

# 海運九条の会ニュース

発行：海運九条の会事務局

和光市本町31-4-102

048-465-5505

iuehara@pep.ne.jp

## 安倍政権を本気でただす講演会開催

2017年6月17日ティアラこうとうに70名

### 輸送機関の軍事徴用の危険 について交流

講演に先立って、海運九条の会世話人の平山誠一さんが、「安倍首相は、憲法施行70年の5月3日、九条改憲に踏みこんだ発言を行った。海運九条の会が講演会を開くのは2014年10月以来だが、その後安倍政権は秘密保護法、戦争法、共謀罪法を成立させ一挙に九条の骨抜きを図ろうとしている。いま歴史の教訓に学ぶことが求められている。力を合わせて潮目を変え、安倍自公政権の速やかな退陣を」と開会の挨拶。

**第一部**は山口大学名誉教授額額厚（こうけつあつし）氏の「着々と進む新たな戦時徴用——軍事主義に偏重する安倍政権をただす」と題する講演。

「戦争をしない」憲法体系と「戦争のできる」安保法制は両立できないことを戦前の総力戦のための国家総動員法をつくって国民を総力戦に駆り立てていった歴史をふまえて、資源のない半島国家の日本は「戦争のできない国」「やってはいけない国」であることを説明。

安倍首相は「積極的平和主義」を掲げ、外務省はProactive Contribution T

o Peaceと英訳しているが、Proactiveは「先制攻撃」をも意味する軍事用語であることを紹介し、平和学による「積極平和主義」とは似て非なるものであると指摘。北朝鮮、中国の脅



威をことさら強調し、Jアラートを使ったミサイル避難訓練に見られるように国民の精神的動員が始まっている。

昨年（2016年）民間会社が設立され防衛省がこの会社所有のフェリー2隻を長期チャーターした。契約書には防衛出動の際には予備自衛官を乗り組ませること、予備自衛官を養成するために所属船員を予備自衛官補とする旨などが規定されている。この問題では、「強制性はないのか」など国会でも取り上げられ、政府の回答は「本人の意志が

尊重される」であったが業務命令に近いものであり、従わない船員には厳しい処分があるだろう。国が想定する規模が満たされなければやがて、徴兵制も検討されるであろう。厳しく監視する必要がある。

韓国の大学で講演したとき、学生から、「北朝鮮が

怖いというが、我々は日本こそ怖いと思っている。平和憲法を壊し、自衛隊を軍隊にし、軍備を増強して再び東南アジアに攻め込んで来るのではないかという恐怖がある」と訴えられた。国際的には日本の現状について、そのように受け取られていることをしっかり認識し、本当の意味で平和憲法を生かす国を目指さなければならぬと結んだ。

**第二部**は、現場からの報告。航空労組連絡会の和波宏明事務局次長は、民間機の軍事利用はテロやハイジャックの危険性を高め、

航空輸送の信頼性を損なう結果を招くと指摘。2009年10月、航空安全推進連絡会議（約1万5千名）、航空労組連絡会（約1万1千名）、日本乗員組合連絡会議（約5千名）の3団体の議長連名で民主党政権下の防衛大臣に対し、①自衛隊員の輸送に民間機をチャーターしないこと②民間機で武器や弾薬の輸送を行わないこと③自衛隊員が迷彩服着用で民間機に搭乗しないこと④米軍の民間機での輸送資格取得要請に応じないことを要請したが、航空経営者団体・定期航空協会は、①航空法に抵触しないこと②運航の安全性が確保されること③武力行使にあたらぬことを基本的に政府の協力要請に応える態度を取り続けている。

特に戦争法で自衛隊に「駆けつけ警護」などの新任務が付与されて以降、日本航空が自衛隊チャーター便を頻繁に運航していることが、日航機長組合の調査で判明している。組合ニュースでは、「チャーター便が関係国から敵視された場合、その危険性は、当該チャーター便に留まらず、すべてのJAL便に向けられる」と警鐘を鳴らしている。

先の防衛大臣への要請書を出した責任者は解雇さ

れ。もの言う労働者を排除する行為は「戦争準備行為」だ。2014年7月のウクライナ上空でのマレーシア航空機の墜落事件に見られるよ

うに、航空産業は日本の空の安全だけでは成り立たない。世界中の平和が求められる。その実現のために闘いましょうと結んだ。

## 民間船員・船舶の軍事徴用

続いて、海運九条の会世話人の一人平山誠一さんが民間船員・船舶の軍事徴用の系譜と足取りを明らかにした。

1999年5月小渕内閣の下で「周辺事態法」が成立。周辺事態の祭の「民間協力」規定が導入された。2003年6月小泉内閣下で、「武力攻撃事態対処法」が成立。民間海運会社も自衛隊法103条「業務従事命令」の対象とされた。翌年「国民保護法」などが整備され、多くの海運会社も指定公共団体に指定された。

2008年から2015年にかけて「ナッチャンWorld」、「はくおう」の2隻は頻繁に自衛隊や在日米軍の演習訓練用の人員と機材を輸送、防衛大綱に基づく「南西シフト」戦略の一翼を担わさ

れた。

2015年9月18日、防衛省は民間船舶使用のための業務要求水準書を発表し入札を実施。翌日、多くの反対世論を押し切って戦争法を強行採決。2016年1月、海員組合は「事実上の徴用」として反対声明を発表。同年2月、北朝鮮のミサイル発射を受け、防衛省が「破壊措置命令」を下命するとともに「はくおう」の船主・新日本海フェリーに迎撃ミサイル部隊の緊急輸送を指図したが、海員組合は「有事対応の輸送」として拒否した。一方、民間8社の出資による「高速マリンターミナル社」が設立され、2隻を買取り所有して、防衛省と10年間、250億円、防衛出動の際は裸用船（＝徴用）に切り替える事業契約

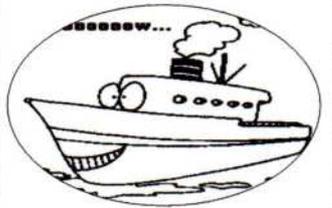
を結んだ。同年5月、海員組合は津軽海峡フェリー社との間でナッチャンWorldの返船・売船に係り「返船に伴う雇用不安は発生させない」「今後は当該船舶の運航、保守、管理などに組合員を一切従事させない」ことが確認できたとして高速マリンターミナル社への売却に同意した。「はくおう」についても同様の合意がなされた。以後、組合と労使関係のない未組織会社（高速マリンターミナル社）に所属する乗組員は組合と関係ないという立場をとっていると見られる。

6月現在、ナッチャンWorldの乗組員は、退職自衛官（予備自衛官）を中心に構成され、乗組員数は全体で16人もいわれる。予備自衛官補の募集については2016年度21名の予算措置に対し、応募者は1名であったと報道されている。「はくおう」の乗組員は内航船やフェリー会社を定年退職した元船員22名で構成され、大半が年金併給。通常は相生ドックに係留されているため、係船要員のみ乗船している。マンニング会社ゆたかシッ

ピングは採用の際に「戦争海域には入らない」「呉より西には就航しない」と説明しているという。

船員は先の大戦の経験から「二度と戦場の海には行かない。加害者にも被害者にもならない」との不戦の誓いの下で働いてきたが、現状は戦前への回帰に等しく、これを許してはならない。平和の海を強く訴えたと強調された。

最後に、事務局の本望隆司さんが、閉会の挨拶に立ち、官僚の付度や面従腹背に対抗して「私たちは、面従腹背でいこう」と呼びかけました。



今回の講演会開催にあたり、会員の皆様にカンパのお願いをいたしました。20名を超える方々の振り込みと、会場内から40名の方のご協力を得ました。紙面を借りて御礼申し上げます。

## トピックス

### 海上運送法の航海命令

昭和24年（1949）成立。航海命令とは、海上運送法第26条に基づき、災害の救助その他公共の安全の維持のため、船舶運航事業者に対しその意思の如何に拘わらず、人または物の運送を強制するもの。（政府は、いわゆる有事は含まれないとしてきた）

昭和26年（1951）改正。海運同盟への加入に際し、損失補償の規定との関連において、外航船舶運航事業については実質的に補助金を支給するような疑惑を持たれることを避けるため、「本邦の各港間の航海」の文言を挿入して「内航船」に限定した。

平成20年（2008）改正。国内海上輸送に限られていた航海命令の範囲を、国際海上輸送に拡大するため、「本邦の各港間の航海」を削除。

平成24年（2012）改正。わが国外航船社が運航する外国船舶のうち、航海命令に際し日本船舶に転籍して確実かつ速やかに航行することが可能なものを準日本船舶として認定する制度を創設。

平成29年（2017）改正。準日本船舶の認定対象に、日本の船主の海外子会社保有船を追加拡大。

石井国交相は、いわゆる有事の際の発令について「一概にお答えすることは困難」ときっぱりと否定せず。

### 港湾法改正平成29年（2017）6月

①クルーズ船を誘致するため、国が受け入れ拠点となる港湾を指定し、旅客施設などの整備費用を特定のクルーズ船会社に負担させ、代わりに、岸壁の優先利用を認める。②非常災害時における国土交通大臣による円滑な港湾施設の管理を行うことができる制度の創設。（非常災害時にいわゆる有事は含まれるのか不明）

2017年7月2日の東京都議選結果は自民党歴史的な大敗。都民ファととも共産党が前進