「港湾を兵站基地にするな！」「港湾労働者と戦争を考える」「特定利用港湾」全国で進め、沖縄では離島住民の島外実動避難計画実施へ

政府は2024年、武力攻撃予測事態を想定し沖縄県内の離島からの住民避難計画を策定している。具体的には、昨年6月台湾有事などを念頭に先島地域（宮古、八重山）の住民約12万人を九州各県と山口県に避難させる計画を示していた。これまで国、県、先島5市町村などが参加する図上訓練を2回実施した。また、2026年度に初めて実動訓練を行う予定であるとの報道がなされた。

現在、米軍は「遠征前方基地作戦（EABO）」に基づき、攻撃拠点を確保する構想の具体化に取り組んでいる。つまり、有事の際にはこうした地域が実際の戦場と化す事を意味しているといっていい。まさに沖縄県民は「戦争前夜」との危機感が高まっている。加えて、政府は更なる「特定利用港湾」の指定も進めるのに躍起になっているのが実情だ。

そして、5月31日シンガポール開催でのアジア安全保障会議で、米国国防長官は演説のなかで、「もし、『抑止』に失敗した場合、米国国防総省は最も得意とすることを実行する用意がある。すなわち断固として闘い勝利することだ」と表明し「中国の脅威は本物であり差し迫ったものだ」と述べた。同時に、インド・太平洋の同盟・友好国には「自国の防衛力を迅速に強化すべきだ」と要請した。

これに対して中国は「米国こそトラブルメーカー」と反論しているとある。

いま、港運労使は25港湾春闘仮協定のなかで、「特定利用港湾」課題について、「港湾労働者の安全、港湾運送事業への影響の観点から、特定利用港湾について、労使の検討・学習会を早急に実施する。」との合意にようやくたどり着いたのが実情である。

この点について、5月22・23、6月10日に開催した中央執行委員会では、このような協定内容でよかったのか、更に踏み込んだ協議が港運労使では必要ではないのか！といった発言が相次いだ。

いま、我々全国港湾としてこういった最悪の事態を避けるべく、先ずはなにをすべきか、なにができるのか。このまま、想定されるとある台湾有事に備えた大軍拡を見過ごすだけなのか。

少なくとも、微力かもしれないが、上記の港運労使による「特定利用港湾」課題に係る仮協定に基づき、労使による協議成果を踏まえ、政府をはじめ全ての関係者に対し、港湾労働者の生命の安全と戦争反対平和の訴えを行動として実施していくことが先ずは求められるのではないだろうか。

（全国港湾委員長・日港労連委員長　竹内　一）

リレー随筆　ミススペル？

何もしなくても時は勝手に進むものだと、つくづく思いながらこのリレー随筆を書き始めている藤木です。

ついこの間、ある船に行った時のことです。色々質問をして、（さて、帰ろうかと）思ったときに船長が「上陸許可がおりない」というので、それは問題だなと思い、話を聞いてみました。

上陸許可は、出入国在留管理庁の管轄でインターネット経由でナックス（NACCS）により関係省庁に一度の申請で済むそうです。

話を聞いているとどうもよくわからないので日本にある総代理店を教えてくれたので電話をかけると「上陸許可のことは地元の船舶代理店に聞いてくれ」と言われ、電話番号を聞いてかけると一度目は出なかったので、ちょっとして再度かけようと携帯電話をよく見るとすでに登録された番号で名前が出ていたのでした。以前、別の船でお世話になった人でした。

ちょっとびっくりしながらも一度かけて、なぜ上陸許可が出ないかを聞いてみました。その結果、船長自ら上陸許可に必要な乗船名簿（クルー・リスト）を作成したのですが、英語表記のスペルを間違えて、申請が通らなかったそうです。再び申請するには、なぜ間違えたのかの理由を説明する必要があり、また、代理店として再び申請するには、ただでやるわけにはいかないので総代理店を通して、その申請費用が出せるかを聞いているところだということでした。

そして、この港で上陸したいのなら、総代理店ではなくてオーナーに直接連絡したほうがいいと助言もいただきました。

そのことを船長に英語で正しく伝えられたかどうかわかりませんが「船長が申請書の書き間違えをしなければ、すでに上陸出来ていたのにね」（これも伝わったかどうか、怪しい）と伝えました。

船長は「シェイ、シェイ」（どういたしました）と言いながら下船したのでした。

本文とは無関係のＬＮＧ燃料船

Mr.カミムラのロンドン通信

先月号に続きいよいよナローボートが出発します。今回はリー・バレーリージョナル・パーク近くから3マイル程北に進む行程に同乗しました。この日はロンドンでは珍しく雲一つない晴天でした。心地よい風を感じながらゆっくり進みます。

ケビンはナローボートについて様々な説明をしてくれました。ボートで生活するためにはライセンスが必要。一年に一回CRTと呼ばれるカナウやリバーを管理している組織に年会費を納め、ライセンスを更新する必要がある。ボートはそれぞれナンバープレートが発行される。ボートを停泊できるエリアは無料と有料がある。無料エリアでの停泊は14日以内に移動しなければならない等。

雑談に夢中になっていると目の前にロックゲートが現れました。このゲートは操作盤が設置されていて、ボタン一つで門の開閉が可能な最新式でした。オートマ化されたゲートは少なく、手動が大半なので珍しいと思い興奮気味に写真を撮っていた私に、

「操作は簡単だからやってみるか？先にゲート内の水位を下げる。次にボートを中に入れ、門を閉じて水位を上げる。やればわかるよ。」

またとない機会なので挑戦することにしました。まずはゲート内の水位を下げます。次にボートを中に迎え入れ門を閉じます。これで水位が上がるはず。と思って待つも全く変化なし。操作盤の前であたふたしていると、

「スルースゲートを開けないと水位は変わらないぞ？」

それって何ですか？と心の中で思いながら操作盤をよく見てみると、それらしきボタンを発見。ポチッと押すと水位があっという間に上昇しました。少し想像すれば、門が両側閉じた状態で水位が上昇するわけがありません。心の中で「アホがばれてしまった。」と恥ずかしい思いをしました。

目的地に到着後、すぐにお隣や近くのボートへ挨拶に向かいます。移動を続けるこの生活の醍醐味は色々な人と知り合えることだとケビンは教えてくれました。

存分にナローボートの魅力を紹介してくれたケビンに感謝します。

暑い夏を乗り切りましょう！

2025年6月1日から職場における熱中症対策を強化するため、改正労働安全衛生規則が施行された。具体的にどのようなことかというと、熱中症の重篤化を防止するため「体制整備」「手順作成」「関係者への周知」が事業者に義務付けられることになった。

対象となるのはWBGT値（気温・湿度・日射・気流の4つの要素を総合的に評価する指標）28度以上又は気温31度以上の環境下で連続1時間以上又は1日4時間を超えての実施」が見込まれる作業となり、港湾ではほとんどの作業が当てはまることになる。

港湾での熱中症対策として、各々の職場での職場巡視やバディ制の採用、ウェラブルデバイス等の活用による熱中症予防、双方向での定期連絡などにより、熱中症の症状のある作業者を積極的に把握するように努めましょう。

こくみん共済
全国労働者共済生活協同組合連合会
coop