



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**  
(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



# 春闘方針特集号

# 2022年春闘方針

案

2022年春闘方針(案)は、2021年12月6日、7日に開催した第3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、2月1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、2月1日、2日に開催予定の第43回中央委員会に提案される。



中央執行委員長 真島 勝重

## 二〇二二春闘方針の提起にあたって

二〇二二春闘を闘うにあたって、世界や日本の経済状況と政治の動向、港湾物流には厳しい環境が言われているが、どうあることも「大幅賃上げ」と「魅力ある労働運動の確

立」を目指さなければならない。組合員の最大の使命の一つは、賃金引上げと諸労働条件の引上げであることは言うまでもありません。

二〇二二春闘について、岸田首相は経済界に「三割の賃上げを要請したが、その一方で企業減税を検討するなど、相も変わらず大企業優遇策で日本経済が潤うと絵空事を言っている。むしろ内部留保を多額に保有し、それでも大幅賃上げを行わない企業に対し、増税を

と、労働組合の存在価値そのものが問われることになってしまう。夏に訪れる参議院選挙で国民本位の政治を取り戻さなければならず、各地方・支部で春闘時から動き出さなければなりません。さて、昨年、国土交通省は港湾労働者不足の実態調査を行い、発表しました。有効求人倍率は四・二三倍で全産業の

一・四七倍と比較すると異常に高い。一方、定年を待たずに退職される方が多数存在している。主な退職理由の一位は労働環境と

そのためには、まず、春闘勝利だ。全港湾は第四三回中央委員会で決定した春闘方針に

二〇二二春闘を闘うにあたって、世界や日本の経済状況と政治の動向、港湾物流には厳しい環境が言われているが、どうあることも「大幅賃上げ」と「魅力ある労働運動の確

立」を目指さなければならない。組合員の最大の使命の一つは、賃金引上げと諸労働条件の引上げであることは言うまでもありません。

二〇二二春闘について、岸田首相は経済界に「三割の賃上げを要請したが、その一方で企業減税を検討するなど、相も変わらず大企業優遇策で日本経済が潤うと絵空事を言っている。むしろ内部留保を多額に保有し、それでも大幅賃上げを行わない企業に対し、増税を

と、労働組合の存在価値そのものが問われることになってしまう。夏に訪れる参議院選挙で国民本位の政治を取り戻さなければならず、各地方・支部で春闘時から動き出さなければなりません。さて、昨年、国土交通省は港湾労働者不足の実態調査を行い、発表しました。有効求人倍率は四・二三倍で全産業の

一・四七倍と比較すると異常に高い。一方、定年を待たずに退職される方が多数存在している。主な退職理由の一位は労働環境と

そのためには、まず、春闘勝利だ。全港湾は第四三回中央委員会で決定した春闘方針に

二〇二二春闘を闘うにあたって、世界や日本の経済状況と政治の動向、港湾物流には厳しい環境が言われているが、どうあることも「大幅賃上げ」と「魅力ある労働運動の確

立」を目指さなければならない。組合員の最大の使命の一つは、賃金引上げと諸労働条件の引上げであることは言うまでもありません。

二〇二二春闘について、岸田首相は経済界に「三割の賃上げを要請したが、その一方で企業減税を検討するなど、相も変わらず大企業優遇策で日本経済が潤うと絵空事を言っている。むしろ内部留保を多額に保有し、それでも大幅賃上げを行わない企業に対し、増税を

と、労働組合の存在価値そのものが問われることになってしまう。夏に訪れる参議院選挙で国民本位の政治を取り戻さなければならず、各地方・支部で春闘時から動き出さなければなりません。さて、昨年、国土交通省は港湾労働者不足の実態調査を行い、発表しました。有効求人倍率は四・二三倍で全産業の

1. 春闘は、労働組合にとって最も重要な運動のひとつであります。組合員全体の賃金の底上げや労働条件の改善など、「集団的労使関係」によってたかたか春闘を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2022年春闘をたたかいます。

2. 9月初めまで再選に意欲を燃やしていた、菅元首相は、新型コロナウイルス対策ではずれの政策を繰り返し、政権支持率は今年に入って低下を続け、30%を割るところまで悪化しました。また、8月に行われた横浜市長選挙では、首相の

側近だった政治家が閣僚を辞職して立候補しましたが、野党の推す候補に大差で敗れました。自民党内では、あまりに不人気な首相の下で、10月末に任期切れを迎える衆議院総選挙を戦うことを恐れてか、自民党の中で菅退陣を求める世論が形成され、菅氏もそれを乗り越えてまで権力を維持することは出来なかったのか、突如総裁再選を目指さないと発表し、総裁退任に伴い、首相の座からも退くという決意を明らかにしました。

こうして行われた衆議院総選挙では、短期決戦ではありながら、立憲民主党を中心に、政策協定を結び、野党共闘で210の小選挙区で統一候補を擁立したたかいました。

しかしながら、野党共闘の真意が国民には届かず、立憲・共産ともに議席を減らし、自民党は選挙前の276議席から減らしたものの、単独で国会を安定的に運営するためのいわゆる「絶対安定多数」の261議席を確保しました。この結果を受け、岸田総理大臣は、「与党で過半数をとり、政権選択選挙で信任をいただいたことは大変ありがたかった。自民党の単独過半数も国民にお認めいただいた。これからしっかり政権運営、国会運営を行っていきたい」と述べましたが、国民の声を聴かない、数の力で押し切る、といった国民や労働者を犠牲にする政治が続くことは明らかです。

さらには、自民、公明両党と憲法改正に前向きな日本維新の会、国民民主党な

3. 国がすす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。

国土交通省港湾局は港湾労働者不足に関するアクションプランの今年度中の策定に向け、港湾関係者らに対してヒアリングを進めています。同局が5月結果を公表した「2020年度港湾労働者不足に関する実態調査」では、過半数の事業者が「港湾労働者が不足している」との回答があり、4割以上で港湾運送への影響が生じていることなども明らかになっています。国交省では追加で商慣行などの調査も行う方針で、今後本格的な対策に乗り出す方針です。その背景にある、厳しい労働環境や低賃金が改善されるならよいことですが、「PORT2030」にあるような、自動化・機械化が人員不足解消のために導入されようとして

います。

日港協は、今年度の「年末年始例外荷役の要請」に見られるように、産別最低賃金の回答は避け、組合の要求諸課題については後回しにし、船社・荷主最優先の対応をとっています。

どの改憲勢力は衆院選で352議席となり、衆院の4分の3を占めました。改憲勢力は、衆参両院で改憲の国会発議に必要な3分の2を維持しており、岸田首相(自民党総裁)は1日の記者会見で、「党

是である憲法改正に向け、精力的に取り組む」と意欲を示しました。首相は、自衛隊の根拠規定明記や緊急事態条項の創設など4項目の党改憲案について、2024年9月末までの党総裁任期中の実現を目指す考えです。

このような国民不在の政治を改めるためにも今こそ野党共闘をさらに強化して岸田政権を打倒し、戦争法制廃止、平和憲法堅持、脱原発を目指す政治づくりをめざして、2022年春闘をたたかいます。

このように国民不在の政治を改めるためにも今こそ野党共闘をさらに強化して岸田政権を打倒し、戦争法制廃止、平和憲法堅持、脱原発を目指す政治づくりをめざして、2022年春闘をたたかいます。

このように国民不在の政治を改めるためにも今こそ野党共闘をさらに強化して岸田政権を打倒し、戦争法制廃止、平和憲法堅持、脱原発を目指す政治づくりをめざして、2022年春闘をたたかいます。

4. トラックをはじめとする物流産業においては、新型コロナウイルス感染拡大による輸送量の減少により、事業経営に大きな影響を及ぼしているなか、原油価格の高騰によりトラックの燃料となる軽油の価格について、今年から大幅な高騰を続けており、このような状況が長引けば、中小事業者が99%以上を占めるトラック運送業界の経営収支は悪化の一途をたど

## II. 情勢の特徴について

### 1. 国際情勢について

(1) 就任から約9カ月が過ぎたバイデン米大統領だが、10月調査での支持率は42%と、この時期としては歴代大統領のワースト2位に位置していることが報じられた。支持率低下の要因としては、混乱を極めたアフガニスタンからの米軍撤退、新型コロナウイルスのデルタ変異株による感染拡大、現在も続くサブプライチエーンの停滞、民主党の政策をめぐる議会のこう着が挙げられている。(中略)

(2) 新型コロナウイルスの感染拡大に見舞われているEU(欧州連合)では、加盟国間の亀裂が表面化している。爆発的な感染拡大からすでに1カ月以上が経過したが、いまだにEUとして一体的なコロナ危機対応をまとめ切れずにいる。11月7日に行われたユーロ圏財務相会合(ユーログループ)は、16時間に及んだ徹夜の協議にもかかわらず、結論が出ないまま終わり、9日に再開された協議でどうか合意文書をまとめたが、コロナ対応の財政資金を調達するため、欧州諸国が共同で債券を発行するコロナ債などでは、意見の相違を抱えたまま再び結論が先送りされた。2国会連続での合意見送りと

り、将来的に安定した輸送力を確保できなくなることも懸念されています。

5. 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、日常的な組合活動が重要で、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果し、2022年春闘をたかいます。

(1) 「こう着」を全面的に達成したと宣言した。小康は、改革開放政策により今日の中国の礎を築いた鄧小平氏が唱えたもので、2002年の第16回共産党大会以降、歴代政権が実現すべき最優先課題としてきたもので、習近平総書記は宿願を果たした指導者として歴史に名を遺すこととなったと言われている。その習近平総書記が小康の次の目標として示されたのが、国民皆が豊かになる「共同富裕」と言われている。「豊かになれるものを先に富ませる」という鄧小平氏の先富論の後段には「豊かになったものが遅れたものを助ける」という文言が含まれるが、共同富裕は、所得格差などの急速な経済発展によって生じた歪みを是正することで、社会の安定性と経済発展の持続性、ひいては、共産党に対する信認を高める試みとされている。(中略)

(2) 11月10日に新たに発足した第2次岸田文雄内閣は10日夜の初閣議で、内閣の基本方針を決め、「二人一人の国民の声に寄り添い、多様な声を真摯(しんし)に受け止め、信頼と共感を得られる政治を実現する」と明記した。その上で①国民の声を丁寧に聞き、政策に反映の個性と多様性を尊重する社会を目指す③みんなで助け合う社会を目指す一を政権運営の基本とした。(中略)

(3) 内閣府が11月15日に発表した、7月〜9

### 2. 国内情勢について

月の実質GDP(国内総生産・2015暦年連鎖価格)の成長率は、マイナス0.8%(年率マイナス3.0%)となった。また、名目GDPの成長率は、マイナス0.6%(年率マイナス2.5%)となっている。(中略)

(3) 毎月勤労統計調査の2021年9月分結果確報では、現金給与総額は270,019円(0.2%増)となり、うち一般労働者が348,845円(0.8%増)、パートタイム労働者が96,261円(1.8%減)となり、パートタイム労働者比率が31.23%(0.17ポイント上昇)となっています。なお、一般労働者の所定内給与は315,041円(0.5%増)、パートタイム労働者の時間当たり給与は1,229円(1.8%増)となっています。実質賃金指数(平成27年平均=100)では、現金給与総額が82.8(0.6%減)、きまつて支給する給与が97.7(0.5%減)となり、総実労働時間では、135.2時間(0.5%減)になっており、うち、所定内労働時間は125.8時間(0.8%減)、所定外労働時間は9.4時間(3.4%増)となっています。(中略)

(1) 2021年9月3日に国土交通省が発表した、2020年の国内各港のコンテナ取扱貨物量(外貨、内貨の合計)は、2,166万TEU(前年比マイナス7.3%)となり、2019年と比べ減少となった。また、外貨コンテナ取扱貨物量は1,739万TEU(前年比マイナス7.7%)で、内貨コンテナ取扱貨物量は426万TEU(前年比マイナス5.9%)となっている。また、取扱貨物量(外貨、内貨の合計)の上位20港については、1割以上の貨物量の伸びを示した三島川之江港(2020年19位、2019年22位)、敦賀港(2020年20位、2019年23位)が順位を伸ばし、新たに上位20

### 3. 港湾を取り巻く情勢について

港となっている。なお、外貨コンテナ取扱貨物量が全国港湾の約8割を占める3大湾(東京湾、川崎湾、横浜湾、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港)について、各港湾管理者が発表している外貨コンテナ取扱貨物量の速報値を国土交通省港湾局で集計したところ、2021年上半期は対前年比3.4%の伸びを示しており、我が国のコンテナ取扱貨物量は回復基調にあるとしている。

(2) 海運大手3社の2021年4〜6月期連結決算が出そろった。日本郵船(株)は、売上高が5,046億1,100万円(前年同期39.7%増)、純利益が1,510億9,300万円(前年同期11.6億8,400万円)。(株)商船三井は、売上高2,888億7,400万円(前年同期14.9%増)、純利益1,041億4,700万円(前年同期54億9,100万円)。

(4) 川崎汽船(株)は、売上高1,747億4,300万円(14.8%増)、純利益1,019億8,700万円(前年同期9億5,500万円の赤字)と大幅な増益だった。各社ともに新型コロナウイルスの影響を受けた前年同期から一転し、世界的な経済活動の回復で資源、穀物輸送のドライバルク事業が好調だったほか、自動車輸送の回復から業績が大幅改善した。さらに海運大手3社のコンテナ船事業が統合されたオーシャンネットワークエクスプレスジャパン(株)の損益改善も寄与し、3社とも800億円を超える投資利益の計上で純利益を押し上げた。

(3) 国土交通省港湾局の2022年度予算概算要求では、基本方針として、「社会経済活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大」、「国民の安全・安心の確保」、「豊かで活力ある地方創りと分散型の国づくり」を3本柱とし、重点的に取り組むとしている。

の急速かつ大きな変化を受けた、2050年カーボンニュートラルの実現に向けたグリーン投資の加速、デジタル技術の積極的な活用などを原動力とした、早期の我が国経済成長軌道の実現、分散型の国づくり等の喫緊の課題に適切に対応していくとし、なお「新たな成長推進枠」として、「経済財政運営と改革の基本方針 2021」及び「成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ」(令和3年6月18日閣議決定)等を踏まえ、グリーン、デジタル、地方活性化等に重点投資を行うとともに、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の推進やコロナの影響に対応するための所要の経費については、予算編成過程において検討するとなっており、今年度の予算概算要求は3,066億円(昨年2,579億円)となっている。

(1) 近年、港湾運送事業において労働者不足の深刻化が指摘されていることを受け、国土交通省はその実態を把握するため、2020年12月から2021年1月にかけて全国の港湾運送事業者1,154社を対象に初めての「港湾労働者不足に関する実態調査」を実施した。その結果として、2019年度下期の時点で、「不足」「やや不足」が55%と、過半数の事業所で港湾労働者の不足感があり、2020年度は、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う荷動きの減少を背景に不足感が緩和しているが、2025年頃及び2030年頃の見通しは63%が「不足・やや不足」とし、今後、港湾労働者の不足感が強まること予想されるとしている。港湾労働者の不足による港湾運送への影響については、41%が「影響あり」と回答していることから、今後、港湾運送への影響が拡大することが懸念されると結論付けている。

### 4. 海コン・トラック・バスを取り巻く情勢

(1) 全日本トラック協会が発表した景況感(速報)によると、トラック運送業においても、経済活動の再開により貨物輸送量は改善基調にあるが、燃料価格上昇によるコスト増加の影響を受け、営業利益及び経常利益が圧迫された結果、令和3年7月〜9月期の景況感はマイナス28.7(前回マイナス22.6)と、6.1ポイント悪化した。(中略)

(2) 国土交通省自動車局の2021年度予算概算要求では、人口減少に伴う輸送需要

更に50%の高みを目指して挑戦を続ける新たな削減目標(2021年4月表明)の実現に向けたエネルギー政策の道筋を示すことが重要テーマとしている。世界的な脱炭素に向けた動きの中で、国際的なルール形成を主導することや、これまで培ってきた脱炭素技術、新たな脱炭素に資するイノベーションにより国際的な競争力を高めることが重要とし、同時に、日本のエネルギー需給構造が抱える課題の克服が、もう一つの重要なテーマとしている。安全性の確保を大前提に、気候変動対策を進める中でも、安定供給の確保やエネルギーコストの低減(S+3E)に向けた取組を進めるとし、エネ基全体は、主として、①東電福島第一の事故後10年の歩み、②2050年カーボンニュートラル実現に向けた課題と対応、③2050年を見据えた2030年に向けた政策対応のパートから構成している。また、東京電力福島第一原子力発電所事故を経験した我が国としては、2050年カーボンニュートラルや2030年度の新たな削減目標の実現を目指すに際して、原子力については安全を最優先し、再生可能エネルギーの拡大を図る中で、可能な限り原発依存度を低減するとしているが、電源構成については、原子力発電を20%〜22%と現在の6%から引き上げることが目標としている。(中略)

の減少、新型コロナウイルスによるさらなる経営状況の悪化や他産業と比較した労働時間の長さなど労働環境の悪化、人手不足にある環境の悪化に対し、新たに「ポストコロナにおける持続可能な旅客運送事業の構築」として、6,000万円を要求している。(中略)

### 5. 各労働団体の取り組み

(1) 連合は18日の中央執行委員会、2022年春闘の闘争方針を確認した。10月に就任した芳野友子会長が掲げる格差是正へ向け、企業内最低賃金を昨年より50円上げて時給1,150円以上とすることを求める。また定期昇給(定昇)分の2%の確保を前提に、基本給を一律に引き上げるベースアップ(ヘア)の幅を「2%程度」とし、計4%程度の賃上げを要求する。4%程度の目標設定は7年連続となる。(中略)

(2) けんり春闘実行委員会は、具体的なサブスローガンとして、「労働者の生活とけんりを守ろう!」を掲げ、①どこでも誰でも時給1,500円、月額25万円以上の賃金保証を!②誰でも20,000円以上の賃金引き上げを!③時給労働者に150円/日を要求!④中小、地方企業の充実した経営支援策の策定を!⑤公務・公共サービスを労働者市民の手に取り戻そう!⑥公務・公共サービスを労働者、会計年度任用職員の雇用保障と処遇改善を!⑦全ての公務労働者に労働基本権の回復を!⑧長時間労働の規制、在宅勤務の時間管理の徹底を!⑨36協定の見直しと労働安全衛生活動の強化を!⑩あらゆるハラスメントを撲滅させよう!⑪ジェンダー平等などすべての差別を禁止し、ヘイト行為には刑罰を!⑫外国人労働者・移住労働者に労働基本権と安心して生活できる環境を!⑬基本的人権を保障する入管法改正と労働基本権の確立を!を指し、検討をしている。

2022年度年次総会を開催し、22春闘は異常な低賃金・不安定雇用の改善、最低賃金全国一律1,500円、ジェンダー平等、年金改善を中心に据えた、たまたかいだと位置付けた。(中略)

(4) 交通労協は10月7日開催の第37回総会にて、交通運輸・観光産業にとって2022春季生活闘争は引き続き厳しい事業環境の中で闘われることになることが想定されるが、まずは産業の維持・存続と組合員の雇用確保を第一義とする取り組みを展開したうえで、緊急事態宣言下において、国民生活・国民経済の安定確保のために業務の継続を求められたキーワーカーに相応しい賃金・労働条件の確立を求めることを確認した。(中略)

## 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  
秋から年末の中央執行委員会における討議経過を踏まえ、組合員が一体となつてたかう22春闘を構築し、新型コロナウイルスの影響を鑑み、雇用の維持を最優先課題とすると同時に、賃金引き上げ要求は「基本給一律20,000円」とします。

(2) 職種別最低賃金の確立  
① 港湾職種最低賃金(基準内)の確立については、産別最低賃金交渉がすすまないことから、産別最低賃金は5年余りの間、引き上げられていません。このままではいざ再開となった時の金額の差が問題となつてきます。全港湾は港湾職種の最低賃金統一要求として、「184,200円(現行のあるべき賃金18歳)」を地方ごとで要求します。

② トラック職種最低賃金(月間保障額)については、地方ごとで要求します。

③ 一般職種最低賃金(基準内)についても、当面は地方別最低賃金として、地方

① 「正常な労使関係」のもとで、大幅賃上げ・魅力ある港湾労働の確立に向けた産別労使課題を着実に解決していく。② 過度な規制緩和を見直し、社会的・経済的規制を強化することや港湾運送秩序、政府による負の影響の除去など、産別「政策課題」の前進へ、労使共同の取り組みをすすめる。③ 港湾労働者の暮らしや仕事を守るために、憲法改悪反対・辺野古新基地建設反対、最賃1,500円、社会保障削減反対など国民的課題に取り組み。④ 国際連帯・国民的共同行動の高揚に合流し、職場・地域の仲間の結集による「産別運動」の力を発揮してたかうこととしている。(具体的方針は後述)

(3) 月給制の確立  
月給制の確立は、完全週休2日制や労働時間短縮の取り組み、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。次の条件を基本としてたかいます。

① 現行賃金を引き下げない。  
② 労働強化につながらない。  
③ 定年延長と高齢者雇用対策  
④ 60歳以降の・労働条件・賃金の維持を図るため、65歳定年要求を重要課題として要求します。  
⑤ 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の引き上げを要求します。

③ 定年延長後の継続雇用制度については、一時金も含め退職時の年収80%以上とする改定を要求します。  
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。

800時間達成  
② 完全週休2日制(土曜日、日曜日)の確立と週40時間規制の厳守  
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、時間外手当を現行の2・5割増しとし、休暇付与を原則として、時間外労働の抑制を求めます。

(6) 退職金引き上げ  
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、勤続45年≧2,800万円以上を求めます。

⑦ 労働大臣告示に基づくトラック労働者の労働時間規制を求めます。  
⑧ 働き方改革関連法の制定に伴い、法令順守に耐えうる人員の増員を求めます。  
⑨ 労働大臣告示に基づくトラック労働者の労働時間規制を求めます。  
⑩ 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、勤続45年≧2,800万円以上を求めます。

(10) 女性労働者の権利と労働環境整備の確立  
① 積極的な採用と女性を含めた労働者の平等の権利とパワハラ、セクハラ対策も含めた、労働環境整備を求めます。  
② 「パワハラ防止法」に基づき、相談窓口の設置と社内規定整備に取り組みするための労使による委員会や協議会の設置を求めます。  
③ 伝染病における休業補償  
④ 伝染病対策としての休業に対して、基準内賃金保障はもとより、労基法12条に基づく日額保障以上を求め、私傷病協定を締結している地方・支部は協定の適用拡大を求めます。

(7) 労災企業補償の引き上げ  
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)を求めますが、自然災害において労災認定が出た場合の企業補償の支払い(損害保険特約の有無)について確認を求めます。  
⑧ 育児・介護制度の拡充と協定化  
⑨ 育児・介護休業法の目的と基本的理念に基づき、休業補償の引き上げ(80%以上の補償)を求め協定化を目指します。  
⑩ ストレスチェック制度の全事業所適用  
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。

⑤ 雇用保障闘争について  
① 日興サービス分会闘争  
全国闘争である日興サービス分会闘争は、名古屋高裁で判決が出ましたが、残念ながら請求棄却となった。名古屋支部・阪神支部は即座に最高裁へ上告したが、中央本部においても引き続き粘り強くたたかいます。

(3) 本四架橋闘争について  
第46回国土幹線道路部会において、ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化について、「都市部は5年、地方部は10年程度での概成に向けたロードマップの策定」が報道発表されました。早ければ2022年度から一部で、2030年度には全線ETC導入化がされることになっており、料金収受業務に就いている組合員の職域が奪われ雇用問題が発生します。このような問題の解決を図るため、雇用保障対策の原点ともいえる政労協定を踏まえ、関係する地方本部と中央本部とで調整を取りながら、国交省交渉を取り組みます。

⑧ 坂出港では、日清製粉(株)坂出工場が国策である国際バルク戦略港湾の水島港へ移転を発表しました。国の港湾政策による製造業の移転集約に歯止めが利きません。このような国策による雇用・職

### 3. 海コン・トラック・バス労働者のたたかい

2020〜21年度運動方針を基に、国交省、厚労省、経産省など、関係行政に対して要請行動を強化するとともに、地方単位の要請行動も積極的に取り組みます。  
制度・政策要求の実現を目指して、運輸業界を巻き込むなど、これまで以上に一歩踏み込める運動を現実化するために、情勢・方針など、具体的な課題を共有して交通労協との連携を密にしたたたかいをすすめます。

### 4. 介護家政職労働者のたたかい

介護事業で働く仲間の労働条件向上と介護を受ける側の充実した質の向上を目指し、運

