代議員発言

全横浜港湾　荒井代議員

『独禁法問題』及び『独禁法抵触論』の決着について、これは産別協定をどのように維持発展させ産別最賃を確立していくのか。また、そのために産別としてどのように闘争を構築していくのかという点で密接に関係してくる課題だと考えている。

神奈川県の地域別最賃は1279円となり、港湾周辺のコンビニなど数々の職種においても時給1300円以上の求人が当たり前となっている。一方、業界が固執する19年協定水準の月額18万4500円は、標準的な労働時間で時給換算すると1145円となり、神奈川県の地域別最賃を下回る水準である。

港湾労働は危険と隣り合わせであると同時に経験や熟練、専門的な技能を必要とする仕事だ。その港湾労働の賃金水準が地域別最賃を下回る状況は、産別最賃としての存在意義そのものが問われる問題だ。また、こうした状況が続けば、港湾の魅力が失われ、人員確保や定着率にも大きな影響が出て、人が集まらない経験者も定着しない。その結果、現場の負担が増え更に人が離れていく。この悪循環を断ち切るためにも産別最賃の引き上げと処遇改善を持ったなしの課題だ。

全国港湾が26年要求方針として掲げた月額26万2000円という要求についても、港湾労働者の仕事の価値を正当に評価し、他産業との賃金格差を是正するとともに、未来にわたって港湾に必要な人材を確保するための重要な要求であったと考えている。

そこで質問だが、地域別最低賃金が年々引き上げられる中で産別最賃が地域別最賃を下回る現状について、全国港湾としてどのように整理し、今後どのような賃金推移を目指すのか考えを聞きたい。

次に独禁法問題だが、独禁法抵触の理由として産別協定の異議を否定されれば企業ごとの労働条件競争が強まり、賃金や労働条件の切り下げにつながるということも懸念される。また、この問題が長期化すれば地域別最賃だけが上昇し、港湾産業の賃金格差が取り残される状況がさらに深刻化されることになる。

そこで質問だが、独禁法抵触論についてこれまでの議論を踏まえ、全国港湾としてどのような論拠と対応によって業側に決着を求めていくのか、また産別協定を維持・発展させ、産別最賃を確立するためにどのような取り組みをしていくのか聞かせてほしい。そして、議案書95ページの秋年末闘争の取り組みについての決着をつけるについて、全国港湾としての取り組みを秋年末闘争の重要な柱としてこれまで以上に具体的かつ強力に進める必要があるというふうに考えている。いつまでも独禁法抵触の有無を議論するだけでは産別最賃の確立に向けて前進することはできない。

そこで、秋年末闘争において独禁法抵触論に決着をつけるため、全国港湾としては具体的にどのような闘争を展開していくのか。そして、闘争面の戦術について、議案書には産別スト権とあるが、産別として統一した闘争体制を構築することは重要であり、業側に対して組合の決意と統一した意思を示すという意味でも、産別スト権を定めた戦術を持つことは必要だと考えている。一方で、横浜港、我々の現場では各社それぞれの賃金の実態がある。すでに各社で産別最賃を上回る実勢の最低賃金を設定されている場合、その水準を下回る決着となれば組合員からは『なぜ産別としてストという疑問が生じ、闘争に対する理解を得ることが難しくなるのではないかというふうに考えている。

産別ストを構えるのであれば組合員がその必要性を理解し、実際の闘争に参加するためにも、少なくとも各社の実勢の最低賃金を上回る水準で決着させることが重要ではないかと考える。

そこで質問だが、地域別最賃を踏まえ、全国港湾としてどのような論拠と対応によって業側に決着を求めていくのか、また産別協定を維持・発展させるためにどのような取り組みをしていくのか聞かせてほしい。そして、議案書95ページの秋年末闘争の取り組みについての決着をつけるについて、全国港湾としての取り組みを秋年末闘争の重要な柱としてこれまで以上に具体的かつ強力に進める必要があるというふうに考えている。いつまでも独禁法抵触の有無を議論するだけでは産別最賃の確立に向けて前進することはできない。

そこで、秋年末闘争において独禁法抵触論に決着をつけるため、全国港湾としては具体的にどのような闘争を展開していくのか。そして、闘争面の戦術について、議案書には産別スト権とあるが、産別として統一した闘争体制を構築することは重要であり、業側に対して組合の決意と統一した意思を示すという意味でも、産別スト権を定めた戦術を持つことは必要だと考えている。一方で、横浜港、我々の現場では各社それぞれの賃金の実態がある。すでに各社で産別最賃を上回る実勢の最低賃金を設定されている場合、その水準を下回る決着となれば組合員からは『なぜ産別としてスト』という疑問が生じ、闘争に対する理解を得ることが難しくなるのではないかというふうに考えている。

産別ストを構えるのであれば組合員がその必要性を理解し、実際の闘争に参加するためにも、少なくとも各社の実勢の最低賃金を上回る水準で決着させることが重要ではないかと考える。

そのためにも、各港における各社の実勢賃金を把握した上で、要求水準だけでなく最終的にどの水準をもって決着するのかについて産別として充分な議論を行う必要があると考える。

これについても全国港湾としてどのように考えているのかを聞かせてほしい。さらに戦術面についても、我々全横浜港湾はストライキは最終手段であり、そこに至るまでに業側に対し実効性のある戦術を段階的に展開することが重要だ。

26春闘では全港で夜荷役拒否を通告し、その結果中央港湾団交が進展し夜荷役の回避に繋がった。

この取り組みは業側に対し効果的な戦術となり、ストライク以外にも実効性がある戦術があるということを改めて確認する機会になったというふうに考えている。この経験を踏まえ、通常の取り組みから積み上げ協議などの実効性のある戦術を行い、さらに新たな戦術を検討しながら、最終的にはストライキを含め段階的に闘争を強化していくことが重要ではないかと考える。

その新たな戦術として、中央委員会において全横浜港湾から今後の産別闘争における持続可能な戦術としてスローダウンの検討を提案した。

スローダウンについては、これまで実際に取り組んだことがない戦術である。実施を検討する場合には安全面を最優先に具体的な方法や対処期間などについて十分な議論や検討が必要だと考えている。

産別ストを最終的な力としながら、その前段階で実効性のある戦術を組み合わせるために段階的に行動を強化していくことが、より強く持続可能な産別闘争につながると考えている。

ぜひ、今後の産別闘争における戦術の在り方についてもスローダウンも一つの選択肢として前向きに検討してほしい。

全港湾　中土井代議員

石炭問題とバルク戦略港湾に関する雇用問題について、四国では脱炭素化によって石炭火力発電所休廃止問題に加え、三菱ケミカル香川事業所の事業撤退が発表された。

これまでも坂出港においては、国際バルク戦略港湾の影響で隣接する工場が移転閉鎖するという問題が起きている。

今回の事業閉鎖についても、国のエネルギー政策によって起きた雇用問題であるので、国が責任を持って新たな産業の創出や雇用の場を設けるよう、全国港湾としても働きかけをお願いしたい。

もう一点は、石炭連絡対策会議だが、7月に開催され、電磁連も参加されたと聞いているが、この電磁連について要請を行ってきた。

いま起きている問題は坂出港だけの問題ではなく、地方の雇用問題や港の雇用を持つ問題にも関わってくるものと思っている。

まずは地元でこの問題について取り組んでいるところではあるが、やはり地方だけでは限界がある。

香川県、香川労働局、四国運輸局に対しても雇用問題について要請を行ってきた。

いま起きている問題は坂出港管理者である坂出市長や香川県、香川労働局、四国運輸局に対しても雇用問題について要請を行ってきた。

策会議だが、7月に開催され、電磁連も参加されたと聞いているが、この電磁連について要請を行ってきた。

いま起きている問題は坂出港管理者である坂出市長や香川県、香川労働局、四国運輸局に対しても雇用問題について要請を行ってきた。

また、地元においても港湾を中心に国交省や経産省への要請行動を行ってきた。

また、地元においても港湾管理者である坂出市長や香川県、香川労働局、四国運輸局に対しても雇用問題について要請を行ってきた。

また、地元においても港湾を中心に国交省や経産省への要請行動を行ってきた。

北海道港湾　菅原代議員

小名浜港でも三菱ケミカルや小名浜精錬所の事業縮小によって、今年度の3月いっぱいで事業縮小になり、我々の雇用に問題が起きつつある。会社の方には地本の委員も来ていただいて会社との協議を重ねた結果、会社側から『雇用は守る』というような発言もあったが、来年以降不安な部分もあるし、組合員からも不安な声が上がっているので、全国港湾としても対策をお願いしたい。

全港湾　田久代議員

北海道苫小牧港におけるコンテナゲートに関する協議の経過について、今回の協議は第25回労政懇話会をきっかけに、苫小牧港のコンテナターミナルを運営するTT-CTとの協議を進めることとなった。

中央委員会で報告したゲートの自由化による経費削減については、3月に協議の場が設けられ、その中でTT-CTから『報道内容は事実ではなく、人員削減については考えていない』との説明を受けた。また、誤った報道によって現場に困難を招いたことについて、謝罪を受けた。

その協議の中で北海道港湾村議長からは、今後プレース業務から他の部署へ業務が変更された場合についても単に雇用を補償するだけではなく、作業料金も含めて担保するようTT-CTに申し入れをしてきた。

TT-CT側からは雇用についてはもちろん、作業料金についても維持するとの回答を受けている。その後もTT-CTからは3回にわたり、新たなターミナルオペレーションシステムの導入による作業内容の変更点などについて説明を受けている。その都度、我々も内容を確認し、現時点では雇用などに影響がないことを確認している。

今回、労政懇話会を始めるとする全国港湾からの働きかけをきっかけに、TT-CTとの協議を進め地区での具体的な協議につなげることができた。

全国港湾には地区での協議を前進させるきっかけを作っていただいたことに改めて感謝する。

全港湾　元木代議員

港湾年金について、中央港湾団交の中で福利厚生分担金の拡充について協議されている経過と福利分担金について現状の福利厚生施設についての設立が必要との認識があると記載されているが、港湾年金の記載がないのが気になった。

議案書資料集の159ページに、港湾年金を25万から30万円に戻すということも記載されている。

港湾に従事している組合員からは『5万円でも乗らせていただいたら助かる』、『経過はどうなっているのか』という関心があるなかで、現状では港湾年金の引き上げではなく福利厚生施設の設備をするというようなことを聞いているので、そういう意味では方向転換したのか、それとも違う意味なのか説明を求める。

特定利用港湾について、四国も当初は4港が指定されていたが、今年の1月に徳島小松島港も選定され、空港に関しても高松、高知、松山ということで選定され、全国で24空港と33港湾の計57施設が選定されていない。選定されるのは、組合の無い港や組合色の弱いところが狙われていると思う。

徳島も実際に昨年の9月25日に説明会があり、その中で徳島県が関係団体や事業者を集めて説明会を行った。しかし、説明の中では、メリットのみで、デメリットが全く説明されなかった。これについて徳島の平和センターが署名活動を行った。

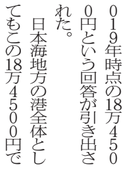
1月31日に徳島県庁に平和センターの役員と全港湾と県議会議員を連れて署名を提出してきた。

会社側は元請企業からの料金が上がらないと限界だとするばかりで、末端での労使交渉は完全に暗礁に乗り上げている。さらに、現在の会社側の不正実な姿勢を象徴する事態が起きている。

元請企業が独自に設けた地域職員制度について、全国港湾ではこの制度について明確に反対しているし、日港サービス分会もあくまで完全な移籍を求めている。しかし、この制度の本質を知らない未組織の労働者が、今期も日港サービスから2名、警備会社にあたる東海ワッチから1名応募したが、驚くべきことに、彼らは前年度と同じ3名だとあるにもかかわらず、日検はまたしても全員を不採用とした。また、この課題を進めていくにあたって、春闘協定にも記載されているように、日港協の責任において何年で何人を移籍させ、何年後に課題を終わらせるのかという具体的な計画を立案させてほしいとの。

明確な期限を突きつけ、相手の引き延ばし工作を許さない交渉への舵を切ってはどうか。

最後に我々が求めているのは本体の完全移籍なので、指定事業体課題が大きく解決に向けて前進し、決着するよう求める。



全港湾　山賀代議員

昨年の中央港湾団体で2019年時点の18万4500円という回答が引き出された。

日本海地方の港全体としてもこの18万4500円では人員の採用には至らない金額であると考えている。

すでに新規採用者の取り合いが始まっているなかで、最低賃金が20万円を突破し、さらには23万円のところも出ている。

これは企業が本腰を上げ人員確保に舵を切っている証拠であり、日本港運協会が独占禁止法だとか答えないとする考えからは全く歩調があっていないということになっていると思う。

地方港でこのようなことが起きているということであれば、6大港はもっと過激な人材の取り合いが始まっているのではないかなと思っている。

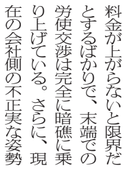
求人倍率から見て日本全体では3倍から4倍、首都圏になると10倍を超えるといったところの議論がある中で、そのような議論が今起きているということをやはり真摯に受け止めるべきではないかというふうに思っている。

まもなく最高裁の判決が出るというふうに先ほど玉田書記長から聞いたが、結審後直ちに団体交渉で産別最低賃金を引き出しても らいたい。

金額は交渉事なので不透明かと思うが、出された回答が27春闘まで引っ張られると、またここで地域交渉を持っている各組織は非常に混乱する可能性があるので、前もって答えを出させるべきだと思う。それを引き出すためにもこの失われた時間に対して怒り、立ち上がることが必要である。

全国統一行動の準備や事実を世間にアピールすることが必須になってくると思う。また、この件に対し責任追及を行い、日港協の刷新も図ってもらいたいと思う。

産別労使関係を再構築させるとともに、次の世代にこの産別を引き継ぐために、今この時期を大事にする必要があるだろうと思う。もし、この時期をまた逃すと中央港湾団交の立ち位置がどうなるのか。また、一般の組合が再び立ち上がることができるのかといったところの危機感を持っているので、真摯に捉えて最重要の問題として意見する。



全港湾　上條代議員

指定事業体課題については、はじめに、本年第5回まで開催された中央港湾団交への参加、日港協への抗議行動に指定事業課題を含めて実行してくれたことに感謝する。

さて、議案書47ページに記載されている賃上げ交渉の進捗状況だが、全港湾松永書記長に同席で交渉を重ねているが、会社からの回答は3000円台から変わらず、修正回答もない。

会社側は元請企業からの料金が上がらないと限界だとするばかりで、末端での労使交渉は完全に暗礁に乗り上げている。さらに、現在の会社側の不正実な姿勢を象徴する事態が起きている。

元請企業が独自に設けた地域職員制度について、全国港湾ではこの制度について明確に反対しているし、日港サービス分会もあくまで完全な移籍を求めている。しかし、この制度の本質を知らない未組織の労働者が、今期も日港サービスから2名、警備会社にあたる東海ワッチから1名応募したが、驚くべきことに、彼らは前年度と同じ3名だとあるにもかかわらず、日検はまたしても全員を不採用とした。また、この課題を進めていくにあたって、春闘協定にも記載されているように、日港協の責任において何年で何人を移籍させ、何年後に課題を終わらせるのかという具体的な計画を立案させてほしいとの。

明確な期限を突きつけ、相手の引き延ばし工作を許さない交渉への舵を切ってはどうか。

最後に我々が求めているのは本体の完全移籍なので、指定事業体課題が大きく解決に向けて前進し、決着するよう求める。

全港湾　河野代議員

港湾年金については、四国も当初は4港が指定されていたが、今年の1月に徳島小松島港も選定され、空港に関しても高松、高知、松山ということで選定され、全国で24空港と33港湾の計57施設が選定されていない。選定されるのは、組合の無い港や組合色の弱いところが狙われていると思う。

徳島も実際に昨年の9月25日に説明会があり、その中で徳島県が関係団体や事業者を集めて説明会を行った。しかし、説明の中では、メリットのみで、デメリットが全く説明されなかった。これについて徳島の平和センターが署名活動を行った。

1月31日に徳島県庁に平和センターの役員と全港湾と県議会議員を連れて署名を提出してきた。

これについても武器弾薬については反対だということであるし、災害について は協力するということで伝えた。しかし、4月に徳島県知事が承認してしまった。

今思えば労働組合が説明会に参加していれば何か手段が違ったところになるのかなと考えるが、選定されたから終わりではなく引き続き運動を継続しなければいけないと思っている。

防災無線の設置について、これも昨年大会で防災無線の設置について質問したが、現状は変わっていない。また、異常気象によって命が奪われると珍しくなくなっている。

こんな時だからこそ、再度安全に対する意思疎通は必要ではないかと思うので、国だけが何かをするのではなく日港協と知恵を絞って労働者の命を守る取り組みが必要であると考える。

日港労連　五木代議員

財政健全化について、2年越しの問題がクリアできるのか、クリアしようとしているのか。

自分の考えでは4号議案の協定では、2025年を待たずして協定化を拡充していく事という趣旨のもとで協定化された流れになっている。ただ実態はまだ合意できたわけではない。それはなぜかというと、2025年4月1日から65歳ですよという文言が協定されているが、労働条件をマイナスさせないという文言がない。我々が交渉する中で65歳逓減なしと確認しているということで、企業に主張してもらえるかはそういうふうに確認されていないという回答が出される。

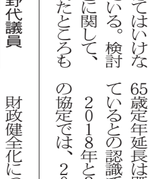
65歳までの定年延長ということが確立されているようにも関わらず、中身に関しては業側と我々組合の認識に乖離がある。

産別最賃の件にもどうだし、産別協定のさらに上を目指すのは各地方の仕事だと思っている。ただ、産別というのは統一的な意味合いと統一した見解で、最前線で交渉する分会レベルがきっちり戦える協定化をしっかりと取っていただきたいなというところがある。

先ほどから最賃の問題や今年の春闘の話もしかり、ただ昨年の25春闘、26春闘でどんな成果が出たかなというとあまり見えない。見えにくい春闘でなんとなく終わっていったなという感覚がある。

以前、この中で発言したが、再度この場で言うと戦う全国港湾でしょ。戦う虎をもって解決に向かうのであると思っているが、答弁をお願いしたいのと、先ほど会計監査報告がされたが、その会計監査がクリアできていない中で、次年度の予算（案）をどうクリアしていくのか。あらためてそのようなところの考え方を説明してほしい。

このような窮状を打開するために専門委員会での協議が続いていくとは思うが、何よりも分担金の増額をお願いしたい。



全港湾　久保田代議員

特定利用港湾について、当初は何がメインで国が主張していたかというと、災害対策も含めて強化したいという事を最初に言っていた。ただ、高市政権になり超軍拡化が進められており、大阪においても月に防衛力強化のためにという文言が表面に出てきた状態でこの特定利用港湾の検討機関に入られたという報告を受けた。同じ関西も姫路港、伊丹美空港が検討機関に入ったと聞いている。

神戸や大阪においてもこの12月を目途に返事するという期間を与えられた状態になっているが、国からの検討要請書面では、ひな型まで用意されているということも聞いている。

この数年見ても、日本全国で災害が起こって被災する仲間もいる。災害復興に向けた救援物資の輸送に関しては、港をオープンさせてでも全力で復興に向けて団結力で全うしていきたいと思うが、武器弾薬荷役の片棒、軍事の片棒を担ぐような行為に関しては港湾労働者として認めてはいけないという思いでいる。検討期間入ったことに関してすでに指定されたところもあるが、事前協議案件ではなく、港で働く労働者として反対の意思を示さなければならないと考えている。

何よりも港の軍事利用化は絶対認めない。

我々が働く港は商業港であり住民や国民の生活を支える基幹産業であるというプライドを持って軍事化を絶対に認めない。ただ、検討機関に入れという各地方自治体に対する指示に関しては、国からも各地域のインフラ整備の予算を立てるという話も持ってきているというのは事実である。その中身に関して、各地域でどのインフラ整備されるのか、港湾もどんなインフラ整備の予算立てられるのか、この成果がどれだけ出るのか、これが全く表に出ていない。それが関してはな