

# 中央委員会予告

コロナ対策をはかり、二月開催

全国港湾第三回中央委員会は、二〇二二年二月九日(火)から十日(水)にかけて豊橋市「ホテルシーパレスリゾート」に於いて開催されます。このほど中央委員会に提出される議案書が、常任中央執行委員会、中央執行委員会の議論を経て作成されました。

提出議案は、第一号議案「二〇秋年末闘争の主な取り組み経過(案)」、第二号議案「二一春闘方針(案)」、第三号議案「二一春闘要求書(案)」などにあります。

二一春闘の具体的な行動と

## HPリニューアル

二〇一四年から運用されて来ましたが、HPリニューアルは、毎年度リニューアルを繰り返して、掲載内容の充実をはかって参りました。

今年度のリニューアルでは、例年通り掲載写真と掲載文書の変更・追加を行い、組合綱領と組合格約を新たに項目として設けました。

これからは組合員へ、速やかな情報伝達や教宣活動の一環になるようホームページの充実をはかって参りたいと思っています。

スマホでも閲覧できますので、一度クリックをお願いします。

が参加できる行動を想定して、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、二一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むとしています。

# リレー随筆 ~世界の“GODZILLA”~

九月からメンバーに新しく加わりました多田です。若輩者では御座いますが、宜しく願います。

早速では御座いますが、今月担当は私ということ、私の趣味の話の一つさせてください。

去る十一月三日にデビュ一六十六周年を迎えた日本が世界に誇る大スターがいます。…とはいえ、実在の人間ではありません。所謂「ゴジラ」です。

一九五四年十一月三日に公開された映画は当時瞬く間に大ヒット。観客動員数は九六一万人とのことで日本映画史上でも上位に入る動員数とことです。ヒットの要因は様々ですが、かのピキニ環境の核実験で現代に蘇った太古の恐竜(しかも水爆の影響でさらに力強くなって)が暴れまわる中で、それを巡るヒューマンドラマ的要素など、原爆投下からの戦争終結、そして復興へと歩みを進み始めていた戦後日本人の心をアイレクトに掴んだのだと感じます。演出面やストーリーの深さなど、二十一世紀の今でも十二分に通用する映画だと思えます。

その最新作として来年二〇二二年五月にはゴジラVS Sコングという映画がハリウッド製作で公開されることと、コングというのはアメリカで一九三三年に大ヒットした映画の怪物「キングコング」のこと、ゴジラをモチーフとした怪



2019年6月、全労済から「こくみん共済 coop」へ

### たすけあいの輪をむすぶ「こくみん共済 coop」スタート!

こくみん共済 coopがめざすのは、みんながたすけあい、豊かで安心できる社会の実現。私たちは、協力団体の皆さまと培ってきた労働者自主福祉による事業と運動をさらに強化・発展させ、組合員の生活を支えています。そして、その取り組みを広く発信していくことにより、協働団体・組合員はもとより生活者全体に広く展開します。

## 港湾産別協定⑬ 第三章・第十三条 全貨検量

今号では、全貨検量を取り上げ、読み進めていきます。

第十三条 全貨検量 輸出貨物は、邦船・外船又は運賃同盟の加盟・非加盟にかかわらず、すべて検量を実施する。ただし、対象貨物は、一九七九年(昭和五十四年)十一月一日時点の各運賃同盟の検量ルールによるものとする。

第一項 第十三条の規定にもかかわらずFCL貨物の船積検量については一九九六年(平成八年)四月一日を起点とする五年間に段階的且つ出来る限り均等に削減し、六年目以降は船社のオプションとする。本項の発効日は一九九六年(平成八年)四月一日とする。

第二項 各運賃同盟の検量ルールの変更については、あらかじめ事前に協議するものとする。

協定の意味は、「全ての輸出貨物は検量を実施する」ということにつき、(荷主がコンテナを一個単位で借り切る輸送形態(大口貨物)については五年をかけて平均的に削減していくことを確認しており。現在は、LCL(一個のコンテナに複数の荷主の貨物を混載する輸送形態)の貨物の検量は実施しているものの、FCLは荷主のオーダーがあれば検量を行うという

現状になっています。この背景には、二つの出来事があります。EU(欧州連合)が全貨検量(輸出貨物)が全貨検量(輸出貨物)を制限するものとして日本政府に圧力をかけてきたこと、運賃同盟の崩壊です。

検量制度の意義は、本船の安全運航に不可欠な「貨物の重量データを第三者が証明することで安全を担保すること」、並

ます。帆船の時代は港で船が満載されてから出帆していましたが、汽船になって定期運航サービスができるようになるとその使い勝手の良さの一方、船社は満載でなくとも定期に出帆しなくてはならず、船社は運賃競争が激化してはならない時の運賃の少なさや頭を悩ませます。そこで、船社がカルテルを結んで運賃の安定化を図ったのが運賃同盟の始まりです。その時に、体積と重量の高い方の運賃を適用するとき、検量行為は極めて重要な役割を果たすことになり、運賃同盟の時代、船社に必要不可欠な要素となっていました。ところが、運賃同盟に参加しないアジア船主を中心とする新興勢力となった船会社が、安い運賃で攻勢をかけ、規制緩和の波を背景に運賃市場を不安定にし、これが伝統的な船社の単独配船を困難にし、コンソーシアムという流れにもなってくるわけです。

こうした背景とともに、コンテナ化の定着は、港でパンニングをせずとも、メーカーが工場に積み付け、保険の発達もあって「第三者証明の機能が薄れていく」時代へと変わり、これが、欧州連合や多くの荷主・船社が検量行為を限りなく削減する方向に力がかかっています。その時代背景の中で、全貨検量協定は試練を迎え、第十三条一項の確認に

なります。この全貨検量協定を巡るたたかいは、検定労働者・検定労連を全国港湾全体で支え、海事検定協会の事務所まで全国港湾三役と検定労連の三役が合同で団交を重ねる場面も多くありました。

結果的に、第十三条一項の協定に合意することになりましたが、五年をかけて雇用の確保を進めながら、順次FCL検量の削減を進めていくことになりました。産別協定の厳しい試練の一面が反映した協定ともいえませんが、運賃同盟の時代、船社に必要不可欠な要素となっていました。ところが、運賃同盟に参加しないアジア船主を中心とする新興勢力となった船会社が、安い運賃で攻勢をかけ、規制緩和の波を背景に運賃市場を不安定にし、これが伝統的な船社の単独配船を困難にし、コンソーシアムという流れにもなってくるわけです。

こうした背景とともに、コンテナ化の定着は、港でパンニングをせずとも、メーカーが工場に積み付け、保険の発達もあって「第三者証明の機能が薄れていく」時代へと変わり、これが、欧州連合や多くの荷主・船社が検量行為を限りなく削減する方向に力がかかっています。その時代背景の中で、全貨検量協定は試練を迎え、第十三条一項の確認に