第十二回中央委員会 20春闘方針確立!!

全国港湾は、二月五日（水）～六日（木）にかけて第十二回中央委員会を豊橋市「ホテル　シーパレスリゾート」において、中央委員、オブザーバーを含め二五〇名出席のもと開催した。委員会は、議長団に正木一（はじめ）（日港労連）、瀬川剣吾（全倉連）の両中央委員を選出し、一九秋年末闘争の主な取り組み経過（第一号議案）、二〇春闘方針（第二号議案）、二〇春闘要求書（第三号議案）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。また、綱領・規約・規定（規程）改定案については、現時点までの経過報告をうけた。

はじめに真島副委員長は開会挨拶で「二〇春闘は、多くの課題が山積している。昨年は、全産業において初任給を引き上げた企業が、二〇年ぶりに過半数を超えた。将来的な人手不足が起こるであろう不安要素からの先行投資による、人材の確保が大きな理由である。単に賃金の問題ではなく、働く環境、労働環境を含めてやっていかなければならないと思っている。産業全体の底上げを図るための最賃の交渉であり、回答できないことと自体、産業別労使関係の破壊につながることがあってはならないと思っている。皆様の意見を聞きながら、執行部としても進めていきたい。二方では、今年四月から時間外規制が中小企業にも適用される。労働組合の使命として、長時間労働を是正させることは当たり前のことです。時間外労働を是正するためには、基本給部分の担保がなければ不安は増幅する。所定内賃金で暮らすためには、大幅に賃金を引き上げることが魅力ある港湾、働きやすい職場に繋がっていくと思っている。活発なる中央委員会をお願いする。

全国港湾の運動を地域・職場で、日夜ご奮闘下さっております、皆さんにまずは中央執行委員会を代表して厚く御礼申し上げます。一九春闘では、二十二年ぶりの平日の二四Hストを決行せざるを得ない状況がありました。

九月の定期大会でも、まだ解決していない課題があり、事前協議問題、産別最賃統一回答拒否。

昨年二月の段階では、すでに中央労働委員会の斡旋案が提示され、最終的には、四月九日に斡旋最終案の態度表明を労使に求められた訳ですが、未だ以て、公正取引委員会の課徴金の問題があるという態度と今日時点その問題は持ち越しになりました。

沖縄の事前協議問題は、一件落着しました。

それ以外に課題を抱えております。一つは新型コロナウイルスによる肺炎の蔓延問題です。

日本の経済に大きな影響を及ぼし、結果として私達の産業にも影響が及ばざるを得ないというふうに考えます。従って中国の状況が二〇春闘に大きな影響を及ぼすのではないかと危惧しております。

議長団

糸谷委員長挨拶

また、国土交通省が進めようとしている、自動化ターミナルの流れも出ています。RTG遠隔操作を含め熟練技能者のガントリークレーン操作の情報収集をしたいというような提案・荷役機器が故障する時の兆候調査をしてみたい。

また、トレーラーの自動走行の実験もしてみたい。

どれを取っても、私共港湾労働者にとっては省力化、合理化にしかならない。

この問題に対して、熟行部内部でも意見が出ておりますが、皆さんの意見を是非とも出して頂きたいと考えております。

最賃の問題も、熟行委員会でも色々論議しました。

産別最賃として回答したのは、二〇一五年に協定化したものとしては最後でした。続いて二七年の春闘で、各個別労使にて一定の金額を協定した。これは産別協定になっています。これを先ずは産別協定にしようという考えがあります。

二〇春闘では、港湾労働者の産別最賃としてなにが適切なのか、この辺についても皆さんからの質疑を受けて最終的な要求を決めていきたいと考えております。

いずれにしましても地域・現場で働いている仲間のみなさんの団結によって、これらの諸課題を一つ一つ前進させていくことをお願い致しまして中央執行委員会を代表して第十二回中央委員会に対しての挨拶にさせていただきます。

糸谷委員長総括答弁

昨日から今日の論議の中で、皆さんの意見をいろいろ聞かせて頂きました。

最低賃金についてですが、まだ具体的な方策については正確なものがないという部分もございます。特に役所絡みの話について、反対のものは反対で良いのですが、役所も予算を獲得した上での事業の実施なのについて離さないのです。国交省絡みの話では自動化の問題、RTGの遠隔操作、これは職域が減るという観点から明確に反対と言っております。トレーラーの自動走行の問題は私達に実態のわからない部分も多いので皆さんの意見を拝聴致しました。それでも、私達が代弁するわけにはいかない部分もありますので、一度内部論議を経たうえで、あるいは役所を呼んでの意見交換の中で是非を判断してほしい。

港湾労働法の問題でワッペンの話が出ました。これも役所絡みですから、厚労省に直にも話を伺った上で、港労法の全職種適用も含めて対策会議を行い、論議を重ねたうえで役所と折衝したい。役所にもそういうアイデアがあって予算を獲得できるという見通しの上であれば申し入れる。無ければ逆に私達から提案していくという形になろうかと思っております。

新免等の話も出ましたが、この辺は元々行っていた業務の部分をどうするか、というような話にしてはいけない。

今春闘での産別最賃を決めるという方針について異論はないが、玉田書記長が言うように集団的労使関係を守るというのが第一義という事になる思う。これからの春闘はそういうところを踏まえた上での春闘になると思う。抽象的な発言になるが、これを外すことのないようなたたかい方をしてほしい。

法士中央委員の発言の補強意見として、私の所属する境港港湾運送ノコウの元請けで、上組はニュンガの元請けであるが、今回の合併で境港港湾が元請けとなり、上組が下請けとなることから組は下請けの免許を取らしてくれと言うことで、下請けの許可を申請するという流れになっている。秋田でも能代運輸が許可の拡大を狙っていることから、このことが多方面に飛び火する恐れがあるため、境港の中では波風立たないという事もあるかもしれないが、全国労使にしていただきたいというのが日本港地区の意見である。

全港湾　面谷中央委員

全港湾　松本中央委員

海コントレーラーの自動走行の問題について、聞くところによると、待機レーンでコンテナを積み替えて搬出入すると聞いているが、そういった中で不適切なものであるなどと述べた。その後、資格審査報告で成立を確認、議長団を選出し本委員会を開会した。

引き続き、中央執行委員会を代表して糸谷中央執行委員長が挨拶を行い、玉田書記長が、第一号議案から第三号議案の一括提案を行った。

質疑応答では、基本的に原案を支持・補強する立場から、ストライキ行動では、産別最賃の統一回答の申し立てを行う。

要求書の産別制度賃金引き上げについては、①一七年度として十六万八千九百円を協定する②二〇年度として十八万四千五百円とする、要求を盛り込み統一回答を求めることを確認した。

委員会の最後は、糸谷委員長の「団結ガンバロー」で盛会裏に締めくくった。

全港湾　浦田中央委員

六十五歳定年制について、全国港湾の方針については賛成である。同時に我々の要求だが、六十歳定年時に退職金を清算することにするから六十五歳定年制に合意するよう協議を進めている。延長時の賃金減額は無いという事で、大きな声を上げていただきたい。それと、産別協定の資料集を作ることについては、ぜひ進めていただきたい。

神戸港湾　高島中央委員

相手取り損害賠償を求める訴訟を起こした。記事によると昨年の六月に三名の方は文書で損害賠償を求めたが、企業側は返答しない対応に出た。三人は労災認定を受けており、早期に円満解決できるよう全国港湾として当該企業に働きかけてほしい。

全港湾　中山中央委員

地区での石綿問題について、昨年十二月六日に三名の検数作業員OBが企業をほ

大港労協　三宅中央委員

指定港湾倉庫ならびに港湾労働者証について、六大港中心の話にはなるとは思うが他地方港にもいずれ関わってくると思う。大阪港では令和二年度中に港湾労働者証に代わるワッペン制度を取り入れることになった。これは画期的なことであり、規制緩和が叫ばれる中で、港労法に基づく労働者派遣などの問題はないと思っている。労働組合の使命として、賃金問題や労働条件の問題の根幹は料金制度ではないかと思っている。認可料金制度の復活は要求の一丁目一番地であった思っているので、復活への考え方を今春闘で変えることではない。

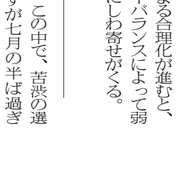
全港湾　法上中央委員

名港労組　岩切中央委員

多段荷役の作業協定について、現行協が出来て十年位経つとは思うが、当時のコンテナ船の状況と今のコンテナ船の状況が大きく変わっている。ツイストロックがオートロックに変わり、ロック解除が無く作業が開始できる船もたくさんある。また、船が大型化してラッシングタワーもコンテナの三段目までの天井まで届くので、七段目のロックの解除が、ゴンドラがなくてもできる環境にある。最近、八段目まで積んでいる船もあり、七・八段目のコンテナの作業をする仲間以外は待機となっており、待機時間だけ増えても困るといった声が出ている。安全作業は各現場でも分かっているが、現行の荷役状況に合った協定の見直しをする必要があると考える。

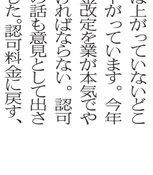
一港でも産別最賃が下回ればストを打つとして交渉を進めてきたが、最終的には日港協が産別最賃を回答できないということで、再度ストライキを打った経過がある。この問三パーセントという話もあるが、まずは協定化を目指してほしい。

港湾組合員十六名は、日本貨物検数協会に対し訴訟を起こした。二〇一七年から始まった裁判は一月十六日に証人尋問を行い、原告からは私を含めた四名が主尋問に立った。我々は現在の働き方をメインに主尋問をしていただきたい。



全港湾　畠山中央委員

新型コロナウイルスの対策について、四国港湾としても四国港運協会に対応を聞いてみたら『何も考えていない』との返答がされた。次に四国運輸局にも聞いたが、国からの指導しかないとの事だったので、全国港湾からのFAXの内容を伝え対応した。坂出港においても対応が無く、非常に危機感を感じている。中国駐車場に自動で戻るとなっているが、港湾運送事業法でいう受け渡し行為、貨物運送事業法上の受け渡し行為が発生するわけで、自動化によって片方で人がいない状況での受け渡し行為がどこで完了しているのかが曖昧になってくる。それをちゃんとしておかなければ港湾運送事業法の概念が崩れてしまう、貨物運送事業法の概念も崩れる。細かい所ではデリバリーオーダーの端末を誰がたたくのかという問題もあるし、EIRの受け渡しをどうするのかという問題も出てくる。そうい



全港湾　磯田中央委員

全港湾　法上中央委員

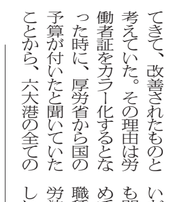
認可料金の復活について、賃金問題や労働条件の問題の根幹は料金制度ではないかと思っている。認可料金制度の復活は要求の一丁目一番地であった思っているので、復活への考え方を今春闘で変えることではない。

港湾の自動化については様々なケースを考えて国交省と協議していかなければならない。

全港湾　岩切中央委員

ターミナル内での待機では休憩時間に該当するのかという問題もある。

ないという事をもう一度聞かせてほしい。もう一点は、議案書にはないが、以前から日本海地区における韓国航路の再編という問題がある。日本港でもシンコウとヒュンガの航路があったが、地区事前協議を進める中で、境港の上組の新免問題が出ている。私たちは断固として新免については反対であり、日本海地区のコンテナの三段目までの天井まで届くので、七段目のロックの解除が、ゴンドラがなくてもできる環境にある。最近、八段目まで積んでいる船もあり、七・八段目のコンテナの作業をする仲間以外は待機となっており、待機時間だけ増えても困るといった声が出ている。安全作業は各現場でも分かっているが、現行の荷役状況に合った協定の見直しをする必要があると考える。

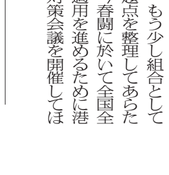


全港湾　佐藤中央委員

東京オリ・パラの対応について、全港湾として国交省やオリンピック組織委員会等と意見交換や対策を話し合ってきた。その中で各国の要人がオリンピック時に来日する事で道路が封鎖され、混乱が起こることが予想され、港湾労働者としては通勤や職場にも影響が出ると危惧している。港湾は深夜に働くことも予想され、その分の割増料金の発生なども考えられる。そのような状況下になった場合、全国港湾として対策を取り組んでほしい。もう一点は春闘方針の中にIR法案に対する取り組みが載っていない。IR法案はカジノ法案と言われており各地方で立候補しているが、IR法案に関しては問題視していることから、全国港湾としてIR法案については反対の方針を出してほしい。

神戸港湾　磯田中央委員

六大港の中でも労働者証のコピーを貼っている港と貼っていない港がある。法律は一本なのになぜ運用に違いがあるのかと訴え続けてきて、改善されたものと考えていた。その理由は労働者証をカラー化するとなった時に、厚労省から国の予算が付いたと聞いていたことから、六大港の全ての企業に配布されていると思っていた。それをワッペンに貼り付けるか否かは各港判断が違うという事を初めて知った。そういった意味も含めて、港労法問題については、我々は全国港湾が港労法の全国全職種適用の為に二〇一八年以降、実施をめぐって何度か労使交渉を実施した経過がある。昨年は一回も開かれていないが、もう少し組合として問題点を整理してあらためて今春闘に於いて全国全職種適用を進めるために港労法対策会議を開催してほしい。



全港湾　彦坂中央委員

自動化については、全国港湾でも統制的合理化は認めないと方針となっているが、これについては賛同する。国交省は労働人口の減少とか安全性を理由に自動化をやると言っているが、合理化を伴わないというのはどこに根拠があるのかと疑問に思っている。合理化をさせないような自動化をさせるべきだと思う。

私は検数出身だが、自動化による合理化が進むと、パワーバランスによって弱い所にしわ寄せがくる。

全港湾　橋崎中央委員

船や中国人と接触する可能性の高い港湾労働者から広まる可能性も高い中、空港やクルーズ船の対応だけで、港湾は対応していない現状がある中で、厚労省交渉や日港協との交渉の中で港湾労働者の安全についても強く要望してほしい。

六一五歳定年延長について、『高齢者の雇用の安定等に関する一部法律の改正』では、七十歳までの継続雇用が盛り込まれている。六十五定年延長が終わらない中で、七十歳までと法律が変われば、全国港湾として七十歳まで定年延長を掲げる考えがあるのか。

駐車場に自動で戻るとなっているが、港湾運送事業法でいう受け渡し行為、貨物運送事業法上の受け渡し行為が発生するわけで、自動化によって片方で人がいない状況での受け渡し行為がどこで完了しているのかが曖昧になってくる。それをちゃんとしておかなければ港湾運送事業法の概念が崩れてしまう、貨物運送事業法の概念も崩れる。細かい所ではデリバリーオーダーの端末を誰がたたくのかという問題もあるし、EIRの受け渡しをどうするのかという問題も出てくる。そういった問題が曖昧であるなどと述べた。その後、資格審査報告で成立を確認、議長団を選出し本委員会を開会した。

引き続き、中央執行委員会を代表して糸谷中央執行委員長が挨拶を行い、玉田書記長が、第一号議案から第三号議案の一括提案を行った。

質疑応答では、基本的に原案を支持・補強する立場から、ストライキ行動では、産別最賃の統一回答の申し立てを行う。

要求書の産別制度賃金引き上げについては、①一七年度として十六万八千九百円を協定する②二〇年度として十八万四千五百円とする、要求を盛り込み統一回答を求めることを確認した。

委員会の最後は、糸谷委員長の「団結ガンバロー」で盛会裏に締めくくった。

全港湾　畠山中央委員

全港湾　松本中央委員

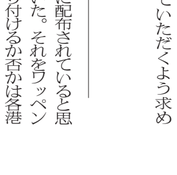
海コントレーラーの自動走行の問題について、聞くところによると、待機レーンでコンテナを積み替えて搬出入すると聞いているが、そういった中で不適切なものであるなどと述べた。その後、資格審査報告で成立を確認、議長団を選出し本委員会を開会した。

引き続き、中央執行委員会を代表して糸谷中央執行委員長が挨拶を行い、玉田書記長が、第一号議案から第三号議案の一括提案を行った。

質疑応答では、基本的に原案を支持・補強する立場から、ストライキ行動では、産別最賃の統一回答の申し立てを行う。

要求書の産別制度賃金引き上げについては、①一七年度として十六万八千九百円を協定する②二〇年度として十八万四千五百円とする、要求を盛り込み統一回答を求めることを確認した。

委員会の最後は、糸谷委員長の「団結ガンバロー」で盛会裏に締めくくった。

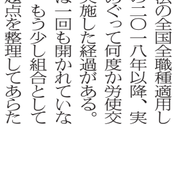


全港湾　浦田中央委員

六十五歳定年制について、全国港湾の方針については賛成である。同時に我々の要求だが、六十歳定年時に退職金を清算することにするから六十五歳定年制に合意するよう協議を進めている。延長時の賃金減額は無いという事で、大きな声を上げていただきたい。それと、産別協定の資料集を作ることについては、ぜひ進めていただきたい。

神戸港湾　高島中央委員

相手取り損害賠償を求める訴訟を起こした。記事によると昨年の六月に三名の方は文書で損害賠償を求めたが、企業側は返答しない対応に出た。三人は労災認定を受けており、早期に円満解決できるよう全国港湾として当該企業に働きかけてほしい。



全港湾　中山中央委員

地区での石綿問題について、昨年十二月六日に三名の検数作業員OBが企業をほ

大港労協　三宅中央委員

指定港湾倉庫ならびに港湾労働者証について、六大港中心の話にはなるとは思うが他地方港にもいずれ関わってくると思う。大阪港では令和二年度中に港湾労働者証に代わるワッペン制度を取り入れることになった。これは画期的なことであり、規制緩和が叫ばれる中で、港労法に基づく労働者派遣などの問題はないと思っている。労働組合の使命として、賃金問題や労働条件の問題の根幹は料金制度ではないかと思っている。認可料金制度の復活は要求の一丁目一番地であった思っているので、復活への考え方を今春闘で変えることではない。

全港湾　法上中央委員

名港労組　岩切中央委員

多段荷役の作業協定について、現行協が出来て十年位経つとは思うが、当時のコンテナ船の状況と今のコンテナ船の状況が大きく変わっている。ツイストロックがオートロックに変わり、ロック解除が無く作業が開始できる船もたくさん

全港湾　佐藤中央委員

東京オリ・パラの対応について、全港湾として国交省やオリンピック組織委員会等と意見交換や対策を話し合ってきた。その中で各国の要人がオリンピック時に来日する事で道路が封鎖され、混乱が起こることが予想され、港湾労働者としては通勤や職場にも影響が出ると危惧している。港湾は深夜に働くことも予想され、その分の割増料金の発生なども考えられる。そのような状況下になった場合、全国港湾として対策を取り組んでほしい。もう一点は春闘方針の中にIR法案に対する取り組みが載っていない。IR法案はカジノ法案と言われており各地方で立候補しているが、IR法案に関しては問題視していることから、全国港湾としてIR法案については反対の方針を出してほしい。

神戸港湾　磯田中央委員

六大港の中でも労働者証のコピーを貼っている港と貼っていない港がある。法律は一本なのになぜ運用に違いがあるのかと訴え続けてきて、改善されたものと考えていた。その理由は労働者証をカラー化するとなった時に、厚労省から国の予算が付いたと聞いていたことから、六大港の全ての企業に配布されていると思っていた。それをワッペンに貼り付けるか否かは各港判断が違うという事を初めて知った。そういった意味も含めて、港労法問題については、我々は全国港湾が港労法の全国全職種適用の為に二〇一八年以降、実施をめぐって何度か労使交渉を実施した経過がある。昨年は一回も開かれていないが、もう少し組合として問題点を整理してあらためて今春闘に於いて全国全職種適用を進めるために港労法対策会議を開催してほしい。

全港湾　彦坂中央委員

自動化については、全国港湾でも統制的合理化は認めないと方針となっているが、これについては賛同する。国交省は労働人口の減少とか安全性を理由に自動化をやると言っているが、合理化を伴わないというのはどこに根拠があるのかと疑問に思っている。合理化をさせないような自動化をさせるべきだと思う。

私は検数出身だが、自動化による合理化が進むと、パワーバランスによって弱い所にしわ寄せがくる。

全港湾　橋崎中央委員

船や中国人と接触する可能性の高い港湾労働者から広まる可能性も高い中、空港やクルーズ船の対応だけで、港湾は対応していない現状がある中で、厚労省交渉や日港協との交渉の中で港湾労働者の安全についても強く要望してほしい。

六一五歳定年延長について、『高齢者の雇用の安定等に関する一部法律の改正』では、七十歳までの継続雇用が盛り込まれている。六十五定年延長が終わらない中で、七十歳までと法律が変われば、全国港湾として七十歳まで定年延長を掲げる考えがあるのか。

駐車場に自動で戻るとなっているが、港湾運送事業法でいう受け渡し行為、貨物運送事業法上の受け渡し行為が発生するわけで、自動化によって片方で人がいない状況での受け渡し行為がどこで完了しているのかが曖昧になってくる。それをちゃんとしておかなければ港湾運送事業法の概念が崩れてしまう、貨物運送事業法の概念も崩れる。細かい所ではデリバリーオーダーの端末を誰がたたくのかという問題もあるし、EIRの受け渡しをどうするのかという問題も出てくる。そういった問題が曖昧であ