



交運労協ニュース No. 22

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階

発行日 2024年7月4日

TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570

発行人 慶島 讓治

交運労協URL <http://www.itf-jc.jp>

【2024年政策・制度要求】

海事局・港湾局から回答を受け、意見交換を行う！

交運労協は、6月26日10時より、合同庁舎3号館港湾局会議室において「2024年政策・制度要求」について国土交通省（海事局・港湾局）から回答を受けた。交運労協から6名が出席するとともに、政策推進議員懇談会会長の近藤昭一衆議院議員にも同席いただいた。



冒頭、交運労協を代表して鈴木副議長（全港湾中央執行委員長）は、「全産業で深刻な人手不足と言われている。結局、人が集まらないというのは労働条件が悪いからということであり、労働条件の担保は、国のインフラである海事・港湾にとって非常に重要だ。本日回答いただく中で議論をしていくが、日本国民1億2000万人の生活を支えているという自負を持ってやってきたつもりであるし、そういった観点でご対応いただけることをお願い申し上げたい」と挨拶した。続いて近藤会長より、「日本を支えるインフラを通して、国民の皆さんの生活を支えている。そうした中、なかなか人が集まらないという現状がある。新型コロナウイルス感染症の際も現場の皆さんに大変ご苦勞をいただいた。5類に移行後、一定程度落ち着いたところはあるが、コロナ禍以前とは、また違う状況になってきている。現場の皆さんの声を聞いて、ぜひ反映していただくことをお願いしたい」とご挨拶をいただいた。

以降、両省から要求項目について回答を受けた後、各構成組織よりそれぞれ質問および要請を行い、意見交換を終了した。なお、主な発言内容は以下のとおりである。

【海事局関連】

2. 日本人船員の確保・育成について
3. 船員養成教育機関の維持・定員拡大について

（海員組合・遠藤総合政策部長）

独立行政法人海技教育機構（JMETS）では養成定員を405名に拡大したとのことだ

が、キャパシティ、教員・教官の強化の問題もあろうが、現行の学生数は定員割れしているのが実態だ。逆に商船系大学、高専は定員以上に入学している。とはいえ405名から500名規模まで一気に拡大するのは困難とも聞いているので、今後は海技教育機構の中期的な計画の検討委員会において対応すべきと考える。このままの状況で推移すると、船員不足に陥ることは明白であり、取り急ぎ定員405名を少しでも上回るような対策等を短期的な取り組みで対応していただきたい。

9. 紛争地域ならびにわが国周辺海域における航行船舶の安全確保について

(慶島事務局長)

国際紛争のプレーヤーがフーシ派やハマス、ヒズボラなど、政治・軍事組織になりつつある。フーシ派からの攻撃に対しては具体的にどのように対応するのか。例えば、イエメンを通じて対応していくのか、ご説明いただきたい。

(国土交通省・海事局)

日本だけで対応することはできないため、国際機関などと連携して対処する。例えば本年4月にG7交通大臣会合が開催されたが、避難に加え、安全かつ強靱な物流ルートの確保に向けた取り組みを実施することなどを盛り込み、G7交通大臣宣言をとりまとめた。さらに先月、国際海事機関(IMO)の海上安全委員会において、わが国を含む多くの国が、紅海とアデン湾での安全保障上の危機に対し、深い懸念を示すとともに、フーシ派による船舶への攻撃を強く非難してきた。審議の結果、船舶への攻撃に対する強い非難に加え、攻撃を停止させるよう、関係国等が影響力を行使することを求めること、船舶運航者に対して慎重なリスク等評価に基づく運航計画の検討を求めること、全ての関係者にIMOへの情報共有を求めること等を含む、海上安全委員会決議が採択された。これを受けて、関係国、関係機関と一緒に取り組むこととしている。

【海事局関連】

1. 港湾対策について

(全港湾・鈴木中央執行委員長)

ゲートの滞留を防ぐためのCONPAS(※1)について、トライアルに関しては全く否定しないものの、現場からは非常に評判が悪い。機械化による機能支援と働く者の評判は必ずしも一致しないかもしれないが、検証を重ねた上で有効なシステム計画構築に、今後も努力していただきたい。

あわせて、このCONPAS、RTG遠隔操作(※2)について、我々は自動化や遠隔操作に反対はしていくが、効率的なものは取り入れたいと思っている。ただし、それが人減らしや合理化を目的にするのであれば、反対せざるを得ないことは申し上げておく。回答には「ゲートオープン時間の拡大」と事もなげに書かれているが、人材不足の中でゲートオープン時間を拡大することで、結果、就労時間を拡大すると、どのようなことが起きるかということは想像していただきたい。「2024年問題」は、つまるところ働き方改革の問題だが、これと全く逆行するものがゲートオープン時間の拡大である。こういった政策が安易に行われているということ認識した上で、行政とし

での指導と運営をしていただきたいと思います。我々が求めていることを、貴省の方々に取り組んでいただかないと解決しないという観点から申しあげる。

※1 CONPAS

コンテナ船の大型化に起因するコンテナ積卸個数の増加により、コンテナターミナルにおける一定期間内の処理トレーラー台数が増加しており、ターミナルゲート前の混雑が深刻化している。そのため、ゲート処理能力及びヤード内荷役能力を向上させ、外来トレーラーのゲート前待機時間の削減を図る必要がある。これを踏まえ、コンテナターミナルの生産性を大幅に向上させる「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取り組みの一環として、国土交通省において、情報通信技術の活用によりゲート処理及びヤード内荷役作業を効率化することを目的とした、新・港湾情報システム「CONPAS (Container Fast Pass)」を開発した。

※2 RTG遠隔操作

RTGとは“Rubber Tired Gantry crane”の略であり、タイヤ式門型クレーンを指す。RTGはコンテナターミナルにおける荷役機械の一つで、コンテナヤード内のコンテナを運搬するときに使われる巨大な門型のクレーンである。港湾を出入りするコンテナは、コンテナヤードにおいて一時的に保管されるが、トラックからコンテナヤードへの荷卸しする際に、RTGによってコンテナを運搬する。また、コンテナヤードからトラックへ荷積みされる際にも、RTGによって運搬が行われる。

近年、コンテナ船の更なる大型化が進展し、港湾においても1寄港あたりの積卸し能力の向上が求められている。こうした背景から、コンテナターミナルにおける荷役能力を向上させつつ将来の労働者人口減少や高齢化への対応を図るため、国土交通省ではRTGの遠隔操作化を導入した。



5. 安全で働きやすく働きがいのある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

(全港湾・鈴木中央執行委員長)

「港湾労働者不足対策アクションプラン」への対応において、「国民の生活や産業を支えている物資の輸出入の99.6%が港湾を経由していることから、港湾は重要な産業であるにもかかわらず、人材不足の状態にあり、放置するわけにはいかない」と、国土交通省に政策を立てていただいた。港湾局とは今後とも力を合わせていきたいと思う。特に、審議会に労働組合の代表を入れて頂きたい。港湾労働者の組織率の問題もあるが、どうか審議会に労働組合の代表を受け入れ、現場第一線の労働者の意見が反映されるように対応していただきたい。

<2024年政策・制度要求（国土交通省・海事局）>

1. 海難防止への取り組みと安全対策について
2. 日本人船員の確保・育成について
3. 船員養成教育機関の維持・定員拡大について
4. 外航海運・船員対策について
5. 内航・旅客船における海運・船員対策について
6. 情報通信インフラの整備について
7. 船員税制確立への取り組みについて
8. 海賊等事案の対策について
9. 紛争地域並びに我が国周辺海域における航行船舶の安全確保について
10. 女性船員の増加に向けた取り組み
11. 海に親しむ活動の推進について
12. 「海の日」の7月20日固定化

<2024年政策・制度要求（国土交通省・港湾局）>

1. 港湾対策について
2. 港湾運送料金について
3. 非指定港の指定港化について
4. 港湾労働対策について
5. 安全で働きやすく働きがいのある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
6. アスベスト対策について
7. 港湾地区について
8. クルーズ活性化に向けた港湾設備について
9. 国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送における安全対策について

<2024年政策・制度要求（国土交通省・総合政策局）>

【海事関連】

1. 新型コロナウイルス対策に係る施策について

2. 高速道路料金に関する政策について

【港湾関連】

1. 自然災害・震災対策などについて
2. 国際海上コンテナ安全輸送対策等について

以上