


# 全国港湾 Fax 通信

(公・事・取扱注意・親展)(写)	(発番)全国港湾 24FAX第 12 号
(宛先)	2024 年 8 月 5 日
各 四役、中執、単組委員長、地区港湾議長 殿	(発信者) 全国港湾書記局 

(件名)

8/2 労使政策委員会の経過について

(本文)

標記について、下記の通り報告する。

## 記

1. 日 時 2024 年 8 月 2 日(金) 14 時 30 分～16 時 00 分
2. 場 所 港運会館(新橋)地下会議室
3. 出席者 全国港湾：真島、竹内、鈴木(誠)、石橋、玉田、鈴木(龍)、松永、徳里、  
岡部、園田、光部、小嶋、石田、中辻、高島、古澤(オブ)  
港運同盟：足立会長 他  
日 港 協：久保経営労働委員長 他

## 4. 討議経過

(1) 日港協より、前回(6 月 25 日)の委員会で協議し、その後の取り組み状況など諸課題について、各項目毎に回答が行われ、組合側と議論を深めた。なお、前回以降の諸課題については、組合側より文書にて整理して提出していた。

① 産別協定履行＝全体として進んでいるか(特に料金問題)の認識を問うた。

ア. 24 春闘での賃上げ原資の確保の状況はどうか

回答) 現状、日港協としては各元請が原資の確保に向けた活動を行っているとは認識している。各地区からはまだ報告は上がっていない。

労側) 現状と考えを聞いたが、組合側でも 24 春闘の検証として内部で指示文書を出して調査しているが、懸念しているのは料金の課題で賃上げ原資の確保ができていない地区・業種がある。

もし、齟齬があり 24 春闘における検証が滞った場合、24 春闘でのスト権は解除しているが、年間スト権が残されているので行使しなければならない状況に陥らせないよう日港協の指導性を発揮するよう要請する。

イ. 9 月の政府施策「集中取り組み月間」への準備・対応方針は如何に

回答) 業務部からの話では、昨年 3 月・9 月の「集中取り組み月間」の案内が中小企業庁からあったが今年の 3 月は来ていない。9 月の「集中取り組み月間」が始まるので、国交省を通じて中小企業庁へ昨年と同様の文書を出してもらうよう要請する予定。

今年 3 月も周知依頼がなかったため会員事業者には出していない、国交省に再度依頼をしている。その「集中取り組み月間」文書を各事業者に周知徹底するようにしたい。また、日港協内部で議論を深めて何が出来るのか、考えているところである。

労側) 基本的には、行政は「一度文書を出したものを二度出すことはない」と国交省との協議で経験的に感じている。行政から文書が出ないなら出さないという姿勢に受け取れる。それでは 24 春闘協定の主旨からは逸脱している。組合側は、来年に原資がないと回答をしてほしくない。労使関係上で確認されたものに基づく行動を要請する。

労側) 7月31日に中央最低賃金審議会が地域別最低賃金改定額の目安である引き上げ額を全国50円一律引き上げることが答申した。もし答申通りとしたなら、一日350円、月に8,750円上がるということ。原資で考えるなら、最低でも事業者側は倍の料金の引き上げをしておかないと労働者に支払うことができないのではないかと。中小事業者は、料金の引き上げをしないととても難しい。料金を労使がタッグを組んで荷主・メーカー・船社に取りに行かないと前進は図れないと思っている。

② 行政訴訟への責任ある対応、訴訟それ自身を見直すべきではないか。

労側) 独禁法に係る行政訴訟に関して、8月6日に進行協議が行われる。日港協が出した準備書面には、「各店社から産別最賃についての交渉の委任は受けておらず、自ら交渉する必要がない」と断定している。これを看過すれば、都合の悪いことは「委任がない」として交渉を拒否でき、交渉体制を否定するような文書が出ている。交渉当事者として責任を持ち、また、代理人任せにするのではなく、責任ある対応をすべきだ。本当にこのまま、行政訴訟を続けていいのか疑問に思っている。このまま放置すれば、最賃が一向に上がらないままである。

回答) 現在の状況を粛々と進めるしかない。行政訴訟は、経営労働委員長の裁量で決まるものでないと思っている。すべてが労使交渉で決まるものではない。

労側) 港湾労使の最低条件を話し合っている中で経営労働委員のイニシアティブを持ってほしい、行政訴訟の状況を把握しておくべきだ。

労側) 協議は並行線かもしれないが、制度賃金は産別交渉の一つである。日港協が準備書面を出している中で状況把握と文書内容を把握できると思う。もし、労使で歩み寄りが出るのであれば応じるべきだ。

労側) 周知のことと思うが、進行協議に出席できるのは、代表者でなければならず、代理がきかない。代表者同士が今後の方向性を協議するものでオープン協議とは異なるものである。組合側は訴訟を早く終わらせ通常の交渉を行いたいと考えている。

回答) 申し上げにくいことがあることはご承知願いたい。

③ 石炭荷役問題での行政への働きかけ、行政としての対応、「政・労・使会議」に進むことについての進捗は如何に

回答) 日港協としても国交省港湾経済課に幾度となく 24 労使協定を説明している。行政は、エネ庁とも話をした中で説明をしたいと言われている。国交省が6月までに調査を終了しているので、調査の回答を整理して開示してもらえないかと考えている。「政・労・使会議」まではまだかもしれないが、エネ庁との話も聞けると思う。

労側) 石炭問題は、民・民の問題ではない。エネルギー転換政策によって我々労使が被害を被る可能性があり、国に対して責任を問う話である。事業の継続と雇用確保を前提と廃炉によって、当該のところでの就労の機会があるのか、再就職先を求めるのかと

いう議論が必要であり、廃炉の期日が迫る中、労使が具体的なアイデアを議論し固めていく必要がある段階に来ている。事業者と労働者をどう助けるかという課題である。  
回答) 国交省の回答如何で労使が検討する必要があるのではないかと考えている。状況認識を共有して各々の認識のギャップを埋めるのに回答如何での対応を考えたい。組合側の思いや事業者の状況などを再確認したい。

労側) 「政・労・使会議」も大事であるが、国交省大臣が国会で答弁したスタンスに沿って対応することを組合側はチェックしていくことをあらためて申し添えておく。

#### ④ 料金 P/T の開催見通しは如何に

ア. 国交省への問い合わせの結果を質した。

イ. P/T の会議開催を具体化すべく事務折衝に進むことを提起した。

回答) コストが正しく転嫁されているのかを含めて9月中に事務折衝をしたいと考えている。国庫省にも適正料金の収受について話をしている。

労側) 港湾の届け出料金は、1995年(平成7年)のタリフから変わっていない。トラック協会は、地域の運輸局を含めて行政を巻き込んで料金問題を取り組んでいる。

港湾運送事業者は、法律上、料金をもらえないと事業者が文書警告を受けることになっていて、荷主・メーカーにはおとがめはない。港運労使で適正料金をとれるようにしたい。また、料金を引き上げていくことを強調したい。

回答) 港湾の事業者は、圧倒的に中小事業者が多く、この活動は積極的に行いたい。

#### ⑤ 人員不足対策・指定事業体問題への対応状況を質した。

回答) 人員不足対策については、小専門委員会の折衝を7月30日に開催し、労使政策委員会に提案する「港湾労働者不足への対応のための労使の取り組み課題に関する答申(案)」を業側から提案があり、その内容について概ね一致したが、組合側から訂正の箇所が主張され、それをふまえ、訂正した案文を再度8月中に提案し、9月上旬を目途に協議を行う予定。

指定事業体問題については、8月7日に折衝を行う予定。

労側) 指定事業体については、これまでの経過から見てすぐ解決できるとは思っていないが引き続き、協力をお願いしたい。

#### (2) 組合側より具体的に問題提起すべき事項として、下記を提案し協議した。

① 賃金・労働時間問題専門委員会でも提起したが、「5.9協定(完全週休二日制)の見直し」、「年末年始の不稼働」を提起し、日港協として対策の準備を求めた。

回答) 24春闘協定に基づいてフロートチャート(案)を7月30日の賃金・労働時間問題専門委員会で提案して、各地区港運協会・各地区労働組合の意見集約を行ったが、総じてこれまで日曜休日取得について柔軟な対応しているとの回答があり、フロートチャート(案)を運用することは棚上げにしたい。

「日曜日休日取得のガイドライン」の1項目目は、希望する翌月の日曜休日を指定することができていると報告が上がっている。

年末年始については、組合側として現時点で正月休日として例外荷役は行わない考

えであるという強い意思表示があったと船社に言っていていいということなのか。

労側) 例年、船社の要請があってから労使が年末年始の協議を行っているが、元々は主導権は港運労使ではないのか。労使の協議事項であり、11月末に協議をするのは遅いと思う。10月中旬には協議する必要があると考える。年末年始はせめて休みたいというのが、組合の考え方である。

回答) 労使で協議した中で船会社に話をすべきととらまえる。業を司るものとして、ニーズがあるなら稼働させたい。労使のギャップ(割増し・休みの問題等)を協議したい。

② 横須賀フェリーの状況を踏まえた、四者協議の開催を提起した。

労側) 横須賀フェリーが就航して以来、雇用と就労に関して、日港協・神奈川港運協会と組合側が協議しているが、フェリー就航に伴い、RO/RO船やマグロ船がブリッジの関係で着岸できなくなり仕事が無くなっている。引き続き、横須賀市のふ頭整備に働きかけをお願いしたい。

また、フェリー船での職域があるが、現在、棲み分けが出来てなく、本船でのラッシングや駐車場のガイドなどが想定されるが、当該港運事業者がフェリー事業者との話し合いが出来ていない。合意書に基づいて、協議を進めたい。

回答) 四者協議の開催を否定するものではないが、どう決着したいのか、協議の内容についてわからない。進め方が見えてこない。

労側) 協議内容は、不誠実な対応しているフェリー船社に対してフェリー協会が「協議に応じるように」を出来るかをアプローチできるのか。

回答) 個別の事業者を対応することにはなっていない。最初の誘致する入口ですれ違いを起こしている。あらためて、折衝レベルで協議したい。

③ 下請法改正に係る「荷主と物流」の論点への働きかけについて

労側) 今回、中小企業庁がトラック事業者が荷主の下請となる考えを整理することについて、問題意識を持っている。優越的地位の乱用を危惧しており、客観的認識としてアンテナをお互いに張っていきたい。港湾運送事業者と荷主とは対等の関係であるが、どう変化するかまた、変化がないのか。見守りたい。

回答) 組合の提案の通り、情報を共有したい。

(3) 特定利用港湾についてその他として以下の内容を組合側から提案した。

労側) 災害防止の観点から自衛隊が利用するにあたって、特定利用港湾の事業者負担が求められている。11港が指定を受けているが日港協に具体的な話が上がっていないか。

回答) 現在の状況が把握できていない。状況把握したい。

労側) 現段階で日港協が把握していないとは、防衛省から事前に説明がないのか。災害や台湾有事にかこつけて事業者に負担を求めるとは如何なものか。

また、地区港運協会が防衛省と契約するのは効力が発揮されるのか。

回答) 通常、法人格がないと成立しないという認識であり、課題を引き続き協議するため、事務局で調整して次回を開催したい。

以上