委員長総括答弁

昨日、今日と20名の方から質問がありました。大変有意義な質問であり、意見だと思っております。全国港湾が前進する為の活発な質疑をありがとうございました。

まず、大阪のＩＲカジノ構想についてであります。

私達の職場である港に、カジノを絶対に造らせてはならない。この思いは変わりません。横浜のカジノ構想の時にも意見書を各関係機関に発信しました。この後の執行委員会での議論になりますが、同様の措置をとって断固反対運動を展開していかなければならないと、私は考えています。

次に、港湾の魅力を発信し、興味を持ってもらう為にはどうするべきか。

一昨日、ここに来る新幹線の中で二冊の雑誌の記事に建設業界の特集記事が載っていました。

２０２４年問題、来年は働き方改革の猶予期間最終年。今、トラックも、バスも、タクシーも、建設も、時間外残業規制をどうするか必死にもがいています。

一方、港湾はどうでしょう。日本港運協会さえその事を言いません。皆さん本当に８－７－45をクリアしていますかという話です。業界全体が真剣に考えていかないといけない問題をなぜ、見て見ぬふりをしているのか、非常に疑問に思っています。

記事の中にはこうありました。夏の現場は40度近くに達するけれども、危険を伴う我々建設作業員は半袖の作業着は許されない。そんな中、テレビのニュースでは「本日は猛暑日なので、外出は控えましょう」と言っていて、「バカを言うんじゃないよ」と思いながら本日も出勤する。冬は大寒波が来て、体が凍えて棒のようになりながらも、休むことも許されない。

そんな現場を知らない一部の知識人が、厚労省、国交省と手を組んで働き方改革を進めている。いったい誰の為の改革なのか。

急に昨今、大手元請けはメンツを確保する為に残業規制に乗り出して、その皺寄せは下請け、孫請けにふりかかっている。建設業界は派遣業が禁止されているので、ほかの業界との交流はおこなわれるはずもない。

ここまで読むと、私たち港湾と同じ環境になっていると思います。週休二日制は休みが増えれば収入が減るのは当たり前で働くのではなく、深夜、休日に欧米並みの割増し賃金を発生させて縛りを懸けるべきだと思います。

昔はよく、３Ｋ職場だと言われましたが、今は大幅に改善され、働きやすい環境になってきたと思っています。その事をもっとＰＲしていかなければならない。

労働力不足と言われている昨今、日本国民会議がデスクワークで働きたいと思ってはいません。

小さな頃、物を造りたいとか大きなクレーンに乗りたいとか、みんな夢をもって成長してきたと思います。

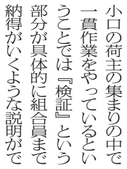
私は、港の仕事は格好良いと思います。そういった事を発信しながら、全国港湾で団結して賃金や労働条件を上げなければ若者には見向きもされません。

環境を作るために、私を含め執行部が全力で頑張りますので、皆さんの団結の力で後押しをして下さい。

ぜひ信頼していただき、信用してください。前進していきますので一年間宜しくお願い致します。

大会発言

全港湾　面谷代議員



問題は、行政が国内法で外国船を規制する気がないことにある。

オーストラリアでは、国内法で規制している。そのうえで厳しいペナルティも科している事が聞こえる。

一方で、日本の行政は外国が絡むと腰が引ける内弁慶行政であり、改善する手立てがない。

この問題を安全衛生専門員会等で取り上げて対策を講じていただきたいのと、秋年末の行政行動において、申し入れ項目の一つとして加えてほしい。また、港湾労政懇話会での議題やＩＴＦ政策について、本業にするのかアンモニアにするのか方向性が変わってくると思うが、パイプラインによる付加価値を求め、荷役料金が発生するよう政懇話会で国交省に求めてほしい。

日本海港湾　森口代議員

24春闘に向けて、産別の課題として賃上げと制度要求を一定切り離して進めるべきではないかと思っている。これまでの春闘では年間ストライキ権を背景に賃上げの機運結集を待っての妥結となった。検証と言っても地方港では船社・荷主直結の荷役会社ではなく、小口の荷主の集まりの中で一貫作業をやっているということでは『検証』という部分が具体的に組合員まで納得がいくような説明ができるのか不安であると同時に、これを背景にストを構えるとあるが、どういった状況で年間スト権を発動するのか。やはり国に対して料金問題を訴えていかなければならない中で、労使協調でいかなければならない部分もあると思っている。

我々港湾労働者は誇りをもって仕事をしている。我々が作業を止めれば物流が止まる。このことを国民が認知しているか疑問である。石炭問題やお手伝い特例では、そこで働いている労働者がいるということが国民に伝わっていないと思う。物流コスト増に連動して物価が上がるのは庁が