



2017年2月28日  
全国港湾16発第82号  
港運同盟発17-第10号

沖 縄 の 風 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・港湾労働に係るご協力と17春闘行動へのご臨席の要請

貴職に於かれましては、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、下記の事項について要請させていただきますので、ご理解とご協力をお願いする次第です。

#### 記

#### 1. 17春闘中央行動「院内集会」へのご臨席について

(1) 17春闘行動の一環として、両港湾労組主催による、17春闘中央行動「院内集会」にご臨席いただき、港湾労働組合・港湾労働者への激励と連帯のご挨拶を頂くよう要請します。なお、民進党・日本共産党・社民党・自由党にも同様の要請をしていますので、あらかじめご了承ください。

(2) 日時などについて

① 集会名：港湾労働者の生活向上・大幅賃上げ！ 17港湾春闘勝利決起集会

② 日時：2017年3月15日(水)12:00~13:00(11:30開場)

③ 場所：衆議院第一議員会館 1階大会議室

④ ご臨席いただける場合は、当日12:00には着席を終えられるようお願いいたします。

⑤ なお、時間の都合上、各党(会派)1名の方に5分でご挨拶いただくようお願いいたします。また、同党(会派)で複数のご臨席がある場合は、ご紹介に限らせていただきますので、ご了承ください。

⑥ 準備の都合上、ご臨席の可否、氏名については、下記に3月3日(金)までにご連絡ください。

連絡先：全国港湾労働組合連合会(全国港湾)書記局 03-3733-2561(担当：市川)

## 2. 港湾政策・港湾労働に係る諸課題についてのご協力について

- (1) 両港湾労働組合は、関係省庁(国土交通省、厚生労働省、経済産業省、消防庁)に対し別添の通りの申し入れを行い、協議を進めています。
- (2) しかしながら、行き過ぎた規制緩和政策を見直し、港湾労働者・港運事業者の立場に立った政策に転換する課題、たとえば、港湾運送料金を認可制に戻すことや港湾労働法をすべての港湾・すべての職種に適用するなどの課題においては、残念ながら見るべき前進はありません。むしろ、国際戦略港湾政策に見るように、さらなる「効率化・国際競争力強化」の荷主・船社の利便性に着目した政策が引き続き展開されていると言わざるを得ない状況です。
- (3) また、港湾労働者だけでなく国民の安心・安全を確保するために必要な緊急的な施策についても、必要な対策が行われていないというのが現状です。
- (4) したがって、私どもが掲げる、港湾運送事業と港湾労働者の視点に立った施策に関して貴党と一致する課題について、政策活動・国会活動を通じたご協力をいただきたいと思います。全般的な課題並びに早急に実現を図るべきと考える課題について、次の通り整理して次項以下に記しますので、ご検討ください。

## 3. (検討いただきたいこと) 港湾労働者・港運事業者の立場に立った政策に転換する課題

- (1) 港湾運送事業の規制緩和によって、料金引き下げをはじめとするコスト圧力が益々強まる中で、安定的な港湾運送、安定した労働力の提供が損なわれていることに鑑み、認可料金体制・参入規制の政策転換を図ること。
- (2) インランドデポ(ドライポート)の拡大によって、内陸において港湾運送事業者ではない事業者がコンテナ詰め・出し作業を行うことが常態化し、税関チェックの簡素化、数量・重量確認の省略が進んでいます。これは、安全と安心を確保する港湾の社会的機能を喪失させることで、公正な貿易・港湾貨物の受け渡しを形骸化させていることでもあります。したがって、遊休地・遊休施設を再活用して、港湾に貨物を集め、荷捌きと社会悪物品の輸出・入のチェックなどを行える体制を再構築すること。
- (3) 港湾管理者が行う港頭地域の指定が不十分なため、同じ港湾運送行為であっても、港頭地域では港湾運送事業法の適用、そうでない地区は港頭地域街ということで事業法の適用外となり、一本の道を挟んで同じ行為でも法の適用が違ってしまう問題になっています。公正・公平な事業、港湾運送事業法の下で適切な港湾運送を行うためにも、港頭地域の指定を、地元関係者の意見も反映させて都度見直しを図る施策が必要です。
- (4) 港湾運送事業法によって指定された港湾は、全国で96港あります。これらを指定

港といい、そこで営まれる港湾運送は文字通り事業法の下で厳格に行われています。しかし、取り扱い貨物の規模が必要な要件を満たしているのも関わらず、非指定港として、法外の「港湾運送事業」を行っている港があります。とりわけ、三島川之江港は、四国で取扱高1位の港湾になっており、直ちに指定港とする必要があります。このことは、国土交通省も認めているところであり、同省の決断で可能となる措置です。

- (5) 厚生労働省が所管する港湾労働法は、6大港(東京港、横浜港(川崎含む)、名古屋港、大阪港、神戸港、関門港)の現業労働者(船内・沿岸・はしけ・いかだ・関連職種)に適用になっており、同じ港で働く他職種(元請・検数・検定・鑑定)、並びに、6大港以外の港には適用されていません。これは、港湾労働の安定や港湾労働者の福利の増進という目的に沿った施策に区別があるということになります。取扱貨物の多寡や港湾の規模の違い、業務の違いはあっても、港湾労働者のために資する法律の適用に差をつけることの不合理は明らかです。港湾労働法の全港・全職種適用が必要です。

#### 4. (検討いただきたいこと)早急に改善を要する課題

- (1) 交通運輸政策審議会港湾分科会には、港湾労働者を代表する委員が参画していません。委員構成は、荷主・船社・港運事業者及びいわゆる知識人で、そこでの課題審議・政策検討においては、現場の切実な意見が反映されないことの問題は明らかです。どのような、他の同様の審議会では労働組合代表が参画している例は多々あります。早急に港湾労働者代表の参画を実現して、文字通り公正な審議の場を作るべきと考えます。
- (2) 現在審議されている港湾法の一部改正で、クルーズ船の誘致とそのための施設の拡充をしようとしています。客船の誘致それ自体は否定しませんが、観光客や観光客を輸送する大型バスが、港湾地域を自由に出入りすることは、観光客と港湾労働者の安全を損なう可能性があります。貨物ふ頭・港湾貨物荷捌き施設などと、客船ふ頭を明確に区分けできるフェンスなどは不可欠です。また、客船が優先されて、貨物船の入港・港湾貨物の荷捌きが阻害されることになっては本末転倒です。また、港湾への取り付け道路の不十分さから、大型貨物と港湾貨物用のトラックが合流し大渋滞を引き起こす危険性もあり、間違いなく港湾物流が停滞する可能性にも注意を払うべきです。
- (3) 油・ジュース・ワインなどの液体貨物が、フレキシブルバックに詰められてコンテナ輸送が行われています。これは荷主の強い要望によって規制が緩和されて、このバックによる輸送が可能になったものです。2014年には、このバックが損傷し、コンテナから漏れ続けたまま公道を走行した結果、後続するバイクの横転・自動車のスリップといった大事故が発生しました。2007年、このバックの使用が緩和(省令改正)されたとき、日本危険物倉庫協会は、「輸送の安全性が担保されていない」との意見書を提出しています。海上輸送中、港湾運送中、公道輸送中に爆発・漏洩

などの危険性はだれもが否定できないことであり、直ちに使用を禁止する措置を講ずるべきです。

- (4) 昨年、45 f コンテナの輸送が可能となるトラックの台車の規制が緩和されました。現在、海上コンテナ輸送は事前に走行ルート of 許可を得て走行し、45 f コンテナは特区でしか認められていません。日本の道路事情からいって狭い交差点などを考慮すれば、特殊車両通行許可(長さ)C 条件の緩和はやってはならないことです。ついては、国道・都道府県道・市町村道の許可当事者に規制の緩和を行わないよう指導を徹底すべきです。
- (5) 昨年7月1日より改定 SOLAS 条約が施行され、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ました。しかし、その実態は、事実上荷主が自ら重量証明をしている状況です。これでは、証明に客観性がなく、本船の安全を確保するために正確な重量を申告するという条約改正の趣旨生かされていないこととなります。港湾運送においては、発荷主と受荷主の間に立って、また、港湾荷役作業の安全を担保するという意味でも、「第三者証明」をする港湾の専門機関があります。この機関に「第三者証明」を委任し、船長への客観的な重量証明を申告するよう是正させるべきです。荷主が、荷主のための証明機関をつくって証明させることは、モラルハザードと思えます。
- (6) 石綿は、その99%が港湾を通過して輸入されてきました。大量に建設などの材料として使われましたが、港湾を通過する際は「一般貨物」とされ、危険物ではありませんでした。したがって、必要な防具などを着用しないまま作業が行われました。その後、危険物とされましたが、すでにその時点で石綿による潜在的な被害者が生み出され、長期の潜伏期間を経て、この10年余りの間に被害者が出てきています。港湾の劣使は、その責任が国にあるとの認識を共有しつつも、独自の救済対策を講じてきましたが、これも限界があります。国家的な基金の創設など「石綿被害救済制度の創設」が強く求められています。

以 上

<添付> 各行政への申し入れ(国土交通省、厚生労働省、経済産業省、消防庁)