

検数の明日を考える

生活苦と将来不安を解消するために



全国検数合同会議

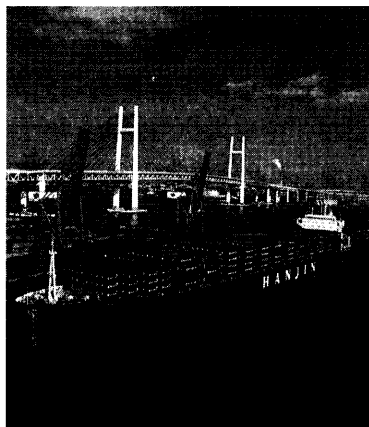
全港灣・全検労協・検数労連

検数の明日を切りひらこう

“物流の時代” 変わらなければ生き残れない

港湾運送事業の規制緩和がはじまり、港運事業は弱肉強食の市場コスト競争に突入しました。検数事業では、検数料金の切り下げや検数省略などの傾向がいっそう強まっています。また規制緩和によるチェック機能の低下や公益法人の見直しによる検数・検査事業の新たな事業展開が迫られているなど、いっそうきびしい環境下に置かれています。

わたしたちは、いま検数事業の経営改善をはからなければ、現行の労働条件や雇用の確



保さえ困難になるとの認識から、労働組合自ら新たな検査業務の開発も視野にいて「仕事と収入の確保」運動を本格的にすすめることを提唱し、職場から推進しているところです。

検数労働者の「生活苦」と「将来不安」を解消するために、あらためて港湾・検数を取り巻く状況を検証し、検数・検査の仕事を新しい時代にマッチしたものとして確立させていくため

に、市民生活と物流にかかわるチェック機能の強化や、求められている運動について「検数の明日を考える」ための問題提起として、このパンフレットを作成しました。



1. 港湾、物流の歴史と変化、検数事業への影響

日検協会は1942年、全検協会は1954年にそれぞれ設立、両協会とも戦後の復興期、日本経済の高度成長期を経て、短期間のあいだに国内各港に事業所を設けるなど、その伸張ぶりはめざましいものがありました。

60年代後半から70年初頭には両協会とも5,000人を超える職員を擁し、在来船時代のピークをむかえました。1967年にはコンテナ船がはじめて入港し、6大港を中心にコンテナターミナルの整備がすすみ、物流と荷役の合理化

を主眼としたコンテナの一貫輸送が本格化し、在来船から革新船へと移行してきました。

80年代からアジア地域の経済の発展が著しく、海運でもアジア船社の台頭があり、日本の船社は厳しい競争のもとで徹底したコスト削減をすすめ、港湾運送事業、検数事業にも少なからず影響を与えました。

90年代に入りグローバル化がいつそうすすみ、メーカー・大企業は最適地生産をもと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」といわれています。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はコンテナ化と情報技術の発展があったからです。海上輸送の中心に躍り出たコンテナ貨物は「戸口から戸口へ」を特性としていることから、港湾の素通り化がすすみ、検数事業にとってかつての在来貨物にかわる〈主力商品〉にはなりえていないのではないのでしょうか。

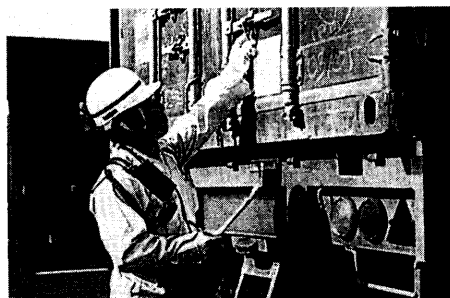
2. 規制緩和、グローバル化で求められる公正な検査機能

「同時多発テロ」を契機に、〈グローバル化〉の陰の部分として、そのゆがみや矛盾が顕在化しています。米国ではマリタイム・セキュリティ（海上安全対策）として議会で法案化の動きがあります。

日本では、自動車盗難と不法輸出が大きな社会問題になってます。全国港湾（全国港湾労組協議会）はその対策を警察庁をはじめ関係機関や団体に申し入れ、対策協議会が発足しました。日検・全検両協会も構成メンバーとして参加しています。両協会は損保協会より依頼を受けて、中古車輸出に際してのチェック業務を開始し一定の成果をあげています。また、中古車輸出の際「廃車証明」添付は不要とされたものが、わたしたちの運動とこうした情勢の出現によって再度「廃車証明原本」提出の指導が行われるようになっていきます。さらに税関当局は自動車部品等のコンテナ詰めには第三者検査機関として検数の立会いを指導するようになっていきます。

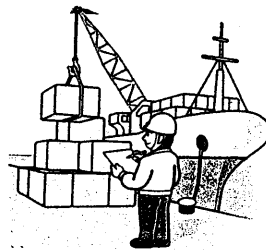
3. 求められる安全輸送

海上コンテナ輸送の安全対策として「海コン安全運送法（仮称）」制定が課題となっています。全国港湾や関係労働組合の運動で、関係機関による「海



上コンテナ安全輸送に関する省庁連絡会」が発足しました。

いきすぎた規制緩和策は社会や国民生活との矛盾をひきおこし、逆に社会的な規制を求める声が大きくなっていくことは当然といえます。



◆ 最近の港湾での事故例から ◆

検数の明日を考えると、
①従来の「検数単品」から幅広い検査機関に脱皮すること
②規制を求める世論と共同した運動をつよめること
③港湾水際でのチェック機能を高めることは、検数の新たな業基盤とビジネスチャンス

- ★盗難車の損害保険支払請求額年間500億円に（2001年度）。盗難車の不法輸出が可能なのは、内陸通関で検数等のチェックが省略されているから。
- ★陸送中のコンテナ横転事故91～00年の10年で64件 そのうち6件が市民をまきこむ死亡事故。
- ★00年4月、PCBに汚染された米軍の廃棄機械が横浜からチェックなしに積み出され、カナダ、米国で荷役拒否され、日本に戻る。
- ★00年4月、大阪港で荷揚げされたコンテナから放射性物質を発見。同年7月、横浜本牧港で停泊中の本船ホールド内で化学反応によりコンテナ爆発。
10月、名古屋港で危険物の表示もない一般貨物扱コンテナが荷役中に自然発火。
- ★00年7～9月、神戸港コンテナバースにモノクロロ酢酸コンテナ安全輸送（危険度6指定）が漏れだしたコンテナが放置されていた。

に結びつく可能性をもったものと考えます。

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

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は、次のとおり要約

することができます。

1. 社会と国民、港湾物流のなかでどう検数の有用性（価値・役割）を確立するか。
2. 検数業域と事業収入の減少傾向に歯止めをかけ、いかに生活と雇用を守るか。

2. 検数は港湾運送のコーディネーター



検数の仕事は半世紀以上にわたって個数計算、ダメージチェック等の受渡し、荷役進行状況などの情報提供、貨物積み付けや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ました。しかし、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、使いやすいなど、ユーザーの視点にたった港湾運営が求められるとき、従来の検数事

業の範囲にとどまっていたは将来の展望はひらけません。既存業務に情報技術等を活用して付加価値をつけること、長年つちかってきた証明機関としてのノウハウを生かした、〈港湾物流のコーディネーター〉としての検数の役割に確信をもつことが重要です。

3. 安全チェックのプロ ： パブリック・インスペクター

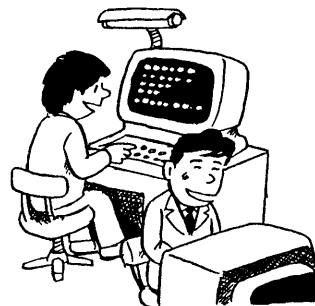
規制緩和がすすみ国民生活の「安全・安心」が脅かされています。一連の食肉の偽造、不正表示が表面化するなかで、「食品業界の不祥事に関する緊急意識調査」が行われ、不正防止策として「第三者機関が検査を行うことが必要」と回答した人が63%にのぼり、食品メーカーや政府への信頼が揺らいでいることが改めて浮き彫りになりました。



国民生活の安全確保のうえからも、社会的規制強化の世論が強まっています。水際でのチェック機能を強化して、新しい検査機関としての検数事業の基盤を確立しなければなりません。情報発信・安全チェック産業（パブリック・インフラ）『公的検査員・機関』に生まれ変わることが必要です。

現在でかけている検査業務

- ① 保税・通関制度、水際検査の強化
 - ① 農産物検査業務
 - ② 盗難車通報業務
 - ③ コンテナ収納検査業務
 - ④ コンテナ・インスペクション業務
- ② 風水害損保査定業務
- ③ 海上コンテナ安全運送法の制定に向けて
- ④ 全国ネットの活用
- ⑤ 幅広い検査業務に対応する研修、人材の育成



コスト割れ作業の改善、業域拡大へ

ユーザーからの料金値下げ強要はかつてない状況となっており、コスト割れ・採算割れを招き、経営を圧迫しています。現場で役職者と組合員という垣根をこえて従業員という共通の立場で、改善にむけてすべての職場で取り組むことが重要です。当面以下の内容で分析、検討を行います。



- ① コスト割れの要因分析（料金、作業内容、人員配置など）
- ② 採算ベースにのせるために何をするか（作業改善などコスト割れ要因の解消）
- ③ 「ニーズの再点検と掘り起こし」「提案型営業」
- ④ 貨物の安全、事故防止
- ⑤ 検数単品からの脱皮

労働組合の基本的立場

1. 要求闘争の重要性

要求するということは、経営者としての自覚をうながし、経営基盤を強くするとともに、経営改善を早める原動力につながります。何も要求しなければ安易な経営姿勢となり、坂道を転げおちることにもなりかねません。労働者の生活と雇用を守ることを事業計画として位置づけることは、重大な経営責任の一環です。労働組合は、緊張感ある労使関係を保ったうえで要求を組織し、その前進にこだわりをもって運動を強めます。

2. 当面のセーフティーネット

検数両協会とも収支改善施策実行中であり、労働条件に係わる労使協定の暫定運用を行っています。支部独立採算的運営については、すべて否定するものではありませんが、基本は全国一本免許による全国運営です。また従業員が不安を抱く状況下では経営運営の健全化ものぞめません。したがって収支改善期間中といえども全国企業として、従業員と家族の生活を維持するための最低限のセーフティーネット（安全網）については確保しなければなりません。セーフティーネットのあり方については、各企業対策委員会として対応することとします。

【公正競争の確立】

さらなる規制緩和を求めるユーザー（船社・荷主）に対しては、事業者の公正・公平な競争が保障されるよう、産別労働協約にもとづく労働条件・「港湾のはたらくルール」の確立が求められています。

検数両協会も港運業界の一員として、公正競争と検数業界の秩序を維持するには、産別労働条件をベースにした検数労働者の労働条件の確立をはからな



ければなりません。とりわけユーザーの料金切り下げ要請に対しては、過当競争を自粛し共同で対応することを求めます。

【外部からの参入ストップ、検数の職域確保を】

2001年1月、企業別に指定事業体を定めた「検数版派遣法」（検数・検量業務及び鑑定業務については、一般派遣対象業務から除外する）が労使協定され、実施されています。検数労働者の「雇用と就労」を守り、検数事業の職域を確保するために同法を順守すること、検数職域への外部からの参入をストップするなど、検数両協会の対応を強く求めています。

あらたな検査業務の基盤確立にむけて

「仕事をとってこい」「料金をとってこい」だけではダメ
「経営が悪い」「役職者の能力がない」だけでもダメ
みんなで議論、みんなで知恵を出し合って ——



役職、組合員の垣根をこえて従業員という立場で、すべての職場でコスト割れ作業の分析や検数事故防止など「みんなで議論」「みんなで知恵」をだすことが大事です。

役職者に対して「従業員に責任を負う」自覚を強める、現場・地域から営業力をつけること、ユーザーの要請に対応した作業対応を従業員の総意でつくることにつながります。同時に、検数経営の体質改善と職場モラルの確立をはかることになります。

構造的な検数市場の縮小に対する検数事業基盤の強化や検査機能の拡大にむけた運動を取り組みます。

政治革新と産別運動の 前進で安心して働ける港を

規制緩和、コスト削減策と港運・検数の料金破壊、長引く不況と失業増大、社会保障の切り捨てなど、労働者と国民生活の状態悪化が進行しているなかで、安心してはたらける港と地域をつくるには、最大の阻害要因となっている政治の革新にむけた、産業別運動や国民的な共同の運動なくして前進はできません。

情勢を切りひらくには、職場からの運動が不可欠です。雇用と労働条件の維持・拡大、制度課題などの要求前進をめざした運動を本格的に前進させようではありませんか。