大会代議員発言

大港労協　三宅代議員

ＩＲの問題で、横浜港の選挙戦を見ていた。元横浜港運協会の藤木さんが外国人特派員の記者会見で港湾政策の話になり、今の港湾産別運動を『虎が猫になった。いま港湾を止めるぐらいの政策論争を行わなければならない』と言っていた。発言の良し悪しは別として、長く港湾を見てきた業界の偉い人が発言したことに対して我々は反省して行動力をつける必要がある。コロナ禍の中で企業主義に陥るのは分かるが、港湾産業と港湾産別がきっちりしないと自分の企業も周りの仲間も路頭に迷う事態が来ると思っている。

玉田書記長から中国船社の共同運航の話がされたが、中央事前協議のあり方の問題と言われたが私は日港協の認識が足らないと思う。見識ある人ならば中国船社の共同運航のヒアリングの段階で『これはおかしい』と言っていたかもしれない。ところが今の日本港運協会は労務委員長が二年交代で事務局も新しく変わって出てきた案件に対して中身を精査せずに地区に下ろしてしまう。ここに問題がある。

アライアンスの裏には料金問題がある。

それを中国船社の料金の安い所に寄港するという行為を許さない取り組みを全国港湾にお願いしたい。

認可料金制度について、大阪港では届け出料金が安すぎるという問題が発生した経過がある。少なくても適正料金を届け出で出す。そこで負けさせない値切らせない取り組みを認可料金の復活と並行して運動を進めるべきだと思う。

港労法の全港全職種適用について、いきなり全てのことは出来ないと思う。港湾労働法適用の周辺港には物流倉庫が建っている。そのような中でまずは主要港から適用していくなどの段階的に進めていくという運動も必要なのではないかと思う。

全港湾関西　中山代議員

基本的な労働組合のたたかいのスタンスについて、以前にも産別問題で提起したが、都労委で命令が出て、柏木委員長が強行的にするのではなく、産別労使の正常化にもっていきたいとの発言がされた。それを否定するものではないが、産別労使の正常化は日港協が潰してきている。

ストライキの前に社会的アピールを主とした宣伝行動を行うべきだと思う。実際に神戸の上組の時の行動でも宣伝行動等をおこない一定の成果を上げた実績があり、ストをしなくても解決できる問題だと思う。この不条理な日港協の態度を見逃していると様々な問題に発展する恐れがある。

全国港湾結成五〇周年までには産別最低賃金問題を解決させるべきと考える。

フェリー基金について、日本港運協会のフェリー基金は、全港湾関西地方本部が全国に先駆けてたたかい、現在は一般社団法人日本旅客協会と一般社団法人日本カーフェリー協会及び日本港運協会で協議を行い、『各該当前年度の無人トラック輸送台数一台当たり五八．三円を乗じた額』を『フェリー船社より特別会費として日本港運協会に支払うものとする。』になった。三社協定を交わし、長期に亘り年間五〇〇〇万円以上の特別会費が日本港運協会に支払われてきた。

この特別会費は、港湾労働者の合理化反対闘争で発生したものであり、港湾労働者の基金である。よって、全額全国港湾が貰ってよい金だが、労使協議のより年間四〇〇〇万円を『労働者福祉対策費』の名目で半期ごとに二〇〇〇万円を日本港運協会が全国港湾に支払う義務がある基金になっている。しかし、過去の決算書を見ると未収になっている年度があることから、いま一度、全国港湾および全国の仲間で日本港運協会宛に抗議すべきである。

名港労協　彦坂代議員

名港労協では指定事業体問題について発言が出来ずにいるが、この間の日検の行為・発言に思うところがある。日検は倉庫で行っている行為は検数補助だと言っている。私は倉庫で検数行為を行っている市指定事業体も同じように検数行為を行っている。日検が付け焼刃で発言することは我々の諸先輩方が作り上げてきたものに泥を塗る行為だし、この発言によって職域が危ぶまれる可能性もある。また、日検は二交代制を行っており、産別協定を自分達の都合のいいように解釈し、低い労働条件でやられてしまうと全日検も『日検がやっているなら』と言いかねない。この行為は我々の労働条件・賃金に直結することであると言える。

私が努める全日検は、指定事業体は本来のあるべき姿で運営していると理解している。日検の身勝手な行為・発言で我々の産別運動の停滞を招くことは止めてほしいし、早急に指定事業体問題を解決し、四検の直面した多くの課題について議論・解決してほしい。

名古屋港の鍋田ターミナルにおいて遠隔操作ＲＴＧが導入され、暫定の作業基準確認書を策定し、全国港湾のワーキンググループでの議論が始まろうとしている。現在、名古屋港においては指定事業体を含めた検数事業者が、船側検数以外にヤードオペレーターやゲート業務に従事している。検数事業者は自動化・機械化導入問題で港湾労働者としての定義がなく、既存のターミナル職務において雇用と職域が奪われる可能性は否定できない状況にある。

四国港湾　橋崎代議員

能代運輸の件に関して、全国闘争との認識で行動を起こす必要があることは分かるが、二〇〇六年にゼネストを行って能代運輸の新規参入に歯止めを掛けた。しかし、翌年には限定的に参入を認めたわけだが、やはりストライキと言うのは伝家の宝刀であり、最終的な手段であり、簡単に連発するものではないと思う。何か問題があると全国港湾としてすぐにスト準備に入る体制であるが、現地の状況やストを行うメリットデメリットを精査したうえで支持を出すべきだし、ストをやるからには相手が一発でひっくり返るくらいのものが必要だし、やはり各地港の状況を精査したうえで指示や行動をしてもらいたい。

四国における石炭火力問題について、四国では多くの石炭火力発電所がある。石炭荷役の現状を把握するために港湾視察を行った。その中で全港湾に新居浜支部で取り扱っている貨物の八割が石炭関連であり、それがなくなると約一年半後に大きな雇用問題が発生すると報告を受けた。

四国港湾では、組合員の雇用と職域を守るため、議員や市をはじめ様々な場所に要請書を出すなど地元で取り組める行動は取り組みつくした。石炭火力発電所の休廃止問題は全国の港湾の雇用問題にも発生する事から全国港湾として問題解決のためにどのように取り組むのかを教えてほしい。

三島川之江港の問題について、我々はコロナ禍に関係なく三島川之江港との関係を築くために六年前から行ってきた意見交換会を今年度は三回行ってきた。

確実に三島川之江港との関係は築けている。今後はこの関係性を活かし、三島川之江港運協議会と意見交換会から協議会へ移行し、四国港湾として労働者供給事業許可を取得するなど、まずは三島川之江港で組合員が働ける環境を作って行こうと思っているので、引き続き支援をお願いしたい。

事前協議確認書の書式について、四国港湾は指定港はもちろんのこと三島川之江港とも事前協議を一括して行っている。協議方法などについても手探り状態で、確認書の内容についても今までの慣例で代理店が作成している。その代理店の確認書の内容が、港湾運送事業者が料金や作業体制を守る内容になっており船会社が守る内容になっていない問題がある。各地区港湾ではどのようになっているのか分からないが、中央事前協議での確認書の書式（様式）について全国統一で出きないだろうか。検討を求める。

沖縄港湾　諸見代議員

四国港湾橋崎代議員の発言にもあったが、ゼネストをやるのであれば応援するが、現地でどこまで闘争が出来ているのか、ストを打つならば一発で状況が好転出来るのか、そこまで現地の闘争が進んでいるのか等を確認したうえで最終的な手段としてストをするべきだと思う。

東北港湾　新妻代議員

能代運輸の新規参入問題について、能代運輸のこれまでの経過について二〇〇六年に港湾の規制緩和がきっかけで始まり、このことが全国闘争となり翌二〇〇七年に限定許可が下りて現在に至っている。今回の問題については能代運輸が東北運輸局や秋田支局などに限定解除を求めている。また、秋田港コンテナターミナルにガントリークレーンの使用許可申請をしつこく出していました。

そうした中で、ガントリークレーンの使用をめぐって能代運輸は公取委に問題提起し、秋田港コンテナターミナルは公取委から『口頭注意』を受けた。この時点で公取委が入った問題ということで、組合としても顧問弁護士に相談して、対応を計ったが、内容が複雑なため簡単な行動には出ない方が良いとのアドバイスを頂いた。ストライキは有効かつ重要との認識でいるが、秋田港の状況を聞いた上で対策を進めてほしいと思う。

認可料金について、週休二日や労災補償、定年延長に対する労働条件の見直し等、原資を必要とする課題が進められている。これら労働条件の向上には認可料金の復活がカギになる。仲間も認可料金の復活には」期待していることから具体的な進め方があったら教えてほしい。

神戸港湾　崎田代議員

中山代議員からの発言にあった通り神戸上組分会の宣伝行動等の行動には神戸港湾としても支援してきた経緯があることを忘れないでいただきたい。神戸港湾の運動の実績としてもやはり認識してほしく思う。

神戸港湾　高島代議員

六十五ページ四項の『産別組織強化、共同行動の取り組み』『共同行動の強化と探求』について、議案書を見ると、第十一回までの方針案では海員組合との記述がされているが、それ以降は一行も書かれていない。財政的な問題から海員組合が交流を一切閉ざしているのは承知しているが、過去からのＦＯＣ／ＰＯＣキャンペーンをはじめとした連帯活動を各地域でした者とて寂しい限りだ。せめて、方針として記述するとか来年の全国港湾五〇周年事業を迎えるにあたって、具体的な方策が取れないか、執行部として考えていただくようお願いしたい。

検数労連　石橋代議員

国民的諸課題について、議案書八十四ページに掲載してある『二、菅内閣が進める憲法破壊の企てに反対する取り組みについて、九月三日、菅首相は自民党総裁選挙に立候補しないことを表明した。これにより、自民党臨時役員会で自民党総裁としての任期満了に伴い総理大臣を退任する事になる。現在、岸田・高市・河野・野田の4氏が立候補を表明しているが、誰が総裁になっても新しい政治をつくることができない。むしろ憲法破壊の動きが一層加速する可能性がある。

全国港湾独自の憲法破壊の企てに反対する行動の取り組みがあれば聞かせてほしい。

日港労連　乾代議員

関連職種の産別協定履行に係る課題について、二〇春闘において五．九協定履行実施に向けて具体化するよう動き始めたと認識している。しかしながらいまだ実施できたとは言えない状況にある。現場の期待が大きいだけに二二春闘には解決できるよう全国港湾として努力してほしい。

北海道港湾　川村代議員

認可料金の問題、北海道でも4週6休から四週七休まで引き上げることができた。定年延長についても二〇二五年を待たずに定年延長を実行する事を同意している。そのような中で、実行には料金問題が付いて回ることから、是非とも認可料金の復活に力を入れていただきたい。

コロナ禍の中、エッセンシャルワーカーと言われている我々は日本の経済を担っていると言っても過言ではない。来月の中央行動では是非とも全国の組合員のために柏木委員長に頑張っていただきたいと思うし、私もその一員として参加していきたい。

火力発電所の問題で、留萌の火力発電所の停止が決まっている。留萌港は他に運ぶものが無く、企業倒産になる可能性もある。

北海島港湾としても留萌まで足を運んで社長との懇談をしたり、北海道港運協会にも現状を訴えている。また、議員にも協力要請している。北海道港湾としてもできる限りのことは頑張っているが、中央にも力を貸してほしい。

港運同盟との関係については、今までの経過等を含め、多くは語らないが一点だけ指摘すると、なぜ時間がかかっているのか、なぜ解決で気なのか。私が思うに、中央本部だけで当事者の声が聞こえない中で解決は難しいのではないかと強調しておく。

検定労連　花井代議員

港湾年金制度について、港湾産別では定年六十五歳を見据えて港湾年金制度での登録適用年齢が四十七才まで延長する改定が昨年なされたばかりだが、その登録算定にかかる制度について検定では指定事業体問題解決のため指定事業体社員である組合員を本体へ二十一年四月一日付で入会させるに至った。このことに際し、産別制度でもある港湾年金受給資格を得て登録していくことになるが、すでに改定された年齢（四十七歳）をも超えている組合員が多数在籍しており、指定事業体が港湾運送事業者でないことや加盟店社でないことから、その適用から除外されてきた。しかしながら、実際には指定事業体に在籍しているときから検定では組合員として活動してきたことから、当人達が港湾年金の受給資格対象外であっても長きに亘り港湾年金復活の運動に参加してきた経緯がある。そこで中央にお願いしたいのは指定事業体から加盟店社に採用された場合、その指定事業体で且つ産別組合員として在籍していた期間も、港湾年金受給資格に登録可能となるよう算定基準に加える検討をお願いしたい。

全港湾名古屋　上條代議員

指定事業体問題について、指定事業体は当初、協会を退職した技能者であり引き続き就労の意思と能力を有する者を『指定事業体』受け入れることとし、労使合意され、行政当局に届け出た。行政当局は、関係労使合意を受け、検数等業務に関し、指定事業体を労働者派遣事業の監視対象から除外するとした『ないかん』を各都道府県の職業安定機関に派出している。その後、二〇〇六年に日検は日興サービスを設立したが、日興サービス設立当初から業務委託契約を締結させていた。そして、日検は日興サービスに若年労働者を採用させ、多数の労働者を日検に派遣し、検数等の業務に従事させました。今もなお、名古屋においては継続中で、本来の指定事業体の設立趣旨『内かん』の趣旨を逸脱し続けたため、厚労省港湾対策室からも派遣であれば『もっぱら派遣』に抵触するとの指摘もされている。我々の裁判闘争も昨年七月の地裁判決では直接雇用は棄却されたが、日検が行ってきたことは『偽装請負』であったこと『脱法目的があった』こと、我々が行ってきた業務は『検数そのもの』だと判断した。このように日検は『偽装請負』『脱法行為』『もっぱら派遣』等々、港湾産別でも許されることではないことから、全港湾においても全国闘争となっている。議案書には『本来的な運営と異なる事情におかれてきた背景には料金問題があるという視点で見ている』と書いてあるが、指定事業体問題が明るみになる前から日検で働く労働者が標準者賃金に到達している話は聞いたことがないし、いまだに到達していないのが現状である。

二一春闘では『指定事業体の問題解決を今春闘で図らなければ二一春闘は解決しない』という力強い言葉の甲斐もあって『二一春闘協定』ならびに『指定事業体に係る覚書』を締結できた。しかし、締結から四ヶ月が過ぎたが一向に解決を図ろうという姿勢が見られない。二一春闘協定覚書で明記されているように、いかなる理由があろうとも協議を避け解決が図れないとは協定不履行であり容認できるものではない。二一春闘課題を二二春闘に持ち込ませないためにも、大きな行動を全国港湾として検討していただきたい。

検定労連の代議員が発言されたように、指定事業体は港湾年金に加入できていない。我々の仲間も現在たたかっていることから、中央には年金加入に向けて支援をお願いしたい。

全港湾関東　木村代議員

横須賀フェリー就航問題について、七月一日よりフェリーが就航してしまったが、問題解決のために、中央には現地に何度も足を運んでいただき感謝している。国土交通省立会いの下、事業者側と横須賀市との間で一定の基本合意がされた事は全国港湾の尽力があったからだと確信している。

今現在、新港埠頭での就労は出来ていないが、今後とも声を上げていくので支援をお願いしたい。

神戸港湾　磯田代議員

全国港湾五〇周年記念事業の一環としての『港湾労働研究所』の立ち上げについては賛成だ。私も神戸港の歴史の研究や記録の保存に努めてきたが、労働者の立場から港湾と労働を総合的・全国観点でまとめ上げて行く事を進めていただきたい。

石綿被災対策について、神戸港での旧登録日雇労働者三名の損害賠償裁判は一名が神戸地裁、二名が大阪高裁での控訴審裁判を強いられている。神戸地裁の方は八月二十七日に原告側申請の同僚証人尋問が行われ、十二月三日に結審となる予定でいる。大阪の控訴審は四月二十三日第三回裁判七月三十日に判決言い渡しが予定されていたが、五月十七日の建設アスベスト訴訟最高裁判決で国の責任と同時に複数の企業の共同責任が認定されたことを受けて予定が変更された。裁判所は判決言い渡し日を延期して、原告・被告両方に民法七一九条一項後段の類推適用についての見解を求めた。原告側は最高裁判決を『被害者保護』の見地から肯定的に評価し、類推適用を改めて主張し、被告側はその適用を否定した。

最高裁判決は、複数の加害企業のいる石綿曝露による被害について被害者保護の見地から、類推適用により因果関係の立証責任を転換し加害者の行為と被害者の石綿関連疾患発症との因果関係を認めたものだ。この点をどう評価するかが問われたのであり、共同雇用の性格を持っていた旧登録日雇港湾労働者の石綿被災に対して、求人企業の共同責任が求められていたのだった。九月一日の第四回控訴審裁判で裁判所は和解提案をした。裁判所は十月十二日に和解案を出し、それへの回答を十月二十六日に判決を言い渡すことになり、和解成立の場合は、判決は出さないとのことだ。

神戸地裁の判決は、労災認定という事実を否定する到底容認できないものだった。裁判という選択も当該企業が調停に応じないからだった。二〇一二年の神戸港での集団調停では旧登録日雇港湾労働者六名がケイヒン港運での就労を証言し、調停も成立している。共同雇用制度は港湾産別運動の進展とともに生み出されたものだった。港湾労働法は常用労働者であれ日雇労働者であれ港湾で働く者は全て港湾労働者であることを前提にしている。神戸港で登録日雇港湾労働者の損害賠償請求は、裁判に勝利することも重要だが産別運動の未来にとっても検討課題だ。議案はアスベスト最高裁判決の検討と学習を表明している。労使共に被害者であるという方針を堅持するとしたら、国と商社、メーカーなどへの責任追及と基金確保の道筋を改めて確定する必要があるのではないだろうか。国に登録した旧登録日雇港湾労働者の損害賠償行動が、全国港湾の組織と運動の躍進に繋がるように、今後も支援と指導を要請する。

委員長総括答弁（要旨）

昨日十名、本日十一名の貴重な意見をいただきました。

中執でその意見について協議して対応を図りたいと思います。

また、昨日の開会挨拶でも申しましたように二一春闘で協定された課題に対しても早期解決を図っていきたいと思っています。また、ＷＧの委員の方や各種専門委員方々にも奮起していいただき早期実現をしていきたいと思います。

認可料金制度への復活や火力電力所休廃止の問題は、我々だけの力だけではなかなか進まない課題であると思います。これは事業者の問題でもありますので事業者と共同して取り組む体制を作ってその意見を行政にぶつけていくことが必要と思っています。

ストライキについては、我々がストについてどうとらえるかが、端的に表していると思います。ゼネストを構えてまで守ろうという姿勢を相手に見せなければならないと思っています。ストをむやみたらに構えるということではありません。

様々な意見があるのは、わかっています。各地区の実情を勘案しながら対応を図っていきたいと思います。

日港協に対しては、強硬路線をとるべきとの意見もありありますが、私はまず、労使協議を中心に進めていきたいと考えています。甘いのではという意見もあると思います。時には、社会的アピール、社会的理解を求める行動も含めて対応して行きたいと思います。

全般的には様々な要請もありました。中央執行委員会として今後、積極的に応えていきたいということ申し上げて総括答弁とさしていただきたいと思います。

今後とも我々執行部にご支援、ご協力をお願いします。

大　会　宣　言

全国港湾は2021年９月15日から16日の二日間にわたって、豊橋市・シーパレスリゾート日港福において、第14回定期大会を開催した。大会は20年度の産別運動の総括にたって、産別労使関係の再構築と産別協議体制の堅持を基本とし、「認可料金制度復活・適正料金収受」や港湾倉庫・特定港湾倉庫指定による職域拡大の取り組み、非効率石炭火力発電老朽施設の休・廃止に対する雇用・職域の取り組み、機械化・自動化による港湾の体制的「合理化」に反対する21年度運動方針を確立した。

新型コロナウイルス感染拡大は、変異株（デルタ株）の影響で世界中に猛威を振るい、菅政権は、８月には首都圏１都３県と大阪・沖縄の「緊急事態宣言」期間延長と神奈川、愛知、兵庫、福岡など21都道府県に拡大適用し、その他の多くの地域に「まん延防止措置」を発令した。一方で、危機的な状況の中でも東京2020大会を強行開催し、感染拡大を助長した。その結果、入院もできず治療も受けられないまま死亡者が出るという、深刻な医療崩壊に至っている。

「休業・外出自粛」を言うだけで「生活の保障・医療充実」を放棄する菅政権の無為無策への批判は、横浜市で広範な市民と国政野党が推した市長誕生に、はっきりと表れた。こうした、国民の厳しい政権批判と「政権交代の声」に追い詰められた菅首相は、総裁選・総選挙を目前にして辞任を表明し政権を投げ出した。憲法に立脚し国民目線に立った新しい政治への転換が求められている。

コロナ禍によって物流全体は大きく落ち込んだが、サプライチェーン寸断から製造業をはじめとする生産拠点の復活で、急激なコンテナ不足になりコンテナ船の需要が高まり、運賃は数倍になった。その影響で、世界の船社の売り上げと利益は２倍以上にもなり、驚異的ともいえる好決算をあげている。にもかかわらず、それが港運に還元されていない。

国土交通省は、港湾の人手不足についての独自調査を行い、港湾の波動性と休日制度整備の困難さがあり、これを改善するには、労働環境整備のため適正料金確保が重要と指摘している。一方で、ＡＩ・機械化・自動化いわゆる体制的「合理化」を推し進めようとしている。

以上をふまえ、第14回定期大会は以下の取り組みを進めていく決意を確認した。

第一に、港湾労働者の雇用と職域を確保するために産別協定順守の取り組みを強化する。

第二に、安全・安心な職場創りを目指し、労働環境整備と労働条件改善の取り組みを強化する。

第三に、政府・資本が推進する機械化・自動化、港湾の体制的「合理化」に反対する。

第四に、憲法改悪と民主主義破壊に反対し、国民が平和に暮らせる取り組みを進める。

第五に、ＩＴＦと連携し国際連帯の取り組みを強化し、進める。

こうした取り組みを進めるために、港湾労働者が一致団結し、港湾産別運動の更なる発展を強化し進めることを、ここに宣言する。

2021年９月16日
全国港湾労働組合連合会　第14回定期大会