

2016年11月18日  
全国港湾16発第51～56号  
港運同盟発16-第56～61号

各 政 党 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

### 港湾運送事業の健全な発展と港湾労働政策に関する申入れ

貴職におかれましては、益々ご隆盛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、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。

さて、安倍政権が進める政治・経済政策とその港湾・港湾労働分野への施策は、海運会社や大手荷主・メーカーの利便性にのみ立脚したものであるため、大企業の物流経費削減の圧力とも相まって、港湾運送事業は厳しい事業展開を余儀なくされ、港湾労働者の雇用と労働秩序は、極めて危機的な状況に追いやられています。更には、安倍政権による労働法制の改悪は、私たち働く者の労働条件の悪化に拍車をかけています。

また、安倍首相自らが「憲法改正」を明言し、先に強行採決された安保法制(戦争法)によって、港湾運送事業と港湾労働が、いよいよ「兵站」を担う事業として戦争の戦禍に晒される危険性が現実味を帯びています。

ついては、港湾運送事業の発展と港湾労働者の雇用の安定を願う立場から、下記の事項について申し入れます。

なお、関係行政に対して、別添の通り申入れを行い協議していますので、この協議が前進するようお力添えを頂ければ幸いです。

また、貴党と要求が一致する課題について、個別課題において私どもと貴党所属議員とで行政交渉を進めるとか、国会の場で取り上げていただくとか、必要によっては、ご相談に乗っていただきたいと考えております。その場合は、別途、相談に出向くことといたします。

### 記

#### 1. 安保法制(戦争法)に係る事項について

- (1) 日本国憲法を遵守し、国政にあたっては、文字通り立憲主義を貫いていただくこと。
- (2) 安保法制(戦争法)の廃止のために努力していただくこと。
- (3) 安保法制(戦争法)の発動を許さないと同時に、港湾運送事業者及び港湾労働者への従事命令発動、商港の軍事利用に至らぬよう努力頂くこと。

#### 2. TPP(環太平洋経済連携協定)と港湾運送事業・港湾労働について

- (1) TPPの批准によって、港湾運送事業と港湾労働にどのような影響があるのか、殆ど知らされていないのが現状です。ついては、情報開示など可能な限りのご協力を頂くこと。

- (2) 法的には、港湾運送事業法、港湾法、港湾労働法が有している必要最低限の「社会的規制」は、港湾労使にとって不可欠なものと考えています。そうした意味で、TPP 批准を契機とした、これ以上の規制緩和に歯止めをかけていただくこと。
- (3) 税関行政の規制緩和で、不公正な貿易行為を防ぐことや、社会悪物品の流出入防止、不安全貨物・危険品貨物の事前規制など港湾における「水際チェック機能」が失われつつあります。TPP はこれに拍車をかける懸念があり、国益を大きく損なうこととなります。この点を、十分に考慮され、TPP 批准に反対をしていただくこと。

### 3. 働く者の立場からの政策提案とその実現について

- (1) 国土交通省においては、交通政策審議会港湾分科会を設けて、港湾政策に関する諸問題を検討していますが、その構成は、港運事業者・港湾利用者及び公益人(学者等)となっており、港湾労働者代表が排除されています。これは、港湾政策に港湾労働者の意見を反映させることができない、公正さに欠く措置と考えます。したがって、同分科会に港湾労働者代表を委員として選任するよう努力頂くこと。
- (2) 労働政策・労働法制の審議・検討は、「政・労・使の三者構成による」審議・検討がILOの原則とし、長年にわたりこの原則が貫かれてきました。しかし、安倍政権は、この原則を崩そうとしているとされています。ついては、三者構成による審議・検討の原則を引き続き堅持するよう努力頂くこと。

### 4. 港湾運送事業の健全な発展と港湾労働者の労働環境整備のために

港湾運送事業が認可料金制度から届出料金制にかわり17年を経ました。その結果、利用者のコスト削減圧力のもとで適正料金の収受がきわめて困難な状況となり、その結果、港湾労働者の雇用と労働環境の悪化が深刻になっています。

- (1) 港湾運送料金を認可制(国の認可する料金制度)に戻すよう努力頂きたい。その際、ダンピングを強要する港湾利用者に対する罰則規定も設けることを考慮されたい。
- (2) それまでの間、適正料金が収受できるよう国土交通省・経済産業省を通じた、適正料金支払い・ダンピング防止の施策が講じられるよう努力頂きたい。
- (3) 非指定港となっている三島川之江港(四国中央市)を早急に指定港化するよう努力頂きたい。なお、本件は2011年3月の国土交通委員会において、国土交通省自ら「港湾運送事業法の指定港としての基準を満たしている」、「地元の港湾関係者の合意を得ながら指定港化を進めることが必要」と答弁しています。
- (4) 港湾労働法を、全港・全職種に適用するよう改正する努力を頂きたい。

### 5. 国民経済の安心・安全を担保するための措置について

港湾は、税関とともに社会悪物品や危険品、安全・安心の食料を水際でチェックする社会的機能を備えています。しかし、税関行政の規制緩和(AEO制度)やインランドデポ(内陸での通関地)の拡大などで、その機能が事実上喪失する事態が起きています。

- (1) インランドデポの拡大政策に歯止めをかけ、港頭地区の遊休地や遊休施設を活用してCFS(コンテナ・フレート・ステーション)や公共上屋の増設を進め、港頭地区での保税機能強化、税関現物チェックへと政策転換するよう努力頂きたい。
- (2) SOLAS条約の改定による「重量証明」について

SOLAS条約が改定され、本年7月1日から海上貨物の重量を荷主責任で証明し、船長に申告することが義務づけられるようになりました。しかし、その実態は、荷主による「重量確定」と称して国土交通省に登録した検査機関(実態的には荷主の代理機

関)が荷主の申告を追認するだけになっています。

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ようご努力願いたい。

- 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」に値するものです。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ます。しかし、届出荷送人は 3500 社、登録確定事業者は 1400 社以上に及び、これらが、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ります。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ようご努力願いたい。

#### 6. 石綿被害者救済について

我が国は、世界各国で石綿を危険物として取り扱い禁止措置をした1970年以降も輸入し続け、港湾でも一般貨物として取り扱われてきました。したがって、石綿被害の責任は、国にあります。安全衛生法は、救済の責任を被災者が就労していた最終事業者としており、中小港運事業者は数人の被災者を救済するだけで、事業基盤を揺るがす懸念があり、港運労使は集団的に対応しています。しかし、これにも限界があります。ついては、国の責任において石綿被害の救済を行う仕組みを作るよう努力頂きたい。

#### 7. 港湾運送と港湾貨物の陸上輸送の安全確保について

- (1) 海上コンテナ安全運送法(仮称)は、国会で審議される直前にまで至った経緯がありますが実現していません。是非とも、法案の提出・審議・可決に努力頂きたい。同時に、国際基準である「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高めるよう努力頂きたい。
- (2) フレキシブルバッグでの液体輸送によって内容物が漏れたために大事故を起こした経緯があるにもかかわらず、現在でもこのバッグは使用され続けています。直ちに、禁止措置をとるよう行政に働きかけるなど努力頂きたい。

以上

- <添付> ① 関係行政への申し入れ一式  
② 港湾利用者(海運会社・荷主)への申し入れ一式