

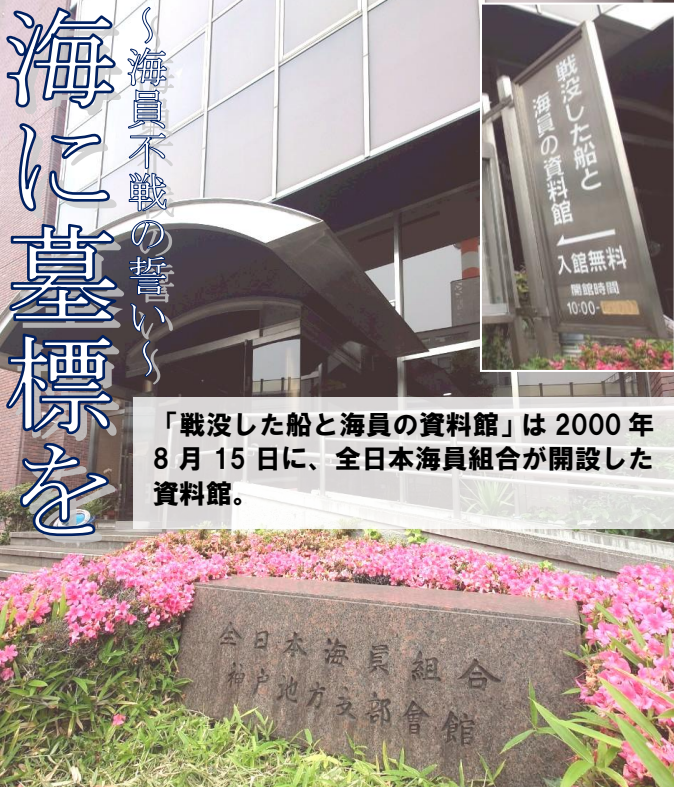


## ～ 自他共栄～ NO.40

2025年5月28日

発行責任者 根岸 大智

編集責任者 情 宣 部



海に墓標を

海員不戦の誓い

「戦没した船と海員の資料館」は2000年8月15日に、全日本海員組合が開設した資料館。



映像資料「海なお深く」視聴後、岡組織部長からの問題提起。私たち貨物労組組合員を戦争の「被害者」にも「加害者」にもさせない。だから「戦争に反対」する！



民間徴用の歴史から学ぶ  
戦後80年 平和フィールドワーク

青年部は5月26日、中央本部主催「戦後80年 平和フィールドワーク」に参加し、兵庫県神戸市にある「戦没した船と海員の資料館」を見学しました。

太平洋戦争中、多くの民間船が軍によって強制的に徴用され、船員は令状もなしに戦地へ向かうことになりました。戦争末期には、14歳の少年たちも船員として徴用され、さらに日本近海で漁をする小型船についても敵艦監視を命じられました。終戦後も多くの軍人や在留邦人の引揚作業に従事し、戦中に設置された機雷によっても船員が命を落としました。船員の徴用が解かれるのは1949年のことで、この間、6万人余の船員が命を落としました。その死亡率は43%に上り、海軍の損耗率16%の3倍近い数です。

JR貨物は、国民保護法等において“指定公共機関”に指定され、有事の際は緊急物資輸送の責務を負います。また、自衛隊法には「海上保安庁等」としてJR貨物の社名が明記され、自衛隊の任務遂行に協力することと、有事の際は防衛大臣の統制下に入れることができるとされています。

先の大戦では鉄道労働者も軍事輸送を担い、多くの鉄道労働者が命を落としました。しかし、こうした事実を伝える資料館はありません。今回のフィールドワークで、海と陸の違いはあれど、物流を担う私たちは有事の際、民間企業であっても国に徴用され、軍事輸送を担わなければならないこと、それによって命を落とす危険があることを改めて学びました。

私たちは戦争の「被害者」にも「加害者」にもならないために、「戦争反対」の声を上げ続けよう！

福知山線脱線事故から20年「祈りの杜」で献花

2005年4月25日に発生した「福知山線脱線事故」から20年が経過しました。青年部は平和フィールドワーク終了後、有志で事故現場・「祈りの杜」を訪問し、献花を行いました。展示資料を読み、「安全」「人命」について考え直す時間となりました。

JR貨物労組青年部

