2024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）　加盟単組の賃上げについて
① 港湾産業における基準内賃金を引き上げるために、全国港湾、並びに港運同盟に加盟する各単組（支部などを含む）が30,000円以上（或は10%以上）を引き上げるための24年度賃金引き上げ要求に誠意をもって回答すること。
② 港湾労働への人員確保を主たる命題として、全国港湾並びに港運同盟に加盟する各単組（支部など）が掲げる初任給200,200円の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 魅力ある港湾労働の一つとして位置づけられる産別制度賃金の拡充のために、日港協は「独禁法抵触論」をあらため、東京都労働委員会の命令（21年8月18日交付）及び、中央労働委員会の命令（24年1月23日交付）に従い、「良好な労使関係を構築（22春闘合意）」、並びに両労組の申し入れ（24年1月25日付）をふまえ、中央港湾団交において、以下の産別制度賃金に回答すること。
② 24年度の産別最低賃金を、現行より10%引き上げ、200,200円（日額：8,710円、時給：1,250円）とすること（あるべき賃金要求の18歳水準）。
③ あるべき賃金を、別表の通り改定（現行の10%引き上げ）すること。
④ 産別基準賃金を、全港・全職種適用とし、10%引き上げ40歳376,300円に改定すること。
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のための労働諸条件の整備について
（1）　「5.9協定（産別協定第29条）／1991年5月9日付」を以下の通り改定すること。
① 協定第1項に係わって、協定の適用を、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・関連職種においては、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日実施とし、日港協は適正料金支払い等の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日遡及実施とすること。
（2）　休日・年末年始休日などの改定について
① すべての港湾において、毎月1回の日曜日を不稼働日とすること。当該の日曜日は全国同一とし、その特定については、中央港湾団交において確認すること。
② 24年度より年末年始特別例外荷役を実施せず、不稼働日・完全休日とすること。
③ 上記の改定に伴い、時間外労働割増率を以下の通りとすること。
平　日＝　―　　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）　なお、23春闘協定に基づき賃金・労働時間問題専門委員会において、本件（上記（1）・（2）項）に係る協議を進めていることに鑑み、その到達点から中央港湾団交を進めるとともに、人員不足対策小委員会の進捗にあわせ、本専門委員会で必要な協議を進めること。

3. 緊急性を要する課題について
（1）　認可料金の復活・適正料金の確保に向けて、22春闘で合意した料金プロジェクトチーム（以下：Ｐ／Ｔ）を積極的に稼働させ、行政・国会・港運ユーザーに向けた取り組みを具体化すること。また、人員不足対策小委員会（５―（１））の進捗にあわせ、本Ｐ／Ｔで必要な協議を進めること。
（2）　指定事業体に所属し検査業務に携わる労働者の本体への採用について、21春闘「覚書」・22・23春闘協定の履行・具体化を図り、「早急に解決する」こと。
（3）　事前協議制度の強化を図るために、事前協議の申請書に「産別協定を順守し、履行するための適正料金・適正下払い料金を支払う」旨を明記するよう、元請け事業者及びユーザー（申請者）に周知し、事前協議に当たってはその実行を検証し、申請内容の可否を判断すること。

4. 政府施策・港湾の諸「合理化」に関する労使の対応に係る課題
（1）　政府の政策・施策に係る対応について
① 政府の政策や施策に関し、日港協を通じて労使協議できるよう対応し、労使がこれを精査できる体制を作ること。
② 特定限定許可制度（所謂：お手伝い特例）について、日港協として「検証委員会」に参加し、組合の取り組む地方運輸局単位の「検証委員会」の設置にも合意し、地区単位での検証に参加すること。
③ 石炭火力老朽施設の休・廃止に伴う石炭荷役問題について、23春闘で合意した「国交省及び厚労省に、実効ある事業存続措置・雇用の確保策を要請し、協議のための連絡会議（仮称）の設置を求める」ことを早急に実施すること。また、パイプライン荷役を港湾運送事業として明文化するよう国土交通省に労使で働きかけること。
（2）　港湾労働者保障基金制度（転職資金・生活助成金制度）の拡充について
① 港湾労働者保障基金制度（転職資金・生活助成金制度）を港湾運送事業への負の影響に対する次善の策として制度の目的も含め拡充することに合意し、安定協会に対し、制度の整備などについて要請し、具体化を図ること。
② 具体的には、制度の目的に「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処する制度」を付加し、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。
（3）　特定重要拠点空港・港湾の指定について
① 政府の進める「特定重要拠点空港・港湾」の指定は、港湾の軍事基地化（兵站基地化）を図り、港湾労働者の安心・安全を著しく脅かすものである。ついては、これに反対の立場を内外に表明し、平和産業としての港運事業・平和な港の維持に、関係行政への申し入れなどあらゆる措置を講じること。
② 特定重要拠点港湾への指定が想定されている港湾のある関係地区協会に対し、本政策の危険性を周知し、対応する運輸局・港湾管理者に反対の意思を表明するなどの取り組みを促進する措置を講ずること。

5. 継続課題の解決・前進を図る課題
　以下の課題は、22・23春闘において合意、或いは継続的に協議するとしたもので、すでに専門委員会などでも協議を続けている。24春闘中央港湾団交と並行して協議を続け、合意事項は中央港湾団交での合意として24春闘協定に書き込むものとする。
（1）　人員不足対策について、23春闘協定3項にもとづき設置した、人員不足対策委員会（準備委員会・小委員会）の協議を促進させ、魅力ある港湾労働、入職希望者に選択してもらえる諸施策を具体化すること。
なお、23春闘協定に基づき賃金・労働時間問題専門委員会において、（上記2―（1）・（2）項）に係る協議を進めていることに鑑み、その到達点から中央港湾団交を進めること。
（2）　職域・業域の確保・労働環境などの整備に係る継続的課題について
① 「インランドデポ・港頭地区や隣接地区の物流倉庫が、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取り組む」との22春闘合意をもとに、中央労使政策委員会として、インランドデポの実情把握の視察を計画し、共通認識を深め、今後の対策を検討する素地を作ること。
② 指定事業体からの48歳以上の入会者の年金適用について、「制度の可否については、労使による専門委員会を設置し継続協議する（22春闘協定）」との確認に基づき、早急に専門委員会を設置し、課題の解決を図ること。
③ 標準者賃金の適用要件を「年齢35歳・有資格者とする」よう改定することについて、「23年度実施を目標に検数・検定小委員会で協議する」との22春闘合意をふまえ、この履行のために特化した小委員会を開催して、実施の具体化を図ること。
④ 関連職種の「週休二日制、時間外分母短縮、65歳定年制実現」について、22春闘協定に基づき速やかに実施し、日港協は、そのための具体的支援を行うこと。
⑤ 65歳定年制（逓減なし）の実施について、2025年度（4月1日）実施の合意を前提に、早急に実施できるよう、各単組・職種の取り組みを支援すること。
⑥ 18春闘協定において「港湾労働法の全港・全職種適用の合意」を基本に、港労法問題労使検討委員会を中央港湾団交と並行して行い、これを推進するための諸課題の整理や促進方法などについて協議し、全港・全職種適用に向けた取り組みの具体化を図ること。
（3）　中央労使安全専門委員会において、次の課題を具体化し、実施すること。
① 現在進めている、「放射線被害対策健康診断」について、費用負担や対象者の拡大など制度の整備を図ること。
② フルハーネスの改善・導入費用などについて具体化を図ること。
③ ＦＡＮ付作業着について、遅くとも24年春を目途に導入できるよう取り組む。
④ 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〉

（4）　産別協定・確認書などの編纂作業を早急に進め、24年10月を目途に完成させること。

以　上

中央委員会での発言

全港湾　元木中央委員

石炭火力発電休廃止問題について、四国地方新居浜支部では要請行動やパブコメ、意見交換などを行い、情報収集等をお行ってきた。しかし、何の成果も無いまま一年が経過した。

昨年10月31日に行われた『四国地区港湾安定化協議会』の意見交換の際に、四国運輸局から『パイプライン作業に本省から港湾運送事業との確認は取れていない』との発言があった。その後、全国港湾でも中央行動等で働きかけしていただいたことも報告を受けており感謝している。しかし、作業や荷役料金は各地方バラバラであり、港湾作業と認められたのであれば、『公正な移行』の観点から雇用を守るためにも石炭やコークスなどの荷役と同等の料金収受が必要となる。そのことについても、中央本部として国会議員を活用して行政などに要請行動するよう求める。

1月17日には四国港運協会と四国運輸局へ要請行動を行い、『特定重要拠点空港・港湾』については、軍事基地化や兵站基地化とするものであり、港湾労働者が安心・安全に働けなくなる。また、岸壁が自衛隊や海上保安庁の優先使用となって貨物船が抜港され元に戻らない恐れもある。このような問題提起をしながら『基本的に反対の姿勢を崩さず港湾労働者の安全と安定した生活の補償を国に確約させなければ、認めることは絶対にできない』と強く訴え、協会としても反対の立場に立つよう要望した。

私たちの職場である港湾が『軍事基地化・兵站基地化』にならないよう求める。

大阪カジノ問題について、昨年、全国港湾より大阪カジノ反対署名の要請があり、取り組んだ。四国港湾では、地元の平和センターや地区労に協力要請し、最終的には２４００筆を超える署名総数となった。

今年に入り、『ハマのドン』という映画を観た。映画の中で『ギャンブルによって、家庭が崩壊したのを見てきた。カジノは必要ない』という言葉が印象的だった。今回、横浜でのカジノ誘致は阻止できたが、大阪にカジノが出来てしまえば、結果として日本人がお金を巻き上げられることに変わりはない。

全国港湾として大阪カジノ誘致反対運動の継続を求める。

神戸港湾　西澤中央委員

昨年11月2日にＫＩＣＴにおけるメガターミナルでの雇用と職域の件で、港湾管理会社・港湾運営会社・神戸港湾で協議を行うことができた。その際に、竹内委員長代行をはじめ、全国港湾の方々に同席してもらい協議を進めることができたことに感謝する。今後もメガターミナル構想のなかで様々な問題が出てくることが予想されるが、対象となる現場労働者の雇用と職域を守るべく地域港湾として協議を進めて行くが、困難をきたす場合は、全国港湾の力を借りることになると思うのでその時はまた力を貸していただきたく思う。

検数労連　岡田中央委員

指定事業体課題について、昨日、玉田書記長から提案され、『残念ながら早急に解決する産別協定を履行する動きに至っていない』という部分については検数労連でも定期大会で発言したが、産別方針に沿った最善の形で採用に向けた取り組みを進めてきた。採用については問題解決に向けた動きであるという確信の中で、産別方針に則った形で企業内に限定した動きではないと考えている。

産別協定との関係で言及されていることは重く受け止めながら、前進に向けた取り組みに対する理解をしてほしく発言した。

大港労協　三宅中央委員

全国港湾のアンケートの中で、一番多く出ていたのは『人手不足』『適正料金がもらえない』の２つで全体の５割を超えている。この２つを解消するには何が必要かというと、労働条件の改善と初任給（賃金）の引き上げがある。今年は個別単組も頑張ってほしい。全国港湾がどこまで関われるかというと適正料金の話になるが、人手不足を解消するには女性労働者も必要となる。女性労働者を呼び込むためには福利厚生の充実がなければならない。賃金を引き上げたところで女性の施設がない。

近畿運輸局の資料では、港湾における女性の割合は４%程度となっている。どうやって増やすかというと個別企業の対応も必要だが、港湾全体どうするのかというのが問題である。

港湾法付加金・安定基金等の値上げが必要であり、国交省に原資を求める運動が必要である。港湾を働きやすい環境にするためには個別単組の賃上げや労働条件の改善が必要であるが、全国港湾が港湾を魅力ある職場にしようと思ったら、基金の９円を引き上げる必要がある。

港湾運送事業法の無許可事業者の取り締まりについて、根底には料金の問題がある。違法な業者が港湾運送事業や港湾労働法に抵触することを許していたら、適正料金を貰う前に違法な業者に荷物が流れる。この部分についてはストライキを構えながら国交省に訴えていかなければならない。このような問題を解決するには行政の力を借りなければ解決できない。この辺のことについては今まで通りの要求の仕方ではなく、争議権を構えながら24春闘を展開してほしい。

博多港湾　宮路中央委員

年末年始特別例外荷役については作業を行わないということについて、賛成の立場で発言する。

博多港湾は24春闘を契機に議論を本格化させ、年末年始荷役は行わないことを労使確認できるように努力することを確認している。

完休日実現に向けて頑張って行くことを決意する。

北海道港湾　石原中央委員

石炭火力発電休廃止問題について、昨年の大会でも留萌の仲間の経過と実情を報告したが、その後の情報として、留萌の当該企業における労使協議のなかで会社側は『今後の展望や方向性を２０２３年度内に説明する』としていたが、昨年中に会社側からの報告や説明はなかった。

このように情報が無いなかで会社側は新規事業部という部署を新たに設置したうえに、市内や関連企業を回っているという情報が組合員に入り、職場では不安な空気が蔓延する状況となった。組合は再度、会社側と協議を行い、『組合員に一切説明をしない中で会社が裏で動いていることから、組合員は不安を覚えて混乱している』と抗議し、早急に説明する場を設けるよう要請している。会社側は組合の抗議を受け、23年度末までには説明すると言っているが、現時点で説明がないまま進展がない状況となっている。

このような雇用不安を起こした要因は政府が進めるカーボンニュートラル施策であることは間違いないことから、石炭に代わるエネルギーとして注目されているＬＮＧ・水素などのパイプライン荷役を港湾運送事業と明確化させるべきだ。港湾労働者は政府施策の石炭荷役の縮小で職場を奪われることになる『公正な移行』を政府に責任をもってさせることが重要であると考えている。

最後に当該地区の組合員から、留萌は例年にない災害級の大雪に見舞われているが、『挫けることなく引き続き雇用確保に向けて頑張って行く』と力強い言葉を紹介し、北海道港湾からの発言とする。

全港湾　佐藤中央委員

安心安全、港湾労働者のいのちと健康を守る取り組みについて、能登半島地震の話が出ているが、今回の震災については３６４日フルオープンの中で唯一の完休である1月1日に発生した。幸い完休日であり、我々の命は助かった。これは偶然であって、違う日であったらと思うと港湾労働者の人的被害は大きなものになっていたのではと思う。仕事中に震災に合いケガ等をした場合には労災認定されることから、震災から教訓として学んだことは、地方では耐震岸壁化が遅れていること。避難所や避難経路、避難場所に不備があると思っている。阪神大震災や東日本大震災の経験から、各々が自分の地区の行政に対して、協議をしているが進んでいないと聞いている。

この部分については港運事業者が港湾労働者のいのちを守る一番重要な部分と思っている。日本港運協会が中央行政や港湾管理者に対し、整備を進めるよう働きかける動きを作るよう進めていただきたい。労災で議案書に書かれている金額を勝ち取ったとしても、本当に補償されるのか。そういった観点からも労災補償の在り方というのも考えていくべきだろうと思う。

女性労働者について、港湾は昔から男社会であるが、今求められているのは女性労働者をいかに労働環境を整備しながら受け入れていくのか。ハード面は全く進んでいない。港湾の本船・沿岸も含めて女性労働者がきちんとした労働環境の中で仕事ができる環境を進めて行くことも事業者団体の責任であり、行政に対して働きかけを行うということも必要である考えている。

全港湾　樋口中央委員

週休２日制について、現状を含めて困難であるとは思うが、昨今の自然災害や酷暑の中で船社の都合で労働を虐げられる労働環境に対して、エッセンシャルワーカーという声を高らかに上げて、５・９協定の見直しを含めて力強くこの春闘の中で主張していただきたく思う。

名港労協　上條中央委員

指定事業体課題について、指定事業体労働者は検査事業における人件費の削減や使い捨ての道具となっていることは、いまさら言うまでもない。指定事業体は作業の波動性に対応するための検数退職者の弾力的運用の受け皿として存在している。しかし、現在では指定事業体に籍を置く若手労働者は作業配置や業務が固定されている事から、常用が確立されている。日々、同じ仕事をしていながら雇用形態の名称が違うだけで遥かに及ばない待遇、賃金水準にとどめ置かれるという指定事業体の派遣実態が身分差別そのものと指摘し、改善を求めている。

このような素性は検数労働や業界に差別や格差を持ち込むことになり、労基法あるいは旧労働契約法の同一労働同一賃金の趣旨に反するほか、新しく入ってくる労働者への求人環境にも跳ねかえる問題でもあり、さらには適正料金収受に影響が出かねない。こういった労務管理を労働組合が容認していれば企業がなめてかかり、やりたい放題が横行する。ましてや、港湾産別問題で注目されている標準者賃金や５・９協定の履行が一向に進まない最大の原因であると思っている。すべての根幹は指定事業体制度に内在する価値の低い不当な扱いであり、中間搾取による悪しき商慣習に他ならない。このままでは21春闘覚書から始まった協定が機能せず、協定不履行ではないかと思う。24春闘では指定事業体問題が解決することを切に願っているが、今後の具体的な戦術などがあれば教えてほしい。

四国港湾　中土井中央委員

国際バルク戦略港湾について、この政策によって選定された港とそれ以外の港の中で格差が広がっている。

23秋年末の中央行動の国交省交渉では『貨物を失った港に関しては把握できていない』との回答があり、無責任で腹が立つ回答であった。すでに坂出港では貨物が無くなっている状況であり、バルク戦略港湾構想によって、外国小麦の取扱量が減少している。とりわけ、外国船の入港が激減し、内航船に替わっている状況がある。同じ取扱量の荷物でも外国船と内航船では単価が違うため売り上げにも影響している。

工場移転によって減少した荷物にさらに拍車がかかり事業存続に影響を及ぼす事態に発展しかねない。我々港湾労働者の雇用や職域にも影響してくる。

地方でも、運輸局に対して雇用不安に陥らないよう対策を求めている。これからも積極的に取り組んで行くが、全国港湾としても雇用や職域を守る先頭に立って運動を展開していただきたく思う。

高知新港の重量計設置について、数年にわたり高知新港の重量計の設置を四国運輸局や高知県に対して行っているが、いまだに実現していない。高知運輸局は一定の理解が進んでいるように思えるが、高知県は担当者が変わるたびに振り出しに戻る事態が続いている。現在でも４キロ以上離れた場所で計測しており、これまで事故は無いものの、偏荷重や重量超過による危険性を感じながら作業に従事している。

このような危険な作業を解消するため、引き続き行政交渉を行っていくので、全国港湾としても働きかけをお願いしたい。

全港湾　面谷中央委員

石炭火力発電休廃止問題について、政府施策で減少させるということに対して雇用保障の申し入れをしていただいたが、国交省では『石炭を全量無くすことはない』という答えが返ってきた。中小企業は石炭に依存している中で、少し減らされただけでも多大な影響を受け、倒産する恐れもあり雇用問題に発展すると言ったところ『ハローワークに行け』という発言があったと聞いている。諸外国では、公正な移行がされていると聞いている。

パイプライン荷役が石炭の代わりになるのではと言われているが、パイプライン荷役は港湾運送事業に明記されておらず、港湾運送事業法（施行規則）第２条３項にタンク船は対象外ということが分かった。

施行規則なので変えることはできると思うことからも中小企業を助けるためにも様々な方法で交渉や運動を進めてほしい。

真島委員長総括答弁

2月14日に第1回中央団交が開催され本格的な24春闘がスタートします。そのなかで先ずは能登半島地震に係る緊急課題について要求をすることとなりました。この内容について大きく３点について訴えていきたいと考えております。現地とりわけ七尾港の港湾施設の問題です。この状況では我々の仲間は仕事に就労すらできません。我々は各行政をはじめ全関係者に緊急課題として早期の復旧中入れを行いますが、先ずは業界団体が動かなければどうにもなりません。よって、使用者団体に対しこの点について強く迫ってまいります。現在七尾港の仲間は仕事がありません。現地の仲間も雇用・職域確保に向け全力で取り組みを行っておりますが、我々中央として現地の仲間と共に雇用・職域確保の取り組みを使用者団体に対し強く迫っていく所存です。港湾年金が今年６月に支給されます。この点をとっても現地事業者のひっ迫する状況を鑑みたとき、あらゆる手法を駆使してでも緊急課題として現地の港湾年金支給対象者に対し普通に支給できるよう取り組んでいきます。

24春闘交渉全般に亘る考え方ですが先ずは大幅賃上げ獲得と休日休暇の問題が挙げられます。年末年始や日曜日も含め港湾労働者を取り巻く状況は一般他産業や世間から大きく遅れをとっています。せめて世間並みの労働環境獲得のために全力を挙げて取り組みを進めなければなりません。

次に、各労使継続協議課題の問題が挙げられます。もう、引き続きの労使継続協議は考えておりません。本24港湾春闘、中央団交のなかで決着をつけなければ24春闘協定締結はありえないと考えております。

要求獲得を貫徹するためにも皆さんの団結の力をいただきたい。そのうえで、闘争体制の確立を以て本24春闘中央団交に臨ましてもらいたいことを申し上げまして総括答弁とさせていただきます。

2024年（令和６年）能登半島地震に係る要求書

1. 両労組が手交した「能登半島地震に関する申し入れ（24年1月9日付）」にもとづき、当該地域の事業継続支援・岸壁や港湾施設、荷役機器の復旧などを、関係行政への働きかけも含め具体化し、一刻も早く対策を講ずること。
2. 七尾海陸運送㈱の事業と港湾労働者が直面する苦難の解決のために日本海地区労使で進めている港運業務と就労確保の取り組みの促進へ助言・指導を行い、これを実効あらしめること。
3. 七尾海陸運送㈱の主力事業は苦境に直面しており、24年6月度の年金支給に当たって事業主負担分を担保できないことが懸念されます。生活再建の渦中で苦しむ七尾海陸運送㈱出身の年金受給権者への年金支給が滞ることは絶対にあってはなりません。
　ついては、激甚災害に際して、当該事業者が年金負担ができない場合でも、安定協会が一時立て替えするなどして、年金受給ができるよう措置することを、（一財）港湾労働安定協会に港運労使の意思として申し入れ、具体化すること。

以　上

横須賀新港ふ頭へのフェリー就航に係る雇用と就労確保のための合意書

　一般社団法人日本港運協会、神奈川港運協会、全国港湾労働組合連合会、並びに、全横浜港湾労働組合連合会は、横須賀新港ふ頭へのフェリーの就航に係る雇用と就労に係る確認書（2022年11月28日付）2項に基づき、下記の四者合意書を締結する。

記

1. 四者は、横須賀新港ふ頭にフェリーが就航したことにより、既存の港湾労働者の雇用と就労が奪われたことを直視し、港運事業の継続と港湾労働者の雇用の安定に資するために、責任をもって協議する体制を確立する。
2. 四者は、国土交通省港湾経済課・同関東地方整備局を立会人として、横須賀市と横須賀港運協会が合意した「横須賀港における諸問題への対応に関する基本合意（21年7月9日付）」が速やかに遂行され、横須賀新港ふ頭における港運事業者の業域と港湾労働者の雇用と就労が確保されるよう、四者協議において検証を行い、必要な関係者への働きかけを適宜行う。
3. 四者は、当該地区（神奈川・横須賀）において、各加盟店社の協力なども含め雇用が確保できる実効ある措置の確立に努力する。そのために、必要あれば当該地区（神奈川・横須賀）に於ける全ての関係者に協力を求める。
4. 四者協議は、各々の申し入れによって開催する。なお、各々に疑義が生じた場合は、解決のために誠実に協議する。

以　上

2024年（令和６年）　2月14日