


(公・事・取扱注意・親展)(写)	(発番)全国港湾15FAX第88号
(宛先) 各 四役、中執、単組委員長、地区港湾議長	2016年 4月 13日 分
殿	(発信者)全国港湾書記局 

(件名)

16春闘協定の合意に至る労使の主張点と協定内容について

(本文) 16春闘は、2月2日に要求を提出して以降、地区行動・中央行動などの取り組みを進め、4月9日からの72時間ストライキを背景に交渉を進めてきた。その結果、既報の通り、4月6日の第6回(続会)中央港湾団交において合意し、仮協定の締結に至った。

16春闘協定の合意に至る労使の主張点と合意内容について、下記の通り報告する。なお、中央港湾団交は妥結に至ったが、各単組は、賃上げをはじめとした諸要求の前進にむけた取り組みを引き続き進めており、こうした、各単組の取り組みを産別として支援していく体制を堅持していくことを重ねて要請する。

記

報告は、太字で協定内容を表記し、各協定の労使の主張点と協定の内容(解釈)について記述する。

協定1項 雇用基盤と港湾労働の安定について

協定1項(1) 認可料金制度の復活に向け、労使各々が実現出来るよう関係先に引き続き働き掛けることとする。

＜労使の主張点と合意内容＞

- ① 認可料金制度は、港湾運送事業が持続的にかつ健全に発展していくための必要不可欠な制度であり、規制緩和が導入されて以来、その切実性は日増しに強くなっていた。組合側は、この切実性をもとに、様々な運動を展開し、日港協としても共通の認識で具体的な取り組みに踏み込むよう要求し続けた。その結果、10春闘において「届出料金制度から認可料金制度への移行等については、労使協調して推進する」と協定し、これを契機に毎年の方針・要求・運動に反映させ、以後の春闘協定でも同趣旨の合意を確認してきたが、具体的に行政等に働きかけるまでに至っていなかった。
- ② そのために、16春闘では「労使共同して関係行政に働きかけ、その実現を図ること」を要求した。日港協は、「積年の課題」と表明する一方で、「行政当局に強い要請を行えば……労使が期待する方向とは全く逆方向に進む」ことが危惧されるとの認識を示し、回答してきた。その背景に、現在の政治・経済情勢から推測すれば「益々規制緩和の方向に進む」との認識を示した。
- ③ 組合側は、「規制緩和」が政府や経済界の支配的な考え方であるとの現在の政治状況は理解するが、それを打開していく方向を含めて業界団体としてのイニシアティブの発揮が

問われていることを強く主張した。同時に、政治・経済状況を固定的に見るのではなく、港運事業の発展を目指す姿勢を明確にすべきと質した。

- ④ こうした協議を踏まえ、14春闘では「認可料金体制への移行を念頭にワーキンググループを設けて」料金研究を行い、その成果をとりまとめてきたこともふまえて、あらためて認可料金制度復活への姿勢を明示するよう求めた。そのうえで、政治・経済状況が続くことを前提に姿勢を後退させることは容認できないと強調した。この結果、15春闘協定の合意を再確認する合意に至った。

協定1項(2) 港湾労働の安定的確保には専業者への支払いの配慮が必要であり、このために日港協は、傘下事業者に対し指導を徹底する。

＜労使の主張点と合意内容＞

- ① 認可料金制度の復活の課題と共に、規制緩和政策、届出料金制度の下で「適正料金収受」と「各種専業者への適正支払い」は、賃金引上げをはじめとするすべての港湾労働者の労働環境整備を進めるための不可欠な課題であった。10春闘で「日港協は元請事業者に対し専業者への適正な支払いについても強く指導する」と合意して以来、毎年の春闘で同様の趣旨の確認を行ってきた。
- ② この合意をもとに、各専業者への適正支払いを具体的な賃金引上げの結果で検証してきた。しかし、より現実的には「下払い」自体を検証することが同時作業として必要であった。こうした問題意識の中で、今次春闘では、繰り返し「適正下払い」の具体化を主張し続けた。
- ③ 日港協は、「料金の収受・支払いは個別事業者の責任と自覚の問題」との認識を回答に示した。しかし、組合側は、それを各種専業者の側が納得し、労働環境整備に還元されているかを実証されることを追求し続けた。この追求の中で、日港協は、団交を重ねる毎に「指導の強化」、「配慮する」との姿勢を表明するに至った。
- ④ こうした中で、組合側は、個別賃上げ交渉の中でも、産別交渉の場での日港協の姿勢を検証した。日港協は、「元請事業者と専業者との会議」の場で対応するなど回答してきた。この交渉を通じて、日港協は「指導を徹底」すると回答した。組合側は、「指導の徹底」を重ねて確認し、踏み込んだものと評価して、この合意に至った。

協定1項(3) 三島川之江港の指定港化については、既協定の経緯を踏まえ、日港協として改めて関係行政に働きかける。

＜労使の主張点と合意内容＞

- ① 日港協の一次回答は、「国交省の約束が実現していない」ことは残念としたうえで、「地元荷主の抵抗は強く、更に政治力を駆使」しており、その主張は、事業法の存廃までに踏み込みかねないことを懸念しながら「業としてアプローチできない」とするものであった。これは、15春闘以前の協定や合意から後退するものであった。
- ② 組合側は、これまでの「関係行政に働きかける」との姿勢や、日港協が関係者を一堂に会す機会を作る役割をはたして議論の場を設けてきた経緯から見れば、後退していると強く反発した。同時に、地元四国での、新たな協議を継続する試みの芽も摘み取ることもなると主張した。また、団交権の確立の課題とも合わせ、こうした現実があるからこそ「団

交権確立」が急がれると主張した。

- ③ この主張のぶつかり合いの中で、「これまでの経緯を踏まえ」、「改めて関係行政に働きかける」ことを確認し、合意に至った。

協定1項(4) 港湾労働の職域及び雇用安定について傘下事業者は、港湾労働法の精神及びその意義を理解する。

また、雇用秩序問題、あるいは社会情勢の変化に伴う港湾労働法適用問題に対応するため、「港労法問題労使検討委員会」において、必要に応じ協議する。

＜労使の主張点と合意内容＞

- ① この間、同検討委員会では労使の主張の論点整理を行い、検討委員会のもとに、全港適用と全職種適用を協議する小委員会の設置を確認したまま1年余のブランクがあり、本年度方針で協議の再開を確認していた。この方針のもとに、昨年秋には検討会を開催し、そこでは、港湾労働法の趣旨(意義)については労使とも一致して理解することを確認していた。
- ② この到達点と15春闘協定で「……港湾労働法の存続が第一義であり、港湾運送事業者の業域並びに港湾労働者の職域の確保・拡大の観点に立って、……法適用に当たり最大限活用するよう努力する」と確認していたことを前提とし16春闘要求を整理した。つまり、通過貨物の拡大と水際チェック機能の低下という現実を、港湾労働法の適用拡大によって雇用の確保を進めようという要求であった。
- ③ 日港協は、15春闘協定の主旨にそって努力するとの回答に固執した。組合側の検討委員会の到達点を後退させるものだとの追求に対し、あらためて検討委員会を開催して議論する回答したため、3月31日に検討委員会を開催した。
- ④ この場で、業側は、港湾労働法について「全港・全職種適用」を労使で合意し、行政などに働きかけていくことは、現下の情勢の中では、むしろ港湾労働法そのものを否定されていく可能性が懸念されることから、現状維持で委員会も解消すべきと提起した。
組合側は、これに強く反論し、労使の主張は激しくぶつかることとなったが、協議の結果、次の点を確認した。その際に、これを確認の後、情勢判断をふまえて、「港湾労働法の全港・全職種適用」を具体的に労使で取り組む際には、各地区協会及び地方港の代表は反対しないことを口頭で確認を求め、業側はこれを了承した。
イ、港湾労働法問題検討委員会を継続し、検討を続けることとし、港湾労働法の主旨と地方港の現状について調査するなどの取り組みを進める。
ロ、港湾労働法の主旨は労使双方が一致して理解したことを確認するが、「全港・全職種適用」にむけた法改正などの働きかけについては、情勢を勘案して、協議しながら対応する。
- ⑤ 上記の検討委員会の基本合意にも関わらず、日港協は、「港湾労働法の精神(趣旨)及びその意義を理解するよう努めることとする」とし、検討委員会を継続して「社会情勢の変化に伴う港湾労働法適用問題に対応するため、必要に応じ開催し協議する」と回答した。組合側は、「理解する」と確認したものを「理解するよう努める」とは、委員会の基本合意を否定するものと強く主張し、結果として「理解する」との合意となった。
- ⑥ この協定の内容と合意に至る過程での協議で、押さえておくべき視点と労使が認識を一

致させている点は次の通りである。

- イ、これまで地方港において、「法の主旨を理解する」点でアンバランスがあったが、この合意で一致を確認したこと。
- ロ、自公政権の下での「規制緩和」政策によって、法による社会的規制の適用拡大の困難さは労使が理解するものの、そうした状況に変化があった場合は、労使が適用への取り組みを進めることと、その場合は事業者側で反対がないことを確認したこと。
- ハ、社会情勢の変化は、一層の規制緩和で港湾労働法そのものが否定されるような変化も想定し、その場合は労使一致して法の存続に向けて対応すること。

協定2項 賃金・労働環境整備に係る諸課題について

協定2項(1) 産別賃金制度に係る諸問題については、賃金・労働時間問題専門委員会において年内を目途に引き続き協議する。

＜労使の主張点と合意内容＞

- ① 15春闘においては、日港協が「独禁法に抵触するおそれがあり制度賃金には回答できない」、「改定する、あるいは回答できるということではなく、この問題を協議することすら独禁法に抵触する」として、回答を避けてきた。しかし、組合側の強い反論と行動の中で、日港協も回答することを決断し、産別最低賃金の改定を実現した。この点について、15春闘総括では、労使交渉することも、制度賃金を改定し協定することも法律に抵触しないとの姿勢を貫き、産別の団結で日港協の姿勢を変えさせることができたと評価した。
- ② 昨年秋に賃金労働時間問題専門委員会では、日港協は「制度賃金を否定せず、可能ならば回答したいが、独禁法に触れないよう、どのような回答ができるか相談したい」と提起した。組合側は独禁法に左右されないと主張していたが、16春闘においては、日港協の「独禁法に触れる」との姿勢は、昨年以上に頑強なもので、ストライキを背景に交渉を迫ったなかでのギリギリの時間帯の中でも変化は見られなかった。そうした、日港協の姿勢の背景にあるものとして、公式の場では触れられないという前提で、折衝などを通じて明らかにされたことは次の通りであった。
 - イ、公取委の首脳 OB を通じて、港湾運送は査察のターゲットになっているとの情報がもたらされ、国土交通省からも、同様の注意喚起の指導がある。
 - ロ、船社が違反を問われて課徴金の制裁を受け、水先案内人についても制裁があった。
 - ハ、労働集約型の産業においては、産業横断的に賃金が引き上げられれば、料金引き上げに直結し、結果的に自由な競争を阻害するとの理由で独禁法適用となるというのが公取委の論理で、労使が判断するのではなく、公取委が判断することであるので、業界団体として抗弁の余地がない。
- 二、独禁法違反となれば、莫大な課徴金の制裁があり、業界団体として耐えうるものではない。
- ③ 折衝の中で、組合側は、昨年経過を示し何らの動きがないのに、納得するわけにいかないことや、労使交渉それ自体が否定されることに強く反論した。日港協は、折衝と並行しながら、労務委員会だけでなく首脳陣も加えて検討を繰り返し、そこでは、産別賃金制度、産別協定の重要性は十分に理解しており、額の多寡は別にして出来るならば制度改

定に踏み込みたいという意思はあるとの認識を示し、それでも独禁法違反に問われた時に協会が担わねばなくなる制裁には、責任を負えなくなるとの考え方を示した。同時に、組合側も産別制度賃金や産別交渉まで否定される懸念は憂慮するが、そうした公取の動きに対しては、労使が一致して「産別協定・産別交渉を擁護する」ことの確認を求め、日港協もその立場を了承した。

- ④ 以上の協議の結果、産別制度賃金の重要性を再確認すること、独禁法に抵触するとの懸念が払拭されれば、制度の改定に向けて協議を再開することを中央団交の回答として示すことで、これらについて合意することとした。なお、協定に「独禁法」について一切触れていないが、「危惧される課題」がそれを指しており、公取委の注目することとならないよう配慮している。
- ⑤ この問題は、産別労使協議体制と産別協定の根幹にかかわる問題であり、制度賃金はその時の情勢や交渉如何によって改定できないことはあっても、「毎年改定される問題」という視点を労使間の認識が前提になければならない。その意味で、今回の協定には、「年内に目途に協議する」と明記し、「危惧される課題」が解消するならば、それを踏まえて制度改定の協議を行うことを合意しているため、専門委員会での早急な解決が求められるという課題があることを付記する。

協定 2 項(2) 62歳までの定年延長の必要性については理解する。

但し、実施に向けて雇用延長の条件整備等労働環境の整備については、1年を目途に各地区・各企業労使で協議する。

＜労使の主張点と合意内容＞

- ① この要求は、14春闘協定で高齢者雇用安定法にもとづき、「遅くとも厚生年金の支給開始年齢に対応できる定年制を検討するよう指導する」ことを合意したことが根拠で、2016年には62歳定年、2025年には65歳定年が実現されておかなければならないとして、具体的な前進を求めた。
- ② 日港協は、「真剣に検討していかなければならない課題」と回答はするものの、「一律に定年年齢を引き上げることは業側の経営を著しく圧迫する」として「企業の裁量に委ねながら」、厚生年金支給開始年齢を勘案して指導するとの立場に固執した。組合側は、中央港湾団交の意思として法の主旨を活かすならば、2016年は62歳がけじめであり、産別として62歳を決断し、それに連動する賃金などの労働条件は企業内交渉で詰めていくことを主張した。
- ③ 一方、14春闘協定以降、協定の趣旨に沿って、地区や業種別、あるいは企業内労使で積極的に定年延長のための協議と具体化が必要であったが、そのためにどのように労働環境整備、対応する労働条件について、様々な事情で困難な状況が生まれていたことも事実であった。
- ④ そうした背景事情を勘案し、今次春闘では、法の主旨が16年では62歳となることを踏まえ、「62歳定年制の必要性について理解する」ことを確認し、その実施に向けて1年を目途に各地区・各企業労使で協議していくことを合意することとした。
- ⑤ したがって、各地区・企業内において、早急に「実施に向けた雇用延長の条件整備」を整え、1年後には62歳定年が実現するよう、当該、各企業や各職種別の協議促進が求め

られている。なお、協定にある「地区」の協議の意味について、地区では企業内交渉に踏み込めないのでは、という意見も出されたが、地区港湾単位で協議しているケースがあることや、各企業内交渉を地区の運動として支援していく運動も想定した協定となっていることの理解を求めたい。

協定2項(3) 労働災害企業内補償については、1974年(昭和49年)4月20日付協定に基づき、その詳細について中央安全専門委員会において協議する。

＜労使の主張点と合意内容＞

- ① 1974年(昭和49年)4月20日付協定(産別協定第52条)は、「全国的規模における労働災害補償制度の確立について、労使双方合意し、その実現を図るために努力する」としている。すでに労使双方は、産別の労働災害補償制度の確立に合意しているものであり、16春闘要求は、その水準を決めることを求めたのである。
- ② しかし、日港協は「地域格差、企業体力等を勘案すると、この制度を一律化することは馴染まない」と回答し、全国的規模の本制度の確立を合意していることを否定した。組合側は、協定の後退を許すべきではないとの立場から、追求を強めた。この主張に対し、日港協は各社の実態の把握が先で、専門委員会で調査・検討するとしたが、それでも「実施に向けた協議」の姿勢は示さなかった。
- ③ 組合側の追求の中で合意に至るが、ここでは、「協定に基づき、その詳細について」協議することがポイントである。協定は「確立することを合意している」との前提を明確にしているから、水準をどう確定していくかの協議が主であり、実態把握も、水準確定のための作業と位置づけて進めることが重要である。

協定2項(4) 事前協議制度の手続き及び運用に係る課題について、中央事前協議会において協議し、平成28年度の早い時期に成案を策定する。

＜労使の主張点と合意内容＞

- ① 15春闘において、事前協議制度の2つの制度改定を要求し、事前協議会のなかで継続協議することを確認していた。その内容は、第一に「自動車専用船」を対象にすることで、第二には、「荷主・メーカー等が港頭地区において港湾作業部門へ進出する件」を、「荷主・メーカー等が港頭地区に進出する件」として、いわゆる陸/陸貨物も対象とするよう改善することであった。
15春闘後、日港協から要求に対する事務局案が提示され、組合内部で2度の検討を進めてきていたが、協議が進まなかったこともあり、16春闘要求として前進を図ろうとしたものである。
- ② 日港協の制度改定の事務局案は、概ね次の3点に集約される。
イ、自動車専用船は、現在は殆ど就航しておらず、就航しているのはPCTC(ピュア・カー・アンド・トラック・キャリア/可動式デッキで自動車・トラック・建機などを自走で荷役する)で、この船はRORO船として事前協議対象としているので、組合の要求は満たしている。
ロ、荷主・メーカー等が港頭地区において港湾作業部門へ進出する件については、「荷主・メーカー等が港湾施設を整備し運営する件」とするなら受け入れることは可能だが、

新規参入を協議することはできない。

ハ、軽微事案を様々な分類をしているが、現状に対応して文言整理したい。

- ③ この事務局提案について、組合内部で協議した結果、次の通り整理している。
- イ、自動車専用船を対象とすることについては、RORO 船として対象にするとの考え方で進めた場合は、現行の「RORO 船(自動車専用船に KD 及びその付属部品等併積のものを含む)」の規定の「(自動車専用船に……含む)」を削除する必要がある。
- ロ、荷主・メーカー等が港頭地区において港湾作業部門へ進出する件については、「港湾施設を整備し運営する件」として、広い範囲での議論も可能とするとも考えられるが、前提に、新規参入を対象としないという考え方はむしろ改悪で在り承認できない。
- ハ、軽微事案の文言整理は、全体が整理された段階での整理をすべきである。
- 二、以上の見解と共に、たとえば「軽微事案」の取り扱いで、港によっては雇用問題が発生することもあり、また、今後のコンソーシアム再編への対応など、事前協議の重要性は更にたかまっており、あらためて「雇用と職域にかかわる問題は事前協議する」の原則を再確立する取り組み方向とそのため、制度改正を進めるとの基本的申し合わせを行った。
- ④ 16春闘の交渉経過の中で、本案(事務局案)を協議するに至らなかったが、春闘後、ただちに事務局間の協議に入り、早急に制度改定へと結びつけていくことを再確認した。

協定 2 項(5) 関連事業の労働環境整備について、既協定に基づき、整備部会と関係労働組合との間で一層の協議を促進する。

＜労使の主張点と合意内容＞

- ① 15春闘で関連事業の労働環境整備のために「日港協として必要な支援を行う」との合意があり、この内容の具体化が16春闘要求の鍵であった。
- ② 関連職種部会は、具体策の検討と、その取り組みに必要な作業などについて検討し、昨秋の段階で、労使意見交換会を開催して、これらの主旨をまとめて業側に提起し、16春闘期間中にも意見交換会を開催して、取りまとめを行うよう要請していた。その背景には、日港協としては「あくまでも関連部会からの要請によって具体策の検討が始まる」のであるから、意見交換会で支援策をまとめることが一義であるとの要請があった。
- ③ 組合側は、関連事業者の複雑な実態を考慮して、一様に関連職種に支援策を講じるのではなく、労使関係のある事業者、事業基盤の強化や労働条件の向上、労働環境整備に努力している事業者を対象にすべきとし、そのために、日港協の援助も受けながら実態の把握(調査)を行うことから始めるべきと、問題提起していた。この提起を、業側が了承したことにより、本合意に至った。その際、あくまでも労働環境の整備に資するための調査であり、これを契機に、労働環境整備への日港協の支援策を導き出すことが重要である。

協定 2 項(6) 港湾労働者の健康保持のため、特に夏期における熱中症対策に万全を期す必要があり、具体策について中央安全専門委員会において協議する。

＜労使の主張点と合意内容＞

- ① 地球環境の激変、温暖化に対応するための、新たな要求である。また、組合独自に行政に対して、熱中症対策として港湾運送事業者への負担を軽減する措置を申し入れて協議し

てきた。

- ② 日港協は、本件の重要性は認識し、各事業者も対策を講じていることを承知しているとの回答を行った。内容は、政策論としてではなく、労働者の健康対策という現実的で切実な問題という視点から、安全専門委員会で議論し、対策を講じたいとするもので、これを了承・合意した。本件は、すでに4月27日に専門委員会を開催する運びとなっており、誠意ある真摯な協議となることが期待される。

協定3項 地区協議体制について

北海道・東北・日本海地区は、中央産別協定を尊重し、当該協定に係る問題並びに地区における共通の業域・職域問題について協議を進める。

なお、地区団交権の問題については、3地区に限らず他地区においても1972年(昭和47年)6月8日付協定に基づき引き続き誠意を以て協議する。

＜労使の主張点と合意内容＞

- ① 14春闘協定で、3地区(北海道・東北・日本海地区)は当該地区で協議を進めていくことを確認し、各々努力を重ねてきた。しかし、懇談会、協議会という実態はあるが「団交権の確立」となると踏み込まないまま事態が推移していた。こうした状況とともに、各地区が単独で「団交権確立」に踏み込めない困難さを考慮し、当該3地区港湾並びに関係する港運同盟組織と協議し、3地区合同で労使の懇談会を開催して実情を把握・交流しながら、3地区で対応をはかる取り組みを進め、中央団交と並行して2回の懇談会を開催して地区団交権確立への取り組みを強めた。
- ② 日港協は、この3地区の協議を見守る一方で、中央団交では、他地区も含めた対応としては、「全国一律一体的に進めることは困難」とし、席上「日港協は地区港運協会を指導できる関係にはない」とまで発言し、その指導性を自ら否定した。組合側は、その姿勢に強く反論し、産別協定では地区団交権について「必要な地区においても確立する」と明記していることを挙げ、いま必要なことは具体的な決断だと追求した。また、ユーザーの港運事業への圧力や、港湾管理者の労使に対する諸施策の要請に対し、地区で交渉・協議し労使の強い意志で対応することが求められていることや、産別の交渉体制は、中央と地区が一体で団交権を確立しているからこそゆるぎないものになることを強調した。
- ③ 3地区の懇談会では、各地区とも概ね「協議・懇談」などの違いはあれ、組合側との協議の場はあり、現行体制で進めたいとするものであった。組合側は、各地区において産別協定の課題や業域・職域に係る課題を地区労使が協議しているし、これを否定していないのが現状であるなら、これを地区労使の交渉(団体交渉)と理解し、一定の合意について文書確認していくことがすなわち団交権の確立であると強調した。そのうえで、組合側から、次の問題提起を行い、3地区で検討し、日港協に意見集約することを要請した。
 - イ、中央産別協定を双方に尊重し、地区において、産別協定、業域・職域問題、春闘協定などについて協議を進める。
 - ロ、協議の中味については、合意を得たものは確認書として文書化し、押印する。
 - ハ、なお、「団交権の確立」については引き続き誠意をもって協議する。
- ④ 3地区からの回答は、概ね組合側の提起を受け止めるものとなったため、これを協定化することにより、実質的な団交権の確立を目指すことで合意することとした。3地区港湾

は、この合意を踏まえ、直ちに、この業側回答を各地区労使の協定として確立すべく協議を開始している。全国港湾として、3地区の団交権確立に向けた取り組みを具体的に支援する体制として注視することとしている。

- ⑤ また、1972年の協定(産別協定第3条)を踏まえれば、団交権の確立は3地区に限定する課題ではなく、むしろ3地区以外の地区(港)においてこそ確立が求められているところである。そうした観点から、協定には「3地区に限らず」努力し、協議していくことを明記した。

協定4項 港湾労働者年金制度の改正について

2015年(平成27年)4月1日以降港湾からの離職者に対し、15年間の港湾年金を支給する。但し、満80歳を以て支給を終了する。

なお、これに付随する細部について早急にワーキンググループで協議し、とりまとめる。

＜労使の主張点と合意内容＞

- ① 15春闘協定で「港湾年金を離職後15年支給する」こと、「実施は2015年4月1日」とすることを確認し、春闘後に年金制度改定ワーキンググループを設置して具体的な検討を重ねてきた。しかし、成案に至らず16春闘要求として、あらためて具体化のための協議を重ねることとした。
- ② WGでの検討は、制度の改定により取り扱いを間違えれば裁判という結果を生起させる恐れがあり、その意味では労使が慎重に検討を重ねてきたことは事実で、時間を要したこと、職場には「本当に実施されるのか」との不安や疑問が出ていた。
- ③ こうしたことを背景に、まずは明確に「2015年4月1日以降の離職者に15年間年金を支給する」ことを確約させた。
- 同時に、80歳までとしたのは、何歳まで支給するかを明確にしなければ、制度の性格上、安定協会が受給権者を終身管理し続けなければならないことになり、制度運営においての困難性が生まれることから、一定の年齢で打ち切る仕組みが必要となった。そこで、全国港湾が要求している通り、65歳定年が社会的趨勢となり、産別制度もそれを展望していることから、15年間支給となると80歳を区切りとするのが合理的であると判断したからである。
- ④ 以上の考え方のもとに、この4月から早急にWGでの詳細にわたる検討を行い、安定協会の理事会において規定の改定を承認する必要もあることから、できる限りタイムラグをおかずに制度設計を進めることとする。

協定5項 港湾のインフラ整備関連事項について

SOLAS条約の改正に伴う国内法の整備に係る重量証明に伴う必要施設の整備、並びにコンテナターミナルゲート渋滞対策解消のインフラ施設整備等について、関係行政に対し労使共同による政策提言を行う。

＜労使の主張点と合意内容＞

- ① SOLAS条約改定に伴う「重量証明」について港運4検査機関が行うことと通過貨物対策を視野に港頭地区において施検することを推進する展望を開く意味で要求したが、なかなか労使のかみ合った協議にならなかった。日港協は、組合の主張の意図するところは理

解しつつも、機関の指定は業界団体として踏み切れない側面があり「検査機関の営業努力」としか回答できなかった。

- ② 一方、ゲートの渋滞対策が、社会問題となる中で産別協定を維持しながら個別の事情を判断して対応してきたが、この問題は「労使が解決できる問題ではなく港のロケーションの問題である」との認識で一致し、関係者への提言を進めていく考えで合意があった。
- ③ したがって、SOLAS 問題に関しても、港湾の在り方、作り方という視点で一致していくことが可能となり、両課題をその位置づけで取り組むこととして合意に至った。
- ④ なお、SOLAS 条約の改定に伴う「重量証明」について、参議院国土交通委員会において、吉田忠智議員(社民党)が取り上げ、質問した。その主旨は、どのように重量情報の正確性を担保するか、及び港湾の検査事業者(4検)が、この事業で他の登録事業者と競合することにより、4検以外の事業者が4検の業務を奪うことがないのかというものであった。

政府は、重量情報の正確性の確保の質問に対しては、重量証明を行う登録事業者に対して監査を行う制度を取り入れて、その運用で正確性を確保していくと答弁した。4検の仕事が奪うことがないのかの質問には、検量事業者は重量証明の義務付けで、新たな需要を担うことになり「むしろ新たな需要に対応していただくことを期待している」と答弁した。

この答弁に、吉田議員から「現場の懸念が現実のものとならないよう、そして逆に仕事+が増える形での指導」を要請している。

以上