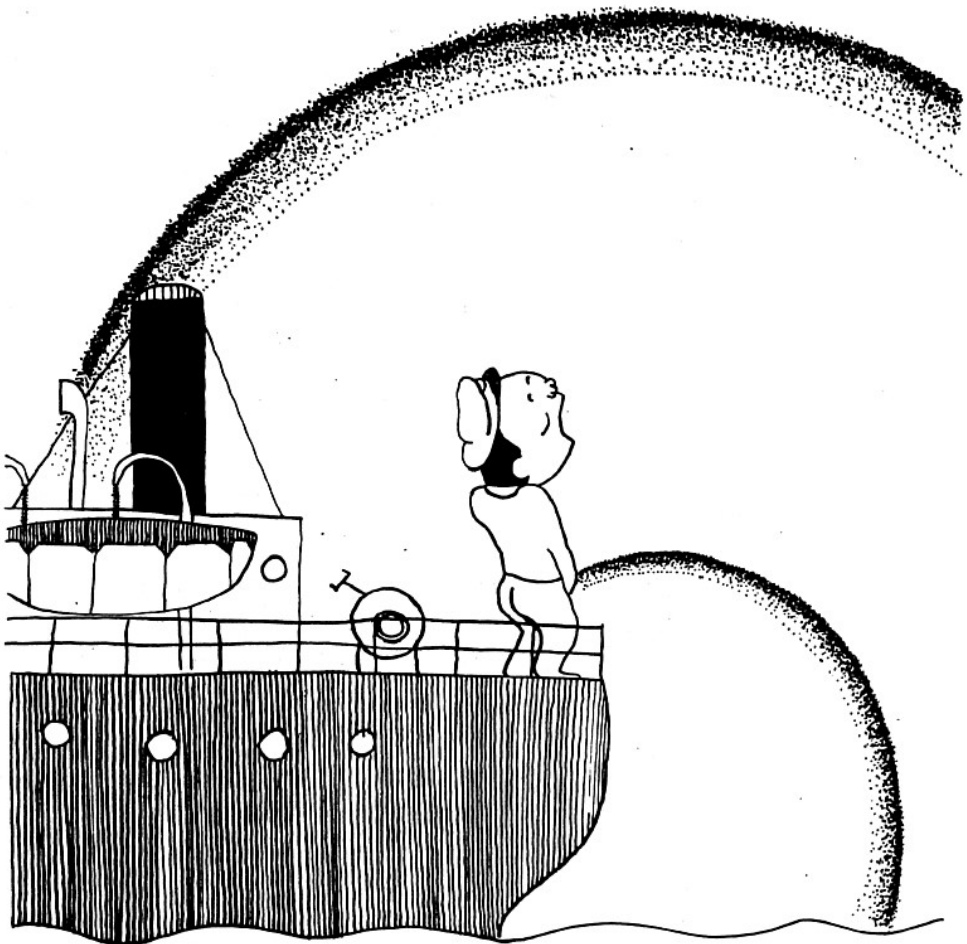


羅針盤


第41号

“虹”



2023. 11. 10 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
2	漫画・内航おしゃべり日記 その9	トーヤク 
6	内航の現実と思う 若い新卒の船員が定着するには	川原 陽
8	知床遊覧船事故、行政の責任4 運輸安全委員会の船舶事故調査報告書から	高橋 二郎
11	ビキニ水爆被災船員・遺族の裁判 書面による論争が続く	編集 部
12	雨宮洋司著 「船員にこだわる物言い」を読んで②	柿山 朗
25	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Ⅱ	竹中 正陽
26	訃報・会計報告・編集後記	

(表紙漫画・故中山かおるさん 1978年作)

内航おしゃべり広場⑱



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

40歳を過ぎ船に乗って

○なぜ船員に？

はつきり言って給料。40代後半になると年金のこととか、老後のことを色々考えるじやないですか。陸だと50歳過ぎると給料ダウンが普通だし60で辞めさせられる。再雇用の給料は更にダウン。

その点船は実力さえあればずっと働けるし給料も下がらない。

この会社は手当も合わせると税込毎月40万円を楽に超える。少ないけどボーナスもある。全くの素人では無いじゃないですか。

○陸の定職を辞めて後悔は？

全くないですね。僕らの世代は就職氷河期だから。僕は大学卒業時に運よく貿易関係の会社に就職できたけど、同級生は就職できずフリーターになった人も多い。

就職後リストラにあったり、何度か転職もしているので気軽な気持ちで移った。清水の舞台から飛び降りるような大袈裟な気持ちは全くなかったですね。

○船員になって2カ月、感想を

陸の会社とは別世界。人との接し方、距離の取り方が難しい。最初の船はしくじった。5千ℓのタンカーで、仕事も生活も、船の習慣が何もかも分らないので右往左往。メシの時間や風呂に入る順番、トイレや廊下の掃除。誰も教えてくれないので自分なりにやったら2日目から、ああだこ

うだとパワハラの連続。スタンバイとか船の用語も分からないのでネットで調べたり一生懸命やっていたけど、10日でクビに。

社長は「初めてで何も分からないと言っておくから」と言っていたけど、船に行ったら全然話を通じてない。今思えば、社長は頭数だけ揃えれば良かったみたい。

○今の船はどう？

人数が少ないせいとか和気あいあい。経験者で入社後すぐ辞めていく人が続いたらしく、丁寧に手取り足取り教えてくれる。人の悪口を言う人もいない。僕より若くて仕事ができる人も、ちゃんと目上として接してくれる。人間関係に恵まれたのかな。ずっとやって行けそうな感じです。

○イヤなところ、辛いところは？

船が古くてトイレがちよっと……。でも我慢できる範囲内だし、一番イヤなのはバンカーの仕事。大型船にパイロットラダーで上がって行くとき、落ちるんじゃないかと怖くてドキドキ。死んだ人もいると聞いたので必死です。

○なぜ機関部を選んだ？

機関士が不足していると聞いたから。その分需要があって就職も楽じゃないですか。僕って実利的なんですよ。何でもそういう風にわり切っている。

○将来の夢や計画は？

夢はあんまりないですね。今はロープワークやレット投げを覚えるので精一杯。早く一人前になって、とにかく2年の履歴を付けてまずは6級を取る。その後、5級、4級までは取りたいですね。この会社にも僕と同じように、全くの素人でも入って免状取って乗っている人もいます。ただ、危険な仕事なのでケガだけはしないように気を付けて、ずっと船でやっていくつもりです。

(小型タンカー、機関員)



福島第一原発



関係者の、理解なしに
いかなる処分もしない



と、言うー

約束の放棄

処理水放出
二十四日にも開始
全漁連反対変えずー

やっていくしかない！

福島漁師
風評克服の覚悟ー

(24日)
放出



すでに風評の影が
あると言うのに
まるで
闇討ちじゃないか



約束します約束します



今後、数十年に
渡ろうとも
漁業者が安心して
なりわいをー
継続できるように

全責任をもって
約束します

処理水の放出は
約、三十年位
続くと言うのに



岸田総理 六十六歳

貴方の健康寿命は
百歳ですか？







あの一組合に入
ってないけど



結構毛だらけ
猫はいだらけ
お尻の周りは
クソだらけ

組合費の使い道は
船員の未来に
ってねえ
ヘラコイ隠
べい体質は
組合の間と
きやがった



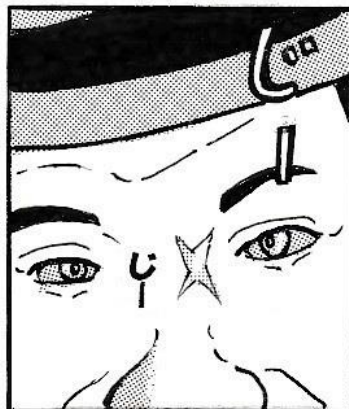
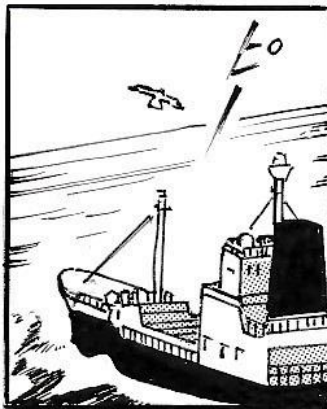
尻のツツパ
リにもなら
ん
口上は、や
めてよ!



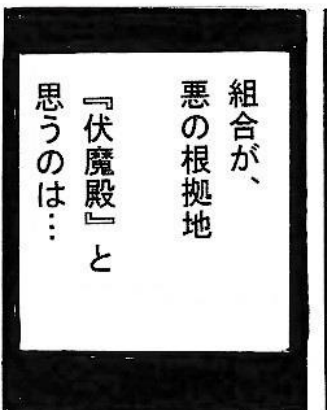
労働貴族の
無知は
悲劇をもた
らす

しかし!
それでも
若い船員の
英知は
組合のかな
めじや

ちりり〜ん♪



オンシは
悪い事も善
い事も
組合内部で
の、出来事
と思っちょ
るがか!



組合が、
悪の根拠地
『伏魔殿』と
思うのは…



なさけ
ないね



美名に隠れて、
陰謀、悪事などが
絶えず
企まれている場所

内航の現実にも思う

若い新卒の船員が定着するには

川原 陽（元内航船員）

夢と希望が・・・

私も羅針盤を愛読しています。元々九州の船員町で育ったので、周りには船員・元船員が沢山いて話を聞いています。

残念なことに若い船員が退社・退職する者が多々あるとのこと。私は当然と察しました。

日本国全体の職場環境が政府の政策で日々悪化しており自殺者も増加。人間を家畜以下に扱う政策でこうなっております。

※夢と希望を抱いて乗船した若い学卒の船員に、トイレ・風呂・通路の掃除。

※オマケに食事造りとパシリ使いが公然と行なわれており、改善すらされない。

※尚且つオカズが不味い、風呂・トイレが汚れている・・・などなど。

一度の感謝の言葉もなく文句ばかり言われる毎日・・・。当然人間不信になる。

羅針盤購読者で乗船中の方々は是非・若い船員さんにこの記事を見せて頂きたい。反論とご意見受け付けます。

若い船員が辞める理由

若い船員が辞める理由・・・それはダウンストリートの職場環境だからです。

羅針盤を通じてアップストリートの船内環境になったら幸いです。

① 港以外でスマホ・PCが利用出来ない。

② 同年代が少ない・いない。

③ 中高年の同僚から仕事と関係ないことで使われる。

④ 他人の自慢話・ハツタリ・見栄・ホラにうんざり。

⑤ 食事当番が苦手である。

⑥ 全室バス・トイレになつていない。

⑦ 昼夜関係なく仕事が入る。

⑧ 何か提案すると無視される。

⑨ 世間の情報が入らない。

⑩ 個々人の好き嫌いが激しい。

⑪ 自分だけ周りから除け者に感じる。

⑫ 未来は無人化⇨将来が無いと感じる。

⑬ 色々相談する相手がいない。

⑭ 先輩に頼ると偉そうなことしか言わない。

⑮ 陸の友人は日々彼女達とカラオケを満喫。

⑯ 常に同僚が辞めるから職場の雰囲気も辞めて当然。

⑰ 年配船員が横柄・横着な態度をする。

⑱ 船員は自分だけのことしか考えていない。

⑲ カタフリは女とパチンコとスナックの話だけ。

⑳ 一人ワッチは切ない・誰か遊びに？

㉑ 航行中陸を眺めていると・・・彼女とドライブしたくなる。

㉒ 揺れて当然の職場だが陸を眺めると羨ましい。

㉓ 君は専門学校出て・こんなことも・知らんのか？

㉔ 辞めて当然の職場の雰囲気である。

㉕ 同僚船員からの宗教の勧誘がイヤになった。

㉖ 気が合う・合わない・起伏が激しい。

㉗ 仕事を丁寧に教えてくれない。

㉘ 夢と希望がもてない。

㉙ 週刊誌読むと自らの職場はブラックそのもの。

㉚ 情報弱者と言われるが・情報皆無の環境である。

ダウンストリートとは

① ダウンストリート⇨ボットム⇨品性品格が底辺層⇨理性が皆無⇨無知。

ケンカ・いがみ合いは日常茶飯事、女・パチンコ・カラオケが好き。

ホラ・ハツタリ・見栄を発し、ねたみ・そねみが蔓延。

② センターストリート⇨中間層⇨無関心・無視・この世に興味なし。

世間で言うマジメ社員・付き合いが苦手・ゴマスリが得意。

③ アップストリート 意識向上

世間に興味ある 理性もある。のぼせ者が多い、色々なことを面白く語る、上司・権力を皮肉る。

政党支持自由の環境でお金に關し・きれい・です。

不正腐敗は絶対しない環境でもある。

*結果、離職者が少ない会社はアップストリートの社員が多いです。

学歴など関係ありません。笑いがあり皆さんの幸せを願っている環境です。

ブラック企業の特徴

陸上の職場でも若い社員の退社で悩んでいる会社は多々あります。

当然、不幸な会社へと落ちぶれます。

※経営者側の思考と問題点

① 安い賃金で生産性をあげる。

② 社員同士仲良くされたら困る環境。

③ 売上が少ない社員は仲間外れになる。

④ 常に大声を発し、ハイと言う素直な心を要求。

⑤ 体調が調子悪くても精神論でそのまま仕事。

⑥ サービス残業して当然の職場。

⑦ 他人を誹謗中傷して当り前。

⑧ 給料のことを言うと言と管理職に睨まれる。

⑨ 同僚に何か問題あった時に温かい手を差し伸べない。

⑩ 自分だけ・今だけ・金だけの社員しかない。

⑪ 同僚に相談相手がいない。

⑫ 職場の話話はパチンコ・ゲーム・カラオケ・・・

⑬ 経済・政治の話はない。

⑭ 上司の宗教勧誘がひどい。

⑮ 同僚の悪口を言う職場環境。

⑯ 幹部社員は横柄・横着である。

⑰ 罵倒・人格否定は当り前の職場。

⑱ 血の尿が出るまで働け。

⑲ 常に精神論を優先。

⑳ 上司にゴマスリ、部下に罵声を浴びせる環境。

⑳ 社長は口では「社員は家族」と言うが・・・実際は真逆の思考です。

改善の道

改善することはお金をかけなくても出来ます。

① ヒザ交えて会話をする。

② 居酒屋で飲食しながら会話をする。

③ スナックでもカラオケと会話でなく人間と会話する。

④ 世の中のことを常に会話する。

⑤ 情報はネットで常にコピーする。

⑥ マスコミは真実を放映・掲載しません。

⑦ 信用はどこに・・・私は藤原直哉・京大の藤井教授・鳥賀陽弘道・秋嶋 亮を信頼。

⑧ 自ら主体性を持つこと。常に自らの思考を高めること。

⑨ 常に天国言葉を使う・・・愛しています・・・ついでに・・・嬉しい・・・楽しい・・・感謝しています・・・幸せです・・・ありがとう・・・自分を許します。

⑩ 同僚と競わない・比べない・

争わない。

⑪ 情報不足な船の生活・・・本を常に購読すること。

⑫ ホラ・ハッター・見栄・ねたみ・そねみ・・・卒業すること。

⑬ 困った同僚がいたら常に愛の手を。

⑭ 自分だけ・今だけ・金だけ・・・即やめること。

⑮ 愚痴のない船内生活を目指すこと。

⑯ 海運業界の夢と希望を常に語る。

⑰ 最低でも笑いのある職場環境にすること。

⑱ 人材派遣法廃止・・・人材派遣会社の儲けは年間 30 兆円以上。

【日本全体が派遣大国になっており、それを廃止することで労働者の賃金がUPします】



知床遊覧船沈没事故、行政の責任 4

運輸安全委員会の船舶事故調査報告書から

高橋二郎（元船長、海事補佐人）

最終報告書の内容から、事故について以下の原因があったことが明白となった。

① 直近で直接的な沈没原因

最終報告書は、船首部甲板のハッチ蓋の不具合箇所から海水が船倉内に流入し、それが事故の直近で直接的な原因となっている。沈没したことを詳細に述べている。

② 検査のミス

最終報告書は、ハッチ蓋の不具合による海水流入は、経年劣化に対して十分な点検と整備を会社が実施しなかったことが本事故の原因としている。

しかし、会社がハッチ蓋の点検と整備をしなかったことが直接的な原因ではない。

本事故の直接的な原因は、ハッチ蓋の開閉状態と水密性を確認せず、その点検と整備に不具合があったことに検査員が気がつかなかったことである。

そのため、その不具合を指摘せず、会社にハッチ蓋の修理・整備をさせなかったことである。

(有) 知床遊覧船所属のKAZUI(カズワン)が昨年4月23日に沈没し、死者20名、不明者6名の事故が発生した。

この事故から1年4か月半後の9月7日に運輸安全委員会は船舶事故調査報告書(以下、最終報告書)を公表した。

最終報告書には本事故の直近でかつ直接的な原因であった船舶検査機構(JCI)の責任が十分に記載されず、またJCIの検査員数の人的不足による検査体制の不備の問題が述べられていない。

しかし、並列的であるが事故原因および今後の同様な事故防止対策についての確な指摘がなされていると思います。

一、最終報告書のポイント

最終報告書によると本事故に関与した四つの沈没原因が並列

的に述べられ、それぞれの事故原因が同等に扱われている。

(1) 悪天候想定下の出港

① 会社に対して

* 本船船長が会社の出港基準を無視して出港した。

* 安全運航について必要な知識や経験が皆無であった社長が安全統括管理者兼運航管理者であったので、適切な安全運航体制がなかった。

* 船長が当海域の気象・海象の特性と本船への影響について、知識や経験がないので悪天候に伴う運航中止や避難港への回避をしなかった。

* 船体や通信設備等の物的施設の保守整備が不十分であった。

② 北海道運輸局に対して

* 本事故の1年前に会社の安全統括管理者兼運航管理者の虚偽の届け出を見逃した。

* 本事故一年前の2回の事故時に実施した特別監査や行政指導、抜き打ち検査が不備であった。

(2) ハッチ蓋の不具合による海水の流入

① 会社に対して

* ハッチ蓋の不具合を本船船長および安全統括管理者兼運航管理者であった社長も知らなかった。

② JCIに対して

* 本事故の3日前に行ったハッチ蓋の検査は、外観検査のみで開閉試験を実施なかったため、ハッチ蓋の不具合を発見できなかった。

二、筆者のコメント

(事故の原因について)

③ ハッチ蓋の検査状況

事故調査に関する報告書の案（運輸安全委員会事務局発行、90頁）によると、JCIは本事故の前年に定期検査、および3日前に中間検査を実施した。

検査員は、その2回の検査の際に本船船長にハッチの改造がなかったことを確認し、外観が良好だったので、JCI細則に基づいてハッチの開閉試験を省略したと述べている。

しかし、ハッチ蓋の整備や水密性の状況は、ハッチの改造の有無とは全く関連がない。

外観の目視検査でいかに良好であつても、実際に手動でハッチ蓋の開閉作業を実施し、ハンドルの作動状態やハッチ蓋の裏側のパッキン、ハッチ口端をもチェックしなければ、ハッチ蓋の水密性の状態を確認できない。本船のようにハッチの改造がなければ、なおさら点検・整備がされず、水密性が保持できなくなっている可能性が高いことから、ハッチ蓋の開閉試験を特に実施する必要があつた。

④ JCI検査の目的

JCIの検査員は、船長を含む乗組員よりもはるかに知見と経験を有しており、本船の場合には特に知識・経験のない船長と安全統括管理者および運航管理者の社長であつた。

定期的な検査の目的の一つは、JCIの検査員がハッチ蓋の不具合について、その有無と程度を調査し、検討し、整備・修理の必要性の有無を判断することである。

そして、必要ならば整備・修理を会社の実施させる権限と義務があるが、検査員はその職務を果たさなかつた。

⑤ 船舶検査手帳と本船出港

検査ミスにより、会社に対して船舶検査手帳にハッチ蓋について特段にリマークが記載されることがなかつた。

本船の船首甲板部のハッチ蓋の安全性（つまり堪航性）をJCIが正式に保証したことにより、実際にはハッチ蓋が不具合な状態であつたにもかかわらず、本船の出港が可能となつた。こ

れはJCIの根本的で重大な過失であつた。

JCIは、旅客と乗組員の人命の安全のためにハッチの不具合を発見し、修理が完了するまで本船の出港を停止する権限と義務があつた。

もし、ハッチ蓋の不具合を検査員が発見していたなら、その修理・整備の完了および完工後のJCI検査員による再検査の合格までの期間は、本船の出港を停止することができた。

そうしていれば、本船船長が天候等の基準を無視して出港したくても、出港できなかったの故は発生しなかつた。

⑥ 筆者の検査体験

定期検査の期日は事前に周知されるので、検査員の乗船前に安全検査項目を乗組員がチェックし、必要な整備を実施した。

しかし、一般に民間会社の従業員である船長以下乗組員は安全設備の検査について、点検・整備・修理に時間を要し、かつ経費も必要となることから、そ

れらが緩くなる傾向があつた。

しかし、民間会社の従業員と異なり、国内および国外の検査員は、整備・修理に要する時間やその経費について本質的に無関係なので、安全検査のチェックは乗組員よりも厳しかった。

このように厳しい検査員による安全検査により、人命の安全や船のトラブルのない運航が確保され、結果的に効率的で経済的な運航ができた。

なお、これは外航船の安全検査の個人的な経験である。本事故の場合、極めて杜撰で安全に関心な社長と知識・経験に乏しい船長の下で発生した事実から、検査員がハッチの不具合を指摘しなかつたことは極めて重大なミスであつた。

三、筆者のコメント

(行政の権限と責任について)

最終報告書で問題が指摘された国の検査や監査について、二つのコメントを比較する。

① 元海上保安監のコメント

安全は国民の人命を守るとい

う国の基本的な責務であることから法令で事業者を規制し、違反した場合は事業取り消しもできる権限を国に与えている。

海上保安庁の現場トップであった元海上保安監は、9月7日のNHKニュースウェブによると、「運航会社の社長の安全意識の低さ、安全に対する無関心さが非常にクローズアップされた」が、このような認識の社長の安全統括管理者兼運航管理者の下に本事故が発生した。

「安全確保は事業者がみずから考えることが基本で、それを下から支えるのが行政側の制度づくりや体制づくりだ」と述べた。この元海上保安監のコメントには違和感を持つ。

また、この元海上保安監は、「安全は最大のサービスという意識のもと、事業者全体で安全対策に取り組んでほしい」と述べている。

しかし、この認識は安全について民間の事業者に丸投げしている。国が国民の人命を守ることに最大のサービス（つまり責務）という認識が、この元海上

保安監のコメントには感じられない。

② 齋藤国交大臣のコメント

記者会見で齋藤国交大臣は、「国土交通省として、事業者の安全意識の欠如やその実情をしつかりと把握することができず、今回の事故が発生したことは、痛恨の極みです。

従前の監査、検査等のやり方について不十分な点があったことについては、国土交通省として大いに反省しなければならぬと考えています。」と述べた。（国土交通省の9月8日のHPより）

この齋藤国交大臣のコメントは、元海上保安監と違って、行政の長として本事故の原因について国の責任をしつかりと認識している発言である。

③ JCIの検査員数と質の不足

元海上保安監は、「チェックをする職員の質と量を十分に確保する必要があるが、一朝一夕には実現できないので」と述べてもいる。

筆者も、JCIの検査員の量と質の不足が十分な検査時間を確保できない大きな要因となつたと思つている。

その結果、検査時間の短縮のためにハッチ蓋の外観検査のみで可とし、手動の開閉試験による水密性の確認作業を省略できるJCI細則になつたのであると思われる。

検査員は、本事故の3日前の中間検査をJCI細則に沿って実施したので、ハッチの不具合を発見できなかった。

④ 特別監査と行政指導

本事故の1年前に本船で5月に浮遊物と衝突、6月に座礁事故が発生した。

そのため北海道運輸局は同6月に特別監査を実施して、7月に文書で行政指導を実施した。

同年7月末に会社から改善報告書が提出されたが、改善の基となる添付資料の内容は事実と異なる虚偽記載であった。

しかし、北海道運輸局は改善報告書の基になつた添付資料を精査せず、虚偽記載を指摘しな

かつた。

このように杜撰な行政指導であつたにもかかわらず、会社の安全管理体制は是正されたとして、会社に本船の運航を継続させた北海道運輸局（国）の責任は極めて重い。

最終報告書（154頁）によると、「特別監査の際に指摘した事項について、抜き打確認の際、表面的な評価しか行っていないかつたものと考えられ、監査の実効性に問題があつたものと考えられる。

そのため、北海道運輸局の監査は、本件会社が定めた安全管理規程及び運航基準を遵守させることによつて旅客輸送の安全確保に寄与することができなかつたものと考えられる。」と国の責任を明確に指摘している。

(J)



書面による論争が続く

アメリカによるビキニ水爆実験で被災した船員と遺族は、労災認定請求と国家補償請求の2つの裁判を闘っている。

原告らは居住地の高知地裁に提訴したが、裁判所の決定で前者は全国健保協会船員保険部のある東京に、後者は原告らが住む高知に分離されてしまった。

2020年3月の提訴以来、既に3年半の歳月が流れたが、以前として両地裁での書面合戦が続いている。高齢の原告、病を抱えた元漁船員にとって裁判の長期化は、より過酷なものとなっている。

労災認定訴訟（東京）

昨年7月の第一回、12月の第二回に続き、今年9月12日に第三回口頭弁論が東京地裁で開かれた。途中に進行協議（裁判官と双方弁護士との主張・立証や書面提出日程等の打ち合わせ）

が挟まれているものの、長い間隔を感じさせるものとなった。

50席近くある広い法廷に原告の姿はなかったが、マスコミの他に第五福竜丸や広島・長崎の原爆訴訟の当事者と支援の人たちで半数近くが埋まっていた。

この日原告側弁護士は6通目の準備書面を要旨次のように陳述し、被告である船員保険部の姿勢を批判した。

1 放射性物質による被曝

本件で考えるべき基本的視点は、放射性物質による被曝であり、被告の使う基準は外部初期放射線を基準としたもので本件に当てはめるのは適切でない。

2 政治的に切り棄てられ放置された被害

体制対立、アメリカへの政治的配慮等、様々な思惑の中で原告らの放射性物質による被曝は無視され、切り捨てられ、隠ぺいされて長期間放置されてきた。

その結果実態を明らかにすることが困難になっていることを踏まえ立証責任を顧慮すべきだ。被告は当時の国の機関を引き継いでおり、現在被告が国でないという理由でこの点を否定することは許されない。

3 船員保険における立証責任

原爆症認定では、被爆者援護法には国家補償的色彩があることなどを考慮して、被爆者側の立証責任を緩めるなどして、認定対象の拡大が図られてきた。

船員保険法には、適切な被害回復を図るためには、労災保険における労働者の生命と生活を保護するという基本趣旨があり、これらを踏まえれば、原爆症認定における起因性の判断以上に、放射性物質による被曝という特性を踏まえ、原告漁船員に緩やかに起因性を判断すべきである。

そして、次回法廷で、残された記録を中心に被曝船員の実態を明らかにすると結んだ。次回日程は未定。

国家補償請求裁判（高知）

日米政府の政治決着により支

払われた200万ドルの「見舞金」は、第五福竜丸を除けば、汚染マグロの対価として92隻に分配されただけで、船員への補償はなかった。

政治決着でアメリカ政府への損害賠償請求の道を断られたことに対し、財産権の侵害（憲法29条）、水爆実験の不法行為に対する損害賠償（民法709条）を求めこの裁判も書面合戦が続けられている。

第6回公開弁論が10月27日開かれ、国側の「そもそもアメリカにたいして国家賠償を求め法律上の根拠がない」との門前払いの主張に対し、原告側は不法行為により被害を受けた私人として、国際私法に基づく民法上の請求が可能と反論した。

549万円のクラウドファンディング

裁判費用支援のため、昨年9月〜11月に500万円を目標にクラウドファンディングが行われた結果、300名以上から計549万5千円が寄せられた。

（編集部）

雨宮洋司著 「船員にこだわる物言い」を読んで②

柿山 朗 (元外航船員)

一、船員(職業) 特殊性論

著者は第Ⅱ部とⅢ部で船員の特殊性とその軽減策を具体的に記しているためわかりやすい。

①船員職業の特殊性を構成する

三要素とは

海という厳しい環境に影響されること、長期連続の航海ということ、大量の貨物と多数の船客を運ぶということを指す。船員職業の特殊性は人間性阻害をもたらす要因である。これらの軽減策は国民的な課題として解消しなければならぬ。

②特殊性とシーマンシップ

これには、コインのように表と裏がある。筆者によれば、表とは特殊性が船員にとって不利益があっても、それを努力で乗り越えたとき、その人は素晴らしい人物になり得るといふこ

とである。裏とは船員の不利益性が軽減されず、船内が労働法規制の効力がない無法地帯に变质し人間性阻害が起きることを指す。

船員職業の特殊性のコインの裏側の諸点を可能な限り軽減して、人間性を取り戻すことができるようにする。国や船社による施策展開と労働組合(海員)の力が不可欠であると述べる。

③もうひとつの海上の特殊性

本誌には「内航おしやべり広場」という投稿欄がある。

毎号のように寄せられるのは「前の会社を辞めたのは雰囲気から嫌。5人しかいないので、朝から晩まで顔をあわせる。毎日がストレスだった」「若い子が辞めて他社に行くのは上司の人柄とか船内の雰囲気」「ガミガミいう年配者がいないから人間関係

が良い。他社に移る気はない」「やっぱり船は人間関係」等々。海は広く、船は狭い。内航ばかりでなく、外航も似たような環境にある。船員職業の特殊性に加えても良いと思われる。

二、モーリシャス沖座礁事故

*この項、羅針盤32号参照

①事故原因調査報告

3年前、貨物船「WAKAS HIO」が座礁し、大量の重油が流出した。本年9月運輸安全委員会は調査結果を公表した。「詳細な海図がないにも拘わらず、スマートフォンの通信圏内に入る目的で航海計画を変更し、島に接近したことが事故原因」とした。

インド人船長は、乗組員らのスマホの電波を受信する目的で

島に接近するよう指示した。モーリシャスばかりでなく、マラッカ海峡後、スマトラ島に接近するなど、スマホの電波を受信するため陸岸への接近を繰り返していたという。

更に事故原因として挙げたのが、衛星電話を用いた通話料金が高額な上、同船には定額課金制で高速データ通信ができる機器がなかったということである。

コロナ禍のこの時期、乗組員とその家族が互いの安否を確認したいと思うのは当然のことである。著者の言葉を借りれば事故の原因は「船員のモノ化」にある。「船員職業の特殊性の軽減策」が講じられていれば、防げた事故だ。

②FOC(便宜置籍船)の今

「WAKAS HIO」の用船者は商船三井、運航管理は長鋪汽船、船籍と船主は、パナマのOKIYOマリタイムという典型的な便宜置籍船であり、実質的な船主は商船三井である。

だが、商船三井と長鋪が記者会見を開き謝罪したのは事故か

ら14日後、しかも会見で見せた商船三井の立場は、あくまでも用船者としての弁明だった。

商船三井は、本船のAISの航跡のチェックや正午報告をチェックしていたのか、本船の状態を把握していたのか、多くの疑問がある。

用船者と船が繋がるのはA U D I T (内部監査)を除けば、安全チェックリストなどの無数のペーパーで、人と人ではない。F O Cへと腕を長く伸ばし過ぎた結果、指先が見えない、労働現場が見えていないのではないかと。

その後、事故を最後まで問題視し、活動したのは、F O C問題ではなく燃料油による海洋汚染を危惧する国際環境団体だったことを付記する。

③徳を失ったグローバル化

本年6月28日の朝日新聞に「グローバル化の果て」と題するインタビュー記事が掲載された。語るのは政治学者の牧原出(いずる)さん。

「ベルリンの壁の崩壊後の

30年、世界に何が起きたか。グローバル化により富の偏在が進み固定化、徳の失墜と無関心、民主主義が劣化した」と警鐘を鳴らす。一方で、「富や情報が一部の人の意向に左右されるといふこれまでの世界観への疑問も強く発せられ始めている」と言う。

私が着目するのは、「徳」の一字である。不正義なF O C船は、「旗国との真正な関係」に戻すべきである。

大手3社のコンテナ事業会社「ON E」は、コロナ禍の中、海運バブルで儲けたようだが、ここにも徳は無い。水モノといわれる海運の収益の浮沈に翻弄され、どれ程船員が苦渋を舐めたか。

80年代、船員制度近代化を経て緊急雇用対策があり、「希望退職」が募られた結果、一万人の外航船員は「絶望退職」し海を去ったことを忘れられない。不正義があれば、疑問を投げかけ、怒りの声を挙げることを自分に課していききたい。

三．人間性回復の闘い

①船員の特殊性の軽減との関係

60年代のこの時期、船舶の自動化、大型化や専用化など技術革新と合理化が急速に進んだ。その結果、船舶の運航はタイトになり、船内労働は強化され、休憩時間は削られていった。

これに対して、定員と就労体制を明確にし、休暇の改善、時間外労働や夜間労働の規制、船内生活の改善。それらを求めることが人間性回復だった。

「人間性回復」と「船員職業の特殊性の軽減」は同義語であり、同じベクトルを向く。

②72年、三ヶ月の長期スト

学校を卒業後二年目、大阪・堺でタンカーの伊勢丸乗船中に約半月ストライキに参加した。

何度か友誼組合ということで全織同盟に所属する泉南の女性組合員たちとのボーリング大会への誘いはあったが、上陸してのビラ配りすらない静かなストだったと記憶する。

だが後に長期ストには、現場

船員たちの怒りと闘いの前史があったことを知る。

65年のストライキ、組合幹部である和田、金子へのリコール運動。船舶通信士労働組合の結成。71年の労使交渉の否決による南波佐間組合長の退陣などである。

長期ストの後、オイルショックで小山海運、私が在籍した照国海運等々の倒産があり「脱日本政策」としてのF O C混乗が始まる。

山本泰督氏は「伝統的労使協調路線と決別し、経済民主主義の推進を内容とする革新路線を選択したのは71年から77年までの6年間を指す」とする。(経済経営研究年報・35号)

四．ネオコン的船員教育政策

本書とは別に、15年前の「海員」海事時事欄に著者による題記の時評が掲載されている。

船員教育研究機関では、統廃合とともに(天下りと業界代表の発言力が強い)国によって別

途設立された理事会の政治性を含めた方針により、教育機関の縮小方向への加速、国家と産業界のニーズを強く打ち出せるようになったことへの危惧が述べられている。

更に、周辺事態法成立以降は日本のネオコン的政策は憲法改正という総仕上げの段階へ入ったと危機的な情勢を語る。

ネオコンとは、米国新保守主義者のことで、彼らの考える自由と民主主義という価値観で、脅威に対しては軍事的攻撃も辞さない考えを持つ。経済政策としては規制緩和、民営化など市場重視の新自由主義政策の展開である。

2007年の国交省交通審議会の中間報告で、日本の「非常時等」における日本籍船と日本人船員の規模を450隻、5500人としたうえ、トン数標準税制などの「アメ」を匂わせながら検討を進めることになった。内航船員不足への対応では退職自衛官の活用などが列記されている。

五、船員にこだわって生きて

*最後に自分の事を少しだけ書くことをお許し願いたい

①「なじみの仲間のつくり方」

大島商船高校（高専）入学から間もなく60年、最近まで現役船員を続けてきた。長い経験から言えば、最も安穩に過ごせたのが「なじみの仲間となじみの船」に乗っている時だった、と思う。隅々まで知り尽くした船に乗るのが安心で安全であるの言うまでもない。大切だが難しいのは仲間との関係性をどう築くかということである。私の実践例を紹介する。

なだしお裁判（潜水艦なだしお・第一富士丸との浦賀水道での衝突事件）で知り合ったゼネラル石油労組の友人からこの労組の職場綱領を知った。

第一項は「能力による労働者管理に反対し、互いに競争しない。一人ひとりがすべての仲間のためになるかどうかを、職場で常に判断しながら行動する」である。

私もこれに倣い、船内で長い時間をかけ、試行錯誤をしながら、皆で論議して次の綱領を作った。

「腕をきたえ汗をながし、誇りをもって働こう」「選別や差別を憎み仲間を裏切らない」「どんなことでも皆で決める。少数意見を大事に」。

船には組合活動をする上では、利点がある。例えば当直者以外はいつでも集まれる。作業着寄せから〇〇さん解雇反対まですべてが職場要求となり得る。

本誌・編集長の竹中さんの解雇撤回闘争は、日本郵船が相手の困難な闘いだっただ。勝利の決定打は、船の仲間であった辻、橋本両機関長や浦山司厨手の証言だった。

いつの時代も労働組合運動を担保するのは、職場での団結である。団結の基礎は、人と人の繋がりに他ならない。

②新船員政策について

本書のこの章には「船員教育機関の再構築」がある。読みながら遙か昔を思い出した。

入学後、最も嫌だったのが夜中、寮内での上級生である本科3年生による下級生への「説教」という名の暴力。

全く勉強には身が入らなかった。通知表にはいつも「商船学校生としての自覚がない」と記されていた。落第して当然だったが、私のクラスは落第イコール退学だった。理由は一級下のクラスからは、制度が変わる高専生だったからである。こうして幸運にも落第を免れた。

真面目に取り組んだのは本科三年の文芸新聞部長だけ。この年の1月に起きた「ぼりばあ」遭難事故が私の書いた最後の記事だった。4月、晴海での「進徳丸」乗船式へ急いだのをよく憶えている。

4年目は専攻科生として練習船、汽船と帆船が半々で、それぞれに遠洋と沿岸航海実習が含まれていた。

5年目はアップさんと呼ばれる半年の社船実習。私が乗ったのは大阪・中小労の萬野汽船。

（次ページ下段へ）

(前ページより)

そこで見たのは船陸の壁、職部の壁、甲機の壁だった。練習船と社船の違いを発見する貴重な体験だった。

最後の半年は学校へ戻り、国家試験の準備をして卒業。劣等生だが何とか甲二航に合格した。

サンドイツチといわれる教育制度で救われた。本科と違い専攻科では倦むこともなく多少は船乗りらしくなったと思う。私にとっては得難い制度だった。

③ 商船教育の行方

その後、外航では日本籍船の減少に歯止めをかける、という名目で国際船舶制度ができた。

最終的には日本人船機長の配乗義務も消えた。船尾に日の丸を掲げていても日本人の乗らない船の出現である。その結果、外航日本人船員の海技の伝承もやがて途絶える。瀬戸内の海辺に立つ母校の校門に刻まれた「商船」の2文字もいつか削り去られるのであろうか。

(終わり)

を突く本質的な質問」、「何とも情けないね」との声が聞かれた。

ちなみに、ストの際に組合が組合員に対して行う賃金保障は、組合内部の取り決めの問題なので、労働協約書に記載されるものではない。非居住特別組合員に適用される協約も同様で、そのような記載はないということだ。

そもそも、日本人組合員（完全資格組合員）にはスト権確立の投票権があるが、非居住特別組合員に投票権はない。ストに限らず、各種決定に参画する権利、投票権や選挙権・被選挙権がない。その一方で「組合の方針を支持する」義務が謳われている（非居住特別組合員に関する規則第8条）。従って、ストに際し、組合の指令に反する行動を取れば処分必死となる。

スト権投票の権利がない人にスト指令を出すことは大きな矛盾だ。規約規則以前の問題で、国連の世界人権宣言や国際人権規約に反する。

組合規約第97条（争議金庫の目的と用途）には「ストライキ参加した組合員の生活補償は争議金庫から支出する」旨規定されているが、この条文の組合員に非居住特別組合員も含まれるとの明文の規定はない。善意に解釈すれば「含まれる」との解釈も可能だが、規約11条の2で、非居住特別組合員の権利と義務は別に定めるとして非居住特別組合員規則を作ったので、その解釈には無理がある。

結局、非居住特別組合員へのスト指令は想定

もしておらず、答えられなかったのが正直なところだろう。非居住特別組合員制度の矛盾が集中して現れた場面だった。

（3）非居住への関心が高かった外航分科会

多くの職場委員が、ITFポリシーやFOCに対する定義、IBF交渉の形態に関する質問や疑問を投げかけ、非居住特別組合員に関する関心の高さが伺われた。

特に、非居住特別組合員に対する福利厚生など、受益船主国組合の義務を果たすために現状2人しかいないフィリピン人国際業務スタッフ（ISS）の採用増を求める意見、非居住特別組合員に選挙権・発言権が認められていないのは何故か？との質問が注目された。

本部側は「ISSは以前の成熟していない時代に作った制度。増員についてもフィリピンの労組に相談したが紹介してくれる人が見当たらないとの回答だった」、「選挙権・発言権が認められていない理由は、非居住特別組合員規則に書いてないから。権利は規則に書いてある範囲で認められる」との答弁だった。

非居住特別組合員に対する受益船主国組合の義務について、現場を熟知している職場委員と役員の意識の違いが現れた一幕だった。

外航分科会では今大会の焦点である基金に関する直接の発言はなかった。

（次号に続く）

※この文章は25頁からお読み下さい。

（前ページより）

北米航路の材木船である。

そこで見たのは船陸の壁、職部の壁、甲機の壁だった。練習船と社船の違いを発見する貴重な体験だった。

最後の半年は学校へ戻り、国家試験の準備をして卒業。劣等生だが何とか甲二航に合格した。

サンドイッチといわれる教育制度で救われた。本科と違い専攻科では倦むこともなく多少は船乗りらしくなったと思う。私にとっては得難い制度だった。

③商船教育の行方

その後、外航では日本籍船の減少に歯止めをかける、という名目で国際船舶制度ができた。

最終的には日本人船機長の配乗義務も消えた。船尾に日の丸を掲げていても日本人の乗らない船の出現である。その結果、外航日本人船員の海技の伝承もやがて途絶える。瀬戸内の海辺に立つ母校の校門に刻まれた「商船」の2文字もいつか削り去られるのであろうか。

（終わり）

ていないが、管理体制に問題があったことは暗に認めざるを得ないということか。

これに対し代議員が、「今の組合長の発言について質問しても良いですか?」と聞いたところ、議長は「活動報告に関するもの」と釘を刺したため質問せずに終わった。

ある代議員は、「本組合と国際船員労務協会は被害者、真相究明のため第三者委員会を設立して調査して欲しい。基金の管理についてITFは法人化を推奨している。今の基金の管理はどのように行われているのか」と的を突く発言をしたが、本部側は全く答えず、無視を通した。

別の代議員からは、「実際に訪船するのは私たち職場委員。訪船してどう説明したらよいのか?具体的な説明が欲しいのに前進回答が何もなくてよいのか?原因は何なのか、現場にどう説明すればよいのか?それを伺いに来ました」と切実な思いが披露された。しかし、これについても本部側は、「ご心配をお掛けした。そのようなお気持ちを察して、本件に関して声明を出した。組合会計は適正に処理されている。今後事実関係について得られる情報に基づいて適正に対処していきます」と「適正な対処」を繰り返した。

また別の代議員が「適正に対処と言うが、今後の対策のスケジュール感、工程。どういう見通しかを伺いたい」と質問しても、本部側は「今後新たな情報を踏まえ、関係団体と協議して適正に取り組んでいく。まとまれば皆さんに報告します」と、組合長発言と同内容を繰り返すのみであった。

活動報告の審議に与えられた時間は松浦組合長の冒頭発言を含めわずか30分。審議の終盤に代議員から「コロナで大会の審議時間が短くなったが5月にインフルエンザ相当の5類感染症に移行した。しかし大会は昔より短いまままだ。これについて見解を」と聞かれ、本部側は長々と大会会場を確保する難しさを訴えた

のちに「予定時間はメドに過ぎないので、審議時間はしっかり確保したい」と答弁。

ところがその本部答弁が終わるやいなや、議長は「そろそろ予定の時間になったので」と審議打ち切りに誘導してしまった。

その間、「適正に対処していく」を何度聞かされたことか。何を聞かれても、6月末に出した「声明」の繰り返しに終始する姿勢。ビッグモーターやジャニーズの方がマシに思えた。

この件に関する本部答弁は総務担当の齋藤中執のみが行い、松浦組合長を始め他の役員はひと言も発しなかった。

(2) 会計報告の審議：スト資金は非居住特別組合員も支給されるのか?

会計報告に関する質疑の中で、何とも言いようのない無様(ぶざま)なシーンが出現した。

争議金庫会計が100億円を優に超える報告に対して、ある代議員の「100億円を超えているのに更に今年も一般会計から繰り入れ増額した。組合員に還元することを考えているか」という質問に対し、本部は1972年の長期ストで争議金庫会計がカラになった例を挙げてスト資金の重要性を説いた。

すると、すかさず他の代議員から「今日、外航でストする際には非居住特別組合員の協力が欠かせない。その時には彼らの賃金も争議金庫から補填されるのですか」との質問が出た。

思いもよらぬ質問だったと見え、議長が本部答弁を求めても、役員は誰も手を上げようとせず、担当中執は必死で手元の資料をめくったり隣席の副組合長と何やら相談している。

しばし他の役員の答弁で時間が経過した後、挙手した担当役員が発した回答は、なんと、「非居住特別組合員に適用される協約があり、その内容に基づいて適切に対応していきます」というもの。

またしても出た「適切に対応」。これには傍聴席の船主側傍聴者も嘲笑を禁じえず。「矛盾

(5) 組合員、元組合員らが刑事告発

さる11月6日、組合員、組合員OB、井出本元組合長ら組合元執行部員の計26名が東京検察庁に対し、業務上横領と脱税の容疑で森田前組合長を刑事告発した。

本来なら、被害者である基金管理委員会（＝全日本海員組合および国際船員労務協会）が刑事告訴すべきところ、その意思が見えないため告発に至った旨を次のように述べている。

『本年6月20日のNHKやフジテレビ、翌日の各新聞報道があった後の6月28日、組合は「前組合長に関する報道について」と題する文章をホームページに掲載し、その後機関紙にも同文を掲載した。そこでは「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」で、「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」としている。

同様に、本年10月25日に開催された定期全国大会においても、代議員らの質問に対して「前組合長個人の問題なのでコメントできない」等と繰り返し答弁した。

告発人らは、組合の組合員、元組合員、および元組合長を始めとする組合の専従役員である。船員の権利を擁護し労働条件の向上を目指す団結体であるはずの労働組合の代表者が、外国人船員から得た金員をこのように私的流用していたことを絶対に許すことはできない。しかし、前述した組合の姿勢では、真相究明や責任の追及、改善策が期待できないと思料する。よって、告発に至った次第である。』

今後、検察庁特捜部による捜査により事の真相が明らかになることが期待される。同時に組合員自ら、真相究明と改善策の構築に向けて声を挙げていかなければならないと思う。

10. 組合定期全国大会、本部はまともに答弁せず

10月25・26日、定期全国大会が函館で開催され、全国委員約220名、全国委員でない職場委員・船内委員長・執行部員約40名が実出席した。この問題について現場代議員がどう追及し、本部がどう答弁するか。その攻防が大会最大の焦点だった。しかし、結果は肩透かしに終わった。外航の職場委員から鋭い意見も出されたが、本部はまともに回答せず、質問自体を無視。回答すらしない場面もあった。

(1) 活動報告の審議：組合長の「陳謝」

初日の午後、活動報告の質疑が開始された冒頭、いきなり松浦組合長が挙手し、要旨次のように語り始めた。

『前組合長に関する報道により組合員、関係者の皆様に多大なご心配、ご不安、ご不審を招いたことを陳謝します。本組合に対する税務調査では不正な資金使用等の事実はありません。

報道によれば前組合長が当組合の関連団体の基金を私的に流用し申告を怠っていたとのことですが、前組合長個人のことで、当組合は国税当局や前組合長から何らの説明を受けていないのでコメントできません。

事実関係については、今後取得する情報を踏まえ適正に対処していきます。より透明性のある運営のため関係団体、関係組合と協議して、新たな管理体制、制度の構築に取り組んでいく所存です。』

6月末に出された「声明」と全くと言ってよいほど同じ内容で、「より透明性のある新たな管理体制、制度の構築に取り組む」が付け加えられた格好だ。

「陳謝」も、あくまで「ご心配、ご不安、ご不審」を招いたことへのもので、基金に多額の損害を発生させたことに対してではない。

そもそも組合は、基金の損害額を明らかにするどころか、損害が出たこと自体を未だに認め

用とフィリピン建築業者からのレポートを併せ、6年間で計約6億円を申告せず、重加算税や過少申告税を含め、2億円以上の追徴課税を課された。国税局はこれらを「悪質な所得隠し」と判断したとのことだ。

基金からの私的流用部分については、実質的な給与とみなされたとのことだが、横領で得た金銭を税務署に申告するわけがないことは自明の理で、何らかの意図で税金逃れを図ったことは疑いない。したがって「偽りその他不正の行為」に該当すると思われる。

ここで、また一つ新たな問題が生じる。この国税局の措置によれば、森田前組合長は基金からの流用を給与として申告しなかったことになる。すなわち、税法上組合と基金の両方から給与を受けていたことになる。これは基金の目的外使用であり、管理運営規則と矛盾する。

本件の発覚に伴い、基金の監査法人は会計監査のやり直しをしなければならないが、前組合長に給与を支払ったことにすれば管理運営規則に違反し、他の方法で処理すれば税法に違反することになる。

この矛盾を監査法人は、いったいどう処理するのだろうか。

(4) 詐欺および背任

刑法第三十七章 詐欺及び恐喝の罪

(詐欺)

第二百四十六条 人を欺いて財物を交付させた者は、十年以下の懲役に処する。

2 前項の方法により、財産上不法の利益を得、又は他人にこれを得させた者も、同項と同様とする。

(背任)

第二百四十七条 他人のためにその事務を処理する者が、自己若しくは第三者の利益を図り又は本人に損害を加える目的で、その任務に背く行為をし、本人に財産上の損害を加えたときは、五年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

前組合長がどのような手口で基金からお金を降ろさせたのか、いつ、幾ら私的流用したのか。2年経過しているにもかかわらず、未だに本部は何も明らかにしていない。基金に穴が開いた事実すら認めようとせず、「本組合の会計処理に不正はない」を繰り返すばかりだ。

しかし問題なのは基金の会計処理で、出金が行われる際には、使用目的とともに、組合長以下の責任ある役職者の印鑑が押された稟議書(りんぎしょ)が必須のはずで、それがなければ、基金を預かっているJSSがお金を出すはずもない。そうすると、何らかのウソ偽りを記した稟議書を作って出金させたことは想像に難くない。仮にそうだとすれば、詐欺罪に該当する。稟議書や口座記録を調べれば私的流用の全容が容易に分かるはずだ。

また、組合員のために働くべき組合長、非居住特別組合員の福利増進を任務とする基金管理委員長という職務を考えれば、基金の私的流用および建築業者からのレポートは、「任務に背く行為」により、基金および非居住特別組合員に「財産上の損害」を与えたことになる。

したがって背任罪も該当する可能性が高い。

以上、数々の刑法・税法違反が考えられるが、最も重い罪は、組合員の信頼に背く行為。非居住特別組合員の信頼を裏切った罪だ。それは、受益船主国組合の非居住組合員に対する義務を謳ったメキシコポリシー、ITF船員憲章に背く行為でもある。

一旦失った信頼はなかなか取り返しがつかない。信頼を少しでも回復するためにも、中執委は、組合役員として、また基金の管理責任者として、前記の兼業禁止規定違反の件を含め、前組合長の行為により基金に幾ら穴が開いたのか、どのような手口が使われたのかなど、事件の全容を説明し、原因と改善策、損害の回収策を大会等の場で示す責任がある。それが組合員に対する義務でもある。

全日本海員組合

東京国税局 6億円申告漏れ指摘

前トップが基金流用

海運業の労働者で組織される労働組合「全日本海員組合」(東京)の森田保己前組合長(57)が東京国税局の税務調査を受け、20



森田保己前組合長

森田前組合長を巡る税務調査の流れ



20年までの6年間で計約6億円の申告漏れを指摘されていたことが20日、関係者への取材で分かった。組合の関連団体の基金を私的流用するなどしていたが申告していなかったという。追徴課税は加重算税や過少申告加算税を含め、約2億円以上とみられる。



全日本海員組合 旅客船や海運業で働く船員と、海事関連の労働者で組織される個人加盟の産業別単一労働組合。終戦直後の1945年10月に創立され、連合他、国際的な運輸労働組合の中央組織の国際運輸労連にも加盟している。組合員約8万人のうち、組合と労働協約を締結した船舶に乗る外国人船員を中心とした「非居住特別組合員」が約6万人を占める。

関係者によると、森田氏は組合関連の財団法人が管理する外国人船員の研修などの福利厚生に充てる基金の一部を使い、貴金属や

高級腕時計を購入しており、東京国税局は実質的な給与とみなしたとみられる。

基金の原資は組合と労働協約を結んだ船舶に乗る外国人船員の組合員が拠出したもの。内部の規定では使途の詳細について組合員への報告義務はなく、管理が不十分な状況が続いていたという。

また森田氏は組合の代表部があるフィリピンで、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ベートを自身の海外口座で受け取っていたことも税務調査で判明。東京国税局は、これらは悪質な所得隠しに当たると判断したもようだ。

森田氏は1993年に組合の専従職員として採用

不透明運営 以前から批判

前組合長による関連団体基金からの巨額私的流用が発覚した全日本海員組合では、組合長選挙を巡って無効確認訴訟が起されるなど、不透明な運営体制を問題とする声が内部から上がっていた。関係者は組合員の多くが洋上の外国人船員という構造的な問題を指摘する。

後、フィリピン代表部代表や副組合長を経て、2014年に組合長に就任。税務調査が始まった後の21年11月に「健康上の理由」で辞任していた。組合の担当者

は取材に「お話しすることはない」としている。全日本海員組合は、旅客船や海運業で働く船員と海事関連の労働者で組織される個人加盟の労働組合で、22年時点の組合員数は約8万人。連合の主要構成団体として知られ、八戸市など主要な港を抱える国内24カ所に支部があるほか、海外にも代表部を持つ。

「非居住特別組合員」が約7割を占めるようになった。だが組合規則によると、非居住特別組合員には組合役員選での被選挙権や投票権はない。洋上の船舶で生活する船員がほとんどで、組合活動に関心を持たない組合員が増えていたという。

一方、組合内部では組織内の対立が激化する状況が続いていた。2008〜13年にかけて、特定候補の組合長選挙への出馬を拒否する事態が発生。選挙の無効を求める訴訟が相次いで東

京地裁に起こされ、いずれも組合側の不法行為を認定し、損害賠償を命じる判決が言い渡された。東京国税局から6億円の申告漏れを指摘された森田保己氏は、14年に組合長に就任して以降、信任投票で再選されていた。在任中に組合員が基金の使途の公開を求めても、応じなかったという。

東奥日報 2023年6月21日朝刊より

組合長補充選挙を行います」と突然発表されたのだった。それ以外に前組合長に関する言及は一切なく、その後も退職したかどうかすら発表されていない。

ところが、この件が新聞等で報道されると新たな情報が入って来た。

前組合長は組合長在任中の2019年8月に東京都港区北青山に(株) Green Oceanを設立し、自ら代表取締役に就いていたという事実だ。現在は麻布に移転している同社の事業は、「①経営、芸能、人材等に関する各種コンサルティング、②各種情報の収集及び販売、③人材の紹介及び斡旋、④レストラン、カフェ、バー等の飲食店の経営、⑤食料品、飲料品、酒類、雑貨の販売及び輸出入、⑥不動産投資及びその他の投資業」等とされている。

また、同社設立直後に港区白金の高級マンションを購入(現在の売値2億~3億円)。組合長辞任後はそれを売却し、現在は同じ港区の別の高層マンションに住んでいるという。

6億円着服もさることながら、組合長在任中に会社を作ったこと自体が組規約に違反する。このような状態で統制処分をしなかったとは信じられない。

田中副組合長は森田前組合長と学生時代、海上技術部員時代を通しての長年の盟友でもある。藤澤組合長の時代、2人は副組合長として中央執行委員会をリードし藤澤氏を統制処分に持って行ったことは良く知られている。その経緯は処分を決めた2013年の長崎大会で本部が代議員に配布した「統制違反処分無効仮処分命令申立事件」という分厚い冊子に見て取れる。そこでは、田中・森田の両副組合長が他の中執らをリードし、6対1の多勢に無勢で藤澤組合長を追い詰めていく中執委の模様が、テープ起こしで生々しく再現されている。

中執委は、森田前組合長の兼業禁止規定違反について調査し、組合員に報告する責任がある。

(2) 業務上横領 (刑法253条)

刑法第三十八章 横領の罪

(横領)

第二百五十二条 自己の占有する他人の物を横領した者は、五年以下の懲役に処する。

2 自己の物であっても、公務所から保管を命ぜられた場合において、これを横領した者も、前項と同様とする。

(業務上横領)

第二百五十三条 業務上自己の占有する他人の物を横領した者は、十年以下の懲役に処する。

このように、業務上横領は単なる「横領」より罪はずっと重い。

森田前組合長は2014年11月から2021年11月の7年間組合長を務めた。同時に基金管理委員会の委員長、基金の会計管理を業務委託されたJSSの会長にも就任した。

報道によれば、その間の2015年から2020年までの6年間にわたり、基金を私的流用し、貴金属や高級腕時計を購入したという。

購入した貴金属類の行先は不明だが、流用額は約3億円にのぼると言われている。

組合長兼管理委員会委員長、かつJSS会長という三権の長である自分の地位を利用したこの行為は、まさに「業務上自己の占有する他人の物を横領した」行為で業務上横領に他ならない。

(3) 脱税 (所得税法第238条1項)

所得税法第六編 罰則

第238条1項

偽りその他不正の行為により、第〇〇条に規定する所得税の額につき所得税を免れ、又は第〇〇条の規定による所得税の還付を受けた者は、十年以下の懲役若しくは千万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

(〇印の条文数字は省略)

報道によれば、森田前組合長は基金からの流

だ（海員 2009 年 1 月号 P33）。

それだけではない。海上の友などの各種広報紙の購入に加え、外国人船員用の機関紙オーシャンゲート・インターナショナルの製作費用も基金から出ている（海員 2008 年 6 月号 P22）。これらの事実から、基金が組合活動に使われていることは疑いようがない。

労組法の主旨に従えば、基金から組合活動に回した金銭は、組合収入として計上し、組合員に報告しなければならないはずだ。

同様に、前記 I T F の船員憲章、基金・監査ポリシーの主旨を顧慮すれば、基金についても用途の詳細を含めた会計報告を、外国人を含めたすべての組合員に対して行うことが受益船主国組合の義務だろう。

本来労働組合は、こうした規定の有無にかかわらず、自ら進んで組合員に開示することが、組合の活性化、組合員が意欲的に参加する組合運動につながるはずだ。

（6）I S S（国際業務スタッフ）の減員

非居住特別組合員が急増したことから、組合は I S S を 10 人まで増員する方針であることを 2008 年の大会で表明し、実際にも訪船体制の強化など非居住特別組合員に対するケアの充実を図った。

2010 年夏の I T F メキシコ世界大会で船員憲章が改訂され、メキシコポリシーの中に位置づけられたこともあり、同年の組合定期全国大会の活動方針書は、基金事業の内容を大きく記載し、非居住特別組合員に対する広報活動の重要性を説いている。今回の関東地区執行部に見られた後ろ向きの姿勢とは大違いだ。

その大会では、非居住特別組合員が組合員として付与されるべき権利、組合が行うべき「サービス」についても多くの時間を割いて論議された。

当時の藤澤組合長は日本海運集会所のイン

タビューで、「J S U には国際スタッフとしてフィリピン人が 10 人在駐し、訪船活動を始めて日々の活動をしています。永住権を持つ人が数名出てきましたので執行部に取り入れ、さらに幅広く外国人船員の要望を取り入れていきたい」と誇らしげに答えている（月刊誌「海運」2013 年 2 月号）。

その後 2013 年の大会で藤澤組合長が統制処分放逐され、翌年森田組合長が就任したが、以降 I S S の人数は減少の一途を辿り、現在は本部と関東地方支部各 1 名のわずか 2 名となった。日本人組合員は相変わらず微減傾向が続く一方、非居住特別組合員は常時 6 万人を前後し、比率は増しているにもかかわらず、なぜ I S S が極端に減ってしまったのか理解に苦しむ。横領やフィリピン建設業者からのキックバックによって基金に穴が開き、本来やるべき活動が削られたとしか考えられない。

9. 森田前組合長の罪状

（1）株式会社 Green Ocean

海員組合同規約第 7 2 条 （執行部員の地位と一般的任務）

本組合の活動からみて密接な関連があり、必要なものとして全国大会、全国評議会または中央執行委員会が認めた場合を除き、他の労働組織そのほか外部団体などの役職員を兼任したり、他の職業を兼業しないこと。

これは執行部員の兼業を禁止する規定である。

「2. 隠ぺい体質を上塗りする海員組合の声明」で記した通り、2021 年 1 月に神戸で開かれた定期全国大会では、開会冒頭から組合長の姿はなく、座席も用意されていなかった。組合長不在について何ら説明がないまま、異様な雰囲気での議事が進められた。そして、午後の議事開始の冒頭、役員選挙管理委員長から「森田組合長から辞任届が出されたので、只今から

たのと大きな違いだ。公益財団法人では事業報告・決算報告は理事会と評議員会の承認、官庁への提出義務等の各種義務があり、横領事件が発生した場合は、理事や監事ら役員にも監督義務違反の損害賠償責任が生じる。

しかし、今回の横領事件は、事業報告・決算報告どころか財団法人の定款に相当する運営規則や役員の氏名すら公表されない中で生じている。すべてが“闇の中”なのである。

各種の基金にはそれぞれ〇〇基金管理委員会が組合と国際船員労務協会の両者によって作られ、JSSが会計業務を委託され基金の財布を握っていた。そして代々の組合長が基金管理委員会の長を兼ねていた（2010年大会の活動方針書P66）。委員長代行や運営委員長も組合の中央執行委員が就任したと過去の活動報告書に書かれている。各船会社への請求書や領収書も管理委員長名で発行され、未納や出納管理は組合コンピュータに一元化され、実務は全て組合が行ってきた。

管理委員会の長、かつJSSの長でもある組合長は、基金を構成する3団体の長であり、使途の決定、出金、会計報告の承認という3役をひとりで行っていたことになる。三権分立ならぬ三権の長である。しかも実務は各所に配置された部下が行っていたのであるから、起こるべくして起こった事件としか言いようがない。

事件の根を断つためには、この構造を遮断し、すべてを透明化して組合員の目に見えるシステムにする以外にない。

(5) 労組法5条（組合員の参加権・会計報告義務）とITFポリシー

労組法第5条（労働組合として設立されたものの取扱）

2項の三 組合員は、その労働組合のすべての問題に参与する権利及び均等の取扱を受ける権利を有する。

2項の七 すべての財源及び使途、主要な寄附者の氏名並びに現在の経理状況を示す会計報告は、組合員によって委嘱された職業的に資格がある会計監査人による正確であることの証明書とともに、少なくとも毎年一回組合員に公表されること。

ここに言う「すべての財源」とは組合費に限らず、組合活動に使われたすべての財源を指す。

この規定は前記ITFポリシーと底流で繋がっており、どちらも組合の組合員に対する義務を指示している。

しかし、毎年の組合活動報告書には、「基金管理委員会、使用報告、会計報告、監査報告が行われ報告通り承認された」とわざわざ数行記されているのみで、内容は一切書かれていない。組合側指名の監査法人は組合会計と同様監査法人トーマツと聞いているが、今回の事件を通していったいどのような監査を行っていたのかが今問われている。報道内容が事実とすれば、監査法人の役目を果たさなかったことが明らかだからだ。

以前の活動報告書には管理委員会の組合側委員・船主側委員の氏名を含め、基金の使途や問題点がかなりの程度記されていたが、現体制になって以降の10数年間、年1回管理委員会が開かれ会計報告等が行われたと記されているのみで、外国人船員福利基金の使途は記載されなくなった。

使途の大きなものはフィリピンのマリナーズホームなどの建設費であるが、「欧州およびアジア地域駐在員活動に対する援助」、「アジア地域船員組合等とのミーティング」、「国際業務スタッフの活動」等にも使われてきた（2006年報告書ほか）。

組合会計の中の教育文化費について、「ISSと言う外国人スタッフの活動は、管理委員会から一部負担するケースがある」と総務部鈴木部長（現副組合長）が大会で答弁している通り

(3) 船員憲章ポリシーと基金・監査ポリシーの主旨

その後、2002年にバンクーバーで開かれたITF世界大会では、日本を始めアジア各国の船員組合が反対した結果、船員憲章は強制化されずポリシーにとどまったものの、加盟組合が組合員に対して取るべき「行動規範」として採択された。船員憲章は基金について字数を割いて次のように規定している。

「7. 組合は以下のことを保証する。

※すべての基金要素と関連した支払いは、明確にITF承認協約の中で明らかにする。

※基金は、透明かつ適切に管理されている。

※これらの法律で規定されていない控除は組合員に説明される。

※基金は毎年、正式資格を持つ監査人による監査を受ける」。

そして、基金の理事会や管理規程の内容、年次報告規定やITFへの報告義務など、詳細にわたり規定している。(詳細は機関誌海員2002年11月号P27)

その後、2010年のメキシコ大会では、その間IBF方式が導入されたことにより船員憲章は一部変更されたが、基本条文は元の表現のまま引き継がれた。また、基金の運営や会計報告・監査に関する条文は別途「基金・監査ポリシー」として独立したポリシーに格上げされ、整備された。船員憲章ポリシー、基金・監査ポリシーなど8つの追加ポリシーを統合するものとして受益船主国組合の権利・義務を謳ったメキシコシティポリシーがある。

船員憲章ポリシーは全10項目からなり、その第4項は「加盟組合がITF承認契約の下で雇用される船員から徴収する組合費の種類とレベルは、公平で、当該組合が組合員に提供するサービスの内容に見合ったものでなければならない」、第9項は「ITF承認協約に基づく基金は、ITFの基金・監査ポリシーに従っ

て運営されなければならない」とされる。

また基金・監査ポリシーは19項目に上り、「通常、基金は法人として登録される」、「加盟組合は基金が目的に沿って履行されるよう監視し、本ポリシーに違反もしくは不遵守の何らかの証拠があればITFに報告する責任を負う」等が規定されている。

また、各ポリシーには実施のためのガイドラインが定められている。

船員憲章ポリシーの実施ガイドラインは、「総則：加盟費および組合の責務」で「本ポリシーは、維持しなければならない最低サービス提供基準を定める」と規定し、組合員の「参加権」を次のように記している。

「ITF協約の対象となる船員は、関連組合で発言権を持ち、自らの利益を代表させる。組合は、組合への参加を奨励するために、状況が許す限り最善を尽くすべきである。」

一方、基金・監査ポリシーの実施ガイドラインには、「全ての基金部分についてCBAで明確に説明し、賃金スケールのそれぞれの欄に、CBAの関連条文への早見参照を付すべきである」、「FPC運営グループに、ポリシー実施の進展に関する定期報告書を提出しなくてはならない」等と記されている。

組合員の参加権・発言権を保証するのは、正確な情報を与えることが大前提である。果して海員組合は、今回の森田組合長の横領・背任行為を非居住特別組合員に「最善を尽くして」説明したのか、また、正しくITFに報告したのか、気になるところだ。

(4) 法人化されなかった基金管理委員会

前述したように、基金・監査ポリシーによれば、基金は法人として登録されるのが通常だが、日本では、外国人船員福利基金を始め、非居住特別組合員の全ての基金が法人化されていない。日本人船員の福利基金が当初から公益財団法人日本船員福利厚生基金財団に法人化され

だろうか。外国人船員に基金の周知を図るという当然すぎるほど当然の要求も、このようにして葬り去られてしまった。

ホームページに組合行事、活動方針・活動報告、予算・収支報告などの掲載を求める修正案

外航職場委員らは、「広報・文化活動」の項でも修正案を出した。「ホームページにトピックス、組合行事、活動方針・報告、予算案及び収支報告、お知らせ等の更新を都度行い、組合活動を組合員へ広く周知する」の文言を方針書に追加するよう求めるものだ。

この前向きな提案に対しても、「他の組合はしていない」、「あえて方針に書く必要はない」、「一般の人が目にするので慎重に」などと理由にならない理由で執行部が一斉に難クセを付け、取り下げに追い込んでしまった。

以前は、タブロイド判の方針書が大量に船に送られ、組合員は誰でも目にするのができたが、今は雑誌形式で発行部数も少なく、大部分の組合員は目にするのができない。インターネットが重要なツールになっている時代に、しかも組合活動のカナメである活動方針や組合行事を組合員や世間に広めようとしない組合が何処にあるのか。耳を疑わざるを得なかった。

現場から来た組合員が手を上げて発言を求めたが、議長は「傍聴者は発言できません」と認めなかった。

(2) 基金の不正使用防止のために作られた I T F 船員憲章

そもそも I T F の船員憲章は、基金の不正使用が問題視された結果として制定されたものだ。組合自身、そのことを認めている。

「I T F 加盟の船員組合が、非居住船員に適用している協約の基金部分が不透明であるとの批判を避ける目的で作成された船員憲章は～」(機関誌海員 2001 年 2 月号 P52)。

船員憲章は以下のような経過で制定された。

日本や欧州船の便宜置籍船化が急増し、多数の東アジア船員が非居住組合員として乗船するようになったため、I T F の公正慣行委員会 (F P C) は 1 9 9 3 年に非居住船員用基金の運営透明化を求めたガイドラインを制定した。

しかし、インドなどアジアの国々で基金の不正使用が明らかになったことから、1 9 9 7 年に F P C は、加盟組合の適正な履行を義務付けるため、ガイドラインを発展させた船員憲章として採択した。透明な運営を義務付ける船員憲章に署名しない組合に対して、B/C を発行しないというもので、ガイドラインから強制規定への格上げを図ったのだ。

(※B/C : ブルーサーティフィケート。I T F 協約を遵守している船に I T F が与える青色の証明書。港での I T F の査察の際に抗議活動から除外されるなど優遇される)

この間の事情を組合機関誌は次のように記している。

「I T F 承認協約に含めることが認められている福利基金 (ベンチマークの 1 0 %) や非居住船員から徴収する組合費の使途が、一部の加盟組合では不透明であるとの批判が乗組員や港湾労働者組合から出されていたため、2 年前の F P C 本会議で「船員憲章」なるものを制定して、組合員や会社から徴収した組合費、福利基金の明朗な使用を目指すことになっていた。」「日本でも、船主が非居住船員のために使用すべき基金が、正しく使われていないのではないかという疑念が持たれています。」(海員 1999 年 9 月号 P5、2000 年 8 月号 P6)。

基金の不透明使用にかんする記述は、当時の活動報告書など他の発行物にも記されている。

したがって、関東地区大会での「基金は船員憲章とは関係ない」という執行部の発言は真っ赤なウソで、取り下げさせるための方便としか言いようがない。

問題の本質は何処に II

組合員 竹中正陽（まさはる）

8. 関東地区大会の論議と

ITFポリシー

(1) 取り下げに追い込まれた地区修正案

「基金が有効に活用されるよう周知活動を行う」の文言を方針に追加する修正案

9月21日、海員組合の関東地区大会が関東の執行部員、全国委員、船内委員らが出席して開かれた。そこでは驚くべき光景が現出した。大会方針案の「非居住特別組合員への対応」の項に対し、外航の職場委員が連名で修正案を出したところ、関東地区執行部が総出で難クセを付け、猛烈な圧力を掛けて取り下げさせてしまったのだ。

修正案は、本部方針に下記の下線部分を追加しただけの、ごく当たり前のものだった。

「メキシコシティポリシーおよび船員憲章ポリシーに基づき、非居住特別組合員の労働条件の改善・福利厚生（健康促進に向けた啓蒙活動など）の充実に向けた取り組みや各種基金がより有効に活用されるよう周知活動を行い、受益船主国組合としての任務を果たしていく。」

わずか1行を追加するだけの修正案に対し、執行部は「場所がそぐわない」、「文脈にそぐわない」、「周知活動はISS等がやっているんでわざわざ書く必要がない」、「協約に書いてあるのでわざわざ周知するなんてありえない」、「基金は福利厚生 of 的の字句に含まれるので修正は不要」、「ポリシーの箇所を基金でいじくるのはどうか」等々、とにかく本部案通りで良いとの大合唱。

しまいには「基金はメキシコシティポリシーや船員憲章とは関係ない」、「わざわざ方針に書くということは協約が守られていないことになる」とまで言い出す始末だった。

これに対し職場委員側は次のように応戦した。

「現場の非居住特別組合員のほとんどが基金を知らない。パンフレットを作って欲しい」、「協約を守るためにも周知活動が必要だ」、「周知することが非居住特別組合員の権利保護につながる」、「基金の額は100億、200億を超える。それをわずか4行で終わらせて良いのか。透明性を持った周知が必要」、「先の報道で基金の不透明さが明らかになったのに、方針書に書いてないのは納得できない」等々。

「場所がそぐわないなら他の場所に移しても構わない」という譲歩も、「そぐわない」、「周知活動は既にやっているんで違和感がある」との執行部の声にかき消されてしまった。

職場委員の人達は日頃洋上で外国人船員と接しているだけに、現場に密着した当然の要求を出したに過ぎない。論拠も正当で、日本人船員としての矜持すら感じられた。

それに対し、執行部はどうか。ITFポリシーに基づいて非居住特別組合員の権利・利益をどの様に守っていくのかが議論の核心であるにもかかわらず、正面から論争しようとせず横やりに終始する姿勢。「基金」という言葉すらタブーにしたいのか。「お上」の意向が働いていると感じざるを得なかった。

いったい、修正案のどこに害があると言うの

訃報 笹木弘先生

東京海洋大学名誉教授の笹木弘先生が、去る6月22日老衰で逝去されました。享年99歳。

氏は高知県四万十市の貧しい農家の次男として出生。昭和19年に東京高等商船機関科を卒業し日本郵船入社。同時に海軍に応召され駆逐艦春月、戦後は復員船、郵船の社船に乗船。昭和25年に新制東京商船大学の助手となり、船員の人間性阻害回復論の第一人者として「船員政策」の教科を新設した小門和之助教授の門下で船員政策を引き継ぐ。

小門理論を更に発展させ、資本主義経済下の船員労働の特殊性論・船員解放論を展開。「笹木ゼミ」では中西昭士郎元海員組合長を始め数

多くの船員活動家が育った。

船主協会の船舶士構想・海員組合のスパイラル構想など航機両用化の動きに反対し専門分化構想を提唱、長年関東船地労委の公益委員等を務めるなど常に船員と共にあった。退官後も戦没船を記録する会の発足、近年は船員の人権を守る会の設立を願い、多額のカンパを提供し、自ら会員になり顧問を務めた。

本誌8、9号の「海風気風7」でインタビュー記事掲載。ホームページで読むことができる。著書に船員政策と海員組合（成山堂）、海員組合の組織と団体交渉（日本評論社）、海員争議と海員組合（労働旬報社）、技術革新と船員労働（成山堂）、海に生きる（出版会「海に生きる」）など。（合筆）

2022年度会計報告
(2022.10.1~2023.9.30)

科目	金額(円)
収入の部 (単年度)	
会費(29名)	100,000
カンパ(34名)	121,000
郵送実費(8名)	18,500
郵貯利子	6
小計	239,506
支出の部 (単年度)	
会報用紙代	73,920
会報印刷費	31,070
通信郵送費	144,186
会議費	10,500
事務用品費	26,197
振替手数料	6,897
小計	292,770
総収支	
単年度収支	-53,264
前年度繰越	818,652
総計	765,388
次年度繰越	765,388

編集後記

○6億円横領。被害者の組合が動こうとしない理由、それは犯罪の片棒を担いでいるからだろう。この罪こそ重い。労働組合として社会的に庇護された立場にありながら、指弾されると逃げる。我欲しかない。今の地位、権力をもてあそぶ堕落、腐敗を永続させたいのだ。(L)

○「非居住組合員にきちんと権利を与えなければ、組合が大泥棒にされてしまう」。中西元組合長の遺言である。羅針盤20号・追悼文から。(I)

○前組合長に組織の金の横領と業者のリベートで総額6億円。世間の常識なら役員は「不祥事を見抜けず申し訳ない。我々は無関係。外部の力も借りて徹底的に調査解明する。」と保身を図るところだ。しかし、現中執は何も言わずダンマリで保身を図る。世間の常識とは違う。(J)

○海員組合前組合長の業務上横領事件、ここまで腐ったか、の感あり。一片の正義感もない。労働運動とは無縁の存在だ。現場代表による非居住特別組合員を含んだ新たな執行体制の構築に期待したい。(Y)

○広島市では「はだしのゲン」に加え第五福竜丸も教科書から消される。「私が初めて被曝というものを知ったのが第五福竜丸」と懸念を表明する吉永小百合さん。原爆の語り部活動の大切さを胸に刻んでいる。本誌は、編集、印刷、発送すべて手作り、読者の自由な投稿とカンパで支えられている草の根活動です。皆さんの積極的な参加を期待します。(T)

羅針盤 第41号 2023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 竹中方
〒272-0827、電話・FAX 047-375-0789

メールアドレス：rashinban7@gmail.com

郵貯振替口座 0013006322259

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。