

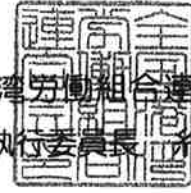


2017年3月16日
全国港湾16発第97号
港運同盟発17-第24号

外国船舶協会

会長 アクセル・トゥットケン 殿

全国港湾労働組合連合会
中央執行委員長 林谷 欽一郎



全日本港湾運輸労働組合同盟
会長 新屋 義信



港湾労働問題に関する申入書

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、下記の諸問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. アライアンスの再編と雇用・職域の問題について

- (1) アライアンスの再編、邦船3社の定期船事業統合など、海運企業の航路などの再編は私たち港湾労働者に深刻な雇用不安をもたらしています。したがって、アライアンスの再編・船社の統合を船社の一方的な都合で強行することなく、産別協定(央事前協議)をはじめとした港運労使のルールを厳守し対応されること。
- (2) アライアンス等の問題に対処する際、港湾労働者の「雇用と職域の保証」を大前提とし、その実効性が確認されない限り、一方的に強行実施しないこと。

2. 港湾運送の持続的で健全な発展のために、適正料金支払いの徹底と港湾産別協定をはじめとした港運のルールを順守していただくこと。

3. 港湾運送の安全・安心を確保する措置について

- (1) 改定 SOLAS 条約の趣旨にもかかわらず、荷主物流企業が証明する実態があります。それは、届出荷送人が3500社、登録確定事業者が1400社に及んでいることが示しています。本船と海上輸送の安全こそが条約の目的であり、この本末転倒といった状態を是正するために、港湾における経験豊かな「第三者証明機関」である4検機関(海事検定協会、(株)シンケン、日本貨物検数協会、全日検)の起用促進にご協力いただくこと。
- (2) クルーズ船の誘致と環境整備のために港湾法の一部改正が国会で審議されています。このことによって、商船の入・出港が規制されたり、客船利用者の港頭地域への立ち入りによる安全確保、あるいは、客船用の大型バスの待機場所として港頭地域の使用が規制されたり、港湾・海運にとっての懸念材料が挙げられています。こうした懸念を払しょくするために、船社として、安全やスムーズな寄港などの視点から関係者に必要な働きかけを取り組まれない。
- (3) フレキシブルバックによる液体貨物輸送は、その危険性から直ちに禁止すべきと考えます。「ブレーキを踏んだことによるバックの損傷」が事故の原因とする業務用自動車事故調査委員会の報告(16年10月30日)は、輸送の現場から見ると文字通り笑止千万と言わざるを得ないものです。危険物までもフレキシブルバックで輸送されている現状は、海上輸送の安全にとっても重大問題です。その立場から、船社として、荷主に「使用しない」ことの啓蒙を強化し、関係官署にも「禁止」の働き掛けを強めていただくこと。

以上