

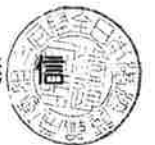
2016年11月17日
全国港湾16発第40号
港運同盟発16-第45号

国土交通省 港湾局
局長 菊地 身智雄 殿

全国港湾労働組合連合会
中央執行委員長 糸谷 欽一郎



全日本港湾運輸労働組合同盟
会長 新屋 義信



港湾政策並びに港湾労働に係る申し入れ書

貴職におかれましては、益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。また、日頃より、港湾運送事業や港湾労働に対しますご理解とご協力に心より感謝申し上げます。

周知の通り、私ども港湾労働組合は、港湾産業が、我が国経済と物流を支える産業として、健全に発展し、港湾労働者が安心して働き続けることのできる環境を整えるべく日夜努力しています。

以上の立場から、下記の諸課題について貴意回答を示され、協議することを申し入れます。

記

1. TPP(環太平洋経済連携協定)と港湾運送事業について

- (1) TPPの批准は、これまで以上に規制緩和政策を促進することに鑑み、港湾運送分野への悪影響を考慮し、貴省として反対の立場で対応すること。
- (2) TPPの批准による港湾運送事業への影響について、現段階で把握している情報を開示されたい。とくに、港湾運送事業・関税業務分野、及び港湾産別協定に関する事項について報告されたい。

なお、政府一体の原則から、「国土交通省として関与できないので報告できない」等の回答は受け入れられないのであらかじめ承知されたい。

2. 韓進海運の法定管理申請に係る件について

- (1) 同社の法定管理申請後の動向について、我が国の港運事業に係る影響について、把握している情報を文書にて開示されたい。
- (2) 本件に関する、港運事業者の事業基盤への影響、並びに港湾労働者の雇用不安を除去するために施策を具体化し、実施すること。

3. 港湾運送事業基盤の安定に資する諸課題について

- (1) 港湾運送料金の適正収受について、貴局が経済産業省等に協力依頼(本年3月の貴局回答)した際の、経済産業省等の回答内容を示されたい。同時に、その効果についてどのように認識しているか示されたい。
- (2) 安定的かつ持続可能な料金制度(例：規制緩和前の認可料金制度)を創設すること。なお、創設できないとの回答であるならば、その理由を文書にて提示すること。
- (3) コンテナ貨物の届け出料金について、1999年4月を基点に2016年4月時点の水準を指数で示されたい(99年4月を100とした時の指数)。また、コンテナ貨物の届け出料金の内訳として、船内・沿岸・検数料金についても、同様の指数を示されたい。
- (4) 港湾運送事業(1種～8種及び関連)における経常利益と労働者数について、1999年を基点に2016年4月時点までの、各年毎の実績を示されたい。
- (5) 船社・荷主の港湾運送料金のダンピングを防止するため、港湾運送料金制度に両罰規定を設け、関係省庁(経済産業省、厚生労働省等)と連携し、船社・荷主に料金切り下げをやめさせ、適正料金を支払うよう指導すること。
- (6) 港湾労働者の賃金・労働条件を抑制する料金ダンピングを規制し、政府自ら主導する経済の好循環に資するための賃金引上げを、港湾運送・港湾労働分野に反映させるために、緊急監査など必要な行政措置を徹底すること。
- (7) 港湾運送をはじめ交通運輸政策に労働者の意見を反映させるため、交通政策審議会港湾分科会に港湾労働組合の代表を参画させること。また、参画を不可とする場合は、その理由を文書にて提示されたい。

4. 港湾政策に係る諸問題について

- (1) 港湾運営会社による港湾運営にあたり、「港湾法及び特定外貿ふ頭の管理運営に関する法律を一部改正する法律案に対する付帯決議(2011年3月25日付/衆議院国土交通委員会)」及び、「港湾法及び特定外貿ふ頭の管理運営に関する法律を一部改正する法律案に対する付帯決議(2011年3月31日付/参議院国土交通委員会)」を遵守し、本決議に則った港湾運営の指導を徹底すること。
- (2) 国際戦略港湾政策について
 - ① 港湾運営会社や港湾管理者が、当該港の港湾事業者と港湾労働組合との事前了解のないまま、早朝ゲートオープンなど、一方的に「諸施策を企画・発表・実施」しないよう指導すること。
 - ② 港湾運営会社や港湾管理者が、「渋滞解消を国際競争力向上策」と掲げることのないようすること。なお、ゲートの渋滞については、港湾管理者と港湾建設者の責任で緊急に改善措置をとること。
 - ③ 国際バルク戦略港湾において、当該荷主企業(荷主物流企業)が、拠点港の再編を促進していることに鑑み、関係する港湾運送事業者・港湾労働組合との事前の協議のないまま、これを推進しないよう当該荷主企業(荷主物流企業含む)を指導すること。

- (3) トランステナー(RTG)の遠隔操作については、導入しないこと。
- (4) 三島川之江港の指定港化を決断し、所要の手続きに入ること。
- (5) 政府主導による大型客船・クルーズ船の寄港誘致は、そのための環境整備が遅れていることから、大型観光バスによる渋滞や観光客の安全が危ぶまれること、港湾地域への観光客の出入りが港湾作業を阻害していることなど、様々な問題が発生させている。こうした事実を把握し、客船入港のための環境整備、関係者への事前通知と事前対策の徹底など、港湾運送事業分野への悪影響を除去するための施策を講じること。

5. 港湾労働者の雇用と職域に係る諸問題について

- (1) インランドデポについて
 - ① インランドデポの実情(数・総面積・取り扱いトン数とその増減・進出事業者数等)について、報告されたい。
 - ② インランドデポによって港湾運送事業の業域が縮小するだけでなく、水際チェック機能が低下していることについて、事業法を所管する立場からどのような認識を持っているか示されたい。
 - ③ これ以上のインランドデポの拡大を取りやめ、港頭地区の遊休施設・土地を活用してデポ地を確保し、港湾で荷捌きし、港湾でチェック(検数・検定作業)することで、国民経済にとっても安心・安全の港湾運送を確保する体制を作ること。そのために、貴省だけでなく経済産業省、財務省とも連携し必要な施策を講じること
- (2) コンテナラウンドコースが、港湾運送事業の基盤を狭め、海コン輸送の秩序に混乱を招いていることに鑑み、この政策を取りやめ、港湾を基点としたコンテナ輸送体系を維持すること。そのために、港運事業を所管する貴省として、経済産業省や財務省など関係省庁に本政策の見直しを働きかけ必要な施策を講じること。
- (3) 港頭地区に隣接する地区で港湾施設の拡大が進み、港湾運送の業域と港湾労働者の職域を狭めている。したがって、いわゆる港頭地域の指定を早急に見直し、港湾運送事業域の拡大の措置を講ずること。
- (4) 港湾運送秩序の維持に資するために、コンテナターミナルゲートにおける作業(ダメージチェック、シールチェックなど)を港湾運送に付帯する作業として認め、港運事業者の職域として指導すること。

6. SOLAS 条約の改定による「重量証明」について

本年7月1日施行の、荷主責任による「重量証明」は、「第三者証明」によってこそ意味があり、その効力が期待される。しかし、届出荷送人が3500社、登録確定事業者が1413社に及んでいることに見るように、その実態は、改定 SOLAS 条約が求める「重量証明」に至っていないのが実情である。

したがって、次の施策を講じることにより「重量証明」を実効あるものにする。

- (1) 輸出貨物の重量測定は、港湾運送事業者による検量行為であり、確定登録事業者が重量証明を行い第三者に伝達することが「証明」に値する。よって、改定 SOLAS 条約に伴う重量測定(確定)は、港湾運送事業者が行うよう整備すること。
- (2) 日本の港湾においては、既に重量測定は港湾運送事業者が実測及び確認を行っている。確定登録事業者は 1400 社以上に及び、荷主の申告重量を追認(積算)することでは改定 SOLAS 条約の主旨と乖離する実態となる。安全運送の実効には、港湾運送の証明機関によることが必要であり、その港湾運送の 4 つの証明機関(日本海事検定協会、(株)シンケン、日本貨物検数協会、全日検)による「重量証明」ができるよう必要な措置を講ずること。

7. 安心・安全の諸施策について

- (1) 45 f コンテナの公道走行を認めないこと。具体的には、国道・都府県道・市町村道の海コン走行の許可当事者に、特殊車両通行許可(長さ)C条件を緩和しないよう指導を徹底すること。
- (2) 海上コンテナ安全運送法(仮称)の制定を進め、港湾行政として「貨物ユニットの収納のための行動規範」を国際条約として規範機能を引き上げる措置を講ずること。
なお、SOLAS 条約の改定で、荷主責任で重量証明を船長に提出することが義務化されたことに鑑み、同趣旨のもとに、港運事業者・海コン事業者に対する「貨物情報の提供」を徹底すること。
- (3) フレキシブルバッグの損傷で、海上コンテナから食用油が漏れたために事故が発生したことをふまえ、経済産業省・消防庁など関係機関と連携して、同バックによる輸送を禁止する措置をとること。

以上