

全国港湾、秋の中央行動を展開

港湾の体制的「合理化」に反対し雇用を守ろう！



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
松永英樹



十一月十四日、十五日、全
国港湾・港連同盟の共催によ
る一九九年秋の中央行動がおこ
った。
糸谷委員長は「今の私たち
の課題は政治的要求、制度・
政策要求が多くなっている。
賃金、定年延長にしても政治
的課題化をさせてきている。定
年延長にしても公的年金の支
給繰り下げがあるからだ。賃
金獲得がはかばかしくないの
も規制緩和により認可料金が
「港湾労働政策に関する申し
入れ」をおこなった。消防庁に
ついては二十日に交渉をおこ
していることは私たちが
労働条件に対する原資がない
ということであり、この点を
理解していただいて国会で追
及して行く必要がある」等々
と呼びかけ、行政交渉に臨ん
だ。



そして、糸谷委員長のこ
うした呼びかけにこたえる形で、
各政党からは四名の国会議員
が出席、立憲民主党・森屋隆
参議院議員、国民民主党・森
裕子参議院議員、日本共産党
・武田良介参議院議員、社会
民主党・吉田忠智参議院議員
より激励の挨拶を受けた。議
員からは「賃金が下がっている
のは先進国の中では日本だ
け、働く者が報われていな
い、しっかりと取り組んでい
きたい」等々の発言を受けた。
また、十五日には衆議院第
一議員会館内大会議室におい
て決起集会を開催、産別最賃
の統一回答拒否の問題につい
て、宮里弁護士(元労働弁護
団会長)にご登壇いただき、
この間の経過についての報告
を受けた。

宮里弁護士は「産別最賃の
回答があるのが正常な労使関
係というものだが、独禁法に
触れる「おそれ」があるなど
ということが言われ始めた。し
かし、産別最賃の回答が独禁
法に抵触するなどという話は
一度もないし、二〇一九年二
月に中央労働委員会が出した
あっせん案においても『独占
禁止法上の問題とはならない
』という判断が示された訳
であり、しかもこの判断は、
労働委員会だけでなく、公益委
員も使用者側委員も賛成した
ものであり、産別最賃が独禁
法に抵触するなどという話は

全くない」と改めて明言した。
行政交渉においては、組合
側より、体制的合理化と捉え
られるRTG遠隔操作(自動
化)には反対の立場であるこ
とを改めて主張するともに、
認可料金制度の復活、地方港
での不利益、働き方改革によ
る弊害、港湾労働法の全港全
職種適用、港湾倉庫・特定港湾
倉庫の指定、石綿四者協議の
再開等々を申し入れ、交渉を
おこなった。国交省・厚労省か
らの回答は、従前の域を超え
る程のものではなかったが、
しかし、それでも「意見交換を
続けたい」とする前向きな姿
勢が見られたことから、今後
に繋がる可能性があるとして、
行政側の対応の変化について
は評価した。そして、行政側
から発言のあった「港湾倉庫
・特定港湾倉庫の線引きにあ
たっては、まず六大港の地図
を電子化で色分けできない
か?、石綿四者協議について
は次回三月時の交渉までにも
う少し前向きな話ができるよ
うにしたい」等々について、
意見交換を続けていくことで
交渉を終えた。(片柳悦正)

「はくおう」事前協議違反
問題」
七月二十五日付の中央港湾
団交確認書において、事前協
議違反で問題となっていた
「はくおう」の件については
「中央・地区労使で引き続き
協議する」と確認をしてい
た。その後、沖繩での事前協
議違反問題での明確な謝罪を
組合側より求め続けてきたと
ころであったが、明確な謝罪
がないまま「はくおう」が再
び沖繩(那覇軍港)等に入港
しようとしてきたことから、
十月二十二日、全国港湾・全
港連は現地沖繩に向かった。
沖繩地区港湾は十月二十四
日にストを構え、謝罪を求
め、二十三日の協議に臨ん
だ。しかし、協議に進展はな
く、沖繩地区港湾は二十四日
朝に報告集会を開催しストの
準備に入るとした。その後、
今回の中央団交を以て一切切
りとなった。

「産別最賃統一回答問題」
産別最賃の統一回答問題に
ついて、現段階での日港協の
対応を質した。組合側から
は、中央労働委員会に救済申
請をおこなうべく準備を進め
ているが、その前に今一度労
使で協議して決着を図れない
ものかと打診をした。
すると業側からは労使で協

議して解決できるのが一番望
ましい、課徴金問題がクリア
できればと思う、委員会等を
設置して協議したいとの話が
あった。そのため、組合側は
この申し出を受けるとし、中
央労働委員会への救済申請は
当面見合わせることにした。

特定地区の問題ではなく中
央全体の問題として協議して
いきたい。委員会等を設置し
協議を進めていくとした。業
側は、魅力ある港湾労働を目
指したい等々と述べた。
「関連職種支援策の具体化」
完全週休二日制の実施に向
け、関連職種における週休二
日制の促進と土日の休日割増
の確立に向け、元請けを含め
た形で委員会の設置をし検
討を進めていくとした。
「働き方改革への対応につ
いて」
業側より、残業規制強化が
強まって来ているが、港湾の
波動性がある中で、残業四五
時間以内ではとても対応でき
ないとの話があった。組合側
も、八・七・四五の問題はあ
るが、波動性対応含めての点
は理解できるとし、厚労省・
国交省に要請すべく協議して
いくとした。

「自然災害対策について」
台風一九号等で甚大な被害
が発生しており、産別労使で
何かできることは無いかと組
合側より提案をおこなった。
業側からは、保険制度等は個
別一社の対応では難しいとの
話があり、今後、労使で知恵
を出し合える場をつくりたい
とした。(片柳悦正)

事前協議違反問題等々で 中央港湾団交開催

十一月一日、「はくおう」
日の協議は終了した。
こうした経緯を踏まえ、事
前協議違反問題に決着をつけ
るべく、十一月一日、中央港
湾団交が開催された。

「はくおう」事前協議違反 問題」

中央港湾団交の冒頭、糸谷
委員長は、業側に対し、事前
協議の厳格運用について改め
て業側の認識を質した。する
と業側からは「はくおう」の
件についても事前協議申請が
出されるようになった。地元
沖繩でも解決をしたとの話を
聞いた。これからも事前協議
制度を守っていく等々の発言
があった。組合側はこの発言
を評価し、引き続き事前協議
を厳格運用していくことを念
押しした。

「関連職種支援策の具体化」

完全週休二日制の実施に向
け、関連職種における週休二
日制の促進と土日の休日割増
の確立に向け、元請けを含め
た形で委員会の設置をし検
討を進めていくとした。

「働き方改革への対応につ いて」

業側より、残業規制強化が
強まって来ているが、港湾の
波動性がある中で、残業四五
時間以内ではとても対応でき
ないとの話があった。組合側
も、八・七・四五の問題はあ
るが、波動性対応含めての点
は理解できるとし、厚労省・
国交省に要請すべく協議して
いくとした。

「自然災害対策について」

台風一九号等で甚大な被害
が発生しており、産別労使で
何かできることは無いかと組
合側より提案をおこなった。
業側からは、保険制度等は個
別一社の対応では難しいとの
話があり、今後、労使で知恵
を出し合える場をつくりたい
とした。(片柳悦正)

冬季一時金闘争 交渉本格化は11月末以降

全港湾の各地方・支部は、要求書の提出を終え、19冬季一時金闘争交渉を開始している。今年は11月下旬に回答指定日を設定している地方が多いことから、まだ有額回答を受けている地方は少ないが、それでもいくつかの地方では有額回答が示されている。東北地方では妥結も進んで来ているが、各地方の交渉が本格化し回答が出揃うのは11月末以降の見込みとなっている。

速報分会の回答状況

11月20日現在、140分会中、22分会(16%)に有額回答が示され、そのうち10分会が妥結している。回答額平均は556,264円、妥結額平均は549,931円、率は2.19ヶ月となっている。参考までに、全港湾の2018年速報分会の冬季一時金妥結額実績は491,440円であった。

全闘争分会の回答状況

11月20日現在、闘争分会315分会中、47分会(15%)に有額回答が示され、そのうち13分会が妥結している。回答額平均は534,507円(昨年同時期の回答額平均591,137円を56,630円下回っている)、妥結額平均は548,402円、率は1.95ヶ月となっている。参考までに、全港湾の2018年闘争分会全体の冬季一時金妥結額実績は489,563円であった。

港湾関係の回答状況

全倉運：11月14日現在、606,479円、2.281ヶ月となっている。

他団体の回答状況

連合(11月5日現在)の集計では、加重平均688,520円で、昨年実績717,433円を28,913円下回っている。

国民春闘共闘(11月8日現在)の集計では、加重平均541,764円で、昨年同期の699,084円を157,320円と大きく下回っている。

日本経団連(11月14日現在)の集計では、加重平均964,543円で、昨年同時期の950,384円を14,159円上回っている。

平壤訪問記

顧問 松本耕三



本年、十月十一日、朝鮮民主主義人民共和国(略して「共和国」とか「朝鮮」と呼ばれているが、ここでは、以下「共和国」と略する)の首都平壤を訪問した。

ところで、日本のマスコミや一部政治家は、この国を「北朝鮮」と呼ぶ。そして、多くの日本人が「北朝鮮」と呼ぶことを当たり前だと考えている。しかし、この呼び方に大きな意図が隠されていたのを知って愕然とした。

まず、「北朝鮮」という呼び名は、朝鮮半島の北側の地域を指す言葉である。地域を指すのだから問題ないだろうと思うが、多くの人は朝鮮半島の北の地域を言っているのではなく、「共和国」という

国家をそう呼んでいるのだ。では、「大韓民国」(以下韓国と略す)を、この国が朝鮮半島の南側にあるから「南朝鮮」と呼ぶだろうか。ほとんど「韓国」と呼んでいる。ではなぜ、「共和国」という国家だけを、「北朝鮮」と地域の名で呼ぶのだろうか？

一九五〇年から三年間続いた朝鮮戦争は、いったんは幕を閉じたが、あくまで休戦とされているだけである。西側陣営は、「共和国」と終戦をしておらず、国家として承認しようとしていないことから、地域名で呼んでいるといわれている。日本の姿勢も同様なのだろうが、平和のためには早急に関係回復をしなければならぬ。

「朝鮮民主主義人民共和国」という名称は長すぎるなどというが、だからといって、国の呼び名ではなく地域の名前で呼ばれるということには反発している。それは、お互いの国家を尊重するという姿勢が欠けており、友好的とは言えずむしろ敵対的な態度ではないだろうか。国交の正常化や様々な両国の懸案事項を解決しようとするならば、相手国を国名で呼ぶことが当然ではないか。

いま、「共和国」にたいして、悪意に満ちた報道が氾濫している。しかし、以前、日本はアジア各国に対して極めて友好的な姿勢を取ってきたのである。二〇〇二年、日本の代表として内閣総理大臣が、「共和国」の代表と両国の協力体制について調印したことを忘れてはならない。それが、「平壤宣言」である。

「平壤宣言」では、労働環境・安全・労働環境・法令遵守・安全管理の強化につながる事を目標としていますが、これから単組課題も含めて相互に協力しながら運動していく必要性について講演を受けました。

次に厚労省労働基準監督課、城課長補佐から「自動車運転者を取り巻く状況と法令等の留意点」について講演を受けました。ドライバーと一般労働者の労働時間に対して賃金の低さや、業種別労災支給決定状況は、運輸業が圧倒的に多く長時間労働が起因している状況です。やはり長時間労働は早期な改善が必要であり、労基署としても監督指導実施件数を増やしていきま

海コン・トラック・バス合同対策会議 交運労協、国交省、厚労省と学習・意見交換

第一回海コン・トラック・バス合同対策会議が十一月十一日、十二日に日港福会館で開催されました。会議には各地方から二五名と中央本部から諸見書記次長、畠山中執、新妻中執、松谷特別中執の計二九名の参加でした。

一日目は交運労協の慶島事務局長を講師に「ホワイト経営」についての学習会が行われました。働き方改革関連法では時間外労働の上限規制を自動車運転業務には五年間の猶予期間が設けられました

が、五年という歳月でいいのであろうか、特にトラック運転者が他産業と比較して著しい長時間労働と法違反状態のもとでの労働を強いられるがために、トラック運送業が過労死ワーストワン業種となっている実態、そして、その劣悪な労働環境によって深刻な人手不足に直面していきま

す。こうしたなか「ホワイト経営の見える化」は認証制度を通じ、認証事業者の労働条件や労働環境を求職者が容易に確認できるようにすることにより、自動車運送事業(トラック・バス・タクシー事業)への運転者への就職促進、また、認証基準を満たすために様々な取り組みによって、より働きやすい労働条件

・労働環境・法令遵守・安全管理の強化につながる事を目標としていますが、これから単組課題も含めて相互に協力しながら運動していく必要性について講演を受けました。

二日目は時間の都合上、分散会は行わず、新妻中執からトラックドライバーの労働時間や各支部での団交の取り組みについての意見交換を行いました。その後、国交省自動車局貨物課、伊地知貨物課長から「トラック行政の動向について」

講演を受けました。適正料金へ進捗の状況と課題や荷主対策の深度化の実行性と効果、標準的運賃告示制度の導入、ホワイト物流など資料をもとに学習したが、やはりここでも長時間労働問題が大きな課題であり、特に東京港の海コ

ンの並びやトラックの荷待ちなど、荷主に対しても協力要請もしているがなかなか受け入れられないのが現実であるとのことでした。また、来年開催されるオリンピック・パラリンピック問題についても交通渋滞や配送ルート変更や納品頻度の見直し等について、荷主企業と物流事業者が一体となり取り組んでいく必要性が大事なことだと再認識しました。

最後に各地方報告に続き、来春に行われる行政交渉に向けて要請内容を各地方に持ち帰り、時間外上限規制五年間猶予終了時の事をよく考えたいうえで、各地方毎にまとめてくるようにとの事で二日間の会議が終了しました。今回、会議に参加して学んだ多くのことを地本・支部に持ち帰り、しっかりと議論し運動していきたいと思います。(東京支部 吉田直樹)

運動への賛同表明

企業等の皆様には、以下の「自主行動宣言」の必須項目に合意し、賛同表明をお願いします。

取組方針

事業活動に必要な物流の持続的・安定的な確保を経営課題として認識し、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、取引先や物流事業者等の関係者との相互理解と協力のもと、物流の改善に取り組みます。

法令遵守への配慮

法令違反が生じる恐れがある場合の契約内容や運送内容の見直しに適切に対応するなど、取引先の物流事業者が労働関係法令・貨物自動車運送事業関係法令を遵守できるよう、必要な配慮を行います。

契約内容の明確化・遵守

運送及び荷役、検品等の運送以外の業務に関する契約内容を明確化するとともに、取引先や物流事業者等の関係者の協力を得つつ、その遵守に努めます。

期待できる効果

「ホワイト物流」推進運動への参加で、このような効果が期待できます!

- ✓ 業界の商慣行や自社の業務プロセスの見直しによる生産性の向上
- ✓ 物流の効率化による二酸化炭素排出量の削減
- ✓ 事業活動に必要な物流を安定的に確保
- ✓ 企業の社会的責任の遂行 等

「ホワイト物流」推進運動とは?

深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的に、次の点に取り組む運動です。

- ① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
- ② 女性や60代以上の運転者等も働きやすいより「ホワイト」な労働環境の実現

物流の改善に向けては、荷主企業・物流事業者等の関係者が連携して相互に改善を提案し、協力して実現することが大切です。

