



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

2026年春闘方針(案)

2026年春闘方針(案)は、2025年12月2日、3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、1月29日開催予定の第4回中央執行委員会で最終確認をおこなひ、1月29日～30日に開催予定の第47回中央委員会に提案される。

I. 26春闘を組織するにあたって

2026年春闘あいさつ

中央執行委員長 鈴木 誠一



全港湾2026年春闘をたたかうにあたり、世界経済や国内経済の動向、政治状況や世界での戦争、環境問題、そして国際物流や港湾物流課題など様々な問題や課題はありますが、労働組合運動は「大幅賃上げ」と「諸労働条件向上」と「魅力ある労働運動・労働環境の構築」を目指さなければならぬ。労働組合の使命は賃金引上げと諸労働条件引上

り、世界経済や国内経済の動向、政治状況や世界での戦争、環境問題、そして国際物流や港湾物流課題など様々な問題や課題はありますが、労働組合運動は「大幅賃上げ」と「諸労働条件向上」と「魅力ある労働運動・労働環境の構築」を目指さなければならぬ。労働組合の使命は賃金引上げと諸労働条件引上

1. 春闘は、労働組合にとって最も重要な運動のひとつです。組合員全体の賃金の底上げや労働条件の改善など、「集团的労使関係」によってたたかう春闘を構築しなければなりません。ここ数年、連合を中心に大手企業を相手とする労働組合ではある程度の賃金引き上げは構築されようとしています。しかしながら中小零細企業を相手とする労働組合では賃金引き上げも低額妥結を余儀なくされています。全港湾においても後者での組織が多く、物価上昇に耐えられるような賃金引き上げはできていません。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

結果する2026年春闘をたたかいます。

2. 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

II. 情勢の特徴について

1. 世界情勢について(省略)

2. 国内情勢について

(1) 2025年7月20日に投票が行われた第27回参議院議員通常選挙では、与党である自民党・公明党がそろって議席を減らし、両党合わせても過半数を割り込む

は、日常的な組合活動が重要です。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、2026年春闘をたたかいます。

(4) 毎月勤労統計調査の令和7年9月分の結果速報を見ると、名目賃金(一人平均)での現金給与総額「規模5人以上」は、297,145円(1・9%増)※45ヶ月連続プラスとなっており、「規模30人以上」では、334,341円(2・3%増)※55ヶ月連続プラスとなっています。きまって支給する給与は、287,840円(1・8%増)※47ヶ月連続プラス、所定内給与は、268,653円(1・9%増)※47ヶ月連続プラス、特別に支払われた給与は9,305円(4・5%減)となっています。(中略)

3. 港湾を取り巻く情勢について

(1) 世界のコンテナ港湾取扱量を示す指数として、Drewryの「Global Container Port Throughput Index」があります。(ドゥルーリー(Drewry)社は、海運業界の調査、コンサルティングサービスを提供する国際的なプロバイダーです。1970年にロンドンで創業してから、ドゥルーリー社は公平な市場洞察と業界分析、またアドバイスが最も広く利用されています。そのため、信頼性の高い情報源の1つとして、海運関係で地位を確立していますので、ここにドゥルーリー社の情報を記載します。)

(2) 2025年10月24日、参議院・衆議院の本会議で高市首相が第219回国会における所信表明演説を行いました。(中略)

(3) 日本の物価高騰の現状は、国内の消費者物価指数(CPI)は、2025年6月で前年比十約3・3%、8月には前年比十約2・7%にまで鈍化していますが、食料品・飲料品の値上がりが特に強く、例えば米の価格は前年度比でほぼ2倍近く上がったという報告もあります。つまり、「物価上昇率は2・3%台前半で推移しているが、生活実感としてはより重

く感じられている」という状況です。(中略)

世界で見ると、2025年4月時点での指数は「119・9」(2019年1月＝100をベース)となり、前年同月比で十6・6%増となっています。また、地域別では北米のコンテナ港が強く、2025年3月時点で、前年比十12・9%と報じられています。また、中国・上海港では2024年通年で約5,150万TEUを処理したというデータがあります。さらに、全体の成長見通しとして、2025年～2026年の年平均成長率は

約2〜2.5%程度と予想されているというレポートもあります。(中略)

(2) 邦船3社のコンテナ船事業統合会社「オーション・ネットワーク・エクスプレス(ONE)」の4〜9月累計(第10第2四半期)の売上高は、おおよそ約1兆561億円、同じく純利益は、約4、305億円となっています。売上・利益ともに大きく伸びており、特に第2四半期の伸びが顕著です。ただし、海運・コンテナ船事業はスポット運賃、燃料費・船舶リース料・物流混雑などの変動要因が大きいため、この好調が今後も継続するかという点が留意すべきです。また、為替変動・世界経済減速・新造船の増加・競争激化など、下方リスクも存在するとの見方もあり、例えば、ONE自体が2025年の利益見通しを引き下げたという報道があります。(中略)

(3) 国土交通省の令和7年度港湾局関係予算概要においてはの基本方針は、「持続的な経済成長の実現」、「国民の安全・安心の確保」、「地方創生2・0に資する個性をいかした地域づくりと分散型国づくり」を3本柱にしています。これにより、コロナ禍で浮き彫りとなった国際サプライチェーンの強靱化への要請の高まりへの対応や、脱炭素化・デジタル化を加速するとともに、ハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策やストック効果を最大化する港湾機能の強化、地方創生2・0に資する地域活性化を推進するとなっています。(中略)

4. 海コン・トラック・バスを取り巻く情勢について

(1) 11月14日発表の全日本トラック協会の景況感によると、2025年9月の日銀短観調査によると、大企業の業況判断DIは製造業が14(前回比+1)、非製造業が34(前回比±0)と、横ばいに推移している。しかし、トラック運送業界において

は、一般貨物の輸送数量減少、燃料価格の高止まりや物価高による運送原価の上昇を十分転嫁できず、営業利益・経常利益は悪化傾向にあることから、景況感には前回▲20・0から▲24・1へ4・1ポイント悪化したとしています。

なお、来期の見通しは、事業環境の不透明感や人材不足、物価上昇等を織り込み、景況感は今回▲24・1から▲29・4へ5・3ポイント悪化する見込みであるとしています。

(2) 令和7年度の物流・自動車局関係予算概算要求概要での基本方針は、予算の4本柱として、

「物流の革新や持続的成長に向けた中長期計画を踏まえた取組の推進」として(中略)(208億円)

「脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進」として、(中略)(6・6億円)。

「自動車分野のDXや技術開発、人材確保による事業基盤強化等の推進」として、(中略)(45億円)。

「自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等」として、(中略)(144億円)となっています。

(3) 参議院は6月4日、第217回通常国会で、「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」と「貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律案」を可決しました。「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」の主な内容は、「二以上の段階にわたる委託の制限」「無許可の事業者への貨物運送の委託禁止と罰則強化」「貨物自動車運送事業の許可の5年更新」「適正原価の規定と收受、標準的な運賃廃止」「労働者への適正な賃金支払いなど適切な処遇の確保」の5点となっています。

5. 各労働団体の取り組み

(1) 連合は、10月開催した第1回中央執行委員会において、2026春季生活闘争の

闘争方針策定に向けた「基本構想」を確認しました。(中略)

(2) 全労連などをつくる国民春闘共闘委員会 は、10月17日、2026年度年次総会において、「対話と学びあいで仲間を増やしすべての労働者の大幅賃上げ・底上げを実現しよう」のスローガンを提案、物価高騰、人手不足、格差の拡大が続くもとで、すべての労働者の大幅賃上げ・底上げ実現は喫緊の課題とし、26国民春闘では、「すべての労働者の皆さん！みんなで、いっしょに、賃上げ交渉をしよう」をテーマにたたかうことを提起して、議論を踏まえて、「いますぐ全国一律1、500円以上、めざせ2、000

Ⅲ. 26春闘をたたかうにあたって

1. このような情勢の下、組合員が求めることは、「実質賃金の回復」を軸にした賃上げです。2022〜2025年にかけて続いた物価高で、実質賃金は依然マイナス傾向にあり、2025年のベースアップ実績も中堅・中小では限定的なものとなっています。

「定期昇給十ベースアップ(ベア)での実質賃金回復」を明確に掲げ、たたかうことが労働組合に求められています。今までのように、企業の業績によって賃上げが左右される、企業業績連動型から、今の物価高騰から生活を守る、将来も安心して暮らしていける賃金を勝ち取る春闘、いわゆる、「生活防衛型・持続可能型」への転換を求めることが必要とされています。

そのためには、労働市場の二極化を是正する必要があります。同一労働同一賃金の実効性検証、再格差化への歯止めも必要ですし、パート・契約社員・派遣労働者の賃金引上げ要求や若年層・新卒初任給の底上げを経営側に求めることも必要です。

賃金引き上げと同時に、「働き方と生活の質」の改革も求められています。

円」とする新たな最低賃金要求案が提案され、26年1月の第1回単産・地方代表者会議での確認を目指すことが示されました。

(3) 交通労協は、2026春季生活闘争を、賃上げの流れを止めず、社会に必要な不可欠な交通運輸・観光サービス産業の持続的成長を担保しうる人材確保に向けた闘いと位置づけ、引き続き「産業の基盤たる人材の確保」「拡大する産業間格差の是正」「物価高騰に対する実質賃金の確保」「賃上げの原資となる価格転嫁の推進」「産业内の規模間格差の是正」という五つの視点に基づき闘うことを方針草案として討議しています。(中略)

限遵守など、今一度人間らしく働ける、労働環境作りも必要とされています。26春闘は景気回復のために、国民全体で賃上げに向かう世論が構築されようとしています。全港湾にとっては、職場での討議と団結してたたかうことが求められます。生活に必要な賃上げを必要とする組合員が運輸・港湾産業に魅力を感じず離職することが起き兼ねません。組合に求められることは何よりも労働条件の引き上げであり、賃金の引き上げであり

よって、26春闘をたたかうにあたっては、大幅賃金引き上げを目指し、25春闘の妥結額を必ず上回るたたかいが求められています。そのためには地方統一集団交渉を重要な労使集団交渉の場と捉え、全体的な賃金引上げの相場作りとして取り組むことが必要となります。

また、港湾においては、産別運動を強固たるものにするため、全港湾が先頭に立ち、全港湾の方針を反映させるために、全国港湾における26港湾産別春闘をたたかいます。

Ⅳ. 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たかう26春闘を構築し、物価上昇分「2・7%」、地域別最低賃金の平均引き上げ率「6・3%」、25春闘での他産業(連合集計5・25%)と全港湾の昨年度平均金額(4・40%)の差(5・25%+4・40%)=「0・85%」と定期昇給分「3・0%」を含め、率で12・85%程度を目指し、賃金引き上げ要求は「基本給一律40、000円」とします。

(2)

賃金引き上げと同時に、「働き方と生活の質」の改革も求められています。

の条件を基本としてたたかいます。

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 定年延長と高年齢者雇用対策
① 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。

② 身分の変更や労働条件の引き下げを行わない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 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(労供)目指します。

⑤ 港湾職種は、2018年産別協定で締結した、「定年年齢は社会的情勢に照らし、2025年度までに65歳とする」を再確認し、到達していない支部は追いつけを図ること。

(4) 労働時間短縮

① 8・7・45の順守、年間労働時間1、800時間達成
② 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、モーデー(5月1日)
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 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。
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。

(5) 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Ⅱ2、000万円以上、勤続40年Ⅱ2、400万円以上、勤続45年Ⅱ2、800万円以上を求めます。

また、「中退金」加入などにより退職金の確保（保全）を求めます。

労災企業補償の引き上げ

死亡・ⅠⅢ3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Ⅲ14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。

(7) 育児・介護制度の拡充と協定化

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。

(8) ストレスチェック制度の全事業所適用

今まで努力義務とされていた、従業員50人未満の事業所においてもストレスチェック制度が義務化される方針が発表されたことから、未協定の各地方・支部は、統一協定によるストレスチェック制度の導入を早急に求めます。

(9) 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むための労使による委員会や協議会の設置を求めます。

(10) 伝染病における休業補償

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。また、新型コロナウイルス感染症について、その扱いを季節性

インフルエンザと同じ「5類感染症」に変更することに反対し、港湾・海コン・トラック（バス・タクシー）・介護家政職職種については、エッセンシャルワーカーとしての位置付けから、国・厚生労働省に対し、引き続きワクチン接種・コロナ後遺症治療費などの無料化を求めています。

2. 港湾労働者のたたかい

週休2日制（2020年到達）や時間外算定基礎分母（2025年到達）の改定闘争、継続的な取り組みとこれまで積み上げてきた産別協定の活用（適用）、そして港湾に大きな影響をもつ港湾政策に対する取り組みをすすめます。全国港湾の産別課題を前進させるために、全国港湾の決定に基づいたたたかいをすすめます。

具体的には全国港湾2026春闘方針（案）をここに一部抜粋し、詳細については全国港湾2026年春闘方針（案）参照とします。

(1) 全港湾の取り組み

港湾での人員不足を解消するために、魅力ある労働環境を目指し、日曜完全休日や年末年始の完全休日産別制度として提起します。

2025年11月、鹿児島港で海上自衛隊のイージス艦にミサイルを搭載する訓練があり、国内の民間港で海自の艦艇に実弾を搭載する訓練は初めてです。有事や災害などの緊急時、民間港を使って柔軟に艦艇を運用する狙いと言いますが、これについては、地域住民や自治体の意向を無視し、戦時の兵站基地化に向かうとする懸念があります。

港湾の「軍事拠点化・兵站基地化」に繋がる、特定利用港湾の選定についての関係法案を廃案に向けた取り組みを強化します。また有事の際においても、自衛隊・海上保安庁が港を利用する際には、「事前協議案件」として取り扱うように全国港湾を通じて、日港協と協議します。

(2) 全国港湾26春闘の重点課題・課題への取り組みの考え方について

① 重点課題Ⅰ―大幅賃上げで生活危機を乗り越える

「賃金引上げ」各単組は、40、000円以上、もしくは15％以上を産別統一要求として取り組み。

「産別制度賃金引上げ」中央港湾団交（25年11月26日開催）において、19春闘における産別最低賃金要求（184、500円／日額8、022円）に応ずるとの回答を得たことを踏まえ、緊急命令が発出された年次（25春闘）の要求（220、000円／日額9、565円）に誠意ある回答を求めたうえで、26春闘での要求に回答するよう要求する。

② 重点課題Ⅱ―労働時間短縮と時間外労働の規制

週休二日制の要求に伴い、時間外算定基礎分母を143時間とするよう要求し取り組み（完全週休二日・祝日・夏季休暇4日間を前提に7時間労働で試算）。

③ 重点課題Ⅲ―港湾労働安定生活保障に係る基金の拡充について

港湾福利分担金（5円／t・ユーザー4円・元請1円）のユーザー負担を1円引き上げ、福利厚生協会に雇用される労働者の労働環境整備と港湾労働者の福利厚生施設などの拡充に資するよう要求する。

④ 重点課題Ⅳ―政府の施策で進む港湾の「合理化」と職域の確保・拡大の取り組み

認可料金の復活・適正料金の確保で労働条件・雇用・人員確保を取り組む。

⑤ 継続課題Ⅱ（方針案参照）

3. 海コン・トラック・バス労働者のたたかい

(1) 2024―25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ふ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運労協との連携を密にしてたたかいをすすめます。

(2) 特に今春闘では、標準的運賃の届け出制を実行させるとともに、適正な運賃收受に向けて、政府のすすめる「価値創造のための転嫁円滑化」施策の取り組みを早い段階で企業に求め、労働条件の向上や大幅賃金引き上げに必要な適正料金確保に繋がる取り組みをすすめます。

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ます。

5. 雇用保障闘争について

(1) 日興サービス分会闘争

今もなお、指定事業体である、日興サービス分会から日検本体への移籍・採用者は一人として出ていません。25春闘協定では、「5・（2）職場・職種に係る諸課題について、日港協は指定事業体及び標準者賃金に係る諸課題について、24春闘協定に則り協議の促進を図る」となっていますが、協議すら行われていません。

この間、全国港湾指定事業体部会を何度か開催しましたが、検数労連、日港労連、全港湾で協定履行の考え方の差が改めて浮き彫りになっています。このままでは、全港湾を忌み嫌う日検本体への移籍・採用の可能性は皆無に近いものとなっています。

今後はこの状況を打破するためにも、協議に応じさせるためにも宣伝行動や抗議行動も視野に入れた、たたかい方を構築していきます。

能代闘争

昨今のトラック2024問題や港湾で

も見られる労働者不足により、能代運輸による港湾運送事業への進出の動きは鈍化しています。しかしながら運輸局や当該事業者の港湾運送事業法に関する理解力のなさや、港湾秩序を守る観点が欠落している状況は変わりません。

引き続き現場での監視体制を維持するとともに、行政への申し入れ行動や交渉をもとに新規参入を決して許さない取り組みを中央・地方・支部とが連携を持ちながらすすめていきます。

(3) 本四架橋闘争について

本四架橋開通に伴い港湾労働者の雇用に悪影響を及ぼすとして、1984年に県・港湾事業者・全港湾が共同出資して、雇用の受け皿会社として設立された「徳島ハイウェイサービス（株）」において、徳島県が県の委託事業の廃止や縮小を強行し、経営責任を負わない態度を取り始めています。雇用補償として設立させた意義を再認識させるために、政労協定当事者の旧運輸省（国交省）への申し入れを早急に取り組むとともに、徳島県への要請も強化します。

(4) 国際コンテナ・国際バルク戦略港湾について

国が選定した国際戦略港湾に、将来利便性の高くなる港に製造業が集中したことから、港湾労働者の雇用や職域が奪われる事案が起きている。国の責任を認めさせるため政策推進議員懇談会の活用や要請行動などを強化し、雇用・職域を奪われた港湾労働者の雇用確保や補償を求める運動を展開します。

また国は、国際戦略港湾に貨物を集荷し地方港へフィーダーすることを目論んでおり、地方港での事業が成り立たなくなる予想されています。外航・内航の荷役料金の問題について、現状把握と情報収集と共有を図りながら、料金の統一化に向けた取り組みを強化します。

(5) 国交省の進める自動化・機械化について

全港湾は基本方針通り、RTG遠隔操作化事業導入にあたっては、港湾労働者

の雇用と職域、さらには港運事業者の事業継続を守るため、「港湾におけるRTGの遠隔操作化に関する確認書」並びに「関係港における確認書」の遵守を絶対条件として、体制的合理化に反対する取り組みをすすめます。

今、地方港での人員不足に歯止めがかかっていません。体制的合理化がややもするとRTG1基1卓の協定に解釈されようとしています。6大港と地方港の雇用形態、重層構造の議論のないまますすんできた結果です。全国港湾と一歩進んだ議論を求めています。

(6) 国の進める石炭火力発電所休廃止計画について

全港湾政策推進議員懇談会の取り組みもあり、政労使による「石炭問題連絡対策会議」が設置されました。

休廃止計画の対象港を含め、地方港対策会議を活用し、情報収集や共有を図りながら、問題解決に向けた方針を見出します。また、雇用・職域確保に向けた運動が急務となっており、補償も含めた対策を国へ求めています。

6. 労働者ならびに国民的諸課題のたたかい

年次運動方針に基づき、労働者並びに国民的諸課題に対し、積極的に取り組むことを基本に、要求の一致を基本に地域の労働組合、諸団体と連携し、幅広い共闘体制の確立を目指す取り組みとします。

(1) 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。特に昨今の物価高騰や国の誤った施策が招いたコメ不足など国民の負担は増大するばかりです。全港湾は、特に高齢者や低所得者の「食の貧困」にさせないためにも、最低でも飲食料品などのかかる軽減税率8パーセント（うち1・76パーセントは地方消費税）の廃止を求めます。

(2) 全国一律の最低賃金を目指す取り組みをすすめます。

| | |
|--|---|
| (3) | 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。 |
| | 老後の安心を脅かす公的年金制度の改悪に反対します。 |
| | 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、今まで重要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。 |
| | IR推進法によるカジノ型リゾート施設に反対します。 |
| | 新たに改正された、「外国人育成就労制度」について、外国人の労働者としての権利の保護や、人材の育成・確保が適切に図られるよう、制度の円滑な施行を求めています。 |
| | 改正出入国管理法などは、技能実習制度を廃止して新たに育成就労制度を設け、外国人労働者を原則3年で専門の技能があると認められる「特定技能」の水準にまで育成するとしています。改正法では、就労を通じた人材の育成や確保を目的とする「育成就労」という新たな在留資格が設けられます。「育成就労」で働くには、技能実習制度では不要だった初級レベルの日本語の試験合格や講習受講が必要で、「特定技能」も段階に応じた日本語の試験や業務に関する資格試験に合格する必要があります。 |
| | 新たな制度では、外国人の人権に配慮し、「転籍」が認められ、業務分野が同じであれば本人の希望で別の企業などに移れるようになります。ただしこれは、企業など受け入れ側にとって人材確保につながるメリットがある一方、負担も大きくなります。 |
| | また、育成就労制度の導入により永住許可を取得できる外国人が増えることが予想されるとして、改正法には永住許可の取り消しに関する要件が追加されました。要件としては、故意に納税や公的な |
| | 保険料の納付を怠った場合や在留カードの常時携帯といった入管法の義務に違反した場合、刑法に違反した場合などに永住許可を取り消すことができるとしていますが、新しい制度の実効性の確保に向け課題もあり、運用についても時の政府の方針で変更ができ、あいまいで広範な裁量を与えるものなどの懸念も上がっています。 |
| | 全港湾は、外国人労働者の雇用について、基本的には法制度を守ることや「同一労働・同一賃金」、これを担保させるための組合員資格の取得、特に港湾職種においては産別協定の履行など外国人労働者としても安心・安全で働ける雇用環境を整備することを条件として了承することとします。 |
| 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協約の締結を地方・支部単位で締結します。 | |
| (9) | 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起きています。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目指します。 |
| (10) | 政府は、現在使われている健康保険証を2024年の秋に廃止し、マイナンバーカードへ一体化した形に切り替えると発表しましたが、問題ばかりです。オンラインでの利用が前提となっているため、離島や山間部は通信インフラが整っていない所も多くあり、マイナ保険証は利用できません。 |
| また、マイナ保険証の問題の1つとして、保険証とマイナンバーカードは目的が違うのに、それを整理しきれないまま国は一体化させようとしていることです。さらには、政府のシステムに対する不信感から、個人情報流出が懸念されています。実際に、政府関連システムから | ら個人情報流出した恐れがあるトラブルが多数報告されています。 |
| 本来、マイナンバー・マイナンバーカードとは、個人に社会保障制度を円滑に給付するシステムであり、正に国民の最大のメリットであります。しかし同時に重要なことは、国民の崇高な個人情報の管理とセキュリティが最大の課題であり、その議論が、全く見えてこない事が問題であります。 | 全港湾は、マイナンバーカードそのものに反対をしているのではなく、政府の手法と個人情報の扱い方に疑問を持ち反対をしています。そのことが明確にならない以上、マイナンバーのカード化には引き続き反対をします。 |
| (11) | 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。 |
| (12) | 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人を裁くという心理的負担を強いる裁判員制度に引き続き反対します。 |
| (13) | 検察審査員は国民の監督下にないことや検察審査員選任に異議申立てができない、不服請求を裁判所や検察審査会に出せないなど、裁判員に比べ極端に閉鎖的で問題の多い、検察審査会制度に反対します。 |
| (14) | デジタル庁の個人情報の集中管理により、国家による監視社会化がすすんでいます。個人の自由やプライバシー侵害につながらないように、厳格運営並びに厳罰化の法整備を求めます。 |
| 7. 選挙闘争について | (1) 国民主権、正しい三権分立の確立、全港湾の方針を実現するために、また政府政策による雇用問題解決を図るために、以下の課題のもと、積極的に選挙闘争を取り組みます。 |
| 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ギーへの転換を実現するため、勤労国 | 民目線に立つ候補者を推薦して国民主権を取り戻す選挙闘争を取り組みます。 |
| ② 労働法制の改悪、大企業偏りの政治政策から脱却し、過重労働をなくして生活が営める社会経済を取り戻すため、労働者目線に立つ候補者を推薦して労働者階級の拡大を取り組みます。 | ⑤ 高市自維連立政権を打倒する為、野党共闘を強化し、地方自治体選挙ならびに国政選挙のたたかいを強化します。 |
| ③ 日米地位協定を破棄させ、憲法改悪を阻止し、政府が強行する辺野古新基地建設を阻止して、対話による国際貢献と世界平和実現を目指すための選挙闘争を取り組みます。 | (2) 国の港湾政策は我々にとって大変重要です。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び、全港湾政策推進議員懇談会へ加盟す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。 |
| 国民の一番の武器でもある選挙権を行使すれば国民主権、正しい三権分立を確立できるはずですが、勤労国民目線に立つ候補者を推薦して国民主権を取り戻す選挙闘争に全力を挙げて取り組みます。 | (3) 3月の第1回答指定ゾーンの交渉では、賃上げ回答の促進を行い、産別課題の前進を目指します。 |
| 3月17日（火）中央闘争委員会（予定）では、各地方本部の第1回答状況について協議します。 | (2) 3月中旬の中央港湾団交から毎回、団交終了後に地方代表者会議を開催し、第1回答指定日以降の具体的な闘争戦術を決定します。 |
| 3月17日（火）中央闘争委員会（予定）では、各地方本部の第1回答状況について協議します。 | (4) 3月17日（火）中央闘争委員会（予定）では、各地方本部の第1回答状況について協議します。 |
| 4. 闘争体制の確立 | (1) 要求提出後、回答指定日までの間に交渉をすすめる、第3回中央港湾団交に参加の中央執行部による地方代表者会議を開催し、解決を求めるたたかいをすすめます。全国港湾の統一行動と連携した闘争体制を堅持します。 |
| (2) 労働関係調整法については、中央本部で一括での手続きとします。なお、全国港湾の産別要求についても全港湾中央本部で申請を行います。 | (3) 妥結については、中央と地本・支部が連絡を取り合い、各分会が統一妥結水準に到達出来るようにたたかいをすすめる、妥結権委譲に関しては中央執行委員会で決定します。 |
| (4) 3月17日（火）に開催する中央闘争委員会（予定）において、産別到達協定（産別最賃、週休2日制、時間外計算基礎分母）の各地方取組状況及び春闘交渉経過、ストライキ戦術等を協議し、闘争体制を確立するとともに情報を共有します。 | (5) 要求書提出後「全港湾FAXニュース」を週毎に発行するとともに、山場では随時発行し情報交換、教宣活動を強化します。 |