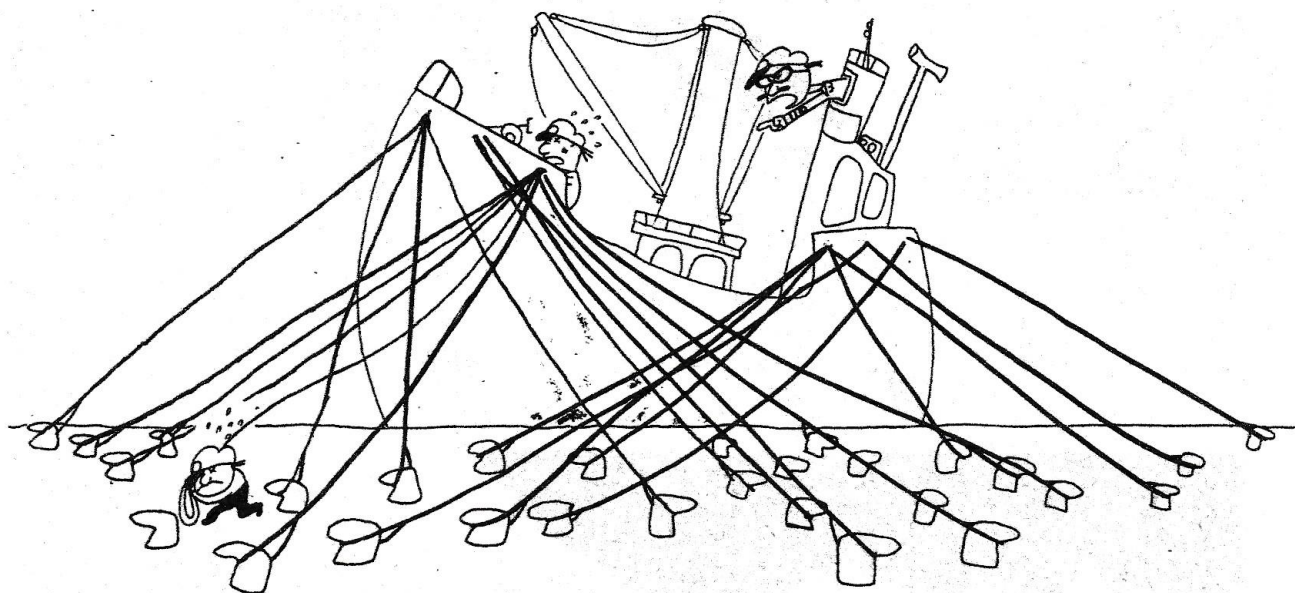


# 羅針盤

第46号

“ 神経質な船長 ”



2025. 9. 10 羅針盤を発行する会

# 内航おしゃべり広場②③



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

○カーゴホース作業を陸上化？  
国がガイドラインを改訂

今頃何を言ってるのさ！

(499トン、一航士)

今頃になって、国はタンカーの荷役ホース取り付けを陸側の作業にしようかと言いだした。船員不足で船が止まってしまふのが心配だそうさ。

「改善案を出して欲しい」と言うから、こっちは、もう何十年も前から言っているのに、荷主もオペも知らん顔。国も見ても振り回しておいて今更何を言っているのか、と言いたい(怒)。しかも「船員不足解消に有効です」と言うだけで、単なるガイドラインで実際に義務付けようとしなない。

ローディングアーム作業なら岸壁に飛び移らないで済むからまだ良い。船のホースとレデューサーを使う時は3人が岸壁に移り、残った人数でユニックを使つてホースとレデューサーを吊つて岸壁に繰り出してボルト締めする。これがどんなに危ない作業なのか分かっていない。

だから今までずっとやらせてきたんだろう。それとも分かった上で、船員は大人しく何でも聞くからやらせちまえてとこか。本来なら荷役手当が出るはずなのに、それもナシだ(怒、怒)。

船と岸壁には20〜30センチのすき間はあるし、高低差がある時はハシゴを使つて這い上がる。雨の日は滑りやすいし、カップを着ているから大変だ。海にドボンしかねない。一日に積み・揚げ・積みでもさせられた時は涙が出るわ。60歳をとうに過ぎたジイさん達がやっとなに飛び移つて行くのを見て、若い人が辞めていくのも当り前サ(笑い)。

バンカーの揚荷はもつと大変だ。ホース接続のため最低2名が本船側にジャコブで昇降。20万トンクラスだとホースを3本繋いでユニックで繰り出すので残りの3名で甲板上は大わらわ。これが雨の日だと泣けてくるわ。

そもそも陸側に移管と言つても、何処の製油所も作業員の人手が足りない。2人いればまだ良い方で、定年後に再雇用された人が

一人で我々の作業を見ているだけの所もある。工場に揚げ荷する時は、最初と最後だけ見に来て途中はいなくなつてしまふ所も多い。何処も経費節減で大変なので、荷主サイドがやるわけないサ。すべては金の問題よ。

「鋼材船のダンネージ片付けも陸側に」と言うけど同じことよ。

製品の荷役は昼夜の区別ナシで、荷役が終わればすぐ追い出される。出港したら航海当直だから少しでも寝ておきたいし、買い物にも行きたいのに、荷役の進行具合を見計らつて、陸側作業員の休憩時を狙つて全員でホールドに降りて片付け掃除。パレットやダンネージ板の切れはしをフォークリフトや手作業で集めて保管場所に移し、屑はほうきで掃く。頭上でクレーンが動くすき間を縫つて作業する時もある。

陸側の作業員も小人数で休みたいに決まっているから、やるわけないサ。今更遅いわな。

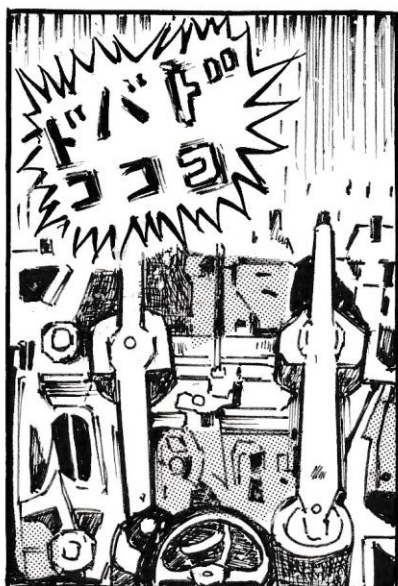
※末尾のページに、国交省のガイドライン抜粋を掲載  
(60歳台)

# 内航おしゃべり日記 その14 トーヤク









また、押し付けがましい  
言い方に なっちゃった



ささいな事でも怒る  
あの爺さんも  
退職するとヨ

時代の変化に  
関心がなく  
主張の根拠が  
ハッキリしない

機関士の  
ことかえ



いなく  
なると  
困る

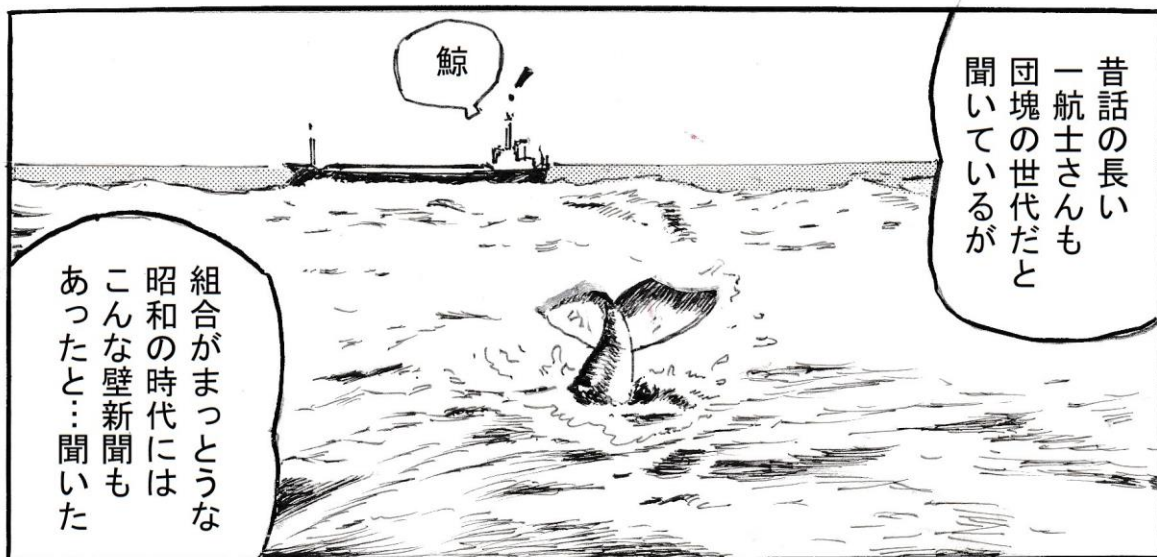
回り休暇の  
交代要員が



は  
言えない  
けど

老船員は  
元気で長生きして  
船に乗って欲しい





# 各国で深刻化する船員不足（日本、韓国、アメリカ）

離島航路の旅客船、減便相次ぐ（日本） 編集部

## 一、船員不足に悩む旅客船

内航船の船員不足が叫ばれて久しい。今や船員の有効求人倍率は4倍以上となっている。フェリー業界も同様で、特に離島航路の旅客船は賃金の低さもあってか、内航への移籍を希望する人が多い。

人口減少のみが原因でなく、若者の都市への憧れ・移住、地元漁業への嫌悪等による離島の過疎化が背景にある。その結果として、旅客・荷物の減少による採算悪化、そこに燃料代や修繕費の高騰が輪を掛ける。

離島航路は「海の国道」に当たり、住民の命綱だ。経営難があれば本来国の責任で対処しなければならぬはずだ。しかし近年の急激なコストの増大に対し、国の支援はまったく追いつ

いていない。

昨年来、船員不足が理由で運航停止や減便に追い込まれた航路を紹介する。

### ○むつ湾フェリー

津軽半島と下北半島を結ぶ同社は、航海士・機関士の退職により船員が休暇を取れない状況に陥ったため、昨年来毎週水曜・木曜などに運休日を設定してきた。しかし、その後も補充ができないため今年も同じ状態が続いている。

### ○東海汽船グループ

東海汽船は船員に法令通りの休暇を付与するため今年のゴールデンウィーク中の減便を行い採算が悪化。また今年から傘下の船会社が廃業したため貨物船部門が1隻減少し4隻体制とな

った。

同社グループで八丈島などの伊豆諸島、父島・母島航路等を運航する伊豆諸島開発は、慢性的な船員不足で乗組員の休暇取得が困難なため、常時大量の船員を募集している。

### ○宅岐汽船

船員不足を理由に6月17日から減便開始。松江市の七瀬港・鳥取県境港市の境港と、隠岐諸島をこれまで3隻のフェリーで1日3往復、高速船が2往復していた。しかし、夏のかき入れ時にもかかわらず乗組員の手配がつかないため、七瀬港と隠岐諸島を毎日1往復していたフェリー「くにが」が完全運休。高速船レインボージェットもお盆の時期を除き、1往復に減便した。

そのため運航間隔も長くなり、「これまでは隠岐諸島を回るのに1泊でよかったのに、これからは2泊必要になり仕事に影響が出るかもしれない」ビジネスマンもいるとのこと。

会社によれば、フェリー3隻を運航するためには、97人の船員が必要だが13人足りない。最近6年間で、26人採用したが、「休日を確保できない」「労働時間が長い」などの理由で39人が退職したという。島根県や地元自治体が「人材確保に関する確認書」を結び、支援に乗り出すという。

### ○四国汽船

香川県の直島を中心に宇野や高松を結ぶ同社は、深刻な船員不足により昨年来航路の維持が困難になっていたが、今年4月岡山を本拠とする両備グループに全株式を譲渡、傘下に入った。

両備グループによる経営指導の下、社名と航路は維持されるという。

## ○小豆島の各フェリー会社

船員不足により一昨年来姫路―福田航路を減便していた同社は、船員の採用が進んだため昨年2月に通常運航を始めた。しかし、船員不足に対応するため昨年6月高松―土庄航路の夜間便を休止から廃止とした。

小豆島ではコロナ禍が重なった旅客数の減少・船員不足等により内海フェリーが数年前から航路を休止していたが会社譲渡されている。

神戸を拠点に小豆島や高松間を運航するジャンボフェリーも、船員不足が主な理由で、今年には瀬戸内国際芸術祭の期間に出す臨時便「直島ライン」の運航を取りやめた。

## ○中島汽船

松山市と瀬戸内海の中島や怒和島など6つの島を結ぶ高速船を2月1日から計15便を7便に減らした。上下14便あるフェリーは通常通り運航する。海技免状を持つ船員が昨年末から相次いで退職する想定外の事態

となり、船員は休暇を取得できない状況に陥ったことによる。

赤字が続いたため愛媛県と松山市が年間約1億4000万円（2023年度）を補助していたという。学生や教職員の通学・通勤への影響が大きい。

ほかに瀬戸内海では大崎上島―下島を結ぶフェリーが一昨年廃止届を出したが呉市が赤字補填しながら運航を続けている。

## ○五島旅客船

長崎県五島列島の上五島と下五島を結ぶ生活航路を運航する同社は、船員不足による過重労働が安全を損なうとして、今年6月から高速船TAIYOを日曜・月曜に全便運休させ航路維持に努めている。船員が確保でき次第運航を再開するという。

## ○奄美海運

鹿児島市と徳之島・喜界島・奄美大島・沖永良部島を「フェリーあまみ」と「フェリーきかい」の2隻体制で結ぶ航路を、船員不足により6月1日から週

5便から4便へ減便した。また、寄港地の一つ、沖永良部島の知名港への寄港を取り止めた。今年になって船員の退職が相次ぎ、船員が8人不足しているとのこと。

## ○安栄観光

石垣島と波照間など周辺の島々を結ぶ安栄観光も、船員不足により昨年来多くの航路の減便を余儀なくされている。

国交省は同社の「うみかじ2」の座礁事故の原因が、船員不足により数カ月にわたり船員法の規定をオーバーしたとして昨年2月、海上運送法に基づく「輸送の安全の確保に関する命令」を出した。同時に減便を含む運航体制の改善を命令。

同社は船員の労働時間の見直し、休日確保など改善に取り組んだ結果、減便を決めた。人員不足が解消されれば元の体制に戻すという。

同じく石垣島が拠点の八重山観光フェリーも船員不足が報道されている。

## 二、教員不足により館山

### 海上技術学校が閉校

今年6月、国交省は国立館山海上技術学校の来年4月の生徒募集を取り止め、2027年度末で廃校すると発表した。教員の確保が難しく、教育体制を維持することができなくなったことが理由だ。

1980年代後半に日本船主協会の主導のもと、関係官庁、海員組合など海運界全体を取り込んで行われた緊急雇用対策という名の船員首切り。引き続き進められた混乗化・外国人船員化策による、日本人船員の採用停止、船員教育機関の縮小。

その結果、教員を排出して来た外航出身の航海士・機関士の絶対数が減少した。今や教育機関に限らず、各船会社で運航を司る海務監督・工務監督などの技術者を筆頭に、海事産業全体が海出身の技術者不足にあえいでいる。

まさに、緊急雇用対策以来の政策のツケが今回やって来たと



える。

国交省「内航未来創造プラン」では、海技教育機構の定員を400名から500名への増員を目標にしているが、具体的な道筋は示されておらず、絵に描いた餅になりかねない。

海技の伝承は、外航・内航・漁船が一体となって初めて成し遂げられる。内航のみならず、外航日本人船員を増加させる施策が急務である。

### 三、他山の石、韓国・アメリカ

#### リカの船員不足

#### ○韓国

カボタージュ緩和により

船員不足は日本より深刻

韓国の内航業界では、50歳台の船員の割合が約7割に達し、高齢化が深刻な事態になっている。それは、カボタージュ規制が徐々に緩和されてきたことが主因と見られている。

従来は、カボタージュ制度のもと、取締役全員が韓国民であるなど自国船舶の定義が厳格化

されていたが、1978年に一部緩和され、出資者の過半数、取締役の5分の3が韓国人、かつ社長が韓国人であれば自国船舶の定義を満たすとした。

1999年にさらに緩和し、外国企業でも韓国籍船を保有すれば国内航路に参入できるようにした。加えて2003年には一部の港間で外国船によるコンテナ輸送を認めた。そして極めつけが、2004年に国内航路への外国人船員導入を条件付きで認めたことである。

外国人船員の条件は、20歳〜45歳の部員に限ること。6カ月〜1年間の雇用契約とすること（但し延長可能）。内航海運業界全体で700人に制限すること、1社に付き船員数の半数以下にすること。また乗船できる外国人船員数が船の定員別に定められている（表参照）。韓国では少子高齢化による人口減少という背景に加え、若者が閉塞的な船内生活や離家庭性を嫌い、船員希望者が減少、離職率も増加の一途という。

（流通科学大学商学部・李志明講師著「韓国内航海運におけるカボタージュ規制の動向」などを参照した）

定員数	外国人可能人数
3〜4	1
5〜8	2
9	3
10〜14	4
15〜18	5
19以上	6

定員別外国人可能人数

#### ○アメリカ

トランプ大統領にとって

船員不足が障害

今年4月、トランプ大統領は海運・造船業の弱体化が国防上の弱点と考え、軍の艦艇建造能力向上・兵站能力向上のため造船業と自国商船隊の復活、中国海運業の弱体化を目的とする新たな大統領令に署名した。

中国製もしくは中国籍の船に入港料を課し、中国製、中国製の部品が使われているクレーン

などの港湾設備などに新たな関税を課すよう指示した。

また、戦時に米国産の車や燃料、食料を運搬するために招集できる商船隊、特にタンカーや車両運搬船が不足しているため、急きよ造船体制を大幅に増やす計画で、これには共和党、民主党問わず、垣根を超えて協力しているという。

しかし造船業の熟練工不足と共に、船員が圧倒的に不足しており、海軍も海運業者も船員の確保に苦勞している。とりわけ船員不足が計画の最大の障害になっているとのこと。

アメリカのダフイー運輸長官は「米国籍の船を増やしたいと思うなら、もっと船員が必要だ。現時点では米国籍の船を大幅に増やしても乗組員が十分でない」と述べたと報道されている。

（2025・9・1）



# 馬毛島基地建設で揺れる種子島

## 大内要三（日本ジャーナリスト会議会員）

### 種子島に行ってきた

一昨年、『東京新聞』の電  
話取材に応じて馬毛島基地の  
ことを、少しだけ話した（1  
月12日付「こちら報道部」）。

米軍FCLP（米空母艦載  
機発着訓練場）にするために  
民有地を国が超高値で買い取  
ったことが報道されていたが、  
それだけではない。「米海兵  
隊の新戦略に合わせ、共同作  
戦を展開するための日米共同  
基地にする計画だ」と話した  
つもりだが、わずか10数行の  
コメントとなった。

2007年に馬毛島（まげ  
しま）にFCLP建設計画が  
浮上してから注目してきたし、  
民主党政権下の2010年に  
南西地域防衛力強化方針が出

てから与那国島、石垣島、宮  
古島は見てきたけれども、馬  
毛島は見たこともないのに、  
そのような土地のことを話す  
のは気が引けた。

昨年、馬毛島の基地建設  
が本格的に始まったので、工  
事の拠点になっている隣の種  
子島に行ってみようと思った  
（肝心の馬毛島には、警備員  
などに阻まれて容易には上陸  
できないという）。



ところが。こちらの都合の  
良いときには鹿児島経由の航  
空便、宿、レンタカーの3点  
セットがなかなか予約できな  
い。工事関係者が押さえてい  
るのだ。この4月なかば、よ  
うやく3点セットを確保した。

急ぎ国会図書館に通って文  
献調査をした。『内航海運』  
2022年9月号には「馬毛  
島で始まる自衛隊の基地建設」  
という記事が掲載されている。

馬毛島の葉山港の浚渫工事が  
始まったが、沖合300メー  
トルまで幅34メートルを水深  
3メートルまで掘り下げ、90  
億円をかけて23年3月に完成  
させるという。

また沖縄大学地域研究所の  
『地域研究』には、開発工事  
に伴う馬毛島の共有入会地を  
めぐる訴訟について、牧洋一

郎氏による報告がある。

『世界』2021年2月号  
に「馬毛島を、知っています  
か」を書いた八板俊輔氏は元  
朝日新聞記者で現西之表市長  
だ。馬毛島は西之表市に含ま  
れるので、同市のHPには2  
006年に始まる詳細な「馬  
毛島問題の経緯一覧」の表が  
ある。

### 漁をしなくなった漁民

鹿児島から種子島までの離  
島便はプロペラ機で座席数48、  
バスに羽が生えたようなもの  
だった。満席で作業服姿の乗  
客が多い。強風のため着陸に  
苦労して2回目に成功した。  
空港でレンタカーを借りると  
島の地図をくれたのがあるが  
たい。ガソリンスタンドが少  
ないので注意、という。

馬毛島基地の建設費は鹿児  
島建設を筆頭とするゼネコンが  
302億6、420万円で落  
札したという。時価50億円を  
160億円で買った島に、総

工費3000億円超で基地をつくる。

種子島空港から島の中心地までは車で20分ほど。西之表港の岸壁からは、堤防に遮られて馬毛島は見えない。海沿いを南下して、強風に飛ばされそうになりながら住吉岬の灯台脇から12キロ先の馬毛島を見る。面積8・5平方キロの小島だ。

旧所有者のタストン・エアポートによる大規模な採石によってすでに緑が少なく、むき出しの土砂の色になっているところが多い。

戻って西之表港に車を停め、町の中心地を歩く。スーパーマーケットの魚売り場を見ると、安価だが地魚はなく、鹿児島港からフェリーで運ばれたものばかりだという。すでに漁業権交渉により漁業が制限されているので、漁船は漁をしないのだ。

その代わり基地建設で働く人々を送迎するために漁船が雇われている。居酒屋さんは

販わっていても、新鮮な魚は食べられない。



鉄砲館の馬毛島関連展示。かつては豊かな漁場で漁が営まれていた。(筆者撮影)

## 乱立するコンテナハウス

急造の「ホテル」を見た。6000人といわれる建設労働者の宿舎としてコンテナハウスが林立している。なんと2階建てのコンテナハウスもあった。

コンテナながら一般客も泊

めるホテルもある。客室はわずか9平米、素泊まりで1泊7800円と立派な値段、フロントはプレハブ建築だ。宿舍不足による家賃高騰のおかげで追い出され、営業をやめた商店もあって、商店街を歩いても物寂しい。

私は幸いにビジネスホテルを予約できたが、市街地までは3キロの距離がある。巡回バスの便は1時間に1本、夕刻前に終わるから、飲酒をするとなかなか来ないタクシーを呼ばねばならない。

種子島の人口は2020年の国勢調査で27、692人、過疎化・高齢化が進んでいるという。自治体は3つ（西之表市、中種子町、南種子町）。島全体がひとつの自治体になった石垣島（47、900人）、宮古島（55、569人）に較べても、地域の文化を大事にしているようだ。郷土出版物も多い。3自治体のそれぞれに民俗資料館があって充実している。

種子島は鉄砲伝来の島なので「鉄砲館」が西之表市にある。トビウオ漁がさかんで住民も多かったころの馬毛島についての展示も充実している。戦後に開拓農民が入植し、水田やサトウキビ畑も小中学校もあった。それがレジャーランド計画や石油備蓄基地計画、使用済み核燃料保管施設計画などに翻弄されて、現在、住民はいない。



コンテナとプレハブの「ホテル」  
(筆者撮影)



## 自衛隊の島になるのか

馬毛島は手狭なので、自衛隊の宿舎は種子島内の3箇所にするという。相当な数が駐留するのだろう。最大のもは西之表市内の、もと廃棄物処分場のあった場所だが、工事は中断している。

南種子町にはヘリポートもできる。馬毛島への通勤のためには西之表港だけでなく種子島の浜津脇港も使うという。屋久島への定期船が出ている島間港は使わないようだ。

馬毛島の全島が自衛隊・米軍の共用軍事基地となり、多くの自衛隊員が種子島の宿舎で暮らすようになれば、漁業や農業をやめて自衛隊関連の仕事に就く人も増え、種子島もまた自衛隊の島になってしまう。

記録をたどれば、すでに2019年には方面実動訓練「鎮西」の一環として、種子島で陸海空自衛隊合同の「島嶼侵攻事態対処訓練」が行わ

れ、砂浜に「水際障害構成」つまり杭が打たれた。2021年には陸海空自衛隊統合実動訓練の一環として水陸機動団が「離島奪還作戦」の訓練をしている。

防衛省は説明会で資料を配付し、自治体に「4つの交付金・補助金を交付できる」と言った。米軍再編交付金、民生安定助成事業補助金、特定防衛施設周辺整備調整交付金、国有提供施設等所在市町村助成交付金。使途に制限のないものもあるが、何に使われるのだろう。

工事開始以後、反対運動の中心だった「馬毛島への米軍施設に反対する市民・団体連絡会」は自衛隊基地反対を明記していなかったためもあった。運動は困難になっているという。軍事施設絶対反対の主張で当選した市長も、市有地の売却を提案したり、交付金に「特段の配慮」を要求するなど、態度は揺らいでいる。こうして島は分断され、軍拡

の陰で生活も文化も破壊されていく。

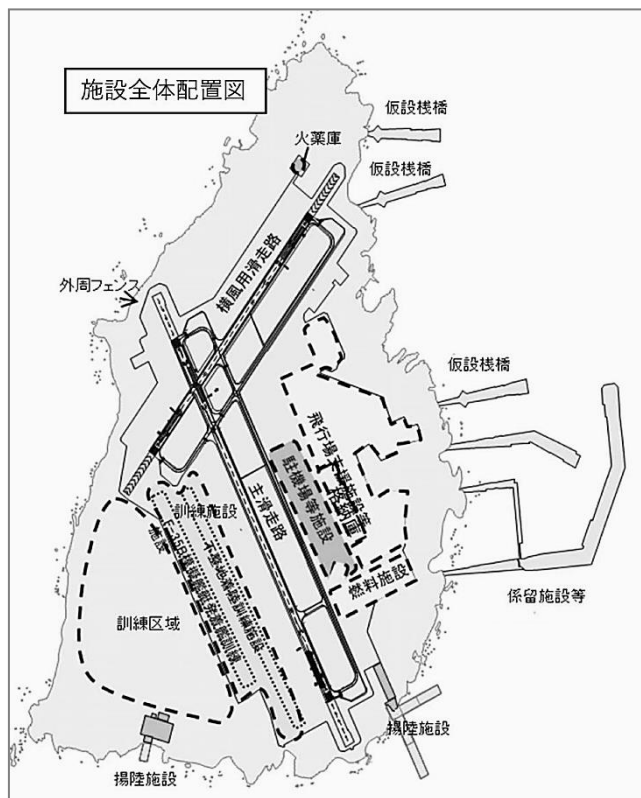
医師不足に悩む公立種子島病院には、防衛省（自衛隊中央病院と防衛医科大学）から医師が派遣される。

以上、余所者の一見での感想だが、東京で軍拡に抗うこととの大事さと思う。

町を外れば交通量は少な

く、道路はよく整備されて運転は楽だった。ただ、波が高いのので海岸を走るとしぶきで窓が汚れて視界が悪くなった。落雷と強風で帰りの航空便は遅れ、ちゃんと乗り継いで帰れるかどうかと心配した。周囲に何も無い種子島空港に置いていかれると、足も宿も手配するのは大変なのだ。

(2025・8・3)



馬毛島全島が軍事基地に(防衛省資料より)

## 洋上風力発電

# カボタージュ規制に風穴

竹中 正陽（内航組合員）

一、様変わりした新千歳空港  
ラピダスの工場建設

苦小牧港で下船し、新千歳空港に向かう。

枯れ果てた樹々と人の踏み込む余地のない荒れた原野が続いていた風景が、空港が近づくにつれ一変する。久し振りに来た私は、その変貌振りに目を見張った。

かつての原野が一直線に延びる整備された道路に生まれ変わり、広大な敷地にクレーンが林立し、工事車両が所狭しと行きかう。その中心にあるのは半導体製造会社ラピダスの最新鋭の工場だ。

トヨタやソニー、NTTなど先端企業8社が出資して2022年に出来たばかりの新会社。

インテル、サムソン、台湾のTSMCを凌ぐ性能を持つ超微細サイズの半導体（2ナノ世代半導体）作りを目指す。

きれいな水と豊富な自然エネルギー、価格も安く広大な土地で交通も便利のため、この地が選ばれたそうだが、半導体製造が台湾周辺に偏っているとの有事の際の支障になるとの、安全保障上の理由を掲げる説もある。

開発中の工業団地の総面積は200ヘクタール近くにおよび、ラピダス周辺企業だけで100社近くになると言われている。財界の要望を受けて岸田前首相が現地視察し、肝いりで進められた一大国家プロジェクトで、既に1兆7千億円にのぼる国家予算が投入されている。今年の通常国会で「情報処理の促進に関する法律および特別

会計に関する法律の一部を改正する法律」が成立し、更に多額の国家予算が投入されようとしている。ラピダスの工場設備建設だけで5兆円が必要とされており、途中で問題が生じれば更に資金を必要とする。

かつての半導体国家プロジェクトが参加企業の思惑の違いで失敗に終わり、多額の国費を損失させたことの二の舞になると危惧する声も上がっている。

千歳市内は近い将来の人口増に備え、ホテルや新築マンションの建築ラッシュで、日本中から労働者が押し寄せている。その影響もあって、全国各地で資材や工賃がうなぎ上りとのこと。おかげで新千歳空港のグルメ街は外国人観光客も含め、大勢の人でゴッタ返し、さながら観光名所となっている。

二、北海道と札幌市が特区申請

ラピダスの工場の一部は既に完成し、この4月から稼働を開始した。周辺会社を含め、工業団地が完成した暁には膨大な電力を必要とする。

そこで北海道と札幌市が目を付けたのがGX化（グリーン・トランスフォーメーション）。太陽光、風力、水力、地熱等のクリーンエネルギーへの転換）に対する国の支援措置だ。

両者は2024年にGX金融資産運用特区を国に申請。法人税や不動産取得税など数多くの税金の減免、政府からの補助金支給に加え、数々の行政手続きの緩和を求めている。

その目玉の一つが石狩沖の洋上風力発電事業だ。工事や保守に関わる日本籍作業船の不足を理由に、外国籍船の活用と外国人船員導入に向けて規制緩和を要望した。カボタージュ規制から逃れるため、国交大臣の特別許可を求めるものだ。

※カボタージュ規制

カボタージュとは国内港間の旅客、貨物の沿岸輸送のこと。語源はフランス語。自国内の輸送は自国船に限るという国際慣行上確立されたルールで、世界的に広く取り入れられている。日本も外国船によるカボタージュを原則禁止している。

### ※船舶法3条

「日本船舶ニ非サレハ不開港場ニ寄港シ又ハ日本各港ノ間ニ於テ物品又ハ旅客ノ運送ヲ為スコトヲ得ス但法律若クハ条約ニ別段ノ定アルトキ、海難若クハ捕獲ヲ避ケントスルトキ又ハ国土交通大臣ノ特許ヲ得タルトキハ此限ニ在ラス」

条文は明治時代のままだが、その主旨は、「法律若しくは条約に別段の定めがあるとき、外国籍船は海難若しくは捕獲を避けようとするとき又は国土交通大臣の特許を得たとき以外は、日本国内の港間における貨物又は旅客の沿岸輸送を行うことが出来ない」というもの。

カボタージュ制度が多く、国で長年にわたり守られてきたのは、経済安全保障、地域住民の

生活物資の安定輸送、自国船員による海技の伝承、海事関連産業や地域経済の維持振興などに必要だからである。

### 三、経団連の規制緩和要望

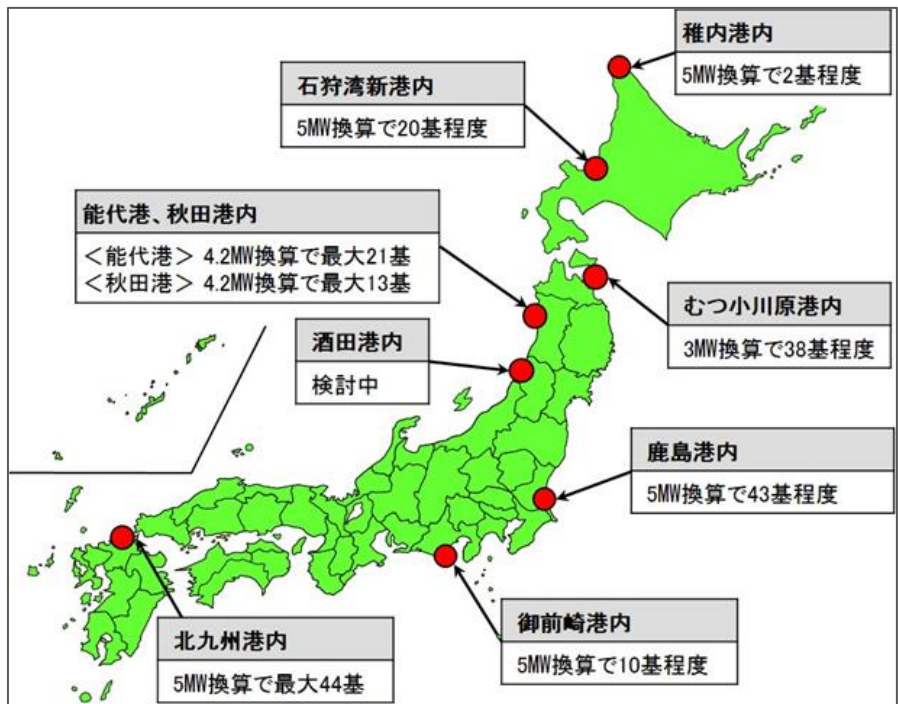
経団連は2023年度の政府への規制緩和要望で「洋上風力発電の作業船の活用に向けた規制緩和」を提出した。

要旨は以下の通り。

「遠浅の海域の少ない日本では、水深の深い海域に適した浮体式洋上風力発電の大規模な導入が必要になる。洋上風力発電の建設には、クレーンを搭載したSEP船、ケーブル敷設船、浮体式では曳航・係留に用いるAHTS船等が必要である。

日本にはこれらの船が不足しており、洋上風力発電の建設に支障が出る可能性がある。従って海外からの傭船が不可欠で、そのためにはカボタージュ制度により、国交大臣の特許を得る必要がある。

現状では各作業毎に特許を申請する必要があり非効率だ。ま



国が発表している主な洋上風力発電事業

た、傭船の予約は施工の数年前に行うことが必要だが、予約時点では特許を取得できるか不透明で事業参入の妨げになる。」とし、「カーボンニュートラル」を錦の御旗に、以下を求め

ている。「※工事への外国籍船の導入。その際、洋上風力発電事業に限定して。航海毎の申請ではなく促進区域単位や事業単位で特許を得られる制度への変更。」



※マルシップ方式の期間延長。

外国から船を備船する際、一時的に日本籍化する方法がある。その場合、マルシップ方式（日本法人等が所有する船舶を外国法人等に貸渡し、当該外国法人が外国人船員を乗り組ませたものを、貸渡人たる日本法人等がチャーターバックしたもの）を活用し、外国籍の作業員や技術者を日本籍化した船舶に乘せることになる。しかし現状では、その船が日本に入港した後、60日以内に外国に向けて出港しなければならない国の規定がある。作業効率が低下し施工費が上がってしまうので日数の延長を求める。」

要約すると、洋上風力事業に必要な作業船を新規に作ると、建造に要する年数、金額、その後の作業船の用途の見込みが不透明で採算が合わない。したがって、カボタージュ規制の例外として外国船を認める。外国人船員の乗船も認める、60日ルールも免除しろというものだ。

しかし、この要望には、外国籍船の導入と外国人船員の導入

という異なる2つの問題を、微妙な言い回しで混同させる誤魔化しがある。外国の技術者や作業員を使用する問題と、運航要員である船員の外国人化も、また別の問題である。

要望は、これらの問題を故意に混同させている。



（石狩湾新港の洋上作業船）

#### 四、国交省の対応

日本籍船の確保をお願いします

当初国交省はこのような題で、「貨物・旅客の沿岸輸送に

は日本国籍の船舶が必要で」とカボタージュ制度の重要性を説き、「洋上風力発電設備の設置をご検討される際には、従事する日本国籍の船舶と運航のための船員の確保の確認をお願いいたします。（海事局外航課

「洋上風力発電事業を運営される皆さまへお願い）」と、日本籍船、日本人船員の確保を事業者に求めた。

しかし、内閣府に「再生可能エネルギー等に関する規制等の総点検タスクフォース」が設置され、「洋上風力推進における諸課題」として、法令上の各種規制の緩和を求める財界の意向に沿う動きが加速された。

同タスクフォースは「外国人船員・作業員の導入における透明性の向上」を掲げ、①カボタージュ規制の大臣特許運用拡大、②船籍変更、外国人船員・作業員の査証、③外国船による領海内海洋調査許可、などカボタージュ排除の姿勢を前面に出す。

そして、昨年6月に政府は、「洋上風力発電工事での外国船

の利用と外国人の活用」についてを閣議決定した。

このような流れを経て、国交省は財界の意向を斟酌し、船舶法施行細則（省令）の改正案を作り、今年3月から1カ月間意見募集（パブリックコメント）とは異なる）を行った。

改正案は、「事業者の予見可能性を高める観点から、一定期間内の不開港場寄港又は沿岸輸送について一括して特許を申請できることや、その場合の申請書の提出先に関し、特許に係る手続の明確化を図る」とし、経団連の要望に沿う形で次のように明記した。

①国交大臣が必要ないと認めるときは、地方運輸局長等を経由することを不要とする。

②国交大臣がその都度の申請が必要ないと認める場合、一定期間内の不開港場寄港又は沿岸輸送に関して一括して行うことができる。

この意見募集に対し2736件の意見があり、緩和反対の意見も多数あったとのことだが、「今回の改正は特許の手続を明

確にするもので、カボタージュは今後も維持する」との理由を付けて、国交省は既定方針通り6月に省令を変更した。

結果、特許の基準は曖昧なまま、法令上の手続が緩和されたことで、カボタージュ緩和に向けてまた一つ風穴が空いてしまった。

今後基準は一層緩められ、「国家プロジェクト」等の理由を付けて、外国船、外国人船員導入のルールを国は敷いてくるに違いない。

今回明確にされなかった60日ルールの扱いも、洋上風力は例外扱いされかねない。

## 五、海運関係団体の動き

### ○内航総連の対応

日本内航海運組合総連合会は、「今回の改正がカボタージュ規制の緩和と内容とするものや、カボタージュ規制の緩和に向けた手続きを定めるものであるれば、改正に反対する」との意見を提出すると発表した。

しかし、同時に栗林会長（栗

林汽船社長）は記者会見で、

「あくまで洋上風力関係の船舶の確保に伴うものであることは国交省に確認した」として、洋上風力発電事業の申請手続きに限定するのであれば、外国籍船でも問題視しないと回答する旨を表明した。

これは「洋上風力発電の作業に限定し」とする前記経団連要望書に合致している。

### ○全海運の外国人船員導入要望

全国内航海運組合連合会は、船員不足解消の方法論の一つとして「外国人船員の導入」を提起し、森隆行流通科学大学名誉教授を座長とする「外国人船員に係る勉強会」を立ち上げ、最終報告を出した。日本における外国人労働者受け入れの現状や、内航海運業へ導入する場合の課題を議論したとされる。

そして、内航総連に対し、船員不足解消の方法論の一つとして「外国人船員の導入」について組織的議論を始めるよう提起したことが報道されている。

業界内で外国人船員導入論議

が一気に進む危険性を感じる。

### ○海員組合の動き

海員組合は、昨年の大会で「北海道・札幌市が行おうとしていることは、カボタージュ規制の緩和と外国人船員の導入を意図するものであり、到底容認できるものではない」との方針を決定し、国交省や各自治体、政党に申入れを行った。

しかし、それ以上の具体的な反対運動はしていない。

## 六、国交大臣の答弁

中野洋昌国交大臣は、今年3月の衆議院交通委員会で、外国船と外国人船員導入を危惧する立憲民主党・城井崇議員の質問に次のように答弁した。

「北海道、札幌市の提案も踏まえまして、昨年6月の規制改革実施計画におきまして措置内容を閣議決定したところであります。あくまでカボタージュ規制の維持を前提として、船舶法3条ただし書には、元々沿岸輸送の特許の手続というのがあり、この手続の明確化をあくまです

るもので、カボタージュ規制については、しっかりと今後とも堅持をしまいる所存です」

これに対し城井議員は「カボタージュ規制は堅持と、しっかりと御答弁いただいた。引き続き、カボタージュ規制の堅持をお願いしたい」と結んだ。

既に議員や業界、各団体の地ならしが終わり、出来レースが行われていたにすぎない。

先日、三菱商事が資材の高騰等で採算が合わなくなったことを理由に、洋上風力からの撤退を発表した。このままでは、たとえ洋上風力事業が失敗に終わったとしても、外国人船員の国内導入の根拠が残ることになる。

今私たちは、船員を守る制度がまた一つ崩壊させられていく過程をまざまざと見せられている。ここから、いったい何を教訓としてつかみ、次に進むべきなのだろうか。

(2025・9・3)

# 解雇を撤回させ、自由に物が言える職場に

徳島合同労組オーシャン東九フエリー分会 古川卓治（甲板長）

## 「古川と関わった者は同罪」

私は現在、不当解雇撤回に向け、県労働委員会ですら不当労働行為救済審査と地裁で地位確認訴訟を戦っています。

2022年、戒告処分を受けた時に安全統括管理者から、「環境の良い船を作って下さい」と言われたため、私はそれを信念に努力しました。

その結果、一等航海士からは「他船から来た人たちは、本船は雰囲気がいいので他船へ行きたくない、本船リピーター率ナンバーワンですよ」と聞きました。それを聞いて少しは頑張った成果があったのかなと思っています。

しかし2023年6月、サロン会議で高松社長（当時）に意見した事を契機に、私を疎ましく思う会社役員らは、乗組員から私に関する情報を入手し、そ

れを非違行為とした。

また、会社指示なのか分からないが、職場委員が「古川甲板長と一緒に乗りたくない」という排斥署名まで行い、理由にもならない理由で、最終的に解雇されました。

現在、乗組員に入っている噂として甲板部に対し、「古川と関わった者は同罪とし、処罰の対象とする」と流れているため、ほとんどの乗組員との連絡が取れない状況です。

そのため、徳島合同労組ブログにて、次のメッセージを乗組員に伝えるべく、掲載して頂きました。

## 【乗組員の皆様方へ】

厳しい暑さの折、船務お疲れ様です。私は3年前に不当な懲戒処分（戒告）を受けました。到底納得できるような内容ではありませんでした。

「私も努力し、何でも話のできる風通しの良い会社にしていくと思います」。戒告処分を受けたときに役員らが私に言った言葉です。当時、労務部長に個人面談の実施を訴えましたが実現には至りませんでした。

現在において、風通しの良い会社になったのでしょうか？

私は2023年6月開催のサロン会議に一大決心で（不利益覚悟で）高松社長（当時）に現場乗組員の気持ちを代弁すべく意見しました。

内容は「乗組員の退職者が続いております、この状況が続けば運航に支障が出るのではと危惧しております」と発言すると、「貴重な意見なので文書で提出して下さい」と言われました。

労務担当より、文書の提出先は「船舶管理部に提出」と言われ、納得できませんでしたが、指示に従いました。

その後、会社の回答は「問題ない」と言うものですが、それ以降も退職者は後を絶ちません。

2年前、海員組合に社内アンケートが実施され、その結果「乗組員の8割が労働環境の改善に向けた回答」だったと聞きました。この数字は会社が実施していた年1回のパワハラ講習では把握できなかった数字だと思います。

それから紆余曲折あり、徳島合同労組での団交ややり取りで、会社から「自己退職すれば退職金は保証される」と威圧されました。しかし、「乗組員に会社の体質を変えると約束しているため辞めるわけにはいかない」と断言したら乗組員を手の内の駒とし、弁明の機会を与えられなまま解雇されました。

私はいま、原職復帰を目指し、徳島地裁で「地位確認訴訟」と、徳島県労委による「不当労働行為救済の審査」を行っております。

公私混同を組織に持ち込んでいる経営側の人たちを糾弾し、



風通しの良い会社にしたいと戦ってまいりますのでご支援のほど宜しくお願い申し上げます。

厳しい暑さが続きますが、くれぐれもご自愛下さい。

(乗組員へのメッセージは以上)

会社や組合に対し、自由に何でも言える船内に！

会社はアンケートを集めたものの、環境改善という点では何にも変わっておらず、船内は不満だらけ。私も憤りを覚えま

した。以前、ある船長に「君が歳いつて会社を変えようとする気持ちは分かるけど、人事の事には口出しできない」と言われまし

た。会社は平然と人事権の濫用を行います。以前、労務担当が船長に付度し、好みの乗組員を1船に集めた結果、役職の順列が入れ替わり乗組員から不満が噴出したことがあります。

また、コロナ禍でも飲み会をやめずクラスターも発生しました。陸から遠く離れ、職住一体の船内は陸上とは異なり、特殊

な環境です。

そんな海上労働者にとって、会社や組合に対し意見できる事が必要不可欠ではないでしょうか。「海上労働者の民主化」と言えば大袈裟かも知れませんが、

会社の偏ったやり方に物を言う人間は排除され、居づらい雰囲気

が船内に漂っています。そのためたくさん乗組員が退職しています。労使関係において本音で何でも話し合える環

境が理想だと思います。

そのような環境を目指し、解雇撤回に向け今後も戦って参りますので、皆さまご支援のほど、よろしく願ひ申し上げます。

(2025・8・29)

# 拝啓国交大臣殿

このページは読者から国土交通大臣にメッセージを伝える投稿欄です。日頃、内航海運や運輸行政について思っていること、希望したいことを書いて投稿して下さい。採用分には粗品を贈呈します。投稿のない場合は本誌も参加します。

## 全日海を指導して下さい

全日本海員組合(全日海)の森田保己・前組合長の6億円横領・脱税事件には驚きました。すぐ逮捕されるものと思っていたが、事件の進展はありません。このまま「人の噂も75日」として忘れられてしまうのでしょうか。歯がゆい思いです。

そもそも東京国税局が横領を知りながら東京検察庁に告発しなかったことが間違いです。これは「犯罪の事実を知り得た時は、告発せねばならない」と定めた国家公務員法に違反します。

東京検察庁も問題です。全日海のOB(先輩)らの告発に「国税から何も言っていないので悪質性がない」として放置しています。調べる気になれば、東京国税局から横領の証拠を入手できるはず

です。横領に黙りを決め込む全日海は自浄能力を無くした異様な団体です。被害届けを出さず、内部告発する人も出て来ない。共謀していると思えません。

私は誰もが正義であり、善意であるという前提で仕事をしてきました。しかし、今の全日海については猜疑心を持たざるを得ません。

国交省は全日海を調査すべきです。管轄下の労働組合の犯罪(横領)を放置してはいけません。巷間言われているように国土交通大臣が、ここ十数年来、公明党議員(創価学会)で独占していることも関係しているのでしょうか。

全日海には本来の使命である「船員への奉仕」を全うするよう、指導して下さい。

(元国交省運輸局職員)

# 外航暮らしから次は内航船員へ

## ―後期高齢船員の挑戦― 柿山 朗（元外航船員）

### 第一章 外航船員の今

#### ① 外航船員の求人ゼロ

時折、港の職安を覗き張り紙等をチェックするが外航船員の求人は無い。求人情報・インデードをパソコンで検索すると表示されるのが多いのは、船内作業員や船舶・港湾ターミナルの管理担当者の募集である。一級海技士（航海）で入力しても結果は変わらない。

#### ② 端緒は仕組船認知論

ドルシヨックとオイルシヨックを経た1975年、船主協会会長の菊池庄次郎氏（日本郵船社長）が発表したのが、「仕組船認知論」という脱日本人化だった。それを側面から支えたのが当時の運輸省である。

二人にひとり海上を去った緊急雇用対策（緊雇対）、新マル

シップ導入、船員制度近代化の頓挫へと続く。（羅針盤、創刊号）16号「外航船員ゼロへの軌跡」の拙稿を参照）

#### ③ 組合対応は「減量やむなし」

海員組合は外労協、中小労協の二船主団体との間で「本人選択による特別退職制度」と「雇用対策促進機構の設置」を二本柱とする緊急雇用対策に1987年に合意した。以降黒字会社を含めて殆どの船社が緊雇対を実施する。

#### ④ 細る日本人船員の供給源

緊雇対で1万人以上の外航船員は船を去った。多くの部員を輩出し、海員学校から海上技術学校となった3校では、館山が2年後に廃校、唐津が昨年からは航海専科の海上技術短大になるという。

船員の出身地である能登・富

来地区、島原半島・口之津や鹿児島南薩地区では、幼い子供も「キンコタイ」という単語を知っていたという。船員出身地の疲弊は外航船員後継者の育成を奪った。

### 第二章 先行する

#### 大手船社の船員養成

#### ① フイリピン人船員の台頭

労働人口が豊富で英語堪能な人材に恵まれたフイリピン人船員は、世界最多で、日系海運会社の外国人船員数5万6千人の七割を占める。

フイリピンで、2007年、日本郵船はマニラ南郊に商船大学「NYK-ITDGマリタイムアカデミー」を設立し、多くの卒業生を輩出。商船三井は2018年、現地のマグサイサイグ

ループと合併でマニラ南郊に全寮制の商船大学「MOLマグサイサイ・マリタイムアカデミー」を開校した。更に川崎汽船も「Kラインマリタイムアカデミー」をパサイ市に設立し、昨年は30周年の記念式典を迎えている。

#### ② 日本人海上職の自社養成

日本郵船は「他社に先駆けて自社養成コースを設置し、船員教育機関の学生と共に、世界で通用する海技者育成にも力を入れている。プログラムでは2年にわたる研修によって、海上で働くための知識とスキルを身に付けさせて3年目には航海士・機関士としての乗船勤務が始まる」（日本郵船HP・世界を股にかける海上職より）

商船三井では、若者が次のように語る。「2年間の訓練を終え、三航士として初めて海に出ました。操船の責任感や船上の連携の大切さを実感。異文化の仲間と過ごす中で、感謝の気持ちを絶えず持ちながら、信頼関係を築いていきます」。

川崎汽船役員は「海上職員候補生の養成を2013年から開始した。多様な人材を確保する狙いがある。年間3〜4名を採用し現在全体で約30人が勤務している。今後は船機長となりキャリアを積んで世界を舞台に働いてほしい」と語る。(2019年12月2日海事新聞)

③ J・CREWプロジェクト  
TVをつけるとJ・CREWプロジェクトの宣伝が映る。これには「やっぱり海が好き」という副題が付く。

航海士志望の若者は「地元が海が無かったので海への強い憧れがあり航海士を目指した」と語る。一方、青の作業服に身を包んだ若者(女性)は「大きな船、大きなエンジンってカッコいいなと思ったから機関士を目指しました」と述べる。ナレーションは「日本の産業と暮らしを支える海上輸送を目指す若者たちを、世界の海で活躍する若者たちを支えます」と締める。そしてJ・CREWプロジェクト

トの目的を語り、全国5商船高専を紹介する。

そのひとつにかつて私も在校したが、フイリピンで大手船社の船員養成が先行する中で、どれ程の後輩たちが船に乗れるか、前途は暗い。

### 第三章 未組織内航船へ乗船

#### ① タンカー会社T社の宣伝

★ 私たちの仕事は港に着いた外国船に燃料を補給するお手伝い。

★ 非日常を感じる海の仕事をしてみませんか。

★ 休日は土日祝。

★ 海の上ではみんなが仲間になる。

★ 定期的に顔を合わせる方が多いので、自然と仲間になれる。

★ 当社では勤続10年以上のベテランが多い等。

#### ② 乗船後の船内状況の記憶

私が乗ったのは499トンのタンカー。乗組員は船機長、一航機士と私(二航士)の5名。

前任の二航士は部屋の備品、船橋を一回りし自宅が遠方という事もあり、そそくさと下船した。翌日は朝6時からの離岸作業、四日市・コスモ石油の棧橋に向かう。

船橋は船長ひとり。一航士は船首での接岸準備。機関長、一機士はマニホール付近で積荷の準備。特に60歳前後の一機士からはたびたび私に対し怒号が飛んだ。

私も以前はペルシャ湾向けのタンカー船員、バルブひとつ間

違うことの重大さを知るから、パイプライン図のコピーを持ち歩くと、それでも怒った。四日市の製油所での積荷、名古屋へ戻り石油タンクへの揚荷、その繰り返しの日だった。

いずれ慣れるに違いない、速く慣れたいと思った。

#### ③ 船内自炊

司厨員の居ない本船では、夕刻になると乗組員は岸壁に置いてあったマイカーや自転車で食料の買い出しに行く。

自室にテレビがあるからか、食堂での酒盛りを見たことがない。食料金を会社が毎月4万2千円支給する。

#### ④ 個人情報へのリーク

乗船前、会社が「履歴書」を出してほしいというので、本籍・学歴を書いた。社内用の形式的な書類というので、社歴も照国海運倒産から、昭洋、新沼マリン、大阪フリート、ワールドマリン等々。2006年から2023年まで、伊勢三河湾の水先人であったことも正直に書いた。



名古屋港での揚荷(筆者撮影)



ところが船長をはじめ皆知っていた。会社が乗組員へ喋ったのである。

SNSの時代、パソコンに自分の名前をクリックすると、関わっている社会運動が幾つも並び暴露される。居心地が次第に悪くなり、20日余りの乗船で下船した。

## 第四章 内航船主と

### カボタージュ

#### ① カボタージュ規制とは

国内における旅客や貨物の輸送（沿岸輸送）を自国籍船に限定する制度である。

この規制は、自国の海運業保護、国民の雇用確保、安全保障の観点から日本を含む多くの国で採用されている。

日本では船舶法第3条で外国籍船による国内沿岸輸送を原則禁止しており、例外として国土交通大臣の特許を得た場合などに限り許可される。自国の沿岸輸送、即ち内航海運は自国籍に限るというルールで、日本のみならず世界

的に広く取り入れられている。

#### ② 大震災や有事の備えが必要

住民避難等のため、必要があれば、国は海上運送法の航海命令、国民保護法の従事命令等を出すことができるが、これは主権の及ぶ日本船であるからこそ可能なことである。

また、東日本大震災の際には、福島原発事故の放射能汚染を恐れた一部の欧州船が東京への寄港を忌避し、神戸で荷揚げしたため物流の現場が大混乱に陥ったことがあった。

そのような状況下でも福島原発沖を航行して被災地の港に燃料や物資を輸送したのは、日本人船員の乗り組んだ日本船だった。

#### ③ カボタージュ規制の維持を

今、技能実習生と特定技能外国人問題の混同など陸上でも混乱が続いている。日本人船員は近い将来枯渇すると言われてきたが、内航船員の人数は緩やかに増加している。ベテラン船員が退職を先延ばしして内航船の現場を支えている現状が伺える。

近年、内航海運業界は新卒採用に力を入れてきた。業界の努力もあって、内航船員の新卒採用は増加傾向だ。国交省によると内航船員の35歳未満の割合は2006年の約19%から2020年に28%に上昇し、全産業の平均（約25%）を上回った。

一方、新人を採用し、育てた若手船員をいかに定着させるかが課題になっている。

内航各社は、現代の若者の志向に合わせて乗船と休暇のスペンを短くしたり、陸上も含めて船員と密にコミュニケーションをとって孤立させない、ハラスメント研修の実施といったソフト面の対応や、家具・寝具などの生活用品の充実などに取り組んでいる。

特に船上のインターネット通信環境が若者離れの大きな一因と言われており、この面での有効なソリューションの登場が切望されている。

内航海運業界が新卒船員の採用と定着率向上に地道に取り組む一方で、中長期的な取り組み

として、イノベーションによる内航船員の人材問題への対応が検討されている。船上の業務負担軽減と生活の質の向上、船上業務の省力化（究極的には無人運航）という2つのテーマがあり、企業間連携による具体的な取り組みも出てきた。

内航ゼロエミッション船の本命と言われるバッテリー船も、低騒音・低振動などによる船内環境改善と機関業務を中心とする省力化に寄与すると期待されている。

かつて海員組合では「未組織オルグ」が結成され、内航船を回った。未組織船の組織化は「カボタージュ規制」を継続する上で必須である。

（終わり）



知床遊覧船沈没事故、行政の責任7

# 民事裁判と刑事裁判の現状

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。本件の発生後の民事裁判や刑事裁判について、筆者が報道から知り得た提訴の経緯および現状を簡単に紹介する。

## 一、民事裁判の現状

### ① 会社への甲板員遺族の裁判

死亡した甲板員の両親は、桂田社長（以下、社長）の安全配慮義務違反が原因として、2023年3月1日に計約1億1900万円の損害賠償を求める訴訟を東京地裁に提訴した。

原告は訴状で、社長は実務経

験がないのに運航管理者および安全統括管理者に就任し、事故2日前には船首付近のハッチの蓋が閉まらない状態が発覚したが、把握していなかったと主張。経験の浅い船長を乗船させ、悪天候を理由に「行かないほうがいい」とする周囲の助言を無視して出航させるなど、「重過失どころか故意が認められる」と訴えた。

これに対し、被告会社側は請求棄却を求める答弁書を地裁に提出した。同年11月16日に会社が甲板員の原告両親に対し、毎月5万円ずつ130年間で合計8千万円を払うとの和解案を示したという。

その後、2024年12月25日に和解調停が成立して原告が訴えの取り下げをした。

しかし、和解金額等の条件の報道はなく、詳細は不明である。

### ② 国への甲板員遺族の裁判

甲板員の両親は、事故は国の船体検査が不十分だったことが原因だとして、2023年9月4日に国に対し計約1億800万円の賠償を求める訴訟を東京地裁に提訴した。

国土交通省の運輸安全委員会による事故調査報告書（2023年9月4日、以下、報告書）によると、国に代わって検査を担う日本小型船舶検査機構（以下、JCI）が、本件3日前に本船の検査を実施した際、船首甲板部のハッチの開閉試験を省略して目視だけで合格とした。報告書は、ハッチの蓋が密閉できずに海水が船底に浸入したこ

とが沈没原因としている。

原告両親は訴状でJCI検査員が検査でハッチ蓋の不具合を発見して不合格にしていれば、船は出航できず事故は起きなかったと主張。

また、法令が規定する経歴も経験もない被告社長を北海道運輸局（以下、運輸局）が安全統括者および運航管理者の届出を受理した。

そして、本件事故の1年前の特別監査でも運航管理者としての社長の経歴や経験を精査しないままに本件が発生した。

なお、JCIに対しても同年12月15日提訴した。

被告国は、本船の船体検査について法令によりJCIが実施していること（船舶安全法第25条）、およびハッチ蓋等の個々の設備の具体的な検査内容と方法については、JCIによる届出であつて認可ではないことから国には責任がないとし、棄却を求めて全面的に争っている。

### ③ 旅客遺族の裁判

乗客14人の家族ら計29人は会社と社長に計約15億の損害賠償を求め、2024年7月3日に札幌地裁へ提訴した。今年7月1日に新たに乗客1人の家族4人が原告に加わった。3月13日に続き、6月12日に2回目の口頭弁論が行われた。

1回目の口頭弁論後、知床観光船事件被害者弁護団長は記者会見で、次のように発言した。

「特に本件事故に直結する最も重大な過失というのは、前部の甲板のハッチ蓋が適切に閉鎖できない状態にあったこと、という船の安全設備に関する過失。

それから運航基準に定められた出航を中止すべき天候が予想されていたにもかかわらず出航した。この出航の判断に関する過失。この二点が最も重大であると考えています。」

また、「船の安全運航に対する知識も経験もなにもない。報告書が言っているように乏しいというよりも全くない。：本事件は人災なんです。誰一人として安全に気を配っていた人は

いない。これは事故ではなく事件である」と家族は思っている。」

これに対し被告会社側は報告書には事実認定に誤りがあると指摘。そして、会社は、そもそもハッチに不具合は認められず、国の検査代行機関のJCIの検査でも指摘されなかったと主張している。

また、出航判断については、海が荒れたら引き返す「条件付き航行」を船長が決め、社長に報告したと述べ、この条件を守っていれば事故は「回避可能」だったと主張した。「船長が条件付き航行の趣旨に反して引き返さず、避難港に回避しなかった点」に限って、会社の過失を認めた。

なお、旅客遺族は、検査の甘さなどを批判しているが、国やJCIを提訴してはいない。

## 二、海保の捜査と刑事裁判

事故から約2年5か月が過ぎた2024年9月18日、第1管

区海上保安本部（以下、保安本部）は業務上過失致死の容疑で社長を逮捕し、翌月の10月9日に釧路地検が起訴した。

釧路地裁は初公判前に争点を絞り込む公判前手続きを行うことを決めたが、本件から3年が過ぎる2025年4月23日の報道によるとまだ初公判のめどは立っていない。

保安本部の刑事課長は社長逮捕の記者会見で約2年5か月に及んだ捜査について「沈没メカニズム特定のため、さまざまな鑑定や気象データ解析など、証拠を丹念に積み重ねる必要があった」と述べた。

捜査関係者によると、「1菅本部は、事故原因の解明のため、引き揚げた船体の鑑定などを実施。船首甲板のハッチが悪天候による波の影響で開いたことなども確認し、海水が機関室まで入って沈没に至ったと結論づけた。国の運輸安全委員会も昨年9月、ハッチの蓋に経年劣化や緩みがあり、船内に海水が流入したことが直接の原因だとする

最終報告書を公表した。社長についても、船の運航に関する知識や経験がなかったなどと指摘した。」と報道されている。

## 三、裁判への筆者コメント

### ①条件付き運航の誤り

本船は2022年4月23日10時ごろ、知床岬に向け、ウトロ漁港を出航したが、出航時点では海上は穏やかで、実際にウトロ漁港沖で観測された波の高も10時の出航時点では0.5m未満であった。

しかし、「気象庁の予報では、本船の出航前に既に斜里町に強風注意報及び波浪注意報が発表されており、本船が運航予定であった10時〜13時の時間帯には、北西からの風速15m/Sの強風及び波高2〜2.5mの波が予測されていた。」（報告書144頁）

このように、10時の出航時点で既に10時〜13時は運航基準を超えた予報であったことから、運航管理者（社長）が「海が荒

れるようなら引き返す『条件付き運航』として出港させた」との説明は、論理的でなく、その主張に無理がある。

## ② 運航管理者にハッチ蓋の動作点検の義務なし

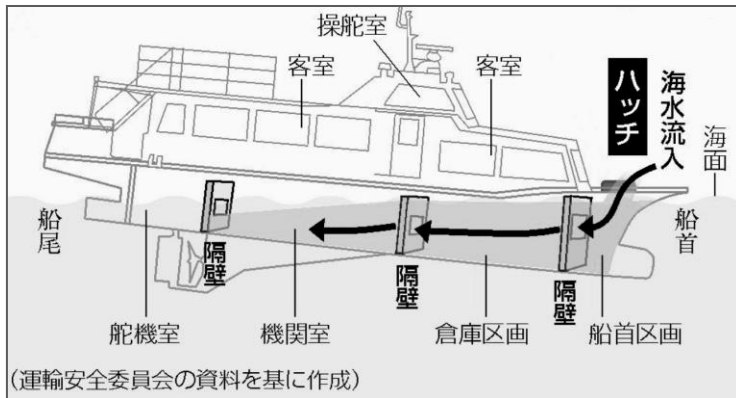
本船の操船や出航前の安全点検や確認は船長にあることから、ハッチ蓋の正常作動の有無の点検は船長の義務であった。

他方、運航管理者については、「船舶の運航の管理及び輸送の安全に関する業務全般を統括し、安全管理規程の遵守を確実にしてその実施を図ること、また、船舶の運航に関し、船長と協力して輸送の安全を図ること等がその職務とされている。（報告書147頁、安全管理規程第18条）」

このことから、本件沈没の3日前の中間検査による船首部甲板上のハッチ蓋の検査で実際は不具合があったが、検査ミスにより不具合はなかったと検査機関のJCIが検査を合格とし、お墨付きを本船に与えた。

従って運航管理者（社長）が、

ハッチ蓋に関して船長に対して特段の注意をしなかったことは過失にならず、刑事責任を問うことは難しいと思われる。



## ③ 運航基準違反と資格要件のない運航管理者との関連性

出航時は既に強風及び波浪注意報が発表され、本船が運航予定の10時～13時の時間帯には

風速15m/S 及び波高2～2.5mの波が予測されていたので、明らかに運航管理者は出航基準に違反して出航させた。

報告書147頁に記載のとおり、「運航管理者は、気象・海象に関する情報等、航行の安全の確保のために必要な事項を把握し、船長からの求めに応じて情報提供を行うとともに、必要に応じて、運航中止措置に関する助言等の援助を行うこととされ、また、運航管理者が運航基準の定めるところにより運航が中止されるべきであると判断した場合には、船長に対して運航の中止を指示しなければならないとされている（安全管理規程第24条、第25条、第29条）」

このように、運航管理者は、船長による運航可否の判断等にも深く関与することから「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」と規定されているが、社長はその資格要件に該当しなかった。

しかし、運輸局は社長を運航管理者とする届出内容を本件1

年前の特別監査でも後述（四の③）のように精査しなかった。そして、資格要件や経験のない社長を運航管理者として放置した。

その結果、社長に運航管理者として安全運航の業務を担わせて本件事故の発生の原因をつくった。運輸局の責任は重大である。

## ④ 運航基準違反による出航とハッチ蓋の不具合の関係

仮に船首甲板上のハッチ蓋の不具合により船体内部に海水の侵入したことが沈没原因ではないとすれば、運航基準に違反して出航させた運航管理者の注意義務違反（過失）により、天気予報通りの強風と波浪の悪化が唯一の原因で浸水し、本件が発生したことになる。

しかし、強風と波浪が唯一の原因で海水が船内に侵入して沈没することは、元船員としての経験からあり得ないと思われる。従って、運航基準に違反して出航したという過失がなければ、



本件は発生しなかったという単純な「条件関係」に基づく因果関係となる。

他方、ハッチ蓋の不具合がなければ、本件発生の可能性はなかったという因果関係となる。

何故なら、同様の強風と波浪に遭遇した場合であっても、厳しい運航には違いないが、ハッチ蓋の不具合がなかった場合は船内に海水が流入する事態を想定しがたいからである。元船員としての経験からそう思う。

つまり、本件事故の発生原因は、運航基準違反による出航と、ハッチ蓋の不具合という二つになる。

#### 四、安全運航は船側と行政側の双方で担保される

海難事故の発生防止は、本船を現場で運航する船側（船長・運航管理者・船舶運航統括者）の積極的な遵法精神と経験と知識、および行政側（北海道運輸局・JCI）の適切な法令の下での指導・監督が必須であり、安全運航の責任は、船側と行政

側の双方にある。

本件は船側と行政側の双方の注意義務が同時に果たされなかったことにより発生したことは間違いない事実である。

##### ① 本件発生に至る事実

本件の場合、出航基準に違反して出航させたこと、天気予報通りの強風と波高であったこと、船首部甲板上のハッチ蓋の不具合があったこと、および船体に海水が侵入し沈没したことは事実である。

この4つの事実は、知識と経験がなく法令上の資格要件を欠いた運航管理者の出航の判断ミス、そのような運航管理者を本件1年前の特別監査でも資格要件を精査しないまま認めた運輸局のミス、およびJCIのハッチ蓋の検査ミス、これら三つのミスに因って本件が発生したことを物語っている。

##### ② 運航管理者を届け出る際、会社は虚偽の記載をしていない

事故後の2022年6月16

日、運輸局は「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」を公示した。

その公示の別紙1に本件の特別監査において確認された法令違反事実の一つとして、「会社は、社長を運航管理者に選任する届出にあたり、社長が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」に該当しないにも関わらず、該当する旨の虚偽の届出を行っていた。（海上運送法第50条第9号）」と記載されている。

また、別紙2の3行政処分で「特に、社長は虚偽の届出により運航管理の要件を満たさず運航管理者となっており、安全管理体制の要となる運航管理者の実態が存在しない状態となっており、輸送の安全確保の仕組みを著しく形骸化させた。」と記載されている。

しかし、会社は運輸局に社長を運航管理者として届け出るにあたって、虚偽の経歴を記載したことはなく、全て事実に基づ

く届出であった。会社は虚偽の届出を行っていない。

届出書の記載内容を2回とも精査することなく、本件発生まで資格要件や経験のない社長を運航管理者として放置したのは運輸局であった。

##### ③ 運輸局の職務怠慢

報告書77～78頁によると、「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、安全統括管理者資格証明書及び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、安全統括管理者の資格要件及び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、「船舶の運航管理補助」については、運航管理の実務経験がほとんどなく、「小型船舶協議会会長」に

についても、実際には「知床小型観光船協議会会長」であり、運航管理の業務実態のない職であったことが分かり、運航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。」と記載されている。

運輸局は、20名の死者と6名の行方不明者が出た後の特別監査により、初めて運航管理者の資格要件を精査し、充足されな

いことを知ったのである。  
運航管理者の資格要件を満たしているとは判断し、届出を受理したのは運輸局であり、本件1年前の特別監査でも運航管理者の届出内容の適否を精査しなかったのも運輸局である。その結果、社長が運航管理者のまま本件が発生した。

#### ④ 資格のない社長が運航管理者を続けられた経緯

本件の1年前の2022年3月20日、「船舶の運航の管理に

者として届出を受理した。

そして、社長が運航管理者となつて僅か2か月後、JCIによる定期検査で不合格となり、船舶検査証書が不交付の状態のまま（法令違反）同年5月15日に航行中に旅客3名の負傷事故が発生。更に6月11日には座礁事故が発生させた。

この二つの事故により運輸局は同年6月24日と25日に特別監査を実施したが、安全運航の要である運航管理者の資格要件の適否については精査せずにそのまま放置し、本件発生まで社長が運航管理者を続けた。

そして、前記の特別監査から10か月後の2022年4月23日に本件沈没事故が発生した。

#### ⑤ 船舶検査証書ナシの運航と負傷事故への無意味な特別監査

前述のように、本件発生の前年に航行中に旅客3名の負傷事故が発生させたが、その際に旅客椅子の不具合の改善を指示してJCIは船舶検査証書を交付しなかった。

船舶検査証書の不交付は、船が法的に出航不可能な状態となり、会社にとって極めて重大な事態である。

しかし、船長および運航管理者は、船舶検査証書が不交付のまま航行を続け（＝法違反…無視か、無知か）、旅客を負傷させた。

このような経緯のなかで、「国土交通大臣は、その職員に同事業者が使用する船舶、事業場その他の場所に臨んで、帳簿書類その他の物件に関し検査をさせ、又は関係者に質問をさせることができる」（海上運送法第25条）に基づいて同年6月に特別監査が実施された。

この特別監査において、旅客負傷事故の発生時に船舶検査証書が本船内に備置されていたか否かについての報道はない。

しかし、定期検査の不合格日、運航中の旅客負傷の事故発生日、そして新たな船舶検査証書の発行日、それぞれの日付が違うことから、船舶検査証書なしに違法に本船を運航し、旅客を負傷

させたことが容易に判る。

再度述べるが、船舶検査証書が不交付のまま運航したという極めて悪質な法令違反の事実、および船舶検査証書不交付の理由としてJCIが改善を指示した旅客椅子の不具合が直接原因で旅客を負傷させたという重大な事実があった。

旅客負傷事故により本件の10か月前に特別監査が実施されたが、運輸局は会社への適切で厳しい指導をしなかったこと、および運航管理者の資質・経験・経歴を精査して対処しなかったことが、本件沈没事故発生

の原因の一つとなった。  
なお、船長は、船舶検査証書を船内に備え置く義務（船舶安全法施行規則40条）があり、違反した場合は20万円以下の罰金（同規則68条1項）となる。

この罰金について、実際の支払いの有無に関する報道を見つけることはできなかった。

（2025. 8. 31）

## ※資料

国交省「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」抜粋

国交省は船員不足対策として、「荷主と内航海運との安定・効率輸送協議会」の合意を基に、ガイドラインを一部改定した。但し、いずれも「望ましい」「こうすれば有効」というもので実効性は定かでない。  
概要は次の通り。

### ○望ましい取引行為の在り方

- ①運賃・用船料は原価計算に基づく見積書を用いて協議し、コスト（内訳となる費用項目）の見える化を図る。客観的なデータも活用することで円滑な協議を可能とする。
- ②原価計算に基づく運賃・用船料の改定は燃料費等の価格変動を踏まえ、荷主とオペレーター、オペレーターとオーナー間でタイムリーに協議し、公平な負担を図る。
- ③契約内容ではできるだけ具体的に決め明確化する。これにより取引条件を巡る解釈の

違いや支払に関するトラブルを未然に防ぐことができる。

- ④運賃・用船料の契約書は支払期日・支払方法などを明確にすることが望ましい。

### ○安定的な内航輸送の確保に向けた課題

- ①陸側での荷役作業の実施  
船員の労働環境改善に向け、タンカーやセメント船のレデューサーのマニホールドへの装着やカーゴホース・ローディングアームの着脱作業、鋼材船のダンネージの片付けは陸側で行う。
  - ②ケミカルタンカーの封印作業を廃止する他、自動荷役システムを導入し、船員の荷役作業の負担を軽減する。
- ### ○運航管理の改善
- ①クラウドベースの運航管理システムを導入し、輸送計画の受領から配船・配乗・燃料管理までを一元管理する。
  - ②オンライン貨物予約システムを導入し、予約受付から変更管理までをオンラインで一元管理する。

## 編集後記

○2年前に報道されて世間に知れ渡った海員組合の森田前組合長による6億円の横領・脱税事件。組合は関わりはないと詭弁。今号に内航海運の業界誌に掲載された、読者からの声。まさに天罰。組合を一人の人間とすれば、人格障害だ。(I)

○南西諸島のミサイル基地化が急拡大しているという。軍事費の急膨張、日米軍事訓練の深化、排外主義や核武装を主張する極右政党の伸長と熱狂する支持者、それらに無批判に報道するマスメディア、いずれも戦争前夜の臭いがする。歴史に学ばないものは、同じ間違いをする。(Y)

○時々、外航船で仕事をするが、日本人船員を見ることはなく、東南アジア船員が仕事に力をつけてきていることを実感することが多い。彼等なしに日本の外航物資の安定輸送はない。(J)

○石破退陣を巡って自民党が揺れている。石破が辞めない理由として挙げるのが「物価上昇を上回る賃上げ」。そこには労組の顔が見えない。憲法28条で保障された「団結権」行使はほぼ皆無。欧米と異なりこの国は、「権利はあるが行使しない」深刻な状況だ。(I)

○オーシャン東九甲板長の投稿。一部重役たちの跋扈といびつな社内状況が垣間見える。外航では緊雇用対を境に消え去った遺物が未だ残るのか。現場の言葉はリアルで生々しい。現場からの投稿が続くよう期待。(I)

### 羅針盤 第46号 2025年9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 竹中芳

〒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.boy.jp

郵貯振替口座 000130063222259

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。