RTG自動化で合意

十月二十九日（木）十一時四十分より「港湾の自動化・機械化に関する労使協議会」を開催し、協議の結果、確認書を締結することで合意した。

RTG遠隔操作導入に関しては、この間の労使協議会・WGの協議を開催し協議を重ね、確認書（案）をとりまとめ、全国港湾・港運同盟、各々の機関会議を踏まえて、確認書（案）の承認に至った。

確認書案について組合側は、①いずれの港が本事業に応募しているのか、全地区において労使協議を申し入れるので、その場で、確認できるよう強く要請した。②この確認書に基づき、各地区において（名古屋港を含む）雇用と職域の確保のための措置をとることになるので誠意ある協議に応ずるよう求め、これを確認した。③地区での協議・確認書締結を行い、中央でもその中身を検証していくことを実行するために、この労使協議会及びWGを残しておくことを要請し、確認した。④この事業が本稼働するに当たっては、あらためて中央・地区において具体的な雇用保障についての協議を行うとともに、本稼働の際には事前協議を行うことを要請し、これを確認した。以上を再確認して、提案された確認書案で合意することとした。

港湾におけるＲＴＧの遠隔操作化に関する確認書

一般社団法人日本港運協会と全国港湾労働組合連合会及び全日本港湾運輸労働組合同盟は、港湾におけるＲＴＧの遠隔操作化が、港湾労働者の雇用と職域に深刻な影響を及ぼし得ることを共通認識とし、安定的な雇用環境の維持を目的として下記の通り確認書を締結する。

記

1．我が国港湾の国際競争力を高め、港湾運送事業の発展を図るとともに、港湾労働者の雇用維持を図りながら働き方改革に対応するための一貫として遠隔操作によるＲＴＧ導入の必要性を確認した。
ただし、遠隔操作によるＲＴＧを導入するにあたっては、港湾労働者の雇用に影響を及ぼさないよう最大限の配慮をする必要があるとの共通認識である。

2．この事業の導入にあたっては、現行の産別協定である作業基準協定におけるＣＹ内での現業労働者の定数を基本に、各ターミナル毎の作業基準に基づく定数を履行する。
上記の定数を充足させるため、以下のような取り組みも考える。
（A）ＲＴＧ以外のＣＹにおける業務においても港湾労働者を起用すること。
（B）ＣＹ業務以外、元請業務を含め港湾全域を視野に港湾労働者の雇用と職域を確保すること。
（C）港頭地域における物流倉庫などにおける港湾運送事業の業務、ゲートやコンテナ修理等の港湾運送事業に前後する作業は、港湾労働者の職域として確立すること。

3．以上各項に定める具体的な詳細については、各港・各地区の特性を充分考慮しつつ、当該作業導入予定者及び地区港運協会の責任において、本確認書に基づき地区労使協議を行い、雇用と就労についての対応方針を決定し、確認書を締結する。
また、その内容について中央労使に報告するとともに、中央労使は検証を行う。

4．確認書締結者は、ＲＴＧ遠隔操作化に対して港湾労働者の雇用と港運事業者の職域を確保する上記２項の施策を推進するために必要な港湾運送料金の確保、職域拡大を図るための法的措置を具体化すべく、国土交通省をはじめ関係行政に働きかけを行う。

5．以上について、各当該関係者間に疑義が生じた場合には、必要に応じ中央労使間で協議助言の上、問題の解決に当たる。

以上

リレー随筆
～蒲田トランプタワー～

教宣委員の石渡です。また自分の番が回ってきたという事で、いつも全国港湾機関紙の紙面汚し的な記事書いている事を反省し、今回はまじめなことを書きたいと思います。

私も労働組合にかかわっている身として、世界の出来事には常に関心を持っているのですが、最近の出来事として『アメリカの大統領選』がありましたね。トランプ氏とバイデン氏どちらが勝つのか、非常に興味深く見守っていました。その中で今回はトランプ氏について調べてみた結果、衝撃的な事実を知ってしまいましたので記事にしたいと思います。

トランプ氏と言えば不動産王であり、アメリカ国内のあちこちにトランプタワーなる高級マンションやホテル等をたくさん所有しているというイメージがありますが、なんとあの『トランプタワー』が東京の蒲田にもあったのです！

気になる場所は京急蒲田徒歩一分くらい、正月にはマンションのベランダからは箱根駅伝が観戦できる好立地。

家賃もニューヨークのトランプタワー並みで一ヶ月数百万くらいして、日本のセレブが沢山住んでいるのかなと思って調べてみると、1Kで9万代円～と、本家トランプタワーと比べるとなんとも庶民的な家賃。トランプ氏も自分の国ではないから家賃を控えめに設定したのだろうと思わざるを得ません！（あっ、本家とか書いちゃった）。

まぁ、とにもかくにもトランプタワーが蒲田にもありましたという事で、終わりにしたいと思います。

なに、もう少し記事のスペースが余っているって？それでは、もう一つ『ＹＥＳ ＷＥ ＣＡＮ！』をアイツに教えたのは俺だ！

どちらも信じるか信じないかはアナタ次第です。

次回は多田教宣委員です。

港湾産別協定⑯
～第三章・第11条～
バンニング作業

今号では、バンニング作業（第十一条）、全貨検数（第十二条）へと読み進めていきます。早速、第十一条の条文を記します。

第十一条　バンニング作業　コンテナのバンニング・デバンニング作業については、港湾労働者の職域として確立するため労使双方引き続き努力する。

「努力する」という結論に「なんで努力なんだ？」と疑問を投げかける方も多いと思います。バンニング作業は、検数の立ち合いも含めて港湾労働者の仕事となっているので、疑問は当然です。

コンテナ化が始まった頃は、ターミナルに隣接して「ＣＦＳ／コンテナ・フレート・ステーション」という保税の物流施設があって、コンテナが卸されるとＣＦＳに運ばれてデバンされ、トラックに乗せられて内陸へと運ばれていました。輸出は逆です。従って、検数行為もガントリー下とＣＦＳでダブル検数が行われ「間違いのない受渡し」が完了していました。

今はどうでしょう。ＣＦＳがあるターミナルは殆どなくなってきており、陸揚げされて、そのまま内陸へ運ばれて、荷主などの倉庫でデバンされている。輸出は、荷主の工場や物流施設でバンニングされて、そのまま港湾に持ち込まれることが常態化しています。一方、港湾を通過する貨物の作業は港湾労働者の仕事（協定第七条）とされ、本来は、港頭地域でバンニングされなければなりません。確かに労使の努力で港頭地区でのバンニングは港湾労働者が行っていますが、港湾労働者がバンニングをしないコンテナ貨物、いわば通過貨物が増えています。この通過貨物の増大によって港湾労働者の仕事の減少にしています。港湾は、物流の集積・発着の拠点であり、安心で確実な物流を確保するために港湾貨物は港湾で荷捌きすべきで、そのための物流施設を機能させるべきだとの方針で活動しています。各地で巨大な物流施設がつくられていますが、これを港湾の職場としていく取り組みが重要だと考えています。事前協議やパトロールを通じて、物流倉庫での作業の職域化を取り組んでおり、地区港湾が、この面で大きな役割を担っていると言っても過言ではありません。

次に、「全貨検数」に進みます。

第十二条　全貨検数　外貿貨物の本船揚げ積み時における検数作業は、検数業並びに検数労働者の職域であることを確認し、シップ・ドック両サイド検数を制度として確立する。本条の運用について一九八一年（昭和五六年）十二月九日付け覚書（第十二章第五八条三項）を締結する。

第五八条三項　社団法人日本港運協会と全国港湾労働組合協議会は、全貨検数に関する確認書の運用については、その実現に向けて引き続き努力していくものとする。

全ての荷役作業に検数が立つことを「確立する」としつつも、目を離せば「無検数」といった状態があったことを物語っています。それを許さない労使の日常的な取り組みが、「その運用については、その実現に向けて引き続き努力」という確認で表現されています。

全貨検数協定の履行をめぐる、ユニークな取り組みがありました。ターミナルゲート前に港湾労働者が立って、海コンドライバーに「検数立ち合いの証明、つまり、港湾労働者がバンニングした貨物である証明を出してください」とチェックして、証明のないコンテナは受け付けない、ゲートに入れないという戦いです。海コンドライバーとのトラブルや「ニセの証明書」が出回ったりと混乱はあったようですが、協定の「努力する」を実践する戦いでした。

この協定を丁寧に読んでいただければ、産別協定は「言葉だけにしてはならない」ことを教えてくれます。つまり、産別協定は、日常的にチェックし、違反があれば直ちに是正する行動が必要だということが協定文で読み取れるのではないでしょうか。いまでも、「○○港で検数が立たないまま荷役している」との連絡があれば、直ちに日港協に船社や荷主にそのことを是正するよう申し入れる活動をしています。どんな協定も、不履行は直ちに是正するとの行動が伴って初めて実のあるものになることを、バンニング作業（第十一条）、全貨検数（第十二条）が教えているのではないでしょうか。

次回は、全貨検量（第十三条）へと読み進んでいくこととします。