＝お詫びと訂正＝

本紙359号（23年2月15日付）2～3面にて、第15回中央委員会における、各中央委員の発言の中で、中央委員1名の氏名、中央委員3枚の写真を誤って掲載していました。

紙面を借りてお詫び申し上げると同時に、左記に氏名、写真を訂正させて頂きます。

紙面上段1段目1人目・氏名、川田中央委員を河野中央委員に訂正および写真

上段1段目2人目・佐藤中央委員の写真

最下段1人目・二本柳中央委員の写真

以上4ヶ所を訂正させて頂きます。

なお、今後は、記事掲載する際に二重、三重と確認を行ない、この様な事が無いよう努めてまいりたいと考えます。

（全港湾）佐藤中央委員

（全港湾）河野中央委員

（全港湾）二本柳中央委員

リレー随想
～空中散歩～

〝こんにちは〟教宣部の外池です。コロナ禍のなか、日々の業務に従事、お疲れさまです。

23春闘が始まっていますが、業界団体や労働界でも賃上げムードが漂っており、私たちにとって、順風となればよいのですが。

さて、晴天が晴れわたった先日、偶然にも時間が空き、後学も兼ね物見遊山で横浜の桜木町駅のロープウェイに乗ってみようとフト思いつき、職場があるJR関内駅近郊からJR桜木町駅まで、健康のため散歩しながら街中を散策してみました。

桜木町駅前に到着、ロープウェイのチケットを購入して、いざ、乗り込もうとしてビックリ、ゴンドラが一時止まるンですね！反応が鈍くなっている老人の私や小さいお子様にとっては、乗り込むのに簡単で、ありがたい事です。

ゴンドラは、相乗りではなく1グループ1台、1人でも1台が割り当てられるということで、嬉しいですね。キャビン内は、意外にユッタリと広く、家族連れでも余裕のある空間となっていると感じられました。

ゴンドラからの眺めは、前回で展望台を掲載しましたが、超高層の展望台の眺望と違い、まるで散歩している人々が真下で身近に感じられ、また一息違った光景が眺められ、さながら空中散歩と言った感でした。

「桜木町駅」から横浜ワールドポーターズ前の「運河パーク駅」まで5分、真下の汽車道の万国橋通を歩いても15分ですが、料金は、おとな往復1800円（片道1000円）と少々お高い感はありますが、一度、空中散歩の感覚を味わうのも一見の価値と思いました。

「運河パーク駅」に渡ると、よこはまコスモワールドやハンマーヘッド、赤レンガ倉庫などの観光スポットが直ぐそばで、息抜きがてら散策するのも一考と思います。

この地区は、ひと昔前まで新港ふ頭とよばれた港湾エリアで、自分もチャリンコで廻り仕事をしていました。現在は、いつの間にか商用地・観光地として様変わりし、感慨深いものがあります。横浜では、港湾用地の山下ふ頭の再開発が遡上に上がっていますが、港湾労働の雇用と職域という意味では、当該の意見を聴聞しながらの再開発が求められています。

港湾を兵站基地にするな！港湾労働者と戦争を考える③

こくみん共済

新橋SL広場で宣伝行動実施

3月9日の23春闘中央行動二日目に実施した新橋駅SL広場前での「港湾を兵站基地にするな！」「港湾労働者と戦争を考える」と題した、22秋闘以来二回目の宣伝行動で我々は、関係法令（自衛隊法103条）問題について訴えた。

ここでは、港湾運送事業が「業務従事命令」の対象職種に挙げられていることについて到底容認できるものでないとした訴えを中心に行ってきた。これまでの全国港湾による又は関係運輸労働者との共同行動の取り組みをとおして「罰則規定」については許さなかったものの、今後港湾運送事業者が忌避する選択の余地がなくなることについて大いに懸念するものである。

（2014・9元全国港湾事務局長　鈴木信平氏メッセージ引用）

当日の新橋駅SL広場前での宣伝行動では、全国港湾・港運同盟が用意したビラについても全てご通行の皆様が受け取ってくれるという非常に喜ばしいことであった。

我々は、この行動を踏まえ更に大々的に社会的運動として取り組めるとの自信を肌で感じた。

一方で、3月15日開催の第2回中央団交で日港協は本件要求について次の内容の回答を行った。「平和を希求する思いは、業側も全く同感であり、異論の余地はありません」

「港湾労働者の安心・安全の確保は労使共通の願いでもあります。」「同時に、港は国民の生活インフラを支える重要拠点であることも意識して、安心・安全を確保すべく対応していきたいと考えております。」との同調的な考えともとれる回答を示したのも大いに本誌をとおして報告しておきたい。

そして、我々はこれを契機として毎週一回朝8時30分からの通勤者を対象とした新橋駅SL広場でのミニ抗議宣伝行動を断続的に実施することを全国港湾四役会議で確認した。

今こそ港湾労働者の真価が問われている。23港湾春闘での大幅賃上げの取り組みと共に、港湾を兵站基地にするな！港湾労働者・事業者をその被害者にも加害者にもしてはならないという我々の信念を今こそ大いに発揮すべきときであると確信する。

我々の声が社会的大きな波とすべく通年的に日夜恒常的に取り組みの継続と発展を期さなければならないと改めて痛感するものである。

（全国港湾委員長代行・日港労連委員長　竹内　一）

港湾労働セミナー残念ながら見送り

港湾労働セミナーを開催できるよう準備を進めてきましたが、GW後は再び厳しい環境が想定され見送ることとなりました。

なお、政府の方針では、①人との距離が確保できない場面で会話する際は、場所を問わずマスク着用を推奨する。②通勤時や人混みの中、医療機関や高齢者施設訪問の際にも着用を呼びかける。としています。

港湾産別協定㊶
～港湾労働者保障基金制度～

第9章「港湾労働者保障基金制度」に進みます。これは、港湾産別運動によって誕生した港湾労働者年金制度に代表される港湾労働者の生活保障ための制度を包括的に明記したものです。

はじめに第39条「港湾労働者保障基金制度」で全体を総括的に規定して、続いて、第40条「港湾労働者年金制度」、第41条「港湾労働者運営基金制度」、第42条「補償制度の取り扱い」、及び、第43条「転職資金制度」で構成されています。そして、この制度の誕生の背景と具体的内容には、1979年5月30日に締結した、いわゆる「5・30協定」があります。この協定はこれまで何度か紹介してきましたが、その1項で「港湾労働者の職域」を規定し、2項で「事前協議制度」の土台を具体化し、そして3項で「港湾労働者生活保障基金制度を確立する」としています。この3項を整理して明文化したものが、第39条「港湾労働者保障基金制度」です。さっそくその原文を紹介します。

第39条　港湾労働者保障基金制度

労使双方は、港湾労働者の生活を保障することを目的とし、「港湾労働者生活保障基金制度」を確立する。基金制度の内容は次の項目とする。本制度の適用・取り扱い・適用対象者・適用年齢については別途定める規定（第12章第58条第6項）によるものとする。

（1）港湾労働者年金制度
（2）最低保証賃金制度
（3）職業訓練制度
（4）転職資金制度

第1項　基金制度の管理運営及び財源等については労使協議して決めるものとし、運営は一般財団法人港湾労働安定協会（以下、「安定協会」という）によって行う。

第2項　港湾労働者保障制度に必要な財源については、基本料金と別にトン建料金として日港協の責任において確保する。

以上の通り、先に紹介した「5・30協定」の3項をより具体的に明記し、各々の制度を包括的に規定していることを読み取っていただけると思います。そのうえで、その具体的内容については、先に紹介した通り40条～43条並びに、58条第6項で規定して整理しています。

第39条が保障制度全体を網羅して規定していることを確認いただければ、港湾労働者保障基金制度には、港湾労働者年金制度、最低補償賃金制度、職業訓練制度、及び、転職資金制度の4本柱で成り立っていることが分かって頂けると思います。

第1項でこの制度の運営主体を「港湾労働安定協会」としています。

港湾労働安定協会は、労使が選任する評議員会・理事会が設置されており、基本的には労使の代表が制度運営に責任を持つこととしています。

この制度を理解するうえで、重要なことは保障内容を具現化する「原資」です。これを2項で港湾運送料金と別に、この制度のために「トン建料金として日港協の責任において確保する」と明記していることが大切です。

港湾労働者年金は、労働者は無拠出で、年間25万円を15年間支給される他産業にない特徴的な制度です。つまり、年金をはじめとした港湾労働者の生活保障の諸制度は港湾を利用するユーザー（船社・荷主）が拠出する基金で賄うとし、その確保は日港協の責任で行うとしていることが最大のポイントです。全国港湾は結成以来、一貫してユーザーの社会的責任を追及し、港湾労働者の労働条件の向上に対してもユーザーがその巨大な利益を還元すべきと主張してきていますが、その主張・要求を具体化し、港湾労働者の生活保障に結実させたものがこの制度だということです。ここに至る過程での激しい産別運動の歴史があったこと、港湾労働組合と日港協、日港協とユーザーの関係、その中で、産別諸協定が誕生し現在に至っていることは、これまでも、この欄で何度か各々の協定を読んでいくに当たって説明してきました。港湾産別運動を考える時の「基本の基」であるといっても過言ではありません。そうした視点に立って、次回からは、第39条で明記した制度の一つ一つを、第40条の港湾労働者年金制度の内容から順次踏み込んで読み進めていくことにします。