

## 中央港湾団交、業側に産別賃金の統一回答求める 解決に向け労使が同じ方向を向くことが重要

### 2018年度産別労働条件及び産別協定の改定に関する要求書

- 雇用基盤と港湾労働の安定について  
(1) 日港協として、認可料金制度(国土交通省の認可する料金制度)の復活・確立をめざす取り組みを具体化すること。また、必要な場合は、労使共同の取り組みとして、広く行政や国会に働きかける取り組みを進めること。  
(2) 港湾労働法の全港・全職種適用に向けて  
① 17春闘協定1項-(6)の「『全国適用』について、日港協としてその必要性を理解する」の立場に立って、「全港・全職種適用」の方向性を確認すること。  
② 「全職種適用」に向けた労使協議を進めること。  
③ 上記①・②の立場から、法改正を要望した行政・立法府への働きかけを取り組む労使の体制を整えること。  
(3) 「港湾倉庫」・「特定港湾倉庫」について  
一般派遣労働などの違法就労の撲滅、常用労働者の職域拡大、港運事業者の業域拡大、延びては港湾運送秩序の確立に資するために、以下の措置を講ずること。  
① 港湾貨物を取り扱うすべての倉庫・施設を、6大港においては「港湾倉庫」、港湾労働法適用外港においては「特定港湾倉庫」として指定するよう、行政機関に働きかけること。  
② その際、マルチテナント方式大規模施設についても、テナント単位で「港湾倉庫」、「特定港湾倉庫」として指定できるように、行政への働きかけなどの具体的な措置を講ずること。  
③ 上記①、②項をより積極的具体的に進めるために、これらの課題を2019年に予定されている改定「港湾雇用安定等計画」に盛り込み、港湾労働法など関係法規の改正も含めた労使の取り組みを開始すること。  
④ 「港湾倉庫」・「特定港湾倉庫」の指定と職域拡大を目指し、事前協議のヒヤリング段階で「申請」するよう申し入れる等、これらの倉庫・港湾施設における職域の拡大を進めること。  
(4) 産別協定第14条の所謂「日雇い不使用協定」を、より実効あらしめ、常用労働者による秩序ある港湾労働を確立するために、港運労使で「常用労働者派遣センター制度(仮称)」を創設し、運用すること。  
(5) 改訂SOLAS条約にもとづく「重量証明」を、港湾運送を熟知した第三者証明機関である4検(日本貨物検査協会、全日検、日本海事検定協会、(株)シンケン)が行うよう荷主に働きかけ、その実効性を高めること。
- 船社のアライアンス再編等による雇用と就労への影響に対する措置について  
(1) 産別協定第9条による事前協議制度、及び、「船社の航路再編・統合等、アライアンスに関する中央事前協議会議事録確認(17年3月1日付)」をふまえ、港湾労働への影響を精査し、雇用と職域に影響のある場合は、船社の計画変更等も求める「事前協議制度運用」を行うこと。  
(2) 邦船3社のアライアンス、及びオーシャン・ネットワーク・エクスプレス(ONE)について、特別の「委員会」を設置し、雇用と就労に影響を及ぼさない対策を講ずること。
- 賃金・労働条件の向上・産別協定の改定について  
(1) 現行の産別協定の適用対象を、特別な場合を除き「全港・全職種」とする改定を行い、それに沿って、既刊の「協定書・確認書」を2012年以降の諸協定を組み入れて編纂・刊行すること。  
(2) 産別賃金協定の改定について  
① 17春闘で個別労使が合意した産別最低賃金(168,920円《日額:7,345円》)を日港協として承認すること。これをふまえ、18年度の産別最低賃金を174,000円(日額:7,570円)とすること。  
② 18年度あるべき賃金について、別表の通り改定すること(現行協定の6%アップ)。  
③ 基準賃金を全港・全職種適用とし、40歳368,900円に改定すること。  
④ 標準者賃金を264,600円に改定し、当該労働者(検数・検定小委員会での定義を適用)の賃金を到達させること。なお、標準者賃金は基準内賃金として適用すること。  
(3) 傘下各組合の賃上げ・労働条件向上の要求に誠意を以てこたえないこと。
- 45fコンテナの公道走行が、輸入などでやむを得ない場合、ターミナル事業者・港湾管理者・労働組合の3者が、先導車(誘導車)を付けることやユーザーまでの経路を記した道路使用許可書を確認してはじめて搬出できることなどのルールを確立すること。
- 春闘協定等の産別労使合意にもとづく継続課題の解決促進について。  
(1) 17春闘協定1-(7)項にもとづく、インランドデポなどのドライポートの拡大をもたらす港運事業者へのマイナスの影響を勘案し、これ以上の拡大に反対する対策を取り組むこと。  
(2) 16春闘協定5項にもとづく、改訂SOLAS条約に対応する港湾施設(看賞場の設置)整備、並びに、渋滞解消のためのインフラ整備に向けた労使の政策提言に取り組むこと。  
(3) 14春闘での関連専門の労働環境整備に向けた労使合意以来、積み上げてきた労使協議と対策をふまえ、整備部会と関係労働組合との意見交換会を行い、「支援策」を具体化し実施すること。  
(4) 四国地区での労使協議体制強化のために、四国地区の実情を把握したうえで、四国港運協会を指導し、当該地区において地区団交権の確立を図ること。同時に、三島川之江港の指定港化に向けた関係者への働きかけを強めること。  
(5) 65歳定年制の実現について  
① 2018年3月末までに62歳定年制を実施すること。  
② 定年延長の課題は、高齢者雇用安定法を労使が理解することを前提に取り組んできたことをふまえ、2018年度は63歳定年、2021年度は64歳定年として年金支給の空白を作らない措置を具体化すること。そのうえで、遅くとも2024年度には65歳定年に達するよう具体化すること。  
(6) 検査事業者に係る、「指定事業体」対策については、17春闘協定にもとづく検数・検定小委員会の協議を促進し、18春闘中に解決すること。  
(7) 労働災害補償制度、熱中症対策、雷(異常気象)対策について、労使安全専門委員会において具体化し、18春闘協定に盛り込むこと。以上



全国港湾と港運同盟は、二月七日(水)十三時三十分より新橋の港運会館において、一八春闘第一回中央港湾団交を開催し、日本港運協会に「二〇一八年度産別労働条件及び産別協定の改定に関する要求書」を提出し、要求の趣旨説明を行い、一八港湾産別春闘のスタートを切った。

団交の冒頭に全国港湾系委員長は「会場が手狭になる大勢の参加者で、この交渉に於いて全国の港で働く人の労働条件なり環境が整備されることの期待の表れだと思ふ。要求書の中で労使がそれなりに解決できる課題の数は多くはない。行政からの課題が多い、それらを労使で対応していかなければならない。労使が同じ方向に向く事である。二〇一七年交渉では、最賃の数字の協定ができなかった。しかし、この間の組合の取り組みによって一回答することは、法的にも問題がないと確信している。あらためて二〇一七年交渉の結果である最賃を追求する。一八春闘第一回中央

の議論はどうかという点も、賃上げ交渉の結果であつてなら問題は無いという事で確信している。産別制度賃金にも統一回答で対応するとの姿勢に舵を切ってもらいたい。また、統一交渉は、組合の既得権益と言ふ方もいる。統一回答とその結果としての産別協定は、労務コストを競争要件にしない、公正・公平競争という産業のモラルを育てる環境づくりであり、産別労使の社会的責務と考えらる。私達は決して企業間競争を否定している訳ではない。しかし、荷主・ユーザーのコスト圧力の中で、労働者を競争要件にすれば、労働者の生活基盤まで競争に巻き込み、結果として港運事業者の基盤は荒廃するだけだ。産別統一回答、労使政策委員会の継続的な協議事項としてRTGの遠隔操作の社会実験の課題に



ついて提起を行い、最後に「一八春闘要求は、これらの要求の多くは継続課題であり、労使が知恵と力を絞って、業域・職域を拡大して、盤石な雇用基盤を目指すものだ。その点を深く理解してもらい、誠意ある交渉のもとで、統一回答をしてもらい、それが産別協定として実のあるものとして合意できるものになることを強く要求する」と述べた。その後、数名の交渉委員から、趣旨説明を補足して発言があった。これに対し日港協は「本日回答できない。次回団交日を事務局間で調整したい」と述べ、十四時四十五分に団交を終了した。次回団交は、事務局間で調整した結果、三月七日(水)十三時三十分から開始となった。

は物価が上昇局面に入ると見込まれる。一七春闘ではベアの平均は〇・三〇程度。この程度のベアでは実質賃下げになってしまう計算だ。十月に行われた経済財政諮問会議では、新浪剛大臣トリー社長ら民間議員が『労働分配率は過去最低水準、企業の現預金保有は過去最高水準』として、三〇%の賃上げが必要と主張した。企業が賃上げをせず利益をため込んでばかりでは日本経済が立ち行かないという、異例の危機感の表明だ。一八春闘では、今こそ賃上げが必要という合意をいかに社会の隅々にまで広げ

夫婦で自由に使える小遣いは二万五千八百二十四で、調査を始めた十年前から過去最低に。こんな調査結果が、某生命保険会社から出された。将来不安に、税・社会保険料負担増による手取り額の減少等、財布のひもは固くなるばかり。一方、日本経済は『緩やかな回復基調にある』と言われている。GDPの成長は7四半期連続のプラス。世界経済の回復を背景にした輸出の伸びが要因で、一方で、GDPの六割を占める消費が増えず、肝心の内需低迷からは抜け出せていない。実際の購買力を示す実質賃金は低下したままデフレ脱却の足かせとなっている。さらには今年



夫婦で自由に使える小遣いは二万五千八百二十四で、調査を始めた十年前から過去最低に。こんな調査結果が、某生命保険会社から出された。将来不安に、税・社会保険料負担増による手取り額の減少等、財布のひもは固くなるばかり。一方、日本経済は『緩やかな回復基調にある』と言われている。GDPの成長は7四半期連続のプラス。世界経済の回復を背景にした輸出の伸びが要因で、一方で、GDPの六割を占める消費が増えず、肝心の内需低迷からは抜け出せていない。実際の購買力を示す実質賃金は低下したままデフレ脱却の足かせとなっている。さらには今年