

報告
の
報
の
回
前

商売として

土方をやるといふこと

前回は久しぶりに仕事の話、特に現場での仕事のコツについての話題が中心になりました。ここ数年、釜ヶ崎に新しくやってきて仕事を始めた人が多くなっていますが、この道数十年という先輩の話はそれなりに参考になるのではないのでしょうか。

◎ワシは戦後はずっと九州の炭鉱で働いてきた。十年前の閉山まで働いていた。戦後すぐは他に仕事が無かったので、学歴のある人もようけおった。ところが朝鮮戦争が始まって、景気がよくなってるとそういう人はみんな普通の会社に雇われていった。満州から引き上げてきた人とかピアニスト、旧制高校の卒業者とか、大手企業に務めていた人もおった。まあ喰いつめて、というたら言えんこともないなあ。

そんなんで、バリバリの共産党ばかりの組合もあった。そこなんか一〇〇メートル以内材料がないと働かないという労働協約があったんやけど、一三〇メートルあるという仕事を全然せんことがあった。ただ炭鉱の仕事は明日というのがあるから要領が大事やった。組織で仕事をし

位の上でやった方が産率があええで。◎次の仕事の段取りを考えながらやっていくのがプロや。ただ時間が来て金もらうというだけではないな。どうしたら楽に早く仕事が片づくかを考えんといかんし、それにはやっぱり他人のやっているのをよう見なあかん。

◎コンクリ打ちもそうや。昔は一輪車で運んだんで体で覚えたもんやけど、今はベルトコンベアでやるからなあ・・・

扱
書

現場通信

中〇省〇

新聞コラムを見て

一ヶ月前のことである。朝日新聞で、東京湾や大阪湾の水質調査の結果が報道されていた。それは何かといえは、東京

湾に生息している、ボラに毒薬・ダイオキシンが見出された。同様に大阪では、スズキなどの魚が、東京湾に生息しているボラと同様である。これらの諸問題を思い起こせば、東京オリンピック、国際化前のことである。当時は公害防止法も制定されていず、国内の大手船会社所属の船舶が、荷役後の残留物の処置に困って、ソウジヤ、青木組、現在第一工業、月浦組、大阪船舶、同、浜本組、現新和船舶などの、荷役屋などの会社を行使して、バラ物やラワン材木の皮などを、大阪湾一帯に投棄したことを考えれば、臨海の石油コンビナート会社、大手企業及び造船所など会社は同様である。これらの産業廃棄物やスラッジ類などが大量にうまわっている海底に、最新式の土砂運搬船で、大阪湾の関西新空港工事現場では埋め立て工事が急ピッチで進められている。

それもあるはず、堺の日立造船では土砂運搬船が大量に生産されている。その船はどんな船かといえは、船底が強力な発電機でチェーンで引くと、船底が真二つに割れるのが特徴である。五百トンの土砂が船から一気に海底へ落下するのである。

こうした工法で工事が強行されているのである。ケイソンやオイルフェンスなどで、沈殿している毒物、産業廃棄物などの流出は防止できないであろう。