〈発行所〉
全国港湾労働組合連合会
〒144-0052 東京都大田区蒲田５-10-２
日港福会館1F
電 話：03―3733―２５６１
ＦＡＸ：03―3733―２６２７
発行人：玉田雅也
定価：30円（組合費に含む）

（毎月１回15日発行・平成７年８月18日第三種郵便物認可）

2025年３月15日　第384号

全国港湾

NATIONAL FEDERATION OF DOCKWORKERS UNIONS OF JAPAN
(ZENKOKU-KOWAN)

ZENKOKU-KOWAN

E-Mail：nfduj@zenkoku-kowan.jp

回答に値しない

―第2回中央港湾団交―

第2回中央港湾団交は、3月11日（火）14時40分から芝浦サービスセンター（東京）において開催した。

団交は、第1回団交で組合側から提出した、25春闘要求書について、業側の回答が行われた。

組合側は、回答を受けて「概ね回答と言えるものない」と業側に伝え、さらに「行動の自由の留保」を表明し、次回団交で誠意ある回答がない場合、大きな行動に移らざるを得ないことを付け加えて団交を終了した。（16時20分終了）

組合側は、第2回団交を始める前に東京、川崎と横浜のゲートオープンについて地区での協議が、整い次第了承することを業側に伝えた。

続いて業側が、回答を行った。回答の内容は、大枠次の通り。

1．大幅賃上げについて

政府の進める「価値創造のための転嫁円滑化背策」基づき、今年も日港協と国交省の連名で港湾ユーザー向けに文書を作成し周知する。

2．産別制度賃金について

中労委の再審査申し立て棄却の決定に対して、同命令の取り消しを求めて係争中であり、春闘要求とは別に切り離して協議したい。

3．労働時間短縮と時間外労働の規制について

週休二日制や分母の改定には、原資確保ための価格転嫁が必要。まずは、年間休日の在り方について、港運業界全体の合意形成を図りたい。

4．年末年始特例荷役について

業として「実施すべきである」と考えているが、前述の経過に鑑み「364日オープン」の方針に大きく影響する要求に関して、その整合性を十分検討する必要がある。

但し、「仕上がり500%」については協議したい。

5．産別統一の時間外割増率について

各個別企業における問題、統一的な制度とすることは困難。

6．各種基金の増額について

①福利厚生分担金の増額は、ユーザーへの理解を求めるには、相応の根拠が必要。②港労法付加金は、法が全国的ではなく「全体的な体制的「合理化」への補償のための運用」することはなじまない。③港湾労働者補償基金制度について、転職資金制度の凍結に至った経緯や港湾年金が減額された状況を鑑みれば、当制度の実施に伴う財源の確保など、安定協会の運営に大きく影響を及ぼす問題。精査すべき。

（中略）

7．石炭荷役に係る「事業継続・雇用保障・生活保障」について

当該事業者の事業継続について、引き続き行政に働きかけたい。

8．拠点港と地方港のフィーダー網の推進に関する料金問題など

労使共通の課題として取り組みたい。

（省略）

業側の回答を受けて、組合側は、要約次の反論と主張を行った。

1．今年の料金収受の取り組みは、荷主まで求める必要がある。

2．産別最賃について公取委が、中労委判断を支持している文書が出ている。したがって、係争中だから回答できないは、組合側からしたら言語道断だ。

3．検数・検定・関連は、非常に厳しい料金の中で頑張っている。日港協が先導して全体で支えていくべきだ。

4．人員不足は、喫緊の課題として労使共通の課題、休日を増やすことはその対策となる。

5．年末年始特別荷役は、この20年間、条件が変わっていないのはいかがなものか。

6．基金の引き上げは、転職資金・生活助成金制度を解除させ、留萌港のような喫緊に対応が必要な件に対応させる必要がある。

7．関連職種の産別協定履行について地区協議が進展していない。中央に差し戻しして対応すべき。

8．内航フィダーを取り扱っている地方港は、その料金の低さに苦慮している。政府の政策に起因していることもあるが、ポート2030の政策には、日港協も審議に参加している。

9．指定事業体の問題では、協定を守るというが、解決に向かっていない、労使双方全体で取り組むべきだ。

10．労働時間短縮は、今や一般的に取り組まれている。取り組みのタイミングが遅いのではないか。

11．貨物量が減ってきているので基金収入が減っている。労働環境整備に必要なものだ。。

12．今日の回答で地方の業者は、ユーザーとの料金交渉をうまくやっていけると考えるのか。回答を聞いて愕然とした。

13．時間外分母を産別で決めていくことは、人員不足対策に寄与する。現状は港湾だけだが、他産業から取り残されるという危機感を持つ。

14．労災企業補償制度について安全専門委員会ではなじまない。

15．特定利用港湾について組合として兵站基地となるのではとの危惧がある。同時に組合員の安全の問題であり、業としてそうはならないという風にしてもらいたい。

16．65才定年制は、25年4月1日付で実行することをここで明言されたい。この問いに対して、業側は、22年春闘協定に沿って対応されたいと回答した。

また、組合側は、本日の回答に対して回答になっていないこと、本日を持って「行動の自由の留保」を表明した。そして、第3回団交の回答如何では、大きな判断を持って具体的な行動の通告をせざるを得ないことも表明した。

業側は、真摯に受け止めるとして、次回団交を3月25日（火）13時30分から開催することを組合側に提案した。組合側は、これを了承して団交を終了した。（16時20分終了）

使用者は、組合を承認せよ！

―ＩＬＷＵタコマ支部支援行動―

ＩＬＷＵ（国際港湾倉庫労働組合）から、友誼団体である全港湾に対し、タコマ港で働く組合員と、ワレニヤス・ウイルヘルムセン・ロジスティクス（ＷＷＬ）との間でＷＷＬの車両処理センターにおいて、初の労働協約を目指す取り組みに対する支援要請を受けた事に対し、全国港湾と港運同盟は2月12日の第一回中央港湾団交終了後、『ＷＷＬは労働協約を締結せよ』と書かれたメッセージを掲げた『連帯の集合写真』を撮影し、ＩＬＷＵに送付した。

2月21日には、『ＷＷＬ ＦＩＧＡＲＯ号』が横浜港に入港することを受け、全国港湾鈴木副委員長を筆頭にＩＴＦ東京瀧代表、全横浜港湾3名、全港湾横浜支部5名の10名で横浜港大国ふ頭Ｔ2バースにて、本船サイドでプラカードや組合旗を掲げ、抗議活動を行い、その様子を写した写真をＩＬＷＵに送付した。

シャモ樽

労働組合の春闘要求状況を見ると、自動車や電機、鉄鋼などの金属労協の2月下旬の集計では、ベアなど賃金改善要求の1263組合の単純平均は1万4149円であった。ベア春闘が再開した2014年以降で最高額。ベアはおおむね5%相当だという。定昇分を合わせると2万円前後になる見込みである▼25春闘の特徴としては、産別によっては中堅や中小労組の要求が大手労組を上回る。中小労組の多くは23・24年に十分な賃上げが出来ておらず、物価の高騰で組合員の生活は厳しいなかで大手との格差も広がった。賃上げ原資確保のためのサプライチェーン全体での取引の適正化、労務費上昇分の製品価格への転嫁を一層重視している▼現在、米国トランプ大統領の関税引き上げの影響なども懸念材料としてあるが、だからといって賃上げを控えたら、日本の賃金水準は先進国からさらに引き離され、内需は低迷し経済は停滞する。日本企業の内部留保は今や600兆円にも上る。このうち大企業は300兆円と言われている。経団連は1月に発表した経営労働政策特別委員会報告で、失われた30年の要因に、03年以降の賃上げ抑制を挙げ、賃上げの『定着』を訴えている。この機を逃さず大幅賃上げを勝ち取ろう。