第17回中央委員会開催

全国港湾は、2月4日（火）午後から5日（水）午前にかけて第17回中央委員会を豊橋市『シーパレスリゾート』において開催した。

委員会は、議長団に河野照宣中央委員（全港湾）、出光卓真中央委員（検定労連）を選出。24秋年末闘争の主な取り組み経過について（案）：第一号議案、25春闘方針（案）：第二号議案及び25春闘要求書（案）：第三号議案を審議し、満場の一致で採択した。

中央委員会は新型コロナウイルスが5類に引き下げられたことを受け参加制限無しでの開催となり、中央執行委員、本部役員ならびに単組・地区港湾選出中央委員と オブザーバー総勢159名が参加した。

中央委員会開催に先立ち開会のあいさつに立った鈴木誠一副委員長は、昨年1月1日に発生した能登半島地震で被災した組合員に対し、全国港湾の仲間の早急な支援に対する感謝の意と、先日開催された日港協との料金ＰＴでの業側の発言、賀詞交換会の日港協久保会長のあいさつに触れ、『25春闘は全国港湾ら しく一致団結してみんなでたたかう春闘にしよう』とあいさつし、議長団を選出。

続く資格審査では4名の中央委員全員の参加を確認し、中央委員会を開催した。

竹内中央委員のあいさつでは、25春闘は山積する課題の解決にあたり、例年にも増して重要な局面を迎えることが想定される春闘なか、体制的合理化を目 的とした動きが示された場合は、雇用・職域の確保と労働条件の悪化を招く恐れが高いわけだから、断固として反対の姿勢を貫かねばならない。そうした中で、中央団交や各関係機関との交渉の場において、「これ以下の賃上げはあってはならない」という明確な水準を定義し、港湾総がかりで一丸となって賃上げ要求を押し上げることが肝要である。各地域・企業の取り組みが連携し、互いに連動することでこそ、初めて労使交渉において強い説得力を持ち得る。そして、必要に応じて行動権を実際に行使する覚悟を示すことで、社会的にも私たちの要求の正当性をアピールしていく必要がある。

「25春闘」は従来にも増して重要な局面を迎えることが大いに予想される。だからこそ、仲間の団結と行動こそが最大の力であり、この力を結集することでのみ大幅な賃上げや人員不足の解消等を勝ち取ることができる。以上の考えを改めて表明し、皆様の力を結集して共に闘うことをお願い申し上げる。

竹内委員長挨拶

第17回中央委員会にご参集いただいた仲間の皆様方に厚く御礼申し上げる。25春闘を取り組むにあたり、昨年度に掲げた「すべての課題に人員不足対策を貫く」という視点を、引き続き一貫して押し進めることが極めて重要であると考えている。その理由は、低賃金構造や長時間・不規則労働からの脱却と人員不足対策とは、まさに表裏一体の関係にあるからである。長時間労働をしなくても生活を維持できるような魅力ある港湾労働を確立するためにも、大幅賃上げこそが絶対的な要求であり譲ることのできない取り組みとなる。また、港湾ユーザーの巨額の利益を正当に港湾に還元させることも私たちの重要な使命である。政府が価格転嫁を推進する施策を進めつつも、運輸分野ではその転嫁がほとんど進んでいないという現状を考えれば、私たち港湾労働者が「適正な利益還元」を要求するのは極めて正当な主張といえる。逆に、港湾労働の自動化や産別労使協定の緩和策など、体制的合理化を目的とした動きが示された場合は、雇用・職域の確保と労働条件の悪化を招く恐れが高いわけだから、断固として反対の姿勢を貫かねばならない。そうした中で、中央団交や各関係機関との交渉の場において、「これ以下の賃上げはあってはならない」という明確な水準を定義し、港湾総がかりで一丸となって賃上げ要求を押し上げることが肝要である。各地域・企業の取り組みが連携し、互いに連動することでこそ、初めて労使交渉において強い説得力を持ち得る。そして、必要に応じて行動権を実際に行使する覚悟を示すことで、社会的にも私たちの要求の正当性をアピールしていく必要がある。

「25春闘」は従来にも増して重要な局面を迎えることが大いに予想される。だからこそ、仲間の団結と行動こそが最大の力であり、この力を結集することでのみ大幅な賃上げや人員不足の解消等を勝ち取ることができる。以上の考えを改めて表明し、皆様の力を結集して共に闘うことをお願い申し上げる。

四国港湾　穴山中央委員

三島川之江港の現状について、これまで四国港湾と三島川之江港運協議会は年1回、意見交換会を重ねてきた。三島川之江港運協議会は意見交換会の中で、『周りの指定港から荷物の集約はしない。三島川之江港での自分の港湾内の貨物しか輸出入しない』という話を再三繰り返している。

これまで三島川之江港運協議会は指定港化に否定的な立場であったが、近年では指定港化について前向きに検討しているように感じている。しかし、現状では港湾整備や道路整備、四国の中心ということもあり、条件として貨物の一極集中が懸念される。また、国の取り決める労働者保有基準や適正料金が行われているようにも思えない。

現状で指定港にするようなことがあれば四国の港の秩序はもとより全国の港の秩序を乱しかねない。

引き続き適正料金や港湾労働者の保有基準を守らすために四国港湾としても行政に働きかけるので、地方本部からの国交省へ港湾の秩序を守らせるための働きかけを求める。

国際バルク戦略港湾について、国際バルク戦略港湾政策で、家畜用飼料や輸入小麦が坂出港の対岸にある水島港に移ったのは、国の失策と言わざるを得ない。また、行政は『工場移転は民間が決めたことで行政が打ち出すことはできない』との発言を繰り返している。

行政交渉の中では、『雇用問題はまだ発生していない』という不誠実な回答や、坂出港の現状を把握できていない回答が続いている。引き続き四国でも行政へ声を出していくので坂出港のような港を出さないために引き続き支援を求める。

高知新港の重量計設置について、高知新港にはコンテナの重量計が無く、港から5キロ以上離れた産廃業者の重量計を使用している。2024年12月18日に四国地区港湾安定化協議会の中で、高知県の港湾管理者に対し、偏荷重量計の設置を強く要望したが『リーチスタッカーを1台増やしたから予算がない』『貨物の量が増えるのであれば検討したい』という回答だった。過去にも『貨物量が増えるのであれば検討したい』との回答が出されたが、『安心安全の観点から見れば貨物量は関係ない』『高知県は安全性を無視するのか』と、強く抗議をした。

2024年問題で劣悪な運送会社は運転手に過積載を強要することもある。安心安全で作業するためにも、偏荷重付きの重量計設置を地元でも取り組んでいくので引き続き中央本部にも指導と協力を求める。

防災防犯無線について、四国ではアンケートの結果、防犯無線はあっても防災無線がないことが分かった。また、防犯無線も防災無線もない港があることも分かった。防災防犯無線の設置については、四国運輸局・四国地方整備局行動で無線設置の要望と情報提供を行った。整備局の回答は各県の港湾管理者が設置することとなっているとの回答だった。確かに、港の管理については各港湾管理者が行うものというのは理解しているが、整備局が『全く知らない』『管轄でないので分からない』という回答は『逃げの回答』である。

設置について国の政策やルールを作るのが重要であるならば、国交省への呼びかけは必要だと思う。

中央からの各港湾管理者への呼びかけをすれば無線の設置も早まると思う。

中央からの発信で地域に防災無線や防犯無線が設置に向けた働きかけやサポートを求める。

全港湾　元木中央委員

価格転嫁について、昨年の春闘でも管制春闘といわれ、大手企業は満額回答や満額回答以上の回答だった。

全国港湾は25春闘について要求額3万円、初任給22万円とあった。また、全港湾の中央委員会では春闘要求額4万円を決定した。しかし、地方の中小企業になると荷主に対して物が言えない現実もあり、それを打破するために、行政に対しての平成7年のタリフが、適正料金でなく、玉田書記長が言ったように、適正料金の見直し、また日港協に対しても企業の呼びかけや働きかけの周知をお願いしたい。

地方は組合が要求する大幅賃金をすれば会社が潰れるとか、会社が持たないなどの言い訳をする。

この辺は適正運賃を獲得し原資が確保できれば地方港も大幅賃金が獲得できることにつながると思うので、中央本部から発信して地方港の賃金や労働条件が獲得できれば全国港湾への貨物が奪われることになった。

2025年度からコークスの生成が40％削減されることによって石炭の取扱量はピーク時の半分以下まで落ち込むことになり、さらなる雇用不安が発生している。また、徳島の火力発電所についても将来的にアンモニアを混焼する計画があるので、雇用問題が発生するかもわからないという状況である。高知港について地方港の事業者も労働者の職域を守るために、必死に営業して寄港させた貨物もストライキではないとはいえ、荷役できない可能性があるとなれば抜港される恐れがある。

労働者の立場として年末年始が休みということは理解しているが、来年以降も年末年始の不可動日を要求するのであれば各港の事態を調査し、慎重な対応をお願いしたい。同時に、ライフラインに関わる荷役は地区協議、地区労使の判断をするともあるが、ライフラインの定義というのは非常に難しいというのは私も理解しているし、中央本部として今後の考えがあるのであれば聞かせてほしい。

脱炭素の問題について、新居浜港では作業量が減ることもないということだったが、それがいつまで続くかは分からない状況にある。また、長浜港の木スプレッドが減少しており、全港湾松山支部に所属している組合員が勤めている会社でも雇用問題にも発展しかねないという現状がある。また、香川県の坂出港についても、国の国際バルク戦略港湾構想によって多くの貨物が奪われることになった。

2025年度からコークスの生成が40％削減されることによって石炭の取扱量はピーク時の半分以下まで落ち込むことになり、さらなる雇用不安が発生している。また、徳島の火力発電所についても将来的にアンモニアを混焼する計画があるので、雇用問題が発生するかもわからないという状況である。高知港について、強く抗議をした。

2024年問題で劣悪な運送会社は運転手に過積載を強要することもある。安心安全で作業するためにも、偏荷重付きの重量計設置を地元でも取り組んでいくので引き続き中央本部にも指導と協力を求める。

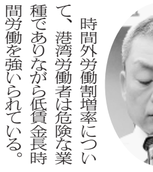
防災防犯無線について、四国ではアンケートの結果、防犯無線はあっても防災無線がないことが分かった。また、防犯無線も防災無線もない港があることも分かった。防災防犯無線の設置については、四国運輸局・四国地方整備局行動で無線設置の要望と情報提供を行った。整備局の回答は各県の港湾管理者が設置することとなっているとの回答だった。確かに、港の管理については各港湾管理者が行うものというのは理解しているが、整備局が『全く知らない』『管轄でないので分からない』という回答は『逃げの回答』である。

設置について国の政策やルールを作るのが重要であるならば、国交省への呼びかけは必要だと思う。

中央からの各港湾管理者への呼びかけをすれば無線の設置も早まると思う。

中央からの発信で地域に防災無線や防犯無線が設置に向けた働きかけやサポートを求める。

日港労連　川戸中央委員



春闘解決金額は少ない金額で妥結している。

我々の生活は年々厳しくなってきており、今後もこの状況が続くことが予想され、この状況を切り開くためにも25春闘で福利分担金の引き上げを要求していただきたい。そして、港湾における福利厚生の充実を図るためにも運動を進めていただきたく求める。

日港労連　大西中央委員

時間外労働割増率について、港湾労働者は危険な業種でありながら低賃金長時間労働を強いられている。24時間体制で仕事をすることは、1人で3人分の仕事をこなしているのと同じである。

長時間労働を行わなくても安心して生活ができる賃金を貰うことができれば問題ないが、長時間労働を行うことで安定した生活基準を保っているのが実情だ。現状のまま長時間労働を続けていく以上、長年改定されていない時間外労働割増率の改善を今春闘で求めてもらいたい。

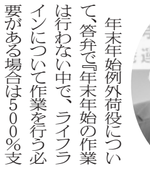
日港労連　増山中央委員

65歳定年制について、議議書には『65歳定年制定雇減無しの実施については2025年実施を確認しており』とある。また、2018年4月5日付産別協定書には『2025年度までに65歳とする』とある。

労側認識では、2025年4月1日より定年を65歳とするという方向で交渉を重ねているが、聞くところによると2025年度という部分を2025年度のうちにと解釈しているところもある。

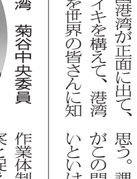
全国港湾としての考えを聞かせてほしい。

日港労連　高畑中央委員



年末年始例外荷役について、答弁で年末年始の作業は行わない中で、ライフラインについて作業を行う必要がある場合は500％支払うならばやる』としていたが、仮に500％なし折り合いがつく金額で合意した場合、作業の可否について昨年同様全国港湾の集約によって判断するのか。また、作業が可能となった場合、『あくまでも出勤強要はしない』というような制約を設けるなどを考えているのか教えてほしい。

神戸港湾　菊谷中央委員

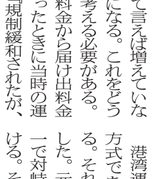


アライアンスの再編について、9月にプレミアアライアンス、ジェミニの新アライアンスが25年2月にサービス開始と発表された。

神戸港湾としてはメガバース計画の牽下であることから、バース変更を伴っては作業体制が大きく変わる事案と捉えている。

雇用職域の確保を唱える労働組合として十分に注意していただき、事前協議を通じて中央地区並行協議の中、検証をしっかり行っていただきたく思う。また、アライアンス再編の影響で取扱料の減少などを理由に今後の賃上げの弊害にならぬよう料金問題についても検証をお願いしたい。

大港労協　三宅中央委員



拠出金の問題で、福利厚生分担金は港湾の福利厚生が充実出来ないことから港運料金の中に福利厚生分担金トン5円を組み入れた。制度が出来た当初、貨物取扱量が増えれば良かったのだが50数年の間、取扱量はほぼ横ばいである。そういうことは、福利厚生分担金に限って言えば増えていないことになる。これをどうするか考える必要がある。

認可料金から届け出料金に変わったときに当時の運輸省は『規制緩和』されたが、これをこのまま下ろすと労使関係・中小企業の存立が危うくなる。だから、船社や荷主の理解や協力が必要』とお願いした。2000年の規制緩和の時になぜストライキで阻止してセーフティネットを引かなかったのか。いま、生半可な交渉だけでは元には戻らない。全国港湾が正面に出て、ストライキを構えて、港湾の実情を世界の皆さんに知ってもらい50年前の状況に戻す必要がある。

港湾の拠出金は港運送事業者が払う仕組みとなっている。

大阪港では、港湾施設近郊や内部で大規模な流通センターが港湾事業を行っているが、許可事業ではないから拠出金を払っていない。だから、大阪港ではパトロールで指摘してそこで働く労働者を港湾労働者として登録させた。これを全ての港でやらなければいけない。

港湾運送料金は積み上げ方式であり原価計算がある。それを元請けらが崩した。元請けが荷主に一対一で対峙したら元請けは負ける。それをどうやって元の料金設定に戻すか。全国港湾が勉強して行動しなければならない。

港湾年金もそのままでは先細りになる。拠出金の問題は25春闘だけに限らず、少しずつ積み上げて少なくとも5年後には満足するものにする。賃上げと並行してやらなければならないと思う。課題は山積しているがこの問題も一緒にやらないといけない。

全港湾　樋口中央委員

港湾福利分担金について、玉田書記長の答弁で『8％減っている』ということがあったが、全体が減っているのか、どこを基準に8％減っているのか。また、制度を作ったときの物価や料金、そういう部分に対する数字というのが今回の要求額、各々の料金負担を引き上げるというふうになっているが、その辺の割合で言ったらどうなっているのか。データであれば教えてほしい。なぜかと言うと、大阪港では結構古い港湾の施設が取り壊されたり取り壊さずにそのままあったりしている。私の職場は四国とか九州に鉄鋼材を運ぶ港であり、それが道路の整備等によって労働者が減り、利用者も減る。その影響で閉鎖せざるを得ないようなところについては退去してくださいというような話があったりするので、ぜひその辺のデータがあれば教えてほしい。

中央港湾団交について、本来は日港協の地下会議室で開催されていたが、コロナ禍も明けてきている状況下で元の規模に戻っていないが、これは労使で戻していないのか、それとも日港協が元に戻そうとしないのか。実情を聞かせてほしい。

全港湾　城光中央委員

港湾の防災無線の取り組みに対する感謝と今後の進め方について、昨年発生した能登半島地震では仲間の皆さんから義援金等をいただき感謝を申し上げる。

昨年の大会で港湾労働者の命を守りたい思いで発言し、全国港湾調査部が防災無線に関するアンケートの実施や労政懇話会で提供をしていただき感謝している。アンケート結果では約半分が設置していないとの回答があり、設置してある港湾管理者の施設が海の近くにあれば港湾管理者の避難が優先されることは否定できない。熟行部としてアンケート結果に対する意見を聞かせてほしい。また、港運労政懇話会でも意見交換されたとFAX通信で読んだ。国土交通省は『災害基本法では、防災無線の設置整備は市町村の責務』との回答があり、災害対策基本法第60条でも、『避難指示は市町村長が指示する』との記載がある。

日本海地方においても県議や市議会の力を借りながら議会の場で発言している支部もあるが、ソーラス条約フェンス内など、申し入れが典型的な縦割り行政を強く感じている。

熟行部として、防災無線設置整備の具体的な対策や行政の対策責任が曖昧になることを国交省に指摘していただいているが、今後の進め方を聞かせてほしい。

東北地区港湾　千葉中央委員

年末年始について、日本海の各支部から報告があったなか、若い組合員から『年末年始休めて嬉しかった』という意見が多かった。その反面、年末年始の休みの前後に船をシフトした影響で『非常に忙しかった。何とかしてほしい』というような意見もあった。地方港はコンテナ以外にもやらなければいけない仕事がたくさんある。それら全て中央に伺いを立てるのは非常に難しく『地方港に判断を任せてほしい』という意見がたくさん出ていたなかで来年はどうするのかを聞きたい。具体的には500％出すと言えばやるのかと、500％出さないで交渉決裂した場合には休むのかということを聞きたい。

若い人からしたら休みたいわけで『500％出すから仕事をする』というのは非常に抵抗がある。逆に『500％を出さないと休む』ということになれば、今度はすごく繁忙になるという問題もあり、どう整理しているのかを聞きたい。

特定利用港湾について、今までは国が指名する方法であったが、今は指名の他に挙手制も採用している。この挙手制で境港は手を上げて、指名されることが予想されている。

全港湾は中央委員会で特定利用港湾に対して『反対の特別決議』を成立させた。この決議文をもって各自治体に申し入れを行う。

全港湾　面谷中央委員

24春闘について、ストライキ指示が出たが、我々は日港協の不誠実なやり方に対する抗議の意味のストライキだと受け取り、現場でストライキ体制を作った。その後、ストライキが延期になって最終的に真島前委員長が『団交決裂』を宣言した。しかしながら、その直後に事務折衝を行い妥結に至った経過がある中で、納得がいっていない組合員も居るし、25春闘ではストライキをやるのか。不明瞭な妥結の仕方でストライキは出来ないとの意見が上がっており、25春闘に暗い影を落としたものとなった。

どうして真島前委員長の『団交決裂』宣言の後、すぐに事務折衝に入って妥結に至ってしまったのか。この経過の説明を求める。

労使議事確認の中で、引き続き年末年始のあり方、あるいは実施の可否も含めて労使での継続協議をすることとなっている。

いずれにしても混乱のないようにやっていきたい。その観点から基本的には早い段階から協議をしていくべきであろうと考えている。そして、昨日開会の中で述べたが皆様の意見を踏まえて精一杯たたかっていく。いずれにしても全国港湾の皆様のチカラ。チカラの源泉はやはり団結と行動である。行動権を実施する場合、あるいは通告する場合、当然皆様方の御意見を慎重に賜りながらやるときは全体でやっていくということをお願いして、団結の力を皆様方から賜れるよう団実にお願いして簡単ではあるけども総括答弁させていただく。

全港湾　上條中央委員

指定事業体の問題について、24春闘協定では採用のあり方について、強く抗議をした。

2024年問題で劣悪な運送会社は運転手に過積載を強要することもある。安心安全で作業するためにも、偏荷重付きの重量計設置を地元でも取り組んでいくので引き続き中央本部にも指導と協力を求める。

防災防犯無線について、四国ではアンケートの結果、防犯無線はあっても防災無線がないことが分かった。また、防犯無線も防災無線もない港があることも分かった。防災防犯無線の設置については、四国運輸局・四国地方整備局行動で無線設置の要望と情報提供を行った。整備局の回答は各県の港湾管理者が設置することとなっているとの回答だった。確かに、港の管理については各港湾管理者が行うものというのは理解しているが、整備局が『全く知らない』『管轄でないので分からない』という回答は『逃げの回答』である。

設置について国の政策やルールを作るのが重要であるならば、国交省への呼びかけは必要だと思う。

中央からの各港湾管理者への呼びかけをすれば無線の設置も早まると思う。

中央からの発信で地域に防災無線や防犯無線が設置に向けた働きかけやサポートを求める。

全港湾　城光中央委員

竹内委員長総括答弁

25春闘を取り組むにあたって大事な意見を賜ったということで改めて御礼申し上げるとともに、皆様の意見を重く受け止めた上で精一杯取り組んでいきたい。

その中で数点、若干述べておかなければいけない部分がある。

昨日受けた24春闘の意見はその通りである。これは真島委員長の旗の下に私が折衝の責任者を仰せつかった中で色々とあったこともあり、紆余曲折あったわけである。

あのようなことがないように25春闘中央港湾団交に取り組んでいく。これは改めて総括とともに決意として改めて申し上げておきたい。

もう1点は年末年始の件である。

『基本は休日休ませても ら う』そういう方針で臨んでいきたい。しかしながら、皆様の『総括』を踏まえていきたいと考えるしライフライン・緊急貨物の取り扱いを踏まえて全般的に総括（検証）として皆様の意見を改めて拝聴する中で慎重に進めていきたい。しかしながら、この度の労使政策委員会を踏まえた中での労使議事確認の中で、引き続き年末年始の作業に対する感謝と、今後の進め方について、昨年発生した能登半島地震では仲間の皆さんから義援金等をいただき感謝を申し上げる。

昨年の大会で港湾労働者の命を守りたい思いで発言し、全国港湾調査部が防災無線に関するアンケートの実施や労政懇話会で提供を聞かせてほしい。また、港運労政懇話会でも意見交換されたとFAX通信で読んだ。国土交通省は『災害基本法では、防災無線の設置整備は市町村の責務』との