


# 全国港湾Fax通信

No. ....

(公・事・取扱注意・親展)(写)	(発番) 全国港湾23FAX第70号
(宛先) 各 四役、中執、単組委員長、地区港湾議長 殿	2024年 2月 14日 時 分 (発信者) 全国港湾書記局 

(件名)

24春闘第1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、2月14日(水)13:30から芝浦サービスセンター会議室(東京港)において24春闘第1回中央港湾団交を開催した。
2. 日港協より、24春闘交渉に入る前に横須賀フェリーの課題について四者合意書の提案を行い、組合側に承認を求めた。組合側は、これを了承し、合意することとした。合意書は、今後各位の押印作業に入ることとなった。
3. 組合側は要求趣旨説明にあたり、1月1日に起こった能登半島地震で損傷した港湾施設の修復と港湾労働者の雇用問題ならびに港湾年金の受給確保のための措置を業側に要求書として提出して早急に対応するよう求めた。  
また、24港湾春闘要求では、適正料金を確保して個別で大幅賃上げをおこない、労働条件整備を行うことが24春闘の大きなポイントと強調した。(要求趣旨説明の概要は、別紙参照)
4. 趣旨説明の後、組合側より要旨次の点を強調した。
  - (1) 労働条件整備を行い、魅力ある港湾労働を構築して次代を担う若年港湾労働者の確保を行う時だ。
  - (2) 緊急課題として検数・検定・関連・専門の労働環境整備するための適正料金確保を強く求める。そして、大幅賃上げに質することが一丁目一番地である。
  - (3) 特に指定事業体問題では協定不履行を行っている事業者がおり問題解決の進展がない状況で、もはや看過できる状況でなく、解決とならない場合は、相応の対応が必要であることを強く表明した。
  - (4) 中労委が、日港協の再審査請求を却下し都労委命令を維持したことを重く受け止めるべきだ。これをあらため、きちっと労使交渉に戻すべきだ。
5. 業側は、業側の意見を集約し、組合側の協力求めながら早期の解決を図りたいとして次回交渉を3月11日(月)15:00から行うことを提案した。
6. 組合側は、これを了承し14:40に交渉を終了した。

<添 付 >

- ① 要求書趣旨説明（概要）
- ② 2024年度 産別労働条件および産別協定の改定に関する要求
- ③ 2024年度 （令和6年）能登半島地震に係る要求書

2024年2月14日

## 2024年度 産別労働条件および産別協定の改定に関する要求趣旨説明

要求の前文に、24 春闘要求に貫いた、私たちの思いを書き込んで会います。これを受け止めて頂ければ、おのずと誠意あるものと評価し得る回答が導き出せると考えます。

すなわち、私たち港湾労働者は、諸物価の高騰で苦しい生活を余儀なくされ、職場においては人員不足を補うための長時間・過密労働で、くらしでも仕事でも厳しさに喘いでいます。今こそ、大幅賃上げと休日休暇の拡充とともに、早急に人員不足対策を講じることにより、港湾現場を支える労働者の切実な願いにこたえて頂きたい。また、山積する諸課題の解決へ大胆に踏み出す時だと考えます。

昨年秋(10/24)の労使政策委員会で、私たちが「荷主・船社から料金を充分に貰っていないから下払いができないという事はないか」との問いに対し、日港協は「その認識である」と回答しています。そして、「価格転嫁の政府施策の推進」を確認してきました。

周知のとおり、中労委は、日港協の再審査請求を却下し、東京都労働委員会が21年8月に交付した命令を維持しました。良好な労使関係を標榜されるなら、産別制度賃金に関して「独禁法抵触論」に拘泥せず、これとの決別を英断すべきです。

以上をふまえ、配布されている通り24年度の労働条件及び産別協定の改定を要求します。要求書に沿って、その趣旨を説明しますので、事業者団体としての社会的責任の自覚のもとに誠意ある回答を強く求めます。

### 1. 大幅賃上げ、並びに産別制度賃金の引き上げについて

#### (1) 加盟単組の賃上げについて

- ① 港湾産業における基準内賃金を引き上げるために、全国港湾、並びに港運同盟に加盟する各単組(支部などを含む)が30,000円以上(或は10%以上)を引き上げるための24年度賃金引き上げ要求に誠意をもって回答すること。
- ② 港湾労働への人員確保を主たる命題として、全国港湾並びに港運同盟に加盟する各単組(支部など)が掲げる初任給200,200円の要求に誠意をもって回答すること。

この要求は、24春闘の最大のポイントと考えています。私たちは、職種別、或いは地域・職場単位での賃金交渉に参加するわけではありませんが、港湾産別労働組織として、加盟組合の賃金交渉を支え続ける責任があると考えています。各々の交渉単位で3万円以上、或いは、10%以上の賃上げ要求と、初任給として200,200円の要求が提出されると思いますが、至極当たり前の水準と考えています。

食糧品の値上がりが顕著なことから、物価高は10%に及ぶ感じています。これが実感だという点では共有頂けると思います。もともと、港湾労働者の賃金は低い、20年30

年前は、仕事はきついが他の職場に比べて高かったということがよく語られます。今は、全く違います。揚貨装置、大型荷役機器など免許を持った、技術を持った労働者が他産業に移動していく実態もあると聞きます。

また、低い基準内賃金を時間外労働で補って、やっと他産業並みの賃金になっています。これは、労政審の港湾労働専門委員会の調査でも明らかで、物価高騰が生活を直撃していることは異論がないと思います。物価高騰を乗り越え、他産業並みの基準内賃金にしていかなければならないと思います。

また、要求している 200200 円という初任給を入植希望者の提示していかなければ、見向きもしてくれません。人員不足を解決する大きな要素は、港湾の労働条件、港で働くスタートの賃金が、他産業に比較して見劣りして居たら、求人票に目を通すこともしてもらえません。

中央港湾団交では、個別賃上げ交渉の推移を見守り、支え続ける決意と体制で臨むことを表明しておきます。

## (2) 産別制度賃金の引き上げについて

- ① 魅力ある港湾労働の一つとして位置づけられる産別制度賃金の拡充のために、日港協は「独禁法抵触論」をあらため、東京都労働委員会の命令(21年7月20日付)及び、中央労働委員会の命令(24年1月23日付)に従い、「良好な労使関係を構築(22春闘合意)」、並びに両労組の申し入れ(24年1月25日付)をふまえ、中央港湾団交において、以下の産別制度賃金に回答すること。
- ② 24年度の産別最低賃金を、現行より10%引き上げ、200,200円(日額:8,710円、時給:1,250円)とすること(あるべき賃金要求の18歳水準)。
- ③ あるべき賃金を、別表の通り改定(現行の10%引き上げ)すること。
- ④ 産別基準賃金を、全港・全職種適用とし、10%引き上げ40歳376,300円に改定すること。
- ⑤ 検数・検定労働者の標準者賃金を277,200円に改定(現行協定の10%引き上げ)し、これに到達すること。なお、この賃金は基準内賃金として適用し、その定義は、検数・検定小委員会における合意内容とする。

産別制度賃金の要求は、全体として10%引き上げる要求となっています。あるべき賃金も初任給を200,200円に設定してタリフを引いています。すでに、中労委の判断にあるように産別最低賃金に係る団体交渉を独禁法に抵触する恐れがあるという理由で拒否することの論理は通じないばかりか、破綻していると言わざるを得ません。

命令を読むと、日港協の意見書の一つ一つが理にかなわないこと、論理の構成に当たって学者の意見をゆがめていることも厳しく指弾されています。独禁法抵触論を改め、真摯に産別制度賃金に回答する英断を強く求めます。もう自己矛盾の隘路に落ち込むことをやめましょう。良好な労使関係、労使協調を口にされるなら、そのことを回答で示すことを求めます。

個別賃上げ、産別制度賃金の引き上げには、拘ります。政府は賃上げを求め、日港協も昨年秋にはユーザーとの料金改定・価格転嫁の取り組みを進めていると明言されました。

そして、中労委への意見書とは立場違うと、一昨年の政策委員会で言及されたこともあります。もっと、視野を広げると、アメリカやヨーロッパでは港湾労働者が10%以上の賃上げを確保しています。船社や荷主は、欧米と日本は違うといわれるかもしれませんが、間違いなく、欧米では船社・ユーザーは10%以上の賃上げに資する料金を担保しているといえると思います。

なぜそれが日本では出来ないのか。できないはずはありません。取りに行かなければ原資の確保はできません。私たちの要求に向き合い、料金を取りに行くことで、個別賃上げ、制度賃金改定に誠意をもって回答するよう重ねて強調します。

## 2. 魅力ある港湾労働の確立のための労働諸条件の整備について

- (1) 「5.9 協定(産別協定第29条)/1991年5月9日付」を以下の通り改定すること。
  - ① 協定第1項に係わって、協定の適用を、全港・全職種とすること。
  - ② 協定第1項(1)～(3)を削除し、「土曜日は休日とする」と改定すること。
  - ③ 協定第2項、及び第3項は、削除すること。
  - ④ 上記①～③の措置に伴い、産別協定第28条を「休日は、日曜・土曜並びに…」と改定し、時間外労働基礎分母は143時間とすること。
  - ⑤ なお、検査職種・関連職種においては、20年実施を合意している「5.9協定に基づく週休二日制」を22年4月1日実施とし、日港協は適正料金支払い等の具体的な支援策を講じること。  
また、関連職種については、地区労使協議、個別元請事業者との協議を促進し(21春闘協定)、22年4月1日実施とすること。

この要求、労働時間の短縮、計画的に休みが取れるための措置は、大幅賃上げと一体のものとして、そして、24春闘要求の大きなポイントであることを、まずもって強調しておきます。

この要求は、すでに社会的に定着している完全週休二日制を、産別制度として改定することを求めるものです。

5.9協定の制限を取り去り、全港・全職種で、その週に祝日があろうが、なかろうが、土曜と日曜は休日とし、それに見合う時間外分母は、労基法にいう計算式に則って143時間に改訂しようという要求です。

仕事を求める方、これから仕事をしようとする方が、先ほどの初任給の水準とともに「休み」を見るのは当然です。いまだに、「完全週休二日制」と明記できない産業に魅力を感じるでしょうか。是非とも、真摯な検討と誠意ある回答を見せて頂きたいし、産業の未来を支える若者の胸を打つ労働条件の改定に踏み込んでいただきたいと思います。

なお、関連職種・検査職種は、20年に5.9協定の実施を合意していますが、実行に至っていません。まず、ここを実施したうえで、要求①～④項の実施へと進むよう求めます。

全港・全職種の完全週休二日の確認の上で、検査・関連職種も、22年実施を確認しているわけですから、24年には、来年度からは一気に週休二日制へと進むというように整理して対応するよう求めます。

(2) 休日・年末年始休日などの改定

① すべての港湾において、毎月1回の日曜日を不稼働日とすること。当該の日曜日は全国同一とし、その特定については、中央港湾団交において確認すること。

② 24年度より年末年始特別例外荷役を実施せず、不稼働日・完全休日とすること。

③ 上記の改定に伴い、時間外労働割増率を以下の通りとすること。

平日 = - 半夜:150% 深夜:200%

土曜・休日 = 昼間:150% 半夜:200% 深夜:250%

日曜・祝日 = 昼間:150% 半夜:200% 深夜:250%

週休二日制ができたとしても、本船のスケジュールや荷主の搬出入の要請によって、土・日出勤は、必然的に求められます。しかも、港運の立場から、これをコントロールすることが困難です。どうしても不規則・長時間労働が伴います。それを規制していく、抑制していくために、せめて月1回の日曜を全国一斉に休む、月1回の不稼働日を設けることを要求します。

また、時間が労働割増率を引き上げることにより、船社からすれば料金引き上げにつながりますから、抑制効果が期待できると考えます。時間外をやって低賃金をカバーするための割増率の引き上げではありません。賃金は基準内賃金・初任給の大幅引き上げで対応し、時間外・休日労働は抑制するという考え方です。

(3) なお、23春闘協定に基づき賃金・労働時間問題専門委員会において、本件(上記(1)・(2)項)に係る協議を進めていることに鑑み、その到達点から中央港湾団交を進めるとともに、人員不足対策小委員会(5-(1))の進捗にあわせ、本専門委員会で必要な協議を進めること。

人員不足が深刻になる中で、23春闘協定では週休二日等の労働環境の整備の議論を進めていくと同時に、人員不足対策委員会の準備会・小委員会を立ち上げ、人員不足対策の短期・中期・長期の考え方を整理し答申にまとめる作業が進んでいます。

したがって、この作業を団交と並行的に進め、中央港湾団交に反映していくよう求めます。24春闘協定に、盛り込めるものは、整理して書き込んでいけるようになればと考えています。そのためには、要求1項の大幅賃上げ、2項の労働時間短縮が、大きな要件となるでしょうから、この視点が、きちっと答申に盛り込めるような協議を進めるよう強く要請しておきます。

次に、緊急性を要するものとして、3つの要求を提示しています。特別に、緊急性を要するものと1項起こしたのは、文字通り待たなしの課題だからです。一般論として緊急と言っているわけではありません。これらを、大幅賃上げ・労働時間短縮と一体として解決していくことを、前提としていることを強調しておきます。

### 3. 緊急性を要する課題について

- (1) 認可料金の復活・適正料金の確保に向けて、22 春闘で合意した料金プロジェクトチーム(以下:P/T)を積極的に稼働させ、行政・国会・港運ユーザーに向けた取り組みを具体化すること。また、人員不足対策小委員会(5-(1))の進捗にあわせ、本 P/T で必要な協議を進めること。

第一は、料金 P/T の活動の活性化です。秋の段階では、料金監査の実情、届け出料金そのものに問題意識をもって、行政に問い合わせているとの回答がありましたが、その後の進展がありません。

P/T を再開し、課題を整理し、認可料金復活・適正料金収受をしっかりと見定めて、中央港湾団交と並行的に協議を進め、一步でも、二歩でも進展することを求めます。なぜ緊急かということ、人員確保の課題・労働環境の整備の課題を大きく支えるのが料金であり、P/T が料金担保の動きを強めているという事実を背景に持っていなければ、山積する課題の多くが背景を失うという関係もあります。是非とも、港運労使の意向としての料金問題の進展に努力されるよう求めます。

- (2) 指定事業体に所属し検査業務に携わる労働者の本体への採用について、21 春闘「覚書」・22・23 春闘協定の履行・具体化を図り、「早急に解決する」こと。

緊急課題の第二は指定事業体の問題、指定事業体で検査業務に携わっている方を、指定事業体の本来の趣旨にのっとって、本来の姿に戻すという意味で、本体に採用していく課題です。

すでに、21 春闘から「早急に解決する」との合意があり、時々言葉の違いはあっても「早急に解決する」の意味は変わっていないにもかかわらず、解決に至っていません。もちろん、各事業者内において様々な努力が行われている事実は、認めているところです。しかし、「産別協定の履行」という観点からは、直ちに評価するということになりません。

端的に言えば、産別労使が指定事業体の意義を認め、その本来の姿に戻すということです。各事業者のOBが指定事業体に登録され、波動性に対応していくことで、一般派遣を許さず、検査事業の秩序を維持していくことであるはずで、であるなら、指定事業体に採用され、検査業務に就労している方は、自動的に移動させなければならないこととなります。そこに壁を作ってはならないのが産別労使の考え方の整理なはずで、

個別企業の論理として試験などの壁を作ることは、一般論としてあり得ても、この課題、指定事業体の仲間の本体移行は全く事情が異なっており、企業の事情で本来の姿ではない

働き方を選択し、就労させ、もっと言えば、労務コストの調整弁ともいえる状態に置いてきたわけですから、正しい姿に戻す場合は、企業の事情ではなく産別労使の考える指定事業体の在り方に沿って解決すべきではないでしょうか。

これを産別労使の認識とし、これを履行するのは産別労使の責任です。これをふまえるなら、解決しなければならないと数年に亘って問い続けてきたいみが分かっていただけはずと認識しています。必ず、この春闘で解決することを強調しておきます。

- (3) 事前協議制度の強化を図るために、事前協議の申請書に「産別協定を順守し、履行するための適正料金・適正下払い料金を支払う」旨を明記するよう、元請け事業者及びユーザー（申請者）に周知し、事前協議に当たってはその実行を検証し、申請内容の可否を判断すること。

緊急課題の第三は事前協議制度の運営・強化です。いうまでもなく、事前協議制度は、港湾労働者の雇用に影響をきたさないよう措置するための制度で、船社や荷主の一方的な都合で港湾労働者の雇用不安が起きないようにすることが目的です。

雇用を保障する、あるいは雇用問題を起こさないために安定した雇用関係を維持する前提は産別協定を順守することが大前提です。そのための大きな担保の一つが「料金」です。

これまで、事前協議の申請書には、「港湾運送事業法に基づく料金を遵守します」と記されていますが、これは至極当たり前でのことですが、革新船の場合は、おおよそ協議料金ですから、このように記しても当然と言えます。問題は、「産別協定を順守できる、産別協定を履行できる料金」の担保が必要だということです。

申請者に、その旨を明記していただき、元請事業者も港湾の雇用の安定のために料金を収受する旨の前提を事前協議を通じて確認できるように、申請書の改定を求めるものです。事前協議制度の根幹をしっかりと抑えていく改定として要求の趣旨を理解いただきたいと思います。

#### 4. 政府施策・港湾の諸「合理化」に関する労使の対応に係る課題

- (1) 政府の政策・施策に係る対応について

- ① 政府の政策や施策に関し、日港協を通じて労使協議できるよう対応し、労使がこれを精査できる体制を作ること

政府は、AI ターミナル構想はじめ、様々な港湾運送事業に関する施策を講じています。ゲート作業の無人化構想への補助事業なども進めようとしていることは承知と思います。

こうした動きは、本来は、日港協が業界団体として対応し、労使協議し、雇用問題や港運事業の基盤を揺るがすことの内容に対応していくことが重要ではないでしょうか。22



春闘協定で「労使関係を無視した一方的な港湾合理化には反対であることを産別労使の基本スタンスとして確認する」としています。この立場にたって、諸施策に一つ一つ対応するよう、また、その体制を作るよう要求します。

その表れが、次の②のお手伝い特例の問題であり、③の石炭荷役の問題です。

- ② 特定限定許可制度(所謂:お手伝い特例)について、日港協として「検証委員会」に参加し、組合の取り組む地方運輸局単位の「検証委員会」の設置にも合意し、地区単位での検証に参加すること。

お手伝い特例は、現在のところ、これを活用した例はないと報告を受けています。この4月には施行1年を経た検証が行われます。中央での検証委員会への参加はもとより、地方運輸局単位での検証委員会の設置と参加に同意するよう求めます。

- ③ 石炭火力老朽施設の休廃止に伴う石炭荷役問題について、23春闘で合意した「国交省及び厚労省に、実効ある事業存続措置・雇用の確保策を要請し、協議のための連絡会議(仮称)の設置を求める」ことを早急に実施すること。また、パイプライン荷役を港湾運送事業として明文化するよう国土交通省に労使で働きかけること。

石炭荷役の問題は、これを主力とする港運事業者にとって生業の基本を揺るがす問題です。23春闘での合意である関係省庁との連絡会議(仮称)の設置の実行を強く求めます。

同時に、石炭火力発電老朽施設の休廃止によって雇用問題が起きることは必定です。

昨年、4月27日に脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律案が参議院経済産業委員会で採択された際に、付帯決議が行われました。そこでは、脱炭素社会への円滑な移行、グリーントランスフォーメーションの推進に当たっては「公正な移行」を明示することとしています。そして、新たな雇用のへの支援、「働者や地域経済社会への悪影響を可能な限りの軽減、政労使が行う社会対話の構築を明記しました。

つまり、気候変動への対策のために石炭火力を抑制するためには、地域社会・労働者・雇用をへの影響を考慮すべしと決議しているのです。したがって、石炭火力に替わるものと位置づけた、LNGや水素荷役、パイプ荷役は「公正な移行」の観点から港運事業者が担うべきではないかと考えます。

残念ながら、廃炉というなら、その作業もまた「雇用を確保する、公正な移行」のために港湾労働者が担うという発想が不可欠です。

そうした視点で、事業法の施行規則にはタンク船が港運事業外であるとされていますが、現にパイプ荷役を港運事業者の多くがやっていることでもありますので、それが事実上、港運事業となるよう労使で取り組むよう求めます。

(2) 港湾労働者保障基金制度(転職資金・生活助成金制度)の拡充について

- ① 港湾労働者保障基金制度(転職資金・生活助成金制度)を港湾運送事業への負の影響に対する次善の策として制度の目的も含め拡充することに合意し、安定協会に対し、制度の整備などについて要請し、具体化を図ること
- ② 具体的には、制度の目的に「政策転換や政府施策など事業者の責によらないことに起因する事業継続の困難性に対処する制度」を付加し、当該、事業者への貸付金、労働者に対する給付金、当該地区内における雇用の斡旋、転職を余儀なくされた場合の資金の給付を骨子として整備すること。

港湾労働者保障基金拡充の要求は、昨年度も要求しましたが、深い議論ができませんでした。国際バルク戦略港湾で淘汰される側の港、石炭火力のフェードアウトによる荷役がなくなる問題など、政府の責任で解決されなければならない課題が、民間事業に押し付けられ、事業者の責によらない事業危機が想定されます。こうしたときにやむを得ない措置として、この制度を拡充し、復活させることが必要と考えます。是非とも、港運の大局を見据えて、具体策の検討へと進むことを強く求めます。

(3) 特定重要拠点空港・港湾の指定について

- ① 政府が進める「特定重要拠点空港・港湾」の指定は、港湾の軍事基地化(兵站基地化)を図り、港湾労働者の安心・安全を著しく脅かすものである。ついては、これに反対の立場を内外に表明し、平和産業としての港運事業・平和な港の維持に、関係行政への申し入れなどあらゆる措置を講じること。
- ② 特定重要拠点港湾への指定が想定されている港湾のある関係地区協会に対し、本政策の危険性を周知し、対応する運輸局・港湾管理者に反対の意思を表明するなどの取り組みを促進する措置を講ずること。

この問題は、昨年12月19日にも申し入れましたが、すでに、政府の交通運輸政策審議会で港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針として検討され、「特定利用空港・港湾」という名で指定するために、パブリックコメントの募集の段階に至っています。政府は、「民生利用を主としつつ」インフラ管理者との間で「円滑な利用に関する枠組みを設け、これを「特定利用空港・港湾」として、日常的に自衛隊や海上保安庁の訓練も含め、自衛隊・海上保安庁の感染・航空機の利用に資するよう必要な整備を行うとしています。

そうなれば、定時運航が重要なサービスとなる定期船事業とこれを支える港湾運送に支障をきたすことは必然と考えます。商船が軍事訓練のために寄港できないことも想定されます。平和産業であり続けること、港を戦争の基地にすることは港湾労働者の命を犠牲にする蛮行です。

交通政策審議会には日港協もそのメンバーとして名を連ねておられるのではないのでしょうか。その場で、港運事業に支障をきたす懸念、港湾を兵站基地にしないよう表明する、

あるいは、関係行政に働きカケを進めること強く求めます。

## 5. 継続課題の解決・前進を図る課題

以下の課題は、22・23 春闘において合意、或いは継続的に協議するとしたもので、すでに専門委員会などでも協議を続けている。24 春闘中央港湾団交と並行して協議を続け、合意事項は中央港湾団交での合意として24 春闘協定に書き込むものとする。

- (1) 人員不足対策について、23 春闘協定 3 項にもとづき設置した、人員不足対策委員会(準備委員会・小委員会)の協議を促進させ、魅力ある港湾労働、入職希望者に選択してもらえる諸施策を具体化すること。

なお、23 春闘協定に基づき賃金・労働時間問題専門委員会において、(上記 2-(1)・(2)項)に係る協議を進めていることに鑑み、その到達点から中央港湾団交を進めること。

人員確保の課題について対策委員会で議論が進み、答申のとりまとめ段階に至っていると承知しています。早急なとりまとめ作業を進めて、具体化に向かうよう求めます。

その際、労働環境整備のための原資の問題として、もちろん適正料金、産別協定を順守する料金を確保することは前提ですが、港湾福利基金/トン 4 円、港労法賦課金/トン 1.5 円、安定基金/トン 3.5 円の活用・引き上げも視野に入れて検討すること付言します。

答申とりまとめの段階ですので慎重に議論を進めていただいていると思いますが、港湾労働者の大きな意味での労働環境整備のために、ユーザーが責任もって支払うべきものがあるという点をこの場では押さえておいてはどうかと付言しておきます。

- (2) 職域・業域の確保・労働環境などの整備に係る継続的課題について

- ① 「インランドデポ・港頭地区や隣接地区の物流倉庫が、港湾運送事業者の業域並びに、港湾労働者の職域となるよう取り組む」との 22 春闘合意をもとに、中央労使政策委員会として、インランドデポの実情把握の視察を計画し、共通認識を深め、今後の対策を検討する素地を作ること。
- ② 指定事業体からの 48 歳以上の入会者の年金適用について、「制度の可否については、労使による専門委員会を設置し継続協議する(22 春闘協定)」との確認に基づき、早急に専門委員会を設置し、課題の解決を図ること。
- ③ 標準者賃金の適用要件を「年齢 35 歳・有資格者とする」よう改定することについて、「23 年度実施を目標に検数・検定小委員会で協議する」との 22 春闘合意をふまえ、この履行のために特化した小委員会を開催して、実施の具体化を図ること。
- ④ 関連職種の「週休二日制、時間外分母短縮、65 歳定年制実現」について、22 春闘協定に基づき速やかに実施し、日港協は、そのための具体的支援を行うこと。
- ⑤ 65 歳定年制(通減なし)の実施について、2025 年度(4月1日)実施の合意を前提に、早急に実施できるよう、各単組・職種の取り組みを支援すること。
- ⑥ 18 春闘協定において「港湾労働法の全港・全職種適用の合意」を基本に、港労法問題労使検討委員会を中央港湾団交と並行して行い、これを推進するための諸課題の整理や促進方法などについて協議し、全港・全職種適用に向けた取り組みの具体化を図ること。

ここに掲げている課題は、課題に特化した専門委員会等の設置、そこでの協議など、具体的にどの場で協議し、何が焦点になっているかも具体化されているものばかりです。すでに、担当委員の方も承知のことと思いますので、繰り返しません。この春闘で、決着をつけるべきだし、それは可能だと思います。この点を強調して決断を求めます。

(3) 中央労使安全専門委員会において、次の課題を具体化し、実施すること。

- ① 現在進めている、「放射線被害対策健康診断」について、費用負担や対象者の拡大など制度の整備を図ること。
- ② フルハーネスの改善・導入費用などについて具体化を図ること。
- ③ FAN付作業着について、遅くとも24年春を目途に導入できるよう取り組む。

安全専門委員会の課題は、専門委員会の日程調整を進めている最中です。専門委員会の協議の結果を中央団交に反映できるよう取り組んでいけるようにしたいと考えます。まず、具体的に動くことです。ここから、コスト問題に踏む込むことも可能ではないでしょうか。

- ④ 労災補償に関し、遺族補償・障害等級1～3級について4,000万円とする日港協傘下事業者の取り組み状況と進捗をWGにおいて検証し、産別労災補償制度確立に資すること。

<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

労災補償問題は、WGでの検証が進んでいない現状があります。この制度は使われないのが第一ですが、能登半島地震を通じて、就労中の被災が労災とされると、これでいいのかと考えさせられることもありました。については、改めて、交渉期間中にWGを開いて検証を行い、全体としての制度レベルの底上げを図るよう求めます。

(4) 産別協定・確認書などの編纂作業を早急に進め、24年10月を目途に完成させること。

産別協定の編纂作業について、組合側として取りまとめたものを、すでに、事務局ベースでお渡ししています。具体的に進展させるよう強く求めます。

以上、24春闘要求趣旨の説明とさせていただきます。今こそ港湾労働の魅力を高め、人手不足の解消へと大胆な一歩を踏み出す時です。大幅賃上げ・不稼働日の設定を含めた労働時間の短縮、指定事業体問題などの緊急課題の解決、24春闘には、これまで以上に職場の期待が高まっています。その声を現場の生の声として、日港協に理解を求め、向き合い、誠意ある回答を求めます。

どうか、要求趣旨の根底にある意思を汲み取っていただくことを強く要請し趣旨説明とします。よろしくお願いいたします。

---

次に、能登半島地震にかかわる要求について説明します。

さる、2024年1月1日に発生した能登半島地震によって、日本海地区、とりわけ能登半島に位置する七尾港は甚大な被害を受け、港湾労働者とその家族は深刻な生活と雇用不安に直面し、今なお厳しい苦難のもとに置かれています。

七尾市は一部を除き3月まで断水が続くとされ、職場にあっては北陸電力に供給する石炭荷役を主たる事業とする七尾海陸運送(株)とその労働者は、復旧と業務再開の見通しも立たない事態に直面しています。

1月9日付に雇用対策を柱とする申し入れを行いました。同申し入れの趣旨に沿って、あらためて、要求として提出し、中央港湾団交と並行して協議していきたいと考えています。

事態は深刻です。可及的速やかに、且つ、誠意ある対応を図られるよう申し入れます。

1. 両労組が手交した「能登半島地震に関する申し入れ(24年1月9日付)」にもとづき、当該地域の事業継続支援・岸壁や港湾施設、荷役機器の復旧などを、関係行政への働きかけも含め具体化し、一刻も早く対策を講ずること。

この項目は、1月9日付け申し入れの具体化を促進することを求めるものです。政府の対応の遅さには怒りさえ覚えるものの、それを静観しているのではなく、港湾施設の復興・復旧に一日も早い対策が求められます。この立場で、日港協として早急に動くことを求めます。

2. 七尾海陸運送(株)の事業と港湾労働者が直面する苦難の解決のために日本海地区労使で進めている港運業務と就労確保の取り組みの促進へ助言・指導を行い、これを実効あらしめること。

この項目は、言葉通りで、地区労使の雇用確保の取り組みなどへの支援です。ここでも、日港協の積極的な対応を求めます。

3. 七尾海陸運送(株)の主力事業は苦境に直面しており、24年6月度の年金支給に当たって事業主負担分を担保できないことが懸念されます。生活再建の渦中で苦しむ七尾海陸運送(株)出身の年金受給権者への年金支給が滞ることは絶対にあってはなりません。

については、激甚災害に際して、当該事業者が年金負担ができない場合でも、安定協会が一時立て替えするなどして、年金受給ができるよう措置することを、(一財)港湾労働安定協会に港運労使の意思として申し入れ、具体化すること。

いま、年金が必要な方に支給できない可能性があることを懸念し、緊急な検討と対応を

求めるものです。私たちも、現行の仕組み、システムは理解しております。しかし、激甚災害となれば、この懸念がありうるし、現に、当該企業は、仕事がなく、収益がない中では原資負担ができなくなることはありうることです。

対策を講じるために、知恵を出し合い、困難に直面している、OBへの励ましとなる年金支給ができるよう努力し、必ず実現させなければならない課題です。よろしくお願いいたします。

以上で、能登半島関震災に係る要求の趣旨説明とします。よろしくお願いいたします。

2024年2月14日  
全国港湾23 発第56号  
港運同盟発24-第5号

一般社団法人 日本港運協会  
会 長 久 保 昌 三 殿

全国港湾労働組合連合会  
中央執行委員長 真 島 勝 重

全日本港湾運輸労働組合同盟  
会 長 足 立 賢 次

## 2024年度 産別労働条件および産別協定の改定に関する要求書

私たち港湾労働者は、諸物価の高騰で苦しい生活を余儀なくされています。加えて、職場においては人員不足が深刻化し、それを補うための長時間・過密労働を強いられており、くらしでも仕事でも厳しさに喘いでいると言っても過言ではありません。今こそ、大幅賃上げと休日休暇の拡充とともに、早急に人員不足対策を講じることにより、エッセンシャルワーカーとして額に汗して働く港湾労働者の切実な願いに真摯に応える時であると考えます。また、山積する諸課題の解決へ大胆に踏み出す時でもあります。

私たちの切実な要求に応えるための源資の確保は、かねてより「価格転嫁の政府施策の推進」として労使が確認してきたことと承知しています。また、良好な労使関係を標榜するなら、産別制度賃金に関して「独禁法抵触論」に拘泥せず、これとの決別を英断し、中労委が維持した都労委の命令を順守する立場に踏み出す時でもあります。

以上をふまえ、下記の通り24年度の労働条件及び産別協定の改定を要求します。事業者団体としての社会的責任の自覚のもとに誠意ある回答を強く求めるものです。

### 記

#### 1. 大幅賃上げ、並びに産別制度賃金の引き上げについて

##### (1) 加盟単組の賃上げについて

- ① 港湾産業における基準内賃金を引き上げるために、全国港湾、並びに港運同盟に加盟する各単組(支部などを含む)が30,000円以上(或は10%以上)を引き上げるための24年度賃金引き上げ要求に誠意をもって回答すること。
- ② 港湾労働への人員確保を主たる命題として、全国港湾並びに港運同盟に加盟する各単組(支部など)が掲げる初任給200,200円の要求に誠意をもって回答すること。

##### (2) 産別制度賃金の引き上げについて

- ① 魅力ある港湾労働の一つとして位置づけられる産別制度賃金の拡充のために、日



港協は「独禁法抵触論」をあらため、東京都労働委員会の命令(21年8月18日交付)及び、中央労働委員会の命令(24年1月23日交付)に従い、「良好な労使関係を構築(22春闘合意)」、並びに両労組の申し入れ(24年1月25日付)をふまえ、中央港湾団交において、以下の産別制度賃金に回答すること。

- ② 24年度の産別最低賃金を、現行より10%引き上げ、200,200円(日額:8,710円、時給:1,250円)とすること(あるべき賃金要求の18歳水準)。
- ③ あるべき賃金を、別表の通り改定(現行の10%引き上げ)すること。
- ④ 産別基準賃金を、全港・全職種適用とし、10%引き上げ40歳376,300円に改定すること。
- ⑤ 検数・検定労働者の標準者賃金を277,200円に改定(現行協定の10%引き上げ)し、これに到達すること。なお、この賃金は基準内賃金として適用し、その定義は、検数・検定小委員会における合意内容とする。

## 2. 魅力ある港湾労働の確立のための労働諸条件の整備について

(1) 「5.9協定(産別協定第29条)/1991年5月9日付」を以下の通り改定すること。

- ① 協定第1項に係わって、協定の適用を、全港・全職種とすること。
- ② 協定第1項(1)～(3)を削除し、「土曜日は休日とする」と改定すること。
- ③ 協定第2項、及び第3項は、削除すること。
- ④ 上記①～③の措置に伴い、産別協定第28条を「休日は、日曜・土曜並びに…」と改定し、時間外労働基礎分母は143時間とすること。
- ⑤ なお、検査職種・関連職種においては、20年実施を合意している「5.9協定に基づく週休二日制」を22年4月1日実施とし、日港協は適正料金支払い等の具体的な支援策を講じること。

また、関連職種については、地区労使協議、個別元請事業者との協議を促進し(21春闘協定)、22年4月1日遡及実施とすること。

(2) 休日・年末年始休日などの改定について

- ① すべての港湾において、毎月1回の日曜日を不稼働日とすること。当該の日曜日は全国同一とし、その特定については、中央港湾団交において確認すること。
- ② 24年度より年末年始特別例外荷役を実施せず、不稼働日・完全休日とすること。
- ③ 上記の改定に伴い、時間外労働割増率を以下の通りとすること。

平	日	=	—	—	—	—	—	—	—
土曜・休日	=	昼間	: 150%	—	—	—	—	—	—
日曜・祝日	=	昼間	: 150%	—	—	—	—	—	—

(3) なお、23春闘協定に基づき賃金・労働時間問題専門委員会において、本件(上記(1)・(2)項)に係る協議を進めていることに鑑み、その到達点から中央港湾団交を進めるとともに、人員不足対策小委員会の進捗にあわせ、本専門委員会に必要な協議を進めること。



### 3. 緊急性を要する課題について

- (1) 認可料金の復活・適正料金の確保に向けて、22 春闘で合意した料金プロジェクトチーム(以下：P/T)を積極的に稼働させ、行政・国会・港運ユーザーに向けた取り組みを具体化すること。また、人員不足対策小委員会(5-(1))の進捗にあわせ、本P/Tで必要な協議を進めること。
- (2) 指定事業体に所属し検査業務に携わる労働者の本体への採用について、21 春闘「覚書」・22・23 春闘協定の履行・具体化を図り、「早急に解決する」こと。
- (3) 事前協議制度の強化を図るために、事前協議の申請書に「産別協定を順守し、履行するための適正料金・適正下払い料金を支払う」旨を明記するよう、元請け事業者及びユーザー(申請者)に周知し、事前協議に当たってはその実行を検証し、申請内容の可否を判断すること。

### 4. 政府施策・港湾の諸「合理化」に関する労使の対応に係る課題

- (1) 政府の政策・施策に係る対応について
  - ① 政府の政策や施策に関し、日港協を通じて労使協議できるよう対応し、労使がこれを精査できる体制を作ること
  - ② 特定限定許可制度(所謂：お手伝い特例)について、日港協として「検証委員会」に参加し、組合の取り組む地方運輸局単位の「検証委員会」の設置にも合意し、地区単位での検証に参加すること。
  - ③ 石炭火力老朽施設の休・廃止に伴う石炭荷役問題について、23 春闘で合意した「国交省及び厚労省に、実効ある事業存続措置・雇用の確保策を要請し、協議のための連絡会議(仮称)の設置を求める」ことを早急に実施すること。また、パイプライン荷役を港湾運送事業として明文化するよう国土交通省に労使で働きかけること。
- (2) 港湾労働者保障基金制度(転職資金・生活助成金制度)の拡充について
  - ① 港湾労働者保障基金制度(転職資金・生活助成金制度)を港湾運送事業への負の影響に対する次善の策として制度の目的も含め拡充することに合意し、安定協会に対し、制度の整備などについて要請し、具体化を図ること
  - ② 具体的には、制度の目的に「政策転換や政府施策など事業者の責によらないことに起因する事業継続の困難性に対処する制度」を付加し、当該、事業者への貸付金、労働者に対する給付金、当該地区内における雇用の斡旋、転職を余儀なくされた場合の資金の給付を骨子として整備すること。
- (3) 特定重要拠点空港・港湾の指定について
  - ① 政府が進める「特定重要拠点空港・港湾」の指定は、港湾の軍事基地化(兵站基地化)を図り、港湾労働者の安心・安全を著しく脅かすものである。については、これに反対の立場を内外に表明し、平和産業としての港運事業・平和な港の維持に、関係行政への申し入れなどあらゆる措置を講じること。

- ② 特定重要拠点港湾への指定が想定されている港湾のある関係地区協会に対し、本政策の危険性を周知し、対応する運輸局・港湾管理者に反対の意思を表明するなどの取り組みを促進する措置を講ずること。

## 5. 継続課題の解決・前進を図る課題

以下の課題は、22・23 春闘において合意、或いは継続的に協議するとしたもので、すでに専門委員会などでも協議を続けている。24 春闘中央港湾団交と並行して協議を続け、合意事項は中央港湾団交での合意として 24 春闘協定に書き込むものとする。

- (1) 人員不足対策について、23 春闘協定 3 項にもとづき設置した、人員不足対策委員会(準備委員会・小委員会)の協議を促進させ、魅力ある港湾労働、入職希望者に選択してもらえる諸施策を具体化すること。

なお、23 春闘協定に基づき賃金・労働時間問題専門委員会において、(上記 2-(1)・(2)項)に係る協議を進めていることに鑑み、その到達点から中央港湾団交を進めること。

- (2) 職域・業域の確保・労働環境などの整備に係る継続的課題について

- ① 「インランドデポ・港頭地区や隣接地区の物流倉庫が、港湾運送事業者の業域並びに、港湾労働者の職域となるよう取り組む」との 22 春闘合意をもとに、中央労使政策委員会として、インランドデポの実情把握の視察を計画し、共通認識を深め、今後の対策を検討する素地を作ること。
- ② 指定事業体からの 48 歳以上の入会者の年金適用について、「制度の可否については、労使による専門委員会を設置し継続協議する(22 春闘協定)」との確認に基づき、早急に専門委員会を設置し、課題の解決を図ること。
- ③ 標準者賃金の適用要件を「年齢 35 歳・有資格者とする」よう改定することについて、「23 年度実施を目標に検数・検定小委員会で協議する」との 22 春闘合意をふまえ、この履行のために特化した小委員会を開催して、実施の具体化を図ること。
- ④ 関連職種「週休二日制、時間外分母短縮、65 歳定年制実現」について、22 春闘協定に基づき速やかに実施し、日港協は、そのための具体的支援を行うこと。
- ⑤ 65 歳定年制(逡減なし)の実施について、2025 年度(4月 1 日)実施の合意を前提に、早急に実施できるよう、各単組・職種の取り組みを支援すること。
- ⑥ 18 春闘協定において「港湾労働法の全港・全職種適用の合意」を基本に、港労法問題労使検討委員会を中央港湾団交と並行して行い、これを推進するための諸課題の整理や促進方法などについて協議し、全港・全職種適用に向けた取り組みの具体化を図ること。

- (3) 中央労使安全専門委員会において、次の課題を具体化し、実施すること。

- ① 現在進めている、「放射線被害対策健康診断」について、費用負担や対象者の拡大など制度の整備を図ること。
- ② フルハーネスの改善・導入費用などについて具体化を図ること。
- ③ FAN付作業着について、遅くとも 24 年春を目途に導入できるよう取り組む。

- ④ 労災補償に関し、遺族補償・障害等級1～3級について4,000万円とする日港協傘下事業者の取り組み状況と進捗をWGにおいて検証し、産別労災補償制度確立に資すること。

＜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) 産別協定・確認書などの編纂作業を早急に進め、24年10月を目途に完成させること。

以上

＜添付＞ 24春闘要求書別添/24年度あるべき賃金

2024年2月14日  
全国港湾第23発第57号  
港運同盟発24 - 第6号

一般社団法人 日本港運協会  
会長 久保昌三 殿

全国港湾労働組合連合会  
中央執行委員長 真島勝重

全日本港湾運輸労働組合同盟  
会長 足立賢次

### 2024年(令和6年)能登半島地震に係る要求書

さる、2024年1月1日に発生した能登半島地震によって、日本海地区、とりわけ能登半島に位置する七尾港は甚大な被害を受け、港湾労働者とその家族は深刻な生活と雇用不安に直面し、今なお厳しい苦難のもとに置かれている。

七尾市は一部を除き3月まで断水が続くとされ、職場にあっては北陸電力に供給する石炭荷役を主たる事業とする七尾海陸運送(株)とその労働者は、復旧と業務再開の見通しも立たない事態に直面している。

ついては、1月9日付にて雇用対策を柱とする申し入れを行いました。同申し入れの趣旨に沿って、次の要求を提出する。

事態は深刻です。可及的速やかに、且つ、誠意ある対応を図られるよう付言する。

#### 記

1. 両労組が手交した「能登半島地震に関する申し入れ(24年1月9日付)」にもとづき、当該地域の事業継続支援・岸壁や港湾施設、荷役機器の復旧などを、関係行政への働きかけも含め具体化し、一刻も早く対策を講ずること。
2. 七尾海陸運送(株)の事業と港湾労働者が直面する苦難の解決のために日本海地区労使で進めている港運業務と就労確保の取り組みの促進へ助言・指導を行い、これを実効あらしめること。
3. 七尾海陸運送(株)の主力事業は苦境に直面しており、24年6月度の年金支給に当たって事業主負担分を担保できないことが懸念されます。生活再建の渦中で苦しむ七尾海陸運送(株)出身の年金受給権者への年金支給が滞ることは絶対にあってはなりません。

ついては、激甚災害に際して、当該事業者が年金負担ができない場合でも、安定協会が一時立て替えするなどして、年金受給ができるよう措置することを、(一財)港湾労働安定協会に港運労使の意思として申し入れ、具体化すること。

以上