


# 全国港湾 Fax 通信

(公・事・取扱注意・親展)(写)	(発番)全国港湾24FAX第23号
(宛先) 各 四役、中執、単組委員長、地区港湾議長 殿	2024 年 10月 28日
	(発信者) 全国港湾書記局 

(件名)

10/28 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10月28日(月) 14時00分~15時35分
2. 場 所 港運会館(新橋)地下会議室
3. 出席者 全国港湾：竹内、松永、岡部、石橋、遠藤、玉田、鈴木(龍)、德里、吉岡、吉岡、古澤、光部、園田、佐竹、赤松、石田、中辻、高島、  
港運同盟：足立会長 他5人  
日 港 協：久保経営労働委員長 他

## 4. 24年度年末年始例外荷役に係る討議経過

- (1) 日港協より、「年末年始の例外荷役」について、前回(10月22日)と10月24日の事務折衝を踏まえて協議した結果を下記の通り報告した。
  - ① 年末年始の稼働日を12月31日、1月2~4日の4日間とも従来通りに稼働願いたい。
  - ② 就労にあたっての労働条件整備は、改善を考慮する。
- (2) 組合側からは、「年末年始の例外荷役」の回答について次の通り主張した。
  - ① 前回(10月22日)の回答でしかない。経過も前回に言った通りで、そもそも、年末年始は「4日休ませてくれ」である。
  - ② 労使協調の立場でせめて2日(12月31日・1月2日)を休めてくれと歩み寄った話をした。この考え方を変えることはなく、4日間の就労は受け入れることはない。
- (3) 日港協からは、現在の置かれている窮状に鑑みと再度の要請があった。
  - ① 組合からは2日稼働、2日不稼働と言われているが、これは4日不稼働と変わりがないとみている。船社のスケジュールでは、ウィークリー配船している船社は一週間、日本の寄港を抜港し、配船しなくなる。
  - ② また、業界内部でも意見が分かれていて、2日だけ開けるなら、いっそ4日間休んだ方がいいのではないか等の意見も出ている。
  - ③ 結果として、船社の日本への寄港が減り、日本離れが一層進むのではないかとこの厳しい状況を聞いていただきたい。
  - ④ これまで年末が近づき、船社からの要請を受けて何とか知恵を絞って労使で乗り切ってきたのが、方向転換された印象を持つ。正月を出勤するのを楽しみにしている人

もいるのも事実ではないか。

⑤ 以上を再度お願いベースで何とか年末年始の4日間を開けていただきたい。

(4) 組合からは、以下の反論と主張を行った。

① 方向転換した印象をもつと言われたが、この課題について24春闘で要求を行っている。日港協は、船社からの要請がないと見えてこないとこれまで言い続けてきたのではないか。大きく方向転換したつもりはない。この課題はこれまで提案してきている。この課題は遅かれ早かれ議論すべきことで、組合側は、せめて2日休むではなく、本来は4日を休むである。

② 正月を出勤するのを楽しみにしている人がいると言われたが、何故そうなのか、例月給が安いからであり、本来、年末年始は休みたいものである。むしろ、出勤を楽しみにしているのは、産別全体として深刻であり、これまで譲ってきた話であり、「魅力ある港湾労働」から見て年末年始を休むことである。

③ 2日(12月31日・1月2日)を休ませてくれといったのは、折衷案でなく、組合側のギリギリの話をした。

(5) 双方の主張を踏まえて、議論を行った。

業側) 年末年始の4日稼働にこだわり、強い希望を持っている。もう少し、交渉の継続をお願いしたい。

労側) 組合は、困惑している。船社の要請があればと言われたが、日港協の主体性を持ってほしい。無責任さを感じる。協議の要請があれば応じる。

業側) これまで年末年始については、船社の要請を受けて協議に入るとというのが従来の形式で日港協としては、船社からの要請を受けてからの位置付けは変わらない。

労側) 組合は、船社からの要請があるであろうと考え、年末に混乱を起こさないよう春闘要求として提出した。これまでの内容と主張は変わらないといわざるを得ない。

5. 年末年始の課題については、一旦棚上げして、24春闘の継続課題の進捗状況について双方で確認し、議論を行った。

(1) 料金P/Tと横須賀港に係る四者協議は、11月11~22日の間に開催するよう準備を進めている。

(2) 人員不足対策小委員会での答申(案)について、業側の提案を受けて組合側の意見を取りまとめたので、再度提案する。

(3) 安全専門小委員会については、日程を調整中。

労側) 熱中症アラートの対応については、国からは見解があるが拘束力がない。アラートが発動中は仕事をどうするのか、停めた仕事をいつ再開するのか等、定義がない。慎重な協議が要る、毎年気温が上昇している中、問題視と危機感を持っている。

業側) 仕事を停めた時、誰が責任を取るか等は安全専門委員会だけでは難しい。

労側) 労使安全専門委員会ですら議論したらいいのではないか。

## 6. その他

- (1) 日本カーバイト㈱から「シアナミド輸入に関する要望書」が日港協宛に来ている。内容として、
- ① 2013 年におきた爆裂事故を受けてリーファーコンテナ（荷姿ポリドラム入り）で輸入されるものに限定しているのを、タンクコンテナでの輸入を許可してもらいたい。
  - ② 現在、ドイツ品のみの輸入が許可されているが、他国からの輸入も許可してもらいたい。  
その理由として、ヨーロッパではタンクコンテナが主流であり、コストがかかる。ポリドラムでの輸入はその都度廃棄していて、SDGs の観点から再利用可能なコンテナで輸送したいとあった。
  - ④ 組合として要望を持ち帰り、メーカーの話聞くのも含めて検討したいとした。
- (2) 組合より、経産省から国交省を通じて「港湾における中古自動車等の放射線の状況等に関する説明会の開催」を 11 月下旬から 12 月はじめに横浜・名古屋・大阪で開催する旨の説明を受けた。組合としては、この問題は警戒感を持っている。労使で一定の対応を斉一化したいので、対応を教えてくださいと、日港協も検討中として提案に応じることとした。

7. 一旦休憩後、日港協は、年末年始について組合からの話を真摯に受け止めつつも結論に至らず、交渉を閉じずに応じていただきたいとした。組合は、協議には応じるが考えは変わらないと答えた。

8. 労使政策員会後に事務折衝を行ったが、双方の主張を聞いて組合側は、明日（29 日）に常任中執があるので、再度、日港協の訴えを伝えて今後の協議をどうするのか日港協に伝えることとした。

以上