

2016年6月23日
全国港湾15発第114号

各 単組書記長(中央事前協議委員) 殿
各 地区港湾事務局長(書記長) 殿

全国港湾労働組合連合会
中央執行委員長 糸谷 欽一郎



単組書記長・地区港湾事務局長合同会議の開催について
(事前協議制度改定の検討及び港湾年金の改定の説明会)

標記について、下記の通り開催します。

記

1. 日 時 2016年7月22日(金)13:00~16:00(予定)
*年金制度改定説明会は、14:00~(予定)
2. 場 所 蒲田:日港福会館2階会議室
3. 議 題
 - (1) 事前協議制度の改定案(別紙参照)の検討
 - (2) 港湾年金制度の改定に関する説明会
 - (3) その他
4. 招 請
 - (1) (労側)中央事前協議委員(単組書記長)
 - (2) 各地区港湾事務局長(事務局長の参加が不可の場合は代理可)
 - (3) なお、当日14:00~予定している年金制度改定に関する説明会には、常任中執をはじめ上記の(1)(2)以外の方も参加可能です。会場の都合もありますので、事前に書記局に申し込んでください。
5. 日当・交通費については、全国港湾負担とします。参加の可否を7月15日(金)迄に全国港湾書記局に連絡のこと。飛行機利用の場合は、当該チケットのコピーを送付すること。
6. 事前協議制度の改定に関する日港協案(別紙参照)について、各単組・地区港湾で検討のうえ参加のこと。
なお、参考のために、この間の、(労側)事前協議委員の検討状況を、下記の通り報告しますので、単組・地区港湾での検討の際に参考にしてください。

以 上

(写) 各四役・中央執行委員、単組委員長、地区港湾議長(委員長)

- <添付> ① 事前協議改定案についての内部検討状況
② 次善協議制度に関する協定(産別協定第58条5項)の見直し(案)

<事前協議改定案についての内部検討状況>

1. 要求と現状

- (1) 15春闘要求：事前協議制度(産別協定58条5項)について、下記の通り改定すること
 - ① 同(1)項の事前協議対象とする革新船に自動車船を加えるよう改定すること。
 - ② 同(2)項を「荷主、メーカー等が、港頭地区に進出する件」と改定すること。
 - ③ 15春闘合意：現行の事前協議制度の手続き及び適用面での課題について、中央事前協議会において協議する。
- (2) 以上を踏まえ、中央事前協議会において事務局間で検討を始めることになった。この事務局間の協議において示されたものを、中央事前協議委員(労側)の検討をしたことも含め、表にしたものが別添の(案)である。

2. 要求事項の①/「自動車専用船を事前協議の対象とする」ことについての協議経過

- (1) 日港協事務局案の説明
 - ① 要求に対する事務局案は、「必要性はない」との内容で、大量に自動車輸出が行われていた時代(70年代後半から80年代後半)に、不定期船で、しかも大量に発生する事案に対応できないために対象外とした経緯があった。しかし、CKDの併積がある場合は作業体制の変更が伴うことから対象としていた。
 - ② 現在は、PCC(ピュア・カー・キャリア/自動車専用船)はなく、船社は、今後もないとの見通しで、しいて言えば、PCTC(ピュア・カー・アンド・トラック・キャリア)の就航は、現在も、今後もある。
 - ③ 二つの違いは、PCCは完成乗用車専用船、PCTCはデッキが可動式で、完成車もトラックも建機も、ロールオン・ロールオフ形式で船積・卸が可能な船型である。よって、PCTC(PCCがあった場合も)をRO/RO船と位置づけ対象とし、事前協議を実施している。
- (2) 組合側の主張は、次の通り。
 - ① 自動車専用船に関する現状は理解するも、自動車専用船が、KDなどの併積がある場合にのみ協議対象としているため、作業体制の変更などでの協議が行えないことを問題としており、事前協議運営の際には自動専用船はRORO船として対象として取り扱っているとすれば、組合の要求を受け入れることが可能である。
 - ② したがって、具体的改定としては、現協定の「なお、革新船とは、フルコンテナ船……RORO船(自動車専用船にKD及びその付属品等併積のものを含み)、多目的船をいい……」の部分の()内を削除することで対応すべきである。
- (3) 事務折衝の結果、組合の指摘の通り、修正することはできることを確認した。ただし、内航では、本制度の創設以前から大量に就航し、各々の事前協議に手が及んでいないこと、及び、まだ多くの自動車専用船が就航しているとみられるため、港運労使から「対象の掘り起し」をして協議し確認することは困難であるので、そ

れをを行うことはせず、今後、申請の申し出がある場合や相談があったところから順次対象を広げていきたいとの事務局の意向があった。

- (4) 以上の事務局間の協議の結果、改定案(アンダーライン部分)を次の通りとすることで受け入れられるかどうかを検討願いたい。

改定案：なお、革新船とはフルコンテナ船、RO/RO 船(内航自動車専用船を除く自動車専用船を含む)、多目的船等の特殊構造線をいい、これらの線形にあって本船ギアーを使用する場合も対象とする。

3. 要求項目の②/港頭地域に進出する件(陸/陸貨物も対象とすること)について

(1) 日港協事務局の説明

- ① 「物流施設を整備し運営する件」とすれば同意できる。その理由は、「進出する件」では定義が曖昧かつ広範囲で誤解を招く。同時に、この定義であれば、現在、実施している内容と変わらずに対応できる。
- ② 組合の要求には、「参入問題を協議する」ことも含まれていると考えるが、それは、独禁法上問題になりかねない。その点で、現行協定で対象としている「事業許可申請により港湾に進出する件」は、削除したい。

(2) 組合側の主張は、次の通り。

- ① 事前協議の基本は「港湾を通過する貨物は港湾労働者の職域である(協定7条)」ことと、「雇用と就労に影響を及ぼす事項(協定9条1項)」であり、その原点に立って、要求は、それを総称したのものとして「陸/陸」貨物も対象とするよう求め「港頭地域に進出する件」としている。
 - ② その意味では、事務局案の「物流施設を整備し運営する件」という改正は、用語の使い方は別として、組合の要求趣旨と合致するものと考えられる。しかし、地区によっては、「港頭地域に進出する件」という表記に改定することで、組合側が意図している課題を包含できるかどうか、議論をしていくべきポイントである。
 - ③ 新規参入問題を対象外とすることはできない。現行通りの協定を維持すべきである。
- (3) 「物流施設を整備し運営する件」という改正という事務局案について、組合側の要求趣旨と考え方をふまえ日港協事務局は次のように補足説明している

(4) 折衝の結果、事務局案の内容について次の点が明らかになった。

- ① 日港協として「物流施設を整備し運営する件」とした意図として、現在の事前協

議運営の対象範囲を拡大するとは理解できないが、組合の意図するところを踏まえ、可能な限り協議対象を広くして運用できるよう措置するという意味と理解できるが、「陸/陸貨物」を対象とするまで踏み込んだものとは言えない。

- ② 一方で、地域によっては「陸/陸貨物」も含めて協議している実態は承知しており、労使の利害の一致する部分で対応していると理解し、その是非についてジャッジする立場にないとも回答した。つまり、中央事前協議会として、港湾運送事業以外にまで関与するために制度の改定をすることは困難だが、地域によって「内貨も対象にして協議し、措置」しようとした際に、地域で合意できない、或は、紛争になり、中央協議に差し戻すとされた場合は、中央として対応するというスタンスである。

(5) 以上の経過から、次の判断が考えられる。

- ① 組合側としては、「港湾を通過する貨物は港湾労働者の職域である(協定7条)」ことを前提に、内貨であれ、外貨であれ当該施設の作業を異業種が担うのではなく、「雇用と就労に影響を及ぼす事項(協定9条1項)」と位置付けて、事務局案の改定の理解を広くとらえ、事前協議制度の内容を実質的に充実させていくことが考えられる。
- ② よって、今回の事務局案の表現の仕方を地区事情に合ったものに修正することはあり得るとして、このような改定をすることによって、より協議対象を広くし、実質的な運用で実質を確保していくことが考えられる。
- ③ なお、新規参入を対象外とすることは認められない。

4. 事務局案では、組合側が要求した事項以外に逆提案している。それぞれについて、この間議論してきたことを照会する。

(1) 改定案(3)(4)(5)=52条第5項の1-(3)(4)(5)に当たり、案のP1の部分

- ① (3) = 「新規参入に係る件」の削除の提案であるが、これは受け入れられない
- ② (4) = 原文は「ターミナルにおける大型荷役機器及びロボットの導入に関する件を対象としているが、事務局案は、「港湾労働者が携わっていた作業分野に代替機能としてロボットの導入の件」と修文提案している。これは、現行協定でいわゆる「ロボット」も対応可能なので受け入れられない。
- ③ (5) = 現文は「港湾における情報システム(シブネット等)導入に関する件」としているが、事務局案は「いまや情報システムの導入は普遍的な常識」として削除すべきとしている。これは、どのような情報化・IT化にも対応できるものとして残すべきであり、削除のは受け入れられない。

(2) 新提案：重要事案と軽微事案の区分の文書整理

日港協事務局は、この事前協議改訂を機会に、重要事案と軽微事案の区分について文書整理を提案している。それぞれの、折衝経過と日港協事務局の説明は以下の通り(案の資料ではP2)。

① 重要事案の3項目の1本化

イ、現文は、3項目で、いずれも「作業体制を伴う」①使用バースの移動、②コン

テナバースにおける作業体制の変更、③共同配船の参加、変更、脱退などでの作業体制の変更としている。したがって、文書として簡潔に「革新船の種別あるいは事由を問わず作業体制の変更を伴うもの」とする案を提案している。

□、組合側は、事前協議の性格として、船社・荷主への徹底という意味で、より具体的に事例をあげて整理しているのが現文であるので、原文通りであるべきと主張している。

② 軽微事案の文言整理の事務局案

下記の通りの提案があったが、組合側は、現状との関係で再吟味することになると述べるにとどめている。議論があるとすれば、「航路の分割・再編・休止」を項目に挙げて整理すべきと考えられる。

なお、事務局案は再吟味することにしたが、合理的で現実対応可能なものとする意味では修正も可能と考えられる。日港協は、文書整理の意味合いで、それ以外の意図はないようである。

イ、現 文：革新船(フルコンテナ船、ロールオン・ロールオフ船等)の新規サービスの開始

改定案：アンダーライン部分の削除

□、現 文：公社コンテナバースにおけるフルコンテナ船以外の配船

改定案：アンダーライン部分の削除

ハ、現 文：新規公社コンテナバースの開始に伴う作業体制

改定案：アンダーライン部分を「新設」と改定

二、現 文：使用コンテナバースの移動(A・1. に掲げるものを除く)

改定案：アンダーライン部分を削除。()内を(作業体制の変更を伴わないもの)と改定

ホ、現 文：増配及び船舶の大型化

改定案：アンダーライン部分を「、臨時配船」に改定

ヘ、現 文：寄港地の変更及び恒常的な追加寄港

改定案：「国内寄港地の変更、同追加寄港及び同臨時寄港」に改定。

ト、現 文：自動車専用船にKD及び付属部品を併積するもの

改定案：アンダーライン部分を「自動車以外の」と改定

(3) 施設案件の手続き(申請要件)について

① 事務局案の最終項(6.)で、施設案件の手続き(申請要件)について付記されている。これは、協定原文にないものであり、革新船の協定現文では明記されている事項で、双方を整合させる意味でも必要との説明であった。

② より厳密に協定を整理していくという点では、合理性のある提案と考えられる。

5. 以上が、折衝の概要である。各単組・地区港湾で検討のうえ、会議に参加されることを要請します。