〈発行所〉
全国港湾労働組合連合会
〒144-0052 東京都大田区蒲田5-10-2
日港福会館1F
電話：03―3733―2561
FAX：03―3733―2627
発行人：玉田雅也
定価：30円（組合費に含む）

（毎月1回15日発行・平成7年8月18日第三種郵便物認可）
2016年12月15日 第285号

全国港湾

NATIONAL FEDERATION OF DOCKWORKERS UNIONS OF JAPAN
(ZENKOKU-KOWAN)

ZENKOKU-KOWAN

E-Mail：nfduj@zenkoku-kowan.jp

自動化・不安定雇用の荒波に抗して

ITF港湾部会・公正慣行委員会運営委員会開催

国際運輸労連は、フィリピン（マニラ）において、港湾部会と公正慣行委員会運営委員会（FPCと略す）を開催した。日時は、港湾部会が二〇一六年十一月十五～十六日、FPCは十七～十八日に、港湾部会には糸谷委員長、FPCには玉田書記長がそれぞれ委員として参加した。

港湾部会は、国際港湾資本（GNT）が世界で展開するターミナルの自動化と、そのもとでの不安定雇用にどう対処したたかうが議論の中心課題となり、国際連帯の強化の中で、組織化と協定締結を軸に対応していく方向を確認した。

FPCでは、ITF船員協約の改定に向けた「要求」のとりまとめとともに、船員と港湾の団結、船員のラッシング阻止の取り組みについて意思統一した。

雇用確保・拡大にたたかい続ける港湾労働者（港湾部会）

会議は、出席者は議長団を含め、二十六ヶ国から約四〇人の参加で行われた。先のソフィア（ブルガリア）大会で確認された方針の実践に係る中間的な総括と、「自動化とこれに対抗する雇用確保の取り組み」が討議の柱で、組織化すること、労働協約で規制を強めることが、全体の戦略方針として再確認された。

会議にあたって、執行部から大会決定方針である「四つのレバー（内容裏面記事参照）」の具体化と取り組みの中間的な報告があり、それを踏まえた具体的な取り組みについて、各国から報告が行われた。各国の報告は、ITF方針を支持する立場からのものが多く、運動の前進に向けた取り組み強化を決意するものであった。

ロッテルダム港（オランダ）では、ターミナル会社の合理化（自動化導入）を巡る労使紛争が継続中で、雇用確保に全力を挙げている。ゲートウェイ港（ロンドン）では、長くITF加盟組合が組合代表承認を得ようとたたかってきたことが実を結び、団体協約の締結に成功したと報告した。グダニスク港（ポーランド）でも三年余の闘争を経て、団体協約の締結に成功し、この成功をもとに、近接するグディニア港の二つのターミナル（ハッチンソンとICTSIがそれぞれ運営）で組織化を進める決意を述べた。

こうした、具体的な運動の前進を踏まえ、国際港湾資本（GNT／グローバル・ネットワーク・ターミナル）において引き続き、最低労働条件の設定のための活動を展開していくことが大切で、特に、劣悪な労働環境や、企業の社会的責任（CSR）放棄の証拠を集める調査をもとに、これらの企業の株主向けにメッセージを発信していくことを目指すこととした。

＝自動化の現状とたたかう方向＝

世界のターミナルにおけるターミナルの自動化の現状について、オランダ港湾労組代表が基調報告した。報告では、特に船舶や港が供給過剰となっているため、自動化を進めて既に充分効率のよい港の処理能力をこれ以上増やす必要はない点が強調された。同時に、港湾を活性化させるのは人間、港湾労働者であり、自動化・機械は、経済に何の貢献もしないことに着目すべきで、働く者こそが産業と地域を支えることの原点を再確認しようと強調され、機械が人間にとって代わることに悲劇が告発された。

海事産業の自動化プロジェクトメンバーが、自動化が労働者に与える影響について、①労働が技術によって置き換えられること、②労働強化が起きること、③プラットフォーム労働者（ウーバーの運転手のようにアプリケーションを利用して仕事を受ける労働者）の出現と特徴づけた報告を行った。そのうえで、報告では、世界の多くの港が完全または半自動化されており、海運では船舶の遠隔操作が実現し、現存する港湾の仕事の四割が消滅する可能性があると警告した。そのため、組合が関与していくことを目指すと強調した。主な意見としては、単なる機械化ではなくデジタル革命への対応、メガ船舶への対応、GNTで自動化が推進された際の労働基準設定、自動化は非常に高くつくことを株主へ訴えていく活動、新テクノロジー導入に関する条項を団体協約へ盛り込むこと、代替職への移行のための研修の要求、デジタル経済が地域社会に及ぼす影響に基づく、地域社会との共闘の必要性などで、これらを各国で具体化して運動することを確認した。

＝深まる雇用危機と広がるたたかいの輪＝

欧州を中心に、相変わらず船員によるラッシングが散見されており、これに反対し抑制するキャンペーンが継続されている。そのため、ITF協約中の荷役条項（ラッシングは港湾労働者の仕事）に違反している特定のフィーダー船を標的に行っていくことを確認した。協約にこの荷役条項が盛り込まれてから既に二〇年近くが経過しているが、依然として違反が見られることに欧州の委員より強い不満が表明された。

各国の争議について、国際連帯の必要性が強調された。とくに、報告のあった争議は、①三〇〇〇名の雇用が関わる法定闘争を展開しているナイジェリア、②APMターミナルとの対話と協約締結めざす、モロッコとロッテルダムの労働者の連帯行動、③港湾労組の書記長が投獄されているモロッコへの支援、④政権交代で保守政権が樹立し組合攻撃が激化するブラジルであった。参加者一同が、これらの争議への支援を確認し合った。

船員と港湾の団結こそ展望を切り開くFPC運営グループ（ITF）会議を開催

FPC（公正慣行委員会）は、船員の雇用・職域確保、低労働条件を強いられるFOC船の削減と組織化について、船員と港湾が団結してその目的を果たそうとするための委員会で、ITF運動の大きな柱となっている。今回の会議も、それを促進するために開かれたものである。

FOCキャンペーンの現状について、一三三名のインスペクターが活動しており、前年よりインスペクターが一〇名減少したが、査察数は五百隻ほど増え、八五五五隻、未払賃金回収額は約三一〇〇万米ドルに達したと報告された。これはインスペクター間の連携と相互の指導制度を導入した結果で、ロンドン本部では七名の職員がインスペクターと緊密に連絡を取りながらインスペクター制度を支援していると強調された。

〈協約改定に向けた要求の整理と取り組み方向〉

交渉の次回ラウンド（二〇一八年から適用される協約改定交渉）に向けて、まず、賃金以外の要求事項を議論した。前回の五月のFPC―SGの議論を経て、既に書記局が要求提出組合と協議し、要求の重複を避け、不要と判断した要求はリストから外す作業を進めてきた。書記局の説明に基づき、要求を一つ一つ検討した結果、要求草案が採択された。

合同交渉グループ（JNG）より、既に妥結した二〇一七年の3・5％の賃上げを延期したいとの要請が再三行われてきたが、最終的にITFはあくまでも3・5％の賃上げを要求することを確認した。

〈船員と港湾の団結を〉

この会議は、船員と港湾で構成する会議で、FOCキャンペーンの成功のカギは、船員と港湾の団結にあることが繰り返し強調された。四つのレバーという世界の交通事情の分析とたたかう方向が確認されても、その具体化は「各国の組合」であり、方針の中味を裏付ける運動、船員と港湾の団結による運動の大事さが、これまで以上に強調された会議であった。

シャモ樽

政府は新しい奨学金制度（給付型）を一七年度から利用できるよう検討している。日本では貸与型の奨学金が主流で、その多くが有利子。大学卒業時には何百万もの『借金』を背負って社会に出ることになる。また、非正規で働く人も多く、滞納者が問題になっている。そのようなことから給付型奨学金制度の導入・拡充を求める運動や世論が広がり、政府もやっと動いた▼給付型奨学金の内容は『月三万円』『高校の成績が四・三以上』などの条件が検討されている。これらの条件で実際に利用できる学生は一学年約二万人と報道されているが、これは全学生の二パーセント程度。ほかの先進国と比べると圧倒的に少ない▼成績を条件にすることに対しても異論が多く出ている。その理由として『親の収入が子供の成績に影響する』という見方が多い。一人親家庭で生活が苦しくて塾に通えなかったり、アルバイトで家計を支えたりという子供は、成績を伸ばしにくいというのが現実だ▼教育評論家の尾木直樹さんは『成績条件をつけず、学生の学ぶ意欲を重視した制度にするべき』と指摘している。現行の制度に比べれば一歩前進した感はあるが、利用条件の緩和や規模の拡大など、一層の拡充をすることが求められる。