

## 2/14 第1回港荷交渉 労側要求趣旨説明

要求内容につきましては、多岐に亘っております。

その中でも特に、基準内賃上げにつきましては、我々、港荷労協として例年以上に満額獲得に向け、全力を挙げ、取り組みたいと強く、決意を新たにしております。この点につきましては、冒頭に強調させていただきます。

この基準内賃上げにつきましては、これまでの本労使交渉のなかで全力を挙げて、まさに労使一体となって交渉を展開し、妥結合意に至ってきました。

しかし、今般の実情を鑑みたとき、一連の物価上昇に対しまして、実質的な賃上げとして、仲間が生活を営んでいくうえで、所謂『手に乗った』賃上げとなっていないことが、極めて残念ではありますが、そう、いわざるをえません。

また、他産業労使では、既に大幅賃上げについて使用者側は『了解』するともとれる見解を示したことが報道等とおして発表されております。

こうした一連の状況を踏まえまして、先ほど開催されました、第1回中央団交に於きましても、今、私が申し上げた事柄と同様に、3万円以上とする適正な基準内賃上げ要求につきましては、24 港灣春闘の最重要の要求として取り組む旨、宣言をいたしてまいりました。

そういった意味におきまして、賃上げの港灣相場ともいわれている、この本労使交渉が、円満に労使合意ができる環境づくりを、あらゆる手段を用いて労働側としましても、全力で取り組んでいく所存であります。

つまり、所謂、3万円以上の適正賃上げに資する、適正下払い料金確保の取り組みであります。この点につきましては、港灣産別に於ける 23 秋闘の取り組みのなかで、日港協より『適正下払いが困難』とはいわせない旨、約束をとりつけております。

このことは、22・23 港灣春闘の経過のひとつでありました、所謂政府施策の取り組みを振り返るところであります。さきほどの第1回中央団交のなかでも強く迫ってきたことにつきまして、ご報告させていただきます。

そして、近々の情勢として船社等の収益悪化が叫ばれております。

しかしこれまで、天文学的な大増益をあげてきた船社をはじめ港湾ユーザー、港運元請は、果たして、我々港運専業・現業労働者・事業者に対して、納得のいく適正下払いで以て応えてきたでしょうか！

今の港湾ユーザーのいう収益悪化とは、天文学的な大増益のうえにたつてのはなしであります。このような、まやかに我々は左右されてはならないと考えております。

そして、人員不足の問題であります。

この点につきましては、さきほどの第1回中央団交のなかで、3万円以上の適正賃上げ要求と併せまして、日曜の月一回完休（具体的週の全国斉一化）、年末年始例外荷役期間の完休要求として新たに要求を行ってきたところであります。

今、我々港湾労働者を取り巻く労働環境は『魅力ある』とはいえません。

先の全国港湾による全国の仲間のアンケート結果をみましても、ほとんどの仲間で、賃金に不満を感じる。休みがとれない。とあります。

また、日本の屋外労働者、とりわけ我々物流部門に於ける労働者の人員不足が叫ばれる今日、この原因は、明らかに賃金の低さであり、残業や徹夜をしないと食べていけない、休みもとれないといった、労働環境の実態があるからであります。

加えて、コロナ禍の際にはエッセンシャルワーカーとして、国から『重要な基幹産業であるから休まず命がけで働け』といわれ、我々港運専業・現業労働者を大事な労働者と、もちあげておきながら、果たして、我々の労働実態はどうでしょうか。

そして、我々港湾労働者は基幹職種労働者であるにもかかわらず、日本の港湾労働者の賃金は諸外国の港湾労働者と比較しましても、先進国、貿易立国とは到底言えない賃金水準であることが国際会議等をとおしまして明らかとなってきております。

諸外国の港湾労働者は人気のある職種であると声高々にいわれてきました。

つまり、港湾ユーザーは諸外国には、適正な料金、必要な料金を払っていることを意味しております。

こういったことから、我々港湾労働者は、この本労使交渉をとおしまして、中央団交をとおしまして、社会的に、我々の怒りを、行動で以て示す覚悟で取り組んでいく所存でありますことを強く訴えておきます。

そして、所謂、逡減措置の問題であります。

23 港荷協定では、2020 年 2 月 20 日付「確認書」第 1 項について履行するとあります。つまり、各個別対角線交渉について明記されております。

現在、我々の仲間は、62 歳までの定年延長、そして産別協定である 2025 年までの 65 歳定年延長を実施するにあたりまして、同じ職場で就労するにあたり、逡減自体が存在すること自体に、大いに不満を抱いております。この点につきましても、併せて、本春闘での解決を強く求めます。

以 上