

羅針盤

第47号

“ 大国の介入が戦火を拡大する ”



2026. 2. 1 羅針盤を発行する会

目次

1	内航おしやべり広場 ②④	内航船員
2	漫画・チョンガリもん その1	トーヤク 
6	内航船長インタビュー「我が船員生活に悔いなし！」	内航Y船長
11	オーシャン東九フェリーの過重労働・手当未払い 船員法違反で国交省が処分	編集部
14	戦争から辿る日比船員の足跡	柿山 朗
17	新刊本紹介 伊藤彰信著 日本軍国主義と決別し 日中不再戦の誓いを新たに	竹中 正陽
18	戦没船を記録する会「戦後80年記念の集い」から	編集部
22	編集後記・会計報告	

(表紙漫画・故中山かおるさん 1986年作)

内航おしゃべり広場②④



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

インターネット設置、会社の義務へ

MLC(海上労働条約)改正
B3・1・11 指針8

船舶所有者は、合理的に実行可能な限り、船舶内の船員に対してインターネットへのアクセス(利用料金が発生する場合には妥当な金額によるもの)を提供すべきである。(2024年12月発効)

※改正に伴いNK船は検査でこの規定の遵守を確認している。

※しかし国交省は、「船員不足の深刻化や航行の安全に関する国際的な規制強化等に対応するため」昨年船員法を改正したが、インターネット環境については「形成するように努めなければならない(83条の20)」と単なる努力義務にしてしまった。この弊害で現場に格差が生まれている。
.....

旧来のマリーリンクと併用

当社は去年全船にスターリンクを導入。国籍に関係なく一人週2ギガで一日8時間まで。超過すると自動的に切れる設定なので、旧来のマリーリンクに各自繋いでいる。こちらは無制限だが速度が遅くて不便な

ので、乗組員の中には公務用に不正接続する者もいて問題になったりする。ひとり一人にアカウントが付されているので、誰がどの位使ったか船長や会社が分かるシステムになっているので。

スターリンクは性能が良いが、法規制している国もあって、中国やロシア、イランなどでは繋がらないようだ。(外航日本人航海士、20代)

週5ギガでは足りない

WiFiは一人週5ギガに制限され、超過すると自動的に切れてしまう。足りないので港に着いた時などに買い足している。

(外航大型PCC、インド人船員)
スターリンク1TBを導入

この船は大手A社の運航で月1TB(1000ギガ)のスターリンクが去年入った。一昨年から系列の約90隻にスターリンク・ビジネスを無料で設置し、月々の料金もA社負担。若い人の定着が目的らしい。仕事用と乗組員用に500ずつで、自分のように入港すれば自分のスマホ(無制限)を使うから定員5

人で500ギガは十分。毎月余るくらいだ。陸から離れても動画もスイスイで不満が出たことはない。

(499タンカー航海士、20代)
自由で無制限だが沖はダメ

ネットは無制限で使い放題。でも携帯と同じドコモ回線なので皆が使うとスピードは落ちるし、陸からちよつと離れると圏外で使い物にならない。前の会社も同じだった。今時ネットのない船はないのでは。

船のWiFiを密かに使用

(499バラ積船航海士、20代)
俺はパスワードを聞いて密かに使っているけど他の人間はどうかな。知らない人間もいるんじゃないか。携帯と同じで陸を離れるとダメだし、東京湾の真ん中もダメ。

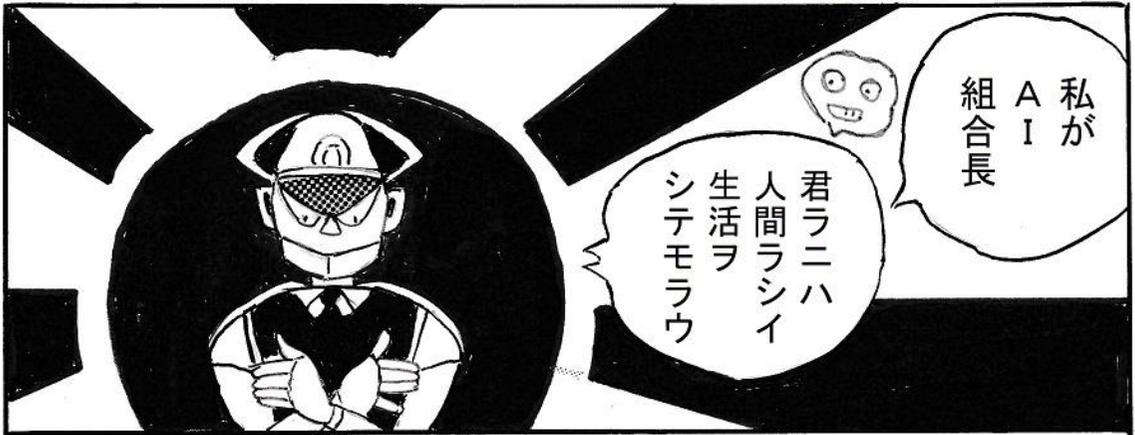
(749タンカー司厨長、60代)
ネットなしがほとんど

10隻のうちネットがあるのは3隻ぐらい。うち1隻はポケットWiFiで乗組員は使えない。2隻は乗組員が使えるけど4G回線で、契約ギガ数を超えると遅くなって使いものにならない。今の船はネットもパソコンもなく昭和に戻ったよう。

チョンガリもん その1 トーヤク



滅茶苦茶



私が
AI
組合長

君ラニハ
人間ラシイ
生活ヲ
シテモラウ



土、日、祭日ヲ
運航スル船ノ
航海日当ハ
平日ノ
5倍トスル

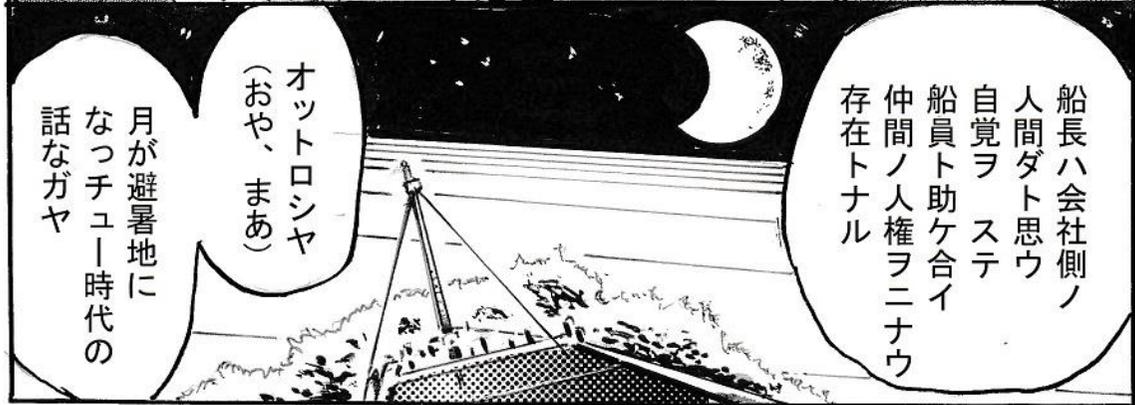
会社が
つぶれたら
元も子も
ないガゼヨ

ギョギョ!



組合費ハ
貧者デアル
君ラニトツテ
高スギル

ヨツテ
半額トスル



船長ハ会社側ノ
人間ダト思ウ
自覚ヲ ステ
船員ト助ケ合イ
仲間ノ人権ヲニナウ
存在トナル

オットロシヤ
(おや、まあ)

月が避暑地に
なつチュー時代の
話ナガヤ

丸とは？



微妙



へ理屈



船乗り生活52年 我が船員生活に悔いなし!

中学を卒業して実家島原半島のイカ釣り漁船に。その後清水海員学校（現海上技術短大）を卒業して官庁船、外航船を経て34歳で平水、内航の世界へ。以後70歳に至るまで数多くの内航船を乗り継いできた。52年に及ぶ長い船員生活を振り返ってもらった。

（編集部）

「対馬行き」イカ釣り漁船

中学を卒業してすぐ実家のイカ釣り漁船に乗った。当時機械なんてないからイカバ리를10本付けた糸を持つての手釣り。9月から2月までは対馬の家に住んでスルメイカ、3月に島原の実家に帰って夏まで剣先イカを狙って平戸、五島列島辺りを廻る。家族揃っての移動だから2学期が始まる時は対馬、2月

に帰って来るから3月の学年終わりはいつも島原だった。だから故郷が2つあるようなもので、卒業は島原だけど、今も対馬の小中学校の同窓会に出たりして楽しんでいる。

対馬には毎年50隻位で行っていたから、町や漁業組合が土地を貸してくれた。家は自前で建てる。広い土地にイカの加工場や干場があつて、小中学生は学校が終わるとイカの皮むき。うちは対馬の美津島町で、周りに同じような家族が沢山いた。

生まれた時からそんな生活だから、大きくなったら家の船に乗るのがあたりまえという雰囲気だった。

今思えば大変な仕事だったけど、満月の前後一週間位は月あかりでイカが散らばるから漁は休み、シケの時も休み

だし、「こんなもの」と思っていたからイカ釣り漁も全く苦にならなかった。

2年神様1年奴隷の寮生活

昭和46年（1971年）に清水海員学校に入学した。

イカ釣りの仕事には慣れてきたけど、小学校5年生の頃、「将来の夢」という作文で書いた「船長になって世界を見て回る夢」がどうしても捨てきれなかったから。

外国航路の船員になるには地元の口之津海員学校が真っ先に頭に浮かんだ。ところが当時口之津は4〜5倍の競争率で落ちてしまい第2志望の清水に廻された。第2志望を清水にしたのは児島や村上、館山などは何処の県かも分からず、清水次郎長という名前から富士山の近くだろうと何

の気なしに書いただけ。

当時甲機コースは2年制で、入学時は85人位いたけど2年になって甲機分かれる時は70人を切る位になっていた。他に1年制の司厨科もあった。

全寮制で2年神様1年奴隷。気に喰わないとビンタや蹴りはあたり前、冷たい床に1〜2時間正座させられたりで、そういう世界がイヤになって、沢山辞めていった。自分たちが2年になる時、そういうことはやめようと話し合ったので、下の学年からは良くなったと思う。

寮の外出禁止の規則が厳しくて、自分も「脱柵（だつさく）で謹慎1週間、夜抜け出して焼きそば食べに行つてビールとタバコで捕まり、2回目だったので謹慎1カ月。謹慎中は外出禁止で毎回授業前に「2度としません」という反省文を読み上げさせられる。悪質な場合は1カ月の家庭謹慎で授業に出られないけど、その後ちゃんと出れば卒業できるようになっていた。

優雅な公団警戒船

卒業時は不況で外航からの求人がほとんどなかった。仕方なしに本四架橋の警戒船会社に入り、そのうち外航を捜すつもりだった。

当時はまだ調査・設計が始まったばかりで海員学校卒の採用は初めてで、かなり優遇されていた。海員学校は2年制なのに短大卒扱いで高卒者より給料が高くて妬（ねた）まれた。確か初任時の基本給が5万円、2年目は7万5千円に昇給した。

公共事業の一大プロジェクトなので政府から金が沢山出たようで、自分らペーペーには接待こそなかったが、月1回の課内宴会に新年会や忘年会、年1回の旅行で自分の金を出した覚えがない。宴会の帰りは必ず金額の書いてないタクシーチケットが貰えた。船長はチケットを月10枚くらい貰っていた。赴任先が神戸の同級生はもつと恵まれていたようで定年まで勤めた。

憧れの外航へ

知り合いから外航の募集がある聞き、即応募して外航T社に入った。19歳だった。

以来33歳の時に緊急雇用対策が始まるまでの14年間、三國間航路も3回行き、待ちに待った外航生活を思う存分楽しむことができた。

仕事内容は警戒船と違って航海中は甲板部も機関部も昼間の整備作業が山積みで港に着いたら荷役が待っている。学校の授業では分からない、本格的な船の仕事に初めて接することができた。毎日汗だくだったが、仕事を苦痛と感じたり、乗っていて辛い思いをしたことがない。

辞めようと思ったのも、「船員さんはずっと帰ってこないから」と彼女に振られた時くらい。それも一瞬のことで船に乗るとすぐ忘れた。

船内の雰囲気

当時は1隻23〜25人位、全員日本人で船内の雰囲気は和

気あいあい。どの船にも古参のボースンやナンバンがいて

仕事に精通していて各々の部の作業を仕切っていた。新米甲板員の自分には分からないことだらけだったが、誰かしらが親切に教えてくれた。

デイワークの作業でも1時間半ぐらい汗かいたら一服してお茶の時間を30分はくれる。夕方4時半頃には上がって洗濯や風呂。余裕を持って仕事を覚えることができた、毎日が充実していた。

船長や機関長も気さくで現場の仕事に口出しすることはなく、C/Oクラスも上から目線の命令調や、エラぶる人に会ったことがない。

仕事が遅い人や気の弱そうなる人がいても誰かがカバーする。内航船と違い、イジメやクセのある人はいなかった。

大洋航海中の夜は毎日といって良いほど麻雀やカラオケ飲み会。船長や機関長も混じってワイワイやって最高の雰囲気、酒を飲めない人も参加していた。

外国での思い出

よく乗ったのはインドネシアのビンタン港にボーキサイトを積みに行く船。ビンタンでは飲み屋に若い女の子がいて、泊まりで1500円だった。航海中のレクリエーションは誰でも参加出来る輪投げ大会が多く、賞品には女性用のパンティーやストッキングが出た。まじめで全然遊ばない人もいたけど、俺は独身だからよく遊んだなあ。

内地サイドも行く港がいたい決まっているからなじみの飲み屋ができる。金はたまらなかったが船員になって良かったとつくづく思った。

たまに荷役当直に遅れても前の人が入っていてくれて、その分後で返せばよい。羽目を外しても告げ口する人もなく、スパイみたいなものもいなかった。ケープタウンでは日本の漁船がよく入るから、女性の部屋には豪華な日本人形がよく飾ってあった。

インドネシアでは現地の代

理店チームと恒例のソフトボール大会。司厨部が昼の弁当を作ってくれて、向こうは中学・高校の女生徒も混じっていたので楽しかった。

バラ積み船で三国間に出た時は、日本↓豪州↓ケープ↓ベルギー・オランダ・フランス・イギリス↓パナマ運河↓バンクーバー↓中国↓日本の世界一周もした。どの港にも1週間は居たから、船長が貸切の観光バスを仕立ててくれて全員交代で半舷上陸、パリや北京を廻った。アルバムを見ると、皆な上下お揃いの背広を着ているから、背広を持って乗船していたんだなア。

カナダのローレンス川の中から千葉に鉄鉱石を積んできた時はケープ周りで55日走りつ放なし。燃料費節約で10ノットしか出さないからマグロがよく掛かった。当時は看護婦さんが乗っていたから、マグロの引き揚げや解体、麻雀や輪投げ大会でキャッキヤ言っていて楽しかった。良い時代だったなア。T社にはコンテナ

事故の思い出

船や自動車船がなかったから良かったのかも知れない。

一度関門付近で衝突事故に遭った。夜中の2時頃に関門から降りて来た3千トン位の韓国のコンテナ船に衝突して相手の船は沈んでしまった。

昼間の仕事で、ぐっすり寝ていたので衝突のショックは感じなかったが、コンテナがプカプカ浮いているのに相手の船は見えなかった。コンテナ船が突然針路を変えて突っ込んできたのだけど、向こうは沈んでいるので裁判は長がかかったらしい。

雨季のニューカレドニアでボーキサイトを積んでの帰り道、船がどんどん傾いて危ないのでグアムに緊急入港したことがあった。下の方が液状になって船の揺れと共に一方に傾いていく。反対側にバラストを張るとまた逆に傾きどんどん傾斜がきつくなかった。

グアムでハッチを開けて乾かし、硬くなった箇所と液状

の箇所を混ぜる作業を続けて5日位したら何とか航海できるようになった。この時もグアム旅行に行けたのを覚えている。

緊急雇用対策で退職

休暇中に2カ月長崎の学校に行かせて貰い乙1(4級)の免状を取った。しかし外航では「部員は部員」というところがああり、苦勞して上級免状を取っても部員出身はせいぜい2航士止まりだった。

結婚して子供が生まれ、女房から辞めるよう言われていた時、ちょうど緊雇用対が始まって割増金が提示されたのですぐ手を挙げた。「乗る船がなくなる」、「これからは部員は外国人」と言われたら立つ瀬がなかった。

在職中に4級を取っていたのと、早く辞めたことが後々良い結果につながった。この時早く決断して正解だった。

職安の紹介で地元砂利船へ

もう船には乗らないと決め

たものの、次のアテがないので陸の職安に行って半年間失業手当を貰った。大型免許を持つていたのでトラックのバイトをしたけど、荷物の積み下ろしや長距離で眠くて危ないのでやめにして、手当ももらいながら訓練校に行った。

それでも次の職が見つからないでいると、陸の職安なのに船の職を紹介された。地元建設会社で小型ガット船、底開き船やバージなど10隻ほどで、4級で十分。「車通勤可」。これだとピンと来て即入社を決めた。

クレーン付きの150トンほどの底開き船で、地元の川や有明海、八代海を行き来する三池炭鉱の仕事が多かった。海底炭鉱なので石炭を掘ると海底が沈下する。そこにボタを運んで埋めてならす仕事。

たまにバージの応援で遠出してもせいぜい平戸や日向辺りまで。筑後川は干満差が4.5mあって乗りあげたらコトだから漕(みお)を覚えるのに苦勞したり、最初は大変

だったが18年いる間に操船をマスターできたし、通いなので子供の授業参観や家の修理も出来た。恵まれていた。

外航から移って来た人もいて、何と自分よりずっと年上のT社の船長が退職して来たのには驚いた。外航大型船の船長が、老齡機関長と2人で150トンの川船で動き回るとは。苦勞しただろうなア。

内航船の良いところ

建設会社が船部門を廃止するのを機に内航に移った。紙船、鋼材、バラ積み、黒・白・食油タンカー、ケミカル船に乗った。内航5社で計18年だから、一つの会社に長くいた方だと思ふ。最後の会社には都合10年位お世話になった。

18年の間、北海道から奄美、与論島まで様々な港に行った。

今でも目をつぶれば、港の景色が目につく。岸壁や防波堤、目当てにする灯台や浮標の位置、一方通行などその港のルールなど。

地図を描けと言われれば描

けると思ふ。船長はそれが命だから。あの辺りならシケの時はあの港に避難できるとか、仮ベースはあそこが良いとかも覚えてる。

内航船の良い所は日本中の小さな町まで見てまわれること。これは外航船では味わえない。電車やバスで、その地方の名所を観光するのが仮ベースの楽しみだった。

内航船の悪いところ

乗ったのは700トン以下の小型船ばかり。苦勞したのは何といつても人間関係。

東北から九州まで、生まれも育ちも違うオッサン達、わすか4〜6人の狭い船内で毎日顔を合わせるのだからイザイザが起きるのはあたり前。「あいつが乗っているなら俺は辞める」とか、人の好き嫌いはどうにもならない。ある程度仲介して治らなければ会社に任すようにしてきた。

自分も次席船長でC/Oで乗っていた時、船長から嫌がらせをされて2度会社を辞め

たことがある。特に漁船から来たタンカー経験の少ない若い船長の時は酷かった。

新造タンカーの受け取りで、その会社では古株だけど、仕事を知らない船長だった。最初のうちは自分の言うことを黙って聞いてたが、仕事を覚えて来ると、妬(ねた)みからか大きい顔してエバリ始め、何かにつけてC/Oの仕事に口を出し、細かくケチを付けてくる。しまいには私生活まで口うるさく言い出すので我慢できず辞めることにした。

印象的な出来事

○ブラックアウトで漂流

大きな事故はなかったけど、日向灘で突然エンジンのブラックアウトで夜中まで4〜5時間流され、岬が目の前まで迫ってきた時は肝が冷えた。

発電機に燃料が行かなかつたのが原因と分かったけど、配管にエアが噛んで発電機がどうしても回らない。それでも機関長が何回も起動しようとするからしまいにエア

タンクもカラになってどうにもならなくなった。

その時の機関長は大手外航会社出身で75歳。普段から踏ん反りかえってエバる人で機関が利かない上に小型船の実務に疎く、暗い機関室で怒鳴るばかり。最後は保安庁を呼んで曳航して貰い事なきを得たが、それからが大変だった。

翌朝保安庁の事情聴取が始まり、自分と急ぎよ駆け付けた社長が保安庁と話し合つて、A重油ポンプの整備が悪かつたことでお咎めナシで済ますことになった。ところが、それを聞いた機関長が「ケシカラン」と怒り出し保安庁に喰つて掛かる。保安庁も、それなら徹底的に調べましょうとヘソを曲げる。社長と二人で機関長を呼んで一切しゃべらないよう説得して何とかその場を収めることができた。

○留置所に入れられた船長

丸亀港で仮ベース中、近くで仮ベースしていた同じ会社の船のC/Oから、派遣で来た船長が酔って警察で暴れて

困っているから引き取りに来てと電話があった。焼肉屋で一人飲んでいて隣の親子連れがうるさいと怒鳴り始め、しまいに焼き肉用のトングでその客を突付き始めたので店が警察を呼んだらしい。

警察に行くに既に眠たそうで大人しくなっていたが、C/Oが警察に謝って引き揚げようとすると、「俺は悪くないのに何故謝る必要があるか」と怒鳴り始めた。興奮して手が付けられないので「一晩泊めてやって下さい」とお願いしてその場は引き揚げた。

翌朝、社長と派遣会社の社長の2人が引き取りに来た。その船長は、その後もずっと派遣で来たが、酔って交差点で大の字になって警察に怒られたり、武勇伝が山ほどある。他に、居眠りで瀬戸内の島に乗り上げ、瞬間ヤバイと思ったのか山の上に逃げ出した船長。機関長とソリが合わず、シラフでは言えないので酒飲んで突っかかって包丁まで取り出す船長もいた。包丁は取

り上げたけど一触即発だった。内航には、実に色んな人がいて色んなことを経験した。

操船の極意は？

やっぱり下調べが大事。港の配置と潮の流れ、目的地までのルートや避難場所、その時の気象・海象を前もって頭に入れて置くこと。そして自分の船の大きさや岸壁との距離、クセやスピード。このスピードなら浅い所ではどの位で止まるか等を体感で覚えておくこと。

昔はテレビの天気予報や気象庁のFAX天気図で予想するしかなかったけど、今は色んなアプリがあるから相当楽になっている。

それと「何をすることも無理はしないこと」。例えば接岸の判断。風速18mを超えたら接岸禁止とハッキリ決まっていれば良いけど、20m吹いていても「接岸するかどうかは船長判断に任せます」とオカ側が逃げを打って来る所が多い。そういう時、他の船が着けて

も自分が判断つかず迷う時はスッパリ諦めることが大事。一度鳴門海峡で冷や汗をかいたことがあった。荷物を積むと平均10ノットしか出ない

船で紀伊水道から入って西に向かっていた。転流から40分近く経っていたけど、何度も通って知り尽くしていたので行けるだろうと無理したら、潮止まりから急に逆潮が早くなつて橋の直前で4ノットに落ちてしまった。注意喚起はされなかったけどハラハラ・ドキドキだった。

それからは「10ノットの船では転流から15分過ぎたら行くな」と若い人に言っている。

関門海峡でも満船で7ノットで突っ込んで橋の下で4ノットまで落ちたことがあった。昔はオペから「走れ走れ」とセカされたけど、今は無理なら無理と会社に言い易くなつたし、働き方改革でオペもかなり聞いてくれるようになった。週に一度は休ませてくれるオペも多くなつた。船長にとってこの違いは大

きい。気象状況や乗組員の疲れ具合を考え、無理なら無理とハッキリ言うのが良いと思う。何か起きてからでは遅いのだから。

これから第2の人生

70歳でスッパリ辞めることにしたのは、最近内航船の事故が多くなってきたから。幸い大きなケガもなくやってこられたので、今のうちに引退して、今まで出来なかったことをやろうと思った。

乗船の合間に勉強して危険物乙種4級を取ったので、アルバイトで資金も稼げる。これからはジムに通って体力を作り、ジムで出来た飲み友達とスナックに貰いだり、好きな所に旅行して第2の人生を楽してみたい。

(2026・1・31、編集部)



オーシャン東九フェリーの過重労働・割増手当未払い

船員法違反で国交省が処分 (編集部)

昨年9月24日、国土交通省四国運輸局はオーシャン東九フェリーを運航するオーシヤントランス(株)に対し、船員法違反で戒告処分を行った(発表は11月7日)。

国土交通省は船員法101条の是正命令に従わない会社、過去2年間の船員法違反の累計が120ポイント以上の悪質な会社を公表することになっている。過去2年間の累計が120を超えたことから公表に踏み切ったとのことだ。

戒告処分が出されたことにより、同社は是正措置と改善結果報告書を提出する義務を負うことになる。

会社ぐるみの隠蔽・改ざんか

○過重労働

船員を船員法に規定された労働時間限度(1日14時間、1週間合計で72時間以内)を超えて働かせた(65条の2違反)

○割増手当未払い
時間外手当など必要な割増手当を払っていなかった(66条違反)

通常、国交省の発表に「等」と「等」が付される場合は他の違反も重なっていることから、他にも多くの違反があることが分かる。

支払われるべき割増手当を払っていなかったということ、は、労働時間を記録した労務管理簿も改ざん(実際に働いたにもかかわらず、働かなかったことにする)していたのだろう。

また、過去の累計が120ポイントを上回ったことから、違反は1隻だけでなく同社が運航する4隻のフェリー全船である

ことが伺える。

近年同社では退職者が続出していることから、人手不足に陥り、必要な定員を載せていなかった疑いも生じる。

違法状態が長期に渡っていたこと、違法が単なる記載ミスではなく、会社ぐるみで行われていた可能性が高い。

※オーシヤントランス(株)

王子製紙グループで外航・内航・フェリーを運航。本社東京、本店徳島。高松勝三郎会長、中内司社長。

オーシヤン東九フェリーは東京―徳島―門司をフェリーどうご・フェリーりつりん・フェリーしまんと・フェリーびざんの4隻でピストン輸送。船員108名を雇用。

労働組合の無力、不存在

船員法違反で処分される船会社の多くは、俗にいう未組織会社、すなわち海員組合に所属しない小型船を運航する規模の小さい会社だ。しかし、オーシヤン東九はフェリー大手で古くから海員組合に所属し、職場委員もいるレッキとした組織会社である。

そのような会社で、このような摘発が行われたということは、現場に労働組合が存在せず、職場委員制度も形骸化、それ以上に会社と一体化していることを示している。

会社体質だけでなく、何のための労働組合か、何のための職場委員制度かが問われている。

必要な是正措置

「過去の違法行為の全調査、時効を超えた手当の支払い」

違法行為の是正、特に時間外手当等の未払い賃金の是正とは、退職者を含めた全社員に過去の未払い分を遡及して支払うことを意味する。

そして賃金だけでなく、増額

された賃金に応じた船員保険・厚生年金等の社会保険料の差額分を、労働者負担分を含めて会社が遡及して国に納める責を負う。違法行為を行ったのは会社であり、かつ、差額分の保険料を納めなければ、労働者が将来受け取れるはずの年金が減額されてしまうからである。

また、未払い賃金の時効は船員の場合5年、社会保険料の徴収権時効は2年と法律で規定されている。

社会保険料の遡及徴収は法律通り2年になるとしても、未払い賃金については、協約違反があった場合、かつて海員組合は、法律上の時効に関わらず、違反行為があった時点で遡って何年でも支払わせてきた。労働協約には時効という概念がないからである。

このような場合海員組合は、会社に資料を提出させ、いつから違反が始まったのかを調査し、全期間の未払い手当を払わさなければならぬ。現場組合員はそのように要求する権利を有し

ている。

また、背景に人員不足があるのなら、不足が解消されるまでの間は現状数に見合った運航ダイヤに変更しなければならぬはずだ。

そうでなければ、乗組員の健康も、船会社にとって一番大切な「安全」も保たれなくなってしまう。

「おーしゃんいーすと」事件

同社は2008年にもフェリー「おーしゃんいーすと」が、沿海区域限定にもかかわらず、遠州灘で海岸線から20海里を優にオーバー、はるか沖を走っていたため船舶安全法違反で船長が海上保安庁に検挙された。燃料費の節約と時間短縮が目的だったとされる。

九州運輸局が特別監査を行った結果、同船だけでなく会社ぐるみで恒常的に4隻全船が沖合航行していたことが判明。海上運送法に基づき「輸送の安全確保命令」が出された。

この件では同社の運航責任者

である海務部長が逮捕されている。保安庁の取り調べで船長は「航行距離の短縮のため、約20年前からやっていた」と供述したが、海務部長は「知らなかった」とシラを切っていたと報道されている。

同社は、コロナ下においても、乗客の発症とは別に、乗組員にもコロナが蔓延し、クラスターが複数回発生したという。

そうでなくとも退職者が続出して人員が不足する中で、交代者がいないため満足に休暇を取れない乗組員、体調不良のまま乗船を続ける乗組員が出たとのこと。同社のフェリーでは、コロナ下においても船長主催の飲み会が行われた船もあったという。

古川甲板長の解雇問題

同社では、長年勤めて来た古川甲板長が、高松社長（現会長）訪船時の乗組員との懇談会において、会社体質の改善を求める発言をしたことをきっかけに解雇された。

現在徳島地裁と徳島県労働委員会で解雇無効・会社による不当労働行為の是非が争われている。

同甲板長は海員組合九州関門地方支部に苦情を申し立て交渉が行われたが、あいまいな経過を辿る中で解雇だった。交渉を担当した副支部長はその最中に辞職している。

同甲板長は海員組合に籍を置いたまま、地域の合同労組である徳島合同労組に加入し。解雇撤回を闘っている。

次ページに労働委員会において同甲板長が陳述した文章を掲載する。船員法違反と同じ会社の体質が根にあることが見てとれる。

(編集部)



令和 8 年 1 月 16 日

労働委員会の皆様へ

申立人 古川卓治

今回、被申立人提出の第 7 準備書面において、申立人に対し「息を吐けば嘘をつく」との極めて侮辱的な表現が用いられていることに、申立人は強い衝撃を受けました。

申立人は、これまで一貫して事実に基づき主張してきたつもりであり、このような人格攻撃的表現が準備書面という公的文書に記載されること自体、適切とは言えないと考えております。

また、申立人に関して「関わった者も同様に扱う」と受け取れる発言や、「古川に関する情報はすべて集めろ」との指示があったことを、申立人は複数の乗組員から聞いております。これらの発言については、発言者ご本人が最も認識している事実であると、申立人は考えております。

このような発言は、組合活動や職場での発言を萎縮させる行為に当たるものです。

会社は、申立人を粗暴で指示に従わない人物であるかのような書面を作成しておりますが、申立人側から提出した退職者の陳述書をご覧いただければ、そのような人物像が一方的に形成されたものであることは、労働委員会の皆様にもご理解いただけるものと思えます。

なお、申立人は現在、徳島地方裁判所において地位確認請求訴訟を係属中です。仮に勝訴のみを目的とするのであれば、乗組員との音声記録や SNS でのやり取りを、実名とともに提出するという選択もあり得ます。しかし申立人には、協力してくれた乗組員を、会社からの不利益取扱いから守る責任があると考えております。

申立人は、会社の不当な体質を是正し、誰もが安心して意見を述べられる職場環境を実現したいという思いから、陰ながら応援してくれる乗組員に支えられながら発言してきました。その結果として懲戒解雇に至りましたが、自身の行動について後悔はしておりません。

現在も、会社に意見を述べれば申立人のような扱いを受けるのではないかという不安から、声を上げられずにいる乗組員が多く存在します。船内アンケートでは、多くの乗組員が労働環境の改善を求めていると聞いておりますが、現時点においても十分な改善がなされていないとの声があります。

本件不当労働行為が認定されることで、乗組員が口を閉ざすことなく、安心して意見を述べられる職場環境が実現されることを、申立人は強く望みます。

以上

戦争から辿る日比船員の足跡

(元外航船員 柿山 朗)

第一章 日本人から

外国人船員導入へ

① 日本人大量解雇

1985年のプラザ合意後、急激な円高で日本の海運は価格競争力を失った。債務超過寸前となったジャパンラインをはじめ多くの海運会社が合理化案を組合へ提示した。いずれの提案も金融資本の主導で、日本人船員の徹底した削減が最大の目的だった。

② フィ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ィリピン人船員は、世界最多であり、日本国内の海運会社の外国人船員数5万6千人のうち七割を占める。

さらに大手海運会社はマニラ等に商船大学やマリンアカデミーを設立しフィリピン人船員の養成に力を入れる。

※日本商船隊に乗り組む外国人船員(2018年)

順位	国籍	人数	構成比
1位	フィリピン	39,617	71.5%
2位	インド	3,879	7.0%
3位	ミャンマー	2,216	4.0%
4位	中国	2,216	4.0%
5位	日本	2,106	3.8%
6位	ベトナム	1,718	3.1%
7位	韓国	776	1.4%
8位	インドネシア	776	1.4%
9位	その他	2,050	3.7%
合計		55,408	100.0%

(東海大学合田浩之教授「船の国籍・船会社の国籍」より)

③ 労働市場調査団派遣へ

1990年1月から、船主側は親和汽船・武内道輝社長が团长、海員組合九州関門地方支部・井出本榮支部長を副团长に

計10名が調査団へ参加しマニラへ行った。

堀内靖裕愛媛支部長が、取り纏めた調査の概要は、次の通りである。

「フィリピン国の雇用政策は、海外就労により外貨を稼ぐ方針でありPOEAの事務所は活気があった。教育施設が教育の需要に追い付かず、座学に頼っているケースが大部分と思われる。

マンニング会社は、業界の競争もあり、いかにして質的に良質な船員を自社で抱え、安定した供給を行うかに重点を置いているように見えた。

フィリピンの海員組合AMOSUPは広範な組合活動を行っている。その船員の数からも、フィリピンは日本に対する最大の船員供給国と言える。船員行政の発展なくして日本海運の繁栄は期待できない、と言っても過言ではない」

第二章 日本対フィリピン

① 「隣人フィリピンとの80年」

柴田直治(ジャーナリスト)

2025年岩波書店「世界」5月号に掲載。「対日感情の変遷を読み解く」との副題が付く。

柴田は「今、フィリピンは紛うことない親日国」と語る。

「フィリピンは終戦から20〜30年間、アジアで最も反日感情の強い国だったことを知る人も今は少ない」

② アジアで最大の惨禍を受けたフィリピン

日本軍が1941年の末、一方的に進軍したことで、平和だった島々が戦争に巻き込まれた。犠牲者は111万人に及ぶ。

1945年2月、日米両軍はマニラで一カ月にわたって激戦を繰り広げ、東洋の真珠と呼ばれた街は破壊し尽くされた。10万人の市民が犠牲になった闘いでは、自暴自棄となった日本兵が残虐行為を繰り返す、強い反日感情につながった。

犠牲者を追悼する記念碑、メモラル・マニラ1945が戦後50年を機に建立された。「1945年のマニラを記憶せよ」の意味である。

③ キリノ大統領の決意

日比谷公園の内幸町交差点入口から少し入った所にキリノ元大統領の石碑がある。2016年6月、日本の政財界の支援を得て、フィリピン大使館により建立された。

1948年に前任者の急逝を受けて副大統領から昇格した同大統領にとって、最大の懸案は対日講和、特にモンテルパの刑務所に服役中の日本人BC級戦犯の処遇問題だった。戦犯105名の運命が彼の手に託されることになった。

当時はまだ、フィリピン人の傷が深く残り、反日感情が強く、次の大統領選挙に再選を期する時期でもあったのだが、キリノ大統領は意外な決断を下した。

大統領選挙を4カ月後に控えた53年7月6日、ラジオ番組の収録に臨み、105名全員に恩赦を与える大統領声明を読み上げたのだ。親族や友人を殺されたフィリピン国民の反日感情を考えれば、明らかに大統領選に不利に作用する声明だった。



キリノ元大統領の石碑（日比谷公園内）

この決定のため、キリノは次の大統領選で敗れたが、憎しみの連鎖からフィリピン国民が立ち直るように訴えた。碑に刻まれた大統領声明は言う。

「私は日本人に妻と三人の子ども、そしてさらに五人の親族を殺された者として彼らの特赦する最後の一人となるだろう。私は自分の子孫や国民に、我々の友となり、我が国に長く恩恵をもたらさずだろう日本人に憎悪の念を残さないために、この措置を講じたのである。」

④ 比残留2世に「法の壁」

80歳前後のフィリピン残留日本人4名が、日本国籍取得の許可を裁判所に求めている。

4名はいずれも日本人の父を持ち、戦中あるいは戦後すぐに現地女性との間に生まれた。DNA鑑定で親族と血縁が合っても戸籍は認められないという。「日本人と認めてほしい」という晩年の願いを叶えるため、高裁でも争うという。

（朝日新聞2025年12月2日号より）

第三章 もう一つの石碑

ホセ・リサールの石碑

日比谷公園には、帝国ホテル側に、フィリピンの英雄ホセ・リサールの石碑もある。

1888年、フィリピン独立を働きかけるためにリサールはスペインへ旅立った。旅の途中で横浜に立ち寄り、一カ月半滞在した。日本の風景の美しさ、日本人の勤勉さや清潔感などに魅了された。そして武士の娘と恋に落ち、日本に住むことを真剣に考えたようだ。苦悩の末、母国での独立運動を選び、日本には二度と来ることは無かった。スペインから帰国後、当局の軍事裁判で反乱者として裁かれ、マニラ湾の沿岸で処刑された。その後、多大な犠牲者を出しながらもフィリピン国として独立を果たしたと思われたが、スペインと米国の二カ国間交渉で、無念にも今度は米国の植民地となったのである。

碑の建立は1961年6月とある。

第四章 トランプの登場

① 自国第一主義の台頭

トランプ大統領の主導する「自国第一主義」は、いまや国際政治のスタンダードになった観がある。氏の自己中心の姿は、キリノ大統領が体現する「人間に対する信頼」「相手への尊敬」「地域の調和」の精神とは対極をなす。

精神科医の立場からトランプ大統領を分析した書籍『ドナルド・トランプの危険な兆候』が話題となった。分析自体、新鮮で興味深いものであったが、それ以上に米国の精神科医らが執筆を決断した覚悟に瞠目した。

分析を公表したことによりトランプ政権からの報復の恐れ、政治とは一線を画すべしという倫理観との葛藤にも悩む。それでも専門家として、悪政を証明する証人たるべし、と声を上げた勇氣は、それぞれが覚悟を問われていたようで示唆に富む。

米国と対抗する中国は南シナ海の軍事拠点化を進め、ロシア

はウクライナ東部への攻撃を続けている。世界のあちこちに米大統領に倣った「ミニ・トランプ」が出現し、自国第一主義が地球を席巻している。

② メディアの役割と責任

この情勢に、残念ながらメディアは有効に機能し得ていない。都合の悪い情報を「フェイクニュース」と断じ、批判を「魔女狩り」と切って捨てる大統領に対し、米メディアの主張はコアなトランプ支持層には響かず、社会の分断だけが拡大すると指摘されて既に3年がたつ。

③ メディアの原点は権力監視

日本のメディア界にも重なるものがある。長期政権を前に、時として無力感にとらわれ、批判疲れの兆候が表れてはいないか。膨大な情報が飛び交うネットという新たな情報空間の出現を、自らの影響力低下の便利な口実に使ってはいないか。

権力を監視し、問題点を指摘するのが役割の一つであるジャーナリズムの原点を忘れかけてはいまいか、との危惧が頭をも

たげてくる。

第五章 台湾有事への日本

とフィリピンの警戒

① 台湾有事と日本

高市首相は、2025年11月の国会答弁で、中国が台湾に武力侵攻し、「戦艦を使って武力の行使も伴うもの」であれば、日本が集団的自衛権を行使し得る「存立危機事態」になり得ると明言した。

これは、歴代政権が避けてきた台湾有事への踏み込んだ言及であり、中国の強い反発を招いた。高市首相は撤回を否定し、特定のシナリオの明言は慎むとした。

② 台湾有事とフィリピン

フィリピンのマルコス大統領は、「台湾をめぐる全面的な戦争が起きれば、フィリピンが巻き込まれずに済む方法が無い。我々は嫌でも引きずり込まれる」と危機感を表明した。

これに対して中国は強く反発する。マルコス発言の5日後、フィリピン船が中国海警局の船

から追跡や放水を受けたとフィリピン側は発表した。

フィリピンでは、米国の支援でフィリピン人の避難を想定した港建設計画が進む。工事が済めば、有事の際台湾にいる10万人のフィリピン人労働者の避難が可能だとする。

(この項、朝日新聞2025年12月21日の記事より)

(終わり)



ホセ・リサールの石碑
(日比谷公園内)

新刊本の紹介 伊藤彰信（あきのぶ） 著

日本軍国主義と決別し 日中不再戦の誓いを新たに

長年にわたり港湾労働運動に携わって来た元全港湾委員長の伊藤さんが、昨年11月高市首相の「台湾有事における参戦発言」を受けて緊急出版した本。

氏は現在、日中労働者交流協会会長。

陸海空港湾20労組や港湾海員の共闘を通じて海員の労働運動にも詳しい。

第1章 高市首相発言の問題点

日中両政府が日中共同声明を作成した経過を踏まえ、高市首相発言の問題点を指摘し、発言撤回の必要性和撤回しただけでは収まらない問題点を指摘。

第2章 日中共同声明の意義

第3章 戦後80年の夏に考えたこと

日本の平和運動は加害者意識が乏しい。民衆間の相互理解を深めて和解をすすめるにはどのようにしたらよいか、平和教育の重要性など。

第4章 ウクライナ戦争に思う

ウクライナ戦争が今までの戦争とは異

なった性格、やり方であること。国連憲章では戦争を防げないのだから、日本国憲法をさらに発展させ、国連の「平和への人権条約」の制定議論を促進していくべきこと。

第5章 戦争協力を拒否しよう

良心的戦争協力拒否権がない日本で戦争協力を拒否するためには憲法18条「奴隸的拘束及び苦役からの自由」の権利を行使する以外ないのではないかなど有事法制反対闘争で考えたこと。

資料に日中共同声明など日中間の四つの基本文書、大平外相の外交演説、村山首相談話、国連憲章等を掲載している。

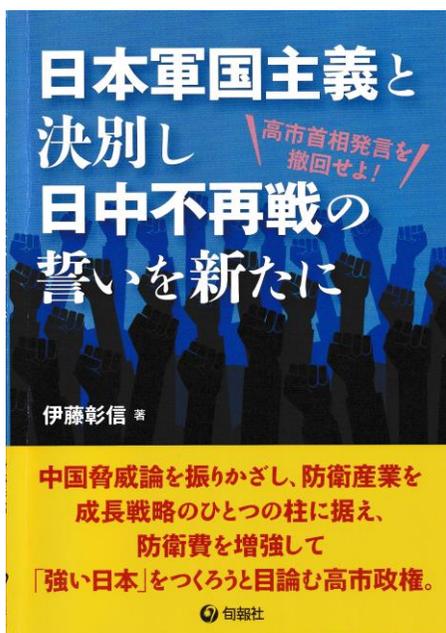
（A5版105ページ、旬報社発行、税込1320円）

『問われているのは、二度と戦争はしないと誓った日本国憲法を持つ日本国民です。戦前なら「軍の命令に従ったまでだ」と言って戦争責任を

回避することが許されるかもしれません。が、今は日本の主権者は日本国民です。日本国民は、日本軍国主義を支援するのか、日本国憲法にもとづいて平和国家の道を歩むのかが問われています。

日中国交正常化の経過を知ること、中国が何を問題にし、何を主張しているか理解すること、その上に立って「すべての紛争を平和的手段により解決し、武力又は武力による威嚇に訴えない」（日中共同声明第6項）努力をすることではないでしょうか。（著者まえがきより）

著者(akinobu-itoh@kbc.biglobe.ne.jp) もしくは当会へ連絡下されば、1冊千円＋送料は3冊まで210円でお譲りします（数に限りがあるので希望の方は早めに連絡下さい）。 編集部、竹中正陽



戦没船を記録する会「戦後80年記念の集い」から

島国日本は戦争をできない国 編集部

戦没船員を記録する会（平山誠一会長）は、昨年暮れの12月21日に江東区文化センターで「戦後80年記念の集い」を開いた。当日は、海運・港湾関係者や市民約60名が参加した。

「沖縄疎開船対馬丸の悲劇を繰り返さないために」の副題が付され、メイン講演を元外航船長で海洋科学博士の吉野慎剛（しんご）氏が行い、平山氏、元JALパイロットの和波宏明氏、全国港湾書記長の玉田雅也氏が海・空・港湾の現状について、それぞれ報告した。

集会には、那覇市にある対馬丸記念館の平良次子館長からビデオメッセージが寄せられた。同館では昨年夏、戦没船を記録する会が協力して戦争中に被害に遭った商船の展示会と平山会長の講演が行われている。

集会の様子は、共同通信社の

海上向けFAX海運水産ニュースに「平和の海希求で教訓探る」として次のように報道された。

「惨禍を繰り返さないための教訓を探ろうと、海・船の現状を学び、有事が発生した場合に海上交通が受ける影響を詳述、民間も輸送に協力する沖縄・先島諸島からの住民避難計画を検証し、問題点を指摘した」

一、吉野慎剛氏の講演

「海上武力紛争のルールと民間船舶・船員および関係航空機等の法的地位について」

国際武力紛争には国際ルール海戦法規がある。以下、海戦法規等について説明し、氏の見解が述べられた。

① 敵国船舶と中立国船舶

国際法上、そのどちらに属するかは船籍により決定される。

決定するのは戦争の相手国であり、敵国船籍は敵性の決定的証拠となる。

他方、パナマ籍などの中立国船舶は、登録や所有、用船形態や他の基準によつて敵性が決定される。日本の輸出入に関連する船舶の場合、日本国籍（2024年は368隻）以外の中立国船舶であっても、登録や所有、用船形態から敵性の有無が決定されて敵国船舶になり得る。

② 拿捕・捕獲・没収

敵国船舶は臨検や搜索の必要がなく、即、拿捕が認められ、船体と戦時禁制品と敵国向けの貨物が拿捕・没収対象となる。

敵性が疑われる船舶の場合は、臨検、搜索、拿捕の段階を経て、捕獲・没収か解放が決定される。また、中立国船舶の場合、船上にある戦時禁制品が没収の対象となる。なお、旗国軍艦や旗国

と協定を結んだ中立国の軍艦による護送が認められている。

③ 海上戦争保険

保険契約に当初に予想しなかった事態が起きた場合、予告をもって契約を解除することができる。一般的には、更に厳しい契約条件を新たに合意することで、保険が維持される。

④ 海上運送法の航海命令

平時の国家緊急事態（災害等）の際に海上輸送を維持する目的で航海命令の規程がある。政府は、航海命令の実効性を担保するために日本国籍船と日本人船員の増加政策をとっている。

これは、安全保障上の国家緊急事態に際しての海上貿易を維持する目的の政策ではない。

⑤ 日本商船隊の積取り割合

2024年で日本海上貿易に占める日本商船隊の積み取り割合は、輸出が45%で、輸入が63%である。従つて、輸出入全体の50%が日本商船隊によるが、他の50%は日本と関係のない海外船主による。

⑥ 外航の日本人船員数

2021年で総数2165名

のうち、海上乗組員は418名、予備員が914名、残りの833名が陸上勤務である。

そして、外航の日本商船隊の船員総数6万人のうち日本人船員は418名なので、わずか約0・7%でしかない。

⑦ 結論

※日本の武力攻撃事態下や戦争区域指定状況で日本向け航行中の商船が採る可能性のある行動

○用船契約か海上保険、または船員雇用契約上の要請により、予定されていた中立国港湾への寄港時に運航の中断、または中立国港湾へ緊急入港し運航を中断する

○船舶や貨物、または乗組員の安全上の問題で、日本及び日本に武力攻撃している国の寄港地を抜港する

○運航上の諸契約に問題がなければ日本への運航を継続する

○但し、船員雇用契約上の正当な権利により船員を下船させるための中立国港湾への寄港は有りうる。その場合、最少定員充足まで出港が不可能となる

※武力攻撃事態下での海上貿易の継続性

○武力攻撃事態における海上貿易は、運航システムの構造上で自ら停止する性質がある。しかし、日本国籍船ではなく、便宜置籍船を含む中立国船舶を用いる方が、武力攻撃事態下での日本国民の生命線が完全に断たれる可能性は低い。

○日本の海上貿易に従事する中立国船舶を守る方法は、その船舶を軍事目標の定義と拿捕の対象条件に合致させないことである。中立国船舶に敵性を帯びさせなければ、海上貿易は遮断されない。

○現代の外航海運は、船主国によつて構築された過去の安全保障体制とは異なることから、有事における運用についても、外航海運の実態に即した取り組みが必要である。

※海上戦争保険と用船契約

海上戦争保険は、日本政府による再保険の保証制度の確立が必要である。用船契約は保険制度が保証されると、自由競争の経済原理に基づいて問題は解消

され得る。

※船員の乗船について

○中立国船舶の民生用輸送の環境が整えば、中立国船員の乗船の確率は高まる。戦争危険区域の就航であっても雇用条件次第で乗船が可能である。

○日本籍船舶の場合、攻撃での戦災か拿捕の二択を強要されるので船員の乗船は困難。

※補足

はくおうや、ナッチャンワールドなどのPFI船舶は、防衛出動の用船時は自衛艦で船員全員が自衛官として乗船するので、徴用船ではなく軍艦となる。(2026年度以降はフェリー2隻と貨物船4隻の体制となる)

二、海・空・港湾からの報告

① 戦没船を記録する会、平山誠一氏

「先島諸島の住民避難計画を検証、戦時下の輸送は不可能」

政府は「武力攻撃事態対処法」と一対を成す「国民保護法」に基づき、島民と観光客計12万人を民間の航空機、船舶で本土に6

日間で避難させる計画だ。これを船乗り目線で検証する。

○重要なのは「住民避難命令」発令のタイミング。

武力攻撃事態が始まる前に、「予測事態」がある。「もしかしたら侵攻するのではないか」と政府が予測する時。それ以前は「平時」で平時に避難はできない。カラ振りになったら大変なことになるからだ。かつ、武力攻撃事態になった時では遅い。

「予測事態」の間に、このタイミングしかないと確信を持って言える時に総理大臣が避難命令を発動することになる。

○民間フェリー8社による住民輸送をシュミレート

国民保護法で指定公共機関とされている。フェリー8社から各1隻動員されると仮定する。

(指定番号34オーシャントランス、35商船三井さんふらわあ、36名門大洋フェリー、37新日本海フェリー、38太平洋フェリー、39阪九フェリー、40マルエーフェリー、41宮崎フェリー)。

8隻の旅客定員数の合計は約5000名。平均航海速力14

23・5ノット＝43・5km。石垣島と宮古島の間中点を出発点とし鹿兒島港までの距離を1000kmとする。海象気象は航海に最適とし、海難はじめ不測の事はゼロと仮定する。

そうすると、1000÷43・5＝23時間。これに物資の積み込み・出入港待機時間を最短4時間と仮定すると往復で23×2＝46時間となる。以上から5000名を輸送するためには50時間必要と計算できる。

その結果、6日間（144時間）に輸送できる人数は、144÷50＝2・88航海×5000＝14400名となる。

○まとめ

「武力攻撃予測事態」という、いつ武力攻撃事態となるのか明確な答えのない緊迫した混乱極まる状況の中で、短時間で12万人の移送を保障できはしない。移送半ばで「武力攻撃事態」となった場合は戦時下での輸送となり、継続は不可能。しかも武力攻撃事態がいつ終わるのか誰も予想できない。

このような危ない仕事を誰が

引き受けるのか？民間人船員を戦時下で強制動員する法律はない。船員に対する罰則規定はなく、罰則規定があるのは自衛隊員だけ。皆さんの闘いのなかでさすがにそこまではできなかったのが現状だ。しかし先の戦争と同様、何もかも民間に任せ、民間を動員しようとしている。戦前と同じ状況になっている。

② JAL元パイロット、被解雇者労働組合、和波宏明氏

「政府は無理を承知で押し付けてくる」

「2万人を短期間に移送するのは無理」と言いたいのが戦時は無理を押し付けてくるのが権力というもの、無理にシミュレーションすればできてしまう。

移送する際の二大拠点は石垣空港と下地島の空港。石垣空港は2000m、下地島は3000mの滑走路を持つ。羽田・石垣線はボーイング767（250人乗り）と787（290人乗り）。下地島はジャンボ機が離着陸できるので500人乗れる。石垣空港を時間延長して24時

間化し、767を15分に1本飛ばせば5日間で12万人運べる計算だ。自治体の許可が必要だが「人命救出」名目だとおそらく今の市長は同意するだろう。

政府から押し付けられたらノーと言える乗員もおそらく今の現場には残っていない。もの言う乗員が解雇された今、粛々と受けるだろう。加えて戦時中なので、割安な運賃でなくプラスの条件を政府が付けてくると会社は飛びつくだろう。

地上で働くグラウンドハンドリングという人たちも必要だが、JALは過酷な労働環境に加え労働条件を切り下げたことで優秀な人材が流出してしまった。そのため防衛省と今年6月にコラボレーションして退役した自衛隊員の再就職先にした。両者にとって都合が良いということだ。おそらく、この人たちを使って秘密保護法のもとでパイロットに知らせないものまで運ぶことになるだろう。

ベトナム戦争時に、ノースウエストやパンナムなどの民間会社が武器弾薬や食料・兵隊を運

んだ。政府は今、それを日本の航空会社にさせたいのだろう。

そういう状況にある社内の仲間たちとどうやって連携し、反対していくか。今が正念場とされている。高市政権になってますますそういう危機感を持つ。

③ 全国港湾書記長・玉田雅也氏

「港湾が真っ先に狙われる」
鹿兒島まで千キロ。話を聞いた時、とても無理だと思った。飛行機はできるといっているので迷う所だが、そういう事はさせないと言う観点から今港湾で何が起きていくかを伝えたい。

安保3文書が改定された時一番最初にPAC3がフェリーターミナルの真横に入ってきた。実弾入りだ。これが目の前で起こった。政治が絵に描いたようになった。

先島諸島の人々にとって船は生活航路。毎日新鮮な野菜が入って来て新鮮なものを送り出す。その生活航路が脅かされる。同様に、あとに残される港湾労働者や、グラウンドハンドリングの人達はどうか。それは想

定されていない。戦争は外交の失敗と言われるが、失敗で命の危険に晒されてはたまらない。

今港で問題になっているのは国家安全保障戦略による特定利用港湾。26港に加え2港が予定されている。商業港が軍港に変更される。最近、はくおうやナツチャンワールドの臨時配船が多い。5月〜9月だけで5回。

労働組合との事前協議で武器弾薬は無いが、重量物や大型建設機械が運ばれてくる。特定利用港湾という名のもとで着々と準備されている。災害訓練という名が、いつのまにか有事訓練に変わっている。政治の反映がここにも現れている。

ウクライナ戦争では港湾都市マウリポリが一番先に攻撃された。イラク戦争でも港湾都市が真っ先に攻撃された。港湾労働者が一番最初に被害者になる。

一生懸命エッセンシャルワーカーなどとおだてられ、戦争に協力させられて、一発目でやられる。このことは絶対に許さない。

ITF国際運輸労連の大会でアラブとイスラエルが発言した

ら議場が大騒ぎになった。その時委員長が「そうは言ってもITFは戦争に反対だろう、それで動け」と言ったら2千人の代議員から大きな拍手が起こった。皆な戦争反対では合意できる。日本国憲法も国連も戦争は違反と言っているわけだからそうさせない。そういう時代に向かつて一緒に苦労したい。

三、私の感想（編集部J）

日本は島国であり、日本商船隊の現状と元船員の経験から、次のような感想を持った。

① 中立国船舶でも敵性船舶となる可能性が高いこと

船舶が中立国船舶であっても、その登録や所有、用船形態から敵性の有無が決定されることから、敵国船舶になる可能性が大きいと思う。

また、現在、日本籍船、および日本法人が関係する便宜置籍船は日本商船隊の75%を占めている。つまり、武力攻撃事態においては、日本商船隊の4分の3の船舶が運航できない状態

になる可能性が高いことになる。従って、運航可能な船舶の逼迫で輸送される物資が減少し、物価は高騰してしまう。

② 海外船主の積取り割合が50%

日本の海上貿易に占める海外船主の積取り割合は、輸出入平均で50%である。

従って、海外船主が運航する船舶に敵性を帯びさせずに日本の海上貿易を継続した場合であっても、従来の輸出入の50%しか確保できない。

この点からも輸送量が減少し、原材料も物価も高騰する大きな要因となる。

③ 外国人船員賃金の大幅な上昇

海外船主の船はもちろん外国人船員が乗船している。また日本商船隊でも、実際に海上勤務する日本人船員は僅か0・7%しかない。

武力攻撃事態において、日本人船員なら日本法が適用され、時の政府や周囲の環境のなかで、外航船員として乗船を続ける、または、乗船せざるを得ないことも大いに有り得る。

しかし、外国人にとって船員

という職業は、上質な生活の糧を得るための仕事に過ぎず、武力攻撃事態の海域に就航する船への乗船は、そのリスクと提示された賃金次第となる。従って、高額な賃金での乗船もあれば、逆にリスクを考えて乗船しないことも大いにあり得る。

結果として、乗船する船員が少なければ、ますます船員の賃金は上昇し、物価高騰の一つの要因となる。

④ 戦争保険料の高騰による輸送運賃の急激な上昇

武力攻撃事態における戦争保険の適用で保険料が跳ね上がるが、その保険料コストが最終的に荷主に転嫁される。

従って、保険料の上昇はそのまま物流コストやエネルギー価格の上昇に直結する。（海上保険料が平時の数倍から数十倍、状況によっては100倍以上に上るといふ報道もある）

⑤ 日本は戦争が不可能な国

日本の貿易量全体に占める海上輸送の割合は、99・6%（重量ベース）となっている。

前述のような要因から、輸入

2024 年度会計報告
(2024. 10. 1~2025. 9. 30)

科目	金額(円)
収入の部 (単年度)	
会費 (26名)	99,000
カンパ (42名)	185,810
郵送実費 (4名)	9,500
郵貯利子	644
小計	294,954
支出の部 (単年度)	
会報用紙代	73,260
会報印刷費	30,000
通信郵送費	336,875
会議費	4,100
事務用品費	36,637
振替手数料	6,388
小計	487,260
総収支	
単年度収支	-192,306
前年度繰越	1,111,175
残高	918,869
次年度繰越	918,869

※カンパ収入には本売上代金1310円を含む。

物資の急激かつ大幅な減少で食料・石油・ガス・鉱石・石炭・家畜飼料等々の価格が急激に上昇し、消費者物価が高騰すると思われる。

また、原材料の輸送困難による輸入量減少で、製造業による輸出が減少し、かつ、輸出の為に船舶輸送の困難により国の輸出入が急激に減少すると思われる。従って、武力攻撃事態になれば、日本の経済は壊滅的な打撃を受けると思われる。

このような実態から、日本は戦争が不可能な国であると、つくづく思います。

(2026・1・30)

お詫び

羅針盤 46号の訂正

「各国で深刻化する船員不足」※P6の3段目・小見出し
 彦岐汽船↓正しくは隠岐汽船でした。

※P8の2段目・韓国の内航海運への外国人船員導入数
 当初は300人を限度、その後700人、現在は1200人まで拡大しています。また、職員の導入も検討中とのことです。

いずれも読者から指摘されました。お詫びして訂正いたします。

(編集部)

編集後記

- 総選挙の結果、自民党単独で3分の2を越える歴史的な大勝、中道は惨敗となった。自維連立が憲法改正まで突き進むことが、悪夢ではなくなった。その前触れで、安全保障3文書の前倒し改定、国旗損壊罪、スパイ防止法など目白押しで画策する。対抗手段は世論しかない。(L)
- 自・維政権は国会で武器輸出の限定5項目「救難・輸送・警戒・監視・掃海」の撤廃を決めた。それぞれの項目は民間船員にも無縁ではない。目的は「日本の防衛産業の強化」というが、その先には民間船員の微用が待っているのかもしれない。(K)
- 「武力攻撃事態」に備える防衛力強化を政府は主張しているが、島国日本の現状の輸出入貨物輸送の実態から、防衛力強化では国民も国も守れない。戦争しないための外交政策が何より大切だ。(J)
- ♪日に日に世界が悪くなる♪はNHKの朝ドラ「ばけげん」の主題歌の一節である。人類滅亡を示す世界の終末時計は過去最短の「85秒」を指している。日本も大きく戦争に近づいた。トランプ、プーチン、習近平、高市等の強権政治家に対抗する民主勢力の復興を熱望する。(Y)
- 戦没船を記録する会「戦後80年記念の集い」の講演・報告資料をご希望の方は、連絡下さればお送りします。本誌は編集・印刷・発送すべて手作り。皆様の積極的なカンパをお願いします。(T)

羅針盤 第47号 2026年2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

〒272-0827、電話・FAX 047-375-0789
 メールアドレス：rashinban7@gmail.com

郵貯振替口座：00130061322259
 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。