「港湾を兵站基地にするな」「港湾労働者と戦争を考える」②
日港協に対し要求を行う

2月15日開催の第1回中央団交に於いて、我々は「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」と題し、「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講ずること」として使用者団体である一般社団法人日本港運協会に対し要求書を提出した。

この要求の最大の特徴は23春闘要求ではなく、通年要求としたことだ。このことは、岸田内閣が安保3文書を閣議決定したことと極めて関係している。この安保3文書は、①国家安全保障戦略②旧防衛計画大綱を改定した国家防衛戦略③旧中期防衛力整備計画を改定した防衛力整備計画である。このことで、歴代政権が違憲としてきた敵基地攻撃能力（反撃能力）の行使に踏み込んだことで、例えば米軍の要請によりあるいは米軍の肩代わりとして敵基地に対してミサイル攻撃等が可能となったことである。

岸田政権は憲法で「戦争放棄」を明記し「専守防衛」の我が国防衛政策の基本を投げすててしまった。まさに岸田政権はタガが外れてしまったといっても過言ではない。政府が「違憲」という最大の犯罪を犯してしまったのである。

いま既に我々港湾労働者は、港湾という最大の攻撃対象とされる兵站基地で仕事に従事していることとなった。

だからこそ我々は、労働組合として仲間の命と安全確保を最優先に取り組む立場から先ずは使用者団体である一般社団法人日本港運協会に対して要求することとなったのだ。

そして、この要求提出を皮切りとして、いまおかれている港湾労働者の立場をメディアや報道を通じて大いに訴えていき、我々の「怒りの声」を社会的運動へと発展させ、正しい平和憲法を基本とした国家へと変換させる必要がある

そういった意味で、3月8～9日に掛けて取り組む23春闘中央行動は極めて重要であり、22秋闘に続く我々の底力を発揮する第2弾といえる。

そして、全国港湾として年間スト権を行使してでも、この間違った政府の在り方を問う必要性がでてきたことにについて互いに確認しあいたいと考える。

（全国港湾委員長代行・日港労連委員長　竹内　一）

沖縄港湾23春闘決起集会開催

沖縄港湾は、2月20日（月）決起集会を開催した。会場には、400名余りの参加の熱気で、23春闘団結ガンバーで気勢をあげた。集会には、竹内委員長代行と玉田書記長が参加し、沖縄の仲間と共に力強くたたかう事を確認した。

リレー随想
～ITFアジア太平洋地域インスペクター会議～

教宣委員の藤木です。たった2日間ですが、久しぶりに海外へ出かけてきました。

ITFのインスペクター・セミナーはITFの世界大会と時期は違いますが、5年に1度になってしまいまして、その間を補完する意味でアジア太平洋地域のインスペクター会議を大会と大会の大体中間点あたりで開催しているようです。

今回は、ベトナムのホーチミンでの開催となりました。

日本ではちょうど寒気の関係で寒い思いをして出国しましたが、日中のベトナムはやはり暑かったです。

行きは成田から直行便でホーチミンへ、夕刻便だったのでついたのは夜の11時30分ぐらいでした。しかし、次の朝から会議だったのであせってタクシーに乗り、42万ドンを要求されて（えぇ～！いくらだろう?）と思い、計算すると日本円で2千200円ぐらいでした。（これでも通常の倍ぐらいの値段だそうです）帰りは、ホーチミンからハノイに行き、そして成田でした。夜8時の便なのですが、ホテルのチェックアウトが12時だったのでしょうがなく空港へ行ったのですが、まだ時間が早く自分の便は表示されていませんでした。2、3時間待ってみたけど、やはり表示されていないので聞いてみると国内線なので場所の移動が必要なのこと（となりのターミナルだったので助かりました）。

しかし、ハノイで自分の荷物を一旦もらい受けてから、国際線へ乗り換えとのことでした。（この時点で嫌な予感はしていましたけど…乗り換えまで2時間、余裕などとも考えていました）実際は、その日だけなのかわかりませんが、ホーチミンでのほかの便の出発ゲートが、コロコロ変わっていて、案の定、自分の便のゲートも直前に変更になり、出発も30分ぐらい遅れました。ハノイについて乗り換え案内の人が待っていて、また、ほかに3人いて（日本人だな！）と思いつつ、自分の荷物を待っていましたが、こういう時に限って荷物が出てくるのが遅かったです。そのおかげで国際線乗り換えバスまで走らされました。

搭乗手続きを終わって出国ゲート待ちをしようと行ってみると長蛇の列、その時、バスで一緒になった女性に「長蛇の列ですね」と言うと「日本語わかりません」と言われてしまったのです。しかし、この女性行動が早く、空港にいる人に何か聞いて帰ってくると「ここではなく、後ろのほうが出国ゲート」と教えてくれたのです。そのおかげで出国審査などで時間がかかりましたが飛行機の最終搭乗に間に合い最後のほうでしたが、無事に帰ってくることができました。この女性に感謝でした。やはり直行便の方が、いいですね。

こくみん共済
全国労働者共済生活協同組合連合会 CO-OP

クイズ正解発表

全国港湾第358（新年）号に掲載された「新春クロスワード」に多数のご応募ありがとうございました。

正解は、『ハツヒノデ（初日の出）』です。

今年のクイズへの応募正解者は、21名でした。抽選で粗品をお送りすることを決定致しました。商品の発送をもって発表にかえさせて頂きます。

また、皆さまから寄せられた貴重なご感想・ご意見に感謝申し上げます。今後ともよりよい機関紙を目指していきたいと思いますので、宜しくお願い致します。

港湾産別協定㊵
～革新船に関する作業基準～

前回、第8章「革新船に関する作業基準」を読んできました。コンテナ船が就航したのが1960年代初頭で、日本に初入港したのは、1968年のことでした。これを契機に、事前協議が誕生していく経過などもこれまで読み進めてきた通りです。そのコンテナ船の作業の在り方を労使で決めたものが、前回この欄で紹介した「第8章 革新船に関する作業基準」です。

作業基準は、①標準的な適正人員配置、②雇用安定と港運秩序、③安全確保と労働強化の抑制、④交代制・シフト制、⑤取扱個数は時間28本、⑥ヤード内の機械・車輌の速度は時速20㎞以内としています。これを前提に、作業基準を運用するうえでの基礎要件、標準作業定数と策定しています。象徴的な基準が「ガントリークレーン・ストラドルキャリア・トランステナーは1基2名配置、2時間交代」です。

いま、RTG（タイヤ式門型クレーン）遠隔操作化の問題が労使の大きな課題になっています。作業基準の協定では、テナー作業は1基を2人の労働者が交代制で操作することになっていますが、遠隔操作は3～4基のテナーをオペレーションルームから1人の労働者が操作できます。4基を1人の労働者が操作するとなれば、それまで8人でやっていた仕事を1人でこなすことになり、7人の労働者の雇用がなくなる事を意味します。

全国港湾は、仕事を機械に置き換える人員「合理化」、港湾荷役事業者（専業者）にとっては業域の縮小、元請け一貫事業者にとっても、現業部門の業域縮小となり、反対の取り組みを強めました。

RTG遠隔操作化の導入は、国土交通省が政策誘導し、導入したターミナルに対して費用の3分の1を助成するとし、その際には、組合等の関係者の同意を義務付けることにもなっています。これは労働組合の強い申し入れなどの行動でこの条件が付記されました。

港運労使は雇用の危機、業域の危機を主張する組合側と、時代に変化や労働力不足を補うものと主張する業側とが激しくぶつかり合い、協議の結果、RTG遠隔操作に当たっては、作業基準協定である1基2名の体制を軸とする「港湾におけるRTGの遠隔操作化に関する確認書（20年10月29日付）」を締結しました。その確認書の肝に当たる部分を紹介します。

①前文：RTGの遠隔操作化が港湾労働者の雇用と職域に深刻な影響を及ぼし得ることを共通認識とし、安定的な雇用環境の維持を目的とする。

②本文：港湾労働者の雇用に影響を及ぼさないよう最大限の配慮をする。

③本文：導入に当たっては、現行の産別協定である作業基準協定でCY内の現業労働者の定数を基本に、各ターミナル毎の作業基準に基づく定数を履行する。

つまり、遠隔操作化でも作業基準（RTG1基を2名が交代制で操作する）を厳守することが要中の要です。22春闘の最中に、この協定不履行が発覚し、その場合は「是正が行われるまで当該港でのRTG遠隔操作作業は行わない」と協定しました。

以上の通り、作業基準は港湾労働者の雇用と職域を確保するための重要な協定です。仕事を機械に替えることは働く者の生きる糧を奪うことと同義です。港運専業事業者にとっても業域を狭めることで、この観点からも重要な協定と言えます。第8章は、38条でRO／RO船作業に関する基準も決めています。コンテナ船の作業基準（39条）は1983年の協定で、RO／RO船の作業基準は、同年12月の協定です。考え方はコンテナ船作業基準と同様で、フォークリフト・シャーシ・トレーラーなど作業態様に応じて定数を確定しています。自動化・機械化に対する重要な協定であることが分かります。同時に、先輩たちが港湾「合理化」に対して、如何にたたかい、その成果を積み上げてきたか、その重みも知ることができる協定ではないでしょうか。