

2009年春闘方針（案）

I 09春闘を組織するにあたって

- 1 アメリカの金融危機にはじまった世界的経済危機によって、非正規労働者の大量解雇が始まり、今後非正規、正規を問わず多くの労働者の雇用が脅かされようとしています。一企業の労使間で解決できる問題ではありません。全国港湾を軸とした産業別闘争を強化し、労働条件の引き上げをめざし2009年春闘をたたかいます。
- 2 新自由主義政策の結果、働く者の権利は奪われ、格差と貧困が拡大し、大きな社会問題となっています。非正規労働者の課題を取り組み、労働条件の底上げを図ることこそが労働者全体の労働条件の水準を引き上げていく事になります。全港湾は、中小企業労働者、非正規労働者の側に立ち雇用確保、労働条件引き上げのとりくみと非正規雇用を作り出した派遣法の抜本改正の取り組みを結合し2009年春闘をたたかいます。
- 3 自民・公明政権は日米軍事一体化での軍事拡大を進め、規制緩和により社会保障の解体を進め、国民生活を犠牲にしてきました。差別を許さず、平和な社会づくりをめざすために、政権交替、革新政党の前進、働く者のための政治の実現をめざして2009年春闘をたたかいます。
- 4 全組合員が一丸となって組織の強化拡大を取り組み、全港湾をさらに強く、大きくするために奮闘します。

II 情勢の特徴について

1 政治経済情勢

- (1) いま資本主義経済は、戦後最大の危機を迎えているといわれています。アメリカのサブプライムローンの焦げ付きに端を発した金融危機は、アメリカで3番目といわれた大手リーマンブラザースからはじまり、ヨーロッパの金融機関やB r i c sなどの成長著しい新興国まで巻き込む世界全体の金融危機となりました。この金融危機を各国は税金投入で乗り切ろうとしていますが、アメリカのGM、フォード、GEなどの経営危機にみられる製造業の経営難は”实体经济”の危機となっており、1980年代のレーガン、サッチャーから始まった新自由主義政治の破綻にほかなりません。
- (2) 失業にあえぎ差別に苦しむ人々や労働組合の草の根運動によって、オバマ米大統領は誕生しました。しかしアメリカ政府の現状は、イラク、アフガン戦争による天文学的戦費によって膨大な財政赤字を抱えている状態であり、地方には依然として保守勢力の影響の根強い社会環境があります。オバマ新政権は社会保障の不備などに対する国民の不満に応えなければなりません、難題は山積しています。
- (3) 一方軍事的にはブッシュのアメリカ国際軍事戦略、テロとの戦争（すべての民衆に対する武力支配）戦略が失敗に終わったといえます。しかし、オバマ氏はアフ

ガニスタンへの増派など公言しています。アメリカの単独行動主義に取って代わって、国際協調を口実にした軍事同盟の強化を懸念しなければなりません。それは、日本を含めた他国への軍事費負担を強制するものとなりかねません。アメリカの軍事支配の目論見で壊されてしまった世界秩序は、国家間の経済格差を拡大し、貧困の蔓延化とテロの増殖を生み出してしまいました。地球から飢餓と貧困をなくしていくことが、テロと戦争の悪循環を断ち切る道です。そのために、長期的視野で平和と国際協調関係を作り上げていく努力が求められています。

- (4) 安倍内閣に替わって登場した福田内閣も政権を投げ出し麻生内閣が発足しました。短命政権と見られていましたが、解散引き伸ばし延命策を図っています。しかし支持率は早くも不支持が支持を上回ってしまうなどきわめて脆弱な政権であり、国民が求めてきた後期高齢者医療制度の廃止や社会保障制度の向上、派遣法の改正とワーキングプアの対策などにはなんら手をつけず、国庫予算のばら撒きに過ぎない「定額給付金」によって選挙対策のために国民の目を欺くことだけを腐心しています。
- (5) 日本経済は主として対米輸出に依存をしてきたために、金融危機によるアメリカ経済の影響の直撃を受けました。すでに、自動車・電機などの大手製造業は30,000人にのぼる非正規労働者を解雇しようとしています。下請けや関連のみならず中小事業者などを含めると10数万人の失業者が出るといわれています。社会保障が不十分の中での失業は、貧困と飢餓を生み出すとともに犯罪の温床にもなっています。そして失業者の増大は正規労働者の労働条件の引き下げ、長時間労働と低賃金を生む予備軍となってくるのです。
- (6) 社会不安と戦争の関係は密接です。田母神(たもがみ)俊雄航空幕僚長が政府見解に反するいわゆる「靖国史観」といわれる好戦的な主張を展開してきたのは偶然ではありません。厳しい経済情勢の中では、必ず侵略戦争等によって財界の利益を守ろうとする勢力が出てきます。小泉、安倍、福田と続いた内閣の中で、憲法9条を変えるための手続法が作られ、田母神のような反動自衛隊幹部が登用されてきたのです。
- (7) 非正規労働者が増大し、不安定な雇用労働者が増えています。この影響は正規労働者にも影響し労働者全体の賃金が低下し長時間労働も拡大しています。
 - ① 総務省統計局は11月28日、10月の全国消費者物価指数を発表しました。それによると、総合指数は102.6%で前月比0.1%下落、生鮮食品を除く総合指数は102.4で、前月比0.2%低下しましたが2.4~2.6%の物価高となっています。総合指数の前月比が下落した要因は、交通・通信費などで、食料・被服類は上昇しました。
 - ② 日銀が10月に発表した生活意識調査によると、景気感について「よくなった」は一昨年の11.6%から0.6%に減少、「悪くなった」は23%から81%ま

で増加しました。物価についても一昨年は「上がった」「少しあがっている」が25%しかなかったものが95%に増加し、「ほとんど変わらない」「下がった」という答えは75%であったものが5%まで激減しました。不況と物価高が同時に進行する「スタグフレーション」が生活意識の中でも実感させられているということも裏付けています。

- ③ 総務省が10月31日発表した9月の完全失業率（季節調整値）によれば、完全失業率は2008年7月から0.2ポイント改善して4.00%となりました。しかし、厚生労働省が同日発表した9月の有効求人倍率は、2008年7月から0.03ポイント悪化して0.84倍となり、2004年8月以来、約4年ぶりの低水準で、10ヶ月連続で1倍を割り込んでいます。失業率はほぼ横ばいですが、労働保険に加入していない非正規労働者の雇い止めに数字に十分に反映されているとはいえません。
- ④ 厚生労働省は11月28日、採用内定取消しの通知を受けた大学生等からの相談に対応するため、全国の学生職業総合支援センターなどに「特別相談窓口」を設置すると発表しました。11月の時点で各ハローワークを通じて確認した採用取消し件数は、大学生が302人、高校生が29人となっていますが、全国的にはまだまだ多くの採用取消があるといわれており、景気の後退が若者を直撃しています。
- ⑤ 国際的な金融不安の広がり、国内景気が後退している現状を踏まえ、麻生首相が12月1日、日本経団連の御手洗会長ら経済界首脳を集め、2009年春闘での賃金引き上げを求めました。過去にも安倍、福田の両首相が企業利益の家計への還元のため、経済界に春闘での賃上げを促したことはあったが、春闘が本格化する前に首相が賃上げ要請するのは極めて異例のことです。
- ⑥ 日本経団連は、12月9日の緊急提言において、今後高齢化が急速に進む中で、セーフティ・ネットに綻びが生じないように目配りをしつつ、中長期的に持続可能な経済の身の丈にあった社会保障制度の確立が急務となっており、「中福祉・中負担」の社会保障を実現していくこととしました。極端な規制緩和による社会混乱を警戒しつつも、基礎年金も含めてその財源は消費税とするなど、あくまで国民負担によって乗り切ろうとしています。

(8) 派遣法の抜本改正の取り組み

- ① 9月24日、厚労省の労働政策審議会職業安定分科会労働力需給制度部会(労政審需給制度部会)が建議を行いました。内容は現行の派遣制度が「一定の役割を果たしているが、日雇い派遣や長期派遣、禁止業務・二重派遣などの問題が出ている」との判断の上で実質上具体策ないまま法案が作られ、11月4日国会に提出されました。
- ② 10月3日日弁連人権擁護大会で派遣法の抜本改正を求める内容の決議が採択さ

れました。多くの労働団体によびかけられ、三単産をはじめとする中小関係労組、非正規ユニオンや全労連、全労協が結集して、派遣法抜本改正を求める行動が始まっています。09春闘の課題として、総選挙にむけての取り組みが求められています。

2 港湾をとりまく情勢

- (1) 06年5月に施行された地方港の規制緩和から2年が経過し、労働者保有基準について猶予期間も今年5月に終わりました。労働者保有基準を満たすための協同組合は全国で設立されました。また、港運協会単位に全地区で港湾安定化協議会が設立されとともに県毎の分科会も設立されました。このような活動を通して新規参入対策に取り組んでいます。
- (2) 今年3月に取りまとめられた交通政策審議会答申は「わが国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方」と題し、①スーパー中枢港湾政策の推進による基幹航路の維持・確保、②わが国産業・経済活動を支えるアジア物流ネットワークの実現、③企業活動の拠点としての臨海部空間の利用の促進、④港湾手続きの統一化・簡素化を図るなど増大する国際物流に対応した港湾サービスのいっそうの向上について取り組むとなっています。
- (3) スーパー中枢港湾については神戸港で24時間ゲートオープンなどの「社会実験」が行われ、共同デポにおける作業体制などについて労使政策委員会で協議し、11月27日受け渡し作業の責任と17時以降の作業、土日の作業や本格稼動前段の協議などについて覚書を交わしました。また、名古屋港飛島コンテナターミナル(TCB)では無人化荷役、自動搬送台車(AGV)などの活用などの実験を進めてきました。11月25日に名古屋地区で雇用確保・職域拡大、安全対策や作業基準などについて確認書を取り交わし28日に中央労使確認となりました。
- (4) 荷主、異事業からの参入は港頭地域の土地を確保することから始まることが多いために、昨年全国で港湾管理者に対し土地の異業者への貸与、売却を行わないよう申し入れてきました。交通政策審議会答申で臨海部空間の利用促進が示されましたが、指定した「臨海部産業エリア」の土地利用についての規制を大幅に緩和するものであり、新規参入につながる懸念があります。11月に徳山下松港の特定運営事業者として認定を受け運営を開始しており、東北の港湾においても「臨海部産業エリア」導入の動きがあり警戒が必要です。
- (5) 邦船大手3社(日本郵船、商船三井、川崎汽船)の09年中間決算報告によると、日本郵船と商船三井、川崎汽船が半期ベースでそろって史上最高の経常利益となり、売上高も過去最高を記録しました。しかし、09年3月期連結業績予想は好調だったドライバルクが急落し、経常利益を従来予想に比べ、商船三井が6%、川崎汽船が13%引き下げる反面、郵船は従来予想を据え置くなど3社3様となっています。コンテナ船事業への依存度の相違などで、収益傾向も分かれています。

す。

3 海コン、トラックの状況

- (1) 政府は1990年に「物流2法」を施行し、トラック事業については、免許制から許可制へ、運賃・料金は許可制から事前届出へ、最低保有台数を7台から5台にしました。2002年6月には、運賃・料金制度の事後届出制への移行、営業区域制度の撤廃、減価償却簿の添付の廃止などを含んだ「新物流3法」が施行されました。
- (2) 1990年の規制緩和後、トラック運送業者数は2005年には5割り増しとなり62、000社を超え、その新規参入は、9割弱が保有車輛5台の零細な事業者でこの産業を取り巻く環境は極めて厳しい競争状況にさらされています。これらの零細な事業者は、競争が激しく繰り広げられるなかで車輛の実働率を維持するために、荷主・元請け事業者から提示される低運賃を受け入れざるを得ず、結果として運賃の引き下げの要因になっています。
- (3) 政府は、こうした規制緩和による運賃低下で、2005年度の消費者余剰（規制緩和により得られたメリット）は3・5兆円と推計しています。
- (4) 政府は、経済的規制を取り外しても社会的規制を強化しようとしてきませんでした。ところが、トラック産業は、排ガス規制の対応や原油価格の急激な高騰で、大幅なコスト増を余儀なくされ、このまま放置され適切な運賃転嫁がすすまない場合は、我が国の物流基盤が維持できなくなる状況に陥っています。そこで政府は、今年3月、軽油価格高騰に対処するためのトラック運送事業に対する緊急措置（トラック運送業における下請け・荷主適正取引推進ガイドライン、トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン）を発出しましたが実効性が伴わず労働者の労働条件切り下げが行われこの産業からの転職者が多発しています。
- (5) 4月に厚生労働省は「交通労働災害防止のためのガイドライン」を改正しました。自動車運転者の睡眠時間を確保することに配慮した労働時間管理・走行管理の充実とともに新たに荷主・元請の配慮を加えています。
- (6) 全港湾が提起したトラック事業者の社会労働保険加入問題は、国土交通省が、7月から許可要件にする、巡回監査の対象とする、行政処分の対象とすることを決め前進しています。

4 各労働団体の取組み

- (1) 連合は、①賃金改定の取組み、②長時間労働是正や割増率の引き上げなど労働時間の取組み、③中小組合の賃金改善・格差是正、④パート労働者等の処遇改善や高齢者対策、男女平等などのワークルールの取組みを課題とした構想を掲げ、賃上げによる内需拡大の実現として8年ぶりにベア要求を出しました。賃金カーブを維持した上での物価上昇に見合うベア、ただし中小の場合で賃金カーブ算定ができない場合9000円以上（賃金カーブ維持分4500円）、そしてパー

ト時給については「誰もが時給1000円」を要求するとしています。

- (2) 全労連を中心とする国民春闘共闘委員会は、「貧困・生活危機突破の大運動で、変えるぞ大企業中心社会」をスローガンに、①生活賃金、ベア獲得をめざす賃金闘争、②働くルールの確立、雇用確保、③社会保障の充実、消費税率引き上げ反対、④憲法改悪阻止などを重点課題として取り組むとしています。
- (3) 交運労協は、交通運輸労働者の政策要求の実現を図るとともに、連合部門別連絡会議と連携を図りながら単組間の連絡調整を行なうことにしています。2月下旬に政策要求を提出し、3月6日（金）に総決起集会を予定しています。
- (4) 全国港湾は、09春闘を取り巻く環境が港運労使にとって極めて厳しい状況であること、その上で連合体化元年としての産別闘争を構築することをめざし、①港湾秩序維持と雇用・職域の確保②基準賃金および時間外割り増しの引き上げ③産別協約の整理と協定遵守④港労法の全港全職種への適用⑤港湾年金の制度改革⑥地区団交権の確立⑦派遣法抜本改正など国民的諸課題、という6点を軸に取り組むこととしています。09春闘戦術としては2月～3月で制度要求をたたかい、3月下旬～4月上旬に個別賃金の山場を設定していくこととしています。

Ⅲ 具体的な要求について

1 賃金、産別制度賃金の引き上げ

- (1) 04年からの春闘では微増ながらも妥結額が上昇してきましたが、年功賃金カーブの一歳刻みの賃金ピッチ約4,900円に届いておらず、いわゆる定昇割れにより賃金は低下しています。厳しい情勢のなかでの09春闘ですが、一方では団塊の世代の退職にともなって労働力不足が深刻になり、雇用の需給として有利な状況もあります。生活水準の引き上げをめざしてたたかいます。また職場における差別をなくし、非正規労働者の労働条件引き上げをたたかいます。
- (2) 具体的要求
 - ① 賃金引き上げの要求額は、「基本給一律15,000円」を基本に職場討議をおこない、第30回中央委員会で決定します。
 - ② 初任給については地方毎に要求額を決定したたかいます。また、企業内における雇用形態のいかんにかかわらず均等待遇実現のために、企業内最賃協定を締結します。
 - ③ 時間外労働賃金の計算基礎分母は、労基法にもとづく計算基礎分母を要求してたたかいます。
 - ④ 港湾産別制度賃金については、全国港湾で決定した要求でたたかいます。また、適用港湾の拡大をたたかいます。また、港湾倉庫内で産別制度賃金が適用されているかなどの履行・点検をおこない、業者がすべて産別制度賃金を守るよう運動をおこないます。

- ⑤ トラック労働者の地域別最低賃金のたたかいは交運労協をはじめ他の労働組合と共闘してたたかいます。

2 労働時間短縮

- (1) 労働時間の短縮にあたっては、賃金を確保するとともに、時間外労働をなくすことを前提に、交代制の導入などの対策をすすめます。

- (2) 具体的要求

- ① 8・7・45の遵守、年間労働時間1,800時間達成
- ② 週休2日制（土曜、日曜）の確立
- ③ 国民の祝日の関する法律による休日、メーデー（5月1日）の休日の獲得
- ④ 休日作業の事前協議制の確立（休日の前日15時まで）
- ⑤ 時間外労働、深夜労働、休日労働の割増賃金の確保、割増率の引き上げ
- ⑥ 個人の労働時間管理をおこなう労使による委員会の設置
- ⑦ 年次有給休暇（7年6か月勤続で25日以上）の獲得と完全消化
- ⑧ 労働大臣告示にもとづくトラック労働者の労働時間規制

3 定年（雇用）延長・退職者の補充・退職金引き上げ、労災企業補償引き上げなど到達闘争

- (1) 改正高齢者雇用安定法が2006年4月から施行され、雇用と年金支給の間の空白期間が生じないように、定年の廃止または段階的引き上げ、継続雇用制度の導入のいずれかの処置が義務付けられました。定年延長と高齢者継続雇用対策について次のとおりたたかいます。

- ① 定年を65歳とするよう要求します。定年延長にあたっては、身分の変更や労働条件の引き下げを行わないことを基本とします。
- ② 65歳定年をすぐに獲得できない場合でも、厚生年金支給開始年齢に合わせて定年を引き上げるようにし、高齢者雇用対策をすすめます。
- ③ 継続雇用制度を導入する場合は、希望する者は会社に差別をさせずに継続雇用されるようにします。また60歳時賃金の80%賃金を確保するようにします。
- ④ 65歳までの高齢者雇用対策は労供事業を行うなど工夫をして対策をすすめます。

- (2) 退職者の補充、退職金引き上げ、労災企業補償引き上げなどの要求を地方ごとにたたかいます。特に、団塊の世代が定年を迎えたあとの労働力の計画的な確保について労使協議し、作業要員と組合員の確保を取り組みます。

4 労働協約の締結、点検、順守活動

- (1) 合理化や企業再編、人事問題に対する事前協議制などについて労働協約モデル案を参照して、協約を獲得するようたたかいます。

- (2) 港湾産別協定と支部の労働協約の整合性を図り、産別闘争が統一してたたかえるようにします。

5 港湾における制度政策課題

規制緩和による企業間、港間競争を抑えながら、新規参入を防止し、コンテナ・ターミナルの再編に対応した雇用保障制度の確立、共同作業の実施にともなう作業基準、労働条件の統一、労働環境の整備を視野に入れて、全国港湾の方針にもとづいてたたかいます。主な課題はつぎのとおりです。

(1) 港湾産別制度の改善

① 雇用と就労の安定化対策

実体経済の危機による物流へ影響は深刻であり、港湾の貨物量は大きく落ち込んでいくことも予想され、雇用対策が最大の要求となります。全国港湾は「集团的雇用保障」を要求することとしていますが、航路の再編や貨物の集約に対し個別企業の枠を超えた雇用対策の強化をすすめることとしています。またスーパー中樞港湾対策としての雇用職域確保の取り組みを強化するとともに、地方港については引き続き新規参入反対のために安定化協議会の活用などをすすめていきます。

② 安全対策、石綿対策

重大災害防止、安全作業環境の確保のために、労使による安全作業体制の確立とともに、外国船舶の作業設備に対するチェック機能という点でPSC発動の強化を要求していきます。また、石綿補償のための労使・行政による4者協議体制確立を求めています。

③ 基準賃金の設定と割増率の改定

港湾のダンピングをさせないためには、港湾労働者全体の賃金水準を確保することです。産別最低賃金月額185,000円および基準賃金40歳ポイントで355,400円を要求します。全港全職種を基本としますが、制度確立を優先課題として取り組みます。時間外割り増しについては昨年に引き続き割増率の引き上げを要求してたたかいます。

④ 産別協定の整理、協定遵守

昨年に引き続き、産別協定の整理を取り組みます。協定遵守についても取り組みます。

⑤ 港労法の全港全職種適用

違法派遣撲滅と港湾倉庫など職域の拡大をしていくためにも、港湾労働法の全国適用を要求します。港労法の適用によって、港湾労働者の資格取得で技能育成、安全教育の徹底による港湾作業の質的向上、港湾労働者と異事業従事者との区物も明確になり保有基準による港湾秩序がより守られことにもつながります。港湾労働法の全港・全職種適用の必要性について地方港業者や検数・検定の企業の理解を深めていくこともすすめます。

⑥ 港湾年金の制度改革

港湾年金に登録されていない青年労働者からの年金登録再開の要求があります。港湾年金はいわゆる年金裁判によって、継続さえ厳しい状況となっていますが、な

んとしても存続させなければなりません。そのためにも、登録再開も含め港湾年金の制度改革を要求していきます。

⑦ 地区団交権の確立

港湾産別運動強化のためには地区団交権の確立が必要です。中央団交での要求と地方での交渉つみあげの取り組みを結合させ地区団交権確立のためにたたかいます。

⑧ その他国民的諸課題。

労働者派遣法の抜本改正、社会保障の切捨てなどの政策課題について、幅広い共闘の中でたたかいを進めます。

(2) 地域・個別企業における取り組み

① 地区港湾ごとに地区団体交渉の確立を求めます。

② 規制緩和がすすむ中で、産別協定の履行は極めて重要な課題です。07春闘協定にもとづき産別協定の履行をすすめます。特に重点項目として協定した8・7・45と週休2日制については、完全履行を図ります。

③ 地区事前協議体制ならびに港ごとの事前協議体制の確立を図ります。

(3) 港湾の政策課題

① 港湾運送事業への異事業からの参入や大手港運業者の地方港への参入など、港湾運送の秩序を乱し、港湾労働の安定を損なう新規参入に対しては反対してたたかいます。

② 地区港湾安定化協議会を開催し、港湾の秩序を破壊する新規参入について情報を事前に把握することに務め、港湾管理者、行政のとのパイプを強化するようにします。また、港湾管理者単位に分科会を設置するよう早急に取り組みます。港湾管理者と交渉をおこない、港湾運送の安定化に努力すること、港湾地域の土地利用について労働組合とも事前に話し合うことなどを要求します。

③ 港湾労働者の職域を確保するため、違法派遣労働者を使用するなどの違法就労をなくし、雇用秩序の確立を図ります。特に保有基準の基礎となる港湾労働者の確定を明確にするとともに安全教育の徹底による港湾災害防止のために、港湾労働法の全国適用を要求します。

6 トラック・海コン労働者の制度政策要求

(1) 海コン・トラック労働者の労働条件

① トラック労働者の最低賃金は、組織率が低いため全国一律で定めることができません。交運労協や地域トラック共闘とともに条件の整った都道府県から地域別最賃をたたかいます。

② トラック労働者の労働時間は「労働大臣告示第79号」及び同99号で規制措置が取られています。この「改善基準告示」の完全実施をめざして、交運労協で幅広く運動するとともに、各職場において時短を取り組みます。

(2) 海コン労働者のたたかい

- ① 「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」を徹底するため通達が出されましたが効果があがりません。通達でなく強制力を持った法律制定にむけて取り組むをすすめます。また、国際的な「安全対策・基準作り」をすすめるため、I T Fに路面・港湾合同の作業部会を設立するための決議を提出し採択されました。このことでI T Fのなかに作業グループが設置され、国際基準造りに向け協議が進められることとなります。また、I T Fはウェブサイトにて海コンテナの事故など情報を集め世界に発信する取り組みを行っています。
- ② 欧米では、20・40・45フィートに使用できる伸縮シャーシが導入されています。これが日本に導入されると海コン事業者にとって大きな負担となっている車庫管理費が大幅に軽減されます。伸縮シャーシの導入促進に取り組みます。また、背高コンテナ(高さ9フィート6インチ)の運べない2軸シャーシの導入に反対します。
- ③ 過積載、片荷について分かる軸重計測器を各コンテナヤードに設置させ、違反コンテナについてはヤード管理者に積み替えの義務と権限を与え運転者に責任が移る前の対策に取り組みます。
- ④ 国土交通省が輸送効率化と称して導入しようとしている45フィートシャーシ等の通行許可の緩和に反対します。
- ⑤ 海上コンテナの事故調査をおこない、情報の収集に努めます。
- ⑥ 廃バンになった国際海上コンテナを国内輸送に使用している事業者があるが、コンテナにISOフル積載重量が記載されたまま使用しているため、国内法に遵守した重量を記載させ取り締まりの強化に取り組みます。

(3) トラック労働者のたたかい

- ① 全港湾は「働きにくい環境。過密スケジュール。危険」などは、労働者一人一人個別の問題ではなく、トラック業界・労働者全体の問題であると指摘し、安定した経営・働きやすい環境を築くため、適正な運賃・料金の収受と輸送秩序の確立や環境問題に対する企業負担の軽減など一企業内で解決できない問題を企業の枠を超え、労使で力を合わせ問題解決に取り組みます。
- ② ダンピング防止、安全対策の確立を重点に、企業交渉、運輸局交渉をすすめます。
- ③ 雇用秩序の確立のためにリース、名義貸し、償却制をなくすようたたかいます。
- ④ トラック輸送における安全対策の強化と輸送秩序の構築、社会労働保険の未加入問題などについて、中央・地方の取り組みを強めます。我が国の物流基盤を支えている零細な事業者を守り底上げを図るために燃料サーチャージ制の「法制化」に取り組みます。

7 本四架橋に伴う雇用保障のたたかい

2005年10月に本四公団が民営化され、関連職場では、委託料金の30パーセント削減とETC導入による人員削減の攻撃がかけられました。民営化により設立され

た本四高速（株）は、「日本高速道路保有債務返済機構により、営業成績が黒字となっても委託料の上乗せには回さないという縛りがかけられている」ということを主張しています。これでは下請け会社である徳島ハイウェイサービス（株）や本四総合開発（株）の組合員が、どれだけ業務に励んでも賃金の回復は望めないわけです。中央本部として四国地方本部と連携を取りながら、この問題に風穴を開ける運動が必要です。また、明石鳴門ルート開通10周年記念事業として、室津サービスエリアにコンビニエンスストアを設置し、徳島ハイウェイサービス（株）が運営していた自販機が撤去されました。これまで年間1,000万円近くの自販機収入があったので、来年度は徳島ハイウェイサービス（株）が赤字に転落しかねません。この大幅な減収問題についても本四高速（株）に対して保障要求に力をいれなければなりません。本四架橋建設により離職した組合員の雇用の受け皿である職場で、民営化による二度目の解雇は絶対許さないという立場から、削減された委託料の回復と高速道路無料化案や大幅値下げ案にも対応する職場確保の運動をたたかいます。

8 労働者ならびに国民的諸課題

労働者ならびに国民的諸課題については、学習を深め、地域の仲間とともに幅広い運動をつくってたたかいます。

- (1) 後期高齢者医療制度、社会保障費2200億円削減や消費税率の引き上げなどの増税に反対します。大企業を優遇する法人税の減税に反対します。
- (2) 現在、政府が進めようとしている形式だけの労働者派遣法の見直しに反対し、派遣法の抜本改正を要求してたたかいます。専門業務への限定、日雇い派遣の禁止、派遣マージン上限規制、違法派遣受け入れ業者の「みなし雇用責任」の明記、「もっぱら派遣」の禁止、均等待遇の明示など、社会的に批判されている現行派遣法の問題点解決を要求します。
- (3) 指定管理制度や民営化による人員削減に反対し、地域において生活できる賃金（リビングウェイジ）の確立をめざして、公契約の内容改善などと条例化をたたかいます。地域最低賃金を1,000円以上とするようたたかいます。
- (4) 裁判員制度が5月から施行されますが、裁判員制は制度に多くの不備があり賛成できるものではありません。しかし、裁判員に選任された場合は、法で定める事由に該当しない限り拒否できないこととなっています。全港湾としては裁判員の選任に応じるかどうかの最終的な判断は個人に委ねることとします。裁判員に選任された場合、休業時に不利益あつかいがいがないよう要求をおこなっていきます。

9 憲法擁護、反戦平和のたたかい

- (1) 運動方針にもとづき、日米軍事一体化、米軍再編、自衛隊の海外活動、基地強化などに反対してたたかいます。
- (2) 三単産で作成したDVD「沖縄戦は消せない」および「平和行進の記録」の上映活動を行います。

- (3) 5・15 沖縄平和行進には、青年労働者を中心に積極的に参加し「基地のない沖縄」「日米安保条約破棄」をたたかいます。今年も全国一般全国協、全日建に参加を呼びかけます。

10 総選挙闘争について

衆議院の解散、総選挙がいつおこなわれてもおかしくない情勢です。新自由主義による競争政策に反対する勢力、戦争政策に反対する護憲勢力、環境と福祉を大切にする勢力の拡大が課題です。各地方は全港湾の運動方針にもとづいて労働者・勤労国民のための政治をめざす候補者を推薦してたたかい、革新勢力の前進、与野党逆転をはかります。

IV たたかいのすすめ方について

1 たたかいの基本姿勢

- (1) 職場を基礎に全国統一闘争を組織し、実力闘争を基本にたたかいをすすめます。
- (2) 全国港湾の制度闘争は、地区港湾に結集し、産別闘争の強化を図ってたたかいます。
- (3) 交運労協の政策要求や諸行動については、全港湾の要求実現のため積極的に共闘します。
- (4) 中小企業労働者、非正規雇用労働者との連帯を強め、地域運動を強化し、可能な共闘をすすめます。
- (5) スト権確立確認にあたっては、全港湾の要求と全国港湾の要求について別々に分けてスト権を確認することとします。

2 要求書と協定書

- (1) 要求書は中央、地方、支部の連署として提出します。
- (2) 要求書の内容は賃金引き上げとします。
- (3) 中央、地方の統一要求の協定書は、各級機関の委員長印を押印し協定します。

3 闘争日程

- (1) 第1回全国港湾中央委員会 1月20(火)～21日(水)(シーパレス)
- (2) 全国港湾第1回中央団交 1月30日(金) 制度政策要求の提出
- (3) 地方春闘討論集会の開催 2月上旬、中旬
- (4) 第30回中央委員会 2月17日(火)～18日(水)(シーパレス)
- (5) 要求提出は、2月26日(木)まで
- (6) スト権確立確認は、3月6日(金)まで
- (7) 回答指定日は、3月25日(水)
- (8) 回答が不満な場合は、回答指定日の翌日に時限ストを実施する
- (9) 山場における全国統一闘争日を3月30日の週に設定し、具体的戦術は3月23日(月)に中央執行委員会を開催して決定する。

4 闘争体制の確立

- (1) 要求提出後、回答指定日までの間に交渉をすすめ、回答指定日の有額回答を引き上げるたたかいをすすめます。
- (2) 労調法の手続きは中央本部で一括し、2月27日（金）におこないます。
- (3) 妥結については、地本と支部が連絡を取り合い支部及び分会が勝手な妥結をしないようたたかいをすすめます。
- (4) 要求提出後「全港湾FAXニュース」を毎週金曜日毎に発行し、山場では随時発行し情報交換、教宣活動を強化します。

5 組織拡大キャンペーンの実施

春闘期間中の2月、3月を組織拡大キャンペーン期間とし、労働相談や宣伝活動など、各地方、支部で創意工夫し、組合員が参加をするキャンペーンを実施します。

以 上