

茨城の教育

茨城県高等学校教職員組合
310-0853 茨城県水戸市平須町表原 1-93
TEL 029-305-3075 FAX 029-305-3317
www.ihsfu.net

〈教育のつどい・いばらき〉会場：土浦市亀城プラザ

2月7日（土曜）13:30-17:00 シンポジウム「特別支援学校の現状から青年期教育を考える」

2月8日（日曜）9:00-12:00 課題別分科会（第1 高校 第2 障害児学校）

月80時間以上の超過勤務者が高校で13%

茨高教組、県教委との“時短協議”で課題と問題点指摘

平日の超過勤務時間数

12月18日（木）に茨高教組は県教育委員会と労働時間短縮に関して協議をおこなった。教育委員会側は高校教育課（人事担当・生徒指導担当）、特別支援教育課、保健体育課の各課が参加した。

協議の中では、10月に行われた勤務時間実態把握調査結果が資料として配付された（下表はその一部）。平日の超過勤務時間数80時間を超える教員は高校で559人、特別支援学校で35人だった。高校では週休日及び祝祭日の部活動などへの従事時

間数が50時間を超える教員が273人いる。平日と週休日を合計すると月200時間を超える教員もいることが想定できる。昼休みの勤務時間や出張、年休取得日の超過勤務が記録されていないなど不十分な調査方法であったものの、超過勤務の実態が明らかになったことの意義は大きい。

2013年度に精神疾患を理由にした療休者が58人（高校31人・特別支援27人）、3ヶ月以上の要休業者が34人（高校22人・特別支援12人）などの現状を考えれば、超過勤務の解消のためにまず超勤の実態がどう

なっているかを教員個人も学校組織も正確に把握する必要がある。

10月14日に開催された第1回総括安全衛生委員会では、健康管理医の委員から「生徒や学校、家庭の問題でストレスを抱えた教員が超過勤務が続くと精神疾患を発症する。超過勤務の解消がメンタルヘルス対策上欠かせない」などの発言があった。

各学校の管理職員の責務

協議においては、今後各学校で今回の調査結果を教職員に配布し、衛生委員会などで超過勤務縮減、解消のために何ができ

るか、何をやらなければならないかを話し合うことを確認した。また、教育委員会側から、超過勤務が80時間を超える教員に対して管理職員がどのような対応をとっているか、確認することにしたいとの発言があった。

「超過勤務月80時間以上」が、「過労死ライン」と言われていることも学校や教職員の共通認識にしていく必要がある。

勤務実態調査の改善を要請

調査方法の問題点についても協議をおこなった。

学校によっては職員会議ではなく朝会で説明したなど、勤務時間実態調査の目的が正確に説明されていなかったため、勤務時間を何故記録するのかよく分からないという教員も少なかった。管理職員の超過勤務に対する認識の甘さだけでなく、教員自体にも超過勤務に対する認識が甘いところがある。

県教委は今後も勤務実態調査を継続し、年数回県教委への提出を求めることを明らかにした。

協議の中で、勤務時間実態把握調査の改善すべき点として組合が要請したのは以下の通り。

(1) 調査用紙の最初に、「この調査は超過勤務の縮減・解消を目的に実施するものであり、超過勤務を正確に記録してください」などの一文を入れ、趣旨・目的をあきらかに

すべき。

(2) “プルダウン”での時間数入力候補が「4～23」となっていて、24時以降の入力ができない。特別支援学校の寄宿舎などでは24時以降の仕事が入る場合もあるので、「0～24」のプルダウンにすべき。

(3) 「交通渋滞を避けるため等で早く出勤したものについては、記入の対象になりません」とあるのは不適切。出勤は全て8時30分にすべきと指示した管理職員もいた。交通渋滞を避けるために早く出勤したとしても出勤すれば何らかの仕事をしているのであるから、正確に出退勤時間を記録すべき。

(4) 「持ち帰り残業」の実態を本人も管理職員も把握すべきであるから、自宅に持ち帰った仕事の時間も記録すべき。

(5) 年休（時間休も含む）を記録しないことになっているが、時間休を朝とって放課後遅くまで超勤をする場合もある。実態通り記録すべき。

(6) 「出張の日については、通常勤務の時刻を入力してください」とあるが、部活等の場合、通常勤務以前の学校集合、かなり遅い時間の学校到着・解散になる。実態通り記録すべき。

(7) 休憩時間（「昼休み」）の勤務が記録の対象になっていない。しかし、多くの学校では

休憩時間とされる「昼休み」に会議をしたり特別指導をおこなっている。「昼休み」に勤務した場合、その時間を正確に記録すべき。

「超過勤務の指針」作成を要請

今回の時短協議の中でも、昼休みの勤務の問題や特別支援学校などで週休日に保護者からの要請で行った部活補助等が勤務であるのかどうか話題になった。特別支援教育課の担当者は、「親の要請の場合、渉外部の教員は勤務になるが、渉外部の教員から呼びかけられた教員はボランティアになる。ボランティアだから断ることもできる」というような言い方をした。しかし、実際には断ることが難しいのが実際のところで、県教委として何が超勤にあたるかを具体例をあげて指針として出さないとボランティアという名の超過勤務が増えてしまうことになる。

教員の仕事の内容や超過勤務の実態を明らかにした上で、教育委員会が「超過勤務の指針」を早急に作成する必要がある。また、同時に超過勤務縮減に向けた管理職員研修を実施して、実効ある超過勤務縮減を図っていく必要がある。

最後に、超過勤務の縮減・解消を具体化するために、組合と県教委による時短協議を今後定期的に開催することを要請し、協議を終了した。 ☎

○平日の超過勤務時間

	調査対象 人数	80時間以下		80時間を超え 100時間以下		100時間を超え 150時間以下		150時間超		平均超過 勤務時間
		人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	
高等学校	4762人	4203人	88.3%	319人	6.7%	210人	4.4%	30人	0.6%	42.2時間
特別支援	2081人	2046人	98.8%	28人	1.4%	7人	0.3%	0人	0%	33.7時間

○週休日及び祝祭日の部活動等への従事時間

	調査対象 人数	8時間以下		8時間を超え 20時間以下		20時間を超え 50時間以下		50時間超	
		人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
高等学校	4762人	3079人	64.7%	586人	12.3%	824人	17.3%	273人	5.7%
特別支援	2081人	2062人	99.1%	17人	0.8%	2人	0.1%	0人	0%

（「勤務時間実態把握調査」集計結果、2014年10月実施、茨城県教育委員会資料）

必修〈道徳〉は生徒の道徳性の発達をうながすか？ (第39回)

演説から50年余、キングの“夢”は実現したのか？

「まだ夢がある」と語る M. L. キングにとっての「現状」 (第5回)

ディープ・サウス
グレート・マイグレーション
「深南部」と「大移動」

ハーマン・メルヴィルの『白鯨 Moby-Dick; or The Whale』において、狂気のエイハブ船長率いる捕鯨船ピークオッド号に乗り組んだ黒人少年ピップは、捕鯨ボートから海に落ちて二等航海士スタップに譴責される。

「もう跳びこんでも、拾ってやらんからな、ピップ、いいな。おまえのような者のために、鯨を逃がすわけにはいかんだ。鯨一頭を売るとだな、いいかピップ、おまえをアラバマで売るより三〇倍もの金になるんだ。」

『白鯨』の出版は南北戦争 Civil War の10年前の1851年、メルヴィルの捕鯨船乗船はその10年前であるが、当時は黒人といえば南部の出身と相場が決まっていた。(なお、『白鯨』は、一九世紀中葉のアメリカではかんがえられないほど、人種的偏見から自由」なのである」[岩波文庫版の訳者八木俊雄の解説]。念のため。)

ローザ・パークスが逮捕されたバス(ヘンリー・フォード博物館所蔵。レストアされる前の写真) www.thehenryford.org/exhibits/rosaparks/story.asp



アラバマはその南部の中心であり、1860年リンカーンの当選を受けて、アメリカ合州国を離脱したサウスカロライナ・ミシシッピ・フロリダ・ジョージア・ルイジアナ・テキサスとともに州都モントゴメリーにおいて「アメリカ南部連合」を結成した(このうちフロリダとテキサスを除く5州が「深南部 Deep South」)。翌年の南北戦争開戦直後、これにバージニア・アーカンソー・ノースカロライナ・テネシーが加わる。モントゴメリー市が当初の南部連合の首都である。

南北戦争後の南部奴隷制社会の解体と社会の近代化、すなわち「再建 Reconstruction」は中途半端におわり、奴隷身分から「解放 emancipation」された黒人は分益小作人となり生活は一向に豊かにならないばかりか、「ジム・クロウ法」体制下であらたに作り出された人種隔離 segregation 制度のもと、しばしば残酷なリンチ殺人の標的とされるようになる(第1088号)。

20世紀にはいり、第一次世界大戦期に新規移民の減少による北部社会の労働者不足が顕著になると、南部から北部へ向けた大規模な黒人の移住(「大移動 Great Migration」)がおこなわれた。北部の都市に流入したアフリカ系アメリカ人は、最底辺の低賃金労働者としてスラム街(「ゲットー」)に押し込められた。こうして黒人に対する人種差別体制は合州国の全体に拡散することになった。

バス・ボイコット運動

「公民権運動」は黒人差別体制の中心地モントゴメリーで始まった。1955年12月1日、42歳の縫製労働者である黒人女性ローザ・パークスが、市の「バス人種隔離条例」違反容疑で逮捕される事件が起きた。

1896年のプレッシー対ファーガスン事件では、1編成の列車のなかで白人専用車両と有色人種専用車両による隔離を定めた州法に違反したプレッシーが逮捕され、連邦最高裁判決で有罪が確定した(第1087号)。しかし、鉄道にかわって公共交通の中心となったバスの場合、ひとつの車両内で白人と黒人を隔離することは事実上不可能である。

モントゴメリー市営バスは、前後2つのドアの使用については白人と黒人を区別し(前は白人用、後は黒人用)、黒人は前の

ドアから乗車して運転手に運賃を支払ったあと、いったん前のドアから降り、後ろのドアにまわってそこから乗車することとされていたが(すでにこの時代からワンマンバスである)、座席は明確には区分されていない。固定した境界線は設定されず、前の方を白人専用、後の方を黒人専用とするものの、中間部はその都度いずれかが座ることとされていた。

この日、ローザ・パークスは10人分の白人専用席のすぐ後ろの中間部に座っていたが、バスが混んできて白人専用座席が満杯になり、立っている白人がでてきた。運転手が中間部にいたパークスに対して、席を離れて後ろへ移るよう命令した。パークスは立っていた白人1人が座れるよう通路側から窓際の座席へと横に移動したものの、後ろへ行くことを拒んだ。札付きの人種差別主義者の運転手ジェイムズ・ブレイクが警察に通報し、パークスは市条例違反でその場で現行犯逮捕された。

ローザ・パークスが加入していた N A A C P (National Association for the Advancement of Colored People「全米黒人地位向上団体」)がただちに支援に乗り出し、その晩のうちに印刷された35,000枚のビラが翌12月2日(金曜)に配布され、週明けの5日(月曜)のバス乗車ボイコットを呼びかけた。5日以降、黒人ドライバーのタクシーや個人所有の車による代替輸送、そして徒歩による通勤が実行された。タクシーはバス料金と同額の料金での相乗り運行で協力し、さらに寄付金で購入したワゴン

車(「走る教会」)が投入された。

当時、市営バスの乗客の4分の3は黒人であり、ボイコットは市財政をも直撃した。市当局や人種差別主義者らは、正規料金を守らないタクシーへの罰金やワゴン車への保険付帯拒否、人種差別主義団体 K K K による示威行動や暴力行使などで執拗な妨害を加えた。

モントゴメリー市の簡易裁判所で10ドルの罰金刑を言い渡されたローザ・パークスの上告を受けた連邦最高裁は、1956年11月13日、人種隔離を定めた州法と市条例は憲法違反で無効と判決した。この日までボイコットは続けられた。(現代日本では1年以内に最高裁判決がだされることは考えられない。)

現代の人種主義

このバス・ボイコット運動の中心的メンバーのひとりとして活動したのが、モントゴメリー中心部の「デクスター・アヴェニュー・バプテスト教会」の新任牧師マーティン・ルーサー・キング(26歳)である。

公民権運動はこのバス・ボイコット運動が端緒となったと言われる。連邦最高裁判決は運動の終結を意味しない。キングの演説がおこなわれた1963年8月28日の「ワシントン大行進」まで、判決から7年近くが経過する。

キングの演説の後ろ三分の一だけを掲載する道徳テキスト『ともに歩む』は、こうした経過のすべてを視野の外に置き、「夢」だけを印象づける(第1085号)。それだけでなく、さらに進んで、まるでその「夢」が実現したか

のごとき、とんでもない誤解さえ与えかねないのである。

1964年の「公民権法」制定をもって10年間にわたる公民権運動は終結したとされるが、以来50年が経過した2014年8月、人種差別の残存をうかがわせる事件が日本でも報道された(ミズーリ州で警官が黒人少年射殺。www.huffingtonpost.jp/2014/08/16/streets-of-ferguson-erupt-again_n_5684940.html)。キングの演説の直接的な主題である人種差別の現実、当の演説の教材化においてさえ視界から脱落させられて巧妙に隠蔽され、「夢」と現実の境界は曖昧化し、事実希薄化されてしまうのである。

客観化の容易なはずの外国における人種主義の把握すらおぼつかないとするならば、現代日本における人種主義を把握することは一層困難である。現在のテレビ・新聞・インターネットにおける、反中国・反朝鮮の表象と言説の充溢はまさに目を覆いたくなるほどである。このような現象はたしかに以前からあったが、現在のように公然と呼号されたわけではない。言論・文化の次元にとどまらず、だいたい以前から大都市などの地方政府において、近年は中央政府において、悪びれもせずに過去の人種主義を正当化したうえで、将来に向けて人種主義政策を強行しようとする政治勢力が跋扈するにいたっているのである。

彼の地の過去の事象としてではなく、日本社会における今現在の問題としての人種主義と対決することは、われわれの責務である。(連載おわり) ㊟