

全国港湾・竹内委員長

国の自動化・遠隔機械導入加速に反発

港湾運営会社の合意形成促進「筋違い」

高市政権が掲げる17の戦略分野に「港湾ロジスティクス」が選定されたことを契機に国が自動化・遠隔操作化した港湾荷役機械の導入促進に向けた動きを加速させている。こうした中、全国港湾労働組合連合会（全国港湾）の竹内一委員長が25日、海事専門紙の取材に応じた。竹内委員長は「労使の合意のない自動化・遠隔操作化には反対だ」と明言し、国の一方的な動きに不快感を示した。また、港湾運営会社が入って合意形成を促進するという国土交通省の考えには、「港運労使の合意形成の枠組みの中に港湾運営会社が入ってくるのは筋違いではないか」と反論している。

高市政権では、リスクや社会課題に対して先手を打った官民連携の戦略的投資を促進し、日本経済の成長を実現するため、港湾ロジスティクスをはじめとした17の重点投資分野を決定。今年3月には、17の戦略分野の中で官民投資を優先的に支援すべき61の製品・技術を選定。港湾の労働者不足が懸念される中で、「我が国港湾の競争力が相対的に低下する中、将来にわたって我が国のサプライチェーンを維持するためには、港湾荷役機械の自動化・遠隔操作化などが重要」とし、機械の更新を機に、自動化・遠隔操作化などの導入を推進する方針が示された。

こうした政府の方針を踏まえ、国土交通省も自動化・遠隔操作荷役機械の導入を推進しようとする姿勢が鮮明になっている。金子恭之国交相は、国会で「国際コンテナ戦略港湾については、これまで地方公共団体や民間事業者が管理運営の多くを委ねていたが、国、そして国が出資する港湾運営会社が前面に立って港湾荷役機械の自動化・遠隔操作化の導入促進を支援するなど、効率的な港湾運営に向けた施策を全力で展



開していく」と発言した。

さらに、国交省港湾局の安部賢局長は今日22日の会見で、「国際コンテナ戦略港湾には国が出資する港湾運営会社がある。港湾運営会社が（自動化・遠隔操作導入の）関係者の合意形成に入っていき、荷役機械の自動化・遠隔操作化の導入を推進していきたい」と語った。

こうした国の動きを踏まえ、体制的合理化につながる自動化や遠隔操作化に反対している全国港湾の竹内委員長が25日、海事専門紙の取材に応じた。竹内委員長は、国の動きに対して「労使の合意のない自動化・遠隔操作化には反対だ。現在の状況で全国港湾の委員長として合意するはずがない」と明言し、国の一方的な動きに不快感を示した。同時に、「高市首相や金子国交相が一方的に進

めようとするのは圧力だと思う。力には力で返す」と反発、今後の展開次第ではあらゆる行動を検討していく考えを強調した。

また、港湾運営会社が入って合意形成を促進するという国交省の考えには、「港湾運営会社は港運労使の関係の中には存在しない。港湾運営会社が何を言おうとも我々には全く関係ないし、我々に何か言うような立場でもない。港運労使の合意形成の枠組みの中に港湾運営会社が入ってくるのは筋違いではないか」と反論した。

一方、自動化・遠隔操作化された荷役機械の導入が進んだ場合、一番大きな影響を受けるのは專業（作業会社）になるが、この点については竹内委員長が專業（作業会社）労組の港湾荷役事業関係労働組合協議会（港荷労協）の議長を兼任していることを踏まえ、「例えば、專業の会社に100人の従業員がいた場合、それは100年後も100人でなければならない。荷役機械の遠隔操作化が進めば、一番影響を受けるのが專業で、その職域はどんどん小さくなってしまおう」と強い危機感を示した。

なお、以下は一問一答。

【全国港湾・竹内委員長、発言要旨／一問一答】

——国が港湾ロジスティクスを戦略17分野に選定した。これを受けて国は自動化・遠隔操作化を推進する方針を打ち出している。金子恭之国土交通大臣も「国、そして国が出資する港湾運営会社が前面に立って、港湾荷役機械の自動化・遠隔操作化の導入促進を支援するなど効率的な港湾運営に向けた施策を全力で展開していく」と語っている。こうした自動化・遠隔操作荷役機械の導入を積極化させている国の姿勢をどう感じるか。

労使協定の上でいうと、労使の合意のない自動化・遠隔操作化には反対だ。かつての名古屋港・飛島南側コンテナターミナル(TCB)の案件を踏まえ、日本港運協会と交渉し、自動化・遠隔操作化については労使の合意がないものは反対というスタンスでやってきた。改めて申し上げるが、国が一方的に推進しようとしても、労使合意のないものに私が同意するはずはない。協定に最も誠実でなければならないのは、全国港湾の委員長である私だ。高市首相や金子国交相が進めようとするのは完全に国の圧力だと思う。力には力で返す。

——国交省の安部港湾局長は22日の会見で、国際コンテナ戦略港湾で自動化・遠隔操作化機器を導入するにあたり、「国が出資する港湾運営会社が関係者の合意形成

に入っていく、荷役機械の自動化・遠隔操作化の導入を推進していきたい」と述べ、港湾運営会社に主導的な役割を担わせる考えを表明した。

港湾運営会社というのは、港湾法における事業者であって、港運労使の関係には存在しない。港湾運営会社が何を言おうとも、全く関係ないし、我々に何か言うような立場でもない。「関係者の合意形成」というのは、元請・専業と労働組合、いわゆる労使が合意形成の枠組みを作ることが前提であって、そこに港湾運営会社が入ってくるのは筋違いではないか。

——竹内委員長は港荷労協の議長も務めている。RTGなどの自動化・遠隔操作化が進んだ場合、将来的な専業労働者の職域、事業者の業域はどうなっていくと想像しているか。

自動化や遠隔操作荷役機械の導入が拡大していけば、一番影響を受けるのは専業だ。その職域はどんどん小さくなってしまふ。例えば、専業の会社に100人の従業員がいた場合、それは100年後も100人でなければならない。これは私の持論だ。現行の協定をまずは絶対に厳守・履行することが重要だ。

——自動化・遠隔操作の導入が加速した場合に作業基準を見直す考えはあるか。

断固として反対だ。作業人数は守らなければならない。認可料金があつたとき、その源泉が当時の作業基準だった。それを維持していくのは当たり前のことではないだろうか。

——港湾労働者が減少する中で、自動化・遠隔操作化によって人員が削減されるとは言えないのではないか。

そうではない。港運企業の人手不足が深刻になっている事態は理解しており、私は外国人労働者の受け入れに賛成している。それなのに、自動化・遠隔操作化に向かうというのは、意図的なものがあるとは思えない。全国港湾としてすべてを反対しているわけではない。労働者不足は本当に深刻な問題で、これは労使、国も含めて共有している。私としてもプランを提供することができるが、それには乗らず、自動化に舵を切ろうとしている。こうした態度には、ありとあらゆる手段で対抗する。

要は、今回の重点投資の政策に則って大規模な予算を投じて自動化したいというのはわかる。しかし、これを推進するのであれば、国、元請、専業、組合などキーパーソンが全員揃う形で話し合いを進めるべき。全国港湾は労働組合だが、私は事業者のことを考えている。事業者が転んだら組合も潰れる。