

2018年11月21日
全国港湾 18発第32号
港運同盟発18-第53号

外国船舶協会
会長 藤江成宏 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、私たちは、港湾運送秩序の維持と港湾労働の安定は不可分一体のものとするものであり、そのために港湾利用者のご理解とご協力が必要不可欠と考える次第です。

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が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. アライアンスの再編と雇用・職域問題について

アライアンスの再編、海運企業の合従連携・航路の再編は私たち港湾労働者に深刻な雇用不安を惹起するものである。したがって、アライアンスの再編・船社の統合・航路の再編などについては船社の一方的な都合で強行することなく、産別協定（中央事前協議）をはじめとした港運労使のルールを厳守し対応すること。

2. 港湾運送の安全・安心を確保する措置について

- (1) SOLAS 条約の改定により 2016 年 4 月から荷主責任において「重量証明」が義務化された。その実態は荷主が荷主関連証明機関で承認して、荷主自らが重量証明を行っている状況である。安全な陸上輸送・海上輸送・港湾運送を行うため、第三者証明で港湾運送の証明機関である事業者（日本海事検定協会・(株)シンケン・日本貨物検数協会・全日検）を荷主に要請すること。また、外船協として関係行政・団体にも強く要請すること。

- (2) フレキシブルバッグによる危険物貨物輸送で、2016年10月30日付事業用自動車事故調査報告書は、事故の原因は運転手のブレーキによるものと報告されている。この報告は、事故自体がドライバーの責任によるとの見解であり、容認できない。これら危険物液体輸送については海上輸送にも重大な事故をもたらす危険があり、タンクコンテナを使用する旨、船社として荷主に対し強く要請し、フレキシブルバッグの使用禁止を強く要請すること。
- (3) コンテナ船のラッシング・アンラッシングをする際に足場が悪い箇所があり、ラッシングするのが大変危険な作業を強いられる。また、足を滑らすと転落・墜落の危険があり重大事故を及ぼすことになり、足場の悪い本船については船社の責任において、改善修理・足場の悪い箇所についてはコンテナの積み付けを行わないように強く要請する。

以 上