

## 6・3 港湾運送事業のあり方に関する懇談会

### 6・3・1 港湾運送事業の在り方に関する懇談会

2000年11月1日に改正港湾運送事業法が施行されたことにより、主要9港(港単位で12港)では需給調整規制が廃止され、事業免許制度は許可制、料金認可制は届出制に改められた。2003年3月28日には総合規制改革会議が示した答申に沿った形で「規制改革3ヵ年計画(再改定)」が定められ、この中で主要9港以外の地方港については、需給調整規制を廃止し、免許制を許可制にするとともに運賃・料金の認可制を事前届出制とする規制緩和について、2003年度中に所定の結論を得て、以降速やかに措置を講ずることが求められた。その後同年5月16日には主として地方港の規制緩和について検討するための「港湾運送事業の在り方に関する懇談会」が設置された。以降月1回程度のペースで合計8回懇談会が開催され、年度末に地方港の規制緩和についての最終報告書が以下の内容にて取纏められた。

#### (1) 地方港の規制緩和の実施

地域の活性化・産業競争力強化のため港湾の活性化を図ることが重要であり、そのためには地方港においても主要9港同様、事業免許制を許可制(需給調整規制の廃止)に、運賃・料金の認可制を事前届出制にすることを内容とする規制緩和を実施すべきである。

#### (2) 地方港の規制緩和にあたって構すべき措置

##### 港湾運送事業の安定化策

##### 悪質な事業者の参入防止策

主要9港と同様に欠格事由の拡充、罰則強化及び一貫責任制度の維持を講じると共に労働者保有基準は原則1.5倍に引き上げる。但し、1港に4社以上の事業者が存在しない場合は、港を越えた協同組合の設立を認める特例を設ける。この特例を適用しても1.5倍をクリアすることが困難な港については、別途検討する。

##### 過度のダンピングによる港湾運送の混乱の防止策

主要9港と同様に料金変更命令制度及び緊急監査制度を導入する。又、独占禁止法、改正下請法が適正に発動されるよう努力すべきである。

##### 「港湾安定化協議会(仮称)」の設置

港湾運送の秩序維持、労働関係の安定化、当該港湾の整備の方向等について、地区港運協会単位をベースに地区港運協会、労働組合、行政、港湾管理者等の港湾運送の関係者による意見交換の場として「港湾安定化協議会(仮称)」を設置すべきである。

##### 拠出金の確保

地方港の規制緩和後も港湾福利分担金等の拠出金はこれまで同様の扱いとする。納付方法は負担軽減の観点から現行方式(一括納入)を継続する。但し、主要9港については、分割納入方式を継続する。

##### 検数・鑑定・検量事業の規制緩和

地方港の規制緩和にあわせて検数事業等についても免許制から許可制へ、料金認可制についても事前届出制へ規制緩和すべきである。又、検数人等の登録制度は廃止すべきである。検数等

の信頼性の確保に対しては、事業計画の強化等で対応する。

港湾運送事業法適用対象港の見直し

参入が免許制から許可制へと規制緩和されることにあわせ、指定港基準の見直しを検討する。

引受義務の廃止

免許制から許可制に変更されることに伴い、免許制のもとで排他的営業権を得ていた事業者に対し、付随する業務として課してきた引受義務を廃止すべきである。

### (3) 規制緩和のスケジュール

最終報告後、改正法案の作成作業をおこない、平成16年度中に改正法案を国会に提出すべきである。改正法案の施行時期については、地方港の特殊性を踏まえ、規制緩和の準備期間として、十分な時間的余裕を確保すべきである。

現在改正法案の作成作業を実施中で、2004年度中に同法案が国会に提出されることになっている。懇談会には当協議会から平野委員長が委員として参画し、以下のスタンスにより船社意見の反映に務めた。

規制緩和は国内のあらゆる分野で取り組まれており、阻むことができない流れである。

我が国では物流効率化が重点課題とされており、港湾においてもユーザーのニーズに沿った安定かつ効率的でより高い水準のサービス提供要請が強い。

港湾諸料金の高さ、柔軟性に欠ける繁雑な官庁手続き等は、我が国港湾の相対的地位低下の一因として指摘されている。

港湾運送事業においては過去における法的規制、保護等により古い体質が温存され、業界の近代化、国際化への取り組みが立ち遅れたことは否めない。

主要9港での規制緩和の実施状況を勘案の上、地方港の担うべき役割を整理し、地方の活性化に繋がる規制緩和への取り組みが望まれる。

効率化推進、競争力向上が何よりも重要であり、新たな競争の土壌が生まれ、地方港に活力が沸き立つことを期待する。

なお、懇談会は以下の内容にて開催された。

#### 委員等(最終回)

座長	杉山武彦	一橋大学教授
委員	相川康明	外国船舶協会専務理事
“	井出本榮	全日本港湾運輸労働組合同盟会長
“	尾崎 睦	(社)日本港運協会会長
“	栗原宣彦	流通科学大学教授
“	黒田勝彦	神戸大学教授
“	佐藤孝夫	広島県土木建設部空港港湾局長
“	竹下勅三	通産農林団体輸送協議会代表幹事
“	廣見和夫	中央労働災害防止協会理事長
“	平野裕司	(社)日本船主協会港湾協議会委員長
“	松本忠雄	(社)日本経済団体連合会輸送委員会 物流効率化に関するワーキンググループ座長
“	安田憲司	全国港湾労働組合協議会議長
“	安武啓揮	横浜市港湾局長

行政委員	鷲頭 誠	国土交通省海事局長
ワザハ-	牛島 清	国土交通省港湾局管理課長
“	田窪文明	厚生労働省職業安定局建設・港湾対策室長
事務局	国土交通省海事局	

第1回(2003年5月16日)

港湾運送事業の現状及び最近の港湾物流効率化に向けた取り組み状況、港湾運送事業法の概要及び規制緩和の経緯について事務局より説明があり、各委員より意見が述べられた。

第2回(2003年6月13日)

関係者(船社、労働組合)よりヒアリングがおこなわれた。又、事務局より地方懇談会おける意見が紹介された。

第3回(2003年7月25日)

関係者(荷主、港湾管理者)よりヒアリングがおこなわれた。その後地方港の役割と実態(主要9港との比較)及び規制緩和で懸念された問題点を検証するための指標について議論された。

第4回(2003年10月3日)

検数・鑑定・検量事業の規制緩和方針、主要9港での規制緩和の評価及び問題点の検証、過去2回の会合で関係者に対しておこなったヒアリングの結果の総括及びセーフティネットについて事務局より報告並びに考え方が示され、それらに対して各委員より意見が述べられた。(資料1-4、1-5)

第5回(2003年11月11日)

拠出金制度、港湾運送事業法適用対象港及びセーフティネットのあり方について議論された。

第6回(2003年12月5日)

事務局作成の中間取纏め案に対して各員より意見が述べられた。

第7回(2004年1月30日)

中間取纏め案に対しての各委員からの意見及び2003年12月19日から2004年1月16日までの1ヶ月間に実施されたパブリックコメントを踏まえ最終報告書案を作成した。

第8回(2004年2月19日)

報告書の取纏め完了に当たり各委員より総括的な意見・感想が述べられた。

## 6・3・2 2004年港湾春闘

### 1. 春闘の争点

組合側より雇用と就労の安定化対策や各種基金制度の拡充を盛り込んだ要求書が出されたが、今春闘の最大の課題は港湾労働者の賃金水準の是正とされ、港湾荷役にかかる届出料金及び認可料金の完全収受に向け不退転の決意で臨む姿勢が前面に押し出された。船社が史上空前の利益を上げる中、料金の完全収受に向けての船社側の理解と協力が要請された。

### 2. 労使交渉経緯

2月10日に開催された第1回中央団交では、組合側（全国港湾労働組合協議会：全国港湾、全日本港湾運輸労働組合同盟：港運同盟）より使用者側（日本港運協会：日港協）に対し、「04年度港湾産別協定の改訂に関する要求書」並びに「04年度春闘要求に関わる申し入れ書」が提出され、産別協定の改訂を目指して、以下の要求項目について趣旨説明がおこなわれた。

雇用と就労の安定

各種基金制度の拡充

労働時間に関する協定履行

産別賃金の改定

1995年認可料金水準の完全収受

3月3日の第2回中央団交では、使用者側より組合側の要求項目について逐条的に説明があったが、具体的に回答が示されなかったため進展はなかった。組合側より次回交渉でも進展がなければ、3月中旬にもストライキを構える姿勢が示された。

3月16日の第3回中央団交では、使用者側より時間外労働における割増賃金算定基礎分母の改訂(156/155)、料金収受に対する船社側の理解について説明された。これに対して組合側は、「最大の争点である料金面で前進があった」とし、ストライキ通告をおこなわなかったが、見解を保留した。

3月25日の第4回中央団交では、大詰めの交渉がおこなわれ労使合意に達した。これに伴って仮協定書及び覚書が締結された他、最大の争点であった料金完全収受問題については、使用者側より「完全収受に向けて努力する」などの決意表明が口頭で述べられた。

一方、船内賃金関係の交渉は組合側（港湾荷役事業関係労働組合協議会：港荷労協）と使用者側（日港協船内経営者協議会：船経協）との間でおこなわれた。2月23日に組合側が要求した基準内賃金16,000円の値上げ要求に対して、2月25日、3月3日、3月16日、3月22日、3月25日、3月26日と続けて交渉がおこなわれ、基準内賃金月額1,500円の値上げ、一時金月額一律2,000円にて妥結した。

なお、3月2日に平野委員長と尾崎日港協会長の面談があり、尾崎会長より料金完全収受実施の協力要請を受けた。又、3月9日に全国港湾系谷副議長以下6名が来訪、船港協宛の「港湾運送料金の引き上げに関する申し入れ書」を受け取った。

### 3. 主な労使合意事項

(1) コンテナターミナルの再編等に係わる基本問題、基準賃金制度の設置、5・9協定(労働時間

短縮、産別賃金制度)などの諸問題については引続き労使政策委員会で協議する。

- (2) 「規制緩和に係わるセーフティネット」の一つとして 13 地区港運協会を単位とする労・業・官による「港湾安定化協議会」(仮称)の設置・運営については、今後関係者間で調整する。
- (3) 港湾の保安対策関連では、改正 SOLAS 条約施行により港湾労働者の基本的人権及び労働基本権を侵害しない、警備業務は原則として港湾関係事業者・労働者の業域・職域である。

#### 4. 総括

今春闘の焦点だった料金問題については、成文化されなかったものの、使用者側が完全収受に向けて努力する意向を口頭で表明し、組合側がこれを了解した。船社側の高業績を背景に組合側がストライキ実施を示唆するなど波乱が予想された今春闘は賃金面では昨年妥結実績を 500 円上回ることになったが、一度のストライキも実施されることなく妥結に到った。

#### <参考資料> 2004 年港湾春闘の労使交渉経緯

- |         |   |
|---------|---|
| 2月3日～4日 | 全国港湾評議委員会開催<br>2004 年春闘方針及び要求内容を検討  |
| 2月10日   | 第1回中央団交<br>組合側より「04 年度港湾産別協定の改訂に関する要求書」並びに「04 年度春闘要求に関わる申し入れ書」が提出され、要求・申し入れ内容について趣旨説明がなされた。   |
| 2月23日   | 港荷労協より船経協に基準内月額16,000 円の値上げを内容とする要求書が提出された。   |
| 2月25日   | 第1回船内賃金交渉<br>組合側より要求内容の趣旨説明がなされた。   |
| 3月3日    | 第2回中央団交及び船内賃金交渉<br>使用者側より逐条的に説明がなされたが、具体的に回答が示されなかったため進展なし。   |
| 3月10日   | 全国港湾より各単組委員長、各地区港湾議長宛に「第2次全国統一行動に関する準備指令」(21日始業時より22日始業時までの休日就労拒否)が通知され、「次回中央団交の回答如何により幹事会で判断する」とされた。   |
| 3月16日   | 第3回中央団交及び船内賃金交渉<br>中央団交では、使用者側より料金収受に対する船社側の理解について説明があったため、組合側はストライキ通告をおこなわず、10日に通知された準備指令は解除された。船内賃金交渉では使用者側より月額500 円の有額回答があったが、組合側は不満を表明し態度を保留した。 |
| 3月22日   | 第4回船内賃金交渉<br>使用者側より月額1,000 円の有額回答が示されたが、妥結に到らず組合側   |

は口頭で 27 日、28 日の両日に亘る休日就労拒否を事前通知した。

3 月 25 日

第 4 回中央団交及び第 5 回船内賃金交渉

中央団交で制度問題について合意に達したが、船内賃金交渉は妥結に到らず。

3 月 26 日

第 6 回船内賃金交渉

使用者側より基準内賃金月額 1,500 円の値上げ、一時金月額一律 2,000 円の支給が示され妥結した。