

2012年度の主なたたかいの経過と総括（案）

I はじめに

全港湾は、第83回定期全国大会で決定した2012・13年度運動方針にもとづき、「①新自由主義による規制緩和、競争社会に反対し、貧困をなくし、格差社会を是正する。②港湾産業、運輸産業における産別運動を強化するとともに、地域共闘、課題別共闘を重視し、たたかう労働戦線の再構築を図る。③働く者の立場に立った政治の実現のためにたたかう。④全港湾を強く大きくする。」ことをたたかってきました。

2012年秋年末では、港湾年金の登録の開始、港労法問題労使検討委員会の取り組み、料金問題WGの取り組みなど春闘確認事項の履行、具体化の取り組みを進めてきました。そのなかで港湾年金は2月から登録作業が再開することができました。

2012年12月16日の総選挙で民主党は壊滅的敗北を喫し、自民・公明による第二次安倍内閣が発足しました。安倍内閣は、小泉政権の構造改革政策が格差、貧困の拡大をもたらしたことの失敗に対する反省もなく、金融緩和、公共投資の拡大、産業・労働分野の規制緩和を三本の矢として構造改革政策を推進してきました。港湾においては、戦略港湾や港湾運営の民営化策が表面化し、港湾法の一部改正も行われました。港湾法の一部改正については、付帯決議を上げさせるなどの取り組みを進めてきました。

2013年春闘を組織するに当たっては「①震災・原発事故とデフレ不況の厳しい情勢を跳ね返し、雇用職域確保、賃金労働条件の引き上げ②産別制度政策要求のたたかい③脱原発、TPP反対をはじめとした国民的諸課題の取り組み④組織の拡大」を掲げて春闘をたたいました。

以下、2012年度の主なたたかいの経過と総括について提起します。（詳細は別冊の「一般活動報告書」に収録してあります。

II 2012年秋年末闘争

2012年秋年末闘争の経過と総括については、第34回中央委員会において討議しています。ここでは、その要点について記載しました。

1 冬季一時金闘争

(1) たたかいの経過

- ① 各地方は、第2回中執で決定した昨年同季の率・額を下回らない要求設定を行い、10月15日から11月8日までに要求書を提出しました。
- ② 12月14日現在、闘争分会全体では362分会中の281分会（78%）に有額回答が示されました。回答額平均は462、335円で、昨年同時期の435、091円を27、

244円上回る結果となりました。率では1.60ヶ月となりました。妥結額平均は、463、056円となり、昨年実績429、503円を33、553円上回る結果となりました。

- ③ 連合（12月5日現在）の集計では、加重平均679、419円で、昨年同時期の680、447円を17、089円下回っています。国民春闘共闘（12月6日現在）の集計では、加重平均716、231円で、昨年同時期の670、168円を46、063円上回っています。

(2) たたかいの総括

- ① 回答額平均は462、335円、妥結額平均は463、056円、率は1.71ヶ月となり、速報分会に限れば、東日本大震災、リーマンショック以前の回答水準を回復しました。トラックについても2004年以来8年ぶりに前年金額を上回ることができました。組合員の団結とたたかいが作り出した成果です。しかし、労働組合の組織率はより低下し、非正規など労働者全体の生活水準は低下しています。産別、地域運動の強化が求められています。

2 秋年末における到達闘争

いくつかの地方で定年延長の取り組みを行いました。秋年末では解決せずに春闘の統一闘争に引き継がれました。

III 2013年春闘

1 全産業の取り組み

- (1) 安倍首相が2月に日本経団連に対し賃上げ要請をおこない、その後の動向が注目されていましたが、流通業のセブン&アイ・ホールディングスが賃上げ実施、イトーヨーカ堂がベア実施（907円）に踏み切るなど、賃金引き上げの動きが出てきました。

しかし、5月10日経団連の集計によれば、23業種307社のうち193社の加重平均は1.59%、365円。昨年の同時期と率で0.34%減、額で1、116円減となり、昭和31年の春闘開始以来、最低の賃上げ率となりました。

- (2) 連合は12月の中央委員会において、「1%を目安に適正な賃金配分」とする要求を決定しました。3月13日の集中回答日では、トヨタ自動車が一時的に昨年の妥結額を27万円上回る5カ月プラス30万円（組合員平均205万円、年収換算で5.5%増）の満額回答、ホンダが0.9カ月増の5.9カ月、日産自動車が0.2カ月増の5.5カ月に、マツダを除く自動車大手は一時的に満額回答を得ました。電機大手は、日立、東芝、三菱電機、NEC等が定昇を維持となっています。

5月10日発表の第5回回答集計では、平均賃金方式で5、044円、1.77%、昨年同

時期と比較すると額で74円、率で0.02%増となりました。連合中小共闘が5月10日発表した第5回回答集計では、平均賃金方式で3,904円、1.62%、昨年同時期と比較すると額で55円減、率で0.01%減となっています。

- (3) 国民春闘共闘が5月16日発表した第6回回答集計では、加重平均で5,953円、2.02%、昨年同時期より額で532円、率で0.19%上回っています。
- (4) けんり春闘は1月24日100名の参加で発足集会を開催しました。中小春闘の山場として、4月9日中央行動として、経団連前250名で要請行動を取り組みました。
- (5) 交運労協は政策要求を2月19日の幹事会で決定し、3月14日に国交省に提出しました。3月8日には400名の結集で春闘決起集会を開催しました。4月8日には国交省港湾局関係交渉を行い、4月10日国交省自動車局交渉を行いました。

2 全国港湾各単組の取り組み

- (1) 全国港湾の各組合の要求はつぎのとおりです。日港労連と港運同盟で構成する港荷労協は20,000円、検数労連は一律15,000円、検定労連の海事検定が平均で12,162円、新検が平均で11,670円、大港労組が20,000円、全倉運は3%+ α でした。
- (2) 全港湾、全倉運以外の全国港湾の各組合は、回答指定日を決定せずに要求し、4月中旬にずれ込むことも想定した長期闘争を意識した取り組みをすすめました。全国港湾は「産別制度と個別賃上げを結合した取り組み」として、例年以上に制度交渉と個別賃金の結合を強調した方針を打ち出しました。
- (3) 港荷労協の交渉は2月21日1,000円の回答が示された後、4回の交渉が行われ上積み回答はありませんでした。3月29日4,000円の回答があり、4月3日に4,800円で妥結しました。大港労組は4月4日に、4,800円で妥結しました。
- (4) 4月12日日検が4,808円、全検A職が4,848円で妥結、検定は4月11日海事検定が4,911円、4月12日新検が4798円で解決しました。全倉運は4月22日時点で10単組が終結したものの、多くの組合が交渉中で、4月22日時点の回答額は加重平均4381円となっています。

3 全港湾の取り組み

- (1) 全港湾は、12月の深刻なデフレ状況の中で方針討議をすすめてきましたが、今年に入って安倍政権のインフレ政策が明らかになり、円安・株高がすすむなど情勢が変化したため、要求額の設定では多くの議論がありました。2月13日、14日に開催した第34回中央委員会で基本給一律10,000円引き上げと定年延長65歳の全国統一要求を決定し、昨年以上を獲得するためのたたかう決意を確認しました。各地方、支部は3月8日までに要求書を提出しました。

(2) 3月16日に第6回中央執行委員会を開催し、3月29日の時限ストの取り組みと定年延長の取り組みについて確認をしました。3月27日に第7回中央執行委員会を開催し、4月5日の未解決支部・分会の統一行動を確認するとともに、全国港湾の制度闘争が解決するまでは、全港湾の要求が解決しても、たたかう体制を維持し、全国港湾の指示に基づき行動していくことを確認しました。

(3) 3月29日の2時間の時限ストライキを背景に、3月28日の回答指定日前段から交渉をすすめてきました。28日は363分会中104分会(28%)に有額回答が示され、回答額平均は2,995円、率で1.09%、昨年同時期と比べ90円の減となりました。妥結額平均は3,225円(有額回答を得た分会中の53%が妥結)となっています。

全港湾統一要求に掲げた65歳までの定年延長についても、各地方、精力的に交渉をおこないました。

(4) 5月8日現在、363分会中273分会(75%)に有額回答が示され、回答額平均は3,182円、率で1.12%、昨年同時期と比べ275円上回っています。妥結額平均は3,253円(有額回答を得た分会中の90%が妥結)となっています。ほぼ、震災・リーマンショック以前の水準に達した金額となりました。しかし妥結額平均の中身は、昨年ゼロ回答の分会が有額回答を引き出したことなどで金額を押し上げたものであり、多くの分会で実際の妥結金額は昨年並みとなっています。

職種別に見ると、港湾職種では回答額平均が3,624円で昨年同時期と比べて351円の増、トラック職種では回答額平均が1,558円で昨年同時期と比べて102円の増、一般職種では回答額平均が2,764円で昨年同時期と比べて384円の減となっています。

(5) 神戸支部山陽バス分会は、全国的に私鉄のバス部門分社化が進むなか、分社化による賃金や年間休日などの労働条件引き下げに苦しむ山陽バス(株)の運転手約140人が、2012年11月に神戸支部に加入することによって結成されました。

神戸支部は、13春闘の団体交渉で「運転手が身体を休められるように、73日の年間休日を104日にせよ」と求めてきましたが、会社は一貫して改善に後ろ向きで、4月4日の第7回団体交渉で交渉は決裂しました。

5月15日、山陽バス(株)において始発からストライキを決行、全港湾関西地本の仲間、地域の仲間も駆けつけ、総勢240人が参加するストライキ闘争となりました。警察の異常な介入で、支援の仲間が逮捕されるという事態にも発展しましたが、スト突入後5時間が経過して、ようやく会社が組合と話し合いの場を持ち、ストライキを解除しました。

その後、3回の事務折衝を行ったうえ、6月21日に団体交渉をもち、会社からの正式な回答を受けました。回答は、「年間休日を87日とし、特別有給休日を新たに3日加える」というもので、「8月からスタートしたい」ということでした。要求の104日に届かない回答ですが、春闘期に回答があった特別有給休日3日を加え、年間休日が93日となることから、「ス

タート後も事務折衝、交渉を繰り返し、可能な限り年間休日を増やしていくこと」を前提に合意しました。

4 定年延長などの取り組み

- (1) 本年4月からは年金支給年齢が段階的に引き上げられ、60歳以降、無年金状態となるために、定年後の生活確保は緊急課題でした。具体的には、個別企業における定年延長の取り組みが急務であり、全港湾は2013春闘の統一要求として取り組みました。また、全国港湾としても、産別課題として65歳までの定年延長を日港協に要求しました。
- (2) 定年延長について3年前から取り組みをすすめてきた関西地方大阪支部は、一昨年从小委員会交渉をすすめてきました。その結果、61歳までの定年延長について、争議中の分会などを除きおおむね全分会で4月23日に妥結し、支部と統一協定を締結しました。賃金は60歳時賃金の85%から100%で確認しました。
- (3) 秋年末闘争から定年延長要求に取り組んでいた東北地本は、3月6日からの無期限時間外拒否・休日出勤拒否を通告する中で、3月4日に継続雇用として妥結しました。条件は「①60歳以降65歳までの賃金を60歳時の賃金の85%、②年休も含め休日については60歳までの条件を同一にする③すでに雇用延長に入っている労働者の賃金は60歳賃金の75%とする」などです。
- (4) 3月28日の回答指定日には各地方で定年延長についての交渉が行われましたが、多くの地方が65歳まで雇用を確保するものの、定年延長については継続協議となっています。
- (5) (一般社団法人)全日検、(一般社団法人)日本貨物検数協会に対し、2月28日定年延長、指定事業体、産別協定などの事項について中央交渉を行うよう申し入れました。

全日検は4月5日まで4度にわたって中央交渉を行うものの、不誠実な回答に終始したために決裂しました。4月12日始業時からの時限ストライキ通告の中で、4月11日に「①定年延長について産別協定に準じた協定の締結②無年金者に対する当面の措置として一ヶ月平均25,000円の補てん制度の確立」で合意しました。

日本貨物検数協会は、当初中央交渉の前例はないとして交渉に難色を示しました。名古屋支部日検分会へのオルグなどたたかう体制を確立する中で、3月26日の中央交渉で「①定年延長などについての中央協議②12年12月に確認した補てん制度の活用」などで合意し、4月12日に調印しました。

- (6) 全日検、日本貨物検数協会に対し、昨年11月に改正派遣法に基づく申し入れを行い、13春闘で上記申し入れ事項による交渉をすすめてきました。その結果、指定事業体について中央交渉をすることは合意しましたが、具体的には継続協議との確認にとどまっています。

5 たたかいの総括

(1) 連合の春季生活改善闘争における賃金闘争は「産別自決」を基本に取り組みられていますが、大手の企業別賃金交渉が主体です。その結果、ベアなし定昇確保、定昇+なにがしということで、多くの組合が終結しています。実質の賃金引き上げ金額の非公式発表はあるものの明確になりません。多くの労働者、中小労働者の目標となる金額が明確にならない、相場のない春闘となっています。

また、業績は一時金に反映させるとしていますが、一時金ほど大手と中小、元請けと下請け、正規と非正規の格差が大きいのが実態です。まさに春闘は全労働者の生活改善のたたかいから、一部大手企業労働者だけの改善にとどまってしまうほど後退しています。政府の賃金引き上げ要請も形式でしかありませんでした。中小労働者、非正規労働者も含めた労働者全体の生活改善をめざす春闘の再構築が求められています。

(2) 港荷労協や検数などの賃金交渉は、中央団交での制度要求の交渉と並行して取り組みられました。

3月29日制度要求についてはほぼ合意に達した時点でも、全国港湾はストライキを解除せずに、適正料金支払いに関する協定の検証として未解決組合の賃金交渉を支えました。

(3) 全港湾は、回答指定日を重視して取り組んできており3月28日に有額回答や妥結が集中しましたが、金額は昨年並みにとどまりました。産別最賃から基準賃金に到達する賃金カーブを確保するための賃上げには届かず、大手労組の定期昇給と比較しても低い金額となりました。安倍政権のインフレ政策によって、物価上昇が生活を直撃します。来春闘に向けたたかう体制の強化が求められています。

(4) 中央委員会において、安倍政権のインフレ政策に対し、例年以上のたたかいを取り組むことが確認されました。しかし昨年並みをベースとしたたたかいに終始したのが実態です。要求額の引き上げをはじめ、集団交渉の強化、統一闘争の強化、妥結時における上部組織の指導など、例年以上のたたかいについて、十分な大衆討議を行い、「自らの力で賃金引き上げをたたかい取る」という春闘のたたかう体制の構築が求められています。

(5) 高年齢者雇用安定法では、定年延長や定年制の廃止とともに「継続雇用」をみとめており、高年齢者雇用安定法は高年齢者の労働条件改善につながってはいません。そのような状況のなかでしたが、65歳までの定年延長を13春闘統一要求として取り組むことができました。一部の地方・支部が労働条件の引き上げを実現したものの、ほとんどの地方が、定年延長については継続協議にとどまりました。65歳定年延長の確認、現行労使協定の前進という中央委員会の確認からすれば十分な成果とはいえません。

IV 夏季一時金闘争

1 要求と主なたたかい

夏季一時金闘争は、昨年同期の率・額を下回らない要求を地方ごとに決定して要求することにしました。各地方は、要求を6月上旬に提出し、交渉日を設定し6月下旬を解決目標にたた

かいました。7月12日までに全分会の中で77%の分会に回答があり、そのうち94%の分会が妥結しました。

2 たたかいの結果

- (1) 7月12日現在、148速報分会中133分会(89%)に有額回答が示され、速報分会の回答額平均は472、579円(1.62か月)となっています。回答を受けた分会のうち127分会(95%)が妥結し、妥結額平均は475、504円となっています。[参考：速報分会の2012年妥結額実績は478、308円、2011年妥結額実績は423、638円]
- (2) 全闘争分会で見ると、350闘争分会中269分会(77%)に有額回答が示され、闘争分会の回答額平均は446、006円(昨年同時期の回答額439、331円を3、204円上回っている)となっています。回答を受けた分会のうち252分会(94%)が妥結し、妥結額平均は452、323円となっています。[参考：闘争分会の2012年妥結額実績は450、577円、2011年妥結額実績は、401、699円]
- (3) 職種別で見ると、港湾職種の回答額平均は481、245円(昨年同時期の回答額477、295円を3、950円上回っている)、トラック職種の回答額平均は292、780円(昨年同時期の回答額280、240円を12、540円上回っている)、一般職種の回答額平均は414、980円(昨年同時期の回答額434、738円を19、758円下回っている)となっています。

3 他労組の状況

検数労連は6月26日に妥結し、全日検は(A・B職平均)347、795円+ α 、日検は462、282円+ α で妥結しました。検定労連は、新日検が6月18日に平均650、000円、海事検定が7月8日に700、000円+ α で妥結しました。全倉運は6月28日現在31組合が妥結し、加重平均で685、521円(2.486ヶ月)となっています。

経団連が5月30日発表した、2013年夏季賞与・一時金の大手企業業種別妥結状況(加重平均)の第1回集計によると、調査対象(21業種240社)のうち、16業種132社(55%)で妥結しています。このうち、平均額がわかっている13業種64社の総平均額は846、376円です。前年の妥結額(788、316円)と比べて、額・率ともにプラス(58、060円増、7.37%増)となっています。

しかし、連合が5月10日公表した第5回回答集計によれば、1、034組合、84万人の集計で、2013年夏季一時金の加重平均は649、174円(前年実績654、181円)、月数では2.09か月(同2.10か月)で昨年より金額で4、993円、

月数で0.01ヶ月下がっています。連合の交通運輸関係は488、644円（前年実績484、661円）、月数では2.68か月（同2.56か月）で昨年より金額で3、983円ですが月数では0.12ヶ月下がっています。

国民春闘共闘が6月25日発表した第2回集計によると、781組合中433組合に回答があり、加重平均で726、892円（前年実績688、784円）となっており前年同期金額を38、108円上回っています。

4 たたかいの総括

今年度の全港湾の夏季一時金は、全体で昨年妥結額より平均3、204円上回りました。港湾では平均3、950円上回っています。トラックは平均で12、540円上回りました。闘争分会全体の妥結額は446、006円となっています。

政府の賃上げ要請に業績反映は一時金に反映させるとした財界の意向がだされました。しかし、一時金の増額は輸出関連の大手企業の正社員にたいしてだけでした。安倍政権の経済政策は民間中小、運輸関係などに働く労働者の一時金にはまったく無関係でした。わたしたち労働者にとって、たたかう体制がなければ、賃金、一時金の引き上げはできません。

V 主な闘争課題の取り組み

1 合理化反対、雇用保障闘争

- (1) 各地方で合理化反対闘争を取り組んでいます、全国的なたたかいはありませんでした。
- (2) 中央本部のもと13支部15事業所で労働者供給事業を行っています。そのほか5支部で労供事業を行っています。中央本部と支部を合わせて、供給事業者が75社、供給対象組合員が月平均775人（常時供給組合員413人、臨時供給組合員362人）となっています。介護家政職支部としての労働者供給事業は3事業所171名となっています。
- (3) 労供対策会議

5月30日労供対策会議を開催し、中央本部労供事業の経過、労供労組協の取り組みの経過について報告を行い、厚労省職種分類・職業名改訂に伴う中央本部許可取得職種の再編について確認しました。また、次年度の労供対策会議の取り組みと会議の設定についてまとめました。

(4) 介護家政職支部のたたかい

- ① 11月16日、中央本部、関東地本、介護家政職支部による厚生労働省老健局交渉を行い、介護労働者の処遇改善を求めました。
- ② 3月7日、中央本部、関東地本、介護家政職支部による昨年秋から継続となっている課題について、厚生労働省老健局交渉を行いました。交渉では、介護家政職支部が主張してきた賃金率に対し、概ね同数値の認識にあることが厚労省は答弁し、従来から報告されていた経営実態調査を基にした数値との差異について、調査すべきとの追及を行いました。ま

た、今後も、具体的内容を精査し、意見・情報交換の場として継続していくことを確認しました。

2 労働者の権利確立と組織攻撃に対するたたかい

(1) 沖縄地本沖縄セメント分会のたたかい

- ① 2010年12月冬季一時金交渉拒否・不当労働行為からストライキに至った案件で12年8月13日沖縄県労働委員会にてあっせん案受諾、9月4日那覇地方裁判所にて和解成立し、係争中のすべての闘争終結となりました。和解内容は、「1. 団体交渉の円滑化、2. 相互信頼関係の構築努力、3. 全ての紛争の終局」です。
- ② 12年冬季一時金交渉において、沖縄地方本部は冬季一時金に多大な影響を及ぼしている査定項目及び査定方法について事前開示を求めるも、会社は「会社の裁量権」「判例がある」と繰り返すばかりの不誠実団交を繰り返すため、3月22日沖縄県労働委員会に不当労働行為救済申立を行いました。会社の一方的な人事考課による個々人に対する賃金差別と非開示、自己査定と会社による査定の間に大きな乖離がある問題や査定の明確な論拠等、明らかな賃金差別であり、昨年の和解内容にある団体交渉の円滑化及び相互信頼関係の構築努力を真向否定するものであります。

(2) 東京支部浪速通運分会解雇撤回闘争の全面勝利について

浪速通運(株)に就労する4名の労働者は社内労組に限界を感じて2008年9月に全港湾東京支部に加入しました。翌日に加入通知と団体交渉を申し入れると、その1週間後に嘘の理由で4名は突然解雇されました。

裁判闘争において平成22年8月26日に東京地裁から「不当労働行為性を判断するまでもなく解雇権の濫用として無効である」と判決が下り、その後の控訴審でも東京高裁は会社側の控訴棄却として地裁判決が維持され、そして最高裁では平成24年2月9日「上告審として受理しない」として解雇無効が確定しました。

その後職場復帰についての団体交渉を進めるものの、交渉を積み重ねるが、なかなか解決に至らず、最終的には平成25年4月15日にトップ交渉をおこなう事となり、労組側は全港湾中央本部伊藤委員長と東京支部都澤委員長で会社側は社長と管理本部長付が出席して交渉が行われました。最後は伊藤委員長と井口社長との交渉となり謝罪・原職復帰・解決金等で基本合意に至り、協定書の調整などをへて5月31日付で本協定を締結して浪速通運解雇争議はすべてにおいて解決することとなりました。

6月16日付で浪速通運東京支店へ復帰して、7月1日より大型トラックドライバーとして就労しています。

(3) 四国地本丸久分会のたたかい

全港湾四国地方直轄丸久分会は、2010年9月27日に一人分会として結成しました。結

成後3回の団体交渉を行いました。奥村組合員は、2010年12月1日にトラック全損事故を理由に普通解雇処分されました。

解雇を受け、2011年2月10日に松山地裁西條支部に地位確認請求訴訟を申し立てました。しかし、2013年5月15日の判決は、原告の請求を棄却するというものでした。判決内容は、年間6000時間近くに上る総拘束時間や過重労働による蓄積疲労について全く考慮せず、事故の重大性のみを焦点を当てた不当判決でした。

四国地本はただちに高松高裁に控訴しました。控訴に当たり、過重労働による蓄積疲労の回復の度合いや、蓄積疲労状態での注意力の低下などの医学的意見書を提出します。また、2009年10月に関西支店で過労死事件を起こしたにもかかわらず、なんら業務改善を行わなかった結果、2012年4月に長時間労働などで、運輸局から運行停止処分を受けたことなど、丸久という会社がいかに悪質企業であるかを主張することで勝利に導く方針です。

(4) 中国支部三同分会の組合差別・不当労働行為に対するたたかい

2009年12月12日21名で全港灣に加入した三同分会は、2010年6月から団交拒否、配車差別の不当労働行為救済申し立てをたたかい、12月には労働協約順守と配車差別是正について確認をしてきました。そして、これまでの配車差別で生じた不利益に対する「差額請求訴訟」を行ってきましたが、今年6月4日で16回目の審理を終えました。

裁判所は13回目の審理から和解を提案してきました。組合員は「不当労働行為救済申し立ての和解後も労使協定や労働法規を守っていない会社の姿勢」に対する不信が根深く、7月8日の裁判所の和解にたいする双方の意向確認では、労使双方が和解を受託しませんでした。8月21日から尋問が開始されることとなります。

職場では業務に使用した通行料金の19%を無断で賃金から控除し、一時金算出に際して年次有給休暇を取得した日数を欠勤とするなど不利益扱いを強行しています。また、組合員が業務遂行上の安全確保措置を求めると「車から降りろ」と威圧するなどの労働基準法違反も相次いでいます。夏季一時金要求での団体交渉の中で事実関係を具体的に把握した後に、新たな法的対応も準備する予定です。

(5) 大阪支部多摩物流分会のたたかい

2007年10月、組合結成当初は、事前協議同意約款の締結し、統一集団交渉出席するなど労使関係がスタートしました。しかし2008年夏季一時金より弁護士だけが団交に出席し、不誠実団交を繰り返すようになり、2010年春闘、同夏季一時金、同冬季一時金は不誠実な団交姿勢の結果合意に至らず、冬季一時金の団交途中で弁護士が退席し、その後、団交拒否を繰り返すありさまでした。

そのため組合は、荷主のヨドバシカメラに対して要請行動をおこなったところ、「会社の信用を傷つけた」として組合員4名全員、1週間の出勤停止懲戒処分を強行しました。組合は、大阪府労働委員会に対して不当労働行為救済申立、大阪地裁に懲戒処分撤回の裁判を提訴しま

した。

2012年10月、大阪地裁で懲戒処分撤回の完全勝利和解を実現し、2013年4月、大阪府労働委員会は、組合の主張を全面的に認め、会社に対して不利益取扱、団交拒否、支配介入の不当労働行為の救済命令が出されました。現在、会社が府労委命令を不服とし中労委に上げましたが、荷主ヨドバシカメラへの行動を強化し、全面解決に向けて奮闘中です。

(6) 大阪支部日渉分会のたたかい

2012年8月、大阪と滋賀の営業所に所属しているキャリアカー運転手4名と配車係2名で分会結成通告をした途端に、群馬県太田市に本社がある会社は猛烈な組合つぶしの攻撃を加えてきました。

配車係には、通勤時間片道2時間から3時間もかかる配置転換を強行し、配転先では、配車の仕事を奪い、監視カメラのもとで電話番などを押し付けています。運転手の組合員には、徹底した配車差別で干し上げ、一月5万円から10万円の収入ダウンを強いています。さらに会社は、ささいなこと、言いがかりに近いことで（例えば、本社に直行せよと指示したのに、営業所に立ち寄ったことは、業務命令違反）、懲戒処分の警告書を乱発しています。さらに形式的な団交を繰り返し、本年3月からは団交拒否に至りました。

組合は、大阪府労働委員会に対して不当労働行為救済申立を行うと同時に、残業代請求裁判を取り組んでいます。本年3月には48時間ストを打ち抜くと同時に、荷主であるスバルが黙認している違法積載車の摘発行動など群馬県現地における波動的な抗議行動を続けています。

(7) 神戸支部姫路伊藤分会のたたかい

2009年9月30日、「組合つぶし」を目的とする会社の偽装解散により、神戸支部姫路伊藤分会の仲間が不当にも解雇されてから、3年9カ月が経過しました。伊藤運輸は組合つぶしのために、それまでの「伊藤運輸」という会社を偽装解散し組合員を排除したうえで、「イトウメタル」という別会社を設立し、「伊藤運輸」が行っていた事業を「イトウメタル」に採用した非組合員で営んでいます。

この不当解雇に対して、神戸支部では兵庫県労働委員会に「不当労働行為救済申立」を行うとともに、同年12月には神戸地方裁判所姫路支部に「地位確認請求訴訟」を提起しました。

そして、2013年6月26日一審判決が出されましたが、偽装倒産であることを認めず「企業の真実解散に伴う解雇は有効」として、組合側の主張に対し「請求棄却」という反動判決でした。このような、偽装倒産による組合つぶしを容認するならば、たたかう労働組合に対する攻撃はますます拡大することになります。神戸支部と姫路伊藤分会はすぐさまイトウメタル前での抗議闘争を再開しています。地域共闘の拡大、高裁での闘争、地労委でのたたかいなどあらゆる場でのたたかいを展開し、組合員全員の解雇撤回を求めています。

3 労災職業病防止と福利厚生の充実

(1) 労災職業病対策会議

5月21日、22日、労災職業病対策会議を開催しました。議題は、①コンテナクレーン逸走防止対策の徹底の概要、②港湾における保安対策の経過、③全国港湾安全専門委員会経過確認を中心として、次年度方針の補強を取りまとめました。

(2) 港湾労災防止経過

平成24年度は、第11次労働災害防止計画の最終年度であり、休業4日以上死傷者数は156人となり、第10次最終年度の平成19年の198人との比較で約21%、前年の179人との比較でも約10%減少しました。死亡者数は4人となり、死亡・重篤災害の撲滅までに至っておりません。一方、港湾貨物運送事業で、健康診断の有所見率は56.9%と3年続けて減少しています。

4 国民的制度政策要求

(1) 労働法制の改悪の動き、5・15集会の取り組み

5月15日「首切り自由は許さない」（日航争議支援共闘等）の取り組みが行われました。「首切り自由は許さない」という1点での共闘が実現し、全労連・全労協・東京地評などが一同に結集、700名が結集しました。

同じ5月15日、労働弁護団主催の「解雇規制の規制緩和」に反対する集会が200名の参加で開催され、労働弁護団、連合などから報告を受けました。「不当解雇に対する金銭和解を容認」、「解雇の自由」をもたらす規制緩和に反対するたたかいは、労働弁護団の呼び掛けにより、ナショナルセンターの枠を超える広がりを見せています。

5 反戦、反核、平和と民主主義、環境を守るたたかい

2011年3月の福島第一原発事故から、脱原発1000万人アクションなどの運動に参加し、脱原発の取り組みを進めてきました。そして、秋年末闘争では、「脱原発社会をめざす労働者実行委員会」に加わり、多くの労働組合に脱原発のたたかひへの結集を呼び掛けてきました。また、オスプレイ配備反対のたたかひ、5・15沖縄平和行進など反戦平和のたたかひを進めてきました。今後とも脱原発や反戦・平和の課題での共闘、共同の取り組みの拡大が必要です。全港湾としての取り組みは以下のとおりです。

(1) 脱原発のたたかひ

- ① 9月30日、水戸市においてJCO臨界事故13周年集会が開催され、東北地方20名、関東地方4名、中央本部1名が参加しました。
- ② 10月13日、さようなら原発1000万人アクション日比谷野音集会が開催され関東地方10名中央本部4名が参加しました。
- ③ 11月20日「脱原発社会をめざす労働者実行委員会」の発足集会が開催され本部から3

名が出席しました。

- ④ 12月7日、8日、もんじゅを廃炉に全国集会が開催され、日本海地方3名、関西地方2名、中央本部1名が参加しました。
- ⑤ 「脱原発社会をめざす労働者実行委員会」により12月14日、脱原発映画上映会が開催され、「原発の町を追われて」（制作：堀切さとみ氏）が上映されました。関東地方7名、中央本部2名が参加しました。
- ⑥ 2月15日、脱原発労働者実行委員会主催の「福島とつながる2・15労働者集会、原発NO！憲法Yes！」が教育会館大ホールで開催され480名が参加し、全港湾からは関東地方13名、中央本部2名が参加しました。集会では鎌田慧氏が講演をおこなうとともに、各職場から「脱原発職場宣言」を出していこうとの運動の行動提起がおこなわれました。
- ⑦ 2月23日、24日、原発災害を忘れないために、福島の実態を知るために「福島フィールドワーク」が全国一般や全日建とともに取り組まれ、福島市渡利地区～三春町～いわき市、広野町、楡葉町を訪れました。全港湾からは関西地方2名、四国地方1名、九州地方2名、東北地方3名、中央本部2名の計10名（+地元参加者）が参加しました。
- ⑧ 3月9日、「つながろうフクシマ！ようなら原発大集会」が東京・明治公園で開催され関東地方16名、中央本部4名が参加しました。
- ⑨ 3月11日、東日本大震災・福島原発事故から丁度2年目の日、「つながろうフクシマ！さようなら原発講演会」が東京・大井町のキュリアン大ホールで開催され関東地方7名、中央本部2名が参加しました。
- ⑩ 3月23日「原発のない福島を！県民大集会に」が福島市で開催され、関東3名、中央本部2名、東北地方60名をはじめ、四国、沖縄などから参加しました。
- ⑪ 4月6日、7日反核燃の日全国集会が開催され、東北地方から2名が参加しました。
- ⑫ 6月2日「6・2つながろうフクシマ！さようなら原発集会」が芝公園で開催され、関東地方から15名、本部から4名が参加しました。

(2) 反戦反基地闘争

- ① 11月4日、オスプレイ配備抗議集会が東京・芝公園で開催され、11月5日開催の青年対策会議に出席する青年部メンバー等16名と中央本部2名が参加しました。集会には4000名が結集しました。
- ② 11月9日、山口県山口市で第49回護憲大会が開催され、関西地方から2名、中央本部1名が参加しました。
- ③ 11月30日、12月1日、食とみどり、水を守る全国集会が開催され、関西地方から2名が参加しました。
- ④ 12月23日、「オスプレイ配備反対！米兵による凶悪事件糾弾！怒りの御万人大行動」が沖縄県宜野湾市内で開催され3,000人が参加しました。中央本部からは伊藤委員長が

参加しました。

- ⑤ 1月27日、「オスプレイ配備撤回！普天間基地の閉鎖・撤去！県内移設断念！NO O S P R E Y 東京集会」が日比谷公園でおこなわれ4000名が結集しました。沖縄からは全41市町村長及び議員等が総上京、オスプレイ配備の撤回、普天間基地閉鎖・撤去を強く訴えました。関東地方20名、沖縄地方1名、中央本部5名、計26名が参加しました。
- ⑥ 4月24日沖縄平和行進事前学習会が行われ、山内参議院議員、藤本平和フォーラム事務局長の講演を受けました。関東地方から16名が参加しました。
- ⑦ 5月16日～20日沖縄平和行進がおこなわれ、全港湾から62名が参加、全日建や全国一般など三単産全体で85名の参加となりました。

VI 港湾労働者のたたかい

1 制度政策要求と要求の特徴

- (1) 全国港湾は1月21日、22日の中央委員会で「13年度労働条件改善に関する要求書」と「港湾政策並びに労働政策にかかわる申し入れ書」の二本の要求を決定し、1月30日第1回中央団交において提出しました。労働条件改善の要求として労使交渉課題と政策課題申し入れとして労使で取り組みが必要な政策課題をわけて提出することで、交渉の争点を明確にしました。
- (2) 「13年度労働条件改善に関する要求書」について、全国港湾は第1回団交から「適正料金支払い」を賃上げで検証することを主張しました。統一労働協約の労働条件への適用と労働条件の引き上げをめざし、65歳定年、地区団交権、週休二日制の全国適用、港湾労働法の全港全職種適用などの項目が要求となりました。また、これまでの継続交渉となっている件については、継続課題として各委員会の進捗状況をふまえ、中央団交で追及する姿勢を明確にしました。
- (3) 「港湾政策並びに労働政策にかかわる申し入れ書」は認可料金、港湾労働法全港全職種適用、港湾運営会社、アスベスト対策、海コン安全運送法等の政策課題で、労使だけで解決できない案件です。業側の姿勢をただすとともに労使の協力の必要性を訴えています。

2 たたかいの経過

- (1) 2月28日第2回中央団交が開催され、業側は要求に対して「責任をもって回答できるものが少なく、日港協として確約できない項目が多々ある」として、検討できる項目は「福利厚生分担金問題」だけであると回答しました。そして、労使構成の協議機関で協議すべきものとして「①労使政策委員会で扱う項目②既設の専門委員会などで扱う項目」とし、定年延長、時間外割増は個別企業が対応するもので中央団交での交渉対象から外すことを回答してきました。

- (2) 13春闘中央行動として3月14日に、全国から200人を結集して国交省・厚労省及び財務省への申し入れと座り込み行動を行いました。翌15日には一班4名編成50班で、総勢204名の議員に港湾政策、労働政策に関する要請行動を行いました。そして、11時から約1時間、丸の内デモを貫徹しました。
- (3) 3月14日第3回団交が開催され、業側は前回同様「労使協議のあり方」による項目の整理の仕方を発言するのみでした。組合はこの回答に抗議し、行動の留保（ストライキの予告）を通告しました。
- (4) 3月27日の第4回団交で業側は、定年延長や港労法問題、地区協議体制などで若干前進するニュアンスの回答を示したが、組合は不満とし3月31日始業時から4月1日始業時までの就労拒否を通告しました。
- (5) 3月29日、ストを前にして第5回団交が行われました。業側は、適正料金収受の指導を徹底すると重ねて回答したうえで、定年延長、港労法問題、地区協議体制などで一定の前進を示しました。組合は「前進した回答と評価するが、適正料金収受による賃上げへの反映は不十分」と反論しました。しかし、不満ながらも業側の回答に一定の評価をしたうえで、今後の賃金交渉における企業側の誠意ある交渉を求めて3月31日のストライキを4月7日に延期することとしました。
- (6) 4月3日第6回団交において、業側からの「福利厚生分担金の50%回復、石綿被害での国への責任追及」の回答に対し、組合から「産別制度について労使の了解点に達したが、料金収受に関する確認の検証を個別賃上げで行っていく」と返答しました。その上で組合から「a.4月7日のストライキは解除しないこと。b.地区協議体制とは団体交渉と解釈していること。c.港労法全港全職種適用についての業側のさらなる理解が必要であること」と回答しました。
- (7) 4月5日全国港湾は港運同盟と合同戦術会議を開催し、各単産の賃上げ動向をふまえ、4月7日のストライキ解除を決定し同日日港協に通知しました。4月15日の全国港湾と港運同盟との合同戦術会議において、4月3日付で日港協との仮協定を調印することを確認しました。
- (8) 5月8日に全国港湾と日港協の間で本協定を調印しました。同日日港協は「2013年度港湾労働組合との春闘協定にかかわる対応について」として、全国の地区港運協会長宛に適正料金収受、支払いに関する要請文を出しました。

3 港湾年金登録について

- (1) 2010年春闘で新規登録を確認してから、具体的登録の実施を求めてたたかってきました。2012春闘で登録の再再確認をしたうえで、11月29日安定協会に港湾年金制度運営委員会および年金制度運営小委員会が設置され、2013年1月25日に港湾労働者

年金制度規定の改正を確認しました。2月1日より年金登録作業がすすめられています。

- (2) 各地方で、各企業での労使合意の上、年金登録の準備をすすめてきました。今春闘前段から各地区で雇用対策委員会を開催し、年金登録申請を行いました。
- (3) 4月24日第4回年金制度運営小委員会が開催され、2002年に全港湾に加盟した東北地方ひたち支部191名の新規登録も承認されるなど、76事業者、2,843名の新規登録が確認されました。加入承認日、登録日は5月1日付です。
- (4) 7月3日、第5回年金制度運営小委員会が開催され、4月11日～6月10日までの申請を審査し、鹿島港湾（関東地方鹿島港分会）107名が新規登録されるなど、152社4,066名が規定を満たしていると確認、7月10日付登録としました。また、地区雇用対策委員からの要望で登録申請の期間について検討し、「①登録申請期限の変更は行わない。②期間内に申請が困難な場合は7月31日まで困難な理由を報告したうえで、2014年1月31日まで申請する。登録の扱いは7月31日までに申請があったものとして扱う」ことを確認しました。
- (5) 港運事業者における年金適用から漏れた労働者の対策もすすんでいます。全日検は4月3日の中央交渉で、港湾年金に該当しない組合員に対し港湾産別協定の58条6項港湾年金規定の中に定められている「6大港および地方港における港湾運送事業の許可企業の上記以外（＝港湾年金適用対象者以外）の労働者については、港湾年金に対応した措置を関係労使で協議して決めるものとする」という項目にもとづき、「企業として同等の措置をとる（＝年金同額分を支給する）」ことを確認しました。

4 妥結内容とたたかひの総括

- (1) 全国港湾は日港協の要求項目整理提案を跳ねのけて、要求事項の多くに具体的な回答を引き出しました。協定書冒頭の適正料金、適正コストの支払いに関する協定について、「日港協の指導」について「個別賃上げで検証する」として、産別協定を個別賃金交渉へ波及させることができました。
- (2) 協定締結に当たって、これまでの「日港協の指導」から「傘下会員の取り組み」と変更し、日港協加盟の各企業自身が負うべき責任として協定としました。その結果、産別協定を順守することについての各企業の責任は、これまで以上に大きくなっています。
- (3) 定年延長について「高年齢者雇用安定法に基づき定年延長について理解し」と同法の中の定年延長についての理解を確認し、各企業（傘下会員）は「前向きに取り組む」とともに「港湾労働者の生活安定等環境の整備に努力する」ことが確認されました。定年延長の取り組みの足掛かりとなる確認です。
- (4) 三島川之江港の指定港化に関する昨年の確認の中で、「特別会員」などで現状が固定化することが懸念されていました。しかし、13春闘において、あらためて三島川之江港の指定港化について、「日港協は国交省に申し入れる」ことが確認されました。春闘協定に基づき、

三島川之江港の指定港化に向けての取り組み強化が今後の課題です。

- (5) 福利分担金は減額した分の50%が復活しました。港湾福利厚生は荷主・ユーザー、元請の負担で港湾の福利厚生を充実させる基金制度です。本来港湾の福利厚生の充実にはもっと基金の拡大が必要です。福利基金削減に歯止めをかけ、復活をさせていくうえでの成果といえます。
- (6) 港湾労働法の全港全職種適用について、労使の検討委員会の中で「地方港の事業者に賛成意見はない」との調査報告が出されるなど、港労法の適用拡大の論議は難航していました。しかし、小委員会の中で組合側から論点整理を提案し、港湾労働法の全港・全職種適用と現行港湾労働法の問題点の検討を整理することにより、13春闘協定の中で「前向きに協議する」ことの確認に結び付けることができました。今後は地方港労使の港労法に対する理解を深めることが必要です。
- (7) 地区協議体制について、東日本地区の北海道、東北、日本海における当事労使の協議体制を継続することとしました。まとめの団交で、全国港湾から「地区協議と言っても組合としては実質団交として判断している」との見解を明確にしました。地方における地区団交について、産別協定の第3条「団体交渉権は、必要な地区においても確立する」との確認にもとづく取り組みが必要です。

VII 海コン・トラック労働者のたたかい

1 海コン・トラック対策の取り組み

(1) 全港湾海コン・トラック対策会議

- ① 11月28日～29日、第1回合同対策会議を開催し、「①海コン安全運送法の国会審議経過、②国際コンテナの収納（積み付け）に関するガイドライン改正専門家会合経過、③海コン陸上輸送のための検討会経過、④各地方報告」を受け、秋年末から2013年春闘にかけての各地方運輸局要請案の作成を行いました。また、海コン部会として、全国港湾への取り組み方針について確認しました。
- ② 4月16日～17日、第1回合同対策会議を開催しました。16日は合同会議議題として、各地方運輸局要請の経過報告と新高速乗合バス制度の問題点について議論した。また、全国統一での各地方整備局交渉（45Fコンテナ条件緩和）を確認しました。
- ③ 17日は国交省自動車局、道路局を中心とした要請行動を行い、各地方での要請行動の経過、現状の問題点について、要請しました。
- ④ 6月4日～5日、第1回海コン対策会議を開催しました。4日は自動車局安全政策課との意見交換を行い、「海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」が設置され、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン（案）」、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル（案）」の修正検討の中身と、今後モデル港を選定して「モデル発見是

正要領ワーキンググループ」を設置し、ガイドライン案・マニュアル案のフォローアップをしていくことの説明及び意見交換を行いました。また、各地方整備局交渉経過報告を受け、45フィートシャーシ問題について、引き続き注視していくこと、関西地方で要請行動を行ったシール切り等の実態について全国的に調査をおこない、問題が把握できたら、是正要請を一斉におこなっていくことを検討していくことを確認しました。

(2) 海コン安全運送法制定について

2010年3月に閣議決定され、国会提出後、審議未了、廃案となり、2012年3月一部修正を加え、閣議決定されましたが通常国会では審議未了、秋の臨時国会に継続審議となる中で期待を寄せていた中、11月16日衆議院解散により、廃案となりました。この間、9月の自動車局概算要求説明会や、10月には自動車局長への三役による具体的な法案成立に向けての要請を行うとともに、13春闘時に全港湾としての要請行動、全国港湾申し入れ行動を行いました。

(3) 国交省自動車局・海コン陸上輸送のための検討会・経過

- ① 平成24年度は国交省主催で計3回の検討会が開催され、目標であった「海コン安全輸送マニュアル（案）」が作成されました。
- ② 国土交通省は、海コンの安全対策を引き続き推進するため、関係者間の協力によって進める取り組みの検討・実施・フォローアップを目的として「国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策会議」を設置し、第1回5月7日、第2回6月11日と全港湾から参加しました。

(4) 国際ルールの動向について

10月9日国際コンテナの収納（積み付け）に関するガイドライン改正専門家会合に向けた準備説明会が国交省で開催され、全港湾から1名参加しました。また、6月4日には国交省自動車局と全港湾海コン部会の意見交換が行われ、国際海上コンテナにかかる国際ルールの動向について、説明を受けました。現在協議している国際ガイドラインの改正作業は、2013年11月の第4回専門家会合を経て、2014年度中にIMO、ILO、UNECEにおいて承認手続き終了後、2015年度発行予定を目指しています。また、SOLAS条約改正作業は2013年9月頃IMOの小委員会において内容を確定し、2014年12月頃承認手続きが行われた後、2016年12月頃にSOLAS条約発効予定となり、コンテナ1本毎の所定の測定方法に基づく正確な重量情報提供を荷送人から船長に対して義務付ける予定となっています。

2 交運労協トラック部会

- (1) 8月7日第5回トラック部会が開催され、2013年度活動方針案について確認しました。
- (2) 11月21日、自動車局の「自動車運送事業に対する監査のあり方に関する検討会」の「中間

とりまとめ」の報告並びに意見交換会が開催されました。

- (3) 1月31日第1回トラック部会が開催され、13年度の政策課題及び政策要求について議論しました。
- (4) 4月3日、国土交通省において、交運労協「2013年政策・制度要求」の総合要求について総合政策局交渉を行い、全港湾から1名が参加しました。全港湾から喫緊の課題として、国際海上コンテナの安全輸送対策について、特に国際安全輸送ルールの徹底と安全運送法の早期制定と国内法の整備について要請しました。
- (5) 4月10日、国土交通省において、交運労協2013政策・制度要求の自動車局交渉を行い、全港湾から1名参加しました。交渉では、「参入要件審査の強化と最低車両台数規制の見直し」、「トラック運送業に対する緊急措置の徹底」、「適正運賃の収受に向けた対策」「国際海陸一貫運送コンテナの安全運送」などに関する質問や要請を行いました。全港湾からは、特に、国際海陸一貫運送コンテナの安全運送法について早期制定を求めるとともに、日・中・韓三国間シャーシ相互乗り入れの問題点についても要請しました。

VIII 組織ならびに連帯の強化と拡大

1 組織の動向

- (1) 2012年8月以降2013年7月の中執までの新規分会結成と消滅組織は、次のとおりです。12分会を新たに組織し、203名の組合員が加入しました。しかし、退職、企業閉鎖などで18分会が消滅し、51名が脱退しました。差し引きで、分会数は6分会減少しましたが、加入が脱退を152名上回っています。
- (2) 2012年7月1日現在で10、641名の組合員が中央登録されていましたが、2013年7月1日現在では10、586名になりました。組織全体では55名の減少です。年齢構成上大きな人数を占めていた「団塊の世代」の大半が、継続雇用の年齢もすぎて、職場を離れています。組合員の確保と運動の継承のためにも、さらに組織拡大に努力する必要があります。

2 組織の強化

- (1) 11月5日各地方1名の青年部が出席で青年対策会議を開催し、青年対策交流会議の準備、青年活動全般の意見交換を行ってきました。2月16日～18日徳島で第16回青年対策交流会が開催され74名が出席しました。
- (2) 第48期中央労働講座第1講座を6月6日から3日間開催し、36名が参加しました。組織拡大の入門講座が中心で講師を全て常任で行い、グループ討論に常任と教宣副部長が参加しました。第二講座は11月、第三講座を2014年6月に予定し、同一の出席者で取り組むことを確認しています。

- (3) 港湾労働を月1回、12号発行し、FAXニュースは秋年末闘争、春闘など現在18号まで発行しています。また、全港湾メールマガジンは2011年12月1日から始め、現在44号まで発行しています。ホームページは、現在年間20万アクセスに増加し、6月7日に100万アクセスを突破しました。

3 組織拡大の取り組み

- (1) 組織拡大を重点課題として取り組んできました。組織拡大の体制づくり、計画検討、組織拡大基金の活用などについて組織部会（10月3日第1回組織部会～7月12日第6回組織部会）を開催してきました。全地方から組織拡大計画書が提出されました。まだ、結果につながってはいませんが、組織拡大の取り組みは始まっています。
- (2) 組織拡大キャンペーンのために、組織拡大ビラ6種類中3種類を新たなデザインに変更し、組織拡大用桃太郎旗は新たに2種類作成しました。また、関西地本では、新たなビラを作成するなど取り組みが行われました。しかし、駅頭ビラ配布などこれまでの手法ではなかなか反応がないなどの指摘もあり、今後の取り組みについて再検討が必要です。

4 共闘の強化

- (1) 全国港湾の連合体化について

全国港湾は連合体となって5年になります。運営上は「具体的取り組みに関しては全体の合意を前提とする機関運営」（全国港湾2012年度運動方針案より）として、組織上は従来の運動を踏襲していますが、組織強化として2010年より委員長専従体制をとっています。2004年度以降は、闘争資金を取り崩しての財政運営が続いてきましたが、2011年春闘で福利厚生対策費2000万円を確保し、当面の財政確立をしています。

2012年の大会と13年中央委員会で、全国港湾は会費による財政の確立をめざし、2013年7月からの会費値上げを提案しました。本年度の全国港湾第6回大会での議題の一つとして、会費問題が討議をされることとなりますが、全国港湾の財政は、港湾産別運動をどう発展させるのか、各単産の専従と全国港湾の専従の協力体制を踏まえ、全国港湾の役職員体制をどうするのかなどをベースに検討されなければなりません。

- (2) 全国港湾、海員組合、港運同盟による海港労協が結成されて4年目です。しかし、昨年からITF福利基金還元をめぐる調整不調から、7月2日からのFOC、POC第91次キャンペーンについても取り組みはできていません。海港労協の幹事会も開催されておらず、港湾・海員の共闘強化、港湾労働者の国際連帯としてのPOCキャンペーンの取り組みの強化という点から早期の解決が求められます。
- (3) 交運労協について

2012年9月16日、2013年政府概算要求要請行動として海事局・港湾局交渉が

おこなわれました。国交省から予算概算要求概要が示されました。政策要求については2月19日の幹事会で決定し、3月14日に国土交通省に提出しました。

10月4日、交運労協総会が開催され、交通基本法の早期制定を求める等の運動方針を採択し、役員選出では伊藤委員長が交運労協副議長に選出されました。

3月8日、交運労協春闘決起集会が開かれ、関東地方から11名、中央本部から4名が参加しました。5月29日、30日熱海市で第19回交通政策研究集会が開催され、中央本部常任全員が出席しました。

- (4) 全港湾、全国一般全国協、全日建の三単産は、福島フィールドワークの実施など脱原発の取り組みを共同で進めました。また、沖縄平和行進の事前学習会をおこない、沖縄平和行進を共同で運営するなど運動の広がりをつくるようにしてきました。また、4月30日、徳島でメーデー前夜祭を開催しました。

5 国際交流、連帯行動

(1) PBH勝利集会

2012年11月、PBH（パシフィック・ビーチ・ホテル）社より ILWU（国際港湾倉庫労組）に対し、13年1月よりホテルの運営管理を Highgate Hotels LP 社に委託し、従業員は全員転籍する旨の予告を受け、直ちに ILWU と交渉委員会は会議を行いました。そして、12月29日 ILWU と Highgate 社は労働協約の内容について合意に達し、延べ10年以上に渡った闘争が全面解決しました。この報告を受け、全港湾の要請で現地ハワイより書記長及び現地担当者2名が4月26日日本での PBH 争議解決報告集会に参加しました。この間、ILWU の来日報告集会や旅行業協会要請行動、署名活動を通じて国際連帯し、2度に渡る日本からの訪問団派遣による現地激励連帯行動を展開してきました。日本の労働組合の垣根を超え、日本においても多くの争議支援の輪が広がりました。まさしく労働者が団結してたたかって掴み取った勝利であり、日本の不当労働行為でたたかっている多くの仲間にも勇気が湧いてくる勝利であります。

(2) 中国海員建設工会訪日団

7月22日～26日、中国海員建設工会代表団5名が訪日し、全港湾との友好連帯を深めました。全港湾と中国海員工会は1953年から友好交流関係を築いて、不定期ですが、相互に代表団を派遣し、相互理解、友好連帯を深めています。今回は2010年について7回目の訪日代表団となりました。

(3) 国際会議への参加

- ① 9月20日～25日にかけて、ILWUハワイ支部大会に伊藤委員長が招待され参加しました。
- ② 9月24日～29日、交運労協のベトナム訪問団に松本書記長が参加しました。

- ③ 安定協会海外労働事情視察 11月4日～11日の日程でおこなわれ、イギリス、イタリア等を訪問し真島書記次長が参加しました。
- ④ 11月4日～13日、ニュージーランド海事労働組合（MUNZ）定期大会に伊藤委員長が出席しました。オークランド港では、民間運営会社が組合員ほぼ全員を解雇し外部に業務委託する動きがありましたが、ストライキで撤回させています。しかし、スト破りの派遣労働者の労働組合がつくられ、MUNZ組合員に対する労働条件の切り下げ攻撃が続いています。
- ⑤ 5月12日～18日、ITF アジア太平洋地域総会（香港）が開催され、全港湾からは松永副委員長、真島書記次長が参加しました。

以 上