ロシアのウクライナ軍事侵略に抗議する特別決議

全国港湾第15回定期大会において、港湾が兵站基地となり戦争の犠牲者や協力者となることを拒否し、戦争終結を呼びかける「ロシアのウクライナ軍事侵略に抗議する特別決議」が採択・承認された。

２０２２年２月２４日、ロシアはウクライナ侵略を開始した。第二次大戦による痛苦の惨事を繰り返さないことを決意した５１ヵ国は国連を結成し、国連憲章を採択して「戦争が犯罪であること」、「戦争の平和解決」を内外に明らかにした。ロシアのウクライナ侵略は、これを踏みにじることであり、いかなる理由があれ絶対に容認できるものではない。

そして注目すべきは、ウクライナの港湾都市であるマリウーポリの惨状、オデーサの深刻な事態である。これら港湾都市は、兵站基地としてロシア軍の攻撃の標的となり、港湾労働者は、職場と暮らしの破壊に留まらず命までもが日々奪われている。イラク戦争で、その第一撃が港湾都市ウムカッスルへの砲撃であったことに思いを重ねる時、平和であればこそ港湾労働者の暮らしと命の安全が担保されることが再確認できる。

欧米をはじめとした各国の度重なる警告を無視し、対話のチャンネルを放棄する形での侵攻は、国際社会と決定的に対立することとなっている。これまで民間人を含む多数の死傷者が出ている。国家主義と領土を武力で侵すことは国際秩序を揺るがす蛮行であり断じて容認できない。

ウクライナがロシアを攻撃する意図はないと繰り返し表明していた中での軍事侵攻は、国際社会の理解を得られることはない。ロシアが言う「自衛」のための攻撃が正当化されることもない。なぜなら、多くの戦争は「自衛」の名の下に引き起こされてきたし、それが罪のない市民に多大な犠牲を強いてきたからである。

この間、プーチン大統領は公然と核兵器使用をほのめかす発言を行ない、サポリージャ原子力発電所への砲撃を続け、核による威嚇と脅威を繰り返している。核兵器禁止条約が発効され、核兵器の非人道性が指摘される中でのプーチン大統領の発言は、「核兵器」を弄ぶものであり、断じて許されないものである。

全国港湾は、日本国憲法第９条の精神に則り、ロシアによる軍事侵略に対し、強く抗議するとともに、即時の終戦とロシア軍の撤退を強く求める。

港湾労働者は、港湾が兵站基地となり戦争の犠牲者となることや協力者となることも拒否する固い決意を込め、重ねて戦争終結を呼びかける。

以上、決議する。

２０２２年９月２９日

全国港湾労働組合連合会　第15回定期大会

リレー随想
～秋の色々～

うだるような暑さも落ち着き、秋らしい風も感じられるようになりましたが、皆様いかがお過ごしでしょうか？教宣部員の増山です。

今年の夏は、尋常じゃない暑さと、我が家にも新型コロナの波が襲ってきました。私は感染しませんでしたが、家族6人中、3人が感染しました。しかも、1人ずつ時間差で感染した為、濃厚接触者として合計15日間も自宅で隔離生活を送っていました。消毒、家事全てを私が対応した訳ですが、とても大変でした。

普段喧嘩の絶えない子供達も仲良くゲームしていました。

日頃から、毎日家事をこなしている妻に改めて「感謝」です。

さて、何の思い出も写真も無いなか、私の車が車検の時期なので、お世話になっている横浜の車屋さん「ｋｕｎｎｙ's」（クニーズ）へ行ってきました。

工場の中には1台の車がひっそりと止めてありました。この車は、２０００年から始まった「D1グランプリ」という、車を横滑りさせて走る「ドリフト」のJAF準公認競技の競技車両で、２０１４年に年間シリーズチャンピオンになった車両なのです。

今も少しはいるようですが、昔は、夜な夜な埠頭や峠でドリフトをして迷惑をかけていた遊びでしたが、サーキットでおこなう趣味として、また、プロ競技としてここまで発展した現在は凄い事だと思います。

工場の代表で車のオーナーでもある、高橋邦明さんは、過去に「イニシャルD」という漫画の実写版映画のカースタントで、ドリフトしている車の運転担当をしたり、最近ではTBSの特番で助手席に芸能人を乗せたりと、車に関わる仕事をしています。

今現在、D1選手としての活動はお休みしていて、パーツの販売や整備を生業としているようだったので、私の車の車検を依頼した訳ですが、何を隠そうこの御方、私のお師匠さんでもありました。各地のサーキットに行って一緒に走ったり、助手席に乗ってもらい教えてもらったり、かれこれ30年近いお付き合いなのです。

昔の思い出を肴に、昔話に花を咲かせてきました。

将来、横浜でのF1やD1の開催を願っております。

次号は石渡部員の随筆です。お楽しみに！

こくみん共済
coop

港湾産別協定㊲
～日曜・祝日荷役の労働時間～

前回、日曜荷役（第33条）について考えてきました。世界の港湾の変化に対応した苦渋の選択があったことも報告しました。余談になりますが、このコーナーを読まれた方から、日曜・祝日荷役の実施によって組合活動・組合の諸行事にも影響があったと照会がありました。例えば、日曜日や祝日に行っていた、地区のソフトボール大会や囲碁・将棋大会、運動会など、日曜出勤があるために参加者数が減少して、企画によっては開催すらできなくなったケースがあるとのことでした。

さて、今回は、第34条「祝日荷役」、第35条「日曜・祝日荷役の労働時間」を読み進めていきます。

第７章　作業体制

第34条　祝日荷役

祝日の作業について、在来・革新荷役とも平日と同一に夜荷役を実施する。祝日の作業に関する、対象荷役・作業、荷役作業時間、取り扱いについては、第33条の日曜日荷役に準ずることとする。

協定文それ自体で内容は明快です。対象作業は、前回㊱で紹介した通りで、革新船、在来船の本船作業と本船作業に連動するヤードと倉庫物流センターです。作業時間は原則として平日と同一としています。

第７章　作業体制

第35条　日曜・祝日荷役の労働時間

日曜・祝日の荷役については、現行労働条件協定　拘束８時間・実働７時間・時間外労働45時間を各社縦割りの中で順守することを前提として実施する。

第33条・第34条にもとづく日曜・祝日荷役の労働時間は、「現行労働条件協定を順守することを前提として実施する」としています。ここは重要な意味を持っています。協定の原文には、いわゆる「８―７―45（協定第24条）」の順守が例示されていますが、その前に「現行労働条件協定」を前提とした書きぶりになっています。つまり、ここで念頭に置かなければならないのは、第28条の休日とは「日曜と国民の祝日に関する法律で定める祝日」であるということです。制度的には「休日」は明確になっており、その日に出勤・就労した場合は時間外労働であり、必ず代休を付与しなければならないということの重要性です。ここが曖昧になると、第27条で「労働時間の弾力運用は適用しない」と規定していることが崩れる危険性があります。また、「代休付与」を看過すれば、おのずと長時間労働になることも強調しておきます。

更に指摘しておかなければならないのは、ここで「各社縦割りの中で順守する」としているところで、他の協定と異なる部分になることに気づかれると思います。当然の疑問です。

産別協定にも拘わらず、「各社毎に責任を委ねるのはいかがなものか」、「産別協定の意味が形骸化する」と、執行委員会での激しい議論が議事録に残っています。一方、港湾労働の特性を反映した協定とも読めます。つまり、船社・荷主のコスト圧力や安全を度外視した作業、早出・深夜作業の要請という名の強要を、元請事業者の責任はもとより、港運事業側の主体性で押しとどめて、長時間労働を規制しようという性格を持っています。もちろん産別協定ですので、「各社縦割りの中」だから、バラバラでいいはずはありません。縦割りで順守するのは、産別協定労働条件協定、並びに「８―７―45」ですので、この点はしっかり押さえておかなければなりません。

祝日の作業は、第33条「日曜日荷役」に準ずるとしていることも重要です。とりわけ、33条の第２項で「荷役作業時間は原則として平日と同一とする」と規定していますので、昼間（８時30分～16時30分）、半夜（16時30分～21時30分）、深夜（21時30分以降）という規定の厳守とこれに応じた時間外手当の支給も不可欠です。

ここまで、日曜・祝日荷役に係る協定を読んできました。次回は、第36条の「年末年始例外荷役」に進むことにします。この協定も産別労使の厳しい議論の積み重ねの中で生まれたものであり、この労使協議の経過にも触れながら読んでいくことにします。