

2000年3月4日

陸・海・空・港湾 20 労組のシンポジウム「新ガイドラインの発動を阻止しよう」で組合代表者が発言

○海から見る日米新ガイドライン 平山誠一中央執行委員

船員には、その職業的な宿命とでもいいでしょうか、たまたま船員を職業に選んでしまったということから、民間人でありながら、かつての大戦中はもとより戦後もさまざまな戦争体験を強制されてきたという特異な側面があります。こうした体験に立って、今回の新ガイドライン関連法の問題につきましても「いのちと職場の安全を守る」という観点から港湾労働者の仲間や陸・海・空を職場とする交通運輸関係で働く皆さんとともに運動を進めてきました。

この間、海員組合にはいろいろなところから「ぜひ船乗りの話を聞きたい」という依頼があり、私もいくつか参加させていただきました。この中で強調してきたことは、日本は海に囲まれている国ですから、海から見ると新ガイドラインもよく見えるということです。船乗りは、かつての太平洋戦争では6万2000人が戦没、大変な犠牲を払いました。戦後も、多数の機雷の残る海域での復員輸送に始まって、朝鮮戦争、ベトナム戦争、それから中東戦争、イラン・イラク戦争や湾岸戦争もありました。いろいろな国際紛争・武力衝突に巻き込まれてきていますから、それを肌身で体験してきた立場で、新ガイドライン関連法の欺瞞性・危険性を訴えてきました。

後方地域は安全か

政府は、国民向けには非常に欺瞞的な宣伝を繰り返して法案を通したわけではありますが、その1つに「後方地域での支援だから安全」という主張があります。私たち船乗りの感覚からいえば、現代の戦争に前方・後方の区別はないということです。とりわけ海上での戦争には「安全な後方海域」など存在しないことを、身をもって学んできた船員の体験から、鋭く指摘してきました。

また、もう1点は「後方地域での支援活動なんだから相手は攻撃してこない」という主張ですけれども、80年から8年間続いたイラン・イラク戦争では、中立国の船舶であっても相当数が直接攻撃を受けました。この間、407隻の船舶（イラン国籍の65隻を含む）が攻撃を受け、650人が死傷するという大変な経験を世界中の船乗りが強いられました。99

年のユーゴ空爆のときの例をみても分かるように、戦争が始まれば「後方地域」への攻撃をはじめ何でもありなわけで、まして周辺事態法発動という事態になれば、一方の側の戦争行為に積極的に加担するわけですから、これが攻撃の対象にならないはずがない。「直接戦闘行為はおこなわず、後方地域に限定した支援活動だけだから安全」という政府の主張は、国際常識すら無視した極めて無責任な宣伝です。

船乗りから見ますと、政府主張の欺瞞性という点で見過ごせない問題がほかにもあります。

1つは、周辺事態法でいう「後方地域支援の行動範囲の定義ですが、法律では_日本領域から公海まで_と限定しています。読み替えれば「公海から先で行動しない、外国の領域には入らない」といつている。米軍や自衛隊の保有する高速輸送艦などは洋上で物資を受け渡しできる設備や態勢を持っていますから、公海から先に行かなくとも仕事ができるようになっていますが、現在の民間船舶は洋上で荷物を受け渡しするような設備もノウハウもありません。したがって民間の船舶で軍需物資を運ぶ場合は、必ず紛争当事国の領域を通過して、その国の港に入港して荷役をしなければ仕事が完遂しないわけです。この問題について、政府は何1つ明確な回答をしていません。

もう1点申し上げておきますと、米軍物資を運ぶ民間船舶が攻撃を受ける対象になると、米軍や自衛隊の艦艇・航空機が護衛するという状況になることが、常識的に想定されると思います。政府は「後方地域支援活動は武力行使と明確に一線を画すので憲法に抵触しない」ということをさかんにいつてきました。これが、新ガイドライン関連法が「憲法違反ではない」という政府側の論拠になっているわけでありますが、民間の船舶が戦争目的をもって戦時海域を航行し、それを米軍や自衛隊が直接・間接に護衛するという構図は、まさに前方と後方が一体化する活動です。それが憲法に抵触しないなどという論理はまったくなりたないということを、船乗りの常識的な判断として早くから指摘してきました。

国民生活への影響は

また、周辺事態法が発動されることになれば、50年前の朝鮮戦争が典型的な例ですが、国民生活への影響ははかりしれないものがあると思います。朝鮮半島や台湾有事にアメリカが参戦介入し、日本が積極的に協力する事態ともなれば、後方地域支援活動の中心というのは、まず国民生活を支える物流産業にまっ先にあらわれるわけで、陸・海・空・港湾

といった輸送手段と要員・施設をフルに活用した、軍事物資・兵員の迅速な輸送や集積ということになります。また、補給、修理、休養、それから傷病兵士の治療など、自治体や国の機関もフルに利用して、米軍の作戦行動の便宜を最大限に保障していくわけですから、いわば、今まで健康体で日々生活していた人に突然ガン細胞が出現し、栄養分を吸収して増殖し身体を蝕んでいくようなもので、国民の日常生活に深刻な影響がでるのは当然です。直接、領土が攻撃される危険な事態に加えて、日々の暮らしにも深刻な影響がでる周辺事態法の発動を絶対許してはならないと思います。

また、気象庁の方によく聞くのですが、戦争となれば天気予報が報道管制の対象とされるのだそうです。天気予報は重要な軍事作戦上の機密扱いになっていますから、太平洋戦争の間、日本では天気予報は発表されませんでした。このように国民の日常生活への影響は甚大です。

戦争体験から船員が学んだこと

船員は、戦後の日本で最初に労働組合をつくりました。その原点には、やはり、あの悲惨な太平洋戦争の体験があったわけですが、80年の勃発から停戦合意まで8年間続いたイラン・イラク戦争は、私たちにとっては今もって記憶に新しい大変な体験でした。

直接の船舶攻撃のほかにも、武装兵が乗り込んできての臨検（船舶に停船を命じ、積み荷や目的地を検査し、確認することや拿捕事件が日常的にありました。それから浮遊機雷、これがペルシャ湾奥から流れ出て触雷被害も出る。当時、日本人船員の乗るタンカーは、常時10数隻がペルシャ湾内に入っているという状態でしたから、中立国であることを最大限のよりどころにして、乗組員の皆さんはじめ労使一体で航行安全対策を可能な限り追求し、絶え間ない恐怖にさらされながらエネルギー・ロードを守ってきました。しかし、当時の日本はバブル景気に沸いていて、大変な苦労をしながらペルシャ湾から原油を運んでくる私たち船員に関心を寄せてくれたのは、残念ながらほんの少数の人だけでした。

安全は金には代えられない

私たちはこうした体験をとおして、3つのことを確認したわけです。1つは、危険な戦闘・紛争海域には就航しないという原則です。別の言い方をしますと、安全は金には代えられないということです。かつてベトナム戦争の時に、失業中の日本人船員の多くが米軍の直接募集に応募して、LST（戦車揚陸艦）などに乗り組んで米軍物資の輸送に参画したのですが、この時の給料は、通常の船員給与の10倍近くあったのではないかと思います。

イラン・イラク戦争当時も「少々危険でも割り切って行けばよい。そのかわり危険手当をたくさんもらったらどうか」という意見もありましたが、いろいろ話し合う中で「安全は金に代えられない、安全が最大限保障されない海域へは就航しない」という原則を確立しました。したがって、ペルシャ湾内の戦闘が激化しそうだという情報がある時には、指令を出して仲間の乗る船舶は湾外で全船待機させる。その後も情報を収集・分析し、1隻1隻に航路・通過時間などきめ細かく指示しながら「ストップ&ゴー」の方式で安全を確保して対処してきました。このため「日本人船員は慎重過ぎるのではないか」「日本人の船乗りは軟弱ではないか」などという、とんでもない的外れな中傷をいただいたこともありました。しかし、私たちは「安全を金には代えない」という原則を最後まで貫いたので

武力で船舶の安全は守れない

もう1つは、これは何度もいっていますが、「力によって船舶航行の安全は守れない」という原則です。タンカーに対する無差別攻撃が激化した時期に、護衛してくれる艦艇があれば安心できる、という意見も現場の率直な感情としてあったわけです。米軍がクウェート船籍の船を護衛するようになってから、政府から「米軍が日本船の護衛をしてもよいと申し出があるがどうか」という話もありましたが、労使一緒になって「武力を背景にした継続的な安全確保は困難、むしろ標的にされる危険性が大きい」ときっぱりお断りしました。これもみんなで話し合っ、て、広大な海域全体を武力で守ることは不可能、安全を確保するためのキーワードは、紛争当事者にならないこと、厳正中立こそ最大限の保障なんだということを確認しました。

個人の就航拒否権を認めさせる

3つめは、厳正中立の立場であっても、最大限の安全上の対策を講じて航行しても、まったく危険がゼロだということではありません。全日本海員組合の集計によれば、イラン・イラク戦争では実際に日本人船員の乗る船舶3隻が攻撃され、2名の方が痛恨の犠牲者となりました。

したがって、「俺は行きたくない。家族も行くな」といっている」という場合の権利を保障すること、すなわち、個人の就航拒否権を認め、権利行使の場合でも、一切の不利益な扱いをしないということを労使間できちんと協定して、これを保障してきました。

何としても戦争法の発動阻止を

もし、仮に朝鮮半島や台湾海峡で武力紛争が起こる、あるいは軍事緊張が高まってアメリカが介入し周辺事態法発動というようなことになれば、相当長期間、場合によっては何年も続くという状況が生まれると考えなければならないでしょう。この間、「戦争協力拒否」で頑張り通すということは大変なエネルギーがいるわけで、やはり周辺事態法そのものを発動させない環境づくりにみんな懸命にならなければならないと思います。こうした意味で船員の場合、法律が成立したという現実をとりわけ重く受け止めているし、身近で切実な問題として「発動させない環境づくり」は最優先課題だと考えています。

加害者の立場と被害者の立場は裏腹な関係にあるわけで、NATO（北大西洋条約機構）軍のユーゴ空爆を見るまでもなく、まず後方支援活動や施設は軍事行動と一体と見なされ、そこが主たる攻撃対象にされる。実際にどのような攻撃が想定されるのかということは、相手の戦略・戦術や攻撃能力の問題もあって不明ですが、まず私たちが標的にされることを覚悟しなければいけない。ですから、絶対にそういう事態を許さない流れをつくっていかないといけないと思います。

過去の戦争の体験から

実際に周辺事態法の発動という事態になれば、私たちの身近なところでどういうことが起きるのか、かつての太平洋戦争や朝鮮戦争は極めて教訓的だと思います。当時、私たちのまわりで何が起きたのか、どういう形で協力を強いられたのかなど、記録を掘り起こし伝える作業も意義あることだと思います。

朝鮮戦争のとき、米軍は民間船舶を大量動員しましたが、船員には「ストライキ、サボタージュなど、輸送任務を妨害して作戦に支障を来すごとき行為は一切禁止、違反者は厳重に処分」という命令が、GHQ（連合軍総司令部）の労働課から各社各船に下りてくる。鉄道も臨時列車の増便という形で動員されましたし、港湾で荷役に携わる人も数千人単位で動員されました。船に乗せられて目がさめたら朝鮮の港湾で、そこで荷役の仕事をさせられたという例も聞いています。住民に対する監視体制は「防諜活動」と称して、「流言飛語の類はこれを禁ず」ということで、米軍に対する批判は一切許さないという状況もありました。

事態の本質に迫る冷静な眼を

99年5月18日、参議院の新ガイドラインに関する特別委員会の中央公聴会で、たまたま私が公述する機会がありました。15分間の公述のあと、各党委員からいろいろ質問を受けました。印象的だったのは、自民党の委員の方から「平山さん、テポドンが飛んでくる、不審船は侵入してくるとい状況では、海の平和を守る立場でジレンマがあるのではないか」という質問です。

なるほど法案推進派の皆さんは、これらの事件を利用してうまく宣伝に使っているなど感じました。また、ある自治体での勉強会で講師を頼まれたときも、「不審船の問題とかテポドンの問題について海員の立場からどう見ているのか」と聞かれたことがありました。不審船事件が起こったのは99年3月ですが、その自治体では「それまでガイドライン反対で盛り上がっていたんだけど、不審船事件があってから、すっかり冷めてしまって・・・」という話もありました。「あのような船がいるようではやっぱり新ガイドラインも必要では」という意見もあったという話を聞いて、これは大変深刻だと思いました。

不審船の問題についていえば、政府・マスコミは重大事件だとして大騒ぎになりました。特段、想定問答集を用意していったわけではありませんので、公聴会での質問には「船乗りは全然驚きませんでしたよ。正体不明船を不審船というなら、この種の船舶は日本沿岸でよくみかける。私たちはマラッカ海峡周辺では海賊船とも遭遇するわけで、どうしてこんなに大騒ぎして過剰な反応をするのか、大変奇異に感じます。私たち海員は、北朝鮮（朝鮮民主主義人民共和国）の海運・水産関係の労働組合とも交流があって、同じ海に働く者同士、相互理解は不可欠ということでまもなく平壤（ピョンヤン）を訪問する予定です。政府も戦争に備えよという前に、どうして平和的な対話を再開して問題解決に努力しないのですか」と素直なところを申し上げました。実際に船乗りをしていますと、海には密航船もある、密漁船・密貿易船もある。仲間たちに聞いても、挙動が不審な船という意味で「不審船」はよく見かけるといいます。これにいちいち大騒ぎしていたら仕事にならないわけで、そういう意味で、船員は至って冷静に事態を見ていたといえると思います。

今度の新ガイドライン関連法案審議の過程で、テポドンの問題や不審船の問題は、私たちにとって逆風だったし、法案を何が何でも早急に成立させたいとする方にとっては、大変な追い風になったと思うんです。個人的には、あの不審船事件というのは、相当以前から検討と準備を重ねて絶妙のタイミングで追跡劇を演出して、ある種の世論づくりをしたのではないかという疑念を持っていますが、あれだけ欺瞞に満ちた法案を通すためには、国民の目を真実からそらすための、宣伝効果のある「大事件」が必要だったのではないで

しょうか。思い出されるのは、かつて日本が「満州事変」を引き起こしたとき、「上海事変」のときも「日中全面衝突」の際もそうですが、フレームアップ（でっち上げ）による謀略事件を引き金にして、国民の熱狂的な支持をあおって事態を進めていくという手法ですね。

不審船の問題でいうと、政府がこれを契機に「それみたことか」とばかりに、海上警備力の増強ということで、自衛隊の戦力をソフト面、ハード面両方でアップさせています。しかし広い意味での不審船対策ということでは、民間でチェックする機能もあるわけですね。港に入港してくる一定のトン数以上の船については、必ず水先人を乗せるという強制水先制度があります。それで船や航路の安全を確保していく。ところが今、この制度がどんどん規制緩和されています。たとえば神戸港では、従来、外国船は300総トンの小型船でも水先人を乗せなければならないとなっていたものを、一気に1万トン以上に規制緩和されました。水先人が強制乗船することで、不審船のチェックも機能するわけですが、こうした民間のチェック機能はどんどん後退させておきながら、一方では、不審船対策ということで軍事的な側面をぐっと突出させていく。こういう軍事優先の手法に大いに危惧を感じています。

「冷静に正体を見抜いていく眼力」の必要性を私は感じます。日本の場合、周りは海ですから、いろいろな「変化」は海を舞台にやってきます。海のこと船のことにもっと皆さん関心をもってもらえればと思うし、フレームアップ的な事件を見抜く眼力を養わなければということですね。

現代は情報社会ですから、かつてのように関東軍が張作霖（ちょう・さくりん）の乗った列車を爆破して人のせいでっち上げるといった、直接の謀略事件というのは困難になってきているわけですが、それでもフレームアップ的な事件を契機にして世論を操作し、事態を動かすということは十分あり得るわけです。それに対抗してもう少し冷静な、ことの正体を見抜いていく国民の眼力を、どう深めていくのか。こうした点も、まさに周辺事態法を発動させない、あるいは有事法制制定に至らせないために当面やるべき仕事だし、その量と質を大きく引き上げていくことが今問われているのではないかと思います。

（付記：岩波ブックレット NO. 515「暮らしの中の日米新ガイドライン」から組合代表者の発言を転載。このブックレットは、00年3月4日に陸・海・空・港湾労組20団体が呼びかけ、66労組・団体の賛同の下に東京・九段会館で開かれたシンポジウム「新ガイドラインを阻止しよう！」における発言記録を整理し、私たちの日常生活に新ガイドライン関連法がどう影響するのか、歴史は何を語っているのかを明らかにするため刊行された。）