

パンナム「倒産の背景に戦争」 2016.02.01 Rev.3

★パンアメリカン航空（ウイキペディア抜粋）

・アメリカも参戦したベトナム戦争中は、アメリカ軍との契約の元にアメリカ軍の兵士の戦時休暇のための特別便を、南ベトナムのサイゴンやダナンからホノルルや香港、アメリカ占領下の沖縄などへ向けて運航した他、同じく契約を元に、平時の軍事輸送にも長年あたっていた）から、いわゆる「アメリカ帝国主義」の体現者と見なされることも多かった。

・そうした「アメリカを代表する航空会社」という地位と高い知名度、広範囲に張りめぐらされた路線網が仇となり、1960年代以降は、反帝国主義や反米組織をはじめとしたハイジャックやテロの標的になることも多かった。

【パンナム：主な出来事】

◆1970年：PFLPによりヨーロッパからアメリカに向かっていた他の航空会社の旅客機と同時にハイジャックされた。

◇1980年：ナショナル航空を吸収合併し国内線を強化。

→改善効果はほとんどないどころか、パンアメリカン航空の経営状況を決定的に悪化させる結果となった。

◆1982年：ボーイング747において、仕掛けられた爆弾が爆発、墜落は免れたものの、日本人の少年1人が死亡

◇1985年：太平洋路線と機材、従業員などをユナイテッド航空へ売却。これにより日本線も撤退。

→アジア太平洋路線は、価格競争の激化によって、収益が低下傾向にあったものの、依然としてパンアメリカン航空にとっては高収益が見込める路線であり、経営陣や株主からは売却への反対意見が続出した。

◆1986年：パキスタン・カラチの空港でパレスチナ人テロリストのグループによってハイジャックされ、同国軍部隊との銃撃戦などにより、乗客・乗員20人が死亡。

◆1988年：ボーイング747がイギリス上空でリビアのテロリストによって仕掛けられた爆弾の爆発で空中分解し、乗客259人と墜落現場の住民11人の計270人が死亡

◇1991年：湾岸戦争による国際線乗客激減と同時に起きた燃料高騰、そしてデルタによる支援策の白紙撤回がとどめを刺す結果となり、ついに破産し運航停止し名門航空会社は終焉を迎えた。

【参考】(2003/02/17記事)

・米軍は11日、対イラク攻撃に向けた兵力増強のため、民間航空会社から徴用した航空機でイラク周辺地域へ兵員の輸送を開始した。民間機の徴用は1991年の湾岸戦争以来、2度目となる。

・11日には15機の民間機が米国本土東海岸の3箇所から計3750人のへ員を乗せて飛び立った。今後も軍用機で運び切れない兵員や物資を民間機で順次運搬する予定としている。

・米軍はイラク周辺での兵力増強を加速しており、今週中には13万人を突破し今月末には20万人態勢が整う見通しとなっている。国防総省の発表では、民間の22社から旅客機47機、貨物機31機の計78機が第1段階での徴用対象となっている。

【米国では民間航空を徴用】

★米、イラク戦の兵員・物資輸送に民間機の動員を決定（時事2003.02.09）

・米国防総省は8日、ラムズフェルド国防長官が、民間航空会社の保有機材を有事の際に徴用する民間予備航空隊（CRAF）の動員を決めたと発表した。

・CRAFの動員決定は1990年8月の湾岸危機発生直後以来2度目となる。

注：民間予備航空隊（CRAF）Civil Reserve Air Fleet

・アメリカ合衆国の主要航空会社は、CRAFに組み入れられており、有事の際は人員・航空機材などは空輸兵力として軍の指揮により運航されることとなる。

・旅客機は保有機の30%以上、貨物機は15%以上をCRAFに登録しなければならない。CRAFはアメリカ空軍の航空機動軍団が所管している。

・2007年時点で37会社、1364機が登録されており、うち1273機が国際部門である。

《パンナム終焉当時の米系エアラインの状況》

〈主要エアライン純損益〉

年度	Return on Investment 投資収益率 (%)	Net Profit(百万) 純利益	利益率 (%)
1988	10.8	1686	2.6
1989	6.3	128	0.2
1990	-6.0	-3921	-5.1
1991★	-0.5	-1940	-2.6
1992	-9.3	-4791	-6.1
1993	-0.4	-2136	-2.5
1994	5.2	-344	0.4

- ・1980年の航空規制緩和と競争激化により、パンナム倒産の1991年当時、多くのエアラインも赤字だった。
→しかし、パンナムよりも財政が悪化していた大手エアラインよりも逸早く倒産に至った。
- ・パンナム労組の金銭的な譲歩は無駄に終わってしまった。
→労働者に責任がないことは明らか。

〈Net Profit(Loss)〉 純損益

Airline	1990	1995
America west	-74.7	53.8
American	-76.8	162
Continental	-1236.4	224
Delta	-150	422
Eastern	-1115.9	
North west	-10.4	694
Pan am	-118.3	
South west	47.1	182.6
Trans world	-237.6	-227.5
United	95.8	669
US Airways	-410.7	34.3

〈Debt as a percentage of capitalization〉 (資本負債率)

Airline	1978	1980	1990	1995	2000	2005
America west			96.7	36.5	17.9	89
American	54.4	63.4	46.7	65.5	53.8	105
Continental	46.7	62.3		73.8	64.6	99
Delta	13.3	10.6	49.8	57.3	51.4	189
Eastern		78.5	-21.8			
North west	11.2	5.4	43.5	79.7	77.6	164
Pan am		62.0				
South west	59.1	38.0	35.1	31.7	18.1	24
Trans world	64.2	61.8	140.6	73.7	909.7	
United	49.3	45.2	42.5	104.8	54.3	186
US Airways	41.7	44.0	55.8	102.9	115.4	110
平均	44.8	53.5	74.3	70.9	53.8	121

〈パンナム資金調達〉

1981年	IHC売却：注	3億7500万
	年金積立猶予	4810万
	労組譲歩	3650万
	税控除売却	8220万
	機材売却リースバック8機	2億
	期末手許資金	2840万ドル
1982年	IHC売却：注	1億2500万
	年金積立猶予	1億3300万
	労組譲歩	1億4600万
	リース代金支払猶予	1880万
	税控除売却	5020万
	機材抵当設定2機	3000万
	貨物機売却1機	4100万
	期末手許資金	4720万ドル
1983年	年金積立猶予	6350万
	労組譲歩	1億1500万
	リース代金支払猶予	1490万
	貨物機売却1機	4200万
	設備信託証書(2回)	2億5000万
	期末手許資金	3億6570万ドル

出典：Houston Law Review

注：インターコンチネンタルホテル(IHC：InterContinental Hotel Corp.)は、1946年にパンアメリカン航空傘下のホテルグループとして設立され、パンナムの経営難により1981年に売却された。

【9.11以降、航空界が抱えた問題】

出典：海外労働時報 2001年12月号（JAL 経営企画室部長）

・世界の民間航空は、1990年8月のイラク・クウェート戦争と、1991年1月の湾岸戦争で、1991年には第二次世界大戦後、初めて国際線旅客数が前年を下回った。

・そして、2001年9月、世界の民間航空史上最大の悲劇が、自爆型ハイジャック・テロによって引き起こされ、世界の民間航空は前回は上回るマイナス成長になった。（9.11同時多発テロ）

《IATA世界の航空会社危機状況 2001.10.31》

- ①サベナ、スイス、米ミッドウエイ、カナダ 3000 航空の経営破綻
- ②IATA は 2001 年の国際定期輸送産業は 70 億米ドルの赤字と予想
- ③IATA 加盟会社は事件後 2 週間で従業員 7%相当 12 万人を削減（前回は 1 年かけた）
- ④9.11 以降 1 週間の運航キャンセルによる減収額は 100 億米ドルと推定
- ⑤米国空域の閉鎖により、世界の 3 分の 1 に当たる 4000 機が運航停止
- ⑥世界的な予約システム Amadeus CRS の予約数が 3 週間で 28%減少
- ⑦米国航空会社の 10 月の旅客輸送実績（前年比）
国内線-22%、太平洋線-42%、内陸全線-27%
- ⑧欧州航空協会 AEA の事件後 5 週間の旅客輸送実績（前年比）
大西洋線-36%、欧州域内-10%、アジア太平洋-15%
- ⑨日本の航空会社の国際線輸送実績（前年比）
9月：太平洋線-40%、欧州線-17%、アジア等-8%、合計-20%
10月：太平洋線-53%、欧州線-39%、アジア等-23%、合計-36%
- ⑩急増する保安対策費用と、テロ航空保険が 10 倍にも高騰
- ⑪米国航空会社の第 3 四半期決算は、政府資金援助 150 億ドル（当時 1 兆 8 千億円）にも関わらず、大手 4 社は合計 26 億ドルの赤字、残る 2 社も政府援助を除く実質ベースで赤字
- ⑫IATA は、事件後の需要を-5%と見ていたが、年末までに-15%と予想
- ⑬欧米航空会社は概略 20%前後の供給減と大幅な人員削減、アジア各社でも人員削減

《9.11 テロ後の各社の対応》2001年11月

〈北米〉

アメリカン	人員削減 20000 人(社員 112320 人)、供給-20%
ユナイテッド	人員削減 20000 人(社員 95327 人)、供給-27%、外国人 CA 全員解雇
デルタ	人員削減 13000 人(社員 71384 人)、供給-15%、パイロット削減 1700 人
ノースウエスト	人員削減 10000 人(社員 51551 人)、供給-20%
コンチネンタル	人員削減 9500 人(社員 42468 人)、供給-20%
US エアウエイズ	人員削減 9000 人(社員 42452 人)、供給-23%、100 機削減
エア・カナダ	人員削減 9000 人、供給-20%、251 機中 84 機削減

〈欧州〉

英国航空 BA	人員削減 5200 人(社員 55263 人)、便数 10%削減
ルフトハンザ	採用凍結、人員削減か週 4 日勤務制、大西洋線-20%、236 機中 43 機遊休
エールフランス	採用凍結、米国線-16%、中東線-8%、欧州域内-3.5%、退役 19 機
アリタリア	人員削減 3400 人
スカンジナビア SAS	人員削減 3600 人、供給-12%
KLM オランダ	人員削減 2500 人、供給-15%
オーストリア航空	人員削減 800 人
スイス航空	経営破綻、人員削減 9000 人、Cross Air に路線移管
フィンランド航空	人員削減 5000 人

〈アジア〉

シンガポール	採用凍結、賃金カット 5%(乗員 7%)、供給減 7-10%
大韓航空	人員削減 1000 人、1 カ月の無給休暇、一部路線の運航中止
アジアナ	人員削減 700 人、一部路線の運航中止
キャセイ	CA に無給休暇、供給-4%
マレーシア	人員削減 3000 人、国際線 12 路線削減、機材 10 機遊休化
カンタス	最大 2000 人削減、賃金凍結、米国線運休（国内線拡張）

《「9.11 同時多発テロ」とは》

・2001年9月11日、アメリカン航空 11 便(乗客 81+乗員 11)、ユナイテッド航空 175 便(乗客 56+乗員 9)、アメリカン航空 77 便(乗客 58+乗員 6)、ユナイテッド航空 93 便(乗客 37 中 4 はテロリスト+乗員 7)が、ほぼ同時にハイジャックされ、この無差別テロの犠牲者は合計すると 3025 人とされている。

【航空連の考え方】

「私たちは民間航空の軍事利用に反対します」

民間航空は平和産業です。これは労使の立場を超えた共通の認識です。

平和安全法制に反対する取り組みに参加していきましょう。

【シカゴ条約】

国際民間航空条約(ICA0)の最大の特徴は「加盟各国の排他的主権」を認めると共に「民間航空の濫用は安全に対する脅威」であると規定し、その濫用を禁止すると共に締結国にその厳格な運用を求めていることです。

そのために条約は、民間航空機と国の航空機とを区別し、軍や警察などの航空機は、国の航空機と定義して条約の適用をしていません。つまり民間機で軍隊や軍需品を運ぶこと等は例外を除き原則禁止しているのです。

《民間航空は真っ先に「テロの標的」》

シカゴ条約では第3条「民間航空機及び国の航空機」により、国の航空機は保護の対象外です。

(a) この条約は民間航空機にのみ適用され、国の航空機には適用しないものとする。

(b) 軍事、税関及び警察義務に用いる航空機は、国の航空機とみなす。

【日米安保 1997年「新ガイドライン」】

1997年6月30日、全日空のボーイング767型機が沖縄の嘉手納基地から横田基地まで米軍海兵隊を輸送した事件がありました。当初、会社側は「商業ベースによる通常のチャーター便」との説明をしていましたが、後に「武器・弾薬が輸送されることもあり得ることを承知していた」ことを明らかにしました。

後日、国会で論議され、政府見解として、当該便は民間機の運航には当たらない「国の航空機」と認めた初めてのケースとなったのです。全日空機は日米地位協定第5条に当たる航空機であり、アメリカ合衆国によってその管理の下で運航であったと認めたのです。

全日空機が日本の航空法の適用除外とされている米軍機として扱われたことなのです。

注：「日米地位協定第5条」合衆国によって合衆国のために又は合衆国の管理の下に公の目的で運航

【定期航空協会】1999年5月24日

航空経営で構成される定航協も、「航空法の範囲内、安全の確保、テロ対象の恐れ」等から、有事法制には慎重な立場を貫いてきています。

定航協（定期航空協会）の周変事態法に対する考え方

一基本的な考え方一

周辺事態法では、民間企業に対する協力依頼は強制力を伴わないとされているほか、協力依頼は、およそ不測の事態が起こり得ない状況においてのみなされると認識している。

政府から協力依頼があった場合は、民間企業としてまず、最低限以下の事項等を確認する必要があると考える。

- (1) 協力依頼の内容が航空法の範囲内であることなど、法令等に準拠したものであること
- (2) 事業運営の大前提である運航の安全性が確保されること
- (3) 協力を行うことによって関係国から敵性視されることのないよう、協力依頼の内容が武力行使に当たらないこと

上記の事項等を確認しつつ、公共事業としての役割を担う個々の民間航空企業が、自由な意思の下で、個別ケース毎に依頼への対応を判断するべきと考える。

民間航空の安全の確保に、国は万全を期すように強く要望する。

【有事法制】

2003年に武力攻撃事態対処法、国民保護法が成立し、翌年の9月には航空会社は「指定公共機関に」指定されました。また自衛隊法103条も改定され、政令で交通運輸産業は業務従事命令対象者に指定されました。

2006年3月、航空各社から各組合に国民保護法に関する「指定公共機関」としての「業務計画」の説明が行われました。内容の主な点は、

- ① 安全性が担保されること
- ② 強制ではなく事業者が自主的に判断できること
- ③ 航空法等関連する法令の範囲内で遵法性が担保されること

の3点で、あくまでも現行法が適用され、業務命令や指示は就業規則に沿ったもので従来と何ら変わらないことが強調されました。

これは、従来の有事関連法だけでは政府の考える総動員体制が発揮できないことを物語っているのです。

《動員命令》

しかし、既に「有事」の際、医療・土建・輸送は「従事」命令を受けることになっています。

自衛隊法103条

2 第76条第1項により自衛隊か出動を命ぜられた場合、都道府県知事は、当該地域内にある医務、土木建築工事又は輸送を業とする者に対し、従事を命ずることができる。

注：自衛隊法第76条(防衛出動)第1項とは、「外部からの武力攻撃の際に、自衛隊を出動させる命令」

《国民保護法》

既に民間航空も国民保護法によって指定公共機関であり、武力攻撃事態では、「求めがあった場合において

資機材の故障等により当該運送を行うことができない等正当な理由がない限り、これらの運送を的確かつ迅速に行うものとする」となっています。

【日米安保 2015 年 4 月「新ガイドライン」】

《何が変わったのか》

2015 年 4 月 28 日、既に「2+2」という両国の(国務)外務大臣と(国防)防衛大臣の合意により日米安保ガイドラインが改訂されました。

新ガイドラインで「日本も米国を守る」双務性を高め、日本政府は「民間が有する能力を適切に活用する」「民間の空港および港湾を一時的な使用に供する」として、民間航空をも組み込んだ約束をしてしまいました。

〈有事から平時に〉

平時から「同盟」調整メカニズムを機能させ、事実上、自衛隊は米軍と一体化(指揮下)されます。

よって、日本政府の判断は、日米「調整メカニズム」の判断と同じになる仕組みが出来たのです。

〈米国の義務を縮小〉

米国の元国務副長官アーミテージ氏は「米国人を守るために自衛隊員も命をかける宣誓」としています。

その一方で「自衛隊は作戦を主体的に実施、米軍は自衛隊の作戦を支援」は残されていますが、1997 年の前ガイドラインでも「日本への武力攻撃」に対し米軍が約束していた「作戦」項目が削除されています。

〈二国間から多国間にまで〉

日米安保条約は二国間のはずですが、新ガイドラインでは「日米両国は、第 3 国に対する武力攻撃に対処するため、憲法および国内法に従い、緊密に協力する」とあり、今般の戦争法案は、この為の「国内法」整備でもあるのです。

また、「日米両国は、アジア太平洋および、これを越えた地域」とあるように、「アジア太平洋地域では、日本を中心に、より大きな責任を担ってもらう事が米国の国益にかなう」としています。

【戦争法案(平和安全法制)】

《何が変えられたのか》

安倍首相は、憲法 9 条も日米安保条約も「変更ない」まま、「戦争法案を夏までに」と米国に約束しました。

改訂されたのは以下の 10 法案で、派兵恒久法となる「国際平和支援法」は新法です。

- ①自衛隊法
- ②重要影響事態法 (現行の周辺事態法を衣替え)
- ③船舶検査活動法
- ④PKO 法
- ⑤武力攻撃事態法
- ⑥米軍行動関連措置法
- ⑦特定公共施設利用法
- ⑧海上輸送規制法
- ⑨捕虜取扱法
- ⑩国家安全保障会議 (NSC)

【武力行使の拡張】

今までの有事法制では、武力行使の 3 要件は次の通りでした。

- ①我が国への侵害、②他に手段がない、③最小限度の行使

今般、侵害を削除し「我が国への武力攻撃、密接な他国への武力攻撃、我が国の存立が脅かされ」にされ、侵害がなくても武力行使することになります。

日本が攻撃されなくても武力行使とは、即ち戦争に参加を意味し、それは集団的自衛権の行使という憲法 9 条違反です。

米国が先制攻撃し反撃された場合は、「都度」判断としていますが、先制攻撃は国際法違反です。

また、「存立危機事態」とは、強い表現ですが抽象的であり、どのようにでも解釈できるので、結局、政府が判断するのですから歯止めにはなりません。(国会承認は事後でも可能)

《経済的理由も》

また、「事態」を乱発している政府は、ホルムズ海峡の機雷など、「経済的理由」も存在危機事態に組み入れたのです。

【有事法制の拡張】

従来の自衛隊法では、

- ①武力攻撃事態の防衛出動、
- ②武力攻撃予測事態の防衛出動

とされていますが、存立危機事態を組み込み、「侵略に対し我が国を防衛」を削除し、自衛隊は「外征する軍隊に」なってしまいます。

外国に自衛隊が派兵され、相手国から反撃されたら、武力攻撃事態に陥り、なし崩し的に戦争に引き込まれる危険性が高まっているのです。

【海外派兵の拡大】

《「事前承認」は一点のみ》

日本に影響ない紛争時、国際平和支援法で後方支援を開始する場合のみ国会の事前承認を義務付けていますが、残りは全て事後承認で可能となっています。

《恒久法に》

これまで都度の特別措置法でしたが、PKOも活動に制限が失われます。恒久法として、いつでも派兵し、活動内容も拡大されるのです。

今までの非戦闘地域とは、「戦闘がなく、活動期間を通じ戦闘行為は無いと認められる地域」でしたし、武器使用も、自衛隊員の生命または身体の防護のため、正当防衛・緊急避難(事故等)のみ許されていました。

《周辺事態から世界へ》

日本を守るはずだった周辺事態法が、新法「重要影響事態法」になります。

「我が国の周辺地域」を削除し、支援対象も米国だけでなく「外国の軍隊、その他、類する」と拡大され、非戦闘地域から、現時点で戦闘のない非戦闘現場に拡大、しかも捜索救助は戦闘現場でも可能とされます。

後方支援の範囲も拡大され、武器以外は、弾薬・給油・整備も可能になります。

《武器使用が拡大》

新法「国際平和支援法」の船舶検査は、世界中どこでも可能となり、PKF 平和維持軍本体業務の停戦監視業務だけ国会承認となっていますが、今までの PKO 参加 5 原則から逸脱しています。

①停戦合意

②我が国の参加に合意

③中立的立場を厳守

④いずれか満たさない場合は撤収できる

⑤武器の使用は要員の生命防護に限る

他国の司令部が統括するので、例えば米国法に基づくことになり、活動に「駆けつけ警護」が追加され要請されたら関係者の保護に向かうのです。(日本には戦争法がない)

《なし崩し的に》

あえて宣戦布告なき「グレーゾーン」を設定しています。政府は、「離島に武装集団が上陸など、武力衝突に至らない侵害」と説明しています。

自衛から防護、そして攻撃に拡大するのは明らかです。武器の使用を認め、他国の軍隊への攻撃のもと、なし崩し的に集団的自衛権の行使になってしまいます。

《「邦人救出」とは各国警察の業務》

政府は邦人救出の 5 事例を示していますが、いずれも各国政府の警察の役割です。

①邦人集合を妨害する武装勢力の排除

②邦人集合を取り囲む群衆の排除

③移動中に連れ去られた邦人の救出

④在外公館が占拠され邦人の人質救出

⑤邦人搭乗機がハイジャックされ他国に着陸

【民間航空は平和産業】

かつて日本航空の最高経営責任者であった兼子勲氏は、「民間航空は平和産業である。世界の平和なくして民間航空の発展はない」と語りました。

2002 年の JJ 統合から 2010 年の JAL 経営破綻までを振り返ると、国際線のイベントリスクの脅威が浮き彫りになりますが、特に日本人がテロに敏感な国民性という事実を示しています。

- ・ 2003 年度、SARAS の他にイラク戦争とテロ事件続発の影響で日航は 886 億円の最終赤字
- ・ 2004 年度、日航は国際旅客も前年比 125.5%と着実な回復基調
- ・ 2005 年度、日航は反日デモや英国における同時多発テロの影響で 472 億円の最終赤字

【保守からも反対の声】

2015 年 5 月 21 日、防衛庁長官などを務めた山崎拓・元自民党幹事長は日本記者クラブで講演しました。

新安保法制によって、これまでの「専守防衛」から踏み出し他国の戦争に付き合うことになる、米国が日本に肩代わりを求め自衛隊が出動する地域が世界中に広がることになったが、「自衛隊はその能力があるのか、財政難の日本は膨大な軍事予算を出せるのか」と疑問を投げかけています。

歴代の政権は、憲法 9 条の解釈に基づき、集団的自衛権行使について「権利を保持するが行使はできない」との見解を取り続けてきた。最高法制が時の政府の方針によって変わるのは、法治国家として問題だ、とも述べています。

更に、新法制では「後方支援」に限るとしているが、戦時においては「正面」と「後方」(兵站)は一体だ。区別はつきにくく、戦争相手国の攻勢の対象になりやすい。撤退するかどうかは現場の判断に任せるというが現場で判断できるのか、「大丈夫だ」というレトリック(技法)では危険すぎる、としています。

＜船員予備自衛官化＞「事実上の徴用」海員組合が反発（毎日新聞 1月29日）

民間船員を予備自衛官とし、有事の際に活用する防衛省の計画に対し、全国の船員で作る労組の全日本海員組合が29日、東京都内で記者会見し、「事実上の徴用で断じて許されない」とする声明を発表した。防衛省は「強制はしない」としているが、現場の声を代弁する組合が「見えない圧力がかかる」と批判の声を上げた。防衛省は、日本の南西地域での有事を想定し九州・沖縄の防衛を強化する「南西シフト」を進める。だが、武器や隊員を危険地域に運ぶ船も操船者も足りない。同省は今年度中にも民間フェリー2隻を選定し、平時はフェリーだが有事の際には防衛省が使う仕組みを作る。今年10月にも民間船の有事運航が可能となる。一方、操船者が足りないため、民間船員21人を海上自衛隊の予備自衛官とする費用を来年度政府予算案に盛り込み、有事で操船させる方針。

この動きに海員組合は今年15日、防衛省に反対を申し入れ、29日の会見に臨んだ。森田保己組合長は「我々船員の声はまったく無視されている。反対に向けた動きを活発化させたい」と述べた。

申し入れでは防衛省幹部から「予備自衛官になるよう船員に強制することはない」と言われたという。だが、森田組合長は「戦地に行くために船員になった者はいない。会社や国から見えない圧力がかかるのは容易に予想される」と強調した。

会見に同席した組合幹部も「船はチームプレーで1人欠けても運航できない。他の船員が予備自衛官になったのに、自らの意思で断れるのか。防衛省は、できるだけ多くの船員が予備自衛官になるようフェリー会社に求めている」と危惧を表明した。

太平洋戦争では民間の船や船員の大部分が軍に徴用され、6万人以上の船員が亡くなった。森田組合長は「悲劇を繰り返してはならない」と訴えた。

有事での民間船員活用計画の背景には、海自の予算や人員の不足がある。有事で民間人を危険地域に送ることはできない。現役自衛官に操船させる余裕はなく、海自OBの予備自衛官を使うことも想定しているが、大型民間船を操舵（そうだ）できるのは10人程度しかいない。

このため、防衛省は来年度に予備自衛官制度を変更し、自衛隊の勤務経験がなくても10日間の教育訓練などで予備自衛官になれる制度を海上自衛隊にも導入する。

防衛省の計画について、津軽海峡フェリー（北海道函館市）は昨年末、毎日新聞の取材に対し、2隻を選定する入札に応じたことを認め、「船員から予備自衛官になりたいという申し出は確認していない」と述べた。

＜戦時徴用船の悲劇 軍人よりも高い一般船員の戦没者比率＞

<http://blogs.yahoo.co.jp/naomoe3/38653504.html>

→太平洋戦争が始まり商船は、陸軍徴用、海軍徴用、民間船舶運営の三つに区分された。

陸海軍人が200万戦死したとか神風特攻隊で4000人以上死んだとか語られるが、商船や漁船等に乗っていた海員の戦死者は6万人以上に達する。

軍艦以外にも商船関係3500隻、漁船、機帆船3600隻が6万人の海員とともに失われた。

太平洋戦争における戦死率は陸軍20%、海軍17%に対し一般船員の死亡率は43%だった。

「太平洋戦争～海に消えた船たち」東京新聞の大図解（2006.8.13）

<http://www2.ttcn.ne.jp/honkawa/6807.html>

・戦没船員数→1941年1455人、1942年2830人、1943年7608人、1944年25801人、1945年22849人

戦時商船隊（光人社NF文庫）

・第1次大戦で失われた客船→イギリス9442名、フランス3068名

・第2次大戦で失われた客船→日本37774名、ドイツ22834名、イギリス13911名