熱中症予防対策周知指示を行う

観測史上最速とされる梅雨明け宣言後、連日の猛暑が続きましたが、再び梅雨末期のような長雨が続きました。その後、気温が上昇し連日、夏日が続いています。

7月1日開催の常任中央執行委員会での確認をふまえ、熱中症対策の周知指示を行いました。

尚、文中の4月27日の労使安全専門委員会の経過3・（1）は、ホームページのFAX通信、2016年5月10日付、全国港湾15FAX第95号をご参照ください。

熱中症予防対策の周知徹底について

2016年4月27日開催の中央労使安全専門委員会において、熱中症対策について協議し、確認されている事柄に基づき、本年に於いては、例年以上に早い時期からの対策が必要との判断から「現場に於ける熱中症予防の周知徹底」を宜しくお願い致します。

このことは、各港・各企業労使間に於いて対策を取り組まれていると思われますが、中央労使安全専門委員会協議経過のなかで特に「休憩の在り方」「休憩場所の確保」「現場責任者の判断」などの対策が確認されております。

（4／27労使安全専門委員会の経過3.（1）参照）

よって、各労使間に於いて再度「熱中症予防対策」について確認を行って頂き、熱中症による災害防止の一環として指示徹底を宜しくお願い致します。

以　上

リレー随筆 ～ビギナーズラック～

教宣委員の藤木です。

みなさんは〝ビギナーズラック〟という言葉をご存じだと思います。

賭け事を初めてやった時に当たってしまうことです。

もう20年以上前の話ですが、東京競馬場で兄と甥っ子でちょっと寄った時のことでした。まだ子供だった甥っ子に「お前も何か馬を選ぶか?」と聞くと、ずいぶん競馬新聞をながめたかと思うと、「この馬がいい。」というので見ると、なんと無印、しかもここ何戦も着外に終わっている馬でした。「そうか、それでいくらにするのか。」とたずねると〝複勝1000円〟というので「500円にしたほうがいいぞ。」となだめましたが、言うことを聞きませんでした。実際お金を払って賭けるのは、兄貴になるので〝いいか〟と思い、レースを見守ることにしました。ところがこの馬、ゴール前の直線に入ると今までの成績は、何だったのかというような末脚を披露して1着でゴールしたのでした。私はビックリして「うそだろー!!」と叫んだところ、隣の見ず知らずのおじさんも、ビックリしていました。

その馬の名前は〝パパ・パワー〟でした。複勝は12倍以上ついて、甥っ子は、満面の笑顔でしたが、1000円だけ御小遣いをもらい、他の勝ち分は〝パパ・パワー〟（父親）にかっさらわれたのでした。

その時、私はこれが〝ビギナーズラック〟ということなのだと知りました。

しかし、私のところへは、このビギナーズラックとやらは来たことがないのです。

いつからか忘れましたが、競馬からも遠のいてしまいましたが、去年あたりから散歩がてらに桜木町まで歩いて馬券を買いに行きます。

昨年、8月に新聞の予想で3連単（初めて）と馬連が当たりました。これが私にとってのビギナーズラックだったのでしょうか。これ以来、あまり当たっていません。

この様子では、楽しい老後を迎える事が出来るのかと心配になってしまいます。

こくみん共済
全国労働者共済生活協同組合連合会
coop

港湾産別協定㉞ ～コンテナゲートのオープン時間～

前回は、第7章（作業体制）第31条（作業時間と交代制）を読み、港湾の特性とされる波動性、それに伴う「待機」を考慮し、「労働時間」と「作業時間」の2つの切り口から働き方を規定している協定と意義付けてきました。今回は、第32条の「コンテナゲートのオープン時間」です。したがって、この協定は作業体制を規制するとともに、コンテナ化という港湾「合理化」への対応措置として生まれたものであることを予告して、前回の解説を閉じてきました。

早速、読み進めます。まずは、本文を紹介します。

第7章　作業体制

第32条　コンテナゲートのオープン時間

第1項　コンテナゲートのオープン時間は、月曜～土曜日の8時30分から16時30分とし、事前予約のある場合は20時まで延長する。なお、この間の休憩時間帯は、原則としてゲートレーンを2分の1以上オープンする。日曜・祝日は、前日15時までに予約を得た場合、8時30分から20時までとする。

第2項　国土交通省が行うコンテナターミナルゲートオープンに係る社会実験については、第12章第58条第13項によるものとする。

前回、第31条を読んだ際に、昼間作業は8時30分から16時30分と規定されていることを確認しました。したがって、作業時間に合わせてゲートのオープン時間も同じ時間帯としています。「ここが基本の基」ということになります。冒頭に、ゲート時間の規制（作業体制の規制）はコンテナ化という港湾「合理化」への対抗措置でもあると指摘しました。コンテナ化は、荒天や災害時は別として、発荷主から受荷主まで、ベルトコンベアのように海上貨物が流れていくところに荷主や船社のメリットがあるとされています。

多くの読者の方が、「シームレス物流」という言葉を聞いたことがあると思います。「シーム（繋ぎ目、継ぎ目）・レス（ない）」、つまり、水が流れるようにスムーズな物流をイメージした言葉です。そのために、港湾においても、揚げ荷は直ちに内陸へと運ばれていく、深夜であっても、入港・着岸した本船から揚げ荷されたら、ヤードに蔵置されることなく、海コンで内陸に運ばれればシームレス、「継ぎ目」の障害をクリアしてコンテナが動くという事になるというわけです。

しかし、そうなれば港湾労働者はどうなるでしょう。まず、ヤードの混乱、連夜のマーシャリング（シフト）作業の連続が想定できます。そのために、大量の労働者が必要になります。勿論、海コンドライバーへの負荷といった議論も出てきそうです。

こうしたことを看過してしまえば、労働時間も作業体制も混乱を招くだけです。だから、31条で働く時間の規範として、「昼間作業（所定内労働）が原則」で、それ以上は「時間外労働（所定外労働）」となるので、ゲートオープン時間も昼間に限定していという考え方です。つまり、船社・荷主の港湾への「合理化」要請に対して、港湾労働者の過重労働を抑制する措置として、ゲート時間を規制しているということです。ただし、予約があれば「20時までオープン」としています。労働組合から見れば、コンテナ化という事情があっても「作業時間を平夜の範囲内に抑制する」という考え方です。

また、休憩時間帯のゲートレーンは2分の1以上開けることとしています。2分の1以上だから「フルオープンでいいのでは」と考えるのは、ゲートオープン協定の趣旨に反することになります。労働者の休憩時間は1時間ですから、5割稼働で交代休憩とした場合は、2分の1以下になるはずです。日曜・祝日は、前日15時までの予約で、8時30分から20時までとしています。ここでも、休日・祝日作業の抑制効果を狙った規定になっています。

昨今、早朝の時間帯にゲート前に海コンが大渋滞し、3車線道路が1車線しか使えなくなるなどの社会問題となり、早朝ゲートオープンの要請が強まるようになりました。この問題に対して、港湾産別中央労使は、当該地区に対して「早朝ゲートオープンの要請」を提出してもらい、ゲートオープン対策会議を開催し、特定の労働者に業務が集中して過重労働にならないことや安全への配慮を前提に、申請に合理性があると判断した場合は、7時30分から8時30分までの早朝オープンを承認しています。これは1年間の措置で、延長したい場合も、そのたびに協議し確認しています。

このように、ゲートオープン時間にも「コンテナ化という港湾『合理化』に対処する措置」、港湾労働者の過重労働を抑制する措置という意義を持っていることを強調しておきたいと思います。

次回は、第32条第2項に進みます。これは、国交省が港湾の24時間オープンを企図して「社会実験」と称して、それを進めようとした実験です。これも、産別の重要な取り組みでしたので、次回それを紹介します。