

海員春闘

日本CF労務協会・内航二団体・全内航

第1回 中央交渉を開催

-賃上げによる労働条件の改善と期限内円満解決を目指す-

本組合は2月末に外航（日本船主協会外航労務部会）、日本カーフェリー労務協会、内航二団体（内航労務協会・一洋会）、全内航に対し、それぞれ要求書を提出した。

海員春闘の中央交渉は、3月7日にホテルマリナーズコート東京（海員福祉研修会館）において、日本カーフェリー労務協会、内航二団体、全内航、それぞれの第1回交渉が開催された。中央交渉は、はじめに労使双方の交渉委員の紹介、船団側と組合代表のあいさつ、交渉委員会運営の確認、続いて組合から要求の趣旨説明を行った。次回以降、逐条ごとの実質審議に入る

-松浦満晴組合長のあいさつ-

日本カーフェリー労務協会との労働協約改定交渉の開始にあたって（要旨）

日本経済は、昨年10月ごろから新型コロナウイルス感染者も減少し、経済活動の回復に向けた動きを見せておりましたが、感染力の強いオミクロン株の感染拡大により、行政規制や自動車関連産業をはじめ半導体不足による生産休止・減産など、先行き不透明な状況が続いております。

また、外部的にもOPECプラスの協調減産や不安定な中東情勢など地政学リスクの高まりによる原油価格の高騰、米中貿易摩擦問題、さらにはロシアのウクライナ侵攻など、多くの不安材料があります。

一方、昨年11月に発足した岸田内閣は、デフレから脱却し成長できる経済を作り上げる観点から、成長と分配の好循環による「新しい資本主義」の実現に向け、分配戦略の柱は企業による賃上げと人への投資と掲げ、経済界に賃上げを要請しています。

本組合としても、賃上げによる労働条件の改善を図り、労働者が安心して暮らせる社会を構築しなければならないと考えており、そのことがひいては消費の拡大に繋がり、国内海運の発展に寄与するものと確信しております。

カーフェリーの現状は、依然として続く道路偏重政策や燃料油価格の高騰、今後のカーボンニュートラルに向けた設備投資、収束の見えない感染症への対応など、多くの諸課題への対応が求められています。

一方で、環境問題や労働力不足を背景に、その受け皿としてカーフェリーを利用したモーダルシフトが進んでおり、貨物輸送量のさらなる増加が期待されております。また、大規模自然災害時の緊急支援物資輸送などの手段として、その重要性は明らかであります。

少子高齢化が進み、あらゆる産業において労働力不足が顕在化している中、船員問題については、昨年5月に成立した「海事産業強化法」に基づき、船員の働き方改革として、労働時間の把握・管理、休暇の取得、健康確保など、その取り組みが進められています。

カーフェリー業界においても例外ではなく、船員の高齢化や若年層の定着率の悪化などに歯止めがかかっておらず、後継者を確保・育成していくためには、労働条件・労働環境の改善が必要不可欠であります。

今次労働協約改定交渉においては、業界の置かれている状況を十分に勘案し、コロナ禍においても感染リスクと向き合いながら、国民の公共交通機関としての役割を果たし、国内物流の安定輸送確保のため、日夜安全運航に努めている組合員に対する生活の安定、魅力ある職場環境の構

築に向けた、必要最低限の要求を策定しました。

本年もコロナ禍での労働協約改定交渉となりますが、このような時期だからこそ、これまで築き上げてきた労使の信頼関係に基づき、期限内円満解決に向けた真摯な協議をお願いし、組合を代表してのあいさつと致します。

「海員だより」