

各埠組定期大会予定

埠組名	日程	名称	開催場所
全港湾	9月7日(水)～8日(木)	第93回定期全国大会	新潟 月岡温泉
日港労連	9月14日(水)～15日(木)	第70回定期大会	神戸 ホテルフルーツフラワー
検数労連	9月8日(木)～9日(金)	第54回定期大会	豊橋 シーパレス
検定労連	9月20日(火)～22日(木)	第50回定期大会	豊橋 シーパレス
全倉運	9月6日(火)	第77回定期大会	豊橋 シーパレス
大港労組	10月7日(金)	第70回定期大会	大阪港湾労働者福祉センター

リレー随筆

～絶景穴場スポット～ 横浜港無料展望台

組合員の皆様こんにちは。は、教宣部員の外池です。連日の夏日のなか現場作業に従事、お疲れさまです。横浜市内を一望できる展望施設といえは、真っ先に浮かぶのは、横浜のシンボルでもある「ランドマークタワー」や山下公園に隣接する「マリントワー」が頭に浮かびます。

いずれも有料施設となりますが、だいた前に無料の展望施設を教えてくださいました。そこは、横浜みなとみらい線・馬車道の商業・文化施設で構成されている、北仲ノットに隣接する「ザ・タワー横浜北仲」です。

この「ザ・タワー横浜北仲」は、高さ200メートルの58階建て超高层・超高級マンションで展望台は、46階、ワンフロア360度ぐるりと一周見渡せる、一般の方が利用可能な無料の展望フロアです。

先日、機関紙の校正の帰りに藤木さんと、ぶらり旅ならぬ物見遊山気分で見学して観てきました。ひと世代前の話になりますが、私の若い頃よくここで検査の個費(こかん)で看費(かかん)作業を行ったのを思い出します。ここでは、輸入貨物の麻袋のバルク物で「はしけの水切り」の陸揚げ現場があり、しばしば、お世話になりました。それが、MM21再開発地区となり、観光・商業施設と様変わりして感慨深いものがあります。

建物内に入り46階直通の専用のエレベーターで上がってみると、とびらが開いた途端、広々として開放的で、目の前には、絶景が広がっていました。

前回でもリレー随筆で、横浜港の色々な場所を紹介しましたが、全てが一望できました。

正面には、横浜赤レンガ倉庫や大きな橋、横浜ベイブリッジ、左手のMM地区には、横浜ランドマークタワーが目印、眼下には「帆船日本丸」、大観覧車やヨコハマランドインテークンチネタルホテル。目を

凝らしてみると遠くには「東京スカイツリー」も見えます。右手には、この欄で紹介した「横浜三塔物語」の、横浜市開港記念会館(シヤック)・神奈川県庁(キヤック)・横浜税関(クイック)を一緒に見ることが出来ます。関内駅方面にはプロ野球、横浜DeNAベイスターズの本拠地「横浜スタジアム」も見えます。

横浜港を眺めるなら、無料でミニットの絶景が味わえる、素晴らしい穴場スポットです。皆様も横浜を訪れた際には、ぜひ一度立ち寄って観ては、いかがですか？

【場所：神奈川県横浜市 中区北仲通5-57-2 ザ・タワー横浜北仲46階】

たすけあいの輪をむすぶ

こくみん共済



前回は、第32条のコンテナゲートのオープン時間の1項を読んできました。08時から16時30分基本として、20時までの延長の取り扱いや休憩時間・日曜や祝日の対応を定めたものでした。

今回は、第2項に進みます。原文は次の通りです。

第7章 作業体制
第32条 コンテナゲートのオープン時間
第2項 国土交通省が行うコンテナターミナルゲートオープンに係る社会実験については、第12章第58条第13項によるものとする。

国土交通省は、港湾の24時間オープンを企図して、日港協を通じて09年11月と11年10月に「社会実験」の提案を行ってきました。それぞれ目的や方法が異なることから、各々について労使政策委員会などで協議してきました。その合意を一括したものが、第32条第2項です。そこに第12章第58条第13項によるとしているのは、社会実験への対応であり、恒常的な制度として確認するものではないが、これを契機に24時間オープンという流れが既成事実化したり、ゲート時間規制の緩和への強い警戒感があつたからです。2つの社会実験への合意について、読み進めることにします。

(1) 58条13項①
「国土交通省が行うコンテナターミナルゲートオープンに係る社会実験(09年11月19日付)」について09年6月、国土交通省は、物流コスト削減・リードタイムの短縮で「港が変わります」と銘打って、横浜港・名古屋港・神戸港を対象に20時までのゲートオープンの実験を行うと提案してきました。日港協は20時までのゲートオープン(予約制)に則って実施したいと提起してきました。組合側は、3港に絞ることと隣接港との格差を生まないか、荷主向けに実験期間中は利用料無料としているが荷役料金への配慮がないと追及して、その課題の克服を課題としました。これをクリアしたうえで地区協議を経ていくことを前提に、次の通り合意しました。確認書の要旨は次の通りです。

④ 必要なコストの補填は、見直しなどについて協議する。
⑤ 当該実験は、地区労使(企業内労使)合意の上で行い、今後の前提とせず、他港に波及させない。また、問題点が惹起されれば見直しも含め再協議する。

この議事確認をふまえ、神戸地区において労使協議を行い、PCR18共同デポを使い16時30分～翌8時30分までの時間帯で産別協定を軸に詳細な作業体制を確認のうえ実施しました。ただし、国交省の当初の目的は「3交代」で実施しましたが、貨物の関係から事実上「2交代」で実施しました。これら2つの合意は、あくまでも「社会実験」であり、現行の32条1項は変更されていません。それは、紹介してきたように行政にモノ言う産別の労使協議体制があったからです。そればかりか、早朝オープン(07:30～08:30)についても、中央・地区労使の確認がなければ実施することができない仕組みになっています。

港湾産別協定³⁵

～コンテナゲートの作業体制～

① 実験は、当面、スーパー中核港湾に指定されている港の内、名古屋港(前ターミナル)、神戸港(PCR14・18)で実施する。上記以外の対象港においては地区関係者で協議する。

② 実施に当たっては産別協定通りとする(20時までの予約制適用)までの予約制適用)。

③ 必要コストは国庫負担とする。

④ 問題点が惹起した場合、組合側の懸念と合

とはいえ港間差別が起きること、行政のコスト負担によって低料金が固定化する懸念があることなどを提起した。日港協は「組合側の懸念が起きた場合は実験の見直しを提起する」とし、実験中の寄港地変更や料金タンピングは許さないとの立場で、産別労使協議体制のもとで行政にも言う姿勢を明らかにしたことも特徴でした。また、組合側は、組合側の懸念と合

わせた日港協の姿勢を、行政交渉(中央行動)で確認して、先に示した確認書の合意に至りました。この当時の日港協の姿勢と現在の日港協との違いが明らかです。産別労使が行政を進める港湾「合理化」に臨む、重要な教訓がここにあると考えられます。

(2) 58条13項②
「国土交通省が行う社会実験『CTゲート24時間オープン3交代制』のモデル事業に係る労使政策委員会議事確認(11年10月20日付)」について国交省は、当初ゲートの24時間オープン化に関する社会実験を行いたい旨を打ち出しましたが、労使協議のルートに乗せていないこともあり、組合側は労使協議の組上に乗りない限り対応できない旨、態度を留保した。その後、国土交通省として日港協に労使協議を要請され、中央・地区で並行的に協議した結果、神戸港において実験を進めることとなり、要旨次の議事録確認を行いました。

① 港湾労働者の雇用維持を図りつつターミナル効率化の向上を図る。

② モデル事業は、神戸港においてのみ行う。

③ 作業に従事する労働者の就労は、他作業を含め月間3回を超えてはならない。また、所定外労働に対する割増賃金を支払う。

この議事確認をふまえ、神戸地区において労使協議を行い、PCR18共同デポを使い16時30分～翌8時30分までの時間帯で産別協定を軸に詳細な作業体制を確認のうえ実施しました。ただし、国交省の当初の目的は「3交代」で実施しましたが、貨物の関係から事実上「2交代」で実施しました。これら2つの合意は、あくまでも「社会実験」であり、現行の32条1項は変更されていません。それは、紹介してきたように行政にモノ言う産別の労使協議体制があったからです。そればかりか、早朝オープン(07:30～08:30)についても、中央・地区労使の確認がなければ実施することができない仕組みになっています。

今回は、第33条に進みます。これは、「日曜・祝日完全休日要求と運動」は、港湾産別運動と全国港湾結成の契機となるものでした。こうした、歴史的な背景も含めて読み進んでいくことにします。