

全港湾第95回定期全国大会

2024. 10. 5
NO. 680 号全港湾関西地方
阪神支部
大阪市港区築港
1-12-2706-6574-8424
078-303-0800

9月11日、12日に全港湾第95回定期全国大会が山形県の天童ホテルで開催されました。

総数246名のうち阪神支部からは代議員7名、特別代議員10名、傍聴5名が参加しました。

開会の挨拶には橋崎中央副執行委員長が立ち「地震や台風などの自然災害が乱発しているが、労働組合として生活・命を守る対策に取り組んでいく」とし「今大会で骨太の運動方針を確立し、それを各地方に持ち帰り肉付けして団結と意思統一を図ってもらいたい」と呼びかけました。

続けて、役員の任命や資格審査報告がされたのち、議長団の選出では関西地方から坂本代議員（阪神支部副委員長）と東海地方から畠中代議員が選出され議事を進行しました。



鈴木誠一委員長

代表挨拶に立った鈴木中央執行委員は元日に発生した能登半島地震にふれ「多

くの仲間が未だ被災をしている状況に置かれている。しかし、今大会に七尾支部の仲間が元気に出席していることに安心した。また全国からのあたたかい多くの支援に対し、組織を代表しお礼を申し上げます」と話しました。

続けて、今年は世界の友誼団体であるオーストラリアの港湾組合の大会に招待され参加した報告があり「労働条件や賃金を確保するために彼らは本当にたかつかっている事を目の当たりにしてきた」とし、日本では30〜40年賃金が上がっていないことや、労働条件も良くならない事を伝えると、現地の労働幹部から「日本は本当に大丈夫なのか？このままいいのか？そんな国があるのか？」と問われたとし「安倍政権を筆頭に自公政治が誘導したデフレからの脱却とは、企業防衛のためのカジュアル労働化（従来のフルタイムやパートタイムの雇用形態とは異なり、より柔軟で一時的な雇用形態を指す）と労働者の賃金抑制であり、企業を守るための政策ではない。日本の労働界もそれを甘んじて許してきた大きな責任がある



坂本副委員長が議長を務めた。

ることを痛感した」と話しました。

また「本当にこの国が、労働組合がこのままでいいのか」ということをあらゆる場所ですべていきたいとし「日本の労働運動を再構築し、全港湾から労働運動を戻していく入り口となるような大会にしたい」と決意を表明しました。

次に、来賓挨拶で全港湾の真島委員長は「今年の港湾春闘は反省する点が多あるがそれらを是非、来年の春闘に活かしていただきたい」とし「いま賃上げをしておかなければ人が入ってこない。人員不足対策として多少無理をしても企業にそれをさせないといけないうすべき真剣にならなければならぬ」と話し、海外の港湾労働者と意見交換をした際に「なぜそ

んなに働くのか？」と問われ「『昔の日本人は休まない事が美德』だという考えが今でも続いているからではないか」と話したとし「全港湾は各地方がしっかりとっている働き方、残業、休日出勤などの条件等に関して懸念はない。これからの日本の港湾産業、港湾労働を引っ張って行くのは全港湾。自信と誇りをもって進んでください」とエールを送りました。

次に、全日本交通運輸産業労働組合協議会の住野議長より人手不足について「労働人口が減少していくなか近年、女性のパート、契約社員などの活躍で必要人口が上昇、横ばいにはなっていないが来以降は約30〜50万人減少するとの調査結果がある。今後、各産業においては人材確保の争奪戦が起こるだろう」とし、2024年度問題について「今年の4月から施行される2030年には約30%の荷物が増えるがそれらを社会的大きな問題にもなる」と提起しました。

その後、松永書記長による議題の提案として、23年度の経過と総括での振り返りと、次年度の運動方針案が説明されました。

質疑討論では、全体で39名からの発言があり、阪神支部からは2名が発言をしました（次ページ参照）。



全国から246名の仲間が集った。

また、在籍30年組合員表彰では阪神支部から10名が表彰されました。

決議では年間スト権を確立。2023年度活動報告及び2024年度の運動方針、大会宣言案が提案、満場一致で採択・確立され、役員改選が行われ2名の退任の報告があり、新旧役員の挨拶が行われました。

畠山中央副執行委員長による閉会の挨拶が行われ、最後に鈴木委員長の団結ファンバローで散会しました。教宣部 遠藤 佑助

全国大会発言



ない運動が必要だ。

副委員長 松本 栄二



24春闘においては例年になく大幅な賃上げであったとしているが、我われの運輸産業で働く仲間の実情としては、昨年並みか多少の賃上げで妥結している。各企業は燃料の高騰、高速道路料金の値上げ、車両自体の値上げ等でコスト増となり労働者に還元できる状態ではないというのが実情である。

日本国憲法は、国会（立法権）内閣（行政権）裁判所（司法権）の三つの独立した機関が相互に抑制し合い、バランスを保つことにより、権力の濫用を防ぎ、国民の権利と自由を保障する「三権分立」の原則を定めている。

賃金の原資となる「標準的な運賃」が本年3月に新たに告示されたが、届け出に関しては未だ56・8%にとどまっている。届け出すれば必ずその運賃が貰えるかどうかは疑問が残る。標準的な運賃をより実効性の高いものにし、賃金に反映するような取り組みが必要である。

年金受給の問題で現在65才からの受給は確立されている。本年、トラック部会で厚労省に対し要請したときも「65才の年金受給は変わらない」との回答であったが、年金額を減額してきた経過もあるので減額させ

いま中央政界では次の自民党総裁選挙で大騒ぎしている。そもそも特定の政党の党員しか投票できない選挙を、当たり前のように全国ネットで放送すること自体が馬鹿げている。私たちの先輩たちは時にはイデオロギーの対立で大会でも激論をたたかわせていた。

逆に言えば諸先輩方はそれほど政治闘争が重要であると考えていた。

時は流れて議案書にも「野党共闘」を強化し、国政、地方自治選挙のたたかいを強化するとうたわれている。

今こそ諸先輩方が目指した、平和な国で仲間と真面目に一生懸命働いたら、衣食住の心配なく老いも若き

も誰もが幸せになれる社会を構築するために、より多くの組合員に今一度政治の大切さを訴え、どの政党が本当に我われ国民、労働者のために政治を行うのかを訴え、イデオロギーの対立を克服し、国民主権、平和主義を取り戻すために政治闘争・選挙闘争に勝利しよう。

副委員長 井ノ元 宏樹

関西地本第79回定期大会 運賃料金の労務費への 価格転嫁を前進させる運動

8月28日、大阪港湾労働者福祉センターにおいて関西地本第79回定期大会が開催されました。

大会議長団に部谷代議員（阪神）、藪田代議員（神戸）を選出し、代議員45名、委任状20通、執行部13名、傍聴1名が参加し、本大会は成立しました。



畠山委員長

関西地本を代表して挨拶した畠山執行委員長は24春闘を振り返り「連合においては満額回答が続出し、33年ぶりの高水準となった一方で全労連の国民春闘共闘では大手と中小企業での賃

上げ格差が拡大し、特に中小企業の労務費増加分の価格転嫁は大きな問題となっている。また港湾産業を主軸とする関西地本の春闘では、物価上昇や生活改善に見合う賃上げはほとんどできなかった」とし「荷主から支払われる運賃料金の労務費の価格転嫁が一向に進まなかったのが原因だ」と分析しました。

また「全港湾ではこれらの課題を基に中央・地方行政に対し、改善を求めた申し入れを行っている。全国港湾をはじめ運輸関係の労働組合も同じ運動を行っており、幅広い運動が徐じよに実を結び、行政監督が強化され、荷主・元請・事業者への是正指導が徹底されていけば、労務費を担保できる運賃料金の改善が進

み、以後の春闘ではその成果が見られるのではないかと」期待感を示しました。

質疑応答では、大阪・関西万博における物流対策や渋滞問題、バス労働者の処遇改善、トラック労働者の2024年問題、組織拡大・強化について意見が出され、24・25年運動方針案が補強されました。

また今大会は役員改選年度となり再任12名、新任3名が立候補し、新執行部体制が確立されました。

全国港湾第17回定期大会 賃金課題を突破し 魅力ある港湾へ

9月18・19日に豊橋ホテルシーパレスリゾートにて全国港湾の第17回定期大会が開催され、全国の7組合、15地区港湾からの代議員123名、全体で222名が参加しました。



真島委員長

真島委員長はいさつで「24春闘の歯がゆさを来年に活かすために今大会で多くの議論を交わしてほしい」と求めました。続けて港湾の人手不足の原因は「低収入ゆえに長時間労働

制が承認されました。

採決では23年度たたかいの総括、24・25年運動方針（案）、秋年末闘争方針（案）、年間ストライキ権、規約改定（案）、大会宣言（案）、「IR・カジノを中止させる特別決議（案）」等が採決され、すべて満場一致の賛成で可決成立しました。

最後に新体制のもと畠山委員長による団結ガンバローで閉会しました。

執行委員 鈴木 大介

魅力ある港湾へ

で働きすぎにある。真剣に考えるべき課題であり、正念場だ」とし「たたかう産別組合は港湾しか残っていない。魅力ある港湾を築くための大会にしてもらいたい」と呼びかけました。

玉田書記長による議案提案の後、質疑討論では阪神支部の久保田書記長から「24春闘は中央団交で日港協から前進した回答が全く示されず、今年こそはと地方港で土曜日の半日、6大港で日曜日24時間ストの通告へと至った。しかし、日港協は価格転嫁を滞らせ、中労委の命令も不服として裁判で争う姿勢である。これに対し、大幅賃上げと裁判取り下げを求め、日港協

側の不誠実な対応を改めさせるためにもスト決行は必要であったにもかかわらず、スト通告と延期を繰り返したまま妥結に至ったのは理解ができない。人手不足は賃金不足であるという話があったが、途中から日曜不稼働日を妥協点とした24春闘の成果には甚だ疑問である。全国港湾はたたかう産別組合であると信じ、25春闘の闘争体制を構築してもらいたい」と、24春闘の経過に対する問題提起を痛烈に投げかけました。

総括答弁で真島委員長は「24春闘を見つめなおし25春闘に向かう」とし、「人員不足対策は若い人たちが目を向ける魅力ある港湾にしなければならぬ。休日、賃金等の課題を突破すること。港の安心安全、反戦平和に向けて、商業のための港であり、兵站基地にさせてはならない。ストライキを理解し、たたかう組合を構築していく」と締めくくりました。

全港湾出身の真島委員長は今大会をもって退任し、選挙を経て日港労連出身の竹内 一氏が中央執行委員長に選出され、委員長代行には全港湾出身の松永 英樹氏（全港湾中央書記長）が新たに選出され、竹内新委員長の団結ガンバローで散会しました。

副委員長 道下 拓也

技術革新や更なる改良を要請

トラック4メーカー・ディーラー懇談会

阪神支部労職対の取り組みのきつかけとなったトラック4メーカー・ディーラー懇談会を8月23日午前実施し、労職対委員5名が参加しました。

事前にFAXにて分会の意見を集約しましたが、アイドリングストップ時の冷却装置についての意見が多く、各メーカーに装置の現状を伺いました。

冷却装置の現状

メーカーでラインナップされているものについては冷風装置専用のモーターを導入しているメーカーが1社、残りの3社は凝固剤を活用した蓄冷装置であるとの事でした。

新たな義務化

また、これまでと変わった点については、追突軽減ブレーキシステムに加え、今後の登録車には車両側方（巻き込み含む）の衝突防

自動化に

対する懸念

止対策が義務化されたとの事でした。側方衝突の危険がある場合に警告音が鳴ったり、ハンドル自動補正などのシステムを導入しており、中には自動ブレーキのシステムを取り入れているメーカーもありました。

しかし阪神支部組合員も含めた多くのユーザーから誤作動が多発するとの意見がある事をメーカーも認識しており、我われも重ねて早期の改良を求めています。

快適性の向上へ



労職対委員が問題点の改善を要請

国の安全基準が高くなつてきており、各社とも価格が高くなつてしまう事を危惧していました。自動車と同等の装備が標準的となつてきており、これまでも取り組んできた快適性の向上を最優先課題とし、今後も継続的な取り組みとしていきます。

書記次長 入江 友規

分かるかな？

懸賞クイズ



【問題】

「大・古・ロ・人・井」の漢字に共通する部首は何でしょうか？

679号の回答

「Sキー：さ行ができない」

3名の方から応募があり、全員が正解でした。以下3名の方にQ.U.Oカードを進呈します。

金島 真貴子・田中 俊行（内外フォワーディング）、松井 謙一（三林運送）

680号の締め切り日は、10月25日（金）です。ふるってご応募ください。

安全最優先の作業現場になるよう要請

コンテナターミナル災害防止協議会

8月23日午後より神戸港コンテナターミナル災害防止協議会（今年の会長店社は六甲アイランドC・6／7三菱倉庫）と懇談の場を持ち、安全な港の運営について議論してきました。

載した改善要請書を提出していますが、港を管理している阪神国際港湾との調整が必要である事から、少し時間的猶予が欲しいとの事でした。

また、メーカー各社の担当者と防災協担当者には、11月29日に実施する阪神支部安全衛生委員会第39回定期総会の案内を行い出席を求め、今年度の活動を終わっています。

路面の修復要請

阪神支部労職対委員からは路面修繕の意見があがっており、具体的な場所を記

安全作業の徹底について

また、継続的な要請となっている項目（RTG作業の安全作業の徹底、構内走行車両の安全作業の徹底）

また、11月29日に実施する阪神支部安全衛生委員会第39回定期総会の案内を行い出席を求め、今年度の活動を終わっています。

書記次長 入江 友規



安全な現場・作業の構築

安全衛生委員会 職場パトロール

コロナ等でしばらくの間実施出来ていなかった安全衛生委員会の労使が参加する職場パトロールを9月19日、上組神戸支店、内外フオワーディング摩耶倉庫で行い、委員13名が参加しました。

7年振りに実施することが出来ましたが、その間に役員の半分以上が交代となっており、また、現業職場の経験がない委員も多数いる事もある中、ノウハウが少ない中で手探りでの実施となりました。

今回は神戸の2社に実施の協力を頂きましたが、両社の現場は非常に整理整頓されており、隅々まで清掃も行き届いていました。訪問中にリフト作業などを確



はい積みの状態をチェック

機材等も整頓されている



認する事は出来ませんでしたが、案内役の方の服装も含め、現場作業員がしっかりと着こなしをしており、安全に対する意識の高さがうかがえました。

また、地球温暖化により年々暑さが増してきていますが、WBG T器やミスト扇風機の設定、作業員が出来るだけ直射日光を浴びない作業場所を設けたりするなど、熱中症対策もしっかりと出来ていたと総括しています。

貨物のハイ付けや一部照明が暗い場所があるなど改善が求められる箇所も幾分見受けられましたが、パトロール終了後に実施した定例会議内での各委員の意見のほとんどは、全体的に大

きな問題は無く、事故が発生しない環境・作業がしっかり構築されていると判断しています。

後日、安全衛生委員会でまとめた意見を報告書として両社に郵送し、事故が起

きない作業現場のさらなる構築につなげて頂ければと思います。

来年は大阪に所属している職場・分会のパトロールを予定しています。

書記次長 入江 友規

多種多様な車両の交通安全を学べる施設

クレフィール湖東視察 前編

交通労連に加盟する全センコー労働組合とセンコー株式会社のご厚意により、交通安全研修施設「クレフィール湖東」の視察に参加しました。



260,000㎡もある広大なコース

名神高速の湖東三山スマートインターから車で約10分、滋賀県東近江市に全体で27万㎡（8万坪）という広大な敷地の中に様々な施設があります。

安全運転研修各コースやフォークリフトの機能研修施設、多用途会議室を取り



全景 提供：クレフィール湖東

そろえた研修棟があり、最大120名が宿泊できる宿泊施設も併設されています。

また、こどもたちが学べる施設「こども交通公園」は、ミニカーの運転などを通して交通安全を楽しむながら体験し学ぶことができます。

他にも、グラウンドゴルフコースやログハウスも併設されており、1日ではすべて回りきれないほどの規模です。

8月2日、研修所所長の

澁谷氏の案内で研修コースが一面に見渡せるコントリールセンターで施設の概要や目的、歴史などの説明を受けました。

この日は、関西大学から毎日15名の学生が日替わりで研修に参加し、5日間の日程で午前は座学、午後から実車での研修を行っているとのことでした。

主な交通研修として、貨物自動車、旅客自動車、一般自動車の3パターンがあります。元もとはセンコー（株）のドライバー専用でしたが、現在ではトラック協会加盟企業をはじめ、一般企業、バス会社、行政、大学など年間約3千人が受講しています。

車両は普通車、大型・中型トラック、バス、けん引（海コン・タンク）など約80台あり、それぞれの車両によつて様々なカリキュラムが用意されています。

以下、澁谷所長の説明にもとづき主な項目や内容を紹介します。

①基本走行として、運転姿勢を基本に戻すことが、いかに安全に、かつ迅速に運転操作できるか。普段、自分が運転する姿勢やシート・ハンドル位置など自由に設定して、不規則に並べられた三角コーンの間を走行することで正しい運転姿勢

の重要性を学びます。

②視界と死角について、二輪車を含めた様々な車両が混合する中で、交通の実場面から確認の必要性を認識する。どこが見えてどこが見えていないのか、バック・サイドミラーで見えないところを努力義務として見ます。

③運転と反応として、認知・判断・操作（動作）のメカニズムと空走距離の検証をおこないます。

運転行動は、認知、判断、操作の3要素で成り立っているとされているため、周囲の交通状況を把握し、どのように行動するべきか、それにもとづいて具体的（適切な）な運転操作を行えるかを検証します。

④ブレーキングとして、道路の側面から水を噴射して人工的に濡れた路面を再現したコースで緊急ブレーキを踏み、車両の物理的限界を体験し車間距離の必要性を学びます。



左奥がウエット路面施設

⑤夜間検証は、色による視認性の差やヘッドライトの使い分けによつて夜間走行に潜む危険性を認識します。夜間では何色が見えやすく、何色が見えにくい

か、ロービームとハイビームを使い分けることにより、視認性がどれくらい違うのかを実際に夜間研修として体験します。

以上、安全に運転するためにあたって他では経験することのできないことを学びます。

前述したように、センコー（株）が運営している施設ということもあり、国が導入を促進している、ダブル連結トラックの乗務訓練も

こなっているとのことでした。施設の案内をしてくださった澁谷さんもダブル連結トラックの運転技術を身に付けるため訓練をおこなったそうですが、想像以上に難易度が高く、特にバックはかなりの訓練期間が必要であるとのことでした。

私は以前、他社のダブル連結トラックの説明会に参加したことがありますが、連結作業の煩雑さや、後方の視認性が低くなり安全に運行できるのか疑問に思ったことがあります。今回実際に運転した方からの意見として貴重な話を伺うことができました。

執行委員長 河野 照宣
次号 後編に続く