

羅針盤

第 45 号

“ 雨のスタンバイ ”



2025. 5. 10 羅針盤を発行する会

内航おしゃべり広場②



現場の声募集中！ 匿名可
世の中に「内航の声」を届けよう

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

船員の働き方改革について 思うこと

（機関長、30歳台）

数年前から、船員も労働時間の管理が厳しく取り締まられ、労働時間の労務管理記録簿への記入が義務化されている。

弊社でも、各人がスマホやパソコンを使い、会社指定のアプリで労働時間を打ち込んでいます。

船員雇用会社は自社の船員に仮バースで船内休日を消化し、年間休日を完全取得してもらいたいと思っていますが、オペレーター会社は荷主にしか目を向けておらず、船員の地位は低いと思う。

実際、オペレーターが訪船した際に、週一回の仮バースを懇願しても、バースが空いてないからと、なかなかとってくれない。

もし、仮バースがあつたとしても、午前中に接岸し、補油作業、船用品受け取り、整備作業、午後からはオペレーターの訪船などがあり、実質、夕方から次の日の朝までしか休めない。オペレーターは訪船時に、仮バースを付与し

なければいけないと言うが、言葉だけ。

労務管理記録簿上、一日中錨泊して整備作業などなければ休日扱いにされてしまう。岸壁で一日休みと錨泊では全然意味が違う。買い物やパチンコ、居酒屋にも行けないので、自分の部屋で酒を飲むか、ユーチューブを見て時間をつぶすだけ。

製鉄所の接岸は昼夜関係なく、夜中に接岸して荷役、バラスト排出、シフトなどあるし、全天候バースでも作業員の交代時や降雨時はハッチの開閉を行わないといけないこともあるため、ゆっくり休めない。

揚げ荷役では、陸上作業員の休憩時間にダンネージの片付けも追加される。その中で、食料と消耗品を買い出しに行かないといけない。最悪、買い出しに行けないことがある。

トラック業界の知り合いは、荷主上位、現場運転手下位を改善したいと業界団体や荷主に対して訴えてきたが、付帯作業や待機時間も改善されず、労働時間の上限

規制もあり、手取りも増えないと話していた。

内航船業界も同じで、荷主・オペ上位、船主・船員下位を改善しなければいけないと思う。

荷主からみて、荷物を運ばせてやっているのか、荷物を運んでもらっているのか。

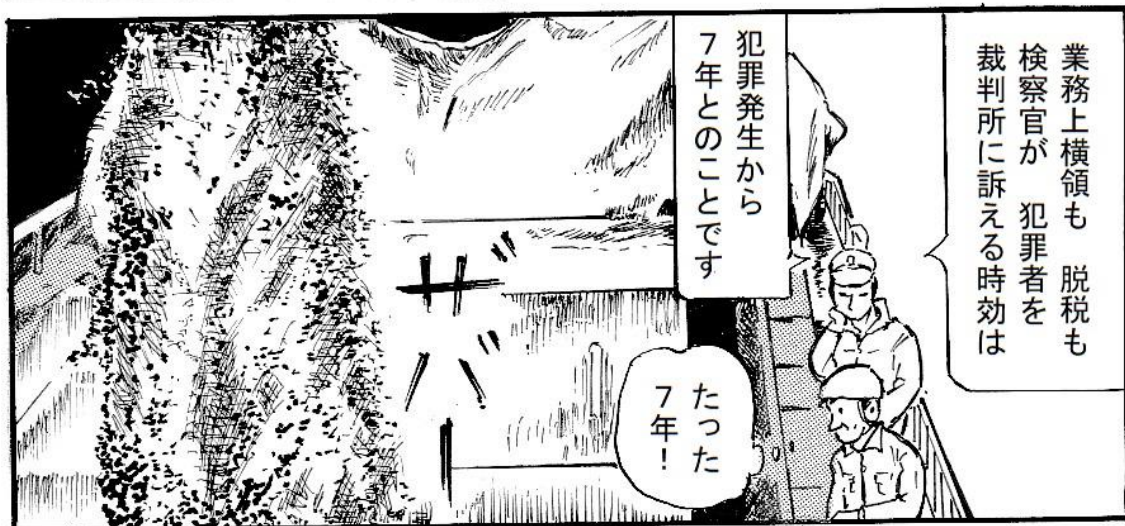
荷物を運ぶことには変わりないが、船員の地位を向上させないと、船で働こうとする人も増えないのではないか。

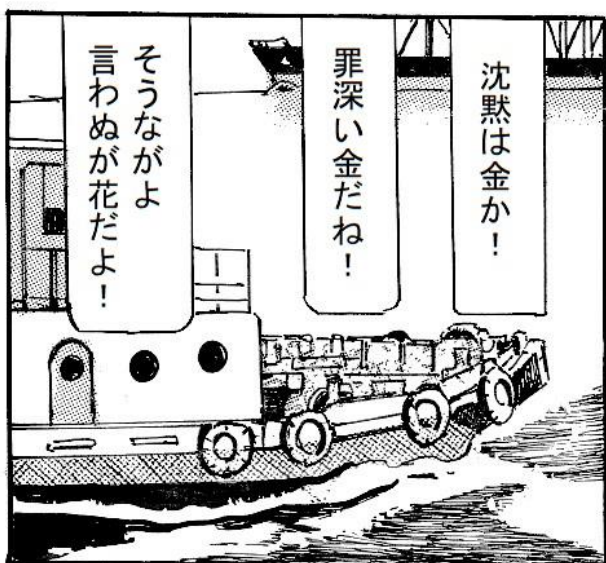
昔みたいに、陸のサラリーマンの2、3倍の手取りで、入港のたびに金の心配なく豪遊しながら、愛人ができるような未来になるという。あつ、まだ独身だから、その前に彼女を見つけないや。

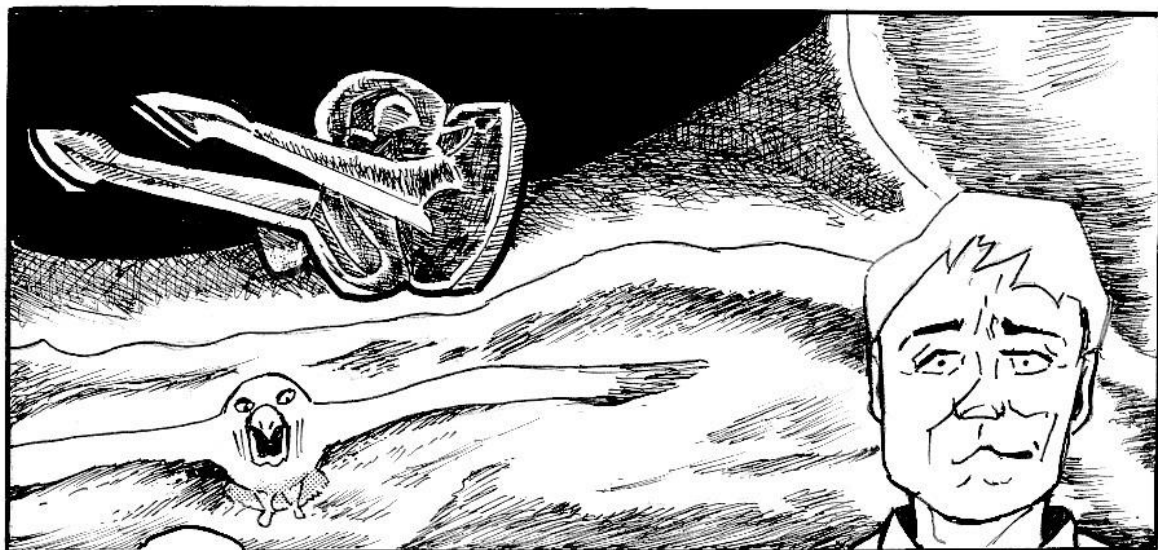
（499貨物船）

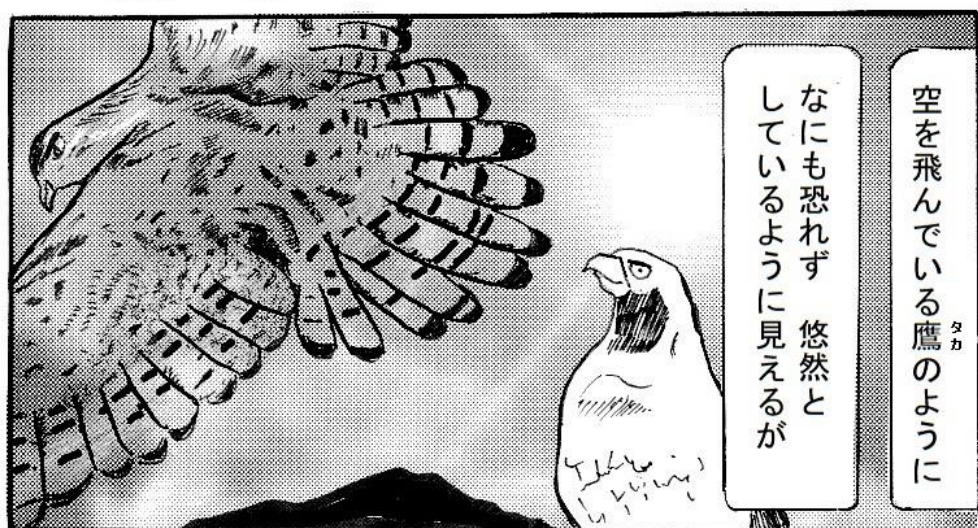


内航おしゃべり日記 その13 トーヤク









井本商運、J R九州高速船

国土交通省の命令相次ぐ 竹中 正陽

船員の過重労働

働き方改革への逆行

コンテナ大手・井本商運

昨年6月14日、国土交通省神戸運輸監理部は内航コンテナ輸送の最大手・井本商運（本社神戸）に対して、内航海運業法20条の「輸送の安全の確保に関する命令」を出した。

同社が定期用船する2隻のコンテナ船が、船主の意見を十分聞かずに運航計画を決め、船員法の労働時間限度を超えて運航させたというもの。

船員の過労を防止する措置（内航海運業法12条及び安全管理規程21条）を取らなかったとして是正するよう命じた。関東運輸局の立ち入り検査で発覚したという。

同社は非を認めて国に是正報告書を提出した。

今後信頼回復に努めるとして、「乗組員の労働時間に配慮した運航計画作成の実施と記録保存の徹底」、「運航計画に対して、船舶管理会社（労務管理責任者・船長）から意見を受けた場合は、その内容を確認し、意見を尊重した上で運航計画を見直す」等を実施することのこと。

船員の間では、同社が運航するコンテナ船はスケジュールがタイトで休みが取れないことで有名だった。

これまでタンカー大手の鶴見サンマリン、外航クルーズ船の商船三井フェリーが同様の是正命令を受けている。

いずれも、「船員からの告発に決まっている」とのもつぱらの噂だ。船員の静かな逆襲が始まっているのかも知れない。

浸水隠ぺい・記録改ざん 会社閉鎖へ

J R九州高速船

二度の隠ぺい、 社長が直接指示

ジェットフォイルに替わり、博多―釜山を結ぶ総アルミの高速船として鳴り物入りで登場した新船クイーンビートルは、2023年2月～5月にかけて船首溶接部からの浸水を隠して運航。国交省の立ち入り検査で発覚し、6月に安全確保命令（海上運送法19条）を受けた。

同社は改善報告書を提出したものの、翌年にも度々浸水が発生、再度運航を休止して修理したが、再度浸水の事実を隠し、航海日誌への虚偽記載、裏帳簿を作って漏水量を記録、漏水センサー位置を60cm上にずらすなどして運航を続けた。

これらのことが同年8月国交省の抜き打ち検査で乗組員の事情聴取から再度発覚した。社長が直接指示していたとされる。

史上初の管理者解任命令 社長、船長ら刑事罰も

安全確保命令違反の罰金は、知床遊覧船の事故を受けて上限が100万円から1億円に引き上げられた。同命令に加え、国交省は安全統括管理者と運航管理者の解任命令を制度発足以来初めて発出した。

これを受け、J R九州は、高速船社の社長ら3名の懲戒解雇を発表。10月には海上保安庁も船舶安全法・海上運送法違反の疑いで強制捜査、社長や船長ら8人を書類送検した。同船は、修理を施しても玄界灘の荒波に耐える保証がないため、今後韓国・日本間に就航しないことを条件に、韓国のパンスターライに今年5月売り渡される。

クイーンビートルの新船 受取りを経験して

5年前私は、臨時の仕事で同船を豪州フリーマントルの造船所に受け取りに行った。その時の苦労が思い出される。

当時はコロナ下で、空港に着くなり乗客全員が警備員に囲ま

れ、パトカーに先導されてホテルに2週間カンヅメ。廊下にも出られず、体力を維持するため狭い個室内をひとりジョギング。

同船は、米軍艦船の建造で有名なオースタル造船所で作られた総アルミの三胴船。船体からエンジンまで最新のセンサーと自動化技術が導入され、波浪や風を先取り感知して揺れを防ぐなど、見たこともない最新設備を備えていた。受け取りに来た船員たちは皆な若くまじめで、ドックの技師に次々と質問していた。

彼らは、新卒者を除いて、外航、内航、国内フェリーから移って来た元海員組合員だった。当時はコロナのため釜山航路は休止しており、仲間のほとんどが自宅待機。政府の休業補償金が出る最低限の暮らしを続けていた。日本に帰っても、運航できる見通しが立たず、いずれ首を切られる運命と語っていた。

燃料タンクが小さく、途中インドネシアとフィリピンに寄って燃料補給。最新設備のため数々のトラブルと警報に悩まされながら博多へ回航したが、コロナ下で海外からの入国者は公共交通を利用禁止。船出身の役員と陸勤中の船員が、レンタカーを代わる代わる運転して2日掛けて千葉まで送ってくれた。

パナマ籍に反対した船員側

JR九州の社長は記者会見で、安全意識が子会社に浸透していなかったというが、社長は代々JR九州の天下り。隠ぺいも社長ら天下り役員が指示していた。同船の建造に際しても、船員側は、パナマ籍・ノルウェー船級(DNV)に反対したが、営業サイドに押し切られたと送ってくれた役員は語っていた。

日本籍にすると、フェリーは外航船と異なりNK船級(日本海事協会。日本の船級協会)ではなく、すべてJG(日本政府)の規制に縛られ身動きできないからという理由だ。

帰港直後の年末、釜山航路再開の見通しが立たないという理由で、従来からあるジェットフォイル2隻の売却と、船員削減のニュースが舞い込んできた。

その後会社は、釜山航路再開までの一時的な措置として、同船を国内観光の遊覧船運航を計画したが、パナマ籍のためカボタージュ規制(船舶法3条・国内港間の輸送は自国籍船に限る)に抵触するので不可。かといって、船籍を日本籍に変更するには大変な手間を要する。

そこで思いついたのが経営困難を理由にパナマ籍のまま国内港間を就航できる、沿岸輸送特許を国交省に申請。これには、海員組合が反対したものの、国は一時的に許可した。しかし長期的展望が見通せないため、2022年には日本籍への変更をせざるを得なくなったという。「俺たち船員はあれほど反対したのに」との声が聞こえる気がした。

そしてコロナが下火となった同年末に釜山航路が再開されたものの、翌年2月に今回の亀裂・浸水となったのだった。

船員であること

短い期間だったが、寝食を共にしたあの若く優秀で、くった

くのない乗組員は今どうしているだろうか。彼らも隠ぺい工作に加担させられたのだろうか。入社する時、半ば強制的にJRの労働組合に入らされたと言っていたが、労組は守ってくれているだろうか。

映画ボセイドン・アドベンチャーの船長は、解任されるのを恐れて社長命令に屈し、台風下に全速航行して大惨事を招いた。私たちは企業に入る前に船員である。船員として職務を全うすること、企業に所属していることの矛盾、葛藤。頭の中でのせめぎ合いを思い出さずにはられない。

(2025・4・20)



航海中のクイーンビートル

内航船 なぜ人手不足？当事者の口コミ

YOU・TUBEには、内航船の現実を意図的に隠ぺい・美化するものが溢れている。

Wifiが完備された広い個室、美味しくバラエティーに富んだ食事、肩章のあるきれいな制服をまとった優しい紳士的な上司達…等々。

騙して連れてくればよい、とも思っているのか？見たことも聞いたこともないような美辞麗句を並べて、若者を海に誘う意図が見え見えのものもある。

そうした中、内航船の実態を最も良く反映している数少ないものとして、「社畜ジャパン」が内航業界を取り上げた配信を紹介する（原音のママ）。

海を志す若者には正確な現実を知り、今後の船員社会を自らの手で改革して貰いたい。スマホ等で視聴可能。

（編集部）

2024年問題の助け舟？

「こつちが助けて欲しい」

お疲れさまです。社畜ジャパンです。今日は、内航船はなぜ人手不足なのか、当事者の口コミを紹介します。

口コミ1

知り合いの船長さんから「誰か若い子いない？」と聞かれて手取り35〜37万円の求人票を託された。これぐらい内航船員はガチの人手不足。ちなみに求人票のコピーを渡してきた船長さんは、代替要員がいなくて9カ月乗船中というレベル。

ただ食うや食わず、生活費に追われ、深夜まで残業、どうかすりや泊まり込みで、残業代ゼロ。こんな人は是非内航船員を目指して頂きたい。給料とは別に食料金が支給されて家賃ゼ

ロ、通勤ラッシュ無し。3カ月くらい家に帰れないが、夢の30連休で、もちろん休み中でも給料は出る。

口コミ2

銀行員から航海士になった。簡単に言えばデカイ船で全国に荷物を運ぶ仕事で船の操作や整備諸々やる。3カ月働いて1カ月まるまる休み、少なくとも3日に1日は荷物の積み下ろしで陸に上がるし、当然休みもある。

航海士にしたのは、超絶人手不足の業界で給料もいいし、1カ月の休みがもらえるから。ただ閉鎖空間だから対人スキルと対ストレススキルは必須。

命の危険を感じたこと？船を陸につなぐ太いロープがある。それがブチ切れて蛇のようにムチ打って当たった鉄の柱を凹ま

せたのを見たときだな。それが人間だったら真つ二つだった。

口コミ3

内航船の石油タンカー内部で備蓄タンクの清掃をしています。引火性危険物を積むタンカーです。気化したガソリンがあるタンク内に電気を流して、もし漏電などで火花が散ると爆発の危険があります。

そのため固定の照明などは絶対にNGです。配管にガスフリーファンという巨大な換気扇がつながっており清掃前は必ず換気をしないとダメ。

もちろんタンクに入る前に酸素濃度測定と可燃性ガス検査を行ってから清掃作業をしています。酸素濃度を計測しないですきなり入ると1人倒れたら辛すぎる式で酸欠で事故死しますからね。

口コミ4

唐津市にある船員の養成学校で働いています。学校に寄せられた求人票が廊下の奥まで続いています。物流2024年問題

を受けて、今内航船の需要が高まっていますが、とにかく業界には人手が足りません。

業界全体で人が足りないということは、実は我々学校の教員も足りていない状況なのです。

学生の定員を増やすべく努力してはいるんですけども増えていかないのが現状。さらに要望が増えるのは実感として理解しています。需要に追いつかないのが現状です。

会社からは、とにかく人が欲しいの聲がこだましています。

ロコミ5

内航船は最悪の船長に当たる場合があるから結構博打。やっぱり思いつきり上から目線の人はいら。その人は船長職をしているので乗組員は我慢して乗っている。

ただ何らかの理由をつけて途中下船して二度と乗らない。やはりセクハラ・パワハラ・モラハラを上司がやると船内の空気が気まず過ぎる。

組合船以外ブラックが多い。砂、砂利、石材等の工事用資材

を輸送するガット船かつ個人船は乗らない方がよい。基本的にはオーナー船長はダメよ。あと機関長の人柄で辞める人も多い。

ロコミ6

8年間乗船勤務、今は船会社の陸勤をしており、運航管理および採用担当もしていました。

数十年前みたいに陸上の給料の2〜3倍位貰えていた時ならまだしも、今の給料体系、労働環境では厳しいです。特に若い人は船に乗ってくれません。

新卒の定期採用も行っておりませんが退職する船員の穴を埋められません。船会社の採用担当も連日電話しても人が集まらず、船員不足で相当厳しいと嘆いています。

船員に困らないのは、官庁もしくは一部の大手船会社のみだと思います。まあ氷河期世代には良いかもしれませんが。

ロコミ7

船員の事故率は高い。

コンテナに挟まれて圧死、また木材を積み出す作業の準備のため船倉内に立ち入った作業

者2名が酸素欠乏症で倒れるという事故もあった。木材が航海中に酸素を吸って船倉内の酸素がなくなったことが原因。

そして雨季になると甲板で行う作業にも影響が出てくる。荷役中は雨具を着て視界の悪い中作業を進める。溶接の段取りやペンキの準備、ロープの修理など、荷役以外にも覚えることは多い。泥臭く、時には貨物タンクの中を潜って洗浄したり検査したりするといった作業着を汚す現場仕事がほとんど。

ロコミ8

海員組合の加入会社であればパワハラ等が起こる確率は低い。ただ派遣（マンニング）会社だと残念ながら起きる確率は高いと思われます。内航船員に成り手がいないのは、オペレーターや船主の考え方が昭和のままですからね。

船内の乗組員で改革するか、もしくは辞めてもよい覚悟で労務官等に直訴するしかありません。一握りの悪ぶれた上司のため

に人間関係が悪化する。そうすると、ベテラン・新米関係無く離職する結果となってしまう、人手不足が加速してしまいます。

ロコミ9

大手の企業におんぶに抱っこ。船主が一番のガン。あと、「荷主は金を払えばそれでよし」、の時代ではない。最後に困るのは荷主かもしれない。

給付金を貰うただけに若手を雇う、育てる環境もない形だからって会社が大半だよ。給付金だってそのうちなくなるから人手不足で自滅する。他力本願型は実力のない会社だから仕方ない。

ちなみに、「港、港に女あり」は幻想。ただ、怪我人や死人が出るのを防ぐためにやむを得ず上司から「死にてえのか！ コラア！ 殺すぞ！」、こんな支離滅裂な怒号を浴びる可能性はある。

ロコミ10

非組合で総支給50万円、内

航6000トンのタンカー乗り、21歳の3等航海士。まったくもって仕事に見合った給料とは思えない。

最近は求人のために若い人の給料を上げて、中堅の給料を上げずに、入社してすぐ頭打ちになる。船によるけど50〜60代で頭真っ白、歯がない人ばかり。

人手不足については、そもそも内航船という仕事を知らない人が多すぎる。関係者に船に乗っている人がいるか、漁師の町や島育ちの人以外は知らない。

ロコミ11

内航船員の年収は人によってかなり違いが出ます。商船系学校卒業、商船系学校に行っていない人、途中で採用された人、年齢、船舶の用途…。

ただお金に困ることはありません。やる気と志がポイント。特殊技能を身につけた百戦錬磨の海の男となると、海上に代わりがいませんからね。

ざっくり年収を言うと、船長1000万円以上、機関長80

0万円以上、航海士500〜800万円、機関士500〜800万円、部員350〜600万円。海員組合加入船であれば高い年収、非組織船であれば低い年収となります。

ロコミ12

船舶はいったん事故が起きれば大変なことにつながる、特にケミカル船・油送船はそう。海技免状以外に色々な講習を受け、資格等を取得し安全運航に努めている。

それにもかかわらず荷主側は何か勘違いをしている。何かあれば一大事のはずが荷主側の考え方は安全を建前にあれもダメ、これもダメ、これは守れ…。自分の荷物を安全に輸送してくれる船舶に対し、荷物さえ積み揚げできればそれでOK。それ以外はさっさと棧橋から離れてくれと、見方によれば邪魔者扱いをされているように思える。

ロコミ13

船員不足対策の組合議事録・

業界紙・国交省等の方針などによる考え方は以下の通り。

- ①若手・女性船員の育成強化
- ②待遇面・休暇・居住環境の整備、食事の改善
- ③早期免状取得の教育
- ④水産高校、海員学校等の業界との定期的な情報交換
- ⑤荷主への運賃アップの要請
- ⑥組合からの船員育成のための補助
- ⑦活性化プロジェクト等の活動
- ⑧タンカー等の荷役作業、タンク掃除の陸上化への改善

ただ本質は「もっと乗組員さんを大事にして下さい」ということ。内航船員の地位向上が、外航、その他の物流機関に比べて著しく低い。

ロコミ14

コロナ下の不況時であっても手取り42万円貰える仕事。額面金額なら53万円。家賃など固定費がほとんどからないので実際の手残りはもっと多いから貯金もウハウハ。今は人手不足なので内航船員になる大チャンスです。即戦力では限界に達

しています。若い力が必要ですよ。

考え方次第では美味しい仕事で、多少環境が違うだけ。ブラック企業の薄給・激務・ニセ求人に騙された人必見です。健康な人は求人票を確認してみてもどうでしょうか。詳しくは最寄りの運輸局（海のハローワーク）へ！

ロコミ15

漁船員に助けられた船会社も多いです。

ただ漁船員で4級〜1級を取得して内航船に乗って船長になった人の多くは生活のためガムシヤラに働く人。彼らは人のことを考える余裕のない人が多いです。これが内航船の実態であり、頭ごなしに上から目線でセクハラ・パワハラ・モラハラが多く発生しています。

海技免状はたとえ1級であっても人格までの判断はできないのが現実です。商船系の学校を出ていない人も多く、人間関係の問題に打ち勝つだけの精神力も必要です。

ロコミ 16

共同生活を送る船では周囲を見る力が大切。業界の人手不足に関しては海技免状など実践で働き、1年以内には6級を働きながら取れる環境作りが大切。

無資格・未経験・中途を採用せず、免状有りの即戦力を求める小さな会社はいつでも現状は変わらない。人づくりをしない会社に未来はない。

ただ長期休暇で自分の趣味を充実させられるのは魅力。若い人がいるだけで船の雰囲気は活気づく。物資輸送は生活を背負うやりがいのある仕事なので未来の海運業を担う人が増えてほしい。

ロコミ 17

この業界は情報が少なすぎる。人手不足も何も、そもそもこんな業界があったんだと認知すらされていない。現在の給料は陸上の1・5倍くらい。本当に船員補充、特に急な場合がで

きず、一時停船するという事態がいつぱい起こっている。

あと、船の最高責任者なのに

石油ターミナルの桟橋では、桟橋職員の若造に偉そうに言われたりする。天気を考えながら決めた航海計画を船乗り経験もない配船担当者に、「なんで走れないの?」と言われる。色々問題点はあるが、健全な船内環境づくりには、まず船内WiFi環境の整備が必至。

ロコミ 18

環境は違いますが考え方次第ではおいしい仕事。ここは島国日本なので船舶がなくなること

はあり得ません。

昔の船乗りとは違い安心安全を優先しています。今がチャンス!何歳からでも成れます。資格なしでも成れます。中卒で大丈夫です。要はやる気と志です。30代で6級海技士養成課程の勉強をしている人もいます。日本の物流の底力を担っているのは船員です。

また料理ができる人は有望です。超有名ホテルで非正規、年収250万円で10年働いていた人も活躍しています。

ロコミ 19

モーダルシフトしようにもシフトする先がもつと人手不足。トラック業界も真つ青になるぐ

らいの人手不足なのに、モーダルシフトなんか無力。

ちなみに大手フェリー会社は十分人手が足りている。大手フェリー会社への就職は非常に厳しい。商船高専でも厳しめ。それに仮に入れても部員であり、

職員は有名大卒または商船高専の優秀者が中心。求人が来ているのはブラックな内航貨物船社、小さいフェリー会社、漁船に過ぎない。

ロコミ 20

拘束時間が異常に長い上に勤務時間も不規則、体力仕事、閉鎖空間なので逃げ場がない。数カ月以上上海の上に拘束されることに耐えられる人はそんなにいない。屈強な海上自衛隊・海上保安官でも逃げ出す人は多い。

あと、どういう仕事でその業界がどういう立ち

位置なのか分からない、誰も知らないから成り手がいないのは大きい。加えて人手不足は現場職を「単純職」だの「ブルーカラー」だの見下してきた世間のせいでもある。

内航船は70歳を超えた船員だらけ、90歳の船長もいる。2024年問題の助け船?むしろこちらを助けて欲しい。

以上が内航船はなぜ人手不足なのか?当事者のロコミでした。皆さんどう思われましたか?是非感想をコメントで教えて下さい。

(2024・5・5配信より)



「台湾有事」を想定した住民避難計画

鹿児島―奄美―沖縄航路の民間フェリーを動員（編集部）

政府（内閣官房）は今年3月

27日、有事の際に先島諸島5島の全住民11万人と観光客1万人の計12万人を、6日間のうちに民間のフェリーや飛行機を利用して九州の7県と山口県に避難させる計画を発表した。

国民保護法に基づくもので、林官房長官が記者会見に応じた。

長官は会見で「特定の有事を想定していない」と述べたが、台湾有事の想定が明らかことから、各地の市民団体等から多くの疑問が出されている。

※正式名称は「沖縄県の離島からの住民避難・受入れに係る取組」。発行者は、内閣官房副長官補（事態対処・危機管理担当）付、全30ページ

※国民保護法（正式名称「武力攻撃事態における国民の保護のための措置に関する法律」）自体が有事を想定した

もので政府説明と矛盾する。

計画は、12万人を各自治体が責任を持つて受入れ、県が手配するホテル・旅館等に約1カ月間住まわせるというもので、既に受け入れ8県と送り出す側の沖縄県および先島5島（宮古島市、石垣市、竹富町、与那国町、多良間村の5市町村）も了承している。

今年1月30日には、内閣官房を始め各省庁・自衛隊・保安庁などの政府機関、玉城デニー沖縄県知事をはじめ各自治体の長、指定公共機関として船会社・航空会社・電力会社の73機関356名が一堂に会し、「図上訓練」なるものを実施した（令和4年度以降3回目）。計画書には「訓練上の想定であり、特定の有事を想定したものではない」と注意書きがある

ものの、冒頭で「我が国を取り巻く厳しい安全保障環境の中、万が一の事態に備え、平素から、国・地方、官・民の関係機関が連携して様々な検討を行うておくことは重要」と意義を強調している。

1月30日の訓練も、「5市町村による共同訓練として、武力攻撃予測事態を想定し、先島諸島から九州・山口各県への住民避難に係る図上訓練を実施した」と記されている。有事を想定していることは明らかだ。

マルエーフェリー「あけぼの」、マリックスライン「クイーンコーラルクロス」が候補に

計画書には次のように記されている。2隻の船名が写真付きで掲載されていることから、既に会社は了解済みであることが分かる。

『令和6年度訓練検討テーマ①域外輸送計画のさらなる実効性の向上』

○令和5年度までの検討において、輸送力の最大化について、各空港の駐機スポットの最大限の活用や船舶の臨時定員の検討等により、平時の2倍を超える1日約2万人の域外輸送力を確保できる見込み。（約12万人の住民等は、単純計算で6日程度で九州へ避難できる見込み。）

○令和6年度は、福岡空港及び鹿児島空港における航空機の駐機する場所を整理するとともに、搭乗している避難住民の円滑な陸上輸送（バス又は鉄道）に繋げるための誘導パターンを整理。

○沖縄本島―九州（鹿児島）間を運航する定期旅客船の活用について船舶事業者（マルエーフェリー、マリックスライン）と調整し、活用を目指す。（沖縄本島―宮古島間を航行可能な船舶の確保について、引き続き要調整。）

○また、海上保安庁巡視船、自

衛隊PFI船において、行政職員や医療関係者等による現物確認を実施し、搬送対象の一案を整理。』

(以上、原文のママ引用)

※フェリーあけばのは8083総トン、クイーンコーラルクロスは7914総トン。いずれも鹿児島―奄美諸島―沖縄航路を就航中の大型貨客船。

※PFI船舶は現時点で「ナツチャンワールド」、「フェリーはくおう」の2隻を指す。

有事の際の「機動展開構想」による優先利用を目的に、自衛隊が民間から10年間の用船契約中。防衛省は今後6隻体制に増加する計画で予算を組んでいる。

(本誌38号、及び2016年5月発行の号外「着々と進む船員の戦争動員」参照)

「計画」は既に着手済み

政府は、国民保護法では各自治体に住民の避難計画策定が義務付けられていることから、こ

れを名目に3年前から関係自治体に要請を行い、既に受け入れ先市町村に受け入れ可能な人数をひと桁単位で具体的に出させている。

人口が最多の宮古島市(約5万5700人)は福岡、熊本、宮崎、鹿児島県の4県に分散、多良間村(約1100人)は熊本県に、鹿児島空港から貸し切りバスなどを使う。

石垣市(約5万100人)は山口、福岡、大分の3県に分散、竹富町(約4200人)は長崎県、与那国町(約1700人)は佐賀県に、福岡空港から新幹線や貸し切りバスで移動。

今年4月には、佐賀県の山口知事が与那国町を訪れて糸数町長と面会し、「友好協定を結んだようなもの」と平時の交流を呼びかけ、町長ら役場の職員一同が感謝で出迎えたという。

各自自治体や輸送業者・港湾関係者への根回しは既に終えた見込みで、R7年度にも引き続き図上訓練を行い、R8年度には実動訓練も行うことが決定している。

3月27日付け、内閣官房発表書より

数多くの問題点

市民団体等から以下の疑問が出されている。

○沖縄と奄美諸島はなぜ避難対象にならないのか

「台湾有事」は、台湾軍・米軍・日本の自衛隊の3者对中国軍の闘いが想定されている。

いざ戦闘が始まれば、先島諸島だけでなく、普天間基地のある沖縄本島、既に基地化が進められている種子島・奄美諸島、

しいては小笠原諸島も攻撃対象になるのは明らかだ。先島諸島に限るのは、住民の説得、政府の「やっている感」を示したい

だけだ。

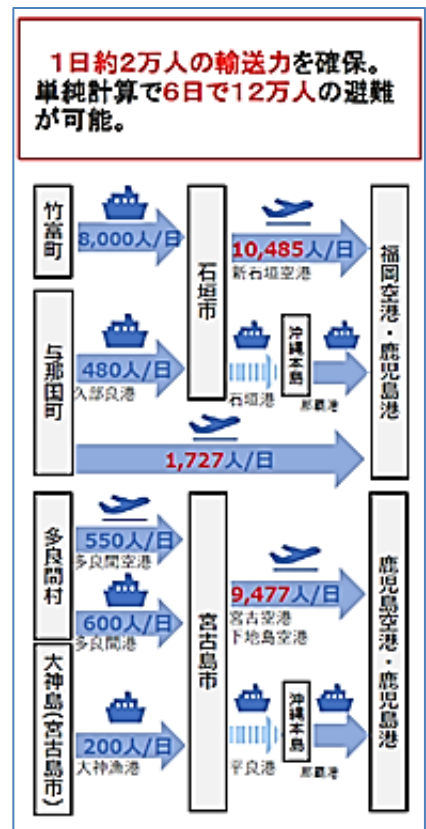
○住民の意志が反映されない

自治体トップの意向ですべてが決められ、災害があっても、島に残りたい住民の意志が全く顧慮されていない。

○避難先の8県は安全なのか

8県は中国・台湾に近く、全ての県に自衛隊の駐屯地や基地がある。長崎と山口には米軍基地もある。

いざ戦闘が始まれば「補給路を断つ」作戦が取られることは明らかで、これらの基地と貯蔵庫や宿舎などの軍関係施設、船舶・港湾など軍関係の輸送機関は真っ先に標的になる。



などの国際法上、戦時においても軍関係に対する攻撃のみが許容され一般人に対する攻撃は戦争犯罪とする「軍民分離」が原則とされている。従って、軍と同行する民間人が攻撃により殺害されても許容される。

○民間輸送機関の調達は無理？

輸送機関である飛行機・フェリー・バスは民間業者で、通常は他の客を乗せて運行されている。これらの客を全て放棄することが可能か？また、運航要員は確保できるのか？

このように、問題点を挙げればキリがない。

計画の前提自体がおかしい

そもそもこの計画は、次の前提から成り立っている。



- ① 中国軍が台湾に攻め込む
- ② 台湾軍が迎え撃ち局地戦闘が全面戦争に発展する
- ③ 米軍が台湾を支援し日本の基地や港湾から出撃する
- ④ 自衛隊が米軍の指揮下で全面参戦する（自衛隊員の参戦拒否は想定されていない）
- ⑤ 日本国民がごぞつてこれを受け入れる

しかし、これら全てが「空想」もしくは「願望」の類と言つてよい。

ここには、台湾有事を回避するための、米・中・台湾との友

好策、フィリピンを始めとする東アジア各国への外交政策は一切想定されていない。

中国との間では、1972年の日中国交正常化で、中国を唯一の合法政府として承認し（一つの中国論）、中国と台湾の対立は中国の国内問題としてきた。

そして1978年に日中平和友好条約を結び、主権と領土の相互尊重・相互不可侵・内政不干渉等を約束し、その後も数多くの友好協定を結んできた。

身近なところでは、日中貿易協定、日中海運協定、日中漁業協定などがある。

今回の計画には、中国との間で積み重ねて来たこれらの協定との整合性は一切なく、発想自体が、「万が一起きないとも限らない。起きてからでは遅い」という可能性論に拠っている。

このような「可能性論」に拠れば、ロシアと国境を隔てる北海道、北朝鮮を想定した日本海沿岸、なにより日本の中核たる東京都心の住民避難訓練を真っ先に始めなければならない。

今日までの戦争体制づくり

これまで政府は、安倍元首相を先頭に戦争ができる国家作り邁進して来た。

1997年・日米新ガイドライン（日米防衛協力のための指針）

1999年・周辺事態法制定（自衛隊による米軍後方支援の枠組み）

2001年・テロ対策特措法（米国の対テロ戦争への協力）

2003年・イラク特措法（非戦闘地域への地上部隊派遣）、等々。

そして2015年に、これらを統合する新安保法（集団的自衛権の行使など）を制定し、軍事関係予算の対GDP比2%への倍増など、その都度米国の要請に従って来た。

今年3月に成立した2025年度予算では、軍事費の伸びは前年比+9.5%と突出した（社会保障費の伸びは+1.5%）。この結果、軍事関連予算は総額10兆円に上り、2022年度の対GDP比1%から

1・8%まで増加した。

目標の2%達成が目の前にせまる中、最近トランプ政権は対GNP比3%を要求し始めた。以降も、矢継ぎ早に戦争体制作りを進めている。

*米国の対中・対露を想定した同盟国に一体化を求める「統合抑止」戦略を受け入れ

*陸海空自衛隊を統一指揮する「統合作戦司令部」の創設

*英国・イタリアと共同開発の戦闘機の開発・輸出の承認

*基地周辺の土地利用の政府による規制

*安保3文書改定に基づく石垣島など全国16の空港・港湾を特定重要拠点に指定し軍事利用化

*日本各地に弾薬庫等を増設
*自衛隊を米軍の指揮下に入れる「統合軍司令部」構想の発表
(いずれも2024年)

軍事関連で、一般国民を従わせる立法措置も講じてきた。

2013年・特定秘密保護法の制定(公務員らの職務上知り得た秘密漏えい罪)

2021年・重要土地調査規正法制定(重要施設の機能阻害を理由に国民を罰する)

2024年・経済秘密保護法制定(秘密漏えい罪の民間人への拡大)、及び地方自治法の改定(国民の安全に重大な影響を及ぼす事態が発生し、または発生するおそれがある場合には、国が地方自治体に指示できる)

船員はどうする？

このように、「ウクライナの次は台湾」とばかりに、国民に対して他国の侵略が目の前に迫っているかのように煽り、「戦争やむなし」の意識を醸成し続けてきた政府。ところが今度、国民保護法を隠れ蓑にして、机上の空論に多額の予算をつぎ込むとする。

これに対して、机上の空論と知りつつ歓迎する憲法改正・戦争準備論者がいる一方で、多くの市民団体、有識者から批判の声

が挙がっている。
戦時中こんなことがあった。

○日本郵船・富山丸の轟沈

マリアナ沖海戦の壊滅的な敗北、米軍のサイパン上陸と、敗戦の色濃くなった1944年6月、軍は次に攻撃されるのは南西諸島と予想し防衛に備えた。

陸軍に徴用された日本郵船の大型貨物船富山丸は兵士や武器弾薬・ガソリンを積み、護衛船と共に12隻の船団を組んで鹿児島を出港、沖縄に向かった。

しかし、既に米軍の潜水艦に捕捉されており、奄美大島の古仁屋港を出発した直後に魚雷攻撃を受け真つ二つとなり轟沈。4000名近い兵士と船員が海の藻屑と消えた。

○学童疎開船・対馬丸の悲劇
同じ年の8月、政府は本土決戦に備えて沖縄本島を含む南西

諸島の住民10万人の疎開を沖縄県知事に命じた(九州に8万人、台湾に2万人)。

陸軍に徴用されて兵士や武器輸送を行っていた日本郵船・対馬丸は、学童と引率者など1650名を乗せて護衛艦2隻と貨物船3隻で船団を組み、那覇を出港し長崎に向かった。

既に米軍は日本軍の暗号解読に成功しており、奄美大島北方の悪石島付近で魚雷により撃沈、800名の学童など約1500名が命を絶った。

私たち船員はどう対応すべきなのか。

「機動展開構想」に対しては原則反対を表明するものの、会社の新規航路提案に対しては、機動展開構想に基づくもののか、一般の商業輸送かを一つひとつ判断して同意の有無を決めるという方針の海員組合。今までと同様、南西諸島で訓練する自衛隊を、平時の商業輸送として承認してきたが、同様の扱いをするのだろうか。

既にフェリー会社に限らず、多くの船会社が国民保護法に基づく輸送機関に指定されているが、現場を預かる船員はどうすればよいのか。

これまで通り、長い物に巻かれろでよいのか。社内、船内で忌憚なく意見を出し合う時が来ている。

(編集部)

知床遊覧船沈没事故、行政の責任6

沈没事故1年前の北海道運輸局の特別監査ミス

高橋二郎（元船長、海事補佐人）

2022年4月23日に乗客乗員20名の死亡と6名の行方不明者という（有）知床遊覧船（以下、会社）が運航したKAZUI（以下、本船）の沈没事故（以下、本件）が発生した。

本件の直接原因は、本船が航行中に船首甲板上のハッチ蓋の不具合からの浸水であるが、小型船舶検査機構（JCI）のハッチ蓋の検査ミスで船舶検査証書を交付し、本船が法的に航行可能な状態にしたことである。

さらに、安全運航の要となる運航管理者の届出内容の精査ミス、また本件発生の1年前の特別監査ミスにより事故の防止を怠った北海道運輸局（以下、海運局）や国の責任が問われている。

なお、本船の運航管理者である社長と船長が杜撰で未熟で無

責任であったことは疑いの余地が全くない。

また、船舶安全法により小型旅客船の全ての検査について、国からJCIが委託を受けて実施している。

そして、海上運送法により国は会社に旅客不定期航路事業の許可をし、本船の安全な運航のための運航管理者の届出を受理する。

一、本件1年前の船舶検査証

書の不交付と運航、および

特別監査

本誌の前号（44号、2024年12月20日発行）で、述べたが、簡略にその経緯を再記する。（船舶事故調査報告書、2023年12月6日、運輸安全委員会（海事専門部会）議決から）

◎検査不合格で船舶検査証書の不交付

2021年4月21日にJCIが定期検査でスカイデッキに設置されている椅子及び柵の固定が十分でないことで改善を会社に指示し、JCIは船舶検査証書を交付しなかった。

◎船舶検査証書がない状態で

法令に違反し出航
2021年5月15日に航行中に旅客3名の負傷が発生。その原因は定期検査で改善指示がされた椅子及び柵の固定が不十分

◎船舶検査証書の交付

2021年6月1日に本船の2回目の立ち合い検査を実施して椅子及び柵の撤去を確認し、6月4日に船舶検査証書等を交付

◎座礁事故

2021年6月11日に浅瀬で乗揚げたが、負傷者なく自力で帰港

◎運輸局の特別監査

2021年6月24日と25日に運輸局が海上運送法及び船員法に基づき、会社に対する特別監査を実施、見張り不十分について指導。7月9日に会社が運輸局に見張り強化に関する報告をした。

筆者のコメント

① 船舶検査証書の不交付の状態での本船運航の法令違反

JCIから改善指示を受けた箇所を修理改善せずに放置したことが原因で旅客3名の負傷事故が発生させた会社の責任は極めて重い。

更に重要なことは、「船長は、船舶検査証書及び臨時変更証を船内に備えておかねばならない。」（船舶安全法施行規則第40条1項）に違反していたにもかかわらず、JCIは本船が検査に不合格なまま船舶検査証書がない状態で本船を運航させた。ま

た、会社の法令違反を指摘し、運航管理者に相応の処分をしなかった。

そして、1年後の本件に繋がったことから運輸局(国)の責任は重大である。

② JCIと運輸局の関係

船舶検査証書の交付の是非と実施の有無は、JCIの権限である。

しかし、会社に対して旅客不定期船舶航路事業の許可を与えているのは運輸局(国)である。

従って、JCIの船舶検査証書の不交付により、私企業が運輸する本船が法的に出港不可能となることは、会社の事業を大きく制限し、損失を与える。

このような制度から、JCIは船舶検査証書の不交付の実施にあたり、必ず事業許可者である運輸局(国)に対して事前に連絡することになる。

つまり、運輸局(国)がJCIの船舶検査証書の不交付を事前に知らなかったことは、あり得ない。

③ 本件の1年前の特別監査の杜撰さが本件事故の要因

本件事故の発生より1年前の2021年6月24日と25日に乗客3名負傷と座礁事故が発生した。そのため会社に対して運輸局が特別監査を実施した。

その際に最も重要なことは、★明白な法令違反の船舶検査証書がない状態での本船航行について、運輸局に重大性の認識がなかったこと、

★本船の安全運航の要である運航管理者について、運輸局が会社の届出の記載内容を精査せずに資格要件を満たすと誤って認識し、未経験で無資格な運航管理者を放置したこと

★船舶検査証書の不交付中に出口という法令違反で旅客3名負傷、及び座礁を発生させた会社について、運輸局がJCIと連絡をとって会社の検査体制を厳格化しなかった。そのことが船首甲板のハッチ蓋の検査ミスによる本件の直接原因となった。

一、運航管理者の届出内容

運航管理者の届出時において、運輸局は社長を運航管理者とす

る届出内容は問題なしと認識した。また本件後の特別監査での認識、および事業許可の取消処分時の認識変化の経緯は次のようであった。

(1)会社が運輸局に対して運航管理者の選任届出を本件発生の1年前の2021年3月に提出した。

(2)届出時において、運航管理者として認定基準を満たす業務経験であると運輸局の運航労務監理官は認識し、同届出を受理した。

(3)本件の1年前の特別監査で運航管理者の届出記載内容の不備は指摘されなかった。

(4)本件後の特別監査で初めて届出内容を精査して運航管理者の要件を充足しないと確認した。

(5)本件後の2022年5月23日に運輸局(国)は、事業許可の取消処分の理由の一つとして、運航管理者の資格要件である『船舶の運航の管理に関し3年以上の実務の経験を有する者』(海上運送法施行規則第7条の2の3の第1号ロ)に

違反する旨の虚偽の届出を会社が行ったことを挙げた。

① 運航管理者の届出内容は問題なしで受理の経緯

『本件会社は、令和3年3月、知床小型観光船協議会の会長職在任の期間が3年以上あり、また、運航管理補助の業務経験が3年以上あるため、資格要件を満たすとして、本件会社社長を安全統括管理者兼運航管理者に選任した旨の届出を、海上運送法第23条が準用する同法第10条の3第5項の規定に基づき行い、北海道運輸局に受理された。』

本件会社社長は、同届出については、北海道運輸局に事前にご相談をした上で行ったと口述している。『(船舶事故調査報告書の76頁、令和5年9月4日運輸安全委員会議決)』

また、『北海道運輸局の回答書によれば、同局の運航労務監理官は、届出書等の受理時においては、：運航管理者資格証明書に記載されている「船舶の運航管理補助」及び「小型船舶協議会会長」の経験は、：運航管理者の認定基準を満たす業務経験

であるとの認識であった。

しかし、本事故発生後に実施した特別監査（令和4年4月24日～5月23日）における関係者への聴取を通じて、…運輸管理の実務経験がほとんどなく、「小型船舶協議会会長」についても、実際には「知床小型観光船協議会会長」であり、運輸管理の業務実態のない職であったことが分かり、運輸管理者の同基準を充足するものではないことを確認した。』（同船舶事故調査報告書の77頁）

② 運輸管理者の届出内容は虚偽記載

『令和3年3月、会社は、社長を運輸管理者に選任する届出において、実際には運輸管理の実務の経験がほとんどなかったにも関わらず、海上運送法施行規則における運輸管理者の資格要件である「船舶の運輸の管理に関し3年以上の実務の経験を有する者」に該当する旨の虚偽の届出を行っていた』

（「有限会社知床遊覧船に対する事業許可の取消処分について」の別紙2（有限会社 知床遊覧船に対する特別

監査の結果）の2頁、令和4年5月23日、国土交通省海事局・北海道運輸局）

また、『安全管理規程第10条に違反し「会社は、社長が運輸管理者の資格要件である「船舶の運輸の管理に関し3年以上の実務の経験を有する者」に該当しないにも関わらず、社長を運輸管理者に選任した。』

（「有限会社知床遊覧船に対する事業許可の取消処分について」の別紙（違反事実）の1頁）令和4年6月16日、国土交通省）

筆者のコメント

本船の安全運輸の要である運輸管理者について、届出段階で社長の経歴実態が資格要件を充足しなかったが、運輸局は精査することなく問題なしと認定するミスをした。

また、本件1年前の特別監査でも運輸管理者の届出内容について精査することなく、社長を運輸管理者として誤って認定し、本件が発生した。

これらの経緯から運輸管理の経験のない運輸管理者に旅客船の安全運輸を任せて放置したま

ま本件が発生させた責任は、運輸局（国）にある。

本件1年前の旅客3名負傷と座礁時の特別監査（2021年6月24日と25日）において、社長の運輸管理者としての資格要件が仮に精査されたならば、運輸局は社長を運輸管理者とする届出の受理を取りやめたに違いない。

そして、運輸管理経験のある資格要件を充足する運輸管理者であったならば、JCIの検査ミスでハッチ蓋の不具合が指摘

されない場合でも適切に対処し、本件発生当日の天候判断も運輸規程に沿って適切な判断がなされた可能性は極めて高い。

このように運輸局（国）の責任は重大である。

三、本件後に改善されたこと

ハッチ蓋の外観が良好な場合は、その開閉試験を省略できるという検査事務細則は国交省海事局への届出であり、JCIはその細則により検査を実施した。実際はハッチ蓋に不具合があったが、この細則によるJCI検

査員のミスで検査に合格し、航行中にハッチの不具合により浸水沈没して本件の直接原因となった。

本件の反省により、船首甲板上のハッチ蓋検査に限らずJCI検査について、次のような改善措置がとられている。

JCIは、『検査方法で合理的な理由なく国と異なる方法で行われているものを総点検で洗い出し、全て変更又は廃止すること。』

及び『検査方法についてはすべて国の認可を求めることとし、現在のJCIの検査の方法全体を見直した上で、国が認可する』（小型旅客船に対する検査方法の強化について、令和4年9月30日、国土交通省海事局検査測度課）

また、国とJCIの間で監査情報・船舶検査情報を共有し、監査や船舶検査に際して、それらの情報を活用するように改善された。

（2025・5・1）

自壊する海員産別からユニオン運動へ

―現場船員の闘いを追って― 柿山 朗（元外航船員）

第一章 前組合長横領事件

① 2023年6月20日の報道

共同通信やNHKがテレビで海員組合、森田前組合長による基金の私的流用について、大々的に報道した。国税庁の調査の結果、前組合長が外国人船員の福利厚生用基金を使用して貴金属類を購入し、フィリピンの建設業者からのリベートと併せ総額約6億円を私的流用したとされる。国税局はこれを給与とみなし、総額2億以上の加算税を課したとのである。

これに対して同6月28日、海員組合は、前組合長個人の課税に関する事項については、当組合はコメント出来ない、との声明を出した。

② 海員組合が裁判等で連戦連敗

○北山元中執の多数の裁判

解雇無効裁判、組合住宅追い

出し無効裁判、降格自宅待機

無効裁判、大会で北山元中執

を「腐ったリンゴ」と誹謗した

件の損害賠償裁判、森田中執（当時）によるパワハラ無

効裁判、統制処分無効裁判、

再雇用拒否裁判・同地労委・

中労委命令、ブログで誹謗中

傷したため組合員が減少した、

として1億円を請求した裁判

○海員従業員労組に対する不当

労働行為を謝罪・是正するよ

う地労委・中労委命令多数。

同労組に海員組合と田中副組

合長が慰謝料を払う判決

○M専任事務職員の降格処分、

労働審判で組合が金銭支払い

○岸本事務職員の配転無効、休

職処分無効、解雇無効裁判

○石川執行部員の解雇無効裁判

○道東支部・渡邊執行部員への

降格処分無効裁判

○阿部元小名浜支部長の再雇用

拒否無効裁判

○大倉元関西地方支部副支部長

の給料減額無効裁判

○竹中組合員の資格を剝奪し、

組合長選挙立候補を認めなか

ったことを違法とする判決

そして、藤澤元組合長が訴え

た統制処分無効裁判（組合が金

銭を支払うことで和解）等々。

（竹中正陽「裁判の経過と組合

員の思い」羅針盤3号から連載）

③ 海員組合の定期全国大会へ

私は同年10月、長距離バス、

新幹線や青函フェリーを乗り継

いで名古屋から函館へ向かった。

6月の報道から最初の大合

OBのため会場には入れないが、

情報は得られると思ったからだ

だが、代議員たちの質問に対す

る役員の返答は、「前組合長個人

の問題なのでコメントできない

④「自浄能力ゼロ」の露呈

報道によると横領があったのは2015年から2020年迄の6年間。この間副組合長は田中伸一と松浦満晴だ。彼らは、本場に森田の悪事を知らなかったのか。森田の辞職は「健康上の理由」なのか。大会会場では使い込まれた基金への現場代議員からの追求すらなかった。

第二章 海上船員発の運動

① 組合幹部のリコール運動

1966年4月、外航・内航の職場委員、現場組合員有志によりリコール運動委員会が作られ、代表者は堀次清治（東海運・機関長）が選ばれた。リコール運動の中心を担ったのが部員協会と船舶通信士協会だった。

次のような標題が並ぶ。

○幹部のリコールは規約にもあり組合員の当然の権利

○賃上げが幹部の独断で捻じ曲げられた

○リコールで組合民主化の第一歩を（副組合長・和田春生、汽船部長・金子正輝の退陣）

○沖の要求の結集、項目は、

○合理化協力の労働協約を、沖

の要求通り全面的に改定すること。

○5千円以上の大幅賃上げ

○戦争に反対し、ベトナム就航を全面的に拒否

(この頃、ベトナムでLSTや商船船員の死傷が多発)

② リコールへの組合の反応

○和田副組合長の不信任理由

(民社党支持一辺倒で選挙資金を濫費等)は容認できない。

○金子汽船部長の不信任理由
(労働協約交渉における定員中央協定の撤廃、賃金の格差増大や傲慢な生活態度など)は納得できない。

○リコール運動の意図する所は組合組織をかく乱し、一定の政治的イデオロギーを組合内に持ち込み支配しようとする反組織的な行動である。

堀次氏を全権利停止一年間、他の3名を戒告処分とした。

③ リコール裁判の完全勝訴

処分撤回裁判の結果、1971年東京高裁は、規約の要件を満たす組合員の正当な運動と認め、堀次氏に対する統制処分は無効。訴訟費用は一審、二審と

も組合負担とし確定した。

④ 船舶部員協会のFAX報道

『東京高裁おけるリコール裁判の判決に示された組合員の権利は、海員組合の中に確立されて初めて実現される。われわれが自らの権利を獲得していくためには、自ら立ち上がる以外に方法はない。今こそ部員の見解と要求を結集し、職場に労働運動を築こう。裁判所が認めた船員の権利を次は労働組合の中に根強く確立しよう』

⑤ 船舶通信士労組の結成宣言

船通協は1968年、臨時総会を開く。今後は自主的な労組を結成して、自らを守るべしとの意見が大多数を占めた。そして1972年、半数を超える通信士が海員組合を脱退し、船通労が結成された。

発端は無線三直制の崩壊である。海員組合は船主の求めに応じて、いとも簡単に三直制堅持の旗を降ろした。通信士ではなくオートアラームに他船の遭難信号をも代用させたのである。

⑥ 失業船員連絡会の発足

1975年頃の世界経済は、

戦後最大の不況に陥った。日本の船員も無縁ではない。失業船員連絡会が芝浦の船舶協に置かれ、関東地区の連絡責任者は期間雇用船員の斎藤昇氏。1977年7月「失業船員に大きな力を！」とする文書が発表された。

失業船員たちの主な要求

○全国の失業船員を動員してデモで仕組船を奪還しよう。

○全港湾、全海運、船通労・船舶協と手を組んで共同闘争を

○労提船にも船員保険を適用

○失業船員に就職迄の生活保障

○港に失業保険の無料宿泊所を

○失業船員に公平な乗船順位を決めよ。

○失業保険給付を2年延長せよ。等々。

(船舶部員協会25年史「風涛の記録」、追悼・浦田乾道「海上労働を弁護して40年」など)

第三章 船員の現在の課題

① 外・内航船員の現状

日本人組合員2万人。うち内航船員は5千人(内航2万8千人の18%)、外航船員はわずかに2千人にすぎない。内航では50

歳以上が、約半分を占める。非居住特別組合員はフィリピンなどの外国人約6万人である。

② 船員の二極化

日本郵船など海運大手が採用し、基幹船員として社内養成される一握りの若いエリートは航機士たち。一方では、海版ハローワークの窓口に並ぶ船員たち。時にはマンニング会社の都合で乗船期間が勝手に決められ、船員法や労基法違反の「シフトカット」を受け入れざるを得ない人々がいる。

③ 詩『海の男たちに』

ボイラーの神様や
ボルト増し締めの人才
雲を眺めては気象激変をピタリとあてた超能力者たち。
あの人は世界に誇る海技力を
ズシリとかくしもっている
本物の海の男たちだった。
今、あの人たちは
どこにどうしているだろう。

☆

名船長や名機関長とは
その本物の海の男たちの
海技力を、たっぷりと摂取して
自己の海技力に、人一倍

ヤスリをかけ、磨き上げた人をたたえる賛辞だった。

あの、名船長や名機関長たちはいま、どこでなにを思っているだろうか。

☆

ニセモノの日本商船隊のニセモノの日本商船が航く。神さまも天才も超能力者たちもいない

ズタズタにされてしまった海技力。

船長と機関長は

本モノの日本人だが、もはや名船長や名機関長にお目にかかることはあるまい。

そしてあの本モノの海の男たちにも・・・。

元飯野海運甲板手・織田洋三作（部員協会機関紙「海論」26号より）

キーワードは「海技力」。誇りを持つことの意味、黙々と地味な作業を引き受ける覚悟を持つこと。不正を犯した前組合長たちは組合と船主が設えた海上技術部員がスタートである。本モノの海の男には成り切れなかったと思えてならない。

第四章 船員の人権運動

① 船員の人権を守る会の発足

2023年3月、試みとして発足したのが「船員の人権を守る会」である。ランダムに船を選び、直接船へ足を運び、船員の話をつきに聞き、可能な限り、解決に結びつけるというもの。

「船員の人権」の訪船活動は海員組合員や未組織船員・失業船員と出会い、繋がる可能性を持つ。ユニオンは、一人でも入れるところに特徴があるが、「船員の人権」は一人ひとりと繋がることでユニオンと類似する。

船員人権の会設立文書

『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。

若者が夢を持てない職業に未

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、希望をもつ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」を設立することにしました。

賃金が払われない、辞めると言われた、事故を起こした、労働法申請したい、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っています。』

② ユニオン型労働運動

木下武男著「格差社会にいどむユニオン」（花伝社）から少し長いが引用する。

『貧困化と社会的連帯の切断、

自己責任論の中で状態がどんなに過酷であつても人々が自動的に労働組合に向かうことはない。また、同じ仲間がすぐに連帯するわけでもない。貧者の自覚と仲間、そして生存権の意識、これらが新しい社会的連帯にとってカギになる言葉だろう。

貧者が貧者であることを自覚する。その自覚が社会性を獲得することにつながるだろう。仲間と「つるんで生きる」ことが、生きる術だと知ることになるだろう。

仲間とはむずかしく言えば「アソシエーション」だが、それは、意識の高い自発的結社から、人と人との結びつきまで、広い意味を持っている。大切なのは「居場所」があり、仲間がいるという社会的連帯を、底辺のところで行くことが労働運動の前提として不可欠ということである』

外、内航を問わず、日本人か外国人船員かを問わず、「人権」をキーワードに社会的連帯を築いていきたい。

（終わり）

【訃報】河内山典隆さん

内航海運新聞の元記者河内山典隆（こうちやま・つねたか）さんが、昨年12月5日、散歩中に倒れてそのまま亡くなられた。享年96歳。

氏は1928年生まれ。旧制山口高校を中退、明治大学文学部仏文科を卒業して雑誌記者の道に。1965年から海運業界紙に入り、以後1972年の92日ストまで連続する海員争議を執筆。船員と海員組合を取材する記者の第一人者となった。

1975年以降はフリーの記者として、主に内航海運新聞を抛り所に近年に至るまで一貫して海運・船員関係記事を書き続けて来た。晩年は国の内航海運・船員政策を批判する執筆に取り組んだが未完に終わった。

1988年に出版した「日本海員風雲録（東陽書房）」は海員組合の役員だけでなく、船舶部員協会を始めとする現場組合員を丁寧に取り扱。海員争議を実際に担った活動家群像を描写し、同年の日本労働ペンクラブ賞を

受賞した。

2000年代に始まった海員組合役員間の争い、数々の裁判等に関わった執行部員・現場組合員を取材して続編を書くよう勧めたが、「今の海員組合は論じる価値がない」と断られてしまった。

他に「満州残像（海文堂）」、「その時、船員はどうする（文芸社）」、「吾輩はクンクンである（東洋出版）」共著に「聞き書き・海上の人生」「荒れる海・船員問題を考える」など。

海員史話会、戦没船を記録する会会員。戦没船を記録する会の当初からの会員・理事として「戦没船を記録する会10年史」の執筆、「DVD海なお深く」の脚本執筆に加わった。

内航海運政策の勉強会の講師を引き受けて下さったが、コロナ下で果たせなかった。羅針盤を発行する会の設立当初からの会員だった。合掌

（編集部、竹中）

編集後記

○西独のワイツェッカー大統領が、降伏40年にあたる1985年5月8日に連邦議会で行った名演説「過去に目を閉ざす者は、現在にも盲目となる」。過去の過ちを反省し、未来に繰り返さないために歴史を忘れてはならないと述べている。海員組合はどうか。森田前組合長のネコババに目を閉ざしたままだ。これで次の時代をのうと生きるのか。（L）

○トランプ政権の暴走が止まらない。関税問題もさることながら、国防長官は「西太平洋で有事の際、日本が最前線に立つことになる」という。先島諸島では有事の際の避難訓練が計画されている。戦争前夜の様相だ。米国の言いなりになる政府では、日本の平和は守れない。（Y）

○船の航行の安全は、適切な法令が制定され、その法令を積極的に遵守する会社と船員がいて、法令をしっかりと適切に施行する行政から成り立っている。とあらためて思います。（J）

○韓国南西部の珍島沖で旅客船「セウォル号」が沈没し304名が死亡。行方不明となった事故から11年。例年4月16日前後に名古屋の鶴舞公園で追悼忌が営まれる。集会での合唱曲は、「忘れません」「真実は沈没しない」「約束するよ」、この3曲である。（I）

○船長との面談・書類チェックだけで帰る船員労務官。けっして乗組員の意見を聞くとうとしない。掛け声むなし、船員の働き方改革。（T）

羅針盤 第45号 2025年5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：rashinban@gmail.com

ホームページ：http://seamen-boy.jp

郵貯振替口座：001306-3222259

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。

