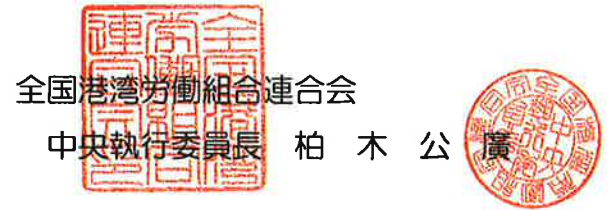




2020年10月28日
全国港湾20 発第26号

一般社団法人 日本港運協会
会長 久保昌三 殿



全国港湾労働組合連合会
中央執行委員長 柏木公廣

横須賀港～新門司港間、新規フェリー航路に係る諸問題に関する申し入れ

周知のとおり、阪九フェリー株式会社と新日本海フェリー株式会社を中心とした SHK ライングループは、横須賀港～新門司港間において新規フェリー航路開設を行う旨を、2018年12月18日に発表しました。

本件について、私たちは、軍港色の濃い横須賀港において商船の新規航路が開設されること自体を否定するものではありません。しかしながら、横須賀港に拠点を置く港運事業者や横須賀港運協会が数々の問題を指摘し、これらは、港湾労働者にとっても雇用と職域に影響するものとして看過できないと考えます。その問題点とは、以下の通りです。

1. 横須賀港運協会の説明では、横須賀港での新規航路の使用バースは当初、久里浜港を使用するとされていました。問題は、使用バースが横須賀港唯一の外貿ふ頭である横須賀新港ふ頭へと計画変更されてしまったことにあります。
2. 横須賀新港ふ頭の使用可能域は限定的で、既存の荷役作業と新規フェリーの荷役の共用・共存は不可能です。地元の港運事業者はもとより、横須賀港運協会も同様の見解を示されており、フェリーの乗船客の安全確保し、且つ既存の車輛船荷役を遂行することは絶対に無理だと考えます。
3. 既存の車輛船の荷主も作業効率の低下を懸念し、横須賀新港ふ頭を撤退する可能性を示唆しています。そうなれば、港湾労働者の雇用と就労が脅かされ、不安を増幅させることとなります。
4. 問題は、港湾管理者である横須賀市とフェリー船社だけで事をすすめている点にあります。フェリー船社は横須賀港運協会と港湾運送事業者とは協議する必要はないと明言していると聞き及んでいます。

更には、横須賀市は本年9月からフェリーターミナル上屋建設のため、横須賀新港ふ頭の使用制限を強行しており、10月14日、既存の事業者である相模運輸倉庫(株)は、ふ頭使用許可を求める訴えを横浜地裁に起こしています。

以上のことから、私たちは港湾労働者の雇用と職域を守り、横須賀港における港運事業の持続的発展の視点からも、下記の通り申し入れますので、迅速且つ、誠意ある対応を要請します。

記

1. カーフェリーに関する確認書は、「カーフェリーふ頭における一切の業務は、フェリー船社が行う自動車航走業務であると同時に港湾における港運事業者の行う業域であり、且つ、港湾労働に従事する者の職域であることを原則として確認する」としています。
したがって、本件の新規航路開設・就航に当たって、日港協立会いの下で、全国港湾とフェリー船社(SHKライングループ)間で業域・職域の確認を行うこと。
2. 本件フェリー船社(SHKライングループ)は、既存の外航船(車輛運搬船等)の業務を行う地元港湾運送事業者並びに横須賀港運協会との協議の場にすら着かず、地元事業者を無視し続けています。したがって、当該船社に対して、既存の港湾運送事業者の仕事を守るため措置を講ずること。
3. 本件の新規航路開設に係る諸問題について、港湾労働者の雇用と職域を守るために、必要により労使協議が行える体制を整えること。

なお、私たちはフェリー航路が開設されること自体は歓迎するものであり、このことによって、既存の業務が阻害されたり、場合によっては、既存の船社・荷主の撤退を懸念する立場からの要請であることを重ねて申し添えます。

以上