

<添付資料> ② 三島川之江港の指定港化に関する関係資料

三島川之江港は、大王製紙や丸住製紙、愛媛製紙を主な荷主・ユーザーとして発展し、四国の高速道路網や本四架橋の整備によって、高知・徳島・愛媛の各港に限らず瀬戸内を挟んで中国地区からの貨物も集めるなど、港湾貨物取扱量においては、日本で第20位(四国で第1位)に位置する港湾となっています。

こうしたことから、国土交通省は国会(2011年3月30日参議院国土交通委員会)において、「指定港としての基準を満たしている」とし、「地元のご理解を得られますよう努めたい」と答弁(資料参照)しています。その後、国土交通省と交渉をするたび、同様の回答が繰り返されています。事態は、国土交通省の決断にかかっているといっても過言ではないと考えます。

以 上

## 三島川之江港の指定港化を図る措置について

### I 「指定港」に関する法律について

#### 1. 港湾運送事業法

第1条(目的) この法律は、港湾運送に関する秩序を確立し、港湾運送事業の健全な発展を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。

第2条 4 この法律で「港湾」とは、政令で指定する港湾(その水域は政令で定めるものを除くほか、港則法にもとづく港の区域をいう)をいう。

#### 2. 港湾運送事業法施行令

第2条で、四国は、徳島小松島、高松、坂出、新居浜、今治、松山、郡中、高知が指定され、三島川之江港は除外されている。また、第3条で各港の水域が細かく規定されています。

### II 三島川之江港の概況

1. 元々、この地には、三島港と川之江港という二つの港湾がありました。この港湾の背後圏である「宇摩地域」は、1964年(昭和39年)に東予新産業都市に指定されて工業化が図られ、製紙業の発展と共に、大型チップ船や大型石炭船の寄港が増え、二つの港湾の一体的な整備がすすめられました。1970年(昭和45年)に両港は合併し、翌71年(昭和46年)には重要港湾に指定されました。

2. その後も、製紙業の発展と共に港湾貨物の取扱量は増加し、2006年(平成18年)には887万トンになりました。貨物は、チップと石炭が50%以上を占め、紙パルプの積み取りも増えました。同時に、国際コンテナの取り扱いが急激に伸び、2010年には前年比44.9%増、3.7万TEUを記録し、このことにより、それまで6年連続で四国1位にあった高松港を追い越し四国でトップに立つこととなります。

外航定期航路としては、日/韓航路で2船社が各週二便、日/中航路で1船社が週1便寄港させている。内航定期航路では、神戸航路で2船社が週3便寄港しており、フェリーも寄港しています。

### III 四国各港の貨物が三島川之江港に -運送秩序・労働秩序も乱れていると推測できる-

1. このように、四国1位となった背景には、もちろん背後経済圏の発展が貨物量の増加に寄与したことは間違いないと考えられますが、注目すべきは、四国の高速道路の整備との関係です。Xラインと呼称される高速道路網は、三島川之江港に四国のどの地域からもアプローチできるようになっており、Xの中心に三島川之江港が位置していることに着目すべきです。このことで、隣接する坂出港をはじめ、高松・愛媛・徳島・高知からのアクセスの利便性がたかまり、四国全域から貨物を三島川之江港に集約していく構図が見て取れます。

2. 同時に、非指定であることが、「荷主の競争上の有利な条件」を生んでいます。

① 三島川之江港で行われている港湾運送は、法律的には「港湾運送行為」ではないから、法的な何等の規制も受けません。このことで、公正・公平競争という当たり前の要件を満たさないで業務を行っていることとなります。

- ② 非指定港であるため、港湾運送料金の「届け出義務がなく」、「行政による料金監査」も受けません。そのために、他の港より「低コスト」で業務ができることとなります。

そのことは、2015年に市議会が採択した意見書でもあきらかになっています。いわく、「事業の届出制や取扱数量による施設と労働者の保有基準を定めて」おり、「料金の事前届出等の規制もある」として、「国際競争力低下への不安」があるとしていることです。この国際競争力低下への不安を「地元産業界」の意思として示していることが、問題の本質を自ら吐露しています。これが一つの鍵と考えられます。

- ③ 港湾運送事業法の目的(第一条)は、「港湾運送に関する秩序を確立し、港湾運送事業の健全な発展を図り、もって公共の福祉を増進する」としています。それを誠実に履行しようとするれば、料金も届出し、施設と労働力の安定的確保は当たり前のことです。これを忌避して、安い料金、安い労働力によって「港湾運送事業」を

す。これを避けることが、公共の福祉を増進することになるのかを問うべきです。

- ④ 意見書には、「地元産業界」からの「国際競争力の不安」の声を例示しています。語るに落ちたとはこのことです。つまり、法の対象となる当事者である港運事業者が「国際競争力云々」するならまだ理解できますが、港湾を利用する側が「競争力が低下」するということは、安い港で社会的に必要な規制からも逃れて、メーカーとして競争力を維持したいという意味だということになります。港湾運送に対して経済的に優位な立場にある利用者の要望が、「港運秩序を乱す一因であり」「料金ダンピング」も同様の理由で起きるということは、港湾運送事業の現場の経験が教えているところです。

- ⑤ 非指定港で行われる港湾運送行為は法的な意味での行為ではないから、一般派遣労働者の就労が可能になります。労働者保有基準の適用がないから、安定的な労働力の提供ができないだけでなく、「一定の技術力」をもった労働者を確保していないために、安全性と確実性が担保できていないこととなります。もちろん、統計的にも「港湾運送の事故」として報告する義務もないので、実態は不明です。組合が調査して事故の多さと労災隠しを把握し、国交省にも公表して非指定港であるがための問題だと提起したことがあります。その際に、この取り組みにあたった組合員は、「出入り禁止」と冷遇された経緯があります。労災が多いのではないかと、労災隠しがあるのではないかと疑念は今も捨てきれないと考えています。

#### IV ITF(国際運輸労連)も指定港化の取り組みを支持

1. 世界の交通運輸労働者を組織するITF(国際運輸労連)は、2011年に決議を採択し、三島川之江港が非指定港となっていることを憂慮し、私たちの取り組みを支持する決議を採択しました。
2. 世界の交通運輸労働者が、この問題に注目していることを、政府としても重視すべきだと考えます。

以上

IV 国会質問の内容について(案) / ○=質問 △=答弁

○ 2011年に国土交通省は「三島川之江港は、港湾運送事業法の指定港としての基準を満たしている」とし、「指定港化を検討している」と回答しています。同時に、「地方公共団体、荷主の方々、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」と国会で答弁しています。「関係者の合意を得ること」は、指定港化の必要要件かどうか、その法的根拠はないにか。

△ …………… 地元の理解があったほうがスムーズに進む……

「法的根拠がない」と回答した場合

○ 法的根拠がないなら、直ちに「法の執行」を行うべきではないか。「地元の理解」として、何を遠慮しているのか。なにかためらうものがあるのか？

△ ……………

○ いつまでに、「指定港化します」と明言していただきたい。

△ ……………

「法的根拠」を示した場合

○ 地元の理解を得ようと努力されてきたと伺ったが、地元の意見はどのようなものか、具体的に例を示されたい。

△ ………

○ 2015年に市議会が意見書を採択しています。意見書には、荷主から「国際競争力の低下」の意見があると指摘されています。ここから、二つの疑問が生まれます。一つは、荷主が何故、港の国際競争力を心配するのか？指定港化されたら「荷主として企業の競争力に影響する」と言われている。日本の港湾の秩序、安定的なサービスの提供、ダンピングの防止などを措置することは荷主として問題だといわれている。このような意見を受け入れて、指定港化を決断できないなら本末転倒ではないですか。

意見書について、どのように受け止め、地元荷主とどのような話し合いをしてきたのか、具体的に報告してください。

△ ……………

○ 港湾利用者、荷主側からは、港湾が「指定港となって安定運営される」ことがメリットとして理解されるべきではないかと思いますが、この点について、荷主の意見はどのようなものがありますか。

△ ……………。

○ もう一つは、法律の目的からすれば、地元の港湾関係者は指定港になって、メリットが生まれます。たとえば、公正競争の要件のもとで、経済的に優位な地位にある荷主から料金面でのサービスの要請があった場合でも、「届け出料金があります」「料金遵守の社会的要請がある」からと法律の下で事業をやっていることを理由に対等性を保つことができるというメリットがあります。こう考えるのが、常識的な判断だと思いますが、地元の事業者からの意見で、このようなものはありましたか。

△ ……………

○ ないとすれば、地元の「荷主の声」の強さを行政として抑制し、中小事業者の利益を守り、法の趣旨に基づいて「指定港化を決断する」のが筋ではないですか。ましてや、労働災害をはじめ、港運として必要なデータも取れない状況を放置していいはずはありません。いかがですか。

△ ……………

○ 港湾運送事業法は、地元荷主のための法律ではなく、地元の港湾関係者、近隣諸港の港運事業者のための法律です。その要件を満たしているなら、直ちに指定港化を決断すべきですが、いかがですか。

△ ……………

○ 港湾運送の安定化の立場から、早急に決断すべきです。「地元の理解」があればいいが、だめな場合でも、行政の責任で決断することが必要です。あらためて、強く要求します。

以 上