

港湾の産業別団体交渉機構と労働協約についてのコメントと質問

2018年2月10日

浅見和彦（専修大学）

1、港湾の産業別の団体交渉・労働協約の特質について

(1) 戦後日本における産業別の団体交渉・労働協約の成立時期

- 海運、石炭、私鉄、印刷（東京）など<敗戦直後>
- ビール（寡占）、繊維（業種）<1950年代>
- トラック輸送（定期路線）、生コン（東海）、金属（石川）<1960年代>
- 港湾、生コン（関西）、清掃（地域）、トラック輸送（地域）、印刷（東京）<1970年代>
- 音楽（レコード、TV局）、プロ野球<1980年代>
- エステ<2010年代>

(2) 産業別の団体交渉の形態

- 統一交渉（産業別の労使団体本部）
- 対角線交渉（産業別組合本部と個別企業）
- 集団交渉（産業別組合本部主体＋傘下单組）
- 連合交渉（産業別組合本部＋傘下单組の共同）

—港湾は、統一交渉

(3) 交渉の規模

- 全国か、地域別か
- 産業か、業種か、職種か
- 全企業規模か、企業規模別か

—港湾は、全国で、産業規模、全企業規模

—海員は、業種別交渉の連合体

—他の例も、業種規模別か、業種別・職種別の地域別が多数

(4) 産業組織の特性

- 重層下請構造
- 海運と港湾

2、産業別の団体交渉・労働協約の成立の条件・契機について

- (1) 労働者状態の条件
 - 長時間労働、労働強化
 - 休日要求の切実さ
- (2) 労働組合組織の条件
 - 2つの潮流の組織対立から共闘へ
- (3) 使用者側の条件
 - 日本港運協会という業界団体、性格、組織規模
 - 統一交渉の実現の一つの条件？
- (4) 労働市場の法的・制度的な規制
 - 港湾労働法と登録制
- (5) 国家・行政の「介入」
 - 運賃規制
 - 労使関係への調停的・仲裁的介入
 - 労働協約の「立会い」署名（カーフェリー）
- (6) 産業の国際的性格と労働組合の国際的共闘・支援

3、団体交渉機構について

- (1) 「産別団交権」について
- (2) 中央—地区・業種—企業の各レベル交渉関係と相互の関係は？
 - 各レベルの交渉テーマ
 - 中央、地区の産別交渉と職場組合員の行動
- (3) 交渉団メンバーの性格について
 - 中央の労使のメンバーの役職は？
 - 部会、専門委員会とそのメンバーの構成は？
 - 地区は？
- (4) 交渉の頻度は？

4、団体交渉事項について

- (1) 最初が「港湾年金」という「出口」の問題であったことについて
 - コンテナ化による余剰労働力のリストラ、失職？
 - 「出口」から労働生活の「本体」へ？
- (2) 港湾労働者保障基金の制度について
 - 年金
 - 転職支援
- (3) 協約賃金について
 - 「あるべき賃金」「標準者賃金」「産別最低賃金」の考え方について
 - その実状について
 - 「業種」「職種」「熟練度」などによる規制はない？
- (4) 賃金の企業別交渉について
 - 今後、企業別とは異なる、なんらかの「括り」の交渉はありうるのか？

5、労働協約の適用範囲について

- (1) 「港湾で働くすべての港湾労働者」
 - 全国港湾、港運同盟の組合員
 - 日本港運協会の加盟企業（使用者団体が「加盟全店社」を責任もって指導）
 - 加盟企業の非組合員は？
- (2) 拡張適用（地域的一般的拘束力＜労組法第18条＞）は？

6、国際競争の激化と労働協約について

- (1) 企業規模（中小企業）と自動化などへの合理化投資の困難
- (2) 労働者の熟練度への依存？
- (3) 他の先進国の港湾の労使関係との比較

以上