

## 21 春闘方針(草案)

### 1. 21 春闘をめぐる国内外・港湾物流の特徴

#### (1) 政治状況/21 春闘はどのような社会・政治状況の中でたたかうのか

- ① 菅政権によって、「安倍政治」が継承された。安倍政権は、憲法改悪策動に見られる戦前回帰の復古主義・歴史修正主義に彩られた政治、アベノミクスという名の大企業優先の経済政策、そして、行着いたところは「森友・加計・桜疑惑」に象徴される、「私物化」という政治の腐朽が極まったというものであった。こうした政治状況への国民の怒りが安倍政治を追い詰め、「病気を理由」に安倍政権は退場し、その政治は、菅政権となって継承されることになった。
- ② その菅首相は「自助・共助・公助」との政治姿勢を打ち出した。コロナ禍で自助に自助を重ねる国民を前に「公助＝政治」は後回しという姿勢は、「冷酷」さを印象付けるものである。そのうえで、菅政権に非協力的な官僚は「移動させる」と言い切り、人事で官僚を締め付けるだけでなく、学術会議に介入し「学問の自由」にも踏み込んだ。安倍政治を露骨に深化させ、国民の自由の発露さえ摘み取り、戦前の恐怖政治をも想起させる政治状況である。
- ③ こうした状況だからこそ、政治弾圧によって無力化させられた痛苦の経験を持つ労働組合の発信力と組織力が問われていると言っても過言ではない。

#### (2) 経済情勢/21 春闘はどのような経済状況の中でたたかうのか

- ① 2019年の消費税増税に続くコロナ禍によって、日本経済は低迷を続けている。消費の伸び悩みに加え労働者の雇用と中小企業の経営はまさに危機的状況にある。しかし、菅政権は「アベノミクス」の継承・発展を声高に叫ぶだけで、景気浮揚策は皆無に等しい。
- ② 20年11月初頭に総務省が発表した勤労世帯の消費支出は269,863円で前年比10.2%の落ち込みで、前月比の落ち込みを上回り12か月連続マイナスとなった。同時期に厚生労働省が発表した毎勤統計では、労働者の現金収入は269,503円で、前年同期比0.9%の落ち込みとなりマイナスは6か月連続となっている。この点を野党に追及された菅首相は、ここでも「まずは自助だ」と自己責任論を繰り返し、政治の責任を後景に置く冷酷さを露にした。

#### (3) 物流と職場の状況について

- ① コロナ禍による物流への影響も深刻である。各港湾の取り扱い貨物量は、各々凹凸はあるものの、絶対量では回復と言える状況にはない。

- ② 一方で、海運各企業は船腹調整などを進める中で収支バランスを取り戻し、運賃市況も高水準となり、20年1～6月期の主要な定期船企業の業績は、軒並み増益となっている。また、大手荷主(メーカー)も、コロナ禍の影響による業績悪化に歯止めがかかったとして、20年7～9月期の純利益は9%減にとどまったと発表している。その意味で、船社・荷主の企業業績は明らかに回復基調にあるといえる。船社の減船などの諸「公理化」、或は、輸出入大手企業は、海上輸送の担い手としてのパートナーである港運には、その利益を還元していないどころか、むしろ港運にしわ寄せを迫ってきているというのが現場の実感といえよう。

#### (4) 「仕方がない」を脱却して

- ① 以上のような政治・経済状況、職場から見る物流の落ち込みの中で、「コロナ禍だから仕方がない」という率直な思いが、私たち労働者の胸に沈殿している状況がある。しかし、こういう時だからこそ、労働組合の頑張りが求められている。雇用も賃金も「仕方がない」で黙過していいのだろうか。
- ② 全国港湾の21春闘は、コロナ禍を団結と仲間の連帯で乗り越える春闘とすることを強く呼びかけたい。港湾産別のたたかいが、自らの生活と職場を守るだけでなく、中小零細が多数の港湾運送事業の基盤をも強化していく方向であることに確信して、重ねて「仕方がない」ではなく、「今こそ労働組合の出番」を共通認識とし、21春闘をたたかいぬこう。

## 2. 21春闘を組織するにあたって

### (1) 産別労使関係、産別協議体制の再構築へ

#### ① 都労委の取り組みと「産別最低賃金の産別統一回答」を求めること

イ、産別最低賃金要求に回答しないことについて、不当労働行為として都労委に提訴し、これまで3回の調査が行われ、1月27日に証人(糸谷全国港湾顧問)審問が行われ、ここで結審の運びとなっている。残念ながら、21春闘前までに結論を得ることのできる状況ではない。

ロ、したがって、今次春闘においては、日港協の姿勢は変わることは想定できない。しかし、制度賃金の引き上げを要求することと、日港協が「独禁法を理由に団交を拒否する」ことは次元を異にする問題であり、全国港湾として「要求し続ける」姿勢で対応する。

ハ、産別最低賃金を巡る団交拒否という問題は、「産別協議体制の根幹に関わるもの」であり、労使が「政策課題等で行政に、港湾の利用を巡ってやユーザーにモノを言う」産別労使協議体制を再構築し、諸課題に対応することの重要性からいっても、この課題は重要である。

#### ② 産別「政策」課題を産別労使の具体的取り組みで進める

イ、港湾労使が独自に協議し解決していくことができるものが山積している一方で、

認可料金復活や、老朽石炭火力発電施設削減問題は、文字通り「労使の課題」として、行政をはじめとした関係者に働きかけていくことなしに解決を見通すことはできない。

□、したがって、21 春闘においては、これらの課題を「労使共同の課題」と位置づけ、要求し具体化することを目指す。日港協の動きを見図らないながら進める必要があるものの、スピード感が求められる課題でもあることから、当然の事ではあるが、日港協の動きがどのようなものであれ、これらの課題に労働組合として独自に且つ、積極的に取り組んでいくことも同時に追求する。

## (2) 21 春闘の基本的な構えについて

- ① コロナ禍で「仕方がない」ではなく、コロナ禍だからこそ「労働組合の出番」の立場で、躊躇することなく職場の切実な要求を掲げ 21 春闘に臨むこととする。
- ② 一方で、コロナ禍の感染拡大傾向の中で、団交の形式やその頻度も制約されることを想定せざるを得ない。必要な対策と配慮を充分に行い柔軟な対応を行うこととする。
- ③ したがって、取り組み課題について方針の上では産別運動の到達として整理し、地区や職場の運動の中で、各々が必要に応じて追求することとし、21 春闘産別要求は絞り込んで整理し、制約されるであろう産別団交に対処できるものとしていくこととする。

## (3) 以上のことから、次の構えと柱で 21 春闘をたたかうこととする。

- ① 山積する産別労使課題を着実に解決していくことを第一の柱とする
- ② 第二の柱は、産別「政策課題」の前進へ、労使の取り組みを進める。
- ③ 第三の柱は、憲法改悪反対・辺野古新基地建設反対など国民的課題に取り組む
- ④ 第四の柱は、職場・地域の仲間の結集による「産別運動」の力を発揮すること

## 3. 21 春闘の重点課題

### (1) 雇用と賃金水準を守り、水準を引き上げる取り組み

#### ① 産別最賃の引き上げの取り組み

イ、コロナ禍が第三波の拡大基調が続く中で、経済環境の依然とした厳しさは否めない。しかし、「仕方がない」としてことを納めるべきではない。なぜなら、賃金引上げによる生活改善・向上は、組合員の最大の関心事であるだけでなく、GDP の 60%と言われる個人消費を喚起し、これによって日本経済の好循環に戻すという大義をもつからである

□、したがって、各単組は 6%以上の賃上げを要求し、産別は「最低賃金の 6%引き上げ」を要求し、個別・産別一体の賃上げ闘争を組織する。

#### ② 「全国一律最低賃金 1500 円/時間」の要求は、ナショナルセンターの違いを超

えて、労働界全体の要求になりつつある。産別最賃の引き上げの取り組みとともに、こうした労働界全体の動きにも呼応した取り組みを進め、そのために、昨年も求められた「署名運動」にも取り組むこととする。

③ 「雇用」を守り、「人員確保であり人員増」を求める

イ、「安定的雇用」は、賃上げとともに組合員の強い要求である。今日のような厳しい経済環境においては、往々にして「賃上げか雇用か」といった論調が経済団体や大企業首脳部からマスコミを通じて流布されるのが常である。しかし、働く者にとっては、雇用も賃上げも一体のものであり、二者択一を迫る論法は「どちらも我慢」を強いる一方的な論理であり、春闘あるいは労働組合の要求そのものの抑制効果を企図したもの見ておく必要がある。

ロ、数年来、「人手不足・人員不足」の声が、労使から悲痛な声が寄せられている。その意味で、コロナ禍を理由にした「雇用調整はないだろう」と楽観視する向きもあるが、事業それ自体が厳しい状況であるだけに、「雇用確保・雇用削減反対」の声を上げ続けなければならないし、このような時だからこそ「人員確保・要員不足解消」を強く求めることが重要である。

(2) 労働環境整備・コロナ禍でも事業継続を求められる港湾労働に相応しい職場に

① 人手不足が深刻になる下で、人財(材)確保の要求は労使の課題として切実になっている。人財(材)確保には、魅力ある労働条件の確保は決定的である。波動性への対応、厳しい作業環境それ自体は労使の努力だけで取り除くことは困難であるが、これを凌駕して余りある労働条件を整えて、労働者を迎えようと準備することはできる。日港協は、19春闘では「港湾労働・港湾物流をテーマに動画を作成し、広くアピールする」と回答した。産業として、人財(材)確保の施策を具体化することが強く求められている。

② コロナ禍において、港湾運送事業は社会経済活動をさせる産業として事業継続を求められ、現場は「感染拡大と背中合わせの不安と向き合い動き続け」、港湾労働者はこれを支え続けてきた。こうした職場に相応しい労働条件・労働環境を整備することは至極当たり前であり、行政もユーザーも、事業者自身も、こうした現状に真正面から向き合う施策に踏み込むべきである。

③ 産別協定は、「8時間拘束、7時間労働、時間外労働45時間」とし、その履行を常に取り組んできているが、残念ながら時間外労働割増率の基準は産別協定に設定されていない。これは、労働条件の最低基準を定める産別協定の欠陥ともいえる。そして多くの場合、時間外労働割増率は、法定レベルにとどまっている。これを凌駕する水準に引き上げていくことが重要である。ITFに加盟する港湾労組(交代制が大勢)への聞き取りでは、時間外労働割増率は半夜シフトで150%、深夜シフトの場合は180%以上にアップし、料金的な裏付けもあるとの回答であった。

したがって、この要求は労使協議の俎上に乗ってこなかった経緯も承知しているが、労働環境整備が喫緊の課題という視点から、労使協議の重要な争点として位置

づけ要求していくこととする。

④ 昨年は全港・全職種で「週休二日制を実施する」ことを合意した年度となることから、春闘での大きな焦点として取り組んだが、その到達には至っていない。したがって、2025年には時間外算定基礎分母を149時間とすることを協定しているが、これを待つことなく、産別協定の休日・休暇制度に整合させるよう職場の労働条件整備が必要であり、文字通り待たなしの状況として、その実現に取り組むこととする。

⑤ 65歳定年制の実施は、大原則として2025年度(4月1日)実施を合意としつつ、それまで待っていて当該年度に実施することの困難さから、それを待つことなく実施するよう手立てをとることが重要である。ある日突然、制度実施するというような性格のものでなく、ある程度のスパンを見越して65歳定年制の実施に踏み出すことにならざるを得ないからである。

同時に、すでに65歳定年制を確認して実施している労使も少なくない。その意味で、春闘合意の2025年を待つことなく実施に踏み出すことを追求する。

⑥ 18春闘で、「産別労災補償制度の確立への労使協議」に合意して以来、協議に入るや否や、安全専門委員会ではコストに係る事項なので協議も困難との業側の姿勢から、協議がとん挫した。これをふまえて、19春闘では、「問題解決に向け協議する」こと、つまり具体的な確立に向けた前向きな協議に踏み出すことを確認している。20秋年末闘争での協議では、日港協は具体的な調査を進めているとしている。これを踏まえ、制度確立に向けて取り組む。

⑦ 港湾、或いは地域によって、作業内容の特殊性や生活習慣の違いなどはあるが、港湾労働者として、最低限このルールと労働条件の下で仕事をするという意味では、産別協定を文字通り全港・全職種に適用することは不自然ではない。職種に限定される協定、産別協定より進んだ労使協定を下方修正(改悪)させないような配慮を前提としつつ、産別協定の全港・全職種適用を要求し取り組む。

また、産別協定集として整理してから8年を経ていることから、この間の協定を整理し「協定集として編纂する」ことを要求する。

### (3) 政策課題との関連も重視しながらの継続的課題を巡る諸課題について

① 関連職種の「週休二日制、時間外分母短縮、65歳定年制実現」について

イ、この課題は、20春闘合意の到達をふまえ、個別元請け事業者に要請をして、産別協定実施の担保を求めてきている。

ロ、したがって、この取り組みを強化しながら、14春闘の合意以来の「日港協の支援」の具体化の実現目指し努力する。

② 港湾倉庫・特定港湾倉庫の職域化/通過貨物対策

イ、インランドデポの拡大などの影響による通過貨物の拡大傾向や港頭地区における「物流倉庫」の建設の増加によって、ますます港湾労働者の職域、事業者の業域が狭まっている。労政審港湾労働専門委員会が策定した「港湾雇用安定等計画」

は、港湾倉庫の実情に着目して、港湾労働の秩序維持の観点から、港湾倉庫の指定の促進に向けて制度の的確な運営を明記した。

□、こうした視点から、厚労省は、物流施設の位置・事業内容を把握し、そこから「港湾倉庫」への指定への動きを始めている。これを一歩進め、指定に向けた取り組みの加速を図り、港湾労働法適用外の港湾においても、港湾に一般派遣を入れさせないとの観点で特定港湾倉庫指定の取り組みを強める。

③ 港労法の全港・全職種適用/常用労働者中心の港湾運営・日雇い労働をなくす  
イ、専門委員会の開催を第一に取り組みを進めようとしたが、目に見える前進が図られていない。専門委員会において「港湾労働法の全港適用」は基本合意に至っているが、全職種適用や、それに向かった労使の取り組みへの検討は進んでいないのが現状である。

□、したがって、春闘期間中においても専門委員会を開催するなどの努力を行い、21春闘合意に反映できるよう取り組みを図る。

ハ、常用港湾労働者派遣制度の積極活用・運用で「日雇い労働」をなくす取り組みも労使検討委員会の課題である。波動性対応など、働き方改革とのリンクも検討しながら、常用労働者中心の港湾運営、日雇い労働をなくす取り組みの強化を上記の専門委員会での課題促進と同様に進めていく。

④ バルク戦略港湾政策による既存港湾へのしわ寄せ、非指定港の存在が既存の港湾運送事業と港湾労働秩序を乱している問題は、優れて港湾政策の貧困さと政府の無責任さの反映でもある。これらについて、当該地区とも連携し、行政に対する取り組みを進めていく。

#### (4) 安心・安全・港湾労働者の命と安全を守る取り組み

① コロナ禍にあって感染防止と、万が一のための産別としての対策が緊急に求められている。20春闘において、マスクの確保や職場での対応策は徹底されてきたものの、感染時の休業補償などの必要な体制に不十分さがあり、これらの産別の制度の整備を要求したが、具体化していない。したがって、20春闘合意を前提に産別としての感染防止と万が一のための労働者保護の施策を要求し具体化する。

② 原発事故から10年を経ようとしている。その間、放射線量検査や被ばくの可能性がある中古車(建機)荷役に携わった仲間の健康診断の実施が急がれる。21春闘において、要求を具体化し、検査体制の整備と実施を求めていく。

③ 港湾労働者の安全な作業環境の確保は、港湾労働組合の一義的任務である。強行荷役や本船の不備によって港湾労働者に安全が阻害されないよう、安全パトロールの強化などを再確認して、21春闘行動の一環としてこれを進める。

#### (5) 海コンの安全輸送のために

① 行政・国会・荷主など港湾関係者に対し、引き続きフレキシブルバッグを禁止する措置を求めていく。

- ② 荷主・船社に対する海コン安全輸送のガイドラインの周知徹底をはかる取り組みを強める一方、海上コンテナ安全運送法(仮称)の制定を促進すべく取り組む。
- ③ 特殊車両通行許可の条件が、荷主の無理解によって、法令に違反する輸送依頼が行われるケースが多く見られ、輸送業者もこれに異を唱えられないまま運んでいる実態が見受けられる。したがって、荷主や荷主所管官庁に通行許可条件の啓発・徹底を進めるよう取り組みを進める。

#### (6) オリンピック・パラリンピック、及び大阪万博の対策について

- ① 東京オリンピックが本年7月22日～8月6日、東京パラリンピックが同8月25日～9月9日の日程で開催される予定である。従前から想定されていたことではあるが、東京(首都圏)の臨海部をメイン会場として開催されることにより、東京港・川崎港・横浜港が交通規制と渋滞で物流が大混乱するとの懸念が日増しに強まっている。加えて、港湾サイドから見た場合、東京港から一時的にせよ、この間の本船寄港を見合わせる、或いは貨物のシフトが始まるとの観測もある。
- ② 港湾物流の混乱を避けるための措置が「スポーツの祭典」の美名のもとに、港湾運送事業と港湾労働へのしわ寄せとなって措置されるようなことがあってはならない。渋滞対策などの措置について幾度かの実証実験も行われてはいるものの、未だにその見通しは未知数である。オリンピック・パラリンピックの開催そのものに異を唱えるものではないが、港湾運送事業と港湾労働者への過重負担を強いることがないことを前提に、港湾物流を維持させ、混乱を避ける施策について探求し、東京港湾・川港労協・全横浜港湾とも十分な連携を取りつつ、必要なら「事業と就労の補償」を求める取り組みも検討するとの立場で、春闘の課題としても位置付け取り組むこととする。
- ③ また、2025年に大阪港での万博開催が予定されている。ここでも、渋滞をはじめ港湾物流への閉胸は避けられない。東京オリンピック・パラリンピックでの対応が、大阪万博への試金石ともなりかねないことから、オリンピックの対応は大阪での万博対応に影響するとの視点も持ち、港湾への負の影響をもたらさないよう、大港労協とも連携して対応する。

### 4. 港湾労使が労働環境整備の必要条件を創り出す取り組み

#### (1) 認可料金復活の取り組み

- ① 適正料金確保、あるいは認可料金制度の復活は、この間の春闘合意で積み上げてきた認識、つまり「そうあるべきだ」というのが労使共通の認識になっている。そのうえで、20春闘では、「労使の港湾産業政策」として、行政に働きかけ、ユーザーに理解を求めていく取り組み方向も確認した。労使政策委員会でも、「労使プロジェクトチーム(仮称)」を設置して具体化すべきと提起しているが、具体化を見ていない。したがって、この具体化と「動きをつくる」取り組みを進める。

- ② 同時に、この取り組みの結果を生み出す間の取り組みとして、「適正港湾運送料金確保(収受)のための指針の行政通達」を発出するよう求めていくことも検討していく。

## (2) 港湾の体制的「合理化」に反対し、職場と港運事業の基盤を守る取り組み

- ① RTG遠隔操作化の課題は、昨年の中合意と当該地区の取り組みによって一定の到達をつくることができた。しかし、この事業(国交省の予算は5年)の本稼働は3~5年先となるとの見通しであり、この間の取り組みが重要である。  
つまり、本稼働に当たっては再度労使協議すること、事前協議を行うことを確認していることから、テナーやヤードの改修、テナーの入れ替えなど「稼働前の準備段階での進捗」を労使共通のものとして確認しながら、常に「労使協議」をするという体制が不可欠である。そのために、中央では既存の委員会を残して対応するが、対象の13地区において、常に状況把握と協議ができる体制を確立することが重要である。
- ② 経産省が主導する石炭火力老朽施設の削減の課題も、文字通り体制的「合理化」であり、政府の名分は「地球温暖化対策」とされるが、その深層には「原発回帰政策」も見え隠れする。私たちの立場は、「原発反対」であり、「地球温暖化対策は人類的課題」ととらえ、温室効果ガス削減政策それ自体に異を唱える立場ではない。しかし、そうした政策の中に、その産業・事業にかかわって生業を立てる事業者と労働者を切り捨てる政策推進は容認できない。石炭火力発電に伴う石炭荷役に係る事業者と労働者への施策が不可欠であり、そうした総合的政策であるべきである。

こうした立場から、港湾労使として政府に「雇用と事業を守る」政策として再考するよう、強く求める取り組みを進めていく。

- ③ 船社・ユーザーの「合理化」圧力に抗して/事前協議制度の厳正運営について  
イ、オーシャン・ネットワーク・エクスプレス(ONE)は、引き続きコンソーシアムの再編を繰り返すことが巷間伝えられている。この問題もまた、港運労使のユーザーに対するスタンスが問われる課題である。日港協をして「船社・荷主はお客様だから港運も協力を」として、ユーザーの「合理化」を一方的に受け入れ得ることは、事前協議制度の根幹を揺るがす姿勢として強く警鐘を鳴らし、二者=二者協議の原点に立って、対応することを強く求めていく。

ロ、その基本は、一昨年来繰り返し確認してきた「事前協議制度の厳正運営」であり、港運への一方的なシワ寄せを配する取り組みを強化する。

## (3) 大局的には「政治を変える」こと

- ① これらの実現には、大局的には「労働者を犠牲にする政治・経済運営を変える」ことがあげられるが、これは、春闘の国民的な高揚に合流してたたかうという取り組みとなる。そのなかで、持続可能で港湾運送事業と港湾労働を主役とする政策について行政に迫り、一方で、港湾政策に係る国会議員との協議などを通じて国会に働きかけていく展望を持って取り組むことが重要である。

- ② こうした、港湾労使の存在の重要性を位置付けた、港運産業政策と港湾労働政策への転換へと進むには、産別労使体制の堅持を前提として、対外的に「もの言う労使」として地歩を固めることが不可欠である。その視点から、日港協に対して要求し、その合意をユーザー・行政など広く港運関係者に浸透させていく取り組みを進める。

## 5. 国民的諸課題への取り組みについて

### (1) 辺野古新基地建設反対の取り組み

- ① 沖縄県民の3度にわたる「新基地建設NOの審判(県民投票・知事選挙・衆議院補選)」にもかかわらず、安倍政権は新基地建設を強引に進めている。新基地建設に反対する世論の高まりや軟弱地盤の問題、環境破壊の問題も浮上し、政権の思惑通りに進んでいないとはいえ、安倍政権の強引さは変わっていない。
- ② 米軍による不祥事、頻発する軍用機からの落下物など、基地がある故の悲惨な出来事の繰り返しは、看過できるものではないし、米軍が日本を守るためのものでもなく、米国の利益のために存在し続けていることは明らかである。沖縄の基地負担の軽減という理屈もまた詭弁としか言いようがない。
- ③ また、米国大統領がトランプ氏からバイデン氏に交代したことで、アメリカの軍事戦略の変更が喧伝され、これまで以上の基地負担を求めてくるとされている。したがって、新基地建設反対のための諸行動への参加をはじめ可能な取り組みを進める。

### (2) 憲法改悪反対、国民的諸課題の取り組み

#### ① 憲法改悪反対の取り組み

イ、菅政権は安倍政権を継承するとして、憲法改悪、憲法解釈改憲、憲法蹂躪を引き続き進めている。

ロ、有事体制となれば「業務従事命令」を発令されて戦争に協力させられる可能性のある労働者が結集する陸・海・空・港湾 20 労組は、憲法学習会を重ねており、「戦争の被害者にも、加害者にもならない」、「港湾を兵站基地にするな、港湾労働者を兵站の仕事につかせるな」の思いを一つにして、戦争をできる国にさせないために、20 労組に結集しつつ憲法改悪反対の国民的運動に合流して取り組む。

#### ② 国民的諸課題に対する取り組み

イ、下がり続ける年金、切り捨てられる社会保障、中小企業支援予算の減少など、国民生活や中小事業者の厳しい生活環境が深刻になっている。暮らしをまもる国民的課題に一致点を大事にして取り組む。

ロ、原発反対、地球環境保全など、人類と地球の危機に対しても学習などを通じて関心を広げる取り組みを進める。

#### ③ 日本航空の不当解雇撤回の取り組みについて

- イ、日本航空不当解雇争議は、10年を経ることになった。日本航空の社長は自ら「解決したい」と口にはするが、労使交渉に際しては、解決に向けた提案はおろか、協議に対する誠実な姿勢すら見せていない。
- ロ、日本航空は、オリンピックの公式スポンサーに名を連ねているが、社会的責任などのコンプライアンス要件を課されており、その意味で、不当な解雇を行い、真摯な労使交渉さえ行わない日本航空は、その資格が問われている。
- ハ、航空連に結集する日航企業内労組は、争議団の要求を掲げ、解決ための労使交渉を粘り強く続け、争議団は、連日の座り込みや宣伝・アピール行動を続けている。また、争議団と支援共闘が国会議員に院内学習会を呼び掛け、野党だけでなく自民党議員も参加し、事態の深刻さを受け止める状況が生まれている。全国港湾は、支援共闘の共同代表の任にあり、その一員として争議解決に努力を続けることとする。

## 6. 21 春闘の具体的取り組みについて

### (1) 「仕方がない」から脱却し、たたかう春闘の高揚に合流して

- ① 21 春闘は、コロナ禍の収束が見えないなかでの春闘で、20春闘以上に制約のある春闘とならざるを得ない。しかし、先述したように「仕方がない」では済まされない現場の厳しさも必至である。
- ② したがって、物理的な制約を乗り越え、国民的な運動の高揚に合流して、港湾産別運動としてその一翼を担う自覚のもとに取り組むこととする。

### (2) 組合員の団結に依拠し、産別運動を強化してたたかう

- ① 中央・職場・地域の一体的な取り組みを重視し、分かり易い取り組みにこだわっていく。
- ② 要求と方針の徹底、学習、討論を重視し、職場のエネルギーの結集に努力し、ホームページの充実、機関紙・ピラを通じた教宣活動の充実を図る。
- ③ 地区港湾の統一行動、パトロール行動などを重視し、中央・地区が一体となって産別運動を構築するよう取り組む。
- ④ 他労組や共闘組織との共同行動は一致点が前提で、丁寧な議論を重ねて取り組む。

### (3) 港運同盟との共闘関係の強化について

- ① 港運同盟とは、21 春闘においても共同要求・共同行動の立場で取り組む。19 春闘において、一部の港でストライキ行動に当たって共同体制を組織し得ず、コンテナ荷役が強行される事態が起きた。連名の要求、共同しての団交であれば、当然、そのための行動も同一歩調であるべきである。
- ② したがって、中央段階でも、これを克服する努力を続けてきたが、認可料金復活、RTG遠隔操作化の課題、石炭火力発電老朽施設削減の課題は、文字通り港運同盟との共同行動なくして前進できない課題であることをふまえ、引き続き、情報交換や連

絡調整を綿密に行い、共同行動の成功のために努力する。

#### (4) 具体的行動と取り組みの進め方

##### ① 要求と団交のテンポ

イ、21年2月17日(水)に第1回中央港湾団交を開催し、要求提出を行う。

ロ、個別賃上げなどの単組課題も含めた産別総ぐるみの取り組みへの発展を目指し、各単組は、中央港湾団交後、遅くとも2月中に要求提出を行う。

##### ② 機関運営と職場・地域の行動体制

イ、産別要求提出後は、常任中央執行委員会を戦術委員会とし、中央執行委員会を中央闘争委員会として運営し、春闘課題に係る取り組みは、戦術委員会と中央闘争委員会が中央機関として進めることとする。また、港運同盟との合同戦術委員会、合同中央闘争委員会を適宜開催して、港湾産別としての統一的取り組みを進める。

ロ、各単組は、2月末までに春闘要求実現に向けた産別スト権確認投票を行い、全国港湾中央闘争委員会に委譲する手続きを終える。

ハ、各地区港湾は、2月末までに討論集会などで、21春闘の地区要求、行動体制を確立する意思統一を行い、2月後半から春闘行動が取り組める体制を整える。

#### (5) 中央・地区の統一行動の配置について

① 21年3月1日(月)~12日(金)を地区統一行動旬間とし、港頭地区宣伝行動、産別協定・法令順守キャンペーン行動及び行政交渉、地区港運協会交渉などを取り組む。また、行政交渉の結果は、中央行政交渉に反映させるよう取り組む。

② 地区統一行動の節目と、スト権の再確認、産別闘争体制の全国的な体制を職場ぐるみで確認する意味で、時機を見つつ、全国一斉統一行動・決起集会を実施する。

③ 21年3月17日(水)~18日(木)を中央統一行動日とし、内外に港湾労働者の要求をアピールする行動や行政交渉などを実施する。具体的には、実行委員会で企画し実施する。

④ 中央・地区の行動を積み上げつつ、中央港湾団交を進めるが、各単組は、中央港湾団交と歩調を合わせて個別交渉を取り組み、産別一体のたたかいを構築する。

##### ⑤ 具体的な行動の進め方について

イ、産別総ぐるみのたたかいを、職場・地域でより徹底させる「全国的な一斉決起集会」を中央団交のテンポに合わせて具体化する。

ロ、交渉の局面ごとの判断は、中央闘争委員会が中央・地区・職場の状況を慎重に判断し、その山場においては、産別組織らしい行動配置を行い、全組合員でたたかい、追い上げを図る。

ハ、産別制度要求と個別賃上げ闘争の一体的取り組みをはじめ、あらゆる春闘行動は、ゼネストなど全組合員が参加できる行動を想定して、戦術委員会、中央闘争委員会、必要に応じて港運同盟との合同会議で検討し、具体化する。

ニ、また、ストライキ戦術の行使にあたっては、中央闘争委員会がその責任を担うと

いう立場で、対策委員会を設置して、相互理解を深めるなど必要な対応を行うこととする。その際、港運同盟との連絡体制・共闘強化のために必要な対応を進めることとする。

(6) 春闘財政の確立について

第13回定期大会で確認した通り、20春闘をたたかう財政を確立するため、組合員一人500円のカンパを取り組む。春闘の取り組み如何によっては、第二次カンパを取り組むこととし、その場合は、中央闘争委員会で判断・決定する。

以 上