

【港 湾 局】

1. 港湾対策について

- (1) 国の指定に基づく港湾運営会社の事業に対し、既存事業者（事業者団体）、および港湾労働組合との協議なしに、事業推進・施策の実行を行わないことを国として助言を行うこと。また、当該運営会社に、港湾のルール・慣行の順守を図るため、港湾運送秩序と港湾労働の安定化に資するよう民間運営会社・港湾管理者・事業者団体・港湾労働組合で構成する4者協議機構を国土交通省が主体となって設置すること。
- (2) 重要港湾、特に重点港湾からはずされた港湾は整備予算の停止に近い削減などによる港湾機能の衰退が懸念されるために、長期的な視点で港湾政策、地域の振興策と一体になった港湾政策を進めること。
- (3) 国際戦略港湾および国際拠点港湾に対する港湾運営会社制度の導入にあたっては、港湾秩序を乱し、既存港湾労働者の雇用を脅かすことのないよう、その監視体制を強化すること。
- (4) 国際バルク戦略港湾構想によるバルク拠点港への再編が行われていることに鑑み、拠点移転計画のある荷主企業に対し、港湾運送事業者および労働組合への事前の協議を行わないまま推進することのないよう行政指導を行うとともに、地域経済への悪影響や港湾労働者の雇用・労働条件の不安定化を招かないよう国策としての雇用・職域の責任措置について、明確な回答を示すこと。
- (5) 国際戦略港湾において社会問題となっているコンテナターミナルゲート周辺の渋滞問題は、単に港湾労使の問題ではなく、港頭地区のロケーションに起因していることから、港湾建設の責任者として緊急課題として対処すること。また、港湾地区のコンテナ待ちのトラック渋滞等の実態調査を行い、港湾管理者との連携状況や対応について明らかにすること。
- (6) 港湾の中長期政策「PORT2030」など、将来的な港湾政策について、交通政策審議会港湾分科会で審議されている。港湾計画や国際戦略港湾政策並びに、自動化など港湾労働環境に大きな影響を与えかねない。したがって、地方港湾審議会だけではなく、交通政策審議会港湾分科会委員に業界団体代表のみでなく、労働組合の代表を参加させること。
- (7) 港湾労働者不足対策アクションプランについて、「未来の港湾物流の維持・発展

のために」として、港湾運送事業の現状を「人手不足」にフォーカスし、国交省港湾経済課としての対策を講じようとしているが、プランの概要として、第1の柱＝港の仕事を知ってもらおう／認知度を高めるPR活動や情報発信など。第2の柱＝働きやすく、働き甲斐のある職場／（労働環境整備やAI活用で生産性向上）。第3の柱＝事業者間の協業の促進（お手伝い特例）第4の柱＝適正な取引環境の実現／商慣習調査と船社・荷主への協力要請となっている。しかしそこには規制緩和政策から脱却できていないことや、荷主・ユーザーへは「理解を求める」に留まるなどの問題点があり、抜本的施策に欠けるものとする。特に第3の柱＝事業者間の協業の促進（お手伝い特例）については、港湾運送事業法の「第1条：目的」と矛盾しており、人員に余裕のある大手事業者への新規参入に道を開けば、間違いなく、当該港の既存に事業者の事業基盤を揺るがし、私たち港湾労働者の雇用不安を増幅させることとなる。大手事業者の参入による港湾運送秩序の混乱は、地元事業者の整理淘汰の促進となり、事業法第1条の目的に照らせば自己矛盾に帰着することにもなる。また、省令改正で実行し、その結果は「民・民の契約」で済ませることと、その実効性が乏しいと思えざるを得ない。ついては、「お手伝い特例」をプランから削除し、既存の港運事業者の事業基盤を守り、港湾労働者の雇用を確保し得る政策とされたい。

2. 港湾運送料金について

規制緩和以降、港湾労働者の労働条件低下をもたらし、港湾秩序を混乱させる要因となってきた港湾運送の届出料金体制を改定し、認可料金体制とされたい。また、1999年以降から直近までの届け出料金の現状を示す資料を開示するとともに届け出料金に基づく料金監査実績についての資料を開示すること。

具体的には、料金監査実績については、直近1年間での監査に至った理由、対象企業数、処分の内容と件数を明らかにすること。

3. 非指定港の指定港化について

現在、大規模な荷役量をもつ港湾でありながら港湾運送事業法の適用を受けていない三島川之江港、常陸那珂港、志布志港、石狩湾新港など、例外扱いをされている非指定港を、港湾運送事業法の適用指定港とされたい。特に三島川之江港は、2005年に指定港を表明しておきながら、現在まで15年以上見送っている事実から、行政責任による早期適用を行うこと。また、地元関係者への指定港化に向け、合意形成の働きかけについての進捗状況を明らかにされたい。

4. 港湾労働対策について

- (1) 働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律の施行に伴い、港湾労働者の長時間労働をなくし、港湾の24時間オープンに伴う労働力を確保するため、交代制導入促進の支援措置や港湾労働者派遣制度の活用強化などについて厚生労働省との協議を行うとともに、適用港拡大などの対策に取り組みを促進すること。
- (2) 雇用保険法の改悪により、港湾労働者の福利厚生施策が後退している。港湾法に基づき、港湾管理者に港湾労働者の福利厚生を増進するための施設を設置させるよう取り組みを促進されたい。

5. 安全な港湾職場の環境づくり並びに海コン安全輸送対策取り組みについて

- (1) 港湾局において、ターミナル周辺の混雑状況の実態調査を定期的に行うこと。また、トラック等の渋滞緩和および輸送の安全性を図るため、港湾局主導で関係者間の協議機関を設置し、長時間の路上待機や劣悪な労働環境の改善を行われたい。
- (2) 改正「貨物ユニット（CTUs）の収納のための行動規範」への適応や改正 SOLAS 条約に向けて、即時対応できるよう各港湾施設に偏荷重付き重量計の設置を行うこと。また、現在コンテナターミナル（周辺も含む）の4割に重量計が設置されていない実態から、全てのコンテナターミナルに輸入コンテナに疑義がある場合、公道に出さないため、重量計設置に伴う予算計上を早急に行われたい。

6. アスベスト対策について

- (1) 全ての港湾労働者OBに石綿健康手帳を交付し、直ちに健康対策を講じられたい。
- (2) 石綿被害について、泉南アスベスト訴訟での最高裁判決を踏まえ、国としての責任を認め、港運労使に対策を委ねるだけでなく、被害者救済の為に基金を拠出する等、具体的施策を講ずること。
また、石綿被災者救済のための、貴省ならびに厚生労働省と港湾労使で構成する4者協議を再設置し、具体的対策を検討すること。

7. 港湾地区について

国際コンテナ戦略港湾として、阪神港および京浜港が選定され、国・港湾管理者・民間の協働体制を構築し、港湾政策を深化するとされている。今後の体制強化に向け、「選択」と「集中」を基軸とした戦略として、日本の港湾地区における物流の円

滑化を図るため、今後のハブ港をはじめとした日本の港湾地区の発展についてどのように進めていくのか、今後の展望を明らかにされたい。

8. クルーズ活性化に向けた港湾設備について

(1) アフターコロナを見据える中、諸外国の大型クルーズ船が日本各地に寄港する際において、その乗船客数の受け入れを取り扱える港が少ない。

日本には、4,000名規模の大型船も寄港し始めているが、乗下船客のハンドリングやターミナルビルの狭さ、老朽化が不安視されていることに加え、そもそも客船ターミナルではない施設で受け入れを行っている事例もある。

また、客船ターミナルにおける両替所、ATM、ショッピング施設、クレジットカード決済、Wi-Fi環境等のサービスについては港ごとに提供の差がみられる。とりわけ訪日外国人の利用が多い北海道では、小樽港・苫小牧港において客船ターミナルの施設やサービス、市街地へのアクセスが充実していないため、関係自治体と連携し、ターミナル施設の改善やアクセスの整備を実施するよう取り組まれない。

(2) 現在、国はクルーズ振興のためのワンストップ窓口の設置や、全国クルーズ活性化会議の開催など、整備と改善に取り組まれている。これらの進捗状況や受入環境の整備に向けた中長期的なビジョンについて説明されたい。

(3) 改正港湾法によるクルーズ船受け入れ強化にあたっては、港湾作業地域と客船入港地域を明確に区分けした環境整備を行うとともに、観光客並びに港湾労働者の相互の安全確保を図られたい。

9. 国際海陸一貫運送コンテナの安全運送および渋滞解消対策について

片荷、過積載コンテナを公道に出さない対策として、また、トラックドライバーの作業負荷の軽減や作業時間短縮の観点からも、コンテナターミナルのゲートに片荷・過積載がわかる偏載監視装置付重量計を設置されたい。