第十回中央委員会　18春闘確立!!

全国港湾は、一月二十四日（水）から二十五日（木）にかけて第一〇回中央委員会を豊橋市「シーパレス日港福」において、中央委員、オブザーバーを含め二百四十四名出席のもと開催した。委員会は、議長団に石渡周二（検数労連）、赤松和吉（大港労組）の両中央委員を選出し、第一号議案（一七秋年末闘争の主な取り組み経過）、第二号議案（一八春闘方針）、第三号議案（一八春闘要求）及び第四号議案（一七年度予算の補正について）の審議を行い、すべての議案について満場一致で採択した。

中央委員会は、初代中央執行委員長の元木末一さんの冥福を祈り黙祷を捧げ開催された。

はじめに松本副委員長は開会挨拶で「安倍首相は、施政方針演説で幾度も他人事のように国難と云って、労働法制の改悪や戦争をする国に変えようとしている。港湾においても徐々に人手不足が見えてきているのではないかとの話が出てきている。待遇改善、賃金引き上げ、魅力ある港湾労働を内外に示していく、素晴らしい制度をつくりあげて、港湾産業が益々発展していく、そのために一八春闘を頑張ろう」などと述べた。

引き続き、中央執行委員会を代表して、玉田書記長が、一七の秋年末闘争の取り組み経過、一八春闘方針と一八春闘要求について、議案の一括提案を行った。

質疑応答では、延べ二十一名の委員から基本的に原案を支持・補強する立場から、指定事業体問題、指定港問題内、倉庫問題、安全問題、定年延長問題、適正料金収受問題など多岐にわたり発言があった。また、各単組の一八春闘の取り組みなどの報告と決意表明を行い、熱心な議論が展開された。

糸谷委員長挨拶

皆さんのお手元にある議案書をお読み頂ければ解るんですが、基本的な労働条件で私共切実にこれはというものになりますと、当面定年延長です。年次的には段階的に延長していくということを合意はしているのですが、実行に移して頂いてない、既に六五歳或いは六三歳そういった年齢引き上げの組織もございましょうが、基本的には六〇歳から動いていないのが大半ではなかろうかと思います。

当面は六五歳、公的年金の支給繰り下げに対応した私共の定年制を求めていく。後、週休二日制の問題、或いは、それに伴う分母の削減、こういった意味での基本的な働き方の大枠は決まってくる。

その次にくるのは、行政課題です。規制緩和によって料金が認可制から届出制になりました。このことによって、殆ど私どもの港湾運送事業料金は上がっていません。

それに伴って何が発生しているかというと、私共の賃金が動いてない訳です。他産業の定昇ベースにも及ばないぐらいの賃上げしか獲得できていない。

こういう考え方でいくと、やはり港湾運送事業料金が届出制になって、何ら私達の労働条件を反映しない、ことが大きな原因だと言わざる負えないと思ってます。

この辺をどうやって認可制にするか、或いは公的拘束力を持つ、料金にするかは、労使の共通課題なんです。私達は賃金を上げりゃ、雇用主は払えない賃金を払うために料金を加算していかなくては払えない訳なんです。

他に港労法の全国適用の問題、これも港労法の趣旨が変わりつつある訳です。労働力の安定的な確保、或いは、日雇い労働者の禁止するための法律から港湾労働者の全体の福祉の向上、こういった方向に転換している以上、全国の港湾労働者に適用するのは当然のことではなかろうかと、言う意味で全国、全職種適用と言っている訳です。

アスベストの話も業は確かに基金を作って、それなりに企業の責任を肩代わりする制度はございますが、本来、資金は国から頂くのが筋ではなかろうか、危険性を承知していながら、その取扱の中止に至るまでの問、国の責任として追求しべき問題だと思います。

港湾運送事業全体を見ても、日本港運協会としてやるべきことは、産業全体としての魅力を高めて労働力を確保しなければ、労働力獲得競争に負けていってしまう。自動化にするにしたって対応できる労働力はいる訳です。

そういう方向よりも、私達の力を削ぐような動きが見られたのは、昨年の年末年始特別荷役をどうするかの対応です。

私達の要求になんで答えないのか、本来なら料金なり運賃なりをかさ上げして、自分達の雇用する労働者に対する手当をきっちりやる、先輩たちは皆が苦労して今日の労働条件を築き上げてきたんです。一番わかりやすいのは港湾労働者年金制度、或いは日本港湾福利厚生協会の色んな制度です。研修センターも組合の要求で諸外国を勉強しながら、先輩たちが築き上げてきたんです。それは、労使一体になって築き上げてきたんですよ、だから今の使用者団体に言いたいのは、もう一度、先輩の苦労のことを思い浮かべながら、私共の要求に真摯に答えて欲しい訳です。

他の課題も色々御座います、指定事業体の問題、或いは港運関連労働者の問題、或いは私共の職域を拡大する、或いは雇用を確保する、そういった課題がいっぱいあります。

その課題の多くは、港湾運送事業料金の問題に疲弊する訳です。労使が今こそ一体になって、必要な原始確保の為の、運動をやっていく、その運動に対して、労使が一体となって取り組む、そういう時期ではなかろうかというのが、私の言いたいところなんです。

全国港湾も、連合体から一〇年です。今まで、連合体化をどうやって形作っていくか、それぞれの組織が検討して参りました。これからは、この一〇年の、そういった経過を踏まえながら、周辺の組織化も、是非とも拡大していく時期ではなかろうかと、次なる一〇年に向けて、純粋な港湾、或いは、港湾運送事業法、或いは港湾労働法の法の範疇だけではなく、関係する周辺の労働者も含めた、運動の前進を出来るよう、この一八春闘前段の中央委員会で、皆さんの意見を是非とも提案して頂き、方向性の方針を確立して頂くことを、お願いいたしまして、冒頭の委員長としての皆さんへの期待のご挨拶とさせて頂きます。

宜しく、お願い申し上げます。

全港湾　橋崎委員

三島川之江港の問題について、港運協会と協議を行った中で『四国のこれからのあり方』について年に一度のペースで協議をしていくことを約束することができた。また、指定港の問題では、港運協会側も抵抗してくる部分もあるが、窓口を開けさせながら対話路線で進めていく方向性は出来たと思う。引き続き協議が行われた際には全国港湾に報告を上げながら、そして方向性等については力を借りながら三島川之江港の問題が前進するよう努力していく。

もう一点は春闘について、四国は全国の中でも一番労働条件が低く非常に厳しい状況に置かれていると感じている。そのような中、専従者も居ない中で産別の労働運動を頑張っているが、今後、四国港湾や全国港湾の運動を継続するには厳しい状況である。そこで、今回提案されるフェリー基金の問題で、各地区に三十万円を配分すると提案しているが、なぜ三十万円なのか。どういった活用をすればいいのか。また、提案の中で『産別協定は港湾で働く最低の基準』と提案された。昨年の春闘で四国においても産別最賃による追認作業を行ってなんとかクリアさせてきた。四国では今年も産別最賃を引き上げることについて、『今年も上げるのか』『本気なのか』との声が出てきている。四国の厳しい状況の中で産別最賃が最低レベルであるとするならば、四国の現状を理解したうえで問題提起や中央団交に臨んでいただきたい。

今春闘では産別最賃に拘るのではなく、定年延長の確立の方を拘ってほしい。しかしながら、港湾労働者としての就労は体力的な面も含め六十五歳が限界だと感じている。政府が進める七〇歳までの選択制の年金制度は港湾労働者にそぐわないと思っている。中央行動等で厚生労働省に強く申し入れしていただきたい。

四国港湾　元木委員

私の父である元木末一のために黙とうをしていただいたことや、全国の皆様から生花や弔電などをいただき感謝している。

四国の現状を申し上げると昨年の春闘で追認作業を行ったにもかかわらずストライキを決行し、一部の企業からは最賃の引き上げ額が明記されていない点について『騙された』との声が上がっている。独禁法との関係で明記できなかったということはあるが、今春闘では別のたたかい方となると思っている。

四国においても去年の春闘で労使協議体制や地区団交権が四国だけ取り残されたところがあった。私も昨年七月に事務局長になって会議に参加させていただいて、この十年間くらい四国の運動は停滞していたと感じている。これから歯を食いしばって頑張っていくので皆さんの支援をお願いしたい。

全港湾　河野委員

指定事業体の件について、全港湾阪神支部は日検と日興サービスの不当な労働関係の是正と、指定事業体の従業員を速やかに本体移籍させる協議を行って文書確認を行ってきたが、日検は書面の内容を一方的に破棄して、団体交渉に応じない状況にいる。これまで十回の調査・聞き取りを行い今月末に証人尋問が行われる。我々からは当該組合員三名が証人として立つが、会社の方から証人を立てないと聞いている。それと並行して会社前での組合としての行動を四回取り組んできたが、回を増すごとに会社の内容は極めて不誠実なものとなっている。我々は中央本部の支援を受けやっているが、今春闘でこの問題について今一度議論していただいて、更なる追及を強化してほしい。

全港湾　坂本委員

港湾の職域確保について、昨今の港湾素通り化問題とインランドデポ、または港頭地区を外して新設される物流倉庫への荷物の流れについて、なぜ新設される倉庫に荷物が流れるかを考えるとコストの問題がある。内陸の倉庫で働く労働者は各都道府県の最賃に多少プラスしたコストで雇用されていると思う。

そこで、三年ほど前から全国一律最賃一〇〇〇円という取り組みがされていたが、ここ一・二年声を聴かなくなっていた。この間、一〇〇〇円になっていた地域は一つもないところで、労働者階級的に考えると全国最低賃金の実現は必要と考える。一〇〇〇円どころか一五〇〇円くらいを目標に港湾にも荷物を止める運動を展開してほしい。

新たな常用労働者派遣制度の提案をしているが、特に関東の方で日雇いが常態化していると聞いている。日雇いが常態しているイコール企業常用が可能という実態に繋がっていくのではなかろうかと思う。そこをきっちりとパトロールしながら日雇いを繰り返す企業に対し企業常用化を求めて行くべきである。

大港労協　三宅委員

港湾倉庫関係や内陸倉庫の関係での発言が出ているが、大阪の実例で、大阪でアスクルを扱っている某倉庫会社だが、事前協議を通すためにいい加減な作業体制を作ってきた。

港運の業者は低迷しているとあるが、港湾運送関連上場企業の業績は顕著である。その顕著な元請けに運動を展開していかなければいけない。

アライアンスによって海運が整理されてきた中で事前協議によって交通整理をしても非常に難しい。元請け責任を追及し、元請けが船会社に雇用責任を持たせなければならない。儲かっている会社は労務コストを削減している。港湾の産別制度に基づく労働条件や最低賃金が払われない。この上で儲けている。そこを追及しなければいけない。

指定事業体の件についても四検小委員会での協議で前進するとは思えない。根本は料金だ。元請け以下に落ちてくる料金が安いから安い労働者を使うという手法が蔓延る。産別制度を守り違法雇用、違法派遣を違法な作業が蔓延ることは許されない。この春闘で元請けに謝罪させるくらいの春闘にしたいと大港労協としては思っているので、スクラムを組んで頑張ろう。

検数労連　石井委員

指定事業体の課題について、検数労連は昨年の定期大会以降、検査部会及び検数検定小委員会による『指定事業体課題』の協議経過を踏まえ、日検、全日検それぞれに内部協議を重ねてきた。とりわけ、日検においては『指定事業体のあり方に関する申し入れ』の三項目に沿って、企業内協議、組合内部協議を重ねながら複数年かけて指定事業体から本体への採用に取り組み、昨年は全国で一五〇名以上採用した。引き続き今年についても同等数の採用を取り組んでいく。

このように今日まで検数事業者との協議が前進した背景には、全国港湾の一七年度の基本課題として取り扱っていただいたことや検数検定小委員会が粘り強く検数事業者に対して協議の道筋をつけていただいたことが大きな前進面であったと確信している。

神戸港湾　髙島委員

RTG社会実験について、地区港湾としても機械化導入には反対である。しかしながら当該ターミナルにおいて、社会実験の次の段階に向けて現在ヤード工事を行っていて渋滞が慢性化しつつあり、このまま中断してしまうと現場が混乱する恐れがある。そこで、今年度については日港協から再度要請があった場合には社会実験に協力するよう要請する。また、中央行動において、混乱を招いた国交省に強く言及を求めるようお願いする。

検数労連　岩崎委員

国民的諸課題の取り組みについて、二〇一八年は安倍政権の数の力による強権的な政治手法により憲法改悪に向けた動きが一層加速していくことになる。『私たちが守るべきは平和憲法であり、平和な港である』という信念のもと、港湾産別の全国団結力を総結集させ、憲法に向けた動きを阻止し、そして、将来にわたり安心して働き続けられる港湾職場にしていくことが極めて重要となっている。

いま、辺野古新吉建設が強行的に進められる中で『武力では平和は作れない』との強い思いのもと、基地建設問題を沖縄だけの問題とするのではなく日本全体の問題だということを『港湾』から発信させていくことが重要と考える。

全国港湾として、更なる強い動きを進めていくことをお願いして補強的発言とする。

全港湾　上條委員

指定事業体の件で、昨年の十一月二十八日に日検に対して直接雇用を求める訴訟を行った件を口頭で説明する。

日検は日興サービスを設立当初から業務委託契約を締結して、日興サービスの従業員を検数業務に従事させていた。しかし、日検が日興サービスの従業員に対し、指揮命令を日検自らが行っており、実態は労働者派遣であって、いわゆる偽装請負にあたる。このように派遣法および港湾運送事業法さえも無視し、違法、脱法行為を行っている日検に対して派遣法四十条の六第一項『いわゆる偽装請負行為等による派遣法違反に対して派遣先への直接指導をみなす制度』に基づき訴訟を起こした。私たちはこの裁判によって、日検の違法性を正し、法的、社会的責任を果たさせ、私たちを含めた全国の指定事業体で働く労働者のためにも私たちが先頭に立ち、全力でたたかっていけるよう、港湾産別闘争としても運動強化をお願いするとともに、日検への解決を求めるまで支援、協力を求める。

全港湾　鈴木委員

港湾年金について、組合員が安心して働けるよう六十五歳定年延長に向けて運動しているが、その中で港湾年金の十八年ルールの縛りで港湾年金をもらえない組合員が数名出てくる。労働人口が減少しているなか、魅力ある港湾労働をしていくためにも十八年ルールというのは定年延長も含めて六十五歳まで延長することを望んでいるので検討してほしい。

全港湾　久保田委員

遺族年金について、これまで中央委員会や定期大会において遺族の満額支給に対しても回答させるよう運動強化を求める発言している。その際の答弁では、十五年満額支給の実現を優先してきた経過から、残りの項目に関しては次の段階で進めるとの回答であったと記憶している。それ以降、議案書には遺族見舞金の支払い件数等の報告は記載されているが、しかし次の段階の運動方針が記載されていない。昨年の定期大会での発言があったにも関わらず、議案書に記載されていないことには納得ができない。再度、実現に向けた運動を進めていただきたい。

港の通貨貨物について、港湾の社会的機能から考えても『港の荷物は港で掴く』という大原則と真逆なことが進んでいる。海事新聞に掲載された佐野インランドポートの記事から見ても受け入れ態勢は万全となっている。大阪でも内陸倉庫が増えていることを問題視し、議論してきた。この問題については全国的に制限をかける運動を強化しないと十年先の我々の職域に大きな影響を及ぼすと危機感を感じている。

四十五フィートコンテナや連結トラックの問題も当然ある。しかし、現在の通行許可条件の厳正化や安全衛生上のヒアリ等の外来生物の侵入を水際で止めるチェック体制を港湾職域として確立していくことで職域を守らなければいけない。全国港湾として明確な方針を出し、要求実現に向けた、たたかう体制を構築していただきたい。

日港労連　徳里委員

六十五歳定年制の実現について、公的年金が将来的に六十五歳になるということで、ぜひとも六十五歳定年制の段階的実施についてお願いしたい。

日港労連も継続的に定年制度を労使協議しているが前進していないことから、『産別で協定化されれば、労使としても産別協定に準じて進めていく』と業側から発言があったことから、まずは六十二歳定年制からでも進めていただきたい。

沖縄港湾　永山委員

辺野古新吉建設問題について、全国港湾中央執行委員会の中で辺野古新基地建設反対の声明を発表してもらったことに感謝する。

今年、沖縄は選挙を控えている中で名護市長選、沖縄県知事選挙、那覇市長選と続く。

玉田書記長から『激』を名護市長選に送るとの発言もあり、ありがたく思っている。今後、選挙や辺野古基地建設反対の運動をより一層頑張っていくので、今後とも支援をお願いする。

全港湾　畠山委員

指定事業体の件について、全国港湾では移籍・転籍ということを踏まえて要求を掲げて協議しているわけだが、全日検では、指定事業体との関係では『労使関係がある』ということを認めて、指定事業体で勤務している年数も含めて賃金体系を考えている。

一方、日検は『指定事業体との労使関係はない』と主張している。それと、採用はしているが、その背景は、日検が条件を決めて採用している訳だから、移籍とか転籍という話は一切ない。そこに大きな問題があるわけだし、採用についても『地域職員制度』という制度を決めて、既存の職員と賃金・労働条件が違うものを作っている。そこに全国港湾として問題にして取り組もうという事になっている。検数労連からの発言に対しては疑問を感じるし実態も違うということを踏まえて全港湾阪神支部としては運動している。それとこの問題をいつまで放置しているのか。これらを問題提起して是正させていこうという方針になっているわけだから検数労連の中央委員の発言での採用に関する実態は間違いないが、採用の中身に問題があるという事を理解してもらいたい。

全港湾　小柳委員

港湾年金について、一六春闘で受給年齢の関係、十八歳の受給資格の関係、遺族年金の関係の三点が職場討議された。その中で受給年齢が引き上げられたことはいい制度に確立できたと思っている。しかし二つの問題が残っている。我々の職場は六十五歳までの段階定年延長を勝ち取っているが、そうでない企業については再雇用制度という形で六十五歳まで働いている。同じ職場で同じ制度の中で働いている仲間が六十五歳までいるわけだから、現行の六十歳十八年という制度を六十五歳まで、もしくは企業席がある間までカウントできるシステムに構築をしていただきたい。

全港湾　中山委員

春闘の日程について、全港湾の場合は職場から関西地本、それから全港湾中央委員会を経過して全国港湾中央委員会という形で春闘に向かっている中で、日程的に過密となっている。できれば来春闘は一週間ほど要求提出日をずらしてもらえると日程的に余裕が出来てくるので検討していただきたい。

六十五歳定年制について、議案書の言い回しが間違っているので訂正を願う。『高年齢者雇用対策法』ではなく『高年齢者雇用安定法』である。

四十五フィートの問題について先導車云々と書いているが、『ユーザーまでの道路使用許可所を確認して搬出する』に変えた方が良い。なぜかというと四十五フィートは緩和されているので六大港では港湾エリア近くや高速道路で走れる状態となっている。ただし、高速道路を降りてきて県道・市道はほぼ走れない。使用許可所をもらうと先導車が付くことになるので、書き方としては、『ユーザーまでの道路使用許可所を確認して搬出する』にした方が、採算ベースが合わなくなり港から搬出されなくなると思うので、そのように書いてほしく提案する。

指定事業体の件で、議案書に四検の考え方が載っているが、日検は日興サービスに業務委託契約を行ってきたが、平成二十八年一月二十九日に勝手に派遣に変えてきた。なんでこういう風になったのかと言ったら、派遣法が改悪されて常用派遣だったら永遠に使えるようになったからだ。実際は派遣労働者に内容を変更したら通知しなければならないのに、黙って勝手に変えて働かせていた。そういう内容をビラに書いて中央委員会で配布しようと思っていた。

日検の問題について、大阪では港運事業者を含めて話し合いをして三年間で問題を解決するとしてある程度の方向性は出ている。議案書に書いてある『もっぱら派遣』はなく、この問題は『もっぱら偽装請負』であると認識をしていただいて、全国港湾でも今春闘で解決できるようお願いする。

糸谷委員長総括答弁

十七名の方から色々な意見が出されました。私達が働く上で必要な賃金も含め労働条件を維持する上で、港湾運送事業料金として確保する。

港湾のトップにいるのは元請です。ここがユーザーとの接点にいるのです。この元請事業者が適正な料金を確保できない中で、分配を巡って問題が発生している訳です。指定事業体の問題も大きな問題です。荷主や船社やメーカーからの圧力、物流経費削減の要請に応え、認可料金制がなくなり、これらの結果として、〝ひずみ〟が出てきているのです。このまま放置していたらどうなるのか。問題は皆さんのおっしゃる通りです。港湾運送事業というものを産業として主張し、必要な適正料金はどう確保するか労使一体となって取り組まなければなりません。

昨日、日本港運協会が交渉に誠実に応じない発言があり、謝罪なんか、以ての外で応じないと思います。我々はその時どうするか。勿論、宣伝行動も大事です。私達自身が、行動で持って示されなければ、この産業全体の展望は開けません。

RTGについては社会実験を認めるのは否かではないが、このような状況に置かれた私たちを蔑ろにして進めるような実験に、手を貸す気は全くありません。自動化を進めるなら、港湾労働者の雇用政策をきちっとやる。そういう発想の上に立った合理化、自動化ではなかろうかと思います。

昔は認可料金制でした。認可料金を完全収受すれば、私達の要求は、ほぼ完全に履行できるはずなのです。皆さんから出された意見を検討し、業界団体、或いは行政機関に話をし、納得できない場合は行動でもって知らしめる。国民にも知らしめていく、やはり行動しなければ、事は一切進みません。

皆さんの絶大なる行動への参加、積極的な参加をお願い致しまして、私からの18春闘に対する決意と総括答弁とさせて頂きます。

共に頑張りましょう。