

# 全港湾関西西地本本部 フェリー基金特集号

## 全港湾関西西地本本部 フェリー基金闘争について

### 一、はじめに

戦後日本の港湾国内貨物の荷役は、1999・499船などを中心に来来バス荷役によって行われていたが、1967年神戸小倉の長距離フェリーが計画され就航以来、当時のレジャーブームとオーナードライバーの激増により、長距離フェリーは次々就航され、1974年には、35航路、輸送車両は2133万台になりました。

特に、無人車輸送が大幅に伸び、それが幹線道路や鉄道と同じ機能をもつ、新しい輸送手段となり、内航定期貨物航路が激減し、大阪港では港湾労働者の雇用不安が発生してきました。

関西地方本部は、長距離カーフェリー就航に伴う港湾労働者の職域確保を行うために、「カーフェリーによって輸送される自動車は貨物であり、自動車の積卸作業は港湾労働者の仕事である」と意思統一し、1972年第27回全港湾全国定期大会(72年9月5〜7日北海道)にて、「合理化反対闘争」の追加として、「長距離カーフェリー輸送における車の積卸など港の作業は、港湾労働者の仕事である」と位置づけたたかいを進めることを全港湾中央方針として確立した。

### 二、関西地方本部におけるたたかい

(1) 73年の関西地本春闘臨時大会以後「カーフェリー対策委員会(以後「対策委員会」という)を発足させ、増大する雇用不安の解

消の運動を開始することを決定した。

(2) 対策委員会は、まず73年4月4日カーフェリー関係14団体、カーフェリー運航船社37社に要求書を提出し、交渉出席を求めた。しかし大阪高知特急フェリー、関西汽船はこれに応じなかったため、4月10日、多数の動員による抗議行動の結果、漸く両社とも出席を表明した。

(3) 交渉は4月12日、24日、5月

### 要求書

1. カーフェリーへの自動車の積卸し、配給センターなど関連倉庫作業、埠頭およびターミナルにおける諸作業等は、すべて港湾労働者の職場であることを明確にし、既存の港湾労働者にその作業をおこなわせること。
2. 港湾労働者の雇用と生活保障を確立するためカーフェリーの就航にともなう人減らし、配置転換をいっさいおこなわず、関係者が共同で雇用と生活の安定をはかること。
3. 関係官庁、地方自治体、公社、フェリー業者、港運業者、トラック業者、関係労組による「対策会議」を中央、地方に早急に設置し、具体的な対策をたてること。
4. 前三項の要求が解決するまではフェリー埠頭のを中止することとし、開業準備中の航路は就航を中止させ、建設免許申請中のものは認可しないこと。

以上

2日の3回にわたって開かれ、出席各団体から回答が示されたが、何れも抽象的で、妥協できなかった。

(4) 関西地本は実力行使で交渉進展を検討したが時機尚早とみて暫く延期し、12月に至って、近畿海運局へ年末年始の繁忙期に実力行使を文書通告した。

驚いた海運局は新年早々関係者と懇談の予定を伝え中止を申し入れてきたので、関西地本もこれを了解し、実力行使は中止された。

(5) 1974年に入り、1月17日予定通り関西地本、行政官庁、フェリー協会の三者懇談会が持たれた。席上海運局は中央に意見具申を行うと同時に今後労使間の窓口となつて努力することを確約した。

(6) 全港湾中央も問題を重視し、2月27日「カーフェリーの就航に伴う港湾労働者の雇用確保と生活保障に関する要求書」を運輸省、日本フェリー協会、日本トラック協会、日本旅客船協会、日本長距離フェリー協会に提出した。

(7) 関西地本は3月7日の行政交渉で大阪市港運局に大型フェリー埠頭の建設中止と、フェリー対策会議の設置を提案した。

(8) 翌8日船社を含めた交渉で大阪市港運局は大型フェリー埠頭建設中止を回答、また対策会議については準備委員会程度と曖昧な態度を続けたので、関西地本は3月10日に実力行使を行うと通告した。

(9) 3月10日、関西地本は約2,000名を動員して大阪南港フェリー埠頭に抗議行動を展開、海運局は各フェリー船社にトランプ回避のため自動車積卸中止を指導したので抗議行動中は積卸が行われなかった。

(10) 実力行使に刺激され解決を急いだ海運局は、次の私案(要旨)を関西地本と船社に呈示した。

(11) 私案は出たが関西地本は闘いを緩めず、3月26日、27日48時間

### 海運局(私案)

1. フェリーを利用する自動車の受渡しは従来船内渡しであったが、その外に商品車、無人航走車などを対象とする。船側渡しの積卸作業は、港湾労働者、港湾運送事業者に行わせることとする。  
但し、どちらの受渡しによるかフェリー利用者の自由な選択にまかせる。
2. 港湾労働者の生活安定、中高年齢者層対策などで労使あるいは行政機関の合意に基づき生活安定の基金等が設立された場合、フェリー船社は当該制度または組織に応分の拠出をする。

ストに突入した。27日、船社側は抗議行動開始を午前八時頃と推測(事前に船会社に漏れていた)して、午前7時頃から車両の積卸を始めたので、藤本関西地本青年部部長(現場責任者)が、他の組合員と共に実力行使で車両の下船を阻止し、数百台がストップした。

(12) このフェリーに観光バスが乗船していたが、フェリー協会が譲歩するまで実力で阻止を続け、午後2時頃に至りフェリー協会代表から協議の申し入れがあり、労使交渉開始が決定し抗議行動は中止された。

(13) そして30日地域暫定協定が成立、「海運局私案を尊重し、これに準拠して話し合いを進めることを旨とし、職域問題については具体化の話し合いを進める、救済基金については拠出に同意する」との回答を獲得して一応争議は終了した。

(14) 74年春闘終了後全国港湾は、8月にカーフェリーの就航に伴う職域確保に関する下記の3項目の要求書を決定し、日本旅客船協会、日本長距離フェリー協会、日本港運協会、全国港湾の四者会議を設置するよう関係官庁、関係団体に提出した。

(15) これに基づき全国港湾、日港

協、中央フェリー協会、運輸省の四者協議会が8月31日から開始され、関西地本は地域暫定協定当事者として、中央交渉に参加が認められた。

(16) 中央交渉が進むなかこの間、関西地本が締結した地域暫定協定によるフェリー救済基金の支払問題はフェリー船社との話し合いが難航し、救済基金は信託銀行に預託されたまま、凍結状態になっていた。

(17) やがて中央交渉は越年後の75年4月2日協定調印が決まったが、関西地本は地域暫定協定については中央協定と無関係であることを中央交渉の中で確認させると共に、フェリー船社に対しては抗議を行い、救済基金の運営実施に必要な手続を迫った。

(18) そして関西地本と大阪、神戸、徳島各フェリー協会との交渉は、その後十数回の小委員会、数え切れない程の事務折衝を重ね8月10日、フェリー救済運営規定の承認、救済基金の管理運営は関西地本に委託することで解決した。

(19) 基金は、同じように影響が出ている四国地本に一部配分し、残りを関西地本は、フェリー基金として運用を行ってきた。

### 全国港湾要求書

1. カーフェリー埠頭における諸作業等は、すべて港湾労働者の職場であることを明確にし、既存の港湾労働者にその作業をおこなわせること
2. 港湾労働者の雇用と生活保障をはかるため、カーフェリーの就航にともなう人減らし、配置転換を一切おこなわず、関係者が共同で雇用と生活の安定をはかること
3. これらの解決をはかるために、関係官庁、日本旅客船協会、日本長距離フェリー協会、日本港運協会、全国港湾の四者会議を設置し、対策を講ずること

三、全国港湾のたたかい

(1) はじめに

① カーフェリー又はフェリー輸送については近年著しく増加し、74年にはすでに運航中が35航路、開業準備、申請中を含めると約50航路にのぼり、それが75年4月には、中長距離フェリー39航路、85隻、約49万総トンにのぼり、長距離フェリーにおける自動車輸送台数は182万台、71年のそれに比べて3倍に増加し、そのうち無人車輸送は36万台、約7.5倍に増加していた。しかも、75年3月から、貨物専用フェリーの運航が認可され、内航海運との競争激化、港湾運送作業への影響が大きくなりつつあった。

②

こうしたなかで、74年3月、全港湾関西地方本部が、「自動車の積卸作業は港湾労働者の職場である」、「埠頭及びターミナルにおける諸作業等は港湾労働者の職場である」という「カーフェリーの就航にもなう港湾労働者の雇用確保と生活補償に関する要求書」を関係機関、関係諸団体に提出してたたかいをすすめた。

③

そして、職域問題、救済基金制度の創設問題については、中央段階での話し合いの結果によるとしたうえで、大阪及び神戸港における地域的暫定措置として、イ、職域について地方的先行的に具体化する、ロ、雇用安定に係る方法については、新会社、公社又は既存港運業等の使用により港湾労働者の就労を確保する、ハ、救済基金については暫定措置として、カーフェリー船社が拠出に合意する。などの関係団体との確認を獲得した。

④

全国港湾の要求は、こうした関西地本のたたかいを引き継ぎ、発展させたものである。

(1)

全国港湾、日港協、カーフェリー船社、及び運輸省によるカーフェリー四者協議会は74年8月31

日に開かれて以降、9月26日、10月22日、11月5日、11月27日、12月19日と開かれた。

(2) 職域問題については対象を全航路、全車種を主張する全国港湾と長中距離、無人車に限定する船社との意見が対立したが、最終的には、75年4月2日、運輸省港湾局の立会いのもと、日本旅客船協会、日本長距離フェリー協会、日港協、全国港湾の間に、カーフェリー埠頭におけるターミナル作業は、港湾労働者の職域であること

四、全国港湾の1994年春闘のたたかい

(1) 1992年10月第26回全国港

湾定期大会にて、①カーフェリー協定(1975年4月)に基づく地区協議が進まないこと、②モーターシフトによるフェリー輸送増大に対する対応の必要性、の討議を受けて、改めて秋年末闘争でフェリー闘争を取り組むことを決議し、10月28日、船社・日港協・運輸局に75年の協定に基づく五項目の要求書を提出し、具体的な協議の進め方で、船社・日港協・全国港湾の三者による事務折衝を続けたが公式の三者協議を開くに至らず、93年春闘に継続することになった

**確認書**

フェリー船社側(日本旅客船協会、日本長距離フェリー協会)、日本港運協会及び全国港湾労働組合協議会は運輸省の立ち合いのもとに、カーフェリー輸送におけるターミナル作業について協議した結果、下記諸点について意見の一致をみたことを確認する。

**記**

一、カーフェリー埠頭における一切の業務は、フェリー船社が行なう自動車航送業務であると同時に港湾における港運事業者の行なう業域であり、且つ港湾労働に従事する者の職域であることを原則として確認する。  
 具体的作業内容については当面左記の通りとする。

(1) 埠頭サービス業務  
 (イ)可動橋操作 (ロ)網取、(ハ)車両積込、(ニ)車両取卸、(ホ)車両誘導、(ヘ)清掃、(ト)廃棄物の処理

(2) 船客等サービス業務  
 手、小荷物取扱い

(3) 駐車場業務  
 (イ)駐車場の管理、(ロ)トラックターミナル、(ハ)倉庫  
 但し、カーフェリー輸送の現状に鑑み、有人車については原則として除外する。なお、具体的な実施の方法ならびに時期等については関係各港で協議して決める。  
 (注)有人車とは旅客として乗船する運転者が自らの車両(乗用自動車、貨物自動車)を自ら船内に積み込み、揚地において自らが船内から陸揚げする車両をいう。

二、基金については、フェリー船社側は、日本港運協会と全国港湾労働組合協議会との間で設立される「港湾労働者生活保障基金」(仮称)に一定の基金を拠出する。

以上

要求した。日港協と93春闘ではカーフェリーについては別途協議することを確認した。

(3) 第2回三者協議を4月20日行うことになったが、日港協のトップ人事に問題が発生し、当日日港協は欠席したため流会になったので、組合は流会に対する嚴重抗議と協定履行の申し入れと声明を發表した。

(4) その後、9月1日第2回三者協議を開くに至った。その後、10月25日、11月18日、12月22日、翌年2月4日行った。船社は自動車航送は船社の業務であり、港湾の業務・職域を否定する姿勢で進展しなかった。組合は交渉途中で新しい確認書案と1億円の基金拠出を提示し、船社の回答を迫ったが、明確な回答が無く2月4日決裂した。

(5) そこで全国港湾は94年3月1日より全国一斉にカーフェリー闘争を組織し、無人車を中心に搬出入阻止を実施した。

(6) 大阪では泉大津と南港のフェリーターミナルで、神戸港では青木のフェリーセンターを中心にしてそれぞれ行動が組織された。関西地本は2000名を動員し、3月2日以降は南港に行動を集中した。

(7) このような行動を背景に全国港湾は3月2日から再び交渉を始め、翌3日、三者協議は合意に達したので左記の内容の確認書概要にて、阻止行動は94年3日午後10時解除となった。

① フェリー船社は昭和50年4月2日付確認書の実施について確認し、商品車、建機、農機及びコンテナの積み卸し作業に関して、それぞれの地区で実態を考慮の上、三者文は四者協議を行い、港湾運送事業者を起用すべく努力するものとする。  
 ② 無人車の扱いは継続協議  
 ③ 基金についても、平成四年〜六年の拠出金が合意され、平成七年以後引き続き協議する。

(8) その後、3年毎に、全国港湾・日本港運協会・フェリー船社(日本旅客船協会・日本長距離フェリー協会)3者で、フェリー基金の確認書を交わしている。

平成29年度確認書概略

- 1 フェリー船社の拠出金について  
 ① 平成28年から平成30年までのフェリー船社の拠出金は、各該前年度の無人トラック輸送台数に1台当たり58.3円を乗じた額とする。
- ② 金額の拠出方法については、フェリー船社より特別会費として日本港運協会に支払うものとする
- ③ 平成31年以後改めて協議する。  
 2 フェリー船社は無人車の積み卸し作業に関して、昭和50年(1975年)4月2日付け確認書第1項と平成6年(1994年)3月3日付け確認書第1項に基づき、港湾運送事業者を起用すべく努力するものとする。

(9) これに、もろびき大阪・神戸港ではフェリーの無人車搬出入業務は、港湾労働者が行っています。  
 (10) フェリー基金は、全港湾関西地本の取組みから、全国港湾に引き継がれ、全国的取組みとして「内航海運における港湾労働者の職域削減に伴う基金」として、フェリー会社に拠出させてきた。  
 (11) 2011年12月から、全国港湾の「労働者福利対策費」として、一部が使用されましたが、原点は全額「港湾労働者の雇用と職域を守る」活動に使う「基金」です。  
 (12) 今年度は、使用額が増額されたが、まだ、全額使用できていない。  
 (13) 以上の闘争経過から「フェリー基金」は、①全国港湾の連合会としての組織強化、②全国港湾の中央行動並びに中央港湾団交に全国の地区港湾の代表参加、③地区港湾の組織強化等を目的に支出し、全国の港湾労働者の雇用と職域を守る活動に使うべきである。