

## 港湾運送事業と大阪港・夢洲のいま

先日、労働と人権サポートセンター理事の馬場徳夫さんにヒアリングした。馬場さんは港湾運送事業や港湾労働に詳しく、大阪湾と夢洲について知見を深めることができた。まだ理解できていないことも多いが、忘れないうちに記憶を記録しておきたい。

まずは港湾運送事業の歴史から。国家総動員法に基づき、1941年に港湾運送等統制令が発令された。戦争目的の遂行のため事業は許可制となり、一港一社となった。戦後45年9月に統制令は廃止されたが、多数の企業が乱立した。港湾秩序が崩壊するなか、1951年に港湾運送事業法が成立し、事業は登録制になる。その後、登録業者が乱立して、1959年の法改正により事業は免許制に。港ごとに国から免許が交付されてきたが、近年には規制緩和の流れのなかで、事業は再び許可制になった。

港湾運送事業法第1条で、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達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする」。港湾運送事業は、荷主又は船舶運航事業者の委託を受けて、委託者に代わって貨物の受け渡しを行い、受渡行為に先行又は後続する船内荷役、はしけ運送、沿岸荷役、いかだ運送などを行う。こうした港湾運送業務に直接従事する者を「港湾労働者」という。1989年に施行された現行の港湾労働法は、旧法の登録日雇い労働者制度を廃止し、新たに港湾労働者雇用安定センターを、港湾運送における波動性に対する需給調整の柱とした。労働者派遣法において、港湾運送の業務は適用除外とされている。

写真は昨年末、咲洲のコスモタワー55階展望室から撮った夢洲コンテナターミナル。埠頭の岸壁で、数多くの荷物を下ろすコンテナ船、巨大なクレーンなどを長時間じっと見てい



た。一括大量輸送でコンテナ船が大型化して、それに伴い必要岸壁水深が伸びてきた。韓国や香港などアジア諸港の水深は18mあり、わが国の港湾はトランシップ(積み替え)でしか輸送できなくなる。これを「フィーダーポート化」という。

港湾の国際競争は激しさを増している。咲洲のコンテナ埠頭は水深5~10mであり、大型船が入らない。夢洲は水深15~16mなので、大阪港(阪神港)で重要な拠点となっている。夢洲のコンテナ貨物取扱量は大阪港全体の約4割を担い、大阪市港湾局は2025年までに5割に引き上げる目標を掲げていた。夢洲のコンテナターミナルは、大阪経済を支える大切なインフラ・基盤であり、万博やカジノなどで活動が阻害されることなど、あってはならないことだ。

アクセス問題などから、万博期間だけコンテナ活動を抑制させるという意見もあるが、港湾運送業務や港湾労働の特質から絶対に無理だ。馬場さんから多くのことを学んだ。

(2020年3月16日)