2023年度　産別労働条件および産別協定の改定に関する要求書

1. 大幅賃上げ、並びに産別制度賃金の引き上げについて

（1）港湾産業における基準内賃金を30,000円以上（或は10%以上）引き上げるために、全国港湾並びに、港運同盟に加盟する各単組（支部など）の23年度賃金引き上げ要求に誠意をもって回答すること。

（2）産別制度賃金の引き上げについて

① 産別制度賃金についての組合側要求に誠意をもって交渉し、「良好な労使関係を構築（22春闘（仮）協定）」するために必要な労使協議を継続すること。

② 23年度の産別最低賃金を、184,200円（日額：8,010円、時給：1,145円）とすること（22春闘要求と同水準）。

③ あるべき賃金を、別表の通り改定すること（22春闘要求と同水準）。

④ 産別基準賃金を、全港・全職種適用とし、40歳368,900円に改定すること（22春闘要求と同水準）。

⑤ 検数・検定労働者の標準者賃金を277,200円に改定（現行協定の10%引き上げ）し、これに到達すること。なお、この賃金は基準内賃金として適用し、その定義は、検数・検定小委員会における合意内容とする。

2. 魅力ある港湾労働の確立／労働諸条件の整備／人財不足対策について

（1）「産別協定第29条（5.9協定）」を以下の通り改定すること。

① 協定第1項に係わって、適用を、全港・全職種とすること。

② 協定第1項（1）～（3）を削除し、「土曜日は休日とする」と改定すること。

③ 協定第2項、及び第3項は、削除すること。

④ 上記①～③の措置に伴い、産別協定第28条を「休日は、日曜・土曜並びに…」と改定し、時間外労働基礎分母は143時間とすること。

⑤ なお、検査職種・関連職種において20年実施を合意している「5.9協定に基づく週休二日制」を22年4月1日をもって実施し、日港協は適正料金支払いを含めた具体的な支援策を講じること。また、関連職種については、地区労使協議、個別元請事業者との協議を促進し（21春闘協定）、22年4月1日実施とすること。

（2）時間外労働割増率を以下の通りとすること。

平日＝　ー　半夜：150%　深夜：200%　土曜・休日＝昼間：150%　半夜：200%　深夜：250%

日曜・祝日＝昼間：150%　半夜：200%　深夜：250%

（3）65歳定年制（逓減なし）について「25年を待たずに前倒しで実施するよう努力する（21春闘協定）」にもとづき、各職種・各社で協議促進を図り実施すること。

（4）年末年始特別例外荷役に係る労働条件を再検証し、「休日保障」を前提とし、やむなく就労する場合の労働条件の改定を行うこと。

（5）港湾における「人財不足」問題の対策について、次の施策を検討し実施すること。

① 高校・大学への産業アピールと就職勧誘・支援の取り組み

② 港湾技能研修センター・港湾カレッジと連携した「奨学金制度」の検討と実施

③ その他、労使協議の中で考え得るすべての諸施策の実施

3. 港湾「合理化」に反対することによる、雇用と職域確保・拡大の課題について

（1）「港湾の労使関係を無視した一方的な港湾「合理化」には反対であることを産別労使の基本スタンスとする（22春闘合意）」との確認に基づき、機械化・自動化をはじめ、港湾「合理化」の実情や、変化を現認する体制等に関する、労働組合諸機関の職場査察活動を保障すること。

（2）職域・業域の確保・拡大、港湾労働法の全港・全職種適用について

① インランドデポ、港頭地区並びに隣接地区における大型物流倉庫を「港湾運送事業者の業域並びに、港湾労働者の職域となるよう（22春闘（仮）協定）」具体化すべく、労使政策委員会として視察・現状把握の取り組みを具体化すること。

② 施設事案に関する事前協議で確認した作業体制の履行状況について、地区労使による総点検活動を行い、中央労使政策委員会がこれを集約し、上記①項の取り組みに資すること。また、この取り組み結果を、労政審港湾労働専門委員会に反映させ、次期5か年計画において「港運事業者に雇用された常用労働者の職域とする」と明記していくよう取り組むこと。

③ 事前協議の作業体制に関連を付記すること。

4. 安心・安全の港湾を確立していく課題について

（1）感染症（新型コロナウイルス等）への対策について

① 感染症（新型コロナウイルス等）に関する確認書（20年6月30日付）3項で合意した「諸制度の整備については継続して協議」することに則り、新型コロナウイルスをはじめ感染症に対して、有給休業・PCR検査及び医療費補償を確認すること。

② 日港協は、新型コロナウイルス感染症を現行の2類区分から5類に替えないよう厚生労働省に要請すること

（2）45fコンテナの搬出の際、海コン事業者が道路許可証を所持していることを港湾運営者（ターミナル運営者）が確認する体制を作り、安全・遵法運送を担保すること。

5. 港湾政策・政府・港湾管理者の進める諸施策に対する課題

（1）非効率石炭火力発電施設の休・廃止の政府施策に対し、国交省・厚労省・エネ庁、電気事業連合会（電力会社）、港湾産別労使で構成する、政労使会議を設置し、実効ある事業存続措置・雇用の確保策を確立すること。

（2）国交省が進める「人員不足対策（アクションプラン）」にある、いわゆる「お手伝い特例」に反対し、国交省に対し再考することを強く求めること。

（3）政府・港湾管理者・大手デベロッパーが推進する港湾地域再開発等について

① 港湾地域の再開発については、当該地区労使並びに中央労使の合意を前提とするよう、再開発を進める関係者に周知徹底すること。

② 港湾労働者の雇用・職域、仕事そのものに重大な影響を与えると懸念する場合は、事前協議を不可欠な要件として措置すること。

（4）港湾運送・港湾労働に係る法改正を含めた諸施策を「労使で精査・協議する体制（22春闘（仮）協定）」の確立について

① 労使政策委員会を定例的に開催し、政府などの諸施策について検討すること。

② 地区において、港湾安定化協議会の活性化を図り、過度な規制緩和や港運秩序の秩序維持への取り組みに資すること。

（5）港湾労働者転職資金制度の拡充について

① 港湾労働者転職資金制度の凍結（1997年）を解除し、今日的課題に沿った拡充を図ること。

② この制度の目的を「政策転換や政府施策など事業者の責によらないことに起因する事業継続の困難性に対する制度」とし、当該、事業者への貸付金、労働者に対する給付金、当該地区内における雇用の斡旋、転職を余儀なくされた場合の資金の給付」を骨子として整備すること。

6. 22春闘協定に則り実施（実行）すべき事項

下記は、22春闘（仮）協定で実施を確認した事項で、既に具体化されているべき課題である。よって、23春闘中においても協議を進め、具体化を図ることを求める。

（1）認可料金の復活・適正料金確保を目指す労使の取り組み

① ＜22春闘協定第1項ー（1）ー②＞　政府の「価値創造のための転嫁円滑化施策（以下：政府施策）」の推進に直ちに取り組み、港湾労働者の賃金引上げ・労働条件を担保すること。その際、船社（船社団体）への申し入れに留まらず、広く荷主（荷主団体）、関係行政に対しても取り組み、組合側の諸要求に誠意をもって回答すること。

② ＜22春闘協定第6項ー（2）＞　適正料金収受プロジェクトチーム（以下：P／T）によるトラック事業の標準運賃制度に係る講習の場をもち、これを契機に、P／Tとして、所管行政への取り組みを促進すること。

（2）産別協定・確認書などの編纂

＜21春闘協定第5項＞　魅力ある港湾労働を基礎となる産別労使協定（確認書・議事録）の編纂作業を促進し、23年10月を目途に完成を目指すこと。

（3）検査事業の指定事業体に係る課題について、21春闘協定、及び、22春闘（仮）協定以降の労使協議をふまえ、23春闘団交中においても労使協議を行い、課題の解決に到達すること。

（4）検査職種に係る諸課題の早急な解決について

① 指定事業体において検査業務に就労し、48歳以上で本体検査事業者に入会した労働者の「港湾労働者年金の適用とする制度改定の可否について（22春闘（仮）協定）」、直ちに専門委員会を設置し、解決すること。

② 「標準者賃金の適用者要件、『年齢35歳・有資格者』とする改定を前提（22春闘（仮）協定）」とする検数・検定小委員会における協議を直ちに行い、23年4月1日より実施すること。

（5）港湾労働法適用問題労使検討会を直ちに開催し、全港・全職種適用の合意（18春闘協定）の再確認の上で、関係行政との協議、労政審港湾労働専門委員会に進むよう取り組むこと。

（6）安心・安全の課題について

① 「放射線被害対策健康診断制度（仮称）を創設する（22春闘（仮）協定）」ために、中央安全専門委員会で検討し、23年4月1日に制度運営を開始すること。

② 労災補償に関し、遺族補償・障害等級1～3級について4,000万円とする日港協傘下事業者の取り組み状況と進捗をWGにおいて検証し、産別労災補償制度確立に資すること。

＜労働災害企業内補償の産別最低基準要求　＠＝万円＞

遺族補償	1級	2級	3級	4級	5級	6級	7級
4,000	4,000	4,000	4,000	2,750	2,360	2,000	1,670
	8級	9級	10級	11級	12級	13級	14級
	1,180	910	710	520	370	240	130

以　上

港湾労働者の命と安全を確保するために
港湾を兵站基地にしないことを求める要求書

1. 港湾労働者の安心・安全を確保するために、港湾を兵站基地（軍事利用）にしないようあらゆる措置をすること。

以　上

中央委員の発言

全港湾　川田中央委員

労働者の賃金はこれまで30年間まったく上がっておらず、物価高は41年前と比べ物にならないレベルの生活負担増であり、影響はとてつもなく大きなものになっている。

全港湾の中央委員会でも、たたかう春闘方針を採択したが、この23春闘は40年以上生活実態が厳しい中で、本当に大幅賃上げが必要な春闘になる。積極的な価格転嫁を求める料金交渉は、企業の重大な責任である。正当な価格転嫁を労働者の賃金に確実に還元させることが求められている。

港湾産別最賃の問題では、2016年以降、16万4000円で止まっている。産業の魅力には労働環境を整えることは重要だが、そこには賃金が大きく影響する。独禁法を盾に労使協議を遅らせ、魅力ある港湾産業の発展を止めているのは業界側だということを主張し、港湾最賃の確立を目指してほしい。魅力ある港湾と取り戻すためにも全国港湾がたたかう労働組合の先頭に立って今春闘に臨んでほしいと思っている。

全港湾　佐藤中央委員

料金収受の課題では、日港協の動きが非常に悪い。具体的に言うと船会社から原資を引っ張るという部分は若干見えているが、なかなか進まない現状がある。やはり、業界団体として中小企業庁や荷主団体への働きかけを強く要請したい。これを背景に労側含めて共通課題として取り組みを強化する必要がある。

二つ目は独禁法にかかわる問題で、2019年に都労委からは独禁法の問題にはならないといったあっせん案があったことを記憶している。その中で、今回の中労委のあっせん案は納得できない部分がある。

全港湾日本海地方本部としても産別の一員として、この独禁法問題で業界団体としての責任はどこにあるのか。全国港湾は独禁法には抵触しないことを引き出しながら、精一杯のたたかいをお願いしたい。

全港湾　面谷中央委員

石炭問題について、経産省主催で第58回総合資源エネルギー調査会が開催され、その中で2050年には廃止するといった方針が示された。日本海では石炭に携わる仕事がたくさんあり、労働者は戦々恐々としている。しかし、希望としては現在の雇用と職域を確保することであることから、『政労使による事業継続と雇用対策を確立すること』についても要求書に記載していることからも『港湾労働者転職資金制度の凍結解除と拡充』と両立させて運動を進めてほしい。

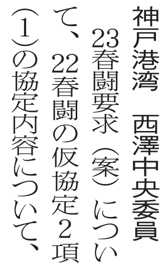
石炭問題の話をすると必ず話題になるのが原発の再稼働、或いは新設や旧施設の延命などが話に上るが、反原発運動として、石炭問題と両輪として進めて行かなければならないと思っている。

『お手伝い特例』に関することについて、日本海は運輸局や各地区の選出国会議員や県議会議員などに陳情してきた。

地方港にとっては『お手伝い特例』については規制緩和の更なる強化と言わざるを得ない。今後はこういった特例を出させない運動を展開していってほしいと思う。

今朝方、新たな情報が入ったので報告と緊急提案をしたい。一つ目はお手伝い特例に対する取り組みについて、国交省が2月7日～3月9日までの間、パブリックコメントを求めるとしている。これはとりわけ地方港の問題ではあるが、地方港として各地区港湾に取り組み要請をお願いしたい。

2点目は港を兵站地区にさせない取り組みについて、衆議院予算委員会では、いくつかの地方で公聴会を開催するとしている。当然、防衛がらみのこととなると思うが、開催される地域では、地元からこの後、反対集会をするよう取り組み指示を出してほしい。



神戸港湾　西澤中央委員

23春闘要求（案）について、22春闘の仮協定2項(1)の協定内容について、協定では事前協議の作業体制に関連を明記することについては、各地区労使での対応となっているが、この点について、当該地区労使では関連職種についても事前協議作業体制に明記するよう求めてきたが、結果的に対応で来ていないのが実情である。この協定内容は関連職種にとって極めて重要な項目である。一つは関連事業基盤の維持と向上に向けた取り組みの柱となること。もう一つは5・9協定適用履行の実施やその他あらゆる労働環境整備策を関係労使間で取り組む上で、事前協議に関連職種を明記することは政府施策でもあり、22春闘協定の一丁目一番地である大幅賃上げと適正作業料金確保を実施するうえでも必要不可欠である。ついては、23春闘の中で事前協議の作業体制に関連職種を名刺することについて、中央労使で実施する要求をしてほしい。

二点目は本船入港スケジュールの問題で、特に専業部門は本船スケジュールに遅れが出た場合、現場待機となるが待機料金が支払われず、港運事業者側の手出しとなっている場合がある。このことについても要求に盛り込んでほしい。

北海道港湾　石原中央委員

石炭問題について、北海道の奈井江火力発電所については2027年3月に廃止が発表されている。これに対して、玉田書記長の提案にもあった通り、行政行動またはそれらに付随する要求書について、さらに力を持って進めて行くという提案であると受け止めており、この活動については中央と地区が連携を図りながら問題解決に取り組みたいと思っている。また、石炭を主力貨物としている留萌港では、国交省が指定する重要港湾になっている。留萌地区だけではなく、旭川の産業や生活物資の物流拠点として国交省のホームページにも紹介されていることから、港で働く労働者がいて初めて物流の拠点になるということを強く思っていることから、石炭問題について更なる運動の強化をお願いしたい。

大港労協　住本中央委員

2025年に開催される大阪万博について、会場である夢洲地区には大阪港の物流拠点である夢洲コンテナターミナルが隣接している。昨年の12月頃から大阪港湾局や万博協会などが、メディアで万博の話題が取り上げられる度にメディアでアクセスやコンテナヤードのゲート延長などが取り上げられ、港運事業者と労働組合との協議ができていないことが報道されるたびに憤りを感じてきた。同時に、『博覧会協会や地域の関係行政を港湾局と業界との間では危機感に大きな差がある』とも指摘していた。週末には大阪港湾局が大阪港運協会と大港労協に説明に来ることになっている。開催まで残り2年となり、これから本格的な建設の段階であり、大阪港で働く身としては、不安と危機感を払拭しなければならない。

今度の万博の開催は6ヶ月に及ぶものであり、大阪港の衰退をも危惧している。今回このような対応こそが大阪港でのIR誘致反対の意思を強くするものである。関係省庁との行政交渉において全国港湾でも協力してほしい。

次に協定順守パトロールについて、大阪港ではこの20年あまりで多くのマルチテナント方式の大型物流倉庫が建てられた。倉庫稼働にあたって、多くの事前協議専門委員会が開催され、作業体制を確立しました。また、毎年年末にはワッペン委員会を開催し、6900名弱の港湾労働者を確認してきた。大港労協は春闘臨時大会と定期大会の終了後のタイミングで港運協会に港湾産別協定事項順守点検と違法撲滅点検行動の実施を通知し、協定順守キャンペーンに取り組んできた。大港労協の産別運動は事前協議を柱にたたかうこととし、職域と雇用の拡大、港湾秩序の維持、協定順守の取り組みを強化していく。

神戸港湾　飛田中央委員

石綿問題について、議案書78ページに記載されている通りだが、裁判については最高裁まで行ってしまったことを問題視している。本来であれば、日港協との協議の中で解決に向けて動かなければならないと思っているが、現在の労使関係は良好でない状態が続いており、解決に向けた道筋がたたない。これについては日港協側に大きな責任があると思う。日港協は石綿被災の歴史や現状を認識し、主体性を持って加盟店社に指導を行い、そのうえで我々と向き合い石綿被災の解決を行う責任があると思っている。このことをあらためて強く日港協に主張してほしい。

もう一点は石綿対策委員会について、コロナ禍の中、開催ができていないので今年中の開催を希望する。

四国港湾　元木中央委員

石炭問題について、四国でも新居浜等で2030年に発電所が休廃止することとなっているが、まだ詳しい情報がない状態である。現在、新居浜では協議会を立ち上げて今後問題について話し合っている状態である。国の政策によって、大きな雇用問題に発展することなので国の責任を追及していってほしい。

2点目はアクションプランについて、四国としては反対の立場でいる。アクションプラン政策について、港の労働者の生の声を聞くと、現状でも労働者供給事業があることからこのアクションプランは必要がないとの声が出ている。

3点目は高知新港の重量計の問題について、高知新港では港から約4キロ離れた産廃処理場で重量を図っている実態がある。四国運輸局・整備局についても要請行動を行ってきた。その協議の中で『重量計は企業で設置するもの』との回答を受けたが、そもそもは、国交省が決めた法律であることから、重量測定の法律を守らせるようにお願いしたい。

4点目は新規参入について、秋田での新規参入の動きを受け、四国でも四国運輸局に要請し、新規参入を何とかしろと主張したが、四国運輸局が言うには『申請をすれば受理するしかない。ただ、厳正な審査はする』と言っていた。全国港湾として新規参入をさせない対策はあるのか、あったら教えてほしい。

全港湾　二本柳中央委員

秋田港の問題について、現状とお願いということで報告する。

議案書81・82ページに詳細が書いてあるので詳しくは言わないが、昨年1年間、様々な確認書を取った。しかし、5月の動きは一切ない状態である。どうしたのかなと思っているところである。今後、動きが出た場合は全国港湾に報告するので協力を求めていきたい。

全港湾　樋口中央委員

港湾労働者の保障基金制度について、この中で議案書83ページに5．30協定の柱の一つと書いてあり、1997年10月22日以降凍結。背景には制度の不正確な運用があったことに起因書いてあるが、このことについてどういった経過があったのか教えてほしい。同じく83ページ③の『転職を余儀なくされた場合の資金の給付を骨子として整備』と書いてあるが、いつ頃どういった形で整備するのか、退職の場合は何円、転職の場合は何円とか考え方があるのか。このタイミングでこの話が出てくるのは影響が出てくるのかと思っているので話せる内容があれば教えてほしい。

大港労協　三宅中央委員

今春闘の賃上げでは、いまこそゼネストをするべきだ。それをやることによって事業者が荷主と料金交渉ができる。その体制を我々が作らなければならない。

もう一点は港労法にかかわる問題で、我々の職場で違法な労働者、日雇い等を無くそうという運動を進めるためにはワッペン運動は一つの手段となる。違法就労や違法派遣が料金にかかわってくる。安い労働者がいるから高い料金が取れない。ここをどうすればいいのかというと港労法の全港・全職種も大事だが、我々がどのように港湾エリアで事業法・港労法に基づく適切な働き方をする。港労法の全港・全職種は出来るところからやればいいが、今ある現実をきっちりとやることから始めていかなければならない。これは各地域できっちりやってほしい。このことは賃上げにリンクする問題であるから、大きな行動で賃上げと魅力ある港湾労働の確立を目指してほしい。

最後に万博問題であるが、今回の大阪万博は夢洲という埋立地で行われる。問題は交通物流渋滞対策であり、大阪港湾局が言っているのは、夢洲の一部の船を舞洲等に移そうと言っているが、事前協議にかかわる問題であるし、6ヶ月以上もある中で、事前協議の中で雇用を守っていかなければいけない。

IRの問題も夢洲に土地があるのに港湾用地として使えない状況にある。IR推進株式会社とオリックスが契約している土地だから大阪市大阪港湾局はいっさい手を出せないことになっている。本来なら渋滞対策として使用したいのに使えないということが分かった。

大港労協は全力を挙げて2025年に向けて頑張るが、全国港湾の力を借りるときは必ず来ると思っているのでその時はお願いしたい。

真島委員長総括答弁

貴重な意見を有難うございます。それぞれの質問や意見に真摯に向き合いながら、この23春闘を闘っていきたいと思っております。

日本の港湾運送事業者に雇用されている常用港湾労働者は、3万4883人。たったの3万5000人で、日本で取り扱う輸出入貨物の99%以上を取り扱っており、非常に誇りある産業だと思います。

ご承知の通り、全国港湾は直接的な加盟単組の賃上げ交渉には参加できませんが、今回、賃上げ共闘会議を設置して、情報交換をします。この中で、助けが必要な事があれば、全国港湾に結集する全ての仲間で団結して、闘いぬく事が必要だと思っています。

聞くところによるとトヨタで3兆円を突破するだろうと。ONEの邦船3社も、日本郵船の1兆円突破をはじめとして、恐らく3社で利益が2兆円を超えてくるだろうといわれています。3万5000人が必死になって仕事をしているのですから、少しくらい利益が還元されて当たり前だと思います。その為には何をすべきか。労働組合の力だけでは不可能な部分もありますから、日本港運協会が、どれだけやる気を示せるかに今回は懸かっています。時には強行突破をするかもしれませんが、是非とも力を貸して頂きたいと思っております。

昨年の大会で中央執行委員長になって、初めての春闘・中央港湾団交になります。初仕事になりますから、ここでボタンを掛け違うと、全国港湾の名前に傷をつけてしまいます。その様な事の無いよう、真剣にとらえております。

2月に要求書を提出して、その後、様々な会議が開かれる予定になっています。安全対策の問題、認可料金のプロジェクトチームの学習会等々、日本港運協会とやっと協議が出来るようになりましたが、まだまだ課題が山積しております。これを全部含めて、この春闘の中で闘っていきたい。その為には、皆さんの力をお借りしたい。

この事を強く訴えて、私の総括答弁とさせて頂きます。