大会代議員発言

全港湾　中土井代議員

特定利用港湾について、全国的に特定利用港湾が追加されているが、四国でも高知で3港、香川の高松で1港、合計4港が指定されている。

高知港でも自衛隊によるコンテナ荷役訓練が実施され、橋崎委員長と高知支部の役員が視察した。

荷役の内容としては、20フィートのコンテナの積み込み、また荷上げする訓練が行われていた。

1時間に3個程度の荷役で、初めての訓練ということもあって、慎重にしていたのも知れないが、なぜ慎重に作業しないといけないかということも考えたときに、やはりこのコンテナの中身が疑われる。

災害時の訓練という名目ではあったが、災害時に1時間に3個という荷役の状況で果たして迅速に対応できるのか、そこを考えたときにこの訓練は武器弾薬を想定したものではないかという考え方もできる。また、立ち会いに来ていた職員が、防衛省の防衛政策局運用基盤課と日米防衛協力課というところであった事を考えると、港湾が軍事利用される恐れが非常に高いと危惧している。いま、全国的に追加されている中で、我々港湾労働者として私たちの職域を軍事利用させない働きも必要になってくると思う。全国港湾でも取り組みはしているとは思うがさらなる強化をお願いしたい。

石炭荷役とバルクの問題について、石炭荷役の問題については、連絡協議会議が今年度3回実施されたということも聞いている。玉田書記長からは年1回を目処に開催を行っていきたいというような報告もあるが、はっきりわからないような状況で定期的に開催していただきたいということと、やはり情報を公開共有できるような形にしていただきたい。また、民間の発電所がこの連絡協議会に参加していないということもあるので、今後の取り組みの中で、やはりこの民間の発電所も参加できるような形で協議会を開催していただけないかというお願いと、あとバルクについては、坂出港の日清製粉が9月で閉鎖されることになった。私も入社して以来30年になるが、この小麦の荷役に携わってきた。

荷役取扱い自体がなくなってしまうという地方港にとっては大変な事態になっているということも含め、やはりこれが国の政策によって石炭も含めて政策によっても含めると、やはりこの対策、雇用対策もっかりしていかなければならないということもお願いして、発言させていただく。

全港湾　元木代議員

昨年の定期大会で能登半島地震の際に防犯無線がなくて逃げ遅れたことを受け、全国港湾がアンケート調査や各地区港湾の事務局長会議でも議論を行ってきた。四国でも防犯無線があるものの防災無線はまだ未だに設置できていない。設置については各港湾管理者での対応になるので四国としても引き続き防災無線の設置について取り組んでいくので中央としても行政への働きかけをお願いしたい。

カムチャッカ半島での地震による各港対応について、仕事を辞めた港もあったが、一時中断したが避難まではしていない港もあった。企業が無関心なのか、なのかもわからない。四国においても各港の状況収集を行い労働者の被害はなかったが、同様に四国港運協会に確認の連絡をすると、まだ被害の報告は上がっていないということで、全く条件を把握しようとしていないのが分かった。これに対して四国港湾としても厳しく追及を行った。

先週も東京港で突風によって死亡事故があったが、これも気づかなかったのか、それとも安全より作業を行い労働者の被害はなかったが、同様に四国港運協会に確認の連絡をすると、まだ被害の報告は上がっていないということで、全く条件を把握しようとしていないのが分かった。これに対して四国港湾としても厳しく追及を行った。

先週も東京港で突風によって死亡事故があったが、これも気づかなかったのか、それとも安全より作業を行い労働者の被害はなかったが、同様に四国港運協会に確認の連絡をすると、まだ被害の報告は上がっていないということで、全く条件を把握しようとしていないのが分かった。これに対して四国港湾としても厳しく追及を行った。

港を軍事基地化させないために、引き続き情報収集や運動を展開していくので、中央本部としても取り組みをお願いしたい。

中央本部としても港運協会への働きかけるような強化をお願いしたい。

中央港湾団交について、昨年の中央港湾団交では第2回中央港湾団交から業側の人数が多いということから、各地方の事務局も出席していたのではないかと記憶している。そのことから中央港湾団交の参加人数を増やすことはできないのかと思っている。やはり日港協に対する怒りってすごく強いなかで、そこに対する不誠実だということに対して組合員も怒りの声を出していただきたいと思っている。

ライフラインについて、全港湾定期大会の中でも生乳について除外するのか除外しないのかとった意見が出されたことから、ライフラインの定義をもう少し明確にしていただきたい。

四国から特定利用港湾について発言があったが、徳島でも9月25日に港湾事業の交えた説明会があるところがあり、この後訓練が行われるのだろうと思う。

とにかく何が言いたいというと、四国でも整備費がないからこの際に港湾整備をしてもらおうという港湾管理者及びこに乗っかかる事業が起こるということがある。

港を軍事基地化させないために、引き続き情報収集や運動を展開していくので、中央本部としても取り組みをお願いしたい。

日港労連　高畑代議員

9月11日、港湾で働く仲間が、災害級と言われる悪天候の中、命を落とされる災害が発生した。

まだ全容は明らかにされていないが、サイドリフターに乗っていた組合員が1名亡くなられて、海コンドライバーが1名負傷した。

昨今、全国各地で災害が発生しており、今後もいつ災害級の大雨、洪水、突風、竜巻等起こるかわからない状況のなか、我々は作業しなければならない。当然、各現場では安全対策を講じているはずだが、時として指示命令系統が機能しないとも限らない。

そこで、全国港湾として再度安全に関する協議をしていただき不足の事態が生じた場合は、個人の判断で命を守る行動を取れる安全に関する ガイドラインを再構築していただきたい。加えて先日、津波警報が発令されたが、本船荷役関係は退避命令が出されたものの、ヤード内作業等については明確な退避命令が出されず、現場で混乱したとの話が出ていたという報告も受けており、命よりも並びのほうが大切なのかというような声が出ている。また、他の埠頭ではバン作業において作業員は作業を退避するため海コンドライバーにはこのまま待機指示がだされた場所もあったと聞いている。そういうことを考えると、やはりまだまだガイドライン、マニュアル等がなされてないというふうに思うので、今以上に強化した考え、そして取り組みが必要だと思う。

自然災害が多くなってきているが、二度と起きないよう取り組んでいただきたく思い、検討をお願いする。

日本海港湾　鈴木代議員

全港湾　古田代議員

気候変動でこれまでと違う対応が必要だと思っている。その中で先週の事故については、雷が鳴って数分後にはゲートクローズということはなっていたが、その間に起きた突風によるコンテナの落下ということで、大変心が痛むような事故であった。

私たちは生活のため家族のために働いているのに、命を落とすということは絶対にあってはならないことだと思っている。強くそのことを思って今までどおりと違うという認識で取り組んでいただきたい。そして、先ほどの発言にあったように7月30日のカムチャッカ半島の地震で起きた津波警報、東京港では埠頭によってバラバラな対応であった。ある埠頭では海コンドライバーはターミナルの外に退避させられたところもあったが、一方で並びのまま待機していたという報告も受けており、命よりも並びのほうが大切なのかというような声が出ている。また、他の埠頭ではバン作業において作業員は作業を退避するため海コンドライバーにはこのまま待機指示がだされた場所もあったと聞いている。そういうことを考えると、やはりまだまだガイドライン、マニュアル等がなされてないというふうに思うので、今以上に強化した考え、そして取り組みが必要だと思う。

自然災害が多くなってきているが、二度と起きないよう取り組んでいただきたく思い、検討をお願いする。

北海道港湾　石原代議員

25春闘において日港協と全国港湾の間で留萌港に関わる覚書を締結していただき、留萌で働く仲間に代わり心より感謝する。

この覚書は石炭荷役に携わる労働者の雇用確保に向け大きな一歩となったと感じている。一方で、政府のエネルギー政策の転換により石炭火力から他のエネルギーへの発電移行が進まない中、石炭荷役の減少は避けられない。港で働く我々の雇用と生活を守るためには、石炭に代わる新たな貨物の確保、そして地域経済を支える公正な移行が不可欠である。この公正な移行を現実化するため、全国港湾が引き続き産別運動として取り組みを強めていただきたいと思っている。

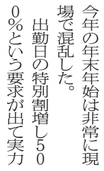
年末年始の例外荷役に関わるライフラインの公共性の定義について、協議は進んでいると認識しているが、8月25日に掲載された業界紙や議案書にも記載されている内容を見ると、例外の定義は、公共性が認められる電気・ガス・水道などの国民生活に不可欠なもの、離島航路・生活航路や生乳など保存性が効かないものなど詳細かつ共通の認識が図れる規定を設けることとすると書かれている。

釧路の仲間は、生乳タンクを積んで釧路港と日立港をピストン輸送していると聞き及んでいる。

しかし、悪天候などを理由に2日から3日船が接岸できず荷役ができなかった時に国民生活に大きな影響を与えていたことはないことを鑑みると、生乳はライフラインまたは公共生乳には該当しないと思うことから含めないでいただきたい。

また、例外の取扱いなどについては、従来行っている日曜祝日の休日出勤と同様に地区での協議とし、出勤者に対して精励金・割増金を含めた500％の支給を引き続き求めていただくことを強く要望する。

全港湾　面谷代議員



年末年始荷役について、今年の年末年始は非常に現場で混乱した。

出勤日の特別割増し500％という要求が出て実力行使を指導員にして要求した。日港協は『答えられません』ということで港を止めたわけだが、若年層の組合員からは『休めてよかった』というような意見もあった。ただ、これはイレギュラーな休みであり、我々が休みを要求してそれを勝ち取った休みというわけではない。今回、日港協が答えてくれなかったから休んだという事から、これは別問題というふうに考えたほうが良いと思う。

私も正月に休めないような会社には人も入ってこないですし、だから辞めてしまうという問題もあるが、これはあくまで人員問題として別問題である。

ライフラインについて、会社は『自社にとってのライフライン』を主張している傾向がある。我々は国民生活に重大な影響を及ぼすもの、あるいは緊急を要するもの、ストックが効かないもの。こういったものがライフラインであると反論したが、会社からは『500％支払うからやってください』と言われた。

我々は産別労使の許可が出ないと出来ないとし、非常に混乱した経過があった。割増500％を否定するつもりはないし、世間がいろいろ言うなかで、こういうものに関してはやはり地方に任せていただきたい。

全港湾　城光代議員

津波警報・注意報については、ガイドラインを作成するということについてはしていただきたいと思うが、本部として先日の津波警報・注意報が出た際に起きたこの行動についてどうだったのか、どこの港がどういう行動をしたのかということの情報共有、情報提供を逆にしていただけたら、自分たちの港、そして自分たちの企業に対してものを言えるのではないか。

『あの港はこうやっていたよ。すごやろうぜ』という形ですぐできると思う。ガイドラインを待っていたら、明日にでも起こる可能性がある中で組合員の命を守れないと思うので、ガイドラインの作成は重要だと思うが、今回のカムチャッカ半島地震の津波警報・注意報の時の対応がどうだったのか、次に発生したときの対応のためにも情報の共有と提供をお願いしたい。

放射線検査について、中国地方整備局四国事務所が、三島川之江港を指定港化するなかで、適正料金と労働者保有基準の2点を絶対守らせるよう要望した。

運輸局より、労働者保有基準は当然守る前提、料金は届出制なので何とも言い難い部分はあるが、ただし、四国の他の港も秩序を乱すことがないように留意します、との発言を引き出せた。

また、6月17日に四国地方整備局の課長等が、四国港湾出向き、三島川之江港の耐震岸壁の整備に向けた調査を行うとの説明をした。組合員としても指定港化の問題もあることから、この問題とリンクした港湾整備には反対である旨を伝えた。同席していた整備局松山港湾航空整備事務所長に対して、同県の指定港である松山港や今治港の理解が得られなければ愛媛県内で混乱が生じることもなりかねない忠告した。

地元・四国についても、三島川之江港の指定港化については注視しているので、引き続き情報収集を行い、何かあれば報告する。

全港湾　久保田代議員

裁判の判決が出されたという報告を受け、労働組合が実質勝利したということを確信している。

この約10年間、時間が止まっていた港湾最賃の問題に関しても、ようやく光が出できたなというところを感じている。しかし、日港協のこれまでの対応を見ていると、この判決を真摯に受け入れて対応を変えてくるということに関して全く信用がない。控訴なとあらゆる手段を取って停滞させていくのかなというところもかなり予測される。

現状を見ると、港湾も魅力のない産業だと言われている。魅力ある産業にするために我々労働組合が戦い続けてきたこの歴史もある。魅力ない産業にしてきたことに関しては、どこが悪いのかというと日港協にあるということをきっちり我々全員で当然頭に入れて要求をするのであれば精励金のみ産別として統一化し要求すればいいと思っている。代体は取るし、割増関係も各単組対応で問題はない。ライフライン関係は、昨今何かにつけてライフラインと業側はこじつけてきている風潮がある。そうではなく、各地方港の役割として地域に密着した特性的な貨物がそれぞれある中で、地域経済に密着した公共性のあるものをそれぞれ地区において協議し例外荷役を判断すればよいし、その判断を地区・労使に委ねていただきたい。

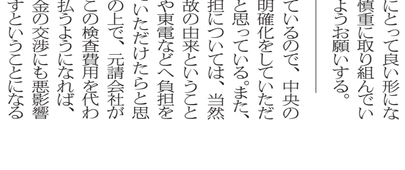
全国港湾はその報告を受け、問題があれば指導するなり、是正するなりでいいのではないかと思っております。ぜひ地方港の特性を考慮していただき、年末年始例外荷役の検討を求めている。

年末年始の例外荷役について、今年度も全国港湾として精励金、割増賃金含め500％を要求するとあるが、昨年の例外荷役は350％割増から500％としたことで混乱した。しかしながら今年度も年末年始例外荷役の要請が出たとき に混乱を招かないためにも統一した対応をする必要があるのではないか。

昨年は500％払えば作業をしてくれるのかといった荷主・船社もかなりいたということを聞いている。

もろもろ含め500％要求では金銭解決が表立って休むという大前提が形骸化しているように感じている。全国港湾として具体的に検討をお願いする。

四国港湾　高木代議員



熱中症対策について、近年の異常気象による気温上昇は一層深刻化しており、組合員の命と健康を守るためには対策が必要だと考えている。

四国でも全国港湾が実施した熱中症対策に関するアンケート調査の結果を活用するとともに、各港で組合員の声を集約し、実際の現場で役に立つ取り組みを行っている。また、四国港湾としては四国港運協会に対し、福利厚生費を活用するよう求める考えでいる。

港運協会を活用することによって組合の存在意義を組合に示せると思っている。中央本部としても働きかけをお願いしたい。

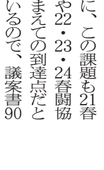
三島川之江港の現状報告について、四国運営局四国地方整備局合同要請行動の際、三島川之江港を指定港化するなかで、適正料金と労働者保有基準の2点を絶対守らせるよう要望した。

運輸局より、労働者保有基準は当然守る前提、料金は届出制なので何とも言い難い部分はあるが、ただし、四国の他の港も秩序を乱すことがないように留意します、との発言を引き出せた。

また、6月17日に四国地方整備局の課長等が、四国港湾出向き、三島川之江港の耐震岸壁の整備に向けた調査を行うとの説明をした。組合員としても指定港化の問題もあることから、この問題とリンクした港湾整備には反対である旨を伝えた。同席していた整備局松山港湾航空整備事務所長に対して、同県の指定港である松山港や今治港の理解が得られなければ愛媛県内で混乱が生じることもなりかねない忠告した。

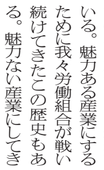
地元・四国についても、三島川之江港の指定港化については注視しているので、引き続き情報収集を行い、何かあれば報告する。

全港湾　上條代議員



議案書30ページから32ページの指定事業体問題の経過から90ページの今後の取り組み方針について、特に議論や補強などはないが、玉田書記長の説明でもあったように、この課題も21春闘覚書や22・23・24春闘協定を踏まえての到達点だと思っているので、議案書90ページの記載通り、大胆な1年にしていただき、指定事業体問題の終結に向けて運動していただきたい。

検定労連　川路代議員



ITT東京の瀧代表が辞められ、次に来られる方が熱心な方であるとの聞いたが、全国港湾でインスペクターを育てているなかで、影響等ないように進めていただきたく思う。

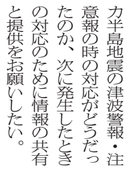
港湾年金受給について、議案書の90ページに記載されているが、指定事業体からの本体に移ったとき、年齢によっては受給できない。指定事業体に在籍しているときも検定労連であり、産別運動にも参加してきた仲間なので運動を進めていただきたい。

関門港湾　山田代議員

中古車輸出の放射線計量の検査について、組合員の安全と生活を守る立場から質問ということで、安全の確保の継続をお願いしたいと思っている。

検査を全面中止せず、また抜き打ち検査など合理的な方法では仲間を守れないと思っているので、中央の方でも明確化をしていただきたいと思っている。また、費用負担については、当然原発事故の由来ということで、国や東電などへ負担を求めていただけたらと思う。その上で、元請会社が万が一この検査費用を代わりに支払うようになれば、我々賃金の交渉にも悪影響を及ぼすということになるので、そこについても全国港湾から国や東電に求めていくようにお願いしたい。

神戸港湾　西澤代議員



外国人労働者の受け入れについて、様々な産業で深刻化している人手不足を解消する策として在留資格、特定技能の対象分野の追加検討や物流倉庫が加わることが5月20日の有識者会議で明らかになった。そして6月に開催された日港協の総会では、人手不足の話題の中で外国人雇用に関して触れられ、労働組合や専業事業者とともに関係省庁と連携し制度設計を図り具体化したいと前向きな姿勢を見せている。そこで、今後の展開として安全、雇用条件の把握、また低賃金労働力化を防ぐために均等待遇を徹底できる制度設計は当然であり、言語文化の違いから教育面では現場で働く仲間の負担が増すことは容易に想定できる。

人手不足の解消につながる一つの策としては理解しているが、単に技能実習やでは なく、港湾労働法があるように港湾の制度としてしっかり整備していただき仲間にとって良い形になるよう慎重に取り組んでいただくようお願いする。

大港労協　三宅代議員

港湾の福利分担金について、1995年から30年間で拠出金は増えてないが賃物量は結構増えている。その原因として港湾の素通り化がある。それから港湾の近辺で無許可事業者がやっていることが挙げられる。分担金は、港湾運送に許可を受けた者が払うようになった。

港湾運送事業法では次のように書かれている。『港湾運送事業許がない事業者がやった時は、3年以下の拘禁刑もしくは300万円以下の罰金。ところが、一つはこれを刑事告発して国土交通省に行ってもどうしようもない。国土交通省は34条を生かしたことがない。これについては、国土交通省、それから港湾事業者と一緒になってやらなきゃいけない。

福利構成分担がどれだけ重要か。物価がどんどん上がったけども、賃上げをいくらしても追いついてない。そういう部分もひっくるめてしっかりとやる。

もう一点は料金問題。あらかたの企業が大体5割から6割、そういう料金の中に置かれている。その中で要求をきっちりして行動でやるしかない。

それとも最後に一点、大切なのは竹内委員長も言っていたが、ここからの運動が大事。

私は今の裁判で勝った労働者をたくさん見てきた。でも、中身がない。

これからはいくら要求を出したって前にはいかない。運動でやらないと前にいかないと思う。来年の春闘に向けてこの秋からきっちりした要求を出して、日港協でわかるような人間を引っ張り出して、そういう勉強会を一つ、よろしくお願いしたい。

参加者の拡大については具体化を求める。

援を我々にもさせていただきたいと強く考えている。

業側を抑え込む意味でも労働組合の数の力を見せつける中央港湾団体の後方支援の主導権は労働組合だと思っている。

央省庁が踏み込んだ発言をしていることが懸念される。これまでも中央省庁へ申し入れ行動や港湾労政懇話会を通じ、国会議員にも協力をしていただき、25春闘でも大きく前進した課題もあった。また、港湾労使課題や災害有事の場合は積極的に労働組合としても全面的に議論、協力してきた。しかしながら、6月と9月に国土交通省港湾局より放射能検査、中古車、自動車等の港湾荷役についての周知依頼や、災害時における緊急支援物資等の輸送に伴う港湾荷役作業における港湾運送事業法の適用について周知案など、荷役機械を使用しなければポランティアを活用することも可とするというような文書も載っていたというふうに思っている。

ポランティアという言葉を使えれば、有事でも港作業できるよと言わんばかりの有事とうまいこと、合わせてそういう文書が発文されていて、国家権力が労使関係の課題に介入してきているよう感じる、本部としての見解があれば聞かせてほしい。