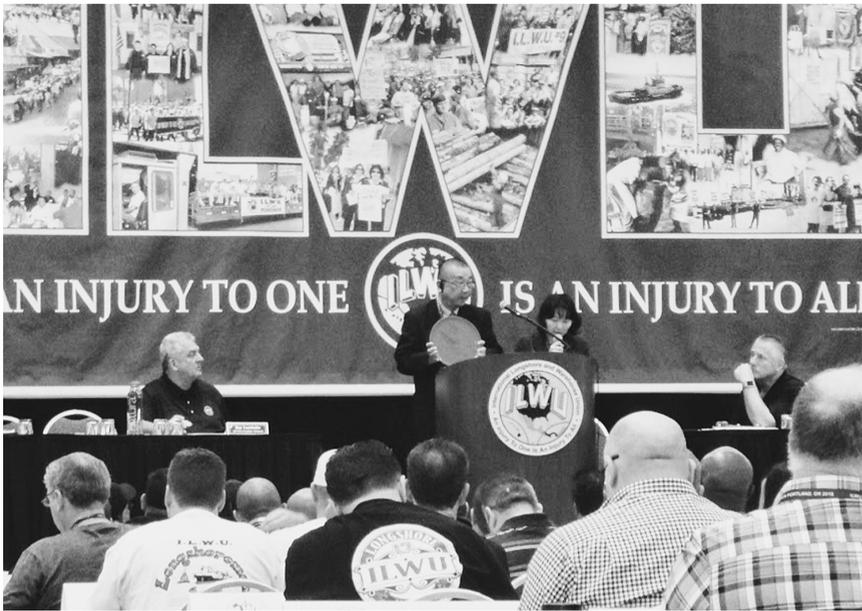


# ILWU第37回定期大会、友好連帯協定を更新

## たたかう信念と国際連帯の力強さを実感



ILWU（国際港湾倉庫労働組合）の第三七回大会がオレゴン州ポートランドで六月四日から八日にかけて開催され、全港湾を代表して参加してきました。

初日は、米国、カナダ、パナマの国歌斉唱に続き、マクウェラス委員長の基調講演が行われました。当日はいきなり委員長の引退挨拶から始まり、二〇〇八年から委員長に就任し、様々な厳しい交渉経過を述べるとともに、数々の批判などに対しても引き続きILWUを引き継いでい

てほしいとの言葉がありました。今回の海外ゲストは、国際運輸労連（ITF）、オーストラリア海事労働組合（MUA）、ニュージーランド海事労働組合（MUNZ）、オランダ港湾組合、英国鉄道海事運輸労組など、全港湾七〇周年記念式典にも参加いただいた顔見知りの方々も参加されてきました。

私のゲスト挨拶の前段でILWUフルタド副委員長より若干の紹介があり、全港湾とILWUとの強い絆、また、パシフィックピーチホテル闘争における全面的支援の感謝など、かなり持ち上げられてからの壇上での挨拶となりました。

### 全港湾とILWUの友好連帯協定書

この協定は、本部を日本の東京都大田区蒲田 5-10-2 に置く全日本港湾労働組合（以下「全港湾」という）本部をアメリカ合衆国の 1188 Franklin Street, San Francisco, California 94109 に置く International Longshore and Warehouse Union（以下「ILWU」という）との間で、2018年6月7日にポートランドで締結された。

全港湾とILWUが2000年5月1日、2003年6月5日、2006年5月15日、2009年6月9日、2012年6月6日、2015年6月10日に調印した両者の団結声明によって確立された友好と連帯の強化を維持、継続したいと望むがゆえに、日本、アメリカ及び国際的にすべての港の港湾労働者と運輸労働者が、多国籍使用者及び政府の規制と介入に関して多くの同様の問題、関心及び経験を共有するがゆえに、全港湾とILWUは友好、連帯及び意見交換の継続から相互に利益を得るがゆえに、全港湾とILWUは、以下の事項について合意する。

1. 日米両国における組合員とその家族のために労働条件、労働組合の権利、ならびに生活水準、社会福祉を充実させるために、日米両国における港湾および運輸産業の労働組合活動を奨励させるようあらゆる合法的努力を行うこと。また、世界中で働く同産業の労働者の生活水準を向上させることも両組合共通の目的である。
2. 両組合の自国における政治的、経済的および社会的立場を尊重すること。
3. 両組合が自国における組合と政府機関または高官との会合、交渉を強化するために、緊密かつ継続的に連絡、協力をはかること。
4. 両組合の長年にわたる関係と友情を強化するために、今後も連絡を取り合い、代表団の交流をはかること。

この協定は2018年6月7日から2021年6月7日まで有効とする。  
当事者は、本日2018年6月7日、それぞれの代表責任者が組合印を捺印、署名することにより、この協定を発効させる。

全日本港湾労働組合  
書記長 真島勝重

INTERNATIONAL LONGSHORE AND WAREHOUSE UNION  
国際委員長 Robert McElrath, International President

国際副委員長 Wesley Furtado, International Vice President

国際副委員長 Ray Familathe, International Vice President

財政部長 William Adams, International Secretary Treasurer



友好連帯協定に署名する真島書記長

次に、日本の港湾の現状を報告しました。日本政府が昨年、「PORT二〇三〇」という計画を打ち出し、二〇三〇年までに日本の港湾を世界最先端の自動化ターミナルとして確立することを目指すと一方的に発表したこと、しかし、その政策には、そこで働く港湾労働者に対する支援策や対応策が何ら盛り込まれていないことなど、日本の港湾労働者は、単なるターミナルの自動化ありきではなく、そこで働く労働者の問題についても政策を明確に打ち出すべきであると政府に訴えている現状を報告しました。日本は港湾に限らず、これから労働人口の減少が警鐘されている中で、すべての分野で自動化・AIは避けては通れない重要な課題であること、しかし、実際には、それぞれの分野、私たちの港湾エリアでも現在働いている労働者が将来に少しでも不安を感じさせるようなことが絶対あってはならないことを表明し、日本の



委員長退任を表明したマクウェラス委員長

港湾労働者の権利と職域、現在確立している労働条件の担保が明確にされるまで、最後まで諦めずにたたかうことを報告し、私の挨拶とさせていただきます。

挨拶後には、カナダ支部の委員長が意見交換をした。このリクエストを受け、日

本に限らず、米国でもコンテナターミナルの遠隔操作やAI化が議論されており、ILWUにおいても、秋にターミナル自動化対策の協議など、青年層を中心にカナダで行う予定があることが報告されました。ILWUでは、これからの港湾を担う港湾のAIについて、青年層にどう向き合っていくのか、どのようにして突破していくのか、長期的な戦略で対抗していくこととする政策に感銘しました。

ILWU大会に参加して、決して揺るがない闘う信念と国際連帯の両輪によっての力強さを感じさせられました。

(真島 勝重)



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



# 夏季一時金闘争、全闘争分会の39%に回答 回答額平均458,602円

6月29日現在、速報分会では、141速報分会中72分会(51%)に有額回答が示され、速報分会の回答額平均は479,997円、妥結した分会は30分会で妥結額平均は492,515円となっている。

[参考：速報分会の2017年妥結額実績は482,245円]  
2016年妥結額実績は482,349円]  
2015年妥結額実績は481,673円]

全闘争分会では、324分会中127分会(39%)に有額回答が示され、闘争分会の回答額平均は458,602円(1.68ヶ月)となっている。回答を受けた分会のうち64分会(50%)が妥結しており、妥結額平均は464,617円となっている。日本海地方は全分会が妥結し、前年対比-2,077円で終結した。

職種別でみると、港湾の回答額平均は482,786円(昨年同時期を21,002円下回っている)、トラックの回答額平均は338,207円(昨年同時期を31,002円下回っている)、一般の回答額平均は422,498円(昨年同時期を1,694円上回っている)となっている。

[参考：闘争分会の2017年妥結額実績は、459,116円]  
2016年妥結額実績は、458,632円]  
2015年の妥結実績は、462,554円]

## 他団体の回答状況

連合の6月11日付け発表では加重平均で740,100円(前年実績プラス66,477円)と好調な回答となっている。

国民春闘共闘の6月26日付け発表では加重平均で659,445円(前年実績プラス27,154円)となっている。

日本経団連の6月14日付け発表では加重平均で967,386円(前年実績プラス60,830円)と好調な回答となっている。



五月二十三日、二十四日、過報告がありました。その後、翌日の二十四日に二〇一八年、国土交通省の合同会議を開催しました。二十三日は、日港福会館二階会議室において、各地方及び中央本部を含め全体で二八名が参加し、はじめに中央本部報告、続いて各地方の参加者から各地方運輸局交渉の経

要請行動が行われました。翌日、衆議院第一議員会館に於いて二〇一八年国土交通省要請行動が行われました。出席者は全港湾が二八名(中執、地方組合員)、国土交通省対応者が一名(自動車局、道路局、港湾局)でした。始めに中央本部、諸見書記次長の挨拶があり、続いて世話役の吉川国会議員の挨拶がありました。

その後、国土交通省より、二〇一八年要請に対する回答の戸崎肇氏より「交通運輸産業を取り巻く課題と展望」、第二講座は東京大学社会科学

「雇用の共同アクション@新潟」は、新潟県庁の記者ク

去る、五月二十五日(金)プに於いて「働かせ方改悪強行採決に反対する」声明を発表しました。共同代表の鈴木委員長からは、データへのね

から押付け制度であり国民は望んでいない。また、全

の危険性などの説明を行って頂きました。大野副委員長出

の危険性などの説明を行って頂きました。大野副委員長出

# 海コン・トラック・バス合同会議 国土交通省要請行動で意見交換

五月二十三日、二十四日、過報告がありました。その後、翌日の二十四日に二〇一八年、国土交通省の合同会議を開催しました。二十三日は、日港福会館二階会議室において、各地方及び中央本部を含め全体で二八名が参加し、はじめに中央本部報告、続いて各地方の参加者から各地方運輸局交渉の経

要請行動が行われました。翌日、衆議院第一議員会館に於いて二〇一八年国土交通省要請行動が行われました。出席者は全港湾が二八名(中執、地方組合員)、国土交通省対応者が一名(自動車局、道路局、港湾局)でした。始めに中央本部、諸見書記次長の挨拶があり、続いて世話役の吉川国会議員の挨拶がありました。

その後、国土交通省より、二〇一八年要請に対する回答の戸崎肇氏より「交通運輸産業を取り巻く課題と展望」、第二講座は東京大学社会科学

「雇用の共同アクション@新潟」は、新潟県庁の記者ク

去る、五月二十五日(金)プに於いて「働かせ方改悪強行採決に反対する」声明を発表しました。共同代表の鈴木委員長からは、データへのね

から押付け制度であり国民は望んでいない。また、全

の危険性などの説明を行って頂きました。大野副委員長出

の危険性などの説明を行って頂きました。大野副委員長出

の危険性などの説明を行って頂きました。大野副委員長出

## 交運労協交研集会 魅力ある産業への転換を目指し頑張る

ア、マッチングサービス等、たぐさんの議論がありました。その中で、ライドシェア、マッチングサービスは安心、安全が担保されていないにも関わらず、マッチングサービスやライドシェアが既存の適正な事業者の雇用や、職性を脅かしかねない事を強く懸念するとの訴えがありました。また、組合員の中からは、重大事故につながる過労運転をなくすには、ドライバーの残業時間を一般より厳しくしてほしい等、さまざまな意見を述べた。

二日目は、基調講演と問題提起をもとに、分科会が開かれました。第二分科会では、国が進める自動走行・隊列走行など、自動化政策に対する各組織の意見交換が行われました。その中で全港湾は、「世界的に自動車や港湾の一部で自動化又は完全自動化が進んでいる。日本の技術も急速に発展するとともに、路線一部では、連結走行や隊列走行などの実験が行われているが、この自動化が労働力不足を解

消するのについては疑問である。港湾では、名古屋港ですでに一部が自動化になり稼働している。神戸や横浜でも実証実験が進む。自動化によって、ヒューマンエラーを軽減する効果はあるが、稼働率減や分科会での議論を加盟組織及び地方交運労協は、積極的に行うべきだ」と意見を述べた。

交研集会最後に、両日の講義や分科会での議論を加盟組織及び地方交運労協は、積極的に行うべきだ」と意見を述べた。

交研集会最後に、両日の講義や分科会での議論を加盟組織及び地方交運労協は、積極的に行うべきだ」と意見を述べた。

交研集会最後に、両日の講義や分科会での議論を加盟組織及び地方交運労協は、積極的に行うべきだ」と意見を述べた。

交研集会最後に、両日の講義や分科会での議論を加盟組織及び地方交運労協は、積極的に行うべきだ」と意見を述べた。

## 日本海 働き方改革法案に反対する 声明文を発表

去る、五月二十五日(金)プに於いて「働かせ方改悪強行採決に反対する」声明を発表しました。共同代表の鈴木委員長からは、データへのね

から押付け制度であり国民は望んでいない。また、全

## 労供対策会議 労働条件の明示徹底等を確認

六月十八日、蒲田において労供対策会議を開催した。現在、中央本部の労供事業は一六事業所において供給対象組合員数七二八名、二二職種でおこなっているが、東北地方八戸支部が七月一日付けで労働事業を開始すべく手続きの準備を進めており、事業所の追加が受理されれば一七事業所となるとの報告を受けた(後日、七月一日付で事業開始が受理され一七事業所となった)。

雇用保険法等の一部改正

(職安法改正なども含んだ一括法)が施行され労働条件の明示が労働条件の変更時も含め義務化されたことを受け、組合員一人一人と労働条件について文書確認を徹底していることなどを改めて確認した。そして、引き続き、民主的運営に努めていくとした。

(片柳悦正)

