

愛知労働問題研究会



会報 第21号 2021年12月16日

編集・発行：愛知労働問題研究会・運営委員会

連絡先：〒456-0006 愛知県名古屋市熱田区沢下町 9-7 労働会館東館 3階 愛労連内

HP： <http://www.roren.net/romonken/> Email: aichiromonken@gmail.com

Facebook: <https://www.facebook.com/aichiromonken/>

または、<https://m.facebook.com/aichiromonken/>

- ①「会報」の最新号以外は、上記のHPに掲載されています。
- ②メーリングリストやフェイスブックなどは、会員外にも情報が知られる可能性のあることを前提として活用しましょう。
- ③協力金や寄付金などの振り込みは下記の口座（名義：愛知労働問題研究会）まで
ゆうちょ銀行：店名二〇八（ニゼロハチ）、店番 208、普通預金、番号 2408778
ゆうちょ銀行の口座間：記号 12080、番号 24087781

【目次】

第21回定例研究会	1
Ⅰ 報告：港湾における検数の役割と現状～検数の明日を考える～ 尾崎俊介さん（全国検数労働組合連合名古屋支部・執行委員長） 高木正一さん（同・書記長）	2
Ⅱ 質疑応答など	10
報告要旨・資料	24
（*2種類のリーフレットについては、容量が大きいため、この会報に含めず、本研究会のHPに掲載）	
運営委員会からのお知らせ	32

第21回定例研究会

*2021年11月13日（土）13時30分～16時頃、労働会館本館2階特別会議室
参加者6名（個人会員3名、非会員3名）、<文責在編集担当者>

司会（浅生代表）

ただ今から愛知労働問題研究会・第21回定例研究会をはじめます。本日の司会は、代表の浅生が務めますので、よろしくお願ひします。今日の報告は全国検数労働組合連合名古屋支部執行委員長（日本検数労働組合名古屋支部執行委員長も兼任）の尾崎俊介さんから、

「港湾における検数の役割と現状～検数の明日を考える～」というテーマで報告させていただきます。補足的に書記長の高木正一さんからも報告があります。それは適宜ということでお願ひします。では早速、尾崎さん、よろしくお願ひします。

Ⅰ 報告：港湾における検数の役割と現状～検数の明日を考える～

尾崎俊介一さん（全国検数労働組合連合名古屋支部・執行委員長）

高木正一さん（同・書記長）

1. はじめに

ご紹介いただきました、全国検数労働組合連合名古屋支部の尾崎と申します。執行委員長をやっています。私の働くところは、今は一般社団法人日本貨物検数協会（日検）となっておりますけれども、私が高校を卒業した 1996（平成 8）年当時は、まだ社団法人で、その日検名古屋支部に入社いたしました。私は工業高校に通っていて、その頃は就職先もありましたが、大学に進学しようと考えていたところ、受験に失敗しました。工業高校で受験に失敗して就職があるかといいますと、なかなかなくて、その頃の進路指導部の先生から、取り敢えず専門学校に行ってくれと言われて、専門学校も考えていたのですが、もし、求人があれば教えてくれと言っていた矢先に、でてきたのが日検の求人票でした。その求人票を見まして、当時、社団法人の意味も分かっていなかったのですが、社団法人と書かれていると公務員みたいなものなのかなという風にも思いましたし、安定して仕事ができるのではないかと、判断をしまして、そのまま試験を受けて合格しました。これが、日検に入ったきっかけです。

日検名古屋支部に入ったのですが、職場は四日市港、出身が三重県の菰野町というところですので、35 歳まで四日市で勤務していました。当時の四日市は仕事量、検数の仕事量も少なかったということもありまして、私が入って数年ほど、海上コンテナから荷物を下ろすときに状態・数を確認する仕事に就きました。四日市は綿花の入荷が多かったものですから、綿花の個数を数えながら、やっておりました。綿花の数を数えるとき、一緒の荷物が出てくるときに、数を数えるのが追い付かなくなってくるのです。それでリフト番から、「おい、数なんぼ行った」と聞かれるのですけれども、「ちょっと、分からないです」と言って、よく叱られたなという覚えが今でも残っていますね。

35 歳のときに名古屋港に転勤してきました。転勤してきたことが、労働組合活動をはじめたきっかけになりました。こちらへ転勤して、やはり四日市とは物量が違いました。四日市はほぼ 1 港 1 社で仕事が行われていたのですが、名古屋に来たら沢山の業者がいて、それにもおどろいたし、やはり、物量の多さ、毎日相当の忙しさで働いているなと思いました。その中で、組合活動も頑張ろうと思ひまして名古屋に転勤してきた次第です。

私の労働組合とのきっかけは、職場の問題が大きいのかなと思います。私たちの企業は、労働集約型と言ひますか、人が稼ぐ仕事ですので、人が足ら無くなれば仕事が回らなくなるということもあります。そういうところでは、どういう風に職場を回していくのかということで、手配師が一人いて、その手配師によって仕事が決まってくるので、その横柄さとか、残業にしても 1 人が飛び抜けて多かったり、全然なかったり、この人は仕事ができるけれども、この人は仕事が出来ないとか、出来るところが限られているとか、四日市の頃もあったのですが、そういうことを平等にしていくなきゃだ、その辺から労働組合活動のきっかけになったのでしょうか、と思ひています。

名古屋に来てからは、検数というものがどういうものであるのか、どういう法律のもと

で行われているものであるのか、そういうところも勉強させていただきまして、かなり、私の中で検数というものに対する見方も変わりました。今回、この研究会で報告することに決まっても、昔の諸先輩方の話を聞いたり、検数の歴史を振り返ったりしますと、多分、一般には検数と言っても誰も分からないと思いますが、検数の仕事を広めることによって国民生活の安全・安心が守られて行くものなのだと、私自身は確信をもって運動を続けていくべきなのかなという風に思っています。

今回、「港湾における検数の役割と現状～検数の明日を考える～」というテーマで報告させていただくわけですが、私なりに港湾・検数というものを勉強し直してまとめ上げたものを読む形になっていくのかなと思いますが、その辺、ご了承をいただいて、後から質問に答えたいので、よろしくお願いたします。

(1) 検数とは

最初に、皆さん、検数というのをご存じでしょうか。聞いたことがないですよ。報告要旨に、「バナナ・ポートソング」をご存じですかと書きましたが、「バナナ・ポートソング」はご存じでしょうか。聞いたことがあるかも知りませんので、少し、曲をかけさせていただきます。♪♪♪♪♪♪♪♪♪♪

資料の1頁に歌詞もつけましたので、ちょっと聞いてもらえますか。♪♪♪♪♪♪♪♪♪♪

多分、この曲を聞いたことがあるという方はおられると思うのですよ。1956年にリリースされたハリリー・ベラフォンテという方が歌い上げたジャマイカの民謡で、ジャマイカ人の港湾荷役夫の労働歌ということになっています。気づいた方はいないと思うのですが、途中に「タリマン (tally man)」という歌詞が出てきてまして、この「タリマン」が検数人なのです。1956年の歌ですが、この頃からバナナを積んで早く家に帰りたい、早くバナナを数えてよ、検数さんという風な歌詞になっているのですけれども、この頃から事業かどうかは別として、職種として検数人というのがあったのかなと思います。検数とは、「外国貿易の公正な商取引をサポートする商品の受け渡し証明機関」です。

(2) 検数の役わり

海上運送貨物が船会社側から入手側、または入手側から船会社に引き渡される時点で、同時に海上運送契約が開始され、または終結するときでもあります。この場合、クレームの防止、海上貨物の数量や状態が正確に確認されていなければなりません。このために船主、船会社、それと荷主がそれぞれ検数業者に委託して、貨物の個数の計算、引き渡しの証明を行っています。検数事業については、1949(昭和24)年になりますけれども、海上運送事業の1業種としてはじまり、1956年の港湾運送事業法の改正時に同法の適用となり、事業については免許制、他については認可制とされておりました。

諸外国の検数の実態を調べたところ、シンガポール、ポートケラン、上海、釜山、香港などについては検数事業があるということです。アメリカやヨーロッパの検数事業に関しては、事業としてはないという風になっています。しかし、アメリカではILWEU(北米西岸労組)からチップ・クラーク、要は検数人が派遣されていますし、ヨーロッパの方においては、ステデア、船社、業者から数量の確認が行われているということで、検数行為が行われています。

(3) 検数の主な業務内容

続きまして、検数の主な事業としてはですね、一般検数業務としまして、船積み、下ろしの検数業務、貨物の受け渡しの証明、貨物の種分け、あとは墨付けなどの関連書類の作成を行っています。沿岸倉庫業務におきましては、入手貨物の情報、数量等、荷印等の貨

物状態の確認をしています。現在名古屋港においては、大手自動車メーカーが複数、大きい企業が多いということもあって、自動車関係業務、ターミナル関係業務、鉄鋼関係業務、農産物検査業務などを主に行っています。最近では、新たに検査業務が増えてきて、その中には損保業務、これは災害時に、家屋損壊の損害保険業務という風になっております。もう一つは、放射能検査業務というのがあります。これは、2011年に起こりました東日本大震災後の8月17日に、港湾の労使間、後で説明しますが、業者団体と私たちの上部団体である全国港湾労働組合連合会（全国港湾）というところがあるのですけれども、労働者の安全確保の視点から、福島第一原発事故にともなう放射能汚染問題、特に中古自動車等にとともなう暫定確認書を締結して、それによって、荷主責任において中古自動車等の全車両検査を行っています。

資料の2頁に、「港湾運送の引き受け形態」という図があります。私たちが検数の時に関わる場所は、この図にあるように、陸上運送から港湾の倉庫に持ってきたときに、まずその数量を確認するために、検数をする者もおりますし、貨物を本船に渡すときに、船内作業と書いてあるところですね、そのときにも検数がつきます。で、貨物がちゃんとして倉庫から出たのかということにも検数がつきます、という風になっています。もう一つ、別の資料（*回収資料のため会報に未掲載）、オールカラーのものですが、これは、実際に自動車関係業務で作成した資料です。本船関係で仕事をしている高木がこれについて説明しますので、よろしくお願いします。

高木さん

では、皆さんにお配りしているカラーの資料について説明します。まず、名古屋港管理組合が発行している「ようこそ なごやこうへ」という、一般の人向けに名古屋港を紹介しているリーフレット（*会報に未掲載、HPを参照）をみていただくと、名古屋港に自動車積み出し基地があります。その右下に、ちょうど自動車船に船積みをしようとしている写真が載っていますが、この船の中の図を現したものが、カラーの資料の図の13層に分かれたものになります。このカラーの写真で6というところの左端から積み出しが始まります。マンションみたいな形で自動車船は分かれていますので、この自動車船の中にどれだけの自動車が行き先別に積まれているのか、船会社、日本でいうと日本郵船・川崎汽船・商船三井などがあるのですけれども、そこから依頼を受けて、こうしたものを作成しています。

これは、全て名古屋港で積まれている荷物かというところではなくて、たとえば、11デッキのところ、左側のところにNKNと書いてありますが、それが名古屋の金城ふ頭の略で、その隣に書いてあるのは外国の港の名前で、JXと書いてある、ジャクソンビルというアメリカの港の方に運ばれるということです。13層あって、その12階に4部屋あって、その4番目の部屋に何台積まれているかということを表したのが、たとえば、11の一番左側に94という数字がありますが、94台ありますよという、名古屋港で積まれたジャクソンビル向けの自動車がこれだけありますよということで、簡単な証明が行われています。それだけではなく、1台1台積まれているので、それを検数するというで車の番号をチェックして、その車が本当に、今言ったアメリカのジャクソンビル向けでいいのかということもナンバーをチェックしながら、また、どの位置に積まれているのかということもチェックして、こうした資料をつくっています。

今は、システムが進んでタブレットみたいなもので、ナンバーを入力してやります。1枚めくっていただくと、手書きの資料があります。このように、ちょうど12年前に遡り、システムが発達していなかったので、紙に1台1台位置を書いて、それを集約したのも紙

に書いていました。ボールペンの手書きで、たとえば、メルというのはオーストラリアのメルボルンの港ですが、そこに向けたものを 123 台積んでいますよということです。昔を振り返ると、検数という仕事そのものも、時代とともにシステム自体が変わってきています。適当にこのポートを船に積もうというやり方ではなくて、順々に港を巡っていくので、基本的には後で上げる荷物を奥に積むということで、カラーの資料でいうと右の方に D ポートというのがありますが、これはディスチャージング、上げる港という意味で、この矢印の順に上げていきますよということで、効率性を含めて船積みがされています。

特に名古屋港においては、主要企業であるトヨタ自動車の貨物があるので、名古屋港管理組合の出している資料でも、輸出における自動車・自動車部品の割合がほぼ 6 割ということで、コンテナにおいてもメインになっているのかなと思います。私は自動車の仕事をメインに行っていますので、検数においてもトヨタ自動車がさらに業績を上げるといふか、大きくなっていくのにつれて、自動車の割合が大きくなってきたなというところです。

尾崎さん

自動車のプランについて話してもらいました。他にも仕事はありますが、トヨタ系の荷物が多いということで、物流のコンテナの中でもトヨタの荷物が多いので、愛知県はトヨタで潤っているのかなという印象です。

(4) 港湾、物流の歴史と変化、検数事業への影響

続いて、「港湾、物流の歴史と変化、検数事業への影響」というところで、少しまとめさせていただきます。検数事業の職場では、戦後の復興期、日本経済の高度経済成長期において、短期間の間に、国内各港に事業所を設けるなど、その伸長ぶりは目覚ましいものがありました。1960 年代後半から、70 年代初頭にかけて在来船時代のピークを迎えていました。1967 年にコンテナが初めて入港しまして、6 大港を中心にコンテナターミナルの整備が進み、物流と荷役の合理化を中心としたコンテナの一貫輸送が本格化して、在来船から革新船へと変化してきました。80 年代からはアジア地域の発展があり、海運でもアジア船社の参入が進み、日本船社や検数事業にも少なからず影響を与えたところです。90 年代に入りまして、グローバル化が一層進み、メーカー・大企業は最適地生産を求めて、国際的な分業体制を確立し、今日では日本発着貨物の 40%以上が企業内物流と言われています。海上輸送、国際物流では産業界の要請に応え、より早く、より大量に、より安全・確実に、飛躍的な技術革新がありました。これを可能にしたのが、コンテナ化と情報技術の発展です。

海上輸送の中心に躍り出たコンテナ輸送は、戸口から戸口へという特性をもっているため、港湾の素通り化が進んで、検数事業にとっても、かつての在来貨物に代わる主力商品にはなっていない状況です。近年では、政府が港湾への AI や IoT を活用した自動化・機械化を促進しています。新型コロナウイルス感染症対策を契機に、デジタルトランスフォーメーションを加速するとして、港湾関係連携データ基盤の構築、コンテナターミナルにおけるダメージチェックの効率化、ダメージチェックを無人化で対応することを進めたりしています。これによって、港湾検数労働者の職域が一層狭まり、雇用の削減がやはり懸念されているところです。

2. 港湾における規制緩和と労働運動

(1) 港湾における産別運動

続きまして、2 つ目の港湾における規制緩和と労働運動というところに移ります。まず、港湾における産別労働運動ですが、港湾では、全労連や連合という上部団体の違いを超え

て、産業別組織の全国港湾労働組合連合会（全国港湾）を組織して、港湾運送事業者団体の組織である社団法人の日本港運協会、日港協と呼んでいます。これと労組法に基づく団体交渉権を確立しています。全国港湾は産別統一闘争を背景として中央港湾団交の積み重ねの中で、港湾労働者の雇用と就労を産業規模で保障するシステム、もともと労働条件の横断的な水準設定で労働条件を競争条件にしない、競争関係における港湾秩序の維持、強力な産別労働組合の存在を背景とした行政・ユーザーへの発言力の強化をして、港湾運送事業の社会的役割を果たしてきているところです。

全国港湾の組織としては、今回、組織図を持ってきていませんが、単産が 7 労組、北海道から沖縄までの地区港湾、共闘組合として全日本港湾運輸労働組合同盟（港運同盟）があります。先ほど申し上げた日港協は、港湾運送事業者が集まった団体です。そうした中で、私たちは港湾の法律と産別労使協定をもっています。港湾における産別労使協定は、港湾労働者の職域と就労に関するもの、港湾の作業時間と個々の労働者の働き方に関するもの、安全作業に関するもの、産別最賃や港湾労働者年金制度など生活保障に関するものと多岐に亘っていますが、労使で協定集を作成しています。協定集は、全国港湾が毎年セミナーをやっているときに出しているものですが、産別協定書というものがあまして、その中には、港湾労働者であれば 8 時から 16 時までが労働時間ですよとか、領域、職域の設定、雇用と就労の確保とか、作業基準の設定や違法就労の排除とか、いろいろなことが、この産別協定書の中で書かれていますので、私たちはこの協定によって守られているのだと思っています。

資料の 4 頁目に「全国港湾号外」がありますので、そちらを見てください。これは、直近の課題で、全国港湾で闘っている課題の 1 つです。直近の課題ということで、産別最賃制の問題があります。2015 年までは、港湾で働く産別最賃を取り決めておりました。2015 年の協定では 16 万 4 千円で協定されていました。2016 年から、突如、日港協が、「産別最賃制の協定は独占禁止法に抵触する恐れがあるので協定締結を拒否」してきています。私たちは、産別最賃が産別統一闘争の中でも最も重要な課題であると認識しており、産別最低賃金が締結できなければ、集团的労使関係の形骸化が進むということで、港湾産別団交の解体につながりかねない問題であるとして、断じて容認することはできません。一方で、業界の姿勢も頑なであり、深刻な対立となっています。

これまで産別最賃を巡っては、2017 年と 18 年にストライキで闘いました。2018 年は、中央労働委員会（中労委）に全国港湾として斡旋申請をしました。その結果、2019 年には、中労委から、「団体交渉における使用者の意向は独占禁止法上の問題とはならないと解されるため、労使双方は産業別最低賃金について討議を行い、双方和議に務めること」という斡旋案が出されました。しかしながら、日港協は、「斡旋案が独占禁止法に抵触するという恐れがあることを払拭できるものではない」として斡旋案の受け入れを拒否してきました。

続いて 2019 年の春闘の時も、この問題で日曜の作業のストライキを 3 波行って、平日の 24 時間ストライキを打ち抜きました。平日に行われたストライキは 22 年ぶりとなりまして、テレビや新聞でもかなり報道されました。そこまでやっても未だに解決に至っていない状況です。業者団体である日港協は、頑なに独占禁止法に抵触する恐れがあるとして拒否し続けてきました。全国港湾としては、再度、東京都労働委員会（都労委）に「独禁法に抵触するとして回答を拒否する日港協に対して、不当労働行為に当たる」として、救済を求めました。結果、都労委の命令書は、「独禁法に抵触するとの理由で回答を拒否してはならない」という内容で組合側の主張が認められました。

ところが、日港協は中労委に対して再審査申請をしており、それではこれまで山積している労使課題に対して、真摯に向き合わないことから、日港協に対して、再審査申請を取り下げるまでは、例年、船社オーダーで年末年始作業を行っていますが、その要請には応えられないとして、今年度の年末年始においては、再申請を取り下げない限り闘うという風になっています。10月18日に全国港湾として記者会見を行っていますので、是非、目を通していただければと思います。これが、今、全国港湾の産別の中で起こっている1番の問題です。

(2) 検数事業における規制緩和

検数事業における規制緩和について話します。政府は、日本の港を効率よく使い易いものにしていくためには、港湾運送事業を免許制から許可制に、港湾料金を認可制から届出制にすることを内容とする港湾運送事業の規制緩和を実施すべきとして、2000年11月に主要9港（千葉、京浜、清水、名古屋、四日市、大阪、神戸、関門、博多）について、港湾運送事業法の一部改正がなされました。その後、2005年には検数事業を含む運送事業に関して、地方港においても、先行された主要港と同様の内容とする規制緩和が全国に拡大して実施されました。この時、検数事業についても免許制、料金については認可制となっていたところで、事業が見直され、事業については免許制から許可制に、料金についても認可制から届出制（自由料金）になりました。

この時、検数労連の中央にいて、今はOBですが、その方から当時のことをいろいろ聞いてきました。その話によると、当時、荷主側から検数不要論が出てきたということでした。検数なんているのか、免許がいなくなったら検数なんていりません、誰がやってもいいのではないかと、特に事業者側がやればいいのかという荷主からの圧力が相当強かったという風に聞いております。それで、これでは駄目だということで作ったリーフレットが、配付資料にある『国民生活の安全を守る検数人』です（*このリーフも会報に未掲載、HPを参照）。「船に乗ったらそこは外国」、「コンテナに積み込んだらそれはもう外国貨物」、「輸出貨物を国内から国外に積み出すときに最終的に確認するのが検数」、「輸入貨物が国外から国内に入るときに最初に確認するのが検数」、「国際貿易の公正な取引と社会悪の監視に寄与しているのが検数人」という言葉を添えた、こういうリーフを作って、規制緩和専門委員会のなかで、皆さんに見せてですね、検数というのはただ単に数を数えるだけではないのですよと訴えたということでした。リーフの中身を見てもらえば分かるのですが、検数の仕事を説明して、国民生活における検数の役割、検数は国民を守るためにも、悪いものを日本に持って来させないためにも、検数は役立っているということをアピールし続けて、荷主からの検数排除論を消したということです。もう1つは、免許制が許可制に変えられましたが、資格制度を残したことが大きかったのかなと思います。私はこの時、入社してすぐの頃なのですけれども、検数事業の規制緩和が、こういう状況だとは全く気が付きませんでした。やはり、後から聞くと、この検数事業を守るために、諸先輩方が相当努力したのだなという風に感じたところです。

3. コロナ禍における港湾

(1) 産別での取り組み

3番の「コロナ禍における港湾」というところに入っていきます。新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大ということで、各国の経済活動が大幅な縮小を余儀なくされて、世界貿易の後退が鮮明となっています。国内では政府の緊急事態宣言により、社会の安定の維持、国民のライフラインを守る事業として、港湾運送事業の継続が求められたところです。感染の

危険にさらされる港湾労働者の安全確保を最優先しながら、港湾運送事業の社会的役割を發揮するために、全国港湾として職場からの意見を参考に関係行政に対して緊急要請を行っています。

港湾においては、コロナ禍により、2020 年の上期までは物流全般が大きく落ち込みました。しかし、サプライチェーンの寸断から製造業をはじめとする生産拠点の復活、新型コロナウイルスの世界的な拡大による巣ごもり需要の拡大があり、アメリカの港などで荷揚げ作業が滞り、急激なコンテナ不足となりました。定期船、コンテナ船の需要は急速な高まりを見せ、海上運賃は数倍となっています。こうした事情の下で、国内にある海運会社大手 3 社の今年 6 月までの 3 か月間決算は、最終的な利益が日本郵船 1,519 億円、三井商船 1,041 億円、川崎汽船 1,019 億円と、いずれもこの時期としては過去最高で、日本郵船と三井商船については、昨年度 1 年間の利益をこの時点で上回ったということです。これは NHK で報道されていました。

現状でもコンテナ不足は続いています。ただ、私が現場で働いていて感じることは、今までコンテナに入っていたものが、逆に、車の専用船などに積み込むようになってきていることです。たとえば、中古車などは今までコンテナで積んでいたのですが、それが港湾に持ってきて車専用船で運ぶようになってきているので、港湾自体も物流が増えてきていると思います。規制緩和のところで説明しなかったのですが、コンテナの場合、積荷を山側（港頭地区以外）でも行えるようになってきていますので、港湾に持ってきて山側でバン詰めされたら何が積まれているのかわかりません。今はコンテナ不足で、荷物を港湾に持ってくることによって私たちが検査をしているので、分かるようになりましたので、これはある意味良いことなのかなと思います。ただ、今年中にはコンテナ不足も解消すると聞いていますので、そう長くは続かないのかなと思っています。港湾情勢については、このコンテナ不足による海上運賃高騰で船会社は相当儲けたということになっています。

(2)職場での現状と対策

それで、私たちの職場はどうなったのかということですが、資料の最後にある 6・7 頁、これは、検数労連の中央が全国の検数労連、北海道から九州までありますが、その中で集めたアンケートです。私たちは、船に乗って検数をするという仕事がありますので、海外でも船でコロナに感染してクラスターを発生させてしまうこともあり、すごく警戒しておりました。当初は、船に乗る場合もその場で熱を測って消毒して乗りました。これは今もやっています。また、本船打ち合わせの時には 1 等航海士と会って、本船のスケジュール確認と書類にサインをいただくという仕事がありますが、本船によっては防護服を着ていかなければいけないとか、そういうことがまだある状況です。名古屋の場合ではありませんが、私どもは、本船に行って書類をつくり、本船の居住地を借りて書類をつくり、その居住地を貸していただけないことがあります。たとえば、本船の通路に机を借りてやってくれと言われてたりします、そういうところでは支障が出たのかなと思っています。そうしたことがこの意見集約に書かれています。

名古屋港においては、先ほど申し上げた日港協の地方の名古屋港運協会主導のもとに、港湾労働者に対して素早く職域接種を行ったということがあり、港湾の物流が止まることなくクラスターも発生させなかったことが大きかったと言えます。私たちの会社でもコロナに感染した者はありますが、クラスターは発生させなかったです。やはり、クラスターが発生すると物流が止まってしまうので、物流が止まってしまうと相当な損害が出て、国民の皆さんにもご迷惑を掛けるということで、私たちもそこだけは気を付けて行っていました。

4. 職場をあげた運動で「チェック機能強化」と「仕事と収入の確保」を！

(1) 求められる視点と運動方向

私たち検数労連としては、「仕事と収入の確保」運動をこの数年来続けております。なぜ労働組合がこういう事をやるのかという声もあるかと思いますが、やはり、規制緩和をされて検数という職域が失われそうになった時に、これが失われると私たち組合員の生活が出来なくなるということがあります。もう1つは、公益法人の見直しがなされて、日本貨物検数協会も社団法人から一般社団法人になりましたが、この場合、公益的な第三者の証明機関から、ユーザーから選択される公益企業になっていくということを考えた時に、やはり、私たちが行っている既存の仕事を確保していく必要があります。さらに、これまで政府が行ってきた体制的合理化で、港湾から山側に荷物が逃げている状況が増えてきています。こうした状況下で、どのように私たちの生活を確保していくのかということは労働組合としても考えていかなければいけないということで、この運動を数年来強めています。検数の明日を確立するために、求められる視点と運動方向ですが、港湾物流の中でどのように検数の重要性と価値、役割を確立するか、検数業域と事業収入の減少にどう歯止めをかけ、いかに生活と雇用を守るのか、というところです。

(2) 検数は港湾運送のコーディネーター

検数という仕事は、半世紀以上に渡り、個数計算、ダメージチェックの受け渡し、荷役進行状況などの情報提供、貨物積み付け、トラブル発生時の対応など荷役現場でのコーディネーターとしての役割を果たしてきております。IT化をはじめとして、港湾のワンストップ化、迅速、安心安全、使い易さなどユーザーの視点に立った港湾運送が求められる時、従来の検数事業の範囲に留まっていたのでは将来の展望は開けません。既存技術に情報技術を活用して付加価値をつけること、私たちが長年培ってきた証明機関としてのノウハウを生かし、港湾のコーディネーターとしての検数の役割に確信を持って運動を推し進めることが重要だと考えています。

(3) コスト割れ作業の改善、業域拡大へ

私たちは、規制緩和後に、特に春闘時ですね、検数労連の中央からの指示によって労使の職場懇談会を行っています。現在、若い人が管理者もやっているということもあって港湾の歴史を知りません。私たち労働組合も同じ状況ですが、管理者と労働組合がともに改善していくところでは、やはり、情報交換ですかね。職場で情報交換をやっていれば、コスト割れの情報交換もできますし、業域拡大という視点への発展もできます。検数労連の運動としては、春闘時にこの職場懇談会を必ず行い、その中で、コスト割れの要因分析とか、採算ベースに乗せるために何をすべきなのか、ニーズの再点検をして掘り起こし、提案型の営業とか、貨物の安全、事故の防止、検数単品からの脱却を含めて、話し合っているところです。やはり、私たちは、港湾で検数事業を残していくために、労使がお互いに情報交換をして、情報の共有をしながら、職域を広める運動をしていくことが大切なのかなと思っています。

先ほども申し上げたように、若い人間が管理者になって仕事だけをやっている状況、それだけでは、今、職域が減少している中で将来の検数事業が存続するのか疑問です。こうした中では労働組合もいっしょになってやっけて行く必要があるのではないかと、やはり、そこに組合員の生活が掛かっていると、私は思います。そこは名古屋支部としても力を入れながら続けていきたいという風に思っております。ちょうど1時間くらいお話をさせていただきましたので、報告は以上とさせていただきます。ありがとうございました。

(*以上、報告時間約61分)

司会

どうもありがとうございました。ここで5分間くらい休憩を取りまして、その後、1時間くらいを目途に質疑応答・意見交換をしていきたいと思えます。

・・・・・・・・・・・・・・・・・・休憩（約10分）・・・・・・・・・・・・・・・・

II 質疑応答など

司会

それでは再開します。まず、質問を中心に出していただきましょうか。分からないことが多いかと思えますけれども、どなたからでもどうぞ。

発言者

今日の報告はほとんど初めて聞く話なので、すごく勉強になった部分と分からないというか疑問に思った部分を、基本的なことですが、港にも検数と検定というのがありますね、検数は分かったのですが、検定とはどういうものなのか、ということが1つ。2つ目は、海外で検数がどうなっているのか、国際的に検数という仕事が多くで実施されているのかどうか、もし分かったらお願いします。3つ目は、日本貨物検数協会が、日本においては独占状態という理解でよいのかという点です。

司会

では、1つずつお答えをお願いします。

尾崎さん

まず、3つ目についてお話しすると、検数では、日本貨物検数協会と全日検（旧全日本検数協会）があり、検定では、新日本検定協会と日本海事検定協会があります。この4協会の労働組合は、全国港湾（全国港湾労働組合連合会）に加盟しています。

検定の主な仕事ですが、新日本検定協会は、どちらかというとな鑑定業務が多いのかなと思えます。たとえば、本船の荷物を積んだ時に、積んで重さを出す、船のドラフト検査というのがありますが、そうした鑑定業務が1つ。もう1つは、損保業務も鑑定業務の一種になっていて、先ほど私が言いました損保業務について依頼を受けて、鑑定しているというふうになっていると思えます。

日本海事検定協会では、主に検量を行っています。揚がった荷物の重さを量ったり、輸出する荷物の重さを量ったり、あと面積、メジャーを測ったりします。今ではあまりないのですが、以前は、外国から輸出された品物の書類上の重さと日本に入ってくる品物の重さが全然違うことがありましたので、そうした検量業務を大きくやっていたのかなと思えます。メジャーに関しても、輸出する際に全然違うメジャーを書いているということがあって困りますので、船会社から依頼を受けてちゃんと船に積むメジャーが合っているのかという確認をやっているのかなと思えます。

私が勤める日本貨物検数協会は、どちらかというとな、船側からのオーダーで検数を行うことが一般的になっていて、全日検さんは、どちらかというと荷主さん側からの依頼を受けて検数をしているということで、本船に行ったときは、船側の検数に僕たちがついて、沿岸に全日検さんがついて、荷物を確認して行うというのが主流ですかね。

海外の検数の状況は、こういう風な実態があるよというのは分かっているのですが、よくわかりません。

高木さん

日本は、港湾運送事業法で、事業として検数が位置付けられていますけれども、海外では港湾運送事業法というような法律はないので、さっき、説明の中でもありました通り、検数行為そのものを荷役作業員がやったり、荷主に依頼された全然違う業者、代理店みだないところがやったりということで、検数を主たる事業としているところはそうないのではないかなと思います。しっかりとした会社として成り立っているのは、日本など、ほぼ少数の国しかないのではないかなと思います。

発言者

そうすると、検数自体に国際規格みたいなものはないのでしょうか。

高木さん

そうですね、国際規格というものはないですね。日本独自の事業ですが、ただ、今言ったように、何かしらの行為というのは必要となって来るので、それを誰かが代理でやっているということです。こういった数え方をしなさいとか、こういったものを使って測りなさいとか、そうしたものは、国際的には特に決まっていなくていいですね。

発言者

昔、ちょっと勉強したときに、海外の岸壁を越えたら荷主さんから船主さんに責任が移り、さらに、積んだ港から次の港に移って責任が変わっていくということ、覚えています。そうすると、向こう側の基準とこっち側の基準が違っていると、なかなかその辺のすり合わせというか、何かあった時に、難しいのかなと思ったのですけれども、その辺はうまく調整されているのですか。

高木さん

日本の輸出では、今、自動車船などがメインですが、先ほどの説明にもありましたように在来船というのがあります。それに荷物を積む場合、日本では荷主、ドックサイドというのですが、荷主側のドックサイド検数と我々のような船側で数える、シップサイド検数というのですけれども、その両方で検数をします。荷物を岸壁から揚げて船に入れた時点で責任の所在は船側に行くみたいな形で受け渡しの証明をします。その時、船の責任者、1等航海士（チーフオフィサー）に対して、荷物がクリーンな状態で10個なら10個出ましたということでサインをいただいて、我々は下船をするという形です。積み込まれた状態は何のダメージもなく正確に個数が積まれましたよということで、そこからは船会社の責任で輸送されていきます。輸送先で、また検数はないかもしれませんが、何らかの行為はされているのかなと思います。

発言者

なるほど、ちょっと勘違いしていたかも知れませんが、輸出するときに検査をするのが検数ということですか。

高木さん

まあ、そうですね。

発言者

輸入してくる場合は、別の形になるのですか、その先は鑑定という話になるのですか。

高木さん

いえ、輸入された場合にも、日本に着船したときに、シップサイドとドックサイドで、荷主側で揚げた荷物のダメージがあるかないか、数が正確に揚げられているかどうか、お互いに確認して証明したものを取り付けます。その場合、やはりチーフオフィサーは船側の人間なので、その荷物に対してダメージがないというところで攻防というか、そういうことはありますけれども、とにかくそこで証明をするので、輸出であろうが、輸入である

うが、日本に入って来る貨物に対しては、全て我々が検数をしたり、ダメージチェックをしたりする形になっています。

発言者

日本の場合、その出入りについて厳密におこなっているということですね。

高木さん

そうです。

発言者

国によっては、そういうことがきちんと制度化されていなかったりするわけですね。

高木さん

先ほどの報告にあったように、古い労使協定、1979年の5・30協定というのがあります。船積みされた貨物について、シップサイドとドックサイドで検数をするということが、この労使協定で定められていますので、立ち会わないということは基本的にはありません。だから、港を使う荷主とか船会社に対しても、確実に分かるような荷物を1個積み場合でも、検数を立てるということが産別の労使協定の中でもありますので、基本的には船積みされる貨物については全て検数をするということになっています。

発言者

労使協定とは、どういうものですか。

尾崎さん

労働組合と事業者が、お互いに港湾の職域を守るために協定を結んでいます。事業者とは荷主ではありません。業者団体と我々労働組合の上部団体である全国港湾で協定をつくっています。そういうことで、日本から出たものに関しては船側に付いたときに、僕らが個数も状態も合っていますという証明をして、サインをいただいています。だから、たとえば、それが海外に行くとダメージが起きた場合には、多分、貨物に海上保険が掛けられているので、それによって、私たちの証明が生きてくるのかなと思っています。

司会

荷主と受け手側で、陸上輸送の場合は港で行われているような検数作業は、やられていないと思うのですが、港で検数作業が、特に日本の場合は法律に基づいてやられているということは、陸上輸送に比べて海上輸送の場合、先ほどダメージとおっしゃいましたけれども、荷物が損傷を受けたりすることが多いという状況があって、こういう制度がつけられたというふうに理解すればよいのでしょうか。もう1つは、他国との関係でいうと、日本は周囲が海で、港が沢山あります。国際貿易について、たとえば、ヨーロッパ諸国は地続きなので港を通さなくても、ほぼほぼ陸上輸送でできるわけですが、日本では港の役割が大きいと思います。以上の2つのことから、日本では法律に基づいて検数作業をきちんとやるという風になったのではないかと、このように大雑把に理解すればよろしいですか。

高木さん

そうですね。今は、10個頼んだら10個くれないような取引はしないと思いますが、昔は、今のように荷物自体がきちんとしていないし、手作業が多かったし、コンテナなんてなかったから、正確にできているかということを確認することも大変でした。やはり、日本人は正確にやるというのがありましたし、昔は頻繁に外国から送られてくる荷物の個数が足りなかったりしました。今でもあるのは盗難です。荷主自体が船に積み込むのではなく、作業員が積み込むので、彼らが荷物を持って行ったりするので、たとえば、中古自動車を輸出する際に、船会社から、内装のカーナビをチェックしてくださいということがあります。現地で装備品や車の鍵が盗難されたりします。過去を振り返ると、荷物を持って行っ

たり、荷主が正確に出しても途中で無くなったりということも多かったのです。

また、今のように船がしっかりしていないので、海で揺れたりしたときに荷崩れを起こしたりすることが結構ありました。今でも荷崩れはあります。その場合、どういうものにダメージがついているのか、受け手側も正確に知りたいというところから、検数への需要があったのではないかと推測できます。

発言者

話は変わりますが、名古屋港での火蟻（ヒアリ）の発見・確認も、検数さんが担当するのですか。

尾崎さん

火蟻はコンテナから出たと思います。コンテナは、荷物を詰めたところから荷主側に出すところまで一貫輸送になっていて、港灣はただの通過点になっているのです。昔のように、港灣で荷役して、たとえば、港灣で番出しをして、そこからトラックに載せて荷主のところまで行くということならば、火蟻を港灣で食い止められたと思います。今は、港灣がコンテナを降ろして積むだけの通過点になってしまっているのです。セアカゴケグモや火蟻などのような外来性の生物が、港灣を素通りしています。この背景には、政府が、大手荷主側の安く・早くという要求に応じて、どんどん山側（港頭地区以外）に保全地域をつくっているということがあります。私たちからみると、安全安心を無視した合理化をしているし、そのために私たち港灣労働者の職域も失われていきます。やはり、安全安心を確保するためには港灣で荷物を降ろして、港灣で荷捌きをして山側に輸送する、これがまあ1つの形なのかなと考えて、そういう運動もしているのですが、なかなかですね。

発言者

コンテナの場合、実際に開けて検数をするのではなくて、コンテナごとに数えるのですね。

尾崎さん

そうです。コンテナ専用船というのがあって、コンテナだけを積んで、そのまま運ぶということになります。

発言者

そうすると、コンテナの外にある問題は発見できるけれども、中にあるものは発見できないことになりますか。

尾崎さん

そうですね。冒頭でお話した通り、四日市港に勤めていたときに、コンテナを担当していました。コンテナの揚げ荷の場合は、2段積みにして並べていき、荷役が終わった後にコンテナナンバーのチェックに入るのですね。コンテナナンバーのチェックをしていたら、コンテナの中から音がしたので、担当者に言って、次の日に税関を呼んだところ、中に密入国者がいたのです。20 フィーターのコンテナですから、短いコンテナですが、1つの中に10人くらいいて、ちょっと衰弱していました。そういう経験もあります。

発言者

今の話は、音がしていたから気づいたということですね。

尾崎さん

荷役が終わった後の夜中で、そんなに音はしないので、音に気づいて、次の日に何か音がしていましたよということで、開けたらそうになっていたということです。密航した彼らの知識では、2段積みになれるということを考えなかったのではないかな、コンテナの素材はガスバーナーなどですぐ切れる素材なので、コンテナが着いたら、誰かが来て切って

開けて出ていこうと、まあそういう風に考えていたと思います。たまたま、その時には衰弱していたので、出ていける状況ではなかったと思いますけれども。

発言者

気づかれずに、コンテナがどこかで開けられて解放された人たちもいるかもしれないということですね。

尾崎さん

そういう可能性もないとは言えないと思います。だからこそ、本当に、チェックもそうですが、港で中身を出して倉庫に保管していれば、港で食い止めることが出来ます。今はそういうことが出来ていない現状で、これはちょっと、国民の安全安心にとってもどうなのかなと僕は思っています。

発言者

僕もビックリしたのですが、コンテナを開けないで、その数だけ数えて、業者が持って行ってしまうということ。

尾崎さん

そうですね。たとえば、コンテナを揚げて、イケアさんのコンテナだったとしたら、そのままイケアさんにそのコンテナ毎トラックが運びます。僕らがチェックすることは、コンテナナンバーとシールナンバーの確認だけで、中に何が入っているかも、はっきり言って分かりません。

発言者

それは、検数の事業者がやることではないからなのか、システム外としてノーチェックになっているということですか。

尾崎さん

僕らは、正しいコンテナが揚がったどうかのチェックをしますが、中身は荷主の責任になっています。もしかすると全検査がついていたりするかもしれませんが、僕たちは、船の上では、ナンバーのみのチェックになっています。

高木さん

名古屋港全体で言うと、昔は船から揚がったコンテナを港頭地区というエリアにあるどこかの倉庫に持っていき、開けて荷物を出すこと（バンニング）が主流だったので、そこで検数がチェックするということが多かったのですが、時代の流れとともにだんだん山側（港頭地区以外）に大きな物流倉庫を建てて、そこに直接コンテナを持って行き、検数人などの港湾労働者以外、たとえば、外国人労働者などを使って、港の外でバンニングするようになりました。それは港湾労働者を使うよりも安いし、検数をつけなくていいなど規制が何もないので、安くできるということで港湾素通り化が進んでいるのが背景ですね。名古屋港のエリアの中では港湾労働者の職域が決まっていますが、港湾の外に行けば、外国人労働者でも誰でも、常用労働者でなくてもいいですよとなっているので、どんどん安い方に流れているのが、今の実態ですね。

これに対して、労働組合としては、産別というか港湾の運動で港を使うようにとか、あるいは行政交渉などでエリア自体を広げようとしています。現在、1955（昭和30）年や65年（昭和40）年の話でエリアが決まっているのですが、今は名古屋港も様変わりして、飛島村の方（飛島ふ頭）がメインなのです。僕も入社して20年以上たちますが、今の水族館の周りなどでの港湾の荷役作業は、当時ちょっとだけはあったのですが、今は全くなくて観光地です。昔は港湾の作業員の方もそこに出て行って、そこから近くの作業をしていました。金城ふ頭はもともと埋立地なので、当時は、稲永ふ頭がメインだったのが、金城ふ

頭に流れて、さらには飛島村の方になっています。

尾崎さん

先ほども言いましたように、臨港地区での港湾の職域は、昔の舳（はしけ）を使っていたときの名残がまだ残っていて、中川運河を北上して笹島ラインの手前位までが港湾の、今、僕らがいう港頭地区というところになっているのですけれども、あの辺で倉庫は、ほぼありません。行政の方は、それは港則法に基づく海面上だけの縛りであって、私たちがいう港湾運送事業のために設置した線引きではない、と言うのです。しかし、私たちはそこに隣接する物流倉庫に対しては港湾運送労働者の職域だということを、今、運動としてやっています。要は、港湾運送労働者の職域の中で、港湾運送労働者が仕事をしてお金をいただくということです。先ほども高木が言いましたように、線引きの内側では港湾労働者しか使っていないのに、外側に倉庫をつくれれば派遣労働者でも外国人労働者でも安く使えるということでは、どんどん仕事が港湾から出て行くことになります。だから、検数だけではなくて、港湾労働者全体の職域確保運動として、取り組んでいかなければいけないと思っています。

発言者

その職域に入れば協定なども適用されるということですね。

尾崎さん

そうです。港湾運送事業法が適用されて、港湾労働者を使いなさいよという風になれば、もっと潤っていくのですが、その線の外に、大型物流倉庫が建設されてきています。

発言者

検数などを行うのに資格は必要ですか。

尾崎さん

そうですね、許可制から届出制になったときに、一応、資格を残したと言いましたが、以前は試験を受けて国交省に登録して免許をもらっていました。今は、その代わりに、4協会（日検、全日検、新日検、海事）で、研修や試験を受けて資格を取ることによって検数人、検量人を養成しています。事業の新規参入も許されるようになりましたが、検数の場合も、検数の資格を有する者を15人集めなければ、企業として検数はできませんし、検量は6人でしたかね、そういうものもあります。規制緩和の時に諸先輩方が運動して、簡単には新規参入できないように、そういうことをしてくれたので、今でも検数が残っていると思っています。

発言者

たとえば、検数人になるにはそういう協会に就職をして、それから試験を受けて資格をとるといったことですね。

尾崎さん

そうです。

高木さん

昔は、検数人手帳みたいなものを国交省から交付されたのですが、今は養成協議会というところの試験を受けて合格していただきたいということが要件になっています。検量も試験を受けて初めて働けるということになっています。

発言者

検数と検量は、別の資格ということですか。

高木さん

検量も資格がないと証明書を交付してはダメということになっています。

発言者

検数だけの人もいるし、検量だけの人もいて、両方できる人もいるということですね。

高木さん

そうです。1年目に検数の試験を受け、2年目に検量を受ける人もいます。実務経験がないと困るので、検数の仕事はどこでもありますが、検量の仕事は、輸入される麦などのバラ貨物の量をメーターなどで量る仕事になるので、そういう仕事の無いところもあるため、検数しか持っていない人もいます。だいたい両方取るのですが、中にはそういう人もいるというのが実態です。

発言者

協会は、縮小というか、人数的に少なくなっているのですか。

高木さん

そうですね。昔と違ってコンテナ化されているので。昔は荷役作業でも、そんなに大きなフォークリフトがあるわけでもないのに、何日も何日もかけて手作業でやりますし、コンテナ化される前はほとんどが在来船で、何隻も船を停めてクレーンも3つも4つも動かしていました。基本的に1つのクレーンに1人で、何人も人がいるし、倉庫側の人間や船側の人間がいて、うちの会社でも最高時に、5千何百人だったのが、今はコンテナ化して人がいなくなり、千数百人まで減っていますね。

発言者

検数の人が減っているということですか。

高木さん

検数の人も港湾作業員の人も、全体的に減っています。今後も、コンテナ自体の自動化の流れが来ています。飛島村の方にあるコンテナターミナルでも、コンテナ自体はクレーンに乗って、1つのクレーンに対して1人が基本という形でやっていたのですが、自動化・無人化が進んできています。クレーン操作を部屋でやるので、クレーンが2基や3基あっても、こっちで用意してこっちで操作できてしまいます。そういうことが港湾労働者の雇用の喪失につながっていくので、今、上部団体の全国港湾では、事業者団体と協議しながら雇用の喪失につながらないようにということで、自動化されても動かすのは1基に対して2名はつけなさいとか、そうした話し合いをしている最中ですね。自動化は名古屋港が今一番進んでいて、そういう中で検数の職域が狭まっていくのかどうか注視しながらやっています。

尾崎さん

政府が考えていることは、港湾の連携基盤をつくる、コンテナダメージチェックの促進化です。今はコンテナ1個ずつに、揚がった状態でのダメージチェックをしています。それを自動化するというのです。僕たちのここがこういう風にダメージしているというのを、ビデオで録画して、AIに送り込んで自動化していくのが今の政府のやろうとする方向ですね。先ほど、高木が言った遠隔操作のクレーン、これも既に10月18日から、鍋田ふ頭のコンテナターミナルで、全機とまではなっていませんが、始まっています。

高木さん

リーフの裏面「名古屋港図」で、ピンク色のポートアイランドの上に、飛島ふ頭南側コンテナターミナルがあります。これは、日本で初めてかな、遠隔自動RTG(Rubber Tyred Gantry crane、タイヤ式門型クレーン)ということで、トヨタ主導で作られたものです。特に、検数というチェックが必要ないのではないかと言われていたのですが、交渉の中で検数作業をつけてきました。今、これが大きく拡大しつつある、特に、国が補助金を出して

これを進めようとしているのですね。これに手を挙げたのが鍋田ふ頭のコンテナターミナルで、全国的にも横浜や神戸港などどんどん追従してくるのかなと思います。

尾崎さん

最近はコロナ禍で、行政がどんどん自動化を促進しようとしてきています。世界の物流と闘って行く上では、そういうのも必要になってきているのかなというところでは、否定はしないのですが、それによって私たちの職域が奪われることがないように、全国港湾に結集して、話し合いの中で「労働組合の合意が取れない限りはさせないよ」という風に、運動しています。たとえば、今本船に行って書類にサインをもらう仕事などは、対面で会うのはだめでしょ、書類にサインをもらうのはダメでしょと、コロナ禍で、そういうことが増えてきました。既に、データを飛ばしてやり取りすることも考えられてきているので、港湾労働者の元請けなどもそうなのですが、職域というか人間が減っていくような政策には危機感を感じてきています。少子化だし、今後は人がいらぬようなことを言われますが、ちょっと、それは違うのかなと、僕たちとしては、一定物流が変わっていくということは考えていますが、私たち港湾労働者にとって職域が奪われるということは生活が奪われるということですから、そこは守るということを考えながら、交渉していかねばいけないと思っています。

発言者

ズタ袋を担いで何人もの手で港湾作業をやっていた時代は、非常に危険な仕事で怪我也多くて亡くなる人も多かったということを考えると、最近の港湾作業は、コンテナをクレーンでシステマティックにやるように、作業が効率化し安全になるということは、確かに悪いことではないのかも知れないという気はします。ただ、反面さっきの話みたいにノーチェックでコンテナが素通りしていく、火蟻のような外来の害虫とか、あるいは違法なものの輸出入とか、非常に心配ですけれども、そうしたことに對して、たとえば、国や税関とか警察とか、港湾関係のところはどう考えているのでしょうか。

尾崎さん

盗難車は今でも多いのですが、以前は警察から盗難車の車体番号などを会社に情報提供していただき、水際で止めるようなことをやっていたと聞いています。1つ問題としては、先ほども言いましたように、港湾にその中古車を持ってきて、そのまま積んでいくということをしていないのですよ。港頭地区以外で検数を立てずにコンテナにバン詰めされると、何を積んでいるか分からないのです。名古屋で盗難車は全部コンテナでやられていると、僕は思っています。だから、それを上手く警察とのマッチングというか、うちの会社と警察とでできれば、食い止められるのかなと思ったりしています。

発言者

合理化とかで安全のために人が削られていくのはやむを得ないかもしれませんが、たとえば、検査でコンテナを開けてみるだけでもかなり効果はあるわけで、そういうところに人材を回していく、そういう形で今の職場を守る、広げていくことはできないのかなと思いました。

尾崎さん

そうですね。僕らの運動の含みにもしていきたいと思いましたが参考に使させていただきます。

発言者

一般の人にしてみたら、そっちの方が心配というか、気になるところで、そういうところで盛り上げていけば、職域を守ることにつながるのではないかと思います。

尾崎さん

そうですね。

司会

先ほど火蟻の話が出ていました。火蟻に限りませんが、有害な生物のチェックは、本来、税関の仕事なのですか、それとも検数の方がやる仕事の中に含めてもよい仕事なのですか。

高木さん

外国からの害虫の検査ですが、たとえば、今、アメリカに行く船に対しては、日本の蛾、アジア型のマイマイ蛾がいるので、そのチェックをしてくださいということで、外国に行く船に対しては、その検査を外国に行く最終港でしてください、名古屋が最終港なら名古屋で、そのチェックをしてくださいということになっています。そのチェックをしていけば、たとえば、アメリカに行ったときに何の検査もなしに入港が出来るということで、自動車船の船体の上とか中を見て、蛾の卵がついていないか、蛾自体がないかなど蛾自体が規制の中で仕事の中にあります。ニュージーランドに行く日本の中古車でも、ニュージーランド自体がそういうチェックが厳しいので、中古車に対して害虫駆除をしてくださいということで、検数がそうした作業をやることがあります。逆に、火蟻などの場合は、多分、税関ですね。昔は、猫などが死んでいたことがよくありました、そういう時は税関が来て対処していました。火蟻などの駆除をどこかのオーダーをもらって仕事としてやるかやらないかということは、なかなか難しいところですけども。

発言者

行政からそういう依頼が…

尾崎さん

行政からそういう依頼があればということですね。

司会

要するに注文が入らないと仕事にならないと。

尾崎さん

仕事にはならないですね。

司会

仕事として報酬が入らないとただ働きになりますね。

発言者

報酬は、荷物1個当たりですか、あるいは船1隻当たりいくらということですか。

高木さん

いろいろな契約があります。船積みされる荷物については、基本的には大きさに、ある一定の数字を掛けるのですが、ボリュームですね。船会社も荷主に対して請求するのは大きさです。荷主はこんな大きさですよと船会社に申告するのですが、先ほど話した通り、それが正しいかどうかを船会社の依頼で検量します。荷主としては小さく申告すれば、運賃が安くなるので、船会社は、海事検定や新日本検定などに依頼して、その荷物が港に入るところで正しいかどうか測ってくださいとお願いをするのです。

発言者

荷物1個当たりということですか。

高木さん

車の場合、車1台当たりの単価をどんどん足していってという形ですね。

発言者

100台だったら、1台当たりの車の大きさに単価を掛けて報酬がきまるということですか。

高木さん

基本的にはそうですね。

発言者

さきほど、荷物を運ぶ自動化の話が出ていました。荷物を数えること、たとえば、車だと、今では入って来るときも、出ていくときもカメラでカウントできると思うのですが、そういう自動化をやろうという動きもあるのですか。

高木さん

今のところ、それはないと思います。

尾崎さん

車の場合、新車でも構造が違うことがありますから、それを本船でポートマークの確認もしながら、数えないといけないので、それを自動化するのは、なかなか難しいのではないかと思います。自動化できるとすれば、コンテナターミナルくらいしかないのではないかと、車が自動運転になれば分からないですよ。自動運転になっても、検数は必要だと思いますが。たとえば、今は、港湾労働者というか、作業員が、1台ずつ車に乗って行っているのですが、自動運転になればどうなるのかなと、いろいろ考えるところはあります。

発言者

今の話ですが、全部の車に GPS がついているので、それで台数の自動化ができてしまうのではないかなと思うのです。車が何かに接触したとか、そういうことのチェックはある程度必要だとは思いますが。

尾崎さん

そういうことはありますよね。だけど、僕らとしてはさせたくないのですね。

発言者

結局、無駄だ、無駄だといわれるけれど、ゆとりというか、それでいろいろな工夫が生まれたり、さらなる被害が出なくなったりとか、あるでしょうから、自動化がいいとは思わないのですが、やろうと思えば、いくらでもできてしまう。

尾崎さん

そうです。やろうと思えばいくらでも、何でもできてしまうのです。先ほども言われたように、今は、荷役の機器が良くなって、昔に比べて作業が安全にはなっています。しかし、機械化・自動化により職域がぐっと狭まることで、将来的に組合員に不安を感じさせたくないの、そういう運動も大切なのだと思うのです。

発言者

昔の港湾作業が危険だったというのは、体力を超えた重たいものを運ぶというのが競争になったということが大きいので、そういうことをきちんとやって行けば、もう少し緩やかだったかも知れない。よくありますけれども、事故があったら大きく変わるということあるのですけれども。だから、なかなか難しいところですし、逆にそれが変わるということであれば、別のところで考えていかないと、なかなか追いついていかないと、その辺が難しいところだと思うのですが。

司会

港湾労働者と言う場合、主に検数の仕事をしている方と、他にはどういう人ですか。

高木さん

港湾労働法という法律がありますが、その中に検数は入らないのですね。検数を含めて、港で働く全職種、全労働者に港湾労働法を適用しなさいという要求を行政に対しては、何年も前からしているのですが、港湾労働法の適用になっていないという実態です。だから、

法的には検数についても派遣労働が可能になっていて、そこは、運動の歴史の中で、行政との話し合いで、派遣はできない、食い止めているという状況ですね。

司会

法律で港湾労働者とはどういう人ですか。

高木さん

さきほどの荷役作業員ですね。舁や筏の作業員、基本的には船内作業員とか沿岸作業員です。

司会

そうした労働者でつくっている労働組合としてどういう組織がありますか。

尾崎さん

日港労連（日本港湾労働組合連合会）や全港湾（全日本港湾労働組合）です。全港湾は、トラック運転手さんなど港湾産業で働くいろいろな職種の労働者が入っていますが、日港労連は船内荷役労働者を中心に組織しています。

司会

検数労連は、全国でどれくらいの組織率ですか。

高木さん

基本的に、企業内組合の集まりなので、うちで言えば、組織率は99%です。

司会

ユニオンショップ協定などを結んでいるのですか。

高木さん

結んでいません。

司会

結んでいなくても100%近い、入っていない人はどういう人ですか。管理職ですか。

高木さん

管理職になったら組合を抜けます。

司会

管理職は課長さん以上ですか。

高木さん

係長以上で、慣行的に抜けることになっています。

尾崎さん

港湾では、ユニオンショップ協定を結んでいなくても入ります。僕たちの運動ということもあるのですが。

高木さん

基本的には皆入ってくるので。

司会

随分前からそうなっているのですか。

尾崎さん

もうずいぶん前から、僕が入った頃からそうになっています。

司会

それは、珍しくないですか、日本の労働組合としては。

高木さん

そうですね。

尾崎さん

僕が会社に入ったとき、日検労（日本検数労働組合）と全港湾日検分会と 2 つあるのですが、2 つから組合の説明会がされます。だから、僕らからしたらどちらかに入らなければいけないのかなと思い、入らなくていいという発想がなかったのですよ。分からなかったし、先輩方からは、どちらかに入らなければいけないという言い方もされました。だから、日検の方に入ろうということで、今でも続けています。入らん人はおらんのです。

発言者

職場についてですが、港でいうと愛知県では、名古屋港以外に衣浦港と…。

高木さん

三河港があります。

発言者

衣浦港も三河港も貿易やっていますね。そこも当然、検数労連の組合員がいて業務をしているのですね。

高木さん

そうです。

発言者

四日市港も名古屋支部の範囲ですね。

尾崎さん

そうです。

発言者

そうすると、名古屋支部の範囲は伊勢湾内ですか。

尾崎さん

そうですね。

高木さん

一部、富山港もあります。会社の統合で所属支部が変わったので組合の範囲も変わりました。駿河湾の清水港にも組合員がいます。

発言者

ほぼ 100%という組合加入率は名古屋支部だけですか。

高木さん

いえ、全国でもほぼそうです。

司会

それは産別協定の力も預かっていますよね。

高木さん

いやあ、もう入るもんだということになっているので、それが強いですね。

発言者

2015、6 年で月に 16 万 4 千円という最低賃金についてですが、労働組合の一般的な要求としては、最低時給 1,500 円と思いますが。

高木さん

日給もあります。作業員とかの人は、日給月給の人もいるので、月給を日にちで割った 1 日当たりという定めもありますが、16 万 4 千円というのが表に出ています。

発言者

他の方に聞きたいのですが、時給 1,500 円を打ち出しているのは、パートの人やアルバイトの人などが多いからということですか。僕としては、月にいくらということが、生活していく上では、大事ではないかと思っていて、違和感をもっていたのです。今日、月に

16万4千円で闘っていると聞いて、運動的にはそうした方が、大切というか、必要ではないかと思ったのですが、それを時給で運動されているのは、どういうことでしょうか。

発言者

僕としては、1つは労働力が多様になってきていて、非正規に物差しを当てる場合には時間単位でなければ、いけないのかなということと、もう1つは、シニアなど幅も大きくなって来ていて、働く場合に、少なくとも隙間を埋めるということでの基準になると時間が一番いいのではと思います。そうした基準を無くしてしまうという場合、ベーシックインカムやボランティア活動みたいになっていけば、それはそれでいいのだけれども、そうした意味では過渡的なことと考えています。

司会

1,500円の運動は、あくまでも現在の最低賃金の仕組みが時間給になっているので、その関係で時間給を中心に出しているということですよ。おっしゃった様に、月単位で生活するというのが、日本の場合一般的ですから、1か月の最低保障給みたいなものを何とか設定できないかという議論はありますね。細かくは知りませんが、それぞれの労働組合では、企業内最賃というのですか、公務員でいうと初任給になりますか、それを月にいくらにしろという要求はそれぞれしていて、実際にそれを引き上げているところもあると聞いていますが。

発言者

話が外れてしまいましたが、時給1,500円を達成したところで、1人1日3時間しか働けませんよということで、ダブルワークやトリプルワークをしてくださいよということでは、全然違う話になってしまいます。今のあり方を変えていくのは非常に難しいかも知れませんが、先ほども話されていたように、港湾労働者の派遣労働者を受け入れないという姿勢は、守って行っていたらかなければいけないと、強く思いました。

司会

他によろしいですか。それでは、1時間以上経っていますので、最後に、高木さん、尾崎さんから今日の意見交換を踏まえて感想で結構なのですが、少し発言していただければと思います。

高木さん

まず、港湾の働き方と、港湾の労働組合が何をやっているかということを知っていただきたいという思いで、今日報告しました。私の説明が拙いもので、申し訳なかったと思いますが、今後も、少しずつ認知度を上げていきたいなと、さらに思ったところです。

司会

尾崎さん、いかがですか。

尾崎さん

私も、これまでこういう場所で港湾のことを語る事がなかったので、初めての経験で、すごく勉強させていただくことができました。このリーフレットをつくった方にも話を聞くことが出来ました。そういうところから、本当の意味で私たちが行っている、行っていた検数作業というものも、荷主からの排除論を消して、今の検数作業があるという、私たちが先輩から引き継いだものを、私がこういう場所で広げて、さらには自分たちの代へ引き継いで、検数の事業を残していくということが、やはり大切だなと感じています。また、港湾は、先ほど言ったように港湾労働法（港労法）や港湾運送事業法があって、港労法は労働局対応、港湾運送事業法は国交省対応で、今後の港湾を考える中では、職域を守るためにも、厚労省や国交省と合同でいろいろな話もできるような体制をつくれるとよいなと、

さらに、検数だけではなく、港灣労働はこういうものだ、皆に広めていくべきだし、今後こういう機会があれば検数だけではなく、港灣労働も勉強していきたいなという風を感じたところです。今日は、どうもありがとうございました。

(*以上、質疑応答等の時間約 90 分)

司会

どうもありがとうございました。これで第 21 回定例研究会を終わります。

報告要旨・資料 (24 頁～31 頁に掲載、2 種類のリーフレットは、愛知労働問題研究会の HP にある「会報」のサイトに掲載)

愛知労働問題研究会

港湾における検数の役割と現状

～検数の明日を考える～

全国検数労働組合連合 名古屋支部
執行委員長 尾崎 俊介

1. はじめに

① 検数とは

※「パナナ・ポートソング」をご存じでしょうか？

※外国貿易の公正な商取引をサポートする商品の受け渡し証明機関。

② 検数の役わり

※国民生活のサポーター

③ 検数の主な業務内容

④ 港湾、物流の歴史と変化、検数事業への影響

2. 港湾における規制緩和と労働運動

① 港湾における産別運動

※全国港湾労働組合連合会

※港湾の法律、産別協定

② 検数事業における規制緩和

※検数の規制緩和に対する闘い

3. コロナ禍における港湾

① 産別での取り組み

※全国港湾での取り組み

※コロナ禍における港湾情勢

② 職場での現状と対策

4. 職場をあげた運動で「チェック機能許可」と「仕事と収入の確保」を！

① 求められる視点と運動方向

② 検数は港湾運送のコーディネーター

③ コスト割れ作業の改善、業域拡大へ

Harry Belafonte - "Banana Boat Song (Day O)" - 1...



歌詞の意味 (抜粋)

Day-o, day-o

Daylight come and me wan' go home

Day, me say day, me say day...day-o

Daylight come and me wan' go home

朝日だ、日が昇る

夜が明けたら ウちに帰りたい

Work all night on a drink of rum

Daylight come and me wan' go home

ラム酒を飲んで徹夜で作業

Stack banana till de morning come

Daylight come and me wan' go home

日が昇るまでバナナを積み込む

Come, Mister tally man, tally me banana

Daylight come and me wan' go home

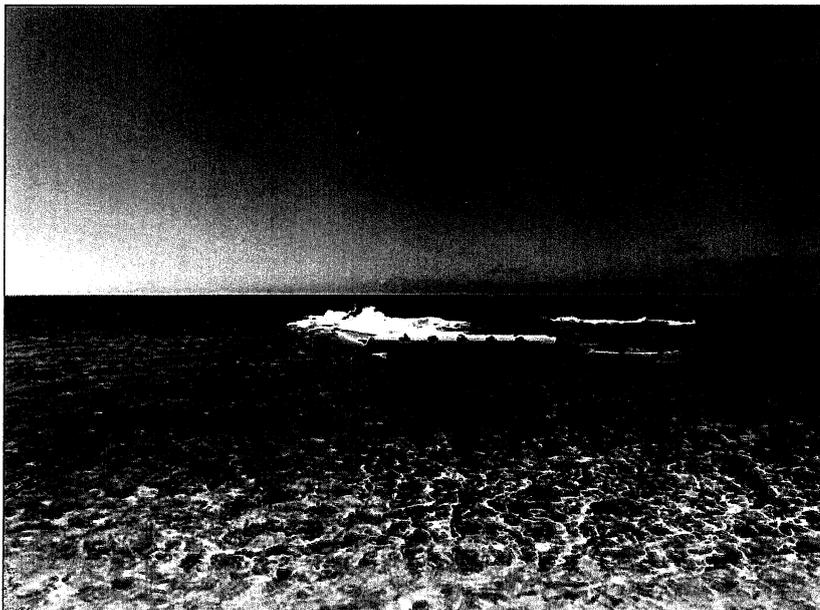
荷役係の兄ちゃんよ、運んだバナナを数えておくれ

Six foot, seven foot, eight foot bunch

Daylight come and me wan' go home

一房に6本、7本、8本のバナナ

(注：歌詞の「foot」は「hands」で歌われることもある)



写真：観光客向けのウォータースポーツとしてのバナナボート

[フランス民謡](#)

[ロシア民謡](#)

[マザーグース・英語の童謡](#)

[フォークダンス・民族舞踊](#)

[讃美歌・聖歌](#)

[世界の国歌](#)

クラシック音楽

[ショパン](#)

[バッハ](#)

[モーツァルト](#)

[チャイコフスキー](#)

[シューベルト](#)

[ベートーヴェン](#)

[有名なクラシック音楽 一覧](#)

特集・研究

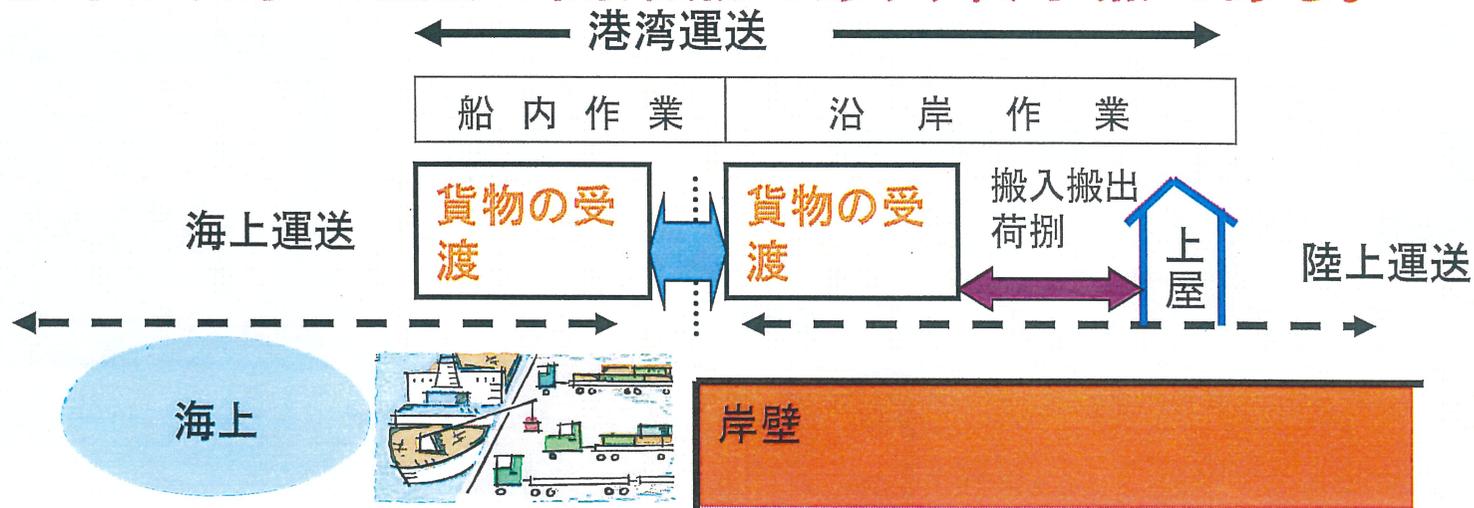
[ドナドナ研究室](#)

[元ネタ・原曲・似てる曲 そっくりメロ](#)

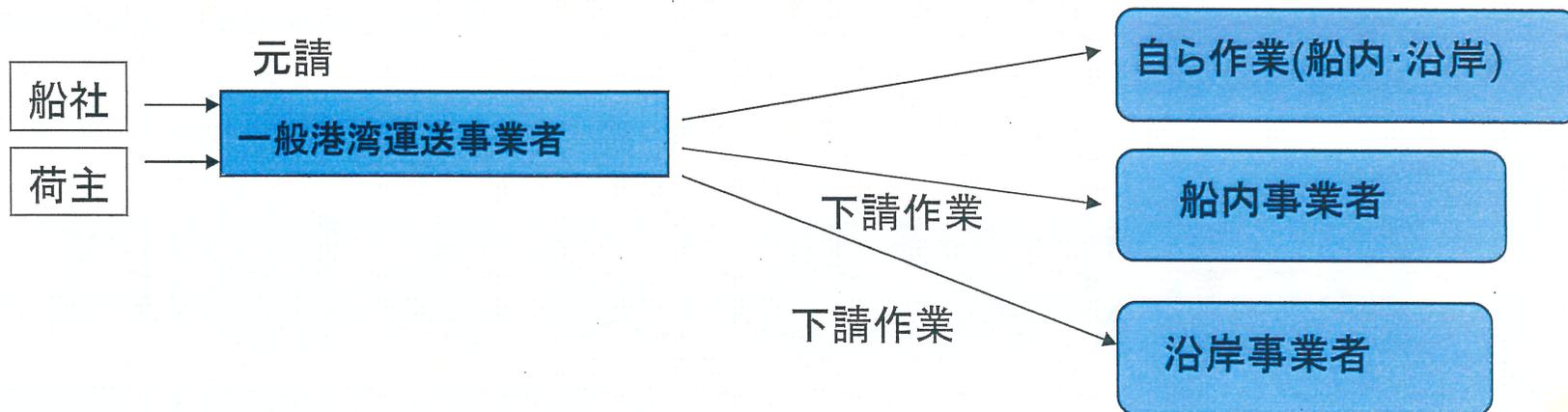
[ディ研究室](#)

港湾運送の引き受け形態

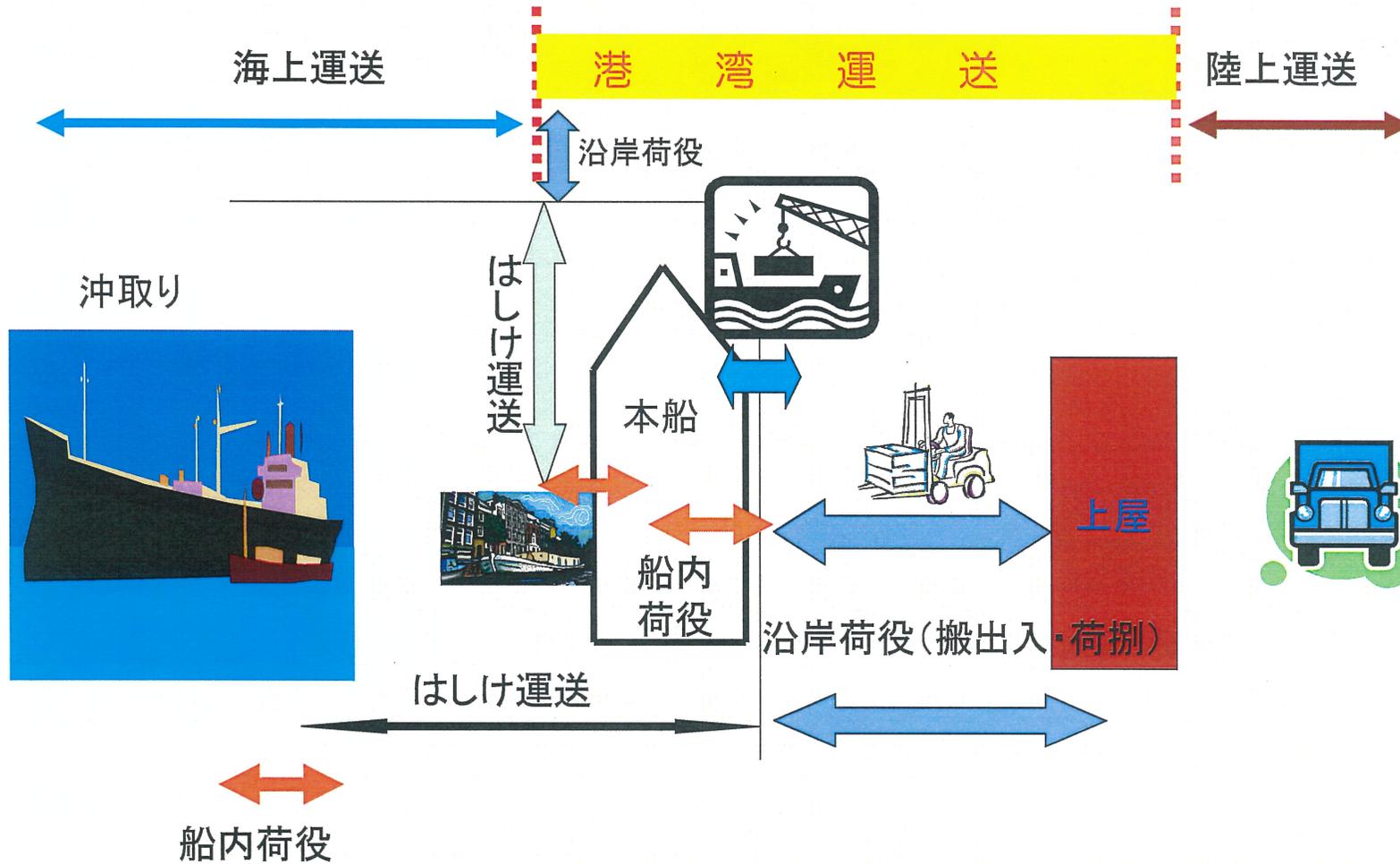
- 港湾は、海上運送の開始点であり、終了点である。



一般港湾運送事業者のみが受け渡し責任を有する。



港湾運送事業の作業形態



緊急記者会見！日港協へ 正常な労使関係を求める！



10月28日に開催した第3回中央執行委員会において、今年度の年末年始例外荷役について、現段階では受け入れられないことを再確認した。すでに10月14日に日港協に『今年度の年末年始例外荷役の要請は受け入れられない』との通告を行っていたが、組合の主張、立場を明らかにするために、10月29日午前11時から、日港福会館において記者会見を開催することを確認した。

記者会見内容は次の通り。
①これまで、年末年始例外荷役を2001以降、364日フルオープンの中で船社からの要請で荷役を行ってきた。

②そのような中で、日本港運協会と全国港湾・港運同盟の三者で取り扱いや条件面を確認・協議し、議事録確認として合意したうえで、例外荷役の要請にに応じてきた。

③しかしながら、現在の労使関係の状況は、『異常』な状態が続いている。

④日本港運協会は、労使協調路線を唱えるが、中労委からのあっせん案・都労委からの命令書が発出されたが、団交への向き合い方の大本に真摯な対応を行わず、労使が検討すべき課題(産別最賃等)に対応できていない真因がある。よって、我々は2点をもって決断した。

①中央労働委員会への申請を取り下げ、正常な労使関係に戻すこと。

②年末年始例外荷役は、日本港運協会・全国港湾・港運同盟の三者合意があつてはじめて可能となる。

特に三者合意をしていないのに、も拘わらず年末年始例外荷役を強行するならば、労使関係の崩壊であり、これまでの信頼関係をなくすことになる。



以上を踏まえて、日本港運協会が中央労働委員会への再審査を取り下げ、正常な団交再開を望むものである。

記者会見YOUTUBE公開！

全国港湾のホームページを開き、「港湾情報」をクリックし「年末年始例外荷役の緊急記者会見」をクリック。
画面下にあるURLをクリック。

※裏面に21年度例外荷役に係る声明



全国港湾号外

2021年度・年末年始例外荷役に係る声明
～港湾ユーザー(船社・荷主など)の皆様にご協力とご理解を求めます～

1. 一般社団法人日本港運協会(略:日港協)は、邦・外船社からの要請として「年末年始例外荷役の実施」を全国港湾労働組合連合会(略:全国港湾)に求めてきました。私たちはこの間の日港協の労使関係に対する基本姿勢を踏まえ、「21年度年末年始例外荷役の実施要請を受け入れられない」との判断に至りました。

この結果、港湾ユーザー(荷主・船社)並びに港運関係者に多大な影響を及ぼし、大変な御迷惑をお掛けすることの重大性に鑑み、国民経済の動脈ともいえる物流を担う者として、私たちの意を理解していただきたく声明を出すこととしました。

2. これまで私たちは「年末年始荷役の要請」に可能な限り協力してきました。しかしながら、この間、日港協の労使関係に対する姿勢や労働諸課題に関する取り組みに大きな変化が見られるようになりました。2016年以来、日港協は「産別最低賃金制度の団体交渉等に応じることは独占禁止法に抵触する恐れを払拭できない」との理由で産別最低賃金に係る団交を拒否してきました。

3. 日港協は、2019年に団交促進を求めた中央労働委員会の「あっせん案」を拒否しました。そして、本年8月18日に、東京都労働委員会は、独禁法に抵触すると解されないから「産別最低賃金制度の団体交渉に応じるよう」命令書を発出しました。にも拘らず、日港協は、東京都労働委員会の命令を不服として中央労働委員会へ「再審査」の請求を行なったのです。

4. 日港協は「労使協調で進みたい」と繰り返し述べていますが、組合側の要求に対する回答には、それを裏付けるものがありません。そればかりか労働委員会の命令を「履行する義務はない」と居直り、独禁法への“おそれ”を法理や通説を示さないまま否定する姿勢は、社会的な責任を負う団体としてやってはならないことであり、“異常”と言っても過言ではないでしょう。

5. 私たちは、「産別最低賃金制度に対する団交拒否」、「東京都労働委員会命令に対する履行義務の放棄と中央労働委員会への再申請」にみる、産別労使関係に対する軽視、或いは産別労使関係をも否定することを想起させる現状に強い危機感を持っています。

私たちは、正常な労使関係のもとで物流を担う社会的使命を果たしていきたいと考えています。日港協が、自ら社会的な心象を貶める行為からの脱却を決断し、その姿勢を正し、「産別労使関係の再構築・正常化」することが第一と考えます。そのためには、「再申請の取り下げ・産別最低賃金制度についての団交再開」が不可欠と考えております。

今、港湾労使間には様々な課題が山積しておりますが、異常な労使関係のもとで、これらの前進も図られていません。

6. 船社・荷主の皆様には大変なご心配をおかけしておりますが、この意を汲んでいただき、日港協に対して正常な労使関係に戻すよう強く働きかけていただくことをお願いする次第です。

2021年10月28日

全国港湾労働組合連合会・第3回中央執行委員会

新型コロナウイルス感染拡大・防止に関する「不安・要望」等の意見集約（中間）

現時点までに各地域労連、支部から組合に寄せられた現場からの意見。

1. 新型コロナウイルスの感染拡大が、日常生活にどのように影響していますか。
 - ・ 内航船でマスクをした状態で本船入港状況を確認するためにブリッジに入室しようとしたが拒否された。
 - ・ 本船のメスルームを借りて業務をしている時、居住区だからとの理由で入室を拒否された。
 - ・ 外航船へ乗り込む際、アンケートを求められた。
 - ・ 外航船に乗り込んだ際、検温を求められた。
 - ・ マスク、ゴーグルの着用を事前に求められた。
 - ・ コンテナ船および一部在来船に関してマスク着用が義務付けられている。
 - ・ 一部の出向先で自宅待機やテレワークの指示が出ている。
 - ・ マスクや消毒液の在庫が少ないため、この先が不安だ。
 - ・ マスク・消毒液・除菌シート等が職員全体へ確保されていない。
 - ・ マスク確保が難しく、着用の徹底が出来ていない。
 - ・ 除菌スプレーなどで、詰所や車内の空気感染防止を徹底してほしい。
 - ・ 業務上、多数の人（外国人含む）に接するので感染しないか心配だ。
 - ・ 朝礼していない。
 - ・ 他府県への往来自粛の要請がされている中、他県からの業務応援に疑問を感じる。
 - ・ 事務所内で集まることによる感染リスク。
 - ・ 机上業務での隣人との間隔の確保。
 - ・ コロナウイルスの影響を受け、業務量・給与の減少に不安が残る。
 - ・ 貨物量の減少で仕事が減少し、雇用不安がある。
 - ・ 取り扱いが減少している貨物があり、特に自動車関係の取り扱いが激減している。
 - ・ このままの状態が続けば、人員が過剰となり、雇用や収入面で不安を感じる。
 - ・ 万が一職場でクラスターが発生した場合、検数外しにつながるという不安。
 - ・ 物量の変化に合わせた人員縮小、料金改定が起きている。
 - ・ プライベートバースのため、まったく荷役を止めるような話が出ない。
 - ・ 終息が見えない中で収入減少になるのではとの不安が広がっている。
 - ・ 感染リスクは感じているが、個人の対応では限界がある。
 - ・ バス・電車内の混雑度合いや換気の状態が不安。
 - ・ 外出を控え、一ヶ月を越えてストレスを抱えている家族が心配。
 - ・ マスクの個人購入の補助金。
 - ・ マスクや消毒液の高騰による生活費の増加。

2. 新型コロナウイルスの感染拡大、感染予防でぜひやって欲しい対策は何ですか。

- 経営側トップからは、それなりの通達が来ており、組織の体はなしていると思うが、現場レベルで所属長を含め、職員も活用しきれていない面もある。
- 毎朝、出勤前の検温をどれだけの人がきちんと行っているのか、また、体温計が壊れても容易に購入できない状況で通達内容の運用に無理な面もある、
- 本船が入港する前に本船乗組員の健康状態や滞在履歴等の情報がほしい。
- 事務所や詰所等での加湿器や空気清浄機の設置とメンテナンス。
- 事務所や詰所など人が集まるところを定期的に消毒してほしい。
- 感染が疑われないかと考え、休暇が取りにくい。
- 感染した場合の補償を明確にしてほしい。
- 港湾関係者で感染者が出た場合、情報の共有化を徹底してほしい。
- 休業できないのであれば、マスク等の支給を徹底してほしい。
- マスク・消毒液等の感染防止の備品確保については積極的に動いてほしい。
- 身内が感染した場合の対応が浸透していない。
- 対応できている会社、できていない会社があるので、共通の意識を持てるようにするべき。
- 検温等については、港湾として対応を義務化させること。
- 常駐先の事務所で受付対応していて、マスクをしない運転手がいるのでアクリル板等の設置をしてもらいたい。

3. その他、新型コロナウイルスの感染拡大に関して、自由に書いてください。

- 緊急事態宣言後、東京都民が地方へと避難してきており不安。
- 人員が余っているから休暇を取得してほしいとしても、すんなりと受け入れてもらえない現状がある。それらを解消するため、休暇取得に対して補償等があれば良いのではないと思う。
- 製鉄所の構内において、危機感が全く感じられない。異常だと思う。
- 仕事量が減少している時こそ、OJT等を実施するべき。
- 1ヶ月で休暇を多く取ることになるので、今後、休みが取れるか不安だ。
- 本人が感染に気付かず、他の人（家族・友人等）に移してしまわないか不安。
- 緊急事態宣言が出ているにも関わらず、24時間荷役が平然と行われている。平時ならば良いかもしれないが、荷主の事業活動に協力するのは如何なものか。
- 港湾運送事業法「荷役拒否」について緊急事態時等の免責等の一文を加えるよう法改正を行政交渉の要求に加えたらどうだろうか。
- 港湾や物流倉庫は止まっていないため、そのルートを通る通勤バスは人が減らない。そのため、バスに万が一感染者がいた場合、クラスター感染は免れない。
- 感染した人に対しての休業手当やそれにより家族まで感染してしまった時の補償はちゃんとしてくれるのか。
- コンテナターミナルから「感染者が出ないように」という決意で得意先からマスクの着用をお願いされている。すごい圧力があり、体調不良の申告がしにくい状況にある。

以上

運営委員会からのお知らせ

1. 会報第 21 号です。これまでと同様に、第 21 回定例研究会の報告・コメント・質疑応答等を録音したものをできるだけ反訳（読みやすく整理）して掲載しました。ご意見・感想等を愛知労働問題研究会（aichiromonken@gmail.com）までお寄せください。
2. 1 月 15 日・第 22 回定例研究会後、会員による話し合いを開催します。
「愛知労働問題研究会の申し合わせ」にもとづき、第 22 回定例研究会終了後（16 時 30 分～17 時頃まで）、会員による話し合いを開催します（会計報告、運営委員の改選と今後の活動などの協議）。会員各位の参加をお願いいたします。
3. 会員および会計状況
12 月 16 日現在の会員数は 35（32 個人、3 団体）です。会員名簿および会計（収支）状況は、愛知労働問題研究会の Google ドライブにある「会員名簿」および「会計」というフォルダに入れてあります（適宜更新します）。会員名簿または会計状況を閲覧したい会員は、当該フォルダの共有（共有アイテム）設定をすれば閲覧できますので、Google アカウントを作成したうえで、愛知労働問題研究会までアカウント（メールアドレス）をお知らせください。

以上