



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



大会議案特集号

2019年度の 主なたたかひの 経過と総括案

I. はじめに

全港湾は第89回定期全国大会で決定した2018・19年度運動方針及び第90回の補強に基づき①新自由主義による規制緩和、競争社会に反対し、貧困をなくし、格差社会を是正する。②港湾産業、運輸産業における産別運動を強化するとともに、企業の枠を超えた地域運動、国際運動と連携し、中小企業労働者と非正規雇用労働者の立場から労働運動の再建をたたく。③戦争法制の早期廃止を求め、反戦・平和、社会保障の充実、人権擁護、脱原発と環境保護をたたかい、働く者のための政治を実現する。④大衆路線にもとづいて職場闘争を強化し、活動家を育成し組織の強化拡大を勝ち取ることを基本に2019年度における多くのたたかひを取り組みました。

2020年春闘において、米中貿易戦争による世界的な景気後退の局面を迎えるなか、突如発生した新型コロナウイルスによって、大企業は早々と解決しましたが、中小企業はけん引役とはならず、全港湾としても厳しいたたかひを余儀なくされました。この一年間のたたかひを総括し、更なる強化・発展のために、たたかひの成果と反省点を議論しなければなりません。

II. 2019年秋年末闘争

「一般活動報告書」に収録してあります。以下、2019年度の主なたたかひの経過と総括について提起します。(詳細は別冊の

1. たたかひの経過

全港湾各地方は、第90回定期全国大会で確認された秋年末闘争方針の下、冬季一時金の獲得や労働条件の到達、継続交渉を積極的に取り組んできました。

①各地方は、第2回中央執行委員会で確認

地方	要求提出日	回答指定日	分会ごと	分会ごと	要求額	分会ごと	分会ごと	建設支部	建設支部
北海道									
東北	10月15日	10月24日	3・5ヶ月		70万円				
日本海	11月1日	11月28日、29日			85万円以上				
関東	10月24日	11月8日、15日							
東海									
四国	10月30日	11月22日							
九州									
関西									
阪神支部	11月5日	11月19日							
大阪支部	11月7日	11月26日							
神戸支部	11月11日	昨年実績以上							
筑港支部	11月11日	11月21日							
建設支部	11月8日	3ヶ月以上							
関門支部	10月25日	11月18日							
小倉海支部	10月24日	11月8日							
東海5支部	11月8日	11月18日まで							
名古屋支部	10月25日	11月22日							
関西									
阪神支部	11月5日	11月19日							
大阪支部	11月7日	11月26日							
神戸支部	11月11日	昨年実績以上							
筑港支部	11月11日	11月21日							
建設支部	11月8日	3ヶ月以上							
関門支部	10月25日	11月18日							
小倉海支部	10月24日	11月8日							

運動方針提案にあたって 世界一安全・安心な港を目指す

中央執行委員長 真島 勝重



を感じながら出勤している現実があります。だからこそ、その不安を払しょくし、安心・安全な職場環境を維持していくために業界団体や関係行政に要請を行ってきました。入港船舶と港湾作業従事者が「日本の港は世界一安心・安全だ」と言えるような環境に導くことが全港湾に課せられた今日の最大の使命だと捉えています。この点が蔑ろにされ、ますますは港湾作業ありきの姿が見え、組合員が新型コロナウイルスの危険にさらされるようなことがあれば労働組合として看過できない大問題として立ち上がらなければなりません。9月の定期全国大会自体が、代議員のみに規模を縮小して開催するという前代未聞の対応を取らざるを得ない現実と、万が一、状況が大きく変化し、開催自体が延期されるようなことがあ

たとしても、全港湾の長年構築してきた歴史と伝統で培ってきた運動方針は決して揺らぐものではないと確信しています。政治は、安倍政権の国民の声を無視、大企業優先のスタンスに対し、国民の不満が高まる中、解散総選挙、打倒安倍自公政権の選挙闘争を準備・強化しなければなりません。全港湾の理念は一貫して、多くの労働者と連携して平和な社会を守ること、民主主義の原則を守り、労働者の権利や労働条件の向上を目指すこと、そのために民主主義の政治を取り戻すことにあります。今後、政府が進める港湾の自動化も今回の新型コロナウイルスの影響によって遠隔操作や自動化を加速してくるはずで、全港湾は、単なる自動化ありきではなく、「職場の保障」を基本に中長期的な職場の維持とそこに働く場と仲間が安心して定年まで働いていける状況をどう対処するのか、明確な担保を求めています。これからも、経済の流れにおける最も重要な運輸関係労働者の命と暮らしを守ることを、そのためには情報の共有と団結が今以上に重要になってきます。

港湾関係においては、相次ぐ船社統合によるコンソーシアムの再編、特に2017年4月に邦船三社によるコンテナ船運航会社「ONE」の航路再編が過去の検証もなしに再び改編され、雇用と職域に大きな影響を与えました。また、「PORT2030」によって始まった港湾の「自動化・機械化」の波は、労使合意のないまま、「RTG遠隔操作導入

今年春先から新型コロナウイルスが世界中に蔓延し、国内でも未だその脅威は収まっていません。この間の政治は、経済を優先するあまり、新型コロナウイルス対策が後手に回ってしまっています。そうした中でも、国内経済輸出の99%以上が港湾を通過し、そしてトラックで運ばれています。当然のことながら、多くの全港湾組合員をして家族が一抹の不安

2020年春闘において、米中貿易戦争による世界的な景気後退の局面を迎えるなか、突如発生した新型コロナウイルスによって、大企業は早々と解決しましたが、中小企業はけん引役とはならず、全港湾としても厳しいたたかひを余儀なくされました。この一年間のたたかひを総括し、更なる強化・発展のために、たたかひの成果と反省点を議論しなければなりません。

当面する課題は秋年末闘争における冬季一時金交渉ですが、新型コロナウイルスの影響如何によっては地域によって厳しい交渉にならざるを得ない状況も考えられます。労働運動はその難局を乗り越え、組合員と執行部が一体となり前進させたときに更なる強化発展がはかれるはずであります。国交省は4月、トラック運送事業の標準的運賃表(タリフ)を21年ぶりに公示しました。8月以降には新型コロナウイルス感染症に順次説明会を行うとし、すでに荷主を対象に理解と協力を呼びかけるリーフレットやポスターを配布し、トラック労働者の長時間労働・低賃金・労働者不足の改善を進めようとして動き出しました。港湾においても、取引の適正化・労働条件の改善を促進するための政策として認可料金制度の復活を早急に労使が取り組んでいかなければならないと考えます。最後に、産別労働運動と全国単一組織としての全港湾労働運動の前進をはかることをお願い申し上げます。

10月25日	11月18日
博多支部	70万円
10月25日	11月18日
長崎県支部	4ヶ月以上
10月25日	11月18日
鹿児島支部	4ヶ月以上
10月25日	11月18日
刈田支部	90万円
10月25日	11月18日
沖繩	35割
那覇	35割
10月17日	11月15日
八重山	35割
10月18日	11月15日

② 回答状況及び妥結結果

12月12日の終報では、140分会中、125分会に有額回答が出され、そのうち121分会が妥結となった。回答額平均は518、970円で、妥結金額は499、161円、率にして2・14ヶ月だった。港湾職種での平均回答額は523、792円で、昨年同時期を5、510円上回り、トラック職種が397、681円で、昨年同時期を7、958円上回っている。一般職種についても436、569円となっており、昨年同時期を8、327円上回る結果となっている。

④ 他団体の回答状況

連合は11月5日の時点で、加重平均688、520円(昨年実績マイナス28、913円)で、国民春闘共闘が11月18日時点で、加重平均631、247円(昨年同時期マイナス72、600円)となっている。日本経団連の11月14日の時点では、加重平均964、543円(昨年同時期プラス14、159円)となっている。

闘争分会では、315分会中264分会に有額回答が出され、251分会が妥結し、回答額平均は501、664円と昨年同時期を29、248円上回り、妥結額を見ても妥結額平均で504、765円、率にして1・73ヶ月となり、昨年同時期を15、202円上回った。

③ 港湾関係労組の回答状況

大港労組が11月19日に508、000円(前年比3、000円増)で妥結し、日港労連が組合員平均483、194円プラスアルファで交渉中だが、全検部門は12月3日に483、194円で

妥結した。検数労連は12月3日、全日検が483、194円プラスアルファ、日検448、407円プラスアルファで妥結した。検定労連は海事検定が12月2日に760、000円で妥結し(株)シンケンが11月25日に480、000円で妥結した。全倉運は単純平均30組合で平均回答額は633、202円、加重平均で631、392円となっている。なお、全日通は19春闘時に600、000円で妥結している。

④ 他団体の回答状況
連合は11月5日の時点で、加重平均688、520円(昨年実績マイナス28、913円)で、国民春闘共闘が11月18日時点で、加重平均631、247円(昨年同時期マイナス72、600円)となっている。日本経団連の11月14日の時点では、加重平均964、543円(昨年同時期プラス14、159円)となっている。

Ⅲ. 2020年春闘の経過と総括

1. 各労働団体の取り組み

(1) 連合は2020年の春闘で、最低賃金についで時給1、100円以上を必須目標とし、勤続17年(35歳相当)に時給1、700円、月給280、500円を目指す昇給制度を要求する方針案をまとめた。金額や水準を具体的に示すのは初めてであり、目標金額を明記することで、ベースアップ(ベア)だけの要求の場合、雇用形態や企業規模により広がりがちな賃金格差の解消を進める狙いがある。春闘方針案では、ベアについて5年連続の2%程度とする。定期昇給などと合わせて4%程度とする従来型の賃上げ要求も併記している。

(2) 全労連・国民春闘共闘委員会の2020年春闘方針では、全国一律最賃制度の確立や非正規労働者の均等待遇、労働時間の短縮、改憲反対の運動を重視し、大幅賃上げ、ハラスメントの根絶、無期転換など、人生設計可能な働き方実現のための抜本的構造転換を求めていくとした。

(3) けんり春闘実行委員会は、「20けんり春闘発足総会」にて「8時間働けば生活できる賃金を8時間働けば暮らせる社会を！」をメインスローガンに掲げ、どこでも誰でも「月額25万円以上、時給1、500円以上の最低賃金保障」を求め、中小零細、非正規労働者の低賃金は正、格差解消のたたかいはする方針を確立した。賃金引き上げ額については、月額20、000円(7%)以上、時給150円以上とし、7%の内訳として、生活上昇分3%、消費増UP分2%、物価上昇分を2%とした。

(4) 交通労協2020春季生活闘争方針(案)では、2020春闘においても引き続き生産性三原則に基づいた「賃上げ」「働き方の見直し」を求めるとともに、働き方も含めた「サブライチェーン全体で生み出した付加価値の適正配分」に一体的に取り組むことで、社会全体の生産性向上を促し、成

2. たたかひの総括

(1) 労働条件引き上げのたたかひ

冬季一時金闘争では、第90回定期全国大会で確認した方針の下、消費税増税を受けた後の組合員の切実な要求として一時金の引き上げに全地方、全支部が全力を挙げたたかいました。しかし、米中貿易摩擦の影響もあり世界的に景気減速するなか、国内では内需の柱である個人消費も弱く経済の先行きを不安視する企業が多くみられ

果の適正配分につなげていくとしている。とりわけ「賃上げ」については、広く社会全体に賃上げを促す観点と企業内で働くすべての労働者のセーフティネットを強化していく観点、加えて中小組合や有期・短時間・契約等で働く者の賃金を「働きの価値に見合った水準」へと引き上げていく観点から、「底上げ」「底支え」「格差是正」の取り組みを再定義するとなっている。

【要求額】	【要求提出日】
全港湾	20、000円
日港労連	20、000円
検数労連	20、000円
全日検	20、000円
日検	20、000円
検定労連	20、000円
海事検定	18、561円
シンケン	16、663円
大港労組	20、000円
全倉運	5%プラスアルファ
全日通	11、000円

(5) 全国港湾は、2020春闘の重点課題として「魅力ある港湾労働・人間らしく働く」の旗を高く掲げ、①労働環境整備の必要条件を創り出す、②産別制度賃金引き上げ、個別賃金の大幅賃上げ、③港湾の体制的「合理化」に反対、④事前協議制度の厳正運用、など9項目にわたって春闘方針(案)を討議し、具体的には、産別最賃184、500円、産別制度としての時間外割増率と労働災害企業補償制度の確立などを要求としている。

(6) そういった各団体の取り組みの中、2020年1月に中国の武漢市で発生した新型コロナウイルスは世界的な広がりをみせ、日本国内では集団での集会や行動などが自粛されるなど、春闘スタート時に多大な影響を与えた。また、4月8日には「緊急事態宣言」が出されるなど、国内外の経済にも影響を与え、特に物流産業にとっては、たいへん苦しい春闘を余儀なくされた。

2. 全国港湾加盟単組の取り組み

(1) たたかひの経過

①全港湾は、第41回中央委員会において、組合員が一体となったたたかひ春闘として、賃金引き上げ要求額「基本給一律20、000円」を確認し、第1回統一回答指定日は3月16日を基本として、各地方の集中回答指定日ゾーンを3月16日〜3月16日とした。新型コロナウイルスの影響が出るなか、各地方支部は精力的に、また交渉に工夫を凝らしながら精力的に交渉を進めた。6月に入って、全体の7割に有額回答が出された。そのうち8割強が妥結の確認を行なった。6月4日の最終集計では、回答額平均は闘争分会で3、392円(昨年マイナス515円)、速報分会で3、623円(昨年マイナス481円)となっており、昨年を下回る結果となった。

②日港労連は、基準内月額賃金20、000円、制度賃金6%引き上げ(基準内として)を要求し、2月20日に要求書を

提出した。第1回港荷交渉では「定年を2020年4月1日より62歳とする」について、仮確認書を締結した。3月5日の第2回港荷労使交渉では業側から「新型コロナウイルスがある程度収束するまでの延期」の申し入れを労側として理解し、了承した。緊急事態宣言が解除されたのち6月から交渉を重ね、第5回交渉において、基準内平均5,000円で妥結となった。

③検数労連は、本給一律20,000円要求と産別協定完全履行を求め、2月12日に要求書を提出した。第2回交渉は2月25日に開催し、春闘に係る基礎資料の提出、コロナウイルス対策を求めた。6月に入り再開された交渉では、日検が6月18日に全国平均3,465円(定昇、定率昇給含む)で妥結し、全日検は6月24日に全国平均3,262円(定昇、一律、職務経験加算込)で妥結した。

④検定労連は、3月27日に開催した交渉で、業側より「現社会的情勢では交渉を続けるには危惧があり、情勢が終息した時点で協議に応じる」との申し入れに対し、「昨年並み改定水準を基に、現情勢が終息次第再開する」ことを確認した。シンケン労連は6月24日に組合員一人平均4,181円で妥結したが、海事検定職組は7月1日時点で交渉を続けている。

⑤大港労組は、5月20日の船内統一交渉を行なったが、「検討に値する回答なし」と進展は見られなかった。その後、6月23日開催の第5回船内統一交渉において、4,000円にて妥結している。

⑥全倉連は、5月8日時点の集計では、加重平均で4,807円、率にして1.85%となっていたが、6月26日時点では3.5組合平均4,854円(1.82%)、組合員3,798人の加重平均で4,984円(1.78%)となり、単純平均、加重平均ともに前年同期時を額・率とも下回っている。

⑦全日通は、3月12日での交渉の結果、賃金については3,470円、一時金年

間3・2ヶ月で妥結に至った。

③ 妥結結果
各加盟単組の妥結額、妥結日は次の通りです。

【20年妥結額】 【妥結日】
【19年妥結額】

全港湾	3,392円	6月4日(最終集計)
日港労連	3,907円	
検数労連	6,000円	
全日検	3,262円	
日検	4,370円	
4,994円		
4,655円		
3,465円		
4,994円		
4,000円		
4,000円		
4,181円	4月6日(大筋合意)	
4,185円		
大港労組	4,000円	
4,000円		
6,000円		
全倉連	4,984円	
5,127円		
全日通	3,470円	3月12日
4,780円		

3. 全港湾の取り組み

(1) たたかひの経過

①秋から年末にかけての中央執行委員会において、賃金引き上げと職種別最低賃金の確立、各種労働条件の引き上げについての協議経過を踏まえ、組合員が一体となつてたかひ春闘とすべく職場討議をすすめてきた。また、産別制度要求については、長年の課題となっている産別最

低賃金の解決に向けてのたたかひ方や時間外割増や労災企業補償制度の確立など、全国港湾の産別課題についても討議をすすめてきた。

1月30日〜31日開催の第41回中央委員会では、賃金引き上げ「賃金引き上げ一律20,000円」を統一要求とし、65歳定年延長や月給制の確立、労働時間短縮の取り組みを基本に方針を決定し、第1回統一回答指定日は3月16日(月)を基本として、各地方の集中回答指定ゾーンを3月16日(月)〜19日(木)とし、4月上旬の決着を目標に中央本部と地方本部、支部が連携して20春闘をたたかひことを決定した。

本部提案の職種別最低賃金の確立については議論不足としたことから今後の検討課題となったが、産別制度要求では17年度労使確認である産別最低賃金168,920円の協定化を第一とし、そのうえで引き上げ要求を全国港湾の春闘方針へ反映させることを決定した。

また、要求書の提出は中央、地方、支部の連署とし、2月21日(金)までに提出すること。ストライキ権の確立の確認は、全国港湾の要求、全港湾の要求について別々に確認することとし、2月21日(金)までにおこなうこと。労調法の手続きは、全事業所を網羅したうえで、全港湾統一要求(賃金引き上げ)について中央本部でおこなう。また、全国港湾の産別要求についても、中央本部が一括しておこなうことも併せて決定した。

各地方、支部は方針決定後、ただちに闘争体制を組み、要求書提出後、スト権については全港湾統一要求、全国港湾産別要求とで約95%という高い賛成率で確認された。中央本部は速やかに労調法申請を行ない、闘争体制を整えた。

②2月20日に第1回中央港湾団交が開催されたが、新型コロナウイルス感染予防の観点から、参加人数を絞つての開催となり、要求主旨説明は「主旨説明の文書」を配布して行った。その後3月30

日に日港協より感染予防の観点から、第2回中央港湾団交延期の申し入れがあり、緊急常任会議を開催し、検討の結果、これを了承とした。

③3月24日新型コロナウイルス感染症予防策を講じる中、第6回中央執行委員会を闘争委員会として開催し、第2回回答日に向けて山場の設定と解決のための春闘戦略を決定し、あわせて各地方・支部に対して妥結権の委譲を行った。

④各地方・支部は新型コロナウイルス感染症の対策を講じ、少人数での交渉や回答を文書にて提出させるなど、積極的に交渉を進めたが、統一回答指定ゾーンでは回答額が受けられない地方もあり、有額回答は全体の2割にとどまった。

⑤4月10日には国からの「緊急事態宣言」が出るなか、中央本部書記局体制も制約を受け、集計も思うように進まなかったが、全体の5割に有額回答が出せられ、闘争分会での回答額平均は3,008円となり、昨年同時期を840円の減となった。

⑥解決目標である4月17日を迎えるなか、各地方・支部は春闘山場での交渉を行なってきた。依然として新型コロナウイルス感染症対策を取りながらの厳しい交渉となった。

6月4日の最終集計では、闘争分会では、318分会中228分会(72%)に有額回答が示され、回答額平均は3,372円、率で1.17%となり、昨年同時と比べて、322円減となった。そのうち217分会(95%)が妥結し、妥結額平均は3,392円となり、昨年妥結額平均3,907円を515円下回る結果となった。

速報分会では、140分会中112分会(80%)に有額回答が出され、回答額平均で3,611円、率で1.23%となった。そのうち108分会(96%)が妥結し、妥結額平均は3,623円となり昨年の妥結額平均4,104円を481円下回る結果となった。

職種別の回答状況は、港湾の回答額平均が3,703円(昨年同時期3,900円)で昨年を287円下回り、トラックの回答額平均は2,079円(昨年同時期2,486円)で昨年を407円下回った。一般の回答額平均は2,132円(昨年同時期2,978円)となり、こちらも昨年を846円下回った。

⑦中央港湾団交については、延期の確認を行なった後の第2回中央闘争委員会にて事務局間にて折衝を行うとし、当面は各単組にて個別賃金の引き上げに集中するとした。その間の折衝では、通常の形式での団体交渉は大変困難であるとの共通認識の上、日港協は「何らかの形で工夫をしながら交渉を進めたい」としてきた。

⑧4月9日に行われた「ONE事前協議」の場で、組合は「団交の在り方について工夫をする」と考えは一致しているが、日港協としての検討結果を求めた。日港協は「現在のところ具体的に回答できる段階のものはない」とし、組合は再度「工夫」の内容を具体化するよう求める。同時に、「週休二日制の2020年履行」が各職種において出来ていないことを指摘し、実施できる環境を作るように日港協に求めた。

⑨4月28日開催の第6回戦術委員会では、組合より「文書回答」で回答することを日港協へ求めること、5月中の解決を目指す基本方針のもとに引き続き「工夫して交渉の場の設定」と「産別交渉と個別賃上げの一体的な取り組み」を確認し交渉再開に向けた努力をすすめることとした。

⑩5月15日、組合は「20春闘仮協定案」という体裁で考え方を日港協へ示し、日港協へ踏み込んだ回答を準備するよう要請した結果、5月21日に文章によって第1回回答を日港協は示した。この回答を受けて5月22日に開催して第9回戦術委員会では、日港協への大幅な修正を求めることと同時に、5月25日には「緊急事態宣言」の全国的解除が

予測されることから、団交再開の申し入れを行うことを確認した。

⑪6月19日、コロナ禍によって中断を余儀なくされていた第2回中央港湾団交を再開した。この間、事務折衝において業側の回答を得ていたことから、業側は組合側の意見を求め組合側は、適正料金確保の具体的な行動を明記する時期であることや、定年制や関連専業の5・9協定の具体化や労災企業補償のさらなる進展を求めた。業側は、本日での修正回答は難しいとして、6月内での開催を求めてきたことから組合側はこれを了承して団交を終了した。

⑫6月30日開催の第3回中央港湾団交は、前回以降、事前協議委員会を中心に修正回答を求める折衝を行ってきた経過を含め開催された。業側は「コロナ問題があったとはいえ、労使協議の場が限られてしまい迷惑をかけた」と陳謝し、修正回答を提示した。組合側は修正回答に対し、「適正料金確保の具体的な行動を明記することや、定年制や関連専業の5・9協定の具体化、労災企業補償のさらなる進展が求められている」と主張し、「20春闘の合意に基づく誠意を持った協議が続けられることが大事」として、「今春闘で残された課題は多くあるが、労使の努力で今後の港湾産業が発展できるように」と要請し、20春闘の合意を確認した。

(2) 継続課題の取り組み

①定年延長の取り組みでは、高齢者再雇用制度を確立している分会数は、港湾分会196分会中、192分会で、トラック分会では54分会すべて、一般職分会でもすべての分会が確立している。しかしながら、賃金体系については月例賃金の50%以下の分会も見られることから、賃金条件の引き上げが必要となっている。

②労災企業補償上積み取り組みでは、依然として要求額との開きが見られ、特に4級以下の引き上げが重要となっている。港湾産別でも20春闘で要求してい

る。港湾産別でも20春闘で要求してい

るが、日港協との考え方の開きが見られる。
 ③指定事業体問題では、「働き方改革関連法」により、2020年4月から正社員と非正規社員との間の不合理な待遇差が禁止されることとなり、検査事業労働者と指定事業体労働者の不合理な待遇差の解消が必要となることから、指定事業体の存在意義が無くなってしまい、指定事業体労働者の検査事業本体への移籍が急務となっている。

全国闘争である指定事業体日興サービ
 スに関しては、5月現在でも不合理な待遇差の解消に至っておらず、違法状態が続いていることから本体への移籍を原則に取り組みが必要となっている。

④週休二日制度の取り組みでは、2014年産別協定である「2020年4月1日履行」の取り組みを進めてきたが、全港湾全日検四地区において履行させるに至っていない。日港協への協定不履行を訴えながら2021年度には履行できる取り組みが必要となっている。

⑤新型コロナウイルス感染症は新たな課題を労働者に突き付けてきた。港湾・トラック産業は日本の経済・物流を支えている重要な産業であり、日々の労働を止めるわけにはいかない。しかしながら感染者や濃厚接触者に対する国の保障は完全なものと言えず、全港湾はいち早く休業補償の取り組み指示を出し、各地方・支部での取り組みをすすめてきた。北海道地方、東北地方、日本海地方では労働者の不利益を生じさせない協定を締結し、四国地方香川県支部でも感染が疑われる場合は自宅勤務とする協定を締結した。たたかいはの総括

(3) 全港湾20春闘では、港湾産別闘争と連動させ、個別賃上げ及び労働条件引き上げを目指し、たたかう方針で取り組みました。しかし、要求提出時には新型コロナウイルス感染症が各地で発生し、感染予防対策から団体交渉も開催できない地方が出るなど、交渉自体が難しい状況でした。また、物流産業に与えた影響もあり、中国を

中心に貨物の動きが停滞するなど、賃上げ交渉は厳しいものとなりました。

各地方支部は新型コロナウイルスから組合員の命を守るため、感染予防の対策を十分に取りながら、書面回答や交渉人数を少人数にしぼるなど工夫を凝らしながらの交渉を積極的にすすめました。交渉では我々労働者の要求にこたえるための原資、すなわち料金がもたらえていないことも各地で見られ、残念ながら昨年の妥結額平均を下回る額での妥結を余儀なくされた分会もありました。20春闘は、あらためて認可料金制度復活の重要性が求められた春闘でした。認可料金制度復活は港湾産別労使での取り組みが必要です。いま以上に労使関係の強化を目指し、賃金引き上げ、労働条件の引き上げに取り組みなければなりません。

Ⅳ. 夏季一時金闘争

1. たたかひの経過

要求額の設定	夏季一時金闘争は、第6回中央執行委員会において議論を行ない、昨年同期の額率以上とすることを基本的に下記の確認を行い、各地方・支部でのたたかひをすすめた。
① 要求額は昨年同期の額率以上とする。	
② 要求書提出は6月上旬とし、解決目標を6月下旬とする。	
③ 要求書の作成、争議予告の手続きは各地方・支部で行う。	
各地方・支部の要求額と日程	
地方	要求額
北海道	分会ごと
分会ごと	分会ごと
東北	3ヶ月(分会ごと)
6月12日	6月23日
日本海	70万円
6月1日	6月25日、26日
関東	85万円以上
6月5日	6月12日

東海5支部 昨年以上
 2月21日 支部ごと

名古屋支部	92万円
5月15日	6月19日
関西	90万円
阪神支部	90万円
6月1日	6月22日
大阪支部	90万円以上
6月8日	7月6日
神戸支部	昨年を下回らない額
6月8日	
築港支部	3ヶ月以上
6月11日	7月3日
建設支部	分会ごと
分会ごと	
四国	80万円
6月4日	6月19日
九州	
関門支部	90万円
6月10日	6月23日
小倉洞海	80万円
6月10日	6月23日
博多支部	65万円
6月10日	6月23日
長崎県支部	3ヶ月以上
6月10日	6月23日
鹿児島支部	65万円以上
6月10日	6月23日
刈田支部	90万円
6月10日	6月23日
沖縄	35割
春闘時	春闘時

2. 回答状況及び妥結結果

(1) 7月16日の最終集計では、速報分会で157分会中137分会に有額回答が示され、回答額平均は474、125円となっており、そのうち妥結した分会は分会で妥結額平均は480、912円となっており、昨年同時期を5、606円下回っている。

(2) 闘争分会では、157分会中252分会に有額回答が示され、回答額平均は465、357円となっており、そのうち妥結

した分会は236分会で妥結額平均は475、488円となっており、昨年同時期を12、296円上回っている。

(3) 職種別で見ると、港湾の妥結額平均は491、356円で昨年同時期を6、059円下回り、トラックは妥結額平均348、163円で昨年同時期を21、897円下回り、一般では妥結額平均368、352円が昨年同時期を30、994円下回っている。

3. 各労働団体の回答状況

(1) 経団連の6月17日付けの第一次発表では、大手企業の2020年夏の賞与(ボーナス)では、回答した86社の平均妥結額は925、947円と、19年夏と比べ6%減少となり、マイナス幅はリーマン・ショック直後だった09年夏(19%減)以来、11年ぶりの大きさとなっている。

(2) 連合の20春闘生活闘争第7回最終集計(7月6日発表)では、年間型の一時金回答は月数で4・79ヶ月(前年比マイナス0・07ヶ月)、金額で1、533、681円(前年比マイナス1、698円)となっており、季節別の回答額は月数で2・2ヶ月(前年比マイナス0・23ヶ月)、金額で655、452円(前年比マイナス44、233円)と昨年を下回る結果となった。

4. 全国港湾加盟単組の回答状況

(1) 日港労連は、現在、各地区統一交渉中であり、集計が出ていない。

(2) 検数労連は、7月1日の第6回一時金交渉にて、全日検が383、945円プラスアルファ(前年比マイナス40、971円)、日検が455、093円(前年比マイナス1、117円)の回答が出され、これ以上の修正を引き出すことは困難と判断し、機関討議に入ることを確認している。

(3) 検定労連は、海事検定職組が6月23日に730、000円(組合員平均)で妥結し、シンケン労組が6月19日に430、000円(組合員平均)で妥結している。

(4) 大港労組は、6月23日の第5回船内統一交渉において、春闘とともに夏季一時金503、000円プラス17、000円(一律支給)で妥結している。

(5) 全倉運は、7月9日現在、平均回答額として、単純平均で611、869円(対前年比マイナス13、368円)2・175ヶ月(対前年比マイナス0・084ヶ月)となっており、加重平均では、691、016円(対前年比マイナス4、454円)2・487ヶ月(対前年比マイナス0・32ヶ月)となっている。

(6) 全日通は、一時金3・2ヶ月で妥結している。

5. たたかひの総括

2020年夏季一時金闘争は、新型コロナウイルスの影響による世界経済低迷期に入り、各企業の先行きの見えないなか、厳しいたたかひを余儀なくされました。金額的には昨年同時期を下回る結果となりましたが、一部の速報分会では昨年を上回りました。生活費の一部である一時金に実績を反映させるとして、積極的に追上げた地方・支部もあり、来年につなげられる数字となりました。また、金額だけでなく、交渉の場が少人数に限られるなど、難しかった闘争だと言えますが、今後に生かせるたたかひとなりました。

(1) 中央労災職業病対策会議について
 労災企業補償において統一協定化を目指し、中央執行委員会での議論を行なってきたが、現状では地方ごとで考え方に開きがあることから統一協定化は見送っている。しかし、労働者にとって大変重要な課題であることから、各地方担当者での開催を予定していたが、新型コロナウイルスの影響で開催には至らなかった。

(2) 中央安全専門委員会について
 3月18日、全国港湾労働安全専門委員会が開催され、①コンテナ多段階積み荷役対策について、②災害からの避難対策について、③新型コロナウイルス感染症対策について、④放射線健康診断について、問題点の洗い出しや対策について議論した。

V. 主な闘争課題の取り組み

1. 合理化反対、雇用保障制度のたたかひ

(1) 労働者供給事業について
 ①全港湾中央本部取得の下での事業所は、秋田支部、八戸支部、甲府支部が増えたことから18支部19事業所となった。支部独自の事業所は6事業所で合わせて全体で25事業所となっている。また、本部では5年ごとの事業許可更新の申請を行なった。

2. 労働安全衛生と福利厚生充実のたたかひ

(1) 中央労災職業病対策会議について
 労災企業補償において統一協定化を目指し、中央執行委員会での議論を行なってきたが、現状では地方ごとで考え方に開きがあることから統一協定化は見送っている。しかし、労働者にとって大変重要な課題であることから、各地方担当者での開催を予定していたが、新型コロナウイルスの影響で開催には至らなかった。

(2) 中央安全専門委員会について
 3月18日、全国港湾労働安全専門委員会が開催され、①コンテナ多段階積み荷役対策について、②災害からの避難対策について、③新型コロナウイルス感染症対策について、④放射線健康診断について、問題点の洗い出しや対策について議論した。

(3) 3月12日、安定協合理事会が開催され

た。港湾年金の制度改正について、改正港

湾労働者年金制度規程(案)が示され、勤続期間要件を満60歳から満65歳までに、加入年齢上限を満42歳から満47歳に引き上げるとし、経過措置としては、採用時点で遡って年金制度に登録できるときとした。そして、施行日を令和2年4月1日とする事で確認された。

3. 労働者の権利確立と組織攻撃に対するたたかい

検数事業体において検数労働者としての権利と差別的な扱いが続いている。問題解決のために3月24日開催の第6回中央執行委員会において指定事業体闘争(日興サービス分會)を全国闘争として確認した。

4. 労働者ならびに国民的諸課題のたたかい

運動方針に基づき、地域での労働組合や諸団体との連携、共闘を目指すこととして取り組んできたが、新型コロナウイルスの影響により、積極的な取り組みは出来ず、署名活動にとどまった。

5. 反戦、反核、平和と民主主義、環境を守るたたかい

(1) 被爆74周年原水禁大会

福島大会、広島・長崎大会が各々開催され、福島大会(2019年7月27日)には東北地方2名、広島大会(2019年8月4日〜6日)には関西地方3名、長崎大会(2019年8月7日〜9日)には九州地方2名と中央本部1名が参加した。

(2) 8月15日、「戦争犠牲者追悼、平和を誓う8・15集会」に真島委員長が出席し献花した。

(3) さようなら原発全国集会が9月16日に代々木公園にて開催され、全港湾から青女部を中心に東北地方40名、関東地方48名、中央本部5名の総勢93名が参加した。

(4) JCO臨界事故20周年集会が9月29

日開催され、東北地方42名と関東地方4名が参加した。

(5) ロナルドレーガン母港化抗議集会が10月1日に横須賀ヴェルニー公園で開催され、関東地方25名と中央本部3名が参加した。

(6) 「憲法理念の実現をめざす第56回護憲大会」が11月17日から19日までの間、北海道内で開催され、北海道地方より3名が参加した。

6. 選挙闘争のたたかい

19年度は主たる国政選挙はなかったが、任期満了に伴う沖縄県議選(定数48)が2020年6月7日に投票され、全港湾沖縄地本の積極的な取り組みの結果、米軍普天間飛行場(宜野湾市)の名護市辺野古移設に反対する玉城デニー知事の支持派が過半数を維持した。これにより辺野古移設反対の勢力も過半数を引き続き得ることとなった。

VI. 港湾労働者の取り組み

1. たたかいの経過と総括

(1) 11月1日、「はくおう」の事前協議違反問題及び産別最賃統一回答問題等々で、急遽、中央港湾団交が開催された。7月25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、沖縄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」が再び沖縄(那覇軍港)等に入港しようとしてきたことから、10月22日、全国港湾・全港湾は現地沖縄に向かった。沖縄地区港湾は10月24日にストを構え、謝罪を求め、23日の協議に臨んだ。しかし、協議に進展はなく、沖縄地区港湾は24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、業側と再度協議することとなったため、「はくおう」は入港せず

沖待ちとなり、24日に構えていたストは延期とし、運営会社である「ゆたかシッピング」を交えて再協議となった。協議した結果、「ゆたかシッピング」が責任をもつとしたことから、11月3日まで待つとの期限を決めた上で一旦協議を終え、本日4日の「はくおう」の荷役に限っては認めるとし24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、11月1日、中央港湾団交が開催された。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。地元沖縄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。ただし、この間、「フェリー」で「自家荷役」、寄港地についても埠頭やバースの記載もない等の事前協議申請となっており事前協議の厳格運用とは言えないと指摘、船社側に伝えるよう訴えた。すると、業側は伝えるとした。

事前協議違反問題については、今回の中央団交を以て一区切りとなった。

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すすめているが、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申請は当面見合わせるとした。

(2) 11月1日、年末年始例外荷役の件で労使政策委員会が開催された。業側からは例年通りの年末年始例外荷役協力要請があった。組合側は、労働条件が昨年同様と確認できたことから、これを認めるとし、議事

確認した。

(3) 12月20日、中央事前協議が開催された。MSC(メキシコ・南米西岸航路)の横浜港への臨時寄港案件については再協議をおこなってきたが、業側からはこのまま協議が整わなければ抜港もありうるなどの話があった。しかし、組合側より、やはり雇用不安が払拭できないとして船社に申請の取り下げを求めるなど組合側の見解をとりまとめて船社に提出を要した。

(4) 12月24日、MSCの案件について申請を受けられない旨、中央事前協議議長宛で文書を提出した。そして、今後、合理化に向けた、コンソーシアムの再編が懸念されることから、4役会議において検討した結果、各地区においても実態把握をおこない、改めて自動化に反対である旨の態度表明をおこなうよう指示するとした。

(5) 12月20日、港湾の自動化・機械化に関する労使協議会、産別最低賃金に関する労使協議会が開催された。

①港湾の自動化・機械化に関する労使協議会では、業側よりコンテナの増加、少子高齢化、労働者不足等々を理由にRTG遠隔操作の導入を進めたい旨が述べられたが、組合側より雇用不安が募るばかりであり反対と改めて主張、政府・ユーザーが進める合理化にどう対応するのかと迫った。協議は引き続きおこなうとした。

②産別最低賃金に関する労使協議会では、業側より何とか対策を模索しているとの話があったが具体案等の話は出されなかった。そのため、組合側より2月の中央委員会までに回答がなければ不当労働行為救済申請をおこなうと述べ期限を切った。次回、産別最低賃金に関する労使協議会は2月4日に開催するとした。

③2月4日、産別最低賃金に関する労使協議会が開催された。しかし、議論は平行線のままで不調に終わり、組合側より中央労働委員会に救済申立するとした。

④2月10日、全国港湾と港運同盟の連名で中央労働委員会に対し不当労働行為救

済申立書を提出した。中央労働委員会としての取り扱いについては2月19日、3月4日に内部で検討の上判断することであった。

※その後、新型コロナウイルスの影響等で内部検討が遅れている模様で、また、取り扱いの判断は中央労働委員会から示されていない。

(6) 19春闘での懸案事項であった港運同盟北海道地本による苫小牧港での強行荷役に對し、全国港湾での協議をこの間すすめてきた。具体的には2月5日開催の全国港湾第5回中執で全港湾、全国港湾の立場を以て下の通り明確にして、港運同盟との協議を続けた。①両組織の共闘関係を大事にする立場でこの協議を通じて北海道地区の両組織での話し合いができる状況を作る。②「コンテナ船をライフライン」と位置付ける考え方は採用しない。これが一致するならば19春闘での経過に関する抗議は「留保」する。③産別ストの実施にあたっては、合同会議などの中で確認をしながら進める。④以上のことを「覚書」として文書交換するとともに、これができるなら両組織連名で北海道港運協会に「産別労使関係重視と協力の対応を求める」要請を行なう。

2月14日の協議では、20春闘を契機に共闘を進化させる方向について、港運同盟は了解し、全国港湾中執の考え方を述べ、港運同盟としては「覚書」の主旨を含めて持ち帰ることとした。

2月25日、持ち帰り検討とされていた「覚書」について、港運同盟としては承認できないとの考えであるが、引き続き協議継続の申し入れがあり、中央港湾団交に合わせて3月12日前後に港運同盟北海道地本を入れて協議することとした。しかし、団交延期により協議は出来なかったが、3月9日に港運同盟が「覚書」の内容を受け入れられないとすれば、これ以上事務局間の協議継続では打開の見通しはないことを全国港湾は宣言した。そのうえで、3月24日の全港湾中執までを節目ととらえ、

議に進むことを提起した。

3月16日開催の委員長・会長レベル(糸谷、真島、日吉、横山)では、覚書の主旨を繰り返す述べ、「戦術の問題は合同会議で協議することを前提としている」とも強調して合意を促した。

3月17日の港運同盟での会議において、全国港湾の考え方は「覚書を基に組織を拘束する懸念から」受け入れがたい旨の報告を受け、全国港湾としても問題解決の長期化は、港荷労協への影響も懸念されることから、当該組合である日港労連にも報告を行なった結果、日港労連委員長と港運同盟会長が問題解決に向けて協議を3月23日に行なった。その内容は全国港湾が双方の覚書として提起したものを「申し入れ書(公文)」とし、その協議経過を「議事録(書記長印)」にして残しつつ、「口頭確認書(委員長印・非公開)」を行なう事が出来ないかを港運同盟が持ち帰り検討することだった。

3月27日、港運同盟は全国港湾に対して内部検討した結果、この方法をもって解決に導きたいとの回答を得た。これを受け全港湾は4月開催の中央執行委員会での検討をおこなうこととしたが、新型コロナウイルスでの外出自粛を受け開催を見送ったことから、6月開催の第7回中央執行委員会での検討を行なったが、港運同盟北海道地方から何ら連絡もないことから中央執行委員会は回答保留と判断した。

(7) 3月27日、ONEコンソーシアム再編に係る臨時事前協議(労使政策委員会)が開催された。日港協よりこの間の数値的検証資料の提示を受け議論した。組合側は「雇用と職域を確保する具体案」を提示した。日港協は組合側の意向に沿い、関係元請等が申請を差し替えるよう作業を進めるとしたため、組合側は待つこととした。

(8) 4月9日、日港協と事務折衝をおこなう、横浜港において雇用・職域が確保できるように、申請を横浜港において「協力」とする文章に差し替えること概ね了承した。4月13日、事前協議文章の差し替えが決

定された。

まり、ONE関係の航路再編に係る事前協議については中央・地区平行で協議し判断するとした。

2. たたかいの妥結内容と総括

19年度の港湾産別における運動の取り組みとしては、「はくおう」の事前協議違反問題では全国港湾と沖繩港湾の間で、問題意識について多少なりの違いが問題を長引かせた原因にあると考えます。事前協議の事業者側の代表である日港協に対峙するには、労働者が一団となって臨むべきものであり、そのことがないと問題解決にはなりません。また、北海道苫小牧港の問題についても、問題に対する意見の相違が出たことも確かです。このような取り組みを素直に反省することも経験を活かし、港湾労働者のたたかいとしなければなりません。

また、日港協との正常な労使関係は戻せていません。統一回答拒否問題等があることは確かですが、このままでは、船社やユーザーといった大資本からの搾取からは逃れられませんが、正常な労使関係に一刻も早く戻し、認可金制度復活の取り組みを急がなければなりません。そのためには、地方・支部との密な連絡や議論を重ね、港湾産別運動に取り組むことが必要です。

VII. 港湾労働者の政策課題の取り組み

1. たたかいの経過と総括

(1) 秋年末中央行動

11月14日、15日、全国港湾・港運同盟の共催による19年秋の中央行動がおこなわれ総勢150名程が参加した。19秋年末行動は、港湾の体制的「合理化」に反対し雇用を守ろう！をスローガンとし、14日には国交省、厚労省、15日には経済産業省、外船協、日本貿易会と交渉をおこなない「港湾政策並びに港湾労働に係る申入れ」、「港湾労働政策に関する申入れ」をおこなった。消防庁については20日に交

渉をおこない「危険貨物等の取り扱いに関する申し入れ」をおこなった。また、15日には衆議院議員会館内にて決起集会を開催、産別最賃の統一回答拒否の問題については宮里弁護士(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。また、政党からは、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。そして、短い時間ではあったが、港湾政策要求についての懇談をおこない意見交換した。

(2) 20春闘中央行動

新型コロナウイルスの感染状況などを考慮した結果、3月18日、19日に予定していた中央行動は規模を大幅に縮小しデモ行進については中止するとした。ただし、経産省交渉、消防庁交渉、外船協交渉、貿易会交渉についてはおこなうとし、国交省・厚労省については要請のみ行ない協議は後日とするとした。

2. たたかいの妥結内容と総括

新型コロナウイルスの影響もあり、政策課題の取り組みの進展は見られませんでしたが、全国港湾は港湾で働く仲間のために、如何に感染症から守るかを取り組んできました。全国の港湾で働く仲間の声を集め、何が出来るのかを協議し、国交省には「検疫強化と感染予防対策」を求め、厚労省へは休業を余儀なくされる事業者と労働者への「補償制度の拡充」を求めました。まだまだ国の対応は十分なものと言えませんが、水際で働き、止めることのできない港湾物流の安心・安全を目指し、伝染病対策を確立することが求められています。

VIII. 海コン・トラック・バス労働者の取り組み

1. たたかいの経過と総括

(1) 海コン・トラック・バス合同対策会議

11月11日(水)〜12日(木)にかけて合同対策会議を開催した。今回の合同対策会議は国土交通省や厚生労働省との学習・意見交換会を行ない、交運労協からは慶島事務局次長を講師として招き、「ホワイト物流」についての学習会を中心に行った。今回は時間的猶予がなく分散会は出来なかったが、トラックに関わる具体的な運動方針を策定すべきとの多くの声があった。まずは、実態調査を行い各地方支部においてどのような労働条件(賃金など)になっているのか調査を始めると確認し、その調査結果をもとに課題を見つけて制度政策(案)を模索しようとする確認した。また、20春闘に提出する要請書の案について持ち帰り検討することとなった。

①国交省貨物課課長との懇談では、「トラックドライバーの長時間待機による休憩、トイレなど、労働環境の劣悪さを十分認識している」などの発言もあり、国交省としても荷主勧告制度を活用しながら適正料金の收受に向けて「標準運賃の策定」を模索したい。との見解があった。荷主団体の理解が必要としながらも、トラックドライバーの労働環境の改善に少しでも早く着手できればとの回答も得た。

②厚労省との懇談では、「改善基準告示違反など、指導体制は強化をしている。是正勧告など、書面によって厳しく対応している。働き方改革については、法施行以降、具体的にどこまで進んでいるのか進捗について今時点把握はできていない。法施行による自動車運転労働者の労働環境改善がすぐに進むとは考え難しく、しばらく時間がかかる」などと回答があった。

IX. 組織強化と拡大の取り組み

1. 組織現勢と動向

2020年7月1日現在で、全港湾中央登

録人数は9,945名となりました。2019年7月時点の9,911名と比べると34名の増加となりました。各地方・支部の取り組みもあり、また、既存の分会・組合員を守る取り組みの成果と言えますが、依然として目標である10,000名には達していません。全国の地方本部、支部、分会の推移は、地方本部で9地方本部、支部は中国支部の消滅と甲府支部の結成で、47支部(前年47支部)となっています。分会は4支部が新たに分会を結成しましたが、9分会が消滅となり、期首では前年の431分会から420分会と11分会の減となっています。

2. 組織強化の取り組み

(1) 青年代表者会議

9月27日、青年代表者会議を開催し、次回の青年対策交流集会について検討を行ったが、新型コロナウイルスの影響で開催とはならなかった。

(2) 第1回教宣部会

10月10日に教宣部会を開催し、①組織拡大キャンペーン、②中央労働講座、③港湾労働・フレイクタイム・共同デスク、④全港湾ホームページ、について協議確認した。

3. 組織拡大の取り組み

(1) 今年度は新型コロナウイルスの影響もあり積極的な組織拡大の取り組みは行われなかったが、四国地本では新型コロナウイルス感染対策として、組合員へマスクを配布するなど「全港湾ここにあり」という取り組みが見られた。

X. 共闘の強化、国際連帯、政党との連携の取り組み

1. 共闘の強化

(1) 全国港湾

①10月31日、組織財政検討委員会が開催され、全国港湾規約規定案について検討をおこなった。全港湾は大会時の意見

を踏まえ、関西地方から出されていた案をベースに主張をおこなった。

②12月12日、組織財政整備検討委員会が開催され、引き続き規約案の精査をおこなった。規約の大筋については合意がとれてきたが、代議員の定数については全国港湾の中核において議論しまとめたいとした。2月に開催する全国港湾中央委員会では経過報告のみをおこなうとした。

(2) 海港労協 一部の地区港湾においてはFOC・POCキャンペーン等の取り組みは行っていないが、海港労協としての共闘は出ていない。

(3) 交運労協 ①2019年8月26日締め切りの「東池袋自動車暴走死傷事故会社への厳罰を求める署名」に取り組んだ。

②ITF会費について、交運労協より報告があった。全港湾の2020年納入額は38,688円となった。

(4) 平和フォーラム

①10月19日〜21日、第2回ピーススクールが開催され東北地方2名が参加した。

②11月9日〜11日、第56回護憲大会が北海道で開催され北海道地方3名が参加した。

③1月15日、フクシマ連帯キャラバン実行委員会が開催された。今回、静岡でのキャラバンも予定したところだが、実施できるかどうか判断待ちとなった。その後、静岡の実施は見合わせとなった。

④2月25日、フクシマ連帯キャラバン実行委員会が開催された。これまで開催に向けて準備をおこなってきたが、新型コロナウイルス問題により、大変残念ではあるが、今年のフクシマ連帯キャラバンについては中止と決定した。また、福島県民大集会、東京でのさような原発集會についても中止となった。

⑤4月17日、平和フォーラム総会、原水禁全国委員会が自治労会館で開催される予定であったが、新型コロナウイルス問題で、書面上のみで開催するという変則

開催となった。

⑥開催が予定されていた沖繩平和行進は中止となった。5月3日の憲法集会についても中止となった。

(5) 三産産共闘

①9月14日に全国一般全国協定期大会に真島委員長が参加した。

②9月14日〜15日に全日建連帯定期大会に大野副委員長が参加した。

③9月29日〜30日に全労協定期大会&結成30周年記念レセプションに鈴木副委員長が参加した。

④10月10日、関西生コン弾圧問題院内集會が開催され中央本部1名が参加した。

⑤10月17日、3産産会議が新橋で開催され今後の取り組みについて議論した。

2. 国際交流と連帯行動

(1) 2月29日から3月7日にかけて、オーストラリアで開催された建設林野海運鉱山エネルギー労働組海運部定期大会に真島委員長、諸見書記次長が参加した。これまで全港湾はMUAと交流をしてきたが、そのMUAがこの度合併し建設林野海運鉱山エネルギー労働組の一員となった。MUAはその中の港湾部門となり、今回はその港湾部門(海事部)の大会に参加をした形になった。ただし、今後も、MUA(オーストラリア海事労働組合)の名前は残り、全港湾との交流は、今まで通りMUA名での行き来ということに継続できることとなった。

以上

2020・21年度の 運動方針案

I. 国内外の情勢と 労働運動の現状

1. 国際情勢の特徴

(1) 2019年12月以降、中国の武漢市において発生した「新型コロナウイルス」は世界に広まり、7月16日時点で感染者数累計1、337万人以上、死者数は58万人に上がっている。米国やイタリアでは感染者数が中国を上回り、スペインやドイツでも多くの感染者が発生している。各国は渡航制限や都市封鎖、外出制限や臨時休業、営業規制など措置を取り、これ以上の流行を防ぐ措置を講じている。同時にコロナ禍の影響は経済にも直結した形で出ており、製造、物流を含めあらゆるところで経済活動の制限を余儀なくされ、各国のGDPは軒並み下がり、世界経済は減速の状態にあると言われている。

(2) 米国のトランプ大統領は、「中国が新型コロナウイルスのアウトブレイクを隠そうとし、世界保健機関(WHO)も中国の隠れいを支援した」とWHOの新型コロナウイルス対策を批判して「アメリカはWHOから脱退する」と発表したが、2021年7月6日に(WHO)から脱退すると国連に正式通告したことが2020年7月7日に明らかになった。今年11月に再選をかけた大統領選を控えているトランプ大統領に對して、その新型コロナウイルス対策にも批判が集まっている。アメリカでは感染者と死者の増大に加え、感染対策のための経

済活動制限によって少なくとも1、600万人が失業している。引き続きいる米中貿易戦争に加え問題はますます大きくなりそうとの見方もある。

(3) 中国では新型コロナウイルス対策で厳重なロックダウンや迅速な検査体制の拡充によって、いち早く感染拡大の封じ込めに成功したとも見られている。しかし、早くも第二波の発生を危惧する声も上がっている。また、WHO総会への台湾の参加を認めないことや香港に対する「一国二制度」問題など習近平国家主席の外交政策、特に米国との関係悪化に危惧する声もある。

(4) ユーロ圏では、欧州各国で実施されている厳格な新型コロナウイルスの感染拡大対策を受け、サービス業を中心に企業マインドが急速に悪化し、リーマンショック時を大きく下回る過去最低水準まで低下している。

(5) 台湾では2020年1月1日に行われた総統選挙は再選を目指した与党・民進党の蔡英文総統が800万票を超える総統選での過去最多得票を記録し、再選を果たした。焦点となった対中国関係をめぐり強硬な姿勢で臨んだ蔡氏に絶大な支持が集まり、対中融和路線の最大野党・国民党の候補に圧勝した。また、今回の選挙では香港問題や米中貿易摩擦といった国際情勢が追い風になり、中国への警戒感を強めた若者を中心とした有権者の支持を広げた。

(6) 香港では2020年7月1日に反体制活動を禁じる「香港国家安全維持法」が公布され、香港政府は同日夜施行した。中国による統制強化は、香港の発展を支えてきた高度な自治権と法の支配を揺るがすこと

2. 国内情勢の特徴

(1) 新型コロナウイルス感染対策が優先かつ早急な対応が求められるなか、第201回通常国会が開催された。国民の命と暮らしを守るために、しつかり対策を取ることが国会の最も重要な役割であるのを忘れ、年金制度改定法案や検察庁法改定案を含む国家公務員法等改定案、国家戦略特区法改定案(スーパーシティ法案)など、問題だらけの法案の審議を行なった。また、国民の不安に乘じ、緊急事態条項にからめた改憲論議の促進を企てる首相と与党の動きもみられている。幸いにも国家公務員法等改定案については、あらゆる国民からの反対の声が出され、今国会での審議を見送ったが、三権分立の根底を覆すようなこの法案には今後も注視が必要とされている。

(2) 内閣府が2020年6月8日に発表した2020年1〜3月期の実質国内総生産(GDP)の第2次速報値は前期比マイナスの0.6%、年率換算でマイナスの2.2%となっている。昨年10月に引き上げられた消費税に追い打ちをかけるように新型コロナウイルスで消費や設備投資などの民間需要は悪化を余儀なくされ、国内消費の自粛や世界経済の減速による輸出の悪化が進んだ結果となっている。さらに4〜6月期についてはさらに悪化するという予測がもたれている。新型コロナウイルスがもたらした影響はこれだけでなく、東京オリ

ンピックの延期も重なり、観光業や旅館業をはじめ、サービス業全般に倒産や廃業(コロナ関連倒産311件7月3日付)をもたらししている。

(3) 新型コロナウイルス感染対策について、政府は3月26日に特別措置法に基づく「政府対策本部」を設置し、「基本的対処方針」の策定を3月28日に決定した。帰国者への外出自粛の要請など必要な対策を講じるよう周知するとともに、まん延防止策については「密閉、密集、密接」の3つの条件が重なる集まりを自粛するよう強く求めた。

4月1日には国民全世帯にマスク(のちにアベノマスクと揶揄された)を配布すると表明した安倍首相は、4月7日には感染が都市部で急速に拡大している事態を受けて、政府は東京や大阪など7都府県を対象に法律に基づく「緊急事態宣言」を行なった。また、「緊急事態を宣言しても海外で見られるような『都市封鎖』を行うものではなく公共交通機関など必要な経済社会サービスは可能な限り維持しながら、『密閉』『密集』『密接』の3つの密を防ぐことなどで感染拡大を防止していく対応に変わりはない」と強調した。さらに、「最も重要なことは国民の皆さんの行動を変えることだ」とし、「効果を見極める期間も含め大型連休が終わる5月6日までの1ヶ月間に限定して、国民の皆さんには7割から8割の削減を目指し、外出自粛をお願いする」と呼びかけた。

4月16日には、「緊急事態宣言」について、東京など7つの都府県以外でも感染が広がっていることから、5月6日までの期間、対象地域を全国に拡大することを正式に決めた。また、政府は、これまでの宣言の対象の7都府県に北海道、茨城県、石川県、岐阜県、愛知県、京都府の6つの道府県を加えたあわせて13都道府県について、特に重点的に感染拡大防止の取り組みを進めていく必要があるとして、「特定警戒都道府県」と位置づけた。さらに、安倍首相は、すべての国民を対象に、一律で1

人あたり10万円の給付を行う方向で、与党で検討を進める考えを明らかにした。5月4日には、6日に期限を迎える「緊急事態宣言」について、対策本部を開き、対象地域を全国としたまま、今月31日まで延長することを正式に決めた。安倍首相は「わが国は、諸外国のような爆発的な感染拡大には至っておらず、全国の『実効再生産数』も1を下回るなど一定の成果があらわれ始めているものの、現時点では、いまだかなりの数の新規感染者数があり、感染者の減少も十分なレベルとはいえない。引き続き医療提供体制が逼迫している地域も見られることから現在の取り組みを継続する必要があるというのが専門家の見解だ」と述べ、そのうえで、10日後の5月14日をめどに、専門家に感染者数の動向や医療提供体制の状況などを分析してもらい、可能だと判断すれば、31日を待たずに宣言を解除する考えを示した。

5月14日には「新規感染者数は減少に転じ、わが国では事態の収束に向け着実に前進している」として、東京や大阪など8つの都道府県を除く、39県で緊急事態宣言を解除することを決定した。

このような経過をたどるなか、国民からは「外出自粛や移動制限がお願いなのか強制的なのか」、「休業要請をお願いされても補償はどうなるのか」、「テレワークや時差出勤に対応できない職業はどうするのか」など、政府の対応に疑問が上がった。こういった緊急事態になった時の政府の責任のあり方や補償のあり方が問われており、付焼刃的な対策から見てもわかるように、安倍政権が国民の立場に立っていないことが改めて露呈した形となった。

(4) 今年で7年目の長期政権となる安倍首相は、就任以降ずっと国民を裏切ってきた。テフレ脱却を目指した「三本の矢」は「アベノミクス」として株価を引き上げたが、実際にはそのために国民の年金資金が80兆円も使われていた。また、「一億総活躍」を謳っては誰でも働かざるを得ない社会を作り、「働き方改革」では、中小企

業への無理な雇用対策での負担を押し付けている。さらには、「桜を見る会」で見られたように「お友達内閣」ならぬ「お友達人事」のために検察庁法改定までやろうとし、最悪なのは憲法9条の法解釈を変えて集団的自衛権を合憲とし、自衛隊が専守防衛の枠を超えて武力行使できるようにした「国家安全保障関連法改悪」にある。この長期政権がもたらしたものは、「大きなことなのに審議を尽くさず数の力で押し切っていく」ことであり、まさに国民を無視し、大企業や大資本家のための「独裁政治」といえる。

3. 労働運動の現状と特徴

(1) 厚労省の組合基本調査では、2019年6月30日時点で、単一労働組合の労働組合数は24、057組合、労働組合員数は1、008万8千人で前年に比べて労働組合数は27.1組合(1.1%)の減、労働組合員数は1万8千人(0.2%)の増となっている。また、推定組織率は16.7%で前年より0.3ポイント低下している。

(2) 厚労省の2019年8月発表の「労働争議統計調査」によると、2018年度の全体で争議行為を伴う争議は前年と比べ件数、総参加人員及び行為参加人員が増加し、半日以上の上同罷業件数は38件(前年度31件)、行為参加人員7、953人(前年度2、383人)、労働損失日数14、741日(前年度3、190日)といずれにおいても増加している。

(3) 新型コロナウイルスの影響で働く者の「雇用の安定と生活する権利」が脅かされていることが一層顕著に表れている。日本各地の労働組合が設置した相談窓口には非正規・正規労働者を問わず労働相談が持ち込まれている。今こそ、痛みを押し付けられている中小企業の労働者、非正規労働者の立場に立った労働運動を地域から創り上げ、日本の労働運動の再生と全国的な産業別・職種別の労働者による団結を目指すために、個人加盟の単一組織である全港湾の役割は重要な時代にある。

II. 運動の基調

1. 新自由主義による規制緩和、競争社会に反対し、貧困をなくし、格差社会を是正する。

新自由主義政策による貧困と格差の拡大をなくすために、すべての労働者の雇用安定、労働条件の引き上げをたたかい、生活向上をはかります。組合員一人一人を大切にし、人権擁護、労働者の権利確立のために、全港湾としてのたたかう力量を高め職場闘争を強化します。

2. 港湾産業、運輸産業における産別運動を強化するとともに、企業の枠を超えた地域運動、国際運動と連携し、中小企業労働者と非正規雇用労働者の立場から労働運動の再建をたたかう。

企業内活動に埋没せず、全国港湾労働組合連合会の強化と港湾における産別運動を発展させるとともに、運輸産業の産別運動強化をすすめます。また、たたかう労働運動の再強化し発展に向け、地域共闘、諸課題別共闘を取り組みます。

3. 戦時法制の早期廃止を求め、反戦・平和、社会保障の充実、人権擁護、脱原発と環境保護をたたかい、働く者のための政治を実現する。

安倍政権による平和憲法の改悪、米国追隨の軍事強化政策に反対し、社会保障の引き下げを許さず、安心のできる社会保障の充実を求め、あらゆる人権の擁護の立場で差別を認めず、原発再稼働や原子力に依存するエネルギー政策に反対し、働く者のための政治を実現します。

4. 大衆路線に基づいて職場闘争を強化し、活動家を育成し組織の強化拡大を勝ち取る。

組合員の理解と団結の中でたたかいを強化していくために大衆路線を堅持し、たたかいをすすめます。また、組合作りを指導できる活動家を育成し、組織拡大をすすめます。全港湾の組織拡大が全組合の共同活動として展開できるように、職場討議をすすめて、創意工夫

を凝らした運動を取り組みます。

III. 主な闘争課題とたたかいの基本

今後2年間、次の課題でたたかいます。そのたたかいの基本は以下のとおりです。

1. 労働条件の引き上げ

(1) 賃金引き上げ

① 2021年賃金引き上げ要求および諸要求は、秋年末の中央執行委員会を統一してたたかえる体制を基本に、要求額を検討します。2019年の消費税増税や社会保障改悪によって実質賃金は確実に低下しています。組合員一人一人の切実な要求である賃金引き上げには、最低賃金の引き上げと全国一律を求め、地域間格差や企業間格差を打破し、誰もが人並みの生活ができるように、組合員が結集してたたかえる体制を確立するために一律の要求額を基本として、具体的な考え方をまとめ12月〇日開催予定の中央執行委員会を確認し、職場討議を行ったうえで2月3日〜4日開催予定の中央委員会決定します。

(2) 月給制の確立

月給制の確立は、週休二日など時短の取り組みや非正規雇用労働者の常用化の取り組み、長時間労働の抑制などの取り組みをすすめるうえで大変重要な課題です。現行の一月当たりの賃金を引き下げないことはもちろんのこと、月給制導入により労働強化にならないことを基本とたたかいます。

(3) 定年延長と高齢者雇用対策

原則65歳までの定年延長を求めますが、遅くとも厚生年金の支給開始年齢に対応する定年延長制度を求めます。定年延長にあたっては身分の変更や労働条件の引き下げを行わないことを基本とします。また、厚生年金受給年齢の引き上げが議論されていますが、働かざるを得ない実情も踏まえ、まずは働ける環境づくりを目指し、基本的には65歳以上の定年に反対します。

(4) 労働時間短縮

労働時間短縮は労働者の健康や文化的生活を営む上で重要な課題です。港湾関係分会は産別協定に基づき時間短縮を取り組むこととしますが、その他の職種も港湾の取り組みに準じて時間短縮の取り組みをすすめることとします。

(5) 労働時間について

・ 8・7・45体制を順守し、年間1800労働時間を基本とします。
・ 8・7・45体制を順守できるように常用労働者の補充に取り組みます。臨時

では、i 要求額は昨年同期・率以上とする。ii 要求書提出日は11月上旬とし解決目標を11月下旬とする。iii 要求書の作成と労調法申請は各地方・支部で行います。夏季一時金については、i 要求額は昨年同期・率以上とする。ii 要求書提出日は6月上旬とし解決目標を6月下旬とする。iii 要求書の作成と労調法申請は各地方・支部で行います。

2. 合理化反対、雇用保障の確立

(1) 反合理化闘争の基本

① 個別合理化に対して、「第一に雇用・就労に係る案件については事前協議を行なう。第二に首切りや一方的な配転を阻止する。第三に権利侵害を防止する。という反合同闘争の基本に基づき、たたかいます。

(2) 労働協約が締結されていないか、または「倒産をはじめとした雇用・労働条件に係る問題についての事前協議約款」が労働協約に明記されていない場合、事前協議約款を明記した労働協約の締結を求めます。

(3) 会社が新規採用する場合、全港湾の推薦する労働者または全港湾による労働者供給事業の労働者の優先採用を取り組みます。

(4) 労働組合のおこなう雇用創出としての労働者供給事業の推進

① 多くの産業で派遣などの非正規雇用労働者の拡大、港湾における波動性の拡大など雇用の不安定労働者対策のために、労働組合による労働者供給事業は重要となつてきています。これまで取り組んできた港湾労働者、トラック運転手、介護職などの労働者供給事業の取り組みは一定の成果が出ましたので、中央本部一括の事業許可を各地方・支部とし、各地方・支部は各地域、各職種の拡大を目指します。

(5) 日雇雇用保険、日雇健康保険は六大港や一部の地方港でしか活用できていません。また、日雇福祉制度そのものを縮小しようという動きも見られます。労供事業で働く労働者の雇用の安定と生活保障のために、日雇雇用保険や日雇健康保険の活用・継続をすすめます。

(6) 伝染病における休業補償

(7) 新型コロナウイルス感染症に対して、休業補償の確立が来ていません。新型コロナウイルス

(8) 伝染病における休業補償

(9) 伝染病における休業補償

(10) 伝染病における休業補償

(11) 伝染病における休業補償

(12) 伝染病における休業補償

(13) 伝染病における休業補償

(14) 伝染病における休業補償

(15) 伝染病における休業補償

(16) 伝染病における休業補償

(17) 伝染病における休業補償

(18) 伝染病における休業補償

(19) 伝染病における休業補償

(20) 伝染病における休業補償

(21) 伝染病における休業補償

(22) 伝染病における休業補償

(23) 伝染病における休業補償

(24) 伝染病における休業補償

(25) 伝染病における休業補償

(26) 伝染病における休業補償

(27) 伝染病における休業補償

(28) 伝染病における休業補償

(29) 伝染病における休業補償

(30) 伝染病における休業補償

(31) 伝染病における休業補償

(32) 伝染病における休業補償

(33) 伝染病における休業補償

(34) 伝染病における休業補償

(35) 伝染病における休業補償

(36) 伝染病における休業補償

3. 労働災害防止と福利厚生 の充実強化

(1) 労働災害・職業病防止の取り巻く環境
厚労省が発表した平成30年の労働災害発生状況では、死亡者数は909人(対前年比7・1%減)で過去最少となった。一方、休業4日以上(休業)の死傷者数は127・329人(対前年比5・7%増)と3年連続で増加となっている。陸上貨物運送事業では、休業4日以上(休業)の死傷災害のうち、従来から多発していた「墜落・転落」「転倒」「動作の反動・無理な動作」によるものが増加するなど死傷者数が前年を上回るとともに、労働災害の発生率である死傷者千人率でも前年を上回っています。

(2) 港湾防災防止協会第13次労働防止計画
2020年6月の報告された「港湾貨物運送事業における労働災害の推移(会員事業場のみ)」では、2019年度の死傷災害数は休業4日以上で156件(前年度125件)、死亡災害数で7件(前年度3件)と増加しています。同協会では決意を新たに作業に内在する危険をもう一度洗い出し、5ヶ年計画に取り組みとしています。

2018年度から2022年度までの5ヶ年計画では、①死亡災害の撲滅、②死傷者数(休業4日以上)年間100人未満を目指し、特に死亡災害撲滅に向けた取り組みとして、以下、4点の重点的防止策を取組むこととしています。①動力クレーン等を使用した作業での貨物との接触による災害の防止、②フォークリフト等の荷役運搬機器との接触による災害の防止、③船内荷役作業での高所からの転落災害の防止、④海中への転落災害の防止、これらを踏まえ、誰もが安心して健康で働くことのできる職場を実現します。

(3) 全国港湾安全専門委員会課題

2020年春閣要求や労使安全専門委員会が出された課題を全港湾としても各地域における重要課題として認識し、下記の課題を中心に全国港湾と一体となって運動を進め、日本港運協会へ要求するとともに労働

使一体となつての取り組みをすすめます。

- ① 労災企業補償の要求額は、死亡・1級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級についての補償額の引き上げを求めます。
- ② 頻発する自然災害に対処するために、労働者の安全を前提とした、地区(港)単位の防災マニュアルを作り、日常的な訓練を含め、港湾の安全に万全を期すことを求めます。
- ③ 放射線量検査、及び中古自動車(建機)輸出に係る荷役作業に従事した港湾労働者に対する内部被ばく等の健康診断の実施を求めます。
- ④ 「足場のない危険なコンテナ船」がまだまだ見受けられます。各地区(港)からの情報をもとに、船社や外国船舶協会に対し改善を求めます。

(4) 全港湾労働者職業病対策会議課題
19年度は新型コロナウイルスにより開催できませんでした。新たに伝染病対策についても議論が必要です。新型コロナウイルス終息後ただちに各地方の労働担当者による労働者協議を開催し、出された課題を中心に、引き続き議論を行ない、全国的な運動として取り組みます。

4. 労働者の権利確立と組織 攻撃に対するたたかい

(1) 組織攻撃や不当弾圧に対するたたかい
① 企業は労働組合の結成を認めず、切り崩しを図り、団交拒否や不当労働行為、ストライキに対する損害賠償請求をおこなうなどあらゆる攻撃を強めています。これら権利侵害に対して、地方・支部が一体となって対処しますが、必要に応じて全国闘争を組織してたたかいます。

② 不当な解雇攻撃などについては、原職復帰を基本にして、闘争資金を活用し、職

場闘争を組織してたたかいます。

- ③ 争議分会の早期解決を求め、たたかいます。労働者の権利侵害反対を取り組みます。
- ④ 国家権力によって不当に弾圧されている労働者や労働団体がいます。これらに対しては情報を共有し、共闘出来るものは中央執行委員会と決定された取り組みをすすめます。

(2) 労働者の権利を求めるたたかい

① 組織犯罪処罰法、所謂「共謀罪」に反対します。もともと正当な活動を行っていた団体であっても、目的が犯罪の実行に変化したと認められるときは組織的犯罪集団と認定できることや計画と準備行為を問える制度であることなど、市民社会の自由が奪われ、労働者の団結の権利を奪う法律に反対します。

② 働き方関連法が大手企業では19年4月に、中小企業には20年4月に施行されました。過労死ラインを超える時間外上限規制や有給休暇取得の義務化、勤務間インターバル制度の普及促進、同一労働同一賃金などの改正が図られますが、労働者保護の観点を忘れず、就業規則や労働協約の勝手な変更を許さないように協議体制を作り取り組みます。

③ 解雇の金銭解決制度が導入ありきです。められています。2019年12月16日の第9回論点検討会の資料でも、具体的な制度設計のパターンを示すなどしており、このままでは、「法技術的な論点について議論し、整理を行う」ことに止まるはずの論点検討会が、制度導入を前提としてすすんでいます。

新型コロナウイルス感染症が世界的に蔓延による経済活動の停滞によって、使用者による解雇等が増しているなか、労働者の責めに帰すべき事由がなく、使用者の経営上の理由による解雇は「整理解雇」であり、通常の解雇よりも厳格に解雇が規制されるべきであり、使用者側において、経営悪化に対処するため、解雇規制の緩和につながる金銭解決制度導入に反対します。

④ 派遣法改悪反対に引き続き取り組みます。生涯派遣による低賃金労働者の増加、雇用不安をなくす取り組みをすすめます。また、労働者供給事業は職業安定法第45条に基づいて労働組合等のみに認められている事業である意義を継承し、労働者供給事業労働者の拡大と事業の拡充、強化・発展をはかります。

(3) 労働協約の点検・順守と協約点検活動
① 全港湾の分会結成と同時に、暫定協定の締結をたたかいます。各地方で労働協約の点検を行い、合理化や企業再編、組合員の配転等の人事問題に対する事前協議制を明記した労働協約の締結するたたかいを明記します。

② 港湾関係は産別協定順守のために、各地方・支部に適用すべき協定項目の文章を明記した労働協約を締結します。

③ 労働協約の締結は地本単位としますが、支部で締結する場合は地本と支部の連署とします。中央要求に関する協定は、中央、地方、支部の連署とします。

(4) 顧問弁護士
権利闘争の強化のために、引き続き顧問弁護士を委嘱します。

5. 労働者ならびに国民的諸 課題のたたかい

(1) 消費税が10%となってから国内経済は悪化の一途をたどっています。新型コロナウイルス感染症の影響をもちに受けた経済状況では国民の暮らしはますます悪化しています。同時に労使による中央最低賃金審議会(厚労省)では中小企業の経営悪化を受け、2020年度は現行水準の維持を基本に議論されようとしています。こういった状況下でも大企業の内部留保は18年度449兆円と依然として高く、正しい労働分配がなされていません。大企業優遇の政策をやめさせると同時に国民の負担が増加する消費税に反対します。

(2) 後期高齢者の医療窓口負担増や生活保護基準の見直しなど、あらゆる社会保障制度の改悪に反対します。

(3) 金融庁の金融審議会が昨年まとめた報告書では、定年退職後に必要とされる金融資産の推計を示し、夫が65歳以上、妻が60歳以上の無職世帯が年金に頼って暮らす場合、毎月約5万円の赤字が出ると試算しました。この後、30年間生きるには約2,000万円が不足するといった内容で、「100年安心プラン」と銘打たれた

今の年金制度が信用できないものであることが明るみに出ました。また、2014年から拡大された国・内外の株式や債券の資産構成割合目標を25%にしたことにより、この間の株価暴落によって17兆円を超える損失を招いています。全港湾は公的年金制度の改悪に反対し、老後の安心を確立する年金改革を求めます。

(4) 関税の撤廃により米国などから安い農作物が流入し、日本の農業に大きなダメージを与えるTPP協定がアメリカ抜きで締結されました。食品添加物・遺伝子組み換え食品・残留農薬などの規制緩和により、食の安全が脅かされます。また、医療保険の自由化・混合診療の解禁により、国保制度の圧迫や医療格差が広がりがねないTPPには断固反対します。また、いままでも重要5品目であった農産品分野や医薬品分野、特許権分野など国内産業を脅かす自由貿易協定(FTA)に反対します。

(5) ギャンブル依存症の増加や治安の悪化などの問題もありますが、特に大阪港の夢洲に見られるように、物流の重要拠点である港湾への誘致となれば、我々の雇用と職域へも多大な影響を与えます。このようなことからIR推進法によるカジノ型リゾート施設に反対していきます。

(6) 外国人労働者の受け入れを拡大する改正出入国管理法が2019年4月に施行されました。政府は新たな在留資格「特定技能」を設け、外国人の単純労働に門戸を開放するとして、人手不足が深刻化している介護やビルメン、建設など14業種について、5年間で最大34万人余りの外国人を受け入れる見込みです。実習制度や研修制度に不備を残したままの施行に反対し、是

正を求めます。

(7) 育児・介護休業法改正と男女雇用機会均等法の改正に伴う労働上協約の締結を地方・支部単位で締結します。

(8) 公共事業や行政の発注する業務が、入札制度によって過度のダンピング料金が横行し、まともな労働条件の確保さえできない事態がおきています。労働条件を確保できる料金を確保するとともに、労働者の権利を侵害し、労働組合を敵視する労務政策や不当労働行為を行うような悪質企業を排除するための公契約条例の制定を求めます。

(9) 新型コロナウイルス感染症での国からの保障や手続きのスムーズ化をうたって、マイナンバーカードを義務化または、個人口座に紐づけをしようとする動きがあります。個人情報保護を国が一元的に管理するマイナンバーに反対します。

(10) 安心・安全が担保できないライドシェアの導入に反対します。

(11) 機密漏洩時の罰則規定やプライバシー・個人情報保護の観点と心理的負担を強いる裁判員制度に引き続き反対します。

6. 反戦、反核、平和と民主主義、 環境を守るたたかい

(1) 憲法改悪反対
自民党改憲案の真の狙いは、戦争の放棄、戦力の不保持と交戦権の否認を規定する憲法9条1項2項の空文化を狙うものです。自衛隊の憲法明記は、集団的自衛権の行使が憲法ではないことを憲法上明確にする趣旨であり、これまで国是としてきた専守防衛、非核三原則などの変更にもつながっていくものです。このような憲法改正を許せば、日本が「戦争をする国」すなわち軍事大国への道を突き進むことになりま

(2) 戦争法の早期廃止

安保法制＝戦争法の本質は、集团的自衛権の行使容認で海外での武力行使を可能にするなど、「平時」から多国籍軍参加にいたるまで、あらゆる事態で「切れ目なく」、日本を米軍とともに「海外で戦争する」国にすることです。政府は緊張が高まる中東海域での「情報収集活動」のためとして、護衛艦「たかなみ」を派兵しました。今回

の派兵は、防衛省設置法の「調査・研究」に基づき、国会審議を経ずに昨年末に閣議決定しましたが、不測の事態には「海上警備行動」を発令でき、武器使用も認められています。専守防衛の政策を捻じ曲げての集团的自衛権の行使容認は明らかに憲法違反です。すべての戦争法の早期廃止を取り組みます。

(3) 辺野古新基地建設反対

沖縄県民、日本国民の民意を無視し、強硬に工事をすすめている新基地建設を巡っては、大浦湾側の軟弱地盤の存在が明らかになっており、政府は工期を当初の8年から12年に延ばし、工費も約2・7倍の約9300億円に変更しました。アメリカに追従し、戦争のできる国づくりをするため日本の新基地建設に反対します。埋め立て工事に反対し、現地への支援や全国港湾辺野古対策委員会での土砂搬出入反対など引き続きたたかいます。

(4) 反基地闘争、日米安保反対

世界一危険なオスプレイが普天間基地だけでなく、日米合同軍事演習のたびに日本国中を縦横無尽に飛び回っています。また、4月10日には米軍普天間飛行場から発がん性物質を含む「泡消火剤」が大量に流出し、近隣住民に不安を与えています。このことは各所にある基地でも報告されており、沖縄だけではなく。防衛省は3月26日に陸上自衛隊の木更津駐屯地(千葉県)に自衛隊初のオスプレイ部隊、宮古島駐屯地(沖縄県)に艦艇や航空機を狙うミサイル部隊を新設しました。中国の海洋進出を踏まえた南西諸島の防衛強化の一環ですが、対米従属のなかで進められる、米軍新基地建設や自衛隊の軍事強化に

反対するとともに、米国の言いなりとなる根源ともいえる日米安保条約を破棄する取り組みをすすめます。

排条例制定では、「反社会的」と断定されれば、様々な団体に対する弾圧が出来ることとが意図されているだけでなく、現実に行われています。治安管理強化の名のもとに監視社会化、人権侵害に反対します。

(5) 教育の反動化反対

教育の反動化に反対し、国民権・人権尊重・平和主義の憲法理念にのっとった教育を求めていきます。

(9) 差別反対、人権擁護

人権侵害が横行しています。現在の日本には被差別部落、原爆被爆者、障がい者差別、アイヌ民族、在日外国人などの民族差別、人種差別、あるいは男女差別など差別に苦しむ人々が多数存在しています。また、職場におけるパワハラやセクハラも増加傾向にあります。さらにはヘイトスピーチなどが国際的にも社会問題となっています。全港湾は職場をはじめとする社会に存在するすべての差別に反対してたたかいます。

7. 選挙闘争の取り組み

(1) 国民権、正しい三権分立を確立し、全港湾の方針を実現するために以下の課題のもと、積極的に選挙闘争に取り組みます。

① 国民が安心・安全に暮らせるために、社会保障の充実を取り戻し、原子力発電所の早期閉鎖と一刻も早い再生可能エネルギーへの転換を実現するため、勤労国民の目線に立つ候補者を推薦して国民権を取り戻す選挙闘争を取り組みます。

(7) 環境破壊反対

原発以外のエネルギーにシフトするなかでも、ただ単に化石燃料の火力発電所に依存するのでは環境は保てません。地球温暖化の影響は全世界で起きており、乱開発や公害の発生、大量生産や大量消費、食品ロスも大きな問題です。このような破壊的ともいえる社会システムを見直し、自然環境を保護し、環境破壊反対の取り組みをすすめます。また、再生可能エネルギーや自然エネルギーの活用を促進を求めます。

(8) 監視社会化による人権侵害反対、秘密保護法廃止

秘密保護法は、国民の知る権利を大幅に制限するものです。そして暴対法改正、暴

す。港湾管理者との協議のために、全港湾の方針に基づく政策協定締結等を結べる議員を増やすためにあらゆる選挙闘争に取り組みます。

IV. 港湾労働者のたたかい

1. 情勢とたたかひの現状

(1) 「新型コロナウイルス」の影響は港湾の産業においても大きな影響を与えています。各国での人の動きを抑制する措置は、国内外の需要と供給のバランスに影響を与え、製造業での労働供給の減少となっています。さらには海外の工場の操業停止によって生産の低下によって供給が出来なくなり、物流企業の活動縮小や都市封鎖によるサプライチェーンの寸断が港湾だけでなく

り返し地区港湾における雇用と就労に多大な影響を与えています。このことは事前協議制度でもって協議が進められてきたが、船社は「利益とユーザーへの利便性」だけを重視し、港湾労働者に対する責任は放棄しています。さらに日本の基幹航路への投入船は大型化が進み、3大港湾(京浜・伊勢湾・阪神)に集中せざるを得ない状況となっていますが、投入船の大型化は中国船社でも見られ、地方港にとっても注視しなければなりません。

2. 闘争課題とたたかひ方

(4) 国は「PORT2030」の方針通り、ターミナルの自動化・機械化を強引に進めています。RTG遠隔操作事業での公募に対してはステークホルダー(関係者)を公募の申請において明確にさせることは出来ましたが、「体制的合理化」にならないように中央労使でしっかりと協議が必要となってきます。一方で地方港では人材不足が顕著に見られており、「働き方改革」に対応するための一部の自動化・機械化が求められています。

へ「不当労働行為の救済申請」を行ないませんが、中央労働委員会から「全国的な問題ではない」として、東京労働委員会での審議となっています。同時に労使双方は問題解決に向けての協議は行うとして、「産別最低賃金に関する労使協議会」を2回開催し、問題解決に向けて協議を行なっています。

(5) 政府が脱炭素化を加速するために、再生可能エネルギーの普及促進に向けた包括政策「再エネ経済創造プラン」を策定することが明らかになりました。非効率な石炭火力発電所を段階的に休止する一方で、太陽光や風力など、再生エネルギーを安定電源として育てる狙いがあります。多くの発電所を抱える地方港にとって、このことは雇用と職域を脅かす大きな問題です。国や電力会社の勝手な事業計画には反対の声を挙げなければなりません。まずは各地方において調査やアンケートを行ない、雇用と職域確保のための取り組みが必要です。

① 港湾労働法の全港・全職種適用問題については、18春闘協定に基づき政治情勢を見極めながら地方港対策会議や港労法対策委員会で議論を深め、全国港湾での政策課題として意見反映ができるように議論をすすめます。特に全職種適用については、前進が見られていません。検査部会も含めて労使間での議論をすすめます。また、港湾倉庫・特定港湾倉庫指定問題についても労使での議論を深める取り組みをすすめます。

(2) 国土交通省発表の2018年世界の港湾別コンテナ取扱個数のランキングでは、1位が上海(4,200万TEU)、2位がシンガポールで(3,659万TEU)、3位が寧波(2,635万TEU)となっています。日本の港では東京港が27位(510万TEU)、次いで横浜港、神戸港、名護他港、大阪港となっています。また、日通総合研究所は3月30日、「2020年度の経済と貨物輸送の見通し(改訂)」を発表し、2020年度の国内貨物輸送は、上期に消費増税と新型コロナウイルスの影響によって民需が総崩れし、消費関連、生産関連、建設関連貨物とも引き続き大幅なマイナスが避けられないものの、下期には消費関連貨物や生産関連貨物が持ち直し、小幅ながらプラスに転換。年度全体の総輸送量は3・4%減と、3年連続の減少を予測しています。

② 港湾の自動化・機械化問題については、2019年12月20日に労使協議後、2020年4月20日開催の「港湾の自動化・機械化に係るWG」において協議を行ない、組合の基本的な考え方を示しています。港ごとでの異なる事情も考えられますが、「職場の保障」を基本に中長期的な職場の維持とそこに働く場と仲間が働いている状況を求め取り組んでいきます。

(3) 3年目を迎える邦船3社によるONEの定期船サービスは、毎年のように改編を繰

③ 国際コンテナ戦略港湾による問題については、「ONE」による2020年4月再編に見られるように船会社や国策によって雇用と職域に多大な影響を与えます。また、船型の大型化によって寄港地

日港協の「統一回答拒否問題」では、全国港湾・港運同盟は2月に中央労働委員会

要があります。

が変わることなども予測されますが、事前協議制度の重要性を労使によって船社やユーザーに理解させる取り組みをすすめていきます。

④国際バルク戦略港湾による問題については、既存の港湾事業者や労働者の雇用を無視して大手企業を誘致する国や港湾管理者のすすめ方は大きな問題となっています。大手企業への誘致のやり方や船社に対するインセンティブなど「選択と集中」・「創荷と集荷」の港湾政策によって労働者の雇用と職域が脅かされています。既存の港湾労働者の雇用確保や雇用担保を求める取り組みをすすめます。そのために港湾管理者や民間の港湾管理者に対して、地区港湾を含めた協議会を設置するなど基本として対応を求めていきます。

⑤非指定港の指定港化問題については、港間格差をなくすためにも取り組みをすすめます。しかし、地方・地区によっては雇用と職域の問題が伴ってきます。港湾の秩序を守り、港湾労働者の雇用を守ることを第一に取り組みをすすめます。特に三島川之江港に対しては地区協議会の考え方を基本に日港協や国交省に働きかけます。

⑥港湾への新規参入問題については、港湾運送秩序及び港湾労働の安定を基本として、ダンピングによる過当競争を引き起こすなど、港湾労働者の雇用と労働条件に大きな影響を及ぼす港湾への新規参入に反対します。

⑦安定協議会及び分科会の開催が緊急課題時のみの開催となっています。各港の秩序維持のため各地区・港の港運協会、運輸局、港湾管理者に対し、地方の実情と港湾労働の安定を求め定期的な開催を求めます。特に秋田港における能代運輸事業許可拡大に対しては安定化協議会と事前協議会などあらゆる対策を講じて雇用と職域を守る取り組みをすすめます。

⑧国交省は7月2日に全国の高速度路について、新型コロナウイルス感染症対策として料金所係員との接触機会をなくす必要があるとして料金所の現金向け有人ブースを廃止し、ETC専用とする方向で検討することを明らかにしました。このことで雇用と職域が奪われることも明らかです。本四架橋を含めて、早急に国交省へ申し入れ、雇用保障の取り組みをすすめます。

⑨新型コロナウイルス感染症の脅威が港湾にも迫っています。港湾物流の社会的重要性と外国との接点である港で働く仲間が安心・安全で働ける職場づくりのために、感染予防の確保や、予防環境の整備を求めると同時に、港湾労使において検疫体制強化など、感染防止の法整備や行政措置を関係者に求めます。

⑩新型コロナウイルス感染症の脅威が港湾にも迫っています。港湾物流の社会的重要性と外国との接点である港で働く仲間が安心・安全で働ける職場づくりのために、感染予防の確保や、予防環境の整備を求めると同時に、港湾労使において検疫体制強化など、感染防止の法整備や行政措置を関係者に求めます。

⑪新型コロナウイルス感染症の脅威が港湾にも迫っています。港湾物流の社会的重要性と外国との接点である港で働く仲間が安心・安全で働ける職場づくりのために、感染予防の確保や、予防環境の整備を求めると同時に、港湾労使において検疫体制強化など、感染防止の法整備や行政措置を関係者に求めます。

⑫新型コロナウイルス感染症の脅威が港湾にも迫っています。港湾物流の社会的重要性と外国との接点である港で働く仲間が安心・安全で働ける職場づくりのために、感染予防の確保や、予防環境の整備を求めると同時に、港湾労使において検疫体制強化など、感染防止の法整備や行政措置を関係者に求めます。

⑬新型コロナウイルス感染症の脅威が港湾にも迫っています。港湾物流の社会的重要性と外国との接点である港で働く仲間が安心・安全で働ける職場づくりのために、感染予防の確保や、予防環境の整備を求めると同時に、港湾労使において検疫体制強化など、感染防止の法整備や行政措置を関係者に求めます。

禁止」の関する申し入れや港を軍事利用させない取り組みを「港湾労働者と事業者の職場の安全と安心の確保」を基本にして取り組みます。

⑦港湾中長期計画「PORT2030」に基づく政策による、労働力不足をうたつての安易な「自動化・機械化」には雇用の削減や体制的合理化反対の立場で「産別労使合意なくして導入は認めない」取り組みを強化します。

⑧産別協定の適用すべき協定項目の文章を明記した労働協約を締結します。

⑨港湾年金制度の充実を求めます。具体的には遺族見舞金の改定を求めます。検数労働者のたたかい

⑩検査事業における「指定事業体」に対する対策は、依然として変わっていません。検数・検定小委員会も開催を促してはいますが、一部の事業者が出席を拒んでいるので、全体での協議となっていない。全国港湾としては、協議を促進するべく、新たに「指定事業体部会(仮称)」を設立し、取り組むことを確認しています。

⑪指定事業体問題から検査事業に対する指定事業体の在り方に懸念を抱きます。それは、自動化・機械化導入問題で港湾労働者としての定義が無く、派遣を認められている検査事業はコンテナターミナル職務において雇用と職域が奪われる可能性が否定できません。全港湾は指定事業体問題の早期解決、自動化・機械化問題の労使協議も視野に入れ、検査事業の雇用と職域を守るたたかいを構築します。

⑫「労働者派遣法の一部改正」2019年7月8日付け職発0708第2号「令和2年度の「労働者派遣事業の適正な運営の確保及び派遣労働者の保護等に関する法律第30条の4第1項第2号イに定める「同種の業務に従事する一般の労働者の平均的な賃金額」等について」(局長通知)により指定事業体が派遣で検数の存在意義が問われています。引き続き

⑬働き方改革関連法にもとづき、自動車運転業務も4年後には「一般則」が適用されることとなっています。時間外労働の削減については、労働者の健康管理、安全運行の観点から当然の事ですが、時間外労働の削減と「手取り賃金がイコール」になってしまつてはどの意味も持ちません。時間外労働を削減しても、しっかりとした生活が営める為にトラックドライバー労働者の月例

⑭働き方改革関連法にもとづき、自動車運転業務も4年後には「一般則」が適用されることとなっています。時間外労働の削減については、労働者の健康管理、安全運行の観点から当然の事ですが、時間外労働の削減と「手取り賃金がイコール」になってしまつてはどの意味も持ちません。時間外労働を削減しても、しっかりとした生活が営める為にトラックドライバー労働者の月例

⑮働き方改革関連法にもとづき、自動車運転業務も4年後には「一般則」が適用されることとなっています。時間外労働の削減については、労働者の健康管理、安全運行の観点から当然の事ですが、時間外労働の削減と「手取り賃金がイコール」になってしまつてはどの意味も持ちません。時間外労働を削減しても、しっかりとした生活が営める為にトラックドライバー労働者の月例

⑯働き方改革関連法にもとづき、自動車運転業務も4年後には「一般則」が適用されることとなっています。時間外労働の削減については、労働者の健康管理、安全運行の観点から当然の事ですが、時間外労働の削減と「手取り賃金がイコール」になってしまつてはどの意味も持ちません。時間外労働を削減しても、しっかりとした生活が営める為にトラックドライバー労働者の月例

き、2016年2月日港協検査部会あて申し入れ書(全国港湾15発第62号)に基づき取り組みをすすめます。

④産別協定である「週休2日制度」の2020年4月1日履行が出来ていません。各事業者労使間での交渉を行なつてきましたが、制度自体での差が生じています。全事業者統一での制度導入を目指し、全国港湾方針のもとたたかいをすすめます。

⑤新型コロナウイルス感染症が急速に広がり、国民の不安が高まるなか、「緊急事態宣言」が全国に出されました。仕事をはじめ、学校の休校、イベント等の自粛などの要請が住民生活に深刻な影響を及ぼしています。すでに同感染症を理由とした解雇・雇止めも起きており、医療崩壊の危機感、介護施設の運営や利用をめぐる不安感、さらには中小零細事業者を中心とする倒産への懸念など、目を追うごとに高まっています。事態を打開するため、現金給付を含む財政投入や消費税減税などの思い切った支援・対応策が求められています。現在「全世代型社会保障」と称して医療・

⑥「全世代型社会保障」政策推進のために「軽々に消費税をいじることほできない」(甘利明自民党税制調査会長)などの発言が安部首相をはじめとして出されてきています。が、感染拡大がすすみ、「いのちが最優先の課題」として、医療・公衆衛生等の住民の社会保障充実への要求がより高まる中、拙速なとりまとめをせずに、抜本的な拡充に向けて「全世代型社会保障」政策そのものの見直しが必要とされています。

⑦公的支援を地域住民の「助け合い」と社会福祉法人の「地域公益活動」に転嫁することを目的とした社会福祉法の改正は撤回すること。

⑧2021年の介護・障害サービスの報酬改定にあたっては、職員的大幅増員と賃金底上げを可能とする報酬引き上げをおこなうこと。

⑨大衆路線に基づく組織運営の議論を通じて理解を求め、組合員を排除することなく大衆討議に積極的に参加できる体制を作り、組合員すべてが団結で

⑩大衆路線に基づく組織運営の議論を通じて理解を求め、組合員を排除することなく大衆討議に積極的に参加できる体制を作り、組合員すべてが団結で

⑪大衆路線に基づく組織運営の議論を通じて理解を求め、組合員を排除することなく大衆討議に積極的に参加できる体制を作り、組合員すべてが団結で

⑫大衆路線に基づく組織運営の議論を通じて理解を求め、組合員を排除することなく大衆討議に積極的に参加できる体制を作り、組合員すべてが団結で

⑬大衆路線に基づく組織運営の議論を通じて理解を求め、組合員を排除することなく大衆討議に積極的に参加できる体制を作り、組合員すべてが団結で

賃金の確保を目指さなければなりません。

① 国交省が定めた各種政策の実効性を求め、中小企業に必ず繁栄させる為に、地方運輸局単位の行政交渉を強化します。

② 中央海コン・トラック・バス合同会議を中心に、情報の共有、学習と、中央行政への要請行動を強化します。

③ 地方・支部・分会単位で、労働者の労働条件の向上に繋がるよう、制度政策を中心とした交渉の強化をすすめます。

④ 後期高齢者の医療費窓口負担2割化の負担増計画を撤回すること。

⑤ 年金引き下げをやめ、「マクロ経済スライド」は廃止すること。あわせて、国庫負担による最低保障年金制度を早急に確立すること。

⑥ 70歳までの就労を強いる年金改悪を止め、雇用と年金の接続を確実にし、60歳以降、だれもが退職すれば安心して暮らせる社会保障制度を確立すること。

⑦ 労働契約ではなく業務委託や有償ボランティアとして労働法の適用を外す法改正は撤回すること。

⑧ 介護保険料、利用料負担の軽減を図り、必要な時に必要なサービスを受けられるよう制度改善を行なうこと。

⑨ 公的支援を地域住民の「助け合い」と社会福祉法人の「地域公益活動」に転嫁することを目的とした社会福祉法の改正は撤回すること。

⑩ 2021年の介護・障害サービスの報酬改定にあたっては、職員的大幅増員と賃金底上げを可能とする報酬引き上げをおこなうこと。

題や全世代型社会保障政策に関する課題について、中央社会保障推進会議や労協労組協とともに国に対し、次の課題を基本に厚生労働省交渉に取り組みます。

① 「自助」・「互助」の強化を前提とした全世代型社会保障への転換を撤回し、1億円を頂点に実効税率が低減する所得税・法人税の累進性を徹底するなど、消費税以外の税財源で社会保障制度を拡充すること。

② 後期高齢者の医療費窓口負担2割化の負担増計画を撤回すること。

③ 年金引き下げをやめ、「マクロ経済スライド」は廃止すること。あわせて、国庫負担による最低保障年金制度を早急に確立すること。

④ 70歳までの就労を強いる年金改悪を止め、雇用と年金の接続を確実にし、60歳以降、だれもが退職すれば安心して暮らせる社会保障制度を確立すること。

⑤ 労働契約ではなく業務委託や有償ボランティアとして労働法の適用を外す法改正は撤回すること。

⑥ 介護保険料、利用料負担の軽減を図り、必要な時に必要なサービスを受けられるよう制度改善を行なうこと。

⑦ 公的支援を地域住民の「助け合い」と社会福祉法人の「地域公益活動」に転嫁することを目的とした社会福祉法の改正は撤回すること。

⑧ 2021年の介護・障害サービスの報酬改定にあたっては、職員的大幅増員と賃金底上げを可能とする報酬引き上げをおこなうこと。

⑨ 大衆路線に基づく組織運営の議論を通じて理解を求め、組合員を排除することなく大衆討議に積極的に参加できる体制を作り、組合員すべてが団結で

⑩ 大衆路線に基づく組織運営の議論を通じて理解を求め、組合員を排除することなく大衆討議に積極的に参加できる体制を作り、組合員すべてが団結で

V. 海コン・トラック・バス労働者のたたかい

1. 情勢とたたかひの現状

(1) トラック協会が2019年1月に発表した景況感(速報)では、「大企業・製造業が3期連続で悪化し低水準となったが、トラック運送業景況感運賃・料金水準のプラス、消費税増税による駆け込み需要拡大で営業・経営ともに改善基調になった」とあります。一方、今後の見通しとしては、駆け込み需要の反動減で利益減の予想となっています。

(2) 2020年2月に国交省は「一般貨物自動車運送事業に関する標準的な運賃」を告示しました。物流二法の施行により、運送業界は過当競争を強いられ、まともな料金を收受できなく多くの中小零細企業が倒産し、働く労働者の労働環境はまさに劣悪でした。この告示により、業界全体に浸透する「過当競争・重層構造」に歯止めがかかり、現状よりは幾分改善された料金收受が期待できます。

(3) 働き方改革関連法にもとづき、自動車運転業務も4年後には「一般則」が適用されることとなっています。時間外労働の削減については、労働者の健康管理、安全運行の観点から当然の事ですが、時間外労働の削減と「手取り賃金がイコール」になってしまつてはどの意味も持ちません。時間外労働を削減しても、しっかりとした生活が営める為にトラックドライバー労働者の月例

(4) 働き方改革関連法にもとづき、自動車運転業務も4年後には「一般則」が適用されることとなっています。時間外労働の削減については、労働者の健康管理、安全運行の観点から当然の事ですが、時間外労働の削減と「手取り賃金がイコール」になってしまつてはどの意味も持ちません。時間外労働を削減しても、しっかりとした生活が営める為にトラックドライバー労働者の月例

(5) 働き方改革関連法にもとづき、自動車運転業務も4年後には「一般則」が適用されることとなっています。時間外労働の削減については、労働者の健康管理、安全運行の観点から当然の事ですが、時間外労働の削減と「手取り賃金がイコール」になってしまつてはどの意味も持ちません。時間外労働を削減しても、しっかりとした生活が営める為にトラックドライバー労働者の月例

(6) 働き方改革関連法にもとづき、自動車運転業務も4年後には「一般則」が適用されることとなっています。時間外労働の削減については、労働者の健康管理、安全運行の観点から当然の事ですが、時間外労働の削減と「手取り賃金がイコール」になってしまつてはどの意味も持ちません。時間外労働を削減しても、しっかりとした生活が営める為にトラックドライバー労働者の月例

(7) 働き方改革関連法にもとづき、自動車運転業務も4年後には「一般則」が適用されることとなっています。時間外労働の削減については、労働者の健康管理、安全運行の観点から当然の事ですが、時間外労働の削減と「手取り賃金がイコール」になってしまつてはどの意味も持ちません。時間外労働を削減しても、しっかりとした生活が営める為にトラックドライバー労働者の月例

VI. 介護労働者のたたかい

1. 情勢とたたかひの現状

新型コロナウイルス感染症が急速に広がり、国民の不安が高まるなか、「緊急事態宣言」が全国に出されました。仕事をはじめ、学校の休校、イベント等の自粛などの要請が住民生活に深刻な影響を及ぼしています。すでに同感染症を理由とした解雇・雇止めも起きており、医療崩壊の危機感、介護施設の運営や利用をめぐる不安感、さらには中小零細事業者を中心とする倒産への懸念など、目を追うごとに高まっています。事態を打開するため、現金給付を含む財政投入や消費税減税などの思い切った支援・対応策が求められています。現在「全世代型社会保障」と称して医療・

⑥「全世代型社会保障」政策推進のために「軽々に消費税をいじることほできない」(甘利明自民党税制調査会長)などの発言が安部首相をはじめとして出されてきています。が、感染拡大がすすみ、「いのちが最優先の課題」として、医療・公衆衛生等の住民の社会保障充実への要求がより高まる中、拙速なとりまとめをせずに、抜本的な拡充に向けて「全世代型社会保障」政策そのものの見直しが必要とされています。

⑦公的支援を地域住民の「助け合い」と社会福祉法人の「地域公益活動」に転嫁することを目的とした社会福祉法の改正は撤回すること。

⑧2021年の介護・障害サービスの報酬改定にあたっては、職員的大幅増員と賃金底上げを可能とする報酬引き上げをおこなうこと。

⑨大衆路線に基づく組織運営の議論を通じて理解を求め、組合員を排除することなく大衆討議に積極的に参加できる体制を作り、組合員すべてが団結で

⑩大衆路線に基づく組織運営の議論を通じて理解を求め、組合員を排除することなく大衆討議に積極的に参加できる体制を作り、組合員すべてが団結で

⑪大衆路線に基づく組織運営の議論を通じて理解を求め、組合員を排除することなく大衆討議に積極的に参加できる体制を作り、組合員すべてが団結で

VII. 組織の強化と拡大

1. 組織の強化について

(1) 大衆路線に基づく組織運営の議論を通じて理解を求め、組合員を排除することなく大衆討議に積極的に参加できる体制を作り、組合員すべてが団結で

(2) 大衆路線に基づく組織運営の議論を通じて理解を求め、組合員を排除することなく大衆討議に積極的に参加できる体制を作り、組合員すべてが団結で

(3) 大衆路線に基づく組織運営の議論を通じて理解を求め、組合員を排除することなく大衆討議に積極的に参加できる体制を作り、組合員すべてが団結で

(4) 大衆路線に基づく組織運営の議論を通じて理解を求め、組合員を排除することなく大衆討議に積極的に参加できる体制を作り、組合員すべてが団結で

(5) 大衆路線に基づく組織運営の議論を通じて理解を求め、組合員を排除することなく大衆討議に積極的に参加できる体制を作り、組合員すべてが団結で

(6) 大衆路線に基づく組織運営の議論を通じて理解を求め、組合員を排除することなく大衆討議に積極的に参加できる体制を作り、組合員すべてが団結で

(7) 大衆路線に基づく組織運営の議論を通じて理解を求め、組合員を排除することなく大衆討議に積極的に参加できる体制を作り、組合員すべてが団結で

きる集団指導を原則に民主的に運営します。

② たたかいを組織するにあたっては、問題認識や過去のたたかいの総括について徹底的に職場討議を行うなど、大衆討議を重視して組合員全体の意思統一を図り、戦術などの闘争体制を確立します。決定した方針については組合員全員が堅持し、その完全実施をはかります。

③ 全港湾の方針に合致する地区の共闘組織が主催する会議や集会などには、自らの行動力の強化と地域運動の昂揚のために積極的に参加します。

④ 文化活動やレクリエーション活動を積極的に取り入れ、仲間意識や組合の団結を強化します。

⑤ 新型コロナウイルスの影響は組織運営にも支障をきたしています。組合民主主義の基本を守りながら、有事や緊急時の組織運営をすることが求められているため、早急に検討をすすめます。

(2) 若手幹部の育成

全港湾は世代交代も進み、組合業務が専従者・非専従者問わず役員に集中する傾向にあります。将来を担う活動家になるべき若者に様々な組合活動を経験させるとともに、それを職場から支える体制をつくります。

(3) 学習活動と教宣活動の充実

① 中央労働講座を全港湾の将来を担う活動家要請の場として位置付けて取り組みます。

② 地方・支部では、労働組合や労働法の基本的学習や労働者ならびに国民的課題、反戦・反核、平和問題、第4次産業革命問題など情勢と組合員の要望に合わせた学習を行うようにします。数支部がまとまって学習会が開催できる場合はまとまって開催し、できない場合は支部ごとに開催します。また、地域の労働講座などを活用して学習活動をすすめます。必要によっては中央役員が参加します。

③ 秋年末オルグは2020年秋年末闘争並びに2021年春闘方針の提起を中心として、港灣春闘要求課題や労働安全衛生、組織拡大などを重点に10月中旬から1

1月を基本として要請を受けた地方・支部と調整を図りながら具体的取り組みについては中央執行委員会で確認します。

④ 機関紙「港灣労働」は全港湾の活動を教宣する重要な役割を持っています。また、「ブレイクタイム」も新たな教宣物として定着をしました。それぞれの用途に応じた紙面づくりによって組合員への教宣強化をはかります。

⑤ 春闘や一時金闘争などの重要なたたかいは、活動があった場合には「全港湾FA Xニュース」を適時発行します。

⑥ インターネットを活用した教宣活動については、ホームページも含め組合員のニーズに応じた取り組みをすすめます。

(4) 調査活動

2. 組織の拡大について

いま、国や資本主義社会は「働き方改革」や「第4次産業革命」の名のもとに労働者の分裂を狙っています。労働者が生活を守り労働条件を向上させていくには、労働者が団結し、労働組合に結集していく以外に方法はありません。しかし、労働組合がこれ以上組織率を低下させ、全港湾も組織人員減少を許している、労働組合全体の力量は大きく低下せざるを得ません。組織の拡大、労働組合の拡大、組合員の増加は労働組合にとって極めて重要な課題です。全港湾が労働組合の再生の先頭に立つという決意で組織拡大を取り組みます。

(1) 港灣、倉庫、通運、海コン、トラック、バス労働者をはじめとして、建設、介護など様々な産業の労働者、派遣・パート労働者など、非正規雇用労働者を含むすべての労働者を対象とします。

(2) 組織拡大の体制

① 地方・支部に組織拡大対策委員会を設置し、執行部はもろんのこと執行部以外の活動家や組合員を動員して組織拡大に取り組みます。

② 組織拡大にあたっては、退職者の補充や企業内の未加入労働者、関連企業の労働者、仕事上の関係のある労働者、地域の上層団体を持たない労働組合などに重点を定めて計画的に組織拡大をはかります。

③ 労働相談から争議指導のできるオルグ活動家の要請をはかります。

④ 退職者に労働相談員をお願いするなど、退職者や組合を退任した先輩との連携を含めて組織拡大に取り組みます。

⑤ 中央の組織部では、組織拡大をすすめるうえでの問題点の解決策や組織拡大の基本戦略など抜本的な検討をすすめます。

(3) 通年的な組織拡大キャンペーンを取ります。組合員を参加させ各支部で創意工夫した取り組みを企画するとともに、中央本部は教宣物などの支援を積極的に進めます。

(4) 港灣における上部団体を持たない組織に対し、産別運動や制度の利点を活用し、加

入への働き掛けを行ないます。

(5) 65歳定年延長の取り組みはすすめられてはいますが、少子高齢化問題も含めて、労働者不足が現実化しています。引き続き退職者補充の取り組みとともに労働者の計画的な確保について労使協議を行ない、作業員と組合員の確保を取り組みます。

(6) 相互扶助の精神に基づく自発的な福利厚生活動として「こくみん共済coop」(全港湾)の共済制度の取り組みを行ないます。こくみん共済coopの共済契約等に

係る事務手続きは、組合員からの委任に基づいて全日本港灣労働組合が代行します。この事務手続きに際して生じる費用相当額は共済契約者に代わって全港湾から団体事務手数料として支払われます。また、共済契約に関する事務手続きを円滑にするため、こくみん共済coopより必要最小限の範囲において個人情報提供を受けます。

Ⅷ. 共闘の強化、国際連帯、政党との連携の取り組み

1. 共闘の強化について

(1) 全国港灣の強化

① 全国港灣の強化については、単一化を基本としつつ、連合体強化をすすめます。

② 全国港灣は連合化になって12年目を迎えますが、港灣労働者の雇用と職域確保のために文字通り全国の港灣労働者が結集できる組織を目指しています。6大港と地方港のそれぞれの意見が反映できる組織体制、組織人員に比例した役員・代議員の割り当てなどを基本に組織が強化できるような規約・運営づくりを目指します。

③ 連合体の産別運動を充実させるために、交渉力を強化し、協定適用率を拡大し、協定を順守させる統制力を持たなければなりません。企業別運動の視点を払拭する努力をしていきます。

(2) 交連労働協力の強化

① 交連労働協力は政策要求を中心に活動しています。全港湾の運動方針を堅持しながら、交連労働協力の運動に参加し、すべての労働者の生活向上の要求を前進させるとともに組織強化に努力します。

② 交連労働協とITF-JC(ITF加盟労働組合日本協議会)は2003年に統合し、全港湾は交連労働協内のITF未加盟組合(全港湾を含む7組合)とともにMSGを形成し加盟しました。引き続きMSGとして運動の前進と交連労働国際局とも協力をして国際活動をすすめます。

(3) その他の共闘組織

① 2009年12月に結成された海員組合と全国港灣・港運同盟による日本海員港灣労働組合協議会(海港労働)は、FOCKAN(ニュージールランド海事労働組合)の取り組みの問題から、現在、海員組合との共同行動を凍結しています。一方で各地区港灣は行動を模索し、海員組合との関係修復に向けての取り組みも行っていきます。FOCKAN(ニュージールランド海事労働組合)をはじめアジア太平洋地域の港灣労働者の友好連帯を一層強化します。

(2) 中国海員建設工会との友好連帯のために定期的交流を継続します。

(3) ITF(国際運輸労働)に代表参加します。

(4) 全国港灣が行っている東アジア港灣労働者会議に参加します。

(5) 若い活動家による国際交流を検討します。

(6) 中国海員建設工会との交流をはじめ、朝鮮半島情勢の変化を見極めながら韓国民主労総、および朝鮮職業総同盟との交流再開のための協議を検討します。

(4) 地区労働組織が解散せずに継続されているところは地方・支部単位で、その運動を支持し、地域運動の発展に努力します。

反基地・反戦平和運動に取り組む「平和運動センター」が組織されているところについても、その運動に積極的に取り組むます。

② 春闘や中小労働運動など課題別に全港湾の方針と一致するものについては、地域での共闘関係をつくりあげ、地域の運動の強化に努力します。

(5) 民主団体との提携

次の民主団体との提携を深め運動の強化に努力します。また、その他必要に応じて新たな民主団体との提携については、中央

執行委員会にて協議し決定します。

① フォーラム平和・人権・環境(平和フォーラム)

② 部落解放中央共闘会議

③ 中央社会保障推進協議会

④ 石綿対策全国連絡協議会

2. 国際連帯について

新自由主義を世界規模へと導くグローバル化への対峙と北東アジアでの友好・連帯のためには労働者の国際的な連帯行動がますます重要となっています。とりわけ、規制緩和、民営化、カジュアル(日雇)化、自動化・機械化とたたかう港灣労働者の国際連帯を強化します。また、下記以外の新たな国際連帯については中央執行委員会で協議し決定します。

(1) ILWU(国際港灣倉庫労働組合)、MUA(オーストラリア海事労働組合)、MUNZ(ニュージールランド海事労働組合)をはじめアジア太平洋地域の港灣労働者の友好連帯を一層強化します。

3. 政党との連携について

全港湾は反戦・平和・民主主義をもとめ、護憲並びに民主運動を進めるために、政党との関係は以下のとおりとします。

(1) 全港湾は、課題別に全港湾の要求や方針が一致する政党と共闘します。

(2) 選挙闘争は、日常闘争を大切に、地方・支部ごとに全港湾の方針に一致する候補者を推薦したたかいます。

以上