

特集 「不安定労働との闘い」 3

# 「金属産業で最も劣悪な労働環境の実情」 インドの船舶解撤現場を視察して



全日本金属産業労働組合協議会 (IMF-JC) 政策局主任 松崎 寛

## はじめに

「労働者が1日1米ドル未満の賃金で働き、想像できる限り最悪と云っていい生活・労働条件のもとに置かれ、致命的な安全衛生上のリスクにさらされている。」IMF(国際金属労連)は、インドの船舶解撤現場の労働環境をこう表現している。2003年、全インド港湾労働組合連合会傘下のムンバイ港湾・一般労働組合は、SMEFI(イ

ンド鉄鋼・金属・機械労連)とIMF(国際金属労連)の支援を受け、インド西海岸中部のムンバイ市において、主要船舶解撤国では初となる現場労働者の組織化に成功した。本稿では、ムンバイの船舶解撤現場の実情を目的の当たりにしたIMF-JC「南アジア労働事情調査団」(2006年4月)の報告をもとに、船舶解撤現場における不安定労働の現状、現地労働組合による組織化の苦労や経緯、そして今後課題について報告する。

## ●ムンバイ船舶解撤現場の実情 劣悪な労働環境と不安定な雇用形態

IMF-JC「南アジア労働事情調査団」は、2006年4月24日、IMF南アジア事務所ならびにSMEFI(インド鉄鋼・金属・機械労連)の協力を得て、ムンバイ市にある船舶解撤現場を視察した。そこで見たものは、あまりにも劣悪な労働環境と不安定な雇用状態に置かれている労働者の現状であった。

## あまりにも劣悪な労働環境

ムンバイ船舶解撤現場では、満潮時に船を陸地(砂浜)に引き上げ、干潮時に解体作業を行う「ビーチング方式(浜解撤)」によって、漁船、

アスベストなどの有害物質は廃船から「むき出し」状態のまま何の対策もとられておらず(写真②)、廃油などの汚染物質は垂れ流されて海が黒く染まっており(写真③)、健康被害、環境汚染が深刻であることを物語っていた。解体された廃船の鋼板



①「ビーチング方式(浜解撤)」によって解体される廃船。

や部品の欠片が現場の地面全体に山積みとなって至るところに放置され、安全な作業場や通路は見当たらない。写真④。ガス溶断用のガスボンベは、廃材とともに無造作に野積みされ、つねに爆発の危険性に晒されている(写真⑤)。ヘルメット、手袋、マスクなど必要最低限の保護具は、労働組合の支援により序々に支給されるようになってきているようだが、組合の財政事情もあり、まだ全員には行き渡っておらず、布を頭に巻きつけ、素手で廃材を処理する作業員も多く見受けられた(写真⑥)。ムンバイ港湾・一般労働組合が2003年に組織化に成功してから、以前より状況が改善されているという説明を受けたが、それでも金属産業のあらゆる現場と比較すると、最も劣悪な労働環境といわざるを得ない。



②アスベストらしきものがむき出し状態のまま放置されていた。

## 労働者の雇用形態・労働条件

ムンバイ船舶解撤現場がフル稼働した場合、約6,000人の雇用規模となり、さらに2万人が、現場周辺の再圧延工場や小さな铸造工場、酸素工場、金属売買といった川下産業で働くことになる。JC調査団が視察した2006年は、好調な海運市況の影響で中古船舶の使用期間が世界中で伸びたため、解撤処理にまわされる船舶が減少し、ムンバイの現場においても1区画(約250人規模)のみが稼働する状況であった。

解撤現場19区画はすべてムンバイ市の所有であり、港湾局が管理している。解体業者は港湾局から区画を借り、解体業者から仕事を請け負った下請け業者が、船舶解撤作業期間



③海辺は廃油により黒く染まっている。

中に必要となる労働者を、解体終了までの期間契約(2〜3カ月)、もしくは日雇いで雇用している。現場での仕事内容は、ガス溶断、オイル除去、クレーン操作、危険物の運搬など、常に危険と隣り合わせの作業であるにもかかわらず、職業訓練や安全衛生に関する訓練は十分ではないようだった。ちなみに、同現場における死亡事故・負傷件数をはじめ、労働災害に関する統計は皆無であった。

賃金は、一番手当ての良いクレーン操作で日給1.5米ドル、それ以外の作業員は日給1米ドル以下であり、運よく1年間仕事にありつけたとしても、年収にして300米ドル(約3万円)に届かない。インド金属産業のワーカー平均年収10万ルーピー(15万ルーピー(約30〜45万円))と比較すると10分の1以下の賃金である。



④安全な作業場・通路は見当たらない。

雇用契約が切れると、次の現場(請負業者)に職を求めて転々としてざるを得ず、仕事が得られない場合には、即「職なし、文無し」となってしまう。解撤現場の労働者は極めて不安定な雇用形態の下に置かれていた。

なお、現場の作業員は、そのほとんどが近隣諸州からの移民労働者であり、インド特有のカースト最下層、あるいはカースト枠外の被差別最下層集団(ダリット)出身である。法律上カーストでの差別は禁止されているものの、日頃から社会的にも職業的にも差別を受けているのが現実である。現場では、負傷事故、健康被害が多いため、50歳以上まで働き続けることは「夢のまた夢」ともいわれている。



⑤廃材とともに野積みされるガスボンベ(中央奥)

## ●労働組合の活動 ↳解撤現場における不安定労働との闘い

世界の船舶解撤量は、バングラデブ、インド、中国、パキスタンの4カ国で全体の91%を占めている。そのうち、バングラデブ、インド、パキスタンの3カ国では、「ピーチング方式（浜解撤）」によって船舶の解撤が行われ、ほぼすべての現場において劣悪な労働環境と自然環境汚染が問題となっている。なお、インド国内では、船舶解撤産業で働く労働者は約16万人と推測されている。

IMF（国際金属労連）は、そうした船舶解撤産業における劣悪な労働環境と不安定労働の改善・解消を目的として、2003年から「インドの船舶解撤産業における金属労働者



⑥ヘルメット、手袋、マスクなど必要最低限の保護具は行き渡っていない。

の組織化」プロジェクトを開始した。そのパイロットプロジェクトとして、全インド港湾労働組合連合会傘下のムンバイ港湾・一般労働組合は、SMEFI（インド鉄鋼・金属・機械労連）とIMF（国際金属労連）の支援を受け、ムンバイ船舶解撤現場の組織化を開始し、2003年、主要船舶解撤国では初となる現場労働者の組織化に成功した。

### 組織化までの苦勞

ムンバイ港湾・一般労働組合は、1920年に設立され、インドでも歴史を有する労働組合の1つである。これまでの活動経験を活かして組織化を開始したものの、苦勞の連続であったようだ。現場の労働者のほとんどは読み書きができず、組合のオルグ資料が読めないため、労働組合が何であるか理解できない。また、彼らは短期雇用契約の労働者であり、雇用主も頻繁に変わるため、労働組合に参加することで職を失ったり、雇用主が雇ったマフィアから暴力を受けたりするのではないかと

恐れている。

こうした状況のなかで、組合は時間をかけて現場労働者の信頼を得るための活動を開始する。まず、現場では支給されていなかった安全な飲料水を無料で提供し、財政に少しでも余裕があるときには、防護具を少しずつ買い揃え、現場労働者に支給していった（写真⑦）。労働災害が頻繁に起こることから、安全衛生教育を実施し、NGOと協力して救急医療サービスも開始した。また、現場労働者とその家族を対象に、HIV対策活動も行った。組合オルガナイザーは、こうした活動続けている最中にも、マフィアや警察当局から執拗な妨害を受けながらも、地道な努力の積み重ねにより、序々に労働者の信頼を得るようになっていった。

こうして、現場の労働者は、労働組合の安全衛生活動の重要性を認識するようになり、組合は主要船舶解撤国では初となる現場労働者の組織化に成功。2003年のプロジェクト開始後2年間で650名の船舶解撤労働者が組合に加入し、現在も組織拡大中である。

### 組織化の成果と活動

ムンバイ港湾・一般労働組合は、船舶解撤現場を組織化した後、組合としての安全衛生活動を継続しつつ、現場の使用者側との賃金・労働条件交渉や、保護具支給に関する交渉を本格的に開始した。組合の交渉努力により、ある解撤現場組合員の日給は0.89米ドルから1.50〜1.80米ドルに上がったと報告されている。労働災害による死亡補償金についても支給されるようになった。また組合は、船舶解撤現場労働者の子どもたちのために学校を開設したり（写真⑧）、不況期による失業対策として、組合員向け銀行（融資）業務も行ってきている。組織化当時、敵対していた警察当局との関係も回復しつつある。

このムンバイにおけるパイロットプロジェクトの成果を受け、SMEFI（インド鉄鋼・金属・機械労連）とIMF（国際金属労連）は、インド最大の船舶解撤現場であり、スーパータータンカーなどの大型船舶を解撤しているアランおよびソシヤ（推定雇



⑦保護具を支給された組員。



⑧解撤現場付近の道路で無邪気に笑う子どもたち。労働組合が設立した学校に通っている。

## ●今後の課題

インドは、2003年まで世界一の船舶解撤量を扱っていたが、2004年からは、より労働コストの安いバングラデシュが船舶解撤の主役となり、現在では、バングラディッシュがインドの3倍以上もの船舶解撤量(図表を抜いている。バングラデシュでは、ある船舶解撤請負業者1社のみで、年間360件以上の死亡災害が発生していると指摘されるなど、インド同様の劣悪な労働環境か、それ以上に深刻な状況である可能性が高い。

世界では今後、1970年代の建造ブーム時の船舶、特に、一重殻石油タンカーなど、現在の安全基準を満たさないサブスタンダードを中心に、大量の解撤予定船の発生が見込まれている。このため、バングラデシュやインドにおいては、解撤取扱

量が今後増加すると予想され、船舶解撤現場における安全衛生の確立は急務となっている。

現在、船主および解撤業者が船舶解撤現場の労働安全衛生面に配慮し、環境保全型船舶リサイクル実現するための「IMO(国際海事機関)シップリサイクルガイドライン」が採択されているが、強制力を持っていないため、事実上野放し状態となっている。

前述のムンバイ港湾・一般労働組合やIMFは、関係国際機関に、船舶解撤労働者の生命を守るよう、労働災害防止にむけた強制力のある国際ルールの確立を働きかけており、2006年9月には、IMOの会合で要求の実現を求めた。

こうした労働組合やNGO組織の働きかけの成果もあり、IMOは、船舶のさまざまな解体に伴う廃油などによる環境汚染や作業員の健康被害を防ぐため、国際航路を行き来する外航船を対象に、①解体は締約国が認可した施設に限定する、②船内にある有害物質の管理のため、一覧表の作成と備え付けを義務付ける、などの規定を柱とする「船舶リサイクル条約案」を策定し、2009年5月に香港で開くIMOの会議で条約案を採択、2012年の発効を目指す

している。しかし、こうしている間にも、インドやバングラディッシュの船舶解撤労働者は日々生命の危険に晒されている。国際社会は協調して早期の発効を目指すべきである。

なお今後、解撤の増加が見込まれている1970年代後半以降に建造された大型商船は、その7割が日本製といわれており、我々日本人も真剣にこの問題について考えていくことが重要である。

