

# 万博工事優先の夢洲で職場を守る 港湾労働者の誇りとたたかい



全港湾阪神支部久保田稔書記長の発言を紹介します（カジノ反対連絡会第4回総会）。来年4月からの万博開催を間近に控え、港湾の実態と労働者のとりくみには府民が知るべき大変重要な事実があります。

大阪港で働く港湾労働者の業務エリアは、主に話題の夢洲を含め舞洲・咲洲が中心となります。港湾荷役は、貨物船からコンテナを降ろしたり積んだり、またコンテナへの荷物の積み下ろしなどの業務を行います。

トレーラーによる海上コンテナ陸上輸送はコンテナターミナルを発着地とします。中でも夢洲・咲洲南港は日常的に通行するエリアです。咲洲や夢洲ではトレーラーの渋滞が日常的に発生しており、行政港湾局に対して（万博工事が）物流の妨げにならないよう、待機場の確保や動線の事前の変更周知徹底などを要求する取組みを続けてきました。

## コンテナターミナル1日2000台

夢洲はもともと、国の国際戦略港湾として位置づけられています。今、カジノ・万博で騒がれていますが、物流に特化した環境整備を進め、さらに物流を強化し経済を発展させる土地だというのが本来あるべき姿です。そして夢洲には関西の最大の物流拠点「夢洲コンテナターミナル（Dream Island Container Terminal）」があり、港湾業界では頭文字を取ってDICT（ディクト）と呼ばれています。DICTでは大阪港に出入りするコンテナ船の40%を取り扱っており、一日のトレーラーの搬出入は2000台を超えます。

## 渋滞問題 待機場所の設置とトイレ確保

いま万博工事が優先され、毎日のようにトレーラーが通る道が変更され、工事車両とトレーラーが重なって渋滞を起こしています。渋滞問題は数年来の問題で、当局と何度協議を重ねても解消されず、物流環境に大きな影響を及ぼしています。対策として一般道にトレーラーが並ばないように待機場の確保を強く訴え、夢洲のコンビニ裏側にある約400台のトレーラー待機場は、労働組合との協議で確保させ、また、夢舞大橋を降りてすぐ右手のカジノ予定地の中にも待機場を確保させました。

ただドライバーは常に車の中で待機しますが、トレーラー待機場にはトイレがありません。この問題も私たちの取り組みで、万博の2億円トイレほど豪華ではありませんが（笑）、仮設トイレを設置させるという成果を得ています。

最大の問題は、万博開催中の来場者の入場を優先させるためにDICTに入るコンテナ船を他の港に移すことも検討すると、万博協会が一方向的にプレス発表したことです。これを許すと港で働いている港湾労働者の仕事がなくなります。



業務エリアは大阪港 夢洲・舞洲・咲洲

## 港湾労働者は登録地でしか働けない

港湾業界は、一般派遣や非正規労働者を認めないルールの「港湾労働法」と、港湾労使で築き上げた「港湾産別協定」があります。事業主には雇用にあたっては社会三保険を掛けさせ登録した人が働ける。登録された労働者は「港湾労働者証（港湾ワッペン）」を持っています。

もし貨物船を、神戸港や名古屋港に移されると、港湾労働者は県境（登録地）をまたいで働けないので、仕事を失うことになります。港湾労働者は全国どこでも働くことはできないのです。労働条件や就労環境の変化・変更を伴う場合は、組合との事前協議が必要なのに、それすら無視しプレス発表を一方向的にしたことが許せないことです。

5年前、G20が南港で開催され、たった4日間の開催でしたが、厳重警戒が張られて作業を止められました。その4日間に船は神戸港などに振り返られ、G20が終わっても船が大阪港に戻ってこない問題もありました。そうすると就労が失われます。そういう過去の経過から、万博を理由に船を他港に振るのは考えられないと強く怒りを持って行動を起こしています。

## 日本の暮らし支える港湾の仕事に誇り カジノは絶対に許さない

日本の生活は衣服や食品、日用品、ほとんどが輸入品です。港湾労働は製造業のようなものづくり産業ではありませんが、生活物資の大半を輸入品に頼っている日本の実態から、日常生活を支える基幹産業と確信しています。

だからこそ物流の停滞を防ぐことに労働組合としても総力をあげ、何よりも府民の生活を支える縁の下の力持ちだと責任を持っています。

これからも港は我々港湾労働者が全力で守るという決意を持って、「絶対にカジノは許さん」取り組みを進めていきたいと思えます。皆さんと共に頑張りましょう。