

港湾部会の声明：「スト権は基本的人権」

2019年10月16~17日、国際運輸労連（ITF）の代表者がカナダのモントリオール港におけるストライキ権に関するカナダ労働委員会（CIRB）の公聴会に出席した。本件は、モントリオール港使用者協会（MEA）がITFに加盟する港湾労組、CUPEの375支部と ILAの1657支部の合法的なスト権を侵害しようとして提訴したものだ。

ITFのパディ・クラムリン会長をはじめ、ドイツのベルディ労組、米国のILA労組、ILWUカナダ、デンマークの3F、スウェーデン運輸労組、ITF港湾部会書記局が公聴会に出席し、カナダの仲間に連帯を表明した。強力かつ多様性に富んだITF代表団は、この労使紛争はカナダの港湾労働者だけでなく、世界中の全ての労働者にとって重要性である点を力説した。

使用者協会（MEA）は、港湾サービスは「必須サービス」であり、港湾労働者がストを打つと、国民の健康と安全が脅かされる可能性があることを主張することで、港湾労働者の基本的スト権を弱体化させ、制限しようとしている。

これは、労働者の基本的人権でもあるストライキ権が、またしても根拠もなく非道に使用者から攻撃されていることを示している。

CUPE 375を弁護するマリー・クリスティン・モーリン弁護士と、ILA 1657を弁護するロン・ピンク弁護士は、MEAの申し立てに力強い反論を展開し、使用者が本当に懸念しているのは、ストライキがビジネスに与える経済的影響であることを実証した。

ITF執行委員会は、2017年3月9日に平和的集会および結社の自由に関する元国連特別報告者のマイナ・キアイ氏が以下の通り明言したその精神のもと、CUPE 375、ILA 1657および全てのカナダの港湾労働者のスト権を守る闘いを支援するために必要なあらゆる資源を提供することを約束した。

- 「ストライキ権は、結社の自由という基本的権利の本質的な帰結でもある。世界中の何百万人もの働く男女が職場での公正かつ有利な労働条件のもとで働く権利を含め、団結して主張できることと、脅迫や抑圧を恐れることなく尊厳を持って働くことができることは極めて重要だ。
○ さらに、政府の社会経済政策や悪影響をもたらす企業の慣行に対する抗議行動は、労働組合権を意味ある形で行使するために必要不可欠である、基本的な市民的自由の一部を形成する。スト権ゆえに、労働者はより平等な立場で企業や政府と関わり合うことが可能となり、加盟国はスト権を保護するという積極的義務と、スト権の行使を妨げないという消極的義務を負っている」
○ 「また、ストライキ権を保護することは、単に国家が法的義務を果たすためだけに行うのではない。長期的に持続可能な民主的かつ公平な社会を構築するためでもある。政府であれ、企業であれ、一つの部門に権力が集中することは、必然的に民主主義の衰退と、それに付随する不平等と労働の権利縮小の拡大につながる。ストライキ権は、この権力の集中を抑制する」
○ 「国レベル、多国間レベルでストライキ権を衰退させようとする試みが多数見られることは実に嘆かわしい」

19.11.19 | ITF 港湾部会委員会にて確認

リレー随筆
～今年は当たり年？～

教官委員の藤木です。
今年は、風雨災害がひどい年でした。実はその影響を私も少しこうむったのでその話を書きたいと思えます。
まず、台風一七号が通過した後に朝起きてベランダから外の景色を見たとき、誰かの車の上に木が倒れているのを見て「これは大変だ！」と思いつつ、仕事へ行こうと上の階から車に近づいた時のことでした。「自分が乗っている車の上には、自分が置いてあるな」と思い、よく見てみると車の木が倒れているではないですか。「えっ!!勘弁してくれ」と思ってみても車は、

前にも後ろにも動きませんでした。動かせるようになつたのは、二日後でした。とりあえず天井の一部とバンパーがへこんだので修理へ出しました。修理の間は、レンタカーを運転していました。
そうこうしているうちに今度は最大規模の台風一九号が来るといので「部屋の窓が割れると困るな」と思い、養生テープを買いに行くとすでに売り切れで帰ろうとしたところ、おそろくほかの車が一斉に来て、一斉に帰ろうとしたためか、駐車場から出るのに4時間ぐらいかかってしまいました。
その夜は、台風を別のところでもやり過ぎ、レンタ



カーは無事でした。しかし、夜ご飯を買に行ったコンビニから出ようとしたところ、コンビニの看板に気が付かず、後ろのガラスが「ポッ」という音と歩道を歩くほどの「ギャッ」という声と共にきれいに崩れ去ったのでした。今年は当たり年！年末ジャンボも当たるかな？

中央委員会 予告

う。二月末までに産別スト権確認投票を行い、全国港湾中央闘争委員会に委譲する手続きを終える。三月二日(月)から三月十三日(金)を地区統一行動週間とし、時期を見つつ全国一斉統一行動・決起集会を実施する。三月十八日(水)から十九日(木)を中央統一行動日とし、内外に港湾労働者の要求をアピールする行動や行政交渉などを実施する。あらゆる春闘行動は、戦術委員会、中央闘争委員会、必要に応じて港連同盟との合同会議で検討し、具

体化する。
また、二〇春闘をたたかう財政を確立するため、組合員一人五〇〇円のカンパを取り組みの進め方については、二〇二〇年二月二十日(木)に第一回中央港湾団交を開催し、要求提出を行

前回(十九年十一月号)に続いて、第三章・第七條「職域・業域及び就労」について書き進めていきます。この内容は、産別協定、並びに産別労使関係を明確にした「肝」の部分に当たるといっても過言ではないと強調し、この協定の基礎となる、四〇年前に締結した「5・30協定」が、現代的意義を持ち「光り輝いている」と強調しました。その前段で、今から五〇年前になりますが、当時の体制的「合理化」、コンテナリゼーションの高波に抗して「事前協議の基礎を作った」KCT闘争も今日的意義があるところと明記しました。
第三章 雇用・職域
第七條 職域・業域及び就労
港湾を通過するすべての貨物の荷役作業及びこれに前後した関連作業は、すべて港湾運送事業者の業域ならびに港湾労働者の職域とする。
この規定は、一九七九年に合意した「5・30協定」を基本にしています。この協定の前文で、「日港協と全国港湾は「輸送体制ならびに荷役手段等の形態変化に伴う港協合理化」に関する、事前協議制度を確立し、港湾労働者の雇用の確保とあわせて、港湾における秩序ある労使関係を図るために、下記の通り協定す

港湾産別協定⑥
～第三章・第七條(続き)～

前回、KCT闘争に触れましたが、船社がバスを借り受けると同時にターミナル運営に進出し、自由にターミナルと事業者をばらばらとしたことに対し、当時の日港協は、事業者が共同でターミナルを借り受けて、港運の業域を守る計画を打ち出した経緯があります。資金的な事情があつて、この構想はとん挫す

ることになりましたが、港運業界の決意は「ふ頭・事業者を船社が自在に扱うことは容認できない」との強い決意の表れだったといえます。
このように、当時の日港協はユーザーの事情だけで港湾が翻弄され、船社の競争に引き込まれていくことに強い警戒感を持っており、同時に、物流の対等なパートナーとして、港湾運営にあたる決意を持っていました。
だから、「港湾を通過するすべての……」という冒頭に紹介した産別協定の「職域・業域」規定を労使の確認としたのです。ここには、発注者として産業立地上の強者に当たるユーザーに対抗していくために「労使の共同が必要」との労使共通の認識があつたのではないのでしょうか。そして今、政府・ユーザーが一体となって、自動化・機械化、AIターミナル事業を進めようという事態に、労使がどのようなスタンスで臨むべきかを、あらためて教えているのではないのでしょうか。「職域」も「雇用」も、「業域」までも労使の責任で確保するという決意が大事だと示唆しています。
ここまで書き進める

こくみん共済
全国労働者共済生活協同組合連合会 COOP