

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

結成2周年記念講演会開催される 2009年1月24日

渡辺治一橋大学教授の講演に21名が集う

海運九条の会結成2周年(2008.11.26)を記念して、一橋大学の渡辺先生をお迎えして、講演会が都内で開催されました。

講演に先立って、事務局から結成総会以降の活動状況と、財政状態が報告されました。

渡辺先生の講演では、安倍政権による改憲強行路線が、改憲反対の運動や構造改革の矛盾の爆発で破綻したこと。麻生政権が、民主党を巻き込んで改憲策動を立て直そうとしていること。オバマ政権の対日姿勢と国内の流動する政治情勢を踏まえて、米軍再編への協力・派兵恒久法・海賊新法・新憲法制定国会議員同盟の地方支部作りなど、改憲勢力の巻き返しが始まっていることなど、縦横に語られました。

改憲を阻止する決定的な条件は、来るべき衆院選において、共産党、社民党が前進してこの数を加えないと衆院で多数派になれない状況を作り出すことができるかどうかであることが強調されました。

最後に私たちの九条の会をいっそう大きく、アジアと世界に広げ、9条だけでなく25条を生き返らせるために、私たちの運動に確

信を持つようと呼びかけられました。

参加者から、憲法と暮らしぶりの関係が、良くわかったとの感想が寄せられました。

会の最後に、参加者から

ソマリア海賊問題に関する「会」の意見表明ないし、呼びかけを取り纏めてはどうかとの提案があり、事務局と在京の呼びかけ人で文案を練り、別掲のアピールを「会」として出すことにしました。(海運九条の会ホームページにも掲載しております。)

とやらを悪用して、議会や国民的論議をもすっ飛ばし、自衛艦派遣が強行されたとあっては黙ってられない。自衛隊派遣と海賊対処法には断固反対する。少なくとも船員をダシ(人質)に使うことを拒否したい(私が接触した船員・船員関係者の多くが同様の心情を吐露していた)。

寄稿

一船員OBから見た自衛艦派遣問題

日本政府は、アデン湾・ソマリア沖への自衛艦派遣を強行し、海賊対処法を強行成立させようとしている。

一船員OBとしても看過できないものである。

- 1、自衛艦派遣では船員・船舶の安全は守れない。

派遣自衛艦による護衛は、アデン湾内だけでも補給その他を含めると片道平均3日間を要するといわれており、1船団5隻として年間約600隻しか護衛できない(4月1~15日実績は日本船籍船1隻、外国籍船20隻(内日本船員乗船4隻)防衛省報告)。日本関係船の護衛対象船が年間延2,000隻といわれているので、1/3しか護衛できないことになる。海賊にしてみれば対象船には事欠

かず、海賊事件は減少せず、むしろ日本関係船がターゲットとなる危険性が高まる。

国際連携がいわれているが、ソマリア東方洋上に海賊事件が広まりつつあり、「世界中の海軍の艦船をすべてソマリア沖に集めても問題は解決しない」(モレル米国防総省報道官)ともいわれている。

- 2、「船員の心情」が悪用されている。

船員の多くは、自衛艦派遣で船員の安全が守られるなどとは思っていない。その上、自衛艦派遣が憲法改悪・国際的な武力行使・海の戦場化等の促進に結びつく危険性があるとあっては、そんな代償を払ってまで自衛艦の派遣を要請する気にはなれない。ましてや「海運界の要請」

- 3、他に方途は無いのか?

海賊が出没する航路の回避=船員・船舶の安全にとって最も有効な方途である。

コストが嵩むとの見解があるが、自衛艦の派遣費用、燃料費、スエズ運河通行料、諸保険の加算料、待機時間等を勘案すれば、安全かつ経済的にも有効といえるのではないかと。

航路回避となれば、スエズ運河を抱えるエジプトを始め、紅海沿岸諸国には大きな影響が出るので、それへの対策及びそれらの諸国とも協力して、ソマリアの復興に世界的に取り組むことは当然欠かすことができないものとなる。

その他、考えられることは多くあるが、船員に関係深いことのみにとどめた。

「日本国憲法の精神の高揚と世界平和」を真剣に考えてほしいものである。

(S.K)

海上自衛艦のソマリア派遣と海賊対処法に反対するアピール

2009年3月14日、海上自衛艦「さざなみ」と「さみだれ」がソマリア沖の海賊から、我が国の船員・船舶・貨物の警護を名目に、呉港を出航した。同日、政府は、現行自衛隊法の任務に加え、武器使用(危害射撃)や外国船警護も可能とする「海賊対処法」を閣議決定し、国会に上程した。

日本国憲法は、集団的自衛権の行使や戦力の保持を厳しく排除している。従って、自衛隊の派遣はもちろん、現地での武器使用は「違憲」とされている。私たちは、その憲法を持つ日本が、軍事力を背景に航行の安全を確保しようとするのは、平和な海を求めて努力を重ねてきた多くの船員や海事関係者の願いを踏みにじるものであると考える。私たちは、海上の安全と平和を心から願っているが、海賊の被害から海上輸送の安全を確保するとの口実で自衛艦を派遣することは、違憲であるばかりか任務遂行のための武力行使が、海上の平和と安全を脅かすのではないかと危惧している。

アデン湾・スエズ運河経由の航路はコンテナ船が主体で、石油や鉄鉱石、石炭などの産業用資源や、食料・生活物資の占める割合は極めて少ない。またヨーロッパ航路がスエズ運河を回避して、太平洋・パナマ運河経由では約2,000マイル5日間、喜望峰廻りでも約3,000マイル8日間の遠航となるが、運河通行料や安全確保の船団航行のための待機時間を勘案すると、運航上の負担は許容の範囲にあると考える。事実、日本の海運大手企業は長距離輸送によって増加する燃料費とスエズ運河の通行料金は相殺されるし、船腹過剰の緩和にもつながると、喜望峰廻りを採用している。

いま何故「自衛艦の派遣」なのか。今回派遣された自衛艦には「死体安置所」や「営倉」を設置したと報道されている。明らかに「戦闘」を想定した装備で、海上警備行動や船舶の安全確保とは異質の海外派兵にほかならない。これは平和憲法の空洞化、海外派兵の公然化以外の何物でもない。

海賊対策で重要なことは、沿岸諸国の連携した海上警備活動の確立、強化であり、同時に海賊を発生させている地域の民生の安定と治安体制の確立である。マラッカ海峡の海賊対策では、近隣諸国の協力と、特に日本からの警備艇の供与とその教育訓練などが大きな成果をあげているが、その教訓に学ぶべきである。

折しも、ケニアに向かう自動車運搬船ジャスミンエースが、ソマリア東方約900キロの洋上で海賊に銃撃された。政治家や海運経営の想定するアデン湾の「安全回廊での船団護衛」の限界を示すものだ。私たちは、軍艦で護らなければならない海域に、商船を就航させること自体に反対する。

私たちは、平和な海、世界の平和を実現するために、憲法九条を実現するために、「海賊対処」に名を借りた海外派兵と武力行使に強く反対する。

2009年3月

海運九条の会

禍根を残す新法可決

海賊の出没する海域を敢えて航行するのは何故か。素朴な疑問である。

アデン湾を航行しない場合、日本経済に与える影響の度合いは正確に検証されているのか。アデン湾通航船の日本人乗組員の実数や通過貨物の実態などが把握されているのか。日本関係船に限定する海上警備行動の発令による海自派遣は、ソマリア沖の実態から、船員法14条の人命救助を用いざるを得ない事態に陥り、日本人乗組員よりむしろフィリピン人をはじめとする外国人船員が配乗されている便宜置籍船を含むすべての船舶を対象とする新法制

定まで突き進んでしまった。「海賊被害が深刻化する緊急事態」対処だけが最優先され、海賊をなくす方策が後回しにされていることを憂慮する。

そもそも、船主・運航者がアデン湾を就航させる選択も、一義的に経済効率性に依拠しているのであって、軍艦によって護衛してもらわなければ、航行の安全が確保されない航路を選択し、海自艦の派遣を要請するなどは、身勝手といわれても仕方がない。(尤も、自衛隊を海外派遣したくてしょうがない一部の政治家にとっては、最大限に利用する口実となるであろうが。)他の安全な航路選択による経済損失と海自艦による護

衛の効果を天秤にかける論理はあまりにも危険で稚拙である。海賊を軍事力で押さえ込むなどの発想は、軍事オタクの机上の空論であることは論を待たない。

アデン湾航路を避けることにより、海自艦船による護衛の必然性を排除することができないか。これこそ緊急な海賊対処ではないのか。実際、心ある外航海運経営は、そのような選択をしているのではないか。アデン湾の実情をつまびらかにしないまま、「海自派遣先に有りき」は、国民の正常な判断を誤らせる。

各国海軍艦船の派遣後、海賊襲撃が増加し行動海域もアデン湾のみならずソマリア東方沖900キロに拡大

し、米軍による海賊射殺事件が発生してからは、益々状況は悪化し出口の見えない泥沼に向かっているように見える。ここは、原点に戻ってソマリアを始め周辺国の政治的安定、沿岸警備活動の支援など経済自立の援助に力を注ぐことこそ現実的な対処ではないか。急がば廻れである。

不況にあえぐ国民の「ただ遊んでいる自衛艦を使ったらいいじゃないか」という気分と「坂の上の雲」が描く「一等国を夢見る明治の高揚した気分」が二重写しに見える。気がついた時には、後戻りできない戦争への道突っ走っていた苦い経験を想起すべきである。

(H.O)