


# 全国港湾Fax通信

No. ....

(公・事・取扱注意・親展)(写)	全国港湾18FAX第64号 (発番)
(宛先) 各 四役、中執、単組、地区港湾	2019 3 6 年 月 日 時 分
殿	(発信者) 全国港湾事務局 

(件名)

19春闘第2回中央港湾団交の経過について

(本文)

1. 全国港湾と港運同盟は、3月6日に新橋の港運会館において19春闘第2回中央港湾団交を開催(13:30)し、業側からの回答を求めた。

業側の回答は、概ね個別縦割り対応、あるいは困難とし産別制度賃金については、回答を留保するとした。

組合側は業側回答に対して検討する価値無しとした。

また、組合側は事前協議違反について産別の根幹をゆるがす問題として業界にスト通告までして是正を求めてきていることにこの間に新たな進展があったかの問いに、業側は、進展なしとして同時に消極的な対応を暴露した。

組合側は、業界の態度を是正するよう求め、再度明確な対応と回答を求めた。

業側は、春闘要求と共に検討するとして次回団交を3月20日(水)14:30から開催することを提案し、組合側はこれを了承して団交を打ち切った。(14:35終了)

2. 業側の19春闘要求書に対する回答は、要旨次の通り。(黒地は回答)。

1. 雇用基盤と港湾労働の安定について

(1) 日港協として、認可料金制度(国土交通省の認可する料金制度)の復活・確立をめざす取り組みを具体化すること。また、必要な場合は、行政や国会に働きかける取り組みを進めること。

認可料金制度の復活は、18春闘協定にあるようにその目的達成に向け具体的に取組むこととしたい。

(2) 船社の統合、アライアンスに係る港運事業の業域と港湾労働者の職域を確保する課題について、次の措置を講ずること。

① 産別協定第9条による事前協議制度、及び、「船社の航路再編・統合等、アライアンスに関する中央事前協議会議事録確認(17年3月1日付)」の厳正運用で対応すること。

18春闘協定書第2項の(1)に基づき、2017年3月1日付議事録確認のもと、引き続き同制度の適正かつ厳格な運用を行っていきたい。

② ターミナル集約、元請事業の再編のある場合は、全国港湾・港運同盟の合意なしに

実施しないことを、船社と確認すること。

船社と確認することは船社の自由な競争を阻害する一因と囚われ非常に困難である。18春闘協定書第2項の(2)に基づき、中央事前協議として雇用不安の有無等について検証と共に必要に応じ反映し得る措置を引き続き検討いたしたい。

(3) 港湾倉庫・特定港湾倉庫について

- ① 港頭地域の倉庫・物流施設については、貨種を問わず全て事前協議事案として、事前協議制度の改定を行うこと。

現行の事前協議制度の適正な運用・強化を図り、労使パトロール等を通じてチェック体制を徹底していきたい。

- ② 港頭地域の倉庫・物流施設を、港湾運送事業者の業域、港湾労働者の職域とすべく、6大港にあっては港湾労働法上の港湾倉庫、その他の地方港にあっては派遣法上の特定港湾倉庫として指定するよう、行政などへの働き掛けを労使で行うこと。

「港労法問題労使検討委員会」において引き続き協議・検討しているところである。

1.(4)も同じ

- (4) 港湾労働法の全港・全職種適用に向けて、関係行政などへの働きかけなどの具体的な取り組みを進めること。

- (5) ゲート業務(シールチェック、ダメージチェック等)を、港湾労働者の職域とするよう必要な措置を行うこと。港湾運送事業者以外が業務している場合は、順次切り替える措置を行うこと。

業域拡大に努めることは望ましいことと理解しておりますが、基本的には、各地区・各ターミナルの実情に照らして検討することが現実的と考える。

- (6) 港湾作業における「自動化・機械化」導入に反対すること。

港湾における自動化・機械化の導入は労働者の安全対策や雇用問題への影響も充分検証した上で、事例によっては導入への対応も必要ではないかと理解している。

2. 賃金・労働条件の向上・産別協定の改定について

- (1) 現行の産別労使協定の適用対象を、特別な場合を除き「全港・全職種」とする改定を行い、それに沿って、既刊の「協定書・確認書」を2012年以降の諸協定を組み入れて編纂・刊行すること。

特別な場合を除き全港・全職種とする改定を・・・とあるが、何をもって特別とす

るか等、その協定の項目毎の背景を検証する必要があるが、現行協定は実質的な対応に基づき適用対象港及び職種等の区分をしているので、あえて全港・全職種への改定は馴染まないと考える。

(2) 産別制度賃金の改定について

- ① 19年度の産別最低賃金を184,500円(日額：8,022円)とすること。
- ② 19年度あるべき賃金について、別表の通り改定すること(現行協定の6%アップ)。
- ③ 基準賃金を全港・全職種適用とし、40歳368,900円に改定すること。
- ④ 標準者賃金を264,600円に改定し、当該労働者(検数・検定小委員会での定義を適用)の賃金を到達させること。なお、標準者賃金は基準内賃金として適用すること。

①～④の制度賃金についての回答は、保留する。

(3) 傘下各組合の賃上げ・労働条件向上の要求に誠意を以ってこたえること。

各地区加盟の会員店社は真摯に対応していると認識している。

3. 諸労働条件の整備(既存協定の履行等)による職場環境の改善について

- (1) 人員不足に対応するため、積極的な「人員増」を各社で取り組むこと。そのために、日港協として「人材確保」のための社会的アピールなど業界団体として可能な施策を実施すること。

人員不足については、地域性があり、基本的に各社が対応することである。  
(しかし、中央としての社会的アピールの必要性は否定するものではない。)

(2) 定年延長に伴う諸制度の整備について

- ① 2025年3月末を待つことなく、今年度から65歳定年制度の実施に向けた条件整備を整えること。

各港・各事業者で事情が異なり、統一的な制度作り及び早急な協定は難しいことから、各社対応とすべきである。

- ② 港湾年金の支給要件について、港湾年金制度に加入する事業者のもとで、定年・雇用延長を問わず、65歳の誕生日までに18年以上を勤務したものに、年金受給資格を付与できるよう制度改定を行うこと。

非常に大きな原資の問題があることから、今後とも引き続き各企業労使で協議していく必要がある。

(3) 週休二日制の実施と時間割増率の設定について

- ① 2020年度までに週休二日制実施が可能となるよう、19年度から諸制度の見直しを行なうことで実施に踏み切る条件を整えること

6大港と地方港では地域格差があり画一的な取扱いはなじまない。

- ② 時間外割増率を次の通りとし、全港・全職種適用の産別協定として創設すること。
- イ、平日：早出/半夜=60% 平日深夜=100%
  - ロ、土曜休日：昼間=100% 半夜=125% 深夜=150%
  - ハ、日曜・祝日：昼間=200% 半夜=225% 深夜=250%

全ての港湾運送事業者は法定割増率を遵守していると認識している。各社毎の企業体力に格差があり、割増率を画一的に決めるのは困難である。

- (4) 労災企業補償制度を、産別制度として確立すること。その最低基準は下記の通りとすること。なお、安全専門委員会での協議で、協会の対応は18春闘協定時より後退しており、あらためて、産別団交で解決すること。

労災企業補償制度は個別企業の問題であり、各港・各事業者で事情が異なることから統一的な金額を策定することは困難ではあるが、引き続き専門委員会での協議することと致したい。

＜労働災害企業内補償の産別最低基準要求 @=万円＞

遺族補償	1級	2級	3級	4級	5級	6級	7級
4,000	4,000	4,000	4,000	2,750	2,360	2,000	1,670
	8級	9級	10級	11級	12級	13級	14級
	1,180	910	710	520	370	240	130

#### 4. 自然災害から労働者を守る対策について

- (1) 各社(事業所)のBCP(Business Continuity Planning)を、労働者の安全を担保してから復旧・事業再開などの計画に進むよう改善すること。

BCP問題は、重要なことと考えるが、各港・各事業者で事情が異なることから、各事業者が対応することと考える。

- (2) 企業・地域(港)単位で、労働者の安全を一義とした対策マニュアルを作成し、労働者への周知と定期的な訓練を行うこと。

安全対策も重要なことであるが、言うまでもなく港運事業者だけでできるものではない。各港・各事業者単位で地方自治体や港湾管理者等と一体となって取り組む問題と認識している。

- (3) 現行の保険制度では高潮被害が対象にならないなどの不合理性があることに鑑み、日港協として「港湾職場にマッチした自家保険」の創設を検討し実施すること。

実態の把握に努めたい。

5. 45f コンテナの公道走行が、輸入などでやむを得ない場合、ターミナル事業者・港湾管理者・労働組合の3者が、先導車(誘導車)を付けることと道路使用許可書を確認してはじめて搬出できることのルールを確立すること。

ご承知のとおり大型車の通行に際しては道路法、道路交通法、道路運送車両の安全基準の3つの法律があり、目的に応じて車両の幅・長さ・高さ・重量等について制限が設けられている。

45フィートコンテナの公道走行に関しては、車両制限令に基づき、特殊車両通行許可を受けたことが必要であり、車両が道路の構造を保全し、又は交通の危険防止に必要な条件を附して通行が許可されている。

このように、大型車の通行適正化が図られている。また、公道走行は、港湾運送ではなく陸上運送の範疇であり、日港協が対応できる問題ではない。

6. (付記) 継続協議中の下記の課題について、春闘期間中に専門委員会等を開催し、問題の解決を図り、春闘協定に盛り込むこと。

- (1) 港労法問題労使検討委員会としての課題

- ① 港湾労働法の全港・全職種適用を進める具体策の検討
- ② 港湾倉庫・特定港湾倉庫の指定に向けた具体策の検討
- ③ 同委員会のもとに設置した委員会において、産別協定第14条の所謂「日雇い不使用協定」を、より実効あらしめる施策の検討。

- (2) 改訂 SOLAS 条約にもとづく「重量証明」を、港湾運送を熟知した第三者証明機関である4検(日本貨物検数協会、全日検、日本海事検定協会、(株)シンケン)が行うよう荷主に働きかけ、その実効性を高める施策を検査部会(労使)で具体化すること。

2016年7月に海上コンテナ総重量の確定方法が制度化され、重量を確定する事業者の資格は既にガイドラインで示されている。3年を経過しているが、重量確定に関して大きな問題が生じたとは聞いていない。

一方、国土交通省において、2018年12月に総重量の品質確保のため、制度・手続が改善され、その実効性を高めることとなった。

従って、日港協として特定事業者に働きかける立場にないし、働きかける必要もないものも考える。

なお、総重量の確定制度であって、重量証明制度ではない。

- (3) 関連事業者の労働環境整備に向けた「支援策」の検討と労使協議の再開。

2月14日に労使専門委員会が開催され、真摯に協議している。今後も必要に応じ労使専門委員会を開催していきたい。

- (4) 17春闘協定1-(7)項にもとづく、インランドデポなどのドライポートの拡大のもたらす港運事業への負の影響を勘案し、これ以上の拡大に反対する対策の検討。

18春闘協定に基づき引き続き労使政策委員会で協議を継続していきたい。

- (5) 四国地区での労使協議体制強化と三島川之江港の指定港化に向けた関係者への働きかけの強化。及び、国際バルク戦略港湾政策の下で、坂出港において雇用と職場が喪失の危機に直面していることに対する、業界団体としての必要な対策を講じること。

四国地区におきましては、去年10月に労使懇談の場として、「四国地区港湾労使協議会」を設立し、その協議会及び他の機会を捉えて、逐次相談等対応する旨聞いている。

国際バルク戦略港湾政策を推進するにあたり集約される港への配慮を行うよう求めている。

また、三島川之江港の指定港化につきましては、引き続き関係先に働きかけたい。

- (6) 「指定事業体」に係る「指定事業体問題」の到達点に立って、引き続き検討を進めるとともに、港湾労働法の適用拡大の課題なども含め、検数・検定小委員会の協議を促進すること。

要求でもご指摘のとおり、昨年12月20日の検数検定小委員会において「指定事業体のあり方」について確認をしたところです。この労使確認事項を踏まえ今後も検討する旨聞いている。

港労法の適用拡大の課題等については、前述の通り。

### 3. 組合側は、業界の回答に対して次の主張と反論を行った。

- (1) 業側回答は、個別対応だとか、出来ないという内容のことばかりで検討する価値もない。
- (2) 事前協議違反について業側として解決を図るためにユーザー・船会社への働きかけや新たな展開はあったのか。船社への対応のために時間が必要だから「延期」したはずだ。
- (3) 統一回答について公正取引委員会の報告書の中にはっきりと独禁法にあたらぬし、追徴金にもあたらぬとしている。このことを前提に賃金制度で回答が出来ないとなれば、我々は、大きな決断をしなければならなくなる。19春闘の行方を左右する。
- (4) 事前協議違反で同じ船が4月初旬から中旬に再び入港してくるとの話があり、次回同じように申請がされなければ事前協議制度という産別の根幹が揺らいでしまう、それまでの間に対応をするよう求める。
- (5) 事前協議問題では、96年にはFMCが制裁を言ってきたことも当時の運輸省も巻き込んで、日港協がはね返してきたこともある。
- また、98年のコンソーシアムの再編の時には、3者協議もやってきた。その意味で船社に雇用保障を求め、船社に提案させないと具体的な解決にならない。今の日港協の姿勢は、通知案件にみられるように制度の基本に沿っていない。
- (6) 違法ストの記事には左右されない。これまでストライキをやって、それが問われたことではない。
- (7) トラック業界の動きをもって受け止め、料金問題や荷主勧告制度を実現していることを見るべきだ。

(8) 本日の回答の中で押さえておくべきこと、要求主旨が理解されていないことなどについて指摘しておく。

- ① 「1. - (1)」は「具体的に取り組む」としているが、中身を問いたい。踏み込んで行動する中身を回答されたい。
- ② 「1. - (2)」では事前協議の根本のところであるので、しっかりと回答すべきである。「船社の自由な競争を阻害する」とは禁句であり、その立場にある限り、認められない。
- ③ 「3. - (1)」で「人員不足の社会的アピールの必要性は否定しない」では回答にならない。必要性を認めて行動することを要求している。
- ④ 「3. - (4)」は、明らかに18春闘協定から後退している。今の到達点は「基本をどう作るのか」まで来ており、具体的な数字で回答すべきだ。
- ⑤ 「6. - (2)」のSOLASの問題では、港湾の事業者が、この制度を担うことを要求しており、制度の解説では回答にならない。

4. 業側は、組合側の主張に対して要旨次の回答を行った。

- (1) 事前協議違反問題では、事案に微妙なところがあり聞きに行けない。
- (2) また、この事前協議問題に対しては時間をもらい検討を行いたい。
- (3) 全体回答について再検討を行いたい。については次回団交を3月20日(水)14:30~から行いたい。

5. 組合側は、再検討に期待してこれを了承して団交を終了した。(14:35終了)

以 上