

港湾を兵站基地にするな 港湾労働者と戦争を考える⑨

衆参両院での予算委員会
が閉幕した。

このなかで岸田政権は、いま世間で流布されている所謂増税メカネをいたく気にして、まさに『付け焼刃減税』を打ち出したこと

で国会はもとよりの与党内部でも大混乱を招いている。このことは、1年限りの減税・給付を指

1回限りの減税・給付を指

障制度を改悪することで、生命と暮らしを大いに脅かそうとしている。ここで言うておきたいのは、大軍拡に対して各国が大軍拡で応えるのみでは、真の国際平和への道筋とは全く違った真逆現象を生むだけであり、ひたすら戦争への道を切り開くだけである。真の国際平和への道筋とは平和に向けた『対話』のみである。

しかし、この岸田政権は大軍拡を行うことで戦争のきっかけを生み、国民の生命を脅かすだけでなく、加えて我々国民に対して大軍拡に伴う大増税と各社会保

障制度を改悪することで、生命と暮らしを大いに脅かそうとしている。

相すらる。また、各大会は利害関係のみを重視し対応していることで、まさに第三次世界大戦の前哨ではなにかと大いに危惧するところである。

このままでは、我々港湾労働者の職場である港湾が兵站基地となり、我々は真先に戦争の犠牲者となる者となってしまう。断じてこのような事は阻止しなければならぬ。

現在、全国港湾として第一・三木曜日に新橋駅前宣伝行動を恒常的に取り組んでいるが、朝の通勤等のご

の参加者に見習い真面目に参拝を終え、下りに就こうとしてふと見ると、「家康公の手形」があるではないか、自分の手と重ねてみると、自分と同じくらいでした。看板には、38歳、身長155センチ、体重60キロとあり、納得しました。

久能山東照宮の印象は、広さは日光より狭いと感じられたが、極彩色に飾られた社殿のキツピアカサは、引けを取らないと思

います。外国人も理解しているのか、広さは日光より狭いと感じられた社殿のキツピアカサは、引けを取らないと思

います。外国人も理解しているのか、広さは日光より狭いと感じられた社殿のキツピアカサは、引けを取らないと思

います。外国人も理解しているのか、広さは日光より狭いと感じられた社殿のキツピアカサは、引けを取らないと思

います。外国人も理解しているのか、広さは日光より狭いと感じられた社殿のキツピアカサは、引けを取らないと思

います。外国人も理解しているのか、広さは日光より狭いと感じられた社殿のキツピアカサは、引けを取らないと思

います。外国人も理解しているのか、広さは日光より狭いと感じられた社殿のキツピアカサは、引けを取らないと思

います。外国人も理解しているのか、広さは日光より狭いと感じられた社殿のキツピアカサは、引けを取らないと思

います。外国人も理解しているのか、広さは日光より狭いと感じられた社殿のキツピアカサは、引けを取らないと思

います。外国人も理解しているのか、広さは日光より狭いと感じられた社殿のキツピアカサは、引けを取らないと思

います。外国人も理解しているのか、広さは日光より狭いと感じられた社殿のキツピアカサは、引けを取らないと思

リレー随筆 どうする家康②

教官部会外池です。前月号、藤木さん随筆の第2弾です。豊橋「シーパレス」を起点とした旅も時間が押し迫り『どうする我々』となり「東照宮」家康公終焉の地、駿府(静岡県)で寄り道することになりました。東照宮といえば日光東照宮が真っ先に浮かび上がると思いますが、家康公を祀った東照宮は、全国に700社以上存在したとされて、約130社が現存しています。久能山東照宮は、日光東照宮と並び二天東照宮の一つに数えられています。ここは東照宮の中で最初



久能山東照宮の参道



2023年度全国港湾中央執行委員名簿の掲載について、紙面の都合

こくみん共済

全国労働者共済生活協同組合連合会

港湾産別協定 48

～安全・衛生・職業訓練・福利厚生～

今回は第10章「安全・衛生・職業訓練・福利厚生」の48条に進みます。第48条コンテナ船の船内荷役作業並びに危険物・有害毒物等の取り扱いの安全基準コンテナ船の船内荷役作業並びに危険物・有害毒物の取り扱いの安全基準については、別添確認書(第12章第58条第8項①)の通り実施する。なお、コンテナ多段(7・8段)例外荷役に伴う安全確保措置義務に關しては、別途確認書(第12章第58条第8項②)の通り実施する。

1950年代に大西洋航路で35本のコンテナが積まれて就航したのがコンテナ貨物の始まりで、以来、コンテナの定規格化を伴いながら、本船も専用船化と大型化が進みます。日本へは1967年に神戸港と東京港に初入港します。余談ですが、コンテナ船の荷役を巡って、アメリカでは「貨物の積み付けは港湾労働者の仕事」とのスローガンのもとで、港に着いたコンテナから一旦貨物をばらして、もう一度積み付け作業をしたうえで、本船にクレーンで積むといった港湾労働者の抵抗があったことが語り継がれています。「雇用と職域確保の運動」が、ここでもありました。

さて、産別協定の話に戻し、上記の原文とも

今回第10章「安全・衛生・職業訓練・福利厚生」の48条に進みます。第48条コンテナ船の船内荷役作業並びに危険物・有害毒物等の取り扱いの安全基準コンテナ船の船内荷役作業並びに危険物・有害毒物の取り扱いの安全基準については、別添確認書(第12章第58条第8項①)の通り実施する。なお、コンテナ多段(7・8段)例外荷役に伴う安全確保措置義務に關しては、別途確認書(第12章第58条第8項②)の通り実施する。

1950年代に大西洋航路で35本のコンテナが積まれて就航したのがコンテナ貨物の始まりで、以来、コンテナの定規格化を伴いながら、本船も専用船化と大型化が進みます。日本へは1967年に神戸港と東京港に初入港します。余談ですが、コンテナ船の荷役を巡って、アメリカでは「貨物の積み付けは港湾労働者の仕事」とのスローガンのもとで、港に着いたコンテナから一旦貨物をばらして、もう一度積み付け作業をしたうえで、本船にクレーンで積むといった港湾労働者の抵抗があったことが語り継がれています。「雇用と職域確保の運動」が、ここでもありました。

さて、産別協定の話に戻し、上記の原文とも

に詳細を規定した第12章第58条第5項からも引用しながら読み進めていきます。いま、世界最大級の船舶は23000TEU(日本寄港の本船では14000TEU)とこれまでに9段階作業が行われ、それに対応する協定があります。コンテナ船作業の最初の協定は1984年がはじめてで、「甲板上の積み付け作業は原則として4段迄とする。止むを得ず甲板上5段階荷役を行う船舶は、事前

・高所作業への強い警戒感を感じます。当時は、カントリークレーンだけでなく、本船クレーンや陸上揚貨装置を使った作業もあったようで、いずれにしても、安全への強い意識が反映した協定になっています。

滑落防止のために、ラッシング作業ではコンテナ上に昇らないこと、キヤットウォーク、搭乗設備の使用を義務付け、命綱の着用、高所作業に適した作業着、止むを得ず夜間作業を行う場合は「照明の確保」とまで規定しているところは、念には念を入れた協定であることが分かります。

その後、2004年に5段・6段階積作業が船社から申請される状況が生まれ、詳細にわたる作業基準がつけられます。ここでも4段階積を原則として明記し、「止むを得ず」5段・6段とする場合は、両舷側は各々4段・5段迄とし、この協定ではじめてゴンドラを使用する場合の規定が設けられています。2013年に7段・8段階積作業に関する確認書に進みますが、この作業を可能とする港湾は、荷役設備や寄港本船の関係から、仙台塩竈港、東京港、横浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、博多港に限定されています。そして、2015年に9段階荷役に

伴う確認書へと進み、東京港・横浜港・名古屋港・神戸港に適用港を限定しています。

9段階(両舷側9段)荷役の確認書の大きな特徴は、これまで多段階荷役の安全基準や安全のための視点を踏襲しつつ、オートツイストロックの落下防止の視点を入れたことです。具体的には、「9段階荷役及びラッシング・アンラッシング作業については、8段以下のコンテナ荷役及びラッシング・アンラッシング作業と同時に作業をしてはならない」と明記して、ツイストロックの落下から港湾労働者の安全を確保したことにあります。例えば、艀とも/船尾(側)での作業はできないことを強調しておきます。

大型船であっても、ツイストロックが落下した際に風などの影響でどこに落下するかわからないからです。9段目と8段目の作業を同時に行うことを禁止したが、9段目の荷役がすべて終わった時点で8段目の作業に入ることを規定しています。現に、これが港毎で統一的に徹底されていないため、この協定の後半部分になる「危険物・有害物貨物の取り扱い」に進みます。