22港湾産別春闘たたかう運動方針確立！

第14回中央委員会

全国港湾は、2月8日（火）午後から第14回中央委員会をコロナ感染予防の観点から各単組・地区選出の中央委員とウェブ会議形式で結んで開催した。

委員会は、議長団に佐藤正巳（全港湾）、上村翔大（検定労連）の両中央委員を確認し、21秋年末闘争の主な取り組み経過案（第1号議案）、22春闘方針案（第2号議案）、22春闘要求書案の審議を行い、全ての議案について満場一致で採択した。

中央委員会開催について、1月18日開催の常任中央執行委員会で検討を行った結果、新型コロナ・オミクロン株」の急速な感染拡大をうけ、感染拡大防止対策の観点から、連合会規約第17条2・3項に基づく緊急特例措置」での中央委員会開催とする事が決定され、中央執行委員と議長団が豊橋市「ソーパレス リゾート」に集まり、単組及び15地区港湾の中央委員はオンライン参加とし、基本的には文書による開催・決議とする事が確認された。

その確認によりリモート参加の中央委員に対しては、事前に「委任状」、「議決権行使書」及び「事前意見・質疑」の提出を求め、質疑応答を行わずに、議案提案と同時に答弁する形式で行われた。

はじめに真島中央執行委員長代行が開会挨拶を行い「コロナ禍で力量が試される春闘である。この様な時代だからこそ全国港湾に結集して、諦めることがないよう運動を前進させていく。そのために、みんなで結集して、団結することがより重要である」等と述べ、資格審査報告に移り、全ての中央委員44名の委任状、議決権行使書及び議長団2名、中央執行委員30名の出席により委員会の成立を確認した。

その後、中央執行委員会を代表して柏木中央執行委員長が挨拶を行い、玉田書記長が、第1号議案と第2号議案及び22春闘要求書案を、事前に提出されている意見に対する答弁を兼ねて一括で提案した。

提出された意見・質疑では、9名の中央委員から12課題の事前の提出が寄せられ、基本的に原案を支持・補強する立場から、石炭荷役、秋田問題、パルク戦略、認可料金、石綿問題、年末年始荷役環境整備、関連職種の事前協議申請記、事前協議制度の厳正運用、完休日の復活、指定事業体課題など多岐にわたった。また、質疑応答では、リモート参加の中央委員の4名より、事前に提出された意見を補強する追加の発言があった。

その後、柏木委員長の総括答弁を受け、中央執行委員会提出議案と要求書の採択に入り、事前提出された議決権行使書44通に基づき、議長より、全ての議案に賛成である事の報告があり、提案された議案が満場一致で承認された。

委員会の最後は、遠藤副委員長の閉会挨拶の後、柏木委員長の「団結ガンバロー」で締めくくった。

委員長挨拶（要旨）

まん延防止が全都府県に実施されている中、港湾で働く皆様におかれましては、日夜業務に従事していただき、敬意を表させていただきたいと思います。

全国港湾、第14回中央委員会におかれましては、44の場所にてオンラインをつないでいただきました。組合として、日頃より各地域現場での取り組み、誠にありがとうございます。委員長としたいしましてお礼を申し上げます。

定期大会以降、様々な課題に取り組んでまいりました。年末年始の荷役要請拒否、日港協との折衝。行政、荷主、船社に申し入れを行ってきました。

中労委で行われている産別最賃につきましては、明日にでも結審していただくことを、弁護士を通じて依頼いたしました。また、行政訴訟になっても最賃の要求は22春闘でも掲げます。

日本では労働者の賃金は、ここ数10年来、上昇しておりません。一方で、各企業は内部留保を着実に蓄えておりますので、今回は是が非でも大幅な賃上げを勝ち取りたいと思っております。

皆様との団結をより強固なものとし、22春闘を構築していきたい。

組合員同士の団結を強めていきたいという事を持って、委員長としての挨拶とさせていただきます。

共に頑張ろう。

中央委員発言

橋崎中央委員（全港湾）

「石炭火力発電所休廃止による港湾労働に対する影響について、いち早く四国の新居浜港にある、住友共同電力（株）石炭火力発電所は、3基ある炉のうち1、2号を止め、石炭発電が1基とLNG発電に変えた。

このような不安を払拭するためには、雇用を奪われた労働者に対して手厚い保障を講じるように、強く国に求める取り組みを求める。

坂出港の雇用問題について、坂出港周辺における製造工場移転に歯止めがきかない。

2021年10月28日に、日清製粉（株）坂出工場が、坂出工場を2025年に閉鎖し、国際戦略港湾に選定されている岡山県倉敷港に移転すると発表した。港湾事業者をはじめ、倉庫業者、サイロ業者、運送業者、工場構内事業者など、関連作業はなくなり、職域雇用が奪われることになっている。

この問題は地方自治体や一企業の責任ではなく、明らかに国の港湾政策によるものだ。

この坂出港の雇用問題を、どのように考えているのか。また、今後国の「選択と集中港湾政策」による地方港の問題を、どのような対策をするのか聞かせてほしい。

高知新港の重量計設置について、高知新港において、は未だに港頭地区に重量計が設置されておらず、重量測定をコンテナヤードから4・2キロメートル離れた産廃業者の重量計を使用している。海上コンテナ輸送トレーラーの横転事故防止の観点から重量超過コンテナや偏荷重コンテナを一般公道に出さないために、高知からの輸出コンテナが安心・安全である言われるようにするために、偏荷重が測定できる重量計をコンテナヤード周辺に早急に設置しなければならない。

磯田中央委員（神戸港湾）

神戸港登録日雇港湾労働者控訴審裁判の結果について、2020年12月24日から開始された、大阪高裁での控訴審裁判の判決が、11月26日に出た。

大阪高裁判決は、①被告企業2社の内、ケイヒン港運に総額300万円の損害賠償請求を認め、赤澤荷役への請求を棄却した。②「慰謝料は2500万円相当であるが、被控訴人ケイヒン港運が損害賠償責任を負うべき範囲は、その1割である250万円となる」という理由と根拠が示されなかったことだ。③原告側は企業責任を一定認めながら、就労システムが生み出した常用との差別格差を問うものとして最高裁への上告を決定した。

第1審の神戸地裁判決は、監督署による労災認定をも否定する到底容認できないものだった。そのことを考えれば控訴審判決は、一歩前進だ。K・Y氏の被災原因を石綿関連疾患と認めている。問題は61割の根拠が判決では示されなかったことだ。判決文から読み取れるのは登録日雇港湾労働者の就労システムから考えて、1社に責任の多くを求めるのは妥当ではないとしていることだ。②これまでのケイヒン港運の雇用責任をめぐる主張は、職安で沿岸職種求人を行う150社の1社であり、全ての求人が石綿荷役だったわけではないというものだ。高裁判決は、ケイヒン港運が大きく石綿荷役に関わっていたことは認めたが、就労システムを問わない1割責任論を認めるわけはいかないことが、上告の理由でもあった。③ケイヒン港運の主張は「求人していたのは自社だけではない、石綿荷役をしていたのは自社だけではないといえるものだ。

このようなことから、高知新港をはじめ、偏荷重測定機能付きの重量計が設置されていないコンテナターミナルに設置させるための中央レベルでの取り組みを求める。

最後になるが、改めて最高裁への上告と、共同雇用問題に対する考えを述べたいと思う。①原告弁護団は判決後の全体集会で、被災した2名がケイヒン港運を含む港湾の多くの企業で働いていた事から、最高裁への上告理由として、共同責任の追及＝業界全体の責任・対応をあげていた。②2012年春闘で合意した港湾石綿被災者救済制度の基本に立ち返ることが必要だろうと思う。弁護団も指摘しているように、石綿基金制度の意義は形骸化しているのだろうか。国・船社・荷主・元請の責任を追及し、基金制度を創設することで産別的解決を目指してきた『今』が問われているのではないだろうか。③港湾労働法は常用労働者であれ日雇労働者であれ、港湾で働くものは全て港湾労働者である事を前提にしている。産別労働運動の過去と未来にとっても解決せねばならない課題である。

④この新年間の「労使関係の不正常化」と石綿被災対策の後退は関連したものなのように思うが、制度的被災に対する制度的解決は追求さなければならないと思う。

委員長総括答弁（要旨）

皆さん、ご苦労様です。

事前に9名の方から意見がありました。それらについては、玉田書記長の運動方針案の提案の中で回答がありました。

皆さんからいただいた意見を中執で諮り、全員で対応できるようにやっていこうと思います。

RTGの検証は、その都度・段階に於いしっかりと検証をおこなます。

政治の絡む案件もあります。火力発電の問題も、この中央委員会が始まる前の中執の中でも出ましたが、日本港運協会が会員店社の存亡に係わる案件と認識し、積極的に動かなければなりません。労使政策委員会を通じて、日港協にはたらきかけていきます。

我々は、エッセンシャルワーカーという呼び名で呼ばれ働いている訳ですが、何らかの優遇があるのかというと、結果的には何もありません。ワクチンの優先接種などを要望しましたが、一般の方々と変わらず何の恩恵も無いのが実態です。我々としても、エッセンシャルワーカーだと主張し、安心して働ける環境を作るように、中執で確認していきたいと思います。

労使関係の件は、労使の問題もありますが、今後も指定事業体部会で対応していきます。

皆さんから出された意見全てを、港湾同盟と共に22春闘で片付けるという気持ちで、早期の解決を目指していきます。

最賃を巡りITF声明発出

国際運輸労連
港湾労働者部会委員会
2021年11月15～16日、リスボン＆ハイブリッド形式
日港協争議に係わる声明

港湾労働者が歴史的闘争を通じてなし得た産別協定が脅かされているため、今日まで極めて困難であるにも拘わらず、全国港湾は闘い続けている。

2016年以来、日港協は、産別賃金交渉は〝独禁法、違反を構成する可能性があると主張し、最低賃金に関し、全国港湾との交渉の場に附くことを拒否してきた。

全国港湾は、これを不当労働行為であるとして、東京都労働委員会に申し立てた。本年8月、同委員会は、雇用者の主張を退け、日港協に対し全国港湾との最低賃金交渉に応じるよう命令した。にもかかわらず、同協会はこの裁定を満足せず、更なる審査（再審査）を中央労働委員会に求めた。

全国港湾は、激しくこれを非難し、労働委員会裁定に対する不服従行為とは、日港協をして、社会的責任を有し、産別交渉の信頼に足る当事者意識の欠如を現すものであるとし、雇用者に対しこの作為を改めるよう強く求めた。さらに全国港湾は、今日の賃金交渉不在の状況は異常であり、日本の港湾において通常の労使関係を再構築するため、闘いを継続すると考えている。日港協は、問題解決に向け確かな努力を示し始めたと、全国港湾は報告した。これには、全国港湾とその組合員の粘り強い闘いに対し感謝が表された。しかしながら、闘争の結果とは、中央労働委員会裁定の進展に委ねられており、この紛争の完全なる解決までに、さらに時間を要する見込みである。

欧州連合裁判所は、被雇用者ならびに雇用者間の団体交渉は、欧州連合労働基本条約（ＴＦＥＵ）第101条の法要件適用外であると認知されてきた。米国においてもまた、労働者の努力に感謝するものだが独占禁止条項に関して、団体協約の免責は確立されている。一方、産別賃金交渉は日本の独禁法違反を構成するという日港協の主張は、時代遅れであり、国際的にすでに不合理であると確認されている。これら世界的先例を考慮して、我々は、全国港湾の主張は相当であると確信する。

もし、産別交渉が〝独禁法、に矛盾するとの論理が日本において採用され、世界的に広められるようなら、労働組合による産別交渉は存立せず、労働組合は、集団的に協議をするという基本的権利をないがしろにされることになり、我々にとってしんこくな問題となる。

故にＩＴＦは、全国港湾の闘いを強く支持し、全ての可能な支援を行うことを誓約する。我々は、独禁法規定からの産別団体交渉免責の証左を示す情報提供を行う事に加え、必要に応じ、日港協に対し国際的圧力を講じる準備があることを、ここに声明する。（了）

昨年11月15～16日に開催したITF港湾労働者部会委員会において、全国港湾（港湾部会委員／柏木委員長）は、日港協が産別最低賃金制度に係る団体交渉が独禁法に抵触する恐れがあるとの理由で団体交渉を拒否していることを報告した。同時に、この主張が波及すれば世界で確立していた産別団体交渉権の行使に障害をもたらすだけでなく、世界の労働運動の中で産別団体交渉が独禁法に抵触しないことをたたかい取ってきたことも否定することになると警告した。

このような経過からITFは欧州連合労働基本条約定事業体事務局長が日々ご尽力されているのを仄聞するが、このままでは21春闘現状のままでの22春闘へ突入する際の戦術はあるのか聞かせてほしい。

我々全港湾は名古屋・阪神、そして中央本部の連署で日検に対し、直接雇用の団体交渉申入れを現時点で11回提出しているが、未だに日検の回答（抜粋して言うと）は、「当協会（日検）は指定事業体である当該組合員らとの関係で使用者の立場ではないので団体交渉を行う義務はない」と責任を放棄し否定し続け、あろうことか「21春闘中央港湾団交に出席したかのような記載があるが、そんな事実はありません」と回答し、覚書さえも反故にしている。

昨年4月22日の第4回中央港湾団交（統回）で協定書及び22春闘指定事業体に係る中央団交覚書を全国港湾及び港運同盟が日検と締結する形で2021年度中央港湾団交は妥結に至っており、出席していないなどと否定し、中央港湾団交及び全国港湾をも軽視していた日検をこのまま放置していては、日本国憲法で保障されている労働組合の団体交渉及び、港湾産別の中央港湾団交そのものが形骸化してしまう。その一方で、日検をここまで野放しにさせ、指導的役割を果たしていない日港協にも大いに責任があると考える。よって日港協及び日検に対して実力行使（抗議行動）をするべきだと考えるが、22春闘をどの様にたたかい、検数・検定の指定事業体問題を解決させるのか聞かせてほしい。

あなたもトライ!!
―ITF写真コンテスト―

ITFはこのたび、日々、様々な喜びや困難に直面している交通運輸労働者に敬意を表するために、初の写真コンテスト「2022年度ITF写真コンテスト」を開催します。

【応募方法】

交通運輸労働者の生活・労働の実態を表現している印象的かつ興味深い写真で18歳以上の現役の交通運輸労働者なら誰でも応募できます。応募者1人につき3点まで応募できます。写真は、労働者の肖像画、働く労働者、交通運輸関連の光景を収めた航空（ドローン）写真等、できるだけファイルサイズの大きい高画質のものを提出して下さい。

【応募規定・条件】

応募作品は、主にITFやITF加盟組合のウェブサイト、出版物、ソーシャルメディアプラットフォーム、キャンペーン等で活用されます。2021年4月30日から2022年4月30日まで撮影された作品のみで、未発表の作品に限ります。

【受付開始】2022年1月26日20：00（日本時間）

【受付締切】2022年4月30日20：00（日本時間）

【受賞者発表】2022年5月

【応募要領】

応募にあたっては、全国港湾教宣部会で取りまとめ一括で、ITF東京事務所まで送付します。詳しくは全国港湾教宣部会に お問い合わせ下さい。

国際運輸労連 写真コンテスト

国際運輸労連（ITF）は、初のオンライン写真コンテストを開催中です。人々の生活を支える交通運輸労働者の日常や懸命に働く姿を表現した写真を募集しています。
ふるってご応募ください。

〈賞　金〉1等賞 30万円（1名）ほか
〈応募締切〉4月30日
〈問い合わせ〉ITF 東京事務所
☎ 03-3798-2770

詳細　https://www.itfglobal.org/ja/photoprize