



東京都大田区蒲田 5の10の2 全日本港湾労働組合機関紙 (毎月1日発行) 一部20円 (組合員の購読料は組合費の中に含む) 発行責任者 真島勝重



春闘方針特集号

2018年春闘方針 (案)

2018年春闘方針(案)は、2017年12月11日、12日に開催した第4回中央執行委員会で議論がおこなわれ、確認された。今後、各地方の職場討議を経て、1月22日開催予定の第5回中央執行委員会で最終確認をおこなひ、1月22日、23日に開催予定の第39回中央委員会に提案される。

I 18春闘を組織するにあたって

春闘方針提案にあたって

中央執行委員長 松本 耕三



人手不足、人員不足は、高度成長のころであれば賃金引き上げ、待遇改善につながった。ところが、近年多くの産業では、人手不足になると、派遣労働者、外国人労働者など非正規労働者による対応であるとか、規制緩和による参入規制を拡大し新たな事業者が参入することが進められることが多い。

港湾における人手不足が、人員不足による過重労働と安全軽視を引き起こし、安定的輸送を維持できなくなることにつながる。それは、本来、料金引き上げと待遇改善しか解決策はないが、今の財界の動きでは「もっと安い派遣労働の導入」「新規参入による事業者の確保」ということになりかねない。しかし、それは何の解決にならないことはトラッ

18春闘を取り巻く環境をふまえて、あらためて賃金闘争の重要性を訴えたい。現在、トラック、建設業などで深刻な人手不足を迎えている。とくに、東京オリンピックが開催される2020年の前後までが大変だ。港湾運送業界も例外ではなく、すでに、人手不足が始まっている港湾もあるという。

人手不足、人員不足は、高度成長のころであれば賃金引き上げ、待遇改善につながった。ところが、近年多くの産業では、人手不足になると、派遣労働者、外国人労働者など非正規労働者による対応であるとか、規制緩和による参入規制を拡大し新たな事業者が参入することが進められることが多い。

ク業界をみれば明らかだ。人手不足の結果、労働秩序の破壊、新規参入の拡大ではたまったものではない。港湾の人手不足に対応するためには、「魅力ある港湾労働」の実現、すなわち待遇改善以外には、産別協定による港湾労働条件全体のレベルアップが必要なのである。

港湾産業の安定的運営のために、「魅力ある港湾労働」を確立することは港運労使の課題である。日港協が、独禁法などの口実で「賃金にかかわる交渉、協定は行わない」としている姿勢は、港湾産業にとってけっしてプラスにならないどころか、大きな問題を残すことになりかねない。

18春闘では、労使の積極的な努力によって、魅力ある港湾労働環境を作り上げることが求められている。産別賃金協定の改定と協定締結することが、港運事業秩序を守り発展させることにつながる。大幅賃上げで、「魅力ある港湾労働」を実現していかなければならぬ。

さて、18春闘で、またもや安倍政権の動きがでてきている。3%の賃上げをした企業に減税するというのである。それこそ、企業の業績によって労働者の賃金の格差が拡大していくことになるし、今までの政府主導の労働政策をみるならば掛け声だけで結果は伴っていない。今回も政府主導の賃金引上げ官製春闘についても期待できるものにはならないだろう。しかし、政府が公然と3%賃上げをいうのは、勤労者の生活向上なしには、消費の拡大も経済の発展もあり得ないからだ。政府でさえ、賃上げを指導指導せざるを得ないのだから、企業は当然賃上げ要求に応ずるべきだ。

一方、春闘時期の通常国会に、安倍自公政権による「働き方改革」と称した労働法制の大幅改善が上程されようとしている。「働き方改革」の特徴は、①高プロ、裁量労働として残

構築しなければなりません。集団的から個別化へ、産業別から企業別へと労働組合の弱体化が問われる社会情勢を打破するため、全港湾が先頭に立って組合員全体が結集する2018年春闘をたたかいます。

2 国が進めるあらゆる港湾政策を検証し、働く者が主人公である港湾、魅力ある港湾労働となるよう、各地域港湾の発展と労働者の雇用安定と労働条件の向上を取り組んでいかなければなりません。そのために、全港湾が先頭に立って、すべての港湾産別協定の全港・全職種適用と労働環境整備、安全対策の徹底など、港湾産別運動の前進と労働条件を向上させる

2017年秋の情勢を中心に記載しているため、年末にかけての情勢の変化などについては、第39回中央委員会で口頭提案とします。

1 国際情勢について 1 米国経済は秋のハリケーンによる経済への影響が危惧されていましたが、9月の失業率は4.2%と前月より改善され、時間当たり賃金も0.5%上昇しました。貿易赤字も縮小傾向にあり、景気判断は堅調さを維持するとしています。

トランプ大統領は、11月、日本、韓国、中国、そして、ベトナムで開催されたAPECと東アジア各地を歴訪しました。日本に対しては軍事兵器の購入、韓国、中国に対しては北朝鮮問題を中心に協議をしましたが、トランプ大統領が目指す「最大の圧力」にはまともりませんでした。結果、北朝鮮を9年ぶりにテ

口支援国家に再指定しました。

2 欧州経済は、ECB(欧州中央銀行)が政策金利を据え置く一方で、資金購入の修正を行い、緩和からの脱却に大きく舵を切りました。今後、インフレ率が緩やかな上昇が続くと見込まれ、マイナス金利からの脱却が見えてきました。輸出や生産は緩やかに増加しているものの、消費は鈍く、全体的な景気判断は10月以降

現しませんでした。結果は自公政権に新、希望の党を加えた憲法改悪の勢力が再び三分の二以上を獲得しました。現在の選挙制度の中では安倍政権に対する野党共闘強化を再結集してたたかわなければならぬこと、そして戦争法廃止・平和憲法堅持・脱原発をめざす政治となるよう2018年春闘をたたかいます。

4 全港湾の基本は、大衆路線であり、職場討議にあります。要求を実現するためには、日常的な組合活動が重要です。労働組合幹部が先頭に立って、全組合員が一丸となって結集し、2018年春闘をたたかいます。

3 10月に行われた衆議院選挙は、まさに安倍政権の疑惑隠し、争点ぼかしの中で強行され、希望の党の結成や選挙直前の民進党の事実上の分裂による立憲民主党・無所属グループの誕生など野党共闘が実

も堅調な景気回復が続くとしています。

一方、政治においては、難民受入れを巡って、オランダ下院選や仏大統領選において、反難民の右傾化の流れは一旦収まったものの、東欧においてはハンガリー、ポーランド、オーストリアなどで難民に対する厳しい姿勢である中道右派を中心とする勢力の躍進が加速し、今後の動きが注視されています。

(3) 中国における経済状況は、2016年後半から続いていた緩やかな回復から17年7月から9月の実質GDP成長率は前年比6.8%と1年半ぶりに低下しました。要因は政府が対策を強化している投機抑制などや過剰生産の調整によるものとしています。しかし、所得改善を背景として個人消費は堅調に続いています。

2 国内情勢について

(1) 10月の月例経済報告では個人消費や設備投資の持ち直し傾向を踏まえ、景気全体の判断を「緩やかな回復基調が続いている」に5カ月連続で据え置いています。しかし、輸入については、中国からの伸び悩みを受け、「持ち直しの動きに足踏みがみられる」と、2年2カ月ぶりに下方修正しました。

(2) 労働力調査(基本集計)の9月分速報値発表では、完全失業率は2.8%、正規の職員・従業員数は3483万人、非正規の職員・従業員数は20228万人で役員を除く雇用者に占める非正規の職員・従業員の割合は36.8%となっています。実質賃金指数は、前年同月比の0.9%増ですが、平成22年平均を100とした場合、調査産業計で95.7ポイント、依然として景気の回復感は見込めません。

(3) 6月の通常国会の閉幕後も「森友疑惑」や「加計疑惑」の審議は行われず、9月28日召集された臨時国会の冒頭、安倍政権は、国民の異論を無視して、衆院解散を強行しました。所信表明演説も代表質

問もさせず、まさしく憲法を無視した暴挙でありました。

(4) 11月の日米首脳会談で北朝鮮の政策を変えさせるため、圧力を最大限に高めると確認し、強固な日米同盟をアピールしました。また、トランプ大統領は、対日貿易赤字への不満を背景に更なる市場開放を求め、結果的に米国製武器の購入拡大を確約するなど、「強固な同盟」や「市場開放」によって、軍事費増大の懸念が予測されます。

(5) 衆議院選挙後の秋の特別国会は、まさしく数の力が絶対であるかの如く、11月1日召集、12月9日会期終了として、実質審議はごくわずかな日程で行われました。「加計学園」問題について安倍首相は6月の記者会見で、自らの姿勢を深く反省し、「何か指摘があればその都度、真摯に説明責任を果たす」と述べたにもかかわらず、政府は認可の適切さを繰り返して強調しましたが、通り一遍の説明のみで国民の理解は得られませんでした。

(6) 環太平洋経済連携協定(TPP)は、11月に開催された米国以外の参加11ヶ国の閣僚会合が開かれ、新たな協定について大筋で合意しました。新しいTPP案は、著作権保護期間などルール分野の一部は凍結したものの、農林水産物などの関税撤廃・削減など大きな柱はまったく変更していません。更に米国は2国間の自由貿易協定(FTA)締結を強固に求め、予測されるなど、課題が山積しているにも関わらず、今回も説明責任が果たされていません。

(7) 経済産業省は、第4次産業革命と称し、日本が国際的にリードする戦略として、AI(Artificial Intelligence:人工知能)やIoT(Internet of Things:モノのインターネット)を中間取りまとめて掲げ、物流分野でも自動走行や隊列走行、ロボット化など将来的な物流業界への運営に大きく影響するまともな予測が示されています。

(8) 2018年度税制改正に向けて、秋からはじまった与党の税制調査会は、法人税減税について、賃上げに積極的な企業は減税幅拡大、高収益かつ賃上げ不十分な企業に実質増税の仕組みにより、安倍政権が目指す「3%賃上げ」を促進することを検討しています。一方で、企業業績が堅調に推移する中で賃金指数が横ばい状態であり、その結果として消費の活性化につながらず、経済の好転感がありません。また、2016年末段階で40兆円を超える過去最高の内部留保に対する内部留保税については、検討しない方針です。

3 港湾をとりまく情勢

(1) 2016年度の外貿コンテナ取扱貨物量(速報値)は、1756万TEU(前年比1.6%増)と全体的に堅調に推移したと発表されています。また、内貿コンテナ取扱貨物量は、413万TEU(前年比6.2%増)と大きな伸びを示しました。国際フィーター取扱貨物量も、国際コンテナ戦略港湾への集貨や国際フィーター航路網の拡大などで、大きく伸びてきています。

(2) 2017年の予測では主要取扱8港合計で、2016年度実績1201万TEUから2017年度予測では、1245万TEU(3.7%増)が見込まれています。輸出で2.8%、輸入で4.4%、それぞれ2年連続の増加を予測しています。

(2) 国土交通省港湾局の2018年度予算概算要求では、基本方針として被災地の復興・復興に資する施設整備、生産性の向上と新需要の創出による成長力の強化と銘打って、クルーズ船の受け入れ環境整備推進などを盛り込んでいます。また、国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速並びに国際バルク戦略港湾政策の推進にも重点的に予算計上するなど、地方における貨物の移動などによる雇用不安など十分な協議が重要となってきます。新規

制度等の予算において特筆すべきは、AIやIoT、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準のAIターミナルの実現を図るため、実証等を行うことについて注視していかなければなりません。

(3) 港湾中長期計画「PORT2030」では、昨年から今年度において課題整理、当面の取り組みを議論しています。主に港湾分科会での議論ですが、労働側が意見聴取されないまま、グローバル経済を見据えたTPP協定締結後の新輸出大国の実現や新技術政策としてAIの活用などが議論されています。11月の中間とりまとめの内容は、AIやIoTを実装し、世界最高水準の生産性を目指す「AIターミナル」の実現を図るとし、2018年秋までに「PORT2030」を決定する予定としました。港の主人公を抜きにした会議で、将来的に港の自動化を協議していることについては、反対していかなければなりません。

(4) 東京湾、伊勢湾、大阪湾の三大湾で段階別計画の高潮対応の計画を検討開始すると10月に国土交通省が発表しました。特に経済活動の中枢港における高潮等の被害については、基本的目標は「人命を守る」ことが最優先課題であり、そして、社会的影響を最小限に食い止めることとしていきます。今後、それらを基本として2017年度末までにガイドラインを完成させる予定としています。

4 海コン、トラック、バスをとりまく情勢

(1) トラック産業の現状としては、事業者の99.9%が中小企業であり、規制緩和による新規事業者の乱立や業者間の過当な料金・価格競争によって、平成19年度以降からは業界全体で赤字傾向が続いています。また、過当競争により、まともな事業収益が得られず、コストダウンを図るために人件費削減・人員削減をするなど、苦渋の対処を迫られる厳しい現実で

(2) 中小零細事業者の多くは、多重の下請け構造により適正な料金が收受出来ないため、社会保険未加入や安全対策、労働環境の整備に充てる余力がありません。その結果、長時間労働を強いられる事となり、劣悪な環境から逃れようとトラック産業から労働者が離れていく原因ともなっています。

(2) 軽井沢スキーバス事故後、貸切バス事業者に対する監査・指導・処分等の制度改訂と法令順守を徹底させるため事業者への行政監督が強化されました。しかし、全国で認定を受けた貸切バス事業者は2万7千者以上ありますが、その内国交省の定める基準「80点以上・三ツ星」を満たしているのは384事業者にとどまっています。監査体制を強化しても、許可基準の引下げにより簡単に事業許可が得られる為、新規事業者は増える一方で、適正の事業運営をすすめる指導・監査が追い付いていないのが現状です。

(3) 一般乗り合いバス事業について、厚労省では「改善基準告示」を遵守させて長時間労働を抑制させたいと表明していません。しかし、罰則のない「告示」に留まることが、実質的に効力は期待できません。公営バス事業の民間委託については、委託を受けようとする事業者への新規許可基準を引き上げることにより、安全運行・整備の管理を徹底することができ、適正な人員の確保による過労運転を是正させることができます。しかし、現状は、新規許可を受けた後の、監査強化となつているため、新規事業者の乱立に歯止めをかけることができていません。

(4) 交運労協は、2018春季生活闘争では、引き続き、「所定内労働で生計を営むことが可能となる賃金水準を確立するための闘い」として展開することとし、すべての構成組織は、定期昇給相当分(一人平均基本給の2%)を確保したうえで、2%程度を基準にした賃上げを求めます。また、わが国の基幹インフラでありながら、社会的に低位に置かれている交通運輸産業労働者の労働条件向上を図るために、「最低限確保すべき賃金水準」ミニマム賃金水準」に基づき、「賃金水準の絶対値」にこだわる取り組みをすすめます。また、3月8日、日比谷野外音楽堂にて2018春季生活闘争と長時間労働は正、ライドシェア合法化阻止の闘いを結合した総決起集会を開催します。

5 各労働団体の取組み

(1) 連合の2018年春闘方針における賃金関係では、①「賃金水準の絶対値」にこだわる、②中小共闘の要求目安として10,500円(賃金カーブ維持相当分4,500円)、③誰もが時給1,000円を実現する、④雇用形態感、男女間など、あらゆる格差の是正に向けた取り組みをすすめます。

Ⅲ 具体的な要求について

1 労働条件の引き上げ

(1) 賃金引き上げ

秋から年末にかけての中央執行委員会において協議経過を踏まえ、組合員が一体となって闘う春闘として、賃金引き上げ要求額「基本給一律20、000円」を基本に職場協議を行い、第39回中央委員会で決定します。

また、賃金引き上げ要求額や将来的な賃金体系のあり方等のついでに根拠等については、引き続き、中央執行委員会で協議します。

(2) 初任給の引き上げ

初任給については地方毎に要求額を決定してたたかいます。また、企業内における雇用形態にかかわらず均等待遇実現のために、企業内最低賃金を締結します。基本は港湾産別要求である174、000円(高卒18歳)を、すべての職種に適用するよう求めます。

(3) 定年延長の取り組み

厚生年金の支給開始年齢が段階的に65歳まで引き上げられます。

① 60歳以降の雇用・労働条件・賃金の維持を図るため65歳定年要求を最重要項目として取り組みます。

② 65歳定年を基本とし、最低でも厚生年金の比例報酬部分の支給開始年齢に沿った段階的な定年延長の引き上げを要求します。

③ すでに協定している継続雇用制度については、定年延長後の継続雇用措置として、退職時80%以上の賃金とする改定を求めます。

④ 退職者の補充闘争を強化し、組合員の確保を取り組みます。

④ 月給制の確立
月給制の確立は、週休二日制など短

の取り組み、非正規労働者の常用化の取り組みの中で重要な要求です。①現行賃金を引き下げない、②労働強化にならないなどの条件を基本としてたたかいます。

(5) トラック労働者の地域最低賃金の引き上げ
トラック労働者の地域別最低賃金のた

たかいは交運労協をはじめ他の労働組合と共闘してたたかいます。

(6) 労働時間短縮

① 8・7・45の順守、年間労働時間1、800時間達成

② 週休2日制(土曜、日曜)の確立

③ 「国民の祝日に関する法律」による休日、メーデー(5月1日)の休日の獲得

④ 12月30日から1月4日までの年末年始特別有給休日の獲得

⑤ 時間外労働、深夜労働、休日労働の割増率の引き上げ

・やむを得ず、月間45時間以上の時間外労働については、時間外手当5割増とし、休暇付与を原則とし、時間外労働の抑制を求めます

⑥ 労働大臣告示にもとづくトラック労働者の労働時間規制
退職金は、勤続30年1、600万円以上、勤続35年2、000万円以上、勤続40年2、400万円以上とします。

「中退金」加入などにより退職金の確保をはかります。

(8) 労災企業補償の引き上げ
労災企業補償の要求額はこれまでとおり、死亡・1・3級4、000万円、4級2、750万円、5級2、360万円、6級2、000万円、7級1、670万円、8級1、180万円、9級910万円、10級710万円、11級520万円、12級370万円、13級240万円、14級

130万円とします。

特に8級〜14級の補償額引き上げ(到達)を求めます。

(9) ストレスチェック制度の全事業場適用
秋年末闘争に引き続き、各地方・支部での統一協定によるストレスチェック制度の導入を求めます。その際、検査の実施が労働者の不利益を招くことがないよう取り組みを進めます。

2 港湾労働者のたたかい

週休2日制(2020年到達)や時間外算定基礎分母の改定(2025年到達)闘争、継続的な取り組みとこれまで積み上げてきた産別協定の活用(適用)、そして港湾に大きな影響をもつ港湾政策に対する取り組みをすすめます。17春闘後に実施した港湾関係分会労働条件調査を基礎資料として、全国港湾の産別課題を前進させるために、全国港湾の決定にもとづいたたたかいをすすめます。

具体的には全国港湾春闘方針を一部抜粋し、詳細については全国港湾2018年春闘方針(案)参照とします。

なお、17年秋年末闘争での独禁法問題の取り組み経過から、18年春闘は回答如何によっては、例年より早く産別結果を取り組む必要があることも想定し、各地方・支部との十分な意思統一を図ります。

(1) 制度要求について
① 港湾制度賃金について、産別最低賃金18歳174、000円(日額7、570円)、基準賃金を全国・全職種適用とし、40歳368、900円、標準者賃金264、600円の改定を求めます。

② 邦船三社のコンテナ船事業が4月からサービスを開始することに伴い、委員会を設置し、雇用と就労に影響を及ぼさない対策を協議するよう求めます。

③ 現行の産別労使協定の適用対象を、基本的に「全港・全職種」に改定するよう求めます。

(2) 政策要求について
① 国土交通省が将来的政策として掲げて

いる港湾ターミナルにおけるAIやIoTなど、自動化問題について、将来的運営に対する危惧される事項について検証し、具体的な課題と要求項目として掲げるよう取り組みます。

② 港湾労使が一体となって、認可料金制度復活に向けて協議するよう求めます。

③ 港湾労働法の全港・全職種適用の方向性を労使で確認するとともに、全職種適用に向けて労使協議を前進するよう求めます。

④ 各地区の実情把握をすすめることともに、全地区での労使協議体制の確立を求めます。

⑤ 4検査事業者に係る「指定事業者の労働者問題」については、18年春闘期間中に解決するよう求めます。

3 海コン、トラック・バス労働者のたたかい

2016-17年度運動方針を基本として、秋年末の海コン・トラック・バス合同対策会議で取りまとめた下記の要求項目を、18春闘にあわせて各地方運輸局、整備局に対して要請行動を行います。その後、18春闘後に合同対策会議を開催し、各地方状況のとりまとめを行った後、国土交通省交渉を行います。

(1) 海コン・トラック・バス関係は、10月31日、11月1日開催の第1回海コン・トラック・バス合同対策会議の協議事項を中心に下記事項を主な取り組みとして、運動を前進します。

(2) 労働力確保対策
政府が主導する「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の進捗状況を注視しながら、事業者が適正な料金収受ができる制度の確立と認可料金制度を確立させて、労働環境の改善につながるよう、地方運輸局・整備局、国交省などへの要請行動を進めます。

(3) 「働き方改革実行計画」に定める時間外労働の上限規制については、自動車運転業務を規制から除外し、「一般則の施行

期日の5年後に年960時間以内の規則を適用する」など、今日のトラック事業を取り巻く環境や過労死認定基準と言われる「1ヶ月当たりの時間外労働80時間」から見れば、労働環境の改善とは全く逆行する制度です。多くのトラックドライバーの労働環境改善・労働条件の向上に向けて、引き続き、行政交渉をすすめていきます。また、交運労協とも連携して、産別の取り組みも強化していきます。

(4) 書面契約化 荷主勧告制度改善強化
「標準貨物自動車運送約款」の改正に合わせ、「荷待ち・付帯作業」等の料金の收受とともに、適正な運送料金が收受できるような制度の確立に向けて引き続き、行政交渉を進めます。また、この約款改正に伴い、違法・悪徳業者への監査の強化を求めて「荷主勧告制度」を具体的に実施するよう求めていきます。

(1) 4月以降、介護保険制度が順次改正されていきます。要介護認定率の低下と保険料の上昇抑制と銘打って、審議を重ね、自立支援・重度化防止をうたい文句に弱者切り捨てを行なおうとしています。

(2) 17年8月から被保険者(40歳〜64歳)介護保険料の総報酬額を導入し、1300万人が負担増(負担減1700万人)見込みとの発表がありました。また今年8月からは年金収入と併せ340万円以上の高齢者は2割負担から3割負担へと高まります。平成28年4月月報では、介護保険受給者が全体で496万人、介護家政職支部の中心である在宅サービス関係での受給者は360万人、その内の13万人が3割負担と予測されています。特に介護家政職支部を中心とした訪問介護の分野では、軽度介護者である要介護1・2の方の「生活援助」「福祉用具貸与」「住宅改修費」を対象外として社会保障審議会介護保険部会での議論をすすめています。

(3) 11月から働きながら技能を学ぶ外国人技能実習制度が介護分野にも拡大されました。このことは、初めての対面サービス職への拡大であり、注視されています。介護職は、高齢者と日々接する命を預かる職業であるとともに利用者の人柄を理解し、生活を支えなければなりません。当然、働く上には日本語をはじめとした高い能力が求められます。新制度では介護職に個別の条件として、習得すべき語学レベルが設定され、実習生には指導役も置かなければなりません。少子高齢化を向かえるにあたって介護人材は絶対に必要であり、そのためには、日本人の待遇改善が本筋であり、魅力ある職業へと転換すべく多くの仲間と結集しなければなりません。

(4) 2018年春闘時には、このような様々な課題について、介護労働者の立場から厚労省や自治体交渉を行い、幅広い連帯強化を進めていきます。

4 介護家政職労働者のたたかい

(1) 本四架橋闘争について
本四架橋に関する政労協定の意義である安定雇用と労働環境について、原点を踏まえ継続的な協議の場の設置を求めるなど、国交省交渉等の中央交渉及び現地での関係者による交渉での解決を図ります。

(2) パルク戦略港湾について
国策による港湾における政策での雇用・職域の問題として、全国港湾、中央本部、四国地本が一体となって引き続き取り組みます。

5 雇用保障闘争について

(1) 運動方針にもとづき、労働者並びに国民的諸課題に対し、積極的に取り組むことを基本に、地域の労働組合、諸団体と連携し、幅広い労働団体の共闘をめざし取り組むこととします。

(2) 生活弱者に大きな負担となる消費税率引

6 労働者ならびに国民的諸課題のたたかい

(1) 生活弱者に大きな負担となる消費税率引

(2) 政策要求について

(3) 11月から働きながら技能を学ぶ外国人技

- (1) 上に反対します。
- (2) 医療・介護保険制度や公的年金など社会保障制度改悪の法案に反対します。
- (3) 働き方改革関連法案や労働基準法改悪案など、労働法制の改悪に反対します。
- (4) 労働者派遣法の廃止を求め、引き続き、取り組みます。
- (5) 国民の生活と権利を剥奪するTPP協定締結に反対します。
- (6) ライドシェアはトラックやタクシー・バスだけの問題ではなく、安心・安全を破壊する政策であることから、すべての交通運輸産業での導入に反対します。
- (7) 反戦、反核、平和と民主主義、環境を護るたたかい
- (8) 選挙闘争について

8 選挙闘争について

- (1) 平和憲法の理念を護る、憲法改悪に反対
- (2) 秘密保護法・戦争法制・共謀罪の廃止を求めます。
- (3) 辺野古新基地建設反対、反基地闘争、日米安保条約破棄を取り組みます。
- (4) 教育の反動化に反対します。
- (5) 脱原発社会を目指し、原発再稼働反対、再生可能な自然エネルギーの大幅導入を求めます。
- (6) 労働運動や市民運動に対する監視社会など、人権侵害に反対します。
- (7) 5・15沖縄平和行進を取り組みます。

IV たたかいのすすめ方について

1 たたかいの基本姿勢

- (1) 職場を基礎に全国統一闘争を組織し、実力闘争を基本にたたかいをすすめます。
- (2) 全国港湾の制度闘争は、地区港湾に結集し、産別闘争の強化を図ってたたかいます。
- (3) 交通労協の政策要求や諸行動については、全港湾の要求実現のため積極的に共闘します。
- (4) 中小企業労働者、非正規雇用労働者との連帯を強め、地域運動を強化し、可能な共闘をすすめます。
- (5) スト権確立確認にあたっては、全港湾の要求と全港湾の要求について別々に分けて確認します。

2 要求書と協定書

- (1) 要求書は中央、地方、支部の連署として提出します。
- (2) 要求書の内容は賃金引き上げと65歳定年延長の二本柱とします。
- (3) 中央、地方の統一要求の協定書は、各級機関の委員長印を押し協定します。
- (4) 港湾関係支部は、各地方本部と連携し、最低賃金、週休2日制、時間外計算基礎分母の協定の統一化をはかります。

3 闘争日程

地方春闘討論集会の開催
1月上旬～1月21日(日)

第39回中央委員会

- 1月22日(月)～23日(火)(シーパレス)
- 全国港湾第10回中央委員会
- 1月24日(水)～25日(木)(シーパレス)
- 全国港湾第1回中央団交
- 2月7日(水) 予定 産別制度政策要求提出
- 2018春闘要求提出
- 2月20日(火)まで
- スト権の確立確認
- 2月20日(火)まで
- 第1回統一回答指定日は3月22日(木)を基本として、各地方の集中回答指定ゾーンを3月22日(木)～26日(月)とします。最終回答指定日を4月上旬(港湾産別春闘解決後)とし、第39回中央委員会で決定します。
- 3月の第1回回答指定ゾーンの交渉では、65歳定年延長交渉を集中させると共に賃上げ回答の促進を行い、産別課題の前進をめざします。
- また、3月中旬の中央団交前後に地方代表者会議を開催し、第1回回答指定日以降の具体的な闘争戦術を決定します。
- また、3月27日(火)中央闘争委員会(予定)では、各地方本部の第1回回答状況、特に定年延長について協議します。
- 4月上旬に地方代表者会議を開催し、最終的な具体的戦術を決定します。二波、三波の行動を構えて粘り強くたたかう体制を構築します。

4 闘争体制の確立

要求提出後、回答指定日までの間に交渉をすすめ、4月上旬・港湾春闘解決後、直ちに中央港湾団交参加の中央執行部による地方代表者会議を開催し、統一回答指定ゾーンの設定、解決を求めるとたたかいます。全港湾の統一行動と連携した闘争体制を堅持します。

労調法の手続きは中央本部で一括し、2月23日(金)におこないます。

妥結については、中央と地本・支部が連絡を取り合い、たたかいをすすめます。

3月27日に開催する中央闘争委員会において、65歳定年延長、産別到達協定(産別最賃、週休2日制、時間外計算基礎分母)の各地方取組状況及び春闘交渉経過、ストライキ戦術等を協議し、闘争体制を確立することも

2017年秋年末闘争の経過と総括(案)

2017年秋年末闘争の経過と総括(案)についても、2017年12月11日、12日に開催した第4回中央執行委員会で議論がおこなわれ、確認された。今後、各地方の職場討議を経て、1月22日開催予定の第5回中央執行委員会で最終確認をおこない、1月23日に開催予定の第39回中央委員会に提案される。全文は掲載しきれないため、最後のたたかいの総括部分のみ掲載する。

III たたかいの総括

1 労働条件の引き上げのたたかい

2017年は景気指標が上向いているとの統計と実際に国民・労働者とその恩恵を受けていないことが大きな問題となっています。安倍政権の進める「経済再生とデフレからの脱却」は、今日時点では大企業や富裕層だけが潤い、地方や中小零細企業にまでまったく波及していないことが明確となっています。そのアベノミクス政策の失敗による影響が秋年末まで続いていました。衆議院解散選挙という慌ただしい状況の中で、全港湾各地方はたたかいました。冬季一時金獲得については、昨年同対比で若干の増加という各地方の奮闘が結果となりました。一方、到達闘争については、特に定年延長の取組みについては、65歳までの定年延長を勝ち取った地方は少なく、残りの地方については、前進が図られていません。定年延長問題は非常に難しく、給与や一時金など、労働条件全般において重要な問題です。該当者の生活に影響が及ばないように早い段階から万全を期して臨ま

2 港湾における制度政策

全国港湾は、17秋年末中央行動として港湾政策、辺野古等港湾の軍事利用反対、海コン・トラック問題、労働法制問題など、社会的課題を含め11月21日、22日両日、中央行政、船社・ユーザーに対する要請行動を行い、院内集会において安倍政権に対峙する政党との意見交換を行いました。その中でも特に国土交通省は、現場実態にそぐわない事業法や政策上の観点からの回答に終始するなど今後、真摯な回答を求めていかなければなりません。また、院内集会で独禁法問題について、労使統一交渉における統一回答と独禁法につ

3 国民的諸課題、反戦平和のたたかい

10月の民進党分裂により衆議院選挙で大勝した自民党ですが、決して国民から信任を受けたものではありません。民進党の分裂により、野党共闘が崩れた事で選挙戦に大きく影響しました。その結果、野党共闘・拡大への支持が伸びない情勢の中で、票を得たものです。世論調査でも国民の半数近くが安倍首相を「信頼していない」と回答しています。しかし、国会議員の数の論理で、憲法改悪、労働法制改悪、辺野古新基地強行建設などを1月の通常国会以降に情勢を見てと画策していることは明らかです。森友・加計問題でもわかるように都合の悪い事実には隠れ、忖度があったことは明らかです。米国にひたすら追随し、北東アジアに緊張感を生み出し、平和国家である日本を戦争のできる国へと導いていきます。多くの国民的諸課題の国民・労働者主体への転換や反戦平和を実現するために「アベ政治」に代わる選択肢を早急に示せる野党共闘が実現できるか、そのために労働組合、市民運動などどのような運動を構築できるのか、共に存在意義が問われています。以上

いて問題提起を投げかけたことは大きな成果であったと言えます。それ以外の課題についても、港湾産別協定の順守、適用港拡大、政策課題等、引き続き取り組んでいかなければなりません。また、適正料金・認可料金制度の復活なくして、港湾労働者の労働条件の維持・向上はありません。企業間競争により届出料金そのものが収受できなくなり、そのシワ寄せが現場労働者への負担になり生活を困難にさせる状況にあるなど、港湾労働者の生活確保、港湾事業者の適正運営を求めていかなければなりません。中央労使においては、独禁法問題の解決なくして中央労使交渉は崩壊するという強い危機感の下で体制を強化し、全国港湾に結集してたたかいを前進しなければなりません。