

2003年8月1日

組合の月刊誌「海員」8月号に特集「船員と平和の海」掲載

◆「海員」8月号 目次の紹介 (http://jsu.jcs.evol-ni.com/_oldsite/heiwa/yuuji.htm#030801-1)

◆平和な海を求めて 国際業務スタッフは語る (座談会)

(http://jsu.jcs.evol-ni.com/_oldsite/heiwa/yuuji.htm#030801-2)

◆有事法制の発動を許さない (http://jsu.jcs.evol-ni.com/_oldsite/heiwa/yuuji.htm#030801-3)

(大阪経済法科大学客員研究員) 松尾高志さんに聞く

◆国際紛争と船員の歴史 (戦後版)

(http://jsu.jcs.evol-ni.com/_oldsite/heiwa/yuuji.htm#030801-4)



◆海員8月号目次

◇巻頭言 ... (組合長) 井出本 榮

《特集 「船員と平和の海」》

◇有事法制3法に対する中央執行委員会声明

◇平和な海を求めて 国際業務スタッフは語る (座談会)

◇有事法制の発動を許さない

... (大阪経済法科大学客員研究員) 松尾高志さんに聞く

◇千代田丸事件 最高裁法理は生きている

... (元全電通本社支部副執行委員長) 野崎咲夫

◇2003連合平和行動 I N沖縄 ... (総合政策部) 三尾 勝

◇詩・切なる祈り ... (「資料館」を支えるグループ代表) 佐藤明雄

◇有事法制は発動させない (イラスト)

◇第2次世界大戦後 船員の戦争体験

三石久次さんに聞く

中東で戦争が勃発した ... (マリンエクスプレス) 河野龍志

死線をこえたバスラ港 ... (元・東京海事) 矢島泰輔

◇有事関連法は絶対反対! ... (マリンエクスプレス) 山岸義治

◇海で死んではならない、死なしてはならない

... (気仙沼海友会世話人) 斉藤民夫

◇有事法制の行方 ... (海員OB) 武政 博

◇歴史の闇へと消えいく戦没機帆船のこと ... (海員OB) 野平陽一

◇国際紛争と船員の歴史 (戦後版)



◆巻頭言

平和宣言と 沖縄・広島・長崎の祈り
全日本海員組合組合長 井出本 榮

「行けど進めど麦また麦の／波の深さよ夜の寒さ」で始まる「麦と兵隊」。満州から中国への戦線拡大の下で、夜の大地を踏みしめながら、祖国に残した可愛い子ども・愛しい妻・わが子の安寧を目で訴える父と母への慕いを胸に秘めて、黙々と進軍する歩兵の姿。六十数年前に想いをはせた時、当時は士気を鼓舞する指示のもとに作られた唄であろうが、あの何とも表現しがたい、哀しく、胸をかきむしられるようなメロディーは、作者が権力に抗して、死の旅に赴く同胞に対する別れの葬送曲ではなかったか。心の底・魂の中から涙がにじみ出てきます。

８月１５日、第５８回目の終戦記念日を迎えました。ドイツ、イタリアと中立国を除く連合国に、日本は戦いに敗れ無条件降服した日であります。

わが為政者は、日の本、子々孫々、千年後までの誇りと気概を堅持してほしいとの願いを込めたものか、党派を問わず代々の総理とも「敗戦記念日」と言わず「終戦記念日」と言い続けております。

「日本とアメリカが戦争しました。日本が負けた。そんな馬鹿な」。小学生ならともかく、中学生の中にもそのように言う者がいると驚かされますが、真実を知らせ伝えることの大切さを教えられます。

歴史の検証を～日米安保条約の調印と警察予備隊から自衛隊の発足へ～

１９４９年の中華人民共和国の成立で、米国の対日占領政策が大きく変化しました。ソ連に対する軍事防衛ラインを中国大陆から日本に移し「共産主義の防波堤」にする構想が検討され始められました。

１９５０年６月の朝鮮戦争の勃発は、日本への軍事力装備を決定的なものとし、マッカーサー元帥は同年７月８日、日本政府に対して警察予備隊の創設を命じております。当時の吉田首相は国会答弁で「警察予備隊の設置目的は、まったく治安維持にあり軍隊ではない」と述べているのであります。

しかし、コワルスキー米軍事顧問団幕僚長は「時代の大うそが始まろうとしている。兵隊、火器、戦争、ロケットも小規模だから軍隊ではないと、米国も組した中で（時代の大うそ）が始まろうとしている」と悲憤されております。

吉田茂全権大使とともにサンフランシスコ講和条約・日米安保条約の調印式に参加した宮沢喜一元総理は「日本の選択があれで良かったのか。民主化、国土復興、国民の生活向

上から考えれば正しかった。あの道を選択しなければ占領状態から脱却することは不可能だった」と。

晩年、吉田元総理は「日本の復興と、かつての軍閥政治に逆戻りさせないためには、わが国の安全保障を米国に委ねるのが最善の策と判断した」と日米安保の調印を肯定しております。

沖縄・広島・長崎の 平和への祈り

太平洋戦争最後の地上戦で20万人余の尊い命と文化遺産が失われた島・沖縄。今なお在日米軍基地の75%が集中し、過酷な基地負担を求められている島・沖縄。沖縄は歴史に培われた寛容の心と万国津梁の精神。その試練から恒久平和を県民普遍の思いとして、6月23日の慰霊の日に国際平和の創造を全世界に発信し続けております。

広島・長崎。「核兵器と人類は共存できない」という真実は、人類史上はじめての体験を余儀なくされた被爆者の信念であり「核兵器は絶対悪」との、ゆるぎない市政の基本方針を確立しております。

人間の愚かな過ち「忘れられた歴史は繰り返す」の先人の格言を尊しとして、広島・長崎は、あの地獄図、あの惨禍を再び地球上で起こさせてはならないと、体験に基づく真理を世界中の人々に伝え、次の世代に継承していかなければならないと、8月6日、9日の被爆記念日に、これまた訴え続けております。

平和宣言（村山総理談話）要旨

「平和で豊かな日本となった今日、私たちはややもすれば、この平和の尊さ、ありがたさを忘れがちになる。戦争の悲惨さを若い世代に語り伝えていかなければならない。われわれが銘記すべきことは、来し方を訪ねて歴史の教訓に学び、未来を望んで、人類社会の平和と繁栄への道を誤らないことである。わが国は国策を誤り、戦争への道を歩んで国民を存亡の危機に陥れ、植民地支配と侵略によって多くの国々、とりわけアジア諸国の人々に多大な損害を与えた。

わが国は深い反省に立ち、独善的なナショナリズムを排し、責任ある国際社会の一員として国際協調を促進し、それを通じて平和の理念と民主主義とを推し広めていかなければならない。わが国は唯一の被爆国としての体験を踏まえて、核兵器の究極の廃絶を目指し、核不拡散体制の強化など、国際的な軍縮を積極的に推進していくことが肝要である。これこそ過去に対するつぐないとなり、犠牲となられた方々の御霊を鎮めるゆえんとなる。

「よるは信に如くはなし」信義を施政の根幹とすることを内外に表明し、私の誓いとする。と宣言を結んでおります。

水俣訴訟の解決に並ぶ村山内閣の偉業である平和宣言も、与党内（自党内の多数が異論）の合意が得られず、最終的には談話とならざるを得なかったと聞いておりますが、命

の大切さ、平和の尊さに背を向ける人たちがいることに悲しさを覚えます。

米国の哲学者ジョージ・サンタヤーナは「過去の歴史を記憶できない者は、過ちを繰り返すよう運命付けられている」と。

8月15日終戦記念日を厳粛に受けとめ、世界の平和と海上の安全を願うがゆえに、引き続き有事法制を発動させない活動を海員組合の総意として粘り強く進めていくことを内外に明確にするとともに、とわ永遠に忘れまじと胆に銘じ、8月15日を迎え過ごそう。



◆平和な海を求めて～国際業務スタッフは語る～

座談会出席者

◇国際業務スタッフ（ISS）

バヤニ・A・ジャボリ（組合本部在勤／47歳一航士／95年7月JSU入組）

エドアルド・E・ガラシ（関東地方支部在勤／51歳／船長／97年9月入組）

ビンセント・P・ヒゴイ（関東地方支部在勤／36歳／一機士／97年9月入組）

ラウル・G・ゴー（マニラ代表部在勤／35歳／機関長／97年9月入組）

エルネスト・T・キハノ（関西地方支部在勤／46歳／一航士／00年9月入組）

ウィリアム・C・マンバロ（関西地方支部在勤／46歳／機関長／00年9月入組）

平山誠一（国際汽船局長）

（司会）三宅 隆（外航部長）

今年3月の米英軍によるイラク攻撃は、非居住特別組合員にも大きな衝撃を与えた。彼らもまた、われわれ日本人船員と同様に悲惨な戦争体験を持ち、少なからぬ犠牲を払ってきた船員たちなのだ。

今回、初めての試みとして国際業務スタッフ（ISS）の皆さんに集まってもらい、海の平和をテーマに外国人船員（非居住特別組合員）の現場意見や海員組合の活動に対する評価、要望などについて率直な意見交換を行った。

なお、通訳として国際部の香遠史子先任事務職員の協力を得た。

フィリピン船員の戦争体験

三宅

海員組合は毎年、太平洋戦争が終了した8月に、当時を思い起こし、平和な海の実現を求めて、機関誌「海員」で平和特集を企画しています。今年は国際業務スタッフのみなさんに集まっていただき、非居住特別組合員の戦争体験、平和の海への思いなどをお話いただき、今後の組合活動に生かしていきたいと考えています。初めに、過去に自らの戦争体験があれば話してください。



三宅外航部長

ジャボリ

イラン・イラク戦争時にAB船員として貨物船に乗っていました。オーストラリアで荷物を積んで、ペルシャ湾に入湾、ちょうどその時に、私の友だちが乗っていた船が、イラクの戦闘機からミサイル攻撃を受け、彼は即死しました。この爆撃のニュースを聞いた後は、乗組員全員がこのまま就航することを拒否しました。やむなく船主は、ヨルダンのアカバ港へ行くことを決定し、アカバ港で無事、積荷を降ろしたという経験をしました。



バヤニ・A・ジャボリ ISS

1990年に勃発した湾岸戦争の際、当時、私は日本支配のLPG船に乗っていました。ペルシャ湾に入る直前、船内会議が開かれ、危険区域に入るかどうか話し合いました。船長は積荷をサウジアラビアのラスタヌラ港で積むことにしました。一応納得して就航し無事出湾しましたが、大変な緊張を強いられたことを今でもよく思い出します。

ミサイルが命中

マンバロ 私はイラン・イラク戦争では直接攻撃を受けた経験があります。その時は、V L C Cに乗船してラスタヌラに向かっていましたが、船の上空を一旦は通り過ぎた戦闘機が反転し、戻ってきてミサイルを1発発射しました。ミサイルは船に命中しましたが、空船だったことも幸いし沈没はまぬがれました。私はエンジンルームにいたのですが、突然、衝撃がありブリッジからエンジンストップの指令がきて、最初は何が起った



ウィリアム・C・マンバロ I S S

のか現場は大混乱でした。船内に火災が発生したため、われわれは必死に消火作業をしました。やがて米海軍の艦艇が接近し消火活動を手伝ってくれてようやく火は消し止められましたが、最初はこの軍艦に攻撃されるのではと恐怖しました。その後、本船はラスタヌラで緊急修理を行い、積荷をして出湾したのですが、会社から「もう一度ペルシャ湾へ行くことに同意するか」と問い合わせがありました。私の乗船契約期間はまだ残っていたのですが、私はペルシャ湾就航について「NO」と答えました。私だけでなく乗組員全員が就航を拒否しました。

三宅 I S Sの皆さんは、日ごろ数多くの非居住船員の乗る組織船を訪船されていますが、その際にフィリピン人クルーから戦争体験について聞いていることがあれば紹介してください。

日本籍船は危険か

ヒゴイ 2日前、ガランさんと一緒に自動車専用船を訪船しました。全員フィリピン人クルーの船でしたが、その中に、今度のイラク戦争の前後にイラクに行った船員がいました。彼は一航士で、船がホルムズ海峡に向かっているとき、米英連合軍のヘリコプターが船の上空をぐるぐる回り、コールサイン、船名、クルーの国籍などをしつこく聞いてきたことを話していました。



また、乗組員に「J S UのF A Xニュースを

ビンセント・P・ヒゴイ I S S

読んでいるか」と聞きましたが、あまり読んでいないとのことでした。今、彼らが心配していたのは、マラッカ海峡を通航する際の危険性についてで、特に日本籍船は非常に危険だと感じているようです。その理由は、イラク戦争で日本政府がアメリカとイギリスを支援したからだということでした。このため被害を受ける危険性が増したと考えています。乗組員はJ S Uに対して、マラッカ海峡を含むすべてのテロリストの被害に会いそうな海域での安全を確保してほしいと要望しています。

危険区域に行きたくない

キハノ 今回のイラク戦争の時は、私は関西地方支部で勤務していました。訪船して聞いた話では、とにかく危険区域に行きたくないという人がほとんどで、ある一航士は、イラン・イラク戦争のとき危険海域に就航したが、そのときは日本の会社が行ってほしいといったのでやむなく1回だけ行ったとのことでした。



エルネスト・T・キハノ I S S

平山 イラン・イラク戦争では、1980年から88年の間に世界的には407人の船員が死傷しました。そのうち日本人は2人が亡くなりました。日本人船員の乗った船は12隻が攻撃を受けました。フィリピン人船員が乗り組んだ船舶や人の被害の記録はありますか。

ジャボリ 残念ながら正確な数字は確認されていません。乗船を拒否した船員の代わりに臨時に雇われたフィリピン人船員など相当の犠牲があったと推測しています。

J S Uの基本的な考え方

三宅 生々しい体験や船員の率直なご意見などから、改めて戦争の持つ意味を考えさせられますね。そこで、戦争と平和の問題に対するJ S Uの基本的な考え方について、あらためて平山局長からお話しいただきたいと思います。

平山 みなさん神戸にある「戦没した船と海員の資料館」をご覧になりましたか？（全員が「見た」と答える）。非常に良い経験をしてもらったと思います。第2次世界大戦では、約6万人の日本人船員が死亡しました。JSUは1945年10月5日に再建されましたが、戦争の悲惨な教訓がその出発点になりましたし、「2度と海を戦場にしてはいけない」という思いで今日まで活動してきました。「戦没した船と海員の資料館」には、次の言葉が刻まれています。



平山国際汽船局長

「諸外国との友好と協調によって生きる海洋国日本にとって、平和の海は絶対の生存条件であり、われわれ船員は再び海を戦場にしてはならないと決意する。これは21世紀における日本の国民の命と暮らしを守る安全保障政策の要である」と。

日本の船員は第2次世界大戦の後もいろいろな戦争に巻き込まれてきましたが、一貫していることは、国際紛争は戦争ではなく、平和的な外交交渉によって解決されなければならないという憲法の平和原則を大切にしてきたことだと思います。このことによってこそ海の平和が確保されること、また、お金と安全を交換しないこと、したがって安全が確保されない危険な戦争海域には就航しないという考えを基本にしてきました。今回のイラク戦争では、日本の政府高官はペルシャ湾で日本タンカーが攻撃された場合、自衛隊を派遣して護衛したいという主旨の発言がありました。軍艦に護衛される民間船は「軍事目標」となる国際ルールがあります。「軍事目標」とされることで、かえって危険を増長させるという観点から「異議あり」と主張しました。

三宅 JSUの基本方針や見解などは、その都度「英文FAXニュース」などで組織船向けに放送していますが、訪船してみても乗組員の感想や評価はどうでしょうか。

危険な海域には行かない

ジャボリ 訪船してフィリピンクルーから意見を聞くと、みんな口をそろえて言うのは「危険な海域には行かない」ということです。危険海域に就航しない権利を選択できることをITF・JSUが保障していると知っているからです。しかし、フィリピン人船員は全員がITF承認協約によってカバーされているわけではありません。POEA（比国海外雇用庁）の標準雇用契約書のみで就労している船員も数多くいます。POEAの標準契約書によれば、船長もしくは船主が「危険海域に行け」と言えば、乗組員はそれに従わなくてはならないとなっています。これはわれわれフィリピン人船員にとって大変不利益な内容だと思います。ITFもしくは加盟組合がPOEAに対して抗議し、この条項を削除する活動を行っ

てくれることを望んでいます。

ガラン 私たちは危険海域に就航することを拒否する権利が保障されており、船員は100%、危険海域への就航を拒否すると思いますが、実際問題としてはどうか。船長が就航すると決めた場合は、直接危険海域に向かってしまうケースがあるからです。すべては船長の意思で決まってしまうのではないかと。今回は無事に日本に帰ってくることができたが、危険海域に就航する場合は、必ず乗組員総意のもとに就航するようにしてほしいというのが乗組員の意見です。



エドアルド・E・ガラン ISS

平山 誤解があるとすれば正す必要があるので一言いっておきますが、今回のイラク戦争ではITF承認労働協約にいう「戦争区域」の定義について、具体的には就航拒否権を行使できる危険な海域とはどこに設定されるべきなのか、ITF内部でも労使の間でもさまざまな論議がありました。JSUは最終的に「イラク各港と周辺各港、ただシクート各港を除く」ということで定義しました。したがって、この海域や港湾に入る場合は、拒否権行使の対象となるわけで、ペルシャ湾内全体が労働協約にいう「戦争区域」とはしていません。また、JSUの対策本部に寄せられた情報では、非居住特別組合員の乗船する船舶がこれらの海域に就航したという事実は確認されていません。したがって、今回のイラク戦争では、本船船長も乗組員の意思確認という手続きをしなかったのだと思います。現場の皆さんにはそのように伝えてほしいと思います。

ジャボリ 私は、今度のイラク戦争時はマニラ事務所の勤務でした。そこでJSUのFAXニュースを読んでJSUの方針はよく理解していましたが、現在は船もGMDSS体制になってきており、船内でJSUのFAXニュースを受け取れる船は実は限られているのではないのでしょうか。

ゴー 私の経験では、J S Uが発表したイラク戦争に対する基本方針に対して、私が訪船したクルーはF A Xニュースを読んでおり、皆さんよく理解し満足しているようでした。



ラウル・G・ゴー I S S

ヒゴイ 平山局長からJ S Uが発表した声明の背景、平和問題に対するJ S Uの方針などをお聞きし、非常に印象深く受け止めました。今度訪船したときに、ぜひフィリピン人クルーに伝えたいと思います。

イラクでは「戦闘終結宣言」は出ましたが戦争はまだ終わっていません。イラクだけにとどまらず、戦争はいつどこで勃発するか分かりません。世界の海を航海する船員にとって、戦争や紛争に関する情報は大変重要です。これらの情報を、どういう方法によって伝えたらいいのか。また、それらに対するJ S Uの方針をどう伝え、危険を回避するための方策をどう組合員に伝えるか。フィリピン人船員はもとより外国人船員にとっても安全問題は福利厚生の面でも最も優先されるべき重要課題だからです。

有事法制で日本はどのような

三宅 日本では有事関連法案がこの6月に成立しました。日本人船員は真っ先に戦争に強制動員される危険があるということで反対して運動してきました。日本人船員の戦争動員は、混乗する外国人船員をも巻き込む危険性を増大させることでもあります。また、今度は日本の自衛隊をイラクに派遣する法律案が審議されています。アジアの多くの国からは、こうした日本の動きに対して日本国の平和憲法精神と反対の方向に進もうとしているのではないかと大変心配する声が沸きあがっています。皆さん意見があれば。

ジャボリ まず、実際に起きている現状についてですが、一昨年のニューヨークで起きたテロ攻撃の後に、商船の船員に対しての保安上の規制が大変強く課せられてきたことに注目しています。フィリピン人船員に対しても強制力が強くなり、上陸許可条件なども差別的に規制が厳しくなっていると感じています。

ヒゴイ 有事法制やイラクへの自衛隊派遣などで、船員が爆弾のにおいをかぐ海域を航行する危険にさらされるだけではなく、日本にいる人すべてがテロリストの脅威にさらされることにつながると思います。

マンバロ イラク支援法案についていえば、良い点と悪い点の2つあると思います。自衛隊がイラクに派遣されることは、国際的に積極的な行動ができるという面では良い点だと思います。悪い点は、まだフセインも発見されておらず、今なおイラク人は米英兵を攻撃しており戦争状態が続いています。日本の自衛隊も攻撃を受ける恐れがあるということです。個人的な意見としては、国際貢献ということであれば、日本は自衛隊の派遣以外の平和的な人道的な形で支援する方法で行うべきだと思います。

有事法制を発動させない運動を

平山 有事法制について、もう少し説明しましょう。国家が戦争をする場合、軍隊だけでは戦争ができないので、国民全体の協力体制をつくるための法律が必要で、それが有事法制といわれるものです。先の大戦で6万人の船員が死亡したと話しましたが、当時も国家総動員法という戦争遂行のための法律にもとづいて「船員徴用令」が発令され船員は戦場に送られました。60年前と現在では、もちろん状況は大きく違いますが、戦争に民間人を強制的に動員するという点では同じです。J S Uはそれを拒否して反対しました。残念ながら法案は成立してしまいましたが、これからも現実に法律を発動するといった事態にさせないように運動していこうと決意しているところです。このためには、日本国内の運動だけではなく、アジアをはじめ世界の人たちと力を合わせる大切ですね。万が一、朝鮮半島で武力紛争が発生し、日本も加担するようなことになれば、日本から朝鮮半島に大量の軍需物資が運ばれるでしょうし民間船舶も駆り出されるでしょう。また、日本海周辺だけでなく広範な海域が危険海域となるでしょう。その時、日本人船員と一緒に混乗する外国人船員も同様に危険にさらされるということです。

ガラン よく分かりましたが、万が一、戦争が起こって会社から戦争海域に行くようにと言われたとき、J S Uとして安全の保障をどのように考えていますか。

平山 危険が予想される海域あるいは実際に砲弾が飛び交うような戦闘海域を戦争当事国の船舶に乗り込んで航行するということになれば、航行の安全を100%保障することは不可能です。敵国にとって、日本籍船や日本船社が支配している

船舶を攻撃目標とすることは当然の権利ということで国際法でも認められています。ですから、私たちはそのような事態にさせないことが安全対策の柱だと考えています。

また、万が一、そのような状況になっても、個人の拒否権は最低条件として保障されるべきだということを主張しています。イラン・イラク戦争など過去の戦争では、日本は中立国であり戦争当事国ではありませんでしたが、労使の間では個人の拒否権を100%保障する協定を結んで対応した経験があります。

ジャボリ 例えば、フィリピン船員にとって危険海域に行くかどうか、最終的には個人の選択であって、すでにJ S Uの責任の範囲を離れているのではないかと。I T F承認協約では選択の自由を保障しているわけですから、行かなければ会社のお金で帰国させてもらえるわけですし、その時点では個人の問題であると思います。

就航を拒否する権利の行使を

平山 追加して説明しておきますと、フィリピン人船員と日本人船員が混乗している船舶でも、日本籍船とF O C船とでは状況が違ってきます。有事法制は、日本人船員をはじめとして、日本国民を戦争に強制的に協力させる法律だということ。また、有事法制の詳細はこれから出てくることになりますが、日本の国内法ですから、対象となる船舶ということでは日本籍船に限定されると思っています。いずれにしろ、フィリピン人船員は就航を拒否する権利をI T F承認協約によって明確に保障されていますから、これをしっかり順守することが重要です。

ヒゴイ 有事法制が決まろうとどうしようと、意に介さないフィリピン人船員も多くいると思います。危険手当がもらえれば乗船するという人も多いのではないのでしょうか。貧しい人が多いですし、船員になりたいという人も多いですから、いざとなれば乗船を拒否しても代わりのフィリピン人船員が乗船してきて船は動くのではないのでしょうか。

ジャボリ 先にも話しましたが、I T F承認協約で守られる船員は別にしてP O E Aの標準契約書に問題があります。危険海域への就航を拒否したいと思っても、船長が決定してしまえば逆らうことは難しいのです。船員は誰も危険な戦争海域に就航したいとは思っていません。

千代田丸事件の最高裁判例

平山 日本の船員法でも船長の命令は大きな権限が認められています。しかし、船が危険と分かっている戦争海域に就航するような場合、乗組員を強制するような権限まで与えられているとは解釈されていません。

日本の最高裁判所での判例があります。1953年のことですが、当時、韓国の李承晩大統領が一方的に日韓両国周辺の公海上に水域境界線（李承晩ライン）を設け、このライン内に入った船舶は攻撃すると通告していました。そのため、千代田丸という海底ケーブル布設船の乗組員は、その海域への就航を拒否しました。そのため、運動を指導したという理由で3人の労働組合幹部が解雇され、そのことが裁判で争われたのです。最終的には、最高裁判所で「法律上、危険な海域で働く義務はない」という判決が出され、解雇は撤回されました。会社の業務命令であっても危険な海域で働く義務はない、拒否する権利があるということです。ただ、今回の有事法制は、この裁判所の決定を保障しているのかどうか、われわれは非常に危惧しています。

ISS全員 危険な海域で働く義務はないという判決はすばらしいですね。

意見や要望など

三宅 それでは、最後にISSの皆さんからまとめの意見、日常活動を含めたJSUへの意見・要望などあればお聞かせください。

ガラン 日本は第2次世界大戦で苦難を味わい、その後の平和を獲得する国民の努力の結果、見事に復興しました。日本の船員も同様の経験を経ており、現在のJSUは、二度と戦争が起こらないことを願う各国の支持を獲得していく潜在的な力を秘めていると思う。また、JSUがそうであるように、いかなる国の船員も世界のあらゆる海洋での平和を求めていると思います。

先ごろ海運産業にショックを与えたイラク戦争は、現場のフィリピンクルーにも非常に大きな緊張を強いることになりましたが、JSUは軍事行動区域に船舶を航行させる日本船主に対し宣言を行いました。船員は危険領域を航行する船舶に乗船しない権利を有しますが、それでもなお会社の命令で船主に従わざるを得ない現実があります。私は、軍事行動区域に向けてタンカー船に乗り組んでいる船員一人ひとりに対して行う安全保証とは何かということを問いたいのです。

私たちも二度と生命に関わるリスクを背負いたくはありません。JSUの非居住組員は、世界を航海しながら、いつでも安全な海洋であってほしいと願っています。

す。戦争を未然に防ぐために私たちにもできることがあると確信しています。

乗船中の安全を確保する活動

ヒゴイ イラク攻撃が終了したといわれていますが、私は戦争はまだ続いていると考えています。また、今回のイラクに限らず、世界のあらゆる大陸、国、地域で今も武力紛争は起こっているし、これからも起こるだろうということです。互いの国の考え、伝統、文化、思想を尊重する相互理解の関係ができなければ戦争やテロ攻撃の危険性は存続するのです。

J S Uの役割として、一般組合員・非居住組合員の区別なく、労働条件や福利厚生だけでなく、乗船中の安全を確保する活動に対しては大変大きな期待があると思います。そして今、直面している問題としてはテロ攻撃の危険性です。組合員に対し、航行安全や予防措置についてのコミュニケーションのオープンラインを設立し、もっと多くの情報を提供することが必要だと考えます。

絶望と貧困をなくすため

ゴー 船員はもとより、戦争は人間にとって最大の脅威なのです。戦争は経済状況を悪化させ人々の暮らしを圧迫します。明らかに避けられない戦争や必要やむを得ない戦争はあると思います。しかし、国は平和に対するあらゆる取り組みが失敗に終わったときでも他国を先制的に攻撃することは許されないと思います。

今度のイラク戦争で最も印象的なのは世界的に戦争反対のデモが起こったことです。アメリカにおいてでさえ、イラクでの戦争に強く反対する運動がありました。アメリカはイラク攻撃に多額の資金をつぎ込んでいます。私はそうした資金が世界に広がる絶望と貧困を救うために使われればと思います。このコンピューターの発達した時代に、多額の資金が平和や進歩を促進するために使われるのではなく、他の国を攻撃するために浪費されているのは本当に愚かしく悲しいことです。J S Uの、戦争やテロリズムに対するポリシーやキャンペーンにおける絶え間ない努力に敬意を払いたいと思います。

戦争反対を訴えて

キハノ 米英連合軍がイラクを攻撃する前、J S Uはペルシャ湾での戦争に反対する活動

を行いました。1980年代のイラン・イラク戦争に多くの船員の命と商船がペルシャ湾で犠牲になったことを自ら体験してきたからです。JSUは、乗組員の国籍にかかわらず、すべての船員の命を守るために強く抗議したのです。JSUは、船員の最も大切な命と安全にかかわるニーズを引き続きサポートし、フィリピンクルーはじめ、すべての非居住組合員の権利を守ってほしいと思います。また、自分も船員として、強く戦争反対を唱えたいと思います。

平和な海求めるキャンペーンを

マンバロ 世界でも有数の船員の産別組合として、JSUが組合員に対し、戦争の物理的かつ精神的な結果について周知することに尽力することは大変重要です。また、現状についての迅速で正確な情報や知識によって、船員は危険を回避し、命や船舶・積荷を守ることができるのです。

平和を愛する私たち船員は、戦争は海上貿易にとって重大な障害以外の何物でもないと考えます。巻き込まれることへの恐怖、その後の混乱など安全への危機ははかりしれません。また、現場の多くは、日本政府が自衛隊をイラクに派遣することで船舶に対するテロ攻撃などの危険が増大することに危機を抱いています。JSUは組合員を代表して引き続き平和な海を確保するためのキャンペーンを指導し、役割を果たしてほしい。

安全な職場環境を

ジャボリ JSUは日本を戦争の立場に立たせるかもしれない法案反対のキャンペーンを展開してきました。日本は海に囲まれており、どのような軍事紛争であれ、日本がそれに直接関わることは船員に多大な影響を与えることから、JSUのそうした活動は非常に的を射たものだと思うし、これまで船員が享受してきた活動の権利を弱める政策に対して反対のキャンペーンを行うべきです。

公海・領海を問わず海の平和は船員にとって最善であり、国が海洋貿易で利益を得ることができるかどうかは、船員が働く職場環境が安全で快適であるかどうかで決まります。JSUは今後も船員と船舶航行の安全を阻害する障害を監視し、乗組員に関連情報を提供してほしいと思います。

三宅 示唆に富んだ貴重な意見に感謝します。今後の組合活動に生かしていきたいと思います。JSUは引き続いて、非居住特別組合員のみなさんと一緒に、平和な海を目指し戦争政策に反対して活動します。ありがとうございました。

(7月9日、組合本部で収録)



◆有事法制の発動を許さない～インタビュー～

大阪経済法科大学アジア研究室客員研究員・ジャーナリスト
松尾高志さんに聞く

陸・海・空・港湾20労組を始め広範な市民団体や宗教者団体の反対を押しきって、武力攻撃事態対処法、改正自衛隊法、改正安全保障設置法などの有事関連3法は第156回通常国会で5月15日に衆議院本会議、6月6日に参議院本会議で可決、成立した。同法の成立に対し組合は6月11日、他の労働組合に先がけて「家族が安心して海に送り出すことができるような職場環境をめざし、海の平和を求めて、引き続き有事関連3法、個別法の制定と有事法制の発動を許さない運動をいっそう推進する」との中央委員会声明を発表した。今後、国民保護法制を含む具体的な個別法が提案されることが予想されるが「発動させない」見地から、有事法制の研究者である松尾高志さんにインタビューした。(教宣部 藤丸)

賛成した議員たちは間違っている

＝昨年通常国会と臨時国会で廃案となったにもかかわらず今国会では、9割の議員の賛成で成立したことに対し、国民と労働組合はどう受け止めたらいでしょうか。

松尾 まず申し上げたいことは、この衆議院の9割の国会議員、また8割の参議院の国会議員の判断・政治行動は間違っているということです。そしてこの間違いは断じて許すことができない重大な間違いです。なぜなら、この有事関連3法案は決して日本の平和を守ることにならないばかりか、これまで戦争をしない国家であった日本の国家を戦争遂行可能な国家に、国家システムを変換させるものであるからです。

現在、世界の戦略環境は激変期にあり、また日本のこれからのあり方についても、敗戦以来の歴史的変動期にあります。その重大な時期に重大な間違いをおかしたことは、痛恨の極みと言う以外ありません。国民と労働組合の組合員はこの厳粛な事実をヒトゴトではなく、自分の問題として受け止めなければならないと思います。挫折感に陥ることはないですが、危機感は持たねばならないと思います。

動揺することはありませんが、ただ、自分の生き方を問い直す機会だと受け止め、

確信をもち、決心を固めればいいのだと思います。

われわれは間違っていないのですから。

＝政府与党は今後、国民保護法制を1年以内に、その他の個別法についても早急に整備したいといっていますが、どのようなことがスケジュール的に予想されますか

松尾 最近の報道によれば、政府は国民保護法制だけでなく、ほかの個別法も来年の通常国会に提出し、一括処理を目指す方針を固めたといいます（「読売新聞」7月12日付）。政府が予定している個別法は、①米軍支援法制、②捕虜の取り扱いに関する法制、③傷病者、捕虜への非人道的な行為をした者への処罰を定めた法制、④自衛隊の行動を円滑にするための電波利用制限や船舶・航空機航行制限を定めた法制、であると報道されています。

この記事は早期に一括処理することにしたのは、「北朝鮮情勢が依然として緊張状態にある中で」、「有事に備えた法整備を急がないと、抑止力にならない」との意見が大勢となったからだとしています。

有事関連3法成立の狙い

＝政府は法案の審議の中でも「当面、わが国が直接武力攻撃される事態は万万が1ない」と言っていましたが、法案を強行成立させました。有事関連3法の成立の狙いは何ですか。

松尾 端的に言って、周辺事態（これはアジア・太平洋地域でアメリカ軍が戦争している事態のことですが）が発生し、周辺事態法にもとづき自衛隊が戦争している米軍に兵站・情報分野で作戦協力することに起因して、武力攻撃事態が発生することに備えるということが、狙いの中心です。武力攻撃事態が単独で発生するとは想定しておらず、周辺事態にリンクしてのみ武力攻撃事態があり得る、というのが現在の政府の考えです。

では、周辺事態とは具体的にどこで戦争が発生すると、政府は考えているのかといえ、先の質問にお答えする中で紹介した新聞報道にあるように、朝鮮半島での軍事衝突の可能性が1番、現在の時点では高いのではないかと思います。

有事法制は「抑止力」？

松尾 ですから早く、残りの個別法を一括処理してしまわなくては、「抑止力」にならない、という議論が出てくるわけです。この「抑止力」というのは、どういうことかと言うと、日本が本当に戦争をできるシステムを早期に構築しおえれば、もう戦争できることになるわけですから、「日本は戦争するぞ」と相手に圧力を加えることができるよ

うになる、ということを意味しています。

小泉首相が言う「対話と圧力」の「圧力」を高めるということです。

「どうなるか」ではなく「どうするか」が重要

＝現在の情勢から最も可能性の高い事態として、仮にアメリカが北朝鮮に先制攻撃を加えた場合、わが国は有事法制に基づきどのような事態が発動されることになりますか

松尾 現在のブッシュ政権は「あらゆる選択肢がテーブルの上にある」との立場をとっています。つまり、戦争という選択肢もあると明言しています。これは単に理論的な可能性という以上のものだとの認識を持つ必要があると考えます。このためにアメリカは日米韓の軍事的連携の構築を政策として推進しています。

他方、ピョンヤンの側も「もう核をもっているぞ」というような脅しをしています。実際問題、どこまで開発しているのかはブラックボックスとなっていて、われわれには判断できないのですが・・・。

ここで問題は、「どうなるか？」ではない、ということです。「どうなるか」という問いには自分が主体であるとの認識が欠けていると思います。問題はこうした情勢の中であって、われわれは「どうするか？」という問いをたてなければならないと思います。わたしの考えは、すべての当事者に「戦ってはならない！ 戦争をもてあそんではならない！」と主張していくことです。核開発がイシュー（中心的争点）となっていますが、わたしはすべての当事者に「核を廃棄しろ。核兵器をもてあそぶな」と言いたいのです。

このあとの政策の問題は個々の人の判断にまかせたいと思います。

＝改正自衛隊法では物資保管命令には罰則規定がありますが、業務従事命令には罰則がありません。どのように受けとめたらいいでしょうか

松尾 自然災害に対する対処の場合には業務従事命令違反に罰則規定がありますが、武力攻撃事態でははずしています。それはひとつには法案反対者になるべく少なくしたいという思惑があったということと、もうひとつは、罰則をつけなくとも実施しうると判断したということだと思います。というのは、業務従事命令は労働者本人に下るのではなく、会社や法人に対して下されるという仕組みになっているので、労使間の問題となるからです。

労働者は会社や法人から、その業務を行うよう指示されるのです。政府の判断では企業や法人は「体制側」ですから、実施は担保されるということだと思います。戦争協力を拒否しようという労働者は解雇という「罰則」に直面せざるを得なくなるので

す。

業務従事命令は怖い？

＝船員は先の大戦で6万2000人以上が死亡し（陸海軍軍人の死亡率の2倍）、船舶の88%が被害に遭いました。交通運輸労働者、とりわけ船員は業務従事命令の対象とされ、再び軍人や軍需物資輸送などの後方支援業務に動員される危険性があります。拒否することは可能ですか

松尾 最後の最後は各個人の「自分の価値観」の問題となります。この文脈で断固拒否は可能です。戦争協力は絶対に拒否だという人に対して、現在の法律には強制力はありません。あるのは「解雇」という経済社会的「制裁」です。

しかし、本当の問題は、問題をこのように（質問者ように）たてることにあると思います。現在はまだ、そうした事態には至っていない段階、もっと手前の段階にあるのですから、それを前提として、どうするのが問われているのだと思います。

業務従事命令を拒否する力関係の構築が必要

お答えすることはひとつだけです。闘うこと、これ以外ありません。労働者にとっては「会社ぐるみ」で拒否したら、拒否は可能です。法的にはなんら強制力はないのですから。問題はそうした「会社ぐるみ」で拒否できる力関係を構築してしまうことです。

このことが可能となるのは、その「会社ぐるみ」で拒否しても、その会社の経済活動に支障がないような客観的力関係が社会的に構築されていることです。

このような意味で、社会全体のありようをどうするのが問われており、今、何をしなければならないかが問われているのだと思います。

＝最後に有事関連3法を発動させない、完成させないための今後の展望をお聞かせください

松尾 展望というのは、みずからがみずからの力で切り拓くものです。座していれば、「望」は「亡」となります。

この際、大事だと思うことは、本当に自分として、この問題をどう考えているのかを自分自身に問い、そして、その思いを同じくしている人々と真剣にディスカッションすることです。今ほどディスカッションということが必要な時はないと思います。われわれはどうすればいいのか？ これは誰かに答えてもらうとうものではないと思います。自分で、自分たちでディスカッションして、模索すること、これ以外ない

と思います。既存の既成概念を問い直し、新しい出発をするのだと思うくらいに思っているのだと、考えています。その一人として、わたし自身も模索しているというほかありません。ディスカッションに加えていただければ・・・と思っております。

松尾高志（まつおたかし）さんプロフィール

1945(昭和20)年神奈川県鎌倉市生まれ

おもな著作・共著

◇「自衛隊」・東研出版・1982年「日米軍事同盟の新段階」・新日本出版社・1988年

◇「平成自衛隊改造」・労働旬報社・1993年

◇編集「平和資料・日米ガイドラインと戦前有事法制」(全5巻)・港の人・1998年

◇共編「日本の基地」(全4巻)・日本図書センター・2002年

有事法制関係論文

◇「日本有事」の前提は米軍がアジアで行う戦争・「週刊金曜日」・02年4月5日号

◇有事法制が狙う戦争指導体制の確立・9条が9条を破壊する・「週間金曜日」・02年5月31日号

◇作戦計画が作戦命令になる日・「技術と人間」・02年6月号

◇安保再定義から再々定義へ・有事法制の背景・「法と民主主義」・02年8／9合併号



◆国際紛争と船員の歴史（戦後版）

※日付の上に★印が付いている事項は戦争または船員・船舶の被害事件。

1945年 8月15日 第2次世界大戦終戦。

9月 3日 GHQの一般命令によって、日本の全船舶は米国太平洋艦隊司令部の指揮監督下に入り、総トン数100トン以上の船舶は航行を禁止された。同司令部は、機構の中にSCAJAP（日本商船管理局）を設け、その下にCMMC（商船管理委員会）を設置、戦時中に日本が設けた船舶運営会がその任についた。

9月14日 GHQの覚書で、木造漁船による日本沿岸12海里以内の操業が認められた。

- 9月27日 外地からの復員船第1船の高砂丸が、西カロリン群島メリヨン島守備の軍人を乗せて帰国。
- 同日 マッカーサー・ラインが設定され、旧日本領を中心にした漁業が再開。(9月13日付との記録もある)
- 10月 5日 全日本海員組合結成大会を神戸で開催。
- ★ 10月 7日 関西汽船室戸丸が、大阪港外で機雷に触れて沈没。乗組員17人を含む236人が死亡または行方不明。
- 10月22日 GHQが外地残留邦人(軍人・軍属・民間人を合わせ約770万人)の引き揚げを指示。
- 10月23日 GHQが100トン以上の漁船の操業区域を指定。
- 10月24日 国際連合(国連)が結成された。
- 11月 3日 GHQの覚書により、近海捕鯨が許可された。
- 12月 GHQが日本水域での船舶運航を包括許可した。SCAJAPが、邦人引き揚げ、復員用に船舶を貸与した。
リバティー型貨物船100隻
C1〔シーワン型貨物船9隻
LST〔上陸用舟艇)100隻
合計209隻、約100万総トン。後日リバティー型が6隻ふえ、貸与船舶は215隻になった。
- 1946年 1月 引き揚げ輸送開始。同年年末までに約510万人を帰国させた。
- 6月22日 GHQが新漁業区域許可(第1次拡張)
- ★ 7月 1日 米国がビキニ環礁で原爆実験を実施。
- 8月 6日 GHQが、南氷洋での母船式捕鯨操業を許可。
- 1947年★ 2月 4日 以西底引き漁船幸漁丸が韓国近海で韓国艦艇にだ捕された。以後韓国近海での漁船だ捕が相次ぐ。
- 3月31日 戦時中に公布された船員動員令が廃止された。
- 5月 3日 日本国憲法施行。
- 8月15日 GHQが、民間貿易の再開を許可。
- 1948年★ 1月28日 関西汽船女王丸が、岡山県牛窓沖で機雷に触れ沈没。乗組員4人を含む170余人が死亡または行方不明。
- 4月27日 GHQの指令で大型タンカー9隻(1万総トン前後の在来型船と戦時標準型船)が、ペルシャ湾〔ラストスラ港〕へ重油積み

取りに就航。

5月 アラブ解放軍がハレスチナに侵攻。

8月15日 大韓民国(韓国)が建国を宣言した。

9月9日 朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)が建国を宣言。

★ 10月30日 漁船第21・第22雲仙丸が中国国民政府軍艦船の銃砲撃をうけ、第21雲仙丸は沈没、船員2人死亡。以後、国府軍によるだ捕が多発した。
アンガウル、フィリピン諸港、カルカットへの就航が再開された。

1948年★
～49年 中国国民政府軍が台湾へ移動、その輸送用船舶が不足したこともあって、1952年までに中国沿岸で操業中の日本漁船54隻がだ捕され、4隻が撃沈された。

1949年 1月 バレスチナに侵攻したアラブ各国は、個別にイスラエル(ユダヤ人が建国した国)と休戦協定。

★ 1月23日 漁船第12万栄丸が韓国船から銃撃うけ、船員1人死亡。2月1日第6・第8ゆたか丸でも1人。

★ 5月4日 大繁丸でも1人、それぞれ死亡。

4月1日 日本の海運各社が民営還元(船舶運営会の統制を離れ、民間企業としての活動を開始した)

★ 6月10日 漁船第105明石丸が国民政府軍船の銃砲撃をうけ沈没、船員4人死亡。

9月19日 GHQが、経度180度以東への漁区拡張を許可。

10月1日 中華人民共和国が建国を宣言。以後、中国〔中華人民共和国〕と、台湾〔中華民国、中国国民政府〕のふたつの中国が存在した。
タイ、ビルマへの就航が開始された。

1950年★ 6月25日 朝鮮戦争勃発。国連軍補給船として、日本船舶が大量に動員された。組合は「商船を軍事目的に使用することには反対」の態度を明らかにしたが、7月22日の時点では、63隻、約32万重量トンの船舶が強制動員された。

6月29日 GHQ《連合軍総司令部》が朝鮮、台湾方面に就航する船舶について、スト、サボ、妨害等輸送任務(軍需品輸送及び軍用関係に限る)を阻害し作戦に支障をきたす如き行為一切を禁止し、違反者は厳重に処分する」との命令を発する。

★ 7月10日 釜山で揚荷中のLST=O 75号船室内で、米軍監視兵の威嚇射撃により乗組員2人が負傷した。

同日 ソ連が水素爆弾の製造を開始。

10月17日 MS=14(海上保安庁船艇)が他船13隻と共に掃海中、永興湾(北鮮)麗島灯台から244度4500mの地点で触雷・瞬時に沈没、1人死亡・18人負傷

10月27日 MS=30(海上保安庁掃海艇)が掃海中群山(韓国)付近で座礁・沈没、人身被害なし。
この当時、船の触雷事故により22人の船員が死亡。

★ 12月 8日 漁船第10雲仙丸が、中国によりだ捕。以後同国によるだ捕が続発した。
南米(アルゼンチンの小麦積み取り)に就航開始。

同年 千葉県九十九里町豊海地区に米軍が射撃演習場を設置。反対した漁民の一部は「占領政策違反容疑」で軍事裁判にかけられた。

1951年 1月16日 GHQが欧州(西ドイツ)向け就航を許可。

★ 2月13日 漁船第68明石丸が中国船に銃撃され拿捕、船員1人死亡。
以後、この年11月までに中国のだ捕による死亡船員11人(9隻)

★ 同日 漁船第18雲仙丸が台湾政府に、東海(東シナ海)のマッカーサーライン内で拿捕。他に3隻が拿捕されたが、同政府は「海賊的集団による行為である」と公式回答。

★ 4月 八礼丸(貨物船)=軍事物資輸送中、門司港沖で米国船と衝突・沈没、死亡1名

★ 3月～4月 韓国軍艦による同国近海での日本漁船だ捕が多発。2カ月間で30隻がだ捕された。

9月 8日 連合国との対日講和条約および日米安全保障条約が、サンフランシスコで調印された。参加国は52カ国。ソ連・ポーランド・チェコスロバキアの3国は署名しなかった。

12月14日 日米加3国による「北太平洋の公海漁業に関する条約案」成立。

1952年 1月19日 韓国の李承晩大統領が「李承晩ライン」と称する漁業専管水域を一方的に宣言。同ラインは場所によっては距岸200海里もあった。

- ★ 2月11日 漁船第3石宝丸が韓国船に銃撃され、船員1人死亡。
- ★ 3月10日 漁船第5安丸が中国船に銃撃され、拿捕。船員1人即死。この頃中国による日本漁船のだ捕が激増。
- 4月 1日 GHQが日本船のSCAJAPナンバーの掲示不要と、日本国旗掲揚を許可した。同日、商船管理委員会は解散し、米船運航(株)が発足した。
- 4月28日 サンフランシスコ講和条約と日米安全保障条約が発効。日本は被占領国から独立国として主権回復。
- 5月30日 戦傷病者戦没者遺族等援護法が成立。
- ★ 10月 3日 英国が原爆実験実施。
- ★ 11月 1日 米国がエニウエトク環礁で初の水爆実験を実施。
- 1953年★ 2月4日 漁船第1大邦丸、第2大邦丸が韓国軍の銃撃をうけ、瀬戸重四郎(一説には重次郎)漁労長が死亡。
- 3月 外地残留邦人の引揚船として興安丸が就役した。
- ★ 3月22日 漁船若汐丸が中国船に銃撃され拿捕。抑留中に船員1人自殺。
- 6月 8日 朝鮮戦争の休戦交渉成立。協定調印は7月27日。
- 6月12日 北太平洋の公海漁業に関する条約が発効。
- ★ 6月17日 漁船第5万生丸が中国船の銃撃をうけ、船員1人即死。
- ★ 9月 3日 韓国海軍が「李ライン侵犯船は撃沈する」と発表。
- 1954年★ 2月～7月 中国によるだ捕時の銃撃で船員3人死亡(3隻で)
- ★ 3月 1日 米国がビキニ環礁で水爆実験を実施。焼津のマグロ漁船第5福竜丸(筒井忠一船長ら23人乗り組み、156トン)が「死の灰」を浴びた。組合は実験前から「公海の自由を犯し船舶の航行や漁業の操業を脅かす行為には反対」と声明。3月9日、原水爆実験中止を米大使館を通じ、米大統領に要請。AFL(米労働総同盟)、CIO(米産別会議)、ICTU(国際自由労連)、ITF(国際運輸労連)に協力を要請。日本の総理大臣以下、外務、農林、運輸、厚生各大臣にも申し入れた。
- ★ 3月14日 第5福竜丸が焼津に帰港、乗組全員が「死の灰」(放射能を含んだチリ)を浴びていることが判明。
- ★ 7月 4日 上海東方のパーレン島付近で、日本漁船8隻が中国船から銃撃をうけ、4隻拿捕、2隻行方不明。
- ★ 9月23日 第五福竜丸に乗っていた久保山愛吉通信長が原爆症で死亡。

- ★ 11月22日 第32・第33山田丸が台湾軍艦に撃沈され、死者3人・重傷3人
- 1955年★ 2月14日 漁船第6あけぼの丸が生月島沖で韓国軍艦に追突され沈没・船員21人が死亡。
- 4月15日 日中民間漁業協定が調印。
- 8月 9日 原水爆禁止世界大会が広島で初めて開かれた。
- 11月17日 韓国統合参謀本部が、「李ライン侵犯船は撃沈」と発表、組合は翌18日に「韓国の発表は不当」と中央執行委員会声明を発表。
- 1956年 3月 4日 全電通本社支部は海底電線施設船・千代田丸の李ラインへの「出航は拒否せよ」と千代田丸分会に指示。
- 3月21日 ソ連が「ブルガーニン・ラインを設定」と発表。ソ連沿岸に多くの漁場を持つ日本漁業に打撃。
- 5月 8日 第2次日中漁業協定が調印。
- 5月15日 日ソ漁業条約・海難救助協定が調印。
- 1956年★ 5月18日 三井船舶所属・那岐山丸が、フィリピン・ミンダナオ島のクレパック港で強盗団に襲われる。以後、東南アジア地域就航の日本船で、毎年数件(多い年は15件)の強盗被害事件が発生した。
- ★ 6月 5日 南ベトナム沖で米船運航のLST=657号で投棄中の弾薬が爆発、平井貞一2航士、森下由光操機手、福迫寅三郎甲板員が死亡、15人が負傷。
- ★ 10月29日 スエズ動乱発生。11月7日に停戦したが、運河が破壊され、再開は57年4月までかかった。
- 12月12日 日本の国連加盟が承認された。
- 1957年★ 5月15日 英国がクリスマス島で初の水爆実験を実施。
- ★ 9月13日 千葉県銚子の約15海里沖合で、底引き漁船第2大喜丸が操業中、網にかかったイベリット・ガス弾により乗組員10人が負傷。
- 1958年 2月24日 国際海洋法会議が初めて開かれ、国連加盟90カ国代表がジュネーブ(スイス)に集まった。
- ★ 5月 6日 漁船有明丸が、中国海軍警備艇に拿捕。拿捕船は6月6・7・13日に合わせて16隻になった。

- 5月18日 「李ライン侵犯」で韓国に抑留されていた日本の漁船船員が全員釈放された。しかし、この後もだ捕が発生した。
- 6月12日 日中漁業協定の更新成らず、協定は失効。中国による日本漁船の拿捕が再び発生した。
- ★ 7月26日 台湾海峡の白沙灯台沖で、日本郵船紐育丸が陸岸から砲撃を受け、前部デリック・ポストに被弾した。
- 1959年★ 1月22日 韓国警備艇が日本漁船2隻をだ捕。2月4日にも一隻だ捕。
6月10日 在日朝鮮人の北鮮送還交渉がジュネーブで妥結。日韓関係が陰悪化した。
- 1960年★ 2月13日 フランスがサハラ砂漠で、初の原爆実験を実施した。
12月20日 南ベトナム解放民族戦線が成立した。
- 1961年★ 5月 米国がベトナム紛争に介入し、いわゆる"特殊戦争"に乗り出す。
11月16日 原水爆禁止運動が「いかなる国の核実験にも反対」という姿勢をめぐり分裂。
1962年3月31日 米船運航(株)が解散。LST乗組員は7月1日からMSTS(米軍海上輸送司令部)の直接雇用になった。
- ★ 4月25日 米国が太平洋海域での核実験を再開。
- 1963年★ 10月20日 漁船第2善興丸がナゼルナヤ灯台付近の公海上で、ソ連汽船から停船を命じられ、国境警備隊員の銃撃で18力所に被弾。組合は10月24日付でソ連首相あてに適切指導を要請した。
- ★ 11月29日 ソ連が太平洋上の公海2区域に向けロケット発射実験を行うとして、12月2日から約2カ月立入禁止と発表。組合はソ連のフルシチョフ首相あて善処を求めたが回答はなかった。
- 1964年★ 1月29日 漁船第22佐代丸が韓国沿岸で韓国警備艇に拿捕された。なお、52年から64年までの間に、韓国によってだ捕された漁船は232隻、2784人。拿捕の際の攻撃で5人が死亡したほか抑留中に収容所で相当数が死亡している。
- 8月4日 ベトナム戦争激化に伴い、5船主団体に就航船の安全対策を申し入れ。
- 8月10日 同じくキプロス紛争でも申し入れ。
- ★ 11月3日 LST=117号の斎藤賢三甲板員が、南ベトナム・ダナン港で上陸、帰船途上に兵士に誰何され、逃げようとしたとこ

ろを射殺された。組合はM S T S と交渉し、以後はパスポートを交付させることにした。

★ 1 2 月 2 9 日 協成汽船明華丸(成華丸?)が、メコン河遡航中に至近弾をうける。

1 9 6 5 年★ 1 月 1 1 日 日本汽船進栄丸が、ベトナムで陸岸から銃撃をうけ、ブリッジに被弾した。

★ 1 月 1 9 日 正福汽船昭華丸が、メコン川下航中陸岸から銃撃をうけた。

★ 2 月 7 日 米軍が北ベトナムへの本格的爆撃を開始。特殊戦争から局地戦争へ拡大。

3 月 4 日 ベトナム就航船の労使確認調印。①就航見合わせ区域の設定
②危険手当(被弾 2 万円、至近弾 1 万円。1 人 1 航海につき)③乗組員の就航に対する意思の尊重など。

3 月 2 2 日 岡田海運第 3 日邦丸が日正汽船からさらに中国に再用船され、北ベトナムへ就航を予定されて問題化。

3 月 3 0 日 組合の申し入れで、5 船主団体がトンキン湾北緯 1 7 度以北への配船を見合わせ。上海丸など 6 隻が配船替えになる。

4 月 1 5 日 衆議院運輸委員会で、米軍の L S T 増強策に関連し、参考人として出席した和田副組合長が、無難丸・第 3 日邦丸の実態を証言。

4 月 2 4 日 京浜地方支部が米軍と交渉。ベトナム沿岸(通称ジョソソン・ライン内)航行乗組員に特別区域手当を設定(内容は全米海員組合の決めたものと同じ)。被撃手当はそれまでの倍額、停泊港被撃 1 5 0 ドル、船舶被撃 1 0 0 ドル。

6 月 2 2 日 日韓漁業協定が調印され、だ捕がなくなった。

7 月 1 4 日 南ベトナム就航船乗組員への特別慰労金を労使確認(危険区域にある間、乗船本給の 1 0 割を日割計算で支給)。

9 月 1 3 日 インド・パキスタン関係悪化に伴い、就航船の安全対策と特別慰労金を外航 3 船主団体と労使確認。

1 9 6 6 年★ 5 月 5 日 漁船第 8 南琉丸が、インドネシア海軍に領海侵犯としてだ捕される。1 9 日同じく第 3 八洲丸も。

★ 7 月 2 日 フランスが南太平洋で核実験を実施。

★ 7 月 7 日 山下新日本汽船の鉱石船若幡丸が、ハルマヘラ西方でインドネシア軍艦に連行され、1 2 日に釈放。

- 1967年 4月20日** LST（2319総トン）サイゴン川支流ロンタオ川で解放軍の攻撃を受け、船員1名死亡、4名負傷
※この頃LST、28隻1500人が食料・建設資材・兵員などの輸送に従事
- ★ **6月 5日** イスラエルとアラブ連合の紛争発生。(通称、6日戦争)
- 6月 7日** 中東紛争発生に伴い、就航船の安全対策と特別慰労金を船主団体と労使確認。
- ★ **6月17日** 中国が内陸部で、初の水爆実験を実施した。
- 1968年★ 5月30日** 米国フロリダ州タンパで、千代田汽船あさか丸が爆破事故。
- 6月 1日** 同テキサス州ガルベストンで大阪商船三井船舶、御影山丸も爆破事故。キューバの革命ゲリラによる犯行とみられ両船とも航行不能にはなったが、人命には異常はなかった。
- ★ **6月 5日** ソ連のデカストリ港外で、北洋材積取船第1伸栄丸に、火の玉と鉄片が落下。機関長ら5人が重軽傷。
- 11月** 日本初の原子力船「むつ」が石川島播磨東京造船所で着工された。
- 12月24日** 千代田丸事件の最高裁判決で原告勝訴。朝鮮海峡の危険を認め、労働契約は生命まで売り渡していない、とした。
- 1969年★ 4月24日** カンボジア政変激化。協運丸・第8進栄丸が、メコン河遡航中に銃撃をうける。船主との安全対策委員会で「万一の場合は、船体を放棄」を含む安全対策を確認。
- ★ **8月29日** イカ釣り漁船第23福寿丸が、ハボマイ諸島沿岸でソ連監視船と衝突し沈没。乗組員1人を除く11人が死亡した。
- 1970年** 46年1月以来続けられてきた海外からの邦人引揚者は、70年末までで629万人にのぼった。
- ★ **6月 5日** フランスが南太平洋で核実験。8月14日までに5回実施。
- 1971年★ 9月18日** エジプトとイスラエルが、スエズ運河をはさんで銃撃戦。
- 1972年 3月14日** インドネシア政府が、マラッカ海峡を通る大型タンカーについて、通航規制方針を確認。
- ★ **5月26日** 新潟港で、しゅんせつ船海麟丸が残存機雷に触れ沈没。
- ★ **6月25日** フランスがムルロア環礁で核実験を実施。
- ★ **7月17日** 関門港太刀浦で、しゅんせつ船第27瀬戸塩号が残存機雷に触れ沈没。

- 1973年** 1月27日 ベトナム和平協定調印。
2月21日 ラオス和平協定調印。
3月29日 米国のベトナムへの介入に終止符。
6月 7日 日本初の原子力船「むつ」が外洋航行実験を開始。
- ★ 10月 6日 第4次中東戦争が発生
10月11日 日本郵船、山城丸(10466総トン乗組員36人)がラタキア港においてイスラエル軍艦の砲撃を受け被弾、大破・炎上。全員退船・帰国。人身の被害はなし。(10月22日に停戦)。
- 1974年**★ 5月18日 インドが初の水爆実験(地下爆発による)。
9月 1日 「むつ」が放射線漏れ事故を起こし漂流。組合は政府の原子力行政の無責任体制を追及。乗組員の安全確保・原子炉と核管理のため、乗組員の下船戦術を含む闘争を展開し、10月15日に解決した。
- ★ 9月26日 末広丸がフィリピン、ミソダナオ島のアナスカット港停泊中、武装ゲリラに占拠され、29日に無事救出された。
- 1975年** 4月30日 ベトナム戦争終結。
12月10日 ソ連が200海里専管水域を設定し布告。
- 1977年** 3月 1日 米国の「1976年漁業管理法保存法(通称200海里法)」が発効。
- 1978年** 8月12日 中平和友好条約が北京で調印。
- 1980年**★ 7月23日 自動車専用船あいち丸(2611総トン)が千葉県犬吠埼沖で、航空自衛隊機が発射した空対空ミサイルの破片を船尾居住区に被撃。乗組員に被審はなし。
- ★ 9月22日 イラクがイランに攻め入り、「イラン・イラク戦争」が発生。日本郵船箱崎丸、大洋商船かめりあ、東京海事からたち丸が海域内に閉じこめられた。労使協議のうえ、乗組員は船体を放棄して、無事脱出・帰国した。
- 9月24日 イラン・イラク戦争の拡大に伴い、組合は戦闘海域からの日本船退去と立入禁止を要求し、船主も合意。
- 1981年** 2月19日 イラン・イラクへの就航規制を一部緩和。①危険区域②特別慰労金③乗組員の意思尊重などを定めた労使確認を取り交わす。その後、戦争が長引き危険区域の拡大や特定地域への就航見合わせなど、その都度、労使で協議して決めていった。

- ★ 4月 9日 鹿児島県沖で、貨物船日昇丸が米国の原子力潜水艦に衝突され乗組員15人のうち、野口泰三船長と松野下純夫1航士が行方不明、21日に遺体発見。同船は未組織(個別加入組員2人)だったが、組合は13日付で「事故の再発防止と米軍の責任を追及する」趣旨の中央執行委員会声明を発表し、翌14日に組合長が塩川運輸大臣に申し入れた。
- 1982年★ 1月15日 ケミカルタンカー「へっぐ」が、フィリピン空軍機2機に銃撃され、韓国人乗組員が負傷した。
- 1983年★ 7月 8日 ペルシャ湾内にイラン・イラク戦争の流れ弾ともいふべき「浮遊機雷」が存在することが、海上保安庁の航行警報で報じられた。
- 1984年 3月11日 とよふじ5(4176総トン、自動車運搬船、16人乗組)が中国福建省沖で砲撃を受け、甲板に1.2mの大穴、人身被害なし。
- 7月 5日 PLIMROSE (リベリア籍船、27万6424重量トン、油送船、乗組員26人)がラスタヌラからホルムズ海峡向け航行中、航空機によるロケット弾2発被弾、1発はエンジンケーシングを貫通、不発だったが船体に3×4mの破孔、他の1発は4番左舷タンク甲板上に当たりバウンドして海中へ。人身被害なし。
- 9月13日 ST TOVIUS(リベリア籍船、油送船、25万500トン)航空機のみ사일攻撃被弾、人身被害なし。
- ★ 3月30日 長舗汽船輝潮丸がニカラグアのコリント港で着岸中、機雷が爆発。乗組員の被害なく、船体損傷軽微。
- 1985年★ 2月18日 AL MANAKH(クウェート籍船、3万2534総トン、コンテナ船、日本人乗組25人)がバーレンよりアブダビ向け航行中、UAEの北方25度37N、53度07Eでロケット弾4発被弾(①4番甲板上のコンテナ、②左舷船尾プロビジョンクレーン、③右舷2/O居室付近、④左舷4番船倉水線付近、A・B甲板焼損、通信不能、応急操舵によりドバイ沖に自力で到着。1人(操機長)死亡・1人負傷。
- ★ 9月 4日 AL WATTYAH(クウェート籍船、2万4300総トン、コンテナ船、日本船員26人)がホルムズ海峡にてイラン海軍による臨時検査を受けた後拿捕、バンドルアバス港に連行されるが9月17日解放される。

★ 9月20日 東豪丸(2万3286総トン、コンテナ船、乗組員27人)がホルムズ海峡入り口にてイラン海軍による臨時検査を受けた後拿捕、バンダルアバス港に連行されるが9月30日解放される。

※9月21日～9月23日までのイラン海軍による臨時検査・拿捕=42隻(日本船2隻)

※ペルシャ湾内浮流機雷=83年7月8日～9月5日の間に16個発見される。

※イラン・イラク戦争による船員の死亡=300人以上(日本人2人)。

1986年★ 11月18日 CROWN HOPE(リベリア籍船、3万7439重量トン、プロダクト船、日本人乗組6人)がシュワイバ向けUAE沿岸を南下中、イラン艦艇による尋問を受けた後、ガンボートによる銃・砲撃を受け、右舷船橋前水線上に被弾、機関室火災。人身被害なし。

1987年★ 1月 7日 コスモジュピター(23万8770重量トン、油送船、乗組員20人)がペルシャ湾内の25度46N、55度29Eの地点でイラン艦艇によるミサイル1発を左舷燃料タンクに被弾、船体貫通しポンプルームとの間の隔壁に突き刺さり止った。外板に40cmの破孔、火災発生なし。自力でフジャイラ沖まで航行、応急修理後日本向け航行。人身被害なし。

★ 5月 5日 秀邦丸(25万8079重量トン、油送船、乗組員27人)がジュベルターナよりカフジ向け航行中、27度53N、49度40Eの地点で小型高速艇のロケット弾8発と多数の機銃掃射、右舷機関室等に被弾するも小損。自力でバーレンに至り修理後航行続行。人身被害なし。

★ 5月27日 PLIM ROSE(リベリア籍船、27万6424重量トン、油送船、乗組員26人)がクウェート沖35km(28ど57N・48度46.5E)で触雷、人身被害なし。

★ 8月 2日 DIAMOND MARINE(リベリア籍船、23万7298重量トンタンカー、乗組員24人(日本人8人)がラスタヌラから日本向け航行中、ホルムズ海峡西方26度21N、56度06Eでイラン軍艦による銃・砲撃、船橋左舷下方など数箇所被弾するも損傷軽微。付近海面にも砲弾・爆発あり。人身被害なし。

★ 9月 2日 日信丸(18万200重量トン、油送船、乗組員21人)がジルク(UAE)より日本向け航行中、ペルシャ湾内25度41N、55度18Eでイラン武装ボートによるロケット弾3発被弾、右舷3番タンク・操舵室損傷、自力でフジャイラ港沖に到達、修理後航行続行。人身被害なし。

★ 9月30日 日晴丸(23万6426重量トン、油送船、乗組員27人)がラスヌラから日本向け航行中、ホルムズ海峡西約55kmにてイラン武装ボートによる銃撃被弾、居室や救命ボートの5～6箇所破孔、小火災発生するが鎮火、人身被害なし。

★ 9月30日 WESTERN CITY(リベリア籍船、23万6426重量トン、油送船、乗組員26人)がダス島よりホルムズターミナル(イラン)向け航行中、ホルムズ海峡西約55kmにてイラン武装ボートによる銃・砲撃10発被弾、燃料タンクと居住区小損。人身被害なし。

★ 11月11日 L・B・EXPLORA(1万2964重量トン、油送船、乗組員24人(日本人2人)がアブダビよりジュベイル向け航行中、ドバイ(UAE)北55kmでイラン武装ボートによるロケット弾2発被弾、2・3番タンク小損、自力で航行続行。人身被害なし。

1988年★ 3月17日 MARIA II(2846総トン、LPG船、乗組員20人(日本人1人)がジュベイル(サウジアラビア)よりバンコック向け航行中、ドバイ沖でイラン・フリゲート艦のロケット弾3発・銃撃被弾、居住区火災・2・3番タンク積荷ガス噴出、航海・通信機器大破、乗組員全員退船。UAEコーストガードに救助されるも、日本人1名死亡・韓国人9名負傷。

★ 5月18日 ACE CHEMMY(4072総トン、ケミカルタンカー、乗組員17人(日本人1人))がシンガポールよりジュベイル向け航行、ペルシャ湾入り直後イラン武装ボートのロケット弾7発被弾、エンジンルーム火災、自力航行不能。全員退船したがオーマン警備艇に救助される。人身被害なし。

★ 7月23日 第1富士丸(154総トン、遊漁船、48人乗船)が東京湾でなだしお(日本潜水艦)と衝突、沈没、30名死亡。

★ 8月27日 第8共和丸(412総トン、漁船、16人乗組)がカヤオ市(ペルー)沖でペルー潜水艦と衝突、潜水艦が沈没、日本人被害なし。

- 1990年 8月 2日 イラクのクエート侵攻により、湾岸戦争勃発。（翌91年2月末停戦）
- 1999年 5月 周辺事態法成立
- 2000年 8月15日 組合関西地方支部に「戦没した船と海員の資料館」開設
- 2001年★ 2月 9日 えひめ丸(499総トン、水産高校実習船、35人乗組)がハワイ・オアフ島南16kmで米原子力潜水艦グリーンビル(6927排水トン)に衝突され沈没、9名が死亡。救助された者も長期間後遺症に悩まされた。
- 2003年 3月20日 イラク戦争勃発
- 2003年 6月 6日 有事関連法成立

