Interview

全国港湾　竹内　一　委員長

体制的合理化は「労使が共倒れに」

自動化「労使合意が前提」の姿勢貫徹

全国港湾労働組合連合会（全国港湾）が愛知県豊橋市で16日から17日にかけて開催していた定期大会は、新年度の運動方針を正式に決定して幕を閉じた。港湾の人手不足が深刻化するとともに、働く港湾労働者の環境改善が大きな課題になる中、国は自動化・遠隔操作化を推進する姿勢を強めている。また、賃金の大幅な引き上げや労働時間短縮の実現も待ったなしの状況だ。港湾運送事業を巡る環境が大きな転換点を迎える中、こうした課題に港湾労組としてどう対峙していくのか。定期大会を終えたばかりの竹内一委員長に話を聞いた。（聞き手・髙妻秀聡）

――2027年の港湾春闘で重要課題に位置付ける課題は。

やはり「魅力ある港湾労働の確立」、これに尽きる。その上で、実現には様々な課題が山積しているが、その中で重要になってくるのが賃金の引き上げ、それに労働時間短縮ということになる。加えて、港湾の人員不足が深刻化している状況下、人員確保の具体化、そして現在、港運労使で協議している各種基金の拡充。これらの課題は避けて通れないと考えている。さらに、石炭荷役・バルク戦略港湾対策について、国に対し、労使が一体となって取り組まなければならないと思っている。

一方、港湾労働者にとっての「真の安心と安全」という問題もある。港運労使では現在も安全に係る項目について協議しているが、とりわけ特定利用港湾のような国の動きがある中、我々港湾労働者の生命と安全をどのようにして担保していくべきなのか、大きな課題であると考えている。こうした取り組みを強化していくことで、持続可能な港湾労働の実現、港湾運送事業という仕事と産業の未来発展につなげていきたい。



――いよいよ3期目に入るが、就任時に「正常な労使関係の構築を目指す」との方針を打ち出していた。その鍵を握る独禁法問題を巡っては、最高裁判決が早ければ秋にも出る可能性がある。判決内容によっては労使関係が変化すると考えているのか。

基本的には私は以前から申し上げているように、労使関係は非常に大事だ。この考え方は変わっていないが、現在、関係が正常化しているかと問われれば、まだまだ改善していくべき点は多いと思う。そうした中で、独禁法問題を巡る最高裁判決が早ければ秋にも出るのではないかといわれている。その判決の結果によるところはあるが、仮に我々の主張が認められた場合、最も肝要な課題の一つである産別制度賃金について具体的な交渉ができるようになるのではないかと期待している。そうなれば、全国港湾に加盟する仲間にとっても非常に影響が大きいし、各地方の交渉にも良い意味で影響があると考えている。結果として自然に労使関係も変化してくると思うが、とはいえ、労使関係が正常化しても我々は引き続き業界に対して「是々非々」で臨んでいく。

――政府の戦略分野に「港湾ロジスティクス」が選定され、いよいよ国が自動化・遠隔操作化を推進しようとしている。国土交通省港湾局が公表した27年度予算概算要求にも「コンテナターミナルに

おける自律走行車両の導入支援」「港湾ロジスティクス拠点ターミナル形成支援」などが盛り込まれたが、改めて、自動化を推進しようとしている国の動きをどう見ているか。

政府が港湾ロジスティクスを戦略分野の一つに選定したことで、いよいよ積極的に自動化、遠隔操作化を推進しようとしている。私が6月に海事専門紙の取材に応じた時、そして今回、国交省港湾局や日港協、港湾運営会社などに港運同盟と連名で文書を提出したわけだが、従前から考えは一切変わってない。全くもって何のブレもない。確かに今、国は矢継ぎ早に自動化の動きを推進しようとしてきている。これに対して、私が申し上げているのは、「労使合意のない自動化・遠隔操作化には反対」ということ。この一言に尽きるし、今後もこの姿勢は不変だ。今後は業側（日本港運協会）にも当然言っていく。

労使合意のない自動化に反対、それは現行の労使協定を遵守するということだ。ある意味で非常にシンプルなことではないだろうか。

――運動方針の中では、自動化推進にあたっての３つの課題（雇用縮小、業域縮小、作業量減少に伴う賃金低下）を指摘した。

仮に国や使用者側が一方的かつ独善的に自動化などの体制的合理化を強行してきた時、我々はまず当然、実力行使しか選択肢はない。本当に国、業界関係者はこれらのことを理解されているのだろうか。このまま体制的な合理化を進めれば、結果的に労使双方が同時に倒れてしまうのですよ、と警鐘をあらかじめ鳴らすつもりで盛り込んだ。

――地方港を中心に人手不足がさらに深刻化している。早急な人員確保が難しい中で組合はこの現状をどう乗り切るべきだと考えるか。

今、人員不足が深刻化していることは理解している。主要港はもちろんだが、地方港はさらに深刻だ。例えば、若い人を呼び込もうと色々なイベントをやったりしているようだが、劇的な成果はまだ出ていないようだ。さらに、土日クローズの港が増え、夜間荷役も対応しきれない状態。こうした状況も把握している。その上で、まだ具体的なことは言及できないが、あくまでも産別協定遵守の枠組みの中で、対応策を内部検討している。組合も非常に深刻に捉えていることだけは重ねて申し上げたい。

一部で外国人労働者の受け入れという考えもあるようだが、法制度や現実的な状況を踏まえると、今すぐに受け入れに舵を切ることは難しいのではないか。

――今年度の年末年始例外荷役について交渉にどのようなスタンスで臨むのか。

先の労使政策委員会で業側から例年通りの内容で実施を要請されており、いよいよ交渉が始まったところだ。労側は持ち帰って検討すると回答しており、これから機関会議を通して具体的な検討を進めていく段階だが、委員長としては、昨年度の労使議事確認の内容をベースに労使協議を行っていくべきではないかと考えている。一番特徴的だったとも言える内容は、過重労働などへの配慮から初めて１人・２日間に限定するなど、そういう縛りをつけたわけだが、こうした内容をベースに協議を進めるべきではないだろうか。

――中古車の放射線検査の現状は。

中古自動車（建機）の放射線検査の見直しを巡っては、業側は11年8月に締結した、国内全港を対象にヤード搬入前の中古車に放射線検査を義務付ける暫定確認書の廃止、即ち検査の撤廃を主張している。しかし、港湾労働者の健康や安全面を考えると、現行の全量検査体制を継続したいと考えている。内航船の自社検を認めるなど、一部で譲歩している部分もあり、検査撤廃には反対だ。労使交渉において、今、ボールは組合側にある。定期大会も終了したことから、今後は組合から投げ返したいと思っている。