

全港湾関西地方本部 フェリー基金特集号再発行

全日本港湾労働組合関西地方本部
電話：06-6572-2194

全港湾関西地方本部 フェリー基金闘争について

一、はじめに

戦後日本の港湾国内貨物の荷役は、199船・499船などを中心に来バス荷役によって行われていたが、1967年神戸小倉の長距離フェリーが計画され就航以来、当時のレジャーブームとオートナードライバーの激増により、長距離フェリーは次々就航され、1974年には、35航路、輸送車両は2133万台になりました。

特に、無人車輸送が大幅に伸び、それがトラック陸上輸送や鉄道と同じ機能をもつ、新しい輸送手段となり、内航定期貨物航路が激減し、大阪港では港湾労働者の雇用不安が発生してきました。

関西地方本部は、長距離カーフェリー就航に伴う港湾労働者の職域確保を行うために、「カーフェリーによって輸送される自動車は貨物であり、自動車の積卸作業は港湾労働者の仕事である」と意思統一し、1972年第27回全港湾全国定期大会(72年9月5〜7日北海道)にて、「合理化反対闘争」の追加として、「長距離カーフェリー輸送における車の積卸など港の作業は、港湾労働者の仕事である」と位置づけたたかいを進めることを全港湾中央方針として確立しました。

二、関西地方本部におけるたたかい

(1) 73年の関西地本春闘臨時大会以後「カーフェリー対策委員会」(以後「対策委員会」という)を発足させ、増大する雇用不安の解

消の運動を開始することを決定しました。

(2) 対策委員会は、まず73年4月4日カーフェリー関係14団体、カーフェリー運航船社37社に要求書を提出し、交渉出席を求めました。

しかし大阪高知特急フェリー、関西汽船はこれに応じなかったため、4月10日、組合員を動員して抗議行動の結果、ようやく両社とも出席を表明しました。

(3) 交渉は4月12日、24日、5月2

要求書

1. カーフェリーへの自動車の積卸し、配給センターなど関連倉庫作業、埠頭およびターミナルにおける諸作業等は、すべて港湾労働者の職場であることを明確にし、既存の港湾労働者にその作業をおこなわせること。
2. 港湾労働者の雇用と生活保障を確立するためカーフェリーの就航にともなう人減らし、配置転換をいっさいおこなわず、関係者が共同で雇用と生活の安定をはかること。
3. 関係官庁、地方自治体、公社、フェリー業者、港運業者、トラック業者、関係労組による「対策会議」を中央、地方に早急に設置し、具体的な対策をたてること。
4. 前三項の要求が解決するまではフェリー埠頭の建設を中止することとし、開業準備中の航路は就航を中止させ、免許申請中のものは認可しないこと。

以上

日の3回にわたって開かれ、出席各団体から回答が示されたが、何れも抽象的で、妥結できなかった。(4) 関西地本は実力行使で交渉進展を検討したが、時機尚早とみて暫く延期し、12月に至って近畿海運局へ年末年始の繁忙期に実力行使を行うと文書通告しました。

驚いた海運局は新年早々関係者と懇談の予定を組合に伝え中止を申し入れてきたので、関西地本もこれを了解し、実力行使は中止されました。(5) 1974年に入り、1月17日予定通り関西地本、行政官庁、フェリー協会の三者懇談会が持たれた。席上海運局は中央に意見具申を行うと同時に今後労使間の窓口となつて努力することを確約しました。

(6) 全港湾中央も問題を重視し、2月27日「カーフェリーの就航に伴う港湾労働者の雇用確保と生活保障に関する要求書」を運輸省、日本フェリー協会、日本トラック協会、日本旅客船協会、日本長距離フェリー協会に提出しました。

(7) 関西地本は3月7日の行政交渉で大阪市港運局に大型フェリー埠頭の建設中止と、フェリー対策会議の設置を提案しました。

(8) 翌8日船社を含めた交渉で大阪市港運局は大型フェリー埠頭建設中止を回答。また対策会議については準備委員会程度と曖昧な態度を続けたので、関西地本は3月10日に実力行使を行うと通告する。

(9) 3月10日、関西地本は約2,000名を動員して大阪南港フェリー埠頭に抗議行動を展開、海運局は各フェリー船社にトラブル回避のため自動車積卸中止を指導したので、抗議行動中は積卸が行われませんでした。

(10) 実力行使に刺激され解決を急いだ海運局は、次の私案(要旨)を関西地本と船社に提示しました。

(11) 私案は出たが関西地本は闘いを緩めず、3月26日、27日48時間ストに突入しました。27日、船社側

近畿海運局(私案)

1. フェリーを利用する自動車の受渡しは従来船内渡しであったが、その外に商品車、無人航走車などを対象とする。船側渡しの積卸作業は、港湾労働者、港湾運送事業者に行わせることとする。
但し、どちらの受渡しによるかフェリー利用者の自由な選択にまかせる。
2. 港湾労働者の生活安定、中高年齢者層対策などで労使あるいは行政機関の合意に基づき生活安定の基金等が設立された場合、フェリー船社は当該制度または組織に充分の拠出をする。

は抗議行動開始を午前八時頃と推測(事前に船会社に漏れていた)して、午前7時頃から車両の積卸を始めたので、藤本関西地本執行員が、他の組合員と共に実力行使でトラックの下船を阻止し、数百台がストップしました。

(12) このフェリーに観光バスが乗船していたが、フェリー協会が譲歩するまで実力で阻止を続け、午後2時頃に至り、フェリー協会代表から協議の申し入れがあり、労使交渉が開始され、暫定確認で合意し、抗議行動は中止されました。

(13) そして30日地域暫定協定が成立、「海運局私案を尊重し、これに準拠して話し合いを進めることを旨とし、職域問題については具体化の話し合いを進める、救済基金(フェリー基金)については拠出に同意する」との回答を獲得して一応争議は終結しました。

(14) 74年春闘終了後全国港湾は、8月にカーフェリーの就航に伴う職域確保に関する下記の3項目の要求書を決定し、日本旅客船協会、日本長距離フェリー協会、日本港運協会、全国港湾の四者会議を設置するよう関係官庁、関係団体に提出しました。

が8月31日から開始され、関西地本は地域暫定協定当事者として、中央交渉に参加が認められました。(16) 中央交渉が行われている期間にも、関西地本が締結した地域暫定協定によるフェリー救済基金の支払問題はフェリー船社との話し合いが難航し、救済基金は信託銀行に預託されたまま、凍結状態になっていました。(17) やがて中央交渉は越年後の75年4月2日協定調印が決まったが、関西地本は地域暫定協定について中央協定と無関係であることを中央交渉の中で確認させると共に、フェリー船社に対しては抗議を行い、救済基金の運営実施に必要な手続を要求しました。(18) そして関西地本と大阪、神戸、徳島各フェリー協会との交渉は、その後十数回の小委員会、数え切れない程の事務折衝を重ね8月10日、フェリー救済運営規定の承認、救済基金の管理運営は関西地本に委託することで解決しました。救済基金は7千万円で妥結。(19) 7千万円の内、5千万円を関西地本がフェリー基金として現在も運用を行っています。残り2千万円は、四国地本に配分しました。

三、全国港湾のたたかい

一、はじめに

(1) カーフェリー又はフェリー輸送については近年著しく増加し、74年にはすでに運輸中が35航路、開業準備、申請中を含めると約50航路にのぼり、それが75年4月には、中長距離フェリー39航路、85隻、約49万総トンにのぼり、長距離フェリーにおける自動車輸送台数は182万台、71年と比べて3倍に増加し、そのうち、無人車輸送は36万台、約7・5倍に増加しています。しかも、75年3月から、貨物専用フェリーの運航が認可され、内航海運との競争激化、港湾運送

事業への影響が大きくなってしま

(2) こうしたなかで、74年3月、全港湾関西地本が、「自動車の積卸作業は港湾労働者の職場である」

(3) そして、職域問題、救済基金制度の創設問題については、中央段階での話し合いの結果によると

(4) 全国港湾のカーフェリー闘争は、こうした関西地本のたたか

(1) 74年8月全国港湾はカーフェリーの急激な増大による、関係港

(2) 港湾労働者の雇用と生活保障をはかるため、カーフェリー

(3) これらの解決をはかるため、関係省庁、日本旅客船協会、

(4) 全国港湾のカーフェリー闘争は、こうした関西地本のたたか

(1) 74年8月全国港湾はカーフェリーの急激な増大による、関係港

(2) 港湾労働者の雇用と生活保障をはかるため、カーフェリー

置し、対策を講ずること。を趣旨とする要求を関係官庁、関係団

(2) 四者協議は、8月31日開催された以後、9月26日、10月22日、11月5日、11月5日、12月19日開か

(3) 75春闘以後、職域問題については対象を全航路、全車種を主張

が「港湾労働者生活保障基金(仮称)」に一定の基金を拠出するこ

以上

書が取り交わされました。

(1) 1992年10月第26回全国港湾定期大会にて、①カーフェリー協

(2) 93年春闘でも同様の要求書を提出し、三者協議の開始を追求し、

(3) 第2回三者協議を4月20日行うことになったが、日港協のトッ

(4) その後、9月1日第2回三者協議を開くに至り、10月25日、11月18

(5) そこで全国港湾は94年3月1日より全国一斉にカーフェリー闘

(6) 大阪では泉大津と南港のフェリーターミナルで、神戸港では青

(7) このような行動を背景に全国港湾は3月2日から再び交渉を始

(8) その後、3年毎に、全国港湾・日本港運協会・フェリー船社(日

(9) これに、もとびき大阪・神戸港ではフェリーの無人車搬出入業

確認書

フェリー船社側(日本旅客船協会、日本長距離フェリー協会)、日本港運協会及び全国港湾労働組合協議会は運輸省の立ち合いのもとに、カーフェリー輸送におけるターミナル作業について協議した結果、下記諸点について意見の一致をみたことを確認する。

一、カーフェリー埠頭における一切の業務は、フェリー船社が行なう自動車航送業務であると同時に港湾における港運事業者の行なう業域であり、且つ港湾労働に従事する者の職域であることを原則として確認する。

- (1) 埠頭サービス業務 (イ)可動橋操作 (ロ)綱取、(ハ)車両積込、(ニ)車両取卸、(ホ)車両誘導、(ヘ)清掃、(ト)廃棄物の処理 (2)船客等サービス業務 手、小荷物取扱い (3)駐車場業務 (イ)駐車場の管理、(ロ)トラックターミナル、(ハ)倉庫

二、基金については、フェリー船社側は、日本港運協会と全国港湾労働組合協議会との間で設立される「港湾労働者生活保障基金」(仮称)に一定の基金を拠出する。

昭和五〇年四月二日 日本旅客船協会 日本長距離フェリー協会 副会長 入谷 豊州 (印) 日本港運協会 副会長 高嶋 四郎雄 (印) 同 高松 村部 直高 (印) 全国港湾労働組合協議会 議長 吉岡 徳次 (印) 運輸省港湾局 港政課長 松村 義弘 (印)

確認書

フェリー船社(日本旅客船協会・日本長距離フェリー協会)、日本港運協会及び全国港湾労働組合協議会は、昭和50年4月2日付確認書に基づき、下記の通り意見の一致をみたことを確認する。 1.フェリー船社は昭和50年4月2日付確認書の実施について確認し、商品車、建機、農機及びコンテナの積み卸し作業に関して、それぞれの地区で実態を考慮の上、三者又は四者協議を行い、港湾運送事業者を起用すべく努力するものとする。 2.無人車の扱いは継続協議 3.拠出金は平成四年度と五年度は三千万円とし、平成六年度は四千万円とする。平成七年以後については、引き続き協議する。 平成6年3月3日

務は、港湾労働者が行っています。 (10)フェリー基金は、全港湾関西地本の取組みから、全国港湾に引き継がれ、全国的取組みとして「内航フェリー輸送における港湾労働者の職域削減に伴う共済基金」として、現在フェリー船社2協会が、日本港運協会へ特別会費として、年間単位で無人トラック輸送台数に1台当たり58.3円を乗じた額を拠出しています。 (11)2011年12月から、年間二千万円を全国港湾の「労働者福利対策費」として、支払われていますが、原点は全額全国港湾に支払われるべき「フェリー基金」です。 (12)2017年度は、全国港湾が日本港運協会に増額を要求し、年間四千万円が、半期毎二千万円で支払われるようになりました。 (13)しかし、近年日本港運協会は、半期毎の支払を完全履行していません。日本港運協会は、契約不履行を早急に是正すべきです。 ※全港湾関西地方本部が作成した「フェリー闘争の報告」を再発行しましたので必要な方は関西地本までご連絡下さい。