リレー随筆 ～埼玉県のひみつ～

こんにちは。教宣委員の石渡です。今回は、私の住んでいる埼玉県について、書きたいと思います。

『埼玉県民にはそこらへんの草でも食わせておけ！』や『埼玉なんて言っているだけで口が埼玉になるわ！』などと埼玉をディスりまくっている映画『翔んで埼玉』がヒットしていますが、実は翔んで埼玉以外にも埼玉がディスられている漫画があることはご存知でしょうか。今回、ご紹介するのは皆さんも一度は聞いたことのある教材の会社『学研』から出版されている『埼玉県のひみつ』という本です。

この本のあらすじを言いますと、サッカーが大好きな少年、シンジとケイスケという少年がいるのですが、ある日突然、シンジの家族が急に埼玉県に引っ越すことになり、そのことをお母さんから知らされたシンジは『埼玉ってなに!?』『そんなところ知らない！』と猛烈に拒否。『僕、行かない』と言って部屋に引きこもるシンジに対し、『そんなわけにはいかないのよ…』というお母さん。それにしても埼玉ってなに!?そんなところしらない！なんて、いきなり埼玉をディスってます。その後、悲しむシンジを元気づけるために、ケイスケとクラスの仲間は埼玉県がどんな所かを調べてみることにする。何しろ仲間たちも知らないのだ。どうやらこの子達は本当に『埼玉の事なんて知らない』らしい。

クラスの仲間はそれぞれ埼玉の歴史や特産物、スポーツや観光名所などを調べることになったのですが、はたして彼らの調査はうまく行き、シンジを元気に送り出すことができるのか。

私もこの『埼玉県のひみつ』を最後まで読んだのですが、シンジ君の気持ちは痛いほど分かりました。かくいう私も嫁さんと結婚するまでは東京に住んでいまして、結婚したらとりあえずは職場から近い都内の『港湾住宅』なんて思っていたのですが、いざ結婚して住居をどこにしようかとの話になった際に嫁さんから『実家のそばにするから！来週から埼玉に引っ越すのよ！』って通告され、『埼玉ってなに!?』『そんなところ知らない！』という気持ちになりました(笑)。

あれから十数年、今では適度に都会で適度に田舎の埼玉が住みやすくて良い所だなぁと感じております。

『埼玉県のひみつ』は、インターネットで、無料で読めるので暇なときにでも見てください。

次回は瀬川教宣委員です。お楽しみに。

全国港湾第16回 港湾労働セミナー

２０１９年６月３日（月）～５日（水）
神戸ホテル フルーツ・フラワー

全国港湾第十六回港湾労働セミナーが、六月三日（月）午後～六月五日(水)午前にかけて「神戸ホテル フルーツ・フラワー」で開催されます。

昨年の十五回セミナーでは、東日本地区港湾と各単組（東日本地区在住）の若手組合員の参加者を募集して開催されました。

今年は、西日本地区港湾（日本海港湾、名港労協、大港労協、神戸港湾、四国港湾、関門港湾、博多港湾、鹿児島港湾、沖縄港湾）と各単組(全港湾、日港労連、検数労連、検定労連、大港労組、全倉運、全日通)の西日本地区在住の若手組合員の参加者を募集して、開催する運びとなりました。

参加者募集締め切りは、五月十三日までとなっております。ふるって参加をお願いします。

各地区港湾コラム⑫ ～博多港湾～

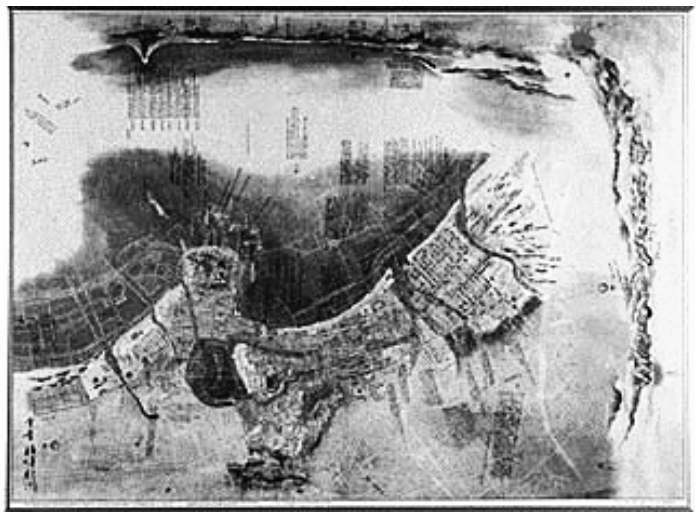
博多港の歴史

明治時代の幕開けとともに、博多港はその地理的な条件を認められ一八八三（明治一六）年に一般開港外の特別貿易港に指定され長崎税関出張所が設置されました。更に一八八九（明治二二）年になると特別輸出港として米、麦、麦粉、石炭、硫黄の五品目を輸出することを認められるようになりました。その頃、博多港には全長三六〇ｍ幅七・二ｍの最初の木造桟橋が完成しました。やがて一八九九（明治三二）年には博多港は開港指定され、国際貿易港としてスタートしました。

博多港が国際港としての役割を担ったのは奴の国王が後漢の光武帝から金印「漢委奴国王」を受けた二世紀半ばが起源といえるでしょう。

その後の国際交流拠点としての発展は博多港がかつて那の津と呼ばれていた遣唐使の時代、外国使節の応接の場と宿泊所を兼ねた鴻臚館と呼ばれる迎賓館が設置されたことや、中世（一二世紀）の博多に平清盛が築いたと言われる人工の港「袖の湊」があったことからも垣間見れます。

博多の街は戦国時代の戦火による荒廃や豊臣秀吉の太閤町割りによる復興、江戸時代の鎖国に伴う衰退など歴史的な潮流に翻弄され幾多の栄枯盛衰を繰り返してきました。


一七世紀末（元禄時代）の古図

一九二七（昭和二）年博多港は第二種重要港湾に指定されてから港湾修築計画が具体化し、国の直轄工事として第一期修築工事が開始され現在の中央ふ頭の一部ができあがりました。一九四五(昭和二〇）年博多港は海外引き揚げ援護港に指定され、一三九万人の海外引き揚げ者を迎え入れるとともに五〇万人が出国しました。

一九五一（昭和二六）年には重要港湾に指定され、翌年福岡市が博多港の管理者となり、近代港湾に向けた整備が本格化され、昭和二六年には重要指定港湾、平成二年には特定重要港湾、平成二三年には日本海側拠点港湾の指定を受けるなど、今日の近代的貿易港として発展しています。

現在では、二〇一七年度のコンテナ取扱量が九二万TEUと過去最高になり、また日韓定期航路とクルーズ船の入港により乗降人数は二〇九万人の見込みで二五年連続日本一になるなど物流・人流ともに国際貿易拠点となっています。

また急激な貨物量の増加に伴い、ターミナルのキャパをオーバーすることが常態化しており、博多港における労使協議会、労務委員会で、業側と協議を進めながら、行政にも働きかけを行った結果、国がアイランドシティ西側の岸壁を一五〇メートル延伸の整備を行い、その背後地のコンテナヤードは市が整備を行い、二〇二〇年度の供用開始を目指すとしています。

しかし、ハード面（インフラ）ばかりを整備しても、ソフト面(労働者)の確保が出来なければ、本末転倒であるとして、昨年より、博多港雇用推進検討会議を労・業・行・博多港ふ頭の四者で設置し、女性でも働きやすい職場になるようインフラ整備や新卒者に向けて、就職選択の一つになるよう博多港のアピール動画などを制作するなど、人材確保に向けた諸施策を協議しています。

博多港には、三〇年以上の歴史ある労務委員会があり、毎月一回開催し、博多港の発展と働きやすい職場環境づくり等、多岐にわたる課題を労使協議しています。

今後も、この歴史なる労務委員会を継続しながら働きやすい職場・労働条件等が良好であることが博多港の発展につながるとして、時には喧々諤々になりながらも労使一体となって博多港の発展に向けた取り組みを進めていきたいと思います。