

4月14～15日に全国港湾が22年ぶりの全港ストライキ。「港湾がストで混乱」などと組合側に責任があるかのような報道が流されているが、原因は、港湾における集団交渉つぶしをもくろむ業界とその背景にある船主にこそあることを見抜く必要がある。

3年前から、日港協（業界団体）は、集団交渉による最低賃金協定は独占禁止法違反のおそれがあるなどと言い出した。労働側は中央労働委員会に昨年からあっせんを求め、今年2月にはあっせん案が示された。その案は、最低賃金協定は独占禁止法の対象とはならないことを懇切丁寧に明確にし、業界側に話し合い解決を説得するものだった。

4月9日、全国港湾（組合側）はあっせん案受諾を回答したが、日港協側は拒否。ほんとうの目的は集団交渉破壊にあるからだ。この事態が意味するのはなにか。企業のわくをこえた労働運動、企業のわくをこえた労働条件決定は許さないという総資本と国家権力の攻撃が、セメント・生コン業界では関生支部に権力弾圧というかたちであらわれ、港湾においてもおなじ事態がおきているということだ。

以下、48時間スト全国港湾の見解（4月10日）

「日港協が産別最低賃金制度に関する、産別統一回答に「独禁法」に抵触する恐れがありとして、拒否し続けている問題に、全国港湾は中央労委員会に判断を求めた。その結果、2月15日にあっせん案が示され、4月9日の第3回の「あっせん」で組合は受理したが、日港協は拒否した。

中央労働委員会が示したあっせん案は、「独占禁止法上の問題とならない」とし、「労使双方は、産業別最低賃金について、真摯に協議を行い、その解決に努めること」とした。これに対し、日港協は「問題にならない」と判断したことに、中央労働委員会が「独占禁止法上問題にならない」と言っても、中央労働委員会自体がその言葉に責任はないと一蹴した。（第5回中央港湾団交の回答）

これは、業界団体としての社会的責任を放棄した常軌を逸した暴挙であり、許し難い。組合は、中央労働委員会が示した「あっせん案」を公表し、社会的に如何に異常な対応かを問うこととした」。