

2003年2月7日

## 安全で教育優先の乗船実習をめざして(声明)

—えひめ丸事件2周年にあたって—

日本高等学校教職員組合中央執行委員会

宇和島水産高校の実習船「えひめ丸」がハワイ・ホノルル沖で米海軍の攻撃型原子力潜水艦「グリーンビル」によって沈没させられてから、早くも2年が経過しました。この事件によって、乗船実習中の水産高校生4名をはじめ船員・教職員あわせて9名もの尊い命が奪われました。多くの生徒・船員が負傷し、今もなおP T S D（心的外障後ストレス障害）に悩まされています。

寺田さんたち2家族が求めていた三項目の要求（①真相究明と責任の明確化②再発防止③正当な補償）はほぼ実現し、2003年1月31日までに県及び35家族の被害者への補償もすべて和解が成立しました。この結果は、寺田さんたち2家族をはじめ被害者弁護団と「えひめ丸被害者を励ます会」などの努力と多くの関係者や全国の支援の大きな成果といえます。しかし、原潜の体験航海はなくなり、再発防止の具体的な手だても実現していません。また、私たちは乗船実習のあり方についてもまだ残された問題があると考えています。

さらに、今回の事故で死亡した牧沢先生をはじめ宇和島水産高校の教職員は、以前から「えひめ丸」の乗船実習について、漁獲優先の実習になっていること、船員が日々雇用になっていること、船体の大きさや構造に問題があることなどの問題点を指摘し、改善を要望していました。ところが、愛媛県教育委員会及び愛媛県当局は、今回の事件が起こるまで現場からの意見・希望にまったく応えませんでした。4月からの第5代えひめ丸の運用に当たって、愛媛県教育委員会及び愛媛県当局が安全でかつ教育的な乗船実習を実現するために、必要な改善に真剣にとりくむことを求めるものです。

「えひめ丸」事件は乗船実習中の事故、すなわち授業中の事故です。教育のもとでこれだけ多数の生徒・教職員が死傷するという事件は、日本の教育史上かつてないことです。突然に命を奪われた生徒の無念はもちろん、学校の実習だからと安心して成長を期待して送り出した親の気持ちを考えると、教育に携わる者として憤りを禁じ得ません。この事件とその後2年の経過は、海の平和と安全を守る課題から水産高校の乗船実習のあり方まで、多くの問題を明らかにしました。和解が成立した今日、再発防止と乗船実習のあり方に関する諸問題を解明して必要な改善措置をとり、平和で安全な海と真に教育的な乗船実習を実現することが重要です。

今回の事故は訓練海域でもなく警報も出ていない通常海域を航行していた「えひめ丸」に、突然、海中から原子力潜水艦が激突して沈没させたものです。しかも、「体験航海」で民間人に操縦させていたものであり、ソナー等による安全確認を怠っていた可能性の大きい「重大な過失」です。21年前の日昇丸事件の教訓も生かされず、さらに大きな事件を引き起こしたものであり、海の安全を脅かす米海軍の横暴な振る舞いを根本からたださなければ、海の平和と安全は守られません。授業中に多くの生徒・教職員が死傷するというような事故を二度とくり返さないためには次のことが必要です。

1. 米海軍およびアメリカ政府が、再発防止のために真相を明らかにすること。
2. 米海軍潜水艦の航行に際しては、一般の航行区域では緊急浮上及びデモンストレーション

ョンを行わないこと。および米海軍潜水艦の演習に際しては、演習海域などについての連絡を徹底することなど、海の安全確保に全力を注ぐこと。

また、今回の事故を契機に実習船の構造や「実習特別会計」問題など水産高校における乗船実習のあり方をめぐる諸問題が明らかになりました。これらの問題の根底には、水産高校の乗船実習が漁獲優先になっているという実態があります。多くの県では、乗船実習で獲ったマグロの売り上げを県の収入に見込み、より多くのマグロを獲ってより多くの収入を得るように奨励するという漁獲優先の発想で乗船実習がゆがめられています。このために、実習船の構造が漁獲優先の設計になっていたり、実習船の年間運航計画や実習内容も漁獲優先になっていることが多いのが現状です。このような実態をあらため、本来の目的である教育を優先した乗船実習に転換しなければなりません。具体的には、次の各項目について、現状を見直し必要な改善を急ぐ必要があります。

1. 乗船実習の目的を漁獲優先から教育優先にあらためること。

①文部科学省は、教育優先の乗船実習をめざす方針を明確に打ち出すこと。

②漁獲高と翌年の予算を連動させる制度と指導をなくすこと。このために、「実習会計制度」を残している県は制度を廃止して、実習にかかる経費は収入に関係なく一般予算で計上すること。一般会計化した県でもマグロの漁獲高と翌年の予算を連動させる指導をなくすこと。

③船員の漁獲手当については、漁獲高と連動しないように見直すこと。その際、賃金の減収にならないよう配慮をすること。

2. 国際的基準への対応を含めて、実習生および乗組員が安全で衛生的な船内生活をおくることができる実習船にすること。

①これから建造する実習船については、必要な施設面積と安定性の確保のために、660トン級とすること。

②実習船の設計にあたっては、居住スペースにゆとりをもたせるとともに、非常事態に備えて居住区の安全性を最優先すること。

3. 乗船実習中の事故防止及び指導の充実のために必要な改善をすすめること。

①年間運航計画については、現場教職員の意見を取り入れるとともに、航海日数及び操業回数については週休5日制や生徒の状況を考慮して決めること。

②乗船実習中の事故防止及び指導の充実（訓練記録簿も含め）のために、指導教官及び乗組員の配置を改善すること。

③乗船実習が船員主体の漁労作業とならないよう、指導教官を中心に乗組員全体で生徒へ指導できる体制を整えていくこと。

④指導教官及び船員の労働環境（時間・待遇・休暇など）を週休5日制に対応できるように整備すること。

以上の各項目の実現について文部科学省および関係省庁・団体が、真剣に検討し努力するよう求めるとともに、日高教は今後とも安全で教育優先の乗船実習を実現するために全力を挙げることを表明するものです。