「港湾を兵站基地にするな！」「港湾労働者と戦争を考える」9.24労使政策委員会で特定利用港湾問題に限った意見交換開催を要請

2024年9月24日開催の労使政策委員会で我々は、一連の特定利用港湾問題について、労使政策委員会の場での協議だけでは間に合わないとの観点から次の考え方を述べた。

特定利用港湾について、我々組合側は、軍事利用による港運事業への影響と労働者の安全確保などの観点で、事業者も関心をもって対応すべきとした。日港協は、軍事利用という認識はないとし、港湾運送事業法18条の2の「特定公益命令」に関するとの問題意識もあるとした。我々組合側は、平場の議論は難しいと考えるので、「特定利用港湾の学習、意見交換の場」を設けることを提起し、日港協は検討するとした。

私自身、全国港湾中央執行委員長として労使政策委員会に臨むなか、あくまでイデオロギー的な視点ではなく、港湾労働者の生命の確保、港湾労働者の根本的な安全確保、港運事業者による港湾運送事業の健全な確保と運営、港の軍事利用反対という視点で臨んでいると改めて考え方を強調した。

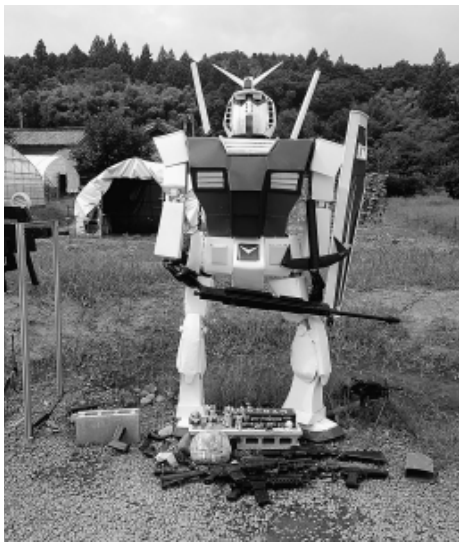
これに対し日港協は、アレルギー的な反発をみせるかと思っていたが、幸いにも、労使政策委員会の場だけでは議論が不足するという観点から、本件に特化した議論の場の設置を前向きに検討するとした趣旨の考え方が示された。

私は、この日港協の姿勢については大いに評価したい。

加えて、我々全国港湾として本件に該当する各地区港湾との議論を更に深化させていきたい。

（全国港湾委員長・日港労連委員長　竹内　一）

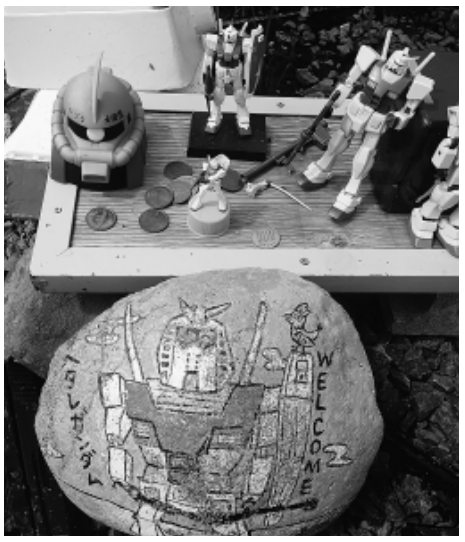
リレー随筆 へたれガンダム



皆さんこんにちは。全国港湾教宣部員の石渡です。

リレー随筆でも過去に何度か記事で登場してきたことがある『ガンダム』ですが、今回私が紹介するのはお台場や横浜のガンダムではなく福島のガンダム。その名も『へたれガンダム』を見に行ってきました。

最寄りの南福島駅を降りて約20分ほど歩くと、田園地帯の中にガンダムらしき物体が…あれがへたれガンダムか！近づいて見ると確かに戦う顔してないというか、現役を退いたガンダムというか、へたれという言葉がピッタリ当てはまった顔とフォルムをしてました。



このへたれガンダム、調べてみると地元のアマチュア鉄作家が制作し、2010年頃にこの場所に設置されたらしく、高さは約2・5メートル。また、数年前にはビームライフルが盗難被害にあったことから、有志による寄付で沢山の武器が設置され、塗装も行われているとのことです。また、へたれガンダムの身体や足元にはお賽銭が置かれていることから、一部の人間の間では信仰の対象にもなっているようです。確かにガニ股で頼りない顔しているけど、なんとなく見ていると不思議と平和な気持ちにもなってきたりして、へたれなりの良さがあることに気づきました。皆さんも福島に行く機会があったら、見に行くのもいいかもしれません。わざわざ行くことはないと思いますけどね。

次回は小島部員です。

こくみん共済
全国労働者共済生活協同組合連合会
coop

港湾産別協定㊼

最後にあたって

これまで56回にわたって機関紙通じて産別協定を皆さんとともに読んできました。このシリーズでは、単に「産別協定を紹介する」だけでなく、協定や合意に至る経緯、或いは、そこでのたたかいにも触れて、その重要性や意義深い背景があることを折に触れて紹介してきました。そして、産別協定に込められた港湾産別組合の意思といったものを共有するために「産別協定を読み解く」ことにも心がけてきました。

産別協定は、先輩たちがたたかいの中で勝ち取ってきた到達点で、「港湾労働・港湾の職場のルール」であり、「港湾労働と港湾運送事業の秩序」の集大成です。集大成といっても現時点（粘り強く厳しい港湾労働運動の今の瞬間）での「集大成」であり、今後も発展していく産別のたたかいの中でさらに充実が図られ、発展・進化を遂げていくと確信しています。

戦前は、多くの組合が「戦争体制（大政翼賛会・産業報国会）」に組み入れられ、それに抗った組合は治安維持法という死刑を含む悪法で弾圧され、多くの組合幹部が投獄・獄中死という残酷さに会いました。溯ること80年以前のことです。そして、その痛苦の経験から、戦後、労働三権（争議権・団結権・交渉権）を掲げる日本国憲法のもとで労働組合が発展していきます。

実は、この憲法ができる前に労働組合法が制定されています。自由にモノが言えない、戦争反対と言うだけで投獄される、国民の人権も否定される軍事一辺倒の日本が敗戦を迎え、そんな日本に民主主義を復活させるために労働組合の結成とその促進が不可欠とされたからといわれています。つまり、敗戦後の日本に民主主義を復活さるために労働組合が期待されたとの説です。

港湾産業でも同様に労働組合が結成され運動が進みます。先輩たちはアジア太平洋港湾労働者会議（1959年）を日本で開催し、米国や豪州の港湾労働組合から「産別運動」を学びます。曰く「港湾運送は、多種多様な職種の仲間が各々の企業に雇用されつつも一つの工場のように動いており、職種単位や企業単位では要求は前進しない、産別の統一要求と統一行動こそが職場をよくする要である。その旗印は『魅力ある港湾労働の確立』だ」と確認します。

こうして、日本の港湾の労働運動は、先輩たちが自らの経験と知恵を集め、「産別運動」として発展させ、産別協定として実らせてきたことに最大の特徴があります。「せめて日曜日は休ませてほしい」という要求に始まり、一つの組合、一つの職場、一つの港だけでは、それが困難であることを知り、地区が他地区に、単組が他単組に呼びかけ、産別として「日曜・祝日完全休日」を掲げて日曜ごとにストでたたかい月2回の日曜完全休日を実現します。そして、産別として全国的な組織が必要との機運が生まれ、全国港湾が誕生します。全国港湾結成の5カ月前に日港協と当時の単組連名で「中央港湾団交権」の協定を締結しているのもまた、産別運動として発展していく「歴史の妙」を感じることができます。

港湾産別の大きな柱は、事前協議制度と港湾年金制度だと指摘されることがあります。このシリーズでも、この二つの制度が時には激しく、時には厳しい労使のぶつかり合いの中で誕生したことを紹介してきました。

忘れてはならないことは、港湾の生殺与奪の権を握る船社や荷主に対して、労使が立場は違えども、共に生きていくために「ユーザーにものをいう」姿勢を貫き、その社会的責任を追求してきたことです。そして、港湾住宅・年金・休憩所など港湾労働者の福利厚生に基金を拠出させる仕組みを作り、行政も巻き込んで、それを運送料金の付加料金として法的根拠をもつものへと発展させています。これらの考え方も、「港湾労働の安定」という、港湾の社会的機能の維持・発展に不可欠なファンドとする諸外国の港湾労組に学んできたことでした。

いま、港湾は「人員不足と長時間過密労働」という厳しい現実に直面し、一方で「まともに休みたい」「自由な時間が欲しい」との要求が職場に満ち々ています。「せめて日曜・正月くらいは休みたい」との要求は、就職を希望する方に選んでもらえる職場づくりにつながり、賃下げなしの労働時間短縮が急務になっています。これを実現するのもまた港湾産別運動の発展にあります。

長期のシリーズでしたが、産別協定が「魅力ある港湾労働の確立」を目指す港湾労働者の団結が生み出した生きた証であることを確かめながら読み進んできました。読者の方から励ましの言葉もいただきました。今後の港湾産別運動に活かされ、港湾産別運動の未来に光あれと切望して、このシリーズを閉じることとします。読者の皆様ありがとうございました。