第七回中央委員会
たたかう15春闘確立する!!

全国港湾は、一月二十八日（水）から二十九日（木）にかけて第七回中央委員会を豊橋市「シーパレス日港福」において、中央委員、オブザーバーを含め二百五十四名出席のもと開催した。

委員会は、議長に山中直樹（全港湾）、花井昭二（検定労連）の両中央委員を選出し、第一号議案（一四秋年末闘争の主な取り組み経過）、第二号議案（一五春闘方針）および一五春闘要求案を審議し、すべての議案について満場一致で採択した。

委員会は、遠藤副委員長の開会挨拶に始まり、資格審査報告で成立を確認の後、議長団を選出し、糸谷中央執行委員長が挨拶に立った。

引き続き、玉田書記長が「先ほど委員長から、力強い挨拶がありました。とりわけ私たち港湾労働者にとって生活防衛をしていく、あるいは生活向上させていく立場から、大事な春闘となる。」と述べ、議案の提案を行った。

質疑応答では、一七名の委員から基本的に原案を支持・補強する立場から、多岐にわたり発言があった。また、各単組の一五春闘の取り組みなどの報告と決意表明を行い、熱心な議論が展開された。

その後、糸谷委員長の総括答弁を受け、中央執行委員会提出の議案の採択を行い、満場一致で確認された。

一五春闘のたたかいの進め方として、二月四日の中央港湾団交を皮切りに二月十六日から二十七日を地区統一行動旬間とし、港頭地区宣伝行動、産別協定・法令順守キャンペーン行動および行政交渉、地区港運協会交渉などを取り組む。三月十日から十一日を中央統一行動日とし、内外に港湾労働者の要求をアピールする行動や行政交渉などを、単組・地区港湾を動員して二〇〇名規模で取り組む。

二月十九日に三島川之江港の指定港化を決断させる行動を組織する。また、ストライキ権確認については二月末までに各単組確認投票を行い、中央執行委員会に移譲する手続きを終える。第一次春闘カンパについては、組合員一人当たり五〇〇円とすることを確認した。

委員会の最後は、糸谷委員長の「団結ガンバロー」で成功裏に締めくくった。

日港労連　柏木委員

関連労働者の週休二日制の実施について、一四春闘での協定の後、日港労連として、関連労使専門委員会を開催して、週休二日制実施に向けて議論を重ねてきた。しかし、関連専業事業者が元請や取引先から週休二日に関する休日割増料金を収受出来ないという問題があり、議論が進展していない。この原資不足の問題をクリアできなければ、協定を履行できないのかと強い危機感を持っている。

一五春闘では日港協に対して関連労働者の週休二日の実施に向けて、料金問題、または原資確保策を背景にして、一四春闘協定の履行が出来る環境作りをしてもらいたい。

検数労連　石渡委員

ILWUと、PMAとの労使交渉が難航していて、ILWUがスローダウン戦術を西海岸の各港で実施し、現在でも行われている。

一五春闘では、ストライキを背景に闘争を構築していくと思うが、要求の前進に向けてILWUの闘争の経過を引き合いに出しながら進めて行けば要求は前進するのではと思う。

国民的諸課題では、いま、政府は労働者派遣法の改悪とホワイトカラーエグゼンプションの導入を推し進めようとして、労働者の働くルールが破壊されようとしている。これら国民的諸課題に対して、港湾の雇用・職域・秩序を守るために全国港湾としても安倍政権の暴走政策に反対するたたかいを構築してほしい。

全港湾　河野委員

組織拡大、強化の取り組みについて、すべての労働組合が悩ましくかつ難しく思っている問題だと思っている。そういった中で立場上、色々な相談を受けることが多いが、他労組からの相談も受けることもある。

私たちのスタンスとしては来る者は拒まず、去る者は追わずと言うスタンスでやってきたのも事実であるし、一人でも多くの組合員も組織したいと言う思いもある。今後、そういった相談があった場合、組織化して良いのか悪いのか、中央としての考えを聞きたい。

全港湾　井ノ元委員

私たちは四〇数年前から海コンドライバーを組織している。そのころから偏過重や危険物について報告がされていた。

一九九八年に組合員が乗務するトレーラーが横転して、併走していた乗用車のドライバーが即死するという事故があった。当時は法律が無く、組合員が逮捕され、事業者も含め罰則を受けた。そのことをきっかけにして組合中央、業界、有識者と共に運動を強化した。

おりしもアメリカでも横転事故が多発し、海コン安全輸送法が法制化された。

国内でも民主党政権になり、閣議決定までこぎつけた。しかし、経団連からの圧力があり、廃案となった。経団連は、コンテナの内部情報が伝達されることによって、必ずしもそれが事故との因果関係があると認められない事が一点と、罰則規定を付けると、それぞれの事業者や分野が責任逃れするとして、経団連からの提案でガイドラインができた。

安全運転はドライバーとしては当然のことだし、そのように運転もしている。要はそのコンテナを触る労働者が気を付けろという事に腹が立つ。そもそもそんな貨物をなぜ止められないのかと言うのが一番にある。国際法を制定して、そういう貨物を事前に止めて、送り返す法律を作るべきと考える。

法制定に向けて、運動を展開してもらいたい。

神戸港湾　高島委員

阪神淡路大震災から二十年が経った。

震災で神戸港は壊滅状態になり、働く仲間は仕事がいつからできるのか心配したものだった。その時、全国港湾をはじめ全国の仲間から温かい義援金と救援物資をいただき、産別組織の素晴らしさをあらためて感じた。

また、緊急時の対応として、港湾運送事業法と港労法があるにもかかわらず、超法規的措置として六大港を中心に各港で就労することができ、世話になったことに感謝したい。震災から二十年経ったが、全国の皆様に世話になった事と産別運動の良さを今後も忘れることなく語り継いで行きたい。

東北も震災から四年が過ぎて、まだまだ大変だろうが共に頑張ろう。

一五春闘も神戸港湾は全国の仲間と共に闘って行くことをあらためて表明する。

大港労協　藤本委員

アベノミクスについて、今の株高は日銀の金融緩和の影響で米国と日本の金利差ができたから円安になり、それに連動して株も上がってきた。

一番の問題は安倍が春闘で賃上げしてくれと言っている。春闘で賃上げしたって大企業が上がるだけで、しかも三千円や五千円を上げたところで意味がない。

大企業が内部留保している二八五兆円の一割を出しただけでも、二八兆円の下請け単価を切り上げたり港湾の料金を引き上げたりすれば、我々にも回ってくる。

安倍が本気になるのだったら、大企業の内部留保を一割削ればよくなるとアピールしなければならない。

今の状況はどの産業も人が足りない。

港湾でも募集しているが、あまり来ない。海上コンテナの人材も来ない。海上コンテナに至っては、人材がいないにもかかわらず、運賃が上がらない。運賃は神戸や大阪で適正料金の六割〜七割しかもらっておらず、ドライバーの賃金が前より下がっているドレージ会社もある。これは運賃との関係がある。

大手が価格競争を繰り返すこともダンピングの原因の一つとなっている。全国港湾としても、ダンピングにはメスを入れて行くべき。昨今の原油安で海コン業者は多少助かっている。しかし、それでも元請けは燃料が下がったら、また運賃を負けてくれと言う。これには全国港湾として反対して行ってほしい。

四国港湾　佐々木委員

二月十九日に指定港化の行動を取り組んでくれることに感謝する。

我々は四国港湾として去年の二月五日に市長と面談をした。市長は、指定港化に向けて取り組むと言っている。しかしながら年末になって我々が協議の場を持つよう要請したが、なしのつぶてだった。仕方ないので、市役所に出向いて、今回の中央委員会の経過を踏まえて行動に移すと通告した。我々は我々なりに手順を踏んで今回の行動を通告している。

全国港湾として、確認書がどうなっているのか教えてほしい。

検定労連　西坂委員

検定労働者の雇用確保について、検定は産別協定である全貨検量制度と認可料金制度による就労の確保と雇用の維持は確保されてきたが、FCL貨物の検量の段階的削減や、二〇〇六年の港湾の第二次規制緩和などの外的要因や経済不況による産業の空洞化などからくる検量既存業務の急激な減少で、労働環境が厳しさを増してきた。

昨今は通関行政の規制緩和と簡素化により検定労働に対する雇用とか職域の悪化が続いている。

全国港湾の委員会の中で、ターミナルの中の料金のことが研究されているが、検定においては、在来船で働いていることが多く、在来船についても料金の考え方とかを研究して下払い料金のことも考えてほしい。

ソーラス条約のことで、各埠頭に台勘場を置く話があるが、職域に繋げることは出来ないのかという考えがある。海上コンテナ安全輸送に関しても繋がっていくと思う。台勘場で重量を量ることによって、安全輸送の後押しになると考えている。その点で、職域となるような運動を展開してほしい。

四国港湾　中土井委員

坂出港の現状について、坂出港は工業地帯として栄えてきていたが、近年大きな撤退問題が発生している。

二〇一三年には大手製油製造会社が撤退して、現在では物流基地に移行している。そのことによって、地元の港湾業社や関連会社が大きなダメージを与えられた。また、昨年には坂出港の荷主会社である飼料製造業者が二〇一七年には水島港に移設されると言う発表がされた。この問題について、坂出港の港湾労働者の存続、そして我々の職場が失いかねないということも想定されている。そこで、我々は坂出市の港湾労働者福利厚生協会、市議会議員や地区労のメンバーと共に、水島港に見学に行った。

我々は港湾管理者である坂出市や市議会議員、また、地区労のメンバーが現状を認識し、取り組むべく課題について投げかけることができたと思う。

現在、市議会議員や坂出市出身の国会議員を中心に、坂出市への陳情や申し入れを行い、地区労を巻き込んで地域としての問題として捉えられるように運動している。

全国港湾の仲間の皆さんのご支援、ご協力、ご指導もお願いしたく発言とする。

全港湾　坂本委員

時間外賃金割増について、議案書に夜六〇%増、深夜一〇〇%増と表記されている。早出の部分はどうするのか。半夜の意味は伝わるが、早出の時間帯での時間外労働が多い職場の中で、表現・表記を含めて執行部の考えを聞かせてほしい。

糸谷委員長挨拶

全国からご参集の皆様、日頃は全国港湾の運動を現場で広げていただき、中央執行委員会を代表して御礼申し上げます。

昨年春闘を振り返ると、皆様のご協力の下、三波に及ぶ統一行動を行えたことが成果に繋がったと思っています。しかし、継続協議であるアスベスト補償、三島川之江港問題、週休二日制等は、今後も皆様と協力して取り組む必要があります。

賃上げに関しては、政府はアベノミクスの促進に向け、賃金向上は不可欠であると明言しています。我々はこの追い風を逃す手はありません。団交ではこの政府見解に言及し、高い賃上げ額を確保できるよう業側には最大限の努力をするようにお願いするつもりです。

業側に言いたいのは、労働力は商品であり適正な料金を収受することが、政府の言う賃金向上・経済活性化に繋がるということです。公共事業の建設コストは上昇しており、同様に我々の料金上昇も当然のことです。

今までの賃上げに及び腰で横並びだった状況を逆転するには、我々も出来ることはやらないといけない。幸い、日港協会長も船社の協力を求めていくと言っています。

認可料金の復活には、我々の作業料金・労務コスト等をしっかりと主張しないと何も変わらないのです。規制緩和の際、緊急監査はその当時の届出料金の七〇%を切ったら行うという話で、現在は七十%より下がっているのは明確であり、当時の届出料金に戻れば、つまり三十%上がれば、港運末端まで潤い全国の産別協定・運動を守ることになるのです。

団交ではこのことを強く主張していきたい。世の中の安い労働力を前提としたビジネスモデルは崩れており、私たちのこの主張は決しておかしいことではありません。

今日明日の中央委員会で活発なご意見・議論をお願いいたします。そして皆様と協力しながら、是非とも今後の活動に結びつけたいと強く思っております。以上をもちまして挨拶とさせていただきます。

全港湾　谷口委員

全日検の継続雇用制度の問題点について、現行協定では所定労働時間が九時間、実働八時間となっている。また、賃金は日給制で、日給額は原則、定年退職日時点の本給と住宅手当を基本に算定し、A地区が基準額の七〇%以内、B地区については基準額の六五%以内となっている。そして賞与は寸志での支給として、昨年冬の一時金では全国一律十三万円だった。夏季休暇も無く、産別協定からも大きく逸脱している状態だ。どの職種でも同じだと思うが、雇用延長者は長年の経験から高い技術力を持っている。また、人員不足の中で会社に大きく貢献していると思っている。そういう中で、職場の組合員の中から、雇用延長をしても現職時と変わらない仕事をしているのに、いつまでもこの待遇では納得がいかないと強い不満が出ている。

協定締結をしてから十年が経っている中で、この協定は現状とズレが生じていると感じている。一方で、六十五才定年延長要求との兼ね合いもあるが、並行して議論する必要がある。

全港湾では既に協定している継続雇用制度について、今春闘の方針で退職時の八〇%以上の年収とする改定要求を求める。

全国港湾として、検査部会での協議を検討していただいて、協定の見直しを強く求めたいと思っている。

具体的な闘い方としては、現在、企業内三団体で取り組んでいる労使賃金検討委員会の場で、要求組織をしていく事をお願いしたい。

全港湾　中山委員

フレキシブルタンクの問題で、NHKで運転手の責任はおかしいとして取り上げてくれた。

地方運輸局もこの件に関しては基準がないという事から、要求で闘って、安全な基準を確立してほしい。

一五春闘について、全港湾は中央委員会を開催し、要求二万円を決定して、全国港湾の産別闘争に参加して獲得してく方針を決定した。この中で原資について多くの意見が出た。

私が思っているのは、認可料金の復活と下払いの料金引き上げがなければ、絵に描いた餅で終わってしまう。この点を全面的に団交で出して、業側に同じ立場で、労使で国交省に追及することと同時に、元請からの下払いを上げてもらわなければ難しい。

港湾産別協定の履行の問題について、全ての港運事業者に産別要求の到達、労働時間や賃金をきちっと守らせる立場を、団交のなかで追及してほしい。

春闘が始まって六十年。産別で残っているのは港湾産業だけという中で、このことを世間に見えるようにしてほしい。国民春闘共闘の集会などに参加してアピールしていほしい。

全港湾　松本委員

海コントドライバーの人員不足について、ドライバー不足が深刻で、政府や財界も重い腰をあげざるを得ない状況になっている。

トラック労働者の運賃や労働条件は、規制緩和以降、低水準で推移している。このような状況下でドライバー獲得合戦が予想され、一時的に賃金や労働条件が上がるかもしれないが、政府や財界の思惑に踊らされないようにしないといけない。

我々が主導権を取って、港湾運送と同様に事業の免許制、運賃の許可制に戻すか、現行法の中でも許可基準を厳格化させ適正料金収受の為の法整備、環境対策や安全管理対策を構築することや、最低保有台数の基準を上げるような規制強化の運動を展開してほしい。

現在、二トントラックの運賃相場が二万円前後で、そこから必要経費を除くと、ドライバーには時給八五〇円くらいしか残らない現状を踏まえて、今春闘も頑張って賃上げをしなければと思う。また、会社によっては福利厚生費や退職金、また年次休暇が取れずに余力がないと言うところもある中で、行政交渉にも力を入れて行かなければならない事も含めて発言としたい。

全港湾　林委員

年金問題について、議案書の方針に書いてある「離職後十五年を有期支給とし、不幸にも受給期間満了前に死亡し、三七五万円の受給に至らなかった場合は遺族見舞金の引き上げで、これを補完するよう求めると書いてあるが、実際の例で六〇歳になった時点で受給資格十八年に足らない人間もいる。

四十五歳で雇われた人が六十歳になっても十五年で対象外になる。いま、定年延長制が進んでいる中で、六十五歳まで働いたら二十年になるわけで、いまの制度と照らし合わせると矛盾になる。

すぐに矛盾を解消してくれとは言わないが、この辺も考慮に入れて年金制度の改正をしてほしい。

全港湾　鈴木委員

時間外労働の割増について、私たちは春闘前段でアンケート調査をしているが、残業時間の調査で、港湾労働者については七〇時間、八〇時間と回答した人間が七割位いる。そして、違う項目で、要員が足りないという現場を抱えている組合員も多い。

割増率の問題を産別制度としたいとの方針があるが、現場の実態がどうなっているのかを把握したうえでの方針だったら分かるが、それと、平日残業が六割増しと方針が出ているが、実態を掴んだうえで要求方針を確立した方がよいと思う。

港湾労働者が減っているのに、労働時間の短縮を求める趣旨で、割増率を上げて分母も改定されたが、人員が減ってきている中でこのような制度を作れば、残業を追いかける方向に行くのではと思う。産別でこのような方針を掲げるのであれば、同時に人員増の要求もしていかなければ、労働時間短縮に繋がらない。

大港労協　三宅委員

労働者の取り扱いについて、波動性の高い二年〜三年の契約の中で、常用の労働者を使うことは難しい。それをどのように消化をしていくのか。これを突き詰めると港労法の規制緩和をやりかねない自公政権において、厚生労働省も慎重にならざるを得ないし、我々も運動を慎重にやらなければならない。

大阪港の事情としては案件の処理で事業者には公平な競争してもらおうと思う。難しい話だが、通常の船内荷役料金及び沿岸荷役料金であれば、三万以上貰っていると思うが、物流センターの庫内作業においては、二万五千円を切っている。この料金では賃上げの原資や一時金の原資は取れない。だから、料金の問題については非常に難しい。料金の問題は後回しにしても、大規模な流通センターの中の雇用と職域の課題を、労働者の確保と併せてどのようにするのかが問題である。東京や大阪も十年前に比べて荷物は増えているが港湾労働者は増えていない。我々のところに、違法な派遣や就労がまかり通っていると言える。その所に手を付けず、陸陸貨物で形を取っても、我々の雇用と職域、賃上げに跳ね上がってくるだけの料金の収受ができない。その運動をどのようにするか、これをこの春闘の課題としていただきたい。

我々は地区の事前協議できっちりと荷主や元請けに要求していくが、全国港湾としても議論の中で運動の進め方を考えていただきたい。

名港労協　西脇委員

昨日の全港湾の中央委員会で一五春闘方針を確立した。その中で検数労働者の労働条件改善の要求を強化する事を確立した。

全国港湾の中でも、検数労働者の全港全職種の産別協定の適用と遵守を強く前進させてほしい。

検数検査部会の中で、検数労働者の抱える問題を議論していただき解決に向けた前進をお願いしたい。

糸谷委員長総括答弁

十七名からの発言があり、現場の生の意見、或いは執行部への考え方を補強する提案として、ありがとうございます。

私の考え方を述べさせて頂きますと、非常に切実、且つ深刻な報告がなされ、これにどう答えていくか、非常に一言で申し上げられるような問題は、ございません。

皆さんの知恵を絞って尚且つ粘り強い運動を休むことなく続けて行かなければならない問題だと思います。

作業的な構造変化、或いは社会変化に伴う職場の深刻な問題が出てきている訳ですから、組織全体の力を結集しなければならない。

このような問題が多数報告され、現実的な対応は執行部で考えさせて頂きますが、私の方から皆さんにお願いするのは、皆の知恵を絞り、力を結集して尚且つ時間も掛けて、解決を図っていく。

そのような対応しか無いのが残念ですが、職場の雇用問題・縮小問題或いは、有力な荷主等が移転していく問題、これは産業的・社会的変化ですから、この場でいくら論議しても、それをとめるということは、なかなか難しいことです。しかしながら、雇用や職域は喪失される訳ですから、それをどう手当していくかは皆で知恵を出し合って、或いは雇用主にも要求を掲げ、或いは行政機関にも要求を掲げながら、その解決を迫って行く運動が必要ではないかと考えております。

この組織団結を更に強固にする決意を固めて頂きたい。

具体的な対策は非常に難しい訳ですが、団結を固めることによって、一歩でも半歩でも、問題解決に繋がる認識だけは、この委員会の確認として各職場や現場に持ち帰って頂きたい。

全国港湾に結集することは、もし自分がそういうことになったら、皆が力を合せて、問題解決にあたってくれる。その代わり自分は他の人が困っているならば、自分のもてる力を最大限発揮して、その人たちの力になれるように、していく。そのことを、全組合員に伝えて頂きたいと思っています。

具体的には、この後に開催致します中央執行委員会で論議させて頂きますが、私は皆さんから出された問題に対して、どのような局面に立っても、誰と交渉にあたっても、怯むことなく臆することなく、皆さんの先頭に立って、その意のあるところを伝えながら問題解決或いは要求の前進・実現に精一杯力を尽くすことを申し上げまして、総括答弁とさせて頂きます。